

HARD OFF ・ OFF HOUSE ・ Hobby OFF 愛甲石田店

新設に伴う

交通報告書

目 次

1. 概要

- (1) 目的1
- (2) 店舗計画の概要1

2. 交通量予測

- (1) 交通量調査.....1
- (2) 交通量調査の結果.....2

3. 交通計画

- (1) 来店交通量の予測.....6
- (2) 方面別来店台数の予測.....7
- (3) 交差点需要率及び交通容量の算出10
 - 1) 交通量の算出10
 - 2) 交差点需要率及び交通容量比の算出14

<別表①> 交差点需要率の算出

<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 HARD OFF ・ OFF HOUSE ・ Hobby OFF 愛甲石田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	HARD OFF ・ OFF HOUSE ・ Hobby OFF 愛甲石田店
主な販売品目	電機機器・ゲーム機・日用品等
営業時間	10 : 30 ~ 19 : 30
店舗面積	1,193 m ²
必要駐車台数	39 台
駐車場台数	39 台
所在地	神奈川県伊勢原市高森六丁目 2 番地 3 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

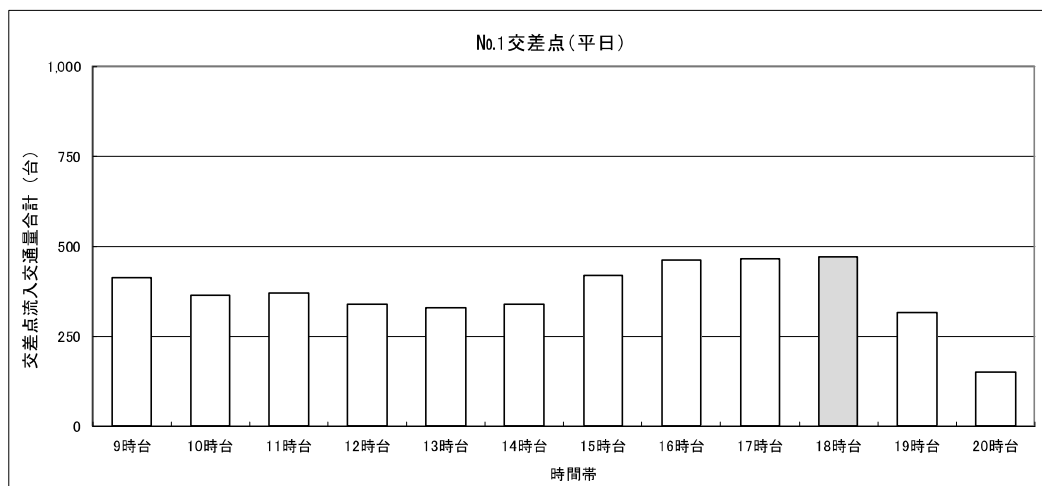
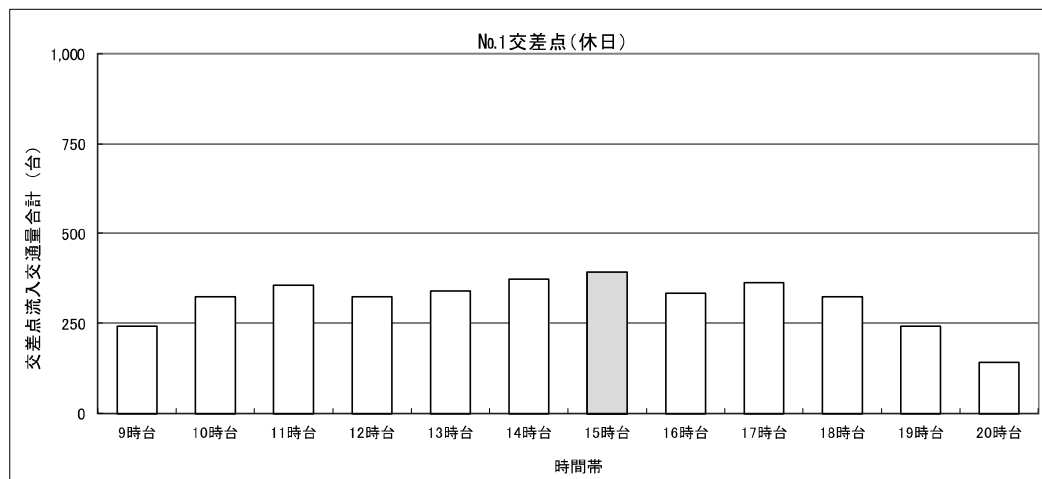
調査の概要は下記のとおりです。

調 査 年 月 日	休日：令和 7 年 8 月 3 日（日）9:00～21:00（12 時間調査） 平日：令和 7 年 8 月 4 日（月）9:00～21:00（12 時間調査）																								
調 査 場 所	計画地周辺のNo.1～4 交差点の 4 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><tr><th colspan="2">車 種</th><th>内 容</th><th>車頭番号</th></tr><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 colspan="2">二 輪 車</td><td>原付、自動二輪車</td><td>-</td></tr></table>			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	-																						
車頭番号 8 の特殊車及び外交官ナンバーは大きさ・形状により該当する車種に分類して観測する																									

(2) 交通量調査の結果

交差点名：No. 1 交差点

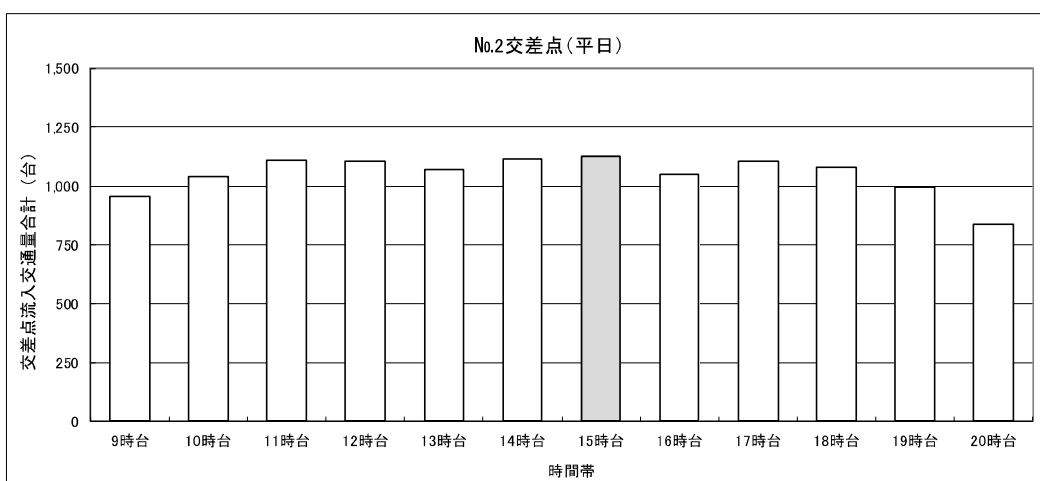
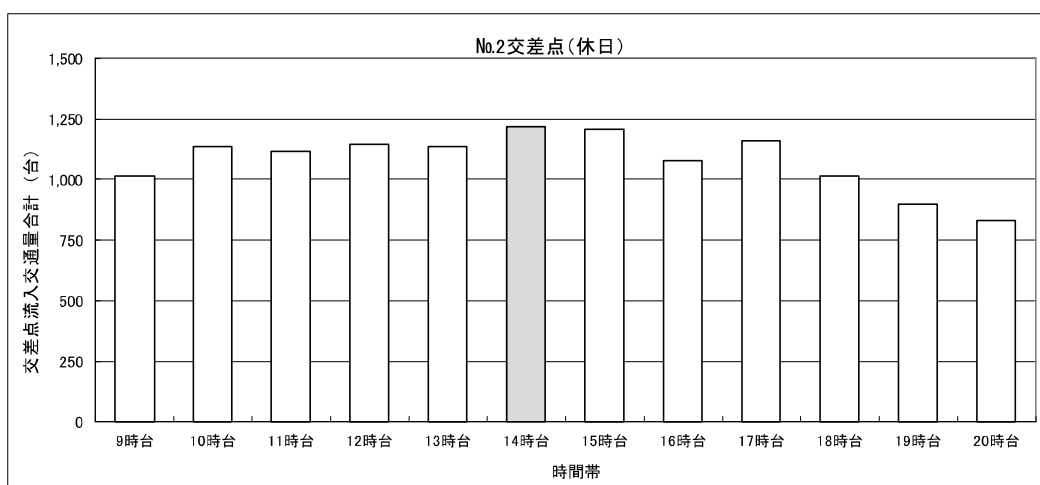
流入方向 時間帯	(休日)					(平日)					(単位：台)
	A 北より	B 西より	C 南より	D 東より	計	A 北より	B 西より	C 南より	D 東より	計	
9時台	90	51	74	29	244	165	62	131	56	414	
10時台	148	60	91	26	325	157	57	103	48	365	
11時台	140	52	128	37	357	170	50	110	41	371	
12時台	128	40	127	28	323	161	43	109	26	339	
13時台	157	47	107	28	339	148	34	120	25	327	
14時台	157	41	135	40	373	166	42	109	21	338	
15時台	146	52	159	34	391	184	47	159	30	420	
16時台	151	40	109	34	334	202	51	169	41	463	
17時台	156	52	119	35	362	200	40	178	46	464	
18時台	137	44	107	35	323	219	44	148	59	470	
19時台	104	33	86	20	243	134	37	100	46	317	
20時台	54	18	51	20	143	81	22	28	20	151	
合計	1,568	530	1,293	366	3,757	1,987	529	1,464	459	4,439	



