

スーパーセンタートリアル氏家さくら店

交通処理計画資料

株式会社トリアルカンパニー
福岡市東区多の津一丁目12番2号
T E L : 092-626-5550
F A X : 092-626-5404

【 目 次 】

1.	計画概要	P. 1
2.	方向別の自動車来台数の予測	P. 2
3.	交通量調査	
	1) 交通量調査概要	P. 5
	2) 交差点・サイクル長	P. 6
	3) 交通量調査	P. 8
	4) 交差点方向別交通量	P. 14
	5) 交差点需要率・交通容量比	P. 25
	6) 無信号交差点交通容量の検討	P. 26
	7) 出入口における入出庫の検討	P. 40
◇添付図面		
	経路図及び方向別来台数の予測	P. 55
	交通量調査地点位置図	P. 56

1. 計画概要

名 称 : スーパーセンタートリアル氏家さくら店

所 在 地 : 栃木県さくら市櫻野字海道上2022番1 外

店 舗 面 積 : 4,317m²

駐 車 場 台 数 : 192台

従業員用駐車場台数 : 127台

駐 輪 場 台 数 : 50台

自動二輪駐車場台数 : 5台

駐 車 場 出 入 口 : 3箇所 (内1箇所 搬入車両兼用)

営 業 時 間 : 24時間

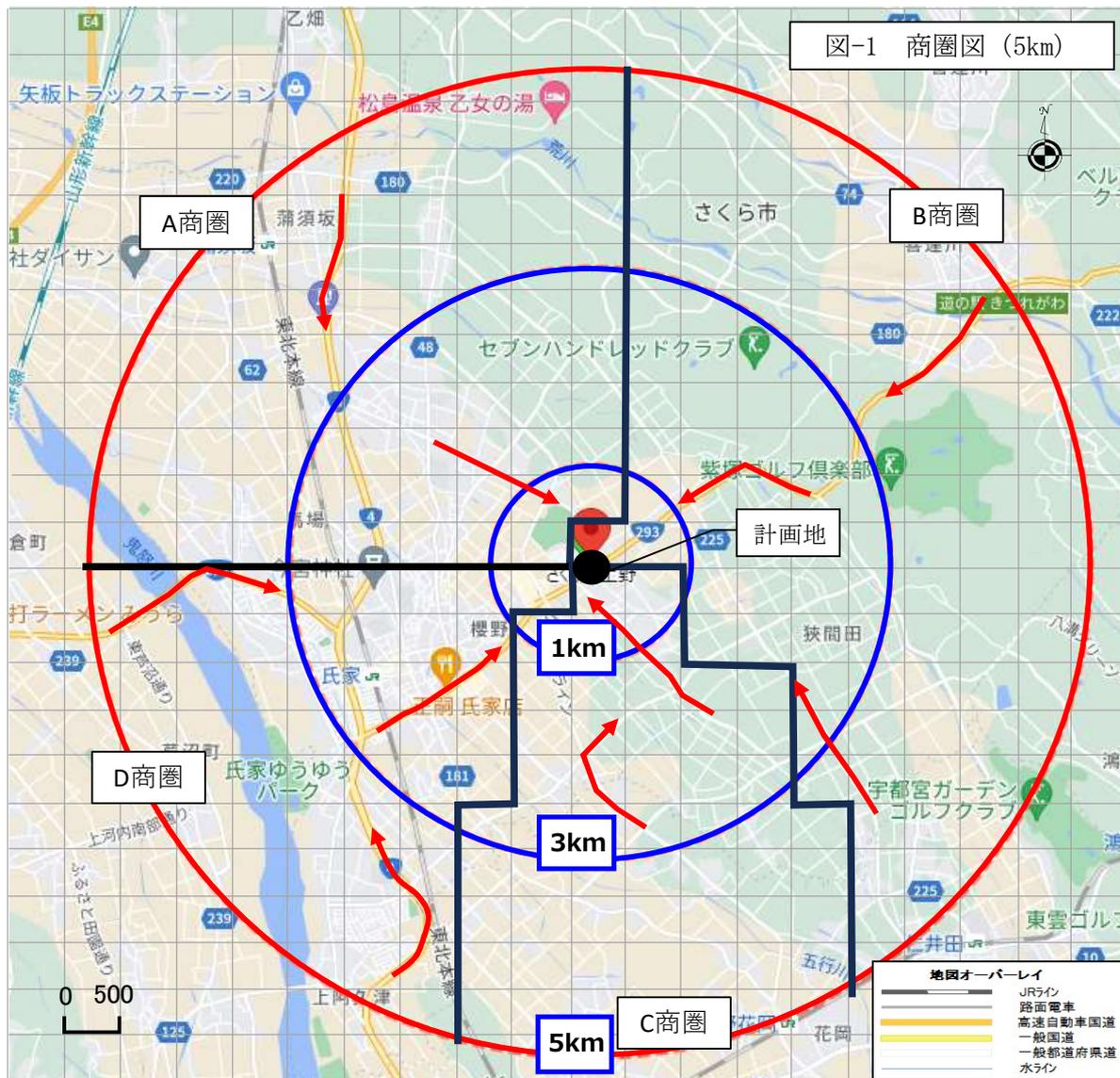
荷さばき可能時間帯 : 24時間

2. 方向別の自動車来台数の予測（日台数及びピーク時台数）

1) 商圏の設定, アクセス経路の設定及び商圏のゾーニング

当該計画店舗の商圏は店舗を中心とした5kmの範囲としました。また、当該計画店舗までの来店経路を方向別に設定し、商圏をA、B、C、Dの4つにゾーニングしました。

（（図-1 商圏図（5km））

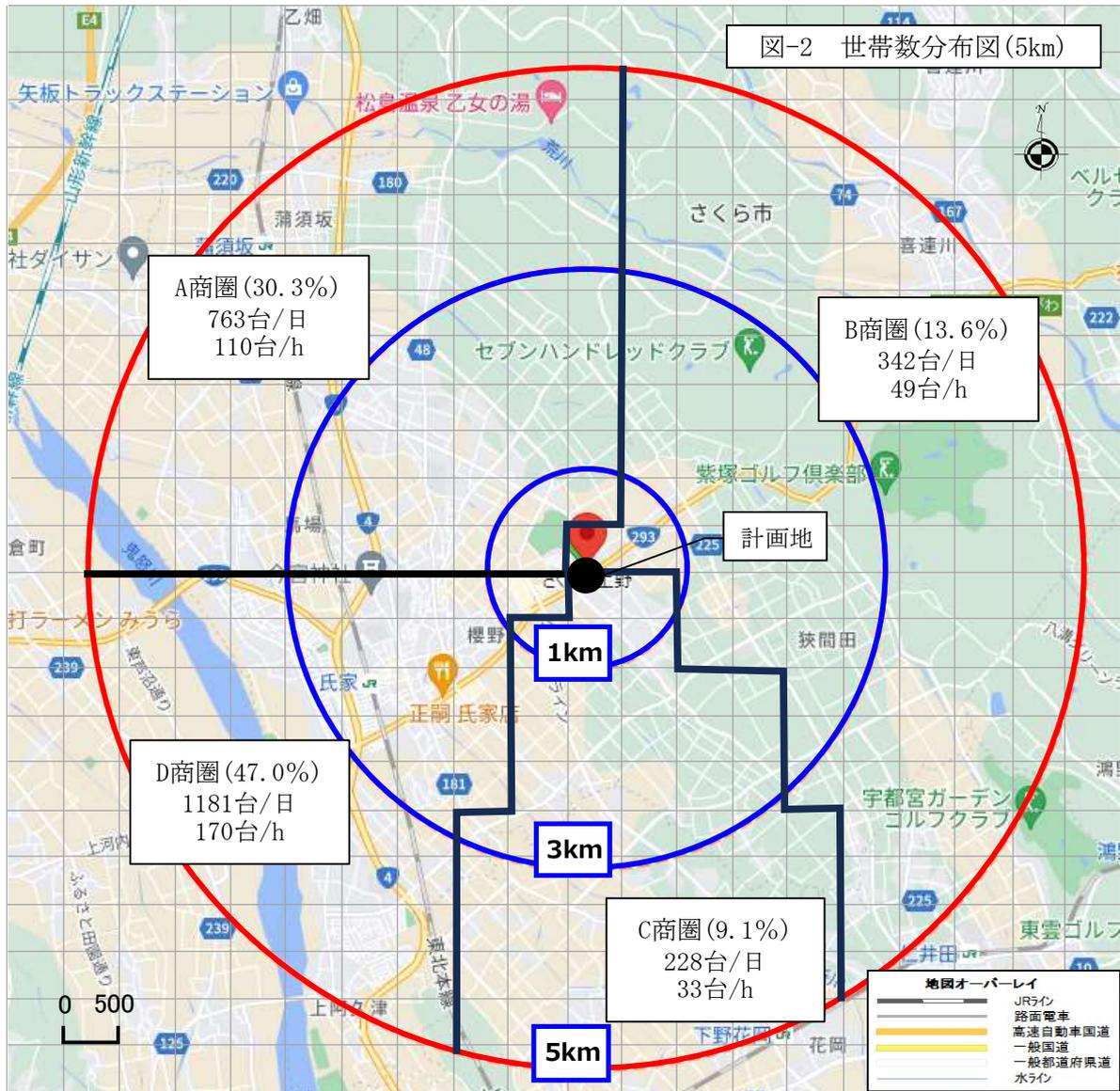


2) ゾーン別世帯構成比の推計

国勢調査の結果に基づく、町丁目別世帯数を適用した場合の氏家さくら店への来客の商圈内総世帯数は、37500世帯です。この世帯数をゾーン別に区分し、

A、B、C、Dの4つの商圈の世帯数構成比を算出しました。

(図-2 世帯数分布図 (5km))



ゾーン別世帯数構成

ゾーン	世帯数	構成比
A圏	11,375	30.3%
B圏	5,107	13.6%
C圏	3,395	9.1%
D圏	17,623	47.0%
計	37,500	100.0%

3) 方向別ピーク時自動車来台数の設定

a. 大規模小売店舗立地法指針による計算式

項目	事項・数値等	各事項算出のための計算式
地域の区分	その他地区	無指定
S: 店舗面積	4,317	4,317m ²
α: 補正率	0.8	総合スーパー
A: 店舗面積あたり日 来店客原単位	970.49	人口40万人未満 1,100-30S
B: ピーク率	14.4%	—
L: 駅からの距離	2,400m	JR氏家駅
C: 自動車分担率	90%	人口10万人未満
D: 平均乗車人員	1.5	店舗面積10,000m ² 未満
E: 平均駐車時間係数	0.51184	店舗面積10,000m ² 未満 (30+5.5S) / 60
必要駐車台数 (併設施設がない場合の計算)	149台	$S \times \alpha \times A \times B \times C \div D \times E$
ピーク1時間あたりの来台数	362台/h	$S \times A \times B \times C \div D$
1日あたりの来台数	2,514台/日	$S \times A \times C \div D$

必要駐車台数149台に対して、氏家さくら店は192台を確保します。

b. 方向別自動車来台数

ゾーン	方向別自動車来店台数 (ピーク1時間)		方向別自動車来店台数 (1日)	
	台数	割合	台数	割合
A商圈	110台	30.3%	763台	30.3%
B商圈	49台	13.6%	342台	13.6%
C商圈	33台	9.1%	228台	9.1%
D商圈	170台	47.0%	1,181台	47.0%
計	362台	100.0%	2,514台	100.0%

3. 交通量調査

1) 交通量調査概要

(1). 調査年月日 令和 7 年 2 月 16 日 (日曜日) 天候： 晴れ時々くもり
令和 7 年 2 月 17 日 (月曜日) 天候： 晴れ時々くもり

(2). 調査時間 平日 14 時間 07 : 00 ~ 21 : 00
休日 14 時間 07 : 00 ~ 21 : 00

(3). 調査場所 交差点 A 櫻野2029 - 6 交差点
交差点 B 櫻野2022 - 1 交差点
交差点 C 上野 交差点

(4). 調査方向 交差点流入全方向 (数取器使用)

(5). 車種区分 普通車、大型車の車種区分

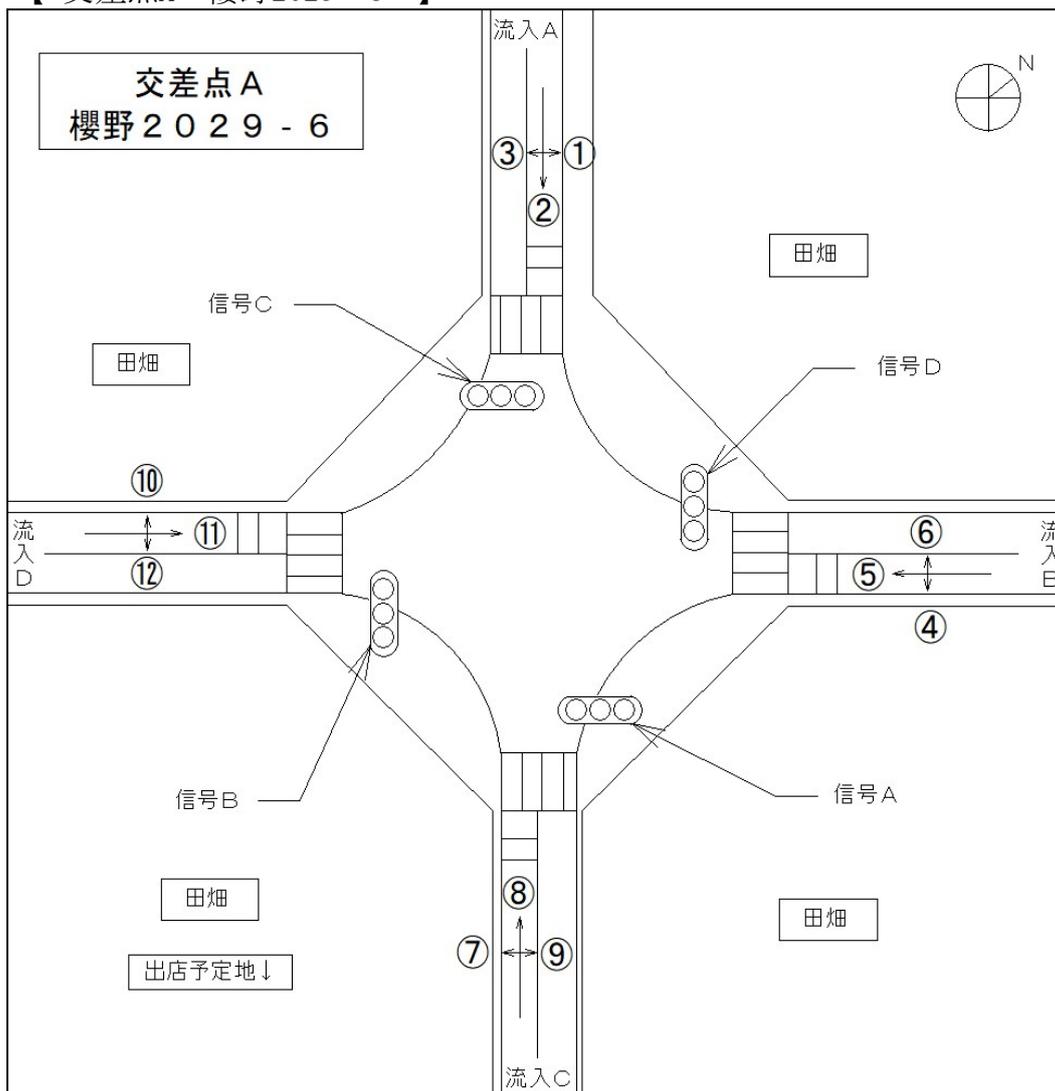
普通車ナンバープレート頭番号 : 3 ・ 4 ・ 5 ・ 7 ・ 8

大型車ナンバープレート頭番号 : 0 ・ 1 ・ 2 ・ 8 ・ 9

※8ナンバー : パトカー・教習車は普通車

2) 交差点・サイクル長

【 交差点A 櫻野2029 - 6 】

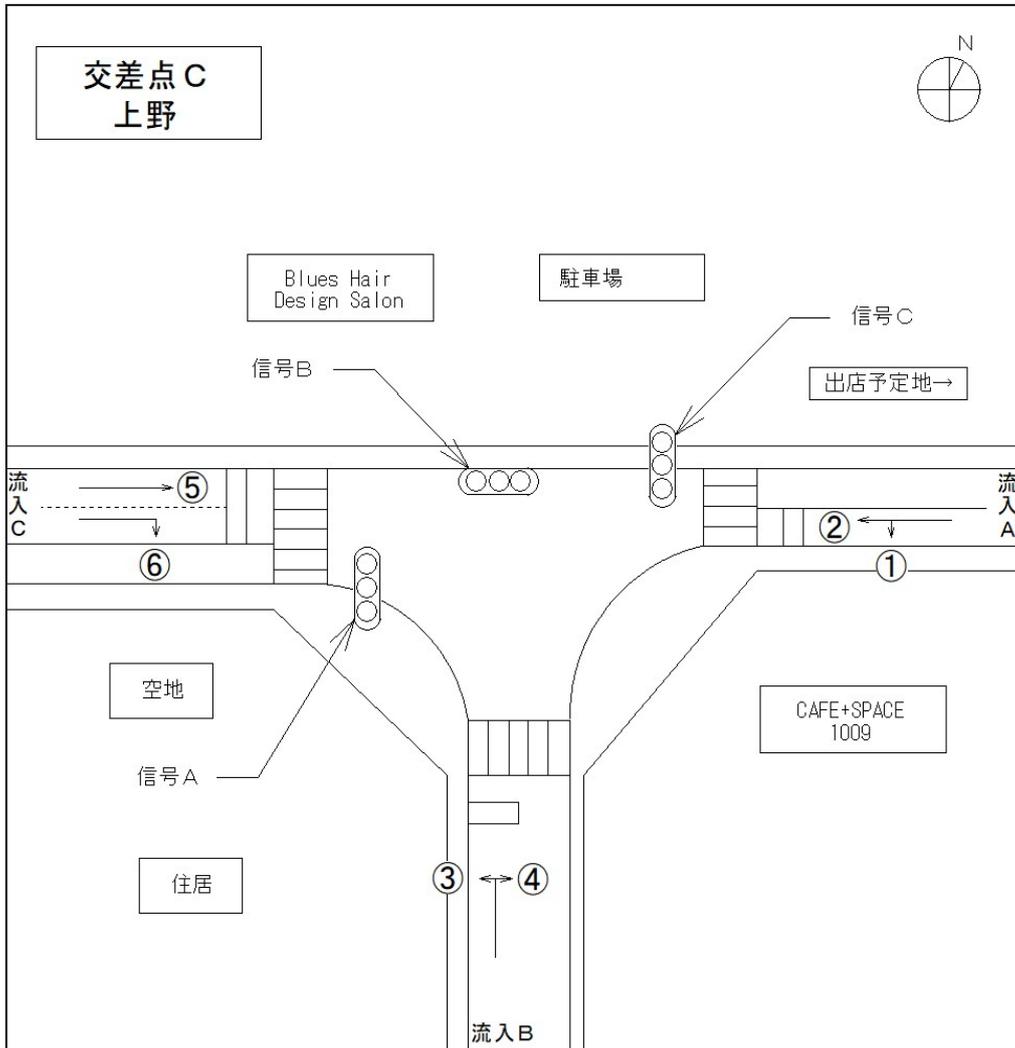


サイクル長

単位：秒

	時間帯	1	2	3	4	5	6	サイクル長
信号機 A		青	黄	赤	赤	赤	赤	
信号機 B		赤	赤	赤	青	黄	赤	
信号機 C		青	黄	赤	赤	赤	赤	
信号機 D		赤	赤	赤	青	黄	赤	
秒数(休日)	16時台	37	4	3	24	4	3	75秒
秒数(平日)	8時台	45	4	3	26	4	3	85秒

