

ドラッグコスモスいすみ店 新設に係る 交通計画報告書

目 次

1. 概 要	1
(1) 目 的	1
(2) 店舗概要	1
2. 現況交通状況	1
(1) 交通調査の概要	1
(2) 調査結果	2
3. 交通計画	5
(1) 店舗出店に伴う交通量予測	5
(2) 検討手順	5
(3) 計画店舗に伴う来店車両台数等の予測	5
(4) 来店車両の方面別配分	6
(5) 来店車両経路の設定	6
(6) 交差点方向別交通量の予測と交差点処理能力の検討	9
1) 交差点流入交通量の推計	9
2) 交差点処理能力の検討	11
交差点容量分析計算表	12

<資料> 交通調査結果

1. 概要

(1) 目的

本報告書は、大規模小売店舗立地法に基づく新設の届出の要件である交通計画に関するものです。

交通状況について当該店舗周辺の現状を確認し、新規出店時の予測を行い、計画店舗出店に伴う周辺交通への影響を検討することを目的としています。

(2) 店舗概要

店舗の概要は、表 1 に示すとおりです。

表 1 計画店舗の概要

店 舗 名	ドラッグコスモスいすみ店
所 在 地	千葉県いすみ市日在字南御堂給 1559 番 3 ほか
店 舗 面 積	1,374 m ²
主 な 販 売 品 目	医薬品・生活用品
営 業 時 間	午前 9 時 00 分 ~ 午後 10 時 00 分
駐 車 場 利 用 時 間 帯	午前 8 時 30 分 ~ 午後 10 時 30 分
駐 車 場 台 数	全体収容台数 81 台 (届出 52 台)
必 要 駐 車 台 数	52 台 (大規模小売店舗立地法指針)
用 途 地 域	無指定地域
出 入 口 計 画	出入口 2 ヶ所

2. 現況交通状況

(1) 交通調査の概要

計画地周辺の交通状況を把握するため、交通量調査を実施しました。
調査概要は以下のとおりです。

1) 調査年月日

休日：令和 7 年 10 月 26 日 (日)

平日：令和 7 年 10 月 27 日 (月)

2) 調査時間

8:00~23:00 (休日・平日とも、15 時間計測)

3) 調査箇所

調査箇所は、計画地周辺の交差点 3 ヶ所としました。(p.8、図 4、参照)

表2 調査箇所

地点	交差点名	備考
1	計画地北交差点	信号交差点
2	計画地南西交差点	信号なし交差点
3	日在交差点	信号交差点

4) 調査項目・内容

調査項目・内容は以下のとおりです。

表3 調査方法

調査項目	調査方法・内容																				
自動車交通量 (交差点方向別 車種別交通量)	交差点を通過する車両を、車種別・方向別・時間別に計測する。 車種別																				
	<table border="1"> <thead> <tr> <th>車種</th> <th>内容</th> <th>車頭番号</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td rowspan="2">小型車</td> <td>乗用車</td> <td>乗用車、ワゴン、軽乗用車等</td> <td>3, 5, 7</td> </tr> <tr> <td>小型貨物車</td> <td>小型トラック、ライトバン、軽トラック等</td> <td>4, 6</td> </tr> <tr> <td rowspan="2">大型車</td> <td>バス</td> <td>マイクロバス、路線バス、観光バス等</td> <td>2</td> </tr> <tr> <td>大型貨物車</td> <td>大型トラック、タンクローリー等</td> <td>1, 9, 0</td> </tr> <tr> <td>二輪車</td> <td>原付、自動二輪車</td> <td>-</td> </tr> </tbody> </table>	車種	内容	車頭番号	小型車	乗用車	乗用車、ワゴン、軽乗用車等	3, 5, 7	小型貨物車	小型トラック、ライトバン、軽トラック等	4, 6	大型車	バス	マイクロバス、路線バス、観光バス等	2	大型貨物車	大型トラック、タンクローリー等	1, 9, 0	二輪車	原付、自動二輪車	-
	車種	内容	車頭番号																		
	小型車	乗用車	乗用車、ワゴン、軽乗用車等	3, 5, 7																	
		小型貨物車	小型トラック、ライトバン、軽トラック等	4, 6																	
大型車	バス	マイクロバス、路線バス、観光バス等	2																		
	大型貨物車	大型トラック、タンクローリー等	1, 9, 0																		
二輪車	原付、自動二輪車	-																			
車頭番号8の特殊車及び外交官ナンバーは大きさ・形状により該当する車種に分類して観測する																					
信号現示調査	信号機の青・黄・赤現示時間及びサイクル長を、ストップウォッチを用いて計測する。(信号機設置の交差点)																				
道路幅員調査	交差点各方向の道路幅員を計測する。																				

(2) 調査結果

調査結果の概要を表4に示します。また、時間帯別交通量を表5に、交差点方向別交通量を図1示します。

表4 現況調査結果(概要)

調査地点・項目		休日	平日
地点1 (計画地北交差点)	調査時間計交通量	14,831台	14,644台
	ピーク時交通量	1,393台	1,327台
	ピーク時間帯	10時台	10時台
地点2 (計画地南西交差点)	調査時間計交通量	13,271台	14,032台
	ピーク時交通量	1,338台	1,296台
	ピーク時間帯	11時台	10時台
地点3 日在交差点	調査時間計交通量	13,180台	14,329台
	ピーク時交通量	1,345台	1,313台
	ピーク時間帯	10時台	10時台

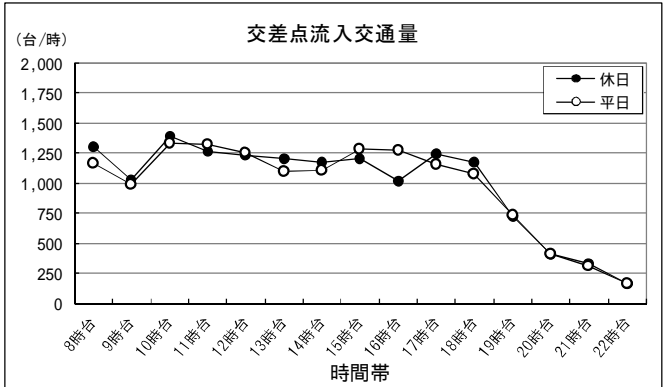
交通量は交差点流入交通量合計を表します。

ピーク時間帯は、現況交差点流入交通量が最も多い時間帯で設定しました。

表5 現地調査結果(時間帯別交通量(交差点流入交通量))

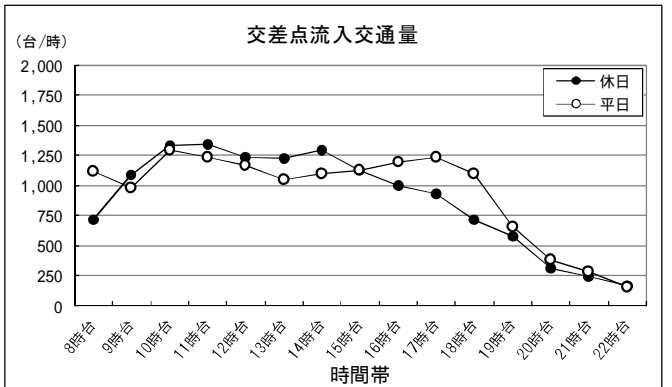
地点1:(計画地北交差点)

時間	休日					平日				
	A北	B西	C南	D東	計	A北	B西	C南	D東	計
8時台	594	22	652	29	1,297	588	28	522	26	1,164
9時台	430	33	550	10	1,023	393	24	552	17	986
10時台	514	104	740	35	1,393	514	124	672	17	1,327
11時台	522	128	590	19	1,259	515	135	649	22	1,321
12時台	504	77	620	28	1,229	515	88	629	18	1,250
13時台	553	85	516	46	1,200	467	73	543	14	1,097
14時台	505	136	499	29	1,169	476	103	492	33	1,104
15時台	475	114	586	30	1,205	537	98	625	19	1,279
16時台	427	100	464	22	1,013	501	116	643	13	1,273
17時台	540	111	565	29	1,245	482	105	553	16	1,156
18時台	548	76	539	9	1,172	503	81	478	12	1,074
19時台	365	27	325	2	719	377	31	309	15	732
20時台	218	19	169	7	413	223	24	153	9	409
21時台	213	12	100	1	326	203	12	90	4	309
22時台	92	0	66	10	168	85	1	73	4	163
計	6,500	1,044	6,981	306	14,831	6,379	1,043	6,983	239	14,644



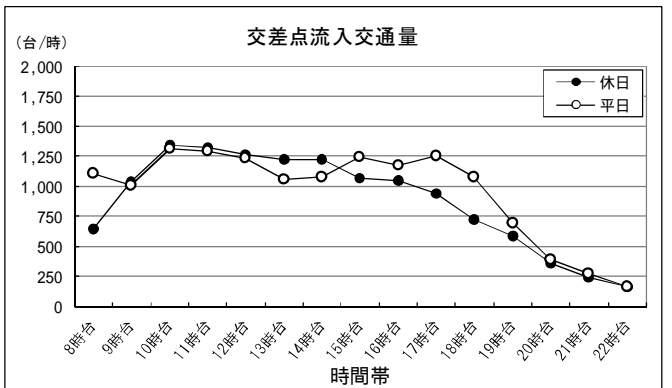
地点2:(計画地南西交差点)

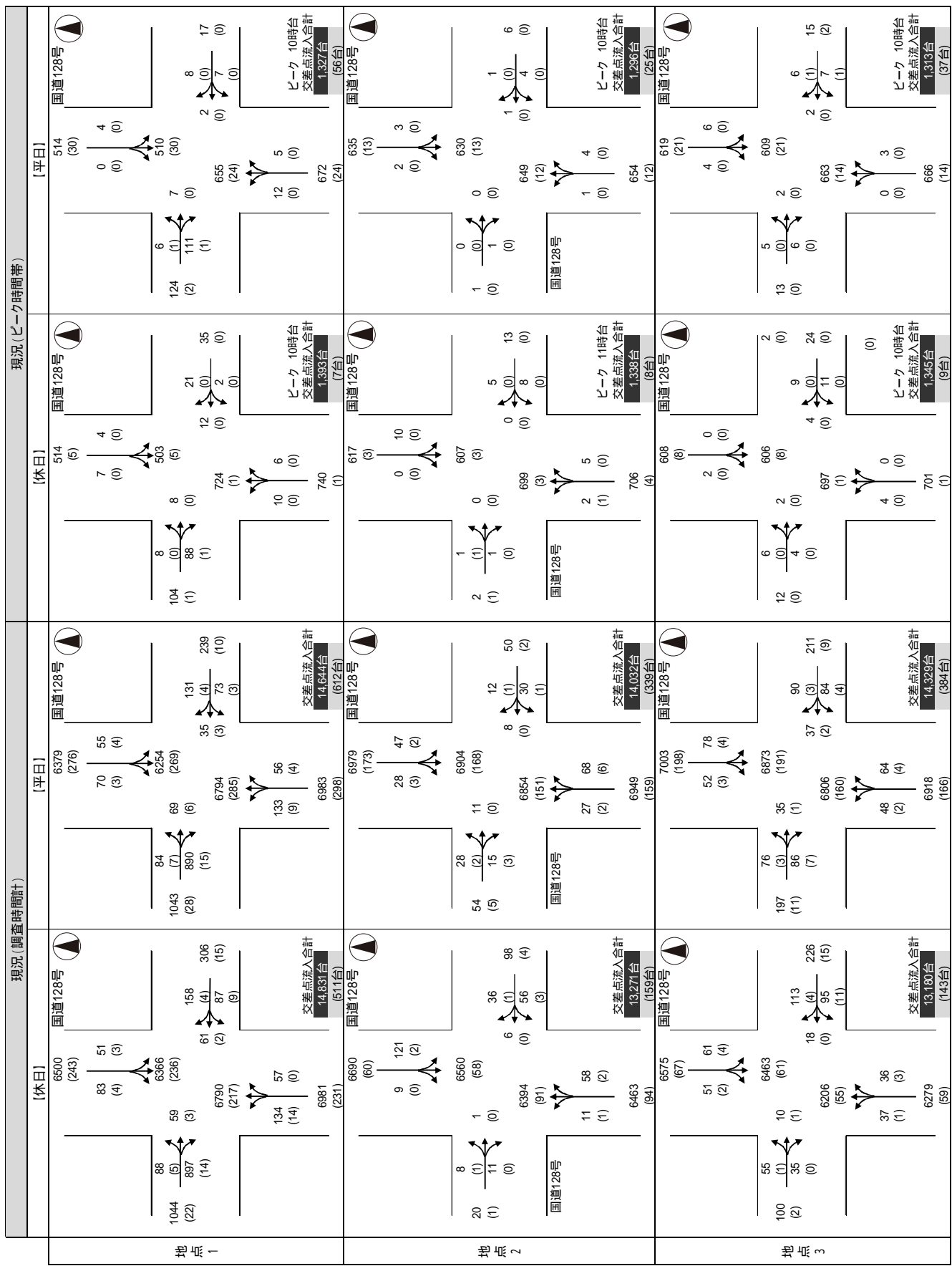
時間	休日					平日				
	A北	B西	C南	D東	計	A北	B西	C南	D東	計
8時台	358	2	352	5	717	596	5	509	0	1,110
9時台	434	1	645	6	1,086	395	6	567	6	974
10時台	605	0	709	18	1,332	635	1	654	6	1,296
11時台	617	2	706	13	1,338	659	4	569	2	1,234
12時台	612	1	606	13	1,232	534	6	622	3	1,165
13時台	564	1	654	5	1,224	503	7	535	6	1,051
14時台	624	2	657	6	1,289	524	3	569	2	1,098
15時台	584	0	530	7	1,121	529	2	592	3	1,126
16時台	507	1	476	11	995	588	2	599	2	1,191
17時台	541	2	381	4	928	612	9	606	2	1,229
18時台	392	5	311	4	712	581	1	504	6	1,092
19時台	353	2	221	3	579	330	3	314	2	649
20時台	232	1	81	1	315	221	2	150	8	381
21時台	161	0	75	1	237	188	2	94	1	285
22時台	106	0	59	1	166	84	1	65	1	151
計	6,690	20	6,463	98	13,271	6,979	54	6,949	50	14,032



地点3:日在交差点

時間	休日					平日				
	A北	B西	C南	D東	計	A北	B西	C南	D東	計
8時台	296	4	333	11	644	554	18	509	22	1,103
9時台	395	12	612	19	1,038	416	26	548	20	1,010
10時台	608	12	701	24	1,345	619	13	666	15	1,313
11時台	623	10	678	14	1,325	655	17	601	17	1,290
12時台	601	10	635	15	1,261	595	14	603	25	1,237
13時台	543	8	651	17	1,219	507	8	515	23	1,053
14時台	588	11	606	18	1,223	498	17	540	19	1,074
15時台	559	5	485	16	1,065	572	15	641	15	1,243
16時台	563	11	459	12	1,045	550	21	583	20	1,174
17時台	515	5	394	27	941	618	16	601	13	1,248
18時台	401	7	300	17	725	558	23	485	10	1,076
19時台	355	1	221	6	583	367	3	318	4	692
20時台	258	1	76	24	359	235	2	144	4	385
21時台	170	1	69	3	243	173	1	94	2	270
22時台	100	2	59	3	164	86	3	70	2	161
計	6,575	100	6,279	226	13,180	7,003	197	6,918	211	14,329





() は大型車交通量 (内数)

図 1 現地調査結果 (交差点交通流動図)

3. 交通計画

(1) 店舗出店に伴う交通量予測

「現況交通量」と「開店後交通量」を比較します。

推計においては、「開店後交通量」=「現況交通量」+「新規出店に伴う来店車両台数」とします。

店舗出店に伴う来店車両台数は、「大規模小売店舗を設置する者が配慮すべき事項に関する指針(平成 19 年 2 月 経済産業省)」(以下「大店立地法指針」という)に従って算定します。

(2) 検討手順

店舗開設に伴う来店台数の算定及び交通影響評価の流れは以下のとおりです。

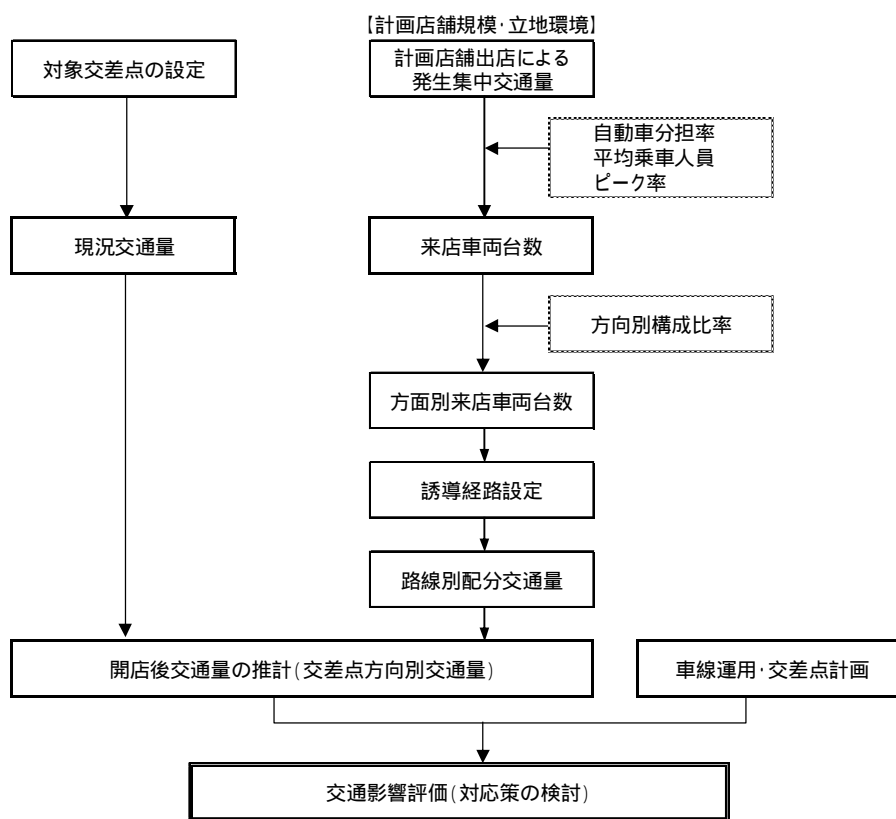


図 2 交通検討フロー

(3) 計画店舗に伴う来店車両台数等の予測

計画店舗出店により見込まれる来店車両台数等は、大店立地法指針に基づく必要駐車台数を求める算出式に準じて算定しました。算出結果は、表 6 に示すとおりです。

計画店舗出店に伴い予測される来店車両台数は、1 日あたり 582 台、ピーク 1 時間あたり 84 台となります。

なお、休日、平日ともに同台数としました。

表 6 大店立地法指針による来店車両台数等

事項等		各項目算出のための計算式等
行政人口	34,107人	令和8年1月1日現在 いすみ市ホームページより（住民基本台帳）
地区の区分	その他地区	用途地域：無指定地域
S：店舗面積	1.374千㎡	
A：店舗面積当たり 日來客数原単位	1,059人/千㎡	人口40万人未満：店舗面積5,000㎡未満： 1,100-30×S
B：ピーク率	14.4%	
L：駅からの距離	1,000m	駅名：三門駅（JR外房線）
C：自動車分担率	80.0%	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	0.626	店舗面積10,000㎡未満：(30+5.5S)÷60
日來店台数	582台	$A \times S \times C \div D$
ピーク1時間来店台数	84台	$A \times S \times B \times C \div D$
必要駐車台数 (小数点以下四捨五入)	52台	$A \times S \times B \times C \div D \times E$

(4) 来店車両の方面別配分

当該店舗への来店車両台数を周辺道路網に配分するため、周辺地区から当該店舗への方面別来店比率を設定します。

来店車両の方面別比率は、図 3 に示す計画地よりおおよそ半径 1 km 内の地域を対象とし、対象地域を 6 方面に分け、方面別世帯数構成比により方面別の来店車両台数を予測しました。

方面別配分比率及び同比率によって配分した方面別来店車両台数の算出結果は、表 7 に示すとおりです。

表 7 方面別来店比率の設定と配分交通量

方面記号	世帯数（構成比）	来店車両台数	
		（台/日）	（台/時）
① 北	376（48.4%）	282	40
② 北東	92（11.9%）	69	10
③ 南東	70（9.0%）	52	8
④ 南	138（17.8%）	104	15
⑤ 南西	100（12.9%）	75	11
計	776（100.0%）	582	84

世帯数：国勢調査メッシュデータ 2020年 総務省

(5) 来店車両経路の設定

計画店舗の駐車場出入口は、敷地西側の国道 128 号と南側の市道 3363 号線に計画しています。西側国道出入口は左折入退場、南側市道出入口は左折入場、右折退場の車両誘導を基本とし p. 8、図 4 に示す経路となります。また、経路上の来店台数を同図に示します。

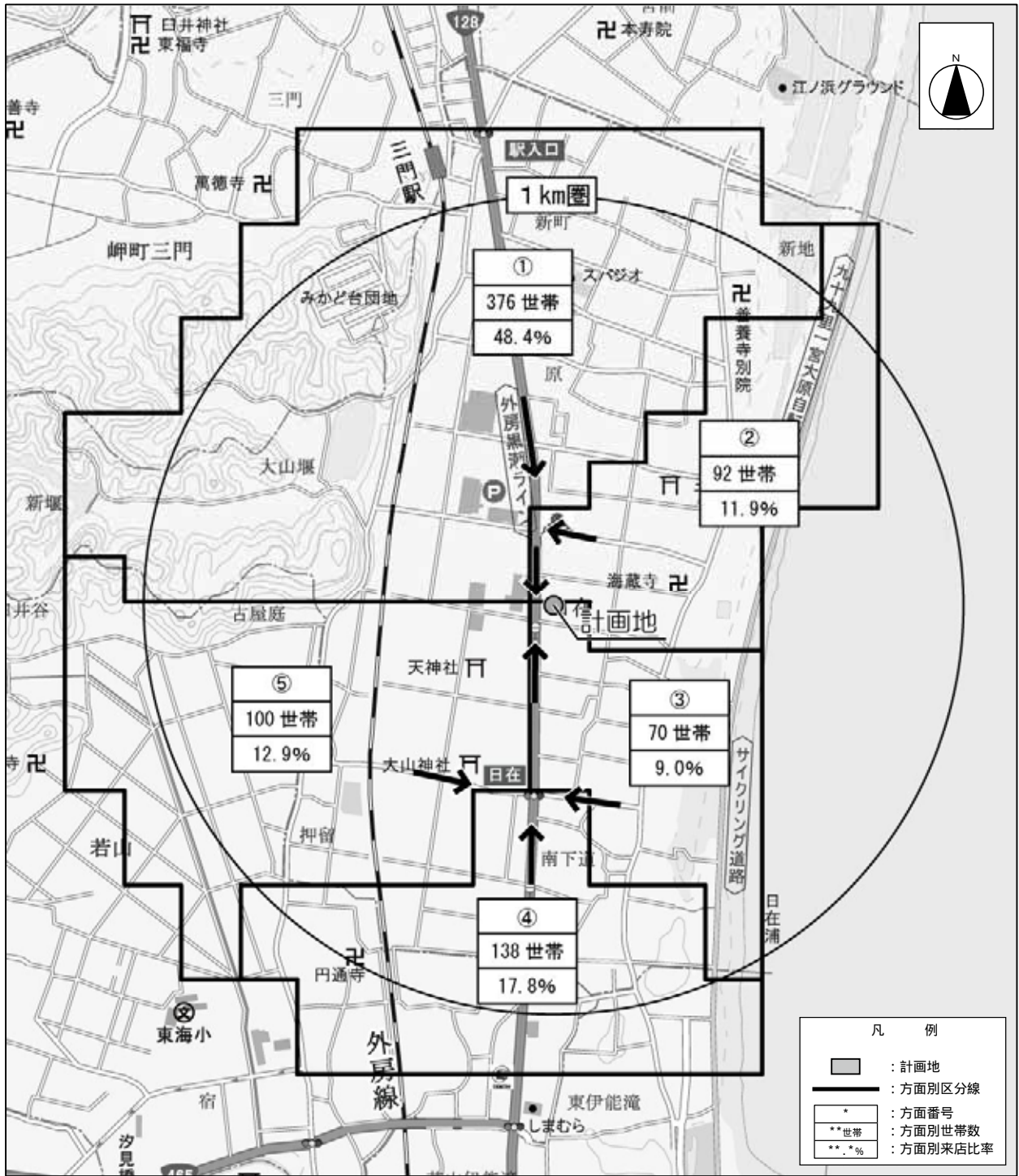


図 3 方面別来店予測範囲図

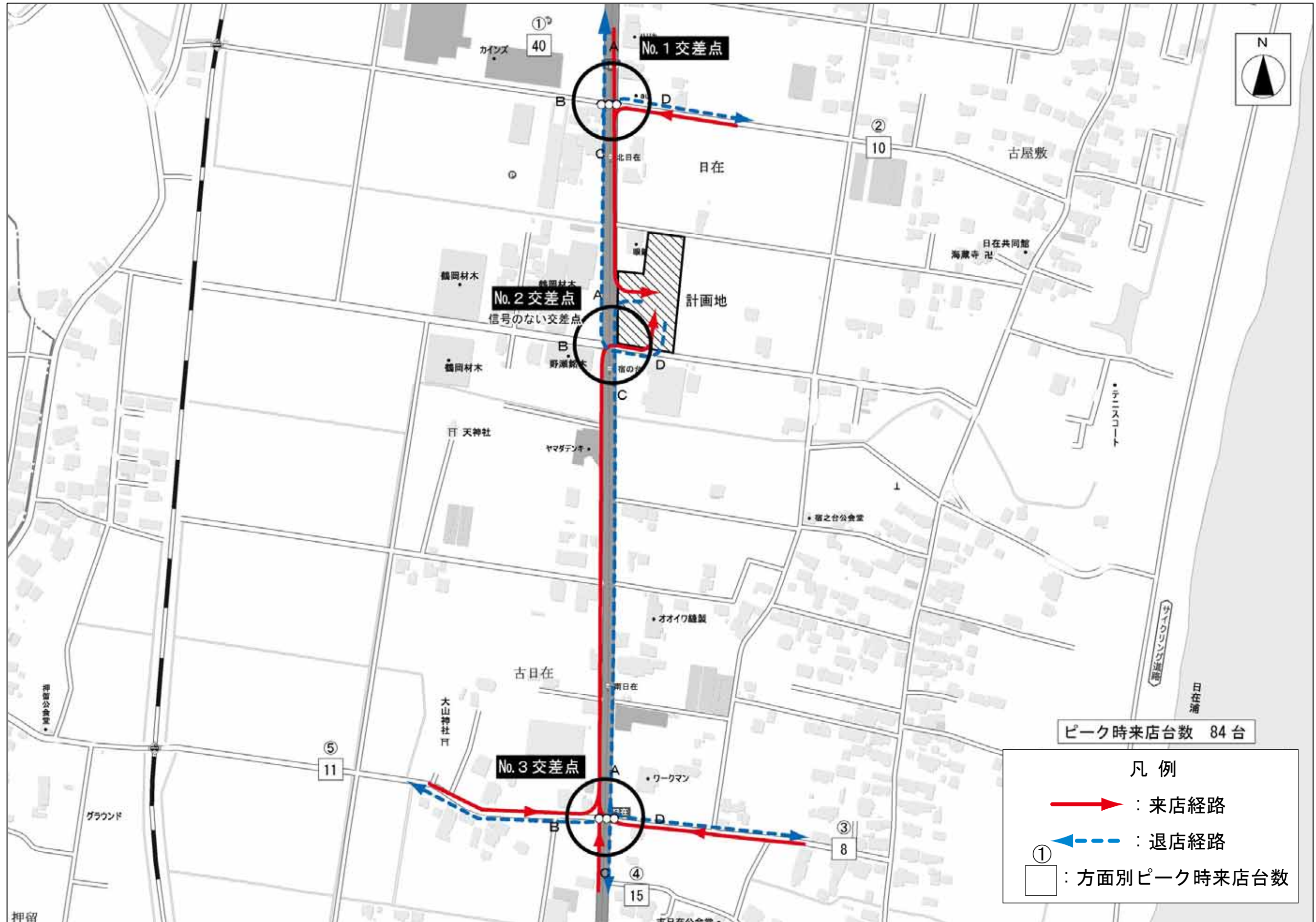


図 4 来店車両経路図

(6) 交差点方向別交通量の予測と交差点処理能力の検討

現況交通量に、計画店舗出店による来店車両台数・退店車両台数を加算して、現況と開店後の交通量の比較及び交差点処理能力の検討を行いました。(来店台数=退店台数とします)

