

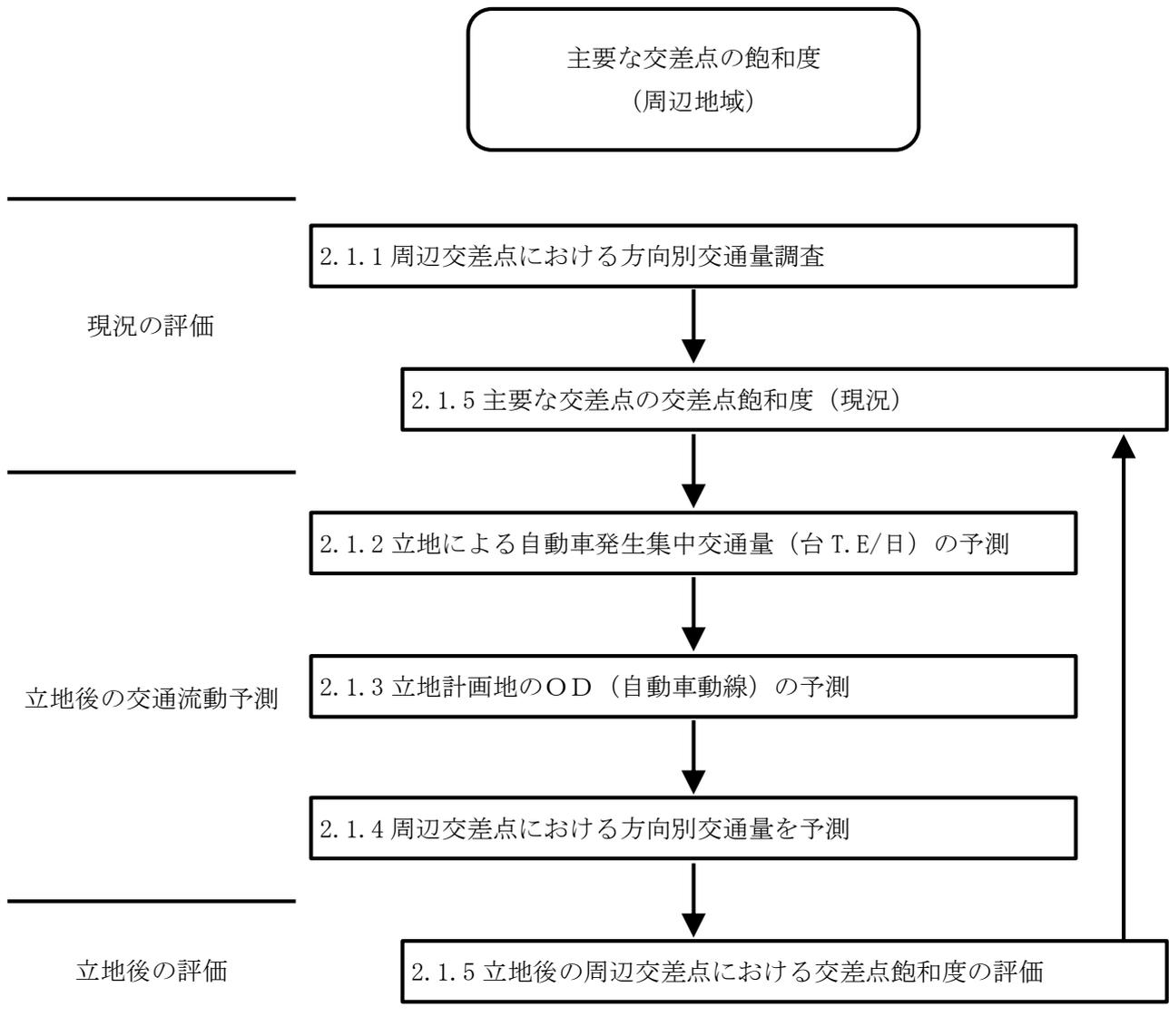
## 交通渋滞による損失

次ページの評価フローに従い、評価を行う。

評価の対象とする交差点は、大規模集客施設を利用する交通量が最大となる直近の信号交差点とし、大規模集客施設の立地により影響が大きい信号交差点における交差点需要率により評価を行う。評価対象箇所は、大規模集客施設周辺の既存の信号交差点4か所（地点1～4）と新規に信号設置が予測される2か所（地点5、6）とする。



■評価フロー

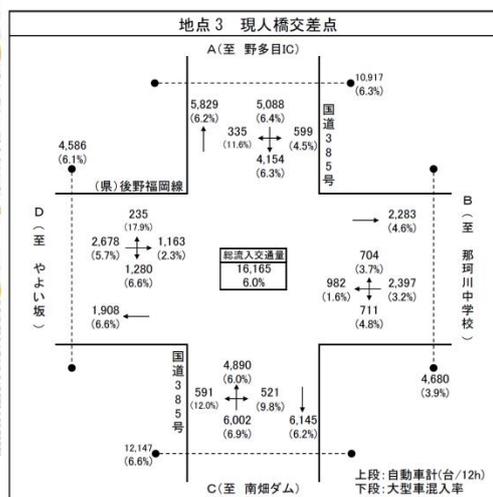
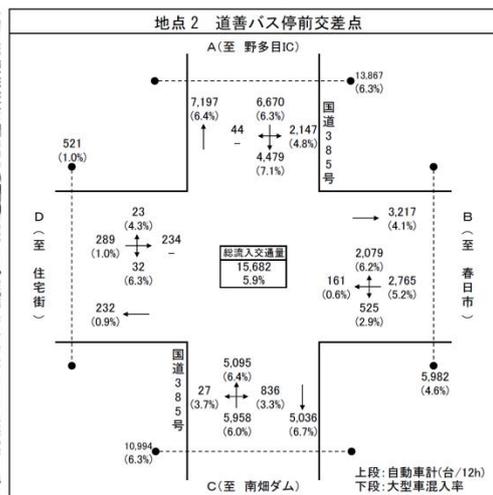
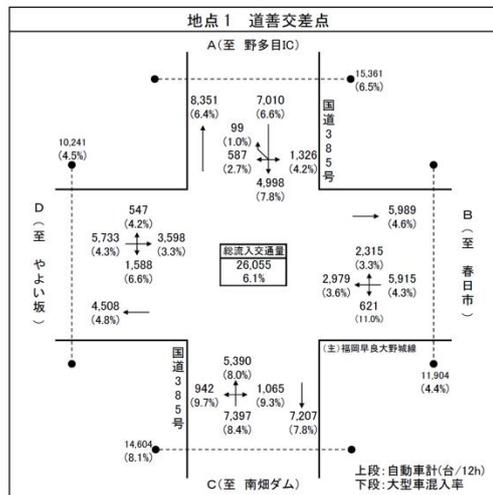
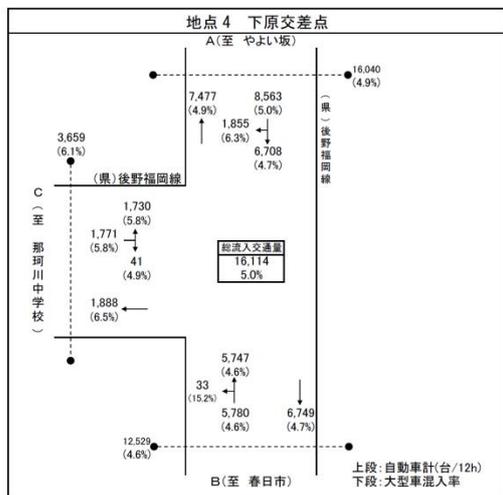


# 1. 周辺交差点における方向別交通量調査

## (1) 交通量調査結果

1) 平日：6月11日 火曜日

### ■ 12時間方向別交通量 (7:00~19:00)



■ 午前ピーク時方向別交通量 (交差点ごとのピーク時間)

