

# 大規模小売店舗立地法手続きに係る 交差点処理計画

(仮称) ファッションセンターしまむらひたち野うしく店

<添付資料：大規模小売店舗立地法施行規則 第四条第一項第五号>

駐車場の自動車の出入口の形式又は来客の自動車の方向別台数の  
予測の結果等駐車場の自動車の出入口の数及び位置を設定するために必要な事項

## 目次

1. 交差点処理計画の概要	1
2. 駐車場出入口における入庫台数の検討	1
2.1. 当該計画店舗駐車場概要	1
2.2. 方向別自動車台数の設定	1
2.3. 入口の入庫台数	5
3. 交通量調査	6
3.1. 交通量調査概要	6
4. 現況と開店後における交通量の比較	7
4.1. 交差点処理能力の検討	7
4.2. 方向別交通量	8
4.3. 交差点需要率の比較	9
資 料	10
<1> ピーク時来台数及び必要駐車台数	11
<2> 交差点幾何構造・信号現示・飽和交通流率	12
<3> 交通量調査結果	16
・ 方向別交通量	16

## 1. 交差点処理計画の概要

「大規模小売店舗を設置する者が配慮すべき事項に関する指針」に基づいて算出したピーク時発生交通量<sup>1</sup>を用いて、自動車の方向別台数を予測し、当該計画店舗周辺の交差点にて交通量調査を行い、当該駐車場形式を踏まえて交通量について検討した。

なお、本検討に係る交通予測については、平成12年12月通商産業省産業政策局流通産業課「交通対策に関するケーススタディ」の手順に準拠している。

<sup>1</sup>(資料<1> ピーク時来台数及び必要駐車台数参照)

## 2. 駐車場出入口における入庫台数の検討

### 2.1. 当該計画店舗駐車場概要

- ・ 駐車場形式 : 自走式
- ・ 出入口等 : 合計3箇所

### 2.2. 方向別自動車台数の設定

駐車場出入口の数や位置の妥当性を検討するため、以下の手順に従い、出入口の方向別自動車台数を設定した。ただし、4)ゾーン別世帯構成比の算定には、国勢調査(2020年)における町丁目別世帯を適用した。

- 1)来店者の分布範囲の設定
- 2)アクセス経路の設定
- 3)来店者の分布範囲の分割(ゾーニング)
- 4)ゾーン別世帯構成比の算定
- 5)方面別ピーク時自動車来店台数の設定
- 6)方向別自動車台数の設定

#### 1)来店者の分布範囲の設定

当該計画店舗における来店者の分布範囲は店舗を中心とした半径1.0kmとした。

#### 2)アクセス経路の設定

来店者の分布範囲内の幹線道路網上に、当該計画店舗までの広域のアクセス経路を方向別に設定した。また、当該計画店舗周辺道路についてはアクセス経路<sup>2</sup>からの最短経路を設定した。

<sup>2</sup>(図-1 広域アクセス経路参照)

A) 広域アクセス経路

1) で設定した来店者の分布範囲内では、広域アクセス経路に該当する幹線道路は、「周辺町道」「県道25号」の2経路である。ここでは、この経路を主なアクセス経路とし設定した。

B) 周辺アクセス経路

当該店舗周辺は、周辺アクセス経路が「周辺町道」「県道25号」の2経路となる。

3) 来店者の分布範囲の分割（ゾーニング）

2) で設定したアクセス経路及び来店者の分布範囲等の影響を勘案し、経路から境界の町丁目を目安に、当該店舗を中心とした半径1.0km以内の範囲を地図上でA～Bの2つ<sup>3)</sup>に分割した。

<sup>3)</sup>(図-2 ゾーン区分参照)

4) ゾーン別世帯構成比の算定

国勢調査の結果より、町丁目別世帯を適用した場合の、当該来店者の分布範囲の総世帯数は、2,641世帯である。この世帯数を、3) で設定したゾーニングに従って集計し、ゾーン別の世帯数構成比を算定し、表 - 1に示した。

表 - 1 ゾーン別世帯数構成比

ゾーン	ゾーン別世帯数（構成比）
A方面	935世帯（35.4%）
B方面	1,706世帯（64.6%）
計	2,641世帯（100.0%）

5) 方面別ピーク時自動車来店台数の設定

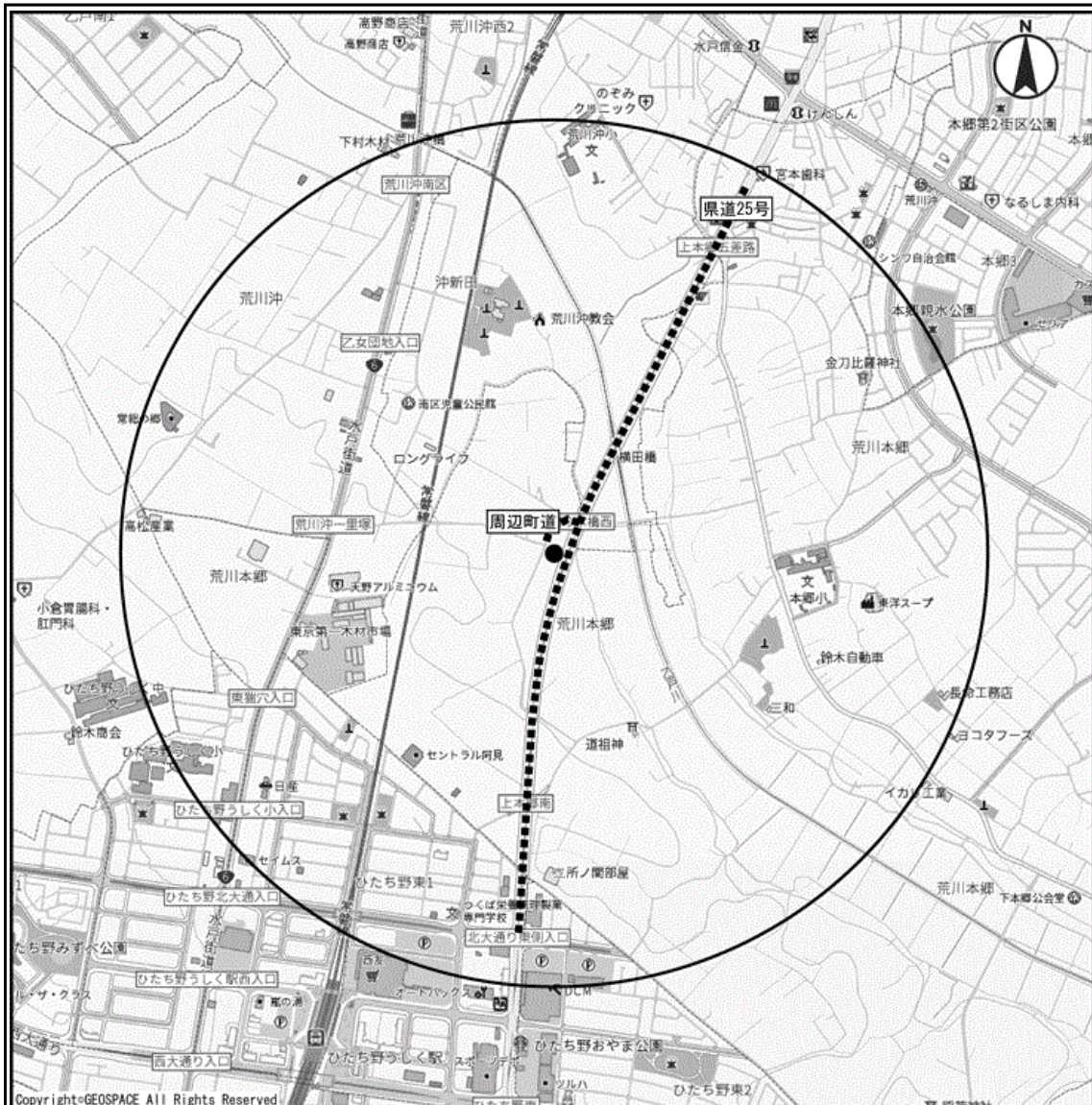
指針の計算式で算出したピーク1時間当たりの自動車来店台数69台<sup>4)</sup>に、4) で算定したゾーン別世帯構成比を乗じて予測した方向別ピーク時自動車来店台数を設定した。

