

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 8 年 5 月 17 日（日） 14:00～19:00

令和 8 年 5 月 18 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

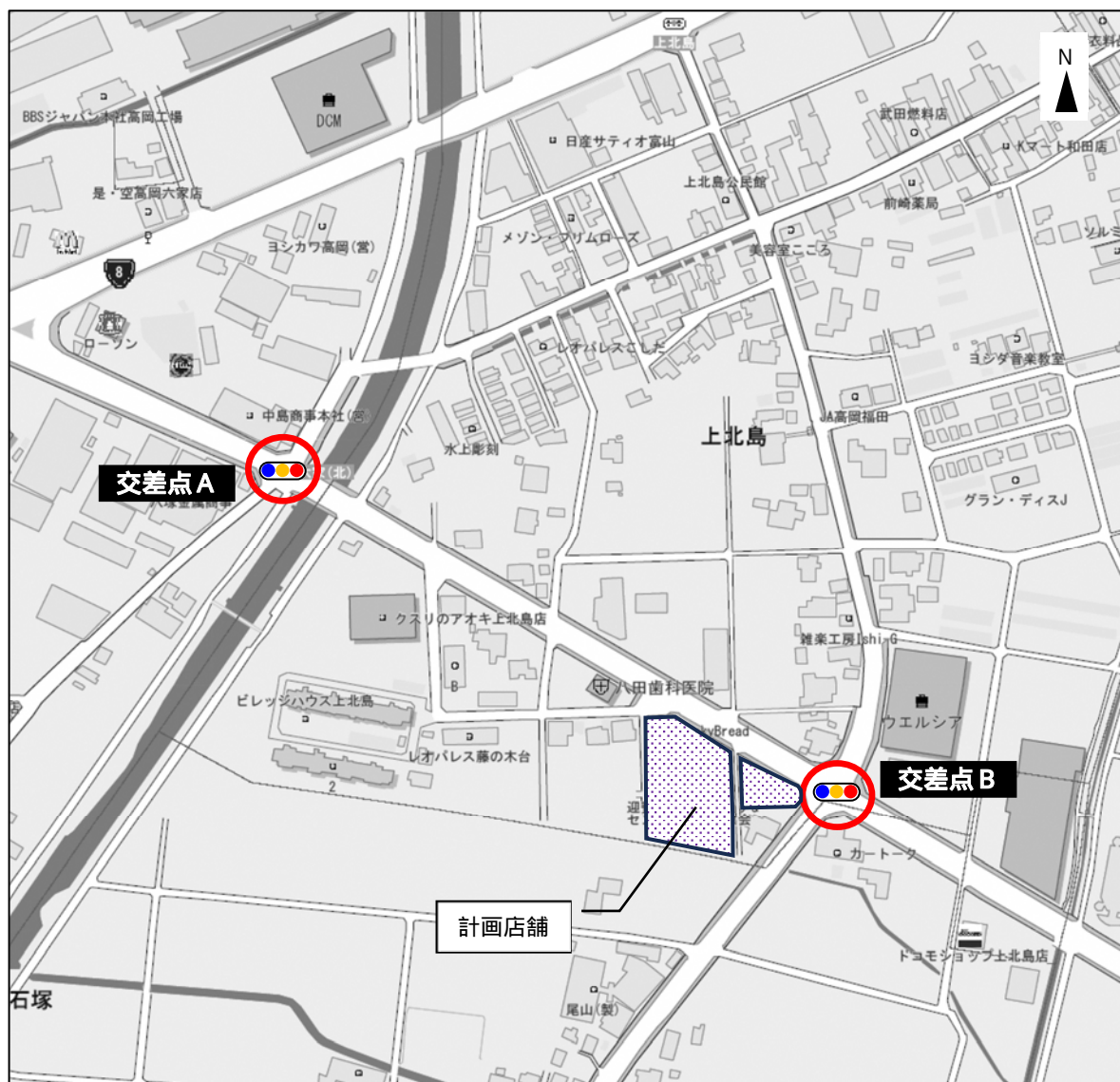


図 1 交通量調査地点図

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	1,025	18	7	1,043	1.7%
15:00 ~ 16:00	1,116	12	13	1,128	1.1%
16:00 ~ 17:00	1,084	9	11	1,093	0.8%
17:00 ~ 18:00	1,129	7	6	1,136	0.6%
18:00 ~ 19:00	966	2	2	968	0.2%
合計	5,320	48	39	5,368	0.9%

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	864	64	4	928	6.9%
15:00 ~ 16:00	941	58	1	999	5.8%
16:00 ~ 17:00	952	32	4	984	3.3%
17:00 ~ 18:00	1,295	17	2	1,312	1.3%
18:00 ~ 19:00	1,068	8	1	1,076	0.7%
合計	5,120	179	12	5,299	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	1,252	22	7	1,274	1.7%
15:00 ~ 16:00	1,319	14	11	1,333	1.1%
16:00 ~ 17:00	1,269	7	10	1,276	0.5%
17:00 ~ 18:00	1,341	7	3	1,348	0.5%
18:00 ~ 19:00	1,162	2	2	1,164	0.2%
合計	5,091	30	26	5,121	0.6%

