大規模小売店舗届出書　別添①　交通解析資料

『（仮称）ドラッグコスモス早島店』

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・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・2
３．交通需要予測・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・5
４．車両誘導策・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・6
５．交差点容量分析・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・9

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）ドラッグコスモス早島店
店舗所在地	岡山県都窪郡早島町前潟字四ノ割 269 番 1、270 番、271 番 1、271 番 2
営業時間	9：00～22：00
店舗建物	鉄骨造平屋建て
店舗面積	1,201 ㎡
駐車場台数	駐車場 No.1：45 台、ほか業務用等 14 台（共用）、4 台（別途）
駐輪場台数	駐輪場 No.1：10 台
駐車場出入口	出入口 No.1（町道 17 号線） 出入口 No.2（町道 17 号線） 出入口 No.3（町道 432 号線）
用途地域	第二種中高層住居専用地域

2．現況交通実態

2-1　調査概要

計画地はJR西日本宇野線早島駅の西へ約610mに位置し、町道17号線、町道19号線及び町道432号線に面している。周囲は計画地の北側に道路を挟み店舗及び集合住宅が立地、東側に住宅が隣接するほか道路を挟み役場が立地、南側に空地が隣接、西側に駐車場が隣接するほか道路を挟み公民館が立地している。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早島町役場バス停西側 交差点②オアシス早島バス停南側
調 査 日	［休日］令和8年4月19日（日） ［平日］令和8年4月20日（月）
調査時間	午前8時～午後11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

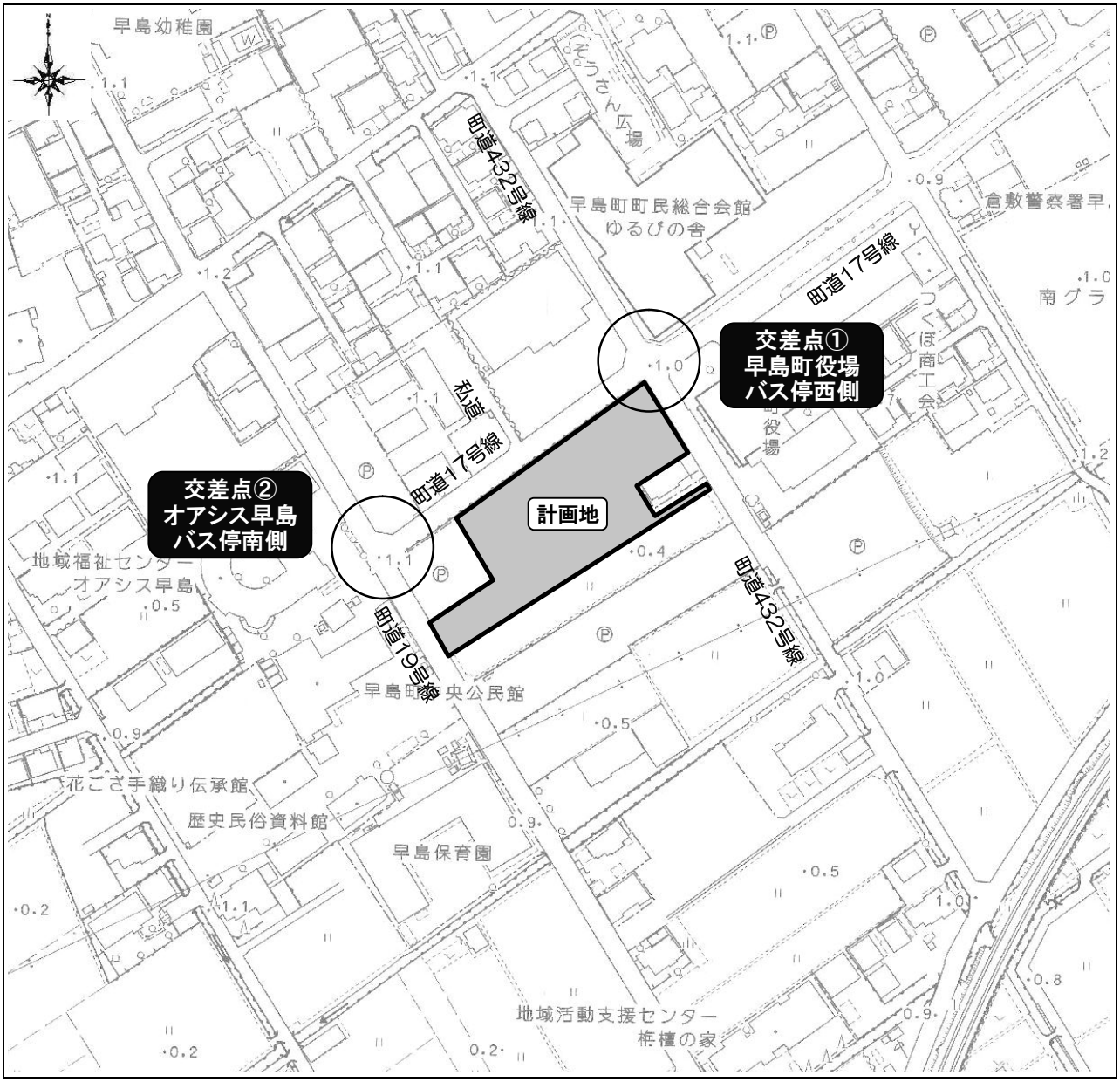


図 2-1　交通量調査地点位置図

2-2　通過交通量

計画地周辺交差点において平日・休日の断面交通量を比較したところ、概ね平日に比べ休日の交通量が多くなっている。これは調査実施日にあたる休日（令和８年４月 19 日（日））に早島町役場南側駐車場において下記の通り「早島筵蚤市」（下図内会場①、②）が開催されていた影響が考えられる。（計画地東側に約 400 台の駐車場が確保されていたことが確認された。）　なお、交差点①のＣ方向においては平日に比べ休日の交通量が少なくなっているが、これは町役場南側駐車場がイベント時は駐車場ではなく会場として利用されていたことが原因であると考えられる。

表 2-2　交差点方向別自動車断面交通量

路線名	平日（15h）	休日（15h）	平休比(休/平)
町道 432 号線	488～556 台	319～600 台	57～123%
町道 17 号線	1,495～2,018 台	2,245～2,798 台	139～151%
町道 19 号線	954～2,520 台	1,177～3,289 台	123～131%

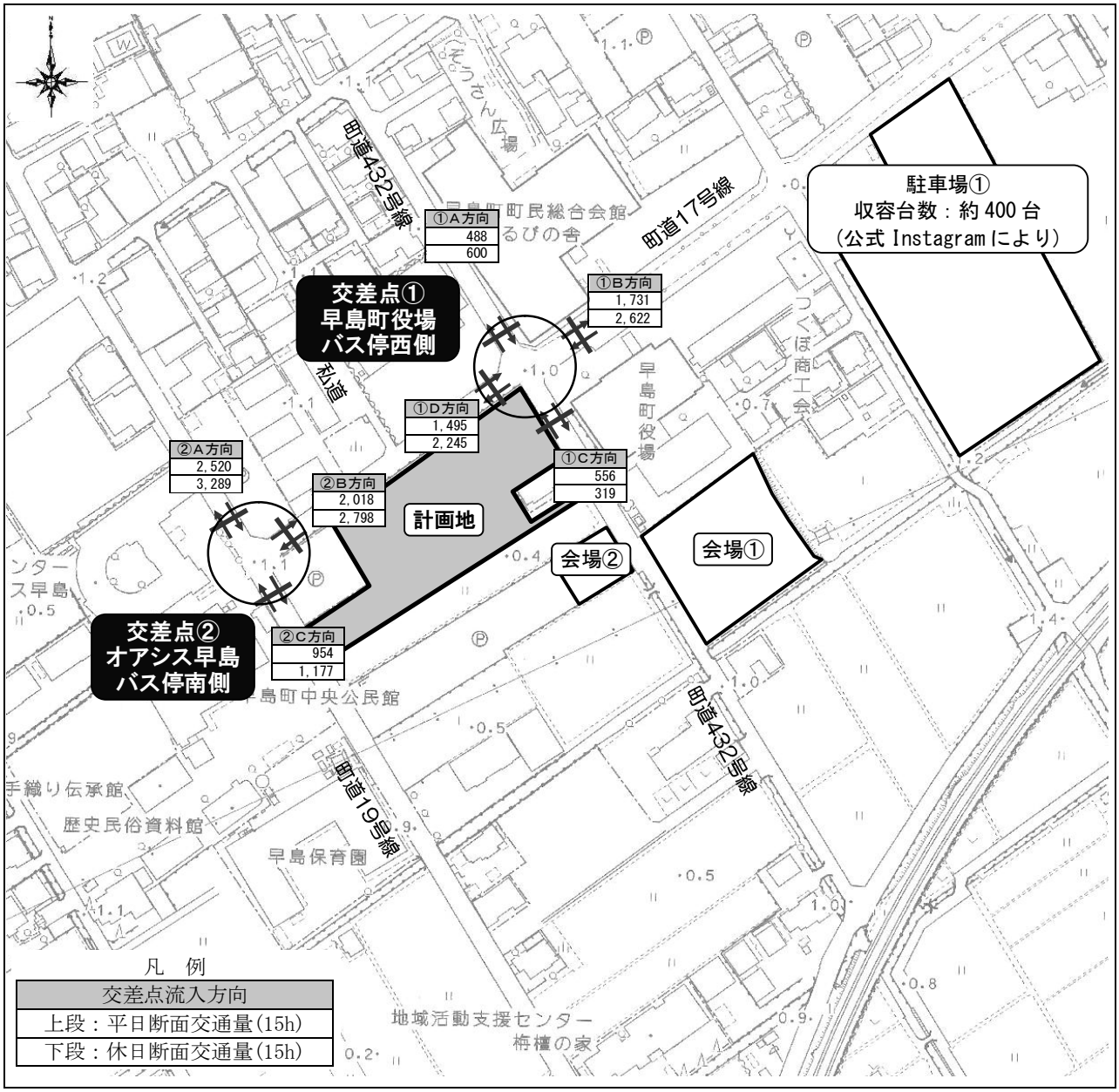


図 2-2　店舗周辺交差点自動車断面交通量（大型車･小型車計）

○イベント（早島筵蚤市）について

・開催日時：4 月 19 日(日)　9 時～15 時
・会場：早島町役場ウラ
・内容：総勢 60 店舗以上の「昭和レトロ」をはじめとする古物、アンティーク、クラフト、植物や生産者直売の農産物など、幅広いジャンルのお店が出店する蚤の市

2-3　時間帯別交通量

計画地周辺交差点において時間帯別交通量を比較した。

①早島町役場バス停西側

平日は朝と夕方の交通量が多く夕方以降減少している。休日は朝方の交通量が多く、時間が経つにつれて減少している。休日 9 時台の交通量が特出している原因としてイベントの開催時間が 9 時からであることが原因と考えられる。現地においても開催直後から多数の来場による賑わいが確認された。

ピーク時間帯は平日 8 時台、休日 9 時台となっているが、平日のピーク時間帯である 8 時台は営業時間外となっていることから、平日については営業時間内において最も交通量の多い 17 時台をピーク時として以降の解析を行う。

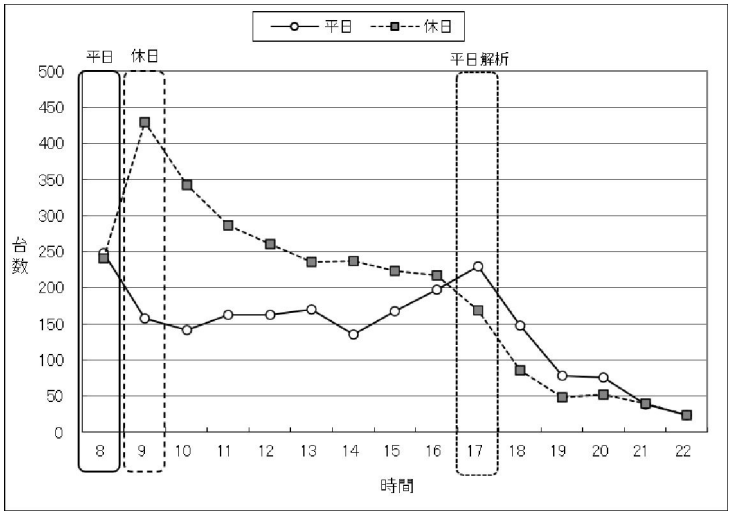


図 2-3①　時間帯別交通量（大型車･小型車計）

②オアシス早島バス停南側

平日は朝と夕方の交通量が多く夕方以降減少している。休日は朝方の交通量が多く、時間が経つにつれて減少している。休日 9 時台の交通量が特出している原因としてイベントの開催時間が 9 時からであることが原因と考えられる。現地においても開催直後から多数の来場による賑わいが確認された。

ピーク時間帯は平日 8 時台、休日 9 時台となっているが、平日のピーク時間帯である 8 時台は営業時間外となっていることから、平日については営業時間内において最も交通量の多い 16 時台をピーク時として以降の解析を行う。

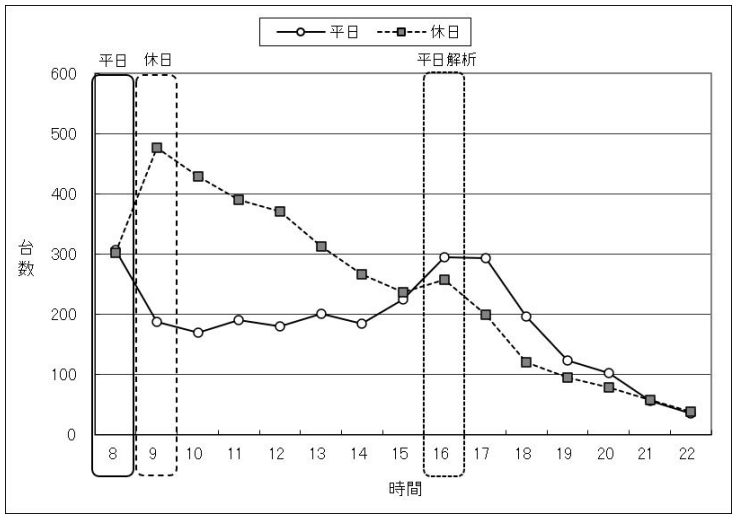


図 2-3②　時間帯別交通量（大型車･小型車計）

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従い算出した結果、日来店台数はピーク日において **511 台/日**、ピーク時来店台数は **74 台/時**と予測される。また、駐車場必要規模は **45 台**と予測され、届出駐車場台数は **45 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　（端数処理:四捨五入）

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	第二種中高層住居専用地域
S：店舗面積	1.201千㎡	
A：店舗面積当たり日来客数原単位	1,063.97 人/千㎡	1,100-30×S、人口 40 万人未満、S＜5
B：ピーク率	14.4%	
C：自動車分担率	80%	人口 10 万人未満、その他地区
D：平均乗車人員	2.0 人/台	店舗面積 10,000 ㎡未満
E：平均駐車時間係数	0.6101	(30＋5.5×S)/60、店舗面積 10,000 ㎡未満
日来店台数	511台	S×A×C÷D
ピーク時来店台数	74台	S×A×B×C÷D
必要駐車台数	45台	S×A×B×C÷D×E

※単独店舗であり、併設施設は予定していない。

3-2　駐輪場必要台数について

計画地における駐輪場の必要台数は、既存類似店舗調査結果より、店舗面積当たりの最も二輪車需要の多い店舗を基に算出した結果、必要駐輪場台数は **7 台**（自転車 5 台、原付 2 台）と予測され、計画駐輪場台数は **10 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 3-2　既存類似店調査結果　（端数処理:四捨五入）

店舗名	所在地	店舗面積	ピーク時二輪車台数		
			自転車	原付	自動二輪車
東富井店	倉敷市 東富井	1,386.53 ㎡	**6 台** **(4.33 台/千㎡)**	**2 台** **(1.44 台/千㎡)**	0 台 (0.00 台/千㎡)
西中新田店	倉敷市 西中新田	1,316.11 ㎡	5 台 (3.80 台/千㎡)	1 台 (0.76 台/千㎡)	0 台 (0.00 台/千㎡)
茶屋町店	倉敷市 茶屋町	1,608 ㎡	2 台 (1.24 台/千㎡)	2 台 (1.24 台/千㎡)	0 台 (0.00 台/千㎡)
早島店 (計画店舗)	都窪郡 早島町	1,201 ㎡	**5 台**	**2 台**	**0 台**

※自動二輪駐車場について

類似店舗データより、調査日において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ため、本計画においては自動二輪車専用の駐車場を設けることはせず、自動二輪車についても駐車場を共用で利用することとする。

４．車両誘導策

4-1　方面別来店比率

計画店舗の商圏は、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もとに商圏内の世帯数を主要な来店方面に配分すると、北方面から 2%、東方面から 46%、南方向から 4%、西方向から 48%の来店が予想される。なお、商圏と方面別比率の設定根拠は、7 頁に示すとおりである。

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動線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（**74 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。なお、誘導経路図は、8 頁に示すとおりである。

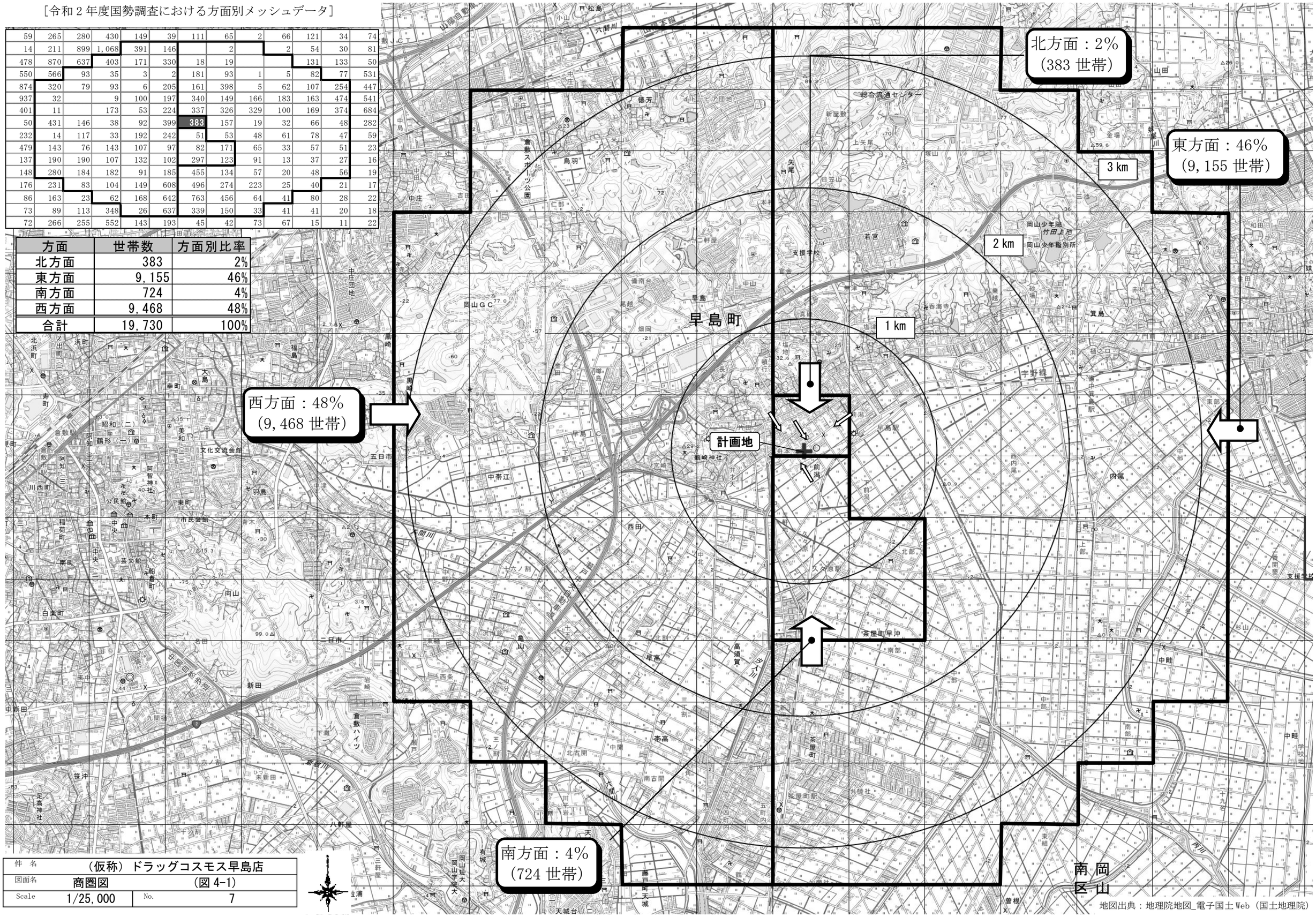
表 4-1　方面別台数と来退店経路

方面（比率：ピーク時台数）	来店	退店
北方面（ 2%： 1 台）	出入口 No.2 左折入庫	出入口 No.3 左折出庫
東方面（46%：34 台）		
南方面（ 4%： 3 台）	出入口 No.1 右折入庫	出入口 No.1、No.2 左折出庫
西方面（48%：36 台）		