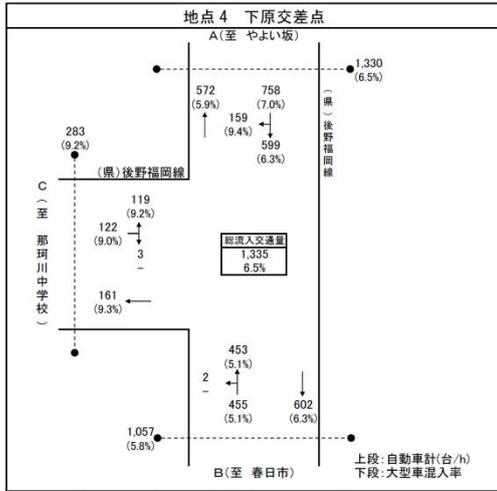


図 自動車類交通量図【午前ピーク(10:00~11:00)】

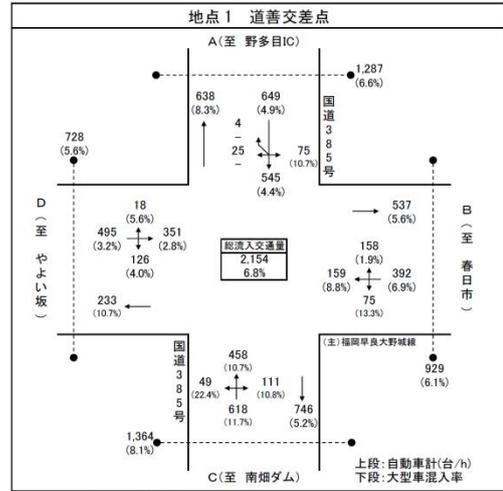


図 自動車類交通量図【午前ピーク(7:30~8:30)】

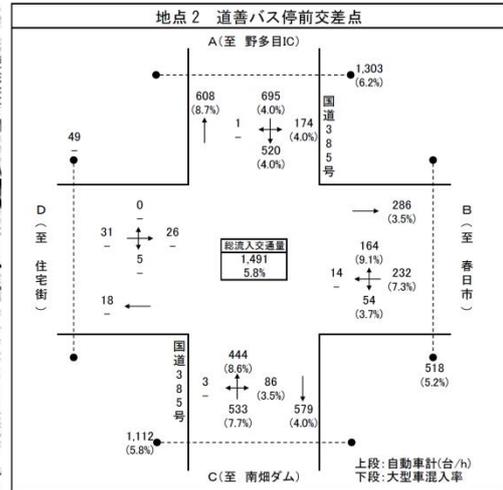


図 自動車類交通量図【午前ピーク(7:50~8:50)】

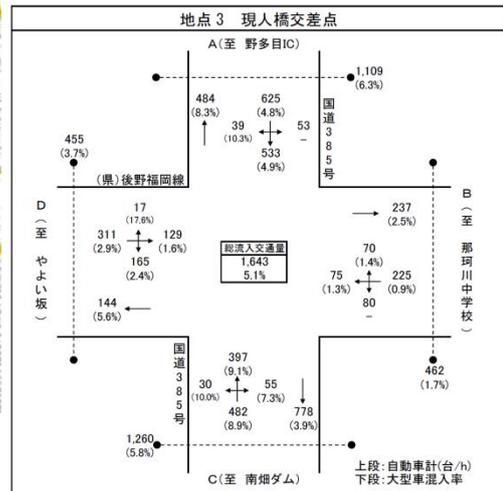


図 自動車類交通量図【午前ピーク(7:30~8:30)】

■ 午後ピーク時方向別交通量 (交差点ごとのピーク時間)

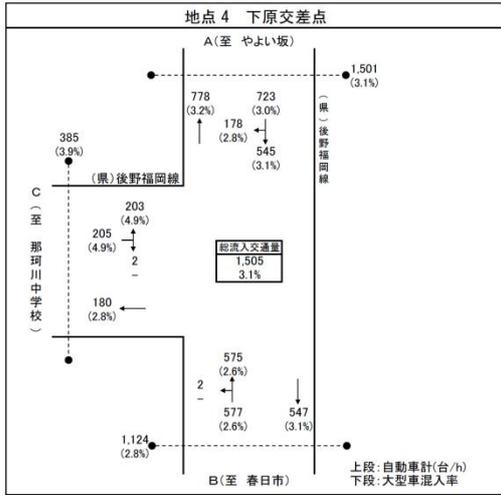


図 自動車類交通量図【午後ピーク(16:50~17:50)】

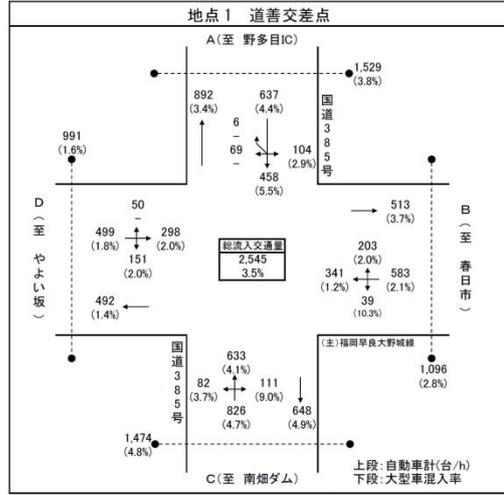


図 自動車類交通量図【午後ピーク(17:10~18:10)】

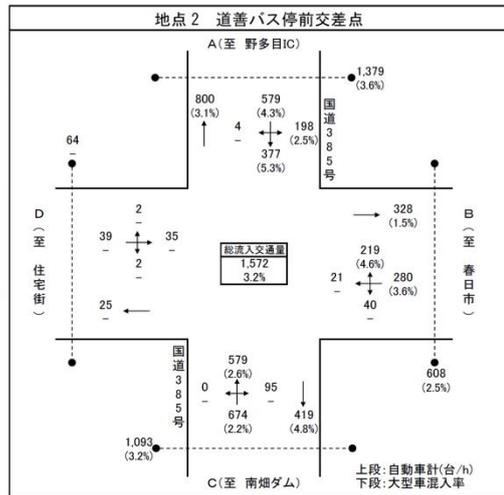


図 自動車類交通量図【午後ピーク(17:10~18:10)】

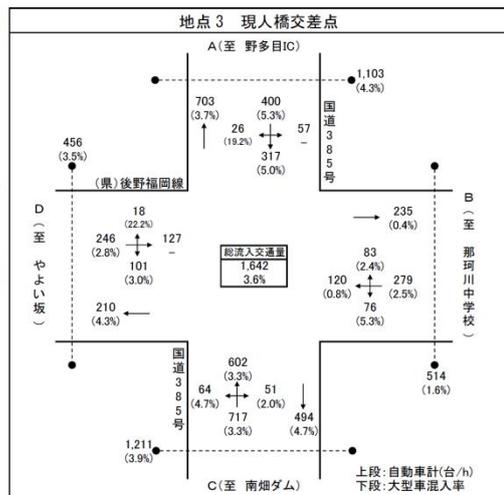
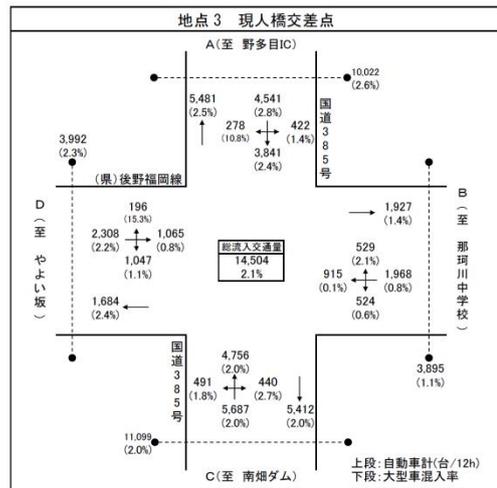
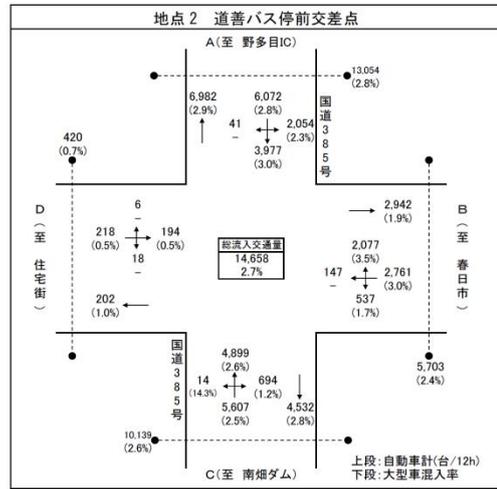
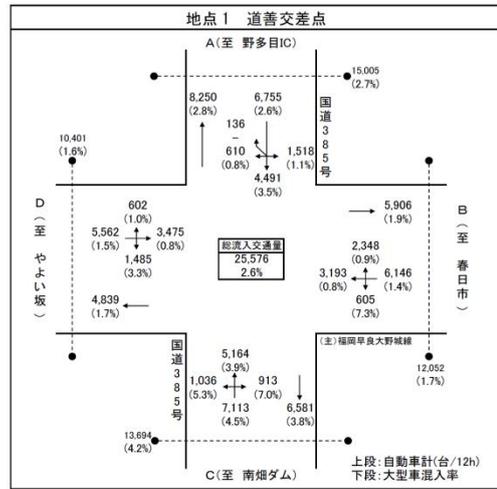
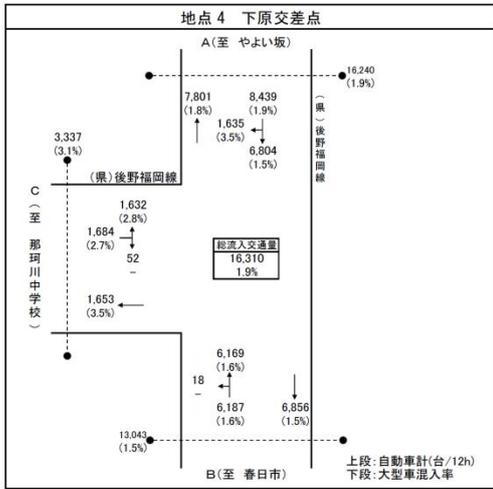


