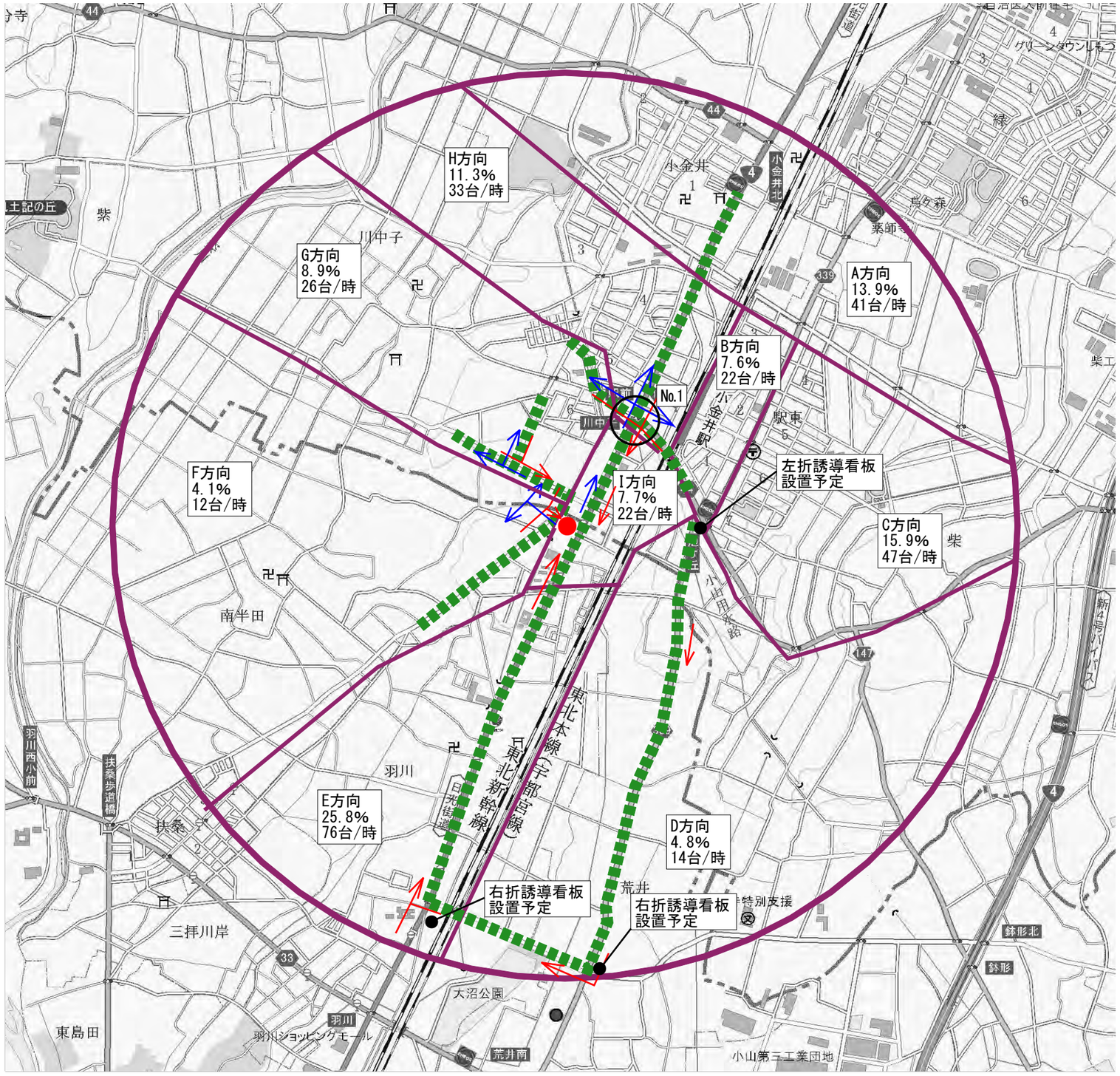
図面No. 8
方面別来台数予測図




必要駐車場台数

| | | |
|---|---|---|
| 店舗面積　3,402 ㎡ | S | 3.402 |
| 店舗面積当たり日来店客数原単位<br>40万人未満、その他地域、S<5（1,100-30S） | A | 998 |
| ピーク率 | B | 0.144 |
| 自動車分担率（10万人未満、その他地域） | C | 0.90 |
| 平均乗車人員（5千m2未満） | D | 1.50 |
| 平均駐車時間係数（2万m²未満）<br>（30+5.5S）÷105 | E | 0.464 |
| 補正係数（その他） | α | 1.0 |
| 必要な駐車台数（S×A×α×B×C÷D×E） | Q | 136 |
| | | |
| 1日当たりの来店客数（S×A×α） | | 3,395 |
| 1日当たりの来店台数（S×A×α×C÷D） | | 2,037 |
| ピーク時の来店台数(S×A×α×B×C÷D) | | 293 |

| 方向 | | 世帯数 | 世帯構成比 | ピーク1時間来台数 | ピーク1日来台数 |
|---|---|---|---|---|---|
| A方向 | 下野市小金井一丁目 | 444 | | | |
| | 下野市小金井二丁目 | 245 | | | |
| | 下野市薬師寺（1/10） | 202 | | | |
| | 下野市柴（1/5） | 184 | | | |
| | 下野市川中子（1/10） | 32 | | | |
| | | **1,107** | **13.9%** | **41** | **283** |
| B方向 | 下野市駅東一丁目 | 287 | | | |
| | 下野市駅東二丁目 | 111 | | | |
| | 下野市駅東三丁目 | 211 | | | |
| | | **609** | **7.6%** | **22** | **155** |
| C方向 | 下野市駅東四丁目 | 246 | | | |
| | 下野市駅東五丁目 | 306 | | | |
| | 下野市駅東六丁目 | 190 | | | |
| | 下野市駅東七丁目 | 155 | | | |
| | 下野市柴（2/5） | 368 | | | |
| | | **1,265** | **15.9%** | **47** | **324** |
| D方向 | 下野市柴（1/5） | 184 | | | |
| | 小山市荒井（2/3） | 202 | | | |
| | | **386** | **4.8%** | **14** | **98** |
| E方向 | 小山市羽川（3/4） | 2,055 | | | |
| | | **2,055** | **25.8%** | **76** | **525** |
| F方向 | 下野市川中子（1/10） | 32 | | | |
| | 小山市南半田（2/3） | 294 | | | |
| | | **326** | **4.1%** | **12** | **84** |
| G方向 | 下野市川中子（1/3） | 323 | | | |
| | 下野市小金井五丁目（1/2） | 160 | | | |
| | 下野市小金井六丁目 | 225 | | | |
| | | **708** | **8.9%** | **26** | **181** |
| H方向 | 下野市小金井三丁目 | 267 | | | |
| | 下野市小金井四丁目 | 315 | | | |
| | 下野市小金井五丁目（1/2） | 160 | | | |
| | 下野市川中子（1/6） | 161 | | | |
| | | **903** | **11.3%** | **33** | **230** |
| I方向 | 小山市羽川（1/6） | 457 | | | |
| | 下野市川中子（1/6） | 161 | | | |
| | | **618** | **7.7%** | **22** | **157** |
| **合計** | | **7,977** | **100.0%** | **293** | **2,037** |

商圏半径2km

凡例
■■■: 主要経路
○ : 交通量調査地点

N
1/20,000
0 200 400 800(m)

## ２　交通関係

(1) 駐車場の位置及び構造図

添付図面 No.4 参照。

1. 駐車場の自動車の出入口の形式又は来客の自動車の方面別台数の予測結果、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

①必要駐車場台数

駐車場の台数 154 台(従業員駐車場は敷地内に 70 台確保)≧　必要な駐車台数 136 台

算出根拠　　栃木県の地域基準に定める方法により算出

| 原単位区分 | 届出値 | 指針値 | 算出根拠 |
|---|---|---|---|
| **必要駐車台数** | **154** | 136 | Ａ×α×Ｓ×Ｂ×Ｃ÷Ｄ×Ｅ |
| Ｓ:店舗面積（千㎡） | | 3.402 | |
| Ａ:日来客原単位（人） | | 998 | 人口40万人未満・その他地区,S<5 |
| α:補正係数 | | 1.0 | その他 |
| Ｂ:ピーク率（%） | | 14.4 | 指針値 |
| Ｃ:自動車分担率（%） | | 90 | 人口10万人以上40万人未満・その他地区 |
| Ｄ:平均乗車人員（人／台） | | 1.5 | 店舗面積5,000㎡未満 |
| Ｅ:平均駐車時間係数 | | 0.464 | (30＋5.5S)/105 |

