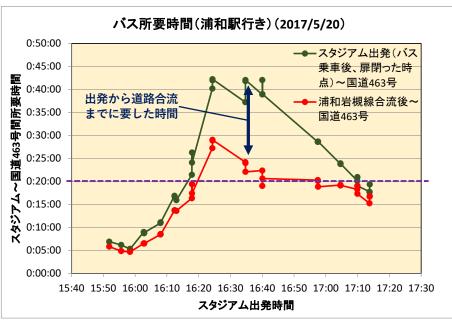
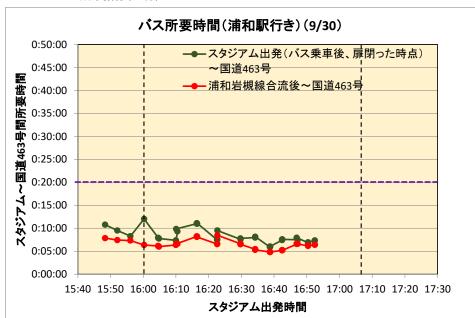
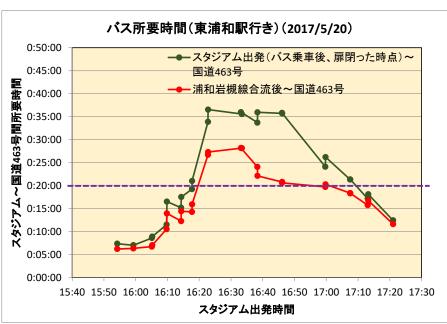
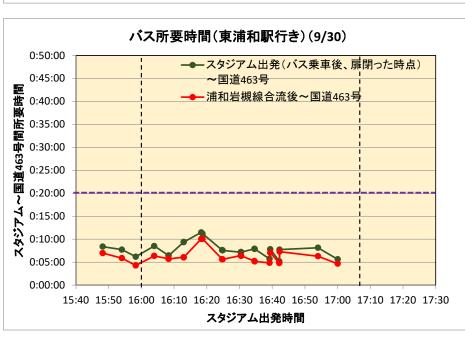
●過去調査のシャトルバス所要時間の推移('17.5.20・'18.9.30・'19.3.30) ----- 実験開始・終

