

添付資料

薬王堂下妻南原店
交通予測結果

1 対象店舗の概要

図表 1-1 に、予測対象店舗の概要を示す。

図表 1-1 予測対象店舗の概要

| | |
|-------------------|--|
| 店舗名 | 薬王堂下妻南原店 |
| 店舗面積 | 1,240 m ² |
| 営業時間 | 7:00～翌 0:00 |
| 駐車場を利用できる時間帯 | 6:30～翌 0:30(一部 6:30～21:00) |
| 駐車場運用計画 | 出入口 2 箇所 |
| 来客車両経路の予測方法及び検討内容 | 来客範囲における世帯数分布から来客車両経路を予測し、店舗出入口の交通処理能力及び周辺交通環境への影響を検討する。 |
| 備考 | — |

2 自動車来台数の予測

図表 2-1 に、必要駐車台数及び自動車来台数の予測結果を示す。

図表 2-1 必要駐車台数の予測結果

| 事項 | | 事項算出のための計算式等(指針による) | |
|----|----------------------|----------------------------|---|
| | 用途地域(地区区分) | 用途地域無指定(その他地区) | 下妻市の人口 41,124人(2026.3.1/茨城県ホームページ) |
| S | 店舗面積 | 1.24000 千m ² | |
| A | 店舗面積当たりの 日来店客数原単位 | 1,062.80 人/千m ² | 人口40万人未満・店舗面積5,000m ² 未満・その他地区 1,100-30S |
| B | ピーク率 | 14.4 % | |
| L | 駅からの距離 | - m | 300m以上 |
| C | 自動車分担率 | 80 % | 人口10万人未満/その他地区 80% |
| D | 平均乗車人員 | 2.000 人/台 | 店舗面積10,000m ² 未満 2,000人 |
| E | 平均駐車時間係数 | 0.614 | 店舗面積10,000m ² 未満 (30+5.5S)/60 |
| | 1日の自動車来台数 | 527 台/日 | $A \times S \times C \div D$ |
| | ピーク時間の自動車来台数 | 76 台/ピーク時間 | (1日の自動車来台数: $A \times S \times C \div D$) $\times B$ |
| | 必要駐車台数 | 47 台 | (ピーク時間の自動車来台数: $A \times S \times C \div D \times B$) $\times E$ |
| | 計画駐車台数 | 47 台 | 駐車台数は、必要駐車台数を満たしています。 |

3 来客経路の予測

3.1 予測方法

下記の手順で来客経路を予測した。

① 来客分布範囲の設定

来客分布範囲は店舗を中心に半径2km程度とした(図表3-1参照)。

② アクセス経路の設定

周辺の主要幹線道路を経由して来店するとした(図表3-3参照)。

③ 来客分布範囲の分割(ゾーニング)

来客分布範囲内を方面別に分割した。(図表3-1参照)。

④ 方面別世帯数構成比の推計及び方面別ピーク時間自動車来台数の設定

図表2-1で算出したピーク時間の来台数に、方面別世帯数構成比を乗じて方面別ピーク时间来台数を算出した(図表3-2参照)。

図表3-2 方面別世帯数構成比及び方面別自動車来台数

| | 世帯数 (世帯) | 世帯数構成比 (%) | 来台数 (台/ピーク時間) |
|------|-------------|---------------|------------------|
| ゾーンA | 817 | 27.16% | 21 |
| ゾーンB | 395 | 13.13% | 10 |
| ゾーンC | 800 | 26.60% | 20 |
| ゾーンD | 675 | 22.44% | 17 |
| ゾーンE | 321 | 10.67% | 8 |
| 計 | 3,008 | 100.00% | 76 |

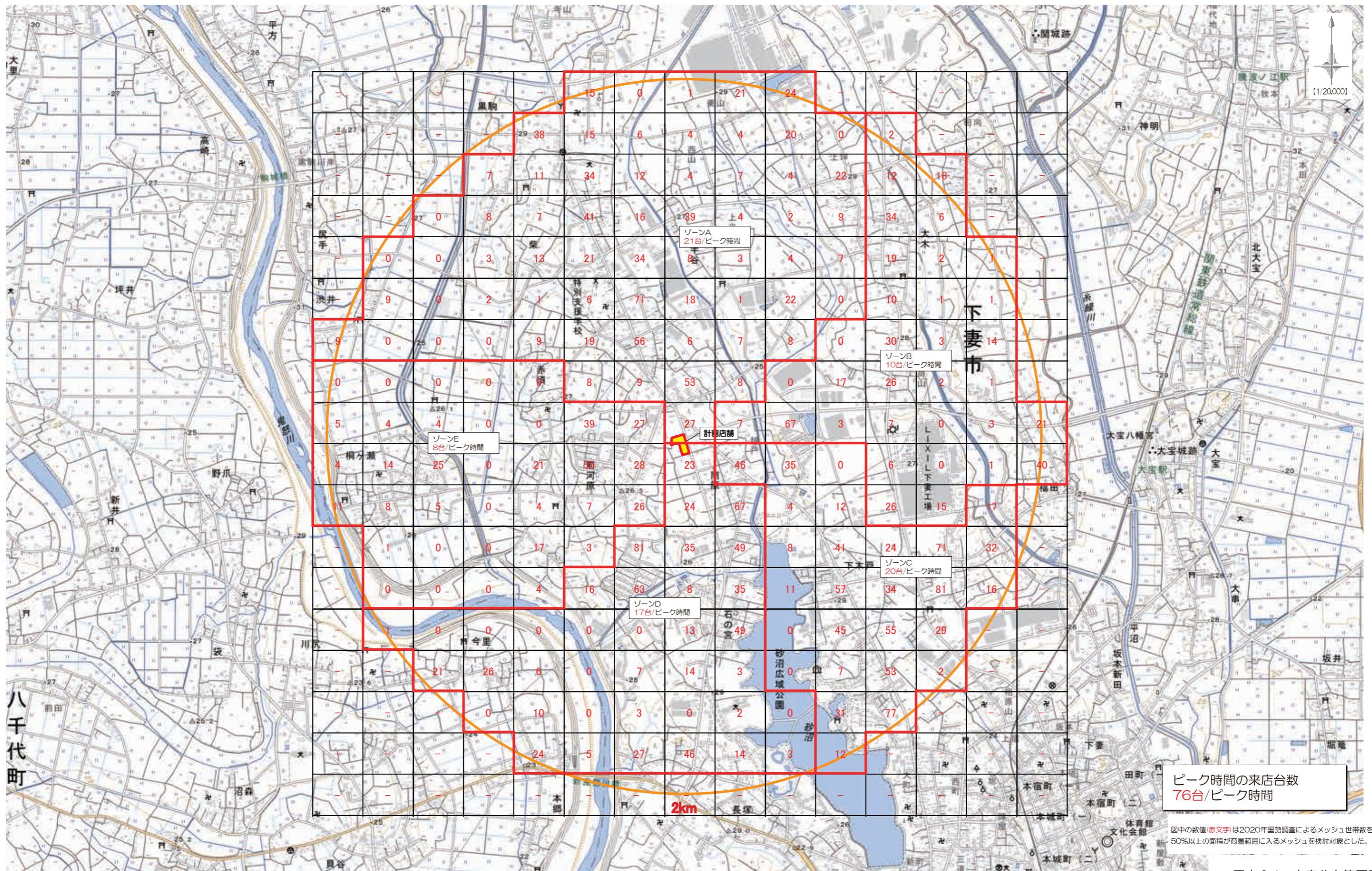
※世帯数は、2020年国勢調査結果等による。

⑤ 方向別自動車来台数の設定

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り振り、店舗周辺における来客の自動車来台数・退店台数を推定した。

