

# ドラッグコスモス安布里店 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 .....	7
(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
3) 出入口の交通処理検証 .....	11
<b>交差点容量分析計算表 .....</b>	<b>13</b>

< 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	ドラッグコスモス安布里店
所 在 地	千葉県館山市安布里字昭田 223 番 ほか
店 舗 面 積	1,415 m <sup>2</sup>
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 帯 利 用 時 間	午前 8 時 30 分 ~ 午後 10 時 30 分
駐 車 場 台 数	全体収容台数 78 台 (届出 54 台)
必 要 駐 車 台 数	54 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	1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 11 月 3 日 (祝・月)

平日：令和 7 年 11 月 4 日 (火)

#### 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No.	交差点名	備 考
1	南総文化ホール前交差点	
2	(計画地西交差点)	
3	山本交差点	

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 南総文化ホール前 交差点	調査時間計交通量	24,511台	26,936台
	ピーク時交通量	2,177台	2,323台
	ピーク時間帯	11時台	17時台
地点2 (計画地西交差点)	調査時間計交通量	12,590台	14,820台
	ピーク時交通量	1,147台	1,292台
	ピーク時間帯	11時台	17時台
地点3 山本交差点	調査時間計交通量	10,867台	13,271台
	ピーク時交通量	1,001台	1,189台
	ピーク時間帯	13時台	17時台

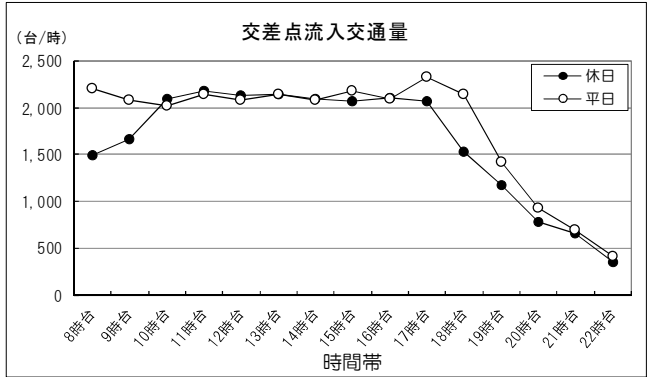
※ 交通量は交差点流入交通量合計を表します。

※ 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))

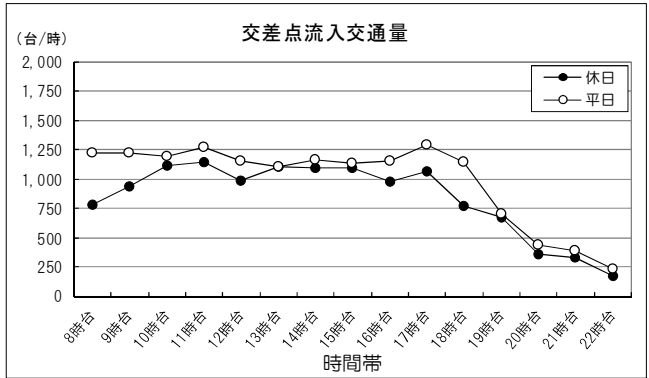
地点1:南総文化ホール前交差点

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	411	297	356	423	1,487	572	456	593	582	2,203
9時台	418	352	475	416	1,661	463	533	590	494	2,080
10時台	490	369	629	608	2,096	438	459	628	489	2,014
11時台	531	395	689	562	2,177	494	480	645	528	2,147
12時台	573	434	611	511	2,129	494	486	518	578	2,076
13時台	540	390	639	573	2,142	533	548	514	548	2,143
14時台	530	361	654	545	2,090	534	516	537	492	2,079
15時台	549	351	600	563	2,063	509	506	746	417	2,178
16時台	518	348	682	558	2,106	516	441	614	518	2,089
17時台	525	361	629	552	2,067	631	500	601	591	2,323
18時台	476	263	359	429	1,527	569	427	455	694	2,145
19時台	372	188	237	377	1,174	408	279	307	422	1,416
20時台	223	150	164	246	783	298	154	191	288	931
21時台	211	156	130	156	653	198	179	138	183	698
22時台	118	86	60	92	356	121	124	60	109	414
計	6,485	4,501	6,914	6,611	24,511	6,778	6,088	7,137	6,933	26,936



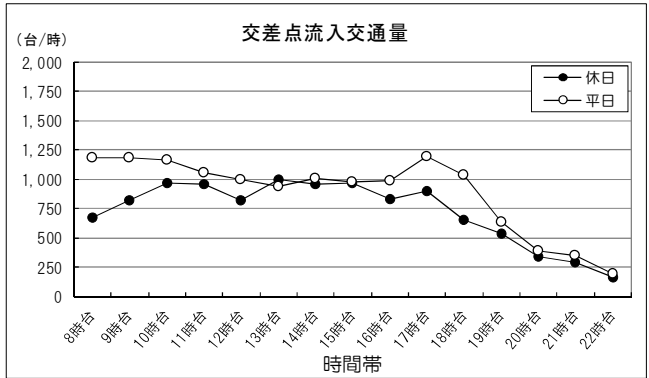
地点2:(計画地西交差点)

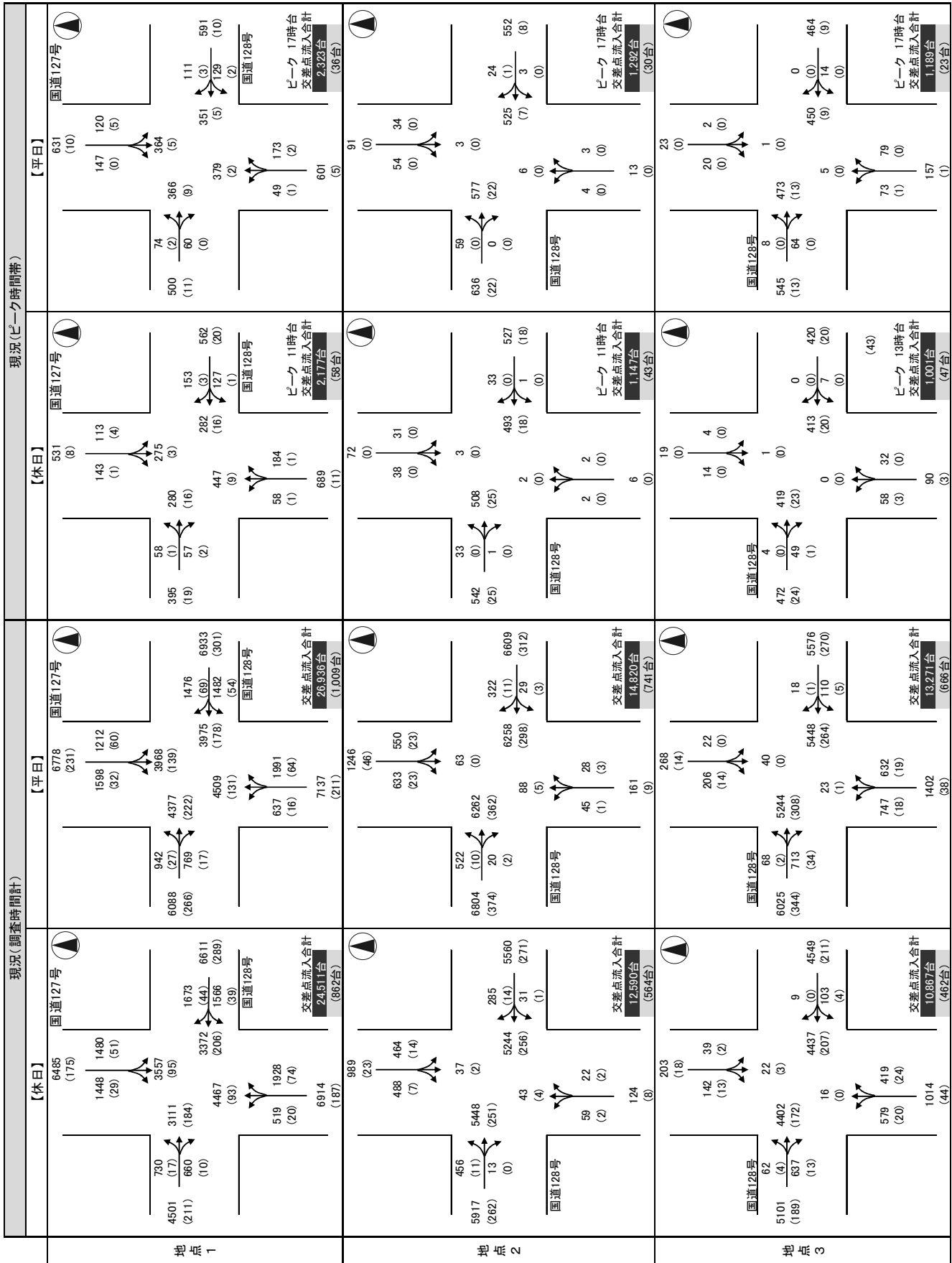
時間	休日					平日				
	A北	B西	C南	D西	計	A北	B西	C南	D西	計
8時台	67	315	1	394	777	110	546	7	563	1,226
9時台	99	380	13	447	939	121	551	11	537	1,220
10時台	85	510	10	511	1,116	129	547	10	509	1,195
11時台	72	542	6	527	1,147	96	564	25	589	1,274
12時台	79	397	4	504	984	109	497	9	538	1,153
13時台	89	508	11	493	1,101	108	494	13	488	1,103
14時台	71	513	9	502	1,095	66	539	10	552	1,167
15時台	94	562	13	422	1,091	112	512	20	493	1,137
16時台	79	471	10	420	980	97	534	16	504	1,151
17時台	107	487	23	448	1,065	91	636	13	552	1,292
18時台	40	383	8	337	768	94	501	8	539	1,142
19時台	54	317	7	293	671	40	302	9	349	700
20時台	21	211	4	119	355	34	206	5	192	437
21時台	24	202	5	100	331	31	232	1	123	387
22時台	8	119	0	43	170	8	143	4	81	236
計	989	5,917	124	5,560	12,590	1,246	6,804	161	6,609	14,820



地点3:山本交差点

時間	休日					平日				
	A北	B西	C南	D西	計	A北	B西	C南	D西	計
8時台	18	297	77	278	670	30	493	171	489	1,183
9時台	19	316	84	400	819	32	502	154	492	1,180
10時台	15	412	83	456	966	14	534	114	506	1,168
11時台	16	457	83	401	957	25	442	93	496	1,056
12時台	11	369	62	382	824	13	463	83	435	994
13時台	19	472	90	420	1,001	16	435	113	373	937
14時台	11	467	97	378	953	23	485	83	413	1,004
15時台	15	484	77	387	963	21	456	94	406	977
16時台	14	378	111	329	832	15	454	93	422	984
17時台	22	407	109	359	897	23	545	157	464	1,189
18時台	16	293	63	278	650	28	444	115	450	1,037
19時台	18	254	26	239	537	14	284	58	276	632
20時台	2	203	23	115	343	4	182	31	171	388
21時台	5	184	20	86	295	4	199	17	127	347
22時台	2	108	9	41	160	6	107	26	56	195
計	203	5,101	1,014	4,549	10,867	268	6,025	1,402	5,576	13,271





※ ( ) 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

- ①「現況交通量」と「開店後交通量」を比較します。
- ②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。
- ③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。

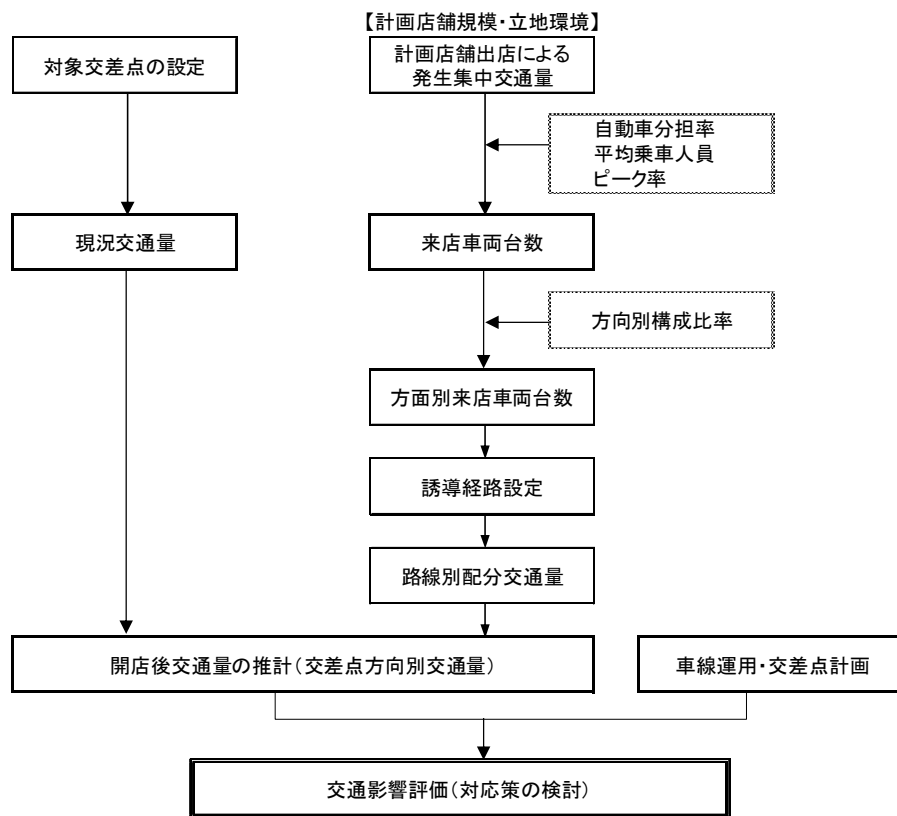


図 2 交通検討フロー

#### (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 599 台、ピーク 1 時間あたり 86 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	42,858人	令和7年12月1日現在 館山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	1.415千㎡	
A：店舗面積当たり 日來客数原単位	1,058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	1,900m	駅名：館山駅（JR内房線）
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	0.630	店舗面積10,000㎡未満：(30+5.5S)÷60
日來店台数	599台	$A \times S \times C \div D$
ピーク1時間来店台数	86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)	54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1km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 北東	193（11.0%）	66	10
② 東	212（12.1%）	73	10
③ 南	331（18.9%）	113	16
④ 南西	244（13.9%）	83	12
⑤ 西	251（14.4%）	86	12
⑥ 北西	257（14.7%）	88	13
⑦ 北	262（15.0%）	90	13
計	1,750（100.0%）	599	86

世帯数：国勢調査メッシュデータ 2020年 総務省

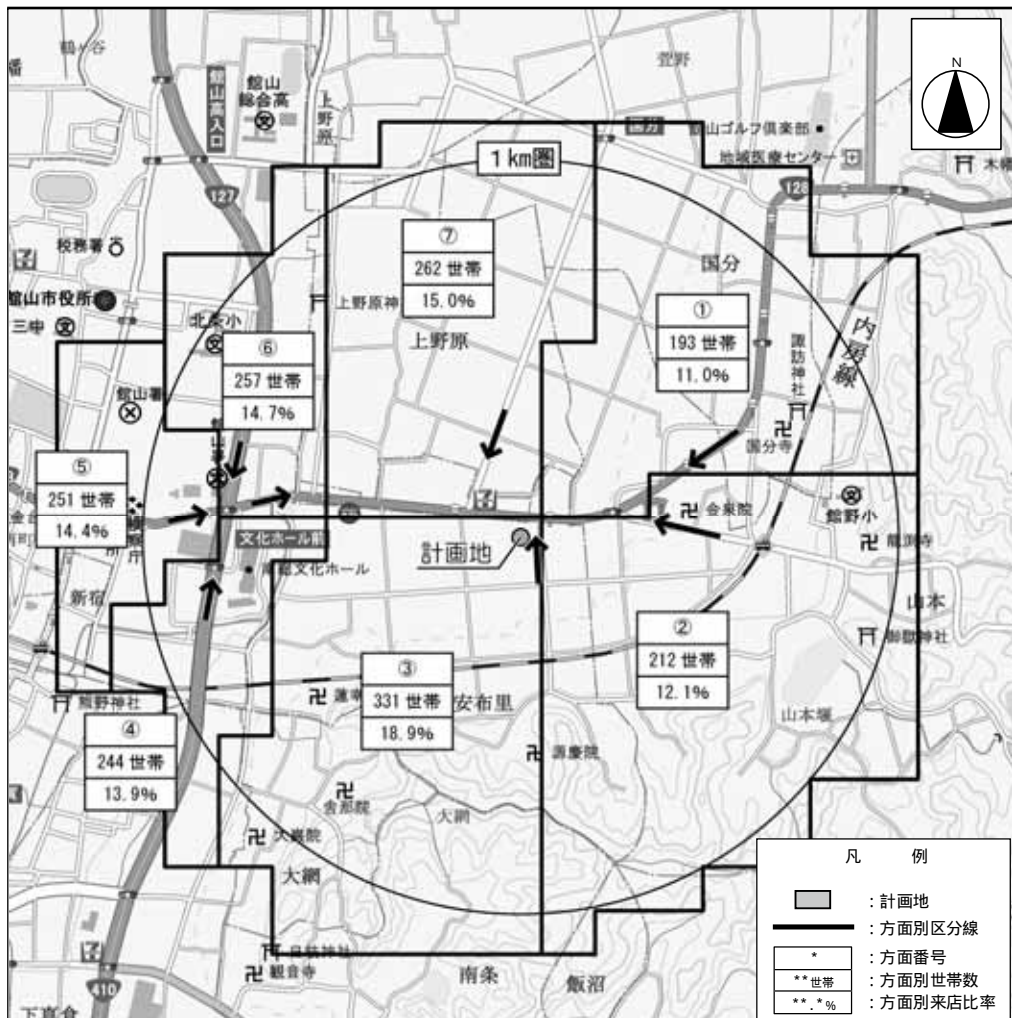


図 3 方面別来店予測範囲図(S=1/20,000)

### (5) 来店車両経路の設定

計画店舗の駐車場出入口は、敷地北側の国道 128 号のみに接しており当該路線に出入口を計画しています。経路設定にあたり、左折入退場での車両誘導の場合、次図のとおり計画地南側には誘導に適した路線がなく、北側に迂回した場合来店予測範囲を超える 1 km 以上北側に迂回するため現実的な経路ではないと考えます。

このため、来退店経路は右折入退場を伴う p.8、図 4 に示す経路を計画します。また、経路上の来店台数を同図に示します。



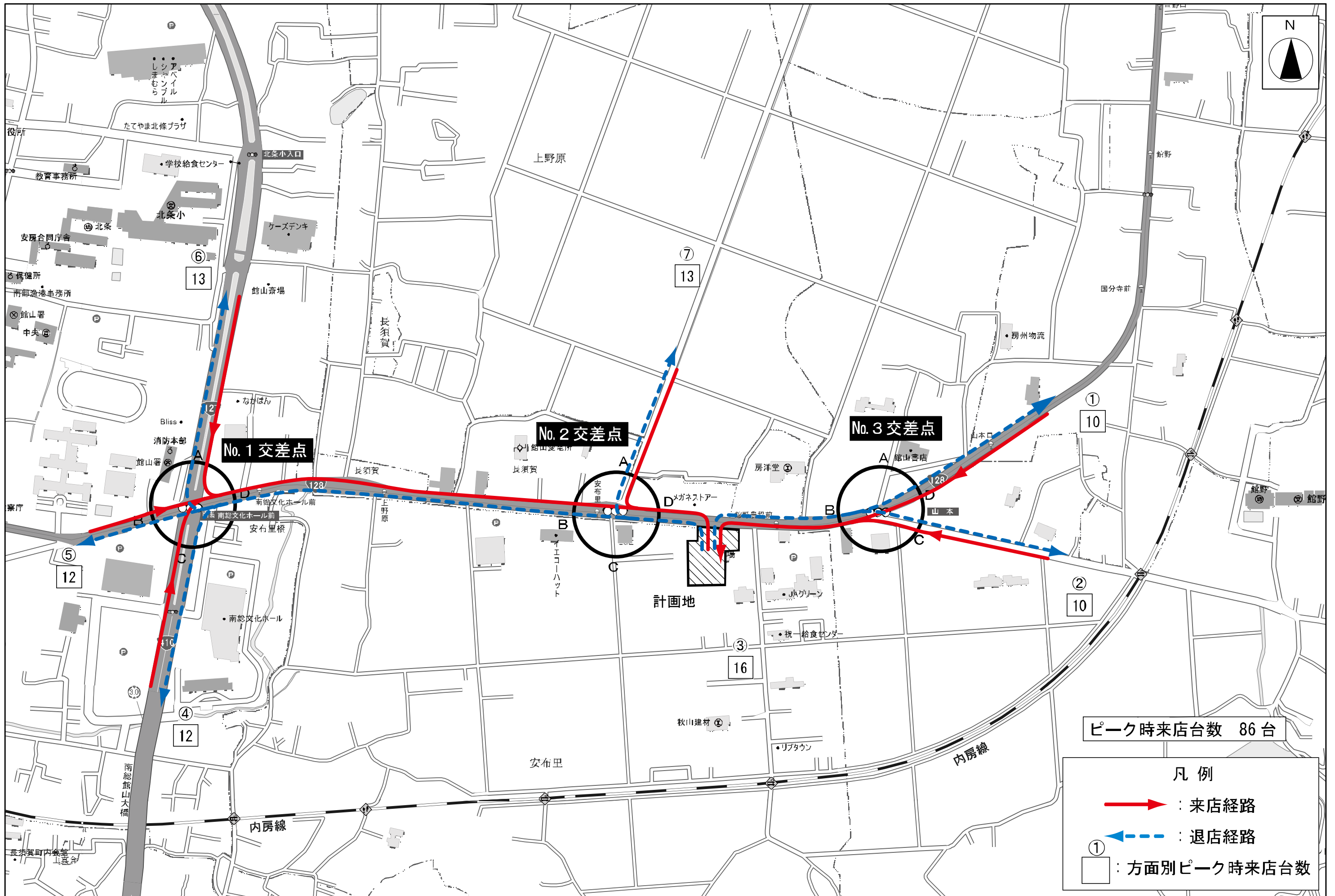


図5 来店車両経路図 (S=1/5,000)

(6) 交差点方向別交通量の予測と交差点処理能力の検討

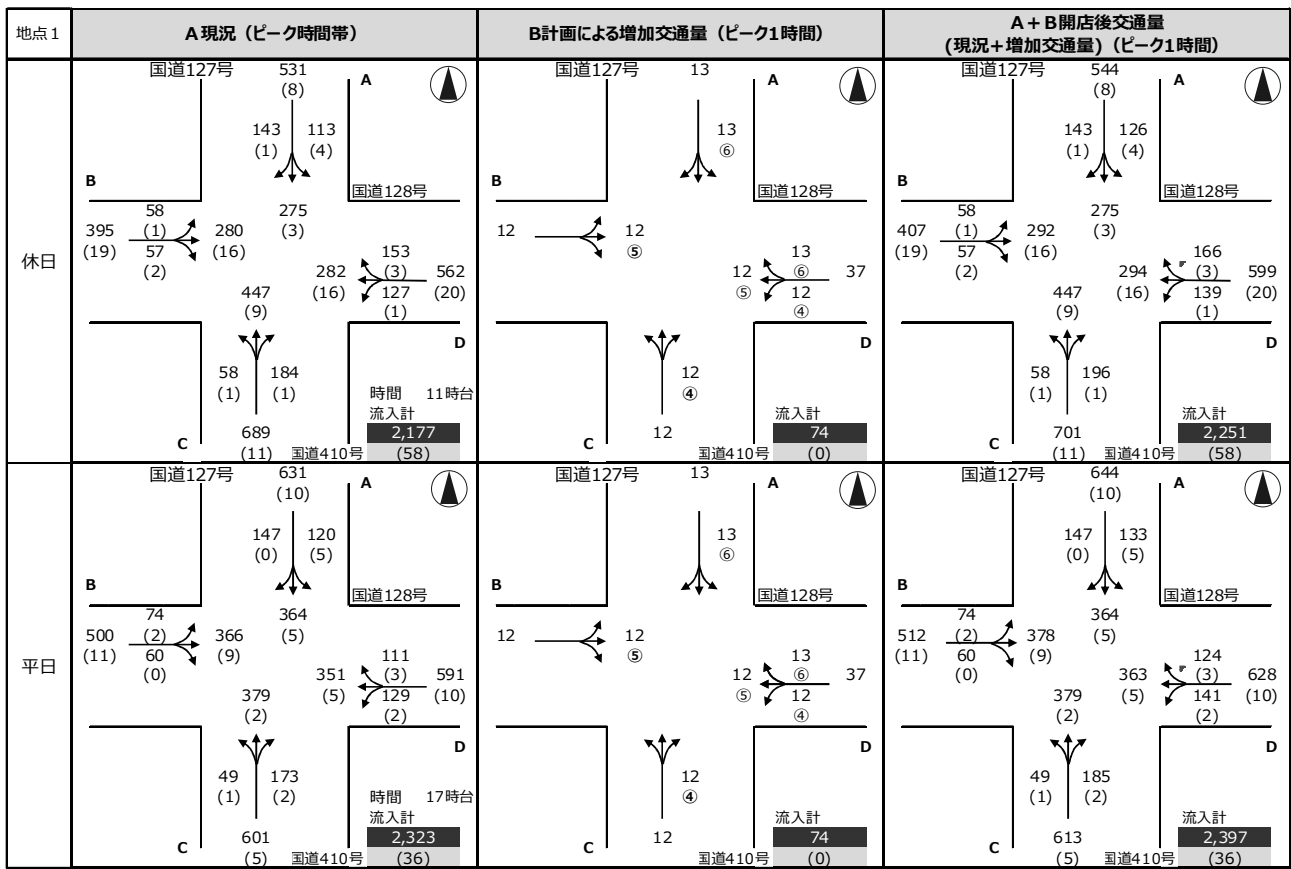
現況交通量に、計画店舗出店による来店車両台数・退店車両台数を加算して、現況と開店後の交通量の比較及び交差点処理能力の検討を行いました。(来店台数=退店台数とします)

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。

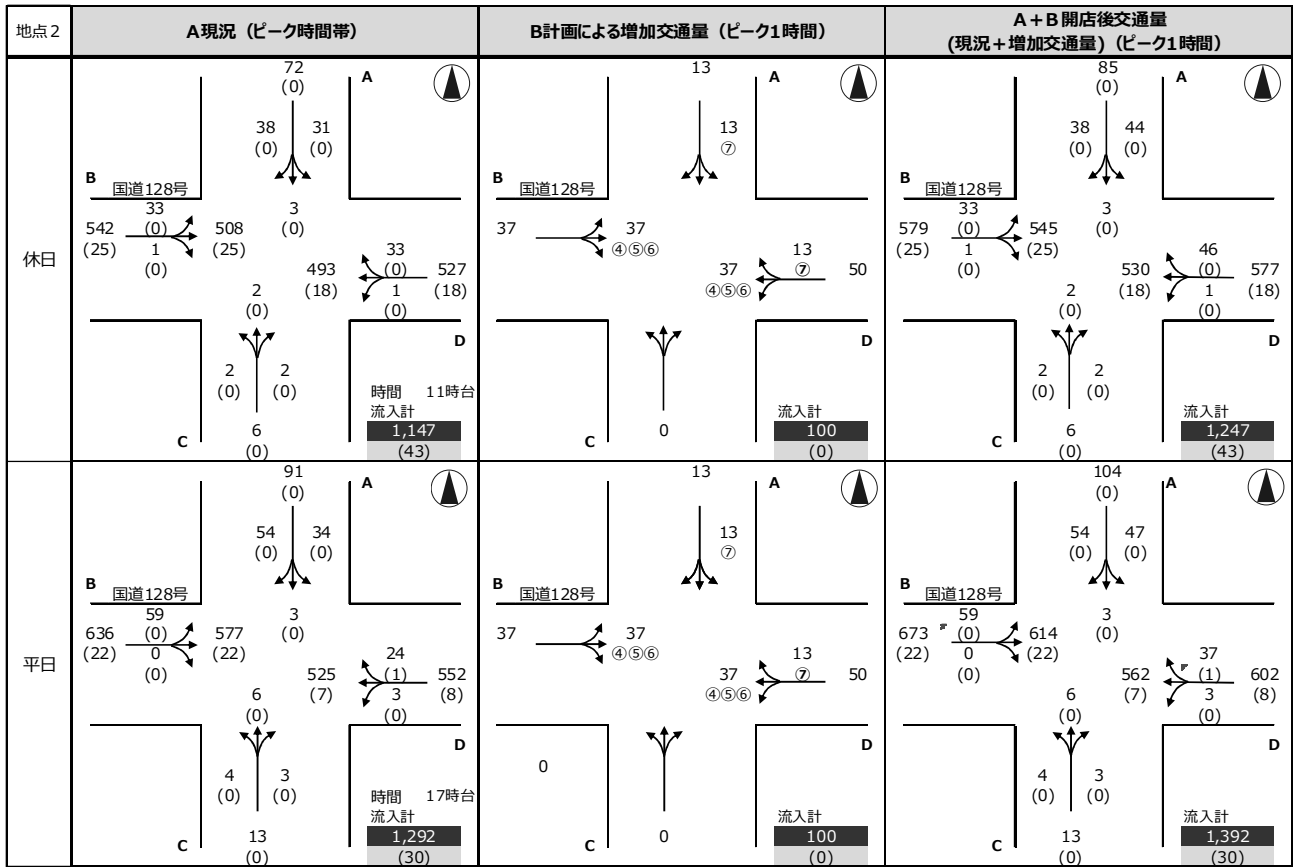
各地点の交差点方向別交通量の変化を図5～図7に示します。



( ) は大型車交通量で内数

丸囲い数字は方面番号を示す。

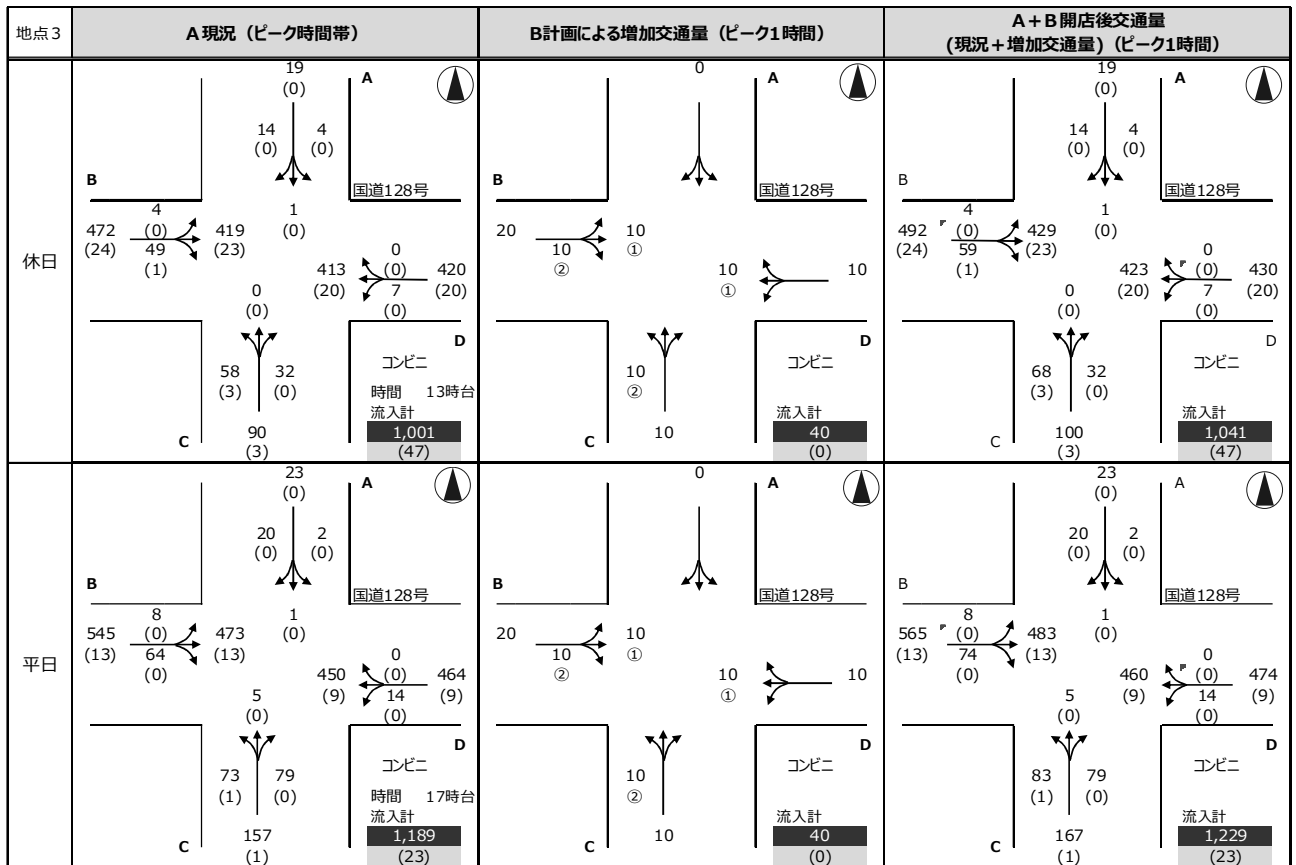
図5 現況と開店後の交差点流動図(地点1・交差点流入ピーク時)



( ) 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)に基づき交差点需要率を算出しました。

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。

表 8 交差点解析結果

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		
地点1 南総文化ホール前交差点	交通量(台/時)	2,177	2,251	+74	2,323	2,397	+74		
	交差点需要率	<b>0.550</b>	<b>0.576</b>	+0.026	<b>0.552</b>	<b>0.584</b>	+0.032		
	車線別 交通 容量比	A北	左折・直進/直進	0.361	0.375	+0.014	0.626	0.645	+0.019
			右折	0.691	0.691	-	0.493	0.493	-
		B西	左折・直進	0.103	0.103	-	0.117	0.117	-
			直進	0.394	0.411	+0.017	0.446	0.460	+0.014
			右折	0.115	0.117	+0.002	0.118	0.121	+0.003
		C南	左折・直進/直進	0.452	0.452	-	0.531	0.531	-
			右折	0.889	0.947	+0.058	0.584	0.625	+0.041
		D東	左折・直進	0.620	0.657	+0.037	0.626	0.660	+0.034
	右折		0.300	0.333	+0.033	0.227	0.259	+0.032	
時間帯	11時台			17時台					
地点2 (計画地西交差点)	交通量(台/時)	1,147	1,247	+100	1,292	1,392	+100		
	交差点需要率	<b>0.341</b>	<b>0.387</b>	+0.046	<b>0.402</b>	<b>0.430</b>	+0.028		
	車線別 交通 容量比	A北	左折・直進・右折	0.285	0.336	+0.051	0.360	0.475	+0.115
		B西	左折・直進・右折	0.524	0.558	+0.034	0.614	0.563	-0.051
		C南	左折・直進・右折	0.042	0.042	-	0.090	0.126	+0.036
		D東	左折・直進	0.533	0.600	+0.067	0.545	0.527	-0.018
時間帯	13時台			17時台					
地点3 山本交差点	交通量(台/時)	1,001	1,041	+40	1,189	1,229	+40		
	交差点需要率	<b>0.304</b>	<b>0.321</b>	+0.017	<b>0.376</b>	<b>0.392</b>	+0.016		
	車線別 交通 容量比	A北	左折・直進・右折	0.048	0.048	-	0.062	0.062	-
		B西	左折・直進	0.422	0.431	+0.009	0.430	0.439	+0.009
			右折	0.074	0.090	+0.016	0.088	0.103	+0.015
		C南	左折・直進・右折	0.230	0.256	+0.026	0.447	0.479	+0.032
		D東	左折・直進	0.417	0.427	+0.010	0.414	0.423	+0.009
	右折		0.000	0.000	-	0.000	0.000	-	
	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。

なお、休日では地点1の11時、15・16時で、平日では地点1の8・16～18時、地点2の9・10・15・17・18時で渋滞を観測しましたが、開店後において計画店舗による増加交通量は地点1で12～37台/時、地点2で13～50台/時(流入部増加交通量)、信号1サイクルに換算すると各交差点とも1～2台の増加交通量であり、交差点への影響は軽微と考えます。

