

# 交通量調査結果概要

## 1. 調査の概要

### (1) 調査の目的

社会実験の実施による影響を把握するため、社会実験の実施中と実施後に、自動車交通量や歩行者通行量の調査を行いました。

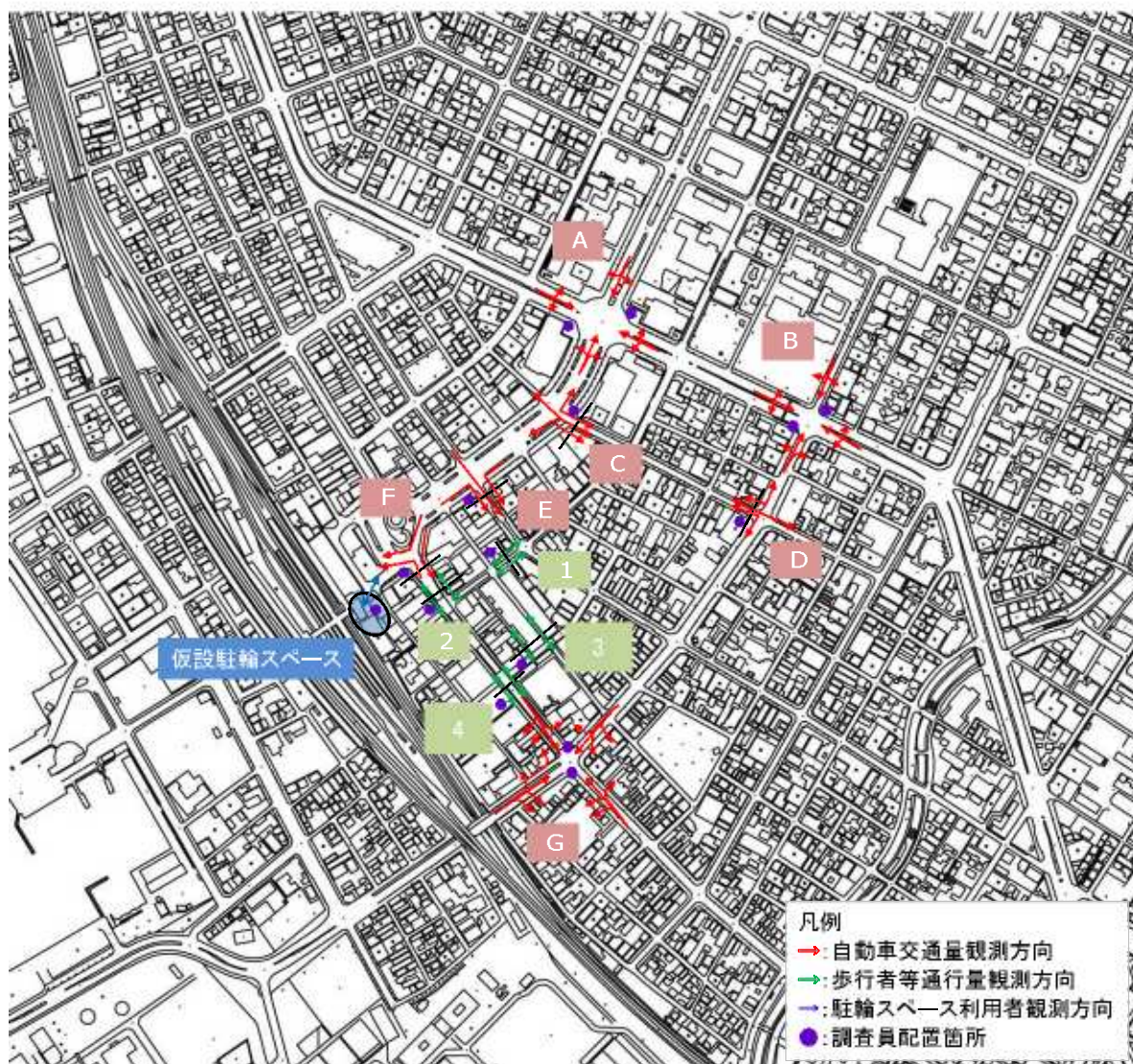
### (2) 調査実施日時

- ・調査日 【実験中】平日調査：平成26年10月1日（水）  
休日調査：平成26年10月4日（土）  
【実験後】平日調査：平成26年10月15日（水）  
休日調査：平成26年10月18日（土）
- ・調査時間 7：00—19：00（12時間調査）