［令和２年度国勢調査における方面別メッシュデータ］

59	265	280	430	149	39	111	65	2	66	121	34	74
14	211	899	1,068	391	146		2		2	54	30	81
478	870	637	403	171	330	18	19			131	133	50
550	566	93	35	3	2	181	93	1	5	82	77	531
874	320	79	93	6	205	161	398	5	62	107	254	447
937	32		9	100	197	340	149	166	183	163	474	541
401	11		173	53	224	337	326	329	100	169	374	684
50	431	146	38	92	399	383	157	19	32	66	48	282
232	14	117	33	192	242	51	53	48	61	78	47	59
479	143	76	143	107	97	82	171	65	33	57	51	23
137	190	190	107	132	102	297	123	91	13	37	27	16
148	280	184	182	91	185	455	134	57	20	48	56	19
176	231	83	104	149	608	496	274	223	25	40	21	17
86	163	23	62	168	642	763	456	64	41	80	28	22
73	89	113	348	26	637	339	150	33	41	41	20	18
72	266	255	552	143	193	45	42	73	67	15	11	22

方面	世帯数	方面別比率
北方面	383	2%
東方面	9,155	46%
南方面	724	4%
西方面	9,468	48%
合計	19,730	100%



件　名	（仮称）ドラッグコスモス早島店		
図面名	商圏図	（図 4-1）	
Scale	1/25,000	No.	7

北方面:1 台/h
(2%)

東方面:34 台/h
(46%)

西方面:36 台/h
(48%)

南方面:3 台/h
(4%)

交差点①
早島町役場
バス停西側

交差点②
オアシス早島
バス停南側

出入口
No. 1

出入口
No. 2

出入口
No. 3

計画地

近隣対応

凡　例	
ﾋﾟｰｸ時台数 (方面別比率)	
来店経路	→
退店経路	⇢

店舗名	方位	図面名	誘導経路図(図 4-2)
(仮称) ドラッグコスモス早島店	N	Scale 1/2,500	No. 8

5. 交差点容量分析

5-1　ピーク時交差点交通量

現況及び将来におけるピーク時交差点交通量は以下のとおりである。将来の交差点交通量は、現況の交差点ピーク時交通量に、計画施設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早島町役場バス停西側交差点

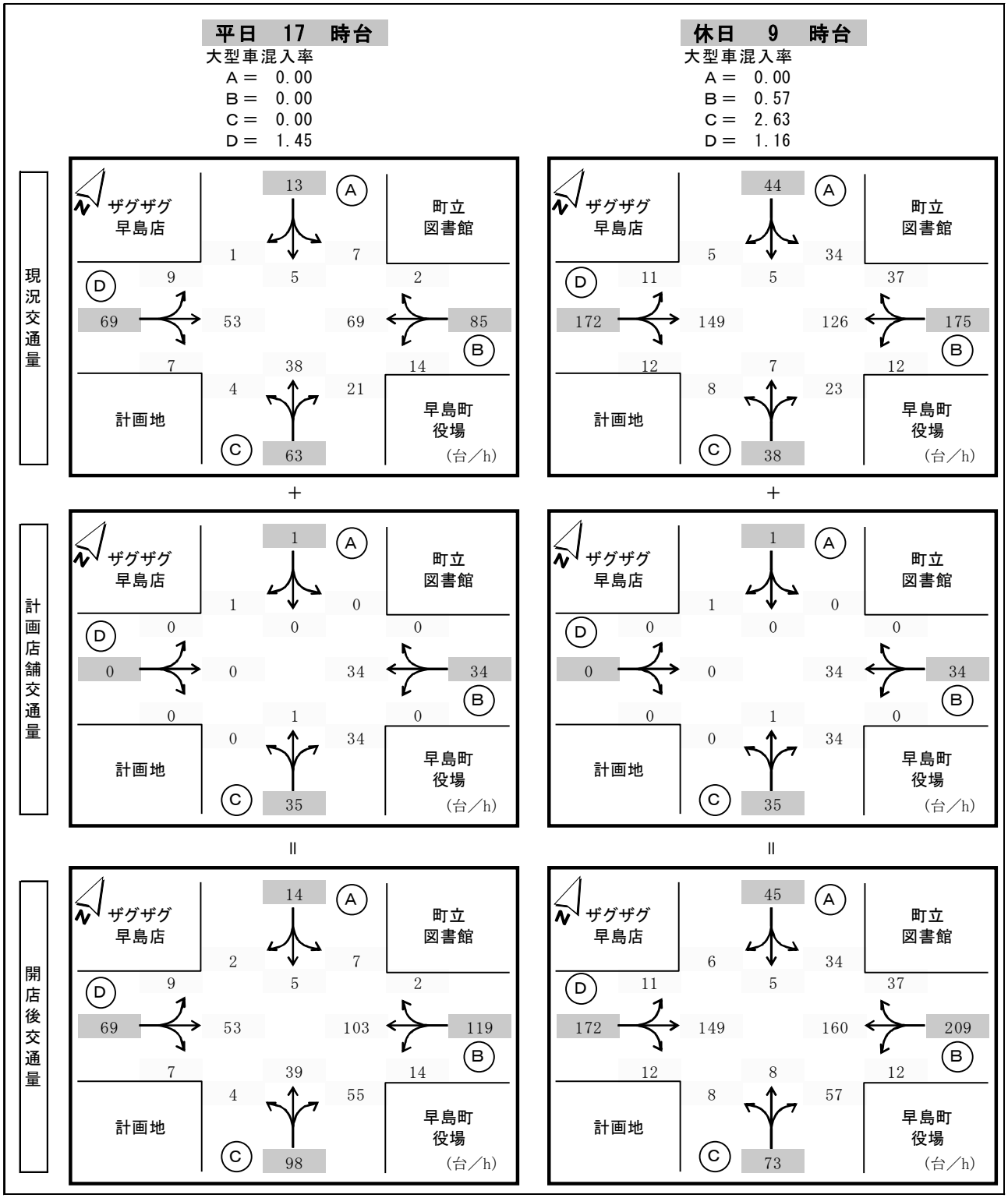


図 5-1①　ピーク時交通量（大型車･小型車計）

②オアシス早島バス停南側交差点

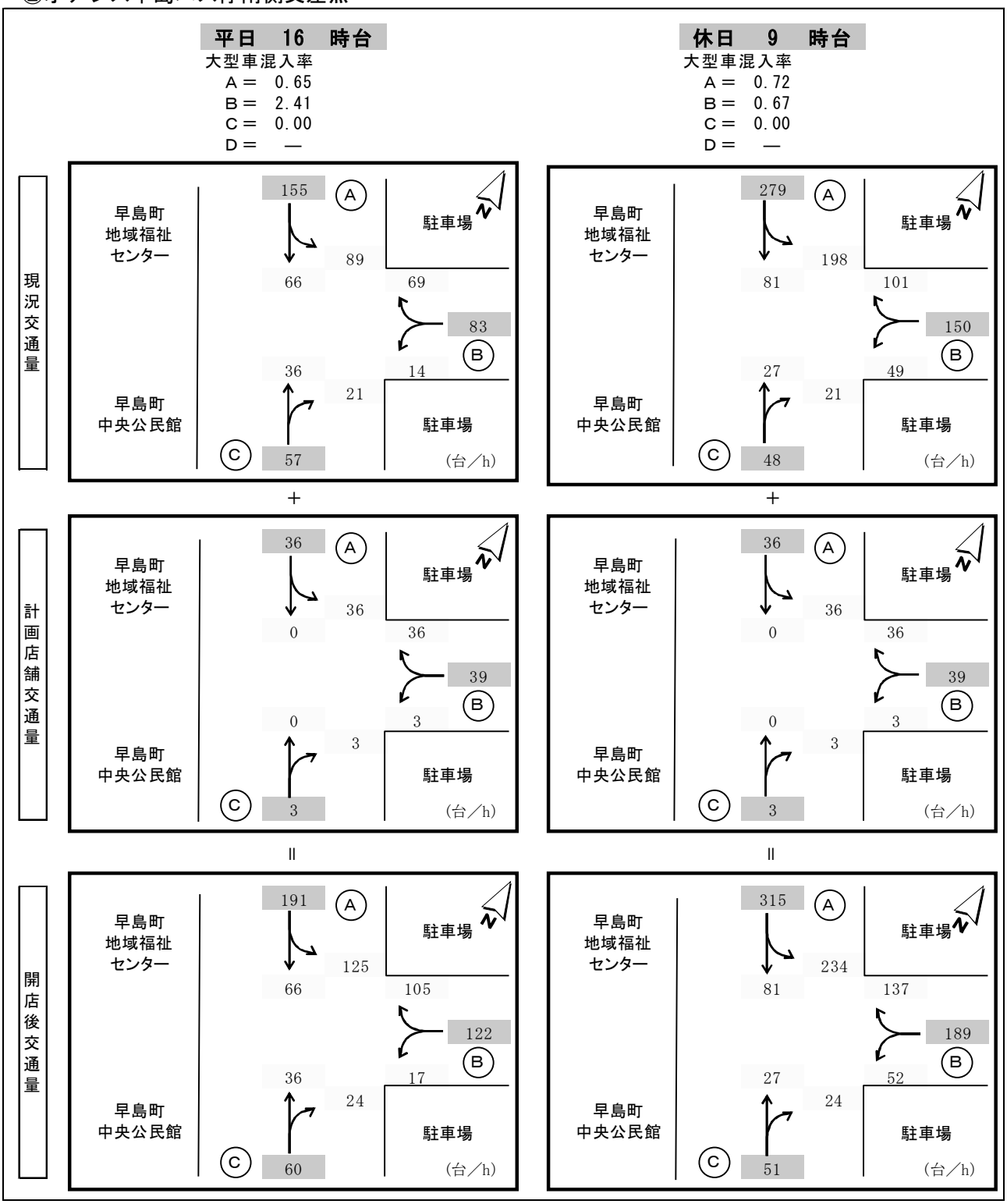


図 5-1②　ピーク時交通量（大型車･小型車計）

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　早島町役場バス停西側交差点

当該交差点は信号機の設置がない交差点となっている。現況及び将来の店舗来退店車両による影響を検討するため、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。

解析の結果、「遅れなし」～「非常に小」という結果が得られたことから、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 5-1①　信号機のない交差点の交通容量解析

		流入部	流入部Ａ	流入部Ｂ	流入部Ｃ	流入部Ｄ
平日 17 時台	現況	交通容量－実交通量 （遅れを表す指標）	790 （遅れなし）	1138 （遅れなし）	635 （遅れなし）	1113 （遅れなし）
	将来	交通容量－実交通量 （遅れを表す指標）	750 （遅れなし）	1138 （遅れなし）	548 （非常に小）	1083 （遅れなし）
休日 9 時台	現況	交通容量－実交通量 （遅れを表す指標）	683 （遅れなし）	1003 （遅れなし）	479 （非常に小）	1048 （遅れなし）
	将来	交通容量－実交通量 （遅れを表す指標）	660 （遅れなし）	1003 （遅れなし）	380 （非常に小）	1018 （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 5-2　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

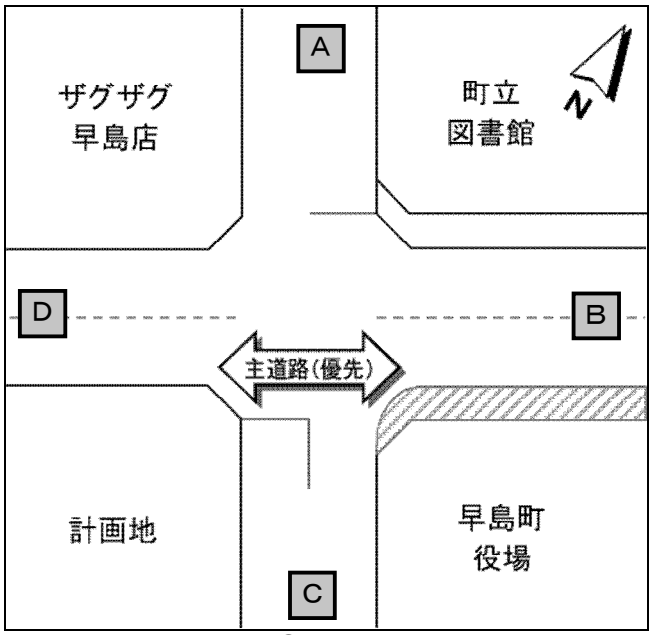


図 5-2①　交差点形状

②オアシス早島バス停南側交差点

当該交差点は信号機の設置がない交差点となっている。現況及び将来の店舗来退店車両による影響を検討するため、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。

解析の結果、「遅れなし」～「非常に小」という結果が得られたことから、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 5-1②　信号機のない交差点の交通容量解析

		流入部	流入部Ｂ	流入部Ｃ
平日 16 時台	現況	交通容量－実交通量 （遅れを表す指標）	583 （非常に小）	1069 （遅れなし）
	将来	交通容量－実交通量 （遅れを表す指標）	518 （非常に小）	1046 （遅れなし）
休日 9 時台	現況	交通容量－実交通量 （遅れを表す指標）	495 （非常に小）	989 （遅れなし）
	将来	交通容量－実交通量 （遅れを表す指標）	425 （非常に小）	976 （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 5-2　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

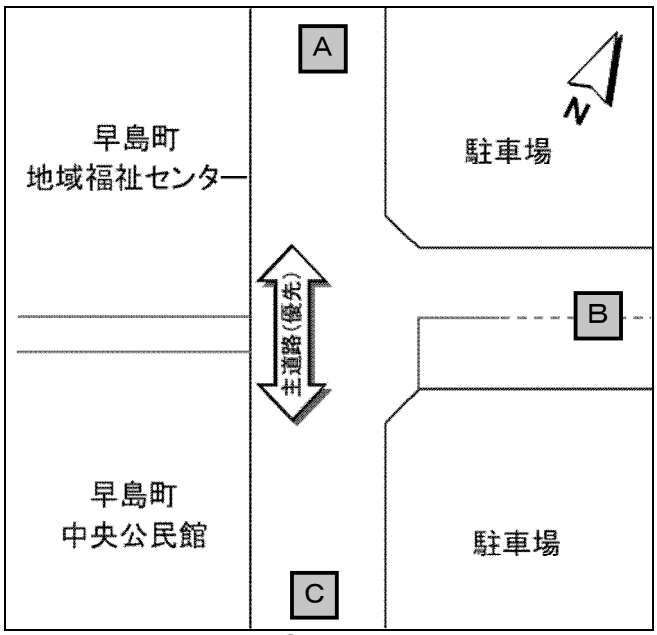


図 5-2②　交差点形状

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～

町道 17 号線上の出入口 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、計画店舗は出入口 3 箇所を計画しているものの、交通容量の計算に際してはより負荷の大きい状況を考慮し、仮に来退店車両が出入口 No.1 に集中した場合を想定して解析を行った。また町道 17 号線の交通量は、②交差点Ｂ方向のピーク時流入出交通量を参考にしている。

解析の結果、「遅れなし」～「非常に小」という結果が得られたことから、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 5-3①　信号機のない交差点の交通容量解析（出入口）

		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 16 時台	将来	交通容量－実交通量 （遅れを表す指標）	1061 （遅れなし）	622 （遅れなし）
休日 9 時台	将来	交通容量－実交通量 （遅れを表す指標）	991 （遅れなし）	502 （非常に小）

※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 5-2　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

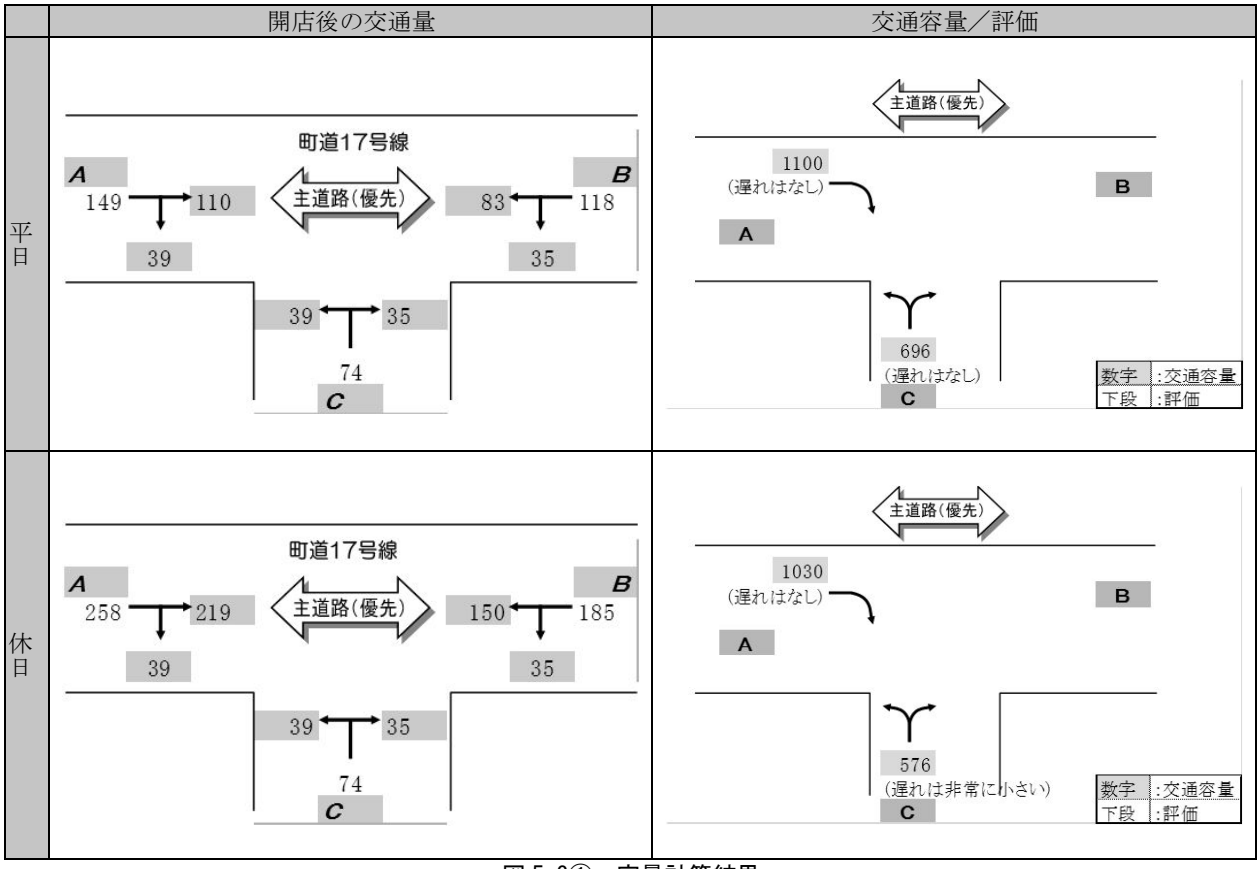


図 5-3①　容量計算結果

5-3　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。

参考資料

●交通量調査集計表
●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4月20日/月曜日）

交差点①（早島町役場バス停西側）　分　類 / 自動車系３分類（小型車・大型車・バイク）、歩行者系２分類（自転車・歩行者）　　時間帯 / 8：00～23：00（15時間）

