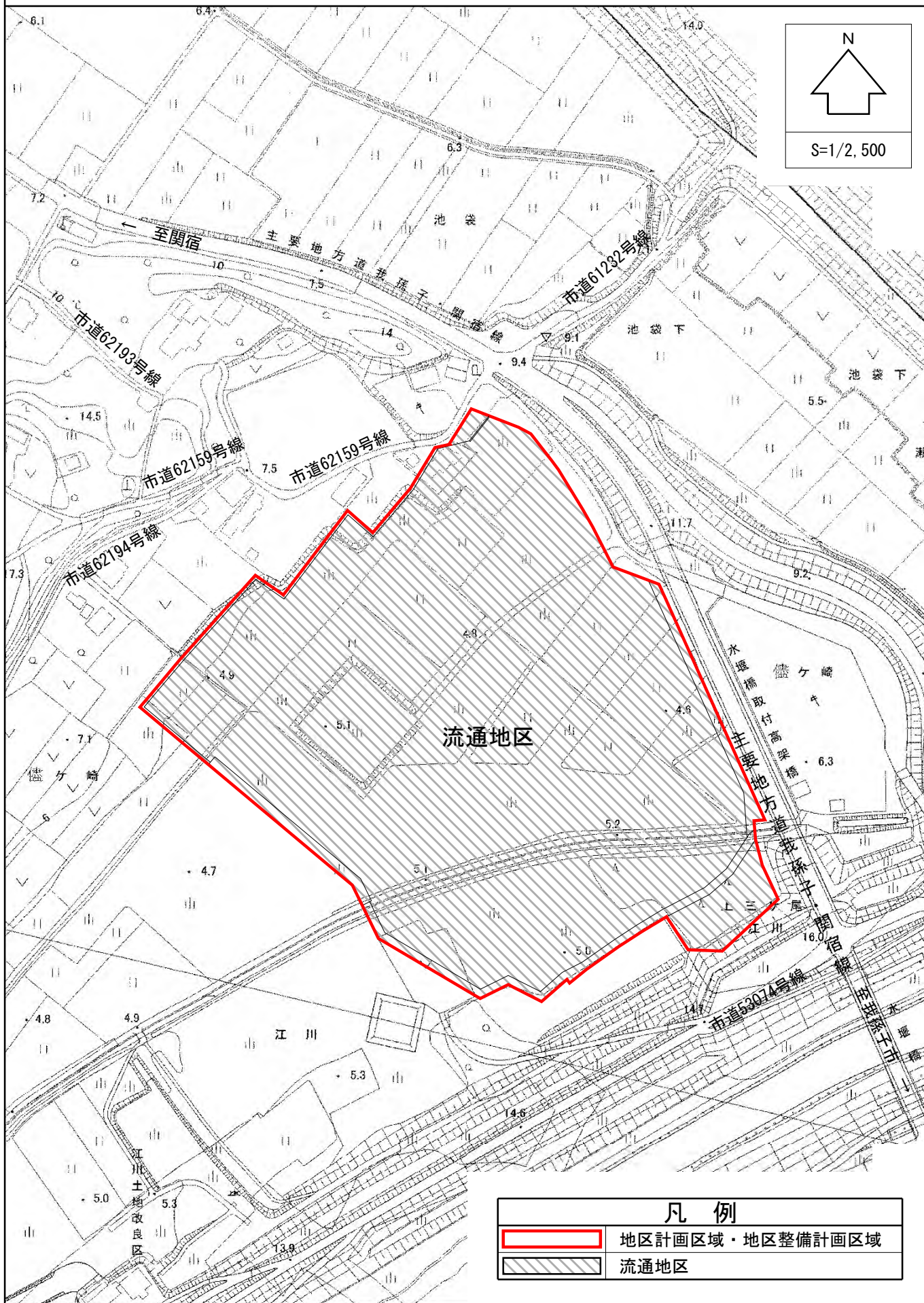


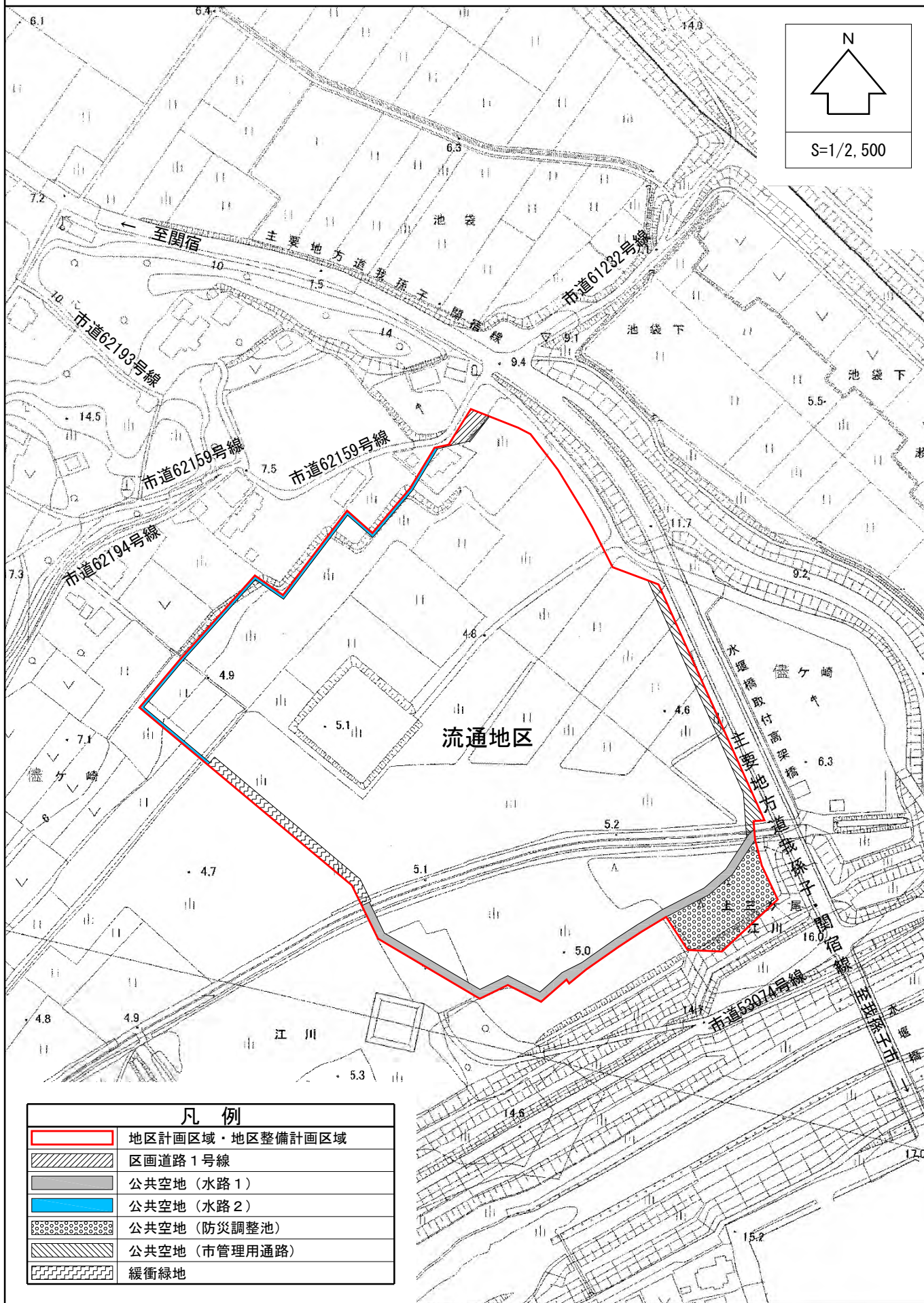
瀬戸儘ヶ崎地区

計画図 (区域)



瀬戸儘ヶ崎地区

計画図（地区施設）



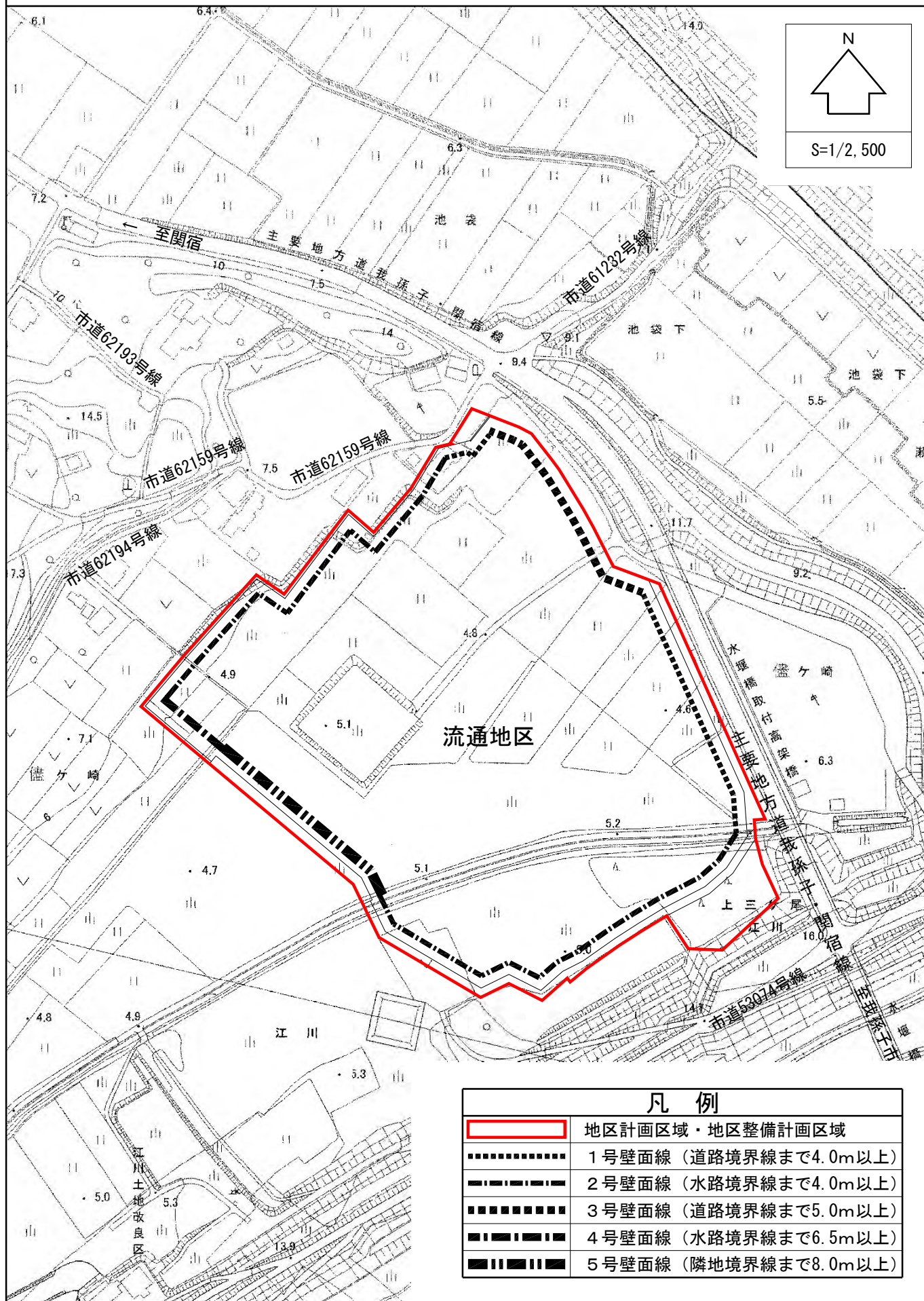
N







S=1/2,500

凡 例	
	地区計画区域・地区整備計画区域
	区画道路1号線
	公共空地（水路1）
	公共空地（水路2）
	公共空地（防災調整池）
	公共空地（市管理用通路）
	緩衝緑地

