資料２

交通検討資料

はじめに　本調査の目的と構成

１）調査の目的

本調査は、当該店舗の新設計画に先立ち、現状の交通量調査を実施するとともに、大規模小売店舗立地法に基づいて、開店後の発生交通量の予測を行い、これらの成果を踏まえたうえで、立地予定地周辺の信号交差点に及ぼす影響について検討を行うことを目的とする。

２）調査の構成

本調査は、以下の内容で実施するものとする。

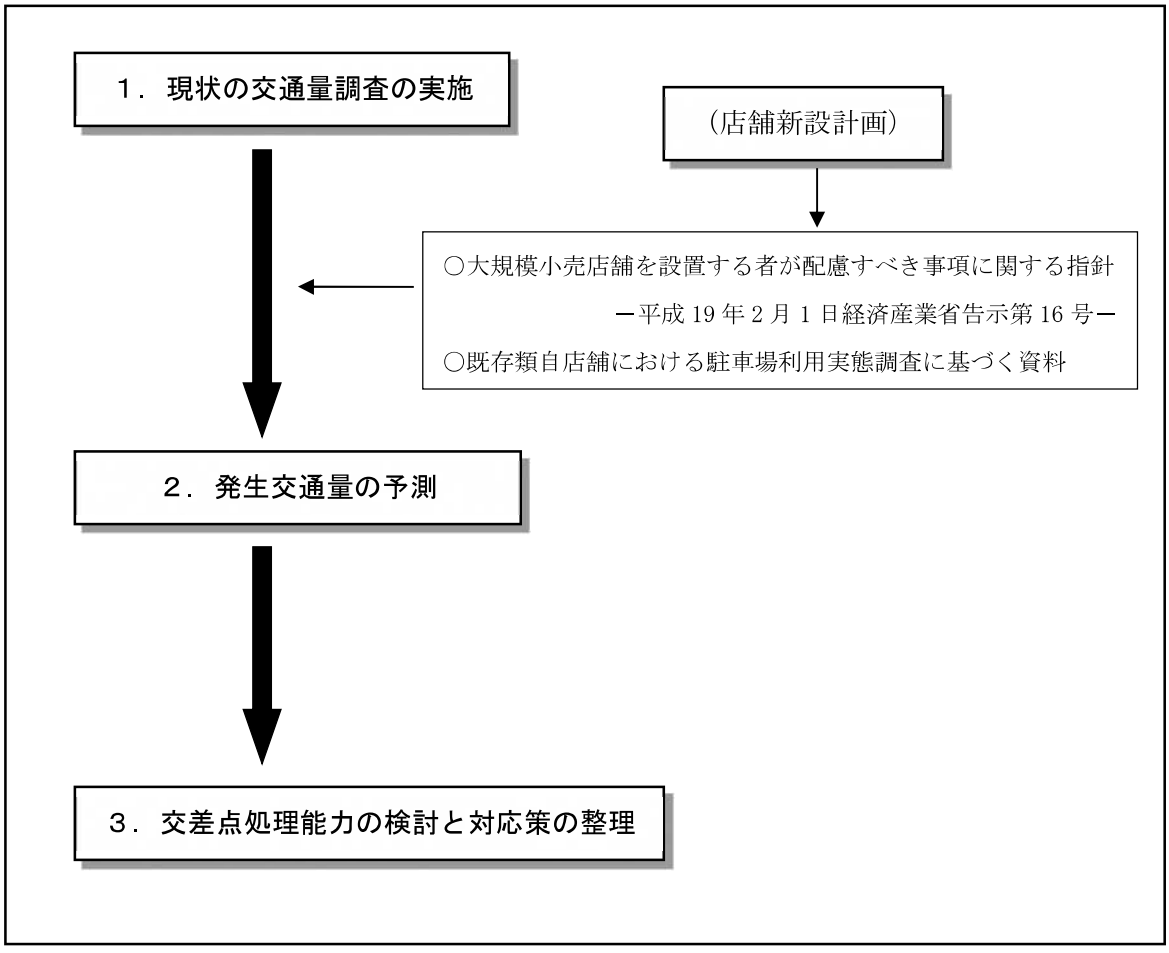


図１　調査の構成

１．現状の交通量調査の実施

１）調査の概要

当該店舗敷地の近隣に位置する「羽根（東）交差点」と「有沢交差点」において、以下の内容で交通量調査を実施した。

調査の時間帯は、各交差点内交通量においてピーク時を含む４時間帯とした。

調査対象地点：羽根（東）交差点、有沢交差点
調　　査　　日：令和８年７月５日（日）13:00～17:00
　　令和８年７月６日（月）15:00～19:00
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

なお、自動車類の車種については、以下の区分で調査を行った。

小型車：乗用車、小型貨物車（3, 4, 5, 6, 7, 8※ナンバー）
大型車：普通貨物車、バス（0, 1, 2, 8※, 9 ナンバー）※８ナンバーは形状を判断して区分した。
自動二輪車：動力付二輪車類
歩行者・自転車：横断歩道等を通行する歩行者と自転車



図２　交通量調査地点図

２）調査の結果

交通量調査結果について、総括表を表１～２に、時間帯別方向別車種別交通量を表３～表６に示す。なお、表中の太線枠表示は交差点内を通過した交通量が交差点全体で最大であった時間帯（ピーク時間）を示している。

表１　交通量調査結果総括表（羽根（東）交差点）

羽根(東)交差点　休日交差点交通量					
時間帯	東進	南進	西進	北進	計
13:00 ～ 14:00	661	593	624	556	2,434
14:00 ～ 15:00	888	658	750	607	2,903
15:00 ～ 16:00	957	761	795	768	3,281
16:00 ～ 17:00	847	723	810	786	3,166
計	3,353	2,735	2,979	2,717	11,784

羽根(東)交差点　平日交差点交通量					
時間帯	東進	南進	西進	北進	計
15:00 ～ 16:00	799	656	753	604	2,812
16:00 ～ 17:00	890	739	824	724	3,177
17:00 ～ 18:00	1,232	897	1,011	861	4,001
18:00 ～ 19:00	1,111	795	916	750	3,572
計	4,032	3,087	3,504	2,939	13,562

表２　交通量調査結果総括表（有明交差点）

有沢交差点　休日交差点交通量					
時間帯	東進	南進	西進	北進	計
13:00 ～ 14:00	618	337	588	449	1,992
14:00 ～ 15:00	821	385	682	544	2,432
15:00 ～ 16:00	876	419	771	566	2,632
16:00 ～ 17:00	765	384	768	518	2,435
計	3,080	1,525	2,809	2,077	9,491

有沢交差点　平日交差点交通量					
時間帯	東進	南進	西進	北進	計
15:00 ～ 16:00	742	435	719	543	2,439
16:00 ～ 17:00	823	474	732	570	2,599
17:00 ～ 18:00	854	557	790	676	2,877
18:00 ～ 19:00	782	491	818	605	2,696
計	3,201	1,957	3,059	2,394	10,611

表３　交通量調査結果（羽根（東）交差点：休日）

羽根(東)交差点	小型車			大型車			自動車合計			自動二輪車			歩行者自転車
主要地方道東進	左折	直進	右折	左折	直進	右折	左折	直進	右折	左折	直進	右折	
13:00 ～ 14:00	44	503	102	2	7	3	46	510	105	0	3	2	7
14:00 ～ 15:00	63	667	146	3	5	4	66	672	150	1	5	0	4
15:00 ～ 16:00	81	702	161	1	8	4	82	710	165	1	3	0	5
16:00 ～ 17:00	84	625	129	3	4	2	87	629	131	0	1	1	2
計	272	2,497	538	9	24	13	281	2,521	551	2	12	3	18