【 交差点C 上野 】



サイクル長

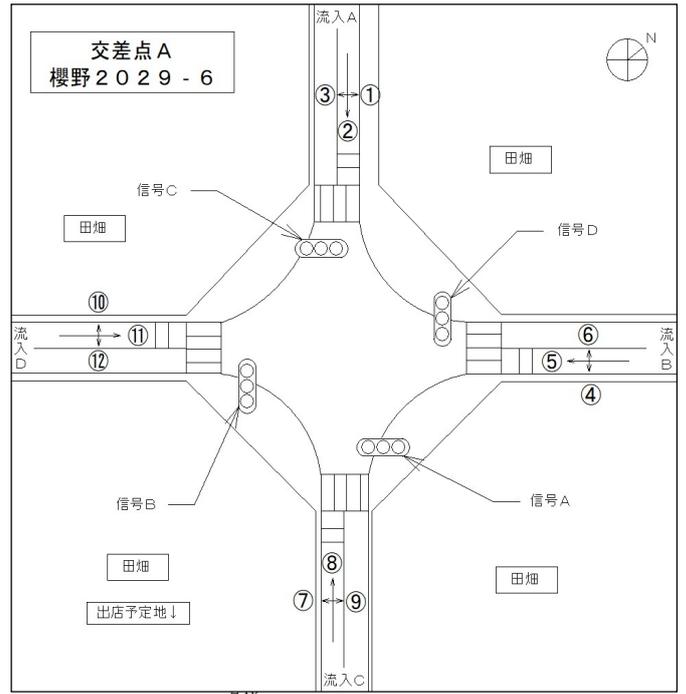
単位：秒

	時間帯	1	2	3	4	5	6	サイクル長
信号機 A		青	黄	赤	赤	赤	赤	
信号機 B		赤	赤	赤	青	黄	赤	
信号機 C		青	黄	赤	赤	赤	赤	
秒数(休日)	14時台	65	4	2	20	4	2	97秒
秒数(平日)	17時台	90	4	2	20	4	2	122秒

3) 交通量調査結果

【 交差点A 櫻野2029 - 6 (休日) 】

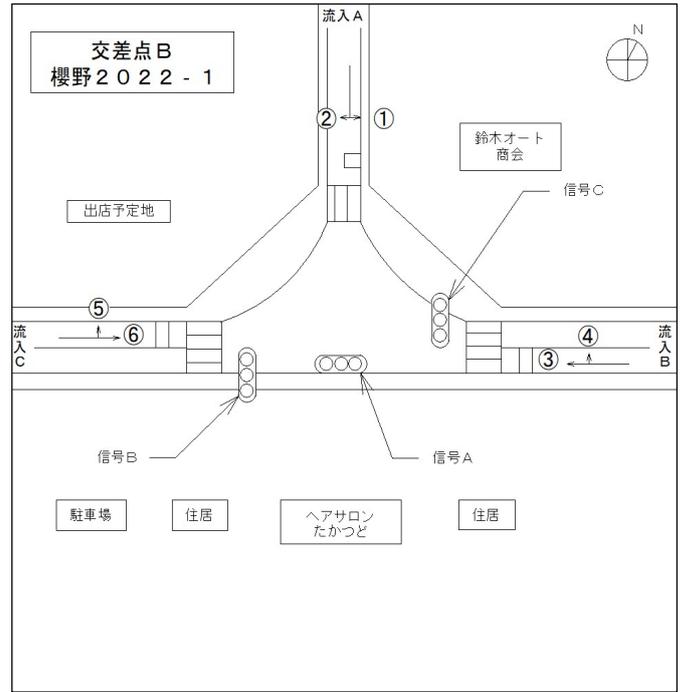
調査日	令和7年2月16日
地点	櫻野2029 - 6
天候	晴れ時々くもり
備考	



流入方向	(流入A)				(流入B)				(流入C)				(流入D)				(総計)
	①	②	③	計	④	⑤	⑥	計	⑦	⑧	⑨	計	⑩	⑪	⑫	計	
(普通車)																	
7 時台	0	11	21	32	6	86	1	93	17	5	15	37	2	93	9	104	266
8 時台	1	13	34	48	7	163	3	173	11	9	22	42	11	99	6	116	379
9 時台	4	19	51	74	19	237	1	257	17	12	15	44	33	182	10	225	600
10 時台	1	20	64	85	14	300	3	317	19	26	17	62	46	237	17	300	764
11 時台	3	17	53	73	5	244	2	251	11	13	15	39	58	307	15	380	743
12 時台	0	16	24	40	14	210	0	224	17	16	13	46	40	245	15	300	610
13 時台	2	16	42	60	19	245	1	265	19	22	13	54	49	257	9	315	694
14 時台	1	16	44	61	19	247	0	266	11	25	7	43	60	279	16	355	725
15 時台	3	17	51	71	14	221	3	238	17	23	12	52	62	281	10	353	714
16 時台	6	23	37	66	24	261	1	286	16	24	24	64	57	287	17	361	777
17 時台	5	15	36	56	12	209	1	222	13	25	10	48	41	225	14	280	606
18 時台	1	10	16	27	10	129	0	139	10	15	14	39	40	154	6	200	405
19 時台	2	8	12	22	3	85	0	88	5	8	1	14	24	126	3	153	277
【普通車合計】	29	201	485	715	166	2,637	16	2,819	183	223	178	584	523	2,772	147	3,442	7,560
(大型車)																	
7 時台	0	0	0	0	0	6	0	6	0	0	0	0	0	8	0	8	14
8 時台	0	0	0	0	0	7	0	7	0	0	0	0	0	2	0	2	9
9 時台	0	0	0	0	0	5	0	5	0	0	0	0	0	5	0	5	10
10 時台	0	0	0	0	2	5	0	7	1	0	0	1	0	6	0	6	14
11 時台	0	1	0	1	0	6	0	6	0	1	0	1	0	10	0	10	18
12 時台	0	0	1	1	0	6	0	6	0	0	0	0	0	8	0	8	15
13 時台	0	0	0	0	0	8	0	8	0	0	0	0	0	3	0	3	11
14 時台	0	0	0	0	1	6	0	7	0	1	0	1	0	6	0	6	14
15 時台	0	0	0	0	0	5	0	5	0	0	0	0	0	2	0	2	7
16 時台	0	0	0	0	1	9	0	10	0	0	1	1	0	5	0	5	16
17 時台	0	0	0	0	0	7	0	7	0	0	0	0	0	3	0	3	10
18 時台	0	0	0	0	1	1	0	2	0	0	0	0	0	2	0	2	4
19 時台	0	0	0	0	0	4	0	4	0	0	0	0	0	2	0	2	6
【大型車合計】	0	1	1	2	5	75	0	80	1	2	1	4	0	62	0	62	148
(全車種)																	
7 時台	0	11	21	32	6	92	1	99	17	5	15	37	2	101	9	112	280
8 時台	1	13	34	48	7	170	3	180	11	9	22	42	11	101	6	118	388
9 時台	4	19	51	74	19	242	1	262	17	12	15	44	33	187	10	230	610
10 時台	1	20	64	85	16	305	3	324	20	26	17	63	46	243	17	306	778
11 時台	3	18	53	74	5	250	2	257	11	14	15	40	58	317	15	390	761
12 時台	0	16	25	41	14	216	0	230	17	16	13	46	40	253	15	308	625
13 時台	2	16	42	60	19	253	1	273	19	22	13	54	49	260	9	318	705
14 時台	1	16	44	61	20	253	0	273	11	26	7	44	60	285	16	361	739
15 時台	3	17	51	71	14	226	3	243	17	23	12	52	62	283	10	355	721
16 時台	6	23	37	66	25	270	1	296	16	24	25	65	57	292	17	366	793
17 時台	5	15	36	56	12	216	1	229	13	25	10	48	41	228	14	283	616
18 時台	1	10	16	27	11	130	0	141	10	15	14	39	40	156	6	202	409
19 時台	2	8	12	22	3	89	0	92	5	8	1	14	24	128	3	155	283
【全車種合計】	29	202	486	717	171	2,712	16	2,899	184	225	179	588	523	2,834	147	3,504	7,708

【 交差点B 櫻野2022 - 1 (休日) 】

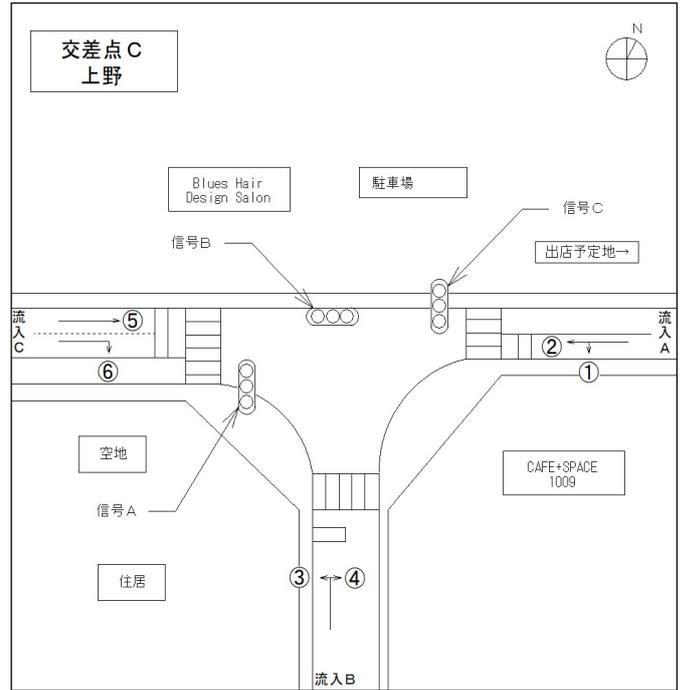
調査日	令和 7 年 2 月 16 日
地点	櫻野2022 - 1
天候	晴れ時々くもり
備考	



流入方向	(流入A)			(流入B)			(流入C)			(総計)
	①	②	計	③	④	計	⑤	⑥	計	
(普通車)										
7 時台	15	14	29	70	5	75	22	166	188	292
8 時台	13	12	25	164	15	179	25	147	172	376
9 時台	27	14	41	325	15	340	22	251	273	654
10 時台	24	22	46	360	22	382	29	342	371	799
11 時台	9	9	18	362	14	376	22	361	383	777
12 時台	21	14	35	354	15	369	21	346	367	771
13 時台	15	27	42	387	18	405	21	380	401	848
14 時台	26	7	33	461	13	474	16	355	371	878
15 時台	15	15	30	415	15	430	30	361	391	851
16 時台	25	21	46	362	19	381	14	309	323	750
17 時台	23	10	33	251	11	262	16	273	289	584
18 時台	18	1	19	203	11	214	5	227	232	465
19 時台	6	6	12	102	5	107	10	199	209	328
【普通車合計】	237	172	409	3,816	178	3,994	253	3,717	3,970	8,373
(大型車)										
7 時台	0	0	0	1	0	1	0	5	5	6
8 時台	0	0	0	3	0	3	0	2	2	5
9 時台	0	0	0	2	0	2	0	4	4	6
10 時台	1	0	1	4	1	5	0	5	5	11
11 時台	0	0	0	2	0	2	0	5	5	7
12 時台	0	0	0	1	0	1	0	1	1	2
13 時台	0	0	0	1	0	1	0	2	2	3
14 時台	0	0	0	3	0	3	0	3	3	6
15 時台	0	0	0	0	0	0	0	4	4	4
16 時台	1	0	1	2	1	3	0	5	5	9
17 時台	0	0	0	1	0	1	0	3	3	4
18 時台	1	0	1	3	0	3	0	1	1	5
19 時台	0	0	0	4	0	4	0	1	1	5
【大型車合計】	3	0	3	27	2	29	0	41	41	73
(全車種)										
7 時台	15	14	29	71	5	76	22	171	193	298
8 時台	13	12	25	167	15	182	25	149	174	381
9 時台	27	14	41	327	15	342	22	255	277	660
10 時台	25	22	47	364	23	387	29	347	376	810
11 時台	9	9	18	364	14	378	22	366	388	784
12 時台	21	14	35	355	15	370	21	347	368	773
13 時台	15	27	42	388	18	406	21	382	403	851
14 時台	26	7	33	464	13	477	16	358	374	884
15 時台	15	15	30	415	15	430	30	365	395	855
16 時台	26	21	47	364	20	384	14	314	328	759
17 時台	23	10	33	252	11	263	16	276	292	588
18 時台	19	1	20	206	11	217	5	228	233	470
19 時台	6	6	12	106	5	111	10	200	210	333
【全車種合計】	240	172	412	3,843	180	4,023	253	3,758	4,011	8,446

【 交差点C 上野 (休日) 】

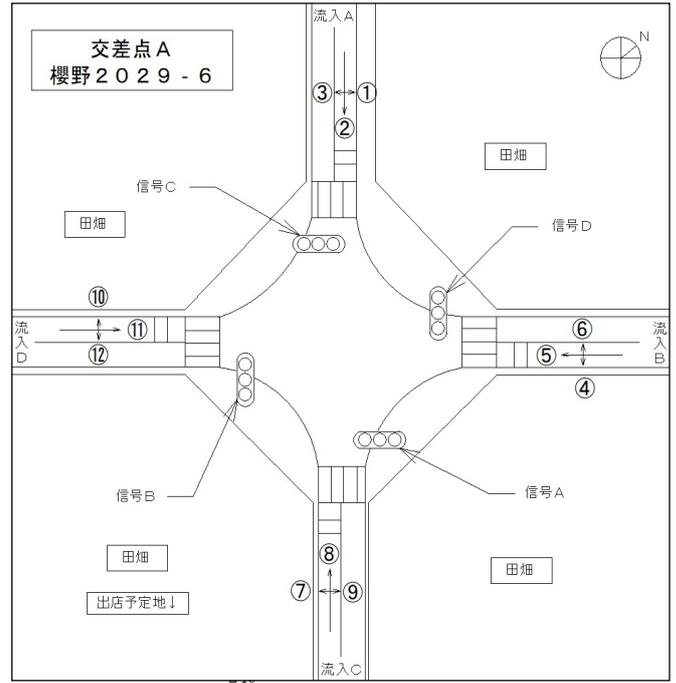
調査日	令和7年2月16日
地点	上野
天候	晴れ時々くもり
備考	



流入方向	(流入A)			(流入B)			(流入C)			(総計)
	①	②	計	③	④	計	⑤	⑥	計	
(普通車)										
7 時台	2	83	85	22	10	32	192	15	207	324
8 時台	3	174	177	44	16	60	157	12	169	406
9 時台	2	323	325	73	10	83	274	45	319	727
10 時台	6	348	354	123	26	149	354	79	433	936
11 時台	5	421	426	66	9	75	411	81	492	993
12 時台	7	384	391	63	6	69	382	64	446	906
13 時台	7	433	440	77	10	87	400	74	474	1,001
14 時台	5	494	499	61	4	65	377	65	442	1,006
15 時台	11	439	450	68	8	76	400	82	482	1,008
16 時台	10	388	398	71	9	80	377	122	499	977
17 時台	11	265	276	50	13	63	286	87	373	712
18 時台	2	224	226	41	3	44	226	72	298	568
19 時台	2	114	116	19	4	23	198	44	242	381
【普通車合計】	73	4,090	4,163	778	128	906	4,034	842	4,876	9,945
(大型車)										
7 時台	0	1	1	1	0	1	4	0	4	6
8 時台	0	2	2	0	0	0	1	0	1	3
9 時台	0	2	2	0	0	0	1	0	1	3
10 時台	0	4	4	2	0	2	4	0	4	10
11 時台	0	2	2	0	0	0	2	1	3	5
12 時台	0	1	1	2	0	2	1	2	3	6
13 時台	0	1	1	1	0	1	1	0	1	3
14 時台	0	1	1	1	0	1	1	0	1	3
15 時台	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
16 時台	0	3	3	0	0	0	0	0	0	3
17 時台	0	1	1	0	0	0	2	0	2	3
18 時台	0	5	5	0	0	0	1	0	1	6
19 時台	0	4	4	0	0	0	0	0	0	4
【大型車合計】	0	27	27	7	0	7	18	3	21	55
(全車種)										
7 時台	2	84	86	23	10	33	196	15	211	330
8 時台	3	176	179	44	16	60	158	12	170	409
9 時台	2	325	327	73	10	83	275	45	320	730
10 時台	6	352	358	125	26	151	358	79	437	946
11 時台	5	423	428	66	9	75	413	82	495	998
12 時台	7	385	392	65	6	71	383	66	449	912
13 時台	7	434	441	78	10	88	401	74	475	1,004
14 時台	5	495	500	62	4	66	378	65	443	1,009
15 時台	11	439	450	68	8	76	400	82	482	1,008
16 時台	10	391	401	71	9	80	377	122	499	980
17 時台	11	266	277	50	13	63	288	87	375	715
18 時台	2	229	231	41	3	44	227	72	299	574
19 時台	2	118	120	19	4	23	198	44	242	385
【全車種合計】	73	4,117	4,190	785	128	913	4,052	845	4,897	10,000

