# 資料 1

平和堂高岡早川

新設(出店)予定地域における交通検討

# 目 次

1.	現状の交通量調査の実施 ・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・ 資料 1-1
	1) 調査の概要 ・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・資料 1-1
	2) 調査結果資料 1-2
2.	発生交通量の予測 ·····資料 1-10
	1) ピーク時発生交通量の算定 ・・・・・・・・・・・・・・・・資料 1-10
	2) 方向別来客車両台数の設定 ・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・資料 1-11
	3) 店舗新設前後における交通量の変化の整理 ・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・
3.	交差点交通処理能力の検討 ・・・・・・・・・・・・・・・・資料 1-17
	1) 需要率による評価 ・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・

#### 1. 現状の交通量調査の実施

#### 1)調査の概要

店舗計画地に近接する交差点において、以下の内容で交通量調査を実施した。調査対象交差点 の位置を図1に示す。

調査対象地点:交差点①:北島西交差点

交差点②:計画地北側交差点

交差点③:羽広町交差点 交差点④:北島口交差点

調 査 日:令和7年6月15日(日) 15:00~19:00

令和7年6月16日(月) 15:00~19:00

調 查 項 目:①時間帯別車線方向別車種別走行車両台数

②信号現示、道路構造等

調査地点については、富山県警交通規制課及び高岡警察署交通課、富山河川国道事務所と協議を行った上で選定した。なお、自動車類の車種については、以下の区分で調査を行った。

小型車:乗用車、小型貨物車(3,4,8\*\*ナンバー)

大型車:普通貨物車、バス (1,2,8\*\*ナンバー)※8ナンバーは形状を判断して区分した。

自動二輪車:動力付二輪車類

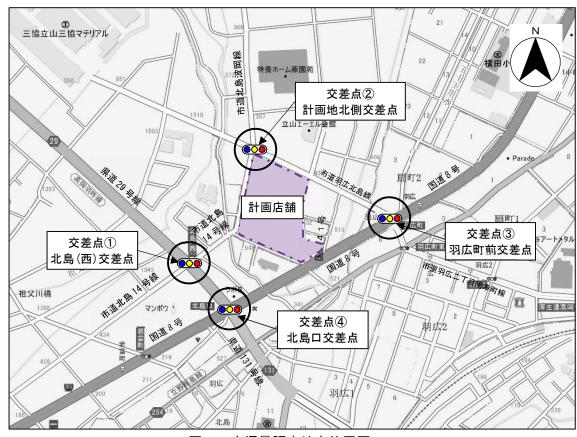


図 1 交通量調査地点位置図

### 2)調査結果

交通量調査結果を表1~表8に示す。なお、表中の網掛け箇所は交差点内を通過した交通量が 交差点全体で最大であった時間帯 (ピーク時間)を示している。

表 1 交通量調査結果(交差点①:北島(西)交差点【休日】)

北	島(西)ク	交差点 佐	木日交通量	Ł	
時間帯	南進	北進	東進	西進	計
15:00 ~ 16:00	56	47	160	197	460
16:00 ~ 17:00	54	54	187	183	478
17:00 ~ 18:00	70	54	144	202	470
18:00 ~ 19:00	43	27	116	148	334
計	223	182	607	730	1,742

北島(西)交差点		小型車			大型車			自動二輪車		
市道北島14号線 南進	左折	直進	右折	左折	直進	右折	左折	直進	右折	
15:00 ~ 16:00	29	21	6	0	0	0	0	0	0	
16:00 ~ 17:00	28	18	8	0	0	0	0	0	0	
17:00 ~ 18:00	36	28	6	0	0	0	0	0	0	
18:00 ~ 19:00	26	13	2	2	0	0	0	0	0	
計	119	80	22	2	0	0	0	0	0	

北島(西)交差点		小型車			大型車			自動二輪車		
市道北島14号線 北進	左折	直進	右折	左折	直進	右折	左折	直進	右折	
15:00 ~ 16:00	10	25	12	0	0	0	0	0	0	
16:00 ~ 17:00	21	17	16	0	0	0	0	0	1	
17:00 ~ 18:00	17	20	17	0	0	0	0	0	0	
18:00 ~ 19:00	4	14	9	0	0	0	0	0	0	
計	52	76	54	0	0	0	0	0	1	

北島(西)交差点		小型車			大型車			自動二輪車		
県道29号線 東進	左折	直進	右折	左折	直進	右折	左折	直進	右折	
15:00 ~ 16:00	8	142	6	0	4	0	0	6	0	
16:00 ~ 17:00	2	177	6	0	2	0	0	1	0	
17:00 ~ 18:00	6	128	10	0	0	0	0	0	0	
18:00 ~ 19:00	4	108	4	0	0	0	0	0	0	
計	20	555	26	0	6	0	0	7	0	

北島(西)交差点		小型車			大型車			自動二輪車		
県道29号線 西進	左折	直進	右折	左折	直進	右折	左折	直進	右折	
15:00 ~ 16:00	17	160	20	0	0	0	0	1	0	
16:00 ~ 17:00	8	150	25	0	0	0	0	2	0	
17:00 ~ 18:00	9	165	28	0	0	0	0	1	0	
18:00 ~ 19:00	12	121	14	0	1	0	0	0	0	
計	46	596	87	0	1	0	0	4	0	

# 表 2 交通量調査結果(交差点①:北島(西)交差点【平日】)

北島(西)交差点 平日交通量												
時間帯	南進	北進	東進	西進	計							
15:00 ~ 16:00	84	69	233	241	627							
16:00 ~ 17:00	97	43	226	216	582							
17:00 ~ 18:00	296	52	275	301	924							
18:00 ~ 19:00	150	33	180	255	618							
計	627	197	914	1, 013	2, 751							

北島(西)交差点		小型車			大型車			自動二輪車		
市道北島14号線 南進	左折	直進	右折	左折	直進	右折	左折	直進	右折	
15:00 ~ 16:00	46	20	18	0	0	0	0	0	0	
16:00 ~ 17:00	60	28	9	0	0	0	0	0	0	
17:00 ~ 18:00	197	82	16	1	0	0	1	0	0	
18:00 ~ 19:00	98	45	7	0	0	0	0	0	0	
計	401	175	50	1	0	0	1	0	0	

北島(西)交差点		小型車			大型車		É	動二輪耳	車
市道北島14号線 北進	左折	直進	右折	左折	直進	右折	左折	直進	右折
15:00 ~ 16:00	16	28	25	0	0	0	0	0	0
16:00 ~ 17:00	12	21	10	0	0	0	0	0	0
17:00 ~ 18:00	18	22	12	0	0	0	0	0	0
18:00 ~ 19:00	7	16	10	0	0	0	0	0	0
計	53	87	57	0	0	0	0	0	0

北島(西)交差点		小型車			大型車			自動二輪車		
県道29号線 東進	左折	直進	右折	左折	直進	右折	左折	直進	右折	
15:00 ~ 16:00	10	192	14	0	17	0	0	0	0	
16:00 ~ 17:00	6	210	8	0	2	0	1	1	0	
17:00 ~ 18:00	12	240	16	0	7	0	0	0	0	
18:00 ~ 19:00	13	156	9	0	2	0	0	0	0	
計	41	798	47	0	28	0	1	1	0	

北島(西)交差点		小型車			大型車			自動二輪車		
県道29号線 西進	左折	直進	右折	左折	直進	右折	左折	直進	右折	
15:00 ~ 16:00	14	172	42	0	13	0	0	0	0	
16:00 ~ 17:00	17	157	37	0	4	1	0	1	0	
17:00 ~ 18:00	14	237	45	1	4	0	0	0	0	
18:00 ~ 19:00	20	190	44	0	1	0	0	0	0	
計	65	756	168	1	22	1	0	1	0	

# 表 3 交通量調査結果(交差点②:計画地北側交差点【休日】)

計画地北側交差点 休日交通量												
時間帯	南進	北進	東進	西進	計							
15:00 ~ 16:00	79	50	14	48	191							
16:00 ~ 17:00	84	38	31	80	233							
17:00 ~ 18:00	91	52	32	34	209							
18:00 ~ 19:00	53	27	8	39	127							
計	307	167	85	201	760							

計画地北側 交差点		小型車			大型車			自動二輪車		
市道北島波岡線 南進	左折	直進	右折	左折	直進	右折	左折	直進	右折	
15:00 ~ 16:00	21	42	16	0	0	0	0	0	0	
16:00 ~ 17:00	24	46	14	0	0	0	0	0	0	
17:00 ~ 18:00	21	63	7	0	0	0	0	0	0	
18:00 ~ 19:00	13	33	6	0	1	0	0	0	0	
計	79	184	43	0	1	0	0	0	0	

計画地北側 交差点		小型車			大型車			自動二輪車		
市道北島波岡線 北進	左折	直進	右折	左折	直進	右折	左折	直進	右折	
15:00 ~ 16:00	0	45	5	0	0	0	0	0	0	
16:00 ~ 17:00	0	33	5	0	0	0	0	0	0	
17:00 ~ 18:00	0	48	4	0	0	0	0	0	0	
18:00 ~ 19:00	1	25	1	0	0	0	0	0	0	
計	1	151	15	0	0	0	0	0	0	

計画地北側 交差点		小型車			大型車			自動二輪車		
市道羽広北島線 東進	左折	直進	右折	左折	直進	右折	左折	直進	右折	
15:00 ~ 16:00	6	8	0	0	0	0	0	0	0	
16:00 ~ 17:00	17	14	0	0	0	0	0	0	0	
17:00 ~ 18:00	10	22	0	0	0	0	0	0	0	
18:00 ~ 19:00	1	7	0	0	0	0	0	0	0	
計	34	51	0	0	0	0	0	0	0	

計画地北側 交差点		小型車			大型車			自動二輪車		
市道羽広北島線 西進	左折	直進	右折	左折	直進	右折	左折	直進	右折	
15:00 ~ 16:00	12	10	26	0	0	0	0	0	0	
16:00 ~ 17:00	8	20	52	0	0	0	0	0	0	
17:00 ~ 18:00	4	12	18	0	0	0	0	1	0	
18:00 ~ 19:00	1	18	20	0	0	0	0	0	0	
計	25	60	116	0	0	0	0	1	0	

表 4 交通量調査結果(交差点②:計画地北側交差点【平日】)

計画地北側交差点 平日交通量										
時間帯	南進	北進	東進	西進	計					
15:00 ~ 16:00	159	88	59	105	411					
16:00 ~ 17:00	152	63	58	94	367					
17:00 ~ 18:00	428	71	222	131	852					
18:00 ~ 19:00	259	62	112	105	538					
計	998	284	451	435	2, 168					

計画地北側 交差点		小型車			大型車			自動二輪車		
市道北島波岡線 南進	左折	直進	右折	左折	直進	右折	左折	直進	右折	
15:00 ~ 16:00	53	62	37	6	0	1	0	0	0	
16:00 ~ 17:00	40	76	32	4	0	0	0	0	0	
17:00 ~ 18:00	120	270	38	0	0	0	0	0	0	
18:00 ~ 19:00	81	145	33	0	0	0	0	0	0	
計	294	553	140	10	0	1	0	0	0	

計画地北側 交差点		小型車			大型車			自動二輪車		
市道北島波岡線 北進	左折	直進	右折	左折	直進	右折	左折	直進	右折	
15:00 ~ 16:00	2	72	13	0	1	0	0	0	0	
16:00 ~ 17:00	2	60	1	0	0	0	0	0	1	
17:00 ~ 18:00	0	59	12	0	0	0	0	0	0	
18:00 ~ 19:00	2	59	1	0	0	0	0	1	0	
計	6	250	27	0	1	0	0	1	1	

							1			
計画地北側 交差点		小型車			大型車			自動二輪車		
市道羽広北島線 東進	左折	直進	右折	左折	直進	右折	左折	直進	右折	
15:00 ~ 16:00	13	41	2	2	1	0	0	0	0	
16:00 ~ 17:00	21	34	2	0	1	0	1	0	0	
17:00 ~ 18:00	48	166	7	0	1	0	0	6	1	
18:00 ~ 19:00	26	82	4	0	0	0	1	0	0	
計	108	323	15	2	3	0	2	6	1	

計画地北側 交差点		小型車			大型車			自動二輪車		
市道羽広北島線 西進	左折	直進	右折	左折	直進	右折	左折	直進	右折	
15:00 ~ 16:00	14	26	49	0	6	10	0	0	1	
16:00 ~ 17:00	4	32	50	0	0	8	0	0	0	
17:00 ~ 18:00	10	53	66	1	0	1	0	0	0	
18:00 ~ 19:00	5	41	58	0	0	1	0	0	1	
計	33	152	223	1	6	20	0	0	2	

表 5 交通量調査結果(交差点③:羽広町交差点【休日】)

	羽広町交差点 休日交通量											
時間帯		南進	北進	東進	西進	計						
15:00 ~ 1	6:00	908	1,065	47	222	2, 242						
16:00 ~ 1	7:00	987	1, 185	70	188	2, 430						
17:00 ~ 1	8:00	942	1,041	68	164	2, 215						
18:00 ~ 1	9:00	760	842	34	123	1,759						
計		3, 597	4, 133	219	697	8, 646						

羽広町交差点		小型車			大型車			自動二輪車		
国道8号 南進	左折	直進	右折	左折	直進	右折	左折	直進	右折	
15:00 ~ 16:00	80	800	16	0	12	0	1	1	0	
16:00 ~ 17:00	78	878	17	0	14	0	0	0	0	
17:00 ~ 18:00	86	833	6	0	17	0	0	1	1	
18:00 ~ 19:00	77	659	10	1	13	0	1	1	0	
計	321	3, 170	49	1	56	0	2	3	1	

羽広町交差点		小型車			大型車			自動二輪車		
国道8号 北進	左折	直進	右折	左折	直進	右折	左折	直進	右折	
15:00 ~ 16:00	20	932	90	0	21	2	0	1	0	
16:00 ~ 17:00	40	1,014	120	0	10	1	0	1	0	
17:00 ~ 18:00	25	905	97	0	14	0	0	1	0	
18:00 ~ 19:00	20	723	86	0	12	1	0	4	0	
計	105	3, 574	393	0	57	4	0	7	0	

羽広町交差点		小型車			大型車			自動二輪車		
市道羽広北島線 東進	左折	直進	右折	左折	直進	右折	左折	直進	右折	
15:00 ~ 16:00	5	30	12	0	0	0	0	0	0	
16:00 ~ 17:00	24	21	25	0	0	0	0	0	0	
17:00 ~ 18:00	17	25	26	0	0	0	0	0	0	
18:00 ~ 19:00	5	20	9	0	0	0	0	0	0	
計	51	96	72	0	0	0	0	0	0	

羽広町交差点		小型車			大型車			自動二輪車		
市道羽広二丁目 南幸町線 西進	左折	直進	右折	左折	直進	右折	左折	直進	右折	
15:00 ~ 16:00	84	28	109	1	0	0	1	0	0	
16:00 ~ 17:00	80	32	76	0	0	0	0	0	0	
17:00 ~ 18:00	77	17	70	0	0	0	0	0	0	
18:00 ~ 19:00	56	13	53	1	0	0	0	0	0	
計	297	90	308	2	0	0	1	0	0	

# 表 6 交通量調査結果(交差点③:羽広町交差点【平日】)

Ş	羽広町交差	差点 平日	1交通量		
時間帯	南進	北進	東進	西進	計
15:00 ~ 16:00	962	950	130	230	2, 272
16:00 ~ 17:00	998	990	104	253	2, 345
17:00 ~ 18:00	1, 315	1, 147	339	318	3, 119
18:00 ~ 19:00	1,061	893	186	227	2, 367
計	4, 336	3, 980	759	1,028	10, 103

羽広町交差点		小型車			大型車			自動二輪車		
国道8号 南進	左折	直進	右折	左折	直進	右折	左折	直進	右折	
15:00 ~ 16:00	102	746	14	4	94	2	0	1	0	
16:00 ~ 17:00	82	853	16	2	45	0	0	2	0	
17:00 ~ 18:00	113	1, 146	17	0	38	1	0	0	0	
18:00 ~ 19:00	73	939	25	0	24	0	1	4	0	
計	370	3,684	72	6	201	3	1	7	0	

羽広町交差点		小型車			大型車			自動二輪車		
国道8号 北進	左折	直進	右折	左折	直進	右折	左折	直進	右折	
15:00 ~ 16:00	33	701	113	13	86	4	1	1	0	
16:00 ~ 17:00	44	756	108	9	69	4	0	2	0	
17:00 ~ 18:00	57	934	113	2	41	0	0	0	0	
18:00 ~ 19:00	54	694	120	2	22	1	1	2	0	
計	188	3, 085	454	26	218	9	2	5	0	

羽広町交差点	小型車			大型車			自動二輪車		
市道羽広北島線 東進	左折	直進	右折	左折	直進	右折	左折	直進	右折
15:00 ~ 16:00	22	61	40	4	1	2	0	0	0
16:00 ~ 17:00	18	48	32	2	0	4	2	0	0
17:00 ~ 18:00	77	137	124	0	0	1	1	2	2
18:00 ~ 19:00	42	69	75	0	0	0	0	0	0
計	159	315	271	6	1	7	3	2	2

羽広町交差点		小型車			大型車			自動二輪車		
市道羽広二丁目 南幸町線 西進	左折	直進	右折	左折	直進	右折	左折	直進	右折	
15:00 ~ 16:00	88	49	89	1	1	2	0	0	0	
16:00 ~ 17:00	121	45	82	5	0	0	0	0	0	
17:00 ~ 18:00	161	61	94	1	0	1	0	0	0	
18:00 ~ 19:00	101	40	85	1	0	0	0	0	1	
計	471	195	350	8	1	3	0	0	1	

# 表7 交通量調査結果(交差点④:北島口交差点【休日】)

=	北島口交差点 休日交通量										
時間帯	南進	北進	東進	西進	計						
15:00 ~ 16:00	893	1,048	193	311	2, 445						
16:00 ~ 17:00	991	1, 142	229	330	2, 692						
17:00 ~ 18:00	956	1,051	180	308	2, 495						
18:00 ~ 19:00	757	899	146	224	2,026						
計	3, 597	4, 140	748	1, 173	9, 658						

北島口交差点		小型車			大型車			自動二輪車		
国道8号 南進	左折	直進	右折	左折	直進	右折	左折	直進	右折	
15:00 ~ 16:00	118	746	17	0	12	0	2	1	0	
16:00 ~ 17:00	130	814	33	0	14	0	0	1	0	
17:00 ~ 18:00	148	758	34	0	16	0	0	1	0	
18:00 ~ 19:00	122	597	25	1	12	0	1	0	0	
計	518	2,915	109	1	54	0	3	3	0	

北島口交差点		小型車			大型車			自動二輪車		
国道8号 北進	左折	直進	右折	左折	直進	右折	左折	直進	右折	
15:00 ~ 16:00	45	866	118	0	18	1	0	2	0	
16:00 ~ 17:00	38	988	106	0	9	1	0	0	0	
17:00 ~ 18:00	44	865	126	0	16	0	0	1	0	
18:00 ~ 19:00	48	742	97	0	12	0	0	2	0	
計	175	3, 461	447	0	55	2	0	5	0	

北島口交差点		小型車			大型車		自動二輪車		
県道29号線 東進	左折	直進	右折	左折	直進	右折	左折	直進	右折
15:00 ~ 16:00	41	105	44	1	0	2	0	2	2
16:00 ~ 17:00	48	125	54	2	0	0	0	2	0
17:00 ~ 18:00	37	97	46	0	0	0	0	0	0
18:00 ~ 19:00	22	86	37	0	1	0	0	0	0
計	148	413	181	3	1	2	0	4	2

北島口交差点		小型車			大型車			自動二輪車		
県道131号線 西進	左折	直進	右折	左折	直進	右折	左折	直進	右折	
15:00 ~ 16:00	74	122	114	1	0	0	0	0	0	
16:00 ~ 17:00	90	102	138	0	0	0	0	1	0	
17:00 ~ 18:00	81	113	114	0	0	0	0	0	0	
18:00 ~ 19:00	81	70	71	0	1	1	0	0	1	
計	326	407	437	1	1	1	0	1	1	

# 表8 交通量調査結果(交差点④:北島口交差点【平日】)

北島口交差点 平日交通量										
時間帯	南進	北進	東進	西進	計					
15:00 ~ 16:00	939	936	292	276	2, 443					
16:00 ~ 17:00	1, 097	951	302	317	2,667					
17:00 ~ 18:00	1, 479	1, 162	451	346	3, 438					
18:00 ~ 19:00	1, 145	922	277	319	2,663					
計	4, 660	3,971	1, 322	1, 258	11, 211					

北島口交差点		小型車			大型車		自動二輪車			
国道8号 南進	左折	直進	右折	左折	直進	右折	左折	直進	右折	
15:00 ~ 16:00	126	668	53	1	85	6	0	0	0	
16:00 ~ 17:00	164	838	38	0	57	0	0	4	0	
17:00 ~ 18:00	284	1,085	67	1	41	1	0	4	0	
18:00 ~ 19:00	220	854	45	1	25	0	0	4	0	
計	794	3, 445	203	3	208	7	0	12	0	

北島口交差点		小型車			大型車		自動二輪車			
国道8号 北進	左折	直進	右折	左折	直進	右折	左折	直進	右折	
15:00 ~ 16:00	52	713	77	6	88	0	0	1	0	
16:00 ~ 17:00	42	750	78	5	74	2	0	1	0	
17:00 ~ 18:00	59	961	105	0	37	0	0	0	0	
18:00 ~ 19:00	59	745	94	2	22	0	0	2	0	
計	212	3, 169	354	13	221	2	0	4	0	

北島口交差点		小型車			大型車		自動二輪車			
県道29号線 東進	左折	直進	右折	左折	直進	右折	左折	直進	右折	
15:00 ~ 16:00	70	128	77	5	2	10	0	0	0	
16:00 ~ 17:00	49	172	80	0	0	1	1	1	0	
17:00 ~ 18:00	48	249	146	0	1	7	0	0	1	
18:00 ~ 19:00	22	174	79	0	0	2	0	0	0	
計	189	723	382	5	3	20	1	1	1	

北島口交差点		小型車			大型車		自動二輪車			
県道131号線 西進	左折	直進	右折	左折	直進	右折	左折	直進	右折	
15:00 ~ 16:00	72	121	73	2	0	8	0	0	1	
16:00 ~ 17:00	80	134	101	1	0	1	0	0	0	
17:00 ~ 18:00	71	168	103	1	2	1	0	0	0	
18:00 ~ 19:00	83	138	97	0	0	1	0	0	0	
計	306	561	374	4	2	11	0	0	1	

#### 2. 発生交通量の予測

#### 1) ピーク時発生交通量の算定

当該店舗の新設に伴い、現状の信号交差点に最も影響を与えると考えられる来店車両のピーク時発生台数を以下に示す。

なお、ピーク時における新規発生交通量については「大規模小売店舗を設置する者が配慮すべき事項に関する指針(平成19年2月1日経済産業省告示第16号)」に基づき算出するとともに、 算出された交通量を用いて開店後における交差点需要率の解析を行う。

項目各種係数S:店舗面積5.775 千㎡A:店舗面積あたり日来客数原単位950 人/千㎡B:ピーク率14.4%C:自動車分担率70%D:平均乗車人員2.00 人

表9 算出に用いた各種係数

ピーク時間における来店車両集中台数は以下のとおりである。

・日来客数(人/日) =A × S=950 × 5.775 = 5,486(人/日)

・自動車で来店する人数(人) = 日来客数 × C

 $=5,486 \times 70\% = 3,840$  (人)

・来店車両台数(台) =自動車で来店する人数(人) ÷ D

 $=3,840 \div 2.00 = 1,920$  (台)

・ピーク時間当りの台数(台) =来店車両台数 × B

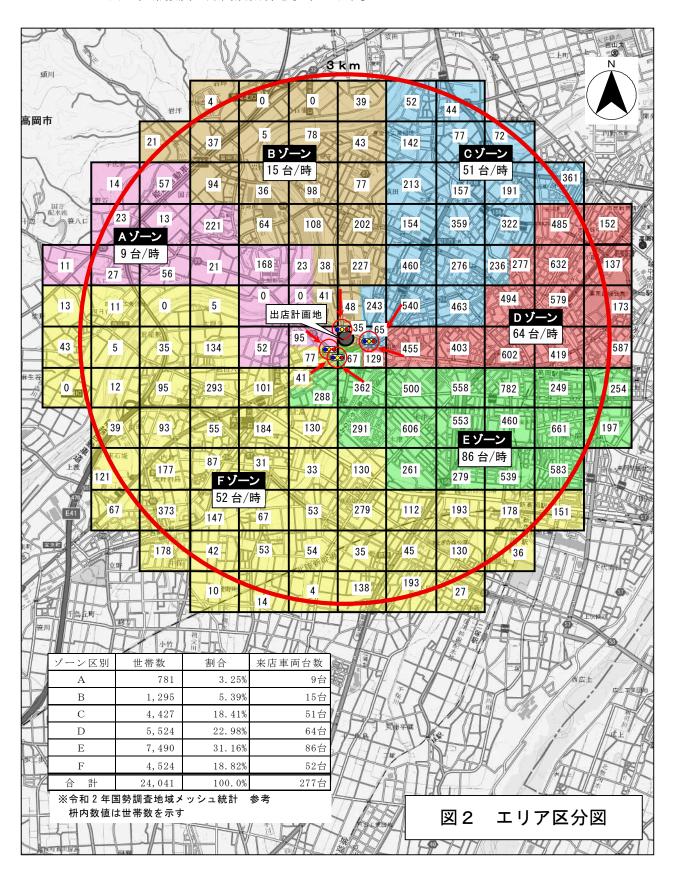
 $=1,920 \times 14.4\% = 277$ (台)

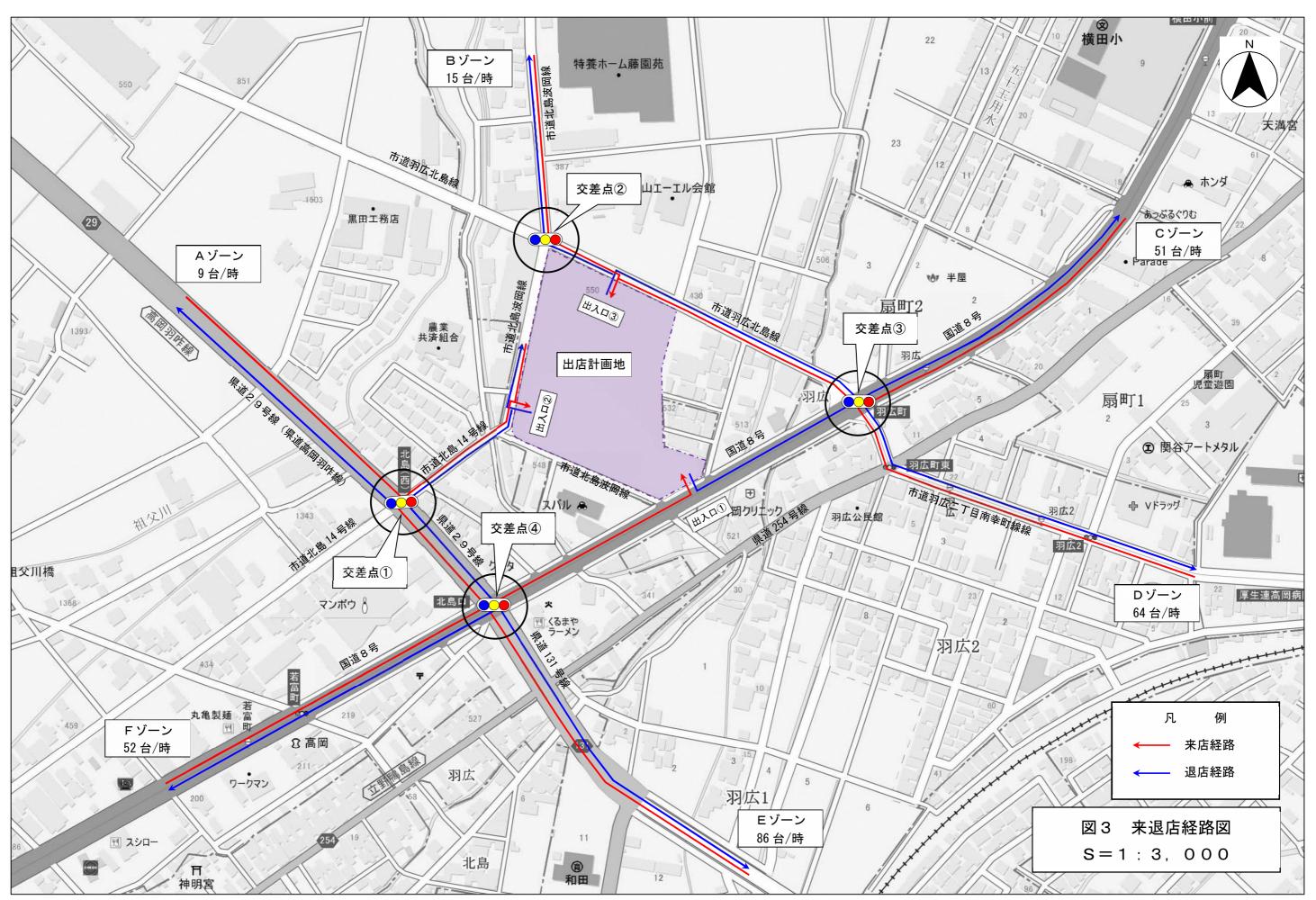
以上より、平和堂高岡早川の出店に伴い、ピーク 1 時間当りの新規発生交通量は 554 台 (277 台×2:往復)となる。