検討時間帯は、計画店舗の営業時間内で現況交差点流入交通量合計が最大となる時間帯(ピーク時間)としました。

1) 交差点流入交通量の推計

現況ピーク時交通量に計画店舗の来店(退店)台数を加算して、現況と開店後の交通量の比較を行いました。

各地点の交差点方向別交通量の変化を図 5 ~ 図 7 に示します。

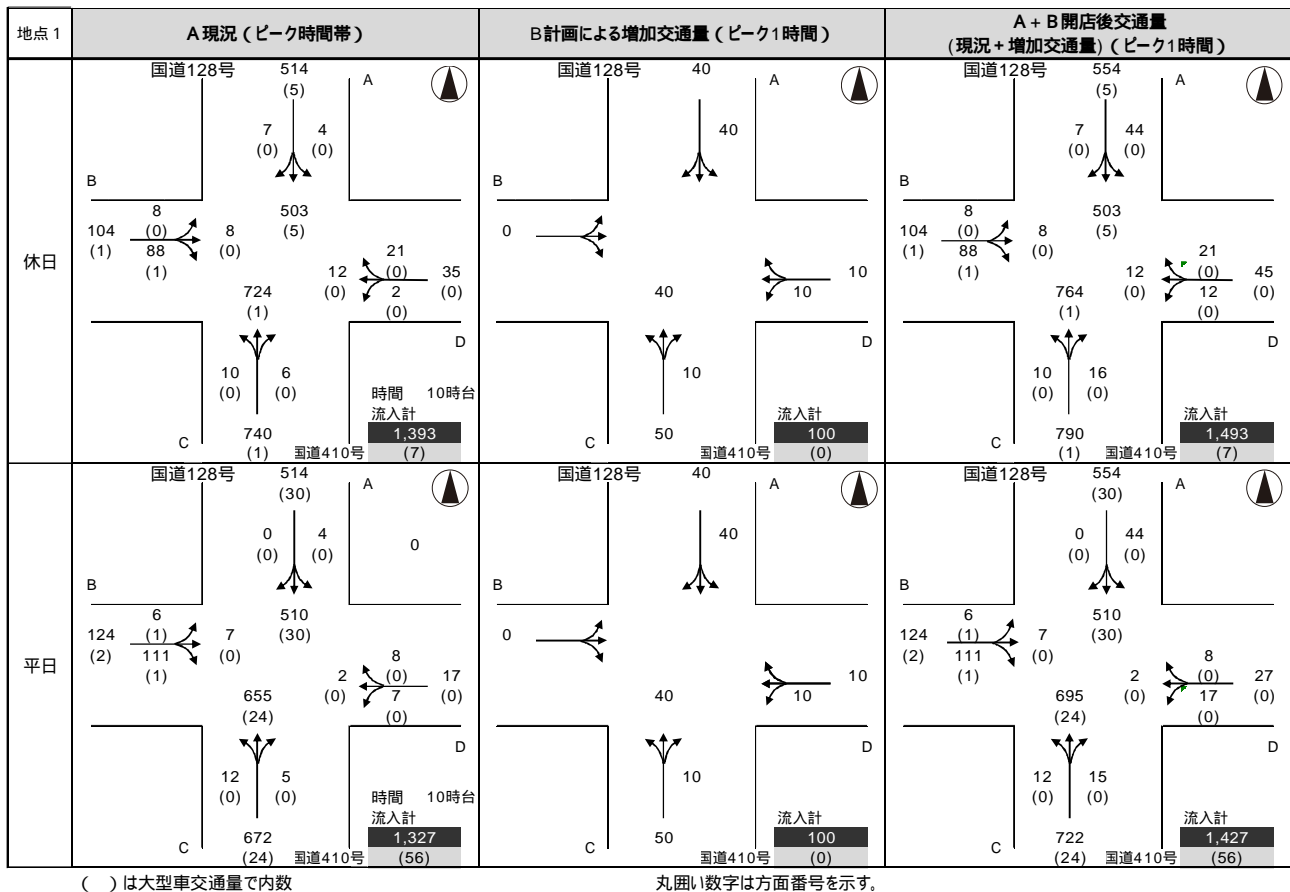
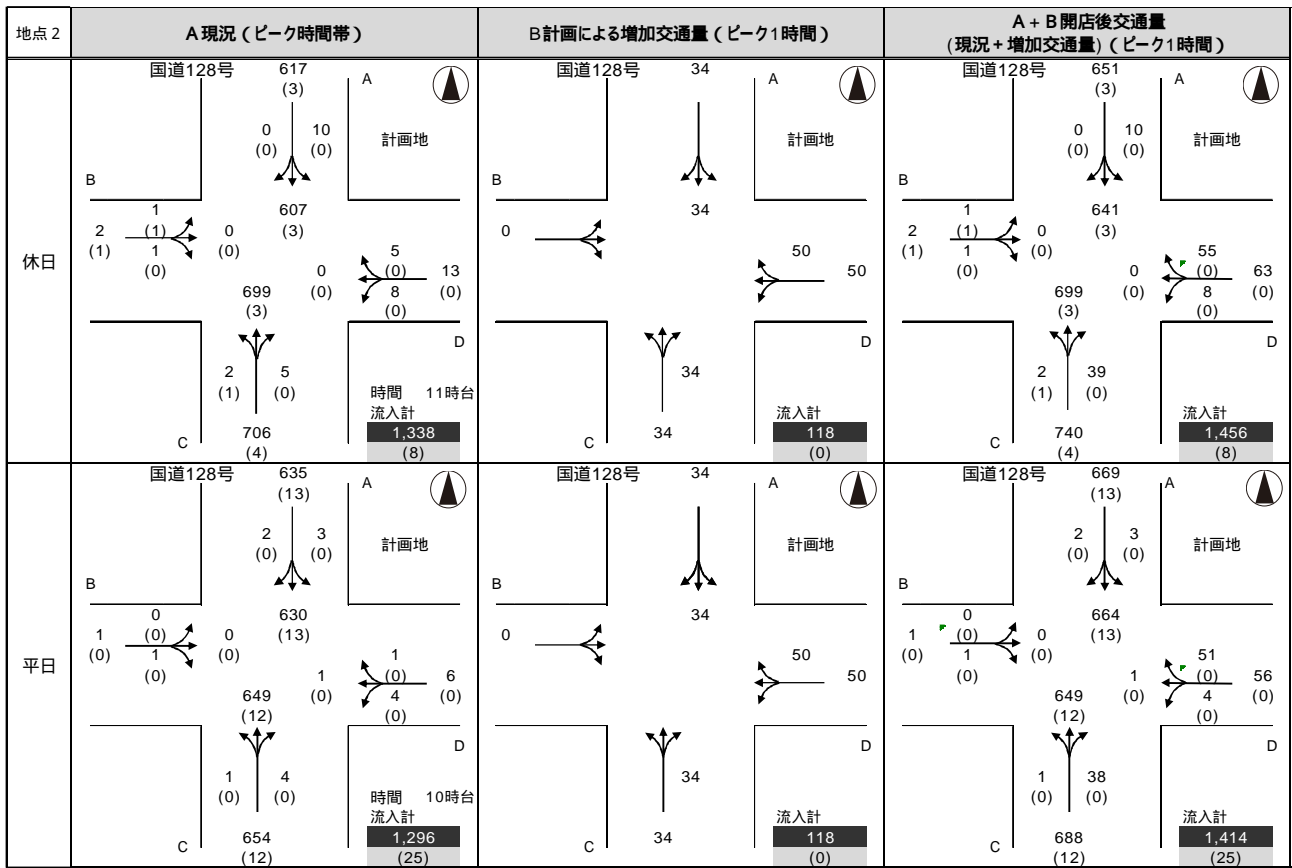


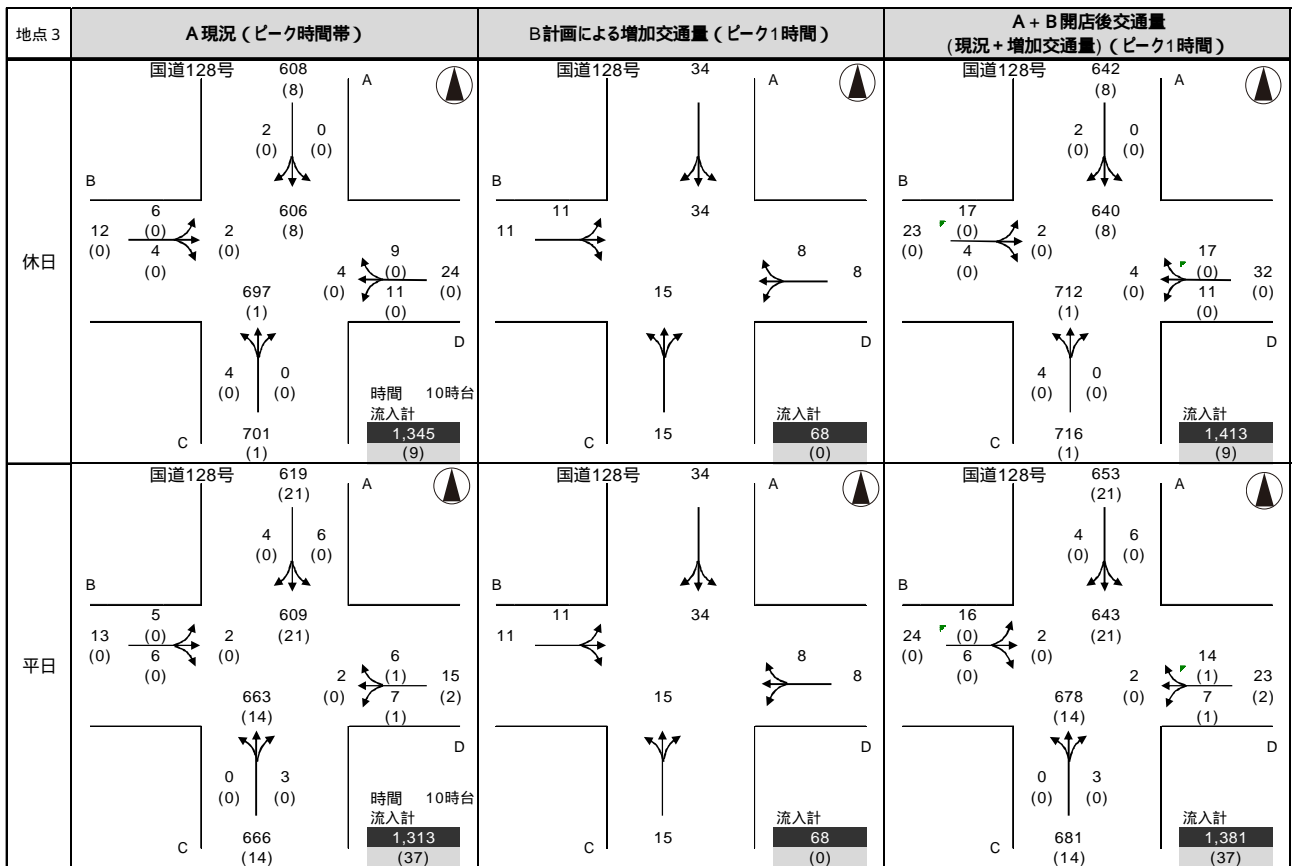
図 5 現況と開店後の交差点流動図(地点1・交差点流入ピーク時)



() は大型車交通量で内数

丸囲い数字は方面番号を示す。

図 6 現況と開店後の交差点流動図(地点2・交差点流入ピーク時)



() は大型車交通量で内数

丸囲い数字は方面番号を示す。

図 7 現況と開店後の交差点流動図(地点3・交差点流入ピーク時)

2) 交差点処理能力の検討

前記した交差点交通量に基づき、現況と開店後の交差点容量解析を行いました。

処理能力の検証は、「平面交差の計画と設計-基礎編-」(社)交通工学研究会)に基づき、信号機設置の交差点(地点1、地点3)については交差点需要率を算出しました。また、信号機の設置のない交差点(地点2)は、一時停止制御交差点の交通容量として、主道路からの右折交通及び従道路から主道路への流入交通の交通容量を算出しました。

算出結果は表8に示すとおりです。

交差点需要率は限界値(0.9以下)を下回る結果となっています。また、信号制御されていない地点2については車線の交通容量比は1.0を下回っています。

表8 交差点解析結果

種別	調査地点・項目		休日			平日				
			現況	開店後	増加分	現況	開店後	増加分		
信号交差点	地点1 (計画地北交差点)	交通量(台/時)	1,393	1,493	+100	1,327	1,427	+100		
		交差点需要率	0.435	0.466	+0.031	0.421	0.452	+0.031		
		車線別交通容量比	A北流入	左折・直進・右折	0.345	0.413	+0.068	0.380	0.424	+0.044
			B西流入	左折・直進・右折	0.486	0.324	-0.162	0.388	0.390	+0.002
			C南流入	左折・直進・右折	0.487	0.574	+0.087	0.494	0.546	+0.052
			D東流入	左折・直進・右折	0.158	0.141	-0.017	0.055	0.091	+0.036
時間帯		10時台			10時台					
信号のない交差点	地点2 (計画地南西交差点)	交通量(台/時)	1,338	1,456	+118	1,296	1,414	+118		
		車線別交通容量比	A北流入	実交通量	0	0	0	2	2	0
				主道路/右折 交通容量比	0.000	0.000	-	0.002	0.002	-
			B西流入	実交通量	2	2	0	1	1	0
				従道路/左直右 交通容量比	0.009	0.010	+0.001	0.007	0.008	+0.001
			C南流入	実交通量	5	39	34	4	38	34
				主道路/右折 交通容量比	0.005	0.041	+0.036	0.004	0.041	+0.037
			D東流入	実交通量	13	63	50	6	56	50
				従道路/左直右 交通容量比	0.053	0.470	+0.417	0.021	0.412	+0.391
		時間帯		10時台			10時台			
信号交差点	地点3 日在交差点	交通量(台/時)	1,345	1,413	+68	1,313	1,381	+68		
		交差点需要率	0.367	0.378	+0.011	0.350	0.362	+0.012		
		車線別交通容量比	A北流入	左折・直進・右折	0.440	0.465	+0.025	0.534	0.563	+0.029
			B西流入	左折・直進・右折	0.042	0.084	+0.042	0.034	0.065	+0.031
			C南流入	左折・直進・右折	0.502	0.513	+0.011	0.567	0.579	+0.012
			D東流入	左折・直進・右折	0.084	0.111	+0.027	0.043	0.063	+0.020
時間帯		11時台			17時台					

交通量は、交差点流入交通量合計を表す。

時間帯は、現況交通量が最も多い時間帯で設定した。

開店後交通量は、現況交通量に計画店舗に伴う増加交通量を加算した値を表す。

交差点容量分析計算表

信号交差点

交差点需要率等の算定

【地点1】

現況 休日・平日.....	計算書 1
開店後 休日・平日.....	計算書 3

【地点3】

現況 休日・平日.....	計算書 5
開店後 休日・平日.....	計算書 7

信号のない交差点

一時停止制御交差点の交通容量検討

【地点2】

現況 休日・平日.....	計算書 9
開店後 休日・平日.....	計算書 15

『地点1 現況 休日』

交差点の需要率の算出

交差点名 流入部	(計画地北)			
	A	B	C	D
車線の種類	左折・直進・右折	左折・直進・右折	左折・直進・右折	左折・直進・右折
車線数	1	1	1	1
飽和交通流率の基本値	2,000	2,000	2,000	2,000
車線幅員による補正率	1,000 (3.10)	0,950 (2.80)	1,000 (3.20)	0,950 (2.60)
縦断勾配による補正率	1,000 (0.00)	1,000 (0.00)	1,000 (0.00)	1,000 (0.00)
大型車混入による補正率	0,993 (0.97)	0,993 (0.96)	0,999 (0.14)	1,000 (0.00)
左折車混入による補正率	0,998 (0.8)	0,980 (7.7)	0,996 (1.4)	0,985 (5.7)
左折車の通過確率	0.85	0.85	0.85	0.85
(有効青時間) 秒	73	12	73	12
(歩行者現示時間) 秒	71	10	71	10
右折車混入による補正率	0.980 (1.4)	0.915 (84.6)	0.993 (0.8)	0.938 (60.0)
(右折率) %	0.484	0.989	0.593	0.992
(右折車の通過確率) 秒	73	12	73	12
(有効青時間) 秒	95	95	95	95
(サイクル長) 秒	1,942	1,692	1,976	1,755
飽和交通流率	514 (4+503+7)	104 (8+8+88)	740 (10+724+6)	35 (2+12+21)
設計交通量	0.265	0.061	0.374	0.020
流入部各車線の需要率	0.265	0.061	0.374	0.020
現示の需要率	0.061	0.061	0.374	0.020
有効青時間(秒)	73.0	12.0	73.0	12.0
可能交通容量	1,492	214	1,518	222
交通容量比	0.345	0.486	0.487	0.158
交通容量の照査結果	O K	O K	O K	O K
交差点需要率 上限値	$(C+L)/C = (95 + 8) / 95 = 0.916$			
(C-L)/C = (95 - 8) / 95 = 0.916				
C : サイクル長 (秒)、L : 損失時間 (秒)				

* : 交通容量(台/実1時間)

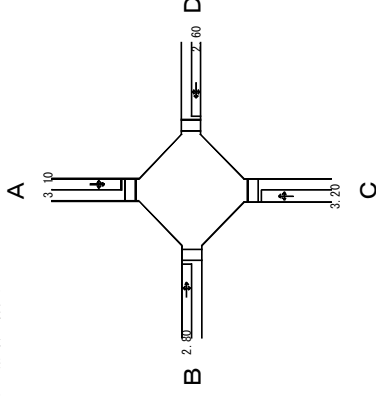
A : (北) 国道128号

B : (西) 国道128号

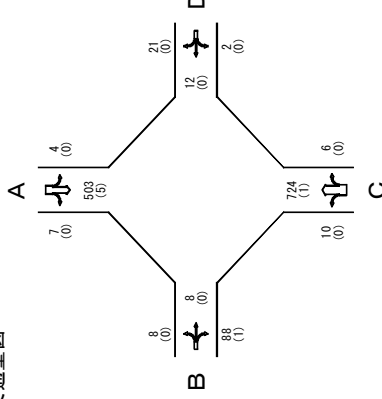
C : (南) 国道128号

D : (東)

交差点概略図



交通量図



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

現示方式の図示

現示	1φ	2φ	A	B	C	D
表示時間	6:73 Y:3 AR:2	73	6:12 Y:3 AR:2	12	6=87	C=95
有効青時間	4	4	4	4	L=8	
損失時間	71	71	71	71	10	

『地点1 現況 平日』

交差点の需要率の算出

交差点名 流入部	(計画地北)			
	A	B	C	D
車線の種類	左折・直進・右折	左折・直進・右折	左折・直進・右折	左折・直進・右折
車線数	1	1	1	1
飽和交通流率の基本値	2,000	2,000	2,000	2,000
車線幅員による補正率	1,000 (3.10)	0,950 (2.80)	1,000 (3.20)	0,950 (2.60)
縦断勾配による補正率	1,000 (0.00)	1,000 (0.00)	1,000 (0.00)	1,000 (0.00)
大型車混入による補正率	0,961 (5.84)	0,989 (1.61)	0,976 (3.57)	1,000 (0.00)
左折車混入による補正率	0,998 (0.8)	0,987 (4.8)	0,995 (1.8)	0,900 (41.2)
左折車の通過確率	0.85	0.85	0.85	0.85
(有効青時間) 秒	67	18	67	18
(歩行者現示時間) 秒	65	16	65	16
右折車混入による補正率	1,000 (0.0)	0,910 (89.5)	0,993 (0.7)	0,951 (47.1)
(右折率) %	0.515	0.998	0.590	0.993
(有効青時間) 秒	67	18	67	18
(サイクル長) 秒	95	95	95	95
飽和交通流率	1,918	1,688	1,929	1,626
設計交通量	514 (4+510+0)	124 (6+7+111)	672 (12+655+5)	17 (7+2+8)
流入部各車線の需要率	0.268	0.073	0.348	0.010
現示の需要率	1	0.073	0.348	0.421
有効青時間(秒)	2	0.073	0.348	0.916
可能交通容量	C i	18.0	67.0	95
交通容量比	q / C i	1.353	1.360	308
交通容量の照査結果		0.380	0.388	0.055
		O K	O K	O K

交差点需要率 上限値

$$(C-L)/C = (95 - 8) / 95 = 0.916$$

C : サイクル長(秒)、L : 損失時間(秒)

* : 交通容量(台/実1時間)

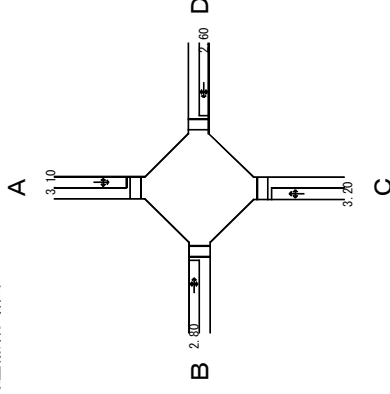
A : (北) 国道128号

B : (西) 国道128号

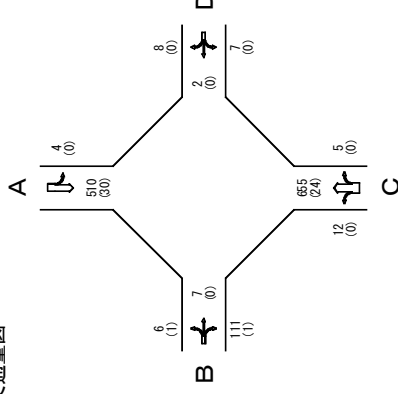
C : (南) 国道128号

D : (東)

交差点概略図



交通量図



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

現示方式の図示

現示	1φ	2φ	C=95
表示時間	G:67 Y:3 AR:2	G:18 Y:3 AR:2	G=87
有効青時間	67	18	L=8
損失時間	4	4	
現示時間	65	16	

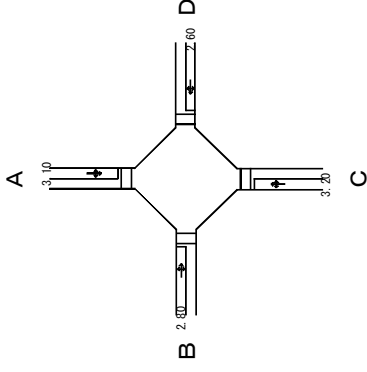
『地点1 開店後 平日』

交差点の需要率の算出

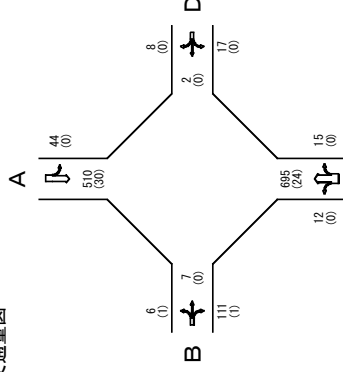
交差点名	(計画地北)			
	A	B	C	D
流入部	左折・直進・右折	左折・直進・右折	左折・直進・右折	左折・直進・右折
車線の種類	1	1	1	1
車線数	1	1	1	1
車線の本数	2,000	2,000	2,000	2,000
総和交通流率の基本値	S B	2,000	2,000	2,000
車線幅員による補正率	w	0.950	1,000	0.950
(車線幅員)	m	(3.10)	(3.20)	(2.60)
縦断勾配による補正率	G	1,000	1,000	1,000
(縦断勾配)	%	(0.00)	(0.00)	(0.00)
大型車混入による補正率	T	0.963	0.989	1,000
(大型車混入率)	%	(5.42)	(1.61)	(0.00)
左折車混入による補正率	L T	0.978	0.987	0.995
(左折率)	L %	(7.9)	(4.8)	(1.7)
左折車の通過確率	f L	0.85	0.85	0.85
(有効青時間)	秒	59	16	59
(歩行者現示時間)	秒	57	14	57
右折車混入による補正率	R T	1,000	0.910	0.980
(右折率)	R %	(0.0)	(89.5)	(2.1)
右折車の通過確率	f R	0.497	0.998	0.590
(有効青時間)	秒	59	16	59
(サイクル長)	秒	85	85	85
総和交通流率	S	1,884	1,888	1,905
設計交通量	q	554	124	722
(44+510+0)			(6+7+111)	(12+695+15)
流入部各車線の需要率		0.294	0.073	0.379
現示の需要率		0.294	0.379	0.379
有効青時間(秒)		59.0	0.073	59.0
可能交通容量	C i	1,308	16.0	1,322
交通容量比	q / C i	0.424	0.390	0.546
交通容量の照査結果		OK	OK	OK
滞留長	L S (m)			
交差点需要率 上限値				
(C-L)/C = (85 - 8) / 85 = 0.906				
C : サイクル長 (秒)、L : 損失時間 (秒)				
* : 交通容量(台/実1時間)				
A : (北) 国道128号				
B : (西)				
C : (南) 国道128号				
D : (東)				