【 交差点A 櫻野2029 - 6 (平日) 】

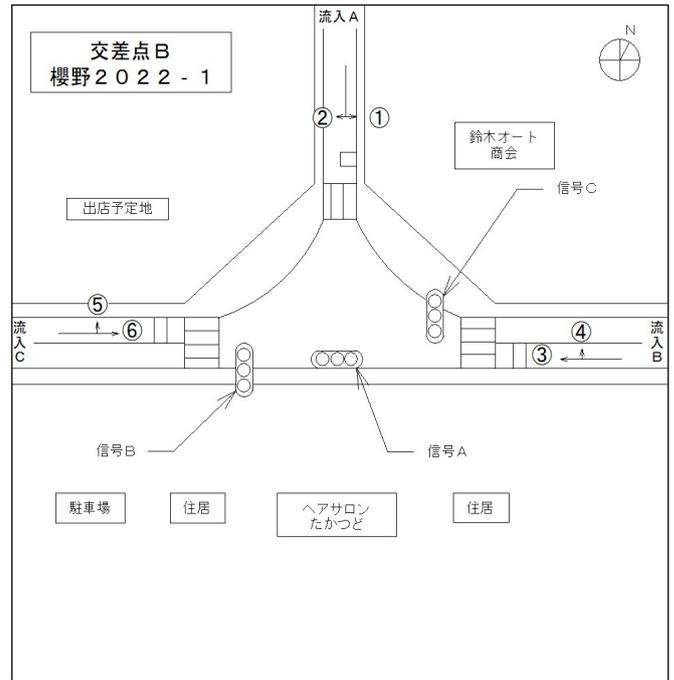
調査日	令和7年2月17日
地点	櫻野2029 - 6
天候	晴れ時々くもり
備考	



流入方向	(流入A)				(流入B)				(流入C)				(流入D)				(総計)
	①	②	③	計	④	⑤	⑥	計	⑦	⑧	⑨	計	⑩	⑪	⑫	計	
(普通車)																	
7 時台	5	63	48	116	18	280	1	299	22	39	45	106	14	321	7	342	863
8 時台	13	69	81	163	26	271	10	307	34	54	35	123	28	248	19	295	888
9 時台	5	25	50	80	13	229	1	243	30	35	14	79	33	196	16	245	647
10 時台	2	15	56	73	11	223	3	237	24	22	11	57	39	208	6	253	620
11 時台	2	18	45	65	12	214	4	230	12	19	11	42	46	235	19	300	637
12 時台	1	23	33	57	8	173	0	181	14	27	14	55	34	220	14	268	561
13 時台	3	30	23	56	11	189	6	206	10	22	14	46	34	225	10	269	577
14 時台	0	35	26	61	18	176	2	196	23	32	9	64	47	208	17	272	593
15 時台	4	35	32	71	15	180	1	196	27	41	17	85	42	258	14	314	666
16 時台	8	29	36	73	22	201	4	227	26	41	22	89	54	254	18	326	715
17 時台	4	24	43	71	19	338	9	366	19	50	15	84	62	303	14	379	900
18 時台	5	18	29	52	21	271	4	296	10	37	13	60	75	294	14	383	791
19 時台	2	9	11	22	8	137	3	148	6	20	7	33	35	172	11	218	421
【普通車合計】	54	393	513	960	202	2,882	48	3,132	257	439	227	923	543	3,142	179	3,864	8,879
(大型車)																	
7 時台	0	0	0	0	1	31	0	32	0	1	0	1	1	32	0	33	66
8 時台	1	1	0	2	1	36	0	37	6	2	0	8	1	34	4	39	86
9 時台	0	2	3	5	2	46	1	49	1	0	1	2	1	49	1	51	107
10 時台	0	3	1	4	1	38	0	39	0	0	1	1	0	47	0	47	91
11 時台	0	0	2	2	4	35	0	39	1	0	0	1	1	39	1	41	83
12 時台	0	1	2	3	4	30	0	34	1	0	1	2	0	39	1	40	79
13 時台	0	5	1	6	1	30	1	32	2	1	2	5	0	40	1	41	84
14 時台	0	2	0	2	0	37	0	37	0	1	1	2	0	45	0	45	86
15 時台	0	2	0	2	0	36	0	36	3	3	1	7	0	39	1	40	85
16 時台	0	3	1	4	1	33	0	34	0	0	1	1	0	27	2	29	68
17 時台	1	2	0	3	0	10	0	10	0	0	1	1	1	14	1	16	30
18 時台	0	0	0	0	0	9	0	9	0	0	0	0	0	9	0	9	18
19 時台	0	0	0	0	0	8	0	8	0	0	0	0	0	4	0	4	12
【大型車合計】	2	21	10	33	15	379	2	396	14	8	9	31	5	418	12	435	895
(全車種)																	
7 時台	5	63	48	116	19	311	1	331	22	40	45	107	15	353	7	375	929
8 時台	14	70	81	165	27	307	10	344	40	56	35	131	29	282	23	334	974
9 時台	5	27	53	85	15	275	2	292	31	35	15	81	34	245	17	296	754
10 時台	2	18	57	77	12	261	3	276	24	22	12	58	39	255	6	300	711
11 時台	2	18	47	67	16	249	4	269	13	19	11	43	47	274	20	341	720
12 時台	1	24	35	60	12	203	0	215	15	27	15	57	34	259	15	308	640
13 時台	3	35	24	62	12	219	7	238	12	23	16	51	34	265	11	310	661
14 時台	0	37	26	63	18	213	2	233	23	33	10	66	47	253	17	317	679
15 時台	4	37	32	73	15	216	1	232	30	44	18	92	42	297	15	354	751
16 時台	8	32	37	77	23	234	4	261	26	41	23	90	54	281	20	355	783
17 時台	5	26	43	74	19	348	9	376	19	50	16	85	63	317	15	395	930
18 時台	5	18	29	52	21	280	4	305	10	37	13	60	75	303	14	392	809
19 時台	2	9	11	22	8	145	3	156	6	20	7	33	35	176	11	222	433
【全車種合計】	56	414	523	993	217	3,261	50	3,528	271	447	236	954	548	3,560	191	4,299	9,774

【 交差点B 櫻野2022 - 1 (平日) 】

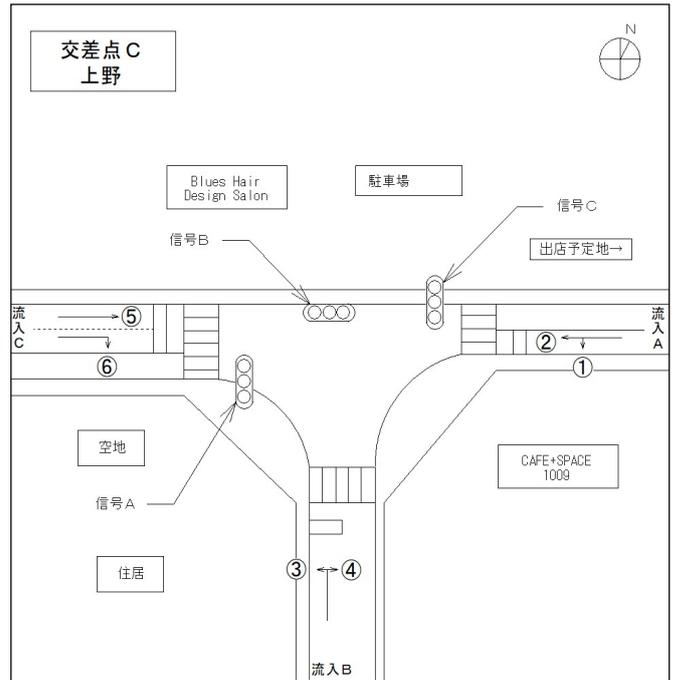
調査日	令和 7 年 2 月 17 日
地点	櫻野2022 - 1
天候	晴れ時々くもり
備考	



流入方向	(流入A)			(流入B)			(流入C)			(総計)
	①	②	計	③	④	計	⑤	⑥	計	
(普通車)										
7 時台	52	35	87	303	36	339	64	383	447	873
8 時台	55	53	108	371	27	398	72	266	338	844
9 時台	22	48	70	332	25	357	48	235	283	710
10 時台	19	15	34	332	9	341	21	343	364	739
11 時台	25	20	45	338	16	354	26	328	354	753
12 時台	15	22	37	268	27	295	28	289	317	649
13 時台	30	20	50	339	12	351	27	296	323	724
14 時台	30	40	70	249	25	274	25	323	348	692
15 時台	23	35	58	335	32	367	51	308	359	784
16 時台	28	37	65	312	39	351	46	364	410	826
17 時台	27	22	49	406	37	443	41	374	415	907
18 時台	41	12	53	291	29	320	25	247	272	645
19 時台	20	2	22	208	14	222	16	137	153	397
【普通車合計】	387	361	748	4,084	328	4,412	490	3,893	4,383	9,543
(大型車)										
7 時台	0	0	0	17	0	17	0	18	18	35
8 時台	0	0	0	17	0	17	0	16	16	33
9 時台	1	0	1	28	0	28	1	15	16	45
10 時台	1	0	1	18	0	18	0	11	11	30
11 時台	0	0	0	15	0	15	0	16	16	31
12 時台	0	0	0	8	0	8	0	14	14	22
13 時台	2	0	2	12	0	12	0	9	9	23
14 時台	0	0	0	9	0	9	0	11	11	20
15 時台	0	0	0	6	0	6	0	9	9	15
16 時台	0	0	0	12	0	12	0	6	6	18
17 時台	0	0	0	9	0	9	0	3	3	12
18 時台	0	0	0	3	0	3	0	9	9	12
19 時台	0	0	0	4	0	4	0	3	3	7
【大型車合計】	4	0	4	158	0	158	1	140	141	303
(全車種)										
7 時台	52	35	87	320	36	356	64	401	465	908
8 時台	55	53	108	388	27	415	72	282	354	877
9 時台	23	48	71	360	25	385	49	250	299	755
10 時台	20	15	35	350	9	359	21	354	375	769
11 時台	25	20	45	353	16	369	26	344	370	784
12 時台	15	22	37	276	27	303	28	303	331	671
13 時台	32	20	52	351	12	363	27	305	332	747
14 時台	30	40	70	258	25	283	25	334	359	712
15 時台	23	35	58	341	32	373	51	317	368	799
16 時台	28	37	65	324	39	363	46	370	416	844
17 時台	27	22	49	415	37	452	41	377	418	919
18 時台	41	12	53	294	29	323	25	256	281	657
19 時台	20	2	22	212	14	226	16	140	156	404
【全車種合計】	391	361	752	4,242	328	4,570	491	4,033	4,524	9,846

【 交差点C 上野 (平日) 】

調査日	令和 7 年 2 月 17 日
地点	上野
天候	晴れ時々くもり
備考	



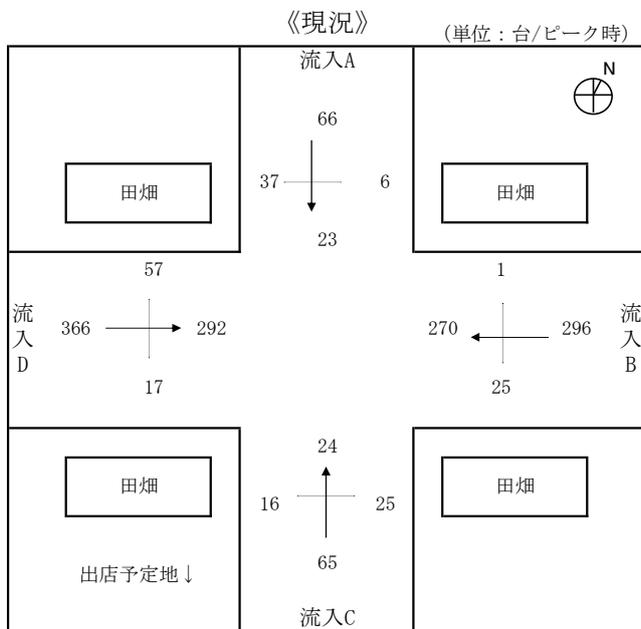
流入方向	(流入A)			(流入B)			(流入C)			(総計)
	①	②	計	③	④	計	⑤	⑥	計	
(普通車)										
7 時台	14	305	319	81	45	126	386	52	438	883
8 時台	12	376	388	87	19	106	315	65	380	874
9 時台	8	374	382	101	9	110	275	78	353	845
10 時台	8	341	349	108	14	122	352	93	445	916
11 時台	12	348	360	98	8	106	348	86	434	900
12 時台	3	288	291	64	4	68	315	89	404	763
13 時台	2	359	361	61	9	70	318	93	411	842
14 時台	0	362	362	87	7	94	354	117	471	927
15 時台	14	356	370	75	10	85	348	80	428	883
16 時台	15	335	350	76	25	101	390	108	498	949
17 時台	11	410	421	69	14	83	403	116	519	1,023
18 時台	3	259	262	56	6	62	313	94	407	731
19 時台	3	136	139	37	12	49	226	59	285	473
【普通車合計】	105	4,249	4,354	1,000	182	1,182	4,343	1,130	5,473	11,009
(大型車)										
7 時台	0	16	16	1	0	1	16	2	18	35
8 時台	0	17	17	4	1	5	15	2	17	39
9 時台	0	26	26	0	0	0	15	0	15	41
10 時台	0	18	18	0	0	0	12	1	13	31
11 時台	0	15	15	0	1	1	15	1	16	32
12 時台	0	10	10	1	0	1	14	0	14	25
13 時台	0	11	11	2	0	2	9	1	10	23
14 時台	0	8	8	1	0	1	10	1	11	20
15 時台	0	5	5	0	0	0	9	1	10	15
16 時台	0	13	13	0	0	0	6	0	6	19
17 時台	0	9	9	0	0	0	3	0	3	12
18 時台	0	9	9	0	0	0	4	0	4	13
19 時台	0	3	3	0	0	0	3	0	3	6
【大型車合計】	0	160	160	9	2	11	131	9	140	311
(全車種)										
7 時台	14	321	335	82	45	127	402	54	456	918
8 時台	12	393	405	91	20	111	330	67	397	913
9 時台	8	400	408	101	9	110	290	78	368	886
10 時台	8	359	367	108	14	122	364	94	458	947
11 時台	12	363	375	98	9	107	363	87	450	932
12 時台	3	298	301	65	4	69	329	89	418	788
13 時台	2	370	372	63	9	72	327	94	421	865
14 時台	0	370	370	88	7	95	364	118	482	947
15 時台	14	361	375	75	10	85	357	81	438	898
16 時台	15	348	363	76	25	101	396	108	504	968
17 時台	11	419	430	69	14	83	406	116	522	1,035
18 時台	3	268	271	56	6	62	317	94	411	744
19 時台	3	139	142	37	12	49	229	59	288	479
【全車種合計】	105	4,409	4,514	1,009	184	1,193	4,474	1,139	5,613	11,320

4) 交差点方向別交通量 (ピーク時間帯は、交通量調査の結果による)

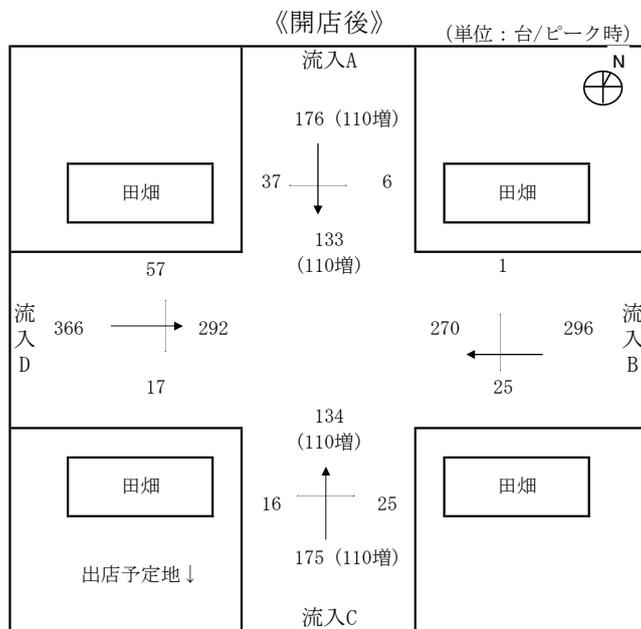
交差点方向別交通量 (ピーク時間帯は、交通量調査の結果による)
 交差点A, B, Cについて、現状の方向別交通量と24時間営業時の来店者による方向別交通量の増加台数を比較しました。

