

添付資料

薬王堂常陸太田磯部町店  
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                   | 薬王堂常陸太田磯部町店                                                  |
| 店舗面積                  | 1,190 m <sup>2</sup>                                         |
| 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<br>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<br>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)   |                      | 第一種住居地域、<br>第一種低層住居専用地域<br>(その他地区) | 常陸太田市の人口<br>44,602人(2025.1.1/常陸太田市ホームページ)                     |
| S            | 店舗面積                 | 1.19000 千m <sup>2</sup>            |                                                               |
| A            | 店舗面積当たりの<br>日来店客数原単位 | 1,064.30 人/千m <sup>2</sup>         | 人口10万人未満・店舗面積5,000m <sup>2</sup> 未満・その他地区<br>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<br>80%                                         |
| D            | 平均乗車人員               | 2.000 人/台                          | 店舗面積10,000m <sup>2</sup> 未満<br>2,000人                         |
| E            | 平均駐車時間係数             | 0.609                              | 店舗面積10,000m <sup>2</sup> 未満<br>(30+5.5S)/60                   |
| 1日の自動車来台数    |                      | 507 台/日                            | $A \times S \times C \div D$                                  |
| ピーク時間の自動車来台数 |                      | 73 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       |                      | 44 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       |                      | 44 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 2 k m 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<br>(世帯) | 世帯数構成比<br>(%) | 来台数<br>(台/ピーク時間) |
|-------|-------------|---------------|------------------|
| ゾーン A | 1,894       | 55.38%        | 40               |
| ゾーン B | 531         | 15.53%        | 11               |
| ゾーン C | 414         | 12.10%        | 9                |
| ゾーン D | 157         | 4.59%         | 3                |
| ゾーン E | 116         | 3.39%         | 3                |
| ゾーン F | 308         | 9.01%         | 7                |
| 計     | 3,420       | 100.00%       | 73               |

※世帯数は、2020年国勢調査結果等による。

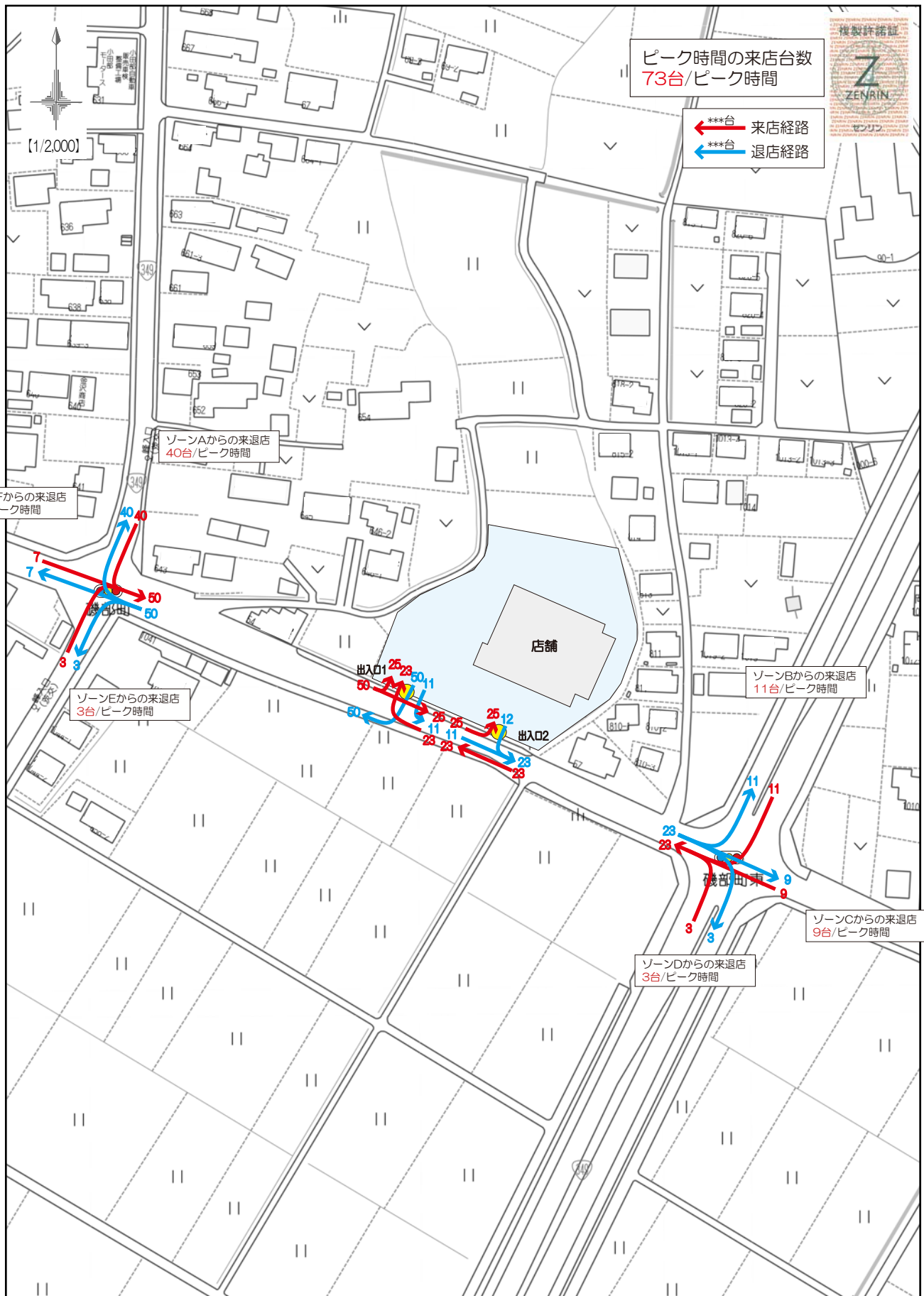
⑤ 方向別自動車来台数の設定

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。





図表 3-3 来退店経路図（ピーク時間）

## 4 周辺交通への影響評価

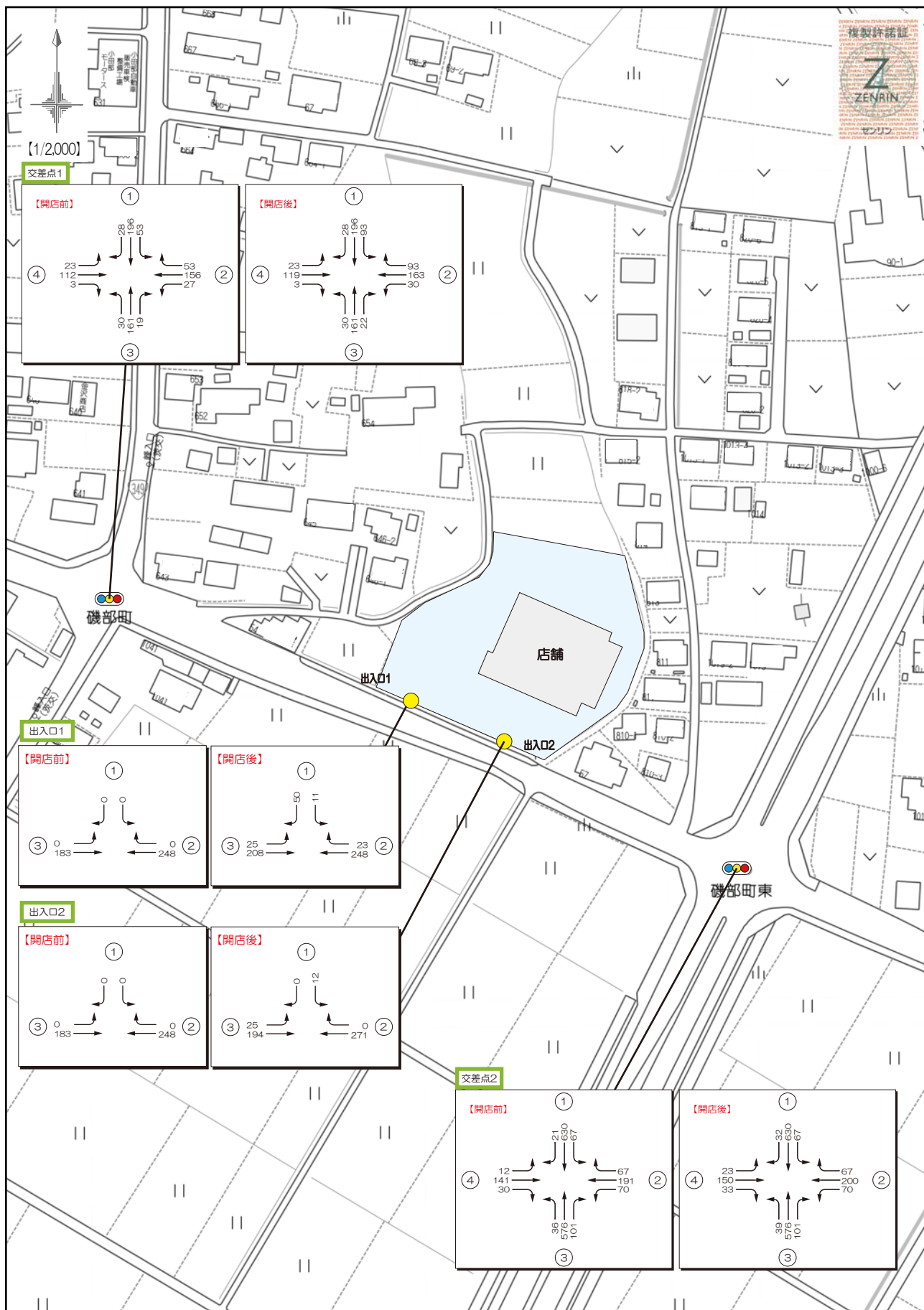
### 4.1 交通量の設定

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。

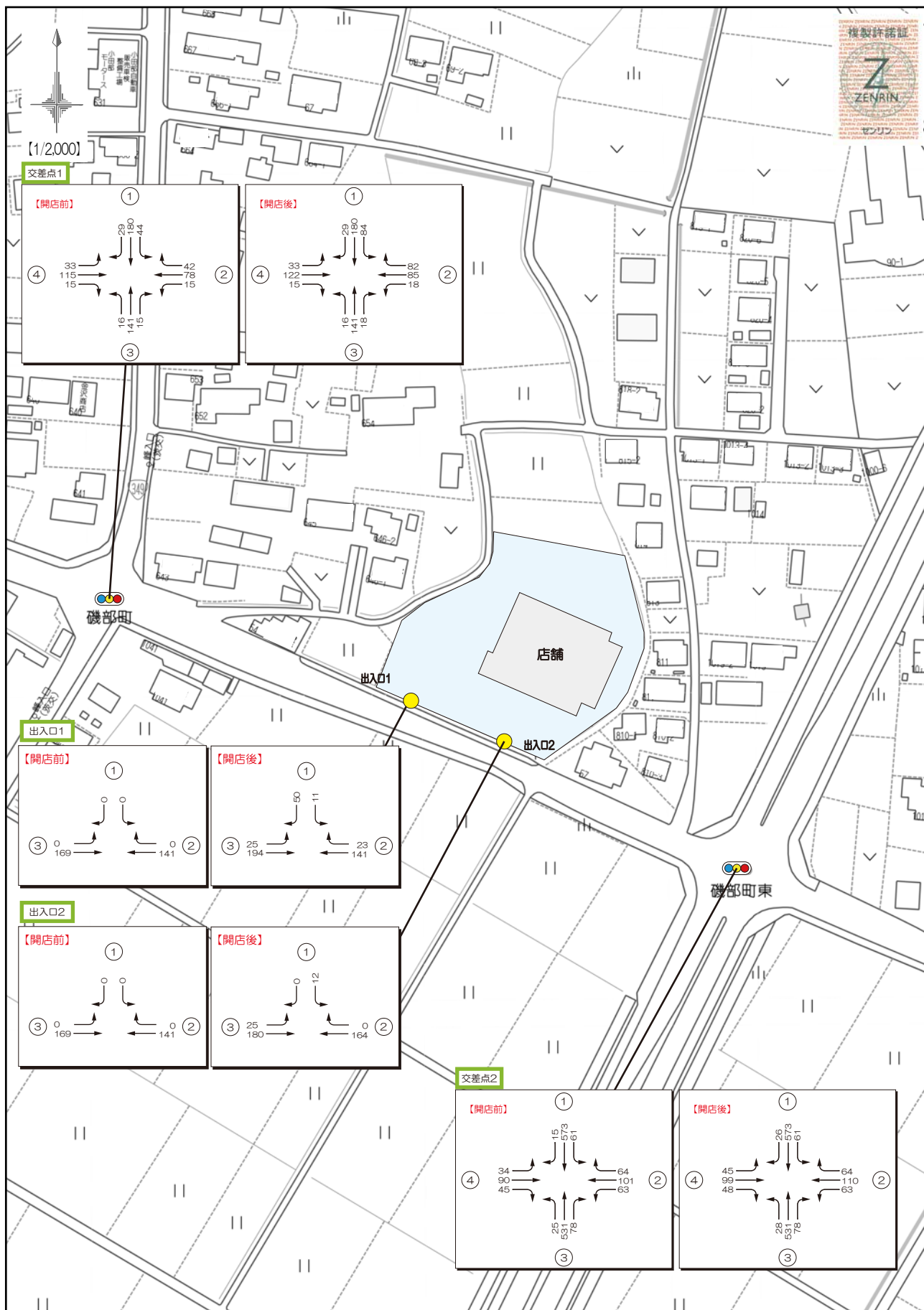
交通量調査は、店舗の営業時間及び周辺道路交通量のピーク時間を考慮し、6:00～21:00 に実施した。

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<br>平日：2024 年 12 月 23 日(月)6:00～21:00 実施<br>休日：2024 年 12 月 22 日(日)6:00～21:00 実施<br>■出入口が面する道路…交差点 2 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<br>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。<br>交差点 1…平日 17 時台、休日 10 時台<br>交差点 2…平日 17 時台、休日 11 時台<br>※平日朝の通勤時間帯が来客ピークになることはないため、平日の検討時間帯は、朝の通勤時間帯（6～8 時台）以外を設定した。 |
| 車種区分          | 普通車 ナンバープレートの頭番号:3, 4, 5, 6, 7<br>大型車 ナンバープレートの頭番号:1, 2, 9, 0<br>※8 ナンバーは実態に応じ、それぞれ区分した。                                                       |



