

別添資料－２

## ドラッグコスモス足利朝倉店 交通処理計画報告書

## — 目 次 —

|                      |    |
|----------------------|----|
| 第1章 交通状況調査           | 1  |
| 1. 道路構造調査            | 1  |
| 2. 交通流量調査            | 1  |
| 第2章 発生交通量の推計         | 3  |
| 1. 指針に基づいた来店交通量の推計   | 3  |
| 2. 来店交通量の方向比         | 3  |
| 第3章 現状交通実態の解析        | 5  |
| 第4章 経路の設定            | 9  |
| 1. 概 要               | 9  |
| 2. 考 察               | 10 |
| 第5章 開店後の交通実態の解析      | 13 |
| 1. 概 要               | 13 |
| 2. 主要道路・主要交差点の検証     | 13 |
| 3. 右折入庫の検証           | 16 |
| 第6章 現況及び開店後の交通容量解析結果 | 19 |
| 第7章 現況交通調査結果         | 28 |

## 第1章 交通状況調査

### 1 道路構造調査

ドラッグコスモス足利朝倉店（以下、計画店舗という。）出店予定地周辺における主要交差点の形状および主要道路の構造調査を行った。

### 2 交通流量調査

計画店舗の開店に伴い、多くの来店帰宅需要交通流量が集中すると考えられる主要交差点の交通流量調査を平日及び休日の両日で行った。

#### (i) 調査日時

主要交差点

|    |                    |            |         |
|----|--------------------|------------|---------|
| 平日 | 令和 8 年 4 月 20 日（月） | 8:00～21:00 | 13 時間計測 |
| 休日 | 令和 8 年 4 月 19 日（日） | 8:00～21:00 | 13 時間計測 |

#### (ii) 調査地点

調査地点を次頁の「図－1．調査交差点位置図」に示す。

- ・交差点No.1
- ・交差点No.2

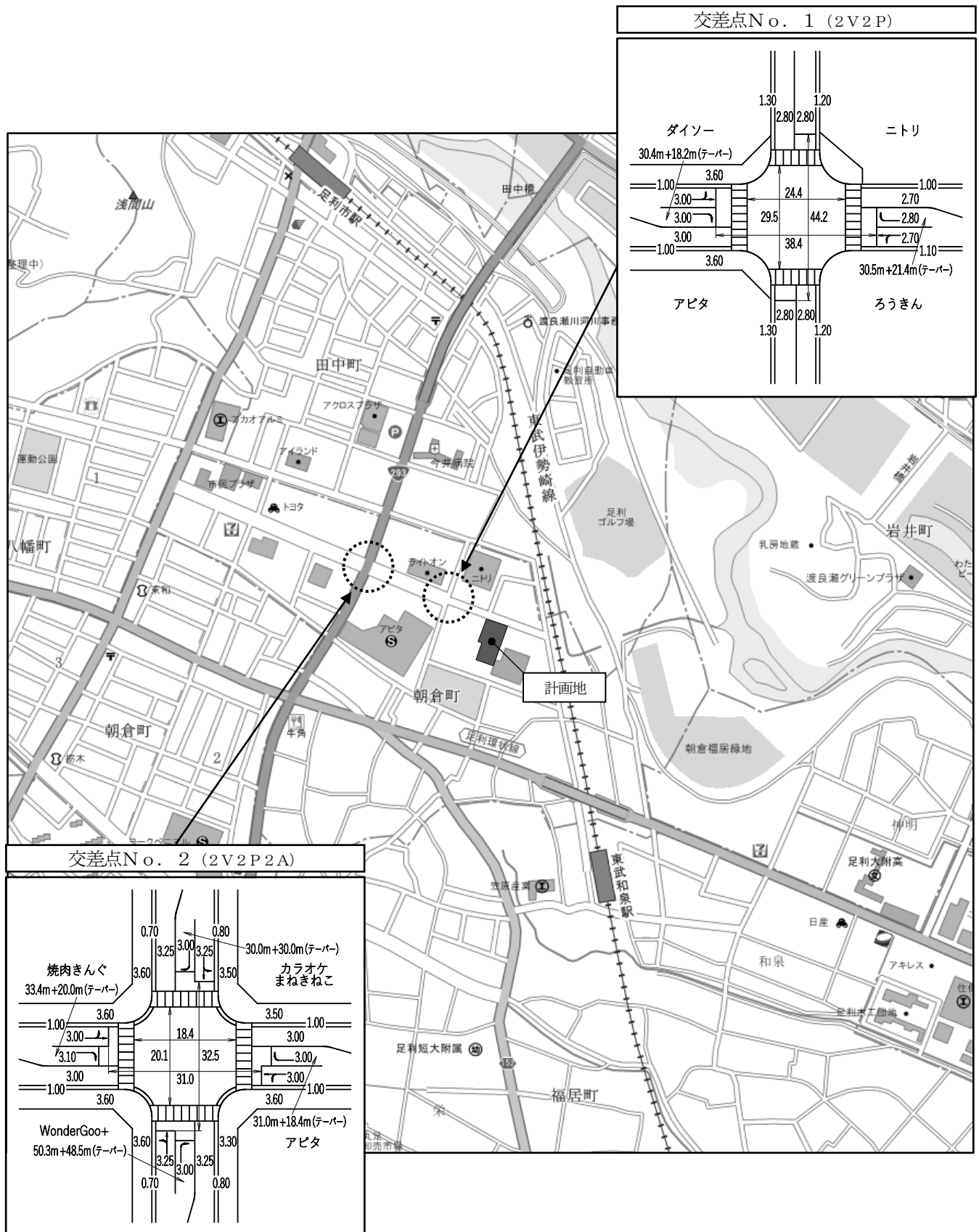
#### (iii) 調査方法

調査交差点の各流入路に対して、方向別及び車種別交通量を1時間単位に計測した。

|     |               |
|-----|---------------|
| 方向別 | → 左折・直進・右折    |
| 車種別 | → 二輪車・普通車・大型車 |

同時に、調査交差点の流入路における各横断路に対して、横断歩行者及び自転車通行量を1時間単位に計測した。

また、1時間単位に信号制御パラメータ（サイクル長・スプリット値）を計測した。



図－１．調査交差点位置図

## 第2章 発生交通量の推計

### 1 指針に基づいた来店交通量の推計

計画店舗の一日当たりの来店自動車台数及びピーク時間帯における来店自動車台数は、「大規模小売店舗を設置するものが配慮すべき事項に関する指針（以下、指針として示す。）に基づく栃木県における地域の基準」に基づいて定めることとする。

|                   |               | 各項目算出のための計算式等                                   |
|-------------------|---------------|-------------------------------------------------|
| 行政人口              | 135,585 人     | 足利市住民基本台帳、令和8年5月1日現在                            |
| 地区の区分             | その他地区         | 工業地域                                            |
| S：店舗面積            | 1.410 千㎡      | —                                               |
| A：店舗面積当たり日来店客数原単位 | 1,057.70 人／千㎡ | 人口 40 万人未満・1,100－30S（S<5）                       |
| α：補正係数            | 1.0           | ホームセンター・総合スーパーに含まれないもの                          |
| B：ピーク率            | 14.4%         | —                                               |
| C：自動車分担率          | 90%           | 人口 10 万人未満                                      |
| D：平均乗車人員          | 1.5 人／台       | 店舗面積 5,000 ㎡未満                                  |
| E：平均駐車時間係数        | 0.3596        | 店舗面積 20,000 ㎡未満・(30+5.5S)÷105                   |
| 日来店台数             | 895 台／日       | $A \times S \times C \div D$ （小数点四捨五入）          |
| ピーク時来店台数          | 129 台／h       | $A \times S \times B \times C \div D$ （小数点四捨五入） |

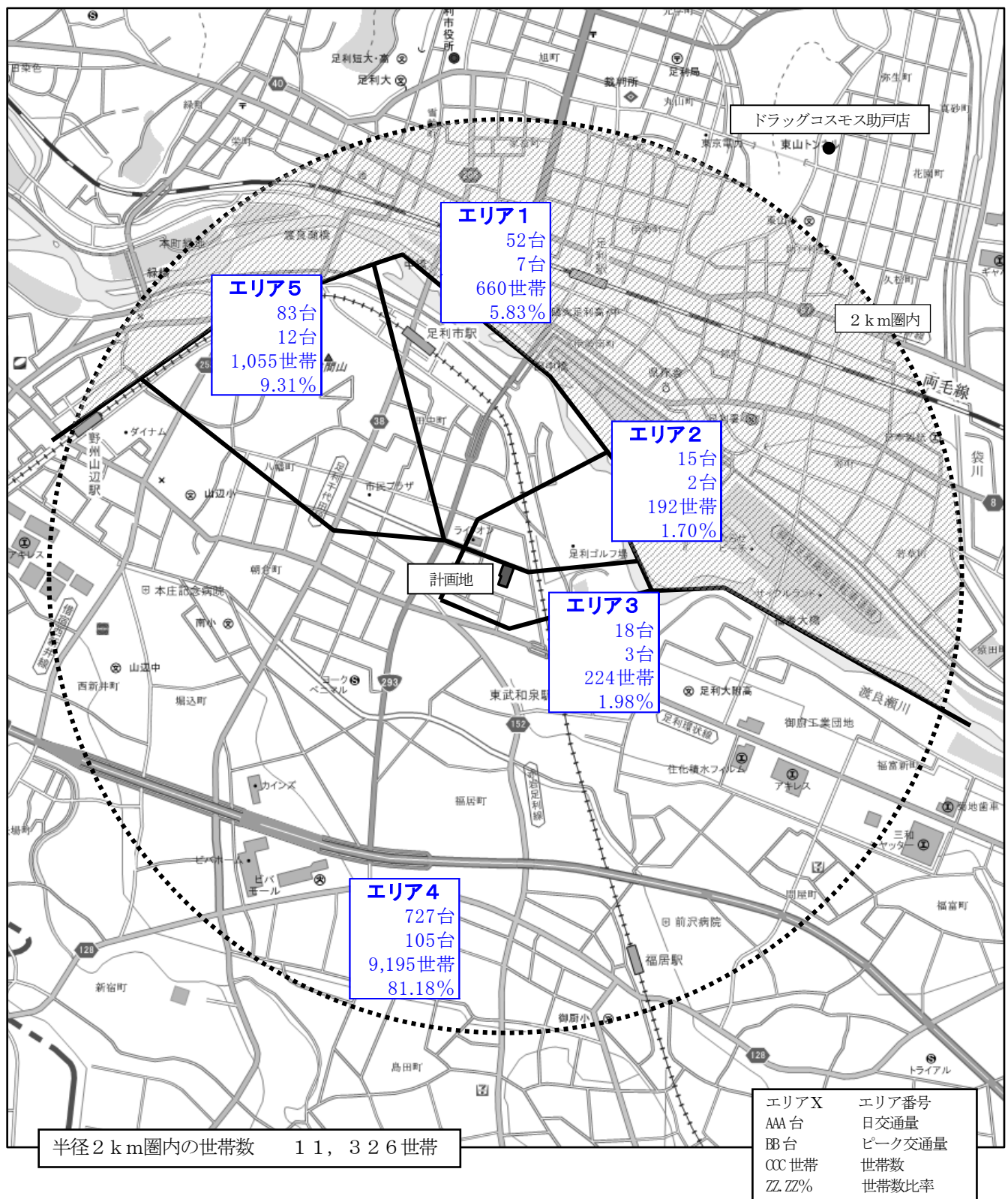
### 2 来店交通量の方向比

来店交通量の方向比は、計画地を中心とする2.0km範囲内に居住する世帯数構成比により配分した。

但し、商圈内には系列店舗（ドラッグコスモス助戸店）がオープン予定であるため、商圈の重複及び周辺の状況を考慮し、対象商圈の調整を行なう。

|      | 世帯数<br>(世帯) | 方向比<br>(%) | 日来店台数<br>(台／日) | ピーク来店台数<br>(台／h) |
|------|-------------|------------|----------------|------------------|
| エリア1 | 660         | 5.83       | 52             | 7                |
| エリア2 | 192         | 1.70       | 15             | 2                |
| エリア3 | 224         | 1.98       | 18             | 3                |
| エリア4 | 9,195       | 81.18      | 727            | 105              |
| エリア5 | 1,055       | 9.31       | 83             | 12               |
| 合 計  | 11,326      | 100.00     | 895            | 129              |

次頁に、エリア別世帯数及び来店交通量を示す。



図ー2. エリア別世帯数及び来店交通量

### 第3章 現状交通実態の解析

現状の主要交差点における交差点需要率について、日種別及び時間帯別の試算結果を以下に示す。

#### ＜交差点需要率＞

| 交差点名    | 平 日   |                 |                 | 休 日   |                 |                 |
|---------|-------|-----------------|-----------------|-------|-----------------|-----------------|
|         | 平均    | 最大              | 最小              | 平均    | 最大              | 最小              |
| 交差点No.1 | 0.093 | 0.123<br>(15時台) | 0.029<br>(20時台) | 0.119 | 0.183<br>(14時台) | 0.035<br>(20時台) |
| 交差点No.2 | 0.350 | 0.416<br>(17時台) | 0.173<br>(20時台) | 0.357 | 0.457<br>(11時台) | 0.176<br>(8時台)  |

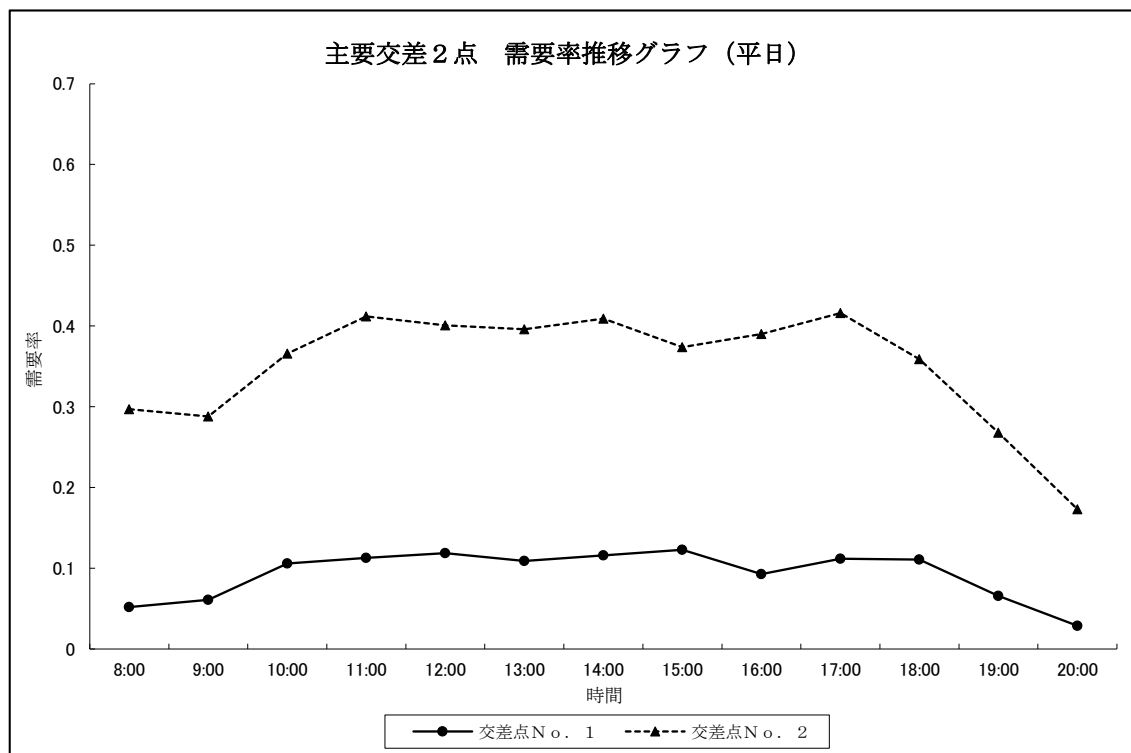
日種別で比較すると、平均値、最大値及び最小値はともに休日が平日を上回る傾向を示している。

また、調査時間帯において、最も交差点需要率が高い時間帯は平日では15時及び17時台、休日では11時及び14時台であり、最大交差点需要率は交差点No.2の休日「0.457」である。

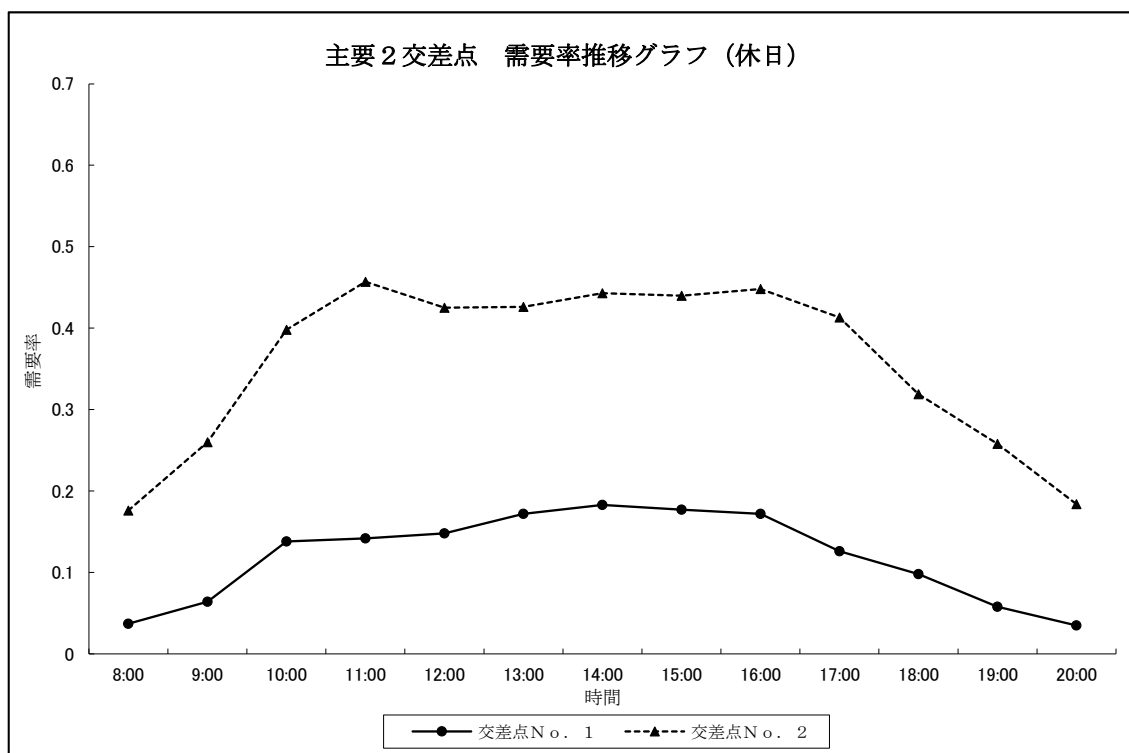
主要交差点の交差点需要率は、平日及び休日を通して「0.9未満」と交差点自体の処理能力は十分であり、現況においては大きな渋滞等の問題は発生していない。

次頁に、主要交差点における交差点需要率の推移グラフを示す。

< 交差点需要率（平日） >

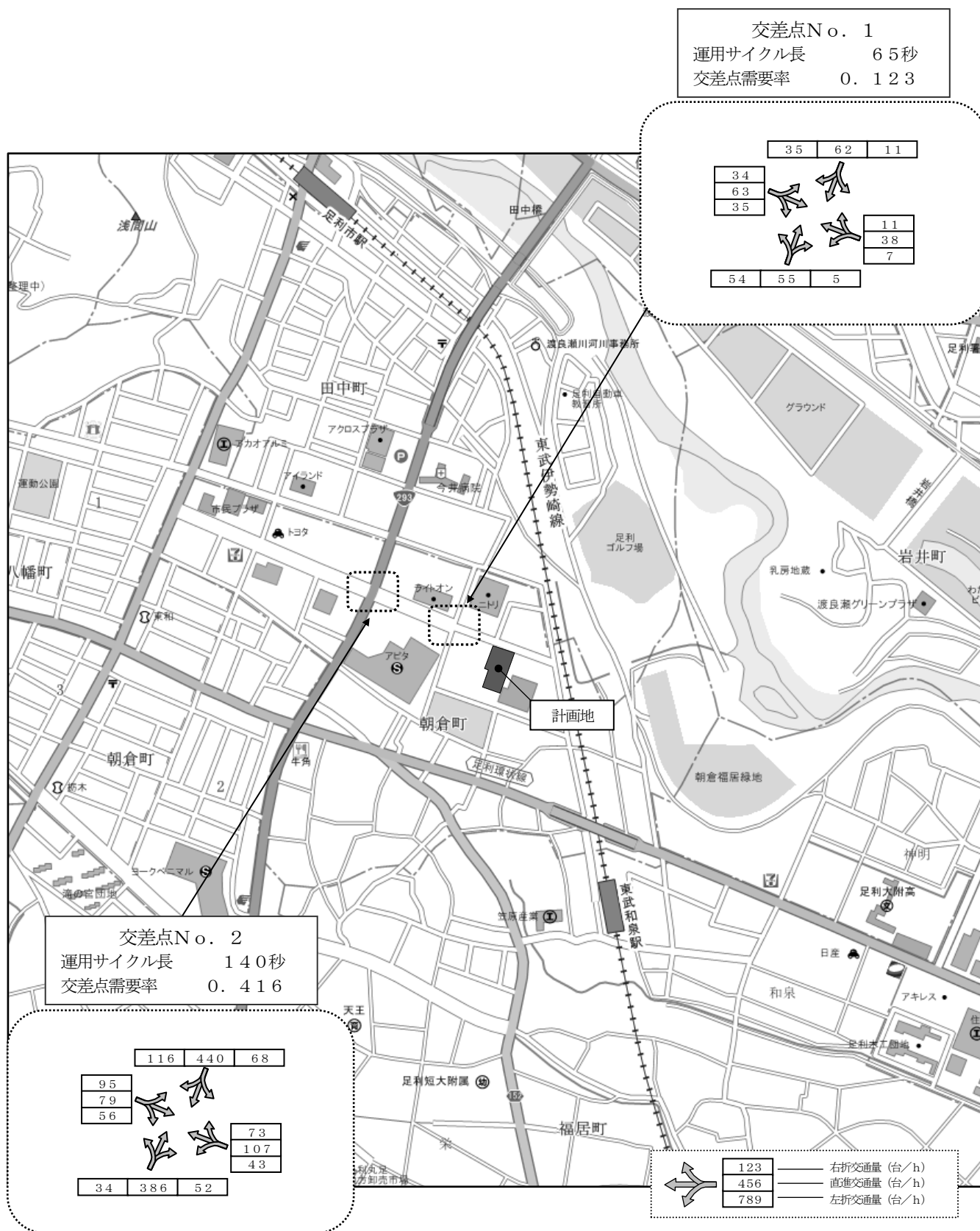


< 交差点需要率（休日） >



ピーク時における主要交差点の交通流動及び制御状況を次頁の「現状のピーク時交通状況実態（平日・休日）」に示す。





図ー3. 現状のピーク時交通状況実態（平日）



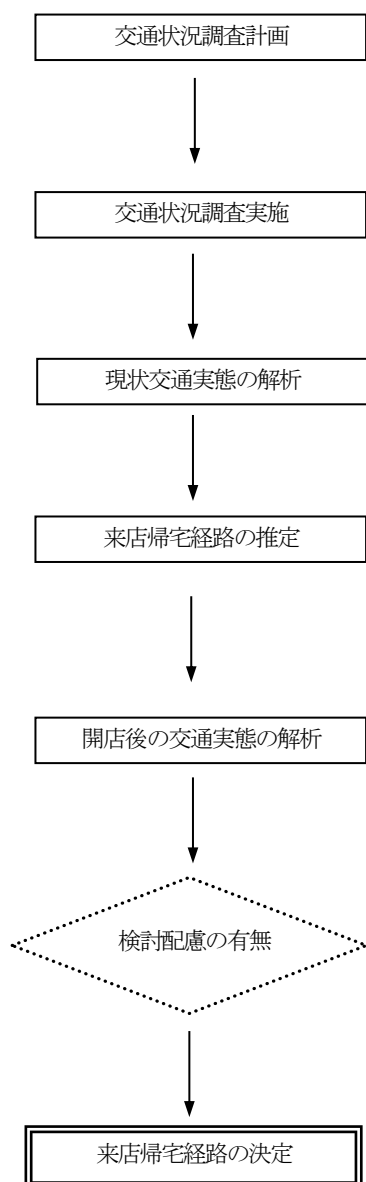
## 第4章 経路の設定

### 1 概要

各方面別来店帰宅客自動車経路の設定は、現状における交通容量の解析結果及び道路状況等から当該地域の特色を十分に考慮し、経路設定を行った。

経路の設定は、以下に示す作業フローに従って決定した。

#### <作業フロー>



#### <作業概略及び配慮事項>

店舗計画地周辺の道路構造等の調査を実施し、主要路線を抽出するとともに、影響度が高いと考えられる主要交差点を抽出した。

抽出した主要交差点に対して、交差点形状・運用秒時・交通流動調査を実施し、現状の交通実態を把握するためのデータを収集した。

調査の結果、計画地周辺において、特に大きな問題は発生していない。現状における交差点需要率よりピーク時間帯は、平日では15時及び17時台、休日では11時及び14時台である。

(交差点需要率最大値 → 0.457 )

計画店舗の駐車場への入出庫動線は、開店後の周辺交通状況を検証し、最適な経路を設定した。

主要交差点の交差点需要率は「0.9未満」であり、開店後の交通状況において大きな影響はない。

(交差点需要率最大値 → 0.596 )

開店後における店舗周辺の交通状況は、渋滞等の大きな交通問題は発生しないと考えられる。

推定した来店帰宅経路とした。

## 2 考 察

来店帰宅経路は、調査範囲内における道路構造等の諸条件と来店交通量の方向比から設定した。

### <条件>

2車線以上、車線幅員6m以上、両側または片側に歩道が整備されている路線を経路とすることを基本とする。

平日及び休日のピーク需要交通量は、栃木県における地域の基準に基づく算出結果の129台/hとする。

上記の内容を踏まえて、来店帰宅経路を設定した。

次頁に、来店需要経路及び帰宅需要経路を示す。







## 第5章 開店後の交通実態の解析

### 1 概 要

開店後における交通実態は、当該計画店舗の来店帰宅需要交通が付加された需要交通流量で決定される。

計画地周辺における平日及び休日の交通実態状況のピーク時間帯にピーク増加需要交通流量を付加して交通シミュレーションを行い、開店後における交通実態状況の影響度を検証する。

【平日・休日のピーク需要交通量】

|                |         |
|----------------|---------|
| 平日・休日のピーク需要交通量 | 129 台/h |
|----------------|---------|

### 2 主要道路・主要交差点の検証

開店後に増加する来店帰宅需要交通流量が周辺の主要道路に与える影響を検証する。

各主要道路は、その路線上に位置する主要交差点の交差点需要率が影響度を表す指標となるため、開店後の交差点需要率を算出し、検証する。

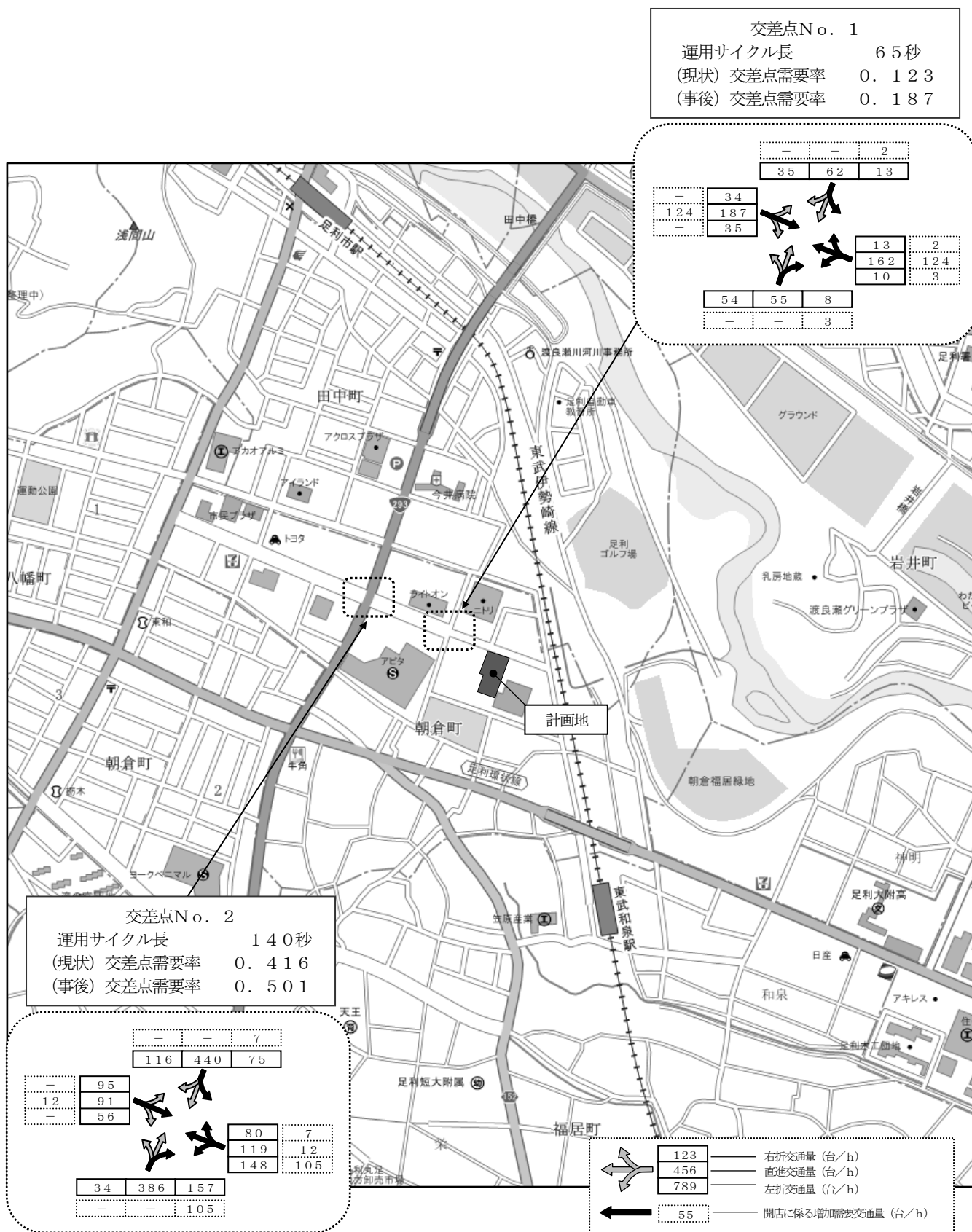
(交差点需要率)

| 交差点名    | 日種 | 現状の<br>交差点需要率 | 開店後の<br>交差点需要率 | 増加量   |
|---------|----|---------------|----------------|-------|
| 交差点No.1 | 平日 | 0.123         | 0.187          | 0.064 |
|         | 休日 | 0.183         | 0.247          | 0.064 |
| 交差点No.2 | 平日 | 0.416         | 0.501          | 0.085 |
|         | 休日 | 0.457         | 0.596          | 0.139 |

