

資料3.

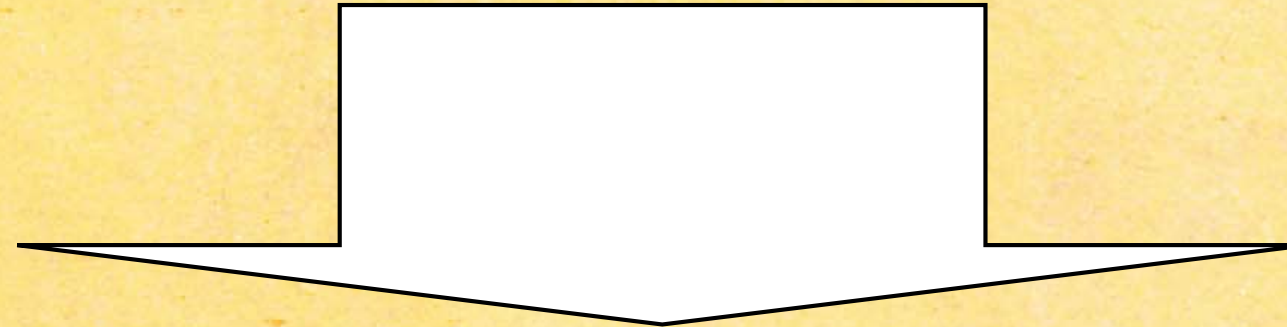
新橋以南にゆとり空間を 確保した場合の交通影響について

- ア. 検討ケースの考え方
- イ. 御堂筋交通シミュレーションの検討フロー
- ウ. 設定条件別のシミュレーション結果
- エ. イチヨウへの影響を考慮したシミュレーション結果

ア. 検討ケースの考え方

- 第3回検討会では淀屋橋～難波交差点の緩速車線を閉じたケースを検討したが、新橋以南において特に課題が大きいことから、今回は新橋～難波交差点間の緩速車線を閉じたケースを検討した。

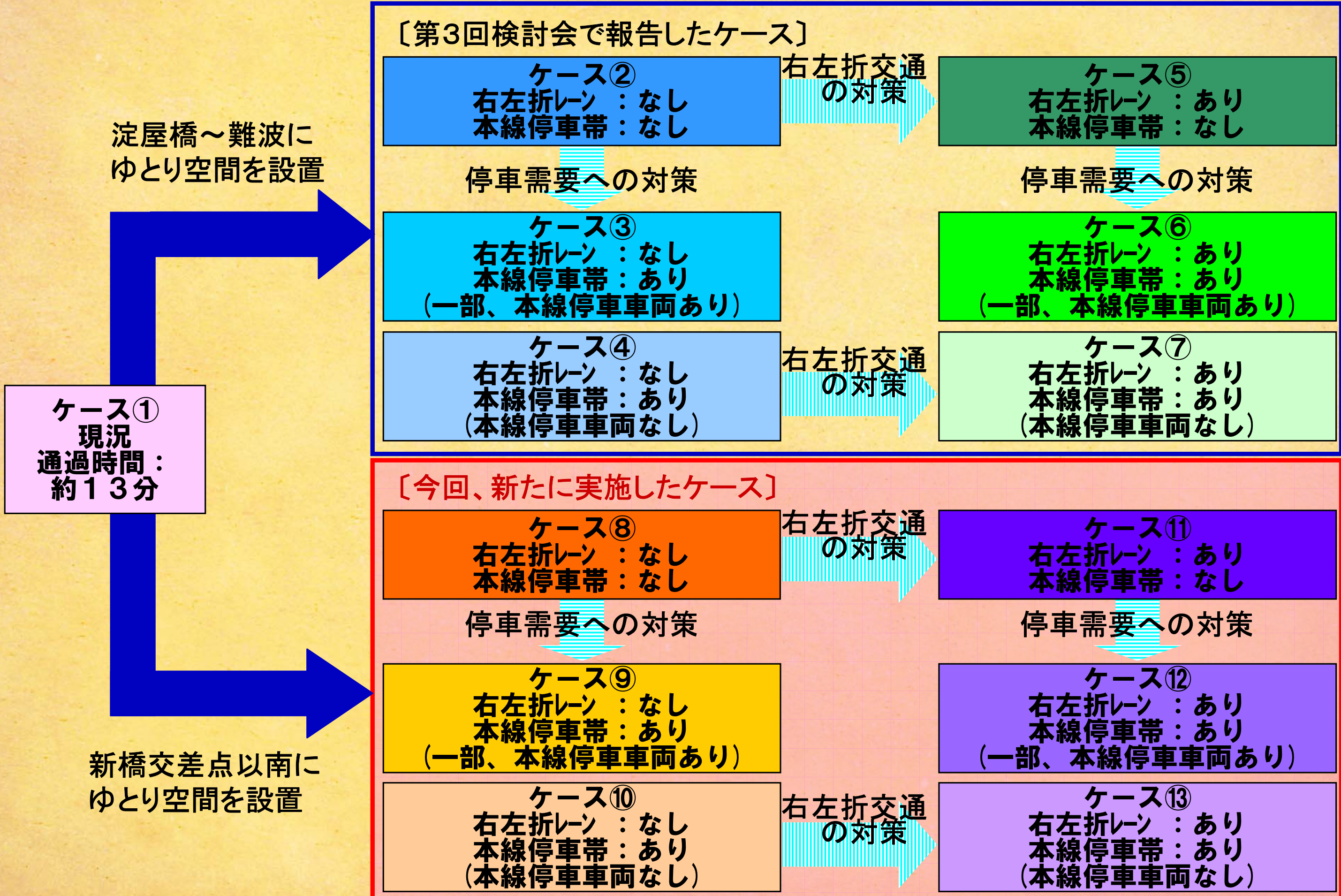
■ **前回(第3回検討会)** 淀屋橋～難波交差点の緩速車線を閉じた場合における交通混雑緩和の効果把握



