

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2箇所において、以下の内容で交通量調査を実施した。
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、交差点 B
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：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

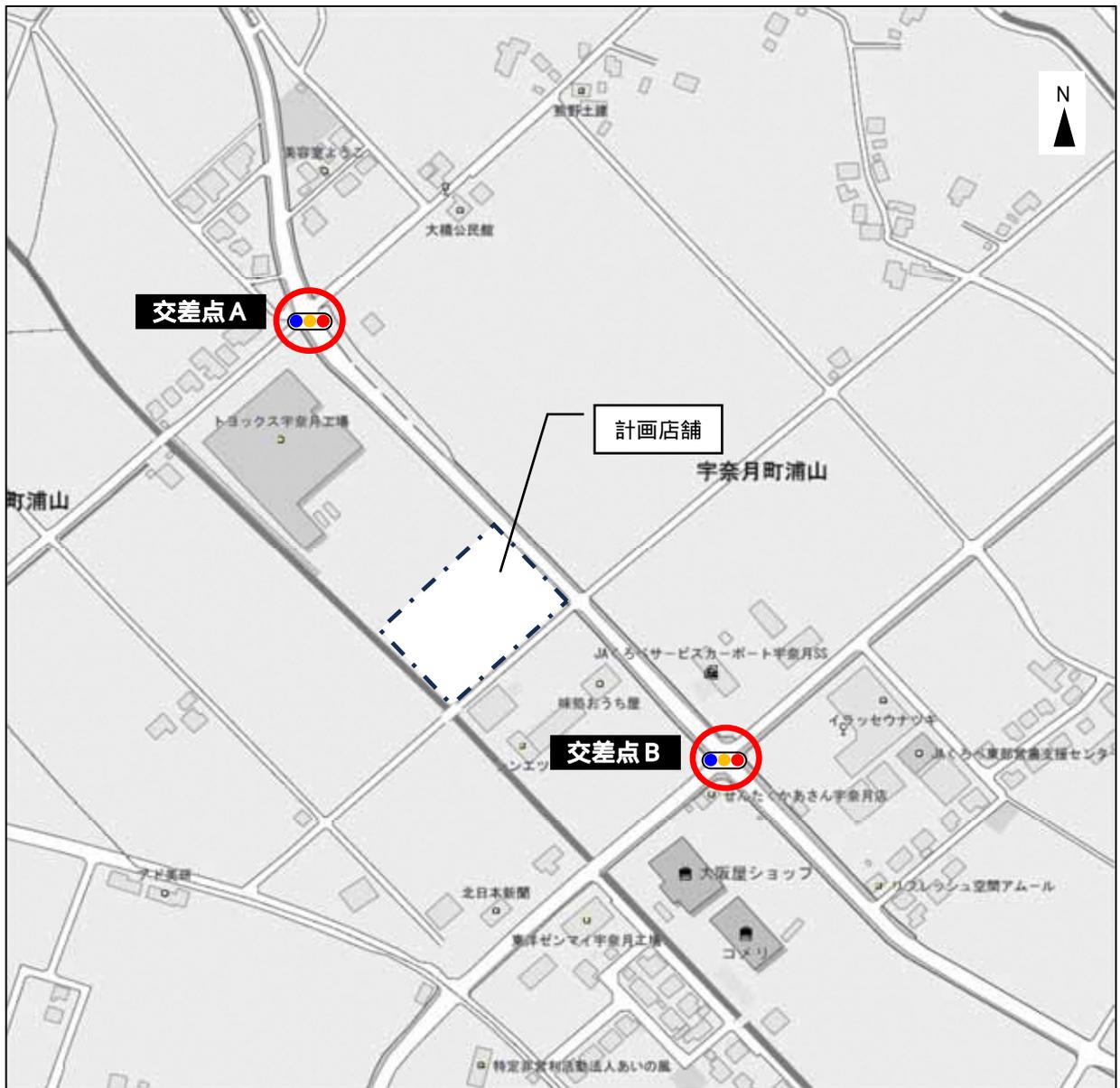


図1 交通量調査地点図

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	350	6	8	356	1.7%
15:00 ~ 16:00	300	6	1	306	2.0%
16:00 ~ 17:00	295	4	1	299	1.3%
17:00 ~ 18:00	248	2	2	250	0.8%
18:00 ~ 19:00	196	0	1	196	0.0%
合計	1,389	18	13	1,407	1.3%

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	279	14	1	293	4.8%
15:00 ~ 16:00	281	18	1	299	6.0%
16:00 ~ 17:00	330	14	0	344	4.1%
17:00 ~ 18:00	354	4	0	358	1.1%
18:00 ~ 19:00	218	1	0	219	0.5%
合計	1,462	51	2	1,513	3.4%

< 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	615	8	19	623	1.3%
15:00 ~ 16:00	595	9	4	604	1.5%
16:00 ~ 17:00	561	6	4	567	1.1%
17:00 ~ 18:00	537	6	3	543	1.1%
18:00 ~ 19:00	374	2	1	376	0.5%
合計	2,067	23	12	2,090	1.1%

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	549	57	1	606	9.4%
15:00 ~ 16:00	585	43	2	628	6.8%
16:00 ~ 17:00	624	12	0	636	1.9%
17:00 ~ 18:00	666	6	2	672	0.9%
18:00 ~ 19:00	435	3	0	438	0.7%
合計	2,310	64	4	2,374	2.7%