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	1,013	63	6	1,076	5.9%
15:00 ~ 16:00	1,095	64	0	1,159	5.5%
16:00 ~ 17:00	1,136	27	2	1,163	2.3%
17:00 ~ 18:00	1,534	18	1	1,552	1.2%
18:00 ~ 19:00	1,299	8	0	1,307	0.6%
合計	5,064	117	3	5,181	2.3%

時間帯別方向別調査結果

交通量調査結果を表２－１～表２－２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

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	15	339	40	0	3	0	0	4	0
15:00 ～ 16:00	19	405	31	0	1	0	2	2	0
16:00 ～ 17:00	20	418	39	2	6	0	2	5	0
17:00 ～ 18:00	32	420	28	0	5	0	0	2	0
18:00 ～ 19:00	23	379	18	0	2	0	0	2	0
計	109	1,961	156	2	17	0	4	15	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	7	31	16	1	0	0	0	1	0
15:00 ～ 16:00	13	36	13	0	0	0	0	0	0
16:00 ～ 17:00	4	28	15	0	0	0	0	0	0
17:00 ～ 18:00	10	27	22	0	0	0	0	0	0
18:00 ～ 19:00	6	21	16	0	0	0	0	0	0
計	40	143	82	1	0	0	0	1	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	44	414	6	0	13	0	1	1	0
15:00 ～ 16:00	61	401	3	0	9	1	0	9	0
16:00 ～ 17:00	57	366	6	0	1	0	1	3	0
17:00 ～ 18:00	46	422	4	0	2	0	0	2	0
18:00 ～ 19:00	35	374	3	0	0	0	0	0	0
計	243	1,977	22	0	25	1	2	15	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	19	36	58	1	0	0	0	0	0
15:00 ～ 16:00	37	45	52	0	0	1	0	0	0
16:00 ～ 17:00	40	45	46	0	0	0	0	0	0
17:00 ～ 18:00	34	26	58	0	0	0	0	0	2
18:00 ～ 19:00	28	19	44	0	0	0	0	0	0
計	158	171	258	1	0	1	0	0	2

・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	18	284	15	0	22	4	0	3	0
15:00 ～ 16:00	19	356	30	0	28	3	0	0	0
16:00 ～ 17:00	14	354	36	0	18	1	0	0	0
17:00 ～ 18:00	15	489	49	0	6	0	0	0	0
18:00 ～ 19:00	9	423	37	0	3	0	0	1	0
計	75	1,906	167	0	77	8	0	4	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	11	25	6	0	0	0	0	0	0
15:00 ～ 16:00	3	37	13	0	0	0	0	0	0
16:00 ～ 17:00	6	34	14	0	0	0	0	0	0
17:00 ～ 18:00	7	72	26	0	0	0	0	0	0
18:00 ～ 19:00	5	56	19	0	0	0	0	0	0
計	32	224	78	0	0	0	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	40	319	16	0	33	1	0	0	0
15:00 ～ 16:00	33	317	5	0	25	0	0	0	0
16:00 ～ 17:00	34	339	7	0	9	0	0	3	0
17:00 ～ 18:00	50	395	6	1	9	0	0	1	0
18:00 ～ 19:00	37	342	5	0	5	0	0	0	0
計	194	1,712	39	1	81	1	0	4	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	38	44	48	2	2	0	1	0	0
15:00 ～ 16:00	24	56	48	2	0	0	0	1	0
16:00 ～ 17:00	25	36	53	1	3	0	0	1	0
17:00 ～ 18:00	36	57	93	0	0	1	0	1	0
18:00 ～ 19:00	27	41	67	0	0	0	0	0	0
計	150	234	309	5	5	1	1	3	0

表 2 - 2 交通量調査結果 B

< 交差点 B >

・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	9	360	28	0	6	1	0	1	1
15:00 ~ 16:00	2	405	58	0	2	1	0	0	0
16:00 ~ 17:00	3	415	34	0	2	2	0	6	0
17:00 ~ 18:00	4	421	26	0	4	1	0	3	0
18:00 ~ 19:00	3	386	22	0	2	0	0	2	0
計	21	1,987	168	0	16	5	0	12	1