### (3) 調査内容

- ・自動車交通量調査  
調査箇所を通過する自動車を、車種別（小型車、大型車）、方向別、時間帯別に観測。
- ・歩行者等通行量調査  
調査箇所を通行する人を、種別（歩行者、自転車）、方向別、時間帯別に観測。
- ・仮設駐輪スペース調査（実験中のみ）  
仮設駐輪スペースを利用する自転車を、方向別（出入り方向）、時間帯別に観測。

(4) 調査箇所



## 2. 調査結果の概要

### (1) 自動車交通量について

- 銀座通り（地点 F、G）の交通量は社会実験期間中、平日、休日ともに普段より 1～2 割減少しました。
- 周辺の道路への影響は、幹線道路（地点 A、B）については影響がほとんど見られませんでした。ただし、地区内道路（地点 C、E）では普段より 1～2 割交通量が増加し、特に地点 E では元々交通量の多い平日に交通量が増加しました。ただし、社会実験期間中の交通量は、平成 24 年度の平日通常日に調査した交通量とほぼ同じであり、社会実験によって特に大きく交通量が増加したという状態ではありませんでした。

### (2) 歩行者通行量について

- 銀座通り（地点 2、4）の通行量は社会実験期間中、平日は若干減少が見られましたが、休日は 1～4 割増加しました。
- 銀南街（地点 3 北側）は平日、休日ともに普段より通行量が 1～2 割増加しました。また、中央街（地点 3 南側）は通行量が平日微増し、休日は普段より 2～4 割増加しました。

### (3) 仮設駐輪スペース駐輪台数について

- 平日、休日ともに常時約 70 台程度の駐輪がありました。
- 平日は朝と夕に入場のピークがあり、昼間の駐輪だけでなく夜間の駐輪においても駐輪スペースが活用されました。

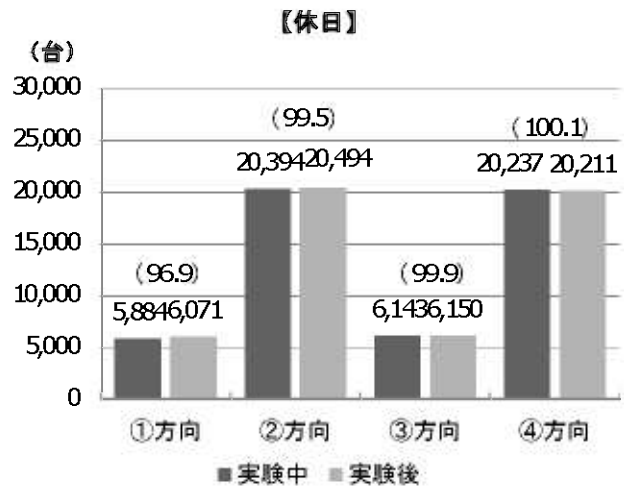
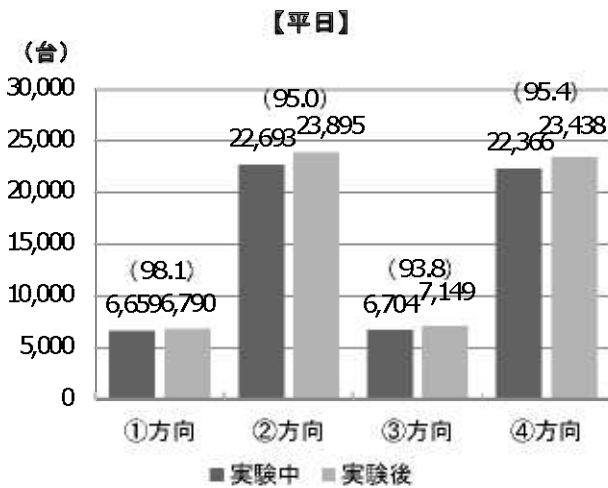
### 3. 調査結果

