# 「ドラッグコスモス高柳店」
# 出店に伴う交通計画資料

# 目　　次

１．施設の概要 ・・・

１．施設の概要

計画施設の概要は表1-1に示すとおりです。

**表1-1　計画施設の概要**

| | |
|---|---|
| 店 舗 の 名 称 | ドラッグコスモス高柳店 |
| 所　　在　　地 | 寝屋川市高柳七丁目6番1 |
| 小　売　業　者 | 株式会社コスモス薬品（医薬品等） |
| 店舗面積の合計 | 1,212㎡ |
| 用　途　地　域 | 第二種中高層住居専用地域、近隣商業地域 |

## ２．現況の交通量調査

### （１）調査の概要

#### １）調査日時

調査は平日と休日の2日間、8:00～23:00の15時間連続で実施しました。

平日：令和8年6月22日（月） 8:00～23:00
休日：令和8年6月21日（日） 8:00～23:00

#### ２）調査地点

調査地点の位置は2地点（図2-1参照）。

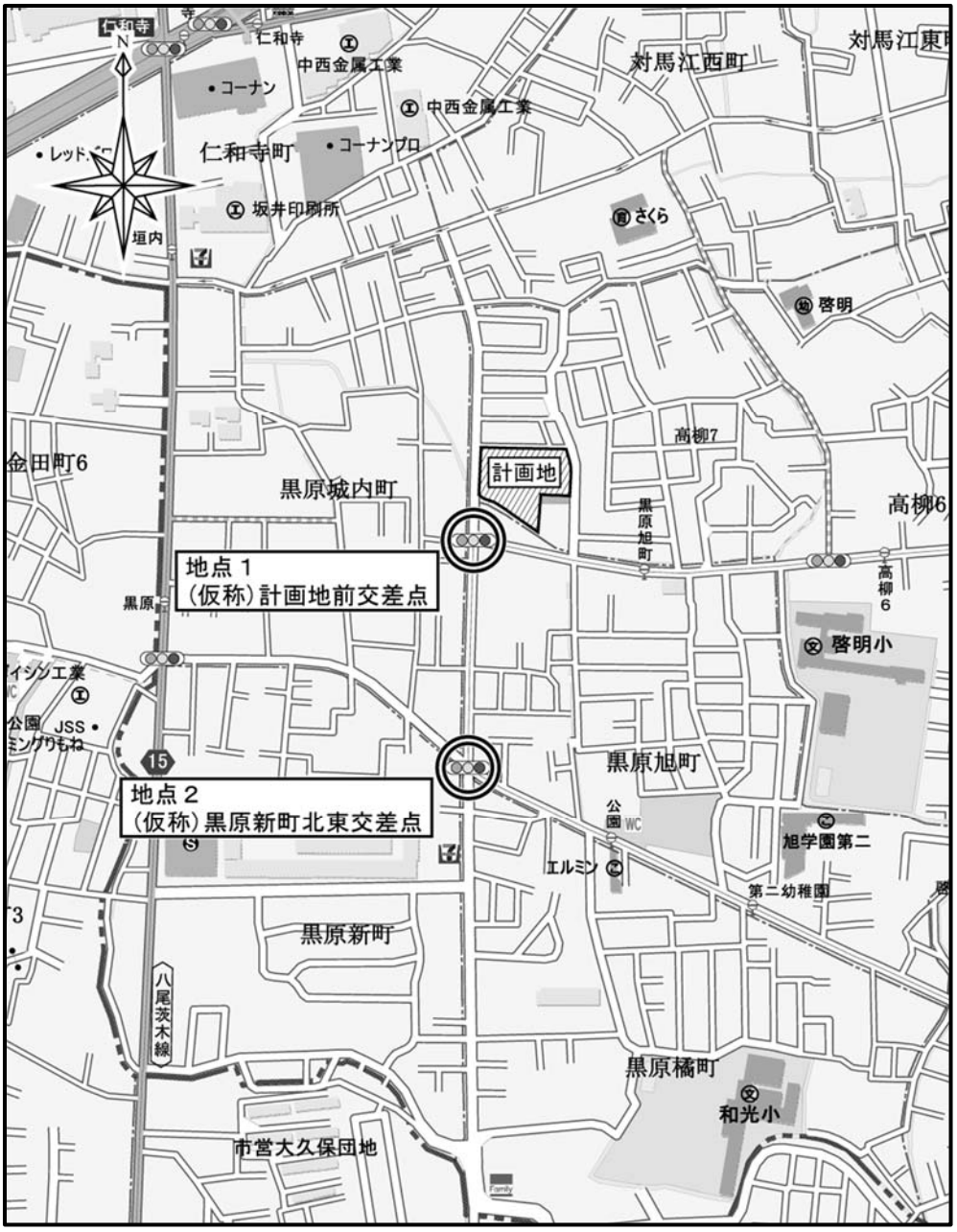



図2-1　調査地点位置図

3）調査項目・内容

調査は表2-1に示す項目、内容について実施しました。

**表2-1　交通実態調査の項目、内容**

| 項　　目 | 内　　容 |
|---|---|
| 1．　交差点交通量 | 交差点の右折・左折・直進交通量を車種別に1時間ごとに集計しました（表2-2、図2-2）。 |
| 2．　交差点形状 | 各交差点の流入部の車線数や車線幅等を計測しました。 |
| 3．　信号現示 | 信号の設置されている交差点については、信号現示を1時間ごとに測定しました。 |

**表2-2　交通実態調査の車種分類**

| 分　　類 | 内　　容 |
|---|---|
| 普 通 乗 用 車 | 小型・普通乗用車 |
| 大 型 乗 用 車 | バス |
| 小 型 貨 物 車 | 小型貨物車・ライトバン |
| 普通・大型貨物車 | 普通・大型貨物車 |

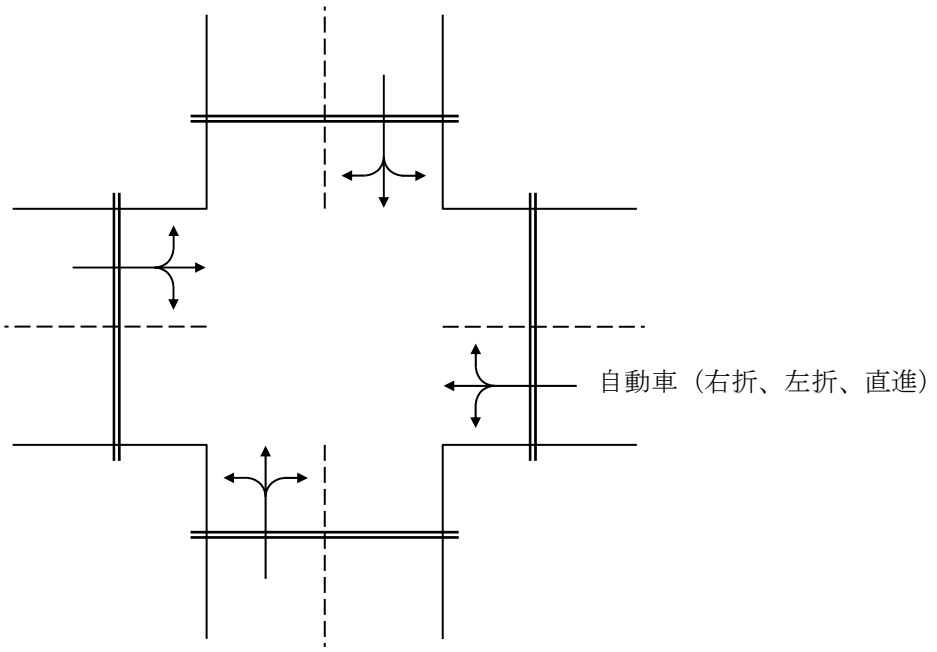



**図2-2　交差点交通量の方向と種類**

（２）交差点交通量の調査結果

１）交差点交通量

交差点の15時間交通量は表2-3に示すとおりです。

**表2-3　交差点交通量（15時間交通量）**

［単位：台/15時間（%）］

| 調 査 地 点 | 曜日 | 普　通<br>乗用車 | 大　型<br>乗用車 | 小　型<br>貨物車 | 普通・大型<br>貨物車 | 合 計 | 大型車<br>混入率 |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 地点１<br>(仮称)計画地前<br>交差点 | 平日 | 1,819<br>(77.4%) | 16<br>( 0.7%) | 462<br>(19.7%) | 52<br>( 2.2%) | 2,349<br>(100.0%) | 2.9% |
| | 休日 | 1,796<br>(90.0%) | 0<br>( 0.0%) | 189<br>( 9.5%) | 10<br>( 0.5%) | 1,995<br>(100.0%) | 0.5% |
| 地点２<br>(仮称)黒原新町<br>北東交差点 | 平日 | 4,554<br>(79.7%) | 29<br>( 0.5%) | 1,008<br>(17.7%) | 120<br>( 2.1%) | 5,711<br>(100.0%) | 2.6% |
| | 休日 | 4,676<br>(90.2%) | 6<br>( 0.1%) | 472<br>( 9.1%) | 31<br>( 0.6%) | 5,185<br>(100.0%) | 0.7% |

2）ピーク時の交通量

交差点の現況交通量のピーク時間帯とピーク時の交通量は表2-4に、現況交通量の経時変化は図2-3に示すとおりです。

平日は、地点１が17時台、地点２が18時台にピークとなりました。休日は、いずれの地点も10時台にピークとなりました。

従って、以降の交通処理検討は、ピーク時間帯の現況交通量データを用いて行いました。

**表2-4　ピーク時交通量**

| 調査地点 | | 平　日 | | 休　日 | |
|---|---|---|---|---|---|
| | | ピーク時<br>［台/時］ | 15時間計<br>［台］ | ピーク時<br>［台/時］ | 15時間計<br>［台］ |
| 地点１<br>(仮称)計画地前<br>交差点 | 時間帯 | 17時台 | 8:00～23:00 | 10時台 | 8:00～23:00 |
| | 交通量 | 240 | 2,349 | 208 | 1,995 |
| 地点２<br>(仮称)黒原新町<br>北東交差点 | 時間帯 | 18時台 | 8:00～23:00 | 10時台 | 8:00～23:00 |
| | 交通量 | 573 | 5,711 | 484 | 5,185 |

