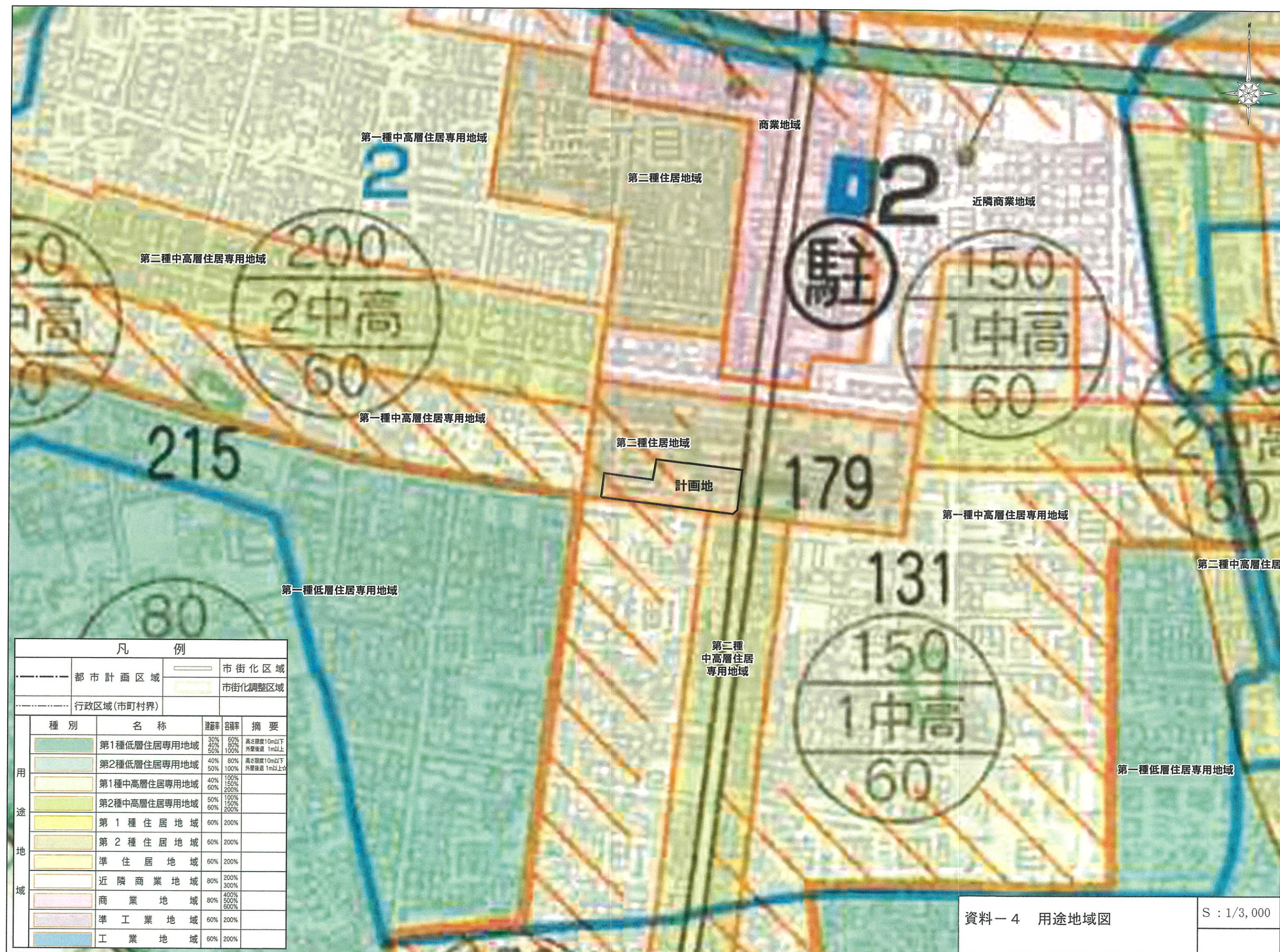




資料－1 建物位置図（広域図）

S : 1/25,000

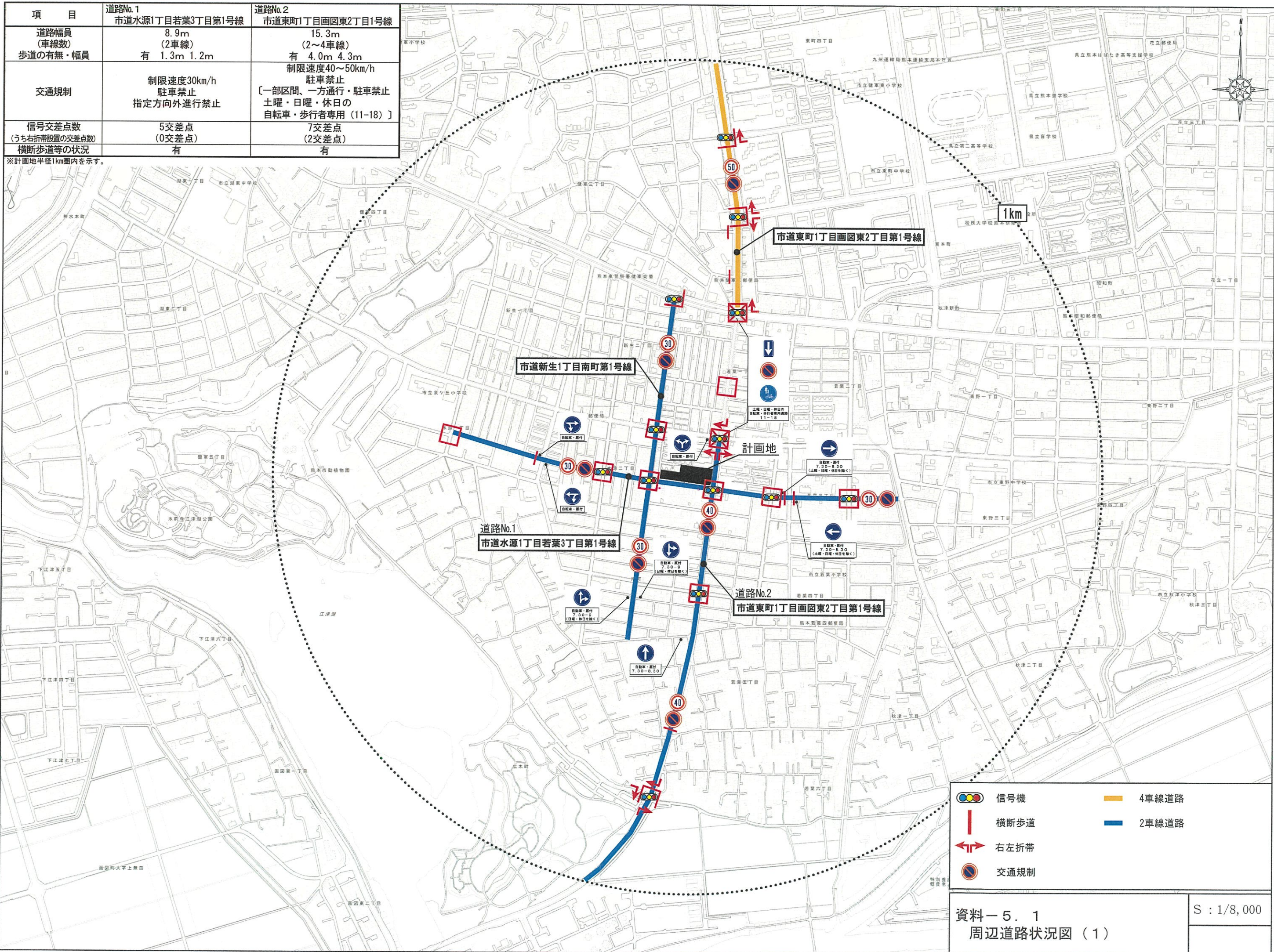




凡 例					
都市計画区域		市街化区域			
		市街化調整区域			
行政区域(市町村界)					
用途地域	種 別	名 称	建築率	容積率	摘 要
		第1種低層住居専用地域	30% 40% 50%	60% 80% 100%	高さ限度10m以下 外壁後退 1m以上
		第2種低層住居専用地域	40% 50%	80% 100%	高さ限度10m以下 外壁後退 1m以上
		第1種中高層住居専用地域	40% 60%	100% 150% 200%	
		第2種中高層住居専用地域	50% 60%	100% 150% 200%	
		第 1 種 住 居 地 域	60%	200%	
		第 2 種 住 居 地 域	60%	200%	
		準 住 居 地 域	60%	200%	
		近 隣 商 業 地 域	80%	200% 300%	
		商 業 地 域	80%	400% 500% 600%	
		準 工 業 地 域	60%	200%	
		工 業 地 域	60%	200%	