注：グラフ中のかっこ内の数字は実験前と実験後の変化率（実験中交通量／実験後交通量）の値です（単位％）。

#### 自動車交通量

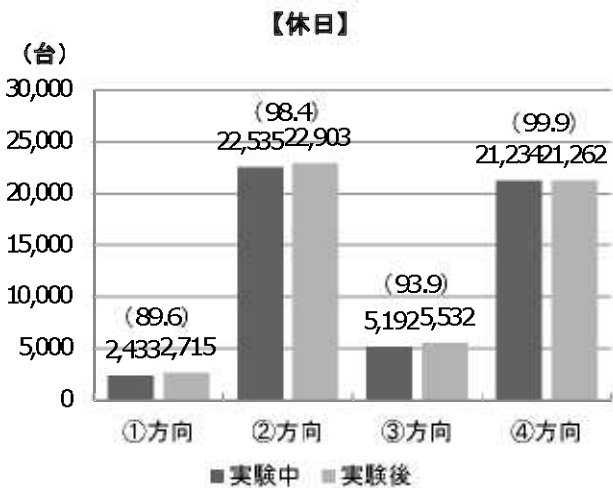
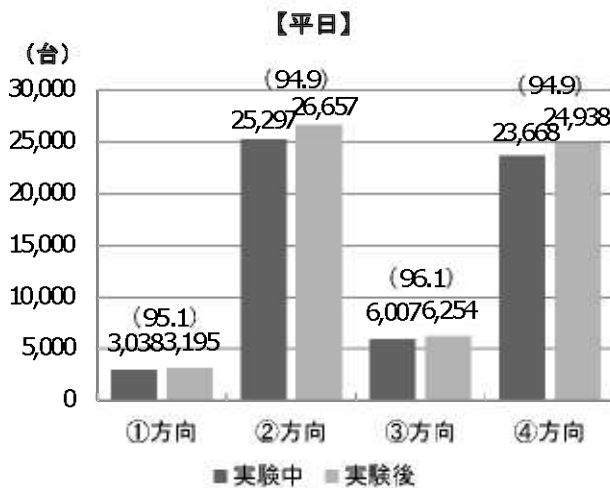
##### 地点 A

- 平日は断面②、③、④で実験後と比べると実験中交通量が少なくなっていますが、変化率は5～6%程度となっています。
- 休日はいずれの地点も実験中、実験後で交通量の変化はほぼありませんでした。



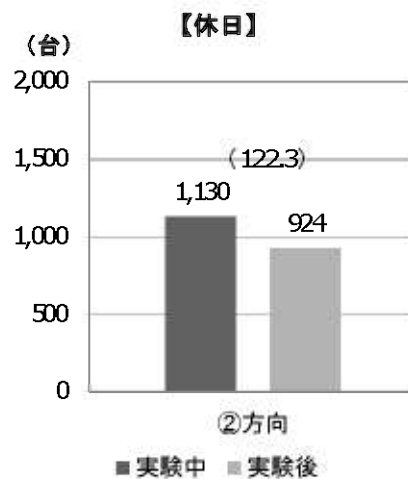
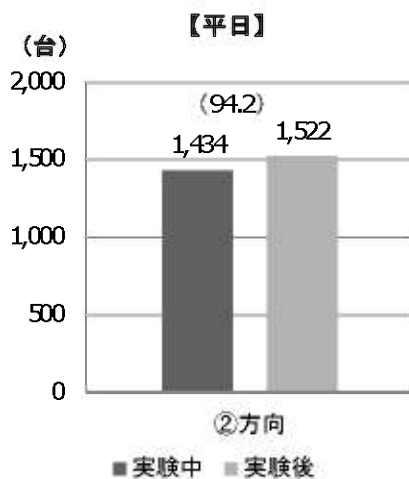
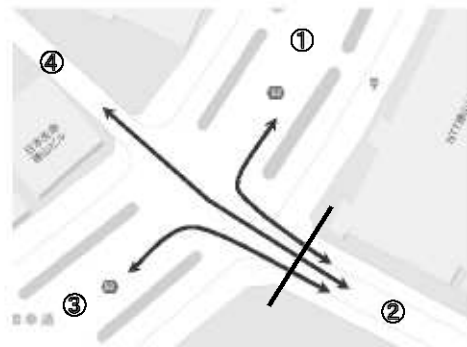
## 地点B

- 平日は断面①、②、④で実験後と比べると実験中交通量が少なくなっていますが、いずれも変化率は5%程度となっています。
- 休日は断面①、③で実験後と比べると実験中交通量が少なくなっています。社会実験の影響を受けていると考えられる断面③では、変化率は6%程度となっています。