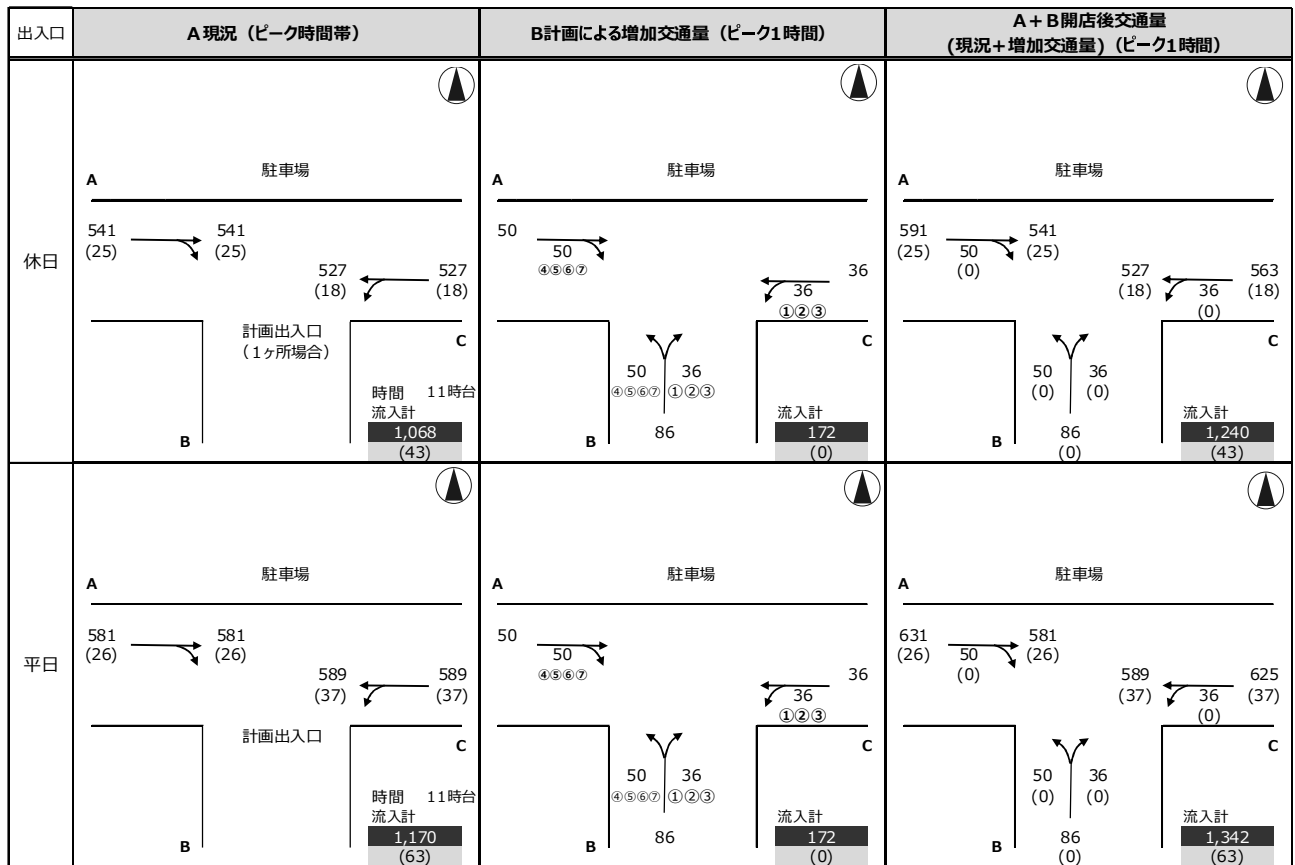
## 3) 出入口の交通処理検証

出入口については、右左折入出庫を計画しています。

このため、p.8に示す交通経路に基づく方面別来退店交通量により、北側道路(国道)を主道路、当該店舗駐車場出入口を従道路として、信号機のない交差点による処理能力の検証(「平面交差の計画と設計 基礎編」に基づく一時停止交差点の交通容量の算出)を行いました。なお、北側道路の現況交通量は、現況調査を行った地点2(計画地西交差点)の東断面交通量を用いました。

解析の結果、従道路となる店舗出入口（流入部B）から主道路（北側道路）への流入交通量（店舗在庫車両台数）は交通容量を下回る結果となっています。

また主道路（国道・流入部A）からの右折についても、実交通量は交通容量を下回る結果となっています。



( ) は大型車交通量で内数

丸囲い数字は方面番号を示す。

図 8 開店後の出入口交通流動図(北側町道交通量ピーク時・出入口)

表 9 交通解析結果(駐車場出入口)-信号機のない交差点における交通容量算定-

調査地点・項目			休日開店後	平日開店後	
駐車場出入口	従道路から主道路 (出入口→北側道路)	出入口	実交通量	86	86
		左折(B→A・C)	交通容量	303	263
			交通容量比	0.284	0.327
	主道路から従道路 (北側道路→出入口①)	A:西流入 右折(A→B)	実交通量	50	50
			交通容量	1,018	964
			交通容量比	0.049	0.052
時間帯			11時台	11時台	

## 交差点容量分析計算表

### 【地点 1】

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

### 【地点 2】

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

### 【地点 3】

休日	現況・開店後.....	計算書 9
平日	現況・開店後.....	計算書 11

### 【店舗出入口】（信号なし交差点による解析）

休日開店後.....	計算書 13
平日開店後.....	計算書 15

検討用資料 『地点1 現況 休日』

表-1 交差点の需要率の算出

交差点名	南総文化ホール前交差点											
	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
車線数	2,000	1,800	1,800	2,000	1,800	1,800	2,000	1,800	1,800	2,000	1,800	1,800
飽和交通流量の基本値	1,000	1,000	1,000	1,000	1,000	1,000	1,000	1,000	1,000	1,000	1,000	1,000
車線幅員による補正率	(3.70)	(3.80)	(3.30)	(3.80)	(3.80)	(3.30)	(3.80)	(3.80)	(3.30)	(3.80)	(3.80)	(3.30)
α w	1,000	1,000	1,000	1,000	1,000	1,000	1,000	1,000	1,000	1,000	1,000	1,000
縦断勾配による補正率	(0.00)	(0.00)	(0.00)	(0.00)	(0.00)	(0.00)	(0.00)	(0.00)	(0.00)	(0.00)	(0.00)	(0.00)
α G	0.983	0.982	0.995	0.982	0.982	0.976	0.987	0.986	0.972	0.986	0.986	0.972
大型車両による補正率	(2.32)	(1.09)	(0.70)	(3.71)	(3.51)	(3.51)	(1.95)	(2.01)	(0.54)	(4.16)	(1.96)	(1.96)
α T	0.860			0.939			(23.0)		0.920			0.920
左折車進入による補正率	(58.2)			0.85			0.85		(31.1)			0.85
α L	0.85			0.85			0.85		0.85			0.85
L%	38			46			38		48			48
f L	38			46			36		46			46
(歩行者表示時間)												
右折車進入による補正率	α R											
R%												
(右折車)												
(右折車の通過確率)	f R											
(有効時間)	f R											
(サイクル長)	S	1,691	1,984	1,791	1,924	1,757	1,854	1,972	1,793	1,788	1,775	1,632
飽和交通流量	q	388	143	562	280	57	505	184	409	153	153	153
設計交通量	q	(1139+275)					(58+447)					
流入部各車線の需要率	1φ	0.106	0.080	0.032	0.146	0.032	0.132	0.103	0.229	0.086	0.086	0.086
2φ	0.106											
3φ												
4φ												
1φ	38.0						38.0					
2φ												
3φ												
4φ												
有効時間(秒)	C i	1,074	207	562	710	497	1,118	207	660	510	510	510
可能交通容量	q / C i	0.361	0.691	0.103	0.394	0.115	0.432	0.889	0.620	0.300	0.300	0.300
交通容量の照査結果		OK	OK	OK	OK	OK	OK	OK	OK	OK	OK	OK

※ 交差点需要率 上限値 (C-L)/C = (130 - 17) / 130 = 0.869

C : サイクル長 (秒), L : 損失時間 (秒)

※ \* : 交通容量(台/美1時間)

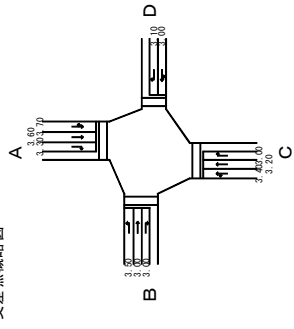
A: (北) 国道127号

B: (西) 国道128号

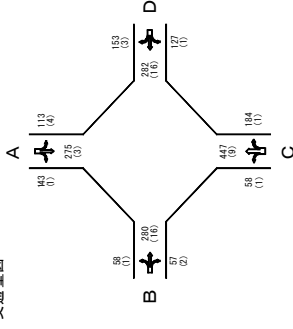
C: (南) 国道127号

D: (東) 国道128号

交差点概略図



交通量図



上段：有向別社会交通量(台/時)  
下段：(矢印別)流入台数

現示方式の図示

指示	1φ	2φ	3φ	4φ
指示	1φ	2φ	3φ	4φ
指示時間	G:38 Y:3 AR:3	G:15 Y:3 AR:3	G:48 Y:3 AR:0	G:130
有効時間	38	15	48	8
損失時間	5	2	5	17
交通容量	36	0	46	0

検討用資料 『地点1 開店後 休日』

表-1 交差点の需要率の算出

交差点名	南総文化ホール前交差点											
	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
車線数	2,000	2,000	1,800	1,800	2,000	1,800	2,000	2,000	1,800	2,000	2,000	1,800
飽和交通流量の基本値	1,000	1,000	1,000	1,000	1,000	1,000	1,000	1,000	1,000	1,000	1,000	1,000
車線幅員による補正率	(3.70)	(3.80)	(3.30)	(3.50)	(3.40)	(3.00)	(3.20)	(3.20)	(3.00)	(3.00)	(3.00)	(3.10)
α w	1,000	1,000	1,000	1,000	1,000	1,000	1,000	1,000	1,000	1,000	1,000	1,000
α m	(0.00)	(0.00)	(0.00)	(0.00)	(0.00)	(0.00)	(0.00)	(0.00)	(0.00)	(0.00)	(0.00)	(0.00)
縦断勾配による補正率	0.983	0.982	0.995	0.985	0.963	0.976	0.987	0.966	0.986	0.973	0.968	0.968
α G	(2.40)	(1.09)	(0.70)	(1.72)	(3.48)	(3.51)	(1.93)	(2.01)	(0.51)	(3.93)	(1.81)	(1.81)
大型車両による補正率	0.850	0.850	0.850	0.850	0.850	0.850	0.850	0.850	0.850	0.850	0.850	0.850
α T	(62.8)	(62.8)	(62.8)	(62.8)	(62.8)	(62.8)	(62.8)	(62.8)	(62.8)	(62.8)	(62.8)	(62.8)
左折車進入による補正率	0.85	0.85	0.85	0.85	0.85	0.85	0.85	0.85	0.85	0.85	0.85	0.85
α L	38	38	38	38	38	38	38	38	38	38	38	38
L%	36	36	36	36	36	36	36	36	36	36	36	36
f L												
(歩行者表示時間)												
右折車進入による補正率	1.071	1.984	1.791	*562	1.926	1.757	1.854	1.972	1.793	1.786	1.778	1.778
α R	401	(126+275)	143	58	292	57	(58+447)	505	196	433	166	166
R%	0.110	0.110	0.080	-	0.152	0.032	0.132	0.132	0.109	0.242	0.093	0.093
f R	0.110	0.110	0.080	-	0.152	0.032	0.132	0.132	0.109	0.242	0.093	0.093
(サイクル長)	38.0	38.0	38.0	38.0	38.0	38.0	38.0	38.0	38.0	38.0	38.0	38.0
設計交通量	126	275	143	58	292	57	447	505	196	433	166	166
流入部各車線の需要率	0.132	0.132	0.109	0.242	0.093	0.093	0.093	0.093	0.093	0.093	0.093	0.093
現示の需要率	0.132	0.132	0.109	0.242	0.093	0.093	0.093	0.093	0.093	0.093	0.093	0.093
有効車時間(秒)	130	130	130	130	130	130	130	130	130	130	130	130
可能交通容量	1,068	1,068	207	562	711	486	1,118	499	207	659	499	499
交通容量比	0.375	0.375	0.691	0.103	0.411	0.117	0.432	0.947	0.197	0.657	0.333	0.333
交通容量の照査結果	OK	OK	OK	OK	OK	OK	OK	OK	OK	OK	OK	OK

※ 交差点需要率 上限値 (C-L)/C = (130 - 17)/130 = 0.869

C : サイクル長 (秒), L : 損失時間 (秒)

※ \* : 交通容量 (台/英1時間)

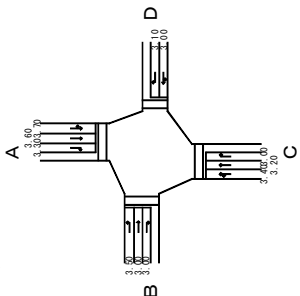
A: (北) 国道127号

B: (西) 国道128号

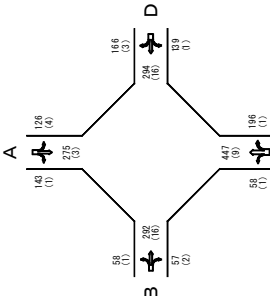
C: (南) 国道127号

D: (東) 国道128号

交差点概略図



交通量図



上段：方向別合計交通量(台/時)

下段：(大型車進入台数)(台/時)

現示方式の図示

現示	1φ	2φ	3φ	4φ	C=100
車線数	1	2	3	4	6
車線幅員	3.0	3.0	3.0	3.0	3.0
有効車時間	38	15	48	8	8
損失時間	5	5	2	5	5
交通容量	36	0	46	0	0

検討用資料 『地点1 現況 平日』

表-1 交差点の需要率の算出

交差点名	南総文化ホール前交差点											
	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
車線数	2,000	1,800	1,800	2,000	2,000	1,800	2,000	2,000	1,800	2,000	2,000	1,800
飽和交通流量の基本値	1,000	1,000	1,000	1,000	1,000	1,000	1,000	1,000	1,000	1,000	1,000	1,000
車線幅員による補正率	(3.70)	(3.30)	(3.30)	(3.30)	(3.30)	(3.30)	(3.30)	(3.30)	(3.30)	(3.30)	(3.30)	(3.30)
α w	1,000	1,000	1,000	1,000	1,000	1,000	1,000	1,000	1,000	1,000	1,000	1,000
α G	(0.00)	(0.00)	(0.00)	(0.00)	(0.00)	(0.00)	(0.00)	(0.00)	(0.00)	(0.00)	(0.00)	(0.00)
α T	0.981	0.980	1.000	0.981	0.980	1.000	0.981	0.980	1.000	0.981	0.980	1.000
大型車混入による補正率	(2.70)	(1.37)	(0.00)	(2.70)	(0.00)	(0.00)	(2.70)	(0.00)	(0.00)	(2.70)	(0.00)	(2.70)
α L	0.878			0.940			0.928			0.928		
α R	(49.6)			(22.9)			(26.9)			(26.9)		
f L	0.85		0.85	0.85			0.85			0.85		
f R	29		58	29			58			29		
α R T	27		56	27			56			27		
設計交通量	1,723	1,980	1,800	1,986	1,986	1,800	1,986	1,986	1,786	1,986	1,986	1,766
流入部各車線の需要率	0.131	0.131	0.082	0.186	0.186	0.033	0.111	0.111	0.097	0.111	0.097	0.063
現示の需要率	0.131	0.131	0.082	0.186	0.186	0.033	0.111	0.111	0.097	0.111	0.097	0.063
有効車時間(秒)	29.0	29.0	23.0	29.0	29.0	23.0	29.0	29.0	23.0	29.0	23.0	29.0
可能交通容量	773	773	298	820	806	308	806	806	296	767	767	489
交通容量比	0.626	0.493	0.117	0.446	0.531	0.118	0.531	0.531	0.384	0.626	0.227	0.227
交通容量の照査結果	OK	OK	OK	OK	OK	OK	OK	OK	OK	OK	OK	OK

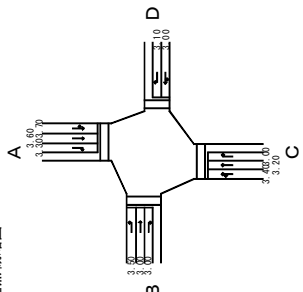
※ 交差点需要率 上限値 (C-L)/C = (139 - 17) / 139 = 0.878

C : サイクル長 (秒), L : 損失時間 (秒)

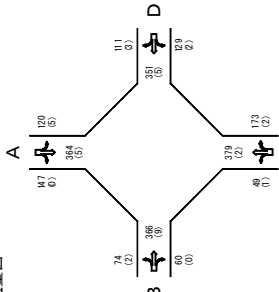
※ \* : 交通容量 (台/美1時間)

- A: (北) 国道127号
- B: (西) 国道128号
- C: (南) 国道127号
- D: (東) 国道128号

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	3φ	4φ	C-189
車線数	6:29 Y, 3 AR, 3	6:23 Y, 3 AR, 3	6:58 Y, 3 AR, 3	6:8 Y, 3 AR, 3	6-189
有効車時間	29	23	58	8	6-182
損失時間	5	5	2	5	L=17
車線幅員	27	0	56	0	0

検討用資料 『地点1 開店後 平日』

表-1 交差点の需要率の算出

交差点名	南総文化ホール前交差点											
	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
車線数	2,000	1,800	1,800	2,000	2,000	1,800	2,000	2,000	1,800	2,000	2,000	1,800
飽和交通流量の基本値	1,000	1,000	1,000	1,000	1,000	1,000	1,000	1,000	1,000	1,000	1,000	1,000
車線幅員による補正率	(3.70)	(3.30)	(3.30)	(3.30)	(3.30)	(3.30)	(3.30)	(3.30)	(3.30)	(3.30)	(3.30)	(3.30)
αw	1,000	1,000	1,000	1,000	1,000	1,000	1,000	1,000	1,000	1,000	1,000	1,000
αm	(0.00)	(0.00)	(0.00)	(0.00)	(0.00)	(0.00)	(0.00)	(0.00)	(0.00)	(0.00)	(0.00)	(0.00)
αG	0.982	0.980	1.000	0.984	1.000	1.000	0.991	0.966	0.982	0.980	0.983	0.983
αT	(2.65)	(1.37)	(0.00)	(2.70)	(0.00)	(0.00)	(0.87)	(0.53)	(1.08)	(0.39)	(2.42)	(2.42)
大型車混入による補正率	0.870						0.940		0.925			
左折車混入による補正率	(63.5)						(22.9)		(28.0)			
αL	0.85		0.85				0.85		0.85			
L%	29		58				29		58			
fL	27		56				27		56			
(歩行者表示時間)												
右折車混入による補正率	αRT											
(右折率)	R%											
(右折車の通過確率)	fR											
(有効時間)	秒											
(サイクル長)	秒											
飽和交通流量	S	1,709	1,980	1,800	1,988	1,800	1,869	1,992	1,786	1,852	1,769	1,624
設計交通量	q	497	(1339-364)	147	378	60	428	504	185	504	124	
流入部各車線の需要率	現示の需要率	0.135	0.135	0.082	0.192	0.033	0.111	0.104	0.104	0.275	0.070	0.070
現示の需要率	1φ	0.135					0.111		0.104			
	2φ											
	3φ											
	4φ											
有効時間(秒)	1φ	29.0					29.0					
	2φ											
	3φ											
	4φ											
可能交通容量	Ci	770		298	821	497	806		296	764	479	
交通容量比	q/Ci	0.645		0.493	0.480	0.121	0.531		0.695	0.680	0.259	
交通容量の照査結果		OK		OK	OK	OK	OK		OK	OK	OK	

※ 交差点需要率 上限値 (C-L)/C = (139 - 17) / 139 = 0.878

C : サイクル長 (秒), L : 損失時間 (秒)

※ \* : 交通容量 (台/美1時間)

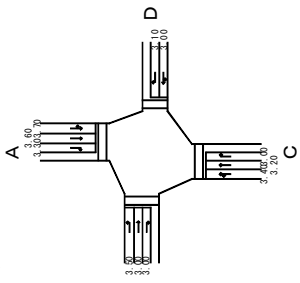
A: (北) 国道127号

B: (西) 国道128号

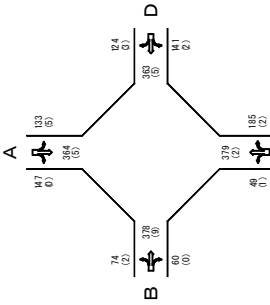
C: (南) 国道127号

D: (東) 国道128号

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	3φ	4φ	C-189
車線数	2φ	2φ	3φ	4φ	6-8 Y.3 AR.3
有効時間	29	23	58	8	6-12Z
損失時間	5	2	5	5	L=17
交通容量	27	0	56	0	

検討用資料 『地点2 現況 休日』

表-1 交差点の需要率の算出

交差点名	(計画地価交差点)			
	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
飽和交通流率の基本値	S B			
車線幅員による補正率	$\alpha w$	1,000	0,950	1,000
(車線幅員)	m	(2.80)	(3.30)	(3.30)
縦断勾配による補正率	$\alpha G$	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	$\alpha T$	1,000	0,969	1,000
(大型車混入率)	%	(0.00)	(4.61)	(0.00)
左折車混入による補正率	$\alpha L T$	0,800	0,983	0,850
(左折率)	L %	(43.1)	(6.1)	(33.3)
(左折車の通過確率)	f L	0,85	0,85	0,85
(有効青時間)	秒	15	49	49
(発行青現示時間)	秒	13	47	47
右折車混入による補正率	$\alpha R T$	0,997	0,997	0,930
(右折率)	R %	(52.8)	(0.2)	(33.3)
(右折車の通過確率)	f R	0,599	0,599	0,591
(有効青時間)	秒	49	49	49
(サイクル長)	秒	90	90	90
飽和交通流率	S	1,520	1,899	1,615
設計交通量	q	72	542	6
		(31+3+38)	(33+508+1)	(2+2+2)
流入部各車線の需要率		0,047	0,285	0,004
現示の需要率		0,047	0,285	0,004
	1φ			
	2φ			
	3φ			
有効青時間(秒)				
	1φ			
	2φ			
	3φ			
可能交通容量	C i	253	1,034	144
交通容量比	q / C i	0,285	0,524	0,042
交通容量の照査結果		OK	OK	OK

※ 交差点需要率 上限値

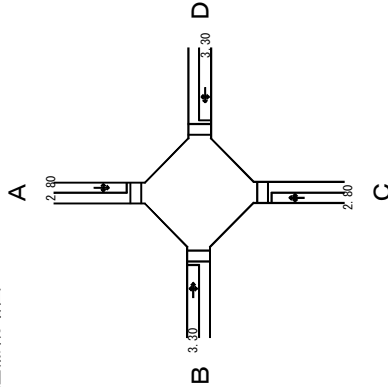
$$(C-L)/C = (90 - 15) / 90 = 0.833$$

C : サイクル長 (秒)、L : 損失時間 (秒)

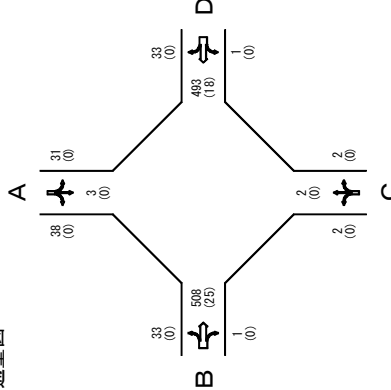
※ \* : 交通容量(台/実1時間)

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

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	3φ
表示時間	G:8 Y:3 AR:3	G:15 Y:3 AR:3	G:49 Y:3 AR:3
有効青時間	8	15	49
損失時間	5	5	5
発行青現示時間	0	13	47

検討用資料 『地点2 開店後 休日』

表-1 交差点の需要率の算出

交差点名	(計画地西交差点)			
	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
飽和交通流率の基本値	S B			
車線幅員による補正率	$\alpha w$	1,000	0,950	1,000
(車線幅員)	m	(2.80)	(3.30)	(3.30)
縦断勾配による補正率	$\alpha G$	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	$\alpha T$	1,000	0,971	1,000
(大型車混入率)	%	(0.00)	(4.32)	(0.00)
左折車混入による補正率	$\alpha L T$	0,799	0,984	0,850
(左折率)	L %	(51.8)	(5.7)	(33.3)
左折車の通過確率	f L	0,85	0,85	0,85
(有効青時間)	秒	15	49	49
(発行青現示時間)	秒	13	47	47
右折車混入による補正率	$\alpha R T$	0,997	0,997	0,903
(右折率)	R %	(44.7)	(0.2)	(33.3)
右折車の通過確率	f R	0,579	0,579	0,570
(有効青時間)	秒	49	49	49
(サイクル長)	秒	90	90	90
飽和交通流率	S	1,518	1,905	1,615
設計交通量	q	85	579	6
		(44+3+38)	(33+545+1)	(2+2+2)
流入部各車線の需要率		0,056	0,304	0,004
現示の需要率		0,056	0,304	0,004
	1φ			
	2φ			
	3φ			
	1φ			
	2φ			
	3φ			
有効青時間(秒)				90
可能交通容量	C i	253	1,037	144
交通容量比	q / C i	0,336	0,558	0,042
交通容量の照査結果		OK	OK	OK

※ 交差点需要率 上限値

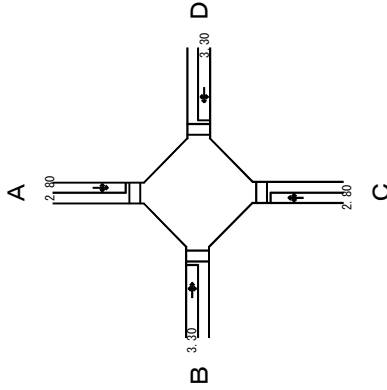
$$(C-L)/C = (90 - 15) / 90 = 0.833$$

C : サイクル長 (秒)、L : 損失時間 (秒)

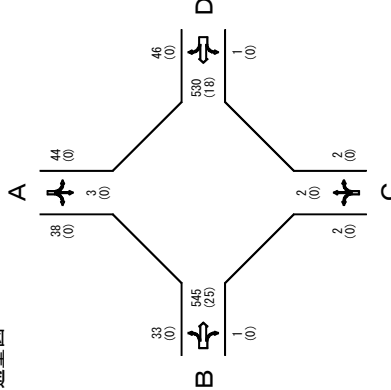
※ \* : 交通容量(台/実1時間)

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

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	3φ	AR-3	Y:3	Y:3	AR-3	G:49	Y:3	AR-3	G:90
表示時間											
有効青時間		8									15
損失時間											5
発行青現示時間											13
交通容量											47

検討用資料 『地点2 現況 平日』

表-1 交差点の需要率の算出

交差点名	(計画地西交差点)			
	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
飽和交通流量の基本値	S B			
車線幅員による補正率	$\alpha w$	1,000	0,950	1,000
(車線幅員)	m	(2.80)	(3.30)	(3.30)
縦断勾配による補正率	$\alpha G$	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	$\alpha T$	1,000	0,976	1,000
(大型車混入率)	%	(0.00)	(3.46)	(0.00)
左折車混入による補正率	$\alpha L T$	0,799	0,975	0,850
(左折率)	L %	(37.4)	(9.3)	(30.8)
(左折車の通過確率)	f L	0,85	0,85	0,85
(有効青時間)	秒	15	49	49
(発行青現示時間)	秒	13	47	47
右折車混入による補正率	$\alpha R T$	1,000	(0.0)	0,941
(右折率)	R %	(59.3)	(23.1)	(4.3)
(右折車の通過確率)	f R	0,581	0,553	0,553
(有効青時間)	秒	49	49	49
(サイクル長)	秒	90	90	90
飽和交通流量	S	1,518	1,903	1,615
設計交通量	q	91	686	13
		(34+3+54)	(59+57+40)	(4+6+3)
流入部各車線の需要率		0,060	0,334	0,008
現示の需要率		0,060	0,334	0,008
	1φ			
	2φ			
	3φ			
	1φ			
	2φ			
	3φ			
有効青時間(秒)		15.0	8.0	
可能交通容量	C i	253	1,036	144
交通容量比	q / C i	0,360	0,614	0,090
交通容量の照査結果		OK	OK	OK
現示の需要率		0,008	0,008	0,297
		0,060		0,402
		0,334		≤ 0,833
		サイクル長(秒)		
		90		

※ 交差点需要率 上限値

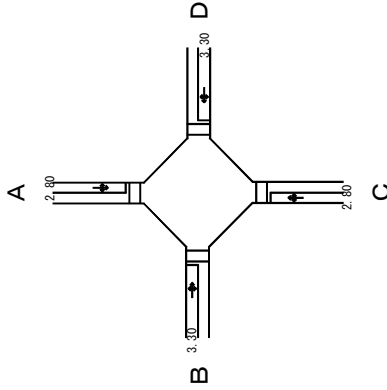
$$(C-L)/C = (90 - 15) / 90 = 0.833$$

C : サイクル長 (秒)、L : 損失時間 (秒)

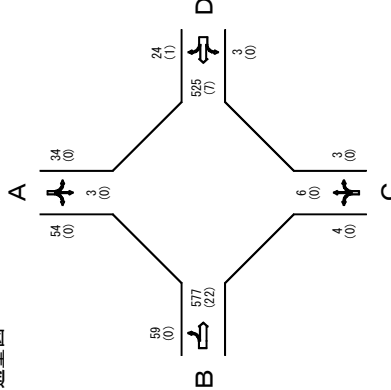
※ \* : 交通容量(台/実1時間)

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

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	3φ	AR-3	Y:3	Y:3	AR-3	G:49	Y:3	AR-3	G:90
表示時間											0-50
有効青時間	8		15								0-75
損失時間	5		5								L=15
発行青現示時間	0		13								47

検討用資料 『地点2 開店後 平日』

表-1 交差点の需要率の算出

交差点名	(計画地内交差点)			
	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
飽和交通流率の基本値	S B			
車線幅員による補正率	$\alpha w$	1,000	0,950	1,000
(車線幅員)	m	(2.80)	(3.30)	(3.30)
縦断勾配による補正率	$\alpha G$	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	$\alpha T$	1,000	1,000	0,991
(大型車混入率)	%	(0.00)	(3.27)	(0.00)
左折車混入による補正率	$\alpha L T$	0,792	0,975	0,850
(左折率)	L %	(45.2)	(8.8)	(30.8)
左折車の通過確率	f L	0,85	0,85	0,85
(有効青時間)	秒	16	69	69
(発行青現示時間)	秒	14	67	67
右折車混入による補正率	$\alpha R T$	1,000		0,919
(右折率)	R %	(51.9)	(0.0)	(23.1)
右折車の通過確率	f R	0,561		0,534
(有効青時間)	秒	69		69
(サイクル長)	秒	110		110
飽和交通流率	S	1,505	1,907	1,615
設計交通量	q	104	673	13
		(47+3+54)	(59+614+0)	(4+6+3)
流入部各車線の需要率		0,069	0,353	0,008
現示の需要率		0,069	0,353	0,008
	1φ			
	2φ			
	3φ			
有効青時間(秒)			7.0	
可能交通容量	C i	219	69.0	69.0
交通容量比	q / C i	0,475	1,196	103
交通容量の照査結果		OK	OK	OK

※ 交差点需要率 上限値

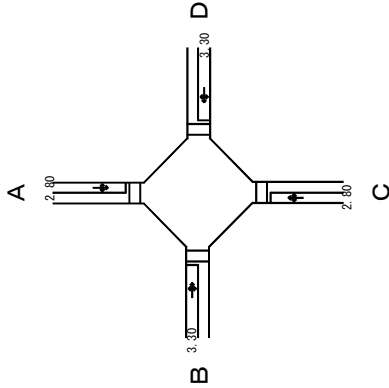
$$(C-L)/C = (110 - 15) / 110 = 0.864$$

C : サイクル長 (秒)、L : 損失時間 (秒)

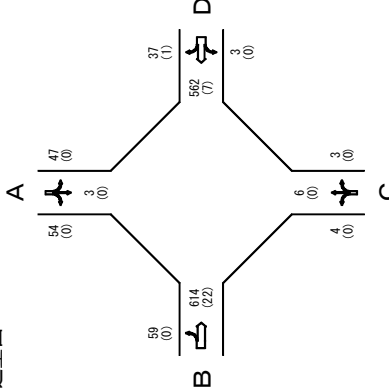
※ \* : 交通容量(台/実1時間)

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

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	3φ
現示			
表示時間	G:7 Y:3 AR:3	G:16 Y:3 AR:3	G:69 Y:3 AR:3
有効青時間	7	16	69
損失時間	5	5	5
発行青現示時間	0	13	47

検討用資料 『地点3 現況 休日』

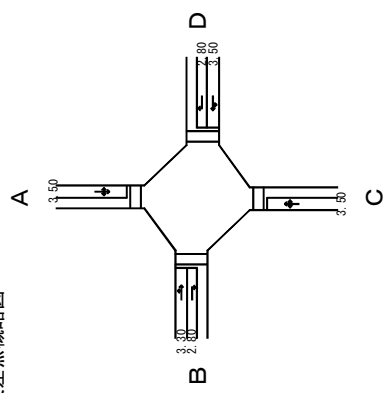
表-1 交差点の需要率の算出

交差点名	山本交差点			
	A	B	C	D
流入部	折・直進・右	左折・直進	右折	折・直進・右
車線の種類	1	1	1	1
車線数	1	1	1	1
飽和交通流率の基本値 S <sub>B</sub>	2,000	2,000	2,000	2,000
飽和交通流率による補正率 α <sub>w</sub>	1.000	1.000	1.000	1.000
(車線幅員)	(3.50)	(3.30)	(2.80)	(3.50)
縦断勾配による補正率 α <sub>C</sub>	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 α <sub>T</sub>	1.000	0.986	0.977	0.968
(大型車混入率)	(0.00)	(5.44)	(3.33)	(4.76)
左折車混入による補正率 α <sub>L</sub>	0.810	0.997	0.852	0.995
(左折率)	(21.1)	(0.9)	(64.4)	(1.7)
左折車の通過確率 f <sub>L</sub>	0.85	0.85	0.85	0.85
(有効青時間)	22	47	22	47
(歩行者現示時間)	17	45	20	45
右折車混入による補正率 α <sub>R</sub>	(73.7)		0.962	
(右折率)			(35.6)	
右折車の通過確率 f <sub>R</sub>	0.999		0.999	
(有効青時間)	22		22	
(サイクル長)	90		90	
飽和交通流率 S	1,620	1,920	1,775	1,926
設計交通量 q	19	423	49	90
(4+1+14)	(4+419)		(7+413)	
流入部各車線の需要率	0.012	0.220	0.028	0.056
現示の需要率	0.012	0.220	0.056	0.056
				0.220
				0.028
有効青時間(秒)	22.0	47.0	22.0	47.0
可能交通容量 C <sub>i</sub>	396	1,003	663	392
交通容量比 q/C <sub>i</sub>	0.048	0.422	0.074	0.230
交通容量の照査結果	OK	OK	OK	OK
現示の需要率	0.056			
	0.220			
	0.028			
サイクル長(秒)	90			
交差点の需要率	0.304			
	≤ 0.889			

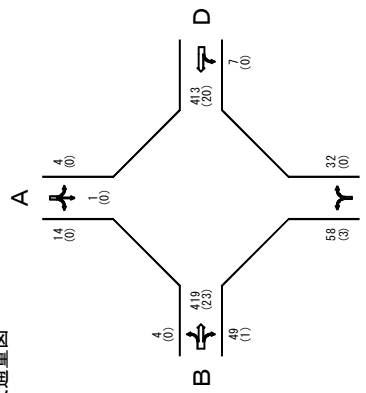
※ 交差点需要率 上限値  
 $(C-L)/C = (90 - 10)/90 = 0.889$   
 C : サイクル長 (秒)、L : 損失時間 (秒)

※ \* : 交通容量(台/実1時間)  
 A : (北)  
 B : (西) 国道128号  
 C : (南)  
 D : (東) 国道128号

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	3φ	A	B	C	D
表示時間	G:22 Y:3 AR:2	G:47 Y:3 AR:0	G:8 Y:3 AR:2	C=90			
有効青時間	22	47	8	G=90			
損失時間	4	2	4	L=10			
現示時間	20	45	0				



検討用資料 『地点3 現況 平日』

表-1 交差点の需要率の算出

交差点名	山本交差点			
	A	B	C	D
流入部	折・直進・右	左折・直進	右折・直進・右	左折・直進
車線の種類	1	1	1	1
車線数	1	1	1	1
飽和交通流率の基本値 S <sub>B</sub>	2,000	2,000	2,000	2,000
飽和交通流率による補正率 α <sub>w</sub>	1.000	1.000	1.000	1.000
(車線幅員) m	(3.50)	(3.30)	(3.50)	(3.50)
縦断勾配による補正率 α <sub>C</sub>	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 α <sub>T</sub>	1.000	0.981	0.996	0.987
(大型車混入率) %	(0.00)	(2.70)	(0.64)	(1.94)
左折車混入による補正率 α <sub>L</sub>	0.977	0.995	0.888	0.991
(左折率) L %	(8.7)	(1.7)	(46.5)	(3.0)
(左折車の通過確率) f <sub>L</sub>	0.85	0.85	0.85	0.85
(有効青時間) 秒	23	63	23	63
(歩行者現示時間) 秒	21	61	21	61
右折車混入による補正率 α <sub>R</sub>	0.913		0.948	
(右折率) R %	(87.0)		(50.3)	
(右折車の通過確率) f <sub>R</sub>	0.995		0.999	
(有効青時間) 秒	23		23	
(サイクル長) 秒	110		110	
飽和交通流率 S	1,784	1,952	1,677	1,956
設計交通量 q	23	481	157	464
(2+1+20)	(8+473)	(73+6+79)	(14+450)	0
流入部各車線の需要率	0.013	0.246	0.094	0.237
現示の需要率	0.013	0.246	0.094	0.237
1φ				
2φ				
3φ				
有効青時間(秒)	23.0	63.0	23.0	63.0
可能交通容量 C <sub>i</sub>	373	1,118	351	1,120
交通容量比 q/C <sub>i</sub>	0.062	0.430	0.088	0.414
交通容量の照査結果	OK	OK	OK	OK

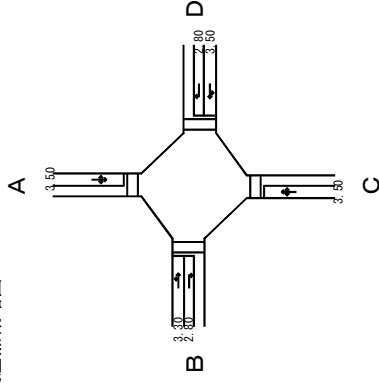
現示の需要率	0.094	0.376
0.246	0.246	
0.036	0.036	
サイクル長(秒)	110	

