

ドラッグコスモス東海村店

新設に伴う

交通報告書

目 次

1. 概要

- (1) 目的 1
- (2) 店舗計画の概要 1

2. 交通量予測

- (1) 交通量調査 1
- (2) 交通量調査の結果 2

3. 交通計画

- (1) 来店交通量の予測 4
- (2) 方面別来店台数の予測 5
- (3) 交差点需要率及び交通容量の算出 8
 - 1) 交通量の算出 8
 - 2) 交差点需要率の算出 10
 - 3) 出入口の交通容量評価 19

1. 概要

(1) 目的

本報告書は、大規模小売店舗立地法に基づく新設の届出の要件である交通計画に関するものです。交通状況について新設店舗周辺の現状を確認し、その開店後の予測を行い、届出に必要な交通影響評価を行うことを目的としています。

(2) 店舗計画の概要

交通に関するドラッグコスモス東海村店の店舗計画概要は、表 1. に示すとおりです。

表 1. 店舗計画の概要

| | |
|---------|--|
| 店舗名 | ドラッグコスモス東海村店 |
| 主な販売品目 | 医薬品、日用品 |
| 営業時間 | 9:00～22:00 |
| 店舗面積 | 1,379 m ² |
| 必要駐車台数 | 53台 |
| 届出駐車場台数 | 53台 |
| 所在地 | 水戸・勝田都市計画事業 東海中央土地区画整理事業地 50 街区符号 1 |

2. 交通量予測

計画地周辺の交通状況を把握するため、交通量調査を実施しました。

(1) 交通量調査

調査の概要は下記のとおりです。

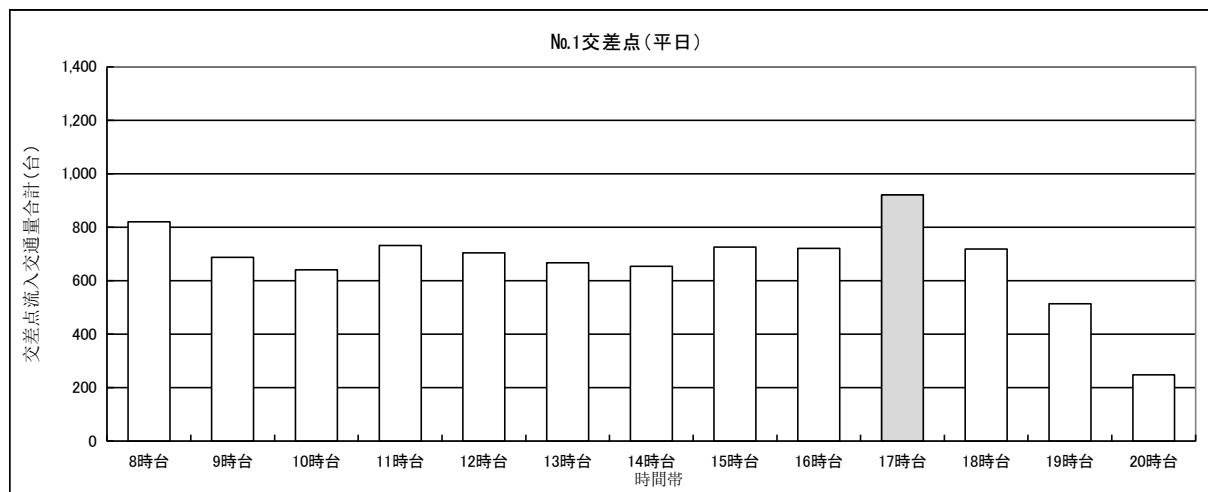
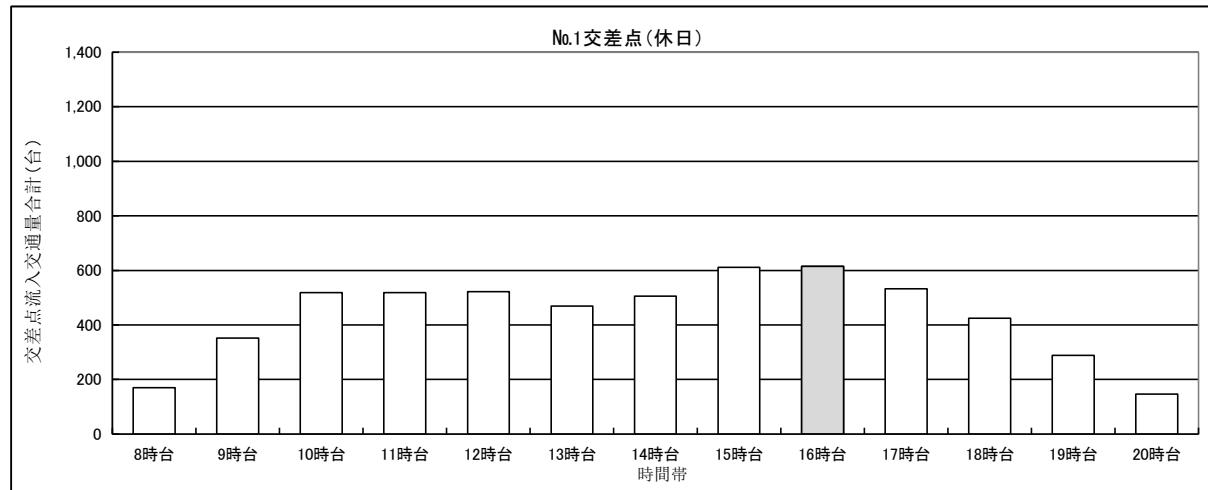
| | | | |
|-------|--|---------------------|---------|
| 調査年月日 | 休日：令和7年9月21日（日）8:00～21:00（13時間調査） 平日：令和7年9月22日（月）8:00～21:00（13時間調査） | | |
| 調査場所 | 計画地周辺のNo.1～2交差点の2ヶ所 | | |
| 調査方法 | 調査地点に於いて交差点を通過する車両を車種別・方向別・時間別にカウント用いて観測し、歩行者・自転車も含めて調査表に記録する。 車種別 | | |
| | 車種 | 内 容 | 車頭番号 |
| | 普通車 | 乗用車、ワゴン、軽乗用車等 | 3, 5, 7 |
| | 小型貨物車 | 小型トラック、ライトバン、軽トラック等 | 4, 6 |
| | 大型車 | マイクロバス、路線バス、観光バス等 | 2 |
| | 大型貨物車 | 大型トラック、タンクローリー等 | 1, 9, 0 |
| | 二輪車 | 原付、自動二輪車 | - |

車頭番号8の特殊車及び外交官ナンバーは大きさ・形状により該当する車種に分類して観測する

(2) 交通量調査の結果

交差点名：No. 1 交差点

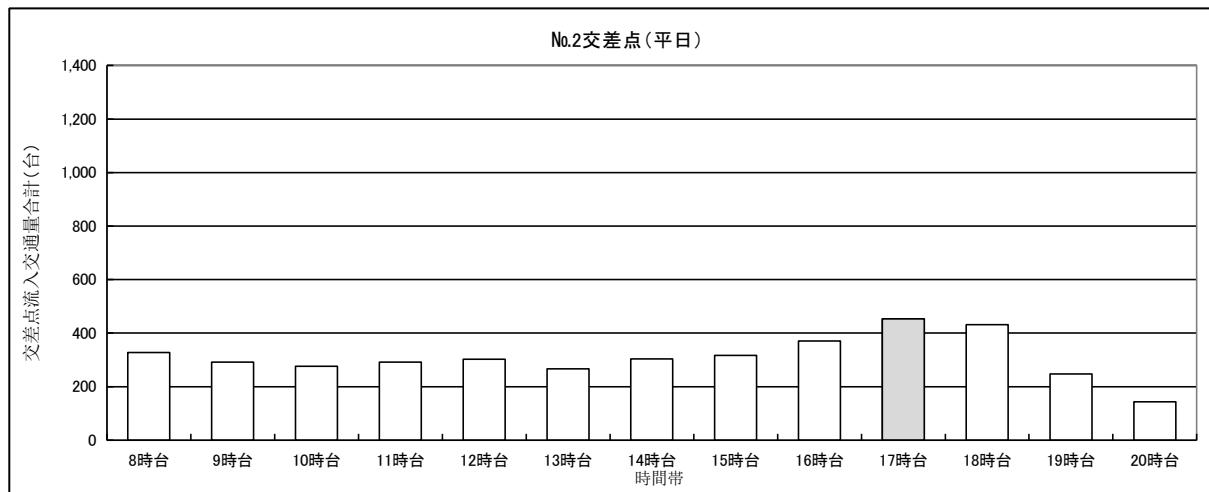
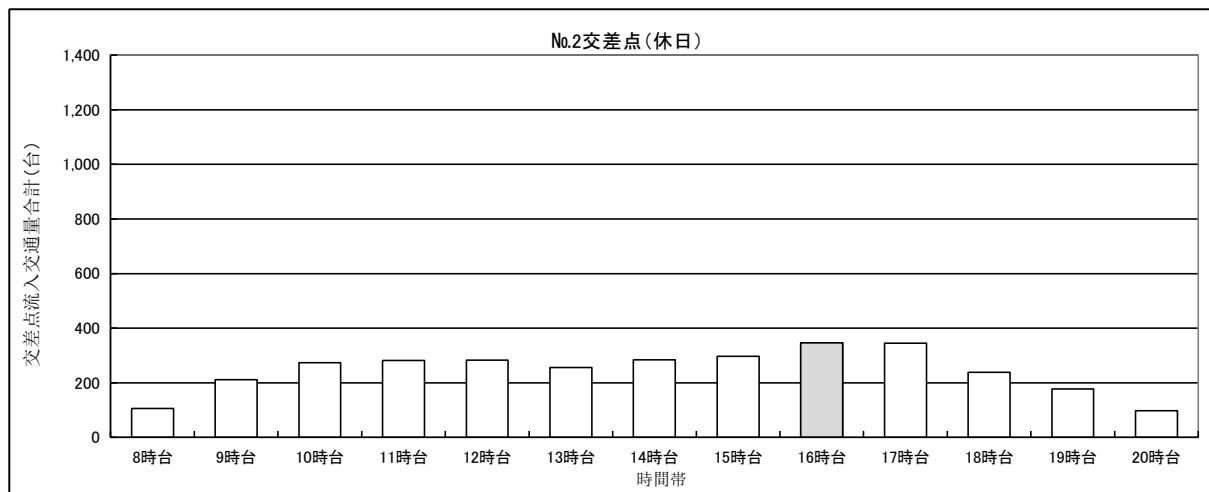
| 進入方向 時間帯 | (休日) | | | | (平日) | | | | (単位：台) | |
|-------------|----------|----------|----------|----------|-------|----------|----------|----------|----------|-------|
| | A 北より | B 西より | C 南より | D 東より | 計 | A 北より | B 西より | C 南より | D 東より | 計 |
| 8時台 | 43 | 42 | 47 | 38 | 170 | 224 | 219 | 255 | 122 | 820 |
| 9時台 | 80 | 57 | 118 | 97 | 352 | 183 | 138 | 170 | 197 | 688 |
| 10時台 | 157 | 111 | 123 | 128 | 519 | 132 | 169 | 111 | 229 | 641 |
| 11時台 | 134 | 130 | 123 | 131 | 518 | 135 | 197 | 165 | 235 | 732 |
| 12時台 | 128 | 150 | 135 | 109 | 522 | 158 | 152 | 153 | 241 | 704 |
| 13時台 | 122 | 81 | 148 | 118 | 469 | 169 | 143 | 142 | 213 | 667 |
| 14時台 | 133 | 109 | 116 | 148 | 506 | 116 | 155 | 181 | 202 | 654 |
| 15時台 | 127 | 146 | 153 | 185 | 611 | 171 | 140 | 177 | 238 | 726 |
| 16時台 | 132 | 155 | 167 | 161 | 615 | 142 | 185 | 157 | 237 | 721 |
| 17時台 | 101 | 139 | 164 | 129 | 533 | 172 | 192 | 183 | 374 | 921 |
| 18時台 | 104 | 107 | 135 | 79 | 425 | 129 | 177 | 177 | 235 | 718 |
| 19時台 | 52 | 69 | 90 | 77 | 288 | 107 | 104 | 127 | 176 | 514 |
| 20時台 | 33 | 23 | 44 | 47 | 147 | 69 | 46 | 45 | 88 | 248 |
| 合計 | 1,346 | 1,319 | 1,563 | 1,447 | 5,675 | 1,907 | 2,017 | 2,043 | 2,787 | 8,754 |