A

（単位:台/h）

進入路	A→B					A→C					A→D					流入計					大型車	流出計					大型車	断面計					大型車	a		
方向 / 時間帯	大型	小型	自動車小計	バイク	全車種合計	大型	小型	自動車小計	バイク	全車種合計	大型	小型	自動車小計	バイク	全車種合計	大型	小型	自動車小計	バイク	全車種合計	混入率	大型	小型	自動車小計	バイク	全車種合計	混入率	大型	小型	自動車小計	バイク	全車種合計	混入率	自転車	歩行者	合計
8 ～ 9	0	3	3	0	3	0	11	11	0	11	0	0	0	0	0	0	14	14	0	14	0.00	0	33	33	0	33	0.00	0	47	47	0	47	0.00	10	4	14
9 ～ 10	0	8	8	0	8	0	4	4	0	4	0	0	0	0	0	0	12	12	0	12	0.00	2	29	31	0	31	6.45	2	41	43	0	43	4.65	2	7	9
10 ～ 11	1	1	2	1	3	0	1	1	1	2	0	3	3	0	3	1	5	6	2	8	16.67	1	24	25	0	25	4.00	2	29	31	2	33	6.45	4	3	7
11 ～ 12	0	8	8	0	8	0	8	8	0	8	0	2	2	0	2	0	18	18	0	18	0.00	1	19	20	0	20	5.00	1	37	38	0	38	2.63	5	3	8
12 ～ 13	0	9	9	1	10	0	4	4	0	4	0	0	0	1	1	0	13	13	2	15	0.00	1	25	26	0	26	3.85	1	38	39	2	41	2.56	10	2	12
13 ～ 14	1	5	6	1	7	0	2	2	0	2	0	2	2	0	2	1	9	10	1	11	10.00	1	24	25	1	26	4.00	2	33	35	2	37	5.71	3	0	3
14 ～ 15	0	3	3	0	3	0	2	2	0	2	0	0	0	0	0	0	5	5	0	5	0.00	1	26	27	2	29	3.70	1	31	32	2	34	3.13	5	3	8
15 ～ 16	0	12	12	0	12	0	3	3	0	3	0	1	1	0	1	0	16	16	0	16	0.00	0	18	18	2	20	0.00	0	34	34	2	36	0.00	10	10	20
16 ～ 17	0	7	7	0	7	0	4	4	1	5	0	1	1	0	1	0	12	12	1	13	0.00	0	27	27	1	28	0.00	0	39	39	2	41	0.00	4	2	6
17 ～ 18	0	7	7	0	7	0	5	5	0	5	0	1	1	0	1	0	13	13	0	13	0.00	0	49	49	1	50	0.00	0	62	62	1	63	0.00	7	4	11
18 ～ 19	0	7	7	0	7	0	4	4	0	4	0	2	2	0	2	0	13	13	0	13	0.00	0	24	24	0	24	0.00	0	37	37	0	37	0.00	12	2	14
19 ～ 20	0	3	3	0	3	0	1	1	0	1	0	1	1	0	1	0	5	5	0	5	0.00	0	19	19	0	19	0.00	0	24	24	0	24	0.00	3	8	11
20 ～ 21	0	2	2	0	2	0	0	0	0	0	0	2	2	0	2	0	4	4	0	4	0.00	0	11	11	0	11	0.00	0	15	15	0	15	0.00	0	2	2
21 ～ 22	0	4	4	1	5	0	0	0	0	0	0	1	1	0	1	0	5	5	1	6	0.00	0	3	3	0	3	0.00	0	8	8	1	9	0.00	1	1	2
22 ～ 23	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.00	0	4	4	0	4	0.00	0	4	4	0	4	0.00	0	0	0
合計	2	79	81	4	85	0	49	49	2	51	0	16	16	1	17	2	144	146	7	153	1.37	7	335	342	7	349	2.05	9	479	488	14	502	1.84	76	51	127

B

（単位:台/h）

進入路	B→C					B→D					B→A					流入計					大型車	流出計					大型車	断面計					大型車	h		
方向 / 時間帯	大型	小型	自動車小計	バイク	全車種合計	大型	小型	自動車小計	バイク	全車種合計	大型	小型	自動車小計	バイク	全車種合計	大型	小型	自動車小計	バイク	全車種合計	混入率	大型	小型	自動車小計	バイク	全車種合計	混入率	大型	小型	自動車小計	バイク	全車種合計	混入率	自転車	歩行者	合計
8 ～ 9	0	58	58	0	58	7	51	58	0	58	0	4	4	0	4	7	113	120	0	120	5.83	1	61	62	1	63	1.61	8	174	182	1	183	4.40	3	2	5
9 ～ 10	0	8	8	0	8	3	40	43	2	45	0	10	10	0	10	3	58	61	2	63	4.92	2	56	58	1	59	3.45	5	114	119	3	122	4.20	2	2	4
10 ～ 11	0	3	3	0	3	4	44	48	0	48	0	10	10	0	10	4	57	61	0	61	6.56	2	51	53	2	55	3.77	6	108	114	2	116	5.26	1	2	3
11 ～ 12	0	1	1	0	1	2	58	60	0	60	0	11	11	0	11	2	70	72	0	72	2.78	0	62	62	0	62	0.00	2	132	134	0	134	1.49	2	1	3
12 ～ 13	0	11	11	0	11	5	39	44	2	46	1	10	11	0	11	6	60	66	2	68	9.09	4	67	71	4	75	5.63	10	127	137	6	143	7.30	2	32	34
13 ～ 14	0	12	12	0	12	3	49	52	0	52	1	13	13	1	14	3	74	77	1	78	3.90	3	66	69	1	70	4.35	6	140	146	2	148	4.11	3	1	4
14 ～ 15	0	5	5	0	5	2	43	45	0	45	1	9	10	1	11	3	57	60	1	61	5.00	0	51	51	0	51	0.00	3	108	111	1	112	2.70	1	0	1
15 ～ 16	1	4	5	1	6	1	61	62	0	62	0	9	9	0	9	2	74	76	1	77	2.63	1	72	73	0	73	1.37	3	146	149	1	150	2.01	2	1	3
16 ～ 17	0	9	9	0	9	3	67	70	1	71	0	12	12	0	12	3	88	91	1	92	3.30	0	74	74	0	74	0.00	3	162	165	1	166	1.82	0	0	0
17 ～ 18	0	14	14	1	15	0	69	69	1	70	0	2	2	0	2	0	85	85	2	87	0.00	1	80	81	1	82	1.23	1	165	166	3	169	0.60	2	7	9
18 ～ 19	0	2	2	0	2	2	48	50	0	50	0	5	5	0	5	2	55	57	0	57	3.51	0	64	64	0	64	0.00	2	119	121	0	121	1.65	2	4	6
19 ～ 20	0	1	1	0	1	2	25	27	0	27	0	8	8	0	8	2	34	36	0	36	5.56	0	28	28	0	28	0.00	2	62	64	0	64	3.13	1	1	2
20 ～ 21	0	1	1	0	1	0	25	25	0	25	0	4	4	0	4	0	30	30	0	30	0.00	0	36	36	0	36	0.00	0	66	66	0	66	0.00	0	0	0
21 ～ 22	0	1	1	0	1	0	10	10	1	11	0	1	1	0	1	0	12	12	1	13	0.00	1	22	23	2	25	4.35	1	34	35	3	38	2.86	0	4	4
22 ～ 23	0	0	0	0	0	0	10	10	0	10	0	3	3	0	3	0	13	13	0	13	0.00	0	9	9	0	9	0.00	0	22	22	0	22	0.00	0	0	0
合計	1	130	131	2	133	34	639	673	7	680	2	111	113	2	115	37	880	917	11	928	4.03	15	799	814	12	826	1.84	52	1,679	1,731	23	1,754	3.00	21	57	78

C

（単位:台/h）

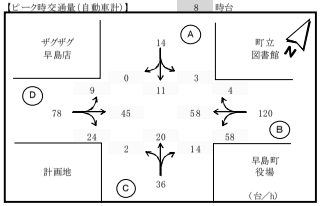
進入路	C→D					C→A					C→B					流入計					大型車	流出計					大型車	断面計					大型車	c		
方向 / 時間帯	大型	小型	自動車小計	バイク	全車種合計	大型	小型	自動車小計	バイク	全車種合計	大型	小型	自動車小計	バイク	全車種合計	大型	小型	自動車小計	バイク	全車種合計	混入率	大型	小型	自動車小計	バイク	全車種合計	混入率	大型	小型	自動車小計	バイク	全車種合計	混入率	自転車	歩行者	合計
8 ～ 9	0	2	2	0	2	0	20	20	0	20	0	14	14	0	14	0	36	36	0	36	0.00	0	93	93	0	93	0.00	0	129	129	0	129	0.00	1	0	1
9 ～ 10	0	5	5	0	5	0	14	14	0	14	0	8	8	0	8	0	27	27	0	27	0.00	0	21	21	0	21	0.00	0	48	48	0	48	0.00	2	9	11
10 ～ 11	1	3	4	0	4	0	12	12	0	12	0	4	4	0	4	1	19	20	0	20	5.00	0	9	9	1	10	0.00	1	28	29	1	30	3.45	2	7	9
11 ～ 12	0	1	1	0	1	0	7	7	0	7	0	2	2	0	2	0	10	10	0	10	0.00	0	17	17	0	17	0.00	0	27	27	0	27	0.00	2	4	6
12 ～ 13	0	3	3	0	3	0	14	14	0	14	0	5	5	0	5	0	22	22	0	22	0.00	0	19	19	0	19	0.00	0	41	41	0	41	0.00	0	3	3
13 ～ 14	0	4	4	0	4	0	10	10	0	10	0	3	3	0	3	0	17	17	0	17	0.00	0	18	18	0	18	0.00	0	35	35	0	35	0.00	0	5	5
14 ～ 15	0	1	1	0	1	0	9	9	0	9	0	3	3	0	3	0	13	13	0	13	0.00	0	11	11	1	12	0.00	0	24	24	1	25	0.00	0	1	1
15 ～ 16	0	2	2	0	2	0	4	4	2	6	1	1	2	0	2	1	7	8	2	10	12.50	2	9	11	1	12	18.18	3	16	19	3	22	15.79	5	0	5
16 ～ 17	0	3	3	0	3	0	7	7	0	7	0	10	10	0	10	0	20	20	0	20	0.00	0	22	22	2	24	0.00	0	42	42	2	44	0.00	7	1	8
17 ～ 18	0	4	4	0	4	0	38	38	0	38	0	21	21	1	22	0	63	63	1	64	0.00	0	26	26	1	27	0.00	0	89	89	2	91	0.00	9	0	9
18 ～ 19	0	1	1	0	1	0	17	17	0	17	0	11	11	0	11	0	29	29	0	29	0.00	0	7	7	0	7	0.00	0	36	36	0	36	0.00	10	1	11
19 ～ 20	0	1	1	0	1	0	8	8	0	8	0	3	3	0	3	0	12	12	0	12	0.00	0	2	2	0	2	0.00	0	14	14	0	14	0.00	8	0	8
20 ～ 21	0	1	1	0	1	0	5	5	0	5	0	8	8	0	8	0	14	14	0	14	0.00	0	1	1	0	1	0.00	0	15	15	0	15	0.00	2	1	3
21 ～ 22	0	0	0	0	0	0	2	2	0	2	0	4	4	1	5	0	6	6	1	7	0.00	0	1	1	0	1	0.00	0	7	7	1	8	0.00	4	2	6
22 ～ 23	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	1	0	1	0	1	1	0	1	0.00	0	0	0	0	0	0.00	0	1	1	0	1	0.00	1	0	1
合計	1	31	32	0	32	0	167	167	2	169	1	98	99	2	101	2	296	298	4	302	0.67	2	256	258	6	264	0.78	4	552	556	10	566	0.72	53	34	87

D

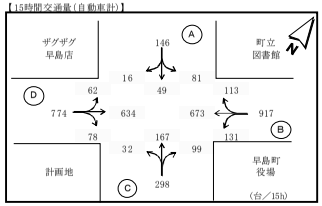
（単位:台/h）

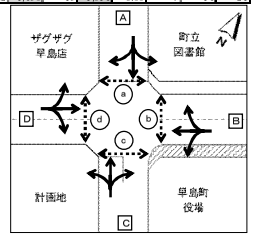
進入路	D→A					D→B					D→C					流入計					大型車	流出計					大型車	断面計					大型車	d		
方向 / 時間帯	大型	小型	自動車小計	バイク	全車種合計	大型	小型	自動車小計	バイク	全車種合計	大型	小型	自動車小計	バイク	全車種合計	大型	小型	自動車小計	バイク	全車種合計	混入率	大型	小型	自動車小計	バイク	全車種合計	混入率	大型	小型	自動車小計	バイク	全車種合計	混入率	自転車	歩行者	合計
8 ～ 9	0	9	9	0	9	1	44	45	1	46	0	24	24	0	24	1	77	78	1	79	1.28	7	53	60	0	60	11.67	8	130	138	1	139	5.80	2	2	4
9 ～ 10	2	5	7	0	7	2	40	42	1	43	0	9	9	0	9	4	54	58	1	59	6.90	3	45	48	2	50	6.25	7	99	106	3	109	6.60	0	0	0
10 ～ 11	1	2	3	0	3	1	46	47	1	48	0	5	5	0	5	2	53	55	1	56	3.64	5	50	55	0	55	9.09	7	103	110	1	111	6.30	0	1	1
11 ～ 12	1	1	2	0	2	0	52	52	0	52	0	8	8	0	8	1	61	62	0	62	1.61	2	61	63	0	63	3.17	3	122	125	0	125	2.40	1	1	2
12 ～ 13	0	1	1	0	1	4	53	57	3	60	0	4	4	0	4	4	58	62	3	65	6.45	5	42	47	3	50	10.64	9	100	109	6	115	8.26	0	2	2
13 ～ 14	1	1	2	0	2	2	58	60	0	60	0	4	4	0	4	3	63	66	0	66	4.55	3	55	58	0	58	5.17	6	118	124	0	124	4.84	0	2	2
14 ～ 15	0	8	8	1	9	0	45	45	0	45	0	4	4	1	5	0	57	57	2	59	0.00	2	44	46	0	46	4.35	2	101	103	2	105	1.94	0	1	1
15 ～ 16	0	5	5	0	5	0	59	59	0	59	1	2	3	0	3	1	66	67	0	67	1.49	1	64	65	0	65	1.54	2	130	132	0	132	1.52	2	0	2
16 ～ 17	0	8	8	1	9	0	57	57	0	57	0	9	9	1	10	0	74	74	2	76	0.00	3	71	74	1	75	4.05	3	145	148	3	151	2.03	0	0	0
17 ～ 18	0	9	9	1	10	1	52	53	0	53	0	7	7	0	7	1	68	69	1	70	1.45	0	74	74	1	75	0.00	1	142	143	2	145	0.70	1	0	1
18 ～ 19	0	2	2	0	2	0	46	46	0	46	0	11	11	0	11	0	49	49	0	49	0.00	2	51	53	0	53	3.77	2	100	102	0	102	1.96	0	4	4
19 ～ 20	0	3	3	0	3	0	22	22	0	22	0	0	0	0	0	0	25	25	0	25	0.00	2	27	29	0	29	6.90	2	52	54	0	54	3.70	1	1	2
20 ～ 21	0	2	2	0	2	0	26	26	0	26	0	0	0	0	0	0	28	28	0	28	0.00	0	28	28	0	28	0.00	0	56	56	0	56	0.00	0	0	0
21 ～ 22	0	0	0	0	0	1	14	15	0	15	0	0	0	0	0	1	14	15	0	15	6.67	0	11	11	1	12	0.00	1	25	26	1	27	3.85	0	0	0
22 ～ 23	0	1	1	0	1	0	8	8	0	8	0	0	0	0	0	0	9	9	0	9	0.00	0	10	10	0	10	0.00	0	19	19	0	19	0.00	0	0	0
合計	5	57	62	3	65	12	622	634	6	640	1	77	78	2	80	18	756	774	11	785	2.33	35	686	721	8	729	4.85	53	1,442	1,495	19	1,514	3.55	7	14	21

【ピーク時交通量（自動車計）】　8　時台



【15時間交通量（自動車計）】





自動車交通量調査集計表（令和8年4月19日/日曜日）

交差点①（早島町役場バス停西側）　分　類 / 自動車系３分類（小型車・大型車・バイク）、歩行者系２分類（自転車・歩行者）　　時間帯 / ８：00～23：00（15時間）

A

（単位:台/h）

進入路	A→B					A→C					A→D					流入計					流出計					断面計					a		
方向			自動車		全車種			自動車		全車種			自動車		全車種			自動車		全車種			自動車		全車種			自動車		全車種	大型車			
時間帯	大型	小型	小計	バイク	合計	大型	小型	小計	バイク	合計	大型	小型	小計	バイク	合計	大型	小型	小計	バイク	合計	大型	小型	小計	バイク	合計	大型	小型	小計	バイク	合計	混入率	自転車	歩行者	合計
8 ～ 9	0	19	19	0	19	0	3	3	0	3	0	0	0	0	0	0	22	22	0	22	0.00	1	9	10	1	11	10.00	1	31	32	1	33	3.13	8	19	27
9 ～ 10	0	34	34	1	35	0	5	5	0	5	0	5	5	1	6	0	44	44	2	46	0.00	1	54	55	2	57	1.82	1	98	99	4	103	1.01	15	37	52
10 ～ 11	0	22	22	0	22	0	2	2	0	2	0	3	3	0	3	0	27	27	0	27	0.00	0	37	37	1	38	0.00	0	64	64	1	65	0.00	13	28	41
11 ～ 12	0	21	21	0	21	0	1	1	0	1	0	9	9	0	9	0	31	31	0	31	0.00	0	23	23	1	24	0.00	0	54	54	1	55	0.00	13	58	71
12 ～ 13	0	9	9	0	9	0	1	1	0	1	0	4	4	0	4	0	14	14	0	14	0.00	0	25	25	0	25	0.00	0	39	39	0	39	0.00	4	34	38
13 ～ 14	0	23	23	0	23	0	2	2	0	2	0	5	5	0	5	0	30	30	0	30	0.00	1	21	22	0	22	4.55	1	51	52	0	52	1.92	4	55	59
14 ～ 15	0	7	7	0	7	0	3	3	1	4	0	4	4	0	4	0	14	14	1	15	0.00	0	30	30	0	30	0.00	0	44	44	1	45	0.00	7	28	35
15 ～ 16	0	14	14	0	14	0	0	0	0	0	0	1	1	1	2	0	15	15	1	16	0.00	1	47	48	1	49	2.08	1	62	63	2	65	1.59	13	16	29
16 ～ 17	0	10	10	0	10	0	3	3	0	3	0	5	5	1	6	0	18	18	1	19	0.00	4	28	32	1	33	12.50	4	46	50	2	52	8.00	31	20	51
17 ～ 18	0	14	14	0	14	0	1	1	0	1	0	4	4	0	4	0	19	19	0	19	0.00	0	23	23	1	24	0.00	0	42	42	1	43	0.00	16	15	31
18 ～ 19	0	4	4	0	4	0	0	0	0	0	0	3	3	0	3	0	7	7	0	7	0.00	0	9	9	0	9	0.00	0	16	16	0	16	0.00	2	4	6
19 ～ 20	0	4	4	0	4	0	0	0	0	0	0	1	1	0	1	0	5	5	0	5	0.00	0	7	7	0	7	0.00	0	12	12	0	12	0.00	1	5	6
20 ～ 21	0	3	3	0	3	0	2	2	0	2	0	2	2	0	2	0	7	7	0	7	0.00	0	6	6	0	6	0.00	0	13	13	0	13	0.00	2	2	4
21 ～ 22	0	4	4	0	4	0	0	0	0	0	0	2	2	0	2	0	6	6	0	6	0.00	0	8	8	0	8	0.00	0	14	14	0	14	0.00	0	5	5
22 ～ 23	0	3	3	1	4	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	3	3	1	4	0.00	0	3	3	1	4	0.00	0	6	6	2	8	0.00	0	2	2
合計	0	191	191	2	193	0	23	23	1	24	0	48	48	3	51	0	262	262	6	268	0.00	8	330	338	9	347	2.37	8	592	600	15	615	1.33	129	328	457

