

## 2. 社会実験実施中の交通実態

社会実験実施中の交通実態は、業務方針で記述した通り、実験前調査結果と比較することで、実験実施中の交通実態を取りまとめた。

実施した実態調査の項目及び実施日は、以下に示す通りである。

表 実施した調査日程

	平日	休日
実験前調査	平成 29 年 11 月 20 日 (月) 平成 30 年 9 月 18 日 (火)	平成 29 年 11 月 19 日 (日) 平成 30 年 9 月 17 日 (月・祝)
実験中調査	平成 30 年 10 月 9 日 (火)	平成 30 年 10 月 8 日 (月・祝)

表 実態調査の調査項目

	調査名	調査概要
①-1	断面交通量調査 (本通り線・周辺道路)	<ul style="list-style-type: none"> <li>・特定断面を通過する車種別交通量を観測、上り下り別に 1 時間毎に集計</li> <li>・車種は「乗用」、「バス」、「小型貨物」、「普通貨物」の 4 車種を観測</li> </ul>
①-2	断面交通量調査 (脇道)	<ul style="list-style-type: none"> <li>・特定断面を通過する車種別交通量を観測、上り下り別に 1 時間毎に集計 (車種区分はなし)</li> <li>・なお、十字路の交差点については、反対側の脇道から本通り線へ進入する交通と本通り線から退出する交通も合わせて観測</li> </ul>
②-1	路上駐停車車両調査 (本通り線)	<ul style="list-style-type: none"> <li>・対象区間における駐停車車両帯スペース (9 箇所) の利用状況を、1 時間毎に観測</li> <li>・なお、観測は 1 時間の累積台数ではなく、1 時間の中の特定時刻の駐停車車両 (車種・ナンバー) を調査</li> </ul>
②-2	路上駐停車車両調査 (周辺道路)	<ul style="list-style-type: none"> <li>・対象区間における駐停車車両の位置及び台数を、上り下り別に 1 時間毎に観測</li> <li>・なお、観測は 1 時間の累積台数ではなく、1 時間の中の特定時刻の駐停車車両 (車種・ナンバー) を調査</li> </ul>
③	周辺駐車場の 満空状況調査	<ul style="list-style-type: none"> <li>・対象駐車場を対象に、1 時間に 1 回、目視観測で駐車台数を調査</li> <li>・なお、観測は 1 時間の累積台数ではなく、1 時間の中の特定時刻の駐停車台数 (車種・ナンバー) を調査</li> </ul>
④	歩行者・自転車交通量調査 (本通り線・周辺道路)	<ul style="list-style-type: none"> <li>・特定断面を通過する歩行者・自転車交通量を観測、1 時間毎に集計</li> </ul>
⑤	自動車旅行速度調査	<ul style="list-style-type: none"> <li>・対象区間を通過する自動車に追従する方法で、走行車両の旅行速度を観測</li> <li>・1 時間に 1 回走行</li> </ul>

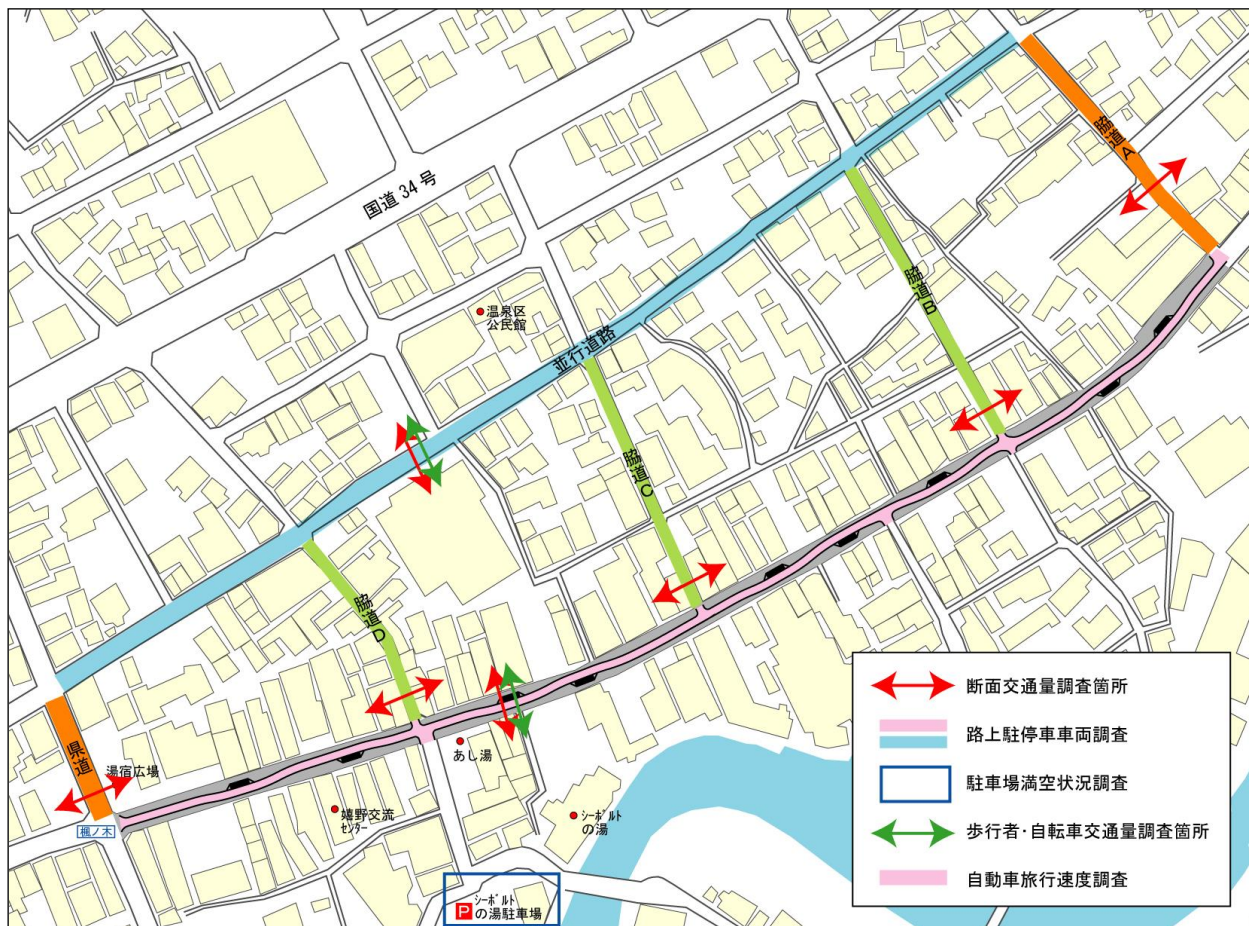


図 実態調査の調査箇所

## 2-1 断面交通量調査結果（自動車交通量）

### (1) 平日

#### ① 12 時間交通量の分布

- 実験前と実験中を比較した 12 時間交通量の変化は以下に示す通りであり、上下線を合わせた路線別の交通量は、本通り線が約 1,100 台減少し、1,657 台となる一方、県道は約 600 台増加し、2,143 台、並行道路は約 400 台増加し、896 台となった。
- さらに、脇道では、脇道 A が約 50 台増加したものの、その他の脇道では大きな変化はなかった。

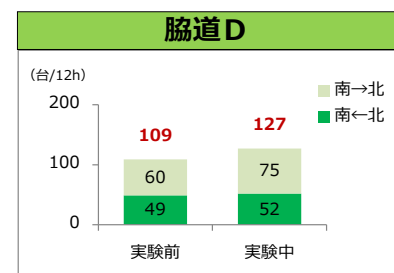
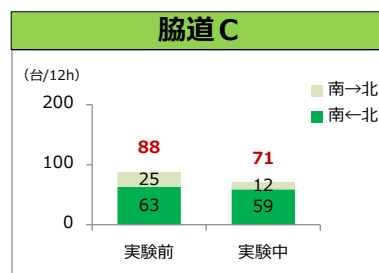
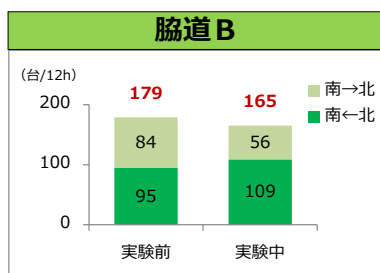
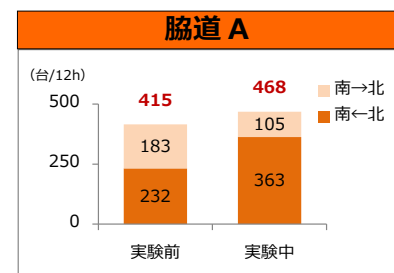
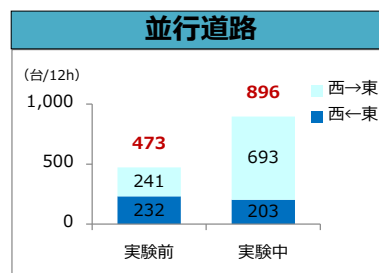
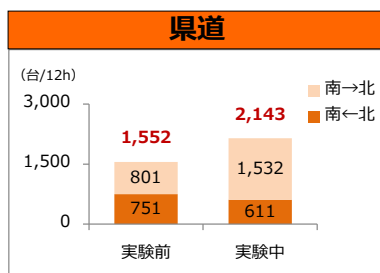
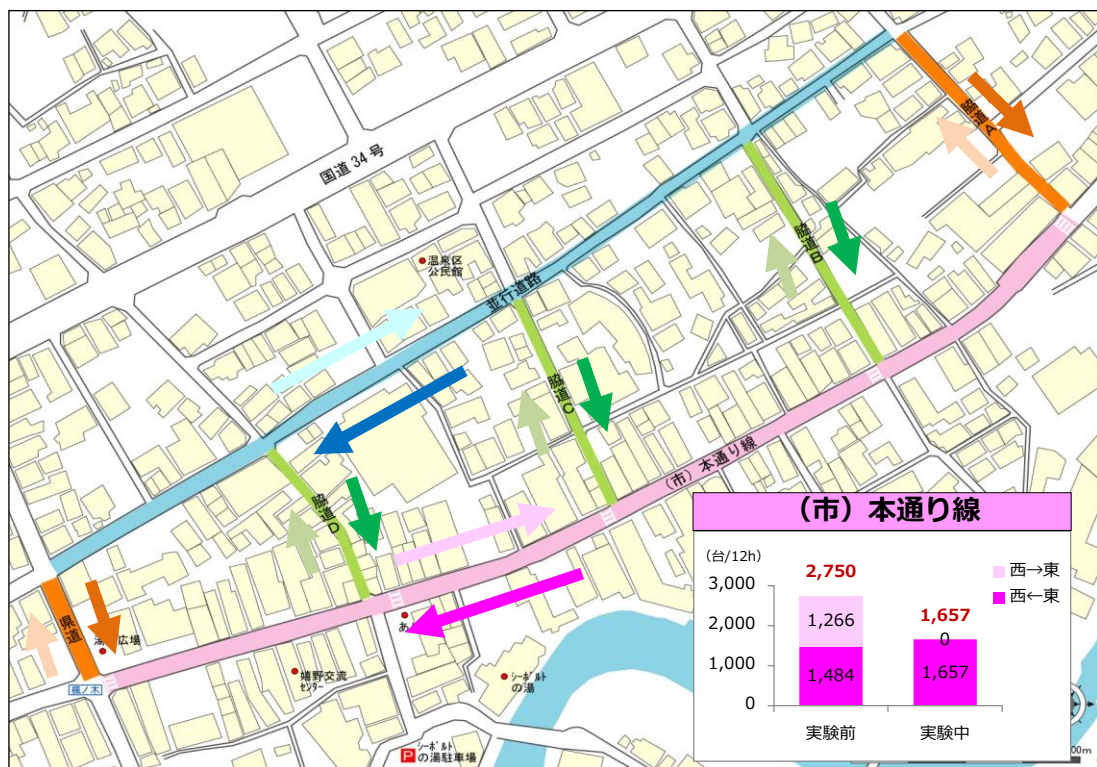
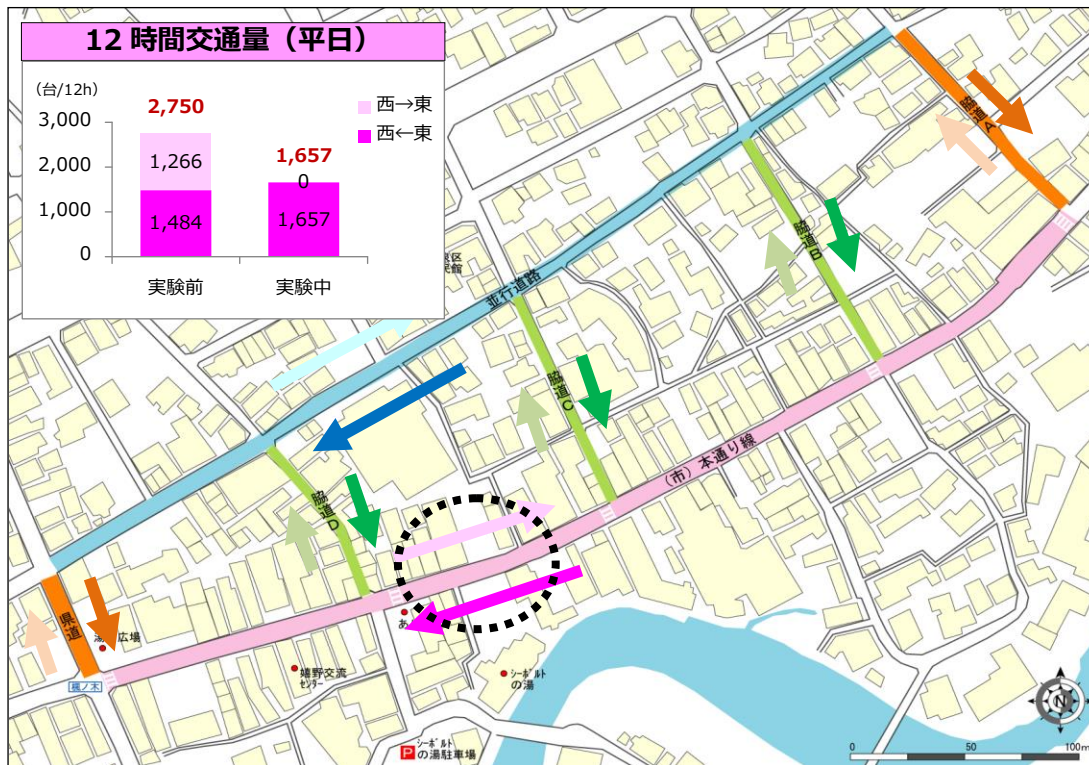


図 路線別 12 時間交通量

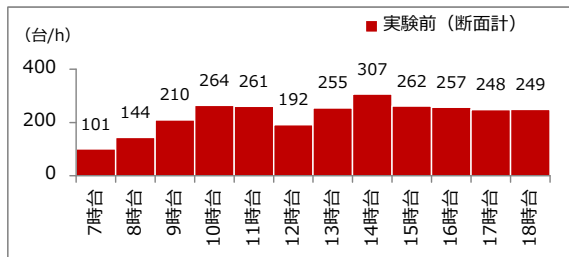
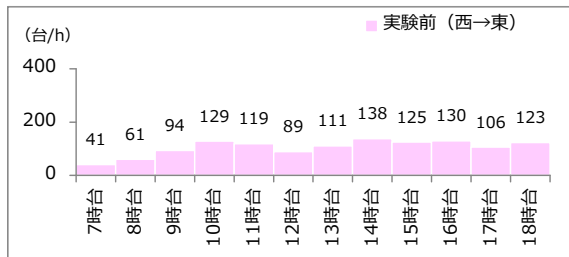
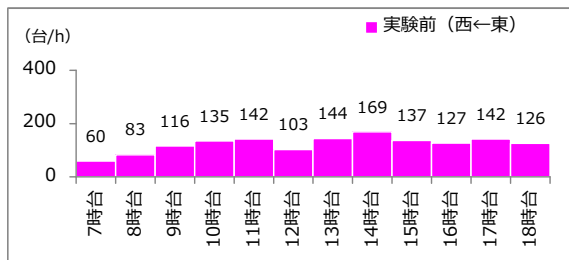
## ②路線別交通量

### 1) 本通り線

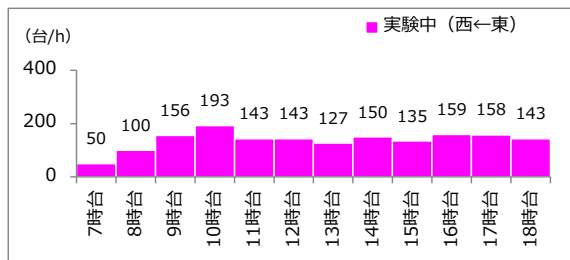
- 本通り線では、西→東の通行規制によって、西→東の交通量が1,266台減少する一方、東→西方向の増加量は173台の増加にとどまった（1,266台全てが対象区間を目的地とする交通であれば、1,266台増えるはずであるが、実際に増加した交通量は173台）。



#### 実験前\_H29.11.20 (月)



#### 実験中\_H30.10.9 (火)



一方通行のため通行なし

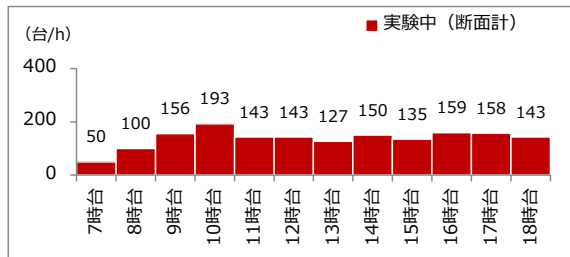
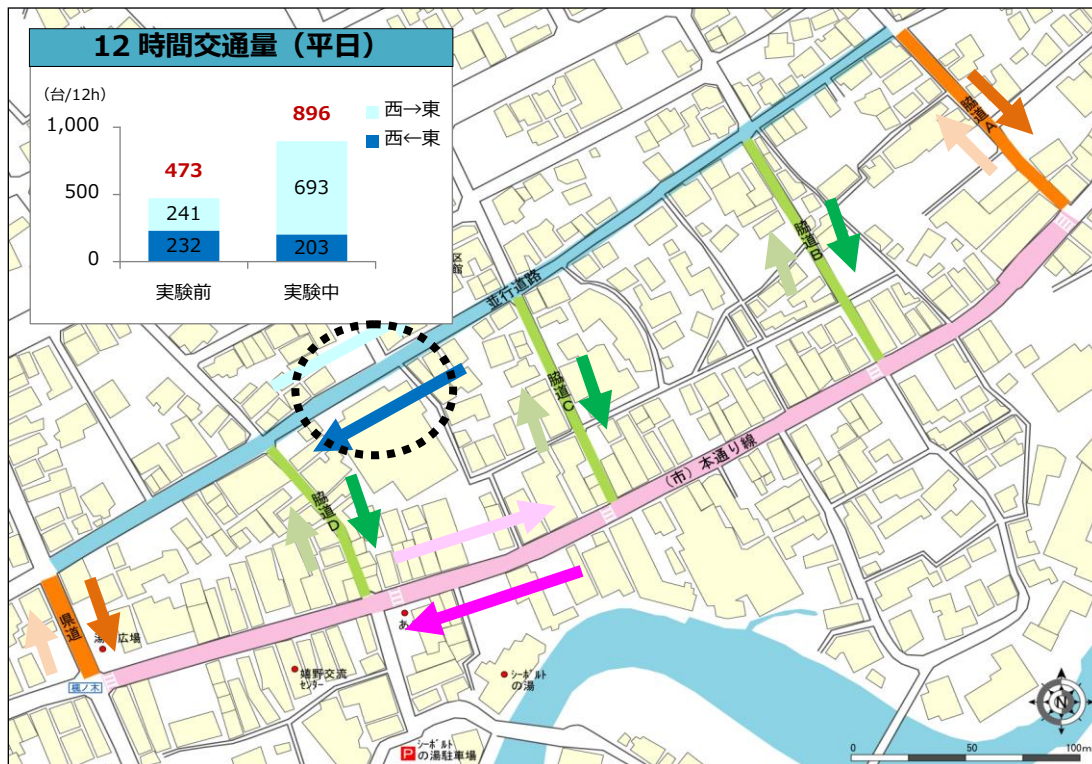


図 路線別時間帯別交通量 (本通り線)



### 3) 並行道路

- 並行道路の交通は、西→東方向の交通が 12 時間で 452 台増加、これまで本通り線を経由して西→東に流動していた交通が、通行規制によって並行道路に転換した様子が伺える。
- ただ、県道部の南→北の交通量差 731 台は、並行道路で 452 台の差に変わり、この差は国道 34 号へ転換したと想定され、通常の本通り線にはかなりの通過交通の混入があるものと推測された。



#### 実験前\_H30.9.18 (月)

#### 実験中\_H30.10.9 (火)

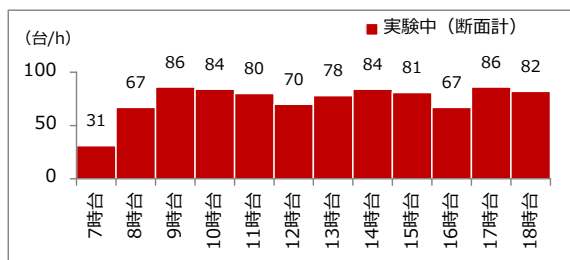
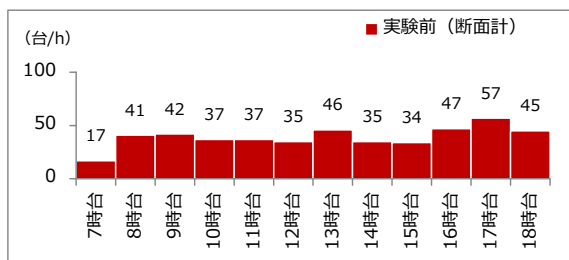
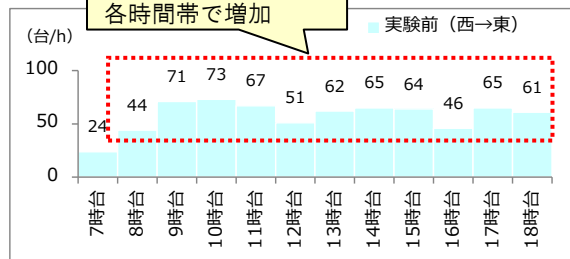
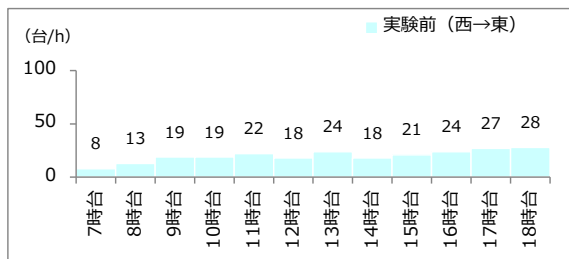
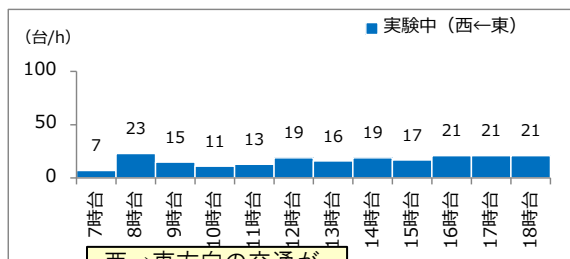
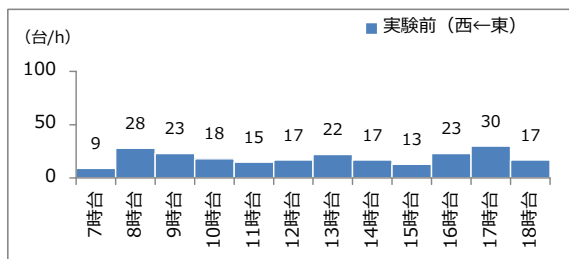


図 路線別時間帯別交通量 (並行道路)

#### 4) 脇道

●脇道Aの北→南方向の交通量は、12時間で131台増加、各時間帯別で交通が幾分増加する傾向を見せ、並行道路で増加した西→東交通の転換経路となったことが伺える。

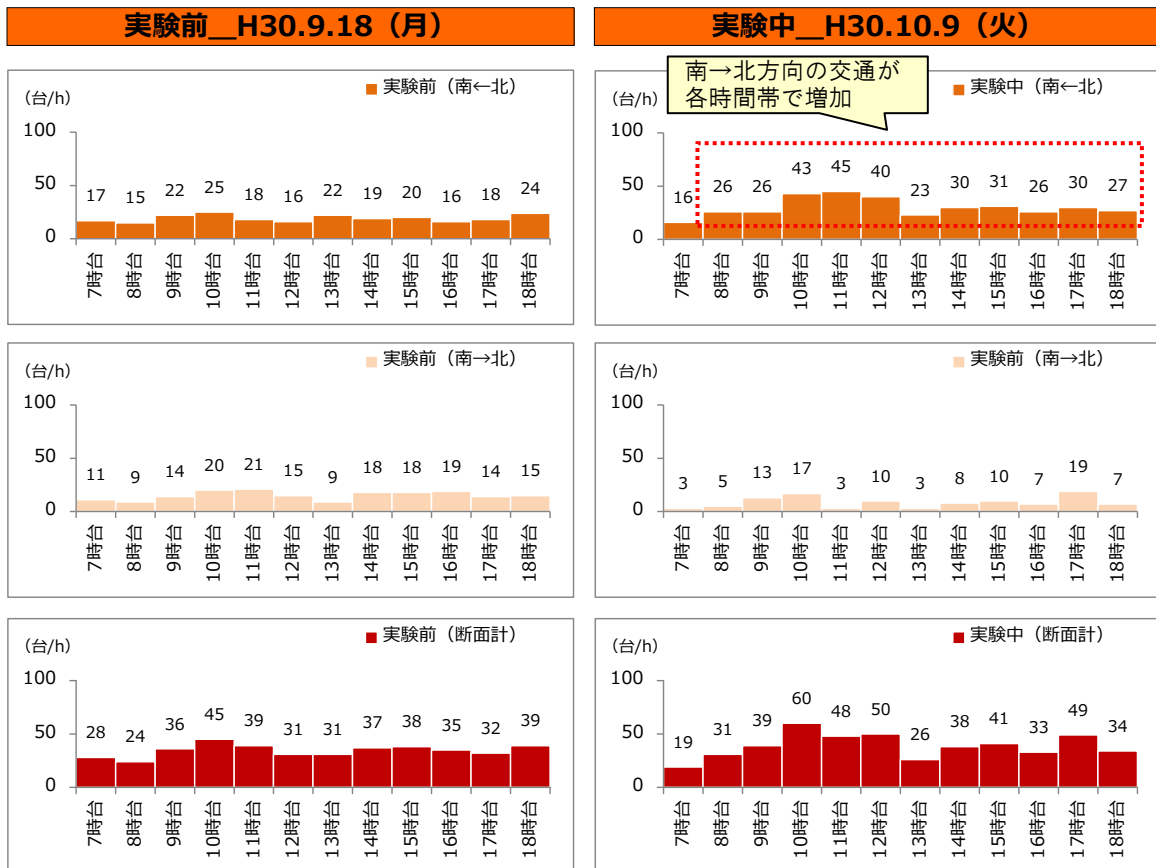
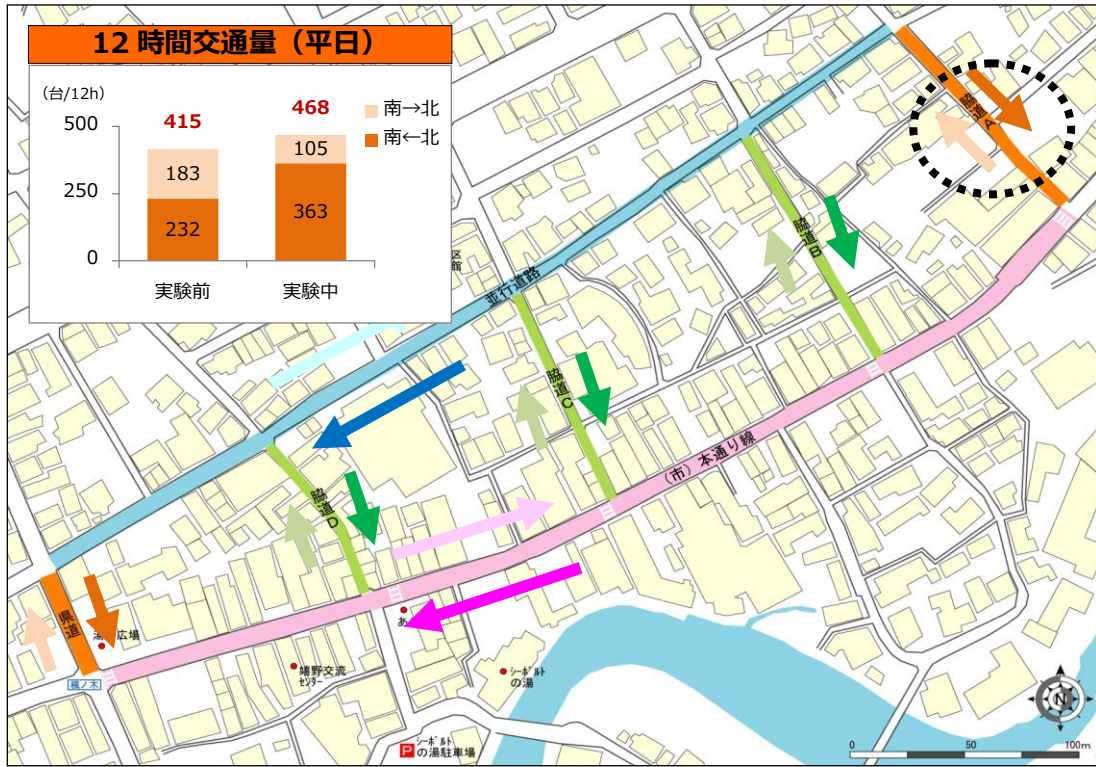
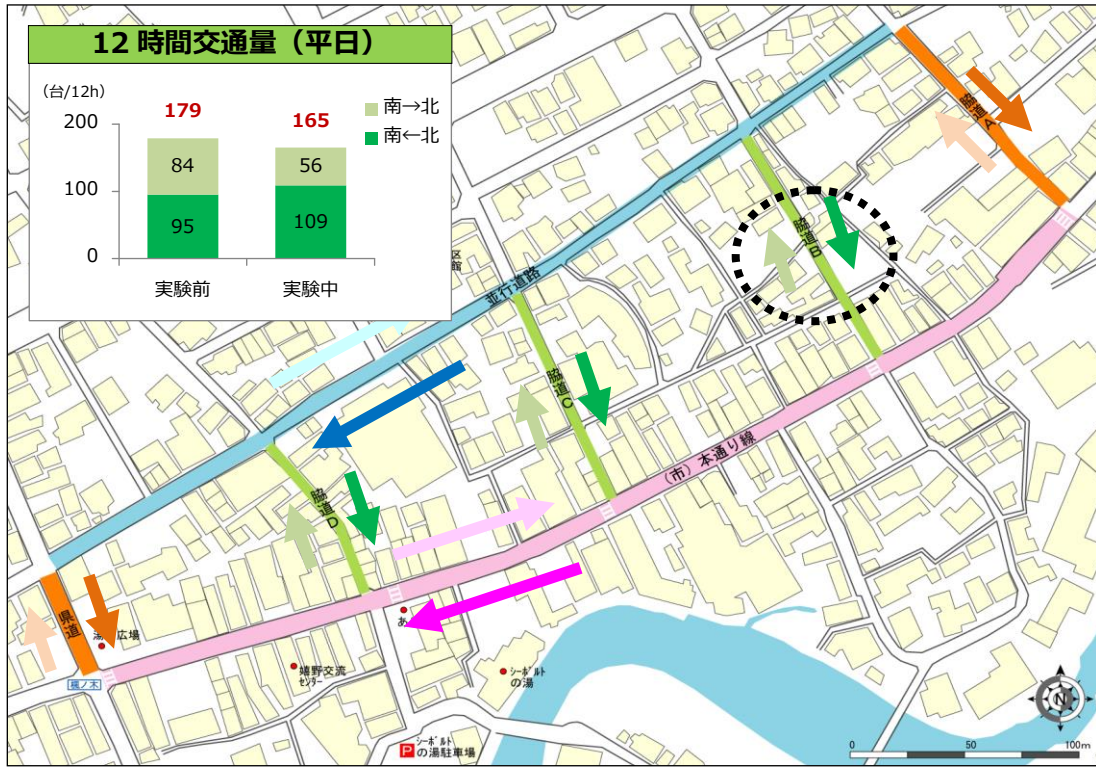