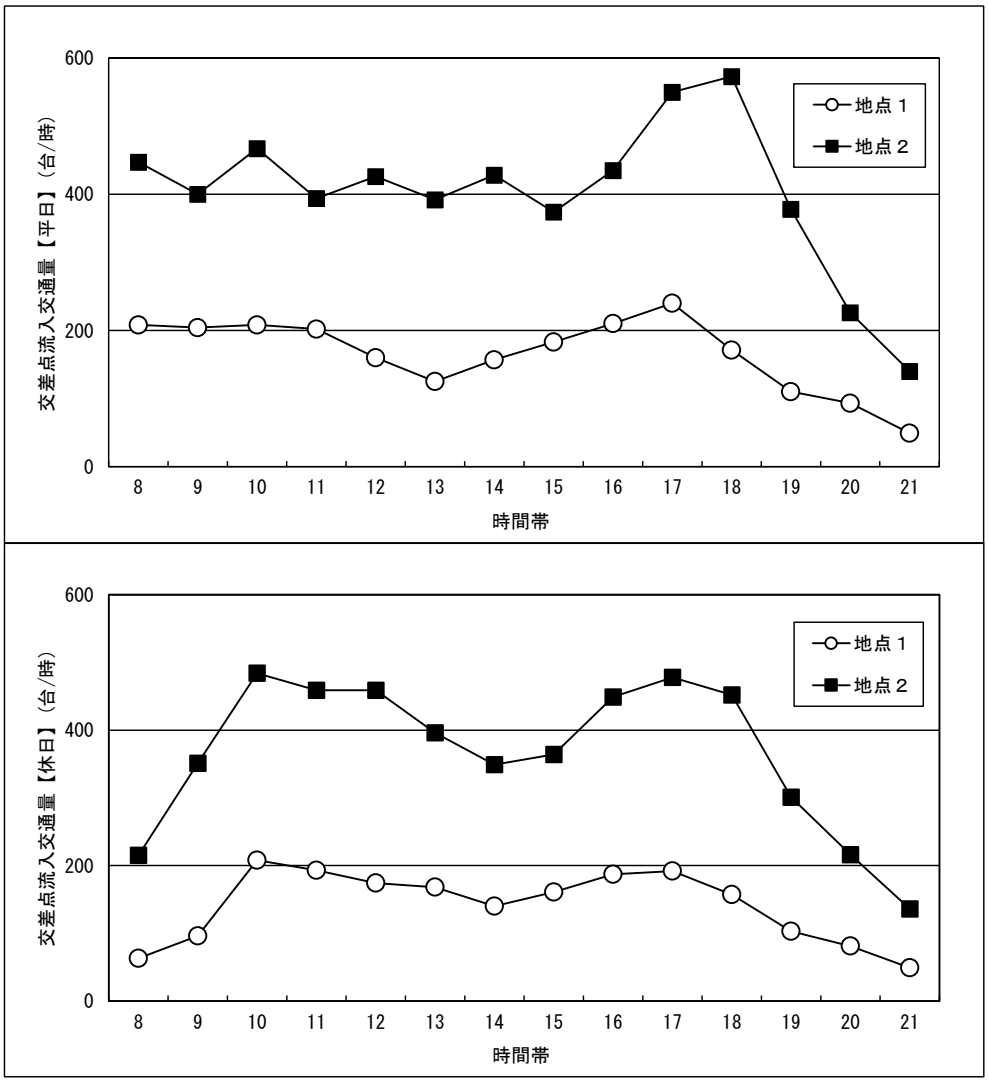



**図2-3　現況交通量の経時変化**

（３）信号現示の調査結果

信号交差点について、信号現示の調査結果は表2-5に示すとおりです。

**表2-5　信号サイクル長**

［単位：秒］

| 調査時刻 | 調　査　地　点 | | | |
|---|---|---|---|---|
| | 地点１<br>(仮称)計画地前<br>交差点 | | 地点２<br>(仮称)黒原新町<br>北東交差点 | |
| | 平日 | 休日 | 平日 | 休日 |
| 8時 | 70 | 60 | 80 | 70 |
| 9時 | 70 | 60 | 70 | 70 |
| 10時 | 70 | 60 | 70 | 70 |
| 11時 | 60 | 60 | 70 | 70 |
| 12時 | 60 | 60 | 70 | 70 |
| 13時 | 60 | 60 | 70 | 70 |
| 14時 | 60 | 60 | 70 | 70 |
| 15時 | 60 | 60 | 70 | 70 |
| 16時 | 60 | 60 | 70 | 70 |
| 17時 | 60 | 60 | 80 | 70 |
| 18時 | 60 | 60 | 80 | 70 |
| 19時 | 60 | 60 | 70 | 70 |
| 20時 | 60 | 60 | 70 | 70 |
| 21時 | 60 | 60 | 70 | 70 |
| 22時 | 60 | 60 | 70 | 70 |

（４）現況の交差点飽和度

信号交差点における現況の交差点飽和度は、表2-6に示すとおりです。

**表2-6　現況の交差点飽和度**

| 調査地点 | 平　日 | | 休　日 | |
|---|---|---|---|---|
| | ピーク時間帯 | 飽和度 | ピーク時間帯 | 飽和度 |
| 地点１<br>(仮称)計画地前<br>交差点 | 17:00～18:00 | 0.109 | 10:00～11:00 | 0.099 |
| 地点２<br>(仮称)黒原新町<br>北東交差点 | 18:00～19:00 | 0.208 | 10:00～11:00 | 0.166 |

３．交通量予測

（１）計画施設の発生交通量と必要駐車台数

計画施設の発生交通量と必要駐車台数は、立地法指針に基づき算出しました。

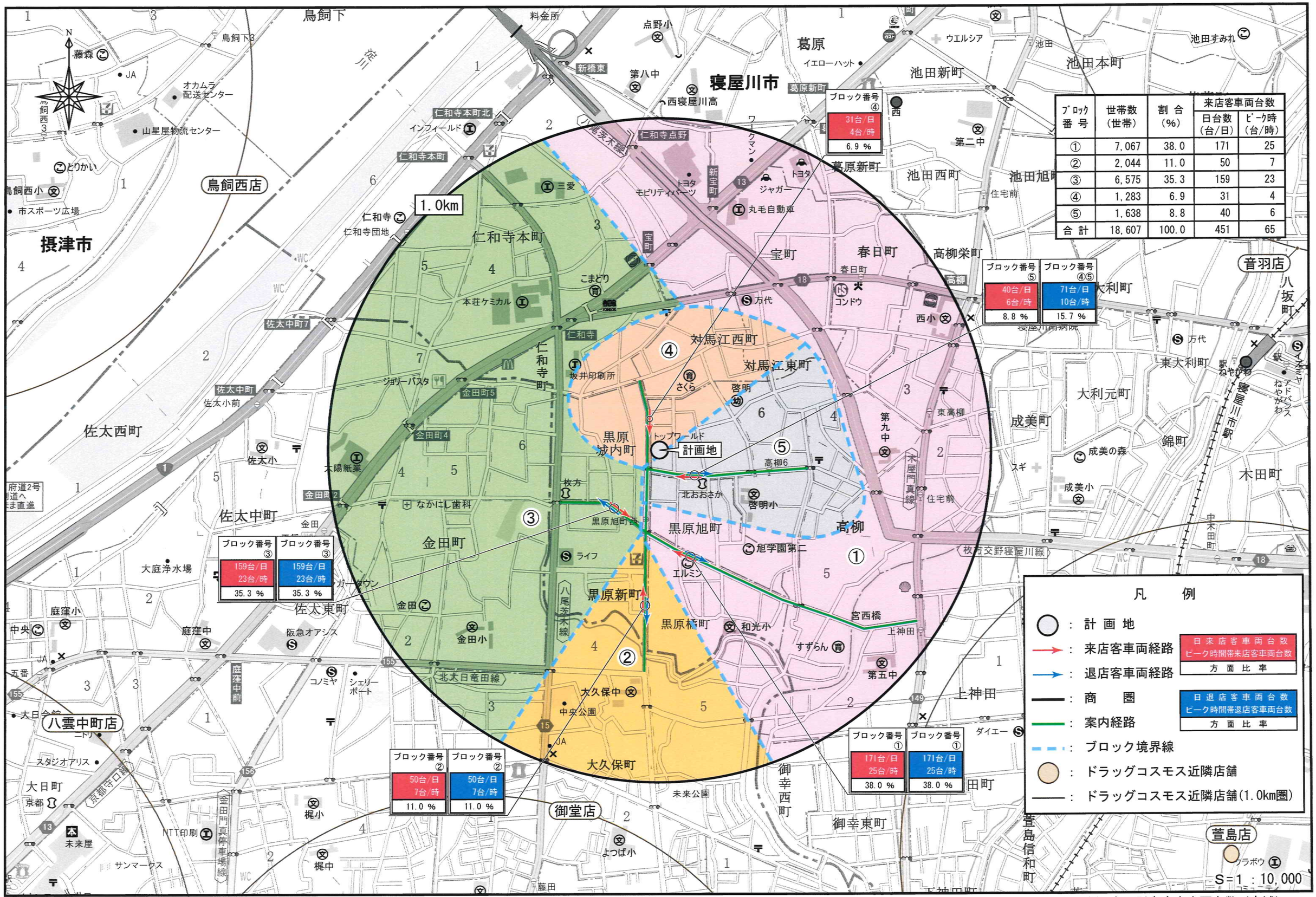
表3-1に示すとおり、休日1日当たりの来店客車両台数は451台、ピーク時の来店客車両台数は65台となります。

**表3-1　計画施設の発生交通量（休日）と必要駐車台数**

| 事　　項　　等 | | 各事項算出のための計算式の根拠 |
|---|---|---|
| 当該都市行政人口 | 223,224人 | 寝屋川市（令和8年1月1日 住民基本台帳） |
| 地区の区分 | その他地区 | 用途地域：第二種中高層住居専用地域<br>近隣商業地域 |
| Ｓ：店舗面積 | 1.212 千㎡ | ――― |
| Ａ：日来店客数原単位 | 1,063.6 人／千㎡ | 人口40万人未満、店舗面積5千㎡未満 |
| Ｂ：ピーク率 | 14.4 % | ――― |
| Ｌ：駅からの距離 | 駅から約1,750m | 京阪本線　萱島駅 |
| Ｃ：自動車分担率 | 70.0 % | その他地区、人口10万人以上40万人未満 |
| Ｄ：平均乗車人員 | 2.00 人／台 | 店舗面積：10千㎡未満 |
| Ｅ：平均駐車時間係数 | 0.611 | 店舗面積：10千㎡未満 |
| ・必要駐車台数 | 40 台 | ＝Ａ×Ｓ×Ｂ×Ｃ÷Ｄ×Ｅ |
| ・日来店客数（休日） | 1,289 人／日 | ＝Ａ×Ｓ |
| ・日来店客車両台数（休日） | 451 台／日 | ＝Ａ×Ｓ×Ｃ÷Ｄ |
| ・ﾋﾟｰｸ時の来店客車両台数（休日） | 65 台／時 | ＝Ａ×Ｓ×Ｃ÷Ｄ×Ｂ |

（２）案内経路と方面別交通量の算定

案内経路は図3-1(1)～(2)に示すとおりです。また、方面別の来店客車両台数については、想定する商圏内の案内経路を考慮したブロック別の世帯数比率から利用車台数を配分しました。




| ブロック番号 | 世帯数（世帯） | 割合（%） | 来店客車両台数 日台数（台/日） | 来店客車両台数 ピーク時（台/時） |
|---|---|---|---|---|
| ① | 7,067 | 38.0 | 171 | 25 |
| ② | 2,044 | 11.0 | 50 | 7 |
| ③ | 6,575 | 35.3 | 159 | 23 |
| ④ | 1,283 | 6.9 | 31 | 4 |
| ⑤ | 1,638 | 8.8 | 40 | 6 |
| 合計 | 18,607 | 100.0 | 451 | 65 |