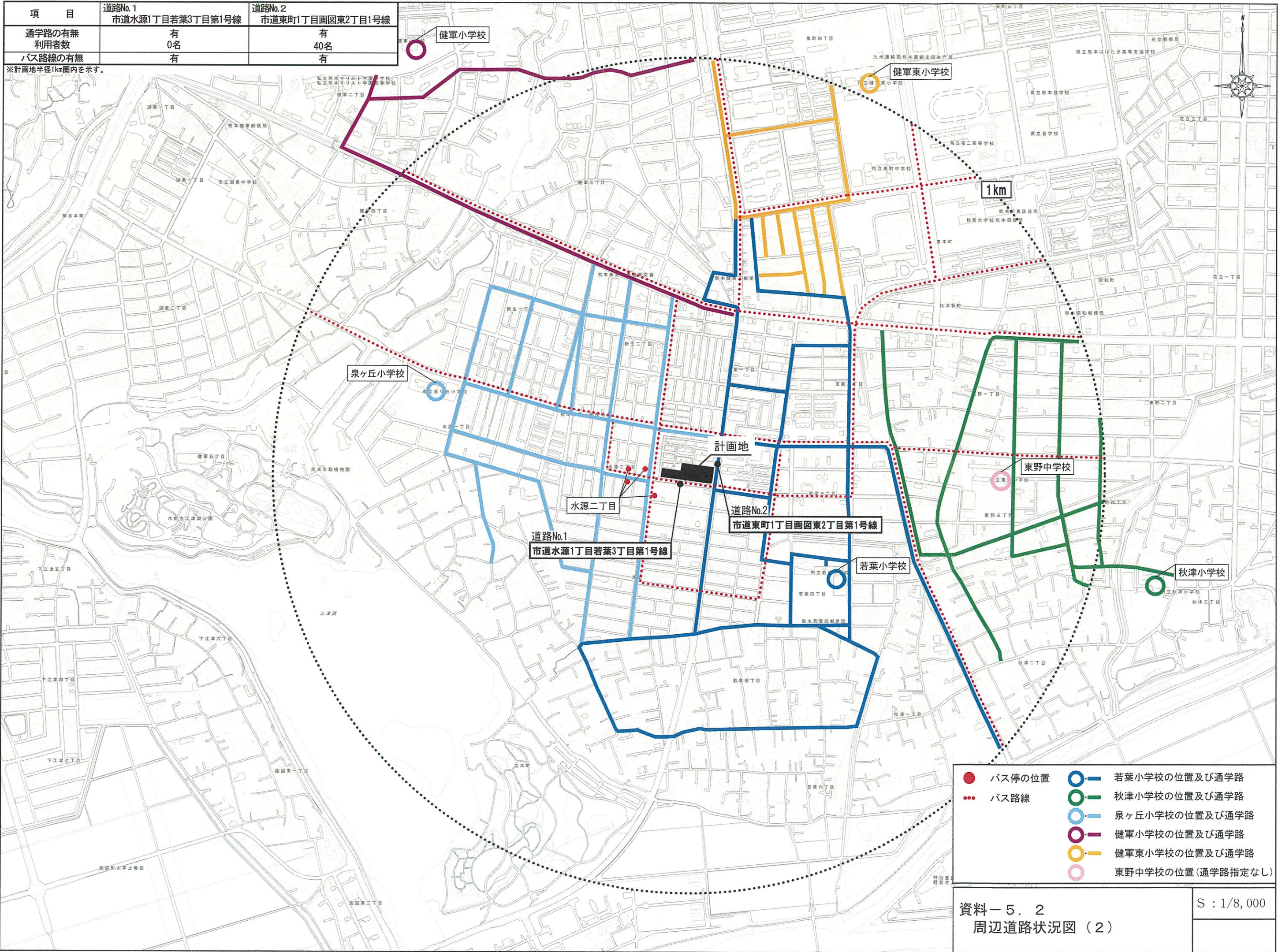
項 目	道路No.1 市道水源1丁目若葉3丁目第1号線	道路No.2 市道東町1丁目画図東2丁目1号線
道路幅員 (車線数) 歩道の有無・幅員	8.9m (2車線) 有 1.3m 1.2m	15.3m (2~4車線) 有 4.0m 4.3m
交通規制	制限速度30km/h 駐車禁止 指定方向外進行禁止	制限速度40~50km/h 駐車禁止 〔一部区間、一方通行・駐車禁止 土曜・日曜・休日の 自転車・歩行者専用(11-18)〕
信号交差点数 (うち右折常設置の交差点数) 横断歩道等の状況	5交差点 (0交差点) 有	7交差点 (2交差点) 有

