

大規模小売店舗立地法手続きに係る 交差点処理計画

(仮称) ツルハドラッグ富野岡店

<添付資料：大規模小売店舗立地法施行規則 第四条第一項第五号>

駐車場の自動車の出入口の形式又は来客の自動車の方向別台数の
予測の結果等駐車場の自動車の出入口の数及び位置を設定するために必要な事項

目次

1. 交差点処理計画の概要	1
2. 駐車場出入口における入庫台数の検討	1
2.1. 当該計画店舗駐車場概要	1
2.2. 方向別自動車台数の設定	1
2.3. 入口の入庫台数	6
3. 交通量調査	7
3.1. 交通量調査概要	7
4. 現況と開店後における交通量の比較	8
4.1. 交差点処理能力の検討	8
4.2. 方向別交通量	9
4.3. 交差点需要率の比較	10
資 料	11
<1> ピーク時来台数及び必要駐車台数	12
<2> 交差点幾何構造・信号現示・飽和交通流率	13
<3> 交通量調査結果	17
・ 方向別交通量	17

1. 交差点処理計画の概要

「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」に基づいて算出したピーク時発生交通量¹を用いて、自動車の方向別台数を予測し、当該計画店舗周辺の交差点にて交通量調査を行い、当該駐車場形式を踏まえて交通量について検討した。

なお、本検討に係る交通予測については、平成12年12月通商産業省産業政策局流通産業課「交通対策に関するケーススタディ」の手順に準拠している。

¹(資料<1> ピーク時来台数及び必要駐車台数参照)

2. 駐車場出入口における入庫台数の検討

2.1. 当該計画店舗駐車場概要

- ・ 駐車場形式 : 自走式
- ・ 出入口等 : 合計2箇所

2.2. 方向別自動車台数の設定

駐車場出入口の数や位置の妥当性を検討するため、以下の手順に従い、出入口の方向別自動車台数を設定した。ただし、4)ゾーン別世帯構成比の算定には、国勢調査(平成27年)における町丁目別世帯を適用した。

- 1)来店者の分布範囲の設定
- 2)アクセス経路の設定
- 3)来店者の分布範囲の分割(ゾーニング)
- 4)ゾーン別世帯構成比の算定
- 5)方面別ピーク時自動車来店台数の設定
- 6)方向別自動車台数の設定

1)来店者の分布範囲の設定

当該計画店舗における来店者の分布範囲は店舗を中心とした半径2.0kmとした。

2)アクセス経路の設定

来店者の分布範囲内の幹線道路網上に、当該計画店舗までの広域のアクセス経路を方向別に設定した。また、当該計画店舗周辺道路についてはアクセス経路²からの最短経路を設定した。

²(図-1 広域アクセス経路参照)

A) 広域アクセス経路

1) で設定した来店者の分布範囲内では、広域アクセス経路に該当する幹線道路は、「周辺市道」「国道293号」の2経路である。ここでは、この経路を主なアクセス経路とし設定した。

B) 周辺アクセス経路

当該店舗周辺は、周辺アクセス経路が「国道293号」の1経路となる。

3) 来店者の分布範囲の分割（ゾーニング）

2) で設定したアクセス経路及び来店者の分布範囲等の影響を勘案し、経路から境界の町丁目を目安に、当該店舗を中心とした半径2.0km以内の範囲を地図上でA～Cの3つ³⁾に分割した。

³⁾(図-2 ゾーン区分参照)

4) ゾーン別世帯構成比の算定

国勢調査の結果より、町丁目別世帯を適用した場合の、当該来店者の分布範囲の総世帯数は、3,860世帯である。この世帯数を、3) で設定したゾーニングに従って集計し、ゾーン別の世帯数構成比を算定し、表 - 1に示した。

表 - 1 ゾーン別世帯数構成比

ゾーン	ゾーン別世帯数（構成比）
A方面	464世帯(12.0%)
B方面	3,119世帯(80.8%)
C方面	277世帯(7.2%)
計	3,860世帯(100.0%)

