

表 3-3 交通量の変化（緩速車線を閉じた場合（右左折専用レーン設置））

		単位：百台/日				単位：百台/日							
	現況(A)	交通量		4車線(B) (右左折専用レーン設置)		差 (A) - (B)		交通量		4車線(B) (右左折専用レーン設置)		差 (A) - (B)	
		交通量	交通容量	交通量	交通容量			交通量	交通容量	交通量	交通容量		
御堂筋	A	815	769	799	776	16 (2%減)	土佐堀通	P	251	318	266	320	+15 (6%増)
	B	549	796	499	509	50 (9%減)	Q	331	341	329	339	2 (0.6%減)	
	C	483	779	428	522	55 (11%減)	本町通	R	194	266	222	267	+28 (14%増)
	D	427	791	404	525	23 (5%減)		S	247	242	269	242	+22 (9%増)
	E	316	854	314	849	2 (1%減)	中央大通	T	294	397	263	398	31 (11%減)
松屋町筋	F	286	665	291	661	+5 (2%増)		U	173	412	170	405	3 (2%減)
	G	224	640	243	639	+19 (8%増)	長堀通	V	321	518	298	514	23 (7%減)
	H	217	472	228	475	+11 (5%増)		W	333	387	324	386	9 (3%増)
堺筋	I	360	316	359	318	1 (0.3%減)	千日前通	X	408	742	408	742	±0
	J	311	346	309	347	2 (1%減)		Y	557	525	546	525	11 (2%減)
四つ橋筋	K	276	627	277	630	+1 (0.4%増)							
	L	283	884	285	891	+2 (1%増)							
なにわ筋	M	383	589	397	584	+14 (4%増)							
	N	419	590	440	587	+21 (5%増)							
	O	396	344	397	345	+1 (0.3%増)							

緩速車線を
閉じた場合
右左折専用
レーン設置



図 3-7 交通量の変化（緩速車線を閉じた場合（右左折専用レーン設置））

4 道路空間面（停車機能）への影響

4.1 バスへの影響

- 御堂筋のバス停（淀屋橋～難波交差点）は、現在東側緩速車線に全部で5箇所設けられており、平日1日約28～51便のバスが走っている。
- 御堂筋上の各バス停の乗車客は1便当たり平均1人で、平均停車時間は13秒。

