

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3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、交差点C

調査日：令和6年12月8日(日) 14:00～19:00

令和6年12月9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

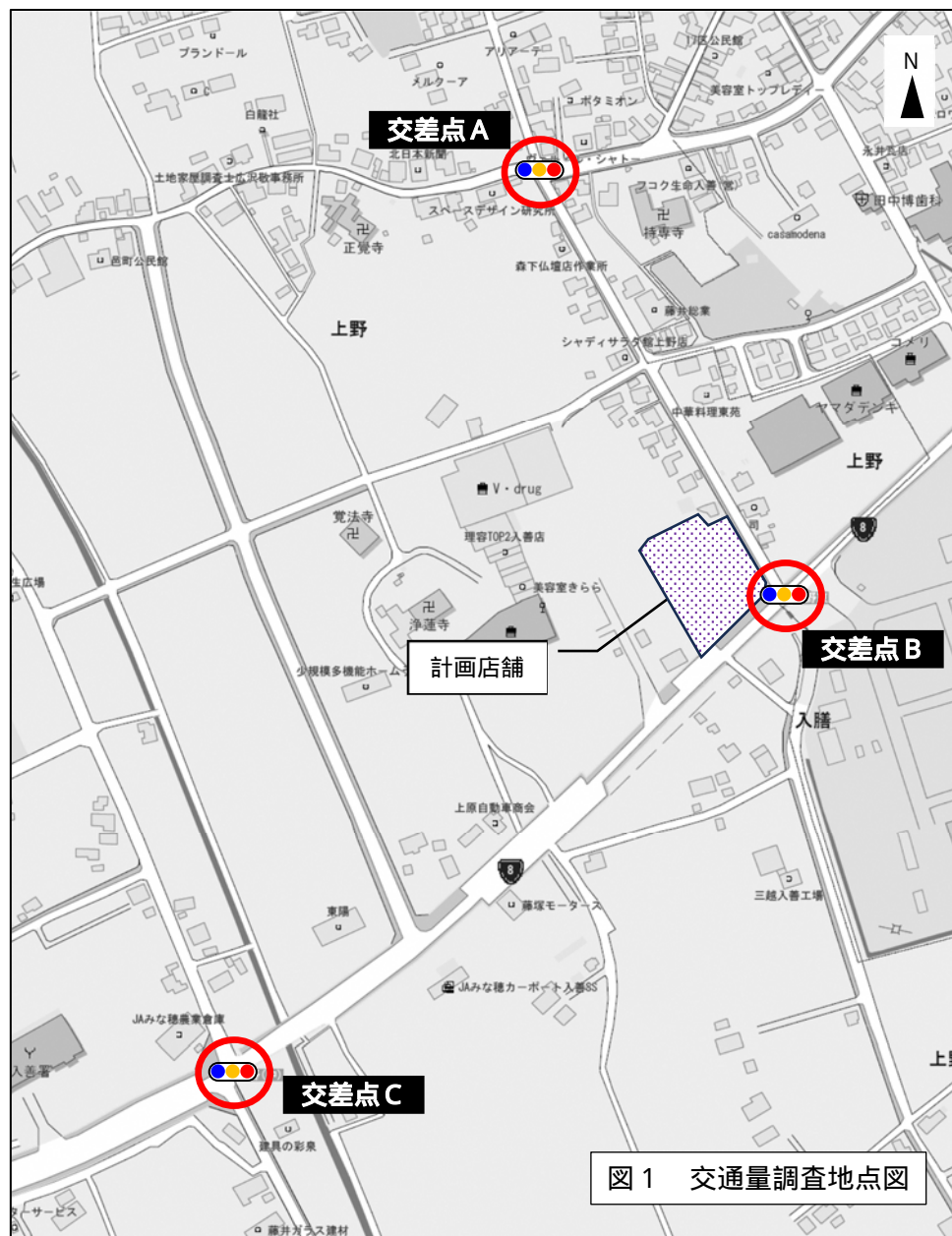


図1 交通量調査地点図

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	308	8	0	316	2.5%
15:00 ~ 16:00	379	5	0	384	1.3%
16:00 ~ 17:00	393	6	0	399	1.5%
17:00 ~ 18:00	370	3	0	373	0.8%
18:00 ~ 19:00	257	0	0	257	0.0%
合計	1,707	22	0	1,729	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	316	18	0	334	5.4%
15:00 ~ 16:00	325	4	0	329	1.2%
16:00 ~ 17:00	399	9	3	408	2.2%
17:00 ~ 18:00	606	6	0	612	1.0%
18:00 ~ 19:00	442	1	0	443	0.2%
合計	2,088	38	3	2,126	1.8%

< 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	1,112	53	0	1,165	4.5%
15:00 ~ 16:00	1,044	23	0	1,067	2.2%
16:00 ~ 17:00	1,015	15	0	1,030	1.5%
17:00 ~ 18:00	1,037	14	0	1,051	1.3%
18:00 ~ 19:00	889	9	0	898	1.0%
合計	3,985	61	0	4,046	1.5%

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	854	179	3	1,033	17.3%
15:00 ~ 16:00	827	172	1	999	17.2%
16:00 ~ 17:00	904	113	0	1,017	11.1%
17:00 ~ 18:00	1,174	77	0	1,251	6.2%
18:00 ~ 19:00	976	46	0	1,022	4.5%
合計	3,881	408	1	4,289	9.5%

< 交差点 C >

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	1,134	46	0	1,180	3.9%
15:00 ~ 16:00	1,054	22	0	1,076	2.0%
16:00 ~ 17:00	1,018	12	0	1,030	1.2%
17:00 ~ 18:00	1,041	15	0	1,056	1.4%
18:00 ~ 19:00	855	7	0	862	0.8%
合計	3,968	56	0	4,024	1.4%

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	871	178	3	1,049	17.0%
15:00 ~ 16:00	879	171	2	1,050	16.3%
16:00 ~ 17:00	953	109	1	1,062	10.3%
17:00 ~ 18:00	1,192	71	0	1,263	5.6%
18:00 ~ 19:00	956	43	0	999	4.3%
合計	3,980	394	3	4,374	9.0%

時間帯別方向別調査結果

交通量調査結果を表２－１～表２－３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		
東進	左折	直進	右折	左折	直進	右折	左折	直進	右折
14:00 ～ 15:00	3	36	1	0	1	0	0	0	0
15:00 ～ 16:00	6	54	3	0	0	0	0	0	0
16:00 ～ 17:00	2	39	5	0	0	0	0	0	0
17:00 ～ 18:00	5	26	3	0	0	0	0	0	0
18:00 ～ 19:00	3	18	2	0	0	0	0	0	0
計	19	173	14	0	1	0	0	0	0