## 地点C

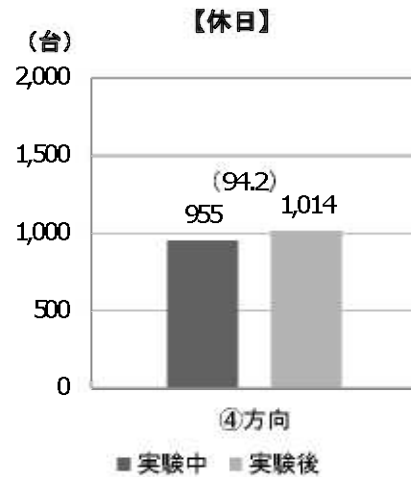
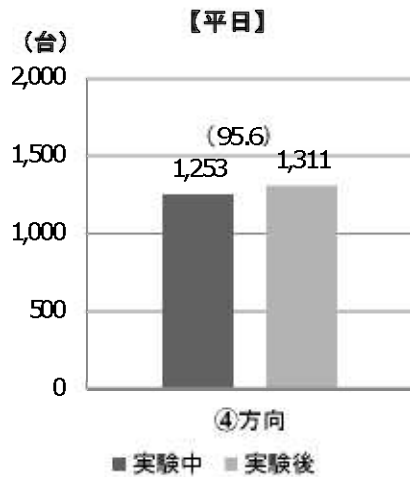
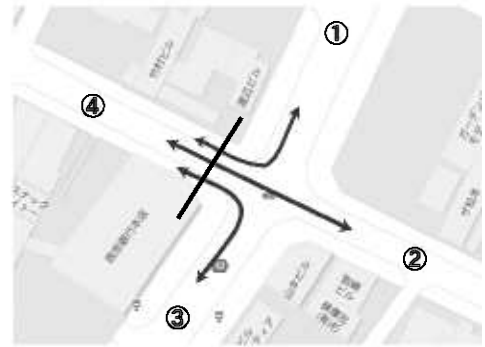
- 平日は実験後と比べると実験中交通量が少なくなっていますが、変化率は6%程度となっています。
- 休日は実験後と比べると実験中交通量が約2割多くなっていますが、平日の交通量よりは少なくなっています。





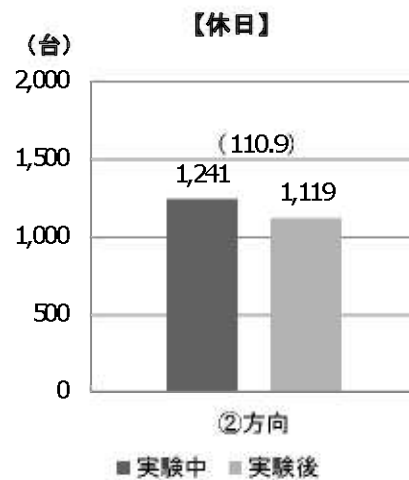
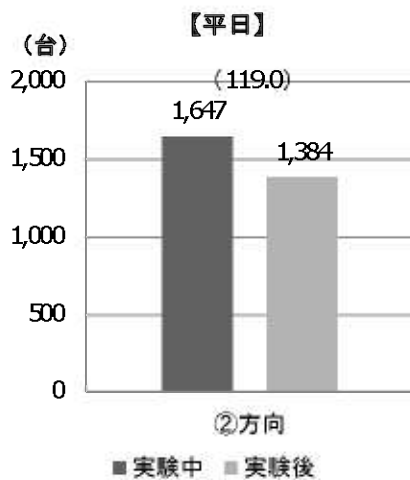
### 地点D

- 平日は実験後と比べると実験中交通量が少なくなっていますが、変化率は5%程度となっています。
- 休日は実験後と比べると実験中交通量が少なくなっていますが、変化率は6%程度となっています。



### 地点E

- 平日は実験後と比べると実験中交通量が約2割多くなっています。
- 休日は実験後と比べると実験中交通量が約1割多くなっています。
- 平成24年の調査データと比較すると、平日・休日ともに平成24年の交通量とほぼ同じか下回っています。