#### 2) 方向別来客車両台数の設定

当該店舗に来店する来客車両の方向別割合については、計画地から概ね半径 3 k mのエリア内について経路別にゾーニングを行い、そのゾーン内の世帯数に比例するものと考える。

ゾーン内の世帯数及び方向別割合を以下に示す。



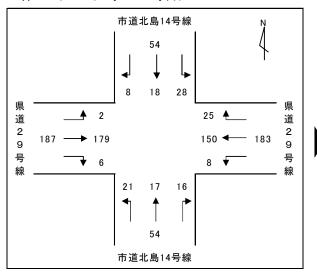


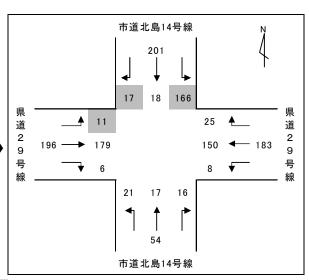
#### 3) 店舗新設前後における交通量の変化の整理

現況交通量調査結果と前述の方向別発生交通量により、店舗新設前後のピーク時間における 交通量の変化を以下に示す。なお、数値は小型車、大型車の合計値を示す。

#### 〈交差点①〉

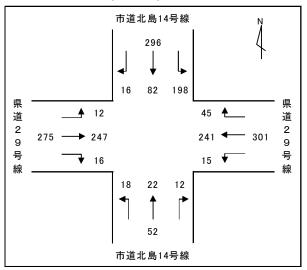
#### ■休日(ピーク時:16時台)

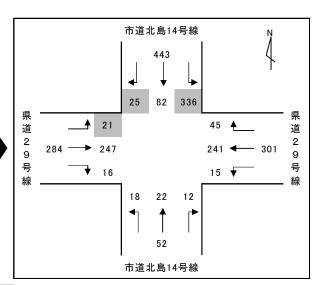




※ 数字が来店・退店に伴い変化する交通量を示す

### ■平日(ピーク時:17時台)

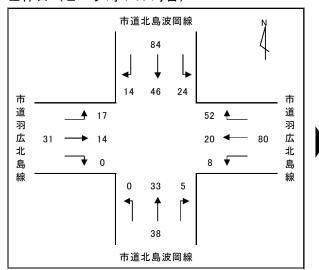


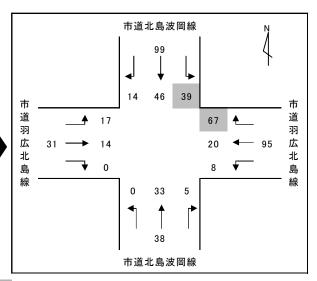


※ 数字が来店・退店に伴い変化する交通量を示す

### 〈交差点②〉

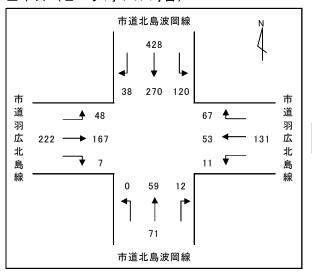
# ■休日 (ピーク時:16 時台)

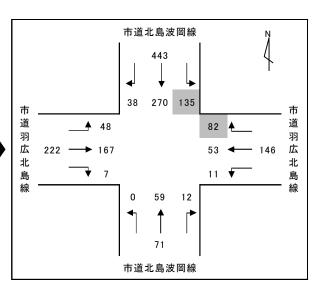




※ 数字が来店・退店に伴い変化する交通量を示す

# ■平日(ピーク時:17時台)

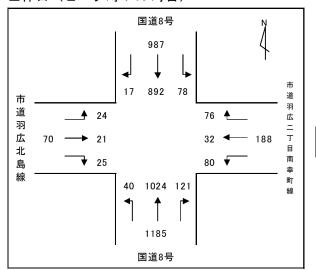


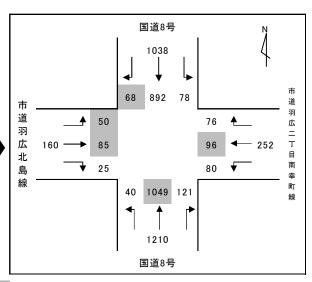


※ 数字が来店・退店に伴い変化する交通量を示す

### 〈交差点③〉

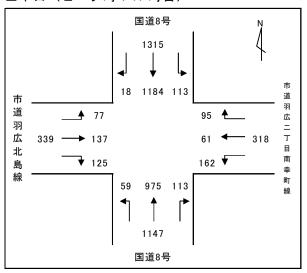
### ■休日 (ピーク時:16 時台)

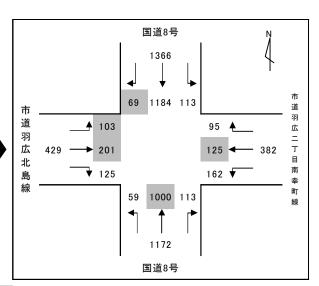




※ 数字が来店・退店に伴い変化する交通量を示す

# ■平日(ピーク時:17時台)

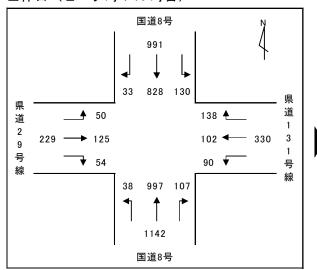


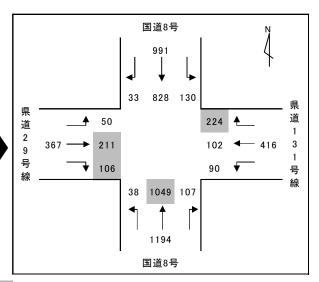


※ 数字が来店・退店に伴い変化する交通量を示す

### 〈交差点④〉

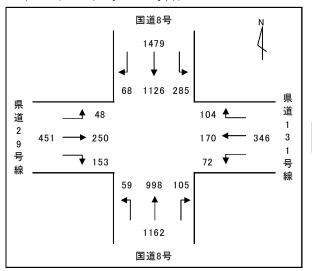
# ■休日 (ピーク時:16 時台)

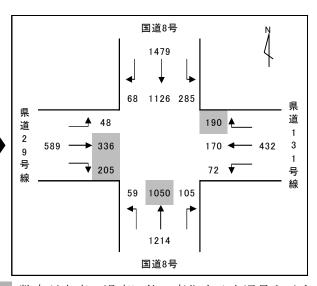




※ 数字が来店・退店に伴い変化する交通量を示す

## ■平日(ピーク時:17時台)





※ 数字が来店・退店に伴い変化する交通量を示す

### 3. 交差点交通処理能力の検討

## 1)需要率による評価

休日及び平日の現況と店舗開店後の需要率を下表に示す。

これによると、休日・平日ともに店舗開店に伴う来客車両の発生によって交通負荷は高まるものの、需要率は 0.9 を下回っていることより、開店後において交差点の交通流動に著しい影響を及ぼすものではないと判断する。

表 10 需要率の比較

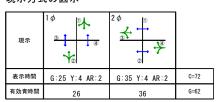
		休日			平日	
	現況	開店後	ピーク時間	現況	開店後	ピーク時間
交差点①	0.125	0.226	16:00 台	0.318	0.420	17:00 台
交差点②	0.090	0.107	16:00 台 0.350		0.359	17:00 台
交差点③	0.392	0.430	16:00 台	0.500	0.535	17:00 台
交差点④	0.483	0.586	16:00 台	0.595	0.669	17:00 台

# 〈需要率表〉

需要率表 1 交差点① (休日:現況)

1 φ 0.033 0.032 0.033 0.033 0.033 0.033 0.033 0.033 0.033 0.033 0.033 0.033 0.033 0.033 0.033 0.033 0.033 0.033 0.033 0.033 0.033 0.033 0.033 0.033 0.033 0.033 0.033 0.033 0.033 0.033 0.033 0.033 0.033 0.033 0.033 0.033 0.033 0.033 0.033 0.033 0.033 0.033 0.033 0.033 0.033 0.033 0.033 0.033 0.033 0.033 0.033 0.033 0.033 0.033 0.033 0.033 0.033 0.033 0.033 0.033 0.033 0.033 0.033 0.033 0.033 0.033 0.033 0.033 0.033 0.033 0.033 0.033 0.033 0.033 0.033 0.033 0.033 0.033 0.033 0.033 0.033 0.033 0.033 0.033 0.033 0.033 0.033 0.033 0.033 0.033 0.033 0.033 0.033 0.033 0.033 0.033 0.033 0.033 0.033 0.033 0.033 0.033 0.033 0.033 0.033 0.033 0.033 0.033 0.033 0.033 0.033 0.033 0.033 0.033 0.033 0.033 0.033 0.033 0.033 0.033 0.033 0.033 0.033 0.033 0.033 0.033 0.033 0.033 0.033 0.033 0.033 0.033 0.033 0.033 0.033 0.033 0.033 0.033 0.033 0.033 0.033 0.033 0.033 0.033 0.033 0.033 0.033 0.033 0.033 0.033 0.033 0.033 0.033 0.033 0.033 0.033 0.033 0.033 0.033 0.033 0.033 0.033 0.033 0.033 0.033 0.033 0.033 0.033 0.033 0.033 0.033 0.033 0.033 0.033 0.033 0.033 0.033 0.033 0.033 0.033 0.033 0.033 0.033 0.033 0.033 0.033 0.033 0.033 0.033 0.033 0.033 0.033 0.033 0.033 0.033 0.033 0.033 0.033 0.033 0.033 0.033 0.033 0.033 0.033 0.033 0.033 0.033 0.033 0.033 0.033 0.033 0.033 0.033 0.033 0.033 0.033 0.033 0.033 0.033 0.033 0.033 0.033 0.033 0.033 0.033 0.033 0.033 0.033 0.033 0.033 0.033 0.033 0.033 0.033 0.033 0.033 0.033 0.033 0.033 0.033 0.033 0.033 0.033 0.033 0.033 0.033 0.033 0.033 0.033 0.033 0.033 0.033 0.033 0.033 0.033 0.033 0.033 0.033 0.033 0.033 0.033 0.033 0.033 0.033 0.033 0.033 0.033 0.033 0.033 0.033 0.033 0.033 0.033 0.033 0.033 0.033 0.033 0.033 0.033 0.033 0.033 0.033 0.033 0.033 0.033 0.033 0.033 0.033 0.033 0.033 0.033 0.033 0.033 0.033 0.033 0.033 0.033 0.033 0.033 0.033 0.033 0.033 0.033 0.033 0.033 0.033 0.033 0.033 0.033 0.033 0.033 0.033 0.033 0.033 0.033 0.033 0.033 0.033 0.033 0.033 0.033 0.033 0.033 0.033 0.033 0.033 0.033 0.033 0.033 0.033 0.033 0.033 0.033 0.033 0.033 0.033 0.033 0.033 0.033 0.033											_	
技術の機類	交差点名					交差点①	(北島(西)交	差点): 休日_	現況			
1	流入部				1	2	(	3	(4	1)		
整和交通旅車の基本値 SB 2,000 2,000 1,500 2,000 1,500 0,950 (工機幅員) m (2,80) (2,80) (3,00) (3,00) (3,10) (2,70) (2,70) (3,80) (3,00) (3,10) (2,70) (3,80) (3,80) (3,00) (3,10) (2,70) (4,80) (4,80) (4,80) (4,80) (4,80) (4,80) (4,80) (4,80) (4,80) (4,80) (4,80) (4,80) (4,80) (4,80) (4,80) (4,80) (4,80) (4,80) (4,80) (4,80) (4,80) (4,80) (4,80) (4,80) (4,80) (4,80) (4,80) (4,80) (4,80) (4,80) (4,80) (4,80) (4,80) (4,80) (4,80) (4,80) (4,80) (4,80) (4,80) (4,80) (4,80) (4,80) (4,80) (4,80) (4,80) (4,80) (4,80) (4,80) (4,80) (4,80) (4,80) (4,80) (4,80) (4,80) (4,80) (4,80) (4,80) (4,80) (4,80) (4,80) (4,80) (4,80) (4,80) (4,80) (4,80) (4,80) (4,80) (4,80) (4,80) (4,80) (4,80) (4,80) (4,80) (4,80) (4,80) (4,80) (4,80) (4,80) (4,80) (4,80) (4,80) (4,80) (4,80) (4,80) (4,80) (4,80) (4,80) (4,80) (4,80) (4,80) (4,80) (4,80) (4,80) (4,80) (4,80) (4,80) (4,80) (4,80) (4,80) (4,80) (4,80) (4,80) (4,80) (4,80) (4,80) (4,80) (4,80) (4,80) (4,80) (4,80) (4,80) (4,80) (4,80) (4,80) (4,80) (4,80) (4,80) (4,80) (4,80) (4,80) (4,80) (4,80) (4,80) (4,80) (4,80) (4,80) (4,80) (4,80) (4,80) (4,80) (4,80) (4,80) (4,80) (4,80) (4,80) (4,80) (4,80) (4,80) (4,80) (4,80) (4,80) (4,80) (4,80) (4,80) (4,80) (4,80) (4,80) (4,80) (4,80) (4,80) (4,80) (4,80) (4,80) (4,80) (4,80) (4,80) (4,80) (4,80) (4,80) (4,80) (4,80) (4,80) (4,80) (4,80) (4,80) (4,80) (4,80) (4,80) (4,80) (4,80) (4,80) (4,80) (4,80) (4,80) (4,80) (4,80) (4,80) (4,80) (4,80) (4,80) (4,80) (4,80) (4,80) (4,80) (4,80) (4,80) (4,80) (4,80) (4,80) (4,80) (4,80) (4,80) (4,80) (4,80) (4,80) (4,80) (4,80) (4,80) (4,80) (4,80) (4,80) (4,80) (4,80) (4,80) (4,80) (4,80) (4,80) (4,80) (4,80) (4,80) (4,80) (4,80) (4,80) (4,80) (4,80) (4,80) (4,80) (4,80) (4,80) (4,80) (4,80) (4,80) (4,80) (4,80) (4,80) (4,80) (4,80) (4,80) (4,80) (4,80) (4,80) (4,80) (4,80) (4,80) (4,80) (4,80) (4,80) (4,80) (4,80) (4,80) (4,80) (4,80) (4,80) (4,80) (4,80) (4,80) (4,80) (4,80) (4,80) (4,80) (4,80) (4,80) (4,80) (4,80) (4,80) (4,80) (4,80) (4,80) (4,80) (4,80) (4,80) (4,80) (4,80) (4,80) (4,80) (4,80) (4,80) (4,8	車線の種類				左折·直進·右折	左折·直進·右折	左折·直進	右折	左折·直進	右折		
車線組員による補正率 a w   0.950   0.950   1.000   1.000   1.000   0.950   (集線組員) m   (2.89)   (2.89)   (3.00)   (3.00)   (3.10)   (2.70)   限断均配による補正率 a G   1.000   1.000   1.000   1.000   1.000   1.000   1.000   1.000   1.000   1.000   1.000   1.000   1.000   1.000   1.000   1.000   1.000   1.000   1.000   1.000   1.000   1.000   1.000   1.000   1.000   1.000   1.000   1.000   1.000   1.000   1.000   1.000   1.000   1.000   1.000   1.000   1.000   1.000   1.000   1.000   1.000   1.000   1.000   1.000   1.000   1.000   1.000   1.000   1.000   1.000   1.000   1.000   1.000   1.000   1.000   1.000   1.000   1.000   1.000   1.000   1.000   1.000   1.000   1.000   1.000   1.000   1.000   1.000   1.000   1.000   1.000   1.000   1.000   1.000   1.000   1.000   1.000   1.000   1.000   1.000   1.000   1.000   1.000   1.000   1.000   1.000   1.000   1.000   1.000   1.000   1.000   1.000   1.000   1.000   1.000   1.000   1.000   1.000   1.000   1.000   1.000   1.000   1.000   1.000   1.000   1.000   1.000   1.000   1.000   1.000   1.000   1.000   1.000   1.000   1.000   1.000   1.000   1.000   1.000   1.000   1.000   1.000   1.000   1.000   1.000   1.000   1.000   1.000   1.000   1.000   1.000   1.000   1.000   1.000   1.000   1.000   1.000   1.000   1.000   1.000   1.000   1.000   1.000   1.000   1.000   1.000   1.000   1.000   1.000   1.000   1.000   1.000   1.000   1.000   1.000   1.000   1.000   1.000   1.000   1.000   1.000   1.000   1.000   1.000   1.000   1.000   1.000   1.000   1.000   1.000   1.000   1.000   1.000   1.000   1.000   1.000   1.000   1.000   1.000   1.000   1.000   1.000   1.000   1.000   1.000   1.000   1.000   1.000   1.000   1.000   1.000   1.000   1.000   1.000   1.000   1.000   1.000   1.000   1.000   1.000   1.000   1.000   1.000   1.000   1.000   1.000   1.000   1.000   1.000   1.000   1.000   1.000   1.000   1.000   1.000   1.000   1.000   1.000   1.000   1.000   1.000   1.000   1.000   1.000   1.000   1.000   1.000   1.000   1.000   1.000   1.000   1.000   1.000   1.000   1.000   1.000   1.000	車線数				1	1	1	1	1	1		
( 森梯幅員) m (2.80) (2.80) (3.00) (3.00) (3.10) (2.70) 機断分配による補正率 α G (0.00) (0.00) (0.00) (0.00) (0.00) (0.00) (0.00) (0.00) (0.00) (0.00) (0.00) (0.00) (0.00) (0.00) (0.00) (0.00) (0.00) (0.00) (0.00) (0.00) (0.00) (0.00) (0.00) (0.00) (0.00) (0.00) (0.00) (0.00) (0.00) (0.00) (0.00) (0.00) (0.00) (0.00) (0.00) (0.00) (0.00) (0.00) (0.00) (0.00) (0.00) (0.00) (0.00) (0.00) (0.00) (0.00) (0.00) (0.00) (0.00) (0.00) (0.00) (0.00) (0.00) (0.00) (0.00) (0.00) (0.00) (0.00) (0.00) (0.00) (0.00) (0.00) (0.00) (0.00) (0.00) (0.00) (0.00) (0.00) (0.00) (0.00) (0.00) (0.00) (0.00) (0.00) (0.00) (0.00) (0.00) (0.00) (0.00) (0.00) (0.00) (0.00) (0.00) (0.00) (0.00) (0.00) (0.00) (0.00) (0.00) (0.00) (0.00) (0.00) (0.00) (0.00) (0.00) (0.00) (0.00) (0.00) (0.00) (0.00) (0.00) (0.00) (0.00) (0.00) (0.00) (0.00) (0.00) (0.00) (0.00) (0.00) (0.00) (0.00) (0.00) (0.00) (0.00) (0.00) (0.00) (0.00) (0.00) (0.00) (0.00) (0.00) (0.00) (0.00) (0.00) (0.00) (0.00) (0.00) (0.00) (0.00) (0.00) (0.00) (0.00) (0.00) (0.00) (0.00) (0.00) (0.00) (0.00) (0.00) (0.00) (0.00) (0.00) (0.00) (0.00) (0.00) (0.00) (0.00) (0.00) (0.00) (0.00) (0.00) (0.00) (0.00) (0.00) (0.00) (0.00) (0.00) (0.00) (0.00) (0.00) (0.00) (0.00) (0.00) (0.00) (0.00) (0.00) (0.00) (0.00) (0.00) (0.00) (0.00) (0.00) (0.00) (0.00) (0.00) (0.00) (0.00) (0.00) (0.00) (0.00) (0.00) (0.00) (0.00) (0.00) (0.00) (0.00) (0.00) (0.00) (0.00) (0.00) (0.00) (0.00) (0.00) (0.00) (0.00) (0.00) (0.00) (0.00) (0.00) (0.00) (0.00) (0.00) (0.00) (0.00) (0.00) (0.00) (0.00) (0.00) (0.00) (0.00) (0.00) (0.00) (0.00) (0.00) (0.00) (0.00) (0.00) (0.00) (0.00) (0.00) (0.00) (0.00) (0.00) (0.00) (0.00) (0.00) (0.00) (0.00) (0.00) (0.00) (0.00) (0.00) (0.00) (0.00) (0.00) (0.00) (0.00) (0.00) (0.00) (0.00) (0.00) (0.00) (0.00) (0.00) (0.00) (0.00) (0.00) (0.00) (0.00) (0.00) (0.00) (0.00) (0.00) (0.00) (0.00) (0.00) (0.00) (0.00) (0.00) (0.00) (0.00) (0.00) (0.00) (0.00) (0.00) (0.00) (0.00) (0.00) (0.00) (0.00) (0.00) (0.00) (0.00) (0.00) (0.00) (0.00) (0.00) (0.00) (0.00) (0.00) (0.00) (0	飽和交通流率の基本値	SB			2,000	2, 000	2,000	1, 800	2,000	1, 800	1	
綴断の底による補正率 α G 1.000 1.000 1.000 1.000 1.000 1.000 (機断勾配) % (0.00) (0.00) (0.00) (0.00) (0.00) (0.00) (0.00) (0.00) (0.00) (0.00) (0.00) (0.00) (0.00) (0.00) (0.00) (0.00) (0.00) (0.00) (0.00) (0.00) (0.00) (0.00) (0.00) (0.00) (0.00) (0.00) (0.00) (0.00) (0.00) (0.00) (0.00) (0.00) (0.00) (0.00) (0.00) (0.00) (0.00) (0.00) (0.00) (0.00) (0.00) (0.00) (0.00) (0.00) (0.00) (0.00) (0.00) (0.00) (0.00) (0.00) (0.00) (0.00) (0.00) (0.00) (0.00) (0.00) (0.00) (0.00) (0.00) (0.00) (0.00) (0.00) (0.00) (0.00) (0.00) (0.00) (0.00) (0.00) (0.00) (0.00) (0.00) (0.00) (0.00) (0.00) (0.00) (0.00) (0.00) (0.00) (0.00) (0.00) (0.00) (0.00) (0.00) (0.00) (0.00) (0.00) (0.00) (0.00) (0.00) (0.00) (0.00) (0.00) (0.00) (0.00) (0.00) (0.00) (0.00) (0.00) (0.00) (0.00) (0.00) (0.00) (0.00) (0.00) (0.00) (0.00) (0.00) (0.00) (0.00) (0.00) (0.00) (0.00) (0.00) (0.00) (0.00) (0.00) (0.00) (0.00) (0.00) (0.00) (0.00) (0.00) (0.00) (0.00) (0.00) (0.00) (0.00) (0.00) (0.00) (0.00) (0.00) (0.00) (0.00) (0.00) (0.00) (0.00) (0.00) (0.00) (0.00) (0.00) (0.00) (0.00) (0.00) (0.00) (0.00) (0.00) (0.00) (0.00) (0.00) (0.00) (0.00) (0.00) (0.00) (0.00) (0.00) (0.00) (0.00) (0.00) (0.00) (0.00) (0.00) (0.00) (0.00) (0.00) (0.00) (0.00) (0.00) (0.00) (0.00) (0.00) (0.00) (0.00) (0.00) (0.00) (0.00) (0.00) (0.00) (0.00) (0.00) (0.00) (0.00) (0.00) (0.00) (0.00) (0.00) (0.00) (0.00) (0.00) (0.00) (0.00) (0.00) (0.00) (0.00) (0.00) (0.00) (0.00) (0.00) (0.00) (0.00) (0.00) (0.00) (0.00) (0.00) (0.00) (0.00) (0.00) (0.00) (0.00) (0.00) (0.00) (0.00) (0.00) (0.00) (0.00) (0.00) (0.00) (0.00) (0.00) (0.00) (0.00) (0.00) (0.00) (0.00) (0.00) (0.00) (0.00) (0.00) (0.00) (0.00) (0.00) (0.00) (0.00) (0.00) (0.00) (0.00) (0.00) (0.00) (0.00) (0.00) (0.00) (0.00) (0.00) (0.00) (0.00) (0.00) (0.00) (0.00) (0.00) (0.00) (0.00) (0.00) (0.00) (0.00) (0.00) (0.00) (0.00) (0.00) (0.00) (0.00) (0.00) (0.00) (0.00) (0.00) (0.00) (0.00) (0.00) (0.00) (0.00) (0.00) (0.00) (0.00) (0.00) (0.00) (0.00) (0.00) (0.00) (0.00) (0.00) (0.00) (0.00) (0.00) (0.00) (0.00) (0	車線幅員による補正率	αw			0.950	0. 950	1.000	1. 000	1.000	0. 950	1	
(機断均配) %	(車線幅員)	m			(2.80)	(2.80)	(3.00)	(3.00)	(3. 10)	(2.70)		
大型車混入による補正率 α T 1.000 1.000 0.992 1.000 1.000 1.000 (大型車混入率) % (0.00) (0.00) (1.10) (0.00) (0.00) (0.00) (0.00) (0.00) (0.00) (0.00) (0.00) (0.00) (0.00) (0.00) (0.00) (0.00) (0.00) (0.00) (0.00) (0.00) (0.00) (0.00) (0.00) (0.00) (0.00) (0.00) (0.00) (0.00) (0.00) (0.00) (0.00) (0.00) (0.00) (0.00) (0.00) (0.00) (0.00) (0.00) (0.00) (0.00) (0.00) (0.00) (0.00) (0.00) (0.00) (0.00) (0.00) (0.00) (0.00) (0.00) (0.00) (0.00) (0.00) (0.00) (0.00) (0.00) (0.00) (0.00) (0.00) (0.00) (0.00) (0.00) (0.00) (0.00) (0.00) (0.00) (0.00) (0.00) (0.00) (0.00) (0.00) (0.00) (0.00) (0.00) (0.00) (0.00) (0.00) (0.00) (0.00) (0.00) (0.00) (0.00) (0.00) (0.00) (0.00) (0.00) (0.00) (0.00) (0.00) (0.00) (0.00) (0.00) (0.00) (0.00) (0.00) (0.00) (0.00) (0.00) (0.00) (0.00) (0.00) (0.00) (0.00) (0.00) (0.00) (0.00) (0.00) (0.00) (0.00) (0.00) (0.00) (0.00) (0.00) (0.00) (0.00) (0.00) (0.00) (0.00) (0.00) (0.00) (0.00) (0.00) (0.00) (0.00) (0.00) (0.00) (0.00) (0.00) (0.00) (0.00) (0.00) (0.00) (0.00) (0.00) (0.00) (0.00) (0.00) (0.00) (0.00) (0.00) (0.00) (0.00) (0.00) (0.00) (0.00) (0.00) (0.00) (0.00) (0.00) (0.00) (0.00) (0.00) (0.00) (0.00) (0.00) (0.00) (0.00) (0.00) (0.00) (0.00) (0.00) (0.00) (0.00) (0.00) (0.00) (0.00) (0.00) (0.00) (0.00) (0.00) (0.00) (0.00) (0.00) (0.00) (0.00) (0.00) (0.00) (0.00) (0.00) (0.00) (0.00) (0.00) (0.00) (0.00) (0.00) (0.00) (0.00) (0.00) (0.00) (0.00) (0.00) (0.00) (0.00) (0.00) (0.00) (0.00) (0.00) (0.00) (0.00) (0.00) (0.00) (0.00) (0.00) (0.00) (0.00) (0.00) (0.00) (0.00) (0.00) (0.00) (0.00) (0.00) (0.00) (0.00) (0.00) (0.00) (0.00) (0.00) (0.00) (0.00) (0.00) (0.00) (0.00) (0.00) (0.00) (0.00) (0.00) (0.00) (0.00) (0.00) (0.00) (0.00) (0.00) (0.00) (0.00) (0.00) (0.00) (0.00) (0.00) (0.00) (0.00) (0.00) (0.00) (0.00) (0.00) (0.00) (0.00) (0.00) (0.00) (0.00) (0.00) (0.00) (0.00) (0.00) (0.00) (0.00) (0.00) (0.00) (0.00) (0.00) (0.00) (0.00) (0.00) (0.00) (0.00) (0.00) (0.00) (0.00) (0.00) (0.00) (0.00) (0.00) (0.00) (0.00) (0.00) (0.00) (0.00) (0.00) (0.00) (0.00) (0.00) (0.00) (0.00)	縦断勾配による補正率	αG			1.000	1. 000	1.000	1. 000	1.000	1. 000		
佐野車混入主) % (0.00) (0.00) (1.10) (0.00) (0.00) (0.00) (0.00) (0.00) (0.00) (0.00) (0.00) (0.00) (0.00) (0.00) (0.00) (0.00) (0.00) (0.00) (0.00) (0.00) (0.00) (0.00) (0.00) (0.00) (0.00) (0.00) (0.00) (0.00) (0.00) (0.00) (0.00) (0.00) (0.00) (0.00) (0.00) (0.00) (0.00) (0.00) (0.00) (0.00) (0.00) (0.00) (0.00) (0.00) (0.00) (0.00) (0.00) (0.00) (0.00) (0.00) (0.00) (0.00) (0.00) (0.00) (0.00) (0.00) (0.00) (0.00) (0.00) (0.00) (0.00) (0.00) (0.00) (0.00) (0.00) (0.00) (0.00) (0.00) (0.00) (0.00) (0.00) (0.00) (0.00) (0.00) (0.00) (0.00) (0.00) (0.00) (0.00) (0.00) (0.00) (0.00) (0.00) (0.00) (0.00) (0.00) (0.00) (0.00) (0.00) (0.00) (0.00) (0.00) (0.00) (0.00) (0.00) (0.00) (0.00) (0.00) (0.00) (0.00) (0.00) (0.00) (0.00) (0.00) (0.00) (0.00) (0.00) (0.00) (0.00) (0.00) (0.00) (0.00) (0.00) (0.00) (0.00) (0.00) (0.00) (0.00) (0.00) (0.00) (0.00) (0.00) (0.00) (0.00) (0.00) (0.00) (0.00) (0.00) (0.00) (0.00) (0.00) (0.00) (0.00) (0.00) (0.00) (0.00) (0.00) (0.00) (0.00) (0.00) (0.00) (0.00) (0.00) (0.00) (0.00) (0.00) (0.00) (0.00) (0.00) (0.00) (0.00) (0.00) (0.00) (0.00) (0.00) (0.00) (0.00) (0.00) (0.00) (0.00) (0.00) (0.00) (0.00) (0.00) (0.00) (0.00) (0.00) (0.00) (0.00) (0.00) (0.00) (0.00) (0.00) (0.00) (0.00) (0.00) (0.00) (0.00) (0.00) (0.00) (0.00) (0.00) (0.00) (0.00) (0.00) (0.00) (0.00) (0.00) (0.00) (0.00) (0.00) (0.00) (0.00) (0.00) (0.00) (0.00) (0.00) (0.00) (0.00) (0.00) (0.00) (0.00) (0.00) (0.00) (0.00) (0.00) (0.00) (0.00) (0.00) (0.00) (0.00) (0.00) (0.00) (0.00) (0.00) (0.00) (0.00) (0.00) (0.00) (0.00) (0.00) (0.00) (0.00) (0.00) (0.00) (0.00) (0.00) (0.00) (0.00) (0.00) (0.00) (0.00) (0.00) (0.00) (0.00) (0.00) (0.00) (0.00) (0.00) (0.00) (0.00) (0.00) (0.00) (0.00) (0.00) (0.00) (0.00) (0.00) (0.00) (0.00) (0.00) (0.00) (0.00) (0.00) (0.00) (0.00) (0.00) (0.00) (0.00) (0.00) (0.00) (0.00) (0.00) (0.00) (0.00) (0.00) (0.00) (0.00) (0.00) (0.00) (0.00) (0.00) (0.00) (0.00) (0.00) (0.00) (0.00) (0.00) (0.00) (0.00) (0.00) (0.00) (0.00) (0.00) (0.00) (0.00) (0.00) (0.00) (0.00) (0.00) (0	(縦断勾配)	%			(0.00)	(0.00)	(0.00)	(0.00)	(0.00)	(0.00)		
左折車混入による補正率 a L T (51.9) (38.9) (1.1) (5.1) (5.1) (5.1) (5.1) (5.1) (5.1) (5.1) (5.1) (5.1) (5.1) (5.1) (5.1) (5.1) (5.1) (5.1) (5.1) (5.1) (5.1) (5.1) (5.1) (5.1) (5.1) (5.1) (5.1) (5.1) (5.1) (5.1) (5.1) (5.1) (5.1) (5.1) (5.1) (5.1) (5.1) (5.1) (5.1) (5.1) (5.1) (5.1) (5.1) (5.1) (5.1) (5.1) (5.1) (5.1) (5.1) (5.1) (5.1) (5.1) (5.1) (5.1) (5.1) (5.1) (5.1) (5.1) (5.1) (5.1) (5.1) (5.1) (5.1) (5.1) (5.1) (5.1) (5.1) (5.1) (5.1) (5.1) (5.1) (5.1) (5.1) (5.1) (5.1) (5.1) (5.1) (5.1) (5.1) (5.1) (5.1) (5.1) (5.1) (5.1) (5.1) (5.1) (5.1) (5.1) (5.1) (5.1) (5.1) (5.1) (5.1) (5.1) (5.1) (5.1) (5.1) (5.1) (5.1) (5.1) (5.1) (5.1) (5.1) (5.1) (5.1) (5.1) (5.1) (5.1) (5.1) (5.1) (5.1) (5.1) (5.1) (5.1) (5.1) (5.1) (5.1) (5.1) (5.1) (5.1) (5.1) (5.1) (5.1) (5.1) (5.1) (5.1) (5.1) (5.1) (5.1) (5.1) (5.1) (5.1) (5.1) (5.1) (5.1) (5.1) (5.1) (5.1) (5.1) (5.1) (5.1) (5.1) (5.1) (5.1) (5.1) (5.1) (5.1) (5.1) (5.1) (5.1) (5.1) (5.1) (5.1) (5.1) (5.1) (5.1) (5.1) (5.1) (5.1) (5.1) (5.1) (5.1) (5.1) (5.1) (5.1) (5.1) (5.1) (5.1) (5.1) (5.1) (5.1) (5.1) (5.1) (5.1) (5.1) (5.1) (5.1) (5.1) (5.1) (5.1) (5.1) (5.1) (5.1) (5.1) (5.1) (5.1) (5.1) (5.1) (5.1) (5.1) (5.1) (5.1) (5.1) (5.1) (5.1) (5.1) (5.1) (5.1) (5.1) (5.1) (5.1) (5.1) (5.1) (5.1) (5.1) (5.1) (5.1) (5.1) (5.1) (5.1) (5.1) (5.1) (5.1) (5.1) (5.1) (5.1) (5.1) (5.1) (5.1) (5.1) (5.1) (5.1) (5.1) (5.1) (5.1) (5.1) (5.1) (5.1) (5.1) (5.1) (5.1) (5.1) (5.1) (5.1) (5.1) (5.1) (5.1) (5.1) (5.1) (5.1) (5.1) (5.1) (5.1) (5.1) (5.1) (5.1) (5.1) (5.1) (5.1) (5.1) (5.1) (5.1) (5.1) (5.1) (5.1) (5.1) (5.1) (5.1) (5.1) (5.1) (5.1) (5.1) (5.1) (5.1) (5.1) (5.1) (5.1) (5.1) (5.1) (5.1) (5.1) (5.1) (5.1) (5.1) (5.1) (5.1) (5.1) (5.1) (5.1) (5.1) (5.1) (5.1) (5.1) (5.1) (5.1) (5.1) (5.1) (5.1) (5.1) (5.1) (5.1) (5.1) (5.1) (5.1) (5.1) (5.1) (5.1) (5.1) (5.1) (5.1) (5.1) (5.1) (5.1) (5.1) (5.1) (5.1) (5.1) (5.1) (5.1) (5.1) (5.1) (5.1) (5.1) (5.1) (5.1) (5.1) (5.1) (5.1) (5.1) (5.1) (5.1) (5.1) (5.1) (5.1) (5.1) (5.1) (5.1) (5.1) (5.1) (5.1) (5.1) (5.1) (5.1) (5.1) (5.1) (5.1) (5.1) (5	大型車混入による補正率	αΤ			1.000	1. 000	0.992	1. 000	1.000	1. 000		
(左折率) L% (51.9) (38.9) (1.1) (5.1) (5.1) (左折車の通過確率) f L 0.85 0.85 0.85 0.85 0.85 (有効青時間) 秒 26 26 36 36 36 36 36 36 36 36 36 36 36 36 36	(大型車混入率)	%			(0.00)	(0.00)	(1.10)	(0.00)	(0.00)	(0.00)		
(左折車の通過確率) f L	左折車混入による補正率	αLΤ			0.885	0. 911	0.997		0.987			
(有効青時間) 秒 26 26 36 36 36 31 31 31 31 31 31 31 31 31 31 31 31 31	(左折率)	L %			(51.9)	(38. 9)	(1.1)		(5. 1)			
(歩行者現示時間) 秒 21 21 31 31 31 31	(左折車の通過確率)	f L			0.85	0.85	0.85		0.85			
右折車混入による補正率 αRT	(有効青時間)	秒			26	26	36		36			
(右折率) R% (14.8) (29.6) (29.6) (29.6) (25.4) (29.6) (29.6) (29.6) (29.6) (29.6) (29.6) (29.6) (29.6) (29.6) (29.6) (29.6) (29.6) (29.6) (29.6) (29.6) (29.6) (29.6) (29.6) (29.6) (29.6) (29.6) (29.6) (29.6) (29.6) (29.6) (29.6) (29.6) (29.6) (29.6) (29.6) (29.6) (29.6) (29.6) (29.6) (29.6) (29.6) (29.6) (29.6) (29.6) (29.6) (29.6) (29.6) (29.6) (29.6) (29.6) (29.6) (29.6) (29.6) (29.6) (29.6) (29.6) (29.6) (29.6) (29.6) (29.6) (29.6) (29.6) (29.6) (29.6) (29.6) (29.6) (29.6) (29.6) (29.6) (29.6) (29.6) (29.6) (29.6) (29.6) (29.6) (29.6) (29.6) (29.6) (29.6) (29.6) (29.6) (29.6) (29.6) (29.6) (29.6) (29.6) (29.6) (29.6) (29.6) (29.6) (29.6) (29.6) (29.6) (29.6) (29.6) (29.6) (29.6) (29.6) (29.6) (29.6) (29.6) (29.6) (29.6) (29.6) (29.6) (29.6) (29.6) (29.6) (29.6) (29.6) (29.6) (29.6) (29.6) (29.6) (29.6) (29.6) (29.6) (29.6) (29.6) (29.6) (29.6) (29.6) (29.6) (29.6) (29.6) (29.6) (29.6) (29.6) (29.6) (29.6) (29.6) (29.6) (29.6) (29.6) (29.6) (29.6) (29.6) (29.6) (29.6) (29.6) (29.6) (29.6) (29.6) (29.6) (29.6) (29.6) (29.6) (29.6) (29.6) (29.6) (29.6) (29.6) (29.6) (29.6) (29.6) (29.6) (29.6) (29.6) (29.6) (29.6) (29.6) (29.6) (29.6) (29.6) (29.6) (29.6) (29.6) (29.6) (29.6) (29.6) (29.6) (29.6) (29.6) (29.6) (29.6) (29.6) (29.6) (29.6) (29.6) (29.6) (29.6) (29.6) (29.6) (29.6) (29.6) (29.6) (29.6) (29.6) (29.6) (29.6) (29.6) (29.6) (29.6) (29.6) (29.6) (29.6) (29.6) (29.6) (29.6) (29.6) (29.6) (29.6) (29.6) (29.6) (29.6) (29.6) (29.6) (29.6) (29.6) (29.6) (29.6) (29.6) (29.6) (29.6) (29.6) (29.6) (29.6) (29.6) (29.6) (29.6) (29.6) (29.6) (29.6) (29.6) (29.6) (29.6) (29.6) (29.6) (29.6) (29.6) (29.6) (29.6) (29.6) (29.6) (29.6) (29.6) (29.6) (29.6) (29.6) (29.6) (29.6) (29.6) (29.6) (29.6) (29.6) (29.6) (29.6) (29.6) (29.6) (29.6) (29.6) (29.6) (29.6) (29.6) (29.6) (29.6) (29.6) (29.6) (29.6) (29.6) (29.6) (29.6) (29.6) (29.6) (29.6) (29.6) (29.6) (29.6) (29.6) (29.6) (29.6) (29.6) (29.6) (29.6) (29.6) (29.6) (29.6) (29.6) (29.6) (29.6) (29.6) (29.6) (29.6) (29.6) (29.6) (29.6) (29.6) (29.6) (29.6) (29.6) (29.	(歩行者現示時間)	秒			21	21	31		31			
(右折車の通過確率) f R (有効青時間) 秒 26 26 26 26 272 272 272 272 272 272 272	右折車混入による補正率	αRΤ			0.984	0. 968					1	
(有効青時間) 砂     26     26     26     1,978     *835     1,974     *740       飽和交通流率 S     1,655     1,676     1,978     *835     1,974     *740       設計交通量 q     54     54     181     6     158     25       (28+18+8)     (21+17+16)     (2+179)     (8+150)     -     現示の需要率     交差点       現示の需要率     0.033     0.032     0.092     -     0.080     -     現示の需要率     交差点       現示の需要率     26     0.092     -     0.080     -     現示の需要率     交差点       有効青時間(秒)     16     26.0     26.0     -     0.080     -     カイノル長(秒       有効青時間(秒)     26     26.0     36.0     36.0     36.0     36.0     36.0     36.0     36.0       可能交通容量比     C i     598     605     989     835     987     740       交通容量比     q / C i     0.090     0.089     0.183     0.007     0.160     0.034	(右折率)	R %			(14.8)	(29. 6)						
(サイクル長) 秒 72 72 18 1974 *740 飽和交通流率 S 1,655 1,676 1,978 *835 1,974 *740 設計交通量 q 54 54 181 6 158 25 (8+150)	(右折車の通過確率)	f R			0.984	0. 983						
触和交通流率 S 1,655 1,676 1,978 *835 1,974 *740	(有効青時間)	秒			26	26						
設計交通量     54     54     54     54     54     181     6     158     25       流入部各車線の需要率     0.033     0.032     0.092     -     0.080     -     現示の需要率     交差点       現示の需要率     1	(サイクル長)	秒			72	72						
設計交通量 q (28+18+8) (21+17+16) (2+179) (8+150) (8+150) (8+150) (8+150) (8+150) (8+150) (8+150) (8+150) (8+150) (8+150) (8+150) (8+150) (8+150) (8+150) (8+150) (8+150) (8+150) (8+150) (8+150) (8+150) (8+150) (8+150) (8+150) (8+150) (8+150) (8+150) (8+150) (8+150) (8+150) (8+150) (8+150) (8+150) (8+150) (8+150) (8+150) (8+150) (8+150) (8+150) (8+150) (8+150) (8+150) (8+150) (8+150) (8+150) (8+150) (8+150) (8+150) (8+150) (8+150) (8+150) (8+150) (8+150) (8+150) (8+150) (8+150) (8+150) (8+150) (8+150) (8+150) (8+150) (8+150) (8+150) (8+150) (8+150) (8+150) (8+150) (8+150) (8+150) (8+150) (8+150) (8+150) (8+150) (8+150) (8+150) (8+150) (8+150) (8+150) (8+150) (8+150) (8+150) (8+150) (8+150) (8+150) (8+150) (8+150) (8+150) (8+150) (8+150) (8+150) (8+150) (8+150) (8+150) (8+150) (8+150) (8+150) (8+150) (8+150) (8+150) (8+150) (8+150) (8+150) (8+150) (8+150) (8+150) (8+150) (8+150) (8+150) (8+150) (8+150) (8+150) (8+150) (8+150) (8+150) (8+150) (8+150) (8+150) (8+150) (8+150) (8+150) (8+150) (8+150) (8+150) (8+150) (8+150) (8+150) (8+150) (8+150) (8+150) (8+150) (8+150) (8+150) (8+150) (8+150) (8+150) (8+150) (8+150) (8+150) (8+150) (8+150) (8+150) (8+150) (8+150) (8+150) (8+150) (8+150) (8+150) (8+150) (8+150) (8+150) (8+150) (8+150) (8+150) (8+150) (8+150) (8+150) (8+150) (8+150) (8+150) (8+150) (8+150) (8+150) (8+150) (8+150) (8+150) (8+150) (8+150) (8+150) (8+150) (8+150) (8+150) (8+150) (8+150) (8+150) (8+150) (8+150) (8+150) (8+150) (8+150) (8+150) (8+150) (8+150) (8+150) (8+150) (8+150) (8+150) (8+150) (8+150) (8+150) (8+150) (8+150) (8+150) (8+150) (8+150) (8+150) (8+150) (8+150) (8+150) (8+150) (8+150) (8+150) (8+150) (8+150) (8+150) (8+150) (8+150) (8+150) (8+150) (8+150) (8+150) (8+150) (8+150) (8+150) (8+150) (8+150) (8+150) (8+150) (8+150) (8+150) (8+150) (8+150) (8+150) (8+150) (8+150) (8+150) (8+150) (8+150) (8+150) (8+150) (8+150) (8+150) (8+150) (8+150) (8+150) (8+150) (8+150) (8+150) (8+150) (8+150) (8+150) (8+150) (8+150) (8+150) (8+150) (8+150) (8+150) (8+150) (8+150) (8+150) (8+150) (8+150) (8+150	飽和交通流率	S			1,655	1, 676	1,978	*835	1,974	*740	İ	
(28+18+8) (21+17+16) (2+179) (8+150) (8+150) (21+17+16) (2+179) (8+150) (8+150) (8+150) (8+150) (8+150) (8+150) (8+150) (8+150) (8+150) (8+150) (8+150) (8+150) (8+150) (8+150) (8+150) (8+150) (8+150) (8+150) (8+150) (8+150) (8+150) (8+150) (8+150) (8+150) (8+150) (8+150) (8+150) (8+150) (8+150) (8+150) (8+150) (8+150) (8+150) (8+150) (8+150) (8+150) (8+150) (8+150) (8+150) (8+150) (8+150) (8+150) (8+150) (8+150) (8+150) (8+150) (8+150) (8+150) (8+150) (8+150) (8+150) (8+150) (8+150) (8+150) (8+150) (8+150) (8+150) (8+150) (8+150) (8+150) (8+150) (8+150) (8+150) (8+150) (8+150) (8+150) (8+150) (8+150) (8+150) (8+150) (8+150) (8+150) (8+150) (8+150) (8+150) (8+150) (8+150) (8+150) (8+150) (8+150) (8+150) (8+150) (8+150) (8+150) (8+150) (8+150) (8+150) (8+150) (8+150) (8+150) (8+150) (8+150) (8+150) (8+150) (8+150) (8+150) (8+150) (8+150) (8+150) (8+150) (8+150) (8+150) (8+150) (8+150) (8+150) (8+150) (8+150) (8+150) (8+150) (8+150) (8+150) (8+150) (8+150) (8+150) (8+150) (8+150) (8+150) (8+150) (8+150) (8+150) (8+150) (8+150) (8+150) (8+150) (8+150) (8+150) (8+150) (8+150) (8+150) (8+150) (8+150) (8+150) (8+150) (8+150) (8+150) (8+150) (8+150) (8+150) (8+150) (8+150) (8+150) (8+150) (8+150) (8+150) (8+150) (8+150) (8+150) (8+150) (8+150) (8+150) (8+150) (8+150) (8+150) (8+150) (8+150) (8+150) (8+150) (8+150) (8+150) (8+150) (8+150) (8+150) (8+150) (8+150) (8+150) (8+150) (8+150) (8+150) (8+150) (8+150) (8+150) (8+150) (8+150) (8+150) (8+150) (8+150) (8+150) (8+150) (8+150) (8+150) (8+150) (8+150) (8+150) (8+150) (8+150) (8+150) (8+150) (8+150) (8+150) (8+150) (8+150) (8+150) (8+150) (8+150) (8+150) (8+150) (8+150) (8+150) (8+150) (8+150) (8+150) (8+150) (8+150) (8+150) (8+150) (8+150) (8+150) (8+150) (8+150) (8+150) (8+150) (8+150) (8+150) (8+150) (8+150) (8+150) (8+150) (8+150) (8+150) (8+150) (8+150) (8+150) (8+150) (8+150) (8+150) (8+150) (8+150) (8+150) (8+150) (8+150) (8+150) (8+150) (8+150) (8+150) (8+150) (8+150) (8+150) (8+150) (8+150) (8+150) (8+150) (8+150) (8+150) (8+150) (8+150) (8+150) (8+150) (8+					54	54	181	6	158	25	1	
現示の需要率	設計交通量	q			(28+18+8)	(21+17+16)	(2+179)		(8+150)			
現示の需要率 2 0.092 - 0.080 - 0.092 ≦ 有効青時間(秒) 26.0 26.0 26.0 36.0 36.0 36.0 36.0 36.0 72 可能交通容量 Ci 598 605 989 835 987 740 交通容量比 q/Ci 0.090 0.089 0.183 0.007 0.160 0.034	流入部各車線の需要率				0.033	0. 032	0.092	-	0.080	-	現示の需要率	交差点の需要率
2φ     0.092     - 0.080     - 0.092     ≤       有効青時間(秒)     1φ     26.0     26.0     - 0.080     - 0.092     ≤       す能交通容量     C i     598     605     989     835     987     740       交通容量比     q/C i     0.090     0.089     0.183     0.007     0.160     0.034	en = - et -re-t-			1 φ	0.033	0. 032					0. 033	0.125
有効青時間(秒) 2	<b>児ボの需要率</b>		[	2φ			0.092	-	0.080	-	0. 092	<b>≦</b> 0. 861
2 φ     36.0     36.0     36.0     36.0     36.0       可能交通容量     C i     598     605     989     835     987     740       交通容量比     q / C i     0.090     0.089     0.183     0.007     0.160     0.034	**************************************			1 φ	26. 0	26. 0					サイク)	ル長(秒)
可能交通容量     C i     598     605     989     835     987     740       交通容量比     q/C i     0.090     0.089     0.183     0.007     0.160     0.034	有 <b>郊</b> 育時間(秒)		ļ	2φ			36. 0	36.0	36. 0	36.0	_	70
	可能交通容量	Ci			598	605	989	835	987	740	1	72
交通容量の照査結果   OK   OK   OK   OK	交通容量比 q /	/C i			0.090	0. 089	0.183	0. 007	0.160	0. 034		
,	交通容量の照査結果				ОК	ОК	OK	ОК	OK	ОК	1	