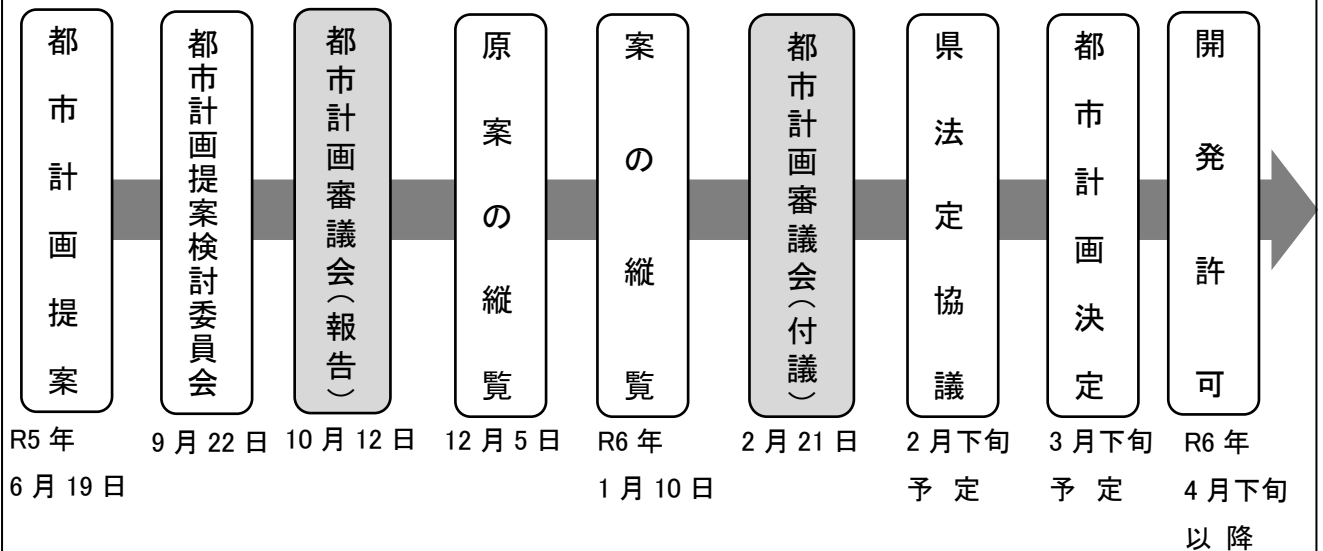
瀬戸儘ヶ崎地区

計画図（壁面の位置の制限図）



凡例	
	地区計画区域・地区整備計画区域
	1号壁面線（道路境界線まで4.0m以上）
	2号壁面線（水路境界線まで4.0m以上）
	3号壁面線（道路境界線まで5.0m以上）
	4号壁面線（水路境界線まで6.5m以上）
	5号壁面線（隣地境界線まで8.0m以上）

都市計画決定スケジュール



野田市都市計画マスタープラン 抜粋

第3章 部門別方針

3-1 都市と自然が調和したまちづくり ～土地利用の方針～

(3) その他

都市の活性化を担う市街化調整区域の都市的土地利用

市街化調整区域は市街化を抑制すべき区域ですが、幹線道路沿道などで一定規模以上の土地における流通業務、観光、レクリエーション等を主体とする非住居系の開発地、または、既存の工業地周辺の一定規模以上の土地における製造業等の工業系の土地利用で、地域の振興又は発展に寄与し、必要な公共公益施設を整備しつつ、周辺の自然環境、景観と調和する良好な開発を誘導する場合などにおいては地区計画を定め、市街化調整区域の適正な土地利用の形成を図ります。

【幹線道路沿道開発誘導ゾーン】

広域交通の特性をいかし、流通業務施設や沿道施設、観光振興施設等の立地を誘導することで、広域幹線道路の沿道に相應しい土地利用を図ります。

野田市瀬戸地区3物流施設による周辺道路への影響検討

1. 3施設の発生集中交通量

(1)各施設の発生集中交通量



(2)時間帯別発生集中交通量の設定

時間帯別の発生集中交通量の設定にあたっては、H30 東京都市圏パーソントリップ調査の「ゾーン別目的種別発着時間帯別発生集中量」を用い、当該施設の立地する野田市「4313」ゾーンのうち、貨物車両については勤務・業務目的の時間帯別発生交通量・集中交通量より、通勤車両については帰宅の時間帯別発生交通量及び自宅一勤務の時間帯別集中交通量より、下表のとおり設定した。

・貨物車両（時間帯別発生集中交通割合）

H30パーソントリップ調査（4313ゾーン）		
時間帯	勤務・業務（発生）	勤務・業務（集中）
	時間帯別発生割合	時間帯別集中割合
～3時台	0.000	0.000
3時台	0.027	0.000
4時台	0.000	0.000
5時台	0.000	0.023
6時台	0.061	0.000
7時台	0.030	0.018
8時台	0.076	0.064
9時台	0.083	0.216
10時台	0.130	0.214
11時台	0.091	0.000
12時台	0.077	0.028
13時台	0.058	0.017
14時台	0.136	0.087
15時台	0.113	0.088
16時台	0.074	0.086
17時台	0.026	0.096
18時台	0.000	0.016
19時台	0.019	0.018
20時台	0.000	0.000
21時台	0.000	0.029
22時台	0.000	0.000
23時台	0.000	0.000
24時台	0.000	0.000
25時台	0.000	0.000
26時台	0.000	0.000
26～時台	0.000	0.000

・通勤車両（時間帯別発生集中割合）

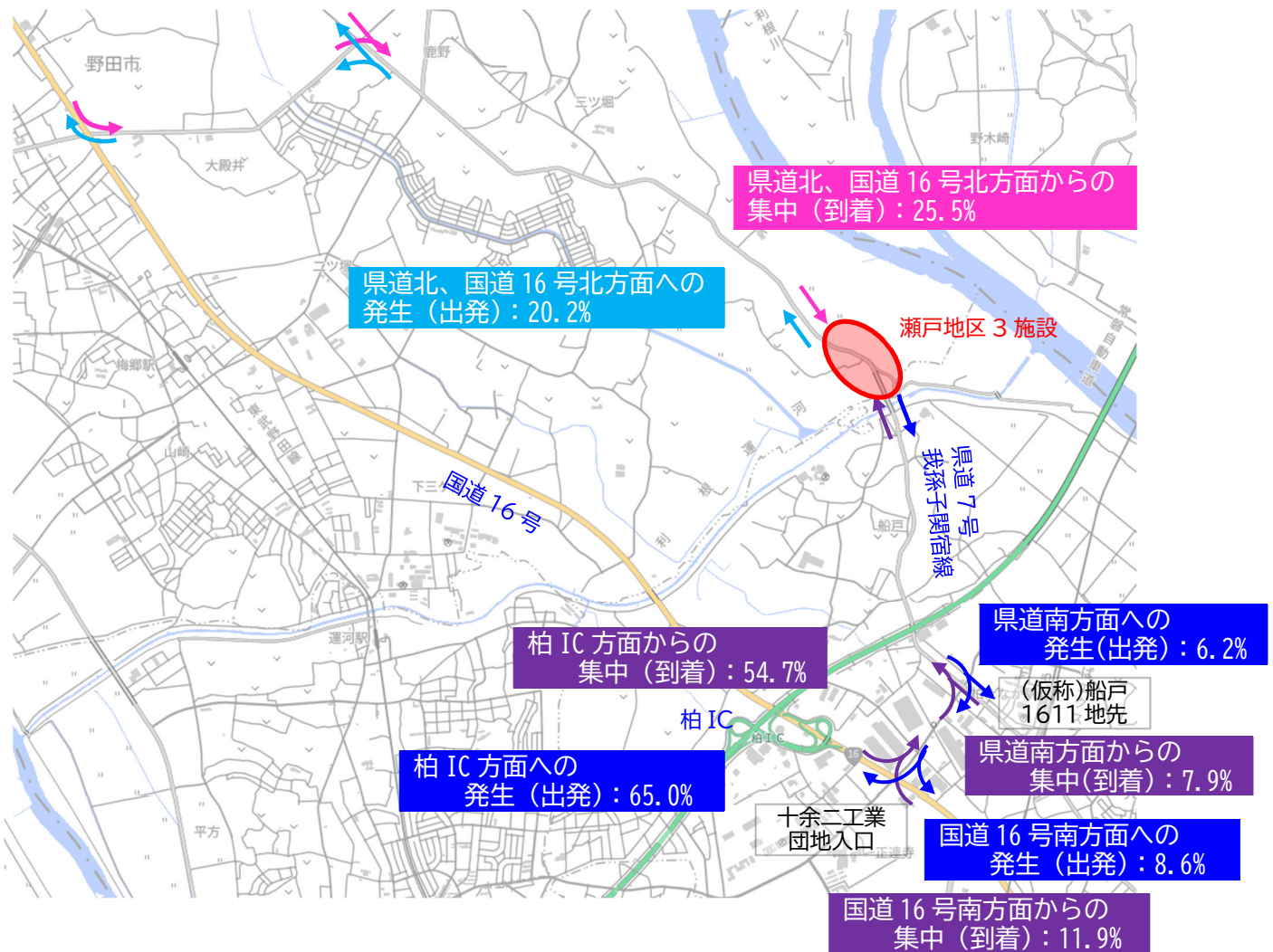
H30パーソントリップ調査（4313ゾーン）		
時間帯	帰宅（発生）	自宅一勤務（集中）
	時間帯別発生割合	時間帯別集中割合
～3時台	0.000	0.000
3時台	0.003	0.004
4時台	0.000	0.003
5時台	0.000	0.017
6時台	0.001	0.048
7時台	0.007	0.316
8時台	0.011	0.441
9時台	0.023	0.084
10時台	0.020	0.027
11時台	0.065	0.000
12時台	0.031	0.013
13時台	0.047	0.012
14時台	0.053	0.007
15時台	0.117	0.003
16時台	0.143	0.011
17時台	0.162	0.012
18時台	0.146	0.000
19時台	0.082	0.000
20時台	0.038	0.000
21時台	0.029	0.000
22時台	0.011	0.000
23時台	0.003	0.004
24時台	0.004	0.000
25時台	0.003	0.000
26時台	0.000	0.000
26～時台	0.000	0.000

