

大規模小売店舗届出書 別添① 交通解析資料

『(仮称) ドラッグコスモス美作店』

現況交通量調査結果及び開店後の交通量予測等に関する交通解析資料

## 目 次

1. 店舗計画の概要	1
2. 現況交通実態	3
3. 交通需要予測	7
4. 車両誘導策	7
5. 交差点容量分析	10

# 1. 店舗計画の概要

大規模小売店舗立地法の届出を行う店舗の概要は以下の通りである。

表 1-1 計画概要

店舗名称	(仮称) ドラッグコスモス美作店
店舗所在地	美作市豊国原1174-1ほか
営業時間	午前9時～午後10時
店舗建物	鉄骨造平屋建て
店舗面積	1,363 m <sup>2</sup>
駐車場台数	No.1 : 32台 No.2 : 20台 (ほか業務用等26台(共用))
駐輪場台数	No.1 : 10台
駐車場出入口	出入口 No.1～出入口 No.3 (市道檜原下中尾線)
用途地域	無指定地域

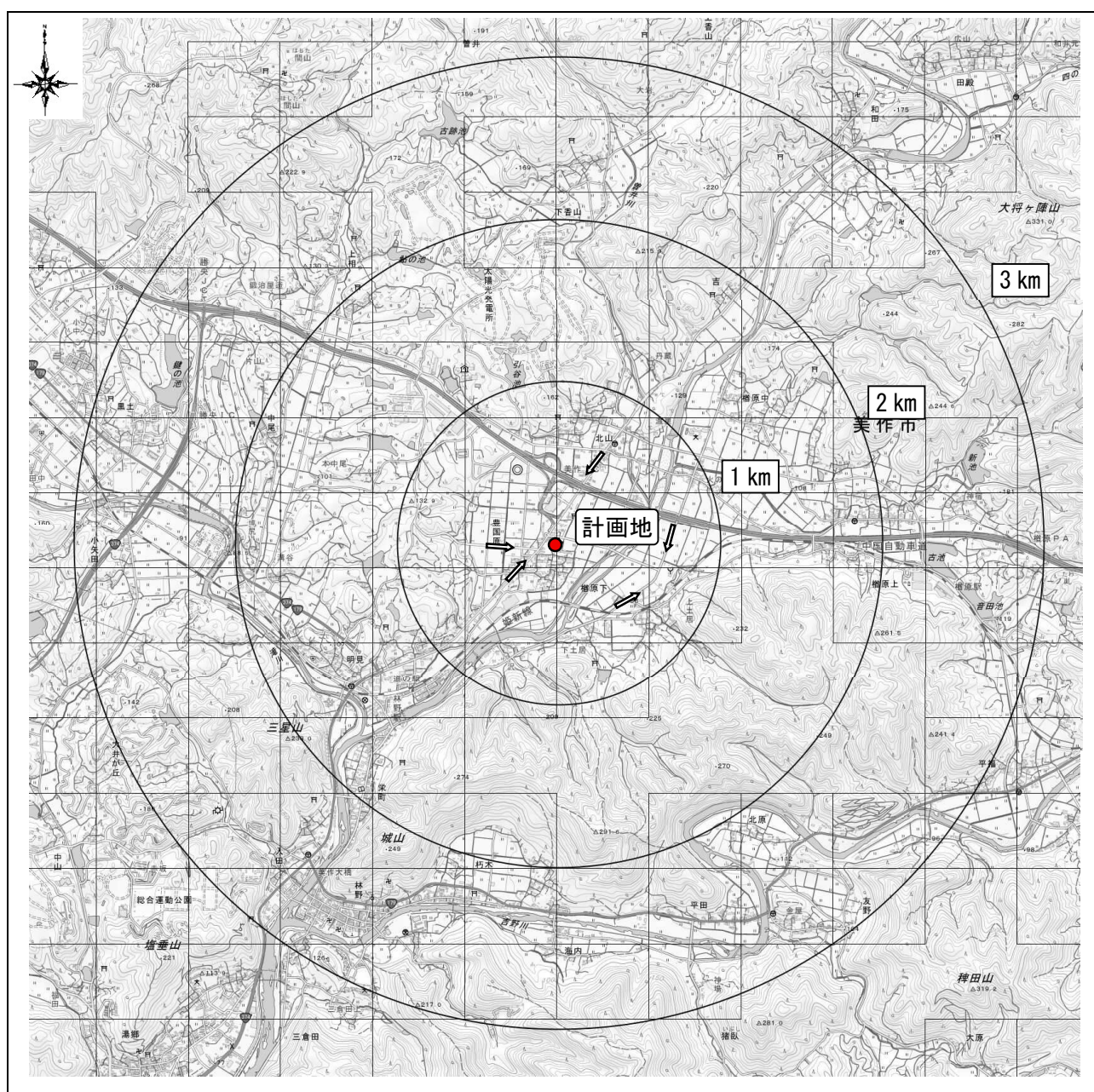


図 1-1 広域図

### 【計画地周辺の状況】

計画地は JR 西日本姫新線林野駅から北東へ約 1.5kmに位置し、市道檜原下中尾線及び市道豊国原1号線に面している。計画地の周囲は北側に道路を挟み営業所、農地及び店舗駐車場が立地、東側に農地が隣接、南側に農地及び物置が隣接、西側に道路を挟み住宅及び店舗が立地している。

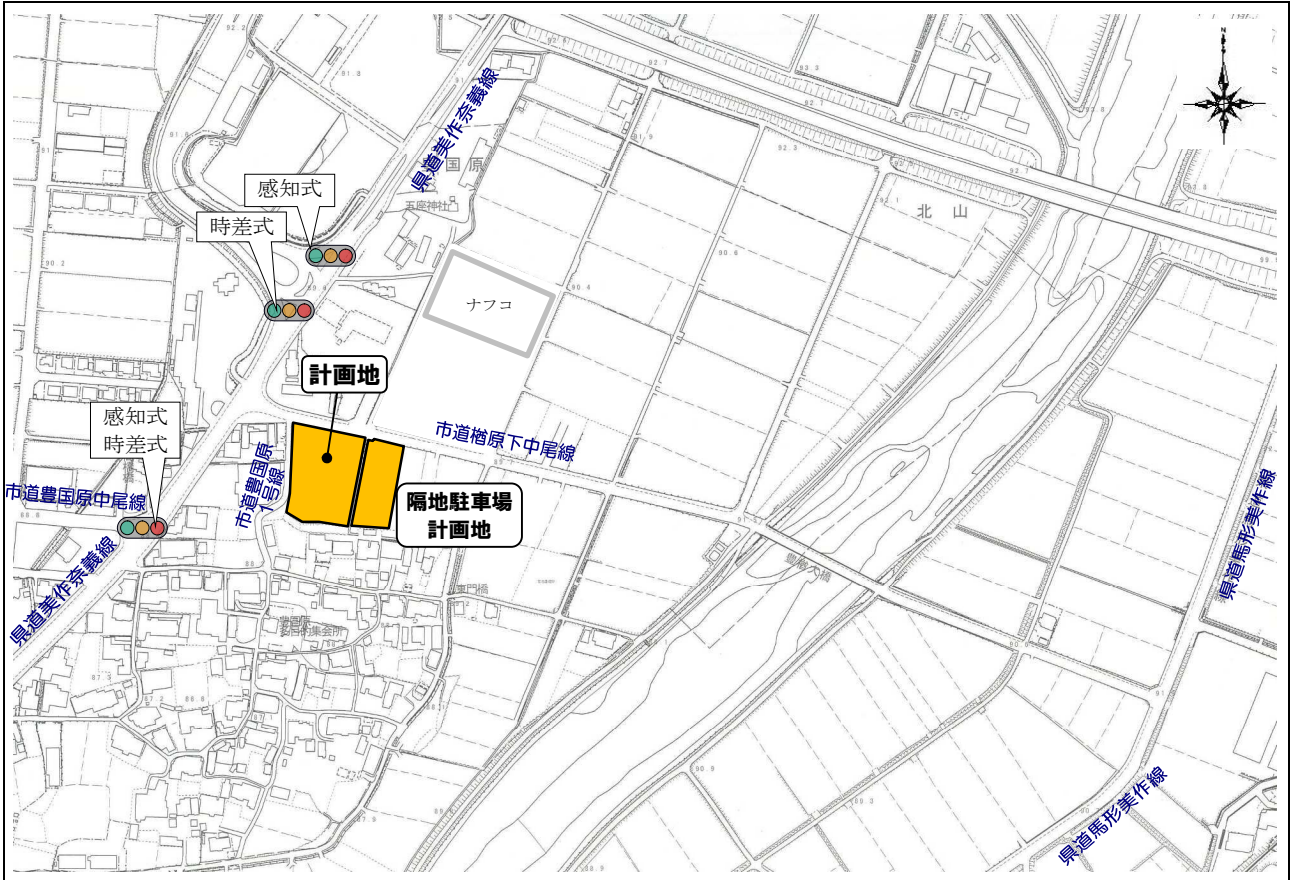


図 1-2 計画位置図 (周辺)

## 2. 現況交通実態

### 2-1 計画概要

計画店舗の周辺における交通実態調査を下記の要領にて実施し、解析を行った。

表 2-1 調査概要

調査対象	交差点①計画地北西付近 交差点②豊国原バス停北西付近 交差点③美作市消防本部前
調査日	[平日] 令和8年2月16日(月) [休日] 令和8年2月15日(日)
調査時間	8時～23時(15時間)
調査分類	大型車・小型車・二輪車(方向別交通量) 自転車・歩行者

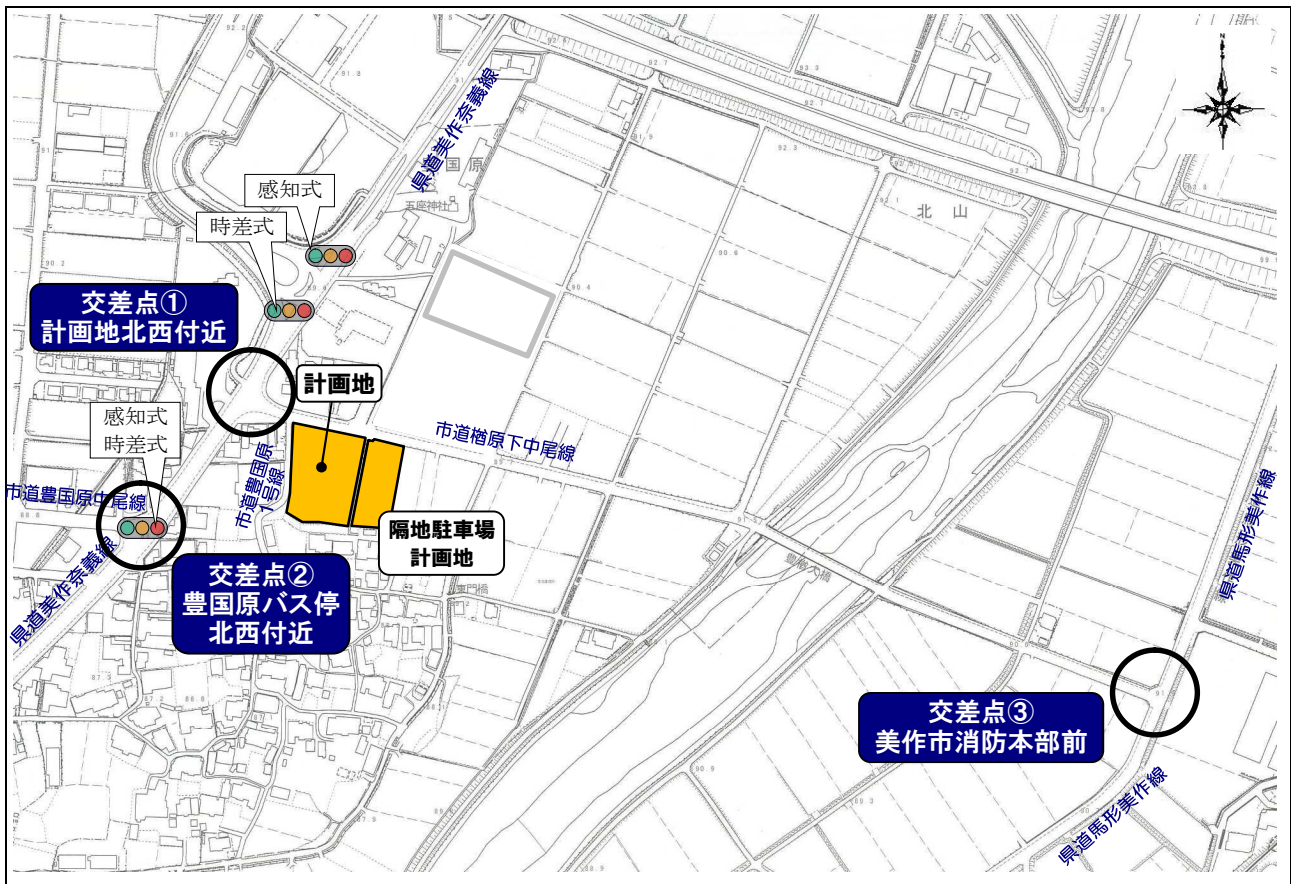


図 2-1 交通量調査地点位置図

## 2-2 通過交通量

調査交差点において平日及び休日の断面交通量を比較したところ、県道美作奈義線及び市道榎原下中尾線については、ほとんど平日・休日の差はない。

一方で、県道馬形美作線及び市道豊国原中尾線については、平日・休日の差が大きく、休日に比べて平日の交通量の多くなっている。

表 2-2 交差点方向別自動車断面交通量

交差点	方向	路線名	平日 (台/15h)	休日 (台/15h)	平休比 (休/平)
①	A	県道美作奈義線	6,669	7,156	107%
	B	市道榎原下中尾線	2,272	2,197	97%
	C	県道美作奈義線	8,269	8,625	104%
②	A	県道美作奈義線	8,089	8,599	106%
	C	県道美作奈義線	8,651	8,570	99%
	D	市道豊国原中尾線	2,064	847	41%
③	A	県道馬形美作線	2,985	2,023	68%
	C	県道馬形美作線	1,270	656	52%
	D	市道榎原下中尾線	2,007	1,665	83%