②方向別自動車台数予測結果

| 来客方向 | ピーク１時間来台数予測値 | １日当たり来台数予測値 | 摘　　要 |
|---|---|---|---|
| A 方向 | 41 台/時 | 283 台/日 | 店舗中心に商圏範囲 2km と設定。 |
| B 方向 | 22 台/時 | 155 台/日 | |
| C 方向 | 47 台/時 | 324 台/日 | |
| D 方向 | 14 台/時 | 98 台/日 | |
| E 方向 | 76 台/時 | 525 台/日 | |
| F 方向 | 12 台/時 | 84 台/日 | |
| G 方向 | 26 台/時 | 181 台/日 | |
| H 方向 | 33 台/時 | 230 台/日 | |
| I 方向 | 22 台/時 | 157 台/日 | |
| 合　　計 | 293 台/時 | 2,037 台/日 | |

③その他必要な事項

出入口別入庫処理能力

| 出入口箇所 | 入庫処理能力 | ピーク１時間来台数予測値 | 左折入庫の有無 | 右折入庫の有無 | 出庫車等との動線分離の有無 | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | | | | 出庫車 | 自転車 | 歩行者 |
| 出入口 1 | 450 台/時 | 293 台/時 | 有 | 有 | 有 | 有 | 有 |
| 出入口 2 | 450 台/時 | 293 台/時 | 有 | 無 | 有 | 有 | 有 |
| 出入口 3 | 450 台/時 | 293 台/時 | 有 | 有 | 有 | 有 | 有 |

平面自走式駐車場の為、1 台当たりの処理時間は 8 秒と設定。

すべての来客車両がすべての出入口を使用したと想定して算出。

(2) 店舗までの案内経路図

添付図面　No.8 参照

(3) 店舗敷地内及び駐車場出入口周辺交通経路図

添付図面　No.3 参照

(4)方面別来台数算出根拠

1. 方面別来店客予測

| 方向 | | 世帯数 | 世帯構成比 | ピーク1時間来台数 | ピーク1日来台数 |
|---|---|---|---|---|---|
| A方向 | 下野市小金井一丁目 | 444 | | | |
| | 下野市小金井二丁目 | 245 | | | |
| | 下野市薬師寺（1/10） | 202 | | | |
| | 下野市柴（1/5） | 184 | | | |
| | 下野市川中子（1/10） | 32 | | | |
| | | 1,107 | 13.9% | 41 | 283 |
| B方向 | 下野市駅東一丁目 | 287 | | | |
| | 下野市駅東二丁目 | 111 | | | |
| | 下野市駅東三丁目 | 211 | | | |
| | | 609 | 7.6% | 22 | 155 |
| C方向 | 下野市駅東四丁目 | 246 | | | |
| | 下野市駅東五丁目 | 306 | | | |
| | 下野市駅東六丁目 | 190 | | | |
| | 下野市駅東七丁目 | 155 | | | |
| | 下野市柴（2/5） | 368 | | | |
| | | 1,265 | 15.9% | 47 | 324 |
| D方向 | 下野市柴（1/5） | 184 | | | |
| | 小山市荒井（2/3） | 202 | | | |
| | | 386 | 4.8% | 14 | 98 |
| E方向 | 小山市羽川（3/4） | 2,055 | | | |
| | | 2,055 | 25.8% | 76 | 525 |
| F方向 | 下野市川中子（1/10） | 32 | | | |
| | 小山市南半田（2/3） | 294 | | | |
| | | 326 | 4.1% | 12 | 84 |
| G方向 | 下野市川中子（1/3） | 323 | | | |
| | 下野市小金井五丁目（1/2） | 160 | | | |
| | 下野市小金井六丁目 | 225 | | | |
| | | 708 | 8.9% | 26 | 181 |
| H方向 | 下野市小金井三丁目 | 267 | | | |
| | 下野市小金井四丁目 | 315 | | | |
| | 下野市小金井五丁目（1/2） | 160 | | | |
| | 下野市川中子（1/6） | 161 | | | |
| | | 903 | 11.3% | 33 | 230 |
| I方向 | 小山市羽川（1/6） | 457 | | | |
| | 下野市川中子（1/6） | 161 | | | |
| | | 618 | 7.7% | 22 | 157 |
| 合計 | | 7,977 | 100.0% | 293 | 2,037 |

2.来客数予測（栃木県の地域基準を使用しての予測）

①日来客数原単位　　1,100－30×3.402千㎡＝998人/千㎡

②補正係数　　1.0

③来客数　　998人/千㎡×3.402千㎡×1=3,395人/日

3.来客の自動車利用者予測

①自動車利用の日来客数　　3,395人/日

②交通手段分担率　　車両による来客率は日来客数の90%

③平均乗車率　　1.5人/日

④車両発生日来客交通量　　3,395人/日×90%÷1.5人/日＝2,037台/日

※一日当たり、2,037台の来客自動車が予想される。

4.ピーク時の来店客車輌予測

ピーク率　　14.4%

2,037台/日×14.4%＝293台/時

※ピーク1時間当たり、293台の来客自動車が予想される。

5.方面別来店車両台数算出根拠

各方面別の来客予測による構成比を使用し、算出した。

一日来客車両台数　　2,037 台

ピーク1時間車両台数　　293 台

(5)　方面別来台数予測図

添付図面　No.8参照

(6) 現状交通量調査結果

開店後、影響を及ぼすと考えられる交差点における現況の交通量調査を令和 7 年 2 月 16 日（日）及び 17 日（月）の午前 8 時～午後 8 時まで行った。交差点交通量調査結果及び大型車混入率を表 2-1～表 2-2 に示す。

表 2-1　交差点交通量調査結果（調査時間　午前 8 時～午後 8 時）

単位：台(大型車混入率%)

| | 平日 | 休日 |
|---|---|---|
| 交差点 No.1（川中子） | 13,684（4.8%） | 13,039（0.9%） |

表 2-2　交差点交通量調査結果（ピーク 1 時間）

単位：台(大型車混入率%)

| | 平日 | | 休日 | |
|---|---|---|---|---|
| 交差点 No.1（川中子） | 17:00～18:00 | 1,244<br>(1.2%) | 14:00～15:00 | 1,271<br>(1.4%) |

