

平日

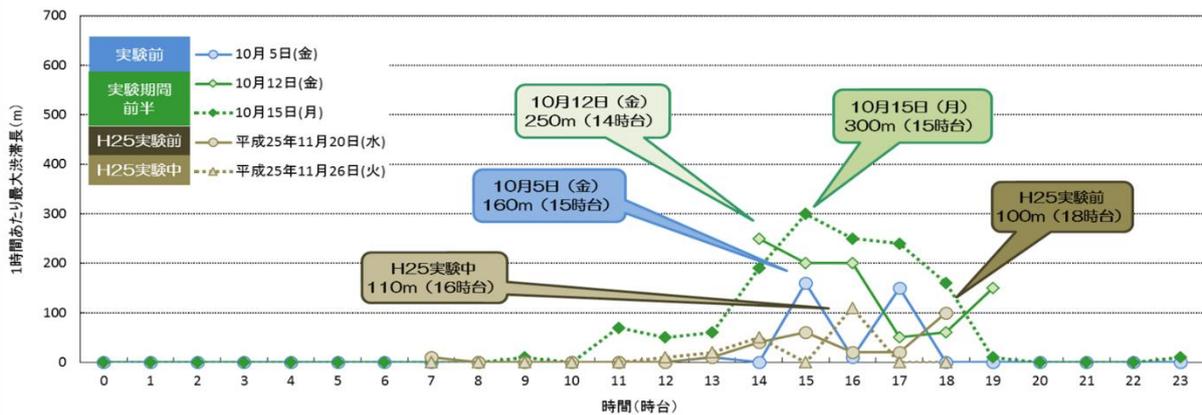
■最大渋滞長（難波交差点を起点）

	今回社会実験 (H30)	
	最大渋滞長	実験前との差
実験前	160m	
実験前半	300m	+140m
実験後半	350m	+190m

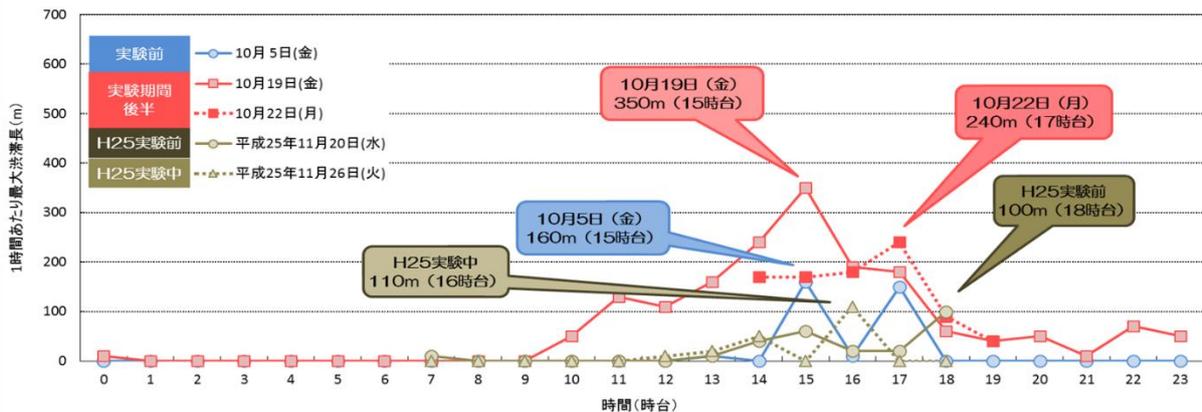
※平成 25 年度の社会実験では、直進・右折車両の交通影響を検証することを主眼に実施しており、本線の直進・右折レーンは、規制変更を行わず側道を閉鎖した社会実験であり、本線における渋滞長を計測した結果、実験前と実験中は同程度であった。

	H25 社会実験	
	最大渋滞長	実験前との差
実験前	100m	
実験中	110m	+10m

【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)]
- ・ H 2 5 実験前 平日：平成 25 年 11 月 20 日(水) [12 時間(7 時～19 時)]
- ・ H 2 5 実験中 平日：平成 25 年 11 月 26 日(火) [12 時間(7 時～19 時)]