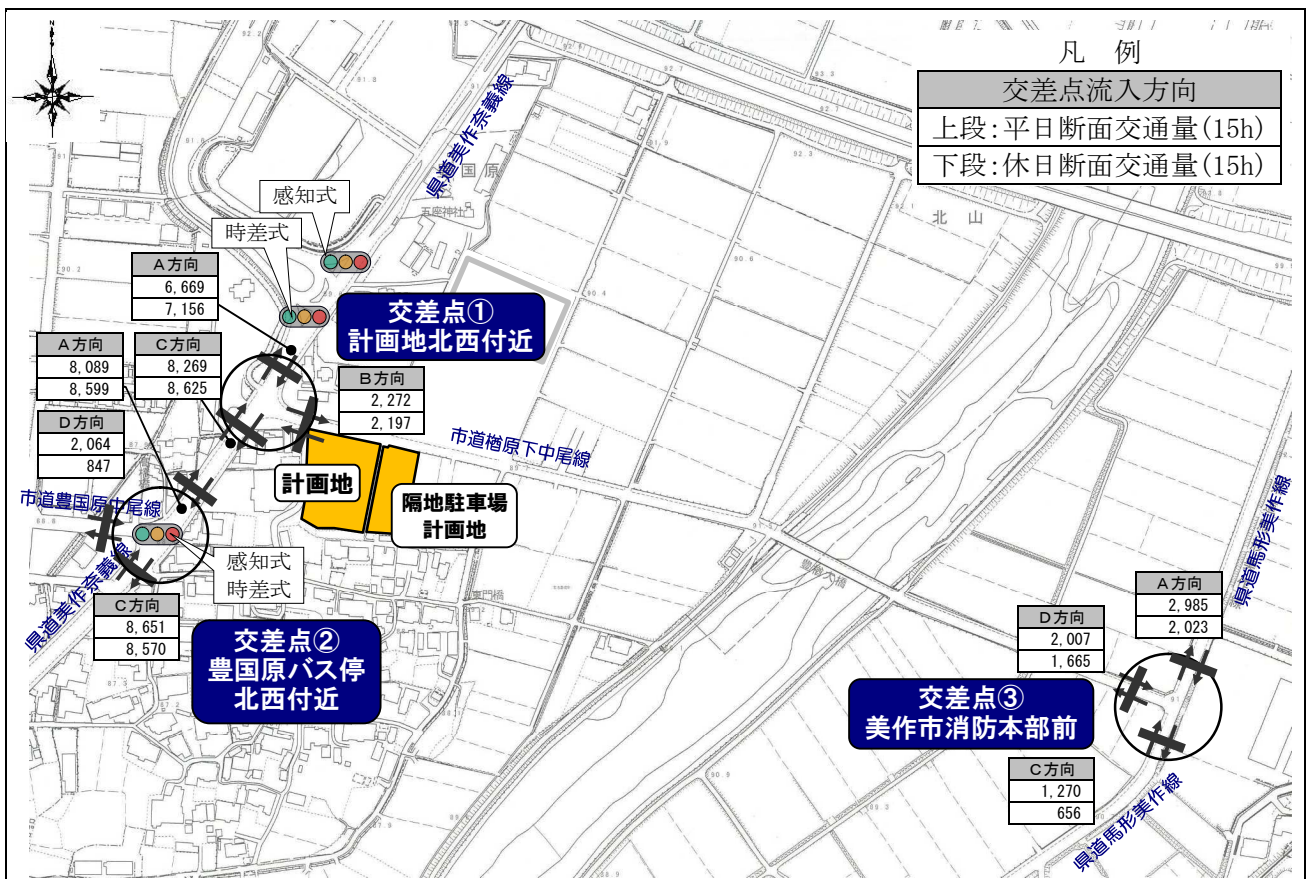


図 2-2 店舗周辺交差点自動車断面交通量 (大型車・小型車計)

## 2-3 時間帯別交通量

### (1) 交差点①計画地北西付近

時間帯別交通量について、平日は夕方の交通量が多くなっており、休日は日中の交通量が多くなっている。

ピーク時間帯は平日 17 時台、休日 14 時台となっている。

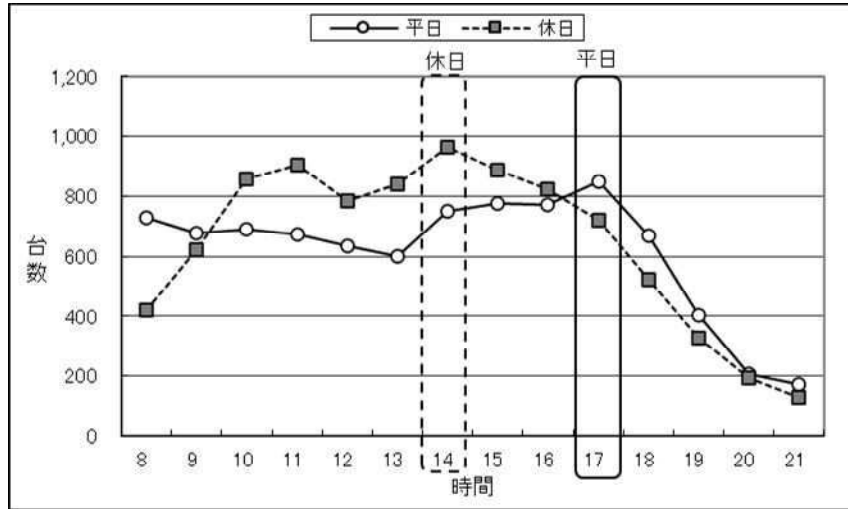


図 2-3① 時間帯別交通量 (大型車・小型車計)

### (2) 交差点②豊国原バス停北西付近

時間帯別交通量について、平日は夕方の交通量が多くなっており、休日は日中の交通量が多くなっている。

ピーク時間帯は平日 17 時台、休日 14 時台となっている。

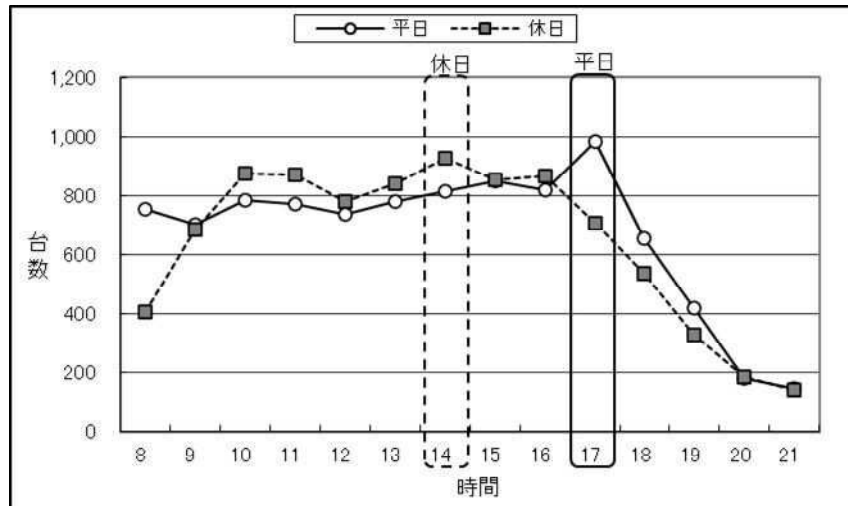


図 2-3② 時間帯別交通量 (大型車・小型車計)

### (3) 交差点③美作市消防本部前

時間帯別交通量について、平日は夕方交通量が多くなっており、休日は日中の交通量が多くなっている。

ピーク時間帯は平日 17 時台、休日 14 時台となっている。

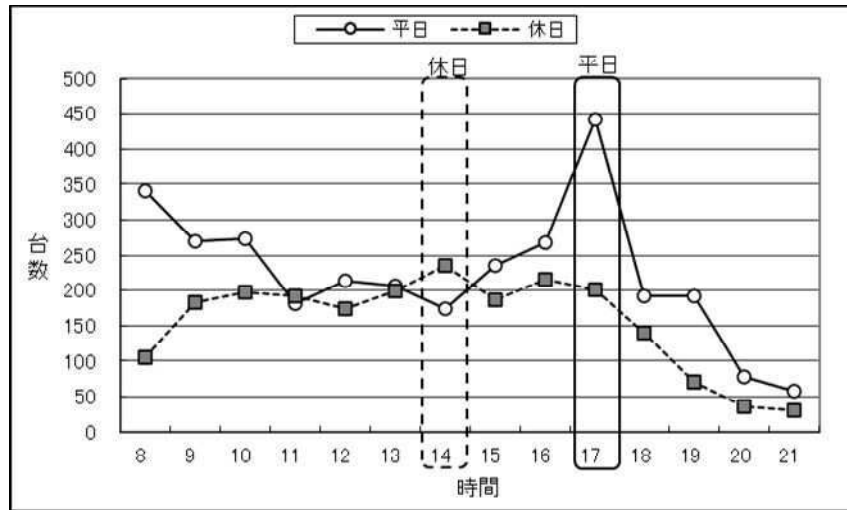


図 2-3③ 時間帯別交通量 (大型車・小型車計)

### 3. 交通需要予測

#### 3-1 自動車の交通需要について

大規模小売店舗立地法の指針に準拠して算出した結果、日来店台数はピーク日において 577 台/日、ピーク時来店台数は 83 台/時と予測される。また、駐車場必要規模は 52 台と予測され、届出駐車場台数は 52 台であることから、必要台数を充足した計画となっている。

表 3-1 大規模小売店舗立地法の指針による算出

事 項 等	各事項算出のための計算式等	
地区の区分	その他地区	無指定地域
S：店舗面積	1,363千㎡	
A：店舗面積当たり日來客数原単位	1,059.11人/千㎡	1,100-30×S、人口<40万人、S<5
B：ピーク率	14.4%	
C：自動車分担率	80%	人口<10万人、その他地区
D：平均乗車人員	2.0人/台	S<10
E：平均駐車時間係数	0.6249	(30+5.5×S)/60、S<10
日来店台数	577台	S×A×C÷D
ピーク時来店台数	83台	S×A×B×C÷D
必要駐車台数	52台	S×A×B×C÷D×E

※併設施設は 0.0 ㎡であり、物販店舗面積の 2 割 272.6 ㎡(1,363 ㎡×0.2) 以下である。

#### 3-2 駐輪場必要台数について

大規模小売店舗立地法の指針に示される参考値「店舗面積 35 ㎡に 1 台」に基づき算出した結果、駐輪場必要規模は 39 台と予測されるが、既存店舗においては二輪車の需要が低いことから、類似店舗データを基に駐輪場必要規模の予測を行うものとし、自転車、原付、自動二輪車それぞれの最も利用台数が多い店舗を参考に必要台数の算出を行った。

類似店舗データより、駐輪場必要規模 5 台(自転車 3 台、原付 2 台)と予測され、届出駐輪場台数は 10 台であることから、必要規模を充足した計画となっている。

表 3-2 既存類似店舗調査結果

店舗名	所在地	店舗面積	ピーク時駐輪台数		
			自転車	原付	自動二輪車
勝央町店	勝田郡 勝央町	1,353 ㎡	3 台 (2.22 台/千㎡)	1 台 (0.74 台/千㎡)	0 台 (0.00 台/千㎡)
湯郷店	美作市湯郷	1,697 ㎡	2 台 (1.18 台/千㎡)	2 台 (1.18 台/千㎡)	0 台 (0.00 台/千㎡)
美作店 (計画店舗)	美作市 豊国原	1,363 ㎡	3 台	2 台	0 台

※自動二輪駐輪場について

類似店舗データより、自動二輪車の利用は 0 台となっており、当該店舗における自動二輪車の需要は極めて低いと考えられる。そのため本計画においては自動二輪車専用の駐輪場は設けることはせず、自動二輪車についても駐車場の空車となっている駐車マスを利用することとする。