開店後における主要交差点の交差点需要率は、平日及び休日ともに「0.9未満」とピーク時の増加需要交通流量に対して、十分な処理能力を持っていることを示している。

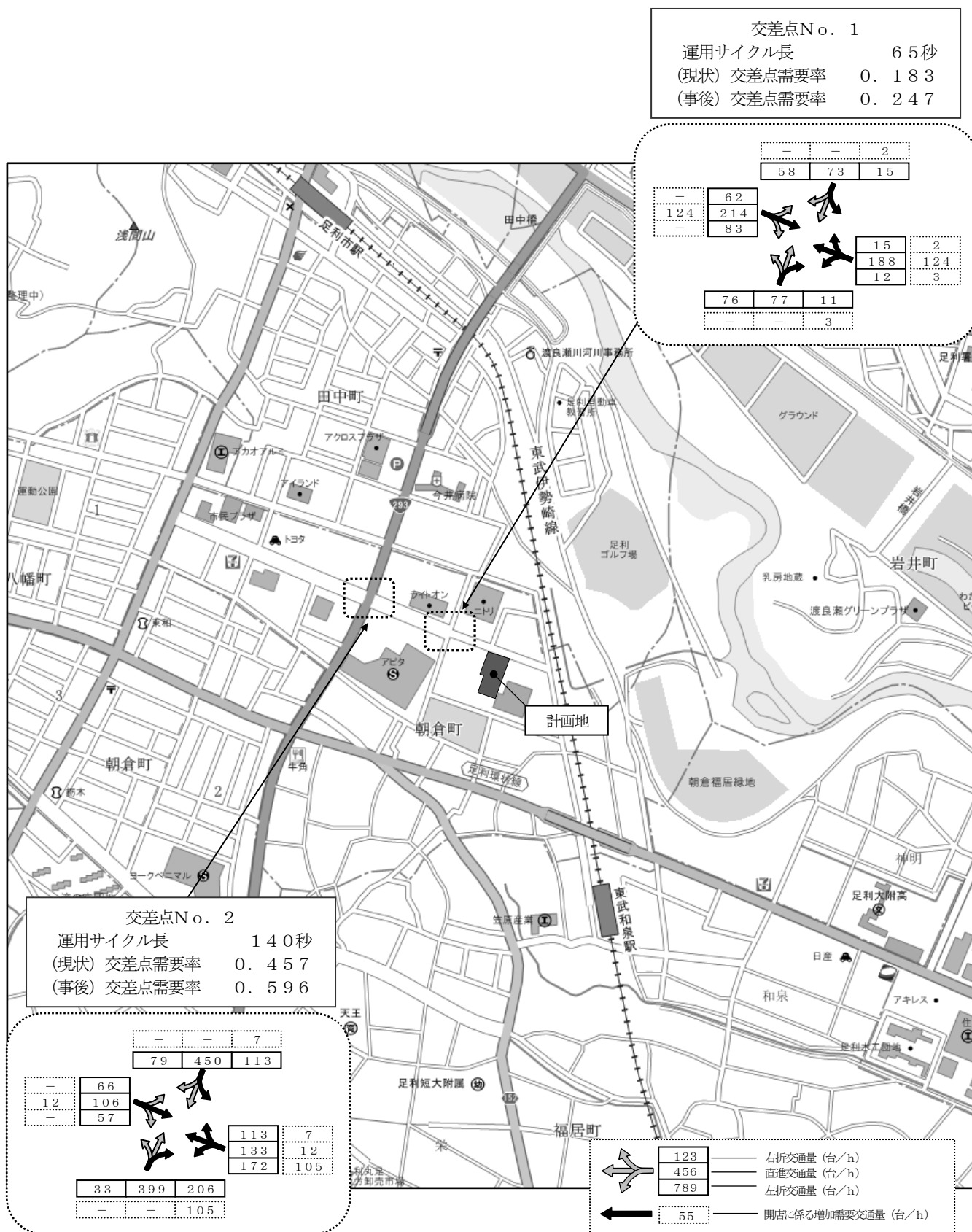
よって、周辺地域に与える影響は比較的小さいものであると考えられる。

開店後のピーク時における主要交差点の交通流動及び制御状況を次頁の「開店後のピーク時交通状況実態（平日・休日）」に示す。



図ー7. 開店後のピーク時交通状況実態 (平日)





図ー8. 開店後のピーク時交通状況実態 (休日)

### 3 右折入庫の検証

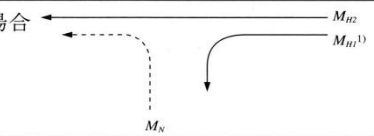
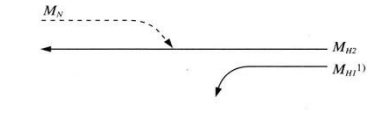
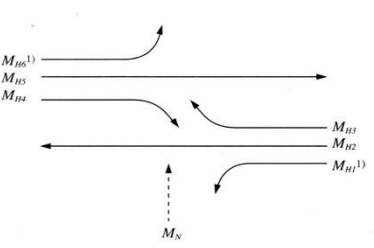
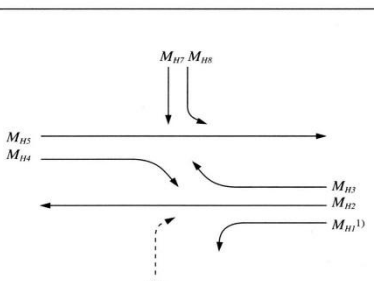
計画店舗の駐車場出入口において入出庫動線を含めた周辺交通流動の検証を行う。

検証方法は、「改訂 平面交差の計画と設計 基礎編（出典：社団法人 交通工学研究会）」に掲載されている「信号機のない交差点の交通容量の計算方法（西ドイツの計算法-OECD 報告書訳）」を用いて行う。

まず、「主道路交通の構成」に示された式より求めた主道路交通量（ $M_H$ ）に示す条件に合わせ、乗用車に対する臨界間隔（ $t_g$ ）を基に基本交通量（ $\max.M_N$ ）を求める（図「基本交通容量」参照）。

次に、この基本交通容量に従道路交通が妨げられない確率（P 値）を乗じて主道路の滞留の影響補正を行い、交通容量（ $\max.M_N$ ）を求める。P 値は、従道路交通の妨げとなる主道路からの右折及び対向の主道路の横断の実交通量（ $M_N$ ）と交通容量（ $\max.M_N$ ）の商を基に次頁の「主道路の滞留に対する低減」から求める。

評価方法としては、上記で求めた交通容量（ $\max.M_N$ ）と実交通量（ $M_N$ ）の差から「遅れの程度を示す指標」を用いて評価する。

|                                                                                                                                                                                         |     |
|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----|
| <p>主道路へ流入する左折に対する場合</p> $M_H = 0.5M_{H1}^{(1)} + M_{H2}$                                              | 式 1 |
| <p>主道路から流入する右折の場合</p> $M_H = 0.5M_{H1}^{(1)} + M_{H2}$                                                | 式 2 |
| <p>主道路の横断に対する場合</p> $M_H = 0.5M_{H1}^{(1)} + M_{H2} + M_{H3} + M_{H4} + M_{H5} + M_{H6}^{(1)}$       | 式 3 |
| <p>主道路へ流入する右折の場合</p> $M_H = 0.5M_{H1}^{(1)} + M_{H2} + M_{H3} + M_{H4} + M_{H5} + M_{H7} + M_{H8}$  | 式 4 |

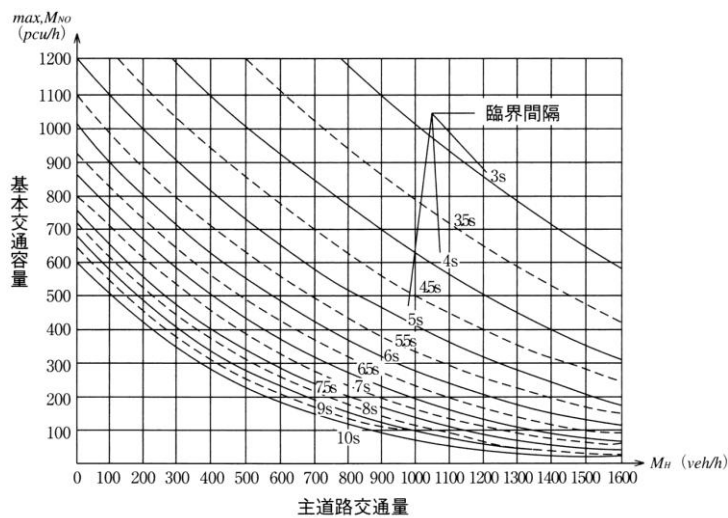
注) 1) 左折車線がある場合には $M_{H1}$ ,  $M_{H6}$ は省ける。

|                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                               |     |
|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----|
| $\frac{l}{\max.M_N} = \frac{a}{\max.M_{Na}} + \frac{b}{\max.M_{Nb}} + \frac{c}{\max.M_{Nc}}$ <p>ここで、</p> <p><math>\max.M_N</math>：混用車線を利用するすべての交通流の交通容量</p> <p><math>\max.M_{Na}</math>, <math>\max.M_{Nb}</math>, <math>\max.M_{Nc}</math>：各交通流の交通容量</p> <p><math>a</math>, <math>b</math>, <math>c</math>：混用車線を利用する合計交通量に対する各交通流の交通量の割合</p> | 式 5 |
|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----|

乗用車に対する臨界間隔  $t_g$ 

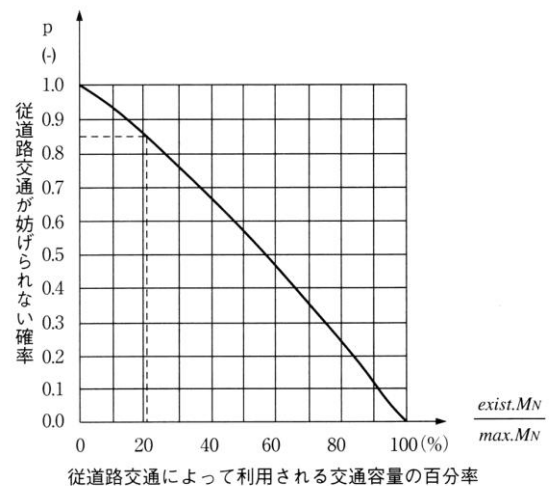
| 車両の挙動     | 速度制限   |     | 速度制限なし               |      |
|-----------|--------|-----|----------------------|------|
|           | 50km/h |     | $V_k=90\text{ km/h}$ |      |
|           | 主道路    |     | 主道路                  |      |
|           | 2車線    | 4車線 | 2車線                  | 4車線  |
| 主道路への左折   |        |     |                      |      |
| 一時停止      | 6.0    | 6.0 | 7.0                  | 7.0  |
| 合流車線      | (3.0)  | 3.0 | (4.0)                | 4.0  |
| ロータリーへの左折 | 4.5    | 4.5 | 4.5                  | 4.5  |
| 主道路からの右折  | 5.0    | 5.5 | 5.5                  | 6.0  |
| 主道路を横断    |        |     |                      |      |
| 一時停止      | 7.0    | 7.5 | 8.0                  | 9.0  |
| 主道路へ右折    |        |     |                      |      |
| 一時停止      | 7.5    | 8.0 | 9.0                  | 10.0 |

(出典：社団法人 交通工学研究会)



(出典：社団法人 交通工学研究会)

基本交通容量



(出典：社団法人 交通工学研究会)

主道路の滞留に対する低減

遅れの程度を示す指標

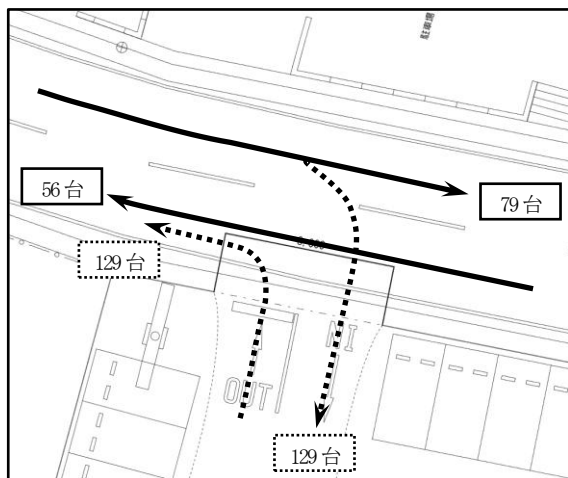
信号制御によらず、非優先交通が優先交通の合間をぬって、交差や合流することができる台数の最大値と実交通量との差（遅れの程度）をもって評価する。

|      | 交通容量－実交通量 |         |
|------|-----------|---------|
|      | 平均        | 範囲      |
| 滞 留  | <0        | ～ 0     |
| 非常に大 | 50        | 0～ 75   |
| 大    | 100       | 76～125  |
| 平 均  | 150       | 126～175 |
| 小    | 200       | 176～250 |
| 非常に小 | 400       | 251～600 |
| 遅れなし | >600      | 601～    |

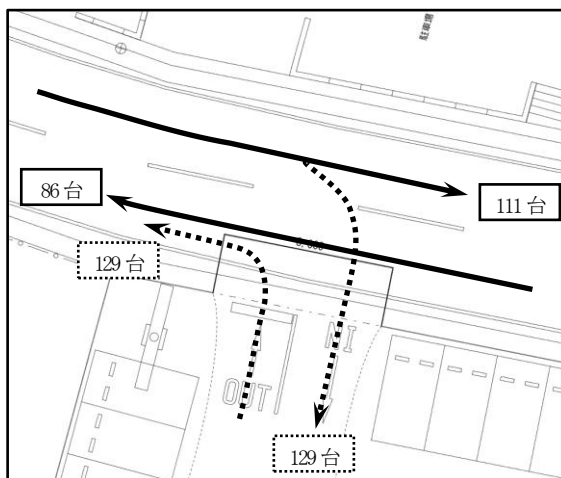
(出典：社団法人 交通工学研究会)

<出入口No.2>

【平日ピーク時】



【休日ピーク時】



<凡例>



..... 優先交通  
..... 非優先交通



..... 優先交通台数  
..... 非優先交通台数

【平日】

| 幹線東進右折入庫流動 |      |        |      | 幹線東進直進流動 |      | 可能交通量 | 実交通量 | 差引   |
|------------|------|--------|------|----------|------|-------|------|------|
| 主道路交通      | 臨界間隔 | 可能交通量  | 実交通量 | 可能交通量    | 実交通量 |       |      |      |
| 56.0       | 5.0  | 1140.0 | 129  | 1800.0   | 79   | 1324  | 208  | 1116 |

【休日】

| 幹線東進右折入庫流動 |      |        |      | 幹線東進直進流動 |      | 可能交通量 | 実交通量 | 差引   |
|------------|------|--------|------|----------|------|-------|------|------|
| 主道路交通      | 臨界間隔 | 可能交通量  | 実交通量 | 可能交通量    | 実交通量 |       |      |      |
| 86.0       | 5.0  | 1110.0 | 129  | 1800.0   | 111  | 1349  | 240  | 1109 |

右折入庫流動を含む幹線東進流動の遅れの程度（差引）は平日及び休日ともに「600以上」であることから、「滞留はなく、遅れなし」となり、駐車場出入口における入出庫流動が一般交通流に与える影響は比較的小さいものであると考えられる。

## 第6章 現況及び開店後の交通容量解析結果

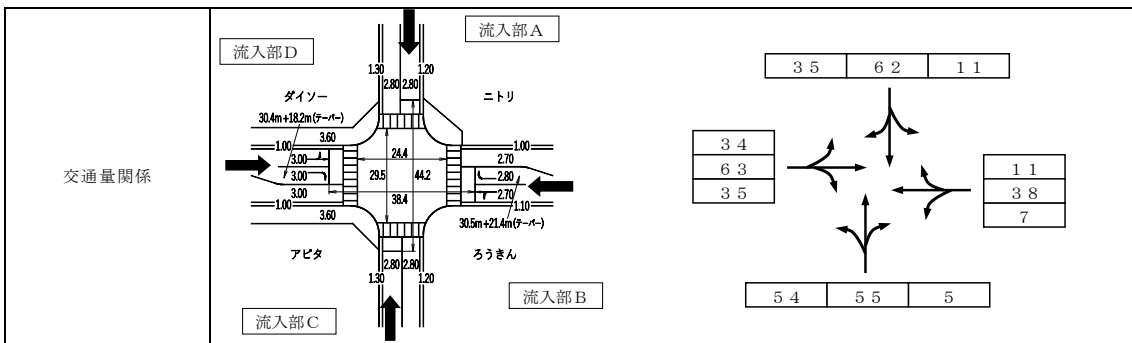
- (1) 現状の交通容量解析結果（平日・休日）
- (2) 開店後の交通容量解析結果（平日・休日）

(1) 現状の交通容量解析結果 (平日)

交差点No. 1

| 流入部         |                  | A     |  |  | B     |       |  | C     |  |  | D     |       |  |
|-------------|------------------|-------|--|--|-------|-------|--|-------|--|--|-------|-------|--|
| 車線          |                  | 左直右   |  |  | 左直    | 右     |  | 左直右   |  |  | 左直    | 右     |  |
| 車線数         |                  | 1     |  |  | 1     | 1     |  | 1     |  |  | 1     | 1     |  |
| 飽和交通流の基本値   | SB               | 2000  |  |  | 2000  | 1800  |  | 2000  |  |  | 2000  | 1800  |  |
| 車線幅員による補正値  | $\alpha_w$       | 0.95  |  |  | 0.95  | 0.95  |  | 0.95  |  |  | 1.00  | 1.00  |  |
| (車線幅員)      | m                | 2.80  |  |  | 2.70  | 2.80  |  | 2.80  |  |  | 3.00  | 3.00  |  |
| 縦断勾配による補正値  | $\alpha_G$       | 1.000 |  |  | 1.000 | 1.000 |  | 1.000 |  |  | 1.000 | 1.000 |  |
| (縦断勾配)      | %                | -0.2  |  |  | 0.9   | 0.9   |  | 0.9   |  |  | 0.3   | 0.3   |  |
| 大型車混入による補正率 | $\alpha_T$       | 0.987 |  |  | 0.970 | 1.000 |  | 0.994 |  |  | 0.993 | 1.000 |  |
| (大型車混入率)    | %                | 1.9   |  |  | 4.4   | 0.0   |  | 0.9   |  |  | 1.0   | 0.0   |  |
| 左折車混入による補正率 | $\alpha_{LT}$    | 0.973 |  |  | 0.958 |       |  | 0.885 |  |  | 0.911 |       |  |
| (左折率)       | L%               | 10.2  |  |  | 15.6  |       |  | 47.4  |  |  | 35.1  |       |  |
| (直進車換算係数)   | E <sub>LT</sub>  | 1.275 |  |  | 1.279 |       |  | 1.275 |  |  | 1.279 |       |  |
| (歩行者による低減率) | f <sub>p</sub>   | 0.15  |  |  | 0.15  |       |  | 0.15  |  |  | 0.15  |       |  |
| (有効青時間)     | G秒               | 1274  |  |  | 1662  |       |  | 1274  |  |  | 1662  |       |  |
| (歩行者用青時間)   | G <sub>p</sub> 秒 | 1163  |  |  | 1551  |       |  | 1163  |  |  | 1551  |       |  |
| 右折車混入による補正率 | $\alpha_{RT}$    | 0.958 |  |  |       |       |  | 0.993 |  |  |       |       |  |
| (右折率)       | R%               | 32.4  |  |  |       |       |  | 4.4   |  |  |       |       |  |
| (直進車換算係数)   | E <sub>RT</sub>  | 1.134 |  |  |       | 1.078 |  | 1.149 |  |  | 1.038 |       |  |
| (右折車の通過確率)  | f                | 0.941 |  |  |       | 0.933 |  | 0.934 |  |  | 0.959 |       |  |
| (有効青時間)     | G秒               | 1274  |  |  |       | 1662  |  | 1274  |  |  | 1662  |       |  |
| (現示のさばり台数)  | k台/c             | 1     |  |  |       | 2     |  | 1     |  |  | 2     |       |  |
| 飽和交通流率      | SA               | 1749  |  |  | 1766  | 1710  |  | 1660  |  |  | 1809  | 1800  |  |
| ①交通量        | q                | 108   |  |  | 45    | 11    |  | 114   |  |  | 97    | 35    |  |
| 正規化交通量      | $\rho$           | 0.062 |  |  | 0.025 | 0.000 |  | 0.069 |  |  | 0.054 | 0.000 |  |
| 必要現示率       | 1 $\phi$         |       |  |  | 0.025 | 0.000 |  |       |  |  | 0.054 | 0.000 |  |
|             | 2 $\phi$         | 0.062 |  |  |       |       |  | 0.069 |  |  |       |       |  |
|             | 3 $\phi$         |       |  |  |       |       |  |       |  |  |       |       |  |
|             | 4 $\phi$         |       |  |  |       |       |  |       |  |  |       |       |  |
|             | 5 $\phi$         |       |  |  |       |       |  |       |  |  |       |       |  |
| 青時間比        | %                | 35.4  |  |  | 46.2  | 46.2  |  | 35.4  |  |  | 46.2  | 46.2  |  |
| ②可能交通容量     |                  | 619   |  |  | 815   | 816   |  | 587   |  |  | 835   | 887   |  |
| ①/②混雑度      |                  | 0.175 |  |  | 0.055 | 0.013 |  | 0.194 |  |  | 0.116 | 0.039 |  |

| 現示の<br>需要率 | 交差点<br>需要率 |
|------------|------------|
| 0.054      | 0.123      |
| 0.069      |            |
|            |            |
|            |            |
|            |            |



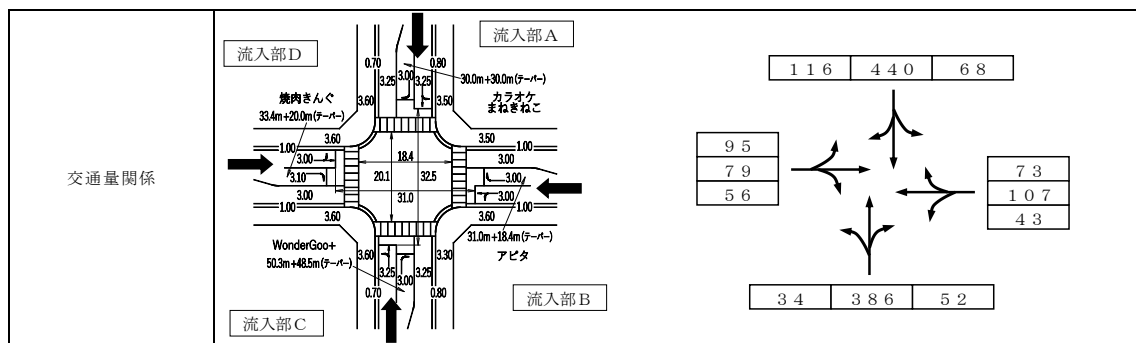
| サイクル長 | 1 $\phi$               | 2 $\phi$               | 3 $\phi$     | 4 $\phi$     | 5 $\phi$     |
|-------|------------------------|------------------------|--------------|--------------|--------------|
| 65秒   |                        |                        |              |              |              |
|       | G 30秒<br>Y 4秒<br>AR 2秒 | G 23秒<br>Y 4秒<br>AR 2秒 | G<br>Y<br>AR | G<br>Y<br>AR | G<br>Y<br>AR |
|       |                        |                        |              |              |              |

(1) 現状の交通容量解析結果 (平日)

交差点No. 2

| 流入部                                                                      |                  | A      |       |       | B     |       |       | C     |       |       | D     |       |       |
|--------------------------------------------------------------------------|------------------|--------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|
| 車線                                                                       |                  | 左直     | 右     |       | 左直    | 右     |       | 左直    | 右     |       | 左直    | 右     |       |
| 車線数                                                                      |                  | 1      | 1     |       | 1     | 1     |       | 1     | 1     |       | 1     | 1     |       |
| 飽和交通流の基本値                                                                |                  | SB     | 2000  | 1800  |       | 2000  | 1800  |       | 2000  | 1800  |       | 2000  | 1800  |
| 車線幅員による補正値<br>(車線幅員)                                                     | $\alpha_w$       | 1.00   | 1.00  |       | 1.00  | 1.00  |       | 1.00  | 1.00  |       | 1.00  | 1.00  |       |
|                                                                          | m                | 3.25   | 3.00  |       | 3.00  | 3.00  |       | 3.25  | 3.00  |       | 3.00  | 3.10  |       |
| 縦断勾配による補正値<br>(縦断勾配)                                                     | $\alpha_G$       | 1.000  | 1.000 |       | 1.000 | 1.000 |       | 1.000 | 1.000 |       | 1.000 | 1.000 |       |
|                                                                          | %                | 0.4    | 0.4   |       | 0.2   | 0.2   |       | 0.3   | 0.3   |       | -0.4  | -0.4  |       |
| 大型車混入による補正率<br>(大型車混入率)                                                  | $\alpha_T$       | 0.985  | 1.000 |       | 1.000 | 0.972 |       | 0.990 | 0.987 |       | 1.000 | 1.000 |       |
|                                                                          | %                | 2.2    | 0.0   |       | 0.0   | 4.1   |       | 1.4   | 1.9   |       | 0.0   | 0.0   |       |
| 左折車混入による補正率<br>(左折率)<br>(直進車換算係数)<br>(歩行者による低減率)<br>(有効青時間)<br>(歩行者用青時間) | $\alpha_{LT}$    | 0.963  |       |       | 0.927 |       |       | 0.977 |       |       | 0.869 |       |       |
|                                                                          | L%               | 13.4   |       |       | 28.7  |       |       | 8.1   |       |       | 54.6  |       |       |
|                                                                          | E <sub>LT</sub>  | 1.289  |       |       | 1.275 |       |       | 1.289 |       |       | 1.275 |       |       |
|                                                                          | f <sub>p</sub>   | 0.15   |       |       | 0.15  |       |       | 0.15  |       |       | 0.15  |       |       |
|                                                                          | G秒               | 2186   |       |       | 617   |       |       | 2186  |       |       | 617   |       |       |
|                                                                          | G <sub>p</sub> 秒 | 2134   |       |       | 566   |       |       | 2134  |       |       | 566   |       |       |
|                                                                          |                  |        |       |       |       |       |       |       |       |       |       |       |       |
| 右折車混入による補正率<br>(右折率)<br>(直進車換算係数)<br>(右折車の通過確率)<br>(有効青時間)<br>(現示のさばけ台数) | $\alpha_{RT}$    |        |       |       |       |       |       |       |       |       |       |       |       |
|                                                                          | R%               |        |       |       |       |       |       |       |       |       |       |       |       |
|                                                                          | E <sub>RT</sub>  |        | 1.824 |       |       | 1.233 |       |       | 1.975 |       |       | 1.366 |       |
|                                                                          | f                |        | 0.665 |       |       | 0.917 |       |       | 0.631 |       |       | 0.890 |       |
|                                                                          | G秒               |        | 2469  |       |       | 874   |       |       | 2469  |       |       | 874   |       |
|                                                                          | k台/c             |        | 2     |       |       | 2     |       |       | 2     |       |       | 2     |       |
| 飽和交通流率                                                                   |                  | SA     | 1897  | 1800  |       | 1854  | 1750  |       | 1935  | 1776  |       | 1739  | 1800  |
| ①交通量                                                                     |                  | q      | 508   | 116   |       | 150   | 73    |       | 420   | 52    |       | 174   | 56    |
| 正規化交通量                                                                   |                  | $\rho$ | 0.268 | 0.036 |       | 0.081 | 0.012 |       | 0.217 | 0.000 |       | 0.100 | 0.003 |
| 必要現示率                                                                    | 1 $\phi$         | 0.268  |       |       |       |       |       |       | 0.217 |       |       |       |       |
|                                                                          | 2 $\phi$         |        | 0.036 |       |       |       |       |       | 0.000 |       |       |       |       |
|                                                                          | 3 $\phi$         |        |       |       | 0.081 |       |       |       |       |       | 0.100 |       |       |
|                                                                          | 4 $\phi$         |        |       |       |       | 0.012 |       |       |       |       |       | 0.003 |       |
|                                                                          | 5 $\phi$         |        |       |       |       |       |       |       |       |       |       |       |       |
| 青時間比                                                                     |                  | %      | 60.7  | 68.6  |       | 17.1  | 24.3  |       | 60.7  | 68.6  |       | 17.1  | 24.3  |
| ②可能交通容量                                                                  |                  |        | 1152  | 700   |       | 318   | 312   |       | 1175  | 636   |       | 298   | 296   |
| ①/②混雑度                                                                   |                  |        | 0.441 | 0.166 |       | 0.472 | 0.234 |       | 0.358 | 0.082 |       | 0.584 | 0.189 |

| 現示の<br>需要率 | 交差点<br>需要率 |
|------------|------------|
| 0.268      | 0.416      |
| 0.036      |            |
| 0.100      |            |
| 0.012      |            |



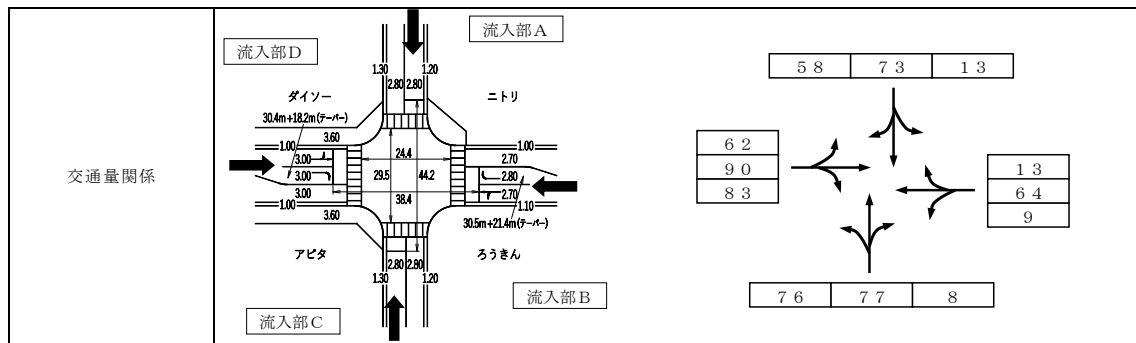
| サイクル長 | 1 $\phi$               | 2 $\phi$                 | 3 $\phi$               | 4 $\phi$                 | 5 $\phi$     |
|-------|------------------------|--------------------------|------------------------|--------------------------|--------------|
| 140秒  |                        |                          |                        |                          |              |
|       | G 8 5 秒<br>Y 3 秒<br>AR | G 8 秒<br>Y 3 秒<br>AR 2 秒 | G 2 4 秒<br>Y 3 秒<br>AR | G 7 秒<br>Y 3 秒<br>AR 2 秒 | G<br>Y<br>AR |

