

検証項目3 周辺交通に与える影響

検証項目3 目次

■ 検証に使用するビッグデータ	.....	3
■ ビッグデータによる分析	.....	4
①交通量の分析	.....	6
②車両挙動分析(平均車速の分析)	.....	14
③車両挙動分析(速度超過割合の分析)	.....	18
④車両挙動分析(一時停止の分析)	.....	34
⑤通過交通の分析	.....	48
⑥ヘビーユーザーの分析	.....	53
■ マッピング調査による分析	.....	56
①路上駐車状況	.....	58

◆検証に使用するビッグデータ

『周辺交通に与える影響』を以下の調査・分析結果より評価

ビッグデータによる分析

- ・目的:交通規制により、車の挙動にどのような影響があるのかを調査。
- ・調査手法:トヨタコネクティッドカーデータによる分析。

～参考～

■ トヨタ自動車のコネクティッドデータとは？

トヨタ自動車のコネクティッドカーを購入し、コネクティッドサービス「T-Connect / G-Link」を申し込み、利用規約に同意した車両データの移動に関するデータを分析。移動に関するデータは、車載通信機(Data Communication Module、以下「DCM」)を介してトヨタ自動車データセンターに蓄積され、個人を特定できない形に統計処理したうえで使用しています。

■ 検証で使ったデータについて

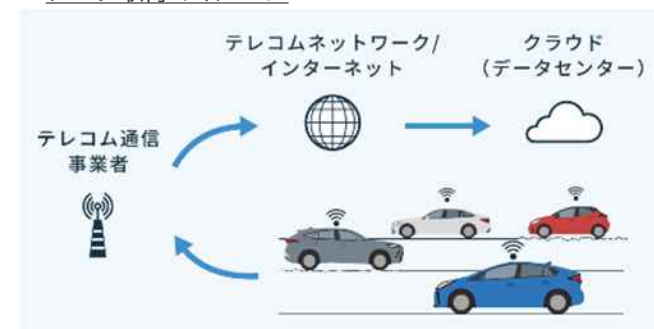
DCMを通じて取得する車両データには、「走行状況に関するデータ」と「車両状態に関するデータ」とがあります。アオバリビングでは、車速、走行距離や走行位置情報、加速度の情報をを用いて交通へと与える影響を分析しています。

■ データの信ぴょう性

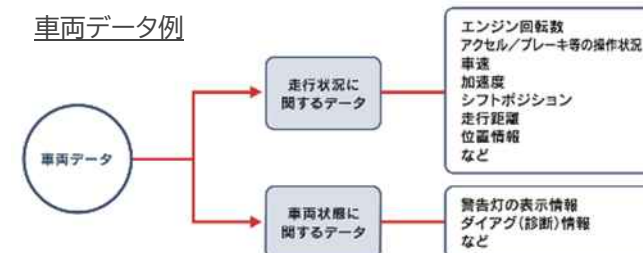
静岡県全域のコネクティッドカーのサンプル数は2,526,739(台)であり、交通に与える影響を検証するにあたっての十分なサンプル数を有しています。

※対象車種は一般用のトヨタコネクティッドカーであり、業務用車量(商用バン、貨物等)は対象外

データ取得のイメージ



車両データ例



(参考)信頼性の精査

静岡県全域のJARTIC断面交通量総数
108,803,866(台)
に対して、信頼水準99%、許容誤差1%とした場合の必要なサンプル数は16,639(台) < 2,526,739(台)

検証項目3

ビッグデータによる分析

◆ビッグデータによる分析（調査概要）

トヨタ自動車のコネクティッドデータを利用し、アオバリビング期間中(2024年10月4日(金)～10月14日(月・祝))と1年前の同時期(2023年9月29日(金)～10月9日(月・祝))のデータを比較し、車の交通量や挙動の可視化・分析を行った。

■ 調査・分析項目

- | | |
|---------------------|---------------|
| ① 交通量の分析 | ➤ 交通集中などの影響 |
| ② 車両挙動分析(平均車速の分析) | ➤ 車両速度への影響 |
| ③ 車両挙動分析(速度超過割合の分析) | ➤ 歩行者の安全性への影響 |
| ④ 車両挙動分析(一時停止の分析) | ➤ 歩行者の安全性への影響 |
| ⑤ 通過交通の分析 | ➤ 車両の迂回可能性の検証 |
| ⑥ ヘビーユーザーの分析 | ➤ 車両の迂回可能性の検証 |

■ データ取得期間

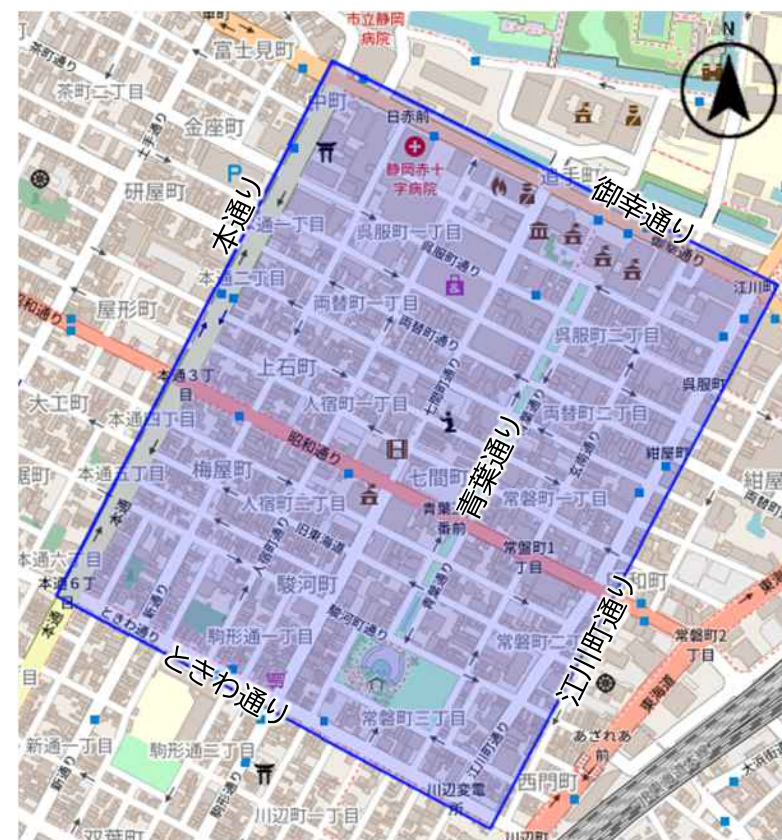
実証実験期間:2024年10月4日～10月14日(スポーツの日)

比較用期間 :2023年9月29日～10月9日(スポーツの日)

※⑤通過交通分析、⑥ヘビーユーザー分析のみ、比較用期間に「2023年9月 1日～2023年11月13日」を追加しています

■ 分析対象エリア

右図青色枠範囲内の各路線を通行した車両の挙動を分析
(御幸通り、江川町通り、ときわ通り、本通りを含む)



ビッグデータによる分析

① 交通量の分析

▶交通集中などの影響を検証

■分析対象エリア内道路の交通量(総量)

比較用期間に比べ実証実験期間中の総量が平日で15%、休日で17%増加していた。

※ 純粋なコネクティッドカー台数の増加も加味している



対象道路

分析対象エリア内の道路(左図 青線部)

交通量(11-18時 平日)※6日間の合計値

比較用データ : 103,677台

実証実験データ: 141,123台

➤ 15%増

交通量(11-18時 休日)※5日間の合計値

比較用データ : 90,204台

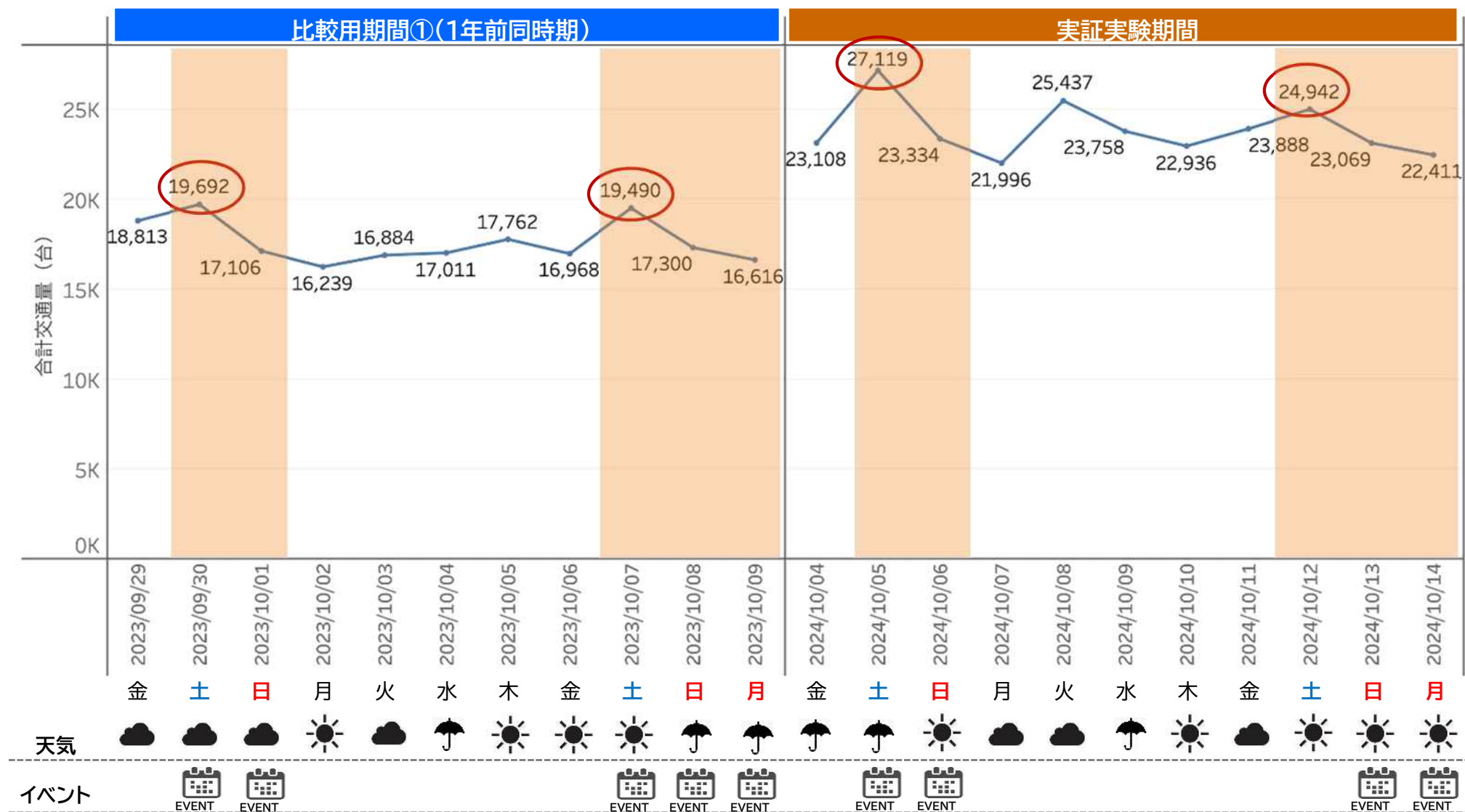
実証実験データ: 120,875台

➤ 17%増

■分析対象エリア内道路の交通量(日別 11-18時「アオバリビング規制時間帯」)

曜日による傾向は明瞭ではないが、土曜日は比較、実証実験期間ともに交通量が多くなっている。

※ 純粋なコネクティッドカー台数の増加も加味している

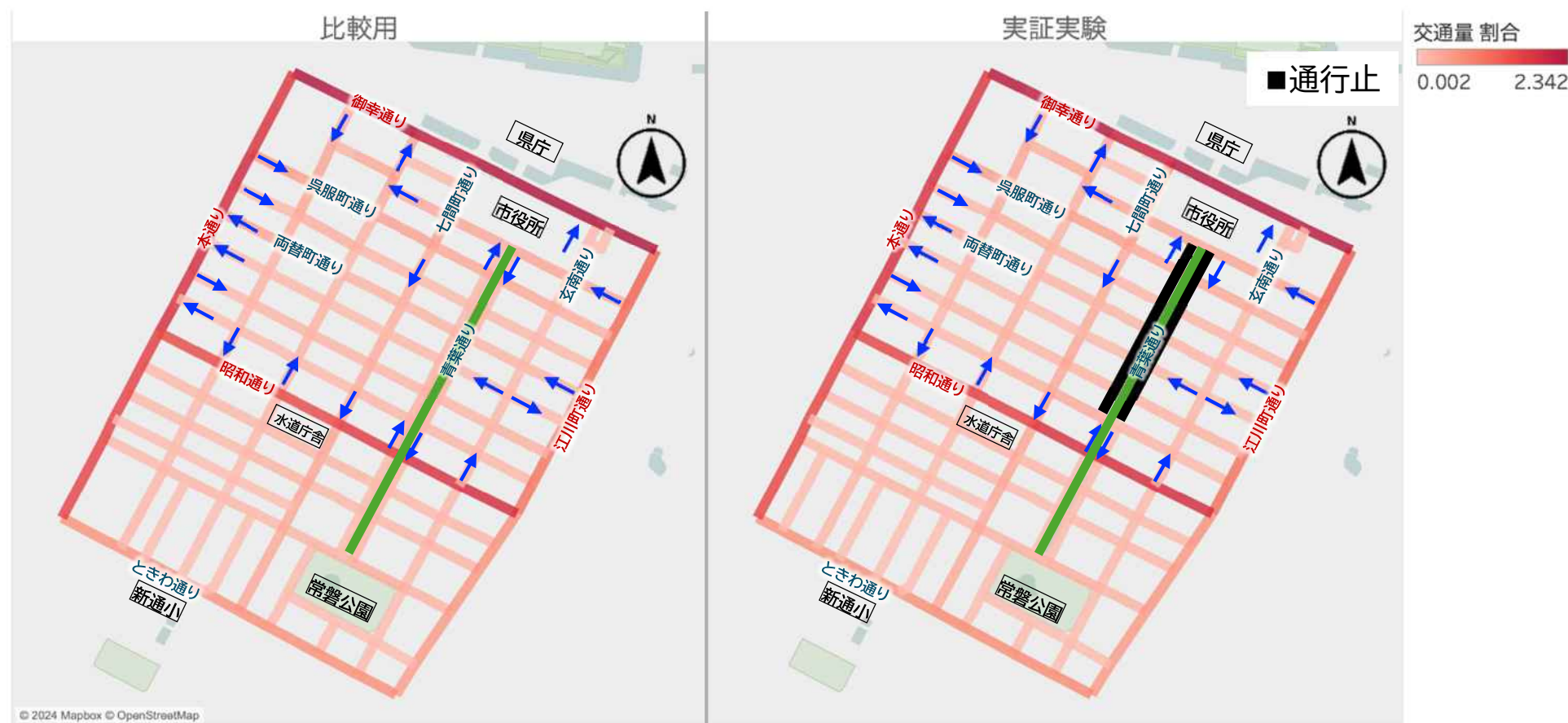


■分析対象エリア内の交通量割合※の分布(平日 11-18時「アオバリビング規制時間帯」)

比較用データ、実証実験データとも御幸通り、本通り、昭和通り等幹線道路の交通量割合が多い。

※ コネクティッドカーの流通による、純粋な台数の増加の影響をなくすために、コネクティッドカーの量で比較するのではなく、
(対象の道路を通行するコネクティッドカー車両台数) / (分析対象エリア内を通行するコネクティッドカー車両台数の総量) で対象道路の交通量の割合を算出し、実証実験期間と比較期間との比較を行います。

計算例) 対象道路の車両台数「2,459 台」 分析対象エリア内の車両台数の総量「141,123 台」 → $2,459 / 141,123 * 100 = 1.74 \%$ (交通量割合)