※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

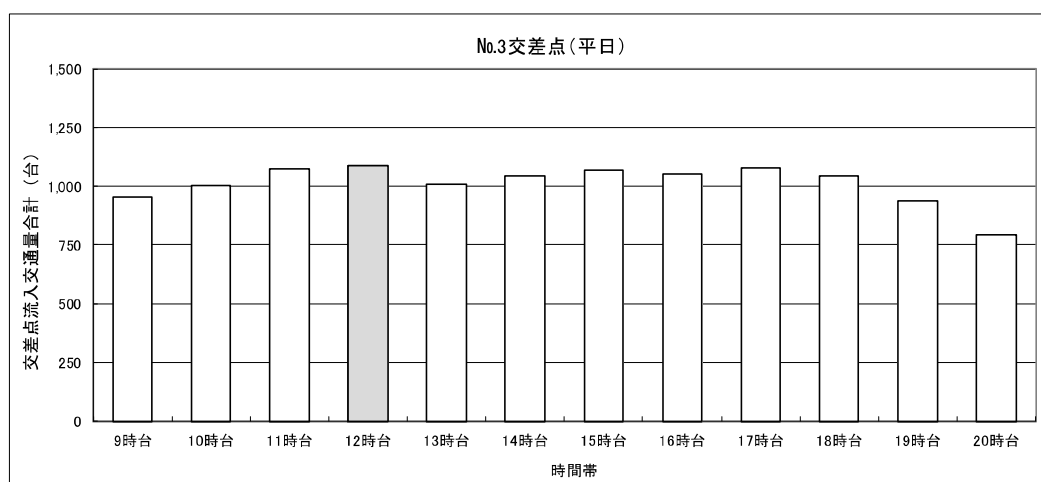
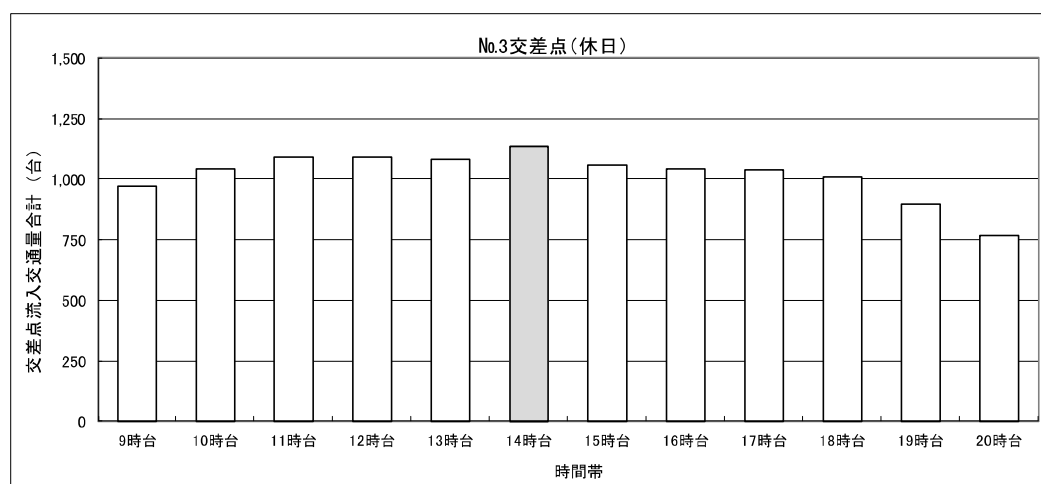
流入方向 時間帯	(休日)				計	(平日)				計
	A 北より	B 西より	C 東より			A 北より	B 西より	C 東より		
9時台	94	487	433		1,014	139	397	420		956
10時台	102	575	457		1,134	108	500	432		1,040
11時台	133	510	471		1,114	139	531	442		1,112
12時台	143	518	485		1,146	136	495	474		1,105
13時台	104	559	469		1,132	114	485	472		1,071
14時台	164	553	499		1,216	143	523	447		1,113
15時台	156	561	492		1,209	144	542	440		1,126
16時台	123	535	416		1,074	133	511	406		1,050
17時台	168	498	494		1,160	145	515	446		1,106
18時台	111	503	398		1,012	136	505	437		1,078
19時台	99	416	381		896	105	459	429		993
20時台	29	438	365		832	56	371	409		836
合計	1,426	6,153	5,360		12,939	1,498	5,834	5,254		12,586



※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

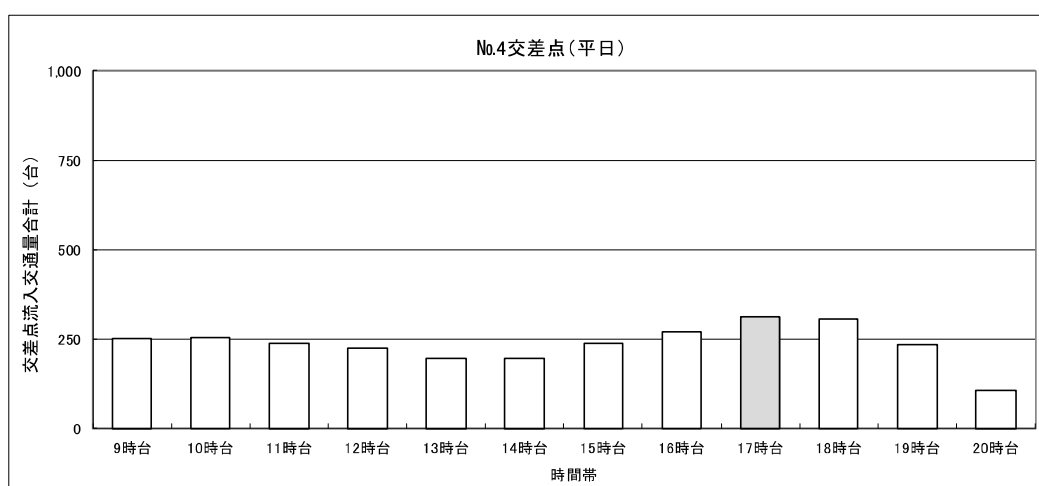
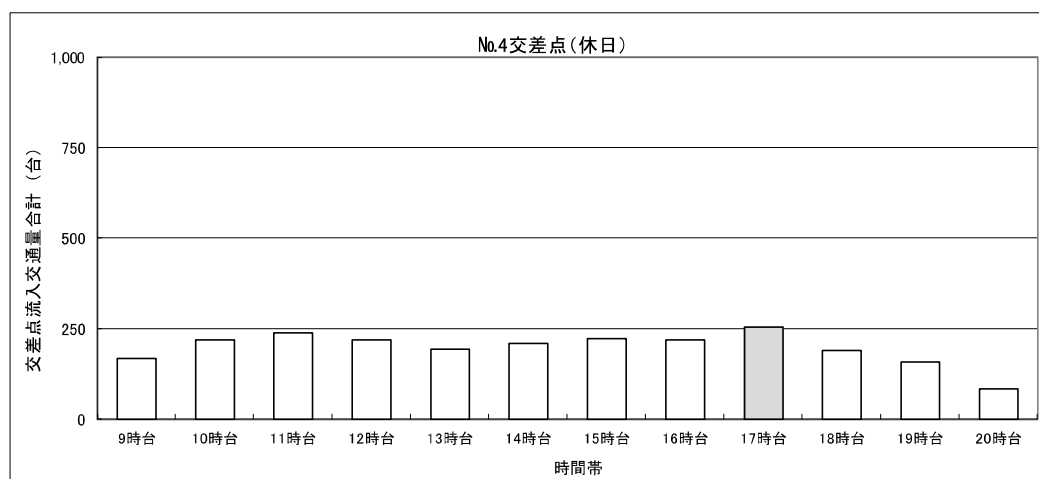
流入方向 時間帯	(休日)					(平日)				
	A 北より	B 西より	C 南より	D 東より	計	A 北より	B 西より	C 南より	D 東より	計
9時台	36	448	3	482	969	50	398	5	501	954
10時台	42	513	4	483	1,042	46	478	8	473	1,005
11時台	34	507	11	538	1,090	32	520	7	514	1,073
12時台	45	495	4	546	1,090	43	489	7	548	1,087
13時台	45	510	5	520	1,080	41	476	13	480	1,010
14時台	41	510	10	574	1,135	31	507	7	496	1,041
15時台	29	509	7	513	1,058	38	534	5	492	1,069
16時台	27	508	5	501	1,041	40	513	20	479	1,052
17時台	25	488	7	518	1,038	42	510	17	509	1,078
18時台	25	478	13	493	1,009	40	489	13	500	1,042
19時台	25	449	2	424	900	34	434	9	461	938
20時台	21	378	3	363	765	17	360	4	415	796
合計	395	5,793	74	5,955	12,217	454	5,708	115	5,868	12,145



※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. 4 交差点

(休日)						(平日)					(単位：台)	
流入方向 時間帯	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		
9時台	52	39	49	28	168	72	48	87	45	252		
10時台	77	47	48	47	219	73	63	72	45	253		
11時台	65	43	81	47	236	66	39	77	55	237		
12時台	54	37	72	54	217	66	42	71	47	226		
13時台	55	40	45	51	191	41	24	75	56	196		
14時台	66	30	52	62	210	55	24	68	47	194		
15時台	67	41	60	52	220	62	26	86	64	238		
16時台	70	40	62	46	218	99	46	62	63	270		
17時台	76	47	59	72	254	114	37	110	51	312		
18時台	51	25	59	55	190	95	35	98	80	308		
19時台	45	22	53	37	157	83	25	64	62	234		
20時台	25	13	27	18	83	37	7	32	30	106		
合計	703	424	667	569	2,363	863	416	902	645	2,826		



※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

大規模小売店舗立地法指針による来店交通量は下記のとおりです。

	各項目算出のための計算式等	
行政人口	10.1 万人	伊勢原市 R7.6.1 100.974 人
地区の区分	その他地区	第一種中高層住居専用地域
S：店舗面積 (小数点第4位四捨五入)	1.193 千 m^2	
A：店舗面積当たり 日來客数原単位	1,064 人/千 m^2	人口 40 万人未満、5 千 m^2 未満 ：1,100-30S
B：ピーク率	14.4%	指針による
L：駅からの距離	890m	小田急小田原線 愛甲石田駅
C：自動車分担率	70%	人口 40 万人未満 その他地区：70
D：平均乗車人員	2.0 人/台	10,000 m^2 未満：2.0
E：平均駐車時間係数	0.609	10,000 m^2 未満：(30+5.5S)÷60
日來店台数	444 台/日	$A \times S \times C \div D$
V：ピーク 1 時間来店台数	64 台	$A \times S \times B \times C \div D$
W：必要駐車台数 (小数点以下四捨五入)	39 台	$A \times S \times B \times C \div D \times E$