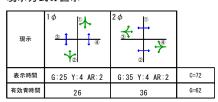
①: 市道北島14号線:南進 ②: 市道北島14号線:北進 ③: 県道29号線:東進 ④: 県道29号線:西進



# 需要率表 2 交差点① (休日: 開店後)

交差点名					交差点①(	北島 (西) 交差	É点):休日_問	昇店後			
流入部				1	2	(	3	(	4)		
車線の種類				左折·直進·右折	左折·直進·右折	左折·直進	右折	左折·直進	右折		
車線数				1	1	1	1	1	1		
飽和交通流率の基本値	SB			2,000	2, 000	2,000	1, 800	2,000	1, 800		
車線幅員による補正率	αw			0.950	0. 950	1.000	1. 000	1.000	0. 950		
(車線幅員)	m			(2.80)	(2.80)	(3.00)	(3.00)	(3.10)	(2.70)		
縦断勾配による補正率	αG			1.000	1. 000	1.000	1. 000	1.000	1. 000		
(縦断勾配)	%			(0.00)	(0.00)	(0.00)	(0.00)	(0.00)	(0.00)		
大型車混入による補正率	αΤ			1.000	1. 000	0.993	1. 000	1.000	1. 000		
(大型車混入率)	%			(0.00)	(0.00)	(1.05)	(0.00)	(0.00)	(0.00)		
左折車混入による補正率	αLΤ			0.829	0. 911	0. 985		0.987			
(左折率)	L %			(82.6)	(38. 9)	(5.8)		(5. 1)			
(左折車の通過確率)	f L			0.85	0.85	0.85		0.85			
(有効青時間)	秒			26	26	36		36			
(歩行者現示時間)	秒			21	21	31		31			
右折車混入による補正率	αRΤ			0.991	0. 968						
(右折率)	R %			(8.5)	(29. 6)						
(右折車の通過確率)	f R			0.984	0. 983						
(有効青時間)	秒			26	26						
(サイクル長)	秒			72	72						
飽和交通流率	S			1, 561	1, 676	1,956	*835	1,974	*740		
30.31 'V F				201	54	190	6	158	25		
設計交通量	q			(166+18+17)	(21+17+16)	(11+179)		(8+150)			
流入部各車線の需要率				0.129	0. 032	0.097	-	0.080	-	現示の需要率	交差点の需要率
担この最悪力			1 φ	0.129	0. 032					0. 129	0.226
現示の需要率			2φ			0.097	-	0.080	-	0. 097	≦0.861
「方効害時間(秒)		1 φ	26. 0	26. 0					サイクル	レ長(秒)	
有効青時間(秒)			2φ			36. 0	36.0	36. 0	36.0		10
可能交通容量	Ci			564	605	978	835	987	740	·	'2
交通容量比 q.	/C i			0.356	0. 089	0. 194	0. 007	0.160	0. 034		
交通容量の照査結果				ОК	ОК	ОК	ОК	ОК	ОК		
				•	•	•		•		•	

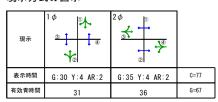
①: 市道北島14号線:南進 ②: 市道北島14号線:北進 ③: 県道29号線:東進 ④: 県道29号線:西進



需要率表3 交差点①(平日:現況)

