

資料 1

アイタウン魚津

新設（出店）予定地域における交通検討

目 次

1. 現状の交通量調査の実施	資料 1-1
1) 調査の概要	資料 1-1
2) 調査結果	資料 1-2
2. 発生交通量の予測	資料 1-6
1) ピーク時発生交通量の算定	資料 1-6
2) 方向別来客車両台数の設定	資料 1-7
3) 店舗新設前後における交通量の変化の整理	資料 1-9
3. 交差点交通処理能力の検討	資料 1-11
1) 需要率による評価	資料 1-11

2) 調査結果

交通量調査結果を表1～表4に示す。なお、表中の網掛け箇所は交差点内を通過した交通量が交差点全体で最大であった時間帯（ピーク時間）を示している。

表1 交通量調査結果（交差点①：相ノ木南交差点【休日】）

相ノ木南交差点 休日交通量					
時間帯	南進	北進	東進	西進	計
15:00 ～ 16:00	575	577	35	127	1,314
16:00 ～ 17:00	590	545	41	140	1,316
17:00 ～ 18:00	517	587	22	112	1,238
18:00 ～ 19:00	495	464	9	95	1,063
計	2,177	2,173	107	474	4,931

相ノ木南交差点	小型車			大型車			自動二輪車		
	左折	直進	右折	左折	直進	右折	左折	直進	右折
県道135号線 南進									
15:00 ～ 16:00	36	535	2	0	2	0	0	0	1
16:00 ～ 17:00	29	557	2	0	2	0	2	12	0
17:00 ～ 18:00	28	480	7	0	2	0	0	0	2
18:00 ～ 19:00	21	465	9	0	0	0	0	0	0
計	114	2,037	20	0	6	0	2	12	3

相ノ木南交差点	小型車			大型車			自動二輪車		
	左折	直進	右折	左折	直進	右折	左折	直進	右折
県道135号線 北進									
15:00 ～ 16:00	5	550	22	0	0	0	0	0	0
16:00 ～ 17:00	4	504	36	0	1	0	0	12	0
17:00 ～ 18:00	10	545	29	0	3	0	0	5	0
18:00 ～ 19:00	12	447	3	0	2	0	0	2	0
計	31	2,046	90	0	6	0	0	19	0

相ノ木南交差点	小型車			大型車			自動二輪車		
	左折	直進	右折	左折	直進	右折	左折	直進	右折
市道杉野新金屋線 東進									
15:00 ～ 16:00	1	29	5	0	0	0	0	0	0
16:00 ～ 17:00	7	22	12	0	0	0	0	0	2
17:00 ～ 18:00	0	17	5	0	0	0	0	0	0
18:00 ～ 19:00	0	9	0	0	0	0	0	0	0
計	8	77	22	0	0	0	0	0	2

相ノ木南交差点	小型車			大型車			自動二輪車		
	左折	直進	右折	左折	直進	右折	左折	直進	右折
市道杉野印田線 西進									
15:00 ～ 16:00	26	17	84	0	0	0	0	0	0
16:00 ～ 17:00	31	16	93	0	0	0	0	2	0
17:00 ～ 18:00	31	14	67	0	0	0	0	0	0
18:00 ～ 19:00	39	18	38	0	0	0	0	0	3
計	127	65	282	0	0	0	0	2	3

表2 交通量調査結果（交差点①：相ノ木南交差点【平日】）

相ノ木南交差点 平日交通量					
時間帯	南進	北進	東進	西進	計
15:00 ~ 16:00	457	496	39	69	1,061
16:00 ~ 17:00	495	551	59	84	1,189
17:00 ~ 18:00	677	694	74	164	1,609
18:00 ~ 19:00	475	623	26	83	1,207
計	2,104	2,364	198	400	5,066

相ノ木南交差点	小型車			大型車			自動二輪車		
	左折	直進	右折	左折	直進	右折	左折	直進	右折
県道135号線 南進									
15:00 ~ 16:00	38	406	9	0	4	0	0	2	0
16:00 ~ 17:00	46	437	7	0	5	0	0	5	0
17:00 ~ 18:00	61	589	21	0	6	0	0	2	0
18:00 ~ 19:00	41	421	8	0	5	0	0	3	2
計	186	1,853	45	0	20	0	0	12	2

相ノ木南交差点	小型車			大型車			自動二輪車		
	左折	直進	右折	左折	直進	右折	左折	直進	右折
県道135号線 北進									
15:00 ~ 16:00	11	465	13	0	7	0	0	3	1
16:00 ~ 17:00	17	499	22	0	13	0	0	5	0
17:00 ~ 18:00	34	607	40	0	13	0	0	2	0
18:00 ~ 19:00	7	594	20	0	2	0	0	0	0
計	69	2,165	95	0	35	0	0	10	1

相ノ木南交差点	小型車			大型車			自動二輪車		
	左折	直進	右折	左折	直進	右折	左折	直進	右折
市道杉野新金屋線 東進									
15:00 ~ 16:00	5	21	13	0	0	0	0	0	0
16:00 ~ 17:00	11	32	16	0	0	0	0	0	0
17:00 ~ 18:00	13	29	32	0	0	0	0	0	2
18:00 ~ 19:00	4	20	2	0	0	0	0	0	0
計	33	102	63	0	0	0	0	0	2

相ノ木南交差点	小型車			大型車			自動二輪車		
	左折	直進	右折	左折	直進	右折	左折	直進	右折
市道杉野印田線 西進									
15:00 ~ 16:00	11	27	31	0	0	0	0	0	0
16:00 ~ 17:00	17	24	43	0	0	0	0	0	0
17:00 ~ 18:00	53	45	66	0	0	0	0	0	0
18:00 ~ 19:00	30	10	43	0	0	0	0	0	0
計	111	106	183	0	0	0	0	0	0

表3 交通量調査結果（交差点②：警察署前交差点【休日】）

警察署前交差点 休日交通量					
時間帯	南進	北進	東進	西進	計
15:00 ~ 16:00	579	578	189	236	1,582
16:00 ~ 17:00	454	590	204	227	1,475
17:00 ~ 18:00	562	618	194	228	1,602
18:00 ~ 19:00	432	385	108	195	1,120
計	2,027	2,171	695	886	5,779

警察署前交差点	小型車			大型車			自動二輪車		
	左折	直進	右折	左折	直進	右折	左折	直進	右折
県道135号線 南進									
15:00 ~ 16:00	74	420	84	0	1	0	0	4	0
16:00 ~ 17:00	53	326	72	0	3	0	0	4	0
17:00 ~ 18:00	67	425	70	0	0	0	0	0	0
18:00 ~ 19:00	57	337	38	0	0	0	0	0	0
計	251	1,508	264	0	4	0	0	8	0

