

## 資料 1

### ドラッグコスモス姫野店

#### 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 1-6
  - 1) ピーク時発生交通量の算定 .....資料 1-6
  - 2) 方向別来客車両台数の設定 .....資料 1-7
  - 3) 店舗新設前後における交通量の変化の整理 .....資料 1-9
  
- 3. 交差点交通処理能力の検討 .....資料 1-11
  - 1) 需要率による評価 .....資料 1-11



## 2) 調査結果

交通量調査結果を表1～表4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：姫野交差点【休日】）

姫野交差点 休日交通量					
時間帯	南進	北進	東進	西進	計
15:00 ～ 16:00	198	272	391	248	1,109
16:00 ～ 17:00	205	233	419	279	1,136
17:00 ～ 18:00	150	269	366	261	1,046
18:00 ～ 19:00	134	195	265	142	736
計	687	969	1,441	930	4,027

姫野交差点 国道415号 南進	小型車			大型車			自動二輪車		
	左折	直進	右折	左折	直進	右折	左折	直進	右折
15:00 ～ 16:00	22	94	80	0	1	1	0	1	0
16:00 ～ 17:00	30	77	97	0	0	1	0	0	0
17:00 ～ 18:00	16	67	66	0	1	0	1	1	0
18:00 ～ 19:00	14	62	58	0	0	0	0	1	0
計	82	300	301	0	2	2	1	3	0

姫野交差点 国道415号 北進	小型車			大型車			自動二輪車		
	左折	直進	右折	左折	直進	右折	左折	直進	右折
15:00 ～ 16:00	128	120	20	4	0	0	1	0	0
16:00 ～ 17:00	98	118	15	2	0	0	0	0	1
17:00 ～ 18:00	146	113	10	0	0	0	0	0	0
18:00 ～ 19:00	95	95	5	0	0	0	0	0	0
計	467	446	50	6	0	0	1	0	1

姫野交差点 県道351号線 東進	小型車			大型車			自動二輪車		
	左折	直進	右折	左折	直進	右折	左折	直進	右折
15:00 ～ 16:00	97	201	64	1	20	8	0	1	0
16:00 ～ 17:00	91	206	99	0	22	1	0	1	2
17:00 ～ 18:00	104	181	62	0	18	1	0	1	0
18:00 ～ 19:00	86	101	58	0	20	0	0	1	1
計	378	689	283	1	80	10	0	4	3

姫野交差点 県道351号線 西進	小型車			大型車			自動二輪車		
	左折	直進	右折	左折	直進	右折	左折	直進	右折
15:00 ～ 16:00	24	190	10	0	24	0	0	0	1
16:00 ～ 17:00	11	226	23	0	19	0	1	2	0
17:00 ～ 18:00	12	218	17	0	14	0	0	1	0
18:00 ～ 19:00	4	104	17	0	17	0	0	0	0
計	51	738	67	0	74	0	1	3	1

表2 交通量調査結果（交差点①：姫野交差点【平日】）

姫野交差点 平日交通量					
時間帯	南進	北進	東進	西進	計
15:00 ~ 16:00	215	274	409	258	1,156
16:00 ~ 17:00	239	255	417	288	1,199
17:00 ~ 18:00	298	344	427	576	1,645
18:00 ~ 19:00	191	312	398	294	1,195
計	943	1,185	1,651	1,416	5,195

姫野交差点	小型車			大型車			自動二輪車		
	左折	直進	右折	左折	直進	右折	左折	直進	右折
国道415号 南進									
15:00 ~ 16:00	30	94	89	0	1	1	0	1	0
16:00 ~ 17:00	29	97	111	0	2	0	0	0	0
17:00 ~ 18:00	38	132	124	0	4	0	4	0	0
18:00 ~ 19:00	18	86	85	0	1	1	0	0	0
計	115	409	409	0	8	2	4	1	0

姫野交差点	小型車			大型車			自動二輪車		
	左折	直進	右折	左折	直進	右折	左折	直進	右折
国道415号 北進									
15:00 ~ 16:00	106	141	18	9	0	0	0	0	0
16:00 ~ 17:00	125	115	14	0	1	0	1	0	0
17:00 ~ 18:00	160	177	7	0	0	0	0	1	0
18:00 ~ 19:00	153	148	10	0	1	0	0	1	0
計	544	581	49	9	2	0	1	2	0

姫野交差点	小型車			大型車			自動二輪車		
	左折	直進	右折	左折	直進	右折	左折	直進	右折
県道351号線 東進									
15:00 ~ 16:00	89	181	93	1	40	5	1	0	1
16:00 ~ 17:00	110	190	75	0	39	3	0	0	0
17:00 ~ 18:00	93	220	87	1	24	2	0	2	0
18:00 ~ 19:00	112	173	90	0	22	1	0	2	1
計	404	764	345	2	125	11	1	4	2

姫野交差点	小型車			大型車			自動二輪車		
	左折	直進	右折	左折	直進	右折	左折	直進	右折
県道351号線 西進									
15:00 ~ 16:00	8	186	17	0	46	1	0	0	0
16:00 ~ 17:00	15	214	21	1	37	0	0	1	0
17:00 ~ 18:00	14	500	40	0	22	0	0	2	0
18:00 ~ 19:00	9	236	28	0	21	0	0	4	0
計	46	1,136	106	1	126	1	0	7	0

表3 交通量調査結果（交差点②：計画地西側交差点【休日】）

計画地西側交差点 休日交通量					
時間帯	南進	北進	東進	西進	計
15:00 ~ 16:00	114	127	24	33	298
16:00 ~ 17:00	108	111	27	24	270
17:00 ~ 18:00	108	148	38	23	317
18:00 ~ 19:00	52	97	26	19	194
計	382	483	115	99	1,079