■ **今回** 新橋～難波交差点の緩速車線を閉じた場合の交通混雑緩和の効果を検討
＜緩速車線を閉じた区間＞



イ. 御堂筋交通シミュレーションの検討フロー



ウ. 設定条件別のシミュレーション結果

- 今回は第3回検討会で報告したシミュレーションをベースに、緩速車線を閉じる区間を新橋～難波交差点間に変更。
- その他の右左折レーンの形式、本線停車帯、本線での停車車両等の設定は同じ条件で検討。

| ケース | 現況 | ゆとり空間 設置区間 | 将来（ゆとり空間を設置） | | | | | |
|------------------------------|------|---------------|----------------------|--------------------|--------------------|--------------------|--------------------|--------------------|
| | | | ケース② [第2回報告ケース] | ケース③ [第3回報告ケース] | ケース④ [第3回報告ケース] | ケース⑤ [第2回報告ケース] | ケース⑥ [第3回報告ケース] | ケース⑦ [第3回報告ケース] |
| | ①：現況 | 淀屋橋～ 難波 | ケース⑧ | ケース⑨ | ケース⑩ | ケース⑪ | ケース⑫ | ケース⑬ |
| | | 新橋～ 難波 | | | | | | |
| 緩速車線 | 現況 | | ゆとり空間を設置し、緩速車線を閉じた場合 | | | | | |
| 右左折レーン | 現況 | | なし | | | 主要交差点※に右左折レーンを設置 | | |
| 本線停車帯 | なし | | なし | あり | | なし | あり | |
| 本線での停車車両 | 現況 | | あり | あり注1) | なし注2) | あり | あり注1) | なし注2) |
| 梅新南～難波 シミュレーション 平均通過時間 | 約13分 | 淀屋橋～ 難波 | 約44分 (現況+31分) | 約30分 (現況+17分) | 約26分 (現況+13分) | 約25分 (現況+12分) | 約21分 (現況+8分) | 約17分 (現況+4分) |
| | | 新橋～ 難波 | 約19分 (現況+6分) | 約17分 (現況+4分) | 約16分 (現況+3分) | 約18分 (現況+5分) | 約15分 (現況+2分) | 約14分 (現況+1分) |