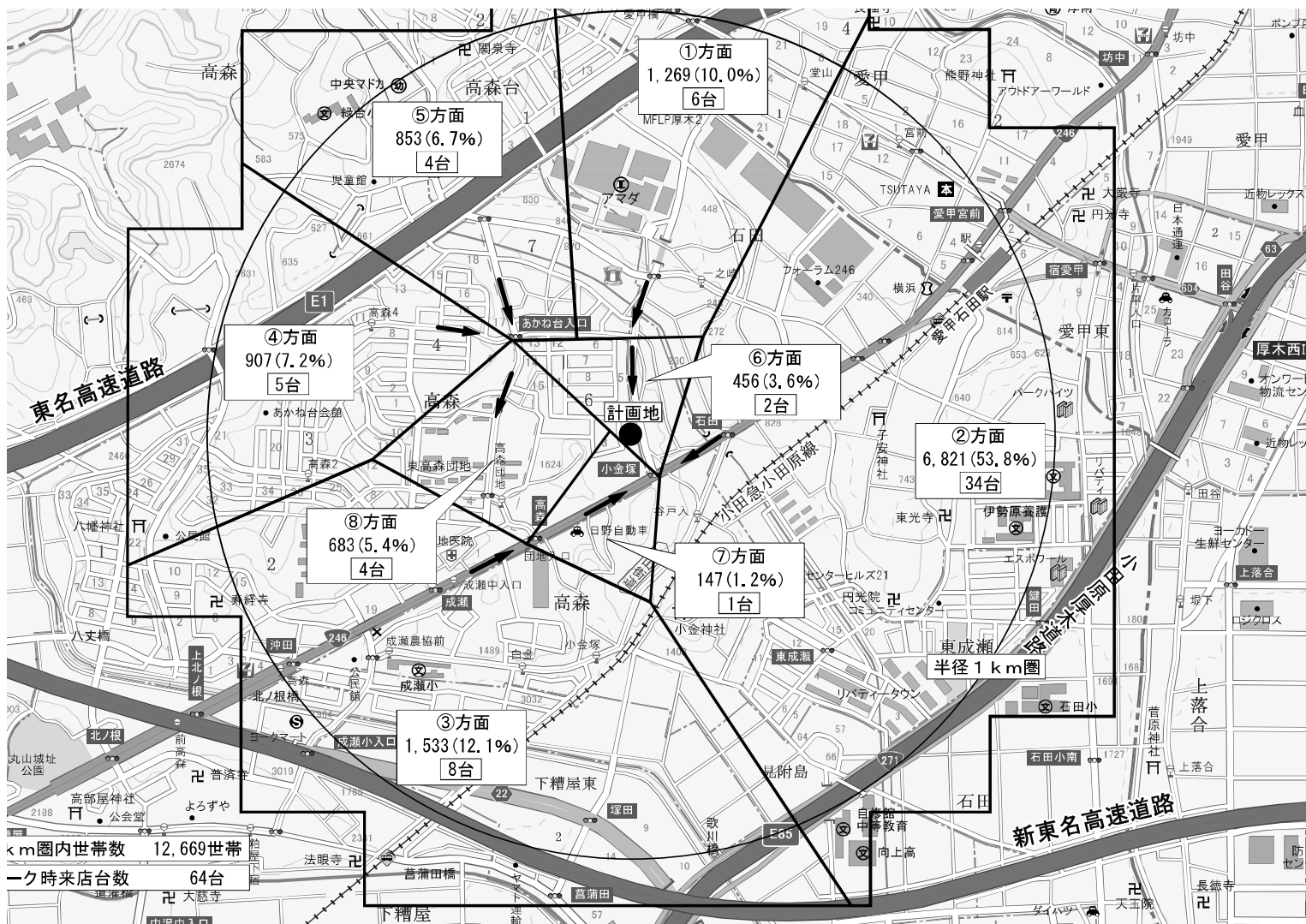
(2) 方面別来店台数の予測

商圏を半径1km以内と考え、エリアを8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)	予測来店数
①方面	1,269 (10.0%)	6
②方面	6,821 (53.8%)	34
③方面	1,533 (12.1%)	8
④方面	907 (7.2%)	5
⑤方面	853 (6.7%)	4
⑥方面	456 (3.6%)	2
⑦方面	147 (1.2%)	1
⑧方面	683 (5.4%)	4
計	12,669 (100.0%)	64

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。





(3) 交差点需要率及び交通量の算出

現況交通量に計画店舗へのピーク時間帯における入場及び退場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

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。現況と開店後の交差点方向別交通量比較は図 3. 現況と開店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

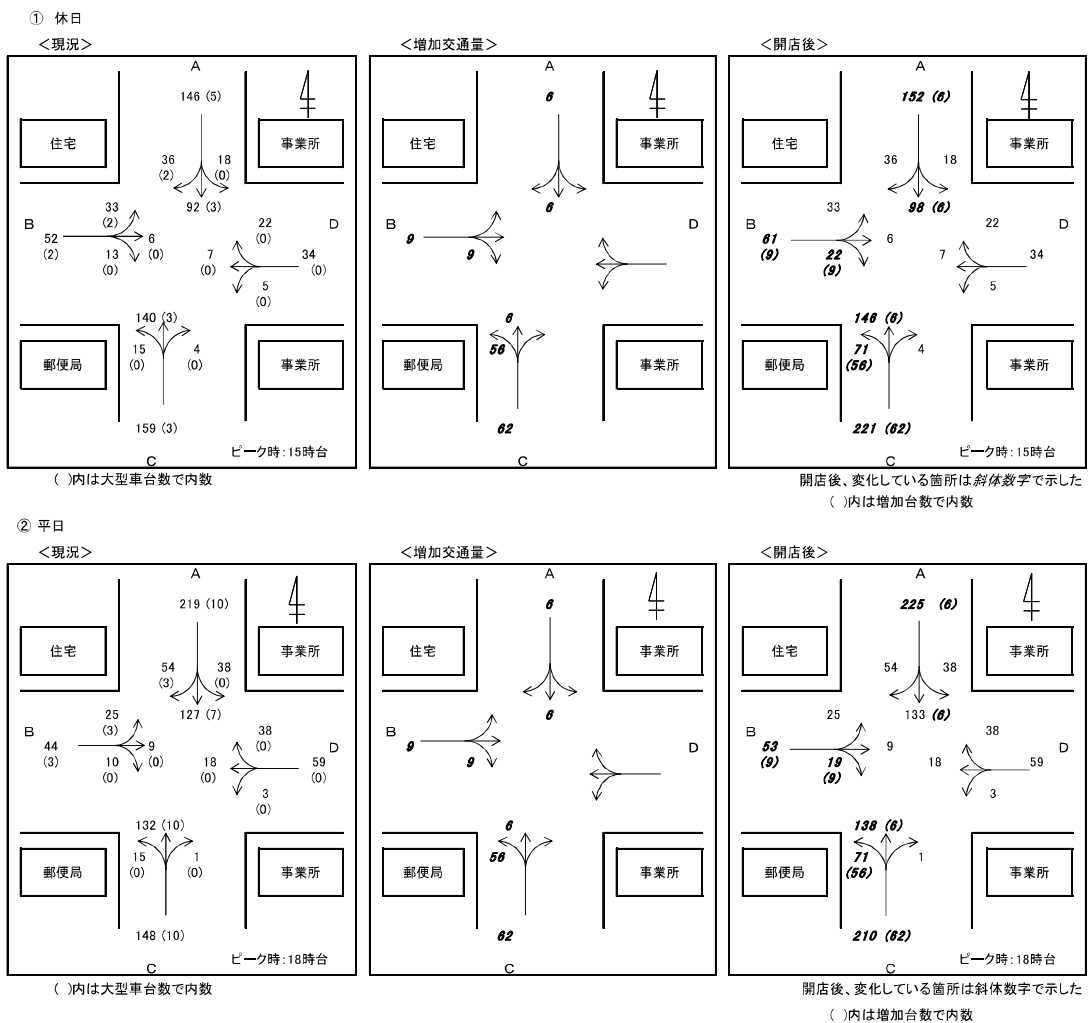
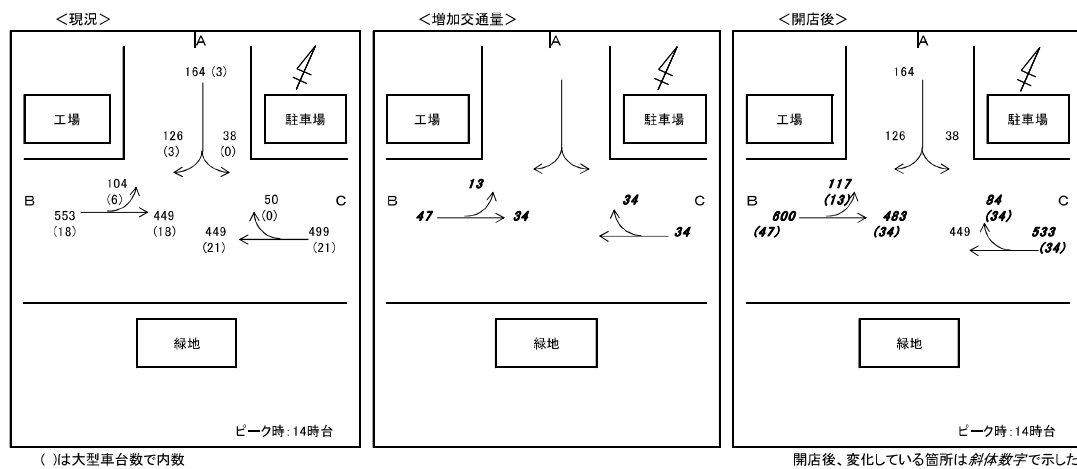