計画地西側 交差点	小型車			大型車			自動二輪車		
	左折	直進	右折	左折	直進	右折	左折	直進	右折
市道中曽根姫野1号線 南進									
15:00 ~ 16:00	4	101	9	0	0	0	0	2	0
16:00 ~ 17:00	1	105	2	0	0	0	0	2	0
17:00 ~ 18:00	5	101	2	0	0	0	0	0	0
18:00 ~ 19:00	4	45	3	0	0	0	0	0	0
計	14	352	16	0	0	0	0	4	0

計画地西側 交差点	小型車			大型車			自動二輪車		
	左折	直進	右折	左折	直進	右折	左折	直進	右折
市道中曽根姫野1号線 北進									
15:00 ~ 16:00	13	104	10	0	0	0	0	0	0
16:00 ~ 17:00	9	94	8	0	0	0	0	0	0
17:00 ~ 18:00	10	129	9	0	0	0	0	0	0
18:00 ~ 19:00	10	79	8	0	0	0	0	1	0
計	42	406	35	0	0	0	0	1	0

計画地西側 交差点	小型車			大型車			自動二輪車		
	左折	直進	右折	左折	直進	右折	左折	直進	右折
市道中曽根姫野2号線 東進									
15:00 ~ 16:00	6	14	4	0	0	0	0	0	0
16:00 ~ 17:00	2	11	14	0	0	0	0	1	0
17:00 ~ 18:00	4	25	9	0	0	0	0	1	0
18:00 ~ 19:00	1	23	2	0	0	0	0	0	0
計	13	73	29	0	0	0	0	2	0

計画地西側 交差点	小型車			大型車			自動二輪車		
	左折	直進	右折	左折	直進	右折	左折	直進	右折
市道中曽根姫野2号線 西進									
15:00 ~ 16:00	13	15	5	0	0	0	0	2	0
16:00 ~ 17:00	9	13	2	0	0	0	0	1	0
17:00 ~ 18:00	5	17	1	0	0	0	0	1	0
18:00 ~ 19:00	4	13	2	0	0	0	0	0	0
計	31	58	10	0	0	0	0	4	0

表4 交通量調査結果（交差点②：計画地西側交差点【平日】）

計画地西側交差点 平日交通量					
時間帯	南進	北進	東進	西進	計
15:00 ~ 16:00	116	135	36	19	306
16:00 ~ 17:00	152	164	31	25	372
17:00 ~ 18:00	153	172	32	49	406
18:00 ~ 19:00	103	118	38	25	284
計	524	589	137	118	1,368

計画地西側 交差点	小型車			大型車			自動二輪車		
	左折	直進	右折	左折	直進	右折	左折	直進	右折
市道中曽根姫野1号線 南進									
15:00 ~ 16:00	1	112	2	0	1	0	0	1	0
16:00 ~ 17:00	3	142	6	0	1	0	0	0	0
17:00 ~ 18:00	2	145	6	0	0	0	0	0	0
18:00 ~ 19:00	0	98	5	0	0	0	0	0	0
計	6	497	19	0	2	0	0	1	0

計画地西側 交差点	小型車			大型車			自動二輪車		
	左折	直進	右折	左折	直進	右折	左折	直進	右折
市道中曽根姫野1号線 北進									
15:00 ~ 16:00	5	126	4	0	0	0	0	0	0
16:00 ~ 17:00	5	145	13	0	1	0	0	0	0
17:00 ~ 18:00	2	153	17	0	0	0	0	0	0
18:00 ~ 19:00	5	101	12	0	0	0	0	0	0
計	17	525	46	0	1	0	0	0	0

計画地西側 交差点	小型車			大型車			自動二輪車		
	左折	直進	右折	左折	直進	右折	左折	直進	右折
市道中曽根姫野2号線 東進									
15:00 ~ 16:00	1	21	14	0	0	0	0	0	0
16:00 ~ 17:00	3	19	9	0	0	0	0	1	0
17:00 ~ 18:00	5	18	9	0	0	0	0	0	0
18:00 ~ 19:00	4	25	9	0	0	0	0	0	0
計	13	83	41	0	0	0	0	1	0

計画地西側 交差点	小型車			大型車			自動二輪車		
	左折	直進	右折	左折	直進	右折	左折	直進	右折
市道中曽根姫野2号線 西進									
15:00 ~ 16:00	9	9	1	0	0	0	0	0	0
16:00 ~ 17:00	10	13	2	0	0	0	0	0	0
17:00 ~ 18:00	14	34	1	0	0	0	0	0	0
18:00 ~ 19:00	7	16	2	0	0	0	0	0	0
計	40	72	6	0	0	0	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

ドラッグコスモス姫野店の新設に伴い、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	1.222 千㎡
A : 店舗面積あたり日來客数原単位	1,063 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。

- 日來客数 (人/日)  $= A \times S$   
 $= 1,063 \times 1.222 = 1,299$  (人/日)
- 自動車で来店する人数 (人)  $= \text{日來客数} \times C$   
 $= 1,299 \times 70\% = 909$  (人)
- 来店車両台数 (台)  $= \text{自動車で来店する人数 (人)} \div D$   
 $= 909 \div 2.00 = 455$  (台)
- ピーク時間当りの台数 (台)  $= \text{来店車両台数} \times B$   
 $= 455 \times 14.4\% \approx 65$  (台)

以上より、ドラッグコスモス姫野店の出店に伴い、ピーク1時間当りの新規発生交通量は130台(65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。

