

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（鷲塚南） 交差点B（西二俣） 交差点C（鷲塚西）

調 査 日：令和7年4月13日（日） 14:00～19:00

令和7年4月14日（水） 14:00～19:00

調 査 項 目： 時間帯別車線方向別車種別走行車両台数
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

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 合計	大型車 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 合計	大型車 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 合計	大型車 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 合計	大型車 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 合計	大型車 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 合計	大型車 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%

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	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	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	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	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	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	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	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	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	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	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	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	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	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	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	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	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	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	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	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	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	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	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

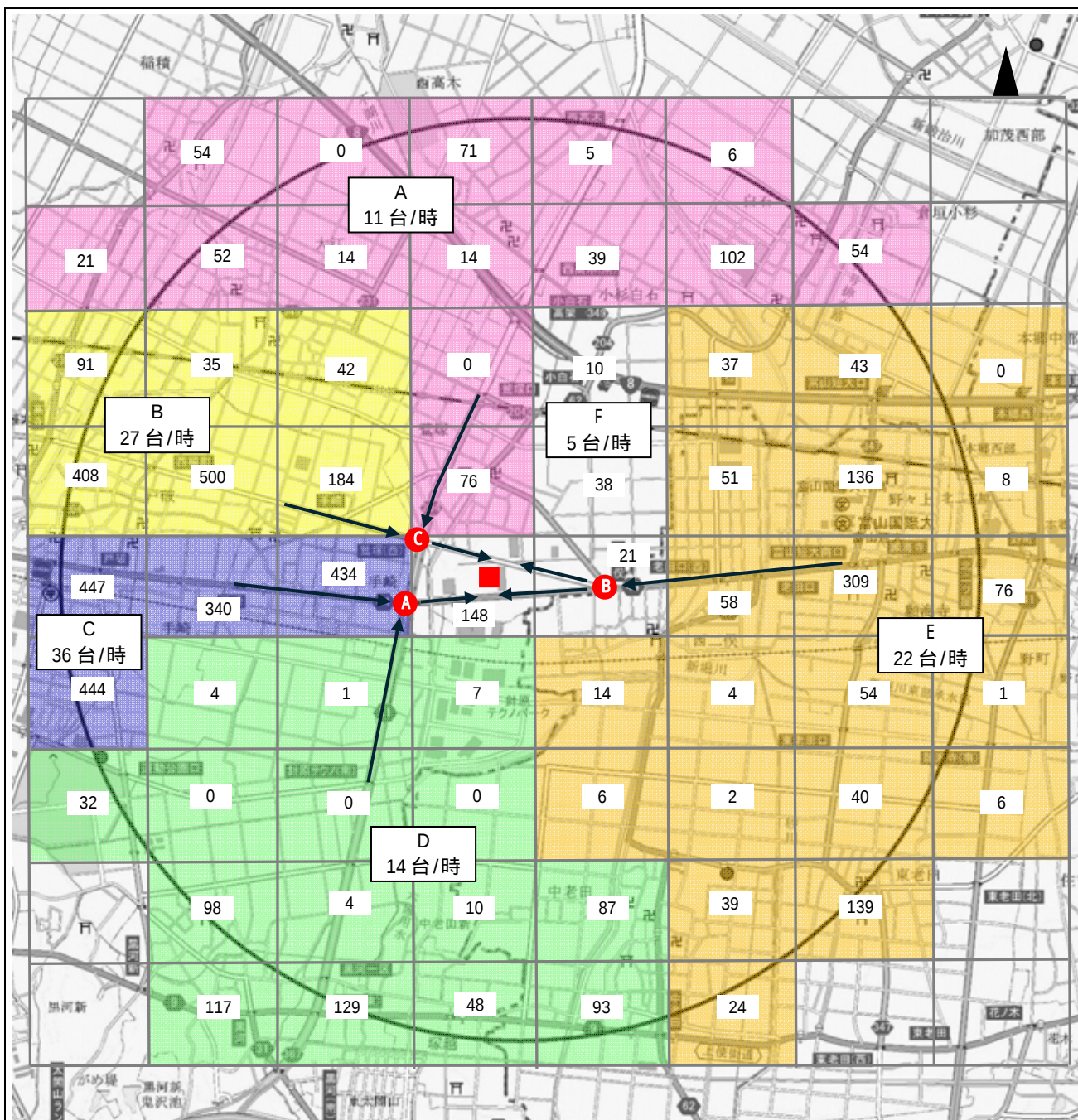
項目	係数		
S: 店舗面積	1,921	m ²	
A: 店舗面積当たり日来客数原単位	1,042	人/千m ²	(指針)
B: ピーク率	14.4	%	(指針)
C: 自動車分担率	80.0	%	(指針)
D: 平均乗車人員	2.0	人	(指針)

