(仮称) クリエイトつくばみらい谷井田店 交通計画資料

目 次

1.	現況交通量調査	1
2.	来店台数・必要駐車台数の推計	. 16
3.	来退店誘導経路の設定・方向別来店交通量算定	. 17
4.	将来の交通量結果	. 22
4.1.	交差点需要率	22
4.2.	交通容量比	22
43	店舗出入口の交通容量検討	25

1. 現況交通量調査

計画店舗の増床が周辺の交通状況に及ぼす影響を検討するために主要な交差点及び店舗出入口としての計画している地点付近において、現況交通量調査を実施した。

(1) 調査地点

交差点 2 地点、道路断面 1 地点 次頁 調査地点位置図参照

(2) 調査日時

平日: 令和7年1月20日(月)8時00分~23時00分(15時間)休日: 令和7年1月19日(日)8時00分~23時00分(15時間)

(3) 調査項目

①自動車交通量調査

道路調査地点において、通過する車両を方向別、時間別、車種別にマニュアル カウンターを用いて観測する。集計ピッチは、1時間とし車種分類は下記の3分類とする。

【車種分類】

種別	内容
小型車	ナンバー3、4、5、7
大型車	ナンバー0、1、2、9
二輪車	原付、自動二輪

[※]特殊(種)車、自衛隊車両、外交官車両等は形状分類とする。

②歩行者交通量調査

調査地点において、道路を通行する歩行者、

自転車を方向別、時間別、種別にマニュアルカウンターを用いて観測する。

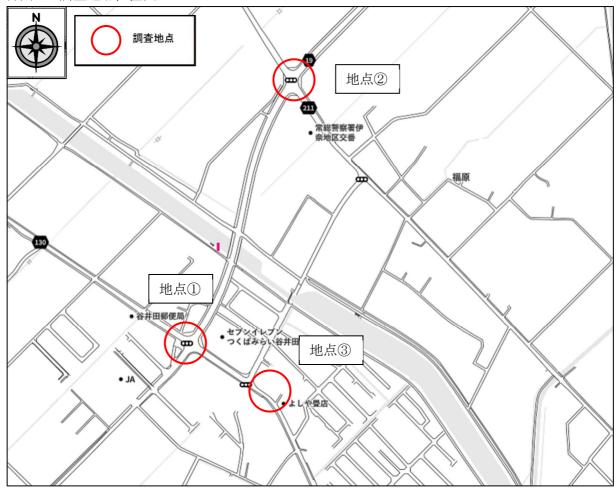
尚、集計時間は、1時間とし種別は2分類とする。

種別	摘要
歩行者	歩いている人
自転車	自転車を利用している人

③道路幅員等計測

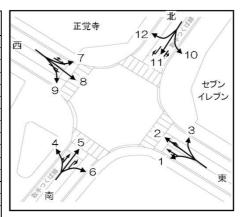
調査地点において、道路幅員及びレーンマーク等マーキングを調べた。

付図1 調査地点位置図



◆総括表[15時間計(8:00~23:00)] 調査地点:地点①

	窓指表(15時間計(8:00/~25:0 荃地点:地点①	(10)		調査日:	令和7年1月	月20日(月)
						大型車
		小型車	大型車	計	自動二輪	混入率(%)
	1〔東から南へ〕	646	47	693	6	6.8
Ī	2[東から西へ]	2,706	706	3,412	23	20.7
	3〔東から北へ〕	1,285	210	1,495	18	14.0
,,,	4[南から西へ]	355	11	366	0	3.0
単	5[南から北へ]	3,290	181	3,471	27	5.2
方	6〔南から東へ〕	672	43	715	8	6.0
))	7〔西から北へ〕	595	85	680	5	12.5
向	8[西から東へ]	3,012	713	3,725	22	19.1
1. 3	9[西から南へ]	482	19	501	3	3.8
	10[北から東へ]	1,258	190	1,448	9	13.1
Ī	11[北から南へ]	3,524	162	3,686	24	4.4
	12[北から西へ]	542	70	612	2	11.4
	1+2+3 〔東流入計〕	4,637	963	5,600	47	17.2
流	4+5+6 〔南流入計〕	4,317	235	4,552	35	5.2
入	7+8+9 〔西流入計〕	4,089	817	4,906	30	16.7
	10+11+12[北流入計]	5,324	422	5,746	35	7.3
	6+8+10 〔東流出計〕	4,942	946	5,888	39	16.1
流	1+9+11 〔南流出計〕	4,652	228	4,880	33	4.7
出:	2+4+12 〔西流出計〕	3,603	787	4,390	25	17.9
	3+5+7 〔北流出計〕	5,170	476	5,646	50	8.4
	1+2+3+6+8+10 〔東断面計〕	9,579	1,909	11,488	86	16.6
断	1+4+5+6+9+11 〔南断面計〕	8,969	463	9,432	68	4.9
面	2+4+7+8+9+12 〔西断面計〕	7,692	1,604	9,296	55	17.3
	3+5+7+10+11+12[北断面計]	10,494	898	11,392	85	7.9
	1~12 〔交差点合計〕	18,367	2,437	20,804	147	11.7



◆総括表[ピーク時間(17:00~18:00)] 調査地点:地点① 調査日:令和7年1月20日(月)

						大型車
		小型車	大型車	計	自動二輪	混入率(%)
	1〔東から南へ〕	43	4	47	1	8.5
	2[東から西へ]	275	34	309	0	11.0
	3〔東から北へ〕	123	9	132	0	6.8
22.6	4[南から西へ]	23	1	24	0	4.2
単	5〔南から北へ〕	305	17	322	0	5.3
方	6[南から東へ]	56	1	57	1	1.8
),	7[西から北へ]	55	4	59	1	6.8
向	8[西から東へ]	337	26	363	1	7.2
, ,	9[西から南へ]	86	0	86	1	0.0
	10〔北から東へ〕	114	5	119	1	4.2
	11〔北から南へ〕	339	5	344	1	1.5
	12[北から西へ]	35	2	37	0	5.4
	1+2+3 〔東流入計〕	441	47	488	1	9.6
流	4+5+6 〔南流入計〕	384	19	403	1	4.7
入	7+8+9 [西流入計]	478	30	508	3	5.9
	10+11+12[北流入計]	488	12	500	2	2.4
	6+8+10 〔東流出計〕	507	32	539	3	5.9
	1+9+11 〔南流出計〕	468	9	477	3	1.9
出	2+4+12 〔西流出計〕	333	37	370	0	10.0
	3+5+7 〔北流出計〕	483	30	513	1	5.8
	1+2+3+6+8+10 〔東断面計〕	948	79	1,027	4	7.7
	1+4+5+6+9+11 〔南断面計〕	852	28	880	4	3.2
面	2+4+7+8+9+12 〔西断面計〕	811	67	878	3	7.6
	3+5+7+10+11+12[北断面計]	971	42	1,013	3	4.1
	1~12 〔交差点合計〕	1,791	108	1,899	7	5.7

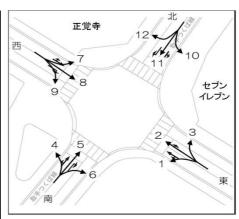
調査地点:地点① 時間帯別交通量

調査日:令和7年1月20日(月)

					大型車
	小型車	大型車	計	自動二輪	混入率(%)
8:00∼ 9:00	1,577	255	1,832	11	13.9
9:00~10:00	1,252	278	1,530	16	18.2
10:00~11:00	1,249	283	1,532	15	18.5
11:00~12:00	1,227	286	1,513	7	18.9
12:00~13:00	1,238	229	1,467	20	15.6
13:00~14:00	1,292	226	1,518	14	14.9
14:00~15:00	1,267	215	1,482	13	14.5
15:00~16:00	1,409	214	1,623	14	13.2
16:00~17:00	1,530	157	1,687	7	9.3
17:00~18:00	1,791	108	1,899	7	5.7
18:00~19:00	1,555	78	1,633	13	4.8
19:00~20:00	1,128	58	1,186	0	4.9
20:00~21:00	879	30	909	8	3.3
21:00~22:00	616	14	630	2	2.2
22:00~23:00	357	6	363	0	1.7
15時間計	18,367	2,437	20,804	147	11.7

◆総括表[15時間計(8:00~23:00)] 調査地点:地点①

◆総括表[15時間計(8:00~23:00)]						
調査地点:	地点(1)	,		調査日:	令和7年1月	
						大型車
		小型車	大型車	計	自動二輪	混入率(%)
1〔東か	ら南へ〕	517	17	534	3	3.2
2〔東か	ら西へ〕	2,401	134	2,535	46	5.3
3〔東か	ら北へ〕	1,250	26	1,276	13	2.0
、、 4〔南か	ら西へ〕	240	2	242	3	0.8
単 5 (南か	ら北へ〕	2,761	22	2,783	44	0.8
方 6〔南か	ら東へ〕	552	23	575	6	4.0
7〔西か	ら北へ〕	461	11	472	4	2.3
向 8〔西か	ら東へ〕	2,385	119	2,504	36	4.8
	ら南へ〕	281	3	284	2	1.1
10〔北か	ら東へ〕	1,179	27	1,206	6	2.2
11〔北か	ら南へ〕	3,122	27	3,149	49	0.9
12[北カ	ら西へ〕	442	5	447	4	1.1
1+2+3	〔東流入計〕	4,168	177	4,345	62	4.1
流 4+5+6	〔南流入計〕	3,553	47	3,600	53	1.3
入 7+8+9	〔西流入計〕	3,127	133	3,260	42	4.1
10+11+	12[北流入計]	4,743	59	4,802	59	1.2
6+8+10	〔東流出計〕	4,116	169	4,285	48	3.9
流 1+9+11	〔南流出計〕	3,920	47	3,967	54	1.2
出 2+4+12	〔西流出計〕	3,083	141	3,224	53	4.4
3+5+7	〔北流出計〕	4,472	59	4,531	61	1.3
1+2+3+6	5+8+10 〔東断面計〕	8,284	346	8,630	110	4.0
断 1+4+5+6	5+9+11 〔南断面計〕	7,473	94	7,567	107	1.2
面 2+4+7+8	3+9+12 〔西断面計〕	6,210	274	6,484	95	4.2
3+5+7+1	10+11+12[北断面計]	9,215	118	9,333	120	1.3
1~12	[交差点合計]	15,591	416	16,007	216	2.6



◆総括表[ピーク時間(16:00~17:00)] 調査地点:地点① 調査日:令和7年1月19日(日)

	A. a.m a.m.			MATEL 1	14 161 1 27	大型車
		小型車	大型車	計	自動二輪	混入率(%)
	1〔東から南へ〕	40	1	41	0	2.4
	2[東から西へ]	211	12	223	2	5.4
	3〔東から北へ〕	122	2	124	2	1.6
	4[南から西へ]	22	0	22	0	0.0
単	5〔南から北へ〕	185	2	187	2	1.1
方	6[南から東へ]	49	1	50	0	2.0
))	7[西から北へ]	30	1	31	0	3.2
向	8[西から東へ]	221	6	227	1	2.6
1. 3	9[西から南へ]	31	0	31	0	0.0
	10[北から東へ]	103	5	108	0	4.6
	11[北から南へ]	297	3	300	0	1.0
	12[北から西へ]	43	1	44	3	2.3
	1+2+3 〔東流入計〕	373	15	388	4	3.9
流	4+5+6 〔南流入計〕	256	3	259	2	1.2
入	7+8+9 [西流入計]	282	7	289	1	2.4
	10+11+12[北流入計]	443	9	452	3	2.0
	6+8+10 〔東流出計〕	373	12	385	1	3.1
流	1+9+11 〔南流出計〕	368	4	372	0	1.1
出	2+4+12 〔西流出計〕	276	13	289	5	4.5
	3+5+7 〔北流出計〕	337	5	342	4	1.5
	1+2+3+6+8+10 〔東断面計〕	746	27	773	5	3.5
断	1+4+5+6+9+11 〔南断面計〕	624	7	631	2	1.1
面	2+4+7+8+9+12 〔西断面計〕	558	20	578	6	3.5
	3+5+7+10+11+12[北断面計]	780	14	794	7	1.8
	1~12 〔交差点合計〕	1,354	34	1,388	10	2.4

調査地点:地点① 時間帯別交通量

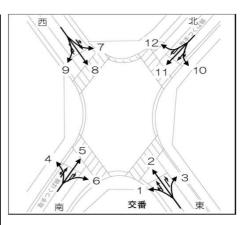
調査日:令和7年1月19日(日)

					大型車
	小型車	大型車	計	自動二輪	混入率(%)
8:00∼ 9:00	1,080	30	1,110	17	2.7
9:00~10:00	1,188	34	1,222	26	2.8
10:00~11:00	1,351	38	1,389	31	2.7
11:00~12:00	1,316	33	1,349	22	2.4
12:00~13:00	1,311	46	1,357	18	3.4
13:00~14:00	1,333	34	1,367	28	2.5
14:00~15:00	1,278	37	1,315	13	2.8
15:00~16:00	1,308	43	1,351	16	3.2
16:00~17:00	1,354	34	1,388	10	2.4
17:00~18:00	1,252	24	1,276	11	1.9
18:00~19:00	950	24	974	17	2.5
19:00~20:00	757	21	778	7	2.7
20:00~21:00	534	11	545	0	2.0
21:00~22:00	371	5	376	0	1.3
22:00~23:00	208	2	210	0	1.0
15時間計	15,591	416	16,007	216	2.6

地点②

◆総括表[15時間計(8:00~23:00)] 調査地点:地点② 調査日:令和7年1月20日(月)

調査地点:地点位 調査日: 中和7年1月20日					120日(月)	
						大型車
		小型車	大型車	計	自動二輪	混入率(%)
	1〔東から南へ〕	629	52	681	9	7.6
	2[東から西へ]	4,192	314	4,506	32	7.0
	3〔東から北へ〕	77	3	80	1	3.8
22.6	4〔南から西へ〕	667	73	740	2	9.9
単	5〔南から北へ〕	804	24	828	7	2.9
方	6〔南から東へ〕	563	29	592	3	4.9
//	7〔西から北へ〕	414	15	429	8	3.5
向	8[西から東へ]	4,013	398	4,411	43	9.0
1. 3	9[西から南へ]	756	79	835	3	9.5
	10〔北から東へ〕	51	3	54	0	5.6
	11[北から南へ]	863	26	889	7	2.9
	12[北から西へ]	499	20	519	1	3.9
	1+2+3 〔東流入計〕	4,898	369	5,267	42	7.0
流	4+5+6 〔南流入計〕	2,034	126	2,160	12	5.8
入	7+8+9 [西流入計]	5,183	492	5,675	54	8.7
	10+11+12[北流入計]	1,413	49	1,462	8	3.4
	6+8+10 〔東流出計〕	4,627	430	5,057	46	8.5
流	1+9+11 〔南流出計〕	2,248	157	2,405	19	6.5
出	2+4+12 〔西流出計〕	5,358	407	5,765	35	7.1
	3+5+7 〔北流出計〕	1,295	42	1,337	16	3.1
	1+2+3+6+8+10 〔東断面計〕	9,525	799	10,324	88	7.7
断	1+4+5+6+9+11 〔南断面計〕	4,282	283	4,565	31	6.2
面	2+4+7+8+9+12 〔西断面計〕	10,541	899	11,440	89	7.9
	3+5+7+10+11+12[北断面計]	2,708	91	2,799	24	3.3
	1~12 〔交差点合計〕	13,528	1,036	14,564	116	7.1



◆総括表[ピーク時間(8:00~9:00)] 調査地点:地点② 調査日:令和7年1月20日(月)