図3-1(1) 方面別来店客車両台数（広域）

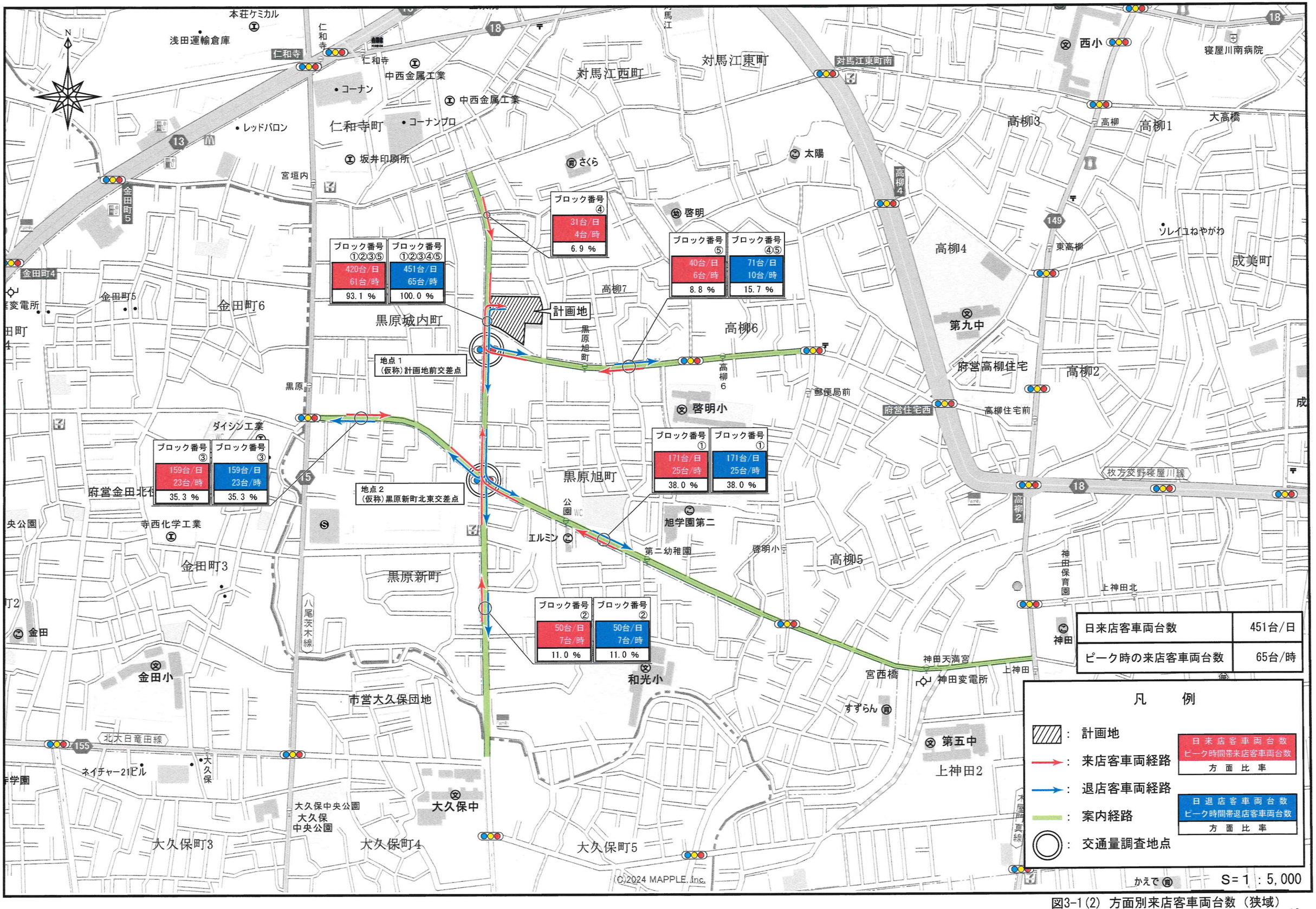



図3-1(2) 方面別来店客車両台数（狭域）

（３）将来の交差点飽和度

信号交差点における将来の交差点飽和度および各流入部の混雑度は表3-2(1)(2)に示すとおりです。

**表3-2(1)　将来の交差点飽和度**

| 項　目 | 現　況 | | 将　来 | |
|---|---|---|---|---|
| | 平　日 | 休　日 | 平　日 | 休　日 |
| 地点１<br>(仮称)計画地前<br>交差点 | 0.109 | 0.099 | 0.146 | 0.135 |
| (ピーク時間帯) | (17:00～18:00) | (10:00～11:00) | (17:00～18:00) | (10:00～11:00) |
| 地点2<br>(仮称)黒原新町<br>北東交差点 | 0.208 | 0.166 | 0.227 | 0.184 |
| (ピーク時間帯) | (18:00～19:00) | (10:00～11:00) | (18:00～19:00) | (10:00～11:00) |

**表3-2(2)　現況と将来の混雑度**

| 交差点 | 項　目 | | | 現　況 | | 将　来 | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | | | 平　日 | 休　日 | 平　日 | 休　日 |
| 地点１<br>(仮称)<br>計画地前<br>交差点 | ピーク時間帯 | | | 17:00～<br>18:00 | 10:00～<br>11:00 | 17:00～<br>18:00 | 10:00～<br>11:00 |
| | 混雑度 | 北流入 | 左直 | 0.059 | 0.044 | 0.135 | 0.120 |
| | | 南流入 | 直右 | 0.156 | 0.119 | 0.227 | 0.185 |
| | | 東流入 | 右左折 | 0.099 | 0.121 | 0.110 | 0.131 |
| 地点２<br>(仮称)<br>黒原新町<br>北東交差点 | ピーク時間帯 | | | 18:00～<br>19:00 | 10:00～<br>11:00 | 18:00～<br>19:00 | 10:00～<br>11:00 |
| | 混雑度 | 北流入 | 左直右 | 0.098 | 0.118 | 0.173 | 0.194 |
| | | 南流入 | 左直右 | 0.271 | 0.219 | 0.280 | 0.228 |
| | | 北西流入 | 左直右 | 0.202 | 0.131 | 0.237 | 0.165 |
| | | 南東流入 | 左直右 | 0.165 | 0.166 | 0.201 | 0.201 |

（備考）網掛け部は、来退店客車両の経路となっている車線を示す。

（4）駐車場出入口の交通処理検討

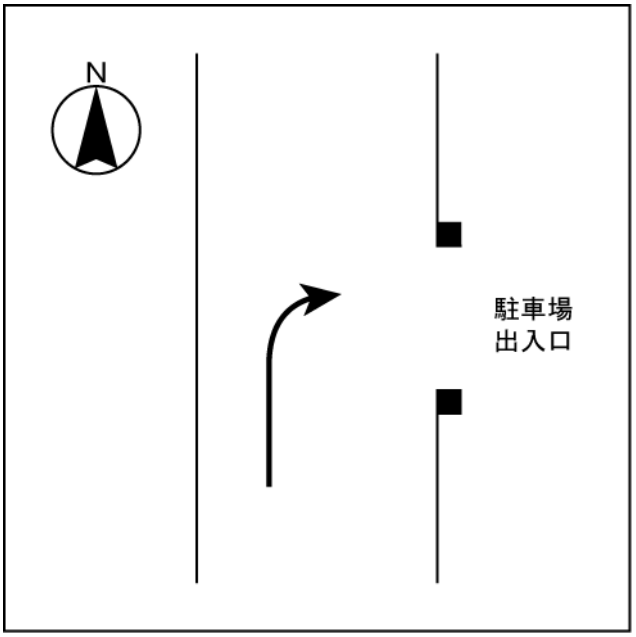
南からの来店客車両は、駐車場出入口を右折入庫します。そこで、交通処理が可能であるかを検証しました。

検証方法は、「信号機のない交差点の交通容量の計算方法（出典：改訂 平面交差の計画と設計 基礎編 第３版，（社）交通工学研究会，丸善，平成19年7月）」のモデル式を用いて、ピーク時の許容交通容量を算出し、実交通量と比較検証しました。

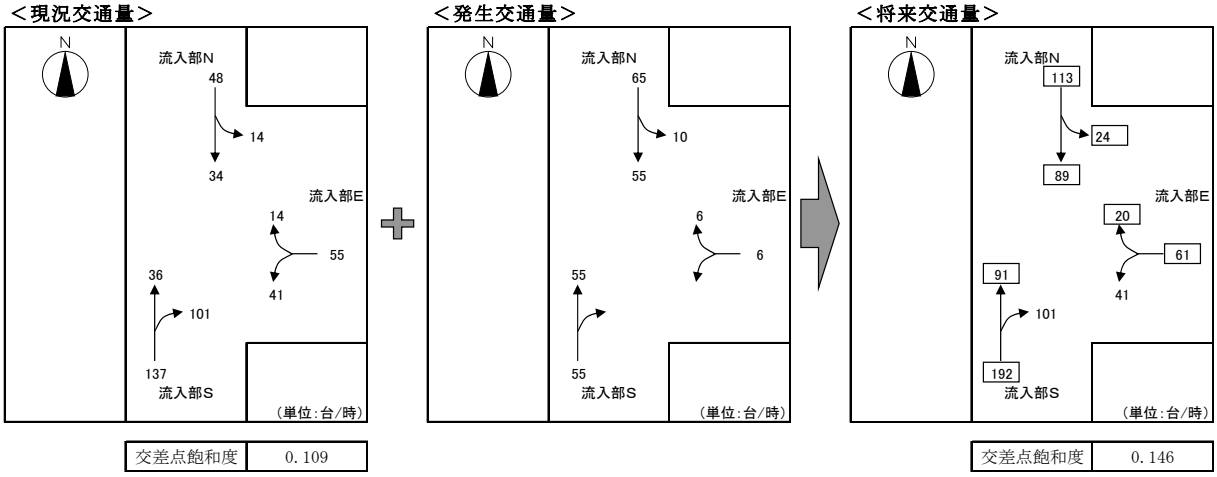
検証結果は、表3-3に示すとおり実交通量が許容交通容量を十分下回っており、交通処理できるものと考えられます。

**表3-3　駐車場出入口の交通処理検討結果**

| 区　分 | | 将　来 | |
|---|---|---|---|
| | | 平　日<br>（17時台） | 休　日<br>（11時台） |
| 駐車場出入口<br>【右折入庫】 | 許容交通容量[pcu/時] | 1,150 | 1,160 |
| | 実交通量[pcu/時] | 61 | 61 |
| | 余裕交通容量[pcu/時] | 1,089 | 1,099 |
| 評価 | | 遅れなし | 遅れなし |