平日

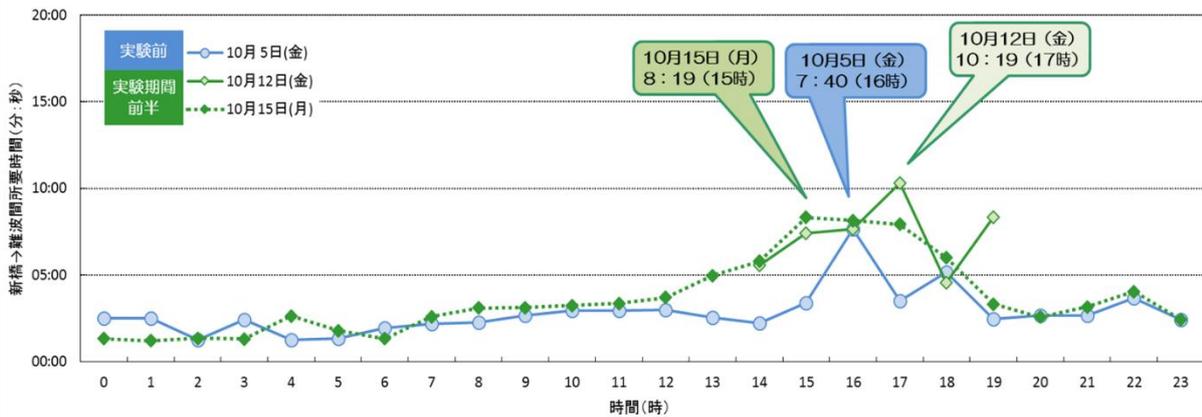
■所要時間

	新橋～難波交差点間		新橋～道頓堀橋北詰交差点間	
	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	7分40秒		1分13秒	
実験前半	10分19秒	+2分39秒	1分01秒	-12秒
実験後半	7分21秒	-19秒	1分10秒	-3秒

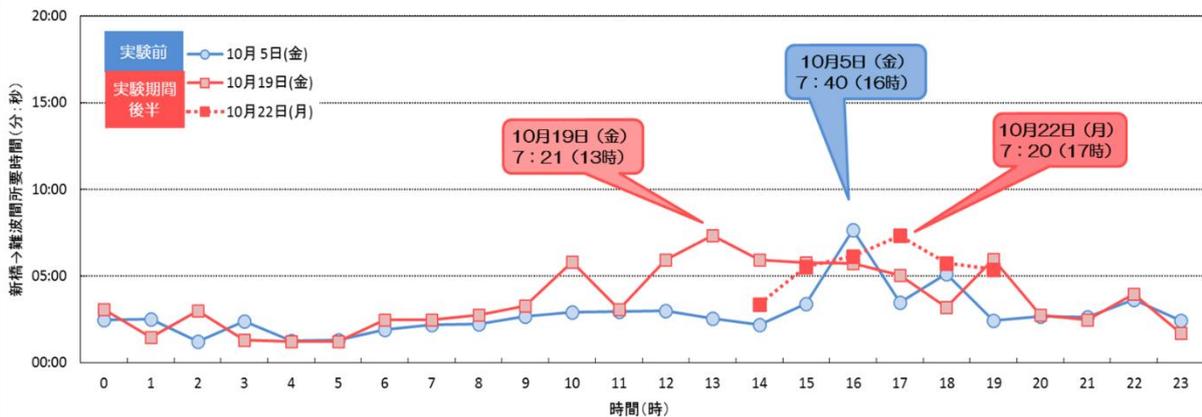
※平均所要時間：7～18時台の所要時間の平均値

※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、後半のいずれもほぼ上回ったものの、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。一つの要因として、社会実験に伴い右折レーンを西側側道のみで規制変更したため、道頓堀橋南詰交差点で西側側道に流入しようとする右折車が進行阻害した影響により伸びたと考えられる。