(1) 現状の交通容量解析結果 (休日)

交差点No. 1

| 流入部         |                  | A     |  |  | B     |       |  | C     |  |  | D     |       |  |
|-------------|------------------|-------|--|--|-------|-------|--|-------|--|--|-------|-------|--|
| 車線          |                  | 左直右   |  |  | 左直    | 右     |  | 左直右   |  |  | 左直    | 右     |  |
| 車線数         |                  | 1     |  |  | 1     | 1     |  | 1     |  |  | 1     | 1     |  |
| 飽和交通流の基本値   | SB               | 2000  |  |  | 2000  | 1800  |  | 2000  |  |  | 2000  | 1800  |  |
| 車線幅員による補正値  | $\alpha_w$       | 0.95  |  |  | 0.95  | 0.95  |  | 0.95  |  |  | 1.00  | 1.00  |  |
| (車線幅員)      | m                | 2.80  |  |  | 2.70  | 2.80  |  | 2.80  |  |  | 3.00  | 3.00  |  |
| 縦断勾配による補正値  | $\alpha_G$       | 1.000 |  |  | 1.000 | 1.000 |  | 1.000 |  |  | 1.000 | 1.000 |  |
| (縦断勾配)      | %                | -0.2  |  |  | 0.9   | 0.9   |  | 0.9   |  |  | 0.3   | 0.3   |  |
| 大型車混入による補正率 | $\alpha_T$       | 1.000 |  |  | 1.000 | 1.000 |  | 0.983 |  |  | 1.000 | 0.992 |  |
| (大型車混入率)    | %                | 0.0   |  |  | 0.0   | 0.0   |  | 2.5   |  |  | 0.0   | 1.2   |  |
| 左折車混入による補正率 | $\alpha_{LT}$    | 0.976 |  |  | 0.967 |       |  | 0.885 |  |  | 0.898 |       |  |
| (左折率)       | L%               | 9.0   |  |  | 12.3  |       |  | 47.2  |  |  | 40.8  |       |  |
| (直進車換算係数)   | E <sub>LT</sub>  | 1.275 |  |  | 1.279 |       |  | 1.275 |  |  | 1.279 |       |  |
| (歩行者による低減率) | f <sub>p</sub>   | 0.15  |  |  | 0.15  |       |  | 0.15  |  |  | 0.15  |       |  |
| (有効青時間)     | G秒               | 1274  |  |  | 1662  |       |  | 1274  |  |  | 1662  |       |  |
| (歩行者用青時間)   | G <sub>p</sub> 秒 | 1163  |  |  | 1551  |       |  | 1163  |  |  | 1551  |       |  |
| 右折車混入による補正率 | $\alpha_{RT}$    | 0.931 |  |  |       |       |  | 0.991 |  |  |       |       |  |
| (右折率)       | R%               | 40.3  |  |  |       |       |  | 5.0   |  |  |       |       |  |
| (直進車換算係数)   | E <sub>RT</sub>  | 1.183 |  |  |       | 1.123 |  | 1.174 |  |  |       | 1.079 |  |
| (右折車の通過確率)  | f                | 0.919 |  |  |       | 0.906 |  | 0.923 |  |  |       | 0.932 |  |
| (有効青時間)     | G秒               | 1274  |  |  |       | 1662  |  | 1274  |  |  |       | 1662  |  |
| (現示のさばけ台数)  | k台/c             | 1     |  |  |       | 2     |  | 1     |  |  |       | 2     |  |
| 飽和交通流率      | SA               | 1726  |  |  | 1837  | 1710  |  | 1639  |  |  | 1796  | 1785  |  |
| ①交通量        | q                | 144   |  |  | 73    | 13    |  | 161   |  |  | 152   | 83    |  |
| 正規化交通量      | $\rho$           | 0.083 |  |  | 0.040 | 0.000 |  | 0.098 |  |  | 0.085 | 0.000 |  |
| 必要現示率       | 1 $\phi$         |       |  |  | 0.040 | 0.000 |  |       |  |  | 0.085 | 0.000 |  |
|             | 2 $\phi$         | 0.083 |  |  |       |       |  | 0.098 |  |  |       |       |  |
|             | 3 $\phi$         |       |  |  |       |       |  |       |  |  |       |       |  |
|             | 4 $\phi$         |       |  |  |       |       |  |       |  |  |       |       |  |
|             | 5 $\phi$         |       |  |  |       |       |  |       |  |  |       |       |  |
| 青時間比        | %                | 35.4  |  |  | 46.2  | 46.2  |  | 35.4  |  |  | 46.2  | 46.2  |  |
| ②可能交通容量     |                  | 611   |  |  | 848   | 782   |  | 580   |  |  | 829   | 846   |  |
| ①/②混雑度      |                  | 0.236 |  |  | 0.086 | 0.017 |  | 0.278 |  |  | 0.183 | 0.098 |  |

| 現示の<br>需要率 | 交差点<br>需要率 |
|------------|------------|
| 0.085      | 0.183      |
| 0.098      |            |
|            |            |
|            |            |
|            |            |



| サイクル長 | 1 $\phi$               | 2 $\phi$               | 3 $\phi$     | 4 $\phi$     | 5 $\phi$     |
|-------|------------------------|------------------------|--------------|--------------|--------------|
| 65秒   |                        |                        |              |              |              |
|       | G 30秒<br>Y 4秒<br>AR 2秒 | G 23秒<br>Y 4秒<br>AR 2秒 | G<br>Y<br>AR | G<br>Y<br>AR | G<br>Y<br>AR |
|       |                        |                        |              |              |              |

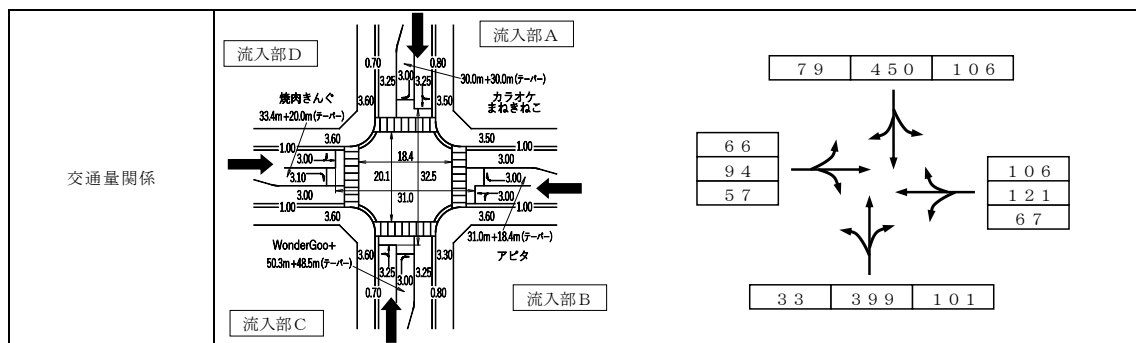


(1) 現状の交通容量解析結果 (休日)

交差点No. 2

| 流入部                                                                      |                  | A      |       |       | B     |       |       | C     |       |       | D     |       |       |
|--------------------------------------------------------------------------|------------------|--------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|
| 車線                                                                       |                  | 左直     | 右     |       | 左直    | 右     |       | 左直    | 右     |       | 左直    | 右     |       |
| 車線数                                                                      |                  | 1      | 1     |       | 1     | 1     |       | 1     | 1     |       | 1     | 1     |       |
| 飽和交通流の基本値                                                                |                  | SB     | 2000  | 1800  |       | 2000  | 1800  |       | 2000  | 1800  |       | 2000  | 1800  |
| 車線幅員による補正值<br>(車線幅員)                                                     | $\alpha_w$       | 1.00   | 1.00  |       | 1.00  | 1.00  |       | 1.00  | 1.00  |       | 1.00  | 1.00  |       |
|                                                                          | m                | 3.25   | 3.00  |       | 3.00  | 3.00  |       | 3.25  | 3.00  |       | 3.00  | 3.10  |       |
| 縦断勾配による補正值<br>(縦断勾配)                                                     | $\alpha_G$       | 1.000  | 1.000 |       | 1.000 | 1.000 |       | 1.000 | 1.000 |       | 1.000 | 1.000 |       |
|                                                                          | %                | 0.4    | 0.4   |       | 0.2   | 0.2   |       | 0.3   | 0.3   |       | -0.4  | -0.4  |       |
| 大型車混入による補正率<br>(大型車混入率)                                                  | $\alpha_T$       | 0.995  | 1.000 |       | 1.000 | 0.987 |       | 0.997 | 1.000 |       | 1.000 | 0.976 |       |
|                                                                          | %                | 0.7    | 0.0   |       | 0.0   | 1.9   |       | 0.5   | 0.0   |       | 0.0   | 3.5   |       |
| 左折車混入による補正率<br>(左折率)<br>(直進車換算係数)<br>(歩行者による低減率)<br>(有効青時間)<br>(歩行者用青時間) | $\alpha_{LT}$    | 0.948  |       |       | 0.910 |       |       | 0.978 |       |       | 0.897 |       |       |
|                                                                          | L%               | 19.1   |       |       | 35.6  |       |       | 7.6   |       |       | 41.3  |       |       |
|                                                                          | E <sub>LT</sub>  | 1.288  |       |       | 1.279 |       |       | 1.288 |       |       | 1.279 |       |       |
|                                                                          | f <sub>p</sub>   | 0.15   |       |       | 0.15  |       |       | 0.15  |       |       | 0.15  |       |       |
|                                                                          | G秒               | 2057   |       |       | 746   |       |       | 2057  |       |       | 746   |       |       |
|                                                                          | G <sub>p</sub> 秒 | 2006   |       |       | 694   |       |       | 2006  |       |       | 694   |       |       |
|                                                                          |                  |        |       |       |       |       |       |       |       |       |       |       |       |
| 右折車混入による補正率<br>(右折率)<br>(直進車換算係数)<br>(右折車の通過確率)<br>(有効青時間)<br>(現示のさばけ台数) | $\alpha_{RT}$    |        |       |       |       |       |       |       |       |       |       |       |       |
|                                                                          | R%               |        |       |       |       |       |       |       |       |       |       |       |       |
|                                                                          | E <sub>RT</sub>  |        | 1.903 |       |       | 1.277 |       |       | 2.063 |       |       | 1.392 |       |
|                                                                          | f                |        | 0.657 |       |       | 0.902 |       |       | 0.624 |       |       | 0.876 |       |
|                                                                          | G秒               |        | 2340  |       |       | 1003  |       |       | 2340  |       |       | 1003  |       |
|                                                                          | k台/c             |        | 2     |       |       | 2     |       |       | 2     |       |       | 2     |       |
| 飽和交通流率                                                                   |                  | SA     | 1886  | 1800  |       | 1819  | 1777  |       | 1951  | 1800  |       | 1794  | 1757  |
| ①交通量                                                                     |                  | q      | 556   | 79    |       | 188   | 106   |       | 432   | 101   |       | 160   | 57    |
| 正規化交通量                                                                   |                  | $\rho$ | 0.295 | 0.015 |       | 0.103 | 0.031 |       | 0.221 | 0.028 |       | 0.089 | 0.003 |
| 必要現示率                                                                    | 1 $\phi$         | 0.295  |       |       |       |       |       |       | 0.221 |       |       |       |       |
|                                                                          | 2 $\phi$         |        | 0.015 |       |       |       |       |       | 0.028 |       |       |       |       |
|                                                                          | 3 $\phi$         |        |       |       | 0.103 |       |       |       |       |       | 0.089 |       |       |
|                                                                          | 4 $\phi$         |        |       |       |       | 0.031 |       |       |       |       |       | 0.003 |       |
|                                                                          | 5 $\phi$         |        |       |       |       |       |       |       |       |       |       |       |       |
| 青時間比                                                                     |                  | %      | 57.1  | 65.0  |       | 20.7  | 27.9  |       | 57.1  | 65.0  |       | 20.7  | 27.9  |
| ②可能交通容量                                                                  |                  |        | 1078  | 635   |       | 377   | 363   |       | 1115  | 581   |       | 372   | 332   |
| ①/②混雑度                                                                   |                  |        | 0.516 | 0.124 |       | 0.499 | 0.292 |       | 0.388 | 0.174 |       | 0.431 | 0.172 |

| 現示の<br>需要率 | 交差点<br>需要率 |
|------------|------------|
| 0.295      | 0.457      |
| 0.028      |            |
| 0.103      |            |
| 0.031      |            |
|            |            |

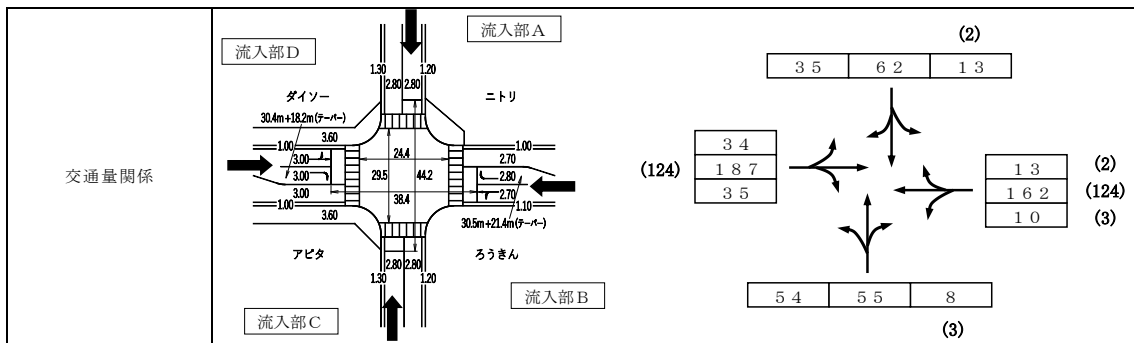


| サイクル長 | 1 $\phi$            | 2 $\phi$           | 3 $\phi$            | 4 $\phi$           | 5 $\phi$     |
|-------|---------------------|--------------------|---------------------|--------------------|--------------|
| 140秒  |                     |                    |                     |                    |              |
|       | G 80秒<br>Y 3秒<br>AR | G 8秒<br>Y 3秒<br>AR | G 29秒<br>Y 3秒<br>AR | G 7秒<br>Y 3秒<br>AR | G<br>Y<br>AR |
|       |                     |                    |                     |                    |              |

(2) 開店後の交通容量解析結果 (平日)

交差点No. 1

| 流入部         |                  | A     |  |  | B     |       |  | C     |  |  | D     |            |            |
|-------------|------------------|-------|--|--|-------|-------|--|-------|--|--|-------|------------|------------|
| 車線          |                  | 左直右   |  |  | 左直    | 右     |  | 左直右   |  |  | 左直    | 右          |            |
| 車線数         |                  | 1     |  |  | 1     | 1     |  | 1     |  |  | 1     | 1          |            |
| 飽和交通流の基本値   | SB               | 2000  |  |  | 2000  | 1800  |  | 2000  |  |  | 2000  | 1800       |            |
| 車線幅員による補正値  | $\alpha_w$       | 0.95  |  |  | 0.95  | 0.95  |  | 0.95  |  |  | 1.00  | 1.00       |            |
| (車線幅員)      | m                | 2.80  |  |  | 2.70  | 2.80  |  | 2.80  |  |  | 3.00  | 3.00       |            |
| 縦断勾配による補正値  | $\alpha_G$       | 1.000 |  |  | 1.000 | 1.000 |  | 1.000 |  |  | 1.000 | 1.000      |            |
| (縦断勾配)      | %                | -0.2  |  |  | 0.9   | 0.9   |  | 0.9   |  |  | 0.3   | 0.3        |            |
| 大型車混入による補正率 | $\alpha_T$       | 0.987 |  |  | 0.992 | 1.000 |  | 0.994 |  |  | 0.997 | 1.000      |            |
| (大型車混入率)    | %                | 1.8   |  |  | 1.2   | 0.0   |  | 0.9   |  |  | 0.5   | 0.0        |            |
| 左折車混入による補正率 | $\alpha_{LT}$    | 0.969 |  |  | 0.984 |       |  | 0.888 |  |  | 0.959 |            |            |
| (左折率)       | L%               | 11.8  |  |  | 5.8   |       |  | 46.2  |  |  | 15.4  |            |            |
| (直進車換算係数)   | E <sub>LT</sub>  | 1.275 |  |  | 1.279 |       |  | 1.275 |  |  | 1.279 |            |            |
| (歩行者による低減率) | f <sub>p</sub>   | 0.15  |  |  | 0.15  |       |  | 0.15  |  |  | 0.15  |            |            |
| (有効青時間)     | G秒               | 1274  |  |  | 1662  |       |  | 1274  |  |  | 1662  |            |            |
| (歩行者用青時間)   | G <sub>p</sub> 秒 | 1163  |  |  | 1551  |       |  | 1163  |  |  | 1551  |            |            |
| 右折車混入による補正率 | $\alpha_{RT}$    | 0.959 |  |  |       |       |  | 0.990 |  |  |       |            |            |
| (右折率)       | R%               | 31.8  |  |  |       |       |  | 6.8   |  |  |       |            |            |
| (直進車換算係数)   | E <sub>RT</sub>  | 1.134 |  |  |       | 1.305 |  | 1.149 |  |  |       | 1.255      |            |
| (右折車の通過確率)  | f                | 0.941 |  |  |       | 0.817 |  | 0.934 |  |  |       | 0.839      |            |
| (有効青時間)     | G秒               | 1274  |  |  |       | 1662  |  | 1274  |  |  |       | 1662       |            |
| (現示のさばけ台数)  | k台/c             | 1     |  |  |       | 2     |  | 1     |  |  |       | 2          |            |
| 飽和交通流率      | SA               | 1743  |  |  | 1855  | 1710  |  | 1659  |  |  | 1912  | 1800       |            |
| ①交通量        | q                | 110   |  |  | 172   | 13    |  | 117   |  |  | 221   | 35         |            |
| 正規化交通量      | $\rho$           | 0.063 |  |  | 0.093 | 0.000 |  | 0.071 |  |  | 0.116 | 0.000      |            |
| 必要現示率       | 1 $\phi$         |       |  |  | 0.093 | 0.000 |  |       |  |  | 0.116 | 0.000      |            |
|             | 2 $\phi$         | 0.063 |  |  |       |       |  | 0.071 |  |  |       |            |            |
|             | 3 $\phi$         |       |  |  |       |       |  |       |  |  |       |            |            |
|             | 4 $\phi$         |       |  |  |       |       |  |       |  |  |       |            |            |
|             | 5 $\phi$         |       |  |  |       |       |  |       |  |  |       |            |            |
| 青時間比        | %                | 35.4  |  |  | 46.2  | 46.2  |  | 35.4  |  |  | 46.2  | 46.2       |            |
| ②可能交通容量     |                  | 617   |  |  | 856   | 674   |  | 587   |  |  | 882   | 730        |            |
| ①/②混雑度      |                  | 0.178 |  |  | 0.201 | 0.019 |  | 0.199 |  |  | 0.250 | 0.048      |            |
|             |                  |       |  |  |       |       |  |       |  |  |       | 現示の<br>需要率 | 交差点<br>需要率 |
|             |                  |       |  |  |       |       |  |       |  |  |       | 0.116      | 0.187      |
|             |                  |       |  |  |       |       |  |       |  |  |       | 0.071      |            |



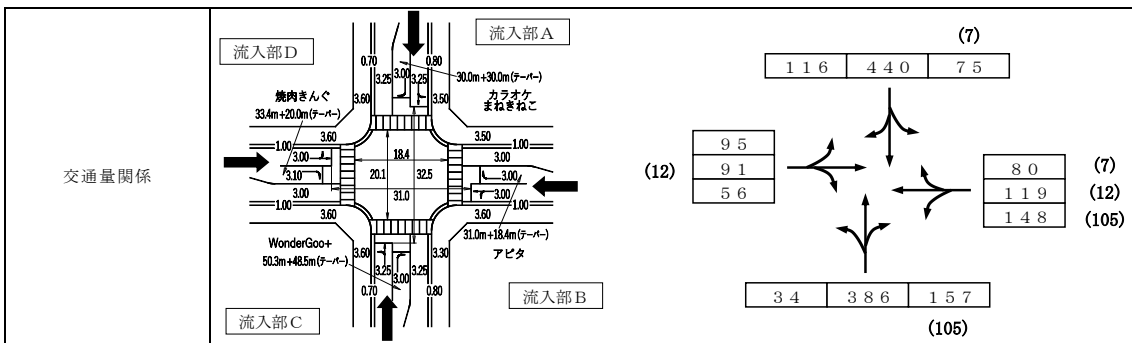
| サイクル長 | 1 $\phi$               | 2 $\phi$               | 3 $\phi$     | 4 $\phi$     | 5 $\phi$     |
|-------|------------------------|------------------------|--------------|--------------|--------------|
| 65秒   |                        |                        |              |              |              |
|       | G 30秒<br>Y 4秒<br>AR 2秒 | G 23秒<br>Y 4秒<br>AR 2秒 | G<br>Y<br>AR | G<br>Y<br>AR | G<br>Y<br>AR |
|       |                        |                        |              |              |              |

(2) 開店後の交通容量解析結果 (平日)

交差点No. 2

| 流入部                                                                      |                  | A      |       |       | B     |       |       | C     |       |       | D     |       |       |
|--------------------------------------------------------------------------|------------------|--------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|
| 車線                                                                       |                  | 左直     | 右     |       | 左直    | 右     |       | 左直    | 右     |       | 左直    | 右     |       |
| 車線数                                                                      |                  | 1      | 1     |       | 1     | 1     |       | 1     | 1     |       | 1     | 1     |       |
| 飽和交通流の基本値                                                                |                  | SB     | 2000  | 1800  |       | 2000  | 1800  |       | 2000  | 1800  |       | 2000  | 1800  |
| 車線幅員による補正値<br>(車線幅員)                                                     | $\alpha_w$       | 1.00   | 1.00  |       | 1.00  | 1.00  |       | 1.00  | 1.00  |       | 1.00  | 1.00  |       |
|                                                                          | m                | 3.25   | 3.00  |       | 3.00  | 3.00  |       | 3.25  | 3.00  |       | 3.00  | 3.10  |       |
| 縦断勾配による補正値<br>(縦断勾配)                                                     | $\alpha_G$       | 1.000  | 1.000 |       | 1.000 | 1.000 |       | 1.000 | 1.000 |       | 1.000 | 1.000 |       |
|                                                                          | %                | 0.4    | 0.4   |       | 0.2   | 0.2   |       | 0.3   | 0.3   |       | -0.4  | -0.4  |       |
| 大型車混入による補正率<br>(大型車混入率)                                                  | $\alpha_T$       | 0.985  | 1.000 |       | 1.000 | 0.974 |       | 0.990 | 0.996 |       | 1.000 | 1.000 |       |
|                                                                          | %                | 2.1    | 0.0   |       | 0.0   | 3.8   |       | 1.4   | 0.6   |       | 0.0   | 0.0   |       |
| 左折車混入による補正率<br>(左折率)<br>(直進車換算係数)<br>(歩行者による低減率)<br>(有効青時間)<br>(歩行者用青時間) | $\alpha_{LT}$    | 0.960  |       |       | 0.868 |       |       | 0.977 |       |       | 0.877 |       |       |
|                                                                          | L%               | 14.6   |       |       | 55.4  |       |       | 8.1   |       |       | 51.1  |       |       |
|                                                                          | E <sub>LT</sub>  | 1.289  |       |       | 1.275 |       |       | 1.289 |       |       | 1.275 |       |       |
|                                                                          | f <sub>p</sub>   | 0.15   |       |       | 0.15  |       |       | 0.15  |       |       | 0.15  |       |       |
|                                                                          | G秒               | 2186   |       |       | 617   |       |       | 2186  |       |       | 617   |       |       |
|                                                                          | G <sub>p</sub> 秒 | 2134   |       |       | 566   |       |       | 2134  |       |       | 566   |       |       |
|                                                                          |                  |        |       |       |       |       |       |       |       |       |       |       |       |
| 右折車混入による補正率<br>(右折率)<br>(直進車換算係数)<br>(右折車の通過確率)<br>(有効青時間)<br>(現示のさばけ台数) | $\alpha_{RT}$    |        |       |       |       |       |       |       |       |       |       |       |       |
|                                                                          | R%               |        |       |       |       |       |       |       |       |       |       |       |       |
|                                                                          | E <sub>RT</sub>  |        | 1.824 |       |       | 1.287 |       |       | 1.975 |       |       | 1.431 |       |
|                                                                          | f                |        | 0.665 |       |       | 0.905 |       |       | 0.631 |       |       | 0.878 |       |
|                                                                          | G秒               |        | 2469  |       |       | 874   |       |       | 2469  |       |       | 874   |       |
|                                                                          | k台/c             |        | 2     |       |       | 2     |       |       | 2     |       |       | 2     |       |
| 飽和交通流率                                                                   |                  | SA     | 1891  | 1800  |       | 1735  | 1754  |       | 1935  | 1792  |       | 1753  | 1800  |
| ①交通量                                                                     |                  | q      | 515   | 116   |       | 267   | 80    |       | 420   | 157   |       | 186   | 56    |
| 正規化交通量                                                                   |                  | $\rho$ | 0.272 | 0.036 |       | 0.154 | 0.016 |       | 0.217 | 0.059 |       | 0.106 | 0.003 |
| 必要現示率                                                                    | 1 $\phi$         | 0.272  |       |       |       |       |       |       | 0.217 |       |       |       |       |
|                                                                          | 2 $\phi$         |        | 0.036 |       |       |       |       |       | 0.059 |       |       |       |       |
|                                                                          | 3 $\phi$         |        |       |       | 0.154 |       |       |       |       |       | 0.106 |       |       |
|                                                                          | 4 $\phi$         |        |       |       |       | 0.016 |       |       |       |       |       | 0.003 |       |
|                                                                          | 5 $\phi$         |        |       |       |       |       |       |       |       |       |       |       |       |
| 青時間比                                                                     |                  | %      | 60.7  | 68.6  |       | 17.1  | 24.3  |       | 60.7  | 68.6  |       | 17.1  | 24.3  |
| ②可能交通容量                                                                  |                  |        | 1148  | 700   |       | 297   | 300   |       | 1175  | 641   |       | 301   | 277   |
| ①/②混雑度                                                                   |                  |        | 0.449 | 0.166 |       | 0.898 | 0.266 |       | 0.358 | 0.245 |       | 0.619 | 0.202 |

|            |            |
|------------|------------|
| 現示の<br>需要率 | 交差点<br>需要率 |
| 0.272      | 0.501      |
| 0.059      |            |
| 0.154      |            |
| 0.016      |            |

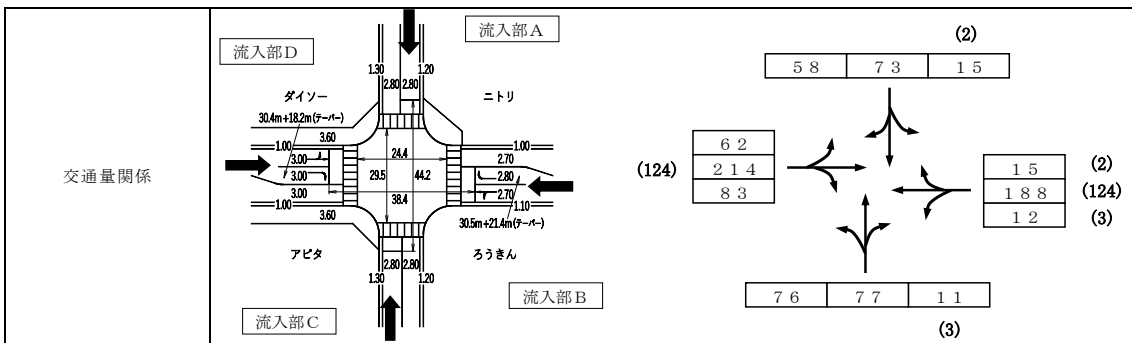


| サイクル長 | 1 $\phi$            | 2 $\phi$           | 3 $\phi$            | 4 $\phi$           | 5 $\phi$     |
|-------|---------------------|--------------------|---------------------|--------------------|--------------|
| 140秒  |                     |                    |                     |                    |              |
|       | G 85秒<br>Y 3秒<br>AR | G 8秒<br>Y 3秒<br>AR | G 24秒<br>Y 3秒<br>AR | G 7秒<br>Y 3秒<br>AR | G<br>Y<br>AR |
|       |                     |                    |                     |                    |              |

(2) 開店後の交通容量解析結果 (休日)

