

- 近年、他都市においてLRTを導入している事例があるが、これを導入する上で専用走行空間の確保が必要となるため、都心部交通対策の今後のあり方を検討するにあたり、整理するもの。
- 専用走行空間を確保する路線上の15箇所を代表交差点として、渋滞長や走行性（通過時間、信号待ち回数）を試算するもの。

<試算結果>

専用走行空間の確保により、次の①～③の影響が確認された。

①確保する路線における交通混雑の悪化

都心部で大規模な渋滞が発生する。（下図参照）

②周辺路線への交通混雑の波及

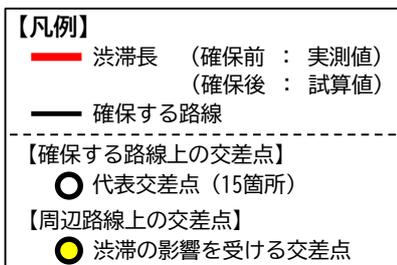
影響を受ける交差点の数が増加する。（下図参照）

③走行性の低下

渋滞を抜けるまでに要する時間が増加する。（右表参照）

【表：走行性に関するケーススタディ】

蔵本交差点 (北東方面)		確保前 (現状)	確保後
渋滞長		140m	⇒ 計1,200m
走行性	通過時間	約2分	⇒ 約11分
	信号待ち回数	約1回	⇒ 約4回



【図：渋滞長及び影響を受ける周辺路線上の交差点（夕方ピーク17時台）】

- ※1【確保する路線】専用走行空間を確保する路線は、大博通り、渡辺通り、住吉通り、那の津通りとし、現状の上下各1車線を削減する。
- ※2【引用データ】直近の渋滞長・交通量調査及び全国道路・街路交通情勢調査の結果を用いて試算する。
- ※3【交通手段の転換】芳賀・宇都宮LRTの事例を参考に自動車から公共交通への転換を3.6%見込む。また、都心循環BRTは、現状の全便数が転換されるものとする。
- ※4【試算結果】確保後の渋滞長は、各代表交差点において交通処理できなかった自動車台数を長さに換算したもの。