5) 方面別ピーク時自動車来店台数の設定

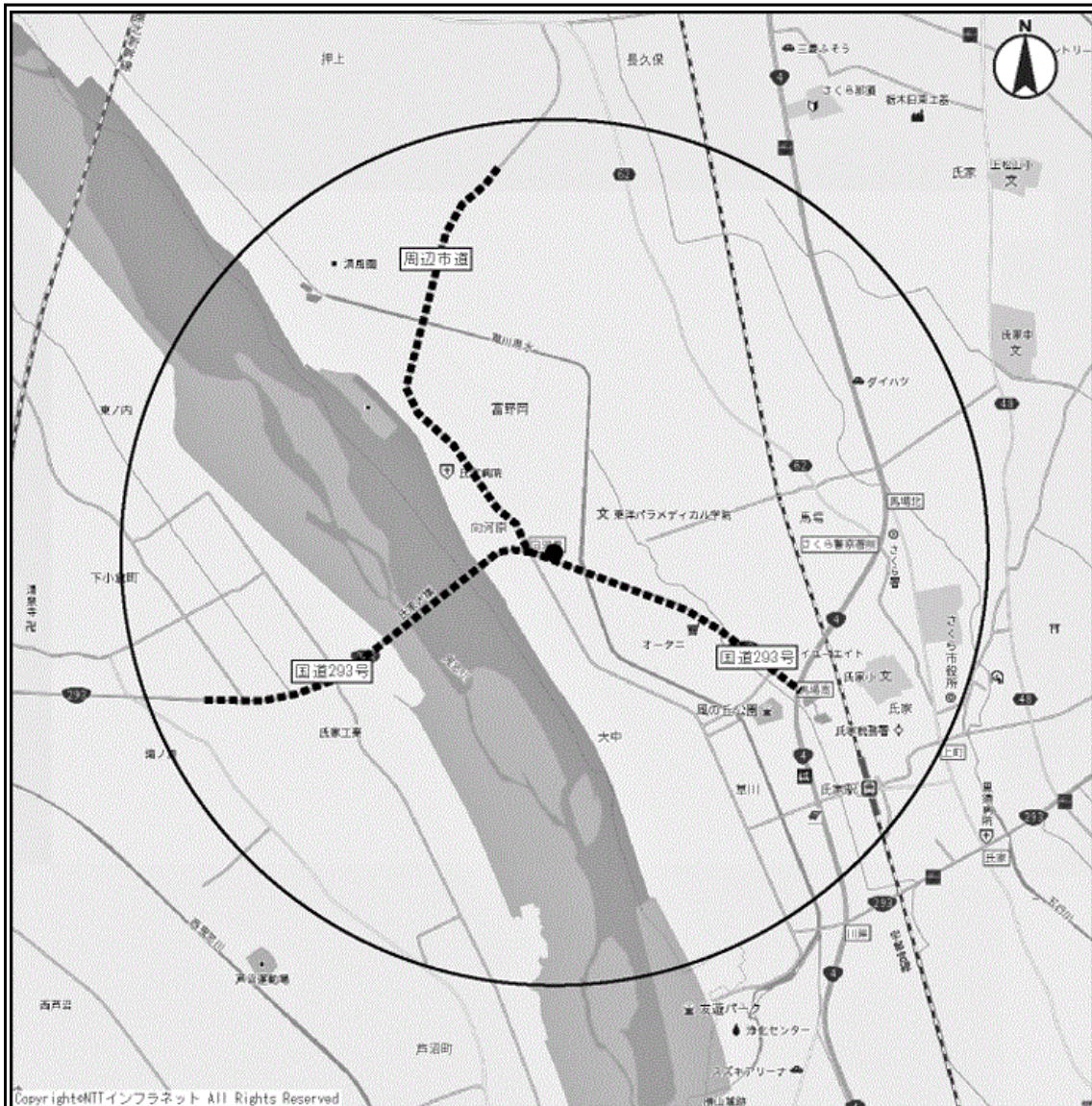
指針の計算式で算出したピーク1時間当たりの自動車来店台数101台⁴⁾に、4) で算定したゾーン別世帯構成比を乗じて予測した方向別ピーク時自動車来店台数を設定した。

⁴⁾(資料<1> ピーク時来店台数及び必要駐車台数参照)

6) 方向別自動車台数の設定

各方面別自動車来店台数をその方面を分担するアクセス経路に割振り⁵⁾、来店経路の方向別自動車台数を設定した。

⁵⁾(別紙 来退店経路図（広域）参照)



- 凡 例
- : 計画地
 - : 当該店舗を中心とした半径2.0km
 - : アクセス経路
- アクセス経路: 「周辺市道」「国道293号」

図 - 1 広域アクセス経路



縮尺 1.0km

- 凡 例
- : 計画地
 - : 当該店舗を中心とした半径2.0km
 - : ゾーン区分
 - 世帯数合計 : 3,860世帯

図 - 2 ゾーン区分

方面別丁町字別世帯数

A方面	地域名称	世帯数総数	面積占有率	世帯数
	栃木県宇都宮市下小倉町	526	1.50	7.87
	栃木県さくら市氏家	4769	0.09	4.10
	栃木県さくら市押上	229	2.88	6.58
	栃木県さくら市長久保	131	48.41	63.42
	栃木県さくら市馬場	1056	20.77	219.30
	栃木県さくら市富野岡	96	96.58	92.72
	栃木県さくら市向河原	145	48.11	69.75
	合計			464

B方面	地域名称	世帯数総数	面積占有率	世帯数
	栃木県宇都宮市下小倉町	526	0.00	0.02
	栃木県宇都宮市芦沼町	247	4.32	10.67
	栃木県さくら市氏家	4769	9.19	438.08
	栃木県さくら市卯の里1丁目	196	100.00	196.00
	栃木県さくら市卯の里2丁目	148	100.00	148.00
	栃木県さくら市卯の里3丁目	170	75.28	127.97
	栃木県さくら市卯の里4丁目	56	99.13	55.51
	栃木県さくら市卯の里5丁目	66	1.87	1.23
	栃木県さくら市大中	59	84.05	49.59
	栃木県さくら市草川	1189	89.41	1063.12
	栃木県さくら市馬場	1056	78.35	827.39
	栃木県さくら市北草川1丁目	66	100.00	66.00
	栃木県さくら市北草川2丁目	131	100.00	131.00
	栃木県さくら市富野岡	96	3.23	3.10
	栃木県さくら市向河原	145	0.61	0.89
	合計			3,119