時間帯別方向別調査結果

交通量調査結果を表2-1～表2-2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A

< 交差点A >

・休日

県道	小型車			大型車			バイク		
	左折	直進	右折	左折	直進	右折	左折	直進	右折
南東進									
14:00 ~ 15:00	0	224	4	0	1	0	0	4	0
15:00 ~ 16:00	0	173	5	0	2	0	0	0	0
16:00 ~ 17:00	0	165	6	0	2	0	0	0	0
17:00 ~ 18:00	0	134	4	0	0	0	0	1	0
18:00 ~ 19:00	2	102	6	0	0	0	0	1	0
計	2	798	25	0	5	0	0	6	0

市道	小型車			大型車			バイク		
	左折	直進	右折	左折	直進	右折	左折	直進	右折
南西進									
14:00 ~ 15:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0
15:00 ~ 16:00	0	1	1	0	0	0	0	0	0
16:00 ~ 17:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0
17:00 ~ 18:00	0	1	0	0	0	0	0	0	0
18:00 ~ 19:00	1	0	0	0	0	0	0	0	0
計	1	2	1	0	0	0	0	0	0

県道	小型車			大型車			バイク		
	左折	直進	右折	左折	直進	右折	左折	直進	右折
北西進									
14:00 ~ 15:00	1	116	1	0	5	0	0	4	0
15:00 ~ 16:00	0	113	2	0	4	0	1	0	0
16:00 ~ 17:00	0	119	1	0	2	0	0	1	0
17:00 ~ 18:00	5	99	1	0	2	0	0	1	0
18:00 ~ 19:00	1	81	1	0	0	0	0	0	0
計	7	528	6	0	13	0	1	6	0

市道	小型車			大型車			バイク		
	左折	直進	右折	左折	直進	右折	左折	直進	右折
北東進									
14:00 ~ 15:00	4	0	0	0	0	0	0	0	0
15:00 ~ 16:00	4	0	1	0	0	0	0	0	0
16:00 ~ 17:00	1	0	3	0	0	0	0	0	0
17:00 ~ 18:00	1	1	2	0	0	0	0	0	0
18:00 ~ 19:00	0	2	0	0	0	0	0	0	0
計	10	3	6	0	0	0	0	0	0

・平日

県道	小型車			大型車			バイク		
	左折	直進	右折	左折	直進	右折	左折	直進	右折
南東進									
14:00 ~ 15:00	0	136	2	0	7	0	0	1	0
15:00 ~ 16:00	1	130	1	0	4	0	0	1	0
16:00 ~ 17:00	0	178	2	0	5	0	0	0	0
17:00 ~ 18:00	4	189	7	0	2	0	0	0	0
18:00 ~ 19:00	1	124	9	0	1	0	0	0	0
計	6	757	21	0	19	0	0	2	0

市道	小型車			大型車			バイク		
	左折	直進	右折	左折	直進	右折	左折	直進	右折
南西進									
14:00 ~ 15:00	0	1	0	0	0	0	0	0	0
15:00 ~ 16:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0
16:00 ~ 17:00	0	0	2	0	0	0	0	0	0
17:00 ~ 18:00	0	0	2	0	0	0	0	0	0
18:00 ~ 19:00	0	1	0	0	0	0	0	0	0
計	0	2	4	0	0	0	0	0	0

県道	小型車			大型車			バイク		
	左折	直進	右折	左折	直進	右折	左折	直進	右折
北西進									
14:00 ~ 15:00	1	132	1	1	6	0	0	0	0
15:00 ~ 16:00	2	145	0	1	13	0	0	0	0
16:00 ~ 17:00	5	138	0	0	9	0	0	0	0
17:00 ~ 18:00	5	142	1	0	2	0	0	0	0
18:00 ~ 19:00	2	74	0	0	0	0	0	0	0
計	15	631	2	2	30	0	0	0	0

市道	小型車			大型車			バイク		
	左折	直進	右折	左折	直進	右折	左折	直進	右折
北東進									
14:00 ~ 15:00	1	1	4	0	0	0	0	0	0
15:00 ~ 16:00	1	1	0	0	0	0	0	0	0
16:00 ~ 17:00	0	2	3	0	0	0	0	0	0
17:00 ~ 18:00	1	2	1	0	0	0	0	0	0
18:00 ~ 19:00	1	5	1	0	0	0	0	0	0
計	4	11	9	0	0	0	0	0	0

表 2 - 2 交通量調査結果 B

< 交差点 B >

・休日

県道	小型車			大型車			バイク		
	左折	直進	右折	左折	直進	右折	左折	直進	右折
南東進									
14:00 ~ 15:00	28	177	26	0	1	0	1	1	0
15:00 ~ 16:00	30	142	12	2	0	0	0	0	0
16:00 ~ 17:00	22	165	2	0	2	0	0	0	0
17:00 ~ 18:00	29	106	16	0	0	0	0	0	0
18:00 ~ 19:00	22	79	6	0	0	0	0	0	0
計	131	669	62	2	3	0	1	1	0

市道	小型車			大型車			バイク		
	左折	直進	右折	左折	直進	右折	左折	直進	右折
南西進									
14:00 ~ 15:00	14	62	24	0	2	0	0	7	1
15:00 ~ 16:00	20	46	22	1	0	1	0	2	0
16:00 ~ 17:00	13	58	18	1	0	1	0	1	0
17:00 ~ 18:00	20	73	21	0	1	0	0	1	0
18:00 ~ 19:00	18	50	28	0	0	0	0	1	0
計	85	289	113	2	3	2	0	12	1