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	81	114	26	0	0	1	0	2	0
15:00 ~ 16:00	67	112	27	0	1	0	1	1	0
16:00 ~ 17:00	57	123	23	1	1	0	0	0	0
17:00 ~ 18:00	70	120	32	0	0	0	0	0	0
18:00 ~ 19:00	54	102	26	0	0	0	0	0	0
計	329	571	134	1	2	1	1	3	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	28	367	52	0	6	0	0	3	0
15:00 ~ 16:00	24	408	46	0	6	0	0	9	0
16:00 ~ 17:00	36	366	40	0	1	0	0	1	2
17:00 ~ 18:00	16	420	62	0	0	0	0	0	0
18:00 ~ 19:00	11	371	49	0	0	0	0	0	0
計	115	1,932	249	0	13	0	0	13	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	36	112	39	6	0	2	0	0	0
15:00 ~ 16:00	32	87	51	3	1	0	0	0	0
16:00 ~ 17:00	26	104	42	0	0	0	1	0	0
17:00 ~ 18:00	18	116	36	2	0	0	0	0	0
18:00 ~ 19:00	15	96	27	0	0	0	0	0	0
計	127	515	195	11	1	2	1	0	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	4	317	21	0	10	14	0	5	0
15:00 ~ 16:00	6	369	27	0	15	13	0	0	0
16:00 ~ 17:00	2	372	41	0	7	9	0	0	0
17:00 ~ 18:00	3	528	60	0	4	1	0	0	0
18:00 ~ 19:00	3	461	53	0	3	0	0	0	0
計	18	2,047	202	0	39	37	0	5	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	57	89	15	1	0	0	0	0	0
15:00 ~ 16:00	37	106	14	0	6	0	0	0	0
16:00 ~ 17:00	47	110	21	0	0	0	0	0	0
17:00 ~ 18:00	42	191	22	0	0	0	0	0	0
18:00 ~ 19:00	32	146	18	0	0	0	0	0	0
計	215	642	90	1	6	0	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	24	330	34	1	21	1	0	0	0
15:00 ~ 16:00	21	316	44	2	15	0	0	0	0
16:00 ~ 17:00	33	304	30	2	4	0	0	1	0
17:00 ~ 18:00	31	393	52	0	9	0	0	1	0
18:00 ~ 19:00	25	340	44	0	3	0	0	0	0
計	134	1,683	204	5	52	1	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	36	60	26	13	0	2	0	1	0
15:00 ~ 16:00	28	88	39	10	2	1	0	0	0
16:00 ~ 17:00	45	98	33	4	1	0	1	0	0
17:00 ~ 18:00	58	113	41	3	1	0	0	0	0
18:00 ~ 19:00	46	96	35	1	1	0	0	0	0
計	213	455	174	31	5	3	1	1	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。

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

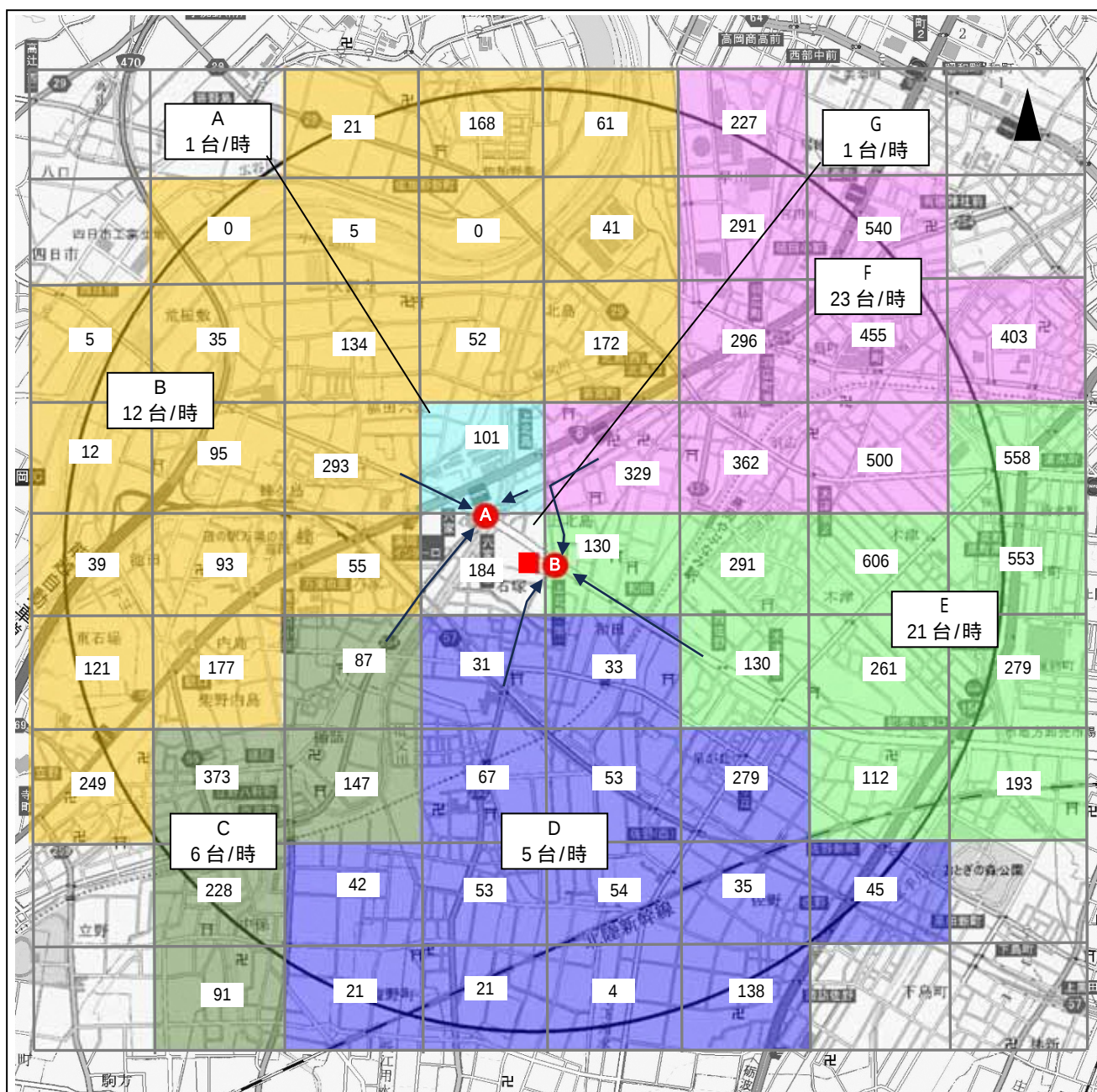
項目	係数		
S：店舗面積	1,292	m ²	
A：店舗面積当たり日来客数原単位	1,061	人/千m ²	(指針)
B：ピーク率	14.4	%	(指針)
C：自動車分担率	70.0	%	(指針)
D：平均乗車人員	2.0	人	(指針)