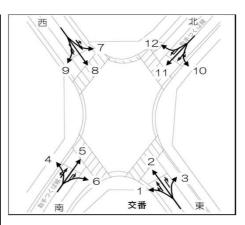
						大型車
		小型車	大型車	計	自動二輪	混入率(%)
	1〔東から南へ〕	60	9	69	0	13.0
	2[東から西へ]	336	45	381	1	11.8
	3〔東から北へ〕	17	1	18	1	5.6
	4[南から西へ]	71	5	76	0	6.6
単	5[南から北へ]	157	3	160	3	1.9
方	6〔南から東へ〕	62	5	67	0	7.5
))	7[西から北へ]	34	2	36	0	5.6
向	8[西から東へ]	451	42	493	4	8.5
, ,	9[西から南へ]	58	4	62	1	6.5
	10[北から東へ]	10	0	10	0	0.0
	11[北から南へ]	99	3	102	1	2.9
	12[北から西へ]	41	1	42	0	2.4
	1+2+3 〔東流入計〕	413	55	468	2	11.8
流	4+5+6 〔南流入計〕	290	13	303	3	4.3
入	7+8+9 〔西流入計〕	543	48	591	5	8.1
	10+11+12[北流入計]	150	4	154	1	2.6
	6+8+10 〔東流出計〕	523	47	570	4	8.2
流	1+9+11 〔南流出計〕	217	16	233	2	6.9
出	2+4+12 〔西流出計〕	448	51	499	1	10.2
	3+5+7 〔北流出計〕	208	6	214	4	2.8
	1+2+3+6+8+10 〔東断面計〕	936	102	1,038	6	9.8
断	1+4+5+6+9+11 〔南断面計〕	507	29	536	5	5.4
面	2+4+7+8+9+12 〔西断面計〕	991	99	1,090	6	9.1
	3+5+7+10+11+12[北断面計]	358	10	368	5	2.7
	1~12 〔交差点合計〕	1,396	120	1,516	11	7.9

調査地点:地点② 時間帯別交通量 調査日:令和7年1月20日(月)

					大型車
	小型車	大型車	計	自動二輪	混入率(%)
8:00∼ 9:00	1,396	120	1,516	11	7.9
9:00~10:00	947	130	1,077	14	12.1
10:00~11:00	919	122	1,041	11	11.7
11:00~12:00	859	99	958	7	10.3
12:00~13:00	854	89	943	12	9.4
13:00~14:00	870	92	962	9	9.6
14:00~15:00	885	101	986	8	10.2
15:00~16:00	1,059	79	1,138	7	6.9
16:00~17:00	1,248	79	1,327	7	6.0
17:00~18:00	1,345	49	1,394	4	3.5
18:00~19:00	1,086	28	1,114	8	2.5
19:00~20:00	816	24	840	3	2.9
20:00~21:00	619	14	633	8	2.2
21:00~22:00	414	5	419	5	1.2
22:00~23:00	211	5	216	2	2.3
15時間計	13,528	1,036	14,564	116	7.1

◆総括表[15時間計(8:00~23:00)] 調査地点:地点② 調査日:令和7年1月19日(日)

IJ/IJ .	且地点,地点心			刚且.口.	77 17 17 17	11911(11)
						大型車
		小型車	大型車	計	自動二輪	混入率(%)
	1〔東から南へ〕	458	6	464	7	1.3
	2[東から西へ]	3,753	58	3,811	58	1.5
	3〔東から北へ〕	24	0	24	0	0.0
	4[南から西へ]	592	3	595	5	0.5
単	5〔南から北へ〕	432	1	433	2	0.2
方	6〔南から東へ〕	375	0	375	2	0.0
))	7[西から北へ]	362	5	367	0	1.4
向	8[西から東へ]	3,667	51	3,718	56	1.4
1. 3	9[西から南へ]	560	6	566	3	1.1
	10[北から東へ]	36	0	36	0	0.0
	11[北から南へ]	498	5	503	6	1.0
	12[北から西へ]	402	3	405	0	0.7
	1+2+3 〔東流入計〕	4,235	64	4,299	65	1.5
流	4+5+6 〔南流入計〕	1,399	4	1,403	9	0.3
入	7+8+9 [西流入計]	4,589	62	4,651	59	1.3
	10+11+12[北流入計]	936	8	944	6	0.8
	6+8+10 〔東流出計〕	4,078	51	4,129	58	1.2
流	1+9+11 〔南流出計〕	1,516	17	1,533	16	1.1
出	2+4+12 〔西流出計〕	4,747	64	4,811	63	1.3
	3+5+7 〔北流出計〕	818	6	824	2	0.7
	1+2+3+6+8+10 〔東断面計〕	8,313	115	8,428	123	1.4
断	1+4+5+6+9+11 〔南断面計〕	2,915	21	2,936	25	0.7
面	2+4+7+8+9+12 〔西断面計〕	9,336	126	9,462	122	1.3
	3+5+7+10+11+12[北断面計]	1,754	14	1,768	8	0.8
	1~12〔交差点合計〕	11,159	138	11,297	139	1.2



◆総括表[ピーク時間(12:00~13:00)] 調査地点:地点② 調査日:令和7年1月19日(日)

	A-C/MITC/MO			Mary III	14 14 1 12	大型車
		小型車	大型車	計	自動二輪	混入率(%)
	1〔東から南へ〕	43	0	43	2	0.0
	2[東から西へ]	284	6	290	3	2.1
	3〔東から北へ〕	4	0	4	0	0.0
	4[南から西へ]	58	1	59	0	1.7
単	5[南から北へ]	42	0	42	1	0.0
方	6[南から東へ]	37	0	37	1	0.0
IJ	7[西から北へ]	40	0	40	0	0.0
向	8[西から東へ]	325	5	330	3	1.5
1. 3	9[西から南へ]	50	1	51	2	2.0
	10[北から東へ]	4	0	4	0	0.0
	11[北から南へ]	51	1	52	0	1.9
	12[北から西へ]	31	1	32	0	3.1
	1+2+3 〔東流入計〕	331	6	337	5	1.8
流	4+5+6 〔南流入計〕	137	1	138	2	0.7
入	7+8+9 〔西流入計〕	415	6	421	5	1.4
	10+11+12[北流入計]	86	2	88	0	2.3
	6+8+10 〔東流出計〕	366	5	371	4	1.3
流	1+9+11 〔南流出計〕	144	2	146	4	1.4
出	2+4+12 〔西流出計〕	373	8	381	3	2.1
	3+5+7 〔北流出計〕	86	0	86	1	0.0
	1+2+3+6+8+10 〔東断面計〕	697	11	708	9	1.6
断	1+4+5+6+9+11 〔南断面計〕	281	3	284	6	1.1
面	2+4+7+8+9+12 〔西断面計〕	788	14	802	8	1.7
	3+5+7+10+11+12[北断面計]	172	2	174	1	1.1
	1~12 〔交差点合計〕	969	15	984	12	1.5

調査地点:地点② 時間帯別交通量 調査日:令和7年1月19日(日)

					大型車
	小型車	大型車	計	自動二輪	混入率(%)
8:00∼ 9:00	887	14	901	16	1.6
9:00~10:00	864	13	877	16	1.5
10:00~11:00	964	8	972	20	0.8
11:00~12:00	963	11	974	14	1.1
12:00~13:00	969	15	984	12	1.5
13:00~14:00	925	9	934	5	1.0
14:00~15:00	938	11	949	9	1.2
15:00~16:00	934	11	945	8	1.2
16:00~17:00	953	15	968	11	1.5
17:00~18:00	899	5	904	4	0.6
18:00~19:00	633	12	645	14	1.9
19:00~20:00	512	5	517	4	1.0
20:00~21:00	366	5	371	3	1.3
21:00~22:00	229	2	231	3	0.9
22:00~23:00	123	2	125	0	1.6
15時間計	11,159	138	11,297	139	1.2

地点③

◆総括表[15時間計(8:00~23:00)] 調査地点:地点③

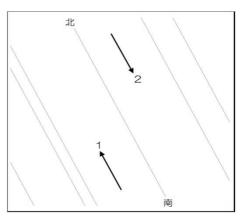
調査日:令和7年1月20日(月)

14/	1 E COM COM			MADE H.	14 1 H 1 1 1 2 7	150 H ()1)
Г						大型車
		小型車	大型車	計	自動二輪	混入率(%)
単プ		4,615	981	5,596	51	17.5
戸屋		4,909	946	5,855	42	16.2
	1~2 〔交差点合計〕	9,524	1,927	11,451	93	16.8

◆総括表[ピーク時間(17:00~18:00)] 調査地点:地点③

調査日:令和7年1月20日(月)

IJ/IJ .	且地点,地点包			明且.口.	17 11 11 11 11 11 11 11 11 11 11 11 11 1	740日(万)
						大型車
		小型車	大型車	計	自動二輪	混入率(%)
単方	1〔南から北へ〕	430	51	481	2	10.6
り向	2〔北から南へ〕	522	36	558	3	6.5
	1~2〔交差点合計〕	952	87	1,039	5	8.4



調査地点:地点③ 時間帯別交通量 調査日:令和7年1月20日(月)

					大型車
	小型車	大型車	計	自動二輪	混入率(%)
8:00~ 9:00	728	215	943	5	22.8
9:00~10:00	606	211	817	10	25.8
10:00~11:00	678	208	886	9	23.5
11:00~12:00	652	236	888	8	26.6
12:00~13:00	651	176	827	13	21.3
13:00~14:00	695	189	884	6	21.4
14:00~15:00	700	165	865	10	19.1
15:00~16:00	729	175	904	7	19.4
16:00~17:00	788	113	901	4	12.5
17:00~18:00	952	87	1,039	5	8.4
18:00~19:00	836	60	896	7	6.7
19:00~20:00	565	50	615	0	8.1
20:00~21:00	453	26	479	7	5.4
21:00~22:00	302	11	313	2	3.5
22:00~23:00	189	5	194	0	2.6
15時間計	9,524	1,927	11,451	93	16.8

地点③

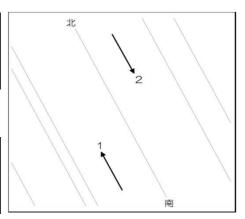
◆総括表[15時間計(8:00~23:00)]

	総括表[15時间計(8:00~23:0 査地点:地点③		調査日:令和7年1月19日(日)					
						大型車		
		小型車	大型車	計	自動二輪	混入率(%)		
単方	1〔南から北へ〕	4,141	195	4,336	65	4.5		
り向	2[北から南へ]	4,051	168	4,219	51	4.0		
	1~2〔交差点合計〕	8,192	363	8,555	116	4.2		

◆総括表[ピーク時間(16:00~17:00)] 調査地点:地点③

調査日:令和7年1月19日(日)

D/HJ -	且地点:地点(0)			则且.口.	17 17 17 17 17	1121 (11)
						大型車
		小型車	大型車	計	自動二輪	混入率(%)
単方	1〔南から北へ〕	383	12	395	3	3.0
り向	2〔北から南へ〕	363	9	372	2	2.4
	1~2 〔交差点合計〕	746	21	767	5	2.7



調査地点:地点③ 時間帯別交通量 調査日:令和7年1月19日(日)

11月11777人心里			,, ,	14 16 1 1 2/	
					大型車
	小型車	大型車	計	自動二輪	混入率(%)
8:00~ 9:00	547	22	569	7	3.9
9:00~10:00	602	30	632	16	4.7
10:00~11:00	743	23	766	11	3.0
11:00~12:00	741	43	784	14	5.5
12:00~13:00	671	37	708	12	5.2
13:00~14:00	707	28	735	13	3.8
14:00~15:00	665	32	697	7	4.6
15:00~16:00	663	46	709	10	6.5
16:00~17:00	746	21	767	5	2.7
17:00~18:00	655	28	683	6	4.1
18:00~19:00	492	12	504	9	2.4
19:00~20:00	370	23	393	4	5.9
20:00~21:00	298	13	311	2	4.2
21:00~22:00	191	3	194	0	1.5
22:00~23:00	101	2	103	0	1.9
15時間計	8,192	363	8,555	116	4.2

調査地点:地点①

歩行者+自転車									調査日	: 令和7	7年1月20)日(月)	
横断歩道			東側横	断歩道			南側横断歩道						
方向		1			2			3			(<u>4</u>)		
分類	歩行者	自転車	合計	歩行者	自転車	合計	歩行者	自転車	合計	歩行者	自転車	合計	
8:00~ 9:00	3	7	10	5	11	16	15	30	45	0	10	10	
9:00~10:00	2	0	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
10:00~11:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
11:00~12:00	2	0	2	6	0	6	0	0	0	7	0	7	
12:00~13:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
13:00~14:00	0	0	0	0	5	5	2	0	2	2	2	4	
14:00~15:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
15:00~16:00	0	4	4	0	4	4	0	6	6	0	2	2	
16:00~17:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
17:00~18:00	0	2	2	6	11	17	0	6	6	6	9	15	
18:00~19:00	6	6	12	0	3	3	2	2	4	0	0	0	
19:00~20:00	2	0	2	4	2	6	4	0	4	0	0	0	
20:00~21:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
21:00~22:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
22:00~23:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
15時間計	15	19	34	21	36	57	23	44	67	15	23	38	



横断歩道			西側横	断歩道					北側横	断歩道		
方向		(5)		6			7			8		
分類	歩行者	自転車	合計	歩行者	自転車	合計	歩行者	自転車	合計	歩行者	自転車	合計
8:00~ 9:00	0	8	8	0	8	8	0	5	5	0	18	18
9:00~10:00	0	0	0	0	2	2	0	0	0	0	3	3
10:00~11:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
11:00~12:00	0	2	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0
12:00~13:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
13:00~14:00	4	2	6	0	2	2	4	0	4	0	4	4
14:00~15:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
15:00~16:00	0	4	4	2	0	2	0	4	4	2	0	2
16:00~17:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
17:00~18:00	0	0	0	0	2	2	0	0	0	0	2	2
18:00~19:00	0	0	0	0	4	4	4	0	4	0	10	10
19:00~20:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2	0	2
20:00~21:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
21:00~22:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
22:00~23:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
15時間計	4	16	20	2	18	20	8	9	17	4	37	41

調査地点:地点②

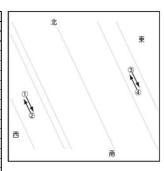
歩行者+自転車									調査日	: 令和	7年1月20)日(月)	
横断歩道			東側横	断歩道			南側横断歩道						
方向		1		2				3			(4)		
分類	歩行者	自転車	合計	歩行者	自転車	合計	歩行者	自転車	合計	歩行者	自転車	合計	
8:00~ 9:00	0	3	3	0	0	0	0	7	7	2	5	7	
9:00~10:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2	2	
10:00~11:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
11:00~12:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
12:00~13:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
13:00~14:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
14:00~15:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
15:00~16:00	0	2	2	0	0	0	0	2	2	2	0	2	
16:00~17:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
17:00~18:00	0	0	0	0	0	0	4	2	6	0	6	6	
18:00~19:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	4	4	
19:00~20:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2	2	
20:00~21:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
21:00~22:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
22:00~23:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
15時間計	0	5	5	0	0	0	4	11	15	4	19	23	



横断歩道			西側横	断歩道					北側横	断歩道		
方向		(5)			6			7			8	
分類	歩行者	自転車	合計	歩行者	自転車	合計	歩行者	自転車	合計	歩行者	自転車	合計
8:00~ 9:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
9:00~10:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	(
10:00~11:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	(
11:00~12:00	0	0	0	0	0	0	0	2	2	0	0	(
12:00~13:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	(
13:00~14:00	0	0	0	0	0	0	0	2	2	0	0	(
$14:00 \sim 15:00$	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	(
$15:00\sim16:00$	0	0	0	0	0	0	0	3	3	0	0	(
16:00~17:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	(
17:00~18:00	0	0	0	0	0	0	0	2	2	0	0	(
18:00~19:00	0	0	0	0	0	0	0	2	2	0	0	(
19:00~20:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	(
20:00~21:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	(
21:00~22:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	(
22:00~23:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	- (
15時間計	0	0	0	0	0	0	0	11	11	0	0	- 1

調査地点:地点③ 歩行者+白転車

調査地点:地点③												(-)
歩行者+自転車			ment for a	16.336						: 令和7	7年1月20	0日(月)
横断歩道			四側	歩道					鬼側	歩道		
方向		1			2			3			4	
分類	歩行者	自転車	合計	歩行者	自転車	合計	歩行者	自転車	合計	歩行者	自転車	合計
8:00~ 9:00	0	11	11	0	31	31	0	0	0	2	0	2
9:00~10:00	0	0	0	2	3	5	0	2	2	0	2	2
10:00~11:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
11:00~12:00	4	6	10	0	5	5	0	0	0	0	0	0
12:00~13:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
13:00~14:00	8	0	8	4	5	9	0	0	0	2	0	2
14:00~15:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
15:00~16:00	6	2	8	11	7	18	0	0	0	0	0	0
16:00~17:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
17:00~18:00	4	5	9	0	3	3	0	0	0	0	0	0
18:00~19:00	0	3	3	0	2	2	0	0	0	0	0	0
19:00~20:00	0	0	0	0	2	2	0	0	0	0	0	0
20:00~21:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
21:00~22:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
22:00~23:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
15時間計	22	27	49	17	58	75	0	2	2	4	2	6