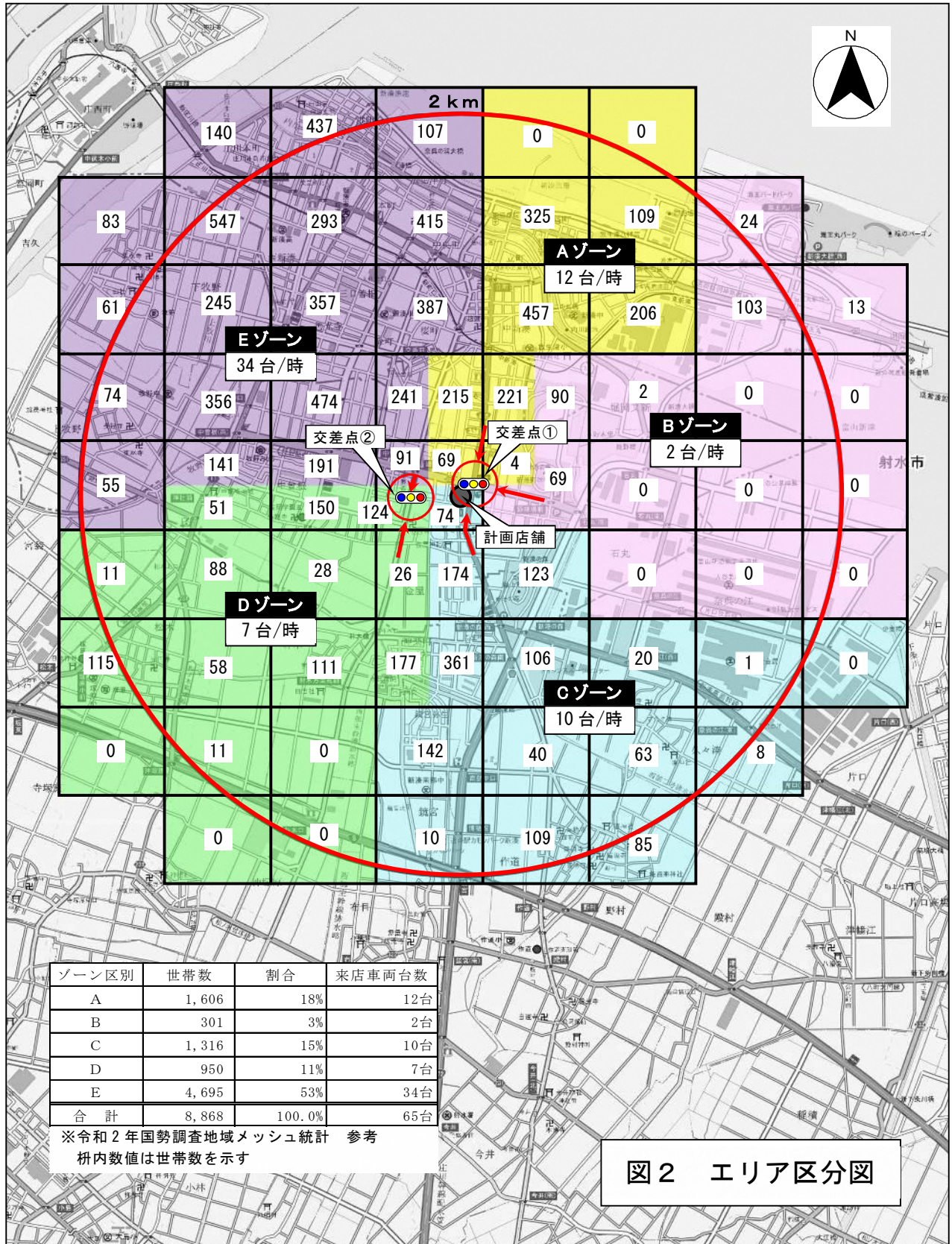
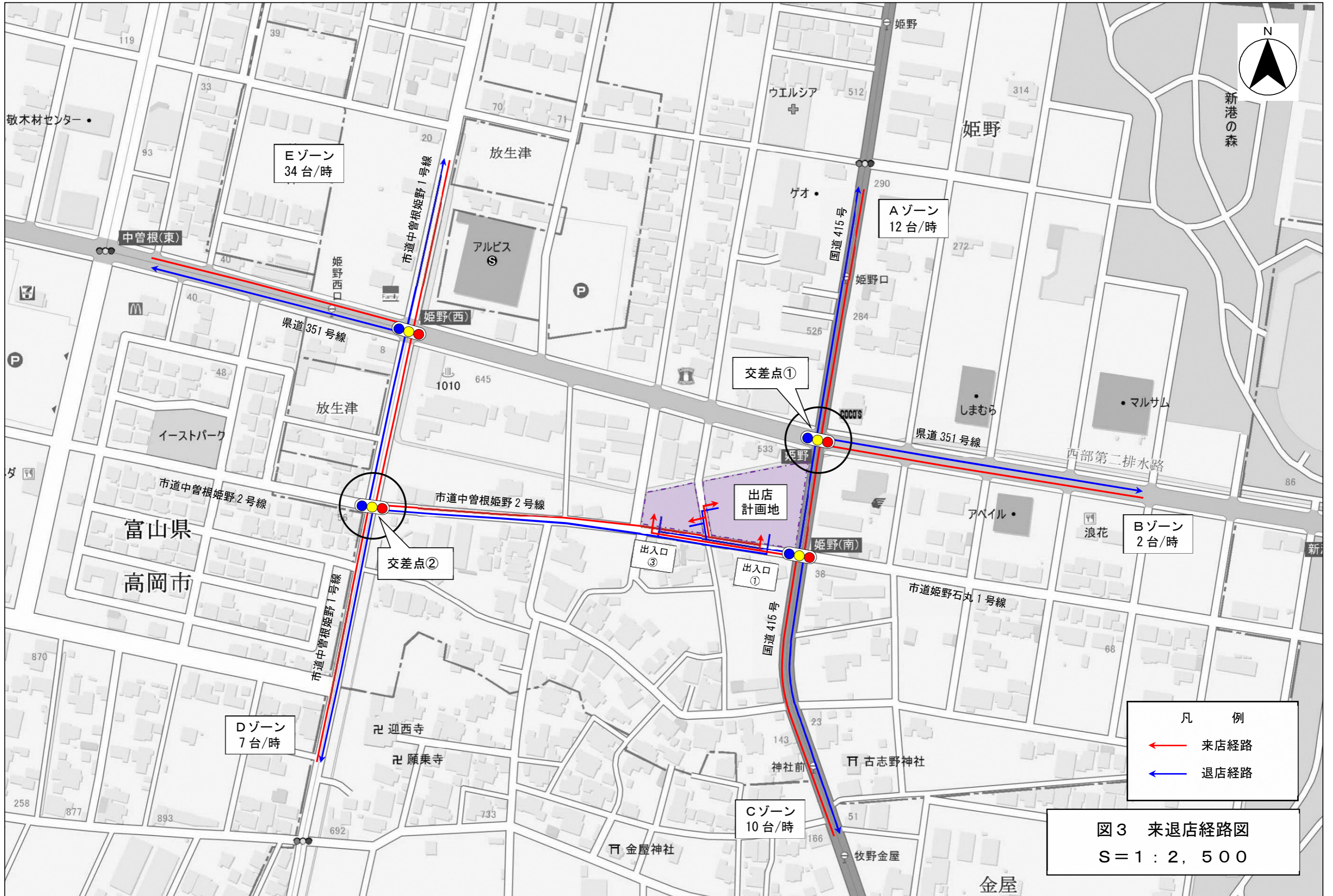