<sup>4)</sup>(資料<1> ピーク時来台数及び必要駐車台数参照)

6) 方向別自動車台数の設定

各方面別自動車来台数をその方面を分担するアクセス経路に割振り<sup>5)</sup>、来店経路の方向別自動車台数を設定した。

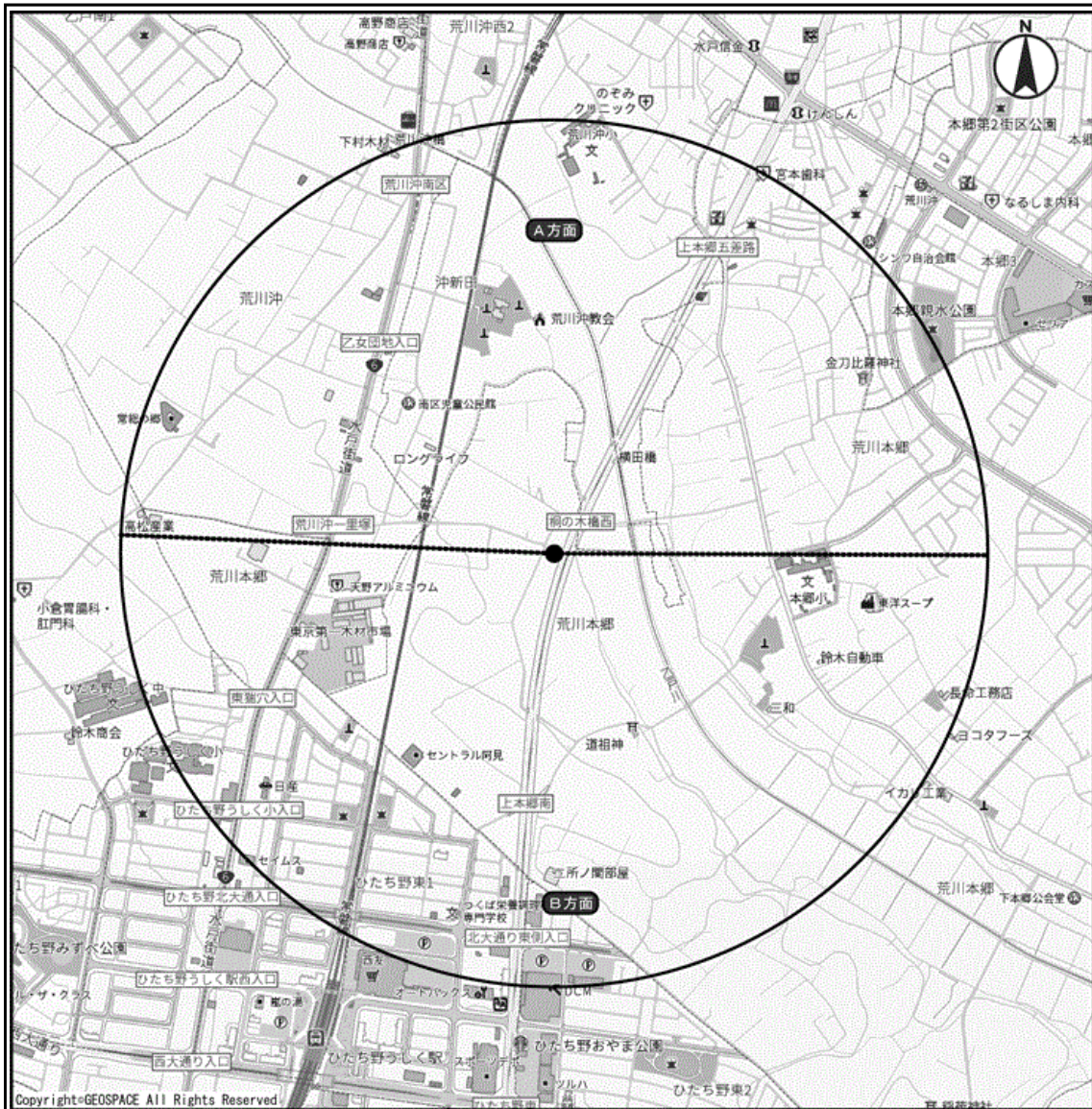
<sup>5)</sup>(別紙 来退店経路図（広域）参照)



縮尺 0.5km

- 凡 例
- : 計画地
  - : 当該店舗を中心とした半径1.0km
  - ..... : アクセス経路
- アクセス経路: 「周辺町道」「県道25号」

図 - 1 広域アクセス経路



縮尺 0.5km

- 凡 例
- : 計画地
  - : 当該店舗を中心とした半径1.0km
  - ..... : ゾーン区分
  - 世帯数合計 : 2,641世帯

図 - 2 ゾーン区分

2.3. 入口の入庫台数

年間の平均的な休祭日、平日のピーク1時間に予測される来客の自動車の方面別来店台数の予測の算出結果を表 - 2、駐車場出入口別来店台数の予測の算出結果を表 - 3に示す。