図表 4-2 開店前後の交通量の比較（平日ピーク時間）



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<br>(主道路)   | 4 車線道路<br>(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<br>■ 交通容量比…基準以下であり影響小<br>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<br>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<br>時間帯                     | 需要率<br>(平日基準0.875以下)<br>(休日基準0.857以下) |       | 方向 | 車線  | 交通容量比<br>(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<br>17時台<br>サイクル長<br>80秒 | 0.292                                 | 0.352 | ①  | 左直右 | 0.300              | 0.353 | 来店経路 |
|                               |                                       |       | ②  | 左直右 | 0.381              | 0.473 | 退店経路 |
|                               |                                       |       | ③  | 左直  | 0.210              | 0.210 |      |
|                               |                                       |       |    | 右   | 0.027              | 0.032 | 来店経路 |
| 休日ピーク<br>10時台<br>サイクル長<br>70秒 | 0.226                                 | 0.279 | ④  | 左直右 | 0.208              | 0.217 | 来店経路 |
|                               |                                       |       | ①  | 左直右 | 0.276              | 0.331 | 来店経路 |
|                               |                                       |       | ②  | 左直右 | 0.227              | 0.320 | 退店経路 |
|                               |                                       |       | ③  | 左直  | 0.173              | 0.173 |      |
|                               |                                       |       |    | 右   | 0.021              | 0.025 | 来店経路 |
|                               |                                       |       | ④  | 左直右 | 0.247              | 0.258 | 来店経路 |

## ■ 交差点2

| 検討<br>時間帯                      | 需要率<br>(平日基準0.923以下)<br>(休日基準0.917以下) |       | 方向 | 車線 | 交通容量比<br>(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<br>17時台<br>サイクル長<br>130秒 | 0.333                                 | 0.338 | ①  | 左直 | 0.329              | 0.329 |      |
|                                |                                       |       |    | 直  |                    |       |      |
|                                |                                       |       |    | 右  | 0.039              | 0.060 | 来店経路 |
|                                |                                       |       | ②  | 左直 | 0.561              | 0.578 | 来店経路 |
|                                |                                       |       |    | 右  | 0.151              | 0.154 |      |
|                                |                                       |       | ③  | 左直 | 0.290              | 0.291 | 来店経路 |
|                                |                                       |       |    | 直  |                    |       |      |
|                                |                                       |       | ④  | 右  | 0.215              | 0.215 |      |
| 休日ピーク<br>11時台<br>サイクル長<br>120秒 | 0.263                                 | 0.268 | ①  | 左直 | 0.318              | 0.364 | 退店経路 |
|                                |                                       |       |    | 直  |                    |       |      |
|                                |                                       |       |    | 右  | 0.074              | 0.083 | 退店経路 |
|                                |                                       |       | ②  | 左直 | 0.292              | 0.292 |      |
|                                |                                       |       |    | 直  |                    |       |      |
|                                |                                       |       |    | 右  | 0.027              | 0.046 | 来店経路 |
|                                |                                       |       | ③  | 左直 | 0.381              | 0.398 | 来店経路 |
|                                |                                       |       |    | 右  | 0.131              | 0.134 |      |
|                                |                                       |       | ④  | 左直 | 0.251              | 0.253 | 来店経路 |
|                                |                                       |       |    | 直  |                    |       |      |
|                                |                                       |       |    | 右  | 0.146              | 0.146 |      |
|                                |                                       |       | ⑤  | 左直 | 0.279              | 0.328 | 退店経路 |
|                                |                                       |       |    | 右  | 0.095              | 0.103 | 退店経路 |

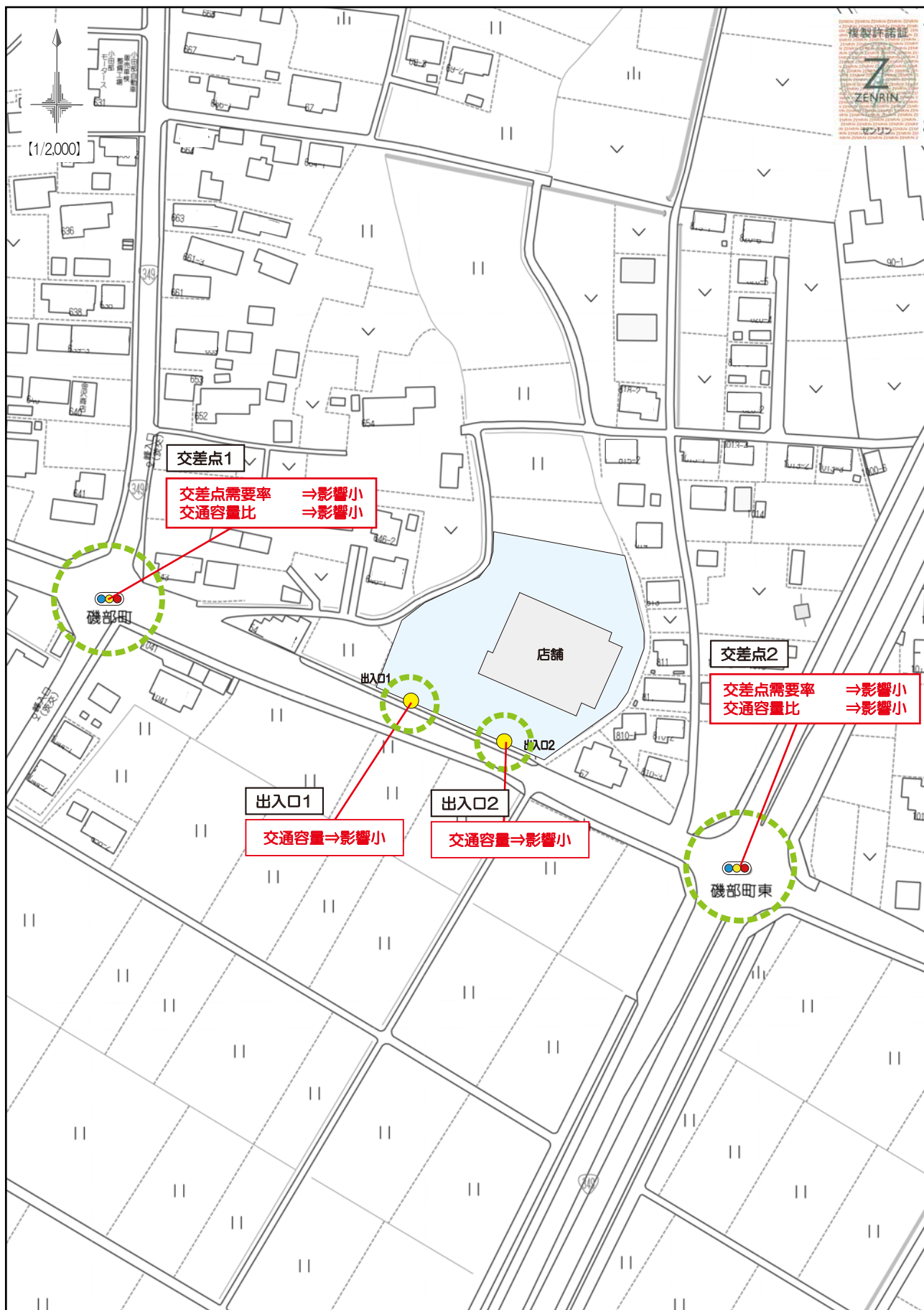
図表 4-7 無信号交差点及び駐車場出入口の交通解析結果

■出入口1 解析結果

|                          |                | 交通量<br>(台/時) | Qx<br>(台/秒) | gx<br>(秒) | hx<br>(秒) | 交通容量<br>(台/時) | 交通容量差<br>(台/時) | 交通<br>容量比 | 評価 |
|--------------------------|----------------|--------------|-------------|-----------|-----------|---------------|----------------|-----------|----|
| 平日<br>ピーク<br>17時台<br>開店後 | 主道路(流入部②)からの右折 | 23           | 0.065       | 4.1       | 2.2       | 1,346         | 1,323          | 0.017     | OK |
|                          | 従道路(流入部①)からの左折 | 11           | 0.058       | 6.2       | 3.3       | 835           | 824            | 0.013     | OK |
|                          | 従道路(流入部①)からの右折 | 50           | 0.133       | 7.1       | 3.5       | 500           | 450            | 0.100     | OK |
| 休日<br>ピーク<br>11時台<br>開店後 | 主道路(流入部②)からの右折 | 23           | 0.061       | 4.1       | 2.2       | 1,360         | 1,337          | 0.017     | OK |
|                          | 従道路(流入部①)からの左折 | 11           | 0.054       | 6.2       | 3.3       | 853           | 842            | 0.013     | OK |
|                          | 従道路(流入部①)からの右折 | 50           | 0.099       | 7.1       | 3.5       | 601           | 551            | 0.083     | OK |

■出入口2 解析結果

|                          |                | 交通量<br>(台/時) | Qx<br>(台/秒) | gx<br>(秒) | hx<br>(秒) | 交通容量<br>(台/時) | 交通容量差<br>(台/時) | 交通<br>容量比 | 評価 |
|--------------------------|----------------|--------------|-------------|-----------|-----------|---------------|----------------|-----------|----|
| 平日<br>ピーク<br>17時台<br>開店後 | 主道路(流入部②)からの右折 | 0            | 0.061       | 4.1       | 2.2       | 1,360         | 1,360          | 0.000     | OK |
|                          | 従道路(流入部①)からの左折 | 12           | 0.054       | 6.2       | 3.3       | 853           | 841            | 0.014     | OK |
|                          | 従道路(流入部①)からの右折 | 0            | 0.129       | 7.1       | 3.5       | 511           | 511            | 0.000     | OK |
| 休日<br>ピーク<br>11時台<br>開店後 | 主道路(流入部②)からの右折 | 0            | 0.057       | 4.1       | 2.2       | 1,378         | 1,378          | 0.000     | OK |
|                          | 従道路(流入部①)からの左折 | 12           | 0.050       | 6.2       | 3.3       | 867           | 855            | 0.014     | OK |
|                          | 従道路(流入部①)からの右折 | 0            | 0.096       | 7.1       | 3.5       | 612           | 612            | 0.000     | OK |



図表 4-13 交通検討結果のまとめ

#### 4.4 入庫待ち駐車スペース

図表 4-9 に、駐車場の入口における入庫待ち駐車スペースを示す。

図表 4-9 駐車場入口の入庫待ち駐車スペース

|      | 来客車両来台数 |      | 入庫処理<br>可能台数<br>(台/時間) | 入庫処理<br>可能台数<br>(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 | 48      | 0.80 | 450                    | 7.5                   | 5             | -37.3 | ○  |
| 出入口2 | 25      | 0.42 | 450                    | 7.5                   | 5             | -41.0 | ○  |

【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、入庫待ち駐車スペースは問題ないと考えられる。

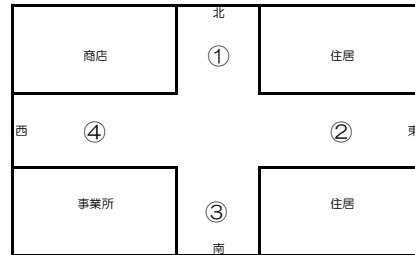
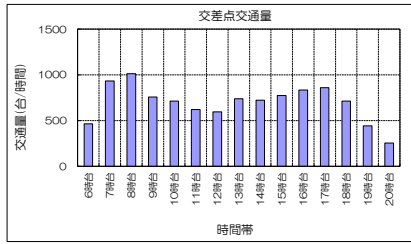
以上の検証結果から、周辺道路の交通処理・出入口の処理に問題はないと考えられるが、混雑が予想される日等には、状況に応じて誘導員配置等の対応を行い、混雑緩和に努めることとする。

## 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 | 2024年12月23日(月)6:00~21:00 |
| ■備考   | 磯部町交差点                   |

| 交差点交通量(台/時間) |      |
|--------------|------|
| 6時台          | 464  |
| 7時台          | 932  |
| 8時台          | 1011 |
| 9時台          | 756  |
| 10時台         | 713  |
| 11時台         | 620  |
| 12時台         | 596  |
| 13時台         | 738  |
| 14時台         | 724  |
| 15時台         | 773  |
| 16時台         | 835  |
| 17時台         | 891  |
| 18時台         | 712  |
| 19時台         | 442  |
| 20時台         | 255  |



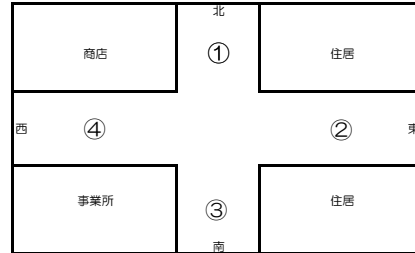
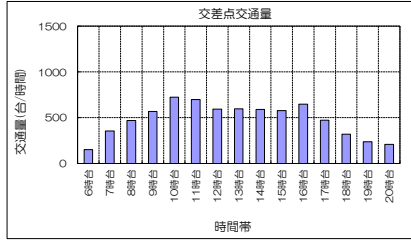
流入流出は、  
交差点への流入流出を示す。

