松源新宮店新設に係る
大規模小売店舗立地法

交 通 検 討 資 料

令和８年１０月

目　　次

１．事業計画の概要 ····· 1
２．交通現況 ····· 3
　2.1　実態調査の概要 ····· 3
　2.2　交通量調査結果 ····· 7
３．店舗オープン後交通量の予測 ····· 14
　3.1　予測方法 ····· 14
　3.2　店舗オープン後交通量 ····· 15
４．交通処理能力の検証 ····· 21
５．搬出入車両の検証 ····· 23
６．安全対策 ····· 24

資料：交差点解析シート

１．事業計画の概要

松源新宮店の事業計画の概要は以下のとおりである。

・開店予定日：令和 9 年 7 月

・店 舗 面 積：3,690 ㎡

・駐　車　場：176 台（全体では 241 台）

計画店舗の位置を図 1.1.1 に示す。

表 1.1.1　松源新宮店の出店計画の概要

施設名称	松源新宮店		
施設所在地	和歌山県新宮市木ノ川字八反田 70 番 1　外		
設置者名	株式会社松源		
設置者住所	和歌山県和歌山市田屋 138 番地		
主な 小売業者	株式会社松源		
店舗面積	3,690 ㎡	敷地面積	12,966 ㎡
延床面積	4,666 ㎡		
開店予定日	令和 9 年 7 月	用途地域	無指定地域
営業時間	9:00～21:00		
駐車場	176 台 （全体では 241 台）	駐車場の 出入口数	2 箇所
駐車場 利用時間帯	8：45～21：15		
駐輪場	106 台		



図 1.1.1　計画店舗の位置

２．交通現況

2.1　実態調査の概要

（１）調査目的

松源新宮店の営業に伴い発生する店舗関連交通の周辺への影響を検討するため、現況の交通実態を把握することを目的として交通実態調査を実施した。

（２）調査日時

平日、休日について、各１日の実態調査を実施した。

【平日調査】

・2026 年 9 月 14 日（月）7：00～21：00（14 時間）

【休日調査】

・2026 年 9 月 13 日（日）7：00～21：00（14 時間）

（３）調査地点と調査項目

交通実態調査の調査地点については、店舗の計画地周辺で自動車の入出場動線が集中する次頁の２交差点とした。

各調査地点の調査項目については、表 2.1.1 に示すとおりとした。

表 2.1.1　調査地点ごとの調査項目

調査項目	調査地点	
	1	2
①自動車交通量	○	○
②信号現示	○	



図 2.1.1　来店交通動線

［地点１］

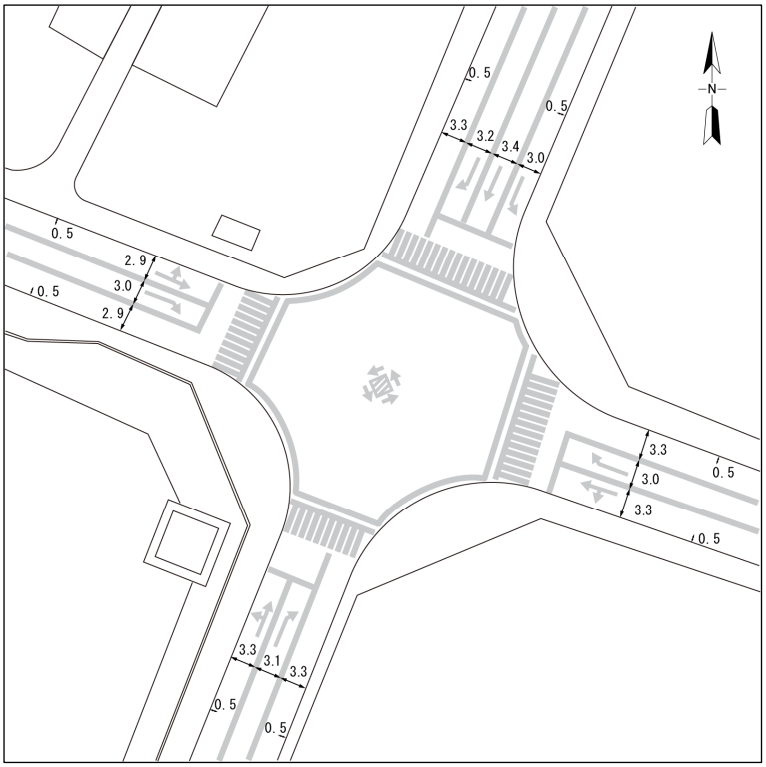


図 2.1.2(1)　交差点幅員図（地点１）

［地点２］

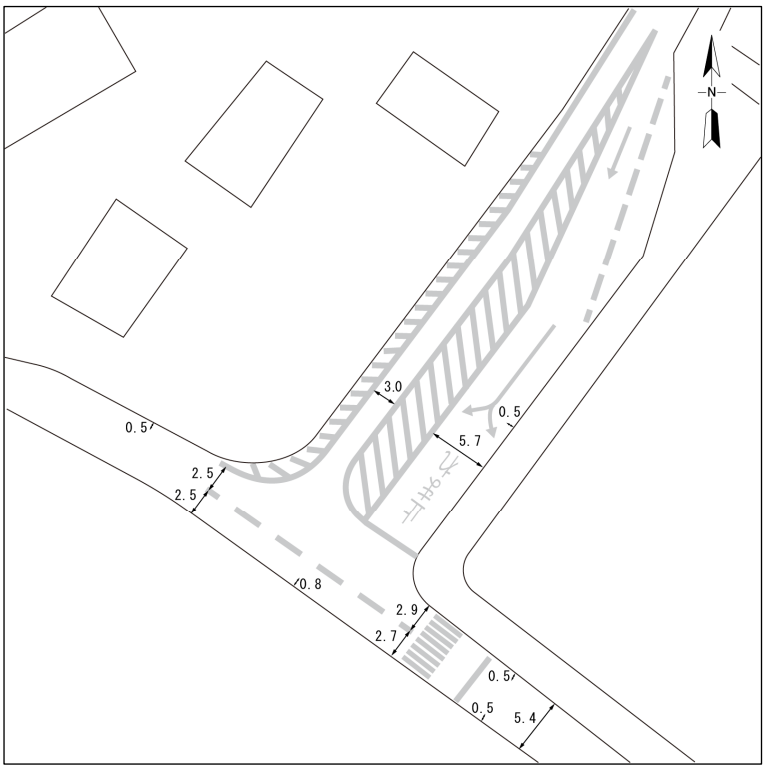


図 2.1.2(2)　交差点幅員図（地点２）

（4）調査方法

調査項目ごとの調査方法については、下表に示すとおりとした。

表 2.1.2　調査項目ごとの調査方法

調査項目	調査方法	備考
①自動車交通量	・調査員により５車種別（表 2.1.3 参照）の方向別交通量をカウント（数取器による） ・30 分ごとに累積値を記録	・地点１，２
②信号現示	・調査員により計測 ・時間帯ごとに１回	・地点１

表 2.1.3　車種区分

車種区分		分類基準
小型車	乗用車	頭番号 №３，５，７の車両
	小型貨物車	頭番号 №４，６の車両
大型車	バス	頭番号 №２の車両
	普通貨物車	頭番号 №０，１，９の車両
自動二輪		原付を含むバイク類

注）特種車(頭番号 №８)については形状により分類した。

2.2　交通量調査結果

交通量調査結果について平日を表 2.2.1 及び図 2.2.1 に、休日を表 2.2.2 及び図 2.2.2 に示す。

【平日：7 時～21 時（14 時間）】

・地点１の交差点交通量は、12,170 台/14 時間、ピーク時では 1,188 台/時であった。ピーク時間は 17 時台であり、次いで 11 時台であった。

・地点２の交差点交通量は、5,501 台/14 時間、ピーク時では 514 台/時であった。ピーク時間は 15 時台であり、次いで 17 時台であった。

【休日：7 時～21 時（14 時間）】

・地点１の交差点交通量は、12,312 台/14 時間、ピーク時では 1,239 台/時であった。ピーク時間は 11 時台であり、次いで 15 時台であった。

・地点２の交差点交通量は、5,370 台/14 時間、ピーク時では 562 台/時であった。ピーク時間は 10 時台であり、次いで 16 時台であった。

表 2.2.1(1)　現況交通量（地点１：平日）

単位：台/時

時間帯	大型車	小型車	自動二輪	合計 （自動二輪を除く）
7:00～ 8:00	57	691	14	748
8:00～ 9:00	81	749	6	830
9:00～10:00	82	729	8	811
10:00～11:00	82	909	12	991
11:00～12:00	62	1,000	10	1,062
12:00～13:00	59	922	12	981
13:00～14:00	59	876	10	935
14:00～15:00	83	920	14	1,003
15:00～16:00	87	959	8	1,046
16:00～17:00	45	972	9	1,017
17:00～18:00	26	1,162	12	1,188
18:00～19:00	19	850	6	869
19:00～20:00	17	501	4	518
20:00～21:00	12	159	3	171
合　計	771	11,399	128	12,170

表 2.2.1(2)　現況交通量（地点２：平日）

単位：台/時

時間帯	大型車	小型車	自動二輪	合計 （自動二輪を除く）
7:00～ 8:00	20	251	3	271
8:00～ 9:00	22	429	5	451
9:00～10:00	18	377	7	395
10:00～11:00	23	433	9	456
11:00～12:00	16	446	5	462
12:00～13:00	11	413	3	424
13:00～14:00	15	391	4	406
14:00～15:00	17	425	9	442
15:00～16:00	23	491	6	514
16:00～17:00	9	452	6	461
17:00～18:00	15	484	8	499
18:00～19:00	10	358	0	368
19:00～20:00	0	203	3	203
20:00～21:00	1	148	0	149
合　計	200	5,301	68	5,501