現示の需要率	0.452
0.379	
0.073	
0.906	
サイクル長(秒)	85

交差点概略図



交通量図



上段：方向別合計交通量[台/時]
下段：(大型車混入台数)[台/時]

現示方式の図示

現示	1φ	2φ	16	6=85
表示時間	G:59 Y:3 AR:2	G:16 Y:3 AR:2	16	6=77
有効青時間	4	4	4	L=8
損失時間	59	59	16	

『地点3 現況 休日』

交差点の需要率の算出

交差点名 流入部	(計画地南西)			
	A	B	C	D
車線の種類	左折・直進・右折	左折・直進・右折	左折・直進・右折	左折・直進・右折
車線数	1	1	1	1
飽和交通流率の基本値	2,000	2,000	2,000	2,000
車線幅員による補正率	1,000	0,950	1,000	0,950
(車線幅員)	(3.10)	(2.80)	(3.10)	(2.80)
縦断勾配による補正率	1,000	1,000	1,000	1,000
(縦断勾配)	(0.00)	(0.00)	(0.00)	(0.00)
大型車混入による補正率	0,991	1,000	0,999	1,000
(大型車混入率)	(1.32)	(0.00)	(0.14)	(0.00)
左折車混入による補正率	1,000	0,885	0,998	0,894
(左折率)	(0.0)	(50.0)	(0.6)	(45.8)
左折車の通過確率	0.85	0.85	0.85	0.85
(有効青時間)	56	14	56	14
(歩行者現示時間)	54	12	54	12
右折車混入による補正率	0,996	0,965	1,000	0,960
(右折率)	(0.3)	(33.3)	(0.0)	(37.5)
右折車の通過確率	0.496	0.996	0.537	0.998
(有効青時間)	56	14	56	14
(サイクル長)	80	80	80	80
飽和交通流率	1,974	1,623	1,994	1,631
設計交通量	608	12	701	24
流入部各車線の需要率	(0+606+2)	(6+2+4)	(4+697+0)	(11+4+9)
現示の需要率	0.308	0.007	0.352	0.015
有効青時間(秒)	1	0.007	0.352	0.015
可能交通容量	1,382	284	1,396	285
交通容量比	0.440	0.042	0.502	0.084
交通容量の照査結果	O K	O K	O K	O K
交差点需要率 上限値				
(C-L)/C = (80 - 8) / 80 = 0.900				
C : サイクル長(秒)、L : 損失時間(秒)				

* : 交通容量(台/実1時間)

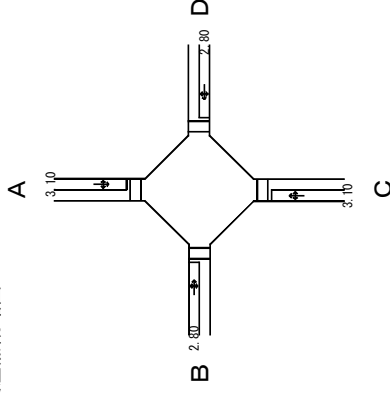
A : (北) 国道128号

B : (西) 国道128号

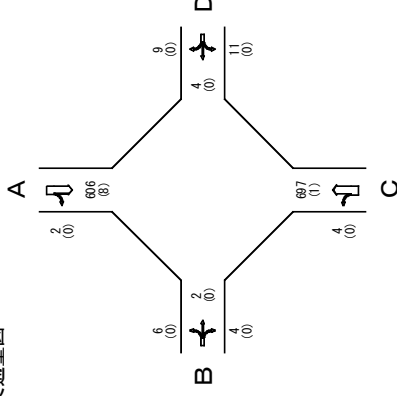
C : (南) 国道128号

D : (東)

交差点概略図



交通量図



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

現示方式の図示

現示	1φ	2φ	C=80
表示時間	G:56 Y:3 AR:2	G:14 Y:3 AR:2	G=72
有効青時間	56	14	L=8
損失時間	4	4	
歩行者現示時間	54	9	

『地点3 現況 平日』

交差点の需要率の算出

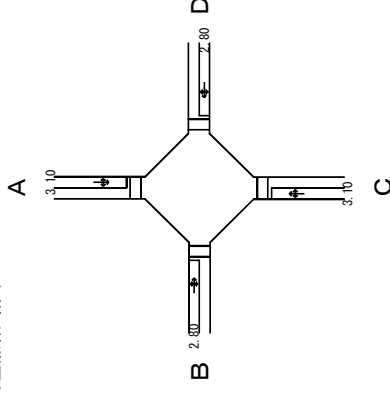
交差点名 流入部	(計画地南西)			
	A	B	C	D
車線の種類	左折・直進・右折	左折・直進・右折	左折・直進・右折	左折・直進・右折
車線数	1	1	1	1
飽和交通流率の基本値	2,000	2,000	2,000	2,000
車線幅員による補正率	1,000 (3.10)	0,950 (2.80)	1,000 (3.10)	0,950 (2.80)
縦断勾配による補正率	1,000 (0.00)	1,000 (0.00)	1,000 (0.00)	1,000 (0.00)
大型車混入による補正率	0,977 (3.39)	1,000 (0.00)	0,986 (2.10)	0,915 (13.33)
左折車混入による補正率	0,997 (1.0)	0,909 (38.5)	1,000 (0.0)	0,892 (46.7)
左折車の通過確率	0,85 (有効青時間)	0,85 (有効青時間)	0,85 (有効青時間)	0,85 (有効青時間)
(歩行者現示時間)	36	14	36	14
(サイクル長)	34	12	34	12
右折車混入による補正率	0,991 (0.6)	0,952 (46.2)	0,993 (0.5)	0,958 (40.0)
(右折率)	0,512	0,998	0,536	0,998
(右折車の通過確率)	36 (有効青時間)	14	36	14
(サイクル長)	60	60	60	60
飽和交通流率	1,931	1,644	1,958	1,486
設計交通量	619 (6+609+4)	13 (5+2+6)	666 (0+663+3)	15 (7+2+6)
流入部各車線の需要率	0,321	0,008	0,340	0,010
現示の需要率	0,321	0,008	0,340	0,010
有効青時間(秒)	36.0	14.0	36.0	14.0
可能交通容量	1,159	384	1,175	347
交通容量比	0,534	0,034	0,567	0,043
交通容量の照査結果	O K	O K	O K	O K
交差点需要率 上限値	$(C+L)/C = (60+8)/60 = 0.867$			
(C : サイクル長(秒)、L : 損失時間(秒))	* : 交通容量(台/実1時間)			

交差点需要率 上限値
 $(C+L)/C = (60+8)/60 = 0.867$
 C : サイクル長(秒)、L : 損失時間(秒)

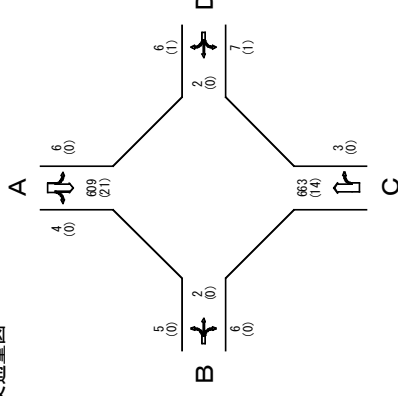
* : 交通容量(台/実1時間)

- A : (北) 国道128号
- B : (西) 国道128号
- C : (南) 国道128号
- D : (東)

交差点概略図



交通量図



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

現示方式の図示

現示	1φ	2φ	C-60
表示時間	G:36 Y:3 AR:2	G:14 Y:3 AR:2	G-60
有効青時間	36	14	G-52
損失時間	4	4	L=8
歩行者 現示時間	36	12	

『地点3 開店後 休日』

交差点の需要率の算出

交差点名	(計画地南西)			
	A	B	C	D
流入部	左折・直進・右折	左折・直進・右折	左折・直進・右折	左折・直進・右折
車線の種類	1	1	1	1
車線数	2,000	2,000	2,000	2,000
総和交通流率の基本値	S B	2,000	2,000	2,000
車線幅員による補正率	w	1,000	1,000	0.950
(車線幅員)	m	(3.10)	(2.80)	(2.80)
縦断勾配による補正率	G	1,000	1,000	1,000
(縦断勾配)	%	(0.00)	(0.00)	(0.00)
大型車混入による補正率	T	0.991	1,000	1,000
(大型車混入率)	%	(1.25)	(0.00)	(0.00)
左折車混入による補正率	L T	1,000	0.839	0.998
(左折率)	L %	(0.0)	(73.9)	(0.6)
(左折車の通過確率)	f L	0.85	0.85	0.85
(有効青時間)	秒	56	14	56
(歩行者現示時間)	秒	54	12	54
右折車混入による補正率	R T	0.995	0.981	1,000
(右折率)	R %	(0.3)	(17.4)	(0.0)
(右折車の通過確率)	f R	0.490	0.996	0.522
(有効青時間)	秒	56	14	56
(サイクル長)	秒	80	80	80
飽和交通流率	S	1,972	1,564	1,994
設計交通量	q	642	23	716
(0+640+2)		(17+2+4)	(4+712+0)	(11+4+17)
流入部各車線の需要率		0.326	0.015	0.359
0.326		0.015	0.359	0.019
現示の需要率		0.015	0.015	0.019
有効青時間(秒)		56.0	56.0	56.0
可能交通容量	C i	1,380	274	1,396
交通容量比	q / C i	0.465	0.084	0.513
交通容量の照査結果		OK	OK	OK

交差点需要率 上限値

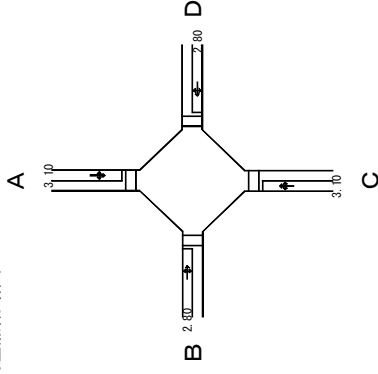
$$(C-L)/C = (80 - 8) / 80 = 0.900$$

C : サイクル長 (秒)、L : 損失時間 (秒)

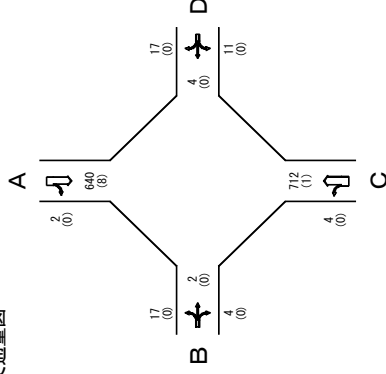
* : 交通容量(台/実1時間)

- A : (北) 国道128号
- B : (西)
- C : (南) 国道128号
- D : (東)

交差点概略図



交通量図



上段：方向別合計交通量[台/時]
下段：(大型車混入台数)[台/時]

現示方式の図示

現示	1φ	2φ	A	B	C	D
表示時間	G:56 Y:3 AR:2	G:14 Y:3 AR:2	C=80			
有効青時間	56	14				
損失時間	4	4				
歩行者現示時間	54					

『地点3 開店後 平日』

交差点の需要率の算出

交差点名	(計画地南西)			
	A	B	C	D
流入部	左折・直進・右折	左折・直進・右折	左折・直進・右折	左折・直進・右折
車線の種類	1	1	1	1
車線数	2,000	2,000	2,000	2,000
総和交通流率の基本値	S B	2,000	2,000	2,000
車線幅員による補正率	w	0.950	1,000	0.950
(車線幅員)	m	(3.10)	(2.80)	(2.80)
縦断勾配による補正率	G	1,000	1,000	1,000
(縦断勾配)	%	(0.00)	(0.00)	(0.00)
大型車混入による補正率	T	0.978	1,000	0.943
(大型車混入率)	%	(3.22)	(0.00)	(2.06)
左折車混入による補正率	L T	0.997	1,000	1,000
(左折率)	L %	(0.9)	(0.0)	(0.0)
(左折車の通過確率)	f L	0.85	0.85	0.85
(有効青時間)	秒	36	14	14
(歩行者現示時間)	秒	34	12	12
右折車混入による補正率	R T	0.990	0.973	0.994
(右折率)	R %	(0.6)	(25.0)	(0.4)
(右折車の通過確率)	f R	0.505	0.998	0.521
(有効青時間)	秒	36	14	36
(サイクル長)	秒	60	60	60
飽和交通流率	S	1,931	1,575	1,960
設計交通量	q	653	24	681
(6+643+4)			(16+2+6)	(0+678+3)
流入部各車線の需要率		0.338	0.015	0.347
1		0.338	0.347	0.347
2		36.0	0.015	0.015
有効青時間(秒)		36.0	0.015	0.015
可能交通容量	C i	1,159	368	1,176
交通容量比	q / C i	0.563	0.065	0.579
交通容量の照査結果		OK	OK	OK
現示の需要率		0.347	0.347	0.362
サイクル長(秒)		0.015	0.015	0.867
60				
現示の需要率		0.347	0.347	0.362
サイクル長(秒)		0.015	0.015	0.867
60				

交差点需要率 上限値

$$(C-L)/C = (60 - 8) / 60 = 0.867$$

C : サイクル長 (秒)、L : 損失時間 (秒)

* : 交通容量(台/実1時間)

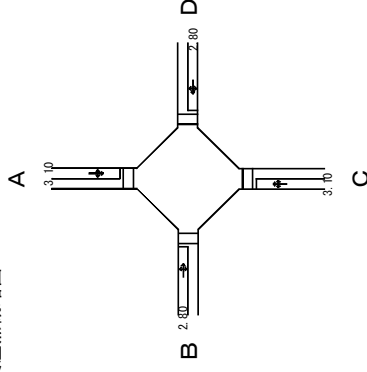
A : (北) 国道128号

B : (西)

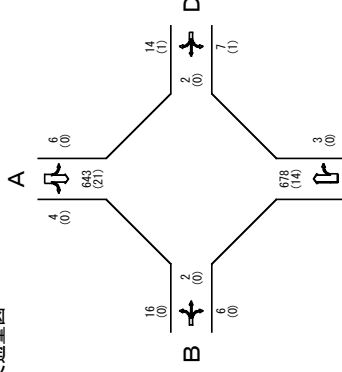
C : (南) 国道128号

D : (東)

交差点概略図



交通量図



上段：方向別合計交通量[台/時]
下段：(大型車混入台数)[台/時]

現示方式の図示

現示	1φ	2φ	A	B	C	D
表示時間	G:36 Y:3 AR:2	G:14 Y:3 AR:2	G:60	G:52	G:60	G:60
有効青時間	36	14	14	14	14	14
損失時間	4	4	4	4	4	4
歩行者現示時間	36	36	12	12	12	12

一時停止制御交差点の交通容量検討
 (「平面交差の計画と設計」基礎編 (2018年版) P135 ~)

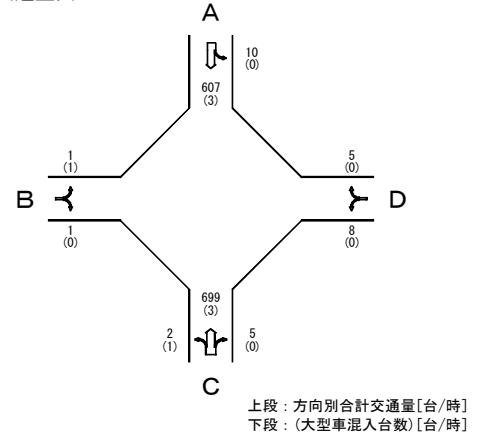
『地点2 現況 休日』

横断可能容量、評価 交差点名：(計画地前)

No	実交通量 Mn	Qx	gx	hx	交通容量 Cpx	交通容量差 Cpx - Mn	交通容量比 Mn / Cpx	評価
1	0	0.195	4.1	2.2	903	903	0.000	OK
2	1	0.194	6.2	3.3	442	441	0.002	OK
3	1	0.366	7.1	3.5	136	135	0.007	OK
4	0	0.367	6.5	4.0	158	158	0.000	OK
5	5	0.171	4.1	2.2	975	970	0.005	OK
6	8	0.169	6.2	3.3	500	492	0.016	OK
7	5	0.364	7.1	3.5	136	131	0.037	OK
8	0	0.365	6.5	4.0	158	158	0.000	OK
混1	2				222	220	0.009	OK
混2	13				245	232	0.053	OK

- No.1 : 主道路(流入部 A (北西)県道56号)からの右折
- No.2 : 従道路(流入部 B (西)市道)からの左折
- No.3 : 従道路(流入部 B (西)市道)からの右折
- No.4 : 従道路(流入部 B (西)市道)の直進
- No.5 : 主道路(流入部 C (南東)県道56号)からの右折
- No.6 : 従道路(流入部 D (東)市道)からの左折
- No.7 : 従道路(流入部 D (東)市道)からの右折
- No.8 : 従道路(流入部 D (東)市道)の直進
- No.混1 : 従道路(流入部 B (西)市道)左直右混用車線
- No.混2 : 従道路(流入部 D (東)市道)左直右混用車線

交通量図



全体評価

従道路流入部の方向別交通流の横断可能容量は、次式で求める

$$C_x = Q_x \times \frac{\exp(-Q_x \times g_x)}{1 - \exp(-Q_x \times g_x - h_x)}$$

- ここで、
 Cx : 従道路流入部の方向別交通流(xは直進、右折、左折の別)の交通容量[台/秒]
 Qx : 従道路のx方向交通と交錯する交通需要(Vi)の総和[台/秒]
 Vi : 従道路のx方向交通と交錯する方向別の交通需要[台/秒]
 gx : 従道路のx方向交通が通過可能と判断する交通需要Qx最小ギャップ(臨界ギャップ)[秒]
 hx : 従道路のx方向交通が、同一ギャップを2台連続して通過できるときの追従車頭時間[秒]

【「平面交差の計画と設計」基礎編 (2018年版) P135 式 3.2.2】

従道路の各方向別交通流が交錯する交通流の交通流率の構成

現地での調査結果を利用する等、実測が基本である。
 また、交通流の交通流率は、補正を行わない。

主道路へ流入する左折に対する場合 Qx = V2	
主道路から流入する右折の場合 Qx = V1 + V2	
主道路の横断に対する場合 Qx = V2 + V3 + V4 + V5 + V6	
主道路へ流入する右折の場合 Qx = V2 + V3 + V4 + V5 + V7 + V8	

通行の優先順位を考慮し、主交通の右折に対する従交通(直進・右折)及び、従交通直進に対する対向車線の右折交通は交通流に影響を及ぼさないと設定した

一時停止交差点における基本臨界ギャップと追従車頭時間

現地での調査、または、HCM2010の例(下表)を参考にして考える。

交通流	基本臨界ギャップ〔秒〕			基本追従車頭時間〔秒〕				
	2車線道路 (主道路)	4車線道路 (主道路)	6車線道路 (主道路)	2車線道路	4車線道路	6車線道路		
主道路からの左折	4.1	4.1	5.3	2.2	2.2	3.1		
主道路からのUターン	N/A	6.4広幅員 6.9狭幅員	5.6	N/A	2.5広幅員 3.1狭幅員	2.3		
従道路からの右折	6.2	6.9	7.1	3.3	3.3	3.9		
従道路の直進	1段横断	6.5	6.5	4.0	4.0	4.0		
	2段横断	沿道待ち	5.5				5.5	5.5
		中分待ち	5.5				5.5	5.5
従道路からの左折	1段横断	7.1	7.5	3.5	3.5	3.8		
	2段横断	沿道待ち	6.1				6.5	7.3
		中分待ち	6.1				6.5	6.7

注) 1. 米国における推奨値であり、我が国にそのまま適用できるとは限らない

2. 通行は米国方式(右側通行)

【「平面交差の計画と設計」基礎編(2018年版) P136 表 3.2.1】

混用車線の交通容量は、次式で求める

$$C_m = \frac{W_x}{(W_x \div C_{px})}$$

ここで、 C_m : 従道路流入部の交通容量〔台/時〕

W_x : 従道路の各方向別の交通需要〔台/時〕

C_{px} : 従道路流入部の方向別(xは直進、右折、左折の別)の交通容量〔台/時〕

【「平面交差の計画と設計」基礎編(2018年版) P136 式 3.2.3】

No.1 主道路(流入部 A (北西) 県道 5 6 号)からの右折

$$Vh1(C B) = 2 \quad (\text{台/時})$$

$$Vh2(C A) = 699 \quad (\text{台/時})$$

$$Q_x = (2 + 699) \div 3600 = 0.195 \quad (\text{台/秒})$$

$$g_x = 4.1 \quad (\text{秒}), \quad h_x = 2.2 \quad (\text{秒})$$

$$C_x = 0.195 \times \frac{\exp(-0.195 \times 4.1)}{1 - \exp(-0.195 \times 2.2)} = 0.251 \quad (\text{台/秒})$$

$$C_{px} = 0.251 \times 3600 = 903 \quad (\text{台/時})$$

$$C_{px} - \text{実交通量} = 903 - 0 = 903$$

$$\text{実交通量} / C_{px} = 0 / 903 = 0.000$$

<評価> 捌ける

No.2 従道路(流入部 B (西) 市道)からの左折

$$Vh2(C A) = 699 \quad (\text{台/時})$$

$$Q_x \div 3600 = 0.194 \quad (\text{台/秒})$$

$$g_x = 6.2 \quad (\text{秒}), \quad h_x = 3.3 \quad (\text{秒})$$

$$C_x = 0.194 \times \frac{\exp(-0.194 \times 6.2)}{1 - \exp(-0.194 \times 3.3)} = 0.123 \quad (\text{台/秒})$$

$$C_{px} = 0.123 \times 3600 = 442 \quad (\text{台/時})$$

$$C_{px} - \text{実交通量} = 442 - 1 = 441$$

$$\text{実交通量} / C_{px} = 1 / 442 = 0.002$$

<評価> 捌ける

No.3 従道路(流入部 B (西) 市道)からの右折

$$Vh2(C A) = 699 \quad (\text{台/時})$$

$$Vh3(C D) = 5 \quad (\text{台/時})$$

$$Vh4(A B) = 0 \quad (\text{台/時})$$

$$Vh5(A C) = 607 \quad (\text{台/時})$$

$$Vh7(D B) = 0 \quad (\text{台/時})$$

$$Vh8(D C) = 8 \quad (\text{台/時})$$

$$Q_x = (699 + 5 + 0 + 607 + 0 + 8) \div 3600 = 0.366 \quad (\text{台/秒})$$

$$g_x = 7.1 \quad (\text{秒}), \quad h_x = 3.5 \quad (\text{秒})$$

$$C_x = 0.366 \times \frac{\exp(-0.366 \times 7.1)}{1 - \exp(-0.366 \times 3.5)} = 0.038 \quad (\text{台/秒})$$

$$C_{px} = 0.038 \times 3600 = 136 \quad (\text{台/時})$$

$$C_{px} - \text{実交通量} = 136 - 1 = 135$$

$$\text{実交通量} / C_{px} = 1 / 136 = 0.007$$

<評価> 捌ける

No.4 従道路(流入部 B (西) 市道)の直進

$$Vh2(C A) = 699 \quad (\text{台/時})$$

$$Vh3(C D) = 5 \quad (\text{台/時})$$

$$Vh4(A B) = 0 \quad (\text{台/時})$$

$$Vh5(A C) = 607 \quad (\text{台/時})$$

$$Vh6(A D) = 10 \quad (\text{台/時})$$

$$Q_x = (699 + 5 + 0 + 607 + 10) \div 3600 = 0.367 \quad (\text{台/秒})$$

$$g_x = 6.5 \quad (\text{秒}), \quad h_x = 4.0 \quad (\text{秒})$$

$$C_x = 0.367 \times \frac{\exp(-0.367 \times 6.5)}{1 - \exp(-0.367 \times 4.0)} = 0.044 \quad (\text{台/秒})$$

$$C_{px} = 0.044 \times 3600 = 158 \quad (\text{台/時})$$

$$C_{px} - \text{実交通量} = 158 - 0 = 158$$

$$\text{実交通量} / C_{px} = 0 / 158 = 0.000$$

<評価> 捌ける

No.5 主道路(流入部 C (南東) 県道56号)からの右折

$$\begin{aligned} Vh1(A D) &= 10 \quad (\text{台/時}) \\ Vh2(A C) &= 607 \quad (\text{台/時}) \\ Qx &= (10 + 607) \div 3600 = 0.171 \quad (\text{台/秒}) \\ gx &= 4.1 \quad (\text{秒}), \quad hx = 2.2 \quad (\text{秒}) \\ Cx &= 0.171 \times \frac{\exp(-0.171 \times 4.1)}{1 - \exp(-0.171 \times 2.2)} = 0.271 \quad (\text{台/秒}) \end{aligned}$$

$$\begin{aligned} Cpx &= 0.271 \times 3600 = 975 \quad (\text{台/時}) \\ Cpx - \text{実交通量} &= 975 - 5 = 970 \\ \text{実交通量} / Cpx &= 5 / 975 = 0.005 \end{aligned} \quad \text{<評価> 捌ける}$$

