

## 新設計画に伴う交通調査

### 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信号交差点3箇所において、以下の内容で交通量調査を実施した。  
なお、信号交差点の位置図を図1に示す。

調査対象地点：交差点A（鷺塚南）、交差点B（西二俣）、交差点C（鷺塚西）

調 査 日：令和7年4月13日（日） 14:00～19:00

令和7年4月14日（月） 14:00～19:00

調 査 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



図1 交通量調査地点図

## 2) 調査の結果

### ① 現況交通量調査結果の総括

表中網掛け部がピーク交通量時間帯。

表 1 交通量調査結果総括表

< 交差点 A >

| 休日            | 小型車   | 大型車 | バイク | 自動車類<br>合計 | 大型車<br>混入率 |
|---------------|-------|-----|-----|------------|------------|
| 14:00 ~ 15:00 | 967   | 43  | 0   | 1,010      | 4.3%       |
| 15:00 ~ 16:00 | 995   | 25  | 2   | 1,020      | 2.5%       |
| 16:00 ~ 17:00 | 950   | 29  | 2   | 979        | 3.0%       |
| 17:00 ~ 18:00 | 1,000 | 18  | 1   | 1,018      | 1.8%       |
| 18:00 ~ 19:00 | 781   | 8   | 0   | 789        | 1.0%       |
| 合計            | 4,693 | 123 | 5   | 4,816      | 2.6%       |

| 平日            | 小型車   | 大型車 | バイク | 自動車類<br>合計 | 大型車<br>混入率 |
|---------------|-------|-----|-----|------------|------------|
| 14:00 ~ 15:00 | 748   | 74  | 0   | 822        | 9.0%       |
| 15:00 ~ 16:00 | 708   | 70  | 1   | 778        | 9.0%       |
| 16:00 ~ 17:00 | 774   | 80  | 0   | 854        | 9.4%       |
| 17:00 ~ 18:00 | 1,044 | 31  | 1   | 1,075      | 2.9%       |
| 18:00 ~ 19:00 | 877   | 21  | 1   | 898        | 2.3%       |
| 合計            | 4,151 | 276 | 3   | 4,427      | 6.2%       |

< 交差点 B >

| 休日            | 小型車   | 大型車 | バイク | 自動車類<br>合計 | 大型車<br>混入率 |
|---------------|-------|-----|-----|------------|------------|
| 14:00 ~ 15:00 | 1,108 | 18  | 1   | 1,126      | 1.6%       |
| 15:00 ~ 16:00 | 1,148 | 35  | 1   | 1,183      | 3.0%       |
| 16:00 ~ 17:00 | 1,095 | 19  | 4   | 1,114      | 1.7%       |
| 17:00 ~ 18:00 | 1,108 | 15  | 1   | 1,123      | 1.3%       |
| 18:00 ~ 19:00 | 901   | 7   | 1   | 908        | 0.8%       |
| 合計            | 4,252 | 76  | 7   | 4,328      | 1.8%       |

| 平日            | 小型車   | 大型車 | バイク | 自動車類<br>合計 | 大型車<br>混入率 |
|---------------|-------|-----|-----|------------|------------|
| 14:00 ~ 15:00 | 885   | 88  | 0   | 973        | 9.0%       |
| 15:00 ~ 16:00 | 840   | 65  | 1   | 905        | 7.2%       |
| 16:00 ~ 17:00 | 822   | 60  | 0   | 882        | 6.8%       |
| 17:00 ~ 18:00 | 1,089 | 24  | 0   | 1,113      | 2.2%       |
| 18:00 ~ 19:00 | 939   | 14  | 0   | 953        | 1.5%       |
| 合計            | 3,690 | 163 | 1   | 3,853      | 4.2%       |

< 交差点 C >

| 休日            | 小型車   | 大型車 | バイク | 自動車類<br>合計 | 大型車<br>混入率 |
|---------------|-------|-----|-----|------------|------------|
| 14:00 ～ 15:00 | 1,106 | 73  | 1   | 1,179      | 6.2%       |
| 15:00 ～ 16:00 | 1,309 | 40  | 2   | 1,349      | 3.0%       |
| 16:00 ～ 17:00 | 1,318 | 50  | 3   | 1,368      | 3.7%       |
| 17:00 ～ 18:00 | 1,292 | 29  | 2   | 1,321      | 2.2%       |
| 18:00 ～ 19:00 | 1,071 | 14  | 0   | 1,085      | 1.3%       |
| 合計            | 4,990 | 133 | 7   | 5,123      | 2.6%       |

| 平日            | 小型車   | 大型車 | バイク | 自動車類<br>合計 | 大型車<br>混入率 |
|---------------|-------|-----|-----|------------|------------|
| 14:00 ～ 15:00 | 857   | 190 | 0   | 1,047      | 18.1%      |
| 15:00 ～ 16:00 | 950   | 209 | 0   | 1,159      | 18.0%      |
| 16:00 ～ 17:00 | 1,103 | 135 | 0   | 1,238      | 10.9%      |
| 17:00 ～ 18:00 | 1,859 | 91  | 0   | 1,950      | 4.7%       |
| 18:00 ～ 19:00 | 1,558 | 63  | 0   | 1,621      | 3.9%       |
| 合計            | 5,470 | 498 | 0   | 5,968      | 8.3%       |

## ② 時間帯別方向別調査結果

交通量調査結果を表２－１～表２－３に示す。なお、表中の■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２－１ 交通量調査結果

< 交差点 A >

・ 休日

| 県道            | 小型車 |       |     | 大型車 |    |    | バイク |    |    |
|---------------|-----|-------|-----|-----|----|----|-----|----|----|
| 東進①           | 左折  | 直進    | 右折  | 左折  | 直進 | 右折 | 左折  | 直進 | 右折 |
| 14:00 ～ 15:00 | 9   | 355   | 30  | 1   | 6  | 1  | 0   | 0  | 0  |
| 15:00 ～ 16:00 | 19  | 327   | 27  | 0   | 10 | 0  | 0   | 0  | 0  |
| 16:00 ～ 17:00 | 9   | 344   | 19  | 0   | 3  | 2  | 0   | 1  | 0  |
| 17:00 ～ 18:00 | 9   | 352   | 31  | 0   | 7  | 0  | 0   | 0  | 0  |
| 18:00 ～ 19:00 | 4   | 284   | 16  | 0   | 3  | 0  | 0   | 0  | 0  |
| 計             | 50  | 1,662 | 123 | 1   | 29 | 3  | 0   | 1  | 0  |

| 県道            | 小型車 |    |     | 大型車 |    |    | バイク |    |    |
|---------------|-----|----|-----|-----|----|----|-----|----|----|
| 南進②           | 左折  | 直進 | 右折  | 左折  | 直進 | 右折 | 左折  | 直進 | 右折 |
| 14:00 ～ 15:00 | 16  | 22 | 33  | 5   | 1  | 4  | 0   | 0  | 0  |
| 15:00 ～ 16:00 | 10  | 11 | 30  | 0   | 0  | 0  | 1   | 0  | 0  |
| 16:00 ～ 17:00 | 10  | 16 | 21  | 1   | 0  | 1  | 0   | 0  | 0  |
| 17:00 ～ 18:00 | 11  | 30 | 30  | 2   | 0  | 1  | 0   | 0  | 0  |
| 18:00 ～ 19:00 | 7   | 17 | 18  | 1   | 0  | 1  | 0   | 0  | 0  |
| 計             | 54  | 96 | 132 | 9   | 1  | 7  | 1   | 0  | 0  |

| 県道            | 小型車 |       |    | 大型車 |    |    | バイク |    |    |
|---------------|-----|-------|----|-----|----|----|-----|----|----|
| 西進③           | 左折  | 直進    | 右折 | 左折  | 直進 | 右折 | 左折  | 直進 | 右折 |
| 14:00 ～ 15:00 | 57  | 360   | 10 | 10  | 7  | 3  | 0   | 0  | 0  |
| 15:00 ～ 16:00 | 69  | 397   | 12 | 4   | 9  | 1  | 1   | 0  | 0  |
| 16:00 ～ 17:00 | 57  | 354   | 15 | 12  | 2  | 6  | 0   | 1  | 0  |
| 17:00 ～ 18:00 | 64  | 351   | 16 | 1   | 1  | 0  | 0   | 1  | 0  |
| 18:00 ～ 19:00 | 42  | 304   | 9  | 0   | 1  | 0  | 0   | 0  | 0  |
| 計             | 289 | 1,766 | 62 | 27  | 20 | 10 | 1   | 2  | 0  |

| 県道            | 小型車 |    |     | 大型車 |    |    | バイク |    |    |
|---------------|-----|----|-----|-----|----|----|-----|----|----|
| 北進④           | 左折  | 直進 | 右折  | 左折  | 直進 | 右折 | 左折  | 直進 | 右折 |
| 14:00 ～ 15:00 | 16  | 1  | 58  | 0   | 0  | 5  | 0   | 0  | 0  |
| 15:00 ～ 16:00 | 24  | 2  | 67  | 0   | 0  | 1  | 0   | 0  | 0  |
| 16:00 ～ 17:00 | 25  | 2  | 78  | 1   | 0  | 1  | 0   | 0  | 0  |
| 17:00 ～ 18:00 | 34  | 2  | 70  | 4   | 0  | 2  | 0   | 0  | 0  |
| 18:00 ～ 19:00 | 22  | 0  | 58  | 1   | 0  | 1  | 0   | 0  | 0  |
| 計             | 121 | 7  | 331 | 6   | 0  | 10 | 0   | 0  | 0  |

・ 平日

| 県道            | 小型車 |       |     | 大型車 |    |    | バイク |    |    |
|---------------|-----|-------|-----|-----|----|----|-----|----|----|
| 東進①           | 左折  | 直進    | 右折  | 左折  | 直進 | 右折 | 左折  | 直進 | 右折 |
| 14:00 ～ 15:00 | 18  | 249   | 8   | 2   | 17 | 6  | 0   | 0  | 0  |
| 15:00 ～ 16:00 | 9   | 254   | 28  | 1   | 20 | 0  | 0   | 1  | 0  |
| 16:00 ～ 17:00 | 11  | 266   | 27  | 2   | 27 | 3  | 0   | 0  | 0  |
| 17:00 ～ 18:00 | 7   | 305   | 42  | 1   | 9  | 2  | 0   | 0  | 0  |
| 18:00 ～ 19:00 | 6   | 278   | 30  | 1   | 5  | 2  | 0   | 0  | 0  |
| 計             | 51  | 1,352 | 135 | 7   | 78 | 13 | 0   | 1  | 0  |

| 県道            | 小型車 |    |     | 大型車 |    |    | バイク |    |    |
|---------------|-----|----|-----|-----|----|----|-----|----|----|
| 南進②           | 左折  | 直進 | 右折  | 左折  | 直進 | 右折 | 左折  | 直進 | 右折 |
| 14:00 ～ 15:00 | 17  | 11 | 20  | 7   | 0  | 3  | 0   | 0  | 0  |
| 15:00 ～ 16:00 | 8   | 7  | 21  | 5   | 0  | 6  | 0   | 0  | 0  |
| 16:00 ～ 17:00 | 7   | 13 | 35  | 2   | 1  | 6  | 0   | 0  | 0  |
| 17:00 ～ 18:00 | 9   | 20 | 41  | 0   | 0  | 1  | 0   | 0  | 0  |
| 18:00 ～ 19:00 | 5   | 15 | 36  | 0   | 0  | 2  | 0   | 0  | 0  |
| 計             | 46  | 66 | 153 | 14  | 1  | 18 | 0   | 0  | 0  |

| 県道            | 小型車 |       |    | 大型車 |    |    | バイク |    |    |
|---------------|-----|-------|----|-----|----|----|-----|----|----|
| 西進③           | 左折  | 直進    | 右折 | 左折  | 直進 | 右折 | 左折  | 直進 | 右折 |
| 14:00 ～ 15:00 | 41  | 306   | 9  | 6   | 16 | 7  | 0   | 0  | 0  |
| 15:00 ～ 16:00 | 36  | 263   | 20 | 4   | 18 | 3  | 0   | 0  | 0  |
| 16:00 ～ 17:00 | 59  | 267   | 11 | 10  | 15 | 3  | 0   | 0  | 0  |
| 17:00 ～ 18:00 | 80  | 419   | 19 | 6   | 2  | 1  | 0   | 1  | 0  |
| 18:00 ～ 19:00 | 63  | 351   | 12 | 4   | 1  | 2  | 0   | 1  | 0  |
| 計             | 279 | 1,606 | 71 | 30  | 52 | 16 | 0   | 2  | 0  |

| 県道            | 小型車 |    |     | 大型車 |    |    | バイク |    |    |
|---------------|-----|----|-----|-----|----|----|-----|----|----|
| 北進④           | 左折  | 直進 | 右折  | 左折  | 直進 | 右折 | 左折  | 直進 | 右折 |
| 14:00 ～ 15:00 | 21  | 2  | 46  | 2   | 0  | 8  | 0   | 0  | 0  |
| 15:00 ～ 16:00 | 17  | 2  | 43  | 3   | 0  | 10 | 0   | 0  | 0  |
| 16:00 ～ 17:00 | 27  | 2  | 49  | 7   | 0  | 4  | 0   | 0  | 0  |
| 17:00 ～ 18:00 | 36  | 8  | 58  | 0   | 0  | 9  | 0   | 0  | 0  |
| 18:00 ～ 19:00 | 28  | 6  | 47  | 1   | 0  | 3  | 0   | 0  | 0  |
| 計             | 129 | 20 | 243 | 13  | 0  | 34 | 0   | 0  | 0  |