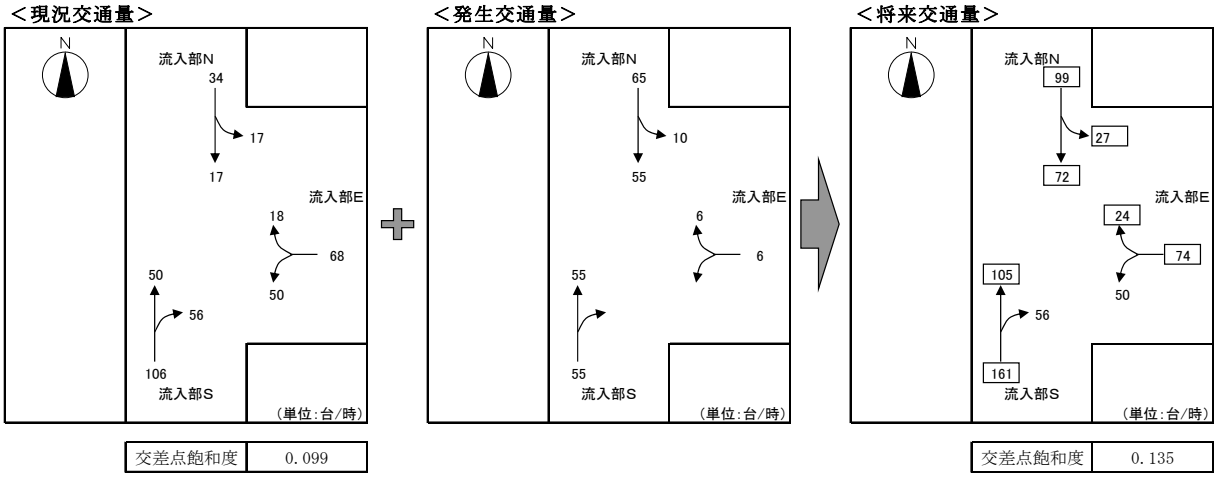
平日17時台（ピーク時間帯）




| 交差点飽和度 | 0.109 |
|---|---|

| 交差点飽和度 | 0.146 |
|---|---|

休日18時台（ピーク時間帯）

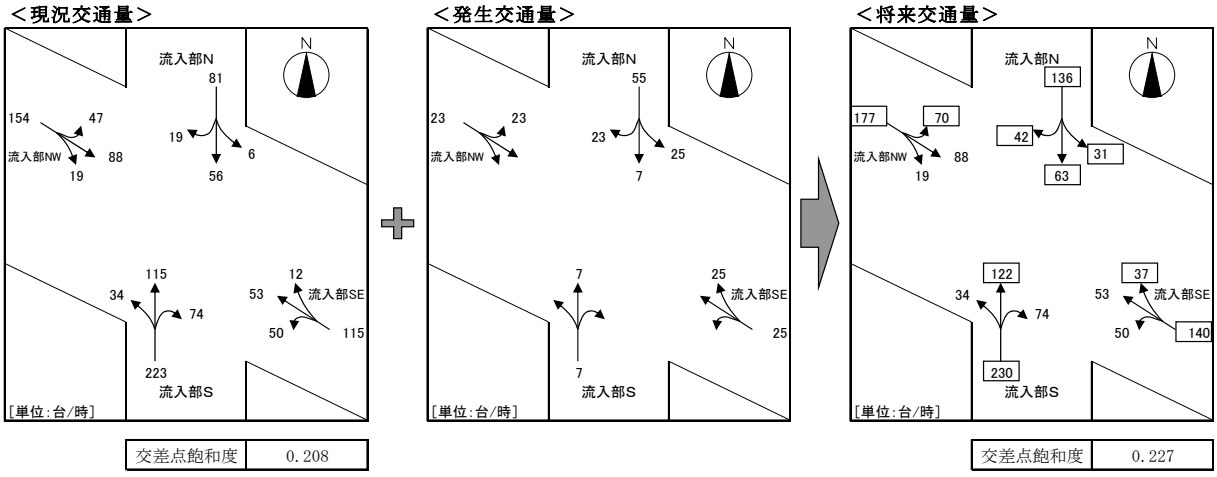



| 交差点飽和度 | 0.099 |
|---|---|

| 交差点飽和度 | 0.135 |
|---|---|

図3-2(1)　将来の交差点交通量（地点１）

平日10時台（ピーク時間帯）




休日10時台（ピーク時間帯）

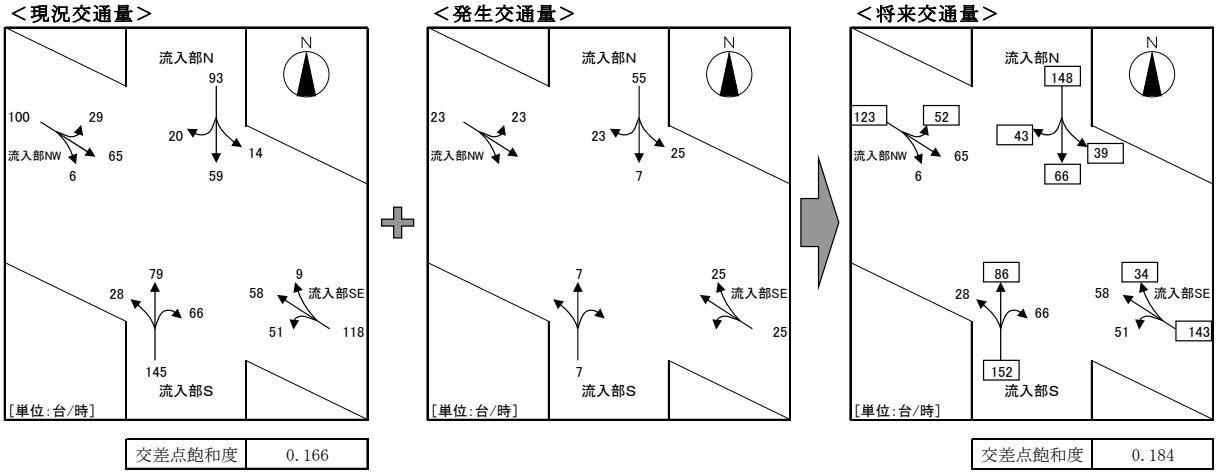



図3-2(2)　将来の交差点交通量（地点２）

【交差点飽和度計算表】

## 【交差点飽和度計算表】

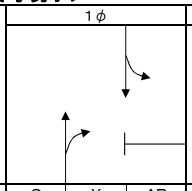
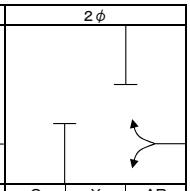
### 地点1 (仮称)計画地前交差点　　平日【現況】 17:00～18:00

| 流入部 | N | S | E | | |
|---|---|---|---|---|---|
| 車線タイプ | 左直 | 直右 | 右左折 | | |
| 車 線 数 | 1 | 1 | 1 | | |
| 飽和交通流率の基本値 $S_B$[pcu/青1時間] | 2000 | 2000 | 2000 | | |
| 車線幅員による補正率 $\alpha_W$ | 0.95 | 0.95 | 0.95 | | |
| (車線幅員)[m] | 2.50 | 2.50 | 2.90 | | |
| 縦断勾配による補正率 $\alpha_G$ | 1.00 | 1.00 | 1.00 | | |
| (縦断勾配)[%] | | | | | |
| 大型車混入による補正率 $\alpha_T$ | 0.986 | 0.995 | 0.975 | | |
| (大型車混入率)[%] | 2.1 | 0.7 | 3.6 | | |
| バス停留所の補正率 $\alpha_B$ | 1.00 | 1.00 | 1.00 | | |
| (バス停の停止線からの距離)[m] | − | − | − | | |
| (バス運行頻度)[台/時] | − | − | − | | |
| 左折車混入による補正率 $\alpha_{LT}$ | 0.937 | 1.000 | 0.861 | | |
| (左折率)[%] | 29.2 | | 74.5 | | |
| (歩行者による低減率) | 0.15 | | 0.15 | | |
| (有効青時間)[秒] | 28 | | 22 | | |
| (歩行者用青時間)[秒] | 20 | | 14 | | |
| (左折車の直進車換算係数) | 1.232 | | 1.216 | | |
| 右折車混入による補正率 $\alpha_{RT}$ | 1.000 | 0.994 | 0.948 | | |
| (右折率)[%] | | 73.7 | 25.5 | | |
| (右折車の通過確率) | | 0.97 | − | | |
| (有効青時間)[秒] | | 28 | 22 | | |
| (現示変り目の捌け台数増分)$K_{ER}$[台/ｻｲｸﾙ] | | − | − | | |
| (交差点内滞留台数)K[台/ｻｲｸﾙ] | | 2 | − | | |
| (歩行者による低減率) | | − | 0.15 | | |
| (歩行者用青時間)[秒] | | − | 14 | | |
| (右折車の直進車換算係数) | | 1.008 | 1.216 | | |
| 飽和交通流率 $S_A$[台/青1時間] | 1754 | 1879 | 1513 | | |
| 実交通量 $Q_A$[台/時] | 48 | 137 | 55 | 現示の飽和度 | 交差点飽和度 |
| 正規化交通量 $\rho$ | 0.027 | 0.073 | 0.036 | | |
| 必要現示率 1φ | 0.027 | 0.073 | | 0.073 | 0.109 |
| 必要現示率 2φ | | | 0.036 | 0.036 | |
| 必要現示率 | | | | | |
| 必要現示率 | | | | | |
| 必要現示率 | | | | | |
| 可能交通容量[台/時] | 819 | 877 | 555 | | |
| 混雑度(≒実交通量/可能交通容量) | 0.059 | 0.156 | 0.099 | | |
| 交通処理のチェック | O.K. | O.K. | O.K. | | |

(右折専用車線の可能交通容量の補足計算)

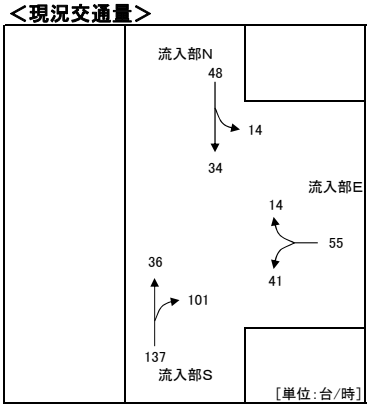
| | | | |
|---|---|---|---|
| 対向交通流の間隙を通過できる台数[台/時] | | | − |
| 現示変り目の捌け台数増分[台/時] | | | − |
| 交差点内滞留台数による増分[台/時] | | | − |

**＜検討信号現示＞**　信号サイクル長: 60 秒　損失時間: 10 秒

| | 1φ | | | 2φ | | |
|---|---|---|---|---|---|---|
| 信号現示 |  | | |  | | |
| 信号表示 | G | Y | AR | G | Y | AR |
| 時間 | 27 | 3 | 3 | 21 | 3 | 3 |
| 有効青時間 | 28 | | | 22 | | |
| 損失時間 | 5 | | | 5 | | |

※G:青, Y:黄, AR:全赤　　[単位:秒/サイクル]