図2 エリア区分図





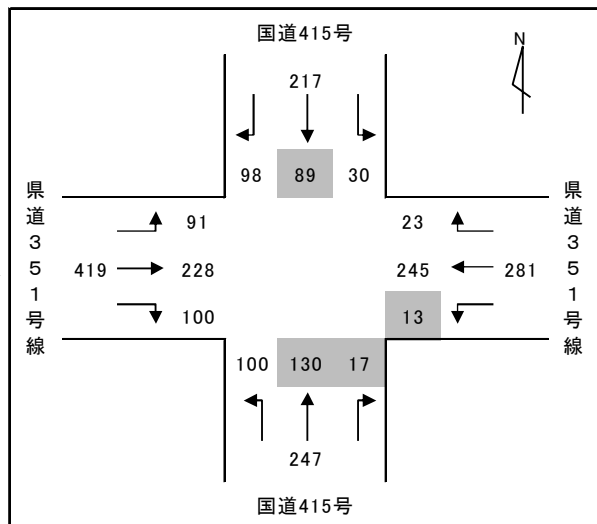
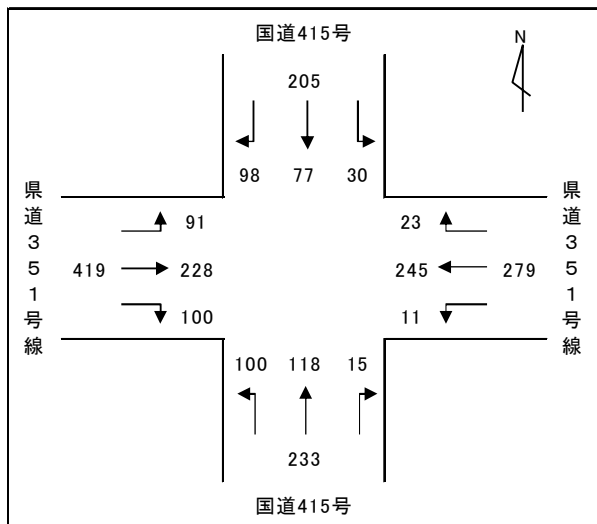


### 3) 店舗新設前後における交通量の変化の整理

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。

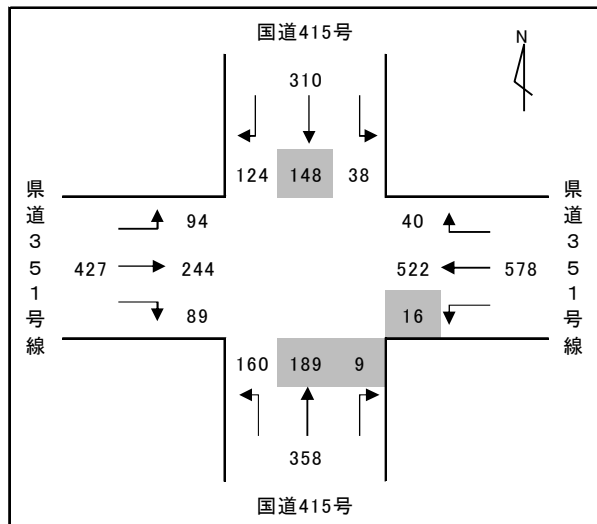
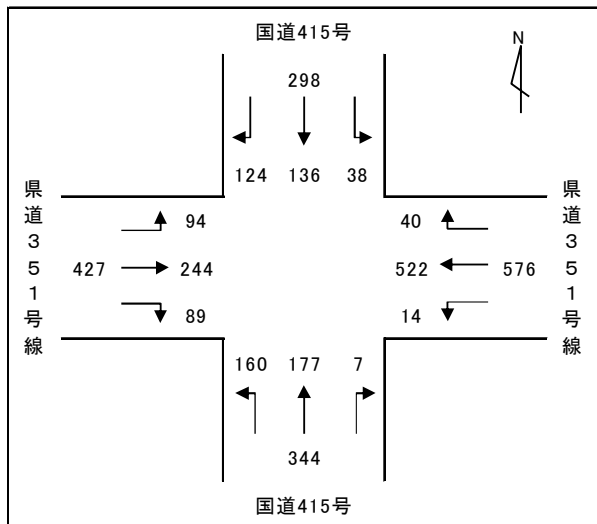
#### <交差点①>

