

# クリエイトS・D中井町遠藤店 新設に伴う 交通報告書

## 目 次

<b>1. 概要</b>	
(1) 目的 .....	1
(2) 店舗計画の概要 .....	1
<b>2. 交通量予測</b>	
(1) 交通量調査.....	1
(2) 交通量調査の結果.....	2
<b>3. 交通計画</b>	
(1) 来店交通量の予測.....	5
(2) 方面別来店台数の予測.....	6
(3) 交差点需要率及び交通容量の算出.....	9
1) 交通量の算出.....	9
2) 交差点需要率の算出.....	12
3) 無心号交差点の交通容量評価.....	13
<別表①> 交差点需要率の算出.....	15
<別表②> 無信号交差点の交通容量評価.....	19
<資料> 交通調査結果	



## 1. 概要

### (1) 目的

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

### (2) 店舗計画の概要

交通に関連するクリエイトS・D中井町遠藤店の店舗計画概要は、表1.に示すとおりです。

表1. 店舗計画の概要

店舗名	クリエイトS・D中井町遠藤店
主な販売品目	総合
営業時間	9:00~22:00
店舗面積	1,880 m <sup>2</sup>
必要駐車台数	76台
駐車場台数	76台
所在地	神奈川県足柄上郡中井町遠藤字向畑ヶ177番1 ほか

## 2. 交通量予測

計画地周辺の交通状況を把握するため、交通量調査を実施しました。

### (1) 交通量調査

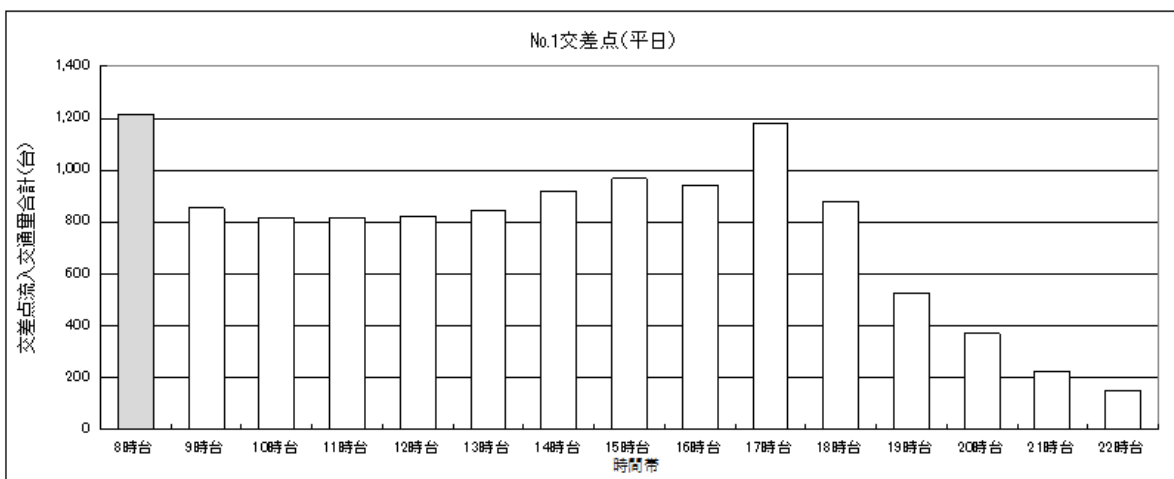
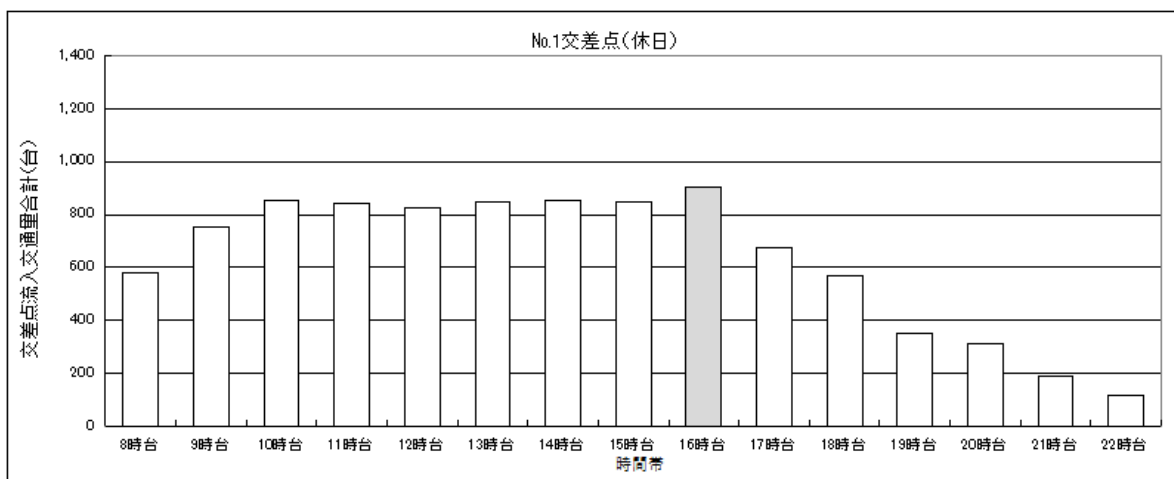
調査の概要は下記のとおりです。

調査年月日	休日：令和5年11月26日（日）8:00~23:00（15時間調査） 平日：令和5年11月27日（月）8:00~23:00（15時間調査）																				
調査場所	計画地周辺のNo.1交差点~No.3交差点の3ヶ所																				
調査方法	調査地点に於いて交差点を通過する車両を車種別・方向別・時間別にカウンターを用いて観測し、歩行者・自転車も含めて調査表に記録する。 車種別 <table border="1"><thead><tr><th>車種</th><th>内容</th><th>車頭番号</th></tr></thead><tbody><tr><td rowspan="2">普通車</td><td>乗用車</td><td>乗用車、ワゴン、軽乗用車等</td><td>3, 5, 7</td></tr><tr><td>小型貨物車</td><td>小型トラック、ライトバン、軽トラック等</td><td>4, 6</td></tr><tr><td rowspan="2">大型車</td><td>バス</td><td>マイクロバス、路線バス、観光バス等</td><td>2</td></tr><tr><td>大型貨物車</td><td>大型トラック、タンクローリー等</td><td>1, 9, 0</td></tr><tr><td>二輪車</td><td>原付、自動二輪車</td><td>-</td></tr></tbody></table> 車頭番号8の特殊車及び外交官ナンバーは大きさ・形状により該当する車種に分類して観測する	車種	内容	車頭番号	普通車	乗用車	乗用車、ワゴン、軽乗用車等	3, 5, 7	小型貨物車	小型トラック、ライトバン、軽トラック等	4, 6	大型車	バス	マイクロバス、路線バス、観光バス等	2	大型貨物車	大型トラック、タンクローリー等	1, 9, 0	二輪車	原付、自動二輪車	-
車種	内容	車頭番号																			
普通車	乗用車	乗用車、ワゴン、軽乗用車等	3, 5, 7																		
	小型貨物車	小型トラック、ライトバン、軽トラック等	4, 6																		
大型車	バス	マイクロバス、路線バス、観光バス等	2																		
	大型貨物車	大型トラック、タンクローリー等	1, 9, 0																		
二輪車	原付、自動二輪車	-																			