調査地点:地点①

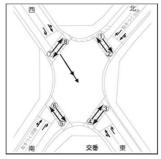
歩行者+自転車									調査日	: 令和7	7年1月19	月(日)
横断歩道			東側横	断歩道					南側横	断歩道		
方向		1			2			3			4	
分類	歩行者	自転車	合計	歩行者	自転車	合計	歩行者	自転車	合計	歩行者	自転車	合計
8:00~ 9:00	2	0	2	1	3	4	0	5	5	0	0	0
9:00~10:00	2	0	2	0	0	0	3	0	3	0	4	4
10:00~11:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
11:00~12:00	2	3	5	2	0	2	0	0	0	0	4	4
12:00~13:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
13:00~14:00	2	2	4	2	0	2	0	0	0	0	5	5
14:00~15:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
15:00~16:00	0	2	2	0	2	2	0	0	0	0	0	0
16:00~17:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
17:00~18:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2	2
18:00~19:00	0	0	0	2	0	2	0	0	0	0	0	0
19:00~20:00	0	2	2	0	4	4	2	0	2	0	0	0
20:00~21:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
21:00~22:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
22:00~23:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
15時間計	8	9	17	7	9	16	5	5	10	0	15	15



横断歩道			西側横	断歩道					北側横	断歩道		
方向		(5)			6			7			8	
分類	歩行者	自転車	合計	歩行者	自転車	合計	歩行者	自転車	合計	歩行者	自転車	合計
8:00~ 9:00	0	2	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0
9:00~10:00	0	3	3	0	1	1	2	2	4	0	0	0
10:00~11:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
11:00~12:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
12:00~13:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
13:00~14:00	0	0	0	0	6	6	0	0	0	0	2	2
14:00~15:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
15:00~16:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
16:00~17:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
17:00~18:00	0	0	0	0	2	2	2	6	8	2	0	2
18:00~19:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
19:00~20:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
20:00~21:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
21:00~22:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
22:00~23:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
15時間計	0	5	5	0	9	9	4	8	12	2	2	4

調査地点:地点②

歩行者+自転車									調査日	: 令和7	7年1月19	9日(日)
横断歩道			東側横	断歩道					南側横	断歩道		
方向		1			2			3			4	
分類	歩行者	自転車	合計	歩行者	自転車	合計	歩行者	自転車	合計	歩行者	自転車	合計
8:00~ 9:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2	0	2
9:00~10:00	0	0	0	0	0	0	0	5	5	5	0	5
10:00~11:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
11:00~12:00	0	0	0	0	0	0	0	2	2	0	0	0
12:00~13:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
13:00~14:00	0	0	0	0	0	0	0	2	2	0	0	0
14:00~15:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
15:00~16:00	0	0	0	0	0	0	0	3	3	0	0	0
16:00~17:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
17:00~18:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
18:00~19:00	0	0	0	0	0	0	2	2	4	2	0	2
19:00~20:00	0	0	0	0	0	0	0	3	3	0	0	0
20:00~21:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
21:00~22:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
22:00~23:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
15時間計	0	0	0	0	0	0	2	17	19	9	0	9

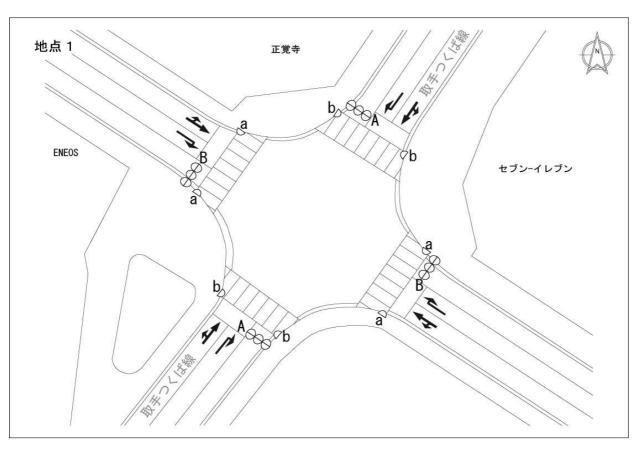


横断歩道			西側横	断歩道					北側横	断歩道		
方向		(5)			6			7			8	
分類	歩行者	自転車	合計	歩行者	自転車	合計	歩行者	自転車	合計	歩行者	自転車	合計
8:00~ 9:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	(
9:00~10:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2	4	(
10:00~11:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	(
11:00~12:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2	2
12:00~13:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	(
13:00~14:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2	2
$14:00 \sim 15:00$	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	(
15:00~16:00	0	3	3	0	0	0	0	0	0	0	0	(
16:00~17:00	0	1	1	0	0	0	0	0	0	0	0	(
17:00~18:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	(
18:00~19:00	0	2	2	0	0	0	0	2	2	0	0	(
19:00~20:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	(
20:00~21:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	(
21:00~22:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	(
22:00~23:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	-
15時間計	0	6	6	0	0	0	0	2	2	2	8	10

調査地点:地点③ 歩行者+白転車

調査地点:地点③									2m -t	A T-	. 	
歩行者+自転車			-m-tmi	(F-NA						: 令和7	件1月19	9日(日)
横断歩道			四側	歩道					果惻	歩道		
方向		(1)			2			3			(4)	
分類	歩行者	自転車	合計	歩行者	自転車	合計	歩行者	自転車	合計	歩行者	自転車	合計
8:00~ 9:00	2	0	2	2	7	9	0	2	2	2	0	2
9:00~10:00	5	7	12	3	0	3	0	0	0	0	0	0
10:00~11:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
11:00~12:00	4	5	9	0	0	0	0	0	0	0	0	0
12:00~13:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
13:00~14:00	0	7	7	0	0	0	0	0	0	0	0	0
14:00~15:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
15:00~16:00	2	0	2	5	0	5	0	0	0	0	0	0
16:00~17:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
17:00~18:00	0	3	3	2	0	2	0	0	0	0	0	0
18:00~19:00	0	0	0	3	0	3	0	0	0	0	0	0
19:00~20:00	0	0	0	2	0	2	0	0	0	0	0	0
20:00~21:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
21:00~22:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
22:00~23:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
15時間計	13	22	35	17	7	24	0	2	2	2	0	2





	1φ	2ϕ	
現示	Mr My	Entering of the Control of the Contr	

<u>凡例</u>

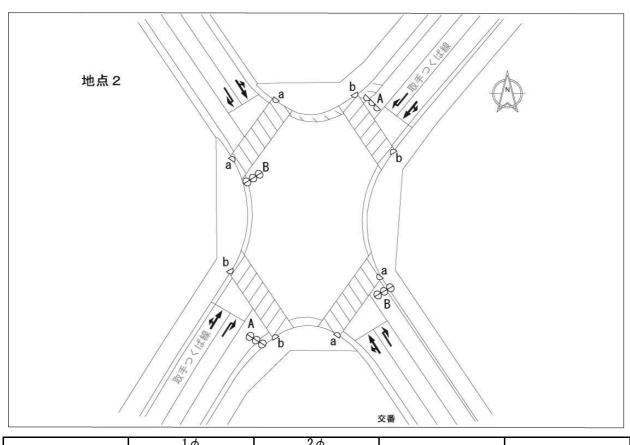


→ 青矢

○ 青点滅 △ 黄点滅 RF:赤点滅

現示		1 Ø					2φ				
	Α	•	•	•	A	×	×	×	×	×	×
灯	В	×	×	×	×	×	•	•	•	•	×
器	а	•	0	×	×	×	×	×	×	×	×
	b	×	×	×	×	×	•	0	×	×	×

日時		1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
2025/1/19(日曜)	8:00	21	6	3	3	3	28	6	3	3	3
2025/1/19(日曜)	12:00	25	6	3	3	3	32	6	3	3	3
2025/1/19(日曜)	17:00	25	6	3	3	3	32	6	3	3	3
2025/1/20(月曜)	8:00	30	6	3	3	3	47	6	3	3	3
2025/1/20(月曜)	12:00	25	6	3	3	3	32	6	3	3	3
2025/1/20(月曜)	17:00	30	6	3	3	3	47	6	3	3	3



	1 ø	2ϕ	
現示		Recovery Recovery	

<u>凡例</u>



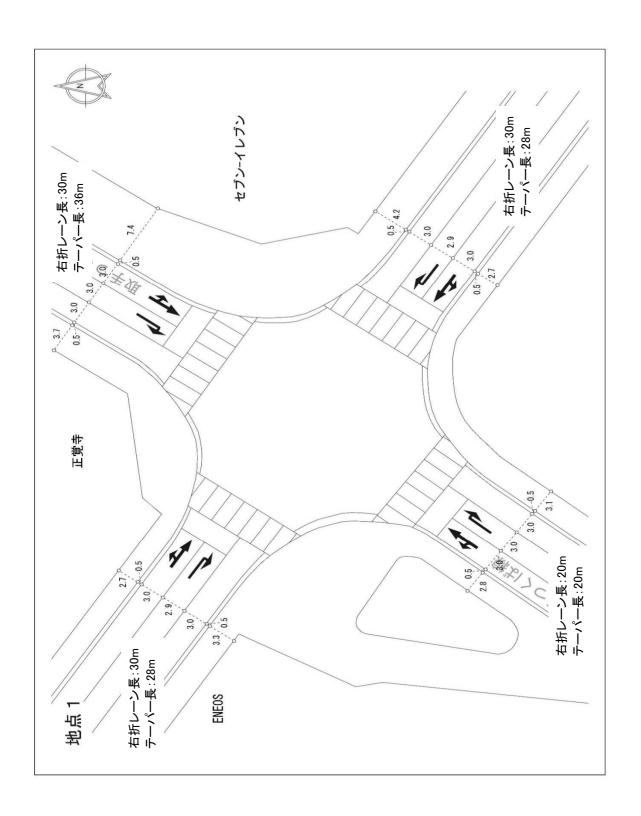


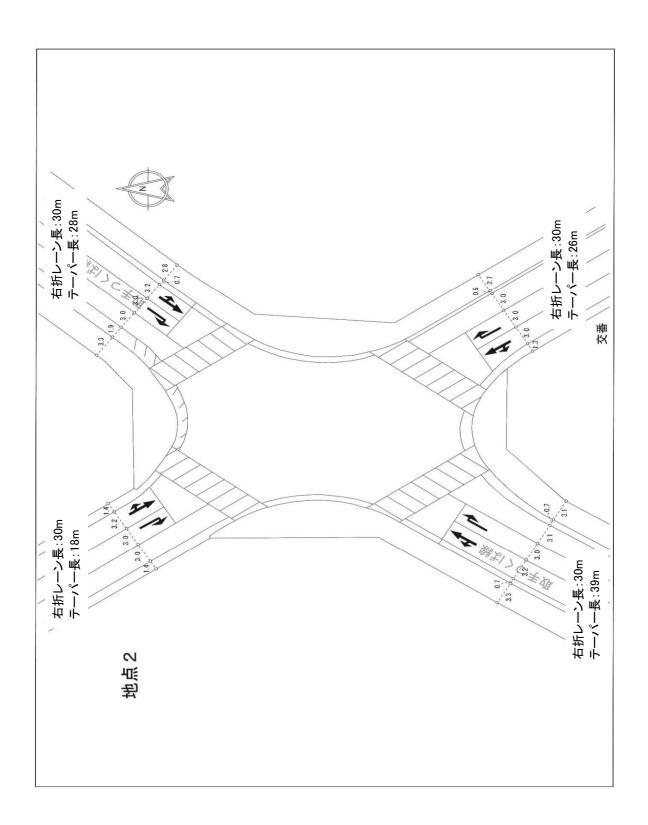
青点滅 0 Δ 黄点滅

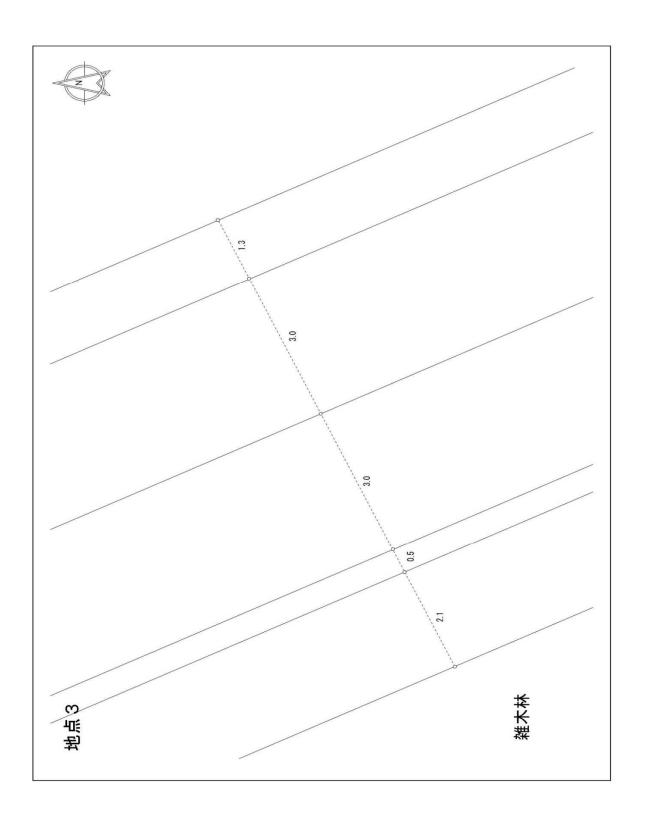
RF :赤点滅

現示		1φ					2φ				
	Α	•	•	•	A	×	×	×	×	×	×
灯	В	×	×	×	×	×	•	•	•	A	×
器	а	•	0	×	×	×	×	×	×	×	×
	b	×	×	×	×	×	•	0	×	×	×

日時		1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
2025/1/19(日曜)	8:00	27	6	3	3	3	20	6	3	3	3
2025/1/19(日曜)	12:00	32	6	3	3	3	25	6	3	3	3
2025/1/19(日曜)	17:00	32	6	3	3	3	25	6	3	3	3
2025/1/20(月曜)	8:00	47	6	3	3	3	30	6	3	3	3
2025/1/20(月曜)	12:00	30	6	3	3	3	25	6	3	3	3
2025/1/20(月曜)	17:00	47	6	3	3	3	30	6	3	3	3







2. 来店台数・必要駐車台数の推計

来客車両台数及び必要駐車場台数は、大店立地法指針に基づき店舗面積 (1,161 m²) に対して立地法で必要となる台数を算出した。

以下のとおり、ピーク時間の自動車来台数は71台である。

事 項	等	各事項算出のための計算式等
地区の区分	その他地区	第一種低層住居専用地域
S:店舗面積	1.161 	
A:店舗面積当たり	1,065.17 人/千㎡	人口 40 万人未満、その他地区 (S<5)
日来店客数原単位	1,000.17 /\/ 111	→1,100 - 30S
B:ピーク率	14.4%	指針による
L:駅からの距離	4,200m	関東鉄道常総線 稲戸井駅
C:自動車分担率	80.00%	人口 10 万人未満、その他地区
	00.00 /0	→80
D:平均乗車人員	2.00 人/台	(S<10) →2.0
E:平均駐車時間係数	0.61	$(S<10) \rightarrow (30 + 5.5S) \div 60$
必要駐車場台数	43 台	$A \times S \times B \times C \div D \times E$
1日の自動車来台数	495 台	$S \times A \times C \div D$
ピーク時間の自動車来台数	71 台	$S \times A \times B \times C \div D$

(端数処理:小数点以下四捨五入)

3. 来退店誘導経路の設定・方向別来店交通量算定

商圏は半径 1.0km のエリアと想定して設定した。また、来退店誘導経路に基づき、方向別の来退店台数を、世帯数構成比より算出した。商圏図兼来退店経路図は図 2 に示すとおりである。