表 2－2 交通量調査結果

## ＜交差点B＞

## ・休日

| 県道            | 小型車 |       |    | 大型車 |    |    | バイク |    |    |
|---------------|-----|-------|----|-----|----|----|-----|----|----|
| 東進①           | 左折  | 直進    | 右折 | 左折  | 直進 | 右折 | 左折  | 直進 | 右折 |
| 14:00 ～ 15:00 | 1   | 448   | －  | 0   | 9  | －  | 0   | 0  | －  |
| 15:00 ～ 16:00 | 0   | 375   | －  | 0   | 11 | －  | 0   | 0  | －  |
| 16:00 ～ 17:00 | 2   | 433   | －  | 0   | 3  | －  | 0   | 1  | －  |
| 17:00 ～ 18:00 | 0   | 417   | －  | 0   | 9  | －  | 0   | 0  | －  |
| 18:00 ～ 19:00 | 0   | 326   | －  | 0   | 4  | －  | 0   | 1  | －  |
| 計             | 3   | 1,999 | －  | 0   | 36 | －  | 0   | 2  | －  |

| 市道            | 小型車 |    |    | 大型車 |    |    | バイク |    |    |
|---------------|-----|----|----|-----|----|----|-----|----|----|
| 南東進②          | 左折  | 直進 | 右折 | 左折  | 直進 | 右折 | 左折  | 直進 | 右折 |
| 14:00 ～ 15:00 | 124 | －  | 0  | 1   | －  | 0  | 0   | －  | 0  |
| 15:00 ～ 16:00 | 208 | －  | 0  | 4   | －  | 0  | 0   | －  | 0  |
| 16:00 ～ 17:00 | 144 | －  | 0  | 3   | －  | 0  | 1   | －  | 0  |
| 17:00 ～ 18:00 | 147 | －  | 0  | 2   | －  | 0  | 0   | －  | 0  |
| 18:00 ～ 19:00 | 114 | －  | 0  | 1   | －  | 0  | 0   | －  | 0  |
| 計             | 737 | －  | 0  | 11  | －  | 0  | 1   | －  | 0  |

| 県道            | 小型車 |       |     | 大型車 |    |    | バイク |    |    |
|---------------|-----|-------|-----|-----|----|----|-----|----|----|
| 西進③           | 左折  | 直進    | 右折  | 左折  | 直進 | 右折 | 左折  | 直進 | 右折 |
| 14:00 ～ 15:00 | －   | 434   | 101 | －   | 7  | 1  | －   | 1  | 0  |
| 15:00 ～ 16:00 | －   | 486   | 79  | －   | 18 | 2  | －   | 0  | 1  |
| 16:00 ～ 17:00 | －   | 444   | 72  | －   | 13 | 0  | －   | 2  | 0  |
| 17:00 ～ 18:00 | －   | 484   | 60  | －   | 4  | 0  | －   | 1  | 0  |
| 18:00 ～ 19:00 | －   | 417   | 44  | －   | 2  | 0  | －   | 0  | 0  |
| 計             | －   | 2,265 | 356 | －   | 44 | 3  | －   | 4  | 1  |

## ・平日

| 県道            | 小型車 |       |    | 大型車 |     |    | バイク |    |    |
|---------------|-----|-------|----|-----|-----|----|-----|----|----|
| 東進①           | 左折  | 直進    | 右折 | 左折  | 直進  | 右折 | 左折  | 直進 | 右折 |
| 14:00 ～ 15:00 | 4   | 293   | －  | 0   | 37  | －  | 0   | 0  | －  |
| 15:00 ～ 16:00 | 2   | 318   | －  | 1   | 25  | －  | 0   | 1  | －  |
| 16:00 ～ 17:00 | 1   | 295   | －  | 0   | 28  | －  | 0   | 0  | －  |
| 17:00 ～ 18:00 | 0   | 375   | －  | 0   | 13  | －  | 0   | 0  | －  |
| 18:00 ～ 19:00 | 0   | 327   | －  | 0   | 6   | －  | 0   | 0  | －  |
| 計             | 7   | 1,608 | －  | 1   | 109 | －  | 0   | 1  | －  |

| 市道            | 小型車 |    |    | 大型車 |    |    | バイク |    |    |
|---------------|-----|----|----|-----|----|----|-----|----|----|
| 南東進②          | 左折  | 直進 | 右折 | 左折  | 直進 | 右折 | 左折  | 直進 | 右折 |
| 14:00 ～ 15:00 | 136 | －  | 0  | 15  | －  | 0  | 0   | －  | 0  |
| 15:00 ～ 16:00 | 105 | －  | 0  | 7   | －  | 0  | 0   | －  | 0  |
| 16:00 ～ 17:00 | 121 | －  | 0  | 2   | －  | 0  | 0   | －  | 0  |
| 17:00 ～ 18:00 | 155 | －  | 0  | 1   | －  | 0  | 0   | －  | 0  |
| 18:00 ～ 19:00 | 142 | －  | 0  | 1   | －  | 0  | 0   | －  | 0  |
| 計             | 659 | －  | 0  | 26  | －  | 0  | 0   | －  | 0  |

| 県道            | 小型車 |       |     | 大型車 |    |    | バイク |    |    |
|---------------|-----|-------|-----|-----|----|----|-----|----|----|
| 西進③           | 左折  | 直進    | 右折  | 左折  | 直進 | 右折 | 左折  | 直進 | 右折 |
| 14:00 ～ 15:00 | －   | 397   | 55  | －   | 33 | 3  | －   | 0  | 0  |
| 15:00 ～ 16:00 | －   | 352   | 63  | －   | 25 | 7  | －   | 0  | 0  |
| 16:00 ～ 17:00 | －   | 356   | 49  | －   | 27 | 3  | －   | 0  | 0  |
| 17:00 ～ 18:00 | －   | 475   | 84  | －   | 8  | 2  | －   | 0  | 0  |
| 18:00 ～ 19:00 | －   | 407   | 63  | －   | 5  | 2  | －   | 0  | 0  |
| 計             | －   | 1,987 | 314 | －   | 98 | 17 | －   | 0  | 0  |

表 2－3 交通量調査結果

< 交差点 C >

・ 休日

| 市道            | 小型車 |     |     | 大型車 |    |    | バイク |    |    |
|---------------|-----|-----|-----|-----|----|----|-----|----|----|
| 東進①           | 左折  | 直進  | 右折  | 左折  | 直進 | 右折 | 左折  | 直進 | 右折 |
| 14:00 ～ 15:00 | 10  | 157 | 51  | 1   | 3  | 0  | 0   | 0  | 0  |
| 15:00 ～ 16:00 | 28  | 231 | 114 | 0   | 0  | 0  | 1   | 0  | 0  |
| 16:00 ～ 17:00 | 26  | 207 | 61  | 2   | 2  | 3  | 0   | 0  | 0  |
| 17:00 ～ 18:00 | 9   | 147 | 50  | 0   | 4  | 0  | 0   | 0  | 0  |
| 18:00 ～ 19:00 | 8   | 121 | 37  | 0   | 2  | 0  | 0   | 0  | 0  |
| 計             | 81  | 863 | 313 | 3   | 11 | 3  | 1   | 0  | 0  |

| 県道            | 小型車 |       |    | 大型車 |    |    | バイク |    |    |
|---------------|-----|-------|----|-----|----|----|-----|----|----|
| 南進②           | 左折  | 直進    | 右折 | 左折  | 直進 | 右折 | 左折  | 直進 | 右折 |
| 14:00 ～ 15:00 | 51  | 255   | 26 | 1   | 30 | 1  | 0   | 0  | 0  |
| 15:00 ～ 16:00 | 43  | 259   | 24 | 1   | 15 | 0  | 0   | 0  | 0  |
| 16:00 ～ 17:00 | 54  | 282   | 22 | 4   | 16 | 0  | 0   | 1  | 0  |
| 17:00 ～ 18:00 | 52  | 321   | 13 | 0   | 14 | 0  | 0   | 1  | 0  |
| 18:00 ～ 19:00 | 36  | 284   | 6  | 0   | 5  | 0  | 0   | 0  | 0  |
| 計             | 236 | 1,401 | 91 | 6   | 80 | 1  | 0   | 2  | 0  |

| 市道            | 小型車 |     |     | 大型車 |    |    | バイク |    |    |
|---------------|-----|-----|-----|-----|----|----|-----|----|----|
| 西進③           | 左折  | 直進  | 右折  | 左折  | 直進 | 右折 | 左折  | 直進 | 右折 |
| 14:00 ～ 15:00 | 21  | 183 | 48  | 2   | 0  | 5  | 0   | 0  | 0  |
| 15:00 ～ 16:00 | 37  | 147 | 75  | 0   | 1  | 1  | 0   | 0  | 1  |
| 16:00 ～ 17:00 | 23  | 168 | 71  | 1   | 1  | 1  | 0   | 1  | 0  |
| 17:00 ～ 18:00 | 24  | 152 | 91  | 0   | 0  | 0  | 0   | 0  | 1  |
| 18:00 ～ 19:00 | 15  | 136 | 74  | 0   | 0  | 0  | 0   | 0  | 0  |
| 計             | 120 | 786 | 359 | 3   | 2  | 7  | 0   | 1  | 2  |

| 県道            | 小型車 |       |     | 大型車 |    |    | バイク |    |    |
|---------------|-----|-------|-----|-----|----|----|-----|----|----|
| 北進④           | 左折  | 直進    | 右折  | 左折  | 直進 | 右折 | 左折  | 直進 | 右折 |
| 14:00 ～ 15:00 | 51  | 219   | 34  | 0   | 24 | 6  | 0   | 1  | 0  |
| 15:00 ～ 16:00 | 48  | 255   | 48  | 1   | 21 | 0  | 0   | 0  | 0  |
| 16:00 ～ 17:00 | 58  | 297   | 49  | 1   | 19 | 0  | 0   | 1  | 0  |
| 17:00 ～ 18:00 | 64  | 303   | 66  | 1   | 10 | 0  | 0   | 0  | 0  |
| 18:00 ～ 19:00 | 42  | 274   | 38  | 0   | 7  | 0  | 0   | 0  | 0  |
| 計             | 263 | 1,348 | 235 | 3   | 81 | 6  | 0   | 2  | 0  |