B

（単位:台/h）

進入路	B→C					B→D					B→A					流入計					流出計					断面計					b		
方向			自動車		全車種			自動車		全車種			自動車		全車種			自動車		全車種			自動車		全車種			自動車		全車種	大型車			
時間帯	大型	小型	小計	バイク	合計	大型	小型	小計	バイク	合計	大型	小型	小計	バイク	合計	大型	小型	小計	バイク	合計	大型	小型	小計	バイク	合計	大型	小型	小計	バイク	合計	混入率	自転車	歩行者	合計
8 ～ 9	0	2	2	0	2	2	28	30	4	34	0	4	4	0	4	2	34	36	4	40	5.56	0	189	189	4	193	0.00	2	223	225	8	233	0.89	0	12	12
9 ～ 10	0	12	12	0	12	1	125	126	3	129	0	37	37	1	38	1	174	175	4	179	0.57	2	204	206	3	209	0.97	3	378	381	7	388	0.79	2	68	70
10 ～ 11	0	3	3	1	4	4	128	132	3	135	0	23	23	1	24	4	154	158	5	163	2.53	0	162	162	1	163	0.00	4	316	320	6	326	1.25	1	67	68
11 ～ 12	0	2	2	0	2	4	118	122	3	125	0	16	16	1	17	4	136	140	4	144	2.86	0	124	124	1	125	0.00	4	260	264	5	269	1.52	1	127	128
12 ～ 13	0	1	1	0	1	2	116	118	2	120	0	21	21	0	21	2	138	140	2	142	1.43	1	108	109	1	110	0.92	3	246	249	3	252	1.20	2	53	55
13 ～ 14	0	4	4	0	4	2	89	91	0	91	0	19	19	0	19	2	112	114	0	114	1.75	0	110	110	0	110	0.00	2	222	224	0	224	0.89	1	104	105
14 ～ 15	0	9	9	0	9	2	96	98	1	99	0	26	26	0	26	2	131	133	1	134	1.50	0	90	90	1	91	0.00	2	221	223	2	225	0.90	2	38	40
15 ～ 16	0	5	5	0	5	2	57	59	3	62	0	19	19	0	19	2	81	83	3	86	2.41	0	88	88	3	91	0.00	2	169	171	6	177	1.17	1	43	44
16 ～ 17	0	5	5	0	5	5	67	72	2	74	0	15	15	1	16	5	87	92	3	95	5.43	5	86	91	4	95	5.49	10	173	183	7	190	5.46	0	0	0
17 ～ 18	0	2	2	0	2	0	59	59	2	61	0	17	17	1	18	0	78	78	3	81	0.00	0	79	79	1	80	0.00	0	157	157	4	161	0.00	0	1	1
18 ～ 19	0	2	2	0	2	3	31	34	2	36	0	7	7	0	7	3	40	43	2	45	6.98	0	38	38	0	38	0.00	3	78	81	2	83	3.70	1	2	3
19 ～ 20	0	2	2	0	2	0	11	11	0	11	0	5	5	0	5	0	18	18	0	18	0.00	0	27	27	0	27	0.00	0	45	45	0	45	0.00	0	0	0
20 ～ 21	0	0	0	0	0	0	20	20	0	20	0	3	3	0	3	0	23	23	0	23	0.00	0	21	21	0	21	0.00	0	44	44	0	44	0.00	3	0	3
21 ～ 22	0	0	0	0	0	0	11	11	0	11	0	4	4	0	4	0	15	15	0	15	0.00	0	17	17	0	17	0.00	0	32	32	0	32	0.00	0	0	0
22 ～ 23	0	0	0	0	0	0	7	7	0	7	0	2	2	1	3	0	9	9	1	10	0.00	1	13	14	1	15	7.14	1	22	23	2	25	4.35	1	0	1
合計	0	49	49	1	50	27	963	990	25	1,015	0	218	218	6	224	27	1,230	1,257	32	1,289	2.15	9	1,356	1,265	20	1,285	0.66	36	2,586	2,622	52	2,674	1.37	15	515	530

C

（単位:台/h）

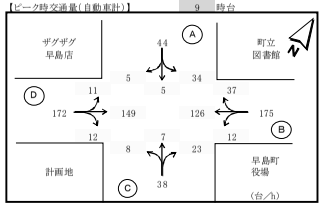
進入路	C→D					C→A					C→B					流入計					流出計					断面計					c		
方向			自動車		全車種			自動車		全車種			自動車		全車種			自動車		全車種			自動車		全車種			自動車		全車種	大型車			
時間帯	大型	小型	小計	バイク	合計	大型	小型	小計	バイク	合計	大型	小型	小計	バイク	合計	大型	小型	小計	バイク	合計	大型	小型	小計	バイク	合計	大型	小型	小計	バイク	合計	混入率	自転車	歩行者	合計
8 ～ 9	0	3	3	0	3	1	2	3	1	4	0	4	4	0	4	1	9	10	1	11	10.00	0	9	9	0	9	0.00	1	18	19	1	20	5.26	3	17	20
9 ～ 10	0	8	8	0	8	0	7	7	1	8	1	22	23	0	23	1	37	38	1	39	2.63	0	29	29	3	32	0.00	1	66	67	4	71	1.49	2	69	71
10 ～ 11	0	3	3	1	4	0	2	2	0	2	0	11	11	0	11	0	16	16	1	17	0.00	0	5	5	4	9	0.00	0	21	21	5	26	0.00	0	40	40
11 ～ 12	0	2	2	0	2	0	4	4	0	4	0	2	2	0	2	0	8	8	0	8	0.00	0	7	7	1	8	0.00	0	15	15	1	16	0.00	3	32	35
12 ～ 13	0	1	1	0	1	0	1	1	0	1	0	1	1	0	1	0	3	3	0	3	0.00	0	4	4	0	4	0.00	0	7	7	0	7	0.00	5	16	21
13 ～ 14	0	1	1	0	1	0	1	1	0	1	0	2	2	0	2	0	4	4	0	4	0.00	0	7	7	0	7	0.00	0	11	11	0	11	0.00	3	17	20
14 ～ 15	0	3	3	0	3	0	1	1	0	1	0	7	7	0	7	0	11	11	0	11	0.00	0	12	12	1	13	0.00	0	23	23	1	24	0.00	2	8	10
15 ～ 16	0	16	16	0	16	1	20	21	1	22	0	25	25	3	28	1	61	62	4	66	1.61	0	12	12	0	12	0.00	1	73	74	4	78	1.35	0	4	4
16 ～ 17	1	5	6	0	6	4	9	13	0	13	5	15	20	0	20	10	29	39	0	39	25.64	0	11	11	2	13	0.00	10	40	50	2	52	20.00	4	0	4
17 ～ 18	0	1	1	0	1	0	4	4	0	4	0	3	3	0	3	0	8	8	0	8	0.00	0	3	3	0	3	0.00	0	11	11	0	11	0.00	5	3	8
18 ～ 19	0	0	0	0	0	0	1	1	0	1	0	2	2	0	2	0	3	3	0	3	0.00	0	2	2	0	2	0.00	0	5	5	0	5	0.00	3	1	4
19 ～ 20	0	0	0	0	0	0	1	1	0	1	0	0	0	0	0	0	1	1	0	1	0.00	0	2	2	0	2	0.00	0	3	3	0	3	0.00	4	0	4
20 ～ 21	0	0	0	0	0	0	1	1	0	1	0	1	1	0	1	0	2	2	0	2	0.00	0	3	3	0	3	0.00	0	5	5	0	5	0.00	2	3	5
21 ～ 22	0	1	1	0	1	0	1	1	0	1	0	1	1	0	1	0	3	3	0	3	0.00	0	1	1	0	1	0.00	0	4	4	0	4	0.00	1	0	1
22 ～ 23	0	0	0	0	0	0	1	1	0	1	1	2	3	0	3	1	3	4	0	4	25.00	0	0	0	0	0	#DIV/0!	1	3	4	0	4	25.00	2	0	2
合計	1	44	45	1	46	6	56	62	3	65	7	98	105	3	108	14	198	212	7	219	6.60	0	107	107	11	118	0.00	14	305	319	18	337	4.39	39	210	249

D

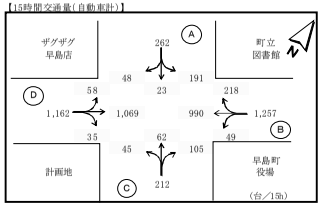
（単位:台/h）

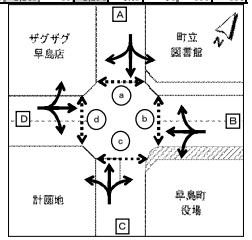
進入路	D→A					D→B					D→C					流入計					流出計					断面計					d		
方向			自動車		全車種			自動車		全車種			自動車		全車種			自動車		全車種			自動車		全車種			自動車		全車種	大型車			
時間帯	大型	小型	小計	バイク	合計	大型	小型	小計	バイク	合計	大型	小型	小計	バイク	合計	大型	小型	小計	バイク	合計	大型	小型	小計	バイク	合計	大型	小型	小計	バイク	合計	混入率	自転車	歩行者	合計
8 ～ 9	0	3	3	0	3	0	166	166	4	170	0	4	4	0	4	0	173	173	4	177	0.00	2	31	33	4	37	6.06	2	204	206	8	214	0.97	0	23	23
9 ～ 10	1	10	11	0	11	1	148	149	2	151	0	12	12	3	15	2	170	172	5	177	1.16	1	138	139	4	143	0.72	3	308	311	9	320	0.96	3	63	66
10 ～ 11	0	12	12	0	12	0	129	129	1	130	0	0	0	3	3	0	141	141	4	145	0.00	4	134	138	4	142	2.90	4	275	279	8	287	1.43	5	130	135
11 ～ 12	0	3	3	0	3	0	101	101	1	102	0	4	4	1	5	0	108	108	2	110	0.00	4	129	133	3	136	3.01	4	237	241	5	246	1.66	0	94	94
12 ～ 13	0	3	3	0	3	1	98	99	1	100	0	2	2	0	2	1	103	104	1	105	0.96	2	121	123	2	125	1.63	3	224	227	3	230	1.32	0	97	97
13 ～ 14	1	1	2	0	2	0	85	85	0	85	0	1	1	0	1	1	87	88	0	88	1.14	2	95	97	0	97	2.06	3	182	185	0	185	1.62	4	79	83
14 ～ 15	0	3	3	0	3	0	76	76	1	77	0	0	0	0	0	0	79	79	1	80	0.00	2	103	105	1	106	1.90	2	182	184	2	186	1.09	2	45	47
15 ～ 16	0	8	8	0	8	0	49	49	0	49	0	7	7	0	7	0	64	64	0	64	0.00	2	74	76	4	80	2.63	2	138	140	4	144	1.42	0	4	4
16 ～ 17	0	4	4	0	4	0	61	61	4	65	0	3	3	2	5	0	68	68	6	74	0.00	6	77	83	3	86	7.23	6	145	151	9	160	3.97	0	0	0
17 ～ 18	0	2	2	0	2	0	62	62	1	63	0	0	0	0	0	0	64	64	1	65	0.00	0	64	64	2	66	0.00	0	128	128	3	131	0.00	0	3	3
18 ～ 19	0	1	1	0	1	0	32	32	0	32	0	0	0	0	0	0	33	33	0	33	0.00	3	34	37	2	39	8.11	3	67	70	2	72	4.29	0	0	0
19 ～ 20	0	1	1	0	1	0	23	23	0	23	0	0	0	0	0	0	24	24	0	24	0.00	0	12	12	0	12	0.00	0	36	36	0	36	0.00	0	0	0
20 ～ 21	0	2	2	0	2	0	17	17	0	17	0	1	1	0	1	0	20	20	0	20	0.00	0	22	22	0	22	0.00	0	42	42	0	42	0.00	1	1	2
21 ～ 22	0	3	3	0	3	0	12	12	0	12	0	1	1	0	1	0	16	16	0	16	0.00	0	14	14	0	14	0.00	0	30	30	0	30	0.00	0	0	0
22 ～ 23	0	0	0	0	0	0	8	8	0	8	0	0	0	0	0	0	8	8	0	8	0.00	0	7	7	0	7	0.00	0	15	15	0	15	0.00	0	0	0
合計	2	56	58	0	58	2	1,067	1,069	15	1,084	0	35	35	9	44	4	1,158	1,162	24	1,186	0.34	28	1,055	1,083	29	1,112	2.59	32	2,213	2,245	53	2,298	1.43	15	539	554

【ピーク時交通量（自動車計）】　9　時台



【15時間交通量（自動車計）】





自動車交通量調査集計表（令和8年4月20日/月曜日）

交差点②（オアシス早島バス停南側）　分　類 / 自動車系３分類（小型車・大型車・バイク）、歩行者系２分類（自転車・歩行者）　　時間帯 / ８：00～23：00（15時間）

（単位:台/h）

A

進入路 方向	A→B					A→C					A→D					流入計					流出計					断面計					a		
時間帯	大型	小型	自動車小計	バイク	全車種合計	大型	小型	自動車小計	バイク	全車種合計	大型	小型	自動車小計	バイク	全車種合計	大型	小型	自動車小計	バイク	全車種合計	大型	小型	自動車小計	バイク	全車種合計	大型	小型	自動車小計	バイク	全車種合計	自転車	歩行者	合計
8 ～ 9	2	71	73	2	75	1	107	108	0	108	0	0	0	0	0	3	178	181	2	183	9	93	102	0	102	12	271	283	2	285	2	1	3
9 ～ 10	4	69	73	1	74	0	22	22	0	22	0	0	0	0	0	4	91	95	1	96	3	81	84	2	86	7	172	179	3	182	0	2	2
10 ～ 11	1	64	65	1	66	0	19	19	0	19	0	0	0	0	0	1	83	84	1	85	5	64	69	1	70	6	147	153	2	155	0	0	0
11 ～ 12	1	81	82	0	82	0	19	19	1	20	0	0	0	0	0	1	100	101	1	102	3	77	80	0	80	4	177	181	1	182	2	1	3
12 ～ 13	2	74	76	2	78	2	21	23	0	23	0	0	0	0	0	4	95	99	2	101	4	66	70	2	72	8	161	169	4	173	4	0	4
13 ～ 14	2	84	86	0	86	0	24	24	0	24	0	0	0	0	0	2	108	110	0	110	1.82	3	73	76	0	76	5	181	186	0	186	2.69	0	0	0
14 ～ 15	0	76	76	3	79	0	20	20	1	21	0	0	0	0	0	0	96	96	4	100	0.00	3	65	68	1	69	4.41	3	161	164	5	169	1.83	1	0	1
15 ～ 16	1	92	93	1	94	0	22	22	1	23	0	0	0	0	0	1	114	115	2	117	0.87	3	87	90	1	91	3.33	4	201	205	3	208	1.95	1	2	3
16 ～ 17	0	89	89	1	90	1	65	66	0	66	0	0	0	0	0	1	154	155	1	156	0.65	2	103	105	1	106	1.90	3	257	260	2	262	1.15	4	0	4
17 ～ 18	2	86	88	0	88	0	60	60	0	60	0	0	0	0	0	2	146	148	0	148	1.35	2	113	115	2	117	1.74	4	259	263	2	265	1.52	2	0	2
18 ～ 19	0	77	77	0	77	0	32	32	1	33	0	0	0	0	0	0	109	109	1	110	0.00	2	71	73	2	75	2.74	2	180	182	3	185	1.10	2	0	2
19 ～ 20	0	52	52	0	52	0	14	14	1	15	0	0	0	0	0	0	66	66	1	67	0.00	2	51	53	1	54	3.77	2	117	119	2	121	1.65	0	1	1
20 ～ 21	0	43	43	1	44	0	8	8	1	9	0	0	0	0	0	0	51	51	2	53	0.00	0	40	40	0	40	0.00	0	91	91	2	93	0.00	1	0	1
21 ～ 22	0	25	25	1	26	0	8	8	0	8	0	0	0	0	0	0	33	33	1	34	0.00	0	18	18	1	19	0.00	0	51	51	2	53	0.00	0	0	0
22 ～ 23	0	11	11	0	11	0	7	7	0	7	0	0	0	0	0	0	18	18	0	18	0.00	0	16	16	0	16	0.00	0	34	34	0	34	0.00	1	0	1
合計	15	994	1,009	13	1,022	4	448	452	6	458	0	0	0	0	0	19	1,442	1,461	19	1,480	1.30	41	1,018	1,059	14	1,073	3.87	60	2,460	2,520	33	2,553	2.38	14	6	20

B

進入路 方向	B→C					B→D					B→A					流入計					流出計					断面計					b		
時間帯	大型	小型	自動車小計	バイク	全車種合計	大型	小型	自動車小計	バイク	全車種合計	大型	小型	自動車小計	バイク	全車種合計	大型	小型	自動車小計	バイク	全車種合計	大型	小型	自動車小計	バイク	全車種合計	大型	小型	自動車小計	バイク	全車種合計	自転車	歩行者	合計
8 ～ 9	0	11	11	0	11	0	0	0	0	0	9	49	58	0	58	9	60	69	0	69	13.04	2	83	85	2	87	2.35	11	143	154	2	156	7.14	1	0	1
9 ～ 10	0	4	4	1	5	0	0	0	0	0	3	59	62	2	64	3	63	66	3	69	4.55	4	73	77	1	78	5.19	7	136	143	4	147	4.90	1	2	3
10 ～ 11	0	10	10	0	10	0	0	0	0	0	5	52	57	1	58	5	62	67	1	68	7.46	1	71	72	1	73	1.39	6	133	139	2	141	4.32	0	0	0
11 ～ 12	0	7	7	0	7	0	0	0	0	0	2	64	66	0	66	2	71	73	0	73	2.74	1	84	85	0	85	1.18	3	155	158	0	158	1.90	2	2	4
12 ～ 13	0	7	7	0	7	0	0	0	0	0	4	52	56	2	58	4	59	63	2	65	6.35	3	77	80	2	82	3.75	7	136	143	4	147	4.90	0	0	0
13 ～ 14	0	8	8	0	8	0	0	0	0	0	3	60	63	0	63	3	68	71	0	71	4.23	2	91	93	0	93	2.15	5	159	164	0	164	3.05	0	1	1
14 ～ 15	0	9	9	0	9	0	0	0	0	0	3	52	55	1	56	3	61	64	1	65	4.69	0	87	87	3	90	0.00	3	148	151	4	155	1.99	0	0	0
15 ～ 16	0	10	10	0	10	0	0	0	0	0	2	73	75	1	76	2	83	85	1	86	2.35	1	102	103	1	104	0.97	3	185	188	2	190	1.60	3	0	3
16 ～ 17	0	14	14	0	14	0	0	0	0	0	2	67	69	1	70	2	81	83	1	84	2.41	0	110	110	1	111	0.00	2	191	193	2	195	1.04	3	0	3
17 ～ 18	0	16	16	0	16	0	0	0	0	0	2	69	71	2	73	2	85	87	2	89	2.30	2	100	102	0	102	1.96	4	185	189	2	191	2.12	2	0	2
18 ～ 19	0	8	8	0	8	0	0	0	0	0	2	52	54	2	56	2	60	62	2	64	3.23	0	84	84	0	84	0.00	2	144	146	2	148	1.37	5	1	6
19 ～ 20	0	4	4	0	4	0	0	0	0	0	2	39	41	1	42	2	43	45	1	46	4.44	0	53	53	0	53	0.00	2	96	98	1	99	2.04	2	2	4
20 ～ 21	0	7	7	0	7	0	0	0	0	0	0	32	32	0	32	0	39	39	0	39	0.00	0	47	47	1	48	0.00	0	86	86	1	87	0.00	0	0	0
21 ～ 22	0	4	4	0	4	0	0	0	0	0	0	11	11	1	12	0	15	15	1	16	0.00	0	26	26	1	27	0.00	0	41	41	2	43	0.00	2	0	2
22 ～ 23	0	1	1	0	1	0	0	0	0	0	0	13	13	0	13	0	14	14	0	14	0.00	0	11	11	0	11	0.00	0	25	25	0	25	0.00	1	0	1
合計	0	120	120	1	121	0	0	0	0	0	39	744	783	14	797	39	864	903	15	918	4.32	16	1,099	1,115	13	1,128	1.43	55	1,963	2,018	28	2,046	2.73	22	8	30