No.6 従道路(流入部 D (東) 市道)からの左折

$$\begin{aligned} Vh2(A C) &= 607 \quad (\text{台/時}) \\ Qx &\div 3600 = 0.169 \quad (\text{台/秒}) \\ gx &= 6.2 \quad (\text{秒}), \quad hx = 3.3 \quad (\text{秒}) \\ Cx &= 0.169 \times \frac{\exp(-0.169 \times 6.2)}{1 - \exp(-0.169 \times 3.3)} = 0.139 \quad (\text{台/秒}) \end{aligned}$$

$$\begin{aligned} Cpx &= 0.139 \times 3600 = 500 \quad (\text{台/時}) \\ Cpx - \text{実交通量} &= 500 - 8 = 492 \\ \text{実交通量} / Cpx &= 8 / 500 = 0.016 \end{aligned} \quad \text{<評価> 捌ける}$$

No.7 従道路(流入部 D (東) 市道)からの右折

$$\begin{aligned} Vh2(A C) &= 607 \quad (\text{台/時}) \\ Vh3(A B) &= 0 \quad (\text{台/時}) \\ Vh4(C D) &= 5 \quad (\text{台/時}) \\ Vh5(C A) &= 699 \quad (\text{台/時}) \\ Vh7(B D) &= 0 \quad (\text{台/時}) \\ Vh8(B A) &= 1 \quad (\text{台/時}) \\ Qx &= (607 + 0 + 5 + 699 + 0 + 1) \div 3600 = 0.364 \quad (\text{台/秒}) \\ gx &= 7.1 \quad (\text{秒}), \quad hx = 3.5 \quad (\text{秒}) \\ Cx &= 0.364 \times \frac{\exp(-0.364 \times 7.1)}{1 - \exp(-0.364 \times 3.5)} = 0.038 \quad (\text{台/秒}) \end{aligned}$$

$$\begin{aligned} Cpx &= 0.038 \times 3600 = 136 \quad (\text{台/時}) \\ Cpx - \text{実交通量} &= 136 - 5 = 131 \\ \text{実交通量} / Cpx &= 5 / 136 = 0.037 \end{aligned} \quad \text{<評価> 捌ける}$$

No.8 従道路(流入部 D (東) 市道)の直進

$$\begin{aligned} Vh2(A C) &= 607 \quad (\text{台/時}) \\ Vh3(A B) &= 0 \quad (\text{台/時}) \\ Vh4(C D) &= 5 \quad (\text{台/時}) \\ Vh5(C A) &= 699 \quad (\text{台/時}) \\ Vh6(C B) &= 2 \quad (\text{台/時}) \\ Qx &= (607 + 0 + 5 + 699 + 2) \div 3600 = 0.365 \quad (\text{台/秒}) \\ gx &= 6.5 \quad (\text{秒}), \quad hx = 4.0 \quad (\text{秒}) \\ Cx &= 0.365 \times \frac{\exp(-0.365 \times 6.5)}{1 - \exp(-0.365 \times 4.0)} = 0.044 \quad (\text{台/秒}) \end{aligned}$$

$$\begin{aligned} Cpx &= 0.044 \times 3600 = 158 \quad (\text{台/時}) \\ Cpx - \text{実交通量} &= 158 - 0 = 158 \\ \text{実交通量} / Cpx &= 0 / 158 = 0.000 \end{aligned} \quad \text{<評価> 捌ける}$$

混用車線の計算

従道路(流入部 B)の左折・直進・右折混用車線

$$\begin{aligned} C_m &= \left(\frac{1}{1 \div 442} + \frac{0}{0} + \frac{1}{158} + 1 \div 136 \right) \\ &= \left(\frac{1}{0.002} + 0.000 + 0.007 \right) = 222 \end{aligned}$$

$$\begin{aligned} C_m - \text{実交通量} &= 222 - 2 = 220 \\ \text{実交通量} / C_m &= 2 / 222 = 0.009 \end{aligned} \quad \text{<評価> 捌ける}$$

従道路(流入部 D)の左折・直進・右折混用車線

$$\begin{aligned} C_m &= \left(\frac{8}{8 \div 500} + \frac{0}{0} + \frac{5}{158} + 5 \div 136 \right) \\ &= \left(\frac{8}{0.016} + 0.000 + 0.037 \right) = 245 \end{aligned}$$

$$\begin{aligned} C_m - \text{実交通量} &= 245 - 13 = 232 \\ \text{実交通量} / C_m &= 13 / 245 = 0.053 \end{aligned} \quad \text{<評価> 捌ける}$$

一時停止制御交差点の交通容量検討
 (「平面交差の計画と設計」基礎編 (2018年版) P135 ~)

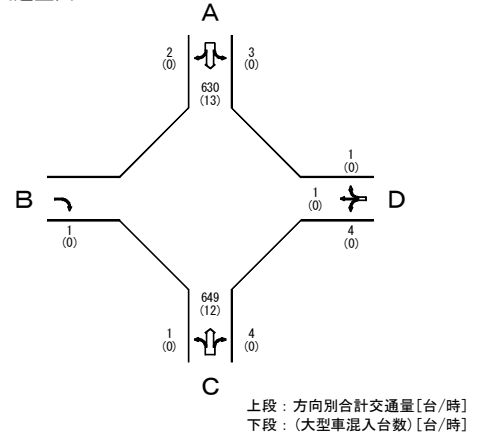
『地点2 現況 平日』

横断可能容量、評価 交差点名：(計画地前)

No	実交通量 Mn	Qx	gx	hx	交通容量 Cpx	交通容量差 Cpx - Mn	交通容量比 Mn / Cpx	評価
1	2	0.181	4.1	2.2	943	941	0.002	OK
2	0	0.180	6.2	3.3	475	475	0.000	OK
3	1	0.358	7.1	3.5	140	139	0.007	OK
4	0	0.358	6.5	4.0	165	165	0.000	OK
5	4	0.176	4.1	2.2	957	953	0.004	OK
6	4	0.175	6.2	3.3	486	482	0.008	OK
7	1	0.357	7.1	3.5	144	143	0.007	OK
8	1	0.357	6.5	4.0	165	164	0.006	OK
混1	1				142	141	0.007	OK
混2	6				285	279	0.021	OK

- No.1 : 主道路(流入部 A (北西)県道56号)からの右折
- No.2 : 従道路(流入部 B (西)市道)からの左折
- No.3 : 従道路(流入部 B (西)市道)からの右折
- No.4 : 従道路(流入部 B (西)市道)の直進
- No.5 : 主道路(流入部 C (南東)県道56号)からの右折
- No.6 : 従道路(流入部 D (東)市道)からの左折
- No.7 : 従道路(流入部 D (東)市道)からの右折
- No.8 : 従道路(流入部 D (東)市道)の直進
- No.混1 : 従道路(流入部 B (西)市道)左直右混用車線
- No.混2 : 従道路(流入部 D (東)市道)左直右混用車線

交通量図



全体評価

従道路流入部の方向別交通流の横断可能容量は、次式で求める

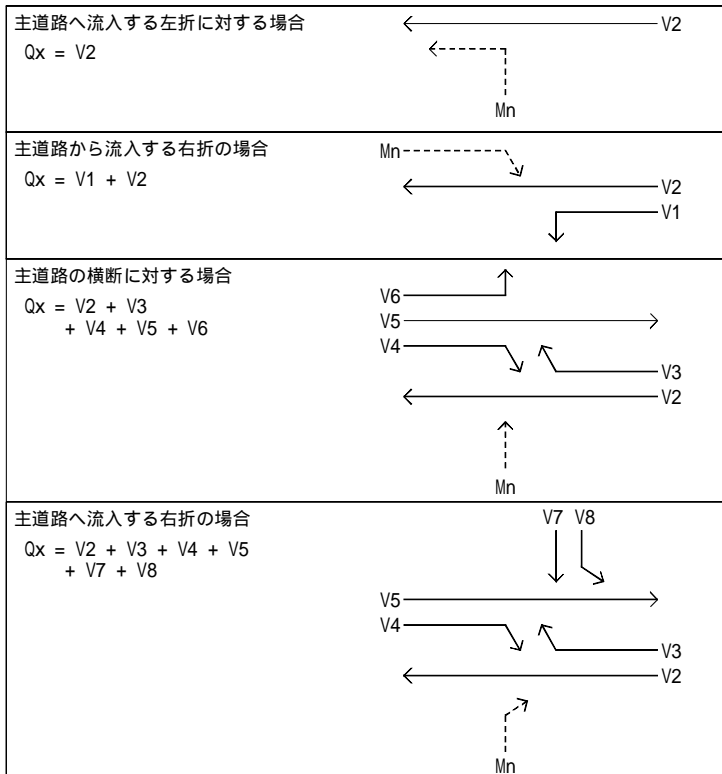
$$C_x = Q_x \times \frac{\exp(-Q_x \times g_x)}{1 - \exp(-Q_x \times h_x)}$$

- ここで、
 Cx : 従道路流入部の方向別交通流(xは直進、右折、左折の別)の交通容量[台/秒]
 Qx : 従道路のx方向交通と交錯する交通需要(Vi)の総和[台/秒]
 Vi : 従道路のx方向交通と交錯する方向別の交通需要[台/秒]
 gx : 従道路のx方向交通が通過可能と判断する交通需要Qx最小ギャップ(臨界ギャップ)[秒]
 hx : 従道路のx方向交通が、同一ギャップを2台連続して通過できるときの追従車頭時間[秒]

【「平面交差の計画と設計」基礎編 (2018年版) P135 式 3.2.2】

従道路の各方向別交通流が交錯する交通流の交通流率の構成

現地での調査結果を利用する等、実測が基本である。
 また、交通流の交通流率は、補正を行わない。



通行の優先順位を考慮し、主交通の右折に対する従交通(直進・右折)及び、従交通直進に対する対向車線の右折交通は交通流に影響を及ぼさないと設定した

一時停止交差点における基本臨界ギャップと追従車頭時間

現地での調査、または、HCM2010の例(下表)を参考にして考える。

交通流	基本臨界ギャップ〔秒〕			基本追従車頭時間〔秒〕			
	2車線道路 (主道路)	4車線道路 (主道路)	6車線道路 (主道路)	2車線道路	4車線道路	6車線道路	
主道路からの左折	4.1	4.1	5.3	2.2	2.2	3.1	
主道路からのUターン	N/A	6.4広幅員 6.9狭幅員	5.6	N/A	2.5広幅員 3.1狭幅員	2.3	
従道路からの右折	6.2	6.9	7.1	3.3	3.3	3.9	
従道路の直進	1段横断	6.5	6.5	4.0	4.0	4.0	
	2段横断	沿道待ち	5.5				5.5
	中分待ち	5.5	5.5				
従道路からの左折	1段横断	7.1	7.5	3.5	3.5	3.8	
	2段横断	沿道待ち	6.1				6.5
	中分待ち	6.1	6.5				

注) 1. 米国における推奨値であり、我が国にそのまま適用できるとは限らない

2. 通行は米国方式(右側通行)

【「平面交差の計画と設計」基礎編(2018年版) P136 表 3.2.1】

混用車線の交通容量は、次式で求める

$$C_m = \frac{W_x}{(W_x \div C_{px})}$$

ここで、 C_m : 従道路流入部の交通容量〔台/時〕

W_x : 従道路の各方向別の交通需要〔台/時〕

C_{px} : 従道路流入部の方向別(xは直進、右折、左折の別)の交通容量〔台/時〕

【「平面交差の計画と設計」基礎編(2018年版) P136 式 3.2.3】

No.1 主道路(流入部 A (北西) 県道 5 6 号)からの右折

$$Vh1(C B) = 1 \quad (\text{台/時})$$

$$Vh2(C A) = 649 \quad (\text{台/時})$$

$$Q_x = (1 + 649) \div 3600 = 0.181 \quad (\text{台/秒})$$

$$g_x = 4.1 \text{ (秒)}, \quad h_x = 2.2 \text{ (秒)}$$

$$C_x = 0.181 \times \frac{\exp(-0.181 \times 4.1)}{1 - \exp(-0.181 \times 2.2)} = 0.262 \quad (\text{台/秒})$$

$$C_{px} = 0.262 \times 3600 = 943 \quad (\text{台/時})$$

$$C_{px} - \text{実交通量} = 943 - 2 = 941$$

$$\text{実交通量} / C_{px} = 2 / 943 = 0.002$$

<評価> 捌ける

No.2 従道路(流入部 B (西) 市道)からの左折

$$Vh2(C A) = 649 \quad (\text{台/時})$$

$$Q_x \div 3600 = 0.180 \quad (\text{台/秒})$$

$$g_x = 6.2 \text{ (秒)}, \quad h_x = 3.3 \text{ (秒)}$$

$$C_x = 0.180 \times \frac{\exp(-0.180 \times 6.2)}{1 - \exp(-0.180 \times 3.3)} = 0.132 \quad (\text{台/秒})$$

$$C_{px} = 0.132 \times 3600 = 475 \quad (\text{台/時})$$

$$C_{px} - \text{実交通量} = 475 - 0 = 475$$

$$\text{実交通量} / C_{px} = 0 / 475 = 0.000$$

<評価> 捌ける

No.3 従道路(流入部 B (西) 市道)からの右折

$$Vh2(C A) = 649 \quad (\text{台/時})$$

$$Vh3(C D) = 4 \quad (\text{台/時})$$

$$Vh4(A B) = 2 \quad (\text{台/時})$$

$$Vh5(A C) = 630 \quad (\text{台/時})$$

$$Vh7(D B) = 1 \quad (\text{台/時})$$

$$Vh8(D C) = 4 \quad (\text{台/時})$$

$$Q_x = (649 + 4 + 2 + 630 + 1 + 4) \div 3600 = 0.358 \quad (\text{台/秒})$$

$$g_x = 7.1 \text{ (秒)}, \quad h_x = 3.5 \text{ (秒)}$$

$$C_x = 0.358 \times \frac{\exp(-0.358 \times 7.1)}{1 - \exp(-0.358 \times 3.5)} = 0.039 \quad (\text{台/秒})$$

$$C_{px} = 0.039 \times 3600 = 140 \quad (\text{台/時})$$

$$C_{px} - \text{実交通量} = 140 - 1 = 139$$

$$\text{実交通量} / C_{px} = 1 / 140 = 0.007$$

<評価> 捌ける

No.4 従道路(流入部 B (西) 市道)の直進

$$Vh2(C A) = 649 \quad (\text{台/時})$$

$$Vh3(C D) = 4 \quad (\text{台/時})$$

$$Vh4(A B) = 2 \quad (\text{台/時})$$

$$Vh5(A C) = 630 \quad (\text{台/時})$$

$$Vh6(A D) = 3 \quad (\text{台/時})$$

$$Q_x = (649 + 4 + 2 + 630 + 3) \div 3600 = 0.358 \quad (\text{台/秒})$$

$$g_x = 6.5 \text{ (秒)}, \quad h_x = 4.0 \text{ (秒)}$$

$$C_x = 0.358 \times \frac{\exp(-0.358 \times 6.5)}{1 - \exp(-0.358 \times 4.0)} = 0.046 \quad (\text{台/秒})$$

$$C_{px} = 0.046 \times 3600 = 165 \quad (\text{台/時})$$

$$C_{px} - \text{実交通量} = 165 - 0 = 165$$

$$\text{実交通量} / C_{px} = 0 / 165 = 0.000$$

<評価> 捌ける

No.5 主道路(流入部 C (南東) 県道56号)からの右折

$$\begin{aligned} Vh1(A D) &= 3 \quad (\text{台/時}) \\ Vh2(A C) &= 630 \quad (\text{台/時}) \\ Qx &= (3 + 630) \div 3600 = 0.176 \quad (\text{台/秒}) \\ gx &= 4.1 \quad (\text{秒}), \quad hx = 2.2 \quad (\text{秒}) \\ Cx &= 0.176 \times \frac{\exp(-0.176 \times 4.1)}{1 - \exp(-0.176 \times 2.2)} = 0.266 \quad (\text{台/秒}) \end{aligned}$$

$$\begin{aligned} Cpx &= 0.266 \times 3600 = 957 \quad (\text{台/時}) \\ Cpx - \text{実交通量} &= 957 - 4 = 953 \\ \text{実交通量} / Cpx &= 4 / 957 = 0.004 \quad <\text{評価}> \quad \text{捌ける} \end{aligned}$$

No.6 従道路(流入部 D (東) 市道)からの左折

$$\begin{aligned} Vh2(A C) &= 630 \quad (\text{台/時}) \\ Qx &\div 3600 = 0.175 \quad (\text{台/秒}) \\ gx &= 6.2 \quad (\text{秒}), \quad hx = 3.3 \quad (\text{秒}) \\ Cx &= 0.175 \times \frac{\exp(-0.175 \times 6.2)}{1 - \exp(-0.175 \times 3.3)} = 0.135 \quad (\text{台/秒}) \end{aligned}$$

$$\begin{aligned} Cpx &= 0.135 \times 3600 = 486 \quad (\text{台/時}) \\ Cpx - \text{実交通量} &= 486 - 4 = 482 \\ \text{実交通量} / Cpx &= 4 / 486 = 0.008 \quad <\text{評価}> \quad \text{捌ける} \end{aligned}$$

No.7 従道路(流入部 D (東) 市道)からの右折

$$\begin{aligned} Vh2(A C) &= 630 \quad (\text{台/時}) \\ Vh3(A B) &= 2 \quad (\text{台/時}) \\ Vh4(C D) &= 4 \quad (\text{台/時}) \\ Vh5(C A) &= 649 \quad (\text{台/時}) \\ Vh7(B D) &= 0 \quad (\text{台/時}) \\ Vh8(B A) &= 0 \quad (\text{台/時}) \\ Qx &= (630 + 2 + 4 + 649 + 0 + 0) \div 3600 = 0.357 \quad (\text{台/秒}) \\ gx &= 7.1 \quad (\text{秒}), \quad hx = 3.5 \quad (\text{秒}) \\ Cx &= 0.357 \times \frac{\exp(-0.357 \times 7.1)}{1 - \exp(-0.357 \times 3.5)} = 0.040 \quad (\text{台/秒}) \end{aligned}$$

$$\begin{aligned} Cpx &= 0.040 \times 3600 = 144 \quad (\text{台/時}) \\ Cpx - \text{実交通量} &= 144 - 1 = 143 \\ \text{実交通量} / Cpx &= 1 / 144 = 0.007 \quad <\text{評価}> \quad \text{捌ける} \end{aligned}$$

No.8 従道路(流入部 D (東) 市道)の直進

$$\begin{aligned} Vh2(A C) &= 630 \quad (\text{台/時}) \\ Vh3(A B) &= 2 \quad (\text{台/時}) \\ Vh4(C D) &= 4 \quad (\text{台/時}) \\ Vh5(C A) &= 649 \quad (\text{台/時}) \\ Vh6(C B) &= 1 \quad (\text{台/時}) \\ Qx &= (630 + 2 + 4 + 649 + 1) \div 3600 = 0.357 \quad (\text{台/秒}) \\ gx &= 6.5 \quad (\text{秒}), \quad hx = 4.0 \quad (\text{秒}) \\ Cx &= 0.357 \times \frac{\exp(-0.357 \times 6.5)}{1 - \exp(-0.357 \times 4.0)} = 0.046 \quad (\text{台/秒}) \end{aligned}$$

$$\begin{aligned} Cpx &= 0.046 \times 3600 = 165 \quad (\text{台/時}) \\ Cpx - \text{実交通量} &= 165 - 1 = 164 \\ \text{実交通量} / Cpx &= 1 / 165 = 0.006 \quad <\text{評価}> \quad \text{捌ける} \end{aligned}$$

混用車線の計算

従道路(流入部 B)の左折・直進・右折混用車線

$$\begin{aligned} C_m &= \left(\frac{0 + 0 + 1}{0 \div 475 + 0 \div 165 + 1 \div 140} \right) \\ &= \left(\frac{0 + 0 + 1}{0.000 + 0.000 + 0.007} \right) = 142 \end{aligned}$$

$$\begin{aligned} C_m - \text{実交通量} &= 142 - 1 = 141 \\ \text{実交通量} / C_m &= 1 / 142 = 0.007 \quad <\text{評価}> \quad \text{捌ける} \end{aligned}$$

従道路(流入部 D)の左折・直進・右折混用車線

$$\begin{aligned} C_m &= \left(\frac{4 + 1 + 1}{4 \div 486 + 1 \div 165 + 1 \div 144} \right) \\ &= \left(\frac{4 + 1 + 1}{0.008 + 0.006 + 0.007} \right) = 285 \end{aligned}$$

$$\begin{aligned} C_m - \text{実交通量} &= 285 - 6 = 279 \\ \text{実交通量} / C_m &= 6 / 285 = 0.021 \quad <\text{評価}> \quad \text{捌ける} \end{aligned}$$

一時停止制御交差点の交通容量検討
 (「平面交差の計画と設計」基礎編 (2018年版) P135~)

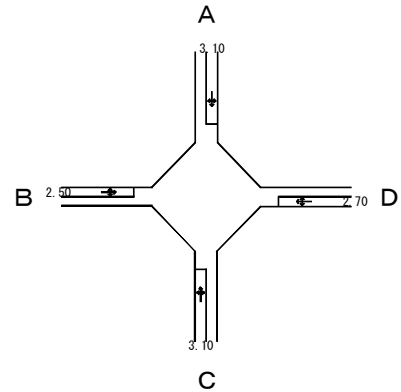
『地点2 開店後 休日』

横断可能容量、評価 交差点名：(計画地前)

No	実交通量 Mn	Qx	gx	hx	交通容量 Cpx	交通容量差 Cpx - Mn	交通容量比 Mn / Cpx	評価
1	0	0.195	4.1	2.2	903	903	0.000	OK
2	1	0.194	6.2	3.3	442	441	0.002	OK
3	1	0.385	7.1	3.5	122	121	0.008	OK
4	0	0.386	6.5	4.0	144	144	0.000	OK
5	39	0.181	4.1	2.2	943	904	0.041	OK
6	8	0.178	6.2	3.3	478	470	0.017	OK
7	55	0.383	7.1	3.5	122	67	0.451	OK
8	0	0.384	6.5	4.0	144	144	0.000	OK
混1	2				200	198	0.010	OK
混2	63				134	71	0.470	OK

- No.1 : 主道路(流入部 A (北西) 県道56号)からの右折
- No.2 : 従道路(流入部 B (西)市道)からの左折
- No.3 : 従道路(流入部 B (西)市道)からの右折
- No.4 : 従道路(流入部 B (西)市道)の直進
- No.5 : 主道路(流入部 C (南東) 県道56号)からの右折
- No.6 : 従道路(流入部 D (東)市道)からの左折
- No.7 : 従道路(流入部 D (東)市道)からの右折
- No.8 : 従道路(流入部 D (東)市道)の直進
- No.混1 : 従道路(流入部 B (西)市道)左直右混用車線
- No.混2 : 従道路(流入部 D (東)市道)左直右混用車線

交差点概略図



- A : (北西) 県道56号
- B : (西) 市道
- C : (南東) 県道56号
- D : (東) 市道

全体評価

従道路流入部の方向別交通流の横断可能容量は、次式で求める

$$C_x = Q_x \times \frac{\exp(-Q_x \times g_x)}{1 - \exp(-Q_x \times h_x)}$$

- ここで、
 C_x : 従道路流入部の方向別交通流(xは直進、右折、左折の別)の交通容量〔台/秒〕
 Q_x : 従道路のx方向交通と交錯する交通需要(V_i)の総和〔台/秒〕
 V_i : 従道路のx方向交通と交錯する方向別の交通需要〔台/秒〕
 g_x : 従道路のx方向交通が通過可能と判断する交通需要Q_x最小ギャップ(臨界ギャップ)〔秒〕
 h_x : 従道路のx方向交通が、同一ギャップを2台連続して通過できるときの追従車頭時間〔秒〕

【「平面交差の計画と設計」基礎編 (2018年版) P135 式 3.2.2】

従道路の各方向別交通流が交錯する交通流の交通流率の構成

現地での調査結果を利用する等、実測が基本である。
 また、交通流の交通流率は、補正を行わない。

主道路へ流入する左折に対する場合 Q _x = V ₂	
主道路から流入する右折の場合 Q _x = V ₁ + V ₂	
主道路の横断に対する場合 Q _x = V ₂ + V ₃ + V ₄ + V ₅ + V ₆	
主道路へ流入する右折の場合 Q _x = V ₂ + V ₃ + V ₄ + V ₅ + V ₇ + V ₈	

通行の優先順位を考慮し、主交通の右折に対する従交通(直進・右折)及び、従交通直進に対する対向車線の右折交通は交通流に影響を及ぼさないと設定した

一時停止交差点における基本臨界ギャップと追従車頭時間

現地での調査、または、HCM2010の例(下表)を参考にして考える。

交通流	基本臨界ギャップ〔秒〕			基本追従車頭時間〔秒〕			
	2車線道路 (主道路)	4車線道路 (主道路)	6車線道路 (主道路)	2車線道路	4車線道路	6車線道路	
主道路からの左折	4.1	4.1	5.3	2.2	2.2	3.1	
主道路からのUターン	N/A	6.4広幅員 6.9狭幅員	5.6	N/A	2.5広幅員 3.1狭幅員	2.3	
従道路からの右折	6.2	6.9	7.1	3.3	3.3	3.9	
従道路の直進	1段横断	6.5	6.5	4.0	4.0	4.0	
	2段横断	沿道待ち	5.5				5.5
	中分待ち	5.5	5.5				
従道路からの左折	1段横断	7.1	7.5	3.5	3.5	3.8	
	2段横断	沿道待ち	6.1				6.5
	中分待ち	6.1	6.5				

注) 1. 米国における推奨値であり、我が国にそのまま適用できるとは限らない

2. 通行は米国方式(右側通行)

