

資料 1

ドラッグコスモス新金屋店

新設（出店）予定地域における交通検討

目 次

1. 現状の交通量調査の実施	資料 1-1
1) 調査の概要	資料 1-1
2) 調査結果	資料 1-2
2. 発生交通量の予測	資料 1-4
1) ピーク時発生交通量の算定	資料 1-4
2) 方向別来客車両台数の設定	資料 1-5
3) 店舗新設前後における交通量の変化の整理	資料 1-7
3. 交差点交通処理能力の検討	資料 1-8
1) 需要率による評価	資料 1-8

1. 現状の交通量調査の実施

1) 調査の概要

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

調査対象地点：交差点①：新金屋交差点

調 査 日：令和8年5月17日（日） 15:00～19:00

令和8年5月18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

調査地点については、魚津警察署交通課と協議を行った上で選定した。なお、自動車類の車種については、以下の区分で調査を行った。

小型車：乗用車、小型貨物車（3, 4, 5, 8*ナンバー）

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

自動二輪車：動力付二輪車類



図1 交通量調査地点位置図

2) 調査結果

交通量調査結果を表1～表2に示す。なお、表中の網掛け箇所は交差点内を通過した交通量が交差点全体で最大であった時間帯（ピーク時間）を示している。

表1 交通量調査結果（交差点①：新金屋交差点【休日】）

新金屋交差点 休日交通量					
時間帯	南進	北進	東進	西進	計
15:00 ～ 16:00	54	8	88	131	281
16:00 ～ 17:00	43	3	83	110	239
17:00 ～ 18:00	50	5	78	121	254
18:00 ～ 19:00	33	10	50	83	176
計	180	26	299	445	950

新金屋交差点	小型車			大型車			自動二輪車		
県道314号線 北進①	左折	右折①	右折②	左折	右折①	右折②	左折	右折①	右折②
15:00 ～ 16:00	1	53	0	0	0	0	0	2	0
16:00 ～ 17:00	0	43	0	0	0	0	0	3	0
17:00 ～ 18:00	0	50	0	0	0	0	0	0	0
18:00 ～ 19:00	0	32	1	0	0	0	0	0	0
計	1	178	1	0	0	0	0	5	0

新金屋交差点	小型車			大型車			自動二輪車		
市道新金屋1号線 北進②	左折①	左折②	右折	左折①	左折②	右折	左折①	左折②	右折
15:00 ～ 16:00	0	2	6	0	0	0	0	0	0
16:00 ～ 17:00	0	1	2	0	0	0	0	0	0
17:00 ～ 18:00	2	2	1	0	0	0	0	0	0
18:00 ～ 19:00	0	5	5	0	0	0	0	0	0
計	2	10	14	0	0	0	0	0	0

新金屋交差点	小型車			大型車			自動二輪車		
市道魚津臨港線 東進	直進	右折①	右折②	直進	右折①	右折②	直進	右折①	右折②
15:00 ～ 16:00	82	4	1	1	0	0	1	0	0
16:00 ～ 17:00	73	10	0	0	0	0	0	0	0
17:00 ～ 18:00	69	4	4	1	0	0	0	0	0
18:00 ～ 19:00	48	2	0	0	0	0	0	0	0
計	272	20	5	2	0	0	1	0	0

新金屋交差点	小型車			大型車			自動二輪車		
県道314号線 西進	左折①	左折②	直進	左折①	左折②	直進	左折①	左折②	直進
15:00 ～ 16:00	6	41	84	0	0	0	0	0	1
16:00 ～ 17:00	3	47	59	0	0	1	0	2	0
17:00 ～ 18:00	4	54	63	0	0	0	0	0	0
18:00 ～ 19:00	5	32	45	0	0	1	0	0	0
計	18	174	251	0	0	2	0	2	1

表 2 交通量調査結果（交差点①：新金屋交差点【平日】）

新金屋交差点 平日交通量					
時間帯	南進	北進	東進	西進	計
15:00 ～ 16:00	46	9	95	136	286
16:00 ～ 17:00	56	12	81	153	302
17:00 ～ 18:00	74	19	90	165	348
18:00 ～ 19:00	42	6	86	114	248
計	218	46	352	568	1,184