図 路線別時間帯別交通量 (脇道A)

●脇道B,C,Dでは12時間交通量、時間帯別交通量ともに、ほとんど変化がなく、もともと幅員も狭く、交通規制に伴う転換経路としては利用されなかったものと推測された。



実験前\_H30.9.18 (月)

実験中\_H30.10.9 (火)

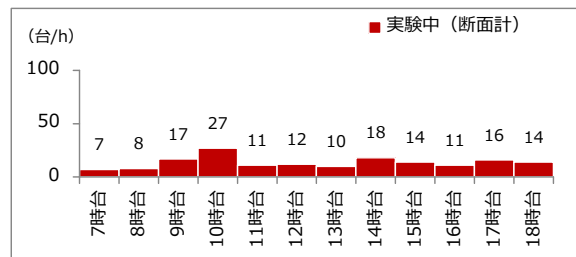
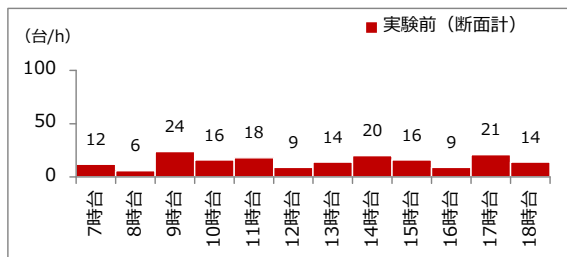
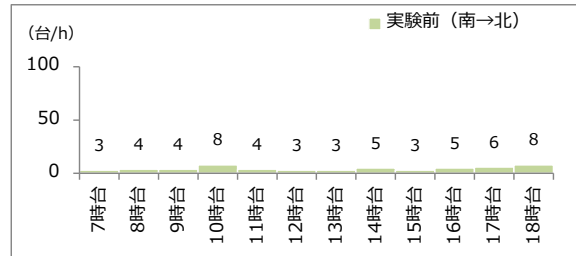
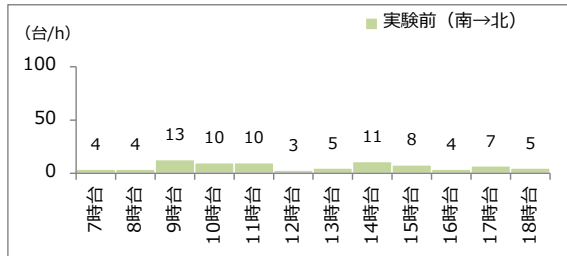
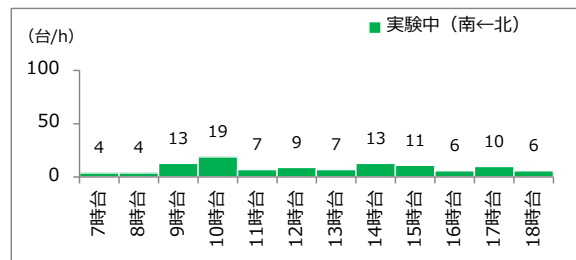
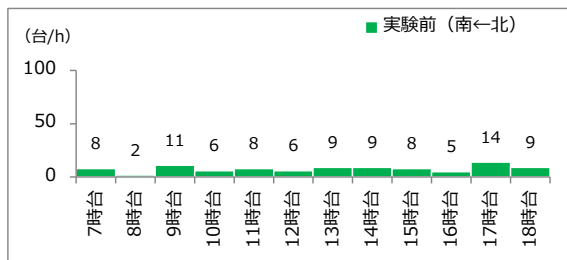


図 路線別時間帯別交通量 (脇道B)





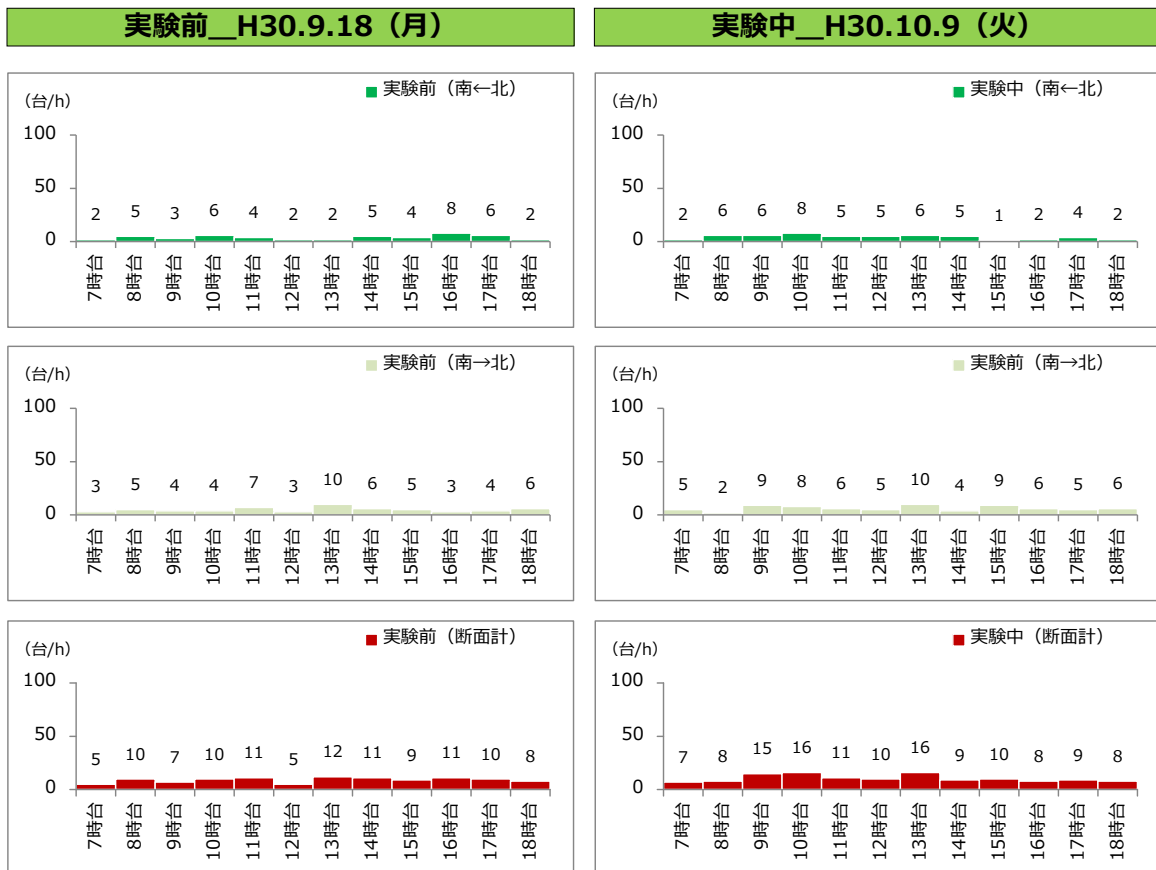
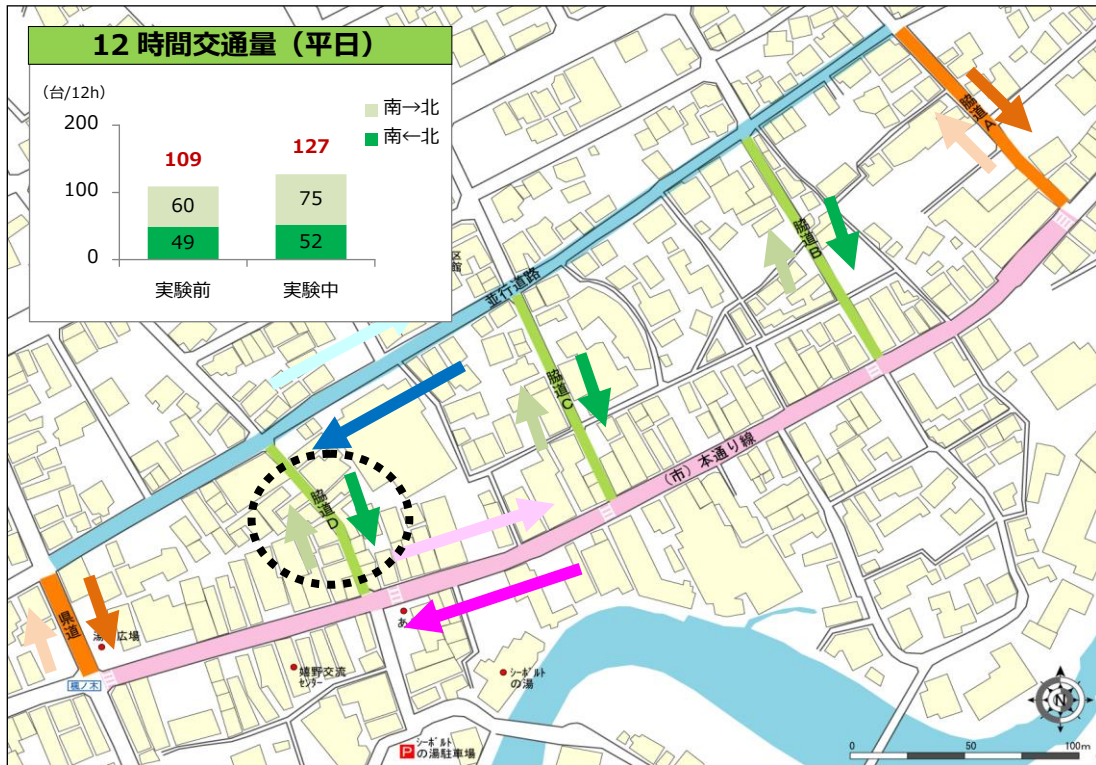


図 路線別時間帯別交通量(脇道D)

(2) 休日

① 12 時間交通量の分布

- 実験前と実験中を比較した 12 時間交通量の変化は以下に示す通りであり、上下線を合わせた路線別の交通量は、本通り線が約 1,000 台減少し、1,593 台となる一方、県道は約 600 台増加し、2,112 台、並行道路は約 300 台増加し、706 台となった。
- さらに、脇道では、脇道 A、B、C、D ともに、上下線を合わせた路線交通量に大きな変化はなかった。

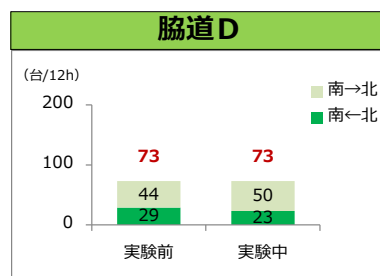
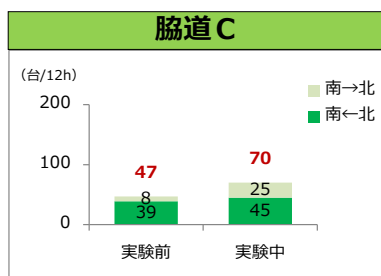
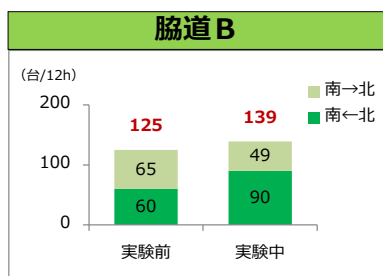
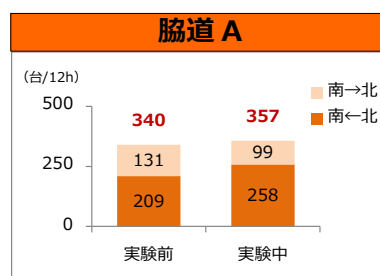
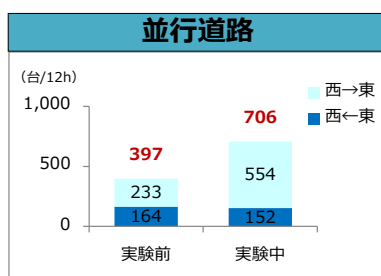
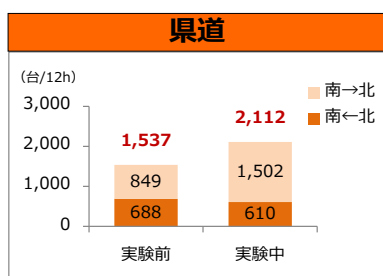
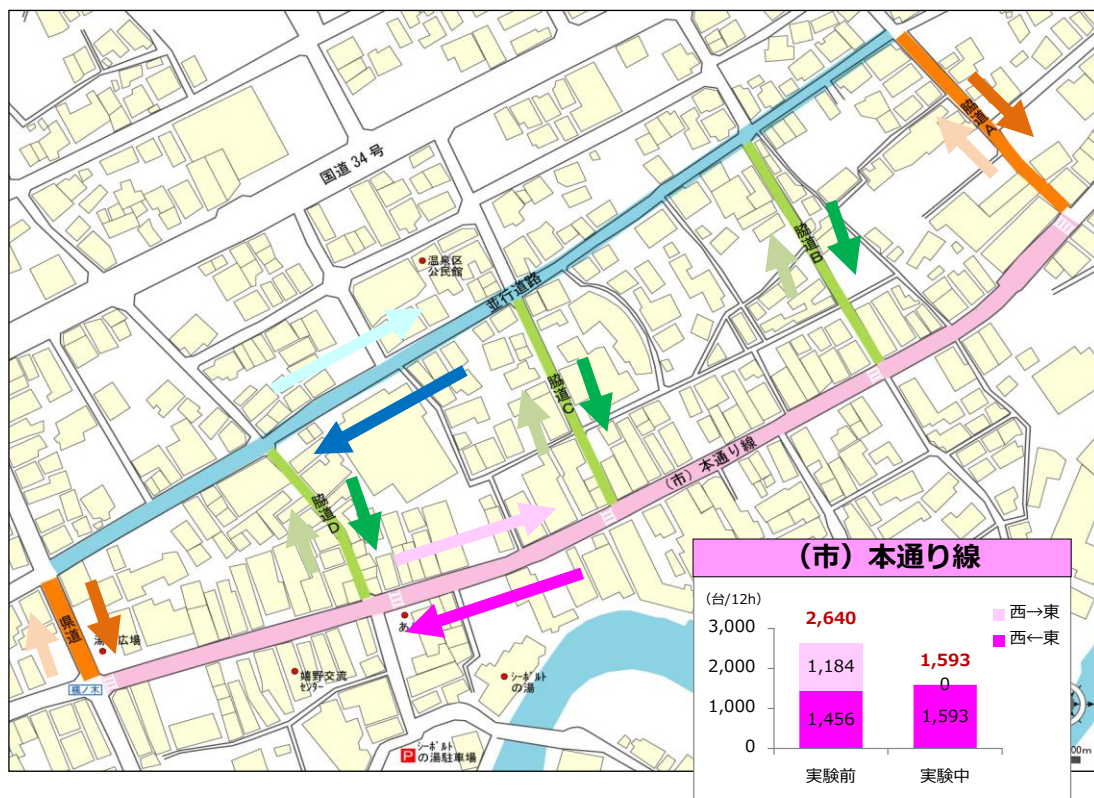
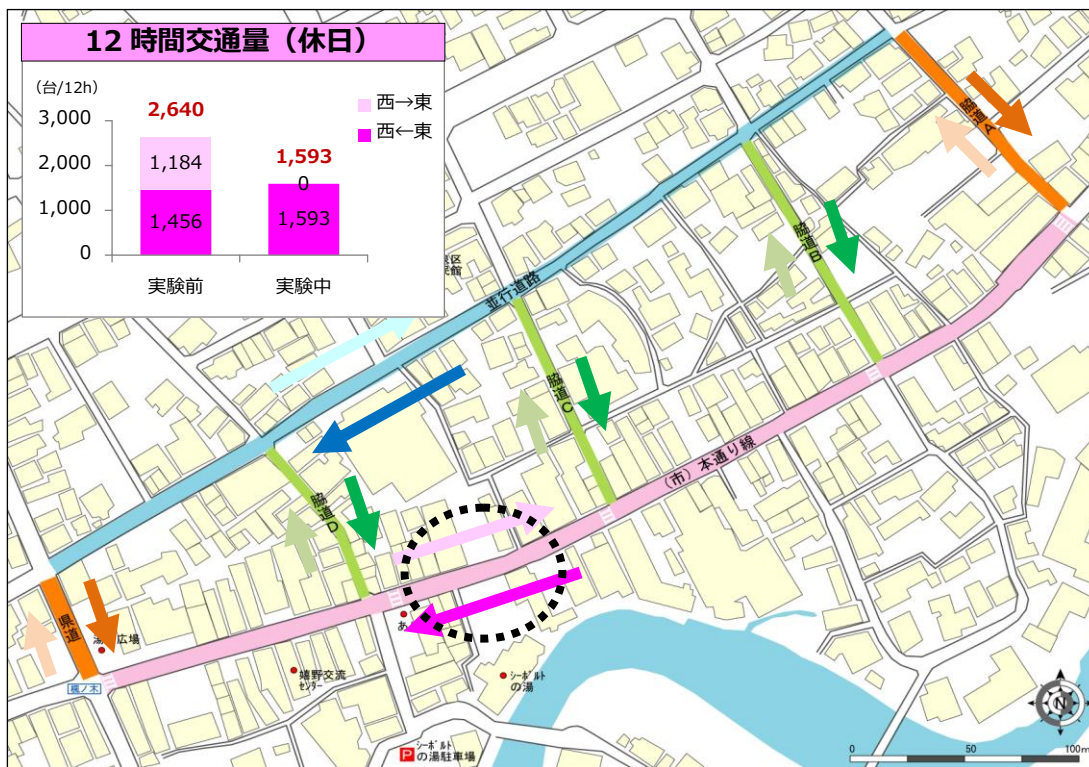


図 路線別 12 時間交通量

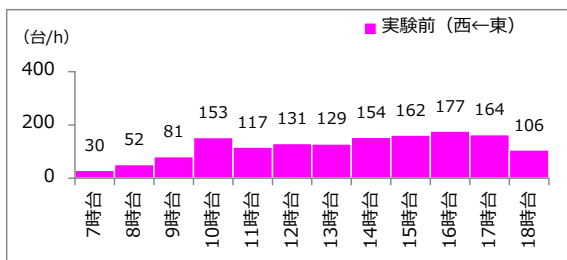
## ②路線別交通量

### 1) 本通り線

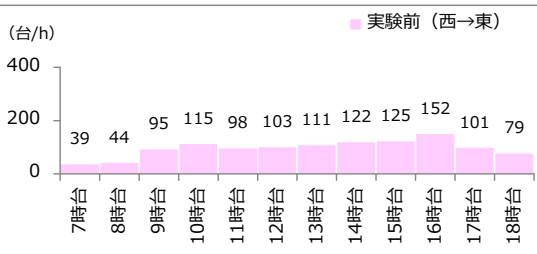
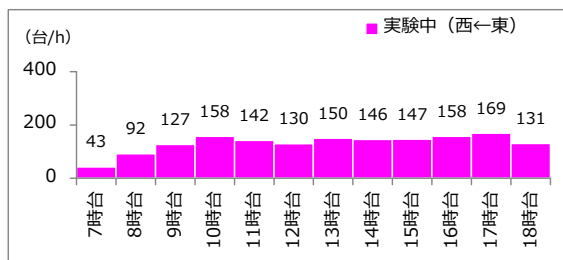
- 本通り線では、西→東の通行規制によって、西→東の交通量が1,184台減少する一方、東→西方向の増加量は137台の増加にとどまり、平日同様、西→東方向への交通の中には、対象区間に目的地を持たない通過交通が多いものと推測された。



#### 実験前\_H29.11.19 (日)



#### 実験中\_H30.10.8 (月・祝)



一方通行のため通行なし

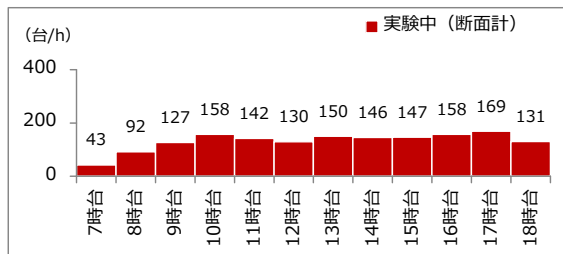
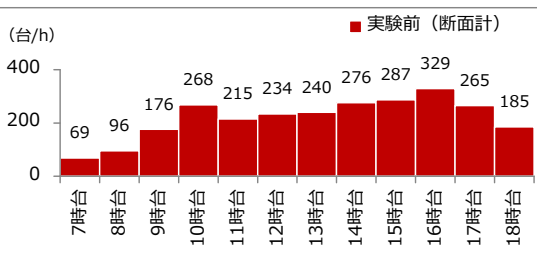
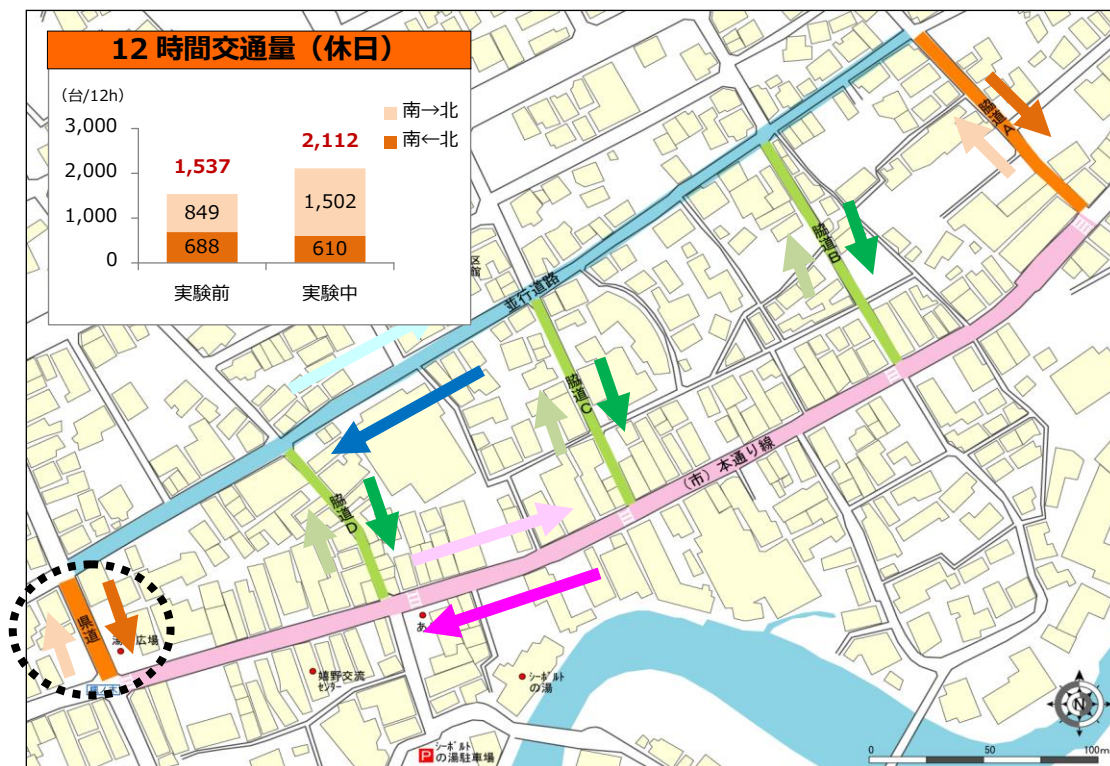


図 路線別時間帯別交通量 (本通り線)

## 2) 県道

● 県道関連交通は、南→北方向の交通が12時間で653台増加、特に、各時間帯に渡って増加し、これまで本通り線を利用して西→東に流動していた交通が、通行規制によって南→北方向の交通となった様子が伺える。



実験前\_H30.9.17 (月・祝)

実験中\_H30.10.8 (月・祝)

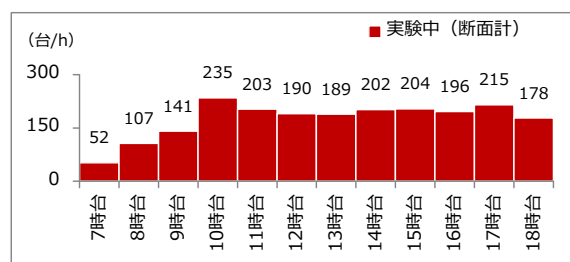
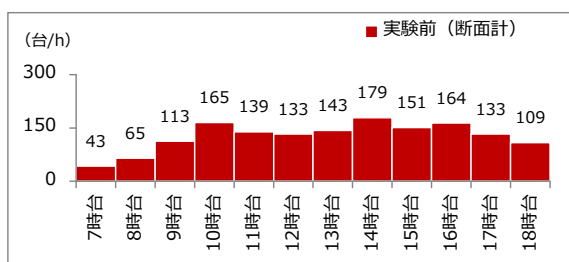
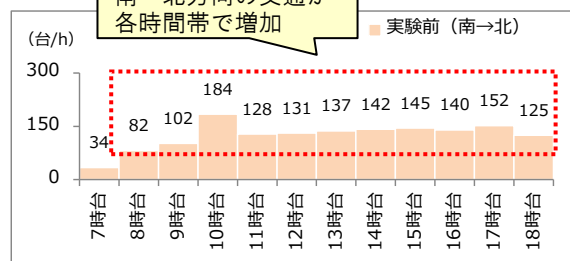
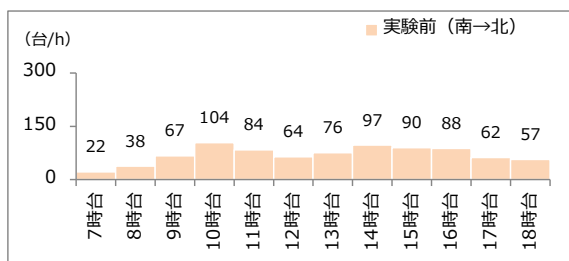
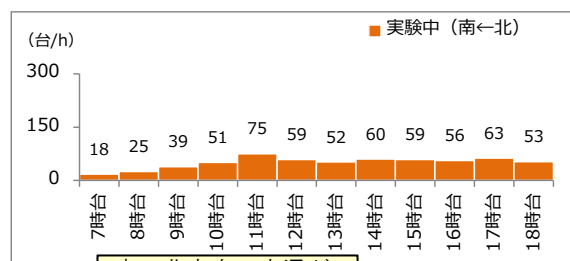
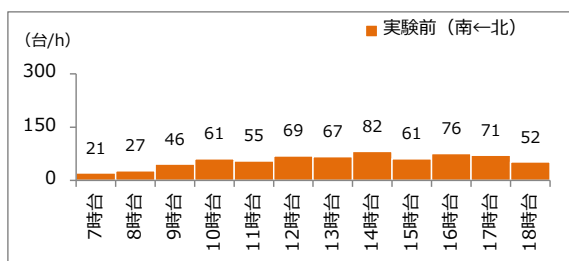


図 路線別時間帯別交通量 (県道)

### 3) 並行道路

- 並行道路の交通は、西→東方向の交通が 12 時間で 321 台増加、これまで本通り線を経由して西→東に流動していた交通が、通行規制によって並行道路に転換した様子が伺える。
- ただ、県道部での南→北の交通量差 653 台は、並行道路で 321 台の差に変わり、この差は国道 34 号へ転換したと想定され、平日交通と同じく、休日交通も、通常の本通り線にはかなりの通過交通の混入があるものと推測された。