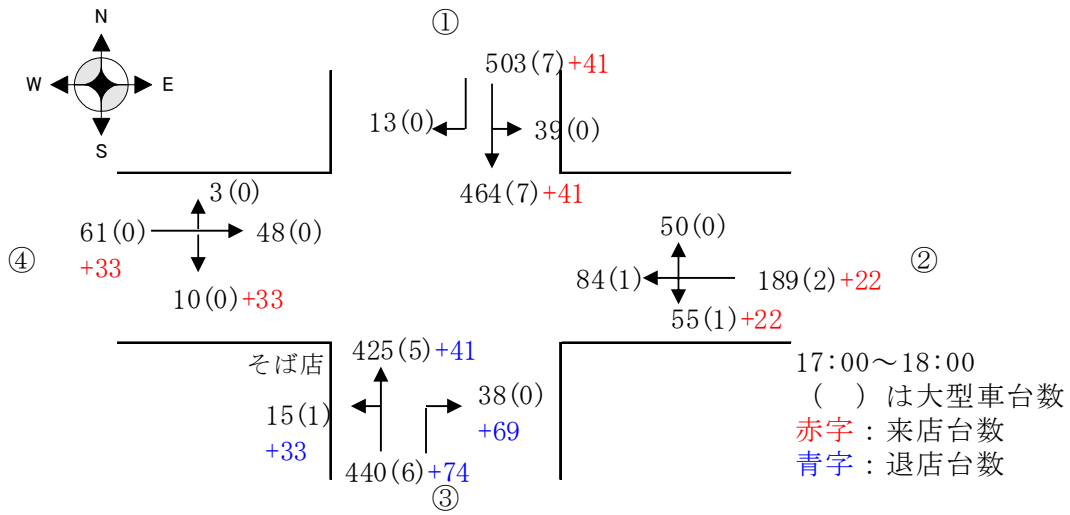
①交差点需要率及び混雑度検討

現地調査を行った交差点の現況及び将来交通量による交差点需要率及び混雑度の解析を行った。解析結果を次ページ以降に示す。

予測の結果は交差点需要率が 0.9 未満となり、車線別混雑度もすべての車線で 1 未満となることから、周辺の交通環境に対して著しい影響は発生しないと考えられる。

また、C 方向の車両については、誘導看板、折込チラシ、ホームページ等により南側へ誘導し、左折入庫を促すこととしている。

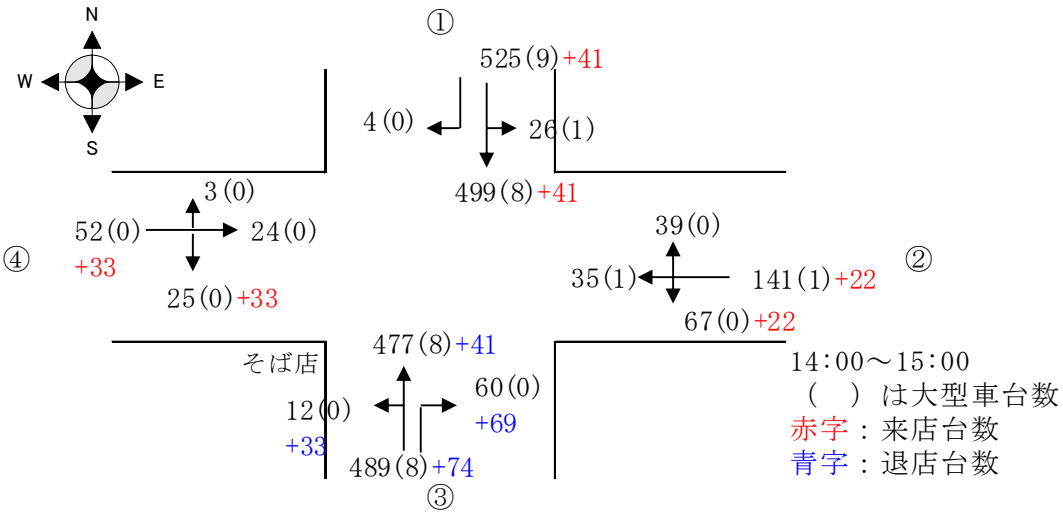
南側経路から国道 4 号に合流する丁字路には、C 方向と D 方向を合わせて、61 台/時が右折する計画となるが、対象交差点は丁字路であるため、右折を阻害する対向直進車がいないこと、61 台/時は 1 分間に換算すると 1 台/分程度であること、右折レーンが 25m 程度確保されていることから影響は軽微であると考えられる。




| No.1 平日 | 交差点需要率 | 混雑度 | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | ①混合 | ①右折 | ②混合 | ③混合 | ③右折 | ④混合 |
| 現況 | 0.379 | 0.427 | 0.020 | 0.419 | 0.369 | 0.064 | 0.134 |
| 将来 | 0.414 | 0.461 | 0.021 | 0.474 | 0.437 | 0.192 | 0.218 |
| 寄与 | 0.035 | 0.034 | 0.001 | 0.055 | 0.068 | 0.128 | 0.084 |

図 2-1(1)　交通量予測結果図　交差点 No.1 川中子交差点

平日ピーク時 17:00～18:00




| No.1 休日 | 交差点需要率 | 混雑度 | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | ①混合 | ①右折 | ②混合 | ③混合 | ③右折 | ④混合 |
| 現況 | 0.364 | 0.420 | 0.006 | 0.398 | 0.388 | 0.097 | 0.142 |
| 将来 | 0.400 | 0.452 | 0.006 | 0.468 | 0.453 | 0.255 | 0.232 |
| 寄与 | 0.036 | 0.032 | 0.000 | 0.070 | 0.065 | 0.158 | 0.090 |

図 2-1(2)　交通量予測結果図　交差点 No.1 川中子交差点

休日ピーク時 14:00～15:00

②右折処理能力の検討

出入口１に対する右折入庫について、交通容量の観点から、交通への影響を検討した。検討にあたっては、(社) 交通工学研究会の「平面交差の計画と設計」に従った。右左折車両に対して信号機を用いずに処理できる交通容量は以下の式で算出できる。

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

$c_{p,x}$：非優先側交通の方向別（右左折）交通流の横断可能容量〔台/時〕

$v_{c,x}$：優先側交通の交通量〔台/時〕現況ピーク１時間台数。

$t_{c,x}$：右左折により横断が可能となる優先側交通の最小車頭間隔〔秒〕

$t_{f,x}$：非優先側交通の車両が前の車両に引き続いて右折横断する場合の車頭間隔〔秒〕

表 2-3　基本臨界ギャップと追従車頭時間

| 交通流※ | 基本臨界ギャップ（$t_{c,x}$）〔秒〕 | | 基本追従車頭時間（$t_{f,x}$）〔秒〕 |
|---|---|---|---|
| | 主道路（2車線） | 主道路（4車線） | |
| 主道路からの右折 | 4.1 | 4.1 | 2.2 |
| 従道路からの左折 | 6.2 | 6.9 | 3.3 |
| 従道路の直進 | 6.5 | 6.5 | 4.0 |
| 従道路からの右折 | 7.1 | 7.5 | 3.5 |

※米国のHCM2000の推奨値を日本方式（左側通行）に読み替えた。

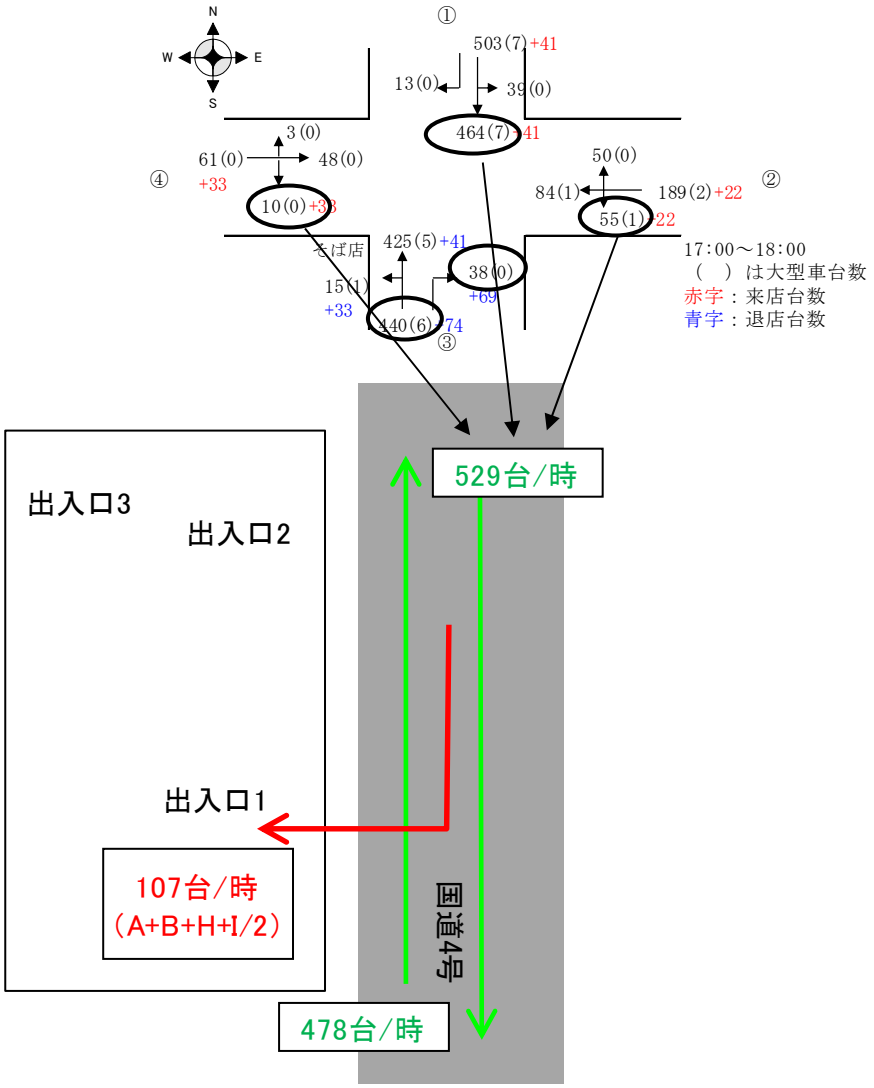
優先側交通となる直進交通量は、現地調査結果からピーク時間帯の台数を設定した。予測の結果、右折容量を満足する結果となり右折による来店・退店は可能であると判断される。

表 2-4　右折処理能力検討結果

単位：台/時

| | 優先側交通量 | 将来右折交通量 | 右折可能台数 | 右折可否 |
|---|---|---|---|---|
| 平日 | 478 | 107 | 1,095 | ○ |
| 休日 | 549 | 107 | 1,031 | ○ |