|      |        | 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    | 20   | 133  | 7     | 9     | 54    | 10    | 2     | 42    | 10    | 7     | 145  | 8     |
|      | 大型車    | 1    | 4    | 1     | 5     | 2     | 0     | 0     | 2     | 0     | 0     | 2    | 0     |
|      | 全車種計   | 21   | 137  | 8     | 14    | 56    | 10    | 2     | 44    | 10    | 7     | 147  | 8     |
|      | 大型車混入率 | 4.8% | 2.9% | 12.5% | 35.7% | 3.6%  | 0.0%  | 0.0%  | 4.5%  | 0.0%  | 0.0%  | 1.4% | 0.0%  |
|      | 流入台数   | 166  | 61   | 178   | 80    | 152   | 159   | 56    | 66    | 162   | 66    | 152  | 162   |
| 7時台  | 小型車    | 41   | 222  | 17    | 8     | 106   | 37    | 7     | 120   | 18    | 22    | 262  | 26    |
|      | 大型車    | 3    | 13   | 0     | 4     | 7     | 2     | 1     | 3     | 3     | 0     | 10   | 0     |
|      | 全車種計   | 44   | 235  | 17    | 12    | 113   | 39    | 8     | 123   | 21    | 22    | 272  | 26    |
|      | 大型車混入率 | 6.8% | 5.5% | 0.0%  | 33.3% | 6.2%  | 5.1%  | 12.5% | 2.4%  | 14.3% | 0.0%  | 3.7% | 0.0%  |
|      | 流入台数   | 296  | 184  | 296   | 164   | 337   | 273   | 152   | 152   | 320   | 152   | 320  | 152   |
| 8時台  | 小型車    | 42   | 234  | 22    | 46    | 116   | 58    | 9     | 186   | 19    | 47    | 178  | 22    |
|      | 大型車    | 0    | 5    | 0     | 3     | 5     | 2     | 0     | 1     | 4     | 1     | 11   | 0     |
|      | 全車種計   | 42   | 239  | 22    | 49    | 121   | 60    | 9     | 187   | 23    | 48    | 189  | 22    |
|      | 大型車混入率 | 0.0% | 2.1% | 0.0%  | 6.1%  | 4.1%  | 3.3%  | 0.0%  | 0.5%  | 17.4% | 2.1%  | 5.8% | 0.0%  |
|      | 流入台数   | 303  | 295  | 303   | 230   | 337   | 219   | 219   | 310   | 152   | 259   | 152  | 259   |
| 9時台  | 小型車    | 63   | 276  | 28    | 31    | 60    | 39    | 12    | 136   | 16    | 24    | 118  | 13    |
|      | 大型車    | 2    | 7    | 0     | 4     | 4     | 5     | 1     | 8     | 1     | 0     | 6    | 2     |
|      | 全車種計   | 65   | 283  | 28    | 35    | 64    | 44    | 13    | 144   | 17    | 24    | 124  | 15    |
|      | 大型車混入率 | 3.1% | 3.8% | 0.0%  | 11.4% | 6.3%  | 11.4% | 7.7%  | 5.6%  | 5.9%  | 0.0%  | 4.8% | 13.3% |
|      | 流入台数   | 276  | 212  | 276   | 143   | 206   | 174   | 174   | 233   | 163   | 163   | 105  | 163   |
| 10時台 | 小型車    | 48   | 158  | 23    | 21    | 80    | 47    | 21    | 110   | 21    | 33    | 90   | 17    |
|      | 大型車    | 4    | 6    | 1     | 3     | 7     | 2     | 0     | 13    | 4     | 4     | 0    | 0     |
|      | 全車種計   | 52   | 164  | 24    | 24    | 87    | 49    | 21    | 123   | 25    | 37    | 90   | 17    |
|      | 大型車混入率 | 7.7% | 3.7% | 4.2%  | 12.5% | 8.0%  | 4.1%  | 0.0%  | 10.6% | 16.0% | 10.8% | 0.0% | 0.0%  |
|      | 流入台数   | 240  | 206  | 240   | 160   | 267   | 206   | 169   | 206   | 144   | 144   | 144  | 144   |
| 11時台 | 小型車    | 53   | 135  | 31    | 18    | 60    | 35    | 10    | 112   | 19    | 25    | 74   | 10    |
|      | 大型車    | 3    | 5    | 2     | 4     | 9     | 4     | 0     | 2     | 3     | 0     | 6    | 0     |
|      | 全車種計   | 56   | 140  | 33    | 22    | 69    | 39    | 10    | 114   | 22    | 25    | 80   | 10    |
|      | 大型車混入率 | 5.4% | 3.6% | 6.1%  | 18.2% | 13.0% | 10.3% | 0.0%  | 1.8%  | 13.6% | 0.0%  | 7.5% | 0.0%  |
|      | 流入台数   | 229  | 178  | 229   | 130   | 158   | 172   | 146   | 172   | 112   | 112   | 112  | 112   |
| 12時台 | 小型車    | 48   | 145  | 21    | 15    | 59    | 43    | 10    | 118   | 16    | 17    | 67   | 7     |
|      | 大型車    | 1    | 4    | 0     | 2     | 5     | 2     | 0     | 7     | 4     | 0     | 4    | 1     |
|      | 全車種計   | 49   | 149  | 21    | 17    | 64    | 45    | 10    | 125   | 20    | 17    | 71   | 8     |
|      | 大型車混入率 | 2.0% | 2.7% | 0.0%  | 11.8% | 7.8%  | 4.4%  | 0.0%  | 5.6%  | 20.0% | 0.0%  | 5.6% | 12.5% |
|      | 流入台数   | 219  | 187  | 219   | 126   | 174   | 155   | 155   | 174   | 95    | 95    | 95   | 95    |
| 13時台 | 小型車    | 45   | 179  | 20    | 31    | 64    | 52    | 16    | 135   | 20    | 32    | 84   | 10    |
|      | 大型車    | 4    | 9    | 2     | 5     | 4     | 4     | 1     | 6     | 6     | 2     | 5    | 2     |
|      | 全車種計   | 49   | 188  | 22    | 36    | 68    | 56    | 17    | 141   | 26    | 34    | 89   | 12    |
|      | 大型車混入率 | 8.2% | 4.8% | 9.1%  | 13.9% | 5.9%  | 7.1%  | 5.9%  | 4.3%  | 23.1% | 5.9%  | 5.6% | 16.7% |
|      | 流入台数   | 259  | 231  | 259   | 160   | 164   | 236   | 184   | 236   | 135   | 135   | 107  | 135   |
| 14時台 | 小型車    | 59   | 181  | 27    | 15    | 81    | 50    | 11    | 111   | 22    | 30    | 87   | 10    |
|      | 大型車    | 3    | 5    | 4     | 5     | 3     | 4     | 0     | 4     | 5     | 1     | 4    | 2     |
|      | 全車種計   | 62   | 186  | 31    | 20    | 84    | 54    | 11    | 115   | 27    | 31    | 91   | 12    |
|      | 大型車混入率 | 4.8% | 2.7% | 12.9% | 25.0% | 3.6%  | 7.4%  | 0.0%  | 3.5%  | 18.5% | 3.2%  | 4.4% | 16.7% |
|      | 流入台数   | 279  | 210  | 279   | 158   | 180   | 218   | 153   | 218   | 134   | 134   | 126  | 134   |
| 15時台 | 小型車    | 65   | 166  | 36    | 14    | 91    | 47    | 18    | 139   | 27    | 31    | 95   | 9     |
|      | 大型車    | 3    | 7    | 0     | 8     | 7     | 0     | 0     | 5     | 1     | 0     | 4    | 0     |
|      | 全車種計   | 66   | 169  | 36    | 22    | 98    | 47    | 18    | 146   | 32    | 31    | 99   | 9     |
|      | 大型車混入率 | 1.5% | 1.8% | 0.0%  | 36.4% | 7.1%  | 0.0%  | 0.0%  | 4.8%  | 15.6% | 0.0%  | 4.0% | 0.0%  |
|      | 流入台数   | 271  | 224  | 271   | 167   | 197   | 200   | 196   | 200   | 139   | 139   | 152  | 139   |
| 16時台 | 小型車    | 53   | 163  | 31    | 21    | 120   | 58    | 19    | 149   | 27    | 27    | 122  | 10    |
|      | 大型車    | 2    | 9    | 1     | 2     | 2     | 1     | 0     | 8     | 4     | 2     | 4    | 0     |
|      | 全車種計   | 55   | 172  | 32    | 23    | 122   | 59    | 19    | 157   | 31    | 29    | 126  | 10    |
|      | 大型車混入率 | 3.6% | 5.2% | 3.1%  | 8.7%  | 1.6%  | 1.7%  | 0.0%  | 5.1%  | 12.9% | 6.9%  | 3.2% | 0.0%  |
|      | 流入台数   | 259  | 245  | 259   | 204   | 212   | 207   | 207   | 212   | 165   | 165   | 173  | 165   |
| 17時台 | 小型車    | 51   | 193  | 27    | 25    | 153   | 53    | 29    | 155   | 18    | 23    | 106  | 3     |
|      | 大型車    | 2    | 3    | 1     | 2     | 3     | 0     | 1     | 6     | 1     | 0     | 6    | 0     |
|      | 全車種計   | 53   | 196  | 28    | 27    | 156   | 53    | 30    | 161   | 19    | 23    | 112  | 3     |
|      | 大型車混入率 | 3.8% | 1.5% | 3.6%  | 7.4%  | 1.9%  | 0.0%  | 3.3%  | 3.7%  | 5.3%  | 0.0%  | 5.4% | 0.0%  |
|      | 流入台数   | 277  | 237  | 277   | 236   | 184   | 210   | 210   | 226   | 138   | 138   | 214  | 138   |
| 18時台 | 小型車    | 39   | 125  | 33    | 20    | 171   | 41    | 21    | 123   | 19    | 19    | 79   | 6     |
|      | 大型車    | 1    | 4    | 0     | 0     | 2     | 0     | 0     | 7     | 1     | 0     | 1    | 0     |
|      | 全車種計   | 40   | 129  | 33    | 20    | 173   | 41    | 21    | 130   | 20    | 19    | 80   | 6     |
|      | 大型車混入率 | 2.5% | 3.1% | 0.0%  | 0.0%  | 1.2%  | 0.0%  | 0.0%  | 5.4%  | 5.0%  | 0.0%  | 1.3% | 0.0%  |
|      | 流入台数   | 202  | 190  | 202   | 234   | 140   | 171   | 171   | 155   | 105   | 105   | 105  | 105   |
| 19時台 | 小型車    | 28   | 85   | 14    | 6     | 49    | 17    | 14    | 80    | 3     | 11    | 51   | 6     |
|      | 大型車    | 1    | 0    | 0     | 0     | 1     | 0     | 0     | 2     | 0     | 0     | 1    | 0     |
|      | 全車種計   | 29   | 86   | 14    | 6     | 120   | 17    | 14    | 82    | 3     | 11    | 52   | 6     |
|      | 大型車混入率 | 3.4% | 1.2% | 0.0%  | 0.0%  | 0.8%  | 0.0%  | 0.0%  | 2.4%  | 40.0% | 0.0%  | 1.9% | 0.0%  |
|      | 流入台数   | 129  | 110  | 129   | 143   | 86    | 101   | 101   | 98    | 69    | 69    | 148  | 69    |
| 20時台 | 小型車    | 17   | 42   | 15    | 3     | 49    | 17    | 8     | 56    | 1     | 7     | 34   | 1     |
|      | 大型車    | 1    | 0    | 0     | 0     | 0     | 1     | 0     | 2     | 0     | 1     | 0    | 0     |
|      | 全車種計   | 18   | 42   | 15    | 3     | 49    | 18    | 8     | 58    | 1     | 8     | 34   | 1     |
|      | 大型車混入率 | 5.6% | 0.0% | 0.0%  | 0.0%  | 0.0%  | 5.6%  | 0.0%  | 3.4%  | 0.0%  | 12.5% | 0.0% | 0.0%  |
|      | 流入台数   | 75   | 84   | 75    | 70    | 53    | 67    | 67    | 46    | 72    | 72    | 72   | 72    |
| 合計   | 小型車    | 672  | 2537 | 352   | 283   | 1333  | 604   | 207   | 1772  | 255   | 355   | 1592 | 158   |
|      | 大型車    | 29   | 78   | 12    | 47    | 61    | 27    | 4     | 78    | 43    | 11    | 64   | 7     |
|      | 全車種計   | 701  | 2415 | 364   | 330   | 1444  | 631   | 211   | 1850  | 299   | 366   | 1656 | 165   |
|      | 大型車混入率 | 4.1% | 3.2% | 3.3%  | 14.2% | 4.2%  | 4.3%  | 1.9%  | 4.2%  | 14.4% | 3.0%  | 3.9% | 4.2%  |
|      | 流入台数   | 3480 | 2847 | 3480  | 2405  | 2656  | 2910  | 2360  | 2910  | 2187  | 2187  | 2019 | 2187  |

# 【交通量調査結果(休日)】

|       |                          |
|-------|--------------------------|
| ■調査地点 | 交差点1                     |
| ■調査日時 | 2024年12月22日(日)6:00~21:00 |
| ■備考   | 機部町交差点                   |

| 交差点交通量(台/時間) |     |
|--------------|-----|
| 6時台          | 151 |
| 7時台          | 354 |
| 8時台          | 469 |
| 9時台          | 569 |
| 10時台         | 723 |
| 11時台         | 699 |
| 12時台         | 593 |
| 13時台         | 598 |
| 14時台         | 591 |
| 15時台         | 578 |
| 16時台         | 648 |
| 17時台         | 472 |
| 18時台         | 319 |
| 19時台         | 239 |
| 20時台         | 208 |



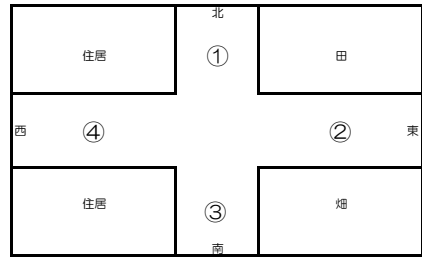
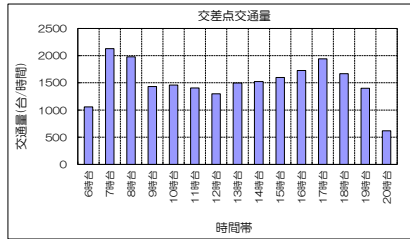
流入流出は、  
交差点への流入流出を示す。