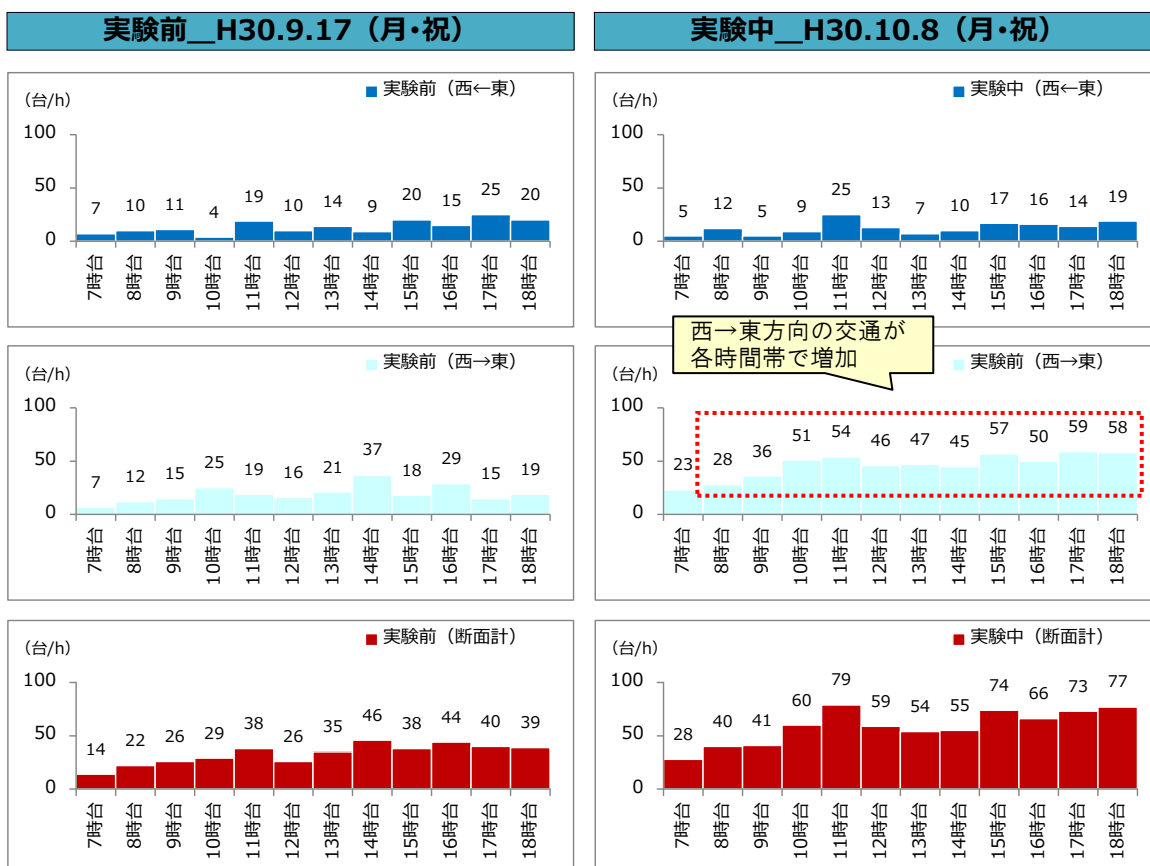
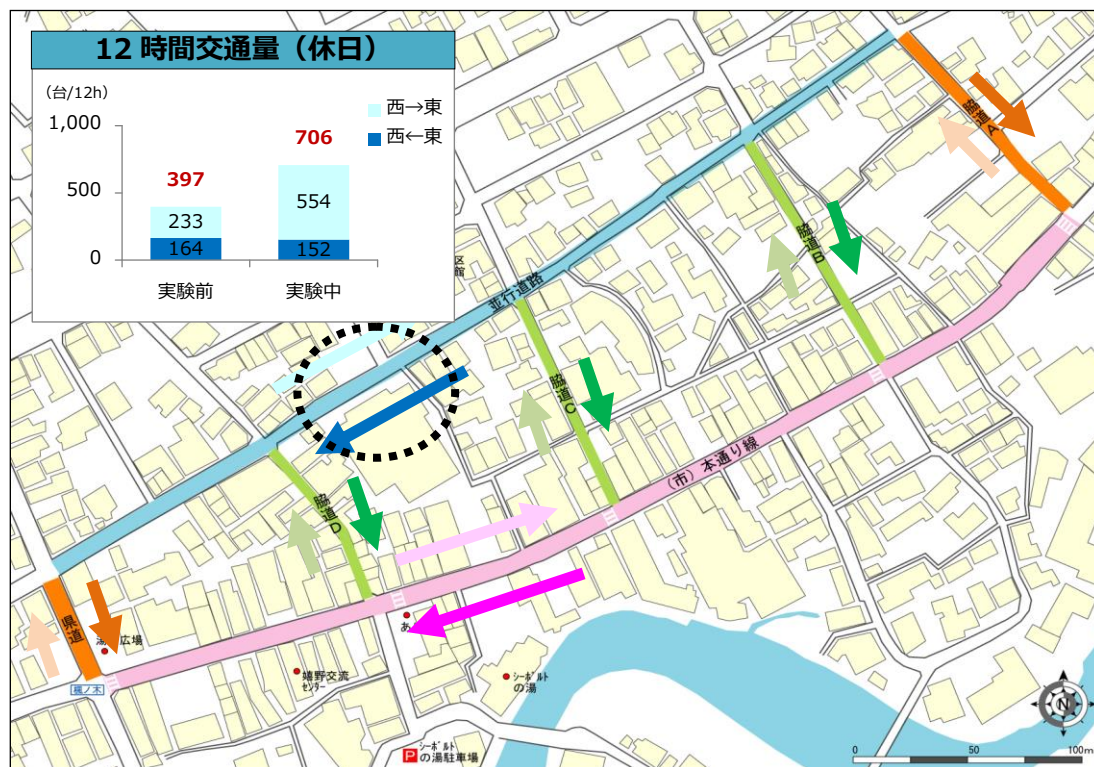


図 路線別時間帯別交通量 (並行道路)

#### 4) 脇道

●脇道 A の北→南方向の交通量は、12 時間で 49 台増加、各時間帯別で交通が幾分増加する傾向を見せ、並行道路で増加した西→東交通の転換経路となったことが伺える。

【脇道 A】

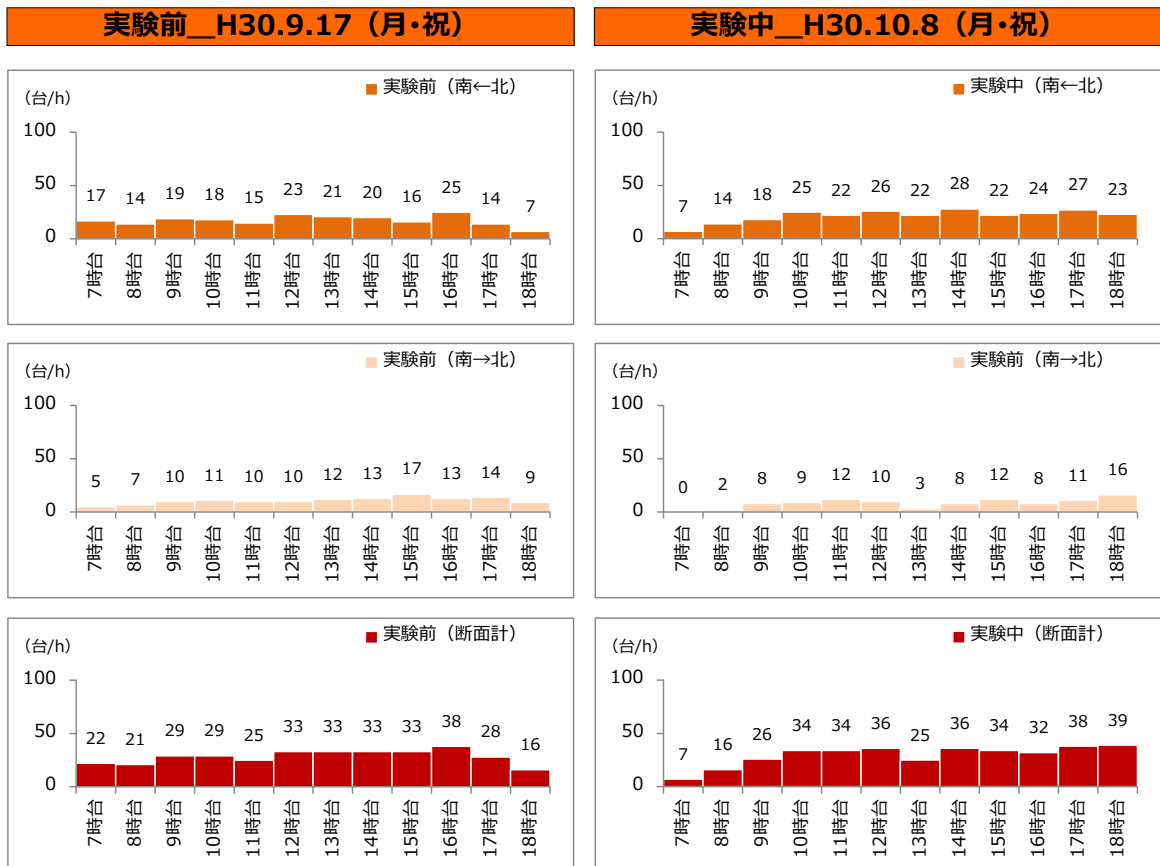
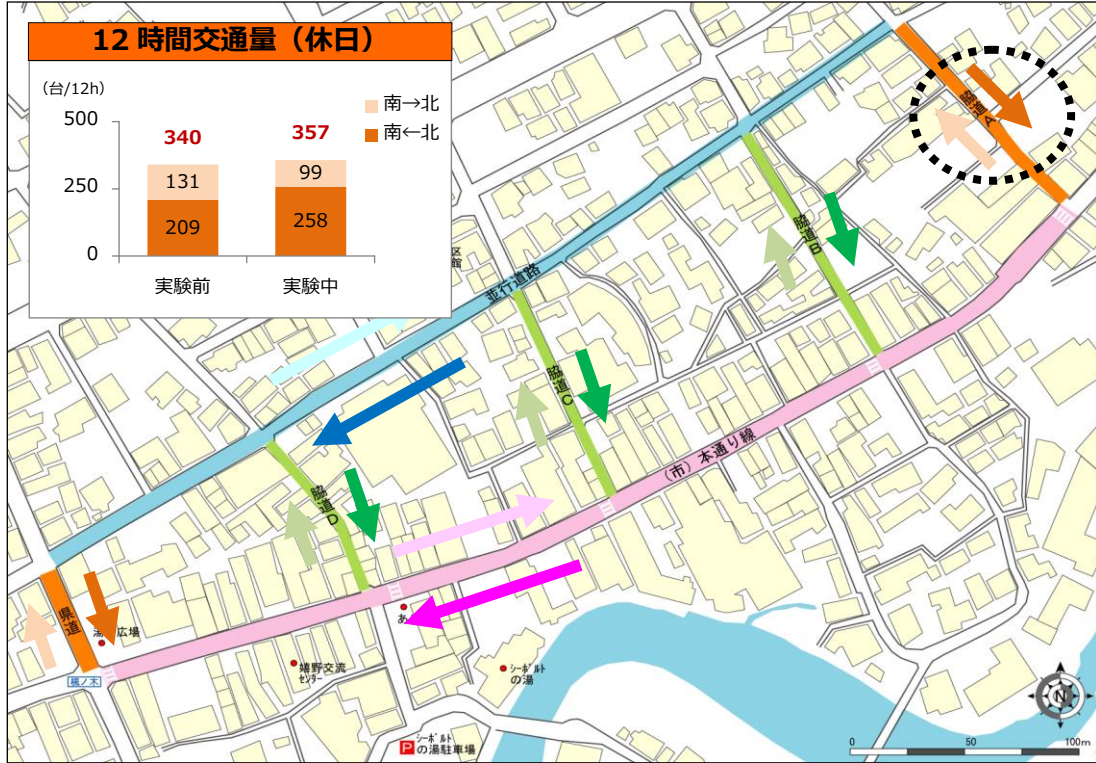


図 路線別時間帯別交通量 (脇道A)

- 脇道Bの北→南方向の交通量は、12時間で30台増加、特定時間で幾分増加する傾向を示し、量的には少ないものの、並行道路で増加した西→東交通の転換経路となったことが伺える。

【脇道B】

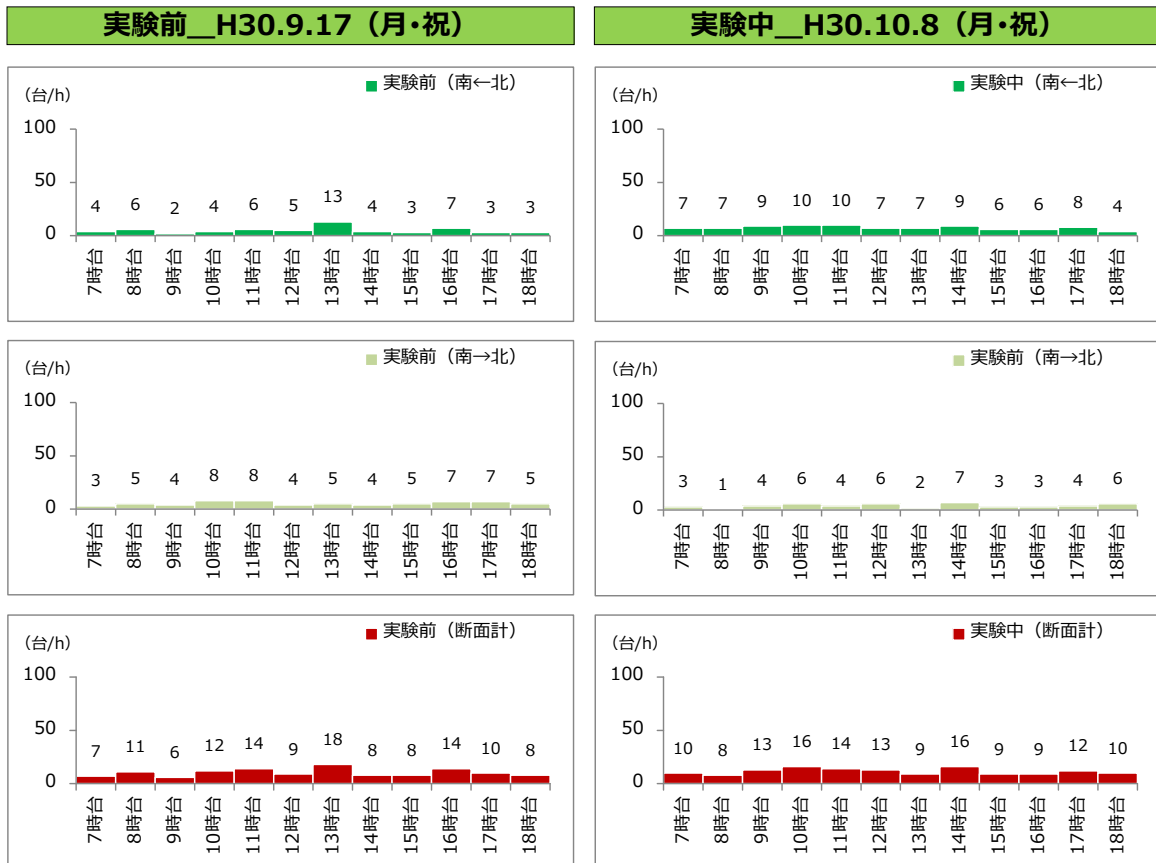
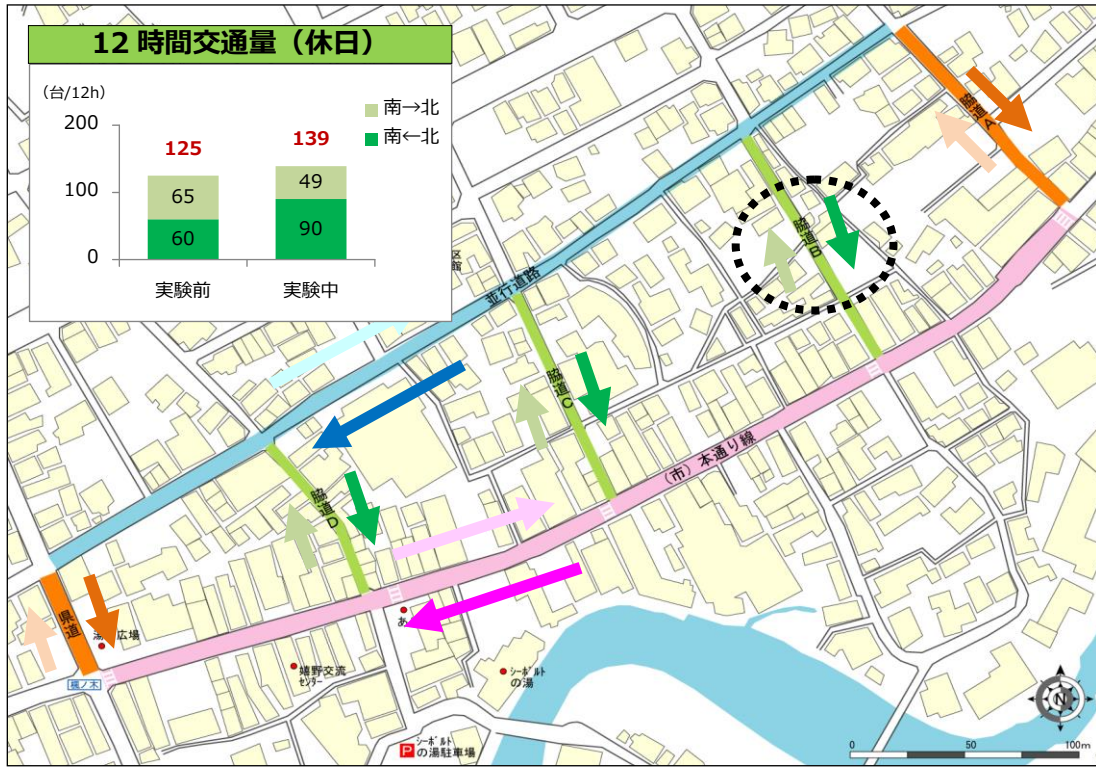
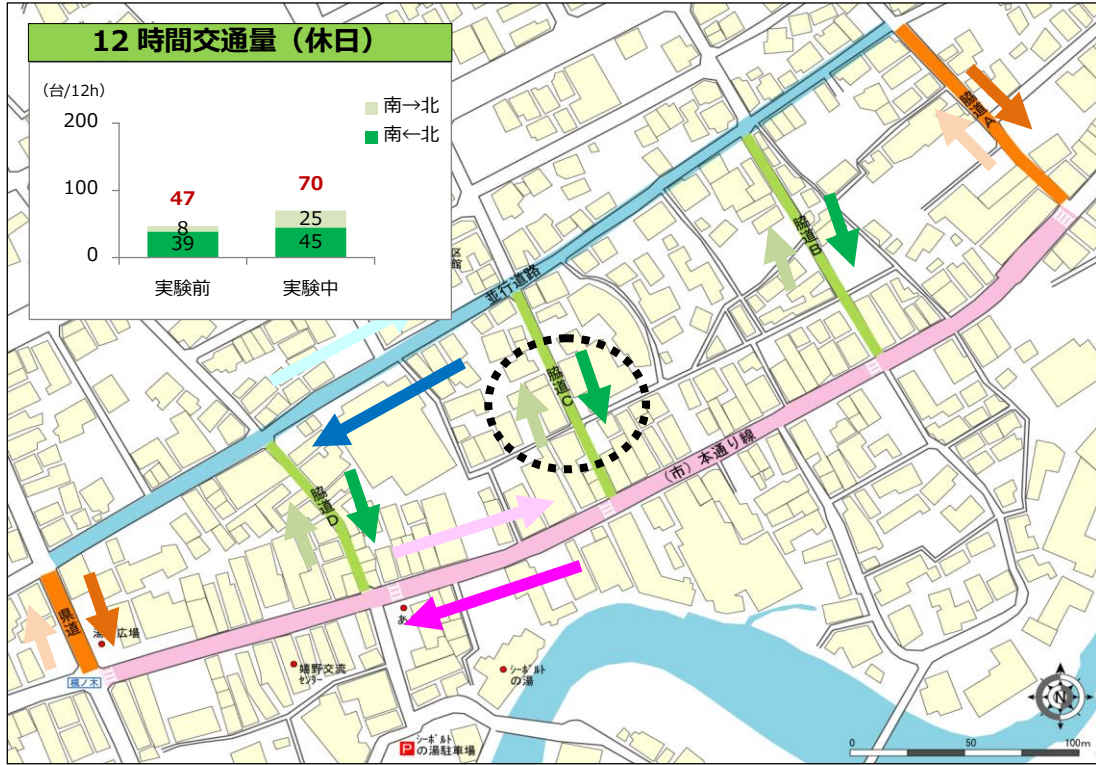


図 路線別時間帯別交通量 (脇道B)



● 脇道 C, D では 12 時間交通量、時間帯別交通量ともに、ほとんど変化がなく、もともと幅員も狭く、交通規制に伴う転換経路としては利用されなかったものと推測された。

【脇道 C】



実験前\_H30.9.17 (月・祝)

実験中\_H30.10.8 (月・祝)

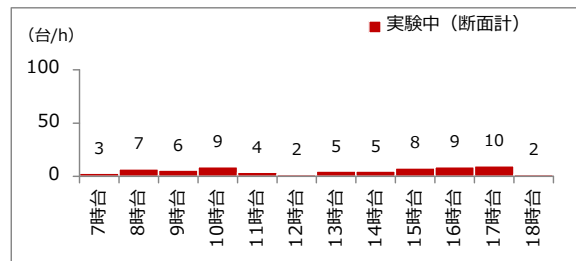
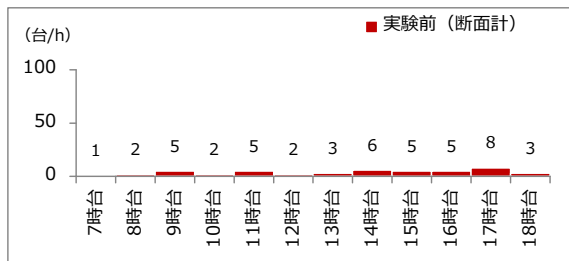
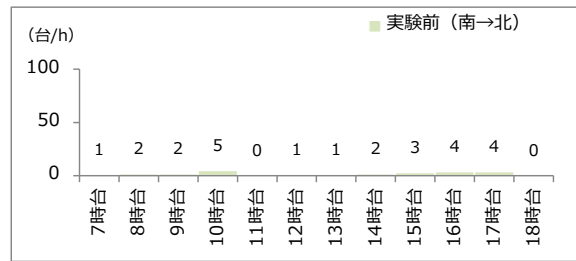
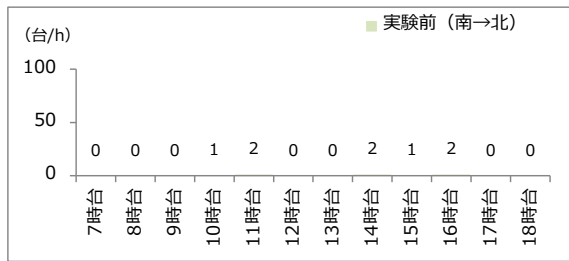
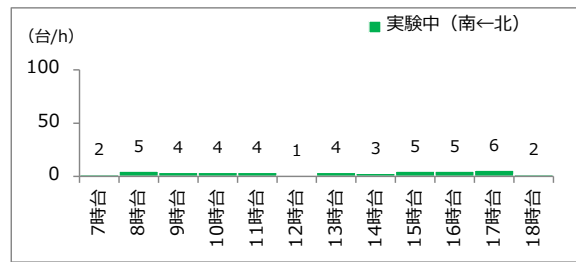
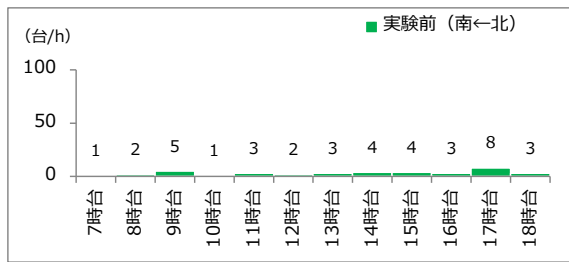
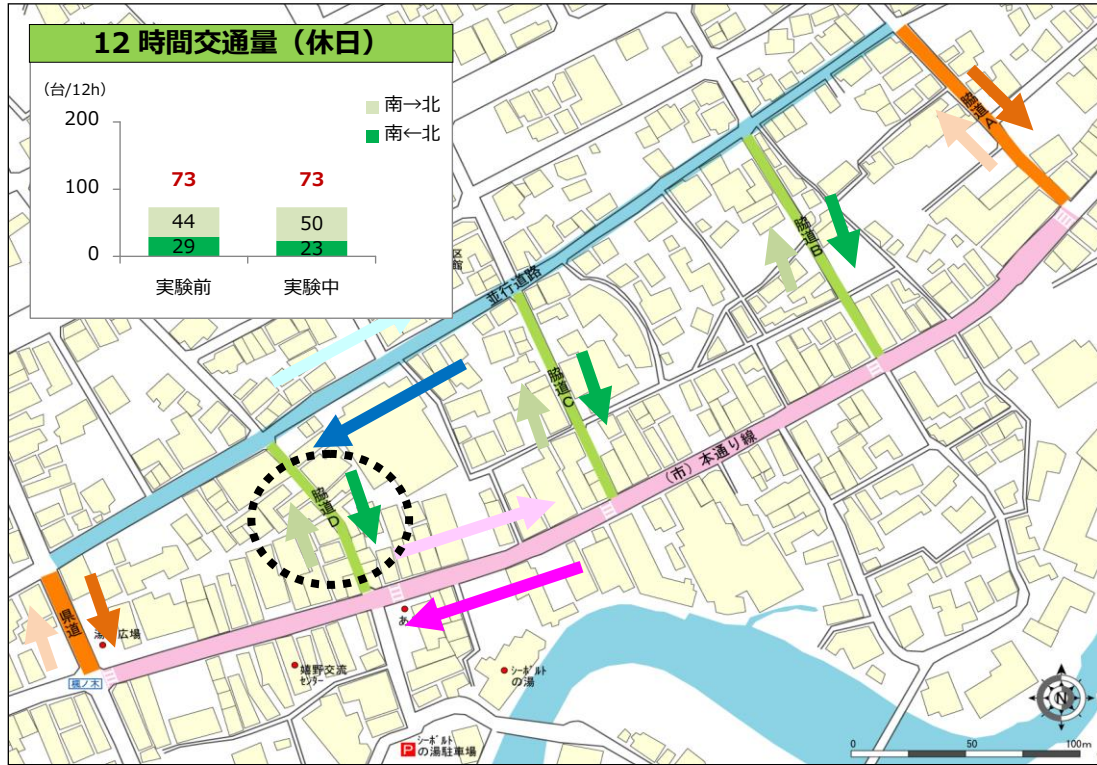


図 路線別時間帯別交通量 (脇道 C)

【脇道D】



実験前\_H30.9.17 (月・祝)

実験中\_H30.10.8 (月・祝)

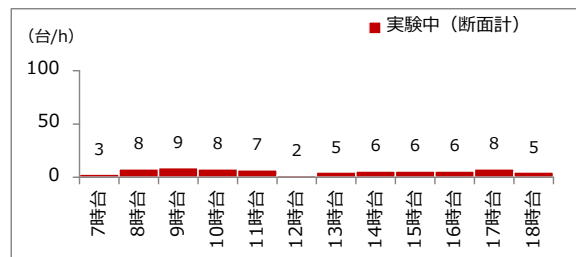
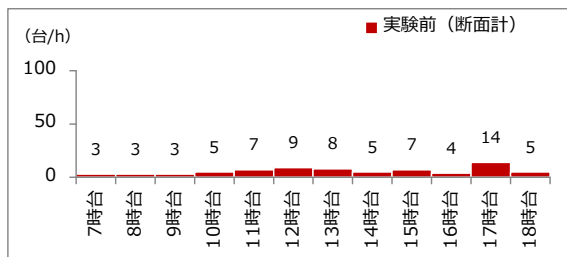
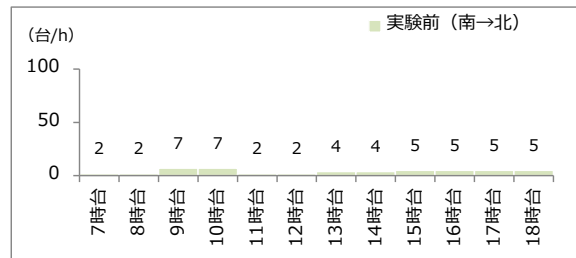
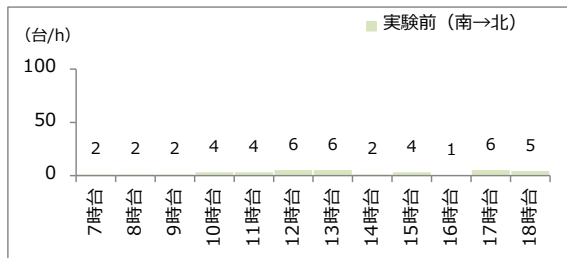
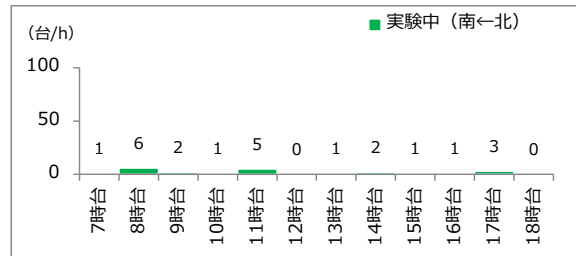
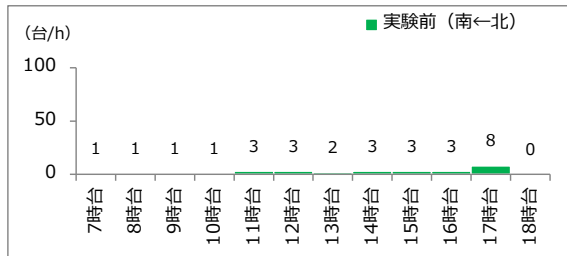


図 路線別時間帯別交通量 (脇道D)