【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

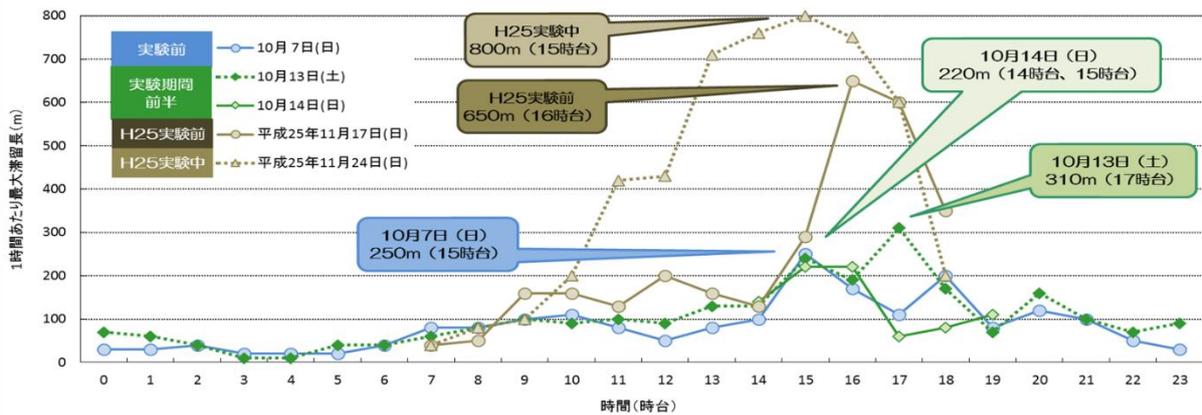
■最大滞留長（難波交差点を起点）

	今回社会実験 (H30)	
	最大滞留長	実験前との差
実験前	250m	
実験前半	310m	+60m
実験後半	260m	+10m

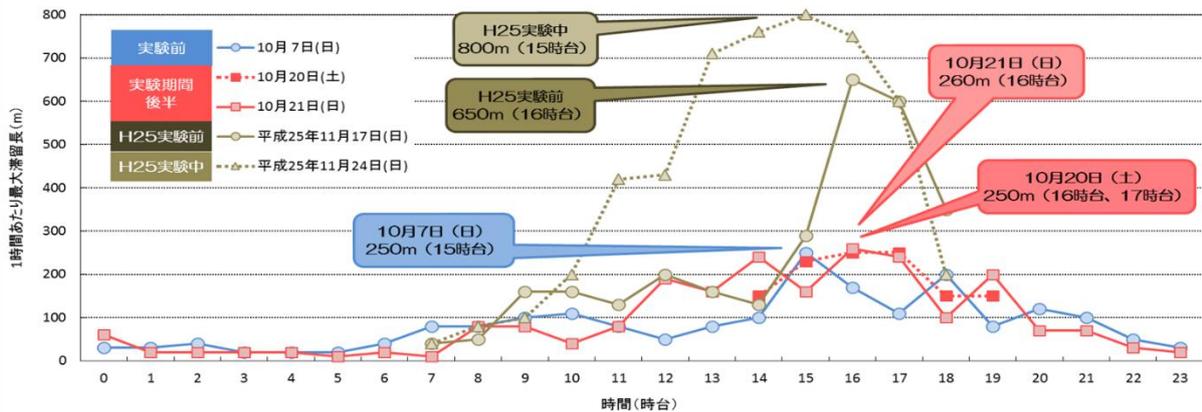
※平成 25 年度の社会実験では、休日、道頓堀橋南詰交差点付近の閉鎖した東側側道を活用し、にぎわい創出に向けた社会実験を実施。その際、停車スペース利用者への安全対策として、道頓堀橋南詰交差点付近において、本線 1 車線を閉鎖し、3 車線運用したことにより、実験中のデータが実験前に比べ上回った。

	H25 社会実験	
	最大滞留長	実験前との差
実験前	650m	
実験中	800m	+150m

【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)]
- ・ H 2 5 実験前 休日：平成 25 年 11 月 17 日(日) [12 時間(7 時～19 時)]
- ・ H 2 5 実験中 休日：平成 25 年 11 月 24 日(日) [12 時間(7 時～19 時)]