羽根(東)交差点	小型車			大型車			自動車合計			自動二輪車			歩行者自転車
主要地方道南進	左折	直進	右折	左折	直進	右折	左折	直進	右折	左折	直進	右折	
13:00 ～ 14:00	37	415	138	0	2	1	37	417	139	1	0	1	8
14:00 ～ 15:00	55	443	152	1	5	2	56	448	154	0	3	1	4
15:00 ～ 16:00	51	518	187	2	3	0	53	521	187	1	0	0	6
16:00 ～ 17:00	38	487	195	0	1	2	38	488	197	1	1	1	3
計	181	1,863	672	3	11	5	184	1,874	677	3	4	3	21

羽根(東)交差点	小型車			大型車			自動車合計			自動二輪車			歩行者自転車
主要地方道西進	左折	直進	右折	左折	直進	右折	左折	直進	右折	左折	直進	右折	
13:00 ～ 14:00	21	511	87	0	4	1	21	515	88	0	2	1	3
14:00 ～ 15:00	29	608	103	2	6	2	31	614	105	0	3	0	6
15:00 ～ 16:00	37	641	112	1	3	1	38	644	113	0	0	1	2
16:00 ～ 17:00	31	667	105	0	5	2	31	672	107	1	2	0	2
計	118	2,427	407	3	18	6	121	2,445	413	1	7	2	13

羽根(東)交差点	小型車			大型車			自動車合計			自動二輪車			歩行者自転車
主要地方道北進	左折	直進	右折	左折	直進	右折	左折	直進	右折	左折	直進	右折	
13:00 ～ 14:00	77	397	76	2	4	0	79	401	76	1	2	0	2
14:00 ～ 15:00	82	425	93	1	4	2	83	429	95	0	0	1	7
15:00 ～ 16:00	105	552	106	3	1	1	108	553	107	1	1	0	5
16:00 ～ 17:00	111	571	103	0	1	0	111	572	103	0	0	1	3
計	375	1,945	378	6	10	3	381	1,955	381	2	3	2	17

表４　交通量調査結果（羽根（東）交差点：平日）

羽根(東)交差点	小型車			大型車			自動車合計			自動二輪車			歩行者自転車
主要地方道東進	左折	直進	右折	左折	直進	右折	左折	直進	右折	左折	直進	右折	
15:00 ～ 16:00	67	588	117	5	15	7	72	603	124	0	2	0	6
16:00 ～ 17:00	75	647	146	7	9	6	82	656	152	1	1	1	9
17:00 ～ 18:00	117	913	184	5	6	7	122	919	191	2	1	0	14
18:00 ～ 19:00	102	829	168	3	4	5	105	833	173	1	0	0	7
計	361	2,977	615	20	34	25	381	3,011	640	4	4	1	36

羽根(東)交差点	小型車			大型車			自動車合計			自動二輪車			歩行者自転車
主要地方道南進	左折	直進	右折	左折	直進	右折	左折	直進	右折	左折	直進	右折	
15:00 ～ 16:00	42	416	152	2	42	2	44	458	154	1	3	1	16
16:00 ～ 17:00	48	475	178	0	34	4	48	509	182	0	1	0	9
17:00 ～ 18:00	66	581	221	1	28	0	67	609	221	0	3	0	27
18:00 ～ 19:00	53	517	201	1	22	1	54	539	202	0	0	0	12
計	209	1,989	752	4	###	7	213	2,115	759	1	7	1	64

羽根(東)交差点	小型車			大型車			自動車合計			自動二輪車			歩行者自転車
主要地方道西進	左折	直進	右折	左折	直進	右折	左折	直進	右折	左折	直進	右折	
15:00 ～ 16:00	28	607	101	0	16	1	28	623	102	0	3	0	3
16:00 ～ 17:00	33	684	95	0	11	1	33	695	96	1	0	1	7
17:00 ～ 18:00	48	804	144	1	14	0	49	818	144	0	1	0	16
18:00 ～ 19:00	46	735	125	1	9	0	47	744	125	0	0	1	11
計	155	2,830	465	2	50	2	157	2,880	467	1	4	2	37

羽根(東)交差点	小型車			大型車			自動車合計			自動二輪車			歩行者自転車
主要地方道北進	左折	直進	右折	左折	直進	右折	左折	直進	右折	左折	直進	右折	
15:00 ～ 16:00	86	411	97	3	7	0	89	418	97	1	0	1	9
16:00 ～ 17:00	83	528	104	2	5	2	85	533	106	0	1	0	14
17:00 ～ 18:00	119	604	127	4	6	1	123	610	128	0	2	0	22
18:00 ～ 19:00	102	542	102	1	3	0	103	545	102	0	1	0	8
計	390	2,085	430	10	21	3	400	2,106	433	1	4	1	53

表５　交通量調査結果（有明交差点：休日）

有沢交差点	小型車			大型車			自動車合計			自動二輪車			歩行者自転車
主要地方道東進	左折	直進	右折	左折	直進	右折	左折	直進	右折	左折	直進	右折	
13:00 ～ 14:00	31	529	51	1	6	0	32	535	51	0	4	0	3
14:00 ～ 15:00	34	735	44	0	8	0	34	743	44	1	3	2	5
15:00 ～ 16:00	43	774	48	0	9	2	43	783	50	1	3	0	1
16:00 ～ 17:00	46	675	39	1	4	0	47	679	39	1	1	0	5
計	154	2,713	182	2	27	2	156	2,740	184	3	11	2	14

有沢交差点	小型車			大型車			自動車合計			自動二輪車			歩行者自転車
主要地方道南進	左折	直進	右折	左折	直進	右折	左折	直進	右折	左折	直進	右折	
13:00 ～ 14:00	42	218	76	0	1	0	42	219	76	1	1	2	4
14:00 ～ 15:00	48	277	55	1	3	1	49	280	56	1	0	0	6
15:00 ～ 16:00	55	303	58	0	3	0	55	306	58	0	3	1	3
16:00 ～ 17:00	37	285	61	0	1	0	37	286	61	1	1	1	3
計	182	1,083	250	1	8	1	183	1,091	251	3	5	4	16

有沢交差点	小型車			大型車			自動車合計			自動二輪車			歩行者自転車
主要地方道西進	左折	直進	右折	左折	直進	右折	左折	直進	右折	左折	直進	右折	
13:00 ～ 14:00	48	503	29	2	5	1	50	508	30	1	1	0	2
14:00 ～ 15:00	52	598	22	3	7	0	55	605	22	0	1	0	7
15:00 ～ 16:00	67	662	35	1	6	0	68	668	35	1	0	1	1
16:00 ～ 17:00	55	675	31	1	5	1	56	680	32	0	1	0	2
計	222	2,438	117	7	23	2	229	2,461	119	2	3	1	12

有沢交差点	小型車			大型車			自動車合計			自動二輪車			歩行者自転車
主要地方道北進	左折	直進	右折	左折	直進	右折	左折	直進	右折	左折	直進	右折	
13:00 ～ 14:00	49	227	171	0	1	1	49	228	172	0	1	0	3
14:00 ～ 15:00	78	306	155	1	2	2	79	308	157	2	3	0	1
15:00 ～ 16:00	71	329	163	0	1	2	71	330	165	0	0	1	5
16:00 ～ 17:00	56	310	149	1	1	1	57	311	150	1	2	0	2
計	254	1,172	638	2	5	6	256	1,177	644	3	6	1	11

表６　交通量調査結果（有明交差点：平日）

有沢交差点	小型車			大型車			自動車合計			自動二輪車			歩行者自転車
主要地方道東進	左折	直進	右折	左折	直進	右折	左折	直進	右折	左折	直進	右折	
15:00 ～ 16:00	27	665	33	1	16	0	28	681	33	0	3	1	7
16:00 ～ 17:00	41	736	38	0	7	1	41	743	39	1	5	0	11
17:00 ～ 18:00	48	744	52	2	8	0	50	752	52	0	4	0	8
18:00 ～ 19:00	39	683	55	1	3	1	40	686	56	0	2	0	5
計	155	2,828	178	4	34	2	159	2,862	180	1	14	1	31