有効青時間(秒) 2 φ 36.0 36.0 36.0 36.0			
本務の種類			
車線数			
機和交通統率の基本値 SB 2,000 2,000 1,800 2,000 1,800 2,000 1,800 中線傾信による補正率 αw 0,950 (2,80) (3,00) (3,00) (3,10) (2,70) (2,80) (4,80) (0,00) (0,00) (0,00) (0,00) (0,00) (0,00) (0,00) (0,00) (0,00) (0,00) (0,00) (0,00) (0,00) (0,00) (0,00) (0,00) (0,00) (0,00) (0,00) (0,00) (0,00) (0,00) (0,00) (0,00) (0,00) (0,00) (0,00) (0,00) (0,00) (0,00) (0,00) (0,00) (0,00) (0,00) (0,00) (0,00) (0,00) (0,00) (0,00) (0,00) (0,00) (0,00) (0,00) (0,00) (0,00) (0,00) (0,00) (0,00) (0,00) (0,00) (0,00) (0,00) (0,00) (0,00) (0,00) (0,00) (0,00) (0,00) (0,00) (0,00) (0,00) (0,00) (0,00) (0,00) (0,00) (0,00) (0,00) (0,00) (0,00) (0,00) (0,00) (0,00) (0,00) (0,00) (0,00) (0,00) (0,00) (0,00) (0,00) (0,00) (0,00) (0,00) (0,00) (0,00) (0,00) (0,00) (0,00) (0,00) (0,00) (0,00) (0,00) (0,00) (0,00) (0,00) (0,00) (0,00) (0,00) (0,00) (0,00) (0,00) (0,00) (0,00) (0,00) (0,00) (0,00) (0,00) (0,00) (0,00) (0,00) (0,00) (0,00) (0,00) (0,00) (0,00) (0,00) (0,00) (0,00) (0,00) (0,00) (0,00) (0,00) (0,00) (0,00) (0,00) (0,00) (0,00) (0,00) (0,00) (0,00) (0,00) (0,00) (0,00) (0,00) (0,00) (0,00) (0,00) (0,00) (0,00) (0,00) (0,00) (0,00) (0,00) (0,00) (0,00) (0,00) (0,00) (0,00) (0,00) (0,00) (0,00) (0,00) (0,00) (0,00) (0,00) (0,00) (0,00) (0,00) (0,00) (0,00) (0,00) (0,00) (0,00) (0,00) (0,00) (0,00) (0,00) (0,00) (0,00) (0,00) (0,00) (0,00) (0,00) (0,00) (0,00) (0,00) (0,00) (0,00) (0,00) (0,00) (0,00) (0,00) (0,00) (0,00) (0,00) (0,00) (0,00) (0,00) (0,00) (0,00) (0,00) (0,00) (0,00) (0,00) (0,00) (0,00) (0,00) (0,00) (0,00) (0,00) (0,00) (0,00) (0,00) (0,00) (0,00) (0,00) (0,00) (0,00) (0,00) (0,00) (0,00) (0,00) (0,00) (0,00) (0,00) (0,00) (0,00) (0,00) (0,00) (0,00) (0,00) (0,00) (0,00) (0,00) (0,00) (0,00) (0,00) (0,00) (0,00) (0,00) (0,00) (0,00) (0,00) (0,00) (0,00) (0,00) (0,00) (0,00) (0,00) (0,00) (0,00) (0,00) (0,00) (0,00) (0,00) (0,00) (0,00) (0,00) (0,00) (0,00) (0,00) (0,00) (0,00) (0,00) (0,00) (0,00) (0,00) (0,00) (0,00) (0,00) (0,00) (0,00) (0,00) (0,00) (0,00) (0,00) (0,00) (0,00) (0,00) (0,00) (0,00) (0,00) (0,00) (0,00) (0,00) (	種類		
車線編員による補正率 a w   0.950   0.950   1.000   1.000   1.000   0.950   (准線幅員) m   (2.80)   (2.80)   (3.00)   (3.00)   (3.10)   (2.70)   (2.70)   (2.70)   (2.70)   (2.70)   (2.70)   (2.70)   (2.70)   (2.70)   (2.70)   (2.70)   (2.70)   (2.70)   (2.70)   (2.70)   (2.70)   (2.70)   (2.70)   (2.70)   (0.00)   (0.00)   (0.00)   (0.00)   (0.00)   (0.00)   (0.00)   (0.00)   (0.00)   (0.00)   (0.00)   (0.00)   (0.00)   (0.00)   (0.00)   (0.00)   (0.00)   (0.00)   (0.00)   (0.00)   (0.00)   (0.00)   (0.00)   (0.00)   (0.00)   (0.00)   (0.00)   (0.00)   (0.00)   (0.00)   (0.00)   (0.00)   (0.00)   (0.00)   (0.00)   (0.00)   (0.00)   (0.00)   (0.00)   (0.00)   (0.00)   (0.00)   (0.00)   (0.00)   (0.00)   (0.00)   (0.00)   (0.00)   (0.00)   (0.00)   (0.00)   (0.00)   (0.00)   (0.00)   (0.00)   (0.00)   (0.00)   (0.00)   (0.00)   (0.00)   (0.00)   (0.00)   (0.00)   (0.00)   (0.00)   (0.00)   (0.00)   (0.00)   (0.00)   (0.00)   (0.00)   (0.00)   (0.00)   (0.00)   (0.00)   (0.00)   (0.00)   (0.00)   (0.00)   (0.00)   (0.00)   (0.00)   (0.00)   (0.00)   (0.00)   (0.00)   (0.00)   (0.00)   (0.00)   (0.00)   (0.00)   (0.00)   (0.00)   (0.00)   (0.00)   (0.00)   (0.00)   (0.00)   (0.00)   (0.00)   (0.00)   (0.00)   (0.00)   (0.00)   (0.00)   (0.00)   (0.00)   (0.00)   (0.00)   (0.00)   (0.00)   (0.00)   (0.00)   (0.00)   (0.00)   (0.00)   (0.00)   (0.00)   (0.00)   (0.00)   (0.00)   (0.00)   (0.00)   (0.00)   (0.00)   (0.00)   (0.00)   (0.00)   (0.00)   (0.00)   (0.00)   (0.00)   (0.00)   (0.00)   (0.00)   (0.00)   (0.00)   (0.00)   (0.00)   (0.00)   (0.00)   (0.00)   (0.00)   (0.00)   (0.00)   (0.00)   (0.00)   (0.00)   (0.00)   (0.00)   (0.00)   (0.00)   (0.00)   (0.00)   (0.00)   (0.00)   (0.00)   (0.00)   (0.00)   (0.00)   (0.00)   (0.00)   (0.00)   (0.00)   (0.00)   (0.00)   (0.00)   (0.00)   (0.00)   (0.00)   (0.00)   (0.00)   (0.00)   (0.00)   (0.00)   (0.00)   (0.00)   (0.00)   (0.00)   (0.00)   (0.00)   (0.00)   (0.00)   (0.00)   (0.00)   (0.00)   (0.00)   (0.00)   (0.00)   (0.00)   (0.00)   (0.00)   (0.00)   (0.00)   (0.0			
( 麻ಳ細員) m (2.80) (2.80) (3.00) (3.10) (2.70) 機断勾配による補正率 a G (0.00) (0.00) (0.00) (0.00) (0.00) (0.00) (0.00) (0.00) (0.00) (0.00) (0.00) (0.00) (0.00) (0.00) (0.00) (0.00) (0.00) (0.00) (0.00) (0.00) (0.00) (0.00) (0.00) (0.00) (0.00) (0.00) (0.00) (0.00) (0.00) (0.00) (0.00) (0.00) (0.00) (0.00) (0.00) (0.00) (0.00) (0.00) (0.00) (0.00) (0.00) (0.00) (0.00) (0.00) (0.00) (0.00) (0.00) (0.00) (0.00) (0.00) (0.00) (0.00) (0.00) (0.00) (0.00) (0.00) (0.00) (0.00) (0.00) (0.00) (0.00) (0.00) (0.00) (0.00) (0.00) (0.00) (0.00) (0.00) (0.00) (0.00) (0.00) (0.00) (0.00) (0.00) (0.00) (0.00) (0.00) (0.00) (0.00) (0.00) (0.00) (0.00) (0.00) (0.00) (0.00) (0.00) (0.00) (0.00) (0.00) (0.00) (0.00) (0.00) (0.00) (0.00) (0.00) (0.00) (0.00) (0.00) (0.00) (0.00) (0.00) (0.00) (0.00) (0.00) (0.00) (0.00) (0.00) (0.00) (0.00) (0.00) (0.00) (0.00) (0.00) (0.00) (0.00) (0.00) (0.00) (0.00) (0.00) (0.00) (0.00) (0.00) (0.00) (0.00) (0.00) (0.00) (0.00) (0.00) (0.00) (0.00) (0.00) (0.00) (0.00) (0.00) (0.00) (0.00) (0.00) (0.00) (0.00) (0.00) (0.00) (0.00) (0.00) (0.00) (0.00) (0.00) (0.00) (0.00) (0.00) (0.00) (0.00) (0.00) (0.00) (0.00) (0.00) (0.00) (0.00) (0.00) (0.00) (0.00) (0.00) (0.00) (0.00) (0.00) (0.00) (0.00) (0.00) (0.00) (0.00) (0.00) (0.00) (0.00) (0.00) (0.00) (0.00) (0.00) (0.00) (0.00) (0.00) (0.00) (0.00) (0.00) (0.00) (0.00) (0.00) (0.00) (0.00) (0.00) (0.00) (0.00) (0.00) (0.00) (0.00) (0.00) (0.00) (0.00) (0.00) (0.00) (0.00) (0.00) (0.00) (0.00) (0.00) (0.00) (0.00) (0.00) (0.00) (0.00) (0.00) (0.00) (0.00) (0.00) (0.00) (0.00) (0.00) (0.00) (0.00) (0.00) (0.00) (0.00) (0.00) (0.00) (0.00) (0.00) (0.00) (0.00) (0.00) (0.00) (0.00) (0.00) (0.00) (0.00) (0.00) (0.00) (0.00) (0.00) (0.00) (0.00) (0.00) (0.00) (0.00) (0.00) (0.00) (0.00) (0.00) (0.00) (0.00) (0.00) (0.00) (0.00) (0.00) (0.00) (0.00) (0.00) (0.00) (0.00) (0.00) (0.00) (0.00) (0.00) (0.00) (0.00) (0.00) (0.00) (0.00) (0.00) (0.00) (0.00) (0.00) (0.00) (0.00) (0.00) (0.00) (0.00) (0.00) (0.00) (0.00) (0.00) (0.00) (0.00) (0.00) (0.00) (0.00) (0	通流率の基本値		
維所へ配としる補正率 α G 1.000 1.000 1.000 1.000 1.000 1.000 (保険が配と) % (0.00) (0.00) (0.00) (0.00) (0.00) (0.00) (0.00) (0.00) (0.00) (0.00) (0.00) (0.00) (0.00) (0.00) (0.00) (0.00) (0.00) (0.00) (0.00) (0.00) (0.00) (0.00) (0.00) (0.00) (0.00) (0.00) (0.00) (0.00) (0.00) (0.00) (0.00) (0.00) (0.00) (0.00) (0.00) (0.00) (0.00) (0.00) (0.00) (0.00) (0.00) (0.00) (0.00) (0.00) (0.00) (0.00) (0.00) (0.00) (0.00) (0.00) (0.00) (0.00) (0.00) (0.00) (0.00) (0.00) (0.00) (0.00) (0.00) (0.00) (0.00) (0.00) (0.00) (0.00) (0.00) (0.00) (0.00) (0.00) (0.00) (0.00) (0.00) (0.00) (0.00) (0.00) (0.00) (0.00) (0.00) (0.00) (0.00) (0.00) (0.00) (0.00) (0.00) (0.00) (0.00) (0.00) (0.00) (0.00) (0.00) (0.00) (0.00) (0.00) (0.00) (0.00) (0.00) (0.00) (0.00) (0.00) (0.00) (0.00) (0.00) (0.00) (0.00) (0.00) (0.00) (0.00) (0.00) (0.00) (0.00) (0.00) (0.00) (0.00) (0.00) (0.00) (0.00) (0.00) (0.00) (0.00) (0.00) (0.00) (0.00) (0.00) (0.00) (0.00) (0.00) (0.00) (0.00) (0.00) (0.00) (0.00) (0.00) (0.00) (0.00) (0.00) (0.00) (0.00) (0.00) (0.00) (0.00) (0.00) (0.00) (0.00) (0.00) (0.00) (0.00) (0.00) (0.00) (0.00) (0.00) (0.00) (0.00) (0.00) (0.00) (0.00) (0.00) (0.00) (0.00) (0.00) (0.00) (0.00) (0.00) (0.00) (0.00) (0.00) (0.00) (0.00) (0.00) (0.00) (0.00) (0.00) (0.00) (0.00) (0.00) (0.00) (0.00) (0.00) (0.00) (0.00) (0.00) (0.00) (0.00) (0.00) (0.00) (0.00) (0.00) (0.00) (0.00) (0.00) (0.00) (0.00) (0.00) (0.00) (0.00) (0.00) (0.00) (0.00) (0.00) (0.00) (0.00) (0.00) (0.00) (0.00) (0.00) (0.00) (0.00) (0.00) (0.00) (0.00) (0.00) (0.00) (0.00) (0.00) (0.00) (0.00) (0.00) (0.00) (0.00) (0.00) (0.00) (0.00) (0.00) (0.00) (0.00) (0.00) (0.00) (0.00) (0.00) (0.00) (0.00) (0.00) (0.00) (0.00) (0.00) (0.00) (0.00) (0.00) (0.00) (0.00) (0.00) (0.00) (0.00) (0.00) (0.00) (0.00) (0.00) (0.00) (0.00) (0.00) (0.00) (0.00) (0.00) (0.00) (0.00) (0.00) (0.00) (0.00) (0.00) (0.00) (0.00) (0.00) (0.00) (0.00) (0.00) (0.00) (0.00) (0.00) (0.00) (0.00) (0.00) (0.00) (0.00) (0.00) (0.00) (0.00) (0.00) (0.00) (0.00) (0.00) (0.00) (0.00) (0.00) (0.00) (0.00) (0	員による補正率		
(機断勾配) % (0.00) (0.00) (0.00) (0.00) (0.00) (0.00) (0.00) 大型車混入による補正率 α T (0.34) (0.00) (2.70) (0.00) (1.95) (0.00) (大型車混入による補正率 α L T (0.852 0.917 0.988 0.985 (左折車の通過確率) f L (66.9) (34.6) (4.6) (5.9) (5.9) (左折車の通過確率) f L (0.85 0.85 0.85 0.85 (有効青時間) 秒 26 26 31 31 31 36 36 36 36 31 31 31 31 (右折車の通過確率) f R (0.994 0.975 (右折車の通過確率) f R (0.979 0.922 (有効青時間) 秒 31 31 31 (右折車の通過確率) f R (0.979 0.922 (有効青時間) 秒 31 31 31 (寸イクル長) 秒 77 77 (1.666 1.699 1.938 *669 1.944 *612 を) (198+82+16) (18+22+12) (12+247) (15+241) (15+241) (15+241) (15+241) (15+241) (15+241) (15+241) (15+241) (15+241) (15+241) (15+241) (15+241) (15+241) (15+241) (15+241) (15+241) (15+241) (15+241) (15+241) (15+241) (15+241) (15+241) (15+241) (15+241) (15+241) (15+241) (15+241) (15+241) (15+241) (15+241) (15+241) (15+241) (15+241) (15+241) (15+241) (15+241) (15+241) (15+241) (15+241) (15+241) (15+241) (15+241) (15+241) (15+241) (15+241) (15+241) (15+241) (15+241) (15+241) (15+241) (15+241) (15+241) (15+241) (15+241) (15+241) (15+241) (15+241) (15+241) (15+241) (15+241) (15+241) (15+241) (15+241) (15+241) (15+241) (15+241) (15+241) (15+241) (15+241) (15+241) (15+241) (15+241) (15+241) (15+241) (15+241) (15+241) (15+241) (15+241) (15+241) (15+241) (15+241) (15+241) (15+241) (15+241) (15+241) (15+241) (15+241) (15+241) (15+241) (15+241) (15+241) (15+241) (15+241) (15+241) (15+241) (15+241) (15+241) (15+241) (15+241) (15+241) (15+241) (15+241) (15+241) (15+241) (15+241) (15+241) (15+241) (15+241) (15+241) (15+241) (15+241) (15+241) (15+241) (15+241) (15+241) (15+241) (15+241) (15+241) (15+241) (15+241) (15+241) (15+241) (15+241) (15+241) (15+241) (15+241) (15+241) (15+241) (15+241) (15+241) (15+241) (15+241) (15+241) (15+241) (15+241) (15+241) (15+241) (15+241) (15+241) (15+241) (15+241) (15+241) (15+241) (15+241) (15+241) (15+241) (15+241) (15+241) (15+241) (15+241) (15+241) (15+241) (15+241) (15+241) (15+241) (15+241) (15+241) (15+241) (15+241) (15+241) (15+241) (15+241) (15+241) (15+241) (15+241) (15+241) (15+241) (15+241) (15+241) (15+241) (15+241) (15+	線幅員)		
大型車混入による補正率 α T (大型車混入による補正率 α L T (左折車混入による補正率 α L T (左折車の通過確率) f L (第介青時間) 秒 31 31 36 36 (歩行者現示時間) 秒 26 26 31 31 31 31 36 36 36 31 31 31 31 36 36 36 31 31 31 31 31 31 36 36 36 31 31 31 31 31 31 36 36 36 31 31 31 31 31 36 36 36 31 31 31 31 31 31 31 31 31 31 31 31 31	配による補正率		
(大型車混入率)     %     (0.34)     (0.00)     (2.70)     (0.00)     (1.95)     (0.00)       左折車混入による補正率 α L T     0.852     0.917     0.988     0.985       (左折車)     L %     (66.9)     (34.6)     (4.6)     (5.9)       (左折車の通過確率)     f L     0.85     0.85     0.85     0.85       (有効育時間)     秒     31     31     36     36       右折車混入による補正率 α R T     0.994     0.975     31     31       (右折車)     R %     (5.4)     (23.1)     (23.1)     (4.6)     (4.6)       (有効育時間)     秒     31     31     31     31       (有効育時間)     秒     31     31     31       (有効育時間)     秒     77     77     77       飽和交通流率     S     1,606     1,699     1,938     *669     1,944     *612       設計交通量     Q     296     52     259     16     256     45       (198*82+16)     (18*22+12)     (12*247)     (15*241)     (15*241)       流入部各車線の需要率     0.184     0.031     0.134     -     0.132     -     現示の需要率       現示の需要率     1 6     31.0     31.0     0.134     -     0.132     -     0.134       するの言	:断勾配)		
左折車混入による補正率 α L T (66.9) (34.6) (4.6) (5.9) (5.9) (左折車の通過確率) f L (86.9) (34.6) (4.6) (5.9) (85 (5.9) (85 (65.9) (85 (65.9) (85 (65.9) (85 (65.9) (85 (65.9) (85 (65.9) (85 (65.9) (85 (65.9) (85 (65.9) (85 (65.9) (85 (65.9) (85 (65.9) (85 (65.9) (85 (65.9) (85 (65.9) (85 (65.9) (85 (65.9) (85 (65.9) (85 (65.9) (85 (65.9) (85 (65.9) (85 (65.9) (85 (65.9) (85 (65.9) (85 (65.9) (85 (65.9) (85 (65.9) (85 (65.9) (85 (65.9) (85 (65.9) (85 (65.9) (85 (65.9) (85 (65.9) (85 (65.9) (85 (65.9) (85 (65.9) (85 (65.9) (85 (65.9) (85 (65.9) (85 (65.9) (85 (65.9) (85 (65.9) (85 (65.9) (85 (65.9) (85 (65.9) (85 (65.9) (85 (65.9) (85 (65.9) (85 (65.9) (85 (65.9) (85 (65.9) (85 (65.9) (85 (65.9) (85 (65.9) (85 (65.9) (85 (65.9) (85 (65.9) (85 (65.9) (85 (65.9) (85 (65.9) (85 (65.9) (85 (65.9) (85 (65.9) (85 (65.9) (85 (65.9) (85 (65.9) (85 (65.9) (85 (65.9) (85 (65.9) (85 (65.9) (85 (65.9) (85 (65.9) (85 (65.9) (85 (65.9) (85 (65.9) (85 (65.9) (85 (65.9) (85 (65.9) (85 (65.9) (85 (65.9) (85 (65.9) (85 (65.9) (85 (65.9) (85 (65.9) (85 (65.9) (85 (65.9) (85 (65.9) (85 (65.9) (85 (65.9) (85 (65.9) (85 (65.9) (85 (65.9) (85 (65.9) (85 (65.9) (85 (65.9) (85 (65.9) (85 (65.9) (85 (65.9) (85 (65.9) (85 (65.9) (85 (65.9) (85 (65.9) (85 (65.9) (85 (65.9) (85 (65.9) (85 (65.9) (85 (65.9) (85 (65.9) (85 (65.9) (85 (65.9) (85 (65.9) (85 (65.9) (85 (65.9) (85 (65.9) (85 (65.9) (85 (65.9) (85 (65.9) (85 (65.9) (85 (65.9) (85 (65.9) (85 (65.9) (85 (65.9) (85 (65.9) (85 (65.9) (85 (65.9) (85 (65.9) (85 (65.9) (85 (65.9) (85 (65.9) (85 (65.9) (85 (65.9) (85 (65.9) (85 (65.9) (85 (65.9) (85 (65.9) (85 (65.9) (85 (65.9) (85 (65.9) (85 (65.9) (85 (65.9) (85 (65.9) (85 (65.9) (85 (65.9) (85 (65.9) (85 (65.9) (85 (65.9) (85 (65.9) (85 (65.9) (85 (65.9) (85 (65.9) (85 (65.9) (85 (65.9) (85 (65.9) (85 (65.9) (85 (65.9) (85 (65.9) (85 (65.9) (85 (65.9) (85 (65.9) (85 (65.9) (85 (65.9) (85 (65.9) (85 (65.9) (85 (65.9) (85 (65.9) (85 (65.9) (85 (65.9) (85 (65.9) (85 (65.9) (85 (65.9) (85 (65.9) (85 (65.9) (85 (65.9) (85 (65.9) (85 (65.9) (85 (65.9) (85 (65	混入による補正率		
(左折率)       L%       (66.9)       (34.6)       (4.6)       (5.9)       (5.9)       (4.6)       (5.9)       (5.9)       (5.9)       (5.9)       (5.9)       (5.9)       (5.9)       (5.9)       (5.9)       (5.9)       (5.9)       (5.9)       (5.9)       (5.9)       (5.9)       (5.8)       (5.8)       (5.8)       (5.8)       (5.8)       (5.8)       (5.8)       (5.8)       (5.8)       (5.8)       (5.8)       (5.8)       (5.8)       (5.8)       (5.8)       (5.8)       (5.8)       (5.8)       (5.8)       (5.8)       (5.8)       (5.8)       (5.8)       (5.8)       (5.8)       (5.8)       (5.8)       (5.8)       (5.8)       (5.8)       (5.8)       (5.8)       (5.8)       (5.8)       (5.8)       (5.8)       (5.8)       (5.8)       (5.8)       (5.8)       (5.8)       (5.8)       (5.8)       (5.8)       (5.8)       (5.8)       (5.8)       (5.8)       (5.8)       (5.8)       (5.8)       (5.8)       (5.8)       (5.8)       (5.8)       (5.8)       (5.8)       (5.8)       (5.8)       (5.8)       (5.8)       (5.8)       (5.8)       (5.8)       (5.8)       (5.8)       (5.8)       (5.8)       (5.8)       (5.8)       (5.8)       (5.8)       (5.8) <t< td=""><td>型車混入率)</td><td></td></t<>	型車混入率)		
(左折車の通過確率) f L     0.85     0.85     0.85     0.85       (有効青時間) 秒     31     31     36     36       (歩行者現示時間) 秒     26     26     31     31       右折車混入による補正率 α R T     0.994     0.975     31     31       (右折車) R %     (5.4)     (23.1)     (23.1)     (23.1)       (右折車の通過確率) f R     0.979     0.922     (25     (25     (25     (25     (25     (25     (25     (25     (25     45       (大力のル長) 砂     77     77     (18+22+12)     (12+247)     (15+241)     (15+241)     (15+241)       流入部各車線の需要率     0.184     0.031     0.134     -     0.132     -     現示の需要率       現示の需要率     1 ф 0.184     0.031     0.134     -     0.132     -     現示の需要率       有効青時間(砂)     1 ф 31.0     31.0     36.0     36.0     36.0     36.0     36.0       可能交通容量     C i     647     684     906     669     909     612	混入による補正率 α		
(有効青時間) 秒 26 26 31 31 31 36 36 31 31 名 36 31 名 31 名 31	折率)		
(歩行者現示時間) 秒 26 26 31 31 31 31 石折車混入による補正率 αRT (右折率) R% (5.4) (23.1) (23.1) (右折車の通過確率) fR 0.979 0.922 (有効青時間) 秒 77 77 77 20 25 259 16 256 45 259 16 256 45 (15+241) 27 296 52 259 16 256 45 (15+241) 27 296 31 0.134 - 0.132 - 現示の需要率 現示の需要率 1 ф 0.184 0.031 0.134 - 0.132 - 現示の需要率 現示の需要率 1 ф 0.184 0.031 0.134 - 0.132 - 0.184 2	:折車の通過確率)		
右折車混入による補正率 αRT (5.4) (23.1) (右折車の通過確率) fR (0.979 0.922 (有効青時間) 秒 31 31 31 (サイクル長) 秒 77 77 世紀文通董率 S 1,606 1,699 1,938 *669 1,944 *612 (15÷241) (15÷241) (15÷241) (15÷241) (15÷241) (15÷241) (15÷241) (15÷241) (15÷241) (15÷241) (15÷241) (15÷241) (15÷241) (15÷241) (15÷241) (15÷241) (15÷241) (15÷241) (15÷241) (15÷241) (15÷241) (15÷241) (15÷241) (15÷241) (15÷241) (15÷241) (15÷241) (15÷241) (15÷241) (15÷241) (15÷241) (15÷241) (15÷241) (15÷241) (15÷241) (15÷241) (15÷241) (15÷241) (15÷241) (15÷241) (15÷241) (15÷241) (15÷241) (15÷241) (15÷241) (15÷241) (15÷241) (15÷241) (15÷241) (15÷241) (15÷241) (15÷241) (15÷241) (15÷241) (15÷241) (15÷241) (15÷241) (15÷241) (15÷241) (15÷241) (15÷241) (15÷241) (15÷241) (15÷241) (15÷241) (15÷241) (15÷241) (15÷241) (15÷241) (15÷241) (15÷241) (15÷241) (15÷241) (15÷241) (15÷241) (15÷241) (15÷241) (15÷241) (15÷241) (15÷241) (15÷241) (15÷241) (15÷241) (15÷241) (15÷241) (15÷241) (15÷241) (15÷241) (15÷241) (15÷241) (15÷241) (15÷241) (15÷241) (15÷241) (15÷241) (15÷241) (15÷241) (15÷241) (15÷241) (15÷241) (15÷241) (15÷241) (15÷241) (15÷241) (15÷241) (15÷241) (15÷241) (15÷241) (15÷241) (15÷241) (15÷241) (15÷241) (15÷241) (15÷241) (15÷241) (15÷241) (15÷241) (15÷241) (15÷241) (15÷241) (15÷241) (15÷241) (15÷241) (15÷241) (15÷241) (15÷241) (15÷241) (15÷241) (15÷241) (15÷241) (15÷241) (15÷241) (15÷241) (15÷241) (15÷241) (15÷241) (15÷241) (15÷241) (15÷241) (15÷241) (15÷241) (15÷241) (15÷241) (15÷241) (15÷241) (15÷241) (15÷241) (15÷241) (15÷241) (15÷241) (15÷241) (15÷241) (15÷241) (15÷241) (15÷241) (15÷241) (15÷241) (15÷241) (15÷241) (15÷241) (15÷241) (15÷241) (15÷241) (15÷241) (15÷241) (15÷241) (15÷241) (15÷241) (15÷241) (15÷241) (15÷241) (15÷241) (15÷241) (15÷241) (15÷241) (15÷241) (15÷241) (15÷241) (15÷241) (15÷241) (15÷241) (15÷241) (15÷241) (15÷241) (15÷241) (15÷241) (15÷241) (15÷241) (15÷241) (15÷241) (15÷241) (15÷241) (15÷241) (15÷241) (15÷241) (15÷241) (15÷241) (15÷241) (15÷241) (15÷241) (15÷241) (15÷241) (15÷241) (15÷241) (15÷241) (15÷241) (15÷241) (15÷241) (15÷241) (15÷241) (15÷241) (15÷241) (1	効青時間)		
(右折率) R% (5.4) (23.1) (23.1) (右折車の通過確率) f R (0.979 0.922 (有効青時間) 秒 31 31 31 (サイクル長) 秒 77 77 20 259 16 256 45 259 16 256 45 (198+82+16) (18+22+12) (12+247) (15+241) 256 45 259 259 16 256 45 259 259 259 259 259 259 259 259 259 25	行者現示時間)		
(右折車の通過確率) f R (有効青時間) 秒 (サイクル長) 秒       31 31 31 77 77       31 31 77 77       4669 1,944 *612         設計交通量 9       296 52 259 16 256 (198+82+16) (18+22+12) (12+247)       256 45 (15+241)       45         流入部各車線の需要率 0.184 0.031 0.134 - 0.132 - 現示の需要率 現示の需要率 0.184 0.031 0.134 - 0.132 - 0.184       0.184 0.031 0.134 - 0.132 - 0.134       0.184 0.184         有効青時間(秒) 有効青時間(秒)       1¢ 31.0 31.0 31.0 31.0 31.0 31.0 31.0 31.0	混入による補正率 α		
(有効青時間) 秒 77 77 77 25 259 16 256 45 259 16 256 45 (15+241) 流入部各車線の需要率 0.184 0.031 0.134 - 0.132 - 現示の需要率 1 0.184 0.031 0.134 - 0.132 - 0.184 2 0.134 - 0.132 - 0.184 2 0.134 - 0.132 - 0.134 - 0.134 - 0.134 - 0.134 - 0.134 - 0.134 - 0.134 - 0.134 - 0.134 - 0.134 - 0.134 - 0.134 - 0.134 - 0.134 - 0.134 - 0.134 - 0.134 - 0.134 - 0.134 - 0.134 - 0.134 - 0.134 - 0.134 - 0.134 - 0.134 - 0.134 - 0.134 - 0.134 - 0.134 - 0.134 - 0.134 - 0.134 - 0.134 - 0.134 - 0.134 - 0.134 - 0.134 - 0.134 - 0.134 - 0.134 - 0.134 - 0.134 - 0.134 - 0.134 - 0.134 - 0.134 - 0.134 - 0.134 - 0.134 - 0.134 - 0.134 - 0.134 - 0.134 - 0.134 - 0.134 - 0.134 - 0.134 - 0.134 - 0.134 - 0.134 - 0.134 - 0.134 - 0.134 - 0.134 - 0.134 - 0.134 - 0.134 - 0.134 - 0.134 - 0.134 - 0.134 - 0.134 - 0.134 - 0.134 - 0.134 - 0.134 - 0.134 - 0.134 - 0.134 - 0.134 - 0.134 - 0.134 - 0.134 - 0.134 - 0.134 - 0.134 - 0.134 - 0.134 - 0.134 - 0.134 - 0.134 - 0.134 - 0.134 - 0.134 - 0.134 - 0.134 - 0.134 - 0.134 - 0.134 - 0.134 - 0.134 - 0.134 - 0.134 - 0.134 - 0.134 - 0.134 - 0.134 - 0.134 - 0.134 - 0.134 - 0.134 - 0.134 - 0.134 - 0.134 - 0.134 - 0.134 - 0.134 - 0.134 - 0.134 - 0.134 - 0.134 - 0.134 - 0.134 - 0.134 - 0.134 - 0.134 - 0.134 - 0.134 - 0.134 - 0.134 - 0.134 - 0.134 - 0.134 - 0.134 - 0.134 - 0.134 - 0.134 - 0.134 - 0.134 - 0.134 - 0.134 - 0.134 - 0.134 - 0.134 - 0.134 - 0.134 - 0.134 - 0.134 - 0.134 - 0.134 - 0.134 - 0.134 - 0.134 - 0.134 - 0.134 - 0.134 - 0.134 - 0.134 - 0.134 - 0.134 - 0.134 - 0.134 - 0.134 - 0.134 - 0.134 - 0.134 - 0.134 - 0.134 - 0.134 - 0.134 - 0.134 - 0.134 - 0.134 - 0.134 - 0.134 - 0.134 - 0.134 - 0.134 - 0.134 - 0.134 - 0.134 - 0.134 - 0.134 - 0.134 - 0.134 - 0.134 - 0.134 - 0.134 - 0.134 - 0.134 - 0.134 - 0.134 - 0.134 - 0.134 - 0.134 - 0.134 - 0.134 - 0.134 - 0.134 - 0.134 - 0.134 - 0.134 - 0.134 - 0.134 - 0.134 - 0.134 - 0.134 - 0.134 - 0.134 - 0.134 - 0.134 - 0.134 - 0.134 - 0.134 - 0.134 - 0.134 - 0.134 - 0.134 - 0.134 - 0.134 - 0.134 - 0.134 - 0.134 - 0.134 - 0.134 - 0.134 - 0.134 - 0.134 - 0.134 - 0.134 - 0.134 - 0.134 - 0.134	折率)		
(サイクル長)     秒     77     77     77     77     77     77     77     77     77     77     77     77     77     77     77     78     8669     1,944     *612     *612     *612     *62     867     869     1,944     *612     *612     *612     *612     *612     *612     *612     *612     *612     *612     *612     *612     *612     *612     *612     *612     *612     *612     *612     *612     *612     *612     *612     *612     *612     *612     *612     *612     *612     *612     *612     *612     *612     *612     *612     *612     *612     *612     *612     *612     *612     *612     *612     *612     *612     *612     *612     *612     *612     *612     *612     *612     *612     *612     *612     *612     *612     *612     *612     *612     *612     *612     *612     *612     *612     *612     *612     *612     *612     *612     *612     *612     *612     *612     *612     *612     *612     *612     *612     *612     *612     *612     *612     *612     *612     *612     *612	折車の通過確率)		
触和交通流率 S 1,606 1,699 1,938 *669 1,944 *612  296 52 259 16 256 45 (198+82+16) (18+22+12) (12+247) (15+241) 流入部各車線の需要率 0.184 0.031 0.134 - 0.132 - 現示の需要率 現示の需要率 1 φ 0.184 0.031 0.134 - 0.132 - 0.184 2 φ 0.184 - 0.134 - 0.132 - 0.134	効青時間)		
設計交通量     296     52     259     16     256     45       流入部各車線の需要率     0.184     0.031     0.134     -     0.132     -     現示の需要率       現示の需要率     1 ф 0.184     0.031     -     0.132     -     0.134       有効青時間(秒)     1 ф 31.0     31.0     31.0     -     -     -     -     -     -     -     -     -     -     -     -     -     -     -     -     -     -     -     -     -     -     -     -     -     -     -     -     -     -     -     -     -     -     -     -     -     -     -     -     -     -     -     - <th rows<="" td=""><td>イクル長)</td><td></td></th>	<td>イクル長)</td> <td></td>	イクル長)	
設計交通量 q (198+82+16) (18+22+12) (12+247) (15+241) (15+241) (15+241) (15+241) (15+241) (15+241) (15+241) (15+241) (15+241) (15+241) (15+241) (15+241) (15+241) (15+241) (15+241) (15+241) (15+241) (15+241) (15+241) (15+241) (15+241) (15+241) (15+241) (15+241) (15+241) (15+241) (15+241) (15+241) (15+241) (15+241) (15+241) (15+241) (15+241) (15+241) (15+241) (15+241) (15+241) (15+241) (15+241) (15+241) (15+241) (15+241) (15+241) (15+241) (15+241) (15+241) (15+241) (15+241) (15+241) (15+241) (15+241) (15+241) (15+241) (15+241) (15+241) (15+241) (15+241) (15+241) (15+241) (15+241) (15+241) (15+241) (15+241) (15+241) (15+241) (15+241) (15+241) (15+241) (15+241) (15+241) (15+241) (15+241) (15+241) (15+241) (15+241) (15+241) (15+241) (15+241) (15+241) (15+241) (15+241) (15+241) (15+241) (15+241) (15+241) (15+241) (15+241) (15+241) (15+241) (15+241) (15+241) (15+241) (15+241) (15+241) (15+241) (15+241) (15+241) (15+241) (15+241) (15+241) (15+241) (15+241) (15+241) (15+241) (15+241) (15+241) (15+241) (15+241) (15+241) (15+241) (15+241) (15+241) (15+241) (15+241) (15+241) (15+241) (15+241) (15+241) (15+241) (15+241) (15+241) (15+241) (15+241) (15+241) (15+241) (15+241) (15+241) (15+241) (15+241) (15+241) (15+241) (15+241) (15+241) (15+241) (15+241) (15+241) (15+241) (15+241) (15+241) (15+241) (15+241) (15+241) (15+241) (15+241) (15+241) (15+241) (15+241) (15+241) (15+241) (15+241) (15+241) (15+241) (15+241) (15+241) (15+241) (15+241) (15+241) (15+241) (15+241) (15+241) (15+241) (15+241) (15+241) (15+241) (15+241) (15+241) (15+241) (15+241) (15+241) (15+241) (15+241) (15+241) (15+241) (15+241) (15+241) (15+241) (15+241) (15+241) (15+241) (15+241) (15+241) (15+241) (15+241) (15+241) (15+241) (15+241) (15+241) (15+241) (15+241) (15+241) (15+241) (15+241) (15+241) (15+241) (15+241) (15+241) (15+241) (15+241) (15+241) (15+241) (15+241) (15+241) (15+241) (15+241) (15+241) (15+241) (15+241) (15+241) (15+241) (15+241) (15+241) (15+241) (15+241) (15+241) (15+241) (15+241) (15+241) (15+241) (15+241) (15+241) (15+241) (15+241) (15+24	通流率		
(198+82+16) (18+22+12) (12+247) (15+241) (15+241) (15+241) (15+241) (15+241) (15+241) (15+241) (15+241) (15+241) (15+241) (15+241) (15+241) (15+241) (15+241) (15+241) (15+241) (15+241) (15+241) (15+241) (15+241) (15+241) (15+241) (15+241) (15+241) (15+241) (15+241) (15+241) (15+241) (15+241) (15+241) (15+241) (15+241) (15+241) (15+241) (15+241) (15+241) (15+241) (15+241) (15+241) (15+241) (15+241) (15+241) (15+241) (15+241) (15+241) (15+241) (15+241) (15+241) (15+241) (15+241) (15+241) (15+241) (15+241) (15+241) (15+241) (15+241) (15+241) (15+241) (15+241) (15+241) (15+241) (15+241) (15+241) (15+241) (15+241) (15+241) (15+241) (15+241) (15+241) (15+241) (15+241) (15+241) (15+241) (15+241) (15+241) (15+241) (15+241) (15+241) (15+241) (15+241) (15+241) (15+241) (15+241) (15+241) (15+241) (15+241) (15+241) (15+241) (15+241) (15+241) (15+241) (15+241) (15+241) (15+241) (15+241) (15+241) (15+241) (15+241) (15+241) (15+241) (15+241) (15+241) (15+241) (15+241) (15+241) (15+241) (15+241) (15+241) (15+241) (15+241) (15+241) (15+241) (15+241) (15+241) (15+241) (15+241) (15+241) (15+241) (15+241) (15+241) (15+241) (15+241) (15+241) (15+241) (15+241) (15+241) (15+241) (15+241) (15+241) (15+241) (15+241) (15+241) (15+241) (15+241) (15+241) (15+241) (15+241) (15+241) (15+241) (15+241) (15+241) (15+241) (15+241) (15+241) (15+241) (15+241) (15+241) (15+241) (15+241) (15+241) (15+241) (15+241) (15+241) (15+241) (15+241) (15+241) (15+241) (15+241) (15+241) (15+241) (15+241) (15+241) (15+241) (15+241) (15+241) (15+241) (15+241) (15+241) (15+241) (15+241) (15+241) (15+241) (15+241) (15+241) (15+241) (15+241) (15+241) (15+241) (15+241) (15+241) (15+241) (15+241) (15+241) (15+241) (15+241) (15+241) (15+241) (15+241) (15+241) (15+241) (15+241) (15+241) (15+241) (15+241) (15+241) (15+241) (15+241) (15+241) (15+241) (15+241) (15+241) (15+241) (15+241) (15+241) (15+241) (15+241) (15+241) (15+241) (15+241) (15+241) (15+241) (15+241) (15+241) (15+241) (15+241) (15+241) (15+241) (15+241) (15+241) (15+241) (15+241) (15+241) (15+241) (15+			
現示の需要率	連重		
現示の需要率	各車線の需要率	要率 交差点の需要率	
		0.318	
有効青時間(秒)     2φ     36.0     36.0     36.0     36.0       可能交通容量     C i     647     684     906     669     909     612	需要率	≦0.870	
2φ     36.0     36.0     36.0       可能交通容量     C i     647     684     906     669     909     612	n+ HH (54.)	イクル長(秒)	
可能交通容量 C i 647 684 906 669 909 612	时间(砂)	20	
交通容量比 q / C i 0.457 0.076 0.286 0.024 0.282 0.074	通容量	77	
	量比 q/		
交通容量の照査結果   OK   OK   OK   OK   OK	量の照査結果		