(3) 発着割合とルートの設定

① 貨物車両

施設利用車両の広域的な方向別比率は、第5回東京都市圏物資流動調査の「地域間貨物車台数(0D表)」を用い、当該施設の立地する「千葉県西北部」ゾーンの発着台数を下図に示す割合でルートを設定した。

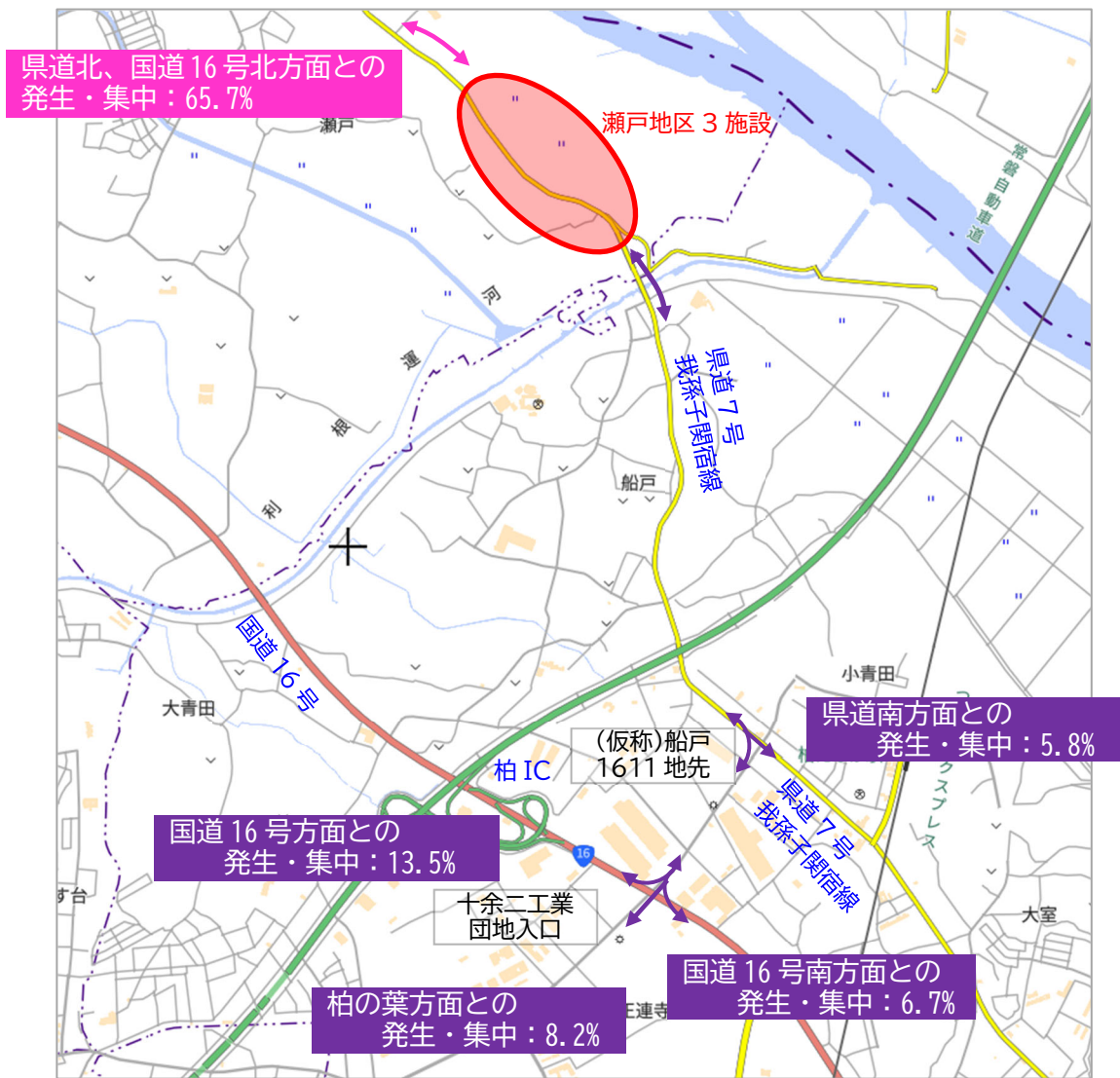
[物流施設関連貨物車の想定ルートと方向別割合]



②通勤車両

施設通勤車両の広域的な方向別比率は、H30 東京都市圏パーソントリップ調査の「目的種別代表交通手段別 OD 表」を用い、自宅—勤務の OD のうち当該施設の立地する野田市「4313」ゾーンが目的地となるデータを基に、下図のとおり設定した。

[物流施設関連通勤車両の想定ルートと方向別割合]



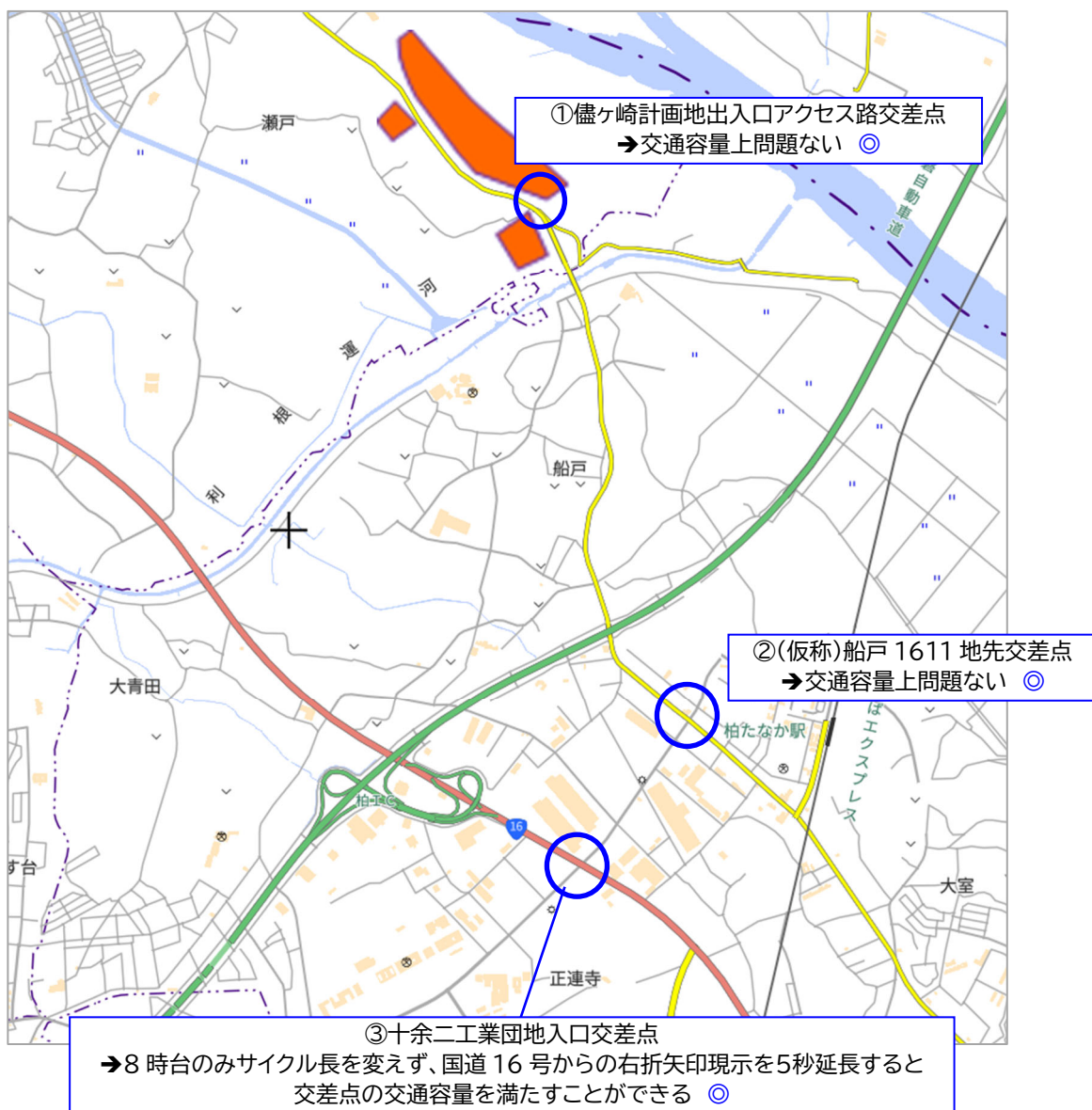
2. 施設の開発交通による周辺交差点への影響検討

■野田市瀬戸地区の3物流施設整備後の周辺交差点の容量チェックを行った。

○県道7号線、国道16号の交通量はR3道路交通センサスの断面交通量を用い、各開発による増加を上乗せして各交差点で交差点解析を行い、交差点需要率を算定した。

【総括】

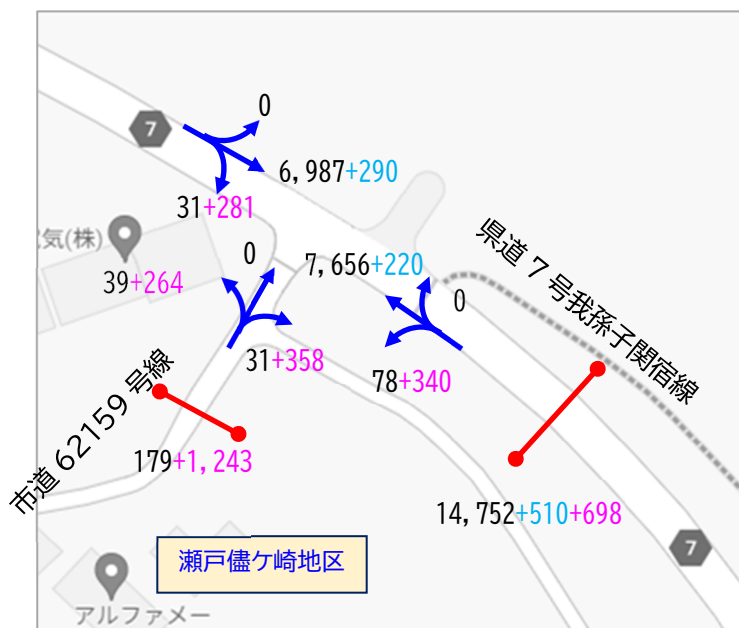
- ①儘ヶ崎施設出入口アクセス路交差点については、現況形状で交通容量上支障は発生しない。
- ②(仮称)船戸1611地先交差点については、現況の車線数、信号現示等で開発交通を上乗せしても、交通容量上支障は発生しない。
- ③十余二工業団地入口交差点は、現況の交通量で交差点需要率は上限値を下回っているが、国道16号柏方面からの右折車線については、車線別交通容量比が1.0を超えており、信号現示を3秒延長することで車線別交通容量比が1.0を下回る。今回の開発関連交通量を上乗せしても、右折矢印現示が5秒延長されていれば車線別交通容量比が1.0に収まることから、交差点の交通容量を満たすことができる。



(1) (仮称) 儘ヶ崎施設出入口アクセス路交差点 (無信号交差点)

- ・ 物流施設アクセス路と県道の交差点は無信号となっている。

[現況 12 時間交通量 + 開発関連交通量]



台/12h (開発交通量は台/24h)