図 自動車類交通量図【午後ピーク(16:50~17:50)】

2) 休日：6月16日 日曜日

■12時間方向別交通量 (7:00~19:00)



■ 午前ピーク時方向別交通量 (交差点ごとのピーク時間)

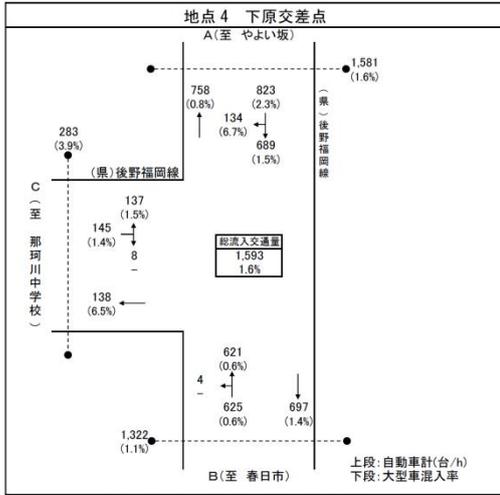
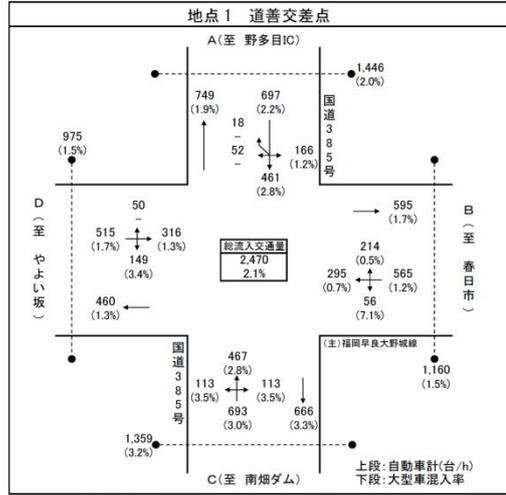


図 自動車類交通量図【午前ピーク(11:00~12:00)】



自動車類交通量図【午前ピーク(11:00~12:00)】

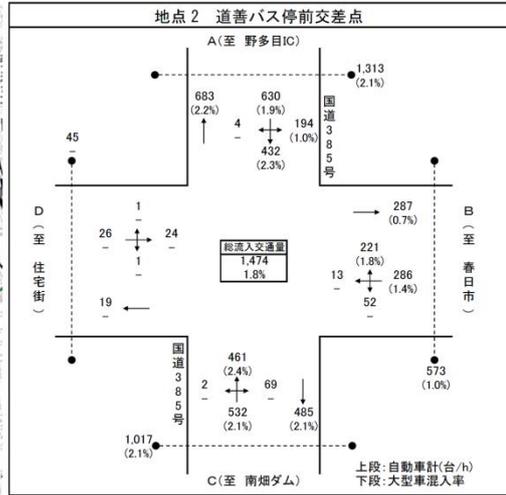


図 自動車類交通量図【午前ピーク(11:00~12:00)】

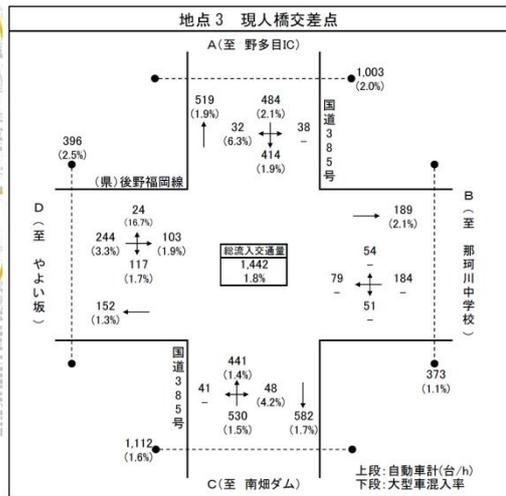


図 自動車類交通量図【午前ピーク(11:00~12:00)】

■ 午後ピーク時方向別交通量 (交差点ごとのピーク時間)

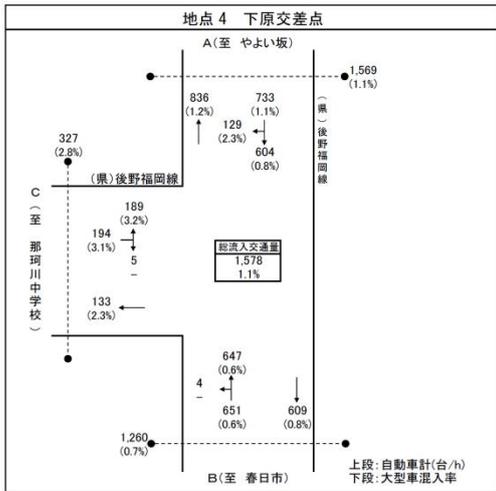


図 自動車類交通量図【午後ピーク(16:10~17:10)】

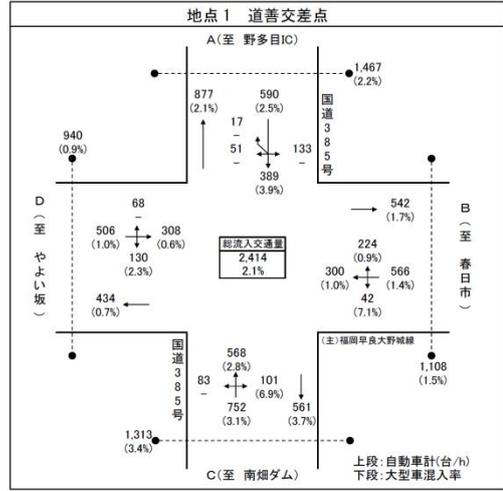


図 自動車類交通量図【午後ピーク(17:00~18:00)】

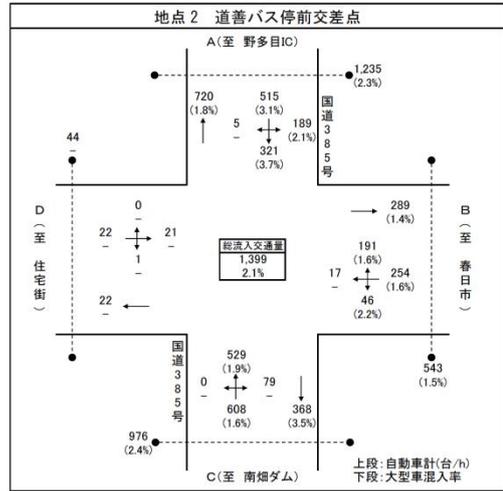


図 自動車類交通量図【午後ピーク(16:20~17:20)】

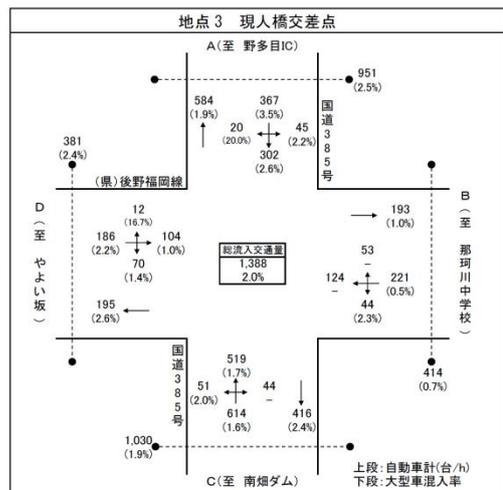


図 自動車類交通量図【午後ピーク(16:20~17:20)】

## 2.立地による自動車発生集中交通量（台 T.E/日）の予測

### (1) 立地による自動車発生集中交通量（台 T.E/日）の算定

店舗面積を 10,000 m<sup>2</sup>以下であると仮定して、大規模開発地区関連交通計画マニュアルに基づいて発生集中交通量の算定を行った。以下に算定根拠を示す。