C方面	地域名称	世帯数総数	面積占有率	世帯数
	栃木県宇都宮市下小倉町	526	39.95	210.14
	栃木県宇都宮市芦沼町	247	16.11	39.78
	栃木県さくら市大中	59	5.59	3.30
	栃木県さくら市草川	1189	0.81	9.66
	栃木県さくら市富野岡	96	0.20	0.19
	栃木県さくら市向河原	145	9.68	14.04
	合計			277

※面積占有率と世帯数は小数点第2位まで表示しております。
その為、合計が一致しない場合がございます。

2.3. 入口の入庫台数

年間の平均的な休祭日、平日のピーク1時間に予測される来客の自動車の方面別来店台数の予測の算出結果を表 - 2、駐車場出入口別来店台数の予測の算出結果を表 - 3に示す。

表 - 2 方面別ピーク時自動車来店台数

ゾーン	A方面	B方面	C方面
比率(100.0%)	12.0%	80.8%	7.2%
ピーク時来店台数 (101台/時)	12台/時	82台/時	7台/時

表 - 3 駐車場出入口別来店台数

	駐車場出入口		
	出入口	出入口	合計
分担比率	9.6%	90.4%	100.0%
予測来店台数	10台/時	91台/時	101台/時

当該店舗駐車場において来店車両が流入できる出入口等は合計2ヶ所設置してある。

出入口 : (A方面 + C方面) / 2 = 10台

出入口 : (A方面 + C方面) / 2 + B方面 = 91台

3. 交通量調査

当該計画店舗周辺1箇所において、下記のとおり交差点交通量調査を実施した。

3.1. 交通量調査概要

調査場所	調査年月日	
交差点A (向河原)	令和 6年 5月26日(日)	令和 6年 5月27日(月)
調査方向	交差点流入全方向(数取器による)	
車種区分	普通車、大型車の車種区分(ナンバープレート頭番号により判別)	

表 - 4 車種区分

車種	ナンバープレート頭番号	備考
大型車	0,1,2,8,9	8ナンバーは形状により判断する。 (例)パトカー：普通車 運転免許教習車：普通車
普通車	3,4,5,6,7,8	

4. 現況と開店後における交通量の比較

4.1. 交差点処理能力の検討

各交差点について交差点需要率を算出し、開店後の来店者の影響による交差点の処理能力を現況と比較した。

方向別発生集中(来店/退店)交通量の予測

方向別発生集中交通量の予測は、「2.1.当該計画店舗駐車場概要 2.2.方向別自動車台数の設定」において算出した自動車の来店台数を考慮し、退店台数は来店台数と同じ台数が退店すると想定して予測することとした。

また、指針の計算式による来店台数は、年間の平均的な休祭日における予測台数であるが、平日においても休日と同じ台数が来店するものとした。

将来交通量の予測

・将来一般交通量

現況の交通量調査結果を将来一般交通量とした。

・将来交通量の予測

将来交通量は、将来一般交通量と方向別発生集中交通量を加算した結果とする。また、予測時間帯は当該店舗の営業時間内における交差点交通量のピーク時間帯とし、表-5に示した。