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

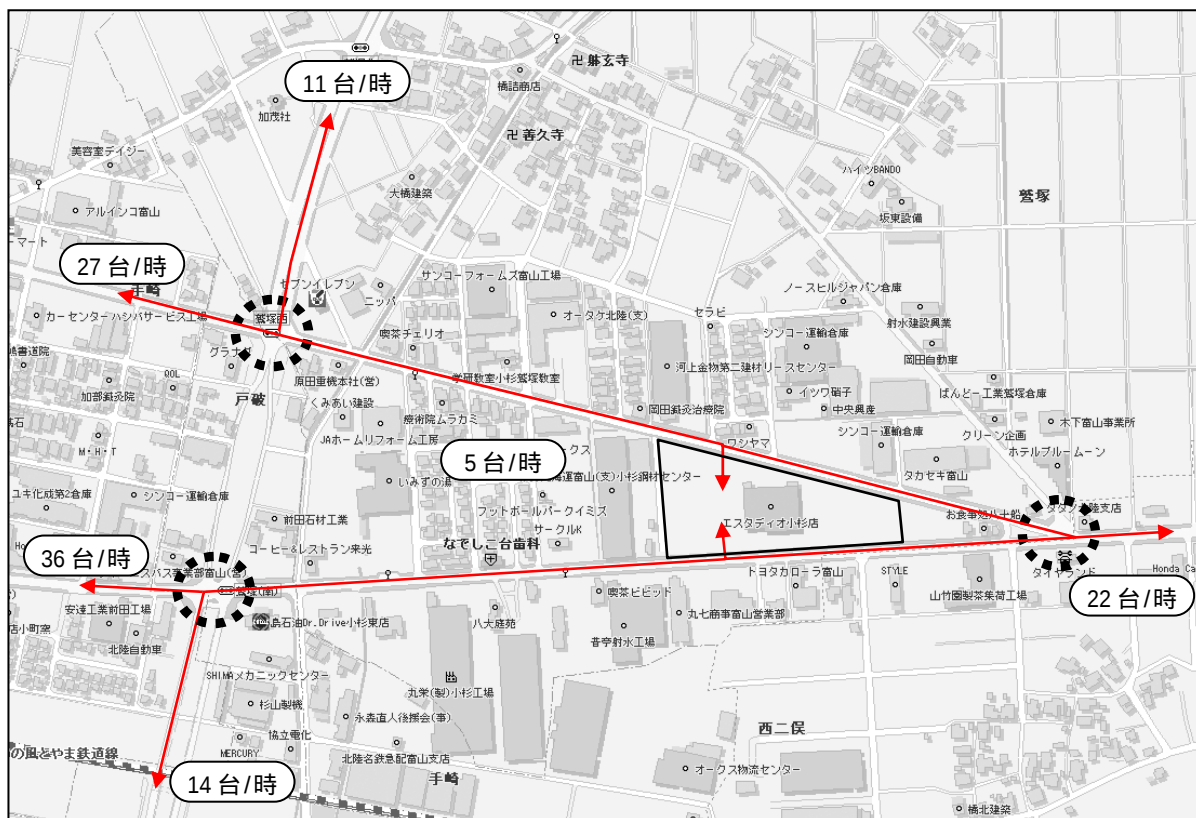


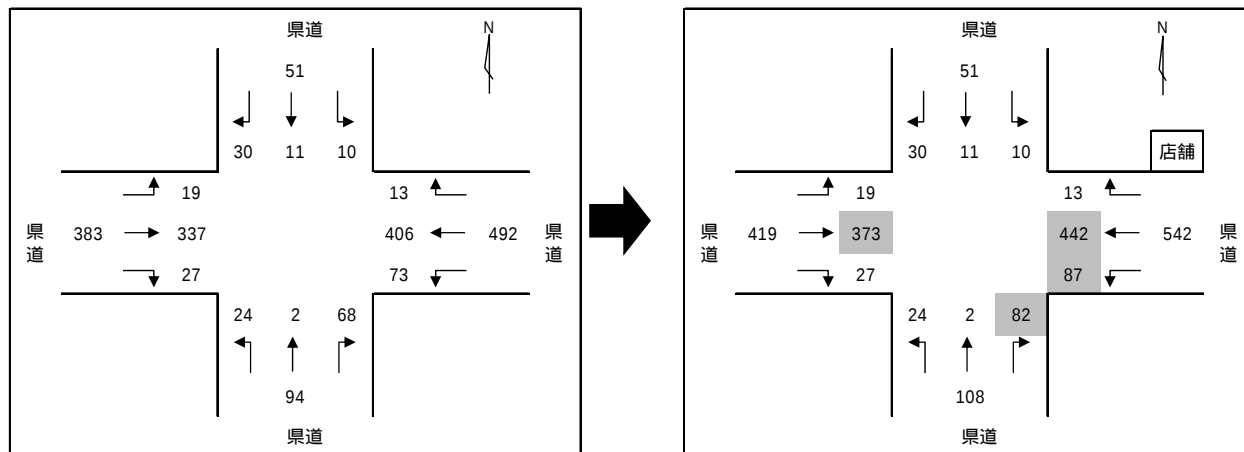
図3 来退店経路図

3) 店舗新設前後における交通量の変化の整理

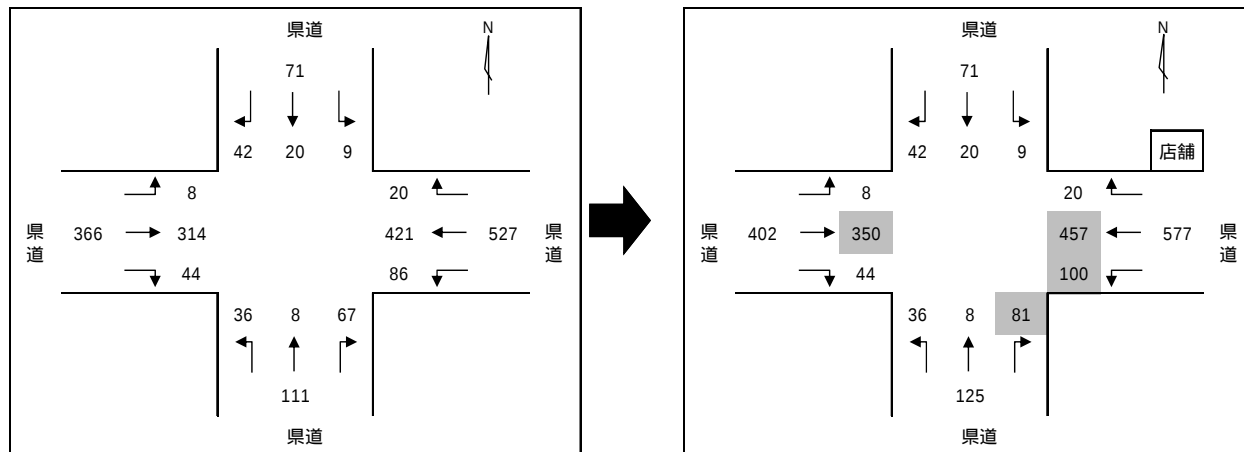
現況交通量調査結果と前述の方向別発生交通量により、店舗新設前後のピーク時間における交通量の変化を以下に示す。なお、数値は小型車、大型車の合計値を示す。