○右折検討（平日）17:00～18:00




右折入庫（国道4号から出入口1への右折）
優先側交通量（$v_{c,x}$）〔台/時〕 478

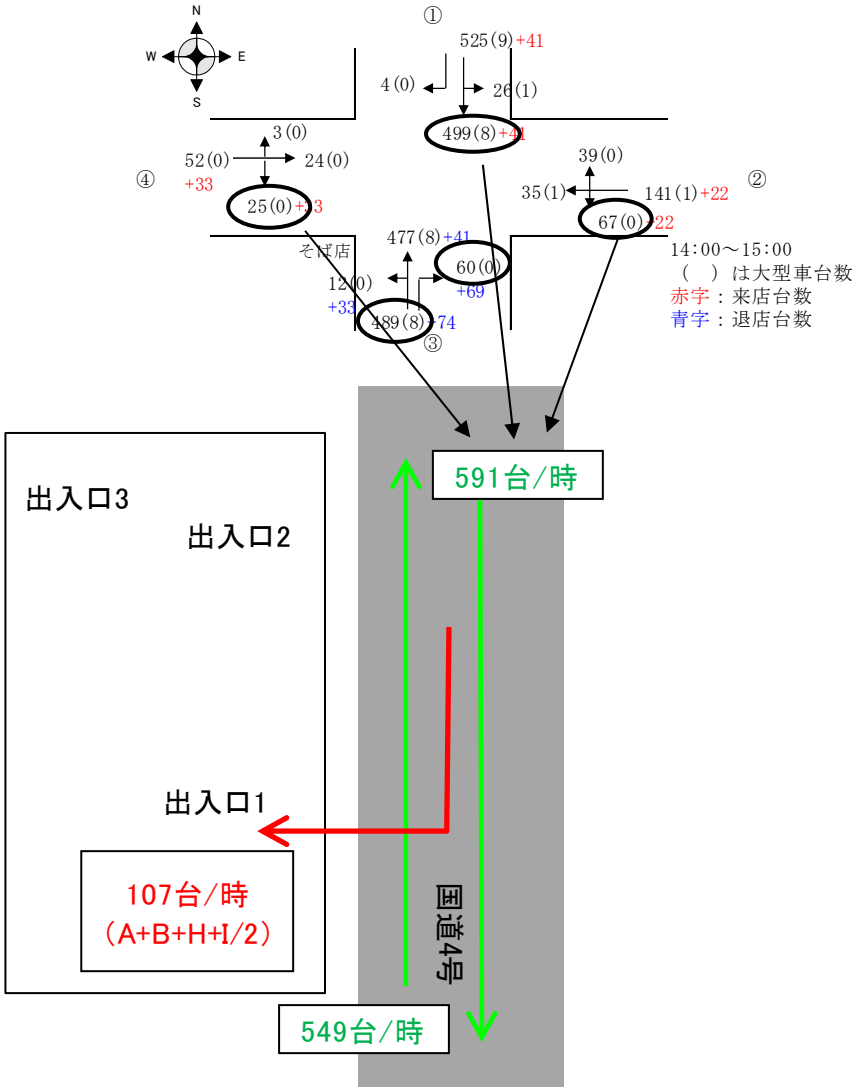
| 交通流※ | 基本臨界ギャップ（$t_{c,x}$）〔秒〕 | | 基本追従車頭時間（$t_{f,x}$）〔秒〕 | 非優先側横断可能容量（$c_{p,x}$）〔台/時〕 | |
|---|---|---|---|---|---|
| | 主道路（2車線） | 主道路（4車線） | | 主道路（2車線） | 主道路（4車線） |
| 主道路からの右折（右折入庫） | 4.1 | 4.1 | 2.2 | 1,095 | 1,095 |

※米国のHCM2000の推奨値を日本方式（左側通行）に読み替えた。

単位：台/時

| 非優先側方向 | 優先側交通量（$v_{c,x}$） | 非優先側横断可能容量 | 非優先側 | |
|---|---|---|---|---|
| | | | 将来右折交通量 | $c_{p,x}$比 |
| 道路からの右折入庫 | 478 | 1,095 | 107 | 0.098 |

○右折検討（休日）14:00～15:00




右折入庫（国道4号から出入口1への右折）
優先側交通量（$v_{c,x}$）〔台/時〕 549

| 交通流※ | 基本臨界ギャップ（$t_{c,x}$）〔秒〕 | | 基本追従車頭時間（$t_{f,x}$）〔秒〕 | 非優先側横断可能容量（$c_{p,x}$）〔台/時〕 | |
|---|---|---|---|---|---|
| | 主道路（2車線） | 主道路（4車線） | | 主道路（2車線） | 主道路（4車線） |
| 主道路からの右折（右折入庫） | 4.1 | 4.1 | 2.2 | 1,031 | 1,031 |

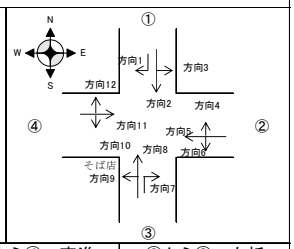
※米国のHCM2000の推奨値を日本方式（左側通行）に読み替えた。

単位：台/時

| 非優先側方向 | 優先側交通量（$v_{c,x}$） | 非優先側横断可能容量 | 非優先側 | |
|---|---|---|---|---|
| | | | 将来右折交通量 | $c_{p,x}$比 |
| 道路からの右折入庫 | 549 | 1,031 | 107 | 0.104 |

## (7) 現状交通量調査結果資料

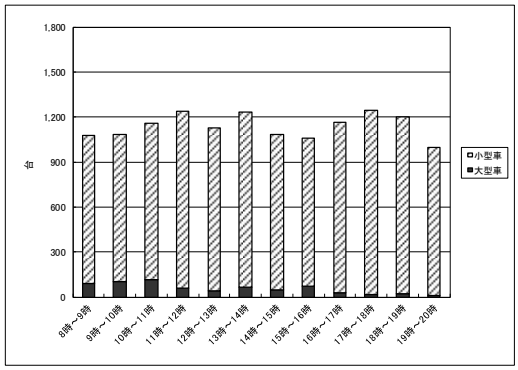
| | |
|---|---|
| 地点 | 交差点No.1（川中子交差点） |
| 調査日 | 令和7年2月17日（月：平日） |
| 天候 | 晴れ |
| 概要 | 当交差点の交通量ピークは17時台であった。 |



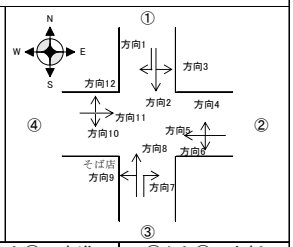

| 調査方向区分 | ①から④へ右折 方向1 | | | ①から③へ直進 方向2 | | | ①から②へ左折 方向3 | | | ②から①へ右折 方向4 | | | ②から④へ直進 方向5 | | | ②から③へ左折 方向6 | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 車両区分 / 時刻 | 大型車 | 小型車 | 合 計 | 大型車 | 小型車 | 合 計 | 大型車 | 小型車 | 合 計 | 大型車 | 小型車 | 合 計 | 大型車 | 小型車 | 合 計 | 大型車 | 小型車 | 合 計 |
| 8時～9時 | 0 | 7 | 7 | 44 | 296 | 340 | 2 | 56 | 58 | 0 | 40 | 40 | 1 | 52 | 53 | 0 | 18 | 18 |
| 9時～10時 | 0 | 10 | 10 | 44 | 363 | 407 | 1 | 26 | 27 | 3 | 41 | 44 | 1 | 37 | 38 | 2 | 27 | 29 |
| 10時～11時 | 0 | 11 | 11 | 33 | 380 | 413 | 3 | 31 | 34 | 7 | 34 | 41 | 2 | 27 | 29 | 8 | 47 | 55 |
| 11時～12時 | 0 | 10 | 10 | 28 | 441 | 469 | 0 | 42 | 42 | 2 | 43 | 45 | 1 | 57 | 58 | 2 | 56 | 58 |
| 12時～13時 | 0 | 10 | 10 | 21 | 406 | 427 | 1 | 31 | 32 | 1 | 15 | 16 | 1 | 57 | 58 | 0 | 43 | 43 |
| 13時～14時 | 1 | 8 | 9 | 28 | 448 | 476 | 2 | 31 | 33 | 0 | 41 | 41 | 1 | 36 | 37 | 2 | 60 | 62 |
| 14時～15時 | 0 | 4 | 4 | 20 | 397 | 417 | 0 | 29 | 29 | 0 | 41 | 41 | 2 | 38 | 40 | 0 | 43 | 43 |
| 15時～16時 | 0 | 11 | 11 | 23 | 375 | 398 | 5 | 25 | 30 | 0 | 37 | 37 | 5 | 38 | 43 | 2 | 50 | 52 |
| 16時～17時 | 0 | 8 | 8 | 7 | 394 | 401 | 0 | 40 | 40 | 2 | 56 | 58 | 3 | 69 | 72 | 1 | 48 | 49 |
| 17時～18時 | 0 | 13 | 13 | 7 | 457 | 464 | 0 | 39 | 39 | 0 | 50 | 50 | 1 | 83 | 84 | 1 | 54 | 55 |
| 18時～19時 | 0 | 10 | 10 | 9 | 454 | 463 | 0 | 47 | 47 | 0 | 50 | 50 | 2 | 69 | 71 | 0 | 55 | 55 |
| 19時～20時 | 0 | 16 | 16 | 6 | 388 | 394 | 0 | 22 | 22 | 0 | 34 | 34 | 0 | 38 | 38 | 0 | 30 | 30 |
| 計 | 1 | 118 | 119 | 270 | 4,799 | 5,069 | 14 | 419 | 433 | 15 | 482 | 497 | 20 | 601 | 621 | 18 | 531 | 549 |