### (3) 交通規制に伴う転換経路の推定

- 平日交通における交通量の変化を基に、交通規制（一方通行化）に伴う交通流動の変化を整理してみると、県道と並行道路の交通量差（ $731-452=279$ 台）は、県道を経由して国道34号へと流動、また、本通り線と県道の差分（ $1,266-731=535$ 台）は、県道を経由することなく国道34号へと流動、さらに、並行道路と脇道の差分（ $452-131-15-27=321$ 台）は、並行道路を経由して国道34号等へと流動したものと推定され、結果的に、対象区間への迂回交通（対象区間に目的があり、迂回しても来る必要があった交通）は、約200程度と推定された。
- 対象区間を利用する交通は、平日の上下線で2,750台があるものの、対象区間に目的を持つ交通は上下線で400台程度と予想され、全体の8割以上は対象区間通過交通と推定された。



図 規制対象方向における交通量の変化（平日）

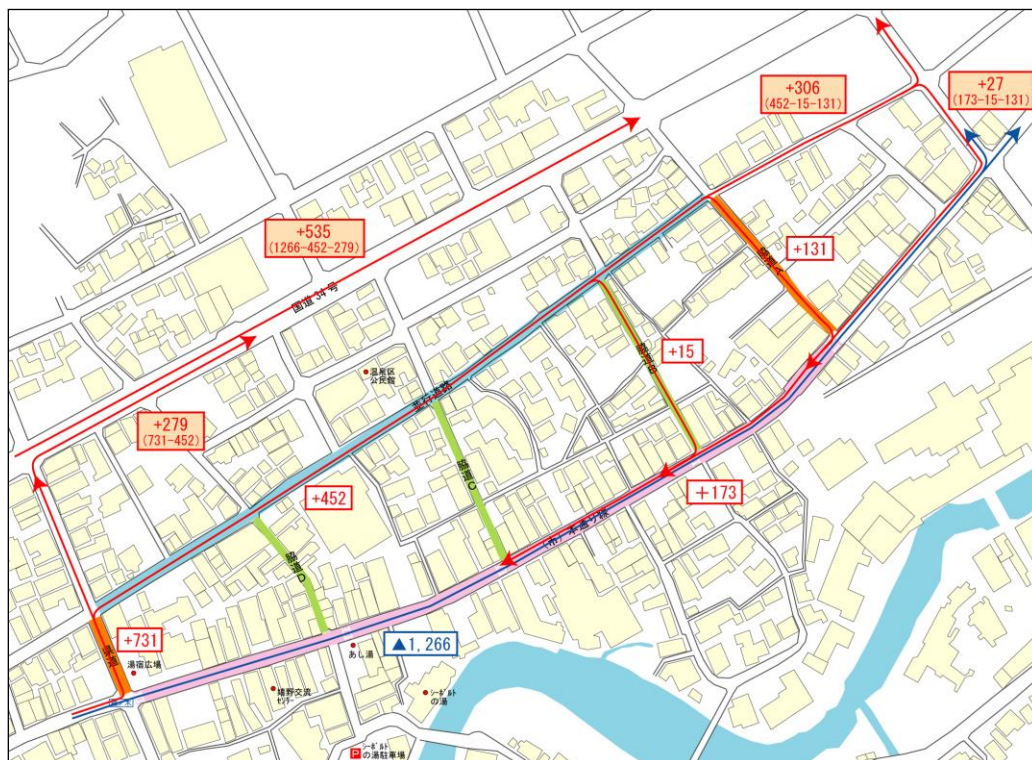


図 交通量変化から見た規制対象交通（西→東）に関する流動経路の推定（平日）

## 2-2 路上駐停車車両調査結果

### (1) 平日

- 本通り線の路上駐停車車両は、実験中に設置した荷捌き駐車場に延べ11台、荷捌き駐車場以外で12台（合計の延べ台数は23台）が観測され、実験前の約2割に減少した（実験前の延べ駐停車台数は104台）。なお、駐停車車両の約7割が、貨物車類であった。
- また、並行区間における路上駐停車車両は、実験中の延べ台数が13台、実験前が20台であり、実験実施の影響はなかった。



本通り線－実験中\_H30.10.9（火）

	No	7時台	8時台	9時台	10時台	11時台	12時台	13時台	14時台	15時台	16時台	17時台	18時台	計
和多屋側	①	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	0
	②	—	—	普通貨物	—	—	—	—	—	—	—	—	乗用車	2
	③	—	—	小型貨物	—	—	—	—	—	乗用車	—	—	—	2
	④	—	—	—	—	小型貨物	—	—	—	—	—	—	—	1
	⑤	—	—	普通貨物	乗用車	—	—	—	—	乗用車	—	—	—	3
	⑥	—	—	—	—	—	—	—	小型貨物	小型貨物	—	—	—	2
	⑦	—	—	—	—	—	—	—	—	—	普通貨物	—	—	1
	⑧	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	0
	⑨	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	0
計		0	0	3	1	1	0	1	1	3	0	0	1	11
駐停車帯以外で駐停車				乗用車	タクシー	乗用車	小型貨物	普通貨物	小型貨物	小型貨物		小型貨物		

並行道路－実験中\_H30.10.9（火）

	No	7時台	8時台	9時台	10時台	11時台	12時台	13時台	14時台	15時台	16時台	17時台	18時台	計
並行1	①	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	0
	②	乗用車	—	—	—	—	—	—	乗用車	乗用車	—	—	—	3
並行3	③	—	—	乗用車	—	—	乗用車	乗用車	—	乗用車	—	—	乗用車	9
	④	—	—	小型貨物	—	—	小型貨物	—	—	小型貨物	小型貨物	—	—	9
並行4	⑤	—	—	—	—	—	—	—	小型貨物	—	—	—	—	1
計		1	0	2	0	0	2	1	2	4	0	0	1	13

実験前\_H29.11.20 (月)

注) 1時間に1回の目視観測による調査となるため、  
以下は、12時間中12回の目視観測調査結果



実験中\_H30.10.9 (火)

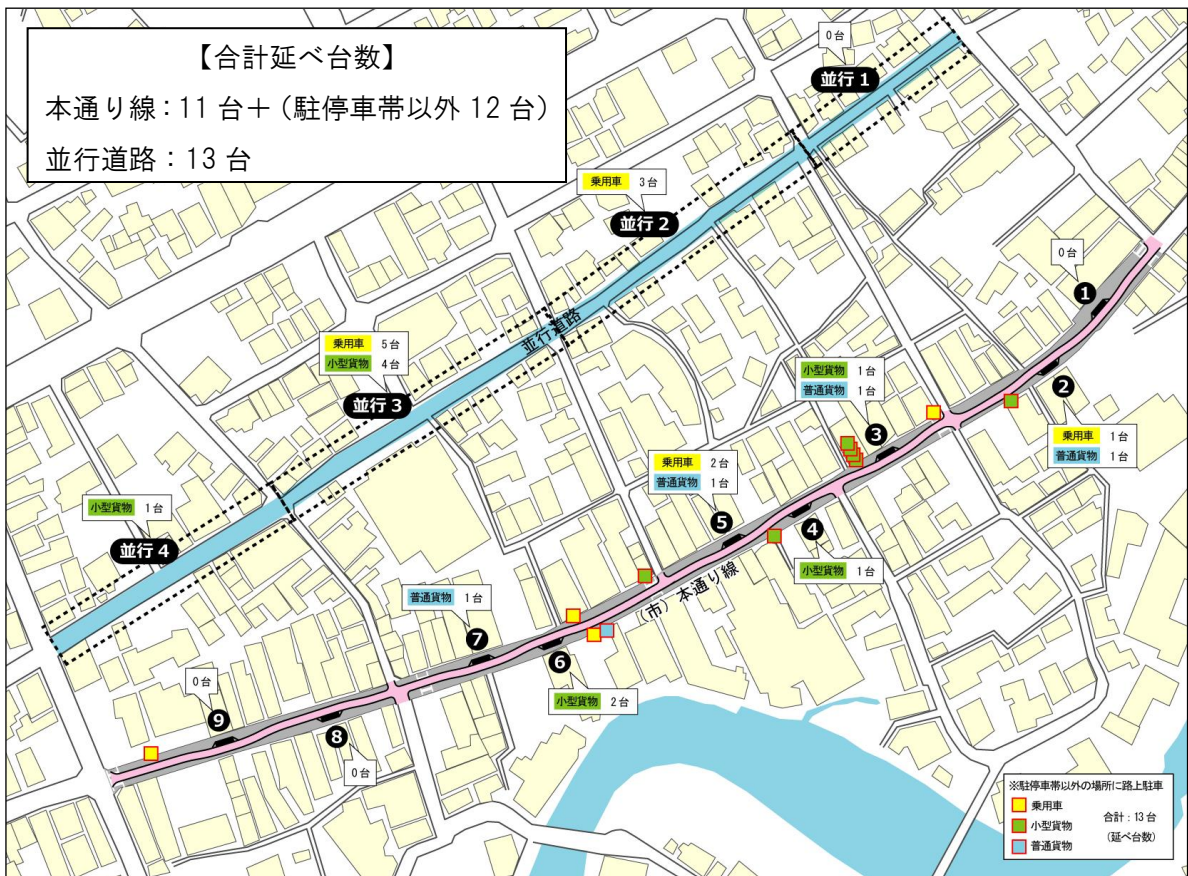


図 路上駐停車車両の位置 (平日 12 時間)

(2) 休日

- 休日の本通り線における路上駐停車車両は、実験中に設置した荷捌き駐車場に延べ5台、荷捌き駐車場以外で1台（合計の延べ台数は6台）が観測され、実験前の1割程度に減少した（実験前の延べ駐停車台数は44台）。なお、駐停車車両は、乗用車が約7割を占めた。
- また、並行区間における路上駐停車車両は、実験中の延べ台数が10台、実験前が15台であり、平日と同じく、休日も実験実施の影響はなかった。



本通り線 - 実験中\_H30.10.8 (月祝)

	No	7時台	8時台	9時台	10時台	11時台	12時台	13時台	14時台	15時台	16時台	17時台	18時台	計
和多屋側	①	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	0
	②	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	0
	③	—	—	小型貨物	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1
	④	—	—	—	—	—	—	—	—	乗用車	乗用車	—	—	1
	⑤	—	—	—	—	—	—	—	—	乗用車	—	—	—	1
	⑥	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	0
	⑦	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	0
	⑧	—	—	—	—	乗用車	—	—	—	—	—	—	—	1
	⑨	—	—	小型貨物	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1
根ノ木側	計	0	0	2	0	1	0	0	0	1	1	0	0	5
駐停車帯以外で駐停車				乗用車										

並行道路 - 実験中\_H30.10.8 (月祝)

	No	7時台	8時台	9時台	10時台	11時台	12時台	13時台	14時台	15時台	16時台	17時台	18時台	計
並行1										小型貨物				0
並行2										小型貨物 小型貨物				2
並行3			小型貨物	普通貨物			乗用車		乗用車					5
並行4							乗用車		乗用車	乗用車			乗用車	3
計		0	1	1	0	0	2	0	2	3	0	0	1	10

実験前\_H29.11.19 (日)

注) 1時間に1回の目視観測による調査となるため、  
以下は、12時間中12回の目視観測調査結果



実験中\_H30.10.8 (月祝)

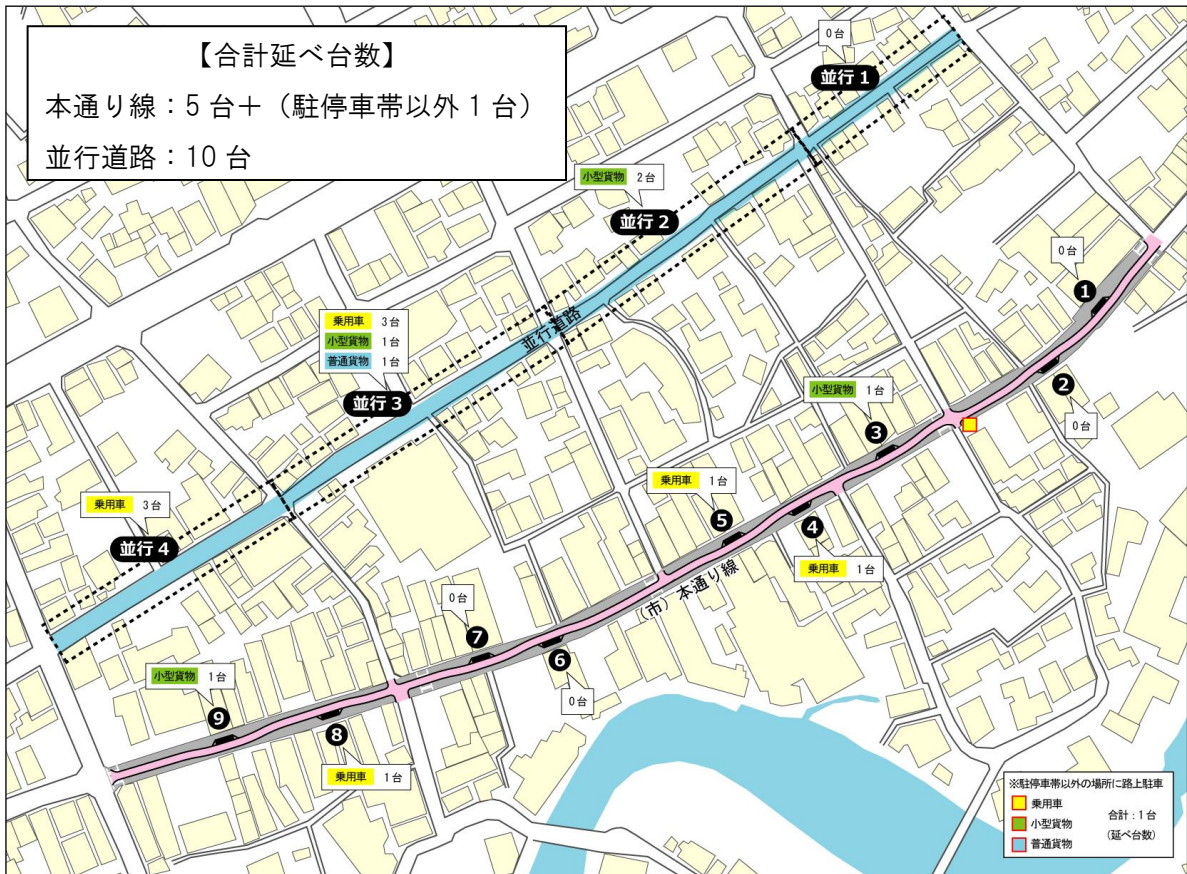


図 路上駐停車車両の位置 (休日12時間)

## 2-3 周辺駐車場の満空状況調査結果

### (1) 平日

- シーボルトの湯駐車場の利用台数は、昼間 12 時間の延べ台数で実験中が 259 台、実験前（214 台）の約 1.2 倍に増加した。
- ただ、各時間帯ともに、駐車容量を超える駐車はなく、平日は駐車場に余裕があることも確認された。
- なお、同時に調査した駐車車両の車籍地及び駐車時間については、実験前・実験中も、駐車車両の 6 割強が「県内車」、8 割前後が「1 時間以内」の駐車車両が多いことが確認された。

#### 実験前\_H30.9.18 (火)

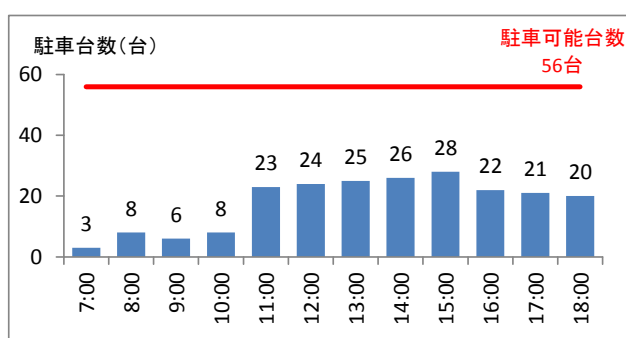


図 時間帯別の駐車台数

時間帯	分類	小型乗用	レジャー (内数)	小型貨物	自動車類計
7:00 ~ 8:00		2	(0)	1	3
8:00 ~ 9:00		7	(0)	1	8
9:00 ~ 10:00		6	(0)	0	6
10:00 ~ 11:00		7	(0)	1	8
11:00 ~ 12:00		21	(1)	2	23
12:00 ~ 13:00		22	(1)	2	24
13:00 ~ 14:00		22	(1)	3	25
14:00 ~ 15:00		24	(0)	2	26
15:00 ~ 16:00		25	(1)	3	28
16:00 ~ 17:00		20	(0)	2	22
17:00 ~ 18:00		19	(1)	2	21
18:00 ~ 19:00		17	(0)	3	20
<b>12時間計</b>		<b>192</b>	<b>(5)</b>	<b>22</b>	<b>214</b>



#### 実験中\_H30.10.9 (火)

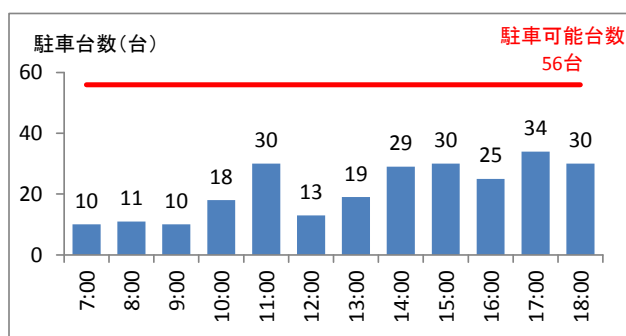


図 時間帯別の駐車台数

時間帯	分類	小型乗用	レジャー (内数)	小型貨物	自動車類計
7:00 ~ 8:00		9	(4)	1	10
8:00 ~ 9:00		10	(4)	1	11
9:00 ~ 10:00		9	(4)	1	10
10:00 ~ 11:00		16	(3)	2	18
11:00 ~ 12:00		28	(4)	2	30
12:00 ~ 13:00		11	(3)	2	13
13:00 ~ 14:00		17	(3)	2	19
14:00 ~ 15:00		26	(3)	3	29
15:00 ~ 16:00		27	(3)	3	30
16:00 ~ 17:00		21	(5)	4	25
17:00 ~ 18:00		30	(4)	4	34
18:00 ~ 19:00		26	(0)	4	30
<b>12時間計</b>		<b>230</b>	<b>(40)</b>	<b>29</b>	<b>259</b>



実験前\_H30.9.18 (火)

表 駐車車両の車籍地

車籍地		平日
県内	佐賀	93
	長崎	18
県外	佐世保	16
	福岡	9
	北九州	4
	久留米	3
	熊本	2
	筑豊	2
	大分	
	宮崎	
	鹿児島	2
	山口	
	福山	
	鳥取	
	香川	
	姫路	1
	和泉	
	奈良	
	三重	
	袖ヶ浦	
湘南	1	
合計		151

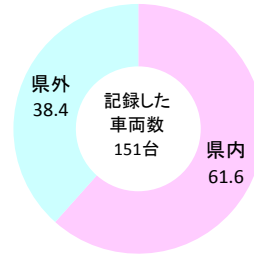


表 県内・県外数の割合

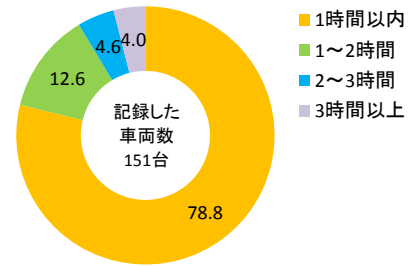


図 駐車車両のおおよその駐車時間



実験中\_H30.10.9 (火)

表 駐車車両の車籍地

車籍地		平日
県内	佐賀	105
	長崎	19
県外	佐世保	15
	福岡	15
	北九州	2
	久留米	6
	筑豊	
	熊本	1
	大分	1
	宮崎	
	鹿児島	
	下関	
	山口	1
	広島	
	福山	2
	岡山	1
	名古屋	
	石川	
	富山	1
	湘南	1
多摩	1	
所沢		
合計		171

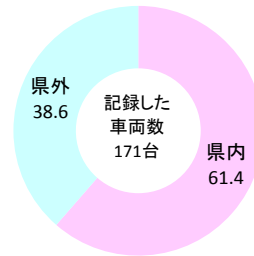


表 県内・県外数の割合

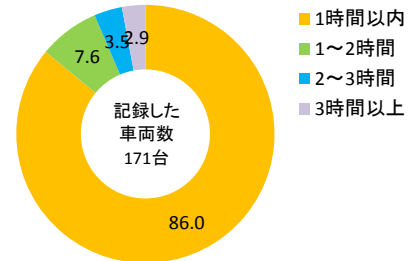


図 駐車車両のおおよその駐車時間

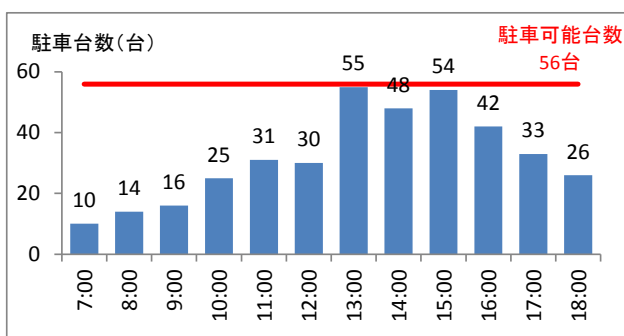
【算定方法】

- ・ 7 時台に観測された車両が 8 時台の観測時にいなくなれば、駐車時間 1 時間以内と算定
- ・ 次の時間も同じナンバーの車両が停まっていれば、その分時間を加算
- ・ ただし、18 時台に観測された車両は全て 1 時間以内だったものとみなして計上

(2) 休日

- 休日における古湯温泉駐車場の利用台数は、昼間 12 時間の延べ台数で実験中が 442 台、実験前（354 台）と、平日と同じく約 1.2 倍に増加した。
- また、時間帯別には、午後の一部で駐車容量に達する時間帯が発生するもの、午前や夕方の時間帯には余裕があることも確認された（この傾向は、実験前も同じ）。
- なお、駐車車両については、実験前・実験中も、駐車車両の 6 割強が「県外車」となり、平日とは逆の傾向にあることが確認される一方、駐車時間は平日同様、8 割前後が「1 時間以内」の駐車車両が多いことが確認された。

実験前\_H30.9.17 (月祝)

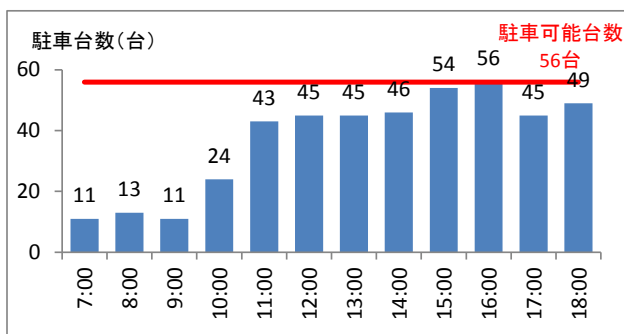


時間帯	分類	小型乗用	レンタカー (内数)	小型貨物	自動車類計
7:00 ~ 8:00		8	(1)	2	10
8:00 ~ 9:00		13	(3)	1	14
9:00 ~ 10:00		15	(3)	1	16
10:00 ~ 11:00		24	(3)	1	25
11:00 ~ 12:00		29	(3)	2	31
12:00 ~ 13:00		28	(5)	2	30
13:00 ~ 14:00		53	(6)	2	55
14:00 ~ 15:00		47	(3)	1	48
15:00 ~ 16:00		51	(4)	3	54
16:00 ~ 17:00		41	(3)	1	42
17:00 ~ 18:00		31	(3)	2	33
18:00 ~ 19:00		24	(1)	2	26
<b>12時間計</b>		<b>364</b>	<b>(38)</b>	<b>20</b>	<b>384</b>

図 時間帯別の駐車台数



実験中\_H30.10.8 (月祝)



時間帯	分類	小型乗用	レンタカー (内数)	小型貨物	自動車類計
7:00 ~ 8:00		9	(5)	2	11
8:00 ~ 9:00		12	(4)	1	13
9:00 ~ 10:00		9	(4)	2	11
10:00 ~ 11:00		21	(7)	3	24
11:00 ~ 12:00		39	(5)	4	43
12:00 ~ 13:00		41	(6)	4	45
13:00 ~ 14:00		43	(4)	2	45
14:00 ~ 15:00		44	(2)	2	46
15:00 ~ 16:00		52	(3)	2	54
16:00 ~ 17:00		54	(4)	2	56
17:00 ~ 18:00		41	(4)	4	45
18:00 ~ 19:00		44	(2)	5	49
<b>12時間計</b>		<b>409</b>	<b>(50)</b>	<b>33</b>	<b>442</b>

図 時間帯別の駐車台数

実験前\_H30.9.17 (月祝)

表 駐車車両の車籍地

車籍地		休日
県内	佐賀	98
	長崎	51
県外	佐世保	30
	福岡	29
	北九州	16
	久留米	7
	熊本	7
	筑豊	5
	大分	2
	宮崎	1
	鹿児島	
	山口	1
	福山	1
	鳥取	1
	香川	1
	姫路	
	和泉	1
	奈良	1
	三重	2
	袖ヶ浦	1
	湘南	1
	合計	

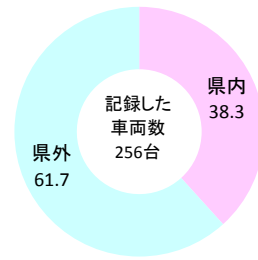


表 県内・県外数の割合

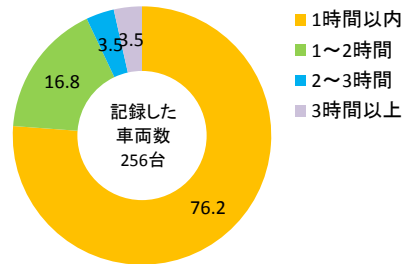


図 駐車車両のおおよその駐車時間



実験中\_H30.10.8 (月祝)

表 駐車車両の車籍地

車籍地		休日
県内	佐賀	122
	長崎	53
県外	佐世保	40
	福岡	47
	北九州	5
	久留米	8
	筑豊	5
	熊本	4
	大分	7
	宮崎	2
	鹿児島	3
	下関	1
	山口	1
	広島	3
	福山	
	岡山	1
	名古屋	2
	石川	2
	富山	
	湘南	1
	多摩	
	所沢	1
合計		308

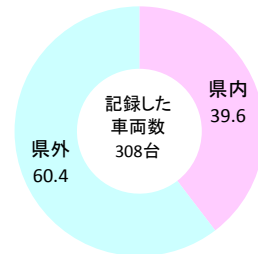


表 県内・県外数の割合

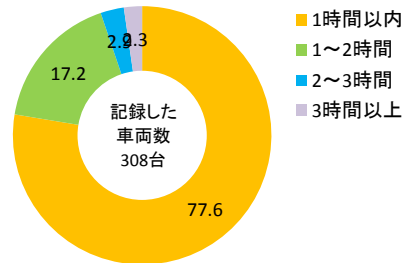


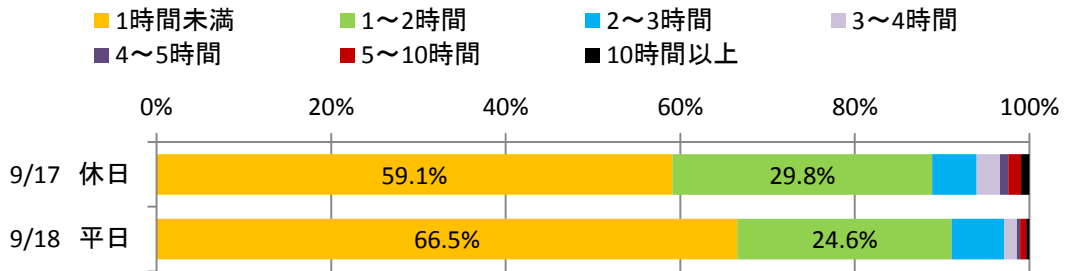
図 駐車車両のおおよその駐車時間

【算定方法】

- ・7時台に観測された車両が8時台の観測時になくなっていれば、駐車時間1時間以内と算定
- ・次の時間も同じナンバーの車両が停まっていれば、その分時間を加算
- ・ただし、18時台に観測された車両は全て1時間以内だったものとみなして計上

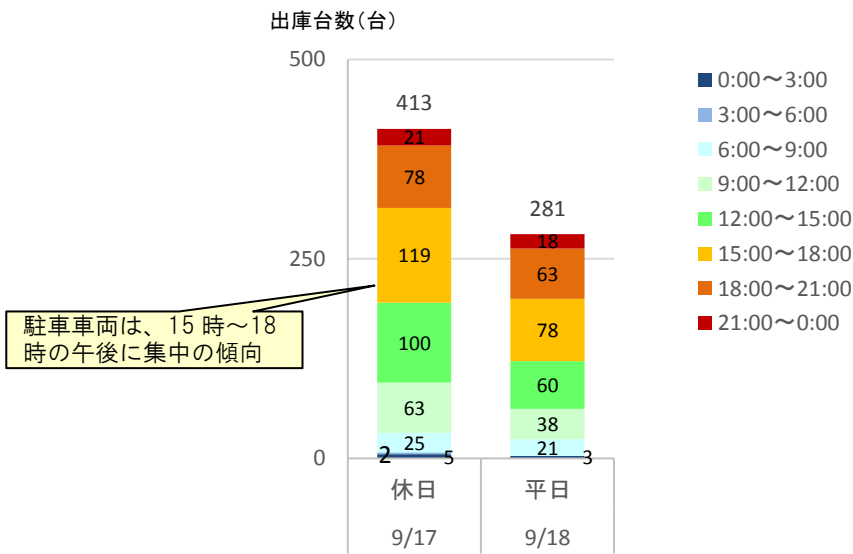
【参考】タイムズ 24 提供データによる集計結果（24 時間データ）

実験前



駐車車両の6割前後が駐車時間1時間未満の車両

図 駐車車両の駐車時間



駐車車両は、15時～18時の午後に集中の傾向

図 時間帯別利用状況

表 駐車車両の駐車時間

	9/17 (月・祝)		9/18 (火)	
	台数	割合	台数	割合
1時間未満	244	59.1%	187	66.5%
1～2時間	123	29.8%	69	24.6%
2～3時間	21	5.1%	17	6.0%
3～4時間	11	2.7%	4	1.4%
4～5時間	4	1.0%	1	0.4%
5～10時間	6	1.5%	2	0.7%
10時間以上	4	1.0%	1	0.4%
計	413	100.0%	281	100.0%