#### ■大規模開発地区関連交通計画マニュアルによる発生集中交通量の算定根拠

		店舗関連	住宅関連	計	単位
施設諸元	延床面積	10,000	-		m <sup>2</sup>
	駅からの距離	1,600	-		m
	地域区分	地方都市	-		
	計画人口	-	730		人
	計画戸数	-	313		戸
	那珂川市人口	50,004	50,004		人 (H27国勢調査夜間人口総数)
平日	原単位（商業施設）	10,600	-		人T.E/ha・日
	原単位（住宅）	-	7		人T.E/戸・日
	割引率α1	1.00	-		延床面積による割引率
	割引率α2	0.95	-		鉄道駅からの距離による割引率
	発生集中量(人)	10,070	2,191		人/日T.E
	内々低減率(事務所・商業)	-	-		%
	修正発生集中量(人)	10,070	-		人/日T.E
	自動車分担率	80	80		%
	平均乗車人数	1.5	1.5		人/台
	発生集中交通量(台)	5,371	1,169	<b>6,539</b>	台/日T.E
休日	原単位（商業施設）	16,100	-		人T.E/ha・日
	原単位（住宅）	-	7		人T.E/戸・日
	割引率α1	1.00	-		延床面積による割引率
	割引率α2	-	-		鉄道駅からの距離による割引率
	発生集中量(人)	16,100	2,191		人/日T.E
	内々低減率(事務所・商業)	-	-		%
	修正発生集中量(人)	16,100	-		人/日T.E
	自動車分担率	80	80		%
	平均乗車人数	2.0	2.0		人/台
	発生集中交通量(台)	6,440	876	<b>7,316</b>	台/日T.E

#### ■ 算定式（店舗関連）

発生集中量（人）＝原単位【商業施設】（人T.E/ha・日）×割引率α1【延床】×割引率α2【鉄道】

発生集中交通量（台）＝発生集中量（人）×自動車分担量（%）÷100÷平均乗車人数（人/台）

#### ■ 算定式（住宅関連）

発生集中量（人）＝原単位【住宅】（人T.E/戸・日）×計画戸数（戸）

発生集中交通量（台）＝発生集中量（人）×自動車分担量（%）÷100÷平均乗車人数（人/台）

#### ■ 計画地の計画人口

道善・恵子地区(仮称)

	計画戸数 (戸)	戸当たり人員 (人/戸)	計画人口 (人)
戸建て※1	114	2.83	320
集合住宅※2	99	3.10	310
シニアマンション	100	1.00	100
計	<b>313</b>		730

※1: 戸建て敷地18,765m<sup>2</sup>÷165m<sup>2</sup>=113.73戸

※2: 2街区の3割が集合住宅利用と想定23,683m<sup>2</sup>×30%÷72m<sup>2</sup>/戸=98.7戸

※3: 西鉄シニアマンション1棟戸数事例から想定

■商業施設（平日および休日）の発生集中原単位

「大規模開発地区関連交通計画マニュアル改訂版(H26.6)」

[平日の発生集中原単位]

平日の商業施設の発生集中原単位は、次式により設定する。

- ① 三大都市圏中心部（別表3参照）  
20,600（単位：人T.E/ha・日）
- ② 三大都市圏郊外部および地方中枢都市（別表3参照）  
 $11,600 \times \alpha_1 \times \alpha_2$ （単位：人T.E/ha・日）  
ただし、 $\alpha_1$  : 延床面積による割引率（図Ⅲ-5により算定）  
 $\alpha_2$  : 鉄道駅からの距離による割引率（図Ⅲ-6により算定）
- ③ 三大都市圏周辺部および地方都市（別表3参照）  
 $10,600 \times \alpha_1 \times \alpha_2$ （単位：人T.E/ha・日）  
ただし、 $\alpha_1$  : 延床面積による割引率（図Ⅲ-7により算定）  
 $\alpha_2$  : 鉄道駅からの距離による割引率（図Ⅲ-8により算定）

[休日の発生集中原単位]

休日の商業施設の発生集中原単位は、次式により設定する。

- ① 三大都市圏中心部（別表3参照）  
21,800（単位：人T.E/ha・日）
- ② 三大都市圏郊外部および地方中枢都市（別表3参照）  
 $18,600 \times \alpha_1$ （単位：人T.E/ha・日）  
ただし、 $\alpha_1$  : 延床面積による割引率（図Ⅲ-9により算定）
- ③ 三大都市圏周辺部および地方都市（別表3参照）  
 $16,100 \times \alpha_1$ （単位：人T.E/ha・日）  
ただし、 $\alpha_1$  : 延床面積による割引率（図Ⅲ-10により算定）

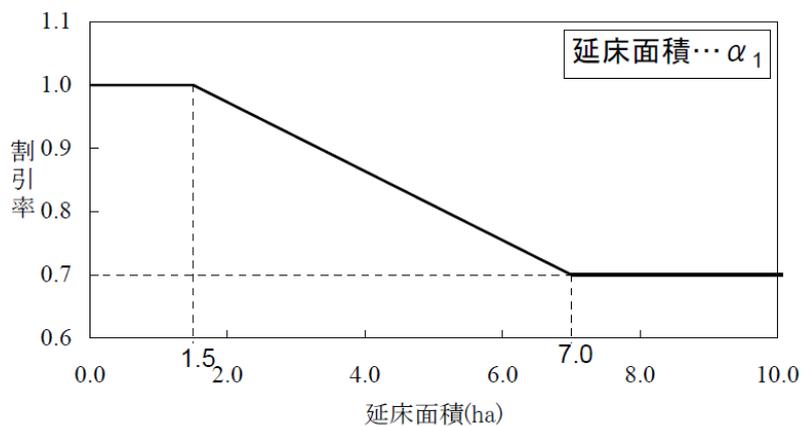
別表3：施設立地都市区分（商業施設）

三大都市圏中心部	<p>* 市区町村単位の昼間人口密度〔(夜間人口+従業員人口-就業人口)÷(市区町村面積)〕が2万人/km<sup>2</sup>を超える地域。具体的には以下の市区町村。</p> <p>東京都市圏： 東京都千代田区・中央区・港区・新宿区・文京区・台東区・品川区・渋谷区・豊島区、横浜市西区</p> <p>京阪神都市圏： 大阪市福島区・西区・天王寺区・浪速区・東成区・北区・中央区、京都市中京区・下京区</p> <p>中京都市圏： 名古屋市中区</p>
三大都市圏郊外部および地方中枢都市	<p>三大都市圏： 上記中心部を除き、市区町村単位の昼間人口密度が3,000人/km<sup>2</sup>を超える地域</p> <p>地方中枢都市： 札幌市、仙台市、広島市、北九州市、福岡市</p>
三大都市圏周辺部および地方都市	上記以外の都市

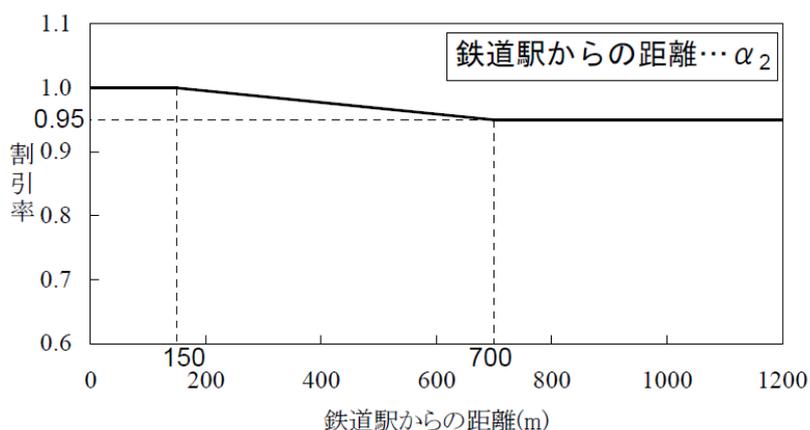
■商業施設の割引率

「大規模開発地区関連交通計画マニュアル改訂版(H26.6)」

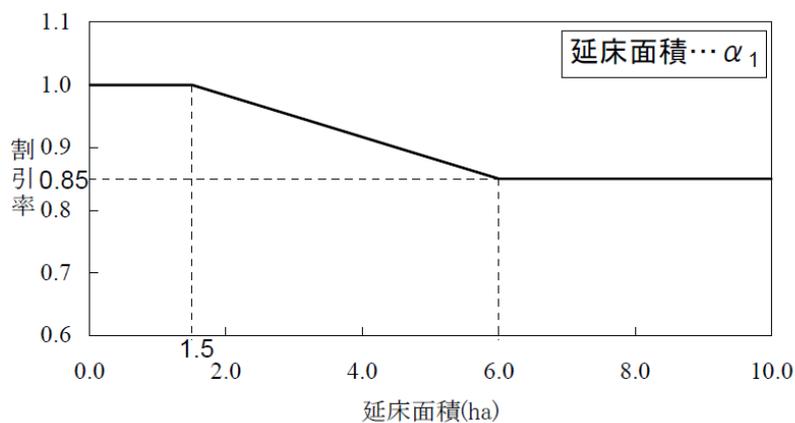
②三大都市圏周辺部および地方都市（平日）



図Ⅲ-7 延床面積による割引率  
(商業施設—三大都市圏周辺部および地方都市／平日)