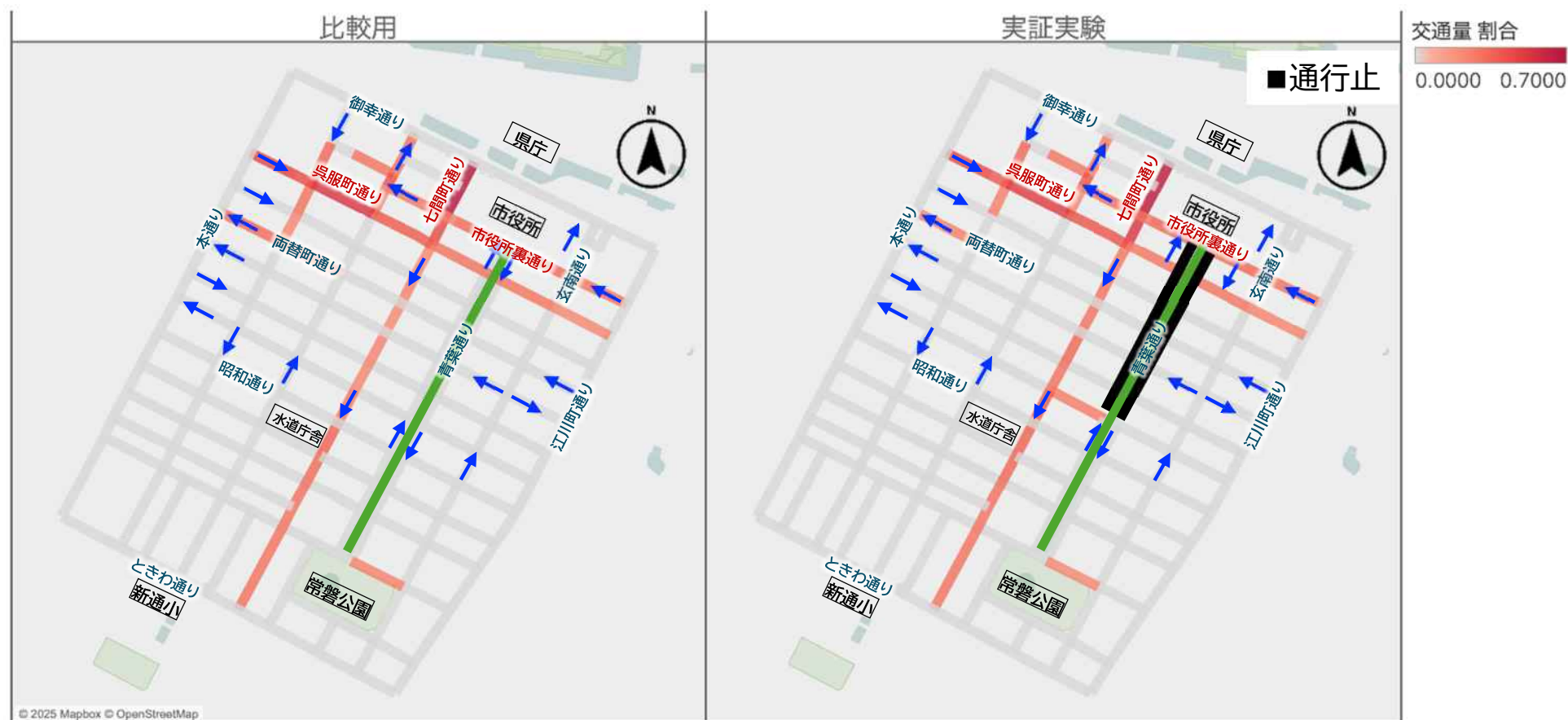


■分析対象エリア内の交通量割合の分布(平日 11-18時「アオバリビング規制時間帯」) ※幹線道路除く

比較用データ、実証実験データとも七間町通り、呉服町通り、市役所裏通りの交通量割合が多い。

※ コネクティッドカーの流通による、純粋な台数の増加の影響をなくすために、コネクティッドカーの量で比較するのではなく、
(対象の道路を通行するコネクティッドカー車両台数) / (分析対象エリア内を通行するコネクティッドカー車両台数の総量) で対象道路の交通量の割合を算出し、実証実験期間と比較期間との比較を行います。

計算例) 対象道路の車両台数「2,459 台」 分析対象エリア内の車両台数の総量「141,123 台」 → $2,459 / 141,123 * 100 = 1.74 \%$ (交通量割合)

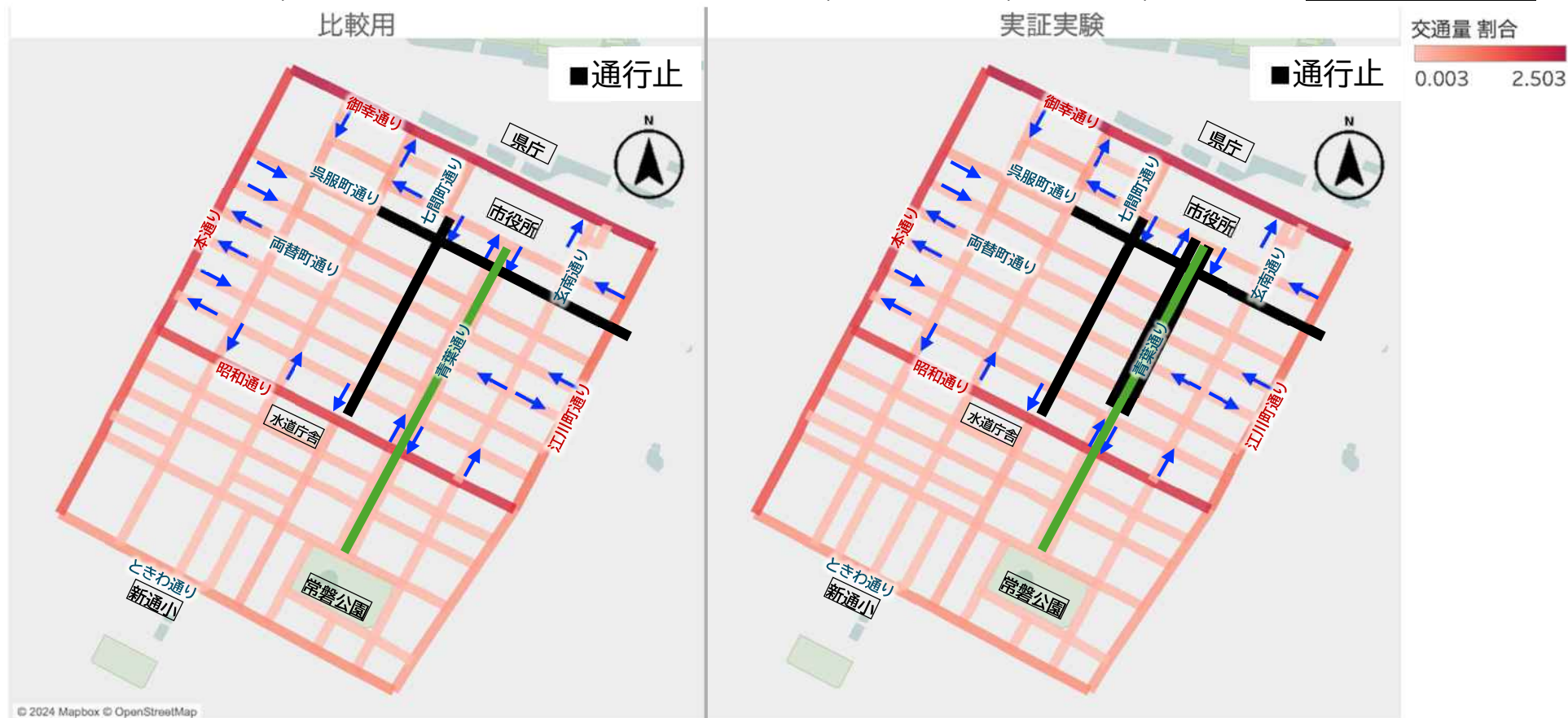


■分析対象エリア内の交通量割合の分布(休日 11-18時「アオバリビング規制時間帯」)

比較用データ、実証実験データとも御幸通り、本通り、昭和通り等幹線道路の交通量割合が多い。

※ コネクティッドカーの流通による、純粋な台数の増加の影響をなくすために、コネクティッドカーの量で比較するのではなく、
(対象の道路を通行するコネクティッドカー車両台数) / (分析対象エリア内を通行するコネクティッドカー車両台数の総量) で対象道路の交通量の割合を算出し、実証実験期間と比較期間との比較を行います。

計算例) 対象道路の車両台数「2,459 台」 分析対象エリア内の車両台数の総量「141,123 台」 → $2,459 / 141,123 * 100 = 1.74 \%$ (交通量割合)

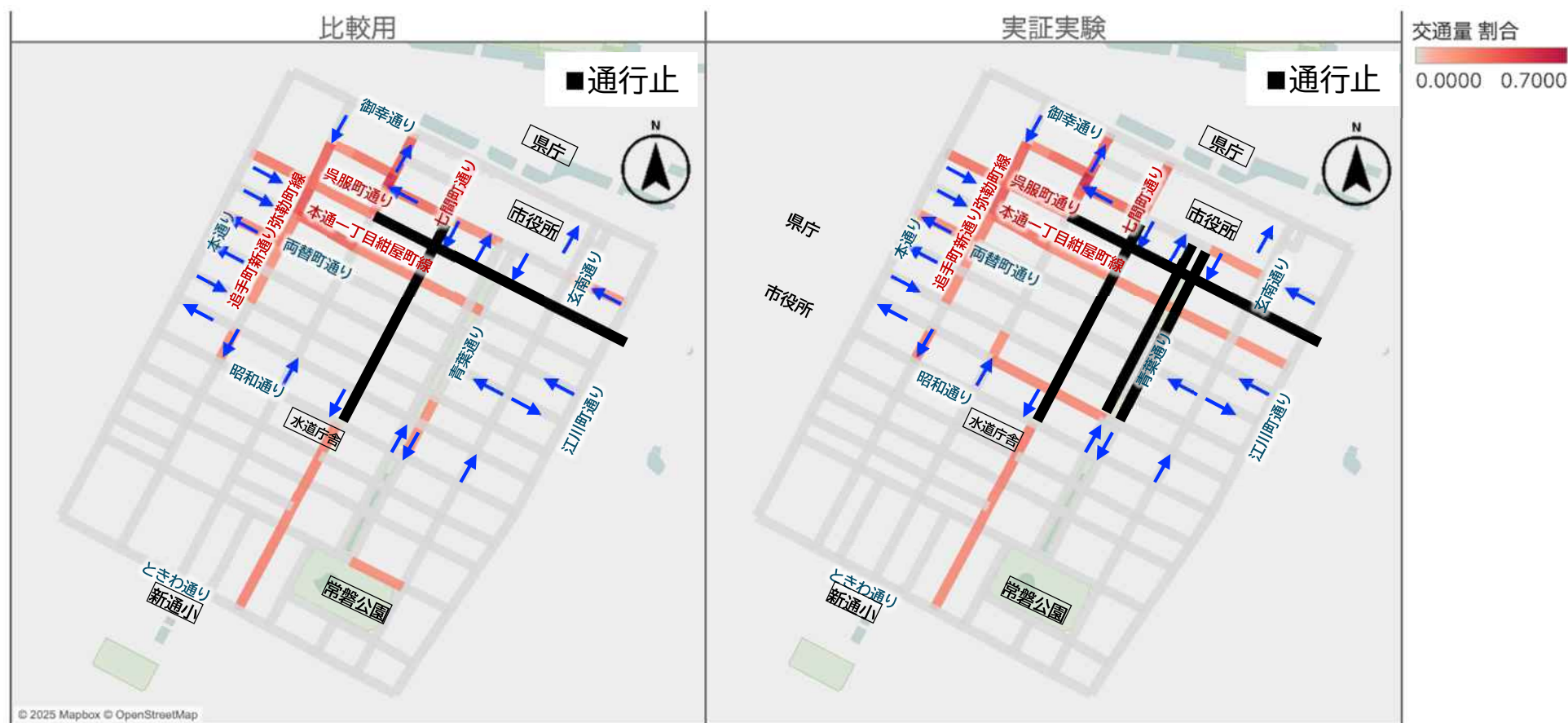


■分析対象エリア内の交通量割合の分布(休日 11-18時「アオバリビング規制時間帯」) ※幹線道路除く

比較用データ、実証実験データとも、呉服町通り及び隣接する本通一丁目紺屋町線、追手町新通り弥勒町線、七間町通りの交通量割合が多い。

※ コネクティッドカーの流通による、純粋な台数の増加の影響をなくすために、コネクティッドカーの量で比較するのではなく、
(対象の道路を通行するコネクティッドカー車両台数) / (分析対象エリア内を通行するコネクティッドカー車両台数の総量) で対象道路の交通量の割合を算出し、実証実験期間と比較期間との比較を行います。

計算例) 対象道路の車両台数「2,459 台」 分析対象エリア内の車両台数の総量「141,123 台」 → $2,459 / 141,123 * 100 = 1.74 \%$ (交通量割合)



■分析対象エリア内の交通量割合の増減(平日・休日 11-18時「アオバリビング規制時間帯」)

比較期間と実証実験期間の交通量割合を比較した結果

青葉通りと交差する道路

:(平日・休日とも)昭和通り、本通三丁目紺屋町線、本通一丁目紺屋町線の交通量割合が増加

青葉通りと並行する道路

:(平日・休日とも)人宿町通り、玄南通り、(平日)七間町通り、江川町通り(休日)本通りの交通量割合が増加



※オレンジが濃いほど、実証実験期間中の交通量割合が多い

ビッグデータによる分析

② 車両挙動分析 (平均車速の分析)

▶ 車両速度への影響を検証

■分析対象エリア内の平均車速の中央値(平日 11-18時「アオバリビング規制時間帯」)

七間町通り、江川町通り、昭和通りの平均車速が高い。実証実験により顕著に車速に影響があった道路はみられない



■分析対象エリア内の平均車速の中央値(休日 11-18時「アオバリビング規制時間帯」)

七間町通り、江川町通り、昭和通りの平均車速が高い。実証実験により顕著に車速に影響があった道路はみられない



■分析対象エリア内の平均車速の中央値が1km/h以上減少していた道路(11-18時「アオバリビング規制時間帯」)

比較期間と実証実験期間の平均車速を比較した結果

青葉通りと交差する道路

:(平日・休日とも)顕著な速度低下なし

青葉通りもしくはは並行する道路

:(平日・休日とも)青葉通り「南側規制開始地点」、(平日)七間町通りの一部に速度低下が発生



※青色が濃いほど、実証実験期間中の該当区間の平均車速が大きい

ビッグデータによる分析

③ 車両挙動分析 (速度超過割合の分析)

▶ 歩行者の安全性への影響

■速度超過割合の分析

比較用データ、実証実験データの平均速度を基に、速度超過する車の割合を算出し、実証実験による交差道路を通行する車の速度に与える影響を検証する。※青葉通りは比較用データのみを参考値として表示。



分析時間帯

・11-18時(アオバリビング実施時間帯)

対象道路(左図灰色線部)

・青葉通り(昭和通り以北)とその交差道路

※交差点間の道路部分を分析対象範囲とする

速度超過割合の閾値

・30 km/h

※平均速度が「30km」を越えるものを「超過」とする

■速度超過割合の分析(A1 平日)

交差道路は、実証実験中の超過なしの割合が、青葉通りを交差する前で2%増加、後で1%減少した。
 青葉通りは超過なしの割合が98%以上となっている。



■速度超過割合の分析(A1 休日)

交差道路は、実証実験中の超過なしの割合が3%程度増加した。
青葉通りは超過なしの割合が98%以上となっている。



■速度超過割合の分析(B1 平日)

交差道路は、実証実験中の超過なしの割合が1%程度増加した。
青葉通りは超過なしの割合が96%以上となっている。



■速度超過割合の分析(B1 休日)

青葉通りは超過なしの割合が99%以上となっている。



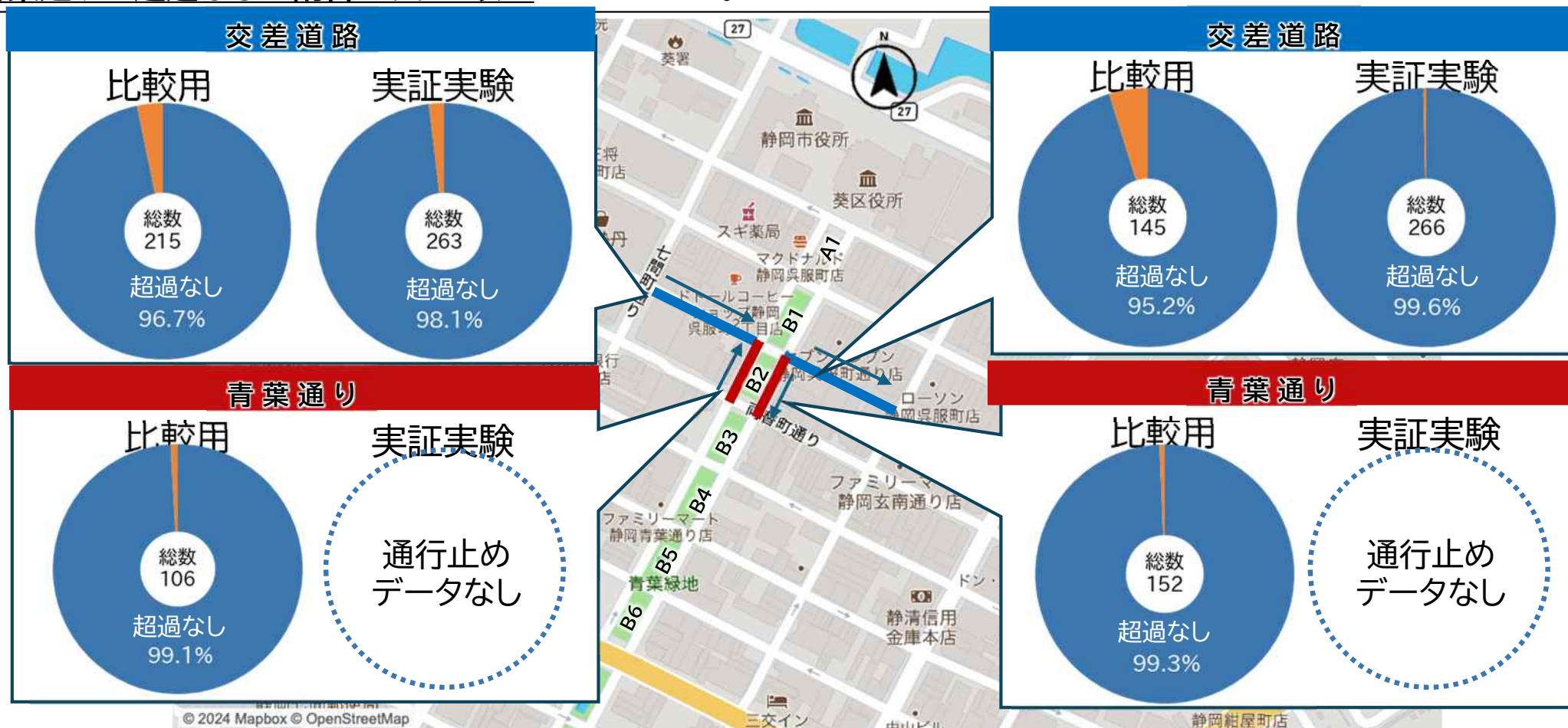
■速度超過割合の分析(B2 平日)