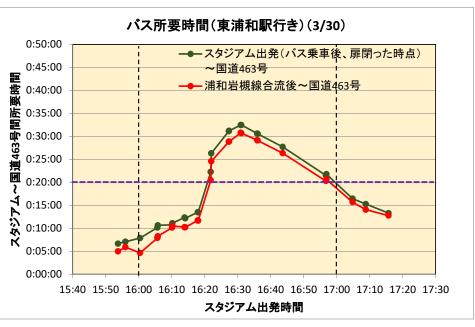


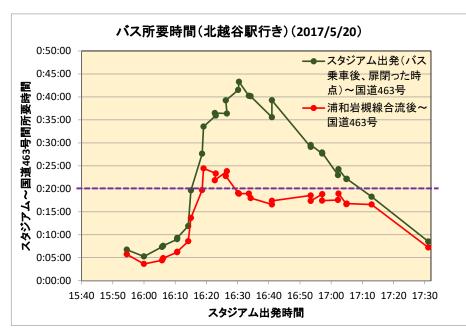


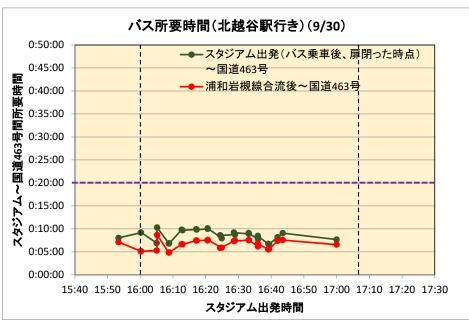


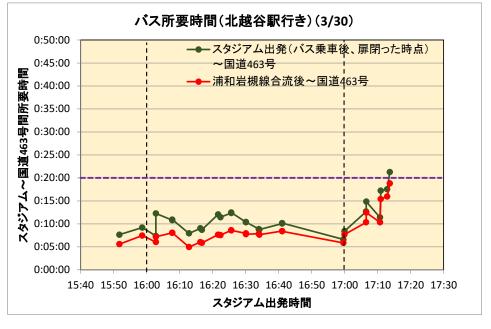












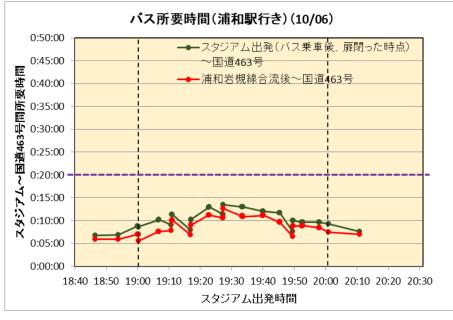
2017.5.20 Jリーグ通常時

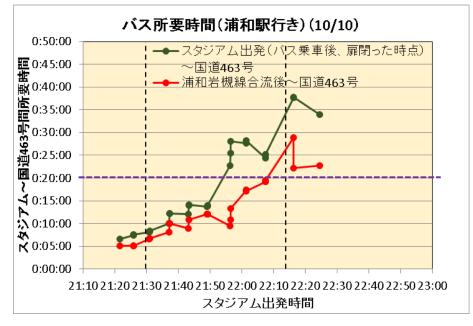
2018.9.30 Jリーグ第1回実験時

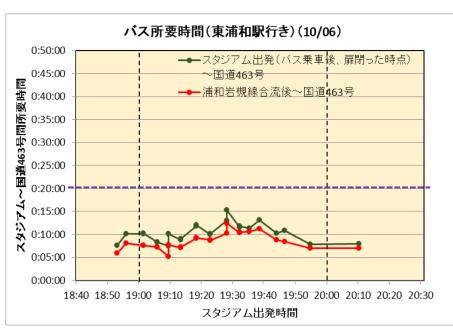
2019.3.30 Jリーグ第2回実験時

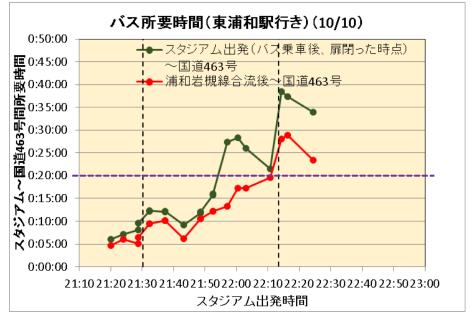
●今回実験時計測のシャトルバス所要時間の推移('19.10.6・'19.10.10)