※網かけ部は交差点流入交通量合計ピーク時を示す

交差点名 : №.2 交差点

| △流入方向 時間帯 | (休日) | | | | (平日) | | | | (単位 : 台) | |
|--------------|----------|----------|----------|----------|-------|----------|----------|----------|----------|-------|
| | A 北より | B 西より | C 南より | D 東より | 計 | A 北より | B 西より | C 南より | D 東より | 計 |
| 8時台 | 31 | 33 | 17 | 25 | 106 | 91 | 69 | 109 | 59 | 328 |
| 9時台 | 72 | 37 | 44 | 59 | 212 | 92 | 45 | 83 | 72 | 292 |
| 10時台 | 64 | 68 | 74 | 68 | 274 | 69 | 48 | 111 | 48 | 276 |
| 11時台 | 70 | 59 | 115 | 38 | 282 | 65 | 59 | 129 | 39 | 292 |
| 12時台 | 53 | 63 | 125 | 42 | 283 | 63 | 69 | 126 | 45 | 303 |
| 13時台 | 76 | 46 | 86 | 48 | 256 | 53 | 39 | 128 | 46 | 266 |
| 14時台 | 41 | 66 | 110 | 67 | 284 | 84 | 48 | 127 | 45 | 304 |
| 15時台 | 57 | 76 | 114 | 50 | 297 | 78 | 61 | 131 | 47 | 317 |
| 16時台 | 76 | 53 | 166 | 51 | 346 | 79 | 78 | 144 | 70 | 371 |
| 17時台 | 67 | 62 | 168 | 48 | 345 | 93 | 83 | 159 | 118 | 453 |
| 18時台 | 72 | 55 | 82 | 29 | 238 | 80 | 84 | 169 | 99 | 432 |
| 19時台 | 27 | 30 | 82 | 39 | 178 | 64 | 47 | 88 | 48 | 247 |
| 20時台 | 22 | 29 | 37 | 10 | 98 | 38 | 24 | 52 | 29 | 143 |
| 合計 | 728 | 677 | 1,220 | 574 | 3,199 | 949 | 754 | 1,556 | 765 | 4,024 |



※網かけ部は交差点流入交通量合計ピーク時を示す

3. 交通計画

(1) 来店交通量の予測

開店後における、大規模小売店舗立地法指針による来店交通量は下記のとおりです。

| 各項目算出のための計算式等 | | |
|--------------------------|-------------------------|--|
| 行政人口 | 37,627 人 | 東海村ホームページより 令和7年11月1日現在 |
| 地区の区分 | その他地区 | 第二種住居地域 |
| S : 店舗面積 (小数点第4位四捨五入) | 1.379 千m ² | |
| A : 店舗面積当たり 日来客数原単位 | 1,059 人/千m ² | 人口40万人未満 店舗面積5千m ² 未満: 1,100—30S |
| B : ピーク率 | 14.4% | 指針による |
| L : 駅からの距離 | 950m | JR 常磐線 東海駅 |
| C : 自動車分担率 | 80% | その他地区 人口10万人未満 |
| D : 平均乗車人員 | 2.0 人/台 | 10,000 m ² 未満: 2.0 |
| E : 平均駐車時間係数 | 0.626 | 10,000 m ² 未満: (30+5.5S)÷60 |
| 日来店台数 | 584 台/日 | $A \times S \times C \div D$ |
| ピーク1時間来店台数 | 84 台 | $A \times S \times B \times C \div D$ |
| 必要駐車台数 (小数点以下四捨五入) | 53 台 | $A \times S \times B \times C \div D \times E$ |

(2) 方面別来店台数の予測

商圏を半径 1 km 以内と考え、エリアを 7 方面に分け、エリア別世帯数構成比により方面別ピーク時来店台数を予測しました。

表 2. 方面別ピーク時来店台数予測

| 方面 | 世帯数（構成比） | 予測来台数 |
|-----|-----------------|-------|
| ①方面 | 686(17. 4%) | 14 |
| ②方面 | 478(12. 1%) | 10 |
| ③方面 | 523(13. 3%) | 11 |
| ④方面 | 217(5. 5%) | 5 |
| ⑤方面 | 551(14. 0%) | 12 |
| ⑥方面 | 1, 250(31. 7%) | 27 |
| ⑦方面 | 239(6. 0%) | 5 |
| 計 | 3, 944(100. 0%) | 84 |

上記結果を次ページの図 1. 方面別来店予測範囲図と、次々ページの図 2. 車両経路図に示します。

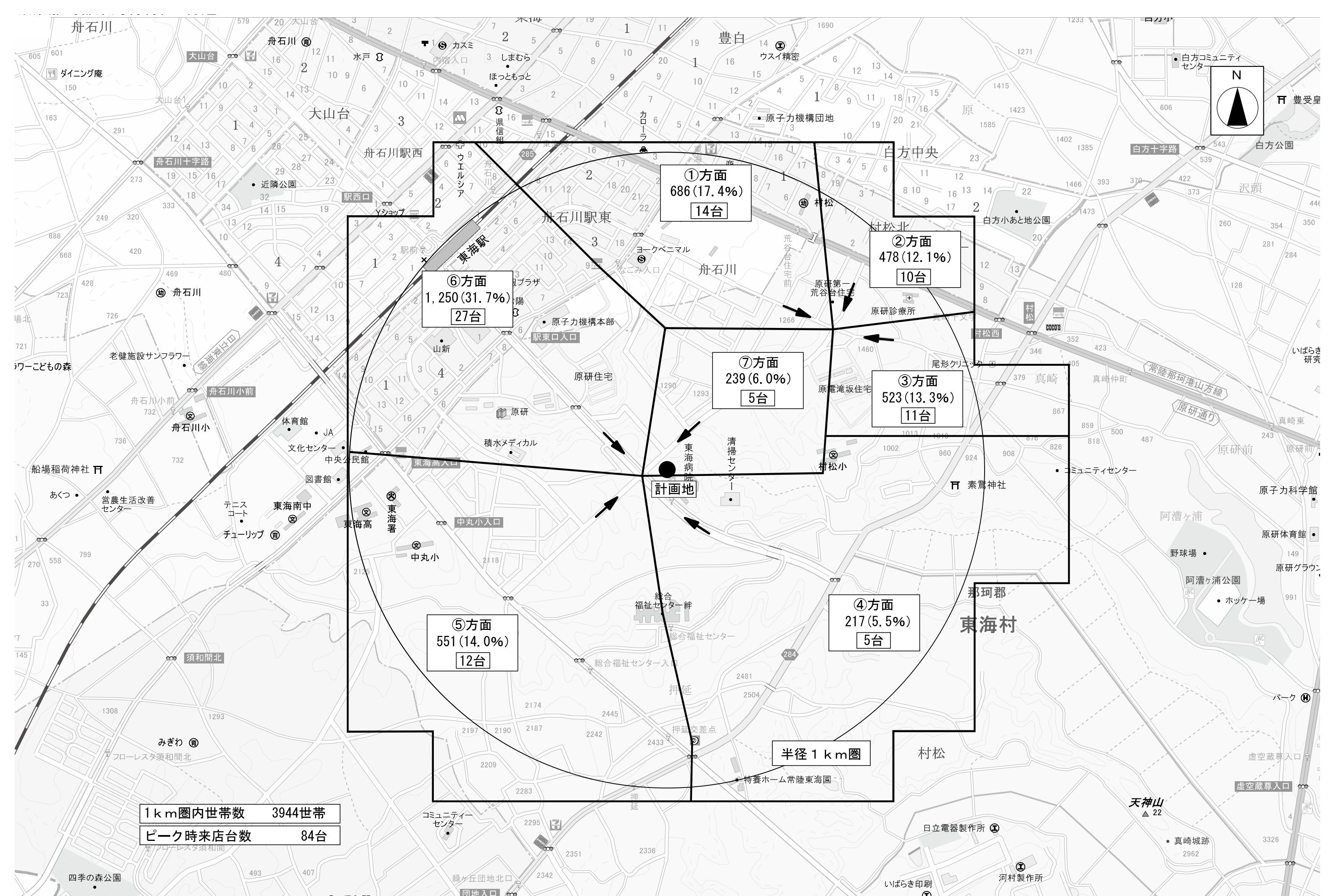


図1. 方面別来店予測範囲図(1:10,000) ドラッグコスモス東海村店

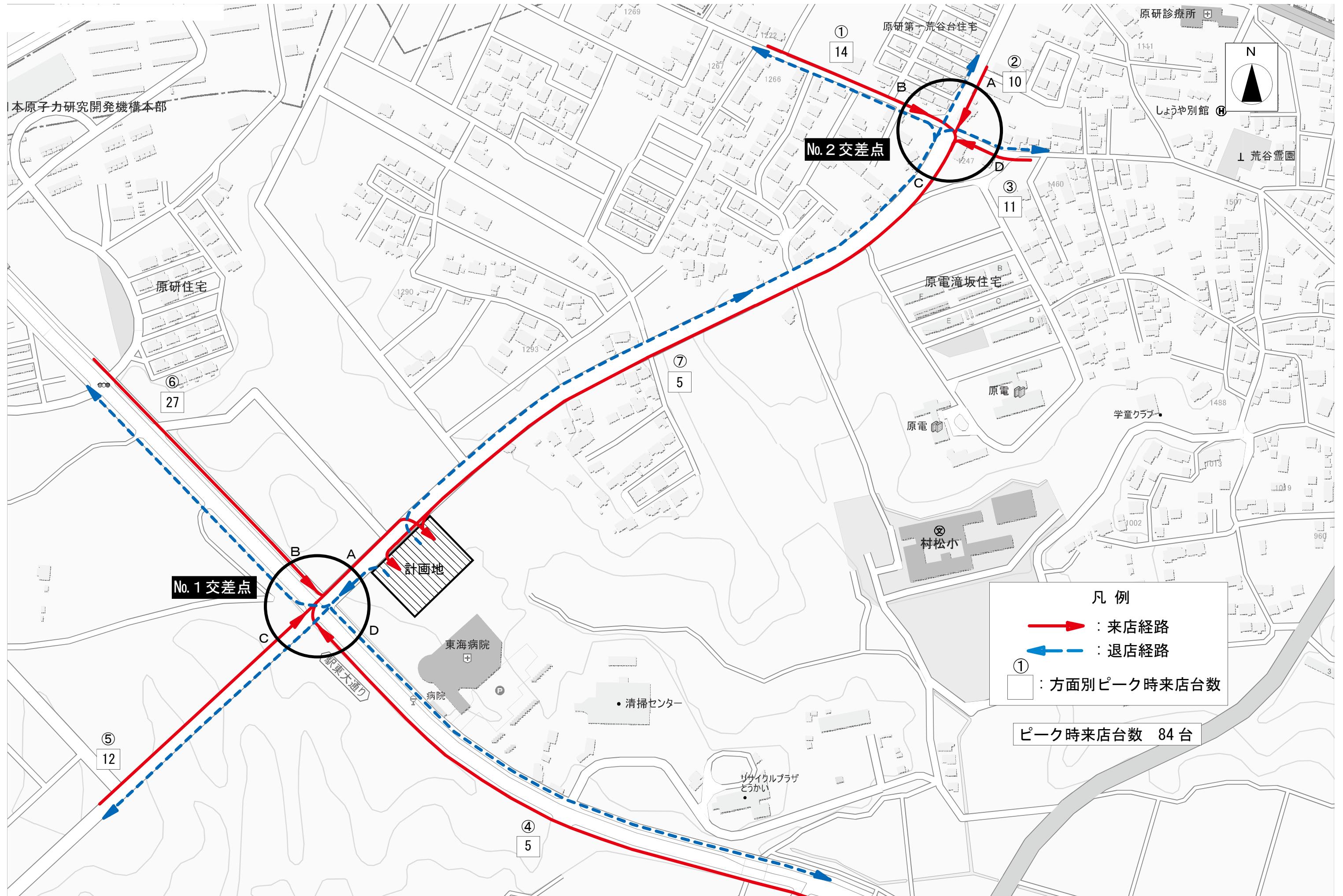


図2. 車両経路図（縮尺1:3000） ドラッグコスモス東海村店

(3) 交差点需要率及び交通容量の算出

現況交通量に計画店舗へのピーク時間帯における来店及び退店車両台数を加算して、開店後の交通量及び交差点需要率を算出しました。

なお、ピーク時間帯は、現況交通量における交差点流入交通量合計台数が最も多い時間帯としました。

1) 交通量の算出

各交差点において、現況ピーク時交通量に開店後に発生する交通量を加算して、現況、開店後の交通量の比較を行いました。開店前後の交差点方向別交通量比較は図3. 開店前後の交差点方向別交通量比較に示すとおりです。