図Ⅲ-8 鉄道駅からの距離による割引率  
(商業施設—三大都市圏周辺部および地方都市／平日)



図Ⅲ-10 延床面積による割引率  
(商業施設—三大都市圏周辺部および地方都市／休日)

■台換算係数(平日)

「大規模開発地区関連交通計画マニュアル改訂版(H26.6)」

自動車発生集中交通量(台 T.E/日)は、用途毎の自動車利用の発生集中交通量(人 T.E/日)を用途別の台換算係数で除して算出する。各用途別の台換算係数は以下のとおり設定する。

- ① 事務所 …………… 1.3 人/台
- ② 商業施設(平日) …………… 1.5 人/台 (休日: 2.0 人/台)
- ③ 住宅(平日) …………… 1.4 人/台
- ④ 商業施設(休日)、住宅(休日)、その他用途の施設  
…………… 類似する開発事例を参考にして設定する。

■自動車分担率

「大規模小売店舗を設置する者が配慮すべき事項に関する指針(H19.2)」

C:自動車分担率	商業地区	その他地区
	人口100万人以上	7.5 + 0.045L (L < 500) 30 (L ≥ 500)
人口40万人以上 100万人未満	12.5 + 0.055L (L < 500) 40 (L ≥ 500)	65
人口10万人以上 40万人未満	37.5 + 0.075L (L < 300) 60 (L ≥ 300)	70
人口10万人未満	40 + 0.1L (L < 300) 70 (L ≥ 300)	80

(単位: %)

注1) L は駅からの距離 ( m )

注2) ここでいう「駅」は当該店舗への来客が鉄道を主要な公共交通手段として利用すると見込まれる場合における鉄道駅を指すが、地域の実情により、鉄道利用者が少なくバス等を主要な公共交通手段として利用すると見込まれる場合には、法運用主体と協議し、バスターミナル等バス路線が相当数集中する地点を「駅」として、上記の分担率を適用することができる。

■住宅の発生原単位

「大規模開発地区関連交通計画マニュアル改訂版(H26.6)」

住宅の発生集中原単位は、平日休日ともに以下の値を用いる。

700 (単位: 人 TE/ha・日)

ただし、開発計画において戸数が明らかとなっており、将来にわたって戸数が変更される可能性がない場合は、戸数をベースとした下記の値を用いてもよい。

7.0 (単位: 人 TE/戸・日)

発生集中交通量が多い小売店舗などが住宅に併設する場合には、住宅部分とその他用途の施設に分けて、それぞれの延床面積に用途別の発生集中原単位を乗じた値の和を施設全体の発生集中交通量とする。小売店舗などの施設の発生集中原単位は、類似施設の事例等をもとに設定する。

