

伏見町地区公共空間活用実証実験の 交通実態調査結果について

1. 調査概要

(1) 調査目的

本調査は伏見町内道路について歩行者空間化する実証実験を行ない、周辺道路への影響把握や、課題抽出を行うことを目的とする。

調査概要は次のとおりである。

▼交通実態調査概要

調査種別	調査概要	調査日			
		イベント時		平常時	
		11/2 (金)	11/3 (土・祝)	11/9 (金)	11/11 (日)
①自動車 交通量 調査	[対象箇所]福山駅南口東側一方通行断面（1箇所） [調査内容]対象断面を通過する車両台数をカウントし、1時間毎に記録する。 (7車種：小型乗用車、タクシー、小型バス・マイクロバス、大型バス、小型貨物車、大型貨物車、バイク) [調査時間] 10：00～21：00（11時間）	○	○	○	○
②渋滞長 調査	[対象箇所] 福山駅前交差点（1箇所） [調査内容] 対象方向（1方向）に延びる車列の長さ（滞留長）と通過時間を10分毎に記録する。 [調査時間] 10：00～21：00（11時間）	○	○	○	○

▼交通実態調査日の諸条件

	調査日	天候	実証実験 実施状況	交通規制状況	イベント 実施状況
イベント時	11/2(金)	晴れ	実験日	伏見町内道路を車両通行止め	伏見町にて文化市を開催（17時～21時）
	11/3(土・祝)	晴れ	実験日	伏見町内道路を車両通行止め	・福山駅南北にて多数のイベント開催 ・伏見町にて文化市を開催（10時～21時）
平常時	11/9(金)	曇りのち 晴れ	平常日	-	-
	11/11(日)	晴れ	平常日	-	-

(2) 調査位置図

① 全体図



② 詳細図



2. 交通実態調査結果

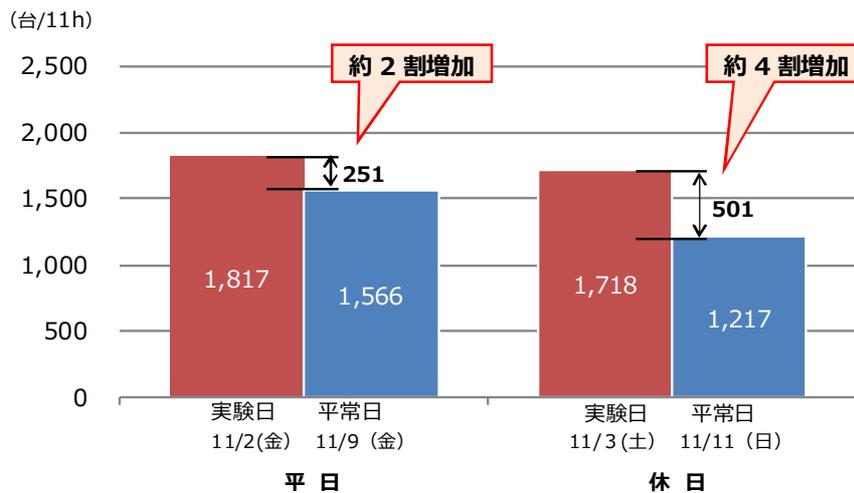
2-1. 自動車交通量調査結果

- 自動車交通量は、平日では実験日の方が約 2 割増加し、休日では実験日の方が約 4 割増加した。
- 休日実験日の交通量の増加量が大きく増加した要因としては、当該実証実験をはじめ JR 福山駅周辺において多数のイベントが開催されたこと等が考えられる。

実験日の実験区間の交通量は、平日で約 1,800 台/11h、休日で約 1,700 台/11h となった。実験日と平常日を比較すると、平日では実験日の方が約 2 割（約 250 台/11h）増加し、休日では実験日の方が約 4 割（約 500 台/11h）増加した。

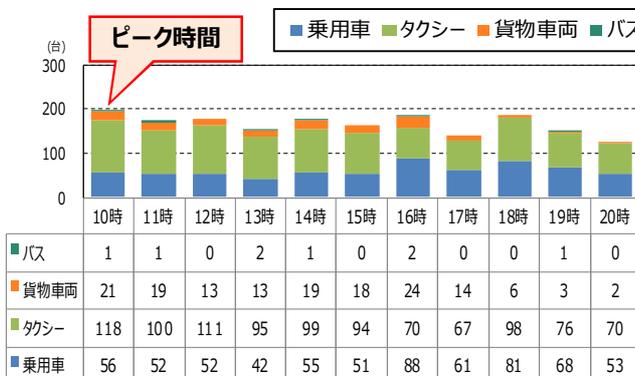
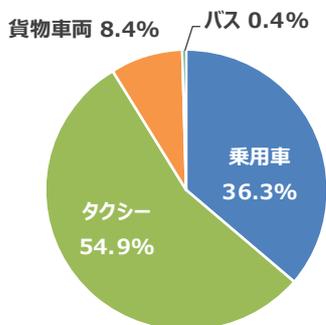
休日実験日の交通量の増加量が大きく増加した要因としては、当該実証実験に加え、JR 福山駅北口における車両通行止め（歩行者天国）の実証実験や備後ワインフェス、中央公園におけるふくやま子どもフェスティバル、天満屋福山店における北海道の物産と観光展など、JR 福山駅周辺において多数のイベントが開催されたことが考えられる。