##### ■休日（ピーク時：16時台）



※ 数字が来店・退店に伴い変化する交通量を示す

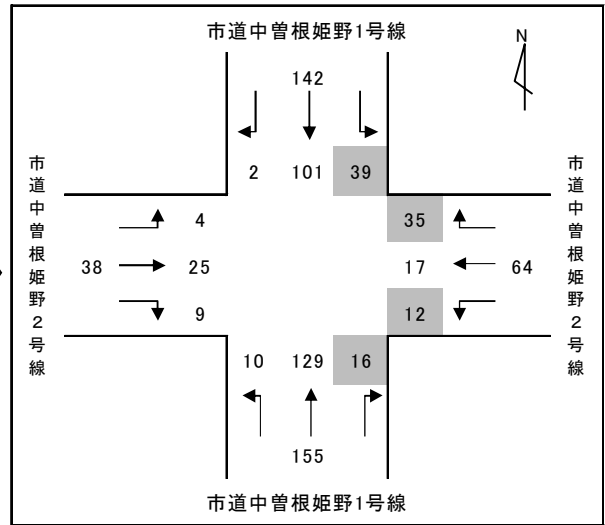
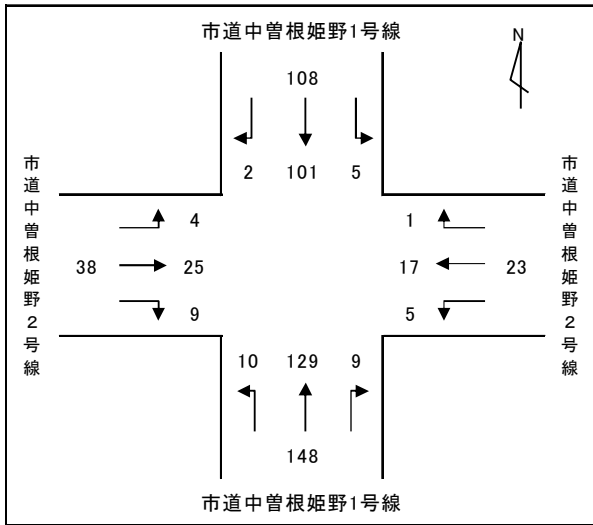
##### ■平日（ピーク時：17時台）



※ 数字が来店・退店に伴い変化する交通量を示す

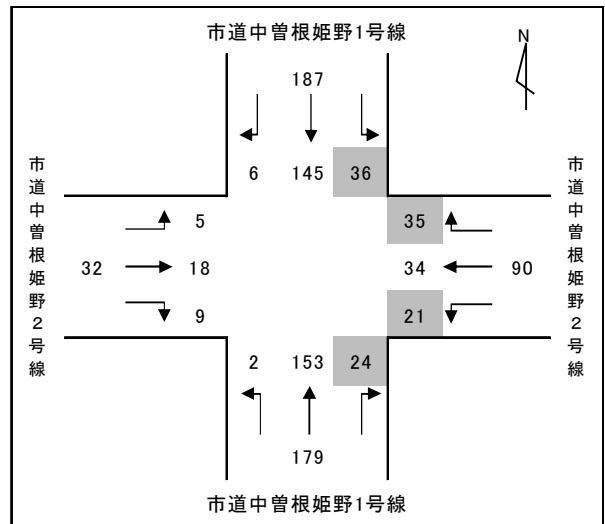
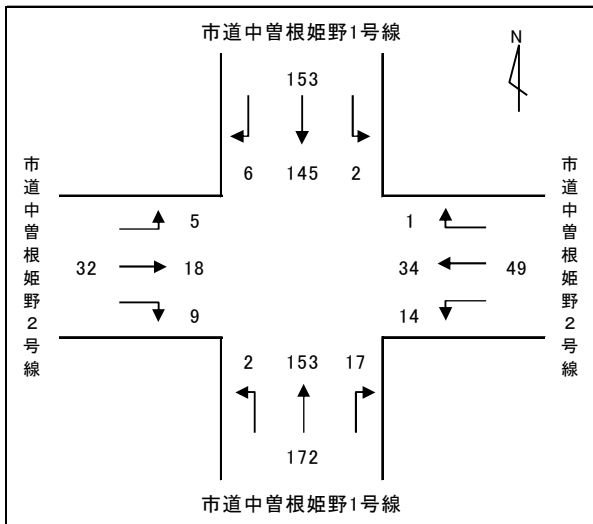
<交差点②>