警察署前交差点	小型車			大型車			自動二輪車		
	左折	直進	右折	左折	直進	右折	左折	直進	右折
県道135号線 北進									
15:00 ~ 16:00	31	473	64	2	3	5	0	3	0
16:00 ~ 17:00	19	468	89	3	9	2	0	2	0
17:00 ~ 18:00	43	487	86	0	2	0	0	0	0
18:00 ~ 19:00	18	345	20	0	2	0	0	0	0
計	111	1,773	259	5	16	7	0	5	0

警察署前交差点	小型車			大型車			自動二輪車		
	左折	直進	右折	左折	直進	右折	左折	直進	右折
県道52号線 東進									
15:00 ~ 16:00	55	98	36	0	0	0	2	5	0
16:00 ~ 17:00	34	120	48	0	0	2	0	0	0
17:00 ~ 18:00	29	134	29	2	0	0	0	0	0
18:00 ~ 19:00	30	57	21	0	0	0	0	0	0
計	148	409	134	2	0	2	2	5	0

警察署前交差点	小型車			大型車			自動二輪車		
	左折	直進	右折	左折	直進	右折	左折	直進	右折
県道52号線 西進									
15:00 ~ 16:00	43	99	94	0	0	0	0	2	0
16:00 ~ 17:00	14	106	103	0	0	4	0	0	0
17:00 ~ 18:00	24	122	82	0	0	0	0	2	0
18:00 ~ 19:00	24	60	111	0	0	0	2	3	0
計	105	387	390	0	0	4	2	7	0

表 4 交通量調査結果（交差点②：警察署前交差点【平日】）

警察署前交差点 平日交通量					
時間帯	南進	北進	東進	西進	計
15:00 ~ 16:00	483	470	204	257	1,414
16:00 ~ 17:00	585	551	271	292	1,699
17:00 ~ 18:00	605	563	275	373	1,816
18:00 ~ 19:00	543	579	189	257	1,568
計	2,216	2,163	939	1,179	6,497

警察署前交差点	小型車			大型車			自動二輪車		
	左折	直進	右折	左折	直進	右折	左折	直進	右折
県道135号線 南進									
15:00 ~ 16:00	58	341	68	0	14	2	0	2	1
16:00 ~ 17:00	69	399	85	0	29	3	0	0	3
17:00 ~ 18:00	138	378	82	0	7	0	0	2	0
18:00 ~ 19:00	93	367	73	0	10	0	0	0	0
計	358	1,485	308	0	60	5	0	4	4

警察署前交差点	小型車			大型車			自動二輪車		
	左折	直進	右折	左折	直進	右折	左折	直進	右折
県道135号線 北進									
15:00 ~ 16:00	15	410	38	1	5	1	0	3	1
16:00 ~ 17:00	26	451	55	0	14	5	0	0	0
17:00 ~ 18:00	32	471	54	2	4	0	0	2	0
18:00 ~ 19:00	35	462	73	2	7	0	0	0	0
計	108	1,794	220	5	30	6	0	5	1

警察署前交差点	小型車			大型車			自動二輪車		
	左折	直進	右折	左折	直進	右折	左折	直進	右折
県道52号線 東進									
15:00 ~ 16:00	38	121	43	1	1	0	0	1	0
16:00 ~ 17:00	56	140	69	1	2	3	0	0	0
17:00 ~ 18:00	60	160	54	0	1	0	0	0	0
18:00 ~ 19:00	51	93	43	0	0	2	0	0	0
計	205	514	209	2	4	5	0	1	0

警察署前交差点	小型車			大型車			自動二輪車		
	左折	直進	右折	左折	直進	右折	左折	直進	右折
県道52号線 西進									
15:00 ~ 16:00	53	132	68	1	2	1	0	2	0
16:00 ~ 17:00	66	140	82	3	1	0	0	0	0
17:00 ~ 18:00	67	192	112	0	0	2	0	0	0
18:00 ~ 19:00	52	119	84	0	0	2	0	0	0
計	238	583	346	4	3	5	0	2	0

2. 発生交通量の予測

1) ピーク時発生交通量の算定

アイタウン魚津の新設に伴い、現状の信号交差点に最も影響を与えると考えられる来店車両のピーク時発生台数を以下に示す。

なお、ピーク時における新規発生交通量については「大規模小売店舗を設置する者が配慮すべき事項に関する指針(平成19年2月1日経済産業省告示第16号)」に基づき算出するとともに、算出された交通量を用いて開店後における交差点需要率の解析を行う。

【 算出に用いた各種係数 】

項 目	各 種 係 数
S : 店舗面積	4.194 千㎡
A : 店舗面積あたり日來客数原単位	974 人/千㎡
B : ピーク率	14.4%
C : 自動車分担率	80%
D : 平均乗車人員	2.00 人