有沢交差点	小型車			大型車			自動車合計			自動二輪車			歩行者自転車
主要地方道南進	左折	直進	右折	左折	直進	右折	左折	直進	右折	左折	直進	右折	
15:00 ～ 16:00	47	311	65	3	7	2	50	318	67	0	3	2	11
16:00 ～ 17:00	52	341	72	3	5	1	55	346	73	1	0	0	8
17:00 ～ 18:00	64	405	85	0	2	1	64	407	86	1	1	0	4
18:00 ～ 19:00	61	363	61	1	3	2	62	366	63	0	1	1	5
計	224	1,420	283	7	17	6	231	1,437	289	2	5	3	28

有沢交差点	小型車			大型車			自動車合計			自動二輪車			歩行者自転車
主要地方道西進	左折	直進	右折	左折	直進	右折	左折	直進	右折	左折	直進	右折	
15:00 ～ 16:00	41	631	30	4	11	2	45	642	32	1	0	0	3
16:00 ～ 17:00	57	619	46	3	6	1	60	625	47	0	3	1	0
17:00 ～ 18:00	74	644	63	3	3	3	77	647	66	0	0	1	4
18:00 ～ 19:00	71	683	57	1	4	2	72	687	59	0	1	0	2
計	243	2,577	196	11	24	8	254	2,601	204	1	4	2	9

有沢交差点	小型車			大型車			自動車合計			自動二輪車			歩行者自転車
主要地方道北進	左折	直進	右折	左折	直進	右折	左折	直進	右折	左折	直進	右折	
15:00 ～ 16:00	42	331	158	3	5	4	45	336	162	1	2	2	7
16:00 ～ 17:00	44	353	164	4	2	3	48	355	167	0	1	1	7
17:00 ～ 18:00	60	417	192	1	3	3	61	420	195	1	0	0	3
18:00 ～ 19:00	54	376	173	1	0	1	55	376	174	1	1	0	5
計	200	1,477	687	9	10	11	209	1,487	698	3	4	3	22

２．発生交通量の予測

１）ピーク時発生交通量の算定

ここでは、当該店舗の新設に伴い、現状の信号交差点に最も影響を与えると考えられる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設定する。

ここで、ピーク時発生交通量は、既存類似店舗における駐車場利用実態調査結果（資料１参照）に基づき、以下のように算出した。

表７　算出に用いた各種係数

項　　目	各　種　係　数
Ｓ：店舗面積（売場床面積）	1.844 千㎡
Ａ：店舗面積当たり日来客数原単位	300 人/千㎡
Ｂ：ピーク率	14.4%
Ｃ：自動車分担率	98%
Ｄ：平均乗車人員	1.9 人／台

当該店舗のピーク時間における来店車両台数は以下のとおりである。

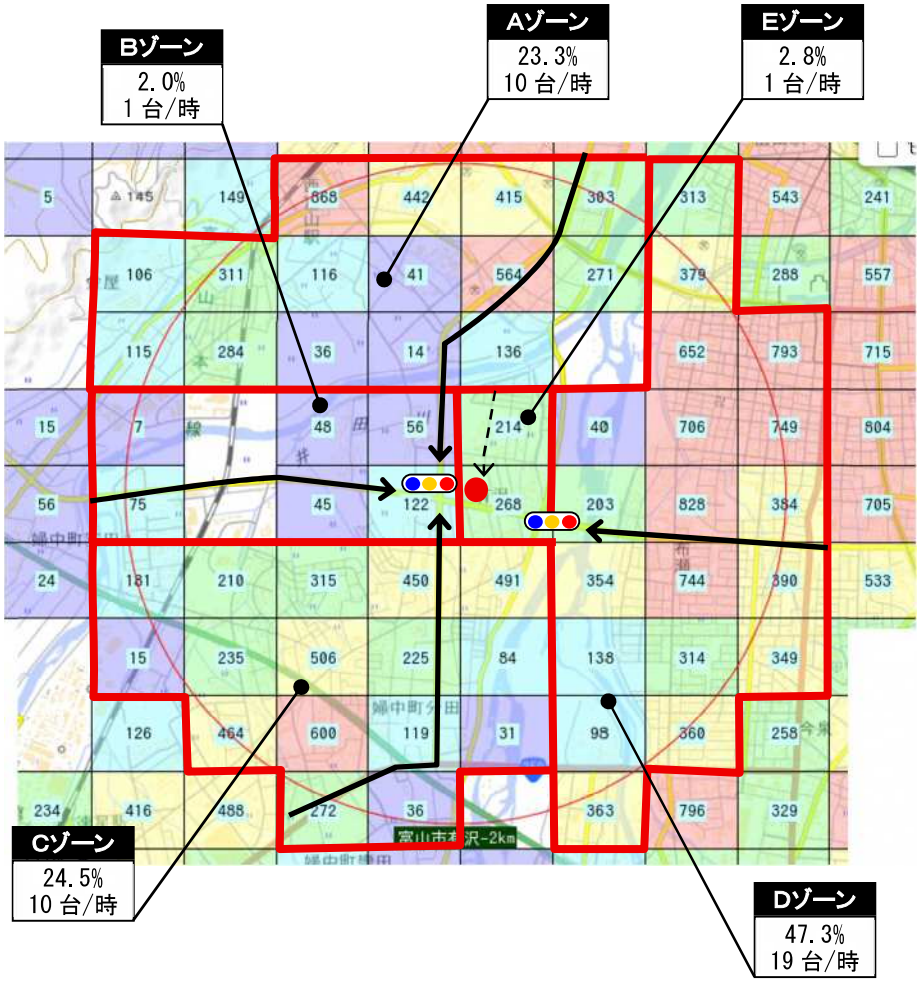
・日来客数 ＝ 300（人／千㎡）×1.844（千㎡）＝553（人）

・来店自動車台数 ＝ 553（人）× 98% ÷1.9 人／台＝ 285（台／日）

・ピーク時来店車両＝ 285（台／日）×14.4% ≒ 41 台／時）

以上より、当該店舗の新設に伴い、新たに発生するピーク１時間当りの交通量は 82 台（41 台×２：往復）となる。

２）方向別来客車両台数の設定



ゾーン名	世帯数	割合 (%)	日来店台数 (台/日)	ピーク時台数 (台/時)
A	4,022	23.3	66	10
B	353	2.0	6	1
C	4,234	24.5	70	10
D	8,157	47.3	135	19
E	482	2.8	8	1
計	17,248	100.0	285	41