### 4. 車両誘導策

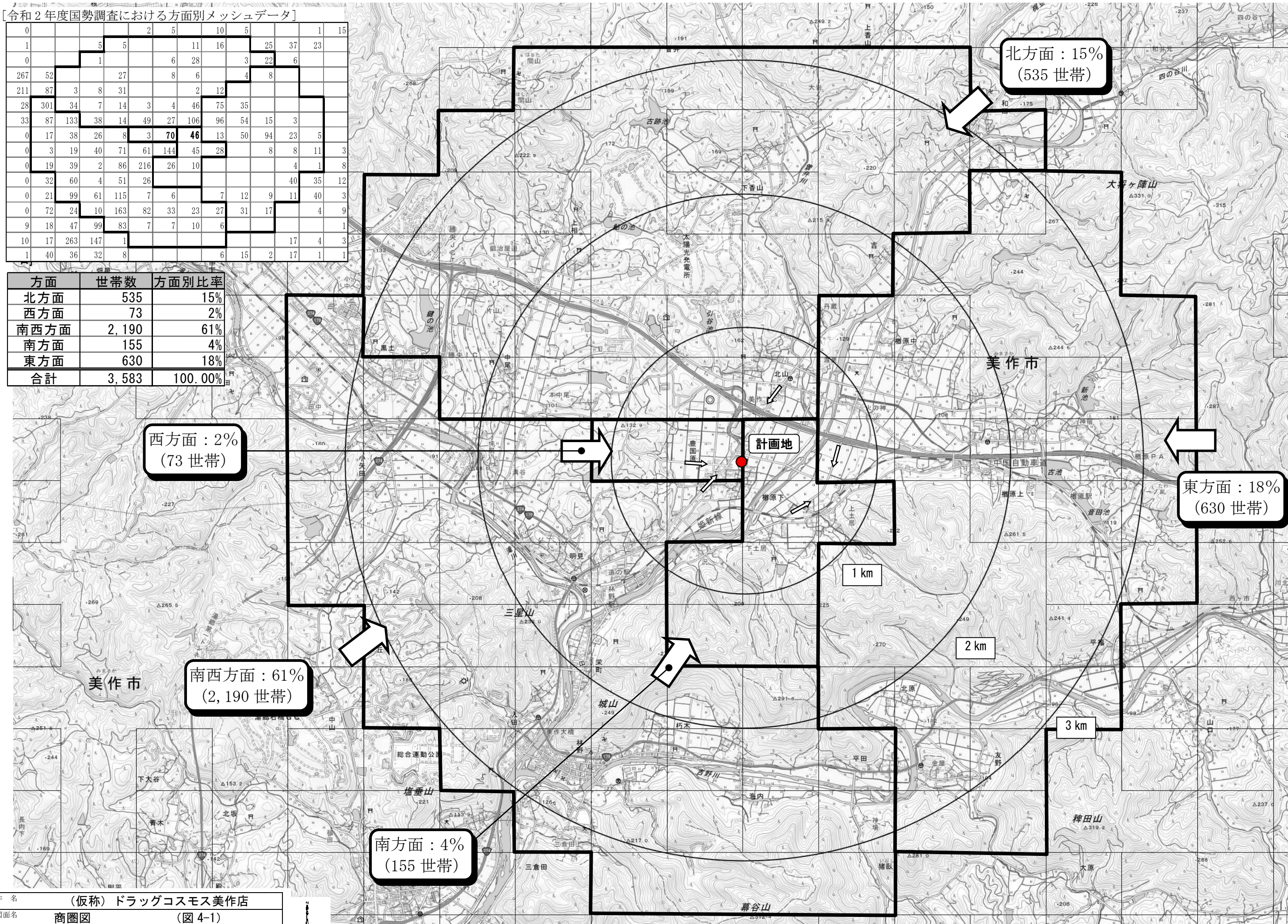
#### 4-1 方面別来店比率

計画店舗の商圈は、店舗を中心とする半径 3 km圏として設定している。想定される来店ルートを基に商圈内の世帯数を主要な来店方面に配分すると北方面から 15%、西方面から 2%、南西方面から 61%、南方面から 4%、東方面から 18%の来店が予想される。なお、商圈と方面別比率の設定根拠は、次頁に示すとおりである。

[令和2年度国勢調査における方面別メッシュデータ]

0				2	5	10	5			1	15
1		5	5			11	16		25	37	23
0		1		6	28		3	22	6		
267	52		27	8	6		4	8			
211	87	3	8	31		2	12				
28	301	34	7	14	3	4	46	75	35		
33	87	133	38	14	49	27	106	96	54	15	3
0	17	38	26	8	3	70	46	13	50	94	23
0	3	19	40	71	61	144	45	28		8	8
0	19	39	2	86	216	26	10			4	1
0	32	60	4	51	26				40	35	12
0	21	99	61	115	7	6		7	12	9	11
0	72	24	10	163	82	33	23	27	31	17	
9	18	47	99	83	7	7	10	6			1
10	17	263	147	1						17	4
1	40	36	32	8				6	15	2	17
											1

方面	世帯数	方面別比率
北方面	535	15%
西方面	73	2%
南西方面	2,190	61%
南方面	155	4%
東方面	630	18%
合計	3,583	100.00%



北方面：15%  
(535 世帯)

西方面：2%  
(73 世帯)

東方面：18%  
(630 世帯)

南西方面：61%  
(2,190 世帯)

南方面：4%  
(155 世帯)

件名	(仮称) ドラッグコスモス美作店		
図面名	商圏図	(図 4-1)	
Scale	1/25,000	No.	8

地図出典：地理院地図\_電子国土Web (国土地理院)

## 4-2 車両誘導策

計画店舗への車両誘導は、各方面からの来客者が利用しやすい経路となるよう、以下のように設定した。各方面の店舗関連のピーク時発生交通量は、「3-1 自動車の交通需要について」で算出されたピーク時交通量（83 台/時）及び、「4-1 方面別来店比率」で予想される各方面からの比率より以下のとおりと予測される。

表 4-1 方面別台数と来店退店経路

方面（比率：ピーク時台数）	来店	退店
北方面（15%：12 台/h）	出入口 No. 1、出入口 No. 3 右折入庫 （市道榎原下中尾線）	出入口 No. 1、出入口 No. 3 左折出庫 （市道榎原下中尾線）
西方面（2%：2 台/h）		
南西方面（61%：51 台/h）	出入口 No. 2、出入口 No. 3 左折入庫 （市道榎原下中尾線）	出入口 No. 2、出入口 No. 3 右折出庫 （市道榎原下中尾線）
南方面（4%：3 台/h）		
東方面（18%：15 台/h）		

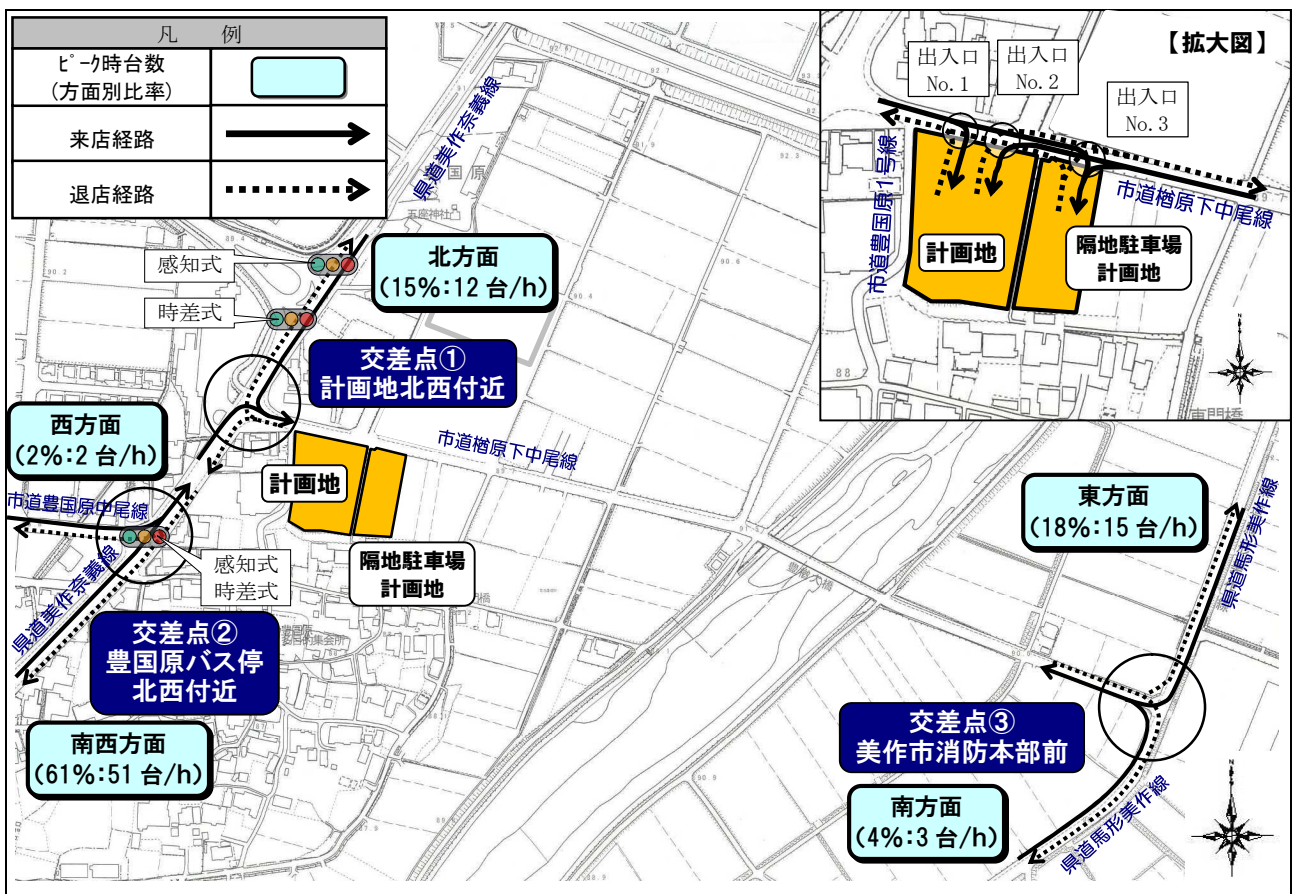


図 4-2 来店経路図

## 5. 交差点容量分析

### 5-1 ピーク時交差点交通量

現況及び、開店後におけるピーク時交差点交通量は以下のとおりである。開店後の交差点交通量は、現況の交差点ピーク時交通量に、計画店舗から発生するピーク時交通量を上乗せしたものとし、以降の解析を行うものとする。

#### (1) 交差点①計画地北西付近

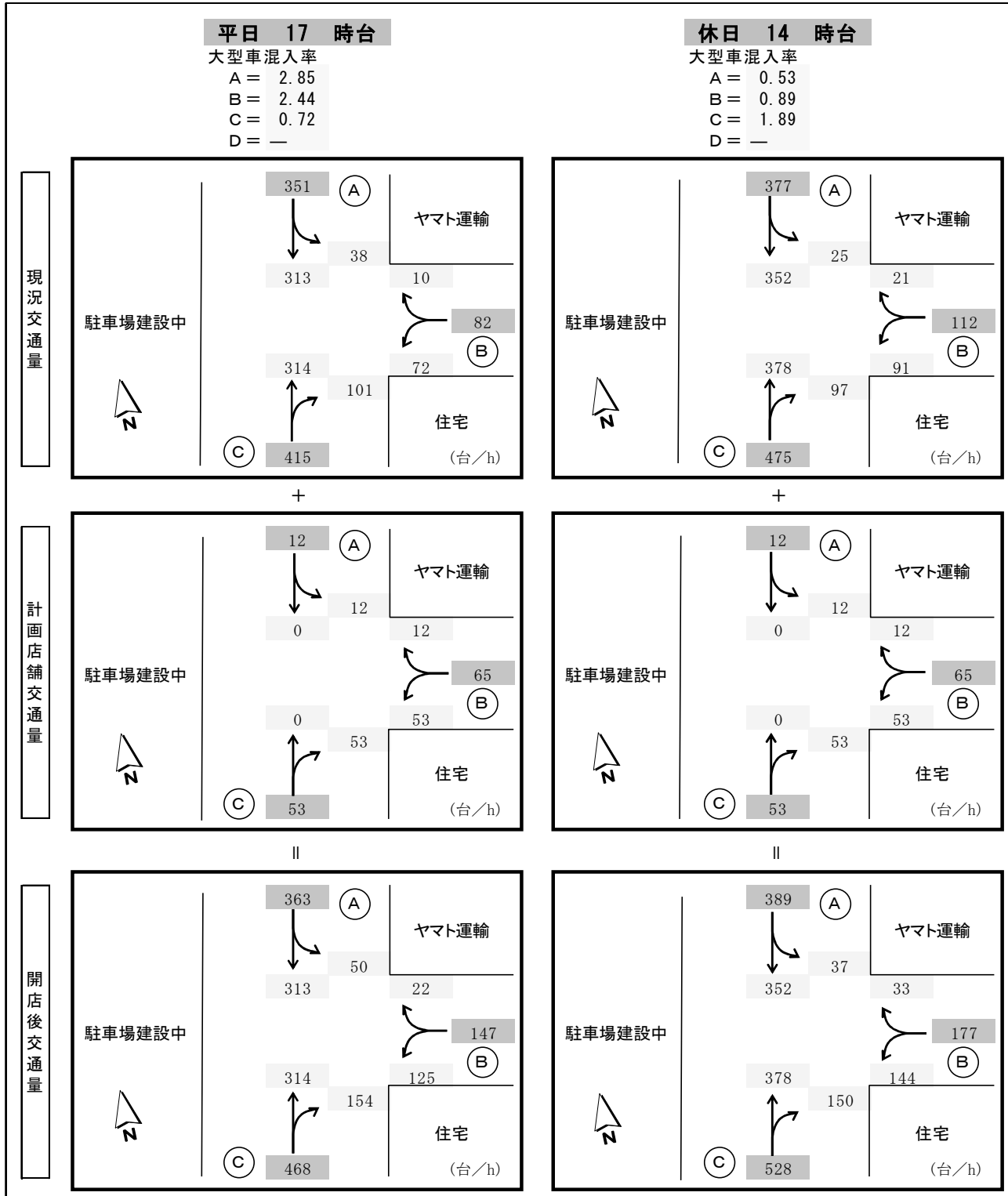


図 5-1① ピーク時交通量 (大型車・小型車計)