|      |        | ①万向   |      |      | ②万向   |      |      | ③万向  |       |      | ④万向   |      |        |
|------|--------|-------|------|------|-------|------|------|------|-------|------|-------|------|--------|
|      |        | (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    | 6     | 41   | 4    | 3     | 27   | 2    | 2    | 22    | 3    | 3     | 24   | 3      |
|      | 大型車    | 1     | 3    | 0    | 3     | 0    | 0    | 0    | 3     | 0    | 0     | 1    | 0      |
|      | 全車種計   | 7     | 44   | 4    | 6     | 27   | 2    | 2    | 25    | 3    | 3     | 25   | 3      |
|      | 大型車混入率 | 14.3% | 6.8% | 0.0% | 50.0% | 0.0% | 0.0% | 0.0% | 12.0% | 0.0% | 0.0%  | 4.0% | 0.0%   |
|      | 流入台数   | 55    | 35   | 30   | 35    | 35   | 30   | 30   | 53    | 33   | 31    | 31   | 30     |
| 7時台  | 小型車    | 14    | 79   | 11   | 8     | 84   | 14   | 4    | 32    | 7    | 10    | 68   | 8      |
|      | 大型車    | 0     | 7    | 0    | 0     | 0    | 1    | 0    | 4     | 0    | 0     | 3    | 0      |
|      | 全車種計   | 14    | 86   | 11   | 8     | 84   | 15   | 4    | 36    | 7    | 10    | 71   | 8      |
|      | 大型車混入率 | 0.0%  | 8.1% | 0.0% | 0.0%  | 0.0% | 6.7% | 0.0% | 11.1% | 0.0% | 0.0%  | 4.2% | 0.0%   |
|      | 流入台数   | 111   | 107  | 102  | 107   | 102  | 47   | 47   | 89    | 99   | 89    | 99   | 89     |
| 8時台  | 小型車    | 28    | 119  | 11   | 13    | 88   | 18   | 2    | 70    | 6    | 15    | 84   | 7      |
|      | 大型車    | 1     | 3    | 0    | 0     | 2    | 0    | 0    | 1     | 0    | 0     | 1    | 0      |
|      | 全車種計   | 29    | 122  | 11   | 13    | 90   | 18   | 2    | 71    | 6    | 15    | 85   | 7      |
|      | 大型車混入率 | 3.4%  | 2.5% | 0.0% | 0.0%  | 2.2% | 0.0% | 0.0% | 1.4%  | 0.0% | 0.0%  | 1.2% | 0.0%   |
|      | 流入台数   | 162   | 121  | 120  | 121   | 120  | 79   | 79   | 107   | 103  | 107   | 103  | 107    |
| 9時台  | 小型車    | 37    | 138  | 25   | 9     | 87   | 19   | 12   | 78    | 10   | 19    | 105  | 15     |
|      | 大型車    | 0     | 4    | 0    | 0     | 5    | 2    | 0    | 2     | 1    | 0     | 1    | 0      |
|      | 全車種計   | 37    | 142  | 25   | 9     | 92   | 21   | 12   | 80    | 11   | 19    | 106  | 15     |
|      | 大型車混入率 | 0.0%  | 2.8% | 0.0% | 0.0%  | 5.4% | 9.5% | 0.0% | 2.5%  | 9.1% | 0.0%  | 0.9% | 0.0%   |
|      | 流入台数   | 204   | 122  | 154  | 122   | 122  | 103  | 103  | 140   | 140  | 140   | 140  | 140    |
| 10時台 | 小型車    | 44    | 178  | 29   | 14    | 77   | 40   | 16   | 138   | 15   | 33    | 114  | 15     |
|      | 大型車    | 0     | 2    | 0    | 1     | 1    | 2    | 0    | 3     | 0    | 0     | 1    | 0      |
|      | 全車種計   | 44    | 180  | 29   | 15    | 78   | 42   | 16   | 141   | 15   | 33    | 115  | 15     |
|      | 大型車混入率 | 0.0%  | 1.1% | 0.0% | 6.7%  | 1.3% | 4.8% | 0.0% | 2.1%  | 0.0% | 0.0%  | 0.9% | 0.0%   |
|      | 流入台数   | 253   | 136  | 174  | 136   | 136  | 172  | 172  | 210   | 210  | 210   | 210  | 210    |
| 11時台 | 小型車    | 50    | 172  | 33   | 17    | 96   | 34   | 16   | 115   | 12   | 27    | 108  | 8      |
|      | 大型車    | 0     | 1    | 0    | 0     | 2    | 1    | 1    | 2     | 1    | 0     | 2    | 1      |
|      | 全車種計   | 50    | 173  | 33   | 17    | 98   | 35   | 17   | 117   | 13   | 27    | 110  | 9      |
|      | 大型車混入率 | 0.0%  | 0.6% | 0.0% | 0.0%  | 2.0% | 2.9% | 5.9% | 1.7%  | 7.7% | 0.0%  | 1.8% | 11.1%  |
|      | 流入台数   | 256   | 150  | 147  | 150   | 147  | 147  | 147  | 199   | 148  | 148   | 148  | 148    |
| 12時台 | 小型車    | 49    | 149  | 23   | 8     | 91   | 25   | 14   | 103   | 9    | 19    | 85   | 11     |
|      | 大型車    | 0     | 4    | 1    | 0     | 0    | 0    | 0    | 2     | 0    | 0     | 0    | 0      |
|      | 全車種計   | 49    | 153  | 24   | 8     | 91   | 25   | 14   | 105   | 9    | 19    | 85   | 11     |
|      | 大型車混入率 | 0.0%  | 2.6% | 4.2% | 0.0%  | 0.0% | 0.0% | 0.0% | 1.9%  | 0.0% | 0.0%  | 0.0% | 0.0%   |
|      | 流入台数   | 226   | 128  | 114  | 128   | 128  | 114  | 114  | 129   | 129  | 129   | 129  | 129    |
| 13時台 | 小型車    | 52    | 159  | 21   | 9     | 68   | 32   | 13   | 100   | 9    | 22    | 103  | 7      |
|      | 大型車    | 0     | 1    | 0    | 0     | 1    | 0    | 0    | 0     | 0    | 0     | 1    | 0      |
|      | 全車種計   | 52    | 160  | 21   | 9     | 69   | 32   | 13   | 100   | 9    | 22    | 104  | 7      |
|      | 大型車混入率 | 0.0%  | 0.6% | 0.0% | 0.0%  | 1.4% | 0.0% | 0.0% | 0.0%  | 0.0% | 0.0%  | 1.0% | 0.0%   |
|      | 流入台数   | 233   | 110  | 122  | 110   | 122  | 122  | 122  | 133   | 133  | 133   | 133  | 133    |
| 14時台 | 小型車    | 60    | 132  | 10   | 8     | 65   | 42   | 19   | 104   | 10   | 17    | 110  | 8      |
|      | 大型車    | 2     | 1    | 0    | 0     | 0    | 1    | 0    | 0     | 0    | 0     | 2    | 0      |
|      | 全車種計   | 62    | 133  | 10   | 8     | 65   | 43   | 19   | 104   | 10   | 17    | 112  | 8      |
|      | 大型車混入率 | 3.2%  | 0.8% | 0.0% | 0.0%  | 0.0% | 2.3% | 0.0% | 0.0%  | 0.0% | 0.0%  | 1.8% | 0.0%   |
|      | 流入台数   | 205   | 133  | 116  | 205   | 133  | 116  | 116  | 149   | 149  | 149   | 149  | 149    |
| 15時台 | 小型車    | 48    | 126  | 18   | 8     | 80   | 36   | 10   | 104   | 14   | 14    | 104  | 6      |
|      | 大型車    | 0     | 3    | 0    | 1     | 2    | 1    | 0    | 2     | 1    | 0     | 0    | 0      |
|      | 全車種計   | 48    | 129  | 18   | 9     | 82   | 37   | 10   | 106   | 15   | 14    | 104  | 6      |
|      | 大型車混入率 | 0.0%  | 2.3% | 0.0% | 11.1% | 2.4% | 2.7% | 0.0% | 1.9%  | 6.7% | 0.0%  | 0.0% | 0.0%   |
|      | 流入台数   | 195   | 128  | 167  | 128   | 167  | 131  | 131  | 144   | 144  | 144   | 144  | 144    |
| 16時台 | 小型車    | 61    | 130  | 22   | 4     | 87   | 39   | 15   | 107   | 13   | 22    | 130  | 6      |
|      | 大型車    | 0     | 2    | 0    | 2     | 0    | 0    | 0    | 5     | 0    | 0     | 3    | 0      |
|      | 全車種計   | 61    | 132  | 22   | 6     | 87   | 39   | 15   | 112   | 13   | 22    | 133  | 6      |
|      | 大型車混入率 | 0.0%  | 1.5% | 0.0% | 33.3% | 0.0% | 0.0% | 0.0% | 4.5%  | 0.0% | 0.0%  | 2.3% | 0.0%   |
|      | 流入台数   | 215   | 132  | 161  | 132   | 161  | 140  | 140  | 161   | 161  | 161   | 161  | 161    |
| 17時台 | 小型車    | 23    | 105  | 21   | 10    | 79   | 37   | 14   | 76    | 4    | 17    | 80   | 6      |
|      | 大型車    | 0     | 0    | 0    | 0     | 0    | 0    | 0    | 0     | 0    | 0     | 0    | 0      |
|      | 全車種計   | 23    | 105  | 21   | 10    | 79   | 37   | 14   | 76    | 4    | 17    | 80   | 6      |
|      | 大型車混入率 | 0.0%  | 0.0% | 0.0% | 0.0%  | 0.0% | 0.0% | 0.0% | 0.0%  | 0.0% | 0.0%  | 0.0% | 0.0%   |
|      | 流入台数   | 149   | 126  | 103  | 149   | 126  | 94   | 94   | 103   | 103  | 103   | 103  | 103    |
| 18時台 | 小型車    | 25    | 63   | 11   | 2     | 64   | 23   | 11   | 55    | 1    | 7     | 49   | 3      |
|      | 大型車    | 0     | 3    | 0    | 0     | 0    | 0    | 0    | 2     | 0    | 0     | 0    | 0      |
|      | 全車種計   | 25    | 66   | 11   | 2     | 64   | 23   | 11   | 57    | 1    | 7     | 49   | 3      |
|      | 大型車混入率 | 0.0%  | 4.5% | 0.0% | 0.0%  | 0.0% | 0.0% | 0.0% | 3.5%  | 0.0% | 0.0%  | 0.0% | 0.0%   |
|      | 流入台数   | 102   | 87   | 75   | 102   | 87   | 71   | 71   | 89    | 89   | 89    | 89   | 89     |
| 19時台 | 小型車    | 17    | 43   | 8    | 1     | 46   | 15   | 12   | 43    | 4    | 8     | 38   | 0      |
|      | 大型車    | 0     | 0    | 0    | 0     | 0    | 0    | 0    | 1     | 0    | 1     | 1    | 1      |
|      | 全車種計   | 17    | 43   | 8    | 1     | 46   | 15   | 12   | 44    | 4    | 9     | 39   | 1      |
|      | 大型車混入率 | 0.0%  | 0.0% | 0.0% | 0.0%  | 0.0% | 0.0% | 0.0% | 2.3%  | 0.0% | 11.1% | 2.6% | 100.0% |
|      | 流入台数   | 68    | 62   | 60   | 68    | 62   | 45   | 45   | 66    | 66   | 66    | 66   | 66     |
| 20時台 | 小型車    | 11    | 37   | 8    | 1     | 42   | 8    | 3    | 41    | 0    | 7     | 47   | 1      |
|      | 大型車    | 0     | 0    | 0    | 0     | 0    | 0    | 0    | 2     | 0    | 0     | 0    | 0      |
|      | 全車種計   | 11    | 37   | 8    | 1     | 42   | 8    | 3    | 43    | 0    | 7     | 47   | 1      |
|      | 大型車混入率 | 0.0%  | 0.0% | 0.0% | 0.0%  | 0.0% | 0.0% | 0.0% | 4.7%  | 0.0% | 0.0%  | 0.0% | 0.0%   |
|      | 流入台数   | 56    | 46   | 51   | 56    | 46   | 39   | 39   | 51    | 51   | 51    | 51   | 51     |
| 合計   | 小型車    | 525   | 1671 | 255  | 115   | 1081 | 384  | 163  | 1188  | 117  | 240   | 1249 | 104    |
|      | 大型車    | 4     | 34   | 1    | 7     | 13   | 8    | 1    | 29    | 3    | 1     | 16   | 2      |
|      | 全車種計   | 529   | 1705 | 256  | 122   | 1094 | 392  | 164  | 1217  | 120  | 241   | 1265 | 106    |
|      | 大型車混入率 | 0.8%  | 2.0% | 0.4% | 5.7%  | 1.2% | 2.0% | 0.6% | 2.4%  | 2.5% | 0.4%  | 1.3% | 1.9%   |
|      | 流入台数   | 2490  | 1608 | 1612 | 2490  | 1608 | 1501 | 1501 | 1933  | 1933 | 1933  | 1514 | 1514   |

# 【交通量調査結果(平日)】

|       |                          |
|-------|--------------------------|
| ■調査地点 | 交差点2                     |
| ■調査日時 | 2024年12月23日(月)6:00~21:00 |
| ■備考   | 磯部町東交差点                  |

| 交差点交通量(台/時間) |      |
|--------------|------|
| 6時台          | 1055 |
| 7時台          | 2128 |
| 8時台          | 1977 |
| 9時台          | 1431 |
| 10時台         | 1459 |
| 11時台         | 1407 |
| 12時台         | 1299 |
| 13時台         | 1495 |
| 14時台         | 1521 |
| 15時台         | 1597 |
| 16時台         | 1725 |
| 17時台         | 1942 |
| 18時台         | 1667 |
| 19時台         | 1402 |
| 20時台         | 617  |



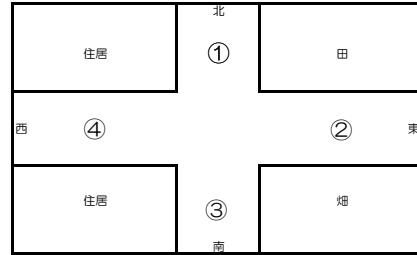
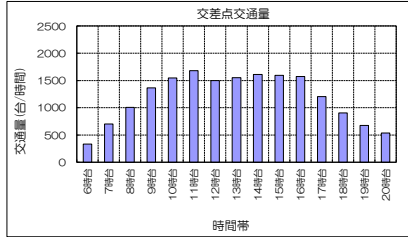
流入流出は、  
交差点への流入流出を示す。