県道	小型車			大型車			バイク		
	左折	直進	右折	左折	直進	右折	左折	直進	右折
北西進									
14:00 ~ 15:00	33	93	33	0	4	0	0	2	0
15:00 ~ 16:00	49	100	53	1	2	0	0	2	0
16:00 ~ 17:00	26	114	46	0	1	0	0	0	0
17:00 ~ 18:00	24	91	48	0	1	0	0	0	0
18:00 ~ 19:00	17	61	26	0	0	0	0	0	0
計	149	459	206	1	8	0	0	4	0

市道	小型車			大型車			バイク		
	左折	直進	右折	左折	直進	右折	左折	直進	右折
北東進									
14:00 ~ 15:00	7	56	62	0	0	1	0	7	0
15:00 ~ 16:00	4	61	56	0	2	0	0	0	0
16:00 ~ 17:00	2	54	41	0	1	0	1	2	0
17:00 ~ 18:00	2	62	45	0	4	0	1	1	0
18:00 ~ 19:00	5	40	22	0	2	0	0	0	0
計	20	273	226	0	9	1	2	10	0

・平日

県道	小型車			大型車			バイク		
	左折	直進	右折	左折	直進	右折	左折	直進	右折
南東進									
14:00 ~ 15:00	18	121	9	1	5	0	0	0	0
15:00 ~ 16:00	18	130	8	0	1	2	0	1	0
16:00 ~ 17:00	30	143	19	0	2	1	0	0	0
17:00 ~ 18:00	36	141	25	0	1	1	0	0	0
18:00 ~ 19:00	34	90	13	0	1	0	0	0	0
計	136	625	74	1	10	4	0	1	0

町道	小型車			大型車			バイク		
	左折	直進	右折	左折	直進	右折	左折	直進	右折
南西進									
14:00 ~ 15:00	17	56	28	0	18	1	0	0	0
15:00 ~ 16:00	20	58	25	0	10	1	0	0	0
16:00 ~ 17:00	21	54	19	0	1	1	0	0	0
17:00 ~ 18:00	18	57	32	1	0	0	0	1	0
18:00 ~ 19:00	20	36	18	0	1	0	0	0	0
計	96	261	122	1	30	3	0	1	0

県道	小型車			大型車			バイク		
	左折	直進	右折	左折	直進	右折	左折	直進	右折
北西進									
14:00 ~ 15:00	41	116	28	1	5	0	0	0	0
15:00 ~ 16:00	38	132	33	1	12	0	0	0	0
16:00 ~ 17:00	57	126	41	0	2	0	0	0	0
17:00 ~ 18:00	53	125	41	0	0	0	0	0	0
18:00 ~ 19:00	29	65	26	0	0	0	0	0	0
計	218	564	169	2	19	0	0	0	0

町道	小型車			大型車			バイク		
	左折	直進	右折	左折	直進	右折	左折	直進	右折
北東進									
14:00 ~ 15:00	9	54	52	2	10	14	0	1	0
15:00 ~ 16:00	13	50	60	0	4	12	0	0	1
16:00 ~ 17:00	7	61	46	1	2	2	0	0	0
17:00 ~ 18:00	7	89	42	1	2	0	0	1	0
18:00 ~ 19:00	2	54	48	0	1	0	0	0	0
計	38	308	248	4	19	28	0	2	1

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。

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。）に基づくこととする。

なお、計画店舗には、既にコンビニが営業しており、これらの利用台数は現況交通に含まれているが、本検討においては算定台数すべてを発生交通として検討を行った。

表3 ピーク時発生交通量

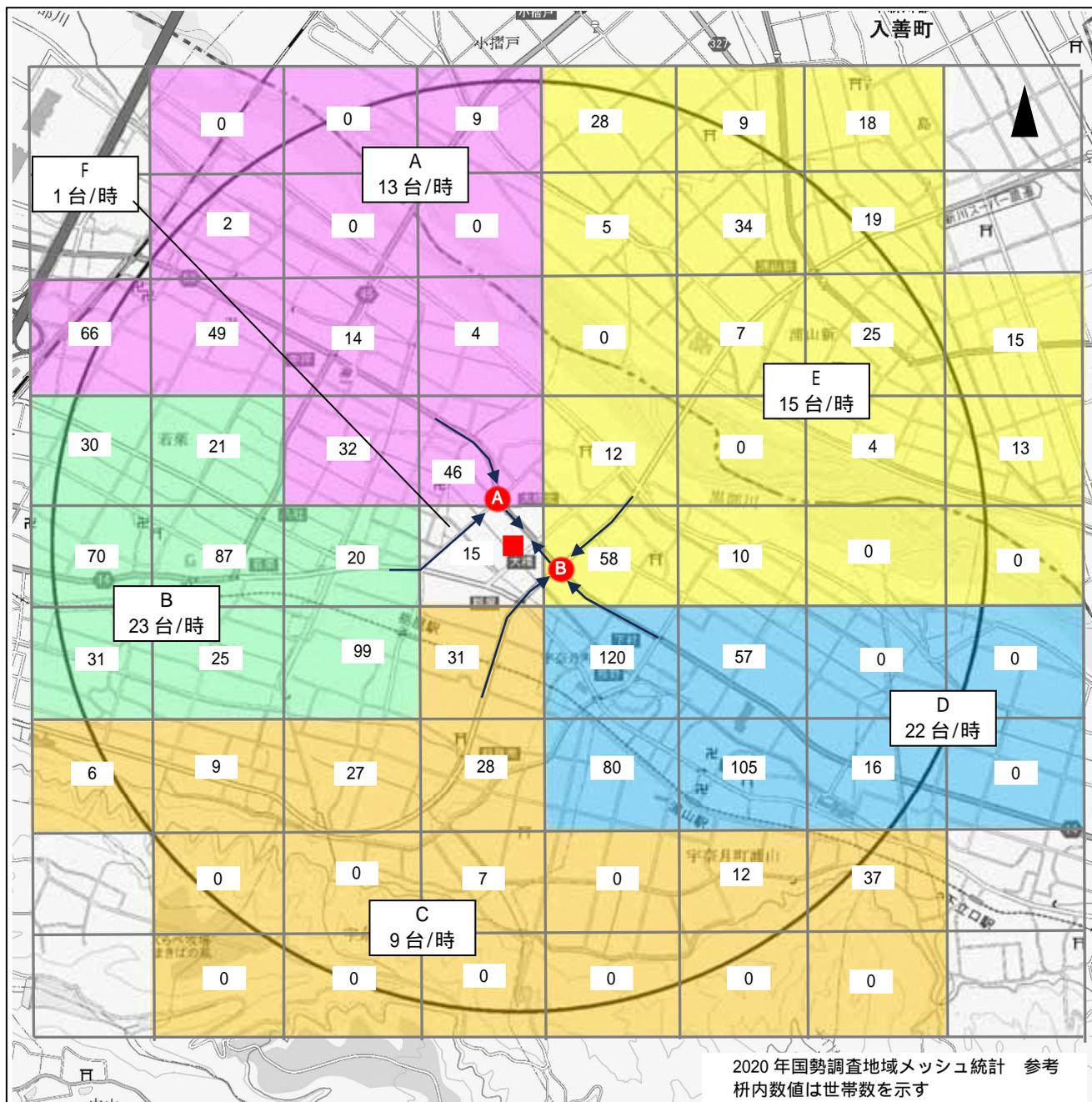
項目	係数		
S: 店舗面積	1,357	m ²	
A: 店舗面積当たり日來客数原単位	1,059	人/千m ²	(指針)
B: ピーク率	14.4	%	(指針)
C: 自動車分担率	80.0	%	(指針)
D: 平均乗車人員	2.0	人	(指針)