## (2) 交通量調査の結果

交差点名：No. 1 交差点

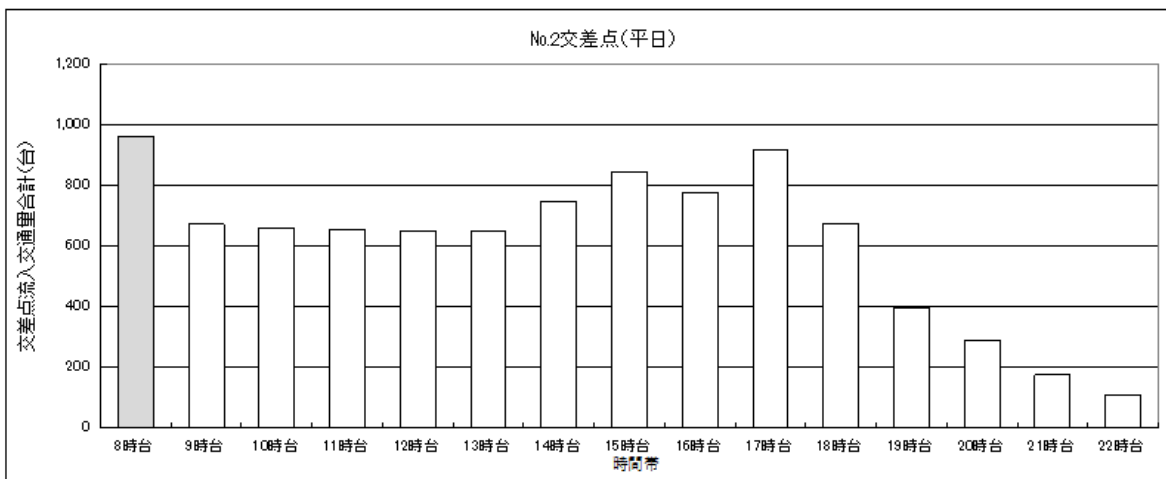
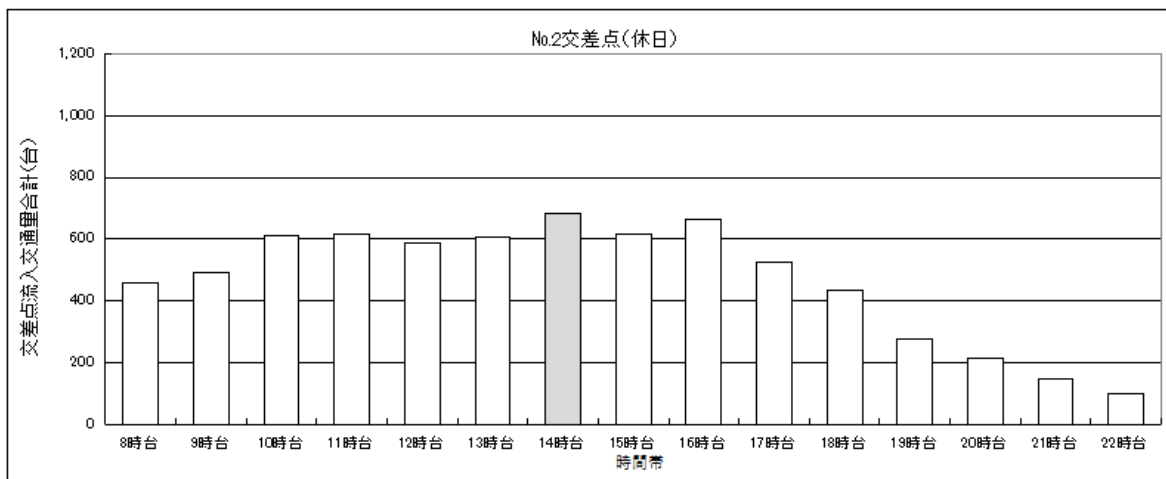
流入方向 時間帯	(休日)					(平日)					(単位：台)
	A 北より	B 西より	C 南より	D 東より	計	A 北より	B 西より	C 南より	D 東より	計	
8時台	174	97	279	32	582	381	250	479	104	1,214	
9時台	234	139	339	43	755	331	149	337	38	855	
10時台	294	168	354	35	851	302	142	353	19	816	
11時台	278	206	325	34	843	297	167	318	32	814	
12時台	253	239	299	37	828	319	176	300	27	822	
13時台	305	229	281	33	848	299	189	320	35	843	
14時台	286	275	267	27	855	301	205	383	32	921	
15時台	294	276	255	24	849	367	193	369	38	967	
16時台	309	322	240	32	903	331	213	357	43	944	
17時台	252	227	169	25	673	452	279	363	84	1,178	
18時台	198	187	167	17	569	365	194	284	38	881	
19時台	120	111	108	13	352	194	124	192	17	527	
20時台	100	76	124	13	313	142	79	139	10	370	
21時台	56	45	82	5	188	81	41	99	5	226	
22時台	35	26	51	5	117	50	20	74	5	149	
合計	3,188	2,623	3,340	375	9,526	4,212	2,421	4,367	527	11,527	



※網かけ部は交差点流入交通量合計ピーク時を示す

交差点名：No.2 交差点

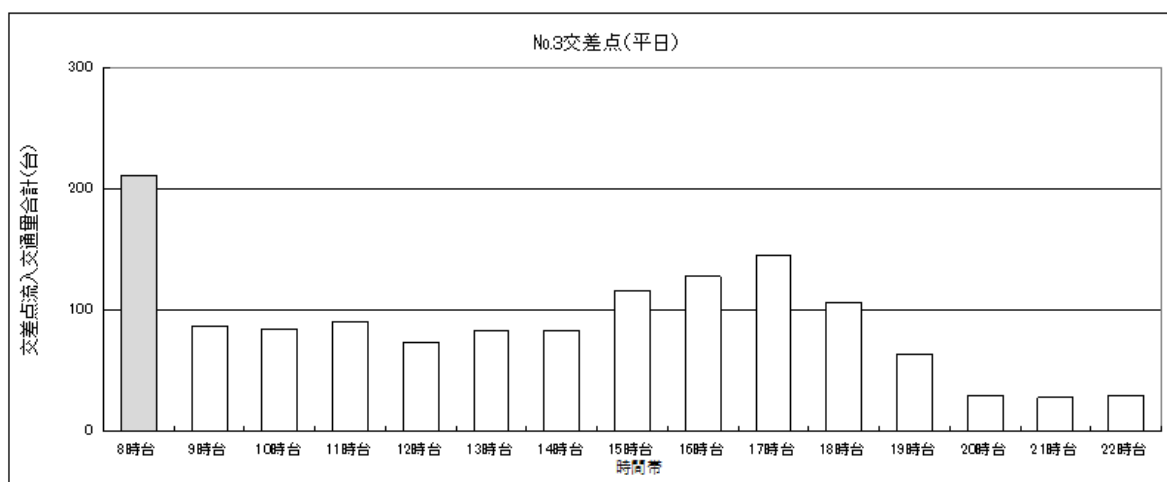
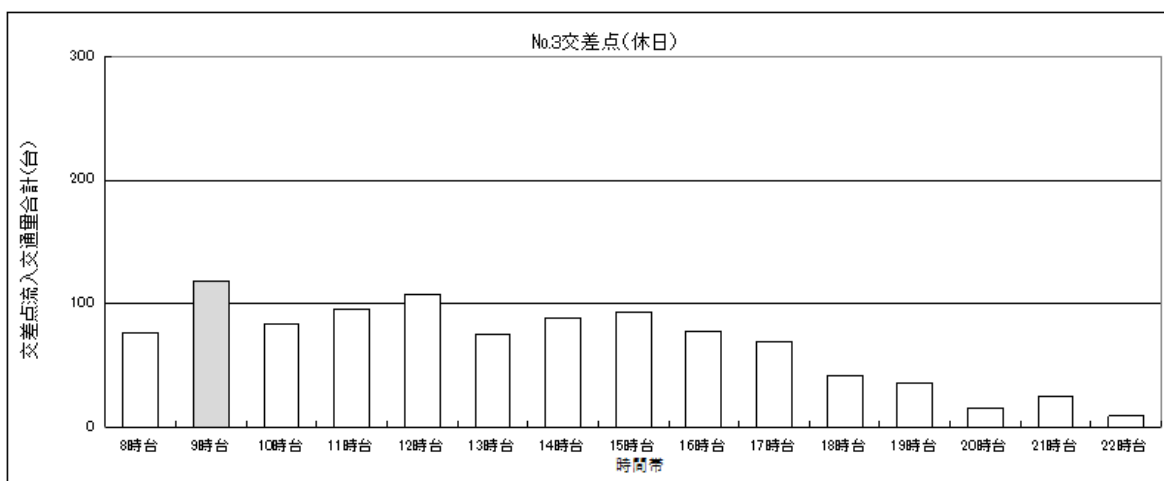
流入方向 時間帯	(休日)					(平日)				
	A 北より	B 西より	C 南より	D 東より	計	A 北より	B 西より	C 南より	D 東より	計
8時台	156		265	38	459	348		542	77	965
9時台	212		242	39	493	308		301	65	674
10時台	277		289	44	610	297		308	55	660
11時台	263		294	62	619	304		300	51	655
12時台	230		313	44	587	267		327	56	650
13時台	277		286	43	606	300		312	41	653
14時台	307		325	51	683	326		381	40	747
15時台	282		304	50	636	392		397	56	845
16時台	286		328	52	666	367		357	54	778
17時台	234		272	20	526	410		441	67	918
18時台	173		228	35	436	308		292	74	674
19時台	111		146	20	277	166		195	36	397
20時台	92		112	11	215	133		140	19	292
21時台	65		75	10	150	82		85	10	177
22時台	47		48	5	100	51		53	7	111
合計	2,992		3,527	524	7,043	4,057		4,431	708	9,196



※網かけ部は交差点流入交通量合計ピーク時を示す

交差点名：No.3 交差点

流入方向 時間帯	(休日)					(平日)				
	A 北より	B 西より	C 南より	D 東より	計	A 北より	B 西より	C 南より	D 東より	計
8時台	45	2		30	77	158	2		51	211
9時台	88	4		46	118	49	2		36	87
10時台	39	2		43	84	50	2		33	85
11時台	32	2		62	96	42	5		44	91
12時台	58	2		48	108	34	2		38	74
13時台	33	1		41	75	34	4		46	84
14時台	44	3		41	88	43	1		39	83
15時台	30	4		59	93	57	6		53	116
16時台	28	4		46	78	68	3		57	128
17時台	36	1		32	69	90	1		55	146
18時台	21	0		21	42	52	0		55	107
19時台	18	0		18	36	36	0		28	64
20時台	10	0		6	16	17	0		13	30
21時台	13	0		12	25	16	0		12	28
22時台	4	1		4	9	17	1		12	30
合計	479	26		508	1,014	763	29		572	1,364



※網かけ部は交差点流入交通量合計ピーク時を示す

### 3. 交通計画

#### (1) 来店交通量の予測

	各項目算出のための計算式等	
行政人口	8,912 人	中井町ホームページより 令和6年4月1日現在
地区の区分	その他地区	第一種住居地域
S：店舗面積 (小数点第4位四捨五入)	1.880 千㎡	
A：店舗面積当たり 日來客数原単位	1,044 人/千㎡	人口 40 万人未満 店舗面積 5 千㎡未満：1,100-30 S
B：ピーク率	14.4%	指針による
L：駅からの距離	3,600m	J R 東海道本線 二宮駅
C：自動車分担率	80%	人口 10 万未満 その他地区：80
D：平均乗車人員	2.0 人/台	10,000 ㎡未満：2.0
E：平均駐車時間係数	0.672	10,000 ㎡未満：(30+5.5 S) ÷ 60
日來店台数	785 台/日	$A \times S \times C \div D$
ピーク 1 時間來店台数	113 台	$A \times S \times B \times C \div D$
必要駐車台数 (小数点以下四捨五入)	76 台	$A \times S \times B \times C \div D \times E$