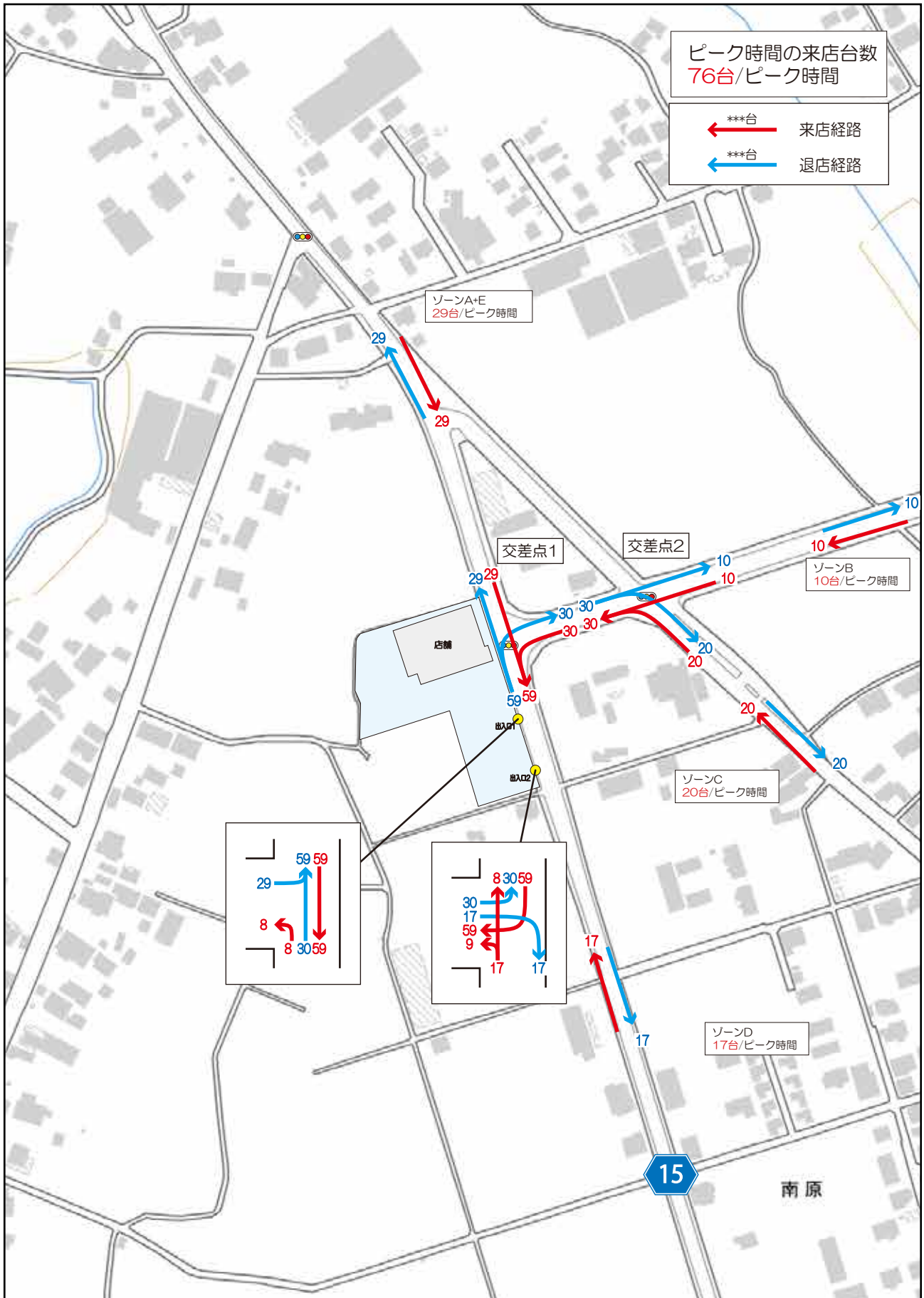
3.2 予測結果

店舗周辺の来店退店経路及び走行台数の予測結果を図表3-3に示す。



地理院タイル(国土地理院)を利用して作成

図表 3-1 来客分布範囲図
ゾーン分割図
交通-4



地理院タイル（国土地理院）を利用して作成

図表 3-3 来退店経路図

4 周辺交通への影響評価

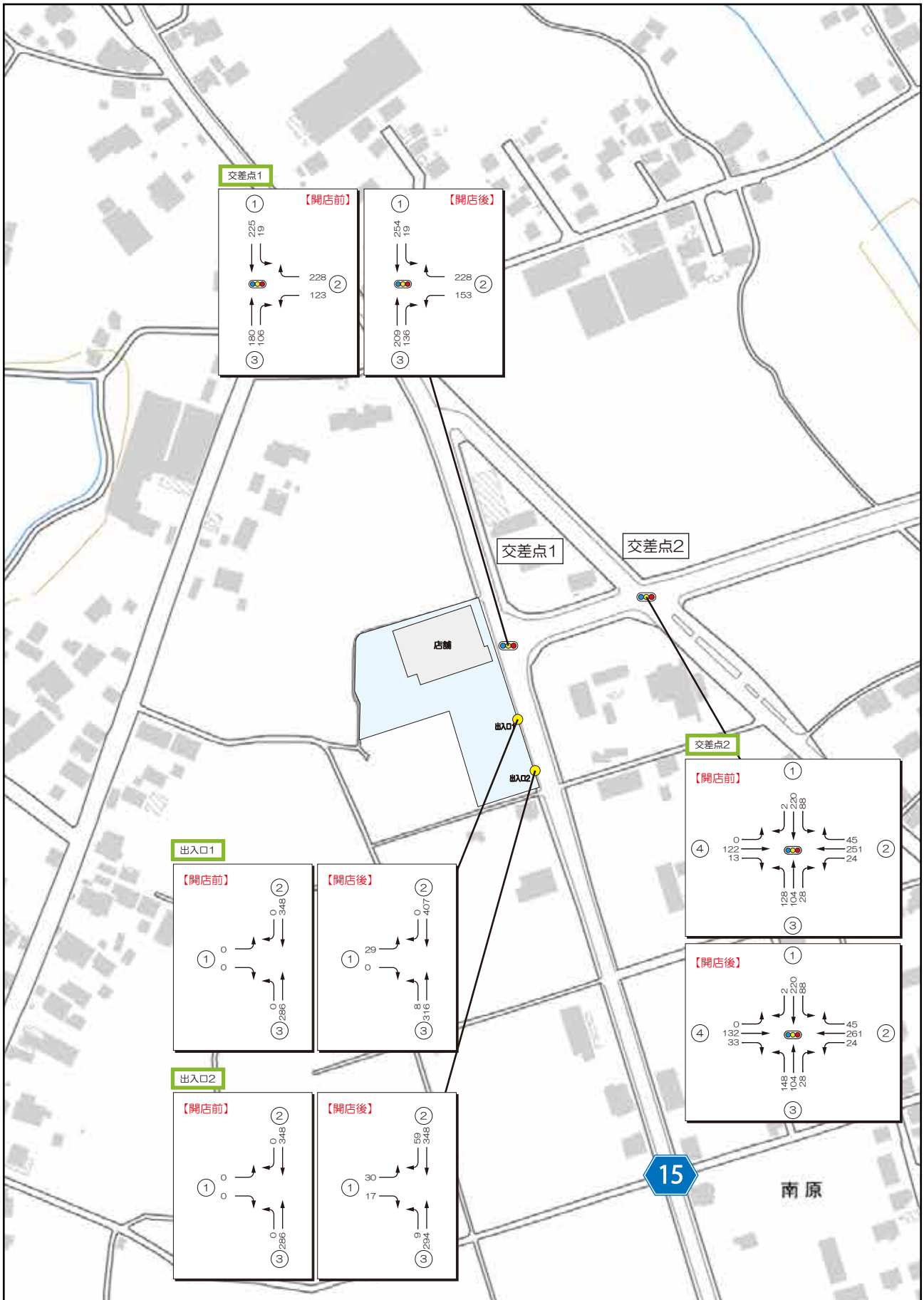
4.1 交通量の設定

図表 4-1～図表 4-3 に、交通量の設定根拠、開店前交通量(現況交通量実測値)、開店後交通量(開店前交通量+開発交通量)を示す。

交通量調査は、店舗の営業時間及び周辺道路交通量のピーク時間を考慮し、6:00～21:00 に実施した。

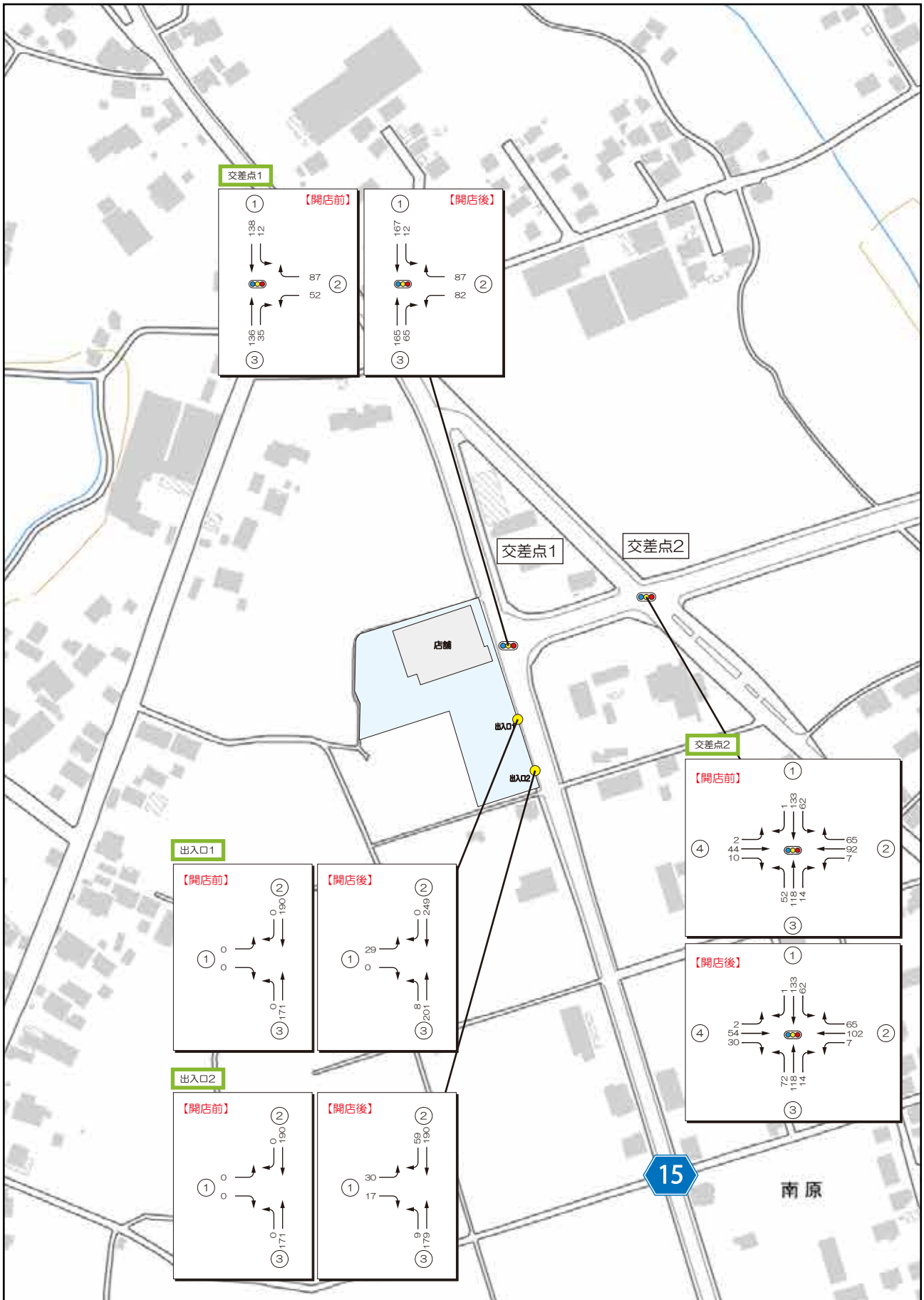
図表 4-1 交通量の設定根拠

| 項目 | 設定内容 |
|---------------|--|
| 開店前交通量 | ■交差点 1～2…下記交通量調査結果 平日：2026 年 2 月 2 日(月)6:00～21:00 実施 休日：2026 年 2 月 1 日(日)6:00～21:00 実施 ■出入口 1～2 が面する道路…交差点 1 の交通量調査結果から設定 |
| 開発交通量 | 図表 3-3 参照 |
| 開店後交通量 | 開店前交通量+開発交通量 |
| 影響評価 検討時間帯 | 交差点交通量のピーク時間を影響評価時間帯とした。 交差点 1～2…平日 17 時台、休日 16 時台 |
| 車種区分 | 普通車 ナンバープレートの頭番号:3, 4, 5, 6, 7 大型車 ナンバープレートの頭番号:1, 2, 9, 0 ※8 ナンバーは実態に応じ、それぞれ区分した。 |



地理院タイル (国土地理院) を利用して作成

図表 4-2 開店前後の交通量の比較
(平日ピーク時間)
交通-7



地理院タイル (国土地理院) を利用して作成

図表 4-3 開店前後の交通量の比較 (休日ピーク時間)

4.2 交通処理能力の検討方法

① 店舗出入口における交通処理能力

店舗出入口における交通運用は、信号処理のない一時停止制御による交通運用（非優先交通が優先交通の間隙をぬって交差または合流するように制御する交通運用）に該当する。下記計算式により交通処理能力を検討した（パラメータは、図表 4-4 参照）。

交通容量とは、非優先交通が通行可能な最大交通量であることから、計画交通量が交通容量以下の場合には、周辺交通への影響が小さいと判断した。

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

ここで、

C_x ：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／秒〕

Q_x ：従道路の x 方向交通と交錯する交通需要 (V_i) の総和〔台／秒〕

V_i ：従道路の x 方向交通と交錯する方向別の交通需要〔台／秒〕

g_x ：従道路の x 方向交通が通過可能と判断する交通需要 Q_x の最小ギャップ（臨界ギャップ）〔秒〕

h_x ：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】

図表 4-4 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) g_x | | 基本追従車頭時間(秒) h_x |
|-----------------|-------------------|----------------|-------------------|
| | 2車線道路 (主道路) | 4車線道路 (主道路) | |
| 主道路(優先交通)からの右折 | 4.1 | 4.1 | 2.2 |
| 従道路(非優先交通)からの左折 | 6.2 | 6.9 | 3.3 |
| 従道路(非優先交通)の直進 | 6.5 | 6.5 | 4.0 |
| 従道路(非優先交通)からの右折 | 7.1 | 7.5 | 3.5 |

※出典資料は米国方式(右側通行)であるため、左側通行に修正した。

② 信号交差点における交通処理能力

信号交差点においては、交差点需要率・交通容量比等を算出し、交通処理能力を検討した。

4.3 交通処理能力の検討結果

周辺交差点の交通解析結果を図表 4-5～図表 4-8 に示す。

図表 4-5 交通処理能力の検討結果

| 項目 | 検討結果 |
|---------|---|
| 交差点 1～2 | ■ 需要率………基準以下であり影響小 ■ 交通容量比…基準以下であり影響小 上記から、周辺交通への影響は小さいと考えられる(図表 4-6 参照)。 |
| 出入口 1～2 | ■ 交通容量比…基準以下であり影響小 上記から、周辺交通への影響は小さいと考えられる(図表 4-6 参照)。 |

図表 4-6 信号交差点の交通解析結果

■交差点1

| 検討 時間帯 | 需要率 (平日基準0.909以下) (休日基準0.889以下) | | 方向 | 車線 | 交通容量比 (基準1.0以下) | | 備考 |
|--------------------------------|---------------------------------------|-------|----|------|--------------------|-------|------|
| | 開店前 | 開店後 | | | 開店前 | 開店後 | |
| 平日ピーク 17時台 サイクル長 110秒 | 0.258 | 0.273 | ① | 左直 | 0.206 | 0.229 | 来店経路 |
| | | | ② | 左 | 0.248 | 0.307 | 来店経路 |
| | | | | 右 | 0.458 | 0.458 | |
| | | | ③ | 直 | 0.148 | 0.171 | 退店経路 |
| 右 | 0.128 | 0.169 | | 退店経路 | | | |
| 休日ピーク 16時台 サイクル長 90秒 | 0.129 | 0.143 | ① | 左直 | 0.130 | 0.154 | 来店経路 |
| | | | ② | 左 | 0.105 | 0.163 | 来店経路 |
| | | | | 右 | 0.178 | 0.178 | |
| | | | ③ | 直 | 0.117 | 0.141 | 退店経路 |
| 右 | 0.038 | 0.073 | | 退店経路 | | | |

■交差点2

| 検討 時間帯 | 需要率 (平日基準0.857以下) (休日基準0.857以下) | | 方向 | 車線 | 交通容量比 (基準1.0以下) | | 備考 |
|-------------------------------|---------------------------------------|-------|----|-----|--------------------|-------|------|
| | 開店前 | 開店後 | | | 開店前 | 開店後 | |
| 平日ピーク 17時台 サイクル長 70秒 | 0.347 | 0.353 | ① | 左直右 | 0.403 | 0.403 | |
| | | | ② | 左直右 | 0.406 | 0.418 | 来店経路 |
| | | | ③ | 左直右 | 0.377 | 0.406 | 来店経路 |
| | | | ④ | 左直右 | 0.174 | 0.225 | 退店経路 |
| 休日ピーク 16時台 サイクル長 70秒 | 0.199 | 0.213 | ① | 左直右 | 0.253 | 0.253 | |
| | | | ② | 左直右 | 0.209 | 0.222 | 来店経路 |
| | | | ③ | 左直右 | 0.244 | 0.275 | 来店経路 |
| | | | ④ | 左直右 | 0.069 | 0.109 | 退店経路 |

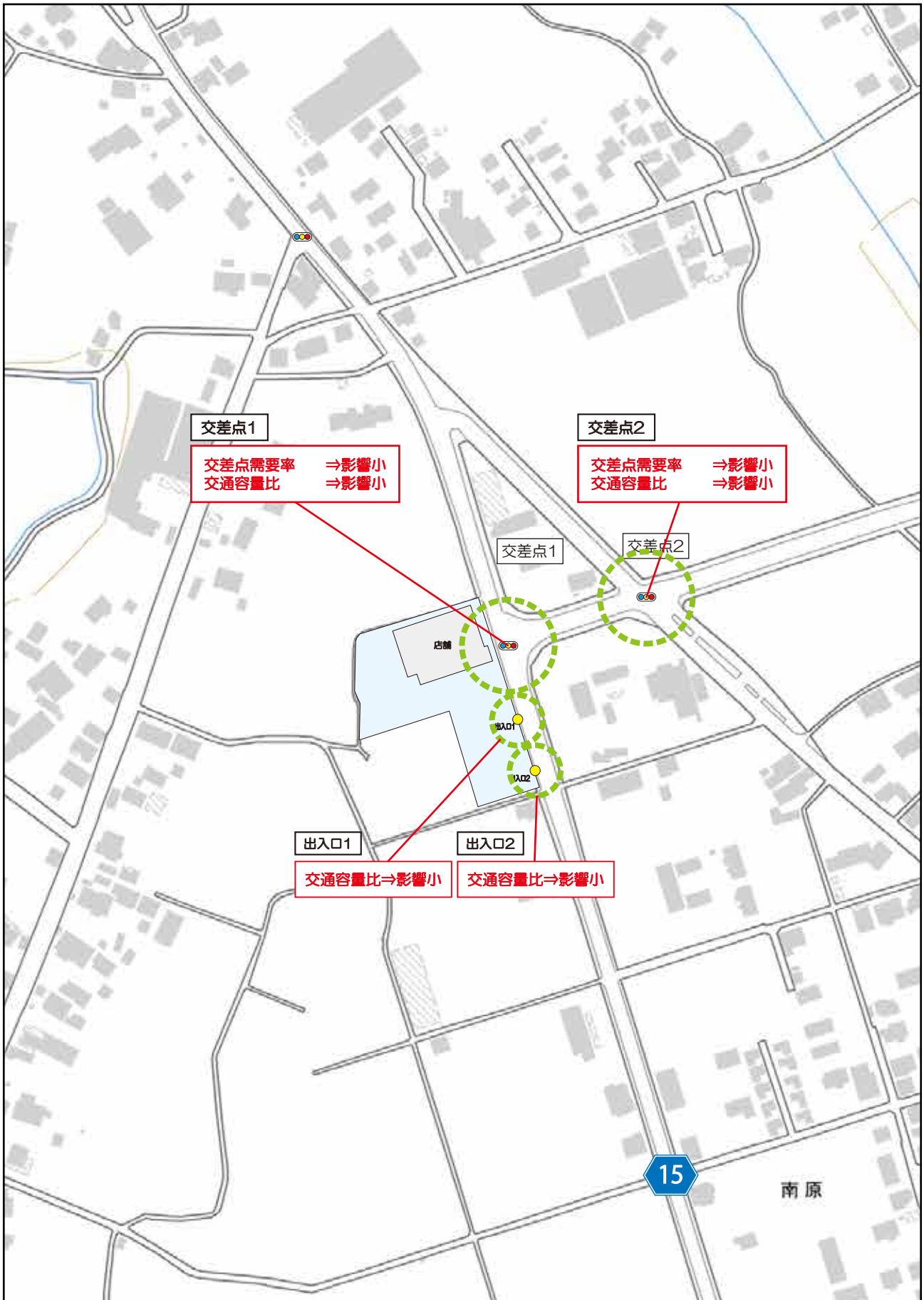
図表 4-7 駐車場出入口の交通解析結果

■出入口1 解析結果

| | | 交通量 (台/時) | Qx (台/秒) | gx (秒) | hx (秒) | 交通容量 (台/時) | 交通容量差 (台/時) | 交通 容量比 | 評価 |
|--------------------------|----------------|--------------|-------------|-----------|-----------|---------------|----------------|-----------|----|
| 平日 ピーク 17時台 開店後 | 主道路(流入部②)からの右折 | 0 | 0.090 | 4.1 | 2.2 | 1,245 | 1,245 | 0.000 | OK |
| | 従道路(流入部①)からの左折 | 29 | 0.088 | 6.2 | 3.3 | 727 | 698 | 0.040 | OK |
| | 従道路(流入部①)からの右折 | 0 | 0.201 | 7.1 | 3.5 | 342 | 342 | 0.000 | OK |
| 休日 ピーク 16時台 開店後 | 主道路(流入部②)からの右折 | 0 | 0.058 | 4.1 | 2.2 | 1,375 | 1,375 | 0.000 | OK |
| | 従道路(流入部①)からの左折 | 29 | 0.056 | 6.2 | 3.3 | 845 | 816 | 0.034 | OK |
| | 従道路(流入部①)からの右折 | 0 | 0.125 | 7.1 | 3.5 | 521 | 521 | 0.000 | OK |

■出入口2 解析結果

| | | 交通量 (台/時) | Qx (台/秒) | gx (秒) | hx (秒) | 交通容量 (台/時) | 交通容量差 (台/時) | 交通 容量比 | 評価 |
|--------------------------|----------------|--------------|-------------|-----------|-----------|---------------|----------------|-----------|----|
| 平日 ピーク 17時台 開店後 | 主道路(流入部②)からの右折 | 59 | 0.084 | 4.1 | 2.2 | 1,270 | 1,211 | 0.046 | OK |
| | 従道路(流入部①)からの左折 | 30 | 0.082 | 6.2 | 3.3 | 748 | 718 | 0.040 | OK |
| | 従道路(流入部①)からの右折 | 17 | 0.195 | 7.1 | 3.5 | 356 | 339 | 0.048 | OK |
| 休日 ピーク 16時台 開店後 | 主道路(流入部②)からの右折 | 59 | 0.052 | 4.1 | 2.2 | 1,400 | 1,341 | 0.042 | OK |
| | 従道路(流入部①)からの左折 | 30 | 0.050 | 6.2 | 3.3 | 867 | 837 | 0.035 | OK |
| | 従道路(流入部①)からの右折 | 17 | 0.119 | 7.1 | 3.5 | 539 | 522 | 0.032 | OK |