■休日（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

■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	0.312	0.319	16:00 台	0.472	0.481	17:00 台
交差点②	0.101	0.121	17:00 台	0.119	0.149	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 (姫野交差点) : 休日_現況							
流入部		①		②		③		④	
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	
飽和交通流率の基本値	S B	2,000	1,800	2,000	2,000	1,800	2,000	1,800	
車線幅員による補正率	$\alpha w$	0.950	0.950	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	
(車線幅員)	m	(2.80)	(2.60)	(3.10)	(3.00)	(3.50)	(3.00)	(3.50)	
縦断勾配による補正率	$\alpha G$	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)	
大型車混入による補正率	$\alpha T$	1.000	0.993	0.994	0.954	0.993	0.951	1.000	
(大型車混入率)	%	(0.00)	(1.02)	(0.86)	(6.90)	(1.00)	(7.42)	(0.00)	
左折車混入による補正率	$\alpha L T$	0.930		0.896	0.931		0.989		
(左折率)	L %	(28.0)		(42.9)	(28.5)		(4.3)		
(左折車の通過確率)	f L	0.85		0.85	0.85		0.85		
(有効青時間)	秒	46		46	34		34		
(歩行者現示時間)	秒	41		41	29		29		
右折車混入による補正率	$\alpha R T$			0.993					
(右折率)	R %			(6.4)					
(右折車の通過確率)	f R			0.927					
(有効青時間)	秒			46					
(サイクル長)	秒			90					
飽和交通流率	S	1,767	*895	1,769	1,776	*493	1,881	*549	
設計交通量	q	107 (30+77)	98	233 (100+118+15)	319 (91+228)	100	256 (11+245)	23	
流入部各車線の需要率		0.061	-	0.132	0.180	-	0.136	-	現示の需要率 交差点の需要率
現示の需要率	1φ	0.061	-	0.132					0.132
	2φ				0.180	-	0.136	-	0.180
有効青時間(秒)	1φ	46.0	46.0	46.0					サイクル長(秒)
	2φ				34.0	34.0	34.0	34.0	90
可能交通容量	C i	903	895	904	671	493	711	549	
交通容量比	q / C i	0.118	0.109	0.258	0.475	0.203	0.360	0.042	
交通容量の照査結果		OK	OK	OK	OK	OK	OK	OK	

※ 交差点需要率 上限値  
 $(C-L)/C = (90 - 10) / 90 = 0.889$   
 C : サイクル長 (秒)、L : 損失時間 (秒)

- ①: 国道415号: 南進
- ②: 国道415号: 北進
- ③: 県道351号線: 東進
- ④: 県道351号線: 西進

現示方式の図示

現示	1φ		2φ		
	表示時間	G:45 Y:4 AR:2	G:33 Y:4 AR:2	C=90	
	有効青時間	46	34	G=80	

需要率表 2 交差点① (休日：開店後)

交差点名	交差点① (姫野交差点) : 休日_開店後								
流入部	①		②		③		④		
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		
飽和交通流率の基本値 S B	2,000	1,800	2,000	2,000	1,800	2,000	1,800		
車線幅員による補正率 α w (車線幅員) m	0.950 (2.80)	0.950 (2.60)	1.000 (3.10)	1.000 (3.00)	1.000 (3.50)	1.000 (3.00)	1.000 (3.50)		
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)		
大型車混入による補正率 α T (大型車混入率) %	1.000 (0.00)	0.993 (1.02)	0.994 (0.81)	0.954 (6.90)	0.993 (1.00)	0.951 (7.36)	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	0.936 (25.2) 0.85 46 41		0.901 (40.5) 0.85 46 41	0.931 (28.5) 0.85 34 29		0.987 (5.0) 0.85 34 29			
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			0.992 (6.9) 0.915 46 90						
飽和交通流率 S	1,778	*882	1,777	1,776	*493	1,877	*549		
設計交通量 q	119 (30+89)	98	247 (100+130+17)	319 (91+228)	100	258 (13+245)	23		
流入部各車線の需要率	0.067	-	0.139	0.180	-	0.137	-	現示の需要率	交差点の需要率
現示の需要率	1φ	0.067	-	0.139				0.139	0.319 ≤0.889
	2φ				0.180	-	0.137	-	
有効青時間(秒)	1φ	46.0	46.0	46.0				サイクル長(秒)	
	2φ				34.0	34.0	34.0	34.0	90
可能交通容量 C i	909	882	908	671	493	709	549		
交通容量比 q / C i	0.131	0.111	0.272	0.475	0.203	0.364	0.042		
交通容量の照査結果	OK	OK	OK	OK	OK	OK	OK		

※ 交差点需要率 上限値  
 $(C-L)/C = (90 - 10) / 90 = 0.889$   
 C : サイクル長 (秒)、L : 損失時間 (秒)

- ①: 国道415号：南進
- ②: 国道415号：北進
- ③: 県道351号線：東進
- ④: 県道351号線：西進

現示方式の図示

現示	1φ	2φ	
表示時間	G:45 Y:4 AR:2	G:33 Y:4 AR:2	C=90
有効青時間	46	34	G=80

需要率表 3 交差点① (平日：現況)

交差点名	交差点① (姫野交差点) : 平日_現況								
流入部	①		②		③		④		
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		
飽和交通流率の基本値 S B	2,000	1,800	2,000	2,000	1,800	2,000	1,800		
車線幅員による補正率 α w (車線幅員) m	0.950 (2.80)	0.950 (2.60)	1.000 (3.10)	1.000 (3.00)	1.000 (3.50)	1.000 (3.00)	1.000 (3.50)		
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)		
大型車混入による補正率 α T (大型車混入率) %	0.984 (2.30)	1.000 (0.00)	1.000 (0.00)	0.951 (7.40)	0.985 (2.25)	0.972 (4.10)	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	0.944 (21.8) 0.85 46 41		0.888 (46.5) 0.85 46 41	0.933 (27.8) 0.85 34 29		0.993 (2.6) 0.85 34 29			
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			0.997 (2.0) 0.871 46 90						
飽和交通流率 S	1,765	*833	1,771	1,775	*253	1,930	*533		
設計交通量 q	174 (38+136)	124	344 (160+177+7)	338 (94+244)	89	536 (14+522)	40		
流入部各車線の需要率	0.099	-	0.194	0.190	-	0.278	-	現示の需要率	交差点の需要率
現示の需要率	1φ	0.099	-	0.194				0.194	0.472 ≤0.889
	2φ				0.190	-	0.278	-	
有効青時間(秒)	1φ	46.0	46.0	46.0				サイクル長(秒)	
	2φ				34.0	34.0	34.0	34.0	90
可能交通容量 C i	902	833	905	671	253	729	533		
交通容量比 q / C i	0.193	0.149	0.380	0.504	0.352	0.735	0.075		
交通容量の照査結果	OK	OK	OK	OK	OK	OK	OK		