表 2.2.2(1)　現況交通量（地点１：休日）

単位：台/時

時間帯	大型車	小型車	自動二輪	合計 （自動二輪を除く）
7:00～ 8:00	24	274	9	298
8:00～ 9:00	28	443	13	471
9:00～10:00	21	918	10	939
10:00～11:00	24	1,136	14	1,160
11:00～12:00	14	1,225	24	1,239
12:00～13:00	20	1,074	17	1,094
13:00～14:00	23	985	21	1,008
14:00～15:00	15	1,147	27	1,162
15:00～16:00	12	1,218	28	1,230
16:00～17:00	13	1,194	24	1,207
17:00～18:00	13	1,026	25	1,039
18:00～19:00	6	690	6	696
19:00～20:00	2	460	5	462
20:00～21:00	5	302	4	307
合　計	220	12,092	227	12,312

表 2.2.2(2)　現況交通量（地点２：休日）

単位：台/時

時間帯	大型車	小型車	自動二輪	合計 （自動二輪を除く）
7:00～ 8:00	8	94	5	102
8:00～ 9:00	5	162	3	167
9:00～10:00	6	404	3	410
10:00～11:00	6	556	4	562
11:00～12:00	6	493	10	499
12:00～13:00	6	473	4	479
13:00～14:00	8	458	12	466
14:00～15:00	3	468	6	471
15:00～16:00	7	480	6	487
16:00～17:00	5	516	10	521
17:00～18:00	7	455	9	462
18:00～19:00	5	348	5	353
19:00～20:00	1	264	2	265
20:00～21:00	2	124	6	126
合　計	75	5,295	85	5,370