< 交差点 A >

■ 休日ピーク時: 15時



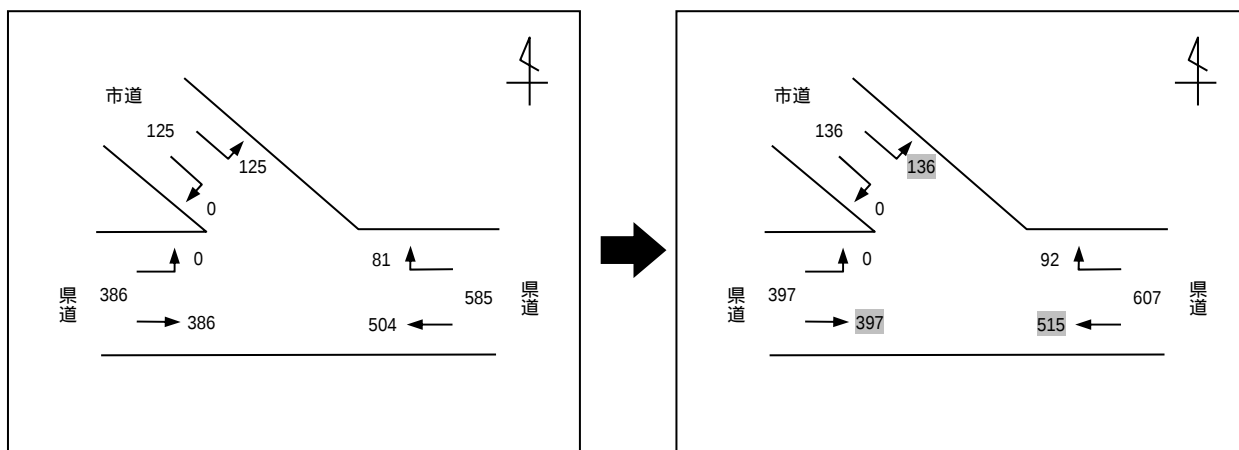
■ 平日ピーク時: 17時



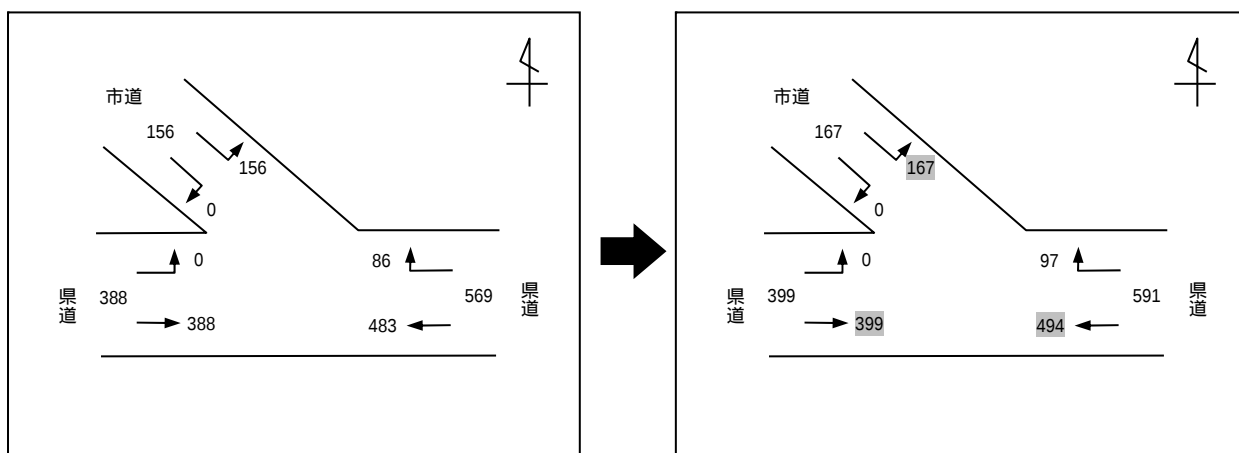
数字が来店・退店に伴い変化する交通量を示す

<交差点 B>

■ 休日ピーク時：16 時