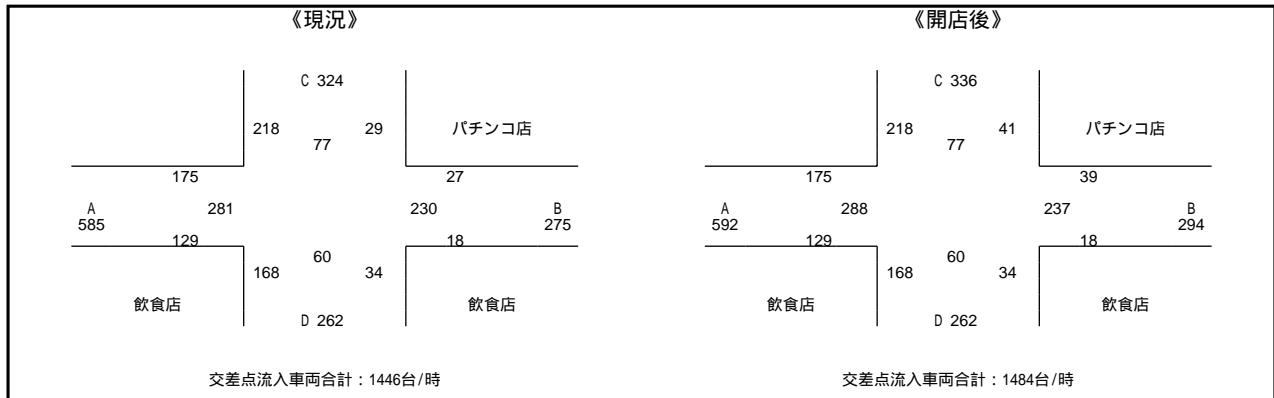
表-5 ピーク時間帯

調査地点	休日	平日
交差点A(向河原)	11時台	17時台

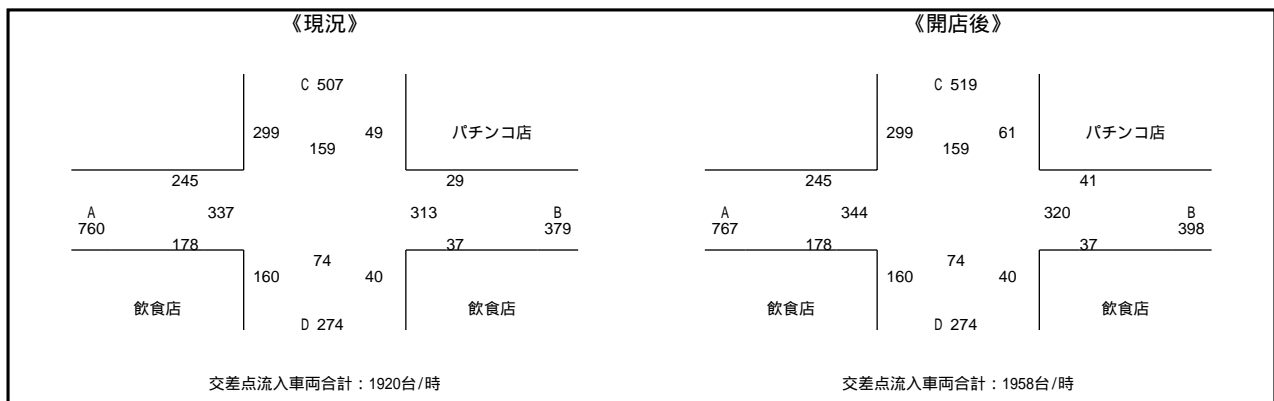
4.2. 方向別交通量

交通量調査を行った各交差点について、現況と開店後の方向別交通量を比較した。

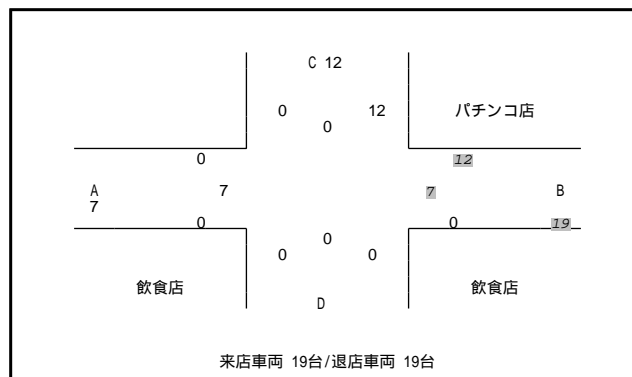
【交差点 A (向河原)】
 < 休日 / 11時台 > 増加台数 38台



< 平日 / 17時台 > 増加台数 38台



【交差点車両増加台数 (網掛けなし：来店車両 / 網掛け：退店車両)】



4.3. 交差点需要率の比較

表 - 6 交差点A (向河原) 需要率

	休日		平日	
	現況	開店後	現況	開店後
需要率	0.497	0.501	0.627	0.631
現況と開店後の差	0.004		0.004	
ピーク時間帯	11時台		17時台	

一般的に交差点需要率が0.9以下であれば円滑な交通処理が可能であると考えられます。

資 料

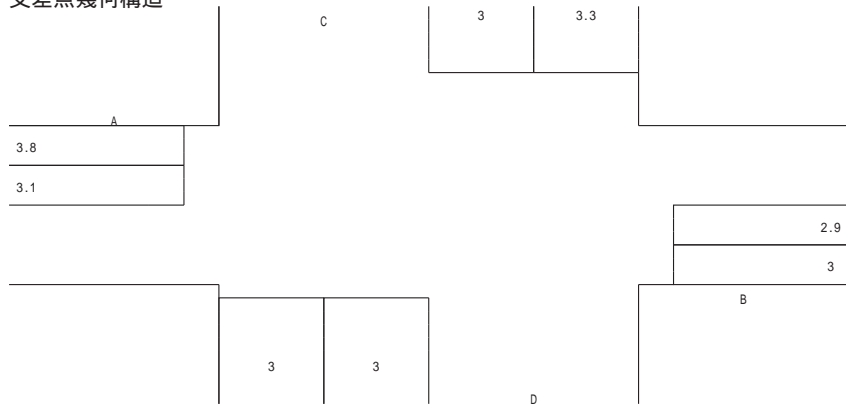
<1> ピーク時来台数及び必要駐車台数
 指針による必要駐車台数算出式

事項等		各事項算出のための計算式
地区の区分	その他地区	
行政人口	43,900人	令和6年5月 住民基本台帳
S:店舗面積	1.099千m ²	1099m ² ÷1,000
A:店舗面積あたりの来店客数原単位	1067.03/千m ²	人口40万人未満の場合 1100-30*S
α:補正係数	1	
B:ピーク率	14.40%	指針の基準値
C:自動車分担率	90%	人口10万人以下且つその他地区の場合 駅からの距離に関わらず90
D:平均乗車人員	1.5人/台	店舗面積5000m ² 未満の場合 1.5(固定値)
E:平均駐車時間係数	0.343280952	店舗面積20000m ² 未満の場合 (30+5.5*S)/105
必要駐車台数	35台	$A \times \alpha \times S \times B \times C \div D \times E$
ピーク時来台数	101台/時	$A \times \alpha \times S \times B \times C \div D$
1日当たりの来台数	704台/日	$A \times \alpha \times S \times C \div D$