・ 平日

| 市道            | 小型車 |     |     | 大型車 |    |    | バイク |    |    |
|---------------|-----|-----|-----|-----|----|----|-----|----|----|
| 東進①           | 左折  | 直進  | 右折  | 左折  | 直進 | 右折 | 左折  | 直進 | 右折 |
| 14:00 ～ 15:00 | 11  | 102 | 27  | 1   | 2  | 4  | 0   | 0  | 0  |
| 15:00 ～ 16:00 | 15  | 117 | 38  | 2   | 3  | 6  | 0   | 0  | 0  |
| 16:00 ～ 17:00 | 17  | 140 | 39  | 2   | 2  | 5  | 0   | 0  | 0  |
| 17:00 ～ 18:00 | 21  | 171 | 56  | 1   | 0  | 1  | 0   | 0  | 0  |
| 18:00 ～ 19:00 | 17  | 154 | 44  | 0   | 0  | 1  | 0   | 0  | 0  |
| 計             | 81  | 684 | 204 | 6   | 7  | 17 | 0   | 0  | 0  |

| 県道            | 小型車 |       |     | 大型車 |     |    | バイク |    |    |
|---------------|-----|-------|-----|-----|-----|----|-----|----|----|
| 南進②           | 左折  | 直進    | 右折  | 左折  | 直進  | 右折 | 左折  | 直進 | 右折 |
| 14:00 ～ 15:00 | 38  | 229   | 21  | 12  | 81  | 1  | 0   | 0  | 0  |
| 15:00 ～ 16:00 | 44  | 256   | 25  | 18  | 74  | 2  | 0   | 0  | 0  |
| 16:00 ～ 17:00 | 37  | 281   | 29  | 2   | 57  | 0  | 0   | 0  | 0  |
| 17:00 ～ 18:00 | 75  | 619   | 26  | 0   | 33  | 0  | 0   | 0  | 0  |
| 18:00 ～ 19:00 | 57  | 527   | 18  | 0   | 23  | 0  | 0   | 0  | 0  |
| 計             | 251 | 1,912 | 119 | 32  | 268 | 3  | 0   | 0  | 0  |

| 市道            | 小型車 |     |     | 大型車 |    |    | バイク |    |    |
|---------------|-----|-----|-----|-----|----|----|-----|----|----|
| 西進③           | 左折  | 直進  | 右折  | 左折  | 直進 | 右折 | 左折  | 直進 | 右折 |
| 14:00 ～ 15:00 | 18  | 107 | 45  | 2   | 2  | 5  | 0   | 0  | 0  |
| 15:00 ～ 16:00 | 19  | 100 | 56  | 3   | 3  | 6  | 0   | 0  | 0  |
| 16:00 ～ 17:00 | 27  | 108 | 84  | 1   | 1  | 3  | 0   | 0  | 0  |
| 17:00 ～ 18:00 | 35  | 182 | 122 | 0   | 2  | 3  | 0   | 0  | 0  |
| 18:00 ～ 19:00 | 31  | 163 | 94  | 0   | 1  | 2  | 0   | 0  | 0  |
| 計             | 130 | 660 | 401 | 6   | 9  | 19 | 0   | 0  | 0  |

| 県道            | 小型車 |       |     | 大型車 |     |    | バイク |    |    |
|---------------|-----|-------|-----|-----|-----|----|-----|----|----|
| 北進④           | 左折  | 直進    | 右折  | 左折  | 直進  | 右折 | 左折  | 直進 | 右折 |
| 14:00 ～ 15:00 | 32  | 186   | 41  | 4   | 71  | 5  | 0   | 0  | 0  |
| 15:00 ～ 16:00 | 35  | 208   | 37  | 6   | 79  | 7  | 0   | 0  | 0  |
| 16:00 ～ 17:00 | 51  | 258   | 32  | 2   | 58  | 2  | 0   | 0  | 0  |
| 17:00 ～ 18:00 | 74  | 445   | 33  | 1   | 49  | 1  | 0   | 0  | 0  |
| 18:00 ～ 19:00 | 59  | 368   | 26  | 2   | 34  | 0  | 0   | 0  | 0  |
| 計             | 251 | 1,465 | 169 | 15  | 291 | 15 | 0   | 0  | 0  |

## 2. 発生交通量の予測

### 1) ピーク時発生交通量の算定

店舗新設に伴い、現状の信号交差点に最も影響を与えられとされるピーク時間における店舗関連の来店車両のピーク時発生台数を以下のように設定する。

なお、ピーク時発生交通量は「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）」（以下、指針という。）に基づき、以下のよう  
に算出した。

表 3 ピーク時発生交通量

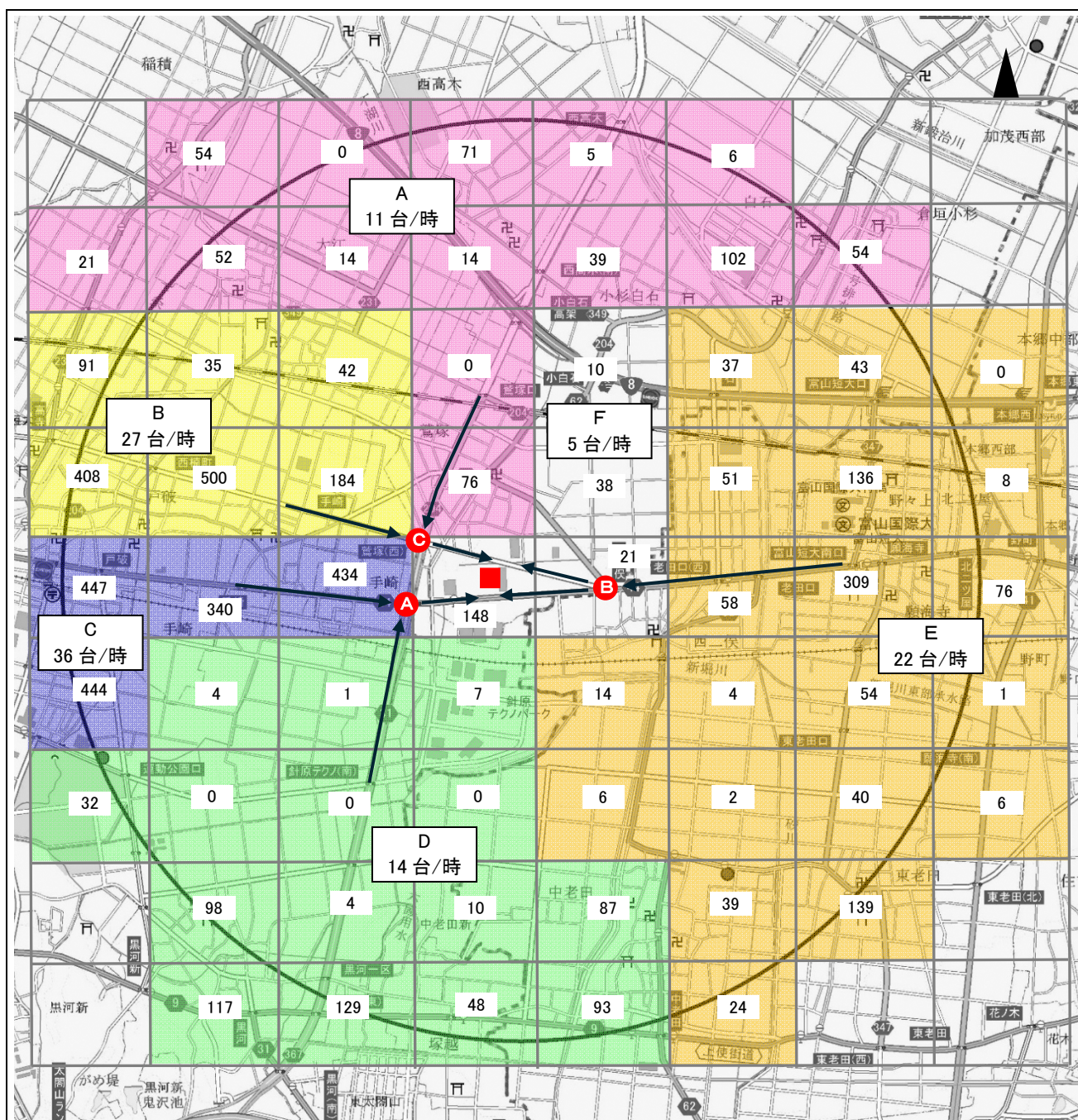
| 項目               | 係数    |                   |      |
|------------------|-------|-------------------|------|
| S:店舗面積           | 1,921 | m <sup>2</sup>    |      |
| A:店舗面積当たり日来客数原単位 | 1,042 | 人/千m <sup>2</sup> | (指針) |
| B:ピーク率           | 14.4  | %                 | (指針) |
| C:自動車分担率         | 80.0  | %                 | (指針) |
| D:平均乗車人員         | 2.0   | 人                 | (指針) |

ピーク時における来店車両集中台数

|              |       |     |              |
|--------------|-------|-----|--------------|
| a:店舗あたりの日来客数 | 2,002 | 人   | $S \times A$ |
| b:自動車で来店する人数 | 1,602 | 人   | $a \times C$ |
| c:来店する日自動車台数 | 801   | 台/日 | $b \div D$   |
| ピーク時間当りの台数   | 115   | 台/時 | $c \times B$ |

## 2) 方向別来客車両台数の設定

店舗新設に伴い発生する来店台数の方向別割合については、計画地から概ね半径 2km を含む範囲を商圈とし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する。ゾーン内の世帯数及び方向別割合を以下に示す。



※2020 年国勢調査地域メッシュ統計 参考  
 枅内数値は世帯数を示す

| 経路 | 世帯数   | 割合     | ピーク時台数 |
|----|-------|--------|--------|
| A  | 508   | 9.5%   | 11     |
| B  | 1,260 | 23.7%  | 27     |
| C  | 1,665 | 31.3%  | 36     |
| D  | 630   | 11.8%  | 14     |
| E  | 1,047 | 19.7%  | 22     |
| F  | 217   | 4.1%   | 5      |
| 計  | 5,327 | 100.0% | 115    |