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

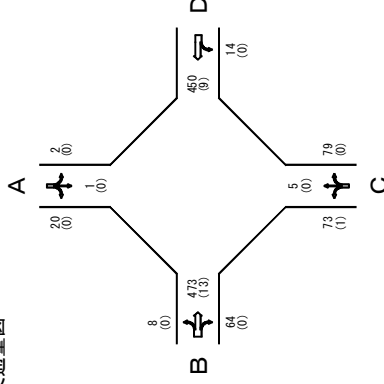
※ \* : 交通容量(台/実1時間)

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

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	3φ	G=110
表示時間	G:23 Y:3 AR:2	G:63 Y:3 AR:0	G:11 Y:3 AR:2	G=100
有効青時間	23	63	11	L=10
損失時間	4	2	4	
歩行者現示時間	21	61	0	

検討用資料 『地点3 開店後 平日』

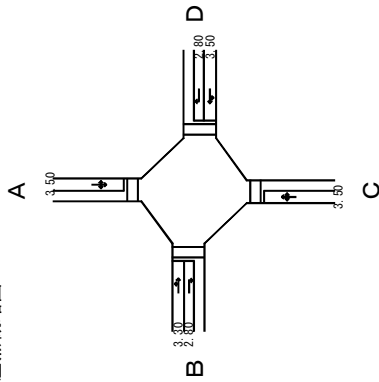
表-1 交差点の需要率の算出

交差点名	山本交差点			
	A	B	C	D
流入部	折・直進・右	折・直進	折・直進・右	折・直進
車線の種類	1	1	1	1
車線数	1	1	1	1
飽和交通流率の基本値 S <sub>B</sub>	2,000	2,000	2,000	2,000
飽和交通流率による補正率 α <sub>w</sub>	1.000	1.000	1.000	1.000
(車線幅員) m	(3.50)	(3.30)	(3.50)	(2.80)
縦断勾配による補正率 α <sub>C</sub>	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 α <sub>T</sub>	1.000	1.000	0.996	1.000
(大型車混入率) %	(0.00)	(2.65)	(0.60)	(1.90)
左折車混入による補正率 α <sub>L</sub>	0.977	0.995	0.882	0.991
(左折率) L %	(8.7)	(1.6)	(49.7)	(3.0)
(左折車の通過確率) f <sub>L</sub>	0.85	0.85	0.85	0.85
(有効青時間) 秒	23	63	23	63
(歩行者現示時間) 秒	21	61	21	61
右折車混入による補正率 α <sub>R</sub>	0.913		0.951	
(右折率) R %	(87.0)		(47.3)	
(右折車の通過確率) f <sub>R</sub>	0.995		0.999	
(有効青時間) 秒	23		23	
(サイクル長) 秒	110		110	
飽和交通流率 S	1,784	1,954	1,671	1,956
設計交通量 q	23	491	167	474
	(2+1+20)	(8+483)	(8+6+79)	(14+460)
流入部各車線の需要率	0.013	0.251	0.100	0.242
現示の需要率	0.013	0.251	0.100	0.242
				0.392
				≤ 0.909
有効青時間(秒)	23.0	63.0	23.0	63.0
可能交通容量 C <sub>i</sub>	373	1,119	349	1,120
交通容量比 q/C <sub>i</sub>	0.062	0.439	0.103	0.423
交通容量の照査結果	OK	OK	OK	OK

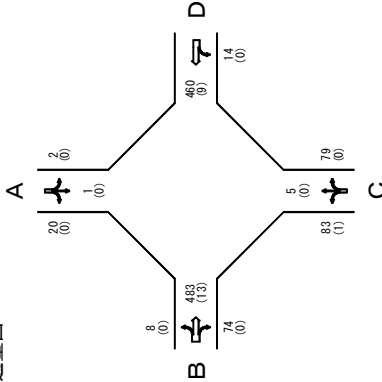
※ 交差点需要率 上限値  
 $(C-L)/C = (110 - 10) / 110 = 0.909$   
 C : サイクル長 (秒)、L : 損失時間 (秒)

※ \* : 交通容量(台/実1時間)  
 A : (北)  
 B : (西) 国道128号  
 C : (南)  
 D : (東) 国道128号

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	3φ	φ=110
表示時間	G:23 Y:3 AR:2	G:63 Y:3 AR:0	G:11 Y:3 AR:2	φ=100
有効青時間	23	63	11	L=10
損失時間	4	2	4	
歩行者現示時間	21	61	0	

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~)

『北側出入口 休日 出入口1ヶ所』

交通量図

○ 横断可能容量、評価 交差点名：出入口

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	50	0.156	4.1	2.2	1,018	968	0.049	○K
2	50	0.146	6.2	3.3	554	504	0.090	○K
3	36	0.311	7.1	3.5	187	151	0.193	○K
混1	86	—	—	—	303	217	0.284	○K

- No.1 : 主道路 (流入部 A 国道 (西) ) からの右折
- No.2 : 従道路 (流入部 B 出入口 (計画) ) からの左折
- No.3 : 従道路 (流入部 B 出入口 (計画) ) からの右折
- No.混1 : 従道路 (流入部 B 出入口 (計画) ) 左右混用車線

《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

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

- 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]

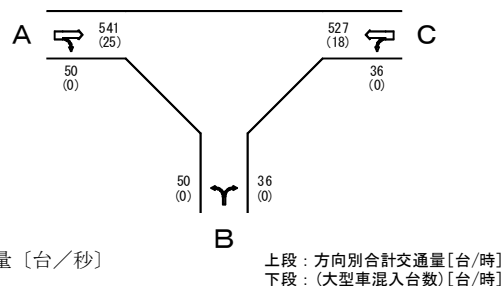
【「平面交差の計画と設計」基礎編 (2018年版) P135 式 3.2.2】

○ 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	6.5	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	6.4	3.5	3.5
	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

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

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 国道（西））からの右折

$$Vh1(C \rightarrow B) = 36 \text{ (台/時)}$$

$$Vh2(C \rightarrow A) = 527 \text{ (台/時)}$$

$$Q_x = (36 + 527) \div 3600 = 0.156 \text{ (台/秒)}$$

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

$$C_x = 0.156 \times \frac{\exp(-0.156 \times 4.1)}{1 - \exp(-0.156 \times 2.2)} = 0.283 \text{ (台/秒)}$$

$$C_{px} = 0.283 \times 3600 = 1,018 \text{ (台/時)}$$

$$C_{px} - \text{実交通量} = 1,018 - 50 = 968$$

$$\text{実交通量} / C_{px} = 50 / 1,018 = 0.049$$

<評価> 捌ける

No.2 従道路（流入部 B 出入口（計画））からの左折

$$Vh2(C \rightarrow A) = 527 \text{ (台/時)}$$

$$Q_x \div 3600 = 0.146 \text{ (台/秒)}$$

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

$$C_x = 0.146 \times \frac{\exp(-0.146 \times 6.2)}{1 - \exp(-0.146 \times 3.3)} = 0.154 \text{ (台/秒)}$$

$$C_{px} = 0.154 \times 3600 = 554 \text{ (台/時)}$$

$$C_{px} - \text{実交通量} = 554 - 50 = 504$$

$$\text{実交通量} / C_{px} = 50 / 554 = 0.090$$

<評価> 捌ける

No.3 従道路（流入部 B 出入口（計画））からの右折

$$Vh2(C \rightarrow A) = 527 \text{ (台/時)}$$

$$Vh4(A \rightarrow B) = 50 \text{ (台/時)}$$

$$Vh5(A \rightarrow C) = 541 \text{ (台/時)}$$

$$Q_x = (527 + 50 + 541) \div 3600 = 0.311 \text{ (台/秒)}$$

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

$$C_x = 0.311 \times \frac{\exp(-0.311 \times 7.1)}{1 - \exp(-0.311 \times 3.5)} = 0.052 \text{ (台/秒)}$$

$$C_{px} = 0.052 \times 3600 = 187 \text{ (台/時)}$$

$$C_{px} - \text{実交通量} = 187 - 36 = 151$$

$$\text{実交通量} / C_{px} = 36 / 187 = 0.193$$

<評価> 捌ける

○ 混用車線の計算

従道路（流入部 B）の左折・右折混用車線

$$C_m = \left( \frac{50}{50 \div 554 + 36 \div 187} \right)$$

$$= \left( \frac{50 + 36}{0.090 + 0.193} \right) = 303$$

$$C_m - \text{実交通量} = 303 - 86 = 217$$

$$\text{実交通量} / C_m = 86 / 303 = 0.284$$

<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～)

『北側出入口 平日 出入口1ヶ所』

交通量図

○ 横断可能容量、評価 交差点名：出入口

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	50	0.174	4.1	2.2	964	914	0.052	○K
2	50	0.164	6.2	3.3	511	461	0.098	○K
3	36	0.339	7.1	3.5	158	122	0.228	○K
混1	86	—	—	—	263	177	0.327	○K

- No.1 : 主道路 (流入部 A 国道 (西)) からの右折
- No.2 : 従道路 (流入部 B 出入口 (計画)) からの左折
- No.3 : 従道路 (流入部 B 出入口 (計画)) からの右折
- 混1 : 従道路 (流入部 B 出入口 (計画)) 左右混用車線

《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

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

- 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]

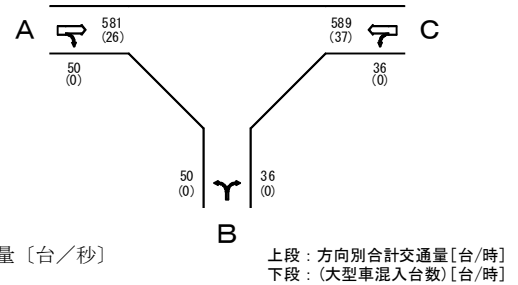
【「平面交差の計画と設計」基礎編 (2018年版) P135 式 3.2.2】

○ 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

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

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 国道（西））からの右折

$$\begin{aligned} V_{h1}(C \rightarrow B) &= 36 \quad (\text{台/時}) \\ V_{h2}(C \rightarrow A) &= 589 \quad (\text{台/時}) \\ Q_x &= (36 + 589) \div 3600 = 0.174 \quad (\text{台/秒}) \\ g_x &= 4.1 \quad (\text{秒}), \quad h_x = 2.2 \quad (\text{秒}) \\ C_x &= 0.174 \times \frac{\exp(-0.174 \times 4.1)}{1 - \exp(-0.174 \times 2.2)} = 0.268 \quad (\text{台/秒}) \\ C_{px} &= 0.268 \times 3600 = 964 \quad (\text{台/時}) \\ C_{px} - \text{実交通量} &= 964 - 50 = 914 \\ \text{実交通量} / C_{px} &= 50 / 964 = 0.052 \end{aligned}$$

<評価> 捌ける

No.2 従道路（流入部 B 出入口（計画））からの左折

$$\begin{aligned} V_{h2}(C \rightarrow A) &= 589 \quad (\text{台/時}) \\ Q_x \div 3600 &= 0.164 \quad (\text{台/秒}) \\ g_x &= 6.2 \quad (\text{秒}), \quad h_x = 3.3 \quad (\text{秒}) \\ C_x &= 0.164 \times \frac{\exp(-0.164 \times 6.2)}{1 - \exp(-0.164 \times 3.3)} = 0.142 \quad (\text{台/秒}) \\ C_{px} &= 0.142 \times 3600 = 511 \quad (\text{台/時}) \\ C_{px} - \text{実交通量} &= 511 - 50 = 461 \\ \text{実交通量} / C_{px} &= 50 / 511 = 0.098 \end{aligned}$$

<評価> 捌ける

No.3 従道路（流入部 B 出入口（計画））からの右折

$$\begin{aligned} V_{h2}(C \rightarrow A) &= 589 \quad (\text{台/時}) \\ V_{h4}(A \rightarrow B) &= 50 \quad (\text{台/時}) \\ V_{h5}(A \rightarrow C) &= 581 \quad (\text{台/時}) \\ Q_x &= (589 + 50 + 581) \div 3600 = 0.339 \quad (\text{台/秒}) \\ g_x &= 7.1 \quad (\text{秒}), \quad h_x = 3.5 \quad (\text{秒}) \\ C_x &= 0.339 \times \frac{\exp(-0.339 \times 7.1)}{1 - \exp(-0.339 \times 3.5)} = 0.044 \quad (\text{台/秒}) \\ C_{px} &= 0.044 \times 3600 = 158 \quad (\text{台/時}) \\ C_{px} - \text{実交通量} &= 158 - 36 = 122 \\ \text{実交通量} / C_{px} &= 36 / 158 = 0.228 \end{aligned}$$

<評価> 捌ける

○ 混用車線の計算

従道路（流入部 B）の左折・右折混用車線

$$\begin{aligned} C_m &= \left( \frac{50 + 36}{50 \div 511 + 36 \div 158} \right) \\ &= \left( \frac{50 + 36}{0.098 + 0.228} \right) = 263 \end{aligned}$$

$$\begin{aligned} C_m - \text{実交通量} &= 263 - 86 = 177 \\ \text{実交通量} / C_m &= 86 / 263 = 0.327 \end{aligned}$$

<評価> 捌ける

## 資料（交通調査結果）

① 自動車類交通量調査結果	
・ No. 1 交差点～No. 3 交差点	1
② 歩行者類交通量調査結果	
・ No. 1 交差点～No. 3 交差点	7
③ 信号現示調査結果	
・ No. 1 交差点～No. 3 交差点	10
④ 交差点現況図	
・ No. 1 交差点～No. 3 交差点	13
⑤ 渋滞長調査結果	
・ No. 1 交差点、No. 2 交差点	15

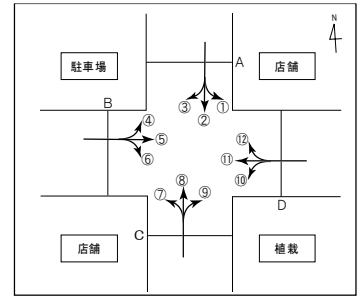
① 自動車類交通量調査結果

流入別自動車交通量調査表

調査地点: No.1交差点

調査年月日: 令和7年11月3日(月・祝)

天候: 晴



方向 種別 時間帯	①					②					③					A断面流入合計(①+②+③)				
	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	4	76	80	5.0%	1	21	262	283	7.4%	9	6	42	48	12.5%	0	31	380	411	7.5%	10
9時台	4	72	76	5.3%	1	13	250	263	4.9%	12	3	76	79	3.8%	7	20	398	418	4.8%	20
10時台	0	107	107	0.0%	3	9	249	258	3.5%	9	7	118	125	5.6%	0	16	474	490	3.3%	12
11時台	4	109	113	3.5%	1	3	272	275	1.1%	8	1	142	143	0.7%	2	8	523	531	1.5%	11
12時台	4	106	110	3.6%	1	15	306	321	4.7%	12	3	139	142	2.1%	1	22	551	573	3.8%	14
13時台	6	143	149	4.0%	3	3	259	262	1.1%	11	1	128	129	0.8%	3	10	530	540	1.9%	17
14時台	1	117	118	0.8%	1	4	299	303	1.3%	6	4	105	109	3.7%	2	9	521	530	1.7%	9
15時台	2	130	132	1.5%	2	5	272	277	1.8%	2	0	140	140	0.0%	1	7	542	549	1.3%	5
16時台	3	97	100	3.0%	4	0	286	286	0.0%	0	0	132	132	0.0%	1	3	515	518	0.6%	5
17時台	9	105	114	7.9%	1	4	286	290	1.4%	3	0	121	121	0.0%	1	13	512	525	2.5%	5
18時台	3	99	102	2.9%	0	4	261	265	1.5%	4	0	109	109	0.0%	1	7	469	476	1.5%	5
19時台	0	96	96	0.0%	0	9	175	184	4.9%	9	1	91	92	1.1%	0	10	362	372	2.7%	9
20時台	1	58	59	1.7%	1	4	126	130	3.1%	0	1	33	34	2.9%	0	6	217	223	2.7%	1
21時台	4	69	73	5.5%	0	1	102	103	1.0%	0	1	34	35	2.9%	0	6	205	211	2.8%	0
22時台	6	45	51	11.8%	0	0	57	57	0.0%	0	1	9	10	10.0%	0	7	111	118	5.9%	0
合計	51	1,429	1,480	3.4%	19	95	3,462	3,557	2.7%	85	29	1,419	1,448	2.0%	19	175	6,310	6,485	2.7%	123

方向 種別 時間帯	④					⑤					⑥					B断面流入合計(④+⑤+⑥)				
	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	36	36	0.0%	0	37	165	202	18.3%	0	1	58	59	1.7%	0	38	259	297	12.8%	0
9時台	3	87	90	3.3%	1	7	217	224	3.1%	1	1	37	38	2.6%	0	11	341	352	3.1%	2
10時台	1	79	80	1.3%	9	12	228	240	5.0%	3	0	49	49	0.0%	3	13	356	369	3.5%	15
11時台	1	57	58	1.7%	3	16	264	280	5.7%	8	2	55	57	3.5%	0	19	376	395	4.8%	11
12時台	1	66	67	1.5%	6	7	268	275	2.5%	9	1	91	92	1.1%	0	9	425	434	2.1%	15
13時台	1	72	73	1.4%	0	18	241	259	6.9%	15	0	58	58	0.0%	2	19	371	390	4.9%	17
14時台	0	49	49	0.0%	0	16	241	257	6.2%	9	1	54	55	1.8%	1	17	344	361	4.7%	10
15時台	0	53	53	0.0%	1	17	233	250	6.8%	6	1	47	48	2.1%	0	18	333	351	5.1%	7
16時台	4	36	40	10.0%	0	10	240	250	4.0%	0	1	57	58	1.7%	1	15	333	348	4.3%	1
17時台	4	49	53	7.5%	7	15	235	250	6.0%	3	0	58	58	0.0%	0	19	342	361	5.3%	10
18時台	1	54	55	1.8%	0	6	174	180	3.3%	0	0	28	28	0.0%	0	7	256	263	2.7%	0
19時台	0	31	31	0.0%	0	12	115	127	9.4%	4	0	30	30	0.0%	0	12	176	188	6.4%	4
20時台	0	18	18	0.0%	1	4	115	119	3.4%	3	0	13	13	0.0%	0	4	146	150	2.7%	4
21時台	0	19	19	0.0%	0	6	121	127	4.7%	1	1	9	10	10.0%	0	7	149	156	4.5%	1
22時台	1	7	8	12.5%	0	1	70	71	1.4%	1	1	6	7	14.3%	0	3	83	86	3.5%	1
合計	17	713	730	2.3%	28	184	2,927	3,111	5.9%	63	10	650	660	1.5%	7	211	4,290	4,501	4.7%	98

方向 種別 時間帯	⑦					⑧					⑨					C断面流入合計(⑦+⑧+⑨)				
	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	19	19	0.0%	0	6	201	207	2.9%	3	4	126	130	3.1%	0	10	346	356	2.8%	3
9時台	4	37	41	9.8%	0	16	264	280	5.7%	6	13	141	154	8.4%	3	33	442	475	6.9%	9
10時台	1	24	25	4.0%	1	13	442	455	2.9%	9	16	133	149	10.7%	0	30	599	629	4.8%	10
11時台	1	57	58	1.7%	0	9	438	447	2.0%	27	1	183	184	0.5%	5	11	678	689	1.6%	32
12時台	1	64	65	1.5%	1	12	388	400	3.0%	6	4	142	146	2.7%	6	17	594	611	2.8%	13
13時台	0	39	39	0.0%	0	5	443	448	1.1%	15	4	148	152	2.6%	5	9	630	639	1.4%	20
14時台	2	42	44	4.5%	0	9	447	456	2.0%	31	4	150	154	2.6%	11	15	639	654	2.3%	42
15時台	1	40	41	2.4%	2	5	377	382	1.3%	10	3	174	177	1.7%	2	9	591	600	1.5%	14
16時台	1	60	61	1.6%	1	9	423	432	2.1%	3	0	189	189	0.0%	6	10	672	682	1.5%	10
17時台	0	42	42	0.0%	1	3	382	385	0.8%	3	12	190	202	5.9%	1	15	614	629	2.4%	5
18時台	0	21	21	0.0%	0	6	226	232	2.6%	3	1	105	106	0.9%	1	7	352	359	1.9%	4
19時台	3	21	24	12.5%	0	0	135	135	0.0%	4	6	72	78	7.7%	0	9	228	237	3.8%	4
20時台	4	21	25	16.0%	1	0	96	96	0.0%	0	4	39	43	9.3%	1	8	156	164	4.9%	2
21時台	1	6	7	14.3%	1	0	76	76	0.0%	1	1	46	47	2.1%	3	2	128	130	1.5%	5
22時台	1	6	7	14.3%	0	0	36	36	0.0%	0	1	16	17	5.9%	0	2	58	60	3.3%	0
合計	20	499	519	3.9%	8	93	4,374	4,467	2.1%	121	74	1,854	1,928	3.8%	44	187	6,727	6,914	2.7%	173

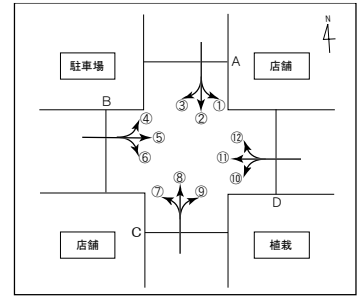
方向 種別 時間帯	⑩					⑪					⑫					D断面流入合計(⑩+⑪+⑫)				
	大型車	小型車	自動車 類計	大型車 混入率	自動 二輪車	大型車	小型車	自動車 類計	大型車 混入率	自動 二輪車	大型車	小型車	自動車 類計	大型車 混入率	自動 二輪車	大型車	小型車	自動車 類計	大型車 混入率	自動 二輪車
8時台	0	84	84	0.0%	0	6	271	277	2.2%	0	4	58	62	6.5%	1	10	413	423	2.4%	1
9時台	9	108	117	7.7%	1	31	183	214	14.5%	13	7	78	85	8.2%	1	47	369	416	11.3%	15
10時台	9	114	123	7.3%	7	37	292	329	11.2%	0	3	153	156	1.9%	4	49	559	608	8.1%	11
11時台	1	126	127	0.8%	9	16	266	282	5.7%	3	3	150	153	2.0%	4	20	542	562	3.6%	16
12時台	0	128	126	0.0%	1	6	204	210	2.9%	12	4	171	175	2.3%	4	10	501	511	2.0%	17
13時台	5	138	143	3.5%	12	13	260	273	4.8%	8	3	154	157	1.9%	5	21	552	573	3.7%	25
14時台	4	110	114	3.5%	5	27	246	273	9.9%	6	2	156	158	1.3%	4	33	512	545	6.1%	15
15時台	1	120	121	0.8%	1	16	261	277	5.8%	6	3	162	165	1.8%	7	20	543	563	3.6%	14
16時台	0	147	147	0.0%	1	15	250	265	5.7%	7	9	137	146	6.2%	1	24	534	558	4.3%	9
17時台	3	141	144	2.1%	1	22	241	263	8.4%	0	0	145	145	0.0%	1	25	527	552	4.5%	2
18時台	1	86	87	1.1%	1	12	222	234	5.1%	0	3	105	108	2.8%	1	16	413	429	3.7%	2
19時台	4	87	91	4.4%	0	0	199	199	0.0%	0	3	84	87	3.4%	1	7	370	377	1.9%	1
20時台	1	70	71	1.4%	1	4	135	139	2.9%	1	0	36	36	0.0%	0	5	241	246	2.0%	2
21時台	1	39	40	2.5%	1	0	97	97	0.0%	1	0	19	19	0.0%	1	1	155	156	0.6%	3
22時台	0	31	31	0.0%	0	1	39	40	2.5%	1	0	21	21	0.0%	0	1	91	92	1.1%	1
合計	39	1,527	1,566	2.5%	41	206	3,166	3,372	6.1%	58	44	1,629	1,673	2.6%	35	289	6,322	6,611	4.4%	134

# 流入別自動車交通量調査表

調査地点: No.1交差点

調査年月日: 令和7年11月4日(火)

天候: 晴



方向 種別 時間帯	①					②					③					A断面流入合計(①+②+③)				
	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	7	113	120	5.8%	1	14	373	387	3.6%	2	3	62	65	4.6%	1	24	548	572	4.2%	4
9時台	6	90	96	6.3%	1	15	286	301	5.0%	0	3	63	66	4.5%	0	24	439	463	5.2%	1
10時台	3	85	88	3.4%	1	10	234	244	4.1%	1	1	105	106	0.9%	0	14	424	438	3.2%	2
11時台	0	97	97	0.0%	1	9	264	273	3.3%	4	3	121	124	2.4%	3	12	482	494	2.4%	8
12時台	4	82	86	4.7%	1	13	256	269	4.8%	0	7	132	139	5.0%	1	24	470	494	4.9%	2
13時台	4	105	109	3.7%	0	24	280	304	7.9%	1	3	117	120	2.5%	0	31	502	533	5.8%	1
14時台	3	91	94	3.2%	1	12	292	304	3.9%	1	6	130	136	4.4%	0	21	513	534	3.9%	2
15時台	7	81	88	8.0%	0	9	286	295	3.1%	6	0	126	126	0.0%	0	16	493	509	3.1%	6
16時台	4	73	77	5.2%	0	9	303	312	2.9%	6	4	123	127	3.1%	1	17	499	516	3.3%	7
17時台	5	115	120	4.2%	0	5	359	364	1.4%	0	0	147	147	0.0%	0	10	621	631	1.6%	0
18時台	7	76	83	8.4%	1	6	337	343	1.7%	1	1	142	143	0.7%	0	14	555	569	2.5%	2
19時台	4	58	62	6.5%	1	4	235	239	1.7%	1	1	106	107	0.9%	0	9	399	408	2.2%	2
20時台	4	43	47	8.5%	1	3	160	163	1.8%	0	0	88	88	0.0%	0	7	291	298	2.3%	1
21時台	1	24	25	4.0%	0	6	106	112	5.4%	0	0	61	61	0.0%	1	7	191	198	3.5%	1
22時台	1	19	20	5.0%	0	0	58	58	0.0%	1	0	43	43	0.0%	0	1	120	121	0.8%	1
合計	60	1,152	1,212	5.0%	9	139	3,829	3,968	3.5%	24	32	1,566	1,598	2.0%	7	231	6,547	6,778	3.4%	40

方向 種別 時間帯	④					⑤					⑥					B断面流入合計(④+⑤+⑥)				
	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	57	58	1.7%	1	19	334	353	5.4%	1	0	45	45	0.0%	0	20	436	456	4.4%	2
9時台	3	69	72	4.2%	3	34	375	409	8.3%	3	3	49	52	5.8%	0	40	493	533	7.5%	6
10時台	4	61	65	6.2%	4	25	321	346	7.2%	4	3	45	48	6.3%	0	32	427	459	7.0%	8
11時台	3	82	85	3.5%	0	9	334	343	2.6%	1	6	46	52	11.5%	0	18	462	480	3.8%	1
12時台	1	85	86	1.2%	4	10	325	335	3.0%	4	1	64	65	1.5%	0	12	474	486	2.5%	8
13時台	4	106	110	3.6%	0	22	336	358	6.1%	0	1	79	80	1.3%	0	27	521	548	4.9%	0
14時台	0	91	91	0.0%	1	37	315	352	10.5%	4	1	72	73	1.4%	4	38	478	516	7.4%	9
15時台	7	105	112	6.3%	10	24	322	346	6.9%	3	0	48	48	0.0%	0	31	475	506	6.1%	13
16時台	0	61	61	0.0%	1	9	313	322	2.8%	4	0	58	58	0.0%	1	9	432	441	2.0%	6
17時台	2	72	74	2.7%	0	9	357	366	2.5%	3	0	60	60	0.0%	0	11	489	500	2.2%	3
18時台	0	58	58	0.0%	1	7	306	313	2.2%	0	1	55	56	1.8%	0	8	419	427	1.9%	1
19時台	1	33	34	2.9%	1	10	196	206	4.9%	1	0	39	39	0.0%	1	11	268	279	3.9%	3
20時台	0	16	16	0.0%	1	3	103	106	2.8%	0	1	31	32	3.1%	0	4	150	154	2.6%	1
21時台	0	12	12	0.0%	1	4	121	125	3.2%	4	0	42	42	0.0%	0	4	175	179	2.2%	5
22時台	1	7	8	12.5%	1	0	97	97	0.0%	0	0	19	19	0.0%	0	1	123	124	0.8%	1
合計	27	915	942	2.9%	29	222	4,155	4,377	5.1%	32	17	752	769	2.2%	6	266	5,822	6,088	4.4%	67

方向 種別 時間帯	⑦					⑧					⑨					C断面流入合計(⑦+⑧+⑨)				
	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	57	58	1.7%	0	17	351	368	4.6%	1	6	161	167	3.6%	0	24	569	593	4.0%	1
9時台	7	55	62	11.3%	1	22	327	349	6.3%	4	4	175	179	2.2%	4	33	557	590	5.6%	9
10時台	1	49	50	2.0%	0	12	354	366	3.3%	1	10	202	212	4.7%	4	23	605	628	3.7%	5
11時台	0	52	52	0.0%	1	6	433	439	1.4%	0	7	147	154	4.5%	0	13	632	645	2.0%	1
12時台	0	39	39	0.0%	4	9	322	331	2.7%	3	6	142	148	4.1%	0	15	503	518	2.9%	7
13時台	1	49	50	2.0%	0	16	300	316	5.1%	0	4	144	148	2.7%	0	21	493	514	4.1%	0
14時台	0	52	52	0.0%	0	12	355	367	3.3%	0	10	108	118	8.5%	0	22	515	537	4.1%	0
15時台	1	84	85	1.2%	0	16	474	490	3.3%	16	3	168	171	1.8%	1	20	726	746	2.7%	17
16時台	0	69	69	0.0%	0	10	369	379	2.6%	4	3	163	166	1.8%	0	13	601	614	2.1%	4
17時台	1	48	49	2.0%	0	2	377	379	0.5%	5	2	171	173	1.2%	0	5	596	601	0.8%	5
18時台	0	24	24	0.0%	0	6	288	294	2.0%	1	1	136	137	0.7%	1	7	448	455	1.5%	2
19時台	1	34	35	2.9%	1	0	183	183	0.0%	1	4	85	89	4.5%	1	5	302	307	1.6%	3
20時台	3	9	12	25.0%	0	1	118	119	0.8%	0	3	57	60	5.0%	1	7	184	191	3.7%	1
21時台	0	0	0	0.0%	1	1	84	85	1.2%	0	1	52	53	1.9%	6	2	136	138	1.4%	7
22時台	0	0	0	0.0%	0	1	43	44	2.3%	1	0	16	16	0.0%	3	1	59	60	1.7%	4
合計	16	621	637	2.5%	8	131	4,378	4,509	2.9%	37	64	1,927	1,991	3.2%	21	211	6,926	7,137	3.0%	66

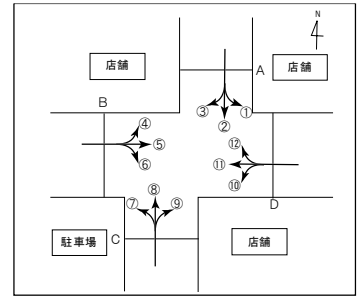
方向 種別 時間帯	⑩					⑪					⑫					D断面流入合計(⑩+⑪+⑫)				
	大型車	小型車	自動車 類計	大型車 混入率	自動 二輪車	大型車	小型車	自動車 類計	大型車 混入率	自動 二輪車	大型車	小型車	自動車 類計	大型車 混入率	自動 二輪車	大型車	小型車	自動車 類計	大型車 混入率	自動 二輪車
8時台	4	112	116	3.4%	0	34	323	357	9.5%	1	14	95	109	12.8%	0	52	530	582	8.9%	1
9時台	7	90	97	7.2%	0	12	288	300	4.0%	1	9	88	97	9.3%	0	28	466	494	5.7%	1
10時台	6	94	100	6.0%	0	13	268	281	4.6%	0	12	96	108	11.1%	4	31	458	489	6.3%	4
11時台	3	97	100	3.0%	0	16	285	301	5.3%	0	7	120	127	5.5%	7	26	502	528	4.9%	7
12時台	3	120	123	2.4%	4	25	291	316	7.9%	0	0	139	139	0.0%	4	28	550	578	4.8%	8
13時台	9	135	144	6.3%	0	34	235	269	12.6%	6	12	123	135	8.9%	16	55	493	548	10.0%	22
14時台	0	120	120	0.0%	0	22	226	248	8.9%	4	10	114	124	8.1%	19	32	460	492	6.5%	23
15時台	7	105	112	6.3%	0	13	190	203	6.4%	9	0	102	102	0.0%	15	20	397	417	4.8%	24
16時台	7	87	94	7.4%	0	3	345	348	0.9%	0	0	76	76	0.0%	0	10	508	518	1.9%	0
17時台	2	127	129	1.6%	1	5	346	351	1.4%	4	3	108	111	2.7%	0	10	581	591	1.7%	5
18時台	4	148	152	2.6%	1	0	406	406	0.0%	3	1	135	136	0.7%	1	5	689	694	0.7%	5
19時台	1	90	91	1.1%	0	0	244	244	0.0%	7	0	87	87	0.0%	0	1	421	422	0.2%	7
20時台	1	55	56	1.8%	0	0	165	165	0.0%	3	1	66	67	1.5%	1	2	286	288	0.7%	4
21時台	0	33	33	0.0%	1	1	106	107	0.9%	4	0	43	43	0.0%	0	1	182	183	0.5%	5
22時台	0	15	15	0.0%	0	0	79	79	0.0%	10	0	15	15	0.0%	1	0	109	109	0.0%	11
合計	54	1,428	1,482	3.6%	7	178	3,797	3,975	4.5%	52	69	1,407	1,476	4.7%	68	301	6,632	6,933	4.3%	127

流入別自動車交通量調査表

調査地点:No.2交差点

調査年月日:令和7年11月3日(月・祝)

天候:晴



方向 種別 時間帯	①					②					③					A断面流入合計(①+②+③)				
	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	34	35	2.9%	1	0	1	1	0.0%	0	0	31	31	0.0%	0	1	66	67	1.5%	1
9時台	1	48	49	2.0%	0	0	3	3	0.0%	1	1	46	47	2.1%	1	2	97	99	2.0%	2
10時台	1	36	37	2.7%	0	0	5	5	0.0%	0	2	41	43	4.7%	1	3	82	85	3.5%	1
11時台	0	31	31	0.0%	0	0	3	3	0.0%	0	0	38	38	0.0%	0	0	72	72	0.0%	0
12時台	4	36	40	10.0%	0	0	4	4	0.0%	0	1	34	35	2.9%	1	5	74	79	6.3%	1
13時台	0	36	36	0.0%	0	0	3	3	0.0%	0	0	50	50	0.0%	4	0	89	89	0.0%	4
14時台	1	31	32	3.1%	0	0	0	0	0.0%	0	0	39	39	0.0%	0	1	70	71	1.4%	0
15時台	4	57	61	6.6%	0	0	3	3	0.0%	1	0	30	30	0.0%	0	4	90	94	4.3%	1
16時台	0	45	45	0.0%	0	0	0	0	0.0%	1	1	33	34	2.9%	1	1	78	79	1.3%	2
17時台	0	34	34	0.0%	1	1	4	5	20.0%	0	1	67	68	1.5%	0	2	105	107	1.9%	1
18時台	1	19	20	5.0%	1	1	6	7	14.3%	0	0	13	13	0.0%	1	2	38	40	5.0%	2
19時台	1	16	17	5.9%	1	0	1	1	0.0%	0	0	36	36	0.0%	1	1	53	54	1.9%	2
20時台	0	10	10	0.0%	0	0	0	0	0.0%	1	1	10	11	9.1%	0	1	20	21	4.8%	1
21時台	0	13	13	0.0%	1	0	1	1	0.0%	1	0	10	10	0.0%	0	0	24	24	0.0%	2
22時台	0	4	4	0.0%	0	0	1	1	0.0%	1	0	3	3	0.0%	1	0	8	8	0.0%	2
合 計	14	450	464	3.0%	5	2	35	37	5.4%	6	7	481	488	1.4%	11	23	966	989	2.3%	22

方向 種別 時間帯	④					⑤					⑥					B断面流入合計(④+⑤+⑥)				
	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	13	13	0.0%	1	40	261	301	13.3%	1	0	1	1	0.0%	0	40	275	315	12.7%	2
9時台	1	18	19	5.3%	1	15	345	360	4.2%	4	0	1	1	0.0%	1	16	364	380	4.2%	6
10時台	0	20	20	0.0%	0	36	451	487	7.4%	14	0	3	3	0.0%	0	36	474	510	7.1%	14
11時台	0	33	33	0.0%	2	25	483	508	4.9%	14	0	1	1	0.0%	0	25	517	542	4.6%	16
12時台	1	28	29	3.4%	0	10	357	367	2.7%	13	0	1	1	0.0%	0	11	386	397	2.8%	13
13時台	0	24	24	0.0%	2	28	453	481	5.8%	17	0	3	3	0.0%	0	28	480	508	5.5%	19
14時台	0	43	43	0.0%	10	22	448	470	4.7%	15	0	0	0	0.0%	1	22	491	513	4.3%	26
15時台	1	52	53	1.9%	0	21	487	508	4.1%	19	0	1	1	0.0%	0	22	540	562	3.9%	19
16時台	1	43	44	2.3%	1	7	420	427	1.6%	4	0	0	0	0.0%	1	8	463	471	1.7%	6
17時台	1	54	55	1.8%	1	15	417	432	3.5%	7	0	0	0	0.0%	0	16	471	487	3.3%	8
18時台	4	40	44	9.1%	3	3	336	339	0.9%	1	0	0	0	0.0%	1	7	376	383	1.8%	5
19時台	1	27	28	3.6%	4	16	273	289	5.5%	4	0	0	0	0.0%	1	17	300	317	5.4%	9
20時台	0	18	18	0.0%	1	3	190	193	1.6%	0	0	0	0	0.0%	0	3	208	211	1.4%	1
21時台	1	19	20	5.0%	0	10	171	181	5.5%	0	0	1	1	0.0%	0	11	191	202	5.4%	0
22時台	0	13	13	0.0%	0	0	105	105	0.0%	1	0	1	1	0.0%	1	0	119	119	0.0%	2
合 計	11	445	456	2.4%	26	251	5,197	5,448	4.6%	114	0	13	13	0.0%	6	262	5,655	5,917	4.4%	146