ピーク時における来店車両集中台数

a: 店舗あたりの日來客数	1,437	人	S × A
b: 自動車で来店する人数	1,150	人	a × C
c: 来店する日自動車台数	575	台/日	b ÷ D
ピーク時間当りの台数	83	台/時	c × B

2) 方向別来店車両台数の設定

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考えます。ゾーン内の世帯数及び方向別割合を以下に示す。



経路	世帯数	割合	ピーク時台数
A	222	15.7%	13
B	383	27.1%	23
C	157	11.1%	9
D	378	26.8%	22
E	257	18.2%	15
F	15	1.1%	1
計	1,412	100.0%	83

図2 方向別来店車両台数設定図

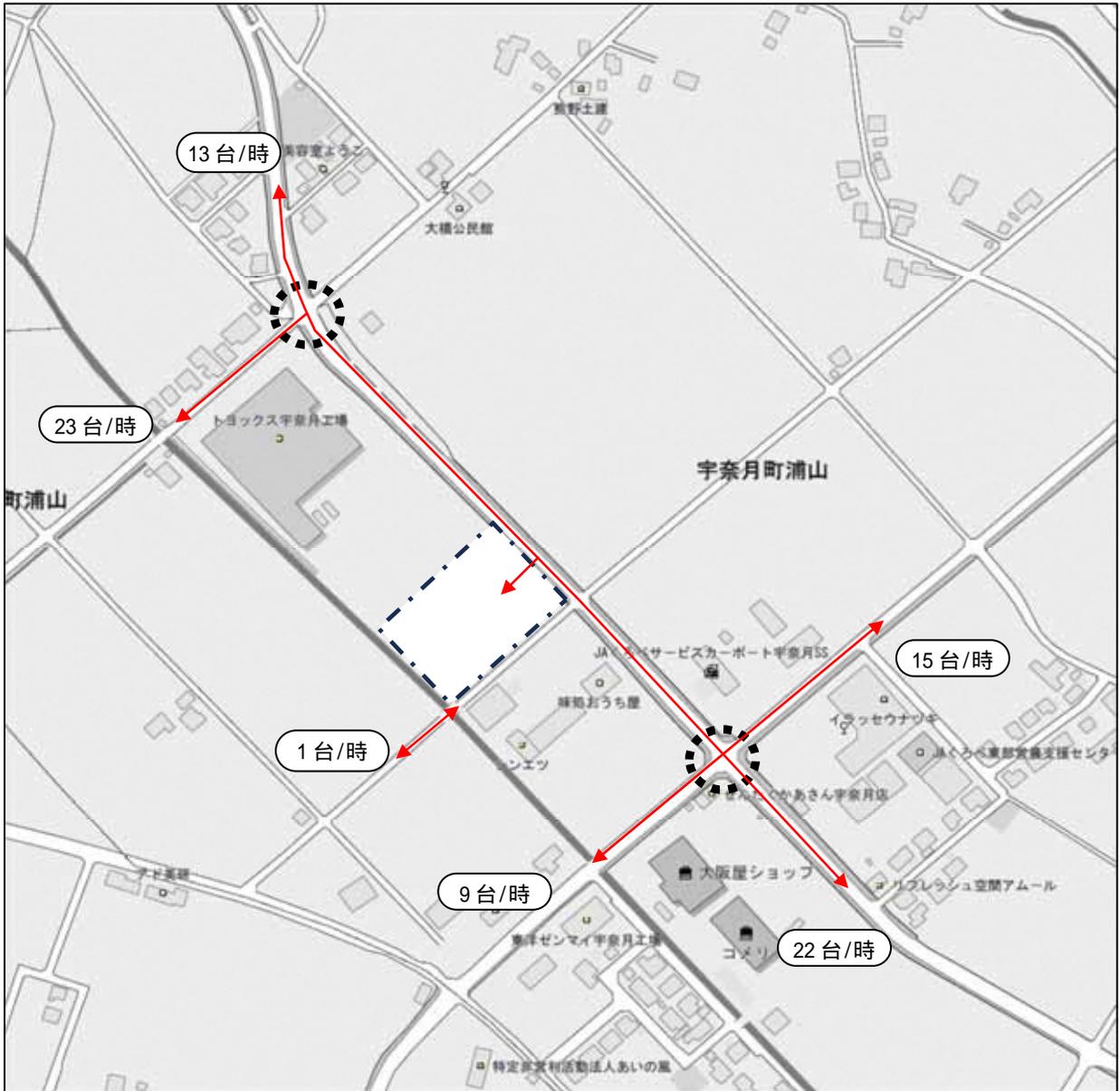


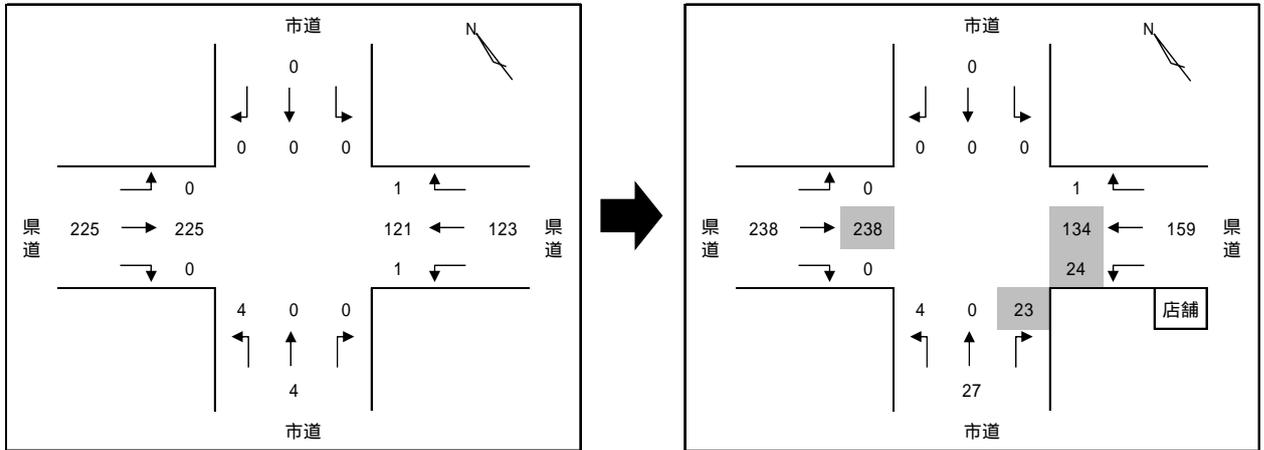
図3 来退店経路図

3) 店舗新設前後における交通量の変化の整理

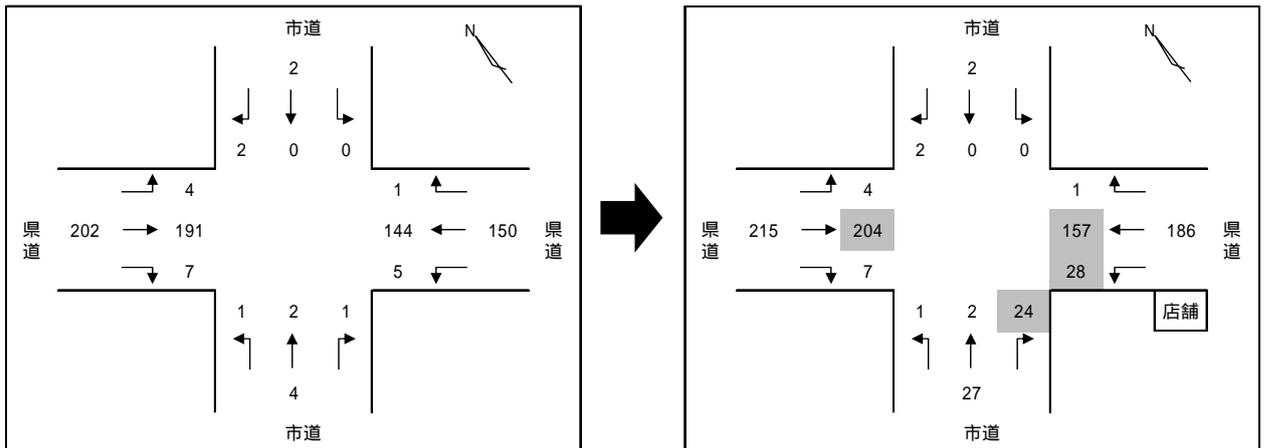
現況交通量調査結果と前述の方向別発生交通量により、店舗新設前後のピーク時間における交通量の変化を以下に示す。なお、数値は小型車、大型車の合計値を示す。