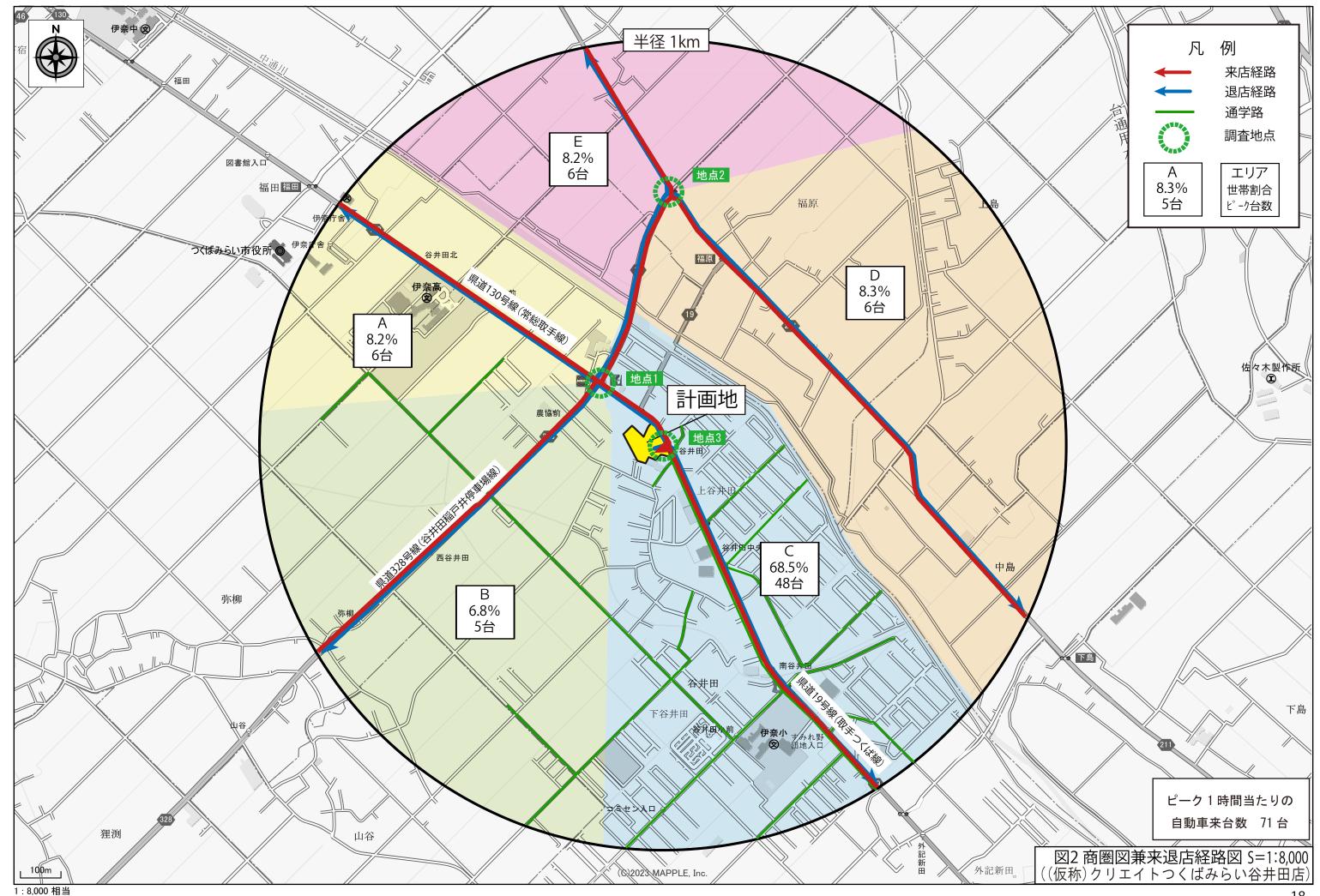
表 3-1 方面別人口及び世帯数

	A方面	B方面	C方面	D方面	E方面	合計
世帯数	123	103	1,030	125	124	1,505
構成比	8.2%	6.8%	68.5%	8.3%	8.2%	100.0%

表 3-2 方面別来店自動車交通量

	A方面	B方面	C方面	D方面	E方面	合計
ピーク時(台/時)	6	5	48	6	6	71

※世帯数構成比より配分



付図3-1 地点①

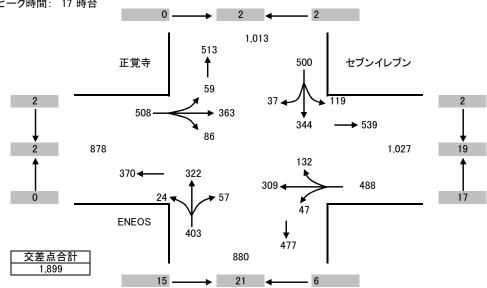
現況の交差点方向別交通量図

平日 ピーク時間交通量(台/時) ピーク時間: 17 時台

調査日:令和7年1月20日(月)

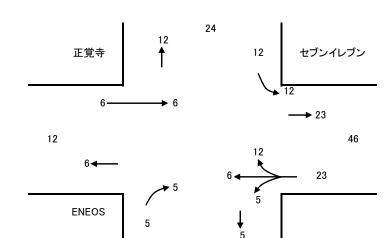
調査日:令和7年1月19日(日)

ピーク時間通行量(人/時) ピーク時間: 17 時台



交差点別来退店交通量図

平日 ピーク時間交通量(台/時) ピーク時間: 17 時台



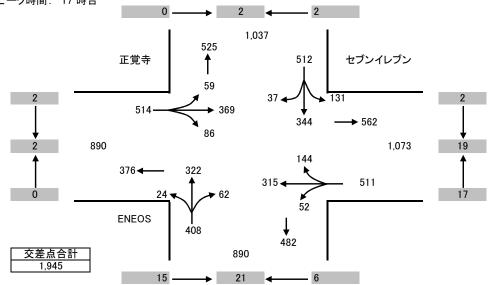
10

将来の交差点方向別交通量図

平日

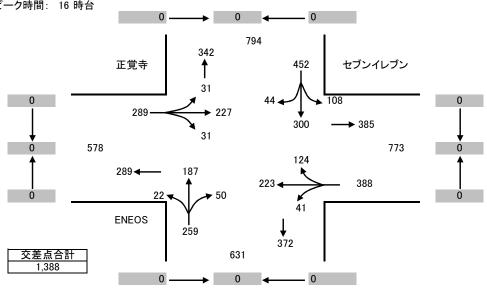
ピーク時間交通量(台/時) ピーク時間: 17 時台

ピーク時間通行量(人/時) ピーク時間: 17 時台



休日 ピーク時間交通量(台/時) ピーク時間: 16 時台

ピーク時間通行量(人/時) ピーク時間: 16 時台

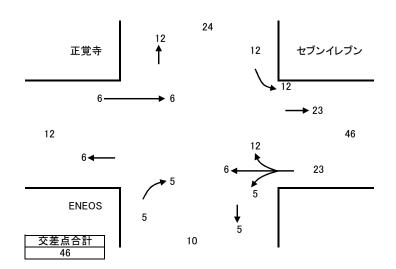


休日

ピーク時間交通量(台/時) ピーク時間: 16 時台

交差点合計

46



休日

ピーク時間交通量(台/時) ピーク時間: 16 時台

ピーク時間通行量(人/時) ピーク時間: 16 時台

→ 0 354 正覚寺 セブンイレブン 0 0 **→** 233 300 → 408 590 819 Ò 136 187 295◀ 229 411 **ENEOS** 264 377 交差点合計 1,434 641

付図3-2 地点②

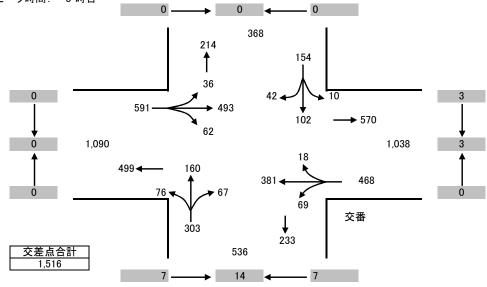
現況の交差点方向別交通量図

平日 ピーク時間交通量(台/時) ピーク時間: 8 時台

調査日:令和7年1月20日(月)

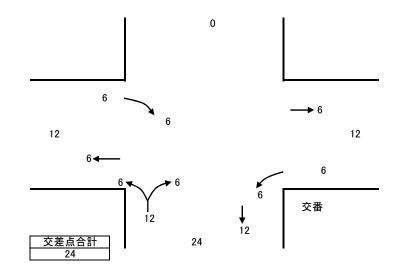
調査日:令和7年1月19日(日)

ピーク時間通行量(人/時) ピーク時間: 8時台



交差点別来退店交通量図

平日 ピーク時間交通量(台/時) ピーク時間: 8時台

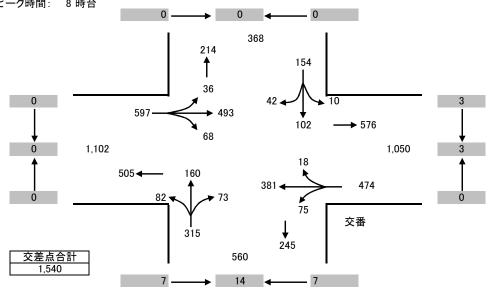


将来の交差点方向別交通量図

平日

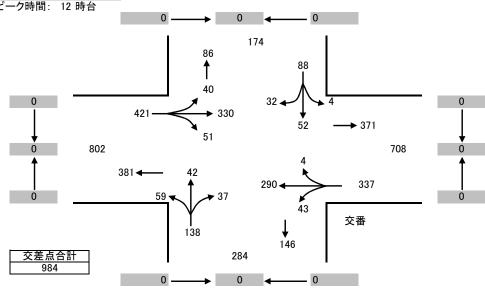
ピーク時間交通量(台/時) ピーク時間: 8時台

ピーク時間通行量(人/時) ピーク時間: 8時台



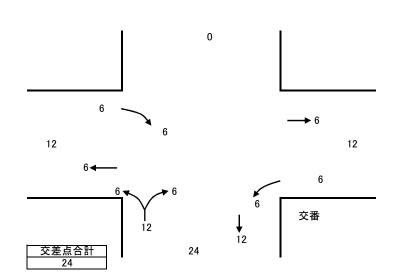
休日 ピーク時間交通量(台/時) ピーク時間: 12 時台

ピーク時間通行量(人/時) ピーク時間: 12 時台



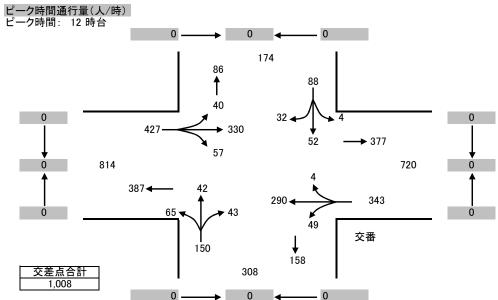
休日

ピーク時間交通量(台/時) ピーク時間: 12 時台



休日

ピーク時間交通量(台/時) ピーク時間: 12 時台



付図3-3 地点③

現況の交差点方向別交通量図

平日 ピーク時間交通量(台/時) ピーク時間: 17 時台

ピーク時間通行量(人/時) ピーク時間: 17 時台

12

調査日:令和7年1月20日(月)

交差点別来退店交通量図

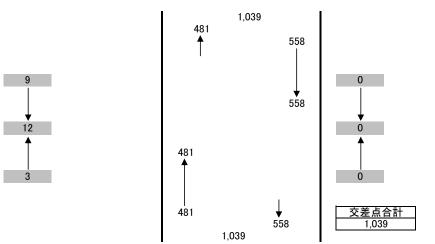
平日 ピーク時間交通量(台/時) ピーク時間: 17 時台

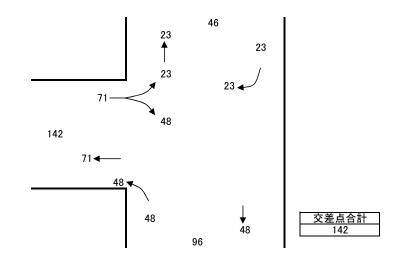
将来の交差点方向別交通量図

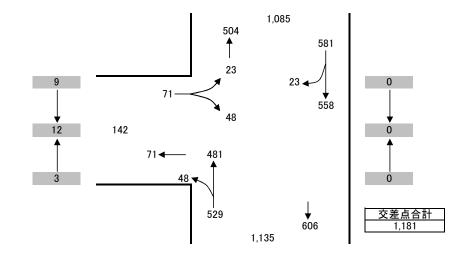
平日

ピーク時間交通量(台/時) ピーク時間: 17 時台

ピーク時間通行量(人/時) ピーク時間: 17 時台







休日 ピーク時間交通量(台/時) ピーク時間: 16 時台

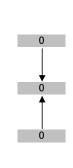
ピーク時間通行量(人/時) ピーク時間: 16 時台

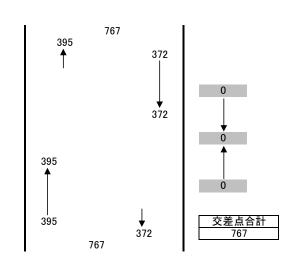
調査日:令和7年1月19日(日)

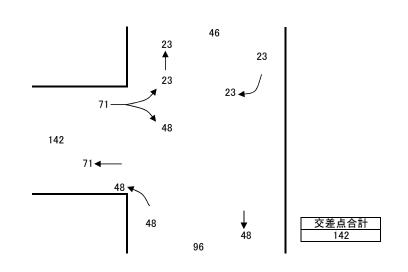
休日 ピーク時間交通量(台/時) ピーク時間: 16 時台

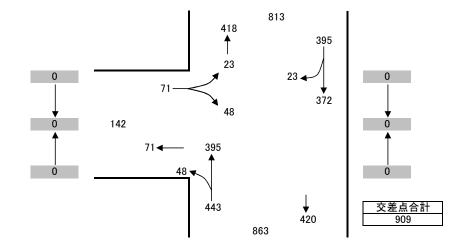
休日 ピーク時間交通量(台/時) ピーク時間: 16 時台

ピーク時間通行量(人/時) ピーク時間: 16 時台









4. 将来の交通量結果

4.1. 交差点需要率

交差点需要率は下表のとおりである。

表 4-1 交差点需要率

		ピーク時間	現況	将来
地点①	平日	17 時台	0.480	0.489
地点①	休日	16 時台	0.351	0.363
地点②	平日	8時台	0.407	0.410
地点(4)	休日	12 時台	0.243	0.246

4.2. 交通容量比

交通容量比は下表の通りである。

表 4-2(1) 交通容量比

				現況	将来
		東側流入	直進左折	0.38	0.39
		宋顺师八	右折	0.23	0.26
	平日	南側流入	直進左折	0.50	0.50
			右折	0.15	0.17
		 西側流入	直進左折	0.44	0.44
		四則机人	右折	0.13	0.13
		北側流入	直進左折	0.69	0.71
地点①			右折	0.10	0.10
地点①		東側流入	直進左折	0.29	0.31
		来侧侧八	右折	0.19	0.21
		南側流入	直進左折	0.27	0.27
	休日	中侧机八	右折	0.11	0.12
	NV H	 西側流入	直進左折	0.28	0.29
		四帆机人	右折	0.05	0.05
		北側流入	直進左折	0.54	0.56
		4년 [於] (7元/)へ	右折	0.08	0.08

:来退店車両が加わる車線

表 4-2 (2) 交通容量比

				現況	将来
		東側流入	直進左折	0.69	0.70
		来测视八	右折	0.07	0.07
		南側流入	直進左折	0.24	0.24
	平日	用"则"儿人	右折	0.08	0.09
	十口	西側流入	直進左折	0.77	0.77
		四侧机八	右折	0.18	0.20
		北側流入	直進左折	0.11	0.11
地点②		心则他人	右折	0.05	0.05
地黑色		東側流入	直進左折	0.44	0.45
		米関弧八	右折	0.01	0.01
		南側流入	直進左折	0.11	0.12
	休日	中関机八	右折	0.04	0.05
	NV II	西側流入	直進左折	0.48	0.48
		四帆机人	右折	0.10	0.11
		北側流入	直進左折	0.06	0.06
		10円円(元/へ	右折	0.04	0.04

店舗出入口の交通容量検討

: 来退店車両が加わる車線

店舗出入口を信号のない交差点と見立てて検討を行った。その結果は下表の通りである。(算出詳細は別添資料3参照)