注）道修町、本町、北久宝寺町、心齋橋筋一丁目、道頓堀橋停留所における平日1日の乗車客数合計/全便数



緩速車線を閉じた場合

- 緩速車線に停留所を設置出来なくなる。
- 停留所を本線に移設した場合、本線上で停車、乗客の乗降を行う事になる。

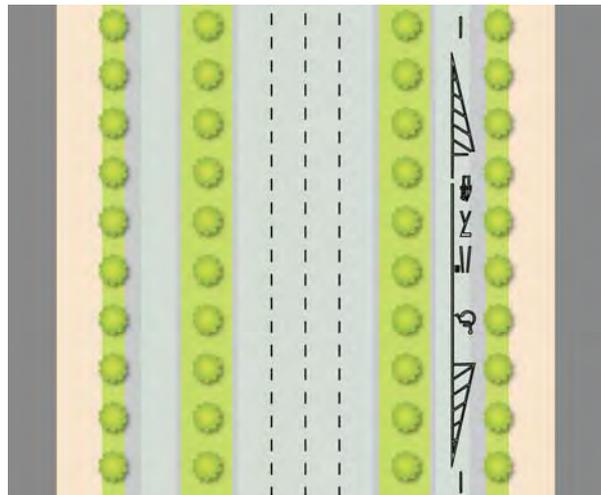


写真 4-1 緩速車線に設置されているバス停留所（現状）



写真 4-2 本線に設置されているバス停留所のイメージ

< 現 況 >



< 緩速車線を閉じた場合 >

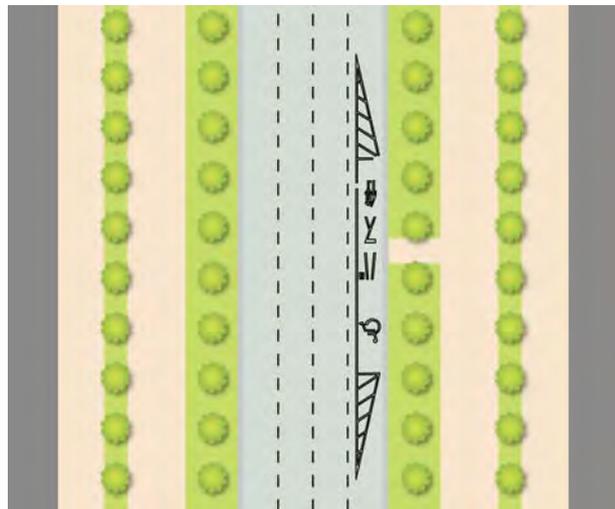


図 4-1 御堂筋のバス停留所のイメージ

4.2 タクシーへの影響

- 御堂筋において国が指定するタクシー乗り場は、道修町3から難波西口交差点に17箇所約90台分あり、その内14箇所が緩速車線に設置されている。



緩速車線を閉じた場合

- 緩速車線にタクシー乗り場を設置出来なくなる。
- タクシー乗り場を本線に移設した場合、本線上で待機する事になる。



図 4-2 御堂筋における現在のタクシー乗り場



写真 4-3 緩速車線に設置されている指定タクシー乗り場（現状）



写真 4-4 指定タクシー乗り場以外での駐停車状況



写真 4-5 本線へのタクシー駐停車状況

4.3 緊急時（消防車、救急車）の影響

- 大阪市消防局に確認したところ、消防法上、消火活動のために必要な道路幅員、段差の有無は明記されていないが、はしご車の通行及び活動ができる道路の要件は下記のとおりである。

< 消防活動空地等として下記の条件 >

- はしご車通行の為に必要な幅員： $W = 3.5\text{m}$
- はしご車の消防活動に必要な空間： $W = 5.0\text{m}$ （アウトリガー据付のため）
- はしご車の消防活動に支障のない段差： $h = 5.0\text{cm}$ （アウトリガー据付のため）
- 建物壁面からの離隔： $W = 12.5\text{m}$ 以内（はしご車による救出、消火活動の限界）