方向 種別 時間帯	⑦					⑧					⑨					C断面流入合計(⑦+⑧+⑨)				
	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	0	0	0.0%	1	0	1	1	0.0%	1	0	0	0	0.0%	0	0	1	1	0.0%	2
9時台	0	7	7	0.0%	1	0	1	1	0.0%	0	0	4	5	20.0%	0	1	12	13	7.7%	1
10時台	0	3	3	0.0%	1	1	3	4	25.0%	0	0	3	3	0.0%	0	1	9	10	10.0%	1
11時台	0	2	2	0.0%	0	0	2	2	0.0%	0	0	2	2	0.0%	0	0	6	6	0.0%	0
12時台	0	4	4	0.0%	1	0	0	0	0.0%	1	0	0	0	0.0%	1	0	4	4	0.0%	3
13時台	0	5	5	0.0%	0	0	4	4	0.0%	0	0	2	2	0.0%	0	0	11	11	0.0%	0
14時台	0	3	3	0.0%	1	1	4	5	20.0%	0	0	1	1	0.0%	1	1	8	9	11.1%	2
15時台	0	1	1	0.0%	1	1	4	5	20.0%	1	1	6	7	14.3%	1	2	11	13	15.4%	3
16時台	1	6	7	14.3%	1	0	3	3	0.0%	1	0	0	0	0.0%	0	1	9	10	10.0%	2
17時台	1	12	13	7.7%	1	1	9	10	10.0%	0	0	0	0	0.0%	1	2	21	23	8.7%	2
18時台	0	4	4	0.0%	0	0	3	3	0.0%	0	0	1	1	0.0%	1	0	8	8	0.0%	1
19時台	0	3	3	0.0%	0	0	4	4	0.0%	0	0	0	0	0.0%	1	0	7	7	0.0%	1
20時台	0	4	4	0.0%	1	0	0	0	0.0%	1	0	0	0	0.0%	1	0	4	4	0.0%	3
21時台	0	3	3	0.0%	1	0	1	1	0.0%	0	0	1	1	0.0%	1	0	5	5	0.0%	2
22時台	0	0	0	0.0%	1	0	0	0	0.0%	0	0	0	0	0.0%	0	0	0	0	0.0%	1
合 計	2	57	59	3.4%	11	4	39	43	9.3%	5	2	20	22	9.1%	8	8	116	124	6.5%	24

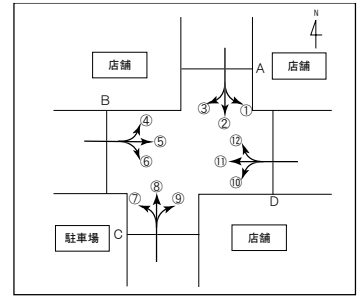
方向 種別 時間帯	⑩					⑪					⑫					D断面流入合計(⑩+⑪+⑫)				
	大型車	小型車	自動車 類 計	大型車 混入率	自 動 二輪車	大型車	小型車	自動車 類 計	大型車 混入率	自 動 二輪車	大型車	小型車	自動車 類 計	大型車 混入率	自 動 二輪車	大型車	小型車	自動車 類 計	大型車 混入率	自 動 二輪車
8時台	0	4	4	0.0%	1	27	352	379	7.1%	10	1	10	11	9.1%	0	28	366	394	7.1%	11
9時台	0	1	1	0.0%	0	43	381	424	10.1%	6	1	21	22	4.5%	0	44	403	447	9.8%	6
10時台	0	1	1	0.0%	0	26	459	485	5.4%	17	1	24	25	4.0%	1	27	484	511	5.3%	18
11時台	0	1	1	0.0%	0	18	475	493	3.7%	12	0	33	33	0.0%	1	18	509	527	3.4%	13
12時台	0	9	9	0.0%	1	6	453	459	1.3%	24	0	36	36	0.0%	1	6	498	504	1.2%	26
13時台	0	2	2	0.0%	0	31	443	474	6.5%	9	0	17	17	0.0%	0	31	462	493	6.3%	9
14時台	1	4	5	20.0%	0	37	435	472	7.8%	3	0	25	25	0.0%	0	38	464	502	7.6%	3
15時台	0	3	3	0.0%	1	27	376	403	6.7%	3	1	15	16	6.3%	1	28	394	422	6.6%	5
16時台	0	1	1	0.0%	1	16	379	395	4.1%	0	0	24	24	0.0%	1	16	404	420	3.8%	2
17時台	0	0	0	0.0%	1	13	412	425	3.1%	1	1	22	23	4.3%	0	14	434	448	3.1%	2
18時台	0	1	1	0.0%	1	7	306	313	2.2%	0	1	22	23	4.3%	0	8	329	337	2.4%	1
19時台	0	1	1	0.0%	0	3	273	276	1.1%	0	6	10	16	37.5%	0	9	284	293	3.1%	0
20時台	0	0	0	0.0%	1	1	111	112	0.9%	0	1	6	7	14.3%	0	2	117	119	1.7%	1
21時台	0	1	1	0.0%	0	1	91	92	1.1%	4	1	6	7	14.3%	1	2	98	100	2.0%	5
22時台	0	1	1	0.0%	1	0	42	42	0.0%	0	0	0	0	0.0%	1	0	43	43	0.0%	2
合 計	1	30	31	3.2%	8	256	4,988	5,244	4.9%	89	14	271	285	4.9%	7	271	5,289	5,560	4.9%	104

流入別自動車交通量調査表

調査地点: No.2交差点

調査年月日: 令和7年11月4日(火)

天候: 晴



方向 種別 時間帯	①					②					③					A断面流入合計(①+②+③)				
	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	52	53	1.9%	0	0	5	5	0.0%	0	0	52	52	0.0%	1	1	109	110	0.9%	1
9時台	3	54	57	5.3%	1	0	3	3	0.0%	0	4	57	61	6.6%	1	7	114	121	5.8%	2
10時台	3	67	70	4.3%	1	0	6	6	0.0%	0	7	46	53	13.2%	0	10	119	129	7.8%	1
11時台	0	55	55	0.0%	1	0	6	6	0.0%	0	1	34	35	2.9%	0	1	95	96	1.0%	1
12時台	7	45	52	13.5%	1	0	6	6	0.0%	0	3	48	51	5.9%	0	10	99	109	9.2%	1
13時台	0	34	34	0.0%	0	0	6	6	0.0%	1	1	67	68	1.5%	1	1	107	108	0.9%	2
14時台	1	39	40	2.5%	0	0	10	10	0.0%	0	1	15	16	6.3%	3	2	64	66	3.0%	3
15時台	4	45	49	8.2%	1	0	3	3	0.0%	0	3	57	60	5.0%	1	7	105	112	6.3%	2
16時台	0	41	41	0.0%	1	0	0	0	0.0%	0	0	56	56	0.0%	0	0	97	97	0.0%	1
17時台	0	34	34	0.0%	0	0	3	3	0.0%	0	0	54	54	0.0%	0	0	91	91	0.0%	0
18時台	1	34	35	2.9%	0	0	3	3	0.0%	1	1	55	56	1.8%	0	2	92	94	2.1%	1
19時台	1	7	8	12.5%	0	0	3	3	0.0%	1	1	28	29	3.4%	0	2	38	40	5.0%	1
20時台	1	7	8	12.5%	0	0	1	1	0.0%	1	0	25	25	0.0%	0	1	33	34	2.9%	1
21時台	1	13	14	7.1%	0	0	1	1	0.0%	0	1	15	16	6.3%	1	2	29	31	6.5%	1
22時台	0	0	0	0.0%	1	0	7	7	0.0%	0	0	1	1	0.0%	1	0	8	8	0.0%	2
合計	23	527	550	4.2%	7	0	63	63	0.0%	4	23	610	633	3.6%	9	46	1,200	1,246	3.7%	20

方向 種別 時間帯	④					⑤					⑥					B断面流入合計(④+⑤+⑥)				
	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	28	29	3.4%	0	40	476	516	7.8%	1	0	1	1	0.0%	0	41	505	546	7.5%	1
9時台	1	27	28	3.6%	0	35	483	518	6.8%	6	1	4	5	20.0%	0	37	514	551	6.7%	6
10時台	0	45	45	0.0%	0	35	467	502	7.0%	13	0	0	0	0.0%	1	35	512	547	6.4%	14
11時台	1	45	46	2.2%	0	25	493	518	4.8%	6	0	0	0	0.0%	0	26	538	564	4.6%	6
12時台	1	30	31	3.2%	3	15	451	466	3.2%	3	0	0	0	0.0%	0	16	481	497	3.2%	6
13時台	0	16	16	0.0%	1	34	439	473	7.2%	6	1	4	5	20.0%	0	35	459	494	7.1%	7
14時台	0	34	34	0.0%	0	45	460	505	8.9%	4	0	0	0	0.0%	1	45	494	539	8.3%	5
15時台	1	43	44	2.3%	4	48	417	465	10.3%	1	0	3	3	0.0%	1	49	463	512	9.6%	6
16時台	3	44	47	6.4%	0	27	460	487	5.5%	3	0	0	0	0.0%	0	30	504	534	5.6%	3
17時台	0	59	59	0.0%	0	22	555	577	3.8%	4	0	0	0	0.0%	0	22	614	636	3.5%	4
18時台	0	43	43	0.0%	1	9	448	457	2.0%	1	0	1	1	0.0%	0	9	492	501	1.8%	2
19時台	0	34	34	0.0%	0	10	258	268	3.7%	0	0	0	0	0.0%	1	10	292	302	3.3%	1
20時台	1	24	25	4.0%	1	3	177	180	1.7%	1	0	1	1	0.0%	1	4	202	206	1.9%	3
21時台	0	22	22	0.0%	1	7	202	209	3.3%	3	0	1	1	0.0%	1	7	225	232	3.0%	5
22時台	1	18	19	5.3%	0	7	114	121	5.8%	1	0	3	3	0.0%	1	8	135	143	5.6%	2
合計	10	512	522	1.9%	11	362	5,900	6,262	5.8%	53	2	18	20	10.0%	7	374	6,430	6,804	5.5%	71

方向 種別 時間帯	⑦					⑧					⑨					C断面流入合計(⑦+⑧+⑨)				
	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	2	2	0.0%	0	0	4	4	0.0%	0	0	1	1	0.0%	0	0	7	7	0.0%	0
9時台	0	1	1	0.0%	0	0	7	7	0.0%	0	0	3	3	0.0%	0	0	11	11	0.0%	0
10時台	0	3	3	0.0%	1	0	7	7	0.0%	1	0	0	0	0.0%	1	0	10	10	0.0%	3
11時台	0	9	9	0.0%	0	1	7	8	12.5%	1	1	7	8	12.5%	1	2	23	25	8.0%	2
12時台	0	4	4	0.0%	0	0	0	0	0.0%	1	1	4	5	20.0%	0	1	8	9	11.1%	1
13時台	0	3	3	0.0%	1	1	4	5	20.0%	0	1	4	5	20.0%	0	2	11	13	15.4%	1
14時台	0	1	1	0.0%	0	1	7	8	12.5%	0	0	1	1	0.0%	0	1	9	10	10.0%	0
15時台	1	6	7	14.3%	1	0	13	13	0.0%	0	0	0	0	0.0%	0	1	19	20	5.0%	1
16時台	0	1	1	0.0%	1	1	13	14	7.1%	0	0	1	1	0.0%	1	1	15	16	6.3%	2
17時台	0	4	4	0.0%	0	0	6	6	0.0%	0	0	3	3	0.0%	0	0	13	13	0.0%	0
18時台	0	0	0	0.0%	1	0	7	7	0.0%	0	0	1	1	0.0%	0	0	8	8	0.0%	1
19時台	0	4	4	0.0%	0	1	4	5	20.0%	1	0	0	0	0.0%	1	1	8	9	11.1%	2
20時台	0	1	1	0.0%	1	0	4	4	0.0%	1	0	0	0	0.0%	0	0	5	5	0.0%	2
21時台	0	1	1	0.0%	1	0	0	0	0.0%	1	0	0	0	0.0%	0	0	1	1	0.0%	2
22時台	0	4	4	0.0%	0	0	0	0	0.0%	0	0	0	0	0.0%	1	0	4	4	0.0%	1
合計	1	44	45	2.2%	7	5	83	88	5.7%	6	3	25	28	10.7%	5	9	152	161	5.6%	18

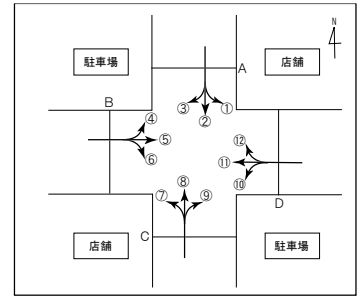
方向 種別 時間帯	⑩					⑪					⑫					D断面流入合計(⑩+⑪+⑫)				
	大型車	小型車	自動車 類 計	大型車 混入率	自動 二輪車	大型車	小型車	自動車 類 計	大型車 混入率	自動 二輪車	大型車	小型車	自動車 類 計	大型車 混入率	自動 二輪車	大型車	小型車	自動車 類 計	大型車 混入率	自動 二輪車
8時台	0	0	0	0.0%	0	53	491	544	9.7%	1	1	18	19	5.3%	0	54	509	563	9.6%	1
9時台	0	1	1	0.0%	1	29	470	499	5.8%	0	1	36	37	2.7%	0	30	507	537	5.6%	1
10時台	0	0	0	0.0%	0	22	444	466	4.7%	10	4	39	43	9.3%	1	26	483	509	5.1%	11
11時台	0	0	0	0.0%	1	36	516	552	6.5%	7	1	36	37	2.7%	1	37	552	589	6.3%	9
12時台	0	1	1	0.0%	0	34	469	503	6.8%	7	1	33	34	2.9%	0	35	503	538	6.5%	7
13時台	0	1	1	0.0%	1	27	447	474	5.7%	22	1	12	13	7.7%	0	28	460	488	5.7%	23
14時台	1	4	5	20.0%	0	34	498	532	6.4%	7	0	15	15	0.0%	1	35	517	552	6.3%	8
15時台	0	1	1	0.0%	0	27	441	468	5.8%	10	0	24	24	0.0%	0	27	466	493	5.5%	10
16時台	0	3	3	0.0%	0	18	456	474	3.8%	0	0	27	27	0.0%	0	18	486	504	3.6%	0
17時台	0	3	3	0.0%	0	7	518	525	1.3%	2	1	23	24	4.2%	0	8	544	552	1.4%	2
18時台	1	4	5	20.0%	1	10	489	499	2.0%	0	1	34	35	2.9%	1	12	527	539	2.2%	2
19時台	0	0	0	0.0%	0	0	337	337	0.0%	7	0	12	12	0.0%	1	0	349	349	0.0%	8
20時台	0	0	0	0.0%	1	1	190	191	0.5%	3	0	1	1	0.0%	1	1	191	192	0.5%	5
21時台	1	7	8	12.5%	1	0	115	115	0.0%	1	0	0	0	0.0%	4	1	122	123	0.8%	6
22時台	0	1	1	0.0%	1	0	79	79	0.0%	1	0	1	1	0.0%	1	0	81	81	0.0%	3
合計	3	26	29	10.3%	7	298	5,960	6,258	4.8%	78	11	311	322	3.4%	11	312	6,297	6,609	4.7%	96

流入別自動車交通量調査表

調査地点: No.3交差点

調査年月日: 令和7年11月3日(月・祝)

天候: 晴



方向 種別 時間帯	①					②					③					A断面流入合計(①+②+③)				
	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	1	1	0.0%	1	0	1	1	0.0%	0	0	16	16	0.0%	0	0	18	18	0.0%	1
9時台	0	0	0	0.0%	0	3	6	9	33.3%	1	1	9	10	10.0%	0	4	15	19	21.1%	1
10時台	0	1	1	0.0%	1	0	0	0	0.0%	0	4	10	14	28.6%	0	4	11	15	26.7%	1
11時台	0	4	4	0.0%	0	0	2	2	0.0%	0	0	10	10	0.0%	0	0	16	16	0.0%	0
12時台	0	3	3	0.0%	0	0	1	1	0.0%	1	0	7	7	0.0%	0	0	11	11	0.0%	1
13時台	0	4	4	0.0%	0	0	1	1	0.0%	0	0	14	14	0.0%	0	0	19	19	0.0%	0
14時台	0	3	3	0.0%	0	0	2	2	0.0%	0	0	6	6	0.0%	0	0	11	11	0.0%	0
15時台	1	4	5	20.0%	1	0	3	3	0.0%	0	1	6	7	14.3%	0	2	13	15	13.3%	1
16時台	0	0	0	0.0%	1	0	0	0	0.0%	1	4	10	14	28.6%	0	4	10	14	28.6%	2
17時台	1	9	10	10.0%	0	0	1	1	0.0%	1	1	10	11	9.1%	0	2	20	22	9.1%	1
18時台	0	3	3	0.0%	1	0	0	0	0.0%	0	1	12	13	7.7%	0	1	15	16	6.3%	1
19時台	0	3	3	0.0%	1	0	1	1	0.0%	0	1	13	14	7.1%	0	1	17	18	5.6%	1
20時台	0	0	0	0.0%	0	0	1	1	0.0%	0	0	1	1	0.0%	1	0	2	2	0.0%	1
21時台	0	1	1	0.0%	0	0	0	0	0.0%	1	0	4	4	0.0%	1	0	5	5	0.0%	2
22時台	0	1	1	0.0%	0	0	0	0	0.0%	1	0	1	1	0.0%	1	0	2	2	0.0%	2
合計	2	37	39	5.1%	6	3	19	22	13.6%	6	13	129	142	9.2%	3	18	185	203	8.9%	15

方向 種別 時間帯	④					⑤					⑥					B断面流入合計(④+⑤+⑥)				
	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	7	7	0.0%	1	37	189	226	16.4%	0	1	63	64	1.6%	1	38	259	297	12.8%	2
9時台	0	1	1	0.0%	1	13	267	280	4.6%	4	4	31	35	11.4%	1	17	299	316	5.4%	6
10時台	1	4	5	20.0%	0	16	333	349	4.6%	6	3	55	58	5.2%	0	20	392	412	4.9%	6
11時台	0	7	7	0.0%	0	14	399	413	3.4%	16	0	37	37	0.0%	0	14	443	457	3.1%	16
12時台	0	0	0	0.0%	1	12	315	327	3.7%	12	0	42	42	0.0%	1	12	357	369	3.3%	14
13時台	0	4	4	0.0%	0	23	396	419	5.5%	20	1	48	49	2.0%	2	24	448	472	5.1%	22
14時台	0	2	2	0.0%	0	17	395	412	4.1%	17	2	51	53	3.8%	1	19	448	467	4.1%	18
15時台	0	3	3	0.0%	0	9	408	417	2.2%	16	0	64	64	0.0%	0	9	475	484	1.9%	16
16時台	1	10	11	9.1%	1	7	319	326	2.1%	4	1	40	41	2.4%	0	9	369	378	2.4%	5
17時台	1	6	7	14.3%	1	6	336	342	1.8%	3	0	58	58	0.0%	1	7	400	407	1.7%	5
18時台	0	0	0	0.0%	1	4	256	260	1.5%	1	0	33	33	0.0%	1	4	289	293	1.4%	3
19時台	0	3	3	0.0%	0	3	204	207	1.4%	4	1	43	44	2.3%	0	4	250	254	1.6%	4
20時台	0	3	3	0.0%	1	4	181	185	2.2%	1	0	15	15	0.0%	1	4	199	203	2.0%	3
21時台	1	7	8	12.5%	1	6	142	148	4.1%	1	0	28	28	0.0%	1	7	177	184	3.8%	3
22時台	0	1	1	0.0%	1	1	90	91	1.1%	1	0	16	16	0.0%	0	1	107	108	0.9%	2
合計	4	58	62	6.5%	9	172	4,230	4,402	3.9%	106	13	624	637	2.0%	10	189	4,912	5,101	3.7%	125

方向 種別 時間帯	⑦					⑧					⑨					C断面流入合計(⑦+⑧+⑨)				
	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	34	35	2.9%	0	0	0	0	0.0%	1	0	42	42	0.0%	1	1	76	77	1.3%	2
9時台	1	39	40	2.5%	0	0	1	1	0.0%	1	0	43	43	0.0%	4	1	83	84	1.2%	5
10時台	4	45	49	8.2%	0	0	0	0	0.0%	1	12	22	34	35.3%	0	16	67	83	19.3%	1
11時台	1	48	49	2.0%	1	0	0	0	0.0%	0	0	34	34	0.0%	0	1	82	83	1.2%	1
12時台	3	27	30	10.0%	4	0	1	1	0.0%	1	7	24	31	22.6%	1	10	52	62	16.1%	6
13時台	3	55	58	5.2%	0	0	0	0	0.0%	0	0	32	32	0.0%	1	3	87	90	3.3%	1
14時台	0	52	52	0.0%	1	0	3	3	0.0%	0	1	41	42	2.4%	1	1	96	97	1.0%	2
15時台	1	49	50	2.0%	0	0	1	1	0.0%	0	1	25	26	3.8%	0	2	75	77	2.6%	0
16時台	0	58	58	0.0%	0	0	0	0	0.0%	1	1	52	53	1.9%	1	1	110	111	0.9%	2
17時台	4	73	77	5.2%	0	0	1	1	0.0%	1	0	31	31	0.0%	1	4	105	109	3.7%	2
18時台	1	24	25	4.0%	1	0	6	6	0.0%	1	1	31	32	3.1%	0	2	61	63	3.2%	2
19時台	0	22	22	0.0%	1	0	1	1	0.0%	1	0	3	3	0.0%	1	0	26	26	0.0%	3
20時台	1	10	11	9.1%	1	0	1	1	0.0%	1	1	10	11	9.1%	0	2	21	23	8.7%	2
21時台	0	16	16	0.0%	0	0	0	0	0.0%	1	0	4	4	0.0%	0	0	20	20	0.0%	1
22時台	0	7	7	0.0%	0	0	1	1	0.0%	1	0	1	1	0.0%	1	0	9	9	0.0%	2
合計	20	559	579	3.5%	9	0	16	16	0.0%	11	24	395	419	5.7%	12	44	970	1,014	4.3%	32

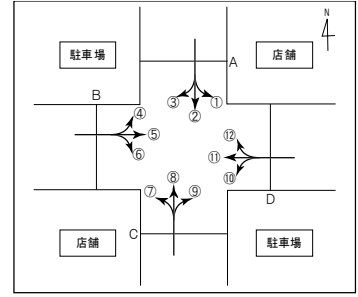
方向 種別 時間帯	⑩					⑪					⑫					D断面流入合計(⑩+⑪+⑫)				
	大型車	小型車	自動車 類計	大型車 混入率	自動 二輪車	大型車	小型車	自動車 類計	大型車 混入率	自動 二輪車	大型車	小型車	自動車 類計	大型車 混入率	自動 二輪車	大型車	小型車	自動車 類計	大型車 混入率	自動 二輪車
8時台	0	3	3	0.0%	0	12	262	274	4.4%	0	0	1	1	0.0%	1	12	266	278	4.3%	1
9時台	1	24	25	4.0%	1	43	331	374	11.5%	4	0	1	1	0.0%	1	44	356	400	11.0%	6
10時台	0	4	4	0.0%	1	31	421	452	6.9%	4	0	0	0	0.0%	0	31	425	456	6.8%	5
11時台	0	3	3	0.0%	1	15	381	396	3.8%	10	0	2	2	0.0%	0	15	386	401	3.7%	11
12時台	1	12	13	7.7%	1	3	366	369	0.8%	24	0	0	0	0.0%	0	4	378	382	1.0%	25
13時台	0	7	7	0.0%	0	20	393	413	4.8%	14	0	0	0	0.0%	0	20	400	420	4.8%	14
14時台	0	6	6	0.0%	0	19	352	371	5.1%	6	0	1	1	0.0%	0	19	359	378	5.0%	6
15時台	0	0	0	0.0%	1	27	360	387	7.0%	13	0	0	0	0.0%	0	27	360	387	7.0%	14
16時台	0	3	3	0.0%	0	12	313	325	3.7%	3	0	1	1	0.0%	0	12	317	329	3.6%	3
17時台	0	21	21	0.0%	1	10	327	337	3.0%	0	0	1	1	0.0%	0	10	349	359	2.8%	1
18時台	1	7	8	12.5%	1	7	262	269	2.6%	0	0	1	1	0.0%	1	8	270	278	2.8%	2
19時台	0	1	1	0.0%	0	6	232	238	2.5%	1	0	0	0	0.0%	1	6	233	239	2.5%	2
20時台	1	4	5	20.0%	1	1	109	110	0.9%	1	0	0	0	0.0%	1	2	113	115	1.7%	3
21時台	0	4	4	0.0%	0	1	81	82	1.2%	3	0	0	0	0.0%	1	1	85	86	1.2%	4
22時台	0	0	0	0.0%	1	0	40	40	0.0%	1	0	1	1	0.0%	0	0	41	41	0.0%	2
合計	4	99	103	3.9%	9	207	4,230	4,437	4.7%	84	0	9	9	0.0%	6	211	4,338	4,549	4.6%	99

流入別自動車交通量調査表

調査地点: No.3交差点

調査年月日: 令和7年11月4日(火)

天候: 晴



方向 種別 時間帯	①					②					③					A断面流入合計(①+②+③)				
	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	0	5	5	0.0%	0	3	18	21	14.3%	0	3	27	30	10.0%	1
9時台	0	7	7	0.0%	0	0	3	3	0.0%	1	3	19	22	13.6%	1	3	29	32	9.4%	2
10時台	0	0	0	0.0%	0	0	1	1	0.0%	0	0	13	13	0.0%	0	0	14	14	0.0%	0
11時台	0	0	0	0.0%	1	0	6	6	0.0%	1	3	16	19	15.8%	1	3	22	25	12.0%	3
12時台	0	0	0	0.0%	1	0	3	3	0.0%	1	0	10	10	0.0%	1	0	13	13	0.0%	3
13時台	0	0	0	0.0%	1	0	3	3	0.0%	1	1	12	13	7.7%	1	1	15	16	6.3%	3
14時台	0	0	0	0.0%	1	0	4	4	0.0%	1	1	18	19	5.3%	0	1	22	23	4.3%	2
15時台	0	3	3	0.0%	1	0	3	3	0.0%	1	3	12	15	20.0%	1	3	18	21	14.3%	3
16時台	0	0	0	0.0%	0	0	3	3	0.0%	1	0	12	12	0.0%	0	0	15	15	0.0%	1
17時台	0	2	2	0.0%	0	0	1	1	0.0%	1	0	20	20	0.0%	0	0	23	23	0.0%	1
18時台	0	3	3	0.0%	1	0	4	4	0.0%	0	0	21	21	0.0%	1	0	28	28	0.0%	2
19時台	0	1	1	0.0%	1	0	3	3	0.0%	0	0	10	10	0.0%	0	0	14	14	0.0%	1
20時台	0	0	0	0.0%	1	0	0	0	0.0%	1	0	4	4	0.0%	1	0	4	4	0.0%	3
21時台	0	1	1	0.0%	1	0	0	0	0.0%	1	0	3	3	0.0%	1	0	4	4	0.0%	3
22時台	0	1	1	0.0%	0	0	1	1	0.0%	1	0	4	4	0.0%	0	0	6	6	0.0%	1
合計	0	22	22	0.0%	10	0	40	40	0.0%	11	14	192	206	6.8%	8	14	254	268	5.2%	29

方向 種別 時間帯	④					⑤					⑥					B断面流入合計(④+⑤+⑥)				
	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	1	1	0.0%	0	23	402	425	5.4%	1	2	65	67	3.0%	0	25	468	493	5.1%	4
9時台	0	1	1	0.0%	0	36	424	460	7.8%	4	4	37	41	9.8%	0	40	462	502	8.0%	4
10時台	0	2	2	0.0%	0	34	450	484	7.0%	8	1	47	48	2.1%	1	35	499	534	6.6%	9
11時台	0	0	0	0.0%	0	23	356	379	6.1%	3	0	63	63	0.0%	0	23	419	442	5.2%	3
12時台	1	9	10	10.0%	1	17	357	374	4.5%	0	0	79	79	0.0%	4	18	445	463	3.9%	5
13時台	0	3	3	0.0%	1	31	355	386	8.0%	3	0	46	46	0.0%	4	31	404	435	7.1%	8
14時台	0	4	4	0.0%	1	42	385	427	9.8%	4	0	54	54	0.0%	0	42	443	485	8.7%	5
15時台	0	7	7	0.0%	0	45	364	409	11.0%	0	3	37	40	7.5%	0	48	408	456	10.5%	0
16時台	0	3	3	0.0%	1	10	390	400	2.5%	4	0	51	51	0.0%	0	10	444	454	2.2%	5
17時台	0	8	8	0.0%	0	13	460	473	2.7%	4	0	64	64	0.0%	0	13	532	545	2.4%	4
18時台	0	13	13	0.0%	0	9	361	370	2.4%	3	19	42	61	31.1%	0	28	416	444	6.3%	3
19時台	0	3	3	0.0%	1	6	228	234	2.6%	0	1	46	47	2.1%	0	7	277	284	2.5%	1
20時台	0	5	5	0.0%	0	6	157	163	3.7%	0	1	13	14	7.1%	4	7	175	182	3.8%	4
21時台	1	4	5	20.0%	0	9	166	175	5.1%	3	0	19	19	0.0%	0	10	189	199	5.0%	3
22時台	0	3	3	0.0%	0	4	81	85	4.7%	1	3	16	19	15.8%	1	7	100	107	6.5%	2
合計	2	66	68	2.9%	5	308	4,936	5,244	5.9%	38	34	679	713	4.8%	14	344	5,681	6,025	5.7%	57

方向 種別 時間帯	⑦					⑧					⑨					C断面流入合計(⑦+⑧+⑨)				
	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	3	76	79	3.8%	0	0	4	4	0.0%	0	2	86	88	2.3%	0	5	166	171	2.9%	0
9時台	0	75	75	0.0%	0	0	0	0	0.0%	1	1	78	79	1.3%	0	1	153	154	0.6%	1
10時台	1	50	51	2.0%	3	0	3	3	0.0%	0	2	58	60	3.3%	0	3	111	114	2.6%	3
11時台	0	46	46	0.0%	0	0	1	1	0.0%	0	1	45	46	2.2%	0	1	92	93	1.1%	0
12時台	0	55	55	0.0%	4	0	0	0	0.0%	1	1	27	28	3.6%	0	1	82	83	1.2%	5
13時台	7	58	65	10.8%	1	0	1	1	0.0%	1	4	43	47	8.5%	0	11	102	113	9.7%	2
14時台	0	45	45	0.0%	0	0	1	1	0.0%	0	1	36	37	2.7%	0	1	82	83	1.2%	0
15時台	0	43	43	0.0%	1	0	0	0	0.0%	1	6	45	51	11.8%	0	6	88	94	6.4%	2
16時台	0	45	45	0.0%	0	1	4	5	20.0%	0	1	42	43	2.3%	1	2	91	93	2.2%	1
17時台	1	72	73	1.4%	2	0	5	5	0.0%	0	0	79	79	0.0%	1	1	156	157	0.6%	3
18時台	4	69	73	5.5%	6	0	0	0	0.0%	0	0	42	42	0.0%	1	4	111	115	3.5%	7
19時台	1	43	44	2.3%	1	0	1	1	0.0%	1	0	13	13	0.0%	0	1	57	58	1.7%	2
20時台	0	18	18	0.0%	1	0	1	1	0.0%	0	0	12	12	0.0%	0	0	31	31	0.0%	1
21時台	0	13	13	0.0%	1	0	0	0	0.0%	0	0	4	4	0.0%	1	0	17	17	0.0%	2
22時台	1	21	22	4.5%	3	0	1	1	0.0%	1	0	3	3	0.0%	0	1	25	26	3.8%	4
合計	18	729	747	2.4%	23	1	22	23	4.3%	6	19	613	632	3.0%	4	38	1,364	1,402	2.7%	33

方向 種別 時間帯	⑩					⑪					⑫					D断面流入合計(⑩+⑪+⑫)				
	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	17	18	5.6%	0	41	430	471	8.7%	1	0	0	0	0.0%	0	42	447	489	8.6%	1
9時台	1	10	11	9.1%	0	24	456	480	5.0%	0	0	1	1	0.0%	1	25	467	492	5.1%	1
10時台	0	8	8	0.0%	0	29	469	498	5.8%	1	0	0	0	0.0%	0	29	477	506	5.7%	1
11時台	0	10	10	0.0%	1	34	451	485	7.0%	3	0	1	1	0.0%	0	34	462	496	6.9%	4
12時台	0	3	3	0.0%	4	31	400	431	7.2%	1	0	1	1	0.0%	0	31	404	435	7.1%	5
13時台	0	3	3	0.0%	1	18	348	366	4.9%	25	0	4	4	0.0%	1	18	355	373	4.8%	27
14時台	0	4	4	0.0%	1	22	387	409	5.4%	12	0	0	0	0.0%	1	22	391	413	5.3%	14
15時台	1	4	5	20.0%	0	34	367	401	8.5%	3	0	0	0	0.0%	0	35	371	406	8.6%	3
16時台	0	6	6	0.0%	1	15	396	411	3.6%	1	1	4	5	20.0%	0	16	406	422	3.8%	2
17時台	0	14	14	0.0%	0	9	441	450	2.0%	5	0	0	0	0.0%	1	9	455	464	1.9%	6
18時台	1	15	16	6.3%	1	4	429	433	0.9%	1	0	1	1	0.0%	1	5	445	450	1.1%	3
19時台	0	2	2	0.0%	0	0	273	273	0.0%	7	0	1	1	0.0%	0	0	276	276	0.0%	7
20時台	0	2	2	0.0%	0	1	168	169	0.6%	4	0	0	0	0.0%	0	1	170	171	0.6%	4
21時台	1	7	8	12.5%	0	1	115	116	0.9%	1	0	3	3	0.0%	1	2	125	127	1.6%	2
22時台	0	0	0	0.0%	0	1	54	55	1.8%	3	0	1	1	0.0%	0	1	55	56	1.8%	3
合計	5	105	110	4.5%	9	264	5,184	5,448	4.8%	68	1	17	18	5.6%	6	270	5,306	5,576	4.8%	83

② 歩行者類交通量調査結果

歩行者交通量調査表

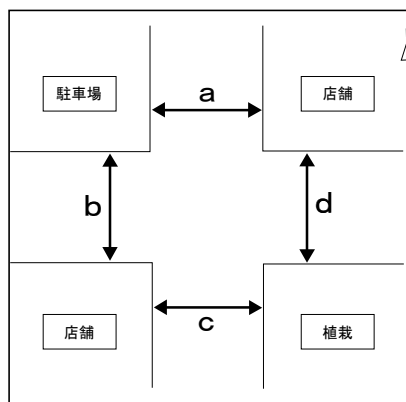
調査地点:No.1交差点

調査年月日:令和7年11月3日(月・祝)

天候:晴

調査年月日:令和7年11月4日(火)

天候:晴



(休日)

方向 種別 時間帯	a断面合計 歩行者・自転車 (人・台)	b断面合計 歩行者・自転車 (人・台)	c断面合計 歩行者・自転車 (人・台)	d断面合計 歩行者・自転車 (人・台)
8時台	7	4	7	16
9時台	11	17	18	11
10時台	19	23	68	29
11時台	14	35	23	16
12時台	14	30	15	6
13時台	28	31	16	19
14時台	14	19	24	30
15時台	10	44	25	34
16時台	21	52	34	23
17時台	18	66	41	28
18時台	13	32	39	17
19時台	9	16	18	13
20時台	11	12	24	7
21時台	7	13	11	3
22時台	2	1	14	4
合計	198	395	377	256

(平日)

方向 種別 時間帯	a断面合計 歩行者・自転車 (人・台)	b断面合計 歩行者・自転車 (人・台)	c断面合計 歩行者・自転車 (人・台)	d断面合計 歩行者・自転車 (人・台)
8時台	35	40	40	45
9時台	3	13	30	13
10時台	14	1	43	23
11時台	14	4	20	5
12時台	49	10	3	33
13時台	13	11	10	16
14時台	16	18	23	3
15時台	11	18	19	3
16時台	22	16	22	25
17時台	6	19	22	10
18時台	7	28	24	13
19時台	2	26	21	14
20時台	3	6	13	9
21時台	1	3	2	1
22時台	6	6	1	5
合計	202	219	293	218

## 歩行者交通量調査表

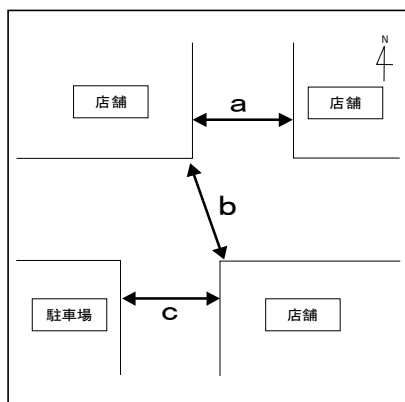
調査地点: No.2交差点

調査年月日: 令和7年11月3日(月・祝)

天候: 晴

調査年月日: 令和7年11月4日(火)