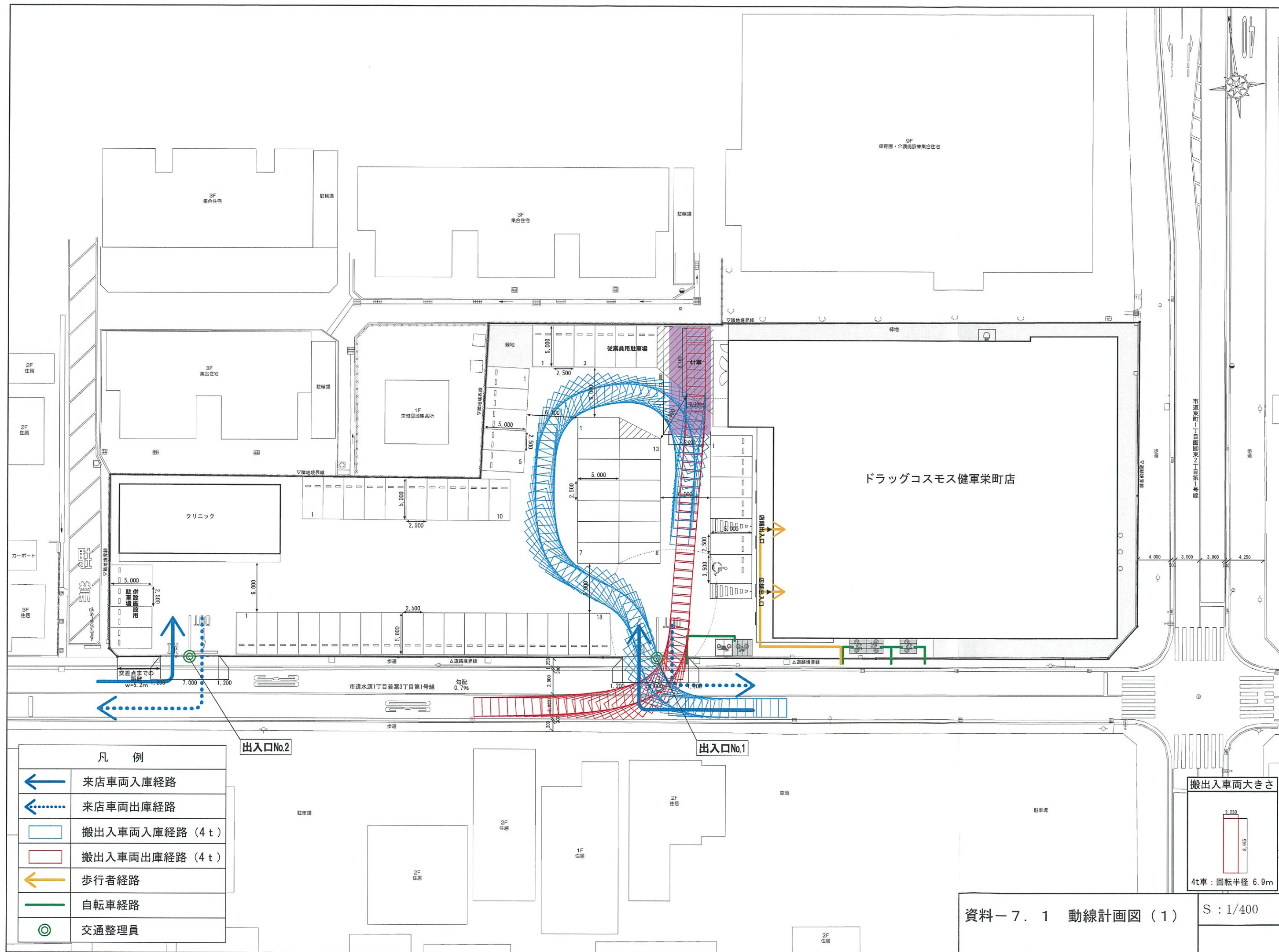
※計画地半径1km圏内を示す。



項 目	道路No.1 市道水源1丁目若葉3丁目第1号線	道路No.2 市道東町1丁目画図東2丁目1号線
通学路の有無 利用者数	有 0名	有 40名
バス路線の有無	有	有

※計画地半径1km圏内を示す。





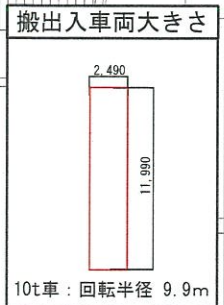
凡 例	
	来店車両入庫経路
	来店車両出庫経路
	搬出入車両入庫経路 (4 t)
	搬出入車両出庫経路 (4 t)
	歩行者経路
	自転車経路
	交通整理員