地理院タイル（国土地理院）を利用して作成

図表 4-8 交通解析結果のまとめ

4.4 必要駐車待ちスペース

図表 4-9 に、駐車場の入口における必要駐車待ちスペースを示す。

図表 4-9 駐車場入口の必要駐車待ちスペース

| | 来客車両来台数 | | 入庫処理 可能台数 (台/時間) | 入庫処理 可能台数 (台/分) | 必要駐車待ちスペース(m) | | 評価 |
|------|---------|------|------------------------|-----------------------|---------------|-------|----|
| | 台/ピーク時間 | 台/分 | | | 計画値 | 計算結果 | |
| 出入口1 | 8 | 0.13 | 450 | 7.5 | 5 | -43.8 | ○ |
| 出入口2 | 68 | 1.13 | 450 | 7.5 | 5 | -34.2 | ○ |

【注1】(必要駐車待ちスペース)=(当該入口の1分当たりの来台数×1.6
-当該入口の1分当たりの入庫処理可能台数)×6(m:平均車頭間隔)

【注2】入庫処理能力は、ゲート有り・平面自走式駐車場の入庫処理能力(指針により8秒/台)を使用。

【注3】必要駐車待ちスペースの計画値は、出入口から車両進入後に優先車線と交差する位置までの距離とした。

図表 4-9 から、(計画値>必要駐車待ちスペースの計算結果)となっており、入必要駐車待ちスペースは問題ないと考えられる。

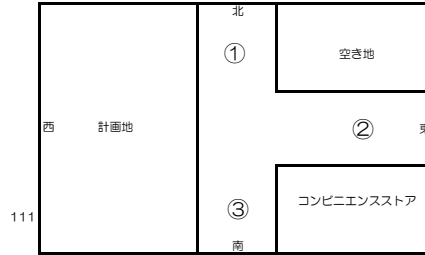
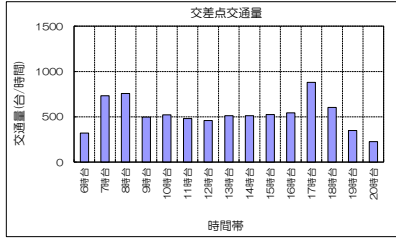
以上の検証結果から、周辺道路の交通処理・出入口の処理に問題はないと考えられるが、混雑が予想される日等には、状況に応じて誘導員配置等の対応を行い、混雑緩和に努めることとする。

交通量調査結果

【交通量調査結果(平日)】

| | |
|-------|------------------------|
| ■調査地点 | 交差点1 |
| ■調査日時 | 2026年2月2日(月)6:00~21:00 |
| ■備考 | |

| | |
|------|-----|
| 6時台 | 320 |
| 7時台 | 751 |
| 8時台 | 756 |
| 9時台 | 495 |
| 10時台 | 522 |
| 11時台 | 481 |
| 12時台 | 458 |
| 13時台 | 511 |
| 14時台 | 513 |
| 15時台 | 523 |
| 16時台 | 544 |
| 17時台 | 881 |
| 18時台 | 603 |
| 19時台 | 349 |
| 20時台 | 227 |



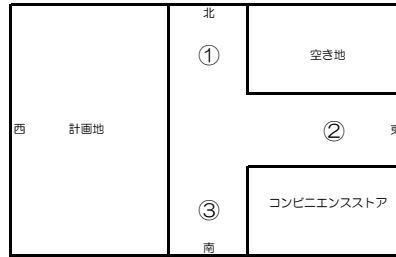
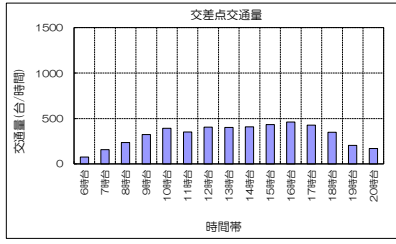
流入流出は、
交差点への流入流出を示す。

| 台 | 車種 | ①方向 | | ②方向 | | ③方向 | | 流入台数 | 流出台数 | 大型車混入率 |
|------|--------|-------|-------|------|-------|------|-------|------|-------|--------|
| | | (左折) | (直進) | (左折) | (右折) | (直進) | (右折) | | | |
| 6時台 | 小型車 | 11 | 76 | - | 23 | - | 21 | - | 75 | 29 |
| | 大型車 | 8 | 16 | - | 6 | - | 22 | - | 21 | 12 |
| | 全車種計 | 19 | 92 | - | 29 | - | 43 | - | 96 | 41 |
| | 大型車混入率 | 42.1% | 17.4% | - | 20.7% | - | 51.2% | - | 21.9% | 29.3% |
| | 流入台数 | 11 | 201 | - | 72 | - | 137 | - | 137 | 121 |
| 7時台 | 小型車 | 6 | 177 | - | 71 | - | 137 | - | 157 | 113 |
| | 大型車 | 3 | 13 | - | 14 | - | 15 | - | 16 | 9 |
| | 全車種計 | 9 | 190 | - | 85 | - | 152 | - | 173 | 122 |
| | 大型車混入率 | 33.3% | 6.8% | - | 16.5% | - | 9.9% | - | 9.2% | 7.4% |
| | 流入台数 | 199 | 237 | - | 295 | - | 275 | - | 295 | 275 |
| 8時台 | 小型車 | 9 | 156 | - | 68 | - | 143 | - | 175 | 101 |
| | 大型車 | 10 | 26 | - | 7 | - | 27 | - | 15 | 19 |
| | 全車種計 | 19 | 182 | - | 75 | - | 170 | - | 190 | 120 |
| | 大型車混入率 | 52.6% | 14.3% | - | 9.3% | - | 15.9% | - | 7.9% | 15.8% |
| | 流入台数 | 201 | 360 | - | 245 | - | 310 | - | 310 | 257 |
| 9時台 | 小型車 | 6 | 128 | - | 40 | - | 60 | - | 123 | 33 |
| | 大型車 | 8 | 24 | - | 11 | - | 29 | - | 20 | 13 |
| | 全車種計 | 14 | 152 | - | 51 | - | 89 | - | 143 | 46 |
| | 大型車混入率 | 57.1% | 15.8% | - | 21.6% | - | 32.6% | - | 14.0% | 28.3% |
| | 流入台数 | 166 | 140 | - | 189 | - | 203 | - | 189 | 203 |
| 10時台 | 小型車 | 12 | 125 | - | 35 | - | 63 | - | 119 | 36 |
| | 大型車 | 7 | 31 | - | 14 | - | 32 | - | 31 | 17 |
| | 全車種計 | 19 | 156 | - | 49 | - | 95 | - | 150 | 53 |
| | 大型車混入率 | 36.8% | 19.9% | - | 28.6% | - | 33.7% | - | 20.7% | 32.1% |
| | 流入台数 | 175 | 144 | - | 203 | - | 205 | - | 203 | 205 |
| 11時台 | 小型車 | 5 | 119 | - | 38 | - | 60 | - | 106 | 46 |
| | 大型車 | 7 | 28 | - | 11 | - | 26 | - | 24 | 11 |
| | 全車種計 | 12 | 147 | - | 49 | - | 86 | - | 130 | 57 |
| | 大型車混入率 | 58.3% | 19.0% | - | 22.4% | - | 30.2% | - | 18.5% | 19.3% |
| | 流入台数 | 159 | 135 | - | 187 | - | 196 | - | 187 | 196 |
| 12時台 | 小型車 | 4 | 123 | - | 25 | - | 67 | - | 104 | 49 |
| | 大型車 | 5 | 22 | - | 6 | - | 15 | - | 24 | 14 |
| | 全車種計 | 9 | 145 | - | 31 | - | 82 | - | 128 | 63 |
| | 大型車混入率 | 55.6% | 15.2% | - | 19.4% | - | 18.3% | - | 18.8% | 22.2% |
| | 流入台数 | 154 | 113 | - | 191 | - | 176 | - | 191 | 176 |
| 13時台 | 小型車 | 5 | 108 | - | 34 | - | 71 | - | 148 | 41 |
| | 大型車 | 4 | 16 | - | 11 | - | 29 | - | 23 | 21 |
| | 全車種計 | 9 | 124 | - | 45 | - | 100 | - | 171 | 62 |
| | 大型車混入率 | 44.4% | 12.9% | - | 24.4% | - | 29.0% | - | 13.5% | 33.9% |
| | 流入台数 | 133 | 145 | - | 233 | - | 169 | - | 233 | 169 |
| 14時台 | 小型車 | 10 | 137 | - | 40 | - | 86 | - | 131 | 36 |
| | 大型車 | 6 | 1 | - | 24 | - | 15 | - | 10 | 17 |
| | 全車種計 | 16 | 138 | - | 64 | - | 101 | - | 141 | 53 |
| | 大型車混入率 | 37.5% | 0.7% | - | 37.5% | - | 14.9% | - | 7.1% | 32.1% |
| | 流入台数 | 154 | 165 | - | 194 | - | 202 | - | 194 | 202 |
| 15時台 | 小型車 | 5 | 149 | - | 41 | - | 84 | - | 112 | 38 |
| | 大型車 | 8 | 17 | - | 12 | - | 20 | - | 17 | 20 |
| | 全車種計 | 13 | 166 | - | 53 | - | 104 | - | 129 | 58 |
| | 大型車混入率 | 61.5% | 10.2% | - | 22.6% | - | 19.2% | - | 13.2% | 34.5% |
| | 流入台数 | 179 | 157 | - | 187 | - | 219 | - | 187 | 219 |
| 16時台 | 小型車 | 5 | 141 | - | 62 | - | 115 | - | 108 | 51 |
| | 大型車 | 6 | 9 | - | 7 | - | 15 | - | 14 | 11 |
| | 全車種計 | 11 | 150 | - | 69 | - | 130 | - | 122 | 62 |
| | 大型車混入率 | 54.5% | 6.0% | - | 10.1% | - | 11.5% | - | 11.5% | 17.7% |
| | 流入台数 | 161 | 199 | - | 184 | - | 219 | - | 184 | 219 |
| 17時台 | 小型車 | 15 | 216 | - | 119 | - | 222 | - | 172 | 101 |
| | 大型車 | 4 | 9 | - | 4 | - | 6 | - | 8 | 5 |
| | 全車種計 | 19 | 225 | - | 123 | - | 228 | - | 180 | 106 |
| | 大型車混入率 | 21.1% | 4.0% | - | 3.3% | - | 2.6% | - | 4.4% | 4.7% |
| | 流入台数 | 244 | 351 | - | 286 | - | 348 | - | 286 | 348 |
| 18時台 | 小型車 | 7 | 148 | - | 72 | - | 129 | - | 157 | 56 |
| | 大型車 | 4 | 11 | - | 2 | - | 7 | - | 7 | 8 |
| | 全車種計 | 11 | 159 | - | 74 | - | 131 | - | 164 | 64 |
| | 大型車混入率 | 36.4% | 6.9% | - | 2.7% | - | 1.5% | - | 4.3% | 12.5% |
| | 流入台数 | 170 | 205 | - | 228 | - | 233 | - | 228 | 233 |
| 19時台 | 小型車 | 6 | 72 | - | 36 | - | 66 | - | 108 | 30 |
| | 大型車 | 5 | 7 | - | 3 | - | 3 | - | 10 | 3 |
| | 全車種計 | 11 | 79 | - | 39 | - | 69 | - | 118 | 33 |
| | 大型車混入率 | 45.5% | 8.9% | - | 7.7% | - | 4.3% | - | 8.5% | 9.1% |
| | 流入台数 | 90 | 108 | - | 151 | - | 118 | - | 151 | 118 |
| 20時台 | 小型車 | 2 | 46 | - | 23 | - | 40 | - | 67 | 28 |
| | 大型車 | 1 | 6 | - | 1 | - | 3 | - | 4 | 6 |
| | 全車種計 | 3 | 52 | - | 24 | - | 43 | - | 71 | 34 |
| | 大型車混入率 | 33.3% | 11.5% | - | 4.2% | - | 7.0% | - | 5.6% | 17.6% |
| | 流入台数 | 55 | 67 | - | 105 | - | 76 | - | 105 | 76 |
| 合計 | 小型車 | 108 | 1921 | - | 727 | - | 1364 | - | 1962 | 788 |
| | 大型車 | 86 | 236 | - | 133 | - | 259 | - | 244 | 186 |
| | 全車種計 | 194 | 2157 | - | 860 | - | 1623 | - | 2106 | 974 |
| | 大型車混入率 | 44.3% | 10.9% | - | 15.5% | - | 16.0% | - | 11.6% | 19.1% |
| | 流入台数 | 2351 | 2483 | - | 3080 | - | 3017 | - | 3080 | 3017 |

【交通量調査結果(休日)】

| | |
|-------|------------------------|
| ■調査地点 | 交差点1 |
| ■調査日時 | 2026年2月1日(日)6:00~21:00 |
| ■備考 | |

| | |
|------|-----|
| 6時台 | 76 |
| 7時台 | 156 |
| 8時台 | 234 |
| 9時台 | 322 |
| 10時台 | 393 |
| 11時台 | 352 |
| 12時台 | 404 |
| 13時台 | 400 |
| 14時台 | 408 |
| 15時台 | 433 |
| 16時台 | 460 |
| 17時台 | 425 |
| 18時台 | 348 |
| 19時台 | 203 |
| 20時台 | 169 |