図 3(1). 現況と開店後の交差点方向別交通量比較

No. 2 交差点

① 休日



② 平日

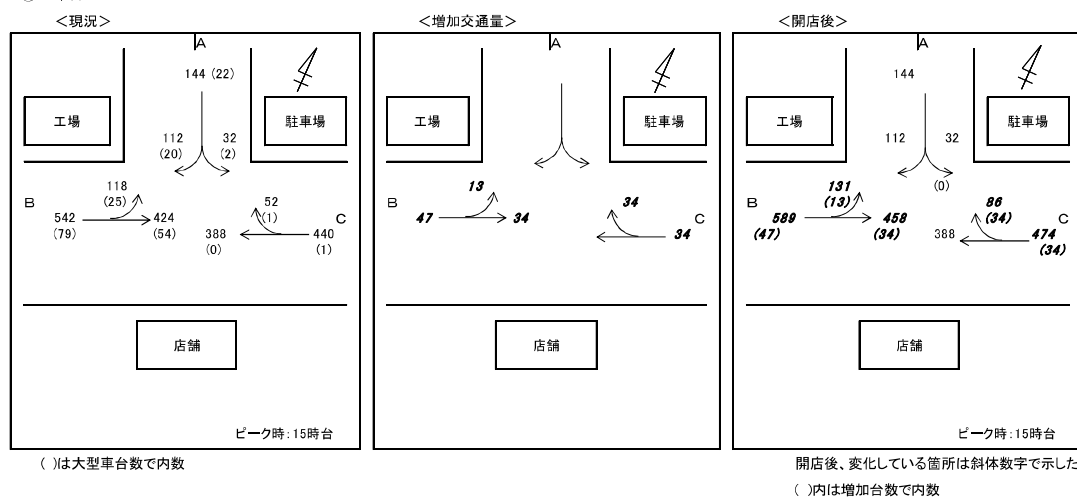


図 3 (2) . 現況と開店後の交差点方向別交通量比較

No. 3 交差点

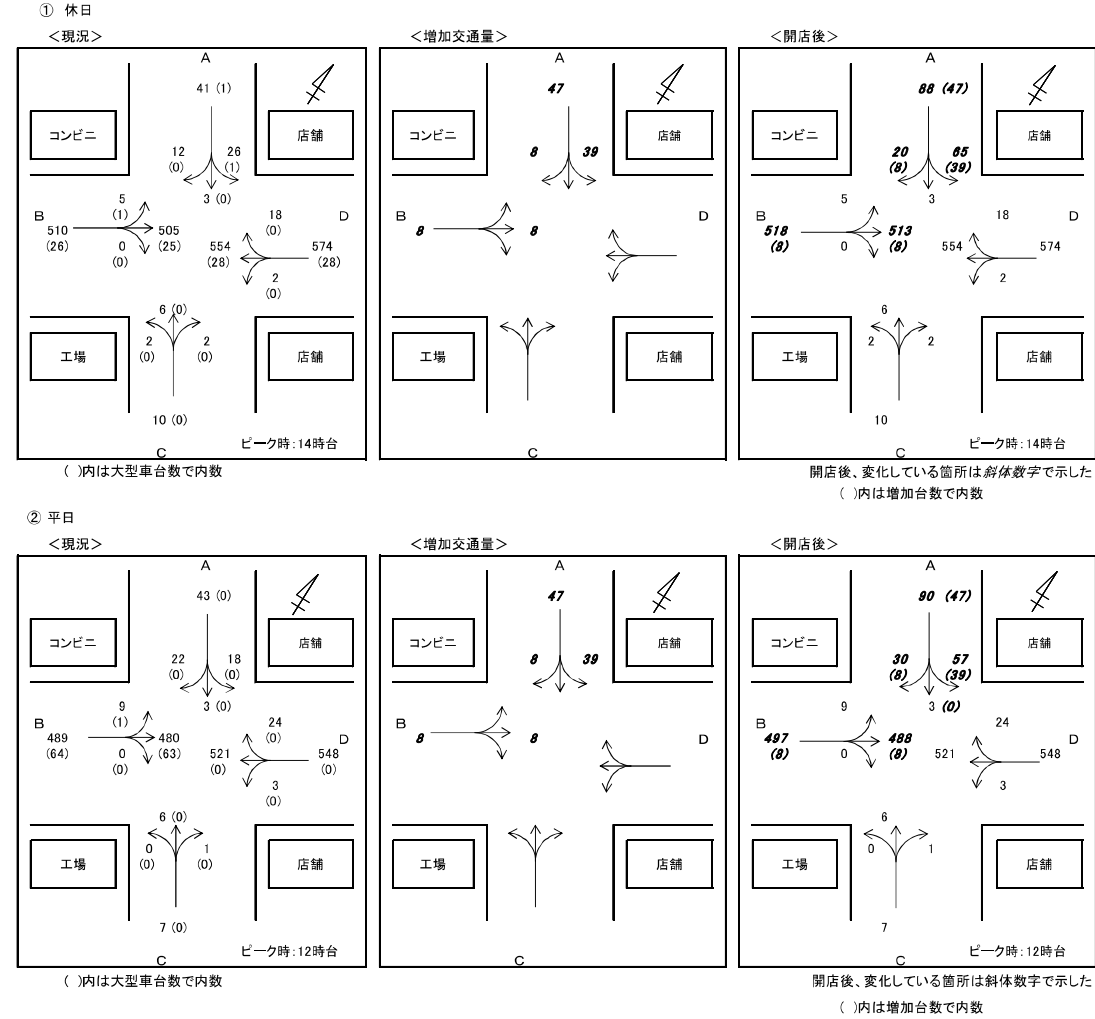
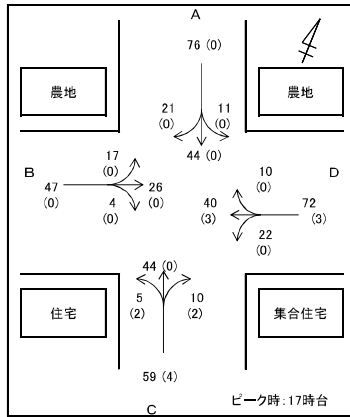


図 3 (3). 現況と開店後の交差点方向別交通量比較

No. 4 交差点

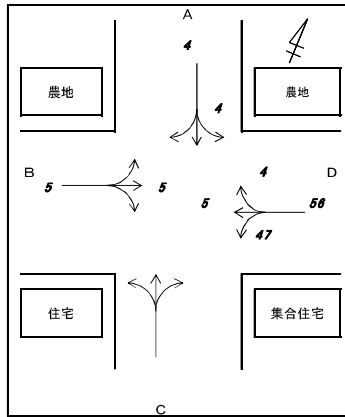
① 休日

<現況>

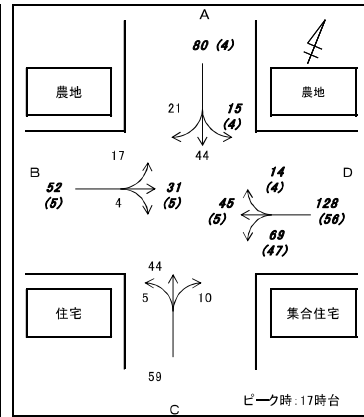


()内は大型車台数で内数

<増加交通量>



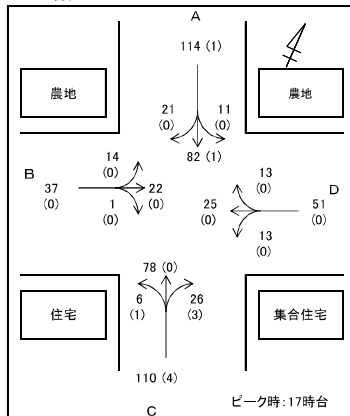
<開店後>



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

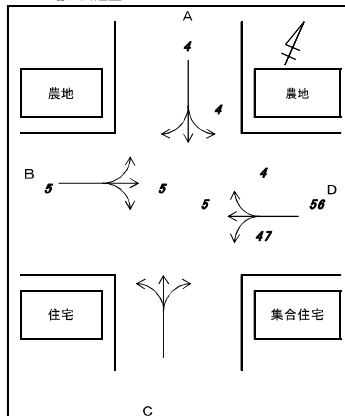
② 平日

<現況>

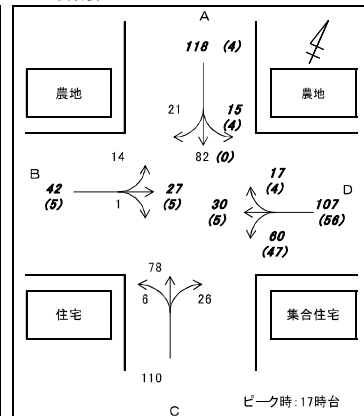


()内は大型車台数で内数

<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 (4). 現況と開店後の交差点方向別交通量比較

2) 交差点需要率及び交通容量比の算出

来店車両が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交通容量比を算出し、「現況」「開店後」について検討を行いました。

交差点需要率・交通容量比の算出結果は表 3. に、算定の詳細は＜別表①＞に示すとおりです。

表 3. 交差点需要率等の算定結果

(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	0.132	0.137	0.122	0.170
	Bより	直右左	0.150	0.177		
	Cより	直右左	0.143	0.212		
	Dより	直右左	0.088	0.088		
No. 2 交差点	Aより	左右	0.473	0.473	0.410	0.436
	Bより	直左	0.459	0.499		
	Cより	直進	0.353	0.353		
		右折	0.068	0.119		
No. 3 交差点	Aより	直右左	0.116	0.246	0.346	0.375
	Bより	直右左	0.414	0.420		
	Cより	直右左	0.026	0.026		
	Dより	直右左	0.477	0.477		
No. 4 交差点	Aより	直右左	0.077	0.082	0.085	0.126
	Bより	直右左	0.091	0.099		
	Cより	直右左	0.064	0.064		
	Dより	直右左	0.142	0.266		

(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	0.202	0.207	0.158	0.162
	Bより	直右左	0.129	0.155		
	Cより	直右左	0.137	0.207		
	Dより	直右左	0.148	0.148		
No. 2 交差点	Aより	左右	0.453	0.453	0.423	0.448
	Bより	直左	0.487	0.524		
	Cより	直進	0.328	0.328		
		右折	0.070	0.119		
No. 3 交差点	Aより	直右左	0.119	0.252	0.356	0.385
	Bより	直右左	0.419	0.426		
	Cより	直右左	0.017	0.017		
	Dより	直右左	0.490	0.491		
No. 4 交差点	Aより	直右左	0.113	0.118	0.093	0.132
	Bより	直右左	0.072	0.080		
	Cより	直右左	0.116	0.116		
	Dより	直右左	0.101	0.224		