町道	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	9	68	6	0	1	0	0	0	0
15:00 ～ 16:00	9	70	5	0	1	0	0	0	0
16:00 ～ 17:00	23	68	3	1	4	0	0	0	0
17:00 ～ 18:00	11	63	2	0	0	0	0	0	0
18:00 ～ 19:00	7	46	2	0	0	0	0	0	0
計	59	315	18	1	6	0	0	0	0

県道	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	36	41	26	2	0	1	0	0	0
15:00 ～ 16:00	50	57	18	0	1	0	0	0	0
16:00 ～ 17:00	60	31	27	0	0	0	0	0	0
17:00 ～ 18:00	41	35	29	1	0	1	0	0	0
18:00 ～ 19:00	27	22	17	0	0	0	0	0	0
計	214	186	117	3	1	2	0	0	0

町道	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	4	51	27	0	2	1	0	0	0
15:00 ～ 16:00	6	59	42	0	1	2	0	0	0
16:00 ～ 17:00	7	83	45	0	0	1	0	0	0
17:00 ～ 18:00	3	101	51	0	0	1	0	0	0
18:00 ～ 19:00	2	73	38	0	0	0	0	0	0
計	22	367	203	0	3	5	0	0	0

・平日

県道	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	1	30	1	2	0	0	0	0	0
15:00 ～ 16:00	4	5	3	0	0	0	0	0	0
16:00 ～ 17:00	4	59	1	0	0	0	0	0	0
17:00 ～ 18:00	11	87	9	0	0	0	0	0	0
18:00 ～ 19:00	6	63	4	0	0	0	0	0	0
計	26	244	18	2	0	0	0	0	0

町道	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	29	47	3	0	13	0	0	0	0
15:00 ～ 16:00	26	58	12	0	0	0	0	0	0
16:00 ～ 17:00	31	61	5	4	0	0	2	0	0
17:00 ～ 18:00	44	121	5	0	4	0	0	0	0
18:00 ～ 19:00	26	88	3	0	1	0	0	0	0
計	156	375	28	4	18	0	2	0	0

県道	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	51	38	29	0	0	0	0	0	0
15:00 ～ 16:00	39	33	34	2	1	0	0	0	0
16:00 ～ 17:00	29	48	35	0	1	0	0	0	0
17:00 ～ 18:00	50	72	52	1	0	1	0	0	0
18:00 ～ 19:00	41	58	39	0	0	0	0	0	0
計	210	249	189	3	2	1	0	0	0

町道	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	0	54	33	0	2	1	0	0	0
15:00 ～ 16:00	6	75	30	0	1	0	0	0	0
16:00 ～ 17:00	2	87	37	1	3	0	1	0	0
17:00 ～ 18:00	9	93	53	0	0	0	0	0	0
18:00 ～ 19:00	5	71	38	0	0	0	0	0	0
計	22	380	191	1	6	1	1	0	0

表 2 - 2 交通量調査結果 B

< 交差点 B >

・休日

国道	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	14	571	2	1	15	0	0	0	0
15:00 ~ 16:00	12	491	6	0	9	0	0	0	0
16:00 ~ 17:00	24	456	2	0	6	0	0	0	0
17:00 ~ 18:00	33	460	1	1	7	0	0	0	0
18:00 ~ 19:00	19	404	3	0	5	0	0	0	0
計	102	2,382	14	2	42	0	0	0	0

町道	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	12	9	33	2	0	3	0	0	0
15:00 ~ 16:00	18	14	53	0	1	0	0	0	0
16:00 ~ 17:00	18	26	36	0	0	0	0	0	0
17:00 ~ 18:00	14	11	44	0	0	0	0	0	0
18:00 ~ 19:00	13	8	32	0	0	0	0	0	0
計	75	68	198	2	1	3	0	0	0

国道	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	5	428	24	0	31	1	0	0	0
15:00 ~ 16:00	1	403	18	0	11	1	0	0	0
16:00 ~ 17:00	6	405	15	0	8	0	0	0	0
17:00 ~ 18:00	0	429	21	0	6	0	0	0	0
18:00 ~ 19:00	2	375	15	0	4	0	0	0	0
計	14	2,040	93	0	60	2	0	0	0

町道	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	3	8	3	0	0	0	0	0	0
15:00 ~ 16:00	4	11	13	0	1	0	0	0	0
16:00 ~ 17:00	3	12	12	0	1	0	0	0	0
17:00 ~ 18:00	1	15	8	0	0	0	0	0	0
18:00 ~ 19:00	2	11	5	0	0	0	0	0	0
計	13	57	41	0	2	0	0	0	0

・平日

国道	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	12	366	0	1	84	0	0	2	0
15:00 ~ 16:00	32	371	3	0	90	0	0	0	0
16:00 ~ 17:00	33	405	2	1	64	0	0	0	0
17:00 ~ 18:00	28	514	4	0	25	0	0	0	0
18:00 ~ 19:00	22	456	2	0	18	0	0	0	0
計	127	2,112	11	2	281	0	0	2	0

町道	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	15	14	34	3	0	2	0	0	0
15:00 ~ 16:00	12	20	36	1	0	2	0	0	0
16:00 ~ 17:00	17	18	31	0	0	1	0	0	0
17:00 ~ 18:00	8	16	71	2	1	1	0	0	0
18:00 ~ 19:00	5	12	52	1	0	1	0	0	0
計	57	80	224	7	1	7	0	0	0

国道	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	5	370	22	0	88	0	0	1	0
15:00 ~ 16:00	3	311	21	0	77	0	0	1	0
16:00 ~ 17:00	5	354	15	0	47	0	0	0	0
17:00 ~ 18:00	8	458	25	0	48	0	0	0	0
18:00 ~ 19:00	6	371	18	0	26	0	0	0	0
計	27	1,864	101	0	286	0	0	2	0

町道	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	3	12	1	0	0	1	0	0	0
15:00 ~ 16:00	0	15	3	0	1	1	0	0	0
16:00 ~ 17:00	4	12	8	0	0	0	0	0	0
17:00 ~ 18:00	3	25	14	0	0	0	0	0	0
18:00 ~ 19:00	2	19	11	0	0	0	0	0	0
計	12	83	37	0	1	2	0	0	0

表 2 - 3 交通量調査結果 C

< 交差点 C >

・休日

国道	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	6	532	19	0	15	0	0	0	0
15:00 ~ 16:00	9	462	15	0	9	0	0	0	0
16:00 ~ 17:00	5	450	21	0	5	0	0	0	0
17:00 ~ 18:00	12	447	7	0	8	0	0	0	0
18:00 ~ 19:00	8	382	4	0	4	0	0	0	0
計	40	2,273	66	0	41	0	0	0	0