【 交差点A 櫻野2029 - 6 】

< 休日 / 16時台 >

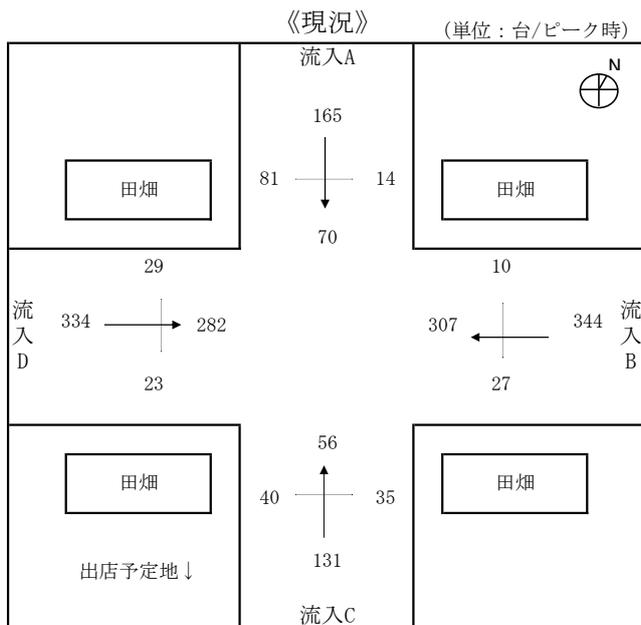


交差点流入車両合計：793 台/時

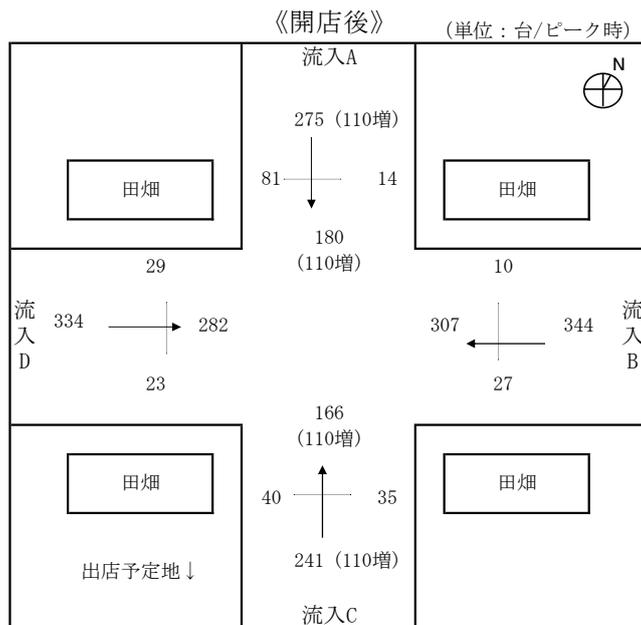


交差点流入車両合計：1013 台/時 (増加台数：220 台)

< 平日 / 8時台 >



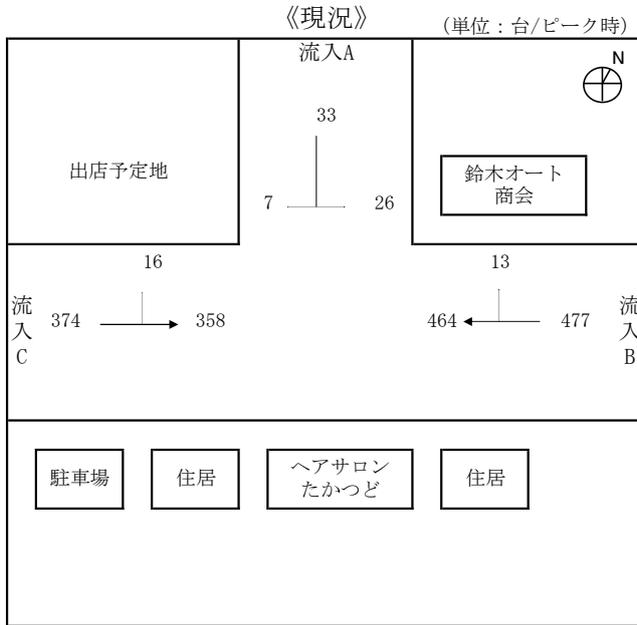
交差点流入車両合計：974 台/時



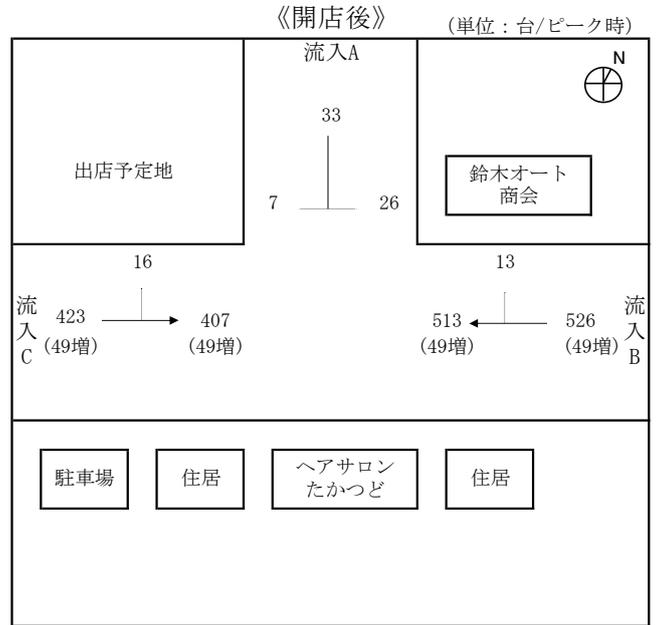
交差点流入車両合計：1194 台/時 (増加台数：220 台)

【 交差点 B 櫻野2022 - 1 】

< 休日 / 14時台 >

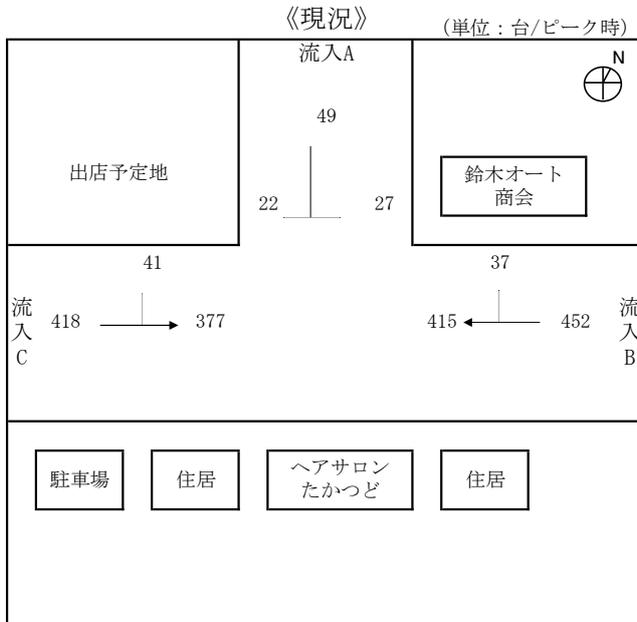


交差点流入車両合計：884 台/時

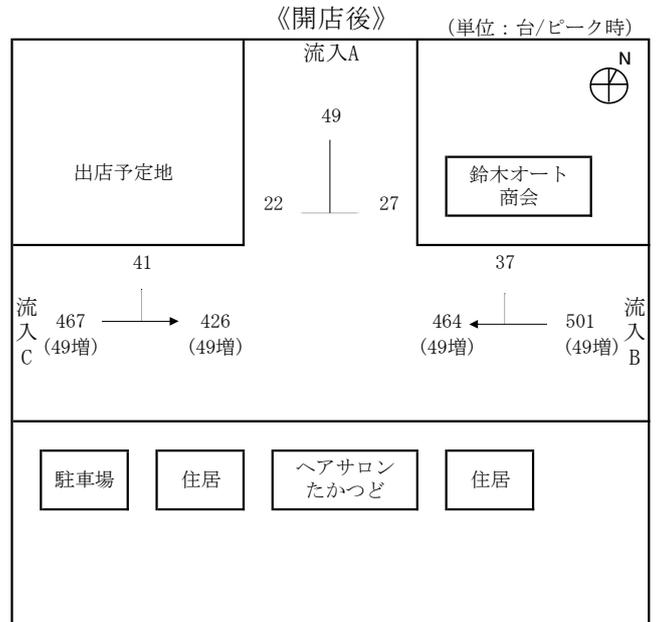


交差点流入車両合計：982 台/時 (増加台数：98 台)

< 平日 / 17時台 >



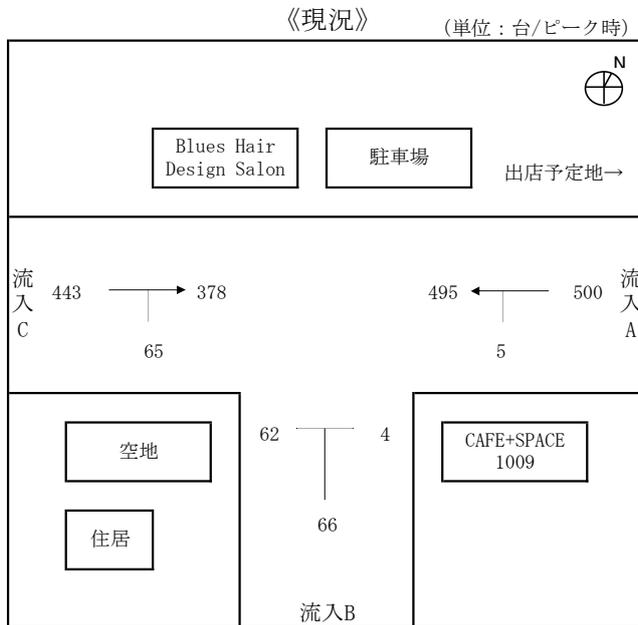
交差点流入車両合計：919 台/時



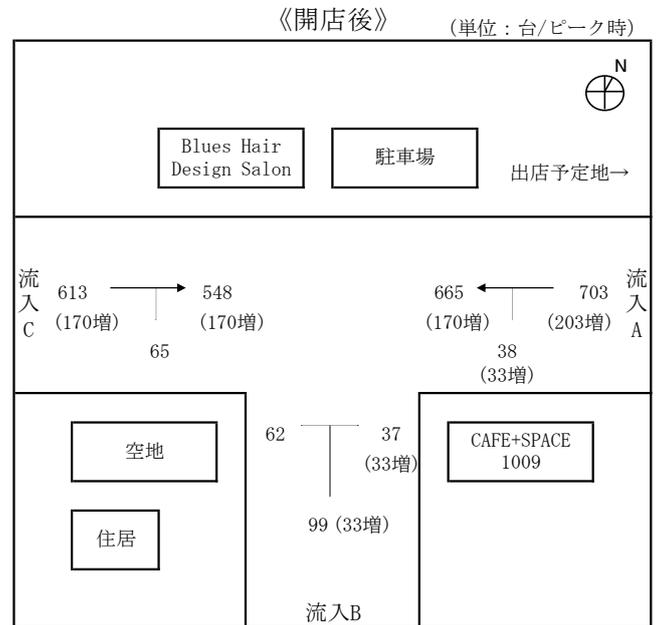
交差点流入車両合計：1017 台/時 (増加台数：98 台)

【 交差点C 上野 】

< 休日 / 14時台 >

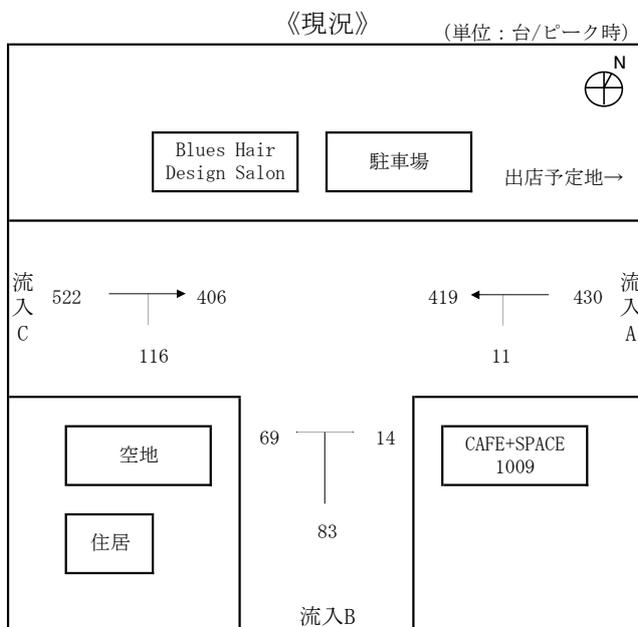


交差点流入車両合計：1009 台/時

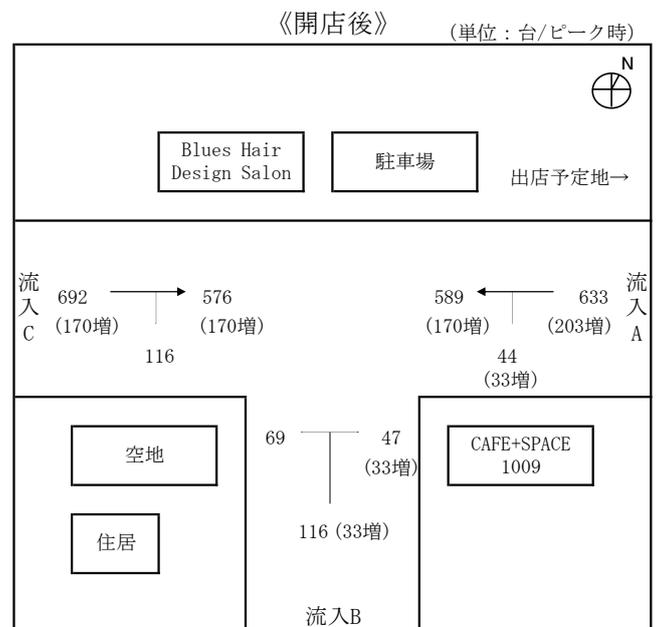


交差点流入車両合計：1415 台/時 (増加台数：406 台)

< 平日 / 17時台 >



交差点流入車両合計：1035 台/時



交差点流入車両合計：1441 台/時 (増加台数：406 台)

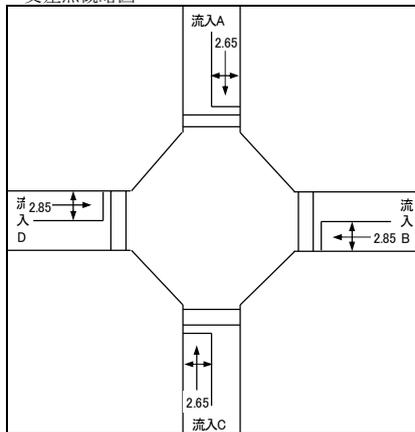
表-1 交差点の需要率の算出 (休日現状 16時台)

交差点名	交差点A 櫻野2029 - 6				現示の需要率	交差点の需要率
	①	②	③	④		
流入部						
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	1,800	2,000	2,000		
車線幅員による補正率 α w (車線幅員) m	0.950 (2.65)	0.950 (2.85)	0.950 (2.65)	0.950 (2.85)		
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) %	1.000 (0.00)	0.977 (3.38)	0.989 (1.54)	0.991 (1.37)		
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	0.974 (9.1)	0.976 (8.4)	0.931 (24.6)	0.958 (15.6)		
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	0.927 (56.1)	0.996 (0.3)	0.949 (38.5)	0.946 (4.6)		
飽和交通流率 S	1,716	1,624	1,660	1,706		
設計交通量 q	66 (6+23+37)	296 (25+270+1)	65 (16+24+25)	366 (57+292+17)		
流入部各車線の需要率	0.038	0.182	0.039	0.215		
現示の需要率	1φ	0.038	0.039		0.039	0.254 ≤ 0.840
	2φ		0.182		0.215	
有効青時間(秒)	1φ	38.0		38.0	サイクル長(秒)	
	2φ		25.0			
可能交通容量 C i	869	541	841	569	75	
交通容量比 q / C i	0.076	0.547	0.077	0.643		
交通容量の照査結果	OK	OK	OK	OK		
滞留長 L s (m)						

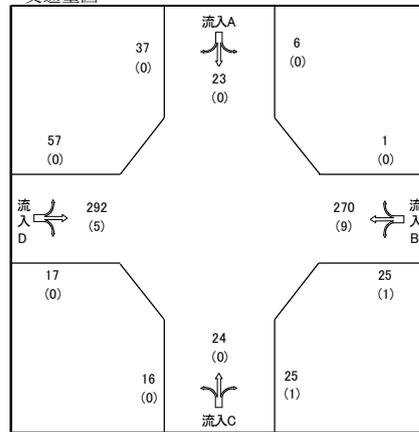
※ 交差点需要率 上限値
 $(C-L)/C = (75 - 12) / 75 = 0.840$
 C : サイクル長 (秒)、L : 損失時間 (秒)

- ①: 流入A
- ②: 流入B
- ③: 流入C
- ④: 流入D

交差点概略図



交通量図



上段: 方向別合計交通量[台/時]
 下段: (大型車混入台数)[台/時]

現示方式の図示

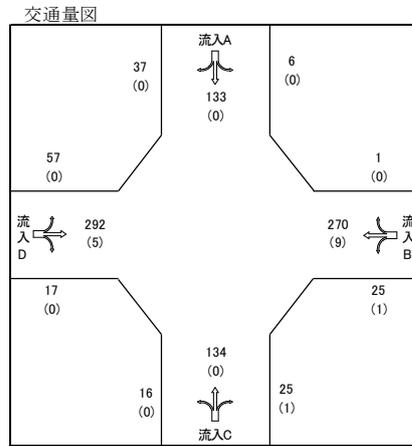
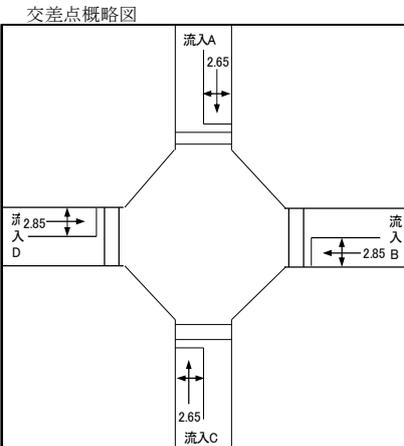
現示	1φ	2φ	C=75
表示時間	G:37 Y:4 AR:3	G:24 Y:4 AR:3	
有効青時間	38	25	G=63
損失時間	6	6	L=12
歩行者青時間	0	0	