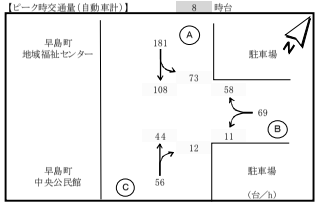
C

進入路 方向	C→D					C→A					C→B					流入計					流出計					断面計					c		
時間帯	大型	小型	自動車小計	バイク	全車種合計	大型	小型	自動車小計	バイク	全車種合計	大型	小型	自動車小計	バイク	全車種合計	大型	小型	自動車小計	バイク	全車種合計	大型	小型	自動車小計	バイク	全車種合計	大型	小型	自動車小計	バイク	全車種合計	自転車	歩行者	合計
8 ～ 9	0	0	0	0	0	0	44	44	0	44	0	12	12	0	12	0	56	56	0	56	0.00	1	118	119	0	119	0.84	1	174	175	0	175	0.57	2	5	7
9 ～ 10	0	0	0	0	0	0	22	22	0	22	0	4	4	0	4	0	26	26	0	26	0.00	0	26	26	1	27	0.00	0	52	52	1	53	0.00	4	5	9
10 ～ 11	0	0	0	0	0	0	12	12	0	12	0	7	7	0	7	0	19	19	0	19	0.00	0	29	29	0	29	0.00	0	48	48	0	48	0.00	4	1	5
11 ～ 12	0	0	0	0	0	1	13	14	0	14	0	3	3	0	3	1	16	17	0	17	5.88	0	26	26	1	27	0.00	1	42	43	1	44	2.33	2	7	9
12 ～ 13	0	0	0	0	0	0	14	14	0	14	1	3	4	0	4	1	17	18	0	18	5.56	2	28	30	0	30	6.67	3	45	48	0	48	6.25	3	2	5
13 ～ 14	0	0	0	0	0	0	13	13	0	13	0	7	7	0	7	0	20	20	0	20	0.00	0	32	32	0	32	0.00	0	52	52	0	52	0.00	2	7	9
14 ～ 15	0	0	0	0	0	0	13	13	0	13	0	11	11	0	11	0	24	24	0	24	0.00	0	29	29	1	30	0.00	0	53	53	1	54	0.00	2	3	5
15 ～ 16	0	0	0	0	0	1	14	15	0	15	0	10	10	0	10	1	24	25	0	25	4.00	0	32	32	1	33	0.00	1	56	57	1	58	1.75	9	3	12
16 ～ 17	0	0	0	0	0	0	36	36	0	36	0	21	21	0	21	0	57	57	0	57	0.00	1	79	80	0	80	1.25	1	136	137	0	137	0.73	13	3	16
17 ～ 18	0	0	0	0	0	0	44	44	0	44	0	14	14	0	14	0	58	58	0	58	0.00	0	76	76	0	76	0.00	0	134	134	0	134	0.00	8	5	13
18 ～ 19	0	0	0	0	0	0	19	19	0	19	0	7	7	0	7	0	26	26	0	26	0.00	0	40	40	1	41	0.00	0	66	66	1	67	0.00	15	3	18
19 ～ 20	0	0	0	0	0	0	12	12	0	12	0	1	1	0	1	0	13	13	0	13	0.00	0	18	18	1	19	0.00	0	31	31	1	32	0.00	5	3	8
20 ～ 21	0	0	0	0	0	0	8	8	0	8	0	4	4	0	4	0	12	12	0	12	0.00	0	15	15	1	16	0.00	0	27	27	1	28	0.00	7	0	7
21 ～ 22	0	0	0	0	0	0	7	7	0	7	0	1	1	0	1	0	8	8	0	8	0.00	0	12	12	0	12	0.00	0	20	20	0	20	0.00	2	0	2
22 ～ 23	0	0	0	0	0	0	3	3	0	3	0	0	0	0	0	0	3	3	0	3	0.00	0	8	8	0	8	0.00	0	11	11	0	11	0.00	2	0	2
合計	0	0	0	0	0	2	274	276	0	276	1	105	106	0	106	3	379	382	0	382	0.79	4	568	572	7	579	0.70	7	947	954	7	961	0.73	80	47	127

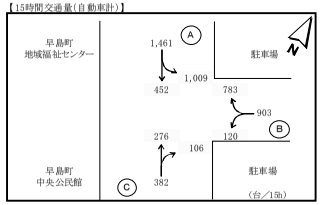
D

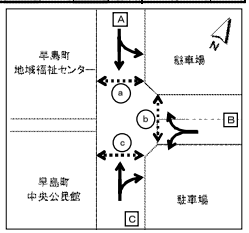
進入路 方向	D→A					D→B					D→C					流入計					流出計					断面計					d		
時間帯	大型	小型	自動車小計	バイク	全車種合計	大型	小型	自動車小計	バイク	全車種合計	大型	小型	自動車小計	バイク	全車種合計	大型	小型	自動車小計	バイク	全車種合計	大型	小型	自動車小計	バイク	全車種合計	大型	小型	自動車小計	バイク	全車種合計	自転車	歩行者	合計
8 ～ 9	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
9 ～ 10	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	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	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	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	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	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	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	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	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	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	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	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	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	0	0	0	0	0	0	0	0	0
22 ～ 23	0	0	0	0	0	0	0	0	0	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	0	0	0	0	0	0	0	0	0

【ピーク時交通量(自動車計)】　8　時台



【15時間交通量(自動車計)】





自動車交通量調査集計表（令和8年4月19日/日曜日）

交差点②（オアシス早島バス停南側）　分　類 / 自動車系３分類（小型車・大型車・バイク）、歩行者系２分類（自転車・歩行者）　　時間帯 / ８：00～23：00（15時間）

A

（単位：台/h）

進入路 / 方向 / 時間帯	A→B 大型	A→B 小型	A→B 自動車小計	A→B バイク	A→B 全車種合計	A→C 大型	A→C 小型	A→C 自動車小計	A→C バイク	A→C 全車種合計	A→D 大型	A→D 小型	A→D 自動車小計	A→D バイク	A→D 全車種合計	流入計 大型	流入計 小型	流入計 自動車小計	流入計 バイク	流入計 全車種合計	大型車混入率	流出計 大型	流出計 小型	流出計 自動車小計	流出計 バイク	流出計 全車種合計	大型車混入率	断面計 大型	断面計 小型	断面計 自動車小計	断面計 バイク	断面計 全車種合計	大型車混入率	a 自転車	a 歩行者	a 合計
8 ～ 9	0	181	181	2	184	0	64	64	4	68	0	0	0	0	0	0	245	245	7	252	0.00	3	32	35	2	37	8.57	3	277	280	9	289	1.07	0	5	5
9 ～ 10	2	196	198	2	200	0	81	81	2	83	0	0	0	0	0	2	277	279	4	283	0.72	1	127	128	2	130	0.78	3	404	407	6	413	0.74	4	16	20
10 ～ 11	1	151	152	5	157	0	48	48	0	48	0	0	0	0	0	1	199	200	5	205	0.50	3	183	186	8	194	1.61	4	382	386	13	399	1.04	4	16	20
11 ～ 12	0	124	124	2	126	0	51	51	1	52	0	0	0	0	0	0	175	175	3	178	0.00	4	168	172	5	177	2.33	4	343	347	8	355	1.15	1	9	10
12 ～ 13	2	119	121	1	122	0	51	51	1	52	0	0	0	0	0	2	170	172	2	174	1.16	3	157	160	6	166	1.88	5	327	332	8	340	1.51	3	5	8
13 ～ 14	1	127	128	0	128	0	33	33	0	33	0	0	0	0	0	1	160	161	0	161	0.62	2	131	133	0	133	1.50	3	291	294	0	294	1.02	1	3	4
14 ～ 15	0	88	88	2	90	1	34	35	0	35	0	0	0	0	0	1	122	123	2	125	0.81	3	119	122	0	122	2.46	4	241	245	2	247	1.63	3	2	5
15 ～ 16	0	80	80	0	80	0	24	24	7	31	0	0	0	0	0	0	104	104	7	111	0.00	2	109	111	5	116	1.80	2	213	215	12	227	0.93	2	0	2
16 ～ 17	1	84	85	7	92	0	23	23	1	24	0	0	0	0	0	1	107	108	8	116	0.93	4	124	128	3	131	3.13	5	231	236	11	247	2.12	0	5	5
17 ～ 18	0	76	76	1	77	0	15	15	0	15	0	0	0	0	0	0	91	91	1	92	0.00	0	92	92	2	94	0.00	0	183	183	3	186	0.00	4	0	4
18 ～ 19	0	46	46	1	47	0	16	16	1	17	0	0	0	0	0	0	62	62	2	64	0.00	3	48	51	1	52	5.88	3	110	113	3	116	2.65	1	1	2
19 ～ 20	0	40	40	2	42	0	11	11	0	11	0	0	0	0	0	0	51	51	2	53	0.00	0	36	36	1	37	0.00	0	87	87	3	90	0.00	0	3	3
20 ～ 21	0	33	33	0	33	0	9	9	0	9	0	0	0	0	0	0	42	42	0	42	0.00	0	30	30	0	30	0.00	0	72	72	0	72	0.00	0	4	4
21 ～ 22	0	35	35	0	35	0	1	1	0	1	0	0	0	0	0	0	36	36	0	36	0.00	0	19	19	0	19	0.00	0	55	55	0	55	0.00	0	1	1
22 ～ 23	0	16	16	2	18	0	4	4	0	4	0	0	0	0	0	0	20	20	2	22	0.00	0	17	17	2	19	0.00	0	37	37	4	41	0.00	0	0	0
合計	7	1,396	1,403	28	1,431	1	465	466	17	483	0	0	0	0	0	8	1,861	1,869	45	1,914	0.43	28	1,392	1,420	37	1,457	1.97	36	3,253	3,289	82	3,371	1.09	23	70	93

B

（単位：台/h）

進入路 / 方向 / 時間帯	B→C 大型	B→C 小型	B→C 自動車小計	B→C バイク	B→C 全車種合計	B→D 大型	B→D 小型	B→D 自動車小計	B→D バイク	B→D 全車種合計	B→A 大型	B→A 小型	B→A 自動車小計	B→A バイク	B→A 全車種合計	流入計 大型	流入計 小型	流入計 自動車小計	流入計 バイク	流入計 全車種合計	大型車混入率	流出計 大型	流出計 小型	流出計 自動車小計	流出計 バイク	流出計 全車種合計	大型車混入率	断面計 大型	断面計 小型	断面計 自動車小計	断面計 バイク	断面計 全車種合計	大型車混入率	b 自転車	b 歩行者	b 合計
8 ～ 9	0	17	17	2	19	0	0	0	0	0	3	19	22	1	23	3	36	39	3	42	7.69	0	186	186	3	189	0.00	3	222	225	6	231	1.33	1	3	4
9 ～ 10	0	49	49	0	49	0	0	0	0	0	1	100	101	1	102	1	149	150	1	151	0.67	2	217	219	2	221	0.91	3	366	369	3	372	0.81	3	11	14
10 ～ 11	0	27	27	1	28	0	0	0	0	0	3	127	130	5	135	3	154	157	6	163	1.91	1	167	168	5	173	0.60	4	321	325	11	336	1.23	2	8	10
11 ～ 12	0	28	28	2	30	0	0	0	0	0	4	121	125	2	127	4	149	153	4	157	2.61	0	139	139	3	142	0.00	4	288	292	7	299	1.37	1	5	6
12 ～ 13	0	25	25	0	25	0	0	0	0	0	3	106	109	3	112	3	131	134	3	137	2.24	2	132	134	1	135	1.49	5	263	268	4	272	1.87	7	3	10
13 ～ 14	0	12	12	0	12	0	0	0	0	0	2	104	106	0	106	2	116	118	0	118	1.69	1	134	135	1	136	0.74	3	250	253	1	254	1.19	3	10	13
14 ～ 15	0	19	19	1	20	0	0	0	0	0	2	87	89	0	89	2	106	108	1	109	1.85	0	91	91	2	93	0.00	2	197	199	3	202	1.01	11	4	15
15 ～ 16	0	8	8	0	8	0	0	0	0	0	2	75	77	3	80	2	83	85	3	88	2.35	0	93	93	0	93	0.00	2	176	178	3	181	1.12	4	1	5
16 ～ 17	0	9	9	0	9	0	0	0	0	0	4	87	91	3	94	4	96	100	3	103	4.00	1	97	98	7	105	1.02	5	193	198	10	208	2.53	1	0	1
17 ～ 18	0	5	5	0	6	0	0	0	0	0	0	75	75	2	77	0	80	80	3	83	0.00	0	87	87	2	89	0.00	0	167	167	5	172	0.00	2	0	2
18 ～ 19	0	4	4	0	4	0	0	0	0	0	3	41	44	1	45	3	45	48	1	49	6.25	0	49	49	1	50	0.00	3	94	97	2	99	3.03	5	0	5
19 ～ 20	0	5	5	0	5	0	0	0	0	0	0	25	25	1	26	0	30	30	1	31	0.00	0	43	43	2	45	0.00	0	73	73	3	76	0.00	1	0	1
20 ～ 21	0	4	4	0	4	0	0	0	0	0	0	28	28	0	28	0	32	32	0	32	0.00	0	36	36	0	36	0.00	0	68	68	0	68	0.00	0	0	0
21 ～ 22	0	3	3	0	3	0	0	0	0	0	0	17	17	0	17	0	20	20	0	20	0.00	0	35	35	0	35	0.00	0	55	55	0	55	0.00	4	4	8
22 ～ 23	0	1	1	0	1	0	0	0	0	0	0	13	13	2	15	0	14	14	2	16	0.00	0	17	17	2	19	0.00	0	31	31	4	35	0.00	1	0	1
合計	0	216	216	7	223	0	0	0	0	0	27	1,025	1,052	24	1,076	27	1,241	1,268	31	1,299	2.13	7	1,523	1,530	31	1,561	0.46	34	2,764	2,798	62	2,860	1.22	46	49	95

C

（単位：台/h）

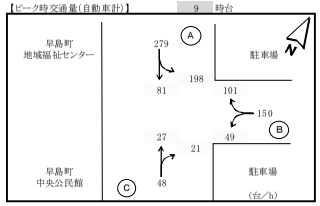
進入路 / 方向 / 時間帯	C→D 大型	C→D 小型	C→D 自動車小計	C→D バイク	C→D 全車種合計	C→A 大型	C→A 小型	C→A 自動車小計	C→A バイク	C→A 全車種合計	C→B 大型	C→B 小型	C→B 自動車小計	C→B バイク	C→B 全車種合計	流入計 大型	流入計 小型	流入計 自動車小計	流入計 バイク	流入計 全車種合計	大型車混入率	流出計 大型	流出計 小型	流出計 自動車小計	流出計 バイク	流出計 全車種合計	大型車混入率	断面計 大型	断面計 小型	断面計 自動車小計	断面計 バイク	断面計 全車種合計	大型車混入率	c 自転車	c 歩行者	c 合計
8 ～ 9	0	0	0	0	0	0	13	13	1	14	0	5	5	0	5	0	18	18	1	19	0.00	0	81	81	6	87	0.00	0	99	99	7	106	0.00	1	9	10
9 ～ 10	0	0	0	0	0	0	27	27	1	28	0	21	21	0	21	0	48	48	1	49	0.00	0	130	130	2	132	0.00	0	178	178	3	181	0.00	3	10	13
10 ～ 11	0	0	0	0	0	0	56	56	3	59	0	16	16	0	16	0	72	72	3	75	0.00	0	75	75	1	76	0.00	0	147	147	4	151	0.00	7	28	35
11 ～ 12	0	0	0	0	0	0	47	47	3	50	0	15	15	1	16	0	62	62	4	66	0.00	0	79	79	3	82	0.00	0	141	141	7	148	0.00	1	12	13
12 ～ 13	0	0	0	0	0	0	51	51	3	54	0	13	13	0	13	0	64	64	3	67	0.00	0	76	76	1	77	0.00	0	140	140	4	144	0.00	4	14	18
13 ～ 14	0	0	0	0	0	0	27	27	0	27	0	7	7	1	8	0	34	34	1	35	0.00	0	45	45	0	45	0.00	0	79	79	1	80	0.00	10	0	10
14 ～ 15	0	0	0	0	0	1	32	33	0	33	0	3	3	0	3	1	35	36	0	36	2.78	1	53	54	1	55	1.85	2	88	90	1	91	2.22	4	3	7
15 ～ 16	0	0	0	0	0	0	34	34	2	36	0	13	13	0	13	0	47	47	2	49	0.00	0	32	32	7	39	0.00	0	79	79	9	88	0.00	2	2	4
16 ～ 17	0	0	0	0	0	0	37	37	0	37	0	13	13	0	13	0	50	50	0	50	0.00	0	32	32	1	33	0.00	0	82	82	1	83	0.00	2	4	6
17 ～ 18	0	0	0	0	0	0	17	17	0	17	0	11	11	1	12	0	28	28	1	29	0.00	0	20	20	1	21	0.00	0	48	48	2	50	0.00	14	1	15
18 ～ 19	0	0	0	0	0	0	7	7	0	7	0	3	3	0	3	0	10	10	0	10	0.00	0	20	20	1	21	0.00	0	30	30	1	31	0.00	3	0	3
19 ～ 20	0	0	0	0	0	0	11	11	0	11	0	3	3	0	3	0	14	14	0	14	0.00	0	16	16	0	16	0.00	0	30	30	0	30	0.00	5	0	5
20 ～ 21	0	0	0	0	0	0	2	2	0	2	0	3	3	0	3	0	5	5	0	5	0.00	0	13	13	0	13	0.00	0	18	18	0	18	0.00	1	0	1
21 ～ 22	0	0	0	0	0	0	2	2	0	2	0	0	0	0	0	0	2	2	0	2	0.00	0	4	4	0	4	0.00	0	6	6	0	6	0.00	2	0	2
22 ～ 23	0	0	0	0	0	0	4	4	0	4	0	1	1	0	1	0	5	5	0	5	0.00	0	5	5	0	5	0.00	0	10	10	0	10	0.00	0	0	0
合計	0	0	0	0	0	1	367	368	13	381	0	127	127	3	130	1	494	495	16	511	0.20	1	681	682	24	706	0.15	2	1,175	1,177	40	1,217	0.17	59	83	142