## (2) 方面別来店台数の予測

商圈を半径2km以内と考え、エリアを9方面に分け、エリア別世帯数構成比により方面別ピーク時来店台数を予測しました。

表 2. 方面別ピーク時来店台数予測

方面	世帯数 (構成比)	予測来台数
①方面	393 ( 5.6%)	6
②方面	1,376 (19.6%)	22
③方面	456 ( 6.5%)	7
④方面	3,837 (54.6%)	63
⑤方面	143 ( 2.0%)	2
⑥方面	134 ( 1.9%)	2
⑦方面	399 ( 5.7%)	6
⑧方面	164 ( 2.3%)	3
⑨方面	126 ( 1.8%)	2
計	7,028 (100.0%)	113

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



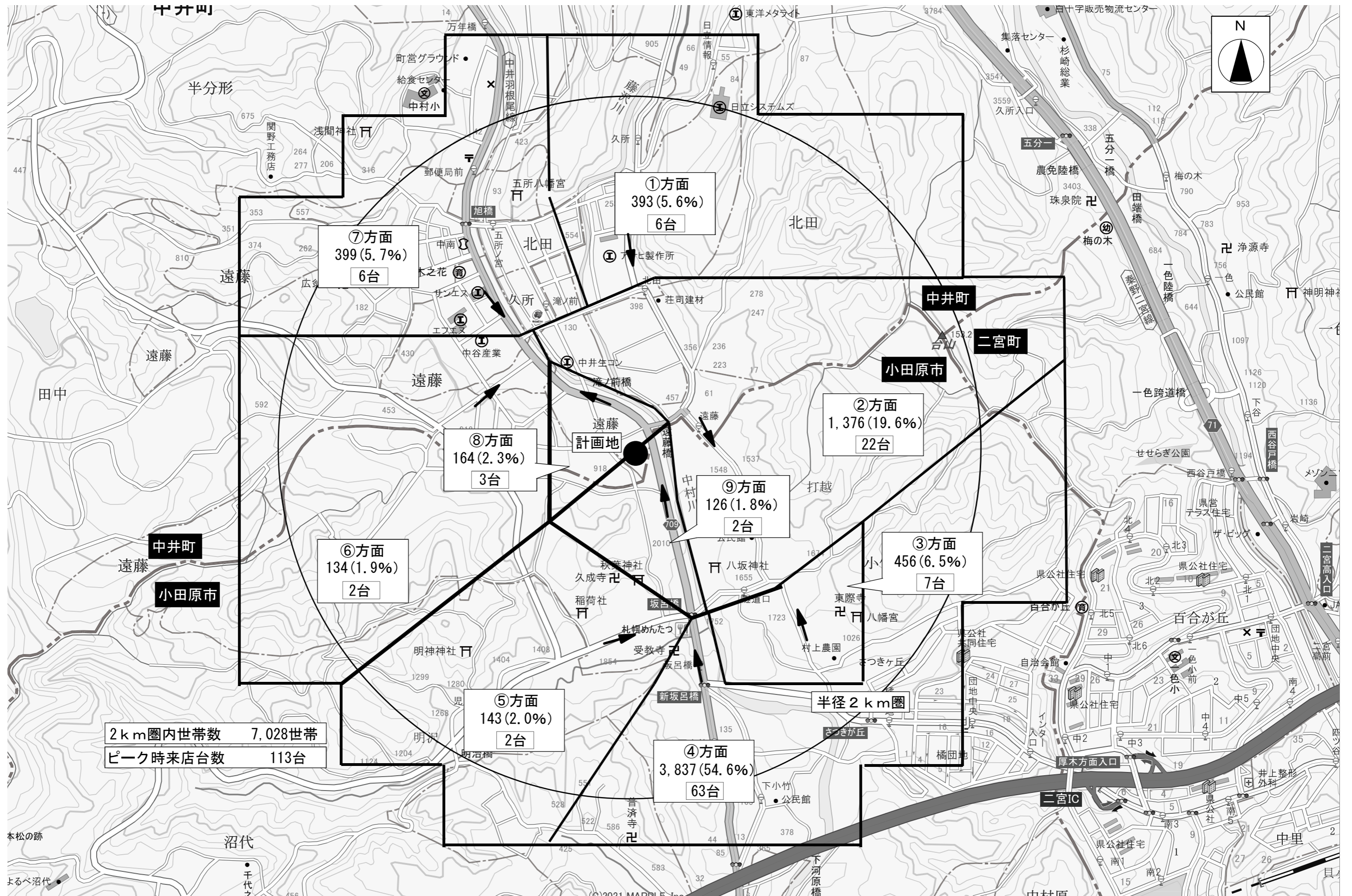


図1. 方面別来店予測範囲図(1 : 20,000)