※主要交差点：本町3、新橋、難波交差点

注1) 停車場所を現在停車している街区に限定したケース。停車車両の約2割は停車帯に入りきらず、本線上の停車となる。

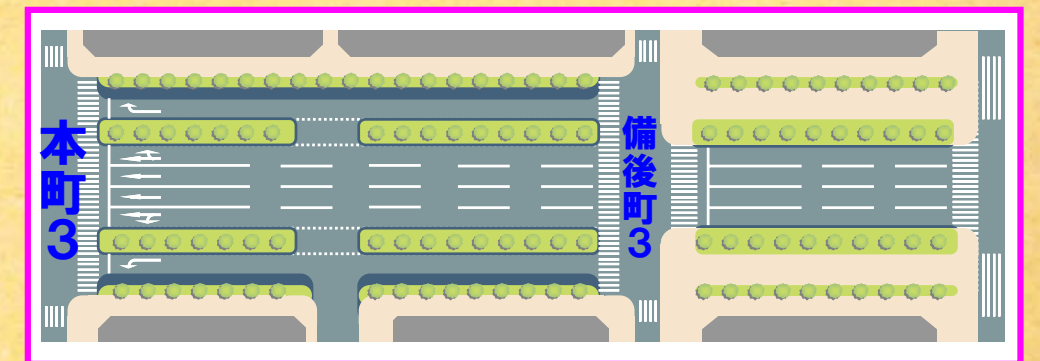
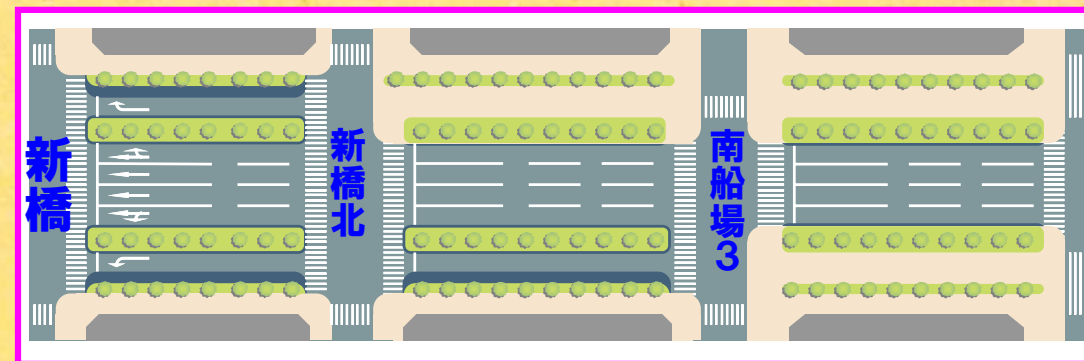
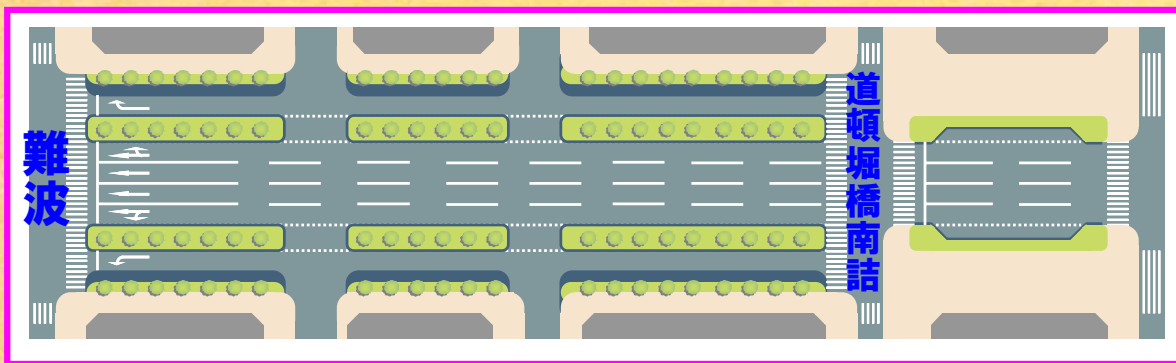
注2) 停車場所を現在停車している街区に限定せず、あふれた車両は空いている隣接街区等の停車帯に停車したケース。本線上の停車は無くなる。