ピーク時間における来店車両集中台数は以下のとおりである。

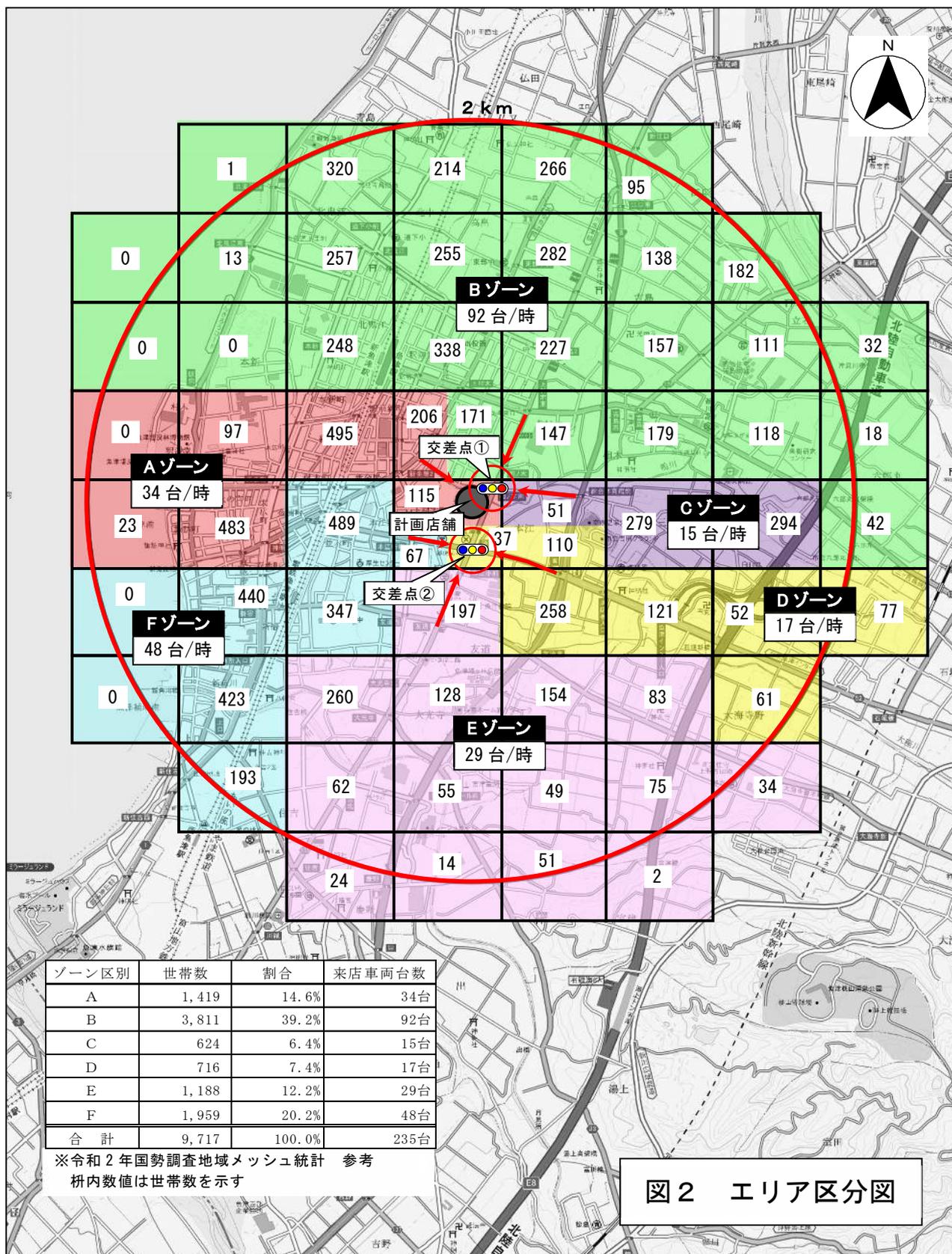
- 日來客数 (人/日) $= A \times S$
 $= 974 \times 4.194 = 1,392$ (人/日)
- 自動車で来店する人数 (人) $= \text{日來客数} \times C$
 $= 4,085 \times 80\% = 3,268$ (人)
- 来店車両台数 (台) $= \text{自動車で来店する人数 (人)} \div D$
 $= 3,268 \div 2.00 = 1,634$ (台)
- ピーク時間当りの台数 (台) $= \text{来店車両台数} \times B$
 $= 1,634 \times 14.4\% \approx 235$ (台)

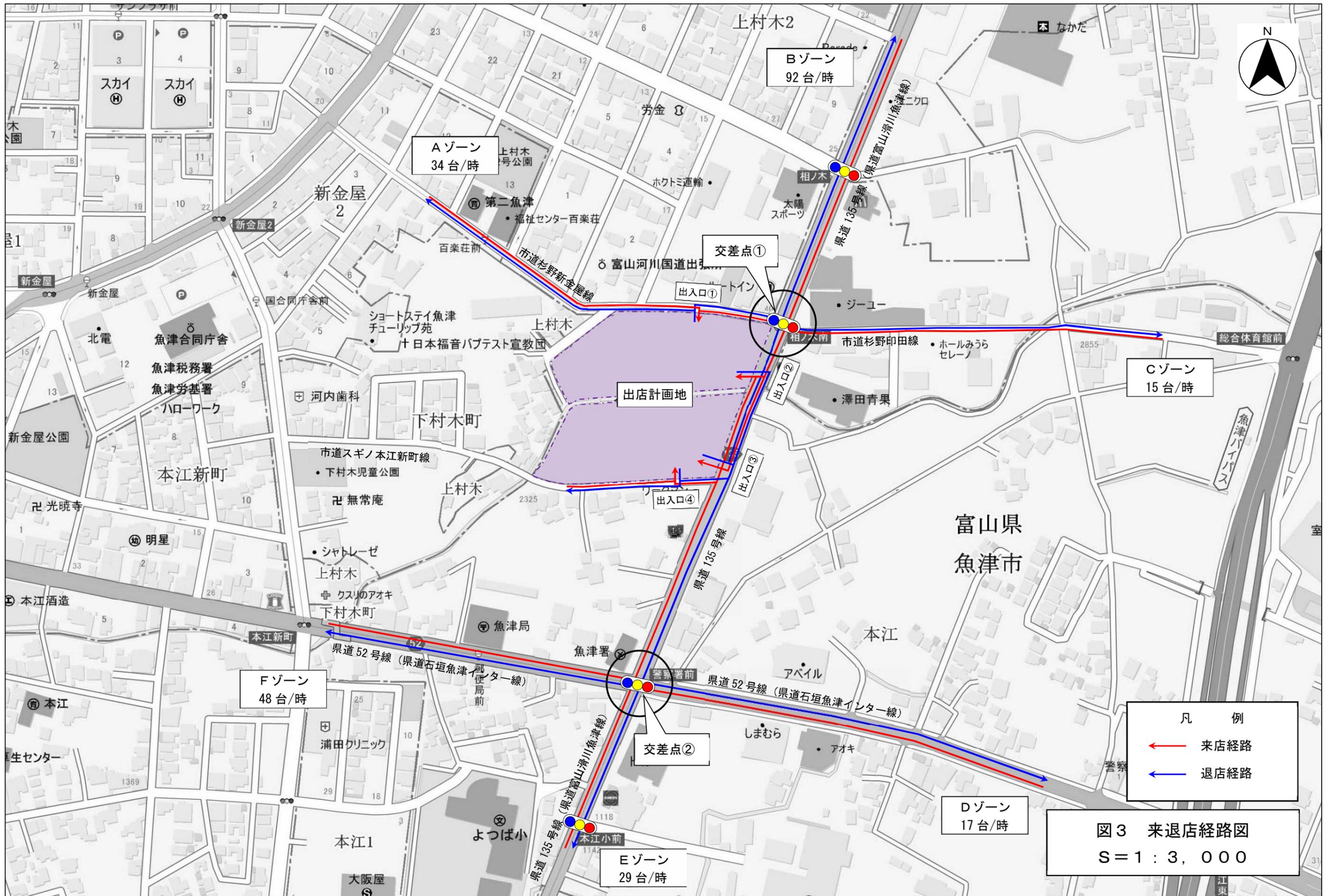
以上より、アイタウン魚津の出店に伴い、ピーク1時間当りの新規発生交通量は470台(235台×2:往復)となる。