新金屋交差点	小型車			大型車			自動二輪車		
県道314号線 北進①	左折	右折①	右折②	左折	右折①	右折②	左折	右折①	右折②
15:00 ～ 16:00	1	44	1	0	0	0	0	0	0
16:00 ～ 17:00	1	55	0	0	0	0	0	0	0
17:00 ～ 18:00	0	73	1	0	0	0	0	0	0
18:00 ～ 19:00	0	42	0	0	0	0	0	0	0
計	2	214	2	0	0	0	0	0	0

新金屋交差点	小型車			大型車			自動二輪車		
市道新金屋1号線 北進②	左折①	左折②	右折	左折①	左折②	右折	左折①	左折②	右折
15:00 ～ 16:00	0	1	8	0	0	0	0	0	0
16:00 ～ 17:00	0	5	7	0	0	0	0	0	0
17:00 ～ 18:00	0	9	10	0	0	0	0	0	0
18:00 ～ 19:00	0	4	2	0	0	0	0	0	0
計	0	19	27	0	0	0	0	0	0

新金屋交差点	小型車			大型車			自動二輪車		
市道魚津臨港線 東進	直進	右折①	右折②	直進	右折①	右折②	直進	右折①	右折②
15:00 ～ 16:00	88	5	0	2	0	0	0	1	0
16:00 ～ 17:00	73	6	1	1	0	0	2	0	0
17:00 ～ 18:00	82	6	2	0	0	0	0	0	0
18:00 ～ 19:00	79	7	0	0	0	0	0	0	0
計	322	24	3	3	0	0	2	1	0

新金屋交差点	小型車			大型車			自動二輪車		
県道314号線 西進	左折①	左折②	直進	左折①	左折②	直進	左折①	左折②	直進
15:00 ～ 16:00	12	68	54	0	1	1	0	0	0
16:00 ～ 17:00	7	69	77	0	0	0	0	0	0
17:00 ～ 18:00	5	86	74	0	0	0	0	1	1
18:00 ～ 19:00	4	57	52	0	1	0	0	0	0
計	28	280	257	0	2	1	0	1	1

2. 発生交通量の予測

1) ピーク時発生交通量の算定

ドラッグコスモス新金屋店の新設に伴い、現状の信号交差点に最も影響を与えと考えられる来店車両のピーク時発生台数を以下に示す。

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

【 算出に用いた各種係数 】

項 目	各 種 係 数
S : 店舗面積	1.311 千㎡
A : 店舗面積あたり日来客数原単位	1,061 人/千㎡
B : ピーク率	14.4%
C : 自動車分担率	70%
D : 平均乗車人員	2.00 人

ピーク時間における来店車両集中台数は以下のとおりである。

- ・ 日来客数 (人/日) $= A \times S$
 $= 1,061 \times 1.311 = 1,391$ (人/日)
- ・ 自動車で来店する人数 (人) $= \text{日来客数} \times C$
 $= 1,391 \times 70\% = 974$ (人)
- ・ 来店車両台数 (台) $= \text{自動車で来店する人数 (人)} \div D$
 $= 974 \div 2.00 = 487$ (台)
- ・ ピーク時間当りの台数 (台) $= \text{来店車両台数} \times B$
 $= 487 \times 14.4\% \approx 70$ (台)

