

1 調査名称：都心交通計画推進調査

2 調査主体：札幌市

3 調査圏域：札幌都心部（北 8 条通～南 4 条通、石山通～創成川通）

4 調査期間：平成 17 年度～平成 20 年度

5 調査概要：

札幌市では、「人と環境を重視した新しい時代の都心交通の創出」「都心の活性化に寄与する交通施策の推進」を目標に掲げ、都心中心部における交通課題の解消に向けて、概ね 20 年間で実施が望まれる交通施策の方向性と、概ね 10 年間で実現可能な交通対策の基本方針として、平成 16 年度に「さっぽろ都心交通計画」を策定した。また、平成 16 年 12 月には、都心交通計画の推進が国土交通省環境行動計画（EST）モデル事業として採択を受けていることから、この都心交通計画の施策展開を着実に図っていくためには、プロジェクト監理のための数値目標の設定や、社会実験などを通して必要なデータを継続的に収集し、PDCA サイクルによる計画の評価・点検・見直しを行いつつ施策展開を図っていく必要がある。

当該調査は、この都心交通計画の具体的実施について検討する事業であり、札幌都心部の交通課題の解消に向けて、適正な自動車利用等による交通の円滑化の実現などを目的としている。

平成 19 年度の調査では、交通対策として優先度が高いタクシー対策、荷さばき対策、観光バス対策、交通行動の意識転換について調査、検討を行った。また、都心交通モニタリング調査によって交通施策の展開による札幌都心部の交通の改善状況を計測し、計測した基礎データを基に環境改善効果（CO2 削減量）の実績値を算出した。さらに、この実績値を基に札幌都心部での交通施策による環境目標（CO2 削減目標）を設定した。

< 調査成果 >

1 調査目的

札幌市では、平成 16 年 7 月に「さっぽろ都心交通計画」を策定し、「人と環境を重視した新しい時代の都心交通の創出」をテーマとして、多様な都市活動を支える環境負荷の少ない交通システムの実現を目指している。

こうした中、平成 16 年 12 月、「さっぽろ都心交通計画」の推進が国土交通省環境行動計画（EST）モデル事業（事業期間：平成 17 年～19 年）の採択を受けたことから、札幌市では「環境的に持続可能な交通（EST）モデル事業」の趣旨を踏まえ、人と環境を重視した「交通まちづくり」の推進を図る事としている。

当該調査は、計測した基礎データの結果などを用いて、都心交通施策の展開による環境改善効果を整理し、EST モデル事業の成果として取りまとめるとともに、優先度の高いタクシー対策、荷さばき対策、観光バス対策、交通行動の意識転換について、都心部交通対策の推進を図ることを目的とする。

【EST モデル事業スケジュール】

平成 17 年度：展開施策の抽出と環境改善効果の試算

平成 18 年度：モニタリングの施行と環境改善効果の把握

平成 19 年度：モニタリング調査の実施と環境目標の設定

2 調査フロー

改正道路交通法の都心交通への影響に関する勉強会

道交法改正による路上駐車取り締まり強化の効果・影響に関する情報交換、情報共有を図る組織

客待ちタクシー環境改善社会実験実行委員会

平成18年度に実施を予定している大通地区タクシー客待ち環境改善社会実験の企画、実施、データ収集、結果とりまとめを行う組織

路上荷さばき勉強会

改正道路交通法の施行により都心部での荷さばき作業は路上で作業をすることが多くなっている。そのような背景から、路上で荷さばきを行う場所や方法、そのような空間の整備に向けた検討を行う組織



都心部交通対策推進策検討業務

交通対策として解決が急がれる、タクシー対策、荷さばき対策、観光バス対策について、実態調査や交通行動の転換に関するアンケート調査等を実施し、今後の都心交通対策の検討を行う

都心交通モニタリング調査

環境指標などを用いて都心交通計画の推進を定量的に評価するための基礎データを取得するため、自動車交通量、歩行者交通量、駐車・駐輪状況等の調査を実施する



環境目標検討ワーキング

計画推進プロジェクトチーム委員会の業部会

プロジェクトチーム委員会で検討する「環境目標の設定」及び「モニタリング調査手法」について、専門的、技術的な側面からの検討を行う。

また、市やそのほかの関係主体が実施を想定している施策についても、施策効果の試算をはじめとする先行的な検討実務を行い、プロジェクトチーム委員会における検討を支援する



3 調査圏域図



計画推進プロジェクトチーム委員会
：モデル事業計画推進のマネジメント組織

+ その他関係主体で実施を想定している施策に関する情報交換

環境的に持続可能な交通（EST）モデル事業として、札幌市における「環境目標の設定」及び「モニタリング手法」の設定を行うとともに、事業計画の施策展開に関する評価・監理を行う。

また、市やそのほかの関係主体が実施を想定している施策について、施策の内容や問題・課題など）および施策展開の方向性、効果の把握に関する議論を行う

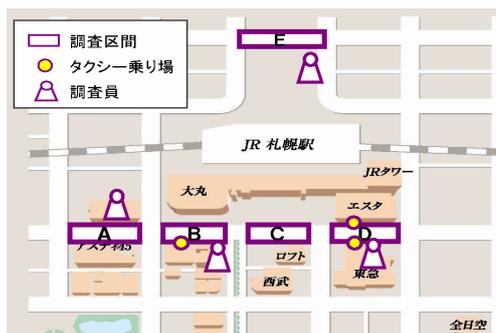
4 調査成果

第 編 都心部交通対策推進策検討業務

1) タクシー対策に関する調査

(1) 札幌駅周辺タクシー路上駐車実態調査

【調査概要】



～調査目的～

札幌駅周辺のタクシー路上駐車実態を把握する。

～調査内容～

- ・調査期間...9月23日(日)、26日(水)8時～20時
- ・調査場所...北8条通(西3丁目)
北5条通(西2丁目～西5丁目)
- ・調査項目...駐車開始・終了時刻、タクシー会社名
(法人・個人)、駐車場所など