※水色字：開発時増加分

※ピンク字：儘ヶ崎開発時増加分

[現況ピーク時交通量と交差点需要率]

(通勤朝ピーク 8 時台)

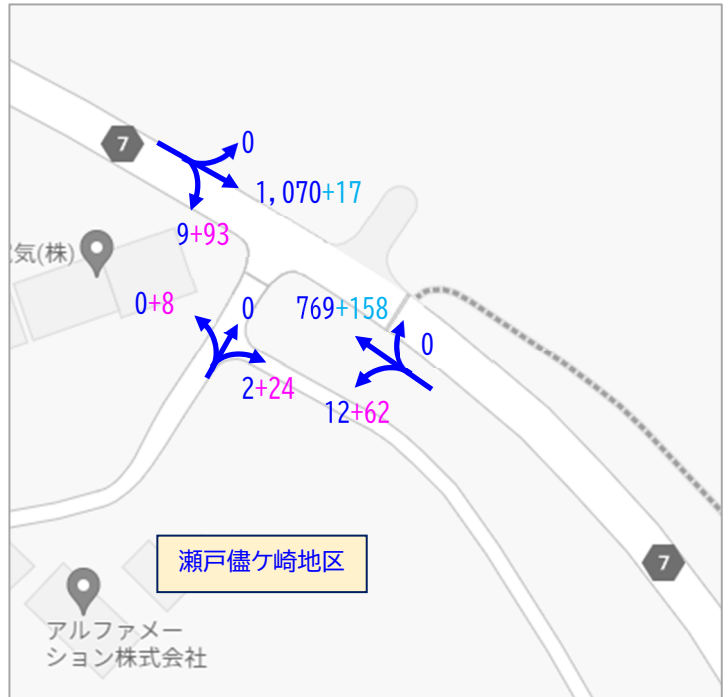
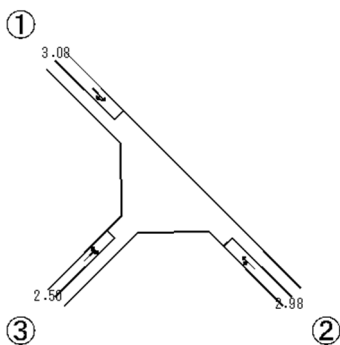
『地点A：(仮称) 瀬戸95地先』 (8時台)

表-1 横断可能容量、評価

No	実交通量 Mn	Qx	gx	hx	交通容量 Cpx	交通容量差 Cpx-Mn	交通容量比 Mn / Cpx	評価
1	102	0.278	4.1	2.2	698	596	0.146	OK
2	8	0.258	6.2	3.3	327	319	0.024	OK
3	26	0.588	7.1	3.5	36	10	0.722	OK
混1	34	—	—	—	45	11	0.756	OK

- No. 1 : 主道路 (流入部 ①) からの右折
- No. 2 : 従道路 (流入部 ③) からの左折
- No. 3 : 従道路 (流入部 ③) からの右折
- No. 混1 : 従道路 (流入部 ③) 左右混用車線

交差点概略図



台/h

- ※青字：現況ピーク時交通量 (8 時台)
- ※水色字：その他開発時増加分 (8 時台)
- ※ピンク字：儘ヶ崎開発時増加分 (8 時台)

[現況ピーク時交通量と交差点需要率]

(貨物到着ピーク 9 時台)

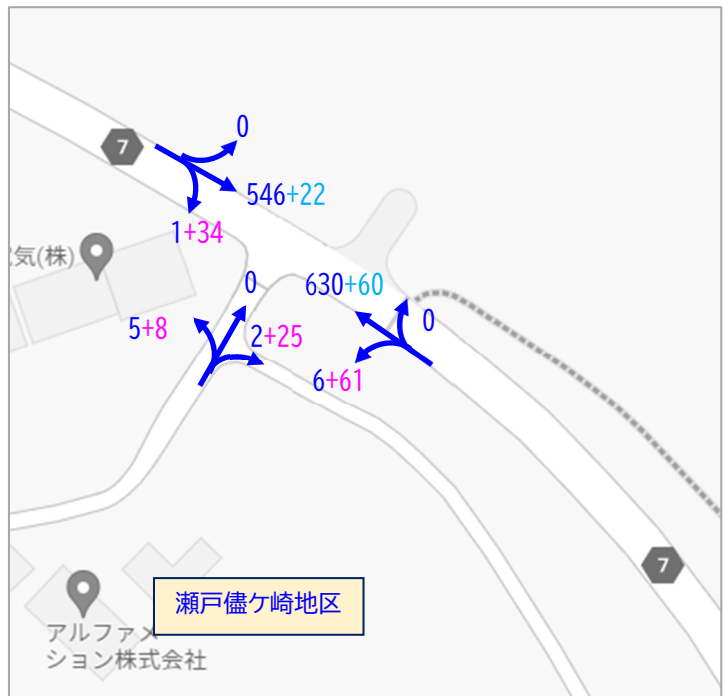
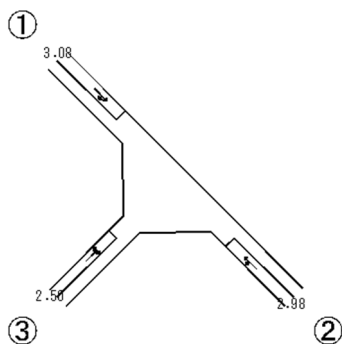
『地点A：(仮称) 瀬戸95地先』 (9時台)

表-1 横断可能容量、評価

No	実交通量 Mn	Qx	gx	hx	交通容量 Cpx	交通容量差 Cpx-Mn	交通容量比 Mn / Cpx	評価
1	35	0.210	4.1	2.2	863	828	0.041	OK
2	13	0.192	6.2	3.3	446	433	0.029	OK
3	27	0.359	7.1	3.5	140	113	0.193	OK
混1	40	—	—	—	180	140	0.222	OK

- No. 1 : 主道路 (流入部 ①) からの右折
- No. 2 : 従道路 (流入部 ③) からの左折
- No. 3 : 従道路 (流入部 ③) からの右折
- No. 混1 : 従道路 (流入部 ③) 左右混用車線

交差点概略図



台/h

- ※青字：現況ピーク時交通量 (9 時台)
- ※水色字：その他開発時増加分 (9 時台)
- ※ピンク字：儘ヶ崎開発時増加分 (9 時台)

[現況ピーク時交通量と交差点需要率]
(貨物出発ピーク 14 時台)

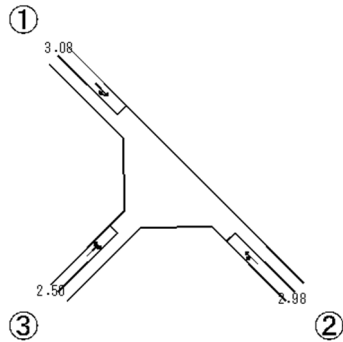
『地点 A : (仮称) 瀬戸95地先』 (14時台)

表-1 横断可能容量、評価

No	実交通量 Mn	Qx	gx	hx	交通容量 Cpx	交通容量差 Cpx-Mn	交通容量比 Mn / Cpx	評価
1	13	0.148	4.1	2.2	1,043	1,030	0.012	OK
2	18	0.139	6.2	3.3	576	558	0.031	OK
3	49	0.282	7.1	3.5	219	170	0.224	OK
混1	67	—	—	—	262	195	0.256	OK

- No.1 : 主道路 (流入部 ①) からの右折
- No.2 : 従道路 (流入部 ③) からの左折
- No.3 : 従道路 (流入部 ③) からの右折
- No.混1 : 従道路 (流入部 ③) 左右混用車線

交差点概略図



[現況ピーク時交通量と交差点需要率]
(通勤タピーク 17 時台)

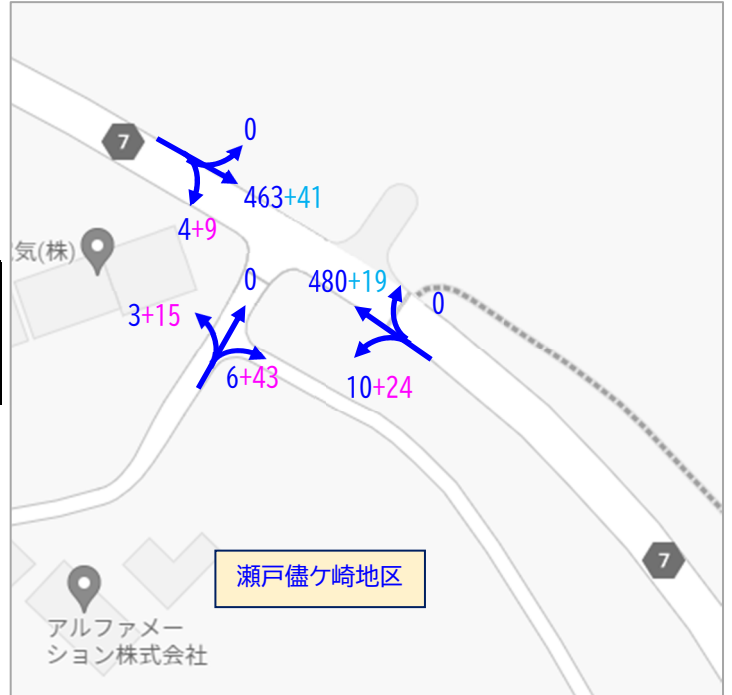
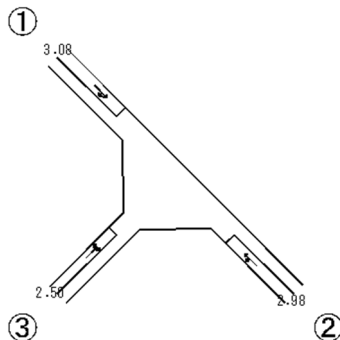
『地点 A : (仮称) 瀬戸95地先』 (17時台)

表-1 横断可能容量、評価

No	実交通量 Mn	Qx	gx	hx	交通容量 Cpx	交通容量差 Cpx-Mn	交通容量比 Mn / Cpx	評価
1	14	0.197	4.1	2.2	900	886	0.016	OK
2	30	0.189	6.2	3.3	453	423	0.066	OK
3	30	0.416	7.1	3.5	100	70	0.300	OK
混1	60	—	—	—	163	103	0.368	OK