交差点No. 1

| 流入部         |                  | A     |  |  | B     |       |  | C     |  |  | D     |            |            |
|-------------|------------------|-------|--|--|-------|-------|--|-------|--|--|-------|------------|------------|
| 車線          |                  | 左直右   |  |  | 左直    | 右     |  | 左直右   |  |  | 左直    | 右          |            |
| 車線数         |                  | 1     |  |  | 1     | 1     |  | 1     |  |  | 1     | 1          |            |
| 飽和交通流の基本値   | SB               | 2000  |  |  | 2000  | 1800  |  | 2000  |  |  | 2000  | 1800       |            |
| 車線幅員による補正値  | $\alpha_w$       | 0.95  |  |  | 0.95  | 0.95  |  | 0.95  |  |  | 1.00  | 1.00       |            |
| (車線幅員)      | m                | 2.80  |  |  | 2.70  | 2.80  |  | 2.80  |  |  | 3.00  | 3.00       |            |
| 縦断勾配による補正値  | $\alpha_G$       | 1.000 |  |  | 1.000 | 1.000 |  | 1.000 |  |  | 1.000 | 1.000      |            |
| (縦断勾配)      | %                | -0.2  |  |  | 0.9   | 0.9   |  | 0.9   |  |  | 0.3   | 0.3        |            |
| 大型車混入による補正率 | $\alpha_T$       | 1.000 |  |  | 1.000 | 1.000 |  | 0.983 |  |  | 1.000 | 0.992      |            |
| (大型車混入率)    | %                | 0.0   |  |  | 0.0   | 0.0   |  | 2.4   |  |  | 0.0   | 1.2        |            |
| 左折車混入による補正率 | $\alpha_{LT}$    | 0.973 |  |  | 0.984 |       |  | 0.887 |  |  | 0.941 |            |            |
| (左折率)       | L%               | 10.3  |  |  | 6.0   |       |  | 46.3  |  |  | 22.5  |            |            |
| (直進車換算係数)   | E <sub>LT</sub>  | 1.275 |  |  | 1.279 |       |  | 1.275 |  |  | 1.279 |            |            |
| (歩行者による低減率) | f <sub>p</sub>   | 0.15  |  |  | 0.15  |       |  | 0.15  |  |  | 0.15  |            |            |
| (有効青時間)     | G秒               | 1274  |  |  | 1662  |       |  | 1274  |  |  | 1662  |            |            |
| (歩行者用青時間)   | G <sub>p</sub> 秒 | 1163  |  |  | 1551  |       |  | 1163  |  |  | 1551  |            |            |
| 右折車混入による補正率 | $\alpha_{RT}$    | 0.932 |  |  |       |       |  | 0.988 |  |  |       |            |            |
| (右折率)       | R%               | 39.7  |  |  |       |       |  | 6.7   |  |  |       |            |            |
| (直進車換算係数)   | E <sub>RT</sub>  | 1.183 |  |  |       | 1.362 |  | 1.174 |  |  |       | 1.307      |            |
| (右折車の通過確率)  | f                | 0.919 |  |  |       | 0.794 |  | 0.923 |  |  |       | 0.816      |            |
| (有効青時間)     | G秒               | 1274  |  |  |       | 1662  |  | 1274  |  |  |       | 1662       |            |
| (現示のさばけ台数)  | k台/c             | 1     |  |  |       | 2     |  | 1     |  |  |       | 2          |            |
| 飽和交通流率      | SA               | 1722  |  |  | 1869  | 1710  |  | 1638  |  |  | 1882  | 1785       |            |
| ①交通量        | q                | 146   |  |  | 200   | 15    |  | 164   |  |  | 276   | 83         |            |
| 正規化交通量      | $\rho$           | 0.085 |  |  | 0.107 | 0.000 |  | 0.100 |  |  | 0.147 | 0.000      |            |
| 必要現示率       | 1 $\phi$         |       |  |  | 0.107 | 0.000 |  |       |  |  | 0.147 | 0.000      |            |
|             | 2 $\phi$         | 0.085 |  |  |       |       |  | 0.100 |  |  |       |            |            |
|             | 3 $\phi$         |       |  |  |       |       |  |       |  |  |       |            |            |
|             | 4 $\phi$         |       |  |  |       |       |  |       |  |  |       |            |            |
|             | 5 $\phi$         |       |  |  |       |       |  |       |  |  |       |            |            |
| 青時間比        | %                | 35.4  |  |  | 46.2  | 46.2  |  | 35.4  |  |  | 46.2  | 46.2       |            |
| ②可能交通容量     |                  | 609   |  |  | 862   | 643   |  | 580   |  |  | 869   | 695        |            |
| ①/②混雑度      |                  | 0.240 |  |  | 0.232 | 0.023 |  | 0.283 |  |  | 0.318 | 0.119      |            |
|             |                  |       |  |  |       |       |  |       |  |  |       | 現示の<br>需要率 | 交差点<br>需要率 |
|             |                  |       |  |  |       |       |  |       |  |  |       | 0.147      | 0.247      |
|             |                  |       |  |  |       |       |  |       |  |  |       | 0.100      |            |



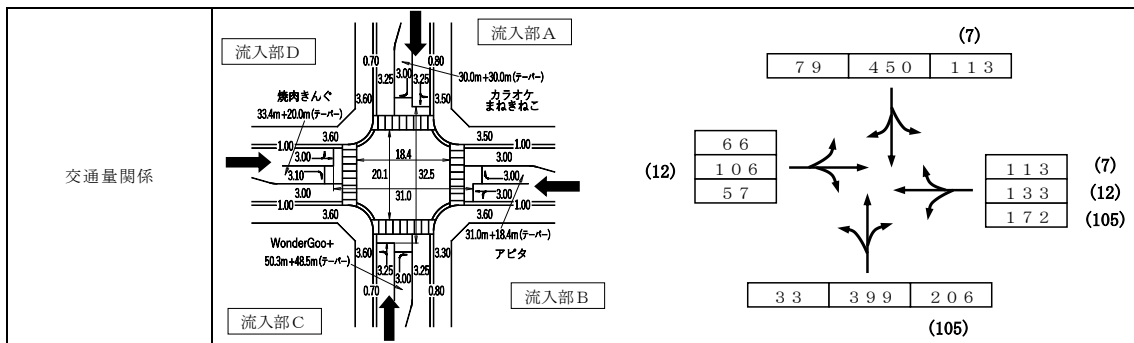
| サイクル長 | 1 $\phi$               | 2 $\phi$               | 3 $\phi$     | 4 $\phi$     | 5 $\phi$     |
|-------|------------------------|------------------------|--------------|--------------|--------------|
| 65秒   |                        |                        |              |              |              |
|       | G 30秒<br>Y 4秒<br>AR 2秒 | G 23秒<br>Y 4秒<br>AR 2秒 | G<br>Y<br>AR | G<br>Y<br>AR | G<br>Y<br>AR |
|       |                        |                        |              |              |              |
|       |                        |                        |              |              |              |

(2) 開店後の交通容量解析結果 (休日)

交差点No. 2

| 流入部                                                                      |                  | A      |       |       | B     |       |       | C     |       |       | D     |       |       |
|--------------------------------------------------------------------------|------------------|--------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|
| 車線                                                                       |                  | 左直     | 右     |       | 左直    | 右     |       | 左直    | 右     |       | 左直    | 右     |       |
| 車線数                                                                      |                  | 1      | 1     |       | 1     | 1     |       | 1     | 1     |       | 1     | 1     |       |
| 飽和交通流の基本値                                                                |                  | SB     | 2000  | 1800  |       | 2000  | 1800  |       | 2000  | 1800  |       | 2000  | 1800  |
| 車線幅員による補正値<br>(車線幅員)                                                     | $\alpha_w$       | 1.00   | 1.00  |       | 1.00  | 1.00  |       | 1.00  | 1.00  |       | 1.00  | 1.00  |       |
|                                                                          | m                | 3.25   | 3.00  |       | 3.00  | 3.00  |       | 3.25  | 3.00  |       | 3.00  | 3.10  |       |
| 縦断勾配による補正値<br>(縦断勾配)                                                     | $\alpha_G$       | 1.000  | 1.000 |       | 1.000 | 1.000 |       | 1.000 | 1.000 |       | 1.000 | 1.000 |       |
|                                                                          | %                | 0.4    | 0.4   |       | 0.2   | 0.2   |       | 0.3   | 0.3   |       | -0.4  | -0.4  |       |
| 大型車混入による補正率<br>(大型車混入率)                                                  | $\alpha_T$       | 0.995  | 1.000 |       | 1.000 | 0.988 |       | 0.997 | 1.000 |       | 1.000 | 0.976 |       |
|                                                                          | %                | 0.7    | 0.0   |       | 0.0   | 1.8   |       | 0.5   | 0.0   |       | 0.0   | 3.5   |       |
| 左折車混入による補正率<br>(左折率)<br>(直進車換算係数)<br>(歩行者による低減率)<br>(有効青時間)<br>(歩行者用青時間) | $\alpha_{LT}$    | 0.945  |       |       | 0.864 |       |       | 0.978 |       |       | 0.903 |       |       |
|                                                                          | L%               | 20.1   |       |       | 56.4  |       |       | 7.6   |       |       | 38.4  |       |       |
|                                                                          | E <sub>LT</sub>  | 1.288  |       |       | 1.279 |       |       | 1.288 |       |       | 1.279 |       |       |
|                                                                          | f <sub>p</sub>   | 0.15   |       |       | 0.15  |       |       | 0.15  |       |       | 0.15  |       |       |
|                                                                          | G秒               | 2057   |       |       | 746   |       |       | 2057  |       |       | 746   |       |       |
|                                                                          | G <sub>p</sub> 秒 | 2006   |       |       | 694   |       |       | 2006  |       |       | 694   |       |       |
|                                                                          |                  |        |       |       |       |       |       |       |       |       |       |       |       |
| 右折車混入による補正率<br>(右折率)<br>(直進車換算係数)<br>(右折車の通過確率)<br>(有効青時間)<br>(現示のさばけ台数) | $\alpha_{RT}$    |        |       |       |       |       |       |       |       |       |       |       |       |
|                                                                          | R%               |        |       |       |       |       |       |       |       |       |       |       |       |
|                                                                          | E <sub>RT</sub>  |        | 1.903 |       |       | 1.326 |       |       | 2.063 |       |       | 1.448 |       |
|                                                                          | f                |        | 0.657 |       |       | 0.891 |       |       | 0.624 |       |       | 0.865 |       |
|                                                                          | G秒               |        | 2340  |       |       | 1003  |       |       | 2340  |       |       | 1003  |       |
|                                                                          | k台/c             |        | 2     |       |       | 2     |       |       | 2     |       |       | 2     |       |
| 飽和交通流率                                                                   |                  | SA     | 1881  | 1800  |       | 1728  | 1778  |       | 1951  | 1800  |       | 1807  | 1757  |
| ①交通量                                                                     |                  | q      | 563   | 79    |       | 305   | 113   |       | 432   | 206   |       | 172   | 57    |
| 正規化交通量                                                                   |                  | $\rho$ | 0.299 | 0.015 |       | 0.176 | 0.035 |       | 0.221 | 0.086 |       | 0.095 | 0.003 |
| 必要現示率                                                                    | 1 $\phi$         | 0.299  |       |       |       |       |       |       | 0.221 |       |       |       |       |
|                                                                          | 2 $\phi$         |        | 0.015 |       |       |       |       |       | 0.086 |       |       |       |       |
|                                                                          | 3 $\phi$         |        |       |       | 0.176 |       |       |       |       |       | 0.095 |       |       |
|                                                                          | 4 $\phi$         |        |       |       |       | 0.035 |       |       |       |       |       | 0.003 |       |
|                                                                          | 5 $\phi$         |        |       |       |       |       |       |       |       |       |       |       |       |
| 青時間比                                                                     |                  | %      | 57.1  | 65.0  |       | 20.7  | 27.9  |       | 57.1  | 65.0  |       | 20.7  | 27.9  |
| ②可能交通容量                                                                  |                  |        | 1075  | 635   |       | 358   | 351   |       | 1115  | 581   |       | 374   | 315   |
| ①/②混雑度                                                                   |                  |        | 0.524 | 0.124 |       | 0.852 | 0.322 |       | 0.388 | 0.355 |       | 0.460 | 0.181 |

| 現示の<br>需要率 | 交差点<br>需要率 |
|------------|------------|
| 0.299      | 0.596      |
| 0.086      |            |
| 0.176      |            |
| 0.035      |            |
|            |            |



| サイクル長 | 1 $\phi$            | 2 $\phi$           | 3 $\phi$            | 4 $\phi$           | 5 $\phi$     |
|-------|---------------------|--------------------|---------------------|--------------------|--------------|
| 140秒  |                     |                    |                     |                    |              |
|       | G 80秒<br>Y 3秒<br>AR | G 8秒<br>Y 3秒<br>AR | G 29秒<br>Y 3秒<br>AR | G 7秒<br>Y 3秒<br>AR | G<br>Y<br>AR |
|       |                     |                    |                     |                    |              |

## 第7章 現況交通調査結果

- (1) 交通流量調査結果
- (2) 交差点現示および運用秒時調査結果
- (3) 交差点需要率結果

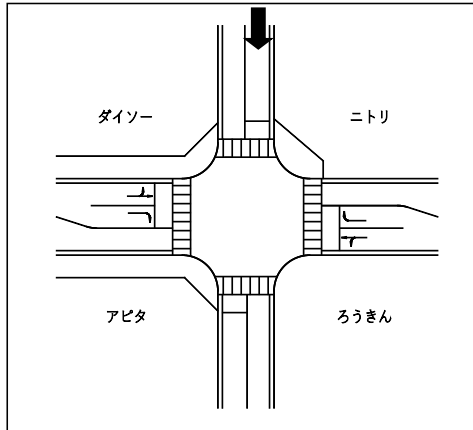
## (1) 交通流量調査結果

交差点交通流動調査集計表

交差点No. 1

調査日： 令和8年 4月20日(月)

方向： 交差南進方面



## 【交通流量】

|               | 左折  |     |     | 直進  |     |     | 右折  |     |     | 自動車計 | 全車種合計 | 自転車 | 歩行者 |
|---------------|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|------|-------|-----|-----|
|               | 二輪車 | 普通車 | 大型車 | 二輪車 | 普通車 | 大型車 | 二輪車 | 普通車 | 大型車 |      |       |     |     |
| 8:00 ～ 9:00   | 0   | 2   | 0   | 1   | 17  | 0   | 0   | 3   | 0   | 22   | 23    | 2   | 3   |
| 9:00 ～ 10:00  | 0   | 5   | 0   | 0   | 35  | 0   | 1   | 20  | 1   | 61   | 62    | 3   | 3   |
| 10:00 ～ 11:00 | 0   | 13  | 0   | 1   | 61  | 0   | 0   | 32  | 1   | 107  | 108   | 5   | 2   |
| 11:00 ～ 12:00 | 0   | 8   | 0   | 0   | 51  | 0   | 0   | 44  | 1   | 104  | 104   | 6   | 5   |
| 12:00 ～ 13:00 | 0   | 5   | 0   | 0   | 46  | 0   | 3   | 37  | 0   | 88   | 91    | 5   | 4   |
| 13:00 ～ 14:00 | 0   | 9   | 0   | 0   | 59  | 1   | 0   | 27  | 0   | 96   | 96    | 7   | 2   |
| 14:00 ～ 15:00 | 0   | 15  | 0   | 0   | 56  | 0   | 0   | 41  | 0   | 112  | 112   | 0   | 2   |
| 15:00 ～ 16:00 | 0   | 11  | 0   | 1   | 59  | 2   | 0   | 35  | 0   | 107  | 108   | 9   | 2   |
| 16:00 ～ 17:00 | 0   | 5   | 0   | 0   | 46  | 0   | 0   | 42  | 0   | 93   | 93    | 8   | 3   |
| 17:00 ～ 18:00 | 0   | 12  | 0   | 1   | 64  | 0   | 0   | 43  | 0   | 119  | 120   | 10  | 0   |
| 18:00 ～ 19:00 | 1   | 5   | 0   | 2   | 52  | 0   | 0   | 28  | 0   | 85   | 88    | 5   | 3   |
| 19:00 ～ 20:00 | 0   | 2   | 0   | 0   | 43  | 0   | 1   | 19  | 0   | 64   | 65    | 8   | 5   |
| 20:00 ～ 21:00 | 0   | 1   | 0   | 0   | 22  | 0   | 0   | 6   | 0   | 29   | 29    | 3   | 4   |
| 合 計           | 1   | 93  | 0   | 6   | 611 | 3   | 5   | 377 | 3   | 1087 | 1099  | 71  | 38  |

## 【流動特性】

|               | 流動分岐率(%) |      |      |       | 大型車混入率(%) |     |     |     | 二輪車混入率(%) |     |     |     |
|---------------|----------|------|------|-------|-----------|-----|-----|-----|-----------|-----|-----|-----|
|               | 左折       | 直進   | 右折   | 計     | 左折        | 直進  | 右折  | 平均  | 左折        | 直進  | 右折  | 平均  |
| 8:00 ～ 9:00   | 8.7      | 78.3 | 13.0 | 100.0 | 0.0       | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0       | 5.6 | 0.0 | 4.3 |
| 9:00 ～ 10:00  | 8.1      | 56.5 | 35.5 | 100.0 | 0.0       | 0.0 | 4.5 | 1.6 | 0.0       | 0.0 | 4.5 | 1.6 |
| 10:00 ～ 11:00 | 12.0     | 57.4 | 30.6 | 100.0 | 0.0       | 0.0 | 3.0 | 0.9 | 0.0       | 1.6 | 0.0 | 0.9 |
| 11:00 ～ 12:00 | 7.7      | 49.0 | 43.3 | 100.0 | 0.0       | 0.0 | 2.2 | 1.0 | 0.0       | 0.0 | 0.0 | 0.0 |
| 12:00 ～ 13:00 | 5.5      | 50.5 | 44.0 | 100.0 | 0.0       | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0       | 0.0 | 7.5 | 3.3 |
| 13:00 ～ 14:00 | 9.4      | 62.5 | 28.1 | 100.0 | 0.0       | 1.7 | 0.0 | 1.0 | 0.0       | 0.0 | 0.0 | 0.0 |
| 14:00 ～ 15:00 | 13.4     | 50.0 | 36.6 | 100.0 | 0.0       | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0       | 0.0 | 0.0 | 0.0 |
| 15:00 ～ 16:00 | 10.2     | 57.4 | 32.4 | 100.0 | 0.0       | 3.2 | 0.0 | 1.9 | 0.0       | 1.6 | 0.0 | 0.9 |
| 16:00 ～ 17:00 | 5.4      | 49.5 | 45.2 | 100.0 | 0.0       | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0       | 0.0 | 0.0 | 0.0 |
| 17:00 ～ 18:00 | 10.0     | 54.2 | 35.8 | 100.0 | 0.0       | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0       | 1.5 | 0.0 | 0.8 |
| 18:00 ～ 19:00 | 6.8      | 61.4 | 31.8 | 100.0 | 0.0       | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 16.7      | 3.7 | 0.0 | 3.4 |
| 19:00 ～ 20:00 | 3.1      | 66.2 | 30.8 | 100.0 | 0.0       | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0       | 0.0 | 5.0 | 1.5 |
| 20:00 ～ 21:00 | 3.4      | 75.9 | 20.7 | 100.0 | 0.0       | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0       | 0.0 | 0.0 | 0.0 |
| 平 均           | 8.6      | 56.4 | 35.0 | 100.0 | 0.0       | 0.5 | 0.8 | 0.5 | 1.1       | 1.0 | 1.3 | 1.1 |

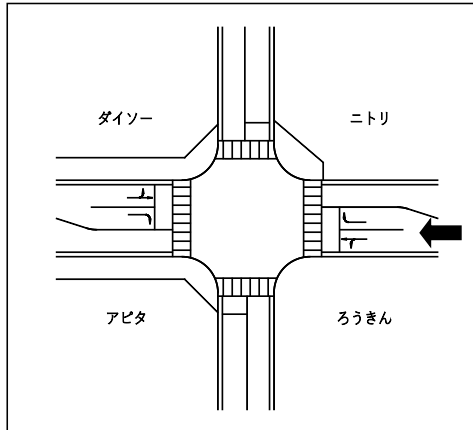
## (1) 交通流量調査結果

交差点交通流動調査集計表

交差点No. 1

調査日：令和8年 4月20日(月)

方向：幹線西進方面



## 【交通流量】

|               | 左折  |     |     | 直進  |     |     | 右折  |     |     | 自動車計 | 全車種合計 | 自転車 | 歩行者 |
|---------------|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|------|-------|-----|-----|
|               | 二輪車 | 普通車 | 大型車 | 二輪車 | 普通車 | 大型車 | 二輪車 | 普通車 | 大型車 |      |       |     |     |
| 8:00 ～ 9:00   | 0   | 2   | 0   | 0   | 10  | 3   | 0   | 1   | 0   | 16   | 16    | 0   | 0   |
| 9:00 ～ 10:00  | 0   | 2   | 0   | 1   | 23  | 3   | 0   | 8   | 2   | 38   | 39    | 2   | 2   |
| 10:00 ～ 11:00 | 1   | 9   | 0   | 1   | 43  | 3   | 0   | 3   | 0   | 58   | 60    | 8   | 4   |
| 11:00 ～ 12:00 | 0   | 12  | 0   | 0   | 44  | 1   | 0   | 7   | 0   | 64   | 64    | 3   | 5   |
| 12:00 ～ 13:00 | 1   | 13  | 0   | 1   | 42  | 0   | 0   | 8   | 0   | 63   | 65    | 3   | 2   |
| 13:00 ～ 14:00 | 0   | 8   | 0   | 0   | 40  | 4   | 0   | 10  | 0   | 62   | 62    | 3   | 6   |
| 14:00 ～ 15:00 | 0   | 4   | 0   | 0   | 53  | 3   | 0   | 14  | 1   | 75   | 75    | 2   | 4   |
| 15:00 ～ 16:00 | 0   | 7   | 0   | 0   | 36  | 2   | 0   | 11  | 0   | 56   | 56    | 5   | 2   |
| 16:00 ～ 17:00 | 0   | 9   | 0   | 0   | 39  | 0   | 0   | 5   | 0   | 53   | 53    | 4   | 4   |
| 17:00 ～ 18:00 | 0   | 15  | 0   | 0   | 48  | 0   | 1   | 10  | 0   | 73   | 74    | 4   | 2   |
| 18:00 ～ 19:00 | 0   | 8   | 0   | 1   | 54  | 0   | 0   | 3   | 0   | 65   | 66    | 5   | 2   |
| 19:00 ～ 20:00 | 0   | 7   | 0   | 2   | 37  | 0   | 0   | 4   | 0   | 48   | 50    | 4   | 4   |
| 20:00 ～ 21:00 | 0   | 0   | 0   | 0   | 5   | 0   | 0   | 3   | 0   | 8    | 8     | 1   | 2   |
| 合 計           | 2   | 96  | 0   | 6   | 474 | 19  | 1   | 87  | 3   | 679  | 688   | 44  | 39  |

## 【流動特性】

|               | 流動分岐率(%) |      |      |       | 大型車混入率(%) |      |      |      | 二輪車混入率(%) |     |     |     |
|---------------|----------|------|------|-------|-----------|------|------|------|-----------|-----|-----|-----|
|               | 左折       | 直進   | 右折   | 計     | 左折        | 直進   | 右折   | 平均   | 左折        | 直進  | 右折  | 平均  |
| 8:00 ～ 9:00   | 12.5     | 81.3 | 6.3  | 100.0 | 0.0       | 23.1 | 0.0  | 18.8 | 0.0       | 0.0 | 0.0 | 0.0 |
| 9:00 ～ 10:00  | 5.1      | 69.2 | 25.6 | 100.0 | 0.0       | 11.1 | 20.0 | 12.8 | 0.0       | 3.7 | 0.0 | 2.6 |
| 10:00 ～ 11:00 | 16.7     | 78.3 | 5.0  | 100.0 | 0.0       | 6.4  | 0.0  | 5.0  | 10.0      | 2.1 | 0.0 | 3.3 |
| 11:00 ～ 12:00 | 18.8     | 70.3 | 10.9 | 100.0 | 0.0       | 2.2  | 0.0  | 1.6  | 0.0       | 0.0 | 0.0 | 0.0 |
| 12:00 ～ 13:00 | 21.5     | 66.2 | 12.3 | 100.0 | 0.0       | 0.0  | 0.0  | 0.0  | 7.1       | 2.3 | 0.0 | 3.1 |
| 13:00 ～ 14:00 | 12.9     | 71.0 | 16.1 | 100.0 | 0.0       | 9.1  | 0.0  | 6.5  | 0.0       | 0.0 | 0.0 | 0.0 |
| 14:00 ～ 15:00 | 5.3      | 74.7 | 20.0 | 100.0 | 0.0       | 5.4  | 6.7  | 5.3  | 0.0       | 0.0 | 0.0 | 0.0 |
| 15:00 ～ 16:00 | 12.5     | 67.9 | 19.6 | 100.0 | 0.0       | 5.3  | 0.0  | 3.6  | 0.0       | 0.0 | 0.0 | 0.0 |
| 16:00 ～ 17:00 | 17.0     | 73.6 | 9.4  | 100.0 | 0.0       | 0.0  | 0.0  | 0.0  | 0.0       | 0.0 | 0.0 | 0.0 |
| 17:00 ～ 18:00 | 20.3     | 64.9 | 14.9 | 100.0 | 0.0       | 0.0  | 0.0  | 0.0  | 0.0       | 0.0 | 9.1 | 1.4 |
| 18:00 ～ 19:00 | 12.1     | 83.3 | 4.5  | 100.0 | 0.0       | 0.0  | 0.0  | 0.0  | 0.0       | 1.8 | 0.0 | 1.5 |
| 19:00 ～ 20:00 | 14.0     | 78.0 | 8.0  | 100.0 | 0.0       | 0.0  | 0.0  | 0.0  | 0.0       | 5.1 | 0.0 | 4.0 |
| 20:00 ～ 21:00 | 0.0      | 62.5 | 37.5 | 100.0 | —         | 0.0  | 0.0  | 0.0  | —         | 0.0 | 0.0 | 0.0 |
| 平 均           | 14.2     | 72.5 | 13.2 | 100.0 | 0.0       | 3.8  | 3.3  | 3.2  | 2.0       | 1.2 | 1.1 | 1.3 |



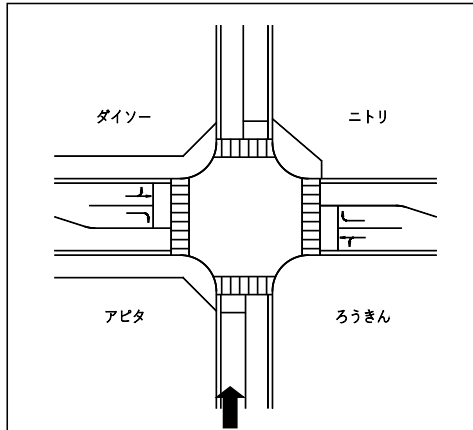
## (1) 交通流量調査結果

交差点交通流動調査集計表

交差点No. 1

調査日： 令和8年 4月20日 (月)

方向： 交差北進方面



## 【交通流量】

|               | 左折  |     |     | 直進  |     |     | 右折  |     |     | 自動車計 | 全車種合計 | 自転車 | 歩行者 |
|---------------|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|------|-------|-----|-----|
|               | 二輪車 | 普通車 | 大型車 | 二輪車 | 普通車 | 大型車 | 二輪車 | 普通車 | 大型車 |      |       |     |     |
| 8:00 ~ 9:00   | 0   | 18  | 1   | 0   | 43  | 0   | 0   | 5   | 0   | 67   | 67    | 0   | 0   |
| 9:00 ~ 10:00  | 0   | 21  | 5   | 0   | 40  | 0   | 1   | 1   | 1   | 68   | 69    | 1   | 1   |
| 10:00 ~ 11:00 | 1   | 43  | 5   | 3   | 44  | 1   | 0   | 8   | 0   | 101  | 105   | 3   | 2   |
| 11:00 ~ 12:00 | 2   | 41  | 4   | 0   | 31  | 0   | 0   | 13  | 0   | 89   | 91    | 1   | 2   |
| 12:00 ~ 13:00 | 0   | 45  | 2   | 1   | 53  | 0   | 1   | 5   | 0   | 105  | 107   | 2   | 5   |
| 13:00 ~ 14:00 | 0   | 42  | 3   | 1   | 57  | 0   | 0   | 10  | 0   | 112  | 113   | 1   | 4   |
| 14:00 ~ 15:00 | 1   | 30  | 4   | 0   | 55  | 0   | 0   | 10  | 0   | 99   | 100   | 1   | 5   |
| 15:00 ~ 16:00 | 2   | 51  | 1   | 1   | 54  | 0   | 0   | 5   | 0   | 111  | 114   | 2   | 2   |
| 16:00 ~ 17:00 | 0   | 32  | 4   | 0   | 45  | 0   | 0   | 4   | 0   | 85   | 85    | 5   | 0   |
| 17:00 ~ 18:00 | 0   | 50  | 3   | 0   | 50  | 0   | 0   | 5   | 0   | 108  | 108   | 9   | 4   |
| 18:00 ~ 19:00 | 1   | 44  | 3   | 0   | 51  | 0   | 0   | 1   | 0   | 99   | 100   | 3   | 3   |
| 19:00 ~ 20:00 | 0   | 21  | 1   | 0   | 37  | 0   | 0   | 2   | 0   | 61   | 61    | 2   | 1   |
| 20:00 ~ 21:00 | 0   | 11  | 0   | 0   | 15  | 0   | 0   | 2   | 0   | 28   | 28    | 0   | 2   |
| 合 計           | 7   | 449 | 36  | 6   | 575 | 1   | 2   | 71  | 1   | 1133 | 1148  | 30  | 31  |

## 【流動特性】

|               | 流動分岐率(%) |      |      |       | 大型車混入率(%) |     |      |     | 二輪車混入率(%) |     |      |     |
|---------------|----------|------|------|-------|-----------|-----|------|-----|-----------|-----|------|-----|
|               | 左折       | 直進   | 右折   | 計     | 左折        | 直進  | 右折   | 平均  | 左折        | 直進  | 右折   | 平均  |
| 8:00 ~ 9:00   | 28.4     | 64.2 | 7.5  | 100.0 | 5.3       | 0.0 | 0.0  | 1.5 | 0.0       | 0.0 | 0.0  | 0.0 |
| 9:00 ~ 10:00  | 37.7     | 58.0 | 4.3  | 100.0 | 19.2      | 0.0 | 33.3 | 8.7 | 0.0       | 0.0 | 33.3 | 1.4 |
| 10:00 ~ 11:00 | 46.7     | 45.7 | 7.6  | 100.0 | 10.2      | 2.1 | 0.0  | 5.7 | 2.0       | 6.3 | 0.0  | 3.8 |
| 11:00 ~ 12:00 | 51.6     | 34.1 | 14.3 | 100.0 | 8.5       | 0.0 | 0.0  | 4.4 | 4.3       | 0.0 | 0.0  | 2.2 |
| 12:00 ~ 13:00 | 43.9     | 50.5 | 5.6  | 100.0 | 4.3       | 0.0 | 0.0  | 1.9 | 0.0       | 1.9 | 16.7 | 1.9 |
| 13:00 ~ 14:00 | 39.8     | 51.3 | 8.8  | 100.0 | 6.7       | 0.0 | 0.0  | 2.7 | 0.0       | 1.7 | 0.0  | 0.9 |
| 14:00 ~ 15:00 | 35.0     | 55.0 | 10.0 | 100.0 | 11.4      | 0.0 | 0.0  | 4.0 | 2.9       | 0.0 | 0.0  | 1.0 |
| 15:00 ~ 16:00 | 47.4     | 48.2 | 4.4  | 100.0 | 1.9       | 0.0 | 0.0  | 0.9 | 3.7       | 1.8 | 0.0  | 2.6 |
| 16:00 ~ 17:00 | 42.4     | 52.9 | 4.7  | 100.0 | 11.1      | 0.0 | 0.0  | 4.7 | 0.0       | 0.0 | 0.0  | 0.0 |
| 17:00 ~ 18:00 | 49.1     | 46.3 | 4.6  | 100.0 | 5.7       | 0.0 | 0.0  | 2.8 | 0.0       | 0.0 | 0.0  | 0.0 |
| 18:00 ~ 19:00 | 48.0     | 51.0 | 1.0  | 100.0 | 6.3       | 0.0 | 0.0  | 3.0 | 2.1       | 0.0 | 0.0  | 1.0 |
| 19:00 ~ 20:00 | 36.1     | 60.7 | 3.3  | 100.0 | 4.5       | 0.0 | 0.0  | 1.6 | 0.0       | 0.0 | 0.0  | 0.0 |
| 20:00 ~ 21:00 | 39.3     | 53.6 | 7.1  | 100.0 | 0.0       | 0.0 | 0.0  | 0.0 | 0.0       | 0.0 | 0.0  | 0.0 |
| 平 均           | 42.9     | 50.7 | 6.4  | 100.0 | 7.3       | 0.2 | 1.4  | 3.3 | 1.4       | 1.0 | 2.7  | 1.3 |