D

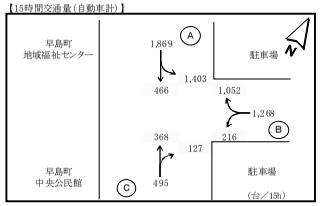
（単位：台/h）

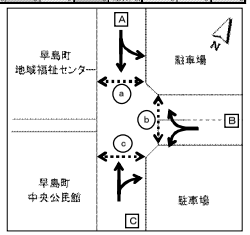
進入路 / 方向 / 時間帯	D→A 大型	D→A 小型	D→A 自動車小計	D→A バイク	D→A 全車種合計	D→B 大型	D→B 小型	D→B 自動車小計	D→B バイク	D→B 全車種合計	D→C 大型	D→C 小型	D→C 自動車小計	D→C バイク	D→C 全車種合計	流入計 大型	流入計 小型	流入計 自動車小計	流入計 バイク	流入計 全車種合計	大型車混入率	流出計 大型	流出計 小型	流出計 自動車小計	流出計 バイク	流出計 全車種合計	大型車混入率	断面計 大型	断面計 小型	断面計 自動車小計	断面計 バイク	断面計 全車種合計	大型車混入率	d 自転車	d 歩行者	d 合計
8 ～ 9	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	#DIV/0!	0	0	0	0	0	#DIV/0!	0	0	0	0	0	#DIV/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	#DIV/0!	0	0	0	0	0	#DIV/0!	0	0	0	0	0	#DIV/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	#DIV/0!	0	0	0	0	0	#DIV/0!	0	0	0	0	0	#DIV/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	#DIV/0!	0	0	0	0	0	#DIV/0!	0	0	0	0	0	#DIV/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	#DIV/0!	0	0	0	0	0	#DIV/0!	0	0	0	0	0	#DIV/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	#DIV/0!	0	0	0	0	0	#DIV/0!	0	0	0	0	0	#DIV/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	#DIV/0!	0	0	0	0	0	#DIV/0!	0	0	0	0	0	#DIV/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	#DIV/0!	0	0	0	0	0	#DIV/0!	0	0	0	0	0	#DIV/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	#DIV/0!	0	0	0	0	0	#DIV/0!	0	0	0	0	0	#DIV/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	#DIV/0!	0	0	0	0	0	#DIV/0!	0	0	0	0	0	#DIV/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	#DIV/0!	0	0	0	0	0	#DIV/0!	0	0	0	0	0	#DIV/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	#DIV/0!	0	0	0	0	0	#DIV/0!	0	0	0	0	0	#DIV/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	#DIV/0!	0	0	0	0	0	#DIV/0!	0	0	0	0	0	#DIV/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	#DIV/0!	0	0	0	0	0	#DIV/0!	0	0	0	0	0	#DIV/0!	0	0	0
22 ～ 23	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	#DIV/0!	0	0	0	0	0	#DIV/0!	0	0	0	0	0	#DIV/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	#DIV/0!	0	0	0	0	0	#DIV/0!	0	0	0	0	0	#DIV/0!	0	0	0

【ピーク時交通量(自動車計)】　9　時台

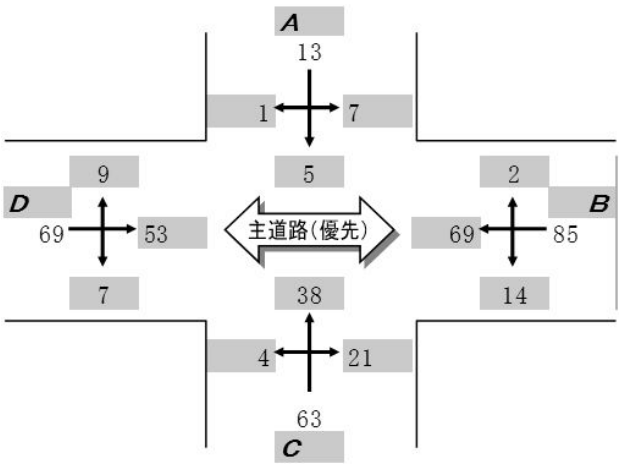


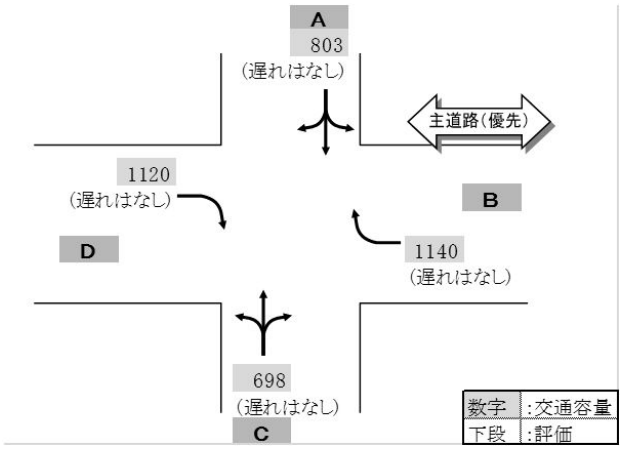
【15時間交通量(自動車計)】





●交差点容量計算分析表（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_平日・現況）





●主道路への左折　(A ⇒ B)

IN	流入路	= A
NF	流れ	= 左折
Mn	実交通量	= 7 台/時
Mh	主道路交通量	= 1/2 × D左折 + D直進
		= 1/2 × 9 + 53
		= 58 台/時
tg	臨界間隔(秒)	= 6 秒
max.Mn0	……	= 940 台/時
P値	……	–
混用車線:	【流入部A 左･直･右 混用】参照	
max.Mn al		= 940 台/時

●主道路を横断　(A ⇒ C)

IN	流入路	= A
NF	流れ	= 直進
Mn	実交通量	= 5 台/時
Mh	主道路交通量	= 1/2 × D左折 + D直進 + D右折 + B左折 + B直進 + B右折
		= 1/2 × 9 + 53 + 7 + 14 + 69 + 2
		= 150 台/時
tg	臨界間隔(秒)	= 7 秒
max.Mn0	……	= 710 台/時
P値	P(B)	= 1.000
	P(D)	= 0.995
混用車線:	【流入部A 左･直･右 混用】参照	
max.Mn as		= 706 台/時

○流入部A の交通流に対するP値

混用車線: 主道路を横断および主道路への左折

$$\frac{1}{\text{max.Mn}} = \frac{\text{A左折} / (\text{A左折} + \text{A直進})}{\text{A左折のmax.Mn al}} + \frac{\text{A直進} / (\text{A左折} + \text{A直進})}{\text{A直進のmax.Mn as}}$$

$$= \frac{7 / (7 + 5)}{940} + \frac{5 / (7 + 5)}{706}$$

$$= \frac{0.583}{940} + \frac{0.417}{706}$$

max.Mn = 826 台/時

Mn/max.Mn = 12 ÷ 826
= 1 %

P値: P(A) = 0.995

●主道路への右折　(A ⇒ D)

IN	流入路	= A
NF	流れ	= 右折
Mn	実交通量	= 1 台/時
Mh	主道路交通量	= 1/2 × D左折 + B直進 + D右折 + B直進 + B右折 + C左折 + C直進
		= 1/2 × 9 + 53 + 7 + 69 + 2 + 4 + 38
		= 178 台/時
tg	臨界間隔(秒)	= 7.5 秒
max.Mn0	……	= 630 台/時
P値	P(B)	= 1.000
	P(C)	= 0.960
	P(D)	= 0.995
混用車線:	【流入部A 左･直･右 混用】参照	
max.Mn ar		= 602 台/時

【流入部A 左･直･右 混用】

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

$$\frac{1}{\text{max.Mn}} = \frac{\text{A左折} / \text{A流入計}}{\text{A左折のmax.Mn al}} + \frac{\text{A直進} / \text{A流入計}}{\text{A直進のmax.Mn as}} + \frac{\text{A右折} / \text{A流入計}}{\text{A右折のmax.Mn ar}}$$

$$= \frac{7 / 13}{940} + \frac{5 / 13}{706} + \frac{1 / 13}{602}$$

$$= \frac{0.538}{940} + \frac{0.385}{706} + \frac{0.077}{602}$$

max.Mn = 803 台/時
max.Mn－Mn = 803 － 13
= 790 台/時

評価 遅れはなし

●主道路への左折　(C ⇒ D)

IN	流入路	= C
NF	流れ	= 左折
Mn	実交通量	= 4 台/時
Mh	主道路交通量	= 1/2 × B左折 + B直進
		= 1/2 × 14 + 69
		= 76 台/時
tg	臨界間隔(秒)	= 6 秒
max.Mn0	……	= 920 台/時
P値	……	–
混用車線:	【流入部C 左･直･右 混用】参照	
max.Mn cl		= 920 台/時

●主道路を横断　(C ⇒ A)

IN	流入路	= C
NF	流れ	= 直進
Mn	実交通量	= 38 台/時
Mh	主道路交通量	= 1/2 × B左折 + B直進 + B右折 + D左折 + D直進 + D右折
		= 1/2 × 14 + 69 + 2 + 9 + 53 + 7
		= 147 台/時
tg	臨界間隔(秒)	= 7 秒
max.Mn0	……	= 710 台/時
P値	P(B)	= 1.000
	P(D)	= 0.995
混用車線:	【流入部C 左･直･右 混用】参照	
max.Mn cs		= 706 台/時

○流入部C の交通流に対するP値

混用車線: 主道路を横断および主道路への左折

$$\frac{1}{\text{max.Mn}} = \frac{\text{C左折} / (\text{C左折} + \text{C直進})}{\text{C左折のmax.Mn cl}} + \frac{\text{C直進} / (\text{C左折} + \text{C直進})}{\text{C直進のmax.Mn cs}}$$

$$= \frac{4 / (4 + 38)}{920} + \frac{38 / (4 + 38)}{706}$$

$$= \frac{0.095}{920} + \frac{0.905}{706}$$

max.Mn = 722 台/時

Mn/max.Mn = 42 ÷ 722
= 6 %

P値: P(C) = 0.960

●主道路への右折　(C ⇒ B)

IN	流入路	= C
NF	流れ	= 右折
Mn	実交通量	= 21 台/時
Mh	主道路交通量	= 1/2 × B左折 + B直進 + B右折 + D直進 + D右折 + A左折 + A直進
		= 1/2 × 14 + 69 + 2 + 53 + 7 + 7 + 5
		= 150 台/時
tg	臨界間隔(秒)	= 7.5 秒
max.Mn0	……	= 660 台/時
P値	P(A)	= 0.995
	P(B)	= 1.000
	P(D)	= 0.995
混用車線:	【流入部C 左･直･右 混用】参照	
max.Mn cr		= 653 台/時

【流入部C 左･直･右 混用】

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

$$\frac{1}{\text{max.Mn}} = \frac{\text{C左折} / \text{C流入計}}{\text{C左折のmax.Mn cl}} + \frac{\text{C直進} / \text{C流入計}}{\text{C直進のmax.Mn cs}} + \frac{\text{C右折} / \text{C流入計}}{\text{C右折のmax.Mn cr}}$$

$$= \frac{4 / 63}{920} + \frac{38 / 63}{706} + \frac{21 / 63}{653}$$

$$= \frac{0.063}{920} + \frac{0.603}{706} + \frac{0.333}{653}$$

max.Mn = 698 台/時
max.Mn－Mn = 698 － 63
= 635 台/時

評価 遅れはなし

【流入部B 右折】

●主道路からの右折　(B ⇒ A)

IN	流入路	= B
NF	流れ	= 右折
Mn	実交通量	= 2 台/時
Mh	主道路交通量	= 1/2 × D左折 + D直進
		= 1/2 × 9 + 53
		= 58 台/時
tg	臨界間隔(秒)	= 5 秒
max.Mn0	……	= 1140 台/時
P値	……	–
max.Mn		= 1140 台/時
	max.Mn－Mn	= 1140 － 2
		= 1138 台/時

評価 遅れはなし

Mn/max.Mn = 2 ÷ 1140
= 0 %

P値: P(B) = 1.000

【流入部D 右折】

●主道路からの右折　(D ⇒ C)

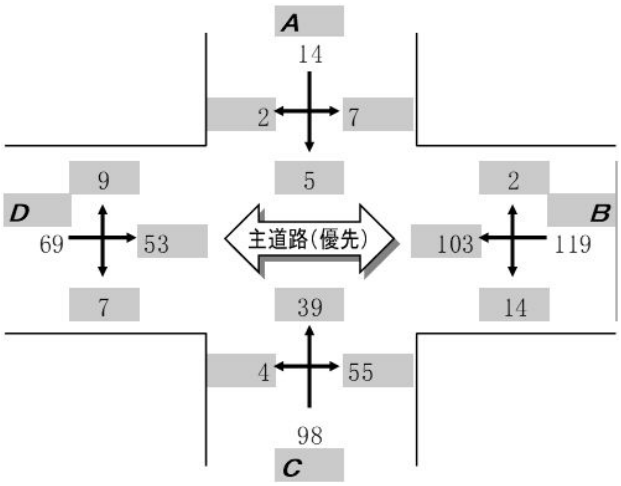
IN	流入路	= D
NF	流れ	= 右折
Mn	実交通量	= 7 台/時
Mh	主道路交通量	= 1/2 × B左折 + B直進
		= 1/2 × 14 + 69
		= 76 台/時
tg	臨界間隔(秒)	= 5 秒
max.Mn0	……	= 1120 台/時
P値	……	–
max.Mn		= 1120 台/時
	max.Mn－Mn	= 1120 － 7
		= 1113 台/時

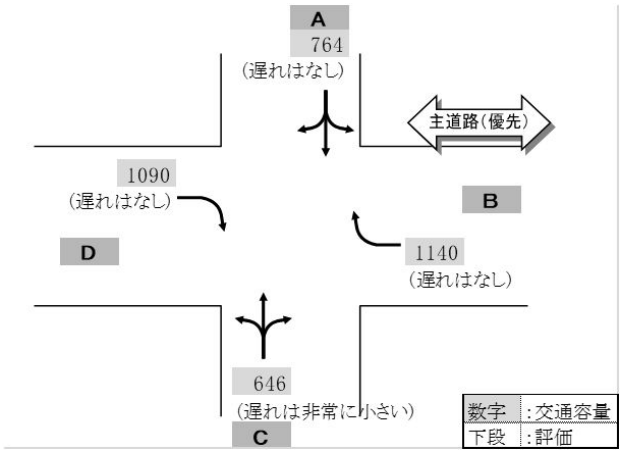
評価 遅れはなし

Mn/max.Mn = 7 ÷ 1120
= 1 %

P値: P(D) = 0.995

（①交差点_平日・開店）





●主道路への左折　(A ⇒ B)

IN	流入路	= A
NF	流れ	= 左折
Mn	実交通量	= 7 台/時
Mh	主道路交通量	= 1/2 × D左折 + D直進
		= 1/2 × 9 + 53
		= 58 台/時
tg	臨界間隔(秒)	= 6 秒
max.Mn0	……	= 940 台/時
P値	……	–
混用車線:	【流入部A 左・直・右 混用】参照	
max.Mn al		= 940 台/時

●主道路を横断　(A ⇒ C)

IN	流入路	= A
NF	流れ	= 直進
Mn	実交通量	= 5 台/時
Mh	主道路交通量	= 1/2 × D左折 + D直進 + D右折 + B左折 + B直進 + B右折
		= 1/2 × 9 + 53 + 7 + 14 + 103 + 2
		= 184 台/時
tg	臨界間隔(秒)	= 7 秒
max.Mn0	……	= 680 台/時
P値	P(B)	= 1.000
	P(D)	= 0.995
混用車線:	【流入部A 左・直・右 混用】参照	
max.Mn as		= 677 台/時

○流入部A の交通流に対するP値

混用車線: 主道路を横断および主道路への左折

$$\frac{1}{\text{max.Mn}} = \frac{\text{A左折} / (\text{A左折} + \text{A直進})}{\text{A左折のmax.Mn al}} + \frac{\text{A直進} / (\text{A左折} + \text{A直進})}{\text{A直進のmax.Mn as}}$$

$$= \frac{7 / (7 + 5)}{940} + \frac{5 / (7 + 5)}{677}$$

$$= \frac{0.583}{940} + \frac{0.417}{677}$$

max.Mn = 809 台/時

Mn/max.Mn = 12 ÷ 809
= 1 %

P値: P(A) = 0.995

●主道路への右折　(A ⇒ D)

IN	流入路	= A
NF	流れ	= 右折
Mn	実交通量	= 2 台/時
Mh	主道路交通量	= 1/2 × D左折 + D直進 + D右折 + B直進 + B右折 + C左折 + C直進
		= 1/2 × 9 + 53 + 7 + 103 + 2 + 4 + 39
		= 213 台/時
tg	臨界間隔(秒)	= 7.5 秒
max.Mn0	……	= 600 台/時
P値	P(B)	= 1.000
	P(C)	= 0.960
	P(D)	= 0.995
混用車線:	【流入部A 左・直・右 混用】参照	
max.Mn ar		= 573 台/時

【流入部A 左・直・右 混用】

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

$$\frac{1}{\text{max.Mn}} = \frac{\text{A左折} / \text{A流入計}}{\text{A左折のmax.Mn al}} + \frac{\text{A直進} / \text{A流入計}}{\text{A直進のmax.Mn as}} + \frac{\text{A右折} / \text{A流入計}}{\text{A右折のmax.Mn ar}}$$

$$= \frac{7 / 14}{940} + \frac{5 / 14}{677} + \frac{2 / 14}{573}$$

$$= \frac{0.500}{940} + \frac{0.357}{677} + \frac{0.143}{573}$$

max.Mn = 764 台/時

max.Mn－Mn = 764 － 14
= 750 台/時

評価 遅れはなし

●主道路への左折　(C ⇒ D)

IN	流入路	= C
NF	流れ	= 左折
Mn	実交通量	= 4 台/時
Mh	主道路交通量	= 1/2 × B左折 + B直進
		= 1/2 × 14 + 103
		= 110 台/時
tg	臨界間隔(秒)	= 6 秒
max.Mn0	……	= 890 台/時
P値	……	–
混用車線:	【流入部C 左・直・右 混用】参照	
max.Mn cl		= 890 台/時

●主道路を横断　(C ⇒ A)

IN	流入路	= C
NF	流れ	= 直進
Mn	実交通量	= 39 台/時
Mh	主道路交通量	= 1/2 × B左折 + B直進 + B右折 + D左折 + D直進 + D右折
		= 1/2 × 14 + 103 + 2 + 9 + 53 + 7
		= 181 台/時
tg	臨界間隔(秒)	= 7 秒
max.Mn0	……	= 680 台/時
P値	P(B)	= 1.000
	P(D)	= 0.995
混用車線:	【流入部C 左・直・右 混用】参照	
max.Mn cs		= 677 台/時

○流入部C の交通流に対するP値

混用車線: 主道路を横断および主道路への左折

$$\frac{1}{\text{max.Mn}} = \frac{\text{C左折} / (\text{C左折} + \text{C直進})}{\text{C左折のmax.Mn cl}} + \frac{\text{C直進} / (\text{C左折} + \text{C直進})}{\text{C直進のmax.Mn cs}}$$

$$= \frac{4 / (4 + 39)}{890} + \frac{39 / (4 + 39)}{677}$$

$$= \frac{0.093}{890} + \frac{0.907}{677}$$

max.Mn = 692 台/時

Mn/max.Mn = 43 ÷ 692
= 6 %

P値: P(C) = 0.960

●主道路への右折　(C ⇒ B)

IN	流入路	= C
NF	流れ	= 右折
Mn	実交通量	= 55 台/時
Mh	主道路交通量	= 1/2 × B左折 + B直進 + B右折 + D直進 + D右折 + A左折 + A直進
		= 1/2 × 14 + 103 + 2 + 53 + 7 + 7 + 5
		= 184 台/時
tg	臨界間隔(秒)	= 7.5 秒
max.Mn0	……	= 620 台/時
P値	P(A)	= 0.995
	P(B)	= 1.000
	P(D)	= 0.995
混用車線:	【流入部C 左・直・右 混用】参照	
max.Mn cr		= 614 台/時