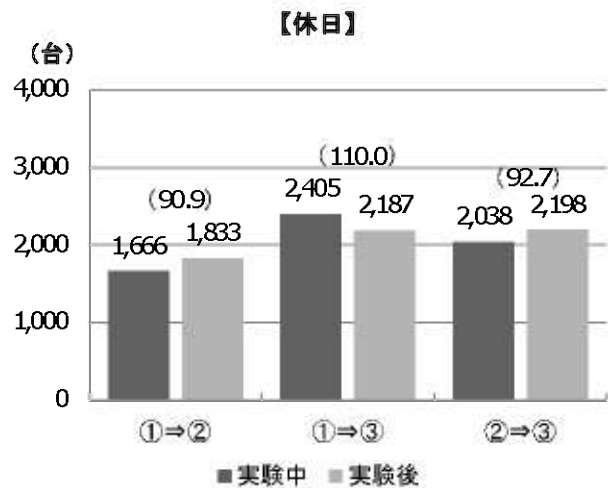
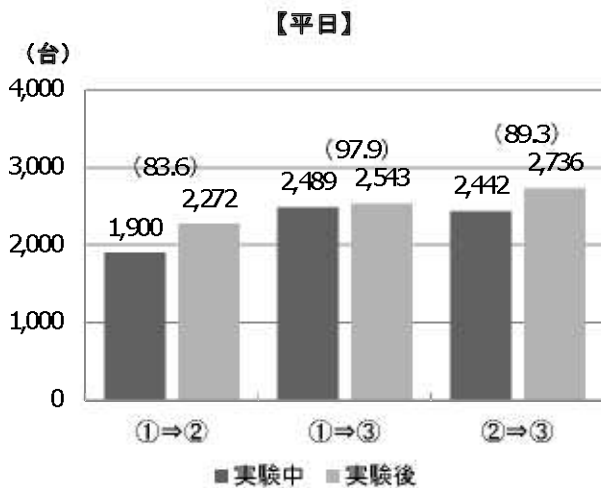


#### 【参考：過年度調査実績】

- 平日12時間交通量（平成24年交通量調査）  
②方向：1,642台

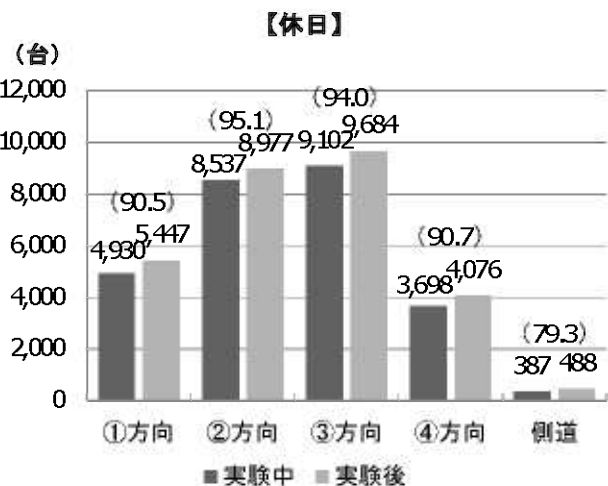
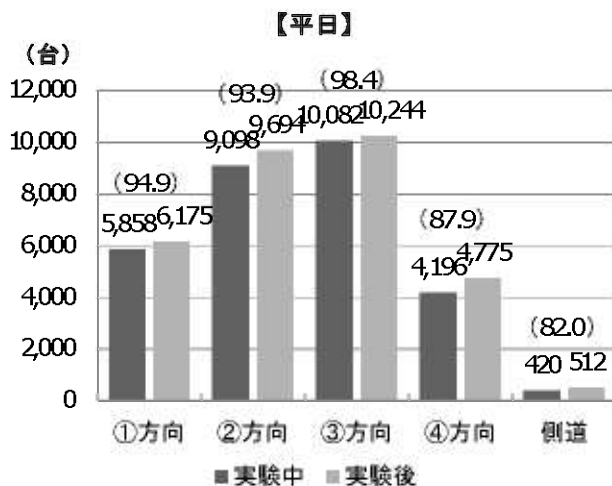
### 地点 F

- 平日は銀座通りに流入、流出する①⇒②、②⇒③で実験後と比べると実験中交通量が1～2割少なくなっています。
- 休日は銀座通りに流入、流出する①⇒②、②⇒③で実験中1割程度交通量が少なくなっています。
- また、①⇒③で実験中1割程度交通量が多くなっていますが、平日の交通量よりは少なくなっています。