2) 方向別来客車両台数の設定

当該店舗に来店する来客車両の方向別割合については、計画地から概ね半径2kmのエリア内について経路別にゾーニングを行い、そのゾーン内の世帯数に比例するものとする。

ゾーン内の世帯数及び方向別割合を以下に示す。



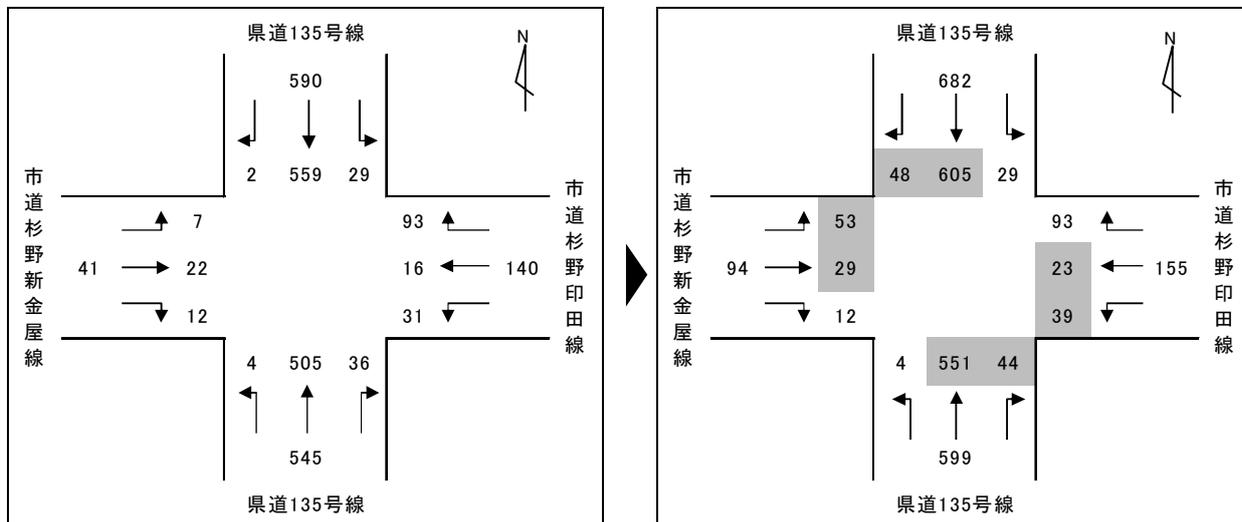


3) 店舗新設前後における交通量の変化の整理

現況交通量調査結果と前述の方向別発生交通量により、店舗新設前後のピーク時間における交通量の変化を以下に示す。なお、数値は小型車、大型車の合計値を示す。

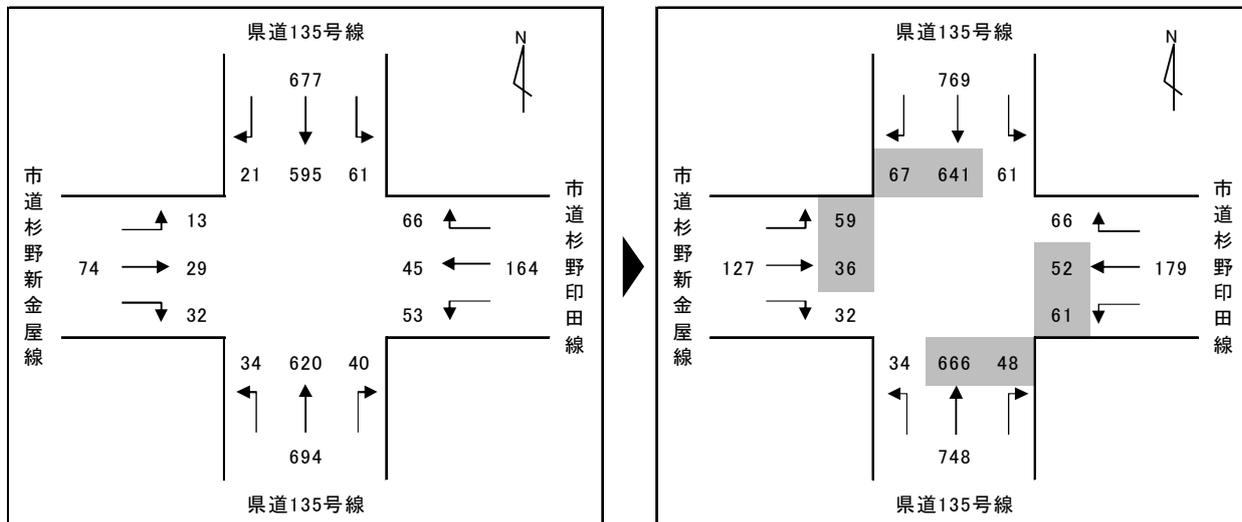
<交差点①>

■休日（ピーク時：16時台）



※ 数字が来店・退店に伴い変化する交通量を示す

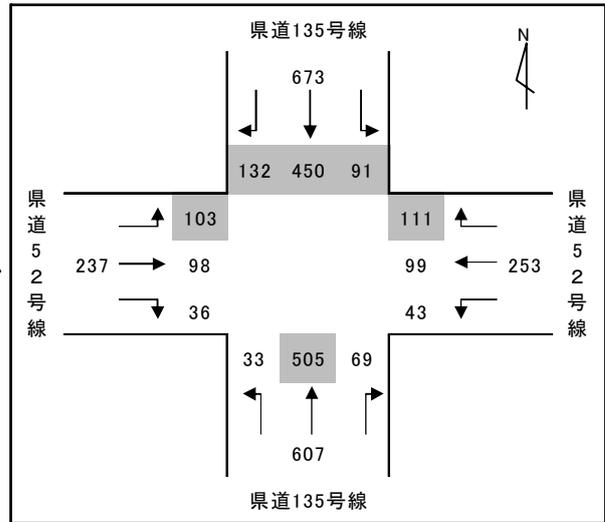
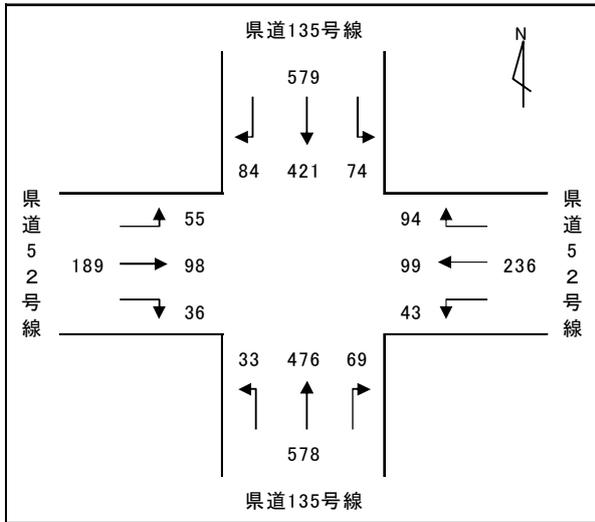
■平日（ピーク時：17時台）