【 14 時間計 】(7:00-21:00)　単位：台/14ｈ

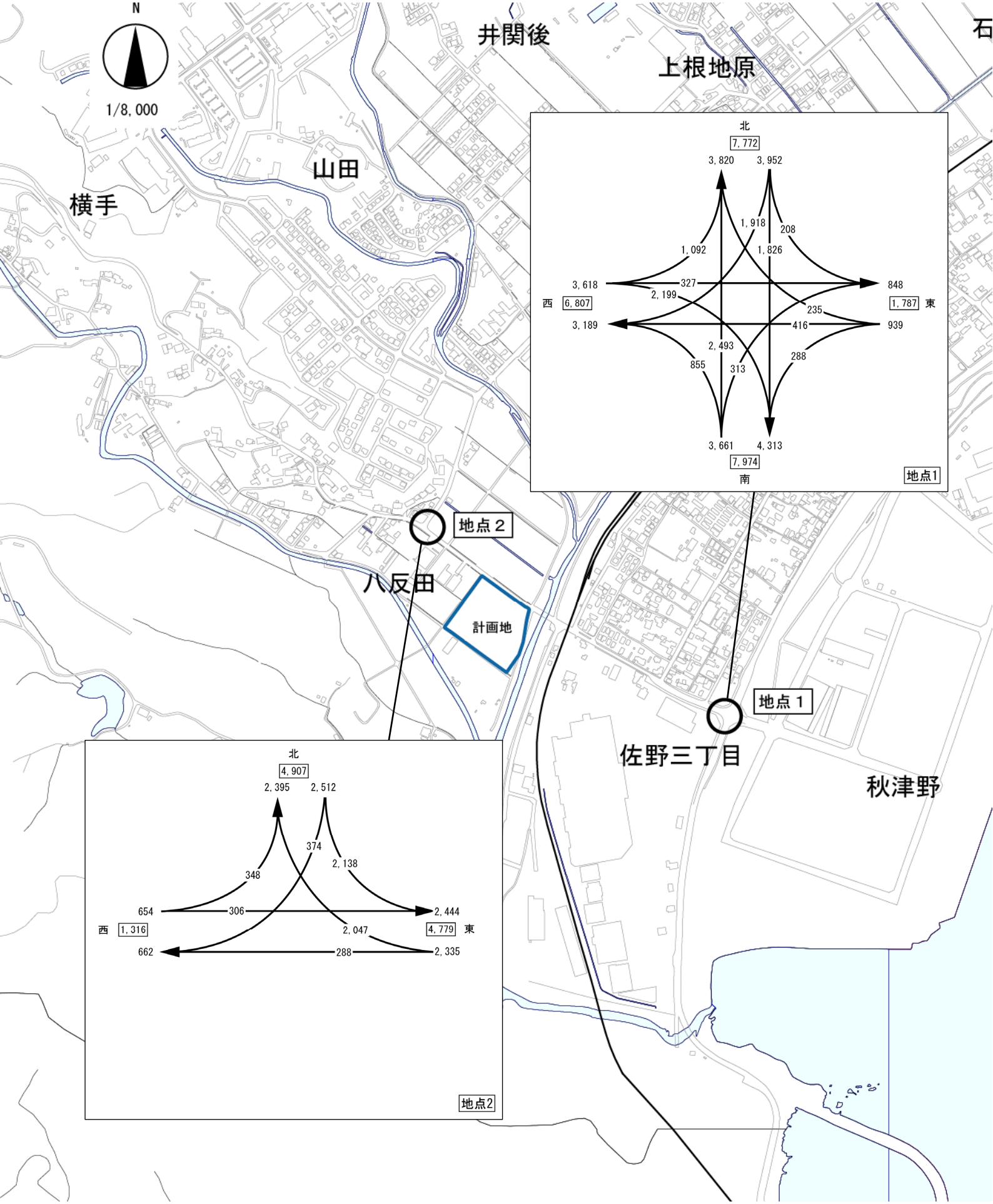


図 2.2.1(1)　交差点交通量（平日：１４時間）

【 ピーク時 】　単位：台/ｈ

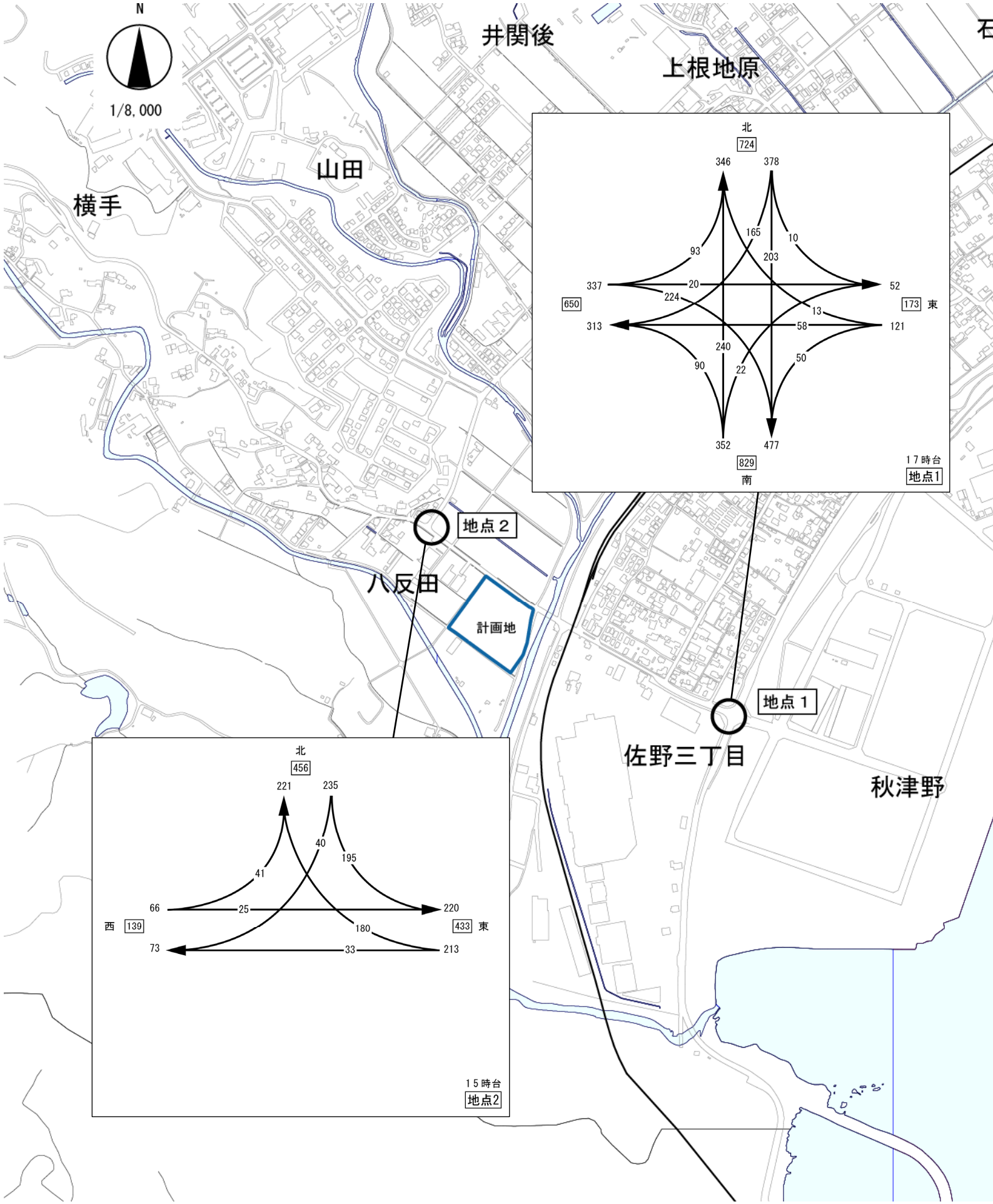


図 2.2.1(2)　交差点交通量（平日：ピーク時）

【 14 時間計 】(7:00-21:00)　単位：台/14ｈ

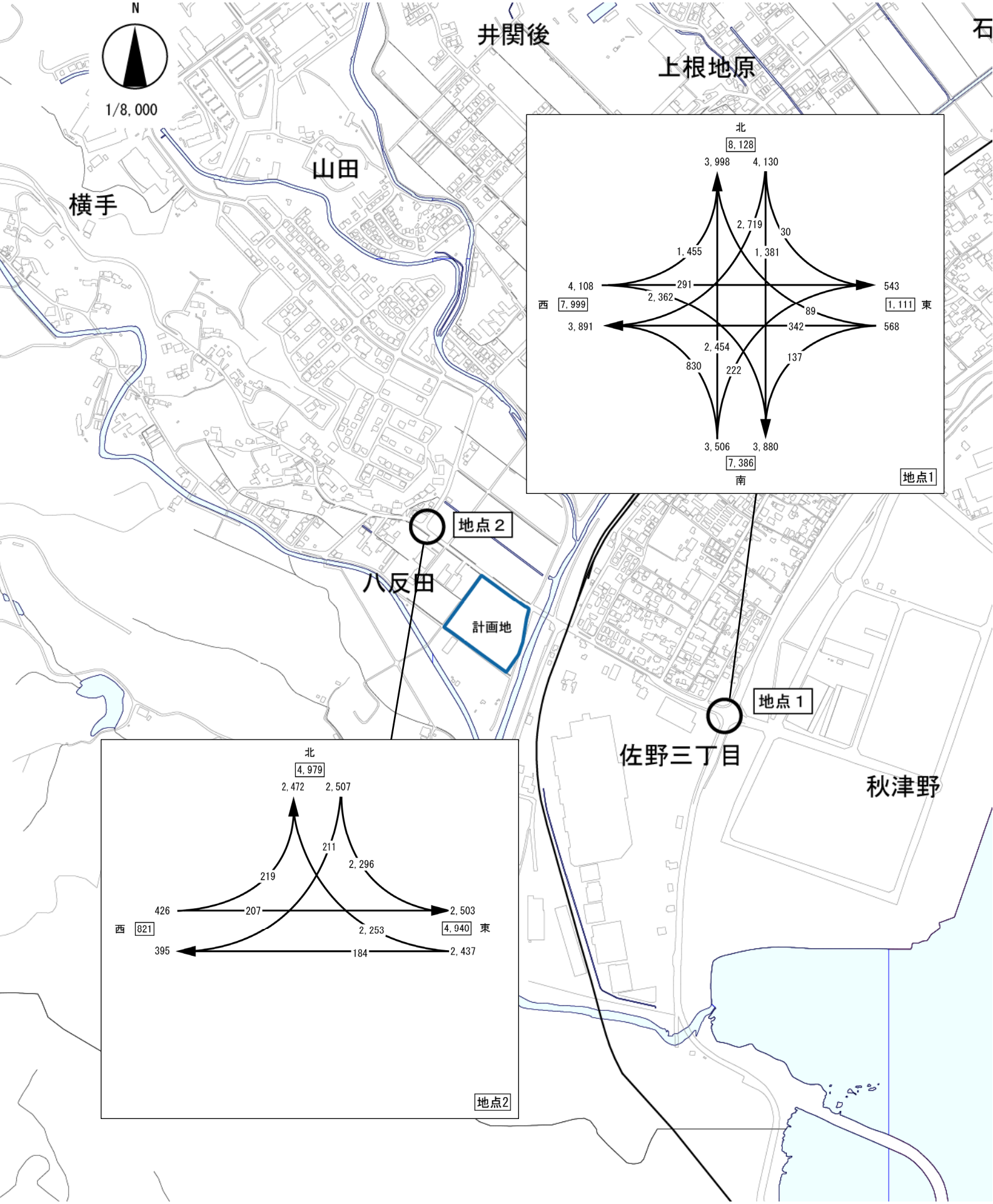


図 2.2.2(1)　交差点交通量（休日：１４時間）

【 ピーク時 】　単位：台/ｈ

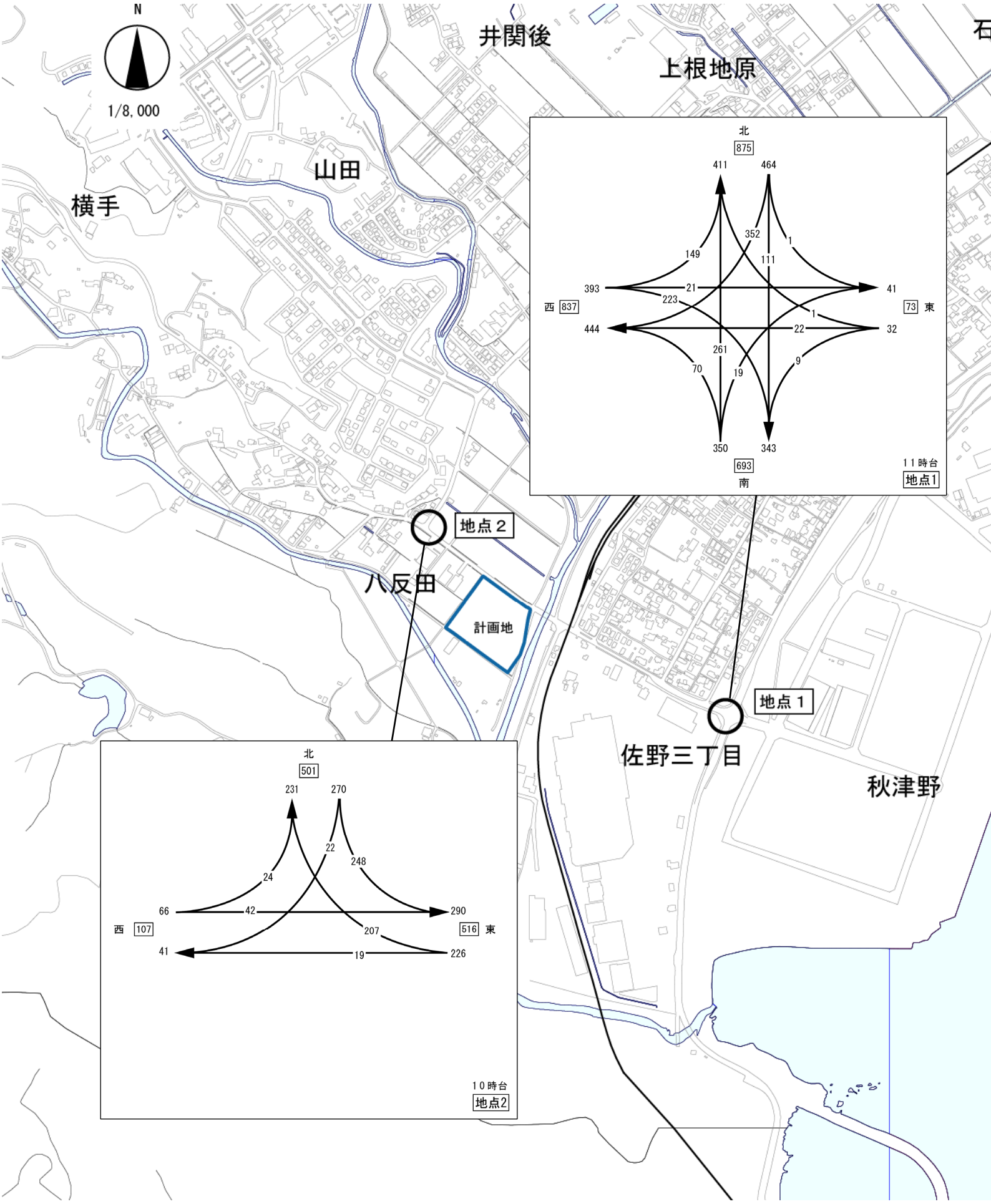


図 2.2.2(2)　交差点交通量（休日：ピーク時）

３．店舗オープン後交通量の予測

3.1　予測方法

松源新宮店オープン後の交通量については、「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、大店立地法指針）に従い、図 3.1.1 に示す手順で予測を行った。