(2) 交差点②豊国原バス停北西付近

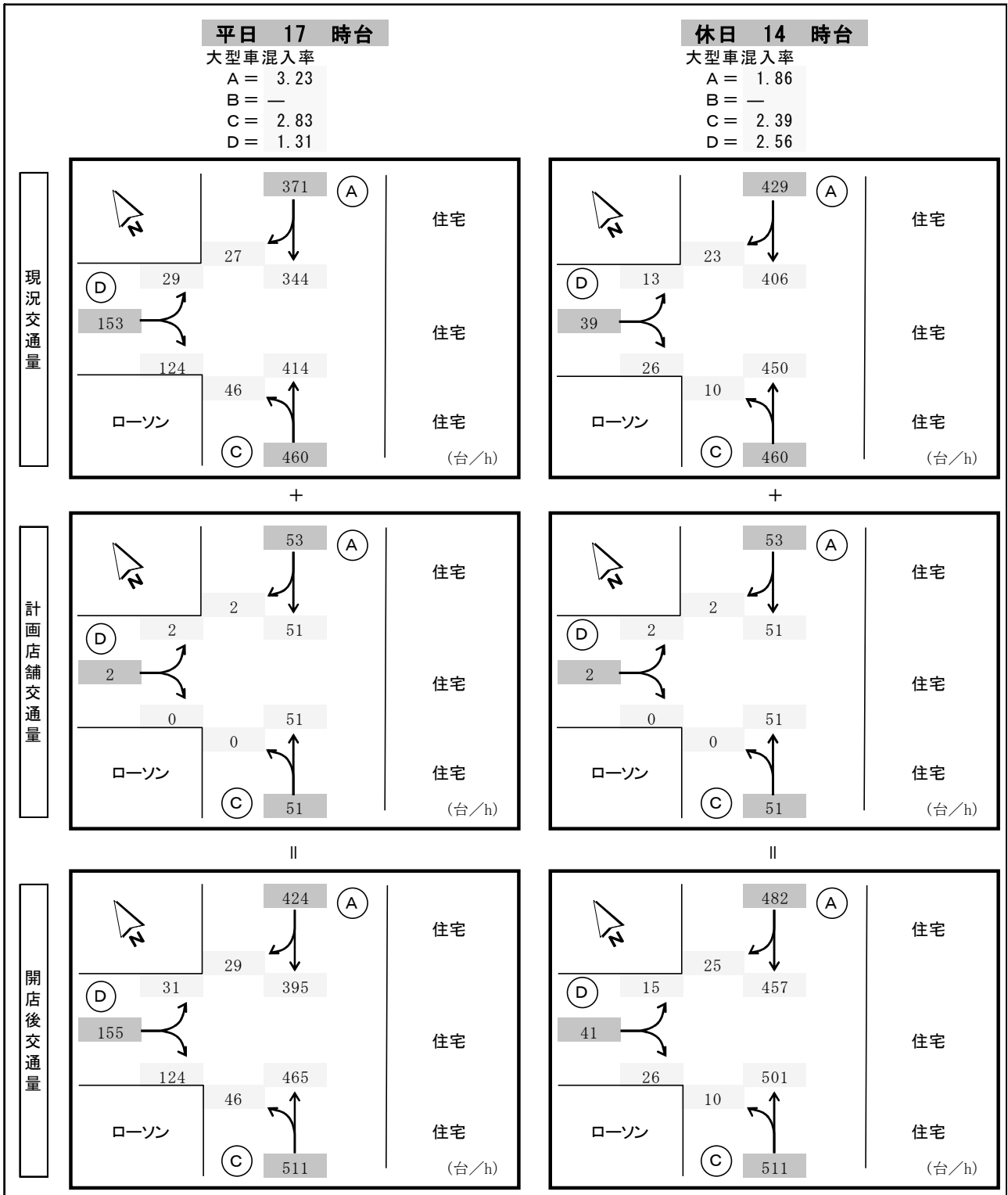


図 5-1② ピーク時交通量 (大型車・小型車計)

(3) 交差点③美作市消防本部前

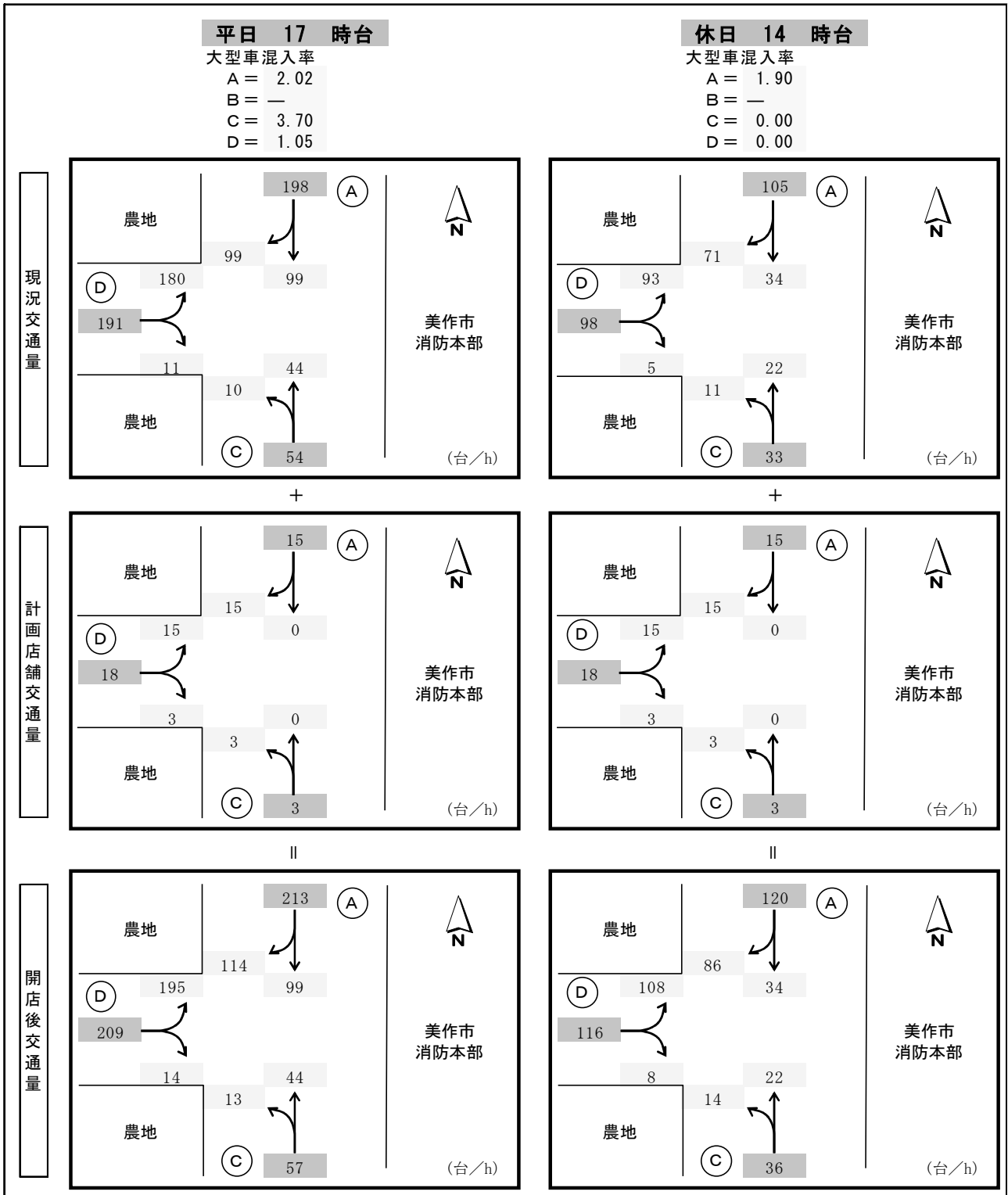


図 5-1③ ピーク時交通量 (大型車・小型車計)

## 5-2 交差点容量分析（信号機のない交差点の交通容量の計算方法による解析）

### （1）交差点①計画地北西付近

当該交差点については、信号機が設置されていないため、「信号機のない交差点の交通容量の計算方法」による評価を行った。

解析の結果、平日は「遅れはなし」～「遅れは非常に小さい」、休日は「遅れはなし」～「遅れは小さい」という結果となっており、開店後に交通量は増えるものの、開店後の通過交通に与える影響は少ないと考えられる。

表 5-1① 信号機のない交差点の交通容量の計算方法

		流入部	主道路への右左折（B→A、C）	主道路からの右折（C→B）
平日 (17 時台)	現況	交通容量－ 実交通量（指標）	472 (非常に小)	769 (遅れなし)
	開店	交通容量－ 実交通量（指標）	352 (非常に小)	706 (遅れなし)
休日 (14 時台)	現況	交通容量－ 実交通量（指標）	348 (非常に小)	743 (遅れなし)
	開店	交通容量－ 実交通量（指標）	242 (小)	690 (遅れなし)

※信号機のない交差点の交通容量の計算方法は「平面交差の計画と設計」（社）交通工学研究会資料に基づいて算出した。

表 5-2 遅れを表す指標

評価（遅れ）	滞留	非常に大	大	平均	小	非常に小	遅れなし
交通容量－実交通量	0 未満	0～75	76～125	126～175	176～250	251～600	600 超

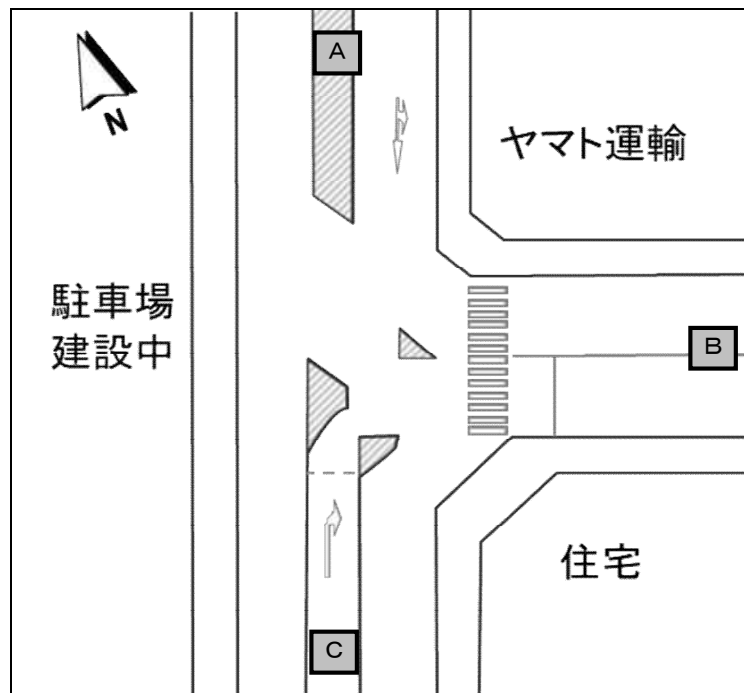


図 5-2① 交差点形状

(2) 交差点②豊国原バス停北西付近

現況、開店後の交差点需要率は平日、休日ともに容量限界「0.9」未満、車線混雑度「1.0」未満となっており、付加車線滞留長は現況滞留長を超える状況にならない。以上のことから、開店後に交通量は増えるものの、店舗開店に伴う交通渋滞等の新たな問題は発生しないと考えられる。

表 5-3 交差点②需要率・車線混雑度

		流入部 車線の種類	A		C	D	需要率 ピーク時
			直進	右折	直・左	左右	
平日17時台	現況	混雑度	0.279	0.041	0.426	0.368	0.329
		滞留長	—	5.0	—	—	
	開店	混雑度	0.320	0.047	0.472	0.373	0.356
		滞留長	—	5.0	—	—	
休日14時台	現況	混雑度	0.310	0.033	0.416	0.111	0.258
		滞留長	—	4.0	—	—	
	開店	混雑度	0.349	0.039	0.462	0.117	0.285
		滞留長	—	4.0	—	—	
現況滞留長 (テーパ長)			—	32.4 (13.8m)	—	—	

※1 交差点需要率、車線混雑度は以下の資料に基づいて算出した。  
「平面交差の計画と設計」「交通信号の手引き」：(社)交通工学研究会  
※2 滞留長は赤時間に滞留する長さで検討している。

現示		1φ	2φ	3φ
平日 (17時台)	青時間	52, 3	3, 6	22, 6
	サイクル	C = 92秒 (損失=15秒)		
休日 (14時台)	青時間	52, 3	6, 6	19, 6
	サイクル	C = 92秒 (損失=15秒)		

図 5-3 交差点②ピーク時の信号現示

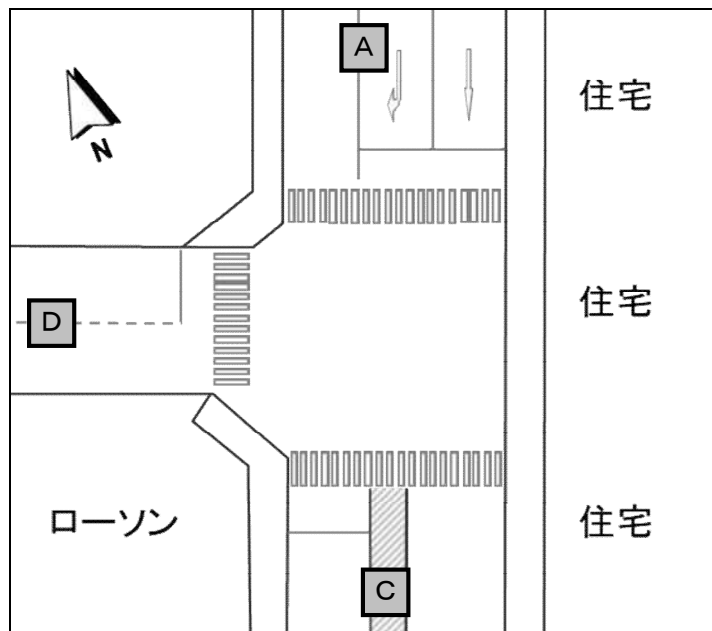


図 5-2② 交差点形状

### (3) 交差点③美作市消防本部前

当該交差点については、信号機が設置されていないため、「信号機のない交差点の交通容量の計算方法」による評価を行った。

解析の結果、平日休日ともに「遅れはなし」という結果となっており、開店後に交通量は増えるものの、開店後の通過交通に与える影響は少ないと考えられる。

表 5-1② 信号機のない交差点の交通容量の計算方法

		流入部	主道路への右左折 (D→A、C)	主道路からの右折 (A→D)
平日 (17 時台)	現況	交通容量－ 実交通量 (指標)	718 (遅れなし)	1,051 (遅れなし)
	開店	交通容量－ 実交通量 (指標)	691 (遅れなし)	1,036 (遅れなし)
休日 (14 時台)	現況	交通容量－ 実交通量 (指標)	856 (遅れなし)	1,109 (遅れなし)
	開店	交通容量－ 実交通量 (指標)	819 (遅れなし)	1,084 (遅れなし)

※信号機のない交差点の交通容量の計算方法は「平面交差の計画と設計」(社)交通工学研究会資料に基づいて算出した。

表 5-2 遅れを表す指標

評価 (遅れ)	滞留	非常に大	大	平均	小	非常に小	遅れなし
交通容量－実交通量	0 未満	0～75	76～125	126～175	176～250	251～600	600 超