※ 数字が来店・退店に伴い変化する交通量を示す

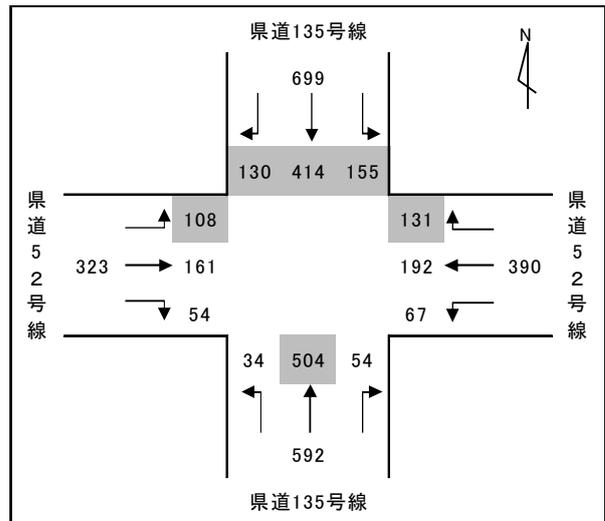
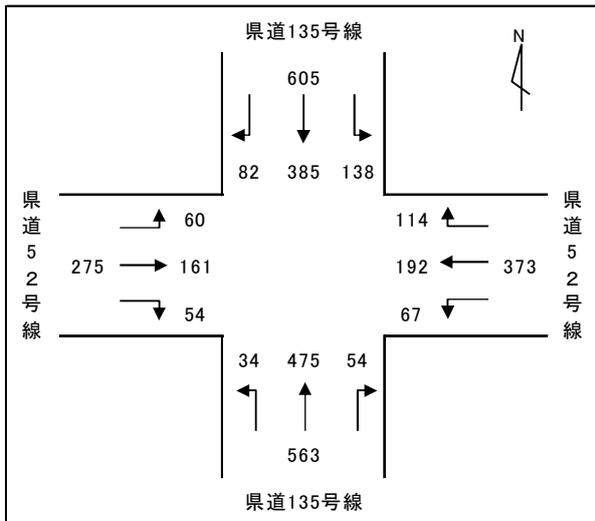
<交差点②>

■休日（ピーク時：15時台）



※ 数字が来店・退店に伴い変化する交通量を示す

■平日（ピーク時：17時台）



※ 数字が来店・退店に伴い変化する交通量を示す

3. 交差点交通処理能力の検討

1) 需要率による評価

休日及び平日の現況と店舗開店後の需要率を下表に示す。

これによると、休日・平日ともに店舗開店に伴う来客車両の発生によって交通負荷は高まるものの、需要率は0.9を下回っていることより、開店後において交差点の交通流動に著しい影響を及ぼすものではないと判断する。

表5 需要率の比較

	休 日			平 日		
	現 況	開店後	ピーク時間	現 況	開店後	ピーク時間
交差点①	0.397	0.431	16:00 台	0.453	0.487	17:00 台
交差点②	0.464	0.554	15:00 台	0.551	0.644	17:00 台

<需要率表>

需要率表 1 交差点① (休日: 現況)

交差点名		交差点① (相ノ木南交差点) : 休日_現況							
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・右折	左折・直進・右折		
車線数		1	1	1	1	1	1		
飽和交通流率の基本値 S B		2,000	1,800	2,000	1,800	2,000	2,000		
車線幅員による補正率 α w		0.950	0.950	0.950	0.950	0.950	0.950		
(車線幅員) m		(2.60)	(2.60)	(2.70)	(2.60)	(2.85)	(2.80)		
縦断勾配による補正率 α G		1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000		
(縦断勾配) %		(0.00)	(0.00)	(0.00)	(0.00)	(0.00)	(0.00)		
大型車混入による補正率 α T		0.998	1.000	0.999	1.000	1.000	1.000		
(大型車混入率) %		(0.34)	(0.00)	(0.20)	(0.00)	(0.00)	(0.00)		
左折車混入による補正率 α L T		0.986		0.998		0.959	0.948		
(左折率) L %		(4.9)		(0.8)		(17.1)	(22.1)		
(左折車の通過確率) f L		0.85		0.85		0.85	0.85		
(有効青時間) 秒		77		77		23	23		
(歩行者現示時間) 秒		72		72		18	18		
右折車混入による補正率 α R T						0.969	0.932		
(右折率) R %						(29.3)	(66.4)		
(右折車の通過確率) f R						0.985	0.979		
(有効青時間) 秒						23	23		
(サイクル長) 秒						110	110		
飽和交通流率 S		1,870	*644	1,894	*600	1,766	1,679		
設計交通量 q		588	2	509	36	41	140		
		(29+559)		(4+505)		(7+22+12)	(31+16+93)		
流入部各車線の需要率		0.314	-	0.269	-	0.023	0.083	現示の需要率	交差点の需要率
現示の需要率		1φ	0.314	-	0.269	-		0.314	0.397
		2φ					0.023	0.083	≦0.909
有効青時間(秒)		1φ	77.0	77.0	77.0	77.0		サイクル長(秒)	
		2φ					23.0	23.0	110
可能交通容量 C i		1,309	644	1,326	600	369	351		
交通容量比 q / C i		0.449	0.003	0.384	0.060	0.111	0.399		
交通容量の照査結果		OK	OK	OK	OK	OK	OK		

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

- ①: 県道135号線: 南進
- ②: 県道135号線: 北進
- ③: 市道杉野新金屋線: 東進
- ④: 市道杉野印田線: 西進

現示方式の図示

現示	1φ	2φ		
表示時間	G:76 Y:4 AR:2	G:22 Y:4 AR:2	C=110	
有効青時間	77	23	G=100	

需要率表 2 交差点① (休日：開店後)