表 - 2 方面別ピーク時自動車来店台数

ゾーン	A方面	B方面
比率(100.0%)	35.4%	64.6%
ピーク時来店台数(69台/時)	24台/時	45台/時

表 - 3 駐車場出入口別来店台数

	駐車場出入口		
	出入口	出入口	合計
分担比率	64.6%	35.4%	100.0%
予測来店台数	45台/時	24台/時	69台/時

当該店舗駐車場において来店車両が流入できる出入口等は合計3ヶ所設置してある。

出入口 ・ : B方面 = 45台

出入口 : A方面 = 24台

### 3. 交通量調査

当該計画店舗周辺1箇所において、下記のとおり交差点交通量調査を実施した。

#### 3.1. 交通量調査概要

調査場所	調査年月日	
交差点A ( 桐の木橋西 )	令和 8年 2月 8日(日)	令和 8年 2月 9日(月)
調査方向	交差点流入全方向(数取器による)	
車種区分	普通車、大型車の車種区分(ナンバープレート頭番号により判別)	

表 - 4 車種区分

車種	ナンバープレート頭番号	備考
大型車	0,1,2,8,9	8ナンバーは形状により判断する。 (例)パトカー：普通車 運転免許教習車：普通車
普通車	3,4,5,6,7,8	

#### 4. 現況と開店後における交通量の比較

##### 4.1. 交差点処理能力の検討

各交差点について交差点需要率を算出し、開店後の来店者の影響による交差点の処理能力を現況と比較した。

方向別発生集中(来店/退店)交通量の予測

方向別発生集中交通量の予測は、「2.1.当該計画店舗駐車場概要 2.2.方向別自動車台数の設定」において算出した自動車の来店台数を考慮し、退店台数は来店台数と同じ台数が退店すると想定して予測することとした。

また、指針の計算式による来店台数は、年間の平均的な休祭日における予測台数であるが、平日においても休日と同じ台数が来店するものとした。

将来交通量の予測

##### ・将来一般交通量

現況の交通量調査結果を将来一般交通量とした。

##### ・将来交通量の予測

将来交通量は、将来一般交通量と方向別発生集中交通量を加算した結果とする。また、予測時間帯は当該店舗の営業時間内における交差点交通量のピーク時間帯とし、表-5に示した。

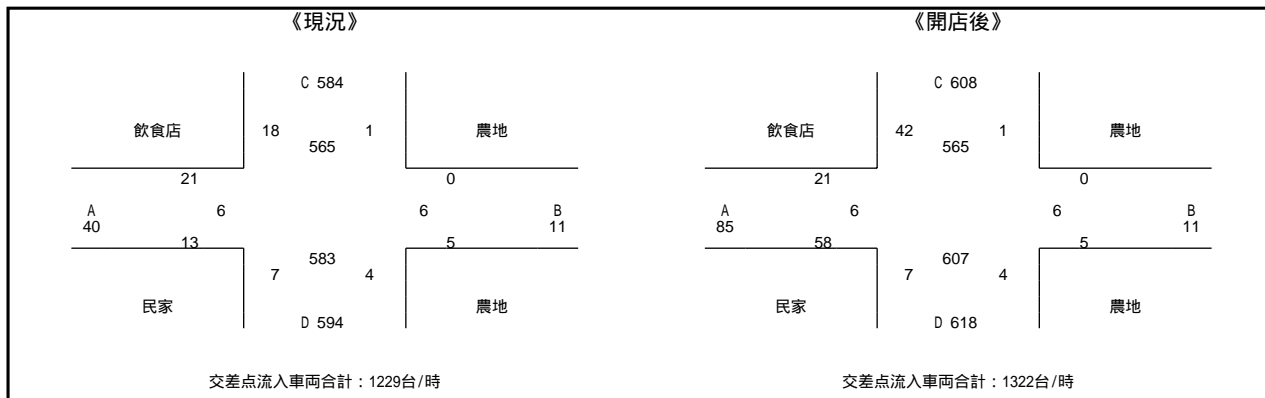
表-5 ピーク時間帯

調査地点	休日	平日
交差点A(桐の木橋西)	16時台	17時台

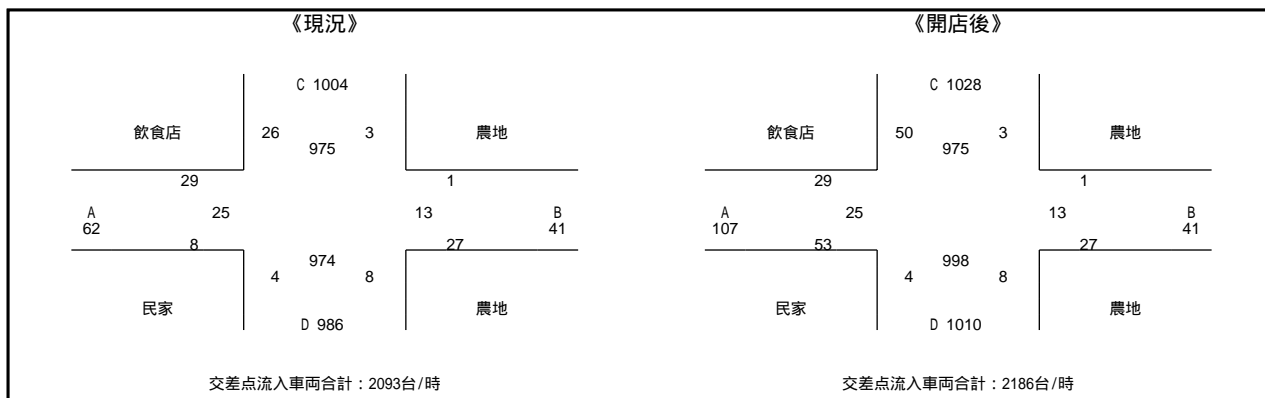
4.2. 方向別交通量

交通量調査を行った各交差点について、現況と開店後の方向別交通量を比較した。

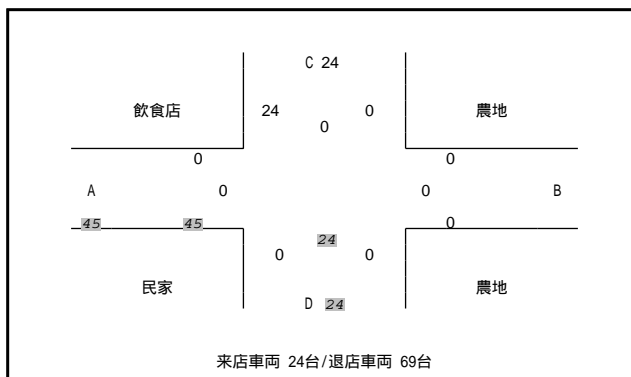
【交差点A（桐の木橋西）】  
 < 休日 / 16時台 > 増加台数 93台



< 平日 / 17時台 > 増加台数 93台



【交差点車両増加台数（網掛けなし：来店車両 / 網掛け：退店車両）】



#### 4.3. 交差点需要率の比較

表 - 6 交差点A ( 桐の木橋西 ) 需要率

	休日		平日	
	現況	開店後	現況	開店後
需要率	0.173	0.202	0.285	0.312
現況と開店後の差	0.029		0.027	
ピーク時間帯	16時台		17時台	