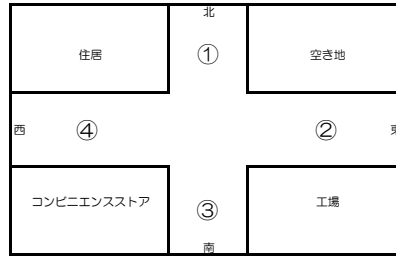
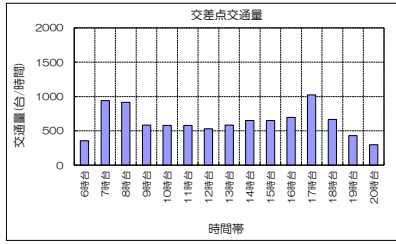
流入流出は、
交差点への流入流出を示す。

| | ①方向 | | | ②方向 | | | ③方向 | | | |
|------|--------|-------|-------|------|-------|------|-------|------|------|------|
| | (左折) | (直進) | (右折) | (左折) | (直進) | (右折) | (左折) | (直進) | (右折) | |
| 6時台 | 小型車 | 3 | 28 | - | 7 | - | 5 | - | 20 | 10 |
| | 大型車 | 1 | 0 | - | 0 | - | 1 | - | 1 | 0 |
| | 全車種計 | 4 | 28 | - | 7 | - | 6 | - | 21 | 10 |
| | 大型車混入率 | 25.0% | 0.0% | - | 0.0% | - | 16.7% | - | 4.8% | 0.0% |
| | 流入台数 | 32 | 27 | - | 13 | 14 | - | 31 | 35 | - |
| 流出台数 | 27 | 31 | - | 14 | 35 | - | 31 | 27 | - | |
| 7時台 | 小型車 | 4 | 54 | - | 9 | - | 14 | - | 52 | 18 |
| | 大型車 | 1 | 1 | - | 1 | - | 2 | - | 0 | 0 |
| | 全車種計 | 5 | 55 | - | 10 | - | 16 | - | 52 | 18 |
| | 大型車混入率 | 20.0% | 1.8% | - | 10.0% | - | 12.5% | - | 0.0% | 0.0% |
| | 流入台数 | 60 | 68 | - | 26 | 23 | - | 70 | 65 | - |
| 流出台数 | 68 | 65 | - | 23 | 70 | - | 65 | 68 | - | |
| 8時台 | 小型車 | 5 | 88 | - | 18 | - | 20 | - | 68 | 27 |
| | 大型車 | 1 | 3 | - | 0 | - | 2 | - | 2 | 0 |
| | 全車種計 | 6 | 91 | - | 18 | - | 22 | - | 70 | 27 |
| | 大型車混入率 | 16.7% | 3.3% | - | 0.0% | - | 9.1% | - | 2.9% | 0.0% |
| | 流入台数 | 37 | 92 | - | 40 | 33 | - | 29 | 97 | - |
| 流出台数 | 92 | 97 | - | 33 | 109 | - | 97 | 92 | - | |
| 9時台 | 小型車 | 8 | 126 | - | 36 | - | 36 | - | 75 | 31 |
| | 大型車 | 0 | 3 | - | 1 | - | 0 | - | 4 | 2 |
| | 全車種計 | 8 | 129 | - | 37 | - | 36 | - | 79 | 33 |
| | 大型車混入率 | 0.0% | 2.3% | - | 2.7% | - | 0.0% | - | 5.1% | 6.1% |
| | 流入台数 | 137 | 115 | - | 73 | 41 | - | 112 | 112 | - |
| 流出台数 | 115 | 112 | - | 41 | 112 | - | 112 | 115 | - | |
| 10時台 | 小型車 | 8 | 127 | - | 30 | - | 49 | - | 123 | 46 |
| | 大型車 | 1 | 0 | - | 2 | - | 4 | - | 0 | 3 |
| | 全車種計 | 9 | 127 | - | 32 | - | 53 | - | 123 | 49 |
| | 大型車混入率 | 11.1% | 0.0% | - | 6.3% | - | 7.5% | - | 0.0% | 6.1% |
| | 流入台数 | 136 | 116 | - | 85 | 58 | - | 172 | 159 | - |
| 流出台数 | 116 | 136 | - | 58 | 172 | - | 159 | 116 | - | |
| 11時台 | 小型車 | 16 | 136 | - | 40 | - | 6 | - | 107 | 43 |
| | 大型車 | 0 | 2 | - | 1 | - | 0 | - | 1 | 0 |
| | 全車種計 | 16 | 138 | - | 41 | - | 6 | - | 108 | 43 |
| | 大型車混入率 | 0.0% | 1.4% | - | 2.4% | - | 0.0% | - | 0.9% | 0.0% |
| | 流入台数 | 154 | 114 | - | 47 | 59 | - | 151 | 179 | - |
| 流出台数 | 114 | 154 | - | 59 | 151 | - | 179 | 114 | - | |
| 12時台 | 小型車 | 50 | 89 | - | 42 | - | 63 | - | 108 | 42 |
| | 大型車 | 0 | 2 | - | 0 | - | 1 | - | 5 | 2 |
| | 全車種計 | 50 | 91 | - | 42 | - | 64 | - | 113 | 44 |
| | 大型車混入率 | 0.0% | 2.2% | - | 0.0% | - | 1.6% | - | 4.4% | 4.5% |
| | 流入台数 | 141 | 141 | - | 106 | 94 | - | 157 | 157 | - |
| 流出台数 | 141 | 141 | - | 94 | 106 | - | 157 | 141 | - | |
| 13時台 | 小型車 | 10 | 134 | - | 42 | - | 46 | - | 124 | 37 |
| | 大型車 | 1 | 2 | - | 1 | - | 1 | - | 0 | 2 |
| | 全車種計 | 11 | 136 | - | 43 | - | 47 | - | 124 | 39 |
| | 大型車混入率 | 9.1% | 1.5% | - | 2.3% | - | 2.1% | - | 0.0% | 5.1% |
| | 流入台数 | 147 | 141 | - | 90 | 63 | - | 163 | 163 | - |
| 流出台数 | 141 | 147 | - | 63 | 163 | - | 163 | 141 | - | |
| 14時台 | 小型車 | 7 | 128 | - | 47 | - | 69 | - | 122 | 28 |
| | 大型車 | 1 | 4 | - | 1 | - | 0 | - | 1 | 0 |
| | 全車種計 | 8 | 132 | - | 48 | - | 69 | - | 123 | 28 |
| | 大型車混入率 | 12.5% | 3.0% | - | 2.1% | - | 0.0% | - | 0.8% | 0.0% |
| | 流入台数 | 140 | 140 | - | 117 | 36 | - | 151 | 151 | - |
| 流出台数 | 140 | 140 | - | 36 | 117 | - | 151 | 140 | - | |
| 15時台 | 小型車 | 10 | 126 | - | 45 | - | 81 | - | 121 | 44 |
| | 大型車 | 0 | 1 | - | 1 | - | 0 | - | 3 | 1 |
| | 全車種計 | 10 | 127 | - | 46 | - | 81 | - | 124 | 45 |
| | 大型車混入率 | 0.0% | 0.8% | - | 2.2% | - | 0.0% | - | 2.4% | 2.2% |
| | 流入台数 | 137 | 141 | - | 127 | 55 | - | 169 | 173 | - |
| 流出台数 | 141 | 137 | - | 55 | 169 | - | 173 | 141 | - | |
| 16時台 | 小型車 | 11 | 135 | - | 48 | - | 79 | - | 130 | 35 |
| | 大型車 | 1 | 3 | - | 4 | - | 8 | - | 6 | 0 |
| | 全車種計 | 12 | 138 | - | 52 | - | 87 | - | 136 | 35 |
| | 大型車混入率 | 8.3% | 2.2% | - | 7.7% | - | 9.2% | - | 4.4% | 0.0% |
| | 流入台数 | 150 | 141 | - | 139 | 47 | - | 171 | 190 | - |
| 流出台数 | 141 | 150 | - | 47 | 139 | - | 190 | 141 | - | |
| 17時台 | 小型車 | 8 | 129 | - | 30 | - | 81 | - | 131 | 32 |
| | 大型車 | 0 | 3 | - | 4 | - | 4 | - | 2 | 1 |
| | 全車種計 | 8 | 132 | - | 34 | - | 85 | - | 133 | 33 |
| | 大型車混入率 | 0.0% | 2.3% | - | 11.8% | - | 4.7% | - | 1.5% | 3.0% |
| | 流入台数 | 140 | 140 | - | 119 | 41 | - | 166 | 166 | - |
| 流出台数 | 140 | 140 | - | 41 | 119 | - | 166 | 140 | - | |
| 18時台 | 小型車 | 5 | 101 | - | 27 | - | 63 | - | 111 | 32 |
| | 大型車 | 0 | 3 | - | 1 | - | 3 | - | 1 | 1 |
| | 全車種計 | 5 | 104 | - | 28 | - | 66 | - | 112 | 33 |
| | 大型車混入率 | 0.0% | 2.9% | - | 3.6% | - | 4.5% | - | 0.9% | 3.0% |
| | 流入台数 | 109 | 109 | - | 94 | 38 | - | 145 | 145 | - |
| 流出台数 | 109 | 109 | - | 38 | 94 | - | 145 | 109 | - | |
| 19時台 | 小型車 | 6 | 68 | - | 17 | - | 28 | - | 61 | 17 |
| | 大型車 | 0 | 4 | - | 1 | - | 1 | - | 0 | 0 |
| | 全車種計 | 6 | 72 | - | 18 | - | 29 | - | 61 | 17 |
| | 大型車混入率 | 0.0% | 5.6% | - | 5.6% | - | 3.4% | - | 0.0% | 0.0% |
| | 流入台数 | 78 | 78 | - | 47 | 23 | - | 78 | 78 | - |
| 流出台数 | 78 | 78 | - | 23 | 47 | - | 78 | 78 | - | |
| 20時台 | 小型車 | 9 | 34 | - | 14 | - | 17 | - | 63 | 20 |
| | 大型車 | 2 | 4 | - | 2 | - | 1 | - | 1 | 2 |
| | 全車種計 | 11 | 38 | - | 16 | - | 18 | - | 64 | 22 |
| | 大型車混入率 | 18.2% | 10.5% | - | 12.5% | - | 5.6% | - | 1.6% | 9.1% |
| | 流入台数 | 49 | 49 | - | 34 | 33 | - | 64 | 64 | - |
| 流出台数 | 49 | 49 | - | 33 | 64 | - | 64 | 49 | - | |
| 合計 | 小型車 | 160 | 1503 | - | 452 | - | 657 | - | 1416 | 462 |
| | 大型車 | 9 | 35 | - | 20 | - | 28 | - | 27 | 14 |
| | 全車種計 | 169 | 1538 | - | 472 | - | 685 | - | 1443 | 476 |
| | 大型車混入率 | 5.3% | 2.3% | - | 4.2% | - | 4.1% | - | 1.9% | 2.9% |
| | 流入台数 | 1707 | 1707 | - | 1157 | 550 | - | 1919 | 1919 | - |
| 流出台数 | 1707 | 1707 | - | 550 | 1157 | - | 1919 | 1707 | - | |

【交通量調査結果(平日)】

| | |
|-------|------------------------|
| ■調査地点 | 交差点2 |
| ■調査日時 | 2026年2月2日(月)6:00~21:00 |
| ■備考 | |

| | |
|------|------|
| 6時台 | 355 |
| 7時台 | 941 |
| 8時台 | 916 |
| 9時台 | 585 |
| 10時台 | 580 |
| 11時台 | 580 |
| 12時台 | 530 |
| 13時台 | 584 |
| 14時台 | 652 |
| 15時台 | 650 |
| 16時台 | 695 |
| 17時台 | 1025 |
| 18時台 | 666 |
| 19時台 | 429 |
| 20時台 | 297 |



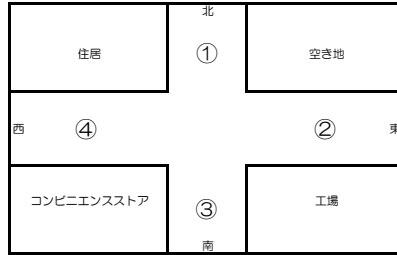
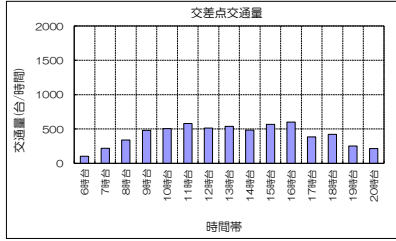
流入流出は、
交差点への流入流出を示す。

