

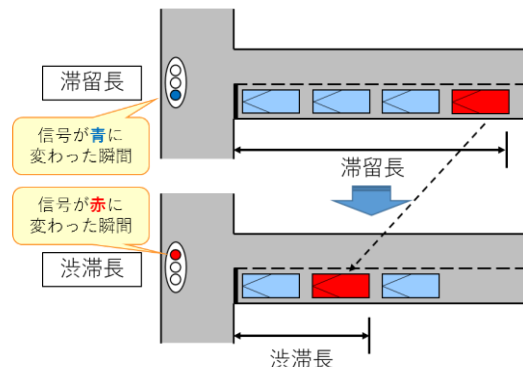
2. 社会実験の調査結果

(1) 自動車の交通影響について

道頓堀橋南詰から難波交差点までの東側側道を閉鎖し、一方で西側の側道を右折レーンとして活用することにより5車線確保し、現地の目視確認により、自動車交通量をはじめ、難波交差点を起点とした滞留長や渋滞長等を計測した。また、新橋交差点から難波交差点まで実際に自動車を走行させ、所要時間についてもあわせて計測した。

※ 滞留長：信号が「赤」から「青」に変わる瞬間の停止線から最後尾の車両までの長さ

渋滞長：信号待ちで溜まっていた車両の最後尾車両が、1回の青信号で、交差点で捌け残った際の停止線からその車両までの長さ



◆調査結果

<自動車交通量>

- 御堂筋の交通量を見ると実験期間中は実験前と比べて、平日で約1,700台減少し、休日では約900~1,600台減少した。
- 周辺道路（なにわ筋・松屋町筋）の南行交通量を見ると、実験による迂回交通等の影響は、平日・休日ともに見受けられなかった。

	地点	実験前	実験前半	実験後半
平日	難波交差点北側	23,986 台/12h	22,310 台/12h	22,254 台/12h
	なにわ筋南行	11,181 台/12h	10,881 台/12h	10,726 台/12h
	松屋町筋南行	14,720 台/12h	12,607 台/12h	14,302 台/12h
休日	難波交差点北側	21,145 台/12h	20,205 台/12h	19,552 台/12h
	なにわ筋南行	7,503 台/12h	9,472 台/12h	6,809 台/12h
	松屋町筋南行	10,498 台/12h	11,186 台/12h	9,958 台/12h

※調査日

・実験前

平日：平成30年10月5日（金）〔7～19時〕

休日：平成30年10月7日（日）〔7～19時〕

・実験前半

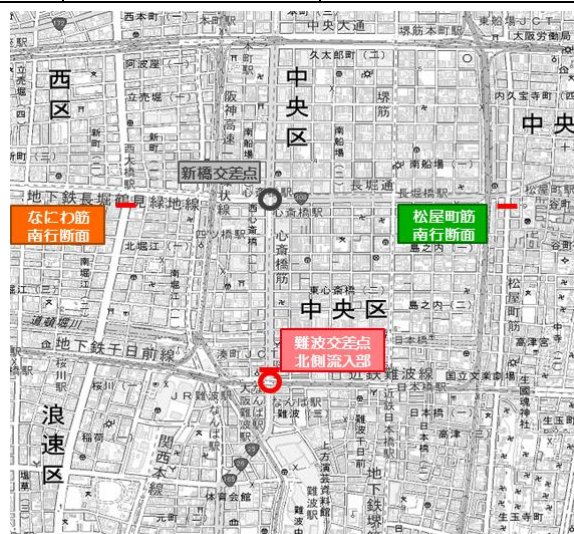
平日：平成30年10月15日（月）〔7～19時〕

休日：平成30年10月15日（土）〔7～19時〕

・実験後半

平日：平成30年10月19日（金）〔7～19時〕

休日：平成30年10月19日（日）〔7～19時〕



交通量測定位置図

※国土地理院地図をもとに作成

<難波交差点北側での左折状況>

- 最大滞留長、最大渋滞長及び新橋から難波交差点までの所要時間は、平日では実験前に比べ実験前半、後半ともに上回ったが、休日では、実験前に比べ実験前半、後半ともに減少した。
- 平日の最大滞留長、最大渋滞長及び所要時間は、実験前に比べ実験前半、後半ともに上回ったものの、実験後半は実験前半に比べ減少傾向にあることから、実験当初は車線の規制変更になれていないことが影響し、一時的に伸びたものと考えられる。