|      |        | 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    | 21    | 338   | 2     | 51    | 66    | 14    | 3     | 194   | 46    | 15    | 182   | 37   |
|      | 大型車    | 0     | 39    | 0     | 1     | 7     | 1     | 0     | 32    | 4     | 0     | 2     | 0    |
|      | 全車種計   | 21    | 377   | 2     | 52    | 73    | 15    | 3     | 226   | 50    | 15    | 184   | 37   |
|      | 大型車混入率 | 0.0%  | 10.3% | 0.0%  | 1.9%  | 9.6%  | 6.7%  | 0.0%  | 14.2% | 8.0%  | 0.0%  | 1.1%  | 0.0% |
|      | 流入台数   | 400   | 266   |       | 140   | 255   |       | 279   | 466   |       | 236   | 73    |      |
| 7時台  | 小型車    | 69    | 579   | 17    | 59    | 136   | 35    | 19    | 629   | 157   | 13    | 272   | 29   |
|      | 大型車    | 3     | 22    | 0     | 16    | 12    | 0     | 0     | 40    | 9     | 0     | 10    | 2    |
|      | 全車種計   | 72    | 601   | 17    | 75    | 148   | 35    | 19    | 669   | 166   | 13    | 282   | 31   |
|      | 大型車混入率 | 4.2%  | 3.7%  | 0.0%  | 21.3% | 8.1%  | 0.0%  | 0.0%  | 6.0%  | 5.4%  | 0.0%  | 3.5%  | 6.5% |
|      | 流入台数   | 690   | 717   |       | 520   | 854   |       | 854   | 326   |       | 326   | 184   |      |
| 8時台  | 小型車    | 72    | 486   | 22    | 65    | 162   | 66    | 25    | 597   | 113   | 20    | 193   | 30   |
|      | 大型車    | 3     | 33    | 1     | 16    | 6     | 5     | 0     | 25    | 20    | 1     | 15    | 1    |
|      | 全車種計   | 75    | 519   | 23    | 81    | 168   | 71    | 25    | 622   | 133   | 21    | 208   | 31   |
|      | 大型車混入率 | 4.0%  | 6.4%  | 4.3%  | 19.8% | 3.6%  | 7.0%  | 0.0%  | 4.0%  | 15.0% | 4.8%  | 7.2%  | 3.2% |
|      | 流入台数   | 714   | 714   |       | 416   | 631   |       | 780   | 216   |       | 260   | 163   |      |
| 9時台  | 小型車    | 40    | 401   | 17    | 56    | 98    | 59    | 12    | 323   | 54    | 28    | 128   | 39   |
|      | 大型車    | 7     | 39    | 11    | 24    | 10    | 8     | 3     | 46    | 22    | 1     | 3     | 2    |
|      | 全車種計   | 47    | 440   | 28    | 80    | 108   | 67    | 15    | 369   | 76    | 29    | 131   | 41   |
|      | 大型車混入率 | 14.9% | 8.9%  | 39.3% | 30.0% | 9.3%  | 11.9% | 20.0% | 12.5% | 28.9% | 3.4%  | 2.3%  | 4.9% |
|      | 流入台数   | 515   | 465   |       | 255   | 254   |       | 460   | 561   |       | 201   | 151   |      |
| 10時台 | 小型車    | 25    | 393   | 16    | 61    | 102   | 62    | 25    | 359   | 51    | 20    | 101   | 43   |
|      | 大型車    | 6     | 61    | 11    | 24    | 10    | 8     | 2     | 47    | 23    | 2     | 7     | 0    |
|      | 全車種計   | 31    | 454   | 27    | 85    | 112   | 70    | 27    | 406   | 74    | 22    | 108   | 43   |
|      | 大型車混入率 | 19.4% | 13.4% | 40.7% | 28.2% | 8.9%  | 11.4% | 7.4%  | 11.6% | 31.1% | 9.1%  | 6.5%  | 0.0% |
|      | 流入台数   | 512   | 498   |       | 267   | 213   |       | 507   | 163   |       | 173   | 163   |      |
| 11時台 | 小型車    | 48    | 401   | 6     | 40    | 75    | 63    | 31    | 361   | 49    | 28    | 89    | 25   |
|      | 大型車    | 9     | 58    | 1     | 15    | 13    | 5     | 2     | 52    | 22    | 1     | 12    | 1    |
|      | 全車種計   | 57    | 459   | 7     | 55    | 88    | 68    | 33    | 413   | 71    | 29    | 101   | 26   |
|      | 大型車混入率 | 15.8% | 12.6% | 14.3% | 27.3% | 14.8% | 7.4%  | 6.1%  | 12.6% | 31.0% | 3.4%  | 11.9% | 3.8% |
|      | 流入台数   | 523   | 510   |       | 211   | 229   |       | 517   | 156   |       | 156   | 128   |      |
| 12時台 | 小型車    | 44    | 359   | 11    | 46    | 78    | 40    | 26    | 387   | 50    | 15    | 86    | 32   |
|      | 大型車    | 3     | 45    | 0     | 17    | 9     | 5     | 0     | 33    | 5     | 2     | 5     | 1    |
|      | 全車種計   | 47    | 404   | 11    | 63    | 87    | 45    | 26    | 420   | 55    | 17    | 91    | 33   |
|      | 大型車混入率 | 6.4%  | 11.1% | 0.0%  | 27.0% | 10.3% | 11.1% | 0.0%  | 7.9%  | 9.1%  | 11.8% | 5.5%  | 3.0% |
|      | 流入台数   | 462   | 492   |       | 195   | 200   |       | 501   | 124   |       | 141   | 124   |      |
| 13時台 | 小型車    | 42    | 375   | 21    | 50    | 91    | 64    | 35    | 432   | 67    | 25    | 96    | 27   |
|      | 大型車    | 11    | 36    | 1     | 20    | 11    | 5     | 0     | 42    | 29    | 2     | 13    | 0    |
|      | 全車種計   | 53    | 411   | 22    | 70    | 102   | 69    | 35    | 474   | 96    | 27    | 109   | 27   |
|      | 大型車混入率 | 20.8% | 8.8%  | 4.5%  | 28.6% | 10.8% | 7.2%  | 0.0%  | 8.9%  | 30.2% | 7.4%  | 11.9% | 0.0% |
|      | 流入台数   | 486   | 570   |       | 241   | 258   |       | 605   | 163   |       | 163   | 159   |      |
| 14時台 | 小型車    | 34    | 421   | 19    | 52    | 89    | 39    | 35    | 438   | 58    | 26    | 106   | 34   |
|      | 大型車    | 5     | 51    | 1     | 25    | 11    | 3     | 1     | 40    | 22    | 0     | 11    | 0    |
|      | 全車種計   | 39    | 472   | 20    | 77    | 100   | 42    | 36    | 478   | 80    | 26    | 117   | 34   |
|      | 大型車混入率 | 12.8% | 10.8% | 5.0%  | 32.5% | 11.0% | 7.1%  | 2.8%  | 8.4%  | 27.5% | 0.0%  | 9.4%  | 0.0% |
|      | 流入台数   | 531   | 546   |       | 219   | 266   |       | 594   | 156   |       | 177   | 156   |      |
| 15時台 | 小型車    | 45    | 429   | 10    | 38    | 106   | 67    | 34    | 466   | 67    | 29    | 115   | 46   |
|      | 大型車    | 3     | 48    | 1     | 11    | 11    | 8     | 0     | 33    | 21    | 1     | 8     | 0    |
|      | 全車種計   | 48    | 477   | 11    | 49    | 117   | 75    | 34    | 499   | 88    | 30    | 123   | 46   |
|      | 大型車混入率 | 6.3%  | 10.1% | 9.1%  | 22.4% | 9.4%  | 10.7% | 0.0%  | 6.6%  | 23.9% | 3.3%  | 6.5%  | 0.0% |
|      | 流入台数   | 536   | 604   |       | 241   | 259   |       | 621   | 199   |       | 199   | 162   |      |
| 16時台 | 小型車    | 61    | 444   | 15    | 48    | 151   | 54    | 31    | 499   | 92    | 25    | 146   | 30   |
|      | 大型車    | 2     | 53    | 0     | 0     | 6     | 3     | 0     | 44    | 8     | 2     | 11    | 0    |
|      | 全車種計   | 63    | 497   | 15    | 48    | 157   | 57    | 31    | 543   | 100   | 27    | 157   | 30   |
|      | 大型車混入率 | 3.2%  | 10.7% | 0.0%  | 0.0%  | 3.8%  | 5.3%  | 0.0%  | 8.1%  | 8.0%  | 7.4%  | 7.0%  | 0.0% |
|      | 流入台数   | 575   | 627   |       | 262   | 320   |       | 674   | 214   |       | 214   | 203   |      |
| 17時台 | 小型車    | 65    | 616   | 21    | 67    | 188   | 64    | 34    | 551   | 91    | 12    | 132   | 30   |
|      | 大型車    | 2     | 14    | 0     | 3     | 3     | 3     | 2     | 25    | 10    | 0     | 9     | 0    |
|      | 全車種計   | 67    | 630   | 21    | 70    | 191   | 67    | 36    | 576   | 101   | 12    | 141   | 30   |
|      | 大型車混入率 | 3.0%  | 2.2%  | 0.0%  | 4.3%  | 1.6%  | 4.5%  | 5.6%  | 4.3%  | 9.9%  | 0.0%  | 6.4%  | 0.0% |
|      | 流入台数   | 718   | 655   |       | 328   | 309   |       | 713   | 248   |       | 183   | 248   |      |
| 18時台 | 小型車    | 52    | 431   | 13    | 51    | 171   | 54    | 32    | 566   | 110   | 17    | 95    | 25   |
|      | 大型車    | 0     | 25    | 0     | 2     | 2     | 2     | 0     | 14    | 1     | 0     | 3     | 1    |
|      | 全車種計   | 52    | 456   | 13    | 53    | 173   | 56    | 32    | 580   | 111   | 17    | 98    | 26   |
|      | 大型車混入率 | 0.0%  | 5.5%  | 0.0%  | 3.8%  | 1.2%  | 3.6%  | 0.0%  | 2.4%  | 0.9%  | 0.0%  | 3.1%  | 3.8% |
|      | 流入台数   | 521   | 653   |       | 282   | 261   |       | 723   | 218   |       | 141   | 218   |      |
| 19時台 | 小型車    | 21    | 250   | 7     | 33    | 116   | 334   | 21    | 354   | 68    | 6     | 49    | 22   |
|      | 大型車    | 0     | 20    | 0     | 0     | 0     | 0     | 0     | 117   | 0     | 0     | 4     | 0    |
|      | 全車種計   | 21    | 249   | 7     | 33    | 117   | 334   | 21    | 471   | 68    | 6     | 53    | 22   |
|      | 大型車混入率 | 0.0%  | 8.0%  | 0.0%  | 0.0%  | 0.9%  | 0.0%  | 0.0%  | 24.8% | 0.0%  | 0.0%  | 7.5%  | 0.0% |
|      | 流入台数   | 277   | 811   |       | 484   | 142   |       | 560   | 81    |       | 81    | 145   |      |
| 20時台 | 小型車    | 10    | 121   | 2     | 18    | 59    | 22    | 14    | 251   | 44    | 2     | 40    | 9    |
|      | 大型車    | 0     | 16    | 0     | 1     | 0     | 0     | 0     | 8     | 0     | 0     | 0     | 0    |
|      | 全車種計   | 10    | 137   | 2     | 19    | 59    | 22    | 14    | 259   | 44    | 2     | 40    | 9    |
|      | 大型車混入率 | 0.0%  | 11.7% | 0.0%  | 5.3%  | 0.0%  | 0.0%  | 0.0%  | 3.1%  | 0.0%  | 0.0%  | 0.0%  | 0.0% |
|      | 流入台数   | 149   | 263   |       | 100   | 94    |       | 317   | 51    |       | 51    | 75    |      |
| 合計   | 小型車    | 649   | 6023  | 199   | 735   | 1638  | 1037  | 377   | 6407  | 1117  | 281   | 1830  | 458  |
|      | 大型車    | 54    | 560   | 27    | 175   | 112   | 56    | 10    | 598   | 196   | 12    | 113   | 8    |
|      | 全車種計   | 703   | 6583  | 226   | 910   | 1800  | 1093  | 387   | 7005  | 1313  | 293   | 1943  | 466  |
|      | 大型車混入率 | 7.7%  | 8.5%  | 11.9% | 19.2% | 6.2%  | 5.1%  | 2.6%  | 8.5%  | 14.9% | 4.1%  | 5.8%  | 1.7% |
|      | 流入台数   | 7512  | 8391  |       | 3803  | 3959  |       | 8705  | 2702  |       | 2702  | 2413  |      |

# 【交通量調査結果(休日)】

|       |                          |
|-------|--------------------------|
| ■調査地点 | 交差点2                     |
| ■調査日時 | 2024年12月22日(日)6:00~21:00 |
| ■備考   | 磯部町東交差点                  |

| 交差点交通量(台/時間) |      |
|--------------|------|
| 6時台          | 334  |
| 7時台          | 699  |
| 8時台          | 1006 |
| 9時台          | 1362 |
| 10時台         | 1546 |
| 11時台         | 1680 |
| 12時台         | 1495 |
| 13時台         | 1550 |
| 14時台         | 1609 |
| 15時台         | 1592 |
| 16時台         | 1675 |
| 17時台         | 1203 |
| 18時台         | 902  |
| 19時台         | 674  |
| 20時台         | 538  |