| | ①方向 | | | ②方向 | | | ③方向 | | | ④方向 | | | |
|------|--------|-------|------|-------|-------|-------|------|-------|------|-------|------|-------|-------|
| | (左折) | (直進) | (右折) | (左折) | (直進) | (右折) | (左折) | (直進) | (右折) | (左折) | (直進) | (右折) | |
| 6時台 | 小型車 | 57 | 82 | 0 | 3 | 40 | 12 | 15 | 44 | 5 | 0 | 34 | 5 |
| | 大型車 | 1 | 4 | 0 | 0 | 25 | 0 | 4 | 0 | 1 | 0 | 21 | 2 |
| | 全車種計 | 58 | 86 | 0 | 3 | 65 | 12 | 19 | 44 | 6 | 0 | 55 | 7 |
| | 大型車混入率 | 1.7% | 4.7% | 0.0% | 0.0% | 38.5% | 0.0% | 21.1% | 0.0% | 16.7% | 0.0% | 38.2% | 28.6% |
| | 流入台数 | 144 | 56 | | 80 | 119 | | 69 | 96 | | 62 | 84 | |
| 7時台 | 小型車 | 159 | 193 | 0 | 25 | 135 | 23 | 99 | 81 | 31 | 0 | 127 | 13 |
| | 大型車 | 1 | 3 | 0 | 1 | 22 | 1 | 7 | 0 | 0 | 0 | 10 | 0 |
| | 全車種計 | 166 | 196 | 0 | 26 | 157 | 24 | 106 | 81 | 31 | 0 | 137 | 17 |
| | 大型車混入率 | 4.2% | 1.5% | 0.0% | 3.8% | 14.0% | 4.2% | 6.6% | 0.0% | 0.0% | 0.0% | 7.3% | 23.5% |
| | 流入台数 | 362 | 207 | | 207 | 334 | | 218 | 239 | | 154 | 263 | |
| 8時台 | 小型車 | 122 | 221 | 1 | 21 | 121 | 23 | 87 | 104 | 15 | 0 | 112 | 9 |
| | 大型車 | 14 | 2 | 0 | 1 | 25 | 0 | 11 | 1 | 0 | 0 | 21 | 5 |
| | 全車種計 | 136 | 223 | 1 | 22 | 146 | 23 | 98 | 105 | 15 | 0 | 133 | 14 |
| | 大型車混入率 | 10.3% | 0.9% | 0.0% | 4.5% | 17.1% | 0.0% | 11.2% | 1.0% | 0.0% | 0.0% | 15.8% | 35.7% |
| | 流入台数 | 360 | 191 | | 191 | 284 | | 218 | 259 | | 147 | 245 | |
| 9時台 | 小型車 | 64 | 168 | 0 | 10 | 71 | 25 | 37 | 74 | 12 | 0 | 29 | 10 |
| | 大型車 | 13 | 2 | 0 | 1 | 3 | 1 | 4 | 2 | 2 | 0 | 18 | 4 |
| | 全車種計 | 77 | 170 | 0 | 11 | 108 | 26 | 42 | 76 | 14 | 0 | 47 | 14 |
| | 大型車混入率 | 16.9% | 1.2% | 0.0% | 9.1% | 34.3% | 3.8% | 11.9% | 2.6% | 14.3% | 0.0% | 38.3% | 28.6% |
| | 流入台数 | 247 | 102 | | 145 | 138 | | 132 | 195 | | 61 | 150 | |
| 10時台 | 小型車 | 49 | 151 | 0 | 10 | 59 | 20 | 39 | 94 | 8 | 1 | 44 | 12 |
| | 大型車 | 16 | 16 | 0 | 3 | 16 | 1 | 10 | 2 | 1 | 0 | 26 | 2 |
| | 全車種計 | 65 | 167 | 0 | 13 | 75 | 21 | 49 | 96 | 9 | 1 | 70 | 14 |
| | 大型車混入率 | 24.6% | 9.6% | 0.0% | 23.1% | 21.3% | 4.8% | 20.4% | 2.1% | 11.1% | 0.0% | 37.1% | 14.3% |
| | 流入台数 | 232 | 118 | | 109 | 144 | | 154 | 194 | | 85 | 124 | |
| 11時台 | 小型車 | 43 | 134 | 1 | 13 | 67 | 27 | 40 | 103 | 16 | 0 | 41 | 9 |
| | 大型車 | 14 | 3 | 0 | 4 | 34 | 1 | 4 | 2 | 2 | 0 | 17 | 5 |
| | 全車種計 | 57 | 137 | 1 | 17 | 101 | 28 | 44 | 105 | 18 | 0 | 58 | 14 |
| | 大型車混入率 | 24.6% | 2.2% | 0.0% | 23.5% | 33.7% | 3.6% | 9.1% | 1.9% | 11.1% | 0.0% | 29.3% | 35.7% |
| | 流入台数 | 195 | 133 | | 146 | 168 | | 167 | 217 | | 72 | 146 | |
| 12時台 | 小型車 | 56 | 116 | 1 | 7 | 63 | 23 | 42 | 89 | 15 | 0 | 40 | 9 |
| | 大型車 | 16 | 2 | 0 | 4 | 23 | 1 | 4 | 1 | 0 | 0 | 15 | 3 |
| | 全車種計 | 72 | 118 | 1 | 11 | 86 | 24 | 46 | 90 | 15 | 0 | 55 | 12 |
| | 大型車混入率 | 22.2% | 1.7% | 0.0% | 36.4% | 26.7% | 4.2% | 8.7% | 1.1% | 0.0% | 0.0% | 27.3% | 25.0% |
| | 流入台数 | 191 | 114 | | 121 | 142 | | 151 | 141 | | 67 | 133 | |
| 13時台 | 小型車 | 40 | 142 | 1 | 15 | 66 | 18 | 47 | 94 | 13 | 0 | 50 | 7 |
| | 大型車 | 11 | 4 | 0 | 1 | 35 | 1 | 6 | 3 | 2 | 0 | 23 | 3 |
| | 全車種計 | 51 | 146 | 1 | 16 | 101 | 19 | 53 | 97 | 15 | 0 | 73 | 12 |
| | 大型車混入率 | 21.6% | 2.7% | 0.0% | 6.3% | 34.7% | 5.3% | 11.3% | 3.1% | 13.3% | 0.0% | 31.5% | 41.7% |
| | 流入台数 | 198 | 116 | | 136 | 139 | | 165 | 174 | | 85 | 155 | |
| 14時台 | 小型車 | 53 | 130 | 0 | 12 | 89 | 39 | 45 | 109 | 17 | 0 | 45 | 20 |
| | 大型車 | 12 | 11 | 0 | 2 | 37 | 2 | 6 | 1 | 2 | 0 | 18 | 2 |
| | 全車種計 | 65 | 141 | 0 | 14 | 126 | 41 | 51 | 110 | 19 | 0 | 63 | 22 |
| | 大型車混入率 | 18.5% | 7.8% | 0.0% | 14.3% | 29.4% | 4.9% | 11.8% | 0.9% | 10.5% | 0.0% | 28.6% | 9.1% |
| | 流入台数 | 206 | 151 | | 181 | 147 | | 180 | 177 | | 85 | 177 | |
| 15時台 | 小型車 | 61 | 143 | 2 | 15 | 79 | 44 | 53 | 91 | 17 | 1 | 41 | 8 |
| | 大型車 | 12 | 3 | 1 | 3 | 28 | 1 | 7 | 2 | 5 | 0 | 23 | 8 |
| | 全車種計 | 73 | 148 | 3 | 18 | 107 | 45 | 60 | 93 | 22 | 1 | 64 | 16 |
| | 大型車混入率 | 16.4% | 3.4% | 33.3% | 16.7% | 26.2% | 2.2% | 11.7% | 2.2% | 22.7% | 0.0% | 35.9% | 50.0% |
| | 流入台数 | 224 | 139 | | 170 | 159 | | 175 | 182 | | 81 | 170 | |
| 16時台 | 小型車 | 78 | 127 | 4 | 25 | 106 | 31 | 70 | 116 | 16 | 0 | 51 | 8 |
| | 大型車 | 16 | 1 | 0 | 0 | 21 | 0 | 2 | 0 | 0 | 0 | 17 | 6 |
| | 全車種計 | 94 | 128 | 4 | 25 | 127 | 31 | 72 | 116 | 16 | 0 | 68 | 14 |
| | 大型車混入率 | 17.0% | 0.8% | 0.0% | 0.0% | 16.5% | 0.0% | 2.8% | 0.0% | 0.0% | 0.0% | 25.0% | 42.9% |
| | 流入台数 | 226 | 147 | | 183 | 178 | | 204 | 167 | | 82 | 203 | |
| 17時台 | 小型車 | 81 | 219 | 0 | 23 | 240 | 45 | 127 | 104 | 27 | 0 | 115 | 11 |
| | 大型車 | 7 | 1 | 0 | 1 | 11 | 0 | 12 | 1 | 1 | 0 | 7 | 2 |
| | 全車種計 | 88 | 220 | 0 | 24 | 251 | 45 | 139 | 105 | 28 | 0 | 122 | 13 |
| | 大型車混入率 | 8.0% | 0.5% | 0.0% | 4.2% | 4.4% | 0.0% | 0.8% | 0.0% | 3.6% | 0.0% | 5.7% | 15.4% |
| | 流入台数 | 310 | 149 | | 320 | 238 | | 260 | 257 | | 135 | 381 | |
| 18時台 | 小型車 | 58 | 154 | 0 | 13 | 125 | 34 | 82 | 92 | 9 | 4 | 64 | 12 |
| | 大型車 | 1 | 0 | 0 | 0 | 4 | 2 | 1 | 0 | 0 | 0 | 8 | 3 |
| | 全車種計 | 59 | 154 | 0 | 13 | 129 | 36 | 83 | 92 | 9 | 4 | 72 | 15 |
| | 大型車混入率 | 1.7% | 0.0% | 0.0% | 0.0% | 3.1% | 5.6% | 1.2% | 0.0% | 0.0% | 0.0% | 11.1% | 20.0% |
| | 流入台数 | 213 | 132 | | 178 | 140 | | 184 | 182 | | 91 | 212 | |
| 19時台 | 小型車 | 46 | 64 | 1 | 17 | 76 | 49 | 37 | 65 | 10 | 0 | 41 | 2 |
| | 大型車 | 6 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 3 | 0 | 0 | 0 | 8 | 0 |
| | 全車種計 | 52 | 64 | 1 | 17 | 76 | 49 | 40 | 65 | 10 | 0 | 49 | 2 |
| | 大型車混入率 | 11.5% | 0.0% | 0.0% | 0.0% | 8.4% | 0.0% | 0.0% | 0.0% | 0.0% | 0.0% | 16.3% | 0.0% |
| | 流入台数 | 117 | 114 | | 149 | 111 | | 112 | 83 | | 51 | 121 | |
| 20時台 | 小型車 | 24 | 51 | 0 | 10 | 46 | 35 | 26 | 48 | 5 | 1 | 28 | 6 |
| | 大型車 | 4 | 0 | 0 | 0 | 5 | 1 | 0 | 0 | 0 | 0 | 6 | 1 |
| | 全車種計 | 28 | 51 | 0 | 10 | 51 | 36 | 26 | 48 | 5 | 1 | 34 | 7 |
| | 大型車混入率 | 14.3% | 0.0% | 0.0% | 0.0% | 9.8% | 2.8% | 0.0% | 0.0% | 0.0% | 0.0% | 17.6% | 14.3% |
| | 流入台数 | 79 | 85 | | 97 | 67 | | 79 | 68 | | 42 | 77 | |
| 合計 | 小型車 | 991 | 2095 | 13 | 219 | 1383 | 448 | 846 | 1308 | 216 | 7 | 862 | 141 |
| | 大型車 | 150 | 54 | 1 | 21 | 330 | 12 | 68 | 14 | 16 | 0 | 235 | 52 |
| | 全車種計 | 1141 | 2149 | 14 | 240 | 1713 | 460 | 914 | 1322 | 232 | 7 | 1100 | 193 |
| | 大型車混入率 | 13.1% | 2.5% | 7.1% | 8.8% | 19.3% | 2.6% | 7.4% | 1.1% | 6.9% | 0.0% | 21.6% | 26.9% |
| | 流入台数 | 3304 | 1789 | | 2413 | 2473 | | 2468 | 2582 | | 1300 | 2641 | |

【交通量調査結果(休日)】

| | |
|-------|------------------------|
| ■調査地点 | 交差点2 |
| ■調査日時 | 2026年2月1日(日)6:00~21:00 |
| ■備考 | |

| 交差点交通量(台/時間) | 台数 |
|--------------|-----|
| 6時台 | 104 |
| 7時台 | 220 |
| 8時台 | 340 |
| 9時台 | 482 |
| 10時台 | 506 |
| 11時台 | 582 |
| 12時台 | 513 |
| 13時台 | 537 |
| 14時台 | 483 |
| 15時台 | 568 |
| 16時台 | 600 |
| 17時台 | 386 |
| 18時台 | 422 |
| 19時台 | 251 |
| 20時台 | 216 |



流入流出は、交差点への流入流出を示す。

| | ①方向 | | | ②方向 | | | ③方向 | | | ④方向 | | | |
|------|--------|------|------|------|-------|-------|------|-------|------|-------|------|-------|-------|
| | (左折) | (直進) | (右折) | (左折) | (直進) | (右折) | (左折) | (直進) | (右折) | (左折) | (直進) | (右折) | |
| 6時台 | 小型車 | 16 | 24 | 0 | 5 | 10 | 5 | 3 | 21 | 2 | 0 | 10 | 3 |
| | 大型車 | 0 | 0 | 0 | 0 | 1 | 0 | 1 | 2 | 0 | 0 | 1 | 0 |
| | 全車種計 | 16 | 24 | 0 | 5 | 11 | 5 | 4 | 23 | 2 | 0 | 11 | 3 |
| | 大型車混入率 | 0.0% | 0.0% | 0.0% | 0.0% | 9.1% | 0.0% | 25.0% | 8.7% | 0.0% | 0.0% | 9.1% | 0.0% |
| 7時台 | 流入台数 | 40 | 21 | 29 | 23 | 32 | 15 | 14 | 39 | 15 | 15 | 20 | 6 |
| | 流出台数 | 50 | 49 | 0 | 3 | 20 | 17 | 12 | 27 | 11 | 0 | 20 | 6 |
| | 小型車 | 0 | 1 | 0 | 0 | 3 | 0 | 1 | 1 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| | 大型車 | 50 | 50 | 0 | 3 | 23 | 17 | 13 | 27 | 11 | 0 | 20 | 6 |
| 8時台 | 全車種計 | 50 | 50 | 0 | 3 | 23 | 17 | 13 | 27 | 11 | 0 | 20 | 6 |
| | 大型車混入率 | 0.0% | 2.0% | 0.0% | 0.0% | 13.0% | 0.0% | 7.7% | 0.0% | 0.0% | 0.0% | 0.0% | 0.0% |
| | 流入台数 | 100 | 43 | 43 | 51 | 26 | 36 | 51 | 26 | 36 | 26 | 36 | 36 |
| | 流出台数 | 44 | 81 | 59 | 59 | 36 | 36 | 59 | 36 | 36 | 36 | 36 | 36 |
| 9時台 | 小型車 | 70 | 121 | 1 | 4 | 34 | 23 | 18 | 45 | 11 | 0 | 4 | 2 |
| | 大型車 | 2 | 0 | 0 | 0 | 1 | 0 | 3 | 0 | 0 | 0 | 1 | 0 |
| | 全車種計 | 72 | 121 | 1 | 4 | 35 | 23 | 21 | 45 | 11 | 0 | 5 | 2 |
| | 大型車混入率 | 2.8% | 0.0% | 0.0% | 0.0% | 2.9% | 0.0% | 14.3% | 0.0% | 0.0% | 0.0% | 20.0% | 0.0% |
| 10時台 | 流入台数 | 194 | 62 | 77 | 62 | 127 | 7 | 57 | 7 | 57 | 7 | 57 | 9 |
| | 流出台数 | 71 | 148 | 2 | 8 | 64 | 22 | 17 | 37 | 11 | 1 | 36 | 9 |
| | 小型車 | 1 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 2 | 0 | 1 | 0 | 1 | 2 |
| | 大型車 | 0 | 148 | 2 | 8 | 64 | 22 | 15 | 36 | 10 | 1 | 35 | 7 |
| 11時台 | 全車種計 | 71 | 149 | 2 | 8 | 64 | 22 | 19 | 37 | 11 | 1 | 37 | 11 |
| | 大型車混入率 | 0.0% | 0.7% | 0.0% | 0.0% | 0.0% | 0.0% | 10.5% | 0.0% | 0.0% | 0.0% | 2.7% | 18.2% |
| | 流入台数 | 222 | 94 | 117 | 94 | 117 | 117 | 117 | 117 | 117 | 117 | 117 | 117 |
| | 流出台数 | 110 | 119 | 168 | 168 | 85 | 85 | 168 | 85 | 85 | 85 | 85 | 85 |
| 12時台 | 小型車 | 83 | 139 | 1 | 12 | 53 | 30 | 33 | 76 | 11 | 0 | 50 | 10 |
| | 大型車 | 1 | 0 | 0 | 0 | 2 | 0 | 1 | 0 | 0 | 0 | 4 | 0 |
| | 全車種計 | 84 | 139 | 1 | 12 | 55 | 30 | 34 | 76 | 11 | 0 | 54 | 10 |
| | 大型車混入率 | 1.2% | 0.0% | 0.0% | 0.0% | 3.6% | 0.0% | 2.9% | 0.0% | 0.0% | 0.0% | 7.4% | 0.0% |
| 13時台 | 流入台数 | 224 | 97 | 121 | 97 | 121 | 121 | 121 | 121 | 121 | 121 | 121 | 121 |
| | 流出台数 | 105 | 149 | 161 | 149 | 161 | 161 | 161 | 161 | 161 | 161 | 161 | 161 |
| | 小型車 | 80 | 151 | 0 | 12 | 66 | 37 | 48 | 100 | 16 | 1 | 47 | 16 |
| | 大型車 | 1 | 0 | 0 | 0 | 2 | 0 | 1 | 0 | 0 | 0 | 1 | 0 |
| 14時台 | 全車種計 | 81 | 151 | 0 | 12 | 68 | 39 | 49 | 100 | 16 | 1 | 48 | 18 |
| | 大型車混入率 | 1.2% | 0.0% | 0.0% | 0.0% | 2.9% | 5.1% | 0.0% | 0.0% | 0.0% | 0.0% | 2.1% | 11.1% |
| | 流入台数 | 232 | 119 | 164 | 119 | 164 | 164 | 164 | 164 | 164 | 164 | 164 | 164 |
| | 流出台数 | 140 | 145 | 181 | 145 | 181 | 181 | 181 | 181 | 181 | 181 | 181 | 181 |
| 15時台 | 小型車 | 80 | 112 | 2 | 11 | 75 | 24 | 42 | 95 | 17 | 0 | 41 | 11 |
| | 大型車 | 0 | 0 | 0 | 0 | 1 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 2 | 0 |
| | 全車種計 | 80 | 112 | 2 | 11 | 76 | 24 | 42 | 95 | 17 | 0 | 43 | 11 |
| | 大型車混入率 | 0.0% | 0.0% | 0.0% | 0.0% | 1.3% | 0.0% | 0.0% | 0.0% | 0.0% | 0.0% | 4.7% | 0.0% |
| 16時台 | 流入台数 | 194 | 111 | 154 | 111 | 154 | 154 | 154 | 154 | 154 | 154 | 154 | 154 |
| | 流出台数 | 119 | 140 | 134 | 140 | 134 | 134 | 134 | 134 | 134 | 134 | 134 | 134 |
| | 小型車 | 87 | 143 | 3 | 10 | 66 | 32 | 34 | 87 | 6 | 0 | 47 | 14 |
| | 大型車 | 2 | 0 | 0 | 0 | 1 | 0 | 1 | 0 | 0 | 0 | 3 | 0 |
| 17時台 | 全車種計 | 89 | 143 | 3 | 10 | 67 | 33 | 35 | 87 | 6 | 0 | 50 | 14 |
| | 大型車混入率 | 2.2% | 0.0% | 0.0% | 0.0% | 1.5% | 3.0% | 2.9% | 0.0% | 0.0% | 0.0% | 6.0% | 0.0% |
| | 流入台数 | 235 | 110 | 128 | 110 | 128 | 128 | 128 | 128 | 128 | 128 | 128 | 128 |
| | 流出台数 | 120 | 145 | 167 | 145 | 167 | 167 | 167 | 167 | 167 | 167 | 167 | 167 |
| 18時台 | 小型車 | 52 | 106 | 0 | 8 | 84 | 53 | 34 | 84 | 11 | 2 | 35 | 8 |
| | 大型車 | 0 | 1 | 0 | 1 | 0 | 0 | 1 | 0 | 1 | 0 | 1 | 1 |
| | 全車種計 | 52 | 107 | 0 | 9 | 84 | 53 | 35 | 84 | 12 | 2 | 36 | 9 |
| | 大型車混入率 | 0.0% | 0.9% | 0.0% | 11.1% | 0.0% | 0.0% | 2.9% | 0.0% | 8.3% | 0.0% | 2.8% | 11.1% |
| 19時台 | 流入台数 | 159 | 146 | 131 | 146 | 131 | 131 | 131 | 131 | 131 | 131 | 131 | 131 |
| | 流出台数 | 55 | 139 | 1 | 7 | 90 | 39 | 44 | 106 | 16 | 3 | 54 | 7 |
| | 小型車 | 2 | 0 | 0 | 0 | 2 | 0 | 2 | 0 | 0 | 0 | 1 | 0 |
| | 大型車 | 1 | 139 | 1 | 7 | 91 | 40 | 46 | 106 | 16 | 3 | 55 | 7 |
| 20時台 | 全車種計 | 57 | 139 | 1 | 7 | 91 | 40 | 46 | 106 | 16 | 3 | 55 | 7 |
| | 大型車混入率 | 3.5% | 0.0% | 0.0% | 0.0% | 1.1% | 2.5% | 4.3% | 0.0% | 0.0% | 0.0% | 1.8% | 0.0% |
| | 流入台数 | 197 | 138 | 168 | 138 | 168 | 168 | 168 | 168 | 168 | 168 | 168 | 168 |
| | 流出台数 | 149 | 128 | 153 | 128 | 153 | 153 | 153 | 153 | 153 | 153 | 153 | 153 |
| 合計 | 小型車 | 61 | 133 | 1 | 7 | 83 | 65 | 48 | 117 | 14 | 2 | 43 | 10 |
| | 大型車 | 1 | 0 | 0 | 0 | 9 | 0 | 4 | 1 | 0 | 0 | 1 | 0 |
| | 全車種計 | 62 | 133 | 1 | 7 | 92 | 65 | 52 | 118 | 14 | 2 | 44 | 10 |
| | 大型車混入率 | 1.6% | 0.0% | 0.0% | 0.0% | 9.8% | 0.0% | 7.7% | 0.8% | 0.0% | 0.0% | 2.3% | 0.0% |
| 合計 | 流入台数 | 196 | 164 | 184 | 164 | 184 | 184 | 184 | 184 | 184 | 184 | 184 | 184 |
| | 流出台数 | 185 | 120 | 150 | 120 | 150 | 150 | 150 | 150 | 150 | 150 | 150 | 150 |
| | 小型車 | 42 | 4 | 2 | 11 | 72 | 48 | 46 | 95 | 8 | 0 | 38 | 7 |
| | 大型車 | 3 | 0 | 0 | 0 | 6 | 0 | 2 | 0 | 0 | 0 | 1 | 1 |
| 合計 | 全車種計 | 45 | 4 | 2 | 11 | 78 | 48 | 48 | 95 | 8 | 0 | 39 | 8 |
| | 大型車混入率 | 6.7% | 0.0% | 0.0% | 0.0% | 7.7% | 0.0% | 4.2% | 0.0% | 0.0% | 0.0% | 2.6% | 12.5% |
| | 流入台数 | 51 | 137 | 151 | 137 | 151 | 151 | 151 | 151 | 151 | 151 | 151 | 151 |
| | 流出台数 | 143 | 92 | 123 | 92 | 123 | 123 | 123 | 123 | 123 | 123 | 123 | 123 |
| 合計 | 小型車 | 42 | 82 | 0 | 7 | 61 | 47 | 39 | 82 | 12 | 0 | 39 | 5 |
| | 大型車 | 0 | 0 | 0 | 0 | 3 | 0 | 2 | 0 | 0 | 0 | 0 | 1 |
| | 全車種計 | 42 | 82 | 0 | 7 | 64 | 47 | 41 | 82 | 12 | 0 | 39 | 6 |
| | 大型車混入率 | 0.0% | 0.0% | 0.0% | 0.0% | 4.7% | 0.0% | 4.9% | 0.0% | 0.0% | 0.0% | 0.0% | 16.7% |
| 合計 | 流入台数 | 124 | 118 | 135 | 118 | 135 | 135 | 135 | 135 | 135 | 135 | 135 | 135 |
| | 流出台数 | 129 | 93 | 95 | 93 | 95 | 95 | 95 | 95 | 95 | 95 | 95 | 95 |
| | 小型車 | 20 | 63 | 0 | 4 | 33 | 36 | 13 | 49 | 1 | 2 | 21 | 7 |
| | 大型車 | 0 | 0 | 0 | 0 | 2 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 合計 | 全車種計 | 20 | 63 | 0 | 4 | 35 | 36 | 13 | 49 | 1 | 2 | 21 | 7 |
| | 大型車混入率 | 0.0% | 0.0% | 0.0% | 0.0% | 5.7% | 0.0% | 0.0% | 0.0% | 0.0% | 0.0% | 0.0% | 0.0% |
| | 流入台数 | 83 | 75 | 63 | 75 | 63 | 63 | 63 | 63 | 63 | 63 | 63 | 63 |
| | 流出台数 | 87 | 42 | 74 | 42 | 74 | 74 | 74 | 74 | 74 | 74 | 74 | 74 |
| 合計 | 小型車 | 21 | 30 | 0 | 4 | 30 | 41 | 2 | 47 | 1 | 1 | 20 | 8 |
| | 大型車 | 1 | 0 | 0 | 0 | 1 | 0 | 2 | 0 | 1 | 0 | 3 | 3 |
| | 全車種計 | 22 | 30 | 0 | 4 | 31 | 41 | 4 | 47 | 2 | 1 | 23 | 11 |
| | 大型車混入率 | 4.5% | 0.0% | 0.0% | 0.0% | 3.2% | 0.0% | 50.0% | 0.0% | 50.0% | 0.0% | 13.0% | 27.3% |
| 合計 | 流入台数 | 52 | 76 | 53 | 76 | 53 | 53 | 53 | 53 | 53 | 53 | 53 | 53 |
| | 流出台数 | 89 | 47 | 45 | 47 | 519 | 433 | 1118 | 148 | 12 | 505 | 123 | |
| | 小型車 | 830 | 1444 | 13 | 113 | 841 | 519 | 433 | 1118 | 148 | 12 | 505 | 123 |
| | 大型車 | 13 | 3 | 0 | 1 | 33 | 4 | 22 | 3 | 2 | 0 | 20 | 10 |
| 合計 | 全車種計 | 843 | 1447 | 13 | 114 | 874 | 523 | 455 | 1121 | 150 | 12 | 525 | 133 |
| | 大型車混入率 | 1.5% | 0.2% | 0.0% | 0.9% | 3.8% | 0.8% | | | | | | |