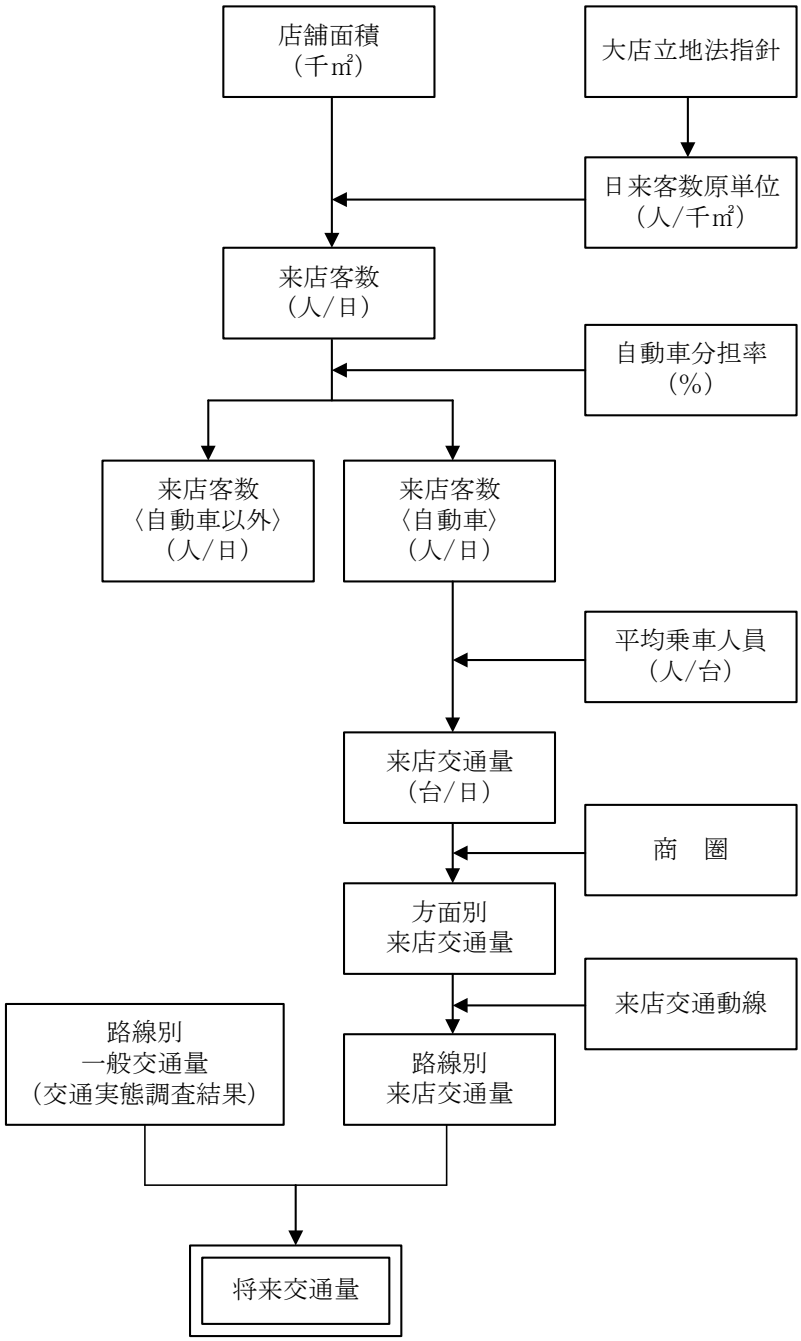


図 3.1.1　店舗オープン後交通量の予測フロー（大店立地法指針ベース）

3.2　店舗オープン後交通量

（１）来店交通量

店舗への来店客数及び来店交通量は、3,650 人/日、1,460 台/日、またピーク時来店交通量は 210 台/時と見込まれる。

表 3.2.1　来店交通量の予測結果

来 店 客 数（人/日）	3,650
来店交通量（台/日）	1,460
ピーク時来店交通量（台/時）	210

表 3.2.2　来店交通量の算出根拠

地区の区分	その他地区		その他の地域
Ｓ：店舗面積	3.690	千m^2	
Ａ：店舗面積当り日来店客数原単位	989	人／千m^2	人口 40 万人未満
Ｐ：来店客数	3,650	人／日	＝Ｓ×Ａ
Ｌ：駅からの距離	300	m	ＪＲ紀勢本線　紀伊佐野駅
Ｃ：自動車分担率	80.0	%	人口 10 万未満
Ｄ：平均乗車人員	2.0	人／台	Ｓ＜10
Ｖ：来店交通量	1,460	台／日	Ｐ×Ｃ/100/Ｄ
Ｂ：ピーク率	14.4	%	
ピーク時来店交通量	210	台／時	Ｖ×Ｂ/100

【 算出に用いた各諸元 】

A：店舗面積当たり日来客数原単位		
	商業地区	その他地区
人口 40 万人以上	1,500－20Ｓ （Ｓ＜20）	1,400－40Ｓ （Ｓ＜10）
	1,100 （Ｓ≧20）	1,000 （Ｓ≧10）
人口 40 万人未満	1,100－30Ｓ （Ｓ＜5）	
	950 （Ｓ≧5）	

（単位：人/千㎡）
注）Ｓは店舗面積（千㎡）

B：ピーク率	14.4%

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＋0.45Ｌ （Ｌ＜500）	50
	30 （Ｌ≧500）	
人口 40 万人以上 100 万人未満	12.5＋0.55Ｌ （Ｌ＜500）	65
	40 （Ｌ≧500）	
人口 10 万人以上 40 万人未満	37.5＋0.075Ｌ （Ｌ＜300）	70
	60 （Ｌ≧300）	
人口 10 万人未満	40＋0.1 Ｌ （Ｌ＜300）	80
	70 （Ｌ≧300）	

（単位：%）
注） Ｌは駅からの距離（m）

D：平均乗車人員	
店舗面積	乗車人員
10,000 ㎡未満	2.0
10,000 ㎡以上 20,000 ㎡未満	1.5＋0.05Ｓ
20,000 ㎡以上	2.5

（単位：人/台）

（２）方面別交通量

計画店舗の商圏に基づき、来店交通の方面構成比を算出した結果を図 3.2.1 に示す。

表 3.2.3　方面別ピーク時来店交通量

方 面	来　店 世帯数	構成比 （%）	ピーク時来店交通量 （台/時）
A．東方面	778	39.0	82
B．西方面	159	8.0	17
C．南方面	11	0.6	1
D．北方面	1,045	52.4	110
計	1,993	100	210

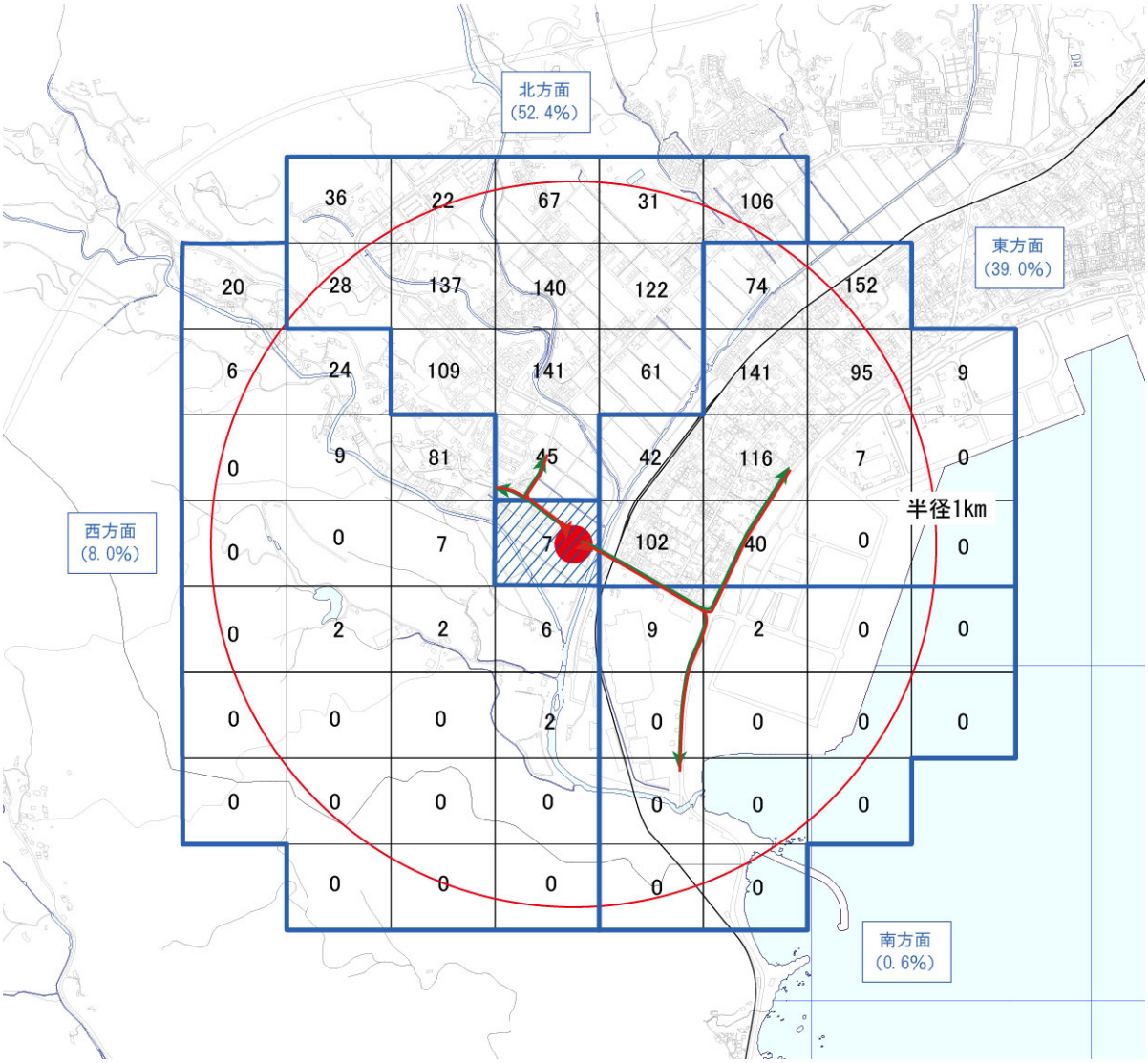


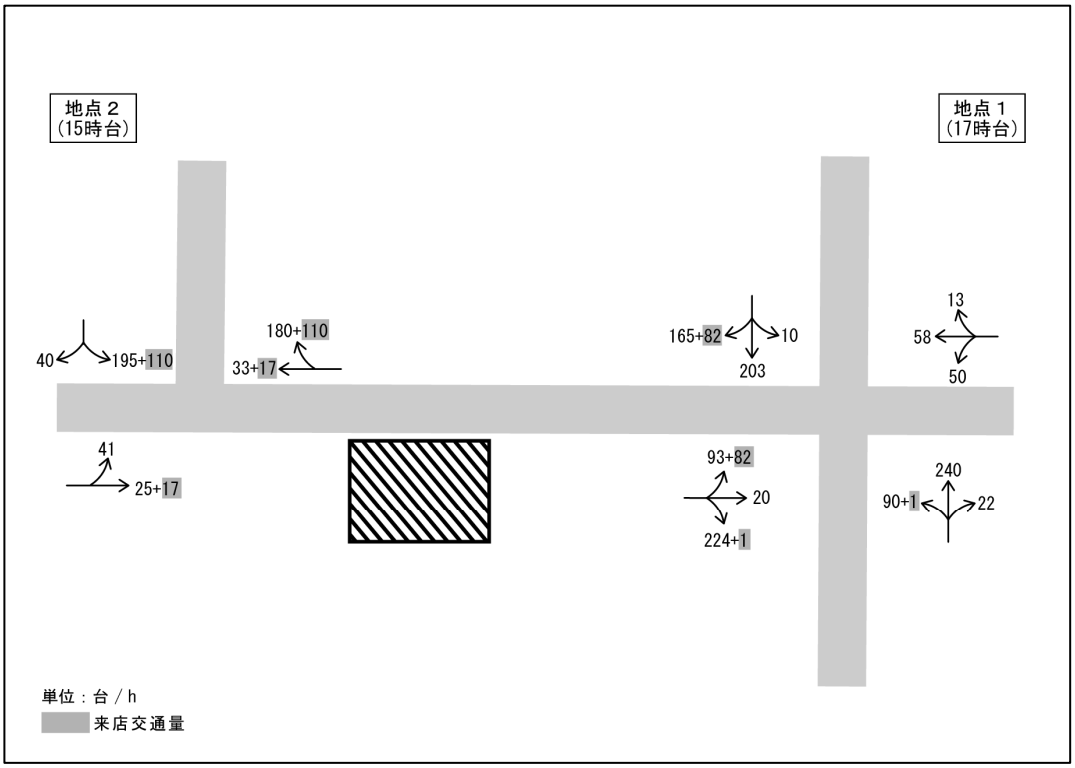
図 3.2.1　商圏と方面別来店比率

（３）店舗オープン後交差点交通量

前に示した動線別来店交通量を現況の一般交通量（交通実態調査結果）に加えることにより店舗オープン後の交差点交通量を算出すると図 3.2.2、図 3.2.3 のとおりである。

