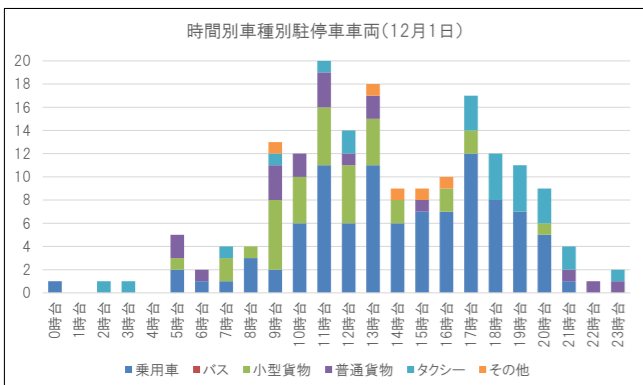


3. 荷捌き運用の検証結果

⑤荷捌きの運用検証（御堂筋）

- ❖ タクシー乗場を設けた影響で貨物車および一般車の停車の増加による混乱が懸念されたが、社会実験中は大きな混乱（御堂筋本線の交通への影響）はみられなかった。
- ❖ 御堂筋西側に停車した荷捌き車両からの歩行者の乱横断がみられた。

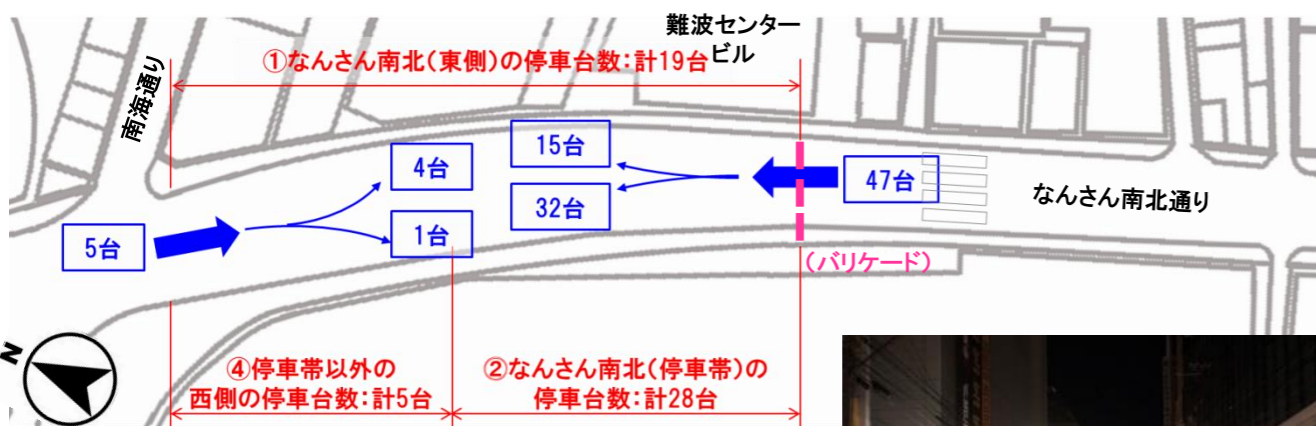
【御堂筋西側】
ホテルロイヤルクラシック前



御堂筋における乱横断の様子

⑥荷捌きの運用検証（なんさん南北）

- ❖ 1時から9時までのなんさん通り南北の全体で75台/日の利用があり、うち、西側の停車帯では28台の利用、荷捌きピーク時間は8時台であった。
- ❖ 停車帯以外に停車した荷捌き車両の47台のうち、西側に停車した台数は5台、東側に停車した台数は19台、バリケード以南に停車した台数は23台であった。
- ❖ 20分以内の停車の割合は全体の68.0%であった。
- ❖ ピーク時において必要バース数は6バースであり、東西の停車比率を踏まえると東1：西1.5程度となっている。