交通解析計算書

検討用資料 『交差点1 平日開店後』

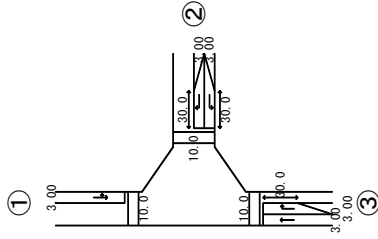
表-1 交差点の需要率の算出

| 流入部 車線の種類 | ① | | ② | | ③ | |
|--|-----------------|-----------------|-----------------|-----------------|-----------------|-----------------|
| | 左折・直進 | 右折 | 左折 | 右折 | 直進 | 右折 |
| 車線数 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 |
| 飽和交通流率の基本値 S B | 2,000 | 1,800 | 1,800 | 1,800 | 2,000 | 1,800 |
| 車線幅員による補正率 α w (車線幅員) | 1,000 (3.00) | 1,000 (3.00) | 1,000 (3.00) | 1,000 (3.00) | 1,000 (3.00) | 1,000 (3.00) |
| 縦断勾配による補正率 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) |
| 大型車混入による補正率 α T (大型車混入率) | 0.968 (4.76) | 0.982 (2.61) | 0.982 (2.63) | 0.982 (2.63) | 0.974 (3.83) | 0.975 (3.68) |
| 左折車混入による補正率 α L T (左折率) | 0.982 (7.0) | | | | | |
| (左折車の通過確率) L % (有効青時間) f L (歩行者現示時間) 秒 | | | | | | |
| 右折車混入による補正率 α R T (右折率) R % (右折車の通過確率) f R (有効青時間) 秒 (サイクル長) 秒 | | | | | | |
| 飽和交通流率 S | 1,901 | 1,768 | 1,768 | 1,768 | 1,948 | 1,804 |
| 設計交通量 q | 273 (19+254) | 153 | 228 | 228 | 209 | 136 |
| 流入部各車線の需要率 | | | | | | |
| 1φ | 0.144 | 0.087 | 0.129 | 0.129 | 0.107 | - |
| 2φ | 0.144 | 0.087 | 0.129 | 0.129 | 0.107 | - |
| 現示の需要率 | | | | | | |
| 1φ | 69.0 | 31.0 | 69.0 | 69.0 | 69.0 | 110 |
| 2φ | 69.0 | 31.0 | 69.0 | 69.0 | 69.0 | 110 |
| 有効青時間(秒) | | | | | | |
| 可能交通容量 C i | 1,192 | 498 | 498 | 498 | 1,222 | 804 |
| 交通容量比 q / C i | 0.229 | 0.307 | 0.458 | 0.458 | 0.171 | 0.169 |
| 交通容量の照査結果 | OK | OK | OK | OK | OK | OK |

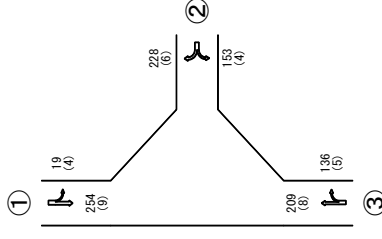
※ 交差点需要率 上限値
(C-L)/C = (110 - 10) / 110 = 0.909
C : サイクル長 (秒)、L : 損失時間 (秒)

※ * : 交通容量(台/実1時間)

交差点概略図



交通量図



上段 : 方向別合計交通量 [台/時]
下段 : (大型車混入台数) [台/時]

現示方式の図示

| 現示 | 1φ | 2φ | 1φ | 2φ |
|-------|---------------|---------------|-------|-------|
| 表示時間 | G:68 Y:3 AR:3 | G:30 Y:3 AR:3 | G:110 | G:110 |
| 有効青時間 | 69 | 31 | 69 | 69 |
| 損失時間 | 5 | 5 | 5 | 5 |
| 現示時間 | 65 | 27 | 65 | 27 |

検討用資料 『交差点1 休日開店前』

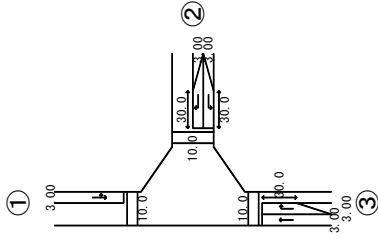
表-1 交差点の需要率の算出

| 流入部 車線の種類 | ① | | ② | | ③ | |
|--------------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|
| | 左折・直進 | 右折 | 左折 | 右折 | 直進 | 右折 |
| 車線数 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 |
| 飽和交通流率の基本値 | 2,000 | 1,800 | 1,800 | 1,800 | 2,000 | 1,800 |
| 車線幅員による補正率 | 1,000 | 1,000 | 1,000 | 1,000 | 1,000 | 1,000 |
| (車線幅員) | (3.00) | (3.00) | (3.00) | (3.00) | (3.00) | (3.00) |
| 縦断勾配による補正率 | 1,000 | 1,000 | 1,000 | 1,000 | 1,000 | 1,000 |
| (縦断勾配) | (0.00) | (0.00) | (0.00) | (0.00) | (0.00) | (0.00) |
| 大型車混入による補正率 | 0.982 | 0.949 | 0.940 | 0.940 | 0.970 | 1,000 |
| (大型車混入率) | (2.67) | (7.69) | (9.20) | (9.20) | (4.41) | (0.00) |
| 左折車混入による補正率 | 0.978 | | | | | |
| (左折率) | (8.0) | | | | | |
| (左折車の通過確率) | | | | | | |
| (有効青時間) | | | | | | |
| (歩行者現示時間) | | | | | | |
| 右折車混入による補正率 | | | | | | |
| (右折率) | | | | | | |
| (右折車の通過確率) | | | | | | |
| (有効青時間) | | | | | | |
| (サイクル長) | | | | | | |
| 飽和交通流率 | 1,921 | 1,708 | 1,692 | 1,940 | 1,940 | 1,932 |
| 設計交通量 | 150 | 52 | 87 | 136 | 136 | 35 |
| 流入部各車線の需要率 | 0.078 | 0.030 | 0.051 | 0.070 | 0.070 | - |
| 現示の需要率 | 0.078 | 0.030 | 0.051 | 0.051 | 0.051 | 0.129 |
| 有効青時間(秒) | 54.0 | 26.0 | 26.0 | 54.0 | 54.0 | 90 |
| 可能交通容量 | 1,153 | 493 | 489 | 1,164 | 932 | 932 |
| 交通容量比 | 0.130 | 0.105 | 0.178 | 0.117 | 0.038 | 0.038 |
| 交通容量の照査結果 | OK | OK | OK | OK | OK | OK |

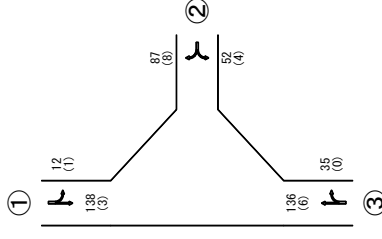
※ 交差点需要率 上限値
 $(C-L)/C = (90 - 10) / 90 = 0.889$
 C : サイクル長 (秒)、L : 損失時間 (秒)

※ * : 交通容量(台/実1時間)

交差点概略図



交通量図



上段 : 方向別合計交通量[台/時]
 下段 : (大型車混入台数)[台/時]

現示方式の図示

| 現示 | 1φ | 2φ | C=90 |
|-------|---------------|---------------|------|
| 表示時間 | G-53 Y:3 AR-3 | G-25 Y:3 AR-3 | G=80 |
| 有効青時間 | 54 | 26 | G=80 |
| 損失時間 | 5 | 5 | L=10 |
| 現示時間 | 51 | 23 | |