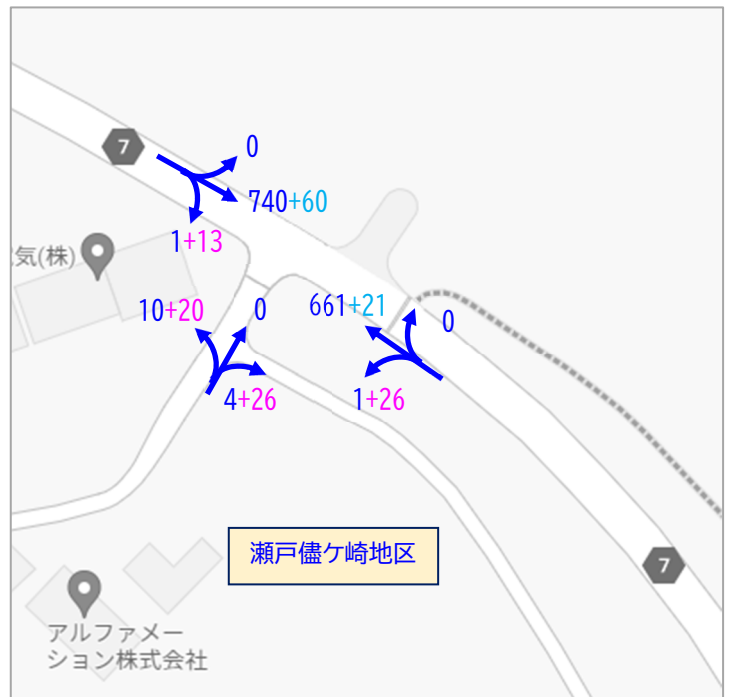
- No.1 : 主道路 (流入部 ①) からの右折
- No.2 : 従道路 (流入部 ③) からの左折
- No.3 : 従道路 (流入部 ③) からの右折
- No.混1 : 従道路 (流入部 ③) 左右混用車線

交差点概略図



台/h

- ※青字 : 現況ピーク時交通量 (14 時台)
- ※水色字 : その他開発時増加分 (14 時台)
- ※ピンク字 : 儘ヶ崎開発時増加分 (14 時台)

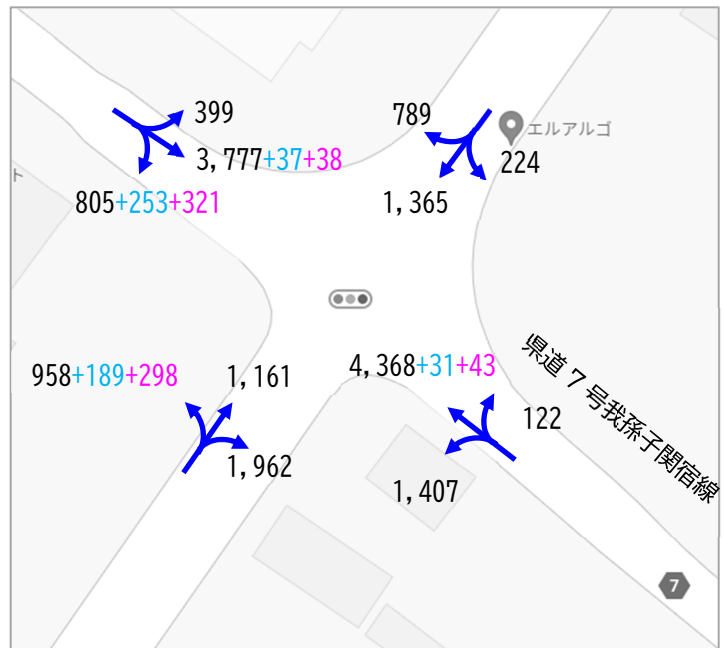


台/h

- ※青字 : 現況ピーク時交通量 (17 時台)
- ※水色字 : その他開発時増加分 (17 時台)
- ※ピンク字 : 儘ヶ崎開発時増加分 (17 時台)

(2) (仮称) 船戸 1611 地先交差点

[現況 12 時間交通量 + 開発関連交通量]



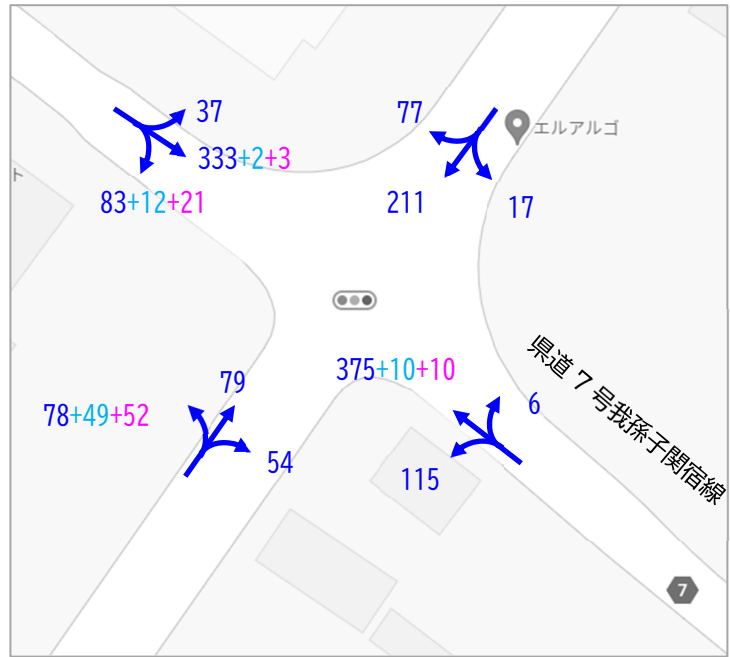
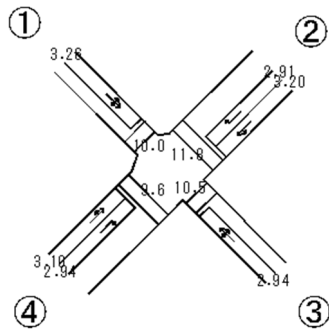
台/12h (開発交通量は台/24h)

※水色字：その他開発時増加分

※ピンク字：儘ヶ崎開発時増加分

[現況ピーク時交通量と交差点需要率]
(通勤朝ピーク 8 時台)

交差点概略図



台/h

※青字：現況ピーク時交通量 (8 時台)

※水色字：その他開発時増加分 (8 時台)

※ピンク字：儘ヶ崎開発時増加分 (8 時台)

『地点 B：(仮称) 船戸1611地先』 (8時台)

表-1 交差点の需要率の算出

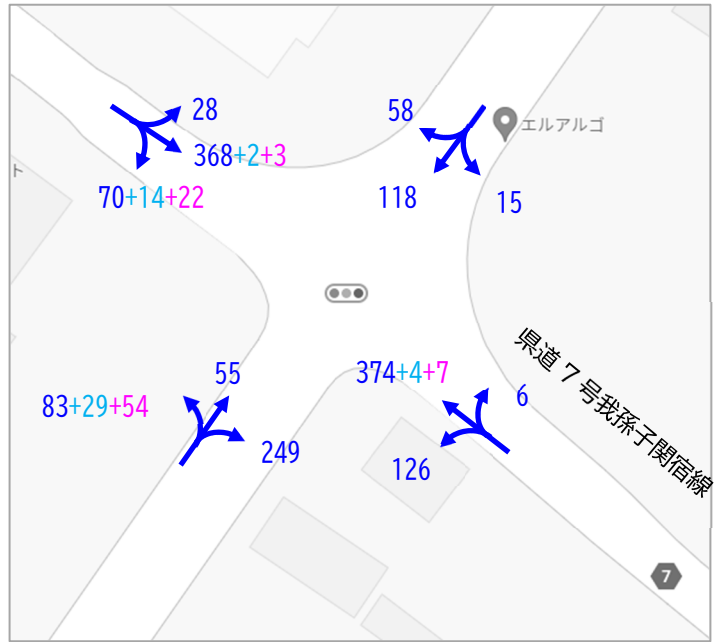
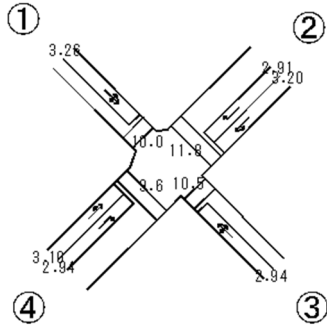
流入部		①	②	③	④		
車線の種類		左折・直進・右折	左折・直進	右折	左折・直進・右折	左折・直進	右折
車線数		1	1	1	1	1	1
飽和交通流率の基本値	S B	2,000	2,000	1,800	2,000	2,000	1,800
車線幅員による補正率	α_w	1.000	1.000	1.000	0.950	1.000	1.000
(車線幅員)	m	(3.26)	(3.20)	(2.91)	(2.94)	(3.10)	(2.94)
縦断勾配による補正率	α_G	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000
(縦断勾配)	%	(0.00)	(0.00)	(0.00)	(0.00)	(0.00)	(0.00)
大型車混入による補正率	α_T	0.824	0.970	0.840	0.845	0.887	0.846
(大型車混入率)	%	(30.55)	(4.39)	(27.27)	(26.16)	(18.22)	(25.93)
左折車混入による補正率	α_{LT}	0.979	0.979		0.939	0.837	
(左折率)	L %	(7.5)	(7.5)		(22.3)	(69.4)	
(左折車の通過確率)	f L	0.85	0.85		0.85	0.85	
(有効青時間)	秒	55	27		55	27	
(歩行者現示時間)	秒	53	25		53	25	
右折車混入による補正率	α_{RT}	0.833			0.992		
(右折率)	R %	(23.6)			(1.2)		
(右折車の通過確率)	f R	0.654			0.700		
(有効青時間)	秒	55			55		
(サイクル長)	秒	100			100		
飽和交通流率	S	1,344	1,899	1,512	1,496	1,485	1,523
設計交通量	q	491	228	77	516	258	54
		(37+338+116)	(17+211)		(115+395+6)	(179+79)	
流入部各車線の需要率		0.365	0.120	0.000	0.345	0.174	0.000
現示の需要率	1φ	0.365			0.345		0.365
	2φ		0.120			0.174	0.174
	3φ			0.000		0.000	0.000
有効青時間(秒)	1φ	55.0			55.0		サイクル長(秒)
	2φ		27.0			27.0	
	3φ			6.0		6.0	
可能交通容量	C i	739	513	427	823	401	315
交通容量比	$q / C i$	0.664	0.444	0.180	0.627	0.643	0.171
交通容量の照査結果		OK	OK	OK	OK	OK	OK
滞留長	L s (m)			35.4			24.9

需要率 OK

現示の需要率 交差点の需要率
0.365 0.539
0.174
0.000 ≤0.880

[現況ピーク時交通量と交差点需要率]
(貨物到着ピーク 9 時台)

交差点概略図



台/h

※青字：現況ピーク時交通量 (9 時台)

※水色字：その他開発時増加分 (9 時台)

※ピンク字：儘ヶ崎開発時増加分 (9 時台)

『地点 B：(仮称) 船戸 1611 地先』 (9 時台)