以上より、ドラッグコスモス新金屋の出店に伴い、ピーク 1 時間当りの新規発生交通量は 140 台 (70 台×2 : 往復) となる。

2) 方向別来客車両台数の設定

当該店舗に来店する来客車両の方向別割合については、計画地から概ね半径2kmのエリア内について経路別にゾーニングを行い、そのゾーン内の世帯数に比例するものとする。

ゾーン内の世帯数及び方向別割合を以下に示す。

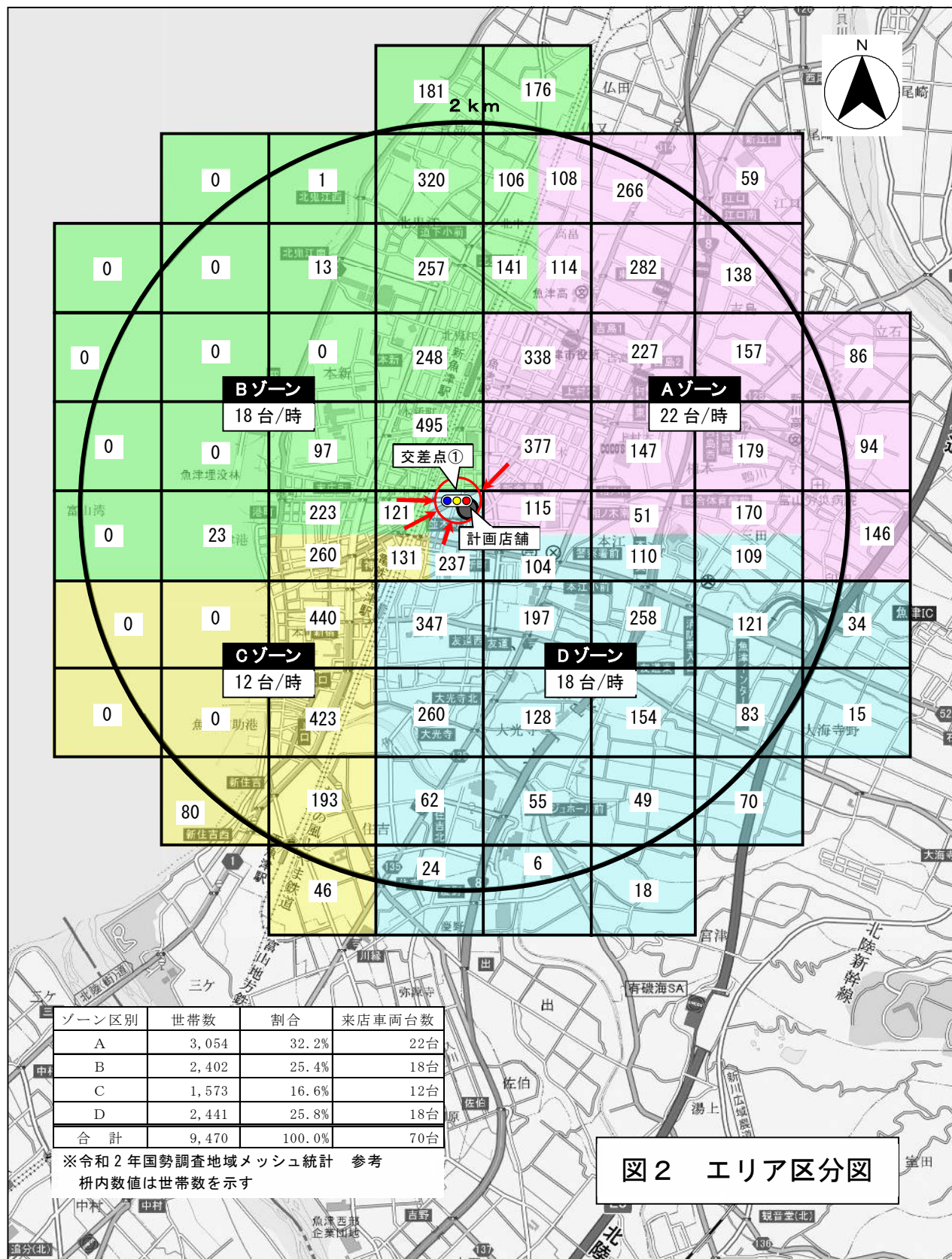
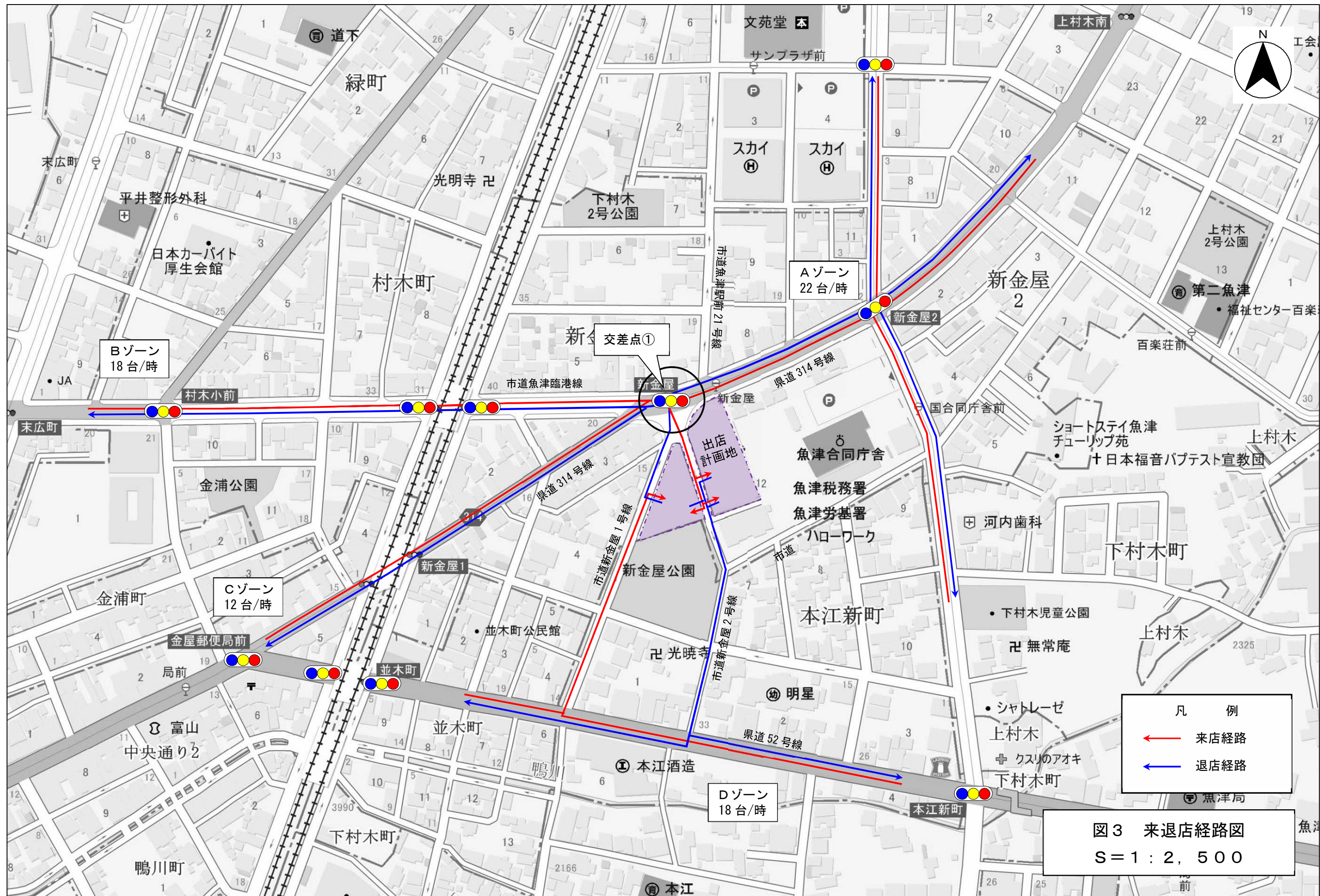