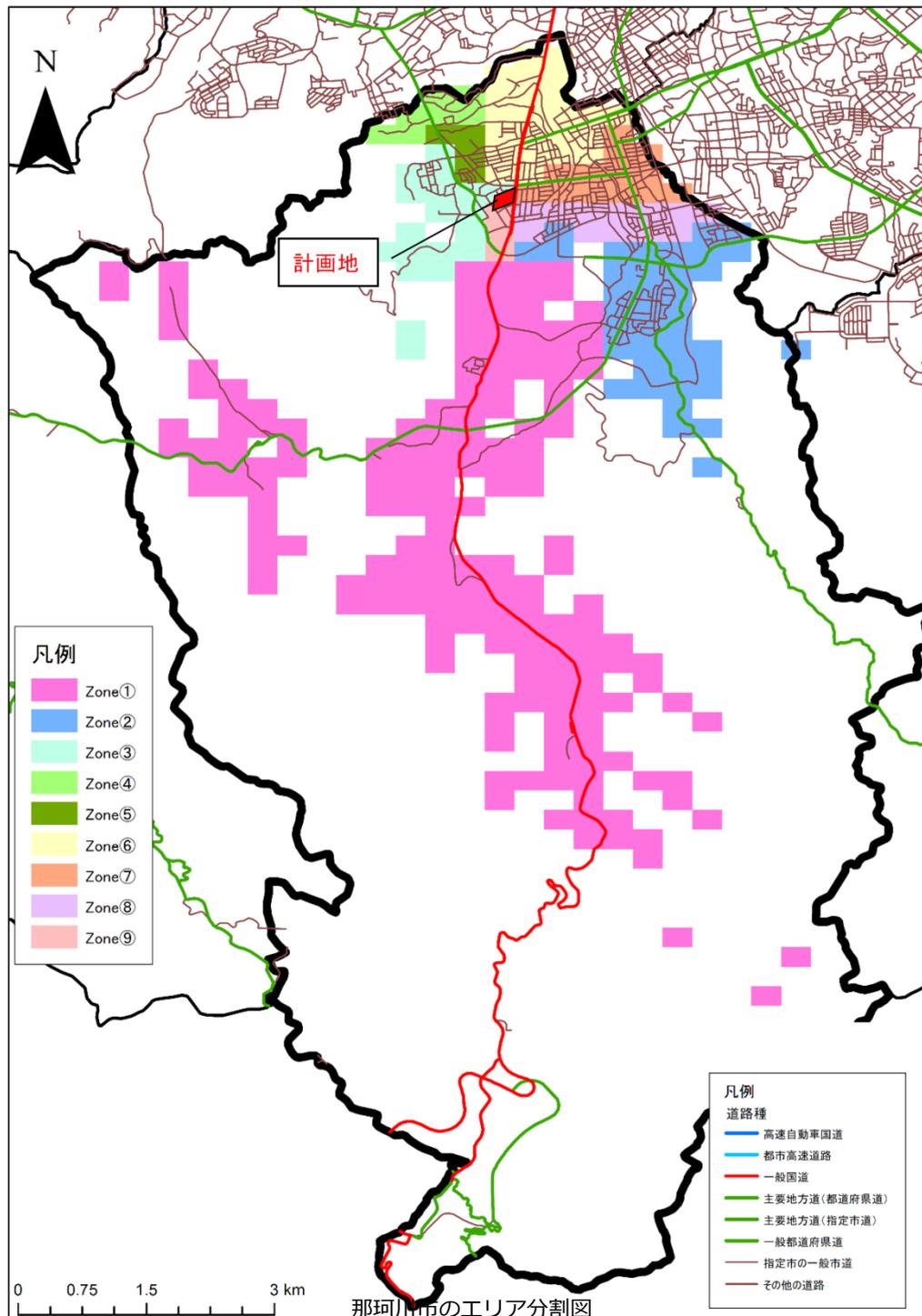
### 3.立地計画地のOD（自動車動線）の予測

#### (1) エリア別ピーク時方向別交通量の算定

##### 1) エリア分割について

那珂川市内から計画地へのアクセスに際して、対象 4 交差点を通過するかどうか、また、どのように通過するかを考慮して以下のような9エリアに分割を行った。

※居住エリアを着色



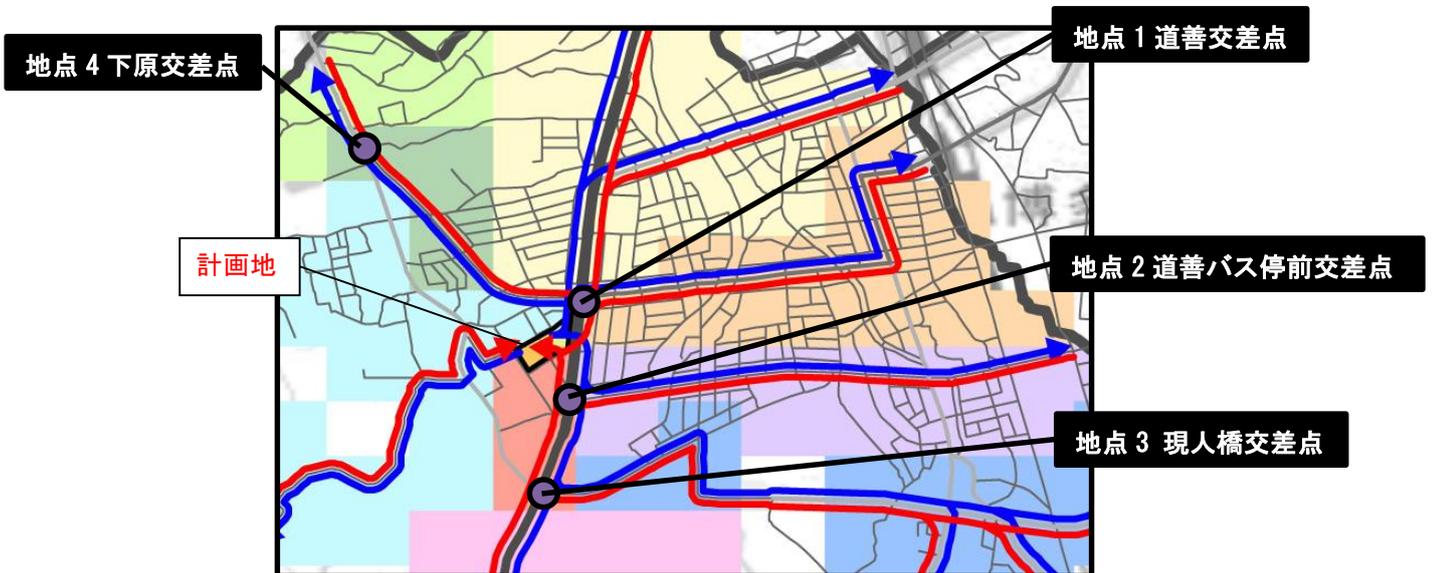
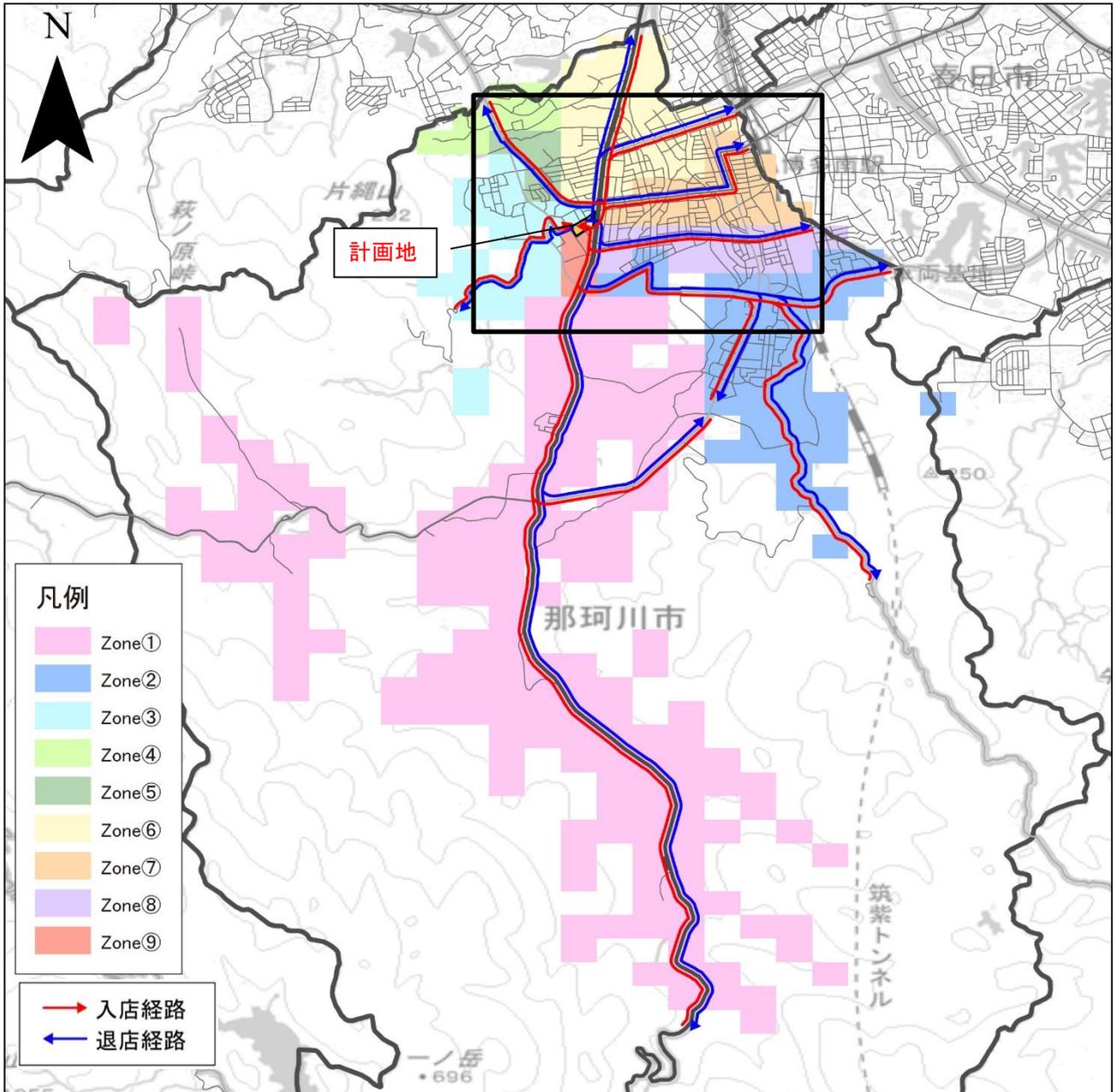
2) エリア別開発関連発生集中交通量（上乗せ交通量）

那珂川市内から計画地への入庫、出庫に際して、対象の4交差点では以下のような交通量の増加が見込まれる。

平日	発生集中量 (単位：台/日)	6,539	ピーク率(午後)	10%	ピーク時交差点別流入量(入庫) (単位：T.E./時)				エリア別 集中量(出庫)	ピーク時交差点別流入量(出庫) (単位：T.E./時)			
	エリア名	人口比	エリア別 発生集中量	エリア別 発生量(入庫)	①道善交差点	②道善バス停前交差点	③現人橋交差点	④下原交差点		①道善交差点	②道善バス停前交差点	③現人橋交差点	④下原交差点
Zone①	13.51%	883	441	-	直進(南→北)	直進(南→北)	-	441	-	直進(北→南)	直進(北→南)	-	
					44	44				44	44		
Zone②	20.61%	1,348	674	-	直進(南→北)	右折(東→北)	-	674	-	直進(北→南)	左折(北→東)	-	
					67	67				67	67		
Zone③	6.37%	416	208	-	-	-	-	208	-	-	-	-	
Zone④	5.74%	375	187	-	右折(西→南)	-	-	直進(北→南)	187	左折(南→西)	-	-	直進(南→北)
					19	-	19	19		19	19		
Zone⑤	3.49%	228	114	-	右折(西→南)	-	-	-	114	左折(南→西)	-	-	-
					11	-	11	11					
Zone⑥	23.00%	1,504	752	-	直進(北→南)	-	-	-	752	直進(南→北)	-	-	-
					75	-	75	75					
Zone⑦	15.88%	1,038	519	-	左折(東→南)	-	-	-	519	右折(南→東)	-	-	-
					52	-	52	52					
Zone⑧	9.93%	649	324	-	-	右折(東→北)	-	-	324	-	左折(北→東)	-	-
					-	32	-	32					
Zone⑨	1.48%	96	48	-	-	-	-	48	-	-	-	-	

休日	発生集中量 (単位：台/日)	7,316	ピーク率(午後)	10%	ピーク時交差点別流入量(入庫) (単位：T.E./時)				エリア別 集中量(出庫)	ピーク時交差点別流入量(出庫) (単位：T.E./時)			
	エリア名	人口比	エリア別 発生集中量	エリア別 発生量(入庫)	①道善交差点	②道善バス停前交差点	③現人橋交差点	④下原交差点		①道善交差点	②道善バス停前交差点	③現人橋交差点	④下原交差点
Zone①	13.51%	988	494	-	直進(南→北)	直進(南→北)	-	494	-	直進(北→南)	直進(北→南)	-	
					49	49				49	49		
Zone②	20.61%	1,508	754	-	直進(南→北)	右折(東→北)	-	754	-	直進(北→南)	左折(北→東)	-	
					75	75				75	75		
Zone③	6.37%	466	233	-	-	-	-	233	-	-	-	-	
Zone④	5.74%	420	210	-	右折(西→南)	-	-	直進(北→南)	210	左折(南→西)	-	-	直進(南→北)
					21	-	21	21		21	21		
Zone⑤	3.49%	256	128	-	右折(西→南)	-	-	-	128	左折(南→西)	-	-	-
					13	-	13	13					
Zone⑥	23.00%	1,683	841	-	直進(北→南)	-	-	-	841	直進(南→北)	-	-	-
					84	-	84	84					
Zone⑦	15.88%	1,161	580	-	左折(東→南)	-	-	-	580	右折(南→東)	-	-	-
					58	-	58	58					
Zone⑧	9.93%	726	363	-	-	右折(東→北)	-	-	363	-	左折(北→東)	-	-
					-	36	-	36					
Zone⑨	1.48%	108	54	-	-	-	-	54	-	-	-	-	