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	1,371	人	$S \times A$
b：自動車で来店する人数	960	人	$a \times C$
c：来店する日自動車台数	480	台/日	$b \div D$
ピーク時間当りの台数	69	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	101	1.0%	1
B	1,828	17.7%	12
C	926	9.0%	6
D	745	7.2%	5
E	3,113	30.2%	21
F	3,403	33.0%	23
G	184	1.8%	1
計	10,300	100.0%	69

図 2 方向別来店車両台数設定図

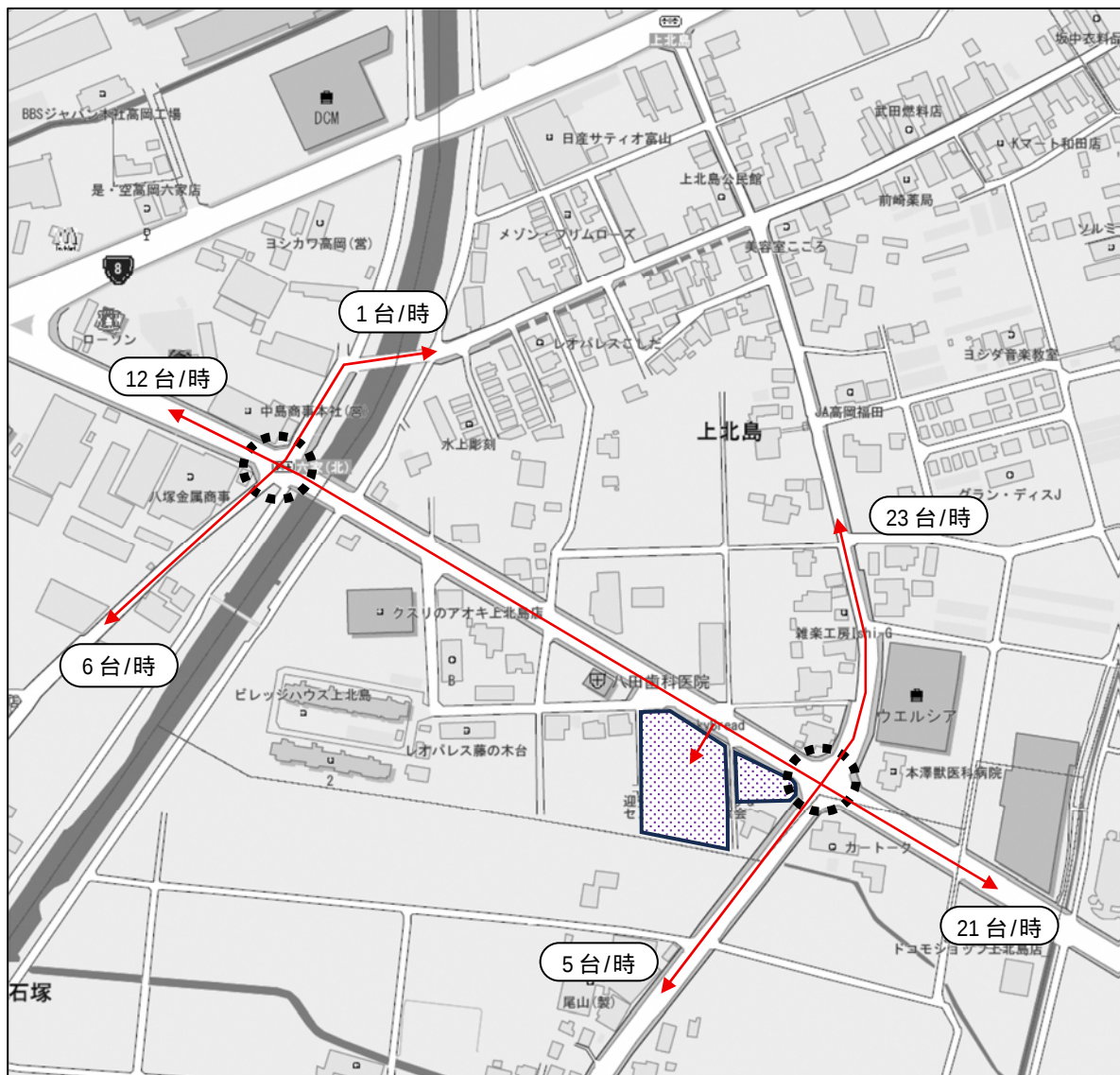


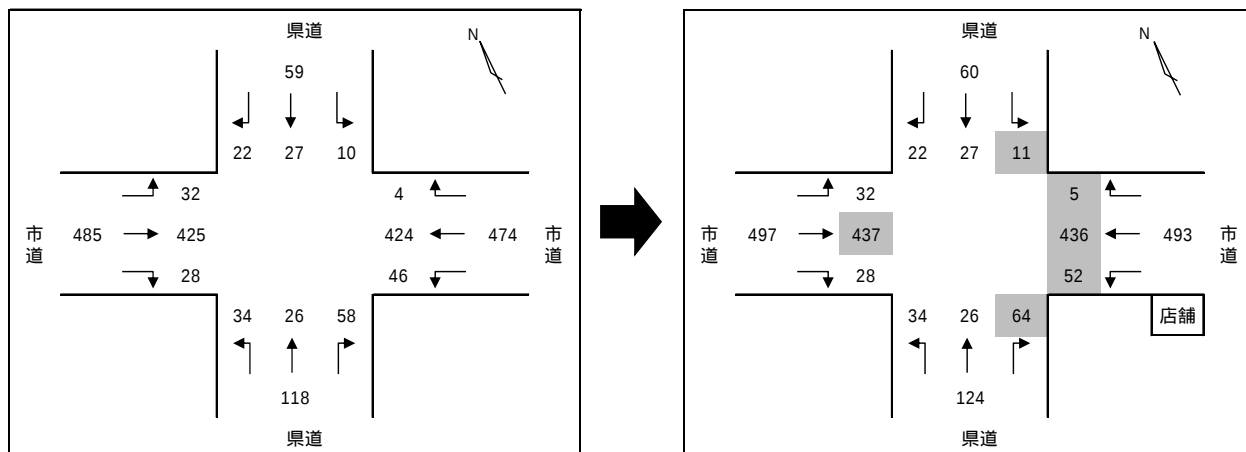
図3 来退店経路図

3) 店舗新設前後における交通量の変化の整理

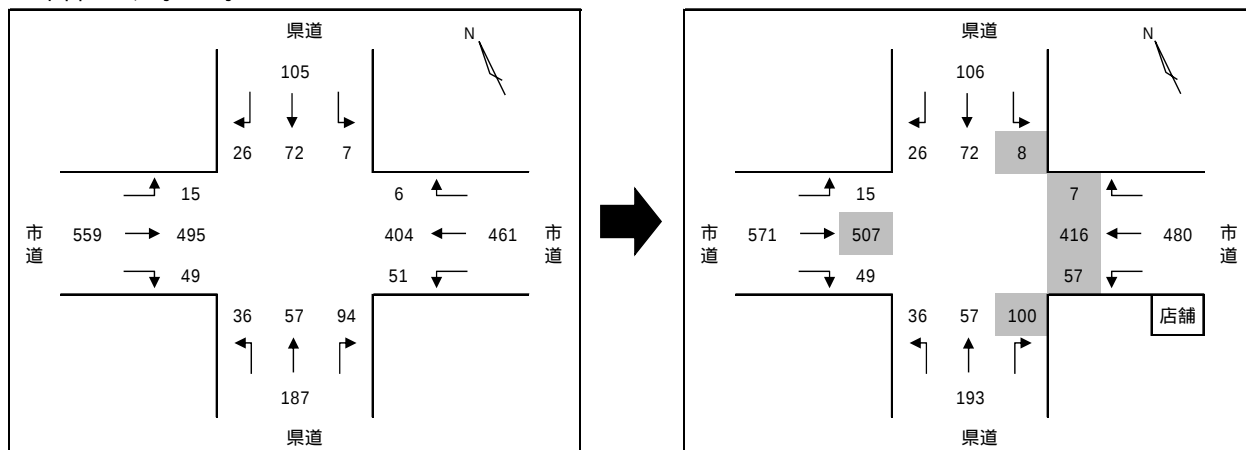
現況交通量調査結果と前述の方向別発生交通量により、店舗新設前後のピーク時間における交通量の変化を以下に示す。なお、数値は小型車、大型車の合計値を示す。