【「平面交差の計画と設計」基礎編(2018年版) P136 表 3.2.1】

混用車線の交通容量は、次式で求める

$$C_m = \frac{W_x}{(W_x \div C_{px})}$$

ここで、 C_m : 従道路流入部の交通容量〔台/時〕

W_x : 従道路の各方向別の交通需要〔台/時〕

C_{px} : 従道路流入部の方向別(xは直進、右折、左折の別)の交通容量〔台/時〕

【「平面交差の計画と設計」基礎編(2018年版) P136 式 3.2.3】

No.1 主道路(流入部 A (北西) 県道 56号)からの右折

$$Vh1(C B) = 2 \quad (\text{台/時})$$

$$Vh2(C A) = 699 \quad (\text{台/時})$$

$$Q_x = (2 + 699) \div 3600 = 0.195 \quad (\text{台/秒})$$

$$g_x = 4.1 \text{ (秒)}, \quad h_x = 2.2 \text{ (秒)}$$

$$C_x = 0.195 \times \frac{\exp(-0.195 \times 4.1)}{1 - \exp(-0.195 \times 2.2)} = 0.251 \quad (\text{台/秒})$$

$$C_{px} = 0.251 \times 3600 = 903 \quad (\text{台/時})$$

$$C_{px} - \text{実交通量} = 903 - 0 = 903$$

$$\text{実交通量} / C_{px} = 0 / 903 = 0.000$$

<評価> 捌ける

No.2 従道路(流入部 B (西) 市道)からの左折

$$Vh2(C A) = 699 \quad (\text{台/時})$$

$$Q_x \div 3600 = 0.194 \quad (\text{台/秒})$$

$$g_x = 6.2 \text{ (秒)}, \quad h_x = 3.3 \text{ (秒)}$$

$$C_x = 0.194 \times \frac{\exp(-0.194 \times 6.2)}{1 - \exp(-0.194 \times 3.3)} = 0.123 \quad (\text{台/秒})$$

$$C_{px} = 0.123 \times 3600 = 442 \quad (\text{台/時})$$

$$C_{px} - \text{実交通量} = 442 - 1 = 441$$

$$\text{実交通量} / C_{px} = 1 / 442 = 0.002$$

<評価> 捌ける

No.3 従道路(流入部 B (西) 市道)からの右折

$$Vh2(C A) = 699 \quad (\text{台/時})$$

$$Vh3(C D) = 39 \quad (\text{台/時})$$

$$Vh4(A B) = 0 \quad (\text{台/時})$$

$$Vh5(A C) = 641 \quad (\text{台/時})$$

$$Vh7(D B) = 0 \quad (\text{台/時})$$

$$Vh8(D C) = 8 \quad (\text{台/時})$$

$$Q_x = (699 + 39 + 0 + 641 + 0 + 8) \div 3600 = 0.385 \quad (\text{台/秒})$$

$$g_x = 7.1 \text{ (秒)}, \quad h_x = 3.5 \text{ (秒)}$$

$$C_x = 0.385 \times \frac{\exp(-0.385 \times 7.1)}{1 - \exp(-0.385 \times 3.5)} = 0.034 \quad (\text{台/秒})$$

$$C_{px} = 0.034 \times 3600 = 122 \quad (\text{台/時})$$

$$C_{px} - \text{実交通量} = 122 - 1 = 121$$

$$\text{実交通量} / C_{px} = 1 / 122 = 0.008$$

<評価> 捌ける

No.4 従道路(流入部 B (西) 市道)の直進

$$Vh2(C A) = 699 \quad (\text{台/時})$$

$$Vh3(C D) = 39 \quad (\text{台/時})$$

$$Vh4(A B) = 0 \quad (\text{台/時})$$

$$Vh5(A C) = 641 \quad (\text{台/時})$$

$$Vh6(A D) = 10 \quad (\text{台/時})$$

$$Q_x = (699 + 39 + 0 + 641 + 10) \div 3600 = 0.386 \quad (\text{台/秒})$$

$$g_x = 6.5 \text{ (秒)}, \quad h_x = 4.0 \text{ (秒)}$$

$$C_x = 0.386 \times \frac{\exp(-0.386 \times 6.5)}{1 - \exp(-0.386 \times 4.0)} = 0.040 \quad (\text{台/秒})$$

$$C_{px} = 0.040 \times 3600 = 144 \quad (\text{台/時})$$

$$C_{px} - \text{実交通量} = 144 - 0 = 144$$

$$\text{実交通量} / C_{px} = 0 / 144 = 0.000$$

<評価> 捌ける

No.5 主道路(流入部 C (南東) 県道56号)からの右折

$$\begin{aligned} Vh1(A D) &= 10 \quad (\text{台/時}) \\ Vh2(A C) &= 641 \quad (\text{台/時}) \\ Qx &= (10 + 641) \div 3600 = 0.181 \quad (\text{台/秒}) \\ gx &= 4.1 \quad (\text{秒}), \quad hx = 2.2 \quad (\text{秒}) \\ Cx &= 0.181 \times \frac{\exp(-0.181 \times 4.1)}{1 - \exp(-0.181 \times 2.2)} = 0.262 \quad (\text{台/秒}) \end{aligned}$$

$$\begin{aligned} Cpx &= 0.262 \times 3600 = 943 \quad (\text{台/時}) \\ Cpx - \text{実交通量} &= 943 - 39 = 904 \\ \text{実交通量} / Cpx &= 39 / 943 = 0.041 \end{aligned}$$

<評価> 捌ける

No.6 従道路(流入部 D (東) 市道)からの左折

$$\begin{aligned} Vh2(A C) &= 641 \quad (\text{台/時}) \\ Qx &\div 3600 = 0.178 \quad (\text{台/秒}) \\ gx &= 6.2 \quad (\text{秒}), \quad hx = 3.3 \quad (\text{秒}) \\ Cx &= 0.178 \times \frac{\exp(-0.178 \times 6.2)}{1 - \exp(-0.178 \times 3.3)} = 0.133 \quad (\text{台/秒}) \end{aligned}$$

$$\begin{aligned} Cpx &= 0.133 \times 3600 = 478 \quad (\text{台/時}) \\ Cpx - \text{実交通量} &= 478 - 8 = 470 \\ \text{実交通量} / Cpx &= 8 / 478 = 0.017 \end{aligned}$$

<評価> 捌ける

No.7 従道路(流入部 D (東) 市道)からの右折

$$\begin{aligned} Vh2(A C) &= 641 \quad (\text{台/時}) \\ Vh3(A B) &= 0 \quad (\text{台/時}) \\ Vh4(C D) &= 39 \quad (\text{台/時}) \\ Vh5(C A) &= 699 \quad (\text{台/時}) \\ Vh7(B D) &= 0 \quad (\text{台/時}) \\ Vh8(B A) &= 1 \quad (\text{台/時}) \\ Qx &= (641 + 0 + 39 + 699 + 0 + 1) \div 3600 = 0.383 \quad (\text{台/秒}) \\ gx &= 7.1 \quad (\text{秒}), \quad hx = 3.5 \quad (\text{秒}) \\ Cx &= 0.383 \times \frac{\exp(-0.383 \times 7.1)}{1 - \exp(-0.383 \times 3.5)} = 0.034 \quad (\text{台/秒}) \end{aligned}$$

$$\begin{aligned} Cpx &= 0.034 \times 3600 = 122 \quad (\text{台/時}) \\ Cpx - \text{実交通量} &= 122 - 55 = 67 \\ \text{実交通量} / Cpx &= 55 / 122 = 0.451 \end{aligned}$$

<評価> 捌ける

No.8 従道路(流入部 D (東) 市道)の直進

$$\begin{aligned} Vh2(A C) &= 641 \quad (\text{台/時}) \\ Vh3(A B) &= 0 \quad (\text{台/時}) \\ Vh4(C D) &= 39 \quad (\text{台/時}) \\ Vh5(C A) &= 699 \quad (\text{台/時}) \\ Vh6(C B) &= 2 \quad (\text{台/時}) \\ Qx &= (641 + 0 + 39 + 699 + 2) \div 3600 = 0.384 \quad (\text{台/秒}) \\ gx &= 6.5 \quad (\text{秒}), \quad hx = 4.0 \quad (\text{秒}) \\ Cx &= 0.384 \times \frac{\exp(-0.384 \times 6.5)}{1 - \exp(-0.384 \times 4.0)} = 0.040 \quad (\text{台/秒}) \end{aligned}$$

$$\begin{aligned} Cpx &= 0.040 \times 3600 = 144 \quad (\text{台/時}) \\ Cpx - \text{実交通量} &= 144 - 0 = 144 \\ \text{実交通量} / Cpx &= 0 / 144 = 0.000 \end{aligned}$$

<評価> 捌ける

混用車線の計算

従道路(流入部 B)の左折・直進・右折混用車線

$$\begin{aligned} C_m &= \left(\frac{1}{1 \div 442} + \frac{0}{0} + \frac{1}{144} + 1 \div 122 \right) \\ &= \left(\frac{1}{0.002} + 0.000 + 0.008 \right) = 200 \end{aligned}$$

$$\begin{aligned} C_m - \text{実交通量} &= 200 - 2 = 198 \\ \text{実交通量} / C_m &= 2 / 200 = 0.010 \quad \text{<評価> 捌ける} \end{aligned}$$

従道路(流入部 D)の左折・直進・右折混用車線

$$\begin{aligned} C_m &= \left(\frac{8}{8 \div 478} + \frac{0}{0} + \frac{55}{144} + 55 \div 122 \right) \\ &= \left(\frac{8}{0.017} + 0.000 + 0.451 \right) = 134 \end{aligned}$$

$$\begin{aligned} C_m - \text{実交通量} &= 134 - 63 = 71 \\ \text{実交通量} / C_m &= 63 / 134 = 0.470 \quad \text{<評価> 捌ける} \end{aligned}$$

一時停止制御交差点の交通容量検討
 (「平面交差の計画と設計」基礎編 (2018年版) P135~)

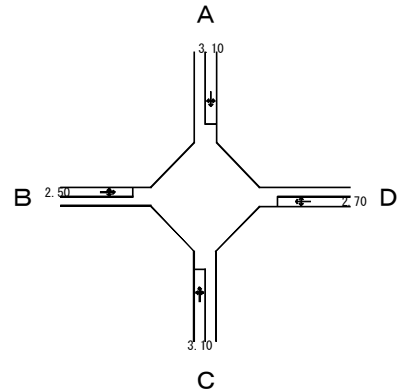
『地点2 開店後 平日』

横断可能容量、評価 交差点名：(計画地前)

No	実交通量 Mn	Qx	gx	hx	交通容量 Cpx	交通容量差 Cpx - Mn	交通容量比 Mn / Cpx	評価
1	2	0.181	4.1	2.2	943	941	0.002	OK
2	0	0.180	6.2	3.3	475	475	0.000	OK
3	1	0.377	7.1	3.5	126	125	0.008	OK
4	0	0.377	6.5	4.0	151	151	0.000	OK
5	38	0.185	4.1	2.2	932	894	0.041	OK
6	4	0.184	6.2	3.3	464	460	0.009	OK
7	51	0.376	7.1	3.5	129	78	0.395	OK
8	1	0.376	6.5	4.0	151	150	0.007	OK
混1	1				125	124	0.008	OK
混2	56				136	80	0.412	OK

- No.1 : 主道路(流入部 A (北西)県道56号)からの右折
- No.2 : 従道路(流入部 B (西)市道)からの左折
- No.3 : 従道路(流入部 B (西)市道)からの右折
- No.4 : 従道路(流入部 B (西)市道)の直進
- No.5 : 主道路(流入部 C (南東)県道56号)からの右折
- No.6 : 従道路(流入部 D (東)市道)からの左折
- No.7 : 従道路(流入部 D (東)市道)からの右折
- No.8 : 従道路(流入部 D (東)市道)の直進
- No.混1 : 従道路(流入部 B (西)市道)左直右混用車線
- No.混2 : 従道路(流入部 D (東)市道)左直右混用車線

交差点概略図



- A : (北西) 県道56号
- B : (西) 市道
- C : (南東) 県道56号
- D : (東) 市道

全体評価

従道路流入部の方向別交通流の横断可能容量は、次式で求める

$$C_x = Q_x \times \frac{\exp(-Q_x \times g_x)}{1 - \exp(-Q_x \times h_x)}$$

- ここで、
 Cx : 従道路流入部の方向別交通流(xは直進、右折、左折の別)の交通容量〔台/秒〕
 Qx : 従道路のx方向交通と交錯する交通需要(Vi)の総和〔台/秒〕
 Vi : 従道路のx方向交通と交錯する方向別の交通需要〔台/秒〕
 gx : 従道路のx方向交通が通過可能と判断する交通需要Qx最小ギャップ(臨界ギャップ)〔秒〕
 hx : 従道路のx方向交通が、同一ギャップを2台連続して通過できるときの追従車頭時間〔秒〕

【「平面交差の計画と設計」基礎編 (2018年版) P135 式 3.2.2】

従道路の各方向別交通流が交錯する交通流の交通流率の構成

現地での調査結果を利用する等、実測が基本である。
 また、交通流の交通流率は、補正を行わない。

主道路へ流入する左折に対する場合 Qx = V2	
主道路から流入する右折の場合 Qx = V1 + V2	
主道路の横断に対する場合 Qx = V2 + V3 + V4 + V5 + V6	
主道路へ流入する右折の場合 Qx = V2 + V3 + V4 + V5 + V7 + V8	

通行の優先順位を考慮し、主交通の右折に対する従交通(直進・右折)及び、従交通直進に対する対向車線の右折交通は交通流に影響を及ぼさないと設定した

一時停止交差点における基本臨界ギャップと追従車頭時間

現地での調査、または、HCM2010の例(下表)を参考にして考える。

交通流	基本臨界ギャップ〔秒〕			基本追従車頭時間〔秒〕			
	2車線道路 (主道路)	4車線道路 (主道路)	6車線道路 (主道路)	2車線道路	4車線道路	6車線道路	
主道路からの左折	4.1	4.1	5.3	2.2	2.2	3.1	
主道路からのUターン	N/A	6.4広幅員 6.9狭幅員	5.6	N/A	2.5広幅員 3.1狭幅員	2.3	
従道路からの右折	6.2	6.9	7.1	3.3	3.3	3.9	
従道路の直進	1段横断	6.5	6.5	4.0	4.0	4.0	
	2段横断	沿道待ち	5.5				5.5
	中分待ち	5.5	5.5				
従道路からの左折	1段横断	7.1	7.5	3.5	3.5	3.8	
	2段横断	沿道待ち	6.1				6.5
	中分待ち	6.1	6.5				

注) 1. 米国における推奨値であり、我が国にそのまま適用できるとは限らない

2. 通行は米国方式(右側通行)

【「平面交差の計画と設計」基礎編(2018年版) P136 表 3.2.1】

混用車線の交通容量は、次式で求める

$$C_m = \frac{W_x}{(W_x \div C_{px})}$$

ここで、
 C_m : 従道路流入部の交通容量〔台/時〕
 W_x : 従道路の各方向別の交通需要〔台/時〕
 C_{px} : 従道路流入部の方向別(xは直進、右折、左折の別)の交通容量〔台/時〕

【「平面交差の計画と設計」基礎編(2018年版) P136 式 3.2.3】

No.1 主道路(流入部 A (北西) 県道 56号)からの右折

$$Vh1(C B) = 1 \quad (\text{台/時})$$

$$Vh2(C A) = 649 \quad (\text{台/時})$$

$$Q_x = (1 + 649) \div 3600 = 0.181 \quad (\text{台/秒})$$

$$g_x = 4.1 \text{ (秒)}, \quad h_x = 2.2 \text{ (秒)}$$

$$C_x = 0.181 \times \frac{\exp(-0.181 \times 4.1)}{1 - \exp(-0.181 \times 2.2)} = 0.262 \quad (\text{台/秒})$$

$$C_{px} = 0.262 \times 3600 = 943 \quad (\text{台/時})$$

$$C_{px} - \text{実交通量} = 943 - 2 = 941$$

$$\text{実交通量} / C_{px} = 2 / 943 = 0.002 \quad <\text{評価}> \quad \text{捌ける}$$

No.2 従道路(流入部 B (西) 市道)からの左折

$$Vh2(C A) = 649 \quad (\text{台/時})$$

$$Q_x \div 3600 = 0.180 \quad (\text{台/秒})$$

$$g_x = 6.2 \text{ (秒)}, \quad h_x = 3.3 \text{ (秒)}$$

$$C_x = 0.180 \times \frac{\exp(-0.180 \times 6.2)}{1 - \exp(-0.180 \times 3.3)} = 0.132 \quad (\text{台/秒})$$

$$C_{px} = 0.132 \times 3600 = 475 \quad (\text{台/時})$$

$$C_{px} - \text{実交通量} = 475 - 0 = 475$$

$$\text{実交通量} / C_{px} = 0 / 475 = 0.000 \quad <\text{評価}> \quad \text{捌ける}$$

No.3 従道路(流入部 B (西) 市道)からの右折

$$Vh2(C A) = 649 \quad (\text{台/時})$$

$$Vh3(C D) = 38 \quad (\text{台/時})$$

$$Vh4(A B) = 2 \quad (\text{台/時})$$

$$Vh5(A C) = 664 \quad (\text{台/時})$$

$$Vh7(D B) = 1 \quad (\text{台/時})$$

$$Vh8(D C) = 4 \quad (\text{台/時})$$

$$Q_x = (649 + 38 + 2 + 664 + 1 + 4) \div 3600 = 0.377 \quad (\text{台/秒})$$

$$g_x = 7.1 \text{ (秒)}, \quad h_x = 3.5 \text{ (秒)}$$

$$C_x = 0.377 \times \frac{\exp(-0.377 \times 7.1)}{1 - \exp(-0.377 \times 3.5)} = 0.035 \quad (\text{台/秒})$$

$$C_{px} = 0.035 \times 3600 = 126 \quad (\text{台/時})$$

$$C_{px} - \text{実交通量} = 126 - 1 = 125$$

$$\text{実交通量} / C_{px} = 1 / 126 = 0.008 \quad <\text{評価}> \quad \text{捌ける}$$

No.4 従道路(流入部 B (西) 市道)の直進

$$Vh2(C A) = 649 \quad (\text{台/時})$$

$$Vh3(C D) = 38 \quad (\text{台/時})$$

$$Vh4(A B) = 2 \quad (\text{台/時})$$

$$Vh5(A C) = 664 \quad (\text{台/時})$$

$$Vh6(A D) = 3 \quad (\text{台/時})$$

$$Q_x = (649 + 38 + 2 + 664 + 3) \div 3600 = 0.377 \quad (\text{台/秒})$$

$$g_x = 6.5 \text{ (秒)}, \quad h_x = 4.0 \text{ (秒)}$$

$$C_x = 0.377 \times \frac{\exp(-0.377 \times 6.5)}{1 - \exp(-0.377 \times 4.0)} = 0.042 \quad (\text{台/秒})$$

$$C_{px} = 0.042 \times 3600 = 151 \quad (\text{台/時})$$

$$C_{px} - \text{実交通量} = 151 - 0 = 151$$

$$\text{実交通量} / C_{px} = 0 / 151 = 0.000 \quad <\text{評価}> \quad \text{捌ける}$$

No.5 主道路(流入部 C (南東) 県道56号)からの右折

$$\begin{aligned} Vh1(A D) &= 3 \quad (\text{台/時}) \\ Vh2(A C) &= 664 \quad (\text{台/時}) \\ Qx &= (3 + 664) \div 3600 = 0.185 \quad (\text{台/秒}) \\ gx &= 4.1 \quad (\text{秒}), \quad hx = 2.2 \quad (\text{秒}) \\ Cx &= 0.185 \times \frac{\exp(-0.185 \times 4.1)}{1 - \exp(-0.185 \times 2.2)} = 0.259 \quad (\text{台/秒}) \end{aligned}$$

$$\begin{aligned} Cpx &= 0.259 \times 3600 = 932 \quad (\text{台/時}) \\ Cpx - \text{実交通量} &= 932 - 38 = 894 \\ \text{実交通量} / Cpx &= 38 / 932 = 0.041 \end{aligned}$$

<評価> 捌ける

No.6 従道路(流入部 D (東) 市道)からの左折

$$\begin{aligned} Vh2(A C) &= 664 \quad (\text{台/時}) \\ Qx \div 3600 &= 0.184 \quad (\text{台/秒}) \\ gx &= 6.2 \quad (\text{秒}), \quad hx = 3.3 \quad (\text{秒}) \\ Cx &= 0.184 \times \frac{\exp(-0.184 \times 6.2)}{1 - \exp(-0.184 \times 3.3)} = 0.129 \quad (\text{台/秒}) \end{aligned}$$

$$\begin{aligned} Cpx &= 0.129 \times 3600 = 464 \quad (\text{台/時}) \\ Cpx - \text{実交通量} &= 464 - 4 = 460 \\ \text{実交通量} / Cpx &= 4 / 464 = 0.009 \end{aligned}$$

<評価> 捌ける

No.7 従道路(流入部 D (東) 市道)からの右折

$$\begin{aligned} Vh2(A C) &= 664 \quad (\text{台/時}) \\ Vh3(A B) &= 2 \quad (\text{台/時}) \\ Vh4(C D) &= 38 \quad (\text{台/時}) \\ Vh5(C A) &= 649 \quad (\text{台/時}) \\ Vh7(B D) &= 0 \quad (\text{台/時}) \\ Vh8(B A) &= 0 \quad (\text{台/時}) \\ Qx &= (664 + 2 + 38 + 649 + 0 + 0) \div 3600 = 0.376 \quad (\text{台/秒}) \\ gx &= 7.1 \quad (\text{秒}), \quad hx = 3.5 \quad (\text{秒}) \\ Cx &= 0.376 \times \frac{\exp(-0.376 \times 7.1)}{1 - \exp(-0.376 \times 3.5)} = 0.036 \quad (\text{台/秒}) \end{aligned}$$

$$\begin{aligned} Cpx &= 0.036 \times 3600 = 129 \quad (\text{台/時}) \\ Cpx - \text{実交通量} &= 129 - 51 = 78 \\ \text{実交通量} / Cpx &= 51 / 129 = 0.395 \end{aligned}$$

<評価> 捌ける

No.8 従道路(流入部 D (東) 市道)の直進

$$\begin{aligned} Vh2(A C) &= 664 \quad (\text{台/時}) \\ Vh3(A B) &= 2 \quad (\text{台/時}) \\ Vh4(C D) &= 38 \quad (\text{台/時}) \\ Vh5(C A) &= 649 \quad (\text{台/時}) \\ Vh6(C B) &= 1 \quad (\text{台/時}) \\ Qx &= (664 + 2 + 38 + 649 + 1) \div 3600 = 0.376 \quad (\text{台/秒}) \\ gx &= 6.5 \quad (\text{秒}), \quad hx = 4.0 \quad (\text{秒}) \\ Cx &= 0.376 \times \frac{\exp(-0.376 \times 6.5)}{1 - \exp(-0.376 \times 4.0)} = 0.042 \quad (\text{台/秒}) \end{aligned}$$

$$\begin{aligned} Cpx &= 0.042 \times 3600 = 151 \quad (\text{台/時}) \\ Cpx - \text{実交通量} &= 151 - 1 = 150 \\ \text{実交通量} / Cpx &= 1 / 151 = 0.007 \end{aligned}$$

<評価> 捌ける

混用車線の計算

従道路(流入部 B)の左折・直進・右折混用車線

$$\begin{aligned} C_m &= \left(\frac{0 + 0 + 1}{0 \div 475 + 0 \div 151 + 1 \div 126} \right) \\ &= \left(\frac{0 + 0 + 1}{0.000 + 0.000 + 0.008} \right) = 125 \end{aligned}$$

$$\begin{aligned} C_m - \text{実交通量} &= 125 - 1 = 124 \\ \text{実交通量} / C_m &= 1 / 125 = 0.008 \end{aligned}$$

<評価> 捌ける

従道路(流入部 D)の左折・直進・右折混用車線

$$\begin{aligned} C_m &= \left(\frac{4 + 1 + 51}{4 \div 464 + 1 \div 151 + 51 \div 129} \right) \\ &= \left(\frac{4 + 1 + 51}{0.009 + 0.007 + 0.395} \right) = 136 \end{aligned}$$

$$\begin{aligned} C_m - \text{実交通量} &= 136 - 56 = 80 \\ \text{実交通量} / C_m &= 56 / 136 = 0.412 \end{aligned}$$

<評価> 捌ける

資料（交通調査結果）

自動車類交通量調査結果	
・ No. 1 交差点 ~ No. 3 交差点	1
歩行者類交通量調査結果	
・ No. 1 交差点、No. 2 交差点	7
信号現示調査結果	
・ No. 1 交差点、No. 3 交差点	9
交差点現況図	
・ No. 1 交差点 ~ No. 3 交差点	11

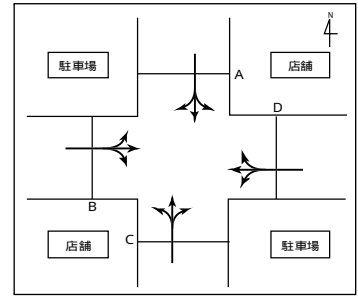
自動車類交通量調査結果

流入別自動車交通量調査表

調査地点：1交差点

調査年月日：令和7年10月26日(日)