| 調査方向区分 | ③から②へ右折 方向7 | | | ③から①へ直進 方向8 | | | ③から④へ左折 方向9 | | | ④から③へ右折 方向10 | | | ④から②へ直進 方向11 | | | ④から①へ左折 方向12 | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 車両区分 / 時刻 | 大型車 | 小型車 | 合 計 | 大型車 | 小型車 | 合 計 | 大型車 | 小型車 | 合 計 | 大型車 | 小型車 | 合 計 | 大型車 | 小型車 | 合 計 | 大型車 | 小型車 | 合 計 |
| 8時～9時 | 0 | 24 | 24 | 41 | 385 | 426 | 1 | 12 | 13 | 0 | 14 | 14 | 4 | 74 | 78 | 0 | 7 | 7 |
| 9時～10時 | 2 | 38 | 40 | 44 | 327 | 371 | 2 | 20 | 22 | 1 | 30 | 31 | 4 | 43 | 47 | 1 | 18 | 19 |
| 10時～11時 | 1 | 35 | 36 | 57 | 389 | 446 | 2 | 21 | 23 | 0 | 23 | 23 | 1 | 36 | 37 | 0 | 8 | 8 |
| 11時～12時 | 2 | 39 | 41 | 20 | 400 | 420 | 1 | 17 | 18 | 1 | 34 | 35 | 0 | 28 | 28 | 1 | 13 | 14 |
| 12時～13時 | 1 | 36 | 37 | 15 | 414 | 429 | 0 | 22 | 22 | 0 | 22 | 22 | 0 | 23 | 23 | 0 | 9 | 9 |
| 13時～14時 | 1 | 41 | 42 | 29 | 419 | 448 | 0 | 19 | 19 | 1 | 24 | 25 | 2 | 33 | 35 | 0 | 7 | 7 |
| 14時～15時 | 0 | 33 | 33 | 24 | 388 | 412 | 0 | 17 | 17 | 0 | 13 | 13 | 1 | 26 | 27 | 1 | 6 | 7 |
| 15時～16時 | 2 | 29 | 31 | 32 | 365 | 397 | 0 | 19 | 19 | 0 | 13 | 13 | 1 | 22 | 23 | 0 | 6 | 6 |
| 16時～17時 | 0 | 44 | 44 | 13 | 407 | 420 | 0 | 18 | 18 | 0 | 16 | 16 | 0 | 37 | 37 | 0 | 3 | 3 |
| 17時～18時 | 0 | 38 | 38 | 5 | 420 | 425 | 1 | 14 | 15 | 0 | 10 | 10 | 0 | 48 | 48 | 0 | 3 | 3 |
| 18時～19時 | 0 | 30 | 30 | 8 | 394 | 402 | 0 | 13 | 13 | 0 | 14 | 14 | 0 | 41 | 41 | 0 | 4 | 4 |
| 19時～20時 | 0 | 28 | 28 | 2 | 392 | 394 | 0 | 14 | 14 | 0 | 8 | 8 | 0 | 16 | 16 | 0 | 0 | 0 |
| 計 | 9 | 415 | 424 | 290 | 4,700 | 4,990 | 7 | 206 | 213 | 3 | 221 | 224 | 13 | 427 | 440 | 3 | 84 | 87 |

| 調査方向区分 | 全方向 | | | |
|---|---|---|---|---|
| 車両区分 / 時刻 | 大型車 | 小型車 | 合 計 | 大型車混入率（%） |
| 8時～9時 | 93 | 985 | 1,078 | 8.6 |
| 9時～10時 | 105 | 980 | 1,085 | 9.7 |
| 10時～11時 | 114 | 1,042 | 1,156 | 9.9 |
| 11時～12時 | 58 | 1,180 | 1,238 | 4.7 |
| 12時～13時 | 40 | 1,088 | 1,128 | 3.5 |
| 13時～14時 | 67 | 1,167 | 1,234 | 5.4 |
| 14時～15時 | 48 | 1,035 | 1,083 | 4.4 |
| 15時～16時 | 70 | 990 | 1,060 | 6.6 |
| 16時～17時 | 26 | 1,140 | 1,166 | 2.2 |
| 17時～18時 | 15 | 1,229 | 1,244 | 1.2 |
| 18時～19時 | 19 | 1,181 | 1,200 | 1.6 |
| 19時～20時 | 8 | 986 | 994 | 0.8 |
| 計 | 663 | 13,003 | 13,666 | 4.9 |



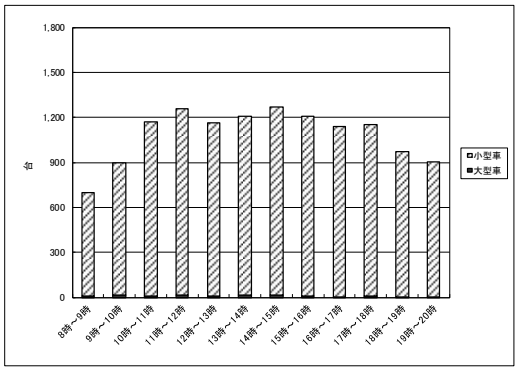
| | |
|---|---|
| 地点 | 交差点No.1（川中子交差点） |
| 調査日 | 令和7年2月16日（日：休日） |
| 天候 | 晴れ |
| 概要 | 当交差点の交通量ピークは14時台であった。 |




| 調査方向区分 | ①から④へ右折 方向1 | | | ①から③へ直進 方向2 | | | ①から②へ左折 方向3 | | | ②から①へ右折 方向4 | | | ②から④へ直進 方向5 | | | ②から③へ左折 方向6 | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 車両区分 / 時刻 | 大型車 | 小型車 | 合 計 | 大型車 | 小型車 | 合 計 | 大型車 | 小型車 | 合 計 | 大型車 | 小型車 | 合 計 | 大型車 | 小型車 | 合 計 | 大型車 | 小型車 | 合 計 |
| 8時～9時 | 0 | 4 | 4 | 4 | 246 | 250 | 0 | 42 | 42 | 0 | 26 | 26 | 0 | 22 | 22 | 0 | 28 | 28 |
| 9時～10時 | 0 | 8 | 8 | 10 | 362 | 372 | 0 | 29 | 29 | 0 | 23 | 23 | 0 | 35 | 35 | 0 | 39 | 39 |
| 10時～11時 | 0 | 9 | 9 | 3 | 428 | 431 | 0 | 36 | 36 | 0 | 40 | 40 | 0 | 33 | 33 | 0 | 60 | 60 |
| 11時～12時 | 0 | 14 | 14 | 10 | 482 | 492 | 0 | 35 | 35 | 0 | 55 | 55 | 0 | 25 | 25 | 0 | 44 | 44 |
| 12時～13時 | 0 | 8 | 8 | 5 | 476 | 481 | 0 | 41 | 41 | 1 | 44 | 45 | 1 | 29 | 30 | 0 | 56 | 56 |
| 13時～14時 | 0 | 11 | 11 | 6 | 418 | 424 | 0 | 38 | 38 | 0 | 51 | 51 | 0 | 46 | 46 | 0 | 62 | 62 |
| 14時～15時 | 0 | 4 | 4 | 8 | 491 | 499 | 1 | 25 | 26 | 0 | 39 | 39 | 1 | 34 | 35 | 0 | 67 | 67 |
| 15時～16時 | 0 | 10 | 10 | 6 | 468 | 474 | 0 | 31 | 31 | 0 | 30 | 30 | 0 | 48 | 48 | 0 | 51 | 51 |
| 16時～17時 | 0 | 8 | 8 | 2 | 428 | 430 | 0 | 33 | 33 | 0 | 30 | 30 | 0 | 43 | 43 | 0 | 55 | 55 |
| 17時～18時 | 0 | 8 | 8 | 6 | 419 | 425 | 1 | 31 | 32 | 0 | 35 | 35 | 0 | 46 | 46 | 1 | 56 | 57 |
| 18時～19時 | 0 | 3 | 3 | 2 | 333 | 335 | 0 | 24 | 24 | 0 | 29 | 29 | 0 | 19 | 19 | 0 | 48 | 48 |
| 19時～20時 | 0 | 4 | 4 | 2 | 304 | 306 | 0 | 34 | 34 | 0 | 34 | 34 | 0 | 24 | 24 | 0 | 54 | 54 |
| 計 | 0 | 91 | 91 | 64 | 4,855 | 4,919 | 2 | 399 | 401 | 1 | 436 | 437 | 2 | 404 | 406 | 1 | 620 | 621 |