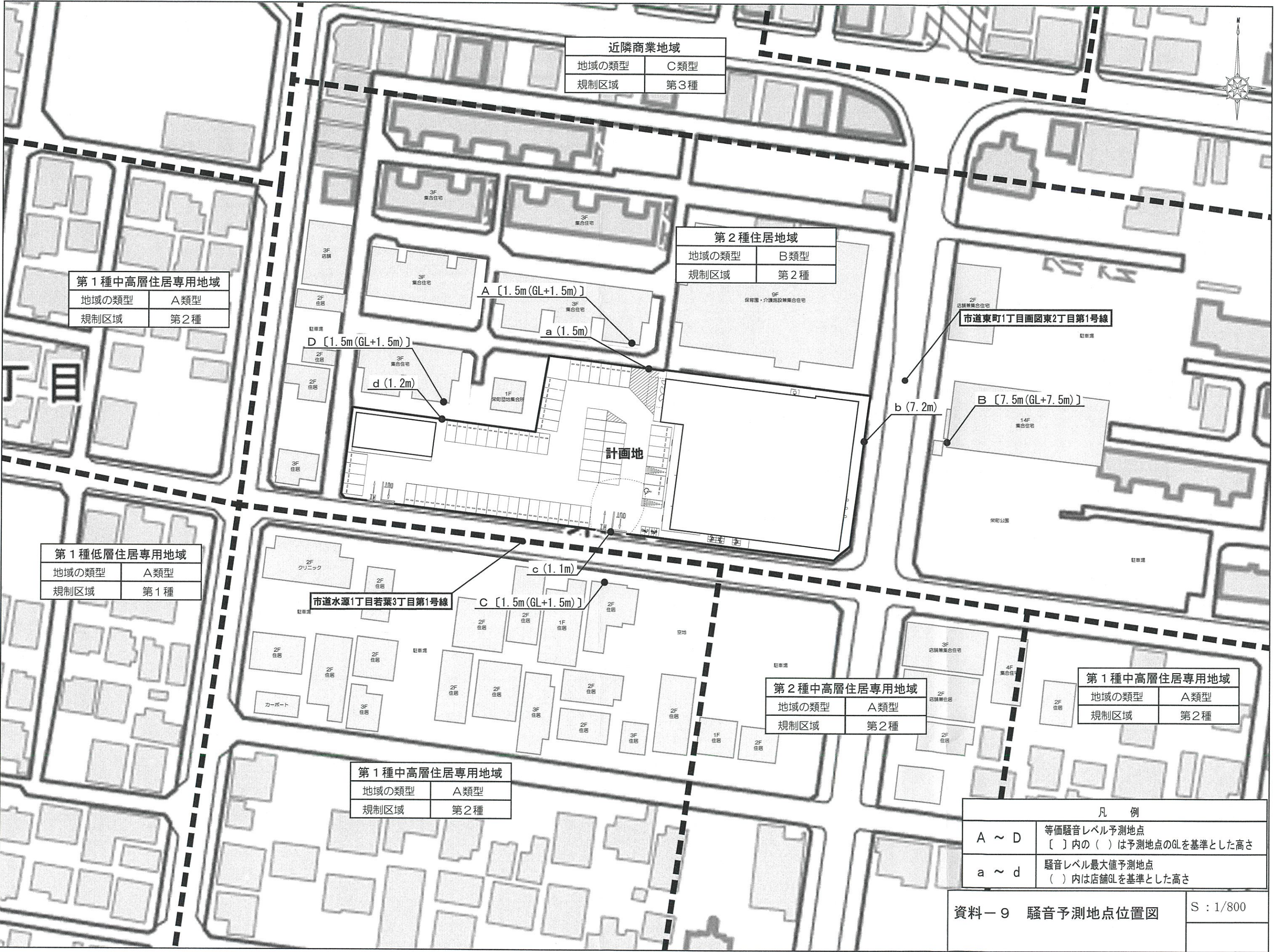
資料－ 7. 1 動線計画図 (1)

S : 1/400



凡 例	
—	搬出入車両入庫経路 (10 t)
—	搬出入車両出庫経路 (10 t)





近隣商業地域	
地域の類型	C類型
規制区域	第3種

第2種住居地域	
地域の類型	B類型
規制区域	第2種

第1種中高層住居専用地域	
地域の類型	A類型
規制区域	第2種

第1種低層住居専用地域	
地域の類型	A類型
規制区域	第1種

第2種中高層住居専用地域	
地域の類型	A類型
規制区域	第2種

第1種中高層住居専用地域	
地域の類型	A類型
規制区域	第2種

第1種中高層住居専用地域	
地域の類型	A類型
規制区域	第2種

凡 例	
A ~ D	等価騒音レベル予測地点 〔 〕 内の () は予測地点のGLを基準とした高さ
a ~ d	騒音レベル最大値予測地点 () 内は店舗GLを基準とした高さ