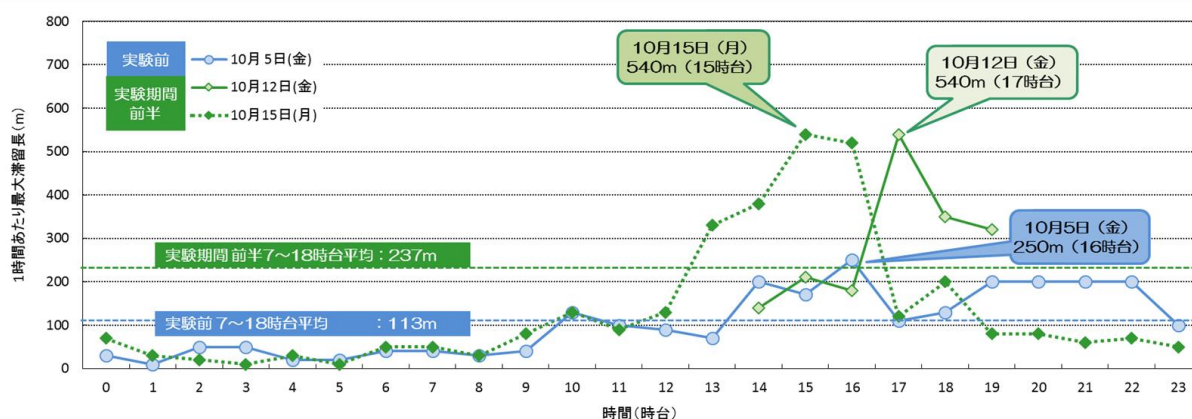
平日

■滞留長（難波交差点を起点）

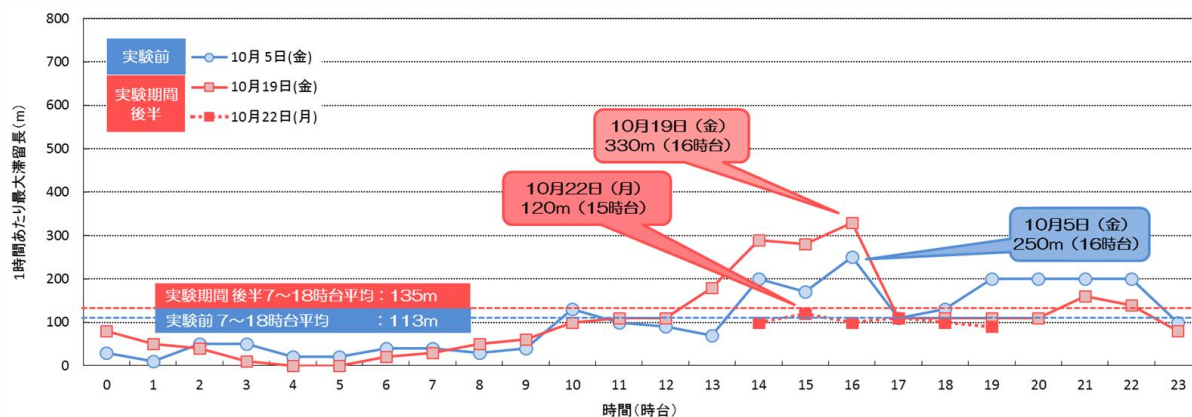
	最大滞留長	実験前との差	平均滞留長	実験前との差
実験前	250m		113m	
実験前半	540m	+290m	237m	+124m
実験後半	330m	+80m	135m	+22m

※平均滞留長：7～18 時台の滞留長の平均値

【実験前半：H30. 10. 9～10. 15】



【実験後半：H30. 10. 16～10. 22】



※調査日

- 実験前 平日：平成30年10月5日(金) [24時間]
- 実験前半 平日：平成30年10月15日(月) [24時間]、10月12日(金) [6時間(14時～20時)]
- 実験後半 平日：平成30年10月19日(金) [24時間]、10月22日(月) [6時間(14時～20時)]