天候: 晴



(休日)

方向	a断面合計	b断面合計	c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)
時間帯			
8時台	6	7	2
9時台	7	12	4
10時台	24	6	14
11時台	5	4	8
12時台	12	14	4
13時台	12	24	20
14時台	7	8	9
15時台	6	13	24
16時台	9	0	4
17時台	12	16	27
18時台	1	7	2
19時台	8	12	14
20時台	7	6	11
21時台	14	2	4
22時台	3	5	1
合計	133	136	148

(平日)

方向	a断面合計	b断面合計	c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)
時間帯			
8時台	11	24	13
9時台	22	35	16
10時台	4	15	24
11時台	7	5	14
12時台	6	3	8
13時台	10	10	7
14時台	19	8	16
15時台	2	11	13
16時台	31	37	29
17時台	1	27	33
18時台	3	16	18
19時台	8	11	23
20時台	4	4	8
21時台	0	5	1
22時台	7	2	1
合計	135	213	224

## 歩行者交通量調査表

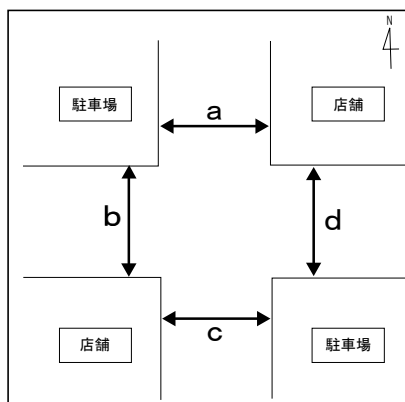
調査地点:No.3交差点

調査年月日:令和7年11月3日(月・祝)

天候:晴

調査年月日:令和7年11月4日(火)

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	2	1	4	2
9時台	1	28	1	1
10時台	17	1	7	2
11時台	12	4	1	4
12時台	4	5	5	17
13時台	0	2	4	4
14時台	1	13	8	2
15時台	7	11	7	13
16時台	2	4	0	1
17時台	2	10	5	1
18時台	0	8	0	2
19時台	1	0	1	1
20時台	1	1	0	7
21時台	0	1	0	7
22時台	2	0	3	0
合計	52	89	46	64

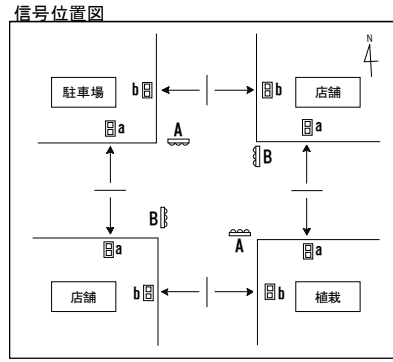
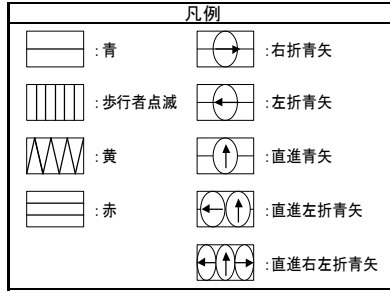
(平日)

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	8	7	0	15
9時台	1	4	6	1
10時台	2	2	1	2
11時台	5	0	14	6
12時台	1	2	8	2
13時台	0	2	2	2
14時台	10	5	1	2
15時台	5	1	1	14
16時台	3	0	5	3
17時台	4	13	6	3
18時台	5	9	0	4
19時台	1	5	6	1
20時台	7	8	0	9
21時台	0	2	1	4
22時台	1	5	4	2
合計	53	65	55	70

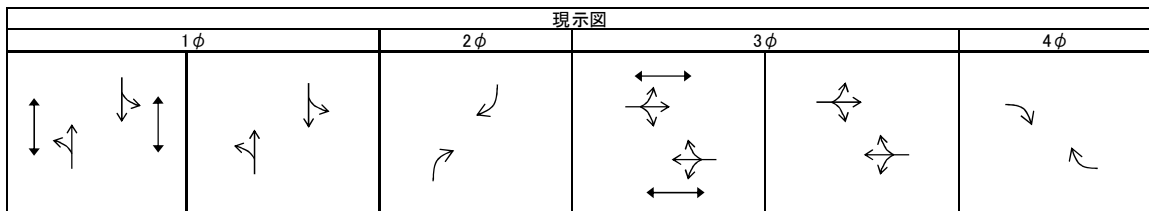
③ 信号現示調査結果

信号現示調査表

調査地点: No.1 交差点  
 調査年月日: 令和7年11月3日(月・祝)  
 天候: 晴  
 調査年月日: 令和7年11月4日(火)  
 天候: 晴



信号	階梯	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15							合計	
A																								
B																								
a																								
b																								
休日																								
8:00		20	7	2	3	3	15	3	3	47	8	2	3	8	3	3							130	
9:00		20	7	2	3	3	13	3	3	39	8	2	3	8	3	3							120	
10:00		29	7	2	3	3	12	3	3	38	8	2	3	8	3	3							127	
11:00		29	7	2	3	3	15	3	3	38	8	2	3	8	3	3							130	
12:00		23	7	2	3	3	15	3	3	44	8	2	3	8	3	3							130	
13:00		20	7	2	3	3	21	3	3	51	8	2	3	8	3	3							140	
14:00		20	7	2	3	3	15	3	3	47	8	2	3	8	3	3							130	
15:00		20	7	2	3	3	21	3	3	52	8	2	3	8	3	3							141	
16:00		27	7	2	3	3	15	3	3	40	8	2	3	8	3	3							130	
17:00		23	7	2	3	3	21	3	3	48	8	2	3	8	3	3							140	
18:00		20	7	2	3	3	21	3	3	51	8	2	3	8	3	3							140	
19:00		20	7	2	3	3	9	3	3	36	8	2	3	8	3	3							113	
20:00		20	7	2	3	3	8	3	3	35	8	2	3	7	3	3							110	
21:00		20	7	2	3	3	8	3	3	35	8	2	3	7	3	3							110	
22:00		20	7	2	3	3	8	3	3	35	8	2	3	7	3	3							110	
平日																								
8:00		20	7	2	3	3	15	3	3	46	8	2	3	8	3	3							129	
9:00		20	7	2	3	3	15	3	3	46	8	2	3	8	3	3							129	
10:00		27	7	2	3	3	15	3	3	39	8	2	3	8	3	3							129	
11:00		20	7	2	3	3	21	3	3	51	8	2	3	8	3	3							140	
12:00		23	7	2	3	3	15	3	3	47	8	2	3	8	3	3							133	
13:00		21	7	2	3	3	15	3	3	46	8	2	3	8	3	3							130	
14:00		23	7	2	3	3	15	3	3	45	8	2	3	8	3	3							131	
15:00		21	7	2	3	3	15	3	3	49	8	2	3	8	3	3							133	
16:00		20	7	2	3	3	15	3	3	37	8	2	3	8	3	3							120	
17:00		20	7	2	3	3	23	3	3	48	8	2	3	8	3	3							139	
18:00		20	7	2	3	3	23	3	3	51	8	2	3	8	3	3							142	
19:00		21	7	2	3	3	13	3	3	37	8	2	3	6	3	3							117	
20:00		20	7	2	3	3	8	3	3	36	8	2	3	7	3	3							111	
21:00		22	7	2	3	3	13	3	3	39	8	2	3	7	3	3							121	
22:00		24	7	2	3	3	8	3	3	31	8	2	3	7	3	3							110	
現示番号		1φ					2φ			3φ			4φ											

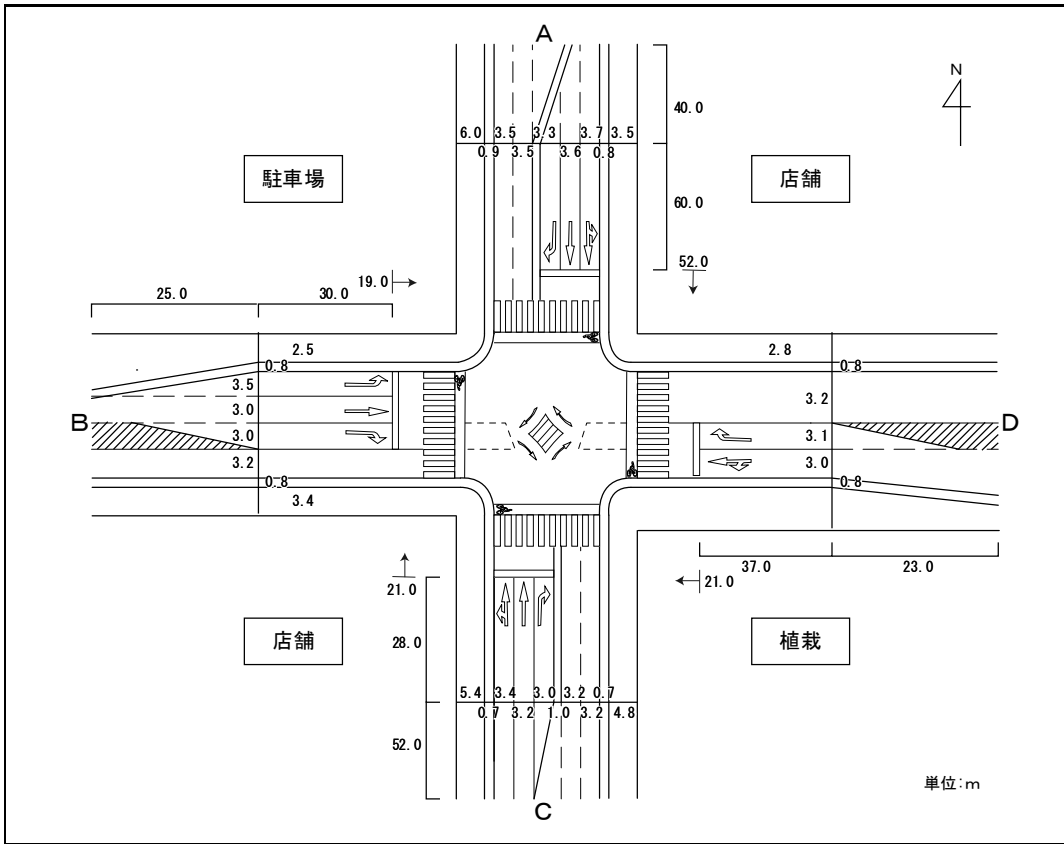




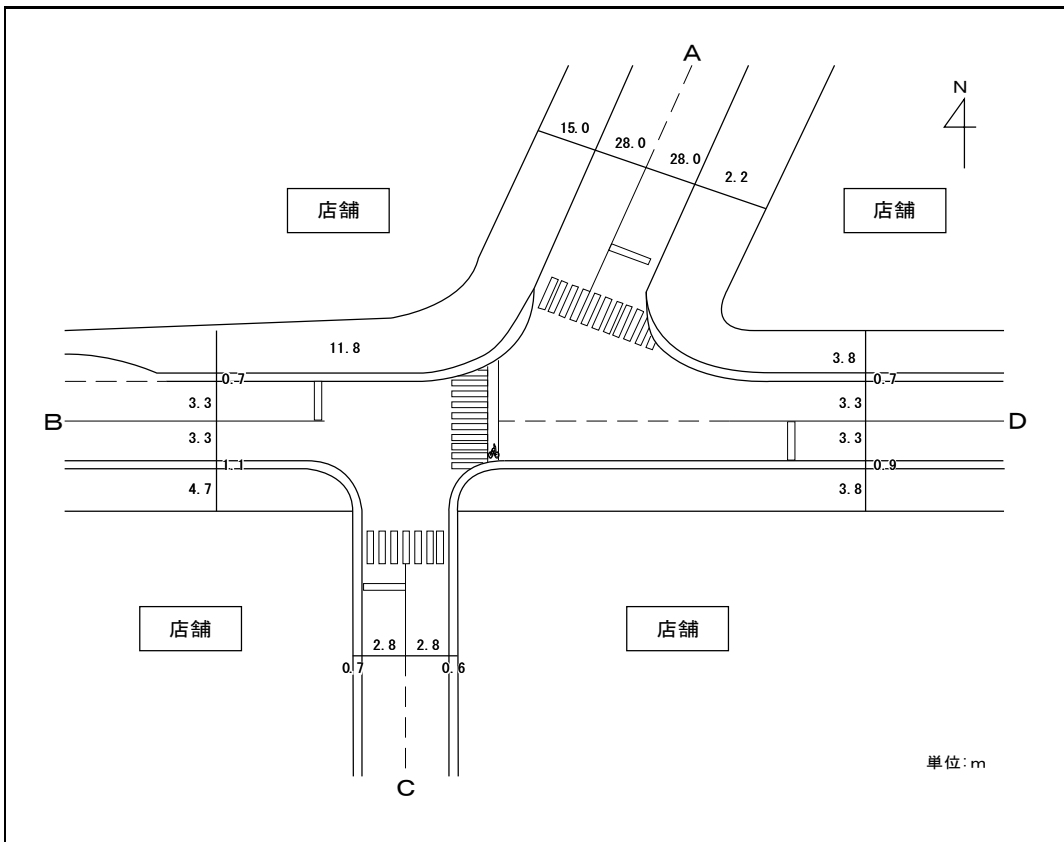


④ 交差点現況図

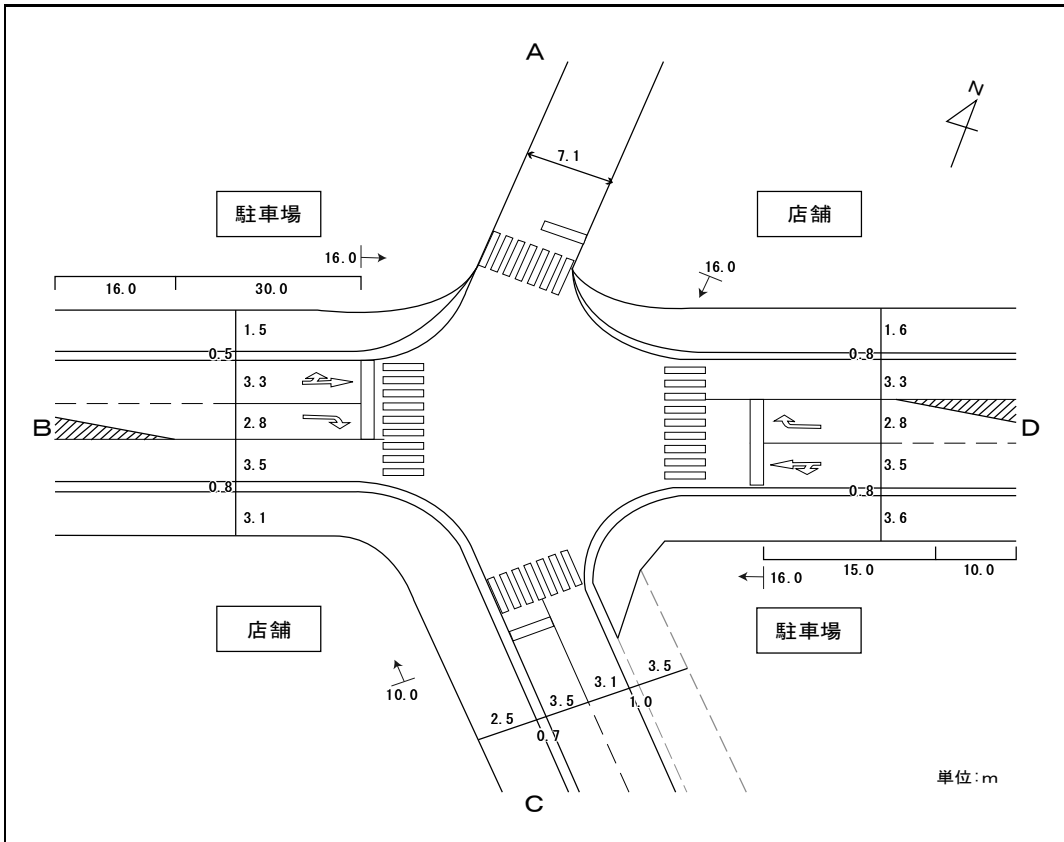
No.1交差点



No.2交差点



No.3交差点



⑤ 渋滞長調査結果

渋滞長調査結果

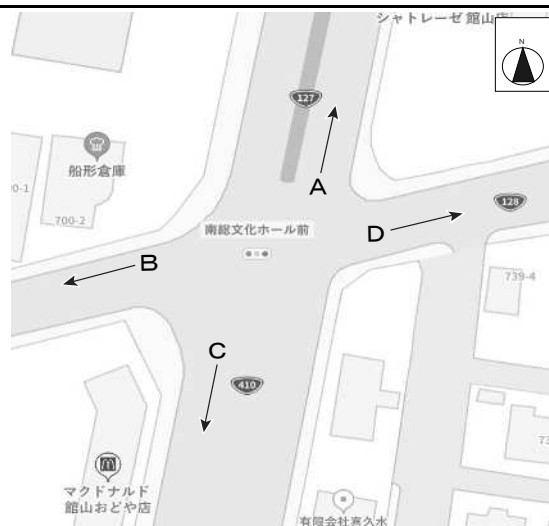
調査地点: No.1 南総文化ホール前交差点

調査年月日: 2025年11月3日(月・祝)

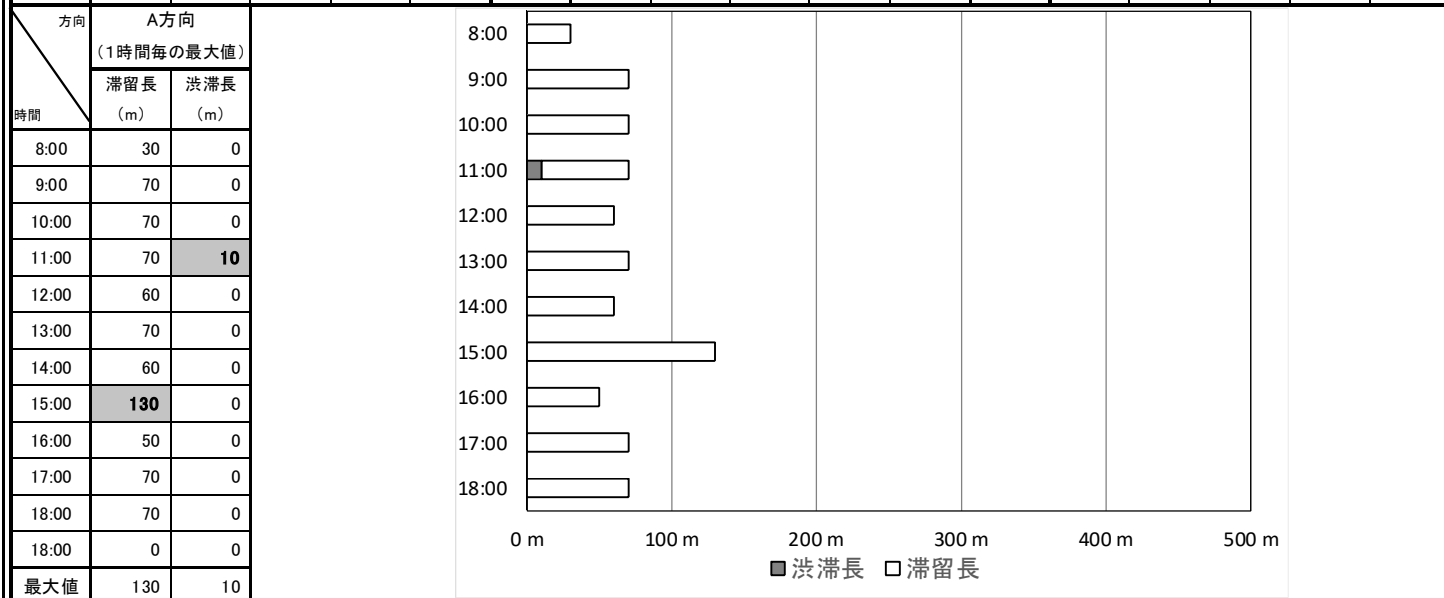
調査時間: 8:00~19:00

天候: 晴れ

調査方向案内図



方向	A方向					方向	A方向					方向	A方向				
	観測車線	滞留長 (m)	渋滞長 (m)	通過時間 (分・秒)	渋滞原因		観測車線	滞留長 (m)	渋滞長 (m)	通過時間 (分・秒)	渋滞原因		観測車線	滞留長 (m)	渋滞長 (m)	通過時間 (分・秒)	渋滞原因
8:00	1	20	0	00分09秒		12:00	3	60	0	00分56秒		16:00	1	50	0	00分29秒	
8:15	1	30	0	00分14秒		12:15	3	50	0	00分52秒		16:15	1	50	0	00分26秒	
8:30	1	30	0	00分15秒		12:30	3	60	0	00分52秒		16:30	1	20	0	00分14秒	
8:45	1	30	0	00分14秒		12:45	3	60	0	00分44秒	16b	16:45	1	50	0	00分23秒	
9:00	1	70	0	00分26秒		13:00	3	70	0	00分55秒		17:00	1	60	0	00分36秒	
9:15	3	60	0	00分46秒		13:15	1	60	0	00分35秒		17:15	3	50	0	00分53秒	
9:30	3	20	0	00分49秒		13:30	1	50	0	00分31秒		17:30	3	60	0	00分51秒	
9:45	1	50	0	00分30秒		13:45	1	50	0	00分50秒		17:45	3	70	0	00分52秒	
10:00	3	30	0	00分43秒		14:00	1	60	0	00分50秒		18:00	3	70	0	00分47秒	
10:15	3	60	0	00分55秒		14:15	3	50	0	00分51秒		18:15	1	40	0	00分14秒	
10:30	3	70	0	01分00秒		14:30	1	40	0	00分27秒		18:30	1	50	0	00分18秒	
10:45	3	70	0	00分52秒		14:45	1	50	0	00分49秒		18:45	1	40	0	00分18秒	
11:00	3	60	0	00分55秒		15:00	3	130	0	00分52秒							
11:15	3	60	0	01分08秒		15:15	3	80	0	00分47秒							
11:30	3	50	0	00分42秒		15:30	3	80	0	00分48秒							
11:45	1	70	10	02分28秒	16b	15:45	3	80	0	00分51秒							



1: 車線減少	2: 信号現示不適	3: 踏切	4: 橋梁
5: 右折・対向直進車	6: 左折車	7: 大型車	8: 二輪車
9: 歩行者	10: 駐車車両	11: バス停・バスレーン	12: 工事・事故
13: 沿道出入り車両	14: 道路線形	15: 交差点形状	16: 先詰り(a左折方向,b直進方向,c右折方向)
17: その他			

# 渋滞長調査結果

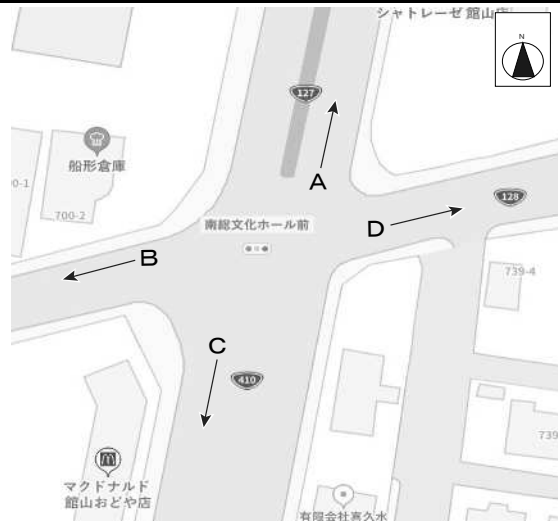
調査地点: No.1 南総文化ホール前交差点

調査年月日: 2025年11月3日(月・祝)

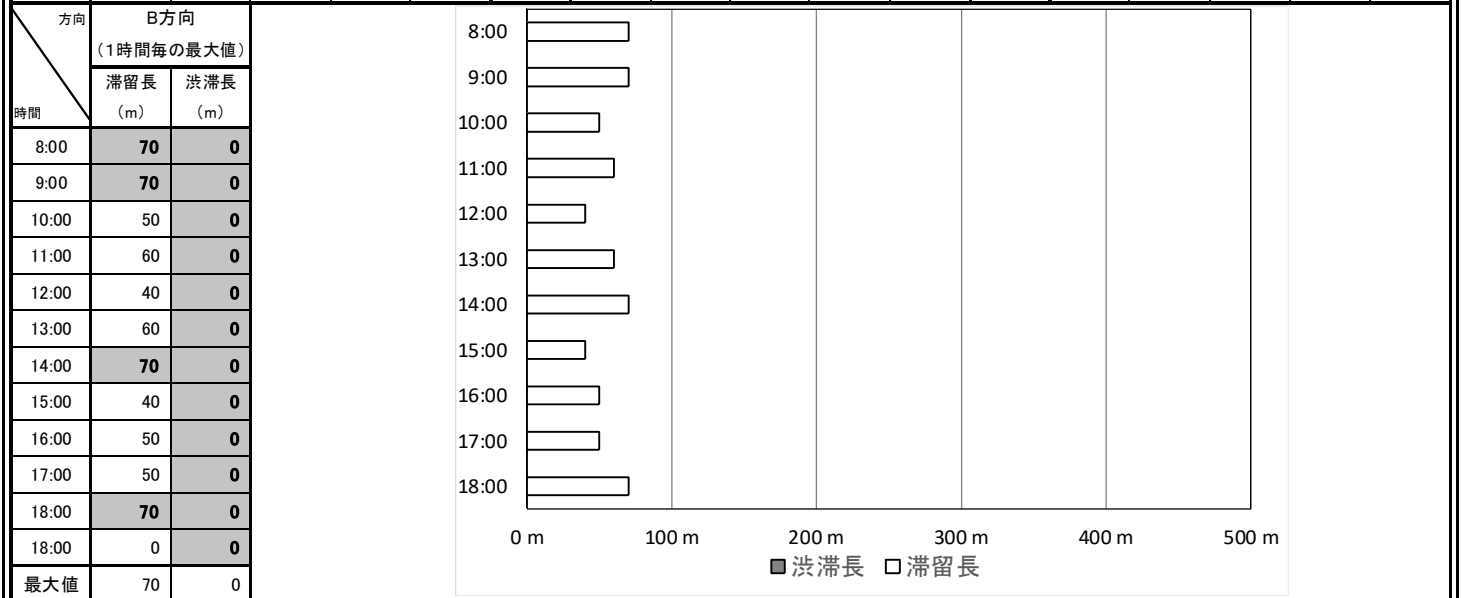
調査時間: 8:00~19:00

天候: 晴れ

調査方向案内図



方向 時間	B方向					方向 時間	B方向					方向 時間	B方向				
	観測車線	滞留長 (m)	渋滞長 (m)	通過時間 (分・秒)	渋滞原因		観測車線	滞留長 (m)	渋滞長 (m)	通過時間 (分・秒)	渋滞原因		観測車線	滞留長 (m)	渋滞長 (m)	通過時間 (分・秒)	渋滞原因
8:00	1	20	0	00分08秒		12:00	3	40	0	00分36秒		16:00	1	50	0	00分23秒	
8:15	1	20	0	00分14秒		12:15	1	30	0	00分13秒		16:15	1	30	0	00分18秒	
8:30	1	10	0	00分08秒		12:30	1	40	0	00分15秒		16:30	3	20	0	00分32秒	
8:45	1	70	0	00分27秒		12:45	1	40	0	00分14秒		16:45	1	30	0	00分14秒	
9:00	1	70	0	00分24秒		13:00	1	20	0	00分08秒		17:00	3	30	0	00分37秒	
9:15	1	20	0	00分14秒		13:15	1	30	0	00分18秒		17:15	1	40	0	00分23秒	
9:30	3	40	0	00分37秒		13:30	1	30	0	00分13秒		17:30	1	40	0	00分18秒	
9:45	1	20	0	00分10秒		13:45	1	60	0	00分22秒		17:45	3	50	0	00分33秒	
10:00	1	20	0	00分06秒		14:00	1	70	0	00分23秒		18:00	1	40	0	00分19秒	
10:15	1	20	0	00分08秒		14:15	3	60	0	00分31秒		18:15	1	20	0	00分08秒	
10:30	3	50	0	00分54秒		14:30	1	70	0	00分29秒		18:30	1	50	0	00分20秒	
10:45	1	50	0	00分31秒		14:45	3	60	0	00分34秒		18:45	3	70	0	00分30秒	
11:00	1	40	0	00分29秒		15:00	1	20	0	00分14秒							
11:15	3	60	0	00分57秒		15:15	3	40	0	00分56秒							
11:30	1	40	0	00分25秒		15:30	3	40	0	00分35秒							
11:45	1	40	0	00分27秒		15:45	1	40	0	00分18秒							



1: 車線減少	2: 信号現示不適	3: 踏切	4: 橋梁
5: 右折・対向直進車	6: 左折車	7: 大型車	8: 二輪車
9: 歩行者	10: 駐車車両	11: バス停・バスレーン	12: 工事・事故
13: 沿道出入り車両	14: 道路線形	15: 交差点形状	16: 先詰り(a左折方向,b直進方向,c右折方向)
17: その他			

# 渋滞長調査結果

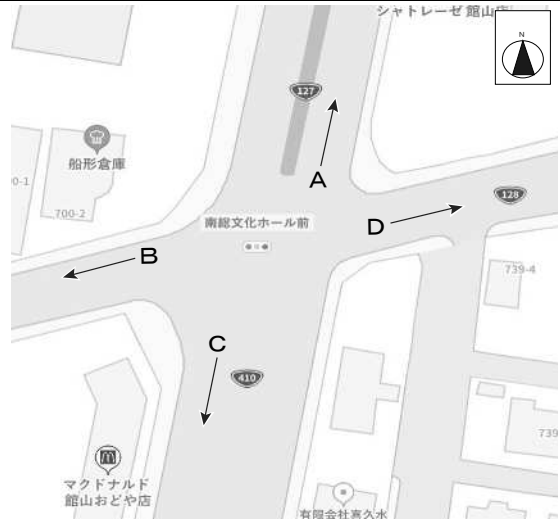
調査地点: No.1南総文化ホール前交差点

調査年月日: 2025年11月3日(月・祝)

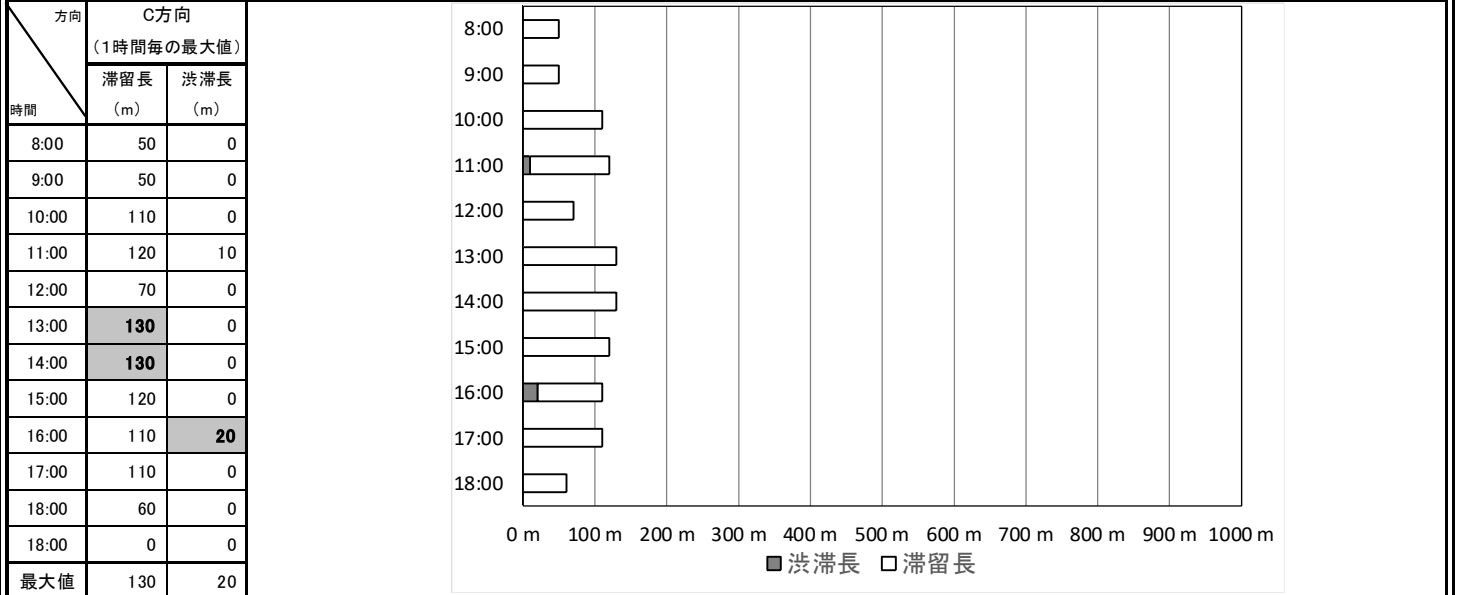
調査時間: 8:00~19:00

天候: 晴れ

調査方向案内図



方向 時間	C方向					方向 時間	C方向					方向 時間	C方向				
	観測車線	滞留長 (m)	渋滞長 (m)	通過時間 (分・秒)	渋滞原因		観測車線	滞留長 (m)	渋滞長 (m)	通過時間 (分・秒)	渋滞原因		観測車線	滞留長 (m)	渋滞長 (m)	通過時間 (分・秒)	渋滞原因
8:00	3	50	0	00分46秒		12:00	3	60	0	00分49秒		16:00	3	100	20	03分08秒	5
8:15	3	40	0	00分49秒		12:15	3	60	0	00分47秒		16:15	3	80	10	03分01秒	5
8:30	3	40	0	00分42秒		12:30	3	70	0	00分52秒		16:30	1	80	0	00分38秒	
8:45	3	30	0	00分49秒		12:45	3	50	0	00分44秒		16:45	3	110	0	00分52秒	
9:00	1	20	0	00分10秒		13:00	3	110	0	00分55秒		17:00	3	70	0	00分58秒	
9:15	3	40	0	00分46秒		13:15	3	130	0	00分59秒		17:15	3	80	0	00分58秒	
9:30	3	40	0	01分00秒		13:30	3	80	0	00分56秒		17:30	3	90	0	00分58秒	
9:45	3	50	0	00分46秒		13:45	3	120	0	01分05秒		17:45	3	110	0	00分58秒	
10:00	3	70	0	00分56秒		14:00	3	130	0	01分01秒		18:00	1	40	0	00分40秒	
10:15	3	70	0	00分47秒		14:15	3	120	0	00分56秒		18:15	1	60	0	00分22秒	
10:30	3	110	0	00分56秒		14:30	3	110	0	00分51秒		18:30	1	40	0	00分16秒	
10:45	1	50	0	00分19秒		14:45	1	100	0	00分58秒		18:45	1	50	0	00分23秒	
11:00	3	70	0	00分52秒		15:00	3	70	0	00分44秒							
11:15	3	60	0	00分56秒		15:15	3	70	0	00分51秒							
11:30	3	120	10	02分52秒	5	15:30	3	120	0	00分54秒							
11:45	3	100	10	02分57秒	5	15:45	3	70	0	00分56秒							



- |             |           |               |                            |
|-------------|-----------|---------------|----------------------------|
| 1: 車線減少     | 2: 信号現示不適 | 3: 踏切         | 4: 橋梁                      |
| 5: 右折・対向直進車 | 6: 左折車    | 7: 大型車        | 8: 二輪車                     |
| 9: 歩行者      | 10: 駐車車両  | 11: バス停・バスレーン | 12: 工事・事故                  |
| 13: 沿道出入り車両 | 14: 道路線形  | 15: 交差点形状     | 16: 先詰り(a左折方向,b直進方向,c右折方向) |
| 17: その他     |           |               |                            |

# 渋滞長調査結果

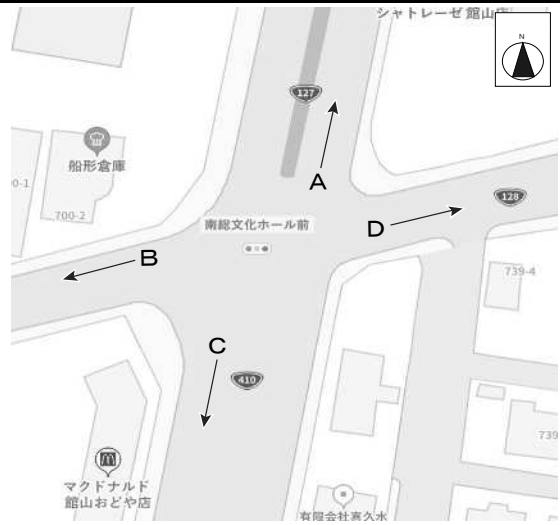
調査地点: No.1南総文化ホール前交差点

調査年月日: 2025年11月3日(月・祝)