※令和2年国勢調査500m地域メッシュ統計に基づく。
※図中のメッシュ内数値は世帯数を示す。

３）店舗新設前後における交通量の変化の整理

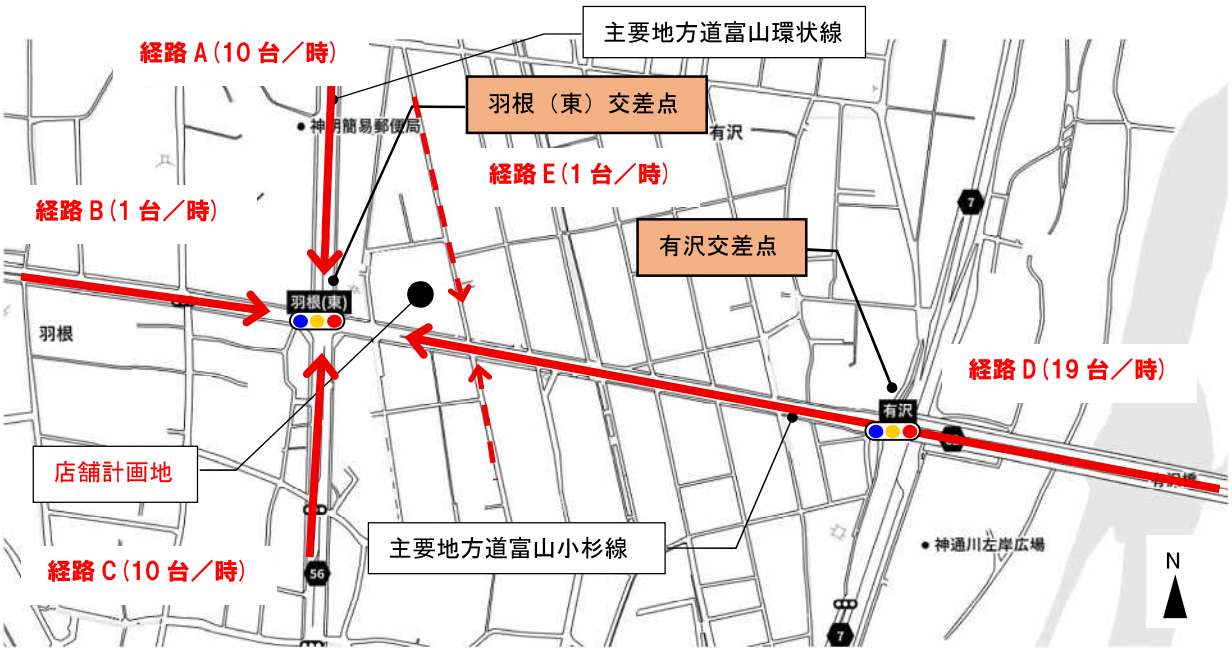


図４　来店経路設定図

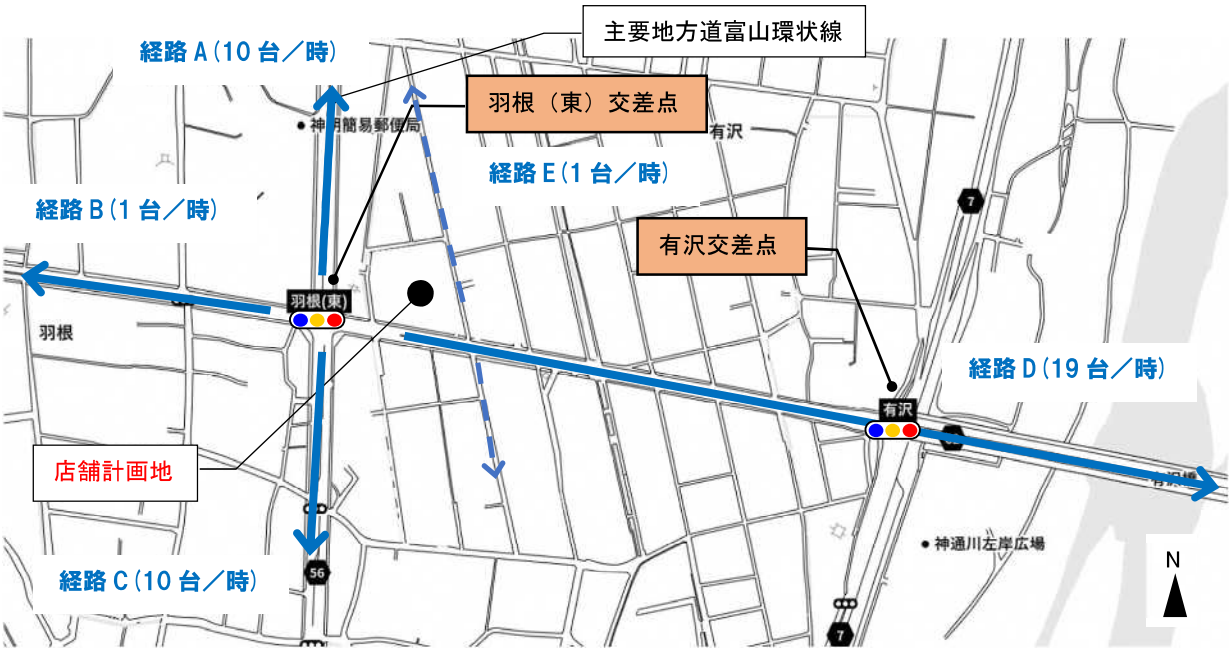
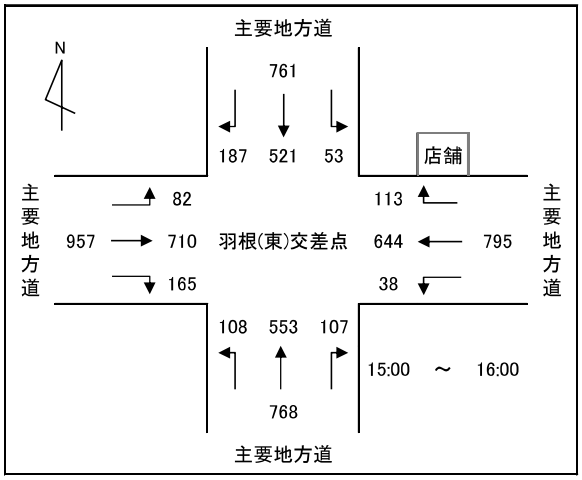


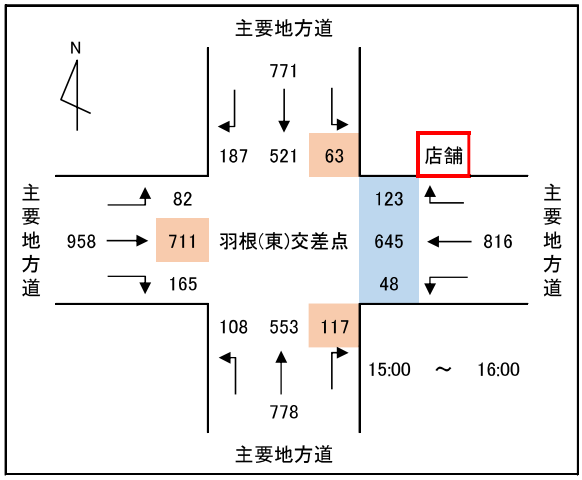
図５　退店経路設定

（羽根（東）交差点）

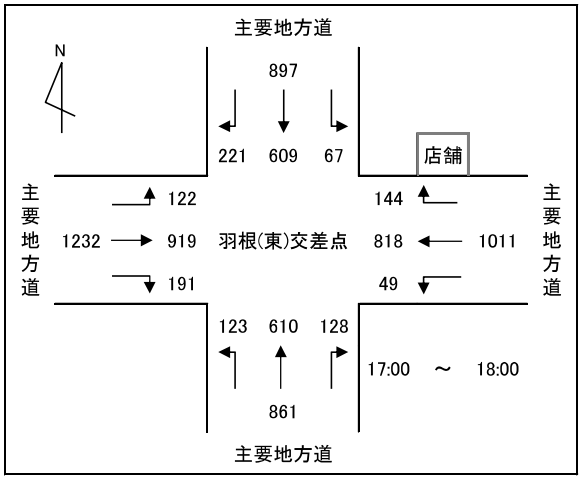
（休日）　現況



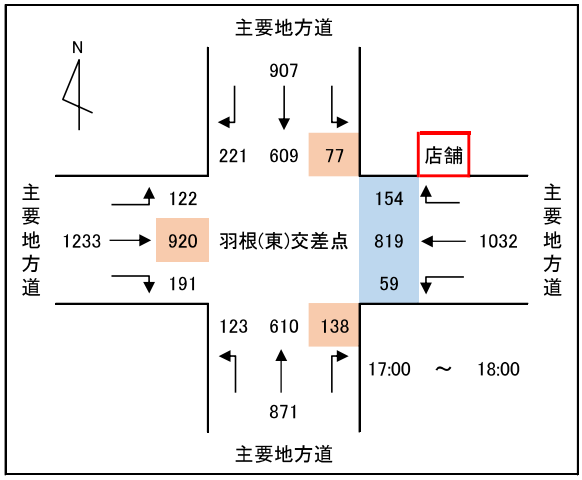
開店後



（平日）　現況



開店後

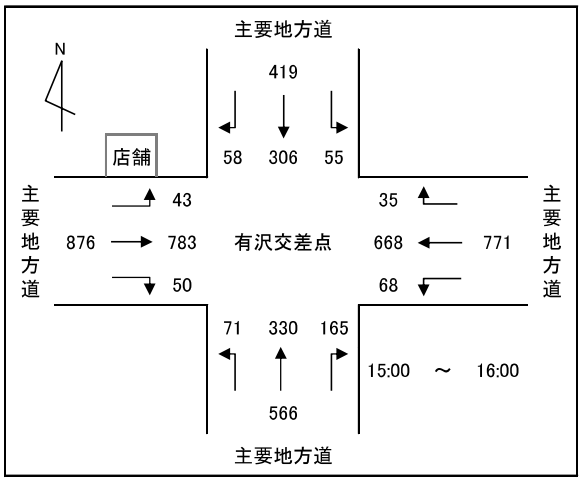


：来店経路(以下、同じ。)