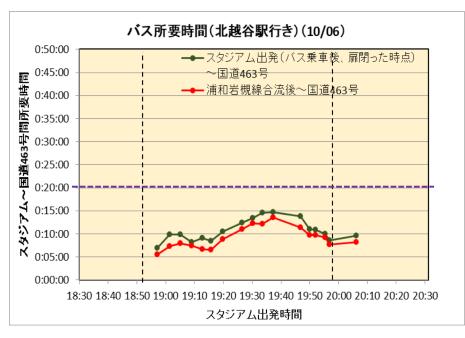


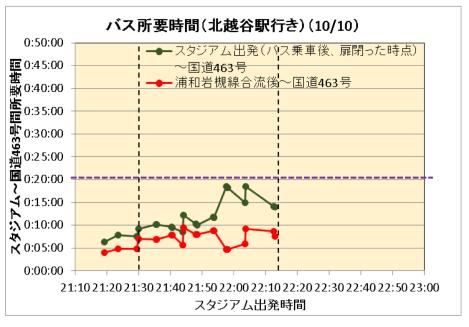












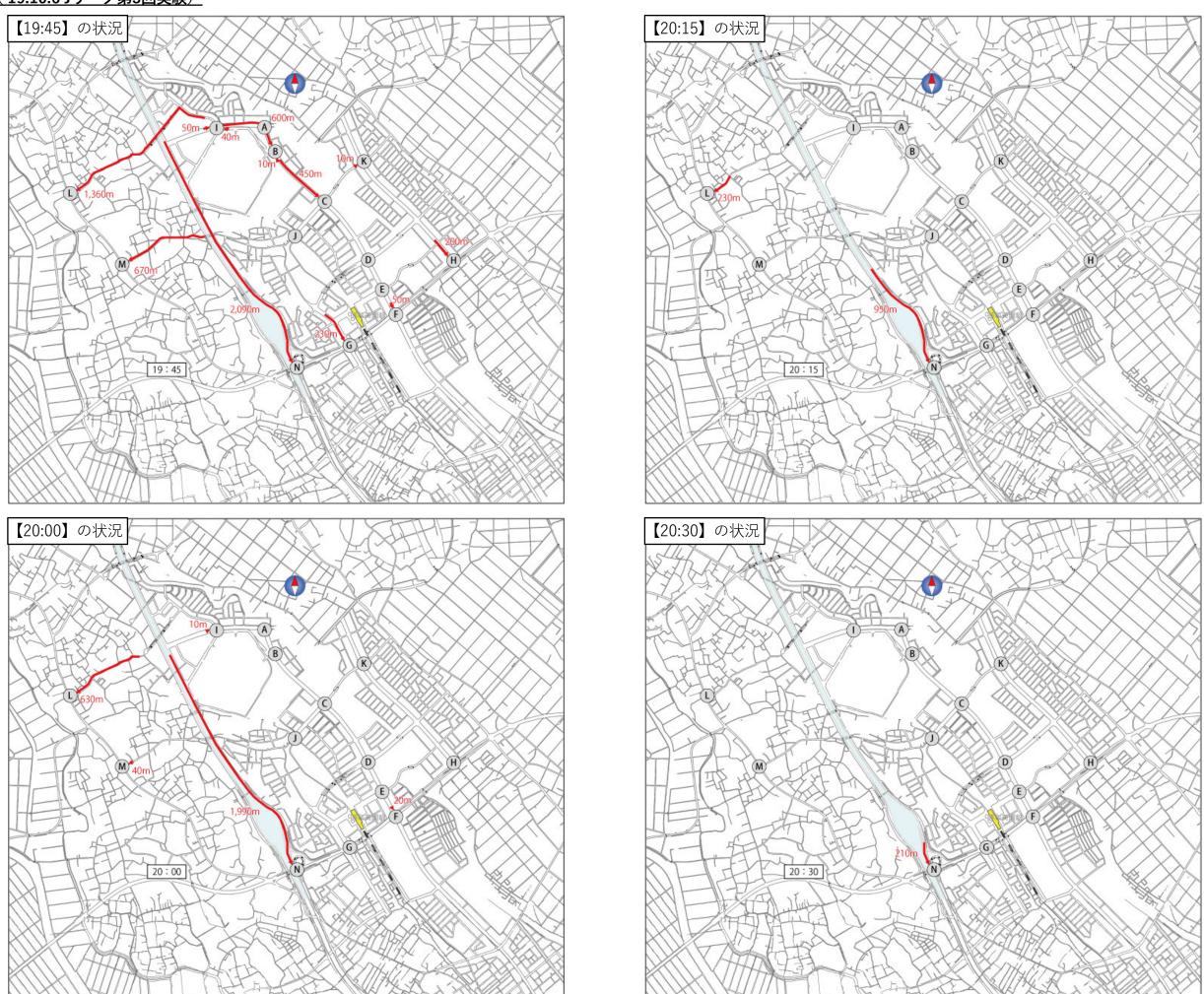
2019.10.6 Jリーグ第3回実験時

2019.10.10 国際試合実験時

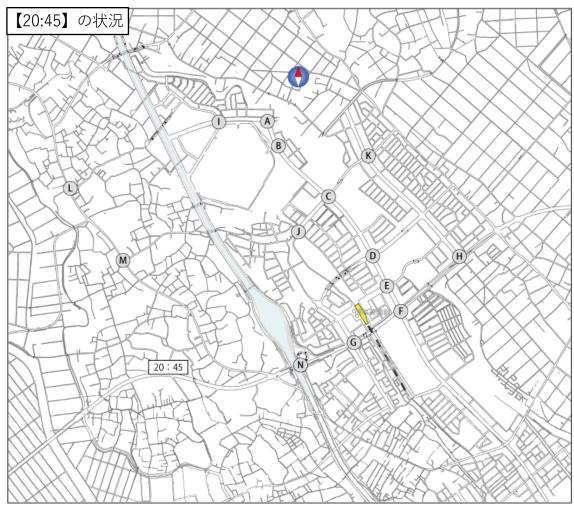
●渋滞長の推移('19.10.6 Jリーグ第3回実験)

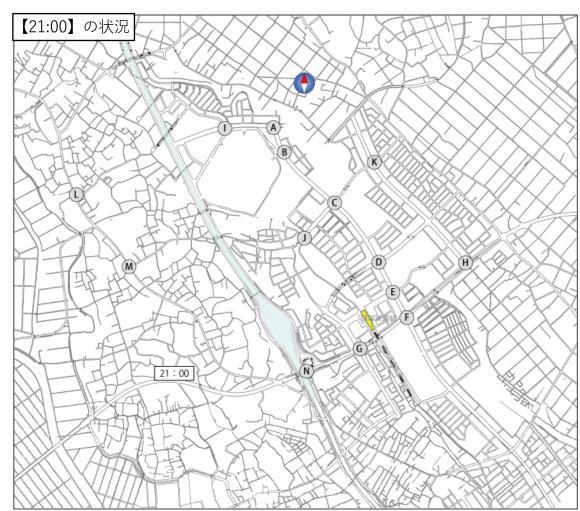


●渋滞長の推移('19.10.6 Jリーグ第3回実験)



●渋滞長の推移('19.10.6 Jリーグ第3回実験)





●交差点交通量('19.10.6 Jリーグ第3回実験) ※ '19.10.10 国際試合実験時は未計測 <u>○交差点©</u> ○交差点化 22(11) 59(40) 92(26) 空き地 ワタナベ建設 動物医療 埼スタ (駐車場) 岩槻倉庫 センター 794 (494) 206(101) 820(328) 71(37) 372(266) 273 (31) (227)520(209) 267(181 486(291) (140) 埼スタ 空き地 ローソン 空き地 (駐車場) ※転回1台 ○交差点® 18:45~21:15の交通量 ※() 内は実験時間柱19:00~20:00の交通量 ※青文字は'19.3.30第2回実験時の交通量 198(146) 147(42) 93(15) 単純計算ではあるが、交差点®における交差点 