**＜現況交通量＞**



## 【交差点飽和度計算表】

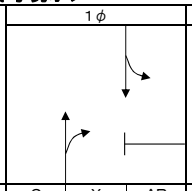
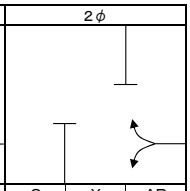
### 地点1 (仮称)計画地前交差点　　休日【現況】 10:00～11:00

| 流入部 | N | S | E | | |
|---|---|---|---|---|---|
| 車線タイプ | 左直 | 直右 | 右左折 | | |
| 車 線 数 | 1 | 1 | 1 | | |
| 飽和交通流率の基本値 $S_B$[pcu/青1時間] | 2000 | 2000 | 2000 | | |
| 車線幅員による補正率 $\alpha_W$ | 0.95 | 0.95 | 0.95 | | |
| (車線幅員)[m] | 2.50 | 2.50 | 2.90 | | |
| 縦断勾配による補正率 $\alpha_G$ | 1.00 | 1.00 | 1.00 | | |
| (縦断勾配)[%] | | | | | |
| 大型車混入による補正率 $\alpha_T$ | 0.980 | 1.000 | 0.990 | | |
| (大型車混入率)[%] | 2.9 | 0.0 | 1.5 | | |
| バス停留所の補正率 $\alpha_B$ | 1.00 | 1.00 | 1.00 | | |
| (バス停の停止線からの距離)[m] | − | − | − | | |
| (バス運行頻度)[台/時] | − | − | − | | |
| 左折車混入による補正率 $\alpha_{LT}$ | 0.896 | 1.000 | 0.863 | | |
| (左折率)[%] | 50.0 | | 73.5 | | |
| (歩行者による低減率) | 0.15 | | 0.15 | | |
| (有効青時間)[秒] | 28 | | 22 | | |
| (歩行者用青時間)[秒] | 20 | | 14 | | |
| (左折車の直進車換算係数) | 1.232 | | 1.216 | | |
| 右折車混入による補正率 $\alpha_{RT}$ | 1.000 | 1.008 | 0.946 | | |
| (右折率)[%] | | 52.8 | 26.5 | | |
| (右折車の通過確率) | | 0.98 | − | | |
| (有効青時間)[秒] | | 28 | 22 | | |
| (現示変り目の捌け台数増分)$K_{ER}$[台/ｻｲｸﾙ] | | − | − | | |
| (交差点内滞留台数)K[台/ｻｲｸﾙ] | | 2 | − | | |
| (歩行者による低減率) | | − | 0.15 | | |
| (歩行者用青時間)[秒] | | − | 14 | | |
| (右折車の直進車換算係数) | | 0.985 | 1.216 | | |
| 飽和交通流率 $S_A$[台/青1時間] | 1668 | 1915 | 1535 | | |
| 実交通量 $Q_A$[台/時] | 34 | 106 | 68 | 現示の飽和度 | 交差点飽和度 |
| 正規化交通量 $\rho$ | 0.020 | 0.055 | 0.044 | | |
| 必要現示率 1φ | 0.020 | 0.055 | | 0.055 | 0.099 |
| 必要現示率 2φ | | | 0.044 | 0.044 | |
| 必要現示率 | | | | | |
| 必要現示率 | | | | | |
| 必要現示率 | | | | | |
| 可能交通容量[台/時] | 778 | 894 | 563 | | |
| 混雑度(≒実交通量/可能交通容量) | 0.044 | 0.119 | 0.121 | | |
| 交通処理のチェック | O.K. | O.K. | O.K. | | |

(右折専用車線の可能交通容量の補足計算)

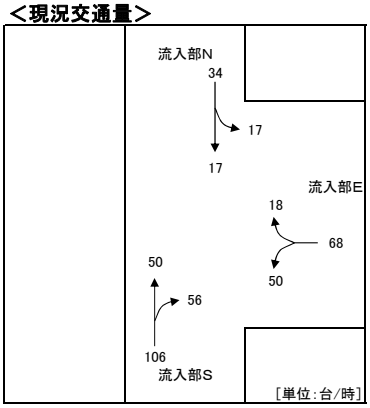
| | | | |
|---|---|---|---|
| 対向交通流の間隙を通過できる台数[台/時] | | | − |
| 現示変り目の捌け台数増分[台/時] | | | − |
| 交差点内滞留台数による増分[台/時] | | | − |

**＜検討信号現示＞**　信号サイクル長: 60 秒　損失時間: 10 秒

| | 1φ | | | 2φ | | |
|---|---|---|---|---|---|---|
| 信号現示 |  | | |  | | |
| 信号表示 | G | Y | AR | G | Y | AR |
| 時間 | 27 | 3 | 3 | 21 | 3 | 3 |
| 有効青時間 | 28 | | | 22 | | |
| 損失時間 | 5 | | | 5 | | |

※G:青, Y:黄, AR:全赤　　[単位:秒/サイクル]

**＜現況交通量＞**



## 【交差点飽和度計算表】

### 地点1 (仮称)計画地前交差点　　平日【将来】 17:00～18:00

| 流入部 | N | S | E |
|---|---|---|---|
| 車線タイプ | 左直 | 直右 | 右左折 |
| 車 線 数 | 1 | 1 | 1 |
| 飽和交通流率の基本値 $S_B$[pcu/青1時間] | 2000 | 2000 | 2000 |
| 車線幅員による補正率 $\alpha_W$ | 0.95 | 0.95 | 0.95 |
| (車線幅員)[m] | 2.50 | 2.50 | 2.90 |
| 縦断勾配による補正率 $\alpha_G$ | 1.00 | 1.00 | 1.00 |
| (縦断勾配)[%] | | | |
| 大型車混入による補正率 $\alpha_T$ | 0.994 | 0.996 | 0.978 |
| (大型車混入率)[%] | 0.9 | 0.5 | 3.3 |
| バス停留所の補正率 $\alpha_B$ | 1.00 | 1.00 | 1.00 |
| (バス停の停止線からの距離)[m] | − | − | − |
| (バス運行頻度)[台/時] | − | − | − |
| 左折車混入による補正率 $\alpha_{LT}$ | 0.953 | 1.000 | 0.873 |
| (左折率)[%] | 21.2 | | 67.2 |
| (歩行者による低減率) | 0.15 | | 0.15 |
| (有効青時間)[秒] | 28 | | 22 |
| (歩行者用青時間)[秒] | 20 | | 14 |
| (左折車の直進車換算係数) | 1.232 | | 1.216 |
| 右折車混入による補正率 $\alpha_{RT}$ | 1.000 | 0.956 | 0.934 |
| (右折率)[%] | | 52.6 | 32.8 |
| (右折車の通過確率) | | 0.92 | − |
| (有効青時間)[秒] | | 28 | 22 |
| (現示変り目の捌け台数増分)$K_{ER}$[台/ｻｲｸﾙ] | | − | − |
| (交差点内滞留台数)K[台/ｻｲｸﾙ] | | 2 | − |
| (歩行者による低減率) | | − | 0.15 |
| (歩行者用青時間)[秒] | | − | 14 |
| (右折車の直進車換算係数) | | 1.088 | 1.216 |
| 飽和交通流率 $S_A$[台/青1時間] | 1800 | 1809 | 1515 |
| 実交通量 $Q_A$[台/時] | 113 | 192 | 61 |
| 正規化交通量 $\rho$ | 0.063 | 0.106 | 0.040 |

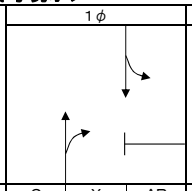
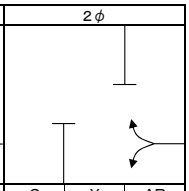
| | | 現示の飽和度 | 交差点飽和度 |
|---|---|---|---|
| 必要現示率 | 1φ | 0.106 | 0.146 |
| | 2φ | 0.040 | |

| | | | |
|---|---|---|---|
| 可能交通容量[台/時] | 840 | 844 | 556 |
| 混雑度(≒実交通量/可能交通容量) | 0.135 | 0.227 | 0.110 |
| 交通処理のチェック | O.K. | O.K. | O.K. |

(右折専用車線の可能交通容量の補足計算)

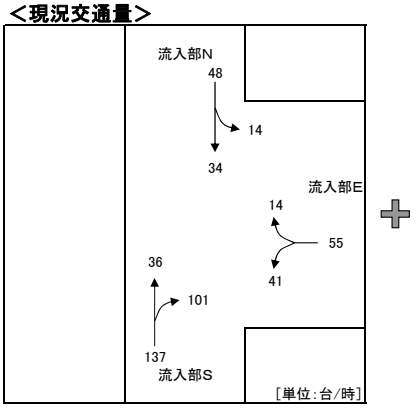
| | | | |
|---|---|---|---|
| 対向交通流の間隙を通過できる台数[台/時] | | | − |
| 現示変り目の捌け台数増分[台/時] | | | − |
| 交差点内滞留台数による増分[台/時] | | | − |

**＜検討信号現示＞**　信号サイクル長: 60 秒　　損失時間: 10 秒

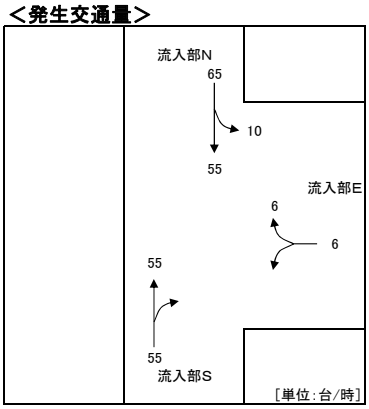
| | 1φ | | | 2φ | | |
|---|---|---|---|---|---|---|
| 信号現示 |  | | |  | | |
| 信号表示 | G | Y | AR | G | Y | AR |
| 時間 | 27 | 3 | 3 | 21 | 3 | 3 |
| 有効青時間 | 28 | | | 22 | | |
| 損失時間 | 5 | | | 5 | | |

※G:青, Y:黄, AR:全赤　　[単位:秒/サイクル]

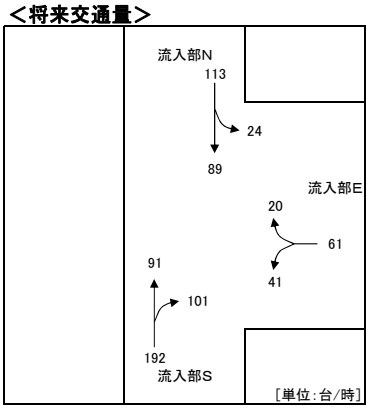
**＜現況交通量＞**




**＜発生交通量＞**




**＜将来交通量＞**



## 【交差点飽和度計算表】

### 地点1 (仮称)計画地前交差点　　休日【将来】 10:00～11:00

| 流入部 | N | S | E |
|---|---|---|---|
| 車線タイプ | 左直 | 直右 | 右左折 |
| 車 線 数 | 1 | 1 | 1 |
| 飽和交通流率の基本値 $S_B$[pcu/青1時間] | 2000 | 2000 | 2000 |
| 車線幅員による補正率 $\alpha_W$ | 0.95 | 0.95 | 0.95 |
| (車線幅員)[m] | 2.50 | 2.50 | 2.90 |
| 縦断勾配による補正率 $\alpha_G$ | 1.00 | 1.00 | 1.00 |
| (縦断勾配)[%] | | | |
| 大型車混入による補正率 $\alpha_T$ | 0.993 | 1.000 | 0.991 |
| (大型車混入率)[%] | 1.0 | 0.0 | 1.4 |
| バス停留所の補正率 $\alpha_B$ | 1.00 | 1.00 | 1.00 |
| (バス停の停止線からの距離)[m] | − | − | − |
| (バス運行頻度)[台/時] | − | − | − |
| 左折車混入による補正率 $\alpha_{LT}$ | 0.940 | 1.000 | 0.873 |
| (左折率)[%] | 27.3 | | 67.6 |
| (歩行者による低減率) | 0.15 | | 0.15 |
| (有効青時間)[秒] | 28 | | 22 |
| (歩行者用青時間)[秒] | 20 | | 14 |
| (左折車の直進車換算係数) | 1.232 | | 1.216 |
| 右折車混入による補正率 $\alpha_{RT}$ | 1.000 | 0.979 | 0.935 |
| (右折率)[%] | | 34.8 | 32.4 |
| (右折車の通過確率) | | 0.93 | − |
| (有効青時間)[秒] | | 28 | 22 |
| (現示変り目の捌け台数増分)$K_{ER}$[台/ｻｲｸﾙ] | | − | − |
| (交差点内滞留台数)K[台/ｻｲｸﾙ] | | 2 | − |
| (歩行者による低減率) | | − | 0.15 |
| (歩行者用青時間)[秒] | | − | 14 |
| (右折車の直進車換算係数) | | 1.062 | 1.216 |
| 飽和交通流率 $S_A$[台/青1時間] | 1774 | 1860 | 1535 |
| 実交通量 $Q_A$[台/時] | 99 | 161 | 74 |
| 正規化交通量 $\rho$ | 0.056 | 0.087 | 0.048 |