表 4-3 店舗出入口の交通容量

検討箇所	平日/休日	交通容量比	評価
地点③	平日	0.28	OK
地景の	休日	0.19	OK

資料編

資料1 商圈内世帯数内訳

資料2 交差点需要率等計算シート

資料3 出入口の検討

町名	世帯数	面積割合	対象世帯数	Α		В		С		D		E		96計
つくばみらい市	令和6年12月													
小張	754	0%	0	******	0	nnnnn	0		0		0		0	0%
谷口	32	0%	0		0		0		0		0		0	0%
奉社	13	0%	0		0		0		0		0		0	0%
市野深 新戸	76 70	0% 10%	7		0		0		0		0	100%	7	1009
₩ 小島新田	5	0%	0		0		0		0	*******	0	100%	0	0%
豊体	297	0%	0		0		0		0		0		0	0%
青古新田	28	0%	0		0		0		0		0		0	0%
青木	161	0%	0		0		0		0		0		0	0%
長渡呂	125	0%	0		0		0		0		0		0	0%
長渡呂新田	102	40%	41	100%	41		0		0		0		0	100
狸渕	60	0%	0	******	0		0		0		0		0	0%
弥柳 福田	80	5% 40%	4	70% 100%	3	30%	1		0	· · · · · · · · · · · · · · · · · · ·	0		0	100
治田 谷井田	2, 146	60%	15 1,286	5%	15 64	5%	64	80%	1, 030	5%	64	5%	64	100
山谷	95	40%	38	J. (1)	0	100%	38	00/0	0	J/II	0	- Jij	0	100
上平柳	90	0%	0		0		0		0		0		0	0%
中平柳	144	0%	0	*******	0		0		0	*******	0		0	0%
下平柳	150	0%	0		0		0		0		0		0	0%
下島	95	0%	0		0		0		0		0		0	0%
伊丹	95	0%	0		0		0		0		0		0	0%
神住新田	37	0%	0		0		0		0		0		0	0%
山王新田 中島	400	0% 50%	0		0		0		0	100%	9		0	0% 100
上島	43	70%	30		0		0		0	100%	30		0	100
福原	28	95%	27	*******	0		0		0	80%	22	20%	5	100
戸崎	34	0%	0		0		0		0		0		0	0%
戸茂	41	0%	0		0		0		0		0		0	0%
足高	108	0%	0		0		0		0		0		0	0%
東栗山	114	0%	0		0		0		0		0		0	0%
城中	166	0%	0		0		0		0		0	100**	0	100
板橋 南太田	953 215	5% 0%	48		0		0		0		0	100%	48	100
甲 杰田 伊奈東	1,548	0%	0	~~~~~	0	~~~~~	0		0		0		0	0%
高岡	1, 546	0%	0		0		0		0		0		0	0%
俚穴	526	0%	0		0		0		0		0		0	0%
大和田	39	0%	0		0		0		0		0		0	0%
野堀	211	0%	0		0		0		0		0		0	0%
神生	75	0%	0		0		0		0		0		0	0%
武兵衛新田	6	0%	0		0		0		0		0		0	0%
細代 杉下	103	0% 0%	0		0		0		0		0		0	0%
1シド 寺畑	87	0%	0		0		0		0		0		0	0%
小絹	988	0%	0		0		0		0		0		0	0%
西ノ台	356	0%	0		0		0		0		0		0	0%
筒戸	1, 037	0%	0		0		0		0	*******	0	******	0	0%
平沼	32	0%	0		0		0		0		0		0	0%
西ノ台南	95	0%	0		0		0		0		0		0	0%
絹の台1丁目	237	0%	0		0		0		0		0		0	0%
絹の台2丁目	192 494	0% 0%	0		0		0		0		0		0	0%
絹の台3丁目 絹の台4丁目	0	0%	0		0		0		0		0		0	0%
絹の台5丁目	309	0%	0		0		0		0		0		0	0%
絹の台6丁目	318	0%	0	********	0	mmmmm	0		0	ernenn	0		0	0%
東楷戸	106	0%	0		0		0		0		0		0	0%
西档戸	159	0%	0		0		0		0		0		0	0%
西丸山	40	0%	0	******	0		0		0		0		0	0%
古川	141	0%	0		0		0		0		0		0	0%
加藤	38 40	0%	0		0		0		0		0		0	0%
成瀬 宮戸	48	0% 0%	0		0		0		0		0		0	0%
上小目	23	0%	0		0		0		0		0		0	0%
川崎	149	0%	0		0		0		0		0		0	0%
鬼長	104	0%	0		0		0		0		0		0	0%
下小目	130	0%	0	annnn	0	******	0		0		0		0	0%
上長沼	83	0%	0		0		0		0		0		0	0%
下長沼	81	0%	0		0		0		0		0		0	0%
田村 日川	72 118	0% 0%	0		0		0		0		0		0	0%
押砂	47	0%	0	******	0		0		0		0		0	0%
真木	24	0%	0		0		0		0		0		0	0%
+和	17	0%	0	~~~~~	0	~~~~~	0		0	******	0	~~~~~	0	0%
北袋	33	0%	0		0		0		0		0		0	0%
樹木	34	0%	0		0		0		0		0		0	0%
箕輪	18	0%	0		0		0		0		0		0	0%
福岡台入会地	5	0%	0		0		0		0		0		0	0%
福岡	317	0%	0		0		0		0		0		0	09
台 南	220 101	0% 0%	0		0		0		0		0		0	09
中原	23	0%	0		0		0		0		0		0	09
上左衛門新田 に左衛門新田	9	0%	0		0		0		0		0		0	09
坂野新田	5	0%	0	**********	0		0	********	0	de mananananananananananananananananananan	0		0	09
北山	21	0%	0		0	~~~~	0		0		0		0	09
陽光台1丁目	1, 004	0%	0		0		0		0		0		0	09
陽光台2丁目	1, 216	0%	0		0		0		0		0		0	09
陽光台3丁目	794	0%	0		0		0		0		0		0	09
陽光台4丁目 影終 n 氏1丁目	406	0%	0		0		0		0		0		0	09
紫峰ヶ丘1丁目 紫峰ヶ丘2丁目	364 361	0% 0%	0		0		0		0		0		0	09
紫峰ヶ丘2丁目 紫峰ヶ丘3丁目	361 590	0%	0		0		0		0		0		0	09
紫峰ヶ丘3丁目	387	0%	0		0		0		0		0		0	09
条曜ヶ丘4丁日 紫峰ヶ丘5丁目	338	0%	0		0		0		0		0		0	09
富士見ヶ丘1丁目	484	0%	0		0		0		0		0		0	09
富士見ヶ丘2丁目	205	0%	0	Annnnn	0		0		0		0		0	09
富士見ヶ丘3丁目	463	0%	0		0		0		0		0		0	09
富士見ヶ丘4丁目	330	0%	0		0	- PARTECULAR D	0	THE RESERVE OF THE PARTY.	0	- CONTRACTOR OF THE CONTRACTOR	0	A STATE OF THE PARTY.	0	09

A 123 8.2% 6
 D
 E

 125
 124
 1.505

 8.3%
 8.2%
 100.0%

 6
 6
 71

 ※アンダーラインは調整数字
 B 103 6.8% 5 C 1, 030 68. 5% 48 半径1km圏内世帯数 半径1km圏内世帯数に対する割合 車発生台数

地点①	
現況	平日

	平日		<i>+</i> ++==		<i>+</i> ** = =		<i>+</i> ** = =		+ ** = =	
ピーク時間: 流入部	17時台	東側	右折専用 流 λ	南側	右折専用	西側	<u>右折専用</u> 流 λ	北側	右折専用_ 流入	
車線		直進左折		直進左折		直進左折	右専現無	直進左折	右専現無	
車線数		1	1	1	1	1	1	1	1	
飽和交通流率の	基本値	2,000	1,800	2,000	1,800	2,000	1,800	2,000	1,800	
(車線幅員)		3.00	2.90	3.00	3.00	3.00	2.90	3.00	3.00	
車線幅員による衫	浦正値αw	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	
(縦断勾配)		0.000 1.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	
	所勾配による補正値αG		1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	
(大型車混入率)		10.7 6.8		5.2	1.8	7.1	0.0	2.2	5.4	
大型車混入率に		0.930	0.954	0.965 6.9	0.988	0.953	1.000	0.985 25.7	0.964	
(左 折 率)9 左折車混入による		13.2 0.967		0.983		14.0 0.965		0.941		
(右 折 率)		0.307		0.903		0.303		0.541		
右折車混入による										
飽和交通流率	9 m = p	1,800	1,718	1,898	1,778	1,839	1,800	1,854	1,734	
交通量		356	132	346	57	422	86	463	37	現示の
正規化交通量		0.198	0.077	0.182	0.032	0.230	0.048	0.250	0.021	需要率
	1 φ			0.182	0.032			0.250	0.021	0.250
	2φ	0.198	0.077			0.230	0.048			0.230
必要現示率	3φ									0.000
	4 <i>ф</i>									0.000
	5φ									0.000
法 1 미숙덕티										
流入別交通量 直進	合 計	30	19	32	12	36	3	34	14	
旦進	一	30		1		26		54		
左折		4		24		59		11		
2.7/1	大型車	4		1		4				
右折	<u> </u>	13		5		86		3		
	大型車	9	1	1		0		2		
合計	合 計	48	18	403		508		500		
	大型車	4	7	19		30		12		
車線別交通量	A =1									
直進	合 計 大型車	309		322		363		344		
左折	大型単 合 計	34 47		17 24		26 59		5 119		
<u> </u>		47		1		4		5		
右折	<u> </u>	7	132		57		86		37	
	大型車		9		1		0		2	
合計	<u>合計</u>	356	132	346	57	422	86	463	37	
横断歩行者	大型車	38	9	18	1	30	0	10	2	
世間少行名 歩行者数										
少口口奴	左折側	2	1	2	1	2		1	9	
信号現示	左折側	2		2		2		1		
	右折側	2 2 107		2 19 107		2 2 107		1 2 107		
		2		19	9	2	1	2	2	
	右折側サイクル長	107	107	19 107	9 107 39	2 ⁻ 107	1 107 56	107	107	
	右折側 サイクル長 有効青時間 青矢印時間 歩行者青時間	107	107 56 47	19 107	9 107 39	2 ⁻ 107	1 107 56 47	107	107 39 30	
-	右折側 サイクル長 有効青時間 青矢印時間	107	107	19 107	9 107 39	2 ⁻ 107	1 107 56	107	107	
\\\dag{\dag{\dag}}	右折側 サイクル長 有効青時間 青矢印時間 歩行者青時間 歩行者青点滅	107	107 56 47 6	19 107	9 107 39 30 6	2 ⁻ 107	1 107 56 47 6	107	107 39 30 6	
対向直進交通量	右折側 サイクル長 有効青時間 青矢印時間 歩行者青時間 歩行者青点滅	107	107 56 47 6	19 107	30 6	2 ⁻ 107	107 56 47 6	107	2 107 39 30 6	
対向流入部の飽	右折側 サイクル長 有効青時間 青矢印時間 歩行者青時間 歩行者青点滅	107	107 56 47 6 363 2000	19 107	30 30 6 344 2000	2 ⁻ 107	107 56 47 6	107	30 6 322 2000	
対向流入部の飽 K(台/サイクル)	右折側 サイクル長 有効青時間 青矢印時間 歩行者青時間 歩行者青点滅 和交通流率	107	107 56 47 6 363 2000 2.3	19 107	30 6 344 2000 2.4	2 ⁻ 107	107 56 47 6 309 2000 2.5	107	2 107 39 30 6	
対向流入部の飽 K(台/サイクル)	右折側 サイクル長 有効青時間 青矢印時間 歩行者青時間 歩行者青点滅	107	107 56 47 6 363 2000	19 107	30 30 6 344 2000	2 ⁻ 107	107 56 47 6	107	30 6 322 2000	
対向流入部の飽 K(台/サイクル) 停止線から右折導流標 平均車頭距離	右折側 サイクル長 有効青時間 青矢印時間 歩行者青時間 歩行者青点滅 和交通流率	107	107 56 47 6 363 2000 2.3 14.9	19 107	9 107 39 30 6 344 2000 2.4 14.9	2 ⁻ 107	107 56 47 6 309 2000 2.5 14.9	107	2 107 39 30 6 322 2000 2.2 13.8	
対向流入部の飽 K(台/サイクル) 停止線から右折導流標 平均車頭距離	右折側 サイクル長 有効青時間 青矢印時間 歩行者青時間 歩行者青点滅 和交通流率	2 107 56	107 56 47 6 363 2000 2.3 14.9	19 107 39	9 107 39 30 6 344 2000 2.4 14.9	2 107 56	107 56 47 6 309 2000 2.5 14.9	107 39	2 107 39 30 6 322 2000 2.2 13.8	
対向流入部の飽 K(台/サイクル) 停止線から右折導流標 平均車頭距離 横断歩行者 (人/サイクル) 左折車の通過確	右折側 サイクル長 有効青時間 青矢印時間 歩行者青時間 歩行者青点滅 和交通流率 示下流端までの距離(m) 左折側 右折側	2 107 56	107 56 47 6 363 2000 2.3 14.9	19 107 39	9 107 39 30 6 344 2000 2.4 14.9	2 107 56	107 56 47 6 309 2000 2.5 14.9	107 39	2 107 39 30 6 322 2000 2.2 13.8	
対向流入部の飽 K(台/サイクル) 停止線から右折導流標 平均車頭距離 横断歩行者 (人/サイクル)	右折側 サイクル長 有効青時間 青矢印時間 歩行者青時間 歩行者青点滅 和交通流率 示下流端までの距離(m) 左折側 右折側	2 107 56	107 56 47 6 363 2000 2.3 14.9	19 107 39 0.1	9 107 39 30 6 344 2000 2.4 14.9	2 107 56	107 56 47 6 309 2000 2.5 14.9	107 39 0.6	2 107 39 30 6 322 2000 2.2 13.8	
対向流入部の飽 K(台/サイクル) 停止線から右折導流標 平均車頭距離 横断歩行者 (人/サイクル) 左折車の通過確	右折側 サイクル長 有効青時間 青矢印時間 歩行者青時間 歩行者青点滅 和交通流率 示下流端までの距離(m) 左折側 右折側 率 換算係数E _{LT}	2 107 56 0.6	107 56 47 6 363 2000 2.3 14.9	11 107 39 0.1	9 107 39 30 6 344 2000 2.4 14.9	2 107 56 0.1 0.85	107 56 47 6 309 2000 2.5 14.9	107 39 0.6	2 107 39 30 6 322 2000 2.2 13.8	
対向流入部の飽 K(台/サイクル) 停止線から右折導流標 平均車頭距離 横断歩行者 (人/サイクル) 左折車の通過確 左折車の直進車 右折車の通過確 右折車の通過確	右折側 サイクル長 有効青時間 青矢印時間 歩行者青時間 歩行者青点滅 和交通流率 示下流端までの距離(m) 左折側 右折側 率 換算係数E _{RT}	2 107 56 0.6	107 56 47 6 363 2000 2.3 14.9	11 107 39 0.1	9 107 39 30 6 344 2000 2.4 14.9	2 107 56 0.1 0.85	107 56 47 6 309 2000 2.5 14.9	107 39 0.6	2 107 39 30 6 322 2000 2.2 13.8	
対向流入部の飽 K(台/サイクル) 停止線から右折導流標 平均車頭距離 横断歩行者 (人/サイクル) 左折車の直過進車 右折車の直進車 右折車の直進の間隙 対向直進の間隙	右折側 サイクル長 有効青時間 青矢印時間 歩行者青点滅 和交通流率 ホ下流端までの距離(m) 左折側 本 操算係数E _{LT} 換算係数E _{RT}	2 107 56 0.6	107 56 47 6 363 2000 2.3 14.9 6.4	11 107 39 0.1	9 107 39 30 6 344 2000 2.4 14.9 6.1	2 107 56 0.1 0.85	107 56 47 6 309 2000 2.5 14.9 6.0	107 39 0.6	2 107 39 30 6 322 2000 2.2 13.8 6.3 0.71	
対向流入部の飽 K(台/サイクル) 停止線から右折導流標 平均車頭距離 横(人/サイクル) 左折車の直進を 右折車の直進の間隙 交差点内で待機	右折側 サイクル長 有効青時間 青矢印時間 歩行者青点滅 和交通流率 示下流端までの距離(m) 左折側 本を接触E _{RT} 換算係数E _{RT} 換算係数E _{RT} 本をに右折する台数	0.6 0.85 1.258	107 56 47 6 363 2000 2.3 14.9 6.4 0.68 488 78	0.1 0.85	9 107 39 30 6 344 2000 2.4 14.9 6.1 0.69 287 82	0.1 0.85 1.258	107 56 47 6 309 2000 2.5 14.9 6.0	0.6 0.85 1.243	2 107 39 30 6 322 2000 2.2 13.8 6.3 6.3 0.71 300 73	
対向流入部の飽 K(台/サイクル) 停止線から右折導流標 平均車頭距離 横(人/サイクル) 左折車の直進を 右折車の直進の間隙 交差点内で待機	右折側 サイクル長 有効青時間 青矢印時間 歩行者青点滅 和交通流率 示下流端までの距離(m) 左折側 右率 換算係数E _{RT} 率 に右折する台数 している台数 (pcu/h)	2 107 56 0.6	107 56 47 6 363 2000 2.3 14.9 6.4	11 107 39 0.1	9 107 39 30 6 344 2000 2.4 14.9 6.1	2 107 56 0.1 0.85	107 56 47 6 309 2000 2.5 14.9 6.0	107 39 0.6	2 107 39 30 6 322 2000 2.2 13.8 6.3 0.71	