※エリア別発生集中量を2分割できない場合は1台切り捨て



#### 4.周辺交差点における方向別交通量の予測

##### (1) 周辺交差点における方向別交通量（ピーク時）の算定

###### 1) 解析対象時間帯

4 交差点において、1 時間の需要交通量が最も多い時間帯を解析対象とする。

●平日

17:10～18:10（地点 1 道善交差点の需要交通量が最大）

●休日

15:00～16:00（地点 1 道善交差点の需要交通量が最大）

## 2) ピーク時方向別交通量

●平日

地点	方向別交通量 (現況)	方向別交通量 (立地後)
地点1 道善交差点	<p>交通量図</p> <p>① 至 野多目IC 69 (0.00) 104 (5.00) 459 (5.00) ② 至 春日市 347 (1.00) 207 (2.00) ③ 至 南畑ダム 630 (4.00) 110 (9.00) 82 (4.00) 39 (10.00) ④ 至 やよい坂 48 (0.00) 296 (2.00) 149 (2.00)</p> <p>上段：方向別合計交通量[台/時] 下段：(大型車混入率) [%]</p>	<p>交通量図</p> <p>① 至 野多目IC 69 (0.00) 104 (5.00) 534 (5.00) ② 至 春日市 347 (1.00) 207 (2.00) ③ 至 南畑ダム 705 (4.00) 113 (4.00) 162 (9.00) ④ 至 やよい坂 48 (0.00) 296 (2.00) 178 (2.00)</p> <p>上段：方向別合計交通量[台/時] 下段：(大型車混入率) [%]</p>
地点2 道善バス停前交差点	<p>交通量図</p> <p>① 至 野多目IC 4 (0.00) 197 (3.00) 375 (5.00) ② 至 春日市 225 (4.00) 41 (0.00) ③ 至 南畑ダム 590 (3.00) 95 (0.00) ④ 至 住宅街 2 (0.00) 33 (0.00) 2 (0.00)</p> <p>上段：方向別合計交通量[台/時] 下段：(大型車混入率) [%]</p>	<p>交通量図</p> <p>① 至 野多目IC 4 (0.00) 229 (3.00) 487 (5.00) ② 至 春日市 225 (4.00) 41 (0.00) ③ 至 南畑ダム 691 (3.00) 95 (0.00) ④ 至 住宅街 2 (0.00) 33 (0.00) 2 (0.00)</p> <p>上段：方向別合計交通量[台/時] 下段：(大型車混入率) [%]</p>
地点3 現人橋交差点	<p>交通量図</p> <p>① 至 野多目IC 27 (22.00) 58 (0.00) 332 (4.00) ② 至 那珂川中学校 114 (1.00) 62 (3.00) ③ 至 南畑ダム 576 (2.00) 49 (4.00) 61 (3.00) 62 (3.00) ④ 至 やよい坂 17 (17.00) 121 (0.00) 110 (3.00)</p> <p>上段：方向別合計交通量[台/時] 下段：(大型車混入率) [%]</p>	<p>交通量図</p> <p>① 至 野多目IC 27 (22.00) 125 (0.00) 375 (4.00) ② 至 那珂川中学校 114 (1.00) 136 (0.00) ③ 至 南畑ダム 621 (2.00) 49 (4.00) 61 (3.00) 62 (3.00) ④ 至 やよい坂 17 (17.00) 121 (0.00) 110 (3.00)</p> <p>上段：方向別合計交通量[台/時] 下段：(大型車混入率) [%]</p>
地点4 下原交差点	<p>交通量図</p> <p>① 至 やよい坂 168 (2.00) 559 (2.00) ② 至 春日市 597 (2.00) 2 (0.00) ③ 至 那珂川中学校 189 (5.00) 5 (0.00)</p> <p>上段：方向別合計交通量[台/時] 下段：(大型車混入率) [%]</p>	<p>交通量図</p> <p>① 至 やよい坂 168 (2.00) 578 (2.00) ② 至 春日市 616 (2.00) 2 (0.00) ③ 至 那珂川中学校 189 (5.00) 5 (0.00)</p> <p>上段：方向別合計交通量[台/時] 下段：(大型車混入率) [%]</p>

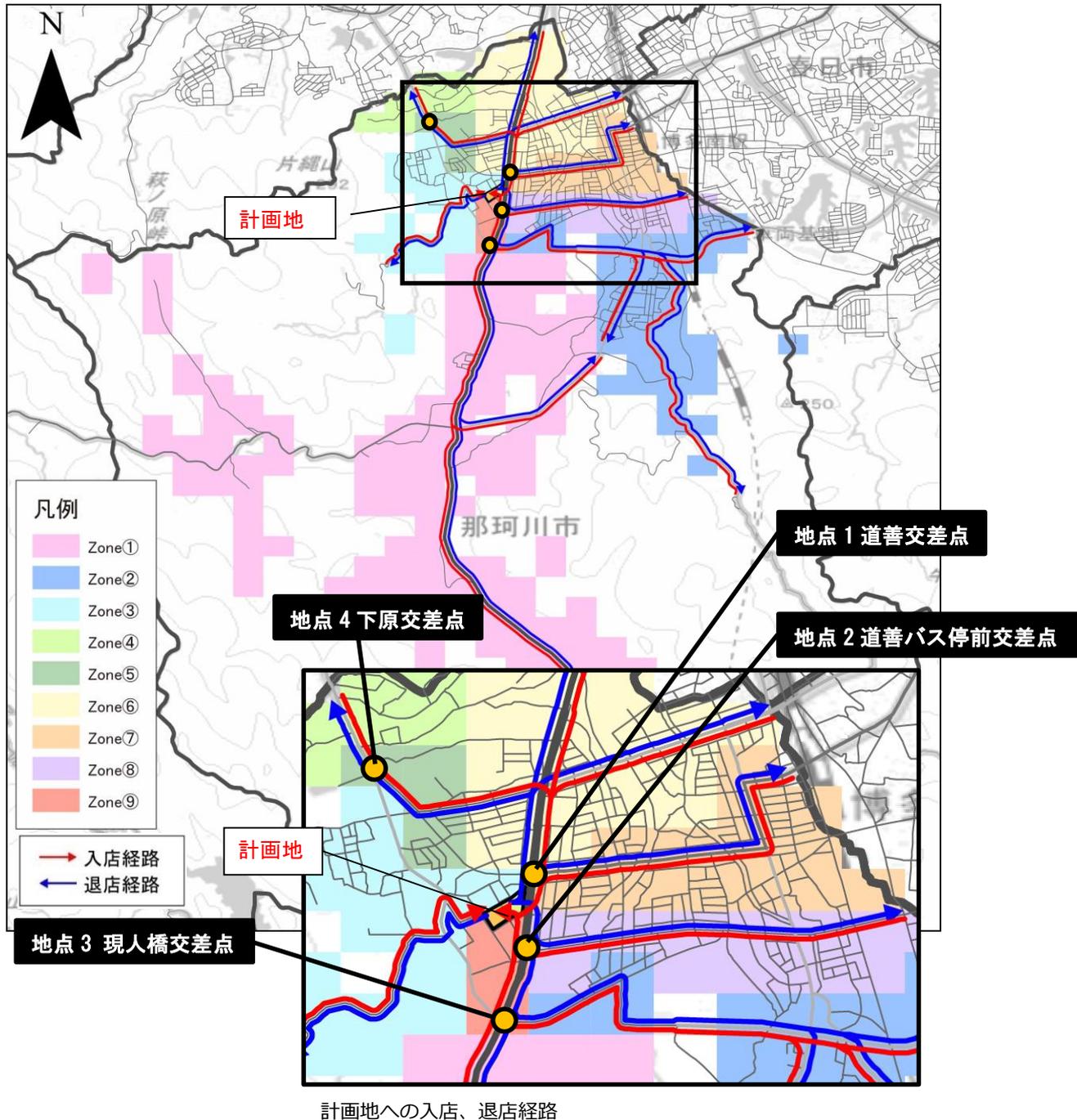
地点	方向別交通量（現況）	方向別交通量（立地後）
<p>地点1 道善交差点</p>	<p>交通量図</p> <p>① 至 野多目IC 68 (4.00) 142 (1.00) 419 (5.00)</p> <p>④ 至 やよい坂 140 (1.00) 420 (5.00) 262 (1.00) 268 (1.00) 57 (7.00) ② 至 春日市</p> <p>③ 至 南畑ダム 483 (4.00) 90 (8.00) 78 (8.00)</p> <p>上段：方向別合計交通量[台/時] 下段：(大型車混入率) [%]</p>	<p>交通量図</p> <p>① 至 野多目IC 68 (4.00) 142 (1.00) 505 (5.00)</p> <p>④ 至 やよい坂 140 (1.00) 420 (5.00) 262 (1.00) 103 (4.00) 268 (1.00) 715 (7.00) ② 至 春日市</p> <p>③ 至 南畑ダム 567 (4.00) 124 (8.00) 136 (8.00)</p> <p>上段：方向別合計交通量[台/時] 下段：(大型車混入率) [%]</p>
<p>地点2 道善バス停前交差点</p>	<p>交通量図</p> <p>① 至 野多目IC 3 (0.00) 192 (2.00) 315 (3.00)</p> <p>④ 至 住宅街 1 (0.00) 14 (0.00) 165 (3.00) 17 (0.00) 48 (0.00) ② 至 春日市</p> <p>③ 至 南畑ダム 475 (2.00) 62 (0.00)</p> <p>上段：方向別合計交通量[台/時] 下段：(大型車混入率) [%]</p>	<p>交通量図</p> <p>① 至 野多目IC 3 (0.00) 228 (2.00) 439 (3.00)</p> <p>④ 至 住宅街 1 (0.00) 14 (0.00) 201 (3.00) 17 (0.00) 48 (0.00) ② 至 春日市</p> <p>③ 至 南畑ダム 593 (2.00) 62 (0.00)</p> <p>上段：方向別合計交通量[台/時] 下段：(大型車混入率) [%]</p>
<p>地点3 現人橋交差点</p>	<p>交通量図</p> <p>① 至 野多目IC 20 (10.00) 39 (5.00) 354 (3.00)</p> <p>④ 至 やよい坂 18 (6.00) 88 (0.00) 48 (0.00) 104 (2.00) 69 (0.00) 47 (0.00) ② 至 那珂川中学校</p> <p>③ 至 南畑ダム 460 (2.00) 48 (0.00) 43 (5.00)</p> <p>上段：方向別合計交通量[台/時] 下段：(大型車混入率) [%]</p>	<p>交通量図</p> <p>① 至 野多目IC 20 (10.00) 114 (5.00) 403 (3.00)</p> <p>④ 至 やよい坂 18 (6.00) 88 (0.00) 123 (0.00) 104 (2.00) 69 (0.00) 47 (0.00) ② 至 那珂川中学校</p> <p>③ 至 南畑ダム 509 (2.00) 48 (0.00) 43 (5.00)</p> <p>上段：方向別合計交通量[台/時] 下段：(大型車混入率) [%]</p>
<p>地点4 下原交差点</p>	<p>交通量図</p> <p>① 至 やよい坂 129 (2.00) 603 (1.00)</p> <p>③ 至 那珂川中学校 137 (1.00) 7 (0.00) 600 (2.00) ② 至 春日市</p> <p>上段：方向別合計交通量[台/時] 下段：(大型車混入率) [%]</p>	<p>交通量図</p> <p>① 至 やよい坂 129 (2.00) 624 (1.00)</p> <p>③ 至 那珂川中学校 137 (1.00) 7 (0.00) 621 (2.00) ② 至 春日市</p> <p>上段：方向別合計交通量[台/時] 下段：(大型車混入率) [%]</p>