天候：雨時々曇り



方向												A断面流入合計(+ +)								
種別	大型車	小型車	自動車	大型車	自動	大型車	小型車	自動車	大型車	自動	大型車	小型車	自動車	大型車	自動	大型車	小型車	自動車	大型車	自動
時間帯	類計	混入率	類計	混入率	類計	混入率	類計	混入率	類計	混入率	類計	混入率	類計	混入率	類計	混入率	類計	混入率	類計	混入率
8時台	0	3	3	0.0%	0	19	559	578	3.3%	1	1	12	13	7.7%	0	20	574	594	3.4%	1
9時台	0	1	1	0.0%	1	37	391	428	8.6%	9	0	1	1	0.0%	1	37	393	430	8.6%	11
10時台	0	4	4	0.0%	0	5	498	503	1.0%	2	0	7	7	0.0%	0	5	509	514	1.0%	2
11時台	1	4	5	20.0%	1	24	490	514	4.7%	21	0	3	3	0.0%	0	25	497	522	4.8%	22
12時台	0	3	3	0.0%	1	27	474	501	5.4%	9	0	0	0	0.0%	0	27	477	504	5.4%	10
13時台	0	10	10	0.0%	0	27	508	535	5.0%	18	1	7	8	12.5%	0	28	525	553	5.1%	18
14時台	0	1	1	0.0%	0	25	469	494	5.1%	15	0	10	10	0.0%	1	25	480	505	5.0%	16
15時台	0	2	2	0.0%	0	11	454	465	2.4%	2	1	7	8	12.5%	0	12	463	475	2.5%	2
16時台	1	5	6	16.7%	0	4	412	416	1.0%	4	0	5	5	0.0%	0	5	422	427	1.2%	4
17時台	0	1	1	0.0%	1	31	508	539	5.8%	1	0	0	0	0.0%	0	31	509	540	5.7%	2
18時台	0	3	3	0.0%	0	13	526	539	2.4%	7	0	6	6	0.0%	0	13	535	548	2.4%	7
19時台	1	4	5	20.0%	0	12	339	351	3.4%	3	0	9	9	0.0%	0	13	352	365	3.6%	3
20時台	0	0	0	0.0%	1	0	211	211	0.0%	0	0	7	7	0.0%	1	0	218	218	0.0%	2
21時台	0	7	7	0.0%	1	0	201	201	0.0%	0	1	4	5	20.0%	0	1	212	213	0.5%	1
22時台	0	0	0	0.0%	1	1	90	91	1.1%	3	0	1	1	0.0%	1	1	91	92	1.1%	5
合計	3	48	51	5.9%	7	236	6,130	6,366	3.7%	95	4	79	83	4.8%	4	243	6,257	6,500	3.7%	106

方向												B断面流入合計(+ +)								
種別	大型車	小型車	自動車	大型車	自動	大型車	小型車	自動車	大型車	自動	大型車	小型車	自動車	大型車	自動	大型車	小型車	自動車	大型車	自動
時間帯	類計	混入率	類計	混入率	類計	混入率	類計	混入率	類計	混入率	類計	混入率	類計	混入率	類計	混入率	類計	混入率	類計	混入率
8時台	0	6	6	0.0%	1	0	0	0	0.0%	0	4	12	16	25.0%	0	4	18	22	18.2%	1
9時台	0	1	1	0.0%	0	0	1	1	0.0%	1	0	31	31	0.0%	4	0	33	33	0.0%	5
10時台	0	8	8	0.0%	0	8	8	0.0%	0	1	87	88	1.1%	0	1	103	104	1.0%	0	
11時台	1	7	8	12.5%	1	0	0	0	0.0%	0	6	114	120	5.0%	1	7	121	128	5.5%	2
12時台	0	0	0	0.0%	1	1	7	8	12.5%	1	0	69	69	0.0%	7	1	76	77	1.3%	9
13時台	0	6	6	0.0%	0	0	1	1	0.0%	1	0	78	78	0.0%	0	0	85	85	0.0%	1
14時台	3	16	19	15.8%	0	1	4	5	20.0%	1	1	111	112	0.9%	1	5	131	136	3.7%	2
15時台	0	6	6	0.0%	0	0	5	5	0.0%	0	1	102	103	1.0%	0	1	113	114	0.9%	0
16時台	0	9	9	0.0%	0	0	7	7	0.0%	0	0	84	84	0.0%	0	0	100	100	0.0%	0
17時台	1	6	7	14.3%	1	0	0	0	0.0%	0	1	103	104	1.0%	0	2	109	111	1.8%	1
18時台	0	10	10	0.0%	1	0	12	12	0.0%	0	0	54	54	0.0%	1	0	76	76	0.0%	2
19時台	0	6	6	0.0%	1	0	0	0	0.0%	0	0	21	21	0.0%	0	0	27	27	0.0%	1
20時台	0	1	1	0.0%	1	1	7	8	12.5%	1	0	10	10	0.0%	1	1	18	19	5.3%	3
21時台	0	1	1	0.0%	0	0	4	4	0.0%	1	0	7	7	0.0%	0	0	12	12	0.0%	1
22時台	0	0	0	0.0%	0	0	0	0	0.0%	0	0	0	0	0.0%	1	0	0	0	0.0%	1
合計	5	83	88	5.7%	7	3	56	59	5.1%	6	14	883	897	1.6%	16	22	1,022	1,044	2.1%	29

方向												C断面流入合計(+ +)								
種別	大型車	小型車	自動車	大型車	自動	大型車	小型車	自動車	大型車	自動	大型車	小型車	自動車	大型車	自動	大型車	小型車	自動車	大型車	自動
時間帯	類計	混入率	類計	混入率	類計	混入率	類計	混入率	類計	混入率	類計	混入率	類計	混入率	類計	混入率	類計	混入率	類計	混入率
8時台	0	15	15	0.0%	0	33	600	633	5.2%	15	0	4	4	0.0%	1	33	619	652	5.1%	16
9時台	1	4	5	20.0%	1	28	507	535	5.2%	9	0	10	10	0.0%	1	29	521	550	5.3%	11
10時台	0	10	10	0.0%	1	1	723	724	0.1%	3	0	6	6	0.0%	0	1	739	740	0.1%	4
11時台	0	16	16	0.0%	1	27	543	570	4.7%	10	0	4	4	0.0%	1	27	563	590	4.6%	12
12時台	1	6	7	14.3%	1	18	595	613	2.9%	15	0	0	0	0.0%	0	19	601	620	3.1%	16
13時台	7	6	13	53.8%	1	22	480	502	4.4%	10	0	1	1	0.0%	1	29	487	516	5.6%	12
14時台	3	4	7	42.9%	1	19	466	485	3.9%	10	0	7	7	0.0%	1	22	477	499	4.4%	12
15時台	0	16	16	0.0%	1	5	561	566	0.9%	1	0	4	4	0.0%	0	5	581	586	0.9%	2
16時台	0	12	12	0.0%	0	8	440	448	1.8%	0	0	4	4	0.0%	0	8	456	464	1.7%	0
17時台	0	3	3	0.0%	0	21	540	561	3.7%	1	0	1	1	0.0%	1	21	544	565	3.7%	2
18時台	0	13	13	0.0%	0	24	493	517	4.6%	4	0	9	9	0.0%	1	24	515	539	4.5%	5
19時台	0	7	7	0.0%	0	7	307	314	2.2%	3	0	4	4	0.0%	0	7	318	325	2.2%	3
20時台	1	4	5	20.0%	1	4	159	163	2.5%	1	0	1	1	0.0%	0	5	164	169	3.0%	2
21時台	0	0	0	0.0%	0	0	99	99	0.0%	1	0	1	1	0.0%	0	0	100	100	0.0%	1
22時台	1	4	5	20.0%	1	0	60	60	0.0%	0	0	1	1	0.0%	1	1	65	66	1.5%	2
合計	14	120	134	10.4%	9	217	6,573	6,790	3.2%	83	0	57	57	0.0%	8	231	6,750	6,981	3.3%	100

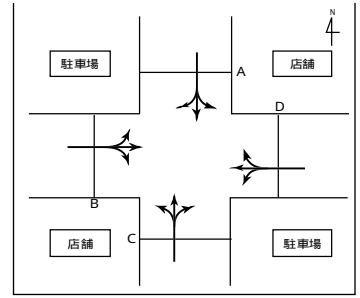
方向												D断面流入合計(+ +)								
種別	大型車	小型車	自動車	大型車	自動	大型車	小型車	自動車	大型車	自動	大型車	小型車	自動車	大型車	自動	大型車	小型車	自動車	大型車	自動
時間帯	類計	混入率	類計	混入率	類計	混入率	類計	混入率	類計	混入率	類計	混入率	類計	混入率	類計	混入率	類計	混入率	類計	混入率
8時台	0	3	3	0.0%	1	0	7	7	0.0%	0	0	19	19	0.0%	0	0	29	29	0.0%	1
9時台	0	4	4	0.0%	0	1	4	5	20.0%	0	0	1	1	0.0%	1	1	9	10	10.0%	1
10時台	0	2	2	0.0%	0	0	12	12	0.0%	0	0	21	21	0.0%	0	0	35	35	0.0%	0
11時台	0	3	3	0.0%	0	0	6	6	0.0%	0	0	10	10	0.0%	0	0	19	19	0.0%	0
12時台	3	4	7	42.9%	1	0	1	1	0.0%	1	1	19	20	5.0%	1	4	24	28	14.3%	3
13時台	1	12	13	7.7%	0	0	10	10	0.0%	1	1	22	23	4.3%	4	2	44	46	4.3%	5
14時台	1	12	13	7.7%	0	0	1	1	0.0%	0	0	15	15	0.0%	0	1	28	29	3.4%	1
15時台	1	12	13	7.7%	0	0	4	4	0.0%	0	0	13	13	0.0%	0	1	29	30	3.3%	0
16時台	1	4	5	20.0%	0	0	7	7	0.0%	0	0	10	10	0.0%	0	1	21	22	4.5%	0
17時台	1	6	7	14.3%	1	1	4	5	20.0%	0	1	16	17	5.9%	1	3	26	29	10.3%	2
18時台	1	4	5	20.0%	0	0	1	1	0.0%	0	0	3	3	0.0%	1	1	8	9	11.1%	1
19時台	0	1	1	0.0%	1	0	0	0	0.0%	0	0	1	1	0.0%	0	0	2	2	0.0%	1
20時台	0	6	6	0.0%	0	0	1	1	0.0%	0	0	0	0	0.0%	0	0	7	7	0.0%	0
21時台	0	1	1	0.0%	1	0	0	0	0.0%	0	0	0	0	0.0%	0	0	1	1	0.0%	1
22時台	0	4	4	0.0%	1	0	1	1	0.0%	0	1	4	5	20.0%	1	1	9	10	10.0%	2
合計	9	78	87	10.3%	6	2	59	61	3.3%	3	4	154	158	2.5%	9	15	291	306	4.9%	18

流入別自動車交通量調査表

調査地点：1交差点

調査年月日：令和7年10月27日(月)

天候：晴



方向 種別 時間帯	A断面流入合計(+ +)					B断面流入合計(+ +)					C断面流入合計(+ +)					D断面流入合計(+ +)									
	大型車	小型車	自動車 類計	大型車 混入率	自動 二輪車	大型車	小型車	自動車 類計	大型車 混入率	自動 二輪車	大型車	小型車	自動車 類計	大型車 混入率	自動 二輪車	大型車	小型車	自動車 類計	大型車 混入率	自動 二輪車	大型車	小型車	自動車 類計	大型車 混入率	自動 二輪車
8時台	0	4	4	0.0%	1	18	556	574	3.1%	0	0	10	0.0%	0	18	570	588	3.1%	1	0	0	0	0	0	0
9時台	0	0	0	0.0%	0	40	352	392	10.2%	6	0	1	0.0%	0	40	353	393	10.2%	6	0	0	0	0	0	0
10時台	0	4	4	0.0%	0	30	480	510	5.9%	8	0	0	0.0%	0	30	484	514	5.8%	8	0	0	0	0	0	0
11時台	0	1	1	0.0%	4	25	486	511	4.9%	19	0	3	0.0%	0	25	490	515	4.9%	23	0	0	0	0	0	0
12時台	1	4	5	20.0%	0	33	477	510	6.5%	9	0	0	0.0%	1	34	481	515	6.6%	10	0	0	0	0	0	0
13時台	1	10	11	9.1%	1	16	432	448	3.6%	18	1	7	12.5%	1	18	449	467	3.9%	20	0	0	0	0	0	0
14時台	0	1	1	0.0%	0	21	448	469	4.5%	13	0	6	0.0%	1	21	455	476	4.4%	14	0	0	0	0	0	0
15時台	0	4	4	0.0%	0	16	514	530	3.0%	9	0	3	0.0%	0	16	521	537	3.0%	9	0	0	0	0	0	0
16時台	0	4	4	0.0%	0	23	465	488	4.7%	4	1	8	9.11%	0	24	477	501	4.8%	4	0	0	0	0	0	0
17時台	0	0	0	0.0%	0	22	458	480	4.6%	0	0	2	0.0%	0	22	460	482	4.6%	0	0	0	0	0	0	0
18時台	0	7	7	0.0%	1	6	482	488	1.2%	3	1	7	12.5%	1	7	496	503	1.4%	5	0	0	0	0	0	0
19時台	1	4	5	20.0%	1	7	355	362	1.9%	4	0	10	10.0%	0	8	369	377	2.1%	5	0	0	0	0	0	0
20時台	0	1	1	0.0%	1	0	216	216	0.0%	0	0	6	0.0%	1	0	223	223	0.0%	2	0	0	0	0	0	0
21時台	1	7	8	12.5%	0	6	186	192	3.1%	0	0	3	0.0%	0	7	196	203	3.4%	0	0	0	0	0	0	0
22時台	0	0	0	0.0%	1	6	78	84	7.1%	3	0	1	0.0%	1	6	79	85	7.1%	5	0	0	0	0	0	0
合計	4	51	55	7.3%	10	269	5,985	6,254	4.3%	96	3	67	4.3%	6	276	6,103	6,379	4.3%	112	0	0	0	0	0	0

方向 種別 時間帯	A断面流入合計(+ +)					B断面流入合計(+ +)					C断面流入合計(+ +)					D断面流入合計(+ +)									
	大型車	小型車	自動車 類計	大型車 混入率	自動 二輪車	大型車	小型車	自動車 類計	大型車 混入率	自動 二輪車	大型車	小型車	自動車 類計	大型車 混入率	自動 二輪車	大型車	小型車	自動車 類計	大型車 混入率	自動 二輪車	大型車	小型車	自動車 類計	大型車 混入率	自動 二輪車
8時台	1	6	7	14.3%	0	0	1	1	0.0%	0	4	16	20.0%	0	5	23	28	17.9%	0	0	0	0	0	0	0
9時台	0	1	1	0.0%	1	0	1	1	0.0%	0	0	22	0.0%	4	0	24	24	0.0%	5	0	0	0	0	0	0
10時台	1	5	6	16.7%	0	0	7	7	0.0%	0	1	110	0.9%	0	2	122	124	1.6%	0	0	0	0	0	0	0
11時台	0	6	6	0.0%	0	0	0	0	0.0%	1	7	122	5.4%	0	7	128	135	5.2%	1	0	0	0	0	0	0
12時台	0	2	2	0.0%	1	0	10	10	0.0%	0	1	75	1.3%	3	1	87	88	1.1%	4	0	0	0	0	0	0
13時台	0	3	3	0.0%	0	0	1	1	0.0%	0	0	69	0.0%	1	0	73	73	0.0%	1	0	0	0	0	0	0
14時台	3	13	16	18.8%	0	1	4	5	20.0%	1	0	82	0.0%	0	4	99	103	3.9%	1	0	0	0	0	0	0
15時台	0	11	11	0.0%	0	1	4	5	20.0%	1	0	82	0.0%	0	1	97	98	1.0%	1	0	0	0	0	0	0
16時台	1	4	5	20.0%	0	1	10	11	9.1%	4	1	99	1.0%	1	3	113	116	2.6%	5	0	0	0	0	0	0
17時台	0	7	7	0.0%	1	0	1	1	0.0%	0	0	97	0.0%	0	0	105	105	0.0%	1	0	0	0	0	0	0
18時台	0	10	10	0.0%	1	1	13	14	7.1%	1	0	57	0.0%	1	1	80	81	1.2%	3	0	0	0	0	0	0
19時台	1	7	8	12.5%	0	0	0	0	0.0%	0	1	22	4.3%	0	2	29	31	6.5%	0	0	0	0	0	0	0
20時台	0	1	1	0.0%	1	1	7	8	12.5%	1	0	15	0.0%	0	1	23	24	4.2%	2	0	0	0	0	0	0
21時台	0	0	0	0.0%	0	1	4	5	20.0%	1	0	7	0.0%	0	1	11	12	8.3%	1	0	0	0	0	0	0
22時台	0	1	1	0.0%	1	0	0	0	0.0%	1	0	0	0.0%	1	0	1	1	0.0%	3	0	0	0	0	0	0
合計	7	77	84	8.3%	6	6	63	69	8.7%	11	15	875	8.90	11	28	1,015	1,043	2.7%	28	0	0	0	0	0	0

方向 種別 時間帯	A断面流入合計(+ +)					B断面流入合計(+ +)					C断面流入合計(+ +)					D断面流入合計(+ +)									
	大型車	小型車	自動車 類計	大型車 混入率	自動 二輪車	大型車	小型車	自動車 類計	大型車 混入率	自動 二輪車	大型車	小型車	自動車 類計	大型車 混入率	自動 二輪車	大型車	小型車	自動車 類計	大型車 混入率	自動 二輪車	大型車	小型車	自動車 類計	大型車 混入率	自動 二輪車
8時台	1	13	14	7.1%	0	39	466	505	7.7%	9	0	3	3	0.0%	0	40	482	522	7.7%	9	0	0	0	0	0
9時台	0	3	3	0.0%	0	37	502	539	6.9%	9	1	9	10.0%	1	38	514	552	6.9%	10	0	0	0	0	0	0
10時台	0	12	12	0.0%	0	24	631	655	3.7%	6	0	5	0.0%	0	24	648	672	3.6%	6	0	0	0	0	0	0
11時台	0	21	21	0.0%	0	27	598	625	4.3%	9	0	3	0.0%	1	27	622	649	4.2%	10	0	0	0	0	0	0
12時台	1	6	7	14.3%	1	12	609	621	1.9%	15	0	1	0.0%	1	13	616	629	2.1%	17	0	0	0	0	0	0
13時台	0	13	13	0.0%	1	16	513	529	3.0%	9	0	1	0.0%	0	16	527	543	2.9%	10	0	0	0	0	0	0
14時台	3	4	7	42.9%	1	18	459	477	3.8%	9	1	7	12.5%	1	22	470	492	4.5%	11	0	0	0	0	0	0
15時台	1	13	14	7.1%	0	24	576	600	4.0%	13	1	10	11.91%	0	26	599	625	4.2%	13	0	0	0	0	0	0
16時台	0	15	15	0.0%	1	33	592	625	5.3%	15	0	3	0.0%	0	33	610	643	5.1%	16	0	0	0	0	0	0
17時台	0	3	3	0.0%	0	24	526	550	4.4%	10	0	0	0.0%	1	24	529	553	4.3%	11	0	0	0	0	0	0
18時台	1	6	7	14.3%	1	19	445	464	4.1%	0	1	6	7.14.3%	1	21	457	478	4.4%	2	0	0	0	0	0	0
19時台	1	7	8	12.5%	0	7	291	298	2.3%	7	0	3	0.0%	1	8	301	309	2.6%	8	0	0	0	0	0	0
20時台	0	3	3	0.0%	0	3	147	150	2.0%	1	0	0	0.0%	0	3	150	153	2.0%	1	0	0	0	0	0	0
21時台	0	1	1	0.0%	0	1	87	88	1.1%	0	0	1	0.0%	0	1	89	90	1.1%	0	0	0	0	0	0	0
22時台	1	4	5	20.0%	0	1	67	68	1.5%	1	0	0	0.0%	0	2	71	73	2.7%	1	0	0	0	0	0	0
合計	9	124	133	6.8%	5	285	6,509	6,794	4.2%	113	4	52	5.6	7	298	6,685	6,983	4.3%	125	0	0	0	0	0	0

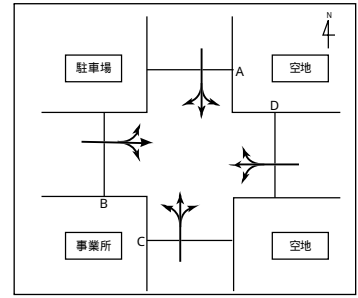
方向 種別 時間帯	A断面流入合計(+ +)					B断面流入合計(+ +)					C断面流入合計(+ +)					D断面流入合計(+ +)									
	大型車	小型車	自動車 類計	大型車 混入率	自動 二輪車	大型車	小型車	自動車 類計	大型車 混入率	自動 二輪車	大型車	小型車	自動車 類計	大型車 混入率	自動 二輪車	大型車	小型車	自動車 類計	大型車 混入率	自動 二輪車	大型車	小型車	自動車 類計	大型車 混入率	自動 二輪車
8時台	0	3	3	0.0%	1	1	4	5	20.0%	0	0	18	0.0%	1	1	25	26	3.8%	2	0	0	0	0	0	0
9時台	0	9	9	0.0%	1	1	4	5	20.0%	0	0	3	0.0%	0	1	16	17	5.9%	1	0	0	0	0	0	0
10時台	0	7	7	0.0%	0	0	2	2	0.0%	0	0	8	0.0%	0	0	17	17	0.0%	0	0	0	0	0	0	0
11時台	0	9	9	0.0%	1	0	3	3	0.0%	1	0	10	0.0%	1	0	22	22	0.0%	3	0	0	0	0	0	0
12時台	0	3	3	0.0%	1	0	0	0	0.0%	1	0	15	0.0%	1	0	18	18	0.0%	3	0	0	0	0	0	0
13時台	1	4	5	20.0%	1	0	6	6	0.0%	4	0	3	0.0%	1	1	13	14	7.1%	6	0	0	0	0	0	0
14時台	1	7	8	12.5%	1	1	4	5	20.0%	0	1	19	5.0%	3	3	30	33	9.1%	4	0	0	0	0	0	0
15時台	0	3	3	0.0%	0	0	3	3	0.0%	0	0	13	0.0%	0	0	19	19	0.0%	0	0	0	0	0	0	0
16時台	0	1	1	0.0%	0	0	1	1	0.0%	1	1	10	9.1%	0	1	12	13	7.7%	1	0	0	0	0	0	0
17時台	0	3	3	0.0%	0	0	0	0	0.0%	1	1	12	7.7%	0	1	15	16	6.3%	1	0	0	0	0		

流入別自動車交通量調査表

調査地点：2交差点

調査年月日：令和7年10月26日(日)

天候：雨時々曇り



方向 種別 時間帯	A断面流入合計(+ +)					A断面流入合計(+ +)					A断面流入合計(+ +)								
	大型車 類計	小型車 類計	自動車 類計	大型車 混入率	自動 二輪車	大型車 類計	小型車 類計	自動車 類計	大型車 混入率	自動 二輪車	大型車 類計	小型車 類計	自動車 類計	大型車 混入率	自動 二輪車	大型車 類計	小型車 類計	自動車 類計	大型車 混入率
8時台	0	16	16	0.0%	1	4	337	341	1.2%	1	0	1	0.0%	0	4	354	358	1.1%	2
9時台	0	39	39	0.0%	0	7	387	394	1.8%	3	0	1	0.0%	0	7	427	434	1.6%	3
10時台	1	11	12	8.3%	0	7	586	593	1.2%	2	0	0	0.0%	0	8	597	605	1.3%	2
11時台	0	10	10	0.0%	1	3	604	607	0.5%	0	0	0	0.0%	0	3	614	617	0.5%	1
12時台	0	5	5	0.0%	0	3	604	607	0.5%	1	0	0	0.0%	0	3	609	612	0.5%	1
13時台	0	4	4	0.0%	1	10	549	559	1.8%	7	0	1	0.0%	0	10	554	564	1.8%	8
14時台	0	15	15	0.0%	1	1	607	608	0.2%	7	0	1	0.0%	1	1	623	624	0.2%	9
15時台	0	4	4	0.0%	1	15	564	579	2.6%	0	0	1	0.0%	0	15	569	584	2.6%	1
16時台	0	1	1	0.0%	1	3	502	505	0.6%	1	0	1	0.0%	0	3	504	507	0.6%	2
17時台	1	7	8	12.5%	1	1	532	533	0.2%	0	0	0	0.0%	0	2	539	541	0.4%	1
18時台	0	3	3	0.0%	1	3	385	388	0.8%	4	0	1	0.0%	1	3	389	392	0.8%	6
19時台	0	3	3	0.0%	1	1	348	349	0.3%	0	0	1	0.0%	0	1	352	353	0.3%	1
20時台	0	0	0	0.0%	1	0	232	232	0.0%	4	0	0	0.0%	0	0	232	232	0.0%	5
21時台	0	1	1	0.0%	0	0	160	160	0.0%	7	0	0	0.0%	1	0	161	161	0.0%	8
22時台	0	0	0	0.0%	1	0	105	105	0.0%	1	0	1	0.0%	0	0	106	106	0.0%	2
合計	2	119	121	1.7%	11	58	6,502	6,560	0.9%	38	0	9	0.0%	3	60	6,630	6,690	0.9%	52

方向 種別 時間帯	B断面流入合計(+ +)					B断面流入合計(+ +)					B断面流入合計(+ +)								
	大型車 類計	小型車 類計	自動車 類計	大型車 混入率	自動 二輪車	大型車 類計	小型車 類計	自動車 類計	大型車 混入率	自動 二輪車	大型車 類計	小型車 類計	自動車 類計	大型車 混入率	自動 二輪車	大型車 類計	小型車 類計	自動車 類計	大型車 混入率
8時台	0	1	1	0.0%	1	0	0	0	0.0%	0	0	0	0.0%	0	0	2	2	0.0%	2
9時台	0	0	0	0.0%	1	0	1	1	0.0%	0	0	0	0.0%	0	0	1	1	0.0%	1
10時台	0	0	0	0.0%	0	0	0	0	0.0%	0	0	0	0.0%	0	0	0	0	0.0%	0
11時台	1	0	1	100.0%	0	0	0	0	0.0%	0	0	1	0.0%	0	1	1	2	50.0%	0
12時台	0	0	0	0.0%	0	0	0	0	0.0%	0	0	1	0.0%	0	0	1	1	0.0%	0
13時台	0	0	0	0.0%	0	0	0	0	0.0%	0	0	1	0.0%	0	0	1	1	0.0%	0
14時台	0	1	1	0.0%	1	0	0	0	0.0%	0	0	1	0.0%	0	0	2	2	0.0%	1
15時台	0	0	0	0.0%	1	0	0	0	0.0%	0	0	0	0.0%	0	0	0	0	0.0%	1
16時台	0	0	0	0.0%	0	0	0	0	0.0%	0	0	1	0.0%	0	0	1	1	0.0%	0
17時台	0	1	1	0.0%	0	0	0	0	0.0%	0	0	1	0.0%	1	0	2	2	0.0%	1
18時台	0	1	1	0.0%	1	0	0	0	0.0%	0	0	4	0.0%	0	0	5	5	0.0%	1
19時台	0	2	2	0.0%	1	0	0	0	0.0%	0	0	0	0.0%	0	0	2	2	0.0%	1
20時台	0	1	1	0.0%	0	0	0	0	0.0%	0	0	0	0.0%	0	0	1	1	0.0%	0
21時台	0	0	0	0.0%	0	0	0	0	0.0%	0	0	0	0.0%	0	0	0	0	0.0%	0
22時台	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	1	7	8	12.5%	6	0	1	1	0.0%	0	0	11	0.0%	2	1	19	20	5.0%	8