【調査結果】

- ・調査区間におけるタクシーの路上駐車台数は、平日で 1,558 台、休日で 992 台である。路上での平均駐車時間は、平日休日ともに、10 分程度である。(表 1-1、表 1-2)
- ・平日では、昼前後と夕方に路上駐車が多く、休日は夕方が若干多い。(図 1-1)
- ・調査箇所別(路上、タクシー乗り場)の駐車台数を見ると、タクシー乗り場が設けられていないブロック A の両側、ブロック D のビックカメラ前に路上駐が多い。また、ブロック E の南側にタクシープールへ入庫待ちの停車が多い。(図 1-2)

表 1-1 路上駐車台数・駐車時間(全体) 表 1-2 路上駐車台数・駐車時間(法人・個人別)

	駐車台数	駐車時間(分)
平日	1558	10.9
休日	992	10.4

	駐車台数		駐車時間(分)	
	法人	個人	法人	個人
平日	1336	222	10.2	12.0
休日	970	22	10.9	9.1

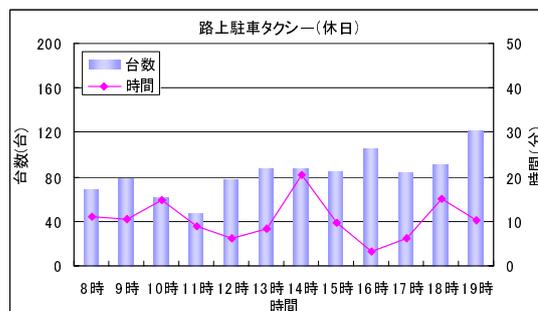
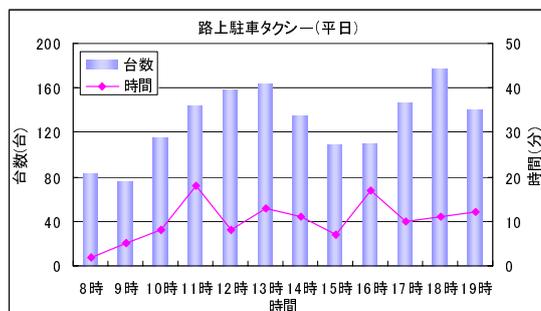


図 1-1 時間帯別の路上駐車台数・駐車時間

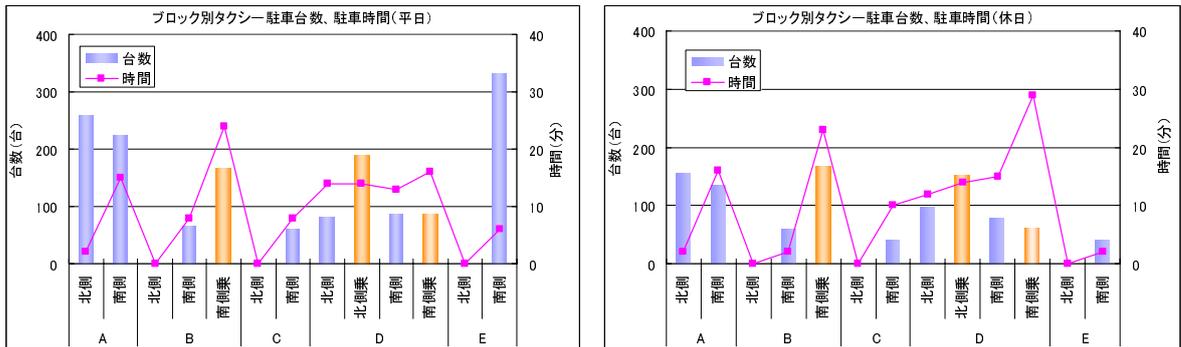


図 1-2 箇所別の路上駐車台数・駐車時間

【考 察】

札幌駅周辺の路上では、1日延べ1千台以上のタクシーが客待ちで駐車している。タクシー乗場からはみ出して、あるいはタクシー乗り場以外の場所で客待ちをしているタクシーも多く、平均駐車時間は10分程度であるが、長時間駐車も多く見られ、路上には常にタクシー駐車がある状況である。

駅周辺のタクシーの路上駐車は、都心部の交通混雑の一因と考えられ、通行だけでなく周辺施設の駐車場出入りにも影響をきたしている。タクシーの駐車が多い駅周辺においては、交通渋滞緩和のため、乗り場の整備や路上駐車のルール化、タクシープール利用の効率化などについて、検討する必要がある。

(2) タクシーのアイドリングストップ啓発調

【調査概要】



～調査目的～

札幌都心部のタクシー乗り場で待機しているタクシーについて停車中のアイドリングの有無を調査する。調査はアイドリングストップキャンペーンの実施前後に行い、啓発実施による変化を把握する。

～調査内容～

- 調査期間…9月23日(日)、26日(水)(実施前)
10月8日(月)、12日(金)(実施後)10時～18時
- 調査場所…札幌駅北口・南口タクシー乗り場・プール
三越・パルコ・丸井今井前タクシー乗り場
- 調査項目…タクシー乗り場の利用台数、タクシー会社名、アイドリングの有無

(3) アイドリングストップキャンペーンの実施

【実施内容】

実施期間… 10月1日(月) ~ 10月31日(水)

(関係機関との合同啓発) 10月4日(木) 10時~11時

(啓発員による啓発) 10月5日(金) ~ 7日(日)、10月9日(火) ~ 11日(木) 10時~18時

啓発場所…札幌駅北口タクシー乗り場・プール、エスタ・東急・西武・日之出ビル・三越・パルコ・丸井今井前のタクシー乗り場

【実施結果】

アイドリングストップ啓発実施前後のアイドリングストップ率の変化

- ・アイドリングストップ率は、タクシープール内では実施率が高く、タクシー乗り場では実施率が低い状況が確認された。この原因として、タクシープールでは待機台数が多く、タクシー乗り場に比べて待機時間が比較的長い、タクシー乗り場では順番待ち車列の移動が頻繁にあるため、発進と停止の繰り返しが多くなり、取組みにくいことが考えられる。
- ・タクシープール内でのアイドリングストップ率は、実施前後において大きな変化は見られなかった。