| 調査方向区分 | ③から②へ右折 方向7 | | | ③から①へ直進 方向8 | | | ③から④へ左折 方向9 | | | ④から③へ右折 方向10 | | | ④から②へ直進 方向11 | | | ④から①へ左折 方向12 | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 車両区分 / 時刻 | 大型車 | 小型車 | 合 計 | 大型車 | 小型車 | 合 計 | 大型車 | 小型車 | 合 計 | 大型車 | 小型車 | 合 計 | 大型車 | 小型車 | 合 計 | 大型車 | 小型車 | 合 計 |
| 8時～9時 | 0 | 14 | 14 | 4 | 256 | 260 | 0 | 10 | 10 | 0 | 16 | 16 | 0 | 24 | 24 | 0 | 4 | 4 |
| 9時～10時 | 0 | 27 | 27 | 2 | 292 | 294 | 0 | 12 | 12 | 0 | 25 | 25 | 1 | 26 | 27 | 0 | 7 | 7 |
| 10時～11時 | 0 | 54 | 54 | 6 | 398 | 404 | 0 | 22 | 22 | 0 | 41 | 41 | 0 | 34 | 34 | 0 | 6 | 6 |
| 11時～12時 | 0 | 53 | 53 | 3 | 456 | 459 | 0 | 19 | 19 | 0 | 21 | 21 | 0 | 32 | 32 | 0 | 5 | 5 |
| 12時～13時 | 0 | 43 | 43 | 3 | 392 | 395 | 0 | 12 | 12 | 0 | 18 | 18 | 0 | 33 | 33 | 0 | 4 | 4 |
| 13時～14時 | 0 | 49 | 49 | 8 | 448 | 456 | 0 | 17 | 17 | 0 | 26 | 26 | 1 | 24 | 25 | 0 | 0 | 0 |
| 14時～15時 | 0 | 60 | 60 | 8 | 469 | 477 | 0 | 12 | 12 | 0 | 25 | 25 | 0 | 24 | 24 | 0 | 3 | 3 |
| 15時～16時 | 0 | 45 | 45 | 6 | 440 | 446 | 0 | 20 | 20 | 0 | 17 | 17 | 0 | 27 | 27 | 0 | 7 | 7 |
| 16時～17時 | 0 | 51 | 51 | 3 | 418 | 421 | 0 | 22 | 22 | 0 | 16 | 16 | 0 | 26 | 26 | 0 | 7 | 7 |
| 17時～18時 | 0 | 40 | 40 | 4 | 446 | 450 | 0 | 11 | 11 | 0 | 14 | 14 | 0 | 33 | 33 | 0 | 1 | 1 |
| 18時～19時 | 0 | 41 | 41 | 1 | 418 | 419 | 0 | 17 | 17 | 0 | 14 | 14 | 0 | 23 | 23 | 0 | 1 | 1 |
| 19時～20時 | 0 | 50 | 50 | 2 | 356 | 358 | 0 | 20 | 20 | 0 | 6 | 6 | 0 | 10 | 10 | 0 | 2 | 2 |
| 計 | 0 | 527 | 527 | 50 | 4,789 | 4,839 | 0 | 194 | 194 | 0 | 239 | 239 | 2 | 316 | 318 | 0 | 47 | 47 |

| 調査方向区分 | 全方向 | | | |
|---|---|---|---|---|
| 車両区分 / 時刻 | 大型車 | 小型車 | 合 計 | 大型車混入率（%） |
| 8時～9時 | 8 | 692 | 700 | 1.1 |
| 9時～10時 | 13 | 885 | 898 | 1.4 |
| 10時～11時 | 9 | 1,161 | 1,170 | 0.8 |
| 11時～12時 | 13 | 1,241 | 1,254 | 1.0 |
| 12時～13時 | 10 | 1,156 | 1,166 | 0.9 |
| 13時～14時 | 15 | 1,190 | 1,205 | 1.2 |
| 14時～15時 | 18 | 1,253 | 1,271 | 1.4 |
| 15時～16時 | 12 | 1,194 | 1,206 | 1.0 |
| 16時～17時 | 5 | 1,137 | 1,142 | 0.4 |
| 17時～18時 | 12 | 1,140 | 1,152 | 1.0 |
| 18時～19時 | 3 | 970 | 973 | 0.3 |
| 19時～20時 | 4 | 898 | 902 | 0.4 |
| 計 | 122 | 12,917 | 13,039 | 0.9 |



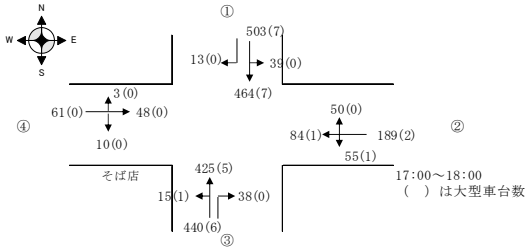
交差点需要率計算結果（No.1（川中子交差点）　平日ピーク時：現況）

交通条件　：現況交通量（17:00～18:00）
信号条件　：2現示（サイクル長139秒）

| 流入部 | | ① | | | ② | | | ③ | | | ④ | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| ①車線の種類 | | | 混合 | 右折 | | 混合 | | | 混合 | 右折 | | 混合 | | |
| ②車線数 | | | 1 | 1 | | 1 | | | 1 | 1 | | 1 | | |
| ③飽和交通流率の基本値 | $S_B$ | | 2000 | 1800 | | 2000 | | | 2000 | 1800 | | 2000 | | |
| ④車線幅員による補正率 | $\alpha_w$ | | 0.950 | 0.950 | | 1.000 | | | 0.950 | 0.950 | | 0.950 | | |
| 車線幅員(m) | | | 3m未満 | 3m未満 | | 3m以上 | | | 3m未満 | 3m未満 | | 3m未満 | | |
| ⑤縦断勾配による補正率 | $\alpha_G$ | | 1.000 | 1.000 | | 1.000 | | | 1.000 | 1.000 | | 1.000 | | |
| 縦断勾配(%) | | | 0 | 0 | | 0 | | | 0 | 0 | | 0 | | |
| ⑥大型車混入率による補正率 | $\alpha_T$ | | 0.990 | 1.000 | | 0.992 | | | 0.990 | 1.000 | | 1.000 | | |
| 大型車混入率(%) | | | 1.4 | 0.0 | | 1.1 | | | 1.4 | 0.0 | | 0.0 | | |
| ⑦左折車混入による補正率 | $\alpha_{LT}$ | | 0.978 | | | 0.928 | | | 0.990 | | | 0.987 | | |
| 左折車率(%) | L | | 7.8 | | | 29.1 | | | 3.4 | | | 4.9 | | |
| 歩行者による低減率 | fp | | 0.15 | | | 0.15 | | | 0.15 | | | 0.15 | | |
| 有効青時間（秒） | | | 89 | | | 35 | | | 89 | | | 35 | | |
| 歩行者用青時間（秒） | | | 85 | | | 31 | | | 85 | | | 31 | | |
| ⑧右折車混入による補正率 | $\alpha_{RT}$ | | | | | 0.972 | | | | | | 0.965 | | |
| 右折車率（%） | R | | | | | 26.5 | | | | | | 16.4 | | |
| 右折車の通過確率 | f | | | 0.636 | | 0.954 | | | | 0.615 | | 0.920 | | |
| 有効青時間（秒） | | | | 89 | | 35 | | | | 89 | | 35 | | |
| 現示変り目のさばけ台数増分 KER：台/サイクル | | | | | | | | | | | | | | |
| 交差点内滞留台数K：台/サイクル | | | | 2 | | 2 | | | | 2 | | 2 | | |
| ⑨飽和交通流率 | SA | | 1840 | 1710 | | 1790 | | | 1862 | 1710 | | 1810 | | |
| ⑩交通量(台) | Q | | 503 | 13 | | 189 | | | 440 | 38 | | 61 | | |
| 右折補正交通量 | | | | | | | | | | | | | | |
| ⑪交差点流入部の需要率 | $\rho$ | | 0.273 | 0.008 | | 0.106 | | | 0.236 | 0.022 | | 0.034 | | |
| ⑫必要現示率 | 1φ | | 0.273 | 0.008 | | | | | 0.236 | 0.022 | | | | |
| | 2φ | | | | | 0.106 | | | | | | 0.034 | | |
| | 3φ | | | | | | | | | | | | | |
| | 4φ | | | | | | | | | | | | | |
| ⑬信号サイクル長（秒） | C | | 139 | 139 | | 139 | | | 139 | 139 | | 139 | | |
| 信号青時間比 | G/C | | 0.640 | 0.640 | | 0.252 | | | 0.640 | 0.640 | | 0.252 | | |
| ⑭可能交通容量 | Ci | | 1178 | 658 | | 451 | | | 1192 | 594 | | 456 | | |
| ⑮混雑度 | Q/Ci | | 0.427 | 0.020 | | 0.419 | | | 0.369 | 0.064 | | 0.134 | | |