< 2 > 交差点幾何構造・信号現示・飽和交通流率

交差点A（向河原）・休日・現況

交差点幾何構造



信号現示

	1	2	3
流図			
青時間	36秒	8秒	53秒
クリアランス時間	Y4秒	Y2秒 AR2秒	Y3秒 AR2秒
有効青時間	38秒	8秒	54秒
歩行者青時間	18秒	-	38秒
サイクル長	110秒		
現示の需要率	0.135	0.103	0.259
交差点の需要率	0.497		

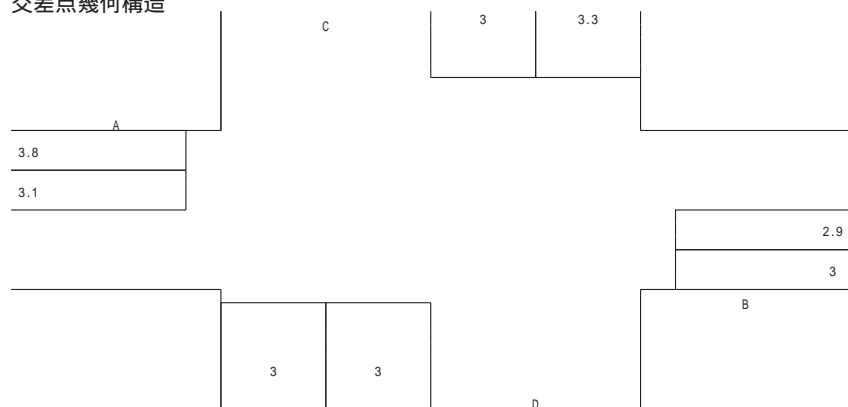
交差点A（向河原）・休日・現況

飽和交通流率一覧表

流入部	A		B		C		D		現示の 需要率	交差点 の需要 率
	左+直	右	直	右	左+直	右	左+直	右		
車線数	1	1	1	1	1	1	1	1		
飽和交通流率基本値	2000	1800	2000	1800	2000	1800	2000	1800		
車線幅員による補正値 w (車線幅員)m	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00		
縦断勾配による補正値 i (縦断勾配)%	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00		
大型車混入による補正率 T (大型車混入率)%	0.99	0.98	1.0	1.0	0.99	1.0	0.99	1.0		
左折車混入による補正率 LT (左折率)%	0.89				0.92		0.85			
(歩行者による低減率)fp (有効青時間)秒	54	54	54	54	38	8	38	8		
(歩行者用青時間)秒	38				18		18			
右折車混入による補正率 RT (右折率)%										
(右折車通過確率)f (有効青時間)秒		0.79		0.75		0.94		0.93		
(現示変わり目のさばげ台数増分 /h)Ker (交差点内滞留台数 /C)K		2		2		33		33		
飽和交通流率S	1,762	-	2,000	-	1,822	1,800	1,683	1,800		
設計交通量q	456	129	230	27	106	218	228	34		
流入部の需要率	0.259		0.115		0.058	0.103	0.135	0.001		
必要現示率	1				0.058		0.135		0.135	0.497
	2					0.103		0.001	0.103	
	3	0.259		0.115					0.259	
可能交通量	865	657	982	616	629	747	581	731		
混雑度(設計交通量/可能交通量)	0.527	0.196	0.234	0.044	0.169	0.292	0.392	0.047		

交差点A (向河原)・休日・開店後

交差点幾何構造



信号現示

	1	2	3
流図			
青時間	36秒	8秒	53秒
クリア時間	Y4秒	Y2秒 AR2秒	Y3秒 AR2秒
有効青時間	38秒	8秒	54秒
歩行者青時間	18秒	-	38秒
サイクル長	110秒		
現示の需要率	0.135	0.103	0.263
交差点の需要率	0.501		