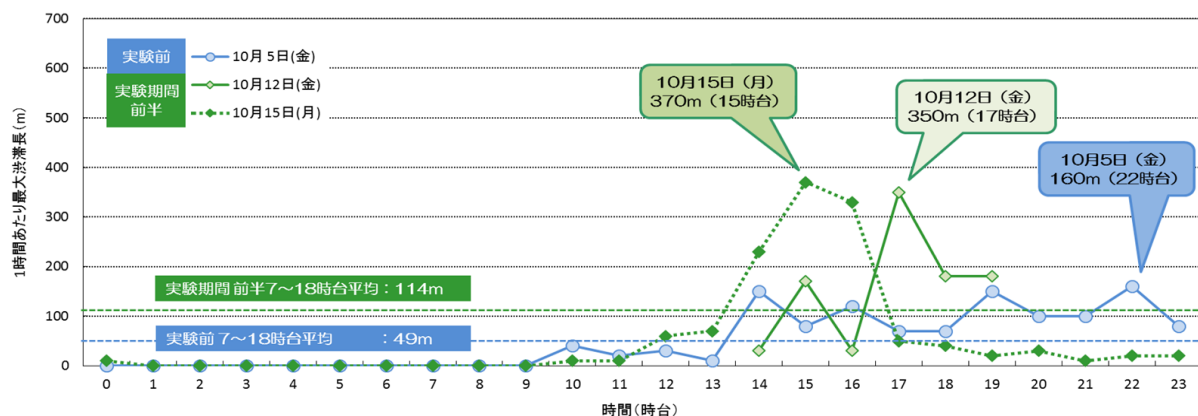
平日

■ 渋滞長（難波交差点を起点）

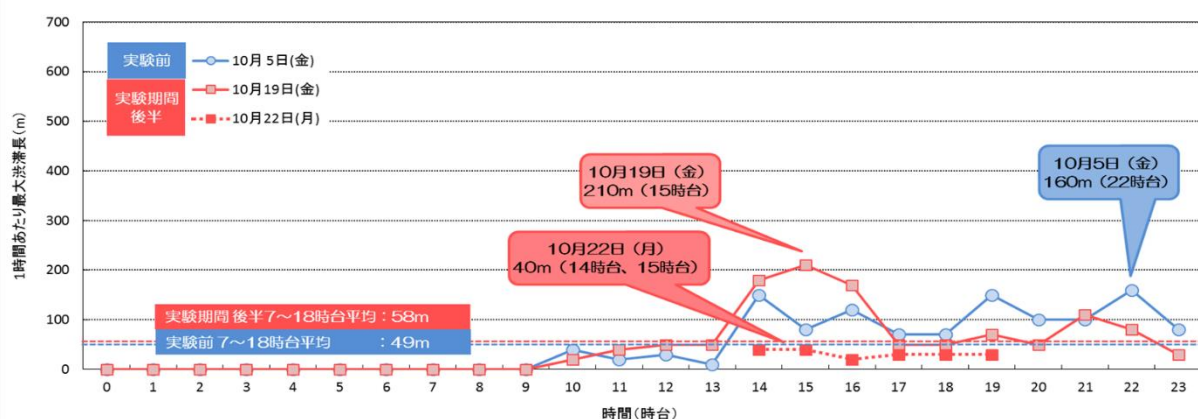
	最大渋滞長	実験前との差	平均渋滞長	実験前との差
実験前	160m		49m	
実験前半	370m	+210m	114m	+65m
実験後半	210m	+50m	58m	+9m

※平均渋滞長：7～18 時台の渋滞長の平均値

【実験前半：H30. 10. 9～10. 15】



【実験後半：H30. 10. 16～10. 22】



※調査日

- ・ 実験前 平日：平成30年10月5日(金) [24時間]
- ・ 実験前半 平日：平成30年10月15日(月) [24時間]、10月12日(金) [6時間(14時～20時)]
- ・ 実験後半 平日：平成30年10月19日(金) [24時間]、10月22日(月) [6時間(14時～20時)]