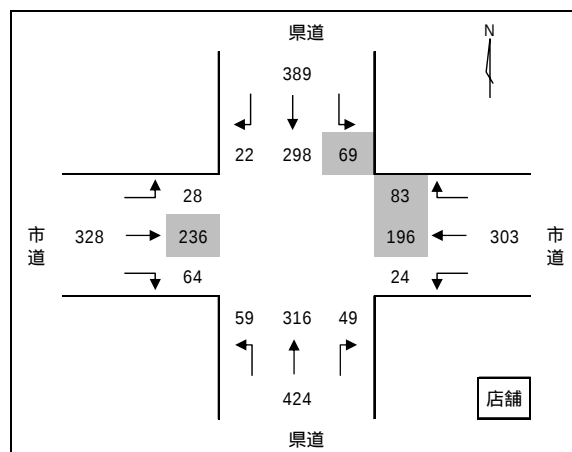
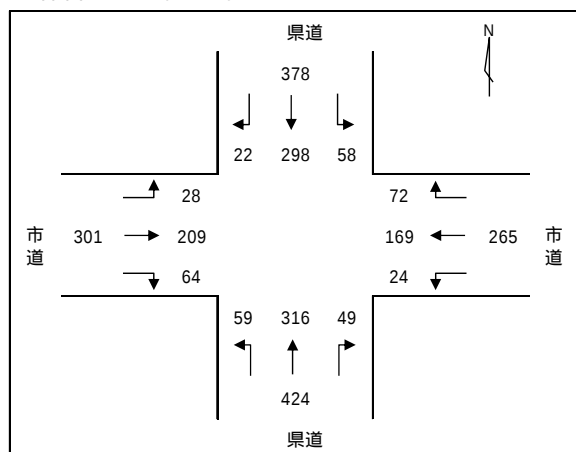
■ 平日ピーク時：17 時



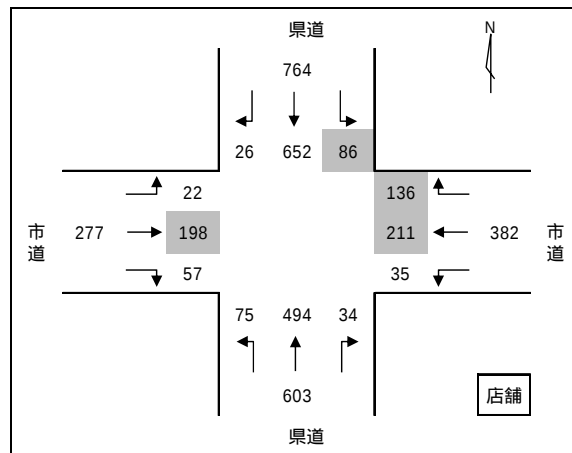
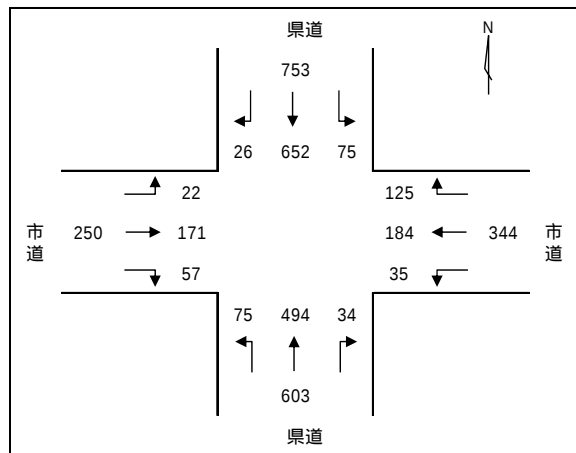
数字が来店・退店に伴い変化する交通量を示す