交差点名		交差点① (相ノ木南交差点) : 休日_開店後							
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・右折	左折・直進・右折		
車線数		1	1	1	1	1	1		
飽和交通流率の基本値 S B		2,000	1,800	2,000	1,800	2,000	2,000		
車線幅員による補正率 α w		0.950	0.950	0.950	0.950	0.950	0.950		
(車線幅員) m		(2.60)	(2.60)	(2.70)	(2.60)	(2.85)	(2.80)		
縦断勾配による補正率 α G		1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000		
(縦断勾配) %		(0.00)	(0.00)	(0.00)	(0.00)	(0.00)	(0.00)		
大型車混入による補正率 α T		0.998	1.000	0.999	1.000	1.000	1.000		
(大型車混入率) %		(0.32)	(0.00)	(0.18)	(0.00)	(0.00)	(0.00)		
左折車混入による補正率 α L T		0.987		0.998		0.876	0.941		
(左折率) L %		(4.6)		(0.7)		(56.4)	(25.2)		
(左折車の通過確率) f L		0.85		0.85		0.85	0.85		
(有効青時間) 秒		77		77		23	23		
(歩行者現示時間) 秒		72		72		18	18		
右折車混入による補正率 α R T						0.986	0.938		
(右折率) R %						(12.8)	(60.0)		
(右折車の通過確率) f R						0.978	0.972		
(有効青時間) 秒						23	23		
(サイクル長) 秒						110	110		
飽和交通流率 S		1,872	*606	1,894	*562	1,641	1,677		
設計交通量 q		634	48	555	44	94	155		
		(29+605)		(4+551)		(53+29+12)	(39+23+93)		
流入部各車線の需要率		0.339	-	0.293	-	0.057	0.092	現示の需要率	交差点の需要率
現示の需要率		1φ	0.339	-	0.293	-		0.339	0.431
		2φ					0.057	0.092	≦0.909
有効青時間(秒)		1φ	77.0	77.0	77.0	77.0		サイクル長(秒)	
		2φ					23.0	23.0	110
可能交通容量 C i		1,310	606	1,326	562	343	351		
交通容量比 q / C i		0.484	0.079	0.419	0.078	0.274	0.442		
交通容量の照査結果		OK	OK	OK	OK	OK	OK		

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

- ①: 県道135号線：南進
- ②: 県道135号線：北進
- ③: 市道杉野新金屋線：東進
- ④: 市道杉野印田線：西進

現示方式の図示

現示	1φ		2φ	
表示時間	G:76 Y:4 AR:2	G:22 Y:4 AR:2	C=110	
有効青時間	77	23	G=100	

需要率表 3 交差点① (平日：現況)

交差点名		交差点① (相ノ木南交差点) : 平日_現況							
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・右折	左折・直進・右折		
車線数		1	1	1	1	1	1		
飽和交通流率の基本値 S B		2,000	1,800	2,000	1,800	2,000	2,000		
車線幅員による補正率 α w		0.950	0.950	0.950	0.950	0.950	0.950		
(車線幅員) m		(2.60)	(2.60)	(2.70)	(2.60)	(2.85)	(2.80)		
縦断勾配による補正率 α G		1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000		
(縦断勾配) %		(0.00)	(0.00)	(0.00)	(0.00)	(0.00)	(0.00)		
大型車混入による補正率 α T		0.994	1.000	0.986	1.000	1.000	1.000		
(大型車混入率) %		(0.91)	(0.00)	(1.99)	(0.00)	(0.00)	(0.00)		
左折車混入による補正率 α L T		0.975		0.986		0.958	0.925		
(左折率) L %		(9.3)		(5.2)		(17.6)	(32.3)		
(左折車の通過確率) f L		0.85		0.85		0.85	0.85		
(有効青時間) 秒		86		86		24	24		
(歩行者現示時間) 秒		81		81		19	19		
右折車混入による補正率 α R T						0.955	0.958		
(右折率) R %						(43.2)	(40.2)		
(右折車の通過確率) f R						0.957	0.972		
(有効青時間) 秒						24	24		
(サイクル長) 秒						120	120		
飽和交通流率 S		1,841	*570	1,847	*589	1,738	1,684		
設計交通量 q		656	21	654	40	74	164		
		(61+595)		(34+620)		(13+29+32)	(53+45+66)		
流入部各車線の需要率		0.356	-	0.354	-	0.043	0.097	現示の需要率	交差点の需要率
現示の需要率		1φ	0.356	-	0.354	-		0.356	0.453
		2φ					0.043	0.097	≦0.917
有効青時間(秒)		1φ	86.0	86.0	86.0	86.0		サイクル長(秒)	
		2φ					24.0	24.0	120
可能交通容量 C i		1,319	570	1,324	589	348	337		
交通容量比 q / C i		0.497	0.037	0.494	0.068	0.213	0.487		
交通容量の照査結果		OK	OK	OK	OK	OK	OK		

※ 交差点需要率 上限値
 $(C-L)/C = (120 - 10) / 120 = 0.917$
 C : サイクル長 (秒)、L : 損失時間 (秒)

- ①: 県道135号線：南進
- ②: 県道135号線：北進
- ③: 市道杉野新金屋線：東進
- ④: 市道杉野印田線：西進

現示方式の図示

現示	1φ	2φ	C=120
表示時間	G:85 Y:4 AR:2	G:23 Y:4 AR:2	
有効青時間	86	24	6=110

需要率表 4 交差点① (平日：開店後)

交差点名		交差点① (相ノ木南交差点) : 平日_開店後							
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・右折	左折・直進・右折		
車線数		1	1	1	1	1	1		
飽和交通流率の基本値 S B		2,000	1,800	2,000	1,800	2,000	2,000		
車線幅員による補正率 α w		0.950	0.950	0.950	0.950	0.950	0.950		
(車線幅員) m		(2.60)	(2.60)	(2.70)	(2.60)	(2.85)	(2.80)		
縦断勾配による補正率 α G		1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000		
(縦断勾配) %		(0.00)	(0.00)	(0.00)	(0.00)	(0.00)	(0.00)		
大型車混入による補正率 α T		0.994	1.000	0.987	1.000	1.000	1.000		
(大型車混入率) %		(0.85)	(0.00)	(1.86)	(0.00)	(0.00)	(0.00)		
左折車混入による補正率 α L T		0.976		0.986		0.896	0.921		
(左折率) L %		(8.7)		(4.9)		(46.5)	(34.1)		
(左折車の通過確率) f L		0.85		0.85		0.85	0.85		
(有効青時間) 秒		86		86		24	24		
(歩行者現示時間) 秒		81		81		19	19		
右折車混入による補正率 α R T						0.973	0.961		
(右折率) R %						(25.2)	(36.9)		
(右折車の通過確率) f R						0.951	0.966		
(有効青時間) 秒						24	24		
(サイクル長) 秒						120	120		
飽和交通流率 S		1,843	*537	1,849	*555	1,656	1,682		
設計交通量 q		702	67	700	48	127	179		
		(61+641)		(34+666)		(59+36+32)	(61+52+66)		
流入部各車線の需要率		0.381	-	0.379	-	0.077	0.106	現示の需要率	交差点の需要率
現示の需要率		1φ	0.381	-	0.379	-		0.381	0.487
		2φ					0.077	0.106	≦0.917
有効青時間(秒)		1φ	86.0	86.0	86.0	86.0		サイクル長(秒)	
		2φ					24.0	24.0	120
可能交通容量 C i		1,321	537	1,325	555	331	336		
交通容量比 q / C i		0.531	0.125	0.528	0.086	0.384	0.533		
交通容量の照査結果		OK	OK	OK	OK	OK	OK		