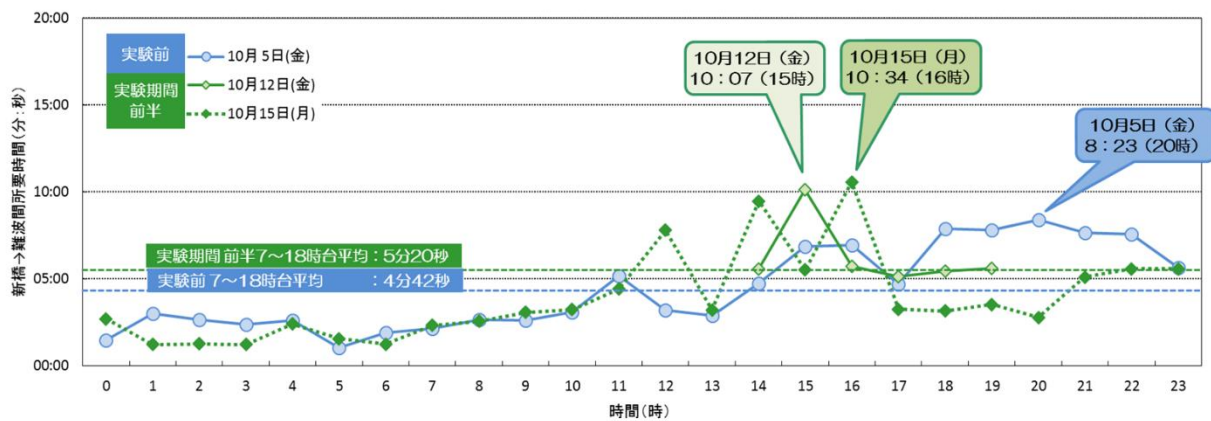
平日

■所要時間（新橋～難波交差点間）

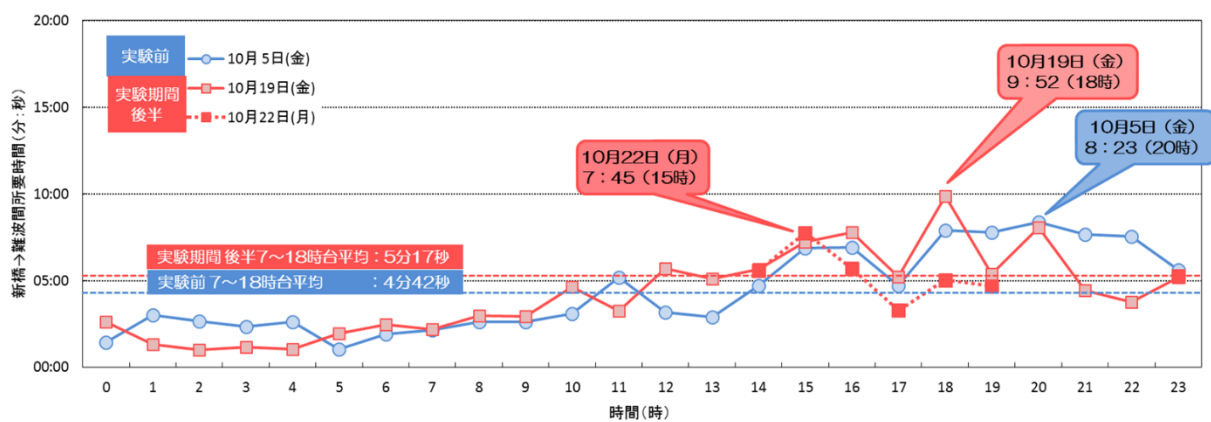
	最大所要時間	実験前との差	平均所要時間	実験前との差
実験前	8 分 23 秒		4 分 42 秒	
実験前半	10 分 34 秒	+2 分 11 秒	5 分 20 秒	+38 秒
実験後半	9 分 52 秒	+1 分 29 秒	5 分 17 秒	+35 秒

※平均所要時間：7～18 時台の所要時間の平均値

【実験前半：H30. 10. 9～10. 15】



【実験後半：H30. 10. 16～10. 22】



※調査日

- ・実験前 平日：平成 30 年 10 月 5 日(金) [24 時間]
- ・実験前半 平日：平成 30 年 10 月 15 日(月) [24 時間]、10 月 12 日(金) [6 時間(14 時～20 時)]
- ・実験後半 平日：平成 30 年 10 月 19 日(金) [24 時間]、10 月 22 日(月) [6 時間(14 時～20 時)]