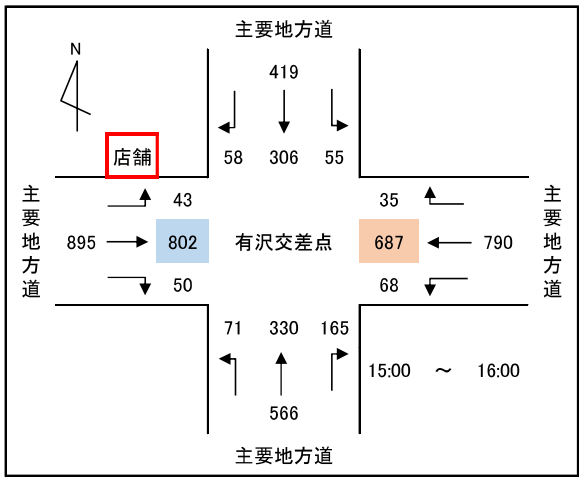
：退店経路(以下、同じ。)

＜有沢交差点＞

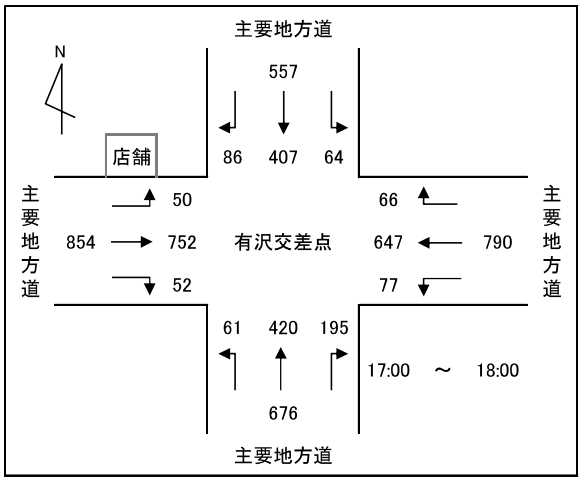
（休日）　現況



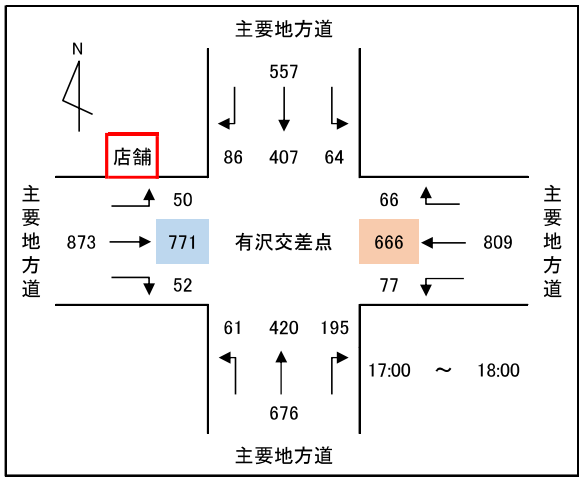
開店後



（平日）　現況



開店後



３．交差点交通処理能力の検討

交差点処理能力については、「平面交差の計画と設計 基礎編　平成 30 年 11 月 15 日発行（社団法人交通工学研究会)」に基づいて検討を行った。

１）交差点需要率による評価

休日及び平日の現況と開店後の需要率を下表に示す。

これによると、休日・平日ともに、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、開店後の需要率は上限値を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。

なお、需要率上限値は、信号サイクル長（Ｃ秒）から赤時間等の損失時間（Ｌ秒）を引いた時間を信号サイクル長（Ｃ秒）で割った値を記載している。

表 12　需要率の比較

交差点名	休　日				平　日			
	現　況	開店後	開店に伴う影響	需要率上限値	現　況	開店後	開店に伴う影響	需要率上限値
羽根（東）交差点	0.575	0.575	―	0.900	0.695	0.696	0.001	0.900
有沢交差点	0.666	0.676	0.010	0.900	0.709	0.719	0.010	0.900

２）車線別交通容量比による評価

来店車両並びに退店車両が走行する車線ごとに、現況及び開店後の車線別交通容量比を比較した結果を下表に示す。これによると、各車線とも交通容量比は評価値である 1.0 を下回っており、開店後に著しい交通渋滞を引き起こす車線は発生しないものと判断する。

表 13　車線別交通容量比の計算結果

交差点名	車　線	区分	交通容量比						評価値
			休　日			平　日			
			現況	開店後	開店に伴う影響	現況	開店後	開店に伴う影響	
羽根(東)交差点	主要地方道東進左直進車線	来店	0.479	0.479	―	0.631	0.632	0.001	1.0
	主要地方度南進左直進線		0.575	0.587	0.012	0.694	0.706	0.012	
	主要地方道北進右折車線		0.277	0.303	0.026	0.363	0.391	0.028	
	主要地方道西進左直進車線	退店	0.405	0.413	0.008	0.520	0.528	0.008	
	主要地方道西進右折車線		0.225	0.246	0.021	0.341	0.365	0.024	
有沢交差点	主要地方道西進左直進車線	来店	0.800	0.820	0.020	0.790	0.809	0.019	
	主要地方道東進左直進車線	退店	0.504	0.516	0.012	0.491	0.502	0.011	

参考資料１：需要率表

需要率表１　羽根（東）交差点：休日現況

交差点名		羽根（東）交差点　休日現況											
流入部		①主要地方道東進			②主要地方道南進			③主要地方道西進			④主要地方道北進		
車線の種類		左折・直進	直進	右折	左折・直進	直進	右折	左折・直進	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	1	1
飽和交通流率の基本値	ＳＢ	2,000	2,000	1,800	2,000	2,000	1,800	2,000	2,000	1,800	2,000	2,000	1,800
車線幅員による補正率	αｗ	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000
（車線幅員）	ｍ	(3.00)	(3.00)	(3.00)	(3.00)	(3.00)	(3.00)	(3.00)	(3.00)	(3.00)	(3.00)	(3.00)	(3.00)
縦断勾配による補正率	αＧ	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000
（縦断勾配）	％	(0.00)	(0.00)	(0.00)	(0.00)	(0.00)	(0.00)	(0.00)	(0.00)	(0.00)	(0.00)	(0.00)	(0.00)
大型車混入による補正率	αＴ	0.992	0.992	0.983	0.992	0.996	1.000	0.995	0.997	0.994	0.993	0.999	0.994
（大型車混入率）	％	(1.15)	(1.13)	(2.42)	(1.17)	(0.58)	(0.00)	(0.71)	(0.47)	(0.88)	(1.03)	(0.18)	(0.93)
左折車混入による補正率	αＬＴ	0.945			0.954			0.970			0.922		
（左折率）	Ｌ％	(20.7)			(18.5)			(11.1)			(32.7)		
（左折車の通過確率）	ｆＬ	0.85			0.85			0.85			0.85		
（有効青時間）	秒	60			36			60			36		
（歩行者現示時間）	秒	55			31			55			31		
右折車混入による補正率	αＲＴ												
（右折率）	Ｒ％												
（右折車の通過確率）	ｆＲ												
（有効青時間）	秒												
（サイクル長）	秒												
飽和交通流率	Ｓ	1,875	1,984	1,769	1,893	1,992	1,800	1,930	1,994	1,789	1,831	1,998	1,789
設計交通量	ｑ	792 (82+710)		165	574 (53+521)		187	682 (38+644)		113	661 (108+553)		107
流入部各車線の需要率		0.205		0.093	0.148		0.104	0.174		0.063	0.173		0.060
現示の需要率	1φ	0.205						0.174					
	2φ			0.093						0.063			
	3φ				0.148						0.173		
	4φ						0.104						0.060
有効青時間(秒)	1φ	60.0						60.0					
	2φ			18.3						18.3			
	3φ				36.0						36.0		
	4φ						18.3						18.3
可能交通容量	Ｃｉ	1,654		524	999		376	1,682		502	985		386
交通容量比	ｑ／Ｃｉ	0.479		0.315	0.575		0.497	0.405		0.225	0.671		0.277
交通容量の照査結果		ＯＫ		ＯＫ	ＯＫ		ＯＫ	ＯＫ		ＯＫ	ＯＫ		ＯＫ