図2 方向別来店車両台数設定図

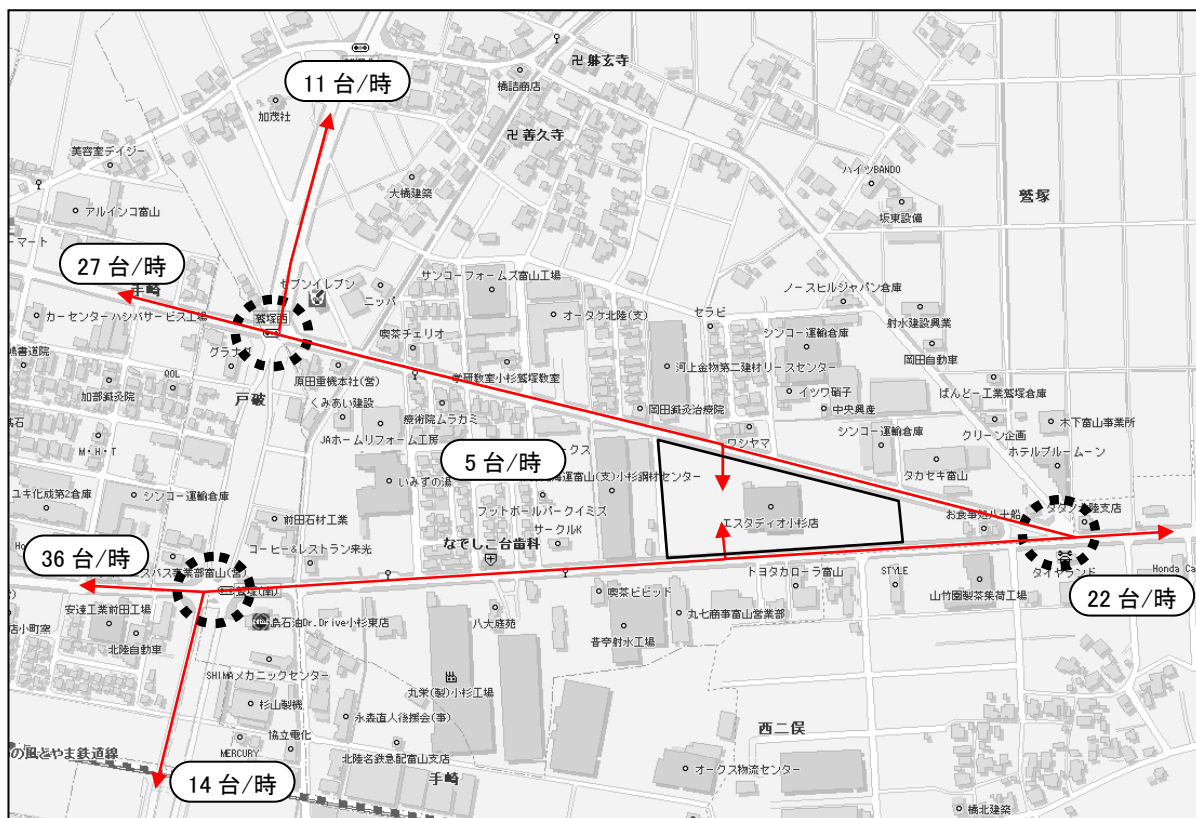


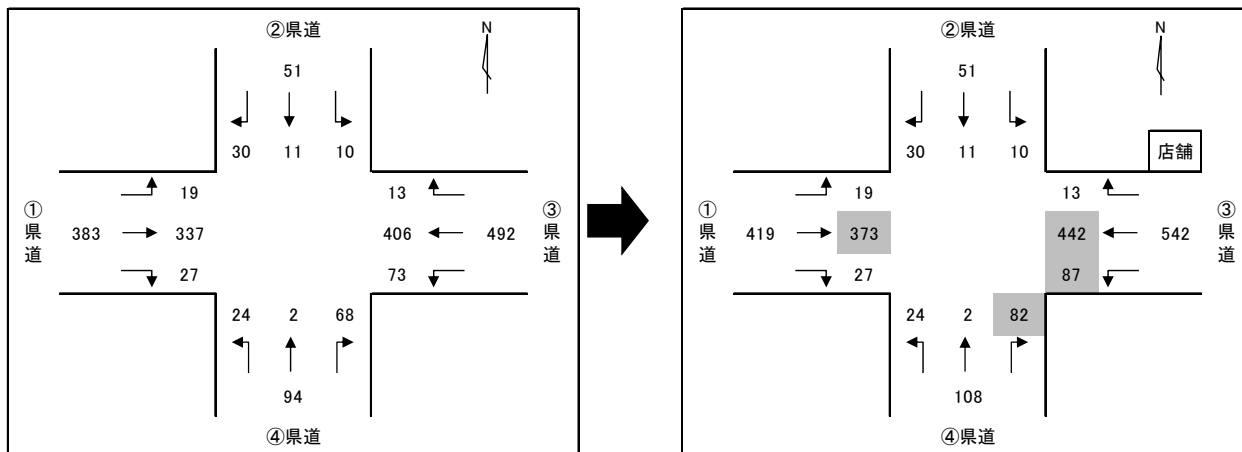
図3 来退店経路図

### 3) 店舗新設前後における交通量の変化の整理

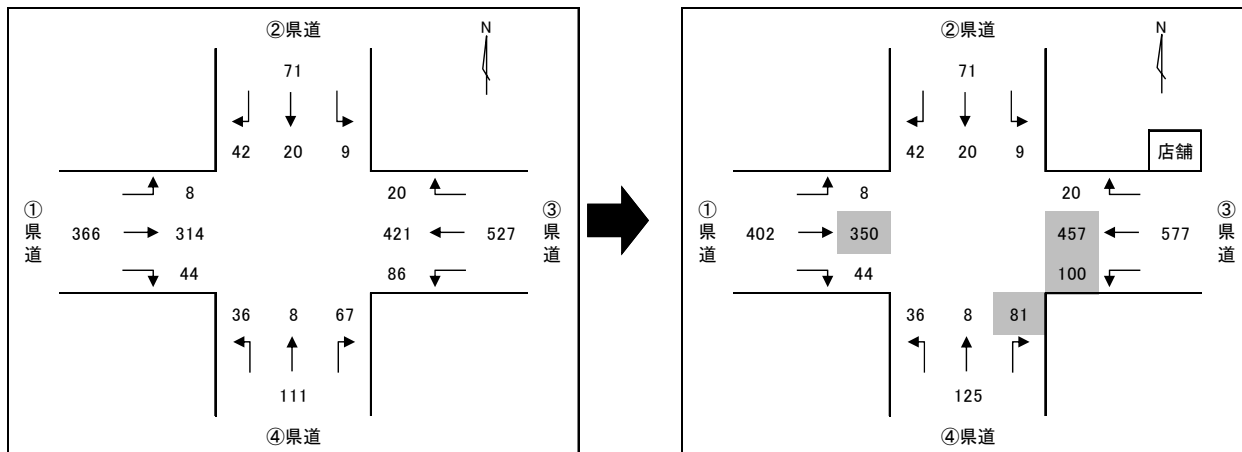
現況交通量調査結果と前述の方向別発生交通量により、店舗新設前後のピーク時間における交通量の変化を以下に示す。なお、数値は小型車、大型車の合計値を示す。

#### <交差点 A>

##### ■休日ピーク時:15時



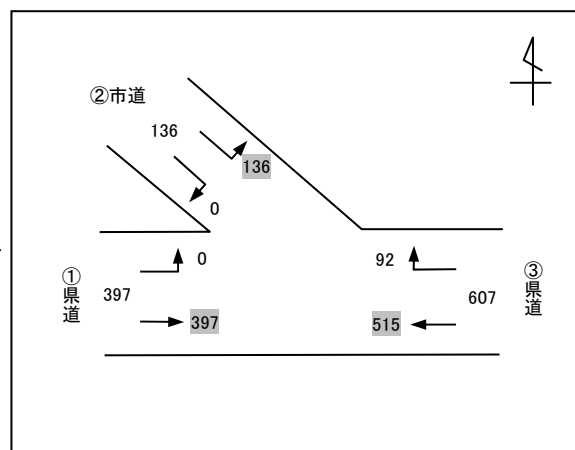
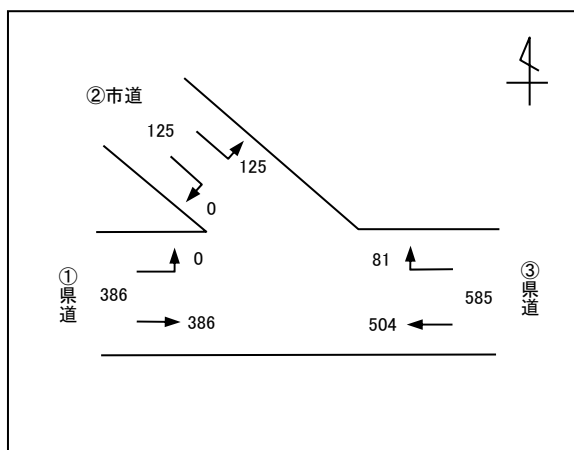
##### ■平日ピーク時:17時



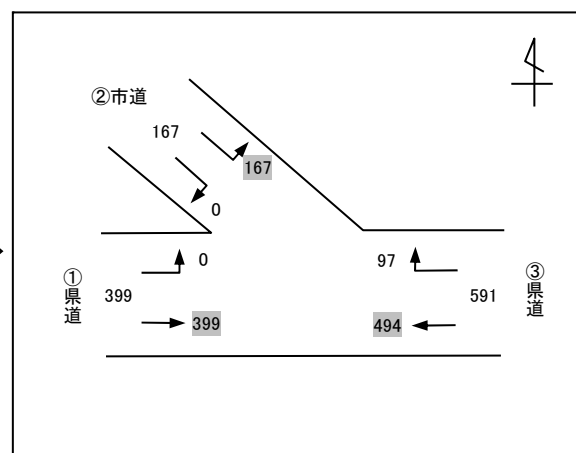
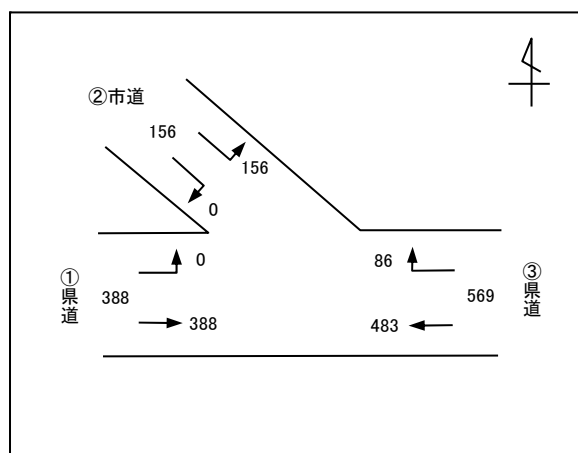
※ 数字が来店・退店に伴い変化する交通量を示す

＜交差点B＞

■休日ピーク時：16時



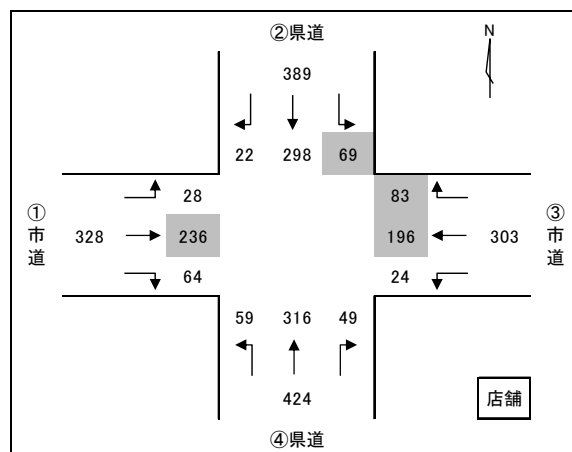
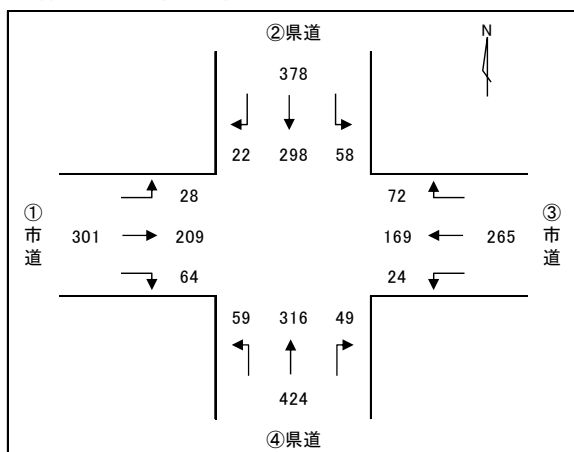
■平日ピーク時：17時



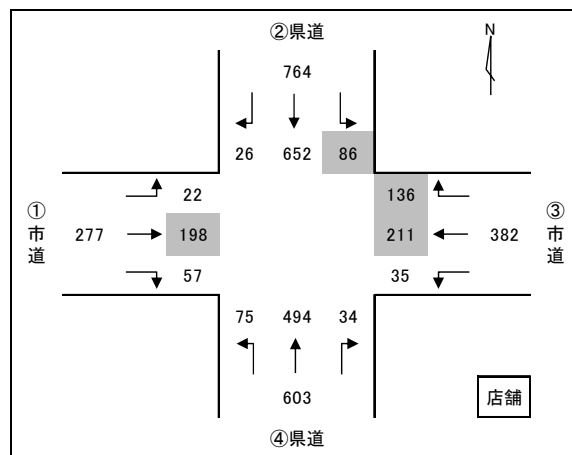
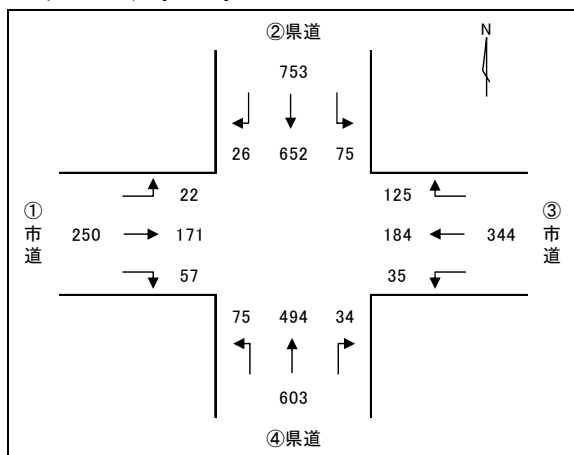
※  数字が来店・退店に伴い変化する交通量を示す

# <交差点C>

## ■休日ピーク時:16時



## ■平日ピーク時:17時



※ 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

平日および休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、平日・休日ともに、店舗開店に伴う来客車両の発生によって交通負荷は若干高まるものの、開店後の需要率は0.9を大きく下回っていることより、開店後において各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5 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A | 0.345 | 0.381 | 15 時台 | 0.382 | 0.418 | 17 時台 |
| 交差点B | 0.276 | 0.278 | 15 時台 | 0.294 | 0.301 | 17 時台 |
| 交差点C | 0.225 | 0.238 | 16 時台 | 0.308 | 0.324 | 17 時台 |