No.1 交差点

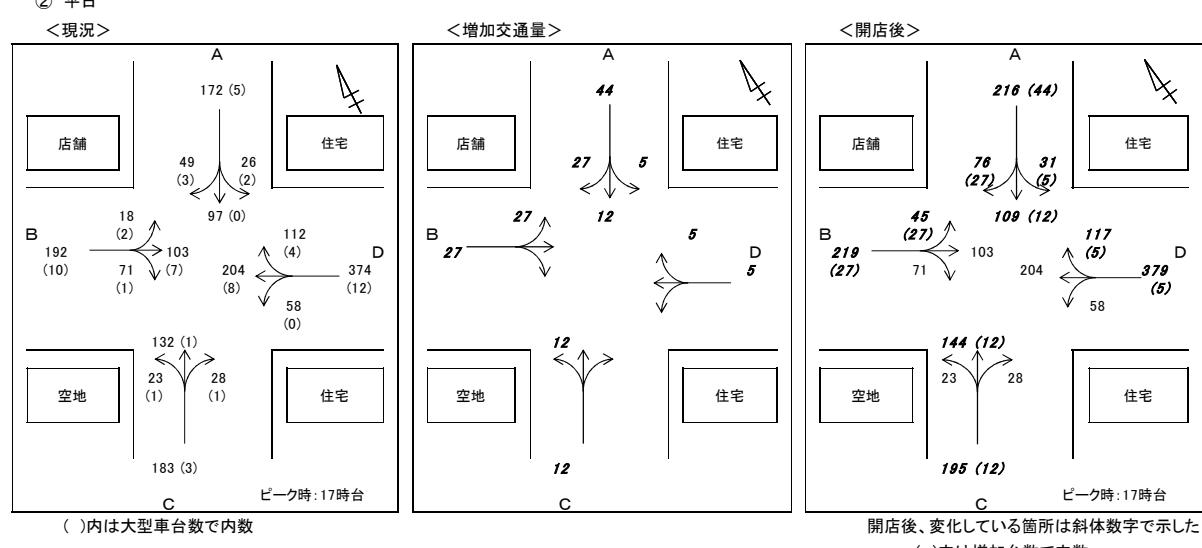
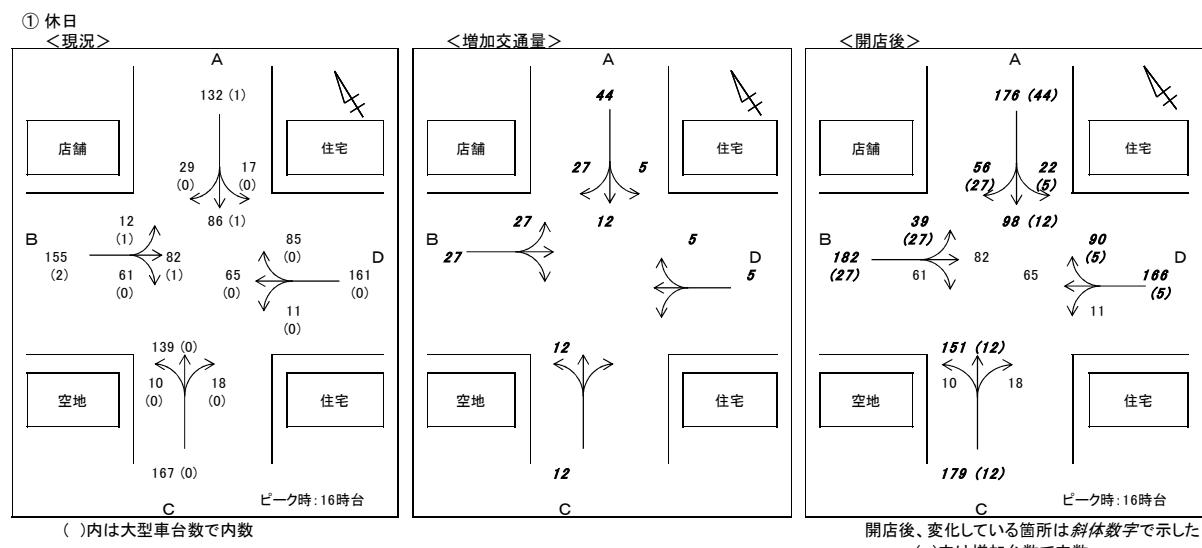


図3. 開店前後の交差点方向別交通量比較(1)

No.2 交差点

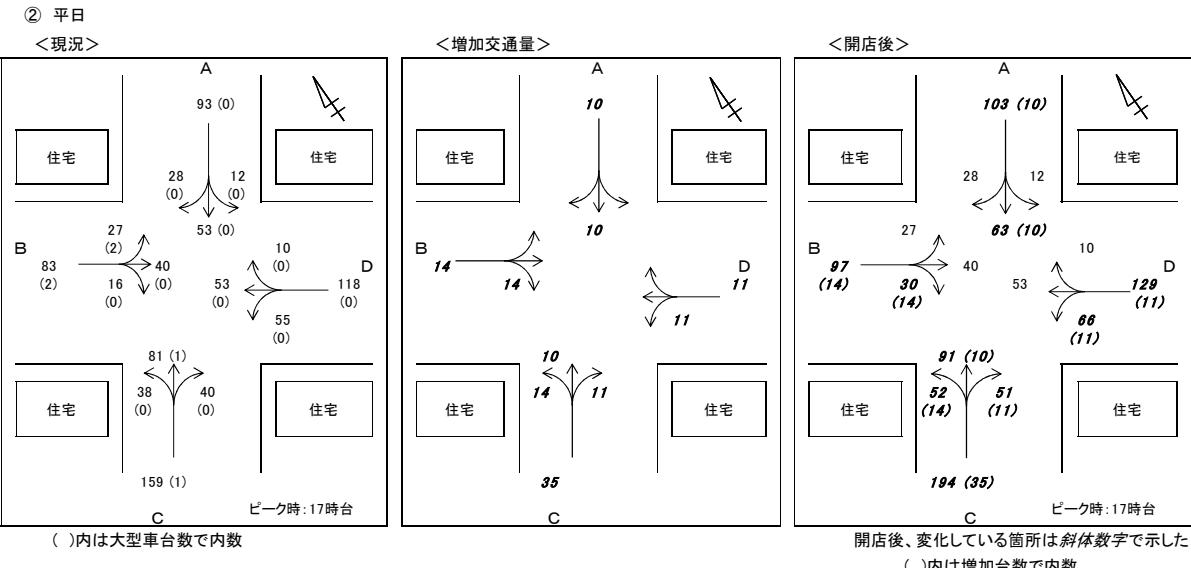
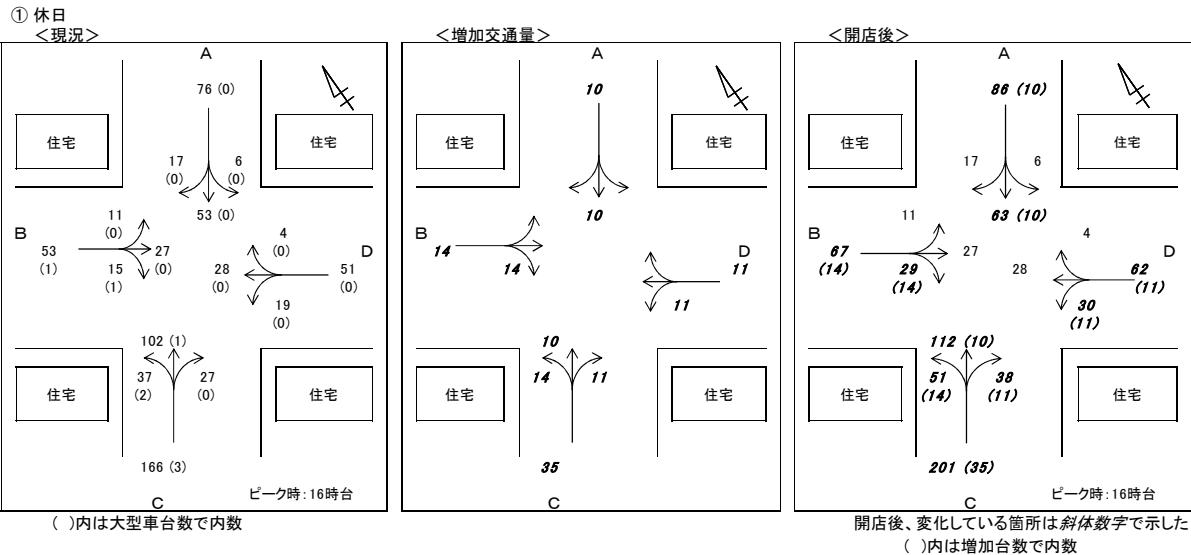


図 3. 開店前後の交差点方向別交通量比較 (2)

2) 交差点需要率の算出

来店車両が各交差点に及ぼす影響を検討するため、ピーク時における交差点需要率及び車線混雑度を算出し、「現況」「開店後」について検討を行いました。

①検討結果

交差点需要率の算出結果は表3.に、交差点需要率の算定は<別表①>に示すとおりです。

表3. 交差点需要率等算定結果

(休日)

| 地点名 | 流入部名 | 車線種別 | 混雑度 | | 交差点需要率 | |
|-----------|------|------|------|------|--------|-------|
| | | | 現況 | 開店後 | 現況 | 開店後 |
| No. 1 交差点 | Aより | 直左 | 0.14 | 0.16 | 0.101 | 0.115 |
| | | 右折 | 0.05 | 0.09 | | |
| | Bより | 直左 | 0.05 | 0.07 | | |
| | | 直進 | 0.05 | 0.07 | | |
| | Cより | 右折 | 0.07 | 0.07 | | |
| | | 直左 | 0.19 | 0.20 | | |
| | Dより | 右折 | 0.03 | 0.03 | | |
| | | 直左 | 0.04 | 0.04 | | |
| | Dより | 直進 | 0.04 | 0.04 | | |
| | | 右折 | 0.10 | 0.11 | | |
| No. 2 交差点 | Aより | 直右左 | 0.08 | 0.10 | 0.121 | 0.148 |
| | Bより | 直左 | 0.05 | 0.05 | | |
| | | 右折 | 0.02 | 0.04 | | |
| | Cより | 直右左 | 0.19 | 0.23 | | |
| | | 直右左 | 0.08 | 0.10 | | |