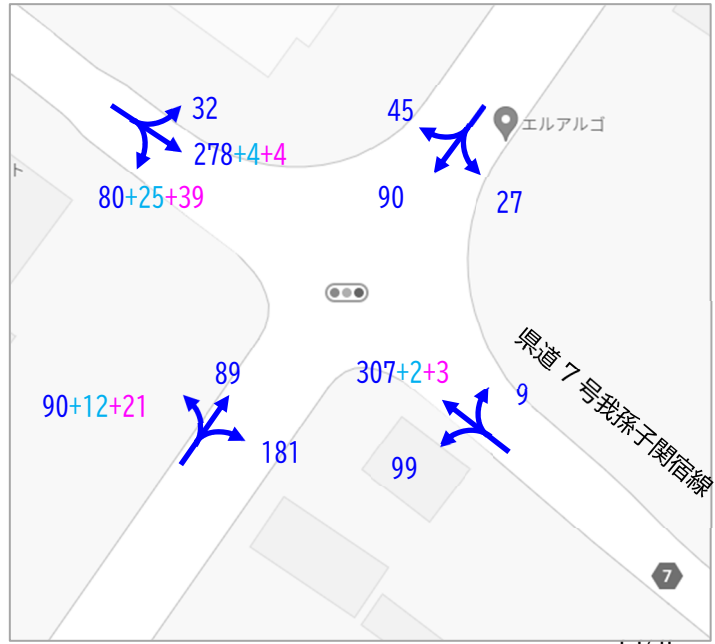
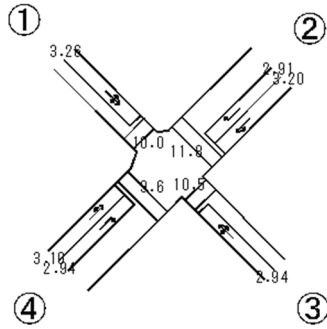
表-1 交差点の需要率の算出

流入部	車線の種類	①		②		③		④		現示の需要率	交差点の需要率
		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		
飽和交通流率の基本値	S B	2,000	2,000	1,800	2,000	2,000	2,000	2,000	1,800		
車線幅員による補正率	α_w	1.000	1.000	1.000	0.950	1.000	1.000	1.000	1.000		
(車線幅員)	m	(3.26)	(3.20)	(2.91)	(2.94)	(3.10)	(2.94)				
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		
(縦断勾配)	%	(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	0.826	0.945	0.847	0.840	0.772	0.846				
(大型車混入率)	%	(30.18)	(8.27)	(25.86)	(27.27)	(42.08)	(26.10)				
左折車混入による補正率	α_{LT}	0.984	0.969		0.934	0.826					
(左折率)	L %	(5.5)	(11.3)		(24.4)	(75.1)					
(左折車の通過確率)	f L	0.85	0.85		0.85	0.85					
(有効青時間)	秒	55	27		55	27					
(歩行者現示時間)	秒	53	25		53	25					
右折車混入による補正率	α_{RT}	0.854			0.991						
(右折率)	R %	(20.9)			(1.2)						
(右折車の通過確率)	f R	0.662			0.672						
(有効青時間)	秒	55			55						
(サイクル長)	秒	100			100						
飽和交通流率	S	1,388	1,831	1,525	1,477	1,275	1,523				
設計交通量	q	507 (28+373+106)	133 (15+118)	58	517 (126+385+6)	221 (166+55)	249				
流入部各車線の需要率		0.365	0.073	0.000	0.350	0.173	0.000				
現示の需要率	1φ	0.365			0.350					0.365	0.538
	2φ		0.073			0.173			0.173		
	3φ			0.000		0.000			0.000		
有効青時間(秒)	1φ	55.0			55.0					サイクル長(秒)	
	2φ		27.0			27.0				100	
	3φ			6.0			6.0				
可能交通容量	C i	763	494	452	812	344	394				
交通容量比	q / C i	0.664	0.269	0.128	0.637	0.642	0.632				
交通容量の照査結果		OK	OK	OK	OK	OK	OK				
滞留長	L s (m)			26.8			87.4				

需要率 OK

[現況ピーク時交通量と交差点需要率]
(貨物出発ピーク 14 時台)

交差点概略図



※青字：現況ピーク時交通量（14 時台）
 ※水色字：その他開発時増加分（14 時台）
 ※ピンク字：儘ヶ崎開発時増加分（14 時台）

『地点B：（仮称）船戸1611地先』（14時台）

表-1 交差点の需要率の算出

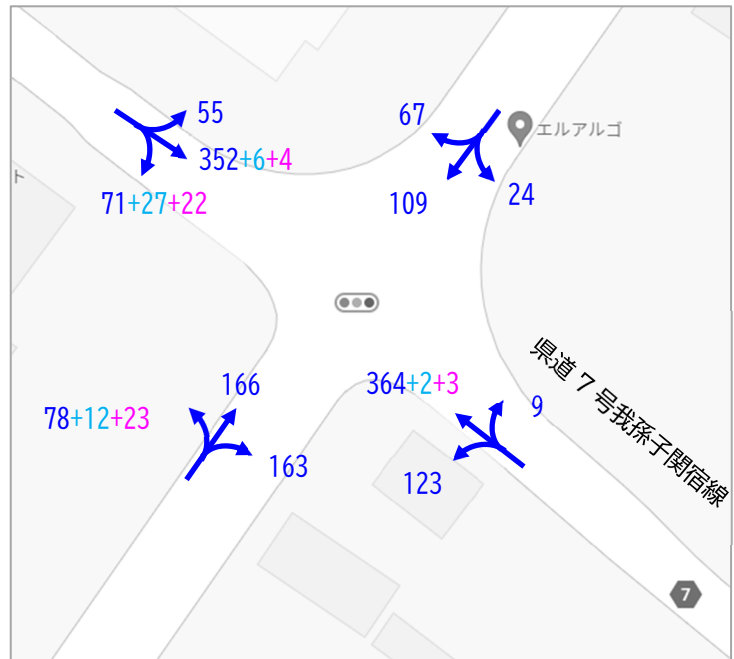
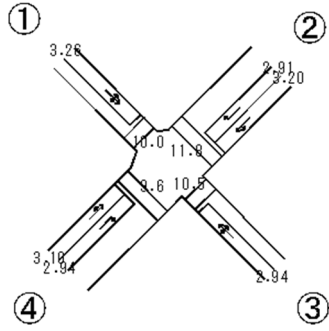
流入部		①	②	③	④		
車線の種類		左折・直進・右折	左折・直進	右折	左折・直進・右折	左折・直進	右折
車線数		1	1	1	1	1	1
飽和交通流率の基本値	S B	2,000	2,000	1,800	2,000	2,000	1,800
車線幅員による補正率	α_w	1.000	1.000	1.000	0.950	1.000	1.000
(車線幅員)	m	(3.26)	(3.20)	(2.91)	(2.94)	(3.10)	(2.94)
縦断勾配による補正率	α_G	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000
(縦断勾配)	%	(0.00)	(0.00)	(0.00)	(0.00)	(0.00)	(0.00)
大型車混入による補正率	α_T	0.810	0.903	0.832	0.843	0.844	0.841
(大型車混入率)	%	(33.55)	(15.38)	(28.89)	(26.67)	(26.42)	(27.07)
左折車混入による補正率	α_{LT}	0.981	0.941		0.938	0.865	
(左折率)	L %	(6.9)	(23.1)		(23.6)	(58.0)	
(左折車の通過確率)	f L	0.85	0.85		0.85	0.85	
(有効青時間)	秒	42	21		42	21	
(歩行者現示時間)	秒	40	19		40	19	
右折車混入による補正率	α_{RT}	0.847			0.989		
(右折率)	R %	(31.2)			(2.1)		
(右折車の通過確率)	f R	0.720			0.741		
(有効青時間)	秒	42			42		
(サイクル長)	秒	80			80		
飽和交通流率	S	1,346	1,699	1,498	1,486	1,460	1,514
設計交通量	q	462 (32+286+144)	117 (27+90)	45	420 (99+312+9)	212 (123+89)	181
流入部各車線の需要率		0.343	0.069	0.000	0.283	0.145	0.000
現示の需要率	1φ	0.343			0.283		0.343
	2φ		0.069			0.145	0.145
	3φ			0.000		0.000	0.000
有効青時間(秒)	1φ	42.0			42.0		サイクル長(秒)
	2φ		21.0			21.0	
	3φ			5.0			80
可能交通容量	C i	707	446	407	780	383	410
交通容量比	q/C_i	0.653	0.262	0.111	0.538	0.554	0.441
交通容量の照査結果		OK	OK	OK	OK	OK	OK
滞留長	L s (m)			17.0			58.3

需要率 OK

現示の需要率 交差点の需要率
 0.343 0.488
 0.145
 0.000 ≤0.850

[現況ピーク時交通量と交差点需要率]
(通勤タピーク 17 時台)

交差点概略図



台/h

※青字：現況ピーク時交通量（17 時台）

※水色字：その他開発時増加分（17 時台）

※ピンク字：儘ヶ崎開発時増加分（17 時台）

『地点 B：（仮称）船戸 1611 地先』（17 時台）

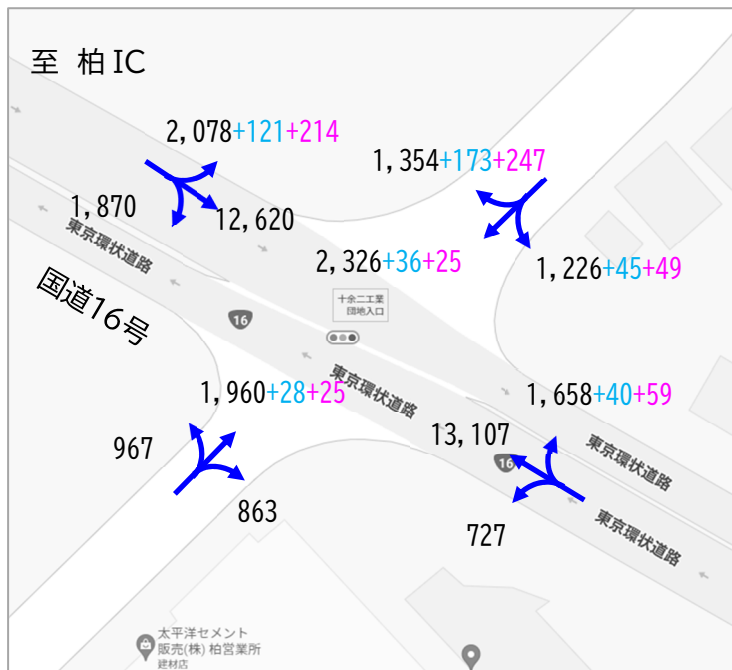
表-1 交差点の需要率の算出

流入部		①		②		③		④	
		左折・直進・右折	左折・直進	右折	左折・直進・右折	左折・直進	右折		
車線の種類									
車線数		1	1	1	1	1	1	1	1
飽和交通流率の基本値	S B	2,000	2,000	1,800	2,000	2,000	2,000	1,800	1,800
車線幅員による補正率	α_w	1.000	1.000	1.000	0.950	1.000	1.000	1.000	1.000
(車線幅員)	m	(3.26)	(3.20)	(2.91)	(2.94)	(3.10)	(2.94)	(2.94)	(2.94)
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
(縦断勾配)	%	(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	0.835	0.931	0.842	0.843	0.877	0.844	0.844	0.844
(大型車混入率)	%	(28.31)	(10.53)	(26.87)	(26.55)	(20.07)	(26.38)	(26.38)	(26.38)
左折車混入による補正率	α_{LT}	0.972	0.954		0.936	0.901			
(左折率)	L%	(10.2)	(18.0)		(24.6)	(40.5)			
(左折車の通過確率)	f L	0.85	0.85		0.85	0.85			
(有効青時間)	秒	42	21		42	21			
(歩行者現示時間)	秒	40	19		40	19			
右折車混入による補正率	α_{RT}	0.858			0.987				
(右折率)	R%	(22.3)			(1.8)				
(右折車の通過確率)	f R	0.675			0.680				
(有効青時間)	秒	42			42				
(サイクル長)	秒	80			80				
飽和交通流率	S	1,393	1,776	1,516	1,480	1,580	1,519		
設計交通量	q	537 (55+362+120)	133 (24+109)	67	501 (123+369+9)	279 (113+166)	163		
流入部各車線の需要率		0.385	0.075	0.000	0.339	0.177	0.000	現示の需要率	交差点の需要率
現示の需要率	1φ	0.385			0.339			0.385	0.562 ≤0.850
	2φ		0.075			0.177		0.177	
	3φ			0.000			0.000	0.000	
有効青時間(秒)	1φ	42.0			42.0			サイクル長(秒)	
	2φ		21.0			21.0		80	
	3φ			5.0			5.0		
可能交通容量	C i	731	466	345	777	415	394		
交通容量比	q / C i	0.735	0.285	0.194	0.645	0.672	0.414		
交通容量の照査結果		OK	OK	OK	OK	OK	OK		
滞留長	L s (m)			24.9			53.3		