別添資料－ 1

ドラッグコスモス健軍栄町店 交通処理計画報告書

— 目 次 —

第1章 交通状況調査	1
1. 道路構造調査	1
2. 交通流量調査	1
第2章 発生交通量の推計	3
1. 指針に基づいた来店交通量の推計	3
2. 来店交通量の方向比	3
第3章 現状交通実態の解析	5
第4章 経路の設定	9
1. 概 要	9
2. 考 察	10
第5章 開店後の交通実態の解析	13
1. 概 要	13
2. 主要道路・主要交差点の検証	13
3. 右折入出庫の検証	16
第6章 現況及び開店後の交通容量解析結果	20
第7章 現況交通調査結果	29

第1章 交通状況調査

1 道路構造調査

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

2 交通流量調査

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

(i) 調査日時

主要交差点

平日	令和 7 年 3 月 17 日（月）	8:00～20:00	12 時間計測
休日	令和 7 年 3 月 16 日（日）	8:00～20:00	12 時間計測

(ii) 調査地点

調査地点を次頁の「図－1．調査交差点位置図」に示す。

- ・交差点No.1
- ・交差点No.2

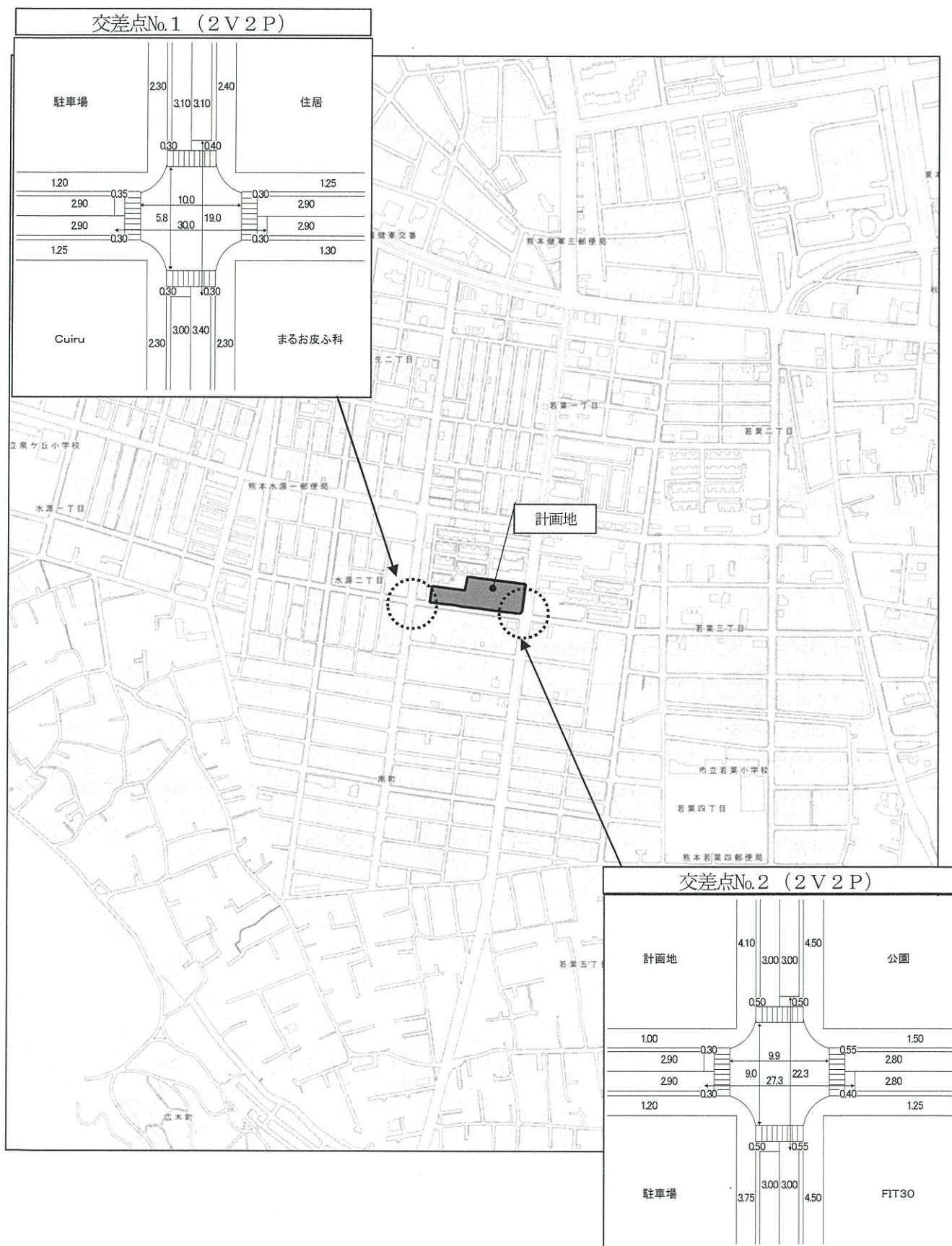
(iii) 調査方法

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

方向別	→ 左折・直進・右折
車種別	→ 二輪車・普通車・大型車

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

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



図－1．調査交差点位置図

第2章 発生交通量の推計

1 指針に基づいた来店交通量の推計

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

		各項目算出のための計算式等
行政人口	736,949 人	熊本市住民基本台帳、令和7年2月1日現在
地区の区分	その他地区	第二種住居地域
S：店舗面積	1.386 千㎡	—
A：店舗面積当たり日来店客数原単位	1,344.56 人／千㎡	人口 40 万人以上・1,400－40S（S<10）
B：ピーク率	14.4%	—
L：駅からの距離	390m	駅名：熊本市電AB系統 健軍駅
C：自動車分担率	65%	人口 40 万人以上人口 100 万人未満
D：平均乗車人員	2.0 人／台	10,000 ㎡未満
E：平均駐車時間係数	0.6271	10,000 ㎡未満・ $(30+5.5S) \div 60$
日来店台数	606 台／日	$A \times S \times C \div D$ （小数点四捨五入）
ピーク時来店台数	87 台／h	$A \times S \times B \times C \div D$ （小数点四捨五入）

2 来店交通量の方向比

来店交通量の方向比は、計画地を中心とする 1.0km 範囲内に居住する世帯数構成比により配分した。

但し、商圈北東側には系列店舗（ドラッグコスモス健軍店）が存在するため、商圈が重複する地域は案分して対象商圈の調整を行う。

	世帯数 (世帯)	方向比 (%)	日来店台数 (台／日)	ピーク来店台数 (台／h)
エリア1	149	3.21	20	3
エリア2	192	4.14	25	3
エリア3	865	18.66	113	16
エリア4	1,477	31.85	193	28
エリア5	581	12.53	76	11
エリア6	1,373	29.61	179	26
合 計	4,637	100.00	606	87