< 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							
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 αw (車線幅員) m		1.000 (3.00)	1.000 (3.00)	1.000 (3.00)	1.000 (3.00)	1.000 (3.00)	1.000 (3.00)
縦断勾配による補正率 αG (縦断勾配) %		1.000 (0.00)	1.000 (0.00)	1.000 (0.00)	1.000 (0.00)	1.000 (0.00)	1.000 (0.00)
大型車混入による補正率 αT (大型車混入率) %		0.981 (2.81)	1.000 (0.00)	1.000 (0.00)	0.981 (2.71)	0.949 (7.69)	0.993 (1.06)
左折車混入による補正率 $\alpha L T$ (左折率) L % (左折車の通過確率) f L (有効青時間) 秒 (歩行者現示時間) 秒		0.985 (5.3) 0.85 68 63		0.836 (19.6) 0.85 23 18	0.959 (15.2) 0.85 68 63		0.804 (25.5) 0.85 23 18
右折車混入による補正率 $\alpha R T$ (右折率) R % (右折車の通過確率) f R (有効青時間) 秒 (サイクル長) 秒				(58.8)			(72.3)
飽和交通流率 S		1933	*606	1672	1882	*638	1597
設計交通量 q		356 (19+337)	27	51 (10+11+30)	479 (73+406)	13	94 (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 ϕ	0.184	-		0.255	-	0.255
	2 ϕ					0.059	0.059
	3 ϕ			0.031			0.031
有効青時間(秒)	1 ϕ	68.0	68.0		68.0	68.0	サイクル長(秒)
	2 ϕ					23.0	130
	3 ϕ			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)

: 県道東進
: 県道南進
: 県道西進
: 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							
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 (車線幅員)	α_{wm}	1.000 (3.00)	1.000 (3.00)	1.000 (3.00)	1.000 (3.00)	1.000 (3.00)	1.000 (3.00)
縦断勾配による補正率 (縦断勾配)	α_G %	1.000 (0.00)	1.000 (0.00)	1.000 (0.00)	1.000 (0.00)	1.000 (0.00)	1.000 (0.00)
大型車混入による補正率 (大型車混入率)	α_T %	0.982 (2.55)	1.000 (0.00)	1.000 (0.00)	0.983 (2.46)	0.949 (7.69)	0.994 (0.93)
左折車混入による補正率 (左折率) (左折車の通過確率) (有効青時間) (歩行者現示時間)	α_{LT} L % f L 秒 秒	0.987 (4.8) 0.85 68 63		0.836 (19.6) 0.85 23 18	0.956 (16.4) 0.85 68 63		0.803 (22.2) 0.85 23 18
右折車混入による補正率 (右折率) (右折車の通過確率) (有効青時間) (サイクル長)	α_{RT} R % f R 秒 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 (19+373)	27	51 (10+11+30)	529 (87+442)	13	108 (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 φ	0.202	-		0.282	-	0.282
	2 φ					0.068	0.068
	3 φ			0.031			0.031
有効青時間(秒)	1 φ	68.0	68.0		68.0	68.0	サイクル長(秒)
	2 φ					23.0	130
	3 φ			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)

: 県道東進
: 県道南進
: 県道西進
: 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							
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 (車線幅員)	αw	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000
	m	(3.00)	(3.00)	(3.00)	(3.00)	(3.00)	(3.00)
縦断勾配による補正率 (縦断勾配)	αG	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000
	%	(0.00)	(0.00)	(0.00)	(0.00)	(0.00)	(0.00)
大型車混入による補正率 (大型車混入率)	αT	0.979	0.969	0.990	0.989	0.966	0.946
	%	(3.11)	(4.55)	(1.41)	(1.58)	(5.00)	(8.11)
左折車混入による補正率 (左折率) (左折車の通過確率) (有効青時間) (歩行者現示時間)	$\alpha L T$	0.993		0.848	0.955		0.812
	L %	(2.5)		(12.7)	(17.0)		(32.4)
	f L	0.85		0.85	0.85		0.85
	秒	83		23	83		23
	秒	78		18	78		18
右折車混入による補正率 (右折率) (右折車の通過確率) (有効青時間) (サイクル長)	$\alpha R T$			(59.2)			(60.4)
	R %						
	f R						
	秒						
	秒						
飽和交通流率 S		1944	*629	1679	1889	*734	1536
設計交通量 q		322 (8+314)	44	71 (9+20+42)	507 (86+421)	20	111 (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 φ	0.166	-		0.268	-	0.268
	2 φ						0.072
	3 φ			0.042			0.042
有効青時間(秒)	1 φ	83.0	83.0		83.0	83.0	サイクル長(秒)
	2 φ					23.0	145
	3 φ			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		O K	O K	O K	O K	O K	O K
滞留長 L s (m)			24.5			11.2	