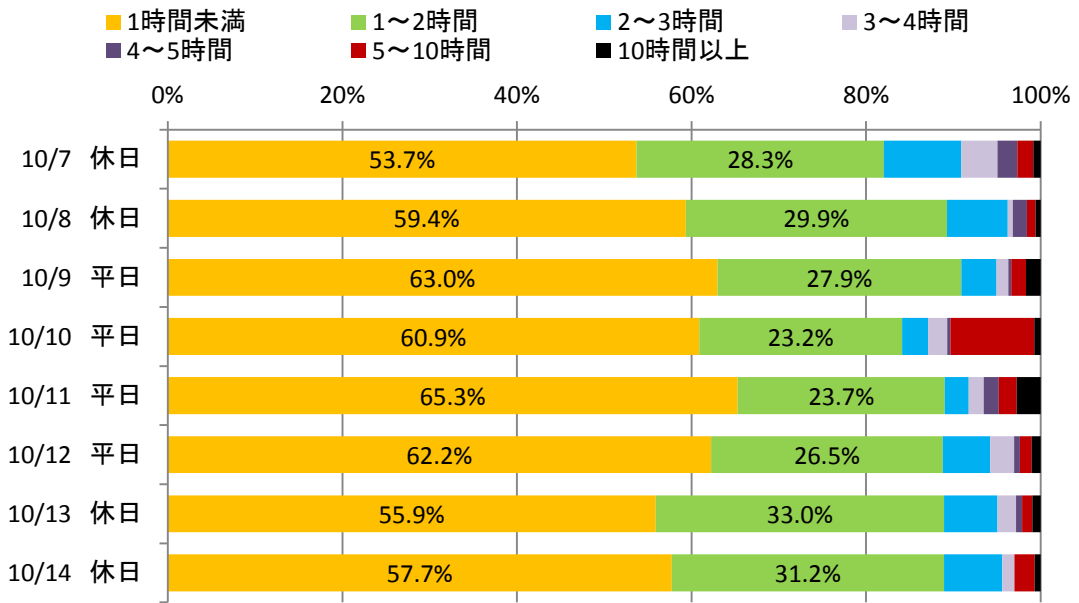
※日時は出庫時間基準

表 時間帯別利用状況

	9/17	9/18
	月祝	火
0 時台	3	3
1 時台	2	0
2 時台	0	0
3 時台	0	0
4 時台	1	0
5 時台	1	0
6 時台	6	6
7 時台	8	6
8 時台	11	9
9 時台	17	7
10 時台	22	8
11 時台	24	23
12 時台	23	18
13 時台	37	16
14 時台	40	26
15 時台	41	30
16 時台	44	23
17 時台	34	25
18 時台	28	14
19 時台	35	27
20 時台	15	22
21 時台	16	14
22 時台	4	3
23 時台	1	1
24時間計	413	281

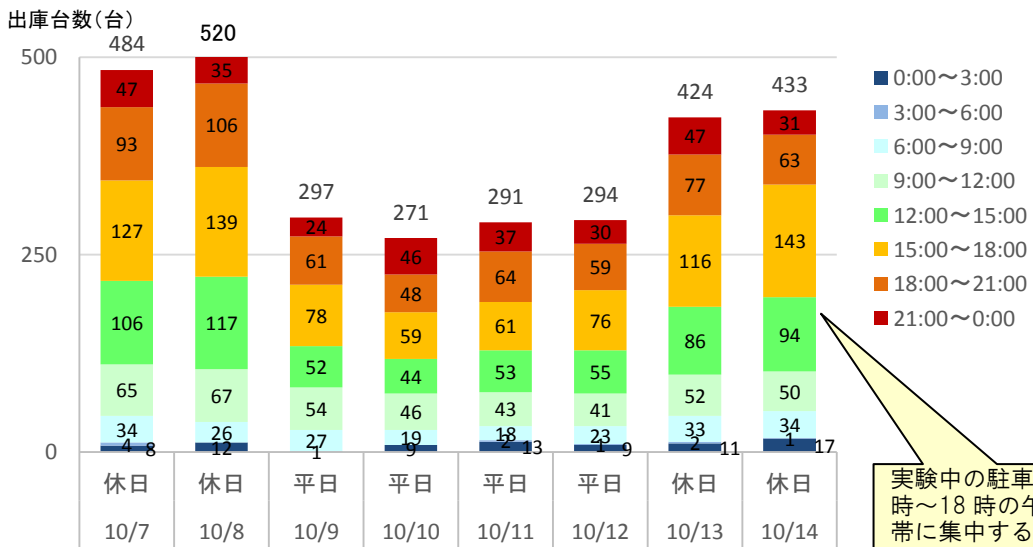
駐車車両は10時、11時台から増加し、最大ピークは平日が15時台、休日は16時台と、平休ともに同じような傾向

実験中



実験中も、駐車車両の6割前後が駐車時間1時間未満の車両

図 駐車車両の駐車時間



実験中の駐車車両も、15時~18時の午後の時間帯に集中する傾向

図 時間帯別利用状況

表 駐車車両の駐車時間

10/7 (日)			10/8 (月・祝)			10/9 (火)			10/10 (水)		
休日			休日			平日			平日		
	台数	割合		台数	割合		台数	割合		台数	割合
1時間未満	260	53.7%	1時間未満	298	59.4%	1時間未満	187	63.0%	1時間未満	165	60.9%
1～2時間	137	28.3%	1～2時間	150	29.9%	1～2時間	83	27.9%	1～2時間	63	23.2%
2～3時間	43	8.9%	2～3時間	35	7.0%	2～3時間	12	4.0%	2～3時間	8	3.0%
3～4時間	20	4.1%	3～4時間	3	0.6%	3～4時間	4	1.3%	3～4時間	6	2.2%
4～5時間	11	2.3%	4～5時間	8	1.6%	4～5時間	1	0.3%	4～5時間	1	0.4%
5～10時間	9	1.9%	5～10時間	5	1.0%	5～10時間	5	1.7%	5～10時間	26	9.6%
10時間以上	4	0.8%	10時間以上	3	0.6%	10時間以上	5	1.7%	10時間以上	2	0.7%
計	484	100.0%	計	502	100.0%	計	297	100.0%	計	271	100.0%

10/11 (木)			10/12 (金)			10/13 (土)			10/14 (日)		
平日			平日			休日			休日		
	台数	割合		台数	割合		台数	割合		台数	割合
1時間未満	190	65.3%	1時間未満	183	62.2%	1時間未満	237	55.9%	1時間未満	250	57.7%
1～2時間	69	23.7%	1～2時間	78	26.5%	1～2時間	140	33.0%	1～2時間	135	31.2%
2～3時間	8	2.7%	2～3時間	16	5.4%	2～3時間	26	6.1%	2～3時間	29	6.7%
3～4時間	5	1.7%	3～4時間	8	2.7%	3～4時間	9	2.1%	3～4時間	6	1.4%
4～5時間	5	1.7%	4～5時間	2	0.7%	4～5時間	3	0.7%	4～5時間	0	0.0%
5～10時間	6	2.1%	5～10時間	4	1.4%	5～10時間	5	1.2%	5～10時間	10	2.3%
10時間以上	8	2.7%	10時間以上	3	1.0%	10時間以上	4	0.9%	10時間以上	3	0.7%
計	291	100.0%	計	294	100.0%	計	424	100.0%	計	433	100.0%

表 時間帯別利用状況

	10/7	10/8	10/9	10/10	10/11	10/12	10/13	10/14
	日	月祝	火	水	木	金	土	日
	休日	休日	平日	平日	平日	平日	休日	休日
0 時台	3	6	0	4	10	3	6	5
1 時台	2	6	1	3	3	3	4	3
2 時台	3	0	0	2	0	3	1	9
3 時台	0	0	0	0	0	1	2	1
4 時台	1	0	0	0	1	0	0	0
5 時台	3	0	0	0	1	0	0	0
6 時台	13	8	10	9	6	9	6	10
7 時台	7	9	11	3	8	8	14	12
8 時台	14	9	6	7	4	6	13	12
9 時台	15	10	8	8	10	13	14	15
10 時台	27	26	14	16	9	15	16	24
11 時台	23	31	32	22	24	13	22	11
12 時台	30	33	14	13	21	12	26	21
13 時台	39	42	15	16	16	15	25	33
14 時台	37	42	23	15	16	28	35	40
15 時台	43	45	22	21	22	26	32	49
16 時台	37	48	18	25	23	20	38	52
17 時台	47	46	38	13	16	30	46	42
18 時台	37	40	27	19	26	26	31	23
19 時台	25	35	20	18	17	18	22	29
20 時台	31	31	14	11	21	15	24	11
21 時台	33	25	15	18	27	16	25	22
22 時台	9	6	6	7	3	8	13	4
23 時台	5	4	3	21	7	6	9	5
24時間計	484	502	297	271	291	294	424	433

駐車車両の最大ピークは平日・休日ともに、15時、16時、17時台

※日時は出庫時間基準

## 2-4 歩行者・自転車交通量調査結果

### (1) 平日

#### ①12時間の歩行者・自転車交通量

- 実験中の歩行者交通量は、実験前と比較して、本通り線で微増、並行道路で増加し、本通り線に並行道路を加えた断面の歩行者交通量は、実験前の約 1.1 倍に増加した。
- 一方、自転車交通は、実験前と比較して、本通り線で減少、並行道路で増加し、本通り線に並行道路を加えた断面の自転車交通量が横ばいとなり、自転車交通は並行道路側へと転換した様子が伺えた。

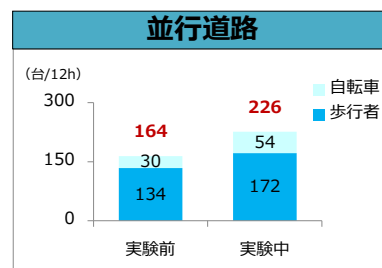
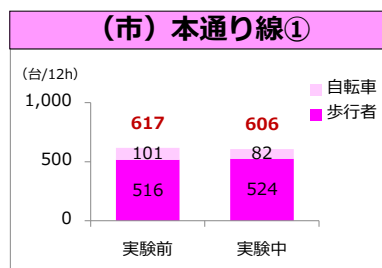
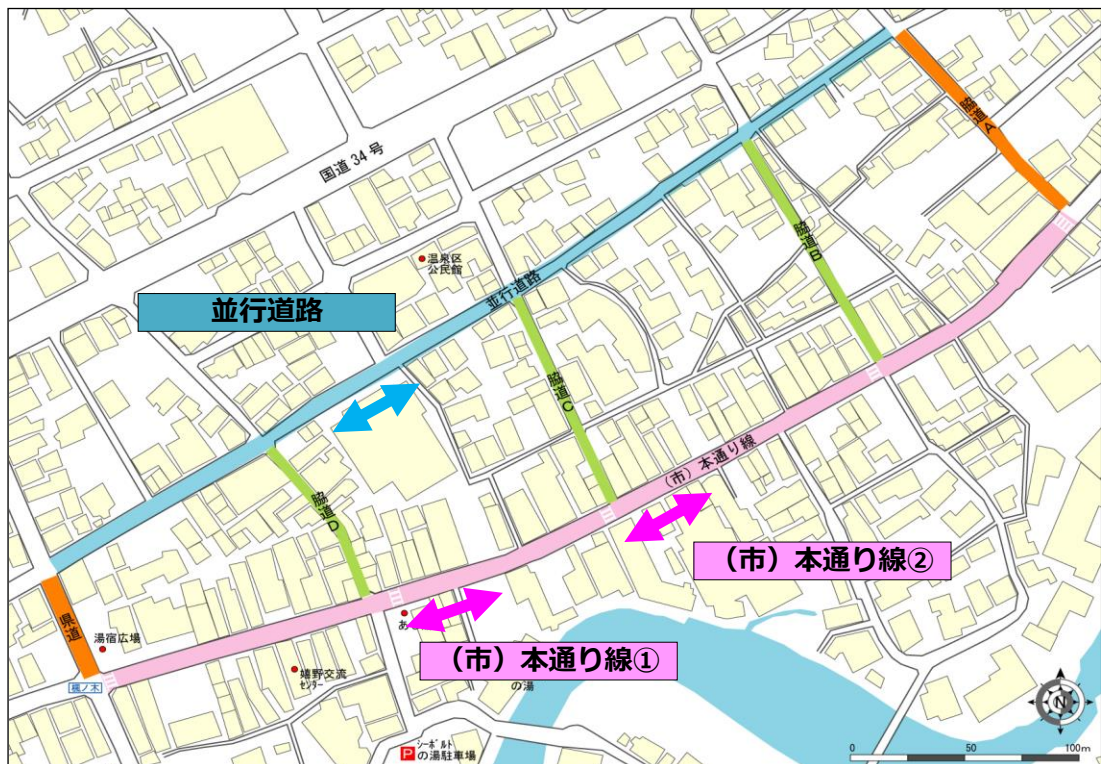
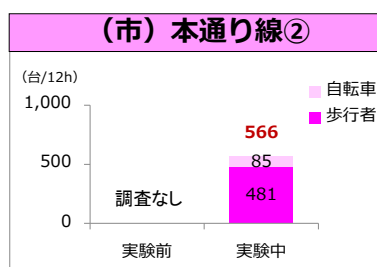


図 路線別 12 時間交通量

#### 参考：(市)本通り線②の歩行者・自転車交通量



## ②時間帯別歩行者交通量

- 歩行者交通量は実験前・実験中ともに、本通り線と並行道路の時間分布に大きな変化はなく、並行道路の交通量が増えた分、断面の時間交通量が増加した状況にある。

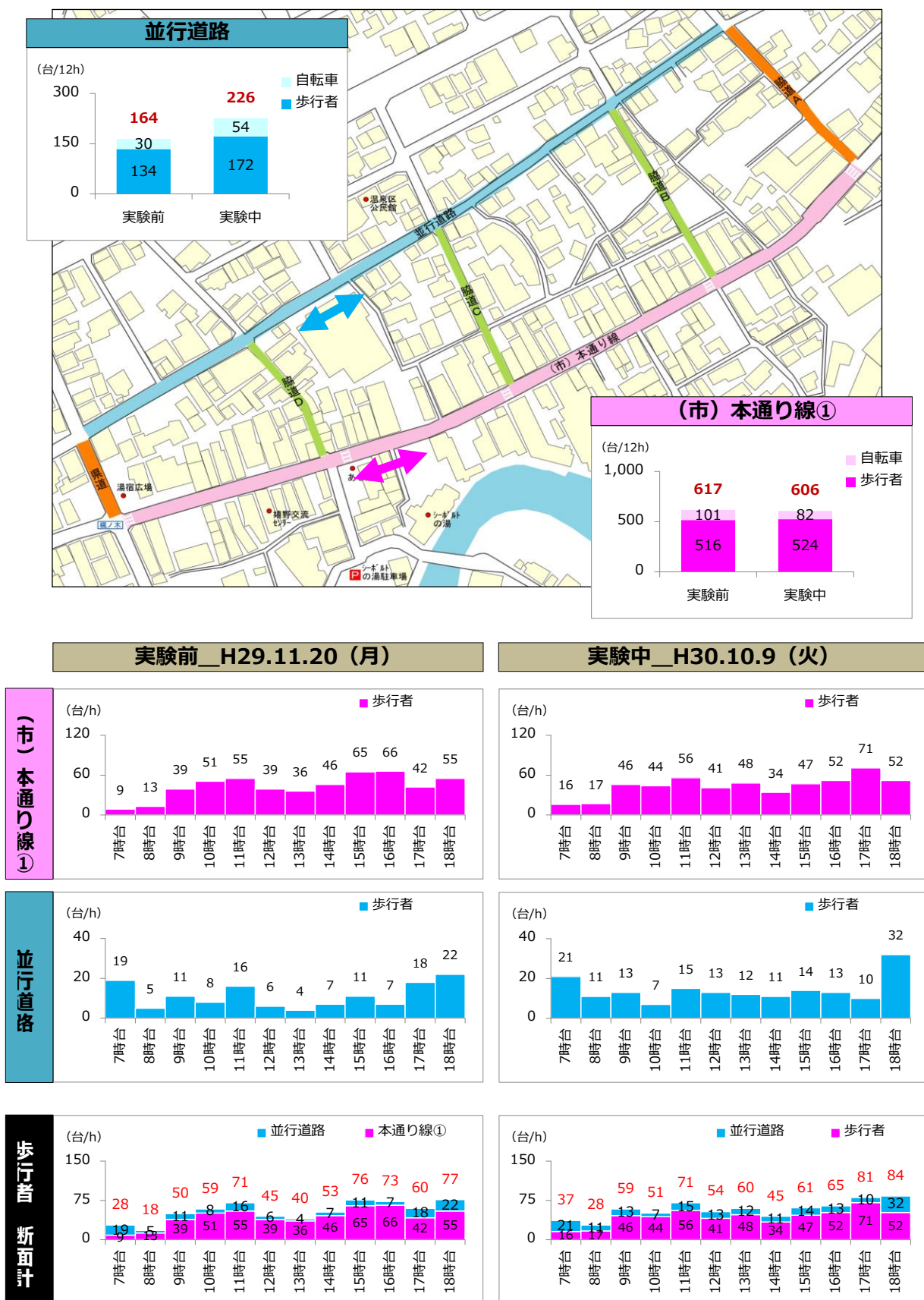


図 路線別時間帯別歩行者交通量



## (2) 休日

### ① 12 時間歩行者・自転車交通量

- 実験中の歩行者交通量は、実験前と比較して、本通り線で大きく増加（約 1.5 倍の増加）、また、並行道路でも増加（約 1.3 倍の増加）し、本通り線に並行道路を加えた断面の歩行者交通量は、実験前の約 1.5 倍に増加した。
- 一方、自転車交通は、実験前と比較して、本通り線で微増、並行道路で大きく増加し、本通り線に並行道路を加えた断面の自転車交通量は、実験前の約 1.5 倍に増加した。

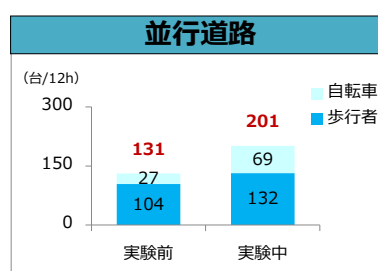
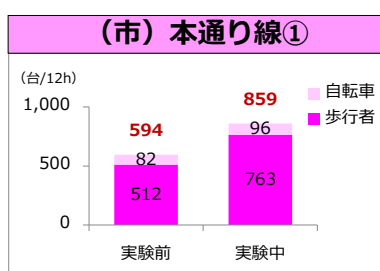
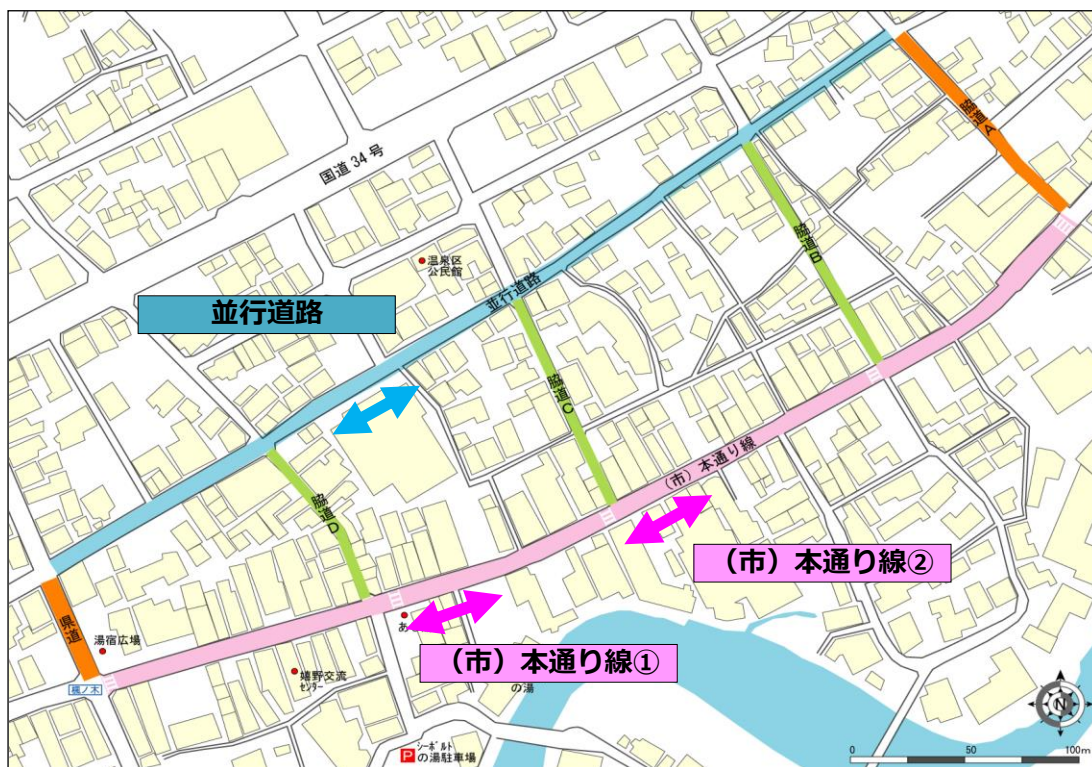
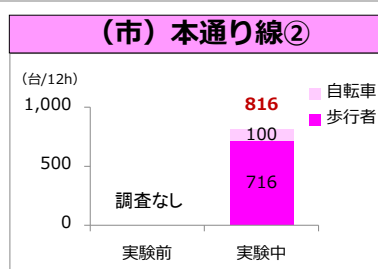


図 路線別 12 時間交通量

### 参考：(市)本通り線②の歩行者・自転車交通量



## ②時間帯別歩行者交通量

- 実験中の歩行者交通量は午後の時間帯で大きく増加、特に、本通り線の歩行者交通量が増加したことが確認された。

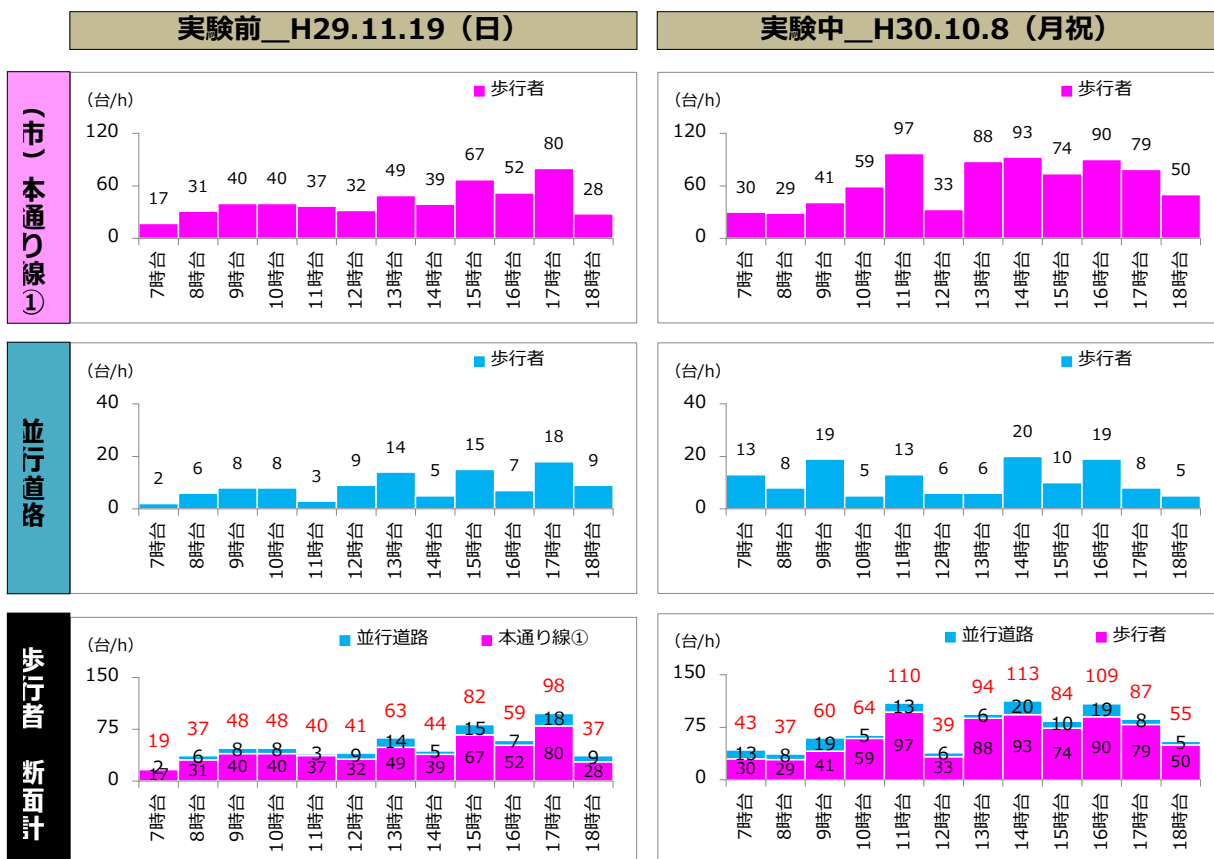
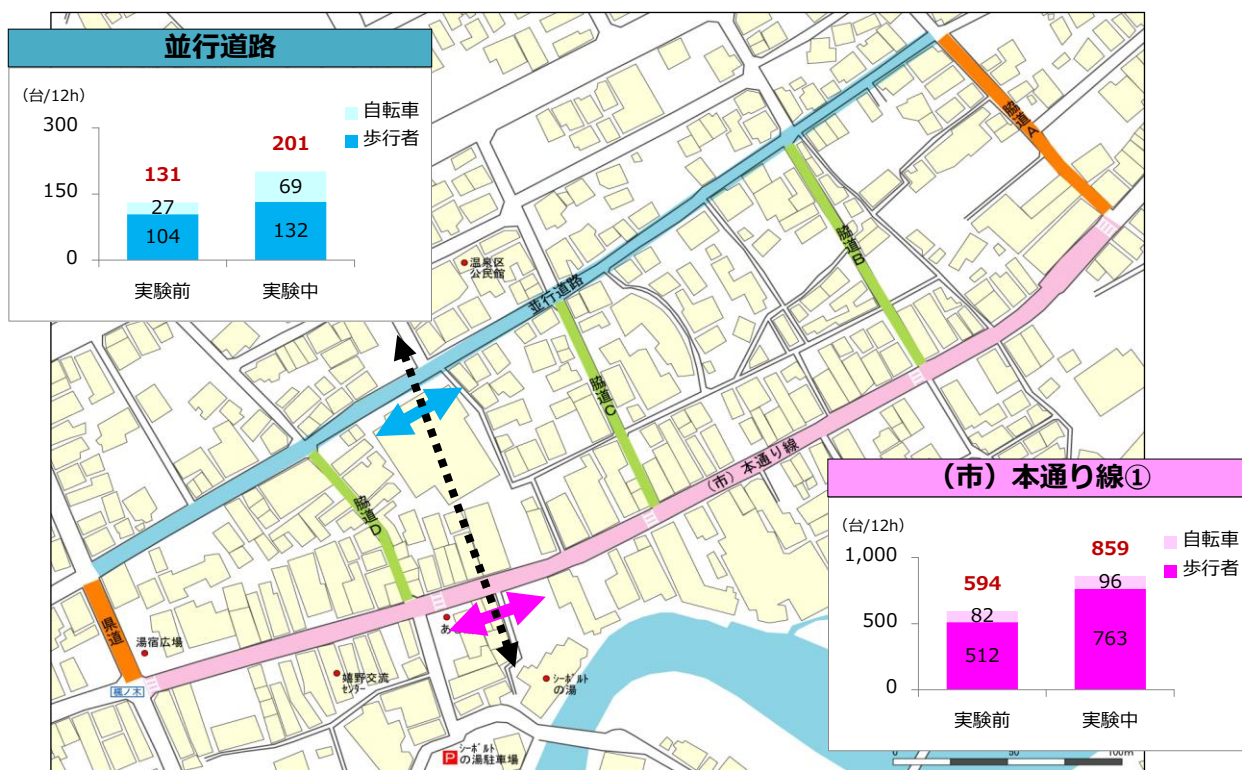


図 路線別時間帯別歩行者交通量

【参考】歩行者の歩道逸脱状況

歩道逸脱の割合は平日・休日ともに大きく減少

実験前（平日）\_H29.11.20（月）

	全体数						内、はみ出し数					
	歩行者						歩行者					
	児童	学生	一般者	高齢者	シルバー	歩行者計	児童	学生	一般者	高齢者	シルバー	歩行者計
7時台			1	3	5	9						0
8時台				6	7	13			1			1
9時台				30	9	39			2			2
10時台				45	6	51						0
11時台				41	13	55			1	1		2
12時台	1			29	9	39			1			1
13時台				29	7	36			3			3
14時台	1			25	20	46				1		1
15時台	1			53	11	65			3			3
16時台	7	3		41	14	66			2	2	1	5
17時台	2	3		32	5	42		1	5			6
18時台	1			46	6	55	1		3			4
12時間計	13	7		380	112	516	1	1	21	4	1	28

5.4%

実験中（平日）\_H30.10.9（火）

	全体数						内、はみ出し数					
	歩行者						歩行者					
	児童	学生	一般者	高齢者	シルバー	歩行者計	児童	学生	一般者	高齢者	シルバー	歩行者計
7時台				9	7	16						0
8時台				11	6	17						0
9時台	1			18	27	46						0
10時台	1			25	18	44						0
11時台				27	29	56				3		3
12時台			1	28	12	41						0
13時台				30	14	44				4		4
14時台			4	23	11	38						0
15時台				31	16	47						0
16時台	1			37	14	52				1		1
17時台	4	1		49	17	71						0
18時台		1		38	13	52				3		3
12時間計	7	7		326	184	524	0	0	11	0	0	11

2.1%

実験前（休日）\_H29.11.19（日）

	全体数						内、はみ出し数					
	歩行者						歩行者					
	児童	学生	一般者	高齢者	シルバー	歩行者計	児童	学生	一般者	高齢者	シルバー	歩行者計
7時台				11	6	17			2	2		4
8時台				23	8	31			10			10
9時台		1		34	5	40			12	1		13
10時台	4			32	4	40			5			5
11時台		1		28	8	37			6			6
12時台		1		22	9	32			6			6
13時台	6	4		30	9	49		1	5			6
14時台	2	1		29	7	39			6			6
15時台		2		46	19	67		2	3			5
16時台				48	4	52			6			6
17時台		1		75	4	80			18	1		19
18時台	1			26	1	28			2	1		3
12時間計	13	11		404	84	512	0	3	81	5	0	89