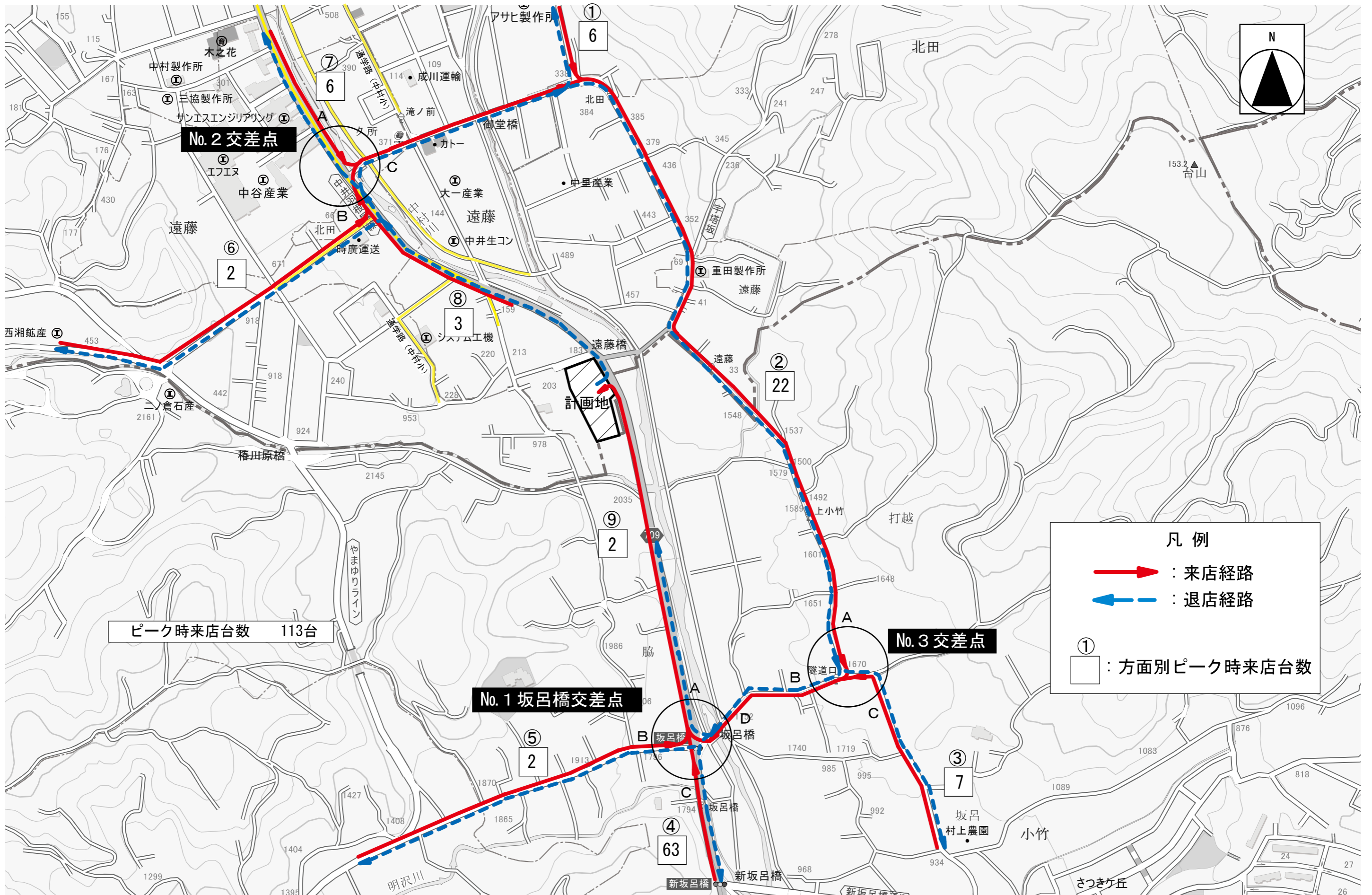


図2. 車両経路図 (1 : 5000) クリエイトS・D中井町遠藤店

### (3) 交差点需要率及び交通容量の算出

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

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

#### 1) 交通量の算出

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

#### No. 1 交差点

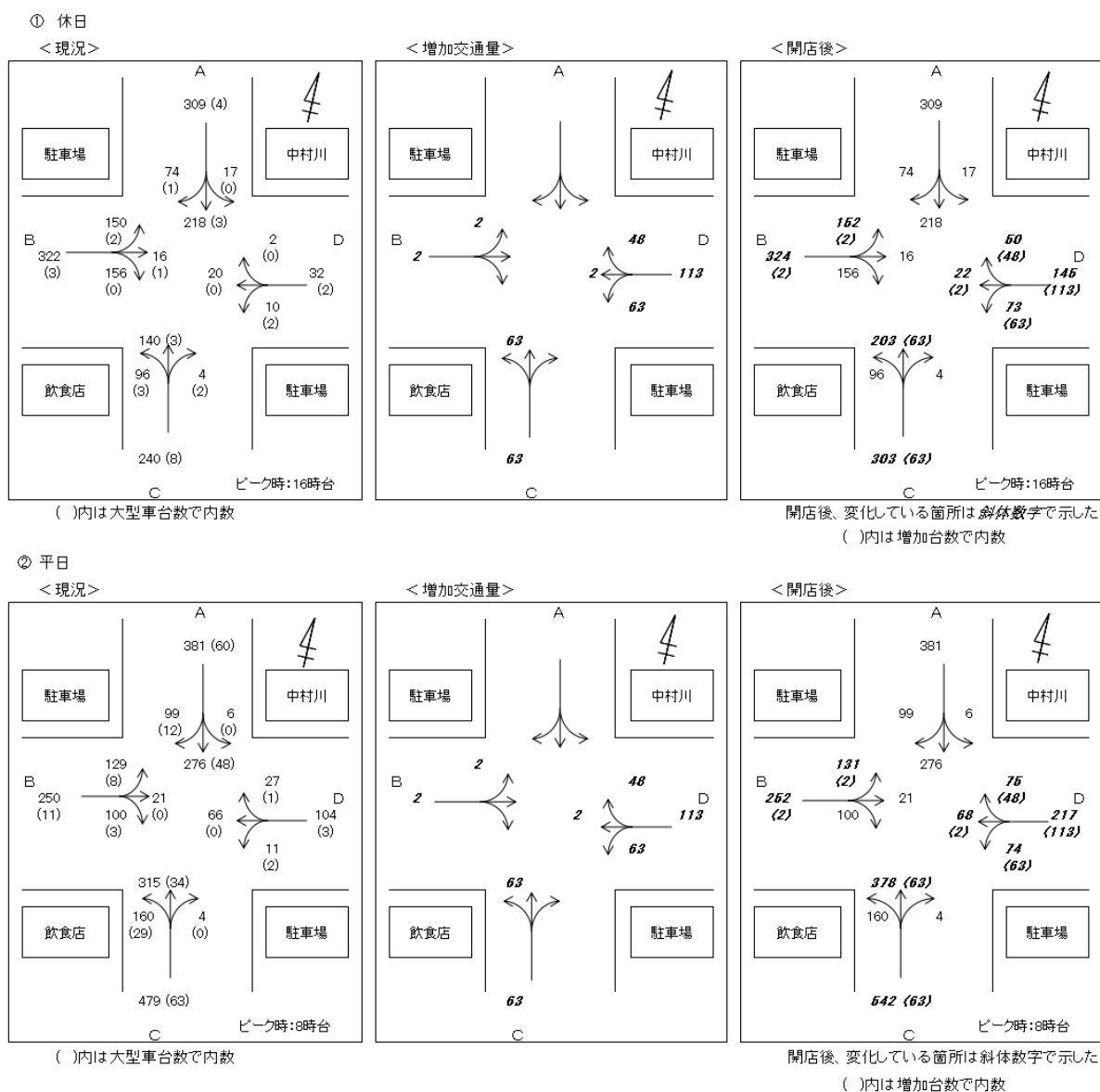
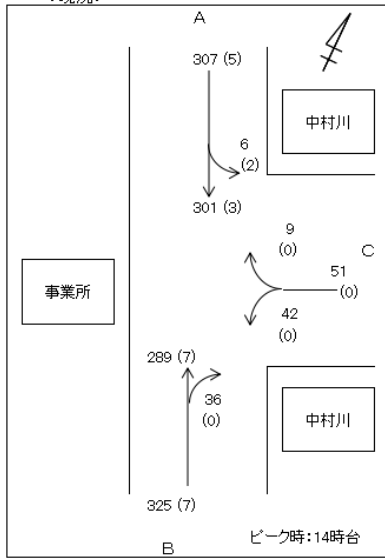