需要率 OK

(3) 十余二工業団地入口交差点

[現況 12 時間交通量 + 開発関連交通量]



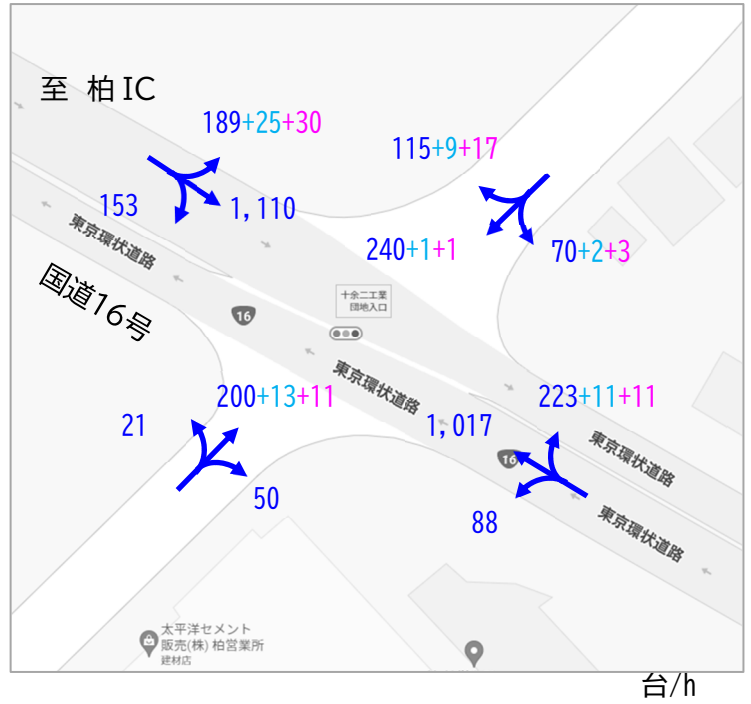
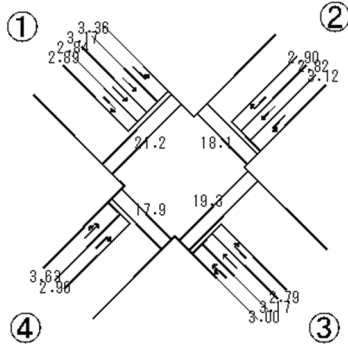
台/12h (開発交通量は台/24h)

※水色字：その他開発時増加分

※ピンク字：儘ヶ崎開発時増加分

[現況ピーク時交通量と交差点需要率]
(通勤朝ピーク 8 時台)

交差点概略図



※青字：現況ピーク時交通量（8 時台）
 ※水色字：その他開発時増加分（8 時台）
 ※ピンク字：儘ヶ崎開発時増加分（8 時台）

『地点 C：十余二工業団地入口』サイクル長：190秒（8 時台）

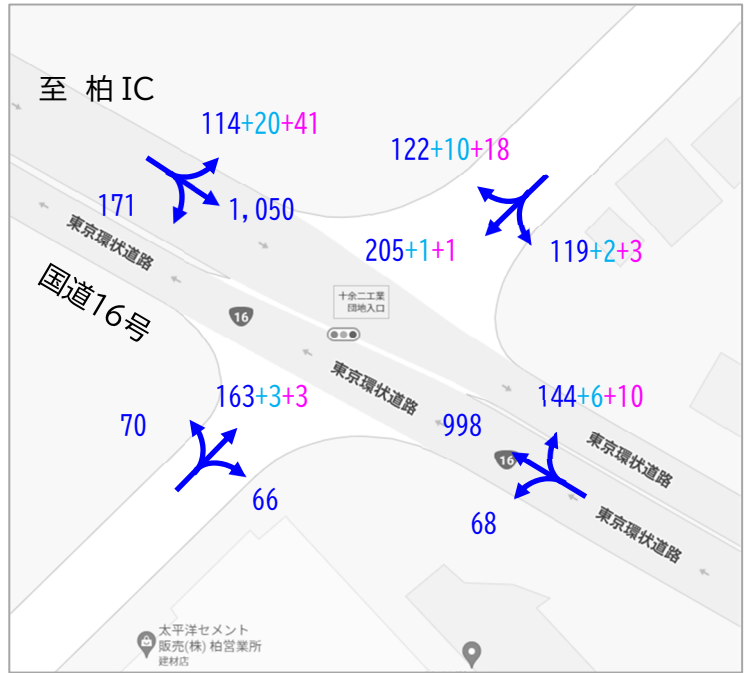
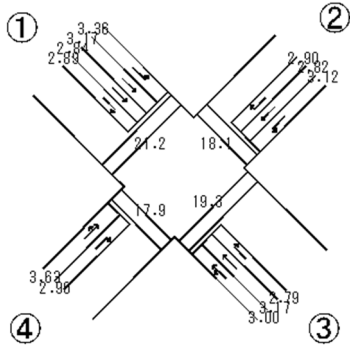
表-1 交差点の需要率の算出

流入部	①			②			③			④		現示の需要率	交差点の需要率
	左折	直進	右折	左折	直進	右折	左折・直進	直進	右折	左折・直進	右折		
車線の種類	1	2	1	1	1	1	1	1	1	1	1		
車線数	1	2	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	1,800	2,000	1,800	2,000	2,000	1,800	2,000	1,800		
車線幅員による補正率 α w	1.000	0.950	1.000	1.000	0.950	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000		
(車線幅員) m	(3.36)	(2.84)	(2.89)	(3.12)	(2.82)	(2.90)	(3.00)	(3.17)	(2.79)	(3.63)	(2.90)		
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	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)	(0.00)	(0.00)		
大型車混入による補正率 α T	0.833	0.834	0.832	0.823	0.846	0.779	0.834	0.834	0.839	0.858	0.836		
(大型車混入率) %	(28.69)	(28.47)	(28.76)	(30.67)	(26.03)	(40.43)	(28.50)	(28.52)	(27.35)	(23.67)	(28.00)		
左折車混入による補正率 α L T							0.956			0.976			
(左折率) L %							(15.9)			(8.6)			
(左折車の通過確率) f L	0.85			0.85			0.85			0.85			
(有効青時間) 秒	102			34			102			34			
(歩行者現示時間) 秒	100			32			100			32			
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 R													
(有効青時間) 秒													
(サイクル長) 秒													
飽和交通流率 S	*687	3,253	1,498	*228	1,607	1,402	1,595	1,668	1,510	1,675	1,505		
設計交通量 q	244	1,110	153	75	242	141	1,105 (88+1017)		245	245 (21+224)	50		
流入部各車線の需要率	-	0.341	0.102	-	0.151	0.041	0.339		0.162	0.146	0.000	現示の需要率	交差点の需要率
現示の需要率	1φ	-	0.341				0.339						0.341
	2φ			0.102					0.162				0.162
	3φ				-	0.151				0.146			0.151
	4φ						0.041				0.000		0.041
有効青時間(秒)	1φ	102.0	102.0				102.0					サイクル長(秒)	
	2φ			32.0					32.0			190	
	3φ				34.0	34.0				34.0			
	4φ						9.0				9.0		
可能交通容量 C i	687	1,746	252	228	288	150	1,752		254	300	148		
交通容量比 q / C i	0.355	0.636	0.607	0.329	0.840	0.940	0.631		0.965	0.817	0.338		
交通容量の照査結果	OK	OK	OK	OK	OK	OK	OK		OK	OK	OK		
滞留長 L s (m)	149.1		99.8	59.0		102.8			148.2		42.0		

需要率 OK

[現況ピーク時交通量と交差点需要率]
(貨物到着ピーク9時台)

交差点概略図



台/h

- ※青字：現況ピーク時交通量 (9時台)
- ※水色字：その他開発時増加分 (9時台)
- ※ピンク字：儘ヶ崎開発時増加分 (9時台)

『地点C：十余二工業団地入口』 (9時台)

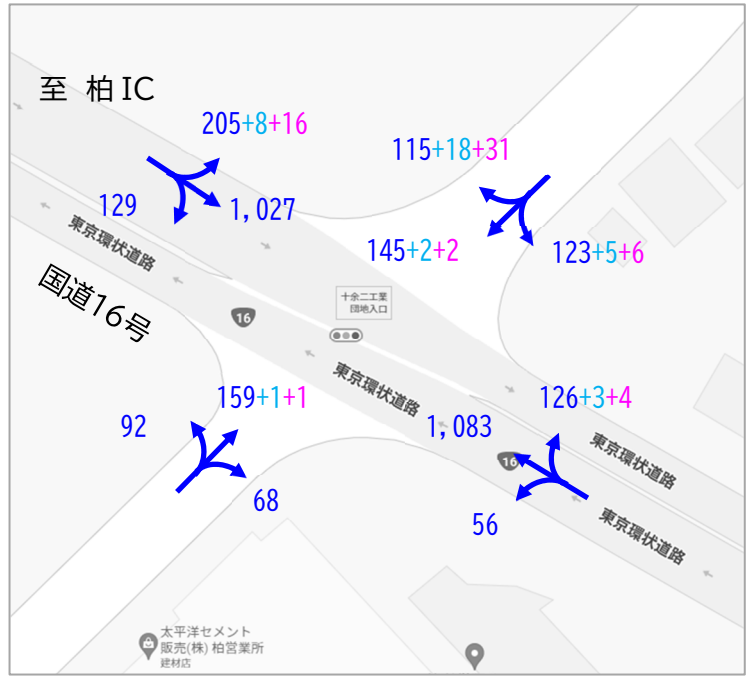
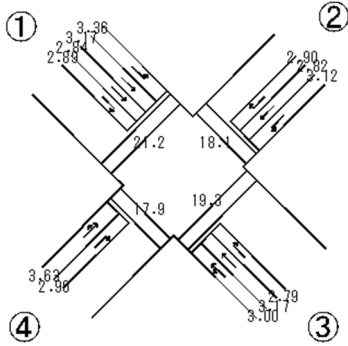
表-1 交差点の需要率の算出