次頁に、エリア別世帯数及び来店交通量を示す。

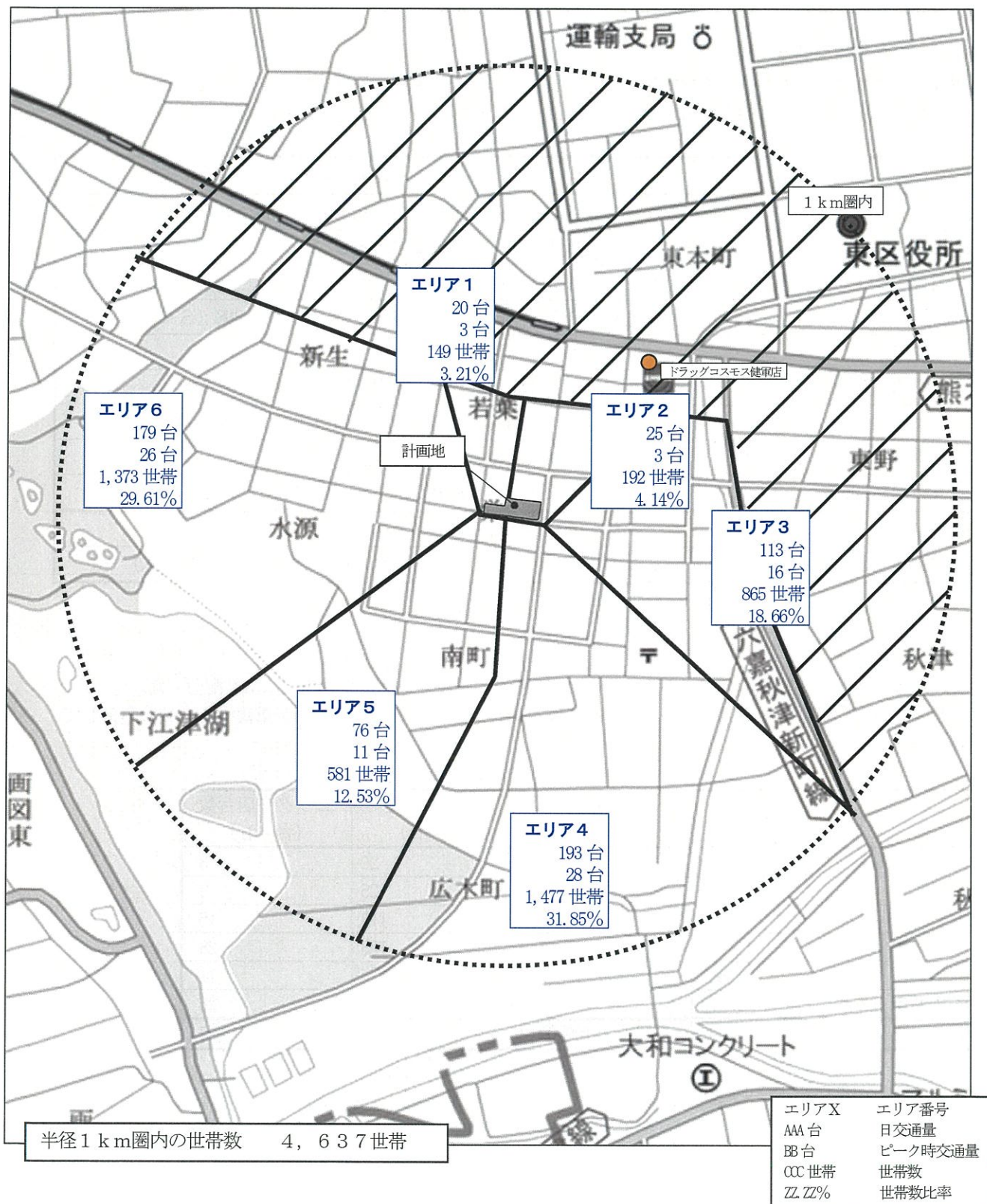


図-2. エリア別世帯数及び来店交通量

第3章 現状交通実態の解析

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

<交差点需要率>

交差点名	平 日			休 日		
	平均	最大	最小	平均	最大	最小
交差点No.1	0.088	0.178 (8時台)	0.046 (19時台)	0.061	0.080 (17時台)	0.032 (19時台)