### 地点 G

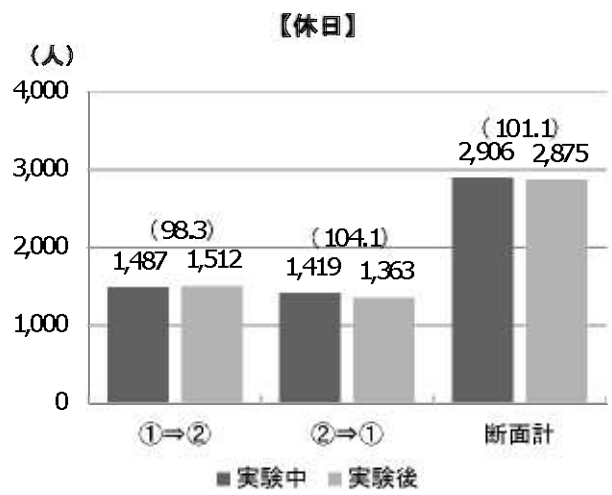
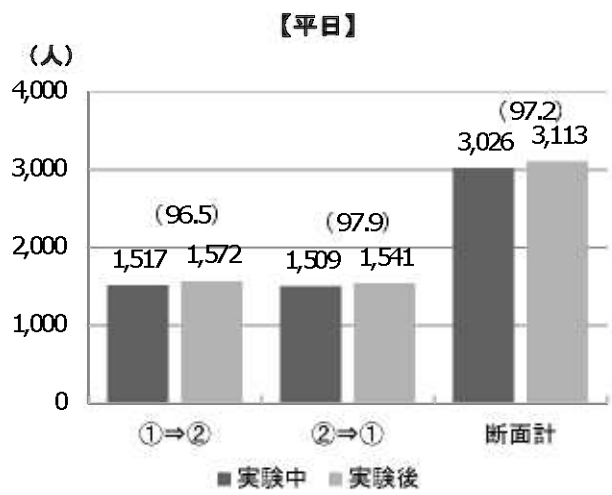
- 平日は銀座通り方向に流入、流出する断面④と側道で実験後と比べると実験中交通量が1～2割少なくなっています。
- 休日は銀座通り方向に流入、流出する断面④と側道他、断面①でも実験後と比べると実験中交通量が約1割少なくなっています。



# 歩行者通行量

## 地点1

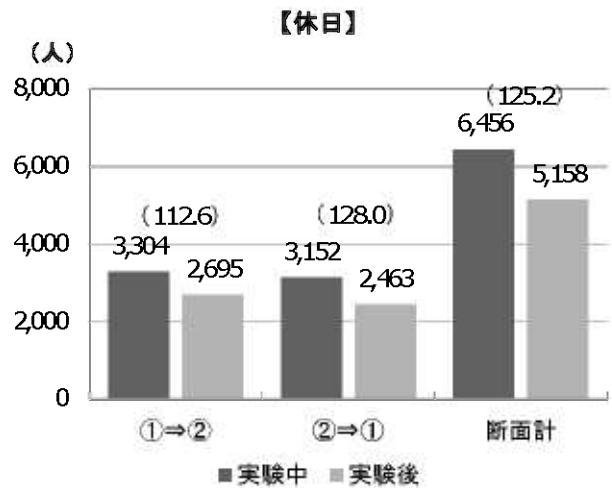
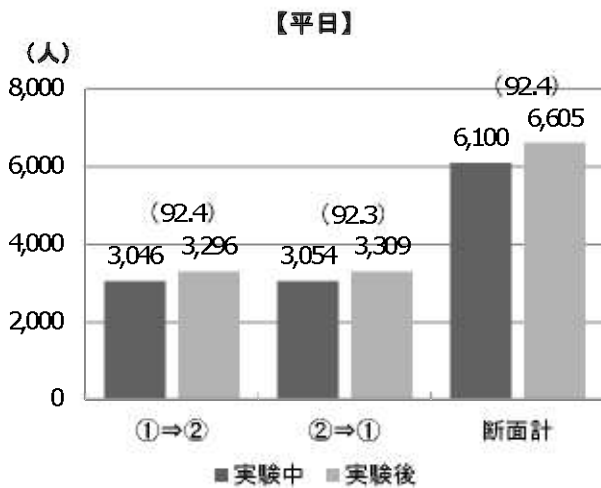
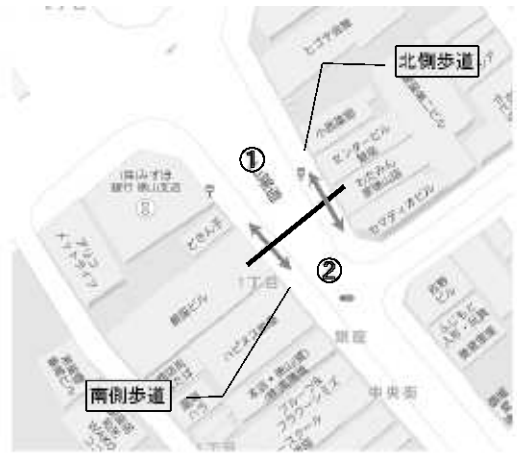
- 平日は、実験中、実験後で通行量の変化はほぼありませんでした。
- 休日も、実験中、実験後で通行量の変化はほぼありませんでした。