交差道路は、実証実験中の超過なしの割合が2-3%程度減少した。
青葉通りは超過なしの割合が97%以上となっている。



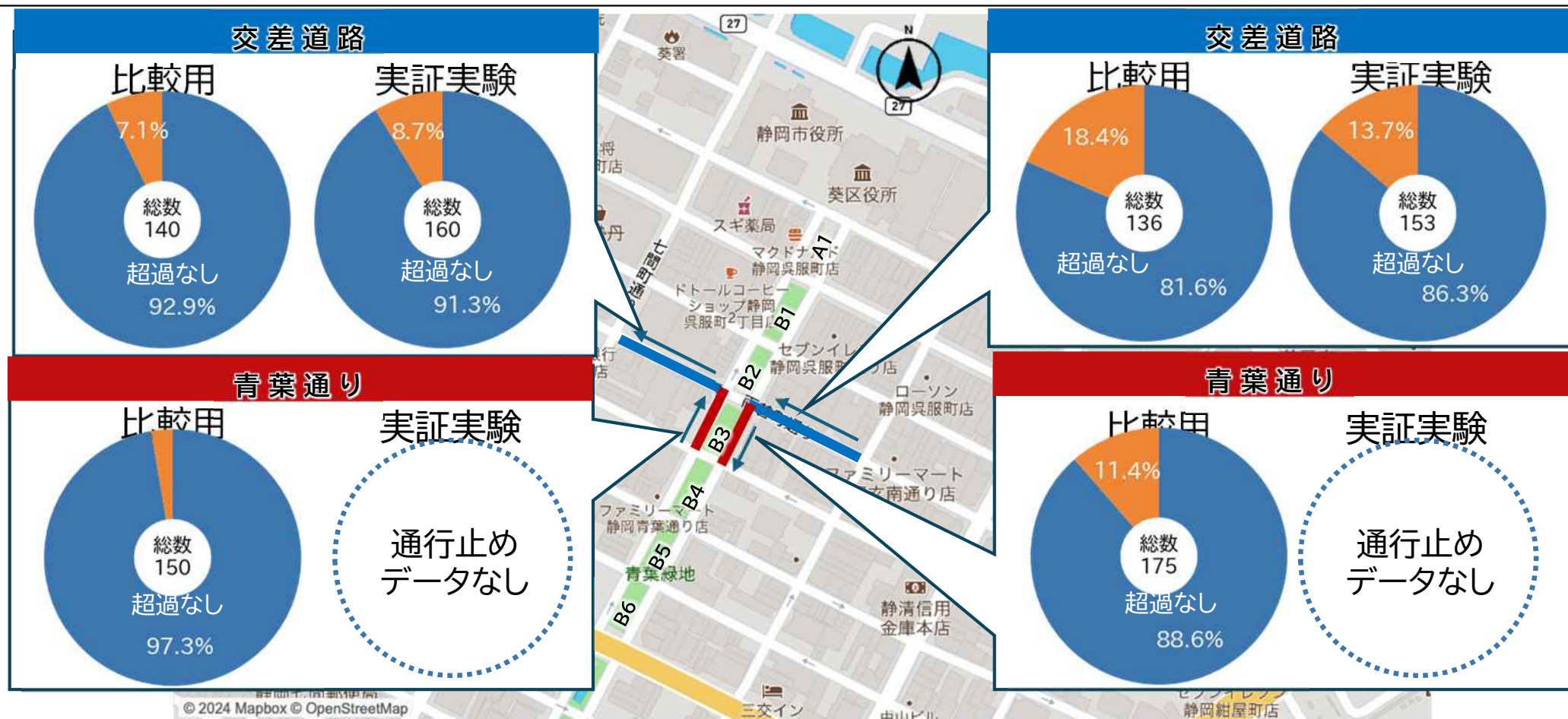
■速度超過割合の分析(B2 休日)

交差道路は、実証実験中の超過なしの割合が1-4%程度増加した。
青葉通りは超過なしの割合が99%以上となっている。



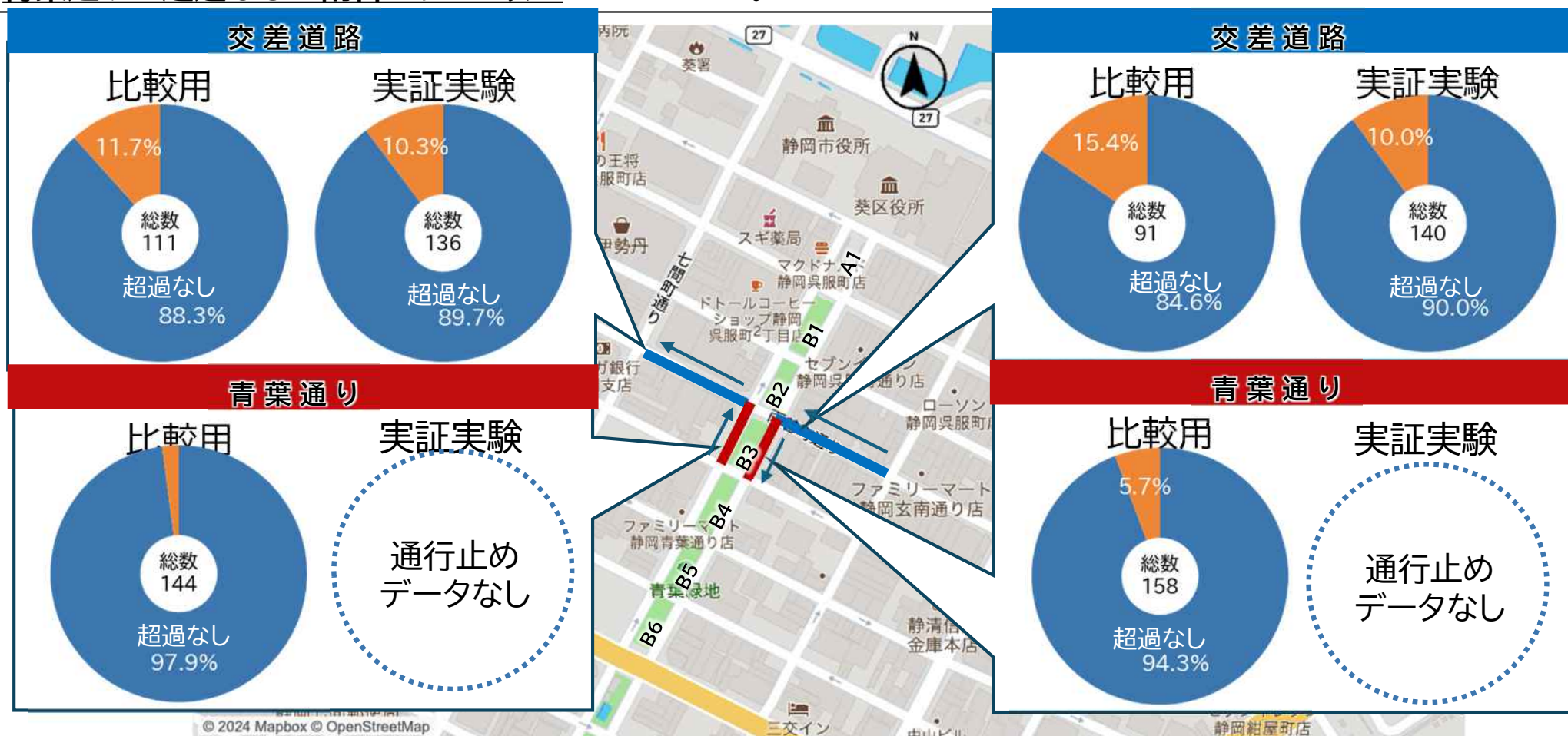
■速度超過割合の分析(B3 平日)

交差道路は、実証実験中の超過なしの割合が、青葉通りを交差する前で5%増加、後で1%減少した。
 青葉通りは超過なしの割合が88%以上となっている。



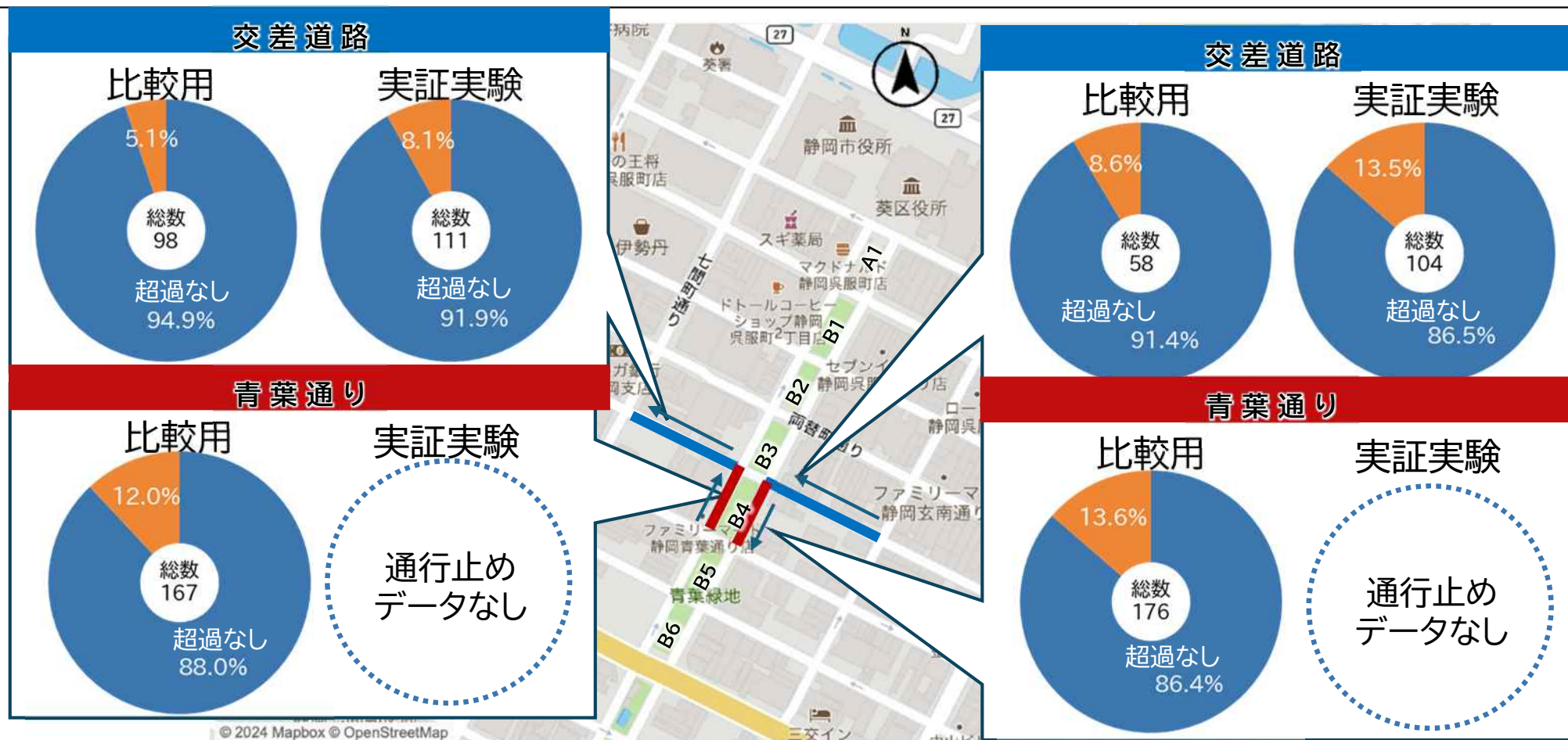
■速度超過割合の分析(B3 休日)

交差道路は、実証実験中の超過なしの割合が1-5%程度増加した。
青葉通りは超過なしの割合が94%以上となっている。



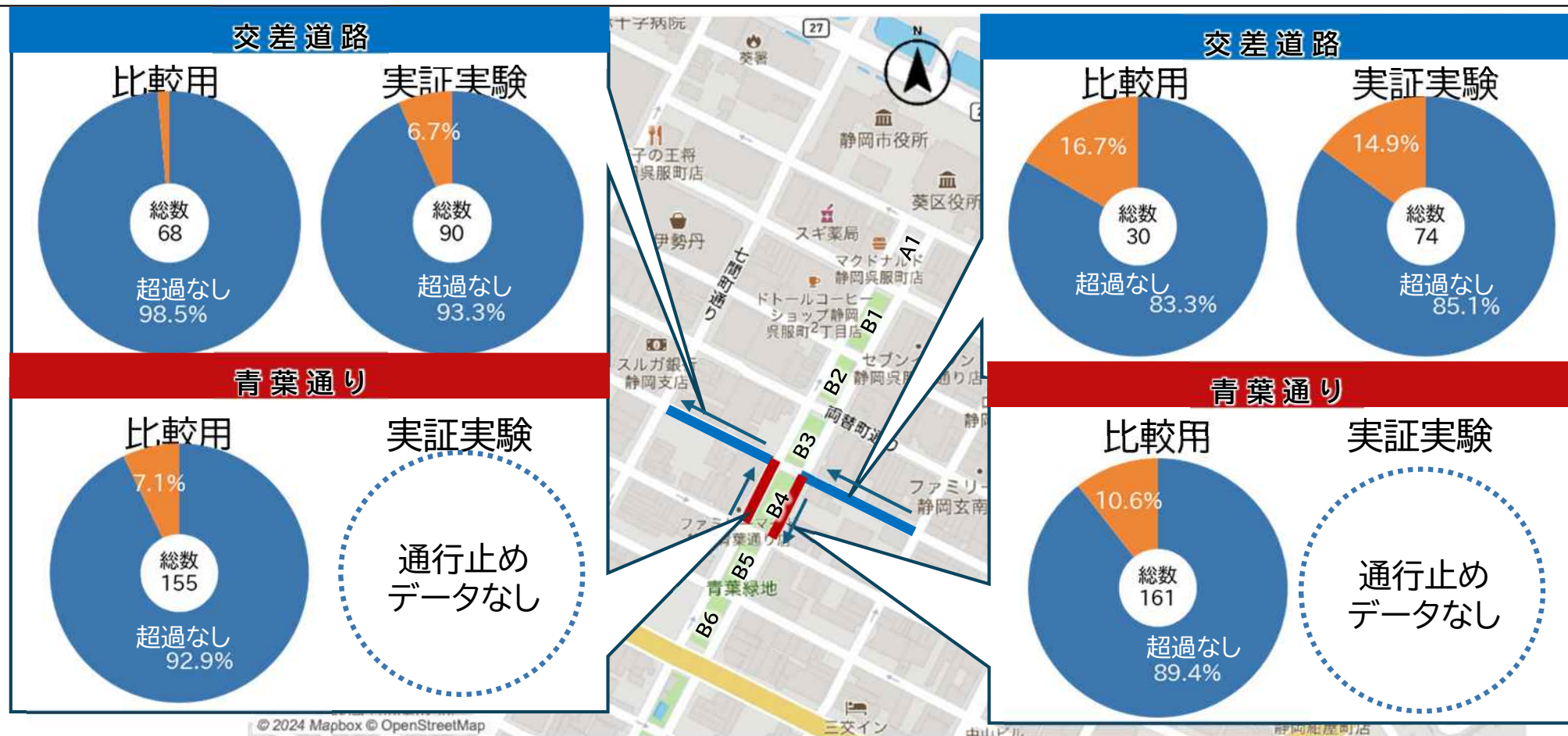
■速度超過割合の分析(B4 平日)