①: 市道北島14号線:南進 ②: 市道北島14号線:北進 ③: 県道29号線:東進 ④: 県道29号線:西進



需要率表 4 交差点① (平日:開店後)

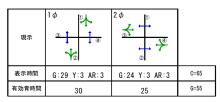
交差点名					交差点①(	<b>北島(西)交</b> 差	<b>E</b> 点):平日_ <b>B</b>	昇店後			
流入部				1)	2	(	3)	(	4)		
車線の種類				左折·直進·右折	左折·直進·右折	左折·直進	右折	左折·直進	右折		
車線数				1	1	1	1	1	1		
飽和交通流率の基本値	SB			2,000	2, 000	2,000	1, 800	2,000	1, 800		
車線幅員による補正率	αw			0.950	0. 950	1.000	1. 000	1.000	0. 950		
(車線幅員)	m			(2.80)	(2.80)	(3.00)	(3.00)	(3.10)	(2.70)		
縦断勾配による補正率	αG			1.000	1. 000	1.000	1. 000	1.000	1. 000		
(縦断勾配)	%			(0.00)	(0.00)	(0.00)	(0.00)	(0.00)	(0.00)		
大型車混入による補正率	αΤ			0.998	1. 000	0.982	1. 000	0.987	1. 000		
(大型車混入率)	%			(0. 23)	(0.00)	(2.61)	(0.00)	(1.95)	(0.00)		
左折車混入による補正率	αLΤ			0.835	0. 917	0.980		0.985			
(左折率)	L %			(75.8)	(34. 6)	(7.8)		(5.9)			
(左折車の通過確率)	f L			0.85	0.85	0.85		0.85			
(有効青時間)	秒			31	31	36		36			
(歩行者現示時間)	秒			26	26	31		31			
右折車混入による補正率	α R T			0.994	0. 975						
(右折率)	R %			(5.6)	(23. 1)						
(右折車の通過確率)	f R			0.979	0. 922						
(有効青時間)	秒			31	31						
(サイクル長)	秒			77	77						
飽和交通流率	S			1,574	1, 699	1,925	*669	1,944	*612		
크마크 [ 숙·오. B.				443	52	268	16	256	45		
設計交通量	q			(336+82+25)	(18+22+12)	(21+247)		(15+241)			
流入部各車線の需要率				0. 281	0. 031	0.139	-	0. 132	-	現示の需要率	交差点の需要率
相この最悪力			1 φ	0. 281	0. 031					0. 281	0.420
現示の需要率			2φ			0.139	-	0. 132	-	0. 139	≦0.870
f 効青時間(秒)		1 φ	31.0	31.0					サイクル	ル長(秒)	
円刈目吋间(炒)			2φ			36. 0	36.0	36. 0	36.0		77
可能交通容量	Сi			634	684	900	669	909	612		77
交通容量比 q	/C i			0. 699	0. 076	0. 298	0. 024	0. 282	0. 074		
交通容量の照査結果				ОК	ОК	OK	ОК	ОК	ОК		
	_					_	_	_	_	-	

①: 市道北島14号線:南進 ②: 市道北島14号線:北進 ③: 県道29号線:東進 ④: 県道29号線:西進

現示	1φ D	2 φ 3 3 ÷ † 3 4 4 4 4 4 4 4 4 4 4 4 4 4 4 4 4 4 4	
表示時間	G:30 Y:4 AR:2	G:35 Y:4 AR:2	C=77
有効青時間	31	36	G=67

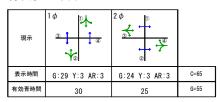
需要率表 5 交差点②(休日:現況)

						<u> </u>		
交差点名			交	差点②(計画地北側	交差点):休日_現	況		
流入部			1	2	3	4		
車線の種類			左折·直進·右折	左折·直進·右折	左折·直進·右折	左折·直進·右折		
車線数			1	1	1	1		
飽和交通流率の基本値	SB		2, 000	2,000	2, 000	2,000		
車線幅員による補正率	αw		1. 000	1.000	1. 000	1.000		
(車線幅員)	m		(3.30)	(3.00)	(3.70)	(3. 10)		
縦断勾配による補正率	αG		1. 000	1.000	1. 000	1.000		
(縦断勾配)	%		(0.00)	(0.00)	(0.00)	(0.00)		
大型車混入による補正率	αΤ		1. 000	1.000	1. 000	1.000		
(大型車混入率)	%		(0.00)	(0.00)	(0.00)	(0.00)		
左折車混入による補正率	αLΤ		0. 931	1.000	0.880	0.976		
(左折率)	L %		(28. 6)	(0.0)	(54. 8)	(10.0)		
(左折車の通過確率)	f L		0. 85	0.85	0.85	0. 85		
(有効青時間) 秒			30	30	25	25		
(歩行者現示時間)	(歩行者現示時間) 秒			25	20	20		
右折車混入による補正率	α R T		0. 982	0.986	1. 000	0. 933		
(右折率)	R %		(16. 7)	(13.2)	(0.0)	(65. 0)		
(右折車の通過確率)	f R		0. 969	0.956	0. 981	0. 987		
(有効青時間)	秒		30	30	25	25		
(サイクル長)	秒		65	65	65	65		
飽和交通流率	s		1, 828	1,972	1, 760	1,821		
-111			84	38	31	80		
設計交通量	q		(24+46+14)	(0+33+5)	(17+14+0)	(8+20+52)		
流入部各車線の需要率			0. 046	0.019	0. 018	0.044	現示の需要率	交差点の需要率
現示の需要率		1 φ	0. 046	0.019			0.046	0.090
<b>光小り</b>		2 φ			0. 018	0.044	0.044	<b>≦</b> 0. 846
有効青時間(秒)		1 φ	30.0	30.0			サイク)	い長(秒)
(日 30 日 151日) (イタ)				25. 0	25. 0			
可能交通容量	Сi		844	910	677	700		65
交通容量比 q	/C i		0. 100	0.042	0. 046	0.114		
交通容量の照査結果			ОК	ОК	ОК	ОК		



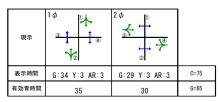
需要率表 6 交差点②(休日: 開店後)

							_,	
交差点名			交	差点②(計画地北側	交差点):休日_開后	<b>吉後</b>		
流入部			①	2	3	4		
車線の種類			左折·直進·右折	左折·直進·右折	左折·直進·右折	左折·直進·右折		
車線数			1	1	1	1		
飽和交通流率の基本値	SB		2, 000	2,000	2, 000	2,000		
車線幅員による補正率	αw		1. 000	1.000	1. 000	1.000		
(車線幅員)	m		(3.30)	(3.00)	(3.70)	(3. 10)		
縦断勾配による補正率	αG		1. 000	1.000	1. 000	1.000		
(縦断勾配)	%		(0.00)	(0.00)	(0.00)	(0.00)		
大型車混入による補正率	αΤ		1. 000	1.000	1. 000	1.000		
(大型車混入率)	%		(0.00)	(0.00)	(0.00)	(0.00)		
左折車混入による補正率	αLΤ		0. 907	1.000	0. 880	0. 979		
(左折率)	L %		(39. 4)	(0.0)	(54. 8)	(8.4)		
(左折車の通過確率)	f L		0. 85	0.85	0.85	0. 85		
(有効青時間)	秒		30	30	25	25		
(歩行者現示時間)	秒		25	25	20	20		
右折車混入による補正率	α R T		0. 985	0.986	1. 000	0. 928		
(右折率)	R %		(14. 1)	(13.2)	(0.0)	(70.5)		
(右折車の通過確率)	f R		0. 969	0.956	0. 981	0. 987		
(有効青時間)	秒		30	30	25	25		
(サイクル長)	秒		65	65	65	65		
飽和交通流率	S		1, 787	1,972	1, 760	1, 817		
			99	38	31	95		
設計交通量	q		(39+46+14)	(0+33+5)	(17+14+0)	(8+20+67)		
流入部各車線の需要率			0. 055	0.019	0. 018	0.052	現示の需要率	交差点の需要率
相二の最悪皮		1 φ	0. 055	0.019			0.055	0.107
現示の需要率		2 φ			0. 018	0.052	0.052	<b>≦</b> 0.846
大林 李 味明 (私)		1 φ	30.0	30.0			サイク	レ長(秒)
有効青時間(秒)		2 φ			25. 0	25. 0		
可能交通容量	Ci		825	910	677	699		55
交通容量比 q	/C i		0. 120	0.042	0. 046	0. 136		
交通容量の照査結果			ОК	ОК	ОК	ОК		



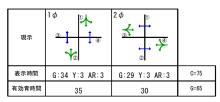
需要率表7 交差点②(平日:現況)

							_	
交差点名			交	差点②(計画地北側	交差点):平日_現	況		
流入部			①	2	3	4		
車線の種類			左折·直進·右折	左折·直進·右折	左折·直進·右折	左折·直進·右折		
車線数			1	1	1	1		
飽和交通流率の基本値	SB		2, 000	2,000	2, 000	2,000		
車線幅員による補正率	αw		1. 000	1.000	1. 000	1.000		
(車線幅員)	m		(3.30)	(3.00)	(3.70)	(3. 10)		
縦断勾配による補正率	αG		1. 000	1.000	1. 000	1.000		
(縦断勾配)	%		(0.00)	(0.00)	(0.00)	(0.00)		
大型車混入による補正率	αΤ		1. 000	1.000	0. 997	0. 989		
(大型車混入率)	%		(0.00)	(0.00)	(0.45)	(1.53)		
左折車混入による補正率	αLΤ		0. 932	1.000	0. 947	0. 979		
(左折率)	L %		(28. 0)	(0.0)	(21. 6)	(8.4)		
(左折車の通過確率)	f L		0.85	0.85	0.85	0. 85		
(有効青時間)	秒		35	35	30	30		
(歩行者現示時間)	秒		30	30	25	25		
右折車混入による補正率	α R T		0. 990	0.931	0. 996	0.871		
(右折率)	R %		(8. 9)	(16.9)	(3. 2)	(51.1)		
(右折車の通過確率)	f R		0. 944	0.754	0. 950	0.841		
(有効青時間)	秒		35	35	30	30		
(サイクル長)	秒		75	75	75	75		
飽和交通流率	S		1, 845	1,862	1, 881	1, 687		
크리크			428	71	222	131		
設計交通量	q		(120+270+38)	(0+59+12)	(48+167+7)	(11+53+67)		
流入部各車線の需要率			0. 232	0.038	0. 118	0.078	現示の需要率	交差点の需要率
現示の需要率		1 φ	0. 232	0.038			0. 232	0.350
九小い		2 φ			0. 118	0.078	0.118	<b>≦</b> 0. 867
右外表時間(孙)		1 φ	35. 0	35. 0			サイク	ル長(秒)
有効青時間(秒)		2 φ			30. 0	30.0		75
可能交通容量	Ci		861	869	752	675		75
交通容量比 q	∕C i		0. 497	0.082	0. 295	0. 194		
交通容量の照査結果			OK	ОК	ОК	OK		



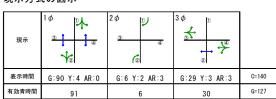
需要率表 8 交差点②(平日: 開店後)

							_,	
交差点名			交易	差点②(計画地北側	交差点):平日_開后	<b>吉後</b>		
流入部			1)	2	3	4		
車線の種類			左折·直進·右折	左折·直進·右折	左折·直進·右折	左折·直進·右折		
車線数			1	1	1	1		
飽和交通流率の基本値	SB		2, 000	2,000	2, 000	2,000		
車線幅員による補正率	αw		1. 000	1.000	1. 000	1.000		
(車線幅員)	m		(3.30)	(3.00)	(3.70)	(3. 10)		
縦断勾配による補正率	αG		1. 000	1.000	1. 000	1.000		
(縦断勾配)	%		(0.00)	(0.00)	(0.00)	(0.00)		
大型車混入による補正率	αΤ		1. 000	1.000	0. 997	0. 991		
(大型車混入率)	%		(0.00)	(0.00)	(0.45)	(1.37)		
左折車混入による補正率	αLΤ		0. 927	1.000	0. 947	0. 981		
(左折率)	L %		(30. 5)	(0.0)	(21.6)	(7.5)		
(左折車の通過確率)	f L		0. 85	0.85	0.85	0. 85		
(有効青時間)	秒		35	35	30	30		
(歩行者現示時間)	秒		30	30	25	25		
右折車混入による補正率	α R T		0. 991	0. 931	0. 996	0.860		
(右折率)	R %		(8. 6)	(16.9)	(3. 2)	(56. 2)		
(右折車の通過確率)	f R		0. 944	0.754	0. 950	0.841		
(有効青時間)	秒		35	35	30	30		
(サイクル長)	秒		75	75	75	75		
飽和交通流率	s		1, 837	1,862	1, 881	1,672		
-111			443	71	222	146		
設計交通量	q		(135+270+38)	(0+59+12)	(48+167+7)	(11+53+82)		
流入部各車線の需要率			0. 241	0.038	0. 118	0. 087	現示の需要率	交差点の需要率
現示の需要率		1 φ	0. 241	0.038			0. 241	0.359
<b>光小り</b>		2 φ			0. 118	0. 087	0.118	<b>≦</b> 0. 867
左孙丰時間(AN)		1 φ	35. 0	35. 0			サイク)	レ長(秒)
有効青時間(秒)		2 φ			30. 0	30.0		5
可能交通容量	Сi		857	869	752	669		υ 
交通容量比 q	/C i		0. 517	0.082	0. 295	0. 218		
交通容量の照査結果			ОК	ОК	ОК	ОК		



需要率表 9 交差点③(休日:現況)

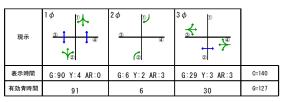
交差点名	差点名					<b>交</b> 差	点③(羽広	町交差点)	: 休日_現況				1	
流入部				(1)		3,41,	2		3		4		+	
車線の種類			左折	直進	右折	左折	直進	右折	左折·直進	右折	左折·直進	右折	†	
車線数			1	2	1	1	2	1	1	1	1	1		
飽和交通流率の基本値	SB		1,800	2,000	1, 800	1,800	2,000	1,800	2,000	1,800	2,000	1,800		
車線幅員による補正率	αw		1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1. 000	0.950	1.000	1.000		
(車線幅員)	m		(3.00)	(3.40)	(3. 10)	(3.00)	(3.40)	(3. 10)	(3.30)	(2.70)	(3.10)	(2.80)		
縦断勾配による補正率	αG		1.000	1. 000	1. 000	1.000	1. 000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000		
(縦断勾配)	%		(0.00)	(0.00)	(0.00)	(0.00)	(0.00)	(0.00)	(0.00)	(0.00)	(0.00)	(0.00)		
大型車混入による補正率	αΤ		1.000	0.989	1.000	1.000	0.993	0.994	1. 000	1.000	1.000	1.000		
(大型車混入率)	%		(0.00)	(1.57)	(0.00)	(0.00)	(0.98)	(0.83)	(0.00)	(0.00)	(0.00)	(0.00)		
左折車混入による補正率(	αLΤ								0.850		0.843			
(左折率)	L %								(53. 3)		(71. 4)			
(左折車の通過確率)	f L		0.85			0.85					0.85			
(有効青時間)	秒		91			91					30			
(歩行者現示時間)	秒		86			86					25			
右折車混入による補正率(	αRΤ													
(右折率)	R %													
(右折車の通過確率)	f R													
(有効青時間)	秒													
(サイクル長)	秒													
飽和交通流率	S		*1,004	3, 956	1,800	*1,004	3, 972	1,789	1,700	*407	1, 686	*447		
해의 소 <sup>교</sup> 티			78	892	17	40	1,024	121	45	25	112	76		
設計交通量	q								(24+21)		(80+32)			
流入部各車線の需要率			-	0. 225	0.009	-	0. 258	0.068	0. 026	-	0.066	-	現示の需要率	交差点の需要率
		1 φ	-	0. 225		-	0. 258						0. 258	0, 392
現示の需要率		2 φ			0.009			0.068					0.068	0.392
		3 φ							0. 026	-	0.066	- 0.066 ≦0.9		≦0.907
		1 φ	91. 0	91.0		91.0	91.0						サイクル長(秒)	
有効青時間(秒)		2 φ			9. 1			8.5						40
		3 ф							30.0	30.0	30.0	30.0	1	40
可能交通容量	Ci		1,004	2, 571	117	1,004	2, 582	515	364	407	361	447		
交通容量比 q./	/C i		0.078	0.347	0.145	0.040	0.397	0. 235	0.124	0.061	0.310	0.170		
交通容量の照査結果			ОК	ОК	ОК	ОК	ОК	ОК	ок	ОК	ОК	ОК		



①: 国道8号:南進 ②: 国道8号:北進 ③: 市道羽広北島線:東進 ④: 市道羽広二丁目南幸町線:西進

需要率表 10 交差点③(休日:開店後)

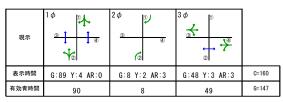
交差点名 流入部 車線の種類 車線数				①		父差点	.U (NLE)	父 是 只 ) :	休日_開店後					
車線の種類				(1)			_		_		_			
							2		3		4			
車線数			左折	直進	右折	左折	直進	右折	左折·直進	右折	左折·直進	右折		
			1	2	1	1	2	1	1	1	1	1	•	
飽和交通流率の基本値	SB		1,800	2,000	1,800	1,800	2,000	1,800	2,000	1,800	2,000	1,800		
車線幅員による補正率	αw		1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	0.950	1.000	1.000		
(車線幅員)	m		(3.00)	(3.40)	(3.10)	(3.00)	(3.40)	(3.10)	(3.30)	(2.70)	(3.10)	(2.80)		
縦断勾配による補正率	αG		1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000		
(縦断勾配)	%		(0.00)	(0.00)	(0.00)	(0.00)	(0.00)	(0.00)	(0.00)	(0.00)	(0.00)	(0.00)		
大型車混入による補正率	αΤ		1.000	0.989	1.000	1.000	0.993	0.994	1.000	1.000	1.000	1.000		
(大型車混入率)	%		(0.00)	(1.57)	(0.00)	(0.00)	(0.95)	(0.83)	(0.00)	(0.00)	(0.00)	(0.00)		
左折車混入による補正率 α	LT								0.892		0.894		·	
(左折率)	L %								(37. 0)		(45. 5)			
(左折車の通過確率)	f L		0.85			0.85					0.85			
(有効青時間)	秒		91			91					30			
(歩行者現示時間)	秒		86			86					25			
右折車混入による補正率 α	RТ													
(右折率)	R %													
(右折車の通過確率)	f R													
(有効青時間)	秒													
(サイクル長)	秒													
飽和交通流率	S		*1,004	3, 956	1,800	*1,004	3, 972	1,789	1,784	*345	1, 788	*381		
and the P			78	892	68	40	1,049	121	135	25	176	76		
設計交通量	q								(50+85)		(80+96)			
流入部各車線の需要率			-	0. 225	0.038	-	0. 264	0.068	0.076	-	0.098	-	現示の需要率	交差点の需要率
		1 φ	-	0. 225		-	0. 264						0. 264	
現示の需要率		2 φ			0.038			0.068					0.068	0. 430
		3 φ							0.076	-	0.098	-	0.098	≦0.907
		1 φ	91.0	91.0		91.0	91.0						サイクル長(秒)	
有効青時間(秒)		2 φ			9.1			8.5						
		3 φ							30.0	30.0	30.0	30.0	1.	40
可能交通容量	Сі		1,004	2, 571	117	1,004	2, 582	515	382	345	383	381		
交通容量比 q/	C i		0.078	0.347	0. 581	0.040	0.406	0. 235	0.353	0.072	0.460	0. 199		
交通容量の照査結果			ОК	ОК	ОК	ОК	ОК	ОК	ОК	ОК	ОК	ОК		



①: 国道8号:南進 ②: 国道8号:北進 ③: 市道羽広北島線:東進 ④: 市道羽広二丁目南幸町線:西進

需要率表 1 1 交差点③(平日:現況)