流入部	①			②			③			④		現示の需要率	交差点の需要率
	左折	直進	右折	左折	直進	右折	左折・直進	直進	右折	左折・直進	右折		
車線の種類													
車線数	1	2	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	1,800	2,000	1,800	2,000	2,000	1,800	2,000	1,800		
車線幅員による補正率 α w (車線幅員) m	1,000 (3.36)	0,950 (2.84)	1,000 (2.89)	1,000 (3.12)	0,950 (2.82)	1,000 (2.90)	1,000 (3.00)	1,000 (3.17)	1,000 (2.79)	1,000 (3.63)	1,000 (2.90)		
縦断勾配による補正率 α G (縦断勾配) %	1,000 (0.00)	1,000 (0.00)	1,000 (0.00)	1,000 (0.00)	1,000 (0.00)	1,000 (0.00)	1,000 (0.00)	1,000 (0.00)	1,000 (0.00)	1,000 (0.00)	1,000 (0.00)		
大型車混入による補正率 α T (大型車混入率) %	0,746 (48.57)	0,834 (28.48)	0,833 (28.65)	0,827 (29.84)	0,846 (26.09)	0,781 (40.00)	0,834 (28.39)	0,834 (28.46)	0,812 (33.13)	0,834 (28.45)	0,832 (28.79)		
左折車混入による補正率 α L T (左折率) L % (左折車の通過確率) f L (有効青時間) 秒 (歩行者現示時間) 秒				0,85 34 107 105			0,964 (12.8) 0,85 107 105			0,924 (29.3) 0,85 34 32			
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 R (有効青時間) 秒 (サイクル長) 秒													
飽和交通流率 S	*645	3,253	1,499	*229	1,607	1,406	1,608	1,668	1,462	1,541	1,498		
設計交通量 q	175	1,050	171	124	207	150	1,066 (68+998)		160	239 (70+169)	66		
流入部各車線の需要率	-	0,323	0,000	-	0,129	0,020	0,325		0,109	0,155	0,000	現示の需要率	交差点の需要率
現示の需要率	1φ	-	0,323				0,325					0,325	0,609
	2φ			0,000					0,109			0,109	
	3φ				-	0,129				0,155		0,155	
	4φ						0,020				0,000	0,020	
有効青時間(秒)	1φ	107,0	107,0				107,0					サイクル長(秒)	
	2φ			27,0					27,0			190	
	3φ				34,0	34,0				34,0			
	4φ						9,0				9,0		
可能交通容量 C i	645	1,832	445	229	288	189	1,845		208	276	172		
交通容量比 q / C i	0,271	0,573	0,384	0,541	0,719	0,794	0,578		0,769	0,866	0,384		
交通容量の照査結果	OK	OK	OK	OK	OK	OK	OK		OK	OK	OK		
滞留長 L s (m)	126,8		108,0	86,7		107,1			106,6		52,5		

需要率 OK

[現況ピーク時交通量と交差点需要率]
(貨物出発ピーク 14 時台)

交差点概略図



台/h

※青字：現況ピーク時交通量（14 時台）

※水色字：その他開発時増加分（14 時台）

※ピンク字：儘ヶ崎開発時増加分（14 時台）

『地点 C：十余二工業団地入口』（14 時台）

表-1 交差点の需要率の算出

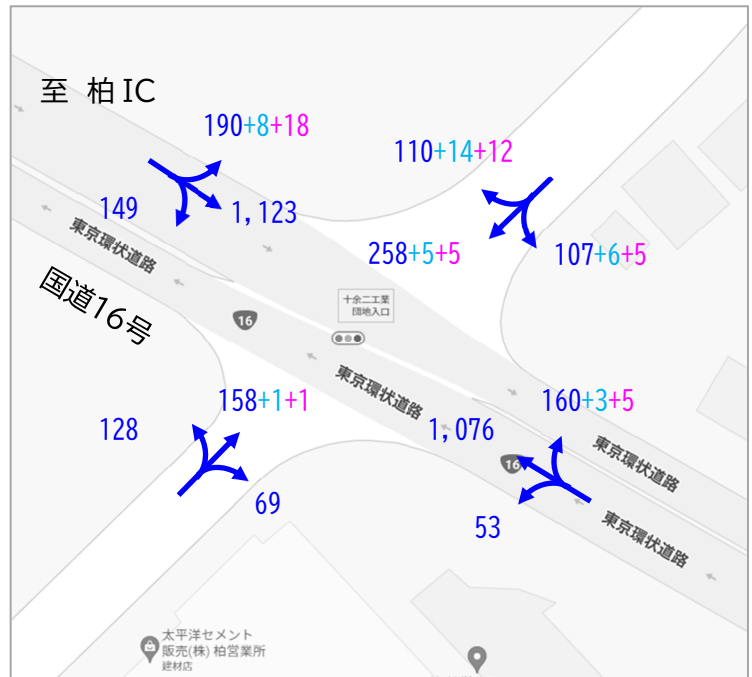
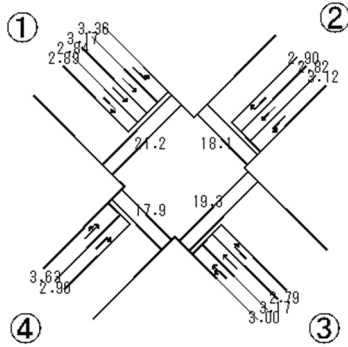
流入部	①			②			③			④			現示の需要率	交差点の需要率
	左折	直進	右折	左折	直進	右折	左折・直進	直進	右折	左折・直進	右折			
車線の種類	1	2	1	1	1	1	1	1	1	1	1			
飽和交通流率の基本値 S B	1,800	2,000	1,800	1,800	2,000	1,800	2,000	2,000	1,800	2,000	1,800			
車線幅員による補正率 α w	1.000	0.950	1.000	1.000	0.950	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000			
(車線幅員) m	(3.36)	(2.84)	(2.89)	(3.12)	(2.82)	(2.90)	(3.00)	(3.17)	(2.79)	(3.63)	(2.90)			
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	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)	(0.00)	(0.00)			
大型車混入による補正率 α T	0.804	0.834	0.833	0.824	0.833	0.758	0.833	0.834	0.823	0.842	0.836			
(大型車混入率) %	(34.93)	(28.53)	(28.68)	(30.60)	(28.57)	(45.73)	(28.54)	(28.53)	(30.83)	(26.88)	(27.94)			
左折車混入による補正率 α L T														
(左折率) L %							0.972			0.908				
(左折車の通過確率) f L	0.85			0.85			(9.8)			(36.4)				
(有効青時間) 秒	93			34						34				
(歩行者現示時間) 秒	91			32						32				
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 R														
(有効青時間) 秒														
(サイクル長) 秒														
飽和交通流率 S	*638	3,253	1,499	*240	1,583	1,364	1,619	1,668	1,481	1,529	1,505			
設計交通量 q	229	1,027	129	134	147	164	1,139		133	253	68			
							(56+1083)			(92+161)				
流入部各車線の需要率	-	0.316	0.086	-	0.093	0.021	0.347	0.090	0.165	0.000	0.000	現示の需要率	交差点の需要率	
現示の需要率	1φ	-	0.316				0.347					0.347	0.623	
	2φ			0.086				0.090				0.090		
	3φ				-	0.093				0.165		0.165		
	4φ						0.021			0.000		0.021		
有効青時間(秒)	1φ	93.0	93.0					93.0				サイクル長(秒)	180	
	2φ			27.0					27.0					
	3φ				34.0	34.0				34.0				
	4φ						13.0				13.0			
可能交通容量 C i	638	1,681	225	240	299	235	1,698	222	289	270				
交通容量比 q / C i	0.359	0.611	0.573	0.558	0.492	0.698	0.671	0.599	0.875	0.252				
交通容量の照査結果	OK	OK	OK	OK	OK	OK	OK	OK	OK	OK				
滞留長 L s (m)	139.0		84.7	88.7		114.0		88.2		51.2				

需要率 OK

[現況ピーク時交通量と交差点需要率]

(通勤タピーク 17 時台)

交差点概略図



台/h

※青字：現況ピーク時交通量（17時台）

※水色字：その他開発時増加分（17時台）

※ピンク字：儘ヶ崎開発時増加分（17時台）

『地点C：十余二工業団地入口』（17時台）

表-1 交差点の需要率の算出

流入部	①			②			③			④		現示の需要率	交差点の需要率
	左折	直進	右折	左折	直進	右折	左折・直進	直進	右折	左折・直進	右折		
車線の種類	1	2	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	1,800	2,000	1,800	2,000	2,000	1,800	2,000	1,800		
車線幅員による補正率 α v (車線幅員) m	1.000 (3.36)	0.950 (2.84)	1.000 (2.89)	1.000 (3.12)	0.950 (2.82)	1.000 (2.90)	1.000 (3.00)	1.000 (3.17)	1.000 (2.79)	1.000 (3.63)	1.000 (2.90)		
縦断勾配による補正率 α G (縦断勾配) %	1.000 (0.00)	1.000 (0.00)	1.000 (0.00)	1.000 (0.00)	1.000 (0.00)	1.000 (0.00)	1.000 (0.00)	1.000 (0.00)	1.000 (0.00)	1.000 (0.00)	1.000 (0.00)		
大型車混入による補正率 α T (大型車混入率) %	0.798 (36.11)	0.834 (28.50)	0.835 (28.19)	0.845 (26.27)	0.847 (25.75)	0.833 (28.68)	0.834 (28.51)	0.834 (28.53)	0.822 (30.95)	0.841 (27.08)	0.831 (28.99)		
左折車混入による補正率 α L T (左折率) L % (左折車の通過確率) f L (有効青時間) 秒 (歩行者現示時間) 秒	0.85 (93) (91)			0.85 (36) (34)			0.973 (9.4) (91)			0.889 (44.4) (34)			
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 R (有効青時間) 秒 (サイクル長) 秒													
飽和交通流率 S	*633	3,253	1,503	*261	1,609	1,499	1,623	1,668	1,480	1,495	1,496		
設計交通量 q	216	1,123	149	118	268	136	1,129 (53+1076)	168	288 (128+160)	69			
流入部各車線の需要率	-	0.345	0.099	-	0.167	0.000	0.343	0.114	0.193	0.000			
現示の需要率	1φ	-	0.345				0.343					0.345	0.652 ≤ 0.928
	2φ			0.099					0.114			0.114	
	3φ				-	0.167				0.193		0.193	
	4φ						0.000				0.000	0.000	
有効青時間(秒)	1φ	93.0	93.0				93.0					サイクル長(秒)	180
	2φ			27.0					27.0				
	3φ				36.0	36.0				36.0			
	4φ						11.0				11.0		
可能交通容量 C i	633	1,681	225	261	322	258	1,700	222	299	177			
交通容量比 q / C i	0.341	0.668	0.662	0.452	0.832	0.527	0.664	0.757	0.963	0.390			
交通容量の照査結果	OK	OK	OK	OK	OK	OK	OK	OK	OK	OK	OK		
滞留長 L s (m)	132.3		94.0	77.8		88.2		104.3		52.3			

需要率 OK