< 交差点 A >

■ 休日ピーク時: 17時



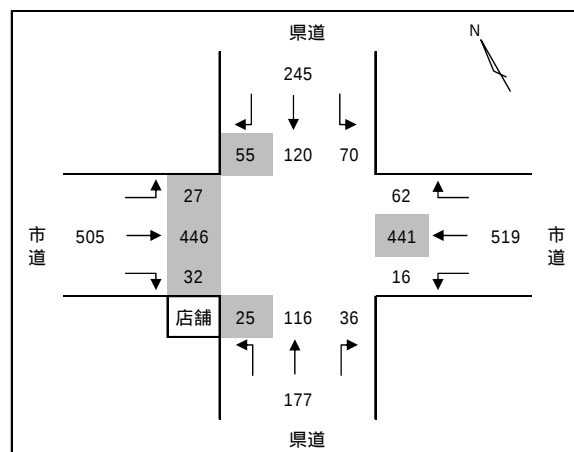
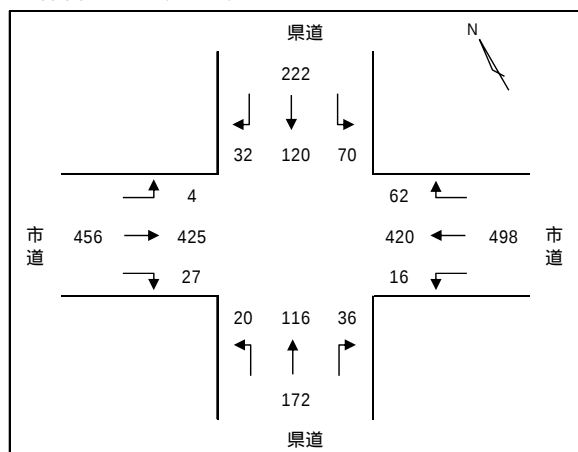
■ 平日ピーク時: 17時



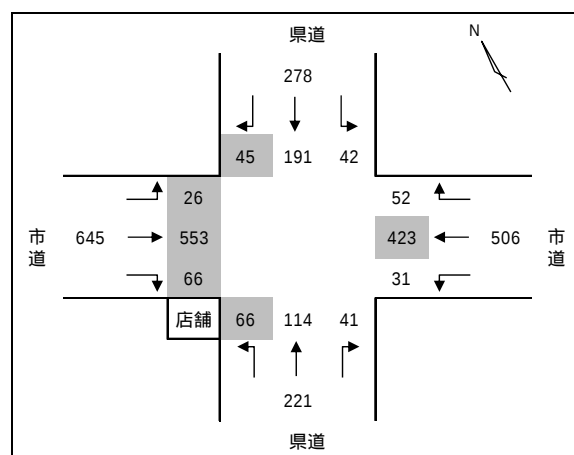
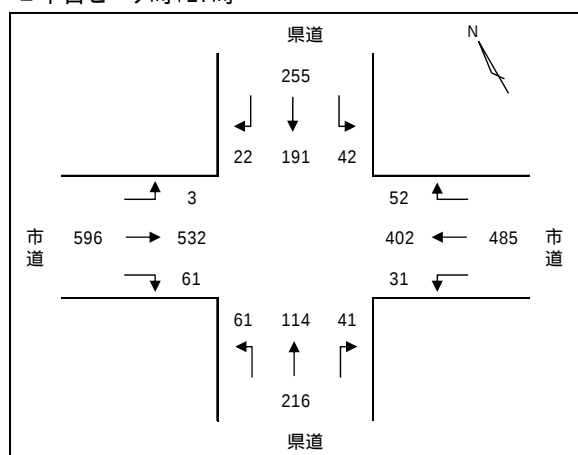
数字が来店・退店に伴い変化する交通量を示す

< 交差点 B >

■ 休日ピーク時:17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	0.187	0.220	17 時台	0.265	0.297	17 時台
交差点 B	0.155	0.166	17 時台	0.268	0.279	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
飽和交通流率の基本値 S B		2000	2000	1800	2000	2000
車線幅員による補正率 α_w (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)
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)
大型車混入による補正率 α_T (大型車混入率) %		0.992 (1.16)	1.000 (0.00)	1.000 (0.00)	0.993 (1.02)	0.995 (0.68)
左折車混入による補正率 α_{LT} (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		0.991 (3.5) 0.85 51 46	0.994 (2.5) 0.85 27 22		0.907 (37.8) 0.85 51 46	0.978 (8.9) 0.85 27 22
右折車混入による補正率 α_{RT} (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		0.988 (10.5) 0.889 51 88			0.997 (2.6) 0.930 51 88	0.957 (41.1) 0.925 27 88
飽和交通流率 S		1943	1988	*641	1796	1863
設計交通量 q		86 (3+74+9)	81 (2+79)	9	196 (74+117+5)	146 (13+73+60)
流入部各車線の需要率		0.044	0.041	-	0.109	0.078
現示の需要率	1 φ	0.044			0.109	
	2 φ		0.041	-		0.078
有効青時間(秒)	1 φ	51.0			51.0	
	2 φ		27.0	27.0		27.0
可能交通容量 C i		1126	610	641	1041	572
交通容量比 q / C i		0.076	0.133	0.014	0.188	0.255
交通容量の照査結果		O K	O K	O K	O K	O K
滞留長 L s (m)				2.9		

* : 交通容量 (台 / 実 1 時間)