交差点 需要率

0.480

地点①	
将来	平日

	平日		+v=m		+v=m		+v=m		+r=m
ピーク時間: 流入部	17時台	東側	<u>右折専用</u> 添 λ	南側	<u>右折専用</u> 添え	西側	<u>右折専用</u> ፟፟፟፟፟፟፟፟፟	北側	<u>右折専用</u> 液 λ
車線			<u> </u>						
車線数		1	1	1	1	1	1	1	1
飽和交通流率の	基本値	2,000	1,800	2,000	1,800	2,000	1,800	2,000	1,800
(車 線 幅 員)	m	3.00	2.90	3.00	3.00	3.00	2.90	3.00	3.00
車線幅員による	補正値αw	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000
(縦 断 勾 配)		0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000
縦断勾配による		1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000
(大型車混入率)		10.4	6.3	5.2	1.6	7.0	0.0	2.1	5.4
大型車混入率に		0.932	0.958	0.965	0.989	0.953	1.000	0.985	0.964
(左 折 率) を 左折車混入によ		14.2 0.965		6.9 0.983		13.8 0.966		27.6 0.937	
(右 折 率)		0.900		0.983		0.900		0.937	
右折車混入によ									
飽和交通流率	の開工順は八十	1,799	1,725	1,898	1,780	1,841	1,800	1,847	1,734
20112人远//14		1,700	1,720	1,000	1,700	1,011	1,000	1,017	1,701
交通量		367	144	346	62	428	86	475	37
正規化交通量		0.204	0.084	0.182	0.035	0.232	0.048	0.257	0.021
二州山人巡王	1 φ	J.EU-T	0.007	0.182	0.035	5.202	5.540	0.257	0.021
	2φ	0.204	0.084			0.232	0.048	,	
必要現示率	3 <i>ϕ</i>								
	4 φ								
	5 ϕ								
				1		Т		1	
流入別交通量	A =1	0.4	_	0.0	10		20		14
直進	合 計 大型車	31 34		32		36		34	
左折		5:		2		5		13	
2171	大型車	4		1		4			
右折	<u> </u>	14		6		8		3	
- "	大型車	9	1	1		C		2	
合計	合 計	51	1	40)8	51	4	51	12
	大型車	4	7	1	9	3	0	1	2
車線別交通量	A =1						ı		I
直進	合計	315		322		369		344	
左折	大型車 合 計	34 52		17 24		26 59		5 131	
201		4		1		4		5	
右折	合 計		144		62	-	86		37
	大型車		9		1		0		2
合計	合 計	367	144	346	62	428	86	475	37
	大型車	38	9	18	1	30	0	10	2
横断歩行者	4-1- In-	_	4	_		_			•
歩行者数	左折側	2		2		2		1	
屋里用二	右折側 サイクル 馬	107		107		107		107	
信号現示	サイクル長 有効青時間	107 56	107 56	107 39	107 39	107 56	107 56	107 39	107 39
	<u>有効有時間</u> 青矢印時間	50	50	39	39	50	30	39	39
1	步行者青時間		47		30		47		30
	步行者青点滅		6		6		6		6
対向直進去達旦	. 1		000		044	<u> </u>	015	I	200
対向直進交通量対向流入部の飽			369 2000		344 2000		315 2000		322 2000
K(台/サイクル)	和文理派平		2.3		2.4		2.5		2.00
	示下流端までの距離(m)		14.9		14.9		14.9		13.8
平均車頭距離	The man are a second and a second a second and a second a		6.4		6.1		6.0		6.3
	左折側	0.6	• • • • • • • • • • • • • • • • • • • •	0.1	• • • • • • • • • • • • • • • • • • • •	0.1	0.0	0.6	0.0
(人/サイクル)									
左折車の通過確		0.85		0.85		0.85		0.85	
左折車の直進車	換算係数E _{LT}	1.258		1.243		1.258		1.243	
右折車の直進車	換算係数E _{RT}								
右折車の通過確			0.67		0.69		0.72		0.71
対向直進の間隙			484		287		561		300
交差点内で待機			79		82		84		73
	(pcu/h)	942	562	692	370	963	645	673	373
交通量 · 交通容量	量比	0.39	0.26	0.50	0.17	0.44	0.13	0.71	0.10

現示の

需要率 0.257 0.232

0.000 0.000 0.000 交差点 需要率

0.489

地点①	
現況	休日

	休日		ナ 七亩田		七 七声田		七七古田		七 七吉田	
ピーク時間: 流入部	16時台	東側	右折専用 流 λ	南側	右折専用	西側	右折専用 流 λ	北側	右折専用	•
車線		直進左折		直進左折		直進左折	右専現無	直進左折		
車線数		1	1	1	1	1	1	1	1	
飽和交通流率の	基本値	2,000	1,800	2,000	1,800	2,000	1,800	2,000	1,800	•
(車線幅員)		3.00	2.90	3.00	3.00	3.00	2.90	3.00	3.00	•
車線幅員による神	補正値αw	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	
(縦断勾配)		0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	
縦断勾配による神		1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	
(大型車混入率)		4.9	1.6	1.0	2.0	2.7	0.0	2.0	2.3	
大型車混入率に		0.967	0.989	0.993	0.986	0.981	1.000	0.986	0.984	i
(左 折 率)。		15.5		10.5		12.0		26.5		
左折車混入によ	- 1111 — 111	0.985		0.990		0.988		0.974		
(右 折 率)										
右折車混入によ 飽和交通流率	の補圧値化RI	1.904	1,780	1,966	1,775	1,939	1.800	1,922	1,772	
起和又通测平		1,304	1,700	1,300	1,773	1,555	1,000	1,322	1,772	
交通量		264	124	209	50	258	31	408	44	
正規化交通量		0.139	0.070	0.106	0.028	0.133	0.017	0.212	0.025	現示の 需要率
业况 10 人 世里	1 φ	0.138	0.070	0.106	0.028	0.133	0.017	0.212	0.025	<u> </u>
	2φ	0.139	0.070	0.100	0.020	0.133	0.017	U.L 1 L	0.020	0.139
必要現示率	3φ									0.000
	4 φ									0.000
	5 <i>ф</i>									0.000
		·		-		-		-		
流入別交通量	△ =1	0.0	12	10	7	0.0	7	0.0	00	•
直進	合 計 大型車	22		18		22		30		
左折		4		2		3		10		
在加	合 計 大型車	1		(1		5		
右折		12		5		3		4		•
14 171	大型車	2		1		0		1		
合計	<u> </u>	38		25		28		45		
	大型車	1.		3	3	7		9)	
車線別交通量										•
直進	合 計	223		187		227		300		
	大型車	12		2		6		3		i
左折	合計	41		22		31		108		
++=	大型車	1	104	0		1	01	5	44	
右折	<u>合計</u> 大型車		124		50 1		31 0		1	
合計		264	124	209	50	258	31	408	44	•
H H1	大型車	13	2	2	1	7	0	8	1	
横断歩行者						,			·	•
步行者数	左折側	C)	C)	C		()	•
	右折側	C		C		C		C		
信号現示	サイクル長	87	87	87	87	87	87	87	87	
	有効青時間	41	41	34	34	41	41	34	34	
	青矢印時間		00		0.5		00			
	歩行者青時間		32 6		25 6		32 6		25 6	
	歩行者青点滅	<u>I</u>	0		0		0		0	•
対向直進交通量			227		300		223		187	i
対向流入部の飽			2000		2000		2000		2000	
K(台/サイクル)			2.4		2.4		2.5		2.2	
	示下流端までの距離(m)		14.9		14.9		14.9		13.8	
平均車頭距離			6.1		6.1		6.0		6.1	
	左折側	0.0		0.0		0.0		0.0		
(人/サイクル) 左折車の通過確		1.00		1.00		1.00		1.00		
左折車の通過傩	•	1.00		1.00		1.00		1.00		
		1.100		1.100		1.100		1.100		
右折車の直進車										
右折車の通過確			0.79		0.73		0.79		0.82	
対向直進の間隙 交差点内で待機			566 101		367 101		577 103		478 93	
	している古剱 (pcu/h)	897	667	768	468	914	680	751	571	
交通量•交通容量		0.29	0.19	0.27	0.11	0.28	0.05	0.54	0.08	
人四里 人世台里	ENU	0.29	0.19	0.27	0.11	U.Z0	0.00	0.04	0.00	

交差点 需要率

0.351

地点① 将来 休日

	休日		<i>+</i> ++==		<i>+</i> ** = =		+ **		<i>+</i> **
ピーク時間: 流入部	16時台	東側	_ <u>右折専用_</u> 流 λ	南側	<u>右折専用</u> 流 λ	西側	_右折専用_ 流 λ	北側	_右折専用 流 λ □
車線			右専現無				右専現無	直進左折	
車線数		1	1	1	1	1	1	1	1
飽和交通流率の	基本値	2,000	1,800	2,000	1,800	2,000	1,800	2,000	1,800
(車 線 幅 員)	m	3.00	2.90	3.00	3.00	3.00	2.90	3.00	3.00
車線幅員による神	補正値 α w	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000
(縦断勾配)		0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000
縦断勾配による		1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000
(大型車混入率)		4.7	1.5	1.0	1.8	2.7	0.0	1.9	2.3
大型車混入率に		0.968	0.990	0.993	0.987	0.982	1.000	0.987	0.984
(左 折 率) を 左折車混入によ		16.7 0.984		10.5 0.990		11.7 0.988		28.6 0.972	
(右 折 率)		0.964		0.990		0.900		0.972	
右折車混入によ									
飽和交通流率	の開工性は八	1.904	1,782	1,966	1,777	1,941	1,800	1,919	1,772
201122000千		1,001	1,702	1,000	1,777	1,011	1,000	1,010	1,,,,_
交通量		275	136	209	55	264	31	420	44
正相ルカ海県		0.144	0.076	0.106	0.031	0.136	0.017	0.210	0.025
正規化交通量	1 φ	U.144	0.070	0.106	0.031	0.130	0.017	0.219 0.219	0.025
1	2φ	0.144	0.076	0.100	0.031	0.136	0.017	0.218	0.020
必要現示率	3 φ	0.177	0.070			0.100	0.017		
2 2 367.7	4 φ								
	5 φ								
	,								
流入別交通量			,		,		,		
直進	合 計	22		18		23		30	
	大型車	1:		2		6		3	
左折	合計	4		2		3		12	
	大型車	1		(1		5	
右折	合計	13		5		3		4-	
合計	大型車	2 41		26		29		46	
	合 計 大型車	1:		3		7		9	
車線別交通量	ハエモ				•	<u> </u>		-	
直進	合 計	229		187		233		300	
	大型車	12		2		6		3	
左折	合 計	46		22		31		120	
	大型車	1		0		1		5	
右折	合計		136		55		31		44
A=1	大型車	075	2	200	1	201	0	100	1
合計	合計	275	136	209	55	264	31	420	44
横断歩行者	大型車	13	2	2	1	7	0	8	1
歩行者数	左折側	C)	C)	0)	C	
217ax	右折側					C		C	
信号現示	サイクル長	87	87	87	87	87	87	87	87
	有効青時間	41	41	34	34	41	41	34	34
	青矢印時間								
	步行者青時間		32		25		32		25
	歩行者青点滅		6		6		6		6
対向直進交通量	1		233		300	<u> </u>	229	<u> </u>	187
対向流入部の飽			2000		2000		2000		2000
K(台/サイクル)	18人巡测士		2.4		2.4		2.5		2.2
	示下流端までの距離(m)		14.9		14.9		14.9		13.8
平均車頭距離			6.1		6.1		6.0		6.1
	左折側	0.0		0.0		0.0		0.0	
(人/サイクル)	右折側								
左折車の通過確		1.00		1.00		1.00		1.00	
左折車の直進車	換算係数E _{LT}	1.100		1.100		1.100		1.100	
右折車の直進車	換算係数E _{RT}								
右折車の通過確			0.78		0.73		0.79		0.82
対向直進の間隙			561		368		571		478
交差点内で待機			101		101		103		93
交通容量	(pcu/h)	897	662	768	469	915	673	750	571
交通量 · 交通容量		0.31	0.21	0.27	0.12	0.29	0.05	0.56	0.08

現示の

需要率 0.219 0.144 0.000

0.000 0.000 交差点 需要率

0.363

地点②

現況	平日								
	8時台	± /u/	右折専用	± /ai	右折専用	/Qui	右折専用	اوا مالہ	<u>右折専用</u>
流入部		東側		南側		西側			流入
車線		直進左折		直進左折	右専現無	直進左折		直進左折	
車線数 飽和交通流率の	甘士店	2 000	1 200	2 000	1 000	2 000	1 000	2,000	1 200
		2,000 3.00	1,800 3.00	2,000 3.20	1,800 3.00	2,000 3.20	1,800 3.00	2,000 3.20	1,800 3.00
(車 線 幅 員) 車線幅員による		1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000
(縦断句配)		0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000
縦断勾配による		1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000
(大型車混入率)		12.0	5.6	3.4	7.5	8.3	6.5	2.7	2.4
大型車混入率に		0.923	0.963	0.977	0.950	0.945	0.957	0.982	0.984
(左 折 率)		15.3	0.000	32.2	0.000	6.8	0.007	8.9	0.004
左折車混入によ		0.964		0.969		0.993		0.977	
(右 折 率)		0.001		0.000		0.000		0.077	
右折車混入によ									
飽和交通流率	• 1112 IL 1117	1,779	1,733	1,893	1,711	1,877	1,722	1,919	1,770
		,	,	,	,	,	,	,	,
交通量		450	18	236	67	529	62	112	42
正規化交通量		0.253	0.010	0.125	0.039	0.282	0.036	0.058	0.024
	1 φ			0.125	0.039			0.058	0.024
	2φ	0.253	0.010			0.282	0.036		
必要現示率	3 φ								
	4 φ								
	5φ								
	<u> </u>								
流入別交通量									
直進	合 計	38		16		49		10	
	大型車	4:		3		4			3
左折	合 計	6	9	7		3	6		0
	大型車	9	1		j	2)	()
右折	合 計	18	8	6	7	6	2	4	2
	大型車	1				4	l .	•	1
合計	合 計	46		30		59			54
	大型車	5	5	1	3	4	8	4	4
車線別交通量	A =1								
直進	合計	381		160		493		102	
-	大型車	45		3		42		3	
左折	合計	69		76		36		10	
/- +c	大型車	9	10	5		2	00	0	40
右折	合計		18		67		62		42
스타	大型車	450	1 10	000	5	E00	62	110	1
合計	合計 大型車	450	18	236	67	529	62	112	42
横断歩行者	人空単	54	1	8	5	44	4	3	1
<u></u>	左折側	14	4	()	C)	,	3
少川日双	右折側	0		3		1.)
信号現示	サイクル長	107	107	107	107	107	107	107	
ロったハ	有効青時間	39	39	56	56	39	39	56	56
	青矢印時間	- 55							30
	步行者青時間		30		47		30		47
	步行者青点滅		6		6		6		6
		-						-	
対向直進交通量			493		102		381		160
対向流入部の飽			2000		2000		2000		2000
K(台/サイクル)			3.0		1.8		2.9		2.2
	票示下流端までの距離(m)		18.9		11.6		18.5		13.6
平均車頭距離			6.3		6.4		6.4		6.1
	左折側	0.4		0.0		0.0		0.1	
(人/サイクル)									
左折車の通過確		0.85		1.00		1.00		0.85	
左折車の直進車		1.243		1.100		1.100		1.258	
	111								
			0.60		0.90		0.67		0.85
	半						0.40		724
右折車の通過確	半 に右折する台数		162		769		246		
右折車の直進車 右折車の通過確 対向直進の間隙 交差点内で待機	に右折する台数		162 100		769 61		97		
右折車の通過確 対向直進の間隙 交差点内で待機	に右折する台数	648		991		684		1,004	74 798