交差道路は、実証実験中の超過なしの割合が3-5%程度減少した。
青葉通りは超過なしの割合が86%以上となっている。



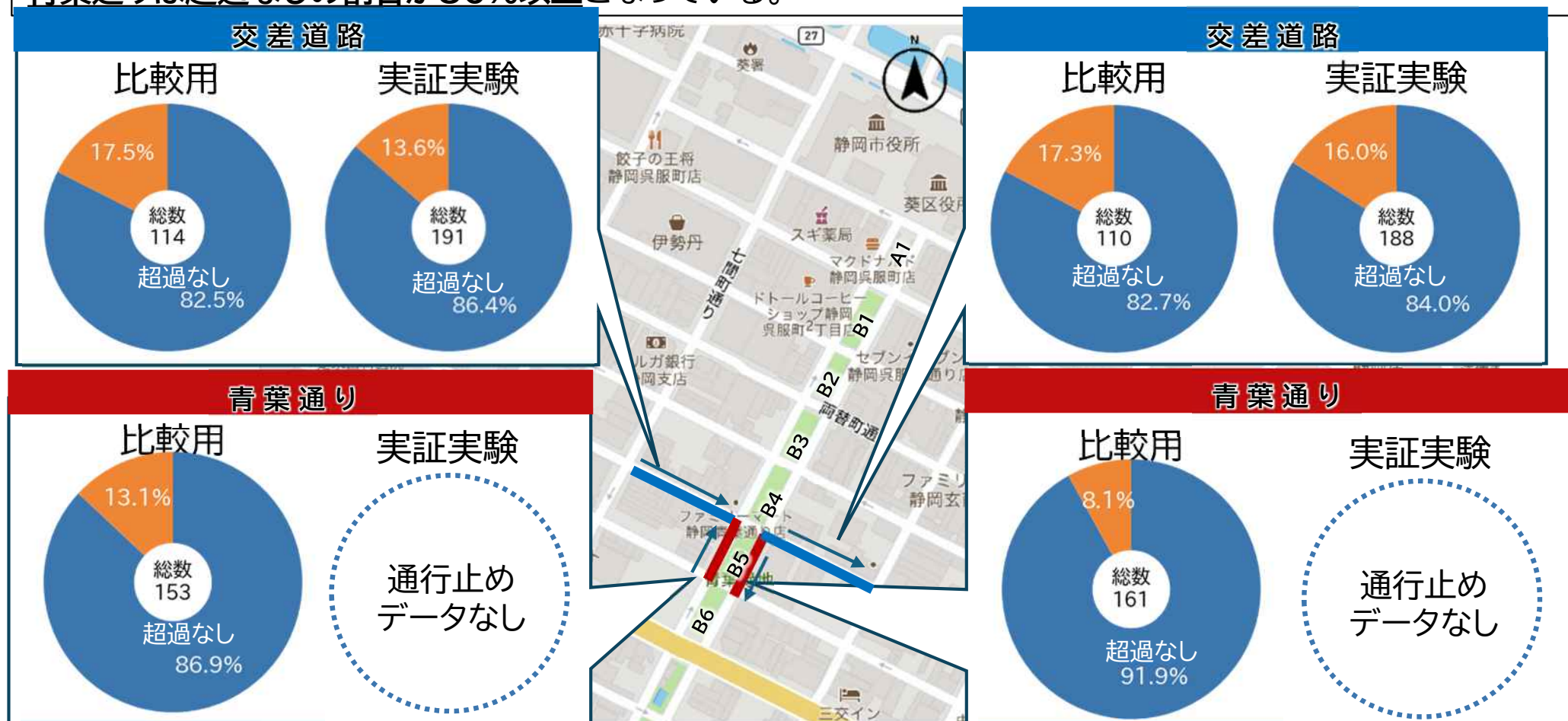
■速度超過割合の分析(B4 休日)

交差道路は、実証実験中の超過なしの割合が、青葉通りを交差する前で2%増加、後で5%減少した。
青葉通りは超過なしの割合が89%以上となっている。



■速度超過割合の分析(B5 平日)

交差道路は、実証実験中の超過なしの割合が1-4%程度増加した。
青葉通りは超過なしの割合が86%以上となっている。



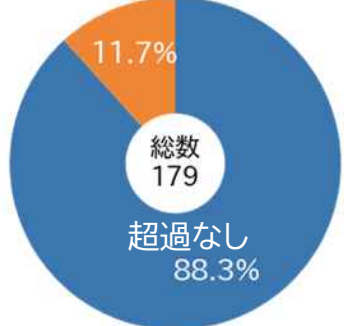
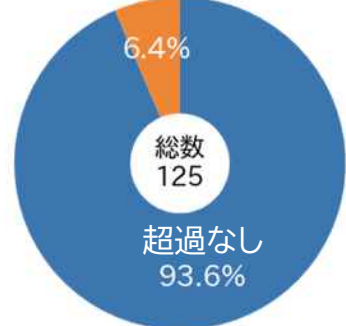
■速度超過割合の分析(B5 休日)

交差道路は、実証実験中の超過なしの割合が、青葉通りを交差する前で5%減少、後で8%増加した。
青葉通りは超過なしの割合が91%以上となっている。

交差道路

比較用

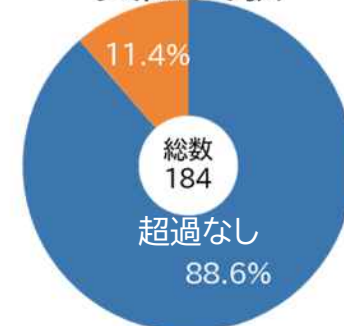
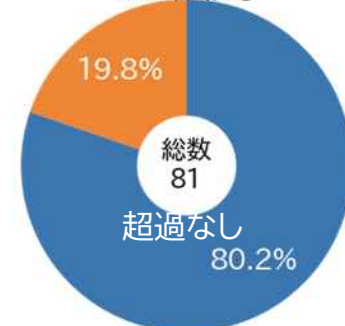
実証実験



交差道路

比較用

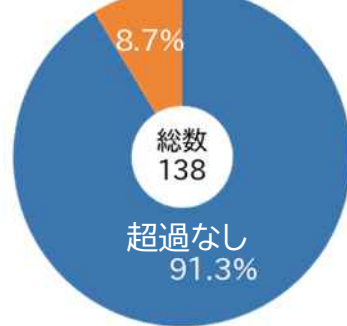
実証実験



青葉通り

比較用

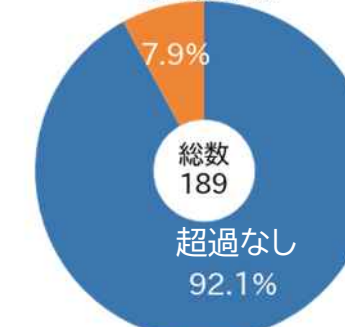
実証実験



青葉通り

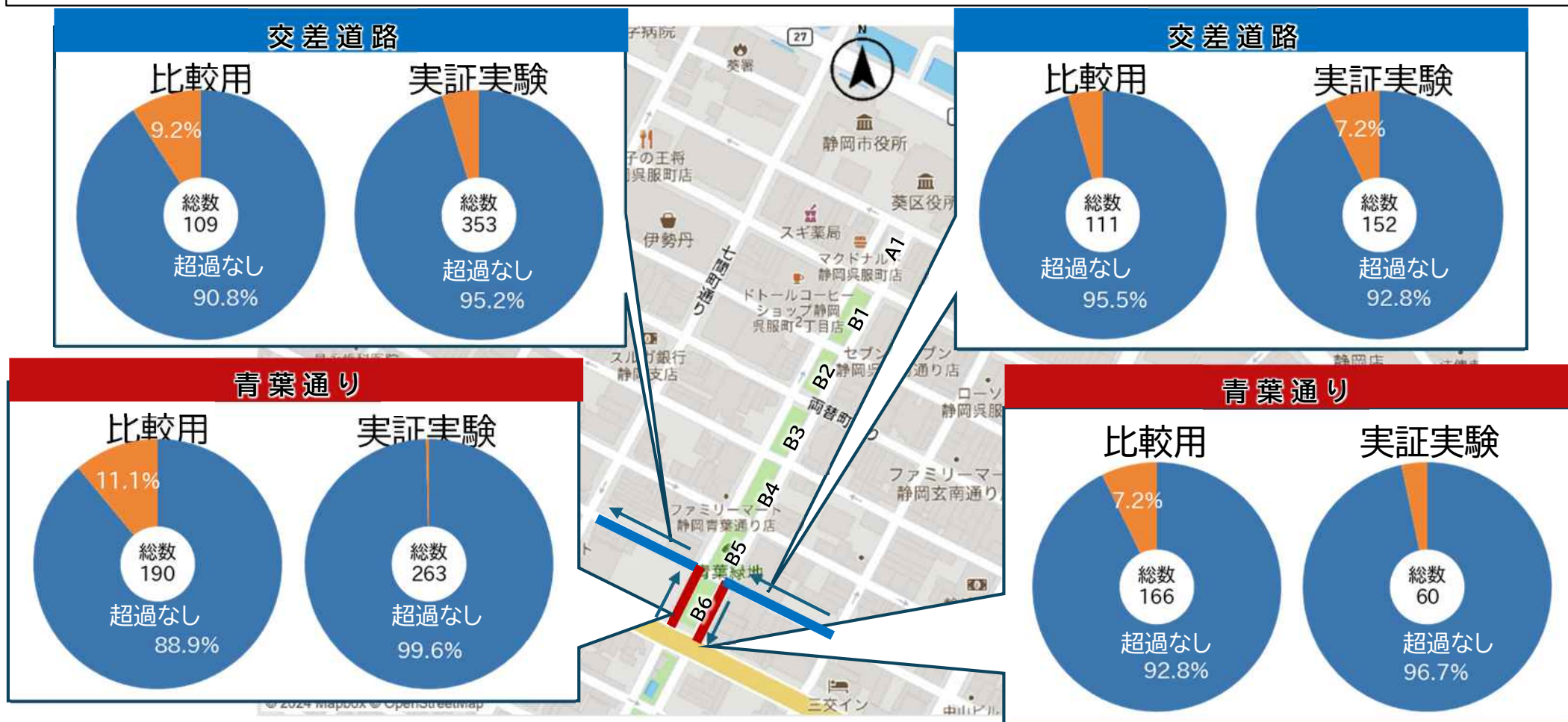
比較用

実証実験



■速度超過割合の分析(B6 平日)

交差道路は、実証実験中の超過なしの割合が、青葉通りを交差する前で3%減少、後で5%増加した。
 青葉通りは、実証実験中の超過なしの割合が4-11%程度増加した。

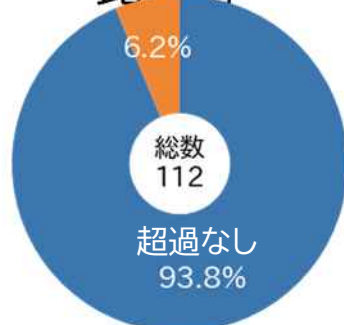


■速度超過割合の分析(B6 休日)

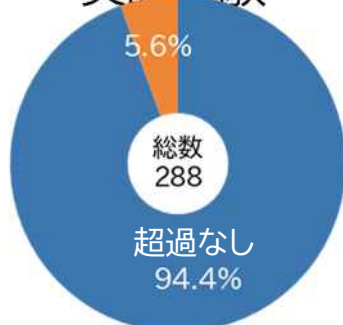
交差道路は、実証実験中の超過なしの割合が、青葉通りを交差する前で6%減少、後で1%増加した。
 青葉通りは、実証実験中の超過なしの割合が、市役所に向かう方向で8%増加、逆方向で9%減少した。

交差道路

比較用

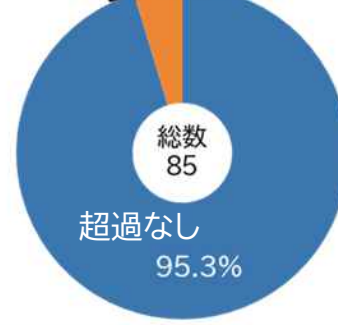


実証実験

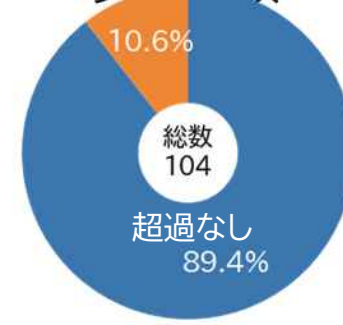


交差道路

比較用

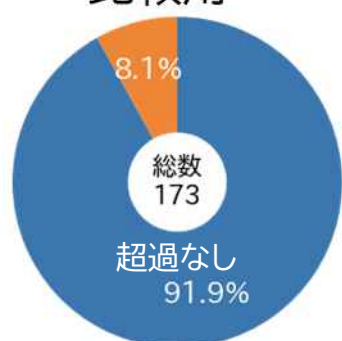


実証実験

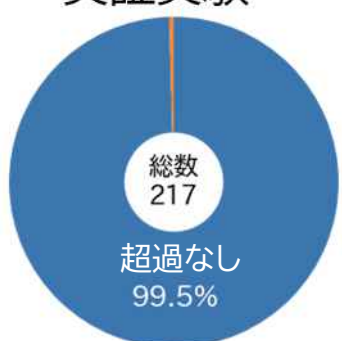


青葉通り

比較用

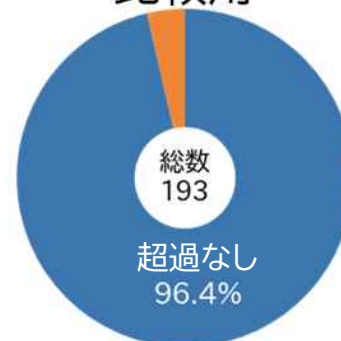


実証実験



青葉通り

比較用



実証実験



ビッグデータによる分析

- ④ 車両挙動分析
(一時停止の分析)
 - ▶ 歩行者の安全性への影響

■一時停止の分析

比較用データ、実証実験データの最低速度を基に、車両の交差点での一時停止割合を算出し、実証実験による交差道路を通行する車の速度に与える影響を検証する。※青葉通りは比較用データのみを参考値として表示。



分析時間帯

・11-18時(アオバリビング実施時間帯)

対象道路(左図参照)

・青葉通り(昭和通り以北)とその交差道路

※交差点部を分析対象範囲とする

一時停止の区分

・最低車速度を以下の4つに区分し、その割合を算出した

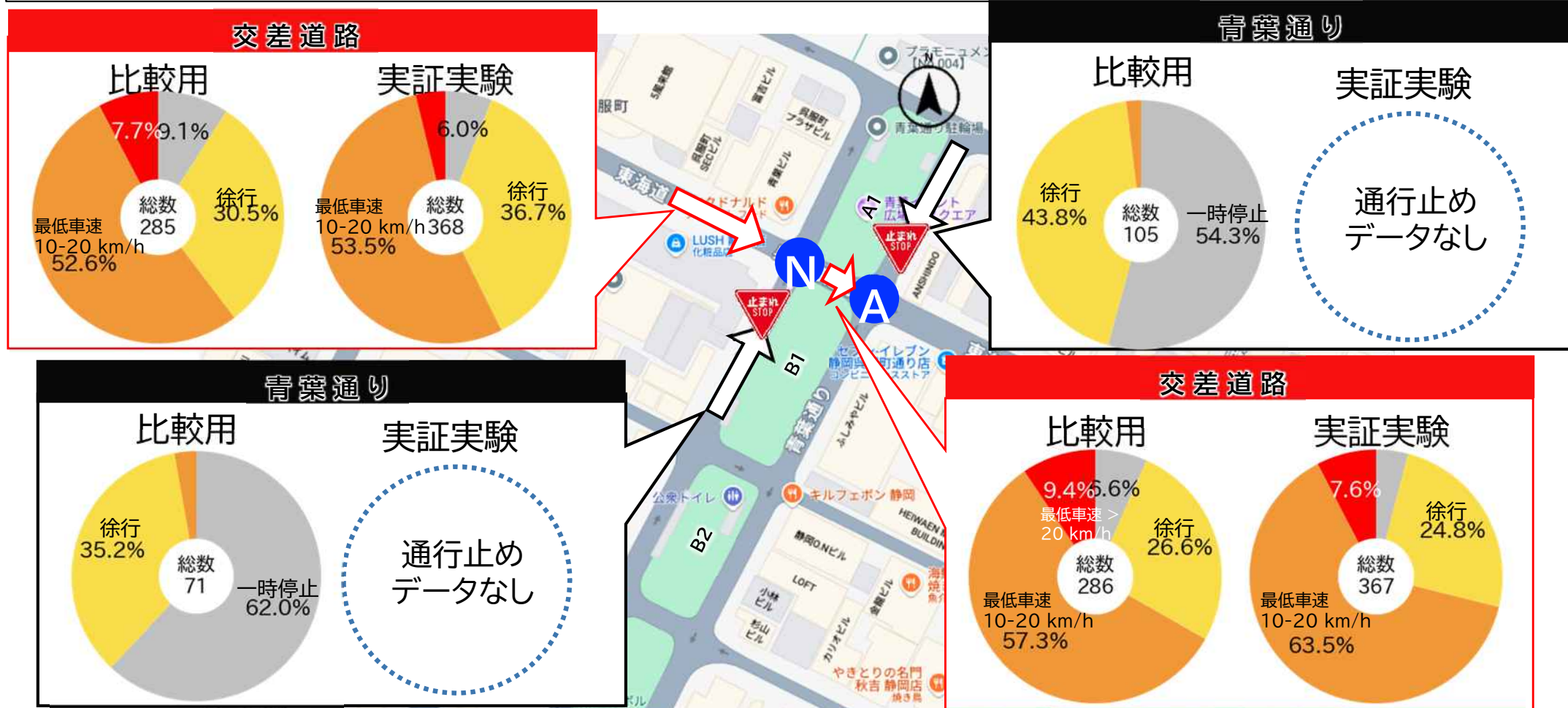
- 一時停止 : 最低車速 = 0km/h
- 徐行 : $0 \text{ km/h} < \text{最低車速} \leq 10 \text{ km/h}$
- 最低車速10-20km/h : $10.0 \text{ km/h} < \text{最低車速} \leq 20.0 \text{ km/h}$
- 最低車速>20km/h : 最低車速 > 20.0km/h