エ. イチヨウへの影響を考慮したシミュレーション結果

エ. イチョウへの影響を考慮したシミュレーション結果（淀屋橋～難波間、新橋～難波間）

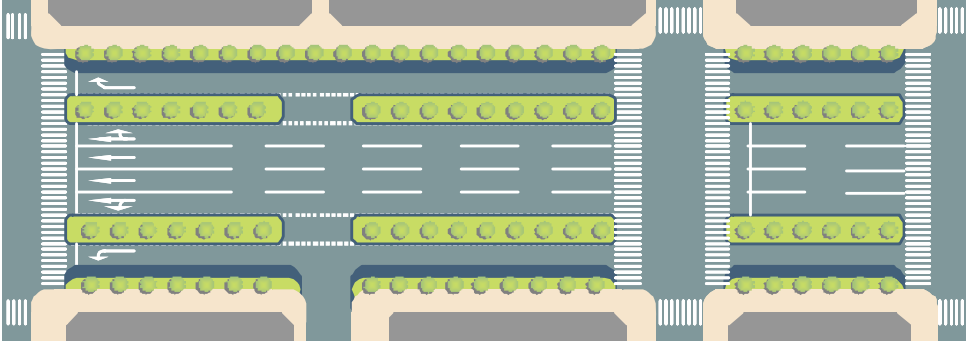
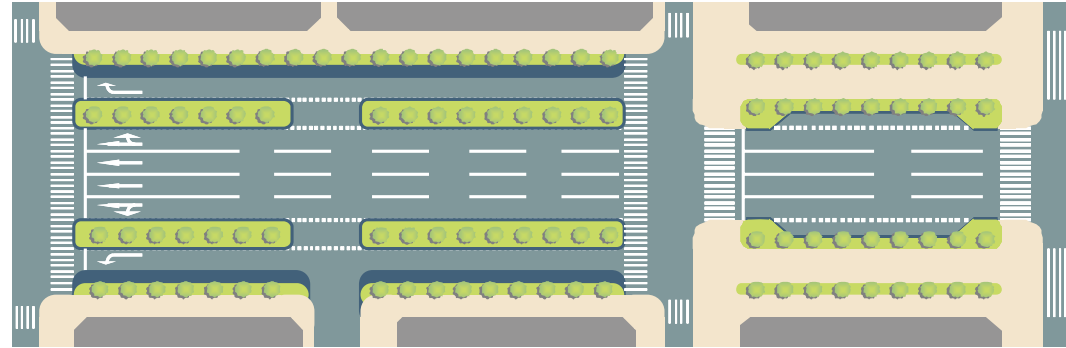
緩速車線に右左折レーンを設置するケース

- 右左折レーンの設置に際し、イチョウへの影響を抑えるためには、主要交差点付近の一部区間について、既存の緩速車線を右左折レーンとして存置する形態が望ましいと判断される。
- ただし、この場合、通常の右左折レーンと比較して、レーンへの進入箇所が限定されるため、走行性の低下が懸念された。
- このため、停車帯と右左折レーンを設置したケース(ケース⑦、ケース⑬)について、追加してシミュレーション分析を実施した(ケース⑦⇒ケース⑭、ケース⑬⇒ケース⑮)。
- 右左折レーン長は交通量に応じて、本町2街区、新橋の右折1街区、左折2街区、難波3街区手前の緩速車線に設置した。



エ. イチョウへの影響を考慮したシミュレーション結果（淀屋橋～難波間、新橋～難波間） 緩速車線に右左折レーンを設置するケース

- 一部区間の緩速車線を右左折レーンとして存置する形態でシミュレーションを実施した結果、所要時間はケース⑭で約16分、ケース⑮で約14分と、ケース⑦や⑬と同程度となった。
- ケース⑭はケース⑦と比較すると1分短くなっているが、これは右左折レーンがある6車線区間が長くなったため、交通容量が増加したことにより走行性が向上したと考えられる。
- ただし、本シミュレーション結果は、主要交差点付近での駐停車は周辺の停車帯や駐車場を活用し、緩速車線は駐停車車両が存在しないことを前提としており、緩速車線に駐停車車両が存在する場合は走行性が低下して所要時間が長くなることが想定されるため、本形態の適用に際しては主要交差点手前の一部区間(1～3街区)の緩速車線を駐停車禁止にするなどの措置が必要となる。

| ケース | ケース①：現況 | ケース⑭ | ケース⑮ |
|------------------|--|---|------------------|
| 緩速車線 | 現況 | 淀屋橋～難波の緩速車線を閉じた場合 | 新橋～難波の緩速車線を閉じた場合 |
| 右左折レーン | 現況 | 主要交差点※手前1～3街区の緩速車線に右左折レーンを設置 (本町2街区、新橋の右折1街区、左折2街区、難波3街区の緩速車線に設置) | |
| 本線停車帯 | なし | あり | |
| 本線での停車車両 | 現況 | なし | |
| 車線構成 |  | 主要交差点手前の緩速車線に右左折レーンを設置(図はイメージ)  | |
| 梅新南～難波 平均通過時間 | 約13分 | 約16分 (現況+3分) | 約14分 (現況+1分) |

※主要交差点:本町3、新橋、難波交差点