現示の

需要率 0.125

0.282

0.000 0.000 0.000 交差点

需要率

0.407

地点② 将来 亚日

	平日		+v=m		-v=m		-v=m		+v=m
ピーク時間: 流入部	8時台	東側	<u>右折専用</u> 流 λ	南側	<u>右折専用</u> 流 λ	西側	_ 右折専用_ 流 λ	北側	右折専用 流 λ
車線			右専現無						
車線数		1	1	1	1	1	1	1	1
飽和交通流率の	基本値	2,000	1,800	2,000	1,800	2,000	1,800	2,000	1,800
(車 線 幅 員)		3.00	3.00	3.20	3.00	3.20	3.00	3.20	3.00
車線幅員による神	甫正値 α w	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000
(縦断勾配)		0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000
縦断勾配による神		1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000
(大型車混入率)		11.8	5.6	3.3	6.8	8.3	5.9	2.7	2.4
大型車混入率に (左 折 率)9		0.923	0.963	0.977	0.954	0.945	0.960	0.982	0.984
(左 折 率)9		16.4 0.961		33.9 0.967		6.8 0.993		8.9 0.977	
(右 折 率)		0.901		0.907		0.993		0.977	
右折車混入による									
飽和交通流率	0 III 12 E &	1,776	1,733	1,891	1,718	1,877	1,729	1,919	1,770
수정티		450	10	0.40	70	500		110	10
交通量		456	18	242	73	529	68	112	42
正規化交通量		0.257	0.010	0.128	0.043	0.282	0.039	0.058	0.024
	1 φ			0.128	0.043			0.058	0.024
×===+	2φ	0.257	0.010			0.282	0.039		
必要現示率	3 ¢								
	4 ¢								
	5 φ			1		I		l	
流入別交通量									
直進	合 計	38	1	16	60	49	93	10)2
	大型車	4	5	3	}	4	2	3	}
左折	合 計	7	5	8		3		10	0
	大型車	9		5		2		С	
右折	合計	1		7		6		4:	
△ =1	大型車	1 47		31		59		15	
合計	合 計 大型車	5.		1:		4		10	
車線別交通量	八王平		J	'	<u> </u>	7	0	7	'
直進	合 計	381		160		493		102	
	大型車	45		3		42		3	
左折	合 計	75		82		36		10	
	大型車	9		5		2		0	
右折	合 計 大型車		18 1		73 5		68		42 1
合計		456	18	242	73	529	68	112	42
H #1	大型車	54	1	8	5	44	4	3	1
横断歩行者									
步行者数	左折側	1-		C		C		3	
	右折側	C		3		1-		C	
信号現示	サイクル長	107	107	107	107	107		107	107
	有効青時間	39	39	56	56	39	39	56	56
	青矢印時間 歩行者青時間		30		47		30		47
	少行名目时间 歩行者青点滅		6		6		6		6
						ı	I	I	
対向直進交通量	1n 去 '多 '去 去		493		102		381		160
対向流入部の飽	和父迪流率		2000		2000		2000		2000
K(台/サイクル)	示下流端までの距離(m)		3.0		1.8		2.9		2.2
学に線から右折導流標 平均車頭距離	ハ「ル≔まじび起離(m)		18.9 6.3		11.6 6.4		18.5 6.4		13.6 6.1
	左折側	0.4	0.3	0.0	0.4	0.0	0.4	0.1	U. I
(人/サイクル)		0.1		0.0		0.0		0.1	
左折車の通過確		0.85		1.00		1.00		0.85	
左折車の直進車	换算係数E _{LT}	1.243		1.100		1.100		1.258	
右折車の直進車	換算係数E _{RT}								
右折車の通過確	·····································		0.60		0.90		0.67		0.85
対向直進の間隙	に右折する台数		162		772		247		724
交差点内で待機			100		61		98		74
	(pcu/h)	647	263	990	833	684	345	1,004	798
交通量•交通容量	赴	0.70	0.07	0.24	0.09	0.77	0.20	0.11	0.05

現示の

需要率 0.128 0.282

0.000 0.000 0.000 交差点 需要率

0.410

地点②

有効青時間 34 34 41 41 34 34 34 41 41	現況	休日								
藤俊		12時台					(0.		I 11 10-10	
藤経教 日本 日本 日本 日本 日本 日本 日本 日本										
察和交通素件の基本値 2,000 1,800 2,000 1,800 2,000 1,800 2,000 1,800 2,000 1,800 2,000 1,800 2,000 1,800 2,000 1,800 2,000 1,800 2,000 1,00										
乗 線 見)m	1 100.000)其太値						-		·
軽解傷人に必用症傷 1,000										
(磁 所 分 配)% 0,000 0,00										
「大型車混入率)% 18 00 10 10 00 14 20 18 31 32 32 55 32 30 52 30 30 30 30 30 30 30 30 30 30 30 30 30										
大型車混入率による補産位下	縦断勾配による	補正値 α G	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000
12.9			1.8	0.0	1.0	0.0	1.4	2.0	1.8	3.1
左折車混入による補正値 α LT (0 987 (0 948) 0 988 0 998				1.000		1.000		0.986		0.979
任有 折 事)%										
超和交通流率 1,950 1,800 1,877 1,800 1,960 1,776 1,961 1,761 交通量 333 4 1 101 37 370 51 56 32 正規化交通量 0,171 0,002 0,054 0,021 0,189 0,029 0,029 0,018 0,000 1,000			0.987		0.945		0.989		0.993	
 施和交通流率 1,950 1,800 1,877 1,800 1,960 1,776 1,961 1,761 7,76 1,961 1,761 7,76 1,961 1,761 7,76 1,961 1,761 7,76 1,961 1,761 333 4 101 37 370 51 56 32 正規化交通量 1.0 0.02 0.054 0.021 0.189 0.029 0.029 0.018 0.029 0.029 0.018 0.029 0.029 0.018 0.029 0.029 0.018 0.029 0.029 0.029 0.018 0.029 0.029 0.018 0.029 0.029 0.029 0.018 0.029 0.029 0.018 0.029 0.029 0.018 0.029 0.029 0.029 0.018 0.029 0.029 0.018 0.029 0.029 0.018 0.029 0.029 0.029 0.018 0.029 0.029 0.018 0.029 0.029 0.018 0.029 0.029 0.029 0.029 0.029 0.018 0.029 0.029										
交通量 333 4 101 37 370 51 56 32 正規化交通量 0.171 0.002 0.054 0.021 0.189 0.029 0.029 0.018 必要現示率 1 Φ 0.071 0.002 0.054 0.021 0.189 0.029 0.018 成入別交通量 1 0 0.029 0.018 0.029 0.018 流入別交通量 1 0 0.029 0.029 0.018 流入別交通量 2 4 330 52 左折 合計 43 59 40 4 大型車 6 0 5 1 1 右折 合計 4 37 51 32 主軸別交通量 0 0 1 1 1 合計 大型車 6 1 6 2 車線列交通量 4 37 51 32 大型車 6 1 6 2 <th< td=""><td></td><td>の用土匠はここ</td><td>1 950</td><td>1 800</td><td>1 877</td><td>1 800</td><td>1 960</td><td>1 776</td><td>1 961</td><td>1 761</td></th<>		の用土匠はここ	1 950	1 800	1 877	1 800	1 960	1 776	1 961	1 761
正規化交通量	起机又遮机干		1,550	1,000	1,077	1,000	1,500	1,770	1,501	1,701
●要現示率 3	交通量		333	4	101	37	370	51	56	32
●要現示率 3										
必要現示率 2 ゆ 0.171 0.002 0.189 0.029 0.189 0.029 0.40 0.000 0.000 0.000 0.000 0.000 0.000 0.000 0.000 0.000 0.000 0.000 0.000 0.000 0.000 0.000 0.000 0.000 0.00 0.000 0.000 0.000 0.000 0.000 0.000 0.000 0.000 0.000 0.000 0.00 0	正規化交通量		0.171	0.002			0.189	0.029		
渡入別交通量			0.4=:	0.000	0.054	0.021	0.155	0.000	0.029	0.018
流入別交通量 290 42 330 52 直進 合計 290 42 330 52 左折 合計 43 59 40 4 大型車 0 1 0 0 0 右折 合計 4 37 51 32 大型車 0 0 1 1 1 合計 合計 名計 337 133 421 88 大型車 6 1 6 2 車線別交通量 6 1 6 2 直進 合計 290 42 330 52 大型車 6 0 5 1 左折 合計 43 59 40 4 大型車 0 0 5 1 合計 会計 43 59 40 4 大型車 0 0 0 0 右折 会計 333 4 101 37 370 51 32 大型車 0 0 0 0 1 1 1 合計 会計 333 4 101 37 370 51 56 32	心面坦二素		0.171	0.002			0.189	0.029		
流入別交通量 直進 合計 290 42 330 52 1 1 1 1 1 1 1 1 1	少 安况不平									
流入別交通量 合計 290 42 330 52 重進 合計 43 59 40 4 左折 合計 43 59 40 4 大型車 0 1 0 0 0 右折 合計 4 37 51 32 大型車 0 0 1 1 1 合計 合計 337 138 421 88 大型車 6 1 6 2 車線別交通量 290 42 330 52 大型車 6 0 5 1 左折 合計 43 59 40 4 大型車 6 0 5 1 1 左折 合計 43 59 40 4 4 大型車 6 0 5 1 1 1 1 1 1 1 1 1 1										
直進 合計 290 42 330 52 左折 合計 43 59 40 4 大型車 0 1 0 0 0 右折 合計 4 37 51 32 大型車 0 0 1 1 1 合計 合計 337 138 421 88 大型車 6 1 6 2 2 車線別交通量		σψ					1		l .	
直進 合計 290 42 330 52 左折 合計 43 59 40 4 大型車 0 1 0 0 0 右折 合計 4 37 51 32 大型車 0 0 1 1 1 合計 合計 337 138 421 88 大型車 6 1 6 2 2 車線別交通量	流入別交通量									
 左折 合計 43 59 40 40 4 大型車 0 1 0 0 0 0 0 0 0 0 0 0 0 0 0 0 0 0 0	直進	合 計	29	00	4	2	33	30	5	2
大型車		大型車								
右折 合計 4 37 51 32 大型車	左折									
大型車										
合計 合計 大型車 6	白折									
大型車 6	수計									
車線別交通量 6 330 52 大型車 6 0 5 1 左折 合計 43 59 40 4 大型車 0 1 0 0 1 右折 合計 4 37 51 32 大型車 0 0 0 1 1 1 合計 合計 333 4 101 37 370 51 56 32 大型車 6 0 1 0 5 1	ны				1					
大型車 6 0 5 1 左折 合計 43 59 40 4 大型車 0 1 0 0 右折 合計 4 37 51 32 大型車 0 0 0 1 1 1 合計 合計 333 4 101 37 370 51 56 32 大型車 6 0 1 0 5 1 1 1 横断歩行者 左折側 0	車線別交通量	7 1 1								
左折 合計 43 59 40 4 大型車 0 1 0 0 右折 合計 4 37 51 32 大型車 0 0 1 1 1 合計 合計 333 4 101 37 370 51 56 32 大型車 6 0 1 0 5 1 1 1 横断歩行者 左折側 0 0 0 0 0 0 信号現示 サイクル長 87 <th< td=""><td>直進</td><td></td><td>290</td><td></td><td>42</td><td></td><td>330</td><td></td><td>52</td><td></td></th<>	直進		290		42		330		52	
右折 大型車 0 1 37 51 32 大型車 0 0 1 1 1 合計 合計 333 4 101 37 370 51 56 32 大型車 6 0 1 0 5 1 1 1 1 横断歩行者 左折側 0 <td></td>										
右折 合計 大型車 4 37 51 32 合計 大型車 0 0 1 1 1 合計 大型車 6 0 1 0 51 1 1 横断歩行者 歩行者数 左折側 有折側 0 0 0 0 0 0 信号現示 サイクル長 有効青時間 歩行者青時間 87 89 80 200	左折									
大型車			0		1	07	0		0	
合計 合計 333 4 101 37 370 51 56 32 大型車 6 0 1 0 5 1 1 1 歩行者数 左折側 0 0 0 0 0 0 0 信号現示 サイクル長 87	- 4 折									
大型車	스타		333		101		370		56	
横断歩行者 歩行者数 左折側 0 0 0 0 0 0 0 0 0 0 0 0 0 0 0 0 0 0 0										
歩行者数 左折側 0 0 0 0 信号現示 サイクル長 87 87 87 87 87 87 87 有効青時間 34 34 41 41 34 34 41 41 事行和青時間 25 32 25 32 歩行者青時間 25 32 25 32 対向直進交通量 330 52 290 42 対向直進交通量 300 2000 2000 2000 2000 2000 2000 2000 2000 2000 2000 2000 2000 18.5 13.6 13.6 平均車頭距離 6.0 6.0 6.1 6.2 技術の 45 1.00 1.00 1.00 左折車の通過確率 1.00 1.100 1.100 1.100	横断歩行者	ハエキ	•					•	'	
右折側 0 0 0 0 0 0 0 0 0		左折側	C)	C)	C)	()
有効青時間 34 34 41 41 34 34 34 41 41))			(
青矢印時間 歩行者青時間 25 32 25 32 歩行者青点滅 6 6 6 6 対向直進交通量 330 52 290 42 対向流入部の飽和交通流率 2000 2000 2000 2000 K(台/サイクル) 3.2 1.9 3.0 2.2 停止線から右折導流標示下流端までの距離(m) 18.9 11.6 18.5 13.6 平均車頭距離 6.0 6.0 6.1 6.2 横断歩行者 (人/サイクル) 左折側 0.0 0.0 0.0 0.0 左折車の通過確率 1.00 1.00 1.00 1.100 右折車の直進車換算係数E _{RT} 1.100 1.100 1.100 1.100 右折車の通過確率 0.71 0.95 0.74 0.96 対向直進の間隙に右折する台数 344 782 377 778 交差点内で待機している台数 130 80 125 91 交通容量 (pcu/h) 762 474 884 862 766 502 924 869	信号現示									87
歩行者青時間 25 32 25 32 歩行者青点滅 6 6 6 6 対向直進交通量 330 52 290 42 対向流入部の飽和交通流率 2000 2000 2000 2000 K(台/サイクル) 3.2 1.9 3.0 2.2 停止線から右折導流標示下流端までの距離(m) 18.9 11.6 18.5 13.6 平均車頭距離 6.0 6.0 6.1 6.2 横断歩行者 (人/サイクル) 左折側 0.0 0.0 0.0 0.0 左折車の通過確率 1.00 1.00 1.00 1.100 左折車の直進車換算係数E _{LT} 1.100 1.100 1.100 1.100 右折車の直進車換算係数E _{RT} 1.100 1.100 1.100 1.100 右折車の通過確率 0.71 0.95 0.74 0.96 対向直進の間隙に右折する台数 344 782 377 778 交差点内で待機している台数 130 80 125 91 交通容量 (pcu/h) 762 474 884 862 766 502 924 869			34	34	41	41	34	34	41	41
歩行者青点滅				0.5		00		0.5		00
対向直進交通量 330 52 290 42 対向流入部の飽和交通流率 2000 2000 2000 2000 2000 (人/サイクル) 3.2 1.9 3.0 2.2 停止線から右折導流標示下流端までの距離(m) 18.9 11.6 18.5 13.6 平均車頭距離 6.0 6.0 6.0 6.1 6.2 横断歩行者 左折側 0.0 (人/サイクル) 右折側 2左折車の通過確率 1.00 1.00 1.00 1.00 5.5 0.74 0.96 対向直進車換算係数E _{RT} 1.100 1.100 1.100 1.100 1.100 1.100 右折車の通過確率 0.71 0.95 0.74 0.96 対向直進の間隙に右折する台数 344 782 377 778 交差点内で待機している台数 130 80 125 91 交通容量 (pcu/h) 762 474 884 862 766 502 924 869										
対向流入部の飽和交通流率 2000 2000 2000 2000 2000 K(台/サイクル) 3.2 1.9 3.0 2.2 (停止線から右折導流標示下流端までの距離(m) 18.9 11.6 18.5 13.6 平均車頭距離 6.0 6.0 6.1 6.2 (人/サイクル) 右折側 左折側 (人/サイクル) 右折側 左折車の通過確率 1.00 1.00 1.00 1.100 1.100 1.100 五折車の直進車換算係数E _{LT} 1.100 1.	<u> </u>	少门石目示威		0		0		0	l .	U
対向流入部の飽和交通流率 2000 2000 2000 2000 2000 K(台/サイクル) 3.2 1.9 3.0 2.2 停止線から右折導流標示下流端までの距離(m) 18.9 11.6 18.5 13.6 平均車頭距離 6.0 6.0 6.0 6.1 6.2 横断歩行者 左折側 0.0 0.0 0.0 0.0 0.0 (人/サイクル) 右折側 5.5 1.00 5.5	対向直進交通量	1		330		52		290		42
停止線から右折導流標示下流端までの距離(m) 18.9 11.6 18.5 13.6 平均車頭距離 6.0 6.0 6.1 6.2 横断歩行者 (人/サイクル) 左折側 0.0 0.0 0.0 0.0 左折車の通過確率 1.00 1.00 1.00 1.00 1.100 右折車の直進車換算係数E _{RT} 1.100 1.100 1.100 1.100 1.100 右折車の通過確率 0.71 0.95 0.74 0.96 対向直進の間隙に右折する台数 344 782 377 778 交差点内で待機している台数 130 80 125 91 交通容量 (pcu/h) 762 474 884 862 766 502 924 869				2000		2000		2000		2000
平均車頭距離 6.0 6.0 6.1 6.2 横断歩行者 (人/サイクル) 左折側 右折側 0.0 0.0 0.0 0.0 左折車の通過確率 1.00 1.00 1.00 1.00 1.100 右折車の直進車換算係数E _{LT} 1.100 1.100 1.100 1.100 右折車の通過確率 0.71 0.95 0.74 0.96 対向直進の間隙に右折する台数 344 782 377 778 交差点内で待機している台数 130 80 125 91 交通容量 (pcu/h) 762 474 884 862 766 502 924 869				3.2		1.9		3.0		2.2
横断歩行者 (人/サイクル) 右折側 0.0 0.0 0.0 0.0 0.0 0.0		票示下流端までの距離(m)								13.6
(人/サイクル) 右折側 左折車の通過確率 1.00 1.100 1.00 左折車の直進車換算係数E _{LT} 1.100 右折車の直進車換算係数E _{RT} 0.71 右折車の通過確率 0.71 対向直進の間隙に右折する台数 344 交差点内で待機している台数 130 交通容量 (pcu/h) 762 474 884 862 766 502 924 869		++-		6.0		6.0		6.1		6.2
左折車の通過確率 1.00 1.00 1.00 1.00 左折車の直進車換算係数E _{LT} 1.100 1.100 1.100 1.100 右折車の直進車換算係数E _{RT} 0.71 0.95 0.74 0.96 対向直進の間隙に右折する台数 344 782 377 778 交差点内で待機している台数 130 80 125 91 交通容量 (pcu/h) 762 474 884 862 766 502 924 869			0.0		0.0		0.0		0.0	
左折車の直進車換算係数E _{LT} 1.100 1.100 1.100 右折車の直進車換算係数E _{RT} 0.71 0.95 0.74 0.96 対向直進の間隙に右折する台数 344 782 377 778 交差点内で待機している台数 130 80 125 91 交通容量 (pcu/h) 762 474 884 862 766 502 924 869			1 00		1 00		1 00		1 00	
右折車の直進車換算係数E _{RT}										
右折車の通過確率 0.71 0.95 0.74 0.96 対向直進の間隙に右折する台数 344 782 377 778 交差点内で待機している台数 130 80 125 91 交通容量 (pcu/h) 762 474 884 862 766 502 924 869			1.100		1.100		1.100		1.100	
対向直進の間隙に右折する台数 344 782 377 778 交差点内で待機している台数 130 80 125 91 交通容量 (pcu/h) 762 474 884 862 766 502 924 869				0.71		0.05		0.74		0.06
交差点内で待機している台数 130 80 125 91 交通容量 (pcu/h) 762 474 884 862 766 502 924 869										
交通容量 (pcu/h) 762 474 884 862 766 502 924 869										
			762		884		766		924	
			0.44							0.04