< 交差点 A >

休日ピーク時: 14時



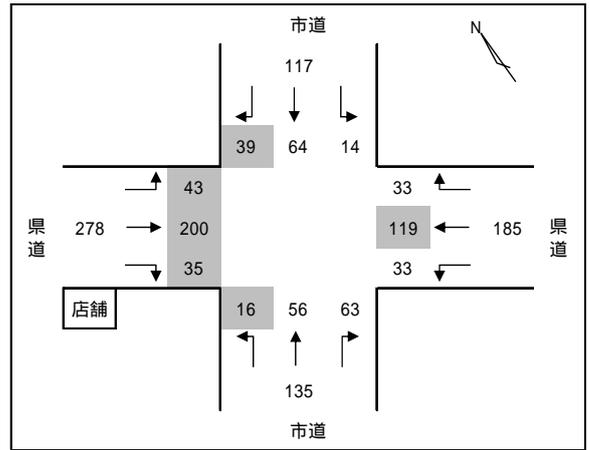
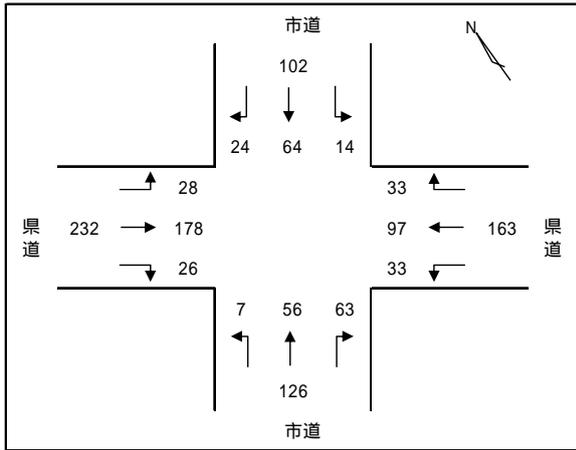
平日ピーク時: 17時



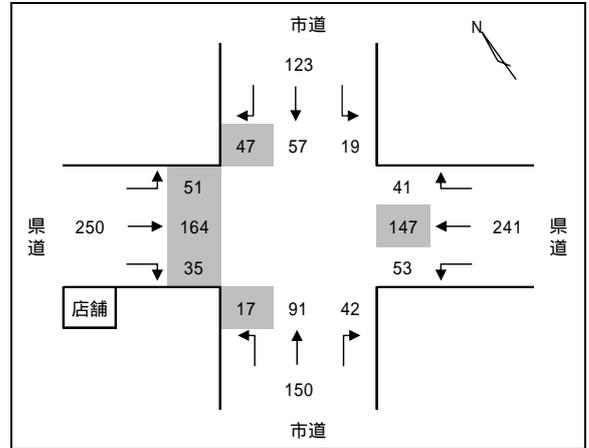
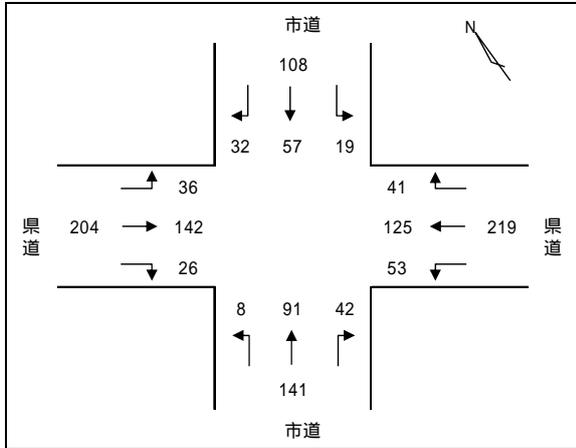
■ 数字が来店・退店に伴い変化する交通量を示す

< 交差点 B >

休日ピーク時: 14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	0.115	0.136	14時台	0.105	0.126	17時台
交差点B	0.148	0.169	14時台	0.148	0.172	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		
飽和交通流率の基本値 S B		2000	2000	2000	2000		
車線幅員による補正率 (車線幅員) 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) 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) T %		0.997 (0.44)	1.000 (0.00)	0.972 (4.07)	1.000 (0.00)		
左折車混入による補正率 (左折率) L T (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 41 36	1.000 (0.0) 0.85 19 14	0.998 (0.8) 0.85 41 36	0.806 (100.0) 0.85 19 14		
右折車混入による補正率 (右折率) R T (右折車の通過確率) f R (有効青時間) 秒 (サイクル長) 秒		1.000 (0.0) 0.885 41 70	(0.0)	0.997 (0.8) 0.790 41 70	(0.0)		
飽和交通流率 S		1994	2000	1934	1612		
設計交通量 q		225 (0+225+0)	0 (0+0+0)	123 (1+121+1)	4 (4+0+0)		
流入部各車線の需要率		0.113	0.000	0.064	0.002	現示の 需要率	交差点の 需要率
現示の需要率	1	0.113		0.064		0.113	0.115
	2		0.000		0.002	0.002	0.900
有効青時間(秒)	1	41.0		41.0		サイクル長(秒)	
	2		19.0		19.0	70	
可能交通容量 C i		1168	543	1133	438		
交通容量比 q / C i		0.193	0.000	0.109	0.009		
交通容量の照査結果		O K	O K	O K	O K		
滞留長 L s (m)							

* : 交通容量 (台 / 実 1 時間)