町道	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	3	24	23	0	0	0	0	0	0
15:00 ~ 16:00	4	30	9	0	1	0	0	0	0
16:00 ~ 17:00	5	27	12	0	0	0	0	0	0
17:00 ~ 18:00	3	27	10	0	0	1	0	0	0
18:00 ~ 19:00	3	21	6	0	0	0	0	0	0
計	18	129	60	0	1	1	0	0	0

国道	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	20	426	7	1	30	0	0	0	0
15:00 ~ 16:00	27	407	13	0	11	0	0	0	0
16:00 ~ 17:00	34	396	8	0	7	0	0	0	0
17:00 ~ 18:00	26	445	2	0	6	0	0	0	0
18:00 ~ 19:00	15	365	3	0	3	0	0	0	0
計	122	2,039	33	1	57	0	0	0	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	29	18	27	0	0	0	0	0	0
15:00 ~ 16:00	28	18	32	0	0	1	0	0	0
16:00 ~ 17:00	28	12	20	0	0	0	0	0	0
17:00 ~ 18:00	26	15	21	0	0	0	0	0	0
18:00 ~ 19:00	21	10	17	0	0	0	0	0	0
計	132	73	117	0	0	1	0	0	0

・平日

国道	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	343	14	0	81	2	0	2	0
15:00 ~ 16:00	5	361	23	1	83	3	0	1	0
16:00 ~ 17:00	4	396	29	0	60	1	0	0	0
17:00 ~ 18:00	6	470	17	0	21	1	0	0	0
18:00 ~ 19:00	4	406	12	0	17	0	0	0	0
計	28	1,976	95	1	262	7	0	3	0

町道	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	1	27	12	0	1	0	0	0	0
15:00 ~ 16:00	9	47	26	0	2	1	0	0	0
16:00 ~ 17:00	8	57	13	0	1	2	0	0	0
17:00 ~ 18:00	7	52	16	0	0	1	0	0	0
18:00 ~ 19:00	5	40	9	0	0	0	0	0	0
計	30	223	76	0	4	4	0	0	0

国道	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	12	382	1	1	86	1	0	1	0
15:00 ~ 16:00	22	318	3	1	77	0	0	1	0
16:00 ~ 17:00	27	336	5	0	45	0	0	0	0
17:00 ~ 18:00	29	477	9	0	47	0	0	0	0
18:00 ~ 19:00	19	384	5	0	26	0	0	0	0
計	109	1,897	23	2	281	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	18	32	20	4	0	2	0	0	0
15:00 ~ 16:00	14	30	21	0	1	2	0	0	0
16:00 ~ 17:00	13	39	26	0	0	0	0	1	0
17:00 ~ 18:00	29	36	44	0	0	1	0	0	0
18:00 ~ 19:00	19	22	31	0	0	0	0	0	0
計	93	159	142	4	1	5	0	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

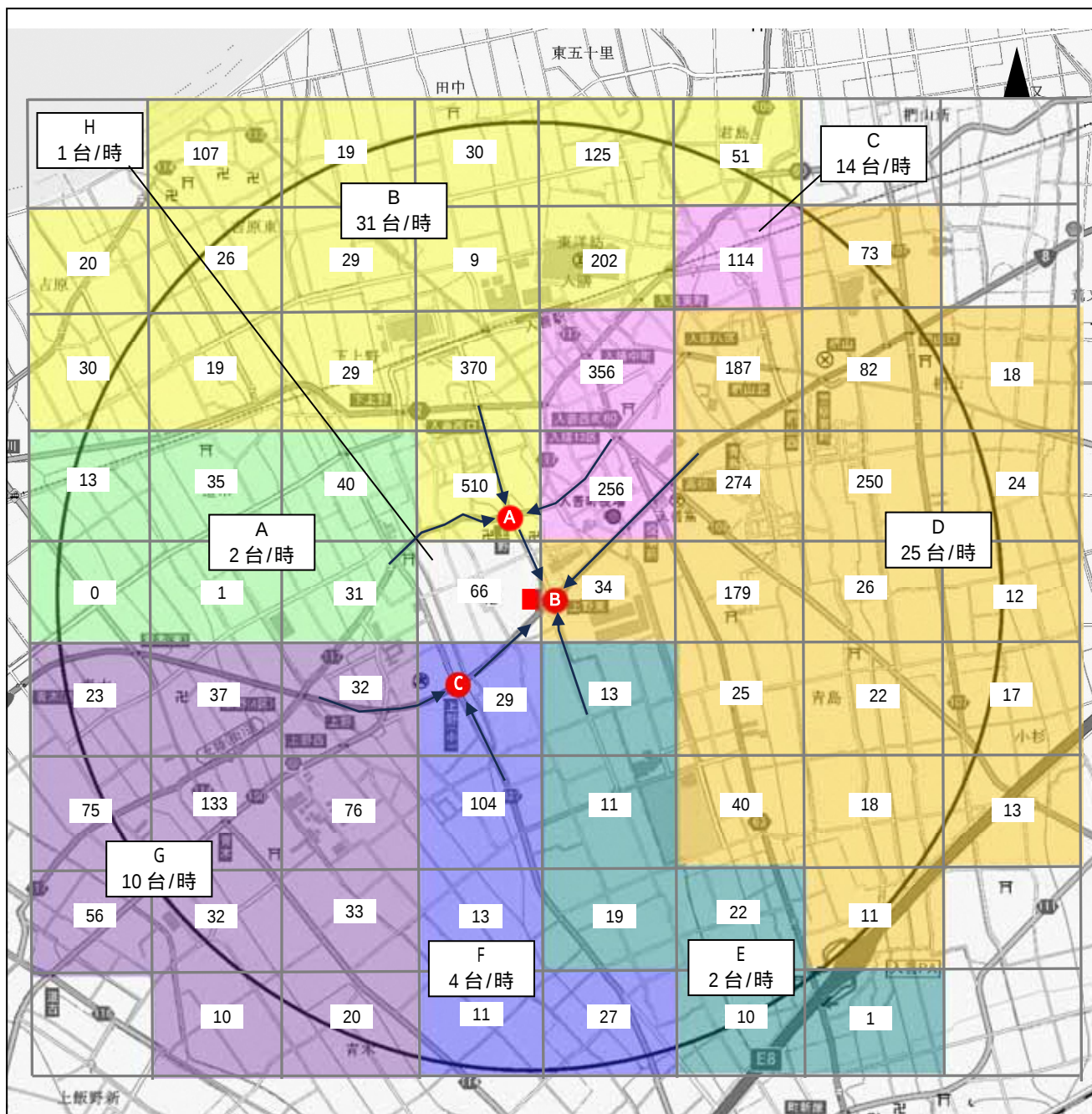
項目	係数		
S：店舗面積	1,467	m ²	
A：店舗面積当たり日来客数原単位	1,056	人/千m ²	(指針)
B：ピーク率	14.4	%	(指針)
C：自動車分担率	80.0	%	(指針)
D：平均乗車人員	2.0	人	(指針)