現示の

需要率 0.054

0.189 0.000

0.000 0.000 交差点

需要率

0.243

地点② 休日

	休日								
	12時台	古/回	右折専用	± /8₁	右折専用		右折専用	J ∠ /Ai	右折専用
流入部 車 線		東側 直進左折		南後七七		西側 直進左折		直進左折	流入 右専現無
車線数		但進左折 1	口 导 現 無 1	直進左折	日 号 現 無 1	担连左折	口 导 現 無 1	担進左折	石 导 現 無 1
<u>単極数</u> 飽和交通流率の	其 太	2,000	1,800	2,000	1,800	2,000	1,800	2,000	1,800
(車線幅員)		3.00	3.00	3.20	3.00	3.20	3.00	3.20	3.00
車線幅員による		1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000
(縦断勾配)		0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000
縦断勾配による		1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000
(大型車混入率)		1.8	0.0	0.9	0.0	1.4	1.8	1.8	3.1
大型車混入率に		0.988	1.000	0.994	1.000	0.991	0.988	0.988	0.979
(左 折 率)		14.5	1,000	60.7		10.8	0.000	7.1	0.070
左折車混入によ		0.986		0.943		0.989		0.993	
(右 折 率)									
右折車混入によ	る補正値αRT								
飽和交通流率		1,947	1,800	1,873	1,800	1,960	1,778	1,961	1,761
		·		·		·			
交通量		339	4	107	43	370	57	56	32
正規化交通量		0.174	0.002	0.057	0.024	0.189	0.032	0.029	0.018
<u></u>	1 φ			0.057	0.024			0.029	0.018
	2φ	0.174	0.002			0.189	0.032		
必要現示率	3φ								
	4 φ								
	5ϕ								
流入別交通量									
直進	合 計	29	0	4	2	33	30	5	2
	大型車	6		(5			<u> </u>
左折	合 計	4:		6		4			1
21/1	大型車	0		1		C)
右折	合 計	4		4	3	5	7	3	2
- 271	大型車	O)	(1			
合計	合 計	34	-3	15	50	42	27	8	8
	大型車	6	i	1		6	6	:	2
車線別交通量									
直進	合 計	290		42		330		52	
	大型車	6		0		5		1	
左折	合 計	49		65		40		4	
	大型車	0		1		0		0	
右折	合 計		4		43		57		32
A -1	大型車		0		0		1		1
合計	合計	339	4	107	43	370	57	56	32
4# Not 15 /- 4v	大型車	6	0	1	0	5	1	1	1
横断歩行者	左折側	0	1	(1	C	1	ļ .)
歩行者数									
信号現示	右折側 サイクル長	07		07		87) 07
旧写现不	サイグル長 有効青時間	87 34	87 34	87 41	87 41	34	87 34	87 41	87 41
	有効 有 时间 青矢 印 時 間	34	34	41	41	34	34	41	41
	<u> </u>		25		32		25		32
	步行者青点滅		6		6		6		6
			-						
対向直進交通量			330		52		290		42
対向流入部の飽	和父迪流率		2000		2000		2000		2000
K(台/サイクル)			3.2		1.9		3.0		2.2
	「示下流端までの距離(m)		18.9		11.6		18.5		13.6
平均車頭距離			6.0		6.0		6.1		6.2
	左折側	0.0		0.0		0.0		0.0	
(人/サイクル) 左折車の通過確		1.00		1.00		1.00		1.00	
左折車の通過唯	•								
		1.100		1.100		1.100		1.100	
右折車の直進車	111		0.77		2.25		07:		0.00
右折車の通過確			0.71		0.95		0.74		0.96
対向直進の間隙			344		782		377		778
交差点内で待機		701	130	000	80	700	125	004	91
交通容量 交通量·交通容量	(pcu/h) ⊒ ⊦⊦	761 0.45	474	883	862	766	503	924	869 0.04
	20 I I	11/15	0.01	0.12	0.05	0.48	0.11	0.06	. 0.02

現示の

需要率 0.057 0.189 0.000

0.000 0.000 交差点 需要率

0.246

		備考				558 図1より	図1より	4.1 表 1 基本臨界ギャップ(秒)より	2.2 表 基本追従車頭時間(秒)より	式1より				
\ 3	南側流入	方向⑤	主道路からの右折	0	0.00000	228	0.15500 図1より	4.1	2.2	0.28414 式1より	1,023	0.28414	00'0	OK
W1,W2,W3		234の合成	従道路からの流出	71	0.01972	I	I	ı	I	1	ı	ı	0.28	OK
W3		方向4	従道路からの右折	48	0.01333	1,062	0.29500	7.1	3.5	0.05641	203	0.04308	0.24	NO.
W2	出入口	方向③	従道路から直進	0	0.00000	1,062	0.29500	6.5	4.0	0.06259	225	0.06259	00'0	OK
W		方向②	従道路からの左折	23	0.00639	481	0.13361	6.2	3.3	0.16366	289	0.15728	0.04	УO
9/	北側流入	方向①	主道路からの右折	23	0.00639	529	0.14694	4.1	2.2	0.29123	1,048	0.28484	0.02	OK
	地点③	田 出 出 出 出 出 出 出 出 出 出 出 出 出 出 出 出 出 出 出	ピーク時間: 17時台	従道路流入部の方向別の交通量(台/時):Wx	従道路流入部の方向別の交通量(台/秒):x	交錯する交通需要の総和(台/時)	交錯する交通需要の総和(台/秒):Qx	従道路の基本臨界ギャップ(秒):T1,gx	従道路の追従車頭時間(秒):T2,hx	方向別の従道路流入部の交通容量(台/秒);cx	従道路流入部の交通容量(台/時)	交通容量差:cx-x	交通容量比:x/cx	田)

一時停止交差点における基本臨界ギャップと追従車頭時間(HCM2010)

表1

主道路

			異	基本限界ギャップ	7	基本证	基本追従車頭時間	(秒)
	交通流	ാ	2車線道路	4車線道路	6車線道路	2車線道路	4車線道路	6車線道路
			(主道路)	(主道路)	(主道路)	(主道路)	(主道路)	(主道路)
主道路からの右折 (V3、V6)	(V3, V6)		4.1	4.1	5.3	2.2	2.2	3.1
("SA "GA) / " " " " " " " " " " " " " " " " " "	611)	WG)	VIN	(三十二年) (三十二十二十二十二十二十二十二十二十二十二十二十二十二十二十二十二十二十二十二	2 3	VIV	2.5(広幅員)	6.6
十温塔/1970/09	'ncan'	(ng)	V/NI	6.9(狭幅員)	0.0	VINT	3.1(狭幅員)	
従道路からの左折 (WI	(W1)		6.2	6.9	7.1	3.3	8.8	8.8
	1段横断		6.5	9.9	*6.9			
従道路の直進		1段階通過時	5.5	5.5	5.5*	•	•	-
(6.M)	9的推開	(沿道側通過待ち)				4.0	4.0	4.0
(1)	14X1X1991	2段階通過時	99	99	*99			
		(中分) 画温(体)	9	2	2			
	1段横断		7.1	9.7	6.4			
統治数かでの右折		1段階通過時	6.1	99	8.2			
(m3)	9月4年時	(沿道側通過待ち)				3.5	3.5	3.8
(0 =)	14X1XIII	2段階通過時	6.1	20	2 2			
		(中分通過待ち)	0.1	0.0	0.0			

※:*は推定値

式1 方向別の従道路流入部の交通容量

主道路

$$Cx = Q_x \frac{\exp(-Q_x g_x)}{1 - \exp(-Q_x h_x)}$$

- cs: 徒道路流入部の方向別(xは直進、右折、左折の別)の交通容量(台/秒)
 Qs: 徒道路のx方向交通と交錯する交通需要(以)の総和(台/秒)
 Vj: 徒道路のx方向交通と交錯する方向別の交通需要(台/秒)
 gx: 徒道路のx方向交通が通過可能と判断する交通需要Qの最小ギャップ(臨界ギャップ)(秒)
 bx: 徒道路のx方向交通が通過可能と判断する交通需要Qの最小ギャップ(臨界ギャップ)(秒)
 bx: 後道路のx方向交通が、同一ギャップを2台連続して通過できる時の追従車頭時間(秒)

		備考				372 図1より	図1より	4.1 表1 基本臨界ギャップ(秒)より	2.2 表1 基本追従車頭時間(秒)より	式1より				
۸3	南側流入	方向⑤	主道路からの右折	0	0.00000	372	0.10333 図1より	4.1	2.2	0.33267 式1より	1,198	0.33267	00.00	OK
W1,W2,W3		234の合成	従道路からの流出	71	0.01972	I	I	I	I	ı	I	ı	0.19	OK
W3	п	方向④	従道路からの右折	48	0.01333	190	0.21944	7.1	3.5	0.08619	310	0.07285	0.15	OK
W2	出入口	方向③	従道路から直進	0	0.00000	062	0.21944	6.5	4.0	0.09020	325	0.09020	00'0	OK
W1		方向②	従道路からの左折	23	0.00639	395	0.10972	6.2	3.3	0.18294	629	0.17655	0.03	OK
9/	北側流入	方向①	主道路からの右折	23	0.00639	443	0.12306	4.1	2.2	0.31327	1,128	0.30689	0.02	OK
	地点③	本米	ピーク時間: 17時台	従道路流入部の方向別の交通量(台/時):Wx	従道路流入部の方向別の交通量(台/秒):x	交錯する交通需要の総和(台/時)	交錯する交通需要の総和(台/秒):Qx	従道路の基本臨界ギャップ(秒):T1,gx	従道路の追従車頭時間(秒):T2,hx	方向別の従道路流入部の交通容量(台/秒);cx	(従道路流入部の交通容量(台/時)	交通容量差:cx-x	交通容量比:x/cx	計

一 時停止交差点における 基本臨界ギャップと追従車頭時間 (HCM2010)

表1

主道路

			罪	基本限界ギャップ	2	11年	基本追従車頭時間	(秘)
	交通消	162	2車線道路	4車線道路	線東線車9	2車線道路	4車線道路	6車線道路
			(主道路)	(主道路)	(主道路)	(主道路)	(主道路)	(主道路)
(9A ~&A)	(V3, V6)		4.1	4.1	5.3	2.2	2.2	3.1
(n9A、nEA) ベータロのらや弱原王	-> (V3u,	V6u)	N/A	6.4(広幅員) 6.9(狭幅員)	9.3	N/A	2.5(広幅員) 3.1(狭幅員)	2.3
徒道路からの左折 (WI)	(W1)		6.2	6.9	7.1	3.3	3.3	3.9
	1段横断		6.5	6.5	8.5*			
従道路の直進 (畑?)	2月十二日	1段階通過時 (沿道側通過待ち)	5.5	5.5	*6.6	4.0	4.0	4.0
(7 11)	14X/X(b)	2段階通過時 (中分通過待ち)	5.5	2.5	*6.5			
	1段横断		7.1	2.7	6.4			
従道路からの右折 (wa)	地群/306	1段階通過時 (沿道側通過待ち)	6.1	9.5	8.7	3.5	3.5	3.8
((4.5)	4校(規學)	2段階通過時 (中分通過待ち)	6.1	6.5	6.7			

式1 方向別の従道路流入部の交通容量

主道路

$$Cx = Q_x \frac{\exp(-Q_x g_x)}{1 - \exp(-Q_x h_x)}$$

- cs: 徒道路流入部の方向別(xは直進、右折、左折の別)の交通容量(台/秒)
 Qs: 徒道路のx方向交通と交錯する交通需要(以)の総和(台/秒)
 Vj: 徒道路のx方向交通と交錯する方向別の交通需要(台/秒)
 gx: 徒道路のx方向交通が通過可能と判断する交通需要Qの最小ギャップ(臨界ギャップ)(秒)
 bx: 徒道路のx方向交通が通過可能と判断する交通需要Qの最小ギャップ(臨界ギャップ)(秒)
 bx: 後道路のx方向交通が、同一ギャップを2台連続して通過できる時の追従車頭時間(秒)