図2 エリア区分図

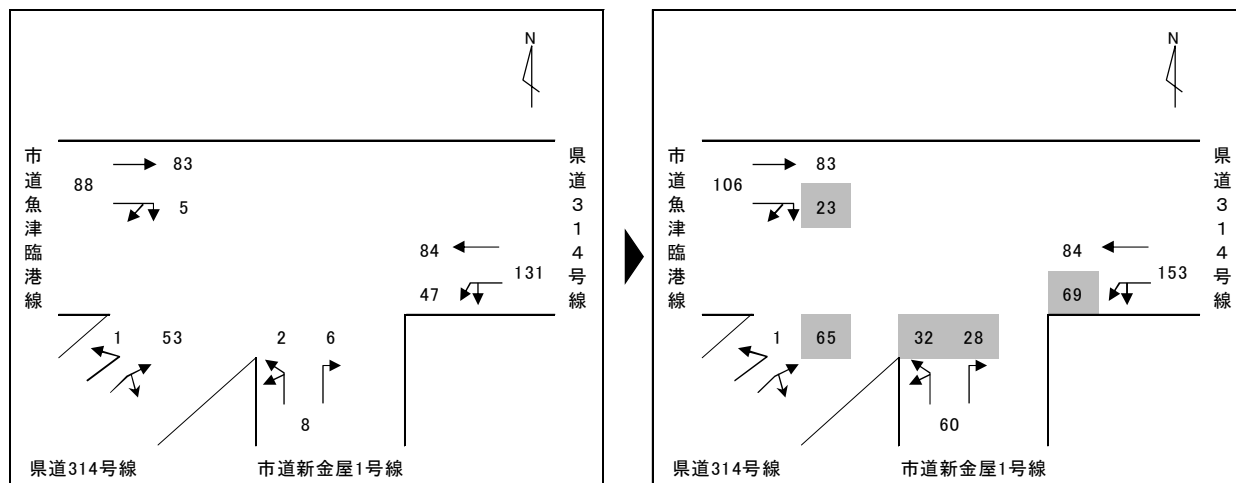


3) 店舗新設前後における交通量の変化の整理

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。

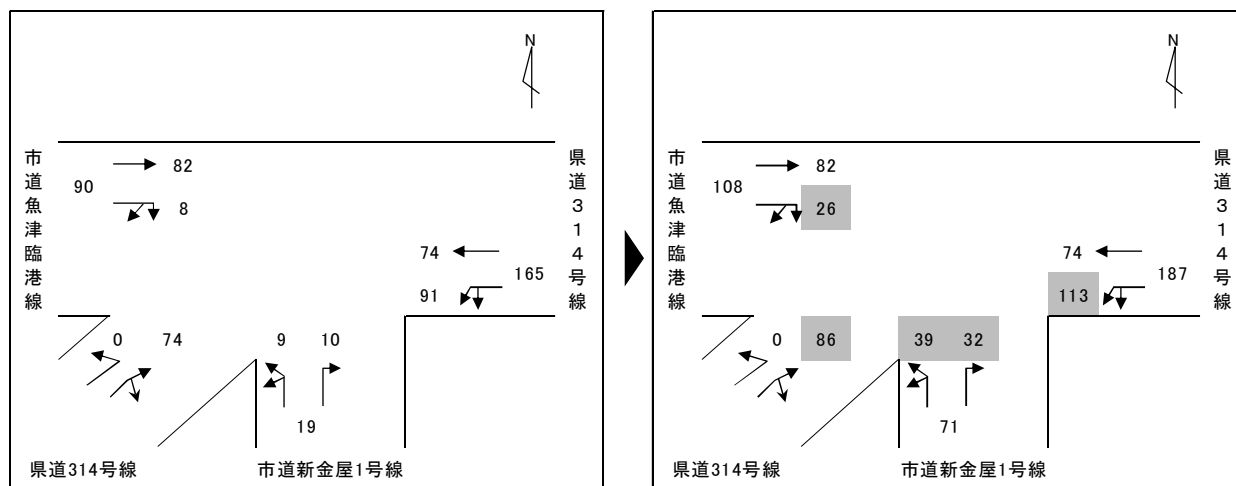
〈交差点①〉

■休日（ピーク時：15 時台）



※ 数字が来店・退店に伴い変化する交通量を示す

■平日（ピーク時：17 時台）



※ 数字が来店・退店に伴い変化する交通量を示す

3. 交差点交通処理能力の検討

1) 需要率による評価

休日及び平日の現況と店舗開店後の需要率を下表に示す。

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

表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①	0.072	0.086	15:00 台	0.094	0.108	17:00 台