なお、ピーク時入場交通量＝ピーク時出場交通量とした上で、ピークの一般交通量に加えることにより算出している。

平日〈現況＋来店〉



平日〈店舗オープン後〉

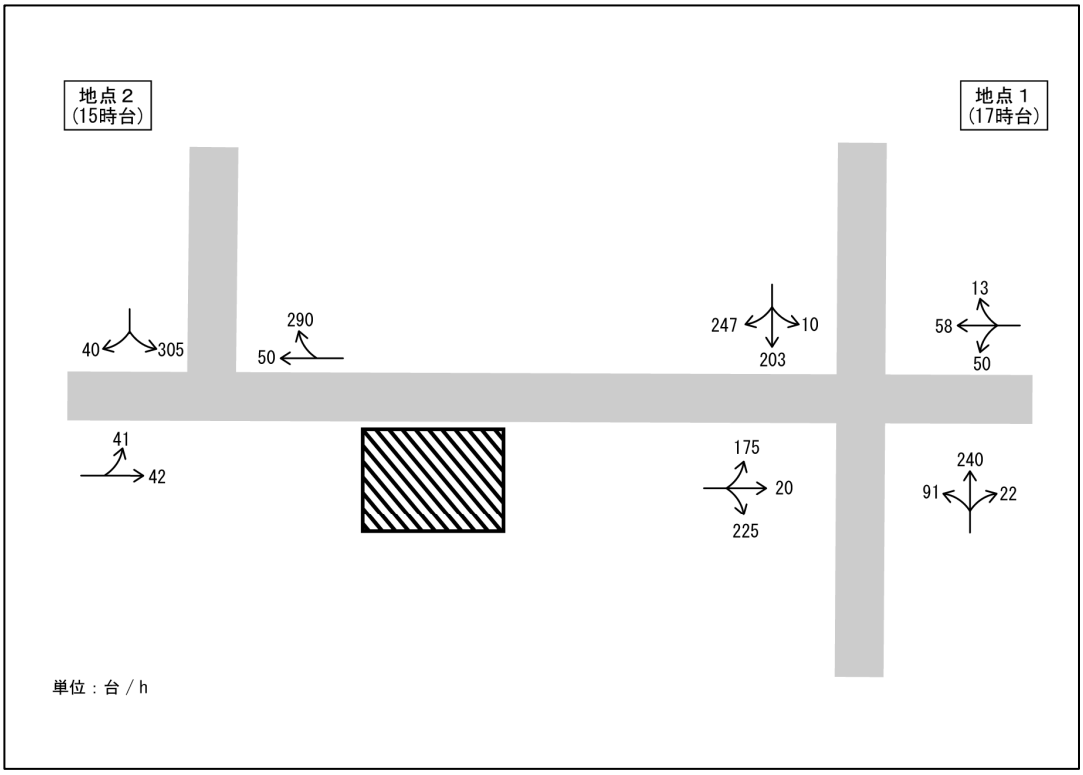
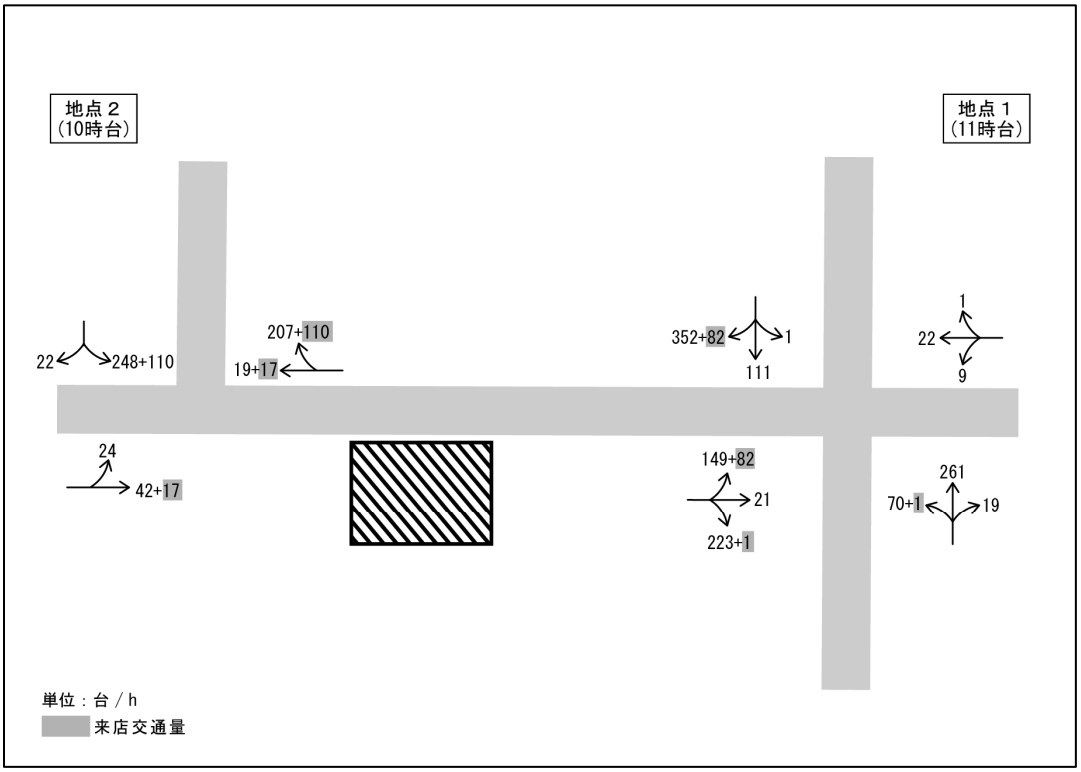


図 3.2.2　店舗オープン後交差点交通量（平日ピーク時）

休日〈現況＋来店〉



休日〈店舗オープン後〉

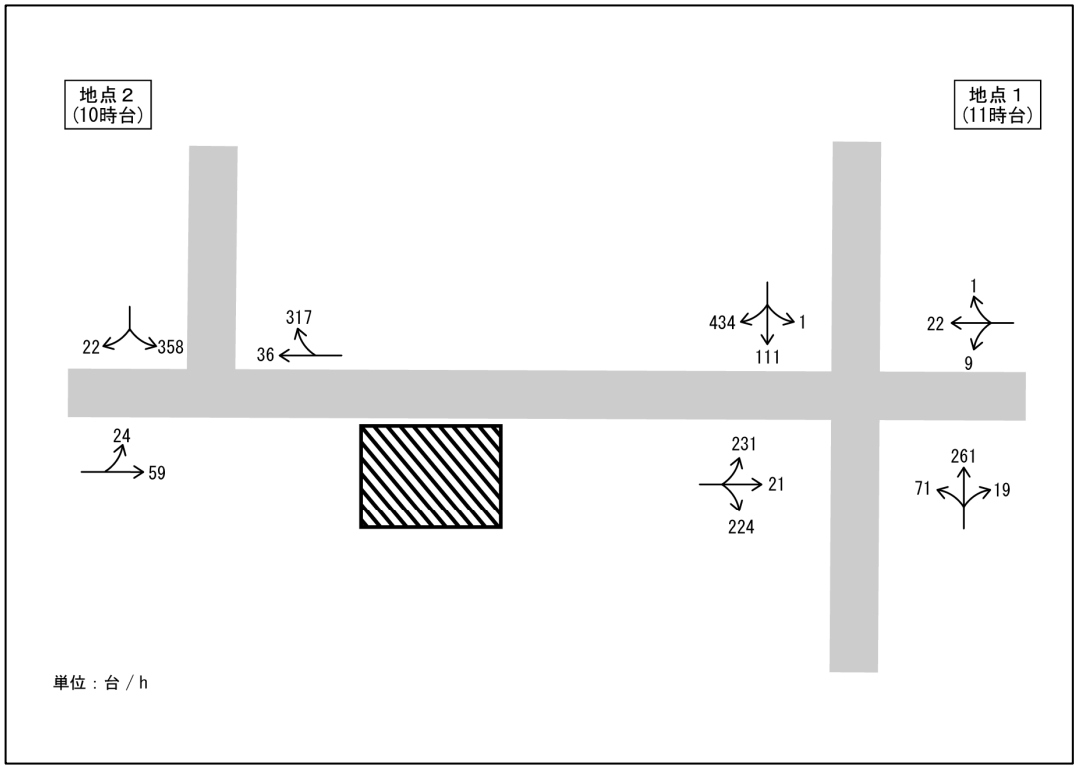


図 3.2.3　店舗オープン後交差点交通量（休日ピーク時）

４．交通処理能力の検証

（１）駐車場容量の検証

指針に基づく必要駐車台数を算出すると以下のとおり 176 台となる。

今回の計画では、指針台数である 176 台（全体では 241 台）確保する計画である。

○必要駐車台数　＝「小売店舗へのピーク１時間当たりの自動車来台数」
×「平均駐車時間係数」
＝ 3.690×989×0.80÷2.0×0.144×0.838
＝ 176 台

【 算出に用いた諸元 】

Ｅ：平均駐車時間係数	
店舗面積	駐車時間係数
10,000 ㎡未満	$\frac{30+5.5S}{60}$
10,000 ㎡以上 20,000 ㎡未満	$\frac{65+2S}{60}$
20,000 ㎡以上	1.75

（無単位）

（２）交差点処理能力の検証

店舗開店後の交差点交通量に基づく交差点解析結果は、表 4.1.2 のとおりである。

信号交差点である地点 1 の交差点需要率は、店舗開店後の最大で休日の 0.342 であり、0.9 を下回っており交通処理上問題ないものと判断される。

無信号交差点である地点 2 の交通容量比は、『「平面交差の計画と設計」基礎編（㈳交通工学研究会)』における横断可能容量検討によると、店舗開店後の最大で休日の 0.394 であり、1.0 を下回っており交通処理上問題ないものと判断される。

また、表 4.1.3 に示す混雑度についても 1.0 を下回っており交通処理上問題ない。

表 4.1.2(1)　交差点解析結果（信号交差点）

地点No.	交差点需要率 （上段：現況、下段：店舗開店後）		備考 （ピーク時間）
	平日	休日	
地点 1	0.252	0.286	平日　17 時台
	0.307	0.342	休日　11 時台