方向 種別 時間帯	C断面流入合計(+ +)					C断面流入合計(+ +)					C断面流入合計(+ +)								
	大型車 類計	小型車 類計	自動車 類計	大型車 混入率	自動 二輪車	大型車 類計	小型車 類計	自動車 類計	大型車 混入率	自動 二輪車	大型車 類計	小型車 類計	自動車 類計	大型車 混入率	自動 二輪車	大型車 類計	小型車 類計	自動車 類計	大型車 混入率
8時台	0	0	0	0.0%	0	10	339	349	2.9%	4	0	3	0.0%	0	10	342	352	2.8%	4
9時台	0	1	1	0.0%	1	3	633	636	0.5%	1	1	7	12.5%	1	4	641	645	0.6%	3
10時台	0	0	0	0.0%	0	2	707	709	0.3%	5	0	0	0.0%	0	2	707	709	0.3%	5
11時台	1	1	2	50.0%	0	3	696	699	0.4%	4	0	5	0.0%	0	4	702	706	0.6%	4
12時台	0	0	0	0.0%	0	5	597	602	0.8%	1	0	4	0.0%	0	5	601	606	0.8%	1
13時台	0	1	1	0.0%	0	10	640	650	1.5%	1	0	3	0.0%	1	10	644	654	1.5%	2
14時台	0	1	1	0.0%	1	15	636	651	2.3%	0	1	4	20.0%	1	16	641	657	2.4%	2
15時台	0	1	1	0.0%	0	7	516	523	1.3%	4	0	6	0.0%	1	7	523	530	1.3%	5
16時台	0	1	1	0.0%	1	15	457	472	3.2%	1	0	3	0.0%	1	15	461	476	3.2%	3
17時台	0	0	0	0.0%	0	9	360	369	2.4%	3	0	12	0.0%	0	9	372	381	2.4%	3
18時台	0	0	0	0.0%	1	4	307	311	1.3%	1	0	0	0.0%	0	4	307	311	1.3%	2
19時台	0	0	0	0.0%	1	4	216	220	1.8%	0	0	1	0.0%	0	4	217	221	1.8%	1
20時台	0	3	3	0.0%	0	4	70	74	5.4%	0	0	4	0.0%	0	4	77	81	4.9%	0
21時台	0	0	0	0.0%	1	0	72	72	0.0%	0	0	3	0.0%	0	0	75	75	0.0%	1
22時台	0	1	1	0.0%	1	0	57	57	0.0%	0	0	1	0.0%	0	0	59	59	0.0%	1
合計	1	10	11	9.1%	7	91	6,303	6,394	1.4%	25	2	56	3.4%	5	94	6,369	6,463	1.5%	37

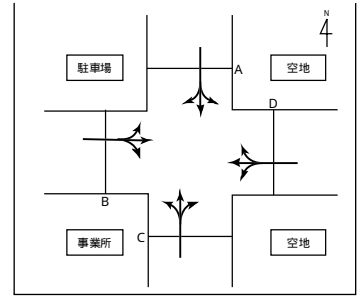
方向 種別 時間帯	D断面流入合計(+ +)					D断面流入合計(+ +)					D断面流入合計(+ +)								
	大型車 類計	小型車 類計	自動車 類計	大型車 混入率	自動 二輪車	大型車 類計	小型車 類計	自動車 類計	大型車 混入率	自動 二輪車	大型車 類計	小型車 類計	自動車 類計	大型車 混入率	自動 二輪車	大型車 類計	小型車 類計	自動車 類計	大型車 混入率
8時台	0	3	3	0.0%	1	0	1	1	0.0%	1	0	1	0.0%	0	0	5	5	0.0%	2
9時台	0	0	0	0.0%	0	0	1	1	0.0%	0	1	4	20.0%	0	1	5	6	16.7%	0
10時台	0	11	11	0.0%	0	0	0	0	0.0%	0	0	7	0.0%	1	0	18	18	0.0%	1
11時台	0	8	8	0.0%	0	0	0	0	0.0%	0	0	5	0.0%	1	0	13	13	0.0%	1
12時台	0	8	8	0.0%	0	0	0	0	0.0%	0	0	5	0.0%	0	0	13	13	0.0%	0
13時台	1	4	5	20.0%	0	0	0	0	0.0%	1	0	0	0.0%	0	1	4	5	20.0%	1
14時台	1	4	5	20.0%	1	0	1	1	0.0%	1	0	0	0.0%	0	1	5	6	16.7%	2
15時台	0	3	3	0.0%	1	0	1	1	0.0%	0	0	3	0.0%	0	0	7	7	0.0%	1
16時台	1	10	11	9.1%	1	0	0	0	0.0%	0	0	0	0.0%	0	1	10	11	9.1%	1
17時台	0	1	1	0.0%	1	0	0	0	0.0%	0	0	3	0.0%	1	0	4	4	0.0%	2
18時台	0	0	0	0.0%	1	0	0	0	0.0%	0	0	4	0.0%	1	0	4	4	0.0%	2
19時台	0	1	1	0.0%	0	0	1	1	0.0%	0	0	1	0.0%	1	0	3	3	0.0%	1
20時台	0	0	0	0.0%	0	0	0	0	0.0%	1	0	1	0.0%	0	0	1	1	0.0%	1
21時台	0	0	0	0.0%	0	0	1	1	0.0%	1	0	0	0.0%	0	0	1	1	0.0%	1
22時台	0	0	0	0.0%	0	0	0	0	0.0%	0	0	1	0.0%	0	0	1	1	0.0%	0
合計	3	53	56	5.4%	6	0	6	6	0.0%	5	1	35	2.8%	5	4	94	98	4.1%	16

流入別自動車交通量調査表

調査地点：2交差点

調査年月日：令和7年10月27日(月)

天候：晴



方向 種別 時間帯	A断面流入合計(+ +)					B断面流入合計(+ +)					C断面流入合計(+ +)					D断面流入合計(+ +)									
	大型車 類計	小型車 類計	自動車 混入率	大型車 混入率	自動 二輪車	大型車 類計	小型車 類計	自動車 混入率	大型車 混入率	自動 二輪車	大型車 類計	小型車 類計	自動車 混入率	大型車 混入率	自動 二輪車	大型車 類計	小型車 類計	自動車 混入率	大型車 混入率	自動 二輪車	大型車 類計	小型車 類計	自動車 混入率	大型車 混入率	自動 二輪車
8時台	0	0	0.0%	0	0	13	583	596	2.2%	1	0	4	4	0.0%	0	13	583	596	2.2%	1	0	4	4	0.0%	0
9時台	0	0	0.0%	1	28	28	367	395	7.1%	6	0	0	0	0.0%	0	28	367	395	7.1%	6	0	0	0	0.0%	0
10時台	0	3	3.0%	0	13	617	630	2.1%	10	0	2	2	0.0%	0	13	622	635	2.0%	10	0	2	2	0.0%	0	
11時台	1	6	7.14%	3	27	624	651	4.1%	18	0	1	1	0.0%	0	28	631	659	4.2%	21	0	1	1	0.0%	0	
12時台	0	6	6.0%	0	19	504	523	3.6%	19	1	4	5	20.0%	0	20	514	534	3.7%	19	1	4	5	20.0%	0	
13時台	0	0	0.0%	1	10	492	502	2.0%	15	0	1	1	0.0%	0	10	493	503	2.0%	16	0	1	1	0.0%	0	
14時台	0	1	1.0%	1	18	504	522	3.4%	10	0	1	1	0.0%	0	18	506	524	3.4%	11	0	1	1	0.0%	0	
15時台	0	3	3.0%	0	11	513	524	2.1%	7	1	1	2	50.0%	0	12	517	529	2.3%	7	1	1	2	50.0%	0	
16時台	0	6	6.0%	0	14	568	582	2.4%	2	0	0	0	0.0%	0	14	574	588	2.4%	2	0	0	0	0.0%	0	
17時台	0	3	3.0%	1	9	592	601	1.5%	1	1	7	8	12.5%	1	10	602	612	1.6%	3	3	3	3	0.0%	0	
18時台	0	6	6.0%	1	1	574	575	0.2%	3	0	0	0	0.0%	1	1	580	581	0.2%	5	0	0	0	0.0%	0	
19時台	0	3	3.0%	0	3	321	324	0.9%	4	0	3	3	0.0%	0	3	327	330	0.9%	4	0	3	3	0.0%	0	
20時台	0	0	0.0%	1	1	220	221	0.5%	1	0	0	0	0.0%	0	1	220	221	0.5%	2	0	0	0	0.0%	0	
21時台	1	4	5.0%	0	0	183	183	0.0%	1	0	0	0	0.0%	0	1	187	188	0.5%	1	0	0	0	0.0%	0	
22時台	0	4	4.0%	0	1	78	79	1.3%	7	0	1	1	0.0%	1	1	83	84	1.2%	8	0	1	1	0.0%	0	
合計	2	45	4.7%	9	168	6,736	6,904	2.4%	105	3	25	28	10.7%	3	173	6,806	6,979	2.5%	117	6	11	12	8.3%	6	

方向 種別 時間帯	A断面流入合計(+ +)					B断面流入合計(+ +)					C断面流入合計(+ +)					D断面流入合計(+ +)									
	大型車 類計	小型車 類計	自動車 混入率	大型車 混入率	自動 二輪車	大型車 類計	小型車 類計	自動車 混入率	大型車 混入率	自動 二輪車	大型車 類計	小型車 類計	自動車 混入率	大型車 混入率	自動 二輪車	大型車 類計	小型車 類計	自動車 混入率	大型車 混入率	自動 二輪車	大型車 類計	小型車 類計	自動車 混入率	大型車 混入率	自動 二輪車
8時台	0	0	0.0%	1	0	1	0	1	0.0%	1	0	4	4	0.0%	0	0	5	5	0.0%	2	0	1	1	0.0%	0
9時台	0	4	4.0%	1	0	1	1	0.0%	0	0	1	1	0.0%	1	0	6	6	0.0%	2	0	1	1	0.0%	0	
10時台	0	0	0.0%	0	0	0	0	0.0%	0	0	1	1	0.0%	0	0	1	1	0.0%	0	0	1	1	0.0%	0	
11時台	0	3	3.0%	1	0	1	1	0.0%	0	0	0	0	0.0%	1	0	4	4	0.0%	2	0	1	1	0.0%	0	
12時台	0	3	3.0%	1	0	0	0	0.0%	0	0	3	3	0.0%	1	0	6	6	0.0%	2	0	1	1	0.0%	0	
13時台	0	6	6.0%	1	0	0	0	0.0%	0	0	1	1	0.0%	1	0	7	7	0.0%	2	0	1	1	0.0%	0	
14時台	0	3	3.0%	0	0	0	0	0.0%	0	0	0	0	0.0%	1	0	3	3	0.0%	1	0	1	1	0.0%	0	
15時台	0	0	0.0%	0	0	0	0	0.0%	0	2	0	2	100.0%	0	2	0	2	100.0%	0	0	2	2	100.0%	0	
16時台	1	0	1.0%	0	0	0	0	0.0%	0	1	0	1	100.0%	0	2	0	2	100.0%	0	0	2	2	100.0%	0	
17時台	1	4	5.0%	0	0	4	4	0.0%	1	0	0	0	0.0%	0	1	8	9	11.1%	1	0	1	1	0.0%	0	
18時台	0	0	0.0%	0	0	1	1	0.0%	0	0	0	0	0.0%	0	0	1	1	0.0%	0	0	1	1	0.0%	0	
19時台	0	1	1.0%	0	0	1	1	0.0%	0	0	1	1	0.0%	0	0	3	3	0.0%	0	0	3	3	0.0%	0	
20時台	0	1	1.0%	1	0	1	1	0.0%	0	0	0	0	0.0%	1	0	2	2	0.0%	2	0	1	1	0.0%	0	
21時台	0	0	0.0%	0	0	1	1	0.0%	0	0	1	1	0.0%	0	0	2	2	0.0%	0	0	2	2	0.0%	0	
22時台	0	1	1.0%	1	0	0	0	0.0%	1	0	0	0	0.0%	0	0	1	1	0.0%	2	0	1	1	0.0%	0	
合計	2	26	2.8%	7	0	11	11	0.0%	3	3	12	15	20.0%	6	5	49	54	9.3%	16	6	11	12	8.3%	6	

方向 種別 時間帯	A断面流入合計(+ +)					B断面流入合計(+ +)					C断面流入合計(+ +)					D断面流入合計(+ +)								
	大型車 類計	小型車 類計	自動車 混入率	大型車 混入率	自動 二輪車	大型車 類計	小型車 類計	自動車 混入率	大型車 混入率	自動 二輪車	大型車 類計	小型車 類計	自動車 混入率	大型車 混入率	自動 二輪車	大型車 類計	小型車 類計	自動車 混入率	大型車 混入率	自動 二輪車	大型車 類計	小型車 類計	自動車 混入率	大型車 混入率
8時台	0	1	1.0%	1	15	486	501	3.0%	10	0	7	7	0.0%	1	15	494	509	2.9%	12	0	7	7	0.0%	0
9時台	0	6	6.0%	1	27	529	556	4.9%	10	1	4	5	20.0%	1	28	539	567	4.9%	12	0	4	5	20.0%	0
10時台	0	1	1.0%	0	12	637	649	1.8%	7	0	4	4	0.0%	0	12	642	654	1.8%	7	0	4	4	0.0%	0
11時台	0	1	1.0%	1	13	550	563	2.3%	7	1	4	5	20.0%	0	14	555	569	2.5%	8	0	4	5	20.0%	0
12時台	0	0	0.0%	1	9	610	619	1.5%	6	0	3	3	0.0%	0	9	613	622	1.4%	7	0	3	3	0.0%	0
13時台	1	6	7.14%	1	13	510	523	2.5%	6	1	4	5	20.0%	0	15	520	535	2.8%	7	0	4	5	20.0%	0
14時台	0	0	0.0%	0	10	549	559	1.8%	10	1	9	10	10.0%	0	11	558	569	1.9%	10	0	9	10	10.0%	0
15時台	0	3	3.0%	0	10	571	581	1.7%	11	0	8	8	0.0%	0	10	582	592	1.7%	11	0	8	8	0.0%	0
16時台	1	1	2.0%	0	13	581	594	2.2%	7	0	3	3	0.0%	0	14	585	599	2.3%	7	0	3	3	0.0%	0
17時台	0	3	3.0%	0	18	585	603	3.0%	13	0	0	0	0.0%	0	18	588	606	3.0%	13	0	0	0	0.0%	0
18時台	0	0	0.0%	0	3	496	499	0.6%	16	1	4	5	20.0%	1	4	500	504	0.8%	17	0	4	5	20.0%	0
19時台	0	0	0.0%	1	3	304	307	1.0%	13	0	7	7	0.0%	1	3	311	314	1.0%	15	0	7	7	0.0%	0
20時台	0	1	1.0%	1	4	144	148	2.7%	3	0	1	1	0.0%	0	4	146	150	2.7%	4	0	1	1	0.0%	0
21時台	0	1	1.0%	1	1	87	88	1.1%	1	1	4	5	20.0%	1	2	92	94	2.1%	3	0	4	5	20.0%	0
22時台	0	1	1.0%	1	0	64	64	0.0%	1	0	0	0	0.0%	0	0	65	65	0.0%	2	0	0	0	0.0%	0
合計	2	25	2.7%	9	151	6,703	6,854	2.2%	121	6	62	68	8.8%	5	159	6,790	6,949	2.3%	135	6	11	12	8.3%	6

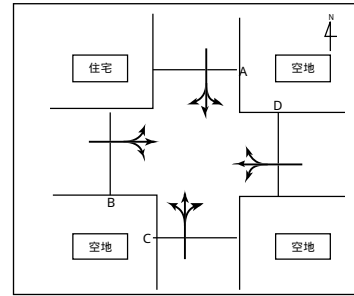
方向 種別 時間帯	A断面流入合計(+ +)					B断面流入合計(+ +)					C断面流入合計(+ +)					D断面流入合計(+ +)								
	大型車 類計	小型車 類計	自動車 混入率	大型車 混入率	自動 二輪車	大型車 類計	小型車 類計	自動車 混入率	大型車 混入率	自動 二輪車	大型車 類計	小型車 類計	自動車 混入率	大型車 混入率	自動 二輪車	大型車 類計	小型車 類計	自動車 混入率	大型車 混入率	自動 二輪車	大型車 類計	小型車 類計	自動車 混入率	大型車 混入率
8時台	0	0	0.0%	1	0	0	0	0.0%	1	0	0	0	0.0%	1	0	0	0	0.0%	3	0	0	0	0.0%	0
9時台	0	0	0.0%	0	0	1	1	0.0%	1	1	4	5	20.0%	0	1	5	6	16.7%	1	0	4	5	20.0%	0
10時台	0	4	4.0%	0	0	1	1	0.0%	0	0	1	1	0.0%	0	0	6	6	0.0%	0	0	6	6	0.0%	0
11時台	0	1	1.0%	3	0	1	1	0.0%	1	0	0	0	0.0%	0	0	2	2	0.0%	4	0	1	1	0.0%	0
12時台	0	3	3.0%	1	0	0	0	0.0%	1	0	0	0	0.0%	0	0	3	3	0.0%	2	0	1	1	0.0%	0
13時台	1	4	5.0%	0	0	0	0	0.0%	1	0	1	1	0.0%	1	1	5	6	16.7%	2	0	1	1	0.0%	0
14時台	0	1	1.0%	0	0	1	1	0.0%	0	0	0	0	0.0%	1	0	2	2	0.0%	1	0	1	1	0.0%	0
15時台	0	3	3.0%	0	0	0	0	0.0%	0	0	0	0	0.0%	0	0	3	3	0.0%	0	0	3	3	0.0%	0
16時台	0	1	1.0%	0	0	0	0	0.0%	0	0	1	1	0.0%	0	0	2	2	0.0%	0	0	2	2	0.0%	0
17時台	0	0	0.0%	0	0	1	1	0.0%	0	0	1	1	0.0%	0	0	2	2	0.0%	0	0	2	2	0.0%	0
18時台	0	4	4.0%	0	0	1	1	0.0%	0	0	1	1	0.0%	1	0	6	6	0.0%	1	0	6			

流入別自動車交通量調査表

調査地点：3交差点

調査年月日：令和7年10月26日(日)

天候：雨時々曇り



方向												A断面流入合計(+ +)										
種別	大型車	小型車	自動車	大型車	自動	大型車	小型車	自動車	大型車	自動	大型車	小型車	自動車	大型車	自動	大型車	小型車	自動車	大型車	自動		
時間帯	類計	混入率	二輪車	類計	混入率	二輪車	類計	混入率	二輪車	類計	混入率	二輪車	類計	混入率	二輪車	類計	混入率	二輪車	類計	混入率	二輪車	
8時台	0	3	0.0%	1	1	292	293	0.3%	0	0	0	0	1	1	295	296	0.3%	2				
9時台	0	1	0.0%	1	7	381	388	1.8%	6	0	6	6	0.0%	0	7	388	395	1.8%	7			
10時台	0	0	0.0%	0	8	598	606	1.3%	0	0	2	2	0.0%	0	8	600	608	1.3%	0			
11時台	0	6	6.0%	0	2	609	611	0.3%	0	0	6	6	0.0%	0	2	621	623	0.3%	0			
12時台	0	4	4.0%	0	3	590	593	0.5%	1	0	4	4	0.0%	0	3	598	601	0.5%	1			
13時台	0	2	2.0%	0	5	534	539	0.9%	2	0	2	2	0.0%	0	5	538	543	0.9%	2			
14時台	0	5	5.0%	0	8	572	580	1.4%	0	0	3	3	0.0%	0	8	580	588	1.4%	0			
15時台	0	4	4.0%	0	16	532	548	2.9%	0	1	6	7	14.3%	1	17	542	559	3.0%	1			
16時台	1	6	7.14%	1	4	546	550	0.7%	1	0	6	6	0.0%	0	5	558	563	0.9%	2			
17時台	1	6	7.14%	1	0	507	507	0.0%	1	0	1	1	0.0%	0	1	514	515	0.2%	2			
18時台	0	1	1.0%	1	3	394	397	0.8%	4	0	3	3	0.0%	0	3	398	401	0.7%	5			
19時台	1	9	10.0%	1	1	336	337	0.3%	1	1	7	8	12.5%	0	3	352	355	0.8%	2			
20時台	1	10	11.1%	0	1	243	244	0.4%	3	0	3	3	0.0%	1	2	256	258	0.8%	4			
21時台	0	0	0.0%	0	1	169	170	0.6%	0	0	0	0	0.0%	1	1	169	170	0.6%	1			
22時台	0	0	0.0%	0	1	99	100	1.0%	0	0	0	0	0.0%	0	1	99	100	1.0%	0			
合計	4	57	6.1%	6	61	6,402	6,463	0.9%	19	2	49	51	3.9%	4	67	6,508	6,575	1.0%	29			

方向												B断面流入合計(+ +)										
種別	大型車	小型車	自動車	大型車	自動	大型車	小型車	自動車	大型車	自動	大型車	小型車	自動車	大型車	自動	大型車	小型車	自動車	大型車	自動		
時間帯	類計	混入率	二輪車	類計	混入率	二輪車	類計	混入率	二輪車	類計	混入率	二輪車	類計	混入率	二輪車	類計	混入率	二輪車	類計	混入率	二輪車	
8時台	0	0	0.0%	0	0	0	0	0.0%	0	0	0	4	4	0.0%	0	0	4	4	0.0%	0		
9時台	0	6	6.0%	1	1	4	5	20.0%	1	0	1	1	0.0%	0	1	11	12	8.3%	2			
10時台	0	6	6.0%	0	0	2	2	0.0%	0	0	4	4	0.0%	0	0	12	12	0.0%	0			
11時台	0	5	5.0%	1	0	0	0	0.0%	0	0	5	5	0.0%	0	0	10	10	0.0%	1			
12時台	0	4	4.0%	0	0	1	1	0.0%	0	0	5	5	0.0%	0	0	10	10	0.0%	0			
13時台	1	6	7.14%	1	0	0	0	0.0%	0	0	1	1	0.0%	0	1	7	8	12.5%	1			
14時台	0	9	9.0%	0	0	0	0	0.0%	0	0	2	2	0.0%	0	0	11	11	0.0%	0			
15時台	0	4	4.0%	0	0	1	1	0.0%	0	0	0	0	0.0%	1	0	5	5	0.0%	1			
16時台	0	7	7.0%	1	0	0	0	0.0%	1	0	4	4	0.0%	0	0	11	11	0.0%	2			
17時台	0	4	4.0%	0	0	1	1	0.0%	1	0	0	0	0.0%	1	0	5	5	0.0%	2			
18時台	0	1	1.0%	1	0	0	0	0.0%	0	0	6	6	0.0%	1	0	7	7	0.0%	2			
19時台	0	0	0.0%	1	0	0	0	0.0%	0	0	1	1	0.0%	1	0	1	1	0.0%	2			
20時台	0	1	1.0%	1	0	0	0	0.0%	0	0	0	0	0.0%	1	0	1	1	0.0%	2			
21時台	0	0	0.0%	0	0	0	0	0.0%	1	0	1	1	0.0%	1	0	1	1	0.0%	2			
22時台	0	1	1.0%	0	0	0	0	0.0%	0	0	1	1	0.0%	0	0	2	2	0.0%	0			
合計	1	54	5.5%	7	1	9	10	10.0%	4	0	35	35	0.0%	6	2	98	100	2.0%	17			

方向												C断面流入合計(+ +)										
種別	大型車	小型車	自動車	大型車	自動	大型車	小型車	自動車	大型車	自動	大型車	小型車	自動車	大型車	自動	大型車	小型車	自動車	大型車	自動		
時間帯	類計	混入率	二輪車	類計	混入率	二輪車	類計	混入率	二輪車	類計	混入率	二輪車	類計	混入率	二輪車	類計	混入率	二輪車	類計	混入率	二輪車	
8時台	0	1	1.0%	0	4	331	331	0.0%	3	0	1	1	0.0%	1	0	333	333	0.0%	4			
9時台	0	7	7.0%	0	4	601	605	0.7%	1	0	0	0	0.0%	1	4	608	612	0.7%	2			
10時台	0	4	4.0%	0	1	696	697	0.1%	3	0	0	0	0.0%	0	1	700	701	0.1%	3			
11時台	0	1	1.0%	0	2	672	674	0.3%	3	0	3	3	0.0%	0	2	676	678	0.3%	3			
12時台	1	7	8.12%	0	5	616	621	0.8%	1	0	6	6	0.0%	0	6	629	635	0.9%	1			
13時台	0	1	1.0%	0	4	645	649	0.6%	1	0	1	1	0.0%	0	4	647	651	0.6%	1			
14時台	0	6	6.0%	0	8	591	599	1.3%	2	0	1	1	0.0%	0	8	598	606	1.3%	2			
15時台	0	1	1.0%	1	1	480	481	0.2%	1	0	3	3	0.0%	0	1	484	485	0.2%	2			
16時台	0	6	6.0%	1	12	436	448	2.7%	0	1	4	5	20.0%	0	13	446	459	2.8%	1			
17時台	0	0	0.0%	1	7	382	389	1.8%	4	1	4	5	20.0%	0	8	386	394	2.0%	5			
18時台	0	0	0.0%	1	3	292	295	1.0%	3	1	4	5	20.0%	1	4	296	300	1.3%	5			
19時台	0	1	1.0%	0	3	216	219	1.4%	0	0	1	1	0.0%	1	3	218	221	1.4%	1			
20時台	0	0	0.0%	0	4	69	73	5.5%	0	0	3	3	0.0%	1	4	72	76	5.3%	1			
21時台	0	1	1.0%	1	1	66	67	1.5%	0	0	1	1	0.0%	0	1	68	69	1.4%	1			
22時台	0	0	0.0%	0	0	58	58	0.0%	1	0	1	1	0.0%	1	0	59	59	0.0%	2			
合計	1	36	3.7%	5	55	6,151	6,206	0.9%	23	3	33	36	8.3%	6	59	6,220	6,279	0.9%	34			