図 3 (1) 開店前後の交差点方向別交通量比較

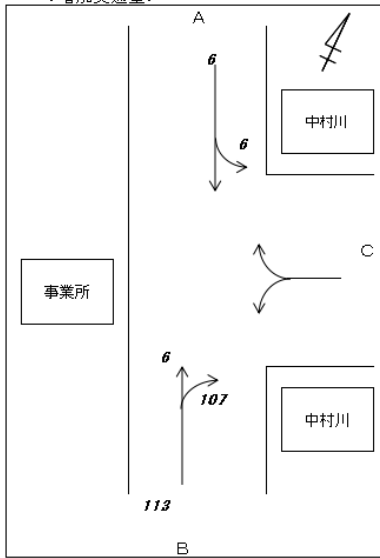
## No. 2 交差点

① 休日  
<現況>

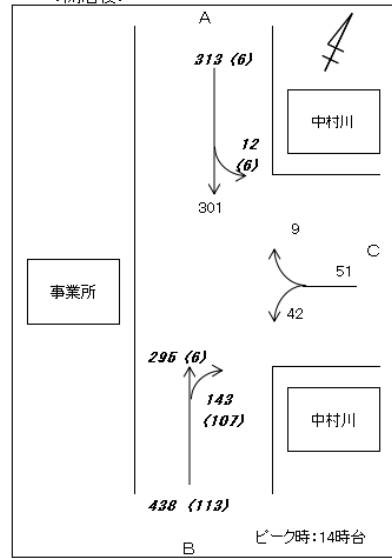


( )は大型車台数で内数

<増加交通量>

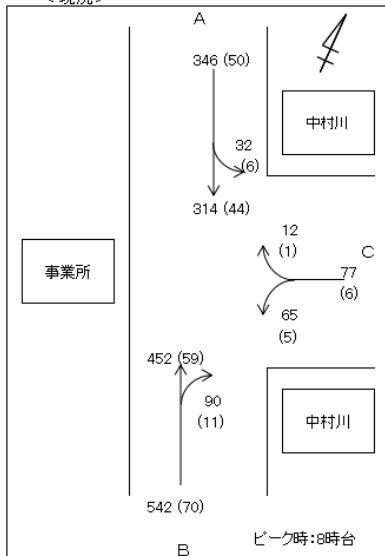


<開店後>



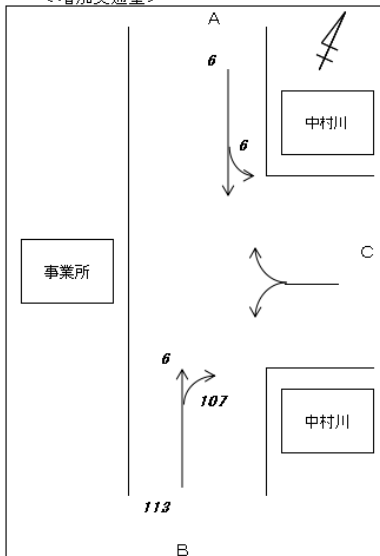
開店後、変化している箇所は斜体数字で示した  
( )内は増加台数で内数

② 平日  
<現況>

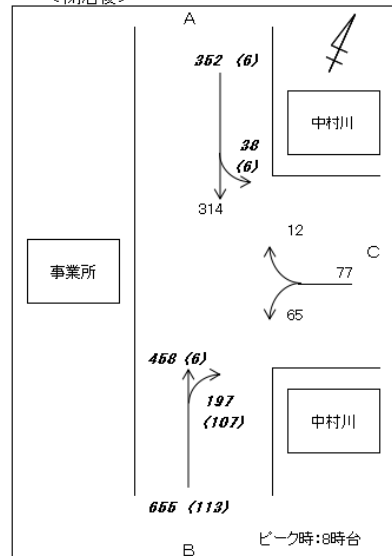


( )は大型車台数で内数

<増加交通量>



<開店後>



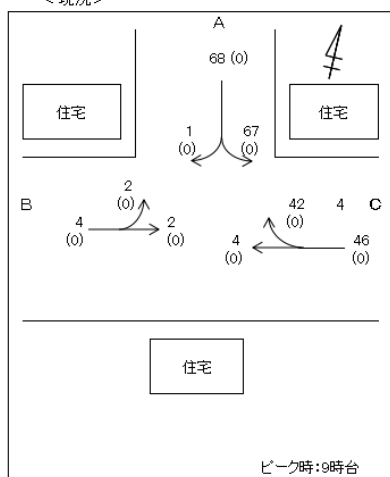
開店後、変化している箇所は斜体数字で示した  
( )内は増加台数で内数

図 3 (2) 開店前後の交差点方向別交通量比較

### No. 3 交差点

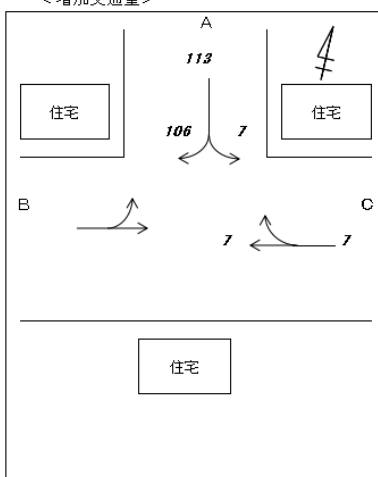
① 休日

<現況>

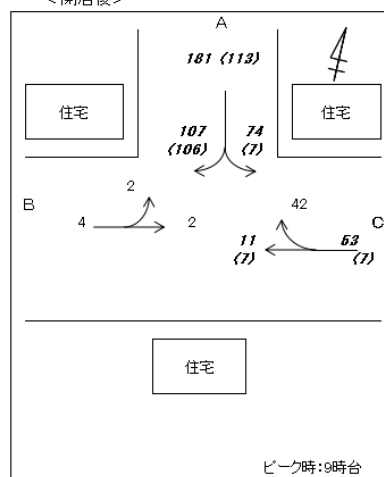


( )内は大型車台数で内数

<増加交通量>



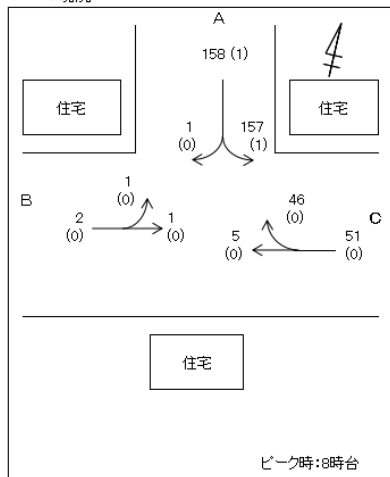
<開店後>



開店後、変化している箇所は斜体数字で示した  
( )内は増加台数で内数

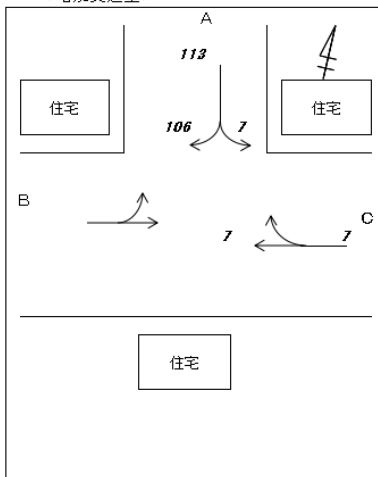
② 平日

<現況>

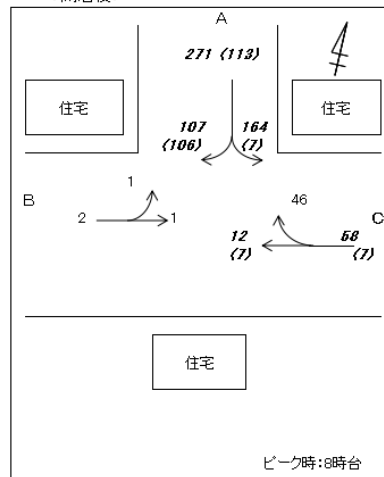


( )内は大型車台数で内数

<増加交通量>



<開店後>



開店後、変化している箇所は斜体数字で示した  
( )内は増加台数で内数

図 3 (3) 開店前後の交差点方向別交通量比較

## 2) 交差点需要率の算出

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

### ・検討結果

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

表 3. 交差点需要率等算定結果

#### (休日)

地点名	流入部名	車線種別	混雑度		交差点需要率	
			現況	開店後	現況	開店後
No. 1 交差点	Aより	直右左	0.30	0.31	0.366	0.372
	Bより	直右左	0.62	0.63		
	Cより	直右左	0.24	0.30		
	Dより	直右左	0.06	0.27		

#### (平日)

地点名	流入部名	車線種別	混雑度		交差点需要率	
			現況	開店後	現況	開店後
No. 1 交差点	Aより	直右左	0.44	0.46	0.446	0.479
	Bより	直右左	0.50	0.50		
	Cより	直右左	0.51	0.56		
	Dより	直右左	0.17	0.38		

### 3) 無信号交差点の交通容量評価

無信号交差点における交通容量評価については「平面交差の計画と設計 基礎編」無信号交差点の交通容量（一時停止交差点の交通容量）により評価しました。

○ 従道路流入部の方向別交通流の横断可能容量は、次式で求める

$$C_{p,x} = V_{c,x} \times \frac{\exp(-V_{c,x} \times t_{c,x} \div 3600)}{1 - \exp(-V_{c,x} \times t_{f,x} \div 3600)}$$

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

【「改訂 平面交差の計画と設計」基礎編 第3版 P81 式 3.3.2】

表. 一時停止交差点における基本臨界ギャップと追従車頭時間(HCM2010の例)

交通流	基本臨界ギャップ (秒)			基本追従車頭時間 [秒]		
	2車線道路 (主道路)	4車線道路 (主道路)	6車線道路 (主道路)	2車線道路	4車線道路	6車線道路
主道路からの右折	4.1	4.1	5.3	2.2	2.2	3.1
主道路からのUターン	—	6.4 (広幅員) 6.9 (狭幅員)	5.6	—	2.5 (広幅員) 3.1 (狭幅員)	2.3
従道路からの左折	6.2	6.9	7.1	3.3	3.3	3.9
従道路の直進	1段横断	6.5	6.5	4.0	4.0	4.0
	2段横断	5.5	5.5			
従道路からの右折	1段横断	7.1	7.5	3.5	3.5	3.5
	2段横断	6.1	6.5			

注)通行は日本方式(左側通行)に換算した。

○ 混用車線の交通容量は、次式で求める

$$C_{sh} = \frac{\sum V_x}{\sum (V_x \div C_{m,x})}$$

ここで、  
 $C_{sh}$  : 従道路流入部の交通容量〔台/時〕  
 $V_x$  : 従道路流入部の方向別交通流の交通流率〔台/時〕  
 $C_{m,x}$  : 従道路流入部の方向別交通流の交通容量〔台/時〕

【「改訂 平面交差の計画と設計」基礎編 第3版 P82 式 3.3.3】

・ 検討結果

無信号交差点の交通容量の算出結果は表 4. に、＜別表②＞に示すとおりです。

表 4. 交通容量の評価結果

No. 2 交差点		<休日>		<平日>	
		現況	開店後	現況	開店後
主道路から 従道路へ右折 (B→C)	交通容量	1,267pcu/時	1,259pcu/時	1,224pcu/時	1,216pcu/時
	実交通量	36pcu/時	143pcu/時	90pcu/時	197pcu/時
	交通容量差 (交通容量-実交通量)	1,231pcu/時	1,116pcu/時	1,134pcu/時	1,019pcu/時
	評価	OK	OK	OK	OK
従道路から 主道路へ左折・右折 (C→A, B)	交通容量	637pcu/時	607pcu/時	583pcu/時	550pcu/時
	実交通量	51pcu/時	51pcu/時	77pcu/時	77pcu/時
	交通容量差 (交通容量-実交通量)	586pcu/時	556pcu/時	506pcu/時	473pcu/時
	評価	OK	OK	OK	OK

pcu: 乗用車換算台数

No. 3 交差点		<休日>		<平日>	
		現況	開店後	現況	開店後
主道路から 従道路へ右折 (C→A)	交通容量	1,630pcu/時	1,630pcu/時	1,630pcu/時	1,630pcu/時
	実交通量	42pcu/時	42pcu/時	46pcu/時	46pcu/時
	交通容量差 (交通容量-実交通量)	1,588pcu/時	1,588pcu/時	1,584pcu/時	1,584pcu/時
	評価	OK	OK	OK	OK
従道路から 主道路へ左折・右折 (A→B, C)	交通容量	1,079pcu/時	1,000pcu/時	1,089pcu/時	1,026pcu/時
	実交通量	68pcu/時	181pcu/時	158pcu/時	271pcu/時
	交通容量差 (交通容量-実交通量)	1,011pcu/時	819pcu/時	931pcu/時	755pcu/時
	評価	OK	OK	OK	OK

pcu: 乗用車換算台数



<別表①> 交差点需要率の算定

No. 1 交差点 (現況 休日)

流入路線		Aより	Bより	Cより	Dより	
車線		直右左	直右左	直右左	直右左	
(車線数)		↔↑↔	↔↑↔	↔↑↔	↔↑↔	
		(1)	(1)	(1)	(1)	
交通量	直進	直進交通量	218	16	140	20
		(内大型車台数)	(3)	(1)	(3)	(0)
	左折	左折交通量	17	150	96	10
		(内大型車台数)	(0)	(2)	(3)	(2)
	右折	右折交通量	74	156	4	2
		(内大型車台数)	(1)	(0)	(2)	(0)
	合計	合計交通量	309	322	240	32
		(内大型車台数)	(4)	(3)	(8)	(2)
		対向流入部直進車台数	140	20	218	16
		対向流入部飽和交通流率	2000	2000	2000	2000
	現示の変わり目サバケ台数 交差点：小2台 大3台	2	2	2	2	
車線	車線幅員(m)	3.10m	2.30m	3.10m	3.00m	
	縦断勾配(%)	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	
歩行者交通 (多:1 少:0) fp: 多0.5 少0.15		0	0	0	0	
現示	有効青時間	[0.15]	[0.15]	[0.15]	[0.15]	
	青矢時間 (対向直進車なし)	56秒	32秒	56秒	32秒	
	歩行者青時間	49秒	25秒	49秒	25秒	
	サイクル長	100秒	100秒	100秒	100秒	