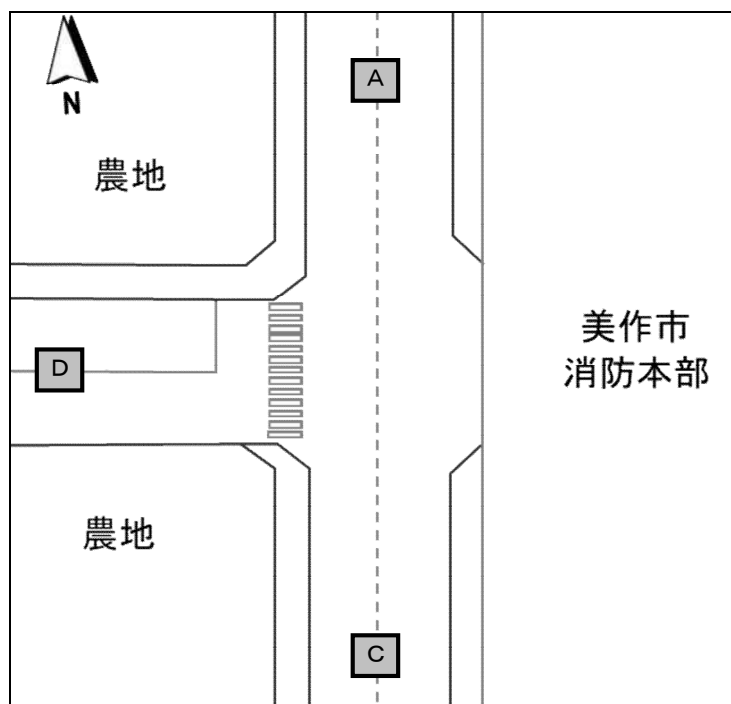


図 5-2③ 交差点形状

(3) 駐車場出入口 ～信号機のない交差点の交通容量の計算方法による解析～

市道榑原下中尾線上の駐車場出入口 No.1 について、開店後の入出庫による通過交通への影響を検討するため、前面道路の現況ピーク時交通量および、開店後の入出庫台数を基に、信号機のない交差点の交通容量の計算方法による解析を行った。なお、前面道路の交通量は、交差点①のピーク時間帯におけるB方向の流入台数、流出台数を参考とし、解析においては、より負荷の大きい状況を考慮するため、仮に来退店車両が1箇所に集中した場合を想定した。

解析の結果、右折入庫、右左折出庫ともに、「遅れはなし」という結果であったことから、開店後の周辺交通に与える影響は大きくないと考えられる。

表 5-2 駐車場出入口の交通容量の計算結果

		流入部	流入部A (主道路からの右折)	流入部C (主道路への右左折)
平日 17時台	開店	交通容量-実交通量	1,045	694
		評価	遅れなし	遅れなし
休日 14時台	開店	交通容量-実交通量	1,005	672
		評価	遅れなし	遅れなし

※信号機のない交差点の交通容量の計算方法は以下の資料に基づいて算出した。

「平面交差の計画と設計」：(社)交通工学研究会

表 5-3 遅れを表す指標

評価 (遅れ)	滞留	非常に大	大	平均	小	非常に小	遅れなし
交通容量-実交通量	0未満	0~75	76~125	126~175	176~250	251~600	600超

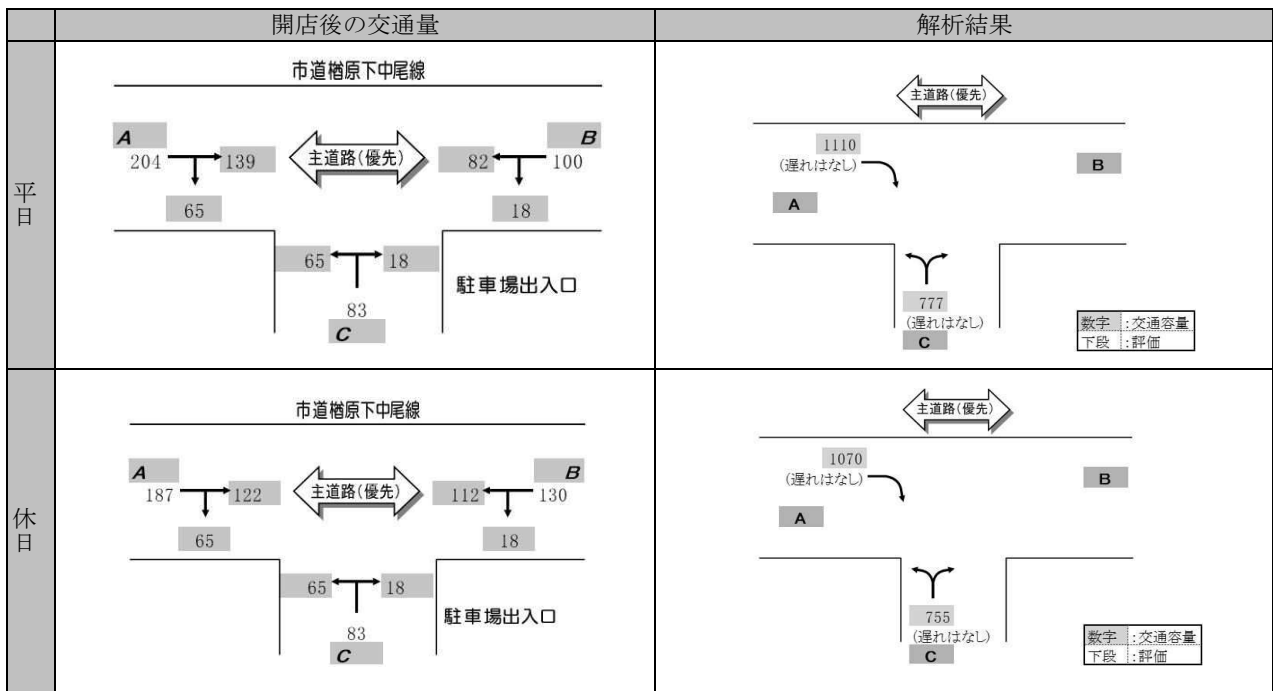


図 5-4 駐車場出入口の交通容量の計算結果

5-4 容量分析のまとめ

オープン後の店舗運営を行うにあたっては、大規模小売店舗立地法の趣旨に則り、来客者への来店経路の周知等、安心して来店していただけるよう周辺交通に十分配慮を行うとともに、今回の解析にて想定している以上の状況が発生した場合は、速やかに原因を究明し、誠実に対策を行うこととする。

# 參考資料

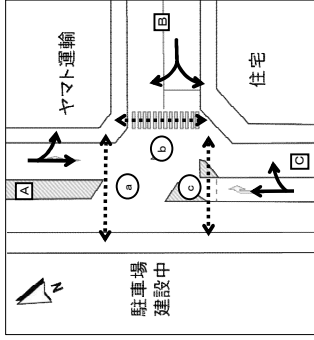
- 交通量調查集計表
- 交差点容量計算分析表

●交通量調査集計表

自動車交通量調査集計表 (令和8年2月16日/月曜日)

◎交差点① (計画地北西付近)

分類 / 自動車分類 (小型車・大型車・バイク車)、自転車・歩行者  
 時間帯 / 8:00~22:00 (14時間)

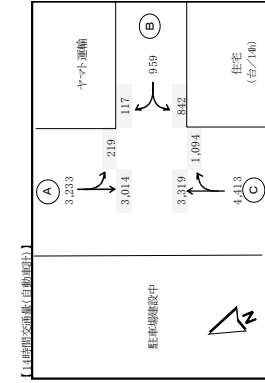
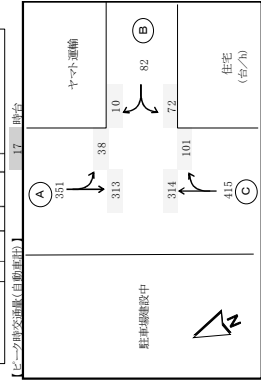


流入方向	A																			
	A=C			A=D			A=B			A=C			A=D			A=B				
	大型	小型	合計	大型	小型	合計	大型	小型	合計	大型	小型	合計	大型	小型	合計	大型	小型	合計		
8~9	5	8	13	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
9~10	5	8	13	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
10~11	2	8	10	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
11~12	1	17	18	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
12~13	2	16	18	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
13~14	0	19	19	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
14~15	0	17	17	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
15~16	4	14	18	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
16~17	4	15	19	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
17~18	1	37	38	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
18~19	1	12	13	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
19~20	0	13	13	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
20~21	0	3	3	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
21~22	0	5	5	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
合計	26	193	219	7	226	233	19	3,033	0	0	0	221	3,012	3,233	26	3,259	6,34	250	3,186	3,436

流入方向	B																		
	B=C			B=D			B=A			B=C			B=D			B=A			
	大型	小型	合計	大型	小型	合計	大型	小型	合計	大型	小型	合計	大型	小型	合計	大型	小型	合計	
8~9	14	121	135	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
9~10	5	87	92	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
10~11	3	82	85	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
11~12	2	41	43	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
12~13	8	72	80	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
13~14	5	62	67	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
14~15	10	53	63	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
15~16	10	64	74	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
16~17	5	60	65	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
17~18	1	11	12	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
18~19	1	11	12	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
19~20	0	19	19	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
20~21	0	7	7	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
21~22	0	13	13	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
合計	64	778	842	11	853	864	11	853	13	1,326	13	1,326	13	1,326	13	1,326	13	1,326	13

流入方向	C																		
	C=A			C=B			C=C			C=A			C=B			C=C			
	大型	小型	合計	大型	小型	合計	大型	小型	合計	大型	小型	合計	大型	小型	合計	大型	小型	合計	
8~9	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
9~10	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
10~11	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
11~12	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
12~13	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
13~14	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
14~15	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
15~16	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
16~17	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
17~18	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
18~19	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
19~20	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
20~21	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
21~22	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
合計	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0

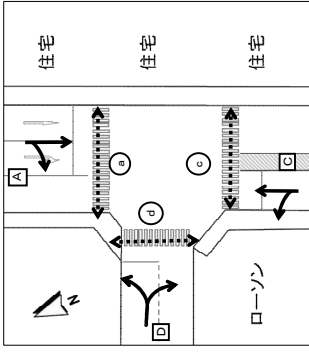
流入方向	D																		
	D=A			D=B			D=C			D=A			D=B			D=C			
	大型	小型	合計	大型	小型	合計	大型	小型	合計	大型	小型	合計	大型	小型	合計	大型	小型	合計	
8~9	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
9~10	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
10~11	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
11~12	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
12~13	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
13~14	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
14~15	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
15~16	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
16~17	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
17~18	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
18~19	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
19~20	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
20~21	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
21~22	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
合計	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0



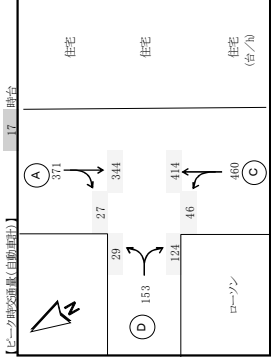
分 類 / 自動車の分類 (小型車・大型車・バイク車)、自転車・歩行者  
 時間帯 / 8:00~22:00 (14時間)

◎交差点② (豊国原バス停北西付近)

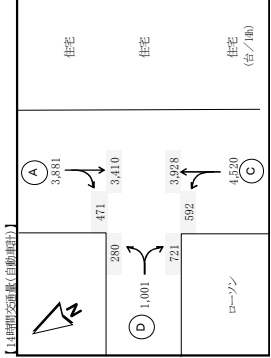
自動車交通量調査集計表 (令和8年2月16日/月曜日)



進入路 方向	A←B				A←C				A←D				A←E				A←F				A←G			
	自動車		歩行者		自動車		歩行者		自動車		歩行者		自動車		歩行者		自動車		歩行者		自動車		歩行者	
	大型	小型	バイク	合計	大型	小型	バイク	合計	大型	小型	バイク	合計	大型	小型	バイク	合計	大型	小型	バイク	合計	大型	小型	バイク	合計
8~9	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
9~10	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
10~11	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
11~12	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
12~13	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
13~14	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
14~15	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
15~16	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
16~17	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
17~18	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
18~19	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
19~20	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
20~21	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
21~22	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
合計	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0



進入路 方向	B→A				C→A				D→A				E→A				F→A						
	自動車		歩行者		自動車		歩行者		自動車		歩行者		自動車		歩行者		自動車		歩行者				
	大型	小型	バイク	合計	大型	小型	バイク	合計	大型	小型	バイク	合計	大型	小型	バイク	合計	大型	小型	バイク	合計			
8~9	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
9~10	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
10~11	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
11~12	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
12~13	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
13~14	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
14~15	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
15~16	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
16~17	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
17~18	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
18~19	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
19~20	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
20~21	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
21~22	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
合計	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0



進入路 方向	C→B				D→B				E→B				F→B			
	自動車		歩行者		自動車		歩行者		自動車		歩行者		自動車		歩行者	
	大型	小型	バイク	合計	大型	小型	バイク	合計	大型	小型	バイク	合計	大型	小型	バイク	合計
8~9	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
9~10	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
10~11	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
11~12	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
12~13	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
13~14	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
14~15	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
15~16	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
16~17	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
17~18	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
18~19	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
19~20	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
20~21	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
21~22	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
合計	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0



進入路 方向	D→C				E→C				F→C				G→C			
	自動車		歩行者		自動車		歩行者		自動車		歩行者		自動車		歩行者	
	大型	小型	バイク	合計	大型	小型	バイク	合計	大型	小型	バイク	合計	大型	小型	バイク	合計
8~9	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
9~10	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
10~11	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
11~12	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
12~13	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
13~14	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
14~15	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
15~16	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
16~17	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
17~18	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
18~19	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
19~20	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
20~21	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
21~22	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
合計	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0