: 県道南東進
: 市道南西進
: 県道北西進
: 市道北東進

需要率表 2 交差点A 休日開店後

交 差 点 名	交 差 点 A				現示の 需要率	交 差 点 の 需要率
	流 入 部	左折・直進・右折	左折・直進・右折	左折・直進・右折		
車 線 の 種 類						
車 線 数	1	1	1	1		
飽和交通流率の基本値 S B	2000	2000	2000	2000		
車線幅員による補正率 (車線幅員) 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) 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) T %	0.997 (0.42)	1.000 (0.00)	0.978 (3.14)	1.000 (0.00)		
左折車混入による補正率 (左折率) L T (左折車の通過確率) L % (有効青時間) f L 秒 (歩行者現示時間) 秒	1.000 (0.0) 0.85 41 36	1.000 (0.0) 0.85 19 14	0.961 (15.1) 0.85 41 36	0.806 (14.8) 0.85 19 14		
右折車混入による補正率 (右折率) R T (右折車の通過確率) R % (有効青時間) f R 秒 (サイクル長) 秒	1.000 (0.0) 0.873 41 70	(0.0)	0.998 (0.6) 0.780 41 70	(85.2)		
飽和交通流率 S	1994	2000	1876	1612		
設計交通量 q	238 (0+238+0)	0 (0+0+0)	159 (24+134+1)	27 (4+0+23)		
流入部各車線の需要率	0.119	0.000	0.085	0.017		
現示の需要率	1	0.119	0.085	0.017	0.119	0.136
	2		0.000	0.017	0.017	0.900
有効青時間(秒)	1	41.0	41.0		サイクル長(秒)	
	2		19.0	19.0	70	
可能交通容量 C i	1168	543	1099	438		
交通容量比 q / C i	0.204	0.000	0.145	0.062		
交通容量の照査結果	O K	O K	O K	O K		
滞留長 L s (m)						

* : 交通容量 (台 / 実 1 時間)

: 県道南東進
: 市道南西進
: 県道北西進
: 市道北東進

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		
飽和交通流率の基本値	S B	2000	2000	2000	2000		
車線幅員による補正率 (車線幅員)	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)	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)	T %	0.993 (0.99)	1.000 (0.00)	0.991 (1.33)	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)	L T L % f L 秒 秒	0.995 (2.0) 0.85 41 36	1.000 (0.0) 0.85 19 14	0.991 (3.3) 0.85 41 36	0.893 (25.0) 0.85 19 14		
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)	R T R % f R 秒 秒	0.994 (3.5) 0.863 41 70	0.901 (100.0) 0.998 19 70	0.998 (0.7) 0.819 41 70	(25.0)		
飽和交通流率	S	1964	1802	1960	1786		
設計交通量	q	202 (4+191+7)	2 (0+0+2)	150 (5+144+1)	4 (1+2+1)		
流入部各車線の需要率		0.103	0.001	0.077	0.002	現示の 需要率	交差点の 需要率
現示の需要率	1	0.103		0.077		0.103	0.105
	2		0.001		0.002	0.002	0.900
有効青時間(秒)	1	41.0		41.0		サイクル長(秒)	
	2		19.0		19.0	70	
可能交通容量	C i	1150	489	1148	485		
交通容量比	q / C i	0.176	0.004	0.131	0.008		
交通容量の照査結果		O K	O K	O K	O K		
滞留長		L s (m)					

* : 交通容量 (台 / 実 1 時間)

: 県道南東進
: 市道南西進
: 県道北西進
: 市道北東進

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		
飽和交通流率の基本値	S B	2000	2000	2000	2000		
車線幅員による補正率 (車線幅員)	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)	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)	T %	0.994 (0.93)	1.000 (0.00)	0.992 (1.08)	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)	L T L % f L 秒 秒	0.995 (1.9) 0.85 41 36	1.000 (0.0) 0.85 19 14	0.961 (15.1) 0.85 41 36	0.818 (3.7) 0.85 19 14		
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)	R T R % f R 秒 秒	0.993 (3.3) 0.851 41 70	0.901 (100.0) 0.998 19 70	0.998 (0.5) 0.807 41 70	(88.9)		
飽和交通流率	S	1964	1802	1903	1636		
設計交通量	q	215 (4+204+7)	2 (0+0+2)	186 (28+157+1)	27 (1+2+24)		
流入部各車線の需要率		0.109	0.001	0.098	0.017	現示の 需要率	交差点の 需要率
現示の需要率	1	0.109		0.098		0.109	0.126
	2		0.001		0.017	0.017	0.900
有効青時間(秒)	1	41.0		41.0		サイクル長(秒)	
	2		19.0		19.0	70	
可能交通容量	C i	1150	489	1115	444		
交通容量比	q / C i	0.187	0.004	0.167	0.061		
交通容量の照査結果		O K	O K	O K	O K		
滞留長		L s (m)					

* : 交通容量 (台 / 実 1 時間)

: 県道南東進
: 市道南西進
: 県道北西進
: 市道北東進

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	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	1	1
飽和交通流率の基本値 S B	2000	1800	2000	1800	2000	1800	2000	1800
車線幅員による補正率 (車線幅員) w 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)
縦断勾配による補正率 (縦断勾配) 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)
大型車混入による補正率 (大型車混入率) T %	0.997 (0.49)	1.000 (0.00)	0.982 (2.56)	1.000 (0.00)	0.979 (3.08)	1.000 (0.00)	1.000 (0.00)	0.989 (1.59)
左折車混入による補正率 (左折率) L T (左折車の通過確率) L % (有効青時間) f L 秒 (歩行者現示時間) 秒	0.965 (13.6) 0.85 43 38		0.960 (17.9) 0.85 17 12		0.936 (25.4) 0.85 43 38		0.975 (11.1) 0.85 17 12	
右折車混入による補正率 (右折率) R T (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	1924	*1161	1885	*574	1833	*1076	1950	*558
設計交通量 q	206 (28+178)	26	78 (14+64)	24	130 (33+97)	33	63 (7+56)	63
流入部各車線の需要率	0.107	-	0.041	-	0.071	-	0.032	-
現示の需要率	1	0.107	-		0.071	-		
	2			0.041	-		0.032	-
有効青時間(秒)	1	43.0	43.0			43.0	43.0	
	2			17.0	17.0			17.0
可能交通容量 C i	1182	1161	458	574	1126	1076	474	558
交通容量比 q / C i	0.174	0.022	0.170	0.042	0.115	0.031	0.133	0.113
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)		6.7		6.2		8.5		16.4