一般的に交差点需要率が0.9以下であれば円滑な交通処理が可能であると考えられます。

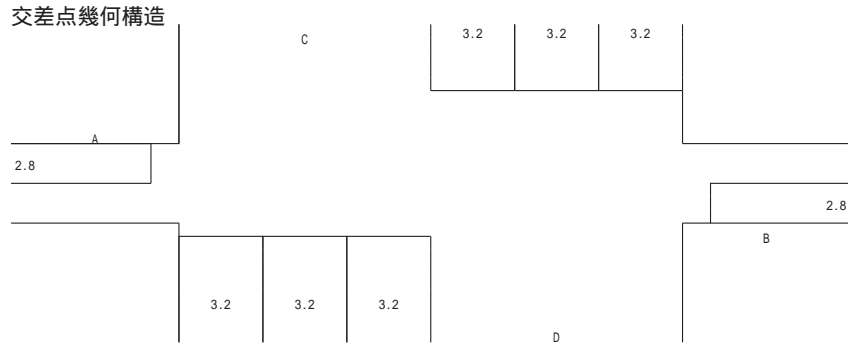
# 資 料

<1> ピーク時来台数及び必要駐車台数  
指針による必要駐車台数算出式

事項等		各事項算出のための計算式
地区の区分	その他地区	
行政人口	50,120人	令和7年12月1日 住民基本台帳
S:店舗面積	1.121千㎡	$1,121\text{m}^2 \div 1,000$
A:店舗面積あたりの日来店客数原単位	1,066.37/千㎡	人口40万人未満且つ 店舗面積5,000㎡未満 1,100 - 30S
B:ピーク率	14.4%	指針の基準値
C:自動車分担率	80%	人口10万人未満且つその他地区
D:平均乗車人員	2人/台	店舗面積10,000㎡未満の基準値
E:平均駐車時間係数	0.6028	店舗面積10,000㎡未満 $(30 + 5.5S) \div 60$
必要駐車台数	42台	$A \times S \times B \times C \div D \times E$
ピーク時来台数	69台/時	$A \times S \times B \times C \div D$
1日当たりの来台数	478台/日	$A \times S \times C \div D$

< 2 > 交差点幾何構造・信号現示・飽和交通流率

交差点A（桐の木橋西）・休日・現況



信号現示

	1	2
流図		
青時間	58秒	30秒
クリアランス時間	Y3秒 AR3秒	Y3秒 AR3秒
有効青時間	59秒	31秒
歩行者青時間	51秒	20秒
サイクル長	100秒	
現示の需要率	0.148	0.025
交差点の需要率	0.173	

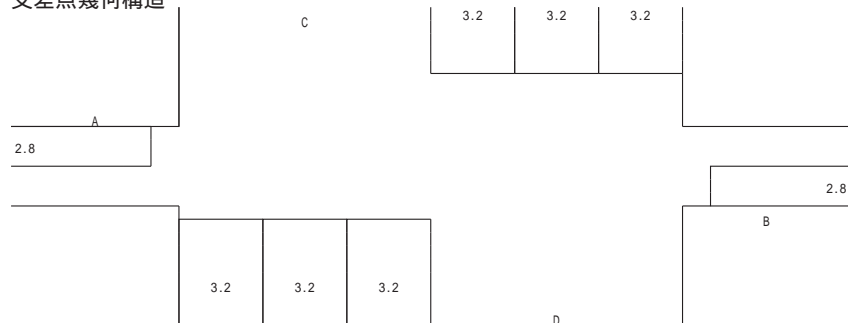
交差点A（桐の木橋西）・休日・現況

飽和交通流率一覧表

流入部	A		B		C			D			
車線	左+直	左+直	左+直	直	直	右	左+直	直	右		
車線数	1	1	1	1	1	1	1	1	1		
飽和交通流率基本値	2000	2000	2000	2000	1800	2000	2000	2000	1800		
車線幅員による補正値 w (車線幅員)m	0.95	0.95	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00		
縦断勾配による補正値 i (縦断勾配)%	2.8	2.8	3.2	3.2	3.2	3.2	3.2	3.2	3.2		
縦断勾配による補正値 i	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00		
(縦断勾配)%	0	0	0	0	0	0	0	0	0		
大型車混入による補正率 T (大型車混入率)%	1.0	1.0	1.0	1.0	1.0	1.0	1.0	1.0	1.0		
大型車混入による補正率 T	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0		
左折車混入による補正率 LT (左折率)%	0.85	0.87	1.0				1.0				
左折車混入による補正率 LT	52.5	45.45	0.35				2.35				
(歩行者による低減率) fp											
(有効青時間)秒	31	31	59	59	59	59	59	59	59		
(歩行者用青時間)秒	20	20	51				51				
右折車混入による補正率 RT (右折率)%	1.0	1.0									
右折車混入による補正率 RT	32.5	0.0									
(右折車通過確率) f	0.99	0.99				0.55				0.56	
(有効青時間)秒	31	31									
(現示変わり目のさばけ台数増分 /h)Ker (交差点内滞留台数 /C)K											
飽和交通流率S	3	3				3			3		
飽和交通流率S	1,615	1,653	2,000	2,000	-	2,000	2,000	-			
設計交通量q	40	11	566		18		590		4		
流入部の需要率	0.025	0.007	0.142				0.148				現示の 需要率
必要現示率	1		0.142				0.148				0.148
必要現示率	2	0.025	0.007								0.025
可能交通量	501	512	2,360		623		2,360		635		交差点 の需要 率
混雑度(設計交通量/可能交通量)	0.080	0.021	0.240		0.029		0.250		0.006		0.173