(平日)

| 地点名 | 流入部名 | 車線種別 | 混雑度 | | 交差点需要率 | |
|-----------|------|------|------|------|--------|-------|
| | | | 現況 | 開店後 | 現況 | 開店後 |
| No. 1 交差点 | Aより | 直左 | 0.18 | 0.20 | 0.152 | 0.158 |
| | | 右折 | 0.09 | 0.14 | | |
| | Bより | 直左 | 0.06 | 0.08 | | |
| | | 直進 | 0.07 | 0.08 | | |
| | Cより | 右折 | 0.09 | 0.09 | | |
| | | 直左 | 0.22 | 0.24 | | |
| | Dより | 右折 | 0.05 | 0.05 | | |
| | | 直左 | 0.14 | 0.14 | | |
| | Dより | 直進 | 0.14 | 0.14 | | |
| | | 右折 | 0.13 | 0.14 | | |
| No. 2 交差点 | Aより | 直右左 | 0.10 | 0.12 | 0.157 | 0.185 |
| | Bより | 直左 | 0.10 | 0.10 | | |
| | | 右折 | 0.02 | 0.04 | | |
| | Cより | 直右左 | 0.18 | 0.23 | | |
| | Dより | 直右左 | 0.19 | 0.21 | | |

<別表①> 交差点需要率の算定

No.1 交差点 (現況 休日)

| 流入路線 | | | Aより | | Bより | | | Cより | | Dより | | |
|------|--------------------|------------------------------|----------------|----------------|----------------|----------------|----------------|----------------|----------------|----------------|----------------|----------------|
| 車線 | | | 直左 ↔ (1) | 右折 ↑ (1) | 直左 ↔ (1) | 直進 ↑ (1) | 右折 ↑ (1) | 直左 ↔ (1) | 右折 ↑ (1) | 直左 ↔ (1) | 直進 ↑ (1) | 右折 ↑ (1) |
| 交 | 直進 | 直進交通量 () 内大型車台数 | 86 (1) | | 33 (0) | 49 (1) | | 139 (0) | | 25 (0) | 40 (0) | |
| 通 | 左折 | 左折交通量 () 内大型車台数 | 17 (0) | | 12 (1) | | | 10 (0) | | 11 (0) | | |
| 量 | 右折 | 右折交通量 () 内大型車台数 | | 29 (0) | | | 61 (0) | | 18 (0) | | | 85 (0) |
| | 合計 | 合計交通量 () 内大型車台数 | 103 (1) | 29 (0) | 45 (1) | 49 (1) | 61 (0) | 149 (0) | 18 (0) | 36 (0) | 40 (0) | 85 (0) |
| | | 対向流入部直進車台数 | | 139 | | | 65 | | 86 | | | 82 |
| | | 対向流入部飽和交通流率 | | 2000 | | | 4000 | | 2000 | | | 4000 |
| | | 現示の交差点のサバケ台数 交差点: 小2台 大3台 | | 2 | | | 2 | | 2 | | | 2 |
| 車 | 線 | 車線幅員(m) | 3.00m | 3.00m | 3.20m | 3.20m | 3.00m | 3.00m | 3.00m | 3.20m | 3.20m | 3.00m |
| | | 縦断勾配(%) | 0.00% | 0.00% | 0.00% | 0.00% | 0.00% | 0.00% | 0.00% | 0.00% | 0.00% | 0.00% |
| 現 | 歩行者交通 (多: 少: 0.15) | 歩行者交通 (多: 少: 0.15) | 0 [0.15] | | 0 [0.15] | | | 0 [0.15] | | 0 [0.15] | | |
| | 有効青時間 | 有効青時間 | 34秒 | 34秒 | 39秒 | 39秒 | 39秒 | 34秒 | 34秒 | 39秒 | 39秒 | 39秒 |
| | 青矢時間 (対向直進車なし) | | | | | | | | | | | |
| | 歩行者青時間 | 歩行者青時間 | 31秒 | 31秒 | 36秒 | 36秒 | 36秒 | 31秒 | 31秒 | 36秒 | 36秒 | 36秒 |
| 示 | 元 | サイクル長 | 85秒 |

| 流入路線 | | | Aより | | Bより | | | Cより | | Dより | | |
|------|----------------------------------|------------------|------------------|------------------|------------------|------------------|------------------|------------------|------------------|------------------|------------------|------------------|
| 車線 | | | 直左 ↔ (1) | 右折 ↑ (1) | 直左 ↔ (1) | 直進 ↑ (1) | 右折 ↑ (1) | 直左 ↔ (1) | 右折 ↑ (1) | 直左 ↔ (1) | 直進 ↑ (1) | 右折 ↑ (1) |
| 補 | 飽和交通量の基本値SB (台/青1時間) | 2,000 | 1,800 | 2,000 | 2,000 | 1,800 | 2,000 | 1,800 | 2,000 | 2,000 | 2,000 | 1,800 |
| 正 | 車線幅員 α_w (車線幅員m) | 1.000 (3.00m) | 1.000 (3.00m) | 1.000 (3.20m) | 1.000 (3.00m) | 1.000 (3.00m) | 1.000 (3.00m) | 1.000 (3.00m) | 1.000 (3.20m) | 1.000 (3.00m) | 1.000 (3.20m) | 1.000 (3.00m) |
| 率 | 縦断勾配 α_g (縦断勾配%) | 1.000 (0.00%) |
| | 大型車混入 α_r (大型車混入率%) | 0.993 (1.0%) | 1.000 (0.0%) | 0.985 (2.2%) | 0.986 (2.0%) | 1.000 (0.0%) |
| | 左折車混入 α_{LT} (左折車混入率%) | 0.957 (16.5%) | 0.931 [0.15] | | | 0.982 (6.7%) | | 0.982 [0.15] | | 0.922 (30.6%) | | |
| | 右折車混入 α_{RT} (右折車混入率%) | | | | | | | | | | | |
| | 歩行者 α_L (歩行者による低減率fp) | | | | | | | | | | | |
| 実 | 際車線の可能飽和交通流量SA (台/青1時間) | 1,901 | 1,388 | 1,834 | 1,972 | 1,656 | 1,964 | 1,540 | 1,844 | 2,000 | 1,619 | |
| | ①交通量Q (台/時) | 29 103 85 | | 45 49 85 | | 61 149 85 | | 18 36 40 | | 85 85 | | 現示の 需要率 |
| 必 | 正規化交通量 ρ | 0.054 | — | 0.025 | 0.025 | — | 0.076 | — | 0.020 | 0.020 | 0.000 | 0.025 |
| 要 | 1. ϕ | | | 0.025 | 0.025 | — | | | 0.020 | 0.020 | 0.000 | 0.025 |
| 現 | 2. ϕ | 0.054 | — | | | | 0.076 | — | | | | 0.076 |
| 示 | 3. ϕ | | | | | | | | | | | 0.000 |
| 率 | 4. ϕ | | | | | | | | | | | 0.000 |
| | 5. ϕ | | | | | | | | | | | 0.000 |
| | ②交通容量 (台/時) | 760 | 640 | 841 | 905 | 845 | 786 | 701 | 846 | 918 | 828 | 交差点の 需要率 |
| | 混雑度 (①/②) | 0.14 | 0.05 | 0.05 | 0.05 | 0.07 | 0.19 | 0.03 | 0.04 | 0.04 | 0.10 | |
| | 備考 | $E_{LT}=1.274$ | $f=0.868$ | $E_{LT}=1.277$ | | $f=0.938$ | $E_{LT}=1.274$ | $f=0.918$ | $E_{LT}=1.277$ | $f=0.922$ | $E_{LT}=1.01$ | |
| | 通過率の計算 | 0~200 | | 0.868 | | 0.938 | | 0.918 | | | | 0.922 |
| | | 200~400 | | 0.859 | | 0.918 | | 0.901 | | | | 0.904 |
| | | 400~600 | | 0.794 | | 0.834 | | 0.823 | | | | 0.825 |
| | | 600~800 | | 0.747 | | 0.781 | | 0.771 | | | | 0.773 |
| | | 800~1000 | | 0.714 | | 0.744 | | 0.736 | | | | 0.737 |
| | 歩行者による補正率 | | 1.000 | | 1.000 | 1.000 | | 1.000 | | 1.000 | 1.000 | |
| | 可能飽和交通容量 | | 1,800 | | 1,800 | | 1,800 | | | | 1,800 | |
| | 実1時間交通容量 (除サバケ台数) | | 555 | | | 760 | | 616 | | | 743 | |

No. 1 交差点 (開店後 休日)

| 流入路線 | | | Aより | | Bより | | | Cより | | Dより | | |
|------|--------------------|---------------------------------|----------------|----------------|----------------|----------------|----------------|----------------|----------------|----------------|----------------|----------------|
| 車線 | | | 直左 ↔ (1) | 右折 ↑ (1) | 直左 ↔ (1) | 直進 ↑ (1) | 右折 ↑ (1) | 直左 ↔ (1) | 右折 ↑ (1) | 直左 ↔ (1) | 直進 ↑ (1) | 右折 ↑ (1) |
| 交 | 直進 | 直進交通量 (内大型車台数) | 98 (1) | | 16 (0) | 66 (1) | | 151 (0) | | 25 (0) | 40 (0) | |
| 通 | 左折 | 左折交通量 (内大型車台数) | 22 (0) | | 39 (1) | | | 10 (0) | | 11 (0) | | |
| 量 | 右折 | 右折交通量 (内大型車台数) | | 56 (0) | | | 61 (0) | | 18 (0) | | | 90 (0) |
| | 合計 | 合計交通量 (内大型車台数) | 120 (1) | 56 (0) | 55 (1) | 66 (1) | 61 (0) | 161 (0) | 18 (0) | 36 (0) | 40 (0) | 90 (0) |
| | | 対向流入部直進車台数 | | 151 | | | 65 | | 98 | | | 82 |
| | | 対向流入部飽和交通流率 | | 2000 | | | 4000 | | 2000 | | | 4000 |
| | | 現示の交差点の変り目サバケ台数 交差点: 小2台 大3台 | | 2 | | | 2 | | 2 | | | 2 |
| 車 | 線幅員(m) | 車線幅員(m) | 3.00m | 3.00m | 3.20m | 3.20m | 3.00m | 3.00m | 3.00m | 3.20m | 3.20m | 3.00m |
| | 縦断勾配(%) | 縦断勾配(%) | 0.00% | 0.00% | 0.00% | 0.00% | 0.00% | 0.00% | 0.00% | 0.00% | 0.00% | 0.00% |
| 現 | 歩行者交通 (多: 少: 0.15) | 歩行者交通 (多: 少: 0.15) | 0 [0.15] | | 0 [0.15] | | | 0 [0.15] | | 0 [0.15] | | |
| | 有効青時間 | 有効青時間 | 34秒 | 34秒 | 39秒 | 39秒 | 39秒 | 34秒 | 34秒 | 39秒 | 39秒 | 39秒 |
| | 青時間 (対向直進車なし) | | | | | | | | | | | |
| | 歩行者青時間 | 歩行者青時間 | 31秒 | 31秒 | 36秒 | 36秒 | 36秒 | 31秒 | 31秒 | 36秒 | 36秒 | 36秒 |
| 示 | サイクル長 | サイクル長 | 85秒 |