＜需要率表＞

需要率表 1 交差点①（休日：現況）

交差点名		交差点①（新金屋交差点）：休日_現況					
流入部		①	②	③	④		
車線の種類		左折・右折	左折・右折	直進・右折	左折・直進		
車線数		1	1	1	1		
飽和交通流率の基本値 S B		1, 800	1, 800	2, 000	2, 000		
車線幅員による補正率 α w (車線幅員) m		0. 950 (2. 70)	1. 000 (5. 80)	1. 000 (4. 30)	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) %		1. 000 (0. 00)	1. 000 (0. 00)	0. 992 (1. 14)	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		 19 14	 9 4		0. 912 (35. 9) 0. 85 42 37		
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				0. 990 (5. 7) 0. 920 42 97			
飽和交通流率 S		*298	*156	1, 964	1, 824		
設計交通量 q		54 (1+53)	8 (2+6)	88 (83+5)	131 (47+84)		
流入部各車線の需要率		-	-	0. 045	0. 072	現示の需要率	交差点の需要率
現示の需要率	1 φ	-				0. 000	0. 072 ≤ 0. 722
	2 φ		-			0. 000	
	3 φ			0. 045	0. 072	0. 072	
有効青時間(秒)	1 φ	19. 0				サイクル長(秒)	
	2 φ		9. 0			97	
	3 φ			42. 0	42. 0		
可能交通容量 C i		298	156	850	790		
交通容量比 q / C i		0. 181	0. 051	0. 104	0. 166		
交通容量の照査結果		○ K	○ K	○ K	○ K		

- ①： 県道314号線：北進
②： 市道新金屋1号線：北進
③： 市道魚津臨港線：東進
④： 県道314号線：西進

現示方式の図示

現示	1 φ	2 φ	3 φ		
	表示時間 有効青時間	G:18 Y:4 AR:4 19	G:8 Y:4 AR:10 9	G:41 Y:4 AR:4 42	C=97 G=70

需要率表 2 交差点①（休日：開店後）

交差点名		交差点①（新金屋交差点）：休日_開店後					
流入部		①	②	③	④		
車線の種類		左折・右折	左折・右折	直進・右折	左折・直進		
車線数		1	1	1	1		
飽和交通流率の基本値	S B	1, 800	1, 800	2, 000	2, 000		
車線幅員による補正率	α_w	0. 950	1. 000	1. 000	1. 000		
（車線幅員）	m	(2. 70)	(5. 80)	(4. 30)	(3. 00)		
縦断勾配による補正率	α_G	1. 000	1. 000	1. 000	1. 000		
（縦断勾配）	%	(0. 00)	(0. 00)	(0. 00)	(0. 00)		
大型車混入による補正率	α_T	1. 000	1. 000	0. 993	1. 000		
（大型車混入率）	%	(0. 00)	(0. 00)	(0. 94)	(0. 00)		
左折車混入による補正率	α_{LT}				0. 891		
（左折率）	L %				(45. 1)		
（左折車の通過確率）	f L	0. 85	0. 85		0. 85		
（有効青時間）	秒	19	9		42		
（歩行者現示時間）	秒	14	4		37		
右折車混入による補正率	α_{RT}			0. 962			
（右折率）	R %			(21. 7)			
（右折車の通過確率）	f R			0. 920			
（有効青時間）	秒			42			
（サイクル長）	秒			97			
飽和交通流率	S	*298	*156	1, 911	1, 782		
設計交通量	q	66 (1+65)	60 (32+28)	106 (83+23)	153 (69+84)		
流入部各車線の需要率		-	-	0. 055	0. 086	現示の需要率	交差点の需要率
現示の需要率	1 ϕ	-				0. 000	0. 086 ≤ 0. 722
	2 ϕ		-			0. 000	
	3 ϕ			0. 055	0. 086	0. 086	
有効青時間(秒)	1 ϕ	19. 0				サイクル長(秒)	
	2 ϕ		9. 0			97	
	3 ϕ			42. 0	42. 0		
可能交通容量 C i		298	156	827	772		
交通容量比 q / C i		0. 221	0. 385	0. 128	0. 198		
交通容量の照査結果		OK	OK	OK	OK		

- ①： 県道314号線：北進
 ②： 市道新金屋1号線：北進
 ③： 市道魚津臨港線：東進
 ④： 県道314号線：西進

現示方式の図示

現示	1 ϕ	2 ϕ	3 ϕ	
表示時間	G:18 Y:4 AR:4	G:8 Y:4 AR:10	G:41 Y:4 AR:4	C=97
有効青時間	19	9	42	G=70