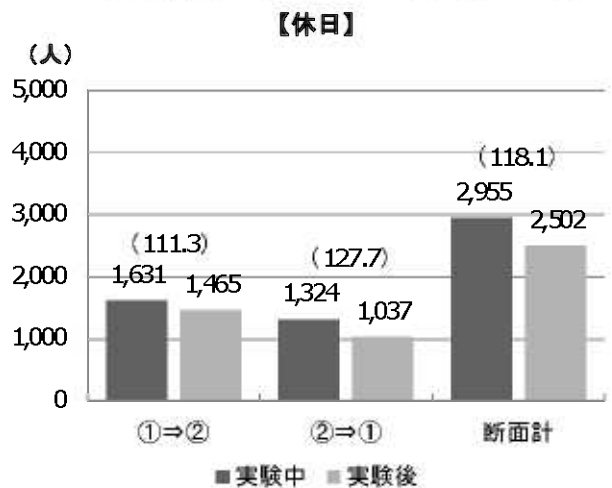
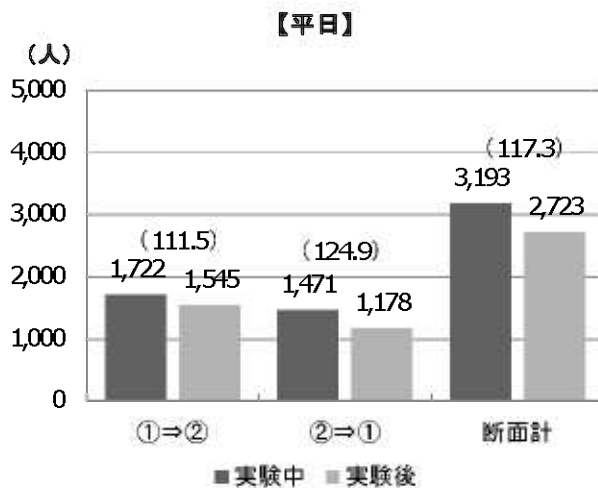
## 地点 2

- 平日は実験後と比べると実験中通行量が少なくなっていますが、変化率は8%程度となっています。
- 休日は実験後と比べると実験中通行量が1～2割多くなっています。



## 地点 3 (北側：銀南街)

- 平日は、実験後と比べると実験中通行量が1～2割多くなっています。
- 休日も実験後と比べると実験中通行量が1～2割多くなっています。

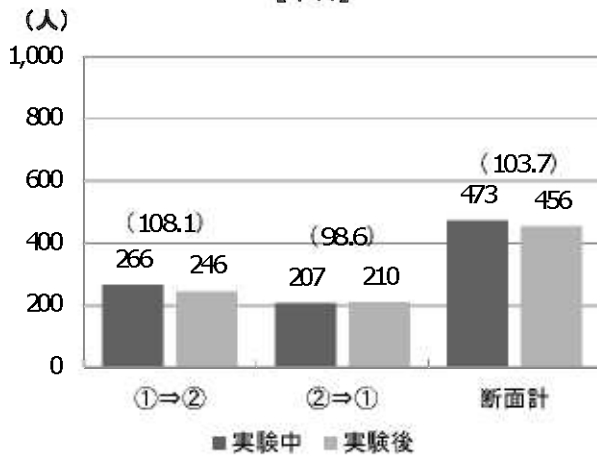


### 地点3 (南側：中央街)

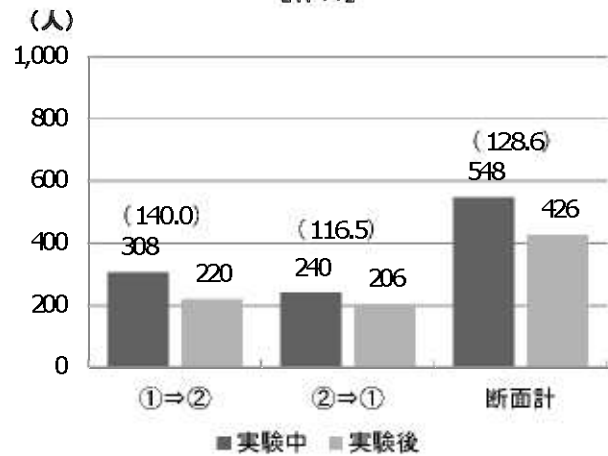
- 平日は、①⇒②で実験後と比べると実験中通行量が多くなっていますが、変化率は8%程度となっています。
- 休日は実験後と比べると実験中通行量が2～4割多くなっています。