〈別表①〉

交差点需要率の算定

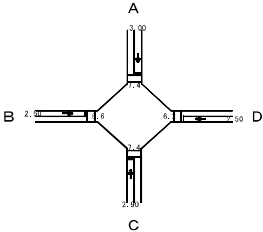
検討用資料 『No.1 交差点 現況 休日』
表-1 交差点の需要率の算出

流入部		A	B	C	D
車線の種類		左折・直進・右折	左折・直進・右折	左折・直進・右折	左折・直進・右折
車線数		1	1	1	1
飽和交通流率の基本値	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	0.950
(車線幅員)	m	(3.00)	(2.50)	(2.90)	(2.50)
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	0.977	0.974	0.987	1.000
(大型車混入率)	%	(3.42)	(3.85)	(1.89)	(0.00)
左折車混入による補正率	α L T	0.965	0.850	0.972	0.961
(左折率)	L %	(12.3)	(63.5)	(9.4)	(14.7)
(左折車の通過確率)	f L	0.85	0.85	0.85	0.85
(有効青時間)	秒	46	17	46	17
(歩行者現示時間)	秒	39	10	39	10
右折車混入による補正率	α R T	0.960	0.973	0.957	0.934
(右折率)	R %	(24.7)	(25.0)	(2.5)	(64.7)
(右折車の通過確率)	f R	0.867	0.993	0.913	0.994
(有効青時間)	秒	46	17	46	17
(サイクル長)	秒	75	75	75	75
飽和交通流率	S	1,810	1,531	1,817	1,705
設計交通量	q	146	52	159	34
		(18+92+36)	(33+6+13)	(15+140+4)	(5+7+22)
流入部各車線の需要率		0.081	0.034	0.088	0.020
現示の需要率	1φ	0.081		0.088	0.122
	2φ		0.034		≤0.840
有効青時間(秒)	1φ	46.0		46.0	
	2φ		17.0		17.0
可能交通容量	C i	1,110	347	1,114	386
交通容量比	q / C i	0.132	0.150	0.143	0.088
交通容量の照査結果		OK	OK	OK	OK
滞留長	L s (m)				

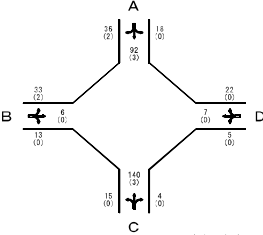
※ 交差点需要率 上限値
(C+L)/C = (75 + 12) / 75 = 0.840
C : サイクル長 (秒)、L : 損失時間 (秒)

※ * : 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
表示時間	6:46 Y:3 AR:3	3:17 Y:3 AR:3
有効青時間	46	17
損失時間	6	6
歩行者 現示時間	39	10

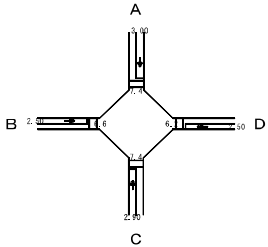
検討用資料 『No.1 交差点 開店後 休日』
表-1 交差点の需要率の算出

流入部		A	B	C	D
車線の種類		左折・直進・右折	左折・直進・右折	左折・直進・右折	左折・直進・右折
車線数		1	1	1	1
飽和交通流率の基本値	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	0.950
(車線幅員)	m	(3.00)	(2.50)	(2.90)	(2.50)
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	0.977	0.978	0.991	1.000
(大型車混入率)	%	(3.29)	(3.28)	(1.36)	(0.00)
左折車混入による補正率	α L T	0.966	0.850	0.906	0.961
(左折率)	L %	(11.8)	(51.1)	(32.1)	(14.7)
(左折車の通過確率)	f L	0.85	0.85	0.85	0.85
(有効青時間)	秒	46	17	46	17
(歩行者現示時間)	秒	39	10	39	10
右折車混入による補正率	α R T	0.959	0.962	0.997	0.934
(右折率)	R %	(23.7)	(36.1)	(1.8)	(64.7)
(右折車の通過確率)	f R	0.861	0.993	0.907	0.994
(有効青時間)	秒	46	17	46	17
(サイクル長)	秒	75	75	75	75
飽和交通流率	S	1,810	1,519	1,701	1,705
設計交通量	q	152	61	221	34
		((18+98+36)	((33+6+22)	((71+146+4)	((5+7+22)
流入部各車線の需要率		0.084	0.040	0.130	0.020
現示の需要率	1φ	0.084		0.130	
	2φ		0.040		0.020
有効青時間(秒)		46.0		46.0	
	1φ				17.0
	2φ		17.0		
可能交通容量	C i	1,110	344	1,043	386
交通容量比	q / C i	0.137	0.177	0.212	0.088
交通容量の照査結果		OK	OK	OK	OK
滞留長	L s (m)				

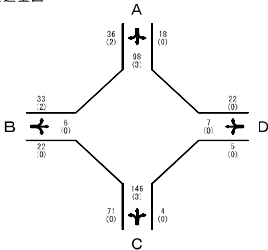
※ 交差点需要率 上限値
(C+L)/C = (75 + 12) / 75 = 0.840
C : サイクル長 (秒)、L : 損失時間 (秒)

※ * : 交通容量(台/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
表示時間	G:46 Y:3 AR:3	G:17 Y:3 AR:3
有効青時間	46	17
損失時間	6	6
歩行者 現示時間	39	10

C=75
E=63
L=12

検討用資料 『No.1 交差点 現況 平口』
表-1 交差点の需要率の算出

流入部	A	B	C	D
車線の幅員	左折・直進・右折	左折・直進・右折	左折・直進・右折	左折・直進・右折
車線数	1	1	1	1
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	0.950
(車線幅員)	(3.00)	(2.50)	(2.90)	(2.50)
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	0.959	0.954	0.955	1.000
(大型車混入率)	(4.57)	(6.82)	(6.76)	(0.00)
左折車混入による補正率 α L T	0.950	0.850	0.970	0.990
(左折率)	(17.4)	(56.8)	(10.4)	(5.1)
(左折車の通過確率) f L	0.85	0.85	0.85	0.85
(有効青時間) 秒	46	17	46	17
(有効青現示時間) 秒	39	10	39	10
右折車混入による補正率 α R T	0.952	0.976	0.999	0.931
(右折率)	(24.7)	(22.7)	(0.7)	(64.4)
(右折車の通過確率) f R	0.875	0.983	0.879	0.991
(有効青時間) 秒	46	17	46	17
(サイクル長) 秒	75	75	75	75
飽和交通流量 S	1,771	1,504	1,758	1,757
設計交通量 q	219	44	148	59
流入部各車線の需要率	0.124	0.029	0.084	0.034
現示の需要率	0.124	0.029	0.084	0.034
有効青時間(秒)	46.0	17.0	46.0	17.0
可能交通容量 C i	1,086	341	1,078	398
交通容量比 q / C i	0.202	0.129	0.137	0.143
交通容量の照査結果	OK	OK	OK	OK
滞留長 L s (m)				

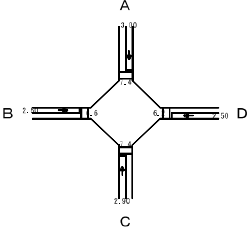
※ 交差点需要率 上限値
(C-L)/C = (75 - 12) / 75 = 0.840
C : サイクル長 (秒)、L : 損失時間 (秒)

※ * : 交通容量(台/実1時間)

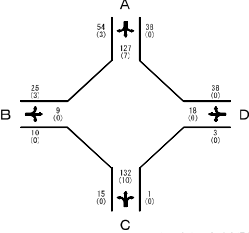
現示方式の図示

図示	1φ	2φ
表示類型	S:4S Y:3 AR:3	S:17 Y:3 AR:3
有効青時間	46	17
損失時間	6	6
サイクル長	39	10

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 『No.1 交差点 開店後 平口』
表-1 交差点の需要率の算出

流入部	A	B	C	D
車線の幅員	左折・直進・右折	左折・直進・右折	左折・直進・右折	左折・直進・右折
車線数	1	1	1	1
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	0.950
(車線幅員)	(3.00)	(2.50)	(2.90)	(2.50)
縦断勾配による補正率 α C	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	0.970	0.962	0.968	1.000
(大型車混入率)	(4.44)	(5.66)	(4.76)	(0.00)
左折車混入による補正率 α L T	0.952	0.861	0.902	0.990
(左折率)	(16.9)	(47.2)	(33.8)	(5.1)
左折車の通過確率 f L	0.85	0.85	0.85	0.85
(有効青時間)	秒	17	46	17
(歩行者現示時間)	秒	39	10	39
右折車混入による補正率 α R T	0.961	0.962	0.999	0.931
(右折率)	(24.0)	(35.8)	(0.5)	(64.4)
右折車の通過確率 f R	0.899	0.983	0.874	0.991
(有効青時間)	秒	46	17	46
(サイクル長)	秒	75	75	75
飽和交通流量 S	1,775	1,514	1,657	1,757
設計交通量 q	225	53	210	59
流入部各車線の需要率	0.127	0.035	0.127	0.034
現示の需要率	1φ 2φ	0.127 0.035	0.127 0.034	0.162 0.035
有効青時間(秒)	1φ 2φ	46.0 17.0	46.0 17.0	46.0 17.0
可能交通容量 C i	1,089	343	1,016	398
交通容量比 q / C i	0.207	0.155	0.207	0.143
交通容量の照査結果	OK	OK	OK	OK
滞留長 L s (m)				

現示の需要率	交差点の需要率
0.127	0.162
0.035	≤ 0.840
サイクル長(秒)	
75	

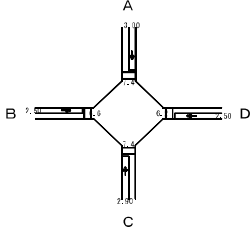
※ 交差点需要率 上限値
(C-L)/C = (75 - 12) / 75 = 0.840
C : サイクル長 (秒)、L : 損失時間 (秒)

※ * : 交通容量(台/実1時間)

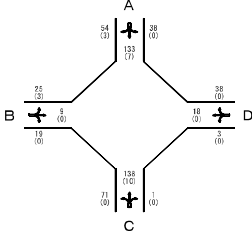
現示方式の図示

図示	1φ	2φ
表示時間	G:4S Y:3 AR:3	G:17 Y:3 AR:3
有効青時間	46	17
損失時間	6	6
歩行者 現示時間	39	10

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 『No.2 交差点 現況 休日』
表-1 交差点の需要率の算出