※ 交差点需要率 上限値  
 $(C-L)/C = (90 - 10) / 90 = 0.889$   
 C : サイクル長 (秒)、L : 損失時間 (秒)

- ①: 国道415号：南進
- ②: 国道415号：北進
- ③: 県道351号線：東進
- ④: 県道351号線：西進

現示方式の図示

現示	1φ	2φ	
表示時間	G:45 Y:4 AR:2	G:33 Y:4 AR:2	C=90
有効青時間	46	34	G=80



需要率表 4 交差点① (平日：開店後)

交差点名	交差点① (姫野交差点) : 平日_開店後								
流入部	①		②		③		④		
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		
飽和交通流率の基本値 S B	2,000	1,800	2,000	2,000	1,800	2,000	1,800		
車線幅員による補正率 α w (車線幅員) m	0.950 (2.80)	0.950 (2.60)	1.000 (3.10)	1.000 (3.00)	1.000 (3.50)	1.000 (3.00)	1.000 (3.50)		
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)		
大型車混入による補正率 α T (大型車混入率) %	0.985 (2.15)	1.000 (0.00)	1.000 (0.00)	0.951 (7.40)	0.985 (2.25)	0.972 (4.09)	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	0.948 (20.4) 0.85 46 41		0.892 (44.7) 0.85 46 41	0.933 (27.8) 0.85 34 29		0.992 (3.0) 0.85 34 29			
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			0.995 (2.5) 0.859 46 90						
飽和交通流率 S	1,774	*818	1,775	1,775	*253	1,928	*533		
設計交通量 q (38+148)	186	124	358 (160+189+9)	338 (94+244)	89	538 (16+522)	40		
流入部各車線の需要率	0.105	-	0.202	0.190	-	0.279	-	現示の需要率 交差点の需要率	
現示の需要率	1φ	0.105	-	0.202				0.202	0.481 ≤0.889
	2φ				0.190	-	0.279	-	
有効青時間(秒)	1φ	46.0	46.0	46.0				サイクル長(秒)	
	2φ				34.0	34.0	34.0	34.0	90
可能交通容量 C i	907	818	907	671	253	728	533		
交通容量比 q / C i	0.205	0.152	0.395	0.504	0.352	0.739	0.075		
交通容量の照査結果	OK	OK	OK	OK	OK	OK	OK		

※ 交差点需要率 上限値  
 $(C-L)/C = (90 - 10) / 90 = 0.889$   
 C : サイクル長 (秒)、L : 損失時間 (秒)

- ①: 国道415号：南進
- ②: 国道415号：北進
- ③: 県道351号線：東進
- ④: 県道351号線：西進

現示方式の図示

現示	1φ	2φ	
表示時間	G:45 Y:4 AR:2	G:33 Y:4 AR:2	C=90
有効青時間	46	34	G=80

需要率表5 交差点②（休日：現況）

交差点名		交差点②（計画地西側交差点）：休日_現況					
流入部		①	②	③	④		
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		2,000	2,000	2,000	2,000		
車線幅員による補正率 α w (車線幅員) m		1.000 (3.30)	0.950 (2.70)	0.950 (2.90)	1.000 (3.90)		
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		0.987 (4.6) 0.85 65 60	0.981 (6.8) 0.85 65 60	0.974 (10.5) 0.85 25 20	0.949 (21.7) 0.85 25 20		
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		0.995 (1.9) 0.877 65 100	0.988 (6.1) 0.904 65 100	0.975 (23.7) 0.984 25 100	0.995 (4.3) 0.976 25 100		
飽和交通流率 S		1,964	1,842	1,804	1,889		
設計交通量 q		108 (5+101+2)	148 (10+129+9)	38 (4+25+9)	23 (5+17+1)		
流入部各車線の需要率		0.055	0.080	0.021	0.012	現示の需要率	交差点の需要率
現示の需要率		1φ	0.055	0.080		0.080	0.101
		2φ			0.021	0.012	0.021
有効青時間(秒)		1φ	65.0	65.0		サイクル長(秒)	
		2φ			25.0	25.0	100
可能交通容量 C i		1,277	1,197	451	472		
交通容量比 q / C i		0.085	0.124	0.084	0.049		
交通容量の照査結果		OK	OK	OK	OK		

※ 交差点需要率 上限値  
 $(C-L)/C = (100 - 10) / 100 = 0.900$   
 C：サイクル長(秒)、L：損失時間(秒)

- ①：市道中曽根姫野1号線：南進
- ②：市道中曽根姫野1号線：北進
- ③：市道中曽根姫野2号線：東進
- ④：市道中曽根姫野2号線：西進

現示方式の図示

現示	1φ		2φ		
	表示時間	G:64 Y:4 AR:2	G:24 Y:4 AR:2	C=100	
有効青時間	65	25	6=90		

需要率表 6 交差点② (休日: 開店後)