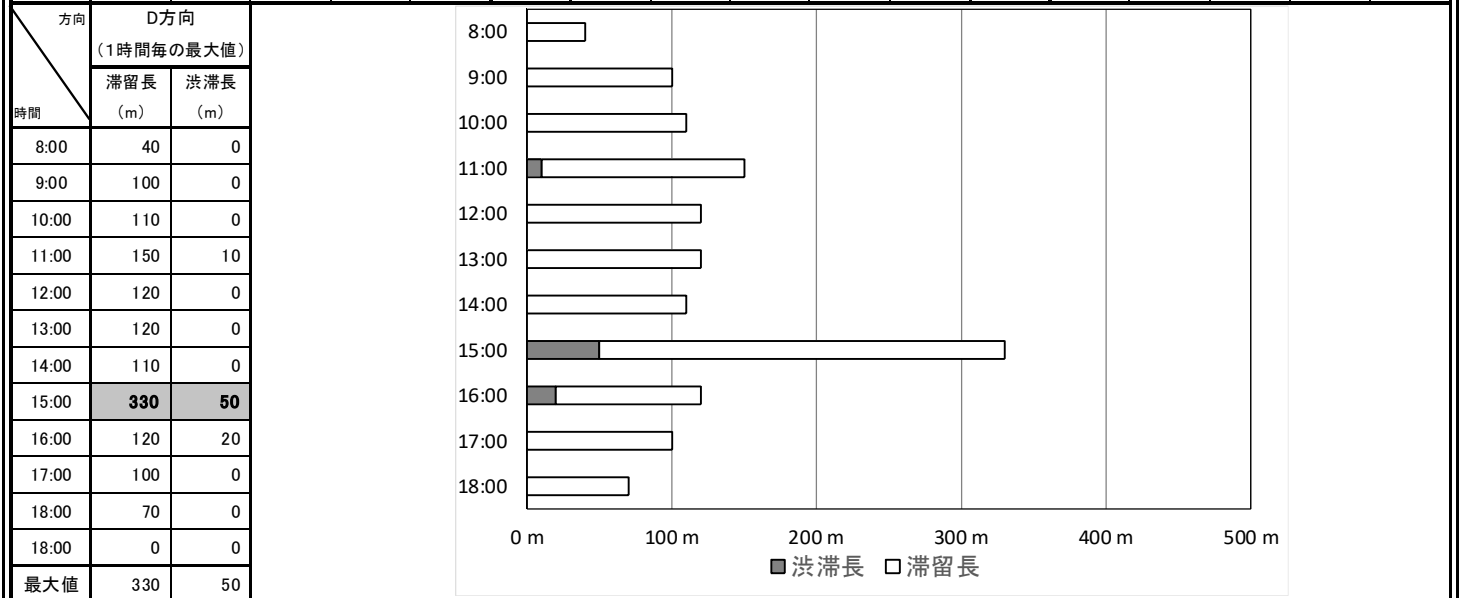
調査時間: 8:00~19:00

天候: 晴れ

調査方向案内図



方向 時間	D方向					方向 時間	D方向					方向 時間	D方向				
	観測車線	滞留長 (m)	渋滞長 (m)	通過時間 (分・秒)	渋滞原因		観測車線	滞留長 (m)	渋滞長 (m)	通過時間 (分・秒)	渋滞原因		観測車線	滞留長 (m)	渋滞長 (m)	通過時間 (分・秒)	渋滞原因
8:00	1	30	0	00分09秒		12:00	1	70	0	00分37秒	16:00	1	100	0	00分50秒		
8:15	1	20	0	00分14秒		12:15	1	120	0	00分48秒	16:15	1	120	20	02分28秒 16b		
8:30	1	20	0	00分14秒		12:30	3	50	0	00分27秒	16:30	1	50	0	00分18秒		
8:45	1	40	0	00分12秒		12:45	3	30	0	00分36秒	16:45	1	60	0	00分16秒		
9:00	1	100	0	00分34秒		13:00	1	100	0	00分39秒	17:00	3	100	0	01分06秒		
9:15	1	10	0	00分06秒		13:15	1	120	0	00分59秒	17:15	1	50	0	00分22秒		
9:30	3	60	0	00分32秒		13:30	1	90	0	00分38秒	17:30	3	50	0	00分23秒		
9:45	1	30	0	00分15秒		13:45	1	120	0	00分56秒	17:45	1	100	0	00分29秒		
10:00	1	70	0	00分36秒		14:00	1	80	0	01分01秒	18:00	1	40	0	00分13秒		
10:15	1	60	0	00分33秒		14:15	1	110	0	00分57秒	18:15	1	50	0	00分18秒		
10:30	3	110	0	01分00秒		14:30	1	70	0	00分41秒	18:30	1	30	0	00分13秒		
10:45	1	50	0	00分55秒		14:45	1	110	0	00分45秒	18:45	1	70	0	00分29秒		
11:00	1	40	0	00分21秒		15:00	3	30	0	00分20秒							
11:15	1	110	10	02分09秒	16b	15:15	1	330	50	02分35秒	16b						
11:30	1	120	0	00分54秒		15:30	1	280	30	02分26秒	16b						
11:45	1	150	0	00分53秒		15:45	1	80	0	00分44秒							



- |             |           |               |                            |
|-------------|-----------|---------------|----------------------------|
| 1: 車線減少     | 2: 信号現示不適 | 3: 踏切         | 4: 橋梁                      |
| 5: 右折・対向直進車 | 6: 左折車    | 7: 大型車        | 8: 二輪車                     |
| 9: 歩行者      | 10: 駐車車両  | 11: バス停・バスレーン | 12: 工事・事故                  |
| 13: 沿道出入り車両 | 14: 道路線形  | 15: 交差点形状     | 16: 先詰り(a左折方向,b直進方向,c右折方向) |
| 17: その他     |           |               |                            |

# 渋滞長調査結果

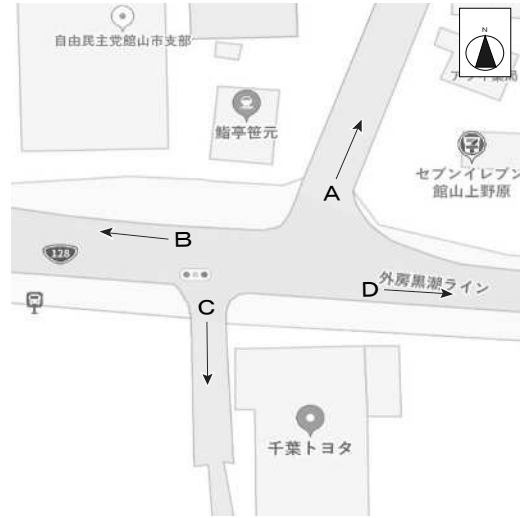
調査地点: No.2交差点

調査年月日: 2025年11月3日(月・祝)

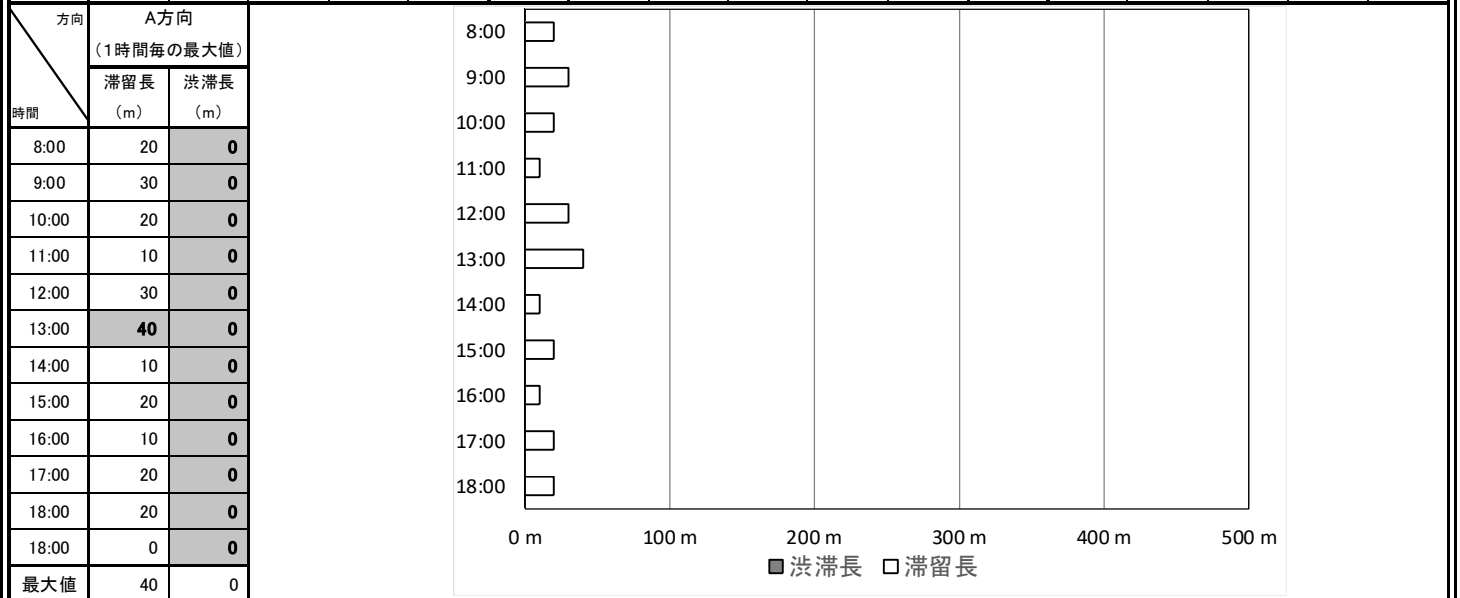
調査時間: 8:00~19:00

天候: 晴れ

調査方向案内図



方向 時間	A方向					方向 時間	A方向					方向 時間	A方向				
	観測車線	滞留長 (m)	渋滞長 (m)	通過時間 (分・秒)	渋滞原因		観測車線	滞留長 (m)	渋滞長 (m)	通過時間 (分・秒)	渋滞原因		観測車線	滞留長 (m)	渋滞長 (m)	通過時間 (分・秒)	渋滞原因
8:00	1	20	0	00分13秒		12:00	1	10	0	00分10秒		16:00	1	10	0	00分04秒	
8:15	1	20	0	00分07秒		12:15	1	20	0	00分11秒		16:15	1	10	0	00分05秒	
8:30	1	20	0	00分09秒		12:30	1	20	0	00分10秒		16:30	1	10	0	00分06秒	
8:45	1	20	0	00分08秒		12:45	1	30	0	00分12秒		16:45	1	10	0	00分05秒	
9:00	1	30	0	00分11秒		13:00	1	40	0	00分12秒		17:00	1	10	0	00分05秒	
9:15	1	20	0	00分09秒		13:15	1	20	0	00分12秒		17:15	1	10	0	00分05秒	
9:30	1	10	0	00分07秒		13:30	1	20	0	00分11秒		17:30	1	10	0	00分04秒	
9:45	1	10	0	00分05秒		13:45	1	10	0	00分06秒		17:45	1	20	0	00分07秒	
10:00	1	10	0	00分06秒		14:00	1	10	0	00分05秒		18:00	1	20	0	00分09秒	
10:15	1	20	0	00分10秒		14:15	1	10	0	00分05秒		18:15	1	10	0	00分08秒	
10:30	1	10	0	00分07秒		14:30	1	10	0	00分05秒		18:30	1	10	0	00分07秒	
10:45	1	20	0	00分10秒		14:45	1	10	0	00分06秒		18:45	1	10	0	00分06秒	
11:00	1	10	0	00分07秒		15:00	1	10	0	00分05秒							
11:15	1	10	0	00分11秒		15:15	1	20	0	00分07秒							
11:30	1	10	0	00分09秒		15:30	1	10	0	00分06秒							
11:45	1	10	0	00分10秒		15:45	1	10	0	00分05秒							



1: 車線減少	2: 信号現示不適	3: 踏切	4: 橋梁
5: 右折・対向直進車	6: 左折車	7: 大型車	8: 二輪車
9: 歩行者	10: 駐車車両	11: バス停・バスレーン	12: 工事・事故
13: 沿道出入り車両	14: 道路線形	15: 交差点形状	16: 先詰り(a左折方向,b直進方向,c右折方向)
17: その他			

# 渋滞長調査結果

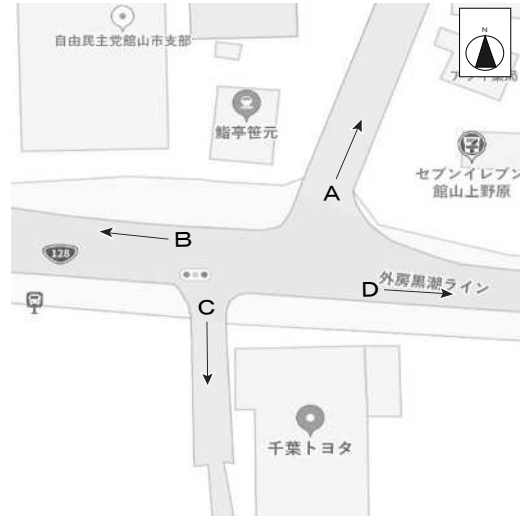
調査地点: No.2交差点

調査年月日: 2025年11月3日(月・祝)

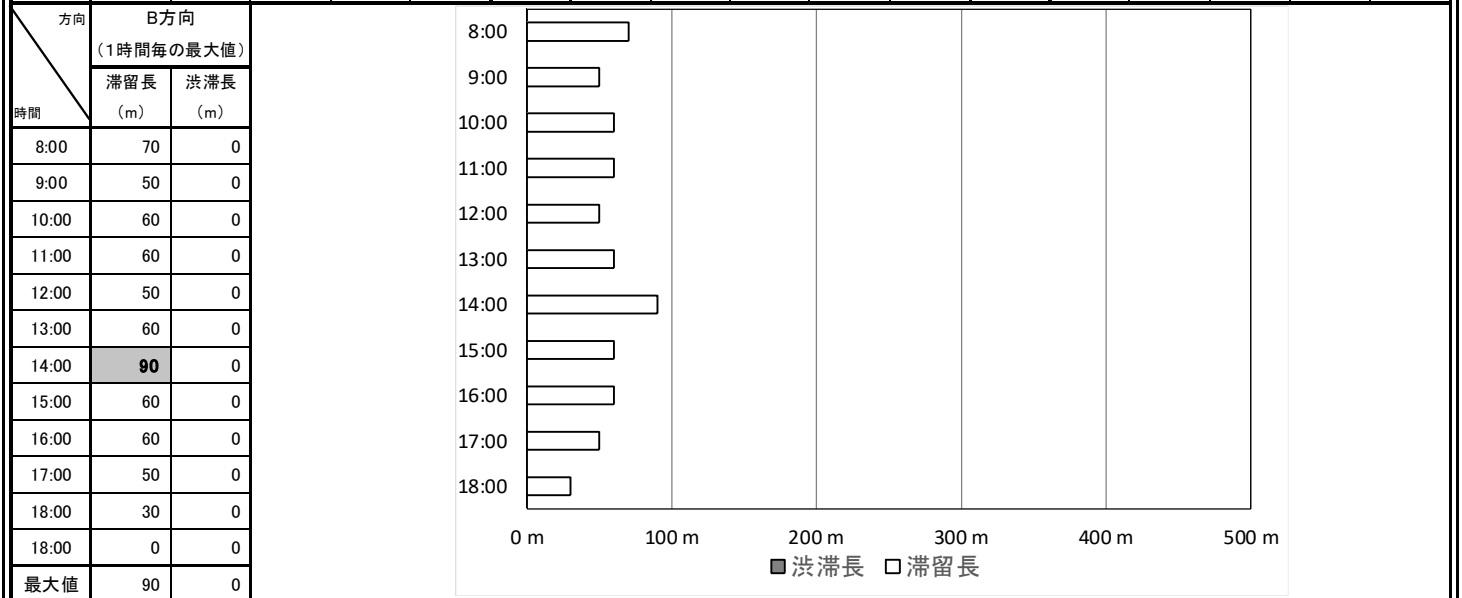
調査時間: 8:00~19:00

天候: 晴れ

調査方向案内図



方向 時間	B方向					方向 時間	B方向					方向 時間	B方向				
	観測車線	滞留長 (m)	渋滞長 (m)	通過時間 (分・秒)	渋滞原因		観測車線	滞留長 (m)	渋滞長 (m)	通過時間 (分・秒)	渋滞原因		観測車線	滞留長 (m)	渋滞長 (m)	通過時間 (分・秒)	渋滞原因
8:00	1	70	0	00分29秒		12:00	1	20	0	00分11秒		16:00	1	60	0	00分23秒	
8:15	1	30	0	00分06秒		12:15	1	40	0	00分18秒		16:15	1	50	0	00分25秒	
8:30	1	30	0	00分10秒		12:30	1	40	0	00分17秒		16:30	1	40	0	00分20秒	
8:45	1	30	0	00分13秒		12:45	1	50	0	00分20秒		16:45	1	50	0	00分33秒	
9:00	1	40	0	00分17秒		13:00	1	60	0	00分21秒		17:00	1	50	0	00分32秒	
9:15	1	40	0	00分16秒		13:15	1	50	0	00分23秒		17:15	1	40	0	00分20秒	
9:30	1	50	0	00分20秒		13:30	1	50	0	00分24秒		17:30	1	40	0	00分18秒	
9:45	1	40	0	00分16秒		13:45	1	60	0	00分26秒		17:45	1	30	0	00分15秒	
10:00	1	40	0	00分17秒		14:00	1	70	0	00分25秒		18:00	1	20	0	00分13秒	
10:15	1	50	0	00分18秒		14:15	1	80	0	00分30秒		18:15	1	30	0	00分14秒	
10:30	1	60	0	00分22秒		14:30	1	90	0	00分36秒		18:30	1	30	0	00分15秒	
10:45	1	60	0	00分23秒		14:45	1	70	0	00分33秒		18:45	1	20	0	00分13秒	
11:00	1	50	0	00分15秒		15:00	1	60	0	00分29秒							
11:15	1	60	0	00分20秒		15:15	1	60	0	00分28秒							
11:30	1	50	0	00分27秒		15:30	1	60	0	00分30秒							
11:45	1	60	0	00分26秒		15:45	1	50	0	00分25秒							



- |             |           |               |                            |
|-------------|-----------|---------------|----------------------------|
| 1: 車線減少     | 2: 信号現示不適 | 3: 踏切         | 4: 橋梁                      |
| 5: 右折・対向直進車 | 6: 左折車    | 7: 大型車        | 8: 二輪車                     |
| 9: 歩行者      | 10: 駐車車両  | 11: バス停・バスレーン | 12: 工事・事故                  |
| 13: 沿道出入り車両 | 14: 道路線形  | 15: 交差点形状     | 16: 先詰り(a左折方向,b直進方向,c右折方向) |
| 17: その他     |           |               |                            |

# 渋滞長調査結果

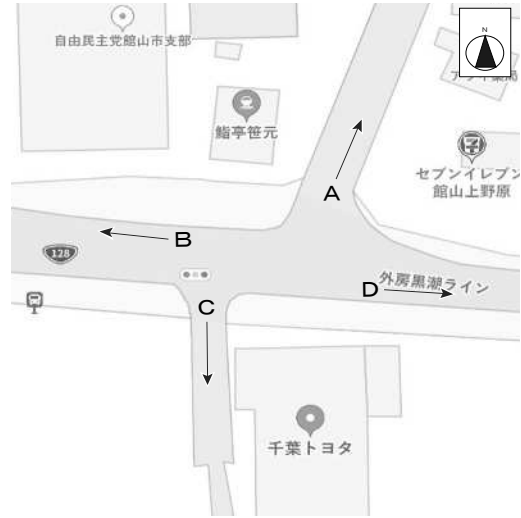
調査地点: No.2交差点

調査年月日: 2025年11月3日(月・祝)

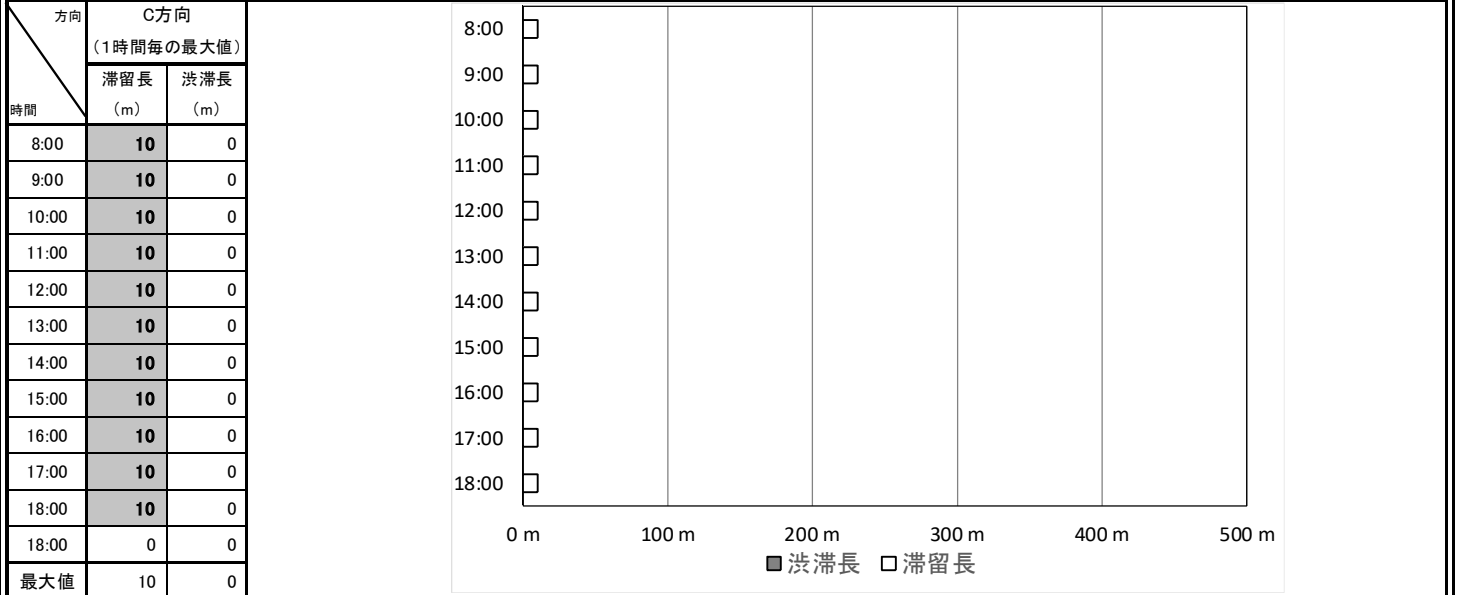
調査時間: 8:00~19:00

天候: 晴れ

調査方向案内図



方向 時間	C方向					方向 時間	C方向					方向 時間	C方向				
	観測車線	滞留長 (m)	渋滞長 (m)	通過時間 (分・秒)	渋滞原因		観測車線	滞留長 (m)	渋滞長 (m)	通過時間 (分・秒)	渋滞原因		観測車線	滞留長 (m)	渋滞長 (m)	通過時間 (分・秒)	渋滞原因
8:00	1	0	0	00分00秒		12:00	1	10	0	00分07秒	16:00	1	10	0	00分04秒		
8:15	1	10	0	00分06秒		12:15	1	10	0	00分06秒	16:15	1	10	0	00分05秒		
8:30	1	10	0	00分05秒		12:30	1	10	0	00分06秒	16:30	1	10	0	00分07秒		
8:45	1	10	0	00分06秒		12:45	1	10	0	00分07秒	16:45	1	10	0	00分06秒		
9:00	1	10	0	00分07秒		13:00	1	10	0	00分07秒	17:00	1	10	0	00分05秒		
9:15	1	10	0	00分05秒		13:15	1	10	0	00分05秒	17:15	1	10	0	00分05秒		
9:30	1	10	0	00分06秒		13:30	1	10	0	00分06秒	17:30	1	10	0	00分04秒		
9:45	1	10	0	00分05秒		13:45	1	10	0	00分05秒	17:45	1	10	0	00分05秒		
10:00	1	10	0	00分06秒		14:00	1	10	0	00分05秒	18:00	1	10	0	00分05秒		
10:15	1	10	0	00分06秒		14:15	1	10	0	00分06秒	18:15	1	10	0	00分05秒		
10:30	1	10	0	00分05秒		14:30	1	10	0	00分05秒	18:30	1	10	0	00分05秒		
10:45	1	10	0	00分05秒		14:45	1	10	0	00分06秒	18:45	1	10	0	00分04秒		
11:00	1	10	0	00分04秒		15:00	1	10	0	00分05秒							
11:15	1	10	0	00分06秒		15:15	1	10	0	00分05秒							
11:30	1	10	0	00分06秒		15:30	1	10	0	00分06秒							
11:45	1	10	0	00分06秒		15:45	1	10	0	00分06秒							



1: 車線減少	2: 信号現示不適	3: 踏切	4: 橋梁
5: 右折・対向直進車	6: 左折車	7: 大型車	8: 二輪車
9: 歩行者	10: 駐車車両	11: バス停・バスレーン	12: 工事・事故
13: 沿道出入り車両	14: 道路線形	15: 交差点形状	16: 先詰り(a左折方向,b直進方向,c右折方向)
17: その他			

# 渋滞長調査結果

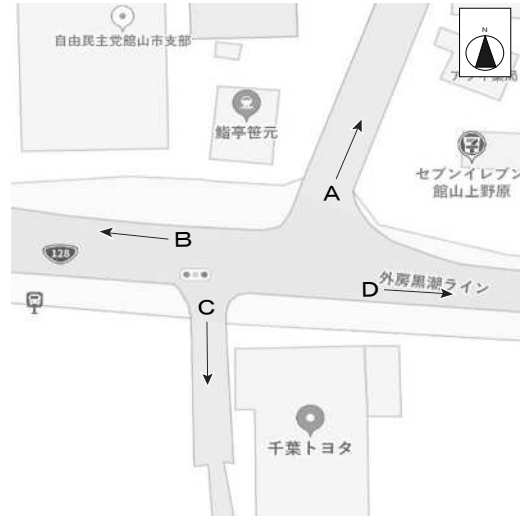
調査地点: No.2交差点

調査年月日: 2025年11月3日(月・祝)

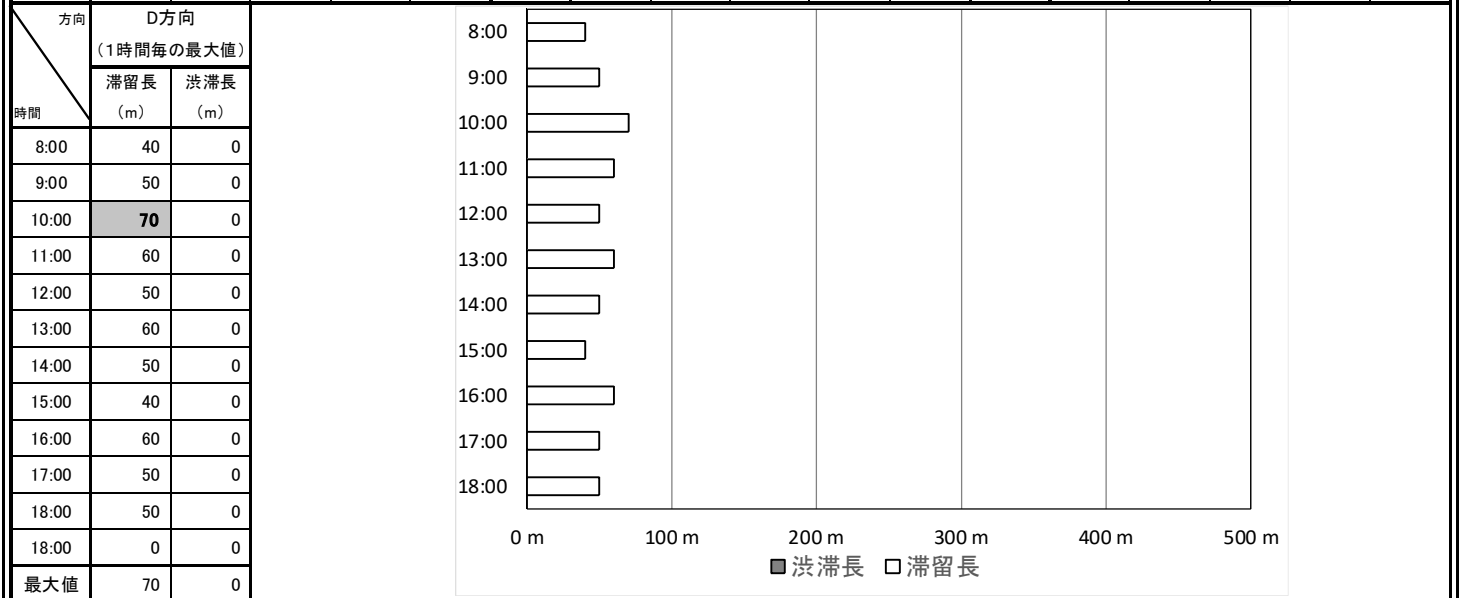
調査時間: 8:00~19:00

天候: 晴れ

調査方向案内図



方向 時間	D方向					方向 時間	D方向					方向 時間	D方向				
	観測車線	滞留長 (m)	渋滞長 (m)	通過時間 (分・秒)	渋滞原因		観測車線	滞留長 (m)	渋滞長 (m)	通過時間 (分・秒)	渋滞原因		観測車線	滞留長 (m)	渋滞長 (m)	通過時間 (分・秒)	渋滞原因
8:00	1	10	0	00分06秒		12:00	1	30	0	00分13秒		16:00	1	60	0	00分50秒	
8:15	1	20	0	00分06秒		12:15	1	40	0	00分15秒		16:15	1	50	0	00分41秒	
8:30	1	30	0	00分07秒		12:30	1	50	0	00分14秒		16:30	1	40	0	00分20秒	
8:45	1	40	0	00分10秒		12:45	1	50	0	00分21秒		16:45	1	50	0	00分45秒	
9:00	1	40	0	00分11秒		13:00	1	60	0	00分14秒		17:00	1	50	0	00分50秒	
9:15	1	40	0	00分12秒		13:15	1	40	0	00分21秒		17:15	1	40	0	00分40秒	
9:30	1	40	0	00分13秒		13:30	1	30	0	00分13秒		17:30	1	40	0	00分24秒	
9:45	1	50	0	00分20秒		13:45	1	40	0	00分23秒		17:45	1	50	0	00分28秒	
10:00	1	40	0	00分19秒		14:00	1	30	0	00分13秒		18:00	1	50	0	00分23秒	
10:15	1	60	0	00分23秒		14:15	1	40	0	00分44秒		18:15	1	50	0	00分27秒	
10:30	1	60	0	00分15秒		14:30	1	50	0	00分45秒		18:30	1	40	0	00分24秒	
10:45	1	70	0	00分23秒		14:45	1	50	0	00分37秒		18:45	1	40	0	00分23秒	
11:00	1	60	0	00分14秒		15:00	1	40	0	00分17秒							
11:15	1	50	0	00分16秒		15:15	1	40	0	00分18秒							
11:30	1	60	0	00分20秒		15:30	1	40	0	00分19秒							
11:45	1	50	0	00分15秒		15:45	1	40	0	00分20秒							



- |             |           |               |                            |
|-------------|-----------|---------------|----------------------------|
| 1: 車線減少     | 2: 信号現示不適 | 3: 踏切         | 4: 橋梁                      |
| 5: 右折・対向直進車 | 6: 左折車    | 7: 大型車        | 8: 二輪車                     |
| 9: 歩行者      | 10: 駐車車両  | 11: バス停・バスレーン | 12: 工事・事故                  |
| 13: 沿道出入り車両 | 14: 道路線形  | 15: 交差点形状     | 16: 先詰り(a左折方向,b直進方向,c右折方向) |
| 17: その他     |           |               |                            |

# 渋滞長調査結果

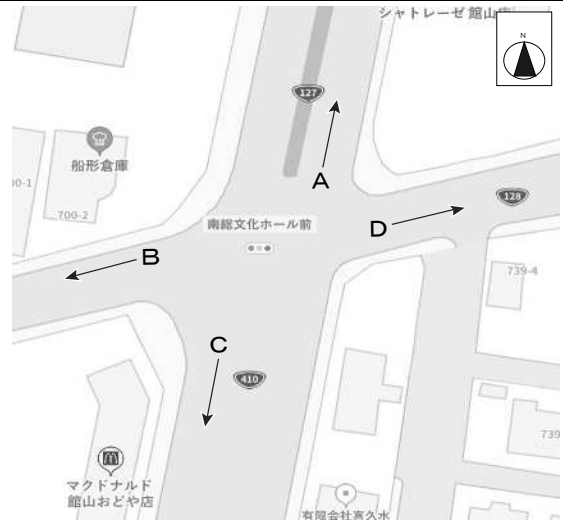
調査地点: No.1南総文化ホール前交差点

調査年月日: 2025年11月4日(火)

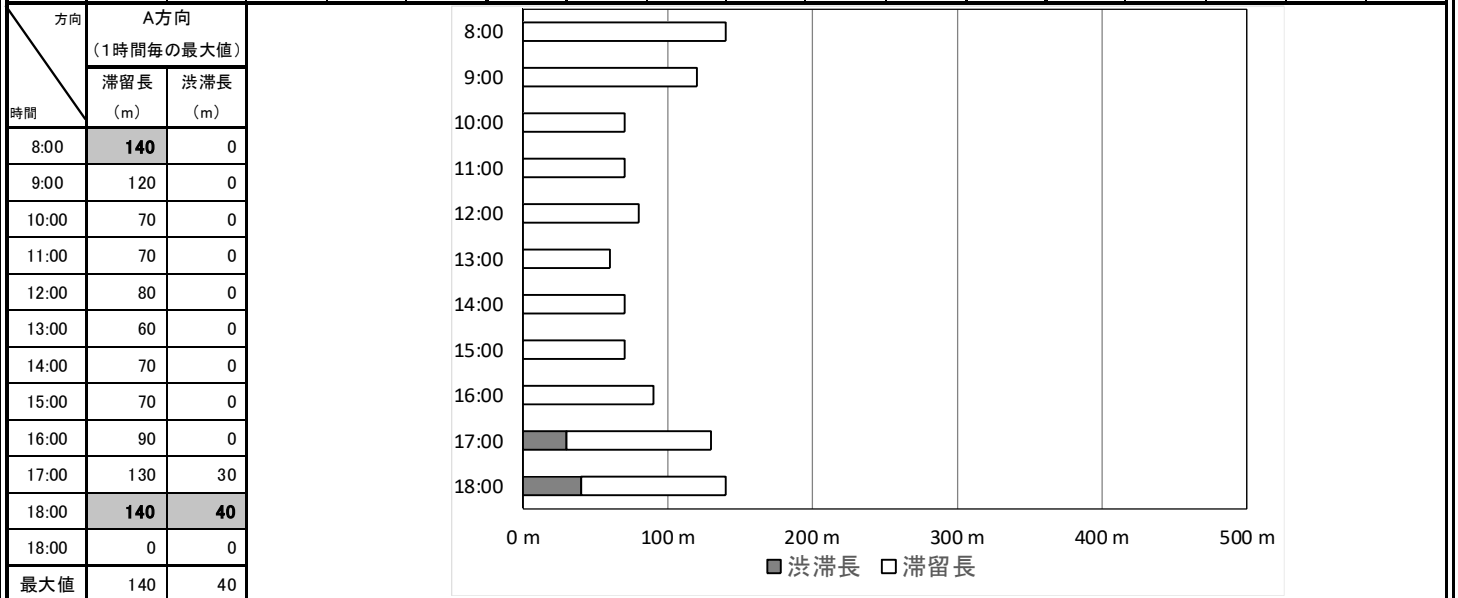
調査時間: 8:00~19:00

天候: 晴れ

調査方向案内図



方向 時間	A方向					方向 時間	A方向					方向 時間	A方向				
	観測車線	滞留長 (m)	渋滞長 (m)	通過時間 (分・秒)	渋滞原因		観測車線	滞留長 (m)	渋滞長 (m)	通過時間 (分・秒)	渋滞原因		観測車線	滞留長 (m)	渋滞長 (m)	通過時間 (分・秒)	渋滞原因
8:00	3	140	0	00分46秒		12:00	3	70	0	00分54秒		16:00	3	50	0	00分47秒	
8:15	3	120	0	00分57秒		12:15	3	50	0	00分41秒		16:15	3	40	0	00分46秒	
8:30	1	60	0	00分28秒		12:30	1	80	0	00分40秒		16:30	1	60	0	00分29秒	
8:45	1	90	0	05分20秒		12:45	3	50	0	00分37秒		16:45	3	90	0	01分10秒	
9:00	1	100	0	00分35秒		13:00	3	40	0	00分20秒	2.7	17:00	3	120	0	01分47秒	
9:15	3	120	0	00分44秒		13:15	1	60	0	00分51秒		17:15	3	130	0	02分30秒	
9:30	3	90	0	00分54秒		13:30	3	50	0	00分40秒		17:30	3	50	0	00分43秒	
9:45	3	80	0	00分54秒		13:45	3	60	0	00分40秒		17:45	3	130	30	02分57秒	16b
10:00	1	70	0	00分29秒		14:00	3	40	0	00分25秒		18:00	3	140	40	03分00秒	16b
10:15	1	60	0	00分23秒		14:15	3	70	0	00分49秒		18:15	3	130	0	00分47秒	
10:30	1	50	0	00分27秒		14:30	3	60	0	00分50秒		18:30	3	70	0	00分41秒	
10:45	1	40	0	00分20秒		14:45	3	60	0	00分42秒		18:45	3	60	0	00分40秒	
11:00	1	50	0	00分41秒		15:00	3	70	0	00分30秒							
11:15	1	70	0	00分31秒		15:15	3	40	0	00分47秒							
11:30	3	70	0	00分45秒		15:30	3	50	0	00分50秒							
11:45	3	60	0	00分48秒		15:45	3	40	0	00分46秒							



- |             |           |               |                            |
|-------------|-----------|---------------|----------------------------|
| 1: 車線減少     | 2: 信号現示不適 | 3: 踏切         | 4: 橋梁                      |
| 5: 右折・対向直進車 | 6: 左折車    | 7: 大型車        | 8: 二輪車                     |
| 9: 歩行者      | 10: 駐車車両  | 11: バス停・バスレーン | 12: 工事・事故                  |
| 13: 沿道出入り車両 | 14: 道路線形  | 15: 交差点形状     | 16: 先詰り(a左折方向,b直進方向,c右折方向) |
| 17: その他     |           |               |                            |