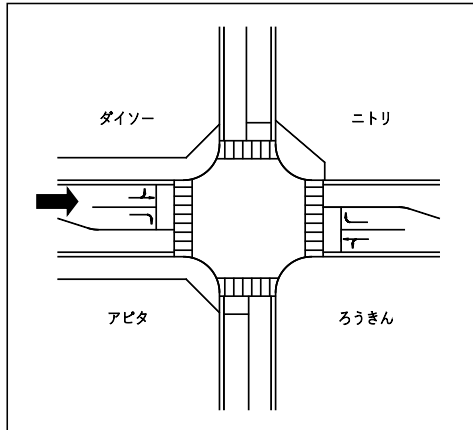
## (1) 交通流量調査結果

交差点交通流動調査集計表

交差点No. 1

調査日： 令和8年 4月20日(月)

方向： 幹線東進方面



## 【交通流量】

|               | 左折  |     |     | 直進  |     |     | 右折  |     |     | 自動車計 | 全車種合計 | 自転車 | 歩行者 |
|---------------|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|------|-------|-----|-----|
|               | 二輪車 | 普通車 | 大型車 | 二輪車 | 普通車 | 大型車 | 二輪車 | 普通車 | 大型車 |      |       |     |     |
| 8:00 ~ 9:00   | 1   | 7   | 1   | 0   | 11  | 2   | 0   | 9   | 2   | 32   | 33    | 8   | 2   |
| 9:00 ~ 10:00  | 0   | 9   | 1   | 2   | 16  | 3   | 0   | 18  | 4   | 51   | 53    | 1   | 7   |
| 10:00 ~ 11:00 | 0   | 29  | 0   | 1   | 36  | 3   | 1   | 31  | 2   | 101  | 103   | 11  | 10  |
| 11:00 ~ 12:00 | 1   | 41  | 0   | 1   | 53  | 1   | 1   | 44  | 2   | 141  | 144   | 0   | 9   |
| 12:00 ~ 13:00 | 1   | 47  | 1   | 1   | 42  | 2   | 0   | 48  | 0   | 140  | 142   | 4   | 10  |
| 13:00 ~ 14:00 | 0   | 26  | 0   | 0   | 46  | 2   | 1   | 37  | 1   | 112  | 113   | 5   | 14  |
| 14:00 ~ 15:00 | 1   | 32  | 0   | 0   | 54  | 4   | 0   | 41  | 1   | 132  | 133   | 4   | 8   |
| 15:00 ~ 16:00 | 0   | 34  | 0   | 0   | 62  | 1   | 0   | 35  | 0   | 132  | 132   | 8   | 5   |
| 16:00 ~ 17:00 | 0   | 26  | 0   | 0   | 48  | 0   | 0   | 38  | 1   | 113  | 113   | 11  | 6   |
| 17:00 ~ 18:00 | 0   | 36  | 0   | 0   | 41  | 0   | 0   | 55  | 1   | 133  | 133   | 7   | 10  |
| 18:00 ~ 19:00 | 1   | 40  | 0   | 1   | 46  | 0   | 2   | 35  | 0   | 121  | 125   | 7   | 5   |
| 19:00 ~ 20:00 | 1   | 22  | 0   | 0   | 30  | 0   | 0   | 28  | 0   | 80   | 81    | 4   | 4   |
| 20:00 ~ 21:00 | 0   | 9   | 0   | 0   | 14  | 0   | 0   | 13  | 0   | 36   | 36    | 1   | 7   |
| 合 計           | 6   | 358 | 3   | 6   | 499 | 18  | 5   | 432 | 14  | 1324 | 1341  | 71  | 97  |

## 【流動特性】

|               | 流動分岐率(%) |      |      |       | 大型車混入率(%) |      |      |      | 二輪車混入率(%) |     |     |     |
|---------------|----------|------|------|-------|-----------|------|------|------|-----------|-----|-----|-----|
|               | 左折       | 直進   | 右折   | 計     | 左折        | 直進   | 右折   | 平均   | 左折        | 直進  | 右折  | 平均  |
| 8:00 ~ 9:00   | 27.3     | 39.4 | 33.3 | 100.0 | 11.1      | 15.4 | 18.2 | 15.2 | 11.1      | 0.0 | 0.0 | 3.0 |
| 9:00 ~ 10:00  | 18.9     | 39.6 | 41.5 | 100.0 | 10.0      | 14.3 | 18.2 | 15.1 | 0.0       | 9.5 | 0.0 | 3.8 |
| 10:00 ~ 11:00 | 28.2     | 38.8 | 33.0 | 100.0 | 0.0       | 7.5  | 5.9  | 4.9  | 0.0       | 2.5 | 2.9 | 1.9 |
| 11:00 ~ 12:00 | 29.2     | 38.2 | 32.6 | 100.0 | 0.0       | 1.8  | 4.3  | 2.1  | 2.4       | 1.8 | 2.1 | 2.1 |
| 12:00 ~ 13:00 | 34.5     | 31.7 | 33.8 | 100.0 | 2.0       | 4.4  | 0.0  | 2.1  | 2.0       | 2.2 | 0.0 | 1.4 |
| 13:00 ~ 14:00 | 23.0     | 42.5 | 34.5 | 100.0 | 0.0       | 4.2  | 2.6  | 2.7  | 0.0       | 0.0 | 2.6 | 0.9 |
| 14:00 ~ 15:00 | 24.8     | 43.6 | 31.6 | 100.0 | 0.0       | 6.9  | 2.4  | 3.8  | 3.0       | 0.0 | 0.0 | 0.8 |
| 15:00 ~ 16:00 | 25.8     | 47.7 | 26.5 | 100.0 | 0.0       | 1.6  | 0.0  | 0.8  | 0.0       | 0.0 | 0.0 | 0.0 |
| 16:00 ~ 17:00 | 23.0     | 42.5 | 34.5 | 100.0 | 0.0       | 0.0  | 2.6  | 0.9  | 0.0       | 0.0 | 0.0 | 0.0 |
| 17:00 ~ 18:00 | 27.1     | 30.8 | 42.1 | 100.0 | 0.0       | 0.0  | 1.8  | 0.8  | 0.0       | 0.0 | 0.0 | 0.0 |
| 18:00 ~ 19:00 | 32.8     | 37.6 | 29.6 | 100.0 | 0.0       | 0.0  | 0.0  | 0.0  | 2.4       | 2.1 | 5.4 | 3.2 |
| 19:00 ~ 20:00 | 28.4     | 37.0 | 34.6 | 100.0 | 0.0       | 0.0  | 0.0  | 0.0  | 4.3       | 0.0 | 0.0 | 1.2 |
| 20:00 ~ 21:00 | 25.0     | 38.9 | 36.1 | 100.0 | 0.0       | 0.0  | 0.0  | 0.0  | 0.0       | 0.0 | 0.0 | 0.0 |
| 平 均           | 27.4     | 39.0 | 33.6 | 100.0 | 0.8       | 3.4  | 3.1  | 2.6  | 1.6       | 1.1 | 1.1 | 1.3 |

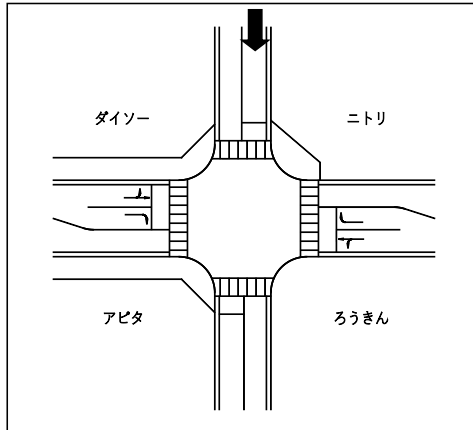
## (1) 交通流量調査結果

交差点交通流動調査集計表

交差点No. 1

調査日： 令和8年 4月19日(日)

方向： 交差南進方面



## 【交通流量】

|               | 左折  |     |     | 直進  |     |     | 右折  |     |     | 自動車計 | 全車種合計 | 自転車 | 歩行者 |
|---------------|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|------|-------|-----|-----|
|               | 二輪車 | 普通車 | 大型車 | 二輪車 | 普通車 | 大型車 | 二輪車 | 普通車 | 大型車 |      |       |     |     |
| 8:00 ~ 9:00   | 0   | 1   | 0   | 0   | 10  | 0   | 0   | 1   | 0   | 12   | 12    | 1   | 2   |
| 9:00 ~ 10:00  | 0   | 4   | 0   | 0   | 32  | 0   | 0   | 20  | 1   | 57   | 57    | 4   | 7   |
| 10:00 ~ 11:00 | 0   | 5   | 0   | 1   | 58  | 0   | 1   | 39  | 0   | 102  | 104   | 6   | 10  |
| 11:00 ~ 12:00 | 0   | 5   | 0   | 1   | 76  | 0   | 0   | 52  | 0   | 133  | 134   | 14  | 2   |
| 12:00 ~ 13:00 | 0   | 12  | 0   | 2   | 65  | 0   | 0   | 58  | 0   | 135  | 137   | 11  | 9   |
| 13:00 ~ 14:00 | 0   | 12  | 0   | 3   | 76  | 0   | 0   | 52  | 0   | 140  | 143   | 13  | 40  |
| 14:00 ~ 15:00 | 0   | 13  | 0   | 0   | 73  | 0   | 0   | 58  | 0   | 144  | 144   | 13  | 20  |
| 15:00 ~ 16:00 | 2   | 12  | 0   | 0   | 84  | 0   | 0   | 53  | 0   | 149  | 151   | 21  | 10  |
| 16:00 ~ 17:00 | 0   | 8   | 0   | 2   | 89  | 0   | 0   | 64  | 0   | 161  | 163   | 8   | 19  |
| 17:00 ~ 18:00 | 0   | 12  | 0   | 0   | 76  | 0   | 0   | 38  | 0   | 126  | 126   | 12  | 25  |
| 18:00 ~ 19:00 | 0   | 1   | 0   | 1   | 58  | 0   | 0   | 25  | 0   | 84   | 85    | 12  | 11  |
| 19:00 ~ 20:00 | 0   | 4   | 0   | 0   | 31  | 0   | 0   | 22  | 0   | 57   | 57    | 4   | 8   |
| 20:00 ~ 21:00 | 0   | 0   | 0   | 0   | 14  | 0   | 0   | 7   | 0   | 21   | 21    | 10  | 2   |
| 合 計           | 2   | 89  | 0   | 10  | 742 | 0   | 1   | 489 | 1   | 1321 | 1334  | 129 | 165 |

## 【流動特性】

|               | 流動分岐率(%) |      |      |       | 大型車混入率(%) |     |     |     | 二輪車混入率(%) |     |     |     |
|---------------|----------|------|------|-------|-----------|-----|-----|-----|-----------|-----|-----|-----|
|               | 左折       | 直進   | 右折   | 計     | 左折        | 直進  | 右折  | 平均  | 左折        | 直進  | 右折  | 平均  |
| 8:00 ~ 9:00   | 8.3      | 83.3 | 8.3  | 100.0 | 0.0       | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0       | 0.0 | 0.0 | 0.0 |
| 9:00 ~ 10:00  | 7.0      | 56.1 | 36.8 | 100.0 | 0.0       | 0.0 | 4.8 | 1.8 | 0.0       | 0.0 | 0.0 | 0.0 |
| 10:00 ~ 11:00 | 4.8      | 56.7 | 38.5 | 100.0 | 0.0       | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0       | 1.7 | 2.5 | 1.9 |
| 11:00 ~ 12:00 | 3.7      | 57.5 | 38.8 | 100.0 | 0.0       | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0       | 1.3 | 0.0 | 0.7 |
| 12:00 ~ 13:00 | 8.8      | 48.9 | 42.3 | 100.0 | 0.0       | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0       | 3.0 | 0.0 | 1.5 |
| 13:00 ~ 14:00 | 8.4      | 55.2 | 36.4 | 100.0 | 0.0       | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0       | 3.8 | 0.0 | 2.1 |
| 14:00 ~ 15:00 | 9.0      | 50.7 | 40.3 | 100.0 | 0.0       | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0       | 0.0 | 0.0 | 0.0 |
| 15:00 ~ 16:00 | 9.3      | 55.6 | 35.1 | 100.0 | 0.0       | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 14.3      | 0.0 | 0.0 | 1.3 |
| 16:00 ~ 17:00 | 4.9      | 55.8 | 39.3 | 100.0 | 0.0       | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0       | 2.2 | 0.0 | 1.2 |
| 17:00 ~ 18:00 | 9.5      | 60.3 | 30.2 | 100.0 | 0.0       | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0       | 0.0 | 0.0 | 0.0 |
| 18:00 ~ 19:00 | 1.2      | 69.4 | 29.4 | 100.0 | 0.0       | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0       | 1.7 | 0.0 | 1.2 |
| 19:00 ~ 20:00 | 7.0      | 54.4 | 38.6 | 100.0 | 0.0       | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0       | 0.0 | 0.0 | 0.0 |
| 20:00 ~ 21:00 | 0.0      | 66.7 | 33.3 | 100.0 | —         | 0.0 | 0.0 | 0.0 | —         | 0.0 | 0.0 | 0.0 |
| 平 均           | 6.8      | 56.4 | 36.8 | 100.0 | 0.0       | 0.0 | 0.2 | 0.1 | 2.2       | 1.3 | 0.2 | 1.0 |

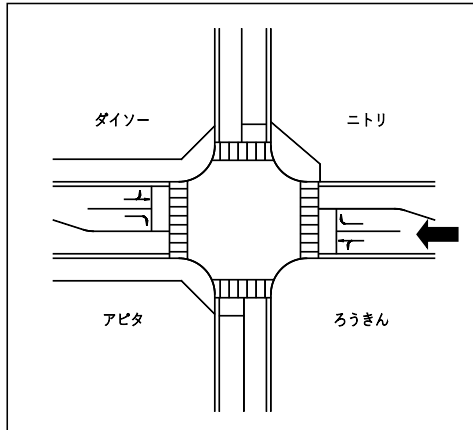
## (1) 交通流量調査結果

交差点交通流動調査集計表

交差点No. 1

調査日： 令和8年 4月19日(日)

方向： 幹線西進方面



## 【交通流量】

|               | 左折  |     |     | 直進  |     |     | 右折  |     |     | 自動車計 | 全車種合計 | 自転車 | 歩行者 |
|---------------|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|------|-------|-----|-----|
|               | 二輪車 | 普通車 | 大型車 | 二輪車 | 普通車 | 大型車 | 二輪車 | 普通車 | 大型車 |      |       |     |     |
| 8:00 ~ 9:00   | 0   | 2   | 0   | 0   | 6   | 0   | 0   | 1   | 0   | 9    | 9     | 1   | 0   |
| 9:00 ~ 10:00  | 0   | 2   | 0   | 0   | 27  | 0   | 0   | 2   | 0   | 31   | 31    | 3   | 4   |
| 10:00 ~ 11:00 | 0   | 9   | 0   | 0   | 61  | 0   | 1   | 11  | 0   | 81   | 82    | 2   | 9   |
| 11:00 ~ 12:00 | 0   | 9   | 0   | 0   | 58  | 0   | 0   | 4   | 0   | 71   | 71    | 9   | 4   |
| 12:00 ~ 13:00 | 0   | 6   | 0   | 0   | 52  | 1   | 1   | 17  | 0   | 76   | 77    | 4   | 9   |
| 13:00 ~ 14:00 | 1   | 9   | 0   | 1   | 65  | 0   | 0   | 7   | 0   | 81   | 83    | 8   | 13  |
| 14:00 ~ 15:00 | 0   | 9   | 0   | 0   | 64  | 0   | 0   | 13  | 0   | 86   | 86    | 6   | 10  |
| 15:00 ~ 16:00 | 0   | 11  | 0   | 0   | 57  | 0   | 0   | 9   | 0   | 77   | 77    | 7   | 18  |
| 16:00 ~ 17:00 | 0   | 10  | 0   | 0   | 47  | 0   | 0   | 13  | 0   | 70   | 70    | 13  | 7   |
| 17:00 ~ 18:00 | 0   | 8   | 0   | 0   | 59  | 0   | 0   | 16  | 0   | 83   | 83    | 3   | 22  |
| 18:00 ~ 19:00 | 0   | 7   | 0   | 3   | 42  | 0   | 0   | 9   | 0   | 58   | 61    | 2   | 4   |
| 19:00 ~ 20:00 | 0   | 4   | 0   | 0   | 27  | 0   | 0   | 4   | 0   | 35   | 35    | 3   | 2   |
| 20:00 ~ 21:00 | 0   | 1   | 0   | 1   | 17  | 0   | 0   | 2   | 0   | 20   | 21    | 1   | 2   |
| 合 計           | 1   | 87  | 0   | 5   | 582 | 1   | 2   | 108 | 0   | 778  | 786   | 62  | 104 |

## 【流動特性】

|               | 流動分岐率(%) |      |      |       | 大型車混入率(%) |     |     |     | 二輪車混入率(%) |     |     |     |
|---------------|----------|------|------|-------|-----------|-----|-----|-----|-----------|-----|-----|-----|
|               | 左折       | 直進   | 右折   | 計     | 左折        | 直進  | 右折  | 平均  | 左折        | 直進  | 右折  | 平均  |
| 8:00 ~ 9:00   | 22.2     | 66.7 | 11.1 | 100.0 | 0.0       | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0       | 0.0 | 0.0 | 0.0 |
| 9:00 ~ 10:00  | 6.5      | 87.1 | 6.5  | 100.0 | 0.0       | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0       | 0.0 | 0.0 | 0.0 |
| 10:00 ~ 11:00 | 11.0     | 74.4 | 14.6 | 100.0 | 0.0       | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0       | 0.0 | 8.3 | 1.2 |
| 11:00 ~ 12:00 | 12.7     | 81.7 | 5.6  | 100.0 | 0.0       | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0       | 0.0 | 0.0 | 0.0 |
| 12:00 ~ 13:00 | 7.8      | 68.8 | 23.4 | 100.0 | 0.0       | 1.9 | 0.0 | 1.3 | 0.0       | 0.0 | 5.6 | 1.3 |
| 13:00 ~ 14:00 | 12.0     | 79.5 | 8.4  | 100.0 | 0.0       | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 10.0      | 1.5 | 0.0 | 2.4 |
| 14:00 ~ 15:00 | 10.5     | 74.4 | 15.1 | 100.0 | 0.0       | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0       | 0.0 | 0.0 | 0.0 |
| 15:00 ~ 16:00 | 14.3     | 74.0 | 11.7 | 100.0 | 0.0       | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0       | 0.0 | 0.0 | 0.0 |
| 16:00 ~ 17:00 | 14.3     | 67.1 | 18.6 | 100.0 | 0.0       | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0       | 0.0 | 0.0 | 0.0 |
| 17:00 ~ 18:00 | 9.6      | 71.1 | 19.3 | 100.0 | 0.0       | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0       | 0.0 | 0.0 | 0.0 |
| 18:00 ~ 19:00 | 11.5     | 73.8 | 14.8 | 100.0 | 0.0       | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0       | 6.7 | 0.0 | 4.9 |
| 19:00 ~ 20:00 | 11.4     | 77.1 | 11.4 | 100.0 | 0.0       | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0       | 0.0 | 0.0 | 0.0 |
| 20:00 ~ 21:00 | 4.8      | 85.7 | 9.5  | 100.0 | 0.0       | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0       | 5.6 | 0.0 | 4.8 |
| 平 均           | 11.2     | 74.8 | 14.0 | 100.0 | 0.0       | 0.2 | 0.0 | 0.1 | 1.1       | 0.9 | 1.8 | 1.0 |

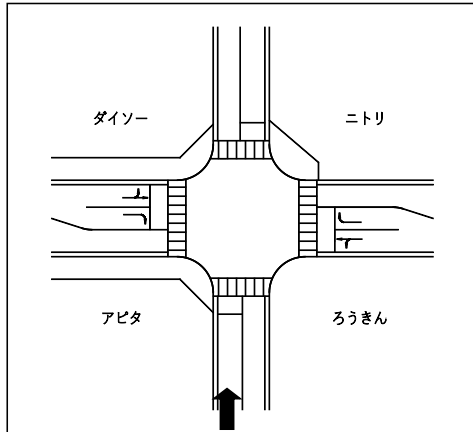
## (1) 交通流量調査結果

## 交差点交通流動調査集計表

交差点No. 1

調査日： 令和8年 4月19日(日)

方向： 交差北進方面



## 【交通流量】

|               | 左折  |     |     | 直進  |     |     | 右折  |     |     | 自動車計 | 全車種合計 | 自転車 | 歩行者 |
|---------------|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|------|-------|-----|-----|
|               | 二輪車 | 普通車 | 大型車 | 二輪車 | 普通車 | 大型車 | 二輪車 | 普通車 | 大型車 |      |       |     |     |
| 8:00 ~ 9:00   | 0   | 18  | 3   | 0   | 24  | 0   | 0   | 2   | 0   | 47   | 47    | 0   | 3   |
| 9:00 ~ 10:00  | 1   | 31  | 2   | 0   | 33  | 0   | 0   | 5   | 0   | 71   | 72    | 1   | 0   |
| 10:00 ~ 11:00 | 1   | 48  | 5   | 0   | 53  | 0   | 0   | 5   | 0   | 111  | 112   | 5   | 6   |
| 11:00 ~ 12:00 | 2   | 57  | 2   | 1   | 64  | 0   | 0   | 7   | 0   | 130  | 133   | 2   | 5   |
| 12:00 ~ 13:00 | 1   | 46  | 2   | 2   | 69  | 0   | 0   | 3   | 0   | 120  | 123   | 2   | 9   |
| 13:00 ~ 14:00 | 0   | 71  | 2   | 1   | 66  | 0   | 0   | 10  | 0   | 149  | 150   | 5   | 15  |
| 14:00 ~ 15:00 | 0   | 72  | 4   | 0   | 77  | 0   | 0   | 8   | 0   | 161  | 161   | 5   | 16  |
| 15:00 ~ 16:00 | 0   | 61  | 1   | 3   | 67  | 0   | 0   | 4   | 0   | 133  | 136   | 12  | 17  |
| 16:00 ~ 17:00 | 0   | 51  | 4   | 1   | 81  | 0   | 0   | 10  | 0   | 146  | 147   | 9   | 6   |
| 17:00 ~ 18:00 | 0   | 53  | 2   | 0   | 54  | 0   | 0   | 7   | 0   | 116  | 116   | 8   | 21  |
| 18:00 ~ 19:00 | 0   | 30  | 3   | 1   | 55  | 0   | 0   | 3   | 0   | 91   | 92    | 6   | 3   |
| 19:00 ~ 20:00 | 0   | 19  | 1   | 1   | 26  | 0   | 0   | 1   | 0   | 47   | 48    | 1   | 5   |
| 20:00 ~ 21:00 | 4   | 12  | 0   | 0   | 16  | 0   | 0   | 1   | 0   | 29   | 33    | 9   | 0   |
| 合 計           | 9   | 569 | 31  | 10  | 685 | 0   | 0   | 66  | 0   | 1351 | 1370  | 65  | 106 |

## 【流動特性】

|               | 流動分岐率(%) |      |     |       | 大型車混入率(%) |     |     |     | 二輪車混入率(%) |     |     |      |
|---------------|----------|------|-----|-------|-----------|-----|-----|-----|-----------|-----|-----|------|
|               | 左折       | 直進   | 右折  | 計     | 左折        | 直進  | 右折  | 平均  | 左折        | 直進  | 右折  | 平均   |
| 8:00 ~ 9:00   | 44.7     | 51.1 | 4.3 | 100.0 | 14.3      | 0.0 | 0.0 | 6.4 | 0.0       | 0.0 | 0.0 | 0.0  |
| 9:00 ~ 10:00  | 47.2     | 45.8 | 6.9 | 100.0 | 5.9       | 0.0 | 0.0 | 2.8 | 2.9       | 0.0 | 0.0 | 1.4  |
| 10:00 ~ 11:00 | 48.2     | 47.3 | 4.5 | 100.0 | 9.3       | 0.0 | 0.0 | 4.5 | 1.9       | 0.0 | 0.0 | 0.9  |
| 11:00 ~ 12:00 | 45.9     | 48.9 | 5.3 | 100.0 | 3.3       | 0.0 | 0.0 | 1.5 | 3.3       | 1.5 | 0.0 | 2.3  |
| 12:00 ~ 13:00 | 39.8     | 57.7 | 2.4 | 100.0 | 4.1       | 0.0 | 0.0 | 1.6 | 2.0       | 2.8 | 0.0 | 2.4  |
| 13:00 ~ 14:00 | 48.7     | 44.7 | 6.7 | 100.0 | 2.7       | 0.0 | 0.0 | 1.3 | 0.0       | 1.5 | 0.0 | 0.7  |
| 14:00 ~ 15:00 | 47.2     | 47.8 | 5.0 | 100.0 | 5.3       | 0.0 | 0.0 | 2.5 | 0.0       | 0.0 | 0.0 | 0.0  |
| 15:00 ~ 16:00 | 45.6     | 51.5 | 2.9 | 100.0 | 1.6       | 0.0 | 0.0 | 0.7 | 0.0       | 4.3 | 0.0 | 2.2  |
| 16:00 ~ 17:00 | 37.4     | 55.8 | 6.8 | 100.0 | 7.3       | 0.0 | 0.0 | 2.7 | 0.0       | 1.2 | 0.0 | 0.7  |
| 17:00 ~ 18:00 | 47.4     | 46.6 | 6.0 | 100.0 | 3.6       | 0.0 | 0.0 | 1.7 | 0.0       | 0.0 | 0.0 | 0.0  |
| 18:00 ~ 19:00 | 35.9     | 60.9 | 3.3 | 100.0 | 9.1       | 0.0 | 0.0 | 3.3 | 0.0       | 1.8 | 0.0 | 1.1  |
| 19:00 ~ 20:00 | 41.7     | 56.3 | 2.1 | 100.0 | 5.0       | 0.0 | 0.0 | 2.1 | 0.0       | 3.7 | 0.0 | 2.1  |
| 20:00 ~ 21:00 | 48.5     | 48.5 | 3.0 | 100.0 | 0.0       | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 25.0      | 0.0 | 0.0 | 12.1 |
| 平 均           | 44.5     | 50.7 | 4.8 | 100.0 | 5.1       | 0.0 | 0.0 | 2.3 | 1.5       | 1.4 | 0.0 | 1.4  |

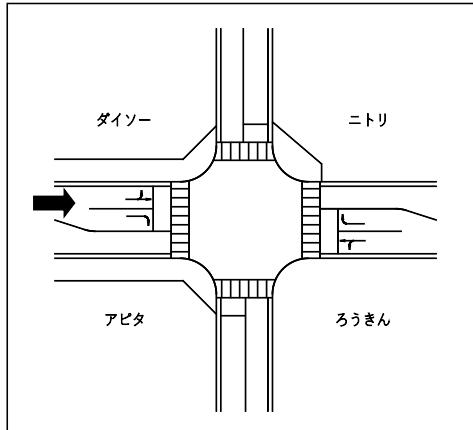
## (1) 交通流量調査結果

交差点交通流動調査集計表

交差点No. 1

調査日： 令和8年 4月19日(日)

方向： 幹線東進方面



## 【交通流量】

|               | 左折  |     |     | 直進  |     |     | 右折  |     |     | 自動車計 | 全車種合計 | 自転車 | 歩行者 |
|---------------|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|------|-------|-----|-----|
|               | 二輪車 | 普通車 | 大型車 | 二輪車 | 普通車 | 大型車 | 二輪車 | 普通車 | 大型車 |      |       |     |     |
| 8:00 ~ 9:00   | 0   | 3   | 0   | 0   | 12  | 0   | 0   | 7   | 2   | 24   | 24    | 0   | 4   |
| 9:00 ~ 10:00  | 0   | 20  | 0   | 0   | 14  | 0   | 1   | 19  | 2   | 55   | 56    | 2   | 2   |
| 10:00 ~ 11:00 | 1   | 50  | 0   | 2   | 70  | 0   | 2   | 39  | 1   | 160  | 165   | 12  | 17  |
| 11:00 ~ 12:00 | 1   | 53  | 0   | 2   | 52  | 0   | 2   | 57  | 0   | 162  | 167   | 5   | 8   |
| 12:00 ~ 13:00 | 2   | 55  | 0   | 0   | 66  | 0   | 2   | 75  | 0   | 196  | 200   | 10  | 13  |
| 13:00 ~ 14:00 | 0   | 62  | 0   | 0   | 82  | 0   | 0   | 69  | 1   | 214  | 214   | 13  | 11  |
| 14:00 ~ 15:00 | 0   | 62  | 0   | 0   | 90  | 0   | 1   | 81  | 1   | 234  | 235   | 13  | 34  |
| 15:00 ~ 16:00 | 0   | 71  | 0   | 2   | 89  | 0   | 1   | 72  | 0   | 232  | 235   | 25  | 14  |
| 16:00 ~ 17:00 | 0   | 64  | 0   | 2   | 73  | 0   | 1   | 88  | 1   | 226  | 229   | 17  | 21  |
| 17:00 ~ 18:00 | 2   | 36  | 0   | 1   | 60  | 0   | 0   | 66  | 1   | 163  | 166   | 9   | 27  |
| 18:00 ~ 19:00 | 0   | 31  | 0   | 1   | 46  | 0   | 0   | 41  | 0   | 118  | 119   | 9   | 12  |
| 19:00 ~ 20:00 | 0   | 18  | 0   | 1   | 30  | 0   | 0   | 25  | 0   | 73   | 74    | 4   | 16  |
| 20:00 ~ 21:00 | 0   | 9   | 0   | 0   | 18  | 0   | 0   | 11  | 0   | 38   | 38    | 3   | 2   |
| 合 計           | 6   | 534 | 0   | 11  | 702 | 0   | 10  | 650 | 9   | 1895 | 1922  | 122 | 181 |