※ 交差点需要率 上限値
 $(C-L)/C = (120 - 10) / 120 = 0.917$
 C : サイクル長 (秒)、L : 損失時間 (秒)

- ①: 県道135号線：南進
- ②: 県道135号線：北進
- ③: 市道杉野新金屋線：東進
- ④: 市道杉野印田線：西進

現示方式の図示

現示	1φ		2φ	
表示時間	G:85 Y:4 AR:2	G:23 Y:4 AR:2	C=120	
有効青時間	86	24	G=110	

需要率表 5 交差点② (休日：現況)

交差点名		交差点② (警察署前交差点) : 休日_現況								
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・右折	左折・直進	右折		
車線数		1	1	1	1	1	1	1		
飽和交通流率の基本値 S B		2,000	1,800	2,000	1,800	2,000	2,000	1,800		
車線幅員による補正率 α w (車線幅員) m		1.000 (3.30)	1.000 (3.00)	1.000 (3.30)	1.000 (3.00)	1.000 (4.70)	1.000 (3.30)	1.000 (3.00)		
縦断勾配による補正率 α G (縦断勾配) %		1.000 (0.00)	1.000 (0.00)	1.000 (0.00)	1.000 (0.00)	1.000 (0.00)	1.000 (0.00)	1.000 (0.00)		
大型車混入による補正率 α T (大型車混入率) %		0.999 (0.20)	1.000 (0.00)	0.993 (0.98)	0.952 (7.25)	1.000 (0.00)	1.000 (0.00)	1.000 (0.00)		
左折車混入による補正率 α L T (左折率) L % (左折車の通過確率) f L (有効青時間) 秒 (歩行者現示時間) 秒		0.960 (14.9) 0.85 62 57		0.982 (6.5) 0.85 62 57		0.930 (29.1) 0.85 33 28	0.927 (30.3) 0.85 33 28			
右折車混入による補正率 α R T (右折率) R % (右折車の通過確率) f R (有効青時間) 秒 (サイクル長) 秒						0.976 (19.0) 0.906 33 121				
飽和交通流率 S		1,918	1,800	1,950	1,714	1,815	1,854	1,800		
設計交通量 q		495 (74+421)	84	509 (33+476)	69	189 (55+98+36)	142 (43+99)	94		
流入部各車線の需要率		0.258	0.047	0.261	0.040	0.104	0.077	0.052	現示の需要率	交差点の需要率
現示の需要率		1φ	0.258	0.261					0.261	0.464 ≤0.884
		2φ		0.047	0.040				0.047	
		3φ				0.104	0.077		0.104	
		4φ						0.052	0.052	
有効青時間(秒)		1φ	62.0	62.0					サイクル長(秒)	
		2φ		9.1	9.1				121	
		3φ				33.0	33.0			
		4φ						9.1		
可能交通容量 C i		983	529	999	547	495	506	519		
交通容量比 q / C i		0.504	0.159	0.510	0.126	0.382	0.281	0.181		
交通容量の照査結果		OK	OK	OK	OK	OK	OK	OK		

※ 交差点需要率 上限値
 $(C-L)/C = (121 - 14) / 121 = 0.884$
 C : サイクル長 (秒)、L : 損失時間 (秒)

- ①: 県道135号線：南進
- ②: 県道135号線：北進
- ③: 県道52号線：東進
- ④: 県道52号線：西進

現示方式の図示

現示					
表示時間	G:61 Y:3 AR:0	G:6 Y:2 AR:3	G:32 Y:3 AR:0	G:6 Y:2 AR:3	C=121
有効青時間	62	6	33	6	G=107

需要率表 6 交差点② (休日：開店後)

交差点名		交差点② (警察署前交差点) : 休日_開店後								
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・右折	左折・直進	右折		
車線数		1	1	1	1	1	1	1		
飽和交通流率の基本値 S B		2,000	1,800	2,000	1,800	2,000	2,000	1,800		
車線幅員による補正率 αw		1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000		
(車線幅員) m		(3.30)	(3.00)	(3.30)	(3.00)	(4.70)	(3.30)	(3.00)		
縦断勾配による補正率 αG		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)		
大型車混入による補正率 αT		0.999	1.000	0.994	0.952	1.000	1.000	1.000		
(大型車混入率) %		(0.18)	(0.00)	(0.93)	(7.25)	(0.00)	(0.00)	(0.00)		
左折車混入による補正率 $\alpha L T$		0.955		0.983		0.898	0.927			
(左折率) L %		(16.8)		(6.1)		(43.5)	(30.3)			
(左折車の通過確率) f L		0.85		0.85		0.85	0.85			
(有効青時間) 秒		62		62		33	33			
(歩行者現示時間) 秒		57		57		28	28			
右折車混入による補正率 $\alpha R T$						0.981				
(右折率) R %						(15.2)				
(右折車の通過確率) f R						0.906				
(有効青時間) 秒						33				
(サイクル長) 秒						121				
飽和交通流率 S		1,908	1,800	1,954	1,714	1,762	1,854	1,800		
設計交通量 q		541 (91+450)	132	538 (33+505)	69	237 (103+98+36)	142 (43+99)	111		
流入部各車線の需要率		0.284	0.073	0.275	0.040	0.135	0.077	0.062		
現示の需要率	1φ	0.284		0.275				0.284		
	2φ		0.073		0.040			0.073		
	3φ					0.135	0.077	0.135		
	4φ						0.062	0.062		
有効青時間(秒)		62.0	9.1	62.0	9.1	33.0	33.0	9.1		
可能交通容量 C i		978	505	1,001	525	481	506	519		
交通容量比 q / C i		0.553	0.261	0.537	0.131	0.493	0.281	0.214		
交通容量の照査結果		OK	OK	OK	OK	OK	OK	OK		
現示の需要率									0.284	交差点の需要率 0.554 ≤ 0.884
有効青時間(秒)									121	

