

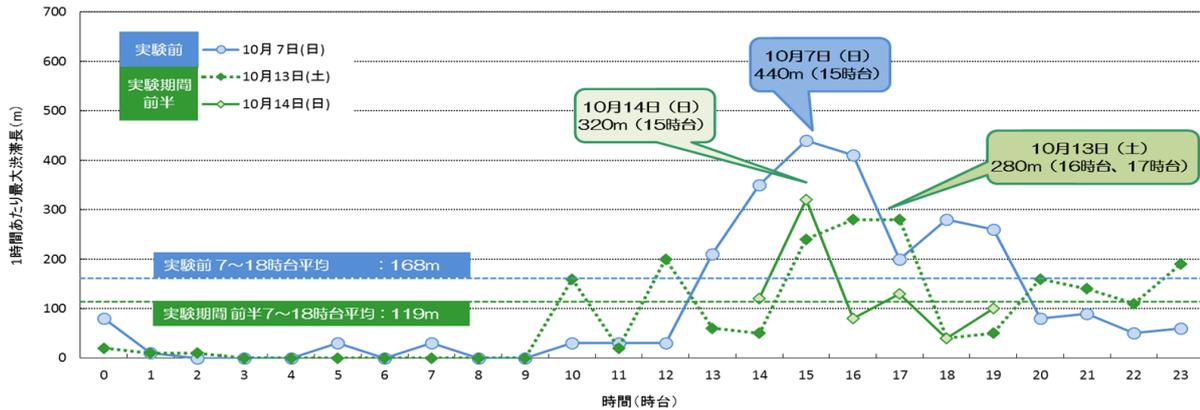
休日

■ 渋滞長（難波交差点を起点）

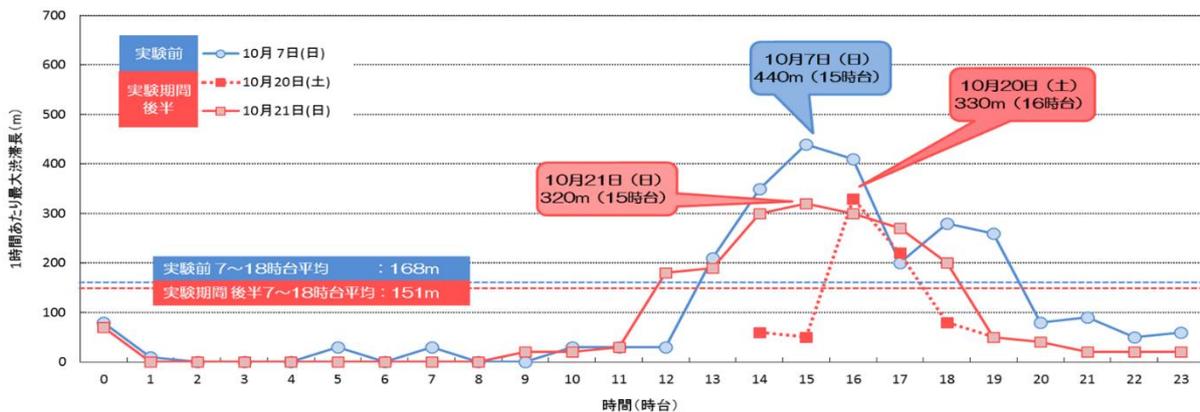
	最大渋滞長	実験前との差	平均渋滞長	実験前との差
実験前	440m		168m	
実験前半	320m	-120m	119m	-49m
実験後半	330m	-110m	151m	-17m

※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 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)]