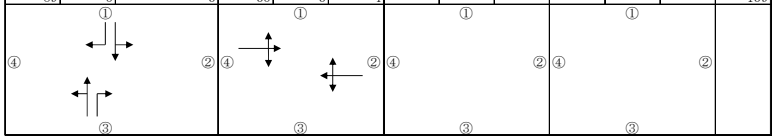
| 現示の需要率 | 交差点の需要率 |
|---|---|
| 0.273 | 0.379 |
| 0.106 | |
| 0.000 | |
| 0.000 | |

(1) 交通条件




(2) 信号条件

| 1φ | | | 2φ | | | 3φ | | | 4φ | | | サイクル長 |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 青 | 黄 | 全赤 | 青 | 黄 | 全赤 | 青 | 黄 | 全赤 | 青 | 黄 | 全赤 | |
| 89 | 5 | 3 | 35 | 3 | 4 | | | | | | | 139 |

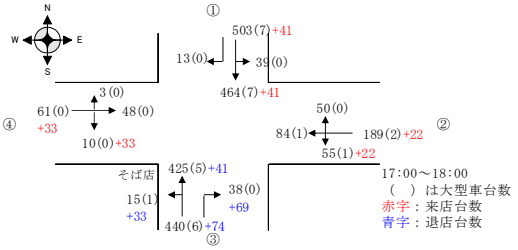


## 交差点需要率計算結果（No.1（川中子交差点）　平日ピーク時：将来）

交通条件　：現況交通量（17:00～18:00）
信号条件　：2現示（サイクル長139秒）

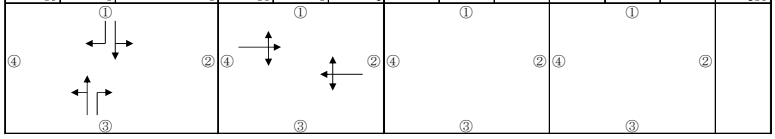
| 流入部 | | ① | | | ② | | | ③ | | | ④ | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| ①車線の種類 | | | 混合 | 右折 | | 混合 | | | 混合 | 右折 | | 混合 | | | |
| ②車線数 | | | 1 | 1 | | 1 | | | 1 | 1 | | 1 | | | |
| ③飽和交通流率の基本値 | $S_B$ | | 2000 | 1800 | | 2000 | | | 2000 | 1800 | | 2000 | | | |
| ④車線幅員による補正率 | $\alpha_w$ | | 0.950 | 0.950 | | 1.000 | | | 0.950 | 0.950 | | 0.950 | | | |
| 車線幅員(m) | | | 3m未満 | 3m未満 | | 3m以上 | | | 3m未満 | 3m未満 | | 3m未満 | | | |
| ⑤縦断勾配による補正率 | $\alpha_G$ | | 1.000 | 1.000 | | 1.000 | | | 1.000 | 1.000 | | 1.000 | | | |
| 縦断勾配(%) | | | 0 | 0 | | 0 | | | 0 | 0 | | 0 | | | |
| ⑥大型車混入率による補正率 | $\alpha_T$ | | 0.991 | 1.000 | | 0.994 | | | 0.992 | 1.000 | | 1.000 | | | |
| 大型車混入率(%) | | | 1.3 | 0.0 | | 0.9 | | | 1.2 | 0.0 | | 0.0 | | | |
| ⑦左折車混入による補正率 | $\alpha_{LT}$ | | 0.980 | | | 0.911 | | | 0.974 | | | 0.992 | | | |
| 左折車率(%) | L | | 7.2 | | | 36.5 | | | 9.3 | | | 3.2 | | | |
| 歩行者による低減率 | fp | | 0.15 | | | 0.15 | | | 0.15 | | | 0.15 | | | |
| 有効青時間（秒） | | | 89 | | | 35 | | | 89 | | | 35 | | | |
| 歩行者用青時間（秒） | | | 85 | | | 31 | | | 85 | | | 31 | | | |
| ⑧右折車混入による補正率 | $\alpha_{RT}$ | | | | | 0.975 | | | | | | 0.908 | | | |
| 右折車率（%） | R | | | | | 23.7 | | | | | | 45.7 | | | |
| 右折車の通過確率 | f | | | 0.614 | | 0.954 | | | | 0.592 | | 0.920 | | | |
| 有効青時間（秒） | | | | 89 | | 35 | | | | 89 | | 35 | | | |
| 現示変り目のさばけ台数増分 KER：台/サイクル | | | | | | | | | | | | | | | |
| 交差点内滞留台数K：台/サイクル | | | | 2 | | 2 | | | | 2 | | 2 | | | |
| ⑨飽和交通流率 | SA | | 1845 | 1710 | | 1766 | | | 1836 | 1710 | | 1711 | | | |
| ⑩交通量(台) | Q | | 544 | 13 | | 211 | | | 514 | 107 | | 94 | | | |
| 右折補正交通量 | | | | | | | | | | | | | | | |
| ⑪交差点流入部の需要率 | $\rho$ | | 0.295 | 0.008 | | 0.119 | | | 0.280 | 0.063 | | 0.055 | | 現示の需要率 | 交差点の需要率 |
| ⑫必要現示率 | 1φ | | 0.295 | 0.008 | | | | | 0.280 | 0.063 | | | | 0.295 | 0.414 |
| | 2φ | | | | | 0.119 | | | | | | 0.055 | | 0.119 | |
| | 3φ | | | | | | | | | | | | | 0.000 | |
| | 4φ | | | | | | | | | | | | | 0.000 | |
| ⑬信号サイクル長（秒） | C | | 139 | 139 | | 139 | | | 139 | 139 | | 139 | | | |
| 信号青時間比 | G/C | | 0.640 | 0.640 | | 0.252 | | | 0.640 | 0.640 | | 0.252 | | | |
| ⑭可能交通容量 | Ci | | 1181 | 620 | | 445 | | | 1175 | 558 | | 431 | | | |
| ⑮混雑度 | Q/Ci | | 0.461 | 0.021 | | 0.474 | | | 0.437 | 0.192 | | 0.218 | | | |

（1）交通条件




（2）信号条件

| 1φ | | | 2φ | | | 3φ | | | 4φ | | | サイクル長 |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 青 | 黄 | 全赤 | 青 | 黄 | 全赤 | 青 | 黄 | 全赤 | 青 | 黄 | 全赤 | |
| 89 | 5 | 3 | 35 | 3 | 4 | | | | | | | 139 |