〈需要率表〉

需要率表 1 交差点 A 休日現況

| 交 差 点 名                                                                  |          | 交 差 点 A                            |                 |                                     |                                     |                 |                                     |
|--------------------------------------------------------------------------|----------|------------------------------------|-----------------|-------------------------------------|-------------------------------------|-----------------|-------------------------------------|
| 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 S B                                                           |          | 2000                               | 1800            | 2000                                | 2000                                | 1800            | 2000                                |
| 車線幅員による補正率 $\alpha_w$<br>(車線幅員)                                          |          | 1.000<br>(3.00)                    | 1.000<br>(3.00) | 1.000<br>(3.00)                     | 1.000<br>(3.00)                     | 1.000<br>(3.00) | 1.000<br>(3.00)                     |
| 縦断勾配による補正率 $\alpha_G$<br>(縦断勾配)                                          |          | 1.000<br>(0.00)                    | 1.000<br>(0.00) | 1.000<br>(0.00)                     | 1.000<br>(0.00)                     | 1.000<br>(0.00) | 1.000<br>(0.00)                     |
| 大型車混入による補正率 $\alpha_T$<br>(大型車混入率)                                       |          | 0.981<br>(2.81)                    | 1.000<br>(0.00) | 1.000<br>(0.00)                     | 0.981<br>(2.71)                     | 0.949<br>(7.69) | 0.993<br>(1.06)                     |
| 左折車混入による補正率 $\alpha_{LT}$<br>(左折率)<br>(左折車の通過確率)<br>(有効青時間)<br>(歩行者現示時間) |          | 0.985<br>(5.3)<br>0.85<br>68<br>63 |                 | 0.836<br>(19.6)<br>0.85<br>23<br>18 | 0.959<br>(15.2)<br>0.85<br>68<br>63 |                 | 0.804<br>(25.5)<br>0.85<br>23<br>18 |
| 右折車混入による補正率 $\alpha_{RT}$<br>(右折率)<br>(右折車の通過確率)<br>(有効青時間)<br>(サイクル長)   |          |                                    |                 | (58.8)                              |                                     |                 | (72.3)                              |
| 飽和交通流率 S                                                                 |          | 1933                               | *606            | 1672                                | 1882                                | *638            | 1597                                |
| 設計交通量 q                                                                  |          | 356<br>(19+337)                    | 27              | 51<br>(10+11+30)                    | 479<br>(73+406)                     | 13              | 94<br>(24+2+68)                     |
| 流入部各車線の需要率                                                               |          | 0.184                              | -               | 0.031                               | 0.255                               | -               | 0.059                               |
| 現示の需要率                                                                   | 1 $\phi$ | 0.184                              | -               |                                     | 0.255                               | -               | 0.255                               |
|                                                                          | 2 $\phi$ |                                    |                 |                                     |                                     |                 | 0.059                               |
|                                                                          | 3 $\phi$ |                                    |                 | 0.031                               |                                     |                 | 0.031                               |
| 有効青時間(秒)                                                                 |          | 68.0                               | 68.0            |                                     | 68.0                                | 68.0            | サイクル長(秒)                            |
|                                                                          | 2 $\phi$ |                                    |                 |                                     |                                     | 23.0            | 130                                 |
|                                                                          | 3 $\phi$ |                                    |                 | 23.0                                |                                     |                 |                                     |
| 可能交通容量 C i                                                               |          | 1011                               | 606             | 296                                 | 984                                 | 638             | 283                                 |
| 交通容量比 q / C i                                                            |          | 0.352                              | 0.045           | 0.172                               | 0.487                               | 0.020           | 0.332                               |
| 交通容量の照査結果                                                                |          | O K                                | O K             | O K                                 | O K                                 | O K             | O K                                 |
| 滞留長 L s (m)                                                              |          |                                    | 12.9            |                                     |                                     | 6.7             |                                     |

※ \* : 交通容量 (台 / 実 1 時間)

① : 県道東進  
② : 県道南進  
③ : 県道西進  
④ : 県道北進

需要率表 2 交差点 A 休日開店後

| 交 差 点 名                                                    |                                       | 交差点 A                              |                 |                                     |                                     |                 |                                     |
|------------------------------------------------------------|---------------------------------------|------------------------------------|-----------------|-------------------------------------|-------------------------------------|-----------------|-------------------------------------|
| 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                                                 | S B                                   | 2000                               | 1800            | 2000                                | 2000                                | 1800            | 2000                                |
| 車線幅員による補正率<br>(車線幅員)                                       | $\alpha_w$<br>m                       | 1.000<br>(3.00)                    | 1.000<br>(3.00) | 1.000<br>(3.00)                     | 1.000<br>(3.00)                     | 1.000<br>(3.00) | 1.000<br>(3.00)                     |
| 縦断勾配による補正率<br>(縦断勾配)                                       | $\alpha_G$<br>%                       | 1.000<br>(0.00)                    | 1.000<br>(0.00) | 1.000<br>(0.00)                     | 1.000<br>(0.00)                     | 1.000<br>(0.00) | 1.000<br>(0.00)                     |
| 大型車混入による補正率<br>(大型車混入率)                                    | $\alpha_T$<br>%                       | 0.982<br>(2.55)                    | 1.000<br>(0.00) | 1.000<br>(0.00)                     | 0.983<br>(2.46)                     | 0.949<br>(7.69) | 0.994<br>(0.93)                     |
| 左折車混入による補正率<br>(左折率)<br>(左折車の通過確率)<br>(有効青時間)<br>(歩行者現示時間) | $\alpha_{LT}$<br>L %<br>f L<br>秒<br>秒 | 0.987<br>(4.8)<br>0.85<br>68<br>63 |                 | 0.836<br>(19.6)<br>0.85<br>23<br>18 | 0.956<br>(16.4)<br>0.85<br>68<br>63 |                 | 0.803<br>(22.2)<br>0.85<br>23<br>18 |
| 右折車混入による補正率<br>(右折率)<br>(右折車の通過確率)<br>(有効青時間)<br>(サイクル長)   | $\alpha_{RT}$<br>R %<br>f R<br>秒<br>秒 |                                    |                 | (58.8)                              |                                     |                 | (75.9)                              |
| 飽和交通流率                                                     | S                                     | 1938                               | *576            | 1672                                | 1879                                | *603            | 1596                                |
| 設計交通量                                                      | q                                     | 392<br>(19+373)                    | 27              | 51<br>(10+11+30)                    | 529<br>(87+442)                     | 13              | 108<br>(24+2+82)                    |
| 流入部各車線の需要率                                                 |                                       | 0.202                              | -               | 0.031                               | 0.282                               | -               | 0.068                               |
| 現示の需要率                                                     | 1 $\phi$                              | 0.202                              | -               |                                     | 0.282                               | -               | 0.282                               |
|                                                            | 2 $\phi$                              |                                    |                 |                                     |                                     | 0.068           | 0.068                               |
|                                                            | 3 $\phi$                              |                                    |                 | 0.031                               |                                     |                 | 0.031                               |
| 有効青時間(秒)                                                   | 1 $\phi$                              | 68.0                               | 68.0            |                                     | 68.0                                | 68.0            | サイクル長(秒)                            |
|                                                            | 2 $\phi$                              |                                    |                 |                                     |                                     | 23.0            | 130                                 |
|                                                            | 3 $\phi$                              |                                    |                 | 23.0                                |                                     |                 |                                     |
| 可能交通容量                                                     | C i                                   | 1014                               | 576             | 296                                 | 983                                 | 603             | 282                                 |
| 交通容量比                                                      | q / C i                               | 0.387                              | 0.047           | 0.172                               | 0.538                               | 0.022           | 0.383                               |
| 交通容量の照査結果                                                  |                                       | O K                                | O K             | O K                                 | O K                                 | O K             | O K                                 |
| 滞留長                                                        | L s (m)                               |                                    | 12.9            |                                     |                                     | 6.7             |                                     |

※ \* : 交通容量 (台 / 実 1 時間)

① : 県道東進  
② : 県道南進  
③ : 県道西進  
④ : 県道北進

需要率表 3 交差点 A 平日現況

| 交 差 点 名                                                    |                                       | 交 差 点 A                            |                  |                                     |                                     |                  |                                     |
|------------------------------------------------------------|---------------------------------------|------------------------------------|------------------|-------------------------------------|-------------------------------------|------------------|-------------------------------------|
| 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                                                 | S B                                   | 2000                               | 1800             | 2000                                | 2000                                | 1800             | 2000                                |
| 車線幅員による補正率<br>(車線幅員)                                       | $\alpha_w$<br>m                       | 1.000<br>(3.00)                    | 1.000<br>(3.00)  | 1.000<br>(3.00)                     | 1.000<br>(3.00)                     | 1.000<br>(3.00)  | 1.000<br>(3.00)                     |
| 縦断勾配による補正率<br>(縦断勾配)                                       | $\alpha_G$<br>%                       | 1.000<br>(0.00)                    | 1.000<br>(0.00)  | 1.000<br>(0.00)                     | 1.000<br>(0.00)                     | 1.000<br>(0.00)  | 1.000<br>(0.00)                     |
| 大型車混入による補正率<br>(大型車混入率)                                    | $\alpha_T$<br>%                       | 0.979<br>(3.11)                    | 0.969<br>(4.55)  | 0.990<br>(1.41)                     | 0.989<br>(1.58)                     | 0.966<br>(5.00)  | 0.946<br>(8.11)                     |
| 左折車混入による補正率<br>(左折率)<br>(左折車の通過確率)<br>(有効青時間)<br>(歩行者現示時間) | $\alpha_{LT}$<br>L %<br>f L<br>秒<br>秒 | 0.993<br>(2.5)<br>0.85<br>83<br>78 | <br><br><br><br> | 0.848<br>(12.7)<br>0.85<br>23<br>18 | 0.955<br>(17.0)<br>0.85<br>83<br>78 | <br><br><br><br> | 0.812<br>(32.4)<br>0.85<br>23<br>18 |
| 右折車混入による補正率<br>(右折率)<br>(右折車の通過確率)<br>(有効青時間)<br>(サイクル長)   | $\alpha_{RT}$<br>R %<br>f R<br>秒<br>秒 | <br><br><br><br>                   | <br><br><br><br> | (59.2)<br><br><br><br>              | <br><br><br><br>                    | <br><br><br><br> | (60.4)<br><br><br><br>              |
| 飽和交通流率                                                     | S                                     | 1944                               | *629             | 1679                                | 1889                                | *734             | 1536                                |
| 設計交通量                                                      | q                                     | 322<br>(8+314)                     | 44               | 71<br>(9+20+42)                     | 507<br>(86+421)                     | 20               | 111<br>(36+8+67)                    |
| 流入部各車線の需要率                                                 |                                       | 0.166                              | -                | 0.042                               | 0.268                               | -                | 0.072                               |
| 現示の需要率                                                     | 1 $\phi$                              | 0.166                              | -                |                                     | 0.268                               | -                |                                     |
|                                                            | 2 $\phi$                              |                                    |                  |                                     |                                     |                  | 0.072                               |
|                                                            | 3 $\phi$                              |                                    |                  | 0.042                               |                                     |                  |                                     |
| 有効青時間(秒)                                                   | 1 $\phi$                              | 83.0                               | 83.0             |                                     | 83.0                                | 83.0             |                                     |
|                                                            | 2 $\phi$                              |                                    |                  |                                     |                                     |                  | 23.0                                |
|                                                            | 3 $\phi$                              |                                    |                  | 23.0                                |                                     |                  |                                     |
| 可能交通容量                                                     | C i                                   | 1113                               | 629              | 266                                 | 1081                                | 734              | 244                                 |
| 交通容量比                                                      | q / C i                               | 0.289                              | 0.070            | 0.267                               | 0.469                               | 0.027            | 0.455                               |
| 交通容量の照査結果                                                  |                                       | OK                                 | OK               | OK                                  | OK                                  | OK               | OK                                  |
| 滞留長                                                        | L s (m)                               |                                    | 24.5             |                                     |                                     | 11.2             |                                     |

|            |                 |
|------------|-----------------|
| 現示の<br>需要率 | 交差点の<br>需要率     |
| 0.268      | 0.382<br>≤0.900 |
| 0.072      |                 |
| 0.042      |                 |
| サイクル長(秒)   |                 |
| 145        |                 |

※ \* : 交通容量 (台 / 実 1 時間)

① : 県道東進  
② : 県道南進  
③ : 県道西進  
④ : 県道北進

需要率表 4 交差点 A 平日開店後

| 交 差 点 名                                                    |                                       | 交 差 点 A                            |                 |                                     |                                     |                 |                                     |
|------------------------------------------------------------|---------------------------------------|------------------------------------|-----------------|-------------------------------------|-------------------------------------|-----------------|-------------------------------------|
| 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                                                 | S B                                   | 2000                               | 1800            | 2000                                | 2000                                | 1800            | 2000                                |
| 車線幅員による補正率<br>(車線幅員)                                       | $\alpha_{wm}$                         | 1.000<br>(3.00)                    | 1.000<br>(3.00) | 1.000<br>(3.00)                     | 1.000<br>(3.00)                     | 1.000<br>(3.00) | 1.000<br>(3.00)                     |
| 縦断勾配による補正率<br>(縦断勾配)                                       | $\alpha_G$<br>%                       | 1.000<br>(0.00)                    | 1.000<br>(0.00) | 1.000<br>(0.00)                     | 1.000<br>(0.00)                     | 1.000<br>(0.00) | 1.000<br>(0.00)                     |
| 大型車混入による補正率<br>(大型車混入率)                                    | $\alpha_T$<br>%                       | 0.981<br>(2.79)                    | 0.969<br>(4.55) | 0.990<br>(1.41)                     | 0.990<br>(1.44)                     | 0.966<br>(5.00) | 0.952<br>(7.20)                     |
| 左折車混入による補正率<br>(左折率)<br>(左折車の通過確率)<br>(有効青時間)<br>(歩行者現示時間) | $\alpha_{LT}$<br>L %<br>f L<br>秒<br>秒 | 0.994<br>(2.2)<br>0.85<br>83<br>78 |                 | 0.848<br>(12.7)<br>0.85<br>23<br>18 | 0.952<br>(18.0)<br>0.85<br>83<br>78 |                 | 0.810<br>(28.8)<br>0.85<br>23<br>18 |
| 右折車混入による補正率<br>(右折率)<br>(右折車の通過確率)<br>(有効青時間)<br>(サイクル長)   | $\alpha_{RT}$<br>R %<br>f R<br>秒<br>秒 |                                    |                 | (59.2)                              |                                     |                 | (64.8)                              |
| 飽和交通流率                                                     | S                                     | 1950                               | *600            | 1679                                | 1885                                | *696            | 1542                                |
| 設計交通量                                                      | q                                     | 358<br>(8+350)                     | 44              | 71<br>(9+20+42)                     | 557<br>(100+457)                    | 20              | 125<br>(36+8+81)                    |
| 流入部各車線の需要率                                                 |                                       | 0.184                              | -               | 0.042                               | 0.295                               | -               | 0.081                               |
| 現示の需要率                                                     | 1 $\phi$                              | 0.184                              | -               |                                     | 0.295                               | -               |                                     |
|                                                            | 2 $\phi$                              |                                    |                 |                                     |                                     |                 | 0.081                               |
|                                                            | 3 $\phi$                              |                                    |                 | 0.042                               |                                     |                 |                                     |
| 有効青時間(秒)                                                   | 1 $\phi$                              | 83.0                               | 83.0            |                                     | 83.0                                | 83.0            |                                     |
|                                                            | 2 $\phi$                              |                                    |                 |                                     |                                     |                 | 23.0                                |
|                                                            | 3 $\phi$                              |                                    |                 | 23.0                                |                                     |                 |                                     |
| 可能交通容量                                                     | C i                                   | 1116                               | 600             | 266                                 | 1079                                | 696             | 245                                 |
| 交通容量比                                                      | q / C i                               | 0.321                              | 0.073           | 0.267                               | 0.516                               | 0.029           | 0.510                               |
| 交通容量の照査結果                                                  |                                       | O K                                | O K             | O K                                 | O K                                 | O K             | O K                                 |
| 滞留長                                                        | L s (m)                               |                                    | 24.5            |                                     |                                     | 11.2            |                                     |