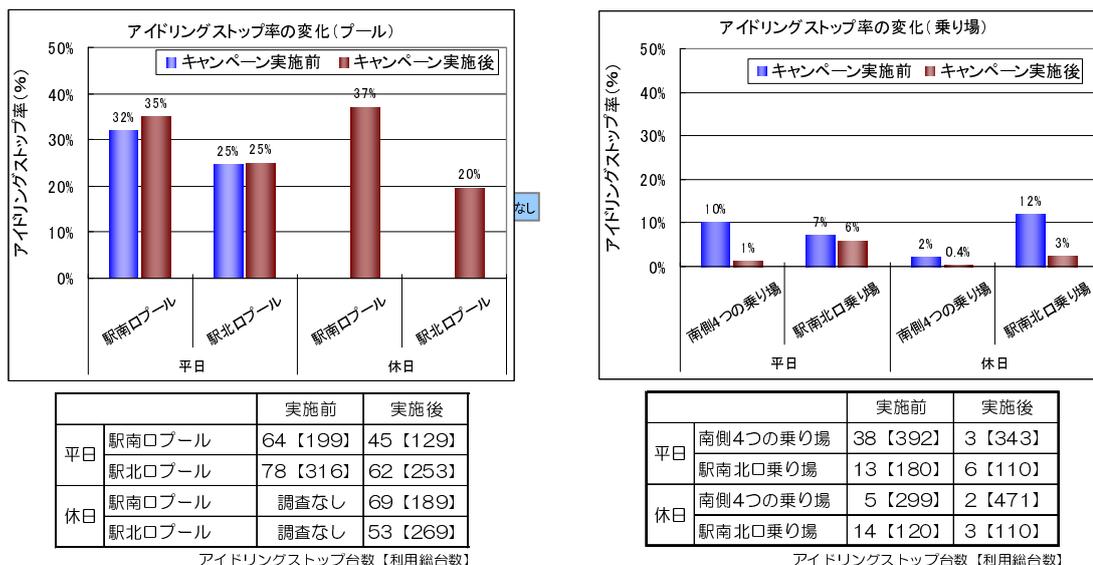


図 1-3 アイドリングストップ率の変化

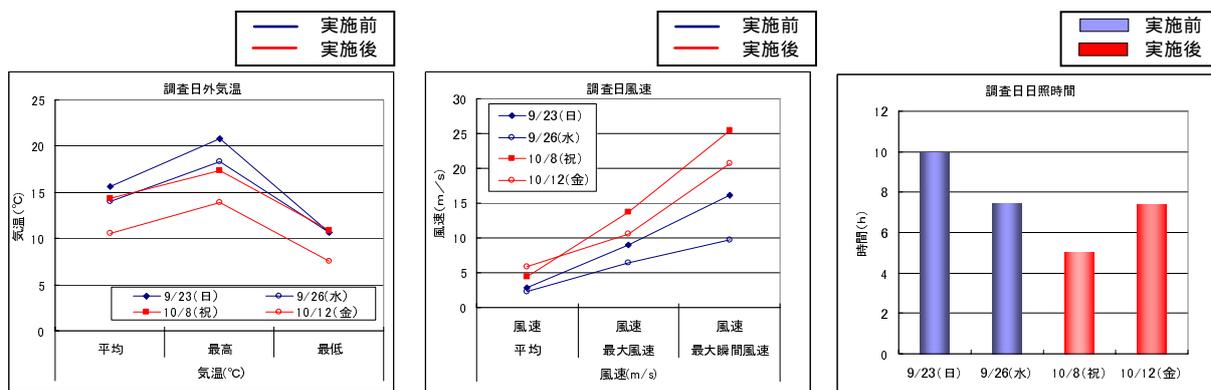


図 1-4 アイドリングストップ調査日天気状況

【考 察】

今回のキャンペーンでは、アイドリングストップの啓発期間中は、約 6 割のタクシードライバーがアイドリングストップに応じてくれたが、啓発をしない日は元の状態に戻っていたことが確認された。ドライバーにアイドリングストップの習慣が無く、必要性の認知も低いことが理由と考えられる。しかし、直接の呼びかけによって多くのドライバーが応じてくれたことから、キャンペーンのような短期的な取組みではなく、ドライバーに広くアイドリングストップの意義や必要性を浸透させることが重要である。

2) 荷さばき対策に関する調査

(1) 荷さばきベイアンケート調査

【調査概要】



調査箇所、調査員配置図

～調査目的～

駐車ベイの設置を予定している札幌駅前通において、アンケート調査を行い、駐車ベイの利用意向や課題などを把握する。

～調査内容～

- 調査期間…9月23日(日)、26日(水)7時～19時
- 調査項目…路上での荷さばきの状況(頻度、時間など)
将来の荷さばき専用スペース利用意向など

【調査結果】

- ・札幌駅前通において、1日1～3回以上荷さばきを行うドライバーの割合は約6割で、残り4割は週に1回以下との回答であった。(図1-5)
- ・1回の駐車による作業時間は、5～10分以内の割合が最も多く、約4割であった。(図1-6)
- ・駐車場所から配送先への箇所数は、約5割のドライバーは1ヶ所と回答し、2、3箇所と回答する割合は4割であった。(図1-7)
- ・普段、路上で荷さばきの際に有料施設を「使うことがある」と回答したドライバーは、約2割であった。(図1-8)
- ・駅前通に路上の有料(20分100円程度)荷さばき専用スペースを設置した場合、「利用する」と回答した割合は約2割で、「利用しない」と回答した割合は約5割であった。(図1-9)