ピーク時における来店車両集中台数

a：店舗あたりの日来客数	1,549	人	$S \times A$
b：自動車で来店する人数	1,239	人	$a \times C$
c：来店する日自動車台数	620	台/日	$b \div D$
ピーク時間当りの台数	89	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。



経路	世帯数	世帯割合	新設に伴う ピーク時来店数
A	120	2.6%	2
B	1,576	34.4%	31
C	726	15.9%	14
D	1,305	28.5%	25
E	76	1.7%	2
F	184	4.0%	4
G	527	11.5%	10
H	66	1.4%	1
計	4,580	100.0%	89

2020 年国勢調査地域メッシュ統計 参考
枡内数値は世帯数を示す

図 2 方向別来店車両台数設定図

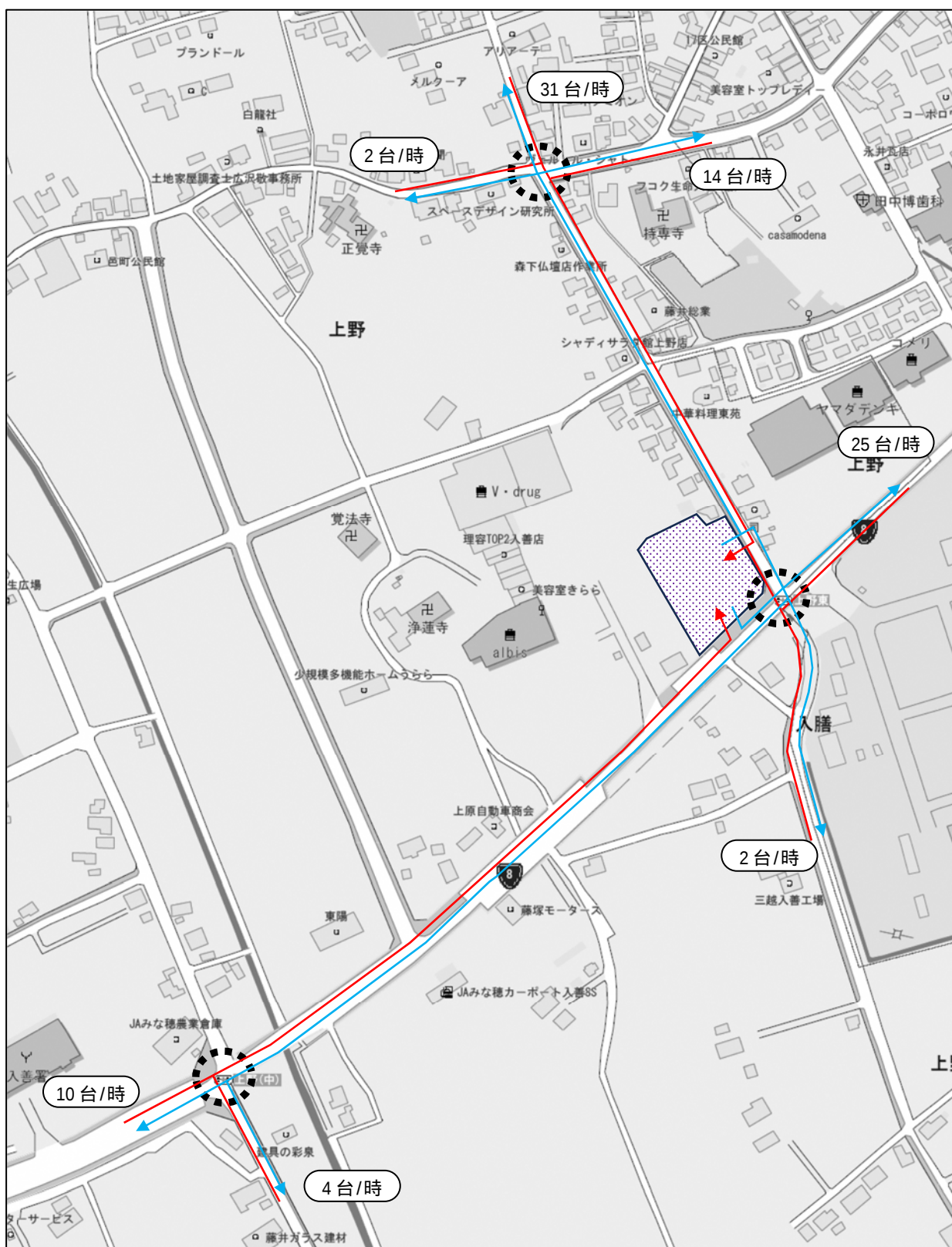