| 流入路線 | | | Aより | | Bより | | | Cより | | Dより | | |
|---------------------------------|----------------------------------|------------------|---------------------|------------------|---------------------|------------------|----------------------|------------------|------------------|---------------------|------------------|------------------|
| 車線 | | | 直左 ↔ (1) | 右折 ↑ (1) | 直左 ↔ (1) | 直進 ↑ (1) | 右折 ↑ (1) | 直左 ↔ (1) | 右折 ↑ (1) | 直左 ↔ (1) | 直進 ↑ (1) | 右折 ↑ (1) |
| 飽和交通量の基本値 S_B (台/青1時間) | | 2,000 | 1,800 | | 2,000 | 2,000 | 1,800 | 2,000 | 1,800 | 2,000 | 2,000 | 1,800 |
| 補 | 車線幅員 α_w (車線幅員m) | 1.000 (3.00m) | 1.000 (3.00m) | 1.000 (3.20m) | 1.000 (3.00m) | 1.000 (3.00m) | 1.000 (3.00m) | 1.000 (3.00m) | 1.000 (3.20m) | 1.000 (3.20m) | 1.000 (3.00m) | 1.000 (3.00m) |
| 正 | 縦断勾配 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%) | 1.000 (0.00%) | 1.000 (0.00%) | 1.000 (0.00%) | 1.000 (0.00%) |
| 率 | 大型車混入 α_r (大型車混入率%) | 0.994 (0.8%) | 1.000 (0.0%) | 0.988 (1.8%) | 0.989 (1.5%) | 1.000 (0.0%) | 1.000 (0.0%) | 1.000 (0.0%) | 1.000 (0.0%) | 1.000 (0.0%) | 1.000 (0.0%) | 1.000 (0.0%) |
| | 左折車混入 α_{LT} (左折車混入率%) | 0.952 (18.3%) | 0.836 [0.15] | | (70.9%) | — | — | 0.983 [0.15] | | 0.922 (30.6%) | — | — |
| | 右折車混入 α_{RT} (右折車混入率%) | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — |
| | 歩行者 α_L (歩行者による低減率fp) | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — |
| 実際車線の可能飽和交通流量 S_A (台/青1時間) | | 1,893 | 1,353 | 1,652 | 1,978 | 1,656 | 1,966 | 1,508 | 1,844 | 2,000 | 1,619 | |
| ①交通量 Q (台/時) | | 120 | 56 (サバケ台数) 85 | 55 | 66 (サバケ台数) 85 | 61 | 161 (サバケ台数) 85 | 18 | 36 | 40 (サバケ台数) 85 | 90 | |
| 必 | 正規化交通量 ρ | 0.063 | — | 0.033 | 0.033 | — | 0.082 | — | 0.020 | 0.020 | 0.003 | 0.033 |
| 要 | 1.φ | | | 0.033 | 0.033 | — | | | 0.020 | 0.020 | 0.003 | 0.033 |
| 現 | 2.φ | 0.063 | — | | | | 0.082 | — | | | | 0.082 |
| 示 | 3.φ | | | | | | | | | | | 0.000 |
| 率 | 4.φ | | | | | | | | | | | 0.000 |
| | 5.φ | | | | | | | | | | | 0.000 |
| | ②交通容量 (台/時) | | 757 | 626 | 758 | 908 | 845 | 786 | 688 | 846 | 918 | 828 |
| | 混雑度 (①/②) | 0.16 | 0.09 | 0.07 | 0.07 | 0.07 | 0.20 | 0.03 | 0.04 | 0.04 | 0.11 | 交差点の需要率 |
| | 備考 | $E_{LT}=1.274$ | $f=0.857$ | $E_{LT}=1.277$ | | $f=0.938$ | $E_{LT}=1.274$ | $f=0.907$ | $E_{LT}=1.277$ | $f=0.922$ | 0.115 | |
| | 通過率の計算 | 0~200 | | 0.857 | | | 0.938 | | 0.907 | | | 0.922 |
| | | 200~400 | | 0.849 | | | 0.918 | | 0.892 | | | 0.904 |
| | | 400~600 | | 0.787 | | | 0.834 | | 0.816 | | | 0.825 |
| | | 600~800 | | 0.742 | | | 0.781 | | 0.766 | | | 0.773 |
| | | 800~1000 | | 0.710 | | | 0.744 | | 0.731 | | | 0.737 |
| | 歩行者による補正率 | 1.000 | | 1.000 | 1.000 | | 1.000 | | 1.000 | 1.000 | | 1.000 |
| | 可能飽和交通容量 | 1,800 | | | 1,800 | | 1,800 | | 1,800 | | | 1,800 |
| | 実1時間交通容量 (除サバケ台数) | 541 | | | | 760 | | 603 | | | | 743 |

No. 1 交差点 (現況 平日)

| 流入路線 | | | Aより | | Bより | | | Cより | | Dより | | |
|-------------|-------------------------------------|------------------------------|----------------|----------------|----------------|----------------|----------------|----------------|----------------|----------------|----------------|----------------|
| 車線 (車線数) | | | 直左 ↔ (1) | 右折 ↑ (1) | 直左 ↔ (1) | 直進 ↑ (1) | 右折 ↑ (1) | 直左 ↔ (1) | 右折 ↑ (1) | 直左 ↔ (1) | 直進 ↑ (1) | 右折 ↑ (1) |
| 交 通 量 | 直進 左 折 | 直進交通量 (内大型車台数) | 97 (0) | | 41 (0) | 62 (7) | | 132 (1) | | 68 (0) | 136 (8) | |
| | 右 折 | 左折交通量 (内大型車台数) | 26 (2) | | 18 (2) | | | 23 (1) | | 58 (0) | | |
| | | 右折交通量 (内大型車台数) | | 49 (3) | | | 71 (1) | | 28 (1) | | | 112 (4) |
| | 合 計 | 合計交通量 (内大型車台数) | 123 (2) | 49 (3) | 59 (2) | 62 (7) | 71 (1) | 155 (2) | 28 (1) | 126 (0) | 136 (8) | 112 (4) |
| | | 対向流入部直進車台数 | | 132 | | | 204 | | 97 | | | 103 |
| | | 対向流入部飽和交通流率 | | 2000 | | | 4000 | | 2000 | | | 4000 |
| | | 現示の変わり目サバケ台数 交差点: 小2台 大3台 | | 2 | | | 2 | | 2 | | | 2 |
| 車 線 | 車線幅員(m) | | 3.00m | 3.00m | 3.20m | 3.20m | 3.00m | 3.00m | 3.00m | 3.20m | 3.20m | 3.00m |
| | 縦断勾配(%) | | 0.00% | 0.00% | 0.00% | 0.00% | 0.00% | 0.00% | 0.00% | 0.00% | 0.00% | 0.00% |
| | 歩行者交通 (多:1 少:0) fp: 多:0.5 少:0.15 | | 0 [0.15] | | 0 [0.15] | | | 0 [0.15] | | 0 [0.15] | | |
| 現 示 | 有効青時間 | | 39秒 | 39秒 | 54秒 | 54秒 | 54秒 | 39秒 | 54秒 | 54秒 | 54秒 | 54秒 |
| | 青矢時間 (対向直進車なし) | | | | | | | | | | | |
| | 歩行者青時間 | | 36秒 | 36秒 | 51秒 | 51秒 | 51秒 | 36秒 | 36秒 | 51秒 | 51秒 | 51秒 |
| | サイクル長 | | 105秒 |

| 流入路線 | | | Aより | | Bより | | | Cより | | Dより | | |
|-----------------------------|---|------------------|------------------|---------------------|---------------------|----------------------|------------------|------------------|----------------------|------------------|------------------|------------------|
| 車線 (車線数) | | | 直左 ↔ (1) | 右折 ↑ (1) | 直左 ↔ (1) | 直進 ↑ (1) | 右折 ↑ (1) | 直左 ↔ (1) | 右折 ↑ (1) | 直左 ↔ (1) | 直進 ↑ (1) | 右折 ↑ (1) |
| 補 正 率 | 飽和交通量の基本値SB (台/青1時間) | 2,000 | 1,800 | 2,000 | 2,000 | 1,800 | 2,000 | 1,800 | 2,000 | 2,000 | 2,000 | 1,800 |
| | 車線幅員 α_w (車線幅員m) | 1.000 (3.00m) | 1.000 (3.00m) | 1.000 (3.20m) | 1.000 (3.20m) | 1.000 (3.00m) | 1.000 (3.00m) | 1.000 (3.00m) | 1.000 (3.20m) | 1.000 (3.20m) | 1.000 (3.20m) | 1.000 (3.00m) |
| | 縦断勾配 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%) | 1.000 (0.00%) | 1.000 (0.00%) | 1.000 (0.00%) | 1.000 (0.00%) |
| | 大型車混入 α_r (大型車混入率%) | 0.989 (1.6%) | 0.959 (3.4%) | 0.977 (11.3%) | 0.927 (1.4%) | 0.990 (1.3%) | 0.991 (1.4%) | 0.976 (3.6%) | 1.000 (3.6%) | 0.960 (5.9%) | 0.976 (3.6%) | |
| | 左折車混入 α_{LT} (左折車混入率%) [歩行者による低減率fp] | 0.945 (21.1%) | — [0.15] | 0.921 (30.5%) | — [0.15] | — [0.15] | — [0.15] | 0.961 (14.8%) | — [0.15] | 0.885 (46.0%) | — [0.15] | — [0.15] |
| | 右折車混入 α_{RT} (右折車混入率%) [右折車の通過率] | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — |
| | 歩行者 α_L [歩行者による低減率fp] | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — |
| 実際車線の可能飽和交通流量SA (台/青1時間) | 1,869 | 1,330 | 1,800 | 1,854 | 1,365 | 1,905 | 1,457 | 1,770 | 1,920 | 1,546 | | |
| ①交通量Q (台/時) | 123 69 | 49 | 59 | 62 (サバケ台数) 69 | 71 (サバケ台数) 69 | 155 (サバケ台数) 69 | 28 | 126 | 136 (サバケ台数) 69 | 112 | | 現示の 需要率 |
| 正規化交通量 ρ | 0.066 — | 0.033 0.033 | 0.033 0.033 | 0.001 0.001 | 0.081 — | — | 0.071 0.071 | 0.071 0.071 | 0.028 0.028 | 0.071 0.071 | | |
| 必要 現 示 率 | 1.φ 2.φ 3.φ 4.φ 5.φ | 0.066 — | 0.033 0.033 | 0.001 0.001 | 0.081 — | — | 0.071 0.071 | 0.071 0.071 | 0.028 0.028 | 0.071 0.071 | | |
| ②交通容量 (台/時) | 694 | 563 | 926 | 953 | 771 | 708 | 610 | 910 | 987 | 864 | | 交差点の 需要率 |
| 混雑度 ((①/②)) | 0.18 | 0.09 | 0.06 | 0.07 | 0.09 | 0.22 | 0.05 | 0.14 | 0.14 | 0.13 | | |
| 備考 | $E_{LT}=1.277$ | $f=0.875$ | $E_{LT}=1.282$ | $f=0.807$ | $E_{LT}=1.277$ | $f=0.908$ | $E_{LT}=1.282$ | $f=0.902$ | | 0.152 | | |

| | | | | | | | | | |
|-------------------|----------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|--|
| 通過率の計算 | 0~200 | 0.875 | | 0.806 | | 0.908 | | 0.902 | |
| | 200~400 | 0.864 | | 0.807 | | 0.892 | | 0.888 | |
| | 400~600 | 0.797 | | 0.758 | | 0.817 | | 0.813 | |
| | 600~800 | 0.751 | | 0.718 | | 0.766 | | 0.764 | |
| | 800~1000 | 0.717 | | 0.688 | | 0.731 | | 0.729 | |
| 歩行者による補正率 | 1.000 | 1.000 | 1.000 | 1.000 | 1.000 | 1.000 | 1.000 | 1.000 | |
| 可能飽和交通容量 | 1,726 | | 1,782 | | 1,757 | | | 1,757 | |
| 実1時間交通容量 (除サバケ台数) | 494 | | 702 | | 541 | | | 795 | |