▼11 時間交通量

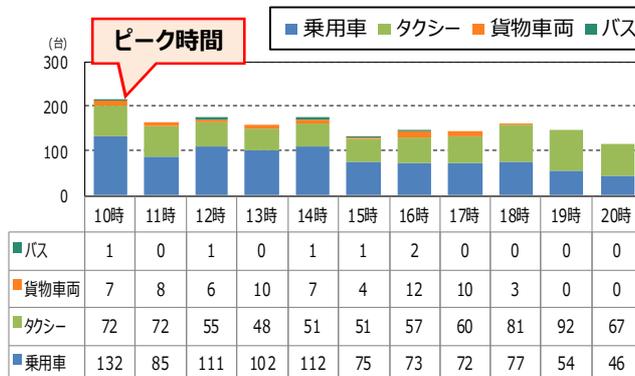
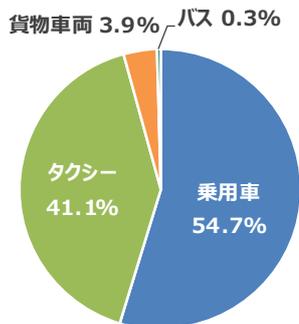


実験日のピークは平日・休日ともに 10 時台、平常日のピークは平日 17 時台、休日 18 時台となった。また、実験日・平常日ともに平日はタクシーの割合が最も高く、休日は乗用車の割合が最も高い結果となった。

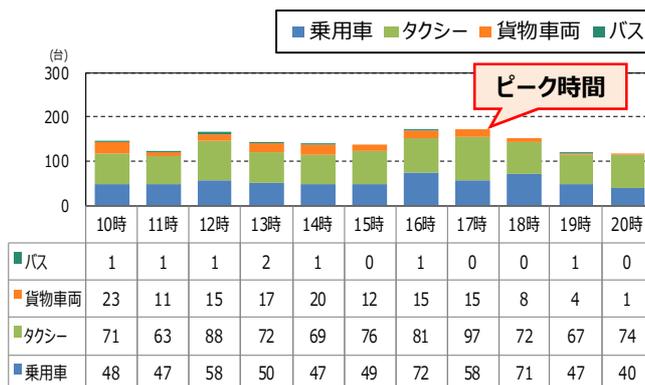
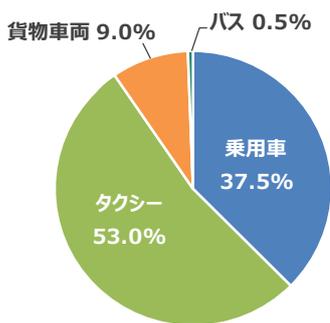
▼実験日：11月2日（金）



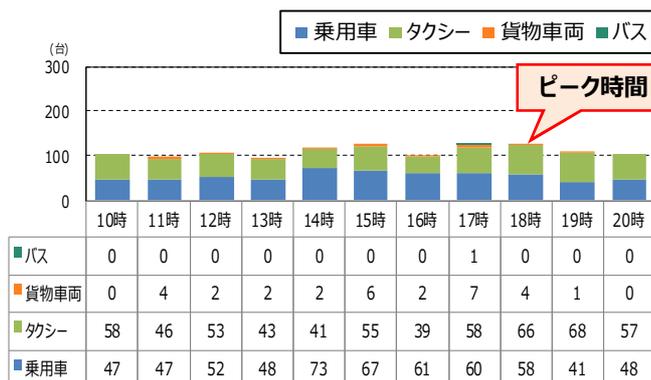
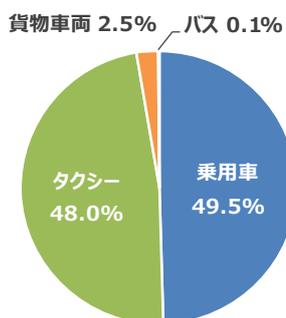
▼実験日：11月3日（土）



▼平常日：11月9日（金）



▼平常日：11月11日（日）



2-2. 渋滞長調査結果

- 最大渋滞長は、平日では実験日の方が約 90m、休日では実験日の方が約 220m 延伸した。
- 交通量ピーク時の交通渋滞による最大信号待ち回数は休日には一時的に回数が増えたものの、平日は変化なく、信号の待ち時間は平常日と大きく変化がないと考えられる。