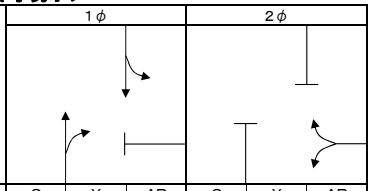
| 必要現示率 | 現示の飽和度 | 交差点飽和度 |
|---|---|---|
| 1φ | 0.087 | 0.135 |
| 2φ | 0.048 | |

| | | | |
|---|---|---|---|
| 可能交通容量[台/時] | 828 | 868 | 563 |
| 混雑度(≒実交通量/可能交通容量) | 0.120 | 0.185 | 0.131 |
| 交通処理のチェック | O.K. | O.K. | O.K. |

(右折専用車線の可能交通容量の補足計算)

| | | | |
|---|---|---|---|
| 対向交通流の間隙を通過できる台数[台/時] | | | − |
| 現示変り目の捌け台数増分[台/時] | | | − |
| 交差点内滞留台数による増分[台/時] | | | − |

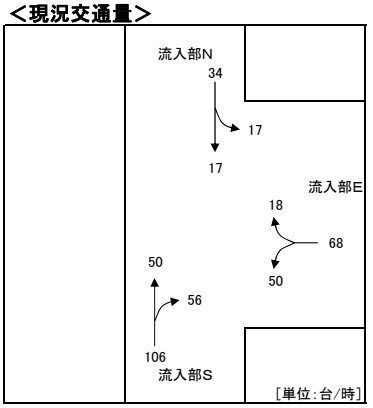
**＜検討信号現示＞**　信号サイクル長: 60 秒　　損失時間: 10 秒



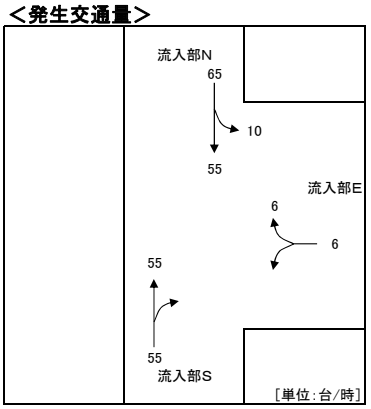

| 信号表示時間 | G | Y | AR | G | Y | AR |
|---|---|---|---|---|---|---|
| | 27 | 3 | 3 | 21 | 3 | 3 |
| 有効青時間 | 28 | | | 22 | | |
| 損失時間 | 5 | | | 5 | | |

※G:青, Y:黄, AR:全赤　　[単位:秒/サイクル]

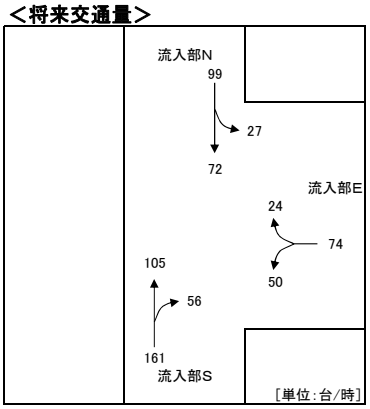
**＜現況交通量＞**




**＜発生交通量＞**




**＜将来交通量＞**



## 【交差点飽和度計算表】

### 地点2 (仮称)黒原新町北東交差点　　平日【現況】18:00～19:00

| 流入部 | N | S | NW | SE |
|---|---|---|---|---|
| 車線タイプ | 左直右 | 左直右 | 左直右 | 左直右 |
| 車 線 数 | 1 | 1 | 1 | 1 |
| 飽和交通流率の基本値 $S_B$[pcu/青1時間] | 2000 | 2000 | 2000 | 2000 |
| 車線幅員による補正率 $\alpha_W$ | 0.95 | 0.95 | 1.00 | 0.95 |
| (車線幅員)[m] | 2.50 | 2.60 | 3.50 | 2.50 |
| 縦断勾配による補正率 $\alpha_G$ | 1.00 | 1.00 | 1.00 | 1.00 |
| (縦断勾配)[%] | | | | |
| 大型車混入による補正率 $\alpha_T$ | 1.000 | 0.997 | 1.000 | 1.000 |
| (大型車混入率)[%] | 0.0 | 0.4 | 0.0 | 0.0 |
| バス停留所の補正率 $\alpha_B$ | 1.00 | 1.00 | 1.00 | 1.00 |
| (バス停の停止線からの距離)[m] | – | – | – | – |
| (バス運行頻度)[台/時] | – | – | – | – |
| 左折車混入による補正率 $\alpha_{LT}$ | 0.982 | 0.963 | 0.930 | 0.903 |
| (左折率)[%] | 7.4 | 15.2 | 30.5 | 43.5 |
| (歩行者による低減率) | 0.15 | 0.15 | 0.15 | 0.15 |
| (有効青時間)[秒] | 37 | 37 | 33 | 33 |
| (歩行者用青時間)[秒] | 30 | 30 | 26 | 26 |
| (左折車の直進車換算係数) | 1.252 | 1.252 | 1.247 | 1.247 |
| 右折車混入による補正率 $\alpha_{RT}$ | 0.961 | 0.976 | 0.992 | 0.987 |
| (右折率)[%] | 23.5 | 33.2 | 12.3 | 10.4 |
| (右折車の通過確率) | 0.89 | 0.95 | 0.95 | 0.92 |
| (有効青時間)[秒] | 37 | 37 | 33 | 33 |
| (現示変り目の捌け台数増分)$K_{ER}$[台/ｻｲｸﾙ] | – | – | – | – |
| (交差点内滞留台数)K[台/ｻｲｸﾙ] | 2 | 2 | 2 | 2 |
| (右折車の直進車換算係数) | 1.172 | 1.075 | 1.064 | 1.124 |
| 飽和交通流率 $S_A$[台/青1時間] | 1793 | 1780 | 1845 | 1694 |
| 実交通量 $Q_A$[台/時] | 81 | 223 | 154 | 115 |
| 正規化交通量 $\rho$ | 0.045 | 0.125 | 0.083 | 0.068 |

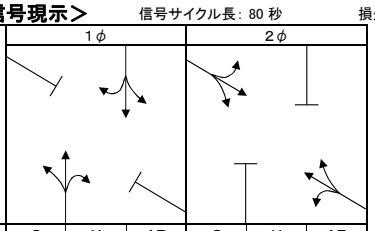
| 必要現示率 | 現示の飽和度 | 交差点飽和度 |
|---|---|---|
| 1φ | 0.125 | 0.208 |
| 2φ | 0.083 | |
| | | |
| | | |
| | | |

| | | | | |
|---|---|---|---|---|
| 可能交通容量[台/時] | 829 | 823 | 761 | 699 |
| 混雑度(≒実交通量/可能交通容量) | 0.098 | 0.271 | 0.202 | 0.165 |
| 交通処理のチェック | O.K. | O.K. | O.K. | O.K. |

(右折専用車線の可能交通容量の補足計算)

| | | | | |
|---|---|---|---|---|
| 対向交通流の間隙を通過できる台数[台/時] | – | – | – | – |
| 現示変り目の捌け台数増分[台/時] | – | – | – | – |
| 交差点内滞留台数による増分[台/時] | – | – | – | – |

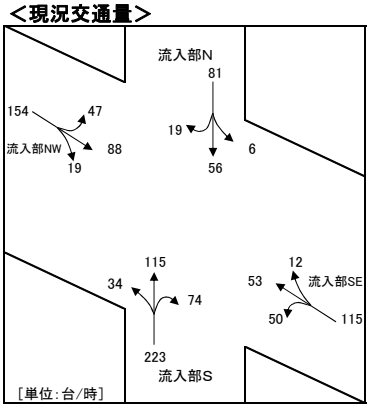
**＜検討信号現示＞**　信号サイクル長: 80 秒　損失時間: 10 秒




| 信号表示時間 | G | Y | AR | G | Y | AR |
|---|---|---|---|---|---|---|
| | 36 | 3 | 3 | 32 | 3 | 3 |
| 有効青時間 | 37 | | | 33 | | |
| 損失時間 | 5 | | | 5 | | |

※G:青, Y:黄, AR:全赤　　[単位:秒/サイクル]

**＜現況交通量＞**



## 【交差点飽和度計算表】

### 地点2（仮称)黒原新町北東交差点　　休日【現況】10:00～11:00

| 流入部 | N | S | NW | SE |
|---|---|---|---|---|
| 車線タイプ | 左直右 | 左直右 | 左直右 | 左直右 |
| 車 線 数 | 1 | 1 | 1 | 1 |
| 飽和交通流率の基本値 $S_B$[pcu/青1時間] | 2000 | 2000 | 2000 | 2000 |
| 車線幅員による補正率 $\alpha_W$ | 0.95 | 0.95 | 1.00 | 0.95 |
| （車線幅員）[m] | 2.50 | 2.60 | 3.50 | 2.50 |
| 縦断勾配による補正率 $\alpha_G$ | 1.00 | 1.00 | 1.00 | 1.00 |
| （縦断勾配）[%] | | | | |
| 大型車混入による補正率 $\alpha_T$ | 0.993 | 1.000 | 0.993 | 1.000 |
| （大型車混入率）[%] | 1.1 | 0.0 | 1.0 | 0.0 |
| バス停留所の補正率 $\alpha_B$ | 1.00 | 1.00 | 1.00 | 1.00 |
| （バス停の停止線からの距離）[m] | – | – | – | – |
| （バス運行頻度）[台/時] | – | – | – | – |
| 左折車混入による補正率 $\alpha_{LT}$ | 0.964 | 0.962 | 0.935 | 0.906 |
| （左折率）[%] | 15.1 | 16.2 | 29.0 | 43.2 |
| （歩行者による低減率） | 0.15 | 0.15 | 0.15 | 0.15 |
| （有効青時間）[秒] | 31 | 31 | 29 | 29 |
| （歩行者用青時間）[秒] | 24 | 24 | 22 | 22 |
| （左折車の直進車換算係数） | 1.245 | 1.245 | 1.241 | 1.241 |
| 右折車混入による補正率 $\alpha_{RT}$ | 0.981 | 0.977 | 0.997 | 0.995 |
| （右折率）[%] | 21.5 | 38.2 | 6.0 | 7.6 |
| （右折車の通過確率） | 0.93 | 0.94 | 0.95 | 0.94 |
| （有効青時間）[秒] | 31 | 31 | 29 | 29 |
| （現示変り目の捌け台数増分）$K_{ER}$[台/ｻｲｸﾙ] | – | – | – | – |
| （交差点内滞留台数）K[台/ｻｲｸﾙ] | 2 | 2 | 2 | 2 |
| （右折車の直進車換算係数） | 1.092 | 1.061 | 1.055 | 1.066 |
| 飽和交通流率 $S_A$[台/青1時間] | 1783 | 1786 | 1850 | 1712 |
| 実交通量 $Q_A$[台/時] | 93 | 173 | 100 | 118 |
| 正規化交通量 $\rho$ | 0.052 | 0.097 | 0.054 | 0.069 |
| 必要現示率 1$\phi$ | 0.052 | 0.097 | | |
| 必要現示率 2$\phi$ | | | 0.054 | 0.069 |