: 国道東進
: 市道南進
: 国道西進
: 市道北進

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
飽和交通流率の基本値 S B		2000	2000	1800	2000	2000
車線幅員による補正率 α_w (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)
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)
大型車混入による補正率 α_T (大型車混入率) %		0.994 (0.93)	1.000 (0.00)	1.000 (0.00)	0.994 (0.82)	0.996 (0.64)
左折車混入による補正率 α_{LT} (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		0.992 (2.8) 0.85 51 46	0.954 (19.4) 0.85 27 22		0.915 (34.3) 0.85 51 46	0.980 (8.3) 0.85 27 22
右折車混入による補正率 α_{RT} (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		0.987 (8.3) 0.868 51 88			0.990 (9.0) 0.909 51 88	0.953 (44.9) 0.925 27 88
飽和交通流率 S		1946	1908	*641	1801	1860
設計交通量 q		108 (3+96+9)	98 (19+79)	9	245 (84+139+22)	156 (13+73+70)
流入部各車線の需要率		0.055	0.051	-	0.136	0.084
現示の需要率	1 φ	0.055			0.136	
	2 φ		0.051	-		0.084
有効青時間(秒)	1 φ	51.0			51.0	
	2 φ		27.0	27.0		27.0
可能交通容量 C i		1128	585	641	1044	571
交通容量比 q / C i		0.096	0.168	0.014	0.235	0.273
交通容量の照査結果		O K	O K	O K	O K	O K
滞留長 L s (m)				2.9		

現示の 需要率	交差点の 需要率
0.136	0.220
0.084	0.900

サイクル長(秒)
88

* : 交通容量 (台 / 実 1 時間)

: 国道東進
: 市道南進
: 国道西進
: 市道北進

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
飽和交通流率の基本値 S B		2000	2000	1800	2000	2000
車線幅員による補正率 α_w (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)
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)
大型車混入による補正率 α_T (大型車混入率) %		0.995 (0.65)	1.000 (0.00)	1.000 (0.00)	0.994 (0.81)	0.997 (0.41)
左折車混入による補正率 α_{LT} (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		0.979 (7.8) 0.85 51 46	1.000 (0.0) 0.85 27 22		0.921 (31.6) 0.85 51 46	0.979 (8.6) 0.85 27 22
右折車混入による補正率 α_{RT} (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		0.980 (10.4) 0.843 51 88			0.998 (1.6) 0.880 51 88	0.964 (34.0) 0.951 27 88
飽和交通流率 S		1909	2000	*568	1827	1882
設計交通量 q		154 (12+126+16)	52 (0+52)	5	247 (78+165+4)	244 (21+140+83)
流入部各車線の需要率		0.081	0.026	-	0.135	0.130
現示の需要率	1 φ	0.081			0.135	0.135
	2 φ		0.026	-		0.130
有効青時間(秒)	1 φ	51.0			51.0	サイクル長(秒)
	2 φ		27.0	27.0		88
可能交通容量 C i		1106	614	568	1059	577
交通容量比 q / C i		0.139	0.085	0.009	0.233	0.423
交通容量の照査結果		O K	O K	O K	O K	O K
滞留長 L s (m)				1.6		

* : 交通容量 (台 / 実 1 時間)

: 国道東進
: 市道南進
: 国道西進
: 市道北進

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
飽和交通流率の基本値 S B		2000	2000	1800	2000	2000
車線幅員による補正率 α_w (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)
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)
大型車混入による補正率 α_T (大型車混入率) %		0.996 (0.57)	1.000 (0.00)	1.000 (0.00)	0.995 (0.68)	0.997 (0.39)
左折車混入による補正率 α_{LT} (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		0.982 (6.8) 0.85 51 46	0.942 (24.6) 0.85 27 22		0.926 (29.7) 0.85 51 46	0.980 (8.3) 0.85 27 22
右折車混入による補正率 α_{RT} (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		0.979 (9.1) 0.822 51 88			0.990 (7.1) 0.859 51 88	0.961 (36.6) 0.951 27 88
飽和交通流率 S		1915	1884	*568	1824	1878
設計交通量 q		176 (12+148+16)	69 (17+52)	5	296 (88+187+21)	254 (21+140+93)
流入部各車線の需要率		0.092	0.037	-	0.162	0.135
現示の需要率	1 φ	0.092			0.162	
	2 φ		0.037	-		0.135
有効青時間(秒)	1 φ	51.0			51.0	
	2 φ		27.0	27.0		27.0
可能交通容量 C i		1110	578	568	1057	576
交通容量比 q / C i		0.159	0.119	0.009	0.280	0.441
交通容量の照査結果		O K	O K	O K	O K	O K
滞留長 L s (m)				1.6		

現示の 需要率	交差点の 需要率
0.162	0.297
0.135	0.900

サイクル長(秒)
88

* : 交通容量 (台 / 実 1 時間)