流入路線		Aより	Bより	Cより	Dより	
車線		直右左	直右左	直右左	直右左	
(車線数)		↔↑↔	↔↑↔	↔↑↔	↔↑↔	
		(1)	(1)	(1)	(1)	
飽和交通量の基本値S <sub>B</sub>		2,000	2,000	2,000	2,000	
補正率	車線幅員 α <sub>w</sub> (車線幅員m)	1.000 (3.10m)	0.950 (2.30m)	1.000 (3.10m)	1.000 (3.00m)	
	縦断勾配 α <sub>G</sub> (縦断勾配%)	1.000 (0.00%)	1.000 (0.00%)	1.000 (0.00%)	1.000 (0.00%)	
	大型車混入 α <sub>r</sub> (大型車混入率%)	0.991 (1.3%)	0.994 (0.9%)	0.977 (3.3%)	0.958 (6.3%)	
	左折車混入 α <sub>LT</sub> (左折車混入率%) [歩行者による低減率fp]	0.986 (5.5%) [0.15]	0.897 (46.6%) [0.15]	0.904 (40.0%) [0.15]	0.929 (31.3%) [0.15]	
	右折車混入 α <sub>RT</sub> (右折車混入率%) [右折車の通過率]	0.946 (23.9%) [0.867]	0.954 (48.4%) [0.981]	0.993 (1.7%) [0.796]	0.994 (6.3%) [0.985]	
	歩行者 α <sub>L</sub> [歩行者による低減率fp]	-	-	-	-	
	実際車線の可能飽和交通流量 (台/青1時間)	1,849	1,616	1,754	1,769	
①交通量Q (台/時)	309	322	240	32	現示の 需要率	
正規化交通量ρ	0.167	0.199	0.137	0.018		
必要現示率	1φ	0.167		0.137		0.167
	2φ		0.199		0.018	0.199
	3φ					0.000
	4φ					0.000
	5φ					0.000
②交通容量	1035	517	982	566	交差点の 需要率	
混雑度 (①/②)	0.30	0.62	0.24	0.06		
備考	E <sub>LT</sub> = 1.266 E <sub>RT</sub> = 1.24	E <sub>LT</sub> = 1.246 E <sub>RT</sub> = 1.1	E <sub>LT</sub> = 1.266 E <sub>RT</sub> = 1.391	E <sub>LT</sub> = 1.246 E <sub>RT</sub> = 1.1	0.366	
通過率の計算	0~200	0.867	0.981	0.793	0.985	
	200~400	0.858	0.954	0.796	0.957	
	400~600	0.793	0.859	0.750	0.861	
	600~800	0.747	0.801	0.712	0.803	
	800~1000	0.714	0.762	0.683	0.764	
歩行者による補正率						
可能飽和交通容量						
表1時間交通容量 (除サバケ台数)						

No. 1 交差点 (開店後 休日)

流入路線		Aより	Bより	Cより	Dより	
車線		直右左	直右左	直右左	直右左	
(車線数)		↕	↕	↕	↕	
		(1)	(1)	(1)	(1)	
交 通 量	直進	直進交通量	218	16	203	22
		(内大型車台数)	(3)	(1)	(3)	(0)
	左折	左折交通量	17	152	96	73
		(内大型車台数)	(0)	(2)	(3)	(2)
	右折	右折交通量	74	156	4	50
		(内大型車台数)	(1)	(0)	(2)	(0)
	合計	合計交通量	309	324	303	145
		(内大型車台数)	(4)	(3)	(8)	(2)
		対向流入部直進車台数	203	22	218	16
		対向流入部飽和交通流率	2000	2000	2000	2000
現示の変わり目サバケ台数		2	2	2	2	
交差点: 小2台 大3台						
車 線	車線幅員(m)	3.10m	2.30m	3.10m	3.00m	
	縦断勾配(%)	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	
歩行者交通 (多:1 少:0)		0	0	0	0	
f p : 多 0.5 少 0.15		[0.15]	[0.15]	[0.15]	[0.15]	
現 示	有効青時間	56秒	32秒	56秒	32秒	
	青矢時間 (対向直進車なし)					
	歩行者青時間	49秒	25秒	49秒	25秒	
	サイクル長	100秒	100秒	100秒	100秒	

流入路線		Aより	Bより	Cより	Dより
車線		直右左	直右左	直右左	直右左
(車線数)		↕	↕	↕	↕
		(1)	(1)	(1)	(1)
飽和交通量の基本値 $S_B$		2,000	2,000	2,000	2,000
補 正 率	車線幅員 $\alpha_w$	1.000	0.950	1.000	1.000
	(車線幅員m)	(3.10m)	(2.30m)	(3.10m)	(3.00m)
	縦断勾配 $\alpha_g$	1.000	1.000	1.000	1.000
	(縦断勾配%)	(0.00%)	(0.00%)	(0.00%)	(0.00%)
正	大型車混入 $\alpha_r$	0.991	0.994	0.982	0.990
	(大型車混入率%)	(1.3%)	(0.9%)	(2.6%)	(1.4%)
	左折車混入 $\alpha_{LT}$	0.986	0.897	0.922	0.890
率	(左折車混入率%)	(5.5%)	(46.9%)	(31.7%)	(50.3%)
	[歩行者による低減率f p]	[0.15]	[0.15]	[0.15]	[0.15]
	右折車混入 $\alpha_{RT}$	0.920	0.954	0.995	0.967
	(右折車混入率%)	(23.9%)	(48.1%)	(1.3%)	(34.5%)
	[右折車の通過率]	[0.808]	[0.979]	[0.796]	[0.985]
	歩行者 $\alpha_L$	-	-	-	-
	[歩行者による低減率f p]				
実際車線の可能飽和交通流量 (台/青1時間)		1,798	1,616	1,802	1,704
①交通量Q (台/時)		309	324	303	145
正規化交通量 $\rho$		0.172	0.200	0.168	0.085
必 要 現 示 率	1. $\phi$	0.172		0.168	0.172
	2. $\phi$		0.200		0.200
	3. $\phi$				0.000
	4. $\phi$				0.000
	5. $\phi$				0.000
②交通容量		1007	517	1009	545
混雑度 (①/②)		0.31	0.63	0.30	0.27
備考		$E_{LT}=1.266$ $E_{RT}=1.362$	$E_{LT}=1.246$ $E_{RT}=1.1$	$E_{LT}=1.266$ $E_{RT}=1.391$	$E_{LT}=1.246$ $E_{RT}=1.1$
現示の 需要率					0.372

通 過 率 の 計 算	0~200	0.807	0.979	0.793	0.985
	200~400	0.808	0.952	0.796	0.957
	400~600	0.758	0.858	0.750	0.861
	600~800	0.719	0.800	0.712	0.803
	800~1000	0.689	0.761	0.683	0.764
歩行者による補正率					
可能飽和交通容量					
実1時間交通容量 (除カケ台数)					

No. 1 交差点 (現況 平日)

流入路線		Aより	Bより	Cより	Dより	
車線		直右左	直右左	直右左	直右左	
(車線数)		↔	↔	↔	↔	
		(1)	(1)	(1)	(1)	
交通量	直進	直進交通量	276	21	315	66
		( ) 内大型車台数	(48)	(0)	(34)	(0)
	左折	左折交通量	6	129	160	11
		( ) 内大型車台数	(0)	(8)	(29)	(2)
	右折	右折交通量	99	100	4	27
		( ) 内大型車台数	(12)	(3)	(0)	(1)
	合計	合計交通量	381	250	479	104
		( ) 内大型車台数	(60)	(11)	(63)	(3)
		対向流入部直進車台数	315	66	276	21
		対向流入部飽和交通流率	2000	2000	2000	2000
	現示の変わり目サバケ台数 交差点：小2台 大3台	2	2	2	2	
車線	車線幅員(m)	3.10m	2.30m	3.10m	3.00m	
	縦断勾配(%)	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	
現示	歩行者交通 (多:1 少:0) f <sub>p</sub> : 多 0.5 少 0.15	0	0	0	0	
	有効青時間	59秒	34秒	59秒	34秒	
	青矢時間(対向直進車なし)					
	歩行者青時間	52秒	27秒	52秒	27秒	
	サイクル長	105秒	105秒	105秒	105秒	