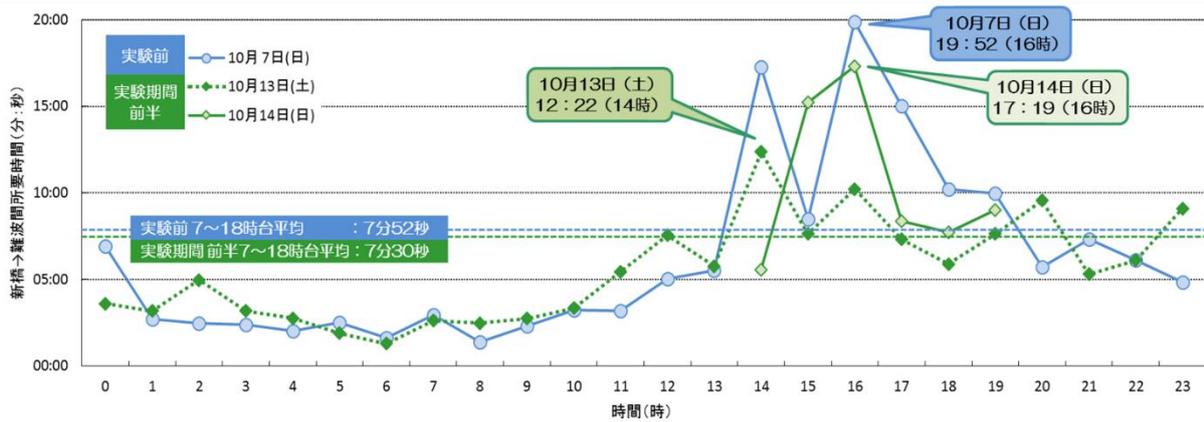
休日

■所要時間（新橋～難波交差点間）

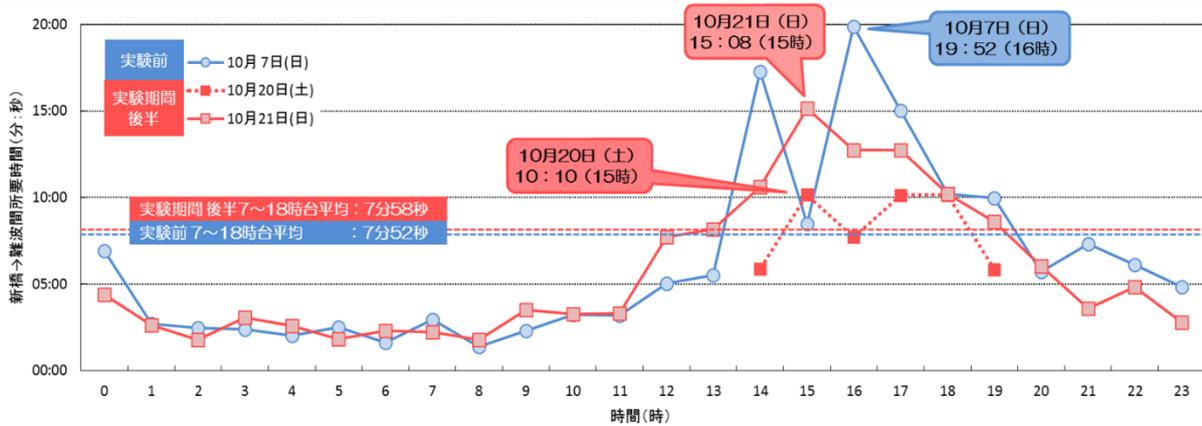
	最大所要時間	実験前との差	平均所要時間	実験前との差
実験前	19分52秒		7分52秒	
実験前半	17分19秒	-2分33秒	7分30秒	-22秒
実験後半	15分08秒	-4分44秒	7分58秒	+6秒

※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】



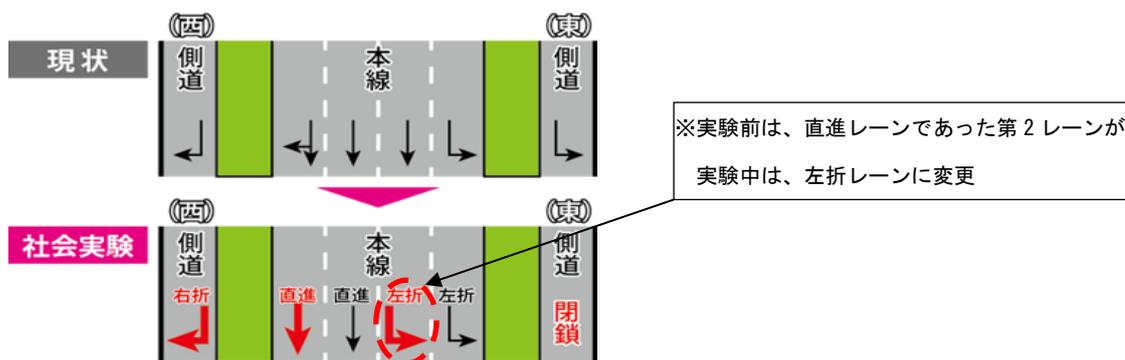
※調査日

- ・実験前 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)]

<難波交差点北側での直進状況>

- ・ 最大滞留長、最大渋滞長は、平日及び休日ともに、実験前に比べ実験前半、後半のいずれも上回った。
 - ・ 新橋から難波交差点までの最大所要時間は、平日及び休日ともに、実験前に比べ実験前半、後半のいずれも上回ったものの、一方、新橋から道頓堀橋北詰間の平均所要時間（7～19時の12時間）は、実験前に比べ実験前半、後半ともに同程度であった。
 - ・ 平日及び休日の最大値は、実験前に比べ実験前半、後半ともに上回ったが、一つの要因として、道頓堀橋南詰交差点を越えてから第2レーン（左折）から第3レーン（直進）へ移動した直進車両が約5割あったことから、社会実験に伴う規制変更の不慣れにより伸びたものと考えられる。
- ※ 平成25年度の社会実験（規制変更を行わず側道を閉鎖した社会実験）では、実験前と実験中の最大滞留長、最大渋滞長等が同程度であった。

■規制変更



■第2レーン（左折）から第3レーン（直進）への車線変更台数とその状況

平成30年10月22日（月）

	第2レーン 走行台数	第2から第3 への変更台数	混入割合
16時台	391	216	55%

※道頓堀橋南詰交差点を越えてから直進車が第2レーン（左折）から第3レーン（直進）へ移動