## 5.立地後の周辺交差点における交差点飽和度の評価

計画地周辺の主要交差点における実測結果に、開発関連発生集中交通量を加算し、渋滞発生の予測を行った。（「大規模開発地区関連交通計画マニュアル改訂版」を基に算定）

### (1) 交差点飽和度の評価基準

- ・ 交差点需要率が 1.0 を超える箇所が発生しないこと。

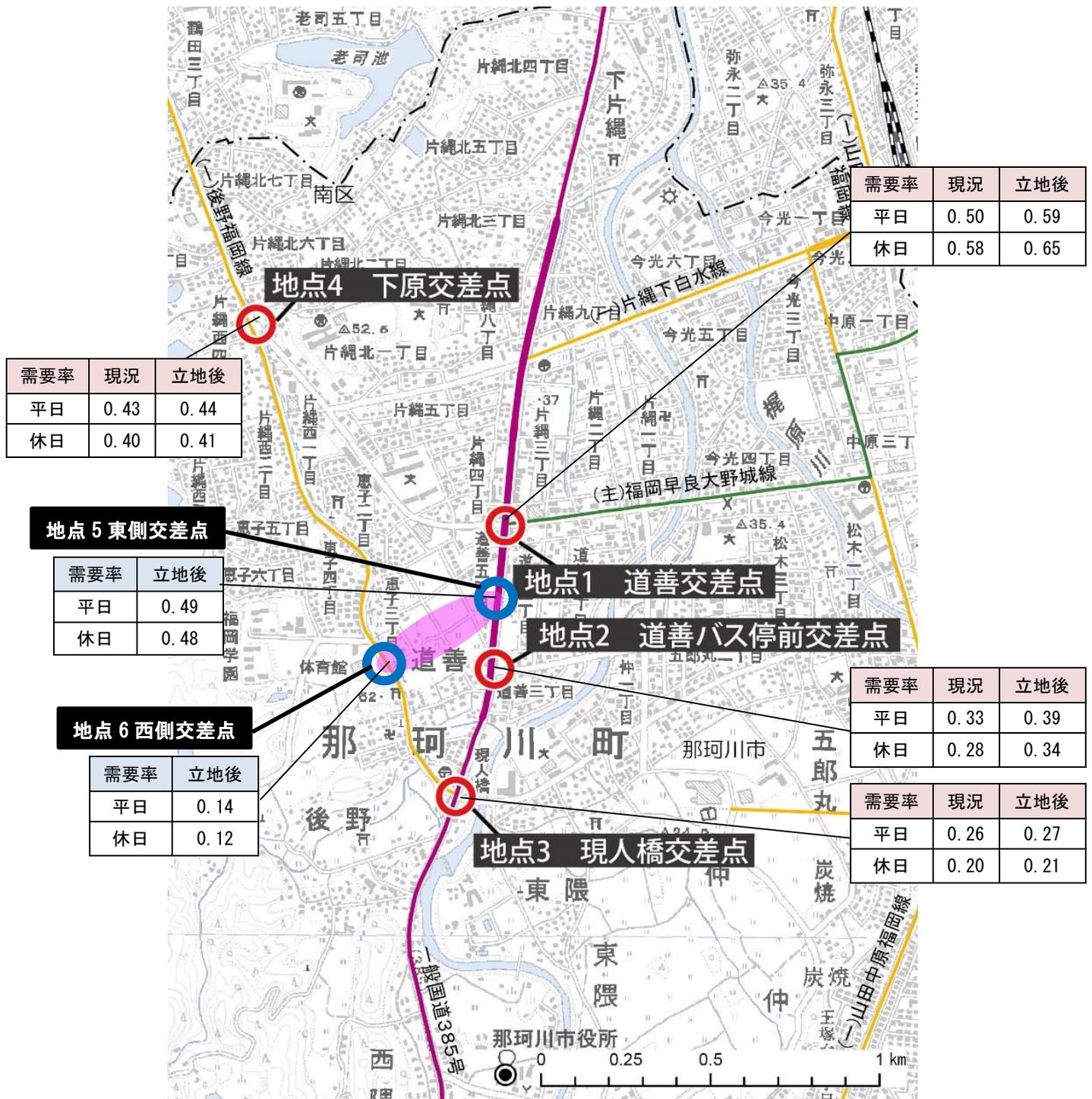


## (2) 交差点飽和度の評価結果

交差点需要率評価：交差点需要率が 1.0 未満であるか

- ・交差点需要率が 1.0 を超える交差点はなかった。

以上の結果から、計画地の開発による大きな交通渋滞は発生しないと考えられる。



■ 交通渋滞の影響評価図

(3) 交差点飽和度の算定結果一覧

●平日

①地点1 道善交差点

現況	現示	判定	立地後	現示	判定
	現況	○		現況	○

②地点2 道善バス停前交差点

現況	現示	判定	立地後	現示	判定
	現況	○		現況	○

③地点3 現人橋交差点

現況	現示	判定	立地後	現示	判定
	現況	○		現況	○

凡例	
0.000	交差点の需要率
↑ 0.000	交通容量比
L=0.0m	右折滞留長 (計算値)

④地点 4 下原交差点

現況	現示	判定	立地後	現示	判定
	現況	○		現況	○

⑤地点 5 東側交差点

現況	現示	判定	立地後	現示	判定
信号なし				最適	○

⑥地点 6 西側交差点

現況	現示	判定	立地後	現示	判定
信号なし				最適	○

凡例	
0.000	交差点の需要率
← 0.000	交通容量比
L=0.0m	右折滞留長 (計算値)

●休日

①地点1 道善交差点

現況	現示	判定	立地後	現示	判定
		最適		最適	最適

②地点2 道善バス停前交差点

現況	現示	判定	立地後	現示	判定
		現況		現況	最適

③地点3 現人橋交差点

現況	現示	判定	立地後	現示	判定
		現況		現況	最適

凡例	
0.000	交差点の需要率
↑ 0.000	交通容量比
L=0.0m	右折滞留長 (計算値)

④地点 4 下原交差点

現況	現示	判定	立地後	現示	判定
	現況	○		現況	○

⑤地点 5 東側交差点

現況	現示	判定	立地後	現示	判定
信号なし				最適	○

⑥地点 6 西側交差点

現況	現示	判定	立地後	現示	判定
信号なし				最適	○

凡 例	
0.000	交差点の需要率
← 0.000	交通容量比
L=0.0m	右折滞留長 (計算値)