流入路線		Aより	Bより	Cより	Dより	
車線		直右左	直右左	直右左	直右左	
(車線数)		↔	↔	↔	↔	
		(1)	(1)	(1)	(1)	
補正率	飽和交通量の基本値S <sub>B</sub>		2,000	2,000	2,000	2,000
	正	車線幅員 α <sub>w</sub> (車線幅員m)	1.000 (3.10m)	0.950 (2.30m)	1.000 (3.10m)	1.000 (3.00m)
		縦断勾配 α <sub>g</sub> (縦断勾配%)	1.000 (0.00%)	1.000 (0.00%)	1.000 (0.00%)	1.000 (0.00%)
		大型車混入 α <sub>r</sub> (大型車混入率%)	0.901 (15.8%)	0.970 (4.4%)	0.916 (13.2%)	0.980 (2.9%)
	率	左折車混入 α <sub>LT</sub> (左折車混入率%) [歩行者による低減率f <sub>p</sub> ]	0.996 (1.6%) [0.15]	0.886 (51.6%) [0.15]	0.918 (33.4%) [0.15]	0.974 (10.6%) [0.15]
		右折車混入 α <sub>RT</sub> (右折車混入率%) [右折車の通過率]	0.862 (26.0%) [0.718]	0.956 (40.0%) [0.937]	0.996 (0.8%) [0.749]	0.975 (26.0%) [0.980]
		歩行者 α <sub>L</sub> [歩行者による低減率f <sub>p</sub> ]	-	-	-	-
	実際車線の可能飽和交通流量 (台/青1時間)		1,547	1,561	1,675	1,861
	①交通量Q (台/時)		381	250	479	104
	正規化交通量ρ		0.246	0.160	0.286	0.056
必要現示率	1 φ	0.246		0.286		
	2 φ		0.160		0.056	
	3 φ				0.000	
	4 φ				0.000	
	5 φ				0.000	
②交通容量		869	505	941	603	
混雑度 (①/②)		0.44	0.50	0.51	0.17	
備考		E <sub>LT</sub> = 1.268 E <sub>RT</sub> = 1.615	E <sub>LT</sub> = 1.249 E <sub>RT</sub> = 1.114	E <sub>LT</sub> = 1.268 E <sub>RT</sub> = 1.521	E <sub>LT</sub> = 1.249 E <sub>RT</sub> = 1.1	
通過率の計算	0~200	0.701	0.937	0.738	0.980	
	200~400	0.718	0.917	0.749	0.953	
	400~600	0.697	0.834	0.718	0.858	
	600~800	0.668	0.780	0.686	0.801	
	800~1000	0.644	0.744	0.660	0.762	
歩行者による補正率						
可能飽和交通容量						
実1時間交通容量 (除サバケ台数)						

現示の 需要率	0.286
	0.160
	0.000
	0.000
	0.000
交差点の 需要率	0.446

No. 1 交差点（開店後 平日）

流入路線		Aより	Bより	Cより	Dより	
車線		直右左	直右左	直右左	直右左	
(車線数)		↕	↕	↕	↕	
		(1)	(1)	(1)	(1)	
交通量	直進	直進交通量 ()内大型車台数	276 (48)	21 (0)	378 (34)	68 (0)
	左折	左折交通量 ()内大型車台数	6 (0)	131 (8)	160 (29)	74 (2)
		右折交通量 ()内大型車台数	99 (12)	100 (3)	4 (0)	75 (1)
	合計	合計交通量 ()内大型車台数	381 (60)	252 (11)	542 (63)	217 (3)
		対向流入部直進車台数	378	68	276	21
	対向流入部飽和交通流率		2000	2000	2000	2000
	現示の変わり目サバケ台数 交差点：小2台 大3台		2	2	2	2
	車線幅員(m)		3.10m	2.30m	3.10m	3.00m
	縦断勾配(%)		0.00%	0.00%	0.00%	0.00%
	歩行者交通(多:1 少:0) f <sub>p</sub> :多0.5 少0.15		0 [0.15]	0 [0.15]	0 [0.15]	0 [0.15]
現示	有効青時間		59秒	34秒	59秒	34秒
	青矢時間(対向直進車なし)					
	歩行者青時間		52秒	27秒	52秒	27秒
	サイクル長		105秒	105秒	105秒	105秒

流入路線		Aより	Bより	Cより	Dより
車線		直右左	直右左	直右左	直右左
(車線数)		↕	↕	↕	↕
		(1)	(1)	(1)	(1)
飽和交通量の基本値S <sub>B</sub>		2,000	2,000	2,000	2,000
補正率	車線幅員 α <sub>w</sub> (車線幅員m)	1.000 (3.10m)	0.950 (2.30m)	1.000 (3.10m)	1.000 (3.00m)
	縦断勾配 α <sub>G</sub> (縦断勾配%)	1.000 (0.00%)	1.000 (0.00%)	1.000 (0.00%)	1.000 (0.00%)
	大型車混入 α <sub>r</sub> (大型車混入率%)	0.901 (15.8%)	0.970 (4.4%)	0.925 (11.6%)	0.990 (1.4%)
	左折車混入 α <sub>LT</sub> (左折車混入率%) [歩行者による低減率f <sub>p</sub> ]	0.996 (1.6%) [0.15]	0.885 (52.0%) [0.15]	0.927 (29.5%) [0.15]	0.922 (34.1%) [0.15]
	右折車混入 α <sub>RT</sub> (右折車混入率%) [右折車の通過率]	0.830 (26.0%) [0.668]	0.955 (39.7%) [0.935]	0.996 (0.7%) [0.749]	0.967 (34.6%) [0.980]
	歩行者 α <sub>L</sub> [歩行者による低減率f <sub>p</sub> ]	-	-	-	-
	実際車線の可能飽和交通流量 (台/青1時間)		1,490	1,558	1,708
①交通量Q (台/時)		381	252	542	217
正規化交通量ρ		0.256	0.162	0.317	0.123
必要現示率	1.φ	0.256		0.317	
	2.φ		0.162		0.123
	3.φ				0.000
	4.φ				0.000
	5.φ				0.000
②交通容量		837	504	960	572
混雑度(①/②)		0.46	0.50	0.56	0.38
備考		E <sub>LT</sub> = 1.268 E <sub>RT</sub> = 1.79	E <sub>LT</sub> = 1.249 E <sub>RT</sub> = 1.118	E <sub>LT</sub> = 1.268 E <sub>RT</sub> = 1.521	E <sub>LT</sub> = 1.249 E <sub>RT</sub> = 1.1
通過率の計算					
	0~200	0.641	0.935	0.738	0.980
	200~400	0.668	0.916	0.749	0.953
	400~600	0.662	0.833	0.718	0.858
	600~800	0.640	0.779	0.686	0.801
	800~1000	0.619	0.743	0.660	0.762
歩行者による補正率					
可能飽和交通容量					
実1時間交通容量(除サバケ台数)					
					現示の 需要率
					0.479

<別表②> 無信号交差点の交通容量評価

No.2 交差点 (現況 休日)

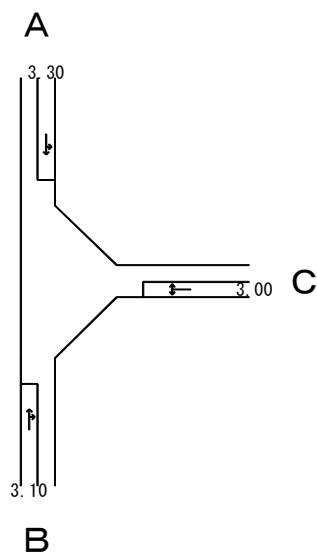
表-1 横断可能容量、評価

No	実交通量				交通容量 Cpx	交通容量差 Cpx-Mn	交通容量比 Mn / Cpx	評価
	Mn	Qx	gx	hx				
1	36	0.085	4.1	2.2	1,267	1,231	0.028	OK
混1	51	—	—	—	637	586	0.080	OK

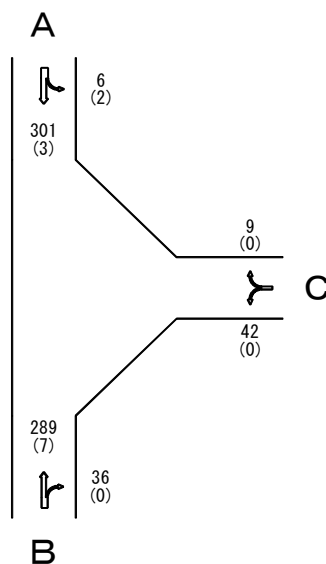
No.1 : 主道路 (流入部 B) からの右折

No.混1 : 従道路 (流入部 C) 左右混用車線

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]

No. 2 交差点（開店後 休日）

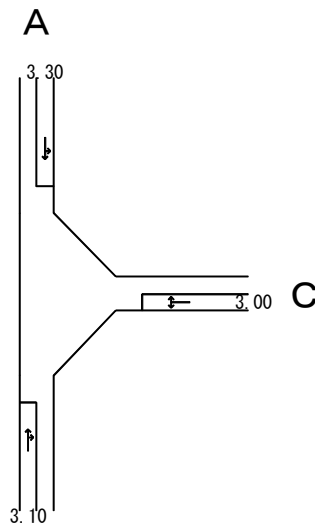
表-1 横断可能容量、評価

No	実交通量 Mn	Qx	gx	hx	交通容量 Cpx	交通容量差 Cpx-Mn	交通容量比 Mn / Cpx	評価
1	143	0.087	4.1	2.2	1,259	1,116	0.114	OK
混1	51	—	—	—	607	556	0.084	OK

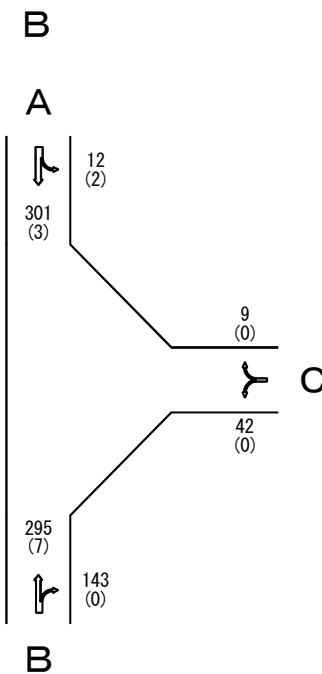
No. 1 : 主道路（流入部 B）からの右折

No. 混1 : 従道路（流入部 C）左右混用車線

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]

No. 2 交差点 (現況 平日)