交差点A（桐の木橋西）・休日・開店後

交差点幾何構造



信号現示

	1	2
流図		
青時間	58秒	30秒
クリアランス時間	Y3秒 AR3秒	Y3秒 AR3秒
有効青時間	59秒	31秒
歩行者青時間	51秒	20秒
サイクル長	100秒	
現示の需要率	0.154	0.048
交差点の需要率	0.202	

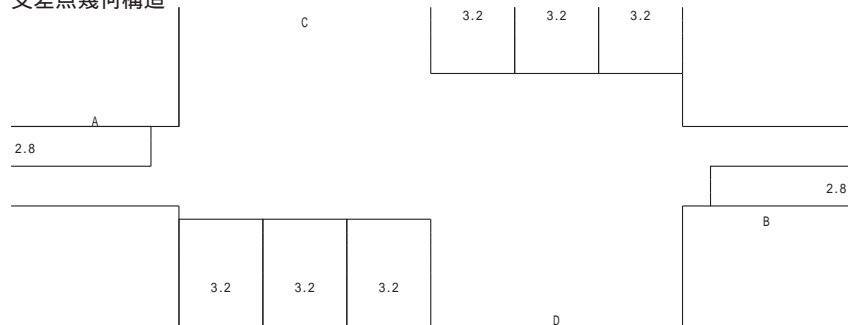
交差点A（桐の木橋西）・休日・開店後

飽和交通流率一覧表

流入部	A		B		C			D		現示の 需要率	交差点 の需要 率
	左+直 +右	左+直 +右	左+直	直	直	右	左+直	直	右		
車線数	1	1	1	1	1	1	1	1	1		
飽和交通流率基本値	2000	2000	2000	2000	1800	2000	2000	1800			
車線幅員による補正値 w (車線幅員)m	0.95	0.95	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00		
縦断勾配による補正値 i (縦断勾配)%	2.8	2.8	3.2	3.2	3.2	3.2	3.2	3.2	3.2		
縦断勾配による補正値 i (縦断勾配)%	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00		
大型車混入による補正率 T (大型車混入率)%	0	0	0	0	0	0	0	0	0		
左折車混入による補正率 LT (左折率)%	1.0	1.0	1.0	1.0	1.0	1.0	1.0	1.0	1.0		
左折車混入による補正率 LT (左折率)%	0.93	0.87	1.0				1.0				
(歩行者による低減率) fp	24.71	45.45	0.35				2.25				
(有効青時間)秒											
(歩行者用青時間)秒	31	31	59	59	59	59	59	59	59		
(歩行者用青時間)秒	20	20	51				51				
右折車混入による補正率 RT (右折率)%	1.0	1.0									
(右折率)%	68.24	0.0									
(右折車通過確率) f (有効青時間)秒	0.99	0.99			0.54				0.56		
(有効青時間)秒	31	31									
(現示変わり目のさばけ台数増分 /h)Ker (交差点内滞留台数 /C)K						3			3		
飽和交通流率S	3	3									
飽和交通流率S	1,767	1,653	2,000	2,000	-	2,000	2,000	-			
設計交通量q	85	11	566		42	614		4			
流入部の需要率	0.048	0.007	0.142			0.154			0.154	0.048	0.202
必要現示率	1		0.142			0.154			0.154	0.048	0.202
必要現示率	2	0.048	0.007						0.048		
可能交通量	548	512	2,360		610	2,360		635			
混雑度(設計交通量/可能交通量)	0.155	0.021	0.240		0.069	0.260		0.006			

交差点A（桐の木橋西）・平日・現況

交差点幾何構造



信号現示

	1	2
流図		
青時間	97秒	30秒
クリアランス時間	Y3秒 AR3秒	Y3秒 AR3秒
有効青時間	98秒	31秒
歩行者青時間	90秒	20秒
サイクル長	139秒	
現示の需要率	0.247	0.038
交差点の需要率	0.285	

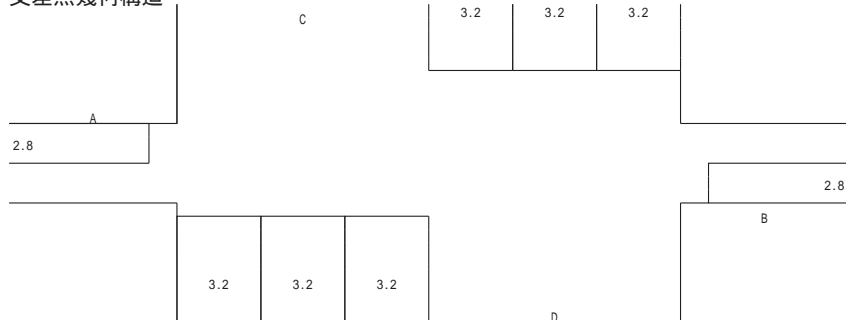
交差点A（桐の木橋西）・平日・現況

飽和交通流率一覧表

流入部	A		B		C			D		現示の 需要率	交差点 の需要 率
	左+直 +右	左+直 +右	左+直	直	直	右	左+直	直	右		
車線数	1	1	1	1	1	1	1	1	1		
飽和交通流率基本値	2000	2000	2000	2000	1800	2000	2000	1800			
車線幅員による補正値 w (車線幅員)m	0.95	0.95	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00		
縦断勾配による補正値 i (縦断勾配)%	2.8	2.8	3.2	3.2	3.2	3.2	3.2	3.2	3.2		
縦断勾配による補正値 i	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00		
(縦断勾配)%	0	0	0	0	0	0	0	0	0		
大型車混入による補正率 T (大型車混入率)%	1.0	1.0	0.99	0.99	1.0	1.0	1.0	1.0	1.0		
左折車混入による補正率 LT (左折率)%	0.0	0.0	1.12	1.13	0.0	0.61	0.62	0.0			
左折車混入による補正率 LT (左折率)%	0.86	0.85	1.0			1.0					
(歩行者による低減率) fp	46.77	65.85	0.61			0.81					
(歩行者による低減率) fp											
(有効青時間)秒	31	31	98	98	98	98	98	98			
(歩行者用青時間)秒	20	20	90			90					
右折車混入による補正率 RT (右折率)%	1.0	1.0									
(右折率)%	12.9	2.44									
(右折車通過確率) f	0.99	0.98			0.38				0.38		
(有効青時間)秒	31	31									
(現示変わり目のさばけ台数増分 /h)Ker (交差点内滞留台数 /C)K					3				3		
飽和交通流率S	3	3									
飽和交通流率S	1,634	1,615	1,980	1,980	-	2,000	2,000	-			
設計交通量q	62	41	978		26	978		8			
流入部の需要率	0.038	0.025	0.247			0.245					
必要現示率	1		0.247			0.245			0.247		
必要現示率	2	0.038	0.025						0.038	0.285	
可能交通量	364	360	2,792		495	2,820		495			
混雑度(設計交通量/可能交通量)	0.170	0.114	0.350		0.053	0.347		0.016			