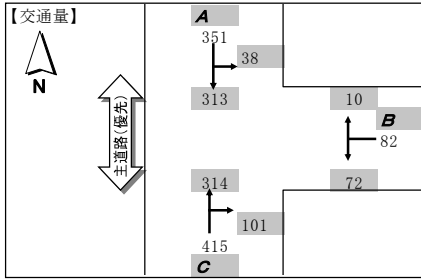




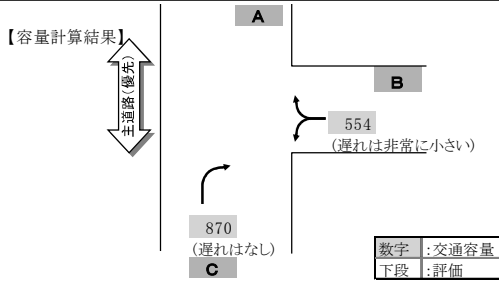


●無信号交差点の容量計算分析表

交差点① (現況\_平日)



結果一覧



【流入部C 右折専用車線】

●主道路からの右折 (C ⇒ B)

IN	流入路	= C
NF	流れ	= 右折
Mn	実交通量	= 101 台/時
Mh	主道路交通量	= 1/2 × A左折 + A直進 = 1/2 × 38 + 313 = 332 台/時
tg	臨界間隔(秒)	= 5 秒
max.Mn0	.....	= 870 台/時
P値	.....	= -
max.Mn		= 870 台/時
	max.Mn - Mn	= 870 - 101 = 769 台/時
評価		遅れはなし

$$\begin{aligned} Mn/\max.Mn &= 101 \div 870 \\ &= 12 \% \\ P値: P(C) &= 0.910 \end{aligned}$$

●主道路への左折 (B ⇒ C)

IN	流入路	= B
NF	流れ	= 左折
Mn	実交通量	= 72 台/時
Mh	主道路交通量	= 1/2 × A左折 + A直進 = 1/2 × 38 + 313 = 332 台/時
tg	臨界間隔(秒)	= 6 秒
max.Mn0	.....	= 680 台/時
P値	.....	= -
max.Mn bl		= 680 台/時
混用車線:		【流入部B 左・右 混用車線】参照

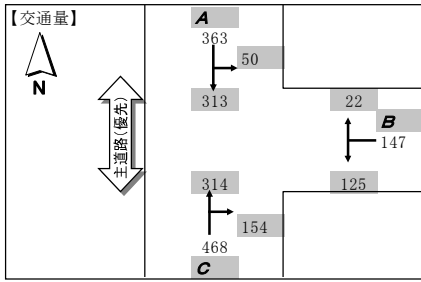
●主道路への右折 (B ⇒ A)

IN	流入路	= B
NF	流れ	= 右折
Mn	実交通量	= 10 台/時
Mh	主道路交通量	= 1/2 × A左折 + A直進 + C直進 + C右折 = 1/2 × 38 + 313 + 314 + 101 = 747 台/時
tg	臨界間隔(秒)	= 7.5 秒
max.Mn0	.....	= 260 台/時
P値	P(C)	= 0.910
max.Mn br		= 260 × 0.910 = 237 台/時
混用車線:		【流入部B 左・右 混用車線】参照

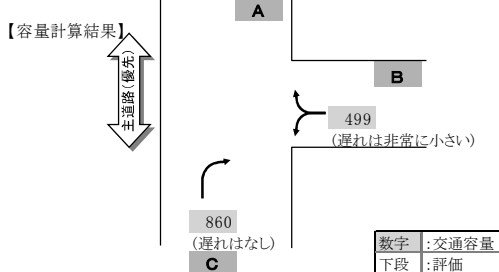
【流入部B 左・右 混用車線】

1		= B左折 / B流入計 + B右折 / B流入計
max.Mn		= B左折のmax.Mn bl / B左折のmax.Mn bl + B右折のmax.Mn br / B右折のmax.Mn br
		= 72 / 82 + 10 / 82
		= 680 / 237
		= 0.878 + 0.122
		= 680 / 237
max.Mn		= 554 台/時
	max.Mn - Mn	= 554 - 82 = 472 台/時
評価		遅れは非常に小さい

交差点① (開店後\_平日)



結果一覧



【流入部C 右折専用車線】

●主道路からの右折 (C ⇒ B)

IN	流入路	= C
NF	流れ	= 右折
Mn	実交通量	= 154 台/時
Mh	主道路交通量	= 1/2 × A左折 + A直進 = 1/2 × 50 + 313 = 338 台/時
tg	臨界間隔(秒)	= 5 秒
max.Mn0	.....	= 860 台/時
P値	.....	= -
max.Mn	.....	= 860 台/時
max.Mn - Mn	.....	= 860 - 154 = 706 台/時
評価	遅れはなし	

$$\begin{aligned} Mn/\max.Mn &= 154 \div 860 \\ &= 18\% \\ P\text{値: } P(C) &= 0.865 \end{aligned}$$

●主道路への左折 (B ⇒ C)

IN	流入路	= B
NF	流れ	= 左折
Mn	実交通量	= 125 台/時
Mh	主道路交通量	= 1/2 × A左折 + A直進 = 1/2 × 50 + 313 = 338 台/時
tg	臨界間隔(秒)	= 6 秒
max.Mn0	.....	= 680 台/時
P値	.....	= -
max.Mn bl	.....	= 680 台/時
混用車線:	【流入部B 左・右 混用車線】参照	

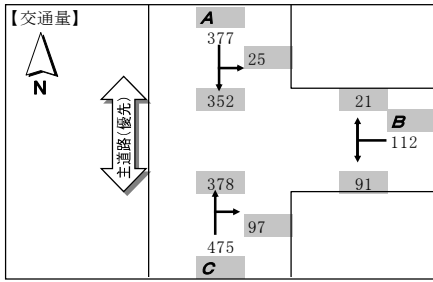
●主道路への右折 (B ⇒ A)

IN	流入路	= B
NF	流れ	= 右折
Mn	実交通量	= 22 台/時
Mh	主道路交通量	= 1/2 × A左折 + A直進 + C直進 + C右折 = 1/2 × 50 + 313 + 314 + 154 = 806 台/時
tg	臨界間隔(秒)	= 7.5 秒
max.Mn0	.....	= 230 台/時
P値	P(C)	= 0.865
max.Mn br	.....	= 230 × 0.865 = 199 台/時
混用車線:	【流入部B 左・右 混用車線】参照	

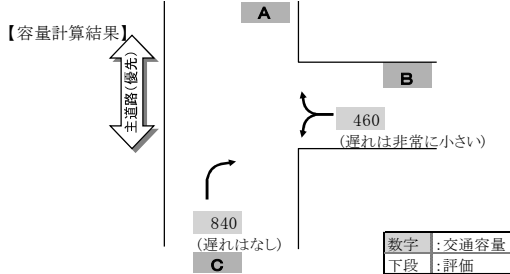
【流入部B 左・右 混用車線】

1		
max.Mn	$\frac{B\text{左折} / B\text{流入計}}{B\text{左折のmax.Mn bl}} + \frac{B\text{右折} / B\text{流入計}}{B\text{右折のmax.Mn br}}$	
	$\frac{125 / 147}{680} + \frac{22 / 147}{199}$	
	$= \frac{0.850}{680} + \frac{0.150}{199}$	
max.Mn	= 499 台/時	
max.Mn - Mn	= 499 - 147 = 352 台/時	
評価	遅れは非常に小さい	

交差点① (現況\_休日)



結果一覧



【流入部C 右折専用車線】

●主道路からの右折 (C ⇒ B)

IN	流入路	= C
NF	流れ	= 右折
Mn	実交通量	= 97 台/時
Mh	主道路交通量	= 1/2 × A左折 + A直進 = 1/2 × 25 + 352 = 365 台/時
tg	臨界間隔(秒)	= 5 秒
max.Mn0	.....	= 840 台/時
P値	.....	= -
max.Mn		= 840 台/時
max.Mn - Mn		= 840 - 97 = 743 台/時
評価		遅れはなし

Mn/max.Mn	=	97 ÷ 840
	=	12 %
P値: P(C)	=	0.910

●主道路への左折 (B ⇒ C)

IN	流入路	= B
NF	流れ	= 左折
Mn	実交通量	= 91 台/時
Mh	主道路交通量	= 1/2 × A左折 + A直進 = 1/2 × 25 + 352 = 365 台/時
tg	臨界間隔(秒)	= 6 秒
max.Mn0	.....	= 660 台/時
P値	.....	= -
max.Mn bl		= 660 台/時
混用車線:		【流入部B 左・右 混用車線】参照

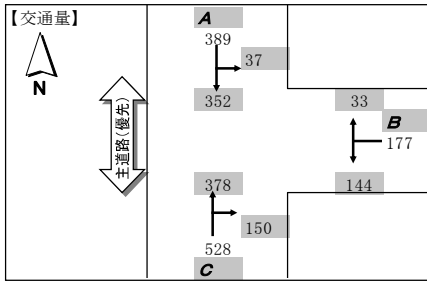
●主道路への右折 (B ⇒ A)

IN	流入路	= B
NF	流れ	= 右折
Mn	実交通量	= 21 台/時
Mh	主道路交通量	= 1/2 × A左折 + A直進 + C直進 + C右折 = 1/2 × 25 + 352 + 378 + 97 = 840 台/時
tg	臨界間隔(秒)	= 7.5 秒
max.Mn0	.....	= 220 台/時
P値	P(C)	= 0.910
max.Mn br		= 220 × 0.910 = 200 台/時
混用車線:		【流入部B 左・右 混用車線】参照

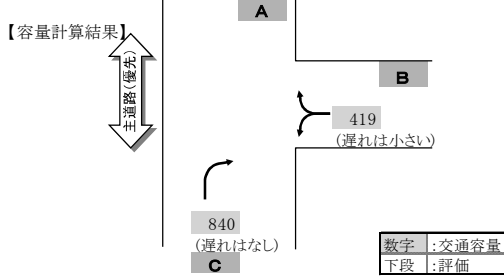
【流入部B 左・右 混用車線】

1		=	B左折 / B流入計 + B右折 / B流入計
max.Mn		=	B左折のmax.Mn bl / B左折のmax.Mn bl + B右折のmax.Mn br / B右折のmax.Mn br
		=	91 / 112 + 21 / 112
		=	660 + 200
		=	0.813 + 0.188
		=	660 + 200
max.Mn		=	460 台/時
max.Mn - Mn		=	460 - 112 = 348 台/時
評価			遅れは非常に小さい

交差点① (開店後\_休日)



結果一覧



【流入部C 右折専用車線】

●主道路からの右折 (C ⇒ B)

IN	流入路	= C
NF	流れ	= 右折
Mn	実交通量	= 150 台/時
Mh	主道路交通量	= 1/2 × A左折 + A直進 = 1/2 × 37 + 352 = 371 台/時
tg	臨界間隔(秒)	= 5 秒
max.Mn0	.....	= 840 台/時
P値	.....	= -
max.Mn	.....	= 840 台/時
max.Mn - Mn	.....	= 840 - 150 = 690 台/時
評価	遅れはなし	

Mn/max.Mn	=	150 ÷ 840
	=	18 %
P値: P(C)	=	0.865

●主道路への左折 (B ⇒ C)

IN	流入路	= B
NF	流れ	= 左折
Mn	実交通量	= 144 台/時
Mh	主道路交通量	= 1/2 × A左折 + A直進 = 1/2 × 37 + 352 = 371 台/時
tg	臨界間隔(秒)	= 6 秒
max.Mn0	.....	= 650 台/時
P値	.....	= -
max.Mn bl	.....	= 650 台/時
混用車線:	【流入部B 左・右 混用車線】参照	

●主道路への右折 (B ⇒ A)

IN	流入路	= B
NF	流れ	= 右折
Mn	実交通量	= 33 台/時
Mh	主道路交通量	= 1/2 × A左折 + A直進 + C直進 + C右折 = 1/2 × 37 + 352 + 378 + 150 = 899 台/時
tg	臨界間隔(秒)	= 7.5 秒
max.Mn0	.....	= 190 台/時
P値	P(C)	= 0.865
max.Mn br	.....	= 190 × 0.865 = 164 台/時
混用車線:	【流入部B 左・右 混用車線】参照	

【流入部B 左・右 混用車線】

1	=	B左折 / B流入計 + B右折 / B流入計
max.Mn	=	B左折のmax.Mn bl / B右折のmax.Mn br
	=	144 / 177 + 33 / 177
	=	650 + 164
	=	0.814 + 0.186
	=	650 + 164
max.Mn	=	419 台/時
max.Mn - Mn	=	419 - 177 = 242 台/時
評価	遅れは小さい	

●交差点容量計算分析表

交差点名：交差点②豊国原バス停北西付近

(交差点②平日\_現況)

IN	(流入部)	A A C D				
		直進	右折	直・左	左右	
NT	車線タイプ	1	1	1	1	
NS	(車線数)	1	1	1	1	
各種補正值	SB	飽和交通流率の基本値	2,000	1,800	2,000	2,000
	WCO	車線幅員による補正值	1.00	1.00	1.00	1.00
	W	(車線幅員) m	3.0	2.8	3.0	3.0
	GCO	縦断勾配による補正值	1.00	1.00	1.00	1.00
	G	(縦断勾配) %	-0.6	-0.6	0.5	-0.1
	TCO	大型車混入率による補正值	0.978	0.978	0.981	0.991
	T	(大型車混入率) %	3.2	3.2	2.8	1.3
	LCO	左折車混入による補正值	—	—	0.973	0.956
	ELT	左折車当量	—	—	1.273	1.244
	FL	左折確率	—	—	0.85	0.85
	GP	歩行者用青時間(G-5)：秒	—	—	47	17
	LR	(左折率) %	—	—	10	19
	PN	(往復横断者数)	—	—	少ない	少ない
	RCO	右折車混入による補正值	—	—	—	0.918
	ERT	右折車当量	—	—	—	1.110
	FR	右折確率	—	0.642	—	1.000
	RR	(右折率) %	—	—	—	81
q	(対向直進交通流率) 台/秒	—	0.115	—	0.000	
S(q)	(対向直進交通飽和流率) 台/秒	—	0.556	—	0.556	
K(c)	(現示変り目捌け台数) 台/サイクル	—	1	—	2	
K(h)	(現示変り目捌け台数) 台/時	—	39	—	78	
(車線タイプ)		直進	右折	直・左	左右	
出力結果項目	S	飽和交通流率：台/青時	1,956	1,760	1,909	1,739
	S1	実1時間当り交通容量：台/時	1,233	653	1,079	416
	Q	(交通量) 台/時	344	27	460	153
	SNT	正規化交通量	0.176	0.000	0.241	0.088
	(必要現示率)					
	λ1	1 Φ	0.176		0.241	0.241
	λ2	2 Φ		0.000		
	λ3	3 Φ			0.088	0.088
	λ3	4 Φ				
	λ4	5 Φ				
(混雑状況)						
CON	混雑度	0.279	0.041	0.426	0.368	
SL	道路構造令滞留長(ζ)：m	—	10	—	—	
SL	道路構造令滞留長(ζ=1.5)：m	—	7	—	—	
SL	実質滞留長：m (C-G)	—	5	—	—	

