

釧路駅周辺の再整備方針【2案】に対する交通シミュレーションの実施について

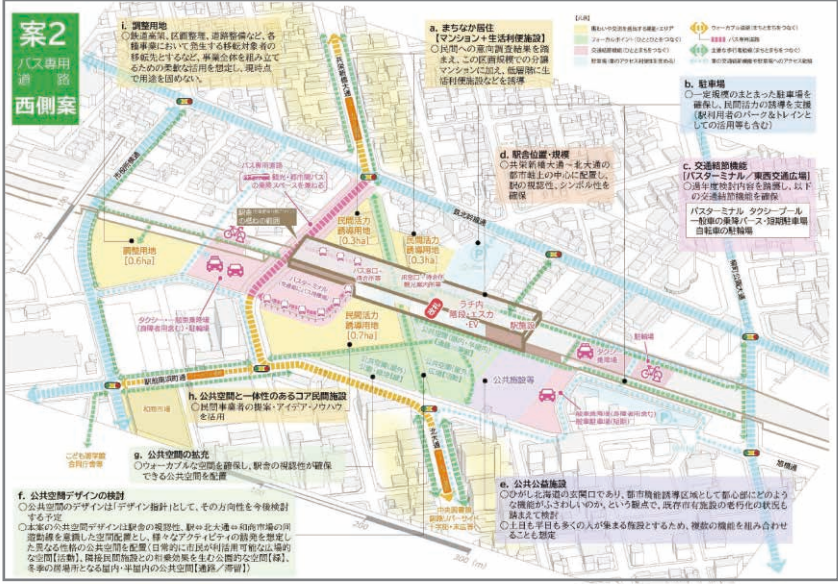
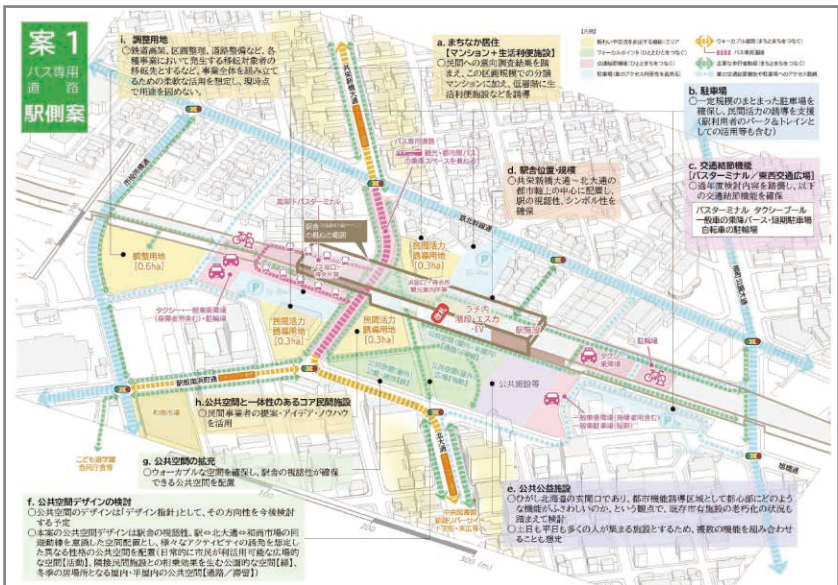
釧路駅周辺の再整備方針【2案】

(令和5年2月定例会の本委員会で示したもの)

交通シミュレーションの概要

特 徴	・車両1台1台の挙動を計算し、コンピューター上で交通状況を再現できる。 ・信号の有無や交差点の数など、道路条件を変更した場合の交通状況を把握し、比較や検証をすることができる。(全体平均速度など)
条 件 (交通量)	・交通量については、整備後の将来交通量(減少傾向を示す)ではなく、現況の交通量を基本に、駅周辺の再開発によって予測される交通量の増加を上乗せした。

※以上を踏まえ、2案に対しシミュレーションを実施した。各案の概要や結果は下記の図表を参照。



	案1 バス専用道路 駅側案	案2 バス専用道路 西側案
案の概要	●都心部まちづくり計画「事業構想編」の整備方針を基本としたバス専用道路の線形 ●駅前南浜町通の新設交差点に「新設」信号を設置	●バス専用道路を既設信号交差点「北大通14」に取付け ●鉄道南側はロイヤルイン前の既存道路（橋北西2線）を活用
バス専用道路線形・信号交差点設置箇所		
共通方針	●バス専用道路が取付く「和商市場」⇄「北大通13・14」の交差点区間（全長約290m）は、信号機設置の指針 ^[H28.3.7, 道本交規第3157号] （隣接信号から原則150m離隔確保）を踏まえ、信号交差点は3箇所に限定	

	案1 バス専用道路 駅側案	案2 バス専用道路 西側案
全体平均速度	19.3km/h	20.5km/h

※左記の図表の全体平均速度は、最も交通が集中する夕方のラッシュ時間(18:00～19:00)の速度である。
※両案とも、交差点において交通処理できない深刻な渋滞が発生するといった事象は見られなかった。