## 【流動特性】

|               | 流動分岐率(%) |      |      |       | 大型車混入率(%) |     |      |     | 二輪車混入率(%) |     |     |     |
|---------------|----------|------|------|-------|-----------|-----|------|-----|-----------|-----|-----|-----|
|               | 左折       | 直進   | 右折   | 計     | 左折        | 直進  | 右折   | 平均  | 左折        | 直進  | 右折  | 平均  |
| 8:00 ~ 9:00   | 12.5     | 50.0 | 37.5 | 100.0 | 0.0       | 0.0 | 22.2 | 8.3 | 0.0       | 0.0 | 0.0 | 0.0 |
| 9:00 ~ 10:00  | 35.7     | 25.0 | 39.3 | 100.0 | 0.0       | 0.0 | 9.1  | 3.6 | 0.0       | 0.0 | 4.5 | 1.8 |
| 10:00 ~ 11:00 | 30.9     | 43.6 | 25.5 | 100.0 | 0.0       | 0.0 | 2.4  | 0.6 | 2.0       | 2.8 | 4.8 | 3.0 |
| 11:00 ~ 12:00 | 32.3     | 32.3 | 35.3 | 100.0 | 0.0       | 0.0 | 0.0  | 0.0 | 1.9       | 3.7 | 3.4 | 3.0 |
| 12:00 ~ 13:00 | 28.5     | 33.0 | 38.5 | 100.0 | 0.0       | 0.0 | 0.0  | 0.0 | 3.5       | 0.0 | 2.6 | 2.0 |
| 13:00 ~ 14:00 | 29.0     | 38.3 | 32.7 | 100.0 | 0.0       | 0.0 | 1.4  | 0.5 | 0.0       | 0.0 | 0.0 | 0.0 |
| 14:00 ~ 15:00 | 26.4     | 38.3 | 35.3 | 100.0 | 0.0       | 0.0 | 1.2  | 0.4 | 0.0       | 0.0 | 1.2 | 0.4 |
| 15:00 ~ 16:00 | 30.2     | 38.7 | 31.1 | 100.0 | 0.0       | 0.0 | 0.0  | 0.0 | 0.0       | 2.2 | 1.4 | 1.3 |
| 16:00 ~ 17:00 | 27.9     | 32.8 | 39.3 | 100.0 | 0.0       | 0.0 | 1.1  | 0.4 | 0.0       | 2.7 | 1.1 | 1.3 |
| 17:00 ~ 18:00 | 22.9     | 36.7 | 40.4 | 100.0 | 0.0       | 0.0 | 1.5  | 0.6 | 5.3       | 1.6 | 0.0 | 1.8 |
| 18:00 ~ 19:00 | 26.1     | 39.5 | 34.5 | 100.0 | 0.0       | 0.0 | 0.0  | 0.0 | 0.0       | 2.1 | 0.0 | 0.8 |
| 19:00 ~ 20:00 | 24.3     | 41.9 | 33.8 | 100.0 | 0.0       | 0.0 | 0.0  | 0.0 | 0.0       | 3.2 | 0.0 | 1.4 |
| 20:00 ~ 21:00 | 23.7     | 47.4 | 28.9 | 100.0 | 0.0       | 0.0 | 0.0  | 0.0 | 0.0       | 0.0 | 0.0 | 0.0 |
| 平 均           | 28.1     | 37.1 | 34.8 | 100.0 | 0.0       | 0.0 | 1.3  | 0.5 | 1.1       | 1.5 | 1.5 | 1.4 |

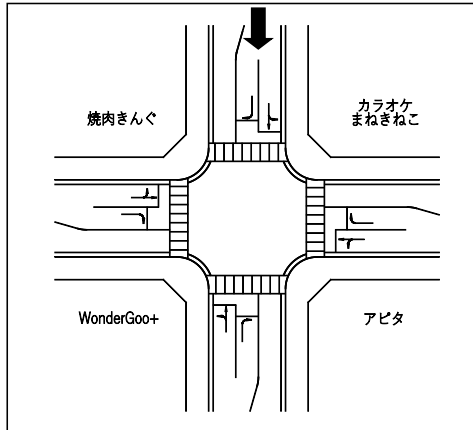
## (1) 交通流量調査結果

交差点交通流動調査集計表

交差点No. 2

調査日： 令和8年 4月20日(月)

方向： 幹線南進方面



## 【交通流量】

|               | 左折  |     |     | 直進  |      |     | 右折  |     |     | 自動車計 | 全車種合計 | 自転車 | 歩行者 |
|---------------|-----|-----|-----|-----|------|-----|-----|-----|-----|------|-------|-----|-----|
|               | 二輪車 | 普通車 | 大型車 | 二輪車 | 普通車  | 大型車 | 二輪車 | 普通車 | 大型車 |      |       |     |     |
| 8:00 ~ 9:00   | 0   | 17  | 3   | 3   | 388  | 18  | 0   | 86  | 1   | 513  | 516   | 20  | 30  |
| 9:00 ~ 10:00  | 0   | 49  | 3   | 5   | 371  | 27  | 0   | 69  | 1   | 520  | 525   | 3   | 8   |
| 10:00 ~ 11:00 | 2   | 90  | 1   | 3   | 385  | 22  | 2   | 73  | 1   | 572  | 579   | 14  | 8   |
| 11:00 ~ 12:00 | 0   | 99  | 1   | 9   | 400  | 15  | 0   | 61  | 0   | 576  | 585   | 8   | 16  |
| 12:00 ~ 13:00 | 1   | 103 | 0   | 2   | 379  | 10  | 0   | 80  | 3   | 575  | 578   | 8   | 19  |
| 13:00 ~ 14:00 | 0   | 87  | 1   | 9   | 399  | 23  | 0   | 61  | 0   | 571  | 580   | 12  | 14  |
| 14:00 ~ 15:00 | 0   | 97  | 2   | 2   | 384  | 21  | 1   | 87  | 1   | 592  | 595   | 4   | 21  |
| 15:00 ~ 16:00 | 0   | 75  | 1   | 3   | 391  | 14  | 1   | 78  | 1   | 560  | 564   | 14  | 10  |
| 16:00 ~ 17:00 | 1   | 69  | 1   | 1   | 431  | 14  | 0   | 82  | 1   | 598  | 600   | 19  | 9   |
| 17:00 ~ 18:00 | 0   | 68  | 0   | 7   | 422  | 11  | 2   | 114 | 0   | 615  | 624   | 15  | 21  |
| 18:00 ~ 19:00 | 2   | 69  | 0   | 4   | 384  | 5   | 0   | 82  | 0   | 540  | 546   | 10  | 27  |
| 19:00 ~ 20:00 | 0   | 45  | 0   | 5   | 288  | 0   | 0   | 52  | 0   | 385  | 390   | 13  | 15  |
| 20:00 ~ 21:00 | 0   | 12  | 0   | 4   | 210  | 1   | 0   | 29  | 0   | 252  | 256   | 5   | 5   |
| 合 計           | 6   | 880 | 13  | 57  | 4832 | 181 | 6   | 954 | 9   | 6869 | 6938  | 145 | 203 |

## 【流動特性】

|               | 流動分岐率(%) |      |      |       | 大型車混入率(%) |     |     |     | 二輪車混入率(%) |     |     |     |
|---------------|----------|------|------|-------|-----------|-----|-----|-----|-----------|-----|-----|-----|
|               | 左折       | 直進   | 右折   | 計     | 左折        | 直進  | 右折  | 平均  | 左折        | 直進  | 右折  | 平均  |
| 8:00 ~ 9:00   | 3.9      | 79.3 | 16.9 | 100.0 | 15.0      | 4.4 | 1.1 | 4.3 | 0.0       | 0.7 | 0.0 | 0.6 |
| 9:00 ~ 10:00  | 9.9      | 76.8 | 13.3 | 100.0 | 5.8       | 6.7 | 1.4 | 5.9 | 0.0       | 1.2 | 0.0 | 1.0 |
| 10:00 ~ 11:00 | 16.1     | 70.8 | 13.1 | 100.0 | 1.1       | 5.4 | 1.3 | 4.1 | 2.2       | 0.7 | 2.6 | 1.2 |
| 11:00 ~ 12:00 | 17.1     | 72.5 | 10.4 | 100.0 | 1.0       | 3.5 | 0.0 | 2.7 | 0.0       | 2.1 | 0.0 | 1.5 |
| 12:00 ~ 13:00 | 18.0     | 67.6 | 14.4 | 100.0 | 0.0       | 2.6 | 3.6 | 2.2 | 1.0       | 0.5 | 0.0 | 0.5 |
| 13:00 ~ 14:00 | 15.2     | 74.3 | 10.5 | 100.0 | 1.1       | 5.3 | 0.0 | 4.1 | 0.0       | 2.1 | 0.0 | 1.6 |
| 14:00 ~ 15:00 | 16.6     | 68.4 | 15.0 | 100.0 | 2.0       | 5.2 | 1.1 | 4.0 | 0.0       | 0.5 | 1.1 | 0.5 |
| 15:00 ~ 16:00 | 13.5     | 72.3 | 14.2 | 100.0 | 1.3       | 3.4 | 1.3 | 2.8 | 0.0       | 0.7 | 1.3 | 0.7 |
| 16:00 ~ 17:00 | 11.8     | 74.3 | 13.8 | 100.0 | 1.4       | 3.1 | 1.2 | 2.7 | 1.4       | 0.2 | 0.0 | 0.3 |
| 17:00 ~ 18:00 | 10.9     | 70.5 | 18.6 | 100.0 | 0.0       | 2.5 | 0.0 | 1.8 | 0.0       | 1.6 | 1.7 | 1.4 |
| 18:00 ~ 19:00 | 13.0     | 72.0 | 15.0 | 100.0 | 0.0       | 1.3 | 0.0 | 0.9 | 2.8       | 1.0 | 0.0 | 1.1 |
| 19:00 ~ 20:00 | 11.5     | 75.1 | 13.3 | 100.0 | 0.0       | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0       | 1.7 | 0.0 | 1.3 |
| 20:00 ~ 21:00 | 4.7      | 84.0 | 11.3 | 100.0 | 0.0       | 0.5 | 0.0 | 0.4 | 0.0       | 1.9 | 0.0 | 1.6 |
| 平 均           | 13.0     | 73.1 | 14.0 | 100.0 | 1.4       | 3.6 | 0.9 | 2.9 | 0.7       | 1.1 | 0.6 | 1.0 |

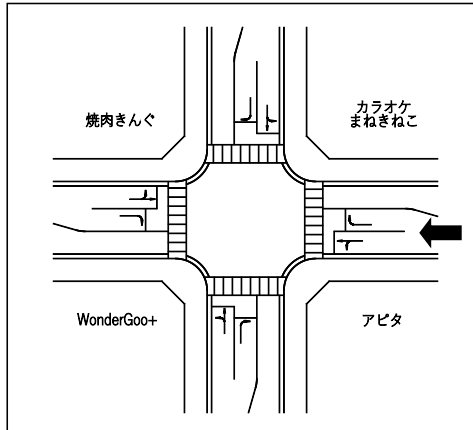
## (1) 交通流量調査結果

交差点交通流動調査集計表

交差点No. 2

調査日：令和8年 4月20日(月)

方向：交差西進方面



## 【交通流量】

|               | 左折  |     |     | 直進  |      |     | 右折  |     |     | 自動車計 | 全車種合計 | 自転車 | 歩行者 |
|---------------|-----|-----|-----|-----|------|-----|-----|-----|-----|------|-------|-----|-----|
|               | 二輪車 | 普通車 | 大型車 | 二輪車 | 普通車  | 大型車 | 二輪車 | 普通車 | 大型車 |      |       |     |     |
| 8:00 ~ 9:00   | 0   | 1   | 2   | 0   | 10   | 0   | 0   | 16  | 4   | 33   | 33    | 25  | 3   |
| 9:00 ~ 10:00  | 1   | 13  | 3   | 1   | 37   | 3   | 0   | 23  | 5   | 84   | 86    | 14  | 11  |
| 10:00 ~ 11:00 | 0   | 38  | 4   | 1   | 79   | 1   | 0   | 61  | 7   | 190  | 191   | 26  | 17  |
| 11:00 ~ 12:00 | 0   | 51  | 0   | 1   | 107  | 1   | 1   | 96  | 5   | 260  | 262   | 19  | 28  |
| 12:00 ~ 13:00 | 1   | 42  | 1   | 2   | 128  | 0   | 0   | 87  | 3   | 261  | 264   | 24  | 18  |
| 13:00 ~ 14:00 | 1   | 53  | 0   | 0   | 89   | 0   | 2   | 91  | 8   | 241  | 244   | 26  | 18  |
| 14:00 ~ 15:00 | 0   | 47  | 6   | 0   | 102  | 2   | 3   | 84  | 4   | 245  | 248   | 19  | 33  |
| 15:00 ~ 16:00 | 1   | 44  | 0   | 1   | 99   | 2   | 0   | 82  | 3   | 230  | 232   | 37  | 27  |
| 16:00 ~ 17:00 | 0   | 39  | 0   | 0   | 113  | 0   | 0   | 77  | 4   | 233  | 233   | 50  | 30  |
| 17:00 ~ 18:00 | 0   | 43  | 0   | 0   | 107  | 0   | 1   | 69  | 3   | 222  | 223   | 70  | 52  |
| 18:00 ~ 19:00 | 0   | 38  | 0   | 2   | 117  | 1   | 0   | 71  | 3   | 230  | 232   | 53  | 78  |
| 19:00 ~ 20:00 | 0   | 33  | 0   | 2   | 91   | 0   | 1   | 66  | 1   | 191  | 194   | 53  | 60  |
| 20:00 ~ 21:00 | 0   | 17  | 0   | 0   | 27   | 0   | 1   | 33  | 0   | 77   | 78    | 24  | 27  |
| 合 計           | 4   | 459 | 16  | 10  | 1106 | 10  | 9   | 856 | 50  | 2497 | 2520  | 440 | 402 |

## 【流動特性】

|               | 流動分岐率(%) |      |      |       | 大型車混入率(%) |     |      |      | 二輪車混入率(%) |     |     |     |
|---------------|----------|------|------|-------|-----------|-----|------|------|-----------|-----|-----|-----|
|               | 左折       | 直進   | 右折   | 計     | 左折        | 直進  | 右折   | 平均   | 左折        | 直進  | 右折  | 平均  |
| 8:00 ~ 9:00   | 9.1      | 30.3 | 60.6 | 100.0 | 66.7      | 0.0 | 20.0 | 18.2 | 0.0       | 0.0 | 0.0 | 0.0 |
| 9:00 ~ 10:00  | 19.8     | 47.7 | 32.6 | 100.0 | 17.6      | 7.3 | 17.9 | 12.8 | 5.9       | 2.4 | 0.0 | 2.3 |
| 10:00 ~ 11:00 | 22.0     | 42.4 | 35.6 | 100.0 | 9.5       | 1.2 | 10.3 | 6.3  | 0.0       | 1.2 | 0.0 | 0.5 |
| 11:00 ~ 12:00 | 19.5     | 41.6 | 38.9 | 100.0 | 0.0       | 0.9 | 4.9  | 2.3  | 0.0       | 0.9 | 1.0 | 0.8 |
| 12:00 ~ 13:00 | 16.7     | 49.2 | 34.1 | 100.0 | 2.3       | 0.0 | 3.3  | 1.5  | 2.3       | 1.5 | 0.0 | 1.1 |
| 13:00 ~ 14:00 | 22.1     | 36.5 | 41.4 | 100.0 | 0.0       | 0.0 | 7.9  | 3.3  | 1.9       | 0.0 | 2.0 | 1.2 |
| 14:00 ~ 15:00 | 21.4     | 41.9 | 36.7 | 100.0 | 11.3      | 1.9 | 4.4  | 4.8  | 0.0       | 0.0 | 3.3 | 1.2 |
| 15:00 ~ 16:00 | 19.4     | 44.0 | 36.6 | 100.0 | 0.0       | 2.0 | 3.5  | 2.2  | 2.2       | 1.0 | 0.0 | 0.9 |
| 16:00 ~ 17:00 | 16.7     | 48.5 | 34.8 | 100.0 | 0.0       | 0.0 | 4.9  | 1.7  | 0.0       | 0.0 | 0.0 | 0.0 |
| 17:00 ~ 18:00 | 19.3     | 48.0 | 32.7 | 100.0 | 0.0       | 0.0 | 4.1  | 1.3  | 0.0       | 0.0 | 1.4 | 0.4 |
| 18:00 ~ 19:00 | 16.4     | 51.7 | 31.9 | 100.0 | 0.0       | 0.8 | 4.1  | 1.7  | 0.0       | 1.7 | 0.0 | 0.9 |
| 19:00 ~ 20:00 | 17.0     | 47.9 | 35.1 | 100.0 | 0.0       | 0.0 | 1.5  | 0.5  | 0.0       | 2.2 | 1.5 | 1.5 |
| 20:00 ~ 21:00 | 21.8     | 34.6 | 43.6 | 100.0 | 0.0       | 0.0 | 0.0  | 0.0  | 0.0       | 0.0 | 2.9 | 1.3 |
| 平 均           | 19.0     | 44.7 | 36.3 | 100.0 | 3.3       | 0.9 | 5.5  | 3.0  | 0.8       | 0.9 | 1.0 | 0.9 |



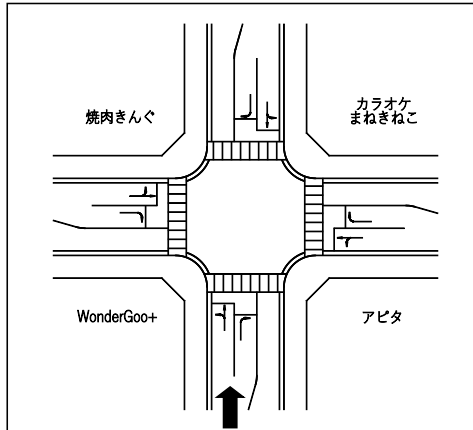
## (1) 交通流量調査結果

交差点交通流動調査集計表

交差点No. 2

調査日：令和8年 4月20日(月)

方向：幹線北進方面



## 【交通流量】

|               | 左折  |     |     | 直進  |      |     | 右折  |     |     | 自動車計 | 全車種合計 | 自転車 | 歩行者 |
|---------------|-----|-----|-----|-----|------|-----|-----|-----|-----|------|-------|-----|-----|
|               | 二輪車 | 普通車 | 大型車 | 二輪車 | 普通車  | 大型車 | 二輪車 | 普通車 | 大型車 |      |       |     |     |
| 8:00 ~ 9:00   | 0   | 36  | 0   | 4   | 412  | 20  | 0   | 13  | 4   | 485  | 489   | 7   | 0   |
| 9:00 ~ 10:00  | 0   | 33  | 1   | 2   | 318  | 30  | 0   | 22  | 3   | 407  | 409   | 11  | 5   |
| 10:00 ~ 11:00 | 0   | 14  | 2   | 2   | 361  | 14  | 1   | 65  | 6   | 462  | 465   | 10  | 16  |
| 11:00 ~ 12:00 | 1   | 33  | 0   | 7   | 365  | 9   | 3   | 71  | 2   | 480  | 491   | 12  | 17  |
| 12:00 ~ 13:00 | 1   | 44  | 1   | 1   | 369  | 12  | 2   | 79  | 3   | 508  | 512   | 4   | 15  |
| 13:00 ~ 14:00 | 1   | 31  | 1   | 8   | 394  | 10  | 2   | 58  | 3   | 497  | 508   | 15  | 19  |
| 14:00 ~ 15:00 | 1   | 28  | 3   | 4   | 376  | 12  | 1   | 82  | 4   | 505  | 511   | 9   | 16  |
| 15:00 ~ 16:00 | 3   | 19  | 3   | 1   | 345  | 5   | 0   | 39  | 1   | 412  | 416   | 19  | 21  |
| 16:00 ~ 17:00 | 0   | 28  | 2   | 5   | 348  | 7   | 0   | 49  | 0   | 434  | 439   | 18  | 9   |
| 17:00 ~ 18:00 | 0   | 33  | 1   | 5   | 376  | 5   | 1   | 50  | 1   | 466  | 472   | 25  | 11  |
| 18:00 ~ 19:00 | 3   | 30  | 1   | 3   | 298  | 2   | 0   | 53  | 0   | 384  | 390   | 13  | 33  |
| 19:00 ~ 20:00 | 0   | 38  | 0   | 2   | 336  | 0   | 1   | 39  | 0   | 413  | 416   | 17  | 20  |
| 20:00 ~ 21:00 | 1   | 8   | 0   | 2   | 252  | 1   | 0   | 9   | 0   | 270  | 273   | 3   | 6   |
| 合 計           | 11  | 375 | 15  | 46  | 4550 | 127 | 11  | 629 | 27  | 5723 | 5791  | 163 | 188 |

## 【流動特性】

|               | 流動分岐率(%) |      |      |       | 大型車混入率(%) |     |      |     | 二輪車混入率(%) |     |     |     |
|---------------|----------|------|------|-------|-----------|-----|------|-----|-----------|-----|-----|-----|
|               | 左折       | 直進   | 右折   | 計     | 左折        | 直進  | 右折   | 平均  | 左折        | 直進  | 右折  | 平均  |
| 8:00 ~ 9:00   | 7.4      | 89.2 | 3.5  | 100.0 | 0.0       | 4.6 | 23.5 | 4.9 | 0.0       | 0.9 | 0.0 | 0.8 |
| 9:00 ~ 10:00  | 8.3      | 85.6 | 6.1  | 100.0 | 2.9       | 8.6 | 12.0 | 8.3 | 0.0       | 0.6 | 0.0 | 0.5 |
| 10:00 ~ 11:00 | 3.4      | 81.1 | 15.5 | 100.0 | 12.5      | 3.7 | 8.3  | 4.7 | 0.0       | 0.5 | 1.4 | 0.6 |
| 11:00 ~ 12:00 | 6.9      | 77.6 | 15.5 | 100.0 | 0.0       | 2.4 | 2.6  | 2.2 | 2.9       | 1.8 | 3.9 | 2.2 |
| 12:00 ~ 13:00 | 9.0      | 74.6 | 16.4 | 100.0 | 2.2       | 3.1 | 3.6  | 3.1 | 2.2       | 0.3 | 2.4 | 0.8 |
| 13:00 ~ 14:00 | 6.5      | 81.1 | 12.4 | 100.0 | 3.0       | 2.4 | 4.8  | 2.8 | 3.0       | 1.9 | 3.2 | 2.2 |
| 14:00 ~ 15:00 | 6.3      | 76.7 | 17.0 | 100.0 | 9.4       | 3.1 | 4.6  | 3.7 | 3.1       | 1.0 | 1.1 | 1.2 |
| 15:00 ~ 16:00 | 6.0      | 84.4 | 9.6  | 100.0 | 12.0      | 1.4 | 2.5  | 2.2 | 12.0      | 0.3 | 0.0 | 1.0 |
| 16:00 ~ 17:00 | 6.8      | 82.0 | 11.2 | 100.0 | 6.7       | 1.9 | 0.0  | 2.1 | 0.0       | 1.4 | 0.0 | 1.1 |
| 17:00 ~ 18:00 | 7.2      | 81.8 | 11.0 | 100.0 | 2.9       | 1.3 | 1.9  | 1.5 | 0.0       | 1.3 | 1.9 | 1.3 |
| 18:00 ~ 19:00 | 8.7      | 77.7 | 13.6 | 100.0 | 2.9       | 0.7 | 0.0  | 0.8 | 8.8       | 1.0 | 0.0 | 1.5 |
| 19:00 ~ 20:00 | 9.1      | 81.3 | 9.6  | 100.0 | 0.0       | 0.0 | 0.0  | 0.0 | 0.0       | 0.6 | 2.5 | 0.7 |
| 20:00 ~ 21:00 | 3.3      | 93.4 | 3.3  | 100.0 | 0.0       | 0.4 | 0.0  | 0.4 | 11.1      | 0.8 | 0.0 | 1.1 |
| 平 均           | 6.9      | 81.6 | 11.5 | 100.0 | 3.7       | 2.7 | 4.0  | 2.9 | 2.7       | 1.0 | 1.6 | 1.2 |

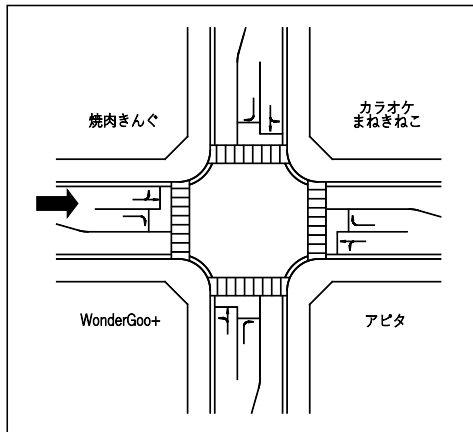
## (1) 交通流量調査結果

交差点交通流動調査集計表

交差点No. 2

調査日：令和8年 4月20日(月)

方向：交差東進方面



## 【交通流量】

|               | 左折  |     |     | 直進  |     |     | 右折  |     |     | 自動車計 | 全車種合計 | 自転車 | 歩行者 |
|---------------|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|------|-------|-----|-----|
|               | 二輪車 | 普通車 | 大型車 | 二輪車 | 普通車 | 大型車 | 二輪車 | 普通車 | 大型車 |      |       |     |     |
| 8:00 ~ 9:00   | 0   | 32  | 1   | 0   | 16  | 0   | 0   | 21  | 0   | 70   | 70    | 23  | 2   |
| 9:00 ~ 10:00  | 0   | 19  | 1   | 1   | 37  | 1   | 1   | 13  | 1   | 72   | 74    | 12  | 4   |
| 10:00 ~ 11:00 | 1   | 31  | 1   | 2   | 87  | 0   | 1   | 22  | 0   | 141  | 145   | 16  | 13  |
| 11:00 ~ 12:00 | 0   | 50  | 0   | 0   | 82  | 1   | 1   | 30  | 1   | 164  | 165   | 14  | 10  |
| 12:00 ~ 13:00 | 0   | 64  | 0   | 1   | 65  | 0   | 0   | 47  | 0   | 176  | 177   | 13  | 13  |
| 13:00 ~ 14:00 | 2   | 42  | 1   | 0   | 64  | 0   | 0   | 31  | 0   | 138  | 140   | 23  | 10  |
| 14:00 ~ 15:00 | 0   | 57  | 1   | 0   | 77  | 0   | 0   | 32  | 0   | 167  | 167   | 13  | 9   |
| 15:00 ~ 16:00 | 0   | 47  | 0   | 1   | 79  | 0   | 2   | 29  | 0   | 155  | 158   | 11  | 7   |
| 16:00 ~ 17:00 | 0   | 63  | 0   | 0   | 61  | 0   | 1   | 39  | 0   | 163  | 164   | 28  | 15  |
| 17:00 ~ 18:00 | 1   | 94  | 0   | 0   | 79  | 0   | 0   | 56  | 0   | 229  | 230   | 30  | 18  |
| 18:00 ~ 19:00 | 0   | 60  | 0   | 0   | 49  | 0   | 1   | 32  | 0   | 141  | 142   | 19  | 45  |
| 19:00 ~ 20:00 | 0   | 51  | 0   | 0   | 40  | 0   | 0   | 24  | 0   | 115  | 115   | 24  | 23  |
| 20:00 ~ 21:00 | 1   | 42  | 0   | 0   | 23  | 0   | 1   | 25  | 1   | 91   | 93    | 11  | 20  |
| 合 計           | 5   | 652 | 5   | 5   | 759 | 2   | 8   | 401 | 3   | 1822 | 1840  | 237 | 189 |

## 【流動特性】

|               | 流動分岐率(%) |      |      |       | 大型車混入率(%) |     |     |     | 二輪車混入率(%) |     |     |     |
|---------------|----------|------|------|-------|-----------|-----|-----|-----|-----------|-----|-----|-----|
|               | 左折       | 直進   | 右折   | 計     | 左折        | 直進  | 右折  | 平均  | 左折        | 直進  | 右折  | 平均  |
| 8:00 ~ 9:00   | 47.1     | 22.9 | 30.0 | 100.0 | 3.0       | 0.0 | 0.0 | 1.4 | 0.0       | 0.0 | 0.0 | 0.0 |
| 9:00 ~ 10:00  | 27.0     | 52.7 | 20.3 | 100.0 | 5.0       | 2.6 | 6.7 | 4.1 | 0.0       | 2.6 | 6.7 | 2.7 |
| 10:00 ~ 11:00 | 22.8     | 61.4 | 15.9 | 100.0 | 3.0       | 0.0 | 0.0 | 0.7 | 3.0       | 2.2 | 4.3 | 2.8 |
| 11:00 ~ 12:00 | 30.3     | 50.3 | 19.4 | 100.0 | 0.0       | 1.2 | 3.1 | 1.2 | 0.0       | 0.0 | 3.1 | 0.6 |
| 12:00 ~ 13:00 | 36.2     | 37.3 | 26.6 | 100.0 | 0.0       | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0       | 1.5 | 0.0 | 0.6 |
| 13:00 ~ 14:00 | 32.1     | 45.7 | 22.1 | 100.0 | 2.2       | 0.0 | 0.0 | 0.7 | 4.4       | 0.0 | 0.0 | 1.4 |
| 14:00 ~ 15:00 | 34.7     | 46.1 | 19.2 | 100.0 | 1.7       | 0.0 | 0.0 | 0.6 | 0.0       | 0.0 | 0.0 | 0.0 |
| 15:00 ~ 16:00 | 29.7     | 50.6 | 19.6 | 100.0 | 0.0       | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0       | 1.3 | 6.5 | 1.9 |
| 16:00 ~ 17:00 | 38.4     | 37.2 | 24.4 | 100.0 | 0.0       | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0       | 0.0 | 2.5 | 0.6 |
| 17:00 ~ 18:00 | 41.3     | 34.3 | 24.3 | 100.0 | 0.0       | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 1.1       | 0.0 | 0.0 | 0.4 |
| 18:00 ~ 19:00 | 42.3     | 34.5 | 23.2 | 100.0 | 0.0       | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0       | 0.0 | 3.0 | 0.7 |
| 19:00 ~ 20:00 | 44.3     | 34.8 | 20.9 | 100.0 | 0.0       | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0       | 0.0 | 0.0 | 0.0 |
| 20:00 ~ 21:00 | 46.2     | 24.7 | 29.0 | 100.0 | 0.0       | 0.0 | 3.7 | 1.1 | 2.3       | 0.0 | 3.7 | 2.2 |
| 平 均           | 36.0     | 41.6 | 22.4 | 100.0 | 0.8       | 0.3 | 0.7 | 0.5 | 0.8       | 0.7 | 1.9 | 1.0 |