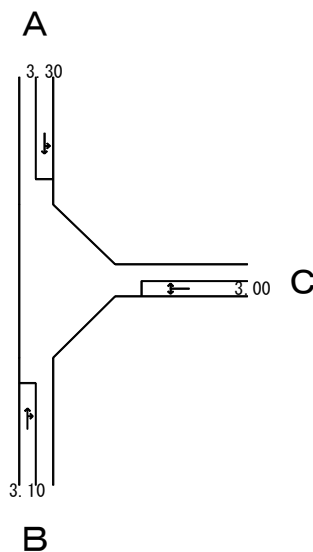
表-1 横断可能容量、評価

No	実交通量 Mn	Qx	gx	hx	交通容量 Cpx	交通容量差 Cpx-Mn	交通容量比 Mn / Cpx	評価
1	90	0.096	4.1	2.2	1,224	1,134	0.074	OK
混1	77	—	—	—	583	506	0.132	OK

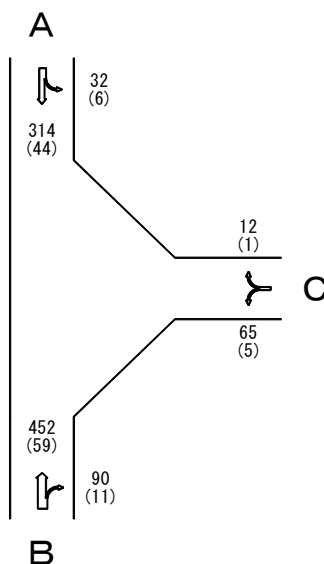
No. 1 : 主道路 (流入部 B) からの右折

No. 混1 : 従道路 (流入部 C) 左右混用車線

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]

No.2 交差点 (開店後 平日)

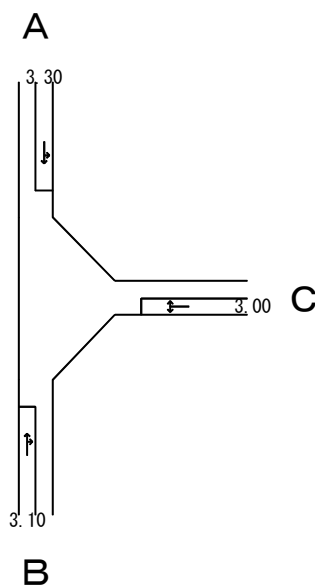
表-1 横断可能容量、評価

No	実交通量 Mn	Qx	gx	hx	交通容量 Cpx	交通容量差 Cpx-Mn	交通容量比 Mn / Cpx	評価
1	197	0.098	4.1	2.2	1,216	1,019	0.162	OK
混1	77	—	—	—	550	473	0.140	OK

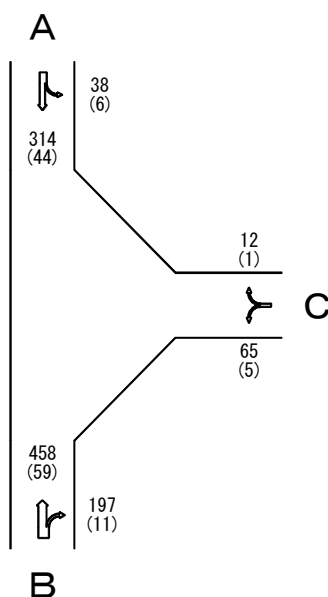
No.1 : 主道路 (流入部 B) からの右折

No.混1 : 従道路 (流入部 C) 左右混用車線

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]



No. 3 交差点 (現況 休日)

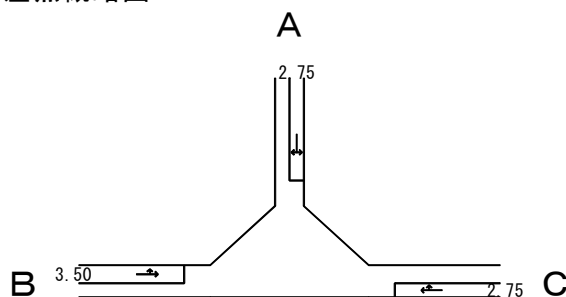
表-1 横断可能容量、評価

No	実交通量 Mn	Qx	gx	hx	交通容量 Cpx	交通容量差 Cpx-Mn	交通容量比 Mn / Cpx	評価
1	42	0.001	4.1	2.2	1,630	1,588	0.026	OK
混1	68	—	—	—	1,079	1,011	0.063	OK

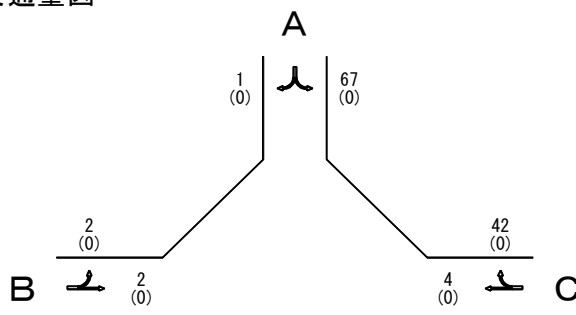
No. 1 : 主道路 (流入部 C) からの右折

No. 混1 : 従道路 (流入部 A) 左右混用車線

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]

No.3 交差点（開店後 休日）

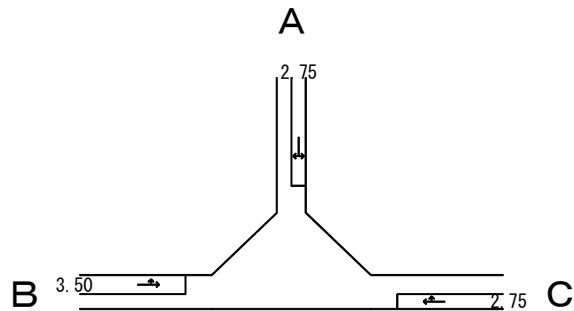
表-1 横断可能容量、評価

No	実交通量 Mn	Qx	gx	hx	交通容量 Cpx	交通容量差 Cpx-Mn	交通容量比 Mn / Cpx	評価
1	42	0.001	4.1	2.2	1,630	1,588	0.026	OK
混1	181	—	—	—	1,000	819	0.181	OK

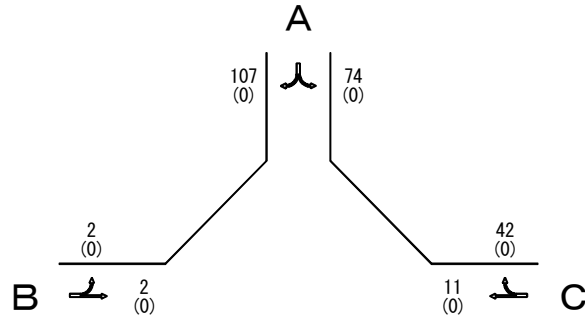
No.1：主道路（流入部 C）からの右折

No.混1：従道路（流入部 A）左右混用車線

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]

No.3 交差点 (現況 平日)

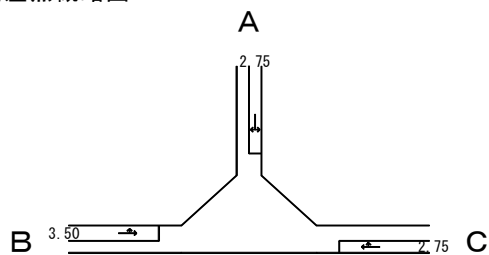
表-1 横断可能容量、評価

No	実交通量 Mn	Qx	gx	hx	交通容量 Cpx	交通容量差 Cpx-Mn	交通容量比 Mn / Cpx	評価
1	46	0.001	4.1	2.2	1,630	1,584	0.028	OK
混1	158	—	—	—	1,089	931	0.145	OK

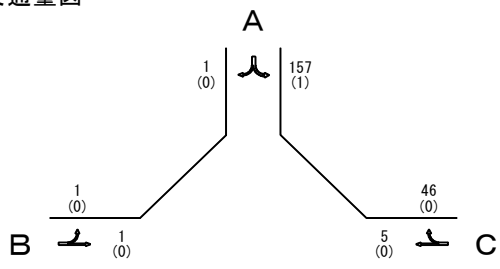
No.1 : 主道路 (流入部 C) からの右折

No.混1 : 従道路 (流入部 A) 左右混用車線

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]

No. 3 交差点（開店後 平日）

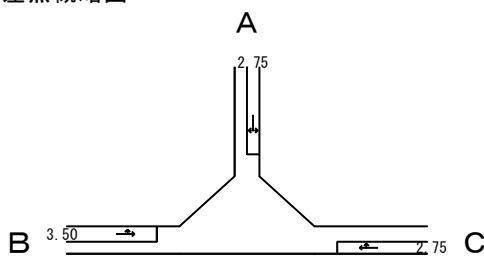
表-1 横断可能容量、評価

No	実交通量 Mn	Qx	gx	hx	交通容量 Cpx	交通容量差 Cpx-Mn	交通容量比 Mn / Cpx	評価
1	46	0.001	4.1	2.2	1,630	1,584	0.028	OK
混1	271	—	—	—	1,026	755	0.264	OK

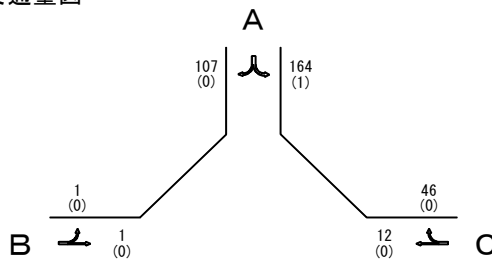
No. 1 : 主道路（流入部 C）からの右折

No. 混1 : 従道路（流入部 A）左右混用車線

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]