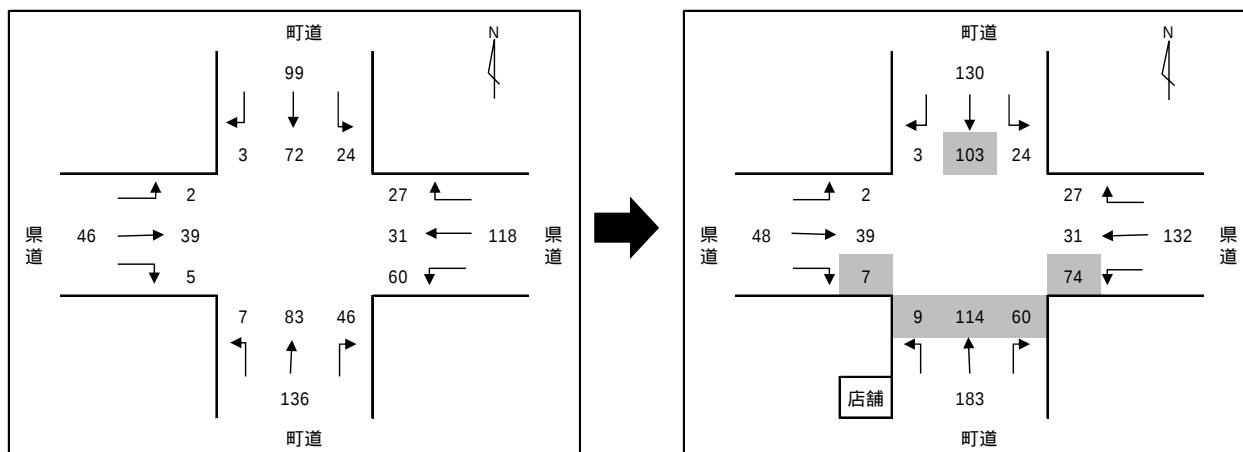
図3 来退店経路図

3) 店舗新設前後における交通量の変化の整理

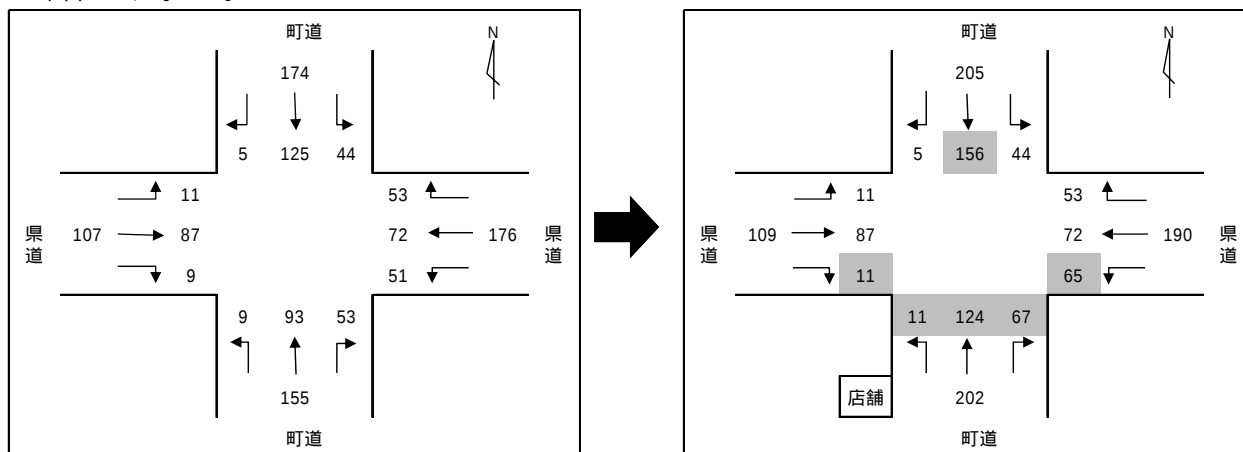
現況交通量調査結果と前述の方向別発生交通量により、店舗新設前後のピーク時間における交通量の変化を以下に示す。なお、数値は小型車、大型車の合計値を示す。

< 交差点 A >

■ 休日ピーク時: 16時



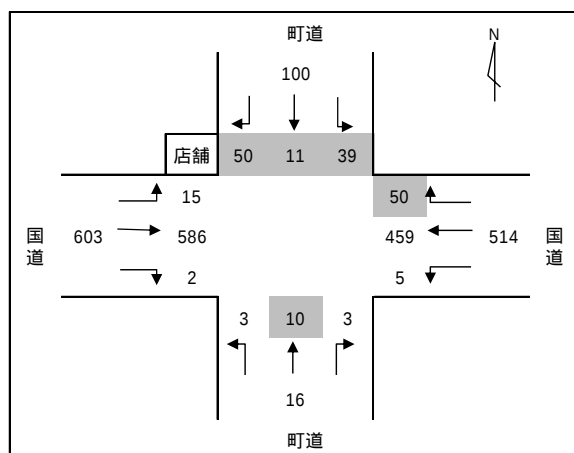
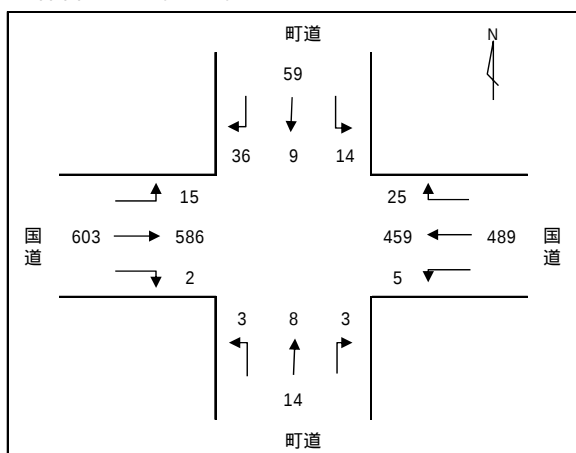
■ 平日ピーク時: 17時



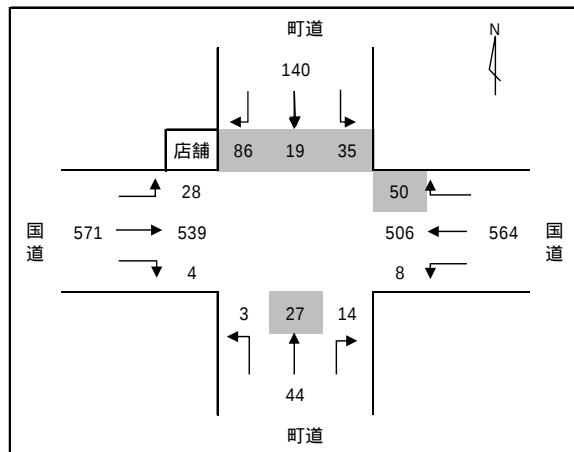
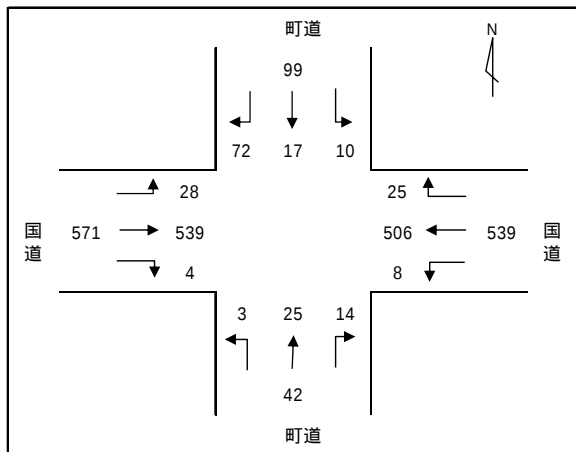
■ 数字が来店・退店に伴い変化する交通量を示す