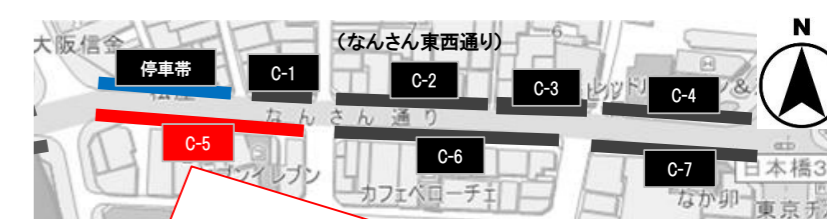
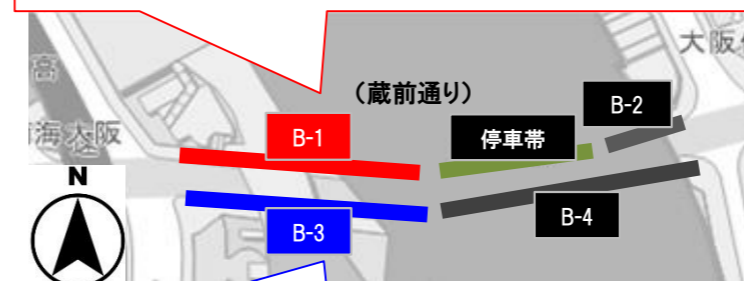
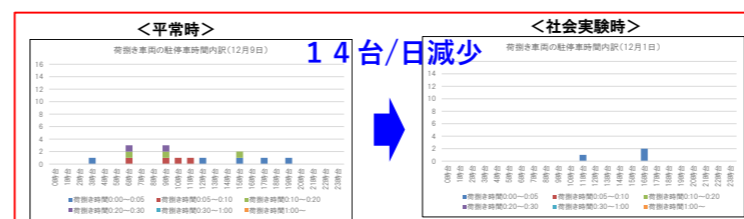
東側で計19台、西側で計33台が停車しており、
停車台数の比率は1:1.5程度



荷捌き車両による停車の様子

⑦荷捌きの運用検証（蔵前・なんさん東西）

- ❖ 蔵前通りに設けた荷捌き停車帯では、48台/日の利用があり、停車帯の荷捌きピーク時間は12時台であった。
- ❖ 荷捌きのために停車した車両のうち、停車時間の最長は10時台の1:48であり、20分以内の停車の割合は全体の74.4%であった。
- ❖ B1区間は平常時に比べ社会実験時には14台/日少なく、その分は主にB3区間で増加している。
- ❖ なんさん東西通りに設けた荷捌き停車帯では、152台/日の利用があり、停車帯の荷捌きピーク時間は11時台であった。
- ❖ 荷捌きのために停車した車両のうち、停車時間の最長は9時台の1:01であり、20分以内の停車の割合は全体の87.7%であった。
- ❖ 実験期間中の蔵前・なんさん東西通り全体の荷捌き車両の停車台数は、平常時よりも1~2割程度増加した。
- ❖ ガードマンによる停車帯の満空状況の表示を11/23~11/27の8時~11時まで実施したが、満車の平均時間は10分以内であり、実験後半は満空表示がなくても問題は発生しなかった。



停車帯での荷捌きの様子

⑧通行証運用の検証

- ❖ 難波中2交差点でのガードマンによる通行書の確認および臨時通行証等の発行時における混雑の発生は、ほぼみられなかった。
- ❖ 1時から9時までに発行した通行調査票（合計123枚）について、社会実験期間の後半において配布枚数は減少したが、9時から25時までの発行した臨時通行証については、全期間通じてほぼ一定数の配布枚数（合計306枚）となった。
- ❖ 実験期間中の当日発行（429枚）と事前発行（397枚）の合計の通行証発行数は826枚であった。

⑨路上駐停車状況の検証

- ❖ タクシーバースを設けた影響で、近接するパークス通り（難波中交差点以南）や蔵前通り（難波中交差点以西）では平日に駐停車車両が増加した。パークス通りでは乗用車以外に貨物車の駐停車も増加した。
- ❖ 貨物専用停車帯に近接する難波CITY東側道路では、駐停車車両が減少した。
- ❖ 南海通り、精華通り、ミナミ千日前商店街、難波センター街商店街を含む商店街周辺では駐停車台数に大きな変化はみられなかった。