* : 交通容量 (台 / 実 1 時間)

: 県道東進
: 県道南進
: 県道西進
: 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							
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 (車線幅員)	αw_m	1.000 (3.00)	1.000 (3.00)	1.000 (3.00)	1.000 (3.00)	1.000 (3.00)	1.000 (3.00)
縦断勾配による補正率 (縦断勾配)	$\alpha G\%$	1.000 (0.00)	1.000 (0.00)	1.000 (0.00)	1.000 (0.00)	1.000 (0.00)	1.000 (0.00)
大型車混入による補正率 (大型車混入率)	$\alpha T\%$	0.981 (2.79)	0.969 (4.55)	0.990 (1.41)	0.990 (1.44)	0.966 (5.00)	0.952 (7.20)
左折車混入による補正率 (左折率) (左折車の通過確率) (有効青時間) (歩行者現示時間)	$\alpha L T$ L % f L 秒 秒	0.994 (2.2) 0.85 83 78		0.848 (12.7) 0.85 23 18	0.952 (18.0) 0.85 83 78		0.810 (28.8) 0.85 23 18
右折車混入による補正率 (右折率) (右折車の通過確率) (有効青時間) (サイクル長)	$\alpha R T$ R % f R 秒 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 (8+350)	44	71 (9+20+42)	557 (100+457)	20	125 (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 φ	0.184	-		0.295	-	0.295
	2 φ						0.081
	3 φ			0.042			0.042
有効青時間(秒)	1 φ	83.0	83.0		83.0	83.0	サイクル長(秒)
	2 φ					23.0	145
	3 φ			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	

* : 交通容量 (台 / 実 1 時間)

: 県道東進
: 県道南進
: 県道西進
: 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					
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 (車線幅員)	α_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 (縦断勾配)	α_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 (大型車混入率)	α_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 (左折率) (左折車の通過確率) (有効青時間) (歩行者現示時間)	α_{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 (右折率) (右折車の通過確率) (有効青時間) (サイクル長)	α_{RT}				
	R %				
	f R				
	秒				
	秒				
飽和交通流率 S		1960	1789	1952	1769
設計交通量 q		386 (0+386)	125 (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

現示の 需要率	交差点の 需要率
0.197	0.267
0.070	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

: 県道東進
 : 市道南東進
 : 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					
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 (車線幅員)	αw_m	1.000 (3.00)	1.000 (3.00)	1.000 (3.00)	1.000 (3.00)
縦断勾配による補正率 (縦断勾配)	$\alpha G\%$	1.000 (0.00)	1.000 (0.00)	1.000 (0.00)	1.000 (0.00)
大型車混入による補正率 (大型車混入率)	$\alpha T\%$	0.981 (2.77)	0.995 (0.74)	0.976 (3.50)	0.985 (2.17)
左折車混入による補正率 (左折率) (左折車の通過確率) (有効青時間) (歩行者現示時間)	$\alpha L T$ $L\%$ $f L$ 秒 秒	1.000 (0.0) 0.85 79 74			
右折車混入による補正率 (右折率) (右折車の通過確率) (有効青時間) (サイクル長)	$\alpha R T$ $R\%$ $f R$ 秒 秒				
飽和交通流率 S		1962	1791	1952	1773
設計交通量 q		397 (0+397)	136 (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 需要率	交差点の 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

: 県道東進
: 市道南東進
: 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					
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 (車線幅員)	α_w m	1.000 (3.00)	1.000 (3.00)	1.000 (3.00)	1.000 (3.00)
縦断勾配による補正率 (縦断勾配)	α_G %	1.000 (0.00)	1.000 (0.00)	1.000 (0.00)	1.000 (0.00)
大型車混入による補正率 (大型車混入率)	α_T %	0.977 (3.35)	0.996 (0.64)	0.989 (1.66)	0.984 (2.33)
左折車混入による補正率 (左折率) (左折車の通過確率) (有効青時間) (歩行者現示時間)	α_{LT} L % f L 秒 秒	1.000 (0.0) 0.85 66 61			
右折車混入による補正率 (右折率) (右折車の通過確率) (有効青時間) (サイクル長)	α_{RT} R % f R 秒 秒				
飽和交通流率 S		1954	1793	1978	1771
設計交通量 q		388 (0+388)	156 (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