休日

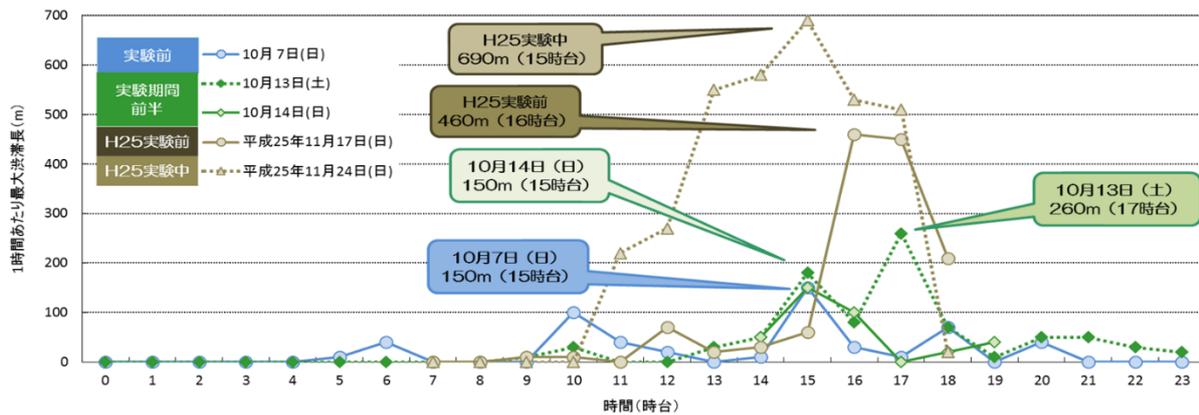
■最大渋滞長（難波交差点を起点）

	今回社会実験 (H30)	
	最大渋滞長	実験前との差
実験前	150m	
実験前半	260m	+110m
実験後半	210m	+60m

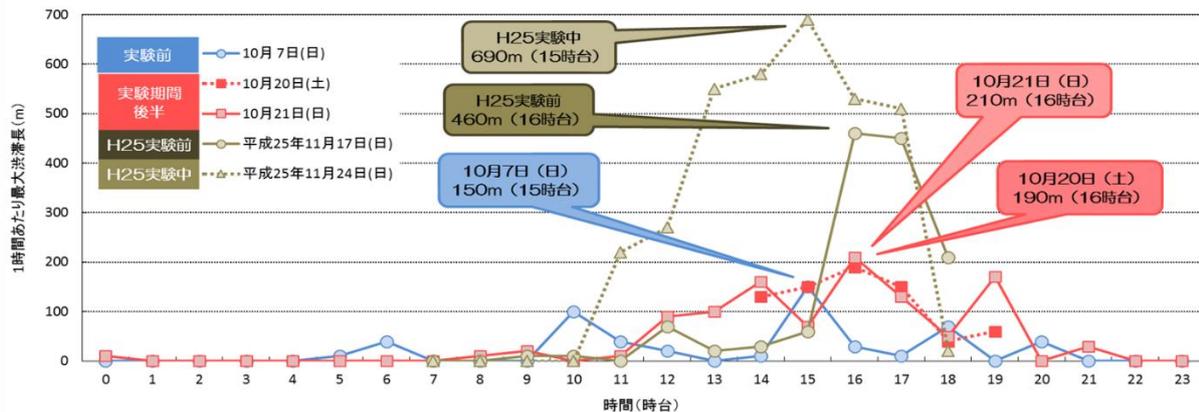
※平成 25 年度の社会実験では、休日、道頓堀橋南詰交差点付近の閉鎖した東側側道を活用し、にぎわい創出に向けた社会実験を実施。その際、停車スペース利用者への安全対策として、道頓堀橋南詰交差点付近において、本線 1 車線を閉鎖し、3 車線運用したことにより、実験中のデータが実験前に比べ上回った。

	H25 社会実験	
	最大渋滞長	実験前との差
実験前	460m	
実験中	690m	+230m

【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)]
- ・ H 2 5 実験前 休日：平成 25 年 11 月 17 日(日) [12 時間(7 時～19 時)]
- ・ H 2 5 実験中 休日：平成 25 年 11 月 24 日(日) [12 時間(7 時～19 時)]