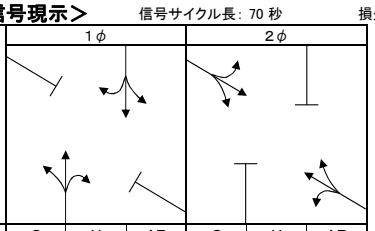
| 現示の飽和度 | 交差点飽和度 |
|---|---|
| 0.097 | 0.166 |
| 0.069 | |
| | |
| | |
| | |

| | | | | |
|---|---|---|---|---|
| 可能交通容量[台/時] | 790 | 791 | 766 | 709 |
| 混雑度(≒実交通量/可能交通容量) | 0.118 | 0.219 | 0.131 | 0.166 |
| 交通処理のチェック | O.K. | O.K. | O.K. | O.K. |

（右折専用車線の可能交通容量の補足計算）

| | | | | |
|---|---|---|---|---|
| 対向交通流の間隙を通過できる台数[台/時] | – | – | – | – |
| 現示変り目の捌け台数増分[台/時] | – | – | – | – |
| 交差点内滞留台数による増分[台/時] | – | – | – | – |

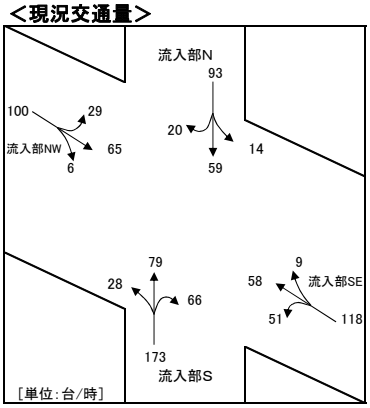
**＜検討信号現示＞**　信号サイクル長: 70 秒　損失時間: 10 秒




| 信号表示 | 1φ G | 1φ Y | 1φ AR | 2φ G | 2φ Y | 2φ AR |
|---|---|---|---|---|---|---|
| 時間 | 30 | 3 | 3 | 28 | 3 | 3 |
| 有効青時間 | 31 | | | 29 | | |
| 損失時間 | 5 | | | 5 | | |

※G:青, Y:黄, AR:全赤　　[単位:秒/サイクル]

**＜現況交通量＞**



## 【交差点飽和度計算表】

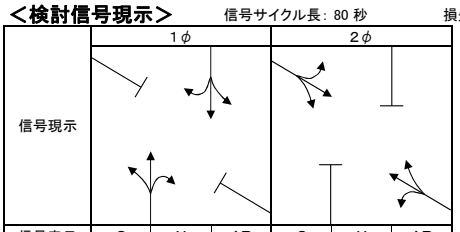
### 地点2 (仮称)黒原新町北東交差点　　平日【将来】18:00～19:00

| 流入部 | N | S | NW | SE | | |
|---|---|---|---|---|---|---|
| 車線タイプ | 左直右 | 左直右 | 左直右 | 左直右 | | |
| 車 線 数 | 1 | 1 | 1 | 1 | | |
| 飽和交通流率の基本値 $S_B$[pcu/青1時間] | 2000 | 2000 | 2000 | 2000 | | |
| 車線幅員による補正率 $\alpha_W$ | 0.95 | 0.95 | 1.00 | 0.95 | | |
| (車線幅員)[m] | 2.50 | 2.60 | 3.50 | 2.50 | | |
| 縦断勾配による補正率 $\alpha_G$ | 1.00 | 1.00 | 1.00 | 1.00 | | |
| (縦断勾配)[%] | | | | | | |
| 大型車混入による補正率 $\alpha_T$ | 1.000 | 0.997 | 1.000 | 1.000 | | |
| (大型車混入率)[%] | 0.0 | 0.4 | 0.0 | 0.0 | | |
| バス停留所の補正率 $\alpha_B$ | 1.00 | 1.00 | 1.00 | 1.00 | | |
| (バス停の停止線からの距離)[m] | – | – | – | – | | |
| (バス運行頻度)[台/時] | – | – | – | – | | |
| 左折車混入による補正率 $\alpha_{LT}$ | 0.946 | 0.964 | 0.911 | 0.919 | | |
| (左折率)[%] | 22.8 | 14.8 | 39.5 | 35.7 | | |
| (歩行者による低減率) | 0.15 | 0.15 | 0.15 | 0.15 | | |
| (有効青時間)[秒] | 37 | 37 | 33 | 33 | | |
| (歩行者用青時間)[秒] | 30 | 30 | 26 | 26 | | |
| (左折車の直進車換算係数) | 1.252 | 1.252 | 1.247 | 1.247 | | |
| 右折車混入による補正率 $\alpha_{RT}$ | 0.946 | 0.973 | 0.993 | 0.968 | | |
| (右折率)[%] | 30.9 | 32.2 | 10.7 | 26.4 | | |
| (右折車の通過確率) | 0.89 | 0.94 | 0.95 | 0.92 | | |
| (有効青時間)[秒] | 37 | 37 | 33 | 33 | | |
| (現示変り目の捌け台数増分)$K_{ER}$[台/ｻｲｸﾙ] | – | – | – | – | | |
| (交差点内滞留台数)K[台/ｻｲｸﾙ] | 2 | 2 | 2 | 2 | | |
| (右折車の直進車換算係数) | 1.184 | 1.086 | 1.064 | 1.124 | | |
| 飽和交通流率 $S_A$[台/青1時間] | 1700 | 1777 | 1809 | 1690 | | |
| 実交通量 $Q_A$[台/時] | 136 | 230 | 177 | 140 | 現示の飽和度 | 交差点飽和度 |
| 正規化交通量 $\rho$ | 0.080 | 0.129 | 0.098 | 0.083 | | |
| 必要現示率 1$\phi$ | 0.080 | 0.129 | | | 0.129 | 0.227 |
| 必要現示率 2$\phi$ | | | 0.098 | 0.083 | 0.098 | |
| 必要現示率 | | | | | | |
| 必要現示率 | | | | | | |
| 必要現示率 | | | | | | |
| 可能交通容量[台/時] | 786 | 822 | 746 | 697 | | |
| 混雑度(≒実交通量/可能交通容量) | 0.173 | 0.280 | 0.237 | 0.201 | | |
| 交通処理のチェック | O.K. | O.K. | O.K. | O.K. | | |

(右折専用車線の可能交通容量の補足計算)

| | | | | |
|---|---|---|---|---|
| 対向交通流の間隙を通過できる台数[台/時] | – | – | – | – |
| 現示変り目の捌け台数増分[台/時] | – | – | – | – |
| 交差点内滞留台数による増分[台/時] | – | – | – | – |

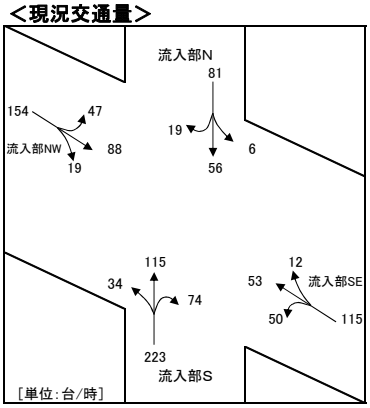
**＜検討信号現示＞**　信号サイクル長: 80 秒　損失時間: 10 秒



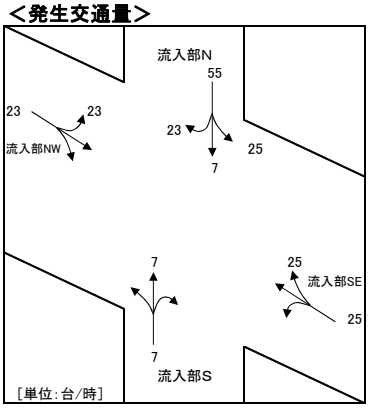

| 信号表示時間 | G | Y | AR | G | Y | AR |
|---|---|---|---|---|---|---|
| | 36 | 3 | 3 | 32 | 3 | 3 |
| 有効青時間 | 37 | | | 33 | | |
| 損失時間 | 5 | | | 5 | | |

※G:青, Y:黄, AR:全赤　　[単位:秒/サイクル]

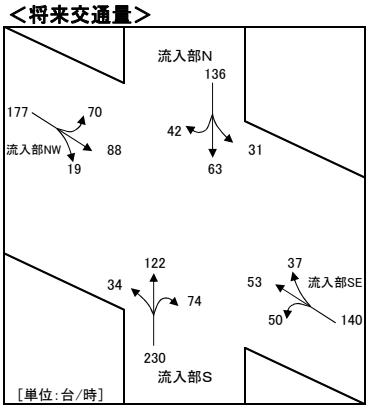
**＜現況交通量＞**




**＜発生交通量＞**




**＜将来交通量＞**



## 【交差点飽和度計算表】

### 地点2 (仮称)黒原新町北東交差点　　休日【将来】 10:00～11:00

| 流入部 | N | S | NW | SE |
|---|---|---|---|---|
| 車線タイプ | 左直右 | 左直右 | 左直右 | 左直右 |
| 車 線 数 | 1 | 1 | 1 | 1 |
| 飽和交通流率の基本値 $S_B$[pcu/青1時間] | 2000 | 2000 | 2000 | 2000 |
| 車線幅員による補正率 $\alpha_W$ | 0.95 | 0.95 | 1.00 | 0.95 |
| (車線幅員)[m] | 2.50 | 2.60 | 3.50 | 2.50 |
| 縦断勾配による補正率 $\alpha_G$ | 1.00 | 1.00 | 1.00 | 1.00 |
| (縦断勾配)[%] | | | | |
| 大型車混入による補正率 $\alpha_T$ | 0.995 | 1.000 | 0.994 | 1.000 |
| (大型車混入率)[%] | 0.7 | 0.0 | 0.8 | 0.0 |
| バス停留所の補正率 $\alpha_B$ | 1.00 | 1.00 | 1.00 | 1.00 |
| (バス停の停止線からの距離)[m] | – | – | – | – |
| (バス運行頻度)[台/時] | – | – | – | – |
| 左折車混入による補正率 $\alpha_{LT}$ | 0.939 | 0.963 | 0.907 | 0.921 |
| (左折率)[%] | 26.4 | 15.6 | 42.3 | 35.7 |
| (歩行者による低減率) | 0.15 | 0.15 | 0.15 | 0.15 |
| (有効青時間)[秒] | 31 | 31 | 29 | 29 |
| (歩行者用青時間)[秒] | 24 | 24 | 22 | 22 |
| (左折車の直進車換算係数) | 1.245 | 1.245 | 1.241 | 1.241 |
| 右折車混入による補正率 $\alpha_{RT}$ | 0.971 | 0.974 | 0.997 | 0.985 |
| (右折率)[%] | 29.1 | 36.7 | 4.9 | 23.8 |
| (右折車の通過確率) | 0.92 | 0.94 | 0.95 | 0.94 |
| (有効青時間)[秒] | 31 | 31 | 29 | 29 |
| (現示変り目の捌け台数増分)$K_{ER}$[台/ｻｲｸﾙ] | – | – | – | – |
| (交差点内滞留台数)K[台/ｻｲｸﾙ] | 2 | 2 | 2 | 2 |
| (右折車の直進車換算係数) | 1.104 | 1.072 | 1.055 | 1.066 |
| 飽和交通流率 $S_A$[台/青1時間] | 1725 | 1784 | 1800 | 1722 |
| 実交通量 $Q_A$[台/時] | 148 | 180 | 123 | 143 |
| 正規化交通量 $\rho$ | 0.086 | 0.101 | 0.068 | 0.083 |