図1-5 札幌駅前通の路上荷さばき頻度

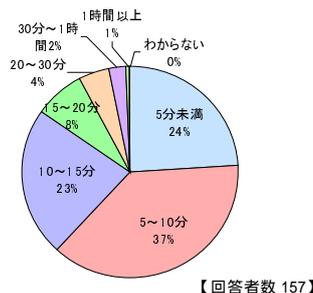


図1-6 駐車1回あたりの作業時間

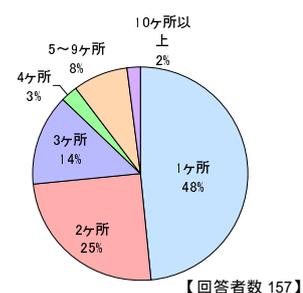


図1-7 駐車場所から配送先箇所数

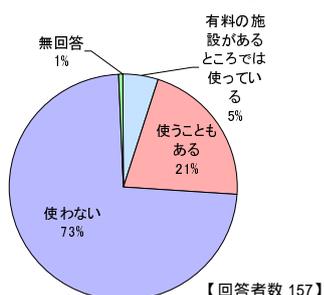


図1-8 路上有料施設の利用状況

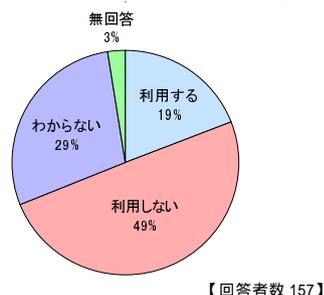


図1-9 札幌駅前通の有料荷さばき専用スペースの利用意向

3) 観光バス対策に関する調査

(1) 観光バス路上駐車実態調査



～調査目的～

札幌都心部の2箇所(道庁前、北大通)における観光バスの路上駐車実態を把握する。

～調査内容～

- 調査期間…9月23日(日)、26日(水)
7時～19時
- 調査場所…北大通(西1、2丁目)、
西5丁目線(道庁前)
- 調査項目…路上駐車開始・終了時刻、観光バス
会社名

【調査結果】

- ・道庁前における7:00から19:00までの12時間における観光バスの路上駐車は、平日は29台、休日は58台である。平均駐車時間は平日と休日はほぼ同じ約25分である。(表1-3)
- ・北大通においては、平日と休日の路上駐車台数はほぼ同じで130台前後である。平均駐車時間は、平日と休日は、ほぼ同じで約28分である。(表1-4)
- ・時間帯別では、道庁前が朝・夕が多く、北大通では、昼前後から夕方にかけて多い。(図1-10)

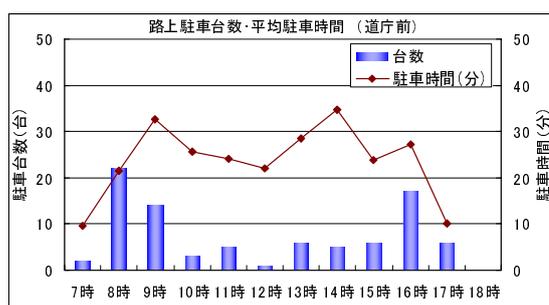
表 1-3 路上駐車台数・駐車時間(道庁前)

	平日	休日	計
利用台数	29	58	87
平均駐車時間(分)	24.3	25.4	25.0

表 1-4 路上駐車台数・駐車時間(北大通)

	平日	休日	計
利用台数	128	134	262
平均駐車時間(分)	27.2	28.6	27.9

【平日・休日合計】



【平日・休日合計】

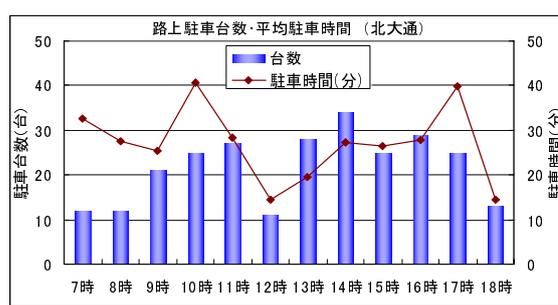


図 1-10 時間帯別の路上駐車台数・平均駐車時間

【考察】

札幌都心部では観光バスによる路上駐車が多く、路上での平均駐車時間は約30分で、1時間以上駐車するバスも1割程度存在する。路上駐車が最も多い北大通においては、バスの2重駐車や、右側駐車が発生し、交通の支障となっているほか、観光客の乗降についても安全上の問題がある。

観光客の多い都心部においては、路上駐車が長い傾向にあるバス協会非加入のバスに対し、路上駐車の実態の周知を進めることが重要である。また、長時間駐車については、都心部待機場場への誘導を図るなど、路上駐車時間の削減を図る必要がある。

第 編 環境行動計画（EST）モデル事業推進業務

1) 施策別環境改善効果の算出

平成 19 年度に実施した 3 つの施策（路外荷さばき施設の配置、タクシー客待ち環境改善、路上駐車対策等）について、環境改善効果を推計する。効果の推計は、昨年度の検討結果を踏まえ、以下の方針により実施する。

< 環境改善効果推計の全体方針 >

施策別に影響を受ける交通を特定し、「走行台キロの減少」、「旅行速度の向上」、「アイドリングストップによる燃料消費量の減少」に伴う CO₂ 排出量の削減量を推計する。