< 交差点 B >

■ 休日ピーク時: 14時



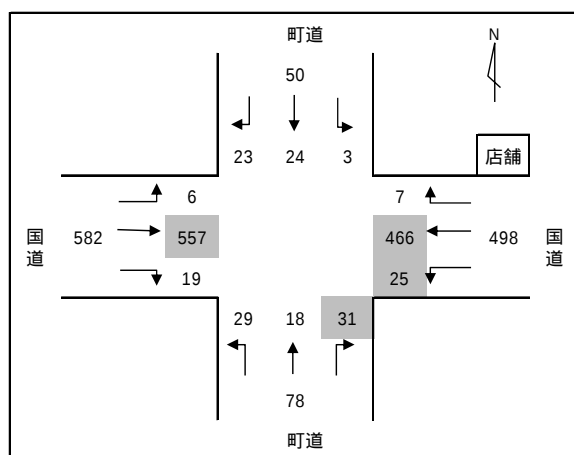
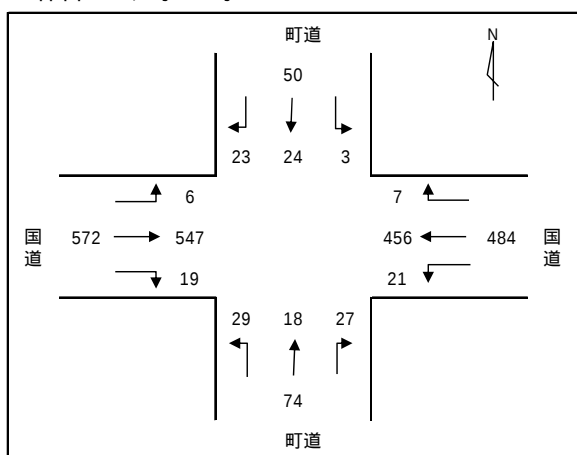
■ 平日ピーク時: 17時



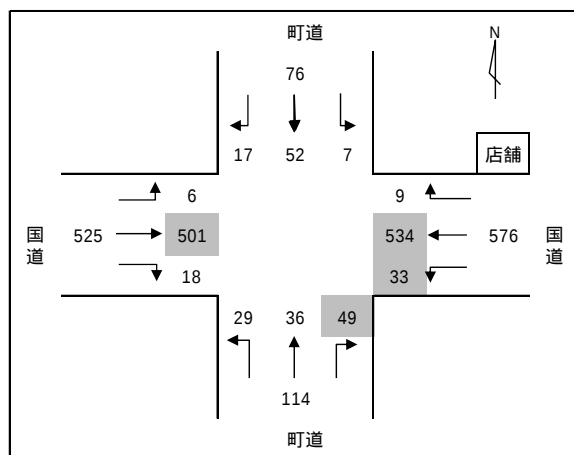
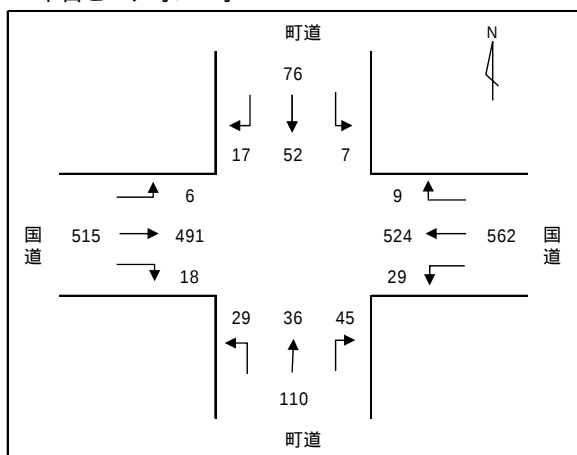
数字が来店・退店に伴い変化する交通量を示す

< 交差点 C >

■ 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	0.141	0.173	16 時台	0.194	0.218	17 時台
交差点 B	0.345	0.370	14 時台	0.357	0.409	17 時台
交差点 C	0.325	0.332	14 時台	0.359	0.369	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)	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)	$\alpha T\%$	1.000 (0.00)	0.966 (5.05)	1.000 (0.00)	0.995 (0.74)
左折車混入による補正率 (左折率)	$\alpha L T$	0.989 (4.3)	0.941 (24.2)	0.883 (50.8)	0.987 (5.1)
(左折車の通過確率)	$L\%$				
(有効青時間)	$f L$	0.85 秒	0.85 秒	0.85 秒	0.85 秒
(歩行者現示時間)		28 秒	27 秒	28 秒	27 秒
右折車混入による補正率 (右折率)	$\alpha R T$	0.988 (10.9)	0.996 (3.0)	0.975 (22.9)	0.964 (33.8)
(右折車の通過確率)	$R\%$				
(有効青時間)	$f R$	0.971 秒	0.921 秒	0.963 秒	0.932 秒
(サイクル長)		33 秒	32 秒	33 秒	32 秒
		75 秒	75 秒	75 秒	75 秒
飽和交通流率	S	1954	1811	1722	1893
設計交通量	q	46 (2+39+5)	99 (24+72+3)	118 (60+31+27)	136 (7+83+46)
流入部各車線の需要率		0.024	0.055	0.069	0.072
現示の需要率	1 φ		0.055		0.072
	2 φ	0.024		0.069	
有効青時間(秒)	1 φ		32.0		32.0
	2 φ	33.0		33.0	
可能交通容量	C i	860	773	758	808
交通容量比	q / C i	0.053	0.128	0.156	0.168
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)

: 県道東進
: 町道南進
: 県道西進
: 町道北進

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
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)	$\alpha T\%$	1.000 (0.00)	0.974 (3.85)	1.000 (0.00)	0.996 (0.55)
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	0.989 (4.2) 0.85 33 28	0.954 (18.5) 0.85 32 27	0.873 (56.1) 0.85 33 28	0.987 (4.9) 0.85 32 27
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	0.984 (14.6) 0.971 33 75	0.996 (2.3) 0.892 32 75	0.978 (20.5) 0.963 33 75	0.965 (32.8) 0.902 32 75
飽和交通流率	S	1946	1851	1708	1897
設計交通量	q	48 (2+39+7)	130 (24+103+3)	132 (74+31+27)	183 (9+114+60)
流入部各車線の需要率		0.025	0.070	0.077	0.096
現示の需要率	1 φ		0.070		0.096
	2 φ	0.025		0.077	0.077
有効青時間(秒)	1 φ		32.0		32.0
	2 φ	33.0		33.0	
可能交通容量	C i	856	790	752	809
交通容量比	q / C i	0.056	0.165	0.176	0.226
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)

: 県道東進
: 町道南進
: 県道西進
: 町道北進

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
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	1.000	0.980	0.992	1.000
	%	(0.00)	(2.87)	(1.14)	(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)	$\alpha L T$	0.974	0.938	0.930	0.985
	L %	(10.3)	(25.3)	(29.0)	(5.8)
	f L	0.85	0.85	0.85	0.85
	秒	33	32	33	32
	秒	28	27	28	27
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)	$\alpha R T$	0.991	0.996	0.968	0.964
	R %	(8.4)	(2.9)	(30.1)	(34.2)
	f R	0.932	0.912	0.917	0.881
	秒	33	32	33	32
	秒	75	75	75	75
飽和交通流率 S		1930	1831	1786	1899
設計交通量 q		107 (11+87+9)	174 (44+125+5)	176 (51+72+53)	155 (9+93+53)
流入部各車線の需要率		0.055	0.095	0.099	0.082
現示の需要率	1 φ		0.095		0.082
	2 φ	0.055		0.099	
有効青時間(秒)	1 φ		32.0		32.0
	2 φ	33.0		33.0	
可能交通容量 C i		849	781	786	810
交通容量比 q / C i		0.126	0.223	0.224	0.191
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)