一時停止規制(とまれ表示)

- ・青葉通り: 呉服町通り、両替町通りとの交差点部
- ・交差道路: 両替町通り、両替町通り以外の交差点部

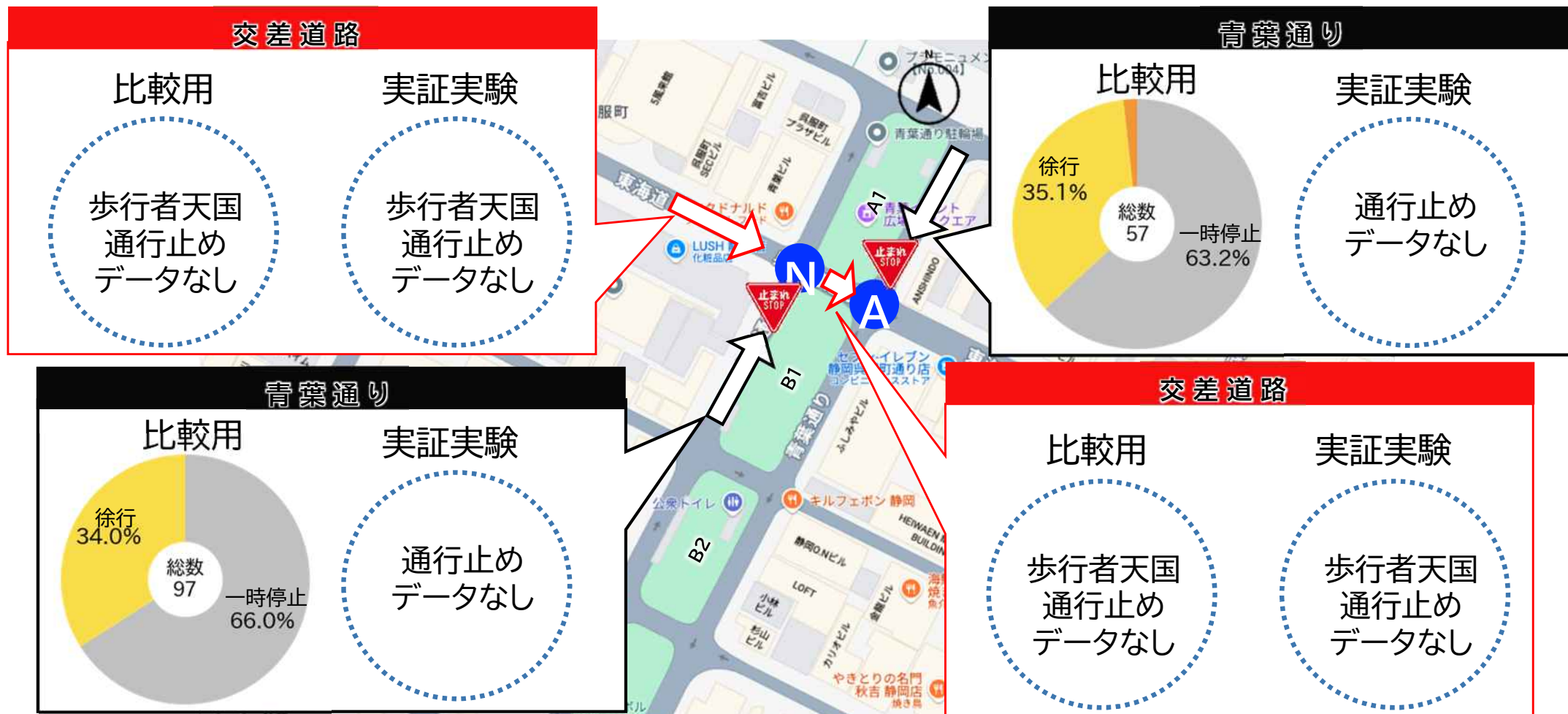
■一時停止の状況(交差点A, N 平日)

青葉通りは一時停止規制があり、一時停止または徐行の割合は97-98%程度である。
 交差道路(呉服町通り)は一時停止の規制はないが、交差点部の横断歩道の影響か、Nで40~43%程度、Aで29-33%程度の通過車両が一時停止または徐行しており、また通り進入後の速度が上がっている。なお、実証実験による顕著な影響はみられない



■一時停止の状況(交差点A, N 休日)

青葉通りは一時停止規制があり、一時停止または徐行の割合は98-100%程度である。



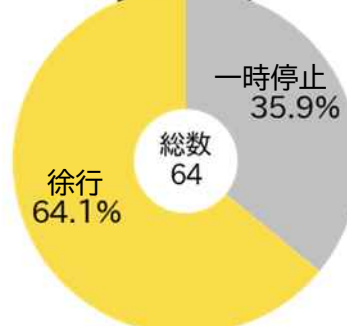
■一時停止の状況(交差点B,M 平日)

青葉通りは一時停止規制がないが、特にMでは49%程度の通過車両が一時停止または徐行しており、低速が目立つ。

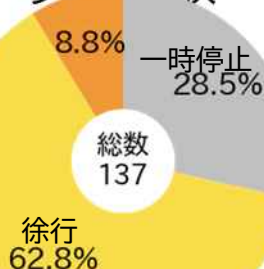
交差道路は一時停止規制があり、Mで91-100%程度、Bで81-90%程度の通過車両が一時停止または徐行しており、また通り進入後の速度が上がっている。なお、実証実験により最低车速10-20km/hの割合がMで9, Bで19%程度増加している

交差道路

比較用

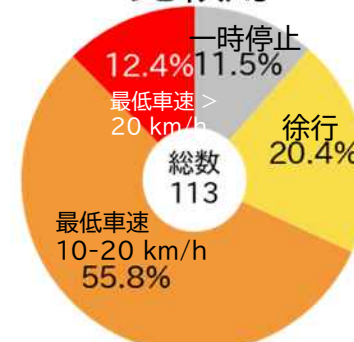


実証実験



青葉通り

比較用

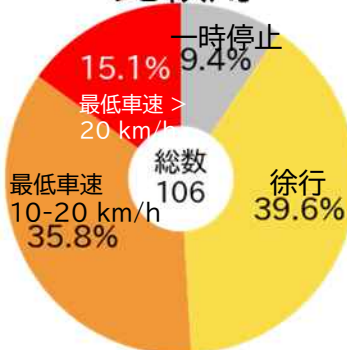


実証実験

通行止め
データなし

青葉通り

比較用

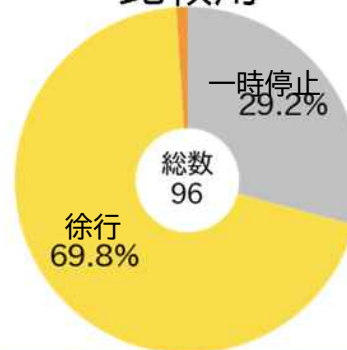


実証実験

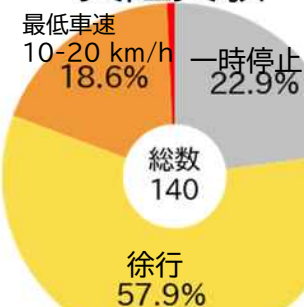
通行止め
データなし

交差道路

比較用



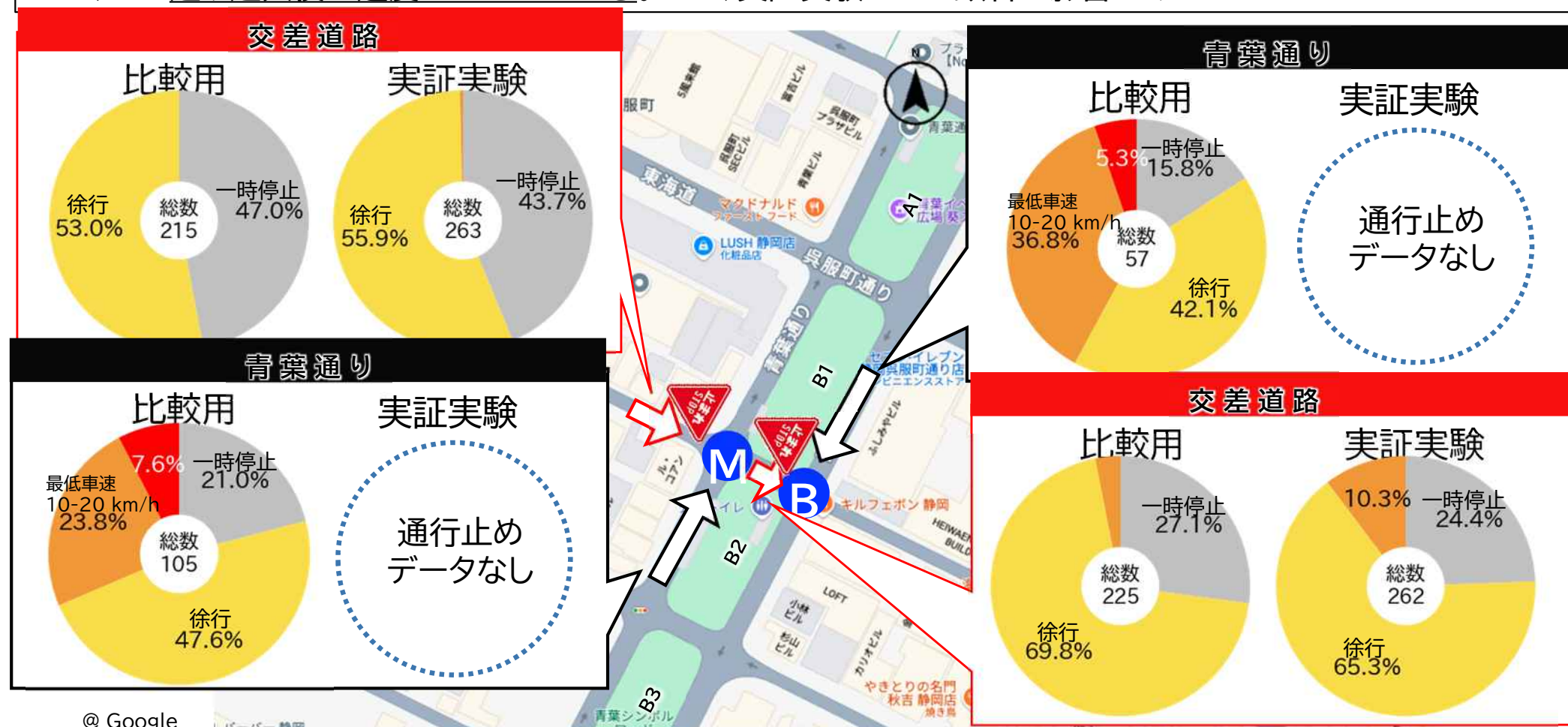
実証実験



■一時停止の分析(交差点B,M 休日)

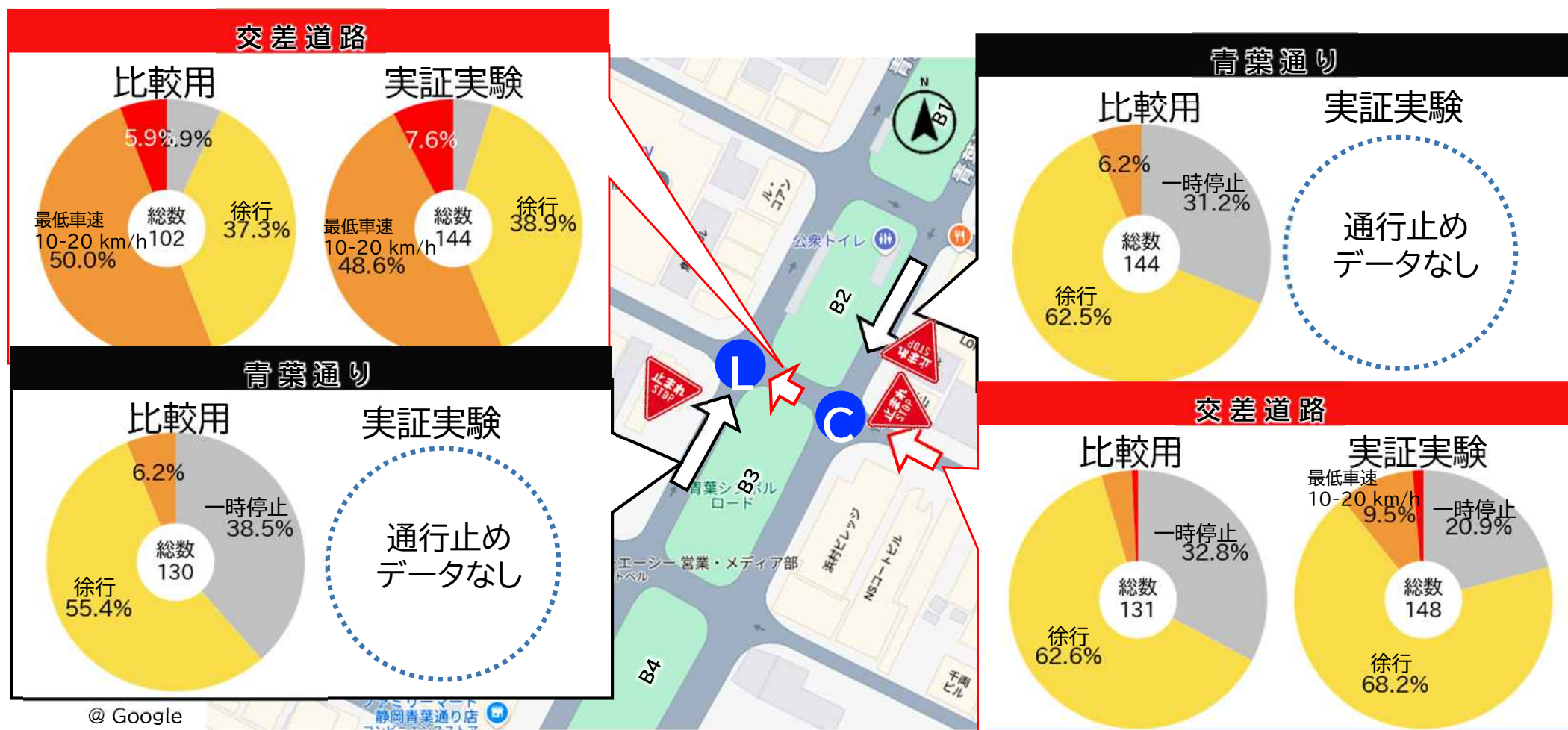
青葉通りは一時停止規制がないが、Mでは69%程度、Bでは58%の通過車両が一時停止または徐行しており、低速が目立つ。

交差道路は一時停止規制があり、Mで99-100%程度、Bで90-97%程度の通過車両が一時停止または徐行しており、また通り進入後の速度が上がっている。なお、実証実験による顕著な影響はみられない