現示の需要率	交差点の需要率
0.205	
0.093	0.575
0.173	
0.104	≦0.900

サイクル長(秒)
140

現示方式の図示

現示	1φ	2φ	3φ	4φ	
表示時間	G:59 Y:3 AR:0	G:15 Y:2 AR:3	G:35 Y:3 AR:0	G:15 Y:2 AR:3	C=140
有効青時間	60	15	36	15	G=126
損失時間	2	5	2	5	L=14
歩行者現示時間	55	0	31	0	

需要率表２　羽根（東）交差点：休日開店後

交差点名		羽根（東）交差点　休日開店後													
流入部		①主要地方道東進			②主要地方道南進			③主要地方道西進			④主要地方道北進				
車線の種類		左折・直進	直進	右折	左折・直進	直進	右折	左折・直進	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	1	1		
飽和交通流率の基本値	ＳＢ	2,000	2,000	1,800	2,000	2,000	1,800	2,000	2,000	1,800	2,000	2,000	1,800		
車線幅員による補正率	αｗ	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000		
（車線幅員）	ｍ	(3.00)	(3.00)	(3.00)	(3.00)	(3.00)	(3.00)	(3.00)	(3.00)	(3.00)	(3.00)	(3.00)	(3.00)		
縦断勾配による補正率	αＧ	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000		
（縦断勾配）	%	(0.00)	(0.00)	(0.00)	(0.00)	(0.00)	(0.00)	(0.00)	(0.00)	(0.00)	(0.00)	(0.00)	(0.00)		
大型車混入による補正率	αＴ	0.992	0.992	0.983	0.992	0.996	1.000	0.995	0.997	0.994	0.993	0.999	0.994		
（大型車混入率）	%	(1.14)	(1.13)	(2.42)	(1.14)	(0.58)	(0.00)	(0.69)	(0.47)	(0.81)	(1.03)	(0.18)	(0.85)		
左折車混入による補正率	αＬＴ	0.945			0.947			0.963			0.922				
（左折率）	Ｌ%	(20.7)			(21.6)			(13.9)			(32.7)				
（左折車の通過確率）	ｆＬ	0.85			0.85			0.85			0.85				
（有効青時間）	秒	60			36			60			36				
（歩行者現示時間）	秒	55			31			55			31				
右折車混入による補正率	αＲＴ														
（右折率）	Ｒ%														
（右折車の通過確率）	ｆＲ														
（有効青時間）	秒														
（サイクル長）	秒														
飽和交通流率	Ｓ	1,875	1,984	1,769	1,879	1,992	1,800	1,916	1,994	1,789	1,831	1,998	1,789		
設計交通量	ｑ	793 (82+711)		165	584 (63+521)		187	693 (48+645)		123	661 (108+553)		117		
流入部各車線の需要率		0.205		0.093	0.151		0.104	0.177		0.069	0.173		0.065	現示の需要率	交差点の需要率
現示の需要率	1φ	0.205						0.177						0.205	
	2φ			0.093						0.069				0.093	0.575
	3φ				0.151						0.173			0.173	
	4φ						0.104						0.065	0.104	≦0.900
有効青時間(秒)	1φ	60.0						60.0						サイクル長(秒)	
	2φ			18.3						18.3				140	
	3φ				36.0						36.0				
	4φ						18.3						18.3		
可能交通容量	Ｃｉ	1,654		524	995		376	1,676		501	985		386		
交通容量比	ｑ／Ｃｉ	0.479		0.315	0.587		0.497	0.413		0.246	0.671		0.303		
交通容量の照査結果		ＯＫ		ＯＫ	ＯＫ		ＯＫ	ＯＫ		ＯＫ	ＯＫ		ＯＫ		

需要率表３　羽根（東）交差点：平日現況

交差点名		羽根（東）交差点　平日現況													
流入部		①			②			③			④				
車線の種類		左折・直進	直進	右折	左折・直進	直進	右折	左折・直進	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	1	1		
飽和交通流率の基本値	ＳＢ	2,000	2,000	1,800	2,000	2,000	1,800	2,000	2,000	1,800	2,000	2,000	1,800		
車線幅員による補正率	αw	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000		
（車線幅員）	m	(3.00)	(3.00)	(3.00)	(3.00)	(3.00)	(3.00)	(3.00)	(3.00)	(3.00)	(3.00)	(3.00)	(3.00)		
縦断勾配による補正率	αG	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000		
（縦断勾配）	%	(0.00)	(0.00)	(0.00)	(0.00)	(0.00)	(0.00)	(0.00)	(0.00)	(0.00)	(0.00)	(0.00)	(0.00)		
大型車混入による補正率	αT	0.990	0.995	0.975	0.973	0.969	1.000	0.988	0.988	1.000	0.988	0.993	0.995		
（大型車混入率）	%	(1.46)	(0.65)	(3.66)	(3.98)	(4.60)	(0.00)	(1.75)	(1.71)	(0.00)	(1.74)	(0.98)	(0.78)		
左折車混入による補正率	αＬT	0.939			0.951			0.969			0.920				
（左折率）	Ｌ%	(23.4)			(19.8)			(11.3)			(33.6)				
（左折車の通過確率）	ｆＬ	0.85			0.85			0.85			0.85				
（有効青時間）	秒	60			36			60			36				
（歩行者現示時間）	秒	55			31			55			31				
右折車混入による補正率	αＲT														
（右折率）	Ｒ%														
（右折車の通過確率）	ｆＲ														
（有効青時間）	秒														
（サイクル長）	秒														
飽和交通流率	Ｓ	1,859	1,990	1,755	1,851	1,938	1,800	1,915	1,976	1,800	1,818	1,986	1,791		
設計交通量	q	1,041 (122+919)		191	676 (67+609)		221	867 (49+818)		144	733 (123+610)		128		
流入部各車線の需要率		0.270		0.109	0.178		0.123	0.223		0.080	0.193		0.071	現示の需要率	交差点の需要率
現示の需要率	1φ	0.270						0.223						0.270	
	2φ			0.109						0.080				0.109	0.695
	3φ				0.178						0.193			0.193	
	4φ						0.123						0.071	0.123	≦0.900
有効青時間(秒)	1φ	60.0						60.0						サイクル長(秒)	
	2φ			18.3						18.3				140	
	3φ				36.0						36.0				
	4φ						18.3						18.3		
可能交通容量	Ｃｉ	1,650		448	974		354	1,668		422	978		353		
交通容量比	q／Ｃｉ	0.631		0.426	0.694		0.624	0.520		0.341	0.749		0.363		
交通容量の照査結果		ＯＫ		ＯＫ	ＯＫ		ＯＫ	ＯＫ		ＯＫ	ＯＫ		ＯＫ		