※ 交差点需要率 上限値
 $(C-L)/C = (121 - 14) / 121 = 0.884$
 C : サイクル長 (秒)、L : 損失時間 (秒)

- ①: 県道135号線：南進
- ②: 県道135号線：北進
- ③: 県道52号線：東進
- ④: 県道52号線：西進

現示方式の図示

現示	1φ	2φ	3φ	4φ	
表示時間	G:61 Y:3 AR:0	G:6 Y:2 AR:3	G:32 Y:3 AR:0	G:6 Y:2 AR:3	C=121
有効青時間	62	6	33	6	G=107

需要率表 7 交差点② (平日:現況)

交差点名		交差点② (警察署前交差点) : 平日_現況									
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・右折	左折・直進	右折			
車線数		1	1	1	1	1	1	1			
飽和交通流率の基本値 S B		2,000	1,800	2,000	1,800	2,000	2,000	1,800			
車線幅員による補正率 α w (車線幅員) m		1.000 (3.30)	1.000 (3.00)	1.000 (3.30)	1.000 (3.00)	1.000 (4.70)	1.000 (3.30)	1.000 (3.00)			
縦断勾配による補正率 α G (縦断勾配) %		1.000 (0.00)	1.000 (0.00)	1.000 (0.00)	1.000 (0.00)	1.000 (0.00)	1.000 (0.00)	1.000 (0.00)			
大型車混入による補正率 α T (大型車混入率) %		0.991 (1.34)	1.000 (0.00)	0.992 (1.18)	1.000 (0.00)	0.997 (0.36)	1.000 (0.00)	0.988 (1.75)			
左折車混入による補正率 α L T (左折率) L % (左折車の通過確率) f L (有効青時間) 秒 (歩行者現示時間) 秒		0.931 (26.4) 0.85 64 59		0.982 (6.7) 0.85 64 59		0.948 (21.8) 0.85 28 23	0.939 (25.9) 0.85 28 23				
右折車混入による補正率 α R T (右折率) R % (右折車の通過確率) f R (有効青時間) 秒 (サイクル長) 秒						0.919 (19.6) 0.818 28 120					
飽和交通流率 S		1,845	1,800	1,948	1,800	1,737	1,878	1,778			
設計交通量 q		523 (138+385)	82	509 (34+475)	54	275 (60+161+54)	259 (67+192)	114			
流入部各車線の需要率		0.283	0.046	0.261	0.030	0.158	0.138	0.064	現示の需要率	交差点の需要率	
現示の需要率		1φ	0.283		0.261				0.283	0.551 ≤0.883	
		2φ		0.046		0.030			0.046		
		3φ					0.158	0.138			0.158
		4φ							0.064		0.064
有効青時間(秒)		1φ	64.0		64.0				サイクル長(秒)		
		2φ		10.1		10.1			120		
		3φ					28.0	28.0			
		4φ							10.1		
可能交通容量 C i		984	577	1,039	655	405	438	400			
交通容量比 q / C i		0.532	0.142	0.490	0.082	0.679	0.591	0.285			
交通容量の照査結果		OK	OK	OK	OK	OK	OK	OK			

※ 交差点需要率 上限値
 $(C-L)/C = (120 - 14) / 120 = 0.883$
 C : サイクル長 (秒)、L : 損失時間 (秒)

- ①: 県道135号線: 南進
- ②: 県道135号線: 北進
- ③: 県道52号線: 東進
- ④: 県道52号線: 西進

現示方式の図示

現示					
表示時間	G:63 Y:3 AR:0	G:7 Y:2 AR:3	G:27 Y:3 AR:0	G:7 Y:2 AR:3	C=120
有効青時間	64	7	28	7	G=106

需要率表 8 交差点②（平日：開店後）

交差点名		交差点②（警察署前交差点）：平日_開店後									
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・右折	左折・直進	右折			
車線数		1	1	1	1	1	1	1			
飽和交通流率の基本値 S B		2,000	1,800	2,000	1,800	2,000	2,000	1,800			
車線幅員による補正率 α w (車線幅員) m		1.000 (3.30)	1.000 (3.00)	1.000 (3.30)	1.000 (3.00)	1.000 (4.70)	1.000 (3.30)	1.000 (3.00)			
縦断勾配による補正率 α G (縦断勾配) %		1.000 (0.00)	1.000 (0.00)	1.000 (0.00)	1.000 (0.00)	1.000 (0.00)	1.000 (0.00)	1.000 (0.00)			
大型車混入による補正率 α T (大型車混入率) %		0.991 (1.23)	1.000 (0.00)	0.992 (1.12)	1.000 (0.00)	0.998 (0.31)	1.000 (0.00)	0.989 (1.53)			
左折車混入による補正率 α L T (左折率) L % (左折車の通過確率) f L (有効青時間) 秒 (歩行者現示時間) 秒		0.929 (27.2)		0.983 (6.3)		0.923 (33.4)	0.939 (25.9)				
右折車混入による補正率 α R T (右折率) R % (右折車の通過確率) f R (有効青時間) 秒 (サイクル長) 秒						0.930 (16.7)					
飽和交通流率 S		1,841	1,800	1,950	1,800	1,713	1,878	1,780			
設計交通量 q		569 (155+414)	130	538 (34+504)	54	323 (108+161+54)	259 (67+192)	131			
流入部各車線の需要率		0.309	0.072	0.276	0.030	0.189	0.138	0.074	現示の需要率	交差点の需要率	
現示の需要率		1φ	0.309		0.276				0.309	0.644 ≤0.883	
		2φ		0.072		0.030			0.072		
		3φ					0.189	0.138			0.189
		4φ							0.074		0.074
有効青時間(秒)		1φ	64.0		64.0				サイクル長(秒)		
		2φ		10.1		10.1			120		
		3φ					28.0	28.0			
		4φ							10.1		
可能交通容量 C i		982	553	1,040	628	400	438	401			
交通容量比 q / C i		0.579	0.235	0.517	0.086	0.808	0.591	0.327			
交通容量の照査結果		OK	OK	OK	OK	OK	OK	OK			

※ 交差点需要率 上限値
 $(C-L)/C = (120 - 14) / 120 = 0.883$
 C : サイクル長 (秒)、L : 損失時間 (秒)

- ①： 県道135号線：南進
- ②： 県道135号線：北進
- ③： 県道52号線：東進
- ④： 県道52号線：西進

現示方式の図示

現示	1φ	2φ	3φ	4φ	
表示時間	G:63 Y:3 AR:0	G:7 Y:2 AR:3	G:27 Y:3 AR:0	G:7 Y:2 AR:3	C=120
有効青時間	64	7	28	7	G=106