現示の 需要率	交差点の 需要率
0.199	0.294
0.095	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

: 県道東進
: 市道南東進
: 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					
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 α w m (車線幅員)		1.000 (3.00)	1.000 (3.00)	1.000 (3.00)	1.000 (3.00)
縦断勾配による補正率 α G % (縦断勾配)		1.000 (0.00)	1.000 (0.00)	1.000 (0.00)	1.000 (0.00)
大型車混入による補正率 α T % (大型車混入率)		0.978 (3.26)	0.996 (0.60)	0.989 (1.62)	0.986 (2.06)
左折車混入による補正率 α L T (左折率) L % (左折車の通過確率) f L (有効青時間) 秒 (歩行者現示時間) 秒		1.000 (0.0) 0.85 66 61			
右折車混入による補正率 α R T (右折率) R % (右折車の通過確率) f R (有効青時間) 秒 (サイクル長) 秒					
飽和交通流率 S		1956	1793	1978	1775
設計交通量 q		399 (0+399)	167 (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 φ	0.204		0.153	
	2 φ		0.093	0.097	0.055
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		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 需要率	交差点の 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) : 県道東進
**** : 連続で使用する現示 : 市道南東進
: 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											
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 α w m (車線幅員)		1.000 (3.00)	1.000 (3.00)	1.000 (3.00)	1.000 (3.00)	1.000 (3.00)	1.000 (3.00)	1.000 (3.00)	1.000 (3.00)	1.000 (3.00)	1.000 (3.00)
縦断勾配による補正率 α G % (縦断勾配)		1.000 (0.00)	1.000 (0.00)	1.000 (0.00)	1.000 (0.00)	1.000 (0.00)	1.000 (0.00)	1.000 (0.00)	1.000 (0.00)	1.000 (0.00)	1.000 (0.00)
大型車混入による補正率 α T % (大型車混入率)		0.988 (1.69)	0.968 (4.69)	0.961 (5.87)	0.964 (5.37)	1.000 (0.00)	0.993 (1.04)	0.990 (1.39)	0.968 (4.66)	0.960 (6.01)	1.000 (0.00)
左折車混入による補正率 α L T (左折率) L % (左折車の通過確率) f L (有効青時間) 秒 (歩行者現示時間) 秒		0.970 (11.8) 0.85 33 28		0.919 (32.6) 0.85 55 50			0.969 (12.4) 0.85 33 28		0.922 (31.5) 0.85 55 50		
右折車混入による補正率 α R T (右折率) R % (右折車の通過確率) f R (有効青時間) 秒 (サイクル長) 秒											
飽和交通流率 S		1917	*520	1766	1928	*805	1924	*504	1785	1920	*828
設計交通量 q		237 (28+209)	64	356 (58+298)		22	193 (24+169)	72	375 (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 φ	0.124	-			0.100	-			0.124	0.225
	2 φ			0.096	-			0.101	-	0.101	0.900
有効青時間(秒)	1 φ	33.0	33.0			33.0	33.0			サイクル長(秒)	
	2 φ			55.0	55.0			55.0	55.0	98	
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)

: 市道東進
: 県道南進
: 市道西進
: 県道北進

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											
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 (車線幅員)	αw m	1.000 (3.00)	1.000 (3.00)	1.000 (3.00)	1.000 (3.00)	1.000 (3.00)	1.000 (3.00)	1.000 (3.00)	1.000 (3.00)	1.000 (3.00)	1.000 (3.00)
縦断勾配による補正率 (縦断勾配)	αG %	1.000 (0.00)	1.000 (0.00)	1.000 (0.00)	1.000 (0.00)	1.000 (0.00)	1.000 (0.00)	1.000 (0.00)	1.000 (0.00)	1.000 (0.00)	1.000 (0.00)
大型車混入による補正率 (大型車混入率)	αT %	0.989 (1.52)	0.968 (4.69)	0.963 (5.53)	0.964 (5.37)	1.000 (0.00)	0.994 (0.91)	0.992 (1.20)	0.968 (4.66)	0.960 (6.01)	1.000 (0.00)
左折車混入による補正率 (左折率) (左折車の通過確率) (有効青時間) (歩行者現示時間)	$\alpha L T$ L % f L 秒 秒	0.973 (10.6) 0.85 33 28		0.908 (37.6) 0.85 55 50			0.972 (10.9) 0.85 33 28		0.922 (31.5) 0.85 55 50		
右折車混入による補正率 (右折率) (右折車の通過確率) (有効青時間) (サイクル長)	$\alpha R T$ R % f R 秒 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 (28+236)	64	367 (69+298)		22	220 (24+196)	83	375 (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 φ	0.137	-				0.114	-			
	2 φ			0.100		-			0.101		-
有効青時間(秒)		1 φ	33.0	33.0			33.0	33.0			
		2 φ			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