交差点A（桐の木橋西）・平日・開店後

交差点幾何構造



信号現示

	1	2
流図		
青時間	97秒	30秒
クリアランス時間	Y3秒 AR3秒	Y3秒 AR3秒
有効青時間	98秒	31秒
歩行者青時間	90秒	20秒
サイクル長	139秒	
現示の需要率	0.251	0.061
交差点の需要率	0.312	

交差点A（桐の木橋西）・平日・開店後

飽和交通流率一覧表

流入部	A		B		C			D		現示の 需要率	交差点 の需要 率
	左+直 +右	左+直 +右	左+直	直	直	右	左+直	直	右		
車線数	1	1	1	1	1	1	1	1	1		
飽和交通流率基本値	2000	2000	2000	2000	1800	2000	2000	1800			
車線幅員による補正値 w (車線幅員)m	0.95	0.95	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00		
縦断勾配による補正値 i (縦断勾配)%	2.8	2.8	3.2	3.2	3.2	3.2	3.2	3.2	3.2		
大型車混入による補正率 T (大型車混入率)%	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00		
0.0	0.0	0.0	1.12	1.13	0.0	0.6	0.6	0.0			
左折車混入による補正率 LT (左折率)%	0.92	0.85	1.0			1.0					
0.27	0.65	0.61				0.8					
(歩行者による低減率)fp											
(有効青時間)秒	31	31	98	98	98	98	98	98			
(歩行者用青時間)秒	20	20	90			90					
右折車混入による補正率 RT (右折率)%	1.0	1.0									
49.53	2.44										
(右折車通過確率)f (有効青時間)秒	0.99	0.98			0.37				0.38		
31	31										
(現示変わり目のさばけ台数増分 /h)Ker (交差点内滞留台数 /C)K	3	3			3			3			
飽和交通流率S	1,748	1,615	1,980	1,980	-	2,000	2,000	-			
設計交通量q	107	41	978	50	1,002	8					
流入部の需要率	0.061	0.025	0.247		0.251						
必要現示率	1		0.247		0.251				0.251		
2	0.061	0.025							0.061	0.312	
可能交通量	390	360	2,792	482	2,820	495					
混雑度(設計交通量/可能交通量)	0.274	0.114	0.350	0.104	0.355	0.016					

< 3 > 交通量調査結果

・ 方向別交通量

【交差点A（桐の木橋西）・休日】

調査日	令和 8年 2月 8日(日) 10:00～20:00	飲食店	(9)	C (8)	(7)	農地
天候	雪のち晴れ	A	(1)	(2)	(5)	B (6)
備考		民家	(10)	(11)	(12)	農地 (4)
				D		

	A				B				C				D				(総計)
	(1)	(2)	(3)	(計)	(4)	(5)	(6)	(計)	(7)	(8)	(9)	(計)	(10)	(11)	(12)	(計)	
<b>(全車種)</b>																	
10時台	13	3	7	23	3	2	0	5	2	347	23	372	0	349	2	351	751
11時台	22	2	8	32	4	5	0	9	0	415	20	435	9	416	2	427	903
12時台	15	4	11	30	5	3	0	8	1	453	26	480	10	405	3	418	936
13時台	21	5	15	41	8	3	0	11	2	455	27	484	7	445	5	457	993
14時台	20	2	10	32	6	3	1	10	3	486	25	514	7	483	2	492	1048
15時台	24	9	9	42	7	4	0	11	0	528	20	548	3	523	9	535	1136
16時台	21	6	13	40	5	6	0	11	1	565	18	584	7	583	4	594	1229
17時台	23	11	5	39	3	4	1	8	0	533	21	554	4	556	8	568	1169
18時台	16	4	13	33	6	3	0	9	2	448	19	469	3	443	3	449	960
19時台	12	3	8	23	1	1	0	2	0	287	16	303	4	380	7	391	719
【全車種合計】	187	49	99	335	48	34	2	84	11	4517	215	4743	54	4583	45	4682	9844
<b>(普通車)</b>																	
10時台	13	3	7	23	3	2	0	5	2	344	23	369	0	348	2	350	747
11時台	22	2	8	32	4	5	0	9	0	414	20	434	9	416	2	427	902
12時台	15	4	11	30	5	3	0	8	1	452	26	479	10	403	3	416	933
13時台	21	5	15	41	8	3	0	11	2	453	27	482	7	444	5	456	990
14時台	20	2	10	32	6	3	1	10	3	486	25	514	7	483	2	492	1048
15時台	24	9	9	42	7	4	0	11	0	526	20	546	3	523	9	535	1134
16時台	21	6	13	40	5	6	0	11	1	565	18	584	7	583	4	594	1229
17時台	23	11	5	39	3	4	1	8	0	533	21	554	4	555	8	567	1168
18時台	16	4	13	33	6	3	0	9	2	448	19	469	3	443	3	449	960
19時台	12	3	8	23	1	1	0	2	0	287	16	303	4	377	7	388	716
【普通車合計】	187	49	99	335	48	34	2	84	11	4508	215	4734	54	4575	45	4674	9827
<b>(大型車)</b>																	
10時台	0	0	0	0	0	0	0	0	0	3	0	3	0	1	0	1	4
11時台	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	1	0	0	0	0	1
12時台	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	1	0	2	0	2	3
13時台	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2	0	2	0	1	0	1	3
14時台	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
15時台	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2	0	2	0	0	0	0	2
16時台	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
17時台	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	1	1
18時台	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
19時台	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	3	0	3	3
【大型車合計】	0	0	0	0	0	0	0	0	0	9	0	9	0	8	0	8	17

【交差点A（桐の木橋西）・平日】

調査日	令和 8年 2月 9日(月) 10:00～20:00	飲食店	(9)	C	(7)	農地
天候	晴れ	(1)	(8)	(6)	B	
備考		A	(2)	(5)	(4)	
		(3)	(10)	(11)	(12)	農地
		民家	D			