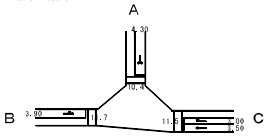
流入部		A	B	C	
車線の種類		左折・右折	左折・直進	直進	右折
車線数		1	1	1	1
飽和交通流量の基本値 S B		1,800	2,000	2,000	1,800
車線幅員による補正率 α w (車線幅員)		1,000 (4.30)	1,000 (3.90)	1,000 (3.50)	1,000 (3.00)
縦断勾配による補正率 α G (縦断勾配)		1,000 (0.00)	1,000 (0.00)	1,000 (0.00)	1,000 (0.00)
大型車混入による補正率 α T (大型車混入率)		0.987 (1.83)	0.971 (1.31)	0.968 (1.68)	1,000 (0.00)
左折車混入による補正率 α L T (左折率) (左折車の通過確率) (有効青時間) (秒)		0.850 (23.2) 0.85 21 15	0.945 (18.8) 0.85 63 57		
右折車混入による補正率 α R T (右折率) (右折車の通過確率) (有効青時間) (サイクル長)		(76.8)			
飽和交通流量 S		1,510	1,835	1,936	1,800
設計交通量 q		164 (38+26)	553 (104+449)	449	50
流入部各車線の需要率		0.109	0.301	0.232	0.028
現示の需要率	1φ	0.109			0.109
	2φ		0.301	0.232	0.028
有効青時間(秒)		21.0			
可能交通容量 C i	1φ		63.0	63.0	63.0
	2φ				
交通容量比 q / C i		0.473	0.459	0.353	0.068
交通容量の照査結果		O K	O K	O K	O K
滞留長 L s (m)					17.6

現示の需要率	交差点の需要率
0.109	0.410
0.301	≤0.875
サイクル長(秒)	
96	

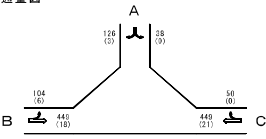
※ 交差点需要率 上限値
(C-L) C = (96 - 12) / 96 = 0.875
C : サイクル長 (秒)、L : 損失時間 (秒)

※ * : 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

種別	1φ	2φ
表示時間	B:21 Y:3 AR:3	B:63 Y:3 AR:3
有効青時間	21	63
損失時間	6	5
サイクル長	15	57

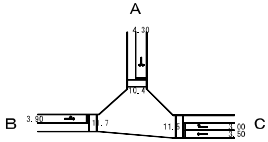
検討用資料 『No.2 交差点 開店後 休日』
表-1 交差点の需要率の算出

流入部		A	B	C	
車線の種類		左折・右折	左折・直進	直進	右折
車線数		1	1	1	1
飽和交通流量の基本値	S B	1,800	2,000	2,000	1,800
車線幅員による補正率	α w	1,000 (4.30)	1,000 (3.90)	1,000 (3.50)	1,000 (3.00)
縦断勾配による補正率	α G	1,000 (0.00)	1,000 (0.00)	1,000 (0.00)	1,000 (0.00)
大型車混入による補正率	α T	0.987 (1.83)	0.973 (1.00)	0.968 (1.68)	1,000 (0.00)
左折車混入による補正率	α L T	0.850 (23.2)	0.942 (19.5)		
左折率	L %				
左折車の通過確率	f L	0.85	0.85		
(有効青時間)	秒	21	63		
(車行者表示時間)	秒	15	57		
右折車混入による補正率	α R T	(76.8)			
右折率	R %				
右折車の通過確率	f R				
(有効青時間)	秒				
(サイクル長)	秒				
飽和交通流量	S	1,510	1,833	1,936	1,800
設計交通量	q	164 (38+26)	500 (117+483)	449	84
流入部各車線の需要率		0.109	0.327	0.232	0.047
現示の需要率	1φ	0.109	0.327	0.047	0.109
	2φ	0.327	0.532	0.047	0.436
有効青時間(秒)	1φ	21.0	63.0	63.0	63.0
	2φ	63.0	63.0	63.0	63.0
可能交通容量	C i	347	1,203	1,271	707
交通容量比	q / C i	0.473	0.499	0.353	0.119
交通容量の照査結果		O K	O K	O K	O K
滞留長	L s (m)				28.9

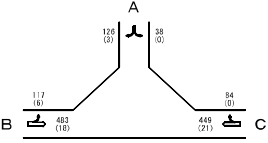
※ 交差点需要率 上限値
(C-L) C = (96 - 12) / 96 = 0.875
C : サイクル長 (秒)、L : 損失時間 (秒)

※ * : 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

項目	1φ	2φ	
表示時間	G:21 Y:3 AR:3	G:63 Y:3 AR:3	G:66
有効青時間	21	63	9+84
損失時間	6	6	L=12
有効青 表示時間	15	57	

検討用資料 『No.2 交差点 現況 平日』
表-1 交差点の需要率の算出

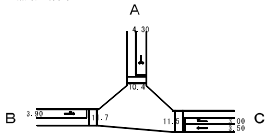
流入部		A	B	C	
車線の種類		左折・右折	左折・直進	直進	右折
車線数		1	1	1	1
飽和交通流量の基本値 S B		1,800	2,000	2,000	1,800
車線幅員による補正率 α w (車線幅員)		1,000 (4.30)	1,000 (3.90)	1,000 (3.50)	1,000 (3.00)
縦断勾配による補正率 α G (縦断勾配)		1,000 (0.00)	1,000 (0.00)	1,000 (0.00)	1,000 (0.00)
大型車混入による補正率 α T (大型車混入率)		0.903 (15.28)	0.907 (14.58)	0.902 (15.46)	0.987 (1.92)
左折車混入による補正率 α L T (左折率) (左折車の通過確率) (有効青時間) (秒)		0.850 (22.2) 0.85 21 15	0.936 (21.8) 0.85 63 57		
右折車混入による補正率 α R T (右折率) (右折車の通過確率) (有効青時間) (サイクル長)		(77.8)			
飽和交通流量 S		1,382	1,698	1,804	1,777
設計交通量 q		144 (32+12)	542 (118+424)	388	52
流入部各車線の需要率		0.104	0.319	0.215	0.029
現示の需要率	1φ	0.104			0.104
	2φ	0.319	0.215	0.029	0.319
有効青時間(秒)		21.0			
可能交通容量 C i	1φ		63.0	63.0	63.0
	2φ				
交通容量比 q / C i		0.453	0.487	0.328	0.070
交通容量の照査結果		O K	O K	O K	O K
滞留長 L s (m)					18.7

現示の需要率	交差点の需要率
0.104	0.423
0.319	≤0.875
サイクル長(秒)	
96	

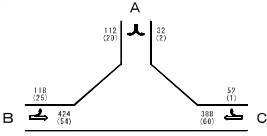
※ 交差点需要率 上限値
(C-L) C = (96 - 12) / 96 = 0.875
C : サイクル長 (秒)、L : 損失時間 (秒)

※ * : 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

種別	1φ	2φ
表示時間	B:21 Y:3 AR:3	G:63 Y:3 AR:3
有効青時間	21	63
損失時間	6	5
サイクル長	15	57

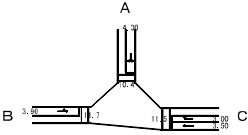
検討用資料 『No.2 交差点 開店後 平日』
表-1 交差点の需要率の算出

流入部	車線の種類	A		B		C	
		左折・右折	直進	左折・直進	直進	右折	直進
車線数		1	1	1	1	1	1
飽和交通容量の基本値	S B	1,800	2,000	2,000	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	
(車線幅員)	m	(4.30)	(3.90)	(3.50)	(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	0.903	0.914	0.902	0.992		
(大型車混入率)	%	(15.28)	(13.41)	(15.46)	(1.16)		
左折車混入による補正率	α_{LT}	0.850	0.936				
(左折率)	L %	(22.2)	(22.2)				
(左折車の通過確率)	f L	0.85	0.85				
(有効青時間)	秒	21	63				
(歩行者表示時間)	秒	15	57				
右折車混入による補正率	α_{RT}	(77.8)					
(右折率)	R %						
(右折車の通過確率)	f R						
(有効青時間)	秒						
(サイクル長)	秒						
飽和交通容量	S	1,382	1,711	1,804	1,786		
設計交通量	q	144 (32+112)	589 (131+458)	388	86		
流入部各車線の需要率		0.104	0.344	0.215	0.048	現示の需要率	交差点の需要率
現示の需要率	1φ	0.104				0.104	0.448
	2φ		0.344	0.215	0.048	0.344	≤0.875
有効青時間(秒)	1φ	21.0				サイクル長(秒)	
	2φ		63.0	63.0	63.0		
可能交通容量	C i	318	1,123	1,184	723	96	
交通容量比	q / C i	0.453	0.524	0.328	0.119		
交通容量の照査結果		OK	OK	OK	OK		
滞留長	L s (m)				29.8		

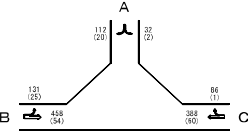
※ 交差点需要率 上限値
(C-L)/C = (96 - 12) / 96 = 0.875
C : サイクル長 (秒)、L : 損失時間 (秒)

※ * : 交通容量(台/1時間)

交差点概略図



交通量図



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

現示方式の図示

項目	1φ		2φ		
	1φ	2φ	1φ	2φ	
信号機	G:21 Y:3 AB:3	G:63 Y:3 AB:3	G:63 Y:3 AB:3	G:66	
有効青時間	21	63	63	64	
損失時間	6	6	6	12	
平均滞留時間	15	57			

検討用資料 『No.3 交差点 現況 休日』
表-1 交差点の需要率の算出

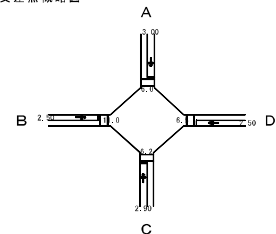
流入部		A	B	C	D
車線の種類		左折・直進・右折	左折・直進・右折	左折・直進・右折	左折・直進・右折
車線数		1	1	1	1
飽和交通流率の基本値	S B	2,000	2,000	2,000	2,000
車線幅員による補正率	α_w	1.000	0.950	0.950	0.950
(車線幅員)	m	(3.00)	(2.50)	(2.90)	(2.50)
縦断勾配による補正率	α_G	1.000	1.000	1.000	1.000
(縦断勾配)	%	(0.00)	(0.00)	(0.00)	(0.00)
大型車混入による補正率	α_T	0.983	0.966	1.000	0.967
(大型車混入率)	%	(2.44)	(5.10)	(0.00)	(4.88)
左折車混入による補正率	α_{LT}	0.850	0.998	0.940	0.999
(左折率)	L %	(63.4)	(1.0)	(20.0)	(0.3)
(左折車の通過確率)	f L	0.85	0.85	0.85	0.85
(有効青時間)	秒	24	74	24	74
(歩行者現示時間)	秒	16	68	16	68
右折車混入による補正率	α_{RT}	0.966	1.000	0.978	0.975
(右折率)	R %	(29.3)	(0.0)	(20.0)	(3.1)
(右折車の通過確率)	f R	0.994	0.565	0.997	0.592
(有効青時間)	秒	24	74	24	74
(サイクル長)	秒	110	110	110	110
飽和交通流率	S	1,614	1,832	1,747	1,790
設計交通量	q	41	510	10	574
		(26+13+12)	(5+505+0)	(2+6+2)	(2+554+18)
流入部各車線の需要率		0.025	0.278	0.006	0.321
現示の需要率	1φ	0.025	0.278	0.006	0.321
	2φ	24.0	74.0	24.0	74.0
有効青時間(秒)					
可能交通容量	C i	352	1,232	381	1,204
交通容量比	q/C_i	0.116	0.414	0.026	0.477
交通容量の照査結果		OK	OK	OK	OK
滞留長	L s (m)				