表 4.1.2(2)　交差点解析結果（無信号交差点）

地点No.	交差容量比（最大） （上段：現況、下段：店舗開店後）		備考 （ピーク時間）
	平日	休日	
地点 2	0.241	0.272	平日　15 時台
	0.364	0.394	休日　10 時台

表 4.1.3　車線別混雑度

平休日	地点	方向	車線	現況	店舗 開店後
平日	地点 1	北	左	0.019	0.019
			直	0.251	0.251
			右	0.218	0.327
		東	直左	0.255	0.255
			右	0.026	0.026
		南	直左	0.438	0.440
			右	0.028	0.028
		西	直左	0.302	0.527
			右	0.411	0.413
休日	地点 1	北	左	0.002	0.002
			直	0.135	0.135
			右	0.471	0.580
		東	直左	0.074	0.074
			右	0.002	0.002
		南	直左	0.422	0.424
			右	0.021	0.021
		西	直左	0.457	0.681
			右	0.389	0.391

太線は来店交通が増加する車線

５．搬出入車両の検証

時間帯別搬出入車両台数の計画を表 5.1.1 に示す。

荷さばきスペースとしては、荷さばき施設①に 1 台分、荷さばき施設②に 1 台分を計画している。一方、搬出入車両台数はピーク時に 4 台/h が見込まれる。荷さばきに要する時間が 1 台当たり約 15 分であることを考慮すると、処理可能台数は 4 台(＝1 台×(60 分/15 分)となり、さらに各荷さばき施設には待機スペースを 1 台分設けることから、荷さばきスペースに問題はないものと判断される。なお、搬入車両は 6t 以下での運用とする。

表 5.1.1　搬出入車両台数　　単位：台

荷受時間帯	台　数（6t 以下）	
	荷さばき施設①	荷さばき施設②
6：00～ 7：00	4	1
7：00～ 8：00	2	0
8：00～ 9：00	0	0
9：00～10：00	3	1
10：00～11：00	2	1
11：00～12：00	3	1
12：00～13：00	3	1
13：00～14：00	3	0
14：00～15：00	2	0
15：00～16：00	2	0
16：00～17：00	2	1
17：00～18：00	1	0
18：00～19：00	0	0
19：00～20：00	0	0
20：00～21：00	0	0
合計	27	6

６．安全対策

- 店舗駐車場の出入口には一旦停止の路面標示を行います。
- 駐車場出入口には、繁忙期等必要に応じて交通整理員を配置します。
- 新聞折込チラシに来退店経路を掲載し、経路の周知を図ります。
- 荷さばき車両は、適宜従業員による誘導を行い、安全確保に努めます。

資料：交差点解析シート

１．現況

２．店舗開店後

１．現況

検討用資料　『新宮』（平日：現況　17時台）

表－１　交差点の需要率の算出

交差点名		地点１									
流入部		①			②		③		④		
車線の種類		左折	直進	右折	左折･直進	右折	左折･直進	右折	左折･直進	右折	
車線数		1	1	1	1	1	1	1	1	1	
飽和交通流率の基本値	ＳＢ	1,800	2,000	1,800	2,000	1,800	2,000	1,800	2,000	1,800	
車線幅員による補正率	αｗ	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	0.950	1.000	
（車線幅員）	ｍ	(3.00)	(3.40)	(3.20)	(3.30)	(3.00)	(3.30)	(3.10)	(2.90)	(3.00)	
縦断勾配による補正率	αＧ	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	
（縦断勾配）	％	(0.00)	(0.00)	(0.00)	(0.00)	(0.00)	(0.00)	(0.00)	(0.00)	(0.00)	
大型車混入による補正率	αＴ	0.826	0.990	0.996	0.981	0.823	0.990	1.000	0.988	0.985	
（大型車混入率）	％	(30.00)	(1.48)	(0.61)	(2.78)	(30.77)	(1.52)	(0.00)	(1.77)	(2.23)	
左折車混入による補正率	αＬＴ				0.893		0.931		0.824		
（左折率）	Ｌ％				(46.3)		(27.3)		(82.3)		
（歩行者による低減率）	ｆｐ	0.150			0.150		0.150		0.150		
（有効青時間）	秒	49			29		49		29		
（歩行者用青時間）	秒	44			24		44		24		
横断歩行者による補正率	αＬ	0.865									
右折車混入による補正率	αＲＴ										
（右折率）	Ｒ％										
（右折車の通過確率）	ｆ			0.778		0.981		0.808		0.945	
（有効青時間）	秒			49		29		49		29	
（現示変り目のさばけ台数増分）				2(60)		2(60)		2(60)		2(60)	
KER：台/サイクル											
（交差点内滞留台数）											
Ｋ：台/サイクル											
飽和交通流率	ＳＡ	1,286	1,980	1,793	1,752	1,481	1,843	1,800	1,547	1,773	
設計交通量	ｑ	10	203	165	108	13	330	22	113	224	
					(50+58)		(90+240)		(93+20)		
右折補正交通量	ｑＲ－Ｎ			0		0		0		0	
交差点流入部の需要率	ρ	0.008	0.103	0.000	0.062	0.000	0.179	0.000	0.073	0.000	

											現示の需要率	交差点の需要率
必要現示率	1φ	0.008	0.103				0.179				0.179	0.252
	2φ			0.000				0.000			0.000	
	3φ				0.062				0.073		0.073	
	4φ					0.000				0.000	0.000	
有効青時間(秒)	1φ	49	49				49				サイクル長(秒)	
	2φ			16				16			120	
	3φ				29				29			
	4φ					8				8		

信号青時間比	Ｇ／Ｃ	49/120	49/120	16/120	29/120	8/120	49/120	16/120	29/120	8/120
可能交通容量	Ｃｉ	525	809	756	423	499	753	797	374	545
交通容量比	ｑ／Ｃｉ	0.019	0.251	0.218	0.255	0.026	0.438	0.028	0.302	0.411
交通処理案のチェック		ＯＫ	ＯＫ	ＯＫ	ＯＫ	ＯＫ	ＯＫ	ＯＫ	ＯＫ	ＯＫ
滞留長	Ｌｓ(m)	5.7		58.8		7.5		9.7		75.1

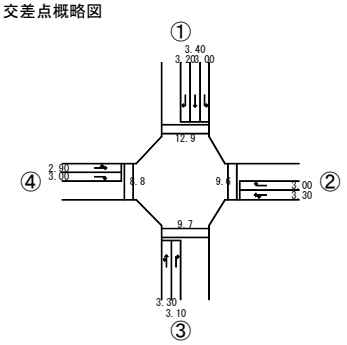
※ $N = KER \times \frac{3,600}{C}$

Ｎ：１時間で右折車が交差点内に滞留する台数

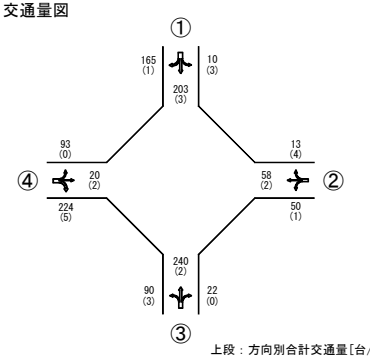
※＊：交通容量(台／実１時間)

①：北
②：東
③：南
④：西

交差点概略図

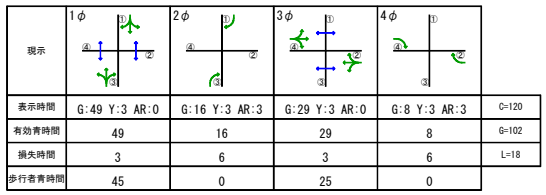


交通量図



上段：方向別合計交通量[台/時]
下段：(大型車混入台数)[台/時]

現示方式の図示



検討用資料　一時停止制御交差点の方向別交通流の横断可能容量検討

（「改訂 平面交差の計画と設計」基礎編 第３版 P81～）

『新宮』（平日：現況）

表-1　横断可能容量、評価　　交差点名：地点２

No	実交通量 Mn	Vc	tc	tf	交通容量 Cp	交通容量差 Cp-Mn	交通容量比 Mn / Cp	評価
1	180	66	4.1	2.2	1,548	1,368	0.116	ＯＫ
2	195	25	6.2	3.3	1,056	861	0.185	ＯＫ
3	40	238	7.1	3.5	720	680	0.056	ＯＫ
混1	235	—	—	—	975	740	0.241	ＯＫ

No.１ ： 主道路（流入部 ②　東）からの右折

No.２ ： 従道路（流入部 ①　北）からの左折

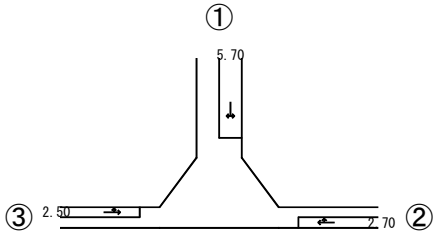
No.３ ： 従道路（流入部 ①　北）からの右折

No.混1 ： 従道路（流入部 ①　北）左右混用車線

○ 滞留長

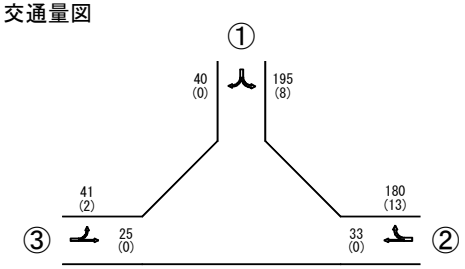
	車線	M(台)	S(m)	滞留長
流入部①	左右折	235.0	6.204	48.6
流入部②	直進等	213.0	6.366	45.2

交差点概略図



①:北
②:東
③:西

交通量図



上段：方向別合計交通量[台/時]
下段：(大型車混入台数)[台/時]