# 渋滞長調査結果

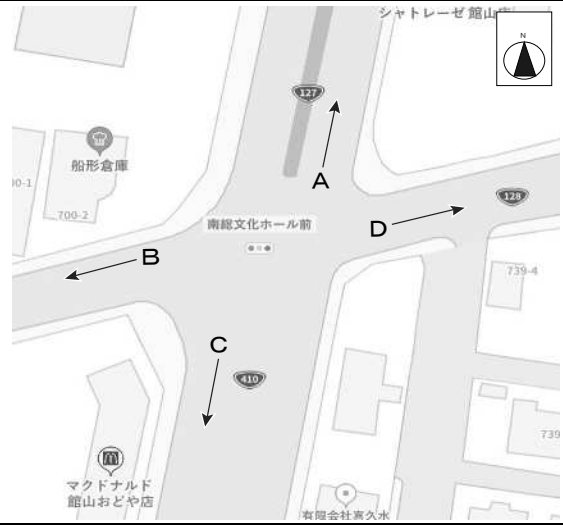
調査地点: No.1 南総文化ホール前交差点

調査年月日: 2025年11月4日(火)

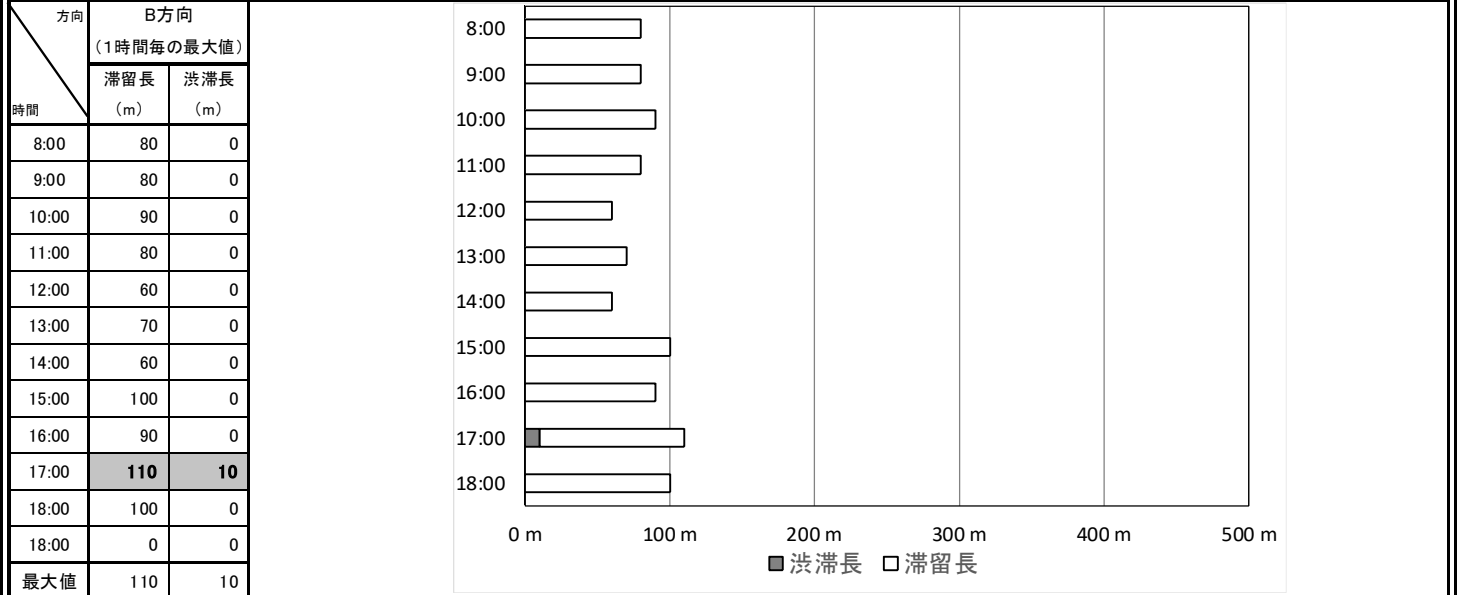
調査時間: 8:00~19:00

天候: 晴れ

調査方向案内図



方向 時間	B方向					方向 時間	B方向					方向 時間	B方向				
	観測車線	滞留長 (m)	渋滞長 (m)	通過時間 (分・秒)	渋滞原因		観測車線	滞留長 (m)	渋滞長 (m)	通過時間 (分・秒)	渋滞原因		観測車線	滞留長 (m)	渋滞長 (m)	通過時間 (分・秒)	渋滞原因
8:00	1	60	0	00分32秒		12:00	1	40	0	00分16秒	16:00	1	50	0	00分24秒		
8:15	1	80	0	00分35秒		12:15	1	40	0	00分21秒	16:15	1	60	0	00分21秒		
8:30	1	30	0	00分13秒		12:30	1	60	0	00分24秒	16:30	3	80	0	01分13秒		
8:45	1	60	0	00分26秒		12:45	3	40	0	00分30秒	16:45	3	90	0	01分20秒		
9:00	3	50	0	01分03秒		13:00	1	60	0	00分29秒	17:00	3	100	0	01分04秒		
9:15	3	80	0	00分56秒		13:15	3	70	0	00分48秒	17:15	3	110	10	01分40秒 16b		
9:30	1	70	0	00分37秒		13:30	1	50	0	00分40秒	17:30	3	90	0	00分55秒		
9:45	1	60	0	00分27秒		13:45	1	60	0	00分36秒	17:45	3	80	0	01分20秒		
10:00	3	70	0	00分28秒		14:00	1	60	0	00分25秒	18:00	1	100	0	00分30秒		
10:15	1	90	0	00分31秒		14:15	1	40	0	00分19秒	18:15	1	70	0	00分29秒		
10:30	1	50	0	00分42秒		14:30	3	50	0	01分03秒	18:30	1	60	0	00分21秒		
10:45	1	80	0	00分40秒		14:45	3	50	0	01分12秒	18:45	3	40	0	00分18秒		
11:00	1	80	0	00分24秒	7	15:00	3	90	0	00分43秒							
11:15	1	40	0	00分16秒		15:15	1	60	0	00分20秒							
11:30	1	70	0	00分29秒		15:30	1	90	0	00分28秒							
11:45	1	60	0	00分21秒		15:45	1	100	0	00分36秒							



- |                                                            |                                             |                                               |                                                            |
|------------------------------------------------------------|---------------------------------------------|-----------------------------------------------|------------------------------------------------------------|
| 1: 車線減少<br>5: 右折・対向直進車<br>9: 歩行者<br>13: 沿道出入り車両<br>17: その他 | 2: 信号現示不適<br>6: 左折車<br>10: 駐車車両<br>14: 道路線形 | 3: 踏切<br>7: 大型車<br>11: バス停・バスレーン<br>15: 交差点形状 | 4: 橋梁<br>8: 二輪車<br>12: 工事・事故<br>16: 先詰り(a左折方向,b直進方向,c右折方向) |
|------------------------------------------------------------|---------------------------------------------|-----------------------------------------------|------------------------------------------------------------|

# 渋滞長調査結果

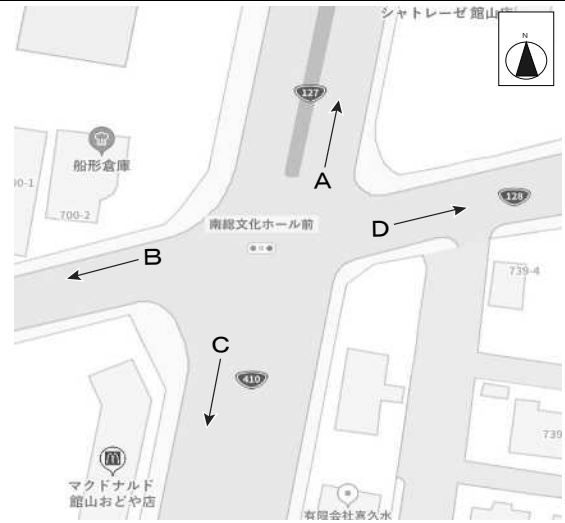
調査地点: No.1 南総文化ホール前交差点

調査年月日: 2025年11月4日(火)

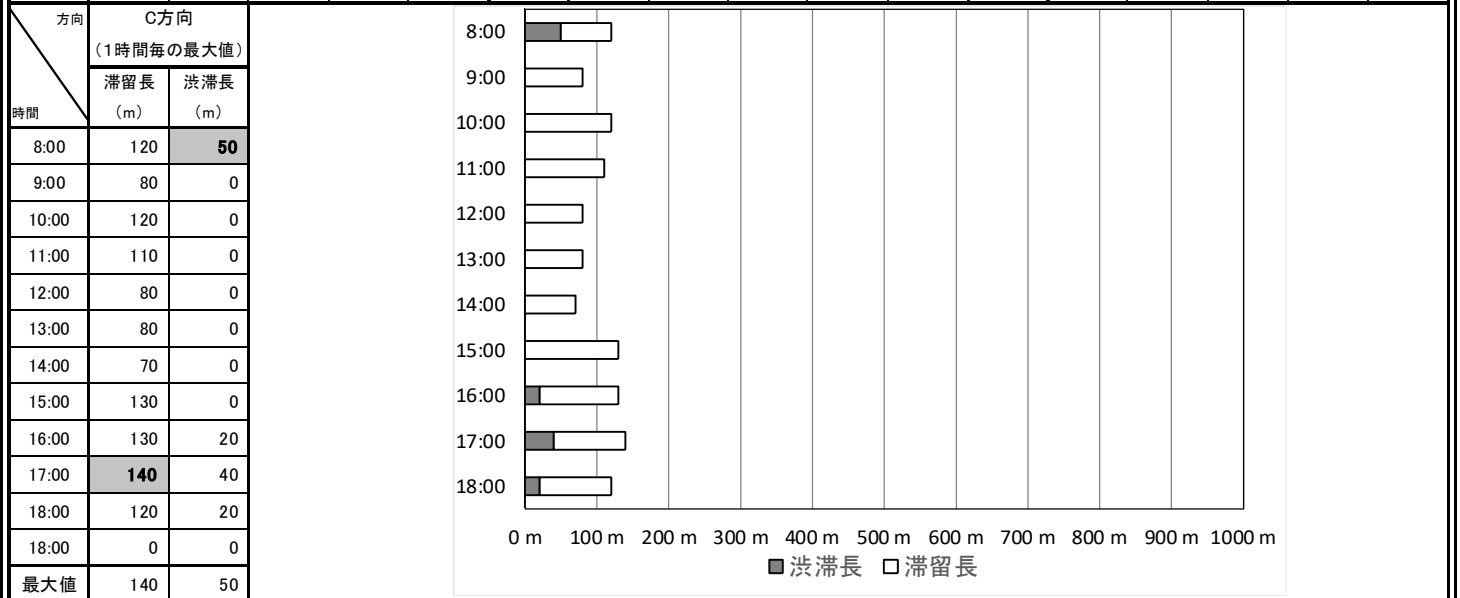
調査時間: 8:00~19:00

天候: 晴れ

調査方向案内図



方向	C方向					方向	C方向					方向	C方向				
	観測車線	滞留長 (m)	渋滞長 (m)	通過時間 (分・秒)	渋滞原因		観測車線	滞留長 (m)	渋滞長 (m)	通過時間 (分・秒)	渋滞原因		観測車線	滞留長 (m)	渋滞長 (m)	通過時間 (分・秒)	渋滞原因
8:00	3	120	50	03分12秒	16b	12:00	3	70	0	00分53秒	16:00	3	80	0	00分43秒		
8:15	3	90	0	00分51秒		12:15	3	70	0	00分41秒	16:15	3	100	20	02分58秒 16b		
8:30	3	80	0	00分53秒		12:30	3	60	0	00分46秒	16:30	3	110	0	00分49秒		
8:45	3	100	0	00分51秒		12:45	3	80	0	01分13秒	16:45	3	130	0	01分18秒		
9:00	3	80	0	00分55秒		13:00	3	50	0	00分42秒	17:00	3	130	0	00分55秒		
9:15	3	70	0	00分53秒		13:15	3	70	0	00分38秒	17:15	3	140	40	03分58秒 16b		
9:30	3	70	0	00分48秒		13:30	3	80	0	00分49秒	17:30	3	110	0	00分51秒		
9:45	3	60	0	00分48秒		13:45	3	70	0	00分49秒	17:45	3	100	30	03分23秒 16b		
10:00	1	120	0	00分43秒		14:00	3	70	0	00分51秒	18:00	3	120	20	02分30秒 16b		
10:15	3	110	0	00分40秒		14:15	3	60	0	00分43秒	18:15	3	120	0	00分47秒		
10:30	3	100	0	00分42秒		14:30	3	60	0	00分52秒	18:30	3	70	0	00分41秒		
10:45	1	80	0	00分34秒		14:45	3	70	0	00分48秒	18:45	3	70	0	00分39秒		
11:00	1	110	0	00分40秒		15:00	3	130	0	01分04秒							
11:15	1	90	0	00分48秒		15:15	1	130	0	00分56秒							
11:30	3	100	0	00分52秒		15:30	3	90	0	00分56秒							
11:45	3	60	0	00分45秒		15:45	3	120	0	00分34秒							



- |             |           |               |                            |
|-------------|-----------|---------------|----------------------------|
| 1: 車線減少     | 2: 信号現示不適 | 3: 踏切         | 4: 橋梁                      |
| 5: 右折・対向直進車 | 6: 左折車    | 7: 大型車        | 8: 二輪車                     |
| 9: 歩行者      | 10: 駐車車両  | 11: バス停・バスレーン | 12: 工事・事故                  |
| 13: 沿道出入り車両 | 14: 道路線形  | 15: 交差点形状     | 16: 先詰り(a左折方向,b直進方向,c右折方向) |
| 17: その他     |           |               |                            |

# 渋滞長調査結果

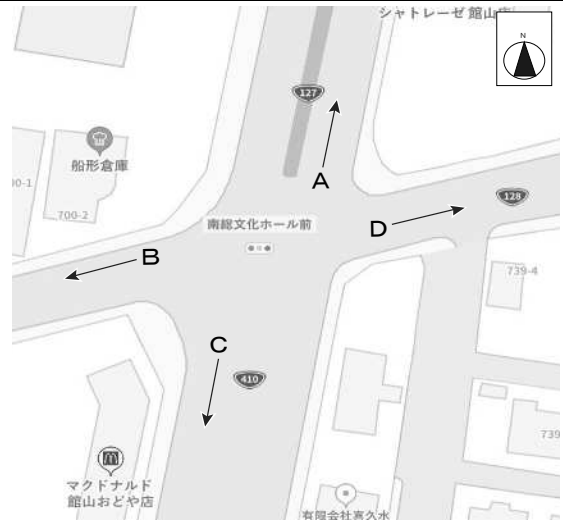
調査地点: No.1 南総文化ホール前交差点

調査年月日: 2025年11月4日(火)

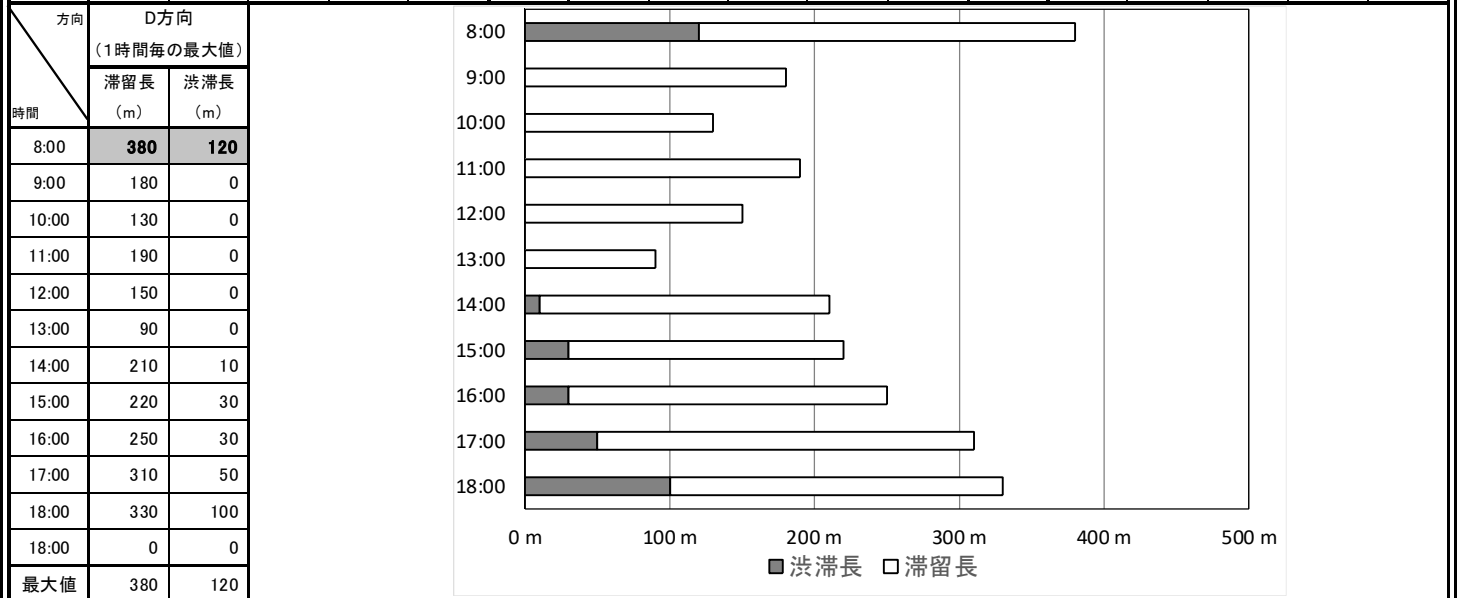
調査時間: 8:00~19:00

天候: 晴れ

調査方向案内図



方向	D方向					方向	D方向					方向	D方向				
	観測車線	滞留長 (m)	渋滞長 (m)	通過時間 (分・秒)	渋滞原因		観測車線	滞留長 (m)	渋滞長 (m)	通過時間 (分・秒)	渋滞原因		観測車線	滞留長 (m)	渋滞長 (m)	通過時間 (分・秒)	渋滞原因
8:00	1	380	120	03分36秒	16b	12:00		100	0	00分35秒		16:00		200	10	00分55秒	16b
8:15	1	230	10	02分32秒	16b	12:15		150	0	01分04秒		16:15		170	0	00分53秒	
8:30	1	180	0	01分00秒		12:30		80	0	00分29秒		16:30		230	30	00分48秒	16b
8:45	1	210	50	02分21秒	16b	12:45		80	0	00分30秒		16:45		250	20	00分48秒	16b
9:00	1	180	0	00分48秒		13:00		80	0	00分32秒		17:00		300	50	00分43秒	16b
9:15	2	170	0	00分50秒		13:15		60	0	00分26秒		17:15		310	40	00分40秒	16b
9:30	1	120	0	00分46秒		13:30		90	0	00分37秒		17:30		200	20	00分42秒	16b
9:45	1	130	0	00分45秒		13:45		90	0	00分51秒		17:45		210	10	00分34秒	16b
10:00	1	50	0	00分25秒		14:00		120	0	00分54秒		18:00		330	100	00分00秒	16b
10:15	1	100	0	00分50秒		14:15		110	0	00分42秒		18:15		210	0	00分00秒	
10:30	1	130	0	00分51秒		14:30		120	0	00分36秒		18:30		170	0	00分00秒	
10:45	1	100	0	00分55秒		14:45		210	10	02分28秒	7,16b	18:45		60	0	00分00秒	
11:00	1	110	0	00分55秒		15:00		120	0	03分12秒							
11:15	1	180	0	00分45秒		15:15		200	0	00分51秒							
11:30	1	190	0	01分02秒		15:30		210	0	00分53秒							
11:45	1	180	0	00分50秒		15:45		220	30	00分51秒	16b						



- 渋滞原因
- 1: 車線減少
  - 2: 信号現示不適
  - 3: 踏切
  - 4: 橋梁
  - 5: 右折・対向直進車
  - 6: 左折車
  - 7: 大型車
  - 8: 二輪車
  - 9: 歩行者
  - 10: 駐車車両
  - 11: バス停・バスレーン
  - 12: 工事・事故
  - 13: 沿道出入り車両
  - 14: 道路線形
  - 15: 交差点形状
  - 16: 先詰り(a左折方向,b直進方向,c右折方向)
  - 17: その他

# 渋滞長調査結果

調査地点: No.2交差点

調査年月日: 2025年11月4日(火)

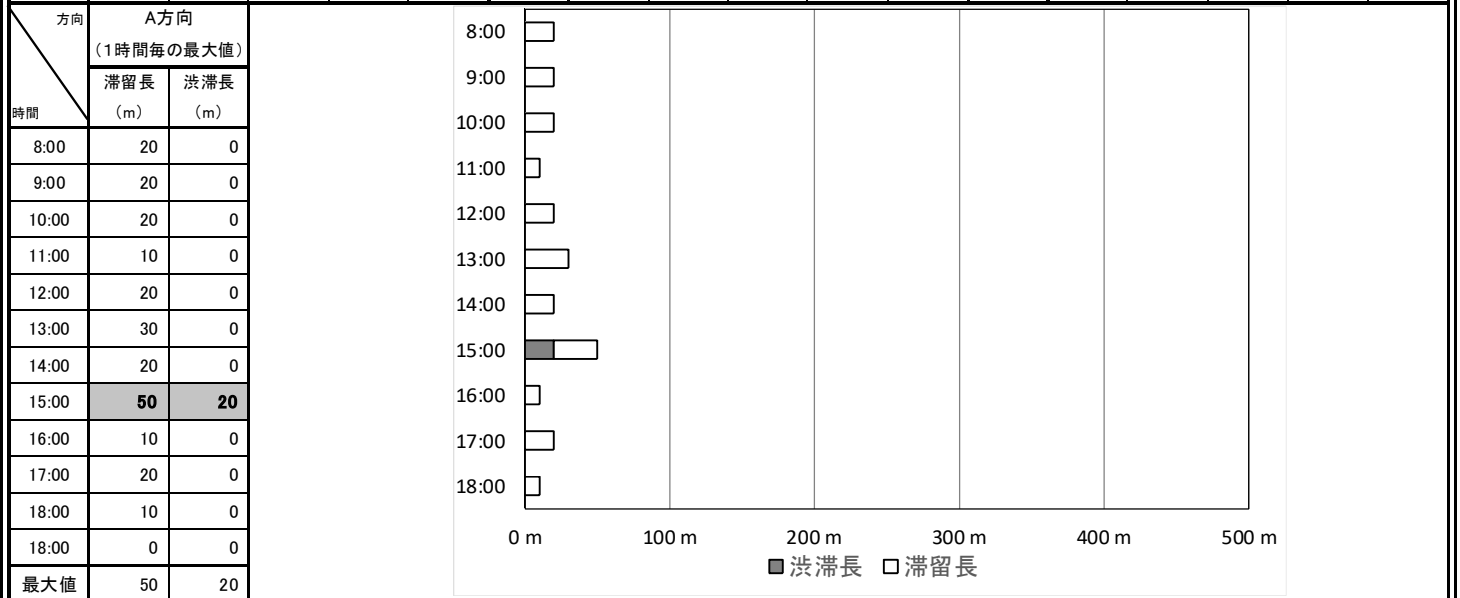
調査時間: 8:00~19:00

天候: 晴れ

調査方向案内図



方向 時間	A方向					方向 時間	A方向					方向 時間	A方向				
	観測車線	滞留長 (m)	渋滞長 (m)	通過時間 (分・秒)	渋滞原因		観測車線	滞留長 (m)	渋滞長 (m)	通過時間 (分・秒)	渋滞原因		観測車線	滞留長 (m)	渋滞長 (m)	通過時間 (分・秒)	渋滞原因
8:00	1	10	0	00分04秒		12:00	1	20	0	00分13秒		16:00	1	10	0	00分08秒	
8:15	1	10	0	00分00秒		12:15	1	20	0	00分12秒		16:15	1	10	0	00分08秒	
8:30	1	10	0	00分05秒		12:30	1	20	0	00分10秒		16:30	1	10	0	00分07秒	
8:45	1	20	0	00分09秒		12:45	1	20	0	00分13秒		16:45	1	10	0	00分09秒	
9:00	1	20	0	00分10秒		13:00	1	30	0	00分14秒		17:00	1	20	0	00分11秒	
9:15	1	20	0	00分10秒		13:15	1	20	0	00分11秒		17:15	1	20	0	00分13秒	
9:30	1	20	0	00分11秒		13:30	1	10	0	00分04秒		17:30	1	20	0	00分11秒	
9:45	1	20	0	00分09秒		13:45	1	10	0	00分05秒		17:45	1	10	0	00分10秒	
10:00	1	20	0	00分10秒		14:00	1	10	0	00分08秒		18:00	1	10	0	00分08秒	
10:15	1	20	0	00分11秒		14:15	1	20	0	00分13秒		18:15	1	10	0	00分07秒	
10:30	1	20	0	00分12秒		14:30	1	20	0	00分10秒		18:30	1	10	0	00分10秒	
10:45	1	10	0	00分05秒		14:45	1	20	0	00分13秒		18:45	1	10	0	00分09秒	
11:00	1	10	0	00分06秒		15:00	1	50	20	01分52秒	5						
11:15	1	10	0	00分06秒		15:15	1	30	0	00分17秒							
11:30	1	10	0	00分05秒		15:30	1	20	0	00分10秒							
11:45	1	10	0	00分06秒		15:45	1	20	0	00分13秒							



渋滞原因	1: 車線減少	2: 信号現示不適	3: 踏切	4: 橋梁
	5: 右折・対向直進車	6: 左折車	7: 大型車	8: 二輪車
	9: 歩行者	10: 駐車車両	11: バス停・バスレーン	12: 工事・事故
	13: 沿道出入り車両	14: 道路線形	15: 交差点形状	16: 先詰り(a左折方向,b直進方向,c右折方向)
	17: その他			

# 渋滞長調査結果

調査地点: No.2交差点

調査年月日: 2025年11月4日(火)

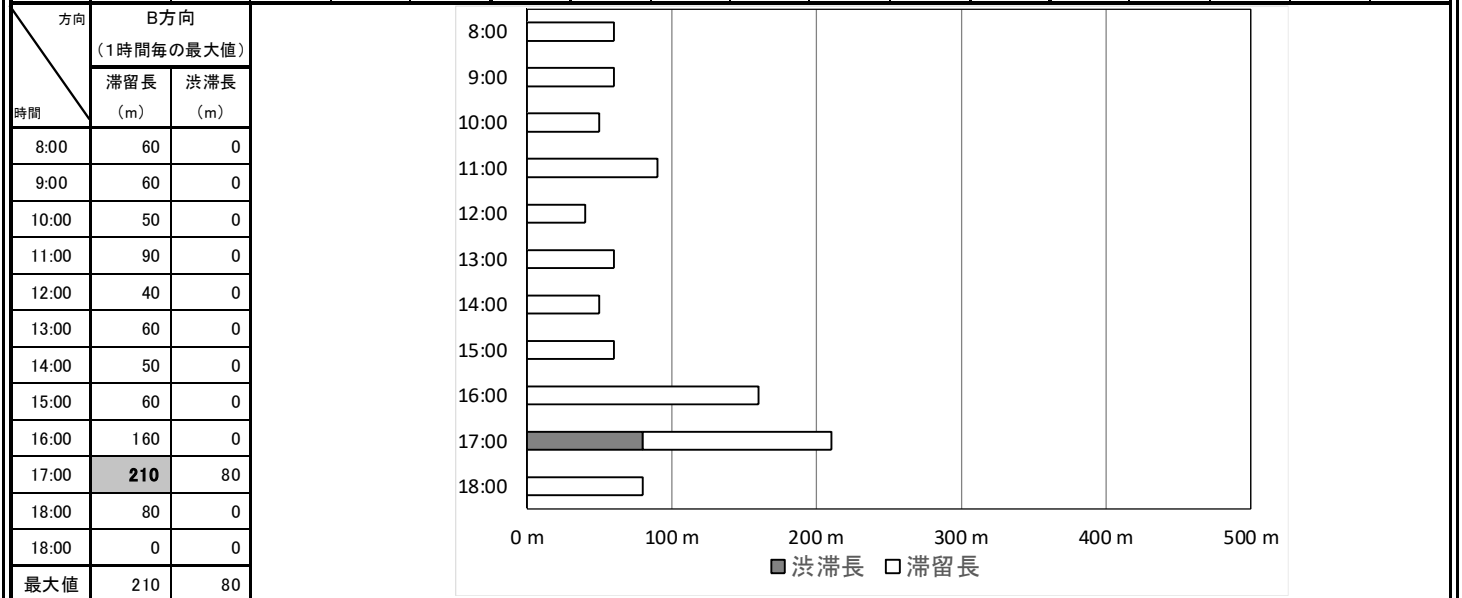
調査時間: 8:00~19:00

天候: 晴れ

調査方向案内図



方向 時間	B方向					方向 時間	B方向					方向 時間	B方向				
	観測車線	滞留長 (m)	渋滞長 (m)	通過時間 (分・秒)	渋滞原因		観測車線	滞留長 (m)	渋滞長 (m)	通過時間 (分・秒)	渋滞原因		観測車線	滞留長 (m)	渋滞長 (m)	通過時間 (分・秒)	渋滞原因
8:00	1	40	0	00分29秒		12:00	1	20	0	00分12秒	16:00	1	60	0	00分29秒		
8:15	1	60	0	00分34秒		12:15	1	20	0	00分10秒	16:15	1	60	0	00分31秒		
8:30	1	50	0	00分32秒		12:30	1	10	0	00分08秒	16:30	1	40	0	00分20秒		
8:45	1	50	0	00分34秒		12:45	1	40	0	00分21秒	16:45	1	160	0	00分53秒		
9:00	1	60	0	00分37秒		13:00	1	60	0	00分27秒	17:00	1	210	80	02分11秒		
9:15	1	40	0	00分23秒		13:15	1	60	0	00分25秒	17:15	1	190	50	02分09秒		
9:30	1	20	0	00分11秒		13:30	1	50	0	00分21秒	17:30	1	120	0	00分44秒		
9:45	1	20	0	00分12秒		13:45	1	60	0	00分27秒	17:45	1	130	0	00分48秒		
10:00	1	30	0	00分12秒		14:00	1	50	0	00分31秒	18:00	1	80	0	00分31秒		
10:15	1	40	0	00分18秒		14:15	1	50	0	00分25秒	18:15	1	70	0	00分28秒		
10:30	1	30	0	00分14秒		14:30	1	40	0	00分20秒	18:30	1	50	0	00分25秒		
10:45	1	50	0	00分19秒		14:45	1	40	0	00分21秒	18:45	1	50	0	00分26秒		
11:00	1	60	0	00分22秒		15:00	1	40	0	00分19秒							
11:15	1	80	0	00分33秒		15:15	1	50	0	00分23秒							
11:30	1	90	0	00分35秒		15:30	1	50	0	00分24秒							
11:45	1	40	0	00分21秒		15:45	1	60	0	00分27秒							



- |             |           |               |                            |
|-------------|-----------|---------------|----------------------------|
| 1: 車線減少     | 2: 信号現示不適 | 3: 踏切         | 4: 橋梁                      |
| 5: 右折・対向直進車 | 6: 左折車    | 7: 大型車        | 8: 二輪車                     |
| 9: 歩行者      | 10: 駐車車両  | 11: バス停・バスレーン | 12: 工事・事故                  |
| 13: 沿道出入り車両 | 14: 道路線形  | 15: 交差点形状     | 16: 先詰り(a左折方向,b直進方向,c右折方向) |
| 17: その他     |           |               |                            |

# 渋滞長調査結果

調査地点: No.2交差点

調査年月日: 2025年11月4日(火)

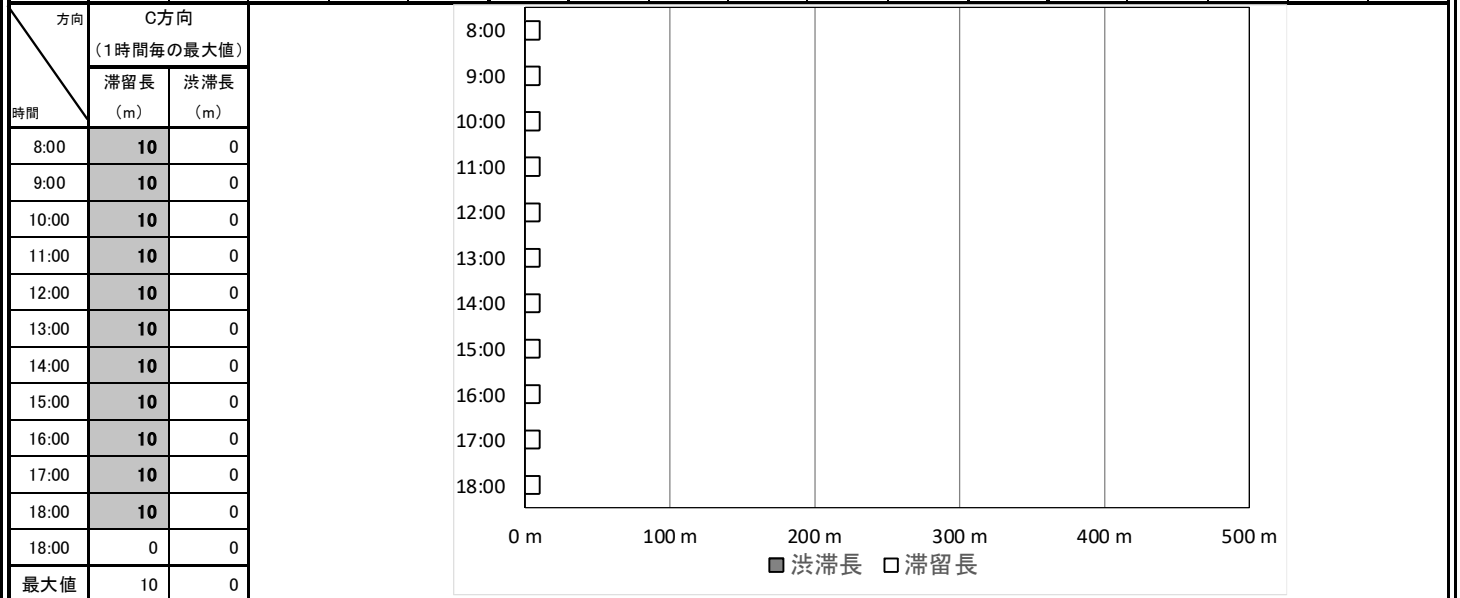
調査時間: 8:00~19:00

天候: 晴れ

調査方向案内図



方向 時間	C方向					方向 時間	C方向					方向 時間	C方向				
	観測車線	滞留長 (m)	渋滞長 (m)	通過時間 (分・秒)	渋滞原因		観測車線	滞留長 (m)	渋滞長 (m)	通過時間 (分・秒)	渋滞原因		観測車線	滞留長 (m)	渋滞長 (m)	通過時間 (分・秒)	渋滞原因
8:00	1	10	0	00分03秒		12:00	1	10	0	00分04秒		16:00	1	10	0	00分04秒	
8:15	1	10	0	00分04秒		12:15	1	10	0	00分05秒		16:15	1	10	0	00分05秒	
8:30	1	10	0	00分04秒		12:30	1	10	0	00分05秒		16:30	1	10	0	00分04秒	
8:45	1	10	0	00分05秒		12:45	1	10	0	00分05秒		16:45	1	10	0	00分06秒	
9:00	1	10	0	00分05秒		13:00	1	10	0	00分04秒		17:00	1	10	0	00分05秒	
9:15	1	10	0	00分05秒		13:15	1	10	0	00分05秒		17:15	1	10	0	00分04秒	
9:30	1	10	0	00分04秒		13:30	1	10	0	00分04秒		17:30	1	10	0	00分03秒	
9:45	1	10	0	00分06秒		13:45	1	10	0	00分06秒		17:45	1	10	0	00分04秒	
10:00	1	10	0	00分05秒		14:00	1	10	0	00分05秒		18:00	1	10	0	00分04秒	
10:15	1	10	0	00分05秒		14:15	1	10	0	00分05秒		18:15	1	10	0	00分05秒	
10:30	1	10	0	00分05秒		14:30	1	10	0	00分03秒		18:30	1	10	0	00分04秒	
10:45	1	10	0	00分05秒		14:45	1	10	0	00分05秒		18:45	1	10	0	00分03秒	
11:00	1	10	0	00分05秒		15:00	1	10	0	00分04秒							
11:15	1	10	0	00分05秒		15:15	1	10	0	00分06秒							
11:30	1	10	0	00分04秒		15:30	1	10	0	00分04秒							
11:45	1	10	0	00分04秒		15:45	1	10	0	00分05秒							



1: 車線減少	2: 信号現示不適	3: 踏切	4: 橋梁
5: 右折・対向直進車	6: 左折車	7: 大型車	8: 二輪車
9: 歩行者	10: 駐車車両	11: バス停・バスレーン	12: 工事・事故
13: 沿道出入り車両	14: 道路線形	15: 交差点形状	16: 先詰り(a左折方向,b直進方向,c右折方向)
17: その他			

# 渋滞長調査結果

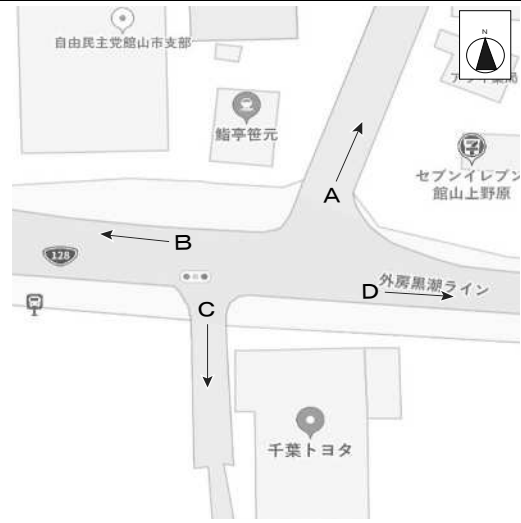
調査地点: No.2交差点

調査年月日: 2025年11月4日(火)