表-2 交差点の需要率の算出 (休日開店後 16時台)

交差点名	交差点A 櫻野2029 - 6				現示の需要率	交差点の需要率
	①	②	③	④		
流入部						
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	1,800	2,000	2,000		
車線幅員による補正率 αw (車線幅員) m	0.950 (2.65)	0.950 (2.85)	0.950 (2.65)	0.950 (2.85)		
縦断勾配による補正率 αG (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 αT (大型車混入率) %	1.000 (0.00)	0.977 (3.38)	0.996 (0.57)	0.991 (1.37)		
左折車混入による補正率 $\alpha L T$ (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	0.993 (3.4)	0.976 (8.4)	0.974 (9.1)	0.958 (15.6)		
右折車混入による補正率 $\alpha R T$ (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	0.932 (21.0)	0.996 (0.3)	0.952 (14.3)	0.946 (4.6)		
飽和交通流率 S	1,758	1,624	1,755	1,706		
設計交通量 q	176 (6+133+37)	296 (25+270+1)	175 (16+134+25)	366 (57+292+17)		
流入部各車線の需要率	0.100	0.182	0.100	0.215		
現示の需要率	1 ϕ 0.100 2 ϕ	0.182	0.100	0.215	0.100	0.315 ≤ 0.840
有効青時間(秒)	1 ϕ 38.0 2 ϕ	25.0	38.0	25.0	サイクル長(秒) 75	
可能交通容量 C i	891	541	889	569		
交通容量比 q / C i	0.198	0.547	0.197	0.643		
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)

- ①: 流入A
- ②: 流入B
- ③: 流入C
- ④: 流入D



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

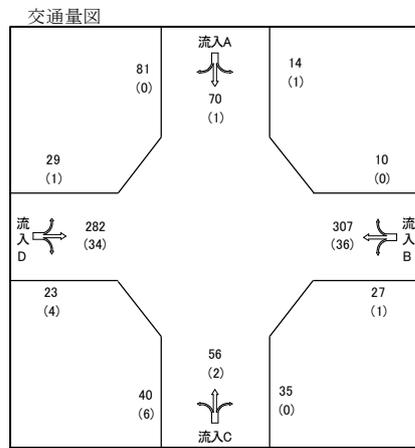
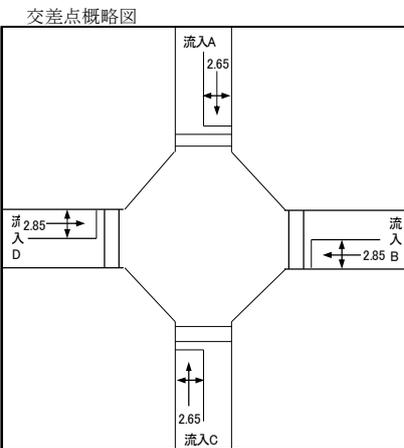
現示	1 ϕ	2 ϕ	C=75
	表示時間	G:37 Y:4 AR:3	
有効青時間	38	25	G=63
損失時間	6	6	L=12
歩行者青時間	0	0	

表-3 交差点の需要率の算出 (平日現状 8時台)

交差点名	交差点A 櫻野2029 - 6				現示の需要率	交差点の需要率
	①	②	③	④		
流入部						
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	1,800	2,000	2,000		
車線幅員による補正率 αw (車線幅員) m	0.950 (2.65)	0.950 (2.85)	0.950 (2.65)	0.950 (2.85)		
縦断勾配による補正率 αG (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 αT (大型車混入率) %	0.992 (1.21)	0.930 (10.76)	0.959 (6.11)	0.924 (11.68)		
左折車混入による補正率 $\alpha L T$ (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	0.976 (8.5)	0.979 (7.8)	0.909 (30.5)	0.975 (8.7)		
右折車混入による補正率 $\alpha R T$ (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	0.915 (49.1)	0.964 (2.9)	0.945 (26.7)	0.894 (6.9)		
飽和交通流率 S	1,683	1,501	1,565	1,530		
設計交通量 q	165 (14+70+81)	344 (27+307+10)	131 (40+56+35)	334 (29+282+23)		
流入部各車線の需要率	0.098	0.229	0.084	0.218		
現示の需要率	1 ϕ 0.098 2 ϕ	0.229	0.084	0.218	0.098	0.327 ≤ 0.859
有効青時間(秒)	1 ϕ 46.0 2 ϕ	27.0	46.0	27.0	サイクル長(秒)	
可能交通容量 C i	911	477	847	486	85	
交通容量比 q / C i	0.181	0.721	0.155	0.687		
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
 $(C-L)/C = (85 - 12) / 85 = 0.859$
 C : サイクル長 (秒)、L : 損失時間 (秒)

- ①: 流入A
- ②: 流入B
- ③: 流入C
- ④: 流入D



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

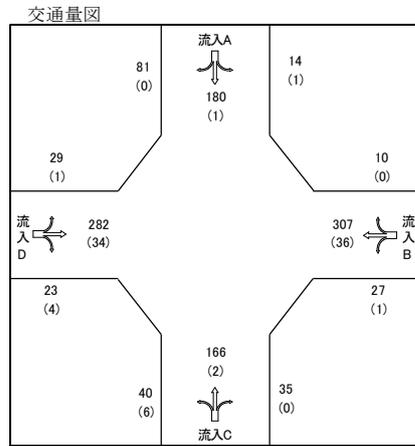
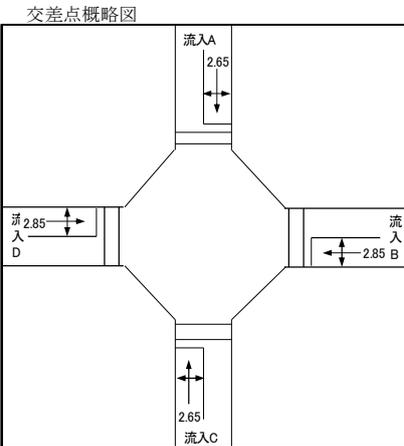
現示	1 ϕ	2 ϕ	C=85
	表示時間	G:45 Y:4 AR:3	
有効青時間	46	27	G=73
損失時間	6	6	L=12
歩行者青時間	0	0	

表-4 交差点の需要率の算出 (平日開店後 8時台)

交差点名	交差点A 櫻野2029 - 6				現示の需要率	交差点の需要率
	①	②	③	④		
流入部						
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	1,800	2,000	2,000		
車線幅員による補正率 α w (車線幅員) m	0.950 (2.65)	0.950 (2.85)	0.950 (2.65)	0.950 (2.85)		
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) %	0.995 (0.73)	0.930 (10.76)	0.977 (3.32)	0.924 (11.68)		
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	0.990 (5.1)	0.979 (7.8)	0.954 (16.6)	0.975 (8.7)		
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	0.892 (29.5)	0.964 (2.9)	0.939 (14.5)	0.894 (6.9)		
飽和交通流率 S	1,669	1,501	1,663	1,530		
設計交通量 q	275 (14+180+81)	344 (27+307+10)	241 (40+166+35)	334 (29+282+23)		
流入部各車線の需要率	0.165	0.229	0.145	0.218		
現示の需要率	1φ 0.165 2φ	0.229	0.145	0.218	0.165 0.229	0.394 ≤0.859
有効青時間(秒)	1φ 46.0 2φ	27.0	46.0	27.0	サイクル長(秒) 85	
可能交通容量 C i	903	477	900	486		
交通容量比 q / C i	0.305	0.721	0.268	0.687		
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
 $(C-L)/C = (85 - 12) / 85 = 0.859$
 C : サイクル長 (秒)、L : 損失時間 (秒)

- ①: 流入A
- ②: 流入B
- ③: 流入C
- ④: 流入D



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

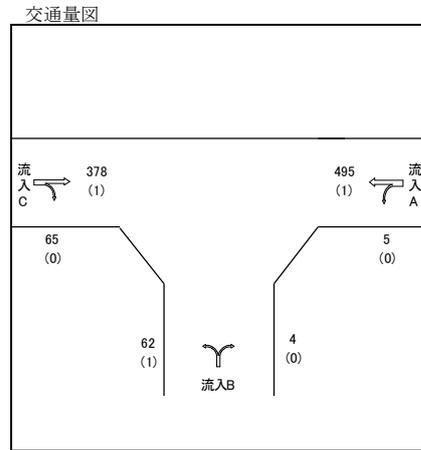
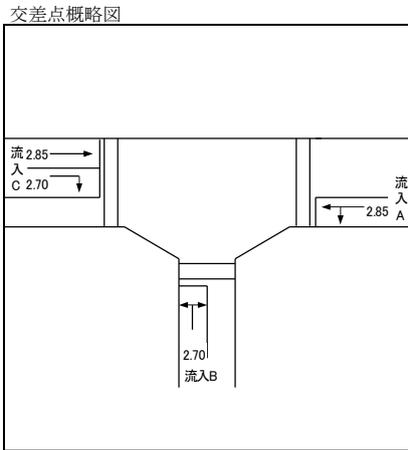
現示	1φ	2φ	
表示時間	G:45 Y:4 AR:3	G:26 Y:4 AR:3	C=85
有効青時間	46	27	G=73
損失時間	6	6	L=12
歩行者青時間	0	0	

表-5 交差点の需要率の算出 (休日現状 14時台)

交差点名 流入部	交差点C 上野				現示の需要率	交差点の需要率
	①	②	③			
車線の種類	左折・直進	左折・右折	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	1,800	1,800	1,800		
車線幅員による補正率 αw (車線幅員) m	0.950 (2.85)	0.950 (2.70)	0.950 (2.85)	0.950 (2.70)		
縦断勾配による補正率 αG (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 αT (大型車混入率) %	0.999 (0.20)	0.989 (1.52)	0.998 (0.26)	1.000 (0.00)		
左折車混入による補正率 $\alpha L T$ (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	0.998 (1.0)					
右折車混入による補正率 $\alpha R T$ (右折率) R % (右折車の通過確率) f R (有効青時間) 秒 (サイクル長) 秒						
飽和交通流率 S	1,894	1,691	1,707	588		
設計交通量 q	500 (5+495)	66 (62+4)	378	65		
流入部各車線の需要率	0.264	0.039	0.221	-		
現示の需要率	1φ	0.264	0.221	-	0.264	0.303 ≤ 0.897
	2φ		0.039		0.039	
有効青時間(秒)	1φ	66.0		66.0	66.0	サイクル長(秒)
	2φ		21.0			
可能交通容量 C i	1,289	366	1,161	588		97
交通容量比 $q / C i$	0.388	0.180	0.326	0.111		
交通容量の照査結果	OK	OK	OK	OK		
滞留長 L s (m)				23.1		

※ 交差点需要率 上限値
 $(C-L)/C = (97 - 10) / 97 = 0.897$
 C : サイクル長 (秒)、L : 損失時間 (秒)

- ①: 流入A
- ②: 流入B
- ③: 流入C



上段: 方向別合計交通量[台/時]
 下段: (大型車混入台数)[台/時]

現示方式の図示

現示	1φ	2φ	C=97
表示時間	G:65 Y:4 AR:2	G:20 Y:4 AR:2	
有効青時間	66	21	G=87
損失時間	5	5	L=10
歩行者青時間	0	0	

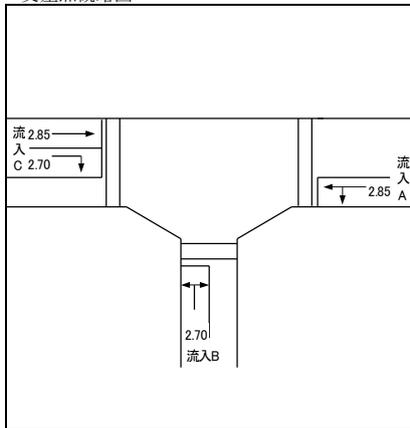
表-6 交差点の需要率の算出 (休日開店後 14時台)

交差点名 流入部	交差点C 上野				現示の需要率	交差点の需要率
	①	②	③			
車線の種類	左折・直進	左折・右折	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	1,800	1,800	1,800		
車線幅員による補正率 αw (車線幅員) m	0.950 (2.85)	0.950 (2.70)	0.950 (2.85)	0.950 (2.70)		
縦断勾配による補正率 αG (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 αT (大型車混入率) %	0.999 (0.14)	0.993 (1.01)	0.999 (0.18)	1.000 (0.00)		
左折車混入による補正率 $\alpha L T$ (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	0.988 (5.4)					
右折車混入による補正率 $\alpha R T$ (右折率) R % (右折車の通過確率) f R (有効青時間) 秒 (サイクル長) 秒						
飽和交通流率 S	1,875	1,698	1,708	*455		
設計交通量 q	703 (38+665)	99 (62+37)	548	65		
流入部各車線の需要率	0.375	0.058	0.321	-		
現示の需要率	1φ	0.375	0.321	-	0.375	0.433 ≤ 0.897
	2φ		0.058		0.058	
有効青時間(秒)	1φ	66.0		66.0	66.0	サイクル長(秒)
	2φ		21.0			
可能交通容量 C i	1,276	368	1,162	455	97	
交通容量比 $q / C i$	0.551	0.269	0.472	0.143		
交通容量の照査結果	OK	OK	OK	OK		
滞留長 L s (m)				23.1		

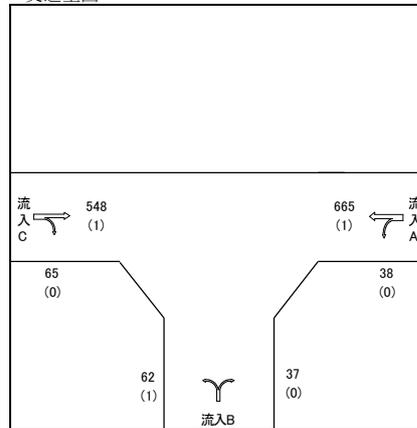
※ 交差点需要率 上限値
 $(C-L)/C = (97 - 10) / 97 = 0.897$
 C : サイクル長 (秒)、L : 損失時間 (秒)

- ①: 流入A
- ②: 流入B
- ③: 流入C

交差点概略図



交通量図



上段: 方向別合計交通量[台/時]
 下段: (大型車混入台数)[台/時]

現示方式の図示

現示	1φ	2φ	C=97
	表示時間	G:65 Y:4 AR:2	
有効青時間	66	21	G=87
損失時間	5	5	L=10
歩行者青時間	0	0	

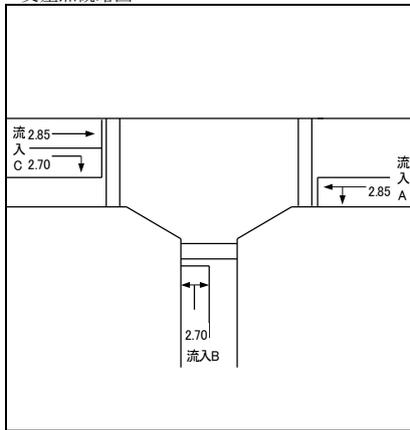
表-7 交差点の需要率の算出 (平日現状 17時台)

交差点名 流入部	交差点C 上野				現示の需要率	交差点の需要率
	①	②	③			
車線の種類	左折・直進	左折・右折	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	1,800	1,800	1,800		
車線幅員による補正率 αw (車線幅員) m	0.950 (2.85)	0.950 (2.70)	0.950 (2.85)	0.950 (2.70)		
縦断勾配による補正率 αG (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 αT (大型車混入率) %	0.986 (2.09)	1.000 (0.00)	0.995 (0.74)	1.000 (0.00)		
左折車混入による補正率 $\alpha L T$ (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	0.995 (2.6)					
右折車混入による補正率 $\alpha R T$ (右折率) R % (右折車の通過確率) f R (有効青時間) 秒 (サイクル長) 秒						
飽和交通流率 S	1,864	1,710	1,701	743		
設計交通量 q	430 (11+419)	83 (69+14)	406	116		
流入部各車線の需要率			0.239	-		
現示の需要率	1φ	0.231		0.239	0.239	0.288 ≤0.918
	2φ		0.049		0.049	
有効青時間(秒)	1φ	91.0		91.0	サイクル長(秒)	
	2φ		21.0			
可能交通容量 C i	1,390	294	1,269	743	122	
交通容量比 q / C i	0.309	0.282	0.320	0.156		
交通容量の照査結果	OK	OK	OK	OK		
滞留長 L s (m)				45.1		

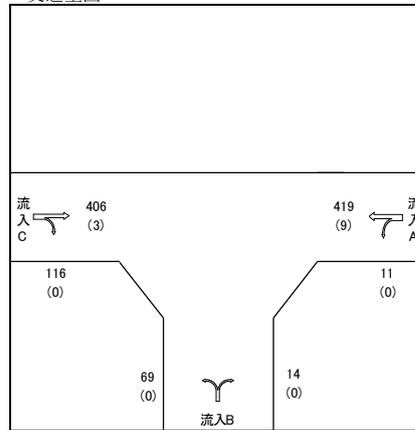
※ 交差点需要率 上限値
 $(C-L)/C = (122 - 10) / 122 = 0.918$
 C : サイクル長 (秒)、L : 損失時間 (秒)

- ①: 流入A
- ②: 流入B
- ③: 流入C

交差点概略図



交通量図



上段: 方向別合計交通量[台/時]
 下段: (大型車混入台数)[台/時]

現示方式の図示

現示	1φ	2φ	C=122
	表示時間	G: 90 Y: 4 AR: 2	
有効青時間	91	21	G=112
損失時間	5	5	L=10
歩行者青時間	0	0	