交差点名：交差点②豊国原バス停北西付近

(交差点②平日\_開店後)

IN	(流入部)	A A C D				
		直進	右折	直・左	左右	
NT	車線タイプ	1	1	1	1	
NS	(車線数)	1	1	1	1	
各種補正值	SB	飽和交通流率の基本値	2,000	1,800	2,000	2,000
	WCO	車線幅員による補正值	1.00	1.00	1.00	1.00
	W	(車線幅員) m	3.0	2.8	3.0	3.0
	GCO	縦断勾配による補正值	1.00	1.00	1.00	1.00
	G	(縦断勾配) %	-0.6	-0.6	0.5	-0.1
	TCO	大型車混入率による補正值	0.978	0.978	0.981	0.991
	T	(大型車混入率) %	3.2	3.2	2.8	1.3
	LCO	左折車混入による補正值	—	—	0.976	0.953
	ELT	左折車当量	—	—	1.273	1.244
	FL	左折確率	—	—	0.85	0.85
	GP	歩行者用青時間(G-5)：秒	—	—	47	17
	LR	(左折率) %	—	—	9	20
	PN	(往復横断者数)	—	—	少ない	少ない
	RCO	右折車混入による補正值	—	—	—	0.919
	ERT	右折車当量	—	—	—	1.110
	FR	右折確率	—	0.614	—	1.000
	RR	(右折率) %	—	—	—	80
q	(対向直進交通流率) 台/秒	—	0.129	—	0.000	
S(q)	(対向直進交通飽和流率) 台/秒	—	0.556	—	0.556	
K(c)	(現示変り目捌け台数) 台/サイクル	—	1	—	2	
K(h)	(現示変り目捌け台数) 台/時	—	39	—	78	
(車線タイプ)		直進	右折	直・左	左右	
出力結果項目	S	飽和交通流率：台/青時	1,956	1,760	1,915	1,736
	S1	実1時間当り交通容量：台/時	1,233	611	1,082	415
	Q	(交通量) 台/時	395	29	511	153
	SNT	正規化交通量	0.202	0.000	0.267	0.089
	(必要現示率)					
	λ1	1 Φ	0.202		0.267	0.267
	λ2	2 Φ		0.000		
	λ3	3 Φ			0.089	0.089
	λ3	4 Φ				
	λ4	5 Φ				
(混雑状況)						
CON	混雑度	0.320	0.047	0.472	0.373	
SL	道路構造令滞留長(ζ)：m	—	11	—	—	
SL	道路構造令滞留長(ζ=1.5)：m	—	7	—	—	
SL	実質滞留長：m (C-G)	—	5	—	—	

交差点名：交差点②豊国原バス停北西付近

(交差点②休日\_現況)

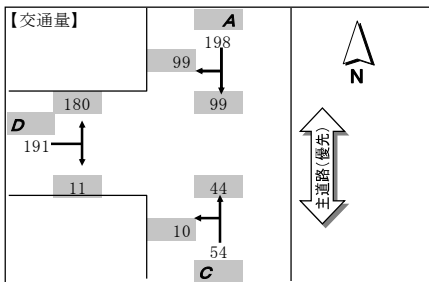
IN (流入部)		A	A	C	D	
NT	車線タイプ	直進	右折	直・左	左右	
NS	(車線数)	1	1	1	1	
各種補正値	SB	飽和交通流率の基本値	2,000	1,800	2,000	2,000
	WCO	車線幅員による補正值	1.00	1.00	1.00	1.00
	W	(車線幅員) m	3.0	2.8	3.0	3.0
	GCO	縦断勾配による補正值	1.00	1.00	1.00	1.00
	G	(縦断勾配) %	-0.6	-0.6	0.5	-0.1
	TCO	大型車混入率による補正值	0.987	0.987	0.984	0.982
	T	(大型車混入率) %	1.9	1.9	2.4	2.6
	LCO	左折車混入による補正值	—	—	0.994	0.927
	ELT	左折車当量	—	—	1.273	1.237
	FL	左折確率	—	—	0.85	0.85
	GP	歩行者用青時間(G-5)：秒	—	—	47	14
	LR	(左折率) %	—	—	2.2	33.3
	PN	(往復横断者数)	—	—	少ない	少ない
	RCO	右折車混入による補正值	—	—	—	0.932
	ERT	右折車当量	—	—	—	1.110
	FR	右折確率	—	0.623	—	1.000
	RR	(右折率) %	—	—	—	66.7
	q	(対向直進交通流率) 台/秒	—	0.125	—	0.000
	S(q)	(対向直進交通飽和流率) 台/秒	—	0.556	—	0.556
	K(c)	(現示変り目捌け台数) 台/サイクル	—	1	—	2
K(h)	(現示変り目捌け台数) 台/時	—	39	—	78	
(車線タイプ)		直進	右折	直・左	左右	
S	飽和交通流率：台/青時	1,974	1,777	1,956	1,697	
S1	実1時間当り交通容量：台/時	1,309	688	1,106	350	
Q	(交通量) 台/時	406	23	460	39	
SNT	正規化交通量	0.206	0.000	0.235	0.023	
(必要現示率)				現示の 需要率	交差点 需要率	
λ1	1 Φ	0.206		0.235	0.235	
λ2	2 Φ		0.000			
λ3	3 Φ			0.023	0.023	
λ3	4 Φ					
λ4	5 Φ					
(混雑状況)						
CON	混雑度	0.310	0.033	0.416	0.111	
SL	道路構造令滞留長(ζ)：m	—	8	—	—	
SL	道路構造令滞留長(ζ=1.5)：m	—	6	—	—	
SL	実質滞留長：m (C-G)	—	4	—	—	

交差点名：交差点②豊国原バス停北西付近

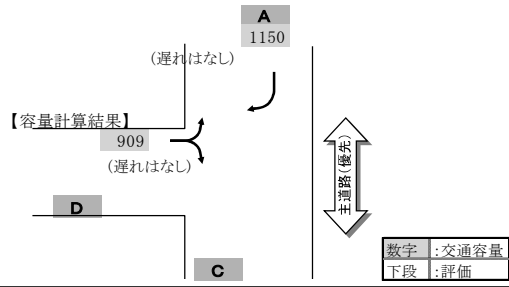
(交差点②休日\_開店後)

IN (流入部)		A	A	C	D	
NT	車線タイプ	直進	右折	直・左	左右	
NS	(車線数)	1	1	1	1	
各種補正値	SB	飽和交通流率の基本値	2,000	1,800	2,000	2,000
	WCO	車線幅員による補正值	1.00	1.00	1.00	1.00
	W	(車線幅員) m	3.0	2.8	3.0	3.0
	GCO	縦断勾配による補正值	1.00	1.00	1.00	1.00
	G	(縦断勾配) %	-0.6	-0.6	0.5	-0.1
	TCO	大型車混入率による補正值	0.987	0.987	0.984	0.982
	T	(大型車混入率) %	1.9	1.9	2.4	2.6
	LCO	左折車混入による補正值	—	—	0.995	0.920
	ELT	左折車当量	—	—	1.273	1.237
	FL	左折確率	—	—	0.85	0.85
	GP	歩行者用青時間(G-5)：秒	—	—	47	14
	LR	(左折率) %	—	—	2	36.6
	PN	(往復横断者数)	—	—	少ない	少ない
	RCO	右折車混入による補正值	—	—	—	0.935
	ERT	右折車当量	—	—	—	1.110
	FR	右折確率	—	0.594	—	1.000
	RR	(右折率) %	—	—	—	63.4
	q	(対向直進交通流率) 台/秒	—	0.139	—	0.000
	S(q)	(対向直進交通飽和流率) 台/秒	—	0.556	—	0.556
	K(c)	(現示変り目捌け台数) 台/サイクル	—	1	—	2
K(h)	(現示変り目捌け台数) 台/時	—	39	—	78	
(車線タイプ)		直進	右折	直・左	左右	
S	飽和交通流率：台/青時	1,974	1,777	1,958	1,689	
S1	実1時間当り交通容量：台/時	1,309	644	1,107	349	
Q	(交通量) 台/時	457	25	511	41	
SNT	正規化交通量	0.232	0.000	0.261	0.024	
(必要現示率)				現示の 需要率	交差点 需要率	
λ1	1 Φ	0.232		0.261	0.261	
λ2	2 Φ		0.000			
λ3	3 Φ			0.024	0.024	
λ3	4 Φ					
λ4	5 Φ					
(混雑状況)						
CON	混雑度	0.349	0.039	0.462	0.117	
SL	道路構造令滞留長(ζ)：m	—	9	—	—	
SL	道路構造令滞留長(ζ=1.5)：m	—	6	—	—	
SL	実質滞留長：m (C-G)	—	4	—	—	

●無信号交差点の容量計算分析表  
 交差点③ (現況\_平日)



**結果一覧**



**【流入部A 右折専用車線】**

●主道路からの右折 (A ⇒ D)

IN	流入路	= A
NF	流れ	= 右折
Mn	実交通量	= 99 台/時
Mh	主道路交通量	= 1/2 × C左折 + C直進 = 1/2 × 10 + 44 = 49 台/時
tg	臨界間隔(秒)	= 5 秒
max.Mn0	.....	= 1150 台/時
P値	.....	= -
max.Mn	.....	= 1150 台/時
max.Mn - Mn	.....	= 1150 - 99 = 1051 台/時

評価 遅れはなし

Mn/max.Mn	= 99 ÷ 1150 = 9 %
P値: P(A)	= 0.935

●主道路への左折 (D ⇒ A)

IN	流入路	= D
NF	流れ	= 左折
Mn	実交通量	= 180 台/時
Mh	主道路交通量	= 1/2 × C左折 + C直進 = 1/2 × 10 + 44 = 49 台/時
tg	臨界間隔(秒)	= 6 秒
max.Mn0	.....	= 950 台/時
P値	.....	= -
max.Mn dl	.....	= 950 台/時

混用車線: 【流入部D 左・右 混用車線】参照

●主道路への右折 (D ⇒ C)

IN	流入路	= D
NF	流れ	= 右折
Mn	実交通量	= 11 台/時
Mh	主道路交通量	= 1/2 × C左折 + C直進 + A直進 + A右折 = 1/2 × 10 + 44 + 99 + 99 = 247 台/時
tg	臨界間隔(秒)	= 7.5 秒
max.Mn0	.....	= 570 台/時
P値	P(A)	= 0.935
max.Mn dr	.....	= 570 × 0.935 = 533 台/時

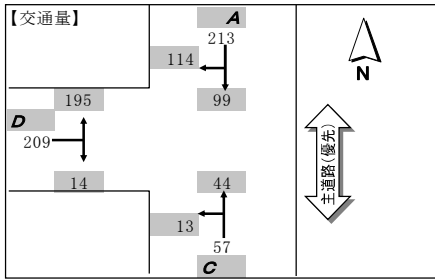
混用車線: 【流入部D 左・右 混用車線】参照

**【流入部D 左・右 混用車線】**

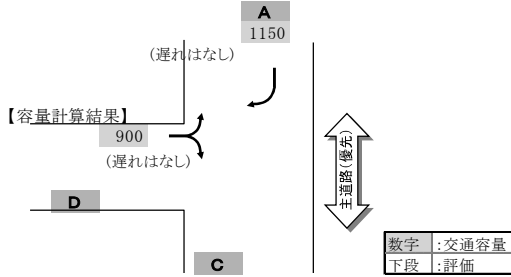
1	.....	= D左折 / D流入計 + D右折 / D流入計
max.Mn	.....	= D左折のmax.Mn dl + D右折のmax.Mn dr
	.....	= 180 / 191 + 11 / 191
	.....	= 950 / 533
	.....	= 0.942 + 0.058
	.....	= 950 / 533
max.Mn	.....	= 909 台/時
max.Mn - Mn	.....	= 909 - 191 = 718 台/時

評価 遅れはなし

交差点③ (開店後\_平日)



結果一覧



【流入部A 右折専用車線】

●主道路からの右折 (A ⇒ D)

IN	流入路	= A
NF	流れ	= 右折
Mn	実交通量	= 114 台/時
Mh	主道路交通量	= 1/2 × C左折 + C直進 = 1/2 × 13 + 44 = 51 台/時
tg	臨界間隔(秒)	= 5 秒
max.Mn0	.....	= 1150 台/時
P値	.....	= -
max.Mn		= 1150 台/時
max.Mn - Mn		= 1150 - 114 = 1036 台/時

Mn/max.Mn	= 114 ÷ 1150
	= 10 %
P値:	P(A) = 0.930

評価 遅れはなし

●主道路への左折 (D ⇒ A)

IN	流入路	= D
NF	流れ	= 左折
Mn	実交通量	= 195 台/時
Mh	主道路交通量	= 1/2 × C左折 + C直進 = 1/2 × 13 + 44 = 51 台/時
tg	臨界間隔(秒)	= 6 秒
max.Mn0	.....	= 950 台/時
P値	.....	= -
max.Mn dl		= 950 台/時

混用車線: 【流入部D 左・右 混用車線】参照

●主道路への右折 (D ⇒ C)