交差点名		交差点② (計画地西側交差点) : 休日_開店後					
流入部		①	②	③	④		
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		2,000	2,000	2,000	2,000		
車線幅員による補正率 $\alpha_w$ (車線幅員) m		1.000 (3.30)	0.950 (2.70)	0.950 (2.90)	1.000 (3.90)		
縦断勾配による補正率 $\alpha_G$ (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 $\alpha_T$ (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 $\alpha_{LT}$ (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		0.929 (27.5) 0.85 65 60	0.982 (6.5) 0.85 65 60	0.974 (10.5) 0.85 25 20	0.955 (18.8) 0.85 25 20		
右折車混入による補正率 $\alpha_{RT}$ (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		0.997 (1.4) 0.877 65 100	0.980 (10.3) 0.904 65 100	0.975 (23.7) 0.984 25 100	0.943 (54.7) 0.976 25 100		
飽和交通流率 S		1,852	1,828	1,804	1,801		
設計交通量 q		142 (39+101+2)	155 (10+129+16)	38 (4+25+9)	64 (12+17+35)		
流入部各車線の需要率		0.077	0.085	0.021	0.036	現示の需要率	交差点の需要率
現示の需要率		1φ	0.077	0.085		0.085	0.121
		2φ			0.021	0.036	0.036
有効青時間(秒)		1φ	65.0	65.0		サイクル長(秒)	
		2φ			25.0	25.0	100
可能交通容量 C i		1,204	1,188	451	450		
交通容量比 q / C i		0.118	0.130	0.084	0.142		
交通容量の照査結果		OK	OK	OK	OK		

※ 交差点需要率 上限値  
 $(C-L)/C = (100 - 10) / 100 = 0.900$   
 C : サイクル長 (秒)、L : 損失時間 (秒)

- ①: 市道中曽根姫野1号線: 南進
- ②: 市道中曽根姫野1号線: 北進
- ③: 市道中曽根姫野2号線: 東進
- ④: 市道中曽根姫野2号線: 西進

現示方式の図示

現示	1φ	2φ	C=100
表示時間	G:64 Y:4 AR:2	G:24 Y:4 AR:2	
有効青時間	65	25	6=90

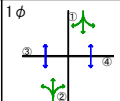
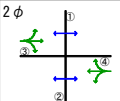
需要率表 7 交差点② (平日：現況)

交差点名		交差点② (計画地西側交差点) : 平日_現況					
流入部		①	②	③	④		
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		2,000	2,000	2,000	2,000		
車線幅員による補正率 α w (車線幅員) m		1.000 (3.30)	0.950 (2.70)	0.950 (2.90)	1.000 (3.90)		
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		0.996 (1.3) 0.85 65 60	0.997 (1.2) 0.85 65 60	0.962 (15.6) 0.85 25 20	0.933 (28.6) 0.85 25 20		
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		0.989 (3.9) 0.855 65 100	0.973 (9.9) 0.862 65 100	0.970 (28.1) 0.968 25 100	0.998 (2.0) 0.983 25 100		
飽和交通流率 S		1,970	1,843	1,773	1,862		
設計交通量 q		153 (2+145+6)	172 (2+153+17)	32 (5+18+9)	49 (14+34+1)		
流入部各車線の需要率		0.078	0.093	0.018	0.026	現示の需要率	交差点の需要率
現示の需要率		1φ	0.078	0.093		0.093	0.119
		2φ			0.018	0.026	0.026
有効青時間(秒)		1φ	65.0	65.0		サイクル長(秒)	
		2φ			25.0	25.0	100
可能交通容量 C i		1,281	1,198	443	466		
交通容量比 q / C i		0.119	0.144	0.072	0.105		
交通容量の照査結果		OK	OK	OK	OK		

※ 交差点需要率 上限値  
 $(C-L)/C = (100 - 10) / 100 = 0.900$   
 C : サイクル長 (秒)、L : 損失時間 (秒)

- ①: 市道中曽根姫野1号線：南進
- ②: 市道中曽根姫野1号線：北進
- ③: 市道中曽根姫野2号線：東進
- ④: 市道中曽根姫野2号線：西進

現示方式の図示

現示	1φ		2φ		
	表示時間	G:64 Y:4 AR:2	G:24 Y:4 AR:2	C=100	
有効青時間	65	25	6=90		

需要率表 8 交差点② (平日：開店後)

交差点名		交差点② (計画地西側交差点) : 平日_開店後					
流入部		①	②	③	④		
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		2,000	2,000	2,000	2,000		
車線幅員による補正率 $\alpha w$ (車線幅員) m		1.000 (3.30)	0.950 (2.70)	0.950 (2.90)	1.000 (3.90)		
縦断勾配による補正率 $\alpha G$ (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 $\alpha T$ (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 $\alpha L T$ (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		0.949 (19.3) 0.85 65 60	0.997 (1.1) 0.85 65 60	0.962 (15.6) 0.85 25 20	0.945 (23.3) 0.85 25 20		
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		0.991 (3.2) 0.855 65 100	0.964 (13.4) 0.862 65 100	0.970 (28.1) 0.968 25 100	0.959 (38.9) 0.983 25 100		
飽和交通流率 S		1,881	1,826	1,773	1,813		
設計交通量 q		187 (36+145+6)	179 (2+153+24)	32 (5+18+9)	90 (21+34+35)		
流入部各車線の需要率		0.099	0.098	0.018	0.050	現示の需要率	交差点の需要率
現示の需要率		1φ	0.099	0.098		0.099	0.149
		2φ			0.018	0.050	≤0.900
有効青時間(秒)		1φ	65.0	65.0		サイクル長(秒)	
		2φ			25.0	25.0	100
可能交通容量 C i		1,223	1,187	443	453		
交通容量比 q / C i		0.153	0.151	0.072	0.199		
交通容量の照査結果		OK	OK	OK	OK		

※ 交差点需要率 上限値  
 $(C-L)/C = (100 - 10) / 100 = 0.900$   
 C : サイクル長 (秒)、L : 損失時間 (秒)

- ①: 市道中曽根姫野1号線：南進
- ②: 市道中曽根姫野1号線：北進
- ③: 市道中曽根姫野2号線：東進
- ④: 市道中曽根姫野2号線：西進

現示方式の図示

現示	1φ		2φ		
	表示時間	G:64 Y:4 AR:2	G:24 Y:4 AR:2	C=100	
有効青時間	65	25	6=90		