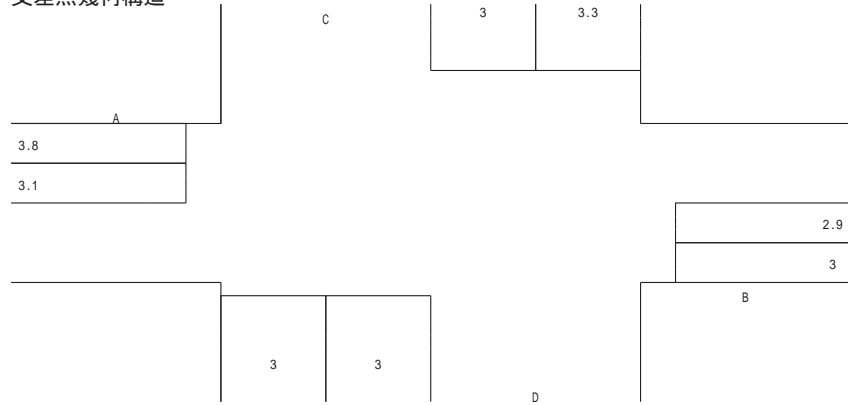
交差点A (向河原)・休日・開店後

飽和交通流率一覧表

流入部	A		B		C		D		現示の 需要率	交差点 の需要 率
	左+直	右	直	右	左+直	右	左+直	右		
車線数	1	1	1	1	1	1	1	1		
飽和交通流率基本値	2000	1800	2000	1800	2000	1800	2000	1800		
車線幅員による補正値 w (車線幅員)m	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00		
縦断勾配による補正値 i (縦断勾配)%	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00		
大型車混入による補正率 T (大型車混入率)%	0.99	0.98	1.0	1.0	0.99	1.0	0.99	1.0		
左折車混入による補正率 LT (左折率)%	0.89				0.9		0.85			
(歩行者による低減率)fp (有効青時間)秒	54	54	54	54	38	8	38	8		
(歩行者用青時間)秒	38				18		18			
右折車混入による補正率 RT (右折率)%										
(右折車通過確率)f (有効青時間)秒		0.78		0.74		0.94		0.93		
(現示変わり目のさばげ台数増分 /h)Ker (交差点内滞留台数 /C)K		2		2		33		33		
飽和交通流率S	1,762	-	2,000	-	1,782	1,800	1,683	1,800		
設計交通量q	463	129	237	39	118	218	228	34		
流入部の需要率	0.263		0.119		0.066	0.103	0.135	0.001		
必要現示率	1				0.066		0.135		0.135	0.501
	2					0.103		0.001	0.103	
	3	0.263		0.119					0.263	
可能交通量	865	647	982	605	616	747	581	731		
混雑度(設計交通量/可能交通量)	0.535	0.199	0.241	0.064	0.192	0.292	0.392	0.047		

交差点A (向河原)・平日・現況

交差点幾何構造



信号現示

	1	2	3
流図			
青時間	38秒	8秒	60秒
クリアランス時間	Y4秒	Y2秒 AR2秒	Y4秒 AR2秒
有効青時間	40秒	8秒	61秒
歩行者青時間	20秒	-	45秒
サイクル長	120秒		
現示の需要率	0.139	0.151	0.337
交差点の需要率	0.627		

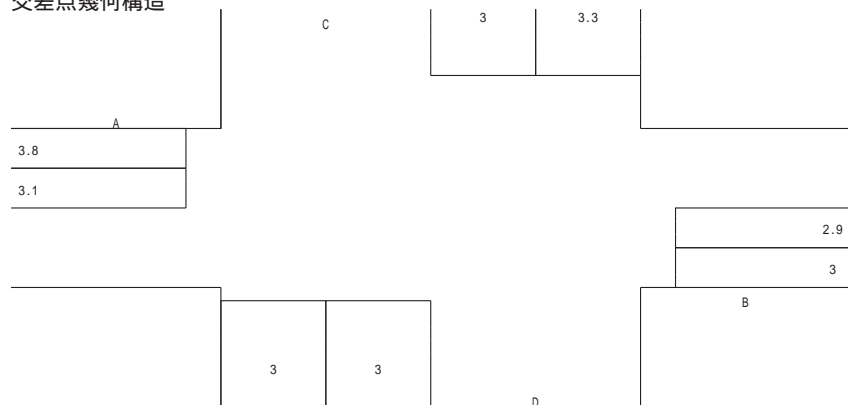
交差点A (向河原)・平日・現況

飽和交通流率一覧表

流入部	A		B		C		D		現示の 需要率	交差点 の需要 率
	左+直	右	直	右	左+直	右	左+直	右		
車線数	1	1	1	1	1	1	1	1		
飽和交通流率基本値	2000	1800	2000	1800	2000	1800	2000	1800		
車線幅員による補正値 w (車線幅員)m	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00		
縦断勾配による補正値 i (縦断勾配)%	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00		
大型車混入による補正率 T (大型車混入率)%	0.98	1.0	1.0	0.95	0.99	0.99	0.99	0.98		
左折車混入による補正率 LT (左折率)%	0.88				0.93			0.85		
(歩行者による低減率)fp (有効青時間)秒	61	61	61	61	40	8	40	8		
(歩行者用青時間)秒	45				20		20			
右折車混入による補正率 RT (右折率)%										
(右折車通過確率)f (有効青時間)秒		0.72		0.7		0.93		0.85		
(現示変わり目のさばけ台数増分 /h)Ker (交差点内滞留台数 /C)K		2		2		30		30		
飽和交通流率S	1,725	-	2,000	-	1,841	1,782	1,683	1,764		
設計交通量q	582	178	313	29	208	299	234	40		
流入部の需要率	0.337		0.157		0.113	0.151	0.139	0.006		
必要現示率	1				0.113		0.139		0.139	0.627
	2					0.151		0.006	0.151	
	3	0.337		0.157					0.337	
可能交通量	877	601	1,017	549	614	689	561	591		
混雑度(設計交通量/可能交通量)	0.664	0.296	0.308	0.053	0.339	0.434	0.417	0.068		