「旅行速度の向上」は、各施策の影響を個別に積み上げることが困難であるため、改正道路交通法施行等、同時に実施した施策の複合効果として推計する。

（ 10 月調査：改正道交法施行後、タクシープール社会実験中、路外荷さばき施設稼働中）

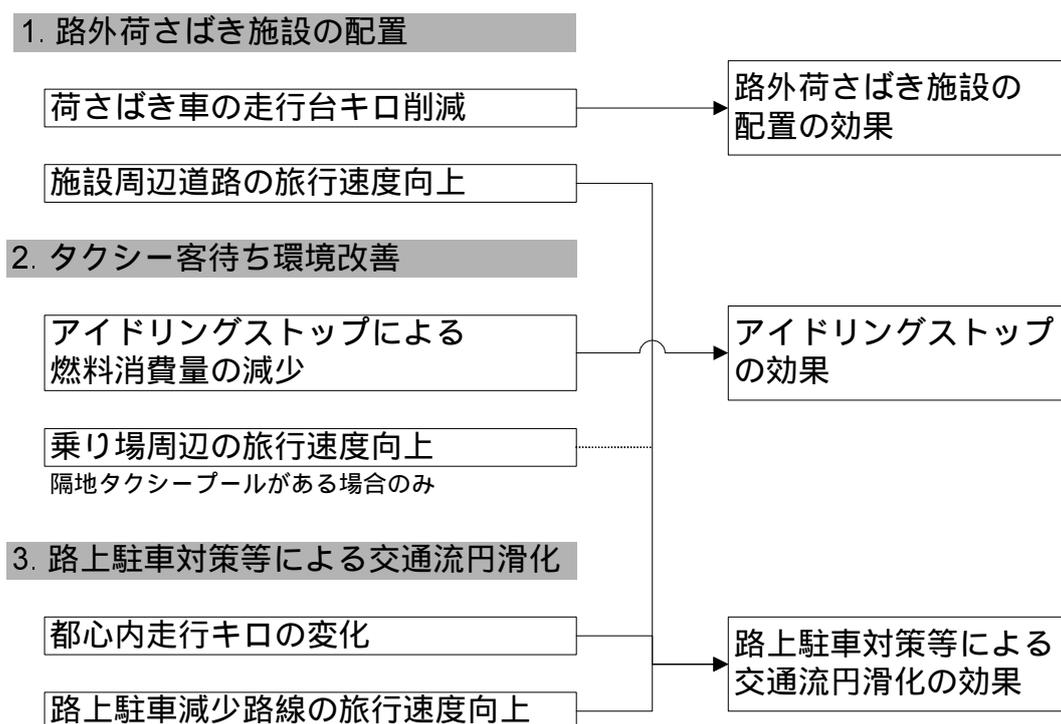


図 2-1 施策展開による環境改善効果の推計フロー

(1) 路外荷さばき施設の配置による効果推計

表 2-1 実施手法別 CO₂ 排出量

分類	事業者	実施方法	過去	H18	H19
路外荷さばき場	佐川急便	民間駐車場	22.3	18.5	0
		岩田パーキング	10.9	7.6	8.7
	小計		33.2	26.1	8.7
デポジットシステム	佐川急便	サービスセンター	11.8	6.7	12.8
	ヤマト運輸	デポジットシステム	148.9	132.9	132.9
	小計		160.7	139.6	145.7
合計			193.9	165.7	154.4

表 2-2 実施手法別過去からの CO₂ 削減量

分類	事業者	実施方法	過去	H18	H19
路外荷さばき場	佐川急便	民間駐車場	-	3.8	22.3
		岩田パーキング	-	3.3	2.2
	小計		-	7.1	24.5
デポジットシステム	佐川急便	サービスセンター	-	5.1	-1.0
	ヤマト運輸	デポジットシステム	-	16.0	16.0
	小計		-	21.1	15.0
合計			-	28.2	39.5

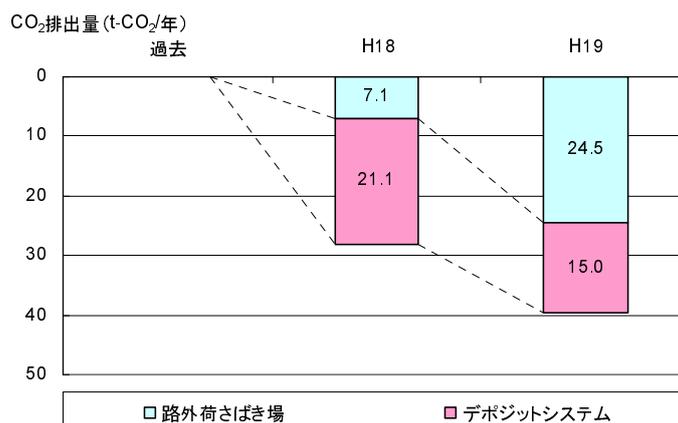


図 2-2 実施方法別の過去からの CO₂ 削減量

路外荷さばき場設置による効果 = 24.5 t-CO₂ / 年
 デポジットシステムによる効果 = 15.0 t-CO₂ / 年

(2) タクシーの客待ち環境改善による効果推計

キャンペーン中のCO₂削減量（実績値）

1. キャンペーン前のアイドリングストップ率：7.2%
2. キャンペーン中のアイドリングストップ率：59.9%

アイドリングストップ率を加味した1日当たりの削減量

3. キャンペーン前： 4.9 t-CO₂/日 × 7.2 % 0.4 t-CO₂/日
4. キャンペーン中： 4.9 t-CO₂/日 × 59.9 % 2.9 t-CO₂/日

キャンペーン中のCO₂削減量

$$(2.9 - 0.4) \text{ t-CO}_2/\text{日} \times 6 \text{ 日} = 15 \text{ t-CO}_2/6 \text{ 日}$$

アイドリングストップキャンペーンによる効果 = 15 t-CO₂ / 6日

(3) 路上駐車対策等による効果推計

表 2-3 平休別車種別 CO₂ 排出量

		車種	平均旅行速度 (km/h)	CO ₂ 排出原単位 (g-CO ₂ /台 km)	台キロ (台 km/日)	CO ₂ 排出量 (t-CO ₂ /日)
改正前 (H18.5)	平日	小型車	12.4	307	295,234	90.6
		大型車	12.4	1,401	40,782	57.1
		合計	-	-	336,016	147.7
	休日	小型車	13.7	288	257,954	74.3
		大型車	13.7	1,339	40,298	54.0
		合計	-	-	298,252	128.3
1日平均*		-	-	-	142.2	
今年度 (H19.10)	平日	小型車	12.5	306	295,234	90.3
		大型車	12.5	1,396	40,782	56.9
		合計	-	-	336,016	147.2
	休日	小型車	14.8	272	257,954	70.2
		大型車	14.8	1,287	40,298	51.9
		合計	-	-	298,252	122.1
1日平均*		-	-	-	140.0	

CO₂ 削減量の算出結果

1日当たりの削減量

$$142.2 \text{ t-CO}_2/\text{日} - 140.0 \text{ t-CO}_2/\text{日} = 2.2 \text{ t-CO}_2/\text{日} \text{ (削減率 1.5\%)}$$

年間削減量（冬期を含む365日分：次章参照）

$$2.2 \text{ t-CO}_2/\text{日} \times 365 \text{ 日} = 803 \text{ t-CO}_2 / \text{年} \text{ (削減率 1.5\%)}$$

路上駐車対策等による効果 = 803 t-CO₂ / 年

2) 環境目標の検証

(1) EST モデル事業 (H17~H19) のまとめ

都心内の CO₂ 排出量の算定

- 環境基本計画における 2003 年時点の札幌市内の自動車排出量に対して、市内と都心内の台キ口比 (0.022) を乗じることにより、都心内の CO₂ 排出量を算定

市内の CO₂ 排出量 298.3 万 t-CO₂ /年

都心内の CO₂ 排出量 6.6 万 t-CO₂ /年

市内と都心内の台キ口比(0.022)