大部   1   1   1   1   1   1   1   1   1													7	
	交差点名					交差。	点③(羽広	町交差点)	: 平日_現況					
接触数 1 2 1 1 2 1 1 2 1 1 1 1 1 1 1 1 1 1 1	流入部			1			2		3		4			
接触性の	車線の種類		左折	直進	右折	左折	直進	右折	左折·直進	右折	左折·直進	右折		
接稿録による補正平 aw	車線数		1	2	1	1	2	1	1	1	1	1		
(主解4個目) m (3.00 (3.40) (3.10) (3.00) (3.40) (3.10) (3.30) (2.70) (3.10) (2.80)	飽和交通流率の基本値 SB		1,800	2,000	1,800	1,800	2,000	1,800	2,000	1,800	2,000	1,800		
振音角形	車線幅員による補正率 α w		1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	0.950	1.000	1.000		
(厳断勾配) % (0,00) (0,00) (0,00) (0,00) (0,00) (0,00) (0,00) (0,00) (0,00) (0,00) (0,00) (0,00) (0,00) (0,00) (0,00) (0,00) (0,00) (0,00) (0,00) (0,00) (0,00) (0,00) (0,00) (0,00) (0,00) (0,00) (0,00) (0,00) (0,00) (0,00) (0,00) (0,00) (0,00) (0,00) (0,00) (0,00) (0,00) (0,00) (0,00) (0,00) (0,00) (0,00) (0,00) (0,00) (0,00) (0,00) (0,00) (0,00) (0,00) (0,00) (0,00) (0,00) (0,00) (0,00) (0,00) (0,00) (0,00) (0,00) (0,00) (0,00) (0,00) (0,00) (0,00) (0,00) (0,00) (0,00) (0,00) (0,00) (0,00) (0,00) (0,00) (0,00) (0,00) (0,00) (0,00) (0,00) (0,00) (0,00) (0,00) (0,00) (0,00) (0,00) (0,00) (0,00) (0,00) (0,00) (0,00) (0,00) (0,00) (0,00) (0,00) (0,00) (0,00) (0,00) (0,00) (0,00) (0,00) (0,00) (0,00) (0,00) (0,00) (0,00) (0,00) (0,00) (0,00) (0,00) (0,00) (0,00) (0,00) (0,00) (0,00) (0,00) (0,00) (0,00) (0,00) (0,00) (0,00) (0,00) (0,00) (0,00) (0,00) (0,00) (0,00) (0,00) (0,00) (0,00) (0,00) (0,00) (0,00) (0,00) (0,00) (0,00) (0,00) (0,00) (0,00) (0,00) (0,00) (0,00) (0,00) (0,00) (0,00) (0,00) (0,00) (0,00) (0,00) (0,00) (0,00) (0,00) (0,00) (0,00) (0,00) (0,00) (0,00) (0,00) (0,00) (0,00) (0,00) (0,00) (0,00) (0,00) (0,00) (0,00) (0,00) (0,00) (0,00) (0,00) (0,00) (0,00) (0,00) (0,00) (0,00) (0,00) (0,00) (0,00) (0,00) (0,00) (0,00) (0,00) (0,00) (0,00) (0,00) (0,00) (0,00) (0,00) (0,00) (0,00) (0,00) (0,00) (0,00) (0,00) (0,00) (0,00) (0,00) (0,00) (0,00) (0,00) (0,00) (0,00) (0,00) (0,00) (0,00) (0,00) (0,00) (0,00) (0,00) (0,00) (0,00) (0,00) (0,00) (0,00) (0,00) (0,00) (0,00) (0,00) (0,00) (0,00) (0,00) (0,00) (0,00) (0,00) (0,00) (0,00) (0,00) (0,00) (0,00) (0,00) (0,00) (0,00) (0,00) (0,00) (0,00) (0,00) (0,00) (0,00) (0,00) (0,00) (0,00) (0,00) (0,00) (0,00) (0,00) (0,00) (0,00) (0,00) (0,00) (0,00) (0,00) (0,00) (0,00) (0,00) (0,00) (0,00) (0,00) (0,00) (0,00) (0,00) (0,00) (0,00) (0,00) (0,00) (0,00) (0,00) (0,00) (0,00) (0,00) (0,00) (0,00) (0,00) (0,00) (0,00) (0,00) (0,00) (0,00) (0,00) (0,00) (0,00) (0,00) (0,00) (0,00) (0,00) (0,00) (0,00) (0,00) (0,00) (0,00) (0,00) (0,00) (0,00) (0,00) (0,00) (0,00	(車線幅員) m		(3.00)	(3.40)	(3. 10)	(3.00)	(3.40)	(3.10)	(3.30)	(2.70)	(3.10)	(2.80)		
大型単張人による補正率 a T	縦断勾配による補正率 α G		1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000		
(大型車組入半) % (0.00) (3.21) (5.66) (3.39) (4.21) (0.00) (0.00) (0.89) (0.45) (1.05) (1.05) (任所車配入による補正率 a L T (左折車) L % (左折車) L % (左折車の通過簿率) f L (5.85) 90 90 90 44 1	(縦断勾配) %		(0.00)	(0.00)	(0.00)	(0.00)	(0.00)	(0.00)	(0.00)	(0.00)	(0.00)	(0.00)		
左軒葉及八による補正率 a L T (左折率) L % (左折率の通過確率) f L 0.85 (5桁等)	大型車混入による補正率 αT		1.000	0. 978	0.963	0. 977	0.971	1.000	1.000	0.994	0. 997	0.993		
(左折率) L% (左折率の通過機率) f L 0.85 0.85 0.85 0.85 0.85 (有効青時間) 秒 90 90 449 444 44 45 44 44 44 44 44 44 44 44 44 44	(大型車混入率) %		(0.00)	(3.21)	(5. 56)	(3.39)	(4.21)	(0.00)	(0.00)	(0.80)	(0.45)	(1.05)		
(佐折車の通過機率) f L (有効青時間) 移 90 90 85 85 85 85 85 85 85 85 85 85 85 85 85	左折車混入による補正率 αLT								0.896		0.836			
任労権規入による補正率 a R T (右折率) R % (括析率) B % (日本析率) B % (日本析本》) B % (日本析本》	(左折率) L %								(36.0)		(72.6)			
(持行表現示時間) 秒 85 85 85 85 85 444 85 444 85 444 85 444 85 444 85 444 85 445 85 85 85 85 85 85 85 85 85 85 85 85 85	(左折車の通過確率) f L		0.85			0.85					0.85			
右折車池人による補正率 α R T (右折率) R % (右折率) f R (右折率) 移	(有効青時間) 秒		90			90					49			
(右折率) R% (右折率の通過確率) f R (有効青時間) 秒 (サイクル長) 秒  ***********************************	(歩行者現示時間) 秒		85			85					44			
(右折車の通過確率) f R (有効青時間) 秒 (サイクル長) 秒  整和交通確率 S *869 3,912 1,733 *849 3,884 1,800 1,792 *518 1,667 *469  設計交通盤 q	右折車混入による補正率 α R T													
(有効青時間) 秒 (サイクル長) 秒 ** **869 3,912 1,733 **849 3,884 1,800 1,792 **518 1,667 **469 設計交通量 q ** 113 1,184 18 59 975 113 214 125 223 95 流入部各車線の需要率 - 0.303 0.010 - 0.251 0.063 0.119 - 0.134 - 現示の需要率 交差点の需要 現示の需要率 0.010 - 0.251 0.063 0.119 - 0.134 - 現示の需要率 交差点の需要 2 0 0.010 - 0.251 0.063 0.119 - 0.134 - 0.303 0.500 0.500 0.500 0.500 0.500 0.500 0.500 0.500 0.500 0.500 0.500 0.500 0.500 0.500 0.500 0.500 0.500 0.500 0.500 0.500 0.500 0.500 0.500 0.500 0.500 0.500 0.500 0.500 0.500 0.500 0.500 0.500 0.500 0.500 0.500 0.500 0.500 0.500 0.500 0.500 0.500 0.500 0.500 0.500 0.500 0.500 0.500 0.500 0.500 0.500 0.500 0.500 0.500 0.500 0.500 0.500 0.500 0.500 0.500 0.500 0.500 0.500 0.500 0.500 0.500 0.500 0.500 0.500 0.500 0.500 0.500 0.500 0.500 0.500 0.500 0.500 0.500 0.500 0.500 0.500 0.500 0.500 0.500 0.500 0.500 0.500 0.500 0.500 0.500 0.500 0.500 0.500 0.500 0.500 0.500 0.500 0.500 0.500 0.500 0.500 0.500 0.500 0.500 0.500 0.500 0.500 0.500 0.500 0.500 0.500 0.500 0.500 0.500 0.500 0.500 0.500 0.500 0.500 0.500 0.500 0.500 0.500 0.500 0.500 0.500 0.500 0.500 0.500 0.500 0.500 0.500 0.500 0.500 0.500 0.500 0.500 0.500 0.500 0.500 0.500 0.500 0.500 0.500 0.500 0.500 0.500 0.500 0.500 0.500 0.500 0.500 0.500 0.500 0.500 0.500 0.500 0.500 0.500 0.500 0.500 0.500 0.500 0.500 0.500 0.500 0.500 0.500 0.500 0.500 0.500 0.500 0.500 0.500 0.500 0.500 0.500 0.500 0.500 0.500 0.500 0.500 0.500 0.500 0.500 0.500 0.500 0.500 0.500 0.500 0.500 0.500 0.500 0.500 0.500 0.500 0.500 0.500 0.500 0.500 0.500 0.500 0.500 0.500 0.500 0.500 0.500 0.500 0.500 0.500 0.500 0.500 0.500 0.500 0.500 0.500 0.500 0.500 0.500 0.500 0.500 0.500 0.500 0.500 0.500 0.500 0.500 0.500 0.500 0.500 0.500 0.500 0.500 0.500 0.500 0.500 0.500 0.500 0.500 0.500 0.500 0.500 0.500 0.500 0.500 0.500 0.500 0.500 0.500 0.500 0.500 0.500 0.500 0.500 0.500 0.500 0.500 0.500 0.500 0.500 0.500 0.500 0.500 0.500 0.500 0.500 0.500 0.500 0.500 0.500 0.500 0.500 0.500 0.500 0.500 0.500 0.500 0.500 0.500 0.500 0.500 0.500 0.500 0.500 0.500 0.500 0.500 0.500 0.500 0.500	(右折率) R %													
(サイクル長) 秒	(右折車の通過確率) f R													
整和交通流率 S *869 3,912 1,733 *849 3,884 1,800 1,792 *518 1,667 *469  設計交通量 q 113 1,184 18 59 975 113 214 125 223 95 流入部各車線の需要率 - 0.303 0.010 - 0.251 0.063 0.119 - 0.134 - 現示の需要率 交差点の需要 現示の需要率 0.010 - 0.251 0.063 0.119 - 0.134 - 現示の需要率 交差点の需要	(有効青時間) 秒													
股計交通量 q 113 1,184 18 59 975 113 214 125 223 95 (162+61)	(サイクル長) 秒													
股計交通量 q	飽和交通流率 S		*869	3, 912	1, 733	*849	3, 884	1,800	1, 792	*518	1,667	*469		
流入部各車線の需要率 - 0.303 0.010 - 0.251 0.063 0.119 - 0.134 - 現示の需要率 交差点の需要 交差点の需要 交差点の需要 交差点の需要 交差点の需要 交差点の需要 交差点の需要 交差点の需要 (クェート・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・	30.31 ± 72 E		113	1, 184	18	59	975	113	214	125	223	95		
関示の需要率	設計父連重 q								(77+137)		(162+61)			
現示の需要率 2	流入部各車線の需要率		-	0.303	0.010	-	0. 251	0.063	0. 119	-	0. 134	-	現示の需要率	交差点の需要率
現示の需要率 2		1 φ	-	0.303		-	0. 251						0.303	
1	現示の需要率	2 φ			0.010			0.063					0.063	0.500
有効青時間(秒)     2 φ     11.1     10.5     10.5     160       3 φ     10.5     49.0     49.0     49.0     49.0     49.0       可能交通容量     C i     869     2,201     398     849     2,185     118     549     518     511     469       交通容量比     q / C i     0.130     0.538     0.045     0.069     0.446     0.958     0.390     0.241     0.436     0.203		3 φ							0. 119	-	0. 134	- 0.134 ≦0.9		≦0.919
3		1 φ	90. 0	90.0		90.0	90.0						サイク)	ル長(秒)
3	有効青時間(秒)	2 φ			11. 1			10. 5						60
交通容量比 q/Ci 0.130 0.538 0.045 0.069 0.446 0.958 0.390 0.241 0.436 0.203		3 φ							49.0	49.0	49. 0	49.0	1	00
	可能交通容量 C i		869	2, 201	398	849	2, 185	118	549	518	511	469		
交通容量の照査結果 OK OK OK OK OK OK OK OK	交通容量比 q/Ci		0. 130	0. 538	0.045	0.069	0.446	0.958	0. 390	0. 241	0. 436	0. 203		
	交通容量の照査結果		ОК	ОК	ОК	ОК	ОК	ОК	ОК	ОК	ОК	ОК		



①: 国道8号:南進 ②: 国道8号:北進 ③: 市道羽広北島線:東進 ④: 市道羽広二丁目南幸町線:西進

需要率表 1 2 交差点③ (平日: 開店後)

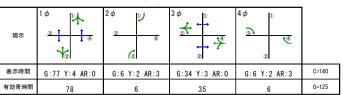
接触の機能													7	
接続性   一切	交差点名					交差点	(3) (羽広町	「交差点):	平日_開店後					
接触数 1 2 1 1 1 2 1 1 1 1 1 1 1 1 1 1 1 1 1	流入部			①			2		3		4			
磁性の直接性の進体性 SB - 1,800 2,600 1,800 1,800 1,800 1,800 2,000 1,800 2,000 1,800 1,000 1,000 1,000 1,000 1,000 1,000 1,000 1,000 1,000 1,000 1,000 1,000 1,000 1,000 1,000 1,000 1,000 1,000 1,000 1,000 1,000 1,000 1,000 1,000 1,000 1,000 1,000 1,000 1,000 1,000 1,000 1,000 1,000 1,000 1,000 1,000 1,000 1,000 1,000 1,000 1,000 1,000 1,000 1,000 1,000 1,000 1,000 1,000 1,000 1,000 1,000 1,000 1,000 1,000 1,000 1,000 1,000 1,000 1,000 1,000 1,000 1,000 1,000 1,000 1,000 1,000 1,000 1,000 1,000 1,000 1,000 1,000 1,000 1,000 1,000 1,000 1,000 1,000 1,000 1,000 1,000 1,000 1,000 1,000 1,000 1,000 1,000 1,000 1,000 1,000 1,000 1,000 1,000 1,000 1,000 1,000 1,000 1,000 1,000 1,000 1,000 1,000 1,000 1,000 1,000 1,000 1,000 1,000 1,000 1,000 1,000 1,000 1,000 1,000 1,000 1,000 1,000 1,000 1,000 1,000 1,000 1,000 1,000 1,000 1,000 1,000 1,000 1,000 1,000 1,000 1,000 1,000 1,000 1,000 1,000 1,000 1,000 1,000 1,000 1,000 1,000 1,000 1,000 1,000 1,000 1,000 1,000 1,000 1,000 1,000 1,000 1,000 1,000 1,000 1,000 1,000 1,000 1,000 1,000 1,000 1,000 1,000 1,000 1,000 1,000 1,000 1,000 1,000 1,000 1,000 1,000 1,000 1,000 1,000 1,000 1,000 1,000 1,000 1,000 1,000 1,000 1,000 1,000 1,000 1,000 1,000 1,000 1,000 1,000 1,000 1,000 1,000 1,000 1,000 1,000 1,000 1,000 1,000 1,000 1,000 1,000 1,000 1,000 1,000 1,000 1,000 1,000 1,000 1,000 1,000 1,000 1,000 1,000 1,000 1,000 1,000 1,000 1,000 1,000 1,000 1,000 1,000 1,000 1,000 1,000 1,000 1,000 1,000 1,000 1,000 1,000 1,000 1,000 1,000 1,000 1,000 1,000 1,000 1,000 1,000 1,000 1,000 1,000 1,000 1,000 1,000 1,000 1,000 1,000 1,000 1,000 1,000 1,000 1,000 1,000 1,000 1,000 1,000 1,000 1,000 1,000 1,000 1,000 1,000 1,000 1,000 1,000 1,000 1,000 1,000 1,000 1,000 1,000 1,000 1,000 1,000 1,000 1,000 1,000 1,000 1,000 1,000 1,000 1,000 1,000 1,000 1,000 1,000 1,000 1,000 1,000 1,000 1,000 1,000 1,000 1,000 1,000 1,000 1,000 1,000 1,000 1,000 1,000 1,000 1,000 1,000 1,000 1,000 1,000 1,000 1,000 1,000 1,000 1,000 1,000 1,000 1,000 1,000 1,000 1,000 1,000 1,000 1,000 1,000 1,000 1,000 1,000 1,000	車線の種類		左折	直進	右折	左折	直進	右折	左折·直進	右折	左折·直進	右折		
接触傾負に 2 補電平 a w 1,000 1,000 1,000 1,000 1,000 1,000 1,000 1,000 1,000 (接線傾負) m 1,000 1,000 1,000 1,000 1,000 1,000 1,000 1,000 1,000 1,000 1,000 1,000 1,000 1,000 1,000 1,000 1,000 1,000 1,000 1,000 1,000 1,000 1,000 1,000 1,000 1,000 1,000 1,000 1,000 1,000 1,000 1,000 1,000 1,000 1,000 1,000 1,000 1,000 1,000 1,000 1,000 1,000 1,000 1,000 1,000 1,000 1,000 1,000 1,000 1,000 1,000 1,000 1,000 1,000 1,000 1,000 1,000 1,000 1,000 1,000 1,000 1,000 1,000 1,000 1,000 1,000 1,000 1,000 1,000 1,000 1,000 1,000 1,000 1,000 1,000 1,000 1,000 1,000 1,000 1,000 1,000 1,000 1,000 1,000 1,000 1,000 1,000 1,000 1,000 1,000 1,000 1,000 1,000 1,000 1,000 1,000 1,000 1,000 1,000 1,000 1,000 1,000 1,000 1,000 1,000 1,000 1,000 1,000 1,000 1,000 1,000 1,000 1,000 1,000 1,000 1,000 1,000 1,000 1,000 1,000 1,000 1,000 1,000 1,000 1,000 1,000 1,000 1,000 1,000 1,000 1,000 1,000 1,000 1,000 1,000 1,000 1,000 1,000 1,000 1,000 1,000 1,000 1,000 1,000 1,000 1,000 1,000 1,000 1,000 1,000 1,000 1,000 1,000 1,000 1,000 1,000 1,000 1,000 1,000 1,000 1,000 1,000 1,000 1,000 1,000 1,000 1,000 1,000 1,000 1,000 1,000 1,000 1,000 1,000 1,000 1,000 1,000 1,000 1,000 1,000 1,000 1,000 1,000 1,000 1,000 1,000 1,000 1,000 1,000 1,000 1,000 1,000 1,000 1,000 1,000 1,000 1,000 1,000 1,000 1,000 1,000 1,000 1,000 1,000 1,000 1,000 1,000 1,000 1,000 1,000 1,000 1,000 1,000 1,000 1,000 1,000 1,000 1,000 1,000 1,000 1,000 1,000 1,000 1,000 1,000 1,000 1,000 1,000 1,000 1,000 1,000 1,000 1,000 1,000 1,000 1,000 1,000 1,000 1,000 1,000 1,000 1,000 1,000 1,000 1,000 1,000 1,000 1,000 1,000 1,000 1,000 1,000 1,000 1,000 1,000 1,000 1,000 1,000 1,000 1,000 1,000 1,000 1,000 1,000 1,000 1,000 1,000 1,000 1,000 1,000 1,000 1,000 1,000 1,000 1,000 1,000 1,000 1,000 1,000 1,000 1,000 1,000 1,000 1,000 1,000 1,000 1,000 1,000 1,000 1,000 1,000 1,000 1,000 1,000 1,000 1,000 1,000 1,000 1,000 1,000 1,000 1,000 1,000 1,000 1,000 1,000 1,000 1,000 1,000 1,000 1,000 1,000 1,000 1,000 1,000 1,000 1,000 1,000 1,000 1,000 1,000 1,000 1,000 1,000 1,000 1,000 1,000 1,0	車線数		1	2	1	1	2	1	1	1	1	1		
任務傾居   m   (3.00   3.40   3.10   (3.00)   (3.40   (3.10   3.50)   (3.40   3.50)   (3.40   3.50)   (2.70)   (3.10)   (2.80)   (2.80)   (2.80)   (2.80)   (2.80)   (2.80)   (2.80)   (2.80)   (2.80)   (2.80)   (2.80)   (2.80)   (2.80)   (2.80)   (2.80)   (2.80)   (2.80)   (2.80)   (2.80)   (2.80)   (2.80)   (2.80)   (2.80)   (2.80)   (2.80)   (2.80)   (2.80)   (2.80)   (2.80)   (2.80)   (2.80)   (2.80)   (2.80)   (2.80)   (2.80)   (2.80)   (2.80)   (2.80)   (2.80)   (2.80)   (2.80)   (2.80)   (2.80)   (2.80)   (2.80)   (2.80)   (2.80)   (2.80)   (2.80)   (2.80)   (2.80)   (2.80)   (2.80)   (2.80)   (2.80)   (2.80)   (2.80)   (2.80)   (2.80)   (2.80)   (2.80)   (2.80)   (2.80)   (2.80)   (2.80)   (2.80)   (2.80)   (2.80)   (2.80)   (2.80)   (2.80)   (2.80)   (2.80)   (2.80)   (2.80)   (2.80)   (2.80)   (2.80)   (2.80)   (2.80)   (2.80)   (2.80)   (2.80)   (2.80)   (2.80)   (2.80)   (2.80)   (2.80)   (2.80)   (2.80)   (2.80)   (2.80)   (2.80)   (2.80)   (2.80)   (2.80)   (2.80)   (2.80)   (2.80)   (2.80)   (2.80)   (2.80)   (2.80)   (2.80)   (2.80)   (2.80)   (2.80)   (2.80)   (2.80)   (2.80)   (2.80)   (2.80)   (2.80)   (2.80)   (2.80)   (2.80)   (2.80)   (2.80)   (2.80)   (2.80)   (2.80)   (2.80)   (2.80)   (2.80)   (2.80)   (2.80)   (2.80)   (2.80)   (2.80)   (2.80)   (2.80)   (2.80)   (2.80)   (2.80)   (2.80)   (2.80)   (2.80)   (2.80)   (2.80)   (2.80)   (2.80)   (2.80)   (2.80)   (2.80)   (2.80)   (2.80)   (2.80)   (2.80)   (2.80)   (2.80)   (2.80)   (2.80)   (2.80)   (2.80)   (2.80)   (2.80)   (2.80)   (2.80)   (2.80)   (2.80)   (2.80)   (2.80)   (2.80)   (2.80)   (2.80)   (2.80)   (2.80)   (2.80)   (2.80)   (2.80)   (2.80)   (2.80)   (2.80)   (2.80)   (2.80)   (2.80)   (2.80)   (2.80)   (2.80)   (2.80)   (2.80)   (2.80)   (2.80)   (2.80)   (2.80)   (2.80)   (2.80)   (2.80)   (2.80)   (2.80)   (2.80)   (2.80)   (2.80)   (2.80)   (2.80)   (2.80)   (2.80)   (2.80)   (2.80)   (2.80)   (2.80)   (2.80)   (2.80)   (2.80)   (2.80)   (2.80)   (2.80)   (2.80)   (2.80)   (2.80)   (2.80)   (2.80)   (2.80)   (2.80)	飽和交通流率の基本値 SB		1,800	2,000	1,800	1,800	2,000	1,800	2,000	1,800	2,000	1,800		
腰帯勾配による補正率 α G 1、000 1,000 1,000 1,000 1,000 1,000 1,000 1,000 1,000 1,000 1,000 1,000 1,000 1,000 1,000 1,000 1,000 1,000 1,000 1,000 1,000 1,000 1,000 1,000 1,000 1,000 1,000 1,000 1,000 1,000 1,000 1,000 1,000 1,000 1,000 1,000 1,000 1,000 1,000 1,000 1,000 1,000 1,000 1,000 1,000 1,000 1,000 1,000 1,000 1,000 1,000 1,000 1,000 1,000 1,000 1,000 1,000 1,000 1,000 1,000 1,000 1,000 1,000 1,000 1,000 1,000 1,000 1,000 1,000 1,000 1,000 1,000 1,000 1,000 1,000 1,000 1,000 1,000 1,000 1,000 1,000 1,000 1,000 1,000 1,000 1,000 1,000 1,000 1,000 1,000 1,000 1,000 1,000 1,000 1,000 1,000 1,000 1,000 1,000 1,000 1,000 1,000 1,000 1,000 1,000 1,000 1,000 1,000 1,000 1,000 1,000 1,000 1,000 1,000 1,000 1,000 1,000 1,000 1,000 1,000 1,000 1,000 1,000 1,000 1,000 1,000 1,000 1,000 1,000 1,000 1,000 1,000 1,000 1,000 1,000 1,000 1,000 1,000 1,000 1,000 1,000 1,000 1,000 1,000 1,000 1,000 1,000 1,000 1,000 1,000 1,000 1,000 1,000 1,000 1,000 1,000 1,000 1,000 1,000 1,000 1,000 1,000 1,000 1,000 1,000 1,000 1,000 1,000 1,000 1,000 1,000 1,000 1,000 1,000 1,000 1,000 1,000 1,000 1,000 1,000 1,000 1,000 1,000 1,000 1,000 1,000 1,000 1,000 1,000 1,000 1,000 1,000 1,000 1,000 1,000 1,000 1,000 1,000 1,000 1,000 1,000 1,000 1,000 1,000 1,000 1,000 1,000 1,000 1,000 1,000 1,000 1,000 1,000 1,000 1,000 1,000 1,000 1,000 1,000 1,000 1,000 1,000 1,000 1,000 1,000 1,000 1,000 1,000 1,000 1,000 1,000 1,000 1,000 1,000 1,000 1,000 1,000 1,000 1,000 1,000 1,000 1,000 1,000 1,000 1,000 1,000 1,000 1,000 1,000 1,000 1,000 1,000 1,000 1,000 1,000 1,000 1,000 1,000 1,000 1,000 1,000 1,000 1,000 1,000 1,000 1,000 1,000 1,000 1,000 1,000 1,000 1,000 1,000 1,000 1,000 1,000 1,000 1,000 1,000 1,000 1,000 1,000 1,000 1,000 1,000 1,000 1,000 1,000 1,000 1,000 1,000 1,000 1,000 1,000 1,000 1,000 1,000 1,000 1,000 1,000 1,000 1,000 1,000 1,000 1,000 1,000 1,000 1,000 1,000 1,000 1,000 1,000 1,000 1,000 1,000 1,000 1,000 1,000 1,000 1,000 1,000 1,000 1,000 1,000 1,000 1,000 1,000 1,000 1,000 1,000 1,000 1,000 1,000 1,000 1,000 1,000 1,000 1,000 1	車線幅員による補正率 α w		1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	0.950	1.000	1.000		
(級新勾柱) % 0,000 (0,000 (0,000 (0,000 (0,000 (0,000 (0,000 (0,000 (0,000 (0,000 (0,000 (0,000 (0,000 (0,000 (0,000 (0,000 (0,000 (0,000 (0,000 (0,000 (0,000 (0,000 (0,000 (0,000 (0,000 (0,000 (0,000 (0,000 (0,000 (0,000 (0,000 (0,000 (0,000 (0,000 (0,000 (0,000 (0,000 (0,000 (0,000 (0,000 (0,000 (0,000 (0,000 (0,000 (0,000 (0,000 (0,000 (0,000 (0,000 (0,000 (0,000 (0,000 (0,000 (0,000 (0,000 (0,000 (0,000 (0,000 (0,000 (0,000 (0,000 (0,000 (0,000 (0,000 (0,000 (0,000 (0,000 (0,000 (0,000 (0,000 (0,000 (0,000 (0,000 (0,000 (0,000 (0,000 (0,000 (0,000 (0,000 (0,000 (0,000 (0,000 (0,000 (0,000 (0,000 (0,000 (0,000 (0,000 (0,000 (0,000 (0,000 (0,000 (0,000 (0,000 (0,000 (0,000 (0,000 (0,000 (0,000 (0,000 (0,000 (0,000 (0,000 (0,000 (0,000 (0,000 (0,000 (0,000 (0,000 (0,000 (0,000 (0,000 (0,000 (0,000 (0,000 (0,000 (0,000 (0,000 (0,000 (0,000 (0,000 (0,000 (0,000 (0,000 (0,000 (0,000 (0,000 (0,000 (0,000 (0,000 (0,000 (0,000 (0,000 (0,000 (0,000 (0,000 (0,000 (0,000 (0,000 (0,000 (0,000 (0,000 (0,000 (0,000 (0,000 (0,000 (0,000 (0,000 (0,000 (0,000 (0,000 (0,000 (0,000 (0,000 (0,000 (0,000 (0,000 (0,000 (0,000 (0,000 (0,000 (0,000 (0,000 (0,000 (0,000 (0,000 (0,000 (0,000 (0,000 (0,000 (0,000 (0,000 (0,000 (0,000 (0,000 (0,000 (0,000 (0,000 (0,000 (0,000 (0,000 (0,000 (0,000 (0,000 (0,000 (0,000 (0,000 (0,000 (0,000 (0,000 (0,000 (0,000 (0,000 (0,000 (0,000 (0,000 (0,000 (0,000 (0,000 (0,000 (0,000 (0,000 (0,000 (0,000 (0,000 (0,000 (0,000 (0,000 (0,000 (0,000 (0,000 (0,000 (0,000 (0,000 (0,000 (0,000 (0,000 (0,000 (0,000 (0,000 (0,000 (0,000 (0,000 (0,000 (0,000 (0,000 (0,000 (0,000 (0,000 (0,000 (0,000 (0,000 (0,000 (0,000 (0,000 (0,000 (0,000 (0,000 (0,000 (0,000 (0,000 (0,000 (0,000 (0,000 (0,000 (0,000 (0,000 (0,000 (0,000 (0,000 (0,000 (0,000 (0,000 (0,000 (0,000 (0,000 (0,000 (0,000 (0,000 (0,000 (0,000 (0,000 (0,000 (0,000 (0,000 (0,000 (0,000 (0,000 (0,000 (0,000 (0,000 (0,000 (0,000 (0,000 (0,000 (0,000 (0,000 (0,000 (0,000 (0,000 (0,000 (0,000 (0,000 (0,000 (0,000 (0,000 (0,000 (0,000 (0,000 (0,000 (0,000	(車線幅員) m		(3.00)	(3.40)	(3. 10)	(3.00)	(3.40)	(3.10)	(3.30)	(2.70)	(3.10)	(2.80)		
大き葉風人による補正率 a T 1,000 0,978 0,990 0,977 0,972 1,000 1,000 0,994 0,998 0,993 (大空寒混入中) % (0,00) (3,21) (1,45) (3,39) (4,10) (0,00) (0,00) (0,00) (0,80) (0,35) (1,05) (1,05) (2,05) (2,05) (2,05) (2,05) (2,05) (2,05) (2,05) (2,05) (2,05) (2,05) (2,05) (2,05) (2,05) (2,05) (2,05) (2,05) (2,05) (2,05) (2,05) (2,05) (2,05) (2,05) (2,05) (2,05) (2,05) (2,05) (2,05) (2,05) (2,05) (2,05) (2,05) (2,05) (2,05) (2,05) (2,05) (2,05) (2,05) (2,05) (2,05) (2,05) (2,05) (2,05) (2,05) (2,05) (2,05) (2,05) (2,05) (2,05) (2,05) (2,05) (2,05) (2,05) (2,05) (2,05) (2,05) (2,05) (2,05) (2,05) (2,05) (2,05) (2,05) (2,05) (2,05) (2,05) (2,05) (2,05) (2,05) (2,05) (2,05) (2,05) (2,05) (2,05) (2,05) (2,05) (2,05) (2,05) (2,05) (2,05) (2,05) (2,05) (2,05) (2,05) (2,05) (2,05) (2,05) (2,05) (2,05) (2,05) (2,05) (2,05) (2,05) (2,05) (2,05) (2,05) (2,05) (2,05) (2,05) (2,05) (2,05) (2,05) (2,05) (2,05) (2,05) (2,05) (2,05) (2,05) (2,05) (2,05) (2,05) (2,05) (2,05) (2,05) (2,05) (2,05) (2,05) (2,05) (2,05) (2,05) (2,05) (2,05) (2,05) (2,05) (2,05) (2,05) (2,05) (2,05) (2,05) (2,05) (2,05) (2,05) (2,05) (2,05) (2,05) (2,05) (2,05) (2,05) (2,05) (2,05) (2,05) (2,05) (2,05) (2,05) (2,05) (2,05) (2,05) (2,05) (2,05) (2,05) (2,05) (2,05) (2,05) (2,05) (2,05) (2,05) (2,05) (2,05) (2,05) (2,05) (2,05) (2,05) (2,05) (2,05) (2,05) (2,05) (2,05) (2,05) (2,05) (2,05) (2,05) (2,05) (2,05) (2,05) (2,05) (2,05) (2,05) (2,05) (2,05) (2,05) (2,05) (2,05) (2,05) (2,05) (2,05) (2,05) (2,05) (2,05) (2,05) (2,05) (2,05) (2,05) (2,05) (2,05) (2,05) (2,05) (2,05) (2,05) (2,05) (2,05) (2,05) (2,05) (2,05) (2,05) (2,05) (2,05) (2,05) (2,05) (2,05) (2,05) (2,05) (2,05) (2,05) (2,05) (2,05) (2,05) (2,05) (2,05) (2,05) (2,05) (2,05) (2,05) (2,05) (2,05) (2,05) (2,05) (2,05) (2,05) (2,05) (2,05) (2,05) (2,05) (2,05) (2,05) (2,05) (2,05) (2,05) (2,05) (2,05) (2,05) (2,05) (2,05) (2,05) (2,05) (2,05) (2,05) (2,05) (2,05) (2,05) (2,05) (2,05) (2,05) (2,05) (2,05) (2,05) (2,05) (2,05) (2,05) (2,05) (2,05) (2,05) (2,05) (2,05) (2,05) (2,05) (2,05) (2,05) (2,05) (2,05) (2,0	縦断勾配による補正率 α G		1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000		
(大空車展入中)       %       (0,00)       (3,21)       (1,45)       (3,39)       (4,10)       (0,00)       (0,00)       (0,55)       (1,05)         左折年混入による補正率 a L T (左折車)       L%       0.85       0.85       0.902       0.868       0.868       0.85       0.85       0.85       0.85       0.85       0.85       0.85       0.85       0.85       0.85       0.85       0.85       0.85       0.85       0.85       0.85       0.85       0.85       0.85       0.85       0.85       0.85       0.85       0.85       0.85       0.85       0.85       0.85       0.85       0.85       0.85       0.85       0.85       0.85       0.85       0.85       0.85       0.85       0.85       0.85       0.85       0.85       0.85       0.85       0.85       0.85       0.85       0.85       0.85       0.85       0.85       0.85       0.85       0.85       0.85       0.85       0.85       0.85       0.85       0.85       0.85       0.85       0.85       0.85       0.85       0.85       0.85       0.85       0.85       0.85       0.85       0.85       0.85       0.85       0.85       0.85       0.85       0.85       0.85       0.85	(縦断勾配) %		(0.00)	(0.00)	(0.00)	(0.00)	(0.00)	(0.00)	(0.00)	(0.00)	(0.00)	(0.00)		
左     左     左     左     左     左     左     左     左     左     丘     左     丘     左     丘     右     左     丘     右     右     右     द     右     右     右     右     右     右     右     右     右     右     右     右     右     右     右     右     右     右     右     右     右     右     右     右     右     右     右     右     右     右     右     右     右     右     右     右     右     右     右     右     右     右     右     右     右     右     右     右     右     右     右     右     右     右     右     右     右     右     右     右     右     右     右     右     右     右     右     右     右     右     右     右     右     右     右     右     右     右     右     右     右     右     右     右     右     右     右     右     右     右     右     右     右     右     右     右     右     右     右     右     右     右     右     右     右     右     右     右     右     右     右     右     右     右     右     右     右     右     右     右     右     右     右     右     右     右     右     右     右     右     右     右     右     右     右     右     右     右     右     右     右     右     右     右     右     右     右     右     右     右     右     右     右     右     右     右     右     右     右     右     右     右     右     右     右     右     右     右     右     右     右     右     右     右     右     右     右     右     右     右     右     右     右     右     右     右     右     右     右     右     右     右     右     右     右     右     右     右     右     右     右     右     右     右     右     右     右     右     右     右     右     右     右     右     右     右     右     右     右     右     右     右     右     右     右     右     右     右     右     右     右     右     右     右     右     右     右     右     右     右     右     右     右     右     右     右     右     右     右     右     右     右     右     右     右     右     右     右     右     右     右     右     右     右     右     右     右     右     右     右     右     右     右     右     右     右     右     右     右     右     右     右     右     右     右     右     右     右     右     右     右     右     右     右     右     右     右     右     右     右     右     右     右     右     右     右     右     右     右     右     右     右     右     右     右     右     右     右     右	大型車混入による補正率 αT		1.000	0.978	0.990	0. 977	0.972	1.000	1.000	0.994	0. 998	0. 993		
(左折車) L%	(大型車混入率) %		(0.00)	(3.21)	(1.45)	(3.39)	(4.10)	(0.00)	(0.00)	(0.80)	(0.35)	(1.05)		
( 括打車の通過離率) f L (有効青時間) 移 85 90 90 90 449 444 44 44 44 44 44 44 44 44 44 44 4	左折車混入による補正率 α L T								0.902		0.868			
任务書専門  砂   90   90   90   90   44   44   44   44	(左折率) L %								(33. 9)		(56. 4)			
(歩行者現示時間) 秒 85 85 85 85 85 85 85 85 85 85 85 85 85	(左折車の通過確率) f L		0.85			0.85					0.85			
右折車混入による補正率 αRT (右折率) R% (右折率の通過確率) f R (有効容時間) 秒 (中力ル長) 秒	(有効青時間) 秒		90			90					49			
(右折率) R% (右折率の通過確率) f R (有効青時間) 秒 (サイクル長) 秒  ***********************************	(歩行者現示時間) 秒		85			85					44			
(右折車の通過確率) f R (有効青時間) 秒 (サイクル長) 秒 飽和交通流率 S *869 3,912 1,782 *849 3,888 1,800 1,804 *452 1,733 *403 設計交通量 q 113 1,184 69 59 1,000 113 304 125 287 95 流入部各車線の需要率 - 0.303 0.039 - 0.257 0.063 0.169 - 0.166 - 現示の需要率 交差点の需要 現示の需要率 0.0303 - 0.257 0.063 0.169 - 0.166 - 現示の需要率 交差点の需要 2 0 0.039 - 0.257 0.063 0.169 - 0.166 - 0.169 ○ 0.535 3 0 0 0.039 - 0.257 0.063 0.169 - 0.166 - 0.169 ○ 0.063 3 0 0 0 0.039 - 0.257 0.063 0.169 - 0.166 - 0.169 ○ 0.063 3 0 0 0 0.039 - 0.257 0.063 0.169 - 0.166 - 0.169 ○ 0.091 可能交通容量 C i 869 2,201 399 849 2,187 118 552 452 531 403 交通容量比 q/C i 0.130 0.538 0.173 0.069 0.457 0.958 0.551 0.277 0.540 0.236	右折車混入による補正率 α R T													
(有効青時間) 秒 (サイクル長) 秒 ***********************************	(右折率) R %													
(サイクル長) 秒	(右折車の通過確率) f R													
触和交通流率 S **869 3,912 1,782 **849 3,888 1,800 1,804 **452 1,733 **403  設計交通量 q *** 113 1,184 69 59 1,000 113 304 125 287 95 (162+125)  流入部各車線の需要率 - 0.303 0.039 - 0.257 0.063 0.169 - 0.166 - 現示の需要率 交差点の需要 交差点の需要	(有効青時間) 秒													
設計交通量 q 113 1,184 69 59 1,000 113 304 125 287 95 (162+125) 287 次差点の需要率 交差点の需要率 7 0.303 0.039 - 0.257 0.063 0.169 - 0.166 - 現示の需要率 7 交差点の需要 7 0.257 0.063 0.169 - 0.166 - 現示の需要率 7 0.535 0.535 0.535 0.535 0.535 0.551 0.277 0.540 0.236 0.236 0.236 0.236 0.236 0.236 0.236 0.236 0.236 0.236 0.236 0.236 0.236 0.236 0.236 0.236 0.236 0.236 0.236 0.236 0.236 0.236 0.236 0.236 0.236 0.236 0.236 0.236 0.236 0.236 0.236 0.236 0.236 0.236 0.236 0.236 0.236 0.236 0.236 0.236 0.236 0.236 0.236 0.236 0.236 0.236 0.236 0.236 0.236 0.236 0.236 0.236 0.236 0.236 0.236 0.236 0.236 0.236 0.236 0.236 0.236 0.236 0.236 0.236 0.236 0.236 0.236 0.236 0.236 0.236 0.236 0.236 0.236 0.236 0.236 0.236 0.236 0.236 0.236 0.236 0.236 0.236 0.236 0.236 0.236 0.236 0.236 0.236 0.236 0.236 0.236 0.236 0.236 0.236 0.236 0.236 0.236 0.236 0.236 0.236 0.236 0.236 0.236 0.236 0.236 0.236 0.236 0.236 0.236 0.236 0.236 0.236 0.236 0.236 0.236 0.236 0.236 0.236 0.236 0.236 0.236 0.236 0.236 0.236 0.236 0.236 0.236 0.236 0.236 0.236 0.236 0.236 0.236 0.236 0.236 0.236 0.236 0.236 0.236 0.236 0.236 0.236 0.236 0.236 0.236 0.236 0.236 0.236 0.236 0.236 0.236 0.236 0.236 0.236 0.236 0.236 0.236 0.236 0.236 0.236 0.236 0.236 0.236 0.236 0.236 0.236 0.236 0.236 0.236 0.236 0.236 0.236 0.236 0.236 0.236 0.236 0.236 0.236 0.236 0.236 0.236 0.236 0.236 0.236 0.236 0.236 0.236 0.236 0.236 0.236 0.236 0.236 0.236 0.236 0.236 0.236 0.236 0.236 0.236 0.236 0.236 0.236 0.236 0.236 0.236 0.236 0.236 0.236 0.236 0.236 0.236 0.236 0.236 0.236 0.236 0.236 0.236 0.236 0.236 0.236 0.236 0.236 0.236 0.236 0.236 0.236 0.236 0.236 0.236 0.236 0.236 0.236 0.236 0.236 0.236 0.236 0.236 0.236 0.236 0.236 0.236 0.236 0.236 0.236 0.236 0.236 0.236 0.236 0.236 0.236 0.236 0.236 0.236 0.236 0.236 0.236 0.236 0.236 0.236 0.236 0.236 0.236 0.236 0.236 0.236 0.236 0.236 0.236 0.236 0.236 0.236 0.236 0.236 0.236 0.236 0.236 0.236 0.236 0.236 0.236 0.236 0.236 0.236 0.236 0.236 0.236 0.236 0.236 0.236 0.236 0.236 0.236 0.236 0.236 0.236 0.236 0.236 0.236 0.236 0.236 0.236 0.236 0.236	(サイクル長) 秒													
設計交通量 q	飽和交通流率 S		*869	3, 912	1, 782	*849	3, 888	1,800	1,804	*452	1, 733	*403		
流入部各車線の需要率 - 0.303 0.039 - 0.257 0.063 0.169 - 0.166 - 現示の需要率 交差点の需要 (クェール・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・	의미의 구· '조 및		113	1, 184	69	59	1,000	113	304	125	287	95		
現示の需要率	設計父連重 q								(103+201)		(162+125)			
現示の需要率 2	流入部各車線の需要率		-	0.303	0.039	-	0. 257	0.063	0. 169	-	0. 166	-	現示の需要率	交差点の需要率
現示の需要率 2		1 φ	-	0.303		-	0. 257						0.303	0.505
1	現示の需要率	2 φ			0. 039			0.063					0.063	0.535
有効青時間(秒)     2 φ     11.1     10.5     10.5     160       3 φ     49.0     49.0     49.0     49.0     49.0       可能交通容量     C i     869     2,201     399     849     2,187     118     552     452     531     403       交通容量比     q/C i     0.130     0.538     0.173     0.069     0.457     0.958     0.551     0.277     0.540     0.236		3 φ							0. 169	-	0. 166	0.166 - (		≦0.919
3		1 φ	90. 0	90.0		90.0	90.0						サイク)	ル長(秒)
3	有効青時間(秒)	2 φ			11. 1			10. 5						60
交通容量比     q/Ci     0.130     0.538     0.173     0.069     0.457     0.958     0.551     0.277     0.540     0.236		3 φ							49.0	49.0	49. 0	49.0	1	00
	可能交通容量 C i		869	2, 201	399	849	2, 187	118	552	452	531	403		
交通容量の照査結果     OK     OK     OK     OK     OK     OK     OK     OK     OK	交通容量比 q/Ci		0. 130	0. 538	0. 173	0.069	0. 457	0.958	0. 551	0. 277	0. 540	0. 236		
	交通容量の照査結果		ОК	ОК	ОК	ОК	ОК	ОК	ОК	ОК	ОК	ОК		