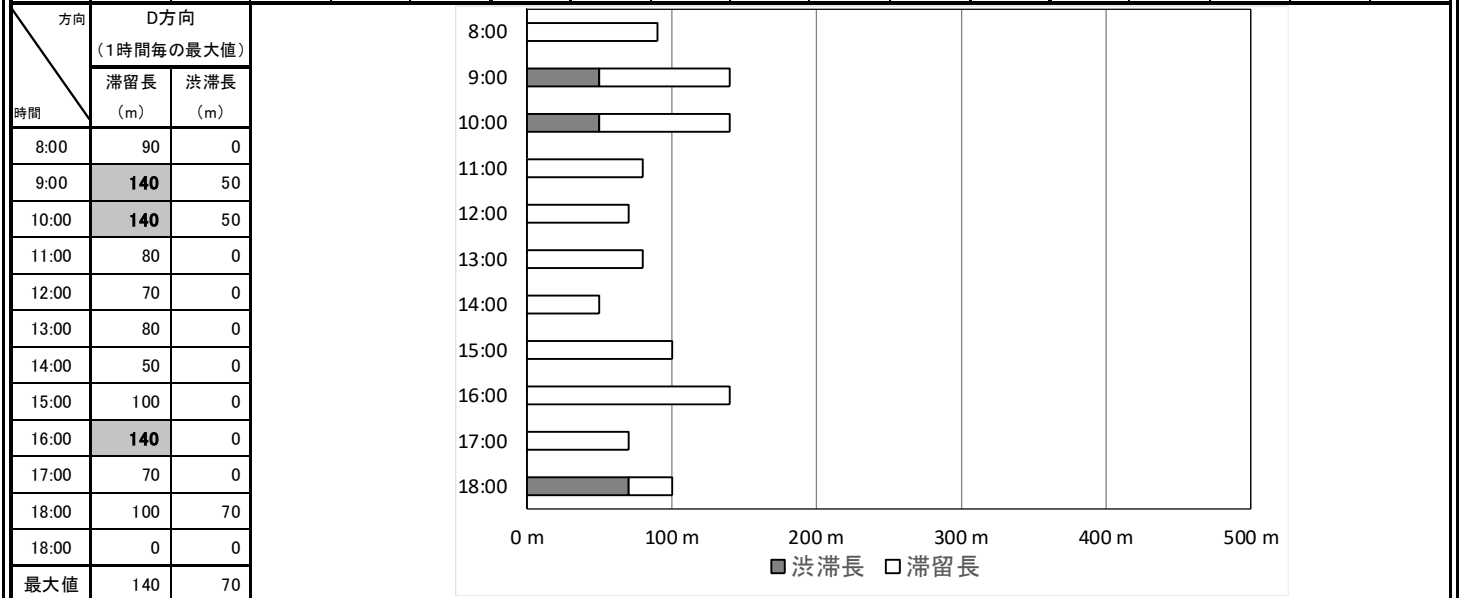
調査時間: 8:00~19:00

天候: 晴れ

調査方向案内図



方向	D方向					方向	D方向					方向	D方向				
	観測車線	滞留長 (m)	渋滞長 (m)	通過時間 (分・秒)	渋滞原因		観測車線	滞留長 (m)	渋滞長 (m)	通過時間 (分・秒)	渋滞原因		観測車線	滞留長 (m)	渋滞長 (m)	通過時間 (分・秒)	渋滞原因
8:00	1	40	0	00分30秒		12:00	1	30	0	00分20秒	16:00	1	140	0	01分08秒		
8:15	1	50	0	00分35秒		12:15	1	50	0	00分27秒	16:15	1	60	0	00分31秒		
8:30	1	60	0	00分42秒		12:30	1	40	0	00分24秒	16:30	1	20	0	00分12秒		
8:45	1	90	0	00分49秒		12:45	1	70	0	00分31秒	16:45	1	50	0	00分27秒		
9:00	1	140	50	01分25秒	5	13:00	1	80	0	00分34秒	17:00	1	70	0	00分31秒		
9:15	1	100	0	00分52秒		13:15	1	50	0	00分27秒	17:15	1	50	0	00分23秒		
9:30	1	80	0	00分36秒		13:30	1	30	0	00分12秒	17:30	1	20	0	00分12秒		
9:45	1	100	0	00分52秒		13:45	1	40	0	00分23秒	17:45	1	70	0	00分38秒		
10:00	1	140	50	01分55秒	7	14:00	1	50	0	00分27秒	18:00	1	90	70	02分23秒		
10:15	1	100	0	00分53秒		14:15	1	50	0	00分25秒	18:15	1	100	0	00分57秒		
10:30	1	60	0	00分38秒		14:30	1	40	0	00分24秒	18:30	1	40	0	00分20秒		
10:45	1	50	0	00分33秒		14:45	1	50	0	00分25秒	18:45	1	30	0	00分17秒		
11:00	1	30	0	00分22秒		15:00	1	50	0	00分24秒							
11:15	1	70	0	00分38秒		15:15	1	60	0	00分30秒							
11:30	1	80	0	00分41秒		15:30	1	80	0	00分38秒							
11:45	1	50	0	00分38秒		15:45	1	100	0	00分52秒							



- |             |           |               |                            |
|-------------|-----------|---------------|----------------------------|
| 1: 車線減少     | 2: 信号現示不適 | 3: 踏切         | 4: 橋梁                      |
| 5: 右折・対向直進車 | 6: 左折車    | 7: 大型車        | 8: 二輪車                     |
| 9: 歩行者      | 10: 駐車車両  | 11: バス停・バスレーン | 12: 工事・事故                  |
| 13: 沿道出入り車両 | 14: 道路線形  | 15: 交差点形状     | 16: 先詰り(a左折方向,b直進方向,c右折方向) |
| 17: その他     |           |               |                            |

## 需要交通量による交通処理検証

地点1交差点、地点2交差点においては、時間帯によって渋滞（青信号通過交通の捌け残り）が発生していたため（No. 2交差点の休日には渋滞は観測されていません）、これを考慮した『累積到着交通量』を現況ピーク時交通量としました。

### ①検討時間帯

現況交通量（通過交通）のピーク時間帯とし、報告書 p. 2 表 4 に示す休日 11 時、平日 17 時（地点1，地点2とも）としました。

### ②需要交通用の算定

当該時間帯の交通量（通過交通量）に、観測した渋滞長の時間累計（累積到達交通量、渋滞長の時間合計が当該時間に到達見込みのあった交通量とみなす）を加算した交通量を需要交通量としました。

方向別の交通量、大型車混入率は現況交通量（通過交通）と同様としました。

（『累積到着交通量』の算定の詳細は、次頁参照）

表 11 需要交通量の算定(地点1)

地点1交差点の累積到達交通量

		休日 13時ピーク (単位:台)					【累積到着交通量】6m/台			【需要交通量】				
【観測値】		A流入交通量					累積渋滞長(m)	待ち台数	累積到着交通量計	振り分けた台数				
		左折	直進	右折	計	合計				左折	直進	右折	合計	
大型車		4	3	1	8	531	10	2	533	大型車	4	3	1	533
小型車		109	272	142	523				小型車	109	273	143		
		B流入交通量					累積渋滞長(m)	待ち台数	累積到着交通量計	振り分けた台数				
		左折	直進	右折	計	合計				左折	直進	右折	合計	
大型車		1	16	2	19	395	0	0	395	大型車	1	16	2	395
小型車		57	264	55	376				小型車	57	264	55		
		C流入交通量					累積渋滞長(m)	待ち台数	累積到着交通量計	振り分けた台数				
		左折	直進	右折	計	合計				左折	直進	右折	合計	
大型車		1	9	1	11	689	20	4	693	大型車	1	9	1	693
小型車		57	438	183	678				小型車	57	441	184		
		D流入交通量					累積渋滞長(m)	待ち台数	累積到着交通量計	振り分けた台数				
		左折	直進	右折	計	合計				左折	直進	右折	合計	
大型車		1	16	3	20	562	0	0	562	大型車	1	16	3	562
小型車		126	266	150	542				小型車	126	266	150		
		平日 17時ピーク (単位:台)					【累積到着交通量】6m/台			【需要交通量】				
【観測値】		A流入交通量					累積渋滞長(m)	待ち台数	累積到着交通量計	振り分けた台数				
		左折	直進	右折	計	合計				左折	直進	右折	合計	
大型車		5	5	0	10	631	30	5	636	大型車	5	5	0	636
小型車		115	359	147	621				小型車	116	362	148		
		B流入交通量					累積渋滞長(m)	待ち台数	累積到着交通量計	振り分けた台数				
		左折	直進	右折	計	合計				左折	直進	右折	合計	
大型車		2	9	0	11	500	10	2	502	大型車	2	9	0	502
小型車		72	357	60	489				小型車	72	359	60		
		C流入交通量					累積渋滞長(m)	待ち台数	累積到着交通量計	振り分けた台数				
		左折	直進	右折	計	合計				左折	直進	右折	合計	
大型車		1	2	2	5	601	70	12	613	大型車	1	2	2	613
小型車		48	377	171	596				小型車	49	385	174		
		D流入交通量					累積渋滞長(m)	待ち台数	累積到着交通量計	振り分けた台数				
		左折	直進	右折	計	合計				左折	直進	右折	合計	
大型車		2	5	3	10	591	0	0	591	大型車	2	5	3	591
小型車		127	346	108	581				小型車	127	346	108		

表 12 需要交通量の算定(地点2)

地点2 交差点の累積到達交通量

休日 11時ピーク (単位:台)

【観測値】

	A 流入交通量				合計
	左折	直進	右折	計	
大型車	0	0	0	0	72
小型車	31	3	38	72	

	B 流入交通量				合計
	左折	直進	右折	計	
大型車	0	25	0	25	542
小型車	33	483	1	517	

	C 流入交通量				合計
	左折	直進	右折	計	
大型車	0	0	0	0	6
小型車	2	2	2	6	

	D 流入交通量				合計
	左折	直進	右折	計	
大型車	0	18	0	18	527
小型車	1	475	33	509	

【累積到着交通量】6m/台

累積渋滞長(m)	待ち台数	累積到着交通量計
0	0	72

累積渋滞長(m)	待ち台数	累積到着交通量計
0	0	542

累積渋滞長(m)	待ち台数	累積到着交通量計
0	0	6

累積渋滞長(m)	待ち台数	累積到着交通量計
0	0	527

【需要交通量】

	振り分けた台数				合計
	左折	直進	右折		
大型車	0	0	0		72
小型車	31	3	38		

	振り分けた台数				合計
	左折	直進	右折		
大型車	0	25	0		542
小型車	33	483	1		

	振り分けた台数				合計
	左折	直進	右折		
大型車	0	0	0		6
小型車	2	2	2		

	振り分けた台数				合計
	左折	直進	右折		
大型車	0	18	0		527
小型車	1	475	33		

平日 17時ピーク (単位:台)

【観測値】

	A 流入交通量				合計
	左折	直進	右折	計	
大型車	0	0	0	0	91
小型車	34	3	54	91	

	B 流入交通量				合計
	左折	直進	右折	計	
大型車	0	22	0	22	636
小型車	59	555	0	614	

	C 流入交通量				合計
	左折	直進	右折	計	
大型車	0	0	0	0	13
小型車	4	6	3	13	

	D 流入交通量				合計
	左折	直進	右折	計	
大型車	0	7	1	8	552
小型車	3	518	23	544	

【累積到着交通量】6m/台

累積渋滞長(m)	待ち台数	累積到着交通量計
30	5	96

累積渋滞長(m)	待ち台数	累積到着交通量計
10	2	638

累積渋滞長(m)	待ち台数	累積到着交通量計
70	12	25

累積渋滞長(m)	待ち台数	累積到着交通量計
0	0	552

【需要交通量】

	振り分けた台数				合計
	左折	直進	右折		
大型車	0	0	0		96
小型車	36	3	57		

	振り分けた台数				合計
	左折	直進	右折		
大型車	0	22	0		638
小型車	59	557	0		

	振り分けた台数				合計
	左折	直進	右折		
大型車	0	0	0		25
小型車	8	11	6		

	振り分けた台数				合計
	左折	直進	右折		
大型車	0	7	1		552
小型車	3	518	23		

③需要交通量による交差点交通量の設定

現況需要交通量に店舗交通量を加算して、開店後の交通量としました。各交差点の交差点流動図は次のとおりです。

地点1	A 現況 (ピーク時間帯)	B 計画による増加交通量 (ピーク1時間)	A+B 開店後交通量 (現況+増加交通量) (ピーク1時間)
休日			
平日			
地点2	A 現況 (ピーク時間帯)	B 計画による増加交通量 (ピーク1時間)	A+B 開店後交通量 (現況+増加交通量) (ピーク1時間)
休日			
平日			

( ) は大型車交通量で内数

丸囲い数字は方面番号を示す。

図 9 現況(需要交通量)と開店後の出入口交通流動図(地点1・地点2)

③交差点解析結果

交差点交通解析の結果は次表のとおりです。

交差点需要率、車線別交通容量比とも限界値内となっており、予測される交通需要に対して 処理可能と考えられます。

表 13 交通解析結果(現況需要交通量による算定)

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
地点1			交通量(台/時)			2,183    2,257    +74    2,342    2,416    +74		
南総文化ホール前交差点			交差点需要率			<b>0.551</b> <b>0.578</b> +0.027 <b>0.555</b> <b>0.586</b> +0.031		
車線別 交通 容量比	A北	左折・直進/直進	0.362	0.376	+0.014	0.631	0.651	+0.020
		右折	0.696	0.696	-	0.497	0.497	-
	B西	左折・直進	0.103	0.103	-	0.117	0.117	-
		直進	0.394	0.411	+0.017	0.449	0.463	+0.014
	C南	右折	0.115	0.117	+0.002	0.118	0.121	+0.003
		左折・直進/直進	0.454	0.454	-	0.542	0.542	-
	D東	右折	0.894	0.952	+0.058	0.595	0.635	+0.040
		左折・直進	0.620	0.657	+0.037	0.626	0.660	+0.034
	右折	0.300	0.333	+0.033	0.228	0.260	+0.032	
時間帯			11時台			17時台		
地点2			交通量(台/時)			1,147    1,247    +100    1,311    1,411    +100		
(計画地西交差点)			交差点需要率			<b>0.341</b> <b>0.387</b> +0.046 <b>0.413</b> <b>0.441</b> +0.028		
車線別 交通 容量比	A北	左折・直進・右折	0.285	0.336	+0.051	0.379	0.498	+0.119
	B西	左折・直進・右折	0.524	0.558	+0.034	0.616	0.564	-0.052
	C南	左折・直進・右折	0.042	0.042	-	0.174	0.243	+0.069
	D東	左折・直進	0.533	0.600	+0.067	0.545	0.527	-0.018
時間帯			13時台			17時台		

検討用資料 『地点1 現況 休日』

表-1 交差点の需要率の算出

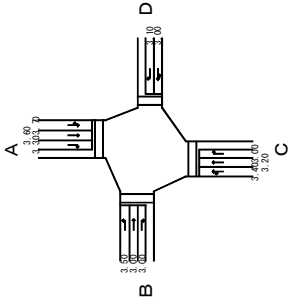
交差点名	南総文化ホール前交差点											
	A			B			C			D		
流入部	左折+直進	直進	右折	左折	直進	右折	左折+直進	直進	右折	左折	直進	右折
車線数	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1
飽和交通流量の基本値 S/B	2,000	2,000	1,800	1,800	2,000	1,800	2,000	2,000	1,800	1,800	2,000	1,800
飽和交通流量による補正率 α <sub>w</sub>	1,000 (3,70)	1,000 (3,60)	1,000 (3,30)	1,000 (3,50)	1,000 (3,00)	1,000 (3,00)	1,000 (3,20)	1,000 (3,40)	1,000 (3,00)	1,000 (3,00)	1,000 (3,00)	1,000 (3,10)
縦断勾配による補正率 α <sub>G</sub>	1,000 (0,00)	1,000 (0,00)	1,000 (0,00)	1,000 (0,00)	1,000 (0,00)	1,000 (0,00)	1,000 (0,00)	1,000 (0,00)	1,000 (0,00)	1,000 (0,00)	1,000 (0,00)	1,000 (0,00)
大型車混入による補正率 α <sub>T</sub>	0,983 (2,51)	0,992 (1,09)	0,985 (0,69)	0,988 (1,72)	0,982 (0,71)	0,976 (3,51)	0,987 (1,94)	0,986 (2,00)	0,986 (4,16)	0,972 (4,16)	0,986 (1,96)	0,986 (1,96)
左折車混入による補正率 α <sub>L/T</sub>	0,860 (58,1)						0,940 (22,8)				0,920 (31,1)	
(左折車の通過確率) f <sub>L</sub>	0,85			0,85			0,85				0,85	
(有効青時間) 秒	38			48			38				48	
(歩行者現示時間) 秒	36			46			36				46	
右折車混入による補正率 α <sub>R/T</sub>												
(右折車の通過確率) R%												
(右折車の通過確率) f <sub>R</sub>												
(有効青時間) 秒												
(サイクル長) 秒												
飽和交通流量 S	1,691	1,984	1,791	*562	1,924	1,757	1,856	1,972	1,793	1,788	1,775	1,775
設計交通量 q	389 (119+276)	144	58	58	280	57	508 (58+450)	185	409	153	409	153
流入部各車線の需要率	0,105 0,105	0,080	0,080	-	0,146	0,032	0,133	0,133	0,103	0,103	0,229	0,086
現在の需要率	1,6 2,6 3,6 4,6	38,0	15,0	48,0	48,0	48,0	38,0	15,0	48,0	48,0	48,0	11,5
有効青時間(秒)	2,9 3,9 4,9											
可能交通容量 C <sub>1</sub>	1,074	297	962	710	1,119	497	1,119	297	660	510	660	300
交通容量比 q/C <sub>1</sub>	0,362	0,696	0,103	0,394	0,115	0,115	0,454	0,384	0,620	0,300	0,300	0,300
交通容量の配分結果	OK	OK	OK	OK	OK	OK	OK	OK	OK	OK	OK	OK

※ 交差点需要率 上限値  
 (C-L)/C = (130 - 17) / 130 = 0,869  
 C : サイクル長 (秒)、L : 損失時間 (秒)

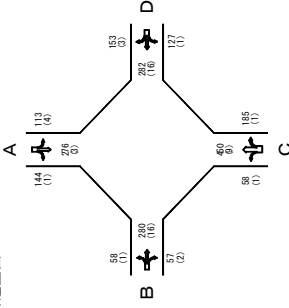
※ \* : 交通容量(台/美1時間)

- A: (北) 国道127号
- B: (西) 国道128号
- C: (南) 国道127号
- D: (東) 国道128号

交差点概略図



交通量図



上段：方向別会社交通量(台/時)  
 下段：交差点混入台数(台/時)

現示方式の図示

現示	1φ	2φ	3φ	4φ
表示時間	G:38 Y:3 AR:3	G:15 Y:3 AR:3	G:48 Y:3 AR:0	G:18 Y:3 AR:3
有効青時間	38	15	48	8
損失時間	5	5	2	5
混入台数	36	0	46	0

検討用資料 『地点1 開店後 休日』

表-1 交差点の需要率の算出

交差点名	南総文化ホール前交差点												
	A			B			C			D			
流入部	左折+直進	直進	右折	直進	右折	左折+直進	直進	右折	左折+直進	直進	右折	左折+直進	右折
車線数	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1
飽和交通流量の基本値 S/B	2,000	2,000	1,800	2,000	1,800	2,000	2,000	1,800	2,000	2,000	1,800	2,000	1,800
飽和交通流量による補正率 α w	1,000 (3,70)	1,000 (3,60)	1,000 (3,30)	1,000 (3,50)	1,000 (3,00)	1,000 (3,40)	1,000 (3,20)	1,000 (3,00)	1,000 (3,00)	1,000 (3,20)	1,000 (3,00)	1,000 (3,00)	1,000 (3,10)
縦断勾配による補正率 α G	1,000 (0,00)	1,000 (0,00)	1,000 (0,00)	1,000 (0,00)	1,000 (0,00)	1,000 (0,00)	1,000 (0,00)	1,000 (0,00)	1,000 (0,00)	1,000 (0,00)	1,000 (0,00)	1,000 (0,00)	1,000 (0,00)
大型車混入による補正率 α T	0,983 (2,40)	0,992 (1,09)	0,985 (0,69)	0,988 (1,72)	0,983 (0,48)	0,976 (3,51)	0,987 (1,94)	0,986 (2,00)	0,986 (0,51)	0,986 (2,00)	0,985 (1,81)	0,985 (1,81)	0,985 (1,81)
左折車混入による補正率 α L T	0,851 (62,7)						0,940 (22,8)		0,940 (22,8)			0,918 (32,1)	
(左折車の通過確率) f L	0,85		0,85				0,85		0,85			0,85	
(有効青時間) 秒	38		48				38		48			48	
(歩行者混入時間) 秒	36		46				36		46			46	
右折車混入による補正率 α R T													
(右折車の通過確率) R %													
(右折車の通過確率) f R													
(有効青時間) 秒													
(サイクル長) サイクル長													
飽和交通流量 S	1,673	1,984	1,791	1,926	1,757	1,856	1,972	1,793	1,786	1,778	1,778	1,778	
設計交通量 q	402 (126+276)	144	562	292	57	508 (58+450)	197	433	166	166	166	166	
流入部各車線の需要率	0,110	0,080	0,080	0,152	0,032	0,133	0,110	0,242	0,093	0,093	0,093	0,093	
現示の需要率	0,110	0,080	0,080	0,152	0,032	0,133	0,110	0,242	0,093	0,093	0,093	0,093	
有効青時間(秒)	38,0	15,0	48,0	48,0	11,1	38,0	15,0	48,0	48,0	48,0	48,0	48,0	
可能交通容量 C 1	1,069	297	562	711	486	1,119	207	659	499	499	499	499	
交通容量比 q/C 1	0,376	0,696	0,103	0,411	0,117	0,454	0,362	0,657	0,333	0,333	0,333	0,333	
交通容量の配分結果	OK	OK	OK	OK	OK	OK	OK	OK	OK	OK	OK	OK	

※ 交差点需要率 上限値

(C-L)/C = (130 - 17) / 130 = 0,869

C : サイクル長 (秒)、L : 損失時間 (秒)

※ \* : 交通容量(台/実1時間)

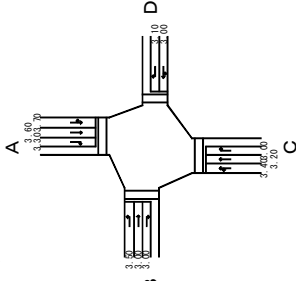
A: (北) 国道127号

B: (西) 国道128号

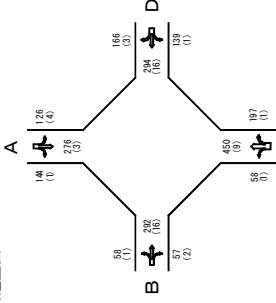
C: (南) 国道127号

D: (東) 国道128号

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	3φ	4φ	6φ
表示時間	0:38 Y:3 AR:3	0:15 Y:3 AR:3	0:46 Y:3 AR:0	0:46 Y:3 AR:0	0:8 Y:3 AR:3
表示時間	38	15	48	48	8
表示時間	5	5	2	5	5
表示時間	36	0	46	46	0

検討用資料 『地点1 現況 平日』

表-1 交差点の需要率の算出

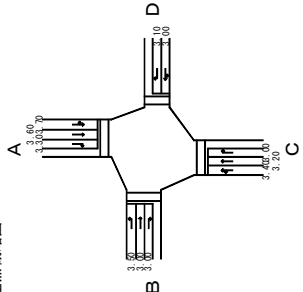
交差点名	南総文化ホール前交差点											
	A			B			C			D		
流入部	左折+直進	直進	右折	左折	直進	右折	左折+直進	直進	右折	左折+直進	右折	
車線数	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	
飽和交通流量の基本値 S B	2,000	2,000	1,800	1,800	2,000	1,800	2,000	2,000	1,800	2,000	1,800	
飽和交通流量による補正率 α w	1,000 (3.70)	1,000 (3.60)	1,000 (3.30)	1,000 (3.50)	1,000 (3.40)	1,000 (3.00)	1,000 (3.20)	1,000 (3.00)	1,000 (3.00)	1,000 (3.00)	1,000 (3.10)	
縦断勾配による補正率 α G	1,000 (0.00)	1,000 (0.00)	1,000 (0.00)	1,000 (0.00)	1,000 (0.00)	1,000 (0.00)	1,000 (0.00)	1,000 (0.00)	1,000 (0.00)	1,000 (0.00)	1,000 (0.00)	
大型車混入による補正率 α T	0.981 (2.74)	1,000 (1.36)	1,000 (0.00)	0.981 (2.70)	0.985 (2.45)	1,000 (0.00)	0.994 (0.86)	0.996 (0.52)	0.992 (1.14)	0.990 (1.40)	0.981 (2.70)	
左折車混入による補正率 α L T	0.878 (49.6)				0.940 (22.9)		0.940 (22.9)			0.928 (26.9)		
(左折車の通過確率) f L	0.85			0.85	0.85		0.85			0.85		
(有効青時間) 秒	29			58	29		27			58		
(歩行者現示時間) 秒	27			56						56		
右折車混入による補正率 α R T												
(右折車の通過確率) f R												
(有効青時間) 秒												
(サイクル長) S	1,723	1,482	1,800	1,482	1,985	1,800	1,869	1,992	1,786	1,837	1,766	
飽和交通流量 q	488 (121+367)	148	60	437 (50+387)	176	480	111	0.063	0.063	0.063	0.063	
設計交通量	11φ 2φ 3φ 4φ	0.132 0.132	0.082	0.082	0.082	0.082	0.082	0.082	0.082	0.082	0.082	
現示の需要率												
有効青時間(秒)		29.0			29.0							
可能交通容量 C 1		773	298	830	806	767	806	806	767	806	767	
交通容量比 q/C 1		0.631	0.497	0.117	0.449	0.118	0.542	0.542	0.395	0.626	0.228	
交通容量の配分結果		OK	OK	OK	OK	OK	OK	OK	OK	OK	OK	

※ 交差点需要率 上限値  
 $(C-L)/C = (139 - 17) / 139 = 0.878$   
 C : サイクル長 (秒)、L : 損失時間 (秒)

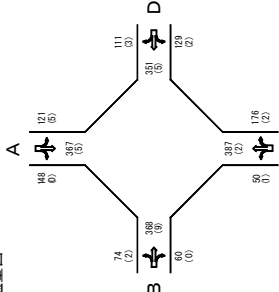
※ \* : 交通容量(台/実1時間)

- A: (北) 国道127号
- B: (西) 国道128号
- C: (南) 国道127号
- D: (東) 国道128号

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	3φ	4φ
車線数	0.29	1.3	0.23	1.3
有効青時間	29	23	58	8
損失時間	5	5	2	5
現示時間	27	0	56	0

検討用資料 『地点1 開店後 平日』

表-1 交差点の需要率の算出

交差点名	南総文化ホール前交差点											
	A			B			C			D		
流入部	左折+直進	直進	右折	左折	直進	右折	左折+直進	直進	右折	左折+直進	直進	右折
車線数	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1
飽和交通流量の基本値 S/B	2,000	2,000	1,800	1,800	2,000	1,800	2,000	2,000	1,800	2,000	2,000	1,800
飽和交通流量による補正率 α w	1,000 (3.70)	1,000 (3.60)	1,000 (3.30)	1,000 (3.50)	1,000 (3.40)	1,000 (3.00)	1,000 (3.20)	1,000 (3.00)	1,000 (3.00)	1,000 (3.00)	1,000 (3.00)	1,000 (3.10)
縦断勾配による補正率 α G	1,000 (0.00)	1,000 (0.00)	1,000 (0.00)	1,000 (0.00)	1,000 (0.00)	1,000 (0.00)	1,000 (0.00)	1,000 (0.00)	1,000 (0.00)	1,000 (0.00)	1,000 (0.00)	1,000 (0.00)
大型車混入による補正率 α T	0.982 (2.63)	0.981 (2.70)	0.981 (2.70)	0.981 (2.70)	0.981 (2.70)	0.981 (2.70)	0.981 (2.70)	0.981 (2.70)	0.981 (2.70)	0.981 (2.70)	0.981 (2.70)	0.981 (2.70)
左折車混入による補正率 α L T	0.870 (53.5)											
(左折車の通過確率) f L	0.85			0.85								
(有効青時間) 秒	29			58								
(歩行者混入時間) 秒	27			56								
右折車混入による補正率 α R T												
(右折車の通過確率) f R												
(有効青時間) 秒												
(サイクル長) S												
飽和交通流量	1,709	1,482	1,800	1,482	1,800	1,482	1,800	1,482	1,800	1,482	1,800	1,482
設計交通量 q	501 (134+367)		148	74	380	60	60	437 (50+387)	188	504 (41+363)	124	
流入部各車線の需要率	0.136	0.082	0.082	-	0.193	0.033	0.033	0.113	0.105	0.275	0.070	0.070
現示の需要率	0.136	0.082	0.082	-	0.193	0.033	0.033	0.113	0.105	0.275	0.070	0.070
有効青時間(秒)	29.0	23.0	23.0	58.0	58.0	11.1	49.7	29.0	23.0	58.0	58.0	11.5
可能交通容量 C i	770	298	298	630	521	497	806	506	296	764	477	
交通容量比 q/C i	0.661	0.497	0.497	0.117	0.463	0.121	0.542	0.542	0.636	0.660	0.260	
交通容量の配分結果	OK	OK	OK	OK	OK	OK	OK	OK	OK	OK	OK	OK

※ 交差点需要率 上限値

(C-L)/C = (139 - 17) / 139 = 0.878

C : サイクル長 (秒)、L : 損失時間 (秒)

※ \* : 交通容量(台/美1時間)

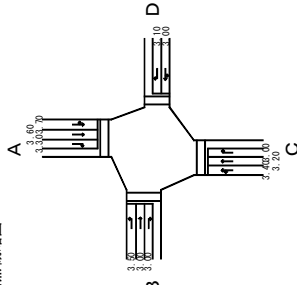
A: (北) 国道127号

B: (西) 国道128号

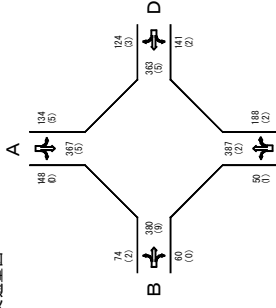
C: (南) 国道127号

D: (東) 国道128号

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	3φ	4φ
車線数	0.29 Y-3 AR-3	0.23 Y-3 AR-3	0.58 Y-3 AR-0	0.8 Y-3 AR-3
有効青時間	29	23	58	8
損失時間	5	5	2	5
有効容量	27	0	56	0

検討用資料 『地点2 現況 平日』

表-1 交差点の需要率の算出

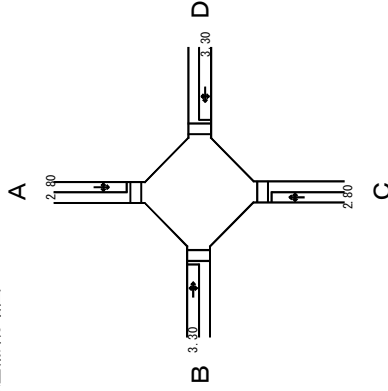
交差点名 流入部	(計画地西交差点)			
	A 左折・直進・右折	B 左折・直進・右折	C 左折・直進・右折	D 左折・直進・右折
車線の種類	1	1	1	1
車線数	2,000	2,000	2,000	2,000
飽和交通流率の基本値 SB	0.950	1,000	0.950	1,000
車線幅員による補正率 α w	(2.80)	(3.30)	(2.80)	(3.30)
m	1,000	1,000	1,000	1,000
縦断勾配による補正率 α G	(0.00)	(0.00)	(0.00)	(0.00)
(縦断勾配) %	1,000	0.976	1,000	0.990
大型車混入による補正率 α T	(0.00)	(3.45)	(0.00)	(1.45)
(大型車混入率) %	0.799	0.975	0.850	0.999
左折車混入による補正率 α L T	(37.5)	(9.2)	(32.0)	(0.5)
(左折率) L %	0.85	0.85	0.85	0.85
(左折車の通過確率) f L	15	49	49	49
(有効青時間) 秒	13	47	47	47
(発行青現示時間) 秒				
右折車混入による補正率 α R T	(59.4)	(0.0)	(24.0)	(4.3)
(右折率) R %	0.581	0.581	0.581	0.552
(右折車の通過確率) f R	49	90	49	49
(有効青時間) 秒	1,518	1,903	1,615	1,859
(サイクル長) 秒	96	638	25	552
飽和交通流率 S	(36+3+57)	(59+57+0)	(8+11+6)	(3+52+24)
設計交通量 q	0.063	0.335	0.015	0.297
流入部各車線の需要率	1φ			
現示の需要率	2φ	0.063		0.413
	3φ			0.063
	1φ			0.335
	2φ		8.0	サイクル長(秒)
	3φ			90
有効青時間(秒)				
可能交通容量 C i	253	1,036	144	49.0
交通容量比 q/C i	0.379	0.616	0.174	1.012
交通容量の照査結果	OK	OK	OK	OK

※ 交差点需要率 上限値  
 $(C-L)/C = (90 - 15) / 90 = 0.833$   
 C : サイクル長 (秒)、L : 損失時間 (秒)

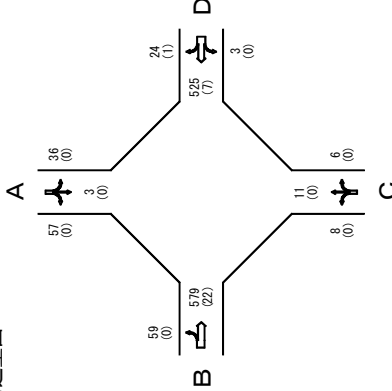
※ \* : 交通容量(台/実1時間)

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

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	3φ
表示時間	G:8 Y:3 AR:3	G:15 Y:3 AR:3	G:49 Y:3 AR:3
有効青時間	8	15	49
損失時間	5	5	5
発行青現示時間	0	13	47

検討用資料 『地点2 開店後 平日』

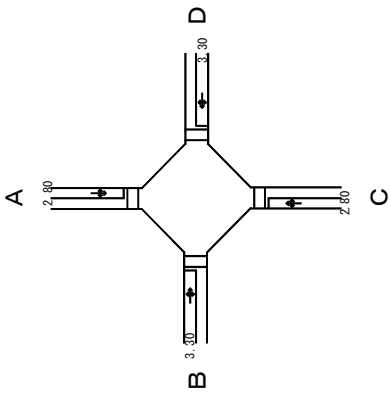
表-1 交差点の需要率の算出

交差点名	(計画地西交差点)			
	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
飽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	$\alpha_w$	1,000	0,950	1,000
(車線幅員)	m	(2.80)	(3.30)	(3.30)
縦断勾配による補正率	$\alpha_G$	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	$\alpha_T$	1,000	0,978	1,000
(大型車混入率)	%	(0.00)	(3.26)	(0.00)
左折車混入による補正率	$\alpha_{LT}$	0,792	0,975	0,850
(左折率)	L %	(45.0)	(8.7)	(32.0)
(左折車の通過確率)	f L	0,85	0,85	0,85
(有効青時間)	秒	16	69	69
(発行者現示時間)	秒	14	67	67
右折車混入による補正率	$\alpha_{RT}$	1,000	1,000	0,919
(右折率)	R %	(52.3)	(0.0)	(24.0)
(右折車の通過確率)	f R	0,561	0,561	0,533
(有効青時間)	秒	69	69	69
(サイクル長)	秒	110	110	110
飽和交通流率	S	1,505	1,907	1,615
設計交通量	q	109	675	25
流入部各車線の需要率		(49+3+57)	(59+616+0)	(8+11+6)
現示の需要率		0,072	0,354	0,015
0.072			0,015	0,331
0.072				
0.354				
0.331				
0.441				
0.864				
サイクル長(秒)			7.0	
110				
可能交通容量	C i	219	1,196	103
交通容量比	q/C i	0,498	0,564	0,243
交通容量の照査結果		OK	OK	OK

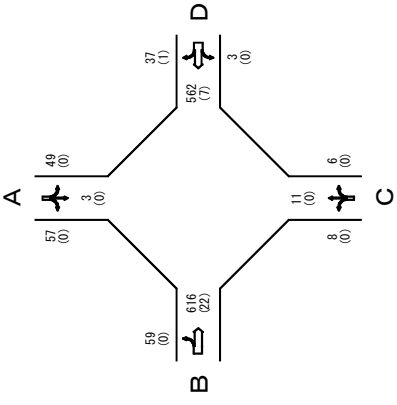
※ 交差点需要率 上限値  
 $(C-L)/C = (110 - 15) / 110 = 0.864$   
 C : サイクル長 (秒)、L : 損失時間 (秒)

※ \* : 交通容量(台/実1時間)  
 A : (北)  
 B : (西) 国道128号  
 C : (南)  
 D : (東) 国道128号

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	3φ
現示			
表示時間	G:7 Y:3 AR:3	G:16 Y:3 AR:3	G:69 Y:3 AR:3
有効青時間	7	16	69
損失時間	5	5	5
現示台数	0	13	47
			C=10 G=95 L=15