現示の需要率	交差点の需要率
0.055	0.316
0.321	≤0.391
サイクル長(秒)	
110	

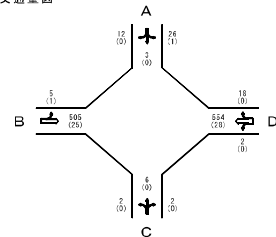
※ 交差点需要率 1-閾値
(C+L)/C = (110+12)/110 = 0.891
C : サイクル長 (秒)、L : 損失時間 (秒)

※ * : 交通容量(台/1時間)

交差点概略図



交通量図



現示方式の図示

現示	1φ	2φ
表示時間	G:24 Y:3 AR:4	G:74 Y:3 AR:2
有効青時間	24	74
損失時間	7	5
サイクル長	10	68

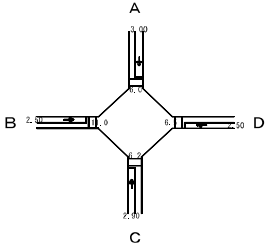
検討用資料 『No.3 交差点 開店後 休日』
表-1 交差点の需要率の算出

流入部		A	B	C	D
車線の種類		左折・直進・右折	左折・直進・右折	左折・直進・右折	左折・直進・右折
車線数		1	1	1	1
飽和交通流率の基本値	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	0.950
(車線幅員)	m	(3.00)	(2.50)	(2.90)	(2.50)
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	0.992	0.966	1.000	0.967
(大型車混入率)	%	(1.14)	(5.02)	(0.00)	(4.88)
左折車混入による補正率	α L T	0.850	0.998	0.940	0.999
(左折率)	L %	(73.9)	(1.0)	(20.0)	(0.3)
(左折車の通過確率)	f L	0.85	0.85	0.85	0.85
(有効青時間)	秒	24	74	24	74
(歩行者現示時間)	秒	16	68	16	68
右折車混入による補正率	α R T	0.973	1.000	0.978	0.975
(右折率)	R %	(22.7)	(0.0)	(20.0)	(3.1)
(右折車の通過確率)	f R	0.994	0.565	0.997	0.588
(有効青時間)	秒	24	74	24	74
(サイクル長)	秒	110	110	110	110
飽和交通流率	S	1,641	1,832	1,747	1,790
設計交通量	q	88	518	10	574
		(65+3+20)	(5+513+0)	(2+6+2)	(2+554+18)
流入部各車線の需要率		0.051	0.283	0.006	0.321
現示の需要率	1φ	0.051		0.006	
	2φ		0.283		0.321
有効青時間(秒)	1φ	24.0		24.0	
	2φ		74.0		74.0
可能交通容量	C i	358	1,232	381	1,204
交通容量比	q / C i	0.246	0.420	0.026	0.477
交通容量の照査結果		OK	OK	OK	OK
遅延長	L s (m)				

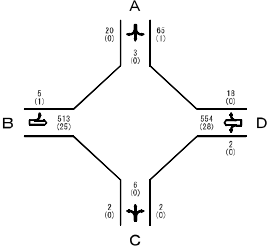
※ 交差点需要率 上限値
(C+L)/C = (110 + 12) / 110 = 0.891
C : サイクル長 (秒)、L : 損失時間 (秒)

※ * : 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/輪]

現示方式の図示

表示	1φ	2φ	
表示時間	G:24 Y:3 AR:4	G:74 Y:3 AR:2	G+110
有効青時間	24	74	6+88
損失時間	7	5	L+12
歩行者 現示時間	16	68	

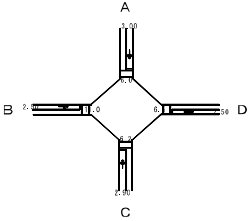
検討用資料 『No.3 交差点 現況 平口』
表-1 交差点の需要率の算出

流入部		A	B	C	D
庫線の和値		左折・直進・右折	左折・直進・右折	左折・直進・右折	左折・直進・右折
庫線数		1	1	1	1
飽和交通流率の基本値	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	0.950
(車線幅員)	m	(3.00)	(2.50)	(2.90)	(2.50)
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	1.000	0.916	1.000	0.907
(大型車混入率)	%	(0.00)	(13.99)	(0.00)	(14.60)
左折車混入による補正率	α _{L・T}	0.876	0.996	1.000	0.999
(左折率)	L %	(41.9)	(1.8)	(0.0)	(0.5)
(左折車の通過確率)	f _L	0.85	0.85	0.85	0.85
(有効青時間)	秒	24	74	24	74
(歩行者現q時間)	秒	16	68	16	68
右折車混入による補正率	α _{R・T}	0.942	1.000	0.985	0.966
(右折率)	R %	(51.2)	(0.0)	(14.3)	(4.4)
(右折車の通過確率)	f _R	0.994	0.553	0.997	0.606
(有効青時間)	秒	24	74	24	74
(サイクル長)	秒	110	110	110	110
飽和交通流率	S	1,650	1,733	1,872	1,663
設計交通量	q	43	489	7	548
		(18+3+22)	(9+480+0)	(0+6+1)	(3+521+24)
流入部各車線の需要率		0.026	0.282	0.004	0.330
現示の需要率	1φ	0.026	0.282	0.004	0.330
	2φ				0.330
有効青時間(秒)	1φ	24.0		24.0	
	2φ		74.0		74.0
可能交通容量	C・i	360	1,166	408	1,119
交差容量比	q / C・i	0.119	0.419	0.017	0.490
交差容量の調査結果	OK	OK	OK	OK	OK
滞留長	L・s (m)				

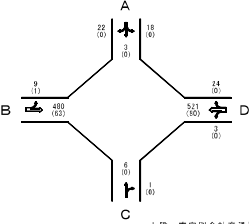
※ 交差点需要率 上限値
(C-L)/C = (110 - 12) / 110 = 0.891
C : サイクル長 (秒)、L : 損失時間 (秒)

※ * : 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

種別	1φ	2φ	
表示時間	G:24 Y:3 AR:4	G:74 Y:3 AR:2	6-110
有効青時間	24	74	6-98
損失時間	7	5	L=12
可能容量	16	68	

検討用資料 『No.3 交差点 開店後 平口』
表-1 交差点の需要率の算出

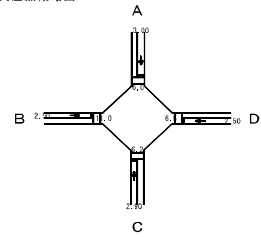
	A	B	C	D
車線の相違	左折・直進・右折	左折・直進・右折	左折・直進・右折	左折・直進・右折
車線数	1	1	1	1
飽和交通流率の基本値 S.B	2,000	2,000	2,000	2,000
車線幅員による補正率 α.w	1.000	0.950	0.950	0.950
(車線幅員)	(3.00)	(2.50)	(2.90)	(2.50)
縦断勾配による補正率 α.G	1.000	1.000	1.000	1.000
(縦断勾配)	(0.00)	(0.00)	(0.00)	(0.00)
大型車混入による補正率 α.T	1.000	0.917	1.000	0.907
(大型車混入率)	(0.00)	(12.88)	(0.00)	(14.60)
左折車混入による補正率 α.L.T	0.850	0.996	1.000	0.999
(左折率)	(63.3)	(1.8)	(0.0)	(0.5)
(左折車の通過確率)	f.L	0.85	0.85	0.85
(有効青時間)	秒	24	74	74
(歩行者現示時間)	秒	16	68	68
右折車混入による補正率 α.R.T	0.962	1.000	0.985	0.965
(右折率)	R.%	(33.3)	(0.0)	(14.3)
(右折車の通過確率)	f.R	0.994	0.553	0.997
(有効青時間)	秒	24	74	74
(サイクル長)	秒	110	110	110
飽和交通流率 S	1,635	1,733	1,872	1,661
設計交通量 q	90	497	7	548
設計交通量	(57+3+30)	(9+483+0)	(0+6+1)	(3+521+24)
流入部各車線の需要率	0.055	0.286	0.004	0.330
現示の需要率	1φ 2φ	0.055 0.286	0.004 0.004	0.330 0.330
有効青時間(秒)	1φ 2φ	24.0 74.0	24.0 74.0	74.0 74.0
可能交通容量 C.i	357	1,167	408	1,117
交差容量比 q / C.i	0.252	0.426	0.017	0.491
交差容量の調査結果	OK	OK	OK	OK
滞留長 L.s (m)				

現示の需要率	交差点の需要率
0.055	0.380
0.330	≤0.891
サイクル長(秒)	
110	

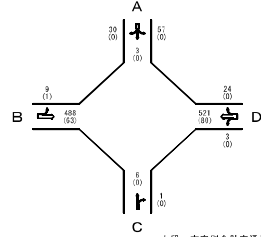
※ 交差点需要率 上限値
(C-L)/C = (110 - 12) / 110 = 0.891
C : サイクル長 (秒)、L : 損失時間 (秒)

※ * : 交通容量(台/実1時間)

交差点概略図



交通量図



上段：方向別各計交通量[台/時]
下段：(大型車混入台数)[台/時]