平日の最大滞留長は実験日で 200m、平常日で 110m、最大渋滞長は実験日で 140m、平常日で 50m、それぞれ比較すると実験日が渋滞・滞留長ともに 90m 延伸した。

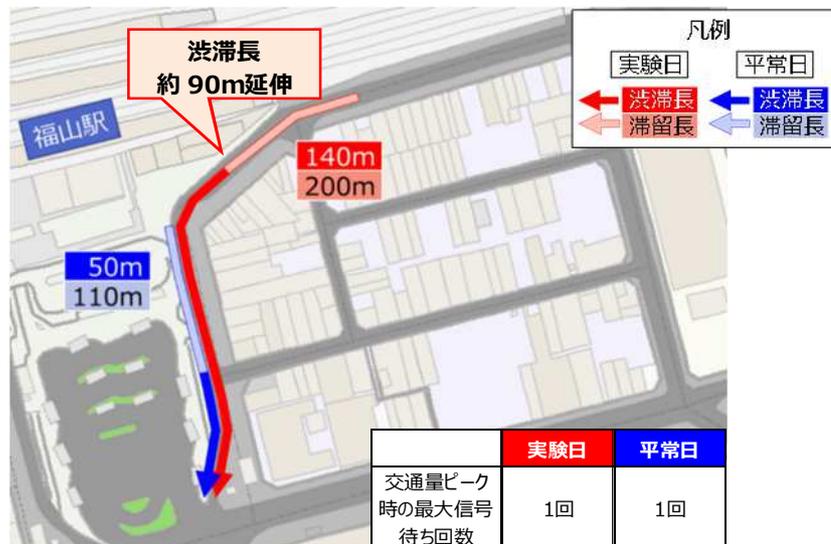
休日の最大滞留長は実験日で 270m、平常日で 90m、最大渋滞長は実験日で 260m、平常日で 40m、それぞれ比較すると実験日の滞留長が 180m、渋滞長が 220m 延伸した。

平日の最大信号待ち回数は、実験日・平常日ともに 1 回であり、変化はない。

休日の最大信号待ち回数は、実験日に 3 回、平常日に 1 回であり、一時的に回数が増えた。

交通量ピーク時は、渋滞長の延伸が見られ、休日実験日の最大信号待ち回数が一時的に増加（1 回⇒3 回）したものの、平日は変化なく、信号の待ち時間は平常日と大きく変化がないと考えられる。