都心内で達成すべき CO₂ 排出量の推計

- 京都議定書目標達成計画や道路政策会議等で打ち出されている運輸部門の全国の CO₂ 削減目標に合わせて、都心内で達成すべき CO₂ 排出量を推計
- 運輸部門の排出量を、基準年 (1990 年) に対して 2010 年で 15.1%増以内に抑える

2003 年から 2010 年までに都心内で達成すべき CO₂ 削減量 3,000 t-CO₂ /年

(6.6 万 t-CO₂/年 - 6.3 万 t-CO₂/年)

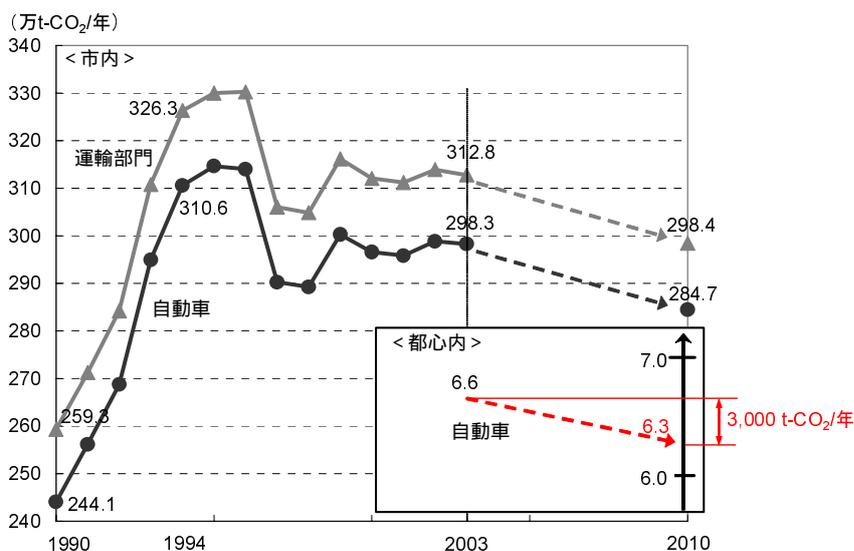


図 2-3 札幌市内、都心内における自動車の 2010 年に達成すべき CO₂ 排出量

(2) 環境目標の設定

- 削減目標の目標年を2010年(平成22年)とする。
- 2010年までに都心部で達成すべき総排出量を6.3万t-CO₂/年(2003年より3,000t-CO₂/年削減)とし、その数値をマイルストーン(削減量の目安)として設定する。

< EST モデル事業の施策目標 >

以下の都心部の交通施策について、CO₂削減効果が確認され、この効果を維持、推進していく。

施 策	削減目標 (t-CO ₂ / 年)	目標達成方針
路外荷さばき施設の配置 	24 削減目標は平成19年度実績の維持	運送事業者が主体となり、路外での荷さばきを推進
デポジットシステム 	15 削減目標は平成19年度実績の維持	民間ビル建て替えに合わせて、路外荷さばき施設の確保を支援する
タクシー客待ち環境改善 	268 削減目標はアイドリングストップ推進期間(4月~6月、9月~11月)のアイドリングストップ率30%の達成 削減目標値は182日分	冷暖房が必要ない場合は、アイドリングストップに努める
路上駐車対策等 	800 削減目標は平成19年度実績の維持	札幌市と運輸団体、北海道警察が連携して、交通の円滑化に向けて路上駐車削減を推進する

第 編 都心交通モニタリング調査業務

1) 調査の概要

(1) 調査の内容と目的

本調査は大きく分けて「都心中心部交通実態調査」、「大通地区交通実態調査」の2つに分かれており、それぞれの項目において更に各種の調査を行っている。

以下に各調査の内容と目的、各調査の実施箇所図を示す。

調査分類	調査内容(概略)	目的
交通実態調査 都心中心部	路上駐車瞬間台数調査	H18.6 道路交通法改正(路上駐車規制強化)後、経年的な路上駐車状況の変化を把握するため実施
	旅行速度調査	H18.6 道路交通法改正(路上駐車規制強化)後、経年的な旅行速度の変化を把握するため実施
交通実態調査 大通地区	交差点交通量調査	都心部の経年的な交通動向把握のため実施
	路上駐輪瞬間台数調査	歩道上の経年的な駐輪状況の動向を把握するため実施

各調査の実施箇所図



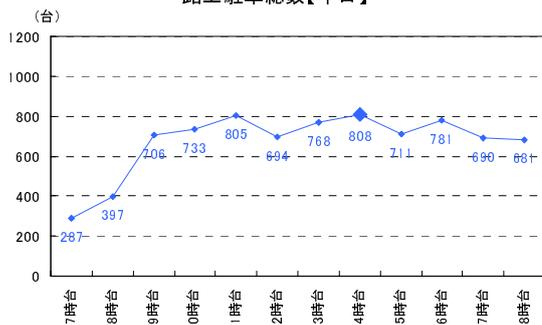
2) 調査結果 (概要)

(1) 都心中心部交通実態調査

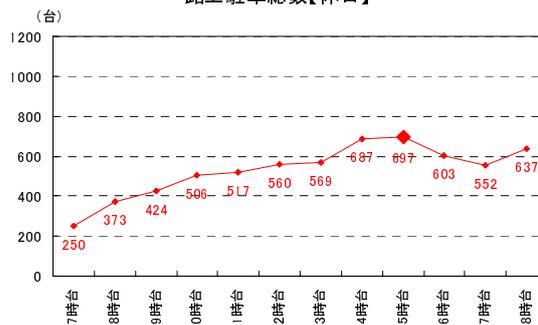
路上駐車瞬間台数調査

路上駐車の時間別推移 (調査範囲全体)