No. 1 交差点 (開店後 平日)

| 流入路線 | | | Aより | | Bより | | | Cより | | Dより | | |
|-------------|-------------------------------------|------------------------------|----------------|----------------|----------------|----------------|----------------|----------------|----------------|----------------|----------------|----------------|
| 車線 (車線数) | | | 直左 ↔ (1) | 右折 ↑ (1) | 直左 ↔ (1) | 直進 ↑ (1) | 右折 ↑ (1) | 直左 ↔ (1) | 右折 ↑ (1) | 直左 ↔ (1) | 直進 ↑ (1) | 右折 ↑ (1) |
| 交 通 量 | 直進 左 折 | 直進交通量 (内大型車台数) | 109 (0) | | 24 (0) | 79 (7) | | 144 (1) | | 68 (0) | 136 (8) | |
| | 右 折 | 左折交通量 (内大型車台数) | 31 (2) | | 45 (2) | | | 23 (1) | | 58 (0) | | |
| | | 右折交通量 (内大型車台数) | | 76 (3) | | | 71 (1) | | 28 (1) | | | 117 (4) |
| | 合 計 | 合計交通量 (内大型車台数) | 140 (2) | 76 (3) | 69 (2) | 79 (7) | 71 (1) | 167 (2) | 28 (1) | 126 (0) | 136 (8) | 117 (4) |
| | | 対向流入部直進車台数 | | 144 | | | 204 | | 109 | | | 103 |
| | | 対向流入部飽和交通流率 | | 2000 | | | 4000 | | 2000 | | | 4000 |
| | | 現示の変わり目サバケ台数 交差点: 小2台 大3台 | | 2 | | | 2 | | 2 | | | 2 |
| 車 線 | 車線幅員(m) | | 3.00m | 3.00m | 3.20m | 3.20m | 3.00m | 3.00m | 3.00m | 3.20m | 3.20m | 3.00m |
| | 縦断勾配(%) | | 0.00% | 0.00% | 0.00% | 0.00% | 0.00% | 0.00% | 0.00% | 0.00% | 0.00% | 0.00% |
| | 歩行者交通 (多:1 少:0) fp: 多:0.5 少:0.15 | | 0 [0.15] | | 0 [0.15] | | | 0 [0.15] | | 0 [0.15] | | |
| 現 示 元 | 有効青時間 | | 39秒 | 39秒 | 54秒 | 54秒 | 54秒 | 39秒 | 54秒 | 54秒 | 54秒 | 54秒 |
| | 青矢時間 (対向直進車なし) | | | | | | | | | | | |
| | 歩行者青時間 | | 36秒 | 36秒 | 51秒 | 51秒 | 51秒 | 36秒 | 36秒 | 51秒 | 51秒 | 51秒 |
| | サイクル長 | | 105秒 |

| 流入路線 | | | Aより | | Bより | | | Cより | | Dより | | |
|-----------------------|---|----------|----------------------------|---------------------|----------------------------|----------------------|---------------------|-------------------------------------|------------------|----------------------------|-------------------------|-------------------------|
| 車線 (車線数) | | | 直左 ↔ (1) | 右折 ↑ (1) | 直左 ↔ (1) | 直進 ↑ (1) | 右折 ↑ (1) | 直左 ↔ (1) | 右折 ↑ (1) | 直左 ↔ (1) | 直進 ↑ (1) | 右折 ↑ (1) |
| 補 正 率 | 飽和交通量の基本値SB (台/青1時間) | | 2,000 | 1,800 | 2,000 | 2,000 | 1,800 | 2,000 | 1,800 | 2,000 | 2,000 | 1,800 |
| | 車線幅員 α_w (車線幅員m) | | 1.000 (3.00m) | 1.000 (3.00m) | 1.000 (3.20m) | 1.000 (3.20m) | 1.000 (3.00m) | 1.000 (3.00m) | 1.000 (3.00m) | 1.000 (3.20m) | 1.000 (3.20m) | 1.000 (3.00m) |
| | 縦断勾配 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%) | 1.000 (0.00%) | 1.000 (0.00%) | 1.000 (0.00%) |
| | 大型車混入 α_r (大型車混入率%) | | 0.990 (1.4%) | 0.973 (4.0%) | 0.980 (2.9%) | 0.942 (8.9%) | 0.990 (1.4%) | 0.992 (1.2%) | 0.976 (3.6%) | 1.000 (0.0%) | 0.960 (5.9%) | 0.977 (3.4%) |
| | 左折車混入 α_{LT} (左折車混入率%) [歩行者による低減率fp] | | 0.942 (22.1%) | | 0.845 (65.2%) | | 0.963 (13.8%) | | 0.885 (46.0%) | | | |
| 率 | 右折車混入 α_{RT} (右折車混入率%) [右折車の通過率] | | | — | — | — | — | — | — | — | — | — |
| | 歩行者 α_L [歩行者による低減率fp] | | | — | — | — | — | — | — | — | — | — |
| | 実際車線の可能飽和交通流量SA (台/青1時間) | | 1,865 | 1,314 | 1,656 | 1,884 | 1,365 | 1,911 | 1,422 | 1,770 | 1,920 | 1,546 |
| | ①交通量Q (台/時) | | 140 (サバケ台数) 69 | 76 (サバケ台数) 69 | 79 (サバケ台数) 69 | 167 (サバケ台数) 69 | 28 (サバケ台数) 69 | | | | | |
| | 正規化交通量 ρ | | 0.075 1.φ | 0.005 2.φ | 0.042 3.φ | 0.042 4.φ | 0.001 5.φ | 0.087 E _{LT} = 1.277 | — f= | 0.071 0.071 0.071 | 0.071 0.071 0.071 | 0.031 0.031 0.031 |
| 必 要 現 示 率 | ②交通容量 (台/時) | | 693 | 557 | 852 | 969 | 771 | 710 | 597 | 910 | 987 | 864 |
| | 混雑度 ((①/②)) | | 0.20 | 0.14 | 0.08 | 0.08 | 0.09 | 0.24 | 0.05 | 0.14 | 0.14 | 0.14 |
| | 備考 | | E _{LT} = 1.277 | f= | E _{LT} = 1.282 | | f= | E _{LT} = 1.277 | f= | E _{LT} = 1.282 | | f= |
| | 通過率の計算 | | 0~200 | | 0.863 | | 0.806 | | 0.896 | | | 0.902 |
| | | 200~400 | | | 0.855 | | 0.807 | | 0.883 | | | 0.888 |
| | | 400~600 | | | 0.791 | | 0.758 | | 0.810 | | | 0.813 |
| | | 600~800 | | | 0.745 | | 0.718 | | 0.761 | | | 0.764 |
| | | 800~1000 | | | 0.712 | | 0.688 | | 0.726 | | | 0.729 |
| | 歩行者による補正率 | | 1.000 | | 1.000 | 1.000 | 1.000 | 1.000 | 1.000 | 1.000 | | |
| | 可能飽和交通容量 | | | 1.751 | | | 1.782 | | 1.757 | | | 1.759 |
| | 実1時間交通容量 (除サバケ台数) | | | 488 | | | 702 | | 528 | | | 795 |

No.2 交差点 (現況 休日)

| 流入路線 | | Aより | Bより | | Cより | Dより |
|-------------|-------------------------------------|--------------------|----------------|----------------|-----------------|-----------------|
| 車線 | | 直右左 ↔ (1) | 直左 ↔ (1) | 右折 → (1) | 直右左 ↔ (1) | 直右左 ↔ (1) |
| (車線数) | | | | | | |
| 交 通 量 | 直進 | 直進交通量 () 内大型車台数 | 53 (0) | 27 (0) | 102 (1) | 28 (0) |
| | 左折 | 左折交通量 () 内大型車台数 | 6 (0) | 11 (0) | 37 (2) | 19 (0) |
| | 右折 | 右折交通量 () 内大型車台数 | 17 (0) | 15 (1) | 27 (0) | 4 (0) |
| | 合計 | 合計交通量 () 内大型車台数 | 76 (0) | 38 (0) | 166 (3) | 51 (0) |
| | 対向流入部直進車台数 | | 102 | 28 | 53 | 27 |
| | 対向流入部飽和交通流率 | | 2000 | 2000 | 2000 | 2000 |
| | 現示の変わり目サバケ台数 交差点: 小2台 大3台 | | 2 | 2 | 2 | 2 |
| 現 示 | 車線幅員(m) | 4.80m | 3.00m | 3.00m | 4.80m | 2.80m |
| | 縦断勾配(%) | 0.00% | 0.00% | 0.00% | 0.00% | 0.00% |
| | 歩行者交通 (多:1 少:0) fp: 多 0.5 少 0.15 | 0 [0.15] | 0 [0.15] | 0 [0.15] | 0 [0.15] | 0 [0.15] |
| | 有効青時間 | 38秒 | 30秒 | 30秒 | 38秒 | 30秒 |
| | 青矢時間 (対向直進車なし) | | | | | |
| | 歩行者青時間 | 35秒 | 27秒 | 27秒 | 35秒 | 27秒 |
| | サイクル長 | 80秒 | 80秒 | 80秒 | 80秒 | 80秒 |

| 流入路線 | | Aより | Bより | Cより | Dより | | |
|-----------------------------|----------------------------------|--|---|---------------------|---|---|---|
| 車線 | | 直右左 ↔ (1) | 直左 ↔ (1) | 右折 → (1) | 直右左 ↔ (1) | 直右左 ↔ (1) | |
| (車線数) | | | | | | | |
| 飽和交通量の基本値 S_B (台/青1時間) | | 2,000 | 2,000 | 1,800 | 2,000 | 2,000 | |
| 補 正 率 | 車線幅員 α_w (車線幅員m) | 1.000 (4.80m) | 1.000 (3.00m) | 1.000 (3.00m) | 1.000 (4.80m) | 0.950 (2.80m) | |
| | 縦断勾配 α_6 (縦断勾配%) | 1.000 (0.00%) | 1.000 (0.00%) | 1.000 (0.00%) | 1.000 (0.00%) | 1.000 (0.00%) | |
| | 大型車混入 α_r (大型車混入率%) | 1.000 (0.0%) | 1.000 (0.0%) | 0.955 (6.7%) | 0.987 (1.8%) | 1.000 (0.0%) | |
| | 左折車混入 α_{LT} (左折車混入率%) | 0.979 (7.9%) | 0.927 (28.9%) | — | 0.942 (22.3%) | 0.908 (37.3%) | |
| | 右折車混入 α_{RT} (右折車混入率%) | 0.967 (22.4%) | — | — | 0.984 (16.3%) | 0.992 (7.8%) | |
| | 歩行者 α_L (歩行者による低減率fp) | 0.862 [0.15] | 0.865 [0.15] | — | 0.862 [0.15] | — | |
| | 実際車線の可能飽和交通流量 S_A (台/青1時間) | 1,893 | 1,854 | 1,632 | 1,830 | 1,711 | |
| ①交通量 Q (台/時) | | 76 | 38 | 15 (サバケ台数) 90 | 166 | 51 | |
| 正規化交通量 ρ | | 0.040 | 0.020 | — | 0.091 | 0.030 | |
| 必 要 現 示 率 | 1.φ | 0.040 | | | 0.091 | 0.091 | |
| | 2.φ | | 0.020 | — | | 0.030 | |
| | 3.φ | | | | | 0.000 | |
| | 4.φ | | | | | 0.000 | |
| | 5.φ | | | | | 0.000 | |
| ②交通容量 (台/時) | | 899 | 695 | 702 | 869 | 642 | |
| 混雑度 (①/②) | | 0.08 | 0.05 | 0.02 | 0.19 | 0.08 | |
| 備考 | | $E_{LT}=$ 1.276 $E_{RT}=$ 1.152 | $E_{LT}=$ 1.272 | $f=$ 0.973 | $E_{LT}=$ 1.276 $E_{RT}=$ 1.1 | $E_{LT}=$ 1.272 $E_{RT}=$ 1.1 | |
| 通過率の計算 | | 0~200 200~400 400~600 600~800 800~1000 | 0.903 0.888 0.814 0.764 0.729 | | 0.973 0.948 0.855 0.797 0.759 | 0.950 0.928 0.841 0.786 0.749 | 0.974 0.948 0.855 0.798 0.759 |
| 歩行者による補正率 | | | | 1.000 | | | |
| 可能飽和交通容量 | | | | 1.719 | | | |
| 実1時間交通容量 (除サバケ台数) | | | | 612 | | | |
| | | | | | 現示の 需要率 | | |
| | | | | | 交差点の 需要率 | | |
| | | | | | 0.121 | | |