交差点A (向河原)・平日・開店後

交差点幾何構造



信号現示

	1	2	3
流図			
青時間	38秒	8秒	60秒
クリア時間	Y4秒	Y2秒 AR2秒	Y4秒 AR2秒
有効青時間	40秒	8秒	61秒
歩行者青時間	20秒	-	45秒
サイクル長	120秒		
現示の需要率	0.139	0.151	0.341
交差点の需要率	0.631		

交差点A (向河原)・平日・開店後

飽和交通流率一覧表

流入部	A		B		C		D		現示の 需要率	交差点 の需要 率
	左+直	右	直	右	左+直	右	左+直	右		
車線数	1	1	1	1	1	1	1	1		
飽和交通流率基本値	2000	1800	2000	1800	2000	1800	2000	1800		
車線幅員による補正値 w (車線幅員)m	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00		
縦断勾配による補正値 i (縦断勾配)%	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00		
大型車混入による補正率 T (大型車混入率)%	0.98	1.0	1.0	0.97	0.99	0.99	0.99	0.98		
左折車混入による補正率 LT (左折率)%	0.88				0.92			0.85		
(歩行者による低減率)fp (有効青時間)秒	61	61	61	61	40	8	40	8		
(歩行者用青時間)秒	45				20		20			
右折車混入による補正率 RT (右折率)%										
(右折車通過確率)f (有効青時間)秒		0.71		0.69			0.93	0.85		
(現示変わり目のさばげ台数増分 /h)Ker (交差点内滞留台数 /C)K		2		2			30	30		
飽和交通流率S	1,725	-	2,000	-	1,822	1,782	1,683	1,764		
設計交通量q	589	178	320	41	220	299	234	40		
流入部の需要率	0.341		0.160		0.121	0.151	0.139	0.006		
必要現示率	1				0.121		0.139		0.139	0.631
	2					0.151		0.006	0.151	
	3	0.341		0.160					0.341	
可能交通量	877	590	1,017	549	607	689	561	591		
混雑度(設計交通量/可能交通量)	0.672	0.302	0.315	0.075	0.362	0.434	0.417	0.068		

出入口②における右折車両に関する交通容量の検討

下記、計算手法を用い出入口②における右折の可能最大交通容量を求める。

※「社団法人交通工学研究会 改訂 平面交差の計画と設計 基礎編 P.82」より引用。

$$C_{p,x} = v_{c,x} \frac{\exp(-v_{c,x} t_{c,x} / 3600)}{1 - \exp(-v_{c,x} t_{f,x} / 3600)}$$

ただし、

- $C_{p,x}$: 従道路流入部の方向別交通流 (x は直進、右折、左折の別) の横断可能容量 [台/時]
- $v_{c,x}$: 従道路の各方向別交通流が交錯する交通流の交通流率 [台/時]
- $t_{c,x}$: 従道路の方向別交通流の臨界ギャップ [秒]
- $t_{f,x}$: 従道路の方向別交通流の追従車頭時間 [秒]

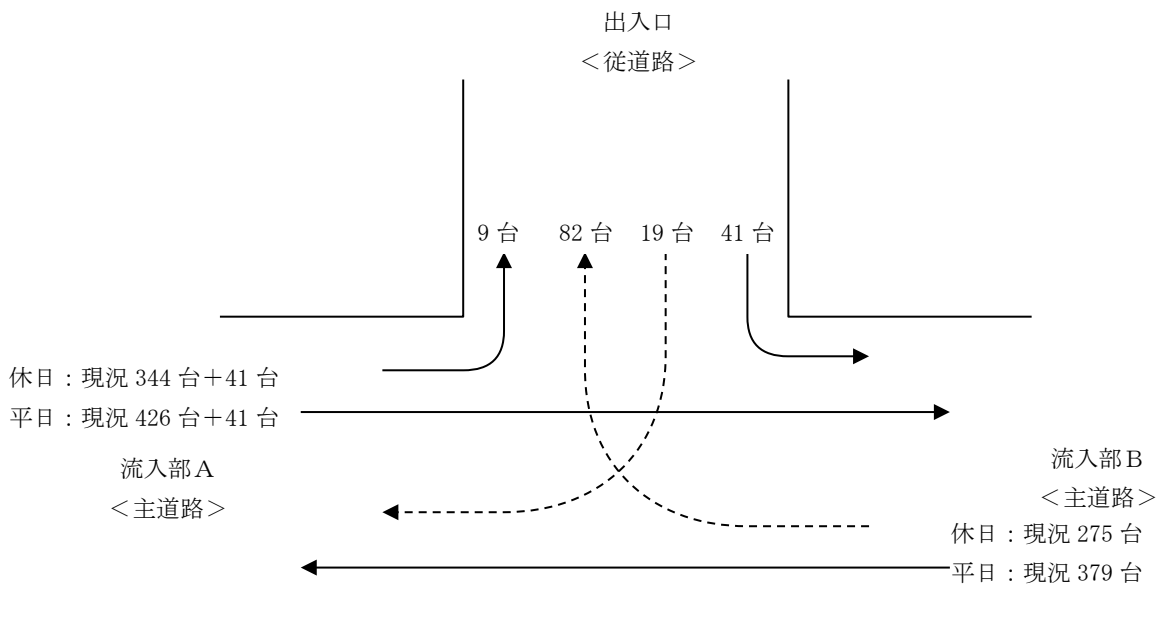
・ $t_{c,x}$ 、 $t_{f,x}$ は HCM2000 の例を用いた。