序方面への流入量は第2回実験時が1,085台、第 ヤマダ電機 ダイハツ 3回実験時が1,016台と大差ないが、交差点⑤へ 932(482) の流入量は第2回実験時が1,621台、第3回実験 692(183) 92(15) 時が1,207台となっていることから、駅前の右折 禁止によりバスルート上への一般車流入抑制効 413(138) 果があったと考えられる。 84(23) 393(186) 436(197) ラ・ルーチェ センター 美園 フィールド 4(32) 191(80) 第3回流出量:1,016台** 第2回流出量:1,085台** ※西方向の交通量を除いた値 ○交差点€ ○交差点① 第3回流入量:1,207台 第2回流入量:1,621台 105 (235) 147(78) 98(53 差分:-414台 578(301) 168(92) 255(76) 78(55) あみやき亭 からやま 空き地 カインズ 93(72) 454(261) 95(84) 875(356) 100(67) 727(300) 150(93) 132(104) 231(100) 179(139) 386(123) 396(157) 196(147) 137(72) 139(90) 346(169) 200(129) 物流予定地 イオン マンション 埼スタ ギャラリー 29(22) 111(54 541(210) 469(201 21(18) 110(52) 619(303) 544(277)

●渋滞長の推移('19.10.10 国際試合実験)



●渋滞長の推移('19.10.10 国際試合実験)



●渋滞長の推移('19.10.10 国際試合実験)