現示方式の図示

現示	1φ	2φ	3φ	4φ	
表示時間	G:59 Y:3 AR:0	G:15 Y:2 AR:3	G:35 Y:3 AR:0	G:15 Y:2 AR:3	C=140
有効青時間	60	15	36	15	G=126
損失時間	2	5	2	5	L=14
歩行者現示時間	55	0	31	0	

需要率表４　羽根（東）交差点：平日開店後

交差点名		羽根（東）交差点　平日開店後												
流入部		①主要地方道東進			②主要地方道南進			③主要地方道西進			④主要地方道北進			
車線の種類		左折・直進	直進	右折	左折・直進	直進	右折	左折・直進	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	1	1	
飽和交通流率の基本値	ＳＢ	2,000	2,000	1,800	2,000	2,000	1,800	2,000	2,000	1,800	2,000	2,000	1,800	
車線幅員による補正率	αｗ	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	
（車線幅員）	ｍ	(3.00)	(3.00)	(3.00)	(3.00)	(3.00)	(3.00)	(3.00)	(3.00)	(3.00)	(3.00)	(3.00)	(3.00)	
縦断勾配による補正率	αＧ	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	
（縦断勾配）	%	(0.00)	(0.00)	(0.00)	(0.00)	(0.00)	(0.00)	(0.00)	(0.00)	(0.00)	(0.00)	(0.00)	(0.00)	
大型車混入による補正率	αＴ	0.990	0.995	0.975	0.974	0.969	1.000	0.988	0.988	1.000	0.988	0.993	0.995	
（大型車混入率）	%	(1.46)	(0.65)	(3.66)	(3.86)	(4.60)	(0.00)	(1.71)	(1.71)	(0.00)	(1.74)	(0.98)	(0.72)	
左折車混入による補正率	αＬＴ	0.939			0.945			0.964			0.920			
（左折率）	Ｌ%	(23.4)			(22.4)			(13.4)			(33.6)			
（左折車の通過確率）	ｆＬ	0.85			0.85			0.85			0.85			
（有効青時間）	秒	60			36			60			36			
（歩行者現示時間）	秒	55			31			55			31			
右折車混入による補正率	αＲＴ													
（右折率）	Ｒ%													
（右折車の通過確率）	ｆＲ													
（有効青時間）	秒													
（サイクル長）	秒													
飽和交通流率	Ｓ	1,859	1,990	1,755	1,841	1,938	1,800	1,905	1,976	1,800	1,818	1,986	1,791	
設計交通量	ｑ	1,042 (122+920)		191	686 (77+609)		221	878 (59+819)		154	733 (123+610)		138	
流入部各車線の需要率		0.271		0.109	0.182		0.123	0.226		0.086	0.193		0.077	

現示の需要率														現示の需要率	交差点の需要率
	1φ	0.271						0.226						0.271	
	2φ			0.109						0.086				0.109	0.696
	3φ				0.182						0.193			0.193	
	4φ						0.123						0.077	0.123	≦0.900
有効青時間(秒)	1φ	60.0						60.0						サイクル長(秒)	
	2φ			18.3						18.3				140	
	3φ				36.0						36.0				
	4φ						18.3						18.3		

可能交通容量	Ｃｉ	1,650		447	972		354	1,663		422	978		353	
交通容量比	ｑ／Ｃｉ	0.632		0.427	0.706		0.624	0.528		0.365	0.749		0.391	
交通容量の照査結果		ＯＫ		ＯＫ	ＯＫ		ＯＫ	ＯＫ		ＯＫ	ＯＫ		ＯＫ	

需要率表５　有明交差点：休日現況

交差点名		有明交差点　休日現況								
流入部		①主要地方道東進			②主要地方道南進		③主要地方道西進		④主要地方道北進	
車線の種類		左折・直進	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	2
飽和交通流率の基本値	ＳＢ	2,000	2,000	1,800	2,000	1,800	2,000	1,800	2,000	1,800
車線幅員による補正率	αｗ	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000
（車線幅員）	ｍ	(3.00)	(3.00)	(3.00)	(3.00)	(3.00)	(3.00)	(3.00)	(3.00)	(3.00)
縦断勾配による補正率	αＧ	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000
（縦断勾配）	％	(0.00)	(0.00)	(0.00)	(0.00)	(0.00)	(0.00)	(0.00)	(0.00)	(0.00)
大型車混入による補正率	αＴ	0.993	0.992	0.973	0.994	1.000	0.993	1.000	0.998	0.992
（大型車混入率）	％	(1.03)	(1.15)	(4.00)	(0.83)	(0.00)	(0.95)	(0.00)	(0.25)	(1.21)
左折車混入による補正率	αＬＴ	0.972			0.961		0.975		0.954	
（左折率）	Ｌ％	(10.4)			(15.2)		(9.2)		(17.7)	
（左折車の通過確率）	ｆＬ	0.85			0.85		0.85		0.85	
（有効青時間）	秒	67			46		76		46	
（歩行者現示時間）	秒	62			41		71		41	
右折車混入による補正率	αＲＴ									
（右折率）	Ｒ％									
（右折車の通過確率）	ｆＲ									
（有効青時間）	秒									
（サイクル長）	秒									
飽和交通流率	Ｓ	1,930	1,984	1,751	1,910	1,800	1,936	1,800	1,904	3,572
設計交通量	ｑ	826 (43+783)		50	361 (55+306)	58	736 (68+668)	35	401 (71+330)	165
流入部各車線の需要率		0.211		0.029	0.189	0.032	0.380	0.019	0.211	0.046
現示の需要率	1φ	0.211					0.380			
	2φ						****	0.019		
	3φ			0.029						
	4φ				0.189				0.211	
	5φ					0.032				0.046
有効青時間(秒)	1φ	67.0					67.0			
	2φ						9.0	11.5		
	3φ			6.0						
	4φ				46.0				46.0	
	5φ					18.5				18.5
可能交通容量	Ｃｉ	1,639		66	549	394	920	358	547	824
交通容量比	ｑ／Ｃｉ	0.504		0.758	0.658	0.147	0.800	0.098	0.733	0.200
交通容量の照査結果		ＯＫ		ＯＫ	ＯＫ	ＯＫ	ＯＫ	ＯＫ	ＯＫ	ＯＫ

現示の需要率	交差点の需要率
0.380	0.666
****	
0.029	
0.211	
0.046	≦0.900

サイクル長(秒)
160

現示方式の図示

現示	1φ	2φ	3φ	4φ	5φ	
表示時間	G:67 Y:0 AR:0	G:8 Y:3 AR:2	G:6 Y:2 AR:3	G:45 Y:3 AR:0	G:16 Y:2 AR:3	C=160
有効青時間	67	9	6	46	16	G=144
損失時間	0	4	5	2	5	L=16
歩行者現示時間	62	0	0	41	0	