【流入部C 左・直・右 混用】

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

$$\frac{1}{\text{max.Mn}} = \frac{\text{C左折} / \text{C流入計}}{\text{C左折のmax.Mn cl}} + \frac{\text{C直進} / \text{C流入計}}{\text{C直進のmax.Mn cs}} + \frac{\text{C右折} / \text{C流入計}}{\text{C右折のmax.Mn cr}}$$

$$= \frac{4 / 98}{890} + \frac{39 / 98}{677} + \frac{55 / 98}{614}$$

$$= \frac{0.041}{890} + \frac{0.398}{677} + \frac{0.561}{614}$$

max.Mn = 646 台/時

max.Mn－Mn = 646 － 98
= 548 台/時

評価 遅れは非常に小さい

【流入部B 右折】

●主道路からの右折　(B ⇒ A)

IN	流入路	= B
NF	流れ	= 右折
Mn	実交通量	= 2 台/時
Mh	主道路交通量	= 1/2 × D左折 + D直進
		= 1/2 × 9 + 53
		= 58 台/時
tg	臨界間隔(秒)	= 5 秒
max.Mn0	……	= 1140 台/時
P値	……	–
max.Mn		= 1140 台/時
	max.Mn－Mn	= 1140 － 2
		= 1138 台/時

評価 遅れはなし

Mn/max.Mn = 2 ÷ 1140
= 0 %

P値: P(B) = 1.000

【流入部D 右折】

●主道路からの右折　(D ⇒ C)

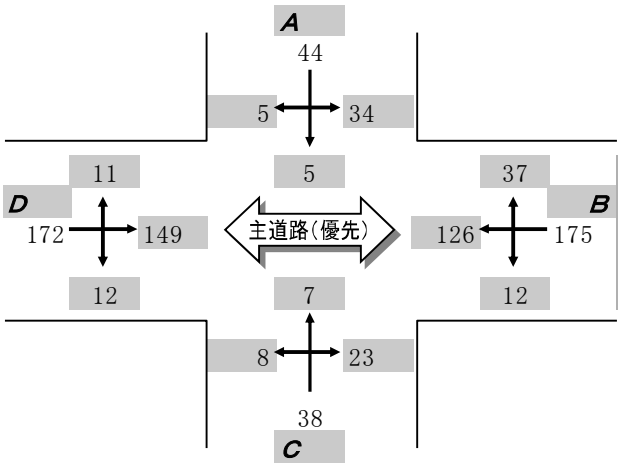
IN	流入路	= D
NF	流れ	= 右折
Mn	実交通量	= 7 台/時
Mh	主道路交通量	= 1/2 × B左折 + B直進
		= 1/2 × 14 + 103
		= 110 台/時
tg	臨界間隔(秒)	= 5 秒
max.Mn0	……	= 1090 台/時
P値	……	–
max.Mn		= 1090 台/時
	max.Mn－Mn	= 1090 － 7
		= 1083 台/時

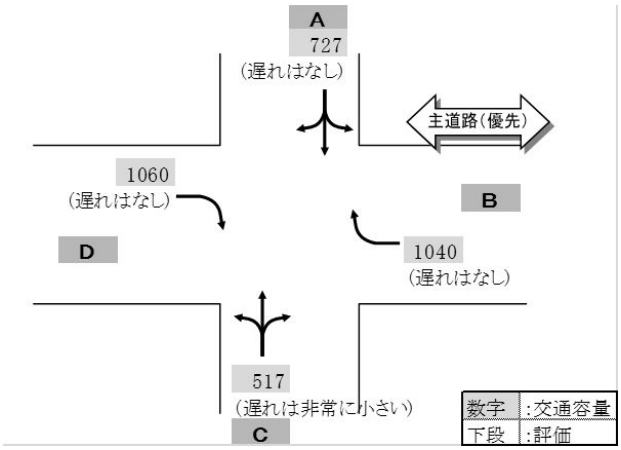
評価 遅れはなし

Mn/max.Mn = 7 ÷ 1090
= 1 %

P値: P(D) = 0.995

（①交差点_休日・現況）





●主道路への左折　(A ⇒ B)

IN	流入路	= A
NF	流れ	= 左折
Mn	実交通量	= 34 台/時
Mh	主道路交通量	= 1/2 × D左折 + D直進
		= 1/2 × 11 + 149
		= 155 台/時
tg	臨界間隔(秒)	= 6 秒
max.Mn0	……	= 840 台/時
P値	……	–
混用車線:	【流入部A 左･直･右 混用】参照	
max.Mn al		= 840 台/時

●主道路を横断　(A ⇒ C)

IN	流入路	= A
NF	流れ	= 直進
Mn	実交通量	= 5 台/時
Mh	主道路交通量	= 1/2 × D左折 + D直進 + D右折 + B左折 + B直進 + B右折
		= 1/2 × 11 + 149 + 12 + 12 + 126 + 37
		= 342 台/時
tg	臨界間隔(秒)	= 7 秒
max.Mn0	……	= 550 台/時
P値	P(B)	= 0.975
	P(D)	= 0.995
混用車線:	【流入部A 左･直･右 混用】参照	
max.Mn as		= 534 台/時

○流入部A の交通流に対するP値

混用車線: 主道路を横断および主道路への左折

$$\frac{1}{\text{max.Mn}} = \frac{\text{A左折} / (\text{A左折} + \text{A直進})}{\text{A左折のmax.Mn al}} + \frac{\text{A直進} / (\text{A左折} + \text{A直進})}{\text{A直進のmax.Mn as}}$$

$$= \frac{34 / (34 + 5)}{840} + \frac{5 / (34 + 5)}{534}$$

$$= \frac{0.872}{840} + \frac{0.128}{534}$$

max.Mn		= 783 台/時
	Mn/max.Mn	= 39 ÷ 783
		= 5 %
	P値: P(A)	= 0.965

●主道路への右折　(A ⇒ D)

IN	流入路	= A
NF	流れ	= 右折
Mn	実交通量	= 5 台/時
Mh	主道路交通量	= 1/2 × D左折 + D直進 + D右折 + B直進 + B右折 + C左折 + C直進
		= 1/2 × 11 + 149 + 12 + 126 + 37 + 8 + 7
		= 345 台/時
tg	臨界間隔(秒)	= 7.5 秒
max.Mn0	……	= 490 台/時
P値	P(B)	= 0.975
	P(C)	= 0.990
	P(D)	= 0.995
混用車線:	【流入部A 左･直･右 混用】参照	
max.Mn ar		= 471 台/時

【流入部A 左･直･右 混用】

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

$$\frac{1}{\text{max.Mn}} = \frac{\text{A左折} / \text{A流入計}}{\text{A左折のmax.Mn al}} + \frac{\text{A直進} / \text{A流入計}}{\text{A直進のmax.Mn as}} + \frac{\text{A右折} / \text{A流入計}}{\text{A右折のmax.Mn ar}}$$

$$= \frac{34 / 44}{840} + \frac{5 / 44}{534} + \frac{5 / 44}{471}$$

$$= \frac{0.773}{840} + \frac{0.114}{534} + \frac{0.114}{471}$$

max.Mn		= 727 台/時
	max.Mn－Mn	= 727 － 44
		= 683 台/時

評価　遅れはなし

●主道路への左折　(C ⇒ D)

IN	流入路	= C
NF	流れ	= 左折
Mn	実交通量	= 8 台/時
Mh	主道路交通量	= 1/2 × B左折 + B直進
		= 1/2 × 12 + 126
		= 132 台/時
tg	臨界間隔(秒)	= 6 秒
max.Mn0	……	= 870 台/時
P値	……	–
混用車線:	【流入部C 左･直･右 混用】参照	
max.Mn cl		= 870 台/時

●主道路を横断　(C ⇒ A)

IN	流入路	= C
NF	流れ	= 直進
Mn	実交通量	= 7 台/時
Mh	主道路交通量	= 1/2 × B左折 + B直進 + B右折 + D左折 + D直進 + D右折
		= 1/2 × 12 + 126 + 37 + 11 + 149 + 12
		= 341 台/時
tg	臨界間隔(秒)	= 7 秒
max.Mn0	……	= 550 台/時
P値	P(B)	= 0.975
	P(D)	= 0.995
混用車線:	【流入部C 左･直･右 混用】参照	
max.Mn cs		= 534 台/時

○流入部C の交通流に対するP値

混用車線: 主道路を横断および主道路への左折

$$\frac{1}{\text{max.Mn}} = \frac{\text{C左折} / (\text{C左折} + \text{C直進})}{\text{C左折のmax.Mn cl}} + \frac{\text{C直進} / (\text{C左折} + \text{C直進})}{\text{C直進のmax.Mn cs}}$$

$$= \frac{8 / (8 + 7)}{870} + \frac{7 / (8 + 7)}{534}$$

$$= \frac{0.533}{870} + \frac{0.467}{534}$$

max.Mn		= 672 台/時
	Mn/max.Mn	= 15 ÷ 672
		= 2 %
	P値: P(C)	= 0.990

●主道路への右折　(C ⇒ B)

IN	流入路	= C
NF	流れ	= 右折
Mn	実交通量	= 23 台/時
Mh	主道路交通量	= 1/2 × B左折 + B直進 + B右折 + D直進 + D右折 + A左折 + A直進
		= 1/2 × 12 + 126 + 37 + 149 + 12 + 34 + 5
		= 369 台/時
tg	臨界間隔(秒)	= 7.5 秒
max.Mn0	……	= 480 台/時
P値	P(A)	= 0.965
	P(B)	= 0.975
	P(D)	= 0.995
混用車線:	【流入部C 左･直･右 混用】参照	
max.Mn cr		= 449 台/時

【流入部C 左･直･右 混用】

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

$$\frac{1}{\text{max.Mn}} = \frac{\text{C左折} / \text{C流入計}}{\text{C左折のmax.Mn cl}} + \frac{\text{C直進} / \text{C流入計}}{\text{C直進のmax.Mn cs}} + \frac{\text{C右折} / \text{C流入計}}{\text{C右折のmax.Mn cr}}$$

$$= \frac{8 / 38}{870} + \frac{7 / 38}{534} + \frac{23 / 38}{449}$$

$$= \frac{0.211}{870} + \frac{0.184}{534} + \frac{0.605}{449}$$

max.Mn		= 517 台/時
	max.Mn－Mn	= 517 － 38
		= 479 台/時

評価　遅れは非常に小さい

【流入部B 右折】

●主道路からの右折　(B ⇒ A)

IN	流入路	= B
NF	流れ	= 右折
Mn	実交通量	= 37 台/時
Mh	主道路交通量	= 1/2 × D左折 + D直進
		= 1/2 × 11 + 149
		= 155 台/時
tg	臨界間隔(秒)	= 5 秒
max.Mn0	……	= 1040 台/時
P値	……	–
max.Mn		= 1040 台/時
	max.Mn－Mn	= 1040 － 37
		= 1003 台/時

評価　遅れはなし

	Mn/max.Mn	= 37 ÷ 1040
		= 4 %
	P値: P(B)	= 0.975

【流入部D 右折】

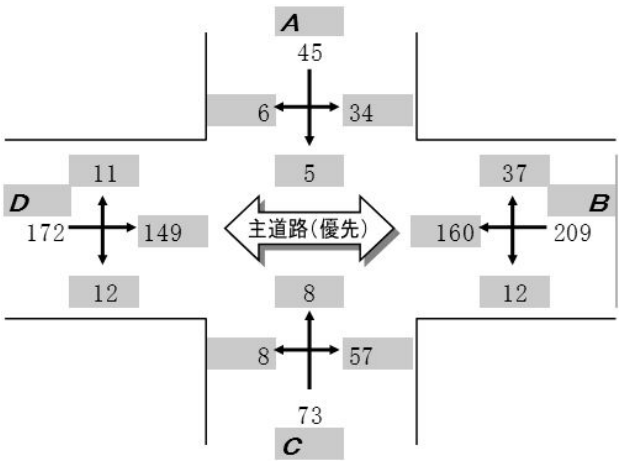
●主道路からの右折　(D ⇒ C)

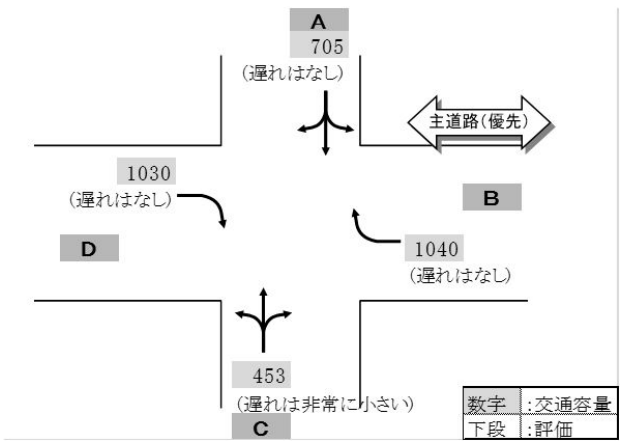
IN	流入路	= D
NF	流れ	= 右折
Mn	実交通量	= 12 台/時
Mh	主道路交通量	= 1/2 × B左折 + B直進
		= 1/2 × 12 + 126
		= 132 台/時
tg	臨界間隔(秒)	= 5 秒
max.Mn0	……	= 1060 台/時
P値	……	–
max.Mn		= 1060 台/時
	max.Mn－Mn	= 1060 － 12
		= 1048 台/時

評価　遅れはなし

	Mn/max.Mn	= 12 ÷ 1060
		= 1 %
	P値: P(D)	= 0.995

（①交差点_休日・開店）





●主道路への左折　(A ⇒ B)

IN	流入路	= A
NF	流れ	= 左折
Mn	実交通量	= 34 台/時
Mh	主道路交通量	= 1/2 × D左折 + D直進
		= 1/2 × 11 + 149
		= 155 台/時
tg	臨界間隔(秒)	= 6 秒
max.Mn0	……	= 840 台/時
P値	……	–
混用車線:	【流入部A 左・直・右 混用】参照	
max.Mn al		= 840 台/時

●主道路を横断　(A ⇒ C)

IN	流入路	= A
NF	流れ	= 直進
Mn	実交通量	= 5 台/時
Mh	主道路交通量	= 1/2 × D左折 + D直進 + D右折 + B左折 + B直進 + B右折
		= 1/2 × 11 + 149 + 12 + 12 + 160 + 37
		= 376 台/時
tg	臨界間隔(秒)	= 7 秒
max.Mn0	……	= 520 台/時
P値	P(B)	= 0.975
	P(D)	= 0.995
混用車線:	【流入部A 左・直・右 混用】参照	
max.Mn as		= 504 台/時

○流入部A の交通流に対するP値

混用車線: 主道路を横断および主道路への左折

$$\frac{1}{\text{max.Mn}} = \frac{\text{A左折} \,/\, (\text{A左折} + \text{A直進})}{\text{A左折のmax.Mn al}} + \frac{\text{A直進} \,/\, (\text{A左折} + \text{A直進})}{\text{A直進のmax.Mn as}}$$

$$= \frac{34 \,/\, (34 + 5)}{840} + \frac{5 \,/\, (34 + 5)}{504}$$

$$= \frac{0.872}{840} + \frac{0.128}{504}$$

max.Mn = 774 台/時

Mn/max.Mn = 39 ÷ 774
= 5 %

P値: P(A) = 0.965

●主道路への右折　(A ⇒ D)

IN	流入路	= A
NF	流れ	= 右折
Mn	実交通量	= 6 台/時
Mh	主道路交通量	= 1/2 × D左折 + D直進 + D右折 + B直進 + B右折 + C左折 + C直進
		= 1/2 × 11 + 149 + 12 + 160 + 37 + 8 + 8
		= 380 台/時
tg	臨界間隔(秒)	= 7.5 秒
max.Mn0	……	= 470 台/時
P値	P(B)	= 0.975
	P(C)	= 0.980
	P(D)	= 0.995
混用車線:	【流入部A 左・直・右 混用】参照	
max.Mn ar		= 447 台/時

【流入部A 左・直・右 混用】

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

$$\frac{1}{\text{max.Mn}} = \frac{\text{A左折} \,/\, \text{A流入計}}{\text{A左折のmax.Mn al}} + \frac{\text{A直進} \,/\, \text{A流入計}}{\text{A直進のmax.Mn as}} + \frac{\text{A右折} \,/\, \text{A流入計}}{\text{A右折のmax.Mn ar}}$$

$$= \frac{34 \,/\, 45}{840} + \frac{5 \,/\, 45}{504} + \frac{6 \,/\, 45}{447}$$

$$= \frac{0.756}{840} + \frac{0.111}{504} + \frac{0.133}{447}$$

max.Mn = 705 台/時
max.Mn－Mn = 705 － 45
= 660 台/時

評価 遅れはなし

●主道路への左折　(C ⇒ D)

IN	流入路	= C
NF	流れ	= 左折
Mn	実交通量	= 8 台/時
Mh	主道路交通量	= 1/2 × B左折 + B直進
		= 1/2 × 12 + 160
		= 166 台/時
tg	臨界間隔(秒)	= 6 秒
max.Mn0	……	= 830 台/時
P値	……	–
混用車線:	【流入部C 左・直・右 混用】参照	
max.Mn cl		= 830 台/時

●主道路を横断　(C ⇒ A)

IN	流入路	= C
NF	流れ	= 直進
Mn	実交通量	= 8 台/時
Mh	主道路交通量	= 1/2 × B左折 + B直進 + B右折 + D左折 + D直進 + D右折
		= 1/2 × 12 + 160 + 37 + 11 + 149 + 12
		= 375 台/時
tg	臨界間隔(秒)	= 7 秒
max.Mn0	……	= 520 台/時
P値	P(B)	= 0.975
	P(D)	= 0.995
混用車線:	【流入部C 左・直・右 混用】参照	
max.Mn cs		= 504 台/時

○流入部C の交通流に対するP値

混用車線: 主道路を横断および主道路への左折

$$\frac{1}{\text{max.Mn}} = \frac{\text{C左折} \,/\, (\text{C左折} + \text{C直進})}{\text{C左折のmax.Mn cl}} + \frac{\text{C直進} \,/\, (\text{C左折} + \text{C直進})}{\text{C直進のmax.Mn cs}}$$

$$= \frac{8 \,/\, (8 + 8)}{830} + \frac{8 \,/\, (8 + 8)}{504}$$

$$= \frac{0.500}{830} + \frac{0.500}{504}$$

max.Mn = 627 台/時

Mn/max.Mn = 16 ÷ 627
= 3 %

P値: P(C) = 0.980

●主道路への右折　(C ⇒ B)

IN	流入路	= C
NF	流れ	= 右折
Mn	実交通量	= 57 台/時
Mh	主道路交通量	= 1/2 × B左折 + B直進 + B右折 + D直進 + D右折 + A左折 + A直進
		= 1/2 × 12 + 160 + 37 + 149 + 12 + 34 + 5
		= 403 台/時
tg	臨界間隔(秒)	= 7.5 秒
max.Mn0	……	= 450 台/時
P値	P(A)	= 0.965
	P(B)	= 0.975
	P(D)	= 0.995
混用車線:	【流入部C 左・直・右 混用】参照	
max.Mn cr		= 421 台/時

【流入部C 左・直・右 混用】

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

$$\frac{1}{\text{max.Mn}} = \frac{\text{C左折} \,/\, \text{C流入計}}{\text{C左折のmax.Mn cl}} + \frac{\text{C直進} \,/\, \text{C流入計}}{\text{C直進のmax.Mn cs}} + \frac{\text{C右折} \,/\, \text{C流入計}}{\text{C右折のmax.Mn cr}}$$

$$= \frac{8 \,/\, 73}{830} + \frac{8 \,/\, 73}{504} + \frac{57 \,/\, 73}{421}$$

$$= \frac{0.110}{830} + \frac{0.110}{504} + \frac{0.781}{421}$$

max.Mn = 453 台/時
max.Mn－Mn = 453 － 73
= 380 台/時

評価 遅れは非常に小さい

【流入部B 右折】

●主道路からの右折　(B ⇒ A)