: 国道東進
: 市道南進
: 国道西進
: 市道北進

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		
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)	αw	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)	αG	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)	αT	0.993	1.000	0.991	0.985		
	%	(1.00)	(0.00)	(1.24)	(2.22)		
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)	$\alpha L T$	0.971	0.946	0.987	0.984		
	L %	(11.4)	(23.6)	(5.0)	(6.7)		
	f L	0.85	0.85	0.85	0.85		
	秒	37	22	37	22		
	秒	32	17	32	17		
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)	$\alpha R T$	0.995	0.956	0.989	0.974		
	R %	(1.5)	(41.8)	(3.7)	(24.4)		
	f R	0.793	0.971	0.834	0.982		
	秒	37	22	37	22		
	秒	69	69	69	69		
飽和交通流率 S		1919	1809	1935	1888		
設計交通量 q		201 (23+175+3)	55 (13+19+23)	242 (12+221+9)	45 (3+31+11)		
流入部各車線の需要率		0.105	0.030	0.125	0.024	現示の 需要率	交差点の 需要率
現示の需要率	1 φ	0.105		0.125		0.125	0.155
	2 φ		0.030		0.024	0.030	0.900
有効青時間(秒)	1 φ	37.0		37.0		サイクル長(秒)	
	2 φ		22.0		22.0	69	
可能交通容量 C i		1029	577	1038	602		
交通容量比 q / C i		0.195	0.095	0.233	0.075		
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)

: 国道東進
: 県道南進
: 国道西進
: 県道北進

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
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)	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)	$\alpha T\%$	0.994 (0.87)	1.000 (0.00)	0.992 (1.18)	0.987 (1.85)
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	0.965 (13.9) 0.85 37 32	0.954 (20.3) 0.85 22 17	0.988 (4.7) 0.85 37 32	0.949 (22.2) 0.85 22 17
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	0.981 (5.2) 0.784 37 69	0.948 (50.0) 0.971 22 69	0.989 (3.5) 0.822 37 69	0.978 (20.4) 0.982 22 69
飽和交通流率	S	1882	1809	1939	1832
設計交通量	q	231 (32+187+12)	64 (13+19+32)	254 (12+233+9)	54 (12+31+11)
流入部各車線の需要率		0.123	0.035	0.131	0.029
現示の需要率	1 φ	0.123		0.131	
	2 φ		0.035		0.029
有効青時間(秒)	1 φ	37.0		37.0	
	2 φ		22.0		22.0
可能交通容量	C i	1009	577	1040	584
交通容量比	q / C i	0.229	0.111	0.244	0.092
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)

: 国道東進
: 県道南進
: 国道西進
: 県道北進

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
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)	αw	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)	αG	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)	αT	0.995	1.000	0.997	1.000
	%	(0.73)	(0.00)	(0.48)	(0.00)
左折車混入による補正率 $\alpha L T$ (左折率) (左折車の通過確率) (有効青時間) (歩行者現示時間)	$\alpha L T$	0.980	0.959	0.979	0.964
	L %	(7.6)	(17.3)	(7.9)	(14.8)
	f L	0.85	0.85	0.85	0.85
	秒	45	26	45	26
	秒	40	21	40	21
右折車混入による補正率 $\alpha R T$ (右折率) (右折車の通過確率) (有効青時間) (サイクル長)	$\alpha R T$	0.985	0.965	0.978	0.959
	R %	(2.2)	(32.7)	(5.0)	(38.6)
	f R	0.677	0.961	0.772	0.975
	秒	45	26	45	26
	秒	81	81	81	81
飽和交通流率 S		1921	1851	1909	1849
設計交通量 q		275 (21+248+6)	52 (9+26+17)	420 (33+366+21)	88 (13+41+34)
流入部各車線の需要率		0.143	0.028	0.220	0.048
現示の需要率	1 φ	0.143		0.220	
	2 φ		0.028		0.048
有効青時間(秒)	1 φ	45.0		45.0	
	2 φ		26.0		26.0
可能交通容量 C i		1067	594	1061	594
交通容量比 q / C i		0.258	0.088	0.396	0.148
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)

: 国道東進
: 県道南進
: 国道西進
: 県道北進

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
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)	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 %	0.995 (0.66)	1.000 (0.00)	0.997 (0.46)	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)	α_{LT} L % f L 秒 秒	0.974 (9.8) 0.85 45 40	0.964 (14.8) 0.85 26 21	0.980 (7.6) 0.85 45 40	0.946 (22.7) 0.85 26 21
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	0.965 (4.9) 0.668 45 81	0.955 (42.6) 0.961 26 81	0.977 (4.9) 0.762 45 81	0.963 (35.1) 0.975 26 81
飽和交通流率	S	1870	1841	1909	1822
設計交通量	q	305 (30+260+15)	61 (9+26+26)	432 (33+378+21)	97 (22+41+34)
流入部各車線の需要率		0.163	0.033	0.226	0.053
現示の需要率	1 φ	0.163		0.226	
	2 φ		0.033		0.053
有効青時間(秒)	1 φ	45.0		45.0	
	2 φ		26.0		26.0
可能交通容量	C i	1039	591	1061	585
交通容量比	q / C i	0.294	0.103	0.407	0.166
交通容量の照査結果		O K	O K	O K	O K
滞留長	L s (m)				

現示の 需要率	交差点の 需要率
0.226	0.279
0.053	0.900
サイクル長(秒)	
81	

* : 交通容量 (台 / 実 1 時間)

: 国道東進
: 県道南進
: 国道西進
: 県道北進