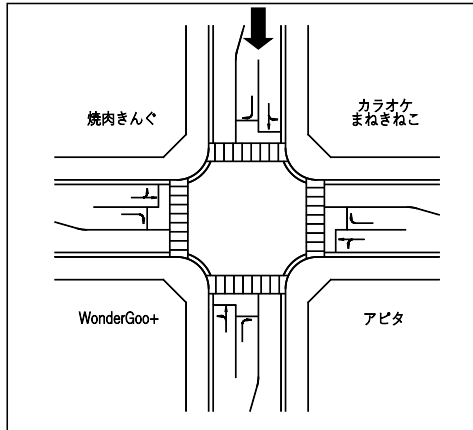
## (1) 交通流量調査結果

交差点交通流動調査集計表

交差点No. 2

調査日： 令和8年 4月19日(日)

方向： 幹線南進方面



## 【交通流量】

|               | 左折  |      |     | 直進  |      |     | 右折  |     |     | 自動車計 | 全車種合計 | 自転車 | 歩行者 |
|---------------|-----|------|-----|-----|------|-----|-----|-----|-----|------|-------|-----|-----|
|               | 二輪車 | 普通車  | 大型車 | 二輪車 | 普通車  | 大型車 | 二輪車 | 普通車 | 大型車 |      |       |     |     |
| 8:00 ～ 9:00   | 1   | 15   | 2   | 4   | 225  | 0   | 1   | 46  | 0   | 288  | 294   | 5   | 3   |
| 9:00 ～ 10:00  | 1   | 51   | 1   | 10  | 327  | 5   | 0   | 66  | 0   | 450  | 461   | 3   | 6   |
| 10:00 ～ 11:00 | 1   | 90   | 0   | 8   | 382  | 5   | 1   | 72  | 0   | 549  | 559   | 15  | 39  |
| 11:00 ～ 12:00 | 3   | 103  | 0   | 11  | 435  | 4   | 1   | 78  | 0   | 620  | 635   | 17  | 44  |
| 12:00 ～ 13:00 | 1   | 108  | 0   | 4   | 398  | 0   | 2   | 97  | 0   | 603  | 610   | 22  | 60  |
| 13:00 ～ 14:00 | 2   | 116  | 1   | 2   | 377  | 3   | 1   | 82  | 0   | 579  | 584   | 29  | 64  |
| 14:00 ～ 15:00 | 0   | 101  | 0   | 4   | 386  | 2   | 0   | 93  | 0   | 582  | 586   | 33  | 55  |
| 15:00 ～ 16:00 | 0   | 118  | 0   | 12  | 367  | 3   | 0   | 81  | 0   | 569  | 581   | 29  | 46  |
| 16:00 ～ 17:00 | 0   | 114  | 1   | 7   | 352  | 2   | 1   | 90  | 0   | 559  | 567   | 27  | 60  |
| 17:00 ～ 18:00 | 2   | 87   | 0   | 5   | 375  | 4   | 0   | 78  | 2   | 546  | 553   | 25  | 60  |
| 18:00 ～ 19:00 | 2   | 58   | 0   | 5   | 318  | 3   | 1   | 64  | 2   | 445  | 453   | 46  | 33  |
| 19:00 ～ 20:00 | 0   | 29   | 0   | 7   | 289  | 2   | 2   | 48  | 0   | 368  | 377   | 8   | 32  |
| 20:00 ～ 21:00 | 0   | 14   | 0   | 6   | 234  | 0   | 0   | 30  | 0   | 278  | 284   | 12  | 21  |
| 合 計           | 13  | 1004 | 5   | 85  | 4465 | 33  | 10  | 925 | 4   | 6436 | 6544  | 271 | 523 |

## 【流動特性】

|               | 流動分岐率(%) |      |      |       | 大型車混入率(%) |     |     |     | 二輪車混入率(%) |     |     |     |
|---------------|----------|------|------|-------|-----------|-----|-----|-----|-----------|-----|-----|-----|
|               | 左折       | 直進   | 右折   | 計     | 左折        | 直進  | 右折  | 平均  | 左折        | 直進  | 右折  | 平均  |
| 8:00 ～ 9:00   | 6.1      | 77.9 | 16.0 | 100.0 | 11.1      | 0.0 | 0.0 | 0.7 | 5.6       | 1.7 | 2.1 | 2.0 |
| 9:00 ～ 10:00  | 11.5     | 74.2 | 14.3 | 100.0 | 1.9       | 1.5 | 0.0 | 1.3 | 1.9       | 2.9 | 0.0 | 2.4 |
| 10:00 ～ 11:00 | 16.3     | 70.7 | 13.1 | 100.0 | 0.0       | 1.3 | 0.0 | 0.9 | 1.1       | 2.0 | 1.4 | 1.8 |
| 11:00 ～ 12:00 | 16.7     | 70.9 | 12.4 | 100.0 | 0.0       | 0.9 | 0.0 | 0.6 | 2.8       | 2.4 | 1.3 | 2.4 |
| 12:00 ～ 13:00 | 17.9     | 65.9 | 16.2 | 100.0 | 0.0       | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.9       | 1.0 | 2.0 | 1.1 |
| 13:00 ～ 14:00 | 20.4     | 65.4 | 14.2 | 100.0 | 0.8       | 0.8 | 0.0 | 0.7 | 1.7       | 0.5 | 1.2 | 0.9 |
| 14:00 ～ 15:00 | 17.2     | 66.9 | 15.9 | 100.0 | 0.0       | 0.5 | 0.0 | 0.3 | 0.0       | 1.0 | 0.0 | 0.7 |
| 15:00 ～ 16:00 | 20.3     | 65.7 | 13.9 | 100.0 | 0.0       | 0.8 | 0.0 | 0.5 | 0.0       | 3.1 | 0.0 | 2.1 |
| 16:00 ～ 17:00 | 20.3     | 63.7 | 16.0 | 100.0 | 0.9       | 0.6 | 0.0 | 0.5 | 0.0       | 1.9 | 1.1 | 1.4 |
| 17:00 ～ 18:00 | 16.1     | 69.4 | 14.5 | 100.0 | 0.0       | 1.0 | 2.5 | 1.1 | 2.2       | 1.3 | 0.0 | 1.3 |
| 18:00 ～ 19:00 | 13.2     | 72.0 | 14.8 | 100.0 | 0.0       | 0.9 | 3.0 | 1.1 | 3.3       | 1.5 | 1.5 | 1.8 |
| 19:00 ～ 20:00 | 7.7      | 79.0 | 13.3 | 100.0 | 0.0       | 0.7 | 0.0 | 0.5 | 0.0       | 2.3 | 4.0 | 2.4 |
| 20:00 ～ 21:00 | 4.9      | 84.5 | 10.6 | 100.0 | 0.0       | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0       | 2.5 | 0.0 | 2.1 |
| 平 均           | 15.6     | 70.0 | 14.3 | 100.0 | 0.5       | 0.7 | 0.4 | 0.6 | 1.3       | 1.9 | 1.1 | 1.7 |

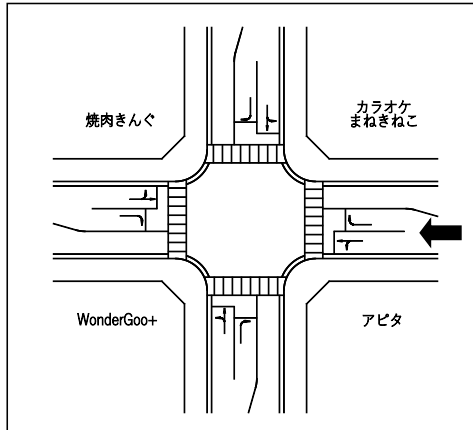
## (1) 交通流量調査結果

交差点交通流動調査集計表

交差点No. 2

調査日：令和8年 4月19日(日)

方向：交差西進方面



## 【交通流量】

|               | 左折  |     |     | 直進  |      |     | 右折  |      |     | 自動車計 | 全車種合計 | 自転車 | 歩行者 |
|---------------|-----|-----|-----|-----|------|-----|-----|------|-----|------|-------|-----|-----|
|               | 二輪車 | 普通車 | 大型車 | 二輪車 | 普通車  | 大型車 | 二輪車 | 普通車  | 大型車 |      |       |     |     |
| 8:00 ~ 9:00   | 0   | 3   | 2   | 0   | 14   | 0   | 0   | 5    | 0   | 24   | 24    | 11  | 3   |
| 9:00 ~ 10:00  | 2   | 13  | 0   | 0   | 43   | 0   | 0   | 28   | 2   | 86   | 88    | 14  | 7   |
| 10:00 ~ 11:00 | 0   | 59  | 0   | 0   | 101  | 0   | 1   | 87   | 5   | 252  | 253   | 33  | 52  |
| 11:00 ~ 12:00 | 2   | 65  | 0   | 0   | 121  | 0   | 0   | 104  | 2   | 292  | 294   | 47  | 71  |
| 12:00 ~ 13:00 | 0   | 65  | 0   | 0   | 120  | 1   | 1   | 91   | 2   | 279  | 280   | 51  | 89  |
| 13:00 ~ 14:00 | 0   | 55  | 0   | 1   | 139  | 0   | 1   | 85   | 2   | 281  | 283   | 66  | 101 |
| 14:00 ~ 15:00 | 0   | 53  | 0   | 0   | 143  | 0   | 1   | 107  | 4   | 307  | 308   | 54  | 91  |
| 15:00 ~ 16:00 | 1   | 56  | 0   | 0   | 145  | 0   | 0   | 104  | 1   | 306  | 307   | 50  | 89  |
| 16:00 ~ 17:00 | 0   | 62  | 0   | 0   | 127  | 0   | 0   | 103  | 4   | 296  | 296   | 48  | 88  |
| 17:00 ~ 18:00 | 0   | 47  | 0   | 0   | 143  | 0   | 0   | 121  | 2   | 313  | 313   | 56  | 95  |
| 18:00 ~ 19:00 | 1   | 36  | 0   | 4   | 105  | 0   | 2   | 96   | 4   | 241  | 248   | 72  | 66  |
| 19:00 ~ 20:00 | 0   | 29  | 0   | 0   | 82   | 0   | 0   | 80   | 0   | 191  | 191   | 27  | 43  |
| 20:00 ~ 21:00 | 0   | 17  | 0   | 1   | 40   | 0   | 0   | 39   | 0   | 96   | 97    | 20  | 24  |
| 合 計           | 6   | 560 | 2   | 6   | 1323 | 1   | 6   | 1050 | 28  | 2964 | 2982  | 549 | 819 |

## 【流動特性】

|               | 流動分岐率(%) |      |      |       | 大型車混入率(%) |     |     |     | 二輪車混入率(%) |     |     |     |
|---------------|----------|------|------|-------|-----------|-----|-----|-----|-----------|-----|-----|-----|
|               | 左折       | 直進   | 右折   | 計     | 左折        | 直進  | 右折  | 平均  | 左折        | 直進  | 右折  | 平均  |
| 8:00 ~ 9:00   | 20.8     | 58.3 | 20.8 | 100.0 | 40.0      | 0.0 | 0.0 | 8.3 | 0.0       | 0.0 | 0.0 | 0.0 |
| 9:00 ~ 10:00  | 17.0     | 48.9 | 34.1 | 100.0 | 0.0       | 0.0 | 6.7 | 2.3 | 13.3      | 0.0 | 0.0 | 2.3 |
| 10:00 ~ 11:00 | 23.3     | 39.9 | 36.8 | 100.0 | 0.0       | 0.0 | 5.4 | 2.0 | 0.0       | 0.0 | 1.1 | 0.4 |
| 11:00 ~ 12:00 | 22.8     | 41.2 | 36.1 | 100.0 | 0.0       | 0.0 | 1.9 | 0.7 | 3.0       | 0.0 | 0.0 | 0.7 |
| 12:00 ~ 13:00 | 23.2     | 43.2 | 33.6 | 100.0 | 0.0       | 0.8 | 2.1 | 1.1 | 0.0       | 0.0 | 1.1 | 0.4 |
| 13:00 ~ 14:00 | 19.4     | 49.5 | 31.1 | 100.0 | 0.0       | 0.0 | 2.3 | 0.7 | 0.0       | 0.7 | 1.1 | 0.7 |
| 14:00 ~ 15:00 | 17.2     | 46.4 | 36.4 | 100.0 | 0.0       | 0.0 | 3.6 | 1.3 | 0.0       | 0.0 | 0.9 | 0.3 |
| 15:00 ~ 16:00 | 18.6     | 47.2 | 34.2 | 100.0 | 0.0       | 0.0 | 1.0 | 0.3 | 1.8       | 0.0 | 0.0 | 0.3 |
| 16:00 ~ 17:00 | 20.9     | 42.9 | 36.1 | 100.0 | 0.0       | 0.0 | 3.7 | 1.4 | 0.0       | 0.0 | 0.0 | 0.0 |
| 17:00 ~ 18:00 | 15.0     | 45.7 | 39.3 | 100.0 | 0.0       | 0.0 | 1.6 | 0.6 | 0.0       | 0.0 | 0.0 | 0.0 |
| 18:00 ~ 19:00 | 14.9     | 44.0 | 41.1 | 100.0 | 0.0       | 0.0 | 3.9 | 1.6 | 2.7       | 3.7 | 2.0 | 2.8 |
| 19:00 ~ 20:00 | 15.2     | 42.9 | 41.9 | 100.0 | 0.0       | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0       | 0.0 | 0.0 | 0.0 |
| 20:00 ~ 21:00 | 17.5     | 42.3 | 40.2 | 100.0 | 0.0       | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0       | 2.4 | 0.0 | 1.0 |
| 平 均           | 19.0     | 44.6 | 36.4 | 100.0 | 0.4       | 0.1 | 2.6 | 1.0 | 1.1       | 0.5 | 0.6 | 0.6 |

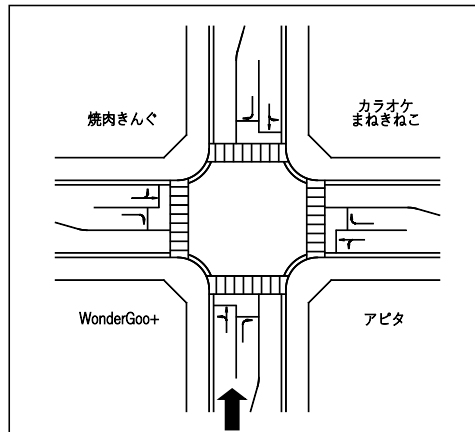
## (1) 交通流量調査結果

交差点交通流動調査集計表

交差点No. 2

調査日： 令和8年 4月19日(日)

方向： 幹線北進方面



## 【交通流量】

|               | 左折  |     |     | 直進  |      |     | 右折  |     |     | 自動車計 | 全車種合計 | 自転車 | 歩行者 |
|---------------|-----|-----|-----|-----|------|-----|-----|-----|-----|------|-------|-----|-----|
|               | 二輪車 | 普通車 | 大型車 | 二輪車 | 普通車  | 大型車 | 二輪車 | 普通車 | 大型車 |      |       |     |     |
| 8:00 ~ 9:00   | 0   | 25  | 1   | 5   | 268  | 1   | 0   | 10  | 0   | 305  | 310   | 3   | 5   |
| 9:00 ~ 10:00  | 2   | 38  | 2   | 7   | 258  | 4   | 2   | 38  | 0   | 340  | 351   | 9   | 16  |
| 10:00 ~ 11:00 | 0   | 42  | 0   | 5   | 341  | 3   | 1   | 90  | 1   | 477  | 483   | 13  | 59  |
| 11:00 ~ 12:00 | 0   | 32  | 1   | 7   | 391  | 1   | 3   | 98  | 0   | 523  | 533   | 11  | 64  |
| 12:00 ~ 13:00 | 0   | 63  | 0   | 3   | 388  | 1   | 0   | 88  | 0   | 540  | 543   | 15  | 94  |
| 13:00 ~ 14:00 | 0   | 47  | 0   | 4   | 389  | 3   | 0   | 107 | 0   | 546  | 550   | 19  | 69  |
| 14:00 ~ 15:00 | 0   | 41  | 0   | 4   | 371  | 1   | 1   | 125 | 1   | 539  | 544   | 22  | 95  |
| 15:00 ~ 16:00 | 0   | 30  | 0   | 8   | 363  | 1   | 3   | 103 | 0   | 497  | 508   | 25  | 82  |
| 16:00 ~ 17:00 | 0   | 40  | 0   | 5   | 367  | 0   | 1   | 107 | 0   | 514  | 520   | 34  | 60  |
| 17:00 ~ 18:00 | 0   | 34  | 0   | 4   | 363  | 3   | 2   | 86  | 1   | 487  | 493   | 29  | 80  |
| 18:00 ~ 19:00 | 0   | 33  | 0   | 3   | 321  | 0   | 2   | 52  | 0   | 406  | 411   | 27  | 49  |
| 19:00 ~ 20:00 | 0   | 29  | 0   | 5   | 326  | 0   | 1   | 41  | 0   | 396  | 402   | 7   | 34  |
| 20:00 ~ 21:00 | 1   | 29  | 0   | 6   | 248  | 0   | 0   | 20  | 0   | 297  | 304   | 16  | 26  |
| 合 計           | 3   | 483 | 4   | 66  | 4394 | 18  | 16  | 965 | 3   | 5867 | 5952  | 230 | 733 |

## 【流動特性】

|               | 流動分岐率(%) |      |      |       | 大型車混入率(%) |     |     |     | 二輪車混入率(%) |     |     |     |
|---------------|----------|------|------|-------|-----------|-----|-----|-----|-----------|-----|-----|-----|
|               | 左折       | 直進   | 右折   | 計     | 左折        | 直進  | 右折  | 平均  | 左折        | 直進  | 右折  | 平均  |
| 8:00 ~ 9:00   | 8.4      | 88.4 | 3.2  | 100.0 | 3.8       | 0.4 | 0.0 | 0.6 | 0.0       | 1.8 | 0.0 | 1.6 |
| 9:00 ~ 10:00  | 12.0     | 76.6 | 11.4 | 100.0 | 4.8       | 1.5 | 0.0 | 1.7 | 4.8       | 2.6 | 5.0 | 3.1 |
| 10:00 ~ 11:00 | 8.7      | 72.3 | 19.0 | 100.0 | 0.0       | 0.9 | 1.1 | 0.8 | 0.0       | 1.4 | 1.1 | 1.2 |
| 11:00 ~ 12:00 | 6.2      | 74.9 | 18.9 | 100.0 | 3.0       | 0.3 | 0.0 | 0.4 | 0.0       | 1.8 | 3.0 | 1.9 |
| 12:00 ~ 13:00 | 11.6     | 72.2 | 16.2 | 100.0 | 0.0       | 0.3 | 0.0 | 0.2 | 0.0       | 0.8 | 0.0 | 0.6 |
| 13:00 ~ 14:00 | 8.5      | 72.0 | 19.5 | 100.0 | 0.0       | 0.8 | 0.0 | 0.5 | 0.0       | 1.0 | 0.0 | 0.7 |
| 14:00 ~ 15:00 | 7.5      | 69.1 | 23.3 | 100.0 | 0.0       | 0.3 | 0.8 | 0.4 | 0.0       | 1.1 | 0.8 | 0.9 |
| 15:00 ~ 16:00 | 5.9      | 73.2 | 20.9 | 100.0 | 0.0       | 0.3 | 0.0 | 0.2 | 0.0       | 2.2 | 2.8 | 2.2 |
| 16:00 ~ 17:00 | 7.7      | 71.5 | 20.8 | 100.0 | 0.0       | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0       | 1.3 | 0.9 | 1.2 |
| 17:00 ~ 18:00 | 6.9      | 75.1 | 18.1 | 100.0 | 0.0       | 0.8 | 1.1 | 0.8 | 0.0       | 1.1 | 2.2 | 1.2 |
| 18:00 ~ 19:00 | 8.0      | 78.8 | 13.1 | 100.0 | 0.0       | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0       | 0.9 | 3.7 | 1.2 |
| 19:00 ~ 20:00 | 7.2      | 82.3 | 10.4 | 100.0 | 0.0       | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0       | 1.5 | 2.4 | 1.5 |
| 20:00 ~ 21:00 | 9.9      | 83.6 | 6.6  | 100.0 | 0.0       | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 3.3       | 2.4 | 0.0 | 2.3 |
| 平 均           | 8.2      | 75.2 | 16.5 | 100.0 | 0.8       | 0.4 | 0.3 | 0.4 | 0.6       | 1.5 | 1.6 | 1.4 |

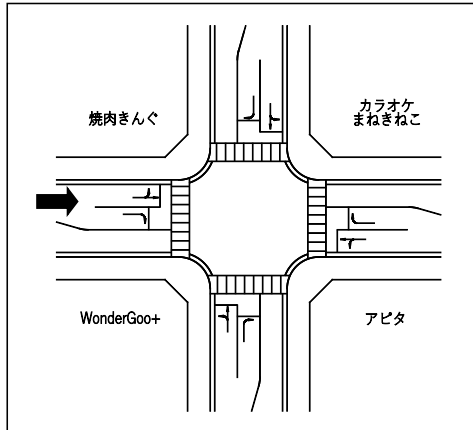
## (1) 交通流量調査結果

交差点交通流動調査集計表

交差点No. 2

調査日：令和8年 4月19日(日)

方向：交差東進方面



## 【交通流量】

|               | 左折  |     |     | 直進  |      |     | 右折  |     |     | 自動車計 | 全車種合計 | 自転車 | 歩行者 |
|---------------|-----|-----|-----|-----|------|-----|-----|-----|-----|------|-------|-----|-----|
|               | 二輪車 | 普通車 | 大型車 | 二輪車 | 普通車  | 大型車 | 二輪車 | 普通車 | 大型車 |      |       |     |     |
| 8:00 ~ 9:00   | 0   | 18  | 0   | 0   | 21   | 0   | 0   | 10  | 1   | 50   | 50    | 7   | 4   |
| 9:00 ~ 10:00  | 1   | 24  | 0   | 0   | 58   | 0   | 1   | 20  | 2   | 104  | 106   | 5   | 12  |
| 10:00 ~ 11:00 | 0   | 53  | 0   | 3   | 115  | 0   | 0   | 44  | 0   | 212  | 215   | 9   | 47  |
| 11:00 ~ 12:00 | 1   | 65  | 0   | 2   | 92   | 0   | 2   | 53  | 2   | 212  | 217   | 26  | 54  |
| 12:00 ~ 13:00 | 0   | 69  | 2   | 1   | 114  | 0   | 0   | 67  | 1   | 253  | 254   | 19  | 61  |
| 13:00 ~ 14:00 | 1   | 47  | 0   | 0   | 118  | 0   | 0   | 52  | 1   | 218  | 219   | 22  | 69  |
| 14:00 ~ 15:00 | 0   | 50  | 0   | 0   | 105  | 0   | 1   | 65  | 1   | 221  | 222   | 46  | 59  |
| 15:00 ~ 16:00 | 0   | 75  | 0   | 1   | 127  | 0   | 0   | 56  | 0   | 258  | 259   | 33  | 41  |
| 16:00 ~ 17:00 | 1   | 105 | 0   | 2   | 112  | 0   | 0   | 73  | 0   | 290  | 293   | 31  | 56  |
| 17:00 ~ 18:00 | 0   | 62  | 0   | 0   | 82   | 0   | 0   | 61  | 0   | 205  | 205   | 29  | 45  |
| 18:00 ~ 19:00 | 0   | 45  | 0   | 1   | 79   | 0   | 0   | 41  | 0   | 165  | 166   | 50  | 46  |
| 19:00 ~ 20:00 | 1   | 46  | 0   | 0   | 38   | 0   | 0   | 38  | 0   | 122  | 123   | 17  | 79  |
| 20:00 ~ 21:00 | 0   | 42  | 0   | 0   | 23   | 0   | 0   | 33  | 0   | 98   | 98    | 28  | 30  |
| 合 計           | 5   | 701 | 2   | 10  | 1084 | 0   | 4   | 613 | 8   | 2408 | 2427  | 322 | 603 |

## 【流動特性】

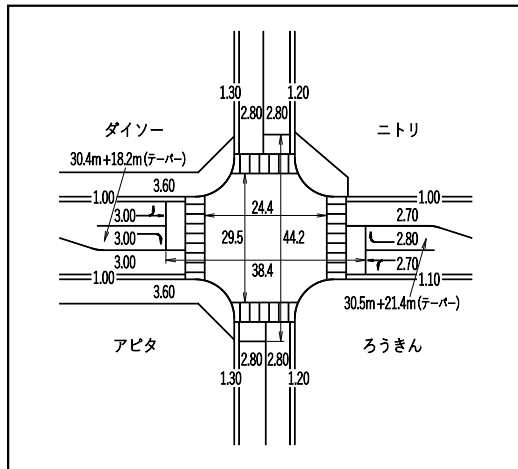
|               | 流動分岐率(%) |      |      |       | 大型車混入率(%) |     |     |     | 二輪車混入率(%) |     |     |     |
|---------------|----------|------|------|-------|-----------|-----|-----|-----|-----------|-----|-----|-----|
|               | 左折       | 直進   | 右折   | 計     | 左折        | 直進  | 右折  | 平均  | 左折        | 直進  | 右折  | 平均  |
| 8:00 ~ 9:00   | 36.0     | 42.0 | 22.0 | 100.0 | 0.0       | 0.0 | 9.1 | 2.0 | 0.0       | 0.0 | 0.0 | 0.0 |
| 9:00 ~ 10:00  | 23.6     | 54.7 | 21.7 | 100.0 | 0.0       | 0.0 | 8.7 | 1.9 | 4.0       | 0.0 | 4.3 | 1.9 |
| 10:00 ~ 11:00 | 24.7     | 54.9 | 20.5 | 100.0 | 0.0       | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0       | 2.5 | 0.0 | 1.4 |
| 11:00 ~ 12:00 | 30.4     | 43.3 | 26.3 | 100.0 | 0.0       | 0.0 | 3.5 | 0.9 | 1.5       | 2.1 | 3.5 | 2.3 |
| 12:00 ~ 13:00 | 28.0     | 45.3 | 26.8 | 100.0 | 2.8       | 0.0 | 1.5 | 1.2 | 0.0       | 0.9 | 0.0 | 0.4 |
| 13:00 ~ 14:00 | 21.9     | 53.9 | 24.2 | 100.0 | 0.0       | 0.0 | 1.9 | 0.5 | 2.1       | 0.0 | 0.0 | 0.5 |
| 14:00 ~ 15:00 | 22.5     | 47.3 | 30.2 | 100.0 | 0.0       | 0.0 | 1.5 | 0.5 | 0.0       | 0.0 | 1.5 | 0.5 |
| 15:00 ~ 16:00 | 29.0     | 49.4 | 21.6 | 100.0 | 0.0       | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0       | 0.8 | 0.0 | 0.4 |
| 16:00 ~ 17:00 | 36.2     | 38.9 | 24.9 | 100.0 | 0.0       | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.9       | 1.8 | 0.0 | 1.0 |
| 17:00 ~ 18:00 | 30.2     | 40.0 | 29.8 | 100.0 | 0.0       | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0       | 0.0 | 0.0 | 0.0 |
| 18:00 ~ 19:00 | 27.1     | 48.2 | 24.7 | 100.0 | 0.0       | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0       | 1.3 | 0.0 | 0.6 |
| 19:00 ~ 20:00 | 38.2     | 30.9 | 30.9 | 100.0 | 0.0       | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 2.1       | 0.0 | 0.0 | 0.8 |
| 20:00 ~ 21:00 | 42.9     | 23.5 | 33.7 | 100.0 | 0.0       | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0       | 0.0 | 0.0 | 0.0 |
| 平 均           | 29.2     | 45.1 | 25.8 | 100.0 | 0.3       | 0.0 | 1.3 | 0.4 | 0.7       | 0.9 | 0.6 | 0.8 |

(2) 交差点現示および運用秒時調査結果

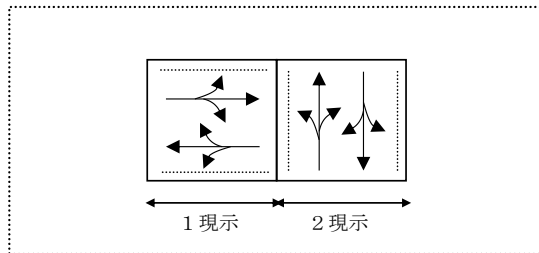
信号現示階梯及び運用秒時

交差点名 : 交差点No. 1

【形状】



【現示流動】



|    |      |
|----|------|
| —  | 青信号  |
|    | 点滅信号 |
| ∞  | 黄信号  |
| == | 赤信号  |
| ↔  | 青矢信号 |

【現示階梯】

|            | 1 PG | 1 PW | 1 G | 1 Y | 1 R | 2 PG | 2 PW | 2 G | 2 Y | 2 R |
|------------|------|------|-----|-----|-----|------|------|-----|-----|-----|
| 幹線歩行 (1 P) |      |      |     |     |     |      |      |     |     |     |
| 幹線車両 (1 G) |      |      |     | ∞   |     |      |      |     |     |     |
| 交差歩行 (2 P) |      |      |     |     |     |      |      |     |     |     |
| 交差車両 (2 G) |      |      |     |     |     |      |      |     | ∞   |     |
| 階梯秒時       | V    | 6    | 2   | 4   | 2   | V    | 6    | 2   | 4   | 2   |