現示	1 ¢ D	2 φ D) 3 Φ	3 ¢ D	
表示時間	G:89 Y:4 AR:0	G:8 Y:2 AR:3	G:48 Y:3 AR:3	C=160
有効青時間	90	8	49	G=147

①: 国道8号:南進 ②: 国道8号:北進 ③: 市道羽広北島線:東進 ④: 市道羽広二丁目南幸町線:西進

需要率表 13 交差点④ (休日:現況)

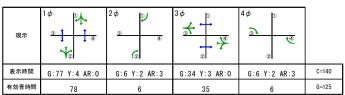
交差点名						3	₹差点④(‡	<b>比島口交差</b>	点):休日_現	況					
流入部				1			2		3			4			
車線の種類			左折	直進	右折	左折	直進	右折	左折·直進	右折	左折	直進	右折		
車線数			1	2	1	1	2	1	1	1	1	1	1		
飽和交通流率の基本値	SB		1,800	2,000	1,800	1,800	2,000	1,800	2,000	1,800	1,800	2,000	1, 800		
車線幅員による補正率	αw		1. 000	1.000	1.000	1.000	1.000	1. 000	1.000	0.950	1.000	1.000	1. 000		
(車線幅員)	m		(3.00)	(3.50)	(3. 10)	(3.00)	(3.40)	(3.00)	(3.00)	(2.70)	(3.10)	(3. 20)	(3.00)		
縦断勾配による補正率	$\alpha$ G		1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1. 000		
(縦断勾配)	%		(0.00)	(0.00)	(0.00)	(0.00)	(0.00)	(0.00)	(0.00)	(0.00)	(0.00)	(0.00)	(0.00)		
大型車混入による補正率	αΤ		1. 000	0. 988	1.000	1.000	0.994	0. 994	0.992	1.000	1.000	1.000	1. 000		
(大型車混入率)	%		(0.00)	(1.69)	(0.00)	(0.00)	(0.90)	(0.93)	(1.14)	(0.00)	(0.00)	(0.00)	(0.00)		
左折車混入による補正率 a	LT								0.931						
(左折率)	L %								(28. 6)						
(左折車の通過確率)	f L		0. 85			0.85			0.85		0.85				
(有効青時間)	秒		78			78			35		35				
(歩行者現示時間)	秒		73			73			30		30				
右折車混入による補正率 α	RT														
(右折率)	R %														
(右折車の通過確率)	f R														
(有効青時間)	秒														
(サイクル長)	秒														
飽和交通流率	S		*862	3, 952	1,800	*862	3, 976	1, 789	1,847	1,710	*392	2,000	1,800		
設計交通量	q		130	828	33	38	997	107	175	54	90	102	138		
NA 1 24 CL 201	1								(50+125)						
流入部各車線の需要率			-	0.210	0.018	-	0.251	0.060	0.095	0.032	-	0.051	0. 077	現示の需要率	交差点の需要率
1		1 φ	-	0. 210		-	0.251							0. 251	1
現示の需要率		2 φ			0.018			0.060						0. 060	0. 483
247 - 11023 -		3 φ							0.095		-	0.051		0. 095	_
		4 φ								0.032			0. 077	0. 077	≦0.893
		1 φ	78.0	78.0		78. 0	78. 0							サイク	ル長(秒)
有効青時間(秒)		2 φ			8. 8			9. 1						1	40
177717 114 (1)7		3 φ							35. 0		35. 0	35. 0			
		4 φ								8. 9			9.5		
可能交通容量	Ci		862	2, 202	387	862	2,215	463	462	433	392	500	439		
交通容量比 q/	C i		0. 151	0.376	0.085	0.044	0.450	0. 231	0.379	0.125	0.230	0.204	0. 314		
交通容量の照査結果			ОК	ОК	ОК	ОК	ОК	ОК	ОК	ОК	ОК	ОК	ОК		



①: 国道8号: 南進 ②: 国道8号: 北進 ③: 県道29号線: 東進 ④: 県道131号線: 西進

需要率表 1 4 交差点④ (休日:開店後)

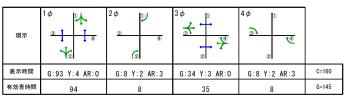
接触を	交差点名					交	差点④(北	島口交差点	():休日_開店	<b>三後</b>					
	流入部			1			2		3			4			
陰性交通後中の基本版 S B	車線の種類		左折	直進	右折	左折	直進	右折	左折·直進	右折	左折	直進	右折		
株理機能による補正率 a w	車線数		1	2	1	1	2	1	1	1	1	1	1		
### 「	飽和交通流率の基本値 SB		1, 800	2,000	1,800	1,800	2,000	1,800	2,000	1,800	1,800	2,000	1, 800		
接触分配に 2 倍に 2	車線幅員による補正率 α w		1. 000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	0.950	1.000	1.000	1. 000		
「「「「「「「「「「「「」」」」」」 「「「「」」」」 「「「」」」」 「「「」」」」 「「」」」 「「」」」」 「「」」」 「「」」」」 「「」」」」 「「」」」」 「「」」」」 「「」」」」 「「」」」」 「「」」」」 「「」」」」 「「」」」」 「「」」」」 「「」」」」 「「」」」」 「「」」」」 「「」」」」 「「」」」」 「「」」」」 「「」」」」 「「」」」」 「「」」」」 「「」」」」 「「」」」」 「「」」」」 「「」」」」 「「」」」」 「「」」」」 「「」」」」 「「」」」」」 「「」」」」」 「「」」」」」 「「」」」」」 「「」」」」」 「「」」」」」 「「」」」」」 「「」」」」」 「「」」」」」 「「」」」」」 「「」」」」」」	(車線幅員) m		(3.00)	(3.50)	(3. 10)	(3.00)	(3.40)	(3.00)	(3.00)	(2.70)	(3. 10)	(3. 20)	(3.00)		
大型車度入による補正率 a T 1,000 0,988 1,000 1,000 1,000 1,000 1,000 1,000 1,000 1,000 1,000 1,000 1,000 1,000 1,000 1,000 1,000 1,000 1,000 1,000 1,000 1,000 1,000 1,000 1,000 1,000 1,000 1,000 1,000 1,000 1,000 1,000 1,000 1,000 1,000 1,000 1,000 1,000 1,000 1,000 1,000 1,000 1,000 1,000 1,000 1,000 1,000 1,000 1,000 1,000 1,000 1,000 1,000 1,000 1,000 1,000 1,000 1,000 1,000 1,000 1,000 1,000 1,000 1,000 1,000 1,000 1,000 1,000 1,000 1,000 1,000 1,000 1,000 1,000 1,000 1,000 1,000 1,000 1,000 1,000 1,000 1,000 1,000 1,000 1,000 1,000 1,000 1,000 1,000 1,000 1,000 1,000 1,000 1,000 1,000 1,000 1,000 1,000 1,000 1,000 1,000 1,000 1,000 1,000 1,000 1,000 1,000 1,000 1,000 1,000 1,000 1,000 1,000 1,000 1,000 1,000 1,000 1,000 1,000 1,000 1,000 1,000 1,000 1,000 1,000 1,000 1,000 1,000 1,000 1,000 1,000 1,000 1,000 1,000 1,000 1,000 1,000 1,000 1,000 1,000 1,000 1,000 1,000 1,000 1,000 1,000 1,000 1,000 1,000 1,000 1,000 1,000 1,000 1,000 1,000 1,000 1,000 1,000 1,000 1,000 1,000 1,000 1,000 1,000 1,000 1,000 1,000 1,000 1,000 1,000 1,000 1,000 1,000 1,000 1,000 1,000 1,000 1,000 1,000 1,000 1,000 1,000 1,000 1,000 1,000 1,000 1,000 1,000 1,000 1,000 1,000 1,000 1,000 1,000 1,000 1,000 1,000 1,000 1,000 1,000 1,000 1,000 1,000 1,000 1,000 1,000 1,000 1,000 1,000 1,000 1,000 1,000 1,000 1,000 1,000 1,000 1,000 1,000 1,000 1,000 1,000 1,000 1,000 1,000 1,000 1,000 1,000 1,000 1,000 1,000 1,000 1,000 1,000 1,000 1,000 1,000 1,000 1,000 1,000 1,000 1,000 1,000 1,000 1,000 1,000 1,000 1,000 1,000 1,000 1,000 1,000 1,000 1,000 1,000 1,000 1,000 1,000 1,000 1,000 1,000 1,000 1,000 1,000 1,000 1,000 1,000 1,000 1,000 1,000 1,000 1,000 1,000 1,000 1,000 1,000 1,000 1,000 1,000 1,000 1,000 1,000 1,000 1,000 1,000 1,000 1,000 1,000 1,000 1,000 1,000 1,000 1,000 1,000 1,000 1,000 1,000 1,000 1,000 1,000 1,000 1,000 1,000 1,000 1,000 1,000 1,000 1,000 1,000 1,000 1,000 1,000 1,000 1,000 1,000 1,000 1,000 1,000 1,000 1,000 1,000 1,000 1,000 1,000 1,000 1,000 1,000 1,000 1,000 1,000 1,000 1,000 1,000 1,000 1,000 1,000 1,000 1,000 1,000	縦断勾配による補正率 αG		1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1. 000	1.000	1.000	1.000	1.000	1. 000		
佐好寒混入中) % (0,00 (1,69) (0,00) (0,00) (0,86) (0,93) (0,77) (0,00 (0,00) (0,00) (0,00) (0,00) (0,00) (0,00) (0,00) (0,00) (0,00) (0,00) (0,00) (0,00) (0,00) (0,00) (0,00) (0,00) (0,00) (0,00) (0,00) (0,00) (0,00) (0,00) (0,00) (0,00) (0,00) (0,00) (0,00) (0,00) (0,00) (0,00) (0,00) (0,00) (0,00) (0,00) (0,00) (0,00) (0,00) (0,00) (0,00) (0,00) (0,00) (0,00) (0,00) (0,00) (0,00) (0,00) (0,00) (0,00) (0,00) (0,00) (0,00) (0,00) (0,00) (0,00) (0,00) (0,00) (0,00) (0,00) (0,00) (0,00) (0,00) (0,00) (0,00) (0,00) (0,00) (0,00) (0,00) (0,00) (0,00) (0,00) (0,00) (0,00) (0,00) (0,00) (0,00) (0,00) (0,00) (0,00) (0,00) (0,00) (0,00) (0,00) (0,00) (0,00) (0,00) (0,00) (0,00) (0,00) (0,00) (0,00) (0,00) (0,00) (0,00) (0,00) (0,00) (0,00) (0,00) (0,00) (0,00) (0,00) (0,00) (0,00) (0,00) (0,00) (0,00) (0,00) (0,00) (0,00) (0,00) (0,00) (0,00) (0,00) (0,00) (0,00) (0,00) (0,00) (0,00) (0,00) (0,00) (0,00) (0,00) (0,00) (0,00) (0,00) (0,00) (0,00) (0,00) (0,00) (0,00) (0,00) (0,00) (0,00) (0,00) (0,00) (0,00) (0,00) (0,00) (0,00) (0,00) (0,00) (0,00) (0,00) (0,00) (0,00) (0,00) (0,00) (0,00) (0,00) (0,00) (0,00) (0,00) (0,00) (0,00) (0,00) (0,00) (0,00) (0,00) (0,00) (0,00) (0,00) (0,00) (0,00) (0,00) (0,00) (0,00) (0,00) (0,00) (0,00) (0,00) (0,00) (0,00) (0,00) (0,00) (0,00) (0,00) (0,00) (0,00) (0,00) (0,00) (0,00) (0,00) (0,00) (0,00) (0,00) (0,00) (0,00) (0,00) (0,00) (0,00) (0,00) (0,00) (0,00) (0,00) (0,00) (0,00) (0,00) (0,00) (0,00) (0,00) (0,00) (0,00) (0,00) (0,00) (0,00) (0,00) (0,00) (0,00) (0,00) (0,00) (0,00) (0,00) (0,00) (0,00) (0,00) (0,00) (0,00) (0,00) (0,00) (0,00) (0,00) (0,00) (0,00) (0,00) (0,00) (0,00) (0,00) (0,00) (0,00) (0,00) (0,00) (0,00) (0,00) (0,00) (0,00) (0,00) (0,00) (0,00) (0,00) (0,00) (0,00) (0,00) (0,00) (0,00) (0,00) (0,00) (0,00) (0,00) (0,00) (0,00) (0,00) (0,00) (0,00) (0,00) (0,00) (0,00) (0,00) (0,00) (0,00) (0,00) (0,00) (0,00) (0,00) (0,00) (0,00) (0,00) (0,00) (0,00) (0,00) (0,00) (0,00) (0,00) (0,00) (0,00) (0,00) (0,00) (0,00) (0,00) (0,00) (0,00) (0,00) (0,00) (0,00) (0,0	(縦断勾配) %		(0.00)	(0.00)	(0.00)	(0.00)	(0.00)	(0.00)	(0.00)	(0.00)	(0.00)	(0.00)	(0.00)		
任作年級人による補正率 α L T (左折率) L % (左折率の通過確率) f L (5 折率の通過確率) f L (5 折率の通過確率) f L (5 折率の通過確率) f L (5 折率の通過確率) f R (5 千事の通過確率) f R (5 折率の通過確率) f R (5 千事の通過確率) f R (6 折率の通過確率) f R (6 折率の通過確率) f R (6 折率の通過確率) f R (6 折率の通過確率) f R (7 1 1 1 1 1 1 1 1 1 1 1 1 1 1 1 1 1 1	大型車混入による補正率 αT		1. 000	0. 988	1.000	1.000	0.994	0. 994	0.995	1.000	1.000	1.000	1. 000		
(左折半) L% (左折半の通過維半) f L	(大型車混入率) %		(0.00)	(1.69)	(0.00)	(0.00)	(0.86)	(0.93)	(0.77)	(0.00)	(0.00)	(0.00)	(0.00)		
(在折車の通過確率) f L (有効青時間) 秒 78 78 78 78 35 35 35 35 35 45 45 46 45 45 45 45 45 45 45 45 45 45 45 45 45	左折車混入による補正率 αLT								0.952						
(存効青時間) 秒 78 73 78 78 78 78 35 35 35 36 36 47 4 433 392 500 355 47 4 1 1 1 1 1 1 1 1 1 1 1 1 1 1 1 1 1	(左折率) L%								(19. 2)						
(歩行者規示時間) 移 73 73 75 75 30 30 30 30 50 50 50 50 50 50 50 50 50 50 50 50 50	(左折車の通過確率) f L		0. 85			0.85			0.85		0.85				
右折乗混入による補正率 a R T (右折率) R % (右折率) 情 R (有効青時間) 移 (サイクル長) 移 ***********************************	(有効青時間) 秒		78			78			35		35				
(右折率) R% (右折率の通過線率) f R (有効育時間) 秒 (サイクル長) 秒  NR を発え 3,952 1,800 *862 3,976 1,789 1,894 1,710 *392 2,000 1,800  R を表示の需要率 S *862 3,952 1,800 *862 3,976 1,789 1,894 1,710 *392 2,000 1,800  R R R R R R R R R R R R R R R R R R	(歩行者現示時間) 秒		73			73			30		30				
(有称申時間) も	右折車混入による補正率 α R T														
(有効青時間) 秒 (サイクル長) 秒 *** *******************************	(右折率) R%														
接和交通落率 S *862 3,952 1,800 *862 3,976 1,789 1,894 1,710 *392 2,000 1,800 設計交通策 g 130 828 33 38 1,049 107 261 106 90 102 224 流人総各車線の需要率 - 0.210 0.018 - 0.264 0.060 0.138 0.062 - 0.051 0.124 現示の需要率 交差点の需要率 1 6 - 0.210 - 0.018	(右折車の通過確率) f R														
勝和交通渡率 S	(有効青時間) 秒														
股計交通量 q 130 828 33 38 1,049 107 261 106 90 102 224  流入部各車線の需要率 - 0.210 0.018 - 0.264 0.060 0.138 0.062 - 0.051 0.124 現示の需要率 交差点の需要率  1	(サイクル長) 秒														
設計交通量 q	飽和交通流率 S		*862	3, 952	1,800	*862	3, 976	1, 789	1,894	1,710	*392	2,000	1,800		
流入部各車線の需要率 - 0.210 0.018 - 0.264 0.060 0.138 0.062 - 0.051 0.124 現示の需要率 交差点の需要率 現示の需要率 2 0.210 - 0.264 0.060 0.138 0.062 - 0.051 0.124 現示の需要率 交差点の需要率 2 0 0.018 0.060 0.138 0.062 0.051 0.060 0.586 0.586 0.138 0.062 0.051 0.138 ○ 0.060 0.138 ○ 0.062 0.124 0.124 ○ 0.893 ○ 0.893 ○ 0.124 0.124 ○ 0.124 0.124 ○ 0.124 ○ 0.124 0.124 ○ 0.124 ○ 0.124 ○ 0.124 ○ 0.124 ○ 0.124 ○ 0.124 ○ 0.124 ○ 0.124 ○ 0.124 ○ 0.124 ○ 0.124 ○ 0.124 ○ 0.124 ○ 0.124 ○ 0.124 ○ 0.124 ○ 0.124 ○ 0.124 ○ 0.124 ○ 0.124 ○ 0.124 ○ 0.124 ○ 0.124 ○ 0.124 ○ 0.124 ○ 0.124 ○ 0.124 ○ 0.124 ○ 0.124 ○ 0.124 ○ 0.124 ○ 0.124 ○ 0.124 ○ 0.124 ○ 0.124 ○ 0.124 ○ 0.124 ○ 0.124 ○ 0.124 ○ 0.124 ○ 0.124 ○ 0.124 ○ 0.124 ○ 0.124 ○ 0.124 ○ 0.124 ○ 0.124 ○ 0.124 ○ 0.124 ○ 0.124 ○ 0.124 ○ 0.124 ○ 0.124 ○ 0.124 ○ 0.124 ○ 0.124 ○ 0.124 ○ 0.124 ○ 0.124 ○ 0.124 ○ 0.124 ○ 0.124 ○ 0.124 ○ 0.124 ○ 0.124 ○ 0.124 ○ 0.124 ○ 0.124 ○ 0.124 ○ 0.124 ○ 0.124 ○ 0.124 ○ 0.124 ○ 0.124 ○ 0.124 ○ 0.124 ○ 0.124 ○ 0.124 ○ 0.124 ○ 0.124 ○ 0.124 ○ 0.124 ○ 0.124 ○ 0.124 ○ 0.124 ○ 0.124 ○ 0.124 ○ 0.124 ○ 0.124 ○ 0.124 ○ 0.124 ○ 0.124 ○ 0.124 ○ 0.124 ○ 0.124 ○ 0.124 ○ 0.124 ○ 0.124 ○ 0.124 ○ 0.124 ○ 0.124 ○ 0.124 ○ 0.124 ○ 0.124 ○ 0.124 ○ 0.124 ○ 0.124 ○ 0.124 ○ 0.124 ○ 0.124 ○ 0.124 ○ 0.124 ○ 0.124 ○ 0.124 ○ 0.124 ○ 0.124 ○ 0.124 ○ 0.124 ○ 0.124 ○ 0.124 ○ 0.124 ○ 0.124 ○ 0.124 ○ 0.124 ○ 0.124 ○ 0.124 ○ 0.124 ○ 0.124 ○ 0.124 ○ 0.124 ○ 0.124 ○ 0.124 ○ 0.124 ○ 0.124 ○ 0.124 ○ 0.124 ○ 0.124 ○ 0.124 ○ 0.124 ○ 0.124 ○ 0.124 ○ 0.124 ○ 0.124 ○ 0.124 ○ 0.124 ○ 0.124 ○ 0.124 ○ 0.124 ○ 0.124 ○ 0.124 ○ 0.124 ○ 0.124 ○ 0.124 ○ 0.124 ○ 0.124 ○ 0.124 ○ 0.124 ○ 0.124 ○ 0.124 ○ 0.124 ○ 0.124 ○ 0.124 ○ 0.124 ○ 0.124 ○ 0.124 ○ 0.124 ○ 0.124 ○ 0.124 ○ 0.124 ○ 0.124 ○ 0.124 ○ 0.124 ○ 0.124 ○ 0.124 ○ 0.124 ○ 0.124 ○ 0.124 ○ 0.124 ○ 0.124 ○ 0.124 ○ 0.124 ○ 0.124 ○ 0.124 ○ 0.124 ○ 0.124 ○ 0.124 ○ 0.124 ○ 0.124 ○ 0.124 ○ 0.124 ○ 0.124 ○ 0.124 ○ 0.124 ○ 0.124 ○ 0.124 ○ 0.124 ○ 0.124 ○ 0.124 ○ 0.124 ○ 0.124 ○ 0.124 ○ 0.124 ○ 0.124 ○ 0.124 ○ 0.124 ○ 0.124 ○ 0.124 ○ 0.124 ○ 0.124 ○ 0.124 ○ 0.124 ○ 0.124 ○ 0.124 ○ 0.124 ○	如社方法县		130	828	33	38	1,049	107	261	106	90	102	224		
1	政訂交通重 q								(50+211)						
型示の需要率 2	流入部各車線の需要率		-	0. 210	0.018	-	0.264	0.060	0.138	0.062	-	0.051	0. 124	現示の需要率	交差点の需要率
現示の需要率 3 φ		1 φ	-	0. 210		-	0.264							0. 264	
3 ф	四二の使用皮	2 φ			0.018			0.060						0.060	0. 586
1 φ 78.0 78.0 78.0 78.0 78.0   サイクル長(秒)     2 φ 8.8 9.1   35.0 35.0 35.0     4 φ 8.2 2,202 113 862 2,215 463 474 433 392 500 355     交通容量比 q / C i 0.151 0.376 0.292 0.044 0.474 0.231 0.551 0.245 0.230 0.204 0.631	児小の前安半	3 φ							0.138		-	0.051		0. 138	
自効青時間(秒)     2 φ     8.8     9.1     140       3 φ     3 φ     35.0     35.0     35.0     35.0       4 φ     8.8     8.9     9.5       可能交通容量     C i     862     2,202     113     862     2,215     463     474     433     392     500     355       交通容量比     q / C i     0.151     0.376     0.292     0.044     0.474     0.231     0.551     0.245     0.230     0.204     0.631		4 φ								0.062			0. 124	0. 124	≦0.893
有効青時間(秒)		1 φ	78.0	78.0		78. 0	78. 0							サイク	ル長(秒)
3 φ     35.0     35.0     35.0     35.0     35.0     9.5       4 φ     8.9     8.9     9.5       可能交通容量     Ci     862     2,202     113     862     2,215     463     474     433     392     500     355       交通容量比     q / Ci     0.151     0.376     0.292     0.044     0.474     0.231     0.551     0.245     0.230     0.204     0.631	右孙惠咕朗(孙)	2 φ			8. 8			9. 1						1	40
可能交通容量 C i 862 2,202 113 862 2,215 463 474 433 392 500 355 交通容量比 q / C i 0.151 0.376 0.292 0.044 0.474 0.231 0.551 0.245 0.230 0.204 0.631	行 X// 目 叶   印 (代9)	3 φ							35. 0		35. 0	35. 0		1	40
交通容量比 q / C i 0.151 0.376 0.292 0.044 0.474 0.231 0.551 0.245 0.230 0.204 0.631		4 φ								8. 9			9.5		
	可能交通容量 C i	-	862	2, 202	113	862	2, 215	463	474	433	392	500	355		
交通容量の照査結果 OK OK OK OK OK OK OK OK OK	交通容量比 q/Ci		0. 151	0. 376	0.292	0.044	0.474	0. 231	0.551	0.245	0.230	0.204	0. 631		
	交通容量の照査結果		ОК	ОК	ОК	ОК	ОК	ОК	ОК	ОК	ОК	ОК	ОК		