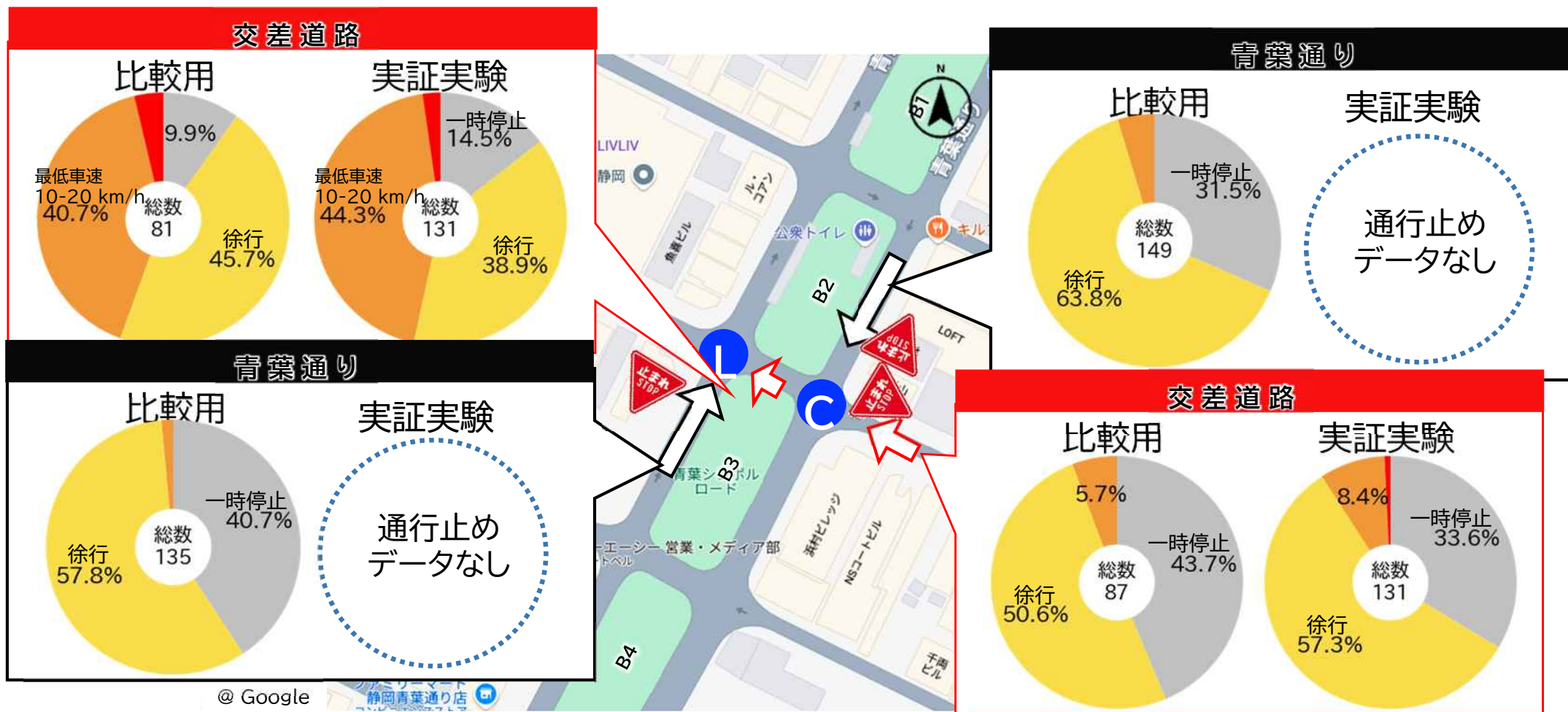
■一時停止の分析(交差点C,L 平日)

青葉通りは一時停止規制があり、Lでは94%程度、Cでは94%の通過車両が一時停止または徐行している。
 交差道路は一時停止規制があり、Lで44-46%程度、Cで95-90%程度の通過車両が一時停止または徐行しており、また通り進入後の速度が上がっている。なお実証実験により、Cでの一時停止率が10%以上低下している。



■一時停止の分析(交差点C,L 休日)

青葉通りは一時停止規制があり、Lでは99%程度、Cでは95%の通過車両が一時停止または徐行している。
 交差道路は一時停止規制があり、Lで53-56%程度、Cで91-94%程度の通過車両が一時停止または徐行しており、また通り進入後の速度が上がっている。なお実証実験により、Cでの一時停止率が10%以上低下している。

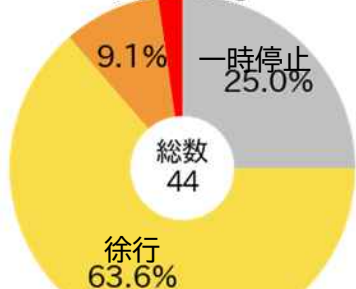


■一時停止の分析(交差点D,K 平日)

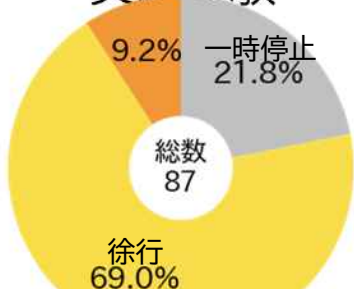
青葉通りは一時停止規制がないが、Kでは33%程度、Dでは21%の通過車両が一時停止または徐行している。
 また、市役所側のエリアに比べ、最低車速20km/h以上の割合が増加している。
 交差道路は一時停止規制があり、Kで89-91%程度、Dで98%程度の通過車両が一時停止または徐行しており、また通り進入後の速度が上がっている。なお実証実験により、Dでの一時停止率が15%以上増加している。

交差道路

比較用

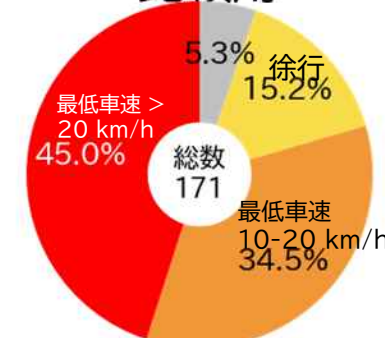


実証実験



青葉通り

比較用

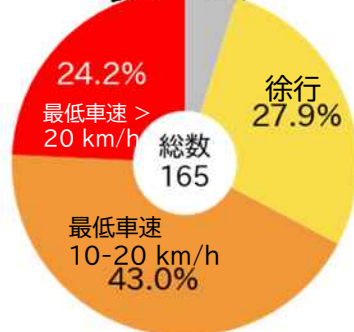


実証実験

通行止め
データなし

青葉通り

比較用

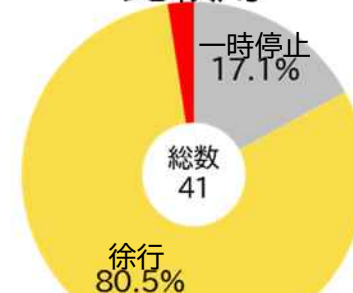


実証実験

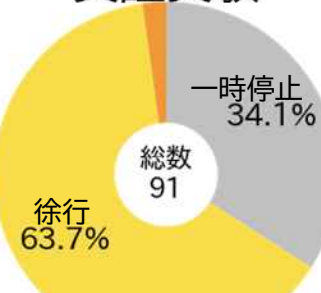
通行止め
データなし

交差道路

比較用



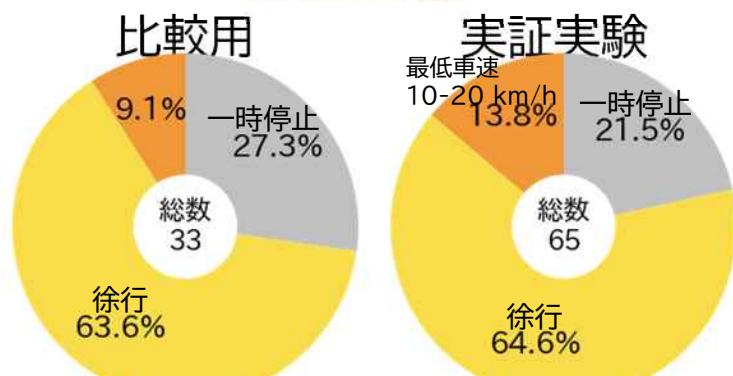
実証実験



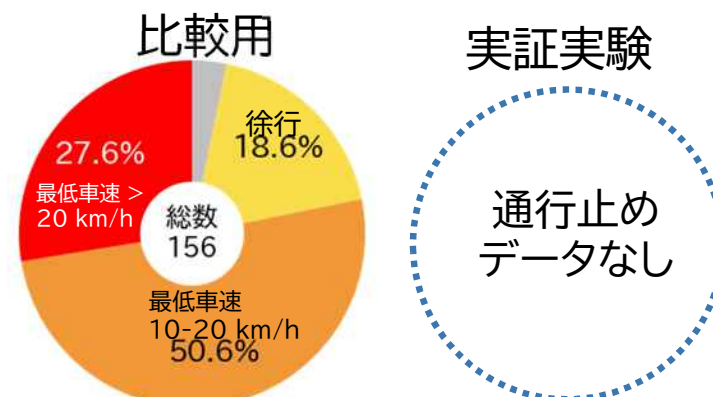
■一時停止の分析(交差点D,K 休日)

青葉通りは一時停止規制がないが、Kでは32%程度、Dでは22%の通過車両が一時停止または徐行している。
また、市役所側のエリアに比べ、最低車速20km/h以上の割合が増加している。
交差道路は一時停止規制があり、Kで86-91%程度、Dで99-100%程度の通過車両が一時停止または徐行しており、また通り進入後の速度が上がっている。なお実証実験による顕著な影響はみられない

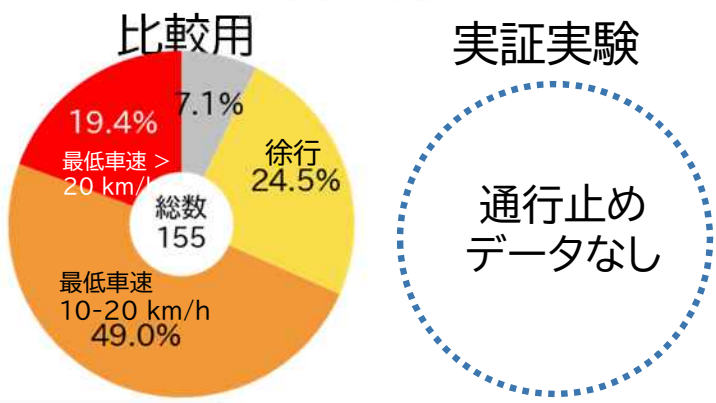
交差道路



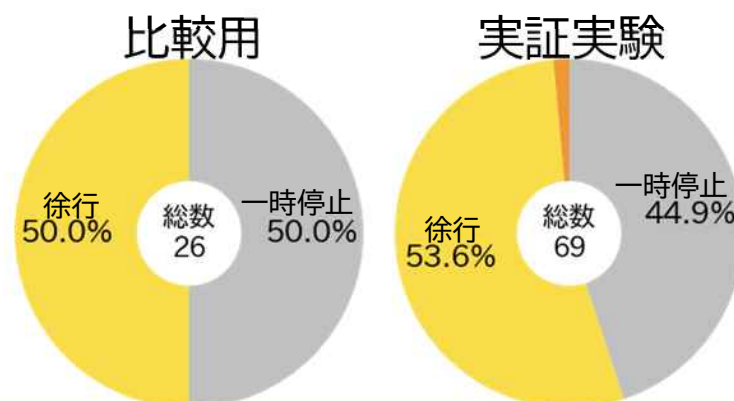
青葉通り



青葉通り

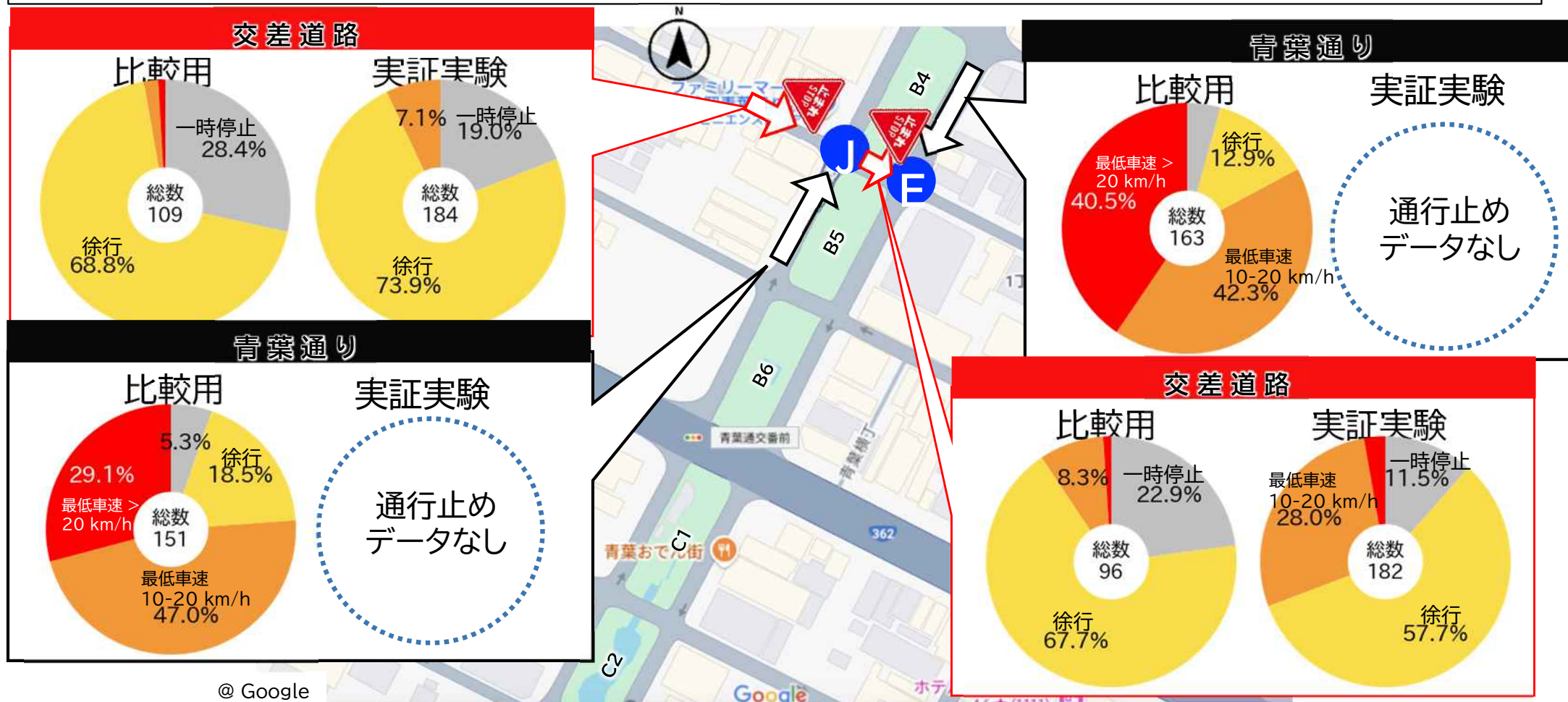


交差道路



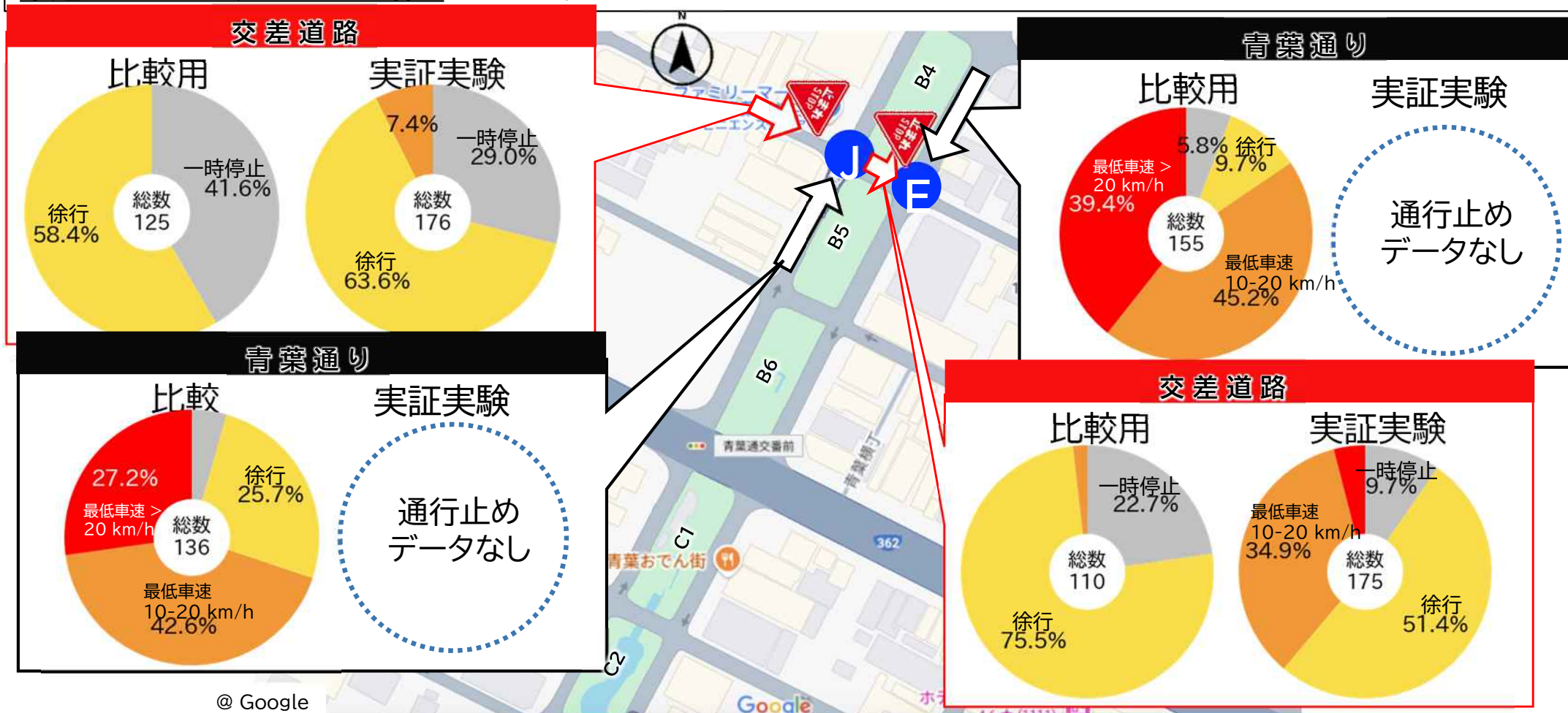
■一時停止の分析(交差点E,J 平日)