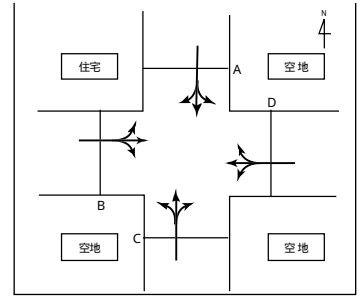
方向												D断面流入合計(+ +)										
種別	大型車	小型車	自動車	大型車	自動	大型車	小型車	自動車	大型車	自動	大型車	小型車	自動車	大型車	自動	大型車	小型車	自動車	大型車	自動		
時間帯	類計	混入率	二輪車	類計	混入率	二輪車	類計	混入率	二輪車	類計	混入率	二輪車	類計	混入率	二輪車	類計	混入率	二輪車	類計	混入率	二輪車	
8時台	0	1	1.0%	1	0	0	0	0.0%	1	0	10	10	0.0%	0	0	11	11	0.0%	2			
9時台	1	10	11.1%	1	0	1	1	0.0%	1	1	6	7	14.3%	0	2	17	19	10.5%	2			
10時台	0	11	11.0%	0	0	4	4	0.0%	0	0	9	9	0.0%	0	0	24	24	0.0%	0			
11時台	0	4	4.0%	0	0	1	1	0.0%	1	0	9	9	0.0%	0	0	14	14	0.0%	1			
12時台	0	5	5.0%	0	0	1	1	0.0%	0	0	9	9	0.0%	0	0	15	15	0.0%	0			
13時台	0	5	5.0%	0	0	1	1	0.0%	0	0	11	11	0.0%	0	0	17	17	0.0%	0			
14時台	0	9	9.0%	0	0	1	1	0.0%	0	0	8	8	0.0%	0	0	18	18	0.0%	0			
15時台	0	3	3.0%	1	0	0	0	0.0%	0	0	13	13	0.0%	1	0	16	16	0.0%	2			
16時台	0	4	4.0%	1	0	1	1	0.0%	1	1	6	7	14.3%	0	1	11	12	8.3%	2			
17時台	1	6	7.14%	0	0	1	1	0.0%	1	1	18	19	5.3%	0	2	25	27	7.4%	1			
18時台	1	10	11.1%	0	0	1	1	0.0%	1	1	4	5	20.0%	0	2	15	17	11.8%	1			
19時台	1	4	5.0%	0	0	0	0	0.0%	0	0	1	1	0.0%	1	1	5	6	16.7%	1			
20時台	7	10	17.4%	1	0	4	4	0.0%	1	0	3	3	0.0%	1	7	17	24	29.2%	3			
21時台	0	1	1.0%	1	0	1	1	0.0%	1	0	1	1	0.0%	1	0	3	3	0.0%	3			
22時台	0	1	1.0%	1	0	1	1	0.0%	1	0	1	1	0.0%	1	0	3	3	0.0%	3			
合計	11	84	9.5%	7	0	18	18	0.0%	9	4	109	113	3.5%	5	15	211	226	6.6%	21			

流入別自動車交通量調査表

調査地点：3交差点

調査年月日：令和7年10月27日(月)

天候：晴



方向 種別 時間帯	A断面流入合計(+ +)					B断面流入合計(+ +)					C断面流入合計(+ +)					D断面流入合計(+ +)								
	大型車	小型車	自動車 類計	大型車 混入率	自動 二輪車	大型車	小型車	自動車 類計	大型車 混入率	自動 二輪車	大型車	小型車	自動車 類計	大型車 混入率	自動 二輪車	大型車	小型車	自動車 類計	大型車 混入率	自動 二輪車	大型車	小型車	自動車 類計	大型車 混入率
8時台	1	12	13	7.7%	1	15	520	535	2.8%	1	0	6	6	0.0%	0	16	538	554	2.9%	2	0	0	0	0.0%
9時台	0	1	1	0.0%	1	27	388	415	6.5%	6	0	0	0	0.0%	0	27	389	416	6.5%	7	0	0	0	0.0%
10時台	0	6	6	0.0%	0	21	588	609	3.4%	8	0	4	4	0.0%	0	21	598	619	3.4%	8	0	0	0	0.0%
11時台	0	6	6	0.0%	1	31	613	644	4.8%	28	1	4	5	20.0%	0	32	623	655	4.9%	29	0	0	0	0.0%
12時台	0	1	1	0.0%	1	27	562	589	4.6%	18	1	4	5	20.0%	1	28	567	595	4.7%	20	0	0	0	0.0%
13時台	1	4	5	20.0%	1	9	489	498	1.8%	18	0	4	4	0.0%	0	10	497	507	2.0%	19	0	0	0	0.0%
14時台	1	10	11	9.1%	1	12	474	486	2.5%	9	0	1	1	0.0%	1	13	485	498	2.6%	11	0	0	0	0.0%
15時台	0	6	6	0.0%	0	14	549	563	2.5%	13	0	3	3	0.0%	0	14	558	572	2.4%	13	0	0	0	0.0%
16時台	0	4	4	0.0%	0	12	534	546	2.2%	0	0	0	0	0.0%	0	12	538	550	2.2%	0	0	0	0	0.0%
17時台	0	5	5	0.0%	0	14	594	608	2.3%	1	0	5	5	0.0%	0	14	604	618	2.3%	1	0	0	0	0.0%
18時台	1	13	14	7.1%	0	4	532	536	0.7%	3	1	7	8	12.5%	0	6	552	558	1.1%	3	0	0	0	0.0%
19時台	0	4	4	0.0%	1	3	360	363	0.8%	0	0	0	0	0.0%	1	3	364	367	0.8%	2	0	0	0	0.0%
20時台	0	1	1	0.0%	1	1	223	224	0.4%	1	0	10	10	0.0%	0	1	234	235	0.4%	2	0	0	0	0.0%
21時台	0	0	0	0.0%	0	1	172	173	0.6%	4	0	0	0	0.0%	1	1	172	173	0.6%	5	0	0	0	0.0%
22時台	0	1	1	0.0%	1	0	84	84	0.0%	1	0	1	1	0.0%	1	0	86	86	0.0%	3	0	0	0	0.0%
合計	4	74	78	5.1%	9	191	6,682	6,873	2.8%	111	3	49	52	5.8%	5	198	6,805	7,003	2.8%	125	0	0	0	0.0%

方向 種別 時間帯	A断面流入合計(+ +)					B断面流入合計(+ +)					C断面流入合計(+ +)					D断面流入合計(+ +)								
	大型車	小型車	自動車 類計	大型車 混入率	自動 二輪車	大型車	小型車	自動車 類計	大型車 混入率	自動 二輪車	大型車	小型車	自動車 類計	大型車 混入率	自動 二輪車	大型車	小型車	自動車 類計	大型車 混入率	自動 二輪車	大型車	小型車	自動車 類計	大型車 混入率
8時台	1	9	10	10.0%	1	0	0	0	0.0%	1	1	7	8	12.5%	1	2	16	18	11.1%	3	0	0	0	0.0%
9時台	0	3	3	0.0%	1	1	12	13	7.7%	1	0	10	10	0.0%	0	1	25	26	3.8%	2	0	0	0	0.0%
10時台	0	5	5	0.0%	0	0	2	2	0.0%	0	0	6	6	0.0%	0	0	13	13	0.0%	0	0	0	0	0.0%
11時台	0	8	8	0.0%	0	0	3	3	0.0%	0	0	6	6	0.0%	0	0	17	17	0.0%	0	0	0	0	0.0%
12時台	0	3	3	0.0%	1	0	0	0	0.0%	1	4	7	11	36.4%	0	4	10	14	28.6%	2	0	0	0	0.0%
13時台	1	7	8	12.5%	1	0	0	0	0.0%	0	0	0	0	0.0%	1	1	7	8	12.5%	2	0	0	0	0.0%
14時台	0	3	3	0.0%	1	0	1	1	0.0%	1	1	12	13	7.7%	1	1	16	17	5.9%	3	0	0	0	0.0%
15時台	1	5	6	16.7%	1	0	3	3	0.0%	0	1	5	6	16.7%	0	2	13	15	13.3%	1	0	0	0	0.0%
16時台	0	13	13	0.0%	0	0	3	3	0.0%	0	0	5	5	0.0%	0	0	21	21	0.0%	0	0	0	0	0.0%
17時台	0	7	7	0.0%	0	0	2	2	0.0%	0	0	7	7	0.0%	0	0	16	16	0.0%	0	0	0	0	0.0%
18時台	0	7	7	0.0%	1	0	4	4	0.0%	0	0	12	12	0.0%	1	0	23	23	0.0%	2	0	0	0	0.0%
19時台	0	1	1	0.0%	0	0	1	1	0.0%	1	0	1	1	0.0%	0	0	3	3	0.0%	1	0	0	0	0.0%
20時台	0	1	1	0.0%	0	0	1	1	0.0%	0	0	0	0	0.0%	0	0	2	2	0.0%	0	0	0	0	0.0%
21時台	0	0	0	0.0%	1	0	1	1	0.0%	0	0	0	0	0.0%	1	0	1	1	0.0%	2	0	0	0	0.0%
22時台	0	1	1	0.0%	0	0	1	1	0.0%	1	0	1	1	0.0%	0	0	3	3	0.0%	1	0	0	0	0.0%
合計	3	73	76	3.9%	8	1	34	35	2.9%	6	7	79	86	8.1%	5	11	186	197	5.6%	19	0	0	0	0.0%

方向 種別 時間帯	A断面流入合計(+ +)					B断面流入合計(+ +)					C断面流入合計(+ +)					D断面流入合計(+ +)								
	大型車	小型車	自動車 類計	大型車 混入率	自動 二輪車	大型車	小型車	自動車 類計	大型車 混入率	自動 二輪車	大型車	小型車	自動車 類計	大型車 混入率	自動 二輪車	大型車	小型車	自動車 類計	大型車 混入率	自動 二輪車	大型車	小型車	自動車 類計	大型車 混入率
8時台	1	7	8	12.5%	1	21	477	498	4.2%	9	0	3	3	0.0%	1	22	487	509	4.3%	11	0	0	0	0.0%
9時台	0	4	4	0.0%	1	28	516	544	5.1%	9	0	0	0	0.0%	0	28	520	548	5.1%	10	0	0	0	0.0%
10時台	0	0	0	0.0%	0	14	649	663	2.1%	5	0	3	3	0.0%	0	14	652	666	2.1%	5	0	0	0	0.0%
11時台	0	4	4	0.0%	0	23	569	592	3.9%	9	0	5	5	0.0%	0	23	578	601	3.8%	9	0	0	0	0.0%
12時台	1	6	7	14.3%	0	10	576	586	1.7%	16	1	9	10	10.0%	0	12	591	603	2.0%	16	0	0	0	0.0%
13時台	0	1	1	0.0%	1	12	501	513	2.3%	9	0	1	1	0.0%	0	12	503	515	2.3%	10	0	0	0	0.0%
14時台	0	7	7	0.0%	0	6	522	528	1.1%	13	1	4	5	20.0%	0	7	533	540	1.3%	13	0	0	0	0.0%
15時台	0	4	4	0.0%	0	16	613	629	2.5%	10	0	8	8	0.0%	1	16	625	641	2.5%	11	0	0	0	0.0%
16時台	0	2	2	0.0%	0	14	562	576	2.4%	6	0	5	5	0.0%	0	14	569	583	2.4%	6	0	0	0	0.0%
17時台	0	3	3	0.0%	0	6	588	594	1.0%	7	0	4	4	0.0%	0	6	595	601	1.0%	7	0	0	0	0.0%
18時台	0	6	6	0.0%	1	6	460	466	1.3%	7	1	12	13	7.7%	0	7	478	485	1.4%	8	0	0	0	0.0%
19時台	0	1	1	0.0%	1	3	309	312	1.0%	13	1	4	5	20.0%	1	4	314	318	1.3%	15	0	0	0	0.0%
20時台	0	0	0	0.0%	0	0	144	144	0.0%	0	0	0	0	0.0%	0	0	144	144	0.0%	0	0	0	0	0.0%
21時台	0	0	0	0.0%	1	0	93	93	0.0%	1	0	1	1	0.0%	1	0	94	94	0.0%	3	0	0	0	0.0%
22時台	0	1	1	0.0%	0	1	67	68	1.5%	0	0	1	1	0.0%	1	1	69	70	1.4%	1	0	0	0	0.0%
合計	2	46	48	4.2%	6	160	6,646	6,806	2.4%	114	4	60	64	6.3%	5	166	6,752	6,918	2.4%	125	0	0	0	0.0%

方向 種別 時間帯	A断面流入合計(+ +)					B断面流入合計(+ +)					C断面流入合計(+ +)					D断面流入合計(+ +)								
	大型車	小型車	自動車 類計	大型車 混入率	自動 二輪車	大型車	小型車	自動車 類計	大型車 混入率	自動 二輪車	大型車	小型車	自動車 類計	大型車 混入率	自動 二輪車	大型車	小型車	自動車 類計	大型車 混入率	自動 二輪車	大型車	小型車	自動車 類計	大型車 混入率
8時台	0	10	10	0.0%	1	0	3	3	0.0%	1	0	9	9	0.0%	1	0	22	22	0.0%	3	0	0	0	0.0%
9時台	0	7	7	0.0%	0	0	3	3	0.0%	1	1	9	10	10.0%	1	1	19	20	5.0%	2	0	0	0	0.0%
10時台	1	6	7	14.3%	0	0	2	2	0.0%	0	1	5	6	16.7%	0	2	13	15	13.3%	0	0	0	0	0.0%
11時台	1	7	8	12.5%	0	0	0	0	0.0%	0	0	9	9	0.0%	1	1	16	17	5.9%	1	0	0	0	0.0%
12時台	1	13	14	7.1%	0	1	7	8	12.5%	1	0	3	3	0.0%	1	2	23	25	8.0%	2	0	0	0	0.0%
13時台	0	7	7	0.0%	0	1	6	7	14.3%	0	0	9	9	0.0%	0	1	22	23	4.3%	0	0	0	0	0.0%
14時台	1	6	7	14.3%	0	0	1	1	0.0%	0	1	10	11	9.1%	1	2	17	19	10.5%	1	0	0	0	0.0%
15時台	0	5	5	0.0%	0	0	5	5	0.0%	0	0	5	5	0.0%	0	0	15	15	0.0%	0	0	0	0	0.0%
16時台	0	6	6	0.0%	0	0	4	4	0.0%	0	0	10	10	0.0%	0	0	20	20	0.0%	0	0	0	0	0.0%
17時台	0	5	5	0.0%	0	0	1	1	0.0%	0	0	7	7	0.0%	0	0	13	13	0.0%	0	0	0	0	0.0%
18時台	0	6	6	0.0%	0	0	0	0	0.0%	0	0	4	4	0.0%	0	0	10	10	0.0%	0	0	0	0	0.0%
19時台	0	1	1	0.0%	1	0	0	0	0.0%	0	0	3	3											

歩行者類交通量調査結果

歩行者交通量調査表

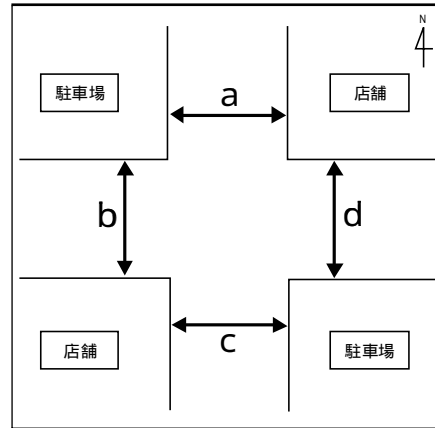
調査地点： 1交差点

調査年月日：令和7年10月26日(日)

天候：雨時々曇り

調査年月日：令和7年10月27日(月)

天候：晴



(休日)

方向 種別	a断面合計	b断面合計	c断面合計	d断面合計
時間帯	歩行者・自転車 (人・台)	歩行者・自転車 (人・台)	歩行者・自転車 (人・台)	歩行者・自転車 (人・台)
8時台	1	1	8	1
9時台	2	3	4	4
10時台	6	14	3	26
11時台	8	16	13	7
12時台	0	17	8	2
13時台	3	16	3	1
14時台	0	9	2	1
15時台	2	1	1	13
16時台	1	4	2	3
17時台	1	3	0	1
18時台	4	2	4	7
19時台	1	4	1	2
20時台	1	1	1	7
21時台	2	7	2	2
22時台	2	1	2	0
合計	34	99	54	77

(平日)

方向 種別	a断面合計	b断面合計	c断面合計	d断面合計
時間帯	歩行者・自転車 (人・台)	歩行者・自転車 (人・台)	歩行者・自転車 (人・台)	歩行者・自転車 (人・台)
8時台	4	3	2	0
9時台	10	10	3	5
10時台	22	13	0	17
11時台	15	16	5	11
12時台	19	12	10	5
13時台	10	9	7	10
14時台	4	13	0	18
15時台	10	20	1	7
16時台	20	13	4	11
17時台	4	2	2	2
18時台	0	5	4	4
19時台	4	7	2	0
20時台	2	1	1	5
21時台	4	1	0	5
22時台	1	1	2	2
合計	129	126	43	102

歩行者交通量調査表

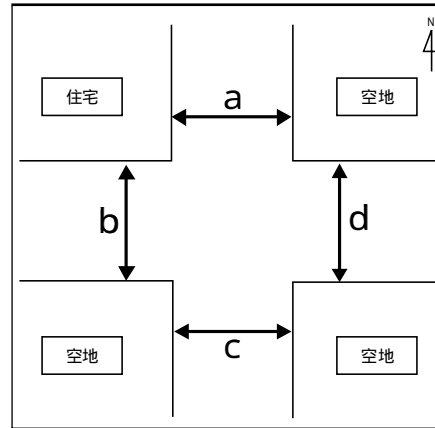
調査地点： 3交差点

調査年月日：令和7年10月26日(日)

天候：雨時々曇り

調査年月日：令和7年10月27日(月)

天候：晴



(休日)

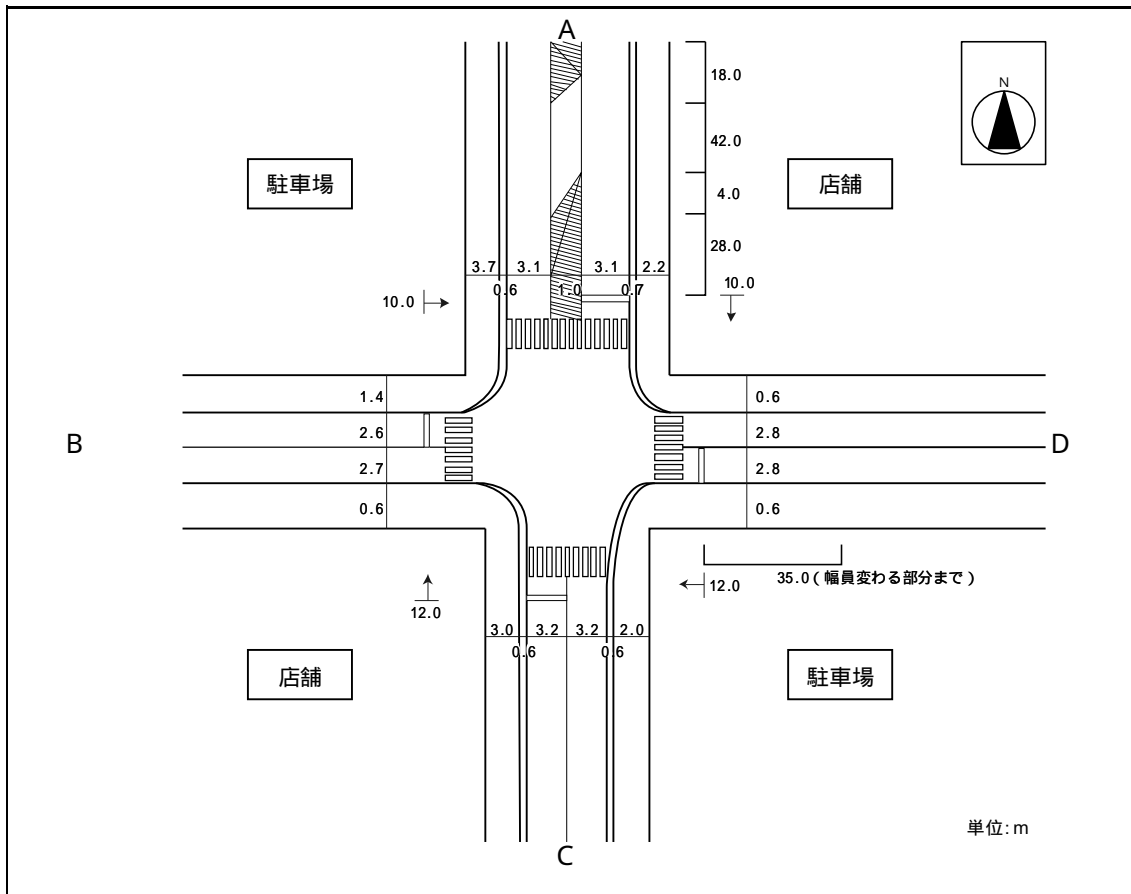
方向	a断面合計	b断面合計	c断面合計	d断面合計
種別	歩行者・自転車 (人・台)	歩行者・自転車 (人・台)	歩行者・自転車 (人・台)	歩行者・自転車 (人・台)
時間帯				
8時台	1	1	2	2
9時台	4	1	1	2
10時台	7	1	4	4
11時台	4	3	20	2
12時台	7	5	7	1
13時台	5	4	13	8
14時台	2	1	7	8
15時台	0	1	10	4
16時台	4	1	5	0
17時台	0	2	1	4
18時台	3	2	3	1
19時台	1	1	1	1
20時台	1	1	13	2
21時台	7	0	7	1
22時台	2	2	1	2
合計	48	26	95	42

(平日)

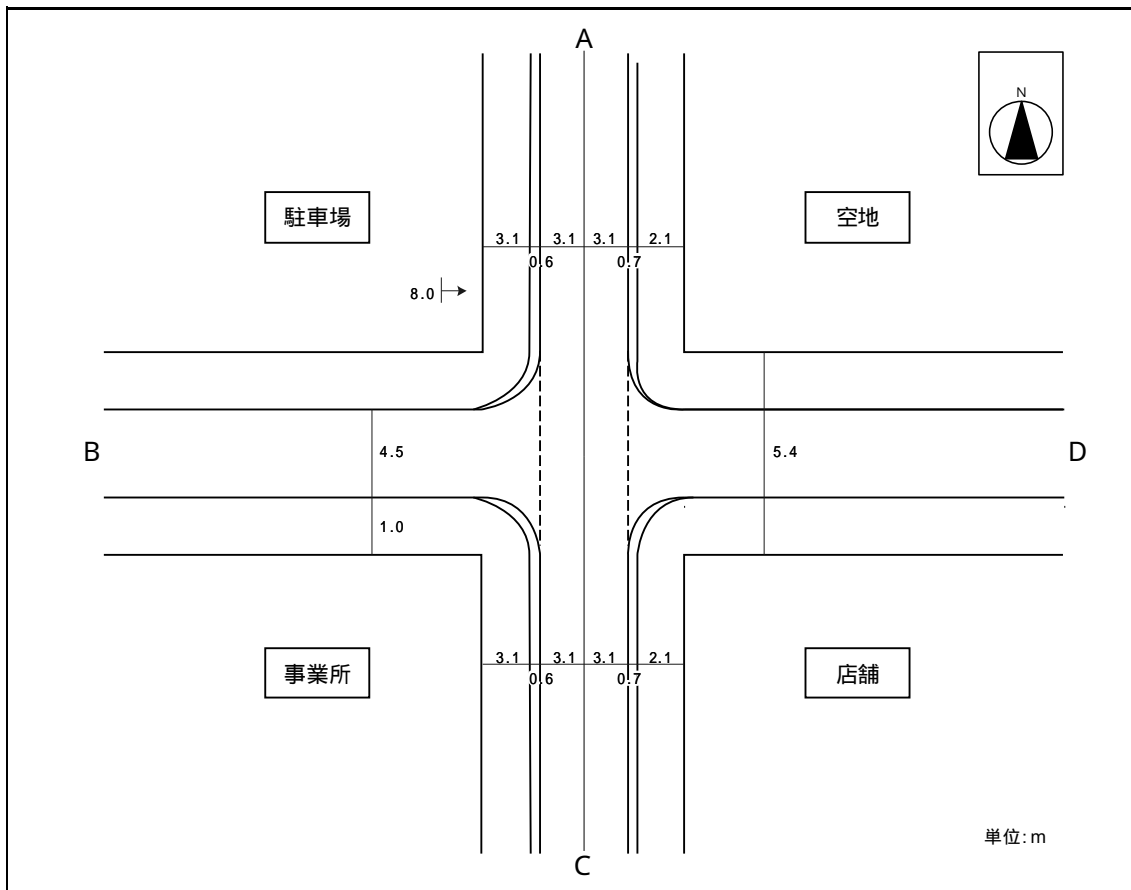
方向	a断面合計	b断面合計	c断面合計	d断面合計
種別	歩行者・自転車 (人・台)	歩行者・自転車 (人・台)	歩行者・自転車 (人・台)	歩行者・自転車 (人・台)
時間帯				
8時台	1	6	4	3
9時台	1	1	8	11
10時台	0	11	7	7
11時台	1	0	1	21
12時台	0	10	4	13
13時台	2	13	7	3
14時台	8	8	1	13
15時台	1	4	8	10
16時台	6	9	1	8
17時台	10	2	2	1
18時台	1	1	4	4
19時台	1	3	1	5
20時台	1	7	0	9
21時台	1	4	0	3
22時台	2	0	0	0
合計	36	79	48	111

交差点現況図

No.1交差点



No.2交差点



No.3交差点