No.2 交差点 (開店後 休日)

| 流入路線 | | Aより | Bより | | Cより | Dより |
|------------------------------|-------------------------------------|-------------------|----------------|----------------|-----------------|-----------------|
| 車線 | | 直右左 ↔ (1) | 直左 ↔ (1) | 右折 → (1) | 直右左 ↔ (1) | 直右左 ↔ (1) |
| (車線数) | | | | | | |
| 交 通 量 | 直進 | 直進交通量 (内大型車台数) | 63 (0) | 27 (0) | 112 (1) | 28 (0) |
| | 左折 | 左折交通量 (内大型車台数) | 6 (0) | 11 (0) | 51 (2) | 30 (0) |
| | 右折 | 右折交通量 (内大型車台数) | 17 (0) | 29 (1) | 38 (0) | 4 (0) |
| | 合計 | 合計交通量 (内大型車台数) | 86 (0) | 38 (0) | 201 (1) | 62 (0) |
| | 対向流入部直進車台数 | | 112 | 28 | 63 | 27 |
| | 対向流入部飽和交通流率 | | 2000 | 2000 | 2000 | 2000 |
| 現示の変わり目サバケ台数 交差点: 小2台 大3台 | | 2 | | 2 | 2 | 2 |
| 現 示 | 車線幅員(m) | 4.80m | 3.00m | 3.00m | 4.80m | 2.80m |
| | 縦断勾配(%) | 0.00% | 0.00% | 0.00% | 0.00% | 0.00% |
| | 歩行者交通 (多:1 少:0) fp: 多 0.5 少 0.15 | 0 [0.15] | 0 [0.15] | 0 [0.15] | 0 [0.15] | 0 [0.15] |
| | 有効青時間 | 38秒 | 30秒 | 30秒 | 38秒 | 30秒 |
| | 青矢時間 (対向直進車なし) | | | | | |
| | 歩行者青時間 | 35秒 | 27秒 | 27秒 | 35秒 | 27秒 |
| サイクル長 | | 80秒 | 80秒 | 80秒 | 80秒 | 80秒 |

| 流入路線 | | Aより | Bより | Cより | Dより | |
|---|-------------------------------------|--|---|---|--|--|
| 車線 | | 直右左 ↔ (1) | 直左 ↔ (1) | 右折 → (1) | 直右左 ↔ (1) | 直右左 ↔ (1) |
| (車線数) | | | | | | |
| 補 正 率 | 飽和交通量の基本値S _B (台/青1時間) | 2,000 | 2,000 | 1,800 | 2,000 | 2,000 |
| | 車線幅員 α_w (車線幅員m) | 1.000 (4.80m) | 1.000 (3.00m) | 1.000 (3.00m) | 1.000 (4.80m) | 0.950 (2.80m) |
| | 縦断勾配 α_6 (縦断勾配%) | 1.000 (0.00%) | 1.000 (0.00%) | 1.000 (0.00%) | 1.000 (0.00%) | 1.000 (0.00%) |
| | 大型車混入 α_r (大型車混入率%) | 1.000 (0.0%) | 1.000 (0.0%) | 0.976 (3.5%) | 0.990 (1.5%) | 1.000 (0.0%) |
| | 左折車混入 α_{LT} (左折車混入率%) | 0.981 (7.0%) | 0.927 (28.9%) | — | 0.934 (25.4%) | 0.884 (48.4%) |
| | 右折車混入 α_{RT} (右折車混入率%) | 0.968 (19.8%) | — | — | 0.981 (18.9%) | 0.994 (6.5%) |
| 実際車線の可能飽和交通流量S _A (台/青1時間) | 歩行者 α_L [歩行者による低減率fp] | 0.862 [0.15] | 0.865 [0.15] | — | 0.862 [0.15] | — |
| | ①交通量Q (台/時) | 86 | 38 | 29 (サバケ台数) 90 | 201 | 62 |
| | 正規化交通量 ρ | 0.045 | 0.020 | — | 0.111 | 0.037 |
| | 必 要 現 示 率 | 1.φ 2.φ 3.φ 4.φ 5.φ | 0.045 0.020 — — — | — | 0.111 — 0.037 — — | 0.111 0.037 0.000 0.000 0.000 |
| | ②交通容量 (台/時) | 902 | 695 | 716 | 862 | 626 |
| | 混雑度 (①/②) | 0.10 | 0.05 | 0.04 | 0.23 | 0.10 |
| 備考 | | E _{LT} = 1.276 E _{RT} = 1.169 | E _{LT} = 1.272 f= 0.973 | f= 0.973 | E _{LT} = 1.276 E _{RT} = 1.1 | E _{LT} = 1.272 E _{RT} = 1.1 |
| 通過率の計算 | | 0~200 200~400 400~600 600~800 800~1000 | 0.894 0.880 0.808 0.760 0.725 | 0.973 0.948 0.855 0.797 0.759 | 0.940 0.920 0.835 0.782 0.745 | 0.974 0.948 0.855 0.798 0.759 |
| 歩行者による補正率 | | | | 1.000 | | |
| 可能飽和交通容量 | | | | 1.757 | | |
| 実1時間交通容量 (除サバケ台数) | | | | 626 | | |
| | | | | | 現示の 需要率 | |
| | | | | | 交差点の 需要率 | |
| | | | | | 0.148 | |

No.2 交差点 (現況 平日)

| 流入路線 | | Aより | Bより | | Cより | Dより |
|-------------|----|-------------------------------------|----------------|----------------|-----------------|-----------------|
| 車線 | | 直右左 ↔ (1) | 直左 ↔ (1) | 右折 → (1) | 直右左 ↔ (1) | 直右左 ↔ (1) |
| (車線数) | | | | | | |
| 交 通 量 | 直進 | 直進交通量 (内大型車台数) | 53 (0) | 40 (0) | | 81 (1) |
| | 左折 | 左折交通量 (内大型車台数) | 12 (0) | 27 (2) | | 38 (0) |
| | 右折 | 右折交通量 (内大型車台数) | 28 (0) | | 16 (0) | 40 (0) |
| | 合計 | 合計交通量 (内大型車台数) | 93 (0) | 67 (2) | 16 (0) | 159 (1) |
| | | 対向流入部直進車台数 | 81 | | 53 | 40 |
| | | 対向流入部飽和交通流率 | 2000 | | 2000 | 2000 |
| | | 現示の変わり目サバケ台数 交差点: 小2台 大3台 | 2 | | 2 | 2 |
| 現 示 | 車線 | 車線幅員(m) | 4.80m | 3.00m | 3.00m | 4.80m |
| | | 縦断勾配(%) | 0.00% | 0.00% | 0.00% | 0.00% |
| | | 歩行者交通 (多:1 少:0) fp: 多 0.5 少 0.15 | 0 [0.15] | 0 [0.15] | 0 [0.15] | 0 [0.15] |
| | | 有効青時間 | 38秒 | 30秒 | 30秒 | 38秒 |
| | | 青矢時間 (対向直進車なし) | | | | |
| | | 歩行者青時間 | 35秒 | 27秒 | 27秒 | 35秒 |
| | | サイクル長 | 80秒 | 80秒 | 80秒 | 80秒 |

| 流入路線 | | Aより | Bより | Cより | Dより |
|---|-------------------------------------|--|--|--|--|
| 車線 | | 直右左 ↔ (1) | 直左 ↔ (1) | 右折 → (1) | 直右左 ↔ (1) |
| (車線数) | | | | | |
| 補 正 率 | 飽和交通量の基本値S _B (台/青1時間) | 2,000 | 2,000 | 1,800 | 2,000 |
| | 車線幅員 α_w (車線幅員m) | 1.000 (4.80m) | 1.000 (3.00m) | 1.000 (3.00m) | 1.000 (4.80m) |
| | 縦断勾配 α_6 (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 α_r (大型車混入率%) | 1.000 (0.0%) | 0.979 (3.0%) | 1.000 (0.0%) | 0.996 (0.6%) |
| | 左折車混入 α_{LT} (左折車混入率%) | 0.966 (12.9%) | 0.901 (40.3%) | — | 0.938 (23.9%) |
| | 右折車混入 α_{RT} (右折車混入率%) | 0.966 (30.1%) | — | — | 0.975 (25.2%) |
| | 歩行者 α_L (歩行者による低減率fp) | 0.862 [0.15] | 0.865 [0.15] | — | 0.862 [0.15] |
| 実際車線の可能飽和交通流量S _A (台/青1時間) | 1,866 | 1,764 | 1,632 | 1,822 | 1,674 |
| | ①交通量Q (台/時) | 93 | 67 | 16 (サバケ台数) 90 | 159 |
| | 正規化交通量 ρ | 0.050 | 0.038 | — | 0.087 |
| | 必 要 現 示 率 | 1.φ 2.φ 3.φ 4.φ 5.φ | 0.050 0.038 — — — | 0.087 — 0.070 — — | 0.087 0.070 0.000 0.000 0.000 |
| | ②交通容量 (台/時) | 886 | 662 | 702 | 865 |
| | 混雑度 (①/②) | 0.10 | 0.10 | 0.02 | 0.18 |
| | 備考 | E _{LT} = 1.276 E _{RT} = 1.117 | E _{LT} = 1.272 f= 0.950 | E _{LT} = 1.276 E _{RT} = 1.1 | E _{LT} = 1.272 E _{RT} = 1.1 |
| 通過率の計算 | 0~200 | 0.923 | | 0.950 | 0.950 |
| | 200~400 | 0.905 | | 0.928 | 0.928 |
| | 400~600 | 0.825 | | 0.841 | 0.841 |
| | 600~800 | 0.774 | | 0.786 | 0.786 |
| | 800~1000 | 0.738 | | 0.749 | 0.749 |
| | 歩行者による補正率 | | | 1.000 | |
| | 可能飽和交通容量 | | | 1.800 | |
| 実1時間交通容量 (除サバケ台数) | | | | 612 | |
| | | | | 現示の 需要率 | |
| | | | | 交差点の 需要率 | |
| | | | | 0.157 | |