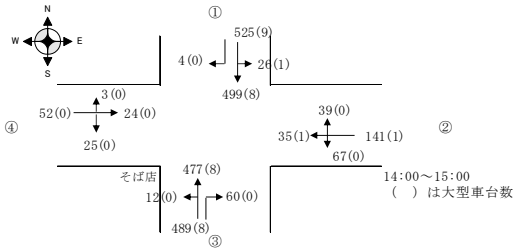
交差点需要率計算結果（No.1（川中子交差点）　休日ピーク時：現況）

交通条件　：現況交通量（14:00～15:00）
信号条件　：2現示（サイクル長104秒）

| 流入部 | | ① | | | ② | | | ③ | | | ④ | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| ①車線の種類 | | | 混合 | 右折 | | 混合 | | | 混合 | 右折 | | 混合 | | |
| ②車線数 | | | 1 | 1 | | 1 | | | 1 | 1 | | 1 | | |
| ③飽和交通流率の基本値 | $S_B$ | | 2000 | 1800 | | 2000 | | | 2000 | 1800 | | 2000 | | |
| ④車線幅員による補正率 | $\alpha_w$ | | 0.950 | 0.950 | | 1.000 | | | 0.950 | 0.950 | | 0.950 | | |
| 車線幅員(m) | | | 3m未満 | 3m未満 | | 3m以上 | | | 3m未満 | 3m未満 | | 3m未満 | | |
| ⑤縦断勾配による補正率 | $\alpha_G$ | | 1.000 | 1.000 | | 1.000 | | | 1.000 | 1.000 | | 1.000 | | |
| 縦断勾配(%) | | | 0 | 0 | | 0 | | | 0 | 0 | | 0 | | |
| ⑥大型車混入率による補正率 | $\alpha_T$ | | 0.988 | 1.000 | | 0.995 | | | 0.989 | 1.000 | | 1.000 | | |
| 大型車混入率(%) | | | 1.7 | 0.0 | | 0.7 | | | 1.6 | 0.0 | | 0.0 | | |
| ⑦左折車混入による補正率 | $\alpha_{LT}$ | | 0.986 | | | 0.891 | | | 0.993 | | | 0.985 | | |
| 左折車率(%) | L | | 5.0 | | | 47.5 | | | 2.5 | | | 5.8 | | |
| 歩行者による低減率 | fp | | 0.15 | | | 0.15 | | | 0.15 | | | 0.15 | | |
| 有効青時間（秒） | | | 81 | | | 24 | | | 81 | | | 24 | | |
| 歩行者用青時間（秒） | | | 77 | | | 20 | | | 77 | | | 20 | | |
| ⑧右折車混入による補正率 | $\alpha_{RT}$ | | | | | 0.998 | | | | | | 0.981 | | |
| 右折車率（%） | R | | | | | 27.7 | | | | | | 48.1 | | |
| 右折車の通過確率 | f | | | 0.608 | | 0.977 | | | | 0.596 | | 0.967 | | |
| 有効青時間（秒） | | | | 81 | | 24 | | | | 81 | | 24 | | |
| 現示変り目のさばけ台数増分 KER：台/サイクル | | | | | | | | | | | | | | |
| 交差点内滞留台数K：台/サイクル | | | | 2 | | 2 | | | | 2 | | 2 | | |
| ⑨飽和交通流率 | SA | | 1851 | 1710 | | 1770 | | | 1866 | 1710 | | 1836 | | |
| ⑩交通量(台) | Q | | 525 | 4 | | 141 | | | 489 | 60 | | 52 | | |
| 右折補正交通量 | | | | | | | | | | | | | | |
| ⑪交差点流入部の需要率 | $\rho$ | | 0.284 | 0.002 | | 0.080 | | | 0.262 | 0.035 | | 0.028 | | |
| ⑫必要現示率 | 1φ | | 0.284 | 0.002 | | | | | 0.262 | 0.035 | | | | |
| | 2φ | | | | | 0.080 | | | | | | 0.028 | | |
| | 3φ | | | | | | | | | | | | | |
| | 4φ | | | | | | | | | | | | | |
| ⑬信号サイクル長（秒） | C | | 120 | 120 | | 120 | | | 120 | 120 | | 120 | | |
| 信号青時間比 | G/C | | 0.675 | 0.675 | | 0.200 | | | 0.675 | 0.675 | | 0.200 | | |
| ⑭可能交通容量 | Ci | | 1249 | 670 | | 354 | | | 1260 | 620 | | 367 | | |
| ⑮混雑度 | Q/Ci | | 0.420 | 0.006 | | 0.398 | | | 0.388 | 0.097 | | 0.142 | | |

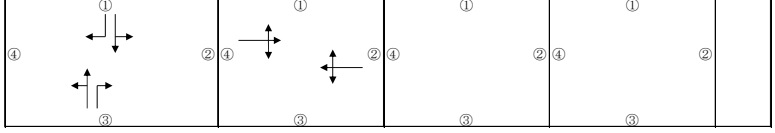
| 現示の需要率 | 交差点の需要率 |
|---|---|
| 0.284 | 0.364 |
| 0.080 | |
| 0.000 | |
| 0.000 | |

(1) 交通条件




(2) 信号条件

| 1φ | | | 2φ | | | 3φ | | | 4φ | | | サイクル長 |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 青 | 黄 | 全赤 | 青 | 黄 | 全赤 | 青 | 黄 | 全赤 | 青 | 黄 | 全赤 | |
| 81 | 5 | 3 | 24 | 3 | 4 | | | | | | | 120 |



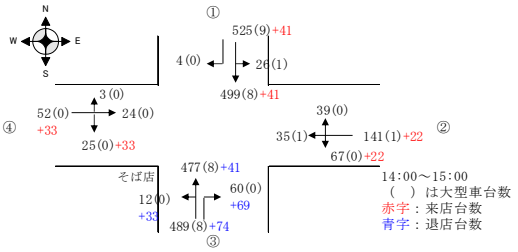
## 交差点需要率計算結果（No.1（川中子交差点）　休日ピーク時：将来）

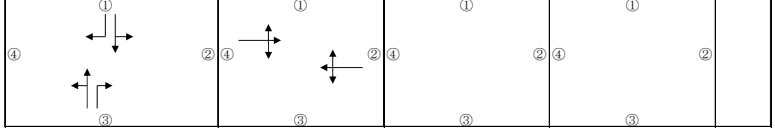
交通条件　：現況交通量（14:00～15:00）
信号条件　：2現示（サイクル長104秒）

| 流入部 | | ① | | | ② | | | ③ | | | ④ | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| ①車線の種類 | | | 混合 | 右折 | | 混合 | | | 混合 | 右折 | | 混合 | | |
| ②車線数 | | | 1 | 1 | | 1 | | | 1 | 1 | | 1 | | |
| ③飽和交通流率の基本値 | $S_B$ | | 2000 | 1800 | | 2000 | | | 2000 | 1800 | | 2000 | | |
| ④車線幅員による補正率 | $\alpha_w$ | | 0.950 | 0.950 | | 1.000 | | | 0.950 | 0.950 | | 0.950 | | |
| 車線幅員(m) | | | 3m未満 | 3m未満 | | 3m以上 | | | 3m未満 | 3m未満 | | 3m未満 | | |
| ⑤縦断勾配による補正率 | $\alpha_G$ | | 1.000 | 1.000 | | 1.000 | | | 1.000 | 1.000 | | 1.000 | | |
| 縦断勾配(%) | | | 0 | 0 | | 0 | | | 0 | 0 | | 0 | | |
| ⑥大型車混入率による補正率 | $\alpha_T$ | | 0.989 | 1.000 | | 0.996 | | | 0.990 | 1.000 | | 1.000 | | |
| 大型車混入率(%) | | | 1.6 | 0.0 | | 0.6 | | | 1.4 | 0.0 | | 0.0 | | |
| ⑦左折車混入による補正率 | $\alpha_{LT}$ | | 0.987 | | | 0.876 | | | 0.978 | | | 0.991 | | |
| 左折車率(%) | L | | 4.6 | | | 55.2 | | | 8.0 | | | 3.5 | | |
| 歩行者による低減率 | fp | | 0.15 | | | 0.15 | | | 0.15 | | | 0.15 | | |
| 有効青時間（秒） | | | 81 | | | 24 | | | 81 | | | 24 | | |
| 歩行者用青時間（秒） | | | 77 | | | 20 | | | 77 | | | 20 | | |
| ⑧右折車混入による補正率 | $\alpha_{RT}$ | | | | | 0.998 | | | | | | 0.973 | | |
| 右折車率（%） | R | | | | | 23.9 | | | | | | 68.2 | | |
| 右折車の通過確率 | f | | | 0.585 | | 0.977 | | | | 0.573 | | 0.967 | | |
| 有効青時間（秒） | | | | 81 | | 24 | | | | 81 | | 24 | | |
| 現示変り目のさばけ台数増分 KER：台/サイクル | | | | | | | | | | | | | | |
| 交差点内滞留台数K：台/サイクル | | | | 2 | | 2 | | | | 2 | | 2 | | |
| ⑨飽和交通流率 | SA | | 1855 | 1710 | | 1742 | | | 1840 | 1710 | | 1832 | | |
| ⑩交通量(台) | Q | | 566 | 4 | | 163 | | | 563 | 149 | | 85 | | |
| 右折補正交通量 | | | | | | | | | | | | | | |
| ⑪交差点流入部の需要率 | $\rho$ | | 0.305 | 0.002 | | 0.094 | | | 0.306 | 0.087 | | 0.046 | | |
| ⑫必要現示率 | 1φ | | 0.305 | 0.002 | | | | | 0.306 | 0.087 | | | | |
| | 2φ | | | | | 0.094 | | | | | | 0.046 | | |
| | 3φ | | | | | | | | | | | | | |
| | 4φ | | | | | | | | | | | | | |
| ⑬信号サイクル長（秒） | C | | 120 | 120 | | 120 | | | 120 | 120 | | 120 | | |
| 信号青時間比 | G/C | | 0.675 | 0.675 | | 0.200 | | | 0.675 | 0.675 | | 0.200 | | |
| ⑭可能交通容量 | Ci | | 1252 | 633 | | 348 | | | 1242 | 585 | | 366 | | |
| ⑮混雑度 | Q/Ci | | 0.452 | 0.006 | | 0.468 | | | 0.453 | 0.255 | | 0.232 | | |

| 現示の需要率 | 交差点の需要率 |
|---|---|
| 0.306 | 0.400 |
| 0.094 | |
| 0.000 | |
| 0.000 | |

(1) 交通条件




(2) 信号条件

| 1φ | | | 2φ | | | 3φ | | | 4φ | | | サイクル長 |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 青 | 黄 | 全赤 | 青 | 黄 | 全赤 | 青 | 黄 | 全赤 | 青 | 黄 | 全赤 | |
| 81 | 5 | 3 | 24 | 3 | 4 | | | | | | | 120 |