17.4%

実験中（休日）\_H30.10.8（月・祝）

	全体数						内、はみ出し数					
	歩行者						歩行者					
	児童	学生	一般者	高齢者	シルバー	歩行者計	児童	学生	一般者	高齢者	シルバー	歩行者計
7時台	2	1		21	6	30					1	1
8時台	2	2		17	8	29						0
9時台	4	1		24	12	41						0
10時台	3	1		29	26	59				3		3
11時台	7	1		56	31	97						0
12時台	5			24	3	33						0
13時台	32			47	8	88						0
14時台	14	2		61	15	93				1		1
15時台	9	1		44	20	74						0
16時台	13	14		35	28	90			2			2
17時台	4	3		56	16	79				1		1
18時台	2			38	9	50						0
12時間計	97	26		452	182	763	1	2	5	0	0	8

1.0%

## 2-5 自動車旅行速度調査結果

### (1) 平日

- 実験中の自動車旅行速度は、平日の全時間帯渡って 30km/h を下回り、実験施策として実施した「車線のスラローム化」が速度低下に効果があったことが確認された。

表 時間帯別平均旅行速度（平日）

実験中_H30.10.9（火）		(km/h)						
時間帯	方向						平均値	中央値
	サンプルNo.	1台目	2台目	3台目	4台目	5台目		
7時台		21.3	26.9	21.5	-	-	23.0	21.5
8時台		22.5	-	-	-	-	22.5	22.5
9時台		12.8	17.9	16.8	-	-	15.5	16.8
10時台		16.5	21.6	-	-	-	18.7	18.7
11時台		24.6	14.9	-	-	-	18.5	18.5
12時台		14.4	25.1	24.8	-	-	20.1	24.8
13時台		15.7	-	-	-	-	15.7	15.7
14時台		19.0	26.9	-	-	-	22.3	22.3
15時台		24.1	14.7	27.6	-	-	20.6	24.1
16時台		28.2	25.5	-	-	-	26.8	26.8
17時台		15.8	17.0	-	-	-	16.4	16.4
18時台		20.3	18.1	17.5	30.4	-	20.5	19.1
							12時間最大値	12.8
							12時間最小値	30.4
							12時間平均値	19.7
							12時間中央値	20.8

※ルートを完走した走行のみで集計

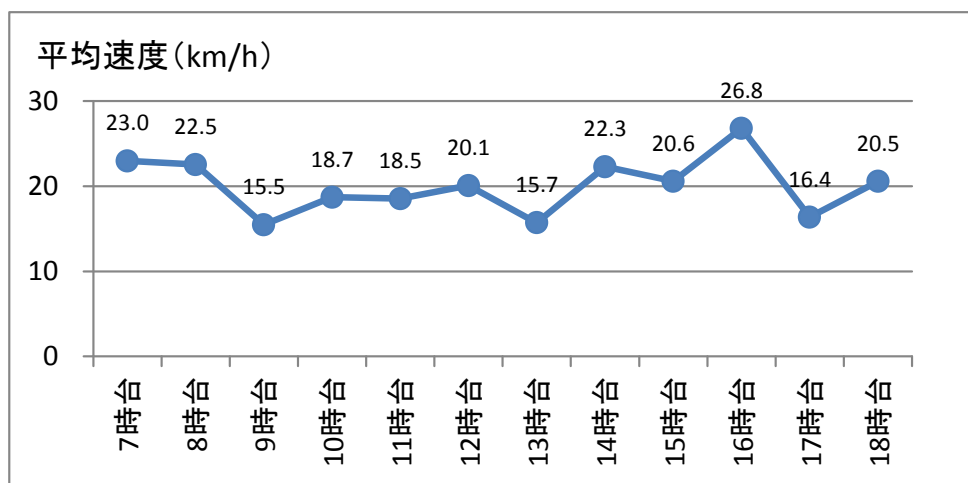


図 時間帯別平均速度（平日）

(2) 休日

● 休日の旅行速度も平日同様、実験中の旅行速度は、全時間帯渡って 30km/h を下回り、実験施策として実施した「車線のスローム化」が速度低下に効果があったことが確認された。

表 時間帯別平均旅行速度（休日）

実験中_H30.10.8（月祝）		(km/h)						
時間帯	方向 サンプルNo.						平均値	中央値
		1台目	2台目	3台目	4台目	5台目		
7時台		19.7	25.0	-	-	-	22.1	22.1
8時台		27.0	26.4	27.4	-	-	26.9	27.0
9時台		26.3	18.6	18.5	-	-	20.6	18.6
10時台		27.5	10.0	14.1	-	-	14.5	14.1
11時台		18.8	-	-	-	-	18.8	18.8
12時台		25.7	18.4	-	-	-	21.5	21.5
13時台		20.1	17.9	17.0	29.7	15.8	19.1	17.9
14時台		21.6	19.3	18.3	-	-	19.7	19.3
15時台		22.6	19.0	17.9	26.4	28.0	22.1	22.6
16時台		18.3	-	-	-	-	18.3	18.3
17時台		10.9	14.7	14.7	-	-	13.2	14.7
18時台		20.6	22.8	-	-	-	21.6	21.6
							12時間最大値	10.0
							12時間最小値	29.7
							12時間平均値	19.2
							12時間中央値	19.3

※ルートを完走した走行のみで集計

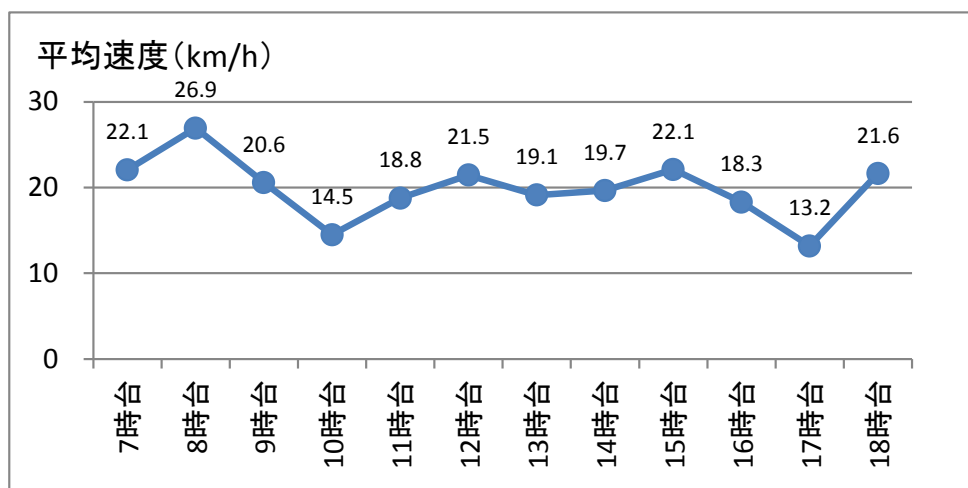


図 時間帯別平均速度（平日）

## 2-6 交通実態調査結果のまとめ

- 社会実験実施前の懸念事項（実験に伴う悪影響等）について、交通実態調査結果を基に考察することで、交通実態調査結果をとりまとめた。
- 結果は以下に示す通りであり、実験前に懸念された一方通行化による規制交通によって、「周辺道路が混雑する」や「周辺路上に路上駐停車車両が増加する」、さらには、「駐車場利用交通が増加し、駐車待ちの車両によって混雑する」といった悪影響はなかったことが確認される一方、一方通行化した本通り線では、歩行者交通量の増加や走行車両の速度が 30km/h 以下に抑制されるといった効果が確認された。

### 【参考】 道路の交通容量（道路構造令の解説と運用より）

区分	地形	設計基準交通量	
		(単位1日につき台)	
第1種	第2級	平地部	14,000
	第3級	平地部	14,000
		山地部	10,000
第4級	平地部	13,000	
	山地部	9,000	
第3種	第2級	平地部	9,000
	第3級	平地部	8,000
		山地部	6,000
	第4級	平地部	8,000
山地部		6,000	
第4種	第1級		12,000
	第2級		10,000
	第3級		9,000

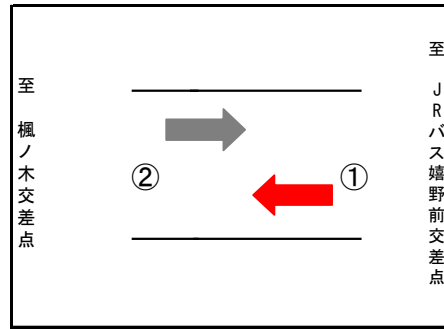
交差点の多い第4種の道路については、この表の設計基準交通量に0.8を乗じた値を設計基準交通量とする。

表 交通実態調査のまとめ

調査名	平休	調査結果	考察（分析結果）
① 断面交通量調査	平日	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 上下線を合わせた路線別の交通量は、本通り線が約 1,100 台減少し、1,657 台となる一方、県道は約 600 台増加し、2,143 台、並行道路は約 400 台増加し、896 台となり、さらに、脇道では、脇道 A が約 50 台増加したものの、その他の脇道では大きな変化はなかったことを確認</li> <li>● 本通り線では、西→東の通行規制によって、西→東の交通量が 1,266 台減少する一方、東→西方向の増加量は 173 台の増加にとどまり、また、県道関連交通は、南→北方向の交通が 12 時間で 731 台増加、並行道路は、西→東方向の交通が 452 台増加、さらに、脇道 A の北→南方向の交通量が 131 台増加したことを確認</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 一方通行化によって、規制交通の迂回路となる県道部や並行道路で交通量が増加、交通処理上の問題発生が懸念されたものの、路線交通量は県道で約 2,000 台/12h、並行道路で 900 台/12h 程度で収まり、<b>地方部道路となる第3種道路の交通容量（道路容量は最低で 6,000 台）を下回り、増加交通は交通処理といった視点では問題のない状況にあることが確認された。</b></li> <li>● なお、交通規制（一方通行化）に伴う交通流動の変化を整理してみた結果、県道と並行道路の交通量差（731-452=279 台）は、県道を経由して国道 34 号へと流動、また、本通り線と県道の差分（1,266-731=535 台）は、県道を経由することなく国道 34 号へと流動、さらに、並行道路と脇道の差分（452-131-15-27=321 台）は、並行道路を経由して国道 34 号等へと流動したものと推定され、結果的に、対象区間への迂回交通（対象区間に目的があり、迂回しても来る必要があった交通）は、約 200 程度、上下線合計でも、<b>対象区間に目的を持つ交通は 400 台程度と予想され、全体の 8 割以上は対象区間の通過交通と思われることもわかった。</b></li> </ul>
	休日	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 上下線を合わせた路線別の交通量は、本通り線が約 1,000 台減少し、1,593 台となる一方、県道は約 600 台増加し、2,112 台、並行道路は約 300 台増加し、706 台となり、さらに、脇道では、脇道 A,B,C,D ともに、上下線を合わせた路線交通量に大きな変化はなかったことを確認</li> <li>● また、本通り線では、西→東の通行規制によって、西→東の交通量が 1,184 台減少する一方、東→西方向の増加量は 137 台の増加にとどまり、また、県道関連交通は、南→北方向の交通が 12 時間で 653 台増加、並行道路は、西→東方向の交通が 321 台増加、さらに、脇道 A の北→南方向の交通量が 49 台、脇道 B が 30 台増加したことを確認</li> </ul>	
② 路上駐停車車両調査	平日	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 本通り線では、実験中に設置した荷捌き駐車場に延べ 11 台、荷捌き駐車場以外で 12 台（合計の延べ台数は 23 台）が観測され、実験前の約 2 割に減少する一方、並行区間に影響がないことを確認（並行区間の駐停車車両は、実験前が延べ台数で 20 台、実験中が 13 台）</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 本通り線を一方通行化、路上駐停車車両を抑制したことで、並行道路における路上駐停車車両の増加が懸念されたものの、結果は<b>平休ともに実験期間中における並行道路の路上駐停車車両は増加せず、並行路線に影響がないことが確認された。</b></li> </ul>
	休日	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 本通り線では、実験中に設置した荷捌き駐車場に延べ 5 台、荷捌き駐車場以外で 1 台（合計の延べ台数は 6 台）が観測され、実験前の 1 割程度に減少する一方、並行区間は平日と同じく、休日にも実験実施の影響がないことを確認（実験中の延べ台数が 10 台、実験前が 15 台）</li> </ul>	
③ 周辺駐車場の満空状況調査	平日	<ul style="list-style-type: none"> <li>● シーボルトの湯駐車場では、昼間 12 時間の延べ台数で実験中が 259 台、実験前（214 台）の約 1.2 倍に増加、ただ、駐車容量を超える時間帯はなく、平日は駐車場に余裕があることも確認</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 路上駐停車車両の抑制は、一方で駐車場利用交通の増加を招くことが想定され、実際、<b>実験中には駐車場利用交通が増加したものの、平日は駐車容量の範囲内に収まり、駐車場待ちによる交通混雑はなかったことが確認された</b>（休日の特定時間には満車状態はあったものの、その状況は実験前も同じ）。</li> </ul>
	休日	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 駐車場の延べ利用台数は実験中が 442 台、実験前（354 台）と、平日と同じく約 1.2 倍に増加、また、午後の一部時間帯で駐車容量に達する時間帯が発生するもの、午前や夕方の時間帯には余裕があることも確認（この傾向は、実験前も同じ）</li> </ul>	
④ 歩行者・自転車交通量調査	平日	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 実験中は、実験前と比較して、本通り線で微増、並行道路で増加し、本通り線に並行道路を加えた断面の歩行者交通量は、実験前の約 1.1 倍に増加</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 歩行空間を広げる実験によって、歩行者交通量が増加することが期待され、実際、実験時の歩行者交通量は、平日の本通り線で微増、<b>休日は実験前の 1.5 倍に増加したことが確認された</b></li> </ul>
	休日	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 実験中は、実験前と比較して、本通り線で大きく増加（約 1.5 倍の増加）、また、並行道路でも増加（約 1.3 倍の増加）し、本通り線に並行道路を加えた断面の歩行者交通量は、実験前の約 1.5 倍に増加、特に、本通り線では、午後の時間帯で大きく増加したことを確認</li> </ul>	
⑤ 自動車旅行速度調査	平日	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 実験中の自動車旅行速度は、平日の全時間帯渡って 30km/h を下回り、実験施策として実施した「車線のスラローム化」が速度低下に効果があったことが確認</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 一方通行化に伴い実施した車道のスラロームによって、自動車の速度が抑制されることが期待され、実際、<b>実験時の旅行速度は、平休ともに 30km/h 以下にあったことが確認された。</b></li> </ul>
	休日	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 休日の旅行速度も平日同様、実験中の旅行速度は、全時間帯渡って 30km/h を下回り、実験施策として実施した「車線のスラローム化」が速度低下に効果があったことを確認</li> </ul>	

【参考】実態調査データ

調査地点：No1  
本通り線 シーボルトの足湯付近断面



実験前（平日：H29. 11. 20）  
調査断面：相互通行

一方通行実験中（平日：H30. 10. 9）  
調査断面：一方通行（①→②のみ）

①→②

時間帯	分類	小型車計	大型車計	自動車計	大型車混入率
7:00 ~ 8:00		57	3	60	5.0
8:00 ~ 9:00		80	3	83	3.6
9:00 ~ 10:00		110	6	116	5.2
10:00 ~ 11:00		127	8	135	5.9
11:00 ~ 12:00		135	7	142	4.9
12:00 ~ 13:00		96	7	103	6.8
13:00 ~ 14:00		141	3	144	2.1
14:00 ~ 15:00		164	5	169	3.0
15:00 ~ 16:00		132	5	137	3.6
16:00 ~ 17:00		125	2	127	1.6
17:00 ~ 18:00		141	1	142	0.7
18:00 ~ 19:00		124	2	126	1.6
12時間計		1,432	52	1,484	3.5

①→②

時間帯	分類	小型車計	大型車計	自動車計	大型車混入率
7:00 ~ 8:00		48	2	50	4.0
8:00 ~ 9:00		97	3	100	3.0
9:00 ~ 10:00		143	13	156	8.3
10:00 ~ 11:00		186	7	193	3.6
11:00 ~ 12:00		138	5	143	3.5
12:00 ~ 13:00		139	4	143	2.8
13:00 ~ 14:00		125	2	127	1.6
14:00 ~ 15:00		143	7	150	4.7
15:00 ~ 16:00		131	4	135	3.0
16:00 ~ 17:00		154	5	159	3.1
17:00 ~ 18:00		152	6	158	3.8
18:00 ~ 19:00		138	5	143	3.5
12時間計		1,594	63	1,657	3.8

②→①

時間帯	分類	小型車計	大型車計	自動車計	大型車混入率
7:00 ~ 8:00		38	3	41	7.3
8:00 ~ 9:00		58	3	61	4.9
9:00 ~ 10:00		91	3	94	3.2
10:00 ~ 11:00		126	3	129	2.3
11:00 ~ 12:00		115	4	119	3.4
12:00 ~ 13:00		88	1	89	1.1
13:00 ~ 14:00		111	0	111	0.0
14:00 ~ 15:00		136	2	138	1.4
15:00 ~ 16:00		121	4	125	3.2
16:00 ~ 17:00		129	1	130	0.8
17:00 ~ 18:00		105	1	106	0.9
18:00 ~ 19:00		122	1	123	0.8
12時間計		1,240	26	1,266	2.1

②→①

時間帯	分類	小型車計	大型車計	自動車計	大型車混入率
7:00 ~ 8:00		0	0	0	-
8:00 ~ 9:00		0	0	0	-
9:00 ~ 10:00		0	0	0	-
10:00 ~ 11:00		0	0	0	-
11:00 ~ 12:00		0	0	0	-
12:00 ~ 13:00		0	0	0	-
13:00 ~ 14:00		0	0	0	-
14:00 ~ 15:00		0	0	0	-
15:00 ~ 16:00		0	0	0	-
16:00 ~ 17:00		0	0	0	-
17:00 ~ 18:00		0	0	0	-
18:00 ~ 19:00		0	0	0	-
12時間計		0	0	0	-

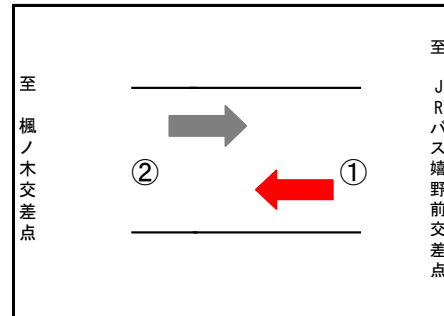
断面計

時間帯	分類	小型車計	大型車計	自動車計	大型車混入率
7:00 ~ 8:00		95	6	101	5.9
8:00 ~ 9:00		138	6	144	4.2
9:00 ~ 10:00		201	9	210	4.3
10:00 ~ 11:00		253	11	264	4.2
11:00 ~ 12:00		250	11	261	4.2
12:00 ~ 13:00		184	8	192	4.2
13:00 ~ 14:00		252	3	255	1.2
14:00 ~ 15:00		300	7	307	2.3
15:00 ~ 16:00		253	9	262	3.4
16:00 ~ 17:00		254	3	257	1.2
17:00 ~ 18:00		246	2	248	0.8
18:00 ~ 19:00		246	3	249	1.2
12時間計		2,672	78	2,750	2.8

断面計

時間帯	分類	小型車計	大型車計	自動車計	大型車混入率
7:00 ~ 8:00		48	2	50	4.0
8:00 ~ 9:00		97	3	100	3.0
9:00 ~ 10:00		143	13	156	8.3
10:00 ~ 11:00		186	7	193	3.6
11:00 ~ 12:00		138	5	143	3.5
12:00 ~ 13:00		139	4	143	2.8
13:00 ~ 14:00		125	2	127	1.6
14:00 ~ 15:00		143	7	150	4.7
15:00 ~ 16:00		131	4	135	3.0
16:00 ~ 17:00		154	5	159	3.1
17:00 ~ 18:00		152	6	158	3.8
18:00 ~ 19:00		138	5	143	3.5
12時間計		1,594	63	1,657	3.8

**調査地点：No1**  
**本通り線 シーボルトの足湯付近断面**



実験前（休日：H29.11.19）  
 調査断面：相互通行

一方通行実験中（休日：H30.10.8）  
 調査断面：一方通行（①→②のみ）

①→②

時間帯	分類	小型車計	大型車計	自動車計	大型車混入率
7:00 ~ 8:00		30	0	30	0.0
8:00 ~ 9:00		51	1	52	1.9
9:00 ~ 10:00		78	3	81	3.7
10:00 ~ 11:00		151	2	153	1.3
11:00 ~ 12:00		116	1	117	0.9
12:00 ~ 13:00		128	3	131	2.3
13:00 ~ 14:00		128	1	129	0.8
14:00 ~ 15:00		151	3	154	1.9
15:00 ~ 16:00		161	1	162	0.6
16:00 ~ 17:00		174	3	177	1.7
17:00 ~ 18:00		164	0	164	0.0
18:00 ~ 19:00		106	0	106	0.0
12時間計		1,438	18	1,456	1.2

①→②

時間帯	分類	小型車計	大型車計	自動車計	大型車混入率
7:00 ~ 8:00		42	1	43	2.3
8:00 ~ 9:00		90	2	92	2.2
9:00 ~ 10:00		120	7	127	5.5
10:00 ~ 11:00		151	7	158	4.4
11:00 ~ 12:00		135	7	142	4.9
12:00 ~ 13:00		128	2	130	1.5
13:00 ~ 14:00		147	3	150	2.0
14:00 ~ 15:00		143	3	146	2.1
15:00 ~ 16:00		144	3	147	2.0
16:00 ~ 17:00		157	1	158	0.6
17:00 ~ 18:00		167	2	169	1.2
18:00 ~ 19:00		131	0	131	0.0
12時間計		1,555	38	1,593	2.4

②→①

時間帯	分類	小型車計	大型車計	自動車計	大型車混入率
7:00 ~ 8:00		38	1	39	2.6
8:00 ~ 9:00		44	0	44	0.0
9:00 ~ 10:00		93	2	95	2.1
10:00 ~ 11:00		114	1	115	0.9
11:00 ~ 12:00		98	0	98	0.0
12:00 ~ 13:00		101	2	103	1.9
13:00 ~ 14:00		110	1	111	0.9
14:00 ~ 15:00		121	1	122	0.8
15:00 ~ 16:00		125	0	125	0.0
16:00 ~ 17:00		152	0	152	0.0
17:00 ~ 18:00		100	1	101	1.0
18:00 ~ 19:00		78	1	79	1.3
12時間計		1,174	10	1,184	0.8

②→①

時間帯	分類	小型車計	大型車計	自動車計	大型車混入率
7:00 ~ 8:00		0	0	0	-
8:00 ~ 9:00		0	0	0	-
9:00 ~ 10:00		0	0	0	-
10:00 ~ 11:00		0	0	0	-
11:00 ~ 12:00		0	0	0	-
12:00 ~ 13:00		0	0	0	-
13:00 ~ 14:00		0	0	0	-
14:00 ~ 15:00		0	0	0	-
15:00 ~ 16:00		0	0	0	-
16:00 ~ 17:00		0	0	0	-
17:00 ~ 18:00		0	0	0	-
18:00 ~ 19:00		0	0	0	-
12時間計		0	0	0	-

断面計

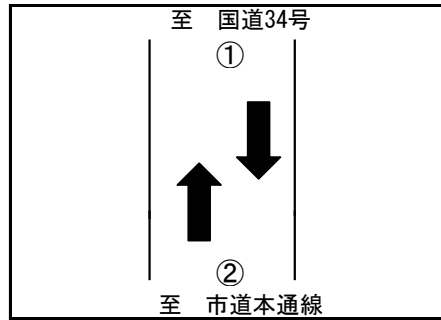
時間帯	分類	小型車計	大型車計	自動車計	大型車混入率
7:00 ~ 8:00		68	1	69	1.4
8:00 ~ 9:00		95	1	96	1.0
9:00 ~ 10:00		171	5	176	2.8
10:00 ~ 11:00		265	3	268	1.1
11:00 ~ 12:00		214	1	215	0.5
12:00 ~ 13:00		229	5	234	2.1
13:00 ~ 14:00		238	2	240	0.8
14:00 ~ 15:00		272	4	276	1.4
15:00 ~ 16:00		286	1	287	0.3
16:00 ~ 17:00		326	3	329	0.9
17:00 ~ 18:00		264	1	265	0.4
18:00 ~ 19:00		184	1	185	0.5
12時間計		2,612	28	2,640	1.1

断面計

時間帯	分類	小型車計	大型車計	自動車計	大型車混入率
7:00 ~ 8:00		42	1	43	2.3
8:00 ~ 9:00		90	2	92	2.2
9:00 ~ 10:00		120	7	127	5.5
10:00 ~ 11:00		151	7	158	4.4
11:00 ~ 12:00		135	7	142	4.9
12:00 ~ 13:00		128	2	130	1.5
13:00 ~ 14:00		147	3	150	2.0
14:00 ~ 15:00		143	3	146	2.1
15:00 ~ 16:00		144	3	147	2.0
16:00 ~ 17:00		157	1	158	0.6
17:00 ~ 18:00		167	2	169	1.2
18:00 ~ 19:00		131	0	131	0.0
12時間計		1,555	38	1,593	2.4



調査地点：No2  
 脇路線（市）埴野松支線断面



実験前（平日：H30.9.18）  
 調査断面：相互通行

①→②

時間帯	分類	小型車計	大型車計	自動車計	大型車混入率
7:00 ~ 8:00		16	1	17	5.9
8:00 ~ 9:00		15	0	15	0.0
9:00 ~ 10:00		22	0	22	0.0
10:00 ~ 11:00		24	1	25	4.0
11:00 ~ 12:00		17	1	18	5.6
12:00 ~ 13:00		16	0	16	0.0
13:00 ~ 14:00		21	1	22	4.5
14:00 ~ 15:00		18	1	19	5.3
15:00 ~ 16:00		17	3	20	15.0
16:00 ~ 17:00		16	0	16	0.0
17:00 ~ 18:00		17	1	18	5.6
18:00 ~ 19:00		24	0	24	0.0
12時間計		223	9	232	3.9

一方通行実験中（平日：H30.10.9）  
 調査断面：相互通行

①→②

時間帯	分類	小型車計	大型車計	自動車計	大型車混入率
7:00 ~ 8:00		15	1	16	6.3
8:00 ~ 9:00		25	1	26	3.8
9:00 ~ 10:00		25	1	26	3.8
10:00 ~ 11:00		42	1	43	2.3
11:00 ~ 12:00		44	1	45	2.2
12:00 ~ 13:00		39	1	40	2.5
13:00 ~ 14:00		22	1	23	4.3
14:00 ~ 15:00		30	0	30	0.0
15:00 ~ 16:00		30	1	31	3.2
16:00 ~ 17:00		26	0	26	0.0
17:00 ~ 18:00		30	0	30	0.0
18:00 ~ 19:00		27	0	27	0.0
12時間計		355	8	363	2.2

②→①

時間帯	分類	小型車計	大型車計	自動車計	大型車混入率
7:00 ~ 8:00		10	1	11	9.1
8:00 ~ 9:00		8	1	9	11.1
9:00 ~ 10:00		13	1	14	7.1
10:00 ~ 11:00		19	1	20	5.0
11:00 ~ 12:00		21	0	21	0.0
12:00 ~ 13:00		15	0	15	0.0
13:00 ~ 14:00		9	0	9	0.0
14:00 ~ 15:00		18	0	18	0.0
15:00 ~ 16:00		18	0	18	0.0
16:00 ~ 17:00		19	0	19	0.0
17:00 ~ 18:00		14	0	14	0.0
18:00 ~ 19:00		15	0	15	0.0
12時間計		179	4	183	2.2

②→①

時間帯	分類	小型車計	大型車計	自動車計	大型車混入率
7:00 ~ 8:00		2	1	3	33.3
8:00 ~ 9:00		4	1	5	20.0
9:00 ~ 10:00		13	0	13	0.0
10:00 ~ 11:00		15	2	17	11.8
11:00 ~ 12:00		3	0	3	0.0
12:00 ~ 13:00		8	2	10	20.0
13:00 ~ 14:00		3	0	3	0.0
14:00 ~ 15:00		8	0	8	0.0
15:00 ~ 16:00		9	1	10	10.0
16:00 ~ 17:00		7	0	7	0.0
17:00 ~ 18:00		19	0	19	0.0
18:00 ~ 19:00		7	0	7	0.0
12時間計		98	7	105	6.7

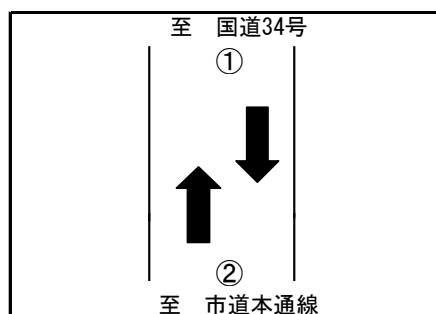
断面計

時間帯	分類	小型車計	大型車計	自動車計	大型車混入率
7:00 ~ 8:00		26	2	28	7.1
8:00 ~ 9:00		23	1	24	4.2
9:00 ~ 10:00		35	1	36	2.8
10:00 ~ 11:00		43	2	45	4.4
11:00 ~ 12:00		38	1	39	2.6
12:00 ~ 13:00		31	0	31	0.0
13:00 ~ 14:00		30	1	31	3.2
14:00 ~ 15:00		36	1	37	2.7
15:00 ~ 16:00		35	3	38	7.9
16:00 ~ 17:00		35	0	35	0.0
17:00 ~ 18:00		31	1	32	3.1
18:00 ~ 19:00		39	0	39	0.0
12時間計		402	13	415	3.1