路上駐車総数【平日】



路上駐車総数【休日】

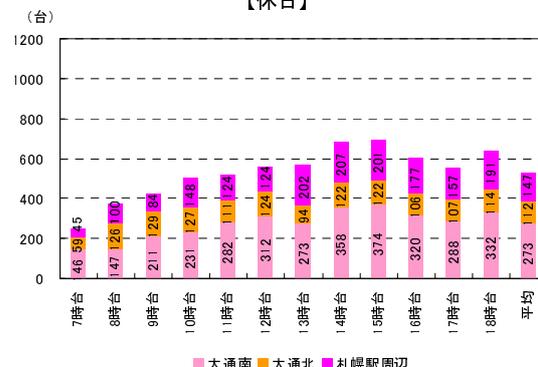


路上駐車の時間別推移 (各ブロック別)

【平日】

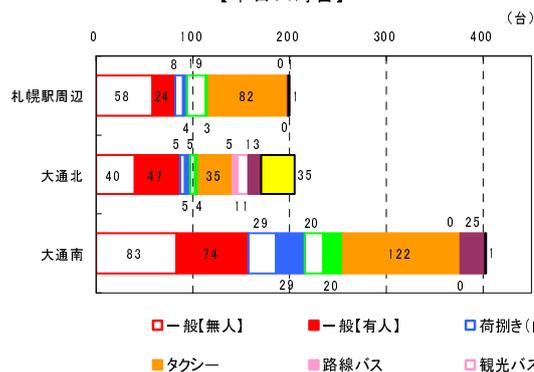


【休日】

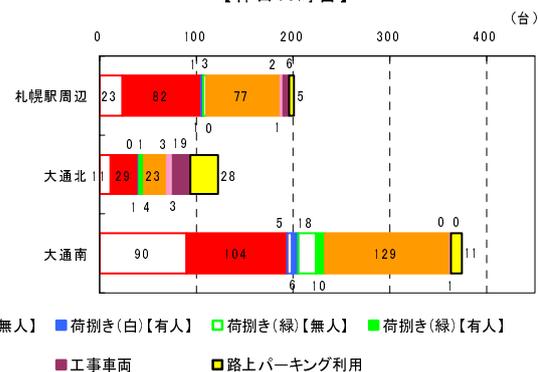


路上駐車のパーク時車種別構成 (各ブロック別)

【平日14時台】



【休日15時台】



旅行速度調査

旅行速度調査結果総括表

- ・ 各路線の観測起終点間の旅行速度を算出した結果は下表の通り。
- ・ 昨年度 10 月に計測した結果と比べると、全路線合算旅行速度は、平日は 0.21km/h のダウン、休日は 0.93km/h のアップであり、休日で改善が見られる。

旅行速度調査結果総括表

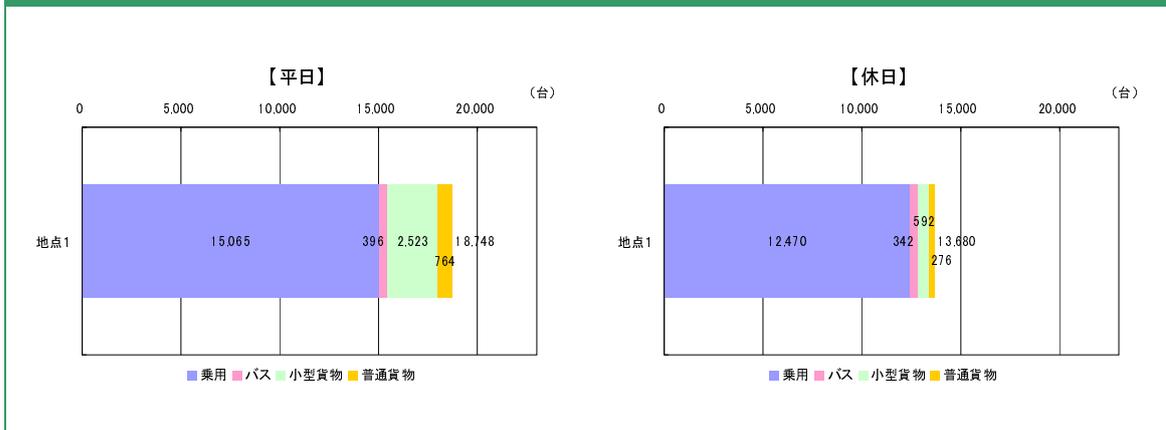
路 線	距離 (km)	旅行速度 (km/h)	
		平日	休日
創成川通 (南進)	1.64	14.1	15.2
〃 (北進)	1.64	13.0	15.0
西 2 丁目線 (南進)	1.64	11.1	12.0
〃 (北進)	0.39	13.2	13.1
西 3 丁目線 (北進)	1.25	14.3	11.8
西 4 丁目線 (南進)	1.25	13.4	13.0
〃 (北進)	1.25	8.7	9.9
西 5 丁目線 (南進)	1.64	11.7	12.8
〃 (北進)	0.39	21.7	18.1
北 8 条通 (東進)	0.54	15.6	19.6
〃 (西進)	0.54	20.2	22.0
北 7 条通 ~ 北口東通 (東進)	0.39	13.1	14.4
〃 (西進)	0.39	14.0	13.1
北 7 条通 ~ 北口西通 (東進)	0.24	13.1	14.0
〃 (西進)	0.24	10.9	11.3
北 5 条通 (東進)	0.54	15.3	14.7
〃 (西進)	0.54	11.8	17.8
北 4 条通 (東進)	0.54	14.4	19.4
〃 (西進)	0.54	16.8	17.5
北 3 条通 (東進)	0.54	20.9	22.4
〃 (西進)	0.54	12.5	17.6
北 2 条通 (東進)	0.54	13.8	16.5
〃 (西進)	0.54	11.2	18.7
北 1 条通 (東進)	0.54	16.0	41.0
〃 (西進)	0.54	20.9	25.3
大通 (東進)	0.52	11.5	17.4
〃 (西進)	0.54	13.6	13.8
南 1 条通 (東進)	0.54	8.0	10.3
〃 (西進)	0.54	15.6	15.3
南 2 条通 (東進)	0.54	9.5	18.6
南 3 条通 (西進)	0.54	11.8	12.5
南 4 条通 (東進)	0.54	18.1	20.7
〃 (西進)	0.54	25.4	32.0
全路線合算旅行速度	23.13	13.07	14.84