|            |                 |
|------------|-----------------|
| 現示の<br>需要率 | 交差点の<br>需要率     |
| 0.295      | 0.418<br>≤0.900 |
| 0.081      |                 |
| 0.042      |                 |
| サイクル長(秒)   |                 |
| 145        |                 |

※ \* : 交通容量 (台 / 実 1 時間)

① : 県道東進  
② : 県道南進  
③ : 県道西進  
④ : 県道北進

需要率表 5 交差点B休日現況

| 交 差 点 名                                                    |               | 交 差 点 B        |                |        |        |
|------------------------------------------------------------|---------------|----------------|----------------|--------|--------|
| 流 入 部                                                      |               | ①              | ②              | ③      |        |
| 車 線 の 種 類                                                  |               | 左折・直進          | 左折・右折          | 直進     | 右折     |
| 車 線 数                                                      |               | 1              | 1              | 1      | 1      |
| 飽和交通流率の基本値 S B                                             |               | 2000           | 1800           | 2000   | 1800   |
| 車線幅員による補正率<br>(車線幅員)                                       | $\alpha_w$    | 1.000          | 1.000          | 1.000  | 1.000  |
|                                                            | m             | (3.00)         | (3.00)         | (3.00) | (3.00) |
| 縦断勾配による補正率<br>(縦断勾配)                                       | $\alpha_G$    | 1.000          | 1.000          | 1.000  | 1.000  |
|                                                            | %             | (0.00)         | (0.00)         | (0.00) | (0.00) |
| 大型車混入による補正率<br>(大型車混入率)                                    | $\alpha_T$    | 0.980          | 0.994          | 0.976  | 0.983  |
|                                                            | %             | (2.85)         | (0.80)         | (3.57) | (2.47) |
| 左折車混入による補正率<br>(左折率)<br>(左折車の通過確率)<br>(有効青時間)<br>(歩行者現示時間) | $\alpha_{LT}$ | 1.000          |                |        |        |
|                                                            | L %           | (0.0)          |                |        |        |
|                                                            | f L           | 0.85           |                |        |        |
|                                                            | 秒             | 79             |                |        |        |
|                                                            | 秒             | 74             |                |        |        |
| 右折車混入による補正率<br>(右折率)<br>(右折車の通過確率)<br>(有効青時間)<br>(サイクル長)   | $\alpha_{RT}$ |                |                |        |        |
|                                                            | R %           |                |                |        |        |
|                                                            | f R           |                |                |        |        |
|                                                            | 秒             |                |                |        |        |
|                                                            | 秒             |                |                |        |        |
| 飽和交通流率 S                                                   |               | 1960           | 1789           | 1952   | 1769   |
| 設計交通量 q                                                    |               | 386<br>(0+386) | 125<br>(125+0) | 504    | 81     |
| 流入部各車線の需要率                                                 |               | 0.197          | 0.070          | 0.258  | 0.046  |
| 現示の需要率                                                     | 1 φ           | 0.197          |                | 0.189  |        |
|                                                            | 2 φ           |                | 0.070          | 0.069  | 0.046  |
| 有効青時間(秒)                                                   | 1 φ           | 79.0           |                | 79.0   |        |
|                                                            | 2 φ           |                | 29.0           | 29.0   | 29.0   |
| 可能交通容量 C i                                                 |               | 1290           | 432            | 1757   | 428    |
| 交通容量比 q / C i                                              |               | 0.299          | 0.289          | 0.287  | 0.189  |
| 交通容量の照査結果                                                  |               | O K            | O K            | O K    | O K    |
| 滞留長 L s (m)                                                |               |                |                |        | 34.2   |

※ 交差点需要率 上限値  
 $(C-L)/C = (120-12)/120 = 0.900$   
C : サイクル長 (秒)、L : 損失時間 (秒)

※ \* : 交通容量 (台/実1時間)  
※ \*\*\*\* : 連続で使用する現示

① : 県道東進  
② : 市道南東進  
③ : 県道西進

要率表 6 交差点B 休日開店後

| 交 差 点 名                                                    |                                       | 交 差 点 B                            |                 |                 |                 |
|------------------------------------------------------------|---------------------------------------|------------------------------------|-----------------|-----------------|-----------------|
| 流 入 部                                                      |                                       | ①                                  | ②               | ③               |                 |
| 車 線 の 種 類                                                  |                                       | 左折・直進                              | 左折・右折           | 直進              | 右折              |
| 車 線 数                                                      |                                       | 1                                  | 1               | 1               | 1               |
| 飽和交通流率の基本値 S B                                             |                                       | 2000                               | 1800            | 2000            | 1800            |
| 車線幅員による補正率<br>(車線幅員)                                       | $\alpha_w$<br>m                       | 1.000<br>(3.00)                    | 1.000<br>(3.00) | 1.000<br>(3.00) | 1.000<br>(3.00) |
| 縦断勾配による補正率<br>(縦断勾配)                                       | $\alpha_G$<br>%                       | 1.000<br>(0.00)                    | 1.000<br>(0.00) | 1.000<br>(0.00) | 1.000<br>(0.00) |
| 大型車混入による補正率<br>(大型車混入率)                                    | $\alpha_T$<br>%                       | 0.981<br>(2.77)                    | 0.995<br>(0.74) | 0.976<br>(3.50) | 0.985<br>(2.17) |
| 左折車混入による補正率<br>(左折率)<br>(左折車の通過確率)<br>(有効青時間)<br>(歩行者現示時間) | $\alpha_{LT}$<br>L %<br>f L<br>秒<br>秒 | 1.000<br>(0.0)<br>0.85<br>79<br>74 |                 |                 |                 |
| 右折車混入による補正率<br>(右折率)<br>(右折車の通過確率)<br>(有効青時間)<br>(サイクル長)   | $\alpha_{RT}$<br>R %<br>f R<br>秒<br>秒 |                                    |                 |                 |                 |
| 飽和交通流率 S                                                   |                                       | 1962                               | 1791            | 1952            | 1773            |
| 設計交通量 q                                                    |                                       | 397<br>(0+397)                     | 136<br>(136+0)  | 515             | 92              |
| 流入部各車線の需要率                                                 |                                       | 0.202                              | 0.076           | 0.264           | 0.052           |
| 現示の需要率                                                     | 1 φ                                   | 0.202                              |                 | 0.193           |                 |
|                                                            | 2 φ                                   |                                    | 0.076           | 0.071           | 0.052           |
| 有効青時間(秒)                                                   | 1 φ                                   | 79.0                               |                 | 79.0            |                 |
|                                                            | 2 φ                                   |                                    | 29.0            | 29.0            | 29.0            |
| 可能交通容量 C i                                                 |                                       | 1292                               | 433             | 1757            | 428             |
| 交通容量比 q / C i                                              |                                       | 0.307                              | 0.314           | 0.293           | 0.215           |
| 交通容量の照査結果                                                  |                                       | O K                                | O K             | O K             | O K             |
| 滞留長 L s (m)                                                |                                       |                                    |                 |                 | 37.4            |

|            |             |
|------------|-------------|
| 現示の<br>需要率 | 交差点の<br>需要率 |
| 0.202      | 0.278       |
| 0.076      | ≤ 0.900     |

|          |
|----------|
| サイクル長(秒) |
| 120      |

※ 交差点需要率 上限値  
 $(C-L)/C = (120-12)/120 = 0.900$   
C : サイクル長 (秒)、L : 損失時間 (秒)

※ \* : 交通容量 (台/実1時間)  
※ \*\*\*\* : 連続で使用する現示

① : 県道東進  
② : 市道南東進  
③ : 県道西進

需要率表 7 交差点B 平日現況

| 交 差 点 名                                                    |               | 交 差 点 B        |                |        |        |
|------------------------------------------------------------|---------------|----------------|----------------|--------|--------|
| 流 入 部                                                      |               | ①              | ②              | ③      |        |
| 車 線 の 種 類                                                  |               | 左折・直進          | 左折・右折          | 直進     | 右折     |
| 車 線 数                                                      |               | 1              | 1              | 1      | 1      |
| 飽和交通流率の基本値 S B                                             |               | 2000           | 1800           | 2000   | 1800   |
| 車線幅員による補正率<br>(車線幅員)                                       | $\alpha_w$    | 1.000          | 1.000          | 1.000  | 1.000  |
|                                                            | m             | (3.00)         | (3.00)         | (3.00) | (3.00) |
| 縦断勾配による補正率<br>(縦断勾配)                                       | $\alpha_G$    | 1.000          | 1.000          | 1.000  | 1.000  |
|                                                            | %             | (0.00)         | (0.00)         | (0.00) | (0.00) |
| 大型車混入による補正率<br>(大型車混入率)                                    | $\alpha_T$    | 0.977          | 0.996          | 0.989  | 0.984  |
|                                                            | %             | (3.35)         | (0.64)         | (1.66) | (2.33) |
| 左折車混入による補正率<br>(左折率)<br>(左折車の通過確率)<br>(有効青時間)<br>(歩行者現示時間) | $\alpha_{LT}$ | 1.000          |                |        |        |
|                                                            | L %           | (0.0)          |                |        |        |
|                                                            | f L           | 0.85           |                |        |        |
|                                                            | 秒             | 66             |                |        |        |
|                                                            | 秒             | 61             |                |        |        |
| 右折車混入による補正率<br>(右折率)<br>(右折車の通過確率)<br>(有効青時間)<br>(サイクル長)   | $\alpha_{RT}$ |                |                |        |        |
|                                                            | R %           |                |                |        |        |
|                                                            | f R           |                |                |        |        |
|                                                            | 秒             |                |                |        |        |
|                                                            | 秒             |                |                |        |        |
| 飽和交通流率 S                                                   |               | 1954           | 1793           | 1978   | 1771   |
| 設計交通量 q                                                    |               | 388<br>(0+388) | 156<br>(156+0) | 483    | 86     |
| 流入部各車線の需要率                                                 |               | 0.199          | 0.087          | 0.244  | 0.049  |
| 現示の需要率                                                     | 1 φ           | 0.199          |                | 0.149  |        |
|                                                            | 2 φ           |                | 0.087          | 0.095  | 0.049  |
| 有効青時間(秒)                                                   | 1 φ           | 66.0           |                | 66.0   |        |
|                                                            | 2 φ           |                | 42.0           | 42.0   | 42.0   |
| 可能交通容量 C i                                                 |               | 1075           | 628            | 1780   | 620    |
| 交通容量比 q / C i                                              |               | 0.361          | 0.248          | 0.271  | 0.139  |
| 交通容量の照査結果                                                  |               | O K            | O K            | O K    | O K    |
| 滞留長 L s (m)                                                |               |                |                |        | 35.7   |

※ 交差点需要率 上限値  
 $(C-L)/C = (120-12)/120 = 0.900$   
C : サイクル長 (秒)、L : 損失時間 (秒)