IN	流入路	= D
NF	流れ	= 右折
Mn	実交通量	= 14 台/時
Mh	主道路交通量	= 1/2 × C左折 + C直進 + A直進 + A右折 = 1/2 × 13 + 44 + 99 + 114 = 264 台/時
tg	臨界間隔(秒)	= 7.5 秒
max.Mn0	.....	= 560 台/時
P値	P(A)	= 0.930
max.Mn dr		= 560 × 0.930 = 521 台/時

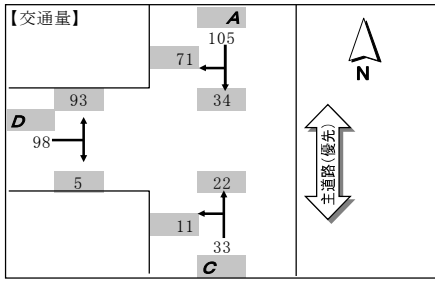
混用車線: 【流入部D 左・右 混用車線】参照

【流入部D 左・右 混用車線】

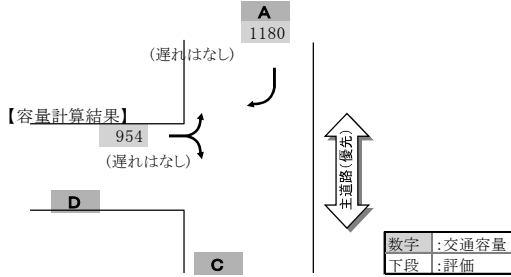
1		= D左折 / D流入計 + D右折 / D流入計
max.Mn		= D左折のmax.Mn dl + D右折のmax.Mn dr
		= 195 / 950 + 14 / 521
		= 0.933 + 0.067
max.Mn		= 900 台/時
max.Mn - Mn		= 900 - 209 = 691 台/時

評価 遅れはなし

交差点③ (現況\_休日)



結果一覧



【流入部A 右折専用車線】

●主道路からの右折 (A ⇒ D)

IN	流入路	= A
NF	流れ	= 右折
Mn	実交通量	= 71 台/時
Mh	主道路交通量	= 1/2 × C左折 + C直進 = 1/2 × 11 + 22 = 28 台/時
tg	臨界間隔(秒)	= 5 秒
max.Mn0	.....	= 1180 台/時
P値	.....	= -
max.Mn	.....	= 1180 台/時
max.Mn - Mn	.....	= 1180 - 71 = 1109 台/時

Mn/max.Mn	=	71 ÷ 1180
	=	6 %
P値:	P(A)	= 0.960

評価 遅れはなし

●主道路への左折 (D ⇒ A)

IN	流入路	= D
NF	流れ	= 左折
Mn	実交通量	= 93 台/時
Mh	主道路交通量	= 1/2 × C左折 + C直進 = 1/2 × 11 + 22 = 28 台/時
tg	臨界間隔(秒)	= 6 秒
max.Mn0	.....	= 980 台/時
P値	.....	= -
max.Mn dl	.....	= 980 台/時

混用車線: 【流入部D 左・右 混用車線】参照

●主道路への右折 (D ⇒ C)

IN	流入路	= D
NF	流れ	= 右折
Mn	実交通量	= 5 台/時
Mh	主道路交通量	= 1/2 × C左折 + C直進 + A直進 + A右折 = 1/2 × 11 + 22 + 34 + 71 = 133 台/時
tg	臨界間隔(秒)	= 7.5 秒
max.Mn0	.....	= 670 台/時
P値	P(A)	= 0.960
max.Mn dr	.....	= 670 × 0.960 = 643 台/時

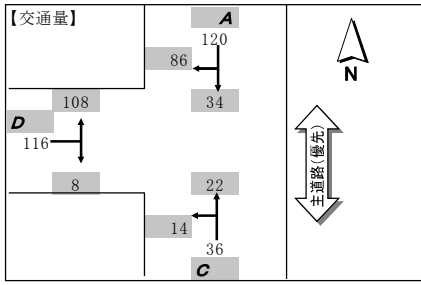
混用車線: 【流入部D 左・右 混用車線】参照

【流入部D 左・右 混用車線】

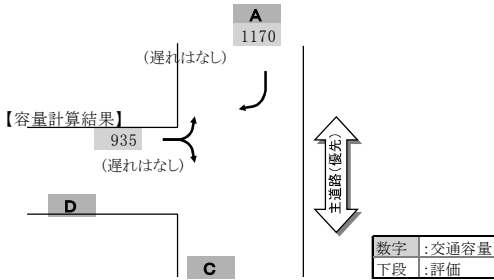
max.Mn	=	$\frac{1}{D左折 / D流入計} + \frac{D右折 / D流入計}{D左折のmax.Mn dl + D右折のmax.Mn dr}$
	=	$\frac{93 / 98}{980} + \frac{5 / 98}{643}$
	=	$\frac{0.949}{980} + \frac{0.051}{643}$
max.Mn	=	954 台/時
max.Mn - Mn	=	954 - 98 = 856 台/時

評価 遅れはなし

交差点③ (開店後\_休日)



結果一覧



【流入部A 右折専用車線】

●主道路からの右折 (A ⇒ D)

IN	流入路	= A
NF	流れ	= 右折
Mn	実交通量	= 86 台/時
Mh	主道路交通量	= 1/2 × C左折 + C直進 = 1/2 × 14 + 22 = 29 台/時
tg	臨界間隔(秒)	= 5 秒
max.Mn0	.....	= 1170 台/時
P値	.....	= -
max.Mn	.....	= 1170 台/時
max.Mn - Mn	.....	= 1170 - 86 = 1084 台/時

評価: 遅れはなし

Mn/max.Mn	=	86 ÷ 1170
	=	7 %
P値:	P(A)	= 0.950

●主道路への左折 (D ⇒ A)

IN	流入路	= D
NF	流れ	= 左折
Mn	実交通量	= 108 台/時
Mh	主道路交通量	= 1/2 × C左折 + C直進 = 1/2 × 14 + 22 = 29 台/時
tg	臨界間隔(秒)	= 6 秒
max.Mn0	.....	= 970 台/時
P値	.....	= -
max.Mn dl	.....	= 970 台/時

混用車線: 【流入部D 左・右 混用車線】参照

●主道路への右折 (D ⇒ C)

IN	流入路	= D
NF	流れ	= 右折
Mn	実交通量	= 8 台/時
Mh	主道路交通量	= 1/2 × C左折 + C直進 + A直進 + A右折 = 1/2 × 14 + 22 + 34 + 86 = 149 台/時
tg	臨界間隔(秒)	= 7.5 秒
max.Mn0	.....	= 660 台/時
P値	P(A)	= 0.950
max.Mn dr	.....	= 660 × 0.950 = 627 台/時

混用車線: 【流入部D 左・右 混用車線】参照

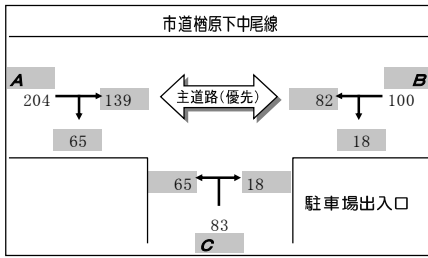
【流入部D 左・右 混用車線】

max.Mn	=	$\frac{D左折 / D流入計}{D左折のmax.Mn dl} + \frac{D右折 / D流入計}{D右折のmax.Mn dr}$
	=	$\frac{108 / 116}{970} + \frac{8 / 116}{627}$
	=	$\frac{0.931}{970} + \frac{0.069}{627}$
max.Mn	=	935 台/時
max.Mn - Mn	=	935 - 116 = 819 台/時

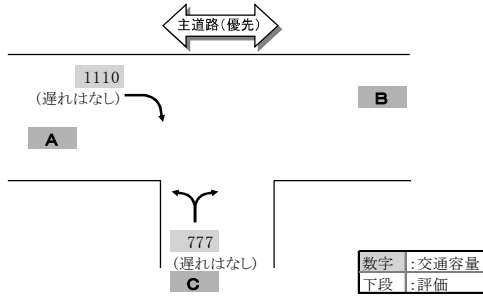
評価: 遅れはなし

(駐車場出入口 平日)

◆無信号交差点の容量計算分析表



結果一覧



【流入部A 右折専用車線】

●主道路からの右折 (A ⇒ C)

IN	流入路	= A
NF	流れ	= 右折
Mn	実交通量	= 65 台/時
Mh	主道路交通量	= 1/2 × B左折 + B直進 = 1/2 × 18 + 82 = 91 台/時
tg	臨界間隔(秒)	= 5 秒
max.Mn0	.....	= 1110 台/時
P値	.....	= -
max.Mn	.....	= 1110 台/時
max.Mn - Mn	.....	= 1110 - 65 = 1045 台/時

評価 遅れはなし

$$\begin{aligned} Mn/\max.Mn &= 65 \div 1110 \\ &= 6\% \\ P\text{値: } P(A) &= 0.960 \end{aligned}$$

●主道路への左折 (C ⇒ A)

IN	流入路	= C
NF	流れ	= 左折
Mn	実交通量	= 65 台/時
Mh	主道路交通量	= 1/2 × B左折 + B直進 = 1/2 × 18 + 82 = 91 台/時
tg	臨界間隔(秒)	= 6 秒
max.Mn0	.....	= 910 台/時
P値	.....	= -
混用車線:	【流入部C 左・右 混用車線】	参照
max.Mn cl	.....	= 910 台/時

●主道路への右折 (C ⇒ B)

IN	流入路	= C
NF	流れ	= 右折
Mn	実交通量	= 18 台/時
Mh	主道路交通量	= 1/2 × B左折 + B直進 + A直進 + A右折 = 1/2 × 18 + 82 + 139 + 65 = 295 台/時
tg	臨界間隔(秒)	= 7.5 秒
max.Mn0	.....	= 530 台/時
P値	P(A)	= 0.960
混用車線:	【流入部C 左・右 混用車線】	参照
max.Mn cr	.....	= 509 台/時

【流入部C 左・右 混用車線】

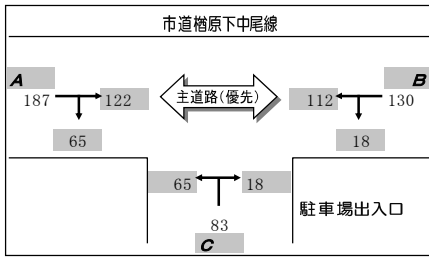
混用車線: 主道路を横断および主道路への左折、主道路への右折

$$\begin{aligned} \frac{1}{\max.Mn} &= \frac{C\text{左折} / C\text{流入計}}{C\text{左折の}\max.Mn\text{ cl}} + \frac{C\text{右折} / C\text{流入計}}{C\text{右折の}\max.Mn\text{ cr}} \\ &= \frac{65 / 83}{910} + \frac{18 / 83}{509} \\ &= \frac{0.783}{910} + \frac{0.217}{509} \\ \max.Mn &= 777 \text{ 台/時} \\ \max.Mn - Mn &= 777 - 83 \\ &= 694 \text{ 台/時} \end{aligned}$$

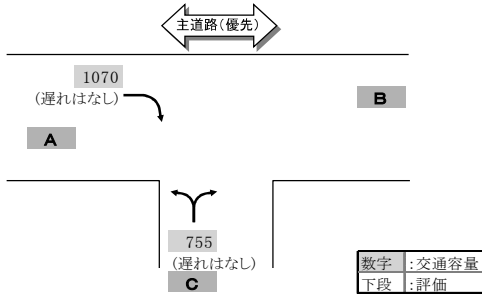
評価 遅れはなし

(駐車場出入口 休日)

◆無信号交差点の容量計算分析表



結果一覧



【流入部A 右折専用車線】

●主道路からの右折 (A ⇒ C)

IN	流入路	= A
NF	流れ	= 右折
Mn	実交通量	= 65 台/時
Mh	主道路交通量	= 1/2 × B左折 + B直進 = 1/2 × 18 + 112 = 121 台/時
tg	臨界間隔(秒)	= 5 秒
max.Mn0	.....	= 1070 台/時
P値	.....	= -
max.Mn	.....	= 1070 台/時
max.Mn - Mn	.....	= 1070 - 65 = 1005 台/時

評価 遅れはなし

$$\begin{aligned} Mn/\max.Mn &= 65 \div 1070 \\ &= 6\% \\ P\text{値: } P(A) &= 0.960 \end{aligned}$$

●主道路への左折 (C ⇒ A)

IN	流入路	= C
NF	流れ	= 左折
Mn	実交通量	= 65 台/時
Mh	主道路交通量	= 1/2 × B左折 + B直進 = 1/2 × 18 + 112 = 121 台/時
tg	臨界間隔(秒)	= 6 秒
max.Mn0	.....	= 880 台/時
P値	.....	= -
混用車線:	【流入部C 左・右 混用車線】参照	
max.Mn cl	.....	= 880 台/時

●主道路への右折 (C ⇒ B)

IN	流入路	= C
NF	流れ	= 右折
Mn	実交通量	= 18 台/時
Mh	主道路交通量	= 1/2 × B左折 + B直進 + A直進 + A右折 = 1/2 × 18 + 112 + 122 + 65 = 308 台/時
tg	臨界間隔(秒)	= 7.5 秒
max.Mn0	.....	= 520 台/時
P値	P(A)	= 0.960
混用車線:	【流入部C 左・右 混用車線】参照	
max.Mn cr	.....	= 499 台/時

【流入部C 左・右 混用車線】

混用車線: 主道路を横断および主道路への左折、主道路への右折

$$\begin{aligned} \frac{1}{\max.Mn} &= \frac{C\text{左折} / C\text{流入計}}{C\text{左折の}\max.Mn\text{ cl}} + \frac{C\text{右折} / C\text{流入計}}{C\text{右折の}\max.Mn\text{ cr}} \\ &= \frac{65 / 83}{880} + \frac{18 / 83}{499} \\ &= \frac{0.783}{880} + \frac{0.217}{499} \\ \max.Mn &= 755 \text{ 台/時} \\ \max.Mn - Mn &= 755 - 83 \\ &= 672 \text{ 台/時} \end{aligned}$$

評価 遅れはなし