【平日の運用秒時】

|               | 1 現示 | 2 現示 | 3 現示 | 4 現示 | サイクル長 | スプリット値 |
|---------------|------|------|------|------|-------|--------|
| 8:00 ~ 9:00   | 39秒  | 31秒  |      |      | 70秒   | 56:44% |
| 9:00 ~ 10:00  | 36秒  | 29秒  |      |      | 65秒   | 55:45% |
| 10:00 ~ 11:00 | 36秒  | 29秒  |      |      | 65秒   | 55:45% |
| 11:00 ~ 12:00 | 36秒  | 29秒  |      |      | 65秒   | 55:45% |
| 12:00 ~ 13:00 | 36秒  | 29秒  |      |      | 65秒   | 55:45% |
| 13:00 ~ 14:00 | 36秒  | 29秒  |      |      | 65秒   | 55:45% |
| 14:00 ~ 15:00 | 36秒  | 29秒  |      |      | 65秒   | 55:45% |
| 15:00 ~ 16:00 | 36秒  | 29秒  |      |      | 65秒   | 55:45% |
| 16:00 ~ 17:00 | 39秒  | 31秒  |      |      | 70秒   | 56:44% |
| 17:00 ~ 18:00 | 39秒  | 31秒  |      |      | 70秒   | 56:44% |
| 18:00 ~ 19:00 | 39秒  | 31秒  |      |      | 70秒   | 56:44% |
| 19:00 ~ 20:00 | 36秒  | 29秒  |      |      | 65秒   | 55:45% |
| 20:00 ~ 21:00 | 36秒  | 29秒  |      |      | 65秒   | 55:45% |

【休日の運用秒時】

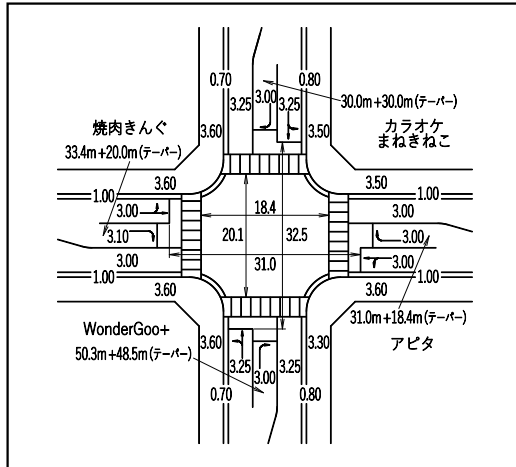
|               | 1 現示 | 2 現示 | 3 現示 | 4 現示 | サイクル長 | スプリット値 |
|---------------|------|------|------|------|-------|--------|
| 8:00 ~ 9:00   | 39秒  | 31秒  |      |      | 70秒   | 56:44% |
| 9:00 ~ 10:00  | 36秒  | 29秒  |      |      | 65秒   | 55:45% |
| 10:00 ~ 11:00 | 36秒  | 29秒  |      |      | 65秒   | 55:45% |
| 11:00 ~ 12:00 | 36秒  | 29秒  |      |      | 65秒   | 55:45% |
| 12:00 ~ 13:00 | 36秒  | 29秒  |      |      | 65秒   | 55:45% |
| 13:00 ~ 14:00 | 36秒  | 29秒  |      |      | 65秒   | 55:45% |
| 14:00 ~ 15:00 | 36秒  | 29秒  |      |      | 65秒   | 55:45% |
| 15:00 ~ 16:00 | 36秒  | 29秒  |      |      | 65秒   | 55:45% |
| 16:00 ~ 17:00 | 39秒  | 31秒  |      |      | 70秒   | 56:44% |
| 17:00 ~ 18:00 | 39秒  | 31秒  |      |      | 70秒   | 56:44% |
| 18:00 ~ 19:00 | 39秒  | 31秒  |      |      | 70秒   | 56:44% |
| 19:00 ~ 20:00 | 36秒  | 29秒  |      |      | 65秒   | 55:45% |
| 20:00 ~ 21:00 | 36秒  | 29秒  |      |      | 65秒   | 55:45% |

(2) 交差点現示および運用秒時調査結果

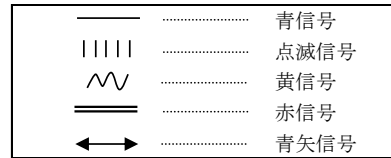
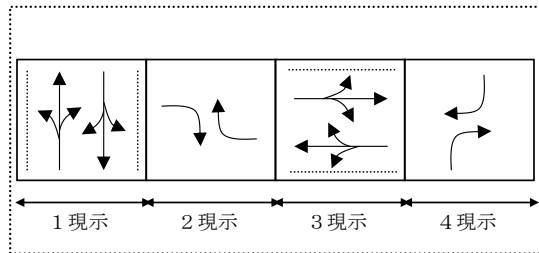
信号現示階梯及び運用秒時

交差点名 : 交差点No. 2

【形状】



【現示流動】



【現示階梯】

|             | 1 PG | 1 PW | 1 G | 1 Y  | 2 A | 2 Y  | 2 R | 3 PG | 3 PW | 3 G  | 3 Y | 4 A  | 4 Y | 4 R |
|-------------|------|------|-----|------|-----|------|-----|------|------|------|-----|------|-----|-----|
| 幹線歩行 (1 P)  |      |      |     |      |     |      |     |      |      |      |     |      |     |     |
| 幹線車両 (1 G)  |      |      |     | ~~~~ |     | ~~~~ |     |      |      |      |     |      |     |     |
| 幹線右折矢 (2 A) |      |      |     |      | ↔   |      |     |      |      |      |     |      |     |     |
| 交差歩行 (3 P)  |      |      |     |      |     |      |     |      |      |      |     |      |     |     |
| 交差車両 (3 G)  |      |      |     |      |     |      |     |      |      | ~~~~ |     | ~~~~ |     |     |
| 交差右折矢 (4 A) |      |      |     |      |     |      |     |      |      |      | ↔   |      |     |     |
| 階梯秒時        | V    | 5    | 2   | 3    | V   | 3    | 2   | V    | 4    | 2    | 3   | V    | 3   | 2   |

【平日の運用秒時】

|               | 1 現示 | 2 現示 | 3 現示 | 4 現示 | サイクル長 | スプリット値       |
|---------------|------|------|------|------|-------|--------------|
| 8:00 ~ 9:00   | 88秒  | 13秒  | 27秒  | 12秒  | 140秒  | 63: 9:19: 9% |
| 9:00 ~ 10:00  | 70秒  | 14秒  | 33秒  | 13秒  | 130秒  | 54:11:25:10% |
| 10:00 ~ 11:00 | 83秒  | 13秒  | 32秒  | 12秒  | 140秒  | 59: 9:23: 9% |
| 11:00 ~ 12:00 | 83秒  | 13秒  | 32秒  | 12秒  | 140秒  | 59: 9:23: 9% |
| 12:00 ~ 13:00 | 83秒  | 13秒  | 32秒  | 12秒  | 140秒  | 59: 9:23: 9% |
| 13:00 ~ 14:00 | 83秒  | 13秒  | 32秒  | 12秒  | 140秒  | 59: 9:23: 9% |
| 14:00 ~ 15:00 | 83秒  | 13秒  | 32秒  | 12秒  | 140秒  | 59: 9:23: 9% |
| 15:00 ~ 16:00 | 83秒  | 13秒  | 32秒  | 12秒  | 140秒  | 59: 9:23: 9% |
| 16:00 ~ 17:00 | 88秒  | 13秒  | 27秒  | 12秒  | 140秒  | 63: 9:19: 9% |
| 17:00 ~ 18:00 | 88秒  | 13秒  | 27秒  | 12秒  | 140秒  | 63: 9:19: 9% |
| 18:00 ~ 19:00 | 88秒  | 13秒  | 27秒  | 12秒  | 140秒  | 63: 9:19: 9% |
| 19:00 ~ 20:00 | 74秒  | 14秒  | 29秒  | 13秒  | 130秒  | 57:11:22:10% |
| 20:00 ~ 21:00 | 69秒  | 13秒  | 26秒  | 12秒  | 120秒  | 57:11:22:10% |

【休日の運用秒時】

|               | 1 現示 | 2 現示 | 3 現示 | 4 現示 | サイクル長 | スプリット値       |
|---------------|------|------|------|------|-------|--------------|
| 8:00 ~ 9:00   | 70秒  | 14秒  | 33秒  | 13秒  | 130秒  | 54:11:25:10% |
| 9:00 ~ 10:00  | 83秒  | 13秒  | 32秒  | 12秒  | 140秒  | 59: 9:23: 9% |
| 10:00 ~ 11:00 | 83秒  | 13秒  | 32秒  | 12秒  | 140秒  | 59: 9:23: 9% |
| 11:00 ~ 12:00 | 83秒  | 13秒  | 32秒  | 12秒  | 140秒  | 59: 9:23: 9% |
| 12:00 ~ 13:00 | 83秒  | 13秒  | 32秒  | 12秒  | 140秒  | 59: 9:23: 9% |
| 13:00 ~ 14:00 | 83秒  | 13秒  | 32秒  | 12秒  | 140秒  | 59: 9:23: 9% |
| 14:00 ~ 15:00 | 83秒  | 13秒  | 32秒  | 12秒  | 140秒  | 59: 9:23: 9% |
| 15:00 ~ 16:00 | 83秒  | 13秒  | 32秒  | 12秒  | 140秒  | 59: 9:23: 9% |
| 16:00 ~ 17:00 | 90秒  | 13秒  | 34秒  | 13秒  | 150秒  | 60: 9:23: 8% |
| 17:00 ~ 18:00 | 88秒  | 13秒  | 27秒  | 12秒  | 140秒  | 63: 9:19: 9% |
| 18:00 ~ 19:00 | 88秒  | 13秒  | 27秒  | 12秒  | 140秒  | 63: 9:19: 9% |
| 19:00 ~ 20:00 | 74秒  | 14秒  | 29秒  | 13秒  | 130秒  | 57:11:22:10% |
| 20:00 ~ 21:00 | 54秒  | 13秒  | 30秒  | 13秒  | 110秒  | 49:12:27:12% |



## (3) 交差点需要率結果

&lt;現状の飽和交通流量&gt;

交差点No. 1

【平日】

|               | 交差南進 | 幹線西進 |      | 交差北進 | 幹線東進 |      |
|---------------|------|------|------|------|------|------|
|               | 左直右  | 左直   | 右    | 左直右  | 左直   | 右    |
| 8:00 ～ 9:00   | 1828 | 1607 | 1710 | 1736 | 1638 | 1597 |
| 9:00 ～ 10:00  | 1774 | 1738 | 1500 | 1617 | 1683 | 1597 |
| 10:00 ～ 11:00 | 1763 | 1747 | 1710 | 1601 | 1737 | 1729 |
| 11:00 ～ 12:00 | 1784 | 1773 | 1710 | 1586 | 1772 | 1748 |
| 12:00 ～ 13:00 | 1769 | 1778 | 1710 | 1663 | 1708 | 1800 |
| 13:00 ～ 14:00 | 1769 | 1729 | 1710 | 1660 | 1788 | 1768 |
| 14:00 ～ 15:00 | 1747 | 1802 | 1634 | 1664 | 1762 | 1770 |
| 15:00 ～ 16:00 | 1749 | 1766 | 1710 | 1660 | 1809 | 1800 |
| 16:00 ～ 17:00 | 1776 | 1805 | 1710 | 1637 | 1821 | 1768 |
| 17:00 ～ 18:00 | 1766 | 1781 | 1710 | 1629 | 1768 | 1778 |
| 18:00 ～ 19:00 | 1789 | 1835 | 1710 | 1641 | 1769 | 1800 |
| 19:00 ～ 20:00 | 1830 | 1823 | 1710 | 1703 | 1784 | 1800 |
| 20:00 ～ 21:00 | 1862 | 1900 | 1710 | 1707 | 1803 | 1800 |
| 平均            | 1785 | 1776 | 1688 | 1654 | 1757 | 1750 |

【休日】

|               | 交差南進 | 幹線西進 |      | 交差北進 | 幹線東進 |      |
|---------------|------|------|------|------|------|------|
|               | 左直右  | 左直   | 右    | 左直右  | 左直   | 右    |
| 8:00 ～ 9:00   | 1846 | 1776 | 1710 | 1616 | 1894 | 1558 |
| 9:00 ～ 10:00  | 1784 | 1864 | 1710 | 1640 | 1718 | 1692 |
| 10:00 ～ 11:00 | 1786 | 1834 | 1710 | 1617 | 1793 | 1770 |
| 11:00 ～ 12:00 | 1773 | 1831 | 1710 | 1654 | 1755 | 1800 |
| 12:00 ～ 13:00 | 1731 | 1826 | 1710 | 1687 | 1771 | 1800 |
| 13:00 ～ 14:00 | 1755 | 1833 | 1710 | 1640 | 1785 | 1782 |
| 14:00 ～ 15:00 | 1726 | 1837 | 1710 | 1639 | 1796 | 1785 |
| 15:00 ～ 16:00 | 1750 | 1818 | 1710 | 1670 | 1782 | 1800 |
| 16:00 ～ 17:00 | 1736 | 1811 | 1710 | 1665 | 1771 | 1786 |
| 17:00 ～ 18:00 | 1777 | 1838 | 1710 | 1641 | 1806 | 1781 |
| 18:00 ～ 19:00 | 1817 | 1831 | 1710 | 1682 | 1799 | 1800 |
| 19:00 ～ 20:00 | 1812 | 1834 | 1710 | 1678 | 1814 | 1800 |
| 20:00 ～ 21:00 | 1867 | 1872 | 1710 | 1674 | 1830 | 1800 |
| 平均            | 1782 | 1831 | 1710 | 1654 | 1793 | 1766 |

## (3) 交差点需要率結果

&lt;現状の飽和交通流量&gt;

交差点No. 2

【平日】

|               | 幹線南進 |      | 交差西進 |      | 幹線北進 |      | 交差東進 |      |
|---------------|------|------|------|------|------|------|------|------|
|               | 左直   | 右    | 左直   | 右    | 左直   | 右    | 左直   | 右    |
| 8:00 ～ 9:00   | 1908 | 1786 | 1698 | 1579 | 1901 | 1545 | 1663 | 1800 |
| 9:00 ～ 10:00  | 1851 | 1782 | 1724 | 1600 | 1846 | 1661 | 1785 | 1720 |
| 10:00 ～ 11:00 | 1840 | 1784 | 1776 | 1679 | 1922 | 1701 | 1849 | 1800 |
| 11:00 ～ 12:00 | 1856 | 1800 | 1829 | 1740 | 1925 | 1767 | 1801 | 1761 |
| 12:00 ～ 13:00 | 1859 | 1756 | 1861 | 1759 | 1899 | 1756 | 1759 | 1800 |
| 13:00 ～ 14:00 | 1847 | 1800 | 1810 | 1705 | 1925 | 1742 | 1782 | 1800 |
| 14:00 ～ 15:00 | 1835 | 1786 | 1765 | 1746 | 1910 | 1744 | 1777 | 1800 |
| 15:00 ～ 16:00 | 1873 | 1784 | 1825 | 1757 | 1934 | 1769 | 1813 | 1800 |
| 16:00 ～ 17:00 | 1885 | 1785 | 1868 | 1740 | 1925 | 1800 | 1755 | 1800 |
| 17:00 ～ 18:00 | 1897 | 1800 | 1854 | 1750 | 1935 | 1776 | 1739 | 1800 |
| 18:00 ～ 19:00 | 1901 | 1800 | 1868 | 1750 | 1931 | 1800 | 1737 | 1800 |
| 19:00 ～ 20:00 | 1926 | 1800 | 1865 | 1782 | 1943 | 1800 | 1731 | 1800 |
| 20:00 ～ 21:00 | 1964 | 1800 | 1808 | 1800 | 1975 | 1800 | 1697 | 1755 |
| 平均            | 1880 | 1789 | 1812 | 1722 | 1921 | 1743 | 1761 | 1787 |

【休日】

|               | 幹線南進 |      | 交差西進 |      | 幹線北進 |      | 交差東進 |      |
|---------------|------|------|------|------|------|------|------|------|
|               | 左直   | 右    | 左直   | 右    | 左直   | 右    | 左直   | 右    |
| 8:00 ～ 9:00   | 1948 | 1800 | 1735 | 1800 | 1942 | 1800 | 1772 | 1692 |
| 9:00 ～ 10:00  | 1905 | 1800 | 1866 | 1720 | 1899 | 1800 | 1845 | 1697 |
| 10:00 ～ 11:00 | 1884 | 1800 | 1814 | 1735 | 1930 | 1786 | 1841 | 1800 |
| 11:00 ～ 12:00 | 1886 | 1800 | 1819 | 1777 | 1951 | 1800 | 1794 | 1757 |
| 12:00 ～ 13:00 | 1884 | 1800 | 1816 | 1774 | 1920 | 1800 | 1794 | 1782 |
| 13:00 ～ 14:00 | 1861 | 1800 | 1854 | 1772 | 1931 | 1800 | 1851 | 1777 |
| 14:00 ～ 15:00 | 1883 | 1800 | 1860 | 1756 | 1942 | 1790 | 1835 | 1781 |
| 15:00 ～ 16:00 | 1865 | 1800 | 1854 | 1788 | 1954 | 1800 | 1813 | 1800 |
| 16:00 ～ 17:00 | 1861 | 1800 | 1832 | 1754 | 1945 | 1800 | 1763 | 1800 |
| 17:00 ～ 18:00 | 1886 | 1769 | 1872 | 1780 | 1942 | 1786 | 1788 | 1800 |
| 18:00 ～ 19:00 | 1904 | 1763 | 1870 | 1752 | 1948 | 1800 | 1820 | 1800 |
| 19:00 ～ 20:00 | 1942 | 1800 | 1865 | 1800 | 1955 | 1800 | 1735 | 1800 |
| 20:00 ～ 21:00 | 1969 | 1800 | 1850 | 1800 | 1942 | 1800 | 1696 | 1800 |
| 平均            | 1898 | 1795 | 1839 | 1770 | 1939 | 1797 | 1796 | 1776 |

(3) 交差点需要率結果

<現状の交差点需要率>

交差点No. 1

【平日】

|               | 交差南進  | 幹線西進  |       | 交差北進  | 幹線東進  |       | 1 現示  | 2 現示  | 交差点   |
|---------------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|
|               | 左直右   | 左直    | 右     | 左直右   | 左直    | 右     | 需要率   | 需要率   | 需要率   |
| 8:00 ~ 9:00   | 0.013 | 0.009 | 0.000 | 0.039 | 0.013 | 0.000 | 0.013 | 0.039 | 0.052 |
| 9:00 ~ 10:00  | 0.035 | 0.017 | 0.000 | 0.043 | 0.018 | 0.000 | 0.018 | 0.043 | 0.061 |
| 10:00 ~ 11:00 | 0.061 | 0.033 | 0.000 | 0.066 | 0.040 | 0.000 | 0.040 | 0.066 | 0.106 |
| 11:00 ~ 12:00 | 0.058 | 0.032 | 0.000 | 0.057 | 0.055 | 0.000 | 0.055 | 0.058 | 0.113 |
| 12:00 ~ 13:00 | 0.051 | 0.032 | 0.000 | 0.064 | 0.055 | 0.000 | 0.055 | 0.064 | 0.119 |
| 13:00 ~ 14:00 | 0.054 | 0.030 | 0.000 | 0.068 | 0.041 | 0.000 | 0.041 | 0.068 | 0.109 |
| 14:00 ~ 15:00 | 0.064 | 0.033 | 0.000 | 0.060 | 0.052 | 0.000 | 0.052 | 0.064 | 0.116 |
| 15:00 ~ 16:00 | 0.062 | 0.025 | 0.000 | 0.069 | 0.054 | 0.000 | 0.054 | 0.069 | 0.123 |
| 16:00 ~ 17:00 | 0.052 | 0.027 | 0.000 | 0.052 | 0.041 | 0.000 | 0.041 | 0.052 | 0.093 |
| 17:00 ~ 18:00 | 0.068 | 0.035 | 0.000 | 0.066 | 0.044 | 0.000 | 0.044 | 0.068 | 0.112 |
| 18:00 ~ 19:00 | 0.049 | 0.034 | 0.000 | 0.061 | 0.050 | 0.000 | 0.050 | 0.061 | 0.111 |
| 19:00 ~ 20:00 | 0.036 | 0.025 | 0.000 | 0.036 | 0.030 | 0.000 | 0.030 | 0.036 | 0.066 |
| 20:00 ~ 21:00 | 0.016 | 0.003 | 0.000 | 0.016 | 0.013 | 0.000 | 0.013 | 0.016 | 0.029 |
| 平均            | 0.048 | 0.026 | 0.000 | 0.054 | 0.039 | 0.000 | 0.039 | 0.054 | 0.093 |

【休日】

|               | 交差南進  | 幹線西進  |       | 交差北進  | 幹線東進  |       | 1 現示  | 2 現示  | 交差点   |
|---------------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|
|               | 左直右   | 左直    | 右     | 左直右   | 左直    | 右     | 需要率   | 需要率   | 需要率   |
| 8:00 ~ 9:00   | 0.007 | 0.005 | 0.000 | 0.029 | 0.008 | 0.000 | 0.008 | 0.029 | 0.037 |
| 9:00 ~ 10:00  | 0.032 | 0.016 | 0.000 | 0.044 | 0.020 | 0.000 | 0.020 | 0.044 | 0.064 |
| 10:00 ~ 11:00 | 0.058 | 0.038 | 0.000 | 0.069 | 0.069 | 0.000 | 0.069 | 0.069 | 0.138 |
| 11:00 ~ 12:00 | 0.076 | 0.037 | 0.000 | 0.080 | 0.062 | 0.000 | 0.062 | 0.080 | 0.142 |
| 12:00 ~ 13:00 | 0.079 | 0.032 | 0.000 | 0.073 | 0.069 | 0.000 | 0.069 | 0.079 | 0.148 |
| 13:00 ~ 14:00 | 0.081 | 0.041 | 0.000 | 0.091 | 0.081 | 0.000 | 0.081 | 0.091 | 0.172 |
| 14:00 ~ 15:00 | 0.083 | 0.040 | 0.000 | 0.098 | 0.085 | 0.000 | 0.085 | 0.098 | 0.183 |
| 15:00 ~ 16:00 | 0.086 | 0.037 | 0.000 | 0.081 | 0.091 | 0.000 | 0.091 | 0.086 | 0.177 |
| 16:00 ~ 17:00 | 0.094 | 0.031 | 0.000 | 0.088 | 0.078 | 0.000 | 0.078 | 0.094 | 0.172 |
| 17:00 ~ 18:00 | 0.071 | 0.036 | 0.000 | 0.071 | 0.055 | 0.000 | 0.055 | 0.071 | 0.126 |
| 18:00 ~ 19:00 | 0.047 | 0.028 | 0.000 | 0.055 | 0.043 | 0.000 | 0.043 | 0.055 | 0.098 |
| 19:00 ~ 20:00 | 0.031 | 0.017 | 0.000 | 0.029 | 0.027 | 0.000 | 0.027 | 0.031 | 0.058 |
| 20:00 ~ 21:00 | 0.011 | 0.010 | 0.000 | 0.020 | 0.015 | 0.000 | 0.015 | 0.020 | 0.035 |
| 平均            | 0.058 | 0.028 | 0.000 | 0.064 | 0.054 | 0.000 | 0.054 | 0.065 | 0.119 |

(3) 交差点需要率結果

<現状の交差点需要率>

交差点No. 2

【平日】

|               | 幹線南進  |       | 交差西進  |       | 幹線北進  |       | 交差東進  |       | 1 現示  | 2 現示  | 3 現示  | 4 現示  | 交差点   |
|---------------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|
|               | 左直    | 右     | 左直    | 右     | 左直    | 右     | 左直    | 右     | 需要率   | 需要率   | 需要率   | 需要率   | 需要率   |
| 8:00 ~ 9:00   | 0.225 | 0.020 | 0.008 | 0.000 | 0.248 | 0.000 | 0.029 | 0.000 | 0.248 | 0.020 | 0.029 | 0.000 | 0.297 |
| 9:00 ~ 10:00  | 0.246 | 0.008 | 0.034 | 0.000 | 0.208 | 0.000 | 0.033 | 0.000 | 0.246 | 0.008 | 0.034 | 0.000 | 0.288 |
| 10:00 ~ 11:00 | 0.273 | 0.014 | 0.069 | 0.010 | 0.204 | 0.012 | 0.066 | 0.000 | 0.273 | 0.014 | 0.069 | 0.010 | 0.366 |
| 11:00 ~ 12:00 | 0.282 | 0.005 | 0.087 | 0.029 | 0.216 | 0.014 | 0.074 | 0.000 | 0.282 | 0.014 | 0.087 | 0.029 | 0.412 |
| 12:00 ~ 13:00 | 0.266 | 0.018 | 0.094 | 0.022 | 0.225 | 0.019 | 0.074 | 0.000 | 0.266 | 0.019 | 0.094 | 0.022 | 0.401 |
| 13:00 ~ 14:00 | 0.281 | 0.005 | 0.079 | 0.029 | 0.231 | 0.007 | 0.061 | 0.000 | 0.281 | 0.007 | 0.079 | 0.029 | 0.396 |
| 14:00 ~ 15:00 | 0.276 | 0.021 | 0.089 | 0.023 | 0.222 | 0.020 | 0.076 | 0.000 | 0.276 | 0.021 | 0.089 | 0.023 | 0.409 |
| 15:00 ~ 16:00 | 0.258 | 0.016 | 0.081 | 0.019 | 0.194 | 0.000 | 0.070 | 0.000 | 0.258 | 0.016 | 0.081 | 0.019 | 0.374 |
| 16:00 ~ 17:00 | 0.274 | 0.018 | 0.081 | 0.017 | 0.203 | 0.000 | 0.071 | 0.000 | 0.274 | 0.018 | 0.081 | 0.017 | 0.390 |
| 17:00 ~ 18:00 | 0.268 | 0.036 | 0.081 | 0.012 | 0.217 | 0.000 | 0.100 | 0.003 | 0.268 | 0.036 | 0.100 | 0.012 | 0.416 |
| 18:00 ~ 19:00 | 0.244 | 0.017 | 0.085 | 0.013 | 0.174 | 0.001 | 0.063 | 0.000 | 0.244 | 0.017 | 0.085 | 0.013 | 0.359 |
| 19:00 ~ 20:00 | 0.175 | 0.000 | 0.068 | 0.007 | 0.193 | 0.000 | 0.053 | 0.000 | 0.193 | 0.000 | 0.068 | 0.007 | 0.268 |
| 20:00 ~ 21:00 | 0.116 | 0.000 | 0.024 | 0.000 | 0.134 | 0.000 | 0.039 | 0.000 | 0.134 | 0.000 | 0.039 | 0.000 | 0.173 |
| 平均            | 0.245 | 0.014 | 0.068 | 0.014 | 0.205 | 0.006 | 0.062 | 0.000 | 0.249 | 0.015 | 0.072 | 0.014 | 0.350 |

【休日】

|               | 幹線南進  |       | 交差西進  |       | 幹線北進  |       | 交差東進  |       | 1 現示  | 2 現示  | 3 現示  | 4 現示  | 交差点   |
|---------------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|
|               | 左直    | 右     | 左直    | 右     | 左直    | 右     | 左直    | 右     | 需要率   | 需要率   | 需要率   | 需要率   | 需要率   |
| 8:00 ~ 9:00   | 0.127 | 0.000 | 0.011 | 0.000 | 0.154 | 0.000 | 0.022 | 0.000 | 0.154 | 0.000 | 0.022 | 0.000 | 0.176 |
| 9:00 ~ 10:00  | 0.207 | 0.008 | 0.031 | 0.000 | 0.164 | 0.000 | 0.045 | 0.000 | 0.207 | 0.008 | 0.045 | 0.000 | 0.260 |
| 10:00 ~ 11:00 | 0.258 | 0.012 | 0.088 | 0.024 | 0.203 | 0.023 | 0.093 | 0.000 | 0.258 | 0.023 | 0.093 | 0.024 | 0.398 |
| 11:00 ~ 12:00 | 0.295 | 0.015 | 0.103 | 0.031 | 0.221 | 0.028 | 0.089 | 0.003 | 0.295 | 0.028 | 0.103 | 0.031 | 0.457 |
| 12:00 ~ 13:00 | 0.271 | 0.026 | 0.102 | 0.024 | 0.237 | 0.020 | 0.104 | 0.009 | 0.271 | 0.026 | 0.104 | 0.024 | 0.425 |
| 13:00 ~ 14:00 | 0.269 | 0.018 | 0.105 | 0.021 | 0.229 | 0.031 | 0.090 | 0.001 | 0.269 | 0.031 | 0.105 | 0.021 | 0.426 |
| 14:00 ~ 15:00 | 0.262 | 0.023 | 0.105 | 0.034 | 0.215 | 0.042 | 0.084 | 0.009 | 0.262 | 0.042 | 0.105 | 0.034 | 0.443 |
| 15:00 ~ 16:00 | 0.268 | 0.016 | 0.109 | 0.030 | 0.206 | 0.030 | 0.112 | 0.003 | 0.268 | 0.030 | 0.112 | 0.030 | 0.440 |
| 16:00 ~ 17:00 | 0.256 | 0.024 | 0.103 | 0.034 | 0.212 | 0.033 | 0.125 | 0.014 | 0.256 | 0.033 | 0.125 | 0.034 | 0.448 |
| 17:00 ~ 18:00 | 0.251 | 0.016 | 0.101 | 0.040 | 0.208 | 0.021 | 0.081 | 0.005 | 0.251 | 0.021 | 0.101 | 0.040 | 0.413 |
| 18:00 ~ 19:00 | 0.203 | 0.009 | 0.078 | 0.029 | 0.183 | 0.001 | 0.069 | 0.000 | 0.203 | 0.009 | 0.078 | 0.029 | 0.319 |
| 19:00 ~ 20:00 | 0.168 | 0.000 | 0.060 | 0.014 | 0.184 | 0.000 | 0.049 | 0.000 | 0.184 | 0.000 | 0.060 | 0.014 | 0.258 |
| 20:00 ~ 21:00 | 0.129 | 0.000 | 0.031 | 0.000 | 0.146 | 0.000 | 0.038 | 0.000 | 0.146 | 0.000 | 0.038 | 0.000 | 0.184 |
| 平均            | 0.228 | 0.013 | 0.079 | 0.022 | 0.197 | 0.018 | 0.077 | 0.003 | 0.233 | 0.019 | 0.084 | 0.022 | 0.357 |