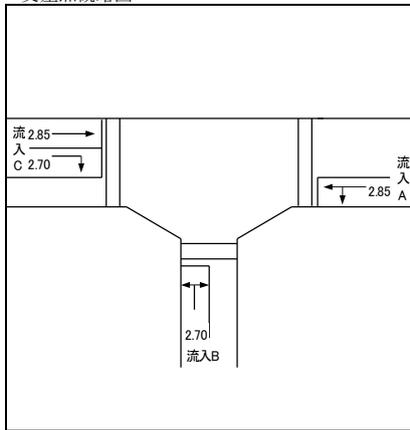
表-8 交差点の需要率の算出 (平日開店後 17時台)

交差点名 流入部	交差点C 上野				現示の需要率	交差点の需要率
	①	②	③			
車線の種類	左折・直進	左折・右折	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	1,800	1,800	1,800		
車線幅員による補正率 αw (車線幅員) m	0.950 (2.85)	0.950 (2.70)	0.950 (2.85)	0.950 (2.70)		
縦断勾配による補正率 αG (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 αT (大型車混入率) %	0.990 (1.42)	1.000 (0.00)	0.996 (0.52)	1.000 (0.00)		
左折車混入による補正率 $\alpha L T$ (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	0.982 (7.0)					
右折車混入による補正率 $\alpha R T$ (右折率) R % (右折車の通過確率) f R (有効青時間) 秒 (サイクル長) 秒						
飽和交通流率 S	1,847	1,710	1,703	*597		
設計交通量 q	633 (44+589)	116 (69+47)	576	116		
流入部各車線の需要率	0.343	0.068	0.338	-		
現示の需要率	1φ	0.343	0.338	-	0.343	0.411 ≤ 0.918
	2φ		0.068		0.068	
有効青時間(秒)	1φ	91.0		91.0	91.0	サイクル長(秒)
	2φ		21.0			
可能交通容量 C i	1,378	294	1,270	597		122
交通容量比 $q / C i$	0.459	0.395	0.454	0.194		
交通容量の照査結果	OK	OK	OK	OK		
滞留長 L s (m)				45.1		

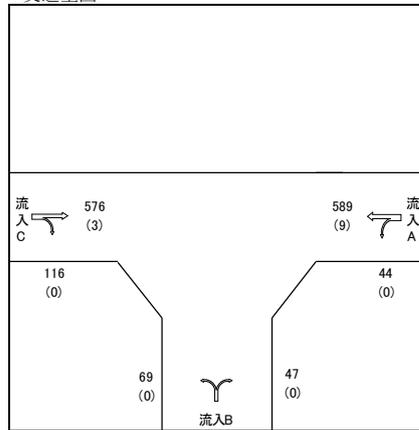
※ 交差点需要率 上限値
 $(C-L)/C = (122 - 10) / 122 = 0.918$
 C : サイクル長 (秒)、L : 損失時間 (秒)

- ①: 流入A
- ②: 流入B
- ③: 流入C

交差点概略図



交通量図



上段: 方向別合計交通量[台/時]
 下段: (大型車混入台数)[台/時]

現示方式の図示

現示	1φ	2φ	C=122
表示時間	G: 90 Y: 4 AR: 2	G: 20 Y: 4 AR: 2	
有効青時間	91	21	G=112
損失時間	5	5	L=10
歩行者青時間	0	0	

5) 交差点需要率・交通容量比

【 交差点A 櫻野2029 - 6 】

		流入A	流入B	流入C	流入D	需要率
		左折・直進・右折	左折・直進・右折	左折・直進・右折	左折・直進・右折	ピーク時
休日	現 状	0.076	0.547	0.077	0.643	0.254 16時
	開 店 後	0.198	0.547	0.197	0.643	0.315 16時
平日	現 状	0.181	0.721	0.155	0.687	0.327 8時
	開 店 後	0.305	0.721	0.268	0.687	0.394 8時

【 交差点C 上野 】

		流入A	流入B	流入C		需要率
		左折・直進	左折・右折	直進	右折	ピーク時
休日	現 状	0.388	0.180	0.326	0.111	0.303 14時
	開 店 後	0.551	0.269	0.472	0.143	0.433 14時
平日	現 状	0.309	0.282	0.320	0.156	0.288 17時
	開 店 後	0.459	0.395	0.454	0.194	0.411 17時

【評価】

すべての交差点において交差点需要率は0.9を下回っているため、円滑な交通処理が可能と考えられます。

6) 無信号交差点交通容量の検討

検討方法は、「信号機のない交差点の交通容量の計算方法(西ドイツの計算法)」

「主道路交通の構成」に示された式より算出された交通容量と実交通量の差が「遅れの程度で示す指標」を用いて遅れがないか評価することで行なう。

検討を行なう時間帯は、交通量ピーク時間帯とする。

表1 主道路交通の構成

主道路へ流入する左折に対する場合 $M_H = 0.5M_{H1}^{(1)} + M_{H2}$	
主道路から流入する右折の場合 $M_H = 0.5M_{H1}^{(1)} + M_{H2}$	
主道路の横断に対する場合 $M_H = 0.5M_{H1}^{(1)} + M_{H2} + M_{H3} + M_{H4}$ $+ M_{H5} + M_{H6}^{(1)}$	
主道路へ流入する右折の場合 $M_H = 0.5M_{H1}^{(1)} + M_{H2} + M_{H3} + M_{H4}$ $+ M_{H5} + M_{H7} + M_{H8}$	

注) 1) 左折車線がある場合には M_{H1} , M_{H6} は省ける。

表2 乗用車に対する臨界間隔 t_s (秒)

車両の挙動	速度制限： 50km/h		速度制限なし $V_K \approx 90\text{km/h}^{1)}$	
	主道路		主道路	
	2車線	4車線	2車線	4車線
<u>主道路への左折</u>				
譲れ	5.0	5.0	6.0	6.0
一時停止	6.0	6.0	7.0	7.0
合流車線	(3.0)	3.0	(4.0)	4.0
ロータリーへの左折	4.5	4.5	4.5	4.5
主道路からの右折	5.0	5.5	5.5	6.0
<u>主道路を横断</u>				
譲れ	6.0	6.5	7.0	8.0
一時停止	7.0	7.5	8.0	9.0
<u>主道路へ右折</u>				
譲れ	6.5	7.0	8.0	9.0
一時停止	7.5	8.0	9.0	10.0

注) ¹⁾ V_K = 標準的な速度 (乗用車の平均速度あるいは全車両の85パーセンタイル速度)

表3 遅れの程度を示す指標

	$max.M_N - \text{実交通量 } M_N$ [pcu/時]	
	平均	範囲
滞留	<0	<0
非常に大	50	0 - 75
大	100	76 - 125
平均	150	126 - 175
小	200	176 - 250
非常に小	400	251 - 600
遅れなし	>600	>600

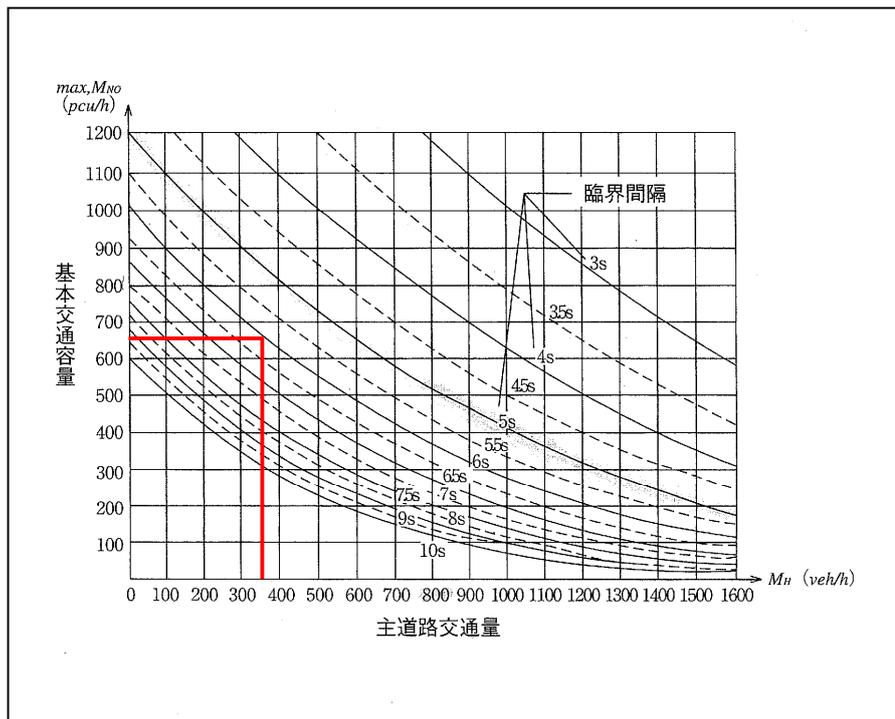
1-1 無信号交差点主道路へ流入する左折車両の検討(休日現状 14時台)
 交差点B 櫻野2022 - 1

①. 主道路交通量 (M_H) $\text{⑥} + \text{⑤} * 0.5 = 366$ 台

- | | |
|----------------|------|
| ①: 左折出庫車台数 | 26台 |
| ②: 右折出庫車台数 | 7台 |
| ③: ④方向に係る直進車台数 | 464台 |
| ④: 右折入庫車台数 | 13台 |
| ⑤: 左折入庫車台数 | 16台 |
| ⑥: ⑤方向に係る直進車台数 | 358台 |

②. 乗用車に対する臨界間隔 t_s (秒) 6秒

③. 基本交通容量 ($Max. M_N$) (グラフからの読取値) 659台



④. 実交通量 26台

⑤. 交通容量比 0.039

⑥. $Max. M_N - \text{実交通量} M_N$ 633台

	$max. M_N - \text{実交通量} M_N$ [pcu/時]	
	平均	範囲
滞留	<0	<0
非常に大	50	0 - 75
大	100	76 - 125
平均	150	126 - 175
小	200	176 - 250
非常に小	400	251 - 600
遅れなし	>600	>600

⑦. 遅れの程度を示す指標 遅れなし

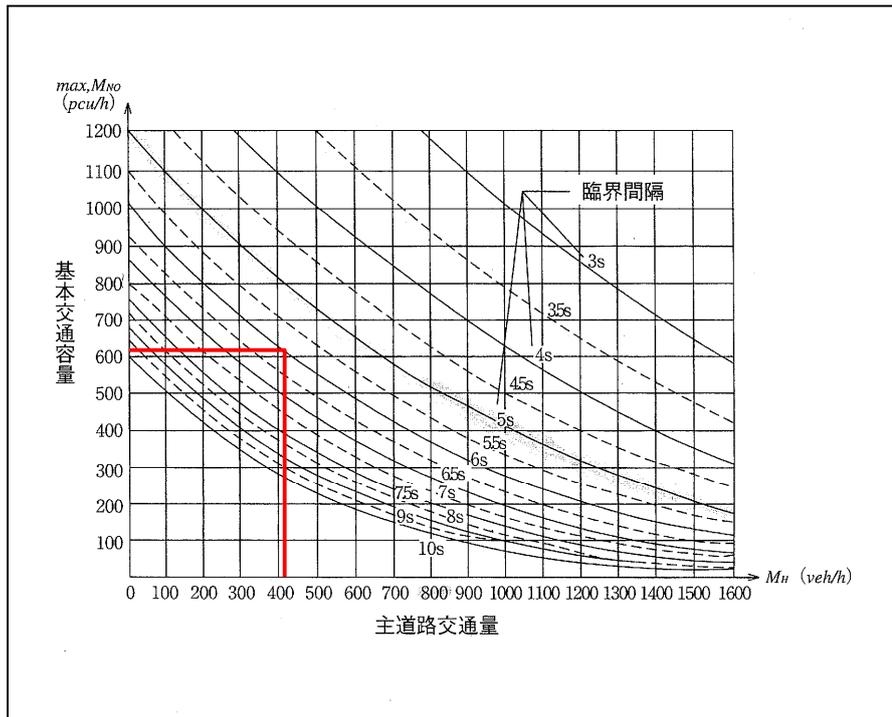
1-2 無信号交差点主道路へ流入する左折車両の検討(休日開店後 14時台)
 交差点B 櫻野2022 - 1

①. 主道路交通量 (M_H) $\text{⑥} + \text{⑤} * 0.5 = 415$ 台

- | | |
|-----------------|------|
| ① : 左折出庫車台数 | 26台 |
| ② : 右折出庫車台数 | 7台 |
| ③ : ④方向に係る直進車台数 | 513台 |
| ④ : 右折入庫車台数 | 13台 |
| ⑤ : 左折入庫車台数 | 16台 |
| ⑥ : ⑤方向に係る直進車台数 | 407台 |

②. 乗用車に対する臨界間隔 t_s (秒) 6秒

③. 基本交通容量 ($Max. M_N$) (グラフからの読取值) 618台



④. 実交通量 26台

⑤. 交通容量比 0.042

⑥. $Max. M_N - \text{実交通量} M_N$ 592台

	$max. M_N - \text{実交通量} M_N$ [pcu/時]	
	平均	範囲
滞留	<0	<0
非常に大	50	0 - 75
大	100	76 - 125
平均	150	126 - 175
小	200	176 - 250
非常に小	400	251 - 600
遅れなし	>600	>600

⑦. 遅れの程度を示す指標 非常に小

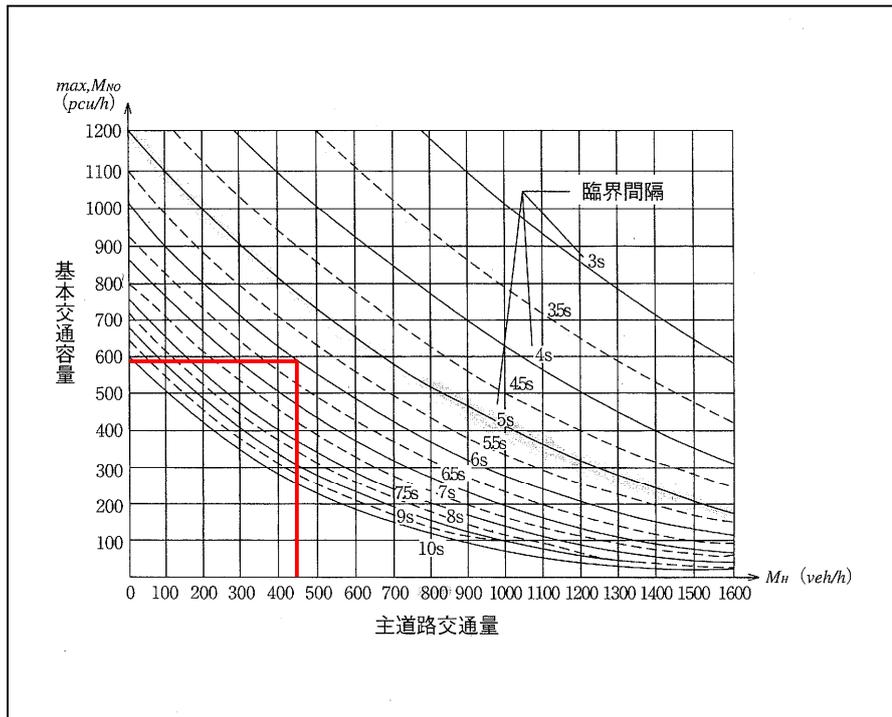
2-2 無信号交差点主道路へ流入する左折車両の検討(平日開店後 17時台)
 交差点B 櫻野2022 - 1

①. 主道路交通量 (M_H) $\text{⑥} + \text{⑤} * 0.5 = 446$ 台

- | | |
|-----------------|------|
| ① : 左折出庫車台数 | 27台 |
| ② : 右折出庫車台数 | 22台 |
| ③ : ④方向に係る直進車台数 | 464台 |
| ④ : 右折入庫車台数 | 37台 |
| ⑤ : 左折入庫車台数 | 41台 |
| ⑥ : ⑤方向に係る直進車台数 | 426台 |

②. 乗用車に対する臨界間隔 t_s (秒) 6秒

③. 基本交通容量 ($\text{Max. } M_N$) (グラフからの読取值) 591台



④. 実交通量 27台

⑤. 交通容量比 0.046

⑥. $\text{Max. } M_N - \text{実交通量 } M_N$ 564台

	$\text{max. } M_N - \text{実交通量 } M_N$ [pcu/時]	
	平均	範囲
滞留	<0	<0
非常に大	50	0 - 75
大	100	76 - 125
平均	150	126 - 175
小	200	176 - 250
非常に小	400	251 - 600
遅れなし	>600	>600

⑦. 遅れの程度を示す指標 非常に小

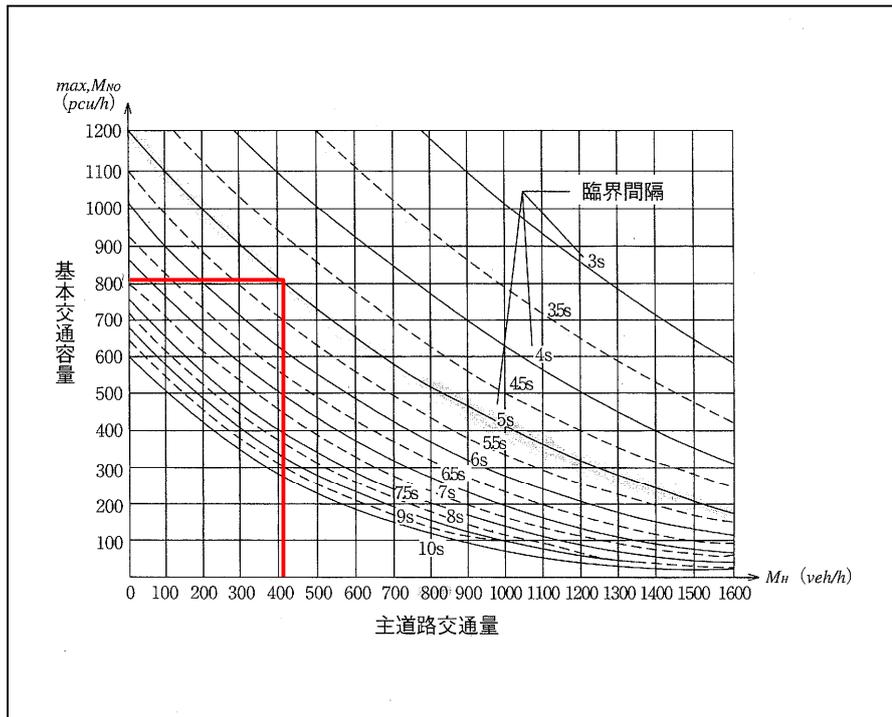
3-2 無信号交差点主道路から流入する右折車両の検討(休日開店後 14時台)
 交差点B 櫻野2022 - 1