※ \* : 交通容量 (台/実1時間)  
※ \*\*\*\* : 連続で使用する現示

① : 県道東進  
② : 市道南東進  
③ : 県道西進

需要率表 8 交差点 B 平日開店後

| 交 差 点 名                                                    |               | 交 差 点 B        |                |        |        |
|------------------------------------------------------------|---------------|----------------|----------------|--------|--------|
| 流 入 部                                                      |               | ①              | ②              | ③      |        |
| 車 線 の 種 類                                                  |               | 左折・直進          | 左折・右折          | 直進     | 右折     |
| 車 線 数                                                      |               | 1              | 1              | 1      | 1      |
| 飽和交通流率の基本値 S B                                             |               | 2000           | 1800           | 2000   | 1800   |
| 車線幅員による補正率<br>(車線幅員)                                       | $\alpha_w$    | 1.000          | 1.000          | 1.000  | 1.000  |
|                                                            | m             | (3.00)         | (3.00)         | (3.00) | (3.00) |
| 縦断勾配による補正率<br>(縦断勾配)                                       | $\alpha_G$    | 1.000          | 1.000          | 1.000  | 1.000  |
|                                                            | %             | (0.00)         | (0.00)         | (0.00) | (0.00) |
| 大型車混入による補正率<br>(大型車混入率)                                    | $\alpha_T$    | 0.978          | 0.996          | 0.989  | 0.986  |
|                                                            | %             | (3.26)         | (0.60)         | (1.62) | (2.06) |
| 左折車混入による補正率<br>(左折率)<br>(左折車の通過確率)<br>(有効青時間)<br>(歩行者現示時間) | $\alpha_{LT}$ | 1.000          |                |        |        |
|                                                            | L %           | (0.0)          |                |        |        |
|                                                            | f L           | 0.85           |                |        |        |
|                                                            | 秒             | 66             |                |        |        |
|                                                            | 秒             | 61             |                |        |        |
| 右折車混入による補正率<br>(右折率)<br>(右折車の通過確率)<br>(有効青時間)<br>(サイクル長)   | $\alpha_{RT}$ |                |                |        |        |
|                                                            | R %           |                |                |        |        |
|                                                            | f R           |                |                |        |        |
|                                                            | 秒             |                |                |        |        |
|                                                            | 秒             |                |                |        |        |
| 飽和交通流率 S                                                   |               | 1956           | 1793           | 1978   | 1775   |
| 設計交通量 q                                                    |               | 399<br>(0+399) | 167<br>(167+0) | 494    | 97     |
| 流入部各車線の需要率                                                 |               | 0.204          | 0.093          | 0.250  | 0.055  |
| 現示の需要率                                                     | 1 $\phi$      | 0.204          |                | 0.153  |        |
|                                                            | 2 $\phi$      |                | 0.093          | 0.097  | 0.055  |
| 有効青時間(秒)                                                   | 1 $\phi$      | 66.0           |                | 66.0   |        |
|                                                            | 2 $\phi$      |                | 42.0           | 42.0   | 42.0   |
| 可能交通容量 C i                                                 |               | 1076           | 628            | 1780   | 621    |
| 交通容量比 q / C i                                              |               | 0.371          | 0.266          | 0.278  | 0.156  |
| 交通容量の照査結果                                                  |               | O K            | O K            | O K    | O K    |
| 滞留長 L s (m)                                                |               |                |                |        | 39.2   |

|            |             |
|------------|-------------|
| 現示の<br>需要率 | 交差点の<br>需要率 |
| 0.204      | 0.301       |
| 0.097      | ≤ 0.900     |
| サイクル長(秒)   |             |
| 120        |             |

※ 交差点需要率 上限値  
 $(C-L)/C = (120-12)/120 = 0.900$   
C : サイクル長 (秒)、L : 損失時間 (秒)

※ \* : 交通容量 (台/実1時間)  
※ \*\*\*\* : 連続で使用する現示

① : 県道東進  
② : 市道南東進  
③ : 県道西進

需要率表 9 交差点 C 休日現況

| 交 差 点 名                                                                  |          | 交差点 C                               |                 |                                     |                 |                 |                                     |                 |                                     |                 |                 |
|--------------------------------------------------------------------------|----------|-------------------------------------|-----------------|-------------------------------------|-----------------|-----------------|-------------------------------------|-----------------|-------------------------------------|-----------------|-----------------|
| 流 入 部                                                                    |          | ①                                   |                 | ②                                   |                 |                 | ③                                   |                 | ④                                   |                 |                 |
| 車 線 の 種 類                                                                |          | 左折・直進                               | 右折              | 左折・直進                               | 直進              | 右折              | 左折・直進                               | 右折              | 左折・直進                               | 直進              | 右折              |
| 車 線 数                                                                    |          | 1                                   | 1               | 1                                   | 1               | 1               | 1                                   | 1               | 1                                   | 1               | 1               |
| 飽和交通流率の基本値 S B                                                           |          | 2000                                | 1800            | 2000                                | 2000            | 1800            | 2000                                | 1800            | 2000                                | 2000            | 1800            |
| 車線幅員による補正率 $\alpha_w$<br>(車線幅員)                                          |          | 1.000<br>(3.00)                     | 1.000<br>(3.00) | 1.000<br>(3.00)                     | 1.000<br>(3.00) | 1.000<br>(3.00) | 1.000<br>(3.00)                     | 1.000<br>(3.00) | 1.000<br>(3.00)                     | 1.000<br>(3.00) | 1.000<br>(3.00) |
| 縦断勾配による補正率 $\alpha_G$<br>(縦断勾配)                                          |          | 1.000<br>(0.00)                     | 1.000<br>(0.00) | 1.000<br>(0.00)                     | 1.000<br>(0.00) | 1.000<br>(0.00) | 1.000<br>(0.00)                     | 1.000<br>(0.00) | 1.000<br>(0.00)                     | 1.000<br>(0.00) | 1.000<br>(0.00) |
| 大型車混入による補正率 $\alpha_T$<br>(大型車混入率)                                       |          | 0.988<br>(1.69)                     | 0.968<br>(4.69) | 0.961<br>(5.87)                     | 0.964<br>(5.37) | 1.000<br>(0.00) | 0.993<br>(1.04)                     | 0.990<br>(1.39) | 0.968<br>(4.66)                     | 0.960<br>(6.01) | 1.000<br>(0.00) |
| 左折車混入による補正率 $\alpha_{LT}$<br>(左折率)<br>(左折車の通過確率)<br>(有効青時間)<br>(歩行者現示時間) |          | 0.970<br>(11.8)<br>0.85<br>33<br>28 |                 | 0.919<br>(32.6)<br>0.85<br>55<br>50 |                 |                 | 0.969<br>(12.4)<br>0.85<br>33<br>28 |                 | 0.922<br>(31.5)<br>0.85<br>55<br>50 |                 |                 |
| 右折車混入による補正率 $\alpha_{RT}$<br>(右折率)<br>(右折車の通過確率)<br>(有効青時間)<br>(サイクル長)   |          |                                     |                 |                                     |                 |                 |                                     |                 |                                     |                 |                 |
| 飽和交通流率 S                                                                 |          | 1917                                | *520            | 1766                                | 1928            | *805            | 1924                                | *504            | 1785                                | 1920            | *828            |
| 設計交通量 q                                                                  |          | 237<br>(28+209)                     | 64              | 356<br>(58+298)                     |                 | 22              | 193<br>(24+169)                     | 72              | 375<br>(59+316)                     |                 | 49              |
| 流入部各車線の需要率                                                               |          | 0.124                               | -               | 0.096                               |                 | -               | 0.100                               | -               | 0.101                               |                 | -               |
| 現示の需要率                                                                   | 1 $\phi$ | 0.124                               | -               |                                     |                 |                 | 0.100                               | -               |                                     |                 |                 |
|                                                                          | 2 $\phi$ |                                     |                 | 0.096                               |                 | -               |                                     |                 | 0.101                               |                 | -               |
| 有効青時間(秒)                                                                 |          | 1 $\phi$                            | 33.0            | 33.0                                |                 |                 | 33.0                                | 33.0            |                                     |                 |                 |
|                                                                          |          | 2 $\phi$                            |                 |                                     | 55.0            | 55.0            |                                     |                 | 55.0                                | 55.0            |                 |
| 可能交通容量 C i                                                               |          | 646                                 | 520             | 2073                                |                 | 805             | 648                                 | 504             | 2079                                |                 | 828             |
| 交通容量比 q / C i                                                            |          | 0.367                               | 0.123           | 0.172                               |                 | 0.027           | 0.298                               | 0.143           | 0.180                               |                 | 0.059           |
| 交通容量の照査結果                                                                |          | O K                                 | O K             | O K                                 |                 | O K             | O K                                 | O K             | O K                                 |                 | O K             |
| 滞留長 L s (m)                                                              |          |                                     | 24.1            |                                     |                 | 7.9             |                                     | 26.2            |                                     |                 | 17.6            |

※ \* : 交通容量 (台 / 実 1 時間)

① : 市道東進  
② : 県道南進  
③ : 市道西進  
④ : 県道北進

| 現示の<br>需要率 | 交差点の<br>需要率 |
|------------|-------------|
| 0.124      | 0.225       |
| 0.101      | ≤ 0.900     |
| サイクル長(秒)   |             |
| 98         |             |

需要率表 10 交差点 C 休日開店後

| 交 差 点 名                                                    |                                          | 交差点 C                               |                 |                                     |                 |                 |                                     |                 |                                     |                 |                 |
|------------------------------------------------------------|------------------------------------------|-------------------------------------|-----------------|-------------------------------------|-----------------|-----------------|-------------------------------------|-----------------|-------------------------------------|-----------------|-----------------|
| 流 入 部                                                      |                                          | ①                                   |                 | ②                                   |                 |                 | ③                                   |                 | ④                                   |                 |                 |
| 車 線 の 種 類                                                  |                                          | 左折・直進                               | 右折              | 左折・直進                               | 直進              | 右折              | 左折・直進                               | 右折              | 左折・直進                               | 直進              | 右折              |
| 車 線 数                                                      |                                          | 1                                   | 1               | 1                                   | 1               | 1               | 1                                   | 1               | 1                                   | 1               | 1               |
| 飽和交通流率の基本値 S B                                             |                                          | 2000                                | 1800            | 2000                                | 2000            | 1800            | 2000                                | 1800            | 2000                                | 2000            | 1800            |
| 車線幅員による補正率<br>(車線幅員)                                       | $\alpha w_m$                             | 1.000<br>(3.00)                     | 1.000<br>(3.00) | 1.000<br>(3.00)                     | 1.000<br>(3.00) | 1.000<br>(3.00) | 1.000<br>(3.00)                     | 1.000<br>(3.00) | 1.000<br>(3.00)                     | 1.000<br>(3.00) | 1.000<br>(3.00) |
| 縦断勾配による補正率<br>(縦断勾配)                                       | $\alpha G\%$                             | 1.000<br>(0.00)                     | 1.000<br>(0.00) | 1.000<br>(0.00)                     | 1.000<br>(0.00) | 1.000<br>(0.00) | 1.000<br>(0.00)                     | 1.000<br>(0.00) | 1.000<br>(0.00)                     | 1.000<br>(0.00) | 1.000<br>(0.00) |
| 大型車混入による補正率<br>(大型車混入率)                                    | $\alpha T\%$                             | 0.989<br>(1.52)                     | 0.968<br>(4.69) | 0.963<br>(5.53)                     | 0.964<br>(5.37) | 1.000<br>(0.00) | 0.994<br>(0.91)                     | 0.992<br>(1.20) | 0.968<br>(4.66)                     | 0.960<br>(6.01) | 1.000<br>(0.00) |
| 左折車混入による補正率<br>(左折率)<br>(左折車の通過確率)<br>(有効青時間)<br>(歩行者現示時間) | $\alpha L T$<br>$L\%$<br>$f L$<br>秒<br>秒 | 0.973<br>(10.6)<br>0.85<br>33<br>28 |                 | 0.908<br>(37.6)<br>0.85<br>55<br>50 |                 |                 | 0.972<br>(10.9)<br>0.85<br>33<br>28 |                 | 0.922<br>(31.5)<br>0.85<br>55<br>50 |                 |                 |
| 右折車混入による補正率<br>(右折率)<br>(右折車の通過確率)<br>(有効青時間)<br>(サイクル長)   | $\alpha R T$<br>$R\%$<br>$f R$<br>秒<br>秒 |                                     |                 |                                     |                 |                 |                                     |                 |                                     |                 |                 |
| 飽和交通流率 S                                                   |                                          | 1925                                | *492            | 1749                                | 1928            | *805            | 1932                                | *479            | 1785                                | 1920            | *828            |
| 設計交通量 q                                                    |                                          | 264<br>(28+236)                     | 64              | 367<br>(69+298)                     |                 | 22              | 220<br>(24+196)                     | 83              | 375<br>(59+316)                     |                 | 49              |
| 流入部各車線の需要率                                                 |                                          | 0.137                               | -               | 0.100                               |                 | -               | 0.114                               | -               | 0.101                               |                 | -               |
| 現示の需要率                                                     | 1 $\phi$                                 | 0.137                               | -               |                                     |                 |                 | 0.114                               | -               |                                     |                 |                 |
|                                                            | 2 $\phi$                                 |                                     |                 | 0.100                               |                 | -               |                                     |                 | 0.101                               |                 | -               |
| 有効青時間(秒)                                                   |                                          | 33.0                                | 33.0            |                                     |                 |                 | 33.0                                | 33.0            |                                     |                 |                 |
|                                                            |                                          |                                     |                 | 55.0                                |                 | 55.0            |                                     |                 | 55.0                                |                 | 55.0            |
| 可能交通容量 C i                                                 |                                          | 648                                 | 492             | 2064                                |                 | 805             | 651                                 | 479             | 2079                                |                 | 828             |
| 交通容量比 q / C i                                              |                                          | 0.407                               | 0.130           | 0.178                               |                 | 0.027           | 0.338                               | 0.173           | 0.180                               |                 | 0.059           |
| 交通容量の照査結果                                                  |                                          | O K                                 | O K             | O K                                 |                 | O K             | O K                                 | O K             | O K                                 |                 | O K             |
| 滞留長 L s (m)                                                |                                          |                                     | 24.1            |                                     |                 | 7.9             |                                     | 29.5            |                                     |                 | 17.6            |