断面計

時間帯	分類	小型車計	大型車計	自動車計	大型車混入率
7:00 ~ 8:00		17	2	19	10.5
8:00 ~ 9:00		29	2	31	6.5
9:00 ~ 10:00		38	1	39	2.6
10:00 ~ 11:00		57	3	60	5.0
11:00 ~ 12:00		47	1	48	2.1
12:00 ~ 13:00		47	3	50	6.0
13:00 ~ 14:00		25	1	26	3.8
14:00 ~ 15:00		38	0	38	0.0
15:00 ~ 16:00		39	2	41	4.9
16:00 ~ 17:00		33	0	33	0.0
17:00 ~ 18:00		49	0	49	0.0
18:00 ~ 19:00		34	0	34	0.0
12時間計		453	15	468	3.2

**調査地点：No2  
脇路線（市）嬭野松支線断面**



実験前（休日：H30.9.17）  
調査断面：相互通行

一方通行実験中（休日：H30.10.8）  
調査断面：相互通行

①→②

時間帯	分類	小型車計	大型車計	自動車計	大型車混入率
7:00 ~ 8:00		17	0	17	0.0
8:00 ~ 9:00		13	1	14	7.1
9:00 ~ 10:00		17	2	19	10.5
10:00 ~ 11:00		18	0	18	0.0
11:00 ~ 12:00		13	2	15	13.3
12:00 ~ 13:00		23	0	23	0.0
13:00 ~ 14:00		21	0	21	0.0
14:00 ~ 15:00		19	1	20	5.0
15:00 ~ 16:00		16	0	16	0.0
16:00 ~ 17:00		25	0	25	0.0
17:00 ~ 18:00		14	0	14	0.0
18:00 ~ 19:00		7	0	7	0.0
12時間計		203	6	209	2.9

①→②

時間帯	分類	小型車計	大型車計	自動車計	大型車混入率
7:00 ~ 8:00		6	1	7	14.3
8:00 ~ 9:00		13	1	14	7.1
9:00 ~ 10:00		17	1	18	5.6
10:00 ~ 11:00		24	1	25	4.0
11:00 ~ 12:00		22	0	22	0.0
12:00 ~ 13:00		25	1	26	3.8
13:00 ~ 14:00		21	1	22	4.5
14:00 ~ 15:00		27	1	28	3.6
15:00 ~ 16:00		20	2	22	9.1
16:00 ~ 17:00		24	0	24	0.0
17:00 ~ 18:00		27	0	27	0.0
18:00 ~ 19:00		23	0	23	0.0
12時間計		249	9	258	3.5

②→①

時間帯	分類	小型車計	大型車計	自動車計	大型車混入率
7:00 ~ 8:00		5	0	5	0.0
8:00 ~ 9:00		5	2	7	28.6
9:00 ~ 10:00		9	1	10	10.0
10:00 ~ 11:00		10	1	11	9.1
11:00 ~ 12:00		10	0	10	0.0
12:00 ~ 13:00		8	2	10	20.0
13:00 ~ 14:00		12	0	12	0.0
14:00 ~ 15:00		13	0	13	0.0
15:00 ~ 16:00		15	2	17	11.8
16:00 ~ 17:00		13	0	13	0.0
17:00 ~ 18:00		14	0	14	0.0
18:00 ~ 19:00		9	0	9	0.0
12時間計		123	8	131	6.1

②→①

時間帯	分類	小型車計	大型車計	自動車計	大型車混入率
7:00 ~ 8:00		0	0	0	-
8:00 ~ 9:00		2	0	2	0.0
9:00 ~ 10:00		7	1	8	12.5
10:00 ~ 11:00		8	1	9	11.1
11:00 ~ 12:00		11	1	12	8.3
12:00 ~ 13:00		10	0	10	0.0
13:00 ~ 14:00		3	0	3	0.0
14:00 ~ 15:00		8	0	8	0.0
15:00 ~ 16:00		11	1	12	8.3
16:00 ~ 17:00		8	0	8	0.0
17:00 ~ 18:00		11	0	11	0.0
18:00 ~ 19:00		15	1	16	6.3
12時間計		94	5	99	5.1

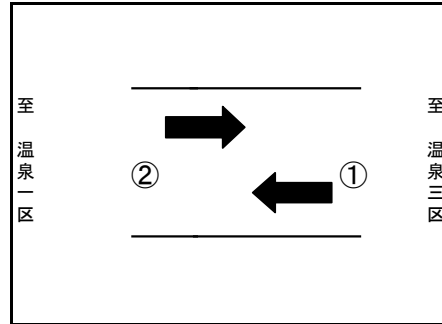
断面計

時間帯	分類	小型車計	大型車計	自動車計	大型車混入率
7:00 ~ 8:00		22	0	22	0.0
8:00 ~ 9:00		18	3	21	14.3
9:00 ~ 10:00		26	3	29	10.3
10:00 ~ 11:00		28	1	29	3.4
11:00 ~ 12:00		23	2	25	8.0
12:00 ~ 13:00		31	2	33	6.1
13:00 ~ 14:00		33	0	33	0.0
14:00 ~ 15:00		32	1	33	3.0
15:00 ~ 16:00		31	2	33	6.1
16:00 ~ 17:00		38	0	38	0.0
17:00 ~ 18:00		28	0	28	0.0
18:00 ~ 19:00		16	0	16	0.0
12時間計		326	14	340	4.1

断面計

時間帯	分類	小型車計	大型車計	自動車計	大型車混入率
7:00 ~ 8:00		6	1	7	14.3
8:00 ~ 9:00		15	1	16	6.3
9:00 ~ 10:00		24	2	26	7.7
10:00 ~ 11:00		32	2	34	5.9
11:00 ~ 12:00		33	1	34	2.9
12:00 ~ 13:00		35	1	36	2.8
13:00 ~ 14:00		24	1	25	4.0
14:00 ~ 15:00		35	1	36	2.8
15:00 ~ 16:00		31	3	34	8.8
16:00 ~ 17:00		32	0	32	0.0
17:00 ~ 18:00		38	0	38	0.0
18:00 ~ 19:00		38	1	39	2.6
12時間計		343	14	357	3.9

**調査地点：No3**  
**並行路線 ホテル桜北側断面**



**実験前 (平日：H30.9.18)**  
**調査断面：相互通行**

**一方通行実験中 (平日：H30.10.9)**  
**調査断面：相互通行**

①→②

時間帯	分類	小型車計	大型車計	自動車計	大型車混入率
7:00 ~ 8:00		9	0	9	0.0
8:00 ~ 9:00		26	2	28	7.1
9:00 ~ 10:00		22	1	23	4.3
10:00 ~ 11:00		18	0	18	0.0
11:00 ~ 12:00		15	0	15	0.0
12:00 ~ 13:00		17	0	17	0.0
13:00 ~ 14:00		21	1	22	4.5
14:00 ~ 15:00		16	1	17	5.9
15:00 ~ 16:00		13	0	13	0.0
16:00 ~ 17:00		21	2	23	8.7
17:00 ~ 18:00		29	1	30	3.3
18:00 ~ 19:00		17	0	17	0.0
12時間計		224	8	232	3.4

①→②

時間帯	分類	小型車計	大型車計	自動車計	大型車混入率
7:00 ~ 8:00		7	0	7	0.0
8:00 ~ 9:00		21	2	23	8.7
9:00 ~ 10:00		14	1	15	6.7
10:00 ~ 11:00		10	1	11	9.1
11:00 ~ 12:00		13	0	13	0.0
12:00 ~ 13:00		18	1	19	5.3
13:00 ~ 14:00		15	1	16	6.3
14:00 ~ 15:00		18	1	19	5.3
15:00 ~ 16:00		16	1	17	5.9
16:00 ~ 17:00		20	1	21	4.8
17:00 ~ 18:00		21	0	21	0.0
18:00 ~ 19:00		20	1	21	4.8
12時間計		193	10	203	4.9

②→①

時間帯	分類	小型車計	大型車計	自動車計	大型車混入率
7:00 ~ 8:00		8	0	8	0.0
8:00 ~ 9:00		12	1	13	7.7
9:00 ~ 10:00		17	2	19	10.5
10:00 ~ 11:00		18	1	19	5.3
11:00 ~ 12:00		21	1	22	4.5
12:00 ~ 13:00		18	0	18	0.0
13:00 ~ 14:00		24	0	24	0.0
14:00 ~ 15:00		18	0	18	0.0
15:00 ~ 16:00		20	1	21	4.8
16:00 ~ 17:00		21	3	24	12.5
17:00 ~ 18:00		27	0	27	0.0
18:00 ~ 19:00		28	0	28	0.0
12時間計		232	9	241	3.7

②→①

時間帯	分類	小型車計	大型車計	自動車計	大型車混入率
7:00 ~ 8:00		24	0	24	0.0
8:00 ~ 9:00		43	1	44	2.3
9:00 ~ 10:00		68	3	71	4.2
10:00 ~ 11:00		71	2	73	2.7
11:00 ~ 12:00		65	2	67	3.0
12:00 ~ 13:00		50	1	51	2.0
13:00 ~ 14:00		61	1	62	1.6
14:00 ~ 15:00		63	2	65	3.1
15:00 ~ 16:00		63	1	64	1.6
16:00 ~ 17:00		43	3	46	6.5
17:00 ~ 18:00		63	2	65	3.1
18:00 ~ 19:00		60	1	61	1.6
12時間計		674	19	693	2.7

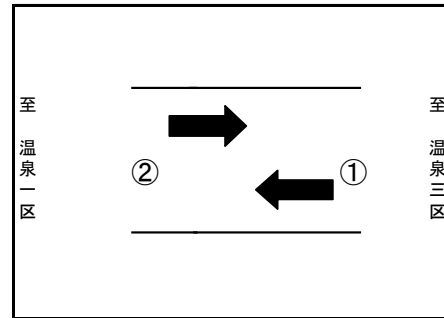
断面計

時間帯	分類	小型車計	大型車計	自動車計	大型車混入率
7:00 ~ 8:00		17	0	17	0.0
8:00 ~ 9:00		38	3	41	7.3
9:00 ~ 10:00		39	3	42	7.1
10:00 ~ 11:00		36	1	37	2.7
11:00 ~ 12:00		36	1	37	2.7
12:00 ~ 13:00		35	0	35	0.0
13:00 ~ 14:00		45	1	46	2.2
14:00 ~ 15:00		34	1	35	2.9
15:00 ~ 16:00		33	1	34	2.9
16:00 ~ 17:00		42	5	47	10.6
17:00 ~ 18:00		56	1	57	1.8
18:00 ~ 19:00		45	0	45	0.0
12時間計		456	17	473	3.6

断面計

時間帯	分類	小型車計	大型車計	自動車計	大型車混入率
7:00 ~ 8:00		31	0	31	0.0
8:00 ~ 9:00		64	3	67	4.5
9:00 ~ 10:00		82	4	86	4.7
10:00 ~ 11:00		81	3	84	3.6
11:00 ~ 12:00		78	2	80	2.5
12:00 ~ 13:00		68	2	70	2.9
13:00 ~ 14:00		76	2	78	2.6
14:00 ~ 15:00		81	3	84	3.6
15:00 ~ 16:00		79	2	81	2.5
16:00 ~ 17:00		63	4	67	6.0
17:00 ~ 18:00		84	2	86	2.3
18:00 ~ 19:00		80	2	82	2.4
12時間計		867	29	896	3.2

**調査地点：No3**  
**並行路線 ホテル桜北側断面**



実験前 (休日：H30. 9. 17)  
 調査断面：相互通行

一方通行実験中 (休日：H30. 10. 8)  
 調査断面：相互通行

①→②

時間帯	分類	小型車計	大型車計	自動車計	大型車混入率
7:00 ~ 8:00		6	1	7	14.3
8:00 ~ 9:00		10	0	10	0.0
9:00 ~ 10:00		10	1	11	9.1
10:00 ~ 11:00		4	0	4	0.0
11:00 ~ 12:00		19	0	19	0.0
12:00 ~ 13:00		10	0	10	0.0
13:00 ~ 14:00		13	1	14	7.1
14:00 ~ 15:00		9	0	9	0.0
15:00 ~ 16:00		18	2	20	10.0
16:00 ~ 17:00		15	0	15	0.0
17:00 ~ 18:00		24	1	25	4.0
18:00 ~ 19:00		20	0	20	0.0
12時間計		158	6	164	3.7

①→②

時間帯	分類	小型車計	大型車計	自動車計	大型車混入率
7:00 ~ 8:00		5	0	5	0.0
8:00 ~ 9:00		12	0	12	0.0
9:00 ~ 10:00		5	0	5	0.0
10:00 ~ 11:00		9	0	9	0.0
11:00 ~ 12:00		24	1	25	4.0
12:00 ~ 13:00		13	0	13	0.0
13:00 ~ 14:00		7	0	7	0.0
14:00 ~ 15:00		10	0	10	0.0
15:00 ~ 16:00		16	1	17	5.9
16:00 ~ 17:00		16	0	16	0.0
17:00 ~ 18:00		14	0	14	0.0
18:00 ~ 19:00		19	0	19	0.0
12時間計		150	2	152	1.3

②→①

時間帯	分類	小型車計	大型車計	自動車計	大型車混入率
7:00 ~ 8:00		7	0	7	0.0
8:00 ~ 9:00		12	0	12	0.0
9:00 ~ 10:00		14	1	15	6.7
10:00 ~ 11:00		23	2	25	8.0
11:00 ~ 12:00		18	1	19	5.3
12:00 ~ 13:00		15	1	16	6.3
13:00 ~ 14:00		21	0	21	0.0
14:00 ~ 15:00		37	0	37	0.0
15:00 ~ 16:00		18	0	18	0.0
16:00 ~ 17:00		28	1	29	3.4
17:00 ~ 18:00		15	0	15	0.0
18:00 ~ 19:00		19	0	19	0.0
12時間計		227	6	233	2.6

②→①

時間帯	分類	小型車計	大型車計	自動車計	大型車混入率
7:00 ~ 8:00		23	0	23	0.0
8:00 ~ 9:00		27	1	28	3.6
9:00 ~ 10:00		35	1	36	2.8
10:00 ~ 11:00		50	1	51	2.0
11:00 ~ 12:00		54	0	54	0.0
12:00 ~ 13:00		45	1	46	2.2
13:00 ~ 14:00		46	1	47	2.1
14:00 ~ 15:00		45	0	45	0.0
15:00 ~ 16:00		56	1	57	1.8
16:00 ~ 17:00		50	0	50	0.0
17:00 ~ 18:00		58	1	59	1.7
18:00 ~ 19:00		58	0	58	0.0
12時間計		547	7	554	1.3

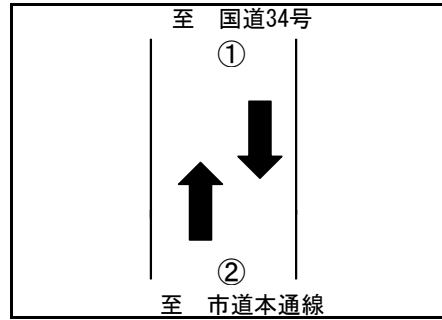
断面計

時間帯	分類	小型車計	大型車計	自動車計	大型車混入率
7:00 ~ 8:00		13	1	14	7.1
8:00 ~ 9:00		22	0	22	0.0
9:00 ~ 10:00		24	2	26	7.7
10:00 ~ 11:00		27	2	29	6.9
11:00 ~ 12:00		37	1	38	2.6
12:00 ~ 13:00		25	1	26	3.8
13:00 ~ 14:00		34	1	35	2.9
14:00 ~ 15:00		46	0	46	0.0
15:00 ~ 16:00		36	2	38	5.3
16:00 ~ 17:00		43	1	44	2.3
17:00 ~ 18:00		39	1	40	2.5
18:00 ~ 19:00		39	0	39	0.0
12時間計		385	12	397	3.0

断面計

時間帯	分類	小型車計	大型車計	自動車計	大型車混入率
7:00 ~ 8:00		28	0	28	0.0
8:00 ~ 9:00		39	1	40	2.5
9:00 ~ 10:00		40	1	41	2.4
10:00 ~ 11:00		59	1	60	1.7
11:00 ~ 12:00		78	1	79	1.3
12:00 ~ 13:00		58	1	59	1.7
13:00 ~ 14:00		53	1	54	1.9
14:00 ~ 15:00		55	0	55	0.0
15:00 ~ 16:00		72	2	74	2.7
16:00 ~ 17:00		66	0	66	0.0
17:00 ~ 18:00		72	1	73	1.4
18:00 ~ 19:00		77	0	77	0.0
12時間計		697	9	706	1.3

調査地点：No4  
脇路線（市）榎ノ木通り線断面



実験前（平日：H30.9.18）  
調査断面：相互通行

一方通行実験中（平日：H30.10.9）  
調査断面：相互通行

①→②

時間帯	分類	小型車計	大型車計	自動車計	大型車混入率
7:00 ~ 8:00		20	0	20	0.0
8:00 ~ 9:00		38	2	40	5.0
9:00 ~ 10:00		67	1	68	1.5
10:00 ~ 11:00		87	1	88	1.1
11:00 ~ 12:00		70	3	73	4.1
12:00 ~ 13:00		55	2	57	3.5
13:00 ~ 14:00		57	1	58	1.7
14:00 ~ 15:00		73	2	75	2.7
15:00 ~ 16:00		64	2	66	3.0
16:00 ~ 17:00		64	1	65	1.5
17:00 ~ 18:00		86	1	87	1.1
18:00 ~ 19:00		54	0	54	0.0
12時間計		735	16	751	2.1

①→②

時間帯	分類	小型車計	大型車計	自動車計	大型車混入率
7:00 ~ 8:00		18	1	19	5.3
8:00 ~ 9:00		29	1	30	3.3
9:00 ~ 10:00		53	1	54	1.9
10:00 ~ 11:00		45	2	47	4.3
11:00 ~ 12:00		64	4	68	5.9
12:00 ~ 13:00		62	2	64	3.1
13:00 ~ 14:00		56	3	59	5.1
14:00 ~ 15:00		49	1	50	2.0
15:00 ~ 16:00		48	0	48	0.0
16:00 ~ 17:00		74	1	75	1.3
17:00 ~ 18:00		57	3	60	5.0
18:00 ~ 19:00		36	1	37	2.7
12時間計		591	20	611	3.3

②→①

時間帯	分類	小型車計	大型車計	自動車計	大型車混入率
7:00 ~ 8:00		35	2	37	5.4
8:00 ~ 9:00		46	2	48	4.2
9:00 ~ 10:00		82	3	85	3.5
10:00 ~ 11:00		67	3	70	4.3
11:00 ~ 12:00		87	3	90	3.3
12:00 ~ 13:00		66	2	68	2.9
13:00 ~ 14:00		60	0	60	0.0
14:00 ~ 15:00		73	1	74	1.4
15:00 ~ 16:00		64	1	65	1.5
16:00 ~ 17:00		77	2	79	2.5
17:00 ~ 18:00		76	1	77	1.3
18:00 ~ 19:00		46	2	48	4.2
12時間計		779	22	801	2.7

②→①

時間帯	分類	小型車計	大型車計	自動車計	大型車混入率
7:00 ~ 8:00		43	1	44	2.3
8:00 ~ 9:00		95	4	99	4.0
9:00 ~ 10:00		136	9	145	6.2
10:00 ~ 11:00		175	5	180	2.8
11:00 ~ 12:00		165	4	169	2.4
12:00 ~ 13:00		112	4	116	3.4
13:00 ~ 14:00		126	2	128	1.6
14:00 ~ 15:00		148	6	154	3.9
15:00 ~ 16:00		106	5	111	4.5
16:00 ~ 17:00		131	2	133	1.5
17:00 ~ 18:00		153	6	159	3.8
18:00 ~ 19:00		93	1	94	1.1
12時間計		1,483	49	1,532	3.2

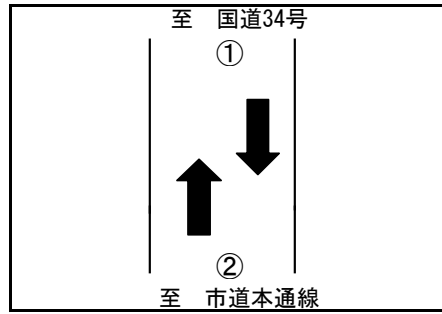
断面計

時間帯	分類	小型車計	大型車計	自動車計	大型車混入率
7:00 ~ 8:00		55	2	57	3.5
8:00 ~ 9:00		84	4	88	4.5
9:00 ~ 10:00		149	4	153	2.6
10:00 ~ 11:00		154	4	158	2.5
11:00 ~ 12:00		157	6	163	3.7
12:00 ~ 13:00		121	4	125	3.2
13:00 ~ 14:00		117	1	118	0.8
14:00 ~ 15:00		146	3	149	2.0
15:00 ~ 16:00		128	3	131	2.3
16:00 ~ 17:00		141	3	144	2.1
17:00 ~ 18:00		162	2	164	1.2
18:00 ~ 19:00		100	2	102	2.0
12時間計		1,514	38	1,552	2.4

断面計

時間帯	分類	小型車計	大型車計	自動車計	大型車混入率
7:00 ~ 8:00		61	2	63	3.2
8:00 ~ 9:00		124	5	129	3.9
9:00 ~ 10:00		189	10	199	5.0
10:00 ~ 11:00		220	7	227	3.1
11:00 ~ 12:00		229	8	237	3.4
12:00 ~ 13:00		174	6	180	3.3
13:00 ~ 14:00		182	5	187	2.7
14:00 ~ 15:00		197	7	204	3.4
15:00 ~ 16:00		154	5	159	3.1
16:00 ~ 17:00		205	3	208	1.4
17:00 ~ 18:00		210	9	219	4.1
18:00 ~ 19:00		129	2	131	1.5
12時間計		2,074	69	2,143	3.2

**調査地点：No4**  
**脇路線（市）楓ノ木通り線断面**



実験前（休日：H30.9.17）  
 調査断面：相互通行

一方通行実験中（休日：H30.10.8）  
 調査断面：相互通行

①→②

時間帯	分類	小型車計	大型車計	自動車計	大型車混入率
7:00 ~ 8:00		20	1	21	4.8
8:00 ~ 9:00		26	1	27	3.7
9:00 ~ 10:00		45	1	46	2.2
10:00 ~ 11:00		59	2	61	3.3
11:00 ~ 12:00		54	1	55	1.8
12:00 ~ 13:00		69	0	69	0.0
13:00 ~ 14:00		67	0	67	0.0
14:00 ~ 15:00		81	1	82	1.2
15:00 ~ 16:00		61	0	61	0.0
16:00 ~ 17:00		74	2	76	2.6
17:00 ~ 18:00		70	1	71	1.4
18:00 ~ 19:00		52	0	52	0.0
12時間計		678	10	688	1.5

①→②

時間帯	分類	小型車計	大型車計	自動車計	大型車混入率
7:00 ~ 8:00		18	0	18	0.0
8:00 ~ 9:00		23	2	25	8.0
9:00 ~ 10:00		39	0	39	0.0
10:00 ~ 11:00		49	2	51	3.9
11:00 ~ 12:00		72	3	75	4.0
12:00 ~ 13:00		57	2	59	3.4
13:00 ~ 14:00		52	0	52	0.0
14:00 ~ 15:00		60	0	60	0.0
15:00 ~ 16:00		59	0	59	0.0
16:00 ~ 17:00		56	0	56	0.0
17:00 ~ 18:00		62	1	63	1.6
18:00 ~ 19:00		52	1	53	1.9
12時間計		599	11	610	1.8

②→①

時間帯	分類	小型車計	大型車計	自動車計	大型車混入率
7:00 ~ 8:00		21	1	22	4.5
8:00 ~ 9:00		38	0	38	0.0
9:00 ~ 10:00		65	2	67	3.0
10:00 ~ 11:00		100	4	104	3.8
11:00 ~ 12:00		78	6	84	7.1
12:00 ~ 13:00		63	1	64	1.6
13:00 ~ 14:00		74	2	76	2.6
14:00 ~ 15:00		95	2	97	2.1
15:00 ~ 16:00		88	2	90	2.2
16:00 ~ 17:00		87	1	88	1.1
17:00 ~ 18:00		61	1	62	1.6
18:00 ~ 19:00		56	1	57	1.8
12時間計		826	23	849	2.7

②→①

時間帯	分類	小型車計	大型車計	自動車計	大型車混入率
7:00 ~ 8:00		34	0	34	0.0
8:00 ~ 9:00		80	2	82	2.4
9:00 ~ 10:00		102	0	102	0.0
10:00 ~ 11:00		178	6	184	3.3
11:00 ~ 12:00		125	3	128	2.3
12:00 ~ 13:00		130	1	131	0.8
13:00 ~ 14:00		135	2	137	1.5
14:00 ~ 15:00		139	3	142	2.1
15:00 ~ 16:00		143	2	145	1.4
16:00 ~ 17:00		139	1	140	0.7
17:00 ~ 18:00		151	1	152	0.7
18:00 ~ 19:00		125	0	125	0.0
12時間計		1,481	21	1,502	1.4

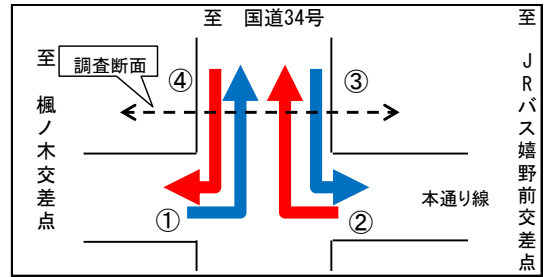
断面計

時間帯	分類	小型車計	大型車計	自動車計	大型車混入率
7:00 ~ 8:00		41	2	43	4.7
8:00 ~ 9:00		64	1	65	1.5
9:00 ~ 10:00		110	3	113	2.7
10:00 ~ 11:00		159	6	165	3.6
11:00 ~ 12:00		132	7	139	5.0
12:00 ~ 13:00		132	1	133	0.8
13:00 ~ 14:00		141	2	143	1.4
14:00 ~ 15:00		176	3	179	1.7
15:00 ~ 16:00		149	2	151	1.3
16:00 ~ 17:00		161	3	164	1.8
17:00 ~ 18:00		131	2	133	1.5
18:00 ~ 19:00		108	1	109	0.9
12時間計		1,504	33	1,537	2.1

断面計

時間帯	分類	小型車計	大型車計	自動車計	大型車混入率
7:00 ~ 8:00		52	0	52	0.0
8:00 ~ 9:00		103	4	107	3.7
9:00 ~ 10:00		141	0	141	0.0
10:00 ~ 11:00		227	8	235	3.4
11:00 ~ 12:00		197	6	203	3.0
12:00 ~ 13:00		187	3	190	1.6
13:00 ~ 14:00		187	2	189	1.1
14:00 ~ 15:00		199	3	202	1.5
15:00 ~ 16:00		202	2	204	1.0
16:00 ~ 17:00		195	1	196	0.5
17:00 ~ 18:00		213	2	215	0.9
18:00 ~ 19:00		177	1	178	0.6
12時間計		2,080	32	2,112	1.5

調査地点：No5  
 脇路線（市）猿田前線断面



実験前（平日：H30.9.18）  
 調査断面：相互通行

時間帯	分類	流入交通			流出交通			断面合計	影響を受ける交通
		①	②	計	③	④	計		
7:00 ~ 8:00		2	2	4	2	6	8	12	4
8:00 ~ 9:00		3	1	4	1	1	2	6	4
9:00 ~ 10:00		8	5	13	7	4	11	24	15
10:00 ~ 11:00		9	1	10	3	3	6	16	12
11:00 ~ 12:00		9	1	10	3	5	8	18	12
12:00 ~ 13:00		2	1	3	4	2	6	9	6
13:00 ~ 14:00		3	2	5	3	6	9	14	6
14:00 ~ 15:00		8	3	11	3	6	9	20	11
15:00 ~ 16:00		3	5	8	3	5	8	16	6
16:00 ~ 17:00		1	3	4	2	3	5	9	3
17:00 ~ 18:00		3	4	7	7	7	14	21	10
18:00 ~ 19:00		2	3	5	4	5	9	14	6
12時間計		53	31	84	42	53	95	179	95

実験前（休日：H30.9.17）  
 調査断面：相互通行

時間帯	分類	流入交通			流出交通			断面合計	影響を受ける交通
		①	②	計	③	④	計		
7:00 ~ 8:00		1	2	3	3	1	4	7	4
8:00 ~ 9:00		3	2	5	2	4	6	11	5
9:00 ~ 10:00		3	1	4	0	2	2	6	3
10:00 ~ 11:00		5	3	8	3	1	4	12	8
11:00 ~ 12:00		4	4	8	3	3	6	14	7
12:00 ~ 13:00		3	1	4	2	3	5	9	5
13:00 ~ 14:00		3	2	5	6	7	13	18	9
14:00 ~ 15:00		3	1	4	2	2	4	8	5
15:00 ~ 16:00		3	2	5	2	1	3	8	5
16:00 ~ 17:00		4	3	7	5	2	7	14	9
17:00 ~ 18:00		5	2	7	2	1	3	10	7
18:00 ~ 19:00		3	2	5	2	1	3	8	5
12時間計		40	25	65	32	28	60	125	72

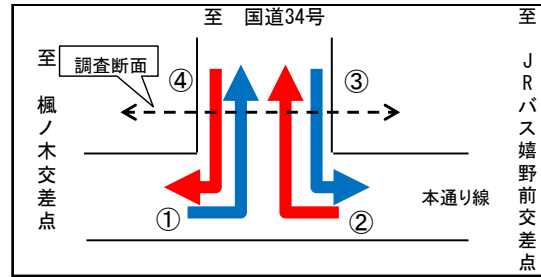
一方通行実験中（平日：H30.10.9）  
 調査断面：相互通行

時間帯	分類	流入交通			流出交通			断面合計	影響を受ける交通
		①	②	計	③	④	計		
7:00 ~ 8:00			3	3		4	4	7	
8:00 ~ 9:00			4	4		4	4	8	
9:00 ~ 10:00			4	4		13	13	17	
10:00 ~ 11:00			8	8		19	19	27	
11:00 ~ 12:00			4	4		7	7	11	
12:00 ~ 13:00			3	3		9	9	12	
13:00 ~ 14:00			3	3		7	7	10	
14:00 ~ 15:00			5	5		13	13	18	
15:00 ~ 16:00			3	3		11	11	14	
16:00 ~ 17:00			5	5		6	6	11	
17:00 ~ 18:00			6	6		10	10	16	
18:00 ~ 19:00			8	8		6	6	14	
12時間計			56	56		109	109	165	