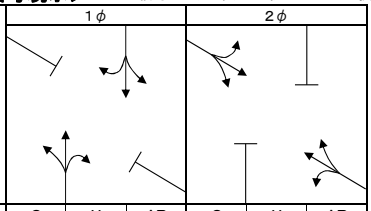
| 必要現示率 | 現示の飽和度 | 交差点飽和度 |
|---|---|---|
| 1φ | 0.101 | 0.184 |
| 2φ | 0.083 | |

| | | | | |
|---|---|---|---|---|
| 可能交通容量[台/時] | 764 | 790 | 746 | 713 |
| 混雑度(≒実交通量/可能交通容量) | 0.194 | 0.228 | 0.165 | 0.201 |
| 交通処理のチェック | O.K. | O.K. | O.K. | O.K. |

(右折専用車線の可能交通容量の補足計算)

| | | | | |
|---|---|---|---|---|
| 対向交通流の間隙を通過できる台数[台/時] | – | – | – | – |
| 現示変り目の捌け台数増分[台/時] | – | – | – | – |
| 交差点内滞留台数による増分[台/時] | – | – | – | – |

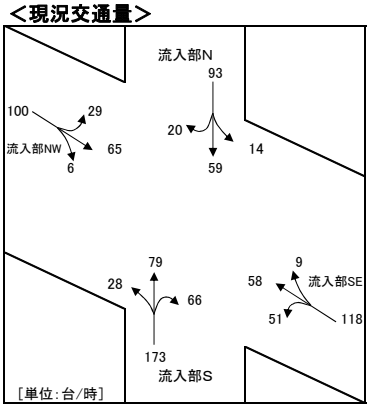
**＜検討信号現示＞**　信号サイクル長: 70 秒　損失時間: 10 秒



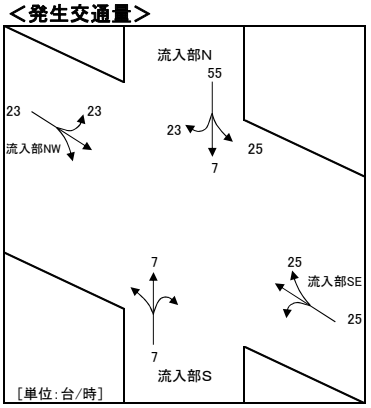

| 信号表示時間 | G | Y | AR | G | Y | AR |
|---|---|---|---|---|---|---|
| | 30 | 3 | 3 | 28 | 3 | 3 |
| 有効青時間 | 31 | | | 29 | | |
| 損失時間 | 5 | | | 5 | | |

※G:青, Y:黄, AR:全赤　　[単位:秒/サイクル]

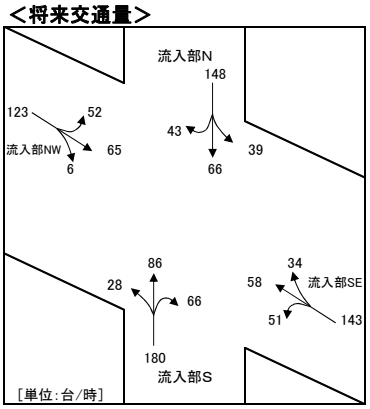
**＜現況交通量＞**




**＜発生交通量＞**



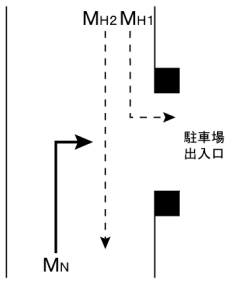

**＜将来交通量＞**

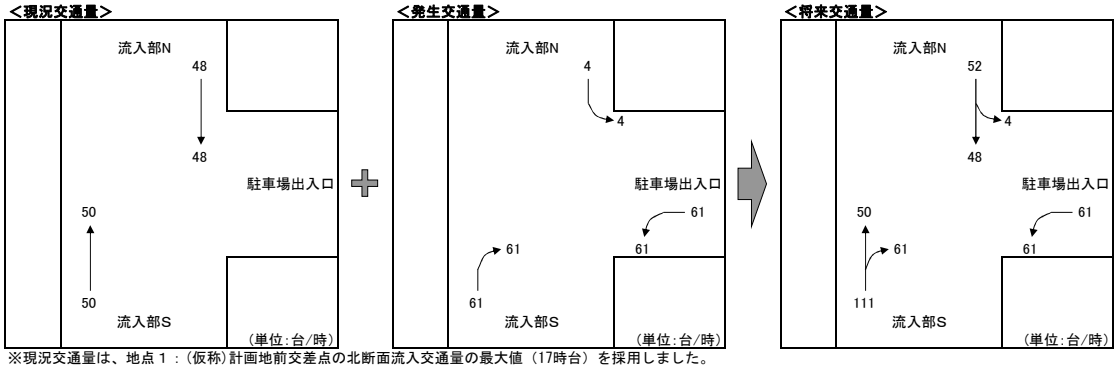


# 【駐車場出入口の交通容量計算表】

【駐車場出入口の交通容量計算表】

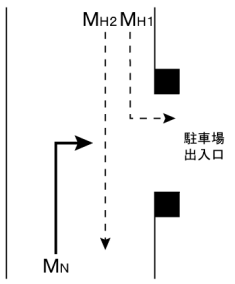
駐車場出入口　【平日】17:00～18:00

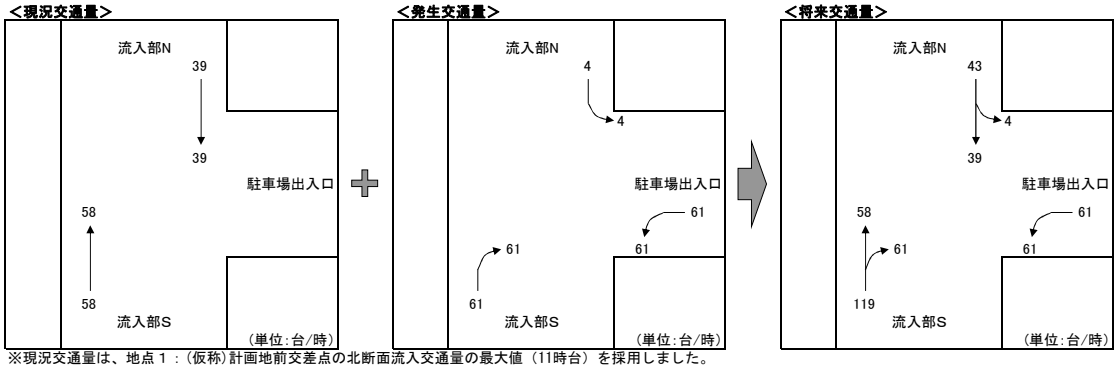
| 項　目 | | 将　来 | 備　考 |
|---|---|---|---|
| 検討流入方向 | | 主道路<br>流入部S<br>右折 |  |
| 方面別交通流 | 主道路からの左折　$M_{H1}$［台/h］ | 4 | |
| | 主道路直進　$M_{H2}$［台/h］ | 48 | |
| 主道路交通流 | $M_H$［台/h］ | 50 | $M_H=0.5M_{H1}+M_{H2}$ |
| 臨界間隔 | $t_g$［秒］ | 5.0 | 付表１参照 |
| 基本交通容量 | max. $M_{NO}$［pcu/h］ | 1150 | 付図１参照 |
| P値 | | － | |
| 許容交通容量 | max. $M_N$［pcu/h］ | 1150 | max. $M_N$＝max. $M_{NO}$ |
| 実交通量 | $M_N$［pcu/h］ | 61 | 乗用車換算係数：小型車1.0，大型車1.5 |
| | 小型車［台/h］ | 61 | |
| | 大型車［台/h］ | 0 | |
| 余裕交通容量 | max. $M_N-M_N$［pcu/h］ | 1089 | |
| 評　価 | | 遅れなし | 付表２参照 |




※現況交通量は、地点１：(仮称)計画地前交差点の北断面流入交通量の最大値（17時台）を採用しました。

駐車場出入口　【休日】11:00～12:00

| 項　目 | | 将　来 | 備　考 |
|---|---|---|---|
| 検討流入方向 | | 主道路<br>流入部S<br>右折 |  |
| 方面別交通流 | 主道路からの左折　$M_{H1}$［台/h］ | 4 | |
| | 主道路直進　$M_{H2}$［台/h］ | 39 | |
| 主道路交通流 | $M_H$［台/h］ | 41 | $M_H=0.5M_{H1}+M_{H2}$ |
| 臨界間隔 | $t_g$［秒］ | 5.0 | 付表１参照 |
| 基本交通容量 | max. $M_{NO}$［pcu/h］ | 1160 | 付図１参照 |
| P値 | | － | |
| 許容交通容量 | max. $M_N$［pcu/h］ | 1160 | max. $M_N$＝max. $M_{NO}$ |
| 実交通量 | $M_N$［pcu/h］ | 61 | 乗用車換算係数：小型車1.0，大型車1.5 |
| | 小型車［台/h］ | 61 | |
| | 大型車［台/h］ | 0 | |
| 余裕交通容量 | max. $M_N-M_N$［pcu/h］ | 1099 | |
| 評　価 | | 遅れなし | 付表２参照 |




※現況交通量は、地点１：(仮称)計画地前交差点の北断面流入交通量の最大値（11時台）を採用しました。

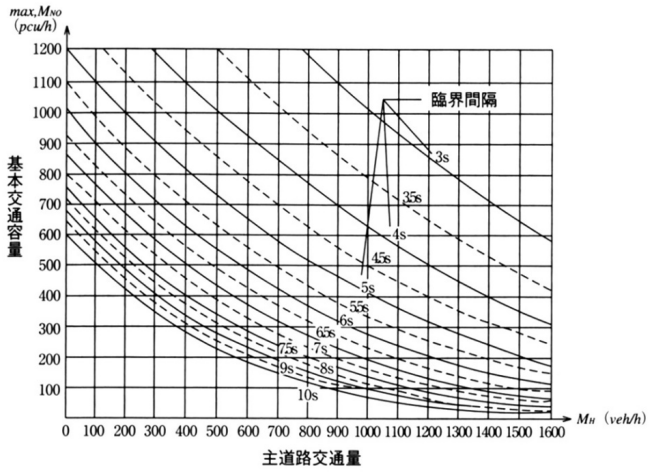
## 付表１　臨界間隔ｔｇ（秒）

| 車両の挙動 | 速度制限 50km/h | | 速度制限なし | |
|---|---|---|---|---|
| | 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 | | | | |
| 譲れ | 5.0 | 5.0 | 5.0 | 5.0 |
| 一時停止 | 6.0 | 6.0 | 6.0 | 6.0 |
| 合流車線 | (3.0) | 3.0 | (4.0) | 3.0 |
| 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 | | | | |
| 譲れ | 6.0 | 6.5 | 7.0 | 8.0 |
| 一時停止 | 7.0 | 7.5 | 8.0 | 9.0 |
| 主道路へ右折 | | | | |
| 譲れ | 6.5 | 7.0 | 8.0 | 9.0 |
| 一時停止 | 7.5 | 8.0 | 9.0 | 10.0 |

※臨界間隔：従道路交通の運転者が主道路を横断、右左折するのに必要な最小間隔

## 付表２　遅れの程度を表す指標

| | max.$M_N$－実交通量$M_N$〔pcu/時〕 | |
|---|---|---|
| | 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 | ＞600 |




付図１　基本交通容量