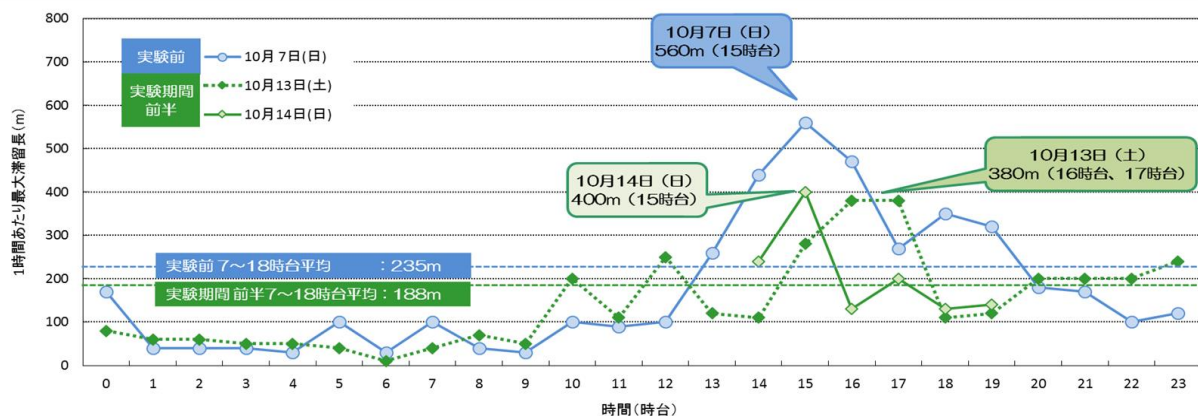
休日

■ 滞留長（難波交差点を起点）

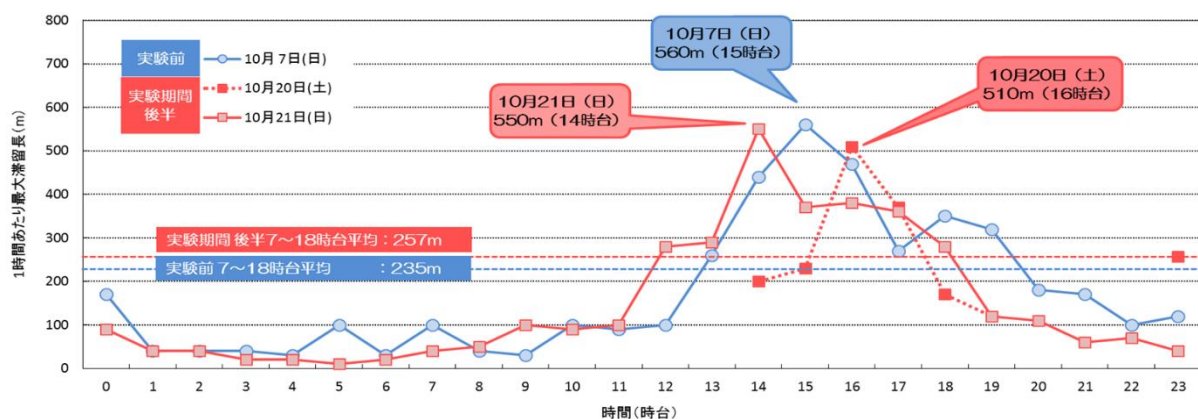
	最大滞留長	実験前との差	平均滞留長	実験前との差
実験前	560m		235m	
実験前半	400m	-160m	188m	-47m
実験後半	550m	-10m	257m	+22m

※平均滞留長：7～18 時台の滞留長の平均値

【実験前半：H30. 10. 9～10. 15】



【実験後半：H30. 10. 16～10. 22】



※調査日

- ・ 実験前 休日：平成 30 年 10 月 7 日(日) [24 時間]
- ・ 実験前半 休日：平成 30 年 10 月 13 日(土) [24 時間]、10 月 14 日(日) [6 時間(14 時～20 時)]
- ・ 実験後半 休日：平成 30 年 10 月 21 日(日) [24 時間]、10 月 20 日(土) [6 時間(14 時～20 時)]