①. 主道路交通量 (M_H) $\text{⑥} + \text{⑤} * 0.5 = 415$ 台

- ① : 左折出庫車台数 26台
- ② : 右折出庫車台数 7台
- ③ : ④方向に係る直進車台数 513台
- ④ : 右折入庫車台数 13台
- ⑤ : 左折入庫車台数 16台
- ⑥ : ⑤方向に係る直進車台数 407台

②. 乗用車に対する臨界間隔 t_s (秒) 5秒

③. 基本交通容量 ($\text{Max. } M_N$) (グラフからの読取值) 807台



④. 実交通量 13台

⑤. 交通容量比 0.016

⑥. $\text{Max. } M_N - \text{実交通量 } M_N$ 794台

	$\text{max. } M_N - \text{実交通量 } M_N$ [pcu/時]	
	平均	範囲
滞留	<0	<0
非常に大	50	0 - 75
大	100	76 - 125
平均	150	126 - 175
小	200	176 - 250
非常に小	400	251 - 600
遅れなし	>600	>600

⑦. 遅れの程度を示す指標 遅れなし

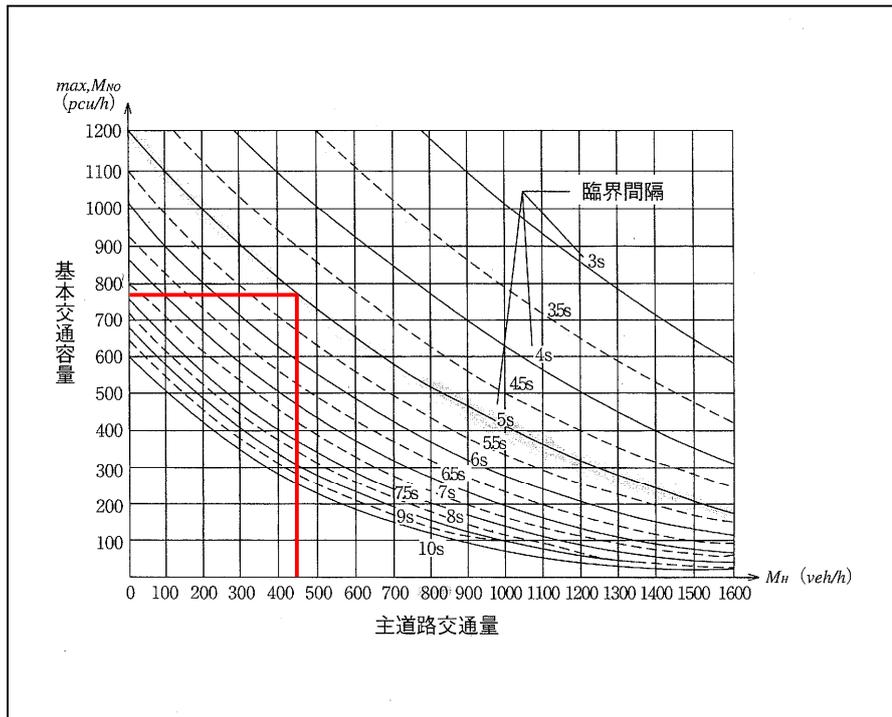
4-2 無信号交差点主道路から流入する右折車両の検討(平日開店後 17時台)
 交差点B 櫻野2022 - 1

①. 主道路交通量 (M_H) $\quad \quad \quad$ ⑥+⑤*0.5 = $\quad \quad \quad$ 446台

- | | |
|-----------------|------|
| ① : 左折出庫車台数 | 27台 |
| ② : 右折出庫車台数 | 22台 |
| ③ : ④方向に係る直進車台数 | 464台 |
| ④ : 右折入庫車台数 | 37台 |
| ⑤ : 左折入庫車台数 | 41台 |
| ⑥ : ⑤方向に係る直進車台数 | 426台 |

②. 乗用車に対する臨界間隔 t_s (秒) $\quad \quad \quad$ 5秒

③. 基本交通容量 ($Max. M_N$) (グラフからの読取值) $\quad \quad \quad$ 779台



④. 実交通量 $\quad \quad \quad$ 37台

⑤. 交通容量比 $\quad \quad \quad$ 0.047

⑥. $Max. M_N$ -実交通量 M_N $\quad \quad \quad$ 742台

	$max.M_N$ -実交通量 M_N [pcu/時]	
	平均	範囲
滞留	<0	<0
非常に大	50	0-75
大	100	76-125
平均	150	126-175
小	200	176-250
非常に小	400	251-600
遅れなし	>600	>600

⑦. 遅れの程度を示す指標 $\quad \quad \quad$ 遅れなし

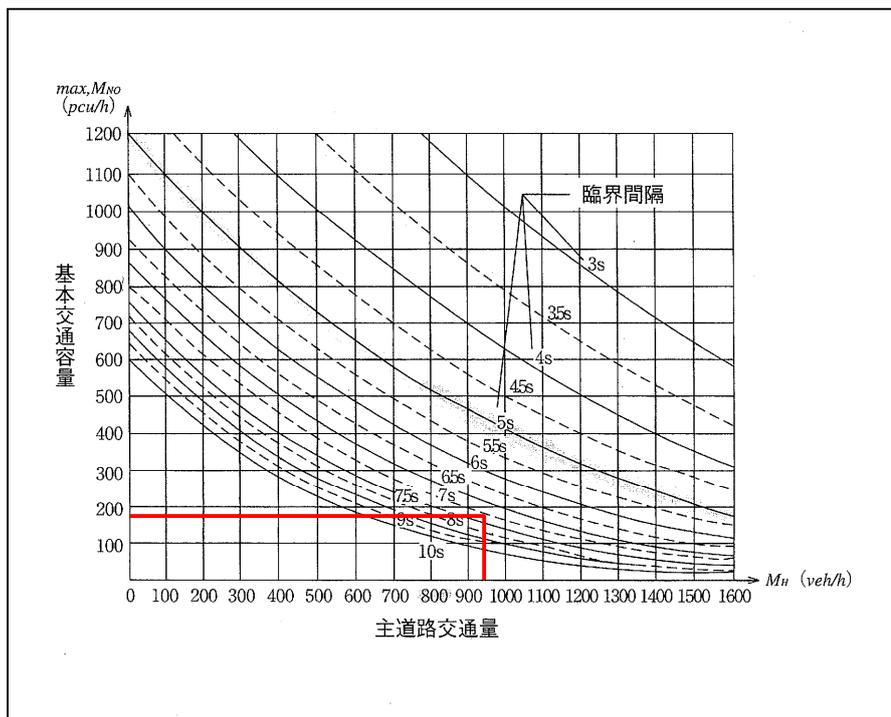
5-2 無信号交差点主道路へ流入する右折車両の検討(休日開店後 14時台)
 交差点B 櫻野2022 - 1

①. 主道路交通量 (M_H) $\text{⑥} + \text{⑤} * 0.5 + \text{④} + \text{③} = 941$ 台

- | | |
|-----------------|------|
| ① : 左折出庫車台数 | 26台 |
| ② : 右折出庫車台数 | 7台 |
| ③ : ④方向に係る直進車台数 | 513台 |
| ④ : 右折入庫車台数 | 13台 |
| ⑤ : 左折入庫車台数 | 16台 |
| ⑥ : ⑤方向に係る直進車台数 | 407台 |

②. 乗用車に対する臨界間隔 t_s (秒) 7.5秒

③. 基本交通容量 (Max. M_N) (グラフからの読取値) 186台



④. 実交通量 7台

⑤. 交通容量比 0.038

⑥. Max. M_N -実交通量 M_N 179台

	$max.M_N$ -実交通量 M_N [pcu/時]	
	平均	範囲
滞留	<0	<0
非常に大	50	0-75
大	100	76-125
平均	150	126-175
小	200	176-250
非常に小	400	251-600
遅れなし	>600	>600

⑦. 遅れの程度を示す指標 小

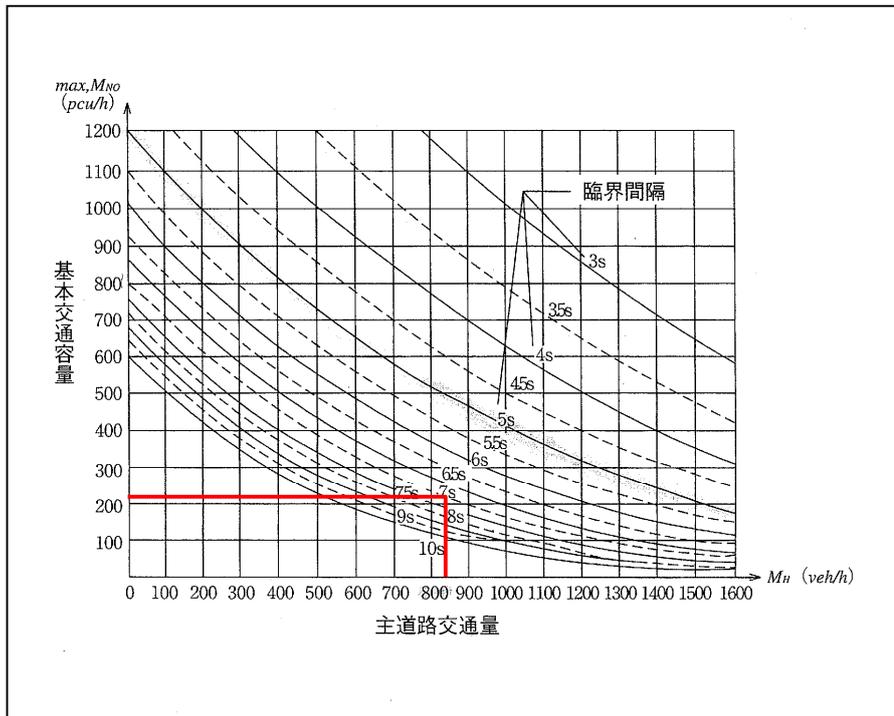
6-1 無信号交差点主道路へ流入する右折車両の検討(平日現状 17時台)
 交差点B 櫻野2022 - 1

①. 主道路交通量 (M_i) $(6) + (5) * 0.5 + (4) + (3) = 849$ 台

- | | |
|-----------------|------|
| ① : 左折出庫車台数 | 27台 |
| ② : 右折出庫車台数 | 22台 |
| ③ : ④方向に係る直進車台数 | 415台 |
| ④ : 右折入庫車台数 | 37台 |
| ⑤ : 左折入庫車台数 | 41台 |
| ⑥ : ⑤方向に係る直進車台数 | 377台 |

②. 乗用車に対する臨界間隔 t_s (秒) 7.5秒

③. 基本交通容量 ($Max. M_N$) (グラフからの読取値) 214台



④. 実交通量 22台

⑤. 交通容量比 0.103

⑥. $Max. M_N - 実交通量 M_N$ 192台

	$max.M_N - 実交通量 M_N$ [pcu/時]	
	平均	範囲
滞留	<0	<0
非常に大	50	0 - 75
大	100	76 - 125
平均	150	126 - 175
小	200	176 - 250
非常に小	400	251 - 600
遅れなし	>600	>600

⑦. 遅れの程度を示す指標 小

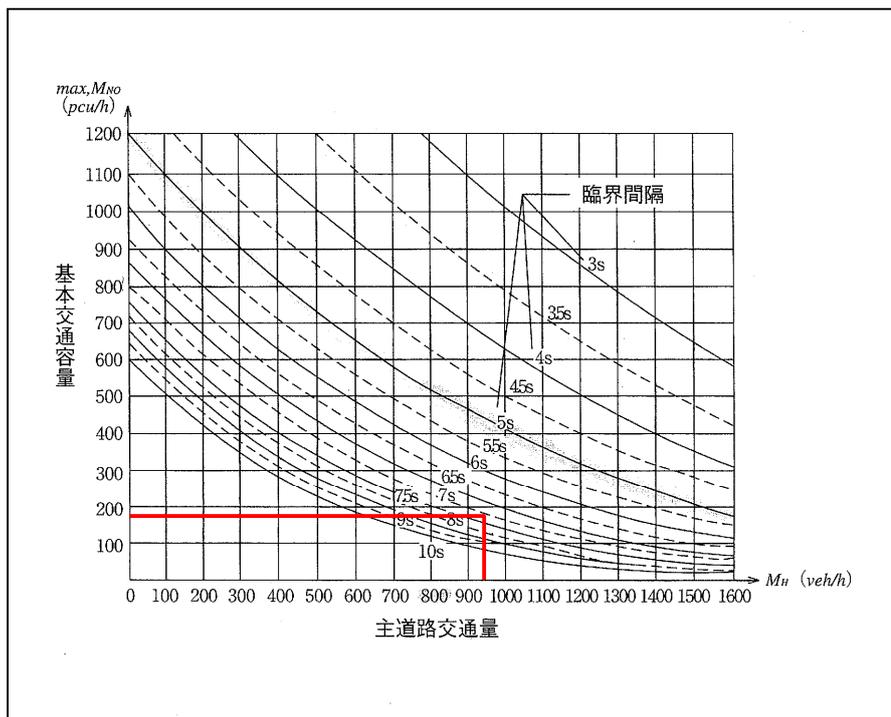
6-2 無信号交差点主道路へ流入する右折車両の検討(平日開店後 17時台)
 交差点B 櫻野2022 - 1

①. 主道路交通量 (M_H) $\quad \quad \quad \textcircled{6} + \textcircled{5} * 0.5 + \textcircled{4} + \textcircled{3} = \quad 947$ 台

- | | |
|-----------------|------|
| ① : 左折出庫車台数 | 27台 |
| ② : 右折出庫車台数 | 22台 |
| ③ : ④方向に係る直進車台数 | 464台 |
| ④ : 右折入庫車台数 | 37台 |
| ⑤ : 左折入庫車台数 | 41台 |
| ⑥ : ⑤方向に係る直進車台数 | 426台 |

②. 乗用車に対する臨界間隔 t_s (秒) $\quad \quad \quad 7.5$ 秒

③. 基本交通容量 (Max. M_N) (グラフからの読取值) $\quad \quad \quad 180$ 台



④. 実交通量 $\quad \quad \quad 22$ 台

⑤. 交通容量比 $\quad \quad \quad 0.122$

⑥. Max. M_N -実交通量 M_N $\quad \quad \quad 158$ 台

	$max.M_N$ -実交通量 M_N [pcu/時]	
	平均	範囲
滞留	<0	<0
非常に大	50	0-75
大	100	76-125
平均	150	126-175
小	200	176-250
非常に小	400	251-600
遅れなし	>600	>600

⑦. 遅れの程度を示す指標 $\quad \quad \quad$ 平均

7) 出入口における入出庫の検討 ～スーパーセンタートライアル氏家さくら店～

検討方法は、「信号機のない交差点の交通容量の計算方法(西ドイツの計算法)」

「主道路交通の構成」に示された式より算出された交通容量と実交通量の差が「遅れの程度で示す指標」を用いて遅れがないか評価することで行なう。

検討を行なう時間帯は、交通量ピーク時間帯とする。

表1 主道路交通の構成

<p>主道路へ流入する左折に対する場合</p> $M_H = 0.5M_{H1}^{(1)} + M_{H2}$	
<p>主道路から流入する右折の場合</p> $M_H = 0.5M_{H1}^{(1)} + M_{H2}$	
<p>主道路の横断に対する場合</p> $M_H = 0.5M_{H1}^{(1)} + M_{H2} + M_{H3} + M_{H4} + M_{H5} + M_{H6}^{(1)}$	
<p>主道路へ流入する右折の場合</p> $M_H = 0.5M_{H1}^{(1)} + M_{H2} + M_{H3} + M_{H4} + M_{H5} + M_{H7} + M_{H8}$	

注) 1) 左折車線がある場合には M_{H1} , M_{H6} は省ける。

表2 乗用車に対する臨界間隔 t_s (秒)

車両の挙動	速度制限： 50km/h		速度制限なし $V_K \approx 90\text{km/h}^{1)}$	
	主道路		主道路	
	2車線	4車線	2車線	4車線
<u>主道路への左折</u>				
譲れ	5.0	5.0	6.0	6.0
一時停止	6.0	6.0	7.0	7.0
合流車線	(3.0)	3.0	(4.0)	4.0
ロータリーへの左折	4.5	4.5	4.5	4.5
主道路からの右折	5.0	5.5	5.5	6.0
<u>主道路を横断</u>				
譲れ	6.0	6.5	7.0	8.0
一時停止	7.0	7.5	8.0	9.0
<u>主道路へ右折</u>				
譲れ	6.5	7.0	8.0	9.0
一時停止	7.5	8.0	9.0	10.0

注) ¹⁾ V_K = 標準的な速度 (乗用車の平均速度あるいは全車両の85パーセンタイル速度)