一方通行実験中（休日：H30.10.8）  
 調査断面：相互通行

時間帯	分類	流入交通			流出交通			断面合計	影響を受ける交通
		①	②	計	③	④	計		
7:00 ~ 8:00			3	3		7	7	10	
8:00 ~ 9:00			1	1		7	7	8	
9:00 ~ 10:00			4	4		9	9	13	
10:00 ~ 11:00			6	6		10	10	16	
11:00 ~ 12:00			4	4		10	10	14	
12:00 ~ 13:00			6	6		7	7	13	
13:00 ~ 14:00			2	2		7	7	9	
14:00 ~ 15:00			7	7		9	9	16	
15:00 ~ 16:00			3	3		6	6	9	
16:00 ~ 17:00			3	3		6	6	9	
17:00 ~ 18:00			4	4		8	8	12	
18:00 ~ 19:00			6	6		4	4	10	
12時間計			49	49		90	90	139	

調査地点：No6  
 平行路線 (市) 猿田前中央線断



実験前 (平日：H30. 9. 18)  
 調査断面：相互通行

時間帯	分類	流入交通			流出交通			断面合計	影響を受ける交通
		①	②	計	③	④	計		
7:00 ~ 8:00		0	0	0	2	0	2	2	2
8:00 ~ 9:00		1	0	1	1	1	2	3	2
9:00 ~ 10:00		1	1	2	1	2	3	5	2
10:00 ~ 11:00		4	1	5	2	1	3	8	6
11:00 ~ 12:00		2	0	2	2	4	6	8	4
12:00 ~ 13:00		0	0	0	1	5	6	6	1
13:00 ~ 14:00		2	1	3	5	8	13	16	7
14:00 ~ 15:00		2	4	6	5	4	9	15	7
15:00 ~ 16:00		2	1	3	3	1	4	7	5
16:00 ~ 17:00		1	0	1	5	1	6	7	6
17:00 ~ 18:00		1	0	1	2	2	4	5	3
18:00 ~ 19:00		0	1	1	3	2	5	6	3
12時間計		16	9	25	32	31	63	88	48

実験前 (休日：H30. 9. 17)  
 調査断面：相互通行

時間帯	分類	流入交通			流出交通			断面合計	影響を受ける交通
		①	②	計	③	④	計		
7:00 ~ 8:00		0	0	0	1	0	1	1	1
8:00 ~ 9:00		0	0	0	1	1	2	2	1
9:00 ~ 10:00		0	0	0	3	2	5	5	3
10:00 ~ 11:00		0	1	1	1	0	1	2	1
11:00 ~ 12:00		1	1	2	0	3	3	5	1
12:00 ~ 13:00		0	0	0	1	1	2	2	1
13:00 ~ 14:00		0	0	0	1	2	3	3	1
14:00 ~ 15:00		1	1	2	2	2	4	6	3
15:00 ~ 16:00		1	0	1	4	0	4	5	5
16:00 ~ 17:00		2	0	2	2	1	3	5	4
17:00 ~ 18:00		0	0	0	4	4	8	8	4
18:00 ~ 19:00		0	0	0	1	2	3	3	1
12時間計		5	3	8	21	18	39	47	26

一方通行実験中 (平日：H30. 10. 9)  
 調査断面：相互通行

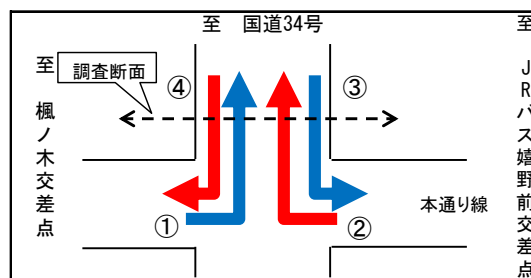
時間帯	分類	流入交通			流出交通			断面合計	影響を受ける交通
		①	②	計	③	④	計		
7:00 ~ 8:00			1	1		1	1	2	
8:00 ~ 9:00			0	0		9	9	9	
9:00 ~ 10:00			1	1		7	7	8	
10:00 ~ 11:00			1	1		4	4	5	
11:00 ~ 12:00			1	1		2	2	3	
12:00 ~ 13:00			1	1		6	6	7	
13:00 ~ 14:00			0	0		4	4	4	
14:00 ~ 15:00			1	1		4	4	5	
15:00 ~ 16:00			1	1		8	8	9	
16:00 ~ 17:00			4	4		3	3	7	
17:00 ~ 18:00			1	1		5	5	6	
18:00 ~ 19:00			0	0		6	6	6	
12時間計			12	12		59	59	71	

一方通行実験中 (休日：H30. 10. 8)  
 調査断面：相互通行

時間帯	分類	流入交通			流出交通			断面合計	影響を受ける交通
		①	②	計	③	④	計		
7:00 ~ 8:00			1	1		2	2	3	
8:00 ~ 9:00			2	2		5	5	7	
9:00 ~ 10:00			2	2		4	4	6	
10:00 ~ 11:00			5	5		4	4	9	
11:00 ~ 12:00			0	0		4	4	4	
12:00 ~ 13:00			1	1		1	1	2	
13:00 ~ 14:00			1	1		4	4	5	
14:00 ~ 15:00			2	2		3	3	5	
15:00 ~ 16:00			3	3		5	5	8	
16:00 ~ 17:00			4	4		5	5	9	
17:00 ~ 18:00			4	4		6	6	10	
18:00 ~ 19:00			0	0		2	2	2	
12時間計			25	25		45	45	70	



調査地点：No7  
脇路線（市）瑞光寺通り線断面



実験前（平日：H30.9.18）  
調査断面：相互通行

時間帯	分類	流入交通			流出交通			断面合計	影響を受ける交通
		①	②	計	③	④	計		
7:00 ~ 8:00		1	2	3	1	1	2	5	2
8:00 ~ 9:00		2	3	5	3	2	5	10	5
9:00 ~ 10:00		1	3	4	2	1	3	7	3
10:00 ~ 11:00		3	1	4	4	2	6	10	7
11:00 ~ 12:00		5	2	7	3	1	4	11	8
12:00 ~ 13:00		1	2	3	2	0	2	5	3
13:00 ~ 14:00		1	9	10	2	0	2	12	3
14:00 ~ 15:00		4	2	6	3	2	5	11	7
15:00 ~ 16:00		3	2	5	2	2	4	9	5
16:00 ~ 17:00		2	1	3	4	4	8	11	6
17:00 ~ 18:00		0	4	4	2	4	6	10	2
18:00 ~ 19:00		3	3	6	1	1	2	8	4
12時間計		26	34	60	29	20	49	109	55

実験前（休日：H30.9.17）  
調査断面：相互通行

時間帯	分類	流入交通			流出交通			断面合計	影響を受ける交通
		①	②	計	③	④	計		
7:00 ~ 8:00		1	1	2	0	1	1	3	1
8:00 ~ 9:00		1	1	2	0	1	1	3	1
9:00 ~ 10:00		1	1	2	0	1	1	3	1
10:00 ~ 11:00		0	4	4	0	1	1	5	0
11:00 ~ 12:00		2	2	4	1	2	3	7	3
12:00 ~ 13:00		3	3	6	1	2	3	9	4
13:00 ~ 14:00		4	2	6	0	2	2	8	4
14:00 ~ 15:00		2	0	2	2	1	3	5	4
15:00 ~ 16:00		0	4	4	1	2	3	7	1
16:00 ~ 17:00		1	0	1	1	2	3	4	2
17:00 ~ 18:00		2	4	6	5	3	8	14	7
18:00 ~ 19:00		2	3	5	0	0	0	5	2
12時間計		19	25	44	11	18	29	73	30

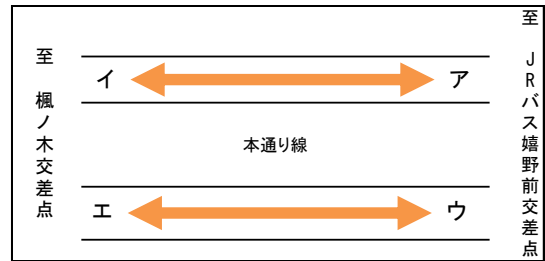
一方通行実験中（平日：H30.10.9）  
調査断面：相互通行

時間帯	分類	流入交通			流出交通			断面合計	影響を受ける交通
		①	②	計	③	④	計		
7:00 ~ 8:00			5	5		2	2	7	
8:00 ~ 9:00			2	2		6	6	8	
9:00 ~ 10:00			9	9		6	6	15	
10:00 ~ 11:00			8	8		8	8	16	
11:00 ~ 12:00			6	6		5	5	11	
12:00 ~ 13:00			5	5		5	5	10	
13:00 ~ 14:00			10	10		6	6	16	
14:00 ~ 15:00			4	4		5	5	9	
15:00 ~ 16:00			9	9		1	1	10	
16:00 ~ 17:00			6	6		2	2	8	
17:00 ~ 18:00			5	5		4	4	9	
18:00 ~ 19:00			6	6		2	2	8	
12時間計			75	75		52	52	127	

一方通行実験中（休日：H30.10.8）  
調査断面：相互通行

時間帯	分類	流入交通			流出交通			断面合計	影響を受ける交通
		①	②	計	③	④	計		
7:00 ~ 8:00			2	2		1	1	3	
8:00 ~ 9:00			2	2		6	6	8	
9:00 ~ 10:00			7	7		2	2	9	
10:00 ~ 11:00			7	7		1	1	8	
11:00 ~ 12:00			2	2		5	5	7	
12:00 ~ 13:00			2	2		0	0	2	
13:00 ~ 14:00			4	4		1	1	5	
14:00 ~ 15:00			4	4		2	2	6	
15:00 ~ 16:00			5	5		1	1	6	
16:00 ~ 17:00			5	5		1	1	6	
17:00 ~ 18:00			5	5		3	3	8	
18:00 ~ 19:00			5	5		0	0	5	
12時間計			50	50		23	23	73	

**調査地点：No1**  
**本通り線 シーボルトの足湯付近断面**



**実験前 (平日：H29.11.20)**

**歩道 (北側)**

時間帯	分類	歩行者			自転車			断面合計
		ア→イ	イ→ア	計	ア→イ	イ→ア	計	
7:00 ~ 8:00		1	2	3	0	3	3	6
8:00 ~ 9:00		3	3	6	5	1	6	12
9:00 ~ 10:00		2	5	7	0	0	0	7
10:00 ~ 11:00		3	18	21	0	1	1	22
11:00 ~ 12:00		6	7	13	0	4	4	17
12:00 ~ 13:00		4	8	12	1	3	4	16
13:00 ~ 14:00		1	9	10	2	4	6	16
14:00 ~ 15:00		2	13	15	2	1	3	18
15:00 ~ 16:00		10	7	17	0	5	5	22
16:00 ~ 17:00		15	8	23	2	5	7	30
17:00 ~ 18:00		3	15	18	0	0	0	18
18:00 ~ 19:00		3	21	24	0	3	3	27
12時間計		53	116	169	12	30	42	211

**一方通行実験中 (平日：H30.10.9)**

**歩道 (北側)**

時間帯	分類	歩行者			自転車			断面合計
		ア→イ	イ→ア	計	ア→イ	イ→ア	計	
7:00 ~ 8:00		2	3	5	0	2	2	7
8:00 ~ 9:00		2	3	5	1	0	1	6
9:00 ~ 10:00		9	8	17	1	2	3	20
10:00 ~ 11:00		6	9	15	1	5	6	21
11:00 ~ 12:00		8	6	14	1	4	5	19
12:00 ~ 13:00		4	9	13	1	2	3	16
13:00 ~ 14:00		8	10	18	1	2	3	21
14:00 ~ 15:00		5	4	9	0	2	2	11
15:00 ~ 16:00		8	12	20	2	3	5	25
16:00 ~ 17:00		9	14	23	1	3	4	27
17:00 ~ 18:00		16	7	23	1	3	4	27
18:00 ~ 19:00		6	22	28	2	0	2	30
12時間計		83	107	190	12	28	40	230

**歩道 (南側)**

時間帯	分類	歩行者			自転車			断面合計
		ウ→エ	エ→ウ	計	ウ→エ	エ→ウ	計	
7:00 ~ 8:00		2	4	6	1	0	1	7
8:00 ~ 9:00		3	4	7	2	5	7	14
9:00 ~ 10:00		25	7	32	3	2	5	37
10:00 ~ 11:00		16	14	30	3	0	3	33
11:00 ~ 12:00		12	30	42	0	1	1	43
12:00 ~ 13:00		13	14	27	3	0	3	30
13:00 ~ 14:00		12	14	26	3	0	3	29
14:00 ~ 15:00		16	15	31	3	0	3	34
15:00 ~ 16:00		24	24	48	4	0	4	52
16:00 ~ 17:00		23	20	43	5	3	8	51
17:00 ~ 18:00		16	8	24	8	1	9	33
18:00 ~ 19:00		7	24	31	5	7	12	43
12時間計		169	178	347	40	19	59	406

**歩道 (南側)**

時間帯	分類	歩行者			自転車			断面合計
		ウ→エ	エ→ウ	計	ウ→エ	エ→ウ	計	
7:00 ~ 8:00		5	6	11	1	0	1	12
8:00 ~ 9:00		7	5	12	4	0	4	16
9:00 ~ 10:00		18	11	29	4	0	4	33
10:00 ~ 11:00		7	22	29	0	1	1	30
11:00 ~ 12:00		22	20	42	2	0	2	44
12:00 ~ 13:00		18	10	28	2	0	2	30
13:00 ~ 14:00		18	12	30	3	0	3	33
14:00 ~ 15:00		11	14	25	3	1	4	29
15:00 ~ 16:00		12	15	27	7	0	7	34
16:00 ~ 17:00		16	13	29	5	0	5	34
17:00 ~ 18:00		28	20	48	4	1	5	53
18:00 ~ 19:00		8	16	24	3	1	4	28
12時間計		170	164	334	38	4	42	376

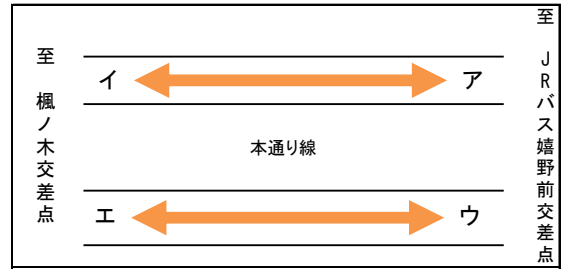
**断面形**

時間帯	分類	歩行者			自転車			断面合計
		東→西	西→東	計	東→西	西→東	計	
7:00 ~ 8:00		3	6	9	1	3	4	13
8:00 ~ 9:00		6	7	13	7	6	13	26
9:00 ~ 10:00		27	12	39	3	2	5	44
10:00 ~ 11:00		19	32	51	3	1	4	55
11:00 ~ 12:00		18	37	55	0	5	5	60
12:00 ~ 13:00		17	22	39	4	3	7	46
13:00 ~ 14:00		13	23	36	5	4	9	45
14:00 ~ 15:00		18	28	46	5	1	6	52
15:00 ~ 16:00		34	31	65	4	5	9	74
16:00 ~ 17:00		38	28	66	7	8	15	81
17:00 ~ 18:00		19	23	42	8	1	9	51
18:00 ~ 19:00		10	45	55	5	10	15	70
12時間計		222	294	516	52	49	101	617

**断面形**

時間帯	分類	歩行者			自転車			断面合計
		東→西	西→東	計	東→西	西→東	計	
7:00 ~ 8:00		7	9	16	1	2	3	19
8:00 ~ 9:00		9	8	17	5	0	5	22
9:00 ~ 10:00		27	19	46	5	2	7	53
10:00 ~ 11:00		13	31	44	1	6	7	51
11:00 ~ 12:00		30	26	56	3	4	7	63
12:00 ~ 13:00		22	19	41	3	2	5	46
13:00 ~ 14:00		26	22	48	4	2	6	54
14:00 ~ 15:00		16	18	34	3	3	6	40
15:00 ~ 16:00		20	27	47	9	3	12	59
16:00 ~ 17:00		25	27	52	6	3	9	61
17:00 ~ 18:00		44	27	71	5	4	9	80
18:00 ~ 19:00		14	38	52	5	1	6	58
12時間計		253	271	524	50	32	82	606

調査地点：No1  
本通り線 シーボルトの足湯付近断面



実験前 (休日：H29.11.19)

一方通行実験中 (休日：H30.10.8)

歩道 (北側)

時間帯	分類	歩行者			自転車			断面合計
		ア→イ	イ→ア	計	ア→イ	イ→ア	計	
7:00 ~ 8:00		4	5	9	0	1	1	10
8:00 ~ 9:00		8	1	9	0	0	0	9
9:00 ~ 10:00		8	6	14	0	0	0	14
10:00 ~ 11:00		7	6	13	1	1	2	15
11:00 ~ 12:00		8	12	20	0	1	1	21
12:00 ~ 13:00		10	3	13	4	3	7	20
13:00 ~ 14:00		3	7	10	2	6	8	18
14:00 ~ 15:00		3	4	7	0	0	0	7
15:00 ~ 16:00		13	16	29	0	4	4	33
16:00 ~ 17:00		12	13	25	0	3	3	28
17:00 ~ 18:00		12	23	35	0	3	3	38
18:00 ~ 19:00		6	7	13	0	0	0	13
12時間計		94	103	197	7	22	29	226

歩道 (北側)

時間帯	分類	歩行者			自転車			断面合計
		ア→イ	イ→ア	計	ア→イ	イ→ア	計	
7:00 ~ 8:00		5	10	15	0	1	1	16
8:00 ~ 9:00		7	6	13	0	0	0	13
9:00 ~ 10:00		15	3	18	1	3	4	22
10:00 ~ 11:00		10	9	19	2	0	2	21
11:00 ~ 12:00		11	16	27	3	2	5	32
12:00 ~ 13:00		3	4	7	3	2	5	12
13:00 ~ 14:00		14	14	28	2	2	4	32
14:00 ~ 15:00		15	20	35	1	2	3	38
15:00 ~ 16:00		16	13	29	0	3	3	32
16:00 ~ 17:00		16	18	34	6	1	7	41
17:00 ~ 18:00		15	26	41	1	5	6	47
18:00 ~ 19:00		6	20	26	0	1	1	27
12時間計		133	159	292	19	22	41	333

歩道 (南側)

時間帯	分類	歩行者			自転車			断面合計
		ウ→エ	エ→ウ	計	ウ→エ	エ→ウ	計	
7:00 ~ 8:00		3	5	8	3	0	3	11
8:00 ~ 9:00		16	6	22	0	1	1	23
9:00 ~ 10:00		7	19	26	1	3	4	30
10:00 ~ 11:00		17	10	27	5	2	7	34
11:00 ~ 12:00		5	12	17	2	3	5	22
12:00 ~ 13:00		8	11	19	2	0	2	21
13:00 ~ 14:00		22	17	39	4	0	4	43
14:00 ~ 15:00		13	19	32	5	3	8	40
15:00 ~ 16:00		22	16	38	1	3	4	42
16:00 ~ 17:00		14	13	27	6	2	8	35
17:00 ~ 18:00		28	17	45	4	0	4	49
18:00 ~ 19:00		9	6	15	3	0	3	18
12時間計		164	151	315	36	17	53	368

歩道 (南側)

時間帯	分類	歩行者			自転車			断面合計
		ウ→エ	エ→ウ	計	ウ→エ	エ→ウ	計	
7:00 ~ 8:00		9	6	15	2	0	2	17
8:00 ~ 9:00		7	9	16	4	1	5	21
9:00 ~ 10:00		7	16	23	0	1	1	24
10:00 ~ 11:00		22	18	40	6	0	6	46
11:00 ~ 12:00		42	28	70	9	0	9	79
12:00 ~ 13:00		9	17	26	4	0	4	30
13:00 ~ 14:00		37	23	60	1	0	1	61
14:00 ~ 15:00		27	31	58	8	0	8	66
15:00 ~ 16:00		25	20	45	3	1	4	49
16:00 ~ 17:00		25	31	56	4	0	4	60
17:00 ~ 18:00		22	16	38	7	1	8	46
18:00 ~ 19:00		9	15	24	3	0	3	27
12時間計		241	230	471	51	4	55	526

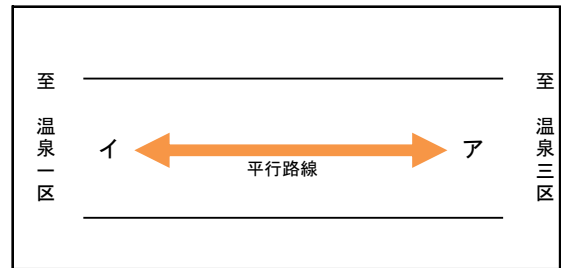
断面形

時間帯	分類	歩行者			自転車			断面合計
		東→西	西→東	計	東→西	西→東	計	
7:00 ~ 8:00		7	10	17	3	1	4	21
8:00 ~ 9:00		24	7	31	0	1	1	32
9:00 ~ 10:00		15	25	40	1	3	4	44
10:00 ~ 11:00		24	16	40	6	3	9	49
11:00 ~ 12:00		13	24	37	2	4	6	43
12:00 ~ 13:00		18	14	32	6	3	9	41
13:00 ~ 14:00		25	24	49	6	6	12	61
14:00 ~ 15:00		16	23	39	5	3	8	47
15:00 ~ 16:00		35	32	67	1	7	8	75
16:00 ~ 17:00		26	26	52	6	5	11	63
17:00 ~ 18:00		40	40	80	4	3	7	87
18:00 ~ 19:00		15	13	28	3	0	3	31
12時間計		258	254	512	43	39	82	594

断面形

時間帯	分類	歩行者			自転車			断面合計
		東→西	西→東	計	東→西	西→東	計	
7:00 ~ 8:00		14	16	30	2	1	3	33
8:00 ~ 9:00		14	15	29	4	1	5	34
9:00 ~ 10:00		22	19	41	1	4	5	46
10:00 ~ 11:00		32	27	59	8	0	8	67
11:00 ~ 12:00		53	44	97	12	2	14	111
12:00 ~ 13:00		12	21	33	7	2	9	42
13:00 ~ 14:00		51	37	88	3	2	5	93
14:00 ~ 15:00		42	51	93	9	2	11	104
15:00 ~ 16:00		41	33	74	3	4	7	81
16:00 ~ 17:00		41	49	90	10	1	11	101
17:00 ~ 18:00		37	42	79	8	6	14	93
18:00 ~ 19:00		15	35	50	3	1	4	54
12時間計		374	389	763	70	26	96	859

**調査地点：No3**  
**並行路線 ホテル桜北側断面**



**実験前（平日：H30.9.18）**  
**調査断面：相互通行**

時間帯	分類	歩行者			自転車			断面合計
		ア→イ	イ→ア	計	ア→イ	イ→ア	計	
7:00 ~ 8:00		7	12	19	1	0	1	20
8:00 ~ 9:00		2	3	5	1	1	2	7
9:00 ~ 10:00		5	6	11	2	2	4	15
10:00 ~ 11:00		3	5	8	1	1	2	10
11:00 ~ 12:00		7	9	16	2	3	5	21
12:00 ~ 13:00		3	3	6	2	4	6	12
13:00 ~ 14:00		1	3	4	1	0	1	5
14:00 ~ 15:00		6	1	7	1	1	2	9
15:00 ~ 16:00		8	3	11	1	0	1	12
16:00 ~ 17:00		4	3	7	1	1	2	9
17:00 ~ 18:00		11	7	18	1	2	3	21
18:00 ~ 19:00		16	6	22	1	0	1	23
12時間計		73	61	134	15	15	30	164

**実験前（休日：H30.9.17）**  
**調査断面：相互通行**

時間帯	分類	歩行者			自転車			断面合計
		ア→イ	イ→ア	計	ア→イ	イ→ア	計	
7:00 ~ 8:00		2	0	2	2	0	2	4
8:00 ~ 9:00		3	3	6	0	1	1	7
9:00 ~ 10:00		6	2	8	1	1	2	10
10:00 ~ 11:00		5	3	8	0	0	0	8
11:00 ~ 12:00		1	2	3	1	1	2	5
12:00 ~ 13:00		6	3	9	0	1	1	10
13:00 ~ 14:00		5	9	14	2	3	5	19
14:00 ~ 15:00		2	3	5	0	1	1	6
15:00 ~ 16:00		5	10	15	3	2	5	20
16:00 ~ 17:00		6	1	7	1	1	2	9
17:00 ~ 18:00		8	10	18	1	0	1	19
18:00 ~ 19:00		4	5	9	3	2	5	14
12時間計		53	51	104	14	13	27	131

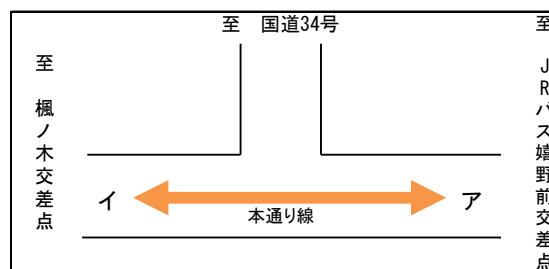
**一方通行実験中（平日：H30.10.9）**  
**調査断面：相互通行**

時間帯	分類	歩行者			自転車			断面合計
		ア→イ	イ→ア	計	ア→イ	イ→ア	計	
7:00 ~ 8:00		8	13	21	0	3	3	24
8:00 ~ 9:00		6	5	11	0	0	0	11
9:00 ~ 10:00		5	8	13	3	2	5	18
10:00 ~ 11:00		5	2	7	4	8	12	19
11:00 ~ 12:00		4	11	15	3	1	4	19
12:00 ~ 13:00		6	7	13	2	1	3	16
13:00 ~ 14:00		6	6	12	1	3	4	16
14:00 ~ 15:00		6	5	11	1	4	5	16
15:00 ~ 16:00		8	6	14	2	2	4	18
16:00 ~ 17:00		7	6	13	4	2	6	19
17:00 ~ 18:00		6	4	10	2	2	4	14
18:00 ~ 19:00		23	9	32	3	1	4	36
12時間計		90	82	172	25	29	54	226

**一方通行実験中（休日：H30.10.8）**  
**調査断面：相互通行**

時間帯	分類	歩行者			自転車			断面合計
		ア→イ	イ→ア	計	ア→イ	イ→ア	計	
7:00 ~ 8:00		11	2	13	0	1	1	14
8:00 ~ 9:00		4	4	8	0	2	2	10
9:00 ~ 10:00		6	13	19	2	0	2	21
10:00 ~ 11:00		1	4	5	1	4	5	10
11:00 ~ 12:00		7	6	13	3	6	9	22
12:00 ~ 13:00		4	2	6	3	2	5	11
13:00 ~ 14:00		3	3	6	1	2	3	9
14:00 ~ 15:00		8	12	20	7	7	14	34
15:00 ~ 16:00		3	7	10	6	6	12	22
16:00 ~ 17:00		11	8	19	3	5	8	27
17:00 ~ 18:00		2	6	8	3	3	6	14
18:00 ~ 19:00		1	4	5	0	2	2	7
12時間計		61	71	132	29	40	69	201

**調査地点：No6**  
**平行路線（市）猿田前中央線断面**



**実験前（平日：H30.9.18）**  
**調査断面：相互通行**

時間帯	分類	歩行者			自転車			断面合計
		ア→イ	イ→ア	計	ア→イ	イ→ア	計	
7:00	～	8:00						
8:00	～	9:00						
9:00	～	10:00						
10:00	～	11:00						
11:00	～	12:00						
12:00	～	13:00						
13:00	～	14:00						
14:00	～	15:00						
15:00	～	16:00						
16:00	～	17:00						
17:00	～	18:00						
18:00	～	19:00						
12時間計								

**実験前（休日：H30.9.17）**  
**調査断面：相互通行**

時間帯	分類	歩行者			自転車			断面合計
		ア→イ	イ→ア	計	ア→イ	イ→ア	計	
7:00	～	8:00						
8:00	～	9:00						
9:00	～	10:00						
10:00	～	11:00						
11:00	～	12:00						
12:00	～	13:00						
13:00	～	14:00						
14:00	～	15:00						
15:00	～	16:00						
16:00	～	17:00						
17:00	～	18:00						
18:00	～	19:00						
12時間計								

**一方通行実験中（平日：H30.10.9）**  
**調査断面：相互通行**

時間帯	分類	歩行者			自転車			断面合計	
		ア→イ	イ→ア	計	ア→イ	イ→ア	計		
7:00	～	8:00	13	13	26	1	2	3	29
8:00	～	9:00	10	8	18	1	4	5	23
9:00	～	10:00	11	12	23	3	6	9	32
10:00	～	11:00	20	12	32	7	2	9	41
11:00	～	12:00	20	39	59	8	1	9	68
12:00	～	13:00	19	9	28	4	3	7	35
13:00	～	14:00	19	32	51	4	2	6	57
14:00	～	15:00	21	23	44	4	2	6	50
15:00	～	16:00	19	16	35	7	6	13	48
16:00	～	17:00	20	19	39	2	0	2	41
17:00	～	18:00	42	25	67	8	6	14	81
18:00	～	19:00	16	43	59	2	0	2	61
12時間計			230	251	481	51	34	85	566

**一方通行実験中（休日：H30.10.8）**  
**調査断面：相互通行**

時間帯	分類	歩行者			自転車			断面合計	
		ア→イ	イ→ア	計	ア→イ	イ→ア	計		
7:00	～	8:00	15	19	34	3	2	5	39
8:00	～	9:00	13	9	22	4	1	5	27
9:00	～	10:00	20	21	41	3	3	6	47
10:00	～	11:00	33	30	63	9	1	10	73
11:00	～	12:00	36	30	66	10	1	11	77
12:00	～	13:00	14	20	34	6	2	8	42
13:00	～	14:00	50	37	87	2	2	4	91
14:00	～	15:00	38	51	89	8	0	8	97
15:00	～	16:00	44	32	76	3	5	8	84
16:00	～	17:00	40	43	83	11	5	16	99
17:00	～	18:00	31	32	63	11	5	16	79
18:00	～	19:00	28	30	58	2	1	3	61
12時間計			362	354	716	72	28	100	816