現示方式の図示

現示	1φ	2φ
青の時間	Q:24 Y:3 AR:4	Q:74 Y:3 AR:2
有効青時間	24	74
損失時間	7	5
歩行者 現示時間	16	68

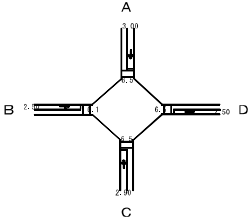
検討用資料 『No.4 交差点 現況 休口』
表-1 交差点の需要率の算出

流入部		A	B	C	D
車線の種類		左折・直進・右折	左折・直進・右折	左折・直進・右折	左折・直進・右折
車線数		1	1	1	1
昭和交通流率の基本値	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	0.950
(車線幅員)	m	(3.00)	(2.50)	(2.90)	(2.50)
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	0.991	1.000	0.955	0.972
(大型車混入率)	%	(1.32)	(0.00)	(6.78)	(4.17)
左折車混入による補正率	α_{LT}	0.961	0.895	0.976	0.909
(左折率)	L %	(14.5)	(36.2)	(8.5)	(30.6)
(左折車の通過確率)	f L	0.85	0.85	0.85	0.85
(有効背時間)	秒	40	23	40	23
(歩行者現示時間)	秒	33	16	33	16
右折車混入による補正率	α_{RT}	0.971	0.991	0.982	0.985
(右折率)	R %	(27.6)	(8.5)	(16.9)	(13.9)
(右折車の通過確率)	f R	0.958	0.962	0.958	0.975
(有効背時間)	秒	40	23	40	23
(サイクル長)	秒	75	75	75	75
飽和交通流率	S	1,849	1,685	1,739	1,654
設計交通量	q	76	47	59	72
流入部各車線の需要率		(11+14+21)	(17+26+4)	(5+44+10)	(22+40+10)
現示の需要率	1ϕ	0.041	0.028	0.034	0.044
	2ϕ	0.041	0.028	0.034	0.044
有効背時間(秒)	1ϕ	40.0		40.0	
	2ϕ		23.0		23.0
可能交通容量	C i	986	517	927	507
交通容量比	$q / C i$	0.077	0.091	0.064	0.112
交通容量の照査結果		OK	OK	OK	OK
擁壁長	L s (m)				

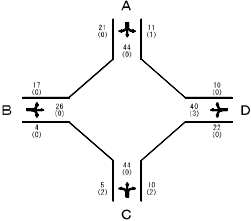
※ 交差点需要率 上限値
(C-L)/C = (75 - 12) / 75 = 0.840
C : サイクル長 (秒)、L : 損失時間 (秒)

※ * : 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

表示	1φ	2φ
表示時間	6:40 Y:3 AR:3	6:23 Y:3 AR:3
表示時間	40	23
表示時間	6	6
表示時間	33	16

検討用資料 『No.4 交差点 開店後 休日』

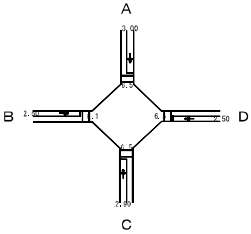
表-1 交差点の需要率の算出

流入部		A	B	C	D
車線の種類		左折・直進・右折	左折・直進・右折	左折・直進・右折	左折・直進・右折
車線数		1	1	1	1
信号交通流率の基本値	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	0.950
(車線幅員)	m	(3.00)	(2.50)	(2.90)	(2.50)
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_L	0.991	1.000	0.955	0.954
(大型車混入率)	%	(1.25)	(0.00)	(6.78)	(2.34)
左折車混入による補正率	α_{LT}	0.915	0.905	0.976	0.850
(左折率)	L %	(18.8)	(32.7)	(8.5)	(53.9)
(左折車の通過確率)	f L	0.85	0.85	0.85	0.85
(有効青時間)	秒	40	23	40	23
(歩行者現示時間)	秒	33	16	33	16
右折車混入による補正率	α_{RT}	0.972	0.992	0.982	0.988
(右折率)	R %	(26.3)	(7.7)	(16.9)	(10.9)
(右折車の通過確率)	f R	0.958	0.957	0.958	0.971
(有効青時間)	秒	40	23	40	23
(サイクル長)	秒	75	75	75	75
総和交通流率	S	1,821	1,706	1,739	1,570
設計交通量	q	30	52	59	123
		(15+14+21)	(17+31+4)	(5+44+10)	(69+45+14)
流入部各車線の需要率		0.044	0.030	0.034	0.082
現示の需要率	1φ	0.044		0.034	
	2φ		0.030		0.082
有効青時間(秒)	1φ	40.0		40.0	
	2φ		23.0		23.0
可能交通容量	C i	971	323	927	481
交通容量比	q / C i	0.082	0.099	0.064	0.256
交通容量の照会結果		OK	OK	OK	OK
確保長	L s (m)				

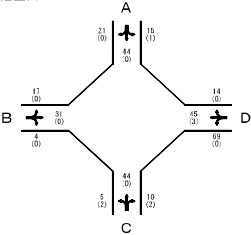
※ 交差点需要率 上限値
(C-L) / C = (75 - 12) / 75 = 0.840
C : サイクル長 (秒)、L : 損失時間 (秒)

※ * : 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	
表示時間	6:40 Y:3 AR:3	6:23 Y:3 AR:3	6:75
有効青時間	40	23	6:61
損失時間	5	5	1:12
サイクル長	33	16	

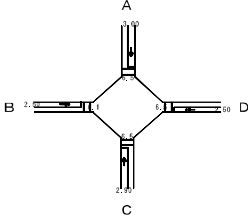
検討用資料 『No.4 交差点 現況 平日』
表-1 交差点の需要率の算出

		A	B	C	D
車線の種類		左折・直進・右折	左折・直進・右折	左折・直進・右折	左折・直進・右折
車線数		1	1	1	1
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	αw	1.000	0.950	0.950	0.950
(車線幅員)	m	(3.00)	(2.50)	(2.50)	(2.50)
縦断勾配による補正率	αG	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	αT	0.994	1.000	0.975	0.960
(大型車混入率)	%	(0.88)	(0.00)	(3.64)	(5.88)
左折車混入による補正率	$\alpha L T$	0.972	0.889	0.988	0.928
(左折率)	L %	(9.6)	(37.8)	(5.5)	(25.5)
(左折車の通過確率)	ΓL	0.85	0.85	0.85	0.85
(有効青時間)	秒	40	23	40	23
(歩行者青時間)	秒	33	16	33	15
右折車混入による補正率	$\alpha R T$	0.980	0.997	0.975	0.973
(右折率)	R %	(18.4)	(2.7)	(23.6)	(25.5)
(右折車の通過確率)	ΓR	0.926	0.976	0.922	0.979
(有効青時間)	秒	40	23	40	23
(サイクル長)	秒	75	75	75	75
飽和交通流量	S	1,894	1,684	1,785	1,617
設計交通量	q	114	37	110	51
		(11+82+21)	(14+22+1)	(6+78+26)	(13+25+13)
進入部各車線の需要率		0.060	0.022	0.062	0.031
現示の需要率	1φ	0.060		0.062	0.093
	2φ		0.022		0.031
	1φ	40.0		40.0	23.0
	2φ		23.0		23.0
有効青時間(秒)					
可能交通容量	C i	1,010	516	952	505
交通容量比	q / C i	0.113	0.072	0.116	0.101
交通容量の調査結果		OK	OK	OK	OK
遅延長	L s (m)				

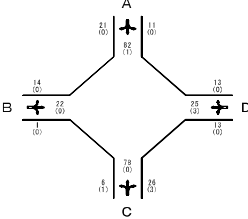
※ 交差点需要率 上限値
(C-L)/C = (75 - 12) / 75 = 0.840
C : サイクル長 (秒) , L : 損失時間 (秒)

※ * : 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

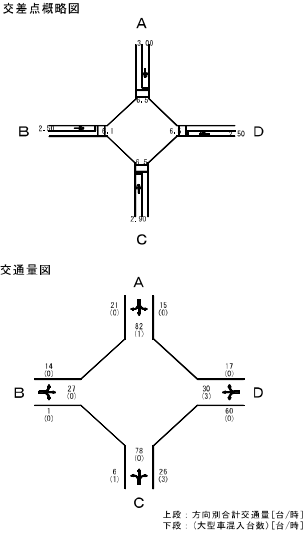
図示	1φ	2φ
表示		
表示時間	S 40 Y 3 AR 3	S 23 Y 3 AR 3
青点滅時間	40	23
損失時間	6	6
飽和流量	33	16

検討用資料 『No.4 交差点 開店後 平日』
表-1 交差点の需要率の算出

		A	B	C	D	
流入部		左折・直進・右折	左折・直進・右折	左折・直進・右折	左折・直進・右折	
車線の種類		1	1	1	1	
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	0.950	
(車線幅員)	m	(3.00)	(2.50)	(2.50)	(2.50)	
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	0.994	1.000	0.975	0.981	
(大型車混入率)	%	(0.85)	(0.00)	(3.64)	(2.80)	
左折車混入による補正率	α_{LT}	0.965	0.903	0.988	0.850	
(左折率)	L %	(12.7)	(33.3)	(5.5)	(56.1)	
(左折車の通過確率)	f L	0.85	0.85	0.85	0.85	
(有効青時間)	秒	40	23	40	23	
(歩行者青現示時間)	秒	33	16	33	15	
右折車混入による補正率	α_{RT}	0.981	0.997	0.975	0.983	
(右折率)	R %	(17.8)	(2.4)	(23.6)	(15.9)	
(右折車の通過確率)	f R	0.926	0.972	0.922	0.974	
(有効青時間)	秒	40	23	40	23	
(サイクル長)	秒	75	75	75	75	
飽和交通流量	S	1,882	1,711	1,785	1,557	
設計交通量	q	118	12	110	107	
		(15+82+21)	(14+27+1)	(6+78+26)	(60+30+17)	
流入部各車線の需要率		0.063	0.025	0.062	0.069	現示の需要率
	1φ	0.063		0.062		交差点の需要率
現示の需要率	2φ		0.025		0.069	0.063
	1φ	40.0		40.0		0.132
有効青時間(秒)	2φ		23.0		23.0	≦0.840
可能交通容量	C i	1,004	325	952	477	サイクル長(秒)
交通容量比	q / C i	0.118	0.080	0.116	0.224	75
交通容量の調査結果		OK	OK	OK	OK	
遅留長	L s (m)					

※ 交差点需要率 上取値
(C-L)/C = (75 - 12) / 75 = 0.840
C : サイクル長 (秒)、L : 損失時間 (秒)
※ * : 交通容量(台/実1時間)

現示	1φ	2φ	
表示時間	G:40 Y:3 AR:3	G:23 Y:3 AR:3	G:75
有効青時間	40	23	G:40
損失時間	6	6	L:12
歩行者 表示時間	33	16	



上段：方向別合計交通量[台/時]
下段：(大型車混入台数)[台/時]