①: 国道8号: 南進 ②: 国道8号: 北進 ③: 県道29号線: 東進 ④: 県道131号線: 西進

需要率表 1 5 交差点④ (平日:現況)

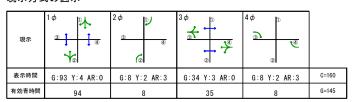
を差点名						3	₹差点 <b>④</b> (‡	<b>上島口交差</b>	点):平日_現	況					
流入部				1			2		3			4			
車線の種類			左折	直進	右折	左折	直進	右折	左折·直進	右折	左折	直進	右折		
車線数			1	2	1	1	2	1	1	1	1	1	1		
飽和交通流率の基本値	SB		1,800	2,000	1,800	1,800	2,000	1,800	2,000	1,800	1,800	2,000	1, 800		
車線幅員による補正率	αw		1. 000	1.000	1.000	1.000	1.000	1. 000	1.000	0.950	1.000	1.000	1. 000		
(車線幅員)	m		(3.00)	(3.50)	(3. 10)	(3.00)	(3.40)	(3.00)	(3.00)	(2.70)	(3. 10)	(3. 20)	(3.00)		
縦断勾配による補正率	αG		1. 000	1.000	1.000	1.000	1.000	1. 000	1.000	1.000	1.000	1.000	1. 000		
(縦断勾配)	%		(0.00)	(0.00)	(0.00)	(0.00)	(0.00)	(0.00)	(0.00)	(0.00)	(0.00)	(0.00)	(0.00)		
大型車混入による補正率	αΤ		0. 998	0.975	0.990	1.000	0.975	1. 000	0.998	0.969	0.990	0.992	0. 993		
(大型車混入率)	%		(0.35)	(3.64)	(1.47)	(0.00)	(3.71)	(0.00)	(0.34)	(4.58)	(1.39)	(1.18)	(0.96)		
左折車混入による補正率 α	LΤ								0.960						
(左折率)	L %								(16. 1)						
(左折車の通過確率)	f L		0. 85			0.85			0.85		0.85				
(有効青時間)	秒		94			94			35		35				
(歩行者現示時間)	秒		89			89			30		30				
右折車混入による補正率 α	RT														
(右折率)	R %														
(右折車の通過確率)	f R														
(有効青時間)	秒														
(サイクル長)	秒														
飽和交通流率	S		*905	3, 900	1,782	*907	3,900	1,800	1,916	1,657	*340	1,984	1, 787		
設計交通量	_		285	1, 126	68	59	998	105	298	153	72	170	104		
政司文旭里	q								(48+250)						
流入部各車線の需要率			-	0. 289	0.038	1	0.256	0.058	0.156	0.092	-	0.086	0.058	現示の需要率	交差点の需要率
		1 φ	-	0. 289		-	0.256							0. 289	
現示の需要率		2 φ			0.038			0.058						0. 058	0. 595
<b>光小の冊女平</b>		3 φ							0.156		-	0.086		0. 156	
		4 φ								0.092			0.058	0. 092	≦0.906
		1 φ	94.0	94.0		94. 0	94. 0							サイク	ル長(秒)
有効青時間(秒)		2 φ			10.8			11.1							60
. LT 3/1 FELLEN (427)		3 φ							35. 0		35. 0	35. 0		1	00
		4 φ								10.9			11.5		
可能交通容量	Сі		905	2, 291	418	907	2, 291	125	419	316	340	434	275		
交通容量比 q/	C i		0. 315	0.491	0.163	0.065	0.436	0.840	0.711	0.484	0.212	0.392	0. 378		
交通容量の照査結果			ОК	ОК	ОК	ОК	ОК	ОК	ок	ОК	ОК	ОК	ОК		



①: 国道8号: 南進 ②: 国道8号: 北進 ③: 県道29号線: 東進 ④: 県道131号線: 西進

需要率表 16 交差点④ (平日: 開店後)

接触を	交差点名					交	差点④(北	島口交差点	():平日_開店	後					
接触数	流入部			1			2		3			4			
陰性交通信件の基本程 S B	車線の種類		左折	直進	右折	左折	直進	右折	左折·直進	右折	左折	直進	右折		
株理機能による補正率 a w	車線数		1	2	1	1	2	1	1	1	1	1	1		
### 「	飽和交通流率の基本値 SB		1, 800	2,000	1,800	1,800	2,000	1,800	2,000	1,800	1,800	2,000	1, 800		
接触分配に 2 倍圧 中 G G	車線幅員による補正率 α w		1. 000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	0.950	1.000	1.000	1. 000		
「「	(車線幅員) m		(3.00)	(3.50)	(3. 10)	(3.00)	(3.40)	(3.00)	(3.00)	(2.70)	(3. 10)	(3. 20)	(3.00)		
大型車度入による補正率 a T	縦断勾配による補正率 αG		1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1. 000	1.000	1.000	1.000	1.000	1. 000		
大型車張入中) % (0.35) (3.64) (1.47) (0.00) (3.52) (0.00) (0.26) (3.41) (1.39) (1.18) (0.53) (1.18) (2.53) (2.54) (2.54) (2.54) (2.55) (2.55) (2.55) (2.55) (2.55) (2.55) (2.55) (2.55) (2.55) (2.55) (2.55) (2.55) (2.55) (2.55) (2.55) (2.55) (2.55) (2.55) (2.55) (2.55) (2.55) (2.55) (2.55) (2.55) (2.55) (2.55) (2.55) (2.55) (2.55) (2.55) (2.55) (2.55) (2.55) (2.55) (2.55) (2.55) (2.55) (2.55) (2.55) (2.55) (2.55) (2.55) (2.55) (2.55) (2.55) (2.55) (2.55) (2.55) (2.55) (2.55) (2.55) (2.55) (2.55) (2.55) (2.55) (2.55) (2.55) (2.55) (2.55) (2.55) (2.55) (2.55) (2.55) (2.55) (2.55) (2.55) (2.55) (2.55) (2.55) (2.55) (2.55) (2.55) (2.55) (2.55) (2.55) (2.55) (2.55) (2.55) (2.55) (2.55) (2.55) (2.55) (2.55) (2.55) (2.55) (2.55) (2.55) (2.55) (2.55) (2.55) (2.55) (2.55) (2.55) (2.55) (2.55) (2.55) (2.55) (2.55) (2.55) (2.55) (2.55) (2.55) (2.55) (2.55) (2.55) (2.55) (2.55) (2.55) (2.55) (2.55) (2.55) (2.55) (2.55) (2.55) (2.55) (2.55) (2.55) (2.55) (2.55) (2.55) (2.55) (2.55) (2.55) (2.55) (2.55) (2.55) (2.55) (2.55) (2.55) (2.55) (2.55) (2.55) (2.55) (2.55) (2.55) (2.55) (2.55) (2.55) (2.55) (2.55) (2.55) (2.55) (2.55) (2.55) (2.55) (2.55) (2.55) (2.55) (2.55) (2.55) (2.55) (2.55) (2.55) (2.55) (2.55) (2.55) (2.55) (2.55) (2.55) (2.55) (2.55) (2.55) (2.55) (2.55) (2.55) (2.55) (2.55) (2.55) (2.55) (2.55) (2.55) (2.55) (2.55) (2.55) (2.55) (2.55) (2.55) (2.55) (2.55) (2.55) (2.55) (2.55) (2.55) (2.55) (2.55) (2.55) (2.55) (2.55) (2.55) (2.55) (2.55) (2.55) (2.55) (2.55) (2.55) (2.55) (2.55) (2.55) (2.55) (2.55) (2.55) (2.55) (2.55) (2.55) (2.55) (2.55) (2.55) (2.55) (2.55) (2.55) (2.55) (2.55) (2.55) (2.55) (2.55) (2.55) (2.55) (2.55) (2.55) (2.55) (2.55) (2.55) (2.55) (2.55) (2.55) (2.55) (2.55) (2.55) (2.55) (2.55) (2.55) (2.55) (2.55) (2.55) (2.55) (2.55) (2.55) (2.55) (2.55) (2.55) (2.55) (2.55) (2.55) (2.55) (2.55) (2.55) (2.55) (2.55) (2.55) (2.55) (2.55) (2.55) (2.55) (2.55) (2.55) (2.55) (2.55) (2.55) (2.55) (2.55) (2.55) (2.55) (2.55) (2.55) (2.55) (2.55) (2.55) (2.55) (2.55) (2.55) (2.55) (2.55) (2.55) (2.55) (2	(縦断勾配) %		(0.00)	(0.00)	(0.00)	(0.00)	(0.00)	(0.00)	(0.00)	(0.00)	(0.00)	(0.00)	(0.00)		
任作年級人による補正率 α L T (左折率) L % (左折率の通過確率) f L (5 所本の通過確率) f L (6 有効理時間) 秒 94 94 35 35 35 35 45 45 45 45 45 45 45 45 45 45 45 45 45	大型車混入による補正率 αT		0. 998	0. 975	0.990	1.000	0.976	1.000	0.998	0.977	0.990	0.992	0. 996		
(左折半) L% (左折半の通過維半) f L (	(大型車混入率) %		(0.35)	(3.64)	(1. 47)	(0.00)	(3.52)	(0.00)	(0. 26)	(3. 41)	(1.39)	(1.18)	(0.53)		
(在折車の通過確率) f L	左折車混入による補正率 αLT								0.969						
(有効青時間) 秒 89 94 89 89 30 35 35 35 35 45 35 35 45 35 35 35 35 35 35 35 35 35 35 35 35 35	(左折率) L%								(12.5)						
(歩行者現示時間) 移 89 89 30 30 30 30 30 30 4 5 5 5 5 5 5 5 5 5 5 5 5 5 5 5 5 5 5	(左折車の通過確率) f L		0. 85			0.85			0.85		0.85				
右折乗混入による補正率 a R T (右折率) R % (右折率) 情 R (有効青時間) 移 (サイクル長) 移	(有効青時間) 秒		94			94			35		35				
(右折率) R% (右折率の通過線率) f R (有効青時間) 秒 (サイクル長) 秒  整約交通減率 S *905 3,900 1,782 *907 3,904 1,800 1,934 1,671 *340 1,984 1,793  設計交通量 q 285 1,126 68 59 1,050 105 384 205 72 170 190  流入部各車線の需要率 0.289 0.038 - 0.269 0.058 0.199 0.123 - 0.086 0.106 現示の需要率 交差点の需要率  1 φ - 0.289 0.038 - 0.269 0.058 0.199 0.123 - 0.086 0.106 現示の需要率 交差点の需要率  2 φ 0 0.038 - 0.289 0.058 0.199 0.123 - 0.086 0.106 0.123 0.289 0.669  3 φ 0 0.038 0 0.038 0 0.058 0.199 0.123 - 0.086 0.106 0.106 0.289 0.669  4 φ 0 0.038 0 0.058 0.199 0.123 - 0.086 0.106 0.106 0.123 0.066 0.106 0.123 0.096  4 φ 0 0 0 0 0 0 0 0 0 0 0 0 0 0 0 0 0 0	(歩行者現示時間) 秒		89			89			30		30				
(有称申時間) も	右折車混入による補正率 α R T														
(有効青時間) 秒 (サイクル長) 秒 800 1,782 *907 3,904 1,800 1,934 1,671 *340 1,984 1,793 285 1,126 68 59 1,050 105 384 205 72 170 190 285 2,291 120 997 2,294 125 423 319 340 434 206 20 5 2 5 5 5 5 5 5 5 5 5 5 5 5 5 5 5 5	(右折率) R %														
接和交通落率 S *905 3,900 1,782 *907 3,904 1,800 1,934 1,671 *340 1,984 1,793  設計交通策 g 285 1,126 68 59 1,050 105 384 205 72 170 190  流入総各車線の需要率 - 0.289 0.038 - 0.269 0.058 0.199 0.123 - 0.086 0.106 現示の需要率 交差点の需要率  1 6 - 0.289 - 0.038 0.058 0.199 0.123 - 0.086 0.106 現示の需要率 交差点の需要率  2 6 0 0.038 0.058 0.058 0.199 0.123 - 0.086 0.106 現示の需要率 交差点の需要率  2 6 0 0.038 0.058 0.099 0.123 - 0.086 0.106 現示の需要率 交差点の需要率  4 6 0 0 0.038 0.058 0.199 0.123 - 0.086 0.106 0.123 0.669 0.669  4 6 0 0 0.038 0.058 0.199 0.123 0.058 0.199 0.669  有効育時間(秒) 2 0 0 94.0 94.0 94.0 0 11.1 0 0.123 0 0.106 0.123 至0.906  1 6 94.0 94.0 94.0 94.0 11.1 0 0 0.123 0 0.106 0.123 至0.906  1 6 94.0 94.0 94.0 94.0 11.1 0 0 0.123 0 0.106 0.123 0 0.106 0.123 0 0.106 0.123 0 0.106 0.123 0 0.106 0.123 0 0.106 0.123 0 0.106 0.123 0 0.106 0.123 0 0.106 0.123 0 0.106 0.123 0 0.106 0.123 0 0.106 0.123 0 0.106 0.123 0 0.106 0.123 0 0.106 0.123 0 0.106 0.123 0 0.106 0.123 0 0.106 0.123 0 0.106 0.123 0 0.106 0.123 0 0.106 0.123 0 0.106 0.123 0 0.106 0.123 0 0.106 0.123 0 0.106 0.123 0 0.106 0.123 0 0.106 0.123 0 0.106 0.123 0 0.106 0.123 0 0.106 0.123 0 0.106 0.123 0 0.106 0.123 0 0.106 0.123 0 0.106 0.123 0 0.106 0.123 0 0.106 0.123 0 0.106 0.123 0 0.106 0.123 0 0.106 0.123 0 0.106 0.123 0 0.106 0.123 0 0.106 0.123 0 0.106 0.123 0 0.106 0.123 0 0.106 0.123 0 0.106 0.123 0 0.106 0.123 0 0.106 0.123 0 0.106 0.123 0 0.106 0.123 0 0.106 0.123 0 0.106 0.123 0 0.106 0.123 0 0.106 0.123 0 0.106 0.123 0 0.106 0.123 0 0.106 0.123 0 0.106 0.123 0 0.106 0.123 0 0.106 0.123 0 0.106 0.123 0 0.106 0.123 0 0.106 0.123 0 0.106 0.123 0 0.106 0.123 0 0.106 0.123 0 0.106 0.123 0 0.106 0.123 0 0.106 0.123 0 0.106 0.123 0 0.106 0.123 0 0.106 0.123 0 0.106 0.123 0 0.106 0.123 0 0.106 0.123 0 0.106 0.123 0 0.106 0 0.123 0 0.106 0 0.123 0 0.106 0 0.123 0 0.106 0 0.106 0 0.123 0 0.106 0 0.123 0 0.106 0 0.123 0 0.106 0 0.123 0 0.123 0 0.123 0 0.123 0 0.123 0 0.123 0 0.123 0 0.123 0 0.123 0 0.123 0 0.123 0 0.123 0 0.123 0 0.123 0 0.123 0 0.123 0 0.123 0 0.123 0 0.123 0 0.123 0 0.123 0 0.123 0 0.123	(右折車の通過確率) f R														
勝和交通渡率 S	(有効青時間) 秒														
股計交通量 q 285 1,126 68 59 1,050 105 384 205 72 170 190 流入部各車線の需要率 - 0.289 0.038 - 0.269 0.058 0.199 0.123 - 0.086 0.106 現示の需要率 交差点の需要率 1	(サイクル長) 秒														
設計交通量 q	飽和交通流率 S		*905	3, 900	1,782	*907	3,904	1,800	1,934	1,671	*340	1,984	1, 793		
流入部各車線の需要率 - 0.289 0.038 - 0.269 0.058 0.199 0.123 - 0.086 0.106 現示の需要率 交差点の需要率 交差点の需要率 2を差点の需要率 2を差点の需要率 2を差点の需要率 2を差点の需要率 2を差点の需要率 2を差点の需要率 3 0.058 0.199 0.123 - 0.086 0.106 0.289 0.669 0.098 0.199 - 0.086 0.199 0.123 0.068 0.199 0.123 0.069 0.199 0.123 0.069 0.199 0.123 0.106 0.123 ≦0.906 0.199 0.123 0.106 0.123 0.906 0.106 0.123 0.906 0.106 0.123 0.906 0.106 0.123 0.906 0.106 0.123 0.906 0.106 0.123 0.906 0.106 0.123 0.906 0.106 0.123 0.906 0.106 0.123 0.906 0.106 0.123 0.906 0.106 0.123 0.906 0.106 0.123 0.906 0.106 0.123 0.906 0.106 0.123 0.906 0.106 0.123 0.906 0.106 0.123 0.906 0.106 0.123 0.906 0.106 0.123 0.906 0.106 0.123 0.906 0.106 0.123 0.906 0.106 0.123 0.906 0.106 0.123 0.906 0.106 0.123 0.906 0.106 0.123 0.906 0.106 0.123 0.906 0.106 0.123 0.906 0.106 0.123 0.906 0.106 0.123 0.906 0.106 0.123 0.906 0.106 0.123 0.906 0.106 0.123 0.906 0.106 0.123 0.906 0.106 0.123 0.906 0.106 0.123 0.906 0.106 0.123 0.906 0.106 0.123 0.906 0.106 0.123 0.906 0.106 0.123 0.906 0.106 0.123 0.906 0.106 0.123 0.906 0.106 0.123 0.906 0.106 0.123 0.906 0.106 0.123 0.906 0.106 0.123 0.906 0.106 0.123 0.906 0.106 0.123 0.906 0.106 0.123 0.906 0.106 0.123 0.906 0.106 0.123 0.906 0.106 0.123 0.906 0.106 0.123 0.906 0.106 0.123 0.906 0.106 0.123 0.906 0.106 0.123 0.906 0.106 0.123 0.906 0.106 0.123 0.906 0.106 0.123 0.906 0.106 0.123 0.906 0.106 0.123 0.906 0.106 0.123 0.906 0.106 0.123 0.906 0.106 0.123 0.906 0.106 0.123 0.906 0.106 0.123 0.906 0.106 0.123 0.906 0.106 0.123 0.906 0.106 0.123 0.906 0.106 0.123 0.906 0.106 0.123 0.906 0.106 0.123 0.906 0.106 0.123 0.906 0.106 0.123 0.906 0.106 0.106 0.123 0.906 0.106 0.123 0.906 0.106 0.106 0.123 0.906 0.106 0.106 0.106 0.106 0.106 0.106 0.106 0.106 0.106 0.106 0.106 0.106 0.106 0.106 0.106 0.106 0.106 0.106 0.106 0.106 0.106 0.106 0.106 0.106 0.106 0.106 0.106 0.106 0.106 0.106 0.106 0.106 0.106 0.106 0.106 0.106 0.106 0.106 0.106 0.106 0.106 0.106 0.106 0.106 0.106 0.106 0.106 0.106 0.106 0.106 0.106 0.106 0.106 0.106 0.106 0.106 0.106 0.106 0.106 0.106 0.106 0.106 0.10	如社大活县		285	1, 126	68	59	1,050	105	384	205	72	170	190		
1	政訂父理重 q								(48+336)						
型示の需要率 2	流入部各車線の需要率		-	0. 289	0.038	-	0.269	0.058	0.199	0.123	-	0.086	0. 106	現示の需要率	交差点の需要率
現示の需要率 3 φ		1 φ	-	0. 289		-	0.269							0. 289	
3	租子の御画堂	2 φ			0.038			0. 058						0. 058	0. 669
1 φ 94.0 94.0 94.0 94.0 94.0 94.0   94.0   94.0   94.0   94.0   94.0   94.0   94.0   94.0   94.0   94.0   94.0   94.0   94.0   94.0   94.0   94.0   94.0   94.0   94.0   94.0   94.0   94.0   94.0   94.0   94.0   94.0   94.0   94.0   94.0   94.0   94.0   94.0   94.0   94.0   94.0   94.0   94.0   94.0   94.0   94.0   94.0   94.0   94.0   94.0   94.0   94.0   94.0   94.0   94.0   94.0   94.0   94.0   94.0   94.0   94.0   94.0   94.0   94.0   94.0   94.0   94.0   94.0   94.0   94.0   94.0   94.0   94.0   94.0   94.0   94.0   94.0   94.0   94.0   94.0   94.0   94.0   94.0   94.0   94.0   94.0   94.0   94.0   94.0   94.0   94.0   94.0   94.0   94.0   94.0   94.0   94.0   94.0   94.0   94.0   94.0   94.0   94.0   94.0   94.0   94.0   94.0   94.0   94.0   94.0   94.0   94.0   94.0   94.0   94.0   94.0   94.0   94.0   94.0   94.0   94.0   94.0   94.0   94.0   94.0   94.0   94.0   94.0   94.0   94.0   94.0   94.0   94.0   94.0   94.0   94.0   94.0   94.0   94.0   94.0   94.0   94.0   94.0   94.0   94.0   94.0   94.0   94.0   94.0   94.0   94.0   94.0   94.0   94.0   94.0   94.0   94.0   94.0   94.0   94.0   94.0   94.0   94.0   94.0   94.0   94.0   94.0   94.0   94.0   94.0   94.0   94.0   94.0   94.0   94.0   94.0   94.0   94.0   94.0   94.0   94.0   94.0   94.0   94.0   94.0   94.0   94.0   94.0   94.0   94.0   94.0   94.0   94.0   94.0   94.0   94.0   94.0   94.0   94.0   94.0   94.0   94.0   94.0   94.0   94.0   94.0   94.0   94.0   94.0   94.0   94.0   94.0   94.0   94.0   94.0   94.0   94.0   94.0   94.0   94.0   94.0   94.0   94.0   94.0   94.0   94.0   94.0   94.0   94.0   94.0   94.0   94.0   94.0   94.0   94.0   94.0   94.0   94.0   94.0   94.0   94.0   94.0   94.0   94.0   94.0   94.0   94.0   94.0   94.0   94.0   94.0   94.0   94.0   94.0   94.0   94.0   94.0   94.0   94.0   94.0   94.0   94.0   94.0   94.0   94.0   94.0   94.0   94.0   94.0   94.0   94.0   94.0   94.0   94.0   94.0   94.0   94.0   94.0   94.0   94.0   94.0   94.0   94.0   94.0   94.0   94.0   94.0   94.0   94.0   94.0   94.0   94.0   94.0	<b>児小の需要率</b>	3 φ							0. 199		-	0.086		0. 199	
有効青時間(秒) 2		4 φ								0.123			0.106	0. 123	≦0.906
有効青時間(秒)		1 φ	94.0	94.0		94. 0	94. 0							サイク	ル長(秒)
3 φ     4 φ     10.9     11.5       可能交通容量     C i     905     2,291     120     907     2,294     125     423     319     340     434     206       交通容量比     q / C i     0.315     0.491     0.567     0.065     0.458     0.840     0.908     0.643     0.212     0.392     0.922	方為惠時期(孙)	2 φ			10.8			11. 1						1	60
可能交通容量 C i 905 2,291 120 907 2,294 125 423 319 340 434 206 交通容量比 q / C i 0.315 0.491 0.567 0.065 0.458 0.840 0.908 0.643 0.212 0.392 0.922	(E) (E) (E)	3 φ							35. 0		35. 0	35. 0		1	00
交通容量比 q/C i 0.315 0.491 0.567 0.065 0.458 0.840 0.908 0.643 0.212 0.392 0.922		4 φ								10.9			11.5		
	可能交通容量 C i		905	2, 291	120	907	2, 294	125	423	319	340	434	206		
交通容量の照査結果 OK OK OK OK OK OK OK OK OK	交通容量比 q/Ci		0. 315	0. 491	0.567	0.065	0.458	0.840	0.908	0.643	0.212	0.392	0. 922		
	交通容量の照査結果		ОК	ОК	ОК	ОК	ОК	ОК	ОК	ОК	ОК	ОК	ОК		



①: 国道8号: 南進 ②: 国道8号: 北進 ③: 県道29号線: 東進 ④: 県道131号線: 西進