- 緩速車線を閉じて本線から消防活動を行った場合は、建物壁面からの離隔が約15.5mとなり、消防活動空地の条件（12.5m以内）を満たすことができない。

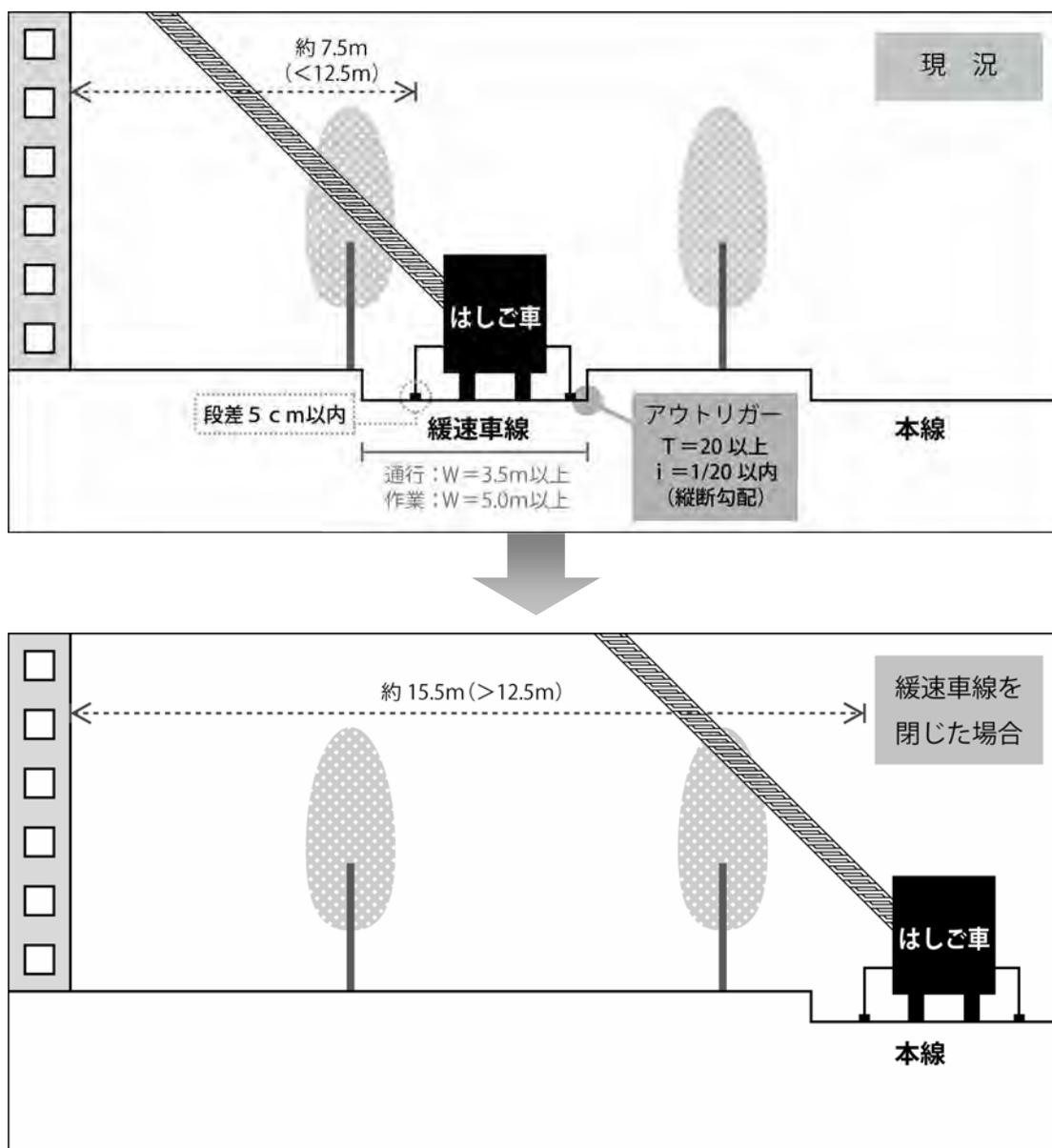


図 4-3 消防活動に必要な空地・条件のイメージ

4.4 荷捌き等への影響

- 緩速車線は、荷捌き、タクシーの乗降（客待ちではない）、休憩のための停車等に利用されている。
- 常時、東側 80 台～110 台、西側 50 台～100 台程度の駐停車車両がある。

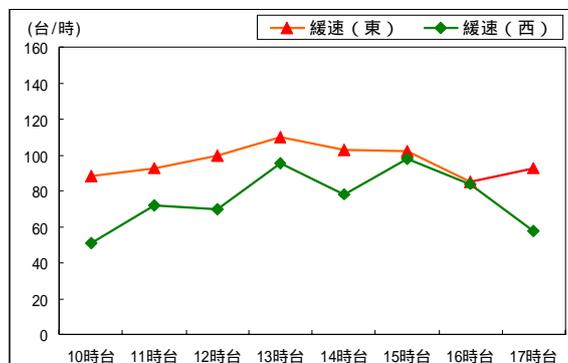


図 4-4 御堂筋全体の緩速車線における駐停車台数の時刻帯推移 <平成 21 年>

資料：大阪国道事務所調査



緩速車線を閉じた場合

- 緩速車線の停車機能を利用した荷捌き等が出来なくなる。
- 周辺の路上駐車施設（パーキングチケット）や時間貸し駐車場に駐車するか、交差する東西街路に路上停車して、荷捌き等を行うこととなる。
- 御堂筋本線に路上停車して、荷捌き等を行う可能性もある。



写真 4-6 緩速車線で行われている荷捌き活動（現状）



写真 4-7 台車で運んでいる状況



写真 4-8 路上駐車施設（パーキングチケット）に停めての荷捌きの状況



写真 4-9 周辺の時間貸し駐車場に停めての荷捌きの状況



写真 4-10 路上停車による荷捌きの状況

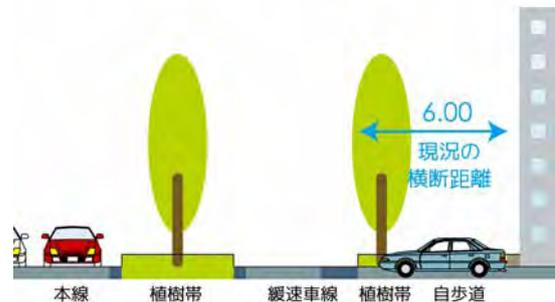
4.5 乗り入れ部への影響

- 現在の御堂筋の自歩道幅員は6 m（内2 mは植樹帯）であり、乗り入れ部からの緩速車線への出入り際には、6 mの距離を横断している。



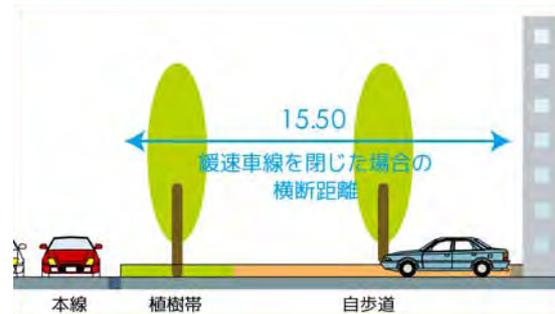
緩速車線を閉じた場合

- 沿道ビルへの乗り入れは、東側7箇所、西側6箇所の計13箇所（工事用は除く）存在する。
- 沿道ビルから本線までの歩道の横断距離が15.5m（現状の約2.5倍）となる。



< 現 況 >

写真4-12 乗り入れ部における歩行者と自動車の交錯状況（現況：久太郎町3交差点南西側）



< 緩速車線を閉じた場合 >

写真4-13 乗り入れ部における歩行者と自動車の交錯状況（現況：ホテル日航大阪前）