※ \* : 交通容量 (台 / 実 1 時間)

① : 市道東進  
② : 県道南進  
③ : 市道西進  
④ : 県道北進

| 現示の<br>需要率 | 交差点の<br>需要率 |
|------------|-------------|
| 0.137      | 0.238       |
| 0.101      | ≤ 0.900     |
| サイクル長(秒)   |             |
| 98         |             |

需要率表 11 交差点 C 平日現況

| 交 差 点 名                                                    |                                          | 交差点 C                               |                 |                                     |                 |                 |                                     |                 |                                     |                 |                 |
|------------------------------------------------------------|------------------------------------------|-------------------------------------|-----------------|-------------------------------------|-----------------|-----------------|-------------------------------------|-----------------|-------------------------------------|-----------------|-----------------|
| 流 入 部                                                      |                                          | ①                                   |                 | ②                                   |                 |                 | ③                                   |                 | ④                                   |                 |                 |
| 車 線 の 種 類                                                  |                                          | 左折・直進                               | 右折              | 左折・直進                               | 直進              | 右折              | 左折・直進                               | 右折              | 左折・直進                               | 直進              | 右折              |
| 車 線 数                                                      |                                          | 1                                   | 1               | 1                                   | 1               | 1               | 1                                   | 1               | 1                                   | 1               | 1               |
| 飽和交通流率の基本値 S B                                             |                                          | 2000                                | 1800            | 2000                                | 2000            | 1800            | 2000                                | 1800            | 2000                                | 2000            | 1800            |
| 車線幅員による補正率<br>(車線幅員)                                       | $\alpha w_m$                             | 1.000<br>(3.00)                     | 1.000<br>(3.00) | 1.000<br>(3.00)                     | 1.000<br>(3.00) | 1.000<br>(3.00) | 1.000<br>(3.00)                     | 1.000<br>(3.00) | 1.000<br>(3.00)                     | 1.000<br>(3.00) | 1.000<br>(3.00) |
| 縦断勾配による補正率<br>(縦断勾配)                                       | $\alpha G\%$                             | 1.000<br>(0.00)                     | 1.000<br>(0.00) | 1.000<br>(0.00)                     | 1.000<br>(0.00) | 1.000<br>(0.00) | 1.000<br>(0.00)                     | 1.000<br>(0.00) | 1.000<br>(0.00)                     | 1.000<br>(0.00) | 1.000<br>(0.00) |
| 大型車混入による補正率<br>(大型車混入率)                                    | $\alpha T\%$                             | 0.996<br>(0.52)                     | 0.988<br>(1.75) | 0.973<br>(4.02)                     | 0.966<br>(5.06) | 1.000<br>(0.00) | 0.994<br>(0.91)                     | 0.983<br>(2.40) | 0.949<br>(7.66)                     | 0.935<br>(9.92) | 0.980<br>(2.94) |
| 左折車混入による補正率<br>(左折率)<br>(左折車の通過確率)<br>(有効青時間)<br>(歩行者現示時間) | $\alpha L T$<br>$L\%$<br>$f L$<br>秒<br>秒 | 0.971<br>(11.4)<br>0.85<br>33<br>28 |                 | 0.947<br>(20.6)<br>0.85<br>55<br>50 |                 |                 | 0.960<br>(16.0)<br>0.85<br>33<br>28 |                 | 0.933<br>(26.4)<br>0.85<br>55<br>50 |                 |                 |
| 右折車混入による補正率<br>(右折率)<br>(右折車の通過確率)<br>(有効青時間)<br>(サイクル長)   | $\alpha R T$<br>$R\%$<br>$f R$<br>秒<br>秒 |                                     |                 |                                     |                 |                 |                                     |                 |                                     |                 |                 |
| 飽和交通流率 S                                                   |                                          | 1934                                | *515            | 1843                                | 1932            | *667            | 1908                                | *539            | 1771                                | 1870            | *565            |
| 設計交通量 q                                                    |                                          | 193<br>(22+171)                     | 57              | 727<br>(75+652)                     |                 | 26              | 219<br>(35+184)                     | 125             | 569<br>(75+494)                     |                 | 34              |
| 流入部各車線の需要率                                                 |                                          | 0.100                               | -               | 0.193                               |                 | -               | 0.115                               | -               | 0.156                               |                 | -               |
| 現示の需要率                                                     | 1 $\phi$                                 | 0.100                               | -               |                                     |                 |                 | 0.115                               | -               |                                     |                 |                 |
|                                                            | 2 $\phi$                                 |                                     |                 | 0.193                               |                 | -               |                                     |                 | 0.156                               |                 | -               |
| 有効青時間(秒)                                                   |                                          | 1 $\phi$                            | 33.0            | 33.0                                |                 |                 | 33.0                                | 33.0            |                                     |                 |                 |
|                                                            |                                          | 2 $\phi$                            |                 |                                     | 55.0            | 55.0            |                                     |                 | 55.0                                | 55.0            |                 |
| 可能交通容量 C i                                                 |                                          | 651                                 | 515             | 2119                                |                 | 667             | 642                                 | 539             | 2043                                |                 | 565             |
| 交通容量比 q / C i                                              |                                          | 0.296                               | 0.111           | 0.343                               |                 | 0.039           | 0.341                               | 0.232           | 0.279                               |                 | 0.060           |
| 交通容量の照査結果                                                  |                                          | OK                                  | OK              | OK                                  |                 | OK              | OK                                  | OK              | OK                                  |                 | OK              |
| 滞留長 L s (m)                                                |                                          |                                     | 20.8            |                                     |                 | 9.3             |                                     | 41.0            |                                     |                 | 12.6            |

※ \* : 交通容量 (台 / 実 1 時間)

① : 市道東進  
② : 県道南進  
③ : 市道西進  
④ : 県道北進

| 現示の<br>需要率 | 交差点の<br>需要率 |
|------------|-------------|
| 0.115      | 0.308       |
| 0.193      | ≤ 0.900     |
| サイクル長(秒)   |             |
| 98         |             |

需要率表 12 交差点 C 平日開店後

| 交 差 点 名                                                                 |          | 交差点 C                                    |                 |                                          |                 |                 |                                          |                 |                                          |                 |                 |
|-------------------------------------------------------------------------|----------|------------------------------------------|-----------------|------------------------------------------|-----------------|-----------------|------------------------------------------|-----------------|------------------------------------------|-----------------|-----------------|
| 流 入 部                                                                   |          | ①                                        |                 | ②                                        |                 |                 | ③                                        |                 | ④                                        |                 |                 |
| 車 線 の 種 類                                                               |          | 左折・直進                                    | 右折              | 左折・直進                                    | 直進              | 右折              | 左折・直進                                    | 右折              | 左折・直進                                    | 直進              | 右折              |
| 車 線 数                                                                   |          | 1                                        | 1               | 1                                        | 1               | 1               | 1                                        | 1               | 1                                        | 1               | 1               |
| 飽和交通流率の基本値 S B                                                          |          | 2000                                     | 1800            | 2000                                     | 2000            | 1800            | 2000                                     | 1800            | 2000                                     | 2000            | 1800            |
| 車線幅員による補正率 $\alpha w_m$<br>(車線幅員)                                       |          | 1.000<br>(3.00)                          | 1.000<br>(3.00) | 1.000<br>(3.00)                          | 1.000<br>(3.00) | 1.000<br>(3.00) | 1.000<br>(3.00)                          | 1.000<br>(3.00) | 1.000<br>(3.00)                          | 1.000<br>(3.00) | 1.000<br>(3.00) |
| 縦断勾配による補正率 $\alpha G$<br>(縦断勾配)                                         |          | 1.000<br>(0.00)                          | 1.000<br>(0.00) | 1.000<br>(0.00)                          | 1.000<br>(0.00) | 1.000<br>(0.00) | 1.000<br>(0.00)                          | 1.000<br>(0.00) | 1.000<br>(0.00)                          | 1.000<br>(0.00) | 1.000<br>(0.00) |
| 大型車混入による補正率 $\alpha T$<br>(大型車混入率)                                      |          | 0.997<br>(0.45)                          | 0.988<br>(1.75) | 0.974<br>(3.88)                          | 0.966<br>(5.06) | 1.000<br>(0.00) | 0.994<br>(0.81)                          | 0.985<br>(2.21) | 0.949<br>(7.66)                          | 0.935<br>(9.92) | 0.980<br>(2.94) |
| 左折車混入による補正率 $\alpha L T$<br>(左折率)<br>(左折車の通過確率)<br>(有効青時間)<br>(歩行者現示時間) |          | 0.975<br>(10.0)<br>0.85<br>33<br>秒<br>28 |                 | 0.941<br>(23.3)<br>0.85<br>55<br>秒<br>50 |                 |                 | 0.964<br>(14.2)<br>0.85<br>33<br>秒<br>28 |                 | 0.933<br>(26.4)<br>0.85<br>55<br>秒<br>50 |                 |                 |
| 右折車混入による補正率 $\alpha R T$<br>(右折率)<br>(右折車の通過確率)<br>(有効青時間)<br>(サイクル長)   |          |                                          |                 |                                          |                 |                 |                                          |                 |                                          |                 |                 |
| 飽和交通流率 S                                                                |          | 1944                                     | *488            | 1833                                     | 1932            | *667            | 1916                                     | *512            | 1771                                     | 1870            | *565            |
| 設計交通量 q                                                                 |          | 220<br>(22+198)                          | 57              | 738<br>(86+652)                          |                 | 26              | 246<br>(35+211)                          | 136             | 569<br>(75+494)                          |                 | 34              |
| 流入部各車線の需要率                                                              |          | 0.113                                    | —               | 0.196                                    |                 | —               | 0.128                                    | —               | 0.156                                    |                 | —               |
| 現示の需要率                                                                  | 1 $\phi$ | 0.113                                    | —               |                                          |                 |                 | 0.128                                    | —               |                                          |                 |                 |
|                                                                         | 2 $\phi$ |                                          |                 | 0.196                                    |                 | —               |                                          |                 | 0.156                                    |                 | —               |
| 有効青時間(秒)                                                                |          | 1 $\phi$                                 | 33.0            | 33.0                                     |                 |                 | 33.0                                     | 33.0            |                                          |                 |                 |
|                                                                         |          | 2 $\phi$                                 |                 |                                          | 55.0            | 55.0            |                                          |                 | 55.0                                     | 55.0            |                 |
| 可能交通容量 C i                                                              |          | 655                                      | 488             | 2113                                     |                 | 667             | 645                                      | 512             | 2043                                     |                 | 565             |
| 交通容量比 q / C i                                                           |          | 0.336                                    | 0.117           | 0.349                                    |                 | 0.039           | 0.381                                    | 0.266           | 0.279                                    |                 | 0.060           |
| 交通容量の照査結果                                                               |          | OK                                       | OK              | OK                                       |                 | OK              | OK                                       | OK              | OK                                       |                 | OK              |
| 滞留長 L s (m)                                                             |          |                                          | 20.8            |                                          |                 | 9.3             |                                          | 43.8            |                                          |                 | 12.6            |

※ \* : 交通容量 (台/実 1 時間)

① : 市道東進  
② : 県道南進  
③ : 市道西進  
④ : 県道北進

| 現示の<br>需要率 | 交差点の<br>需要率 |
|------------|-------------|
| 0.128      | 0.324       |
| 0.196      | ≤ 0.900     |
| サイクル長(秒)   |             |
| 98         |             |