流入流出は、  
交差点への流入流出を示す。

|      |        | ①万向  |      |       | ②万向  |      |      | ③万向  |      |      | ④万向  |      |       |
|------|--------|------|------|-------|------|------|------|------|------|------|------|------|-------|
|      |        | (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    | 2    | 77   | 2     | 13   | 30   | 6    | 2    | 141  | 9    | 1    | 29   | 4     |
|      | 大型車    | 0    | 7    | 0     | 0    | 3    | 0    | 0    | 6    | 0    | 0    | 1    | 1     |
|      | 全車種計   | 2    | 84   | 2     | 13   | 33   | 6    | 2    | 147  | 9    | 1    | 30   | 5     |
|      | 大型車混入率 | 0.0% | 8.3% | 0.0%  | 0.0% | 9.1% | 0.0% | 0.0% | 4.1% | 0.0% | 0.0% | 3.3% | 20.0% |
|      | 流入台数   | 88   | 52   | 36    | 158  | 36   | 102  | 37   | 102  | 37   | 102  | 37   | 102   |
| 7時台  | 小型車    | 12   | 208  | 2     | 35   | 92   | 18   | 12   | 189  | 18   | 6    | 69   | 13    |
|      | 大型車    | 1    | 9    | 0     | 0    | 0    | 1    | 1    | 9    | 1    | 0    | 3    | 0     |
|      | 全車種計   | 13   | 217  | 2     | 35   | 92   | 19   | 13   | 198  | 19   | 6    | 72   | 13    |
|      | 大型車混入率 | 7.7% | 4.1% | 0.0%  | 0.0% | 0.0% | 5.3% | 7.7% | 4.5% | 5.3% | 0.0% | 4.2% | 0.0%  |
|      | 流入台数   | 232  | 146  | 91    | 230  | 146  | 230  | 230  | 146  | 230  | 230  | 146  | 230   |
| 8時台  | 小型車    | 19   | 318  | 5     | 54   | 98   | 31   | 14   | 295  | 39   | 11   | 75   | 32    |
|      | 大型車    | 0    | 4    | 0     | 0    | 1    | 1    | 0    | 6    | 1    | 0    | 2    | 0     |
|      | 全車種計   | 19   | 322  | 5     | 54   | 99   | 32   | 14   | 301  | 40   | 11   | 77   | 32    |
|      | 大型車混入率 | 0.0% | 1.2% | 0.0%  | 0.0% | 1.0% | 3.1% | 0.0% | 2.0% | 2.5% | 0.0% | 2.6% | 0.0%  |
|      | 流入台数   | 346  | 185  | 120   | 356  | 185  | 356  | 356  | 185  | 356  | 356  | 185  | 356   |
| 9時台  | 小型車    | 28   | 471  | 7     | 86   | 87   | 52   | 16   | 377  | 49   | 20   | 100  | 36    |
|      | 大型車    | 1    | 11   | 1     | 0    | 4    | 1    | 1    | 10   | 1    | 0    | 3    | 0     |
|      | 全車種計   | 29   | 482  | 8     | 86   | 91   | 53   | 17   | 387  | 50   | 20   | 103  | 36    |
|      | 大型車混入率 | 3.4% | 2.3% | 12.5% | 0.0% | 4.4% | 1.9% | 5.9% | 2.6% | 2.0% | 0.0% | 2.9% | 0.0%  |
|      | 流入台数   | 519  | 230  | 159   | 519  | 230  | 159  | 519  | 230  | 159  | 519  | 230  | 159   |
| 10時台 | 小型車    | 53   | 550  | 7     | 98   | 103  | 71   | 21   | 407  | 44   | 21   | 96   | 53    |
|      | 大型車    | 0    | 7    | 0     | 0    | 4    | 0    | 1    | 7    | 2    | 0    | 1    | 0     |
|      | 全車種計   | 53   | 557  | 7     | 98   | 107  | 71   | 22   | 414  | 46   | 21   | 97   | 53    |
|      | 大型車混入率 | 0.0% | 1.3% | 0.0%  | 0.0% | 3.7% | 0.0% | 4.5% | 1.7% | 4.3% | 0.0% | 1.0% | 0.0%  |
|      | 流入台数   | 617  | 276  | 171   | 617  | 276  | 171  | 617  | 276  | 171  | 617  | 276  | 171   |
| 11時台 | 小型車    | 61   | 561  | 15    | 63   | 99   | 64   | 23   | 526  | 77   | 33   | 88   | 45    |
|      | 大型車    | 0    | 12   | 0     | 0    | 2    | 0    | 2    | 5    | 1    | 1    | 2    | 0     |
|      | 全車種計   | 61   | 573  | 15    | 63   | 101  | 64   | 25   | 531  | 78   | 34   | 90   | 45    |
|      | 大型車混入率 | 0.0% | 2.1% | 0.0%  | 0.0% | 2.0% | 0.0% | 8.0% | 0.9% | 1.3% | 2.9% | 2.2% | 0.0%  |
|      | 流入台数   | 649  | 228  | 169   | 649  | 228  | 169  | 649  | 228  | 169  | 649  | 228  | 169   |
| 12時台 | 小型車    | 41   | 523  | 10    | 58   | 92   | 49   | 20   | 468  | 67   | 19   | 82   | 44    |
|      | 大型車    | 0    | 11   | 0     | 0    | 0    | 0    | 0    | 11   | 0    | 0    | 0    | 0     |
|      | 全車種計   | 41   | 534  | 10    | 58   | 92   | 49   | 20   | 479  | 67   | 19   | 82   | 44    |
|      | 大型車混入率 | 0.0% | 2.1% | 0.0%  | 0.0% | 0.0% | 0.0% | 0.0% | 2.3% | 0.0% | 0.0% | 0.0% | 0.0%  |
|      | 流入台数   | 547  | 190  | 145   | 547  | 190  | 145  | 547  | 190  | 145  | 547  | 190  | 145   |
| 13時台 | 小型車    | 47   | 523  | 7     | 54   | 75   | 58   | 23   | 506  | 71   | 15   | 95   | 52    |
|      | 大型車    | 0    | 13   | 1     | 0    | 0    | 0    | 0    | 9    | 0    | 0    | 0    | 1     |
|      | 全車種計   | 47   | 536  | 8     | 54   | 75   | 58   | 23   | 515  | 71   | 15   | 95   | 53    |
|      | 大型車混入率 | 0.0% | 2.4% | 12.5% | 0.0% | 0.0% | 0.0% | 0.0% | 1.7% | 0.0% | 0.0% | 0.0% | 1.9%  |
|      | 流入台数   | 591  | 187  | 163   | 591  | 187  | 163  | 591  | 187  | 163  | 591  | 187  | 163   |
| 14時台 | 小型車    | 45   | 494  | 8     | 47   | 73   | 55   | 32   | 581  | 75   | 21   | 111  | 50    |
|      | 大型車    | 0    | 7    | 0     | 0    | 0    | 0    | 1    | 4    | 1    | 0    | 2    | 2     |
|      | 全車種計   | 45   | 501  | 8     | 47   | 73   | 55   | 33   | 585  | 76   | 21   | 113  | 52    |
|      | 大型車混入率 | 0.0% | 1.4% | 0.0%  | 0.0% | 0.0% | 0.0% | 3.0% | 0.7% | 1.3% | 0.0% | 1.8% | 3.8%  |
|      | 流入台数   | 564  | 175  | 136   | 564  | 175  | 136  | 564  | 175  | 136  | 564  | 175  | 136   |
| 15時台 | 小型車    | 35   | 510  | 6     | 58   | 85   | 58   | 32   | 532  | 86   | 19   | 108  | 40    |
|      | 大型車    | 1    | 11   | 1     | 0    | 3    | 0    | 0    | 6    | 0    | 0    | 1    | 0     |
|      | 全車種計   | 36   | 521  | 7     | 58   | 88   | 58   | 32   | 538  | 86   | 19   | 109  | 40    |
|      | 大型車混入率 | 2.8% | 2.1% | 14.3% | 0.0% | 3.4% | 0.0% | 0.0% | 1.1% | 0.0% | 0.0% | 0.9% | 0.0%  |
|      | 流入台数   | 564  | 204  | 168   | 564  | 204  | 168  | 564  | 204  | 168  | 564  | 204  | 168   |
| 16時台 | 小型車    | 52   | 456  | 11    | 34   | 76   | 58   | 46   | 521  | 101  | 21   | 127  | 51    |
|      | 大型車    | 0    | 10   | 1     | 1    | 1    | 1    | 0    | 1    | 1    | 0    | 2    | 1     |
|      | 全車種計   | 52   | 466  | 12    | 35   | 77   | 59   | 46   | 522  | 102  | 21   | 129  | 52    |
|      | 大型車混入率 | 0.0% | 2.1% | 8.3%  | 2.9% | 1.3% | 1.7% | 0.0% | 0.2% | 1.0% | 0.0% | 1.6% | 1.9%  |
|      | 流入台数   | 530  | 171  | 171   | 530  | 171  | 171  | 530  | 171  | 171  | 530  | 171  | 171   |
| 17時台 | 小型車    | 36   | 308  | 3     | 35   | 88   | 35   | 36   | 458  | 64   | 15   | 75   | 23    |
|      | 大型車    | 0    | 17   | 0     | 0    | 0    | 0    | 0    | 12   | 0    | 0    | 0    | 0     |
|      | 全車種計   | 36   | 325  | 3     | 35   | 88   | 35   | 36   | 470  | 64   | 15   | 75   | 23    |
|      | 大型車混入率 | 0.0% | 5.2% | 0.0%  | 0.0% | 0.0% | 0.0% | 0.0% | 2.6% | 0.0% | 0.0% | 0.0% | 0.0%  |
|      | 流入台数   | 364  | 158  | 113   | 364  | 158  | 113  | 364  | 158  | 113  | 364  | 158  | 113   |
| 18時台 | 小型車    | 22   | 227  | 6     | 24   | 68   | 23   | 15   | 374  | 48   | 9    | 54   | 10    |
|      | 大型車    | 1    | 18   | 0     | 0    | 0    | 0    | 0    | 3    | 0    | 0    | 0    | 0     |
|      | 全車種計   | 23   | 245  | 6     | 24   | 68   | 23   | 15   | 377  | 48   | 9    | 54   | 10    |
|      | 大型車混入率 | 4.3% | 7.3% | 0.0%  | 0.0% | 0.0% | 0.0% | 0.0% | 0.8% | 0.0% | 0.0% | 0.0% | 0.0%  |
|      | 流入台数   | 274  | 115  | 73    | 274  | 115  | 73   | 274  | 115  | 73   | 274  | 115  | 73    |
| 19時台 | 小型車    | 14   | 170  | 0     | 17   | 42   | 14   | 20   | 286  | 35   | 4    | 42   | 12    |
|      | 大型車    | 0    | 12   | 0     | 0    | 0    | 0    | 0    | 5    | 0    | 0    | 1    | 0     |
|      | 全車種計   | 14   | 182  | 0     | 17   | 42   | 14   | 20   | 291  | 35   | 4    | 43   | 12    |
|      | 大型車混入率 | 0.0% | 6.6% | 0.0%  | 0.0% | 0.0% | 0.0% | 0.0% | 1.7% | 0.0% | 0.0% | 2.3% | 0.0%  |
|      | 流入台数   | 196  | 73   | 59    | 196  | 73   | 59   | 196  | 73   | 59   | 196  | 73   | 59    |
| 20時台 | 小型車    | 10   | 127  | 1     | 16   | 40   | 10   | 13   | 225  | 28   | 8    | 35   | 16    |
|      | 大型車    | 0    | 7    | 0     | 0    | 0    | 0    | 0    | 2    | 0    | 0    | 0    | 0     |
|      | 全車種計   | 10   | 134  | 1     | 16   | 40   | 10   | 13   | 227  | 28   | 8    | 35   | 16    |
|      | 大型車混入率 | 0.0% | 5.2% | 0.0%  | 0.0% | 0.0% | 0.0% | 0.0% | 0.9% | 0.0% | 0.0% | 0.0% | 0.0%  |
|      | 流入台数   | 145  | 66   | 59    | 145  | 66   | 59   | 145  | 66   | 59   | 145  | 66   | 59    |
| 合計   | 小型車    | 477  | 5523 | 90    | 692  | 1148 | 602  | 325  | 5886 | 811  | 223  | 1186 | 481   |
|      | 大型車    | 4    | 156  | 4     | 1    | 18   | 4    | 6    | 96   | 8    | 1    | 18   | 5     |
|      | 全車種計   | 481  | 5679 | 94    | 693  | 1166 | 606  | 331  | 5982 | 819  | 224  | 1204 | 486   |
|      | 大型車混入率 | 0.8% | 2.7% | 4.3%  | 0.1% | 1.5% | 0.7% | 1.8% | 1.6% | 1.0% | 0.4% | 1.5% | 1.0%  |
|      | 流入台数   | 6254 | 2465 | 1914  | 6254 | 2465 | 1914 | 6254 | 2465 | 1914 | 6254 | 2465 | 1914  |
|      | 流出台数   | 6812 | 2504 | 1591  | 6812 | 2504 | 1591 | 6812 | 2504 | 1591 | 6812 | 2504 | 1591  |

## 交通解析計算書

検討用資料 『交差点1 平日開店前』

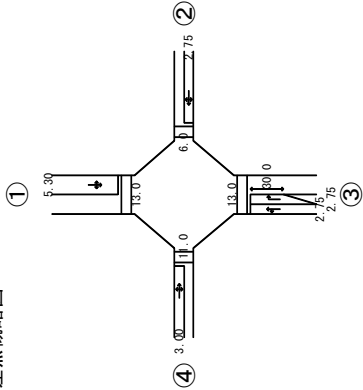
表－1 交差点の需要率の算出

| 流入部         |         | ①                  | ②                  | ③               | ④                 |
|-------------|---------|--------------------|--------------------|-----------------|-------------------|
| 車線の種類       |         | 左折・直進・右折           | 左折・直進・右折           | 左折・直進           | 左折・直進・右折          |
| 車線数         |         | 1                  | 1                  | 1               | 1                 |
| 飽和交通流量の基本値  | S B     | 2,000              | 2,000              | 2,000           | 2,000             |
| 車線幅員による補正率  | α w     | 1,000<br>(5.30)    | 0.950<br>(2.75)    | 0.950<br>(2.75) | 1,000<br>(3.00)   |
| 縦断勾配による補正率  | α G     | 1,000<br>(0.00)    | 1,000<br>(0.00)    | 1,000<br>(0.00) | 1,000<br>(0.00)   |
| 大型車混入による補正率 | α T     | 0.985<br>(2.17)    | 0.985<br>(2.12)    | 0.975<br>(3.66) | 0.970<br>(4.35)   |
| 左折車混入による補正率 | α L T   | 0.944<br>(19.1)    | 0.967<br>(11.4)    | 0.957<br>(15.7) | 0.953<br>(16.7)   |
| 右折車混入による補正率 | α R T   | 0.968<br>(10.1)    | 0.945<br>(22.5)    |                 | 0.991<br>(2.2)    |
| 設計交通量       | q       | 277<br>(53+196+28) | 236<br>(27+156+53) | 191<br>(30+161) | 138<br>(23+112+3) |
| 流入部各車線の需要率  |         | 0.154              | 0.138              | 0.108           | 0.075             |
| 現示の需要率      |         | 0.154              | 0.138              | 0.108           | 0.075             |
| 有効青時間(秒)    |         | 41.0               |                    | 41.0            |                   |
| 可能交通容量      | C i     | 923                | 29.0               |                 | 29.0              |
| 交通容量比       | q / C i | 0.300              | 0.381              | 0.210           | 0.208             |
| 交通容量の照査結果   |         | OK                 | OK                 | OK              | OK                |
| 滞留長         | L s (m) |                    |                    | 5.9             |                   |

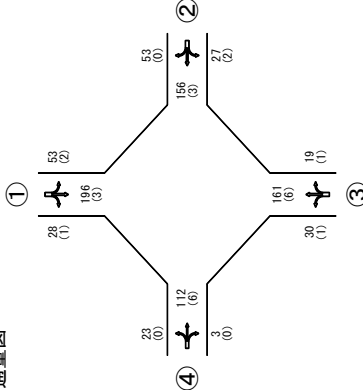
※ 交差点需要率 上限値  
(C-L)/C = ( 80 - 10) / 80 = 0.875  
C : サイクル長 (秒)、L : 損失時間 (秒)

※ \* : 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    | 1 φ           | 2 φ           | 3 φ  | 4 φ  |
|-------|---------------|---------------|------|------|
| 表示時間  | G:41 Y:3 AR:2 | G:29 Y:3 AR:2 | G:40 | G:70 |
| 有効青時間 | 41            | 29            | 5    | L:10 |
| 損失時間  | 5             | 5             | 5    | 5    |
| 現示時間  | 38            | 26            | 26   | 26   |

検討用資料 『交差点1 平日開店後』

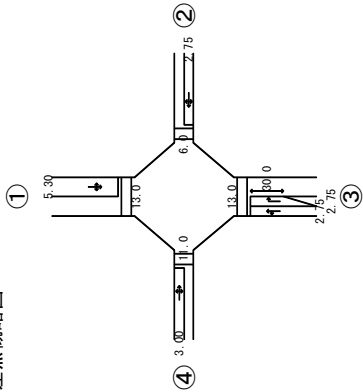
表－1 交差点の需要率の算出

| 流入部         |         | ①           | ②           | ③        | ④          |
|-------------|---------|-------------|-------------|----------|------------|
| 車線の種類       |         | 左折・直進・右折    | 左折・直進・右折    | 左折・直進    | 左折・直進・右折   |
| 車線数         |         | 1           | 1           | 1        | 1          |
| 飽和交通流量の基本値  | S B     | 2,000       | 2,000       | 2,000    | 2,000      |
| 車線幅員による補正率  | α w     | 1,000       | 0.950       | 0.950    | 1,000      |
| (車線幅員)      | m       | (5.30)      | (2.75)      | (2.75)   | (3.00)     |
| 縦断勾配による補正率  | α G     | 1,000       | 1,000       | 1,000    | 1,000      |
| (縦断勾配)      | %       | (0.00)      | (0.00)      | (0.00)   | (0.00)     |
| 大型車混入による補正率 | α T     | 0.987       | 0.988       | 0.975    | 0.972      |
| (大型車混入率)    | %       | (1.89)      | (1.75)      | (3.66)   | (4.14)     |
| 左折車混入による補正率 | α L T   | 0.913       | 0.969       | 0.957    | 0.956      |
| (左折率)       | L %     | (29.3)      | (10.5)      | (15.7)   | (15.9)     |
| (左折車の通過確率)  | f L     |             |             |          |            |
| (有効青時間)     | 秒       |             |             |          |            |
| (歩行者現示時間)   | 秒       |             |             |          |            |
| 右折車混入による補正率 | α R T   | 0.972       | 0.917       |          | 0.991      |
| (右折率)       | R %     | (8.8)       | (32.5)      |          | (2.1)      |
| (右折車の通過確率)  | f R     | 0.847       | 0.887       |          | 0.845      |
| (有効青時間)     | 秒       | 41          | 29          |          | 29         |
| (サイクル長)     | 秒       | 80          | 80          |          | 80         |
| 交差点内滞留台数    | K       |             |             | 1        |            |
| 飽和交通流量      | S       | 1,752       | 1,668       | 1,773    | 1,842      |
| 設計交通量       | q       | 317         | 286         | 191      | 145        |
|             |         | (93+196+28) | (30+163+93) | (30+161) | (23+119+3) |
| 流入部各車線の需要率  |         | 0.181       | 0.171       | 0.108    | 0.079      |
| 現示の需要率      | 1 φ     | 0.181       |             | 0.108    |            |
|             | 2 φ     |             | 0.171       |          |            |
|             | 2 φ     | 41.0        |             | 41.0     |            |
| 有効青時間(秒)    |         |             | 29.0        |          | 29.0       |
| 可能交通容量      | C i     | 898         | 605         | 909      | 668        |
| 交通容量比       | q / C i | 0.353       | 0.473       | 0.210    | 0.217      |
| 交通容量の照査結果   |         | OK          | OK          | OK       | OK         |
| 滞留長         | L s (m) |             |             | 6.7      |            |