検討用資料 『交差点1 休日開店後』

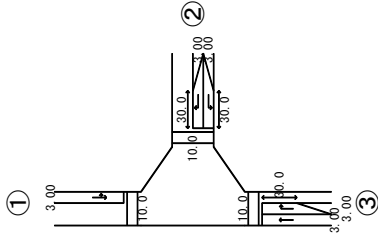
表-1 交差点の需要率の算出

| 流入部 車線の種類 | ① | | ② | | ③ | |
|--------------------------------|-----------------|-----------------|-----------------|-----------------|-----------------|-----------------|
| | 左折・直進 | 右折 | 左折 | 右折 | 直進 | 右折 |
| 車線数 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 |
| 飽和交通流率の基本値 S B | 2,000 | 1,800 | 1,800 | 1,800 | 2,000 | 1,800 |
| 車線幅員による補正率 α w (車線幅員) | 1,000 (3.00) | 1,000 (3.00) | 1,000 (3.00) | 1,000 (3.00) | 1,000 (3.00) | 1,000 (3.00) |
| 縦断勾配による補正率 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) |
| 大型車混入による補正率 α T (大型車混入率) | 0.985 (2.23) | 0.940 (4.88) | 0.967 (4.88) | 0.940 (4.20) | 0.975 (3.64) | 1,000 (0.00) |
| 左折車混入による補正率 α L T (左折率) | 0.983 (6.7) | | | | | |
| L % (左折車の通過確率) | | | | | | |
| f L (有効青時間) | | | | | | |
| 秒 (歩行者現示時間) | | | | | | |
| 右折車混入による補正率 α R T (右折率) | | | | | | |
| R % (右折車の通過確率) | | | | | | |
| f R (有効青時間) | | | | | | |
| 秒 (サイクル長) | | | | | | |
| 飽和交通流率 S | 1,937 | 1,741 | 1,692 | 1,950 | 893 | 65 |
| 設計交通量 q | 179 (12+167) | 82 | 87 | 165 | 65 | |
| 流入部各車線の需要率 | | | | | | |
| 1φ | 0.092 | 0.047 | 0.051 | 0.085 | - | - |
| 2φ | 0.092 | 0.047 | 0.051 | 0.085 | - | - |
| 現示の需要率 | | | | | | |
| 1φ | 54.0 | 26.0 | 26.0 | 54.0 | 90 | 90 |
| 有効青時間(秒) | | | | | | |
| 可能交通容量 C i | 1,162 | 503 | 489 | 1,170 | 893 | 893 |
| 交通容量比 q / C i | 0.154 | 0.163 | 0.178 | 0.141 | 0.073 | 0.073 |
| 交通容量の照査結果 | OK | OK | OK | OK | OK | OK |

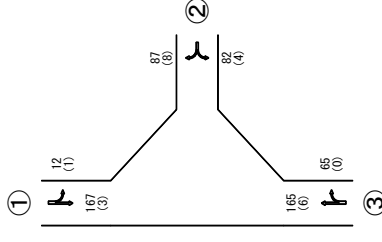
※ 交差点需要率 上限値
 $(C-L)/C = (90 - 10) / 90 = 0.889$
 C : サイクル長 (秒)、L : 損失時間 (秒)

※ * : 交通容量(台/実1時間)

交差点概略図



交通量図



上段 : 方向別合計交通量 [台/時]
 下段 : (大型車混入台数) [台/時]

現示方式の図示

| 現示 | 1φ | 2φ | C=90 |
|-------|---------------|---------------|------|
| 表示時間 | G-53 Y:3 AR-3 | G-25 Y:3 AR-3 | G=80 |
| 有効青時間 | 54 | 26 | G=80 |
| 損失時間 | 5 | 5 | L=10 |
| 現示時間 | 51 | 23 | |

検討用資料 『交差点2 平日開店前』

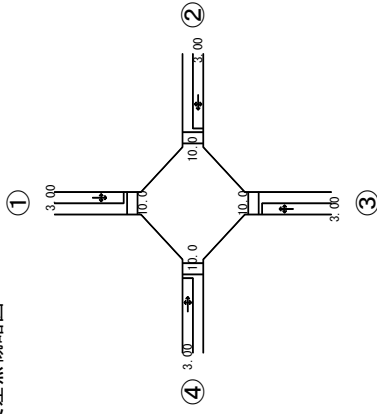
表-1 交差点の需要率の算出

| 流入部 車線の種類 | ① | | ② | | ③ | | ④ | |
|------------------------------------|--------------------------|--------------------------|--------------------------|--------------------------|--------------------------|--------------------------|--------------------------|--------------------------|
| | 左折・直進・右折 | 左折・直進・右折 | 左折・直進・右折 | 左折・直進・右折 | 左折・直進・右折 | 左折・直進・右折 | 左折・直進・右折 | 左折・直進・右折 |
| 車線数 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 |
| 飽和交通流率の基本値 車線幅員による補正率 (車線幅員) | 2,000 1,000 (3.00) | 2,000 1,000 (3.00) | 2,000 1,000 (3.00) | 2,000 1,000 (3.00) | 2,000 1,000 (3.00) | 2,000 1,000 (3.00) | 2,000 1,000 (3.00) | 2,000 1,000 (3.00) |
| 縦断勾配による補正率 (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) |
| 大型車混入による補正率 (大型車混入率) | 0.982 (2.58) | 0.974 (3.75) | 0.974 (3.75) | 0.995 (0.77) | 0.995 (0.77) | 0.955 (6.67) | 0.955 (6.67) | 0.955 (6.67) |
| 左折車混入による補正率 (左折率) | 0.916 (28.4) | 0.980 (7.5) | 0.980 (7.5) | 0.853 (49.2) | 0.853 (49.2) | 1,000 (0.0) | 1,000 (0.0) | 1,000 (0.0) |
| (左折車の通過確率) (有効青時間) (歩行者現示時間) | | | | | | | | |
| 右折車混入による補正率 (右折率) | 0.999 (0.6) | 0.965 (14.1) | 0.965 (14.1) | 0.948 (10.8) | 0.948 (10.8) | 0.946 (9.6) | 0.946 (9.6) | 0.946 (9.6) |
| (右折車の通過確率) (有効青時間) (サイクル長) | 0.901 30 70 | 0.884 30 70 | 0.884 30 70 | 0.794 30 70 | 0.794 30 70 | 0.769 30 70 | 0.769 30 70 | 0.769 30 70 |
| 飽和交通流率 | 1,797 | 1,842 | 1,842 | 1,609 | 1,609 | 1,807 | 1,807 | 1,807 |
| 設計交通量 | 310 (88+220+2) | 320 (24+251+45) | 320 (24+251+45) | 260 (128+104+28) | 260 (128+104+28) | 135 (0+122+13) | 135 (0+122+13) | 135 (0+122+13) |
| 流入部各車線の需要率 | | | | | | | | |
| 現示の需要率 | 1φ 2φ | 0.173 0.173 | 0.174 0.174 | 0.162 0.162 | 0.162 0.162 | 0.075 0.075 | 0.075 0.075 | 0.075 0.075 |
| 有効青時間(秒) | 1φ 2φ | 30.0 30.0 | 30.0 30.0 | 30.0 30.0 | 30.0 30.0 | 30.0 30.0 | 30.0 30.0 | 30.0 30.0 |
| 可能交通容量 | C i | 770 | 789 | 690 | 690 | 774 | 774 | 774 |
| 交通容量比 | q / C i | 0.403 | 0.406 | 0.377 | 0.377 | 0.174 | 0.174 | 0.174 |
| 交通容量の照査結果 | | OK | OK | OK | OK | OK | OK | OK |

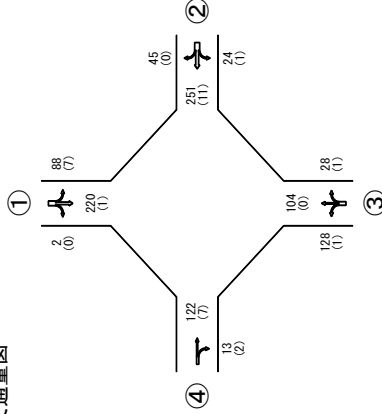
※ 交差点需要率 上限値
 $(C-L)/C = (70 - 10) / 70 = 0.857$
 C : サイクル長 (秒)、L : 損失時間 (秒)

※ * : 交通容量(台/実1時間)

交差点概略図



交通量図



上段：方向別合計交通量[台/時]
 下段：(大型車混入台数)[台/時]

現示方式の図示

| 現示 | 1φ | 2φ | 1φ | 2φ |
|-------------|---------------|---------------|---------------|------|
| 表示時間 | G:29 Y:3 AR:3 | G:29 Y:3 AR:3 | G:29 Y:3 AR:3 | G:70 |
| 有効青時間 | 30 | 30 | 30 | G:60 |
| 損失時間 | 5 | 5 | 5 | L:10 |
| 発行者 現示時間 | 27 | 27 | 27 | 27 |

検討用資料 『交差点2 平日開店後』

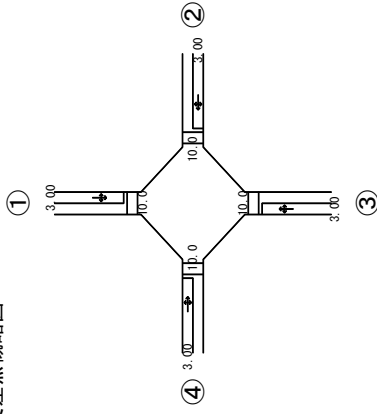
表-1 交差点の需要率の算出

| 流入部 車線の種類 車線数 | ① | | ② | | ③ | | ④ | |
|------------------------------------|--------------------------|--------------------------|--------------------------|--------------------------|--------------------------|--------------------------|--------------------------|--------------------------|
| | 左折・直進・右折 | 左折・直進・右折 | 左折・直進・右折 | 左折・直進・右折 | 左折・直進・右折 | 左折・直進・右折 | 左折・直進・右折 | 左折・直進・右折 |
| 飽和交通流率の基本値 車線幅員による補正率 (車線幅員) | 2,000 1,000 (3.00) | 2,000 1,000 (3.00) | 2,000 1,000 (3.00) | 2,000 1,000 (3.00) | 2,000 1,000 (3.00) | 2,000 1,000 (3.00) | 2,000 1,000 (3.00) | 2,000 1,000 (3.00) |
| 縦断勾配による補正率 (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) |
| 大型車混入による補正率 (大型車混入率) | 0.982 (2.58) | 0.975 (3.64) | 0.975 (3.64) | 0.995 (0.71) | 0.963 (5.45) | 0.995 (0.71) | 0.963 (5.45) | 0.995 (0.71) |
| 左折車混入による補正率 (左折率) | 0.916 (28.4) | 0.981 (7.3) | 0.981 (7.3) | 0.850 (52.9) | 0.981 (7.3) | 0.850 (52.9) | 0.981 (7.3) | 0.850 (52.9) |
| (左折車の通過確率) (有効青時間) (歩行者現示時間) | | | | | | | | |
| 右折車混入による補正率 (右折率) | 0.999 (0.6) | 0.963 (13.6) | 0.963 (13.6) | 0.951 (10.0) | 0.963 (13.6) | 0.951 (10.0) | 0.963 (13.6) | 0.951 (10.0) |
| (右折車の通過確率) (有効青時間) (サイクル長) | 0.901 30 70 | 0.875 30 70 | 0.875 30 70 | 0.794 30 70 | 0.875 30 70 | 0.794 30 70 | 0.875 30 70 | 0.794 30 70 |
| 飽和交通流率 | 1,797 | 1,842 | 1,842 | 1,609 | 1,710 | 1,609 | 1,710 | 1,609 |
| 設計交通量 | 310 (88+220+2) | 330 (24+261+45) | 330 (24+261+45) | 280 (148+104+28) | 165 (0+132+33) | 280 (148+104+28) | 165 (0+132+33) | 280 (148+104+28) |
| 流入部各車線の需要率 | | | | | | | | |
| 現示の需要率 | 1φ 2φ | 0.173 0.179 | 0.179 0.179 | 0.174 0.174 | 0.096 0.096 | 0.174 0.174 | 0.096 0.096 | 0.174 0.179 |
| 有効青時間(秒) | 1φ 2φ | 30.0 30.0 | 30.0 30.0 | 30.0 30.0 | 30.0 30.0 | 30.0 30.0 | 30.0 30.0 | 30.0 30.0 |
| 可能交通容量 | C i | 770 | 789 | 690 | 733 | 690 | 733 | 690 |
| 交通容量比 | q / C i | 0.403 | 0.418 | 0.406 | 0.225 | 0.406 | 0.225 | 0.403 |
| 交通容量の照査結果 | | OK | OK | OK | OK | OK | OK | OK |

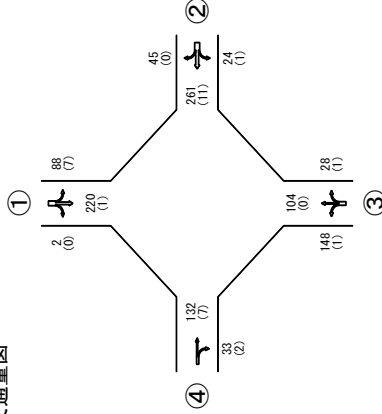
※ 交差点需要率 上限値
 $(C-L)/C = (70 - 10) / 70 = 0.857$
 C : サイクル長 (秒)、L : 損失時間 (秒)

※ * : 交通容量(台/実1時間)

交差点概略図



交通量図



上段：方向別合計交通量[台/時]
 下段：(大型車混入台数)[台/時]

現示方式の図示

| 現示 | 1φ | 2φ | 1φ | 2φ |
|-------------|---------------|---------------|---------------|------|
| 表示時間 | G:29 Y:3 AR:3 | G:29 Y:3 AR:3 | G:29 Y:3 AR:3 | G:70 |
| 有効青時間 | 30 | 30 | 30 | G=60 |
| 損失時間 | 5 | 5 | 5 | L=10 |
| 歩行者 現示時間 | 27 | 27 | 27 | 27 |

検討用資料 『交差点2 休日開店前』

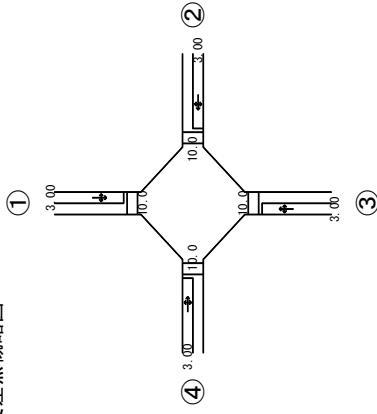
表-1 交差点の需要率の算出

| 流入部 車線の種類 | ① | | ② | | ③ | | ④ | |
|------------------------------------|--------------------------|--------------------------|--------------------------|--------------------------|--------------------------|--------------------------|--------------------------|--------------------------|
| | 左折・直進・右折 | 左折・直進・右折 | 左折・直進・右折 | 左折・直進・右折 | 左折・直進・右折 | 左折・直進・右折 | 左折・直進・右折 | 左折・直進・右折 |
| 車線数 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 |
| 飽和交通流率の基本値 車線幅員による補正率 (車線幅員) | 2,000 1,000 (3.00) | 2,000 1,000 (3.00) | 2,000 1,000 (3.00) | 2,000 1,000 (3.00) | 2,000 1,000 (3.00) | 2,000 1,000 (3.00) | 2,000 1,000 (3.00) | 2,000 1,000 (3.00) |
| 縦断勾配による補正率 (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) |
| 大型車混入による補正率 (大型車混入率) | 0.996 (0.51) | 0.963 (5.49) | 0.981 (2.72) | 0.981 (2.72) | 0.988 (1.79) | 0.988 (1.79) | 0.988 (1.79) | 0.988 (1.79) |
| 左折車混入による補正率 (左折率) | 0.907 (31.6) | 0.991 (4.3) | 0.917 (28.3) | 0.917 (28.3) | 0.993 (3.6) | 0.993 (3.6) | 0.993 (3.6) | 0.993 (3.6) |
| (左折車の通過確率) (有効青時間) (歩行者現示時間) | | | | | | | | |
| 右折車混入による補正率 (右折率) | 0.999 (0.5) | 0.958 (39.6) | 0.979 (7.6) | 0.979 (7.6) | 0.967 (17.9) | 0.967 (17.9) | 0.967 (17.9) | 0.967 (17.9) |
| (右折車の通過確率) (有効青時間) (サイクル長) | 0.888 30 70 | 0.958 30 70 | 0.874 30 70 | 0.874 30 70 | 0.913 30 70 | 0.913 30 70 | 0.913 30 70 | 0.913 30 70 |
| 飽和交通流率 | 1,805 | 1,829 | 1,761 | 1,761 | 1,897 | 1,897 | 1,897 | 1,897 |
| 設計交通量 | 196 (62+133+1) | 164 (7+92+65) | 184 (52+118+14) | 184 (52+118+14) | 56 (2+44+10) | 56 (2+44+10) | 56 (2+44+10) | 56 (2+44+10) |
| 流入部各車線の需要率 | 0.109 | 0.090 | 0.104 | 0.104 | 0.030 | 0.030 | 0.030 | 0.030 |
| 現示の需要率 | 0.109 | 0.090 | 0.104 | 0.104 | 0.030 | 0.030 | 0.030 | 0.030 |
| 有効青時間(秒) | 30.0 | 30.0 | 30.0 | 30.0 | 70 | 70 | 70 | 70 |
| 可能交通容量 | 774 | 784 | 755 | 755 | 813 | 813 | 813 | 813 |
| 交通容量比 | 0.253 | 0.209 | 0.244 | 0.244 | 0.069 | 0.069 | 0.069 | 0.069 |
| 交通容量の照査結果 | OK | OK | OK | OK | OK | OK | OK | OK |