需要率表 3 交差点①（平日：現況）

交差点名		交差点①（新金屋交差点）：平日_現況					
流入部		①	②	③	④		
車線の種類		左折・右折	左折・右折	直進・右折	左折・直進		
車線数		1	1	1	1		
飽和交通流率の基本値	S B	1, 800	1, 800	2, 000	2, 000		
車線幅員による補正率	α_w	0. 950	1. 000	1. 000	1. 000		
（車線幅員）	m	(2. 70)	(5. 80)	(4. 30)	(3. 00)		
縦断勾配による補正率	α_G	1. 000	1. 000	1. 000	1. 000		
（縦断勾配）	%	(0. 00)	(0. 00)	(0. 00)	(0. 00)		
大型車混入による補正率	α_T	1. 000	1. 000	1. 000	1. 000		
（大型車混入率）	%	(0. 00)	(0. 00)	(0. 00)	(0. 00)		
左折車混入による補正率	α_{LT}				0. 874		
（左折率）	L %				(55. 2)		
（左折車の通過確率）	f L	0. 85	0. 85		0. 85		
（有効青時間）	秒	26	9		38		
（歩行者現示時間）	秒	21	4		33		
右折車混入による補正率	α_{RT}			0. 985			
（右折率）	R %			(8. 9)			
（右折車の通過確率）	f R			0. 930			
（有効青時間）	秒			38			
（サイクル長）	秒			100			
飽和交通流率	S	*391	*151	1, 970	1, 748		
設計交通量	q	74 (0+74)	19 (9+10)	90 (82+8)	165 (91+74)		
流入部各車線の需要率		-	-	0. 046	0. 094	現示の需要率	交差点の需要率
現示の需要率	1φ	-				0. 000	0. 094 ≤ 0. 730
	2φ		-			0. 000	
	3φ			0. 046	0. 094	0. 094	
有効青時間(秒)	1φ	26. 0				サイクル長(秒)	
	2φ		9. 0			100	
	3φ			38. 0	38. 0		
可能交通容量		C i	391	151	749	664	
交通容量比		q / C i	0. 189	0. 126	0. 120	0. 248	
交通容量の照査結果			OK	OK	OK	OK	

- ①：県道314号線：北進
 ②：市道新金屋1号線：北進
 ③：市道魚津臨港線：東進
 ④：県道314号線：西進

現示方式の図示

現示	1φ	2φ	3φ	
表示時間	G:25 Y:4 AR:4	G:8 Y:4 AR:10	G:37 Y:4 AR:4	C=100
有効青時間	26	9	38	6=73

需要率表 4 交差点①（平日：開店後）

交差点名		交差点①（新金屋交差点）：平日_開店後					
流入部		①	②	③	④		
車線の種類		左折・右折	左折・右折	直進・右折	左折・直進		
車線数		1	1	1	1		
飽和交通流率の基本値 S B		1, 800	1, 800	2, 000	2, 000		
車線幅員による補正率 α w (車線幅員) m		0. 950 (2. 70)	1. 000 (5. 80)	1. 000 (4. 30)	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) %		1. 000 (0. 00)	1. 000 (0. 00)	1. 000 (0. 00)	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. 864 (60. 4) 0. 85 38 33		
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				0. 961 (24. 1) 0. 930 38 100			
飽和交通流率 S		*391	*151	1, 922	1, 728		
設計交通量 q		86 (0+86)	71 (39+32)	108 (82+26)	187 (113+74)		
流入部各車線の需要率		-	-	0. 056	0. 108	現示の需要率	交差点の需要率
現示の需要率	1 φ	-			0. 000	0. 108	
	2 φ		-		0. 000		
	3 φ			0. 056	0. 108		0. 108
有効青時間(秒)	1 φ	26. 0				サイクル長(秒)	
	2 φ		9. 0			100	
	3 φ			38. 0	38. 0		
可能交通容量 C i		391	151	730	657		
交通容量比 q / C i		0. 220	0. 470	0. 148	0. 285		
交通容量の照査結果		○ K	○ K	○ K	○ K		

- ①： 県道214号線：北進
②： 市道新金屋1号線：北進
③： 市道魚津臨港線：東進
④： 県道314号線：西進

現示方式の図示

現示	1 φ	2 φ	3 φ		
	表示時間 有効青時間	G: 25 Y: 4 AR: 4 26	G: 8 Y: 4 AR: 10 9	G: 37 Y: 4 AR: 4 38	C=100 G=73