検討用資料　『新宮』（休日：現況　11時台）

表－１　交差点の需要率の算出

交差点名		地点１								
流入部		①			②		③		④	
車線の種類		左折	直進	右折	左折･直進	右折	左折･直進	右折	左折･直進	右折
車線数		1	1	1	1	1	1	1	1	1
飽和交通流率の基本値	ＳＢ	1,800	2,000	1,800	2,000	1,800	2,000	1,800	2,000	1,800
車線幅員による補正率	αｗ	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	0.950	1.000
（車線幅員）	ｍ	(3.00)	(3.40)	(3.20)	(3.30)	(3.00)	(3.30)	(3.10)	(2.90)	(3.00)
縦断勾配による補正率	αＧ	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000
（縦断勾配）	％	(0.00)	(0.00)	(0.00)	(0.00)	(0.00)	(0.00)	(0.00)	(0.00)	(0.00)
大型車混入による補正率	αＴ	1.000	0.988	0.994	0.937	1.000	0.994	1.000	0.996	0.994
（大型車混入率）	％	(0.00)	(1.80)	(0.85)	(9.68)	(0.00)	(0.91)	(0.00)	(0.59)	(0.90)
左折車混入による補正率	αＬＴ				0.930		0.946		0.814	
（左折率）	Ｌ％				(29.0)		(21.1)		(87.6)	
（歩行者による低減率）	ｆｐ	0.150			0.150		0.150		0.150	
（有効青時間）	秒	50			29		50		29	
（歩行者用青時間）	秒	45			24		45		24	
横断歩行者による補正率	αＬ	0.865								
右折車混入による補正率	αＲＴ									
（右折率）	Ｒ％									
（右折車の通過確率）	ｆ			0.761		0.980		0.895		0.979
（有効青時間）	秒			50		29		50		29
（現示変り目のさばけ台数増分）				2(60)		2(60)		2(60)		2(60)
KER：台/サイクル										
（交差点内滞留台数）										
Ｋ：台/サイクル										
飽和交通流率	ＳＡ	1,557	1,976	1,789	1,743	1,800	1,881	1,800	1,540	1,789
設計交通量	ｑ	1	111	352	31	1	331	19	170	223
					(9+22)		(70+261)		(149+21)	
右折補正交通量	ｑＲ－Ｎ			0		0		0		0
交差点流入部の需要率	ρ	0.001	0.056	0.000	0.018	0.000	0.176	0.000	0.110	0.000

		現示の需要率	交差点の需要率
必要現示率	1φ	0.176	0.286
	2φ	0.000	
	3φ	0.110	
	4φ	0.000	

有効青時間(秒)	1φ	50	50				50				サイクル長(秒)
	2φ			16				16			120
	3φ				29				29		
	4φ					7				7	
信号青時間比	Ｇ／Ｃ	50/120	50/120	16/120	29/120	7/120	50/120	16/120	29/120	7/120	
可能交通容量	Ｃｉ	649	823	747	421	577	784	916	372	573	
交通容量比	ｑ／Ｃｉ	0.002	0.135	0.471	0.074	0.002	0.422	0.021	0.457	0.389	
交通処理案のチェック		ＯＫ	ＯＫ	ＯＫ	ＯＫ	ＯＫ	ＯＫ	ＯＫ	ＯＫ	ＯＫ	
滞留長	Ｌｓ(ｍ)	0.4		106.5		0.4		8.4		73.8	

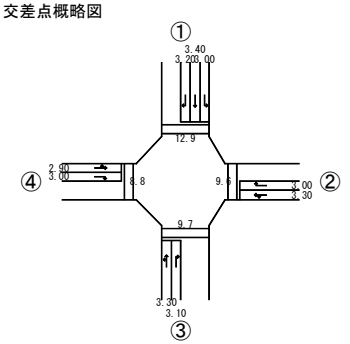
※ $N = KER \times \frac{3,600}{C}$

Ｎ：１時間で右折車が交差点内に滞留する台数

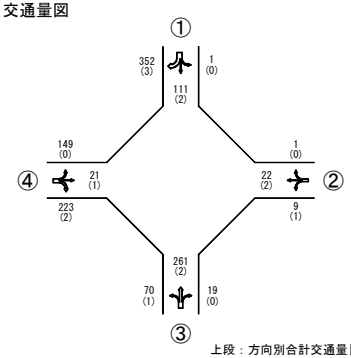
※＊：交通容量(台／実１時間)

①：北
②：東
③：南
④：西

交差点概略図

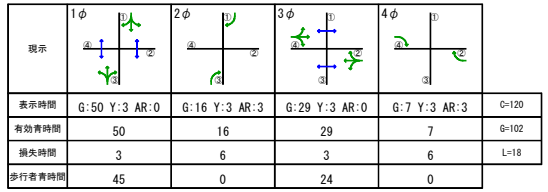


交通量図



上段：方向別合計交通量[台/時]
下段：(大型車混入台数)[台/時]

現示方式の図示



	1φ	2φ	3φ	4φ	
表示時間	G:50 Y:3 AR:0	G:16 Y:3 AR:3	G:29 Y:3 AR:0	G:7 Y:3 AR:3	C=120
有効青時間	50	16	29	7	G=102
損失時間	3	6	3	6	L=18
歩行者青時間	45	0	24	0	

検討用資料　一時停止制御交差点の方向別交通流の横断可能容量検討

（「改訂 平面交差の計画と設計」基礎編 第３版 P81～）

『新宮』（休日：現況）

表-1　横断可能容量、評価　　交差点名：地点２

No	実交通量 Mn	Vc	tc	tf	交通容量 Cp	交通容量差 Cp-Mn	交通容量比 Mn / Cp	評価
1	207	66	4.1	2.2	1,548	1,341	0.134	ＯＫ
2	248	42	6.2	3.3	1,034	786	0.240	ＯＫ
3	22	268	7.1	3.5	688	666	0.032	ＯＫ
混1	270	—	—	—	992	722	0.272	ＯＫ

No.１：主道路（流入部 ②　東）からの右折

No.２：従道路（流入部 ①　北）からの左折

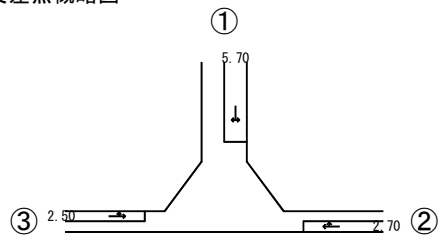
No.３：従道路（流入部 ①　北）からの右折

No.混1：従道路（流入部 ①　北）左右混用車線

○ 滞留長

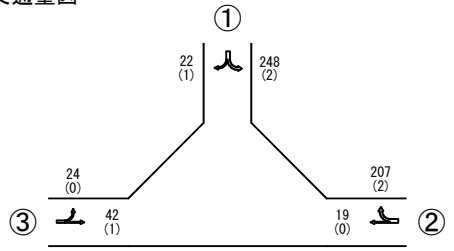
	車線	M(台)	S(m)	滞留長
流入部①	左右折	270.0	6.067	54.6
流入部②	直進等	226.0	6.053	45.6

交差点概略図



①:北
②:東
③:西

交通量図



上段：方向別合計交通量[台/時]

下段：(大型車混入台数)[台/時]

２．店舗開店後

検討用資料　『新宮』（平日：オープン後　17時台）

表－１　交差点の需要率の算出

交差点名		地点１								
流入部		①			②		③		④	
車線の種類		左折	直進	右折	左折･直進	右折	左折･直進	右折	左折･直進	右折
車線数		1	1	1	1	1	1	1	1	1
飽和交通流率の基本値	ＳＢ	1,800	2,000	1,800	2,000	1,800	2,000	1,800	2,000	1,800
車線幅員による補正率	αｗ	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	0.950	1.000
（車線幅員）	ｍ	(3.00)	(3.40)	(3.20)	(3.30)	(3.00)	(3.30)	(3.10)	(2.90)	(3.00)
縦断勾配による補正率	αＧ	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000
（縦断勾配）	％	(0.00)	(0.00)	(0.00)	(0.00)	(0.00)	(0.00)	(0.00)	(0.00)	(0.00)
大型車混入による補正率	αＴ	0.826	0.990	0.997	0.981	0.823	0.990	1.000	0.993	0.985
（大型車混入率）	％	(30.00)	(1.48)	(0.40)	(2.78)	(30.77)	(1.51)	(0.00)	(1.03)	(2.22)
左折車混入による補正率	αＬＴ				0.893		0.931		0.811	
（左折率）	Ｌ％				(46.3)		(27.5)		(89.7)	
（歩行者による低減率）	ｆｐ	0.150			0.150		0.150		0.150	
（有効青時間）	秒	49			29		49		29	
（歩行者用青時間）	秒	44			24		44		24	
横断歩行者による補正率	αＬ	0.865								
右折車混入による補正率	αＲＴ									
（右折率）	Ｒ％									
（右折車の通過確率）	ｆ			0.778		0.981		0.808		0.945
（有効青時間）	秒			49		29		49		29
（現示変り目のさばけ台数増分）				2(60)		2(60)		2(60)		2(60)
ＫＥＲ：台/サイクル										
（交差点内滞留台数）										
Ｋ：台/サイクル										
飽和交通流率	ＳＡ	1,286	1,980	1,795	1,752	1,481	1,843	1,800	1,530	1,773
設計交通量	ｑ	10	203	247	108	13	331	22	195	225
					(50+58)		(91+240)		(175+20)	
右折補正交通量	ｑＲ－Ｎ			0		0		0		0
交差点流入部の需要率	ρ	0.008	0.103	0.000	0.062	0.000	0.180	0.000	0.127	0.000

必要現示率						現示の需要率	交差点の需要率
1φ	0.008	0.103				0.180	0.307
2φ			0.000			0.000	
3φ				0.062		0.127	
4φ					0.000	0.000	

有効青時間(秒)						サイクル長(秒)
1φ	49	49			49	
2φ			16			120
3φ				29		
4φ					8	

信号青時間比	Ｇ／Ｃ	49/120	49/120	16/120	29/120	8/120	49/120	16/120	29/120	8/120
可能交通容量	Ｃｉ	525	809	756	423	499	753	797	370	545
交通容量比	ｑ／Ｃｉ	0.019	0.251	0.327	0.255	0.026	0.440	0.028	0.527	0.413
交通処理案のチェック		ＯＫ	ＯＫ	ＯＫ	ＯＫ	ＯＫ	ＯＫ	ＯＫ	ＯＫ	ＯＫ
滞留長	Ｌｓ(ｍ)	5.7		78.9		7.5		9.7		75.0