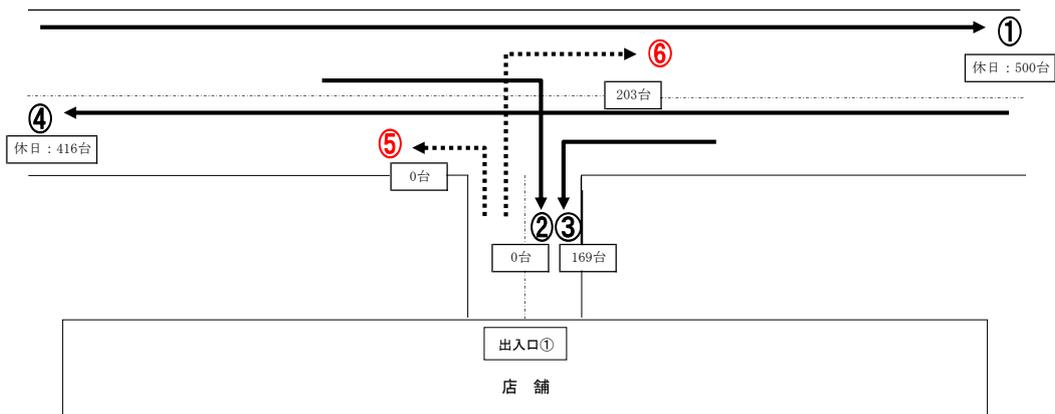
表3 遅れの程度を示す指標

	$max.M_N - \text{実交通量 } M_N$ [pcu/時]	
	平均	範囲
滞留	<0	<0
非常に大	50	0 - 75
大	100	76 - 125
平均	150	126 - 175
小	200	176 - 250
非常に小	400	251 - 600
遅れなし	>600	>600

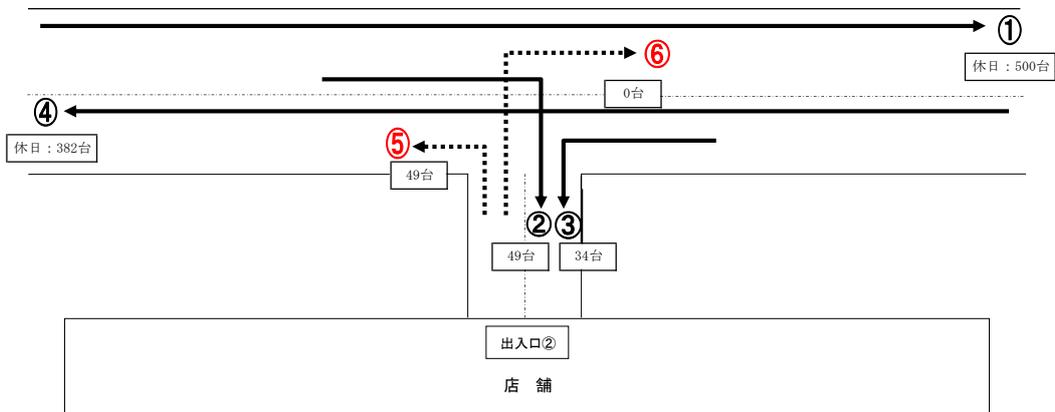
休日

- ①: ②方向に係る直進車台数
- ②: 右折入庫車台数
- ③: 左折入庫車台数
- ④: ③方向に係る直進車台数
- ⑤: 左折出庫車台数
- ⑥: 右折出庫車台数

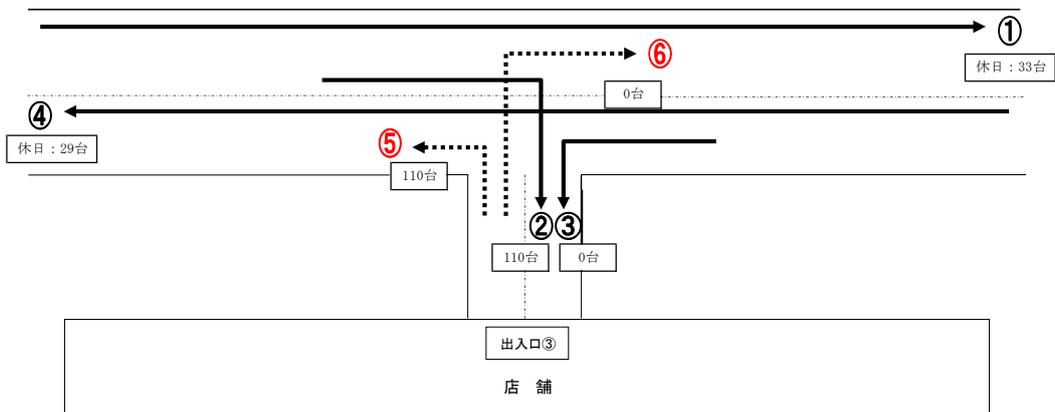
■ 出入口①



■ 出入口②



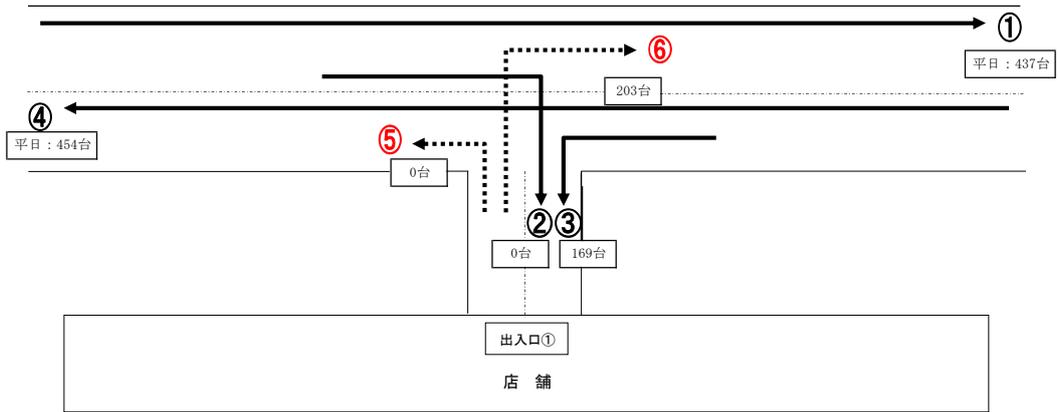
■ 出入口③



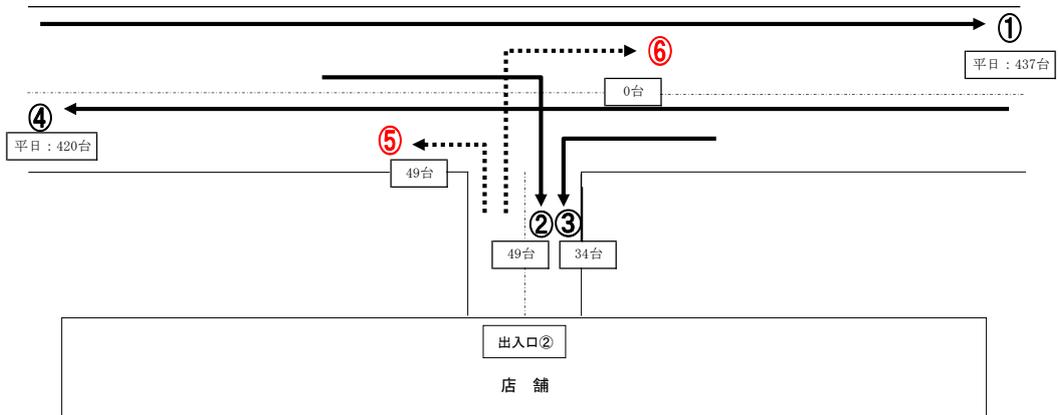
平日

- ①: ②方向に係る直進車台数
- ②: 右折入庫車台数
- ③: 左折入庫車台数
- ④: ③方向に係る直進車台数
- ⑤: 左折出庫車台数
- ⑥: 右折出庫車台数

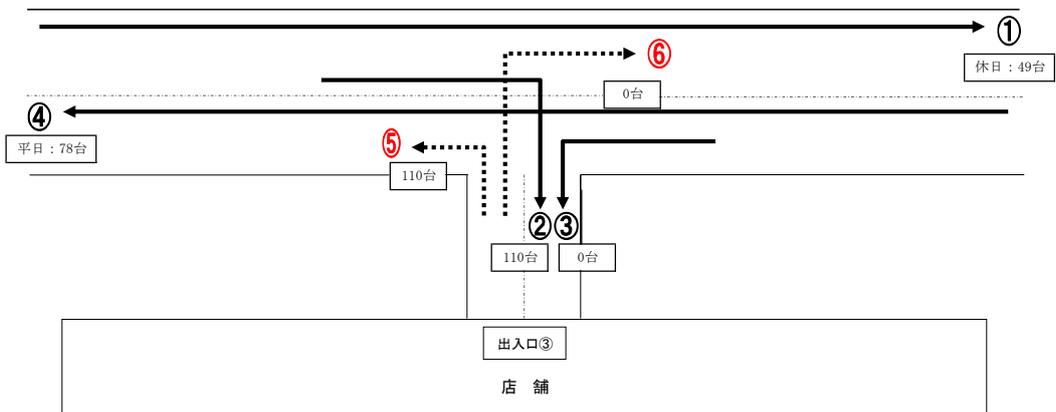
■ 出入口①



■ 出入口②



■ 出入口③



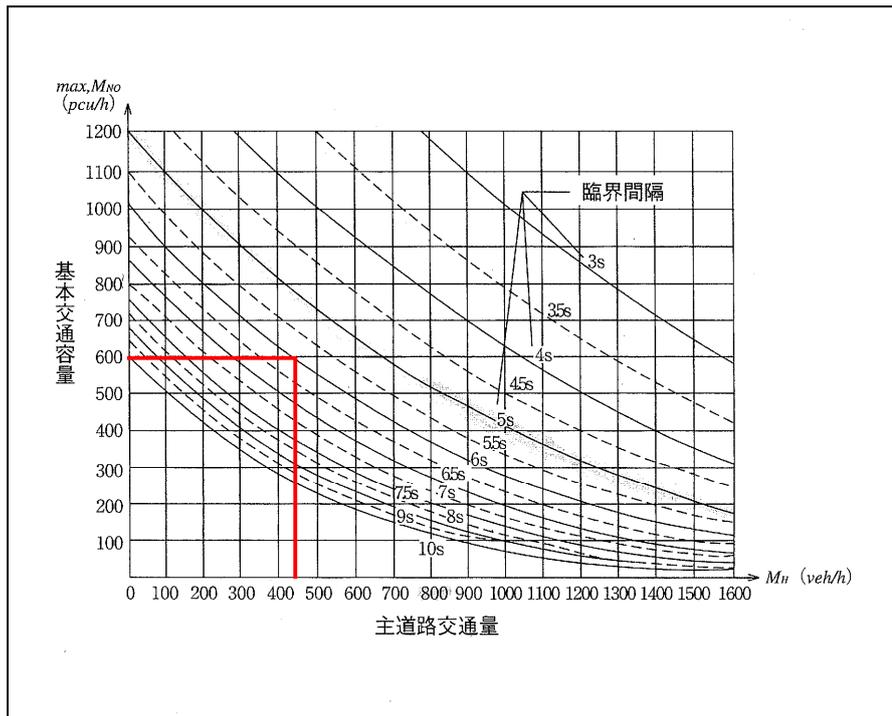
(2) 平日

①. 主道路交通量 (M_H) ④+③*0.5 = 437台

- | | |
|-----------------|------|
| ① : ②方向に係る直進車台数 | 437台 |
| ② : 右折入庫車台数 | 49台 |
| ③ : 左折入庫車台数 | 34台 |
| ④ : ③方向に係る直進車台数 | 420台 |
| ⑤ : 左折出庫車台数 | 49台 |
| ⑥ : 右折出庫車台数 | 0台 |

②. 乗用車に対する臨界間隔 t_s (秒) 6秒

③. 基本交通容量 ($Max. M_N$) (グラフからの読取值) 599台



④. 実交通量 49台

⑤. 交通容量比 0.082

⑥. $Max. M_N$ -実交通量 M_N 550台

	$max. M_N$ -実交通量 M_N [pcu/時]	
	平均	範囲
滞留	<0	<0
非常に大	50	0-75
大	100	76-125
平均	150	126-175
小	200	176-250
非常に小	400	251-600
遅れなし	>600	>600

⑦. 遅れの程度を示す指標 非常に小

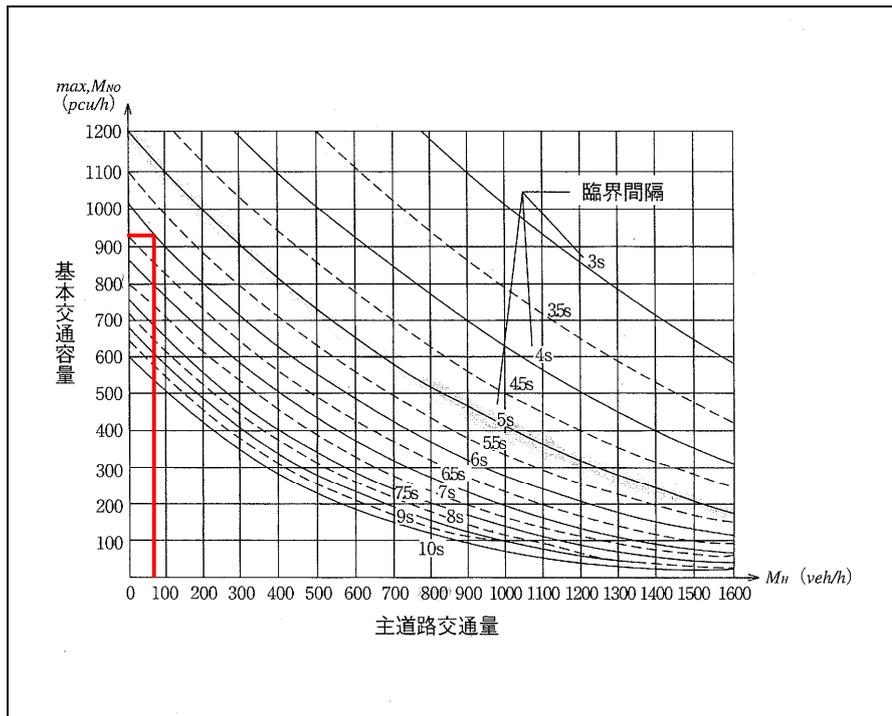
(2) 平日

①. 主道路交通量 (M_H) ④+③*0.5 = 78台

① : ②方向に係る直進車台数	49台
② : 右折入庫車台数	110台
③ : 左折入庫車台数	0台
④ : ③方向に係る直進車台数	78台
⑤ : 左折出庫車台数	110台
⑥ : 右折出庫車台数	0台

②. 乗用車に対する臨界間隔 t_s (秒) 6秒

③. 基本交通容量 ($Max. M_N$) (グラフからの読取値) 925台



④. 実交通量 110台

⑤. 交通容量比 0.119

⑥. $Max. M_N$ -実交通量 M_N 815台

	$max. M_N$ -実交通量 M_N [pcu/時]	
	平均	範囲
滞留	<0	<0
非常に大	50	0-75
大	100	76-125
平均	150	126-175
小	200	176-250
非常に小	400	251-600
遅れなし	>600	>600

⑦. 遅れの程度を示す指標 遅れなし

6. 左折出庫、右折入庫、右折出庫車両の検討

出入口①・②・③について、「遅れの程度」の評価を行った。

その結果は以下のとおりである。

出入口①	遅れの程度を示す指標	
右折出庫	休日	滞留
	平日	滞留

出入口②	遅れの程度を示す指標	
左折出庫	休日	非常に小
	平日	非常に小
右折入庫	休日	遅れなし
	平日	遅れなし

出入口③	遅れの程度を示す指標	
左折出庫	休日	遅れなし
	平日	遅れなし
右折入庫	休日	遅れなし
	平日	遅れなし

- 左折出庫については、出入口①は発生せず、出入口②において休日及び平日共に「非常に小」と評価され、出入口③において休日及び平日共に「遅れなし」と評価され、スムーズな出庫が可能であると判断できる。
- 右折入庫については、出入口①は発生せず、出入口②、③において休日及び平日共に「遅れなし」と評価され、スムーズな入庫が可能であると判断できる。
- 右折出庫については、出入口②、③は発生せず、出入口①において休日及び平日共に「滞留」と評価されるが、場内滞留となるため交通には影響はないと考えられる、出庫が可能であると判断できる。
- 各出入口に、看板設置、路面表示にて誘導し、スムーズな交通を確保する。
- 繁忙期等には交通整理員の配置し、円滑な誘導に努める。

経路図及び方向別来台数の予測

A商圈 (30.3%)
763台/日
110台/h

B商圈 (13.6%)
342台/日
49台/h

○ 来客の自動車別入庫台数の予測結果
指針に基づいて来客数のピーク時来台数を算出した結果、362台となった。

店舗面積	4,317 (千㎡)
A: 店舗面積あたり日来店客原単位	970.49 (人/千㎡)
B: ピーク率	14.4%
C: 自動車分担率	90%
D: 平均乗車人員	1.5人
ピーク時店舗利用最大来店車数	362

ここで、ピーク時来店台数 (362台) に当店舗調べでの方向別来店比率を乗じてピーク時の方面出入庫数を算出した結果は、以下の通りである。

ピーク1時間当たりの自動車来台数	A商圈	B商圈	C商圈	D商圈
	北西方面から	東方面から	南方面から	南西方面から
100%	30.3%	13.6%	9.1%	47.0%
362台	110台	49台	33台	170台

出入口③	入庫		出庫	
	右折	左折	右折	左折
A商圈	110	0	0	110
B商圈	0	0	0	0
C商圈	0	0	0	0
D商圈	0	0	0	0
小計	110	0	0	110
合計	110		110	

出入口①	入庫		出庫	
	右折	左折	右折	左折
A商圈	0	0	0	0
B商圈	0	0	0	0
C商圈	0	33	33	0
D商圈	0	136	170	0
小計	0	169	203	0
合計	169		203	

出入口②	入庫		出庫	
	右折	左折	右折	左折
A商圈	0	0	0	0
B商圈	49	0	0	49
C商圈	0	0	0	0
D商圈	0	34	0	0
小計	49	34	0	49
合計	83		49	

D商圈 (47.0%)
1181台/日
170台/h

C商圈 (9.1%)
228台/日
33台/h

凡例	
	主要方向別来店比例及び台数
	入庫ルート
	出庫ルート

100m