現示の 需要率	交差点の 需要率
0.137	0.238
0.101	0.900

サイクル長(秒)
98

* : 交通容量 (台 / 実 1 時間)

: 市道東進
: 県道南進
: 市道西進
: 県道北進

需要率表 11 交差点 C 平日現況

交 差 点 名		交差点 C									
流 入 部											
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 (車線幅員)	αw_m	1.000 (3.00)	1.000 (3.00)	1.000 (3.00)	1.000 (3.00)	1.000 (3.00)	1.000 (3.00)	1.000 (3.00)	1.000 (3.00)	1.000 (3.00)	1.000 (3.00)
縦断勾配による補正率 (縦断勾配)	$\alpha G\%$	1.000 (0.00)	1.000 (0.00)	1.000 (0.00)	1.000 (0.00)	1.000 (0.00)	1.000 (0.00)	1.000 (0.00)	1.000 (0.00)	1.000 (0.00)	1.000 (0.00)
大型車混入による補正率 (大型車混入率)	$\alpha T\%$	0.996 (0.52)	0.988 (1.75)	0.973 (4.02)	0.966 (5.06)	1.000 (0.00)	0.994 (0.91)	0.983 (2.40)	0.949 (7.66)	0.935 (9.92)	0.980 (2.94)
左折車混入による補正率 (左折率) (左折車の通過確率) (有効青時間) (歩行者現示時間)	$\alpha L T$ $L\%$ $f L$ 秒 秒	0.971 (11.4) 0.85 33 28		0.947 (20.6) 0.85 55 50			0.960 (16.0) 0.85 33 28		0.933 (26.4) 0.85 55 50		
右折車混入による補正率 (右折率) (右折車の通過確率) (有効青時間) (サイクル長)	$\alpha R T$ $R\%$ $f R$ 秒 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 (22+171)	57	727 (75+652)		26	219 (35+184)	125	569 (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 φ	0.100	-				0.115	-			
	2 φ			0.193		-			0.156		-
有効青時間(秒)		1 φ	33.0	33.0			33.0	33.0			
		2 φ			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		O K	O K	O K		O K	O K	O K	O K		O K
滞留長 L s (m)			20.8			9.3		41.0			12.6

* : 交通容量 (台 / 実 1 時間)

: 市道東進
: 県道南進
: 市道西進
: 県道北進

現示の 需要率	交差点の 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											
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 (車線幅員)		αw m 1.000 (3.00)	1.000 (3.00)	1.000 (3.00)	1.000 (3.00)	1.000 (3.00)	1.000 (3.00)	1.000 (3.00)	1.000 (3.00)	1.000 (3.00)	1.000 (3.00)
縦断勾配による補正率 (縦断勾配)		αG % 1.000 (0.00)	1.000 (0.00)	1.000 (0.00)	1.000 (0.00)	1.000 (0.00)	1.000 (0.00)	1.000 (0.00)	1.000 (0.00)	1.000 (0.00)	1.000 (0.00)
大型車混入による補正率 (大型車混入率)		αT % 0.997 (0.45)	0.988 (1.75)	0.974 (3.88)	0.966 (5.06)	1.000 (0.00)	0.994 (0.81)	0.985 (2.21)	0.949 (7.66)	0.935 (9.92)	0.980 (2.94)
左折車混入による補正率 (左折率) (左折車の通過確率) (有効青時間) (歩行者現示時間)		$\alpha L T$ L % f L 秒 秒 0.975 (10.0) 0.85 33 28		0.941 (23.3) 0.85 55 50			0.964 (14.2) 0.85 33 28		0.933 (26.4) 0.85 55 50		
右折車混入による補正率 (右折率) (右折車の通過確率) (有効青時間) (サイクル長)		$\alpha R T$ R % f R 秒 秒									
飽和交通流率 S		1944	*488	1833	1932	*667	1916	*512	1771	1870	*565
設計交通量 q		220 (22+198)	57	738 (86+652)		26	246 (35+211)	136	569 (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 φ	0.113	-				0.128	-			
	2 φ			0.196		-			0.156		-
有効青時間(秒)		1 φ	33.0	33.0			33.0	33.0			
		2 φ			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		O K	O K	O K		O K	O K	O K	O K		O K
滞留長 L s (m)			20.8			9.3		43.8			12.6

* : 交通容量 (台 / 実 1 時間)

: 市道東進
: 県道南進
: 市道西進
: 県道北進

現示の 需要率	交差点の 需要率
0.128	0.324
0.196	0.900
サイクル長(秒)	
98	