* : 交通容量 (台 / 実1時間)

: 県道南東進
: 市道南西進
: 県道北西進
: 市道北東進

需要率表 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	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	1	1
飽和交通流率の基本値 S B		2000	1800	2000	1800	2000	1800	2000	1800
車線幅員による補正率 (車線幅員) w 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)
縦断勾配による補正率 (縦断勾配) 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)
大型車混入による補正率 (大型車混入率) T %		0.997 (0.41)	1.000 (0.00)	0.982 (2.56)	1.000 (0.00)	0.982 (2.63)	1.000 (0.00)	1.000 (0.00)	0.989 (1.59)
左折車混入による補正率 (左折率) L T (左折車の通過確率) L % (有効青時間) f L 秒 (歩行者現示時間) 秒		0.954 (17.7) 0.85 43 38		0.960 (17.9) 0.85 17 12		0.945 (21.7) 0.85 43 38		0.951 (22.2) 0.85 17 12	
右折車混入による補正率 (右折率) R T (右折車の通過確率) R % (有効青時間) f R 秒 (サイクル長) 秒									
飽和交通流率 S		1902	*1131	1885	*574	1856	*1047	1902	*558
設計交通量 q		243 (43+200)	35	78 (14+64)	39	152 (33+119)	33	72 (16+56)	63
流入部各車線の需要率		0.128	-	0.041	-	0.082	-	0.038	-
現示の需要率	1	0.128	-			0.082	-		
	2			0.041	-			0.038	-
有効青時間(秒)	1	43.0	43.0			43.0	43.0		
	2			17.0	17.0			17.0	17.0
可能交通容量 C i		1168	1131	458	574	1140	1047	462	558
交通容量比 q / C i		0.208	0.031	0.170	0.068	0.133	0.032	0.156	0.113
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)			9.0		10.0		8.5		16.4

* : 交通容量 (台 / 実 1 時間)

: 県道南東進
 : 市道南西進
 : 県道北西進
 : 市道北東進

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	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	1	1
飽和交通流率の基本値 S B		2000	1800	2000	1800	2000	1800	2000	1800
車線幅員による補正率 (車線幅員) w 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)
縦断勾配による補正率 (縦断勾配) 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)
大型車混入による補正率 (大型車混入率) T %		0.996 (0.56)	0.974 (3.85)	0.991 (1.32)	1.000 (0.00)	1.000 (0.00)	1.000 (0.00)	0.979 (3.03)	1.000 (0.00)
左折車混入による補正率 (左折率) L T (左折車の通過確率) f L (有効青時間) 秒 (歩行者現示時間) 秒		0.946 (20.2) 0.85 65 60		0.939 (25.0) 0.85 35 30		0.923 (29.8) 0.85 65 60		0.979 (8.1) 0.85 35 30	
右折車混入による補正率 (右折率) R T (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		1884	*986	1861	*595	1846	*1007	1917	*633
設計交通量 q		178 (36+142)	26	76 (19+57)	32	178 (53+125)	41	99 (8+91)	42
流入部各車線の需要率		0.094	-	0.041	-	0.096	-	0.052	-
現示の需要率	1	0.094	-			0.096	-		
	2			0.041	-			0.052	-
有効青時間(秒)	1	65.0	65.0			65.0	65.0		
	2			35.0	35.0			35.0	35.0
可能交通容量 C i		1113	986	592	595	1091	1007	610	633
交通容量比 q / C i		0.160	0.026	0.128	0.054	0.163	0.041	0.162	0.066
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)			10.9		12.9		16.5		16.9

* : 交通容量 (台 / 実 1 時間)

: 県道南東進
: 市道南西進
: 県道北西進
: 市道北東進

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	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	1	1
飽和交通流率の基本値 S B	2000	1800	2000	1800	2000	1800	2000	1800
車線幅員による補正率 (車線幅員) w 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)
縦断勾配による補正率 (縦断勾配) 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)
大型車混入による補正率 (大型車混入率) T %	0.997 (0.47)	0.980 (2.86)	0.991 (1.32)	1.000 (0.00)	1.000 (0.00)	1.000 (0.00)	0.981 (2.78)	1.000 (0.00)
左折車混入による補正率 (左折率) L T (左折車の通過確率) L % (有効青時間) f L 秒 (歩行者現示時間) 秒	0.938 (23.7) 0.85 65 60		0.939 (25.0) 0.85 35 30		0.931 (26.5) 0.85 65 60		0.961 (15.7) 0.85 35 30	
右折車混入による補正率 (右折率) R T (右折車の通過確率) f R 秒 (有効青時間) 秒 (サイクル長) 秒								
飽和交通流率 S	1870	*964	1861	*595	1862	*978	1885	*633
設計交通量 q	215 (51+164)	35	76 (19+57)	47	200 (53+147)	41	108 (17+91)	42
流入部各車線の需要率	0.115	-	0.041	-	0.107	-	0.057	-
現示の需要率	1	0.115	-		0.107	-		
	2			0.041	-		0.057	-
有効青時間(秒)	1	65.0	65.0			65.0	65.0	
	2			35.0	35.0			35.0 35.0
可能交通容量 C i	1105	964	592	595	1100	978	600	633
交通容量比 q / C i	0.195	0.036	0.128	0.079	0.182	0.042	0.180	0.066
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)		14.5		19.0		16.5		16.9

* : 交通容量 (台 / 実 1 時間)

: 県道南東進
: 市道南西進
: 県道北西進
: 市道北東進