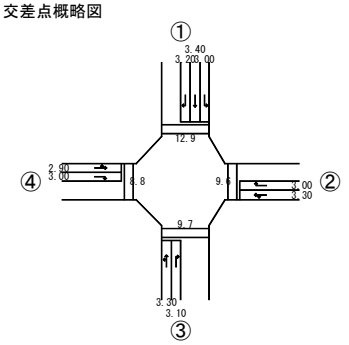
※ $N = KER \times \frac{3,600}{C}$

Ｎ：１時間で右折車が交差点内に滞留する台数

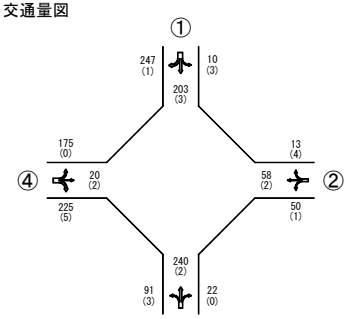
※＊：交通容量(台／実１時間)

①：北
②：東
③：南
④：西

交差点概略図

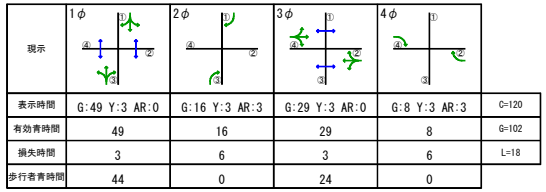


交通量図



上段：方向別合計交通量[台/時]
下段：(大型車混入台数)[台/時]

現示方式の図示



検討用資料　一時停止制御交差点の方向別交通流の横断可能容量検討

（「改訂 平面交差の計画と設計」基礎編 第３版 P81～）

『新宮』（平日：オープン後）

表-1　横断可能容量、評価　　交差点名：地点２

No	実交通量 Mn	Vc	tc	tf	交通容量 Cp	交通容量差 Cp-Mn	交通容量比 Mn / Cp	評価
1	290	83	4.1	2.2	1,526	1,236	0.190	ＯＫ
2	305	42	6.2	3.3	1,034	729	0.295	ＯＫ
3	40	382	7.1	3.5	579	539	0.069	ＯＫ
混1	345	—	—	—	947	602	0.364	ＯＫ

No.１ ： 主道路（流入部 ②　東）からの右折

No.２ ： 従道路（流入部 ①　北）からの左折

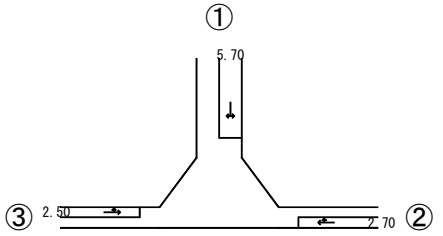
No.３ ： 従道路（流入部 ①　北）からの右折

No.混1 ： 従道路（流入部 ①　北）左右混用車線

○ 滞留長

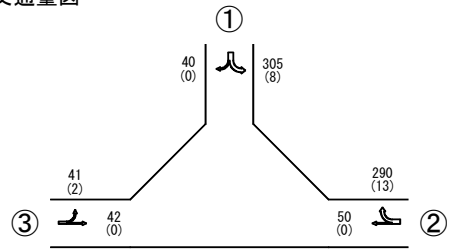
	車線	M(台)	S(m)	滞留長
流入部①	左右折	345.0	6.139	70.6
流入部②	直進等	340.0	6.229	70.6

交差点概略図



①:北
②:東
③:西

交通量図



上段：方向別合計交通量[台/時]

下段：(大型車混入台数)[台/時]

検討用資料　『新宮』（休日：オープン後　11時台）

表－1　交差点の需要率の算出

交差点名		地点1								
流入部		①			②		③		④	
車線の種類		左折	直進	右折	左折・直進	右折	左折・直進	右折	左折・直進	右折
車線数		1	1	1	1	1	1	1	1	1
飽和交通流率の基本値	S B	1,800	2,000	1,800	2,000	1,800	2,000	1,800	2,000	1,800
車線幅員による補正率	α w	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	0.950	1.000
（車線幅員）	m	(3.00)	(3.40)	(3.20)	(3.30)	(3.00)	(3.30)	(3.10)	(2.90)	(3.00)
縦断勾配による補正率	α G	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000
（縦断勾配）	%	(0.00)	(0.00)	(0.00)	(0.00)	(0.00)	(0.00)	(0.00)	(0.00)	(0.00)
大型車混入による補正率	α T	1.000	0.988	0.995	0.937	1.000	0.994	1.000	0.997	0.994
（大型車混入率）	%	(0.00)	(1.80)	(0.69)	(9.68)	(0.00)	(0.90)	(0.00)	(0.40)	(0.89)
左折車混入による補正率	α L T				0.930		0.945		0.807	
（左折率）	L %				(29.0)		(21.4)		(91.7)	
（歩行者による低減率）	f p	0.150			0.150		0.150		0.150	
（有効青時間）	秒	50			29		50		29	
（歩行者用青時間）	秒	45			24		45		24	
横断歩行者による補正率	α L	0.865								
右折車混入による補正率	α R T									
（右折率）	R %									
（右折車の通過確率）	f			0.761		0.980		0.895		0.979
（有効青時間）	秒			50		29		50		29
（現示変り目のさばけ台数増分）				2(60)		2(60)		2(60)		2(60)
KER：台/サイクル										
（交差点内滞留台数）										
K：台/サイクル										
飽和交通流率	S A	1,557	1,976	1,791	1,743	1,800	1,879	1,800	1,529	1,789
設計交通量	q	1	111	434	31 (9+22)	1	332 (71+261)	19	252 (231+21)	224
右折補正交通量	q R－N			0		0		0		0
交差点流入部の需要率	ρ	0.001	0.056	0.000	0.018	0.000	0.177	0.000	0.165	0.000

											現示の需要率	交差点の需要率
必要現示率	1φ	0.001	0.056				0.177				0.177	0.342
	2φ			0.000				0.000			0.000	
	3φ				0.018				0.165		0.165	
	4φ					0.000				0.000	0.000	
有効青時間(秒)	1φ	50	50				50				サイクル長(秒)	
	2φ			16				16			120	
	3φ				29				29			
	4φ					7				7		

信号青時間比	G／C	50/120	50/120	16/120	29/120	7/120	50/120	16/120	29/120	7/120
可能交通容量	C i	649	823	748	421	577	783	916	370	573
交通容量比	q／C i	0.002	0.135	0.580	0.074	0.002	0.424	0.021	0.681	0.391
交通処理案のチェック		OK	OK	OK	OK	OK	OK	OK	OK	OK
滞留長	L s (m)	0.4		131.1		0.4		8.4		74.1

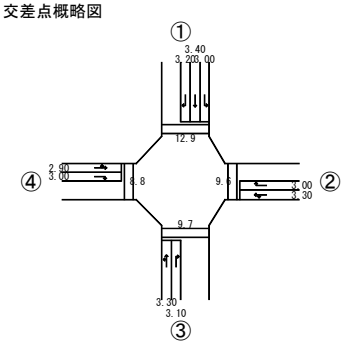
※ $N = KER \times \frac{3,600}{C}$

N ： 1時間で右折車が交差点内に滞留する台数

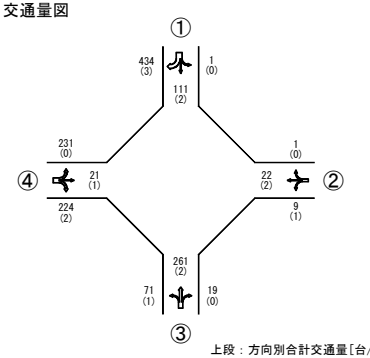
※ ＊： 交通容量(台／実1時間)

①: 北
②: 東
③: 南
④: 西

交差点概略図



交通量図



上段：方向別合計交通量[台/時]
下段：(大型車混入台数)[台/時]

現示方式の図示

現示	1φ	2φ	3φ	4φ	
表示時間	G:50 Y:3 AR:0	G:16 Y:3 AR:3	G:29 Y:3 AR:0	G:7 Y:3 AR:3	C=120
有効青時間	50	16	29	7	G=102
損失時間	3	6	3	6	L=18
歩行者青時間	45	0	24	0	

検討用資料　一時停止制御交差点の方向別交通流の横断可能容量検討

（「改訂 平面交差の計画と設計」基礎編 第３版 P81～）

『新宮』（休日：オープン後）

表-1　横断可能容量、評価　　交差点名：地点２

No	実交通量 Mn	Vc	tc	tf	交通容量 Cp	交通容量差 Cp-Mn	交通容量比 Mn / Cp	評価
1	317	83	4.1	2.2	1,526	1,209	0.208	ＯＫ
2	358	59	6.2	3.3	1,012	654	0.354	ＯＫ
3	22	412	7.1	3.5	553	531	0.040	ＯＫ
混1	380	—	—	—	964	584	0.394	ＯＫ

No.１ ： 主道路（流入部 ②　東）からの右折

No.２ ： 従道路（流入部 ①　北）からの左折

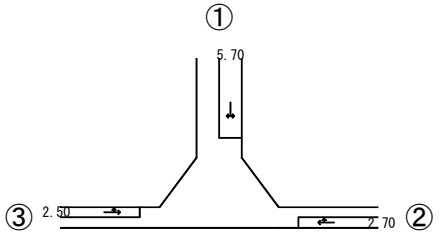
No.３ ： 従道路（流入部 ①　北）からの右折

No.混1 ： 従道路（流入部 ①　北）左右混用車線

○ 滞留長

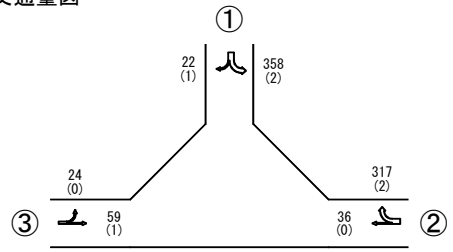
	車線	M(台)	S(m)	滞留長
流入部①	左右折	380.0	6.047	76.6
流入部②	直進等	353.0	6.034	71.0

交差点概略図



①:北
②:東
③:西

交通量図



上段：方向別合計交通量[台/時]

下段：(大型車混入台数)[台/時]