青葉通りは一時停止規制がないが、Jでは24%程度、Eでは17%の通過車両が一時停止または徐行している。
また、市役所側のエリアに比べ、最低車速20km/h以上の割合が増加している。
交差道路は一時停止規制があり、Jで93-97%程度、Eで69-91%程度の通過車両が一時停止または徐行しており、また通り進入後の速度が上がっている。なお実証実験により、Eでの一時停止率が11%以上減少し、最低車速10-20km/hが20%増加している。



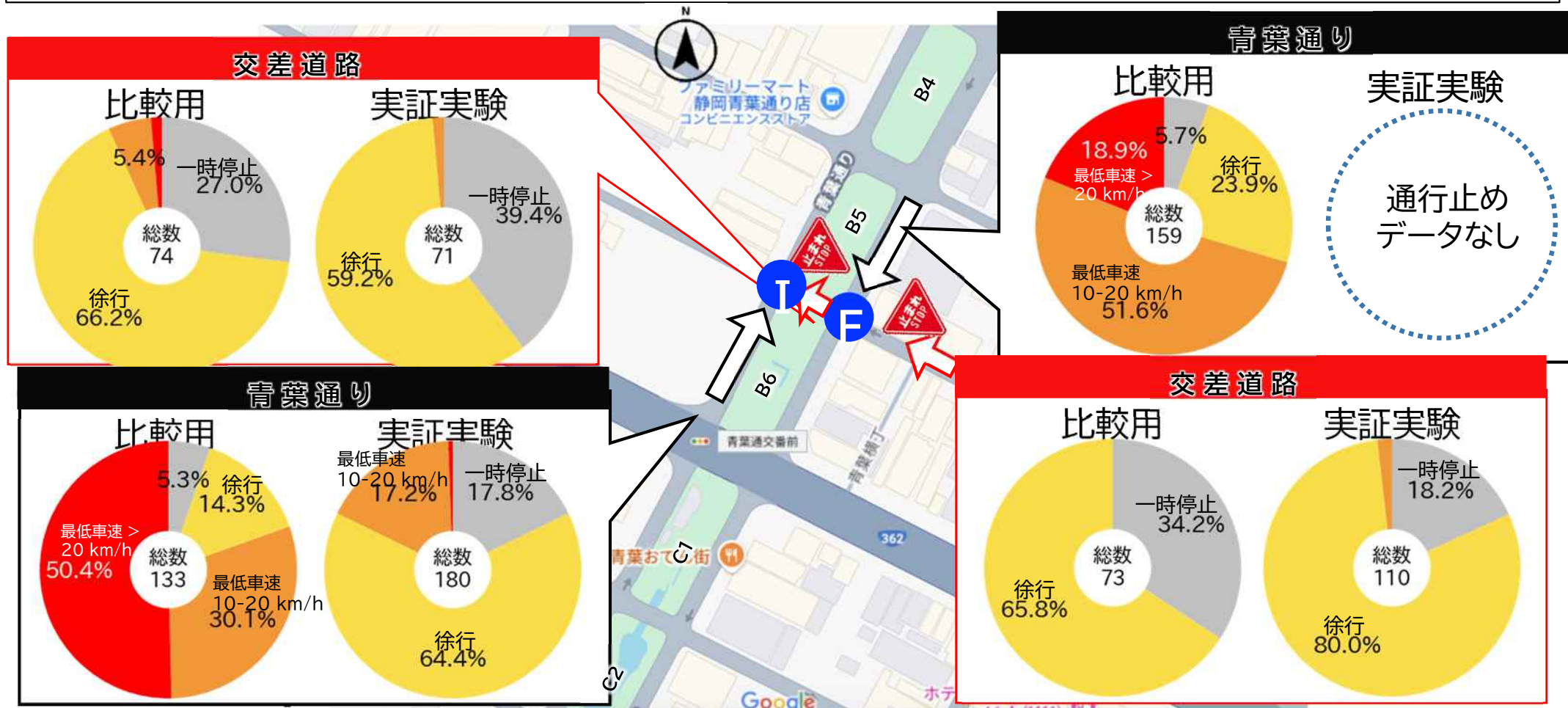
■一時停止の分析(交差点E,J 休日)

青葉通りは一時停止規制がないが、Jでは30%程度、Eでは16%の通過車両が一時停止または徐行している。
また、市役所側のエリアに比べ、最低車速20km/h以上の割合が増加している。
交差道路は一時停止規制があり、Jで93-100%程度、Eで61-98%程度の通過車両が一時停止または徐行しており、また通り進入後の速度が上がっている。なお実証実験により、Jで12%、Eで13%一時停止率が減少し、Eの最低車速10-20km/hが33%増加している。



■一時停止の分析(交差点E,J 平日)

青葉通りは一時停止規制がないが、Iでは20%程度、Fでは29%の通過車両が一時停止または徐行している。
また、市役所側のエリアに比べ、最低車速20km/h以上の割合が増加している(Iは実証実験の規制起点のため、一時停止や徐行が実証実験時多い)。
交差道路は一時停止規制があり、Iで93-99%程度、Fで98-100%程度の通過車両が一時停止または徐行している。なお実証実験により一時停止率がIで12%増加、Fで16%減少している。



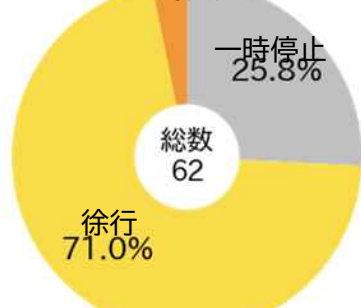
■一時停止の分析(交差点E,J 休日)

青葉通りは一時停止規制がないが、Iでは22%程度、Fでは36%の通過車両が一時停止または徐行している。
また、市役所側のエリアに比べ、最低車速20km/h以上の割合が増加している(Iは実証実験の規制起点のため、一時停止や徐行が実証実験時多い)。

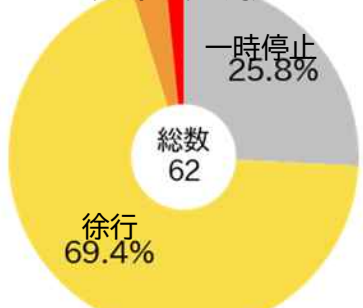
交差道路は一時停止規制があり、Iで95-97%程度、Fで98-100%程度の通過車両が一時停止または徐行している。実証実験により一時停止率がFで10%減少している。

交差道路

比較用

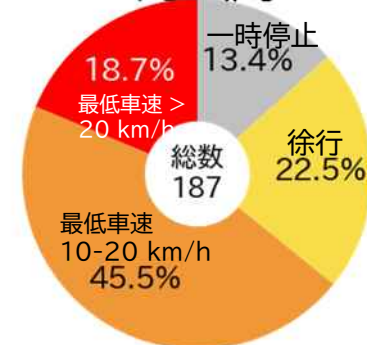


実証実験



青葉通り

比較用

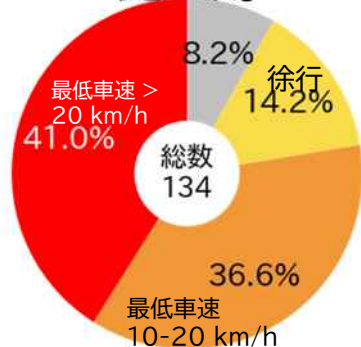


実証実験

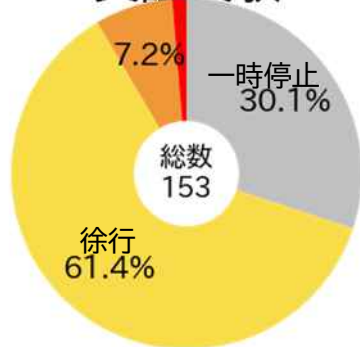
通行止め
データなし

青葉通り

比較用

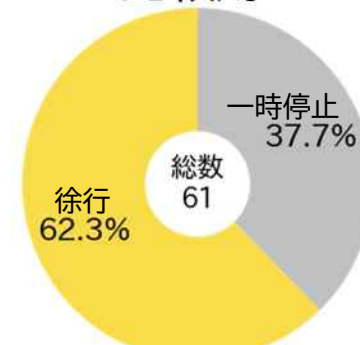


実証実験

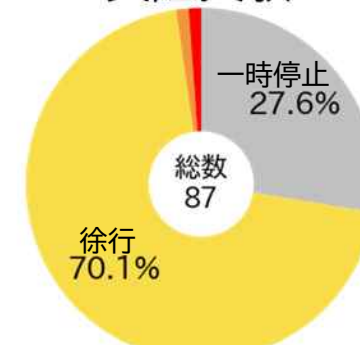


交差道路

比較用



実証実験



ビッグデータによる分析

⑤ 通過交通の分析

▶ 車両の迂回可能性の検証

通過交通の分析

比較期間※、実証実験期間における青葉通りを通行した車両のうち、周辺に目的を持たない通過車両の割合について分析する。

※比較用期間①2023年9月29日～10月9日、②2023年9月1日～11月13日

通過車両の定義

- ・実証実験期間および比較用期間において、青葉通りを通行した車両のうち、青葉通りを利用していない(何かしらの用事がなかった)車両

利用判定エリア(右図参照)

- ・青葉通りおよび沿道の時間貸し駐車場を含むエリア

利用判定エリア



※トリップの定義:

始点 … エンジンオンした地点

終点 … 5分以上エンジンオフした地点

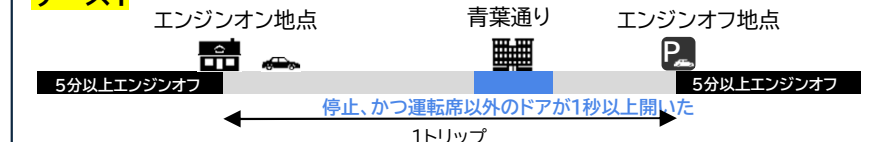
青葉通りを利用していることの判定基準

- ・送迎や駐停車が行われたケースを「利用している」
として、利用していない割合を算出

○ケース1:送迎 …送迎が行われたトリップ

(判定方法)青葉通りまたは沿道の駐車場で車両が停止し、かつ運転席以外のドアが1秒以上開いた車両

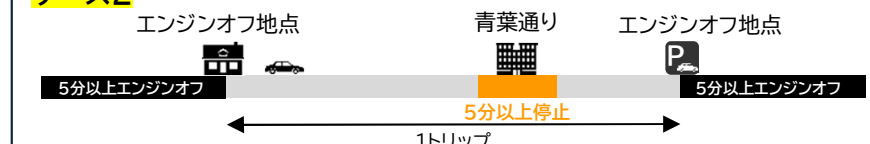
ケース1



○ケース2:駐停車…5分以上 車速0 km/h

(判定方法)青葉通りまたは沿道の駐車場で車速0km/hの状態が5分以上継続した車両

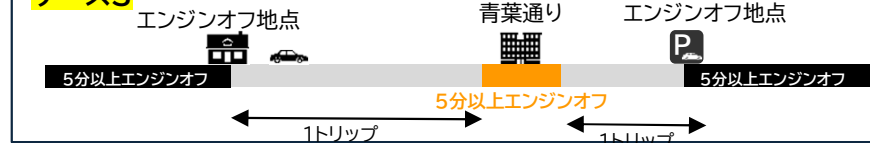
ケース2



○ケース3:駐停車…5分以上 エンジンオフ

(判定方法)青葉通りまたは沿道の駐車場で車速0km/hの状態が5分以上継続した車両

ケース3

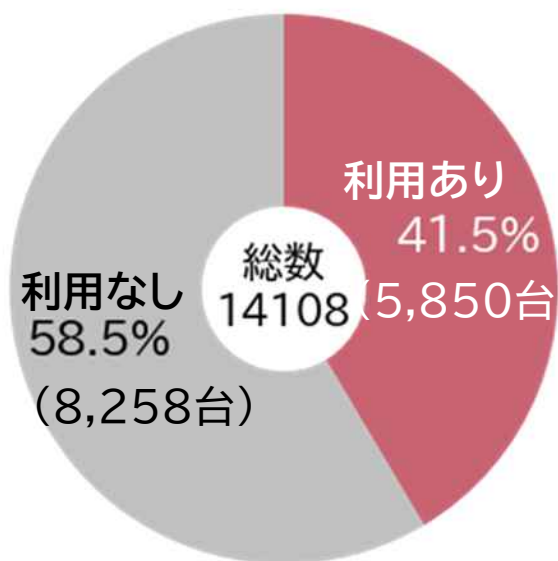


■通過交通の割合(通行車両の利用判定エリア内の利用のあり・なしの割合)

期間によらず、青葉通りを通行し、通過するだけの車両は全体の60～70%程度だった。

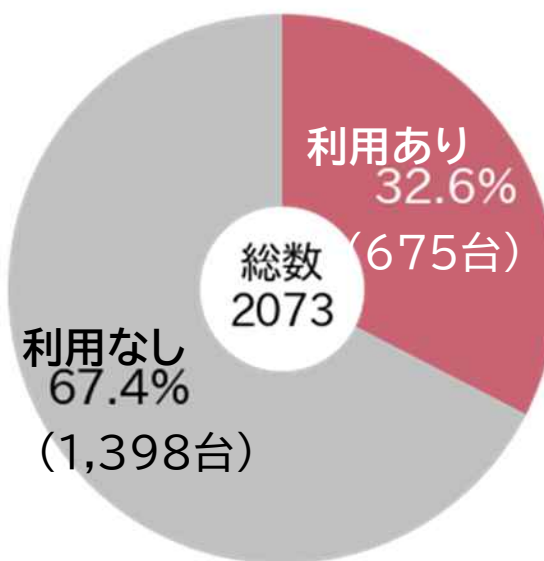
※当該検証においては、参考に昨年度3か月間(長期)のデータ(比較用②)もあわせて分析し、検証期間による違いを確認している

比較用②



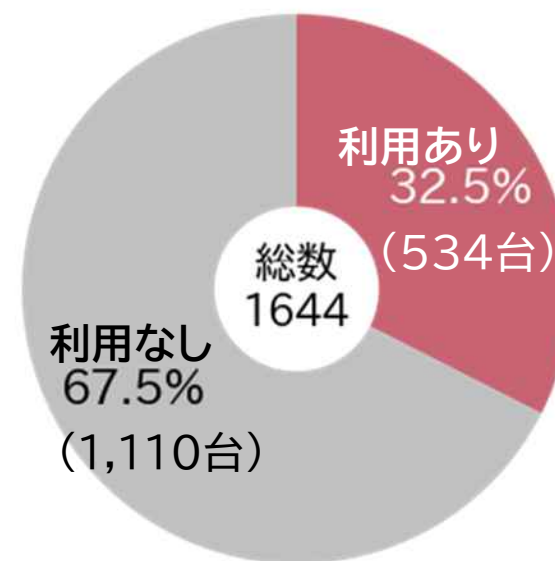
※期間②2023年9月1日～11月13日

比較用①



※期間①2023年9月29日～10月9日

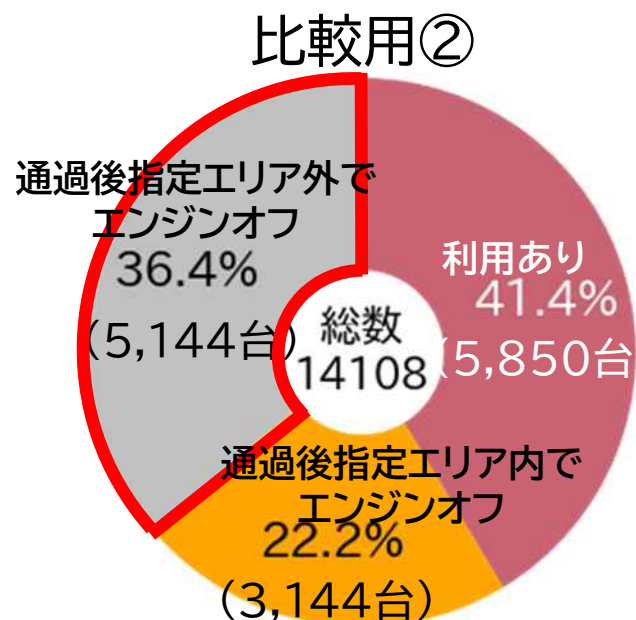
実証実験



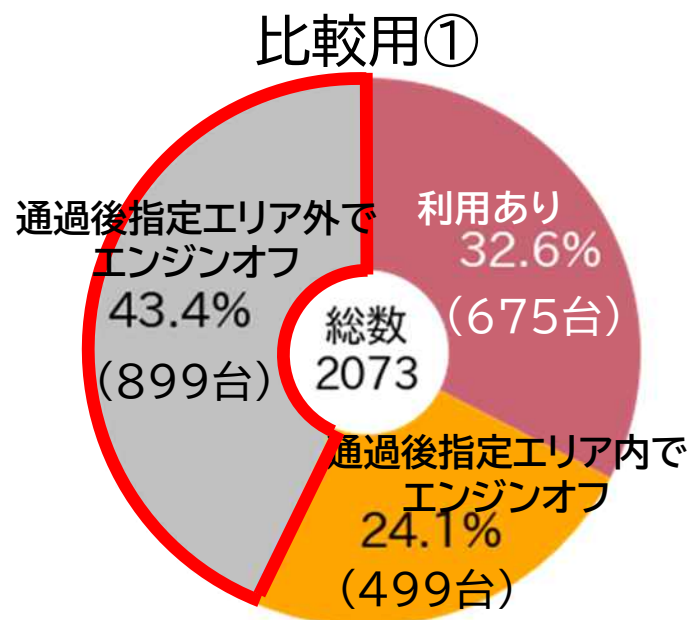
■通過交通の割合(通行車両の利用判定エリア内の利用がない割合の細分化)