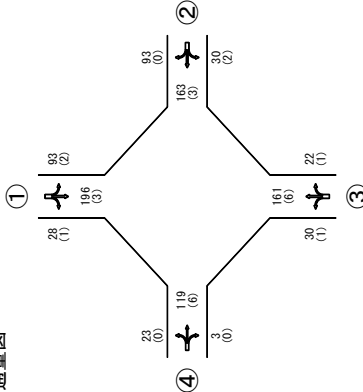
| 現示の需要率   | 交差点の需要率 |
|----------|---------|
| 0.181    | 0.352   |
| 0.171    | ≤0.875  |
| サイクル長(秒) |         |
| 80       |         |

※ 交差点需要率 上限値  
 $(C-L)/C = (80 - 10) / 80 = 0.875$   
 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      | 1 φ           | 2 φ           | ④    |
|---------|---------------|---------------|------|
| 表示時間    | G:41 Y:3 AR:2 | G:29 Y:3 AR:2 | G:80 |
| 有効青時間   | 41            | 29            | G:70 |
| 損失時間    | 5             | 5             | L:10 |
| 歩行者現示時間 | 38            | 26            |      |

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

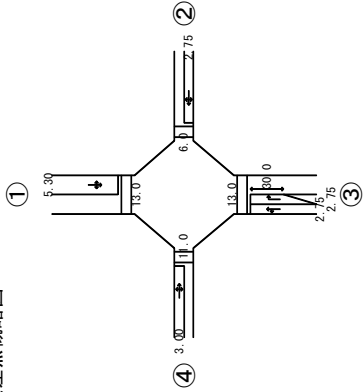
| 流入部          |         | ①           | ②          | ③        | ④           |
|--------------|---------|-------------|------------|----------|-------------|
| 車線の種類        |         | 左折・直進・右折    | 左折・直進・右折   | 左折・直進    | 左折・直進・右折    |
| 車線数          |         | 1           | 1          | 1        | 1           |
| 飽和交通流量の基本値   | S B     | 2,000       | 2,000      | 2,000    | 2,000       |
| 飽和交通流量による補正率 | α w     | 1,000       | 0.950      | 0.950    | 1,000       |
| 車線幅員による補正率   | m       | (5.30)      | (2.75)     | (2.75)   | (3.00)      |
| 縦断勾配による補正率   | α G     | 1,000       | 1,000      | 1,000    | 1,000       |
| 縦断勾配による補正率   | %       | (0.00)      | (0.00)     | (0.00)   | (0.00)      |
| 大型車混入による補正率  | α T     | 0.995       | 0.980      | 0.987    | 0.996       |
| (大型車混入率)     | %       | (0.79)      | (2.96)     | (1.91)   | (0.61)      |
| 左折車混入による補正率  | α L T   | 0.950       | 0.968      | 0.970    | 0.940       |
| (左折率)        | L %     | (17.4)      | (11.1)     | (10.2)   | (20.2)      |
| (左折車の通過確率)   | f L     |             |            |          |             |
| (有効青時間)      | 秒       |             |            |          |             |
| (歩行者現示時間)    | 秒       |             |            |          |             |
| 右折車混入による補正率  | α R T   | 0.969       | 0.925      |          | 0.985       |
| (右折率)        | R %     | (11.5)      | (31.1)     |          | (9.2)       |
| (右折車の通過確率)   | f R     | 0.866       | 0.891      |          | 0.926       |
| (有効青時間)      | 秒       | 35          | 25         |          | 25          |
| (サイクル長)      | 秒       | 70          | 70         |          | 70          |
| 交差点内滞留台数     | K       |             |            | 1        |             |
| 飽和交通流量       | S       | 1,832       | 1,667      | 1,819    | 1,844       |
| 設計交通量        | q       | 253         | 135        | 157      | 163         |
|              |         | (44+180+29) | (15+78+42) | (16+141) | (33+115+15) |
| 流入部各車線の需要率   |         | 0.138       | 0.081      | 0.086    | 0.088       |
| 現示の需要率       |         | 0.138       | 0.086      | 0.086    | 0.088       |
| 有効青時間(秒)     |         | 35.0        | 25.0       | 35.0     | 25.0        |
| 可能交通容量       | C i     | 916         | 595        | 910      | 659         |
| 交通容量比        | q / C i | 0.276       | 0.227      | 0.173    | 0.247       |
| 交通容量の照査結果    |         | OK          | OK         | OK       | OK          |
| 滞留長          | L s (m) |             |            | 3.9      |             |

| 現示の需要率 | 交差点の需要率 | サイクル長(秒) |
|--------|---------|----------|
| 0.138  | 0.226   | 70       |
| 0.088  | ≤0.857  |          |

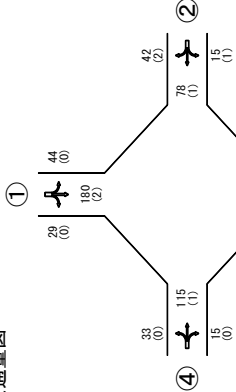
※ 交差点需要率 上限値  
 $(C-L)/C = (70 - 10) / 70 = 0.857$   
 C : サイクル長 (秒)、L : 損失時間 (秒)

※ \* : 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            | 3φ   | 4φ |
|---------|---------------|---------------|------|----|
| 表示時間    | G:35 Y:3 AR:2 | G:25 Y:3 AR:2 | G:70 |    |
| 有効青時間   | 35            | 25            | 60   |    |
| 損失時間    | 5             | 5             | 10   |    |
| 歩行者現示時間 | 32            | 22            |      |    |

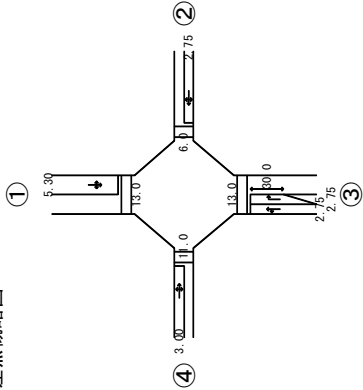
検討用資料 『交差点1 休日開店後』  
 表－1 交差点の需要率の算出

| 流入部         |         | ①           | ②          | ③        | ④           |
|-------------|---------|-------------|------------|----------|-------------|
| 車線の種類       |         | 左折・直進・右折    | 左折・直進・右折   | 左折・直進    | 左折・直進・右折    |
| 車線数         |         | 1           | 1          | 1        | 1           |
| 飽和交通流量の基本値  | S B     | 2,000       | 2,000      | 2,000    | 2,000       |
| 車線幅員による補正率  | α w     | 1,000       | 0.950      | 0.950    | 1,000       |
| 車線幅員 (車線幅員) | m       | (5.30)      | (2.75)     | (2.75)   | (3.00)      |
| 縦断勾配による補正率  | α G     | 1,000       | 1,000      | 1,000    | 1,000       |
| 縦断勾配 (縦断勾配) | %       | (0.00)      | (0.00)     | (0.00)   | (0.00)      |
| 大型車混入による補正率 | α T     | 0.995       | 0.985      | 0.987    | 0.996       |
| (大型車混入率)    | %       | (0.68)      | (2.16)     | (1.91)   | (0.59)      |
| 左折車混入による補正率 | α L T   | 0.915       | 0.971      | 0.970    | 0.942       |
| (左折率)       | L %     | (28.7)      | (9.7)      | (10.2)   | (19.4)      |
| (左折車の通過確率)  | f L     |             |            |          |             |
| (有効青時間)     | 秒       |             |            |          |             |
| (歩行者現示時間)   | 秒       |             |            |          |             |
| 右折車混入による補正率 | α R T   | 0.973       | 0.890      |          | 0.984       |
| (右折率)       | R %     | (9.9)       | (44.3)     |          | (8.8)       |
| (右折車の通過確率)  | f R     | 0.866       | 0.884      |          | 0.919       |
| (有効青時間)     | 秒       | 35          | 25         |          | 25          |
| (サイクル長)     | 秒       | 70          | 70         |          | 70          |
| 交差点内滞留台数    | K       |             |            | 1        |             |
| 飽和交通流量      | S       | 1,772       | 1,617      | 1,819    | 1,846       |
| 設計交通量       | q       | 293         | 185        | 157      | 170         |
|             |         | (84+180+29) | (18+85+82) | (16+141) | (33+122+15) |
| 流入部各車線の需要率  |         | 0.165       | 0.114      | 0.086    | 0.092       |
| 現示の需要率      | 1 φ     | 0.165       |            | 0.086    |             |
|             | 2 φ     |             | 0.114      |          |             |
|             | 2 φ     | 35.0        |            | 35.0     |             |
| 有効青時間 (秒)   |         |             |            |          |             |
| 可能交通容量      | C i     |             | 25.0       |          | 25.0        |
| 交通容量比       | q / C i | 0.331       | 0.320      | 0.173    | 0.258       |
| 交通容量の照査結果   |         | OK          | OK         | OK       | OK          |
| 滞留長         | L s (m) |             |            | 4.6      |             |

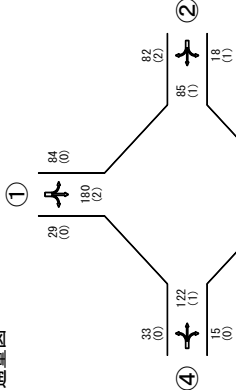
|           |         |
|-----------|---------|
| 現示の需要率    | 交差点の需要率 |
| 0.165     | 0.279   |
| 0.114     | ≤0.857  |
| サイクル長 (秒) |         |
| 70        |         |

※ 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          | 1 φ           | 2 φ           | 3 φ  | 4 φ  |
|-------------|---------------|---------------|------|------|
| 表示時間        | G:35 Y:3 AR:2 | G:25 Y:3 AR:2 | G:70 | G:70 |
| 有効青時間       | 35            | 25            | 60   | 60   |
| 損失時間        | 5             | 5             | 10   | 10   |
| 歩行者<br>現示時間 | 32            | 22            |      |      |

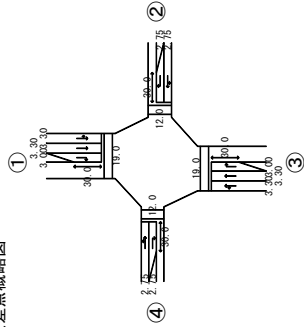
検討用資料 『交差点2 平日開店前』  
表-1 交差点の需要率の算出

| 流入部              | ①      |        | ②      |          | ③        |        | ④        |        |
|------------------|--------|--------|--------|----------|----------|--------|----------|--------|
|                  | 左折・直進  | 直進     | 右折     | 左折・直進    | 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 SB    | 2,000  | 2,000  | 1,800  | 2,000    | 2,000    | 1,800  | 2,000    | 1,800  |
| 車線幅員による補正率 α w   | 1.000  | 1.000  | 1.000  | 1.000    | 1.000    | 1.000  | 0.950    | 1.000  |
| (車線幅員)           | (3.30) | (3.30) | (3.00) | (2.75)   | (3.30)   | (3.00) | (2.75)   | (2.75) |
| 縦断勾配による補正率 α G   | 1.000  | 1.000  | 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) | (0.00)   | (0.00) |
| 大型車混入による補正率 α T  | 0.984  | 0.985  | 1.000  | 0.984    | 0.970    | 0.935  | 0.960    | 1.000  |
| (大型車混入率)         | (2.37) | (2.22) | (0.00) | (2.30)   | (4.48)   | (9.90) | (5.88)   | (0.00) |
| 左折車混入による補正率 α LT | 0.943  |        |        | 0.923    | 0.966    |        | 0.979    |        |
| (左折率)            | (19.2) |        |        | (26.8)   | (11.8)   |        | (7.8)    |        |
| 左折車の通過確率 f L     |        |        |        |          |          |        |          |        |
| (有効青時間)          |        |        |        |          |          |        |          |        |
| (歩行者表示時間)        |        |        |        |          |          |        |          |        |
| 右折車混入による補正率 α RT |        |        |        |          |          |        |          |        |
| (右折率)            |        |        |        |          |          |        |          |        |
| 右折車の通過確率 f R     |        |        |        |          |          |        |          |        |
| (有効青時間)          |        |        |        |          |          |        |          |        |
| (サイクル長)          |        |        |        |          |          |        |          |        |
| 飽和交通流率 S         | 1,856  | 1,970  | 1,800  | 1,726    | 1,874    | 1,683  | 1,786    | 1,800  |
| 設計交通量 q          | 697    | 21     | 67     | 261      | 612      | 101    | 153      | 30     |
| (67+630)         |        |        |        | (70+191) | (36+576) |        | (12+141) |        |
| 流入部各車線の需要率       | 0.182  | 0.000  | 0.000  | 0.151    | 0.160    | 0.000  | 0.086    | 0.000  |
| 0.182            |        |        |        |          | 0.160    |        |          |        |
| 現示の需要率           |        | 0.000  |        | 0.151    |          | 0.000  | 0.086    |        |
| 1φ               |        |        |        |          |          |        |          |        |
| 2φ               |        |        |        |          |          |        |          |        |
| 3φ               |        |        |        |          |          |        |          |        |
| 4φ               |        |        |        |          |          |        |          |        |
| 有効青時間(秒)         |        | 72.0   | 4.0    |          | 72.0     |        |          |        |
| 1φ               |        |        |        |          |          |        |          |        |
| 2φ               |        |        |        |          |          |        |          |        |
| 3φ               |        |        |        |          |          |        |          |        |
| 4φ               |        |        |        |          |          |        |          |        |
| 可能交通容量 C i       | 2,119  | 532    | 465    | 465      | 2,113    | 469    | 481      | 408    |
| 交通容量比 q / C i    | 0.329  | 0.039  | 0.151  | 0.318    | 0.290    | 0.215  | 0.318    | 0.074  |
| 交通容量の照査結果        | OK     | OK     | OK     | OK       | OK       | OK     | OK       | OK     |
| 滞留長 L s (m)      |        | 10.0   | 32.2   |          |          | 46.7   |          | 14.3   |