: 県道東進
: 町道南進
: 県道西進
: 町道北進

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
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	1.000	0.983	0.993	0.990
	%	(0.00)	(2.44)	(1.05)	(1.49)
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)	$\alpha L T$	0.974	0.947	0.918	0.986
	L %	(10.1)	(21.5)	(34.2)	(5.4)
	f L	0.85	0.85	0.85	0.85
	秒	33	32	33	32
	秒	28	27	28	27
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)	$\alpha R T$	0.989	0.995	0.970	0.953
	R %	(10.1)	(2.4)	(27.9)	(33.2)
	f R	0.932	0.882	0.917	0.852
	秒	33	32	33	32
	秒	75	75	75	75
飽和交通流率 S		1927	1852	1768	1861
設計交通量 q		109 (11+87+11)	205 (44+156+5)	190 (65+72+53)	202 (11+124+67)
流入部各車線の需要率		0.057	0.111	0.107	0.109
現示の需要率	1 φ		0.111		0.109
	2 φ	0.057		0.107	
有効青時間(秒)	1 φ		32.0		32.0
	2 φ	33.0		33.0	
可能交通容量 C i		848	790	778	794
交通容量比 q / C i		0.129	0.259	0.244	0.254
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
0.111	0.218
0.107	0.900

サイクル長(秒)
75

* : 交通容量 (台 / 実 1 時間)

: 県道東進
: 町道南進
: 県道西進
: 町道北進

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)	α_w	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)	α_G	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)	α_T	0.982	0.944	0.956	1.000
	%	(2.65)	(8.47)	(6.54)	(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}	0.993	0.944	0.997	0.949
	L %	(2.5)	(23.7)	(1.0)	(21.4)
	f L	0.85	0.85	0.85	0.85
	秒	82	27	82	27
	秒	77	22	77	22
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}	0.998	0.937	0.946	0.977
	R %	(0.3)	(61.0)	(5.1)	(21.4)
	f R	0.618	0.992	0.548	0.991
	秒	82	27	82	27
	秒	120	120	120	120
飽和交通流率 S		1946	1670	1803	1854
設計交通量 q		603 (15+586+2)	59 (14+9+36)	489 (5+459+25)	14 (3+8+3)
流入部各車線の需要率		0.310	0.035	0.271	0.008
現示の需要率	1 φ	0.310		0.271	
	2 φ		0.035		0.008
有効青時間(秒)	1 φ	82.0		82.0	
	2 φ		27.0		27.0
可能交通容量 C i		1330	376	1232	417
交通容量比 q / C i		0.453	0.157	0.397	0.034
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
: 町道南進
: 国道西進
: 町道北進

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)	αG %	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)	αT %	0.982 (2.65)	0.966 (5.00)	0.958 (6.23)	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)	$\alpha L T$ L % f L 秒 秒	0.993 (2.5) 0.85 82 77	0.911 (39.0) 0.85 27 22	0.997 (1.0) 0.85 82 77	0.955 (18.8) 0.85 27 22
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	0.998 (0.3) 0.618 82 120	0.948 (50.0) 0.991 27 120	0.902 (9.7) 0.548 82 120	0.980 (18.8) 0.990 27 120
飽和交通流率	S	1946	1669	1723	1872
設計交通量	q	603 (15+586+2)	100 (39+11+50)	514 (5+459+50)	16 (3+10+3)
流入部各車線の需要率		0.310	0.060	0.298	0.009
現示の需要率	1 φ	0.310		0.298	
	2 φ		0.060		0.009
有効青時間(秒)	1 φ	82.0		82.0	
	2 φ		27.0		27.0
可能交通容量	C i	1330	376	1177	421
交通容量比	q / C i	0.453	0.266	0.437	0.038
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
0.310	0.370
0.060	0.900
サイクル長(秒)	
120	

* : 交通容量 (台 / 実 1 時間)

: 国道東進
: 町道南進
: 国道西進
: 町道北進

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)	α_w	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)	α_G	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)	α_T	0.970	0.972	0.941	1.000
	%	(4.38)	(4.04)	(8.91)	(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}	0.986	0.974	0.996	0.982
	L %	(4.9)	(10.1)	(1.5)	(7.1)
	f L	0.85	0.85	0.85	0.85
	秒	79	30	79	30
	秒	74	25	74	25
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}	0.994	0.926	0.955	0.965
	R %	(0.7)	(72.7)	(4.6)	(33.3)
	f R	0.592	0.976	0.574	0.984
	秒	79	30	79	30
	秒	120	120	120	120
飽和交通流率 S		1901	1753	1790	1895
設計交通量 q		571 (28+539+4)	99 (10+17+72)	539 (8+506+25)	42 (3+25+14)
流入部各車線の需要率		0.300	0.056	0.301	0.022
現示の需要率	1 φ	0.300		0.301	
	2 φ		0.056		0.022
有効青時間(秒)	1 φ	79.0		79.0	
	2 φ		30.0		30.0
可能交通容量 C i		1251	438	1178	474
交通容量比 q / C i		0.456	0.226	0.458	0.089
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
0.301	0.357
0.056	0.900
サイクル長(秒)	
120	

* : 交通容量 (台 / 実 1 時間)

: 国道東進
: 町道南進
: 国道西進
: 町道北進

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)	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	0.970	0.980	0.944	1.000
	%	(4.38)	(2.86)	(8.51)	(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)	$\alpha L T$	0.986	0.939	0.996	0.983
	L %	(4.9)	(25.0)	(1.4)	(6.8)
	f L	0.85	0.85	0.85	0.85
	秒	79	30	79	30
	秒	74	25	74	25
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)	$\alpha R T$	0.994	0.937	0.916	0.966
	R %	(0.7)	(61.4)	(8.9)	(31.8)
	f R	0.592	0.974	0.574	0.982
	秒	79	30	79	30
	秒	120	120	120	120
飽和交通流率 S		1901	1724	1722	1899
設計交通量 q		571 (28+539+4)	140 (35+19+86)	564 (8+506+50)	44 (3+27+14)
流入部各車線の需要率		0.300	0.081	0.328	0.023
現示の需要率	1 φ	0.300		0.328	
	2 φ		0.081		0.023
有効青時間(秒)	1 φ	79.0		79.0	
	2 φ		30.0		30.0
可能交通容量 C i		1251	431	1134	475
交通容量比 q / C i		0.456	0.325	0.497	0.093
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
: 町道南進
: 国道西進
: 町道北進