需要率表６　有明交差点：休日開店後

交差点名		有明交差点　休日開店後								
流入部		①主要地方道東進			②主要地方道南進		③主要地方道西進		④主要地方道北進	
車線の種類		左折・直進	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	2
飽和交通流率の基本値	ＳＢ	2,000	2,000	1,800	2,000	1,800	2,000	1,800	2,000	1,800
車線幅員による補正率	αｗ	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000
（車線幅員）	ｍ	(3.00)	(3.00)	(3.00)	(3.00)	(3.00)	(3.00)	(3.00)	(3.00)	(3.00)
縦断勾配による補正率	αＧ	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000
（縦断勾配）	%	(0.00)	(0.00)	(0.00)	(0.00)	(0.00)	(0.00)	(0.00)	(0.00)	(0.00)
大型車混入による補正率	αＴ	0.993	0.992	0.973	0.994	1.000	0.994	1.000	0.998	0.992
（大型車混入率）	%	(1.01)	(1.12)	(4.00)	(0.83)	(0.00)	(0.93)	(0.00)	(0.25)	(1.21)
左折車混入による補正率	αＬＴ	0.972			0.961		0.975		0.954	
（左折率）	Ｌ%	(10.2)			(15.2)		(9.0)		(17.7)	
（左折車の通過確率）	ｆＬ	0.85			0.85		0.85		0.85	
（有効青時間）	秒	67			46		76		46	
（歩行者現示時間）	秒	62			41		71		41	
右折車混入による補正率	αＲＴ									
（右折率）	Ｒ%									
（右折車の通過確率）	ｆＲ									
（有効青時間）	秒									
（サイクル長）	秒									
飽和交通流率	Ｓ	1,930	1,984	1,751	1,910	1,800	1,938	1,800	1,904	3,572
設計交通量	ｑ	845 (43+802)		50	361 (55+306)	58	755 (68+687)	35	401 (71+330)	165
流入部各車線の需要率		0.216		0.029	0.189	0.032	0.390	0.019	0.211	0.046
現示の需要率	1φ	0.216					0.390			
	2φ						****	0.019		
	3φ			0.029						
	4φ				0.189				0.211	
	5φ					0.032				0.046
有効青時間(秒)	1φ	67.0					67.0			
	2φ						9.0	11.5		
	3φ			6.0						
	4φ				46.0				46.0	
	5φ					18.5				18.5
可能交通容量	Ｃｉ	1,639		66	549	394	921	350	547	824
交通容量比	ｑ／Ｃｉ	0.516		0.758	0.658	0.147	0.820	0.100	0.733	0.200
交通容量の照査結果		ＯＫ		ＯＫ	ＯＫ	ＯＫ	ＯＫ	ＯＫ	ＯＫ	ＯＫ

現示の需要率	交差点の需要率
0.390	0.676
****	
0.029	
0.211	
0.046	≦0.900
サイクル長(秒)	
160	

需要率表７　有明交差点：平日現況

交差点名		有明交差点　平日現況								
流入部		①主要地方道東進			②主要地方道南進		③主要地方道西進		④主要地方道北進	
車線の種類		左折・直進	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	2
飽和交通流率の基本値	ＳＢ	2,000	2,000	1,800	2,000	1,800	2,000	1,800	2,000	1,800
車線幅員による補正率	αｗ	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000
（車線幅員）	ｍ	(3.00)	(3.00)	(3.00)	(3.00)	(3.00)	(3.00)	(3.00)	(3.00)	(3.00)
縦断勾配による補正率	αＧ	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000
（縦断勾配）	%	(0.00)	(0.00)	(0.00)	(0.00)	(0.00)	(0.00)	(0.00)	(0.00)	(0.00)
大型車混入による補正率	αＴ	0.990	0.993	1.000	0.997	0.992	0.994	0.969	0.994	0.989
（大型車混入率）	%	(1.43)	(1.06)	(0.00)	(0.42)	(1.16)	(0.83)	(4.55)	(0.83)	(1.54)
左折車混入による補正率	αＬＴ	0.966			0.965		0.971		0.967	
（左折率）	Ｌ%	(12.5)			(13.6)		(10.6)		(12.7)	
（左折車の通過確率）	ｆＬ	0.85			0.85		0.85		0.85	
（有効青時間）	秒	67			46		76		46	
（歩行者現示時間）	秒	62			41		71		41	
右折車混入による補正率	αＲＴ									
（右折率）	Ｒ%									
（右折車の通過確率）	ｆＲ									
（有効青時間）	秒									
（サイクル長）	秒									
飽和交通流率	Ｓ	1,913	1,986	1,800	1,924	1,786	1,930	1,744	1,922	3,560
設計交通量	ｑ	802 (50+752)		52	471 (64+407)	86	724 (77+647)	66	481 (61+420)	195
流入部各車線の需要率		0.206		0.029	0.245	0.048	0.375	0.038	0.250	0.055

										現示の需要率	交差点の需要率
現示の需要率	1φ	0.206				0.375				0.375	0.709
	2φ					****	0.038			****	
	3φ		0.029							0.029	
	4φ			0.245				0.250		0.250	
	5φ				0.048				0.055	0.055	≦0.900
有効青時間(秒)	1φ	67.0				67.0				サイクル長(秒)	
	2φ					9.0	11.5			160	
	3φ		6.0								
	4φ			46.0				46.0			
	5φ				18.5				18.5		

可能交通容量	Ｃｉ	1,633	68	553	319	917	359	553	655
交通容量比	ｑ／Ｃｉ	0.491	0.765	0.852	0.270	0.790	0.184	0.870	0.298
交通容量の照査結果		ＯＫ	ＯＫ	ＯＫ	ＯＫ	ＯＫ	ＯＫ	ＯＫ	ＯＫ

現示方式の図示

現示	1φ	2φ	3φ	4φ	5φ	
表示時間	G:67 Y:0 AR:0	G:8 Y:3 AR:2	G:6 Y:2 AR:3	G:45 Y:3 AR:0	G:16 Y:2 AR:3	C=160
有効青時間	67	9	6	46	16	G=144
損失時間	0	4	5	2	5	L=16
歩行者現示時間	62	0	0	41	0	

需要率表８　有明交差点：平日開店後

交差点名		有明交差点　平日開店後										
流入部		①主要地方道東進			②主要地方道南進		③主要地方道西進		④主要地方道北進			
車線の種類		左折・直進	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	2		
飽和交通流率の基本値	ＳＢ	2,000	2,000	1,800	2,000	1,800	2,000	1,800	2,000	1,800		
車線幅員による補正率	αｗ	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000		
（車線幅員）	ｍ	(3.00)	(3.00)	(3.00)	(3.00)	(3.00)	(3.00)	(3.00)	(3.00)	(3.00)		
縦断勾配による補正率	αＧ	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000		
（縦断勾配）	%	(0.00)	(0.00)	(0.00)	(0.00)	(0.00)	(0.00)	(0.00)	(0.00)	(0.00)		
大型車混入による補正率	αＴ	0.990	0.993	1.000	0.997	0.992	0.994	0.969	0.994	0.989		
（大型車混入率）	%	(1.40)	(1.04)	(0.00)	(0.42)	(1.16)	(0.81)	(4.55)	(0.83)	(1.54)		
左折車混入による補正率	αＬＴ	0.967			0.965		0.972		0.967			
（左折率）	Ｌ%	(12.2)			(13.6)		(10.4)		(12.7)			
（左折車の通過確率）	ｆＬ	0.85			0.85		0.85		0.85			
（有効青時間）	秒	67			46		76		46			
（歩行者現示時間）	秒	62			41		71		41			
右折車混入による補正率	αＲＴ											
（右折率）	Ｒ%											
（右折車の通過確率）	ｆＲ											
（有効青時間）	秒											
（サイクル長）	秒											
飽和交通流率	Ｓ	1,915	1,986	1,800	1,924	1,786	1,932	1,744	1,922	3,560		
設計交通量	ｑ	821 (50+771)		52	471 (64+407)	86	743 (77+666)	66	481 (61+420)	195		
流入部各車線の需要率		0.210		0.029	0.245	0.048	0.385	0.038	0.250	0.055	現示の需要率	交差点の需要率
現示の需要率	1φ	0.210					0.385				0.385	0.719
	2φ						****	0.038			****	
	3φ			0.029							0.029	
	4φ				0.245				0.250		0.250	
	5φ					0.048				0.055	0.055	≦0.900
有効青時間(秒)	1φ	67.0					67.0				サイクル長(秒)	
	2φ						9.0	11.5			160	
	3φ			6.0								
	4φ				46.0				46.0			
	5φ					18.5				18.5		
可能交通容量	Ｃｉ	1,634		68	553	319	918	351	553	655		
交通容量比	ｑ／Ｃｉ	0.502		0.765	0.852	0.270	0.809	0.188	0.870	0.298		
交通容量の照査結果		ＯＫ		ＯＫ	ＯＫ	ＯＫ	ＯＫ	ＯＫ	ＯＫ	ＯＫ		