青葉通りを通過した後に、右図の指定エリア(青色)外でエンジンオフしている車両の割合は約40%であった。これらの車両は、青葉シンボルロードを通過する必要性は低いと考えられ、周囲の幹線道路へと迂回誘導することにより、青葉シンボルロードの通過車両台数をより低減できる可能性がある

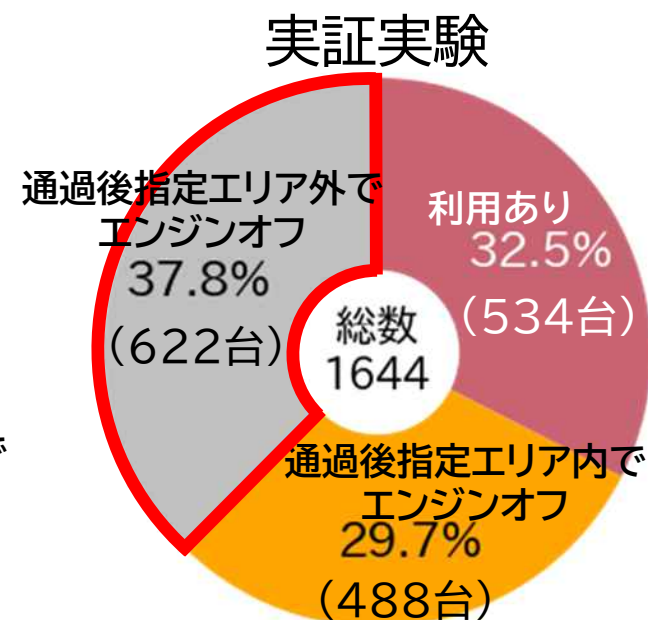
※指定エリア:青葉通りのA-B6までの街区および沿道の駐車場



※期間②2023年9月1日～11月13日

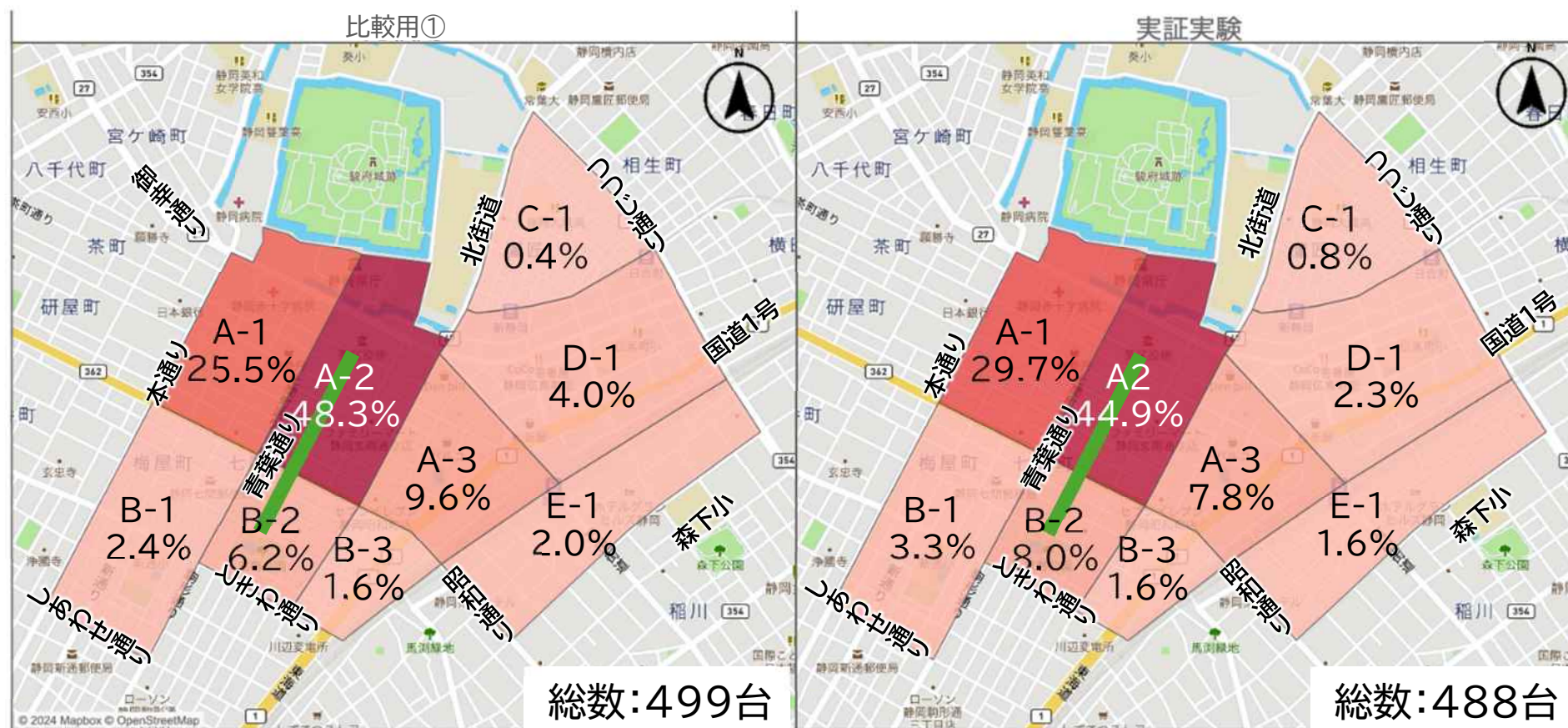


※期間①2023年9月29日～10月9日



■通過車両の目的地の分布(指定エリア内でエンジンオフした車両)

青葉通りを通過するだけの車両のうち、青葉通りを含むA2を目的地とする車両が半数を占めていた。また、病院などを含むA1のエリアが次に多く、比較用と実証実験で、割合も大きく変化していなかった。



ビッグデータによる分析

⑥ ヘビーユーザーの分析

▶ 車両の迂回可能性の検証

■ヘビーユーザー分析

一定期間※における青葉通り(昭和通り以北)を通行した車両の利用頻度を分析する。

※期間2023年9月1日～11月13日

ヘビーユーザーの定義

- ・週に1度以上側道を通行する車両

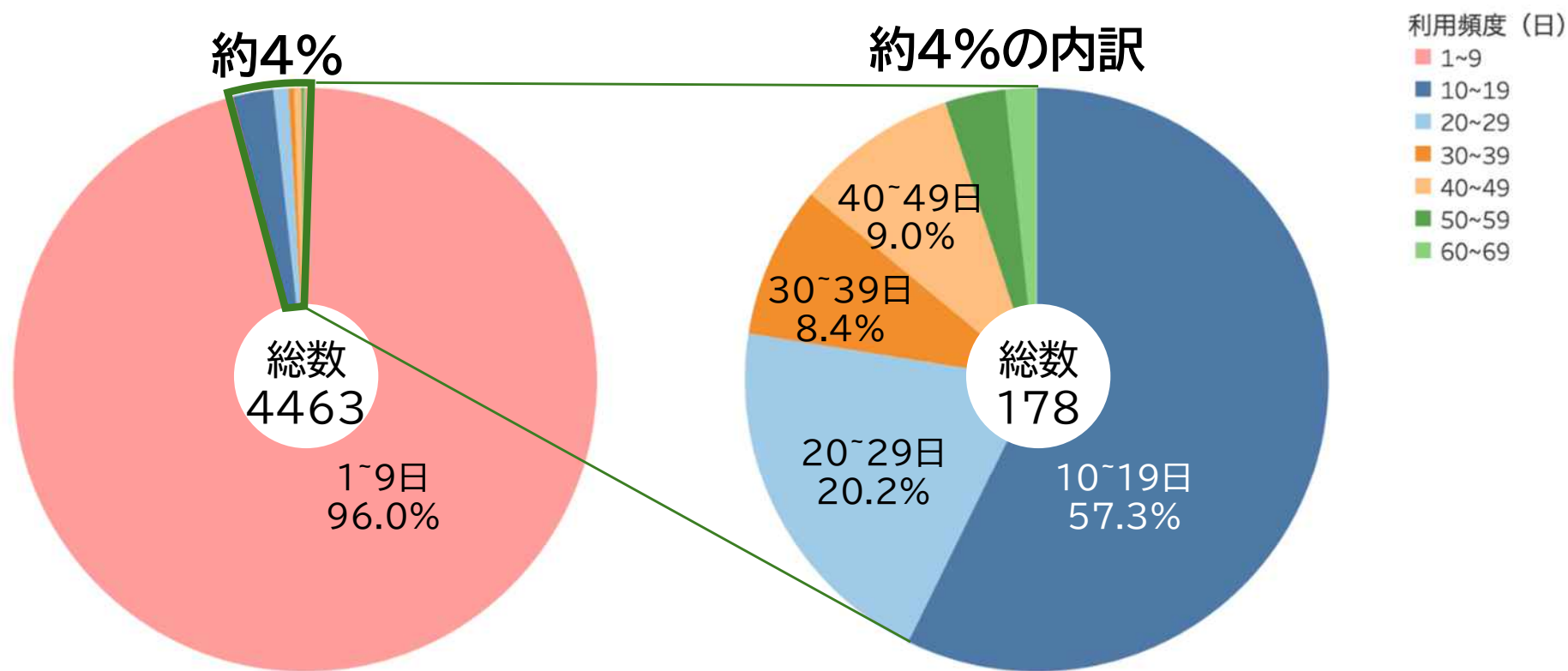
判定エリア(右図参照)

- ・青葉通り(昭和通り以北)



■ヘビーユーザー分析

青葉通り(昭和通り以北)を通行した車のうち、およそ週1回以上(74日間のうち10日以上)の頻度でくる車は約4%であった。



※2023年9月1日～2023年11月13日(74日間)の間に
青葉シンボルロード(昭和通り以北)を通行した車のユニーク台数

検証項目3

マッピング調査による分析

(2)マッピング調査 ① 路上駐車状況調査

アオバリビング実証実験期間中の10月11日(金), 12日(土), 13日(日)の3日間で、マッピング調査としてA1～B5を横断する枝道の路上駐車調査を実施。駐輪箇所を図面上にプロットし、滞在する場所の特徴をつかむとともに、プロット数をカウントすることにより滞在数の傾向を把握。

データ諸元

○調査条件

- ・都市局職員による現地目視調査
- ・10時～17時までのうち30分に1度、10分間観測を行い、路上駐車位置を図面上にマッピング
- ・マッピングの合計数を路上駐車の数傾向として取扱い
- ・車両の識別を行わないため、長時間駐車・駐輪があった箇所はプロットした点が重なって表現される。

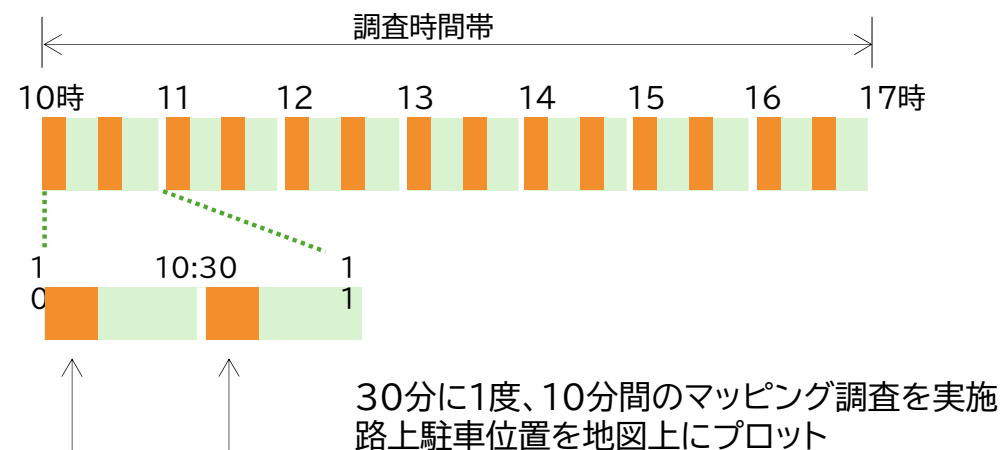
○調査日

<実験中データ>

- ・平日:10/11(金)
- ・休日:10/12(土),10/13(日)

○調査範囲

- ・A1,B1,B2,B3,B4,B5を横断する枝道7路線



駐車台数: 日毎の駐車台数の傾向、変化
 滞留場所: どのあたりに駐車する傾向があるか
 どのあたりにニーズがあるか

マッピング調査による分析

① 路上駐車の状態

▶交通集中などの影響を検証

■3日間合計 10/11(金),10/12(土),10/13(日)

- 路上駐車が一番多い路線はA:市役所線であった。
- 昭和通り寄りの道路(E, F)が、路上駐車全体に対する貨物車両の割合が高い。
- 青葉通りに近いほど特に一般車の駐車が多い傾向となっている。



乗用車	86 (92%)	10 (83%)	16 (94%)	21 (78%)	10 (53%)	10 (63%)	12 (92%)
貨物	7 (8%)	A1 2 (17%)	B1 1 (6%)	B2 6 (22%)	B3 9 (47%)	B4 6 (38%)	B5 1 (8%)
計	93 (100%)	12 (100%)	17 (100%)	27 (100%)	19 (100%)	16 (100%)	13 (100%)

※B:呉服町通りは土日が歩行者天国となるため、データ量が少ない

■10/11(金)

- 路上駐車が一番多い路線はA:市役所線であった。
- その他の路線では特徴的な傾向はみられなかった。



■10/12(土)

●路上駐車が一番多い路線
はA:市役所線であった

●昭和通り寄りの道路
(E, F)が、路上駐車全体に
対する貨物車両の割合が高い。



■10/13(日)

- 路上駐車が一番多い路線はA:市役所線であった
- 貨物の駐車が全体的に少ない。



■3日間比較

●10/12(土)の駐車台数は乗用車、貨物とも、ほかの2日間に比べて多い。

	A 市役所線		B 呉服町通り線		C 紺屋町線 本通一丁目		D 両替町通り町線		E 紺屋町1号線 本通二丁目		F 紺屋町2号線 本通二丁目		G 紺屋町線 本通三丁目		A~F計
3日間計	乗用車	86 (92%)		10 (83%)		16 (94%)		21 (78%)		10 (53%)		10 (63%)		12 (92%)	165 (84%)
	貨物	7 (8%)	A1	2 (17%)	B1	1 (6%)	B2	6 (22%)	B3	9 (47%)	B4	6 (38%)	B5	1 (8%)	32 (16%)
	計	93 (100%)		12 (100%)		17 (100%)		27 (100%)		19 (100%)		16 (100%)		13 (100%)	197 (100%)
10/11(金)	乗用車	13 (93%)		2 (100%)		0		3 (75%)		2 (100%)		1 (100%)		1 (100%)	22 (92%)
	貨物	1 (7%)	A1	0 (0%)	B1	0	B2	1 (25%)	B3	(0%)	B4	(0%)	B5	(0%)	2 (8%)
	計	14 (100%)		2 (100%)		0		4 (100%)		2 (100%)		1 (100%)		1 (100%)	24 (100%)
10/12(土)	乗用車	48 (94%)		3 (100%)		13 (93%)		9 (64%)		4 (31%)		6 (50%)		10 (100%)	93 (79%)
	貨物	3 (6%)	A1	0 (0%)	B1	1 (7%)	B2	5 (36%)	B3	9 (69%)	B4	6 (50%)	B5	(0%)	24 (21%)
	計	51 (100%)		3 (100%)		14 (100%)		14 (100%)		13 (100%)		12 (100%)		10 (100%)	117 (100%)
10/13(日)	乗用車	25 (89%)		5 (71%)		3 (100%)		9 (100%)		4 (100%)		3 (100%)		1 (50%)	50 (89%)
	貨物	3 (11%)	A1	2 (29%)	B1	0 (0%)	B2	0 (0%)	B3	0 (0%)	B4	0 (0%)	B5	1 (50%)	6 (11%)
	計	28 (100%)		7 (100%)		3 (100%)		9 (100%)		4 (100%)		3 (100%)		2 (100%)	56 (100%)

※B:呉服町通りは土日が歩行者天国となるため、データ量が少ない