	A				B				C				D				(総計)
	(1)	(2)	(3)	(計)	(4)	(5)	(6)	(計)	(7)	(8)	(9)	(計)	(10)	(11)	(12)	(計)	
<b>(全車種)</b>																	
10時台	25	8	9	42	7	10	1	18	0	700	28	728	3	654	3	660	1448
11時台	25	6	7	38	5	5	0	10	0	642	29	671	11	722	4	737	1456
12時台	28	11	14	53	7	6	1	14	1	639	25	665	4	723	10	737	1469
13時台	21	12	14	47	10	6	0	16	2	699	21	722	6	644	11	661	1446
14時台	22	8	14	44	7	6	1	14	0	654	16	670	4	669	5	678	1406
15時台	17	8	15	40	10	5	1	16	1	748	28	777	5	702	12	719	1552
16時台	24	15	7	46	12	6	1	19	2	753	30	785	1	723	13	737	1587
17時台	29	25	8	62	27	13	1	41	3	975	26	1004	4	974	8	986	2093
18時台	33	22	12	67	6	15	0	21	4	983	22	1009	6	969	12	987	2084
19時台	30	9	7	46	3	6	0	9	2	590	15	607	2	683	11	696	1358
【全車種合計】	254	124	107	485	94	78	6	178	15	7383	240	7638	46	7463	89	7598	15899
<b>(普通車)</b>																	
10時台	25	8	9	42	7	10	1	18	0	668	28	696	3	627	3	633	1389
11時台	25	6	7	38	5	5	0	10	0	621	29	650	11	704	4	719	1417
12時台	28	11	14	53	7	6	1	14	1	619	25	645	4	704	10	718	1430
13時台	21	12	14	47	10	6	0	16	2	687	21	710	6	631	11	648	1421
14時台	22	8	14	44	7	6	1	14	0	640	16	656	4	647	5	656	1370
15時台	17	8	15	40	10	5	1	16	1	738	28	767	5	687	12	704	1527
16時台	24	15	7	46	12	6	1	19	2	746	30	778	1	716	12	729	1572
17時台	29	25	8	62	27	13	1	41	3	964	26	993	4	968	8	980	2076
18時台	33	22	11	66	6	15	0	21	4	979	22	1005	6	961	12	979	2071
19時台	30	9	7	46	3	6	0	9	2	587	15	604	2	678	11	691	1350
【普通車合計】	254	124	106	484	94	78	6	178	15	7249	240	7504	46	7323	88	7457	15623
<b>(大型車)</b>																	
10時台	0	0	0	0	0	0	0	0	0	32	0	32	0	27	0	27	59
11時台	0	0	0	0	0	0	0	0	0	21	0	21	0	18	0	18	39
12時台	0	0	0	0	0	0	0	0	0	20	0	20	0	19	0	19	39
13時台	0	0	0	0	0	0	0	0	0	12	0	12	0	13	0	13	25
14時台	0	0	0	0	0	0	0	0	0	14	0	14	0	22	0	22	36
15時台	0	0	0	0	0	0	0	0	0	10	0	10	0	15	0	15	25
16時台	0	0	0	0	0	0	0	0	0	7	0	7	0	7	1	8	15
17時台	0	0	0	0	0	0	0	0	0	11	0	11	0	6	0	6	17
18時台	0	0	1	1	0	0	0	0	0	4	0	4	0	8	0	8	13
19時台	0	0	0	0	0	0	0	0	0	3	0	3	0	5	0	5	8
【大型車合計】	0	0	1	1	0	0	0	0	0	134	0	134	0	140	1	141	276

### 出入口③における右折車両に関する交通容量の検討

下記、計算手法を用い出入口③における右折の可能最大交通容量を求める。

※「社団法人交通工学研究会 改訂 平面交差の計画と設計 基礎編 P.82」より引用。

$$C_{p,x} = v_{c,x} \frac{\exp(-v_{c,x} t_{c,x} / 3600)}{1 - \exp(-v_{c,x} t_{f,x} / 3600)}$$

ただし、

- $C_{p,x}$  : 従道路流入部の方向別交通流 ( $x$  は直進、右折、左折の別) の横断可能容量 [台/時]
- $v_{c,x}$  : 従道路の各方向別交通流が交錯する交通流の交通流率 [台/時]
- $t_{c,x}$  : 従道路の方向別交通流の臨界ギャップ [秒]
- $t_{f,x}$  : 従道路の方向別交通流の追従車頭時間 [秒]

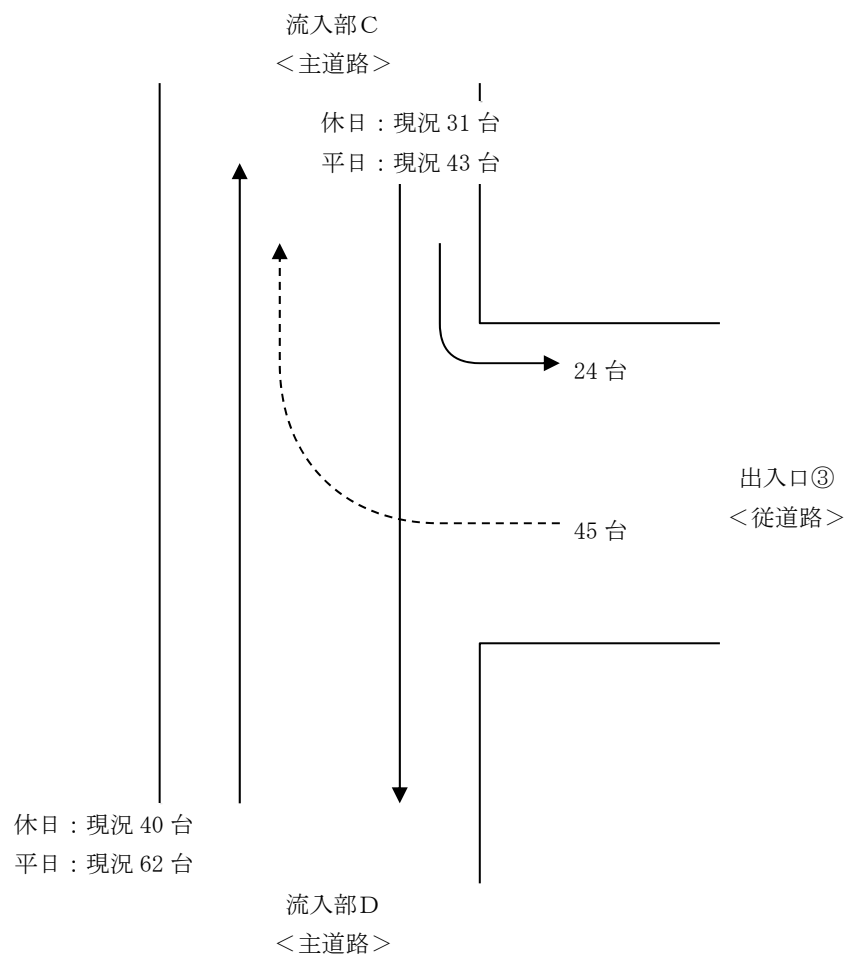
・  $t_{c,x}$ 、 $t_{f,x}$  は HCM2000 の例を用いた。