No.2 交差点 (開店後 平日)

| 流入路線 | | Aより | Bより | | Cより | Dより |
|-------------|----|-------------------------------------|----------------|----------------|-----------------|-----------------|
| 車線 | | 直右左 ↔ (1) | 直左 ↔ (1) | 右折 → (1) | 直右左 ↔ (1) | 直右左 ↔ (1) |
| (車線数) | | | | | | |
| 交 通 量 | 直進 | 直進交通量 (内大型車台数) | 63 (0) | 40 (0) | | 91 (1) |
| | 左折 | 左折交通量 (内大型車台数) | 12 (0) | 27 (2) | | 52 (0) |
| | 右折 | 右折交通量 (内大型車台数) | 28 (0) | | 30 (0) | 51 (0) |
| | 合計 | 合計交通量 (内大型車台数) | 103 (0) | 67 (2) | 30 (0) | 194 (1) |
| | | 対向流入部直進車台数 | 91 | | 53 | 40 |
| | | 対向流入部飽和交通流率 | 2000 | | 2000 | 2000 |
| | | 現示の変わり目サバケ台数 交差点: 小2台 大3台 | 2 | | 2 | 2 |
| 現 示 | 車線 | 車線幅員(m) | 4.80m | 3.00m | 3.00m | 4.80m |
| | | 縦断勾配(%) | 0.00% | 0.00% | 0.00% | 0.00% |
| | | 歩行者交通 (多:1 少:0) fp: 多 0.5 少 0.15 | 0 [0.15] | 0 [0.15] | 0 [0.15] | 0 [0.15] |
| | | 有効青時間 | 38秒 | 30秒 | 30秒 | 38秒 |
| | | 青矢時間 (対向直進車なし) | | | | |
| | | 歩行者青時間 | 35秒 | 27秒 | 27秒 | 35秒 |
| | | サイクル長 | 80秒 | 80秒 | 80秒 | 80秒 |

| 流入路線 | | Aより | Bより | Cより | Dより |
|-----------------------|---|--|---|--|--|
| 車線 | | 直右左 ↔ (1) | 直左 ↔ (1) | 右折 → (1) | 直右左 ↔ (1) |
| (車線数) | | | | | |
| 補 正 率 | 飽和交通量の基本値S _B (台/青1時間) | 2,000 | 2,000 | 1,800 | 2,000 |
| | 車線幅員 α_w (車線幅員m) | 1.000 (4.80m) | 1.000 (3.00m) | 1.000 (3.00m) | 1.000 (4.80m) |
| | 縦断勾配 α_6 (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 α_r (大型車混入率%) | 1.000 (0.0%) | 0.979 (3.0%) | 1.000 (0.0%) | 0.996 (0.5%) |
| | 左折車混入 α_{LT} (左折車混入率%) | 0.969 (11.7%) | 0.901 (40.3%) | — | 0.931 (26.8%) |
| | 右折車混入 α_{RT} (右折車混入率%) | 0.965 (27.2%) | — | — | 0.974 (26.3%) |
| | 歩行者 α_L (歩行者による低減率fp) | 0.862 [0.15] | 0.865 [0.15] | — | 0.862 [0.15] |
| 必 要 現 示 率 | 実際車線の可能飽和交通流量S _A (台/青1時間) | 1,870 | 1,764 | 1,632 | 1,806 |
| | ①交通量Q (台/時) | 103 | 67 | 30 (サバケ台数) 90 | 194 |
| | 正規化交通量 ρ | 0.055 | 0.038 | — | 0.078 |
| | 1.φ | 0.055 | | 0.107 | 0.107 |
| | 2.φ | | 0.038 | — | 0.078 |
| | 3.φ | | | | 0.000 |
| | 4.φ | | | | 0.000 |
| ②交通容量 (台/時) | 5.φ | | | | 0.000 |
| | 888 | 662 | 702 | 858 | 621 |
| | 混雑度 (①/②) | 0.12 | 0.10 | 0.04 | 0.23 |
| | 備考 | E _{LT} = 1.276 E _{RT} = 1.133 | E _{LT} = 1.272 f= 0.950 | E _{LT} = 1.276 E _{RT} = 1.1 | E _{LT} = 1.272 E _{RT} = 1.1 |
| | 通過率の計算 | 0~200 200~400 400~600 600~800 800~1000 | 0.914 0.897 0.820 0.769 0.734 | 0.950 0.928 0.841 0.786 0.749 | 0.940 0.920 0.835 0.782 0.745 |
| | 歩行者による補正率 | | | 1.000 | |
| | 可能飽和交通容量 | | | 1.800 | |
| 実1時間交通容量 (除サバケ台数) | | | | 612 | |

3) 出入口の交通容量評価

出入口における交通容量評価については「平面交差の計画と設計 基礎編 (一時停止制御交差点の交通容量)」により評価しました。前面交通量はNo. 1 交差点の A 断面交通量より、休日 16 時、平日 17 時の交通量とした。

○ 従道路流入部の方向別交通流の横断可能容量は、次式で求める

$$C_x = Q_x \times \frac{\exp \left(\frac{-Q_x \times g_x}{h_x} \right)}{1 - \exp \left(\frac{-Q_x \times g_x}{h_x} \right)}$$

ここで、
Cx : 従道路流入部の方向別交通流 (x は直進、右折、左折の別) の交通容量 [台/秒]

Qx : 従道路の x 方向交通と交錯する交通需要 (Vi) の総和 [台/秒]

Vi : 従道路の x 方向交通と交錯する方向別の交通需要 [台/秒]

gx : 従道路の x 方向交通が通過可能と判断する交通需要 Qx 最小ギャップ
(臨界ギャップ) [秒]

hx : 従道路の x 方向交通が、同一ギャップを 2 台連続して通過できるときの
追従車頭時間 [秒]

【「平面交差の計画と設計」基礎編 P135 式 3.2.2】

○ 混用車線の交通容量は、次式で求める

$$C_m = \frac{\sum W_x}{\sum \left(\frac{W_x}{C_{px}} \right)}$$

ここで、
Cm : 従道路流入部の交通容量 [台/時]

Wx : 従道路の各方向別の交通需要 [台/時]

Cpx : 従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/時]

【「平面交差の計画と設計」基礎編 P136 式 3.2.3】

表. 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 の例)

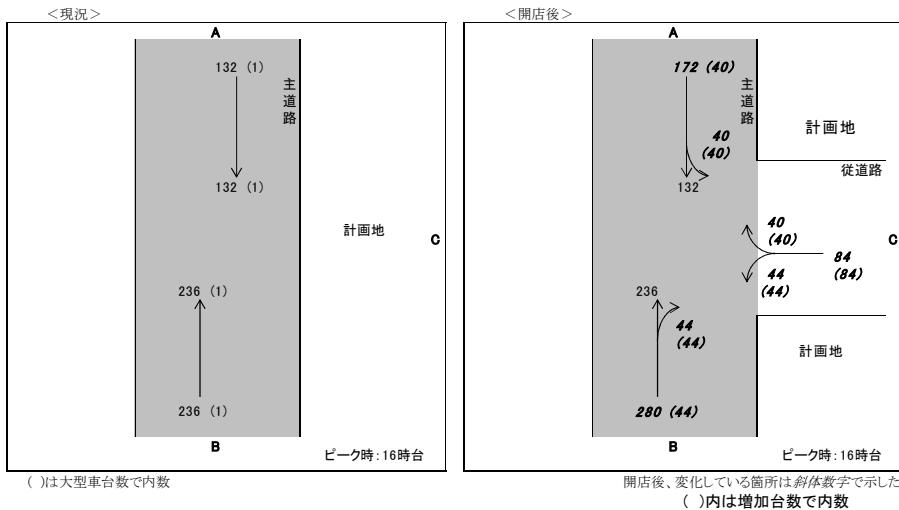
| 交通流 | | 基本臨界ギャップ (秒) | | | 基本追従車頭時間 [秒] | | |
|--------------|---------------------|----------------|------------------------|----------------|--------------|------------------------|-------|
| | | 2車線道路 (主道路) | 4車線道路 (主道路) | 6車線道路 (主道路) | 2車線道路 | 4車線道路 | 6車線道路 |
| 主道路からの右折 | | 4.1 | 4.1 | 5.3 | 2.2 | 2.2 | 3.1 |
| 主道路からの U ターン | | — | 6.4 (広幅員) 6.9 (狭幅員) | 5.6 | — | 2.5 (広幅員) 3.1 (狭幅員) | 2.3 |
| 従道路からの左折 | | 6.2 | 6.8 | 7.1 | 3.3 | 3.3 | 3.8 |
| 従道路の直進 | 1段横断 | 6.5 | 6.5 | 6.5 | 4.0 | 4.0 | 4.0 |
| | 1段階通過時 (沿道側通過待ち) | 5.5 | 5.5 | 5.5 | | | |
| | 2段階通過時 (中分通過待ち) | 5.5 | 5.5 | 5.5 | | | |
| 従道路からの右折 | 1段横断 | 7.1 | 7.5 | 6.4 | 3.5 | 3.5 | 3.5 |
| | 1段階通過時 (沿道側通過待ち) | 6.1 | 6.5 | 7.3 | | | |
| | 2段階通過時 (中分通過待ち) | 6.1 | 6.5 | 6.7 | | | |

注) 通行は日本方式(左側通行)に換算した。

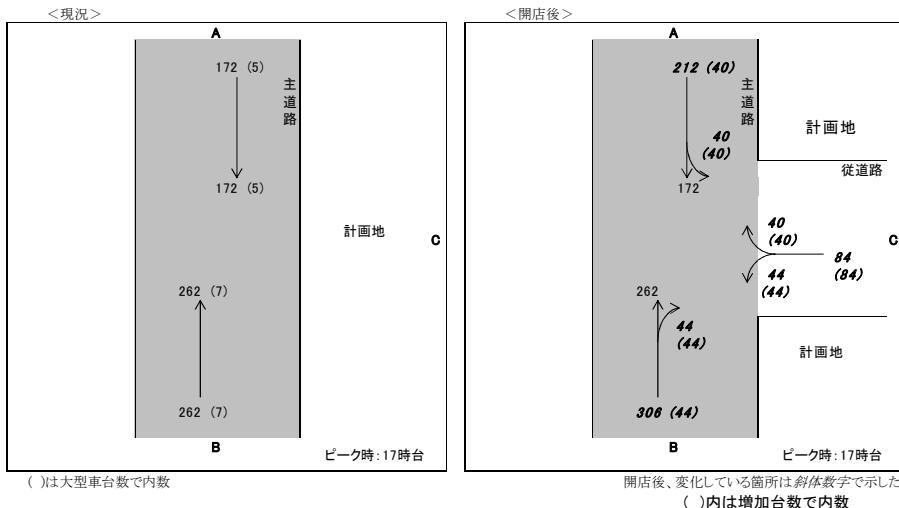
出入口

安全側として、1つの出入口に集中した場合を想定しました。

(休日)



(平日)



<開店後の右折の可能台数の試算結果>

(休日)

| No | 実交通量 Mn | Qx | gx | hx | 交通容量 Cpx | 交通容量差 Cpx - Mn | 交通容量比 Mn / Cpx | 評価 |
|----|------------|-------|-----|-----|-------------|-------------------|-------------------|----|
| 1 | 44 | 0.048 | 4.1 | 2.2 | 1,414 | 1,370 | 0.031 | OK |
| 2 | 44 | 0.037 | 6.2 | 3.3 | 921 | 877 | 0.048 | OK |
| 3 | 40 | 0.114 | 7.1 | 3.5 | 554 | 514 | 0.072 | OK |
| 混1 | 84 | — | — | — | 700 | 616 | 0.120 | OK |

(平日)

| No | 実交通量 Mn | Qx | gx | hx | 交通容量 Cpx | 交通容量差 Cpx - Mn | 交通容量比 Mn / Cpx | 評価 |
|----|------------|-------|-----|-----|-------------|-------------------|-------------------|----|
| 1 | 44 | 0.059 | 4.1 | 2.2 | 1,371 | 1,327 | 0.032 | OK |
| 2 | 44 | 0.048 | 6.2 | 3.3 | 874 | 830 | 0.050 | OK |
| 3 | 40 | 0.133 | 7.1 | 3.5 | 500 | 460 | 0.080 | OK |
| 混1 | 84 | — | — | — | 646 | 562 | 0.130 | OK |

No. 1 : 主道路 (流入部 B) からの右折

No. 2 : 従道路 (流入部 C) からの左折

No. 3 : 従道路 (流入部 C) からの右折

No. 混 1 : 従道路 (流入部 C) 左右混用車線