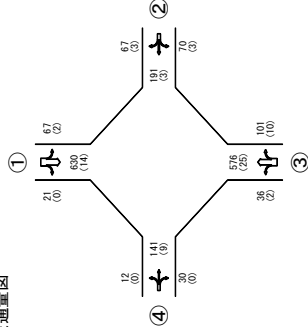
※ 交差点需要率 上限値  
(C-L)/C = (130 - 10) / 130 = 0.923  
C : サイクル長 (秒)、L : 損失時間 (秒)

※ \* : 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           | 3φ            | 4φ           |
|---------|---------------|--------------|---------------|--------------|
| 表示      |               |              |               |              |
| 表示時間    | 6.71 Y:3 AR:3 | 6.6 Y:3 AR:0 | 6.29 Y:3 AR:3 | 6.6 Y:3 AR:0 |
| 有効青時間   | 72            | 4            | 35            | 9            |
| 損失時間    | 5             | 5            | 0             | 0            |
| 歩行者表示時間 | 69            | 0            | 29            | 0            |

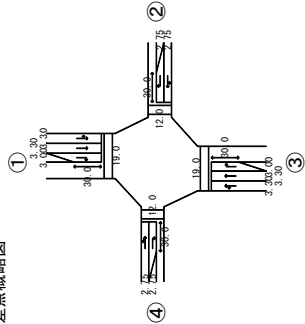
検討用資料 『交差点2 平日開店後』  
表-1 交差点の需要率の算出

| 流入部             | ①      |        | ②        |          | ③      |        | ④        |        |
|-----------------|--------|--------|----------|----------|--------|--------|----------|--------|
|                 | 左折・直進  | 直進     | 右折       | 左折・直進    | 直進     | 右折     | 左折・直進    | 右折     |
| 車線の種類           | 1      | 1      | 1        | 1        | 1      | 1      | 1        | 1      |
| 車線の幅            | 2.000  | 2.000  | 1.800    | 2.000    | 2.000  | 1.800  | 2.000    | 1.800  |
| 飽和交通流率の基本値 SB   | 1.000  | 1.000  | 1.000    | 1.000    | 1.000  | 1.000  | 0.950    | 1.000  |
| 車線幅員による補正率 αw   | (3.30) | (3.30) | (3.00)   | (2.75)   | (3.30) | (3.00) | (2.75)   | (2.75) |
| (車線幅員)          | 1.000  | 1.000  | 1.000    | 1.000    | 1.000  | 1.000  | 1.000    | 1.000  |
| 縦断勾配による補正率 αG   | (0.00) | (0.00) | (0.00)   | (0.00)   | (0.00) | (0.00) | (0.00)   | (0.00) |
| (縦断勾配)          | 1.000  | 1.000  | 1.000    | 1.000    | 1.000  | 1.000  | 1.000    | 1.000  |
| 大型車混入による補正率 αT  | 0.984  | 0.985  | 1.000    | 0.985    | 0.970  | 0.935  | 0.965    | 1.000  |
| (大型車混入率)        | (2.37) | (2.22) | (4.48)   | (4.44)   | (4.34) | (9.90) | (5.20)   | (0.00) |
| 左折車混入による補正率 αLT | 0.943  |        |          | 0.926    |        |        | 0.963    |        |
| (左折率)           | (19.2) |        |          | (25.9)   |        |        | (13.3)   |        |
| 左折車の通過確率 fL     |        |        |          |          |        |        |          |        |
| (有効青時間)         |        |        |          |          |        |        |          |        |
| (歩行者表示時間)       |        |        |          |          |        |        |          |        |
| 右折車混入による補正率 αRT |        |        |          |          |        |        |          |        |
| (右折率)           |        |        |          |          |        |        |          |        |
| 右折車の通過確率 fR     |        |        |          |          |        |        |          |        |
| (有効青時間)         |        |        |          |          |        |        |          |        |
| (サイクル長)         |        |        |          |          |        |        |          |        |
| 飽和交通流率 S        | 1.856  | 1.970  | 1.800    | 1.733    | 1.746  | 1.683  | 1.766    | 1.800  |
| 設計交通量 q         | 697    | 32     | 270      | 615      | 615    | 101    | 173      | 33     |
| (67+630)        |        |        | (70+200) | (39+576) |        |        | (28+150) |        |
| 流入部各車線の需要率      | 0.182  | 0.000  | 0.156    | 0.161    | 0.161  | 0.000  | 0.098    | 0.000  |
| 0.182           |        |        |          | 0.161    |        |        |          |        |
| 現示の需要率          |        | 0.000  |          |          |        | 0.000  |          |        |
| 1φ              |        |        |          |          |        |        |          |        |
| 2φ              |        |        |          |          |        |        | 0.098    |        |
| 3φ              |        |        |          |          |        |        |          |        |
| 4φ              |        |        |          |          |        |        |          |        |
| 有効青時間(秒)        |        | 72.0   |          |          | 72.0   |        |          |        |
| 1φ              |        |        |          |          |        |        |          |        |
| 2φ              |        |        |          |          |        |        |          |        |
| 3φ              |        |        |          |          |        |        |          |        |
| 4φ              |        |        |          |          |        |        |          |        |
| 可能交通容量 C1       | 2,119  | 532    | 467      | 2,112    | 469    | 475    | 399      | 9.0    |
| 交通容量比 q/C1      | 0.329  | 0.060  | 0.578    | 0.291    | 0.215  | 0.364  | 0.083    |        |
| 交通容量の照査結果       | OK     | OK     | OK       | OK       | OK     | OK     | OK       | OK     |
| 滞留長 L s (m)     |        | 15.3   | 32.2     |          | 46.7   |        | 15.7     |        |

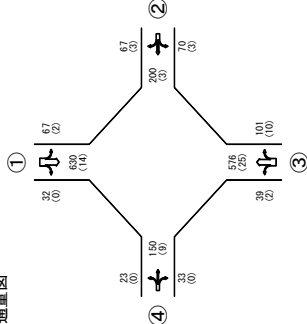
※ 交差点需要率 上限値  
(C-L)/C = (130 - 10) / 130 = 0.923  
C : サイクル長 (秒)、L : 損失時間 (秒)

※ \* : 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           | 3φ            | 4φ           | 1φ            | 2φ           | 3φ            | 4φ           |
|------|---------------|--------------|---------------|--------------|---------------|--------------|---------------|--------------|
| 表示   | 1φ            | 2φ           | 3φ            | 4φ           | 1φ            | 2φ           | 3φ            | 4φ           |
| 表示時間 | 6.71 Y:3 AM:3 | 6.6 Y:3 AM:0 | 6.29 Y:3 AM:3 | 6.6 Y:3 AM:0 | 6.71 Y:3 AM:3 | 6.6 Y:3 AM:0 | 6.29 Y:3 AM:3 | 6.6 Y:3 AM:0 |
| 表示時間 | 72            | 4            | 35            | 9            | 72            | 4            | 35            | 9            |
| 表示時間 | 5             | 5            | 0             | 0            | 5             | 5            | 0             | 0            |
| 表示時間 | 69            | 0            | 29            | 0            | 69            | 0            | 29            | 0            |





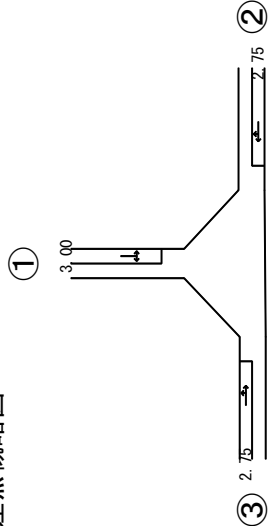
検討用資料 一時停止交差点の方向別交通流の横断可能容量検討  
(「平面交差の計画と設計」基礎編 (2018年版) P135～)  
『出入口1 平日開店後』

表-1 横断可能容量、評価

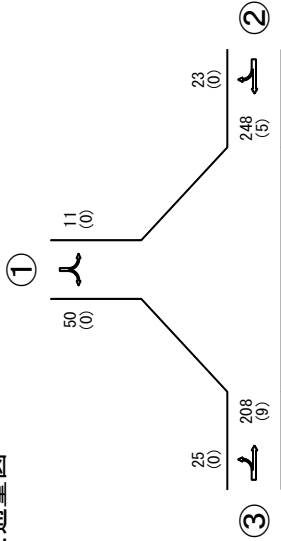
| No | 実交通量<br>Mh | Qx    | gx  | hx  | 交通容量<br>Cpx | 交通容量差<br>Cpx-Mh | 交通容量比<br>Mh / Cpx | 評価 |
|----|------------|-------|-----|-----|-------------|-----------------|-------------------|----|
| 1  | 23         | 0.065 | 4.1 | 2.2 | 1,346       | 1,323           | 0.017             | OK |
| 2  | 11         | 0.058 | 6.2 | 3.3 | 835         | 824             | 0.013             | OK |
| 3  | 50         | 0.133 | 7.1 | 3.5 | 500         | 450             | 0.100             | 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]

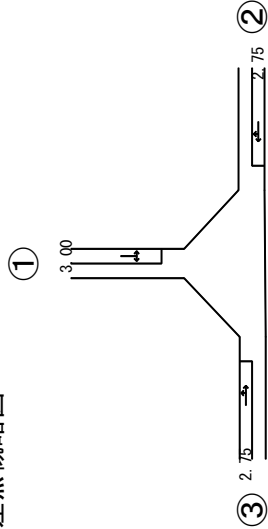
検討用資料 一時停止交差点の方向別交通流の横断可能容量検討  
（「平面交差の計画と設計」基礎編（2018年版）P135～）  
『出入口1 休日開店後』

表-1 横断可能容量、評価

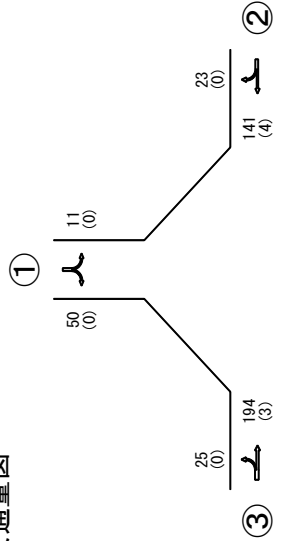
| No | 実交通量<br>Mh | Qx    | gx  | hx  | 交通容量<br>Cpx | 交通容量差<br>Cpx-Mh | 交通容量比<br>Mh / Cpx | 評価 |
|----|------------|-------|-----|-----|-------------|-----------------|-------------------|----|
| 1  | 23         | 0.061 | 4.1 | 2.2 | 1,360       | 1,337           | 0.017             | OK |
| 2  | 11         | 0.054 | 6.2 | 3.3 | 853         | 842             | 0.013             | OK |
| 3  | 50         | 0.099 | 7.1 | 3.5 | 601         | 551             | 0.083             | 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]

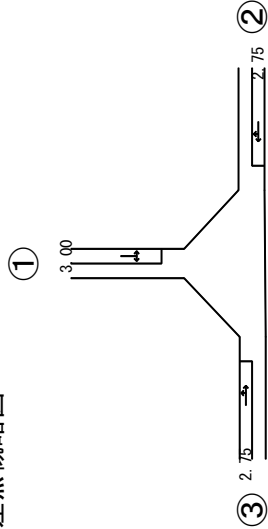
検討用資料 一時停止交差点の方向別交通流の横断可能容量検討  
（「平面交差の計画と設計」基礎編（2018年版）P135～）  
『出入口2 平日開店後』

表-1 横断可能容量、評価

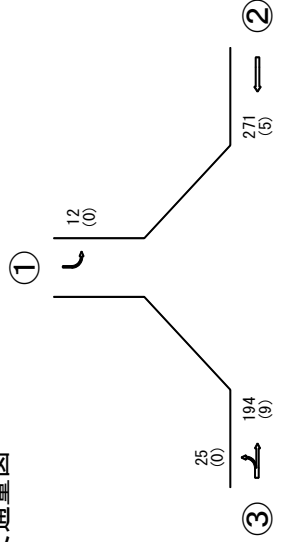
| No | 実交通量<br>Mh | Qx    | gx  | hx  | 交通容量<br>Cpx | 交通容量差<br>Cpx-Mh | 交通容量比<br>Mh / Cpx | 評価 |
|----|------------|-------|-----|-----|-------------|-----------------|-------------------|----|
| 1  | 0          | 0.061 | 4.1 | 2.2 | 1,360       | 1,360           | 0.000             | OK |
| 2  | 12         | 0.054 | 6.2 | 3.3 | 853         | 841             | 0.014             | OK |
| 3  | 0          | 0.129 | 7.1 | 3.5 | 511         | 511             | 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]

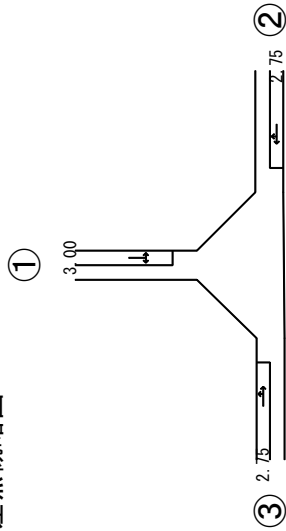
検討用資料 一時停止交差点の方向別交通流の横断可能容量検討  
(「平面交差の計画と設計」基礎編 (2018年版) P135～)  
『出入口2 休日開店後』

表-1 横断可能容量、評価

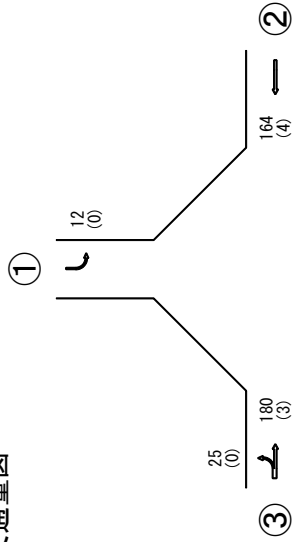
| No | 実交通量<br>Mh | Qx    | gx  | hx  | 交通容量<br>Cpx | 交通容量差<br>Cpx-Mh | 交通容量比<br>Mh / Cpx | 評価 |
|----|------------|-------|-----|-----|-------------|-----------------|-------------------|----|
| 1  | 0          | 0.057 | 4.1 | 2.2 | 1,378       | 1,378           | 0.000             | OK |
| 2  | 12         | 0.050 | 6.2 | 3.3 | 867         | 855             | 0.014             | OK |
| 3  | 0          | 0.096 | 7.1 | 3.5 | 612         | 612             | 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]