(2)大通地区交通実態調査

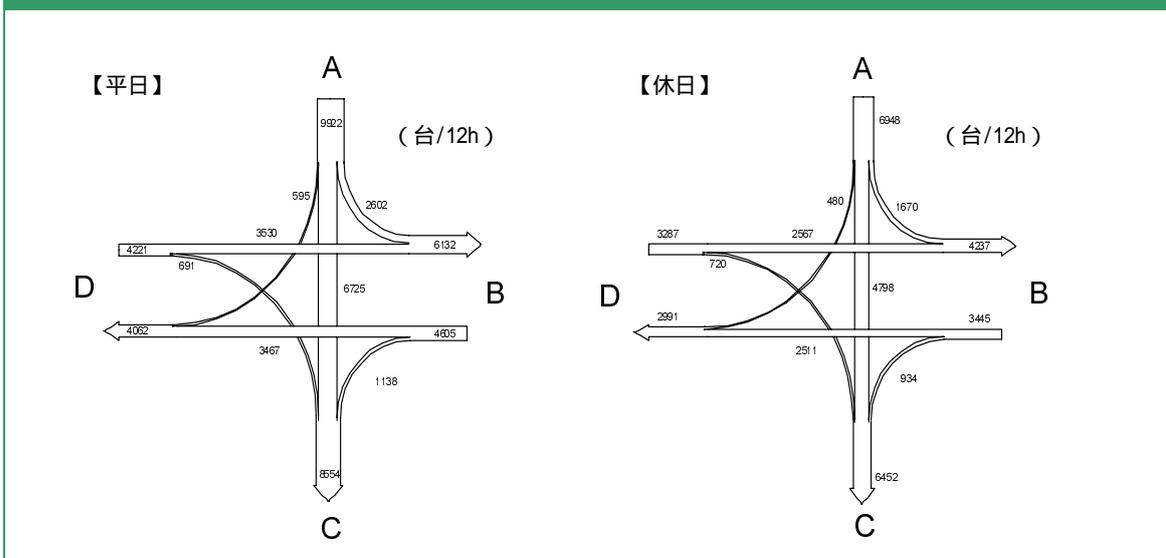
交差点交通量調査

南1条通西2丁目線交差点において、自動車、歩行者、自転車の通過交通量を方向別に12時間連続でカウントし、1時間毎に記録。

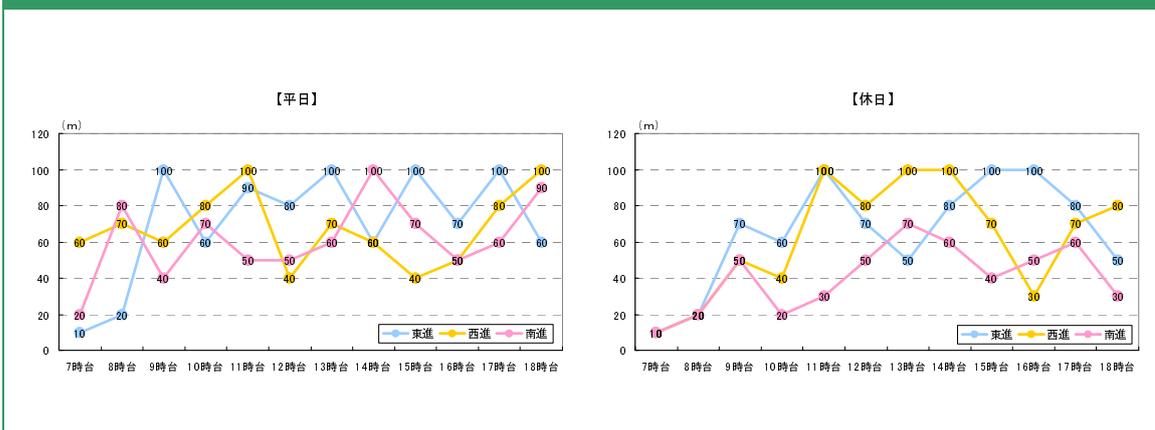
交差点総流入交通量



方向別の自動車交通量



滞留長の時間変動 (時間最大値)

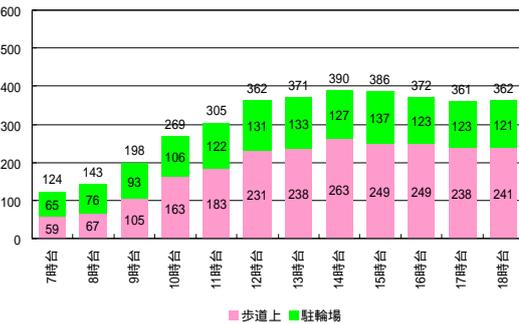


路上駐輪瞬間台数調査

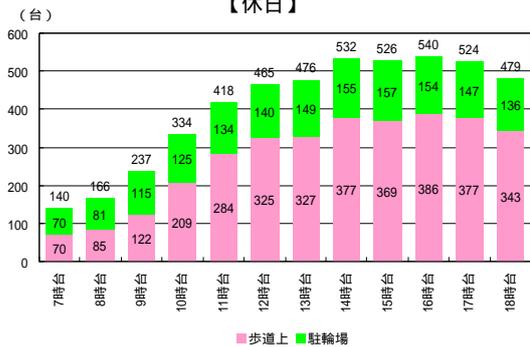
南1条通西2丁目線交差点を中心とする下図の歩道区間について、調査員が各区間を1時間で巡回し、路上駐輪の位置を図面にプロット。7時台から18時台まで計12回観測。当該区間は一部で駐輪場が設置されており、図上プロットは駐輪場の内外で区分する。

路上駐輪の時間別推移

【平日】

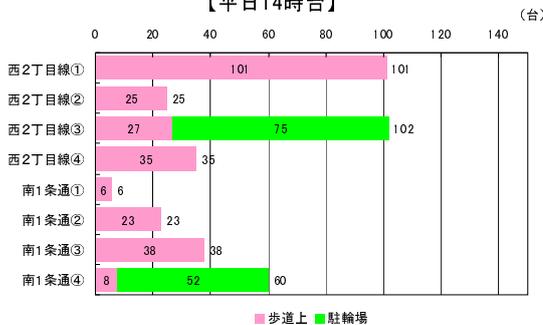


【休日】



路上駐輪のピーク時区間別台数

【平日14時台】



【休日16時台】