【平日】



【休日】

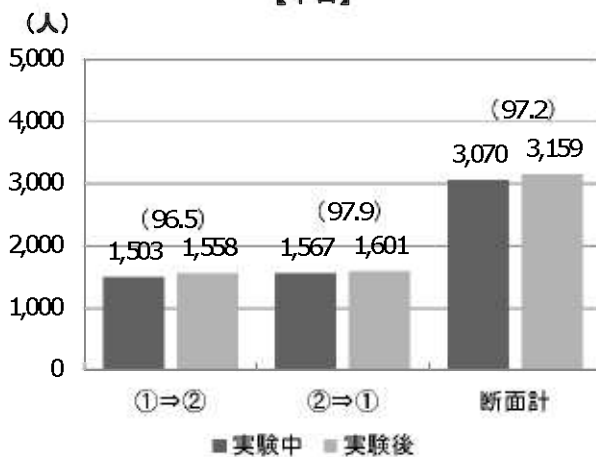


### 地点4

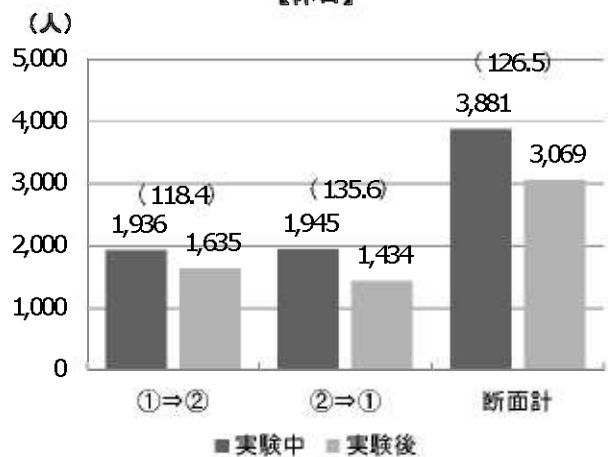
- 平日は、実験中、実験後で通行量の変化はほぼありませんでした。
- 休日は実験後と比べると実験中通行量が2～4割多くなっています。



【平日】



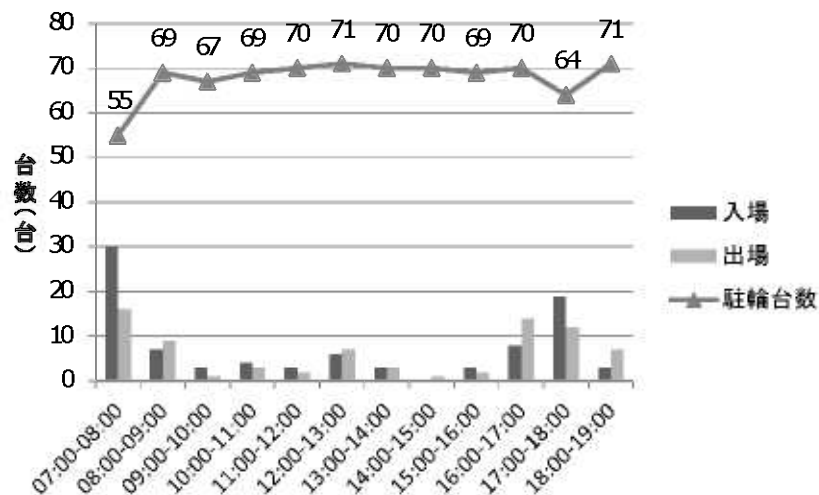
【休日】



# 仮設駐輪スペース駐輪台数

## 平日

- 平日は、常時 70 台程度の駐輪がありました。
- 入場は朝 8 時までと 17 時から 18 時に多く、出場は朝 8 時までと 16 時から 18 時に多くなっています。



## 休日

- 休日は、10時から15時ごろまで駐輪のピークがあり、70台程度の駐輪がありました。
- 入場は朝8時までと9時から10時に多く、出場は14時から15時に多くなっています。