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)	
主道路からの左折	4.1	4.1	2.2
従道路からの右折	6.2	6.9	3.3
従道路の直進	6.5	6.5	4.0
従道路からの左折	7.1	7.5	3.5

※ 通行は米国方式のため計算に採用する値は右・左折は逆となる。

【出入口③】

模式図（道路の交通量は、交差点Aの交通量調査結果を用いた。）



・ HCM2000 を用いた従道路からの右折の交通容量（右折出庫）

単位：台／時

	休日	平日
基本臨界ギャップ(秒)	7.1	7.1
基本追従車頭時間(秒)	3.5	3.5
対向交通量(台)	31+40 = 71	43+62 = 105
従道路からの右折の交通量	45	45
可能最大交通容量	925	880

・ 計算過程

基本臨界ギャップ(秒)  $t_{cx}$  7.1

基本追従車頭時間(秒)  $t_{fx}$  3.5

exp 底が e である指数関数

e 自然対数の底 2.71828・・・

休日

対向交通量(台)  $v_{cx}$  71

可能最大交通容量  $= v_{cx} \times \exp(-v_{cx} \times t_{cx} / 3600) / (1 - \exp(-v_{cx} \times t_{fx} / 3600))$

$= 71 \times \exp(-1 \times 71 \times 7.1 / 3600) / (1 - \exp(-1 \times 71 \times 3.5 / 3600))$

$= 71 \times \exp(-0.14003) / (1 - \exp(-0.06903))$

$= 71 \times 0.86933 / (1 - 0.9333)$

$\doteq 925$

平日

対向交通量(台)  $v_{cx}$  105

可能最大交通容量  $= v_{cx} \times \exp(-v_{cx} \times t_{cx} / 3600) / (1 - \exp(-v_{cx} \times t_{fx} / 3600))$

$= 105 \times \exp(-1 \times 105 \times 7.1 / 3600) / (1 - \exp(-1 \times 105 \times 3.5 / 3600))$

$= 105 \times \exp(-0.20708) / (1 - \exp(-0.10208))$

$= 105 \times 0.81295 / (1 - 0.90295)$

$\doteq 880$

上記の結果より、出入口③での右折出庫（従道路からの右折）は、可能最大交通容量を下回る結果となり、来退店車両による影響は軽微であると考ええる。



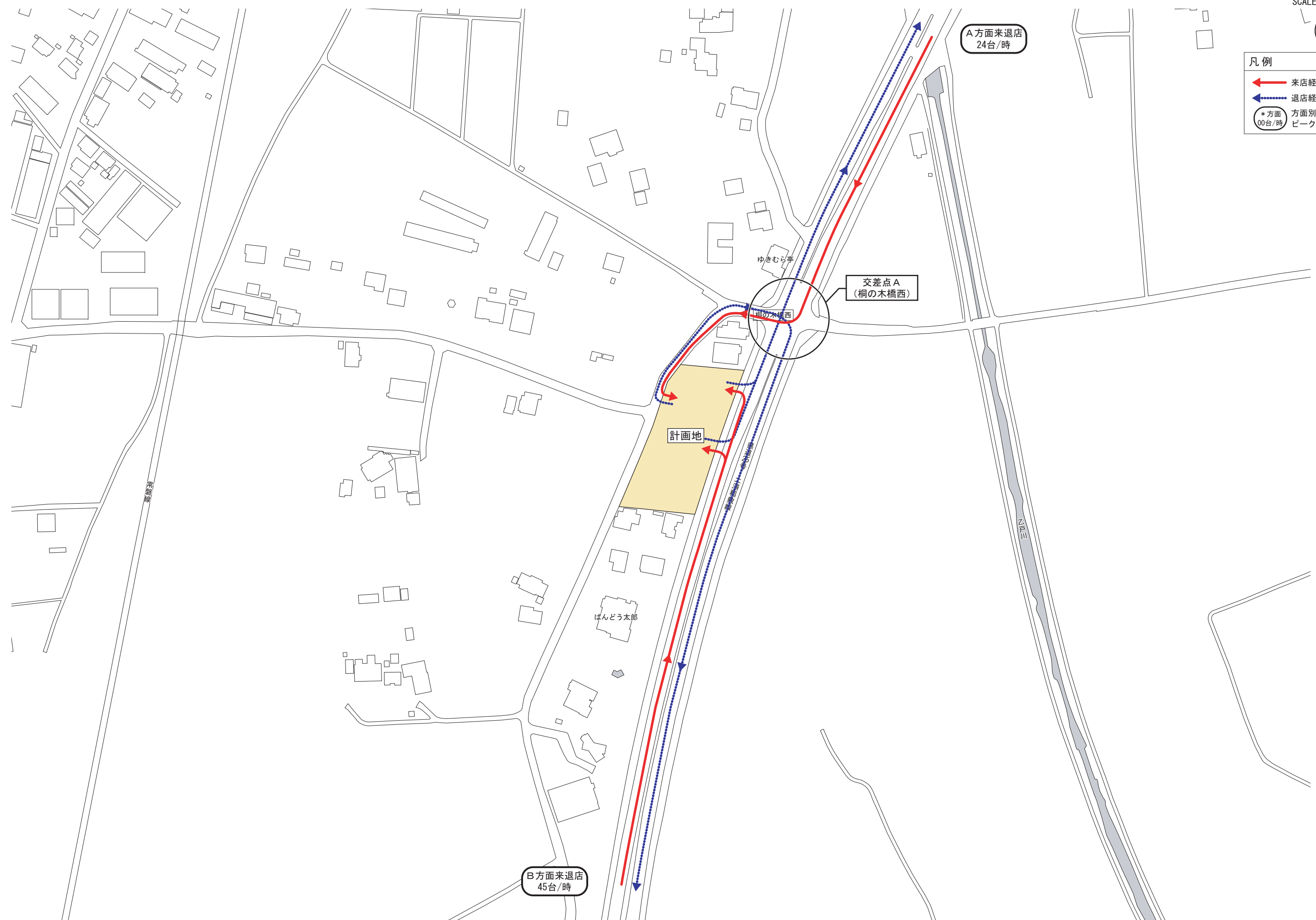
別紙 来退店経路図（周辺）

SCALE=1:2,000



凡例

- ← 来店経路
- ← 退店経路
- \* 方面 方面別  
00台/時 ピーク時来台数



出典：基盤地図情報（国土地理院）を編集、加工し作成