需要率表 9 交差点 C 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
飽和交通流率の基本値 S B		2000	1800	2000	2000	1800	2000
車線幅員による補正率 αw_m (車線幅員)		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 $\alpha G\%$ (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)
大型車混入による補正率 $\alpha T\%$ (大型車混入率)		0.981 (2.71)	1.000 (0.00)	1.000 (0.00)	0.956 (6.50)	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		0.997 (1.1) 0.85 83 78		0.985 (6.0) 0.85 27 22	0.988 (4.4) 0.85 83 78		0.911 (39.2) 0.85 27 22
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				0.952 (46.0) 0.983 27 120			0.961 (36.5) 0.977 27 120
飽和交通流率 S		1956	*769	1875	1889	*690	1751
設計交通量 q		553 (6+547)	19	50 (3+24+23)	477 (21+456)	7	74 (29+18+27)
流入部各車線の需要率		0.283	-	0.027	0.253	-	0.042
現示の需要率	1 ϕ	0.283	-		0.253	-	
	2 ϕ			0.027			0.042
有効青時間(秒)	1 ϕ	83.0	83.0		83.0	83.0	
	2 ϕ			27.0			27.0
可能交通容量 C i		1353	769	422	1307	690	394
交通容量比 q / C i		0.409	0.025	0.118	0.365	0.010	0.188
交通容量の照査結果		O K	O K	O K	O K	O K	O K
滞留長 L s (m)			8.4			3.1	

現示の 需要率	交差点の 需要率
0.283	0.325
0.042	0.900
サイクル長(秒)	
120	

* : 交通容量 (台 / 実 1 時間)

: 国道東進
: 町道南進
: 国道西進
: 町道北進

需要率表 10 交差点 C 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
飽和交通流率の基本値 S B		2000	1800	2000	2000	1800	2000
車線幅員による補正率 αw_m (車線幅員)		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 $\alpha G\%$ (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)
大型車混入による補正率 $\alpha T\%$ (大型車混入率)		0.982 (2.66)	1.000 (0.00)	1.000 (0.00)	0.958 (6.31)	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		0.997 (1.1) 0.85 83 78		0.985 (6.0) 0.85 27 22	0.986 (5.1) 0.85 83 78		0.915 (37.2) 0.85 27 22
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				0.952 (46.0) 0.983 27 120			0.958 (39.7) 0.977 27 120
飽和交通流率 S		1958	*761	1875	1889	*681	1753
設計交通量 q		563 (6+557)	19	50 (3+24+23)	491 (25+466)	7	78 (29+18+31)
流入部各車線の需要率		0.288	-	0.027	0.260	-	0.044
現示の需要率	1 ϕ	0.288	-		0.260	-	
	2 ϕ			0.027			0.044
有効青時間(秒)	1 ϕ	83.0	83.0		83.0	83.0	
	2 ϕ			27.0			27.0
可能交通容量 C i		1354	761	422	1307	681	394
交通容量比 q / C i		0.416	0.025	0.118	0.376	0.010	0.198
交通容量の照査結果		O K	O K	O K	O K	O K	O K
滞留長 L s (m)			8.4			3.1	

現示の 需要率	交差点の 需要率
0.288	0.332
0.044	0.900
サイクル長(秒)	
120	

* : 交通容量 (台 / 実 1 時間)

: 国道東進
: 町道南進
: 国道西進
: 町道北進

需要率表 11 交差点 C 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
飽和交通流率の基本値	S B	2000	1800	2000	2000	1800	2000
車線幅員による補正率 (車線幅員)	α_{wm}	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)	α_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)
大型車混入による補正率 (大型車混入率)	α_T %	0.971 (4.23)	0.963 (5.56)	0.991 (1.32)	0.944 (8.50)	1.000 (0.00)	0.994 (0.91)
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	0.997 (1.2) 0.85 103 98		0.978 (9.2) 0.85 27 22	0.986 (5.2) 0.85 103 98		0.938 (26.4) 0.85 27 22
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			0.976 (22.4) 0.966 27 140			0.957 (40.9) 0.951 27 140
飽和交通流率	S	1936	*728	1892	1862	*788	1785
設計交通量	q	497 (6+491)	18	76 (7+52+17)	553 (29+524)	9	110 (29+36+45)
流入部各車線の需要率		0.257	-	0.040	0.297	-	0.062
現示の需要率	1 φ	0.257	-		0.297	-	
	2 φ			0.040			
有効青時間(秒)	1 φ	103.0	103.0		103.0	103.0	
	2 φ			27.0			27.0
可能交通容量	C i	1424	728	365	1370	788	344
交通容量比	q / C i	0.349	0.025	0.208	0.404	0.011	0.320
交通容量の照査結果		O K	O K	O K	O K	O K	O K
滞留長	L s (m)		9.8			4.6	

* : 交通容量 (台 / 実 1 時間)

: 国道東進
: 町道南進
: 国道西進
: 町道北進

需要率表 12 交差点 C 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
飽和交通流率の基本値 S B		2000	1800	2000	2000	1800	2000
車線幅員による補正率 αw (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)	1.000 (3.00)
縦断勾配による補正率 αG (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)
大型車混入による補正率 αT (大型車混入率) %		0.972 (4.14)	0.963 (5.56)	0.991 (1.32)	0.945 (8.29)	1.000 (0.00)	0.994 (0.88)
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		0.997 (1.2) 0.85 103 98		0.978 (9.2) 0.85 27 22	0.984 (5.8) 0.85 103 98		0.940 (25.4) 0.85 27 22
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				0.976 (22.4) 0.966 27 140			0.955 (43.0) 0.951 27 140
飽和交通流率 S		1938	*719	1892	1860	*778	1785
設計交通量 q		507 (6+501)	18	76 (7+52+17)	567 (33+534)	9	114 (29+36+49)
流入部各車線の需要率		0.262	-	0.040	0.305	-	0.064
現示の需要率	1 ϕ	0.262	-		0.305	-	
	2 ϕ			0.040			0.064
有効青時間(秒)	1 ϕ	103.0	103.0		103.0	103.0	
	2 ϕ			27.0			27.0
可能交通容量 C i		1426	719	365	1368	778	344
交通容量比 q / C i		0.356	0.025	0.208	0.414	0.012	0.331
交通容量の照査結果		O K	O K	O K	O K	O K	O K
滞留長 L s (m)			9.8			4.6	

* : 交通容量 (台 / 実 1 時間)

: 国道東進
: 町道南進
: 国道西進
: 町道北進