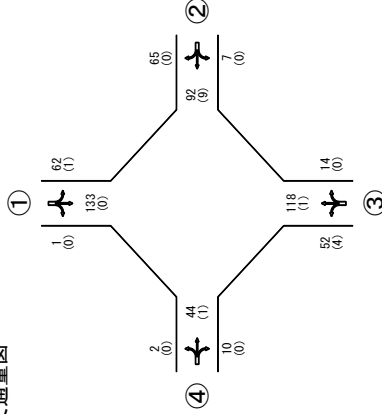
※ 交差点需要率 上限値
 $(C-1)/C = (70 - 10) / 70 = 0.857$
 C : サイクル長 (秒)、L : 損失時間 (秒)

※ * : 交通容量(台/実1時間)

交差点概略図



交通量図



上段：方向別合計交通量[台/時]
 下段：(大型車混入台数)[台/時]

現示方式の図示

| 現示 | 1φ | 2φ | 1φ | 2φ |
|-------------|---------------|---------------|---------------|------|
| 表示時間 | G:29 Y:3 AR:3 | G:29 Y:3 AR:3 | G:29 Y:3 AR:3 | G:70 |
| 有効青時間 | 30 | 30 | 30 | G:60 |
| 損失時間 | 5 | 5 | 5 | L:10 |
| 発行者 現示時間 | 26 | 26 | 26 | 26 |

検討用資料 『交差点2 休日開店後』

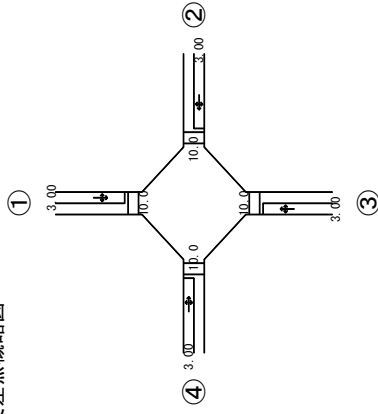
表-1 交差点の需要率の算出

| 流入部 車線の種類 | ① | | ② | | ③ | | ④ | |
|------------------------------------|-------------------|-------------------|--------------------|-------------------|--------------------|-------------------|-------------------|-------------------|
| | 左折・直進・右折 | 左折・直進・右折 | 左折・直進・右折 | 左折・直進・右折 | 左折・直進・右折 | 左折・直進・右折 | 左折・直進・右折 | 左折・直進・右折 |
| 車線数 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 |
| 飽和交通流率の基本値 | 2,000 | 2,000 | 2,000 | 2,000 | 2,000 | 2,000 | 2,000 | 2,000 |
| 車線幅員による補正率 (車線幅員) | 1,000 (3.00) | 1,000 (3.00) | 1,000 (3.00) | 1,000 (3.00) | 1,000 (3.00) | 1,000 (3.00) | 1,000 (3.00) | 1,000 (3.00) |
| 縦断勾配による補正率 (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) |
| 大型車混入による補正率 (大型車混入率) | 0.996 (0.51) | 0.965 (5.17) | 0.983 (2.45) | 0.992 (4.0) | 0.983 (2.45) | 0.992 (4.0) | 0.992 (1.16) | 0.992 (1.16) |
| 左折車混入による補正率 (左折率) | 0.907 (31.6) | 0.992 | 0.899 | 0.992 | 0.899 | 0.992 | 0.995 | 0.995 |
| (左折車の通過確率) (有効青時間) (歩行者現示時間) | | | | | | | | (2.3) |
| 右折車混入による補正率 (右折率) | 0.999 (0.5) | 0.957 (37.4) | 0.981 (6.9) | 0.957 (37.4) | 0.981 (6.9) | 0.957 (37.4) | 0.929 (34.9) | 0.929 (34.9) |
| (右折車の通過確率) (有効青時間) (サイクル長) | 0.888 30 70 | 0.949 30 70 | 0.874 30 70 | 0.949 30 70 | 0.874 30 70 | 0.949 30 70 | 0.903 30 70 | 0.903 30 70 |
| 飽和交通流率 | 1,805 | 1,832 | 1,734 | 1,832 | 1,734 | 1,834 | 1,834 | 1,834 |
| 設計交通量 | 196 (62+133+1) | 174 (7+102+65) | 204 (72+118+14) | 174 (7+102+65) | 204 (72+118+14) | 86 (2+54+30) | 86 (2+54+30) | 86 (2+54+30) |
| 流入部各車線の需要率 | 0.109 | 0.095 | 0.118 | 0.095 | 0.118 | 0.047 | 0.047 | 0.047 |
| 現示の需要率 | 1φ 2φ | 0.109 | 0.118 | 0.095 | 0.118 | 0.047 | 0.047 | 0.047 |
| 有効青時間(秒) | 1φ 2φ | 30.0 | 30.0 | 30.0 | 30.0 | 30.0 | 30.0 | 30.0 |
| 可能交通容量 | C i | 774 | 785 | 743 | 785 | 743 | 785 | 785 |
| 交通容量比 | q/C i | 0.253 | 0.222 | 0.275 | 0.222 | 0.275 | 0.109 | 0.109 |
| 交通容量の照査結果 | | OK | OK | OK | OK | OK | OK | OK |

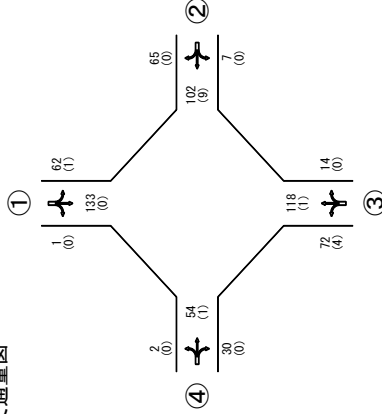
※ 交差点需要率 上限値
 $(C-1)/C = (70 - 10) / 70 = 0.857$
 C : サイクル長 (秒)、L : 損失時間 (秒)

※ * : 交通容量(台/実1時間)

交差点概略図



交通量図



上段：方向別合計交通量[台/時]
 下段：(大型車混入台数)[台/時]

現示方式の図示

| 現示 | 1φ | 2φ | 1φ | 2φ |
|-------|---------------|---------------|---------------|------|
| 表示時間 | G:29 Y:3 AR:3 | G:29 Y:3 AR:3 | G:29 Y:3 AR:3 | G:70 |
| 有効青時間 | 30 | 30 | 30 | G:60 |
| 損失時間 | 5 | 5 | 5 | L:10 |
| 発行者 | | | | |
| 現示時間 | 27 | 27 | 27 | 27 |

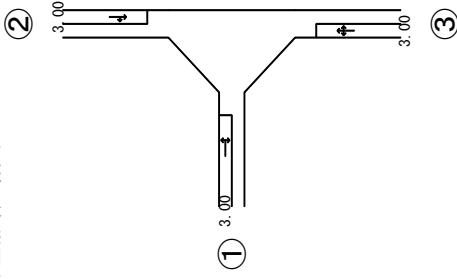
検討用資料 一時停止交差点の方向別交通流の横断可能容量検討
 (「平面交差の計画と設計」基礎編 (2018年版) P135～)
 『交差点1 平日開店後』

表-1 横断可能容量、評価

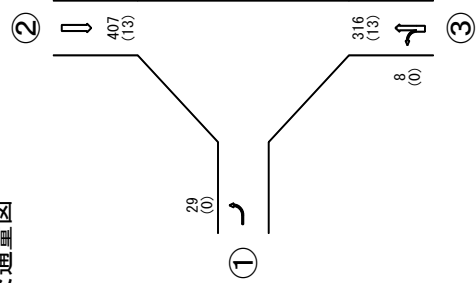
| No | 実交通量 Mh | qx | gx | hx | 交通容量 Cpx | 交通容量差 Cpx-Mh | 交通容量比 Mh / Cpx | 評価 |
|----|------------|-------|-----|-----|-------------|-----------------|-------------------|----|
| 1 | 0 | 0.090 | 4.1 | 2.2 | 1,245 | 1,245 | 0.000 | OK |
| 2 | 29 | 0.088 | 6.2 | 3.3 | 727 | 698 | 0.040 | OK |
| 3 | 0 | 0.201 | 7.1 | 3.5 | 342 | 342 | 0.000 | OK |

No.1 : 主道路 (流入部 ②) からの右折
 No.2 : 従道路 (流入部 ①) からの左折
 No.3 : 従道路 (流入部 ①) からの右折

交差点概略図



交通量図



上段 : 方向別合計交通量 [台/時]
 下段 : (大型車混入台数) [台/時]

検討用資料 一時停止交差点の方向別交通流の横断可能容量検討
 (「平面交差の計画と設計」基礎編 (2018年版) P135～)
 『出入口1 休日開店後』

表-1 横断可能容量、評価

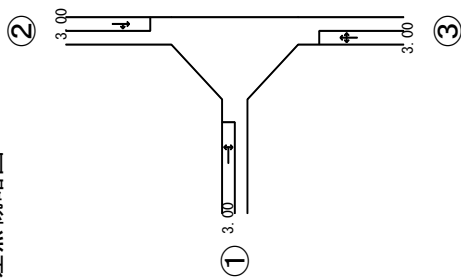
| No | 実交通量 Mh | qx | gx | hx | 交通容量 Cpx | 交通容量差 Cpx-Mh | 交通容量比 Mh / Cpx | 評価 |
|----|------------|-------|-----|-----|-------------|-----------------|-------------------|----|
| 1 | 0 | 0.058 | 4.1 | 2.2 | 1,375 | 1,375 | 0.000 | OK |
| 2 | 29 | 0.056 | 6.2 | 3.3 | 845 | 816 | 0.034 | OK |
| 3 | 0 | 0.125 | 7.1 | 3.5 | 521 | 521 | 0.000 | OK |

No.1 : 主道路 (流入部 ②) からの右折

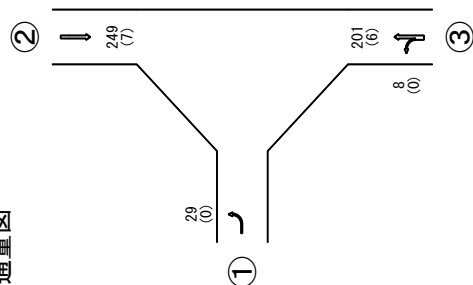
No.2 : 従道路 (流入部 ①) からの左折

No.3 : 従道路 (流入部 ①) からの右折

交差点概略図



交通量図



上段 : 方向別合計交通量 [台/時]
 下段 : (大型車混入台数) [台/時]

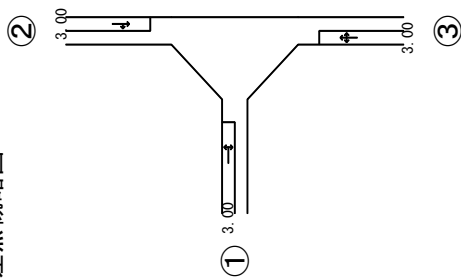
検討用資料 一時停止交差点の方向別交通流の横断可能容量検討
 (「平面交差の計画と設計」基礎編 (2018年版) P135～)
 『出入口2 平日開店後』

表-1 横断可能容量、評価

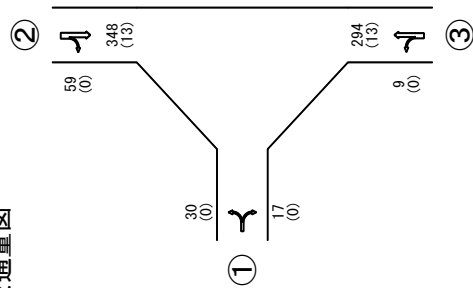
| No | 実交通量 Mh | qx | gx | hx | 交通容量 Cpx | 交通容量差 Cpx-Mh | 交通容量比 Mh / Cpx | 評価 |
|----|------------|-------|-----|-----|-------------|-----------------|-------------------|----|
| 1 | 59 | 0.084 | 4.1 | 2.2 | 1,270 | 1,211 | 0.046 | OK |
| 2 | 30 | 0.082 | 6.2 | 3.3 | 748 | 718 | 0.040 | OK |
| 3 | 17 | 0.195 | 7.1 | 3.5 | 356 | 339 | 0.048 | OK |

No.1 : 主道路 (流入部 ②) からの右折
 No.2 : 従道路 (流入部 ①) からの左折
 No.3 : 従道路 (流入部 ①) からの右折

交差点概略図



交通量図



上段：方向別合計交通量[台/時]
 下段：(大型車混入台数)[台/時]

検討用資料 一時停止交差点の方向別交通流の横断可能容量検討
 (「平面交差の計画と設計」基礎編 (2018年版) P135～)
 『出入口2 休日開店後』

表-1 横断可能容量、評価

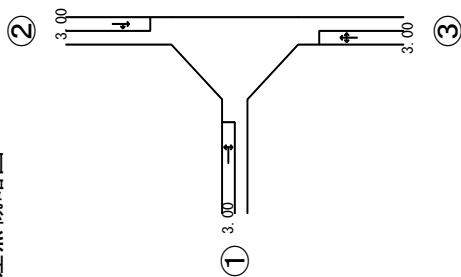
| No | 実交通量 Mh | qx | gx | hx | 交通容量 Cpx | 交通容量差 Cpx-Mh | 交通容量比 Mh / Cpx | 評価 |
|----|------------|-------|-----|-----|-------------|-----------------|-------------------|----|
| 1 | 59 | 0.052 | 4.1 | 2.2 | 1,400 | 1,341 | 0.042 | OK |
| 2 | 30 | 0.050 | 6.2 | 3.3 | 867 | 837 | 0.035 | OK |
| 3 | 17 | 0.119 | 7.1 | 3.5 | 539 | 522 | 0.032 | OK |

No.1 : 主道路 (流入部 ②) からの右折

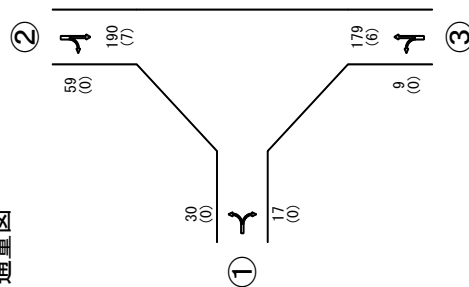
No.2 : 従道路 (流入部 ①) からの左折

No.3 : 従道路 (流入部 ①) からの右折

交差点概略図



交通量図



上段：方向別合計交通量[台/時]
 下段：(大型車混入台数)[台/時]