▼平日（実験日 11/2(金)、平常日 11/9(金)）



▼休日（実験日 11/3(土)、平常日 11/11(日)）



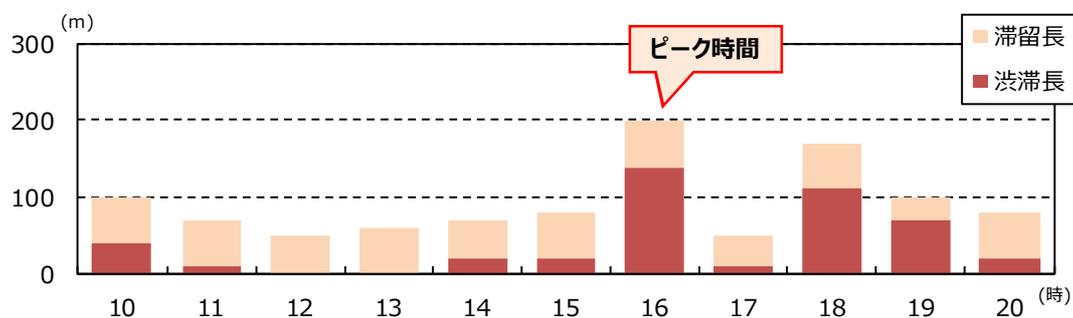
滞留長と渋滞長の違いについて

滞留長：進入方向の当該交差点信号機が「赤」の時の最後尾車両の位置と当該交差点までの長さ。

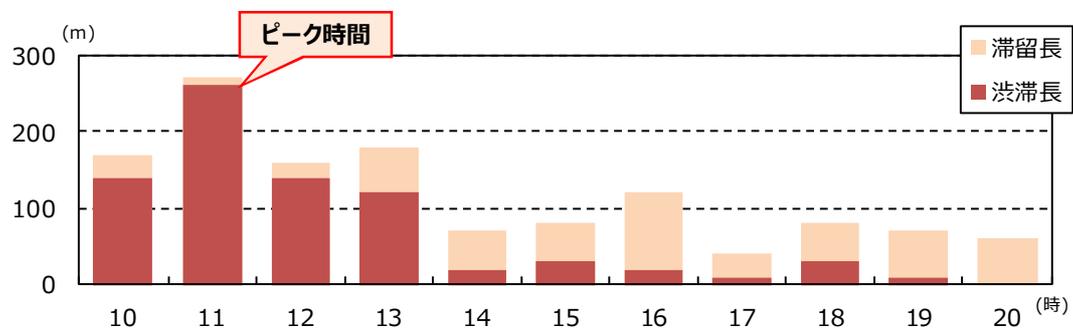
渋滞長：滞留長計測時の最後尾車両が、当該交差点信号機が「青」となり、当該交差点方向に進入するも、再び「赤」となり当該交差点を通過できず、停止した位置と当該交差点までの長さのこと。1 回の「青」で通過できた場合は、渋滞長は 0m となる。

実験日のピークは平日で 16 時台、休日で 11 時台、平常日のピークは平日で 12 時台、休日で 17 時台となった。

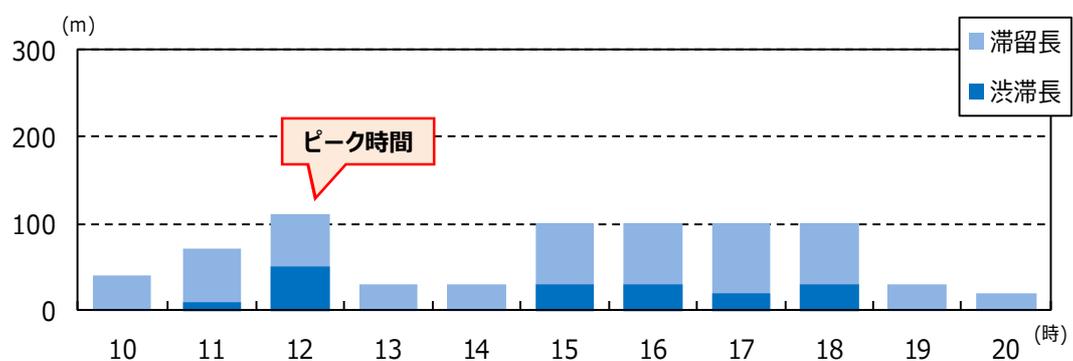
▼実験日：11月2日（金）



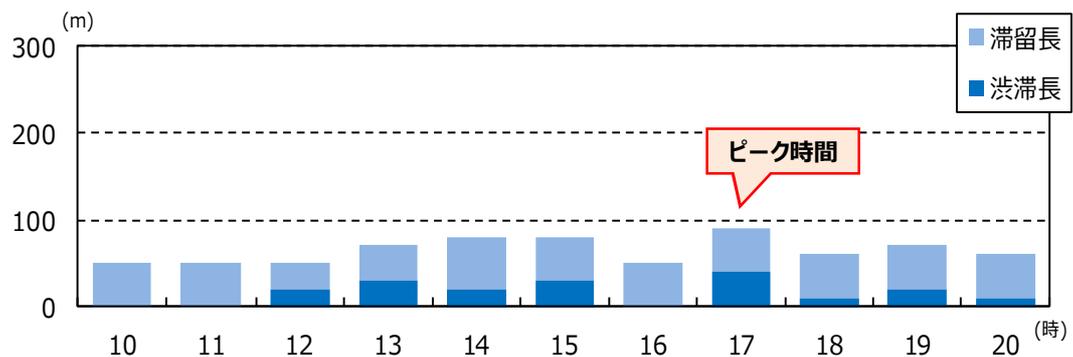
▼実験日：11月3日（土）



▼平常日：11月9日（金）



▼平常日：11月11日（日）



3. 交通実態調査から得られた課題

実証実験により、交通量は平常日に比べ最大約 4 割の増加、また、渋滞長は平常日に比べ最大で約 220mの延伸が確認された。しかしながら、交通量ピーク時の交通渋滞による最大信号待ち回数は休日には一時的に回数が増えたものの、平日は変化なく、信号の待ち時間は平常日と大きく変化がないと考えられる。

一方で、実験日休日については、一時的な交通集中による渋滞が確認されているため、当該地区に流入する交通を分散させることが必要であると考えられる。

今後は周辺告知看板設置や HP・SNS での情報発信等による事前広報の充実、フリンジパーキング等による地区内への車両進入の抑制を図るなどソフト面での対策を中心に検討し、安全性・快適性の向上を図る必要がある。

4. その他

実証実験による交通量の増加等により、伏見地区内に流入する交通量が多く見受けられた。これらの車両の中には、駐車場探しによる一般車両の迷走車両も多く確認された。また、交通量の増加に合わせて歩行者も増加した。当該地区は歩行空間が物理的に分離されていないことから、自動車と歩行者の輻輳により安全面での問題が確認された。

▼自動車と歩行者の輻輳の状況