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)	
主道路からの左折	4.1	4.1	2.2
従道路からの右折	6.2	6.9	3.3
従道路の直進	6.5	6.5	4.0
従道路からの左折	7.1	7.5	3.5

※ 通行は米国方式のため計算に採用する値は右・左折は逆となる。

【出入口②】

模式図 (道路の交通量は、交差点Aの交通量調査結果を用いた。)



- HCM2000 を用いた主道路からの右折の交通容量（右折入庫）

単位：台／時

	休日	平日
基本臨界ギャップ(秒)	4.1	4.1
基本追従車頭時間(秒)	2.2	2.2
対向交通量(台)	385+9 = 394	467+9 = 476
主道路からの右折の交通量	82	82
可能最大交通容量	1,176	1,097

- 計算過程

基本臨界ギャップ(秒) t_{cx} 4.1

基本追従車頭時間(秒) t_{fx} 2.2

exp 底が e である指数関数

e 自然対数の底 2.71828・・・

休日

対向交通量(台) v_{cx} 394

可能最大交通容量 $= v_{cx} \times \exp(-v_{cx} \times t_{cx} / 3600) / (1 - \exp(-v_{cx} \times t_{fx} / 3600))$

$= 394 \times \exp(-1 \times 394 \times 4.1 / 3600) / (1 - \exp(-1 \times 394 \times 2.2 / 3600))$

$= 394 \times \exp(-0.44872) / (1 - \exp(-0.24078))$

$= 394 \times 0.63844 / (1 - 0.78602)$

$\approx 1,176$

平日

対向交通量(台) v_{cx} 476

可能最大交通容量 $= v_{cx} \times \exp(-v_{cx} \times t_{cx} / 3600) / (1 - \exp(-v_{cx} \times t_{fx} / 3600))$

$= 476 \times \exp(-1 \times 476 \times 4.1 / 3600) / (1 - \exp(-1 \times 476 \times 2.2 / 3600))$

$= 476 \times \exp(-0.54211) / (1 - \exp(-0.29089))$

$= 476 \times 0.58152 / (1 - 0.7476)$

$\approx 1,097$

上記の結果より、出入口での右折入庫（主道路からの右折）は、可能最大交通容量を下回る結果となり、来退店車両による影響は軽微であると考えられる。

・ HCM2000 を用いた従道路からの右折の交通容量（右折出庫）

単位：台／時

	休日	平日
基本臨界ギャップ(秒)	7.1	7.1
基本追従車頭時間(秒)	3.5	3.5
対向交通量(台)	$385 + 275 + 82 = 742$	$467 + 379 + 82 = 928$
従道路からの右折の交通量	9	9
可能最大交通容量	334	250

・ 計算過程

基本臨界ギャップ(秒) t_{cx} 7.1

基本追従車頭時間(秒) t_{fx} 3.5

exp 底が e である指数関数

e 自然対数の底 2.71828・・・

休日

対向交通量(台) v_{cx} 742

可能最大交通容量 $= v_{cx} \times \exp(-v_{cx} \times t_{cx} / 3600) / (1 - \exp(-v_{cx} \times t_{fx} / 3600))$

$= 742 \times \exp(-1 \times 742 \times 7.1 / 3600) / (1 - \exp(-1 \times 742 \times 3.5 / 3600))$

$= 742 \times \exp(-1.46339) / (1 - \exp(-0.72139))$

$= 742 \times 0.23145 / (1 - 0.48608)$

$\doteq 334$

平日

対向交通量(台) v_{cx} 928

可能最大交通容量 $= v_{cx} \times \exp(-v_{cx} \times t_{cx} / 3600) / (1 - \exp(-v_{cx} \times t_{fx} / 3600))$

$= 928 \times \exp(-1 \times 928 \times 7.1 / 3600) / (1 - \exp(-1 \times 928 \times 3.5 / 3600))$

$= 928 \times \exp(-1.83022) / (1 - \exp(-0.90222))$

$= 928 \times 0.16038 / (1 - 0.40567)$

$\doteq 250$

上記の結果より、出入口での右折出庫（従道路からの右折）は、可能最大交通容量を下回る結果となり、来退店車両による影響は軽微であると考ええる。