IN	流入路	= B
NF	流れ	= 右折
Mn	実交通量	= 37 台/時
Mh	主道路交通量	= 1/2 × D左折 + D直進
		= 1/2 × 11 + 149
		= 155 台/時
tg	臨界間隔(秒)	= 5 秒
max.Mn0	……	= 1040 台/時
P値	……	–
max.Mn		= 1040 台/時
	max.Mn－Mn	= 1040 － 37
		= 1003 台/時

評価 遅れはなし

Mn/max.Mn = 37 ÷ 1040
= 4 %

P値: P(B) = 0.975

【流入部D 右折】

●主道路からの右折　(D ⇒ C)

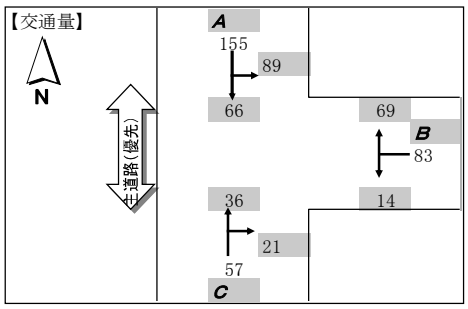
IN	流入路	= D
NF	流れ	= 右折
Mn	実交通量	= 12 台/時
Mh	主道路交通量	= 1/2 × B左折 + B直進
		= 1/2 × 12 + 160
		= 166 台/時
tg	臨界間隔(秒)	= 5 秒
max.Mn0	……	= 1030 台/時
P値	……	–
max.Mn		= 1030 台/時
	max.Mn－Mn	= 1030 － 12
		= 1018 台/時

評価 遅れはなし

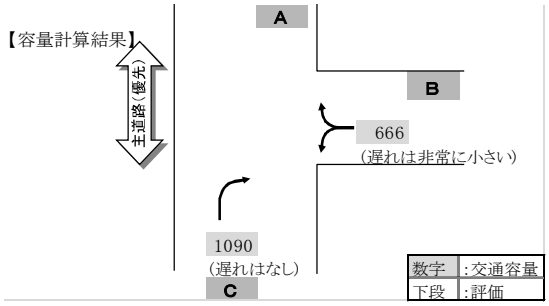
Mn/max.Mn = 12 ÷ 1030
= 1 %

P値: P(D) = 0.995

（②交差点_平日・現況）



結果一覧



【流入部C　右折】

●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	＝ 21 台/時
Mh	主道路交通量	＝ 1/2 × A左折 ＋ A直進
		＝ 1/2 × 89 ＋ 66
		＝ 111 台/時
tg	臨界間隔(秒)	＝ 5 秒
max.Mn0	……	＝ 1090 台/時
P値	……	―
max.Mn		＝ 1090 台/時
	max.Mn－Mn	＝ 1090 － 21
		＝ 1069 台/時

評価　遅れはなし

Mn/max.Mn	＝	21 ÷ 1090
	＝	2 %
P値: P(C)	＝	0.990

●主道路への左折　（B ⇒ C）

IN	流入路	＝ B
NF	流れ	＝ 左折
Mn	実交通量	＝ 14 台/時
Mh	主道路交通量	＝ 1/2 × A左折 ＋ A直進
		＝ 1/2 × 89 ＋ 66
		＝ 111 台/時
tg	臨界間隔(秒)	＝ 6 秒
max.Mn0	……	＝ 890 台/時
P値	……	―
max.Mn bl		＝ 890 台/時
混用車線: 【流入部B 左･右 混用】 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	＝ 69 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 × 89 ＋ 66 ＋ 36 ＋ 21
		＝ 168 台/時
tg	臨界間隔(秒)	＝ 7.5 秒
max.Mn0	……	＝ 640 台/時
P値	P(C)	＝ 0.990
max.Mn br		＝ 640 × 0.990
		＝ 634 台/時
混用車線: 【流入部B 左･右 混用】 参照		

【流入部B　左･右　混用】

$$\frac{1}{\text{max.Mn}} = \frac{\text{B左折} \,/\, \text{B流入計}}{\text{B左折のmax.Mn bl}} + \frac{\text{B右折} \,/\, \text{B流入計}}{\text{B右折のmax.Mn br}}$$

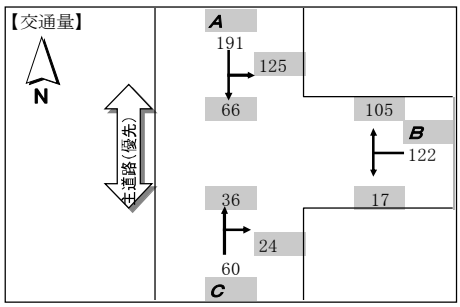
$$= \frac{14 \,/\, 83}{890} + \frac{69 \,/\, 83}{634}$$

$$= \frac{0.169}{890} + \frac{0.831}{634}$$

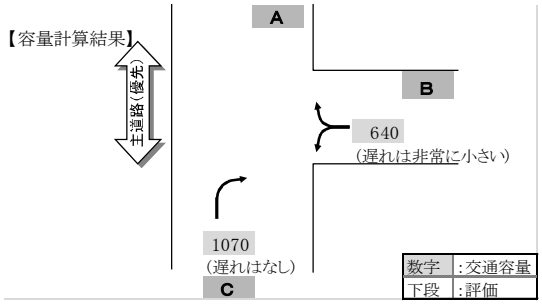
max.Mn		＝ 666 台/時
	max.Mn－Mn	＝ 666 － 83
		＝ 583 台/時

評価　遅れは非常に小さい

（②交差点_平日・開店）



結果一覧



【流入部C　右折】

●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	＝ 24 台/時
Mh	主道路交通量	＝ 1/2 × A左折 ＋ A直進
		＝ 1/2 × 125 ＋ 66
		＝ 129 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 － 24
		＝ 1046 台/時

評価　遅れはなし

Mn/max.Mn	＝	24 ÷ 1070
	＝	2 %
P値:	P(C)	＝ 0.990

●主道路への左折　（B ⇒ C）

IN	流入路	＝ B
NF	流れ	＝ 左折
Mn	実交通量	＝ 17 台/時
Mh	主道路交通量	＝ 1/2 × A左折 ＋ A直進
		＝ 1/2 × 125 ＋ 66
		＝ 129 台/時
tg	臨界間隔(秒)	＝ 6 秒
max.Mn0	……	＝ 870 台/時
P値	……	－
max.Mn bl		＝ 870 台/時
混用車線:	【流入部B 左･右 混用】 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	＝ 105 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 × 125 ＋ 66 ＋ 36 ＋ 24
		＝ 189 台/時
tg	臨界間隔(秒)	＝ 7.5 秒
max.Mn0	……	＝ 620 台/時
P値	P(C)	＝ 0.990
max.Mn br		＝ 620 × 0.990
		＝ 614 台/時
混用車線:	【流入部B 左･右 混用】 参照	

【流入部B　左･右　混用】

$$\frac{1}{\text{max.Mn}} = \frac{\text{B左折} \,/\, \text{B流入計}}{\text{B左折のmax.Mn bl}} + \frac{\text{B右折} \,/\, \text{B流入計}}{\text{B右折のmax.Mn br}}$$

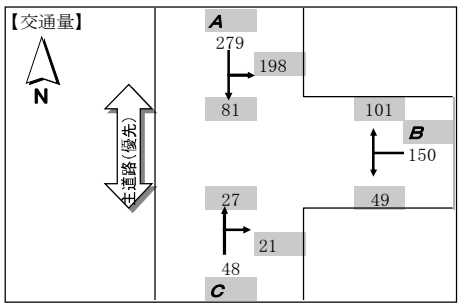
$$= \frac{17 \,/\, 122}{870} + \frac{105 \,/\, 122}{614}$$

$$= \frac{0.139}{870} + \frac{0.861}{614}$$

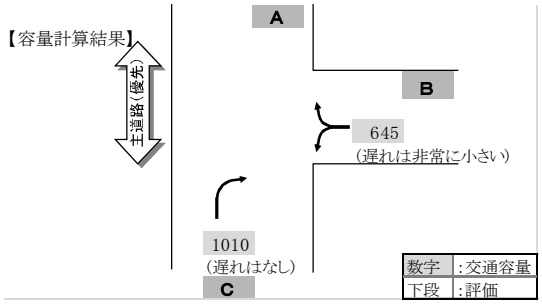
max.Mn		＝ 640 台/時
	max.Mn－Mn	＝ 640 － 122
		＝ 518 台/時

評価　遅れは非常に小さい

（②交差点_休日・現況）



結果一覧



【流入部C　右折】

●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	＝ 21 台/時
Mh	主道路交通量	＝ 1/2 × A左折 ＋ A直進
		＝ 1/2 × 198 ＋ 81
		＝ 180 台/時
tg	臨界間隔(秒)	＝ 5 秒
max.Mn0	……	＝ 1010 台/時
P値	……	－
max.Mn		＝ 1010 台/時
	max.Mn－Mn	＝ 1010 － 21
		＝ 989 台/時

評価　遅れはなし

Mn/max.Mn	＝	21 ÷ 1010
	＝	2 %
P値: P(C)	＝	0.990

●主道路への左折　（B ⇒ C）

IN	流入路	＝ B
NF	流れ	＝ 左折
Mn	実交通量	＝ 49 台/時
Mh	主道路交通量	＝ 1/2 × A左折 ＋ A直進
		＝ 1/2 × 198 ＋ 81
		＝ 180 台/時
tg	臨界間隔(秒)	＝ 6 秒
max.Mn0	……	＝ 820 台/時
P値	……	－
max.Mn bl		＝ 820 台/時
混用車線: 【流入部B 左･右 混用】 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	＝ 101 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 × 198 ＋ 81 ＋ 27 ＋ 21
		＝ 228 台/時
tg	臨界間隔(秒)	＝ 7.5 秒
max.Mn0	……	＝ 590 台/時
P値	P(C)	＝ 0.990
max.Mn br		＝ 590 × 0.990
		＝ 584 台/時
混用車線: 【流入部B 左･右 混用】 参照		

【流入部B　左･右　混用】

$$\frac{1}{\text{max.Mn}} = \frac{\text{B左折} \,/\, \text{B流入計}}{\text{B左折のmax.Mn bl}} + \frac{\text{B右折} \,/\, \text{B流入計}}{\text{B右折のmax.Mn br}}$$

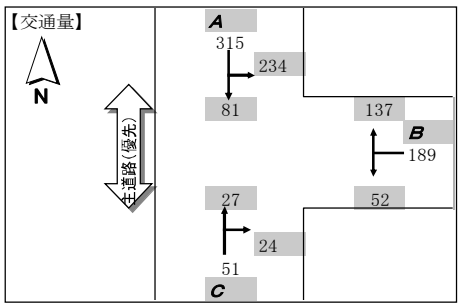
$$= \frac{49 \,/\, 150}{820} + \frac{101 \,/\, 150}{584}$$

$$= \frac{0.327}{820} + \frac{0.673}{584}$$

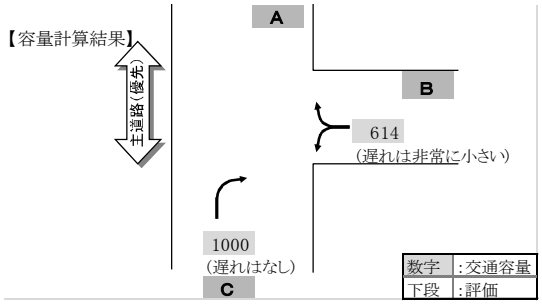
max.Mn		＝ 645 台/時
	max.Mn－Mn	＝ 645 － 150
		＝ 495 台/時

評価　遅れは非常に小さい

（②交差点_休日・開店）



結果一覧



【流入部C　右折】

●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	＝ 24 台/時
Mh	主道路交通量	＝ 1/2 × A左折 ＋ A直進
		＝ 1/2 × 234 ＋ 81
		＝ 198 台/時
tg	臨界間隔(秒)	＝ 5 秒
max.Mn0	……	＝ 1000 台/時
P値	……	－
max.Mn		＝ 1000 台/時
	max.Mn－Mn	＝ 1000 － 24
		＝ 976 台/時

評価　遅れはなし

Mn/max.Mn	＝	24 ÷ 1000
	＝	2 %
P値: P(C)	＝	0.990

●主道路への左折　（B ⇒ C）

IN	流入路	＝ B
NF	流れ	＝ 左折
Mn	実交通量	＝ 52 台/時
Mh	主道路交通量	＝ 1/2 × A左折 ＋ A直進
		＝ 1/2 × 234 ＋ 81
		＝ 198 台/時
tg	臨界間隔(秒)	＝ 6 秒
max.Mn0	……	＝ 800 台/時
P値	……	－
max.Mn bl		＝ 800 台/時
混用車線: 【流入部B 左･右 混用】 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	＝ 137 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 × 234 ＋ 81 ＋ 27 ＋ 24
		＝ 249 台/時
tg	臨界間隔(秒)	＝ 7.5 秒
max.Mn0	……	＝ 570 台/時
P値	P(C)	＝ 0.990
max.Mn br		＝ 570 × 0.990
		＝ 564 台/時
混用車線: 【流入部B 左･右 混用】 参照		

【流入部B　左･右　混用】

$$\frac{1}{\text{max.Mn}} = \frac{\text{B左折} \,/\, \text{B流入計}}{\text{B左折のmax.Mn bl}} + \frac{\text{B右折} \,/\, \text{B流入計}}{\text{B右折のmax.Mn br}}$$

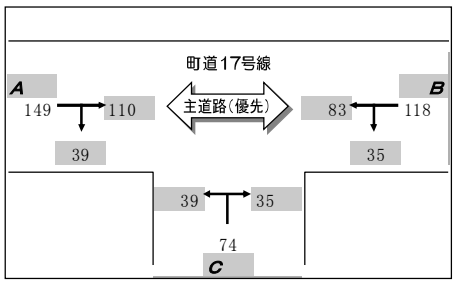
$$= \frac{52 \,/\, 189}{800} + \frac{137 \,/\, 189}{564}$$

$$= \frac{0.275}{800} + \frac{0.725}{564}$$

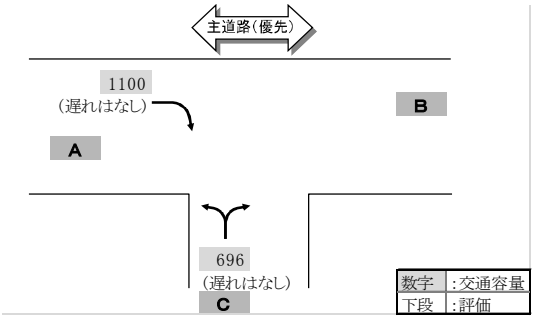
max.Mn		＝ 614 台/時
	max.Mn－Mn	＝ 614 － 189
		＝ 425 台/時

評価　遅れは非常に小さい

（出入口 No.1_平日）



結果一覧



【流入部A　右折】

●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	＝	39 台/時
Mh	主道路交通量	＝	1/2 × B左折 ＋ B直進
		＝	1/2 × 35 ＋ 83
		＝	101 台/時
tg	臨界間隔(秒)	＝	5 秒
max.Mn0	……	＝	1100 台/時
P値	……		―
max.Mn		＝	1100 台/時
	max.Mn－Mn	＝	1100 － 39
		＝	1061 台/時

評価　遅れはなし

Mn/max.Mn	＝	39 ÷ 1100
	＝	4 %
P値:　P(A)	＝	0.975

●主道路への左折　（C ⇒ A）

IN	流入路	＝	C
NF	流れ	＝	左折
Mn	実交通量	＝	39 台/時
Mh	主道路交通量	＝	1/2 × B左折 ＋ B直進
		＝	1/2 × 35 ＋ 83
		＝	101 台/時
tg	臨界間隔(秒)	＝	6 秒
max.Mn0	……	＝	900 台/時
P値	……		―
混用車線:	【流入部C　左･右　混用】 参照		
max.Mn cl		＝	900 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	＝	35 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 × 35 ＋ 83 ＋ 110 ＋ 39
		＝	250 台/時
tg	臨界間隔(秒)	＝	7.5 秒
max.Mn0	……	＝	570 台/時
P値	P(A)	＝	0.975
混用車線:	【流入部C　左･右　混用】 参照		
max.Mn cr		＝	556 台/時

【流入部C　左･右　混用】

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

$$\frac{1}{\text{max.Mn}} = \frac{\text{C左折} \,/\, \text{C流入計}}{\text{C左折のmax.Mn cl}} + \frac{\text{C右折} \,/\, \text{C流入計}}{\text{C右折のmax.Mn cr}}$$

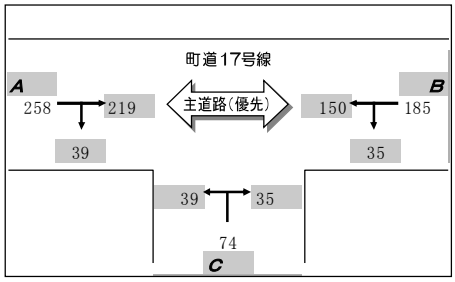
$$= \frac{39 \,/\, 74}{900} + \frac{35 \,/\, 74}{556}$$

$$= \frac{0.527}{900} + \frac{0.473}{556}$$

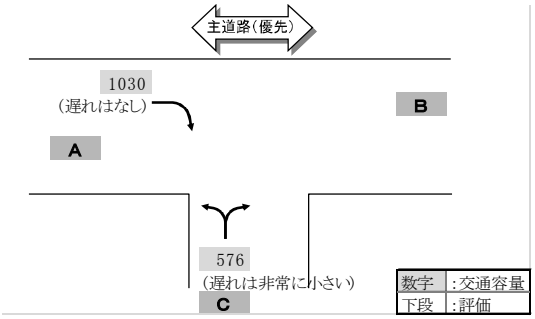
max.Mn		＝	696 台/時
	max.Mn－Mn	＝	696 － 74
		＝	622 台/時

評価　遅れはなし

（出入口 No.1_休日）



結果一覧



【流入部A　右折】

●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	＝ 39 台/時
Mh	主道路交通量	＝ 1/2 × B左折 ＋ B直進
		＝ 1/2 × 35 ＋ 150
		＝ 168 台/時
tg	臨界間隔(秒)	＝ 5 秒
max.Mn0	……	＝ 1030 台/時
P値	……	―
max.Mn		＝ 1030 台/時
	max.Mn－Mn	＝ 1030 － 39
		＝ 991 台/時

評価　遅れはなし

Mn/max.Mn	＝	39 ÷ 1030
	＝	4 %
P値:　P(A)	＝	0.975

●主道路への左折　　(C ⇒ A)

IN	流入路	＝ C
NF	流れ	＝ 左折
Mn	実交通量	＝ 39 台/時
Mh	主道路交通量	＝ 1/2 × B左折 ＋ B直進
		＝ 1/2 × 35 ＋ 150
		＝ 168 台/時
tg	臨界間隔(秒)	＝ 6 秒
max.Mn0	……	＝ 830 台/時
P値	……	―
混用車線:	【流入部C　左･右　混用】 参照	
max.Mn cl		＝ 830 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	＝ 35 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 × 35 ＋ 150 ＋ 219 ＋ 39
		＝ 426 台/時
tg	臨界間隔(秒)	＝ 7.5 秒
max.Mn0	……	＝ 440 台/時
P値	P(A)	＝ 0.975
混用車線:	【流入部C　左･右　混用】 参照	
max.Mn cr		＝ 429 台/時

【流入部C　左･右　混用】

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

$$\frac{1}{\text{max.Mn}} = \frac{\text{C左折} \,/\, \text{C流入計}}{\text{C左折のmax.Mn cl}} + \frac{\text{C右折} \,/\, \text{C流入計}}{\text{C右折のmax.Mn cr}}$$

$$= \frac{39 \,/\, 74}{830} + \frac{35 \,/\, 74}{429}$$

$$= \frac{0.527}{830} + \frac{0.473}{429}$$

max.Mn		＝ 576 台/時
	max.Mn－Mn	＝ 576 － 74
		＝ 502 台/時

評価　遅れは非常に小さい