交差点No.2	0.244	0.338 (8時台)	0.175 (19時台)	0.189	0.248 (16時台)	0.113 (8時台)

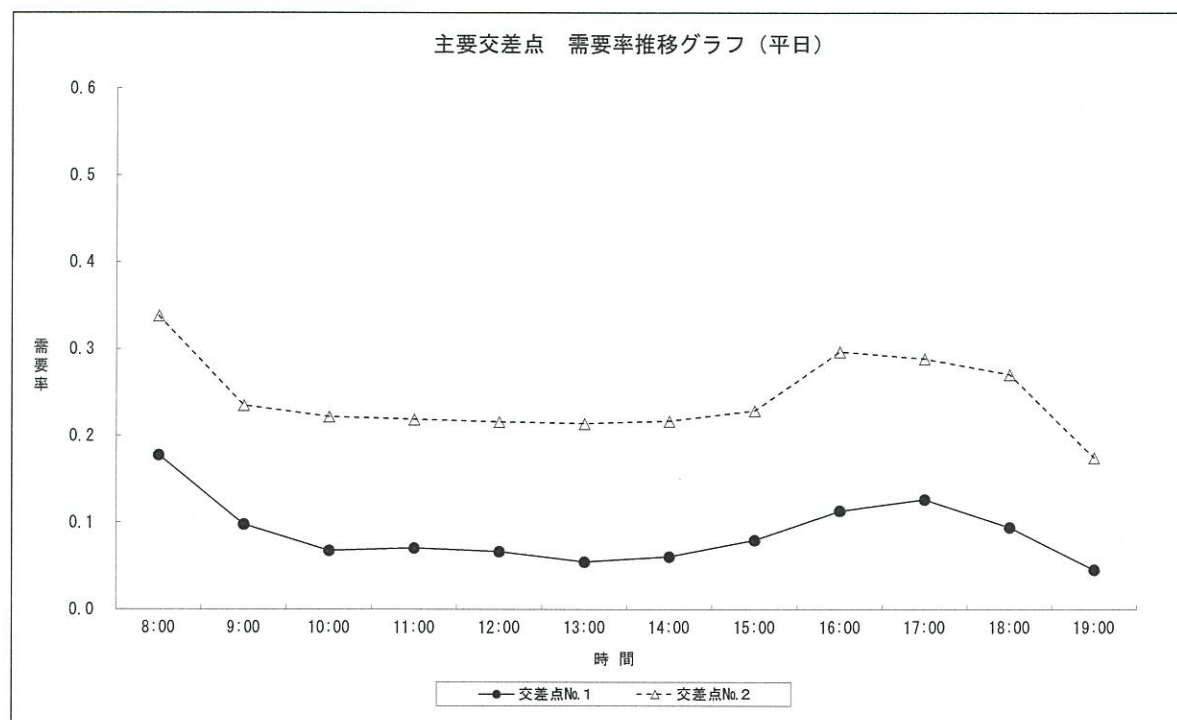
日種別で比較すると、平均値、最大値及び最小値はともに平日が休日を上回る傾向を示している。

また、調査時間帯において、最も交差点需要率が高い時間帯は平日では8時台、休日では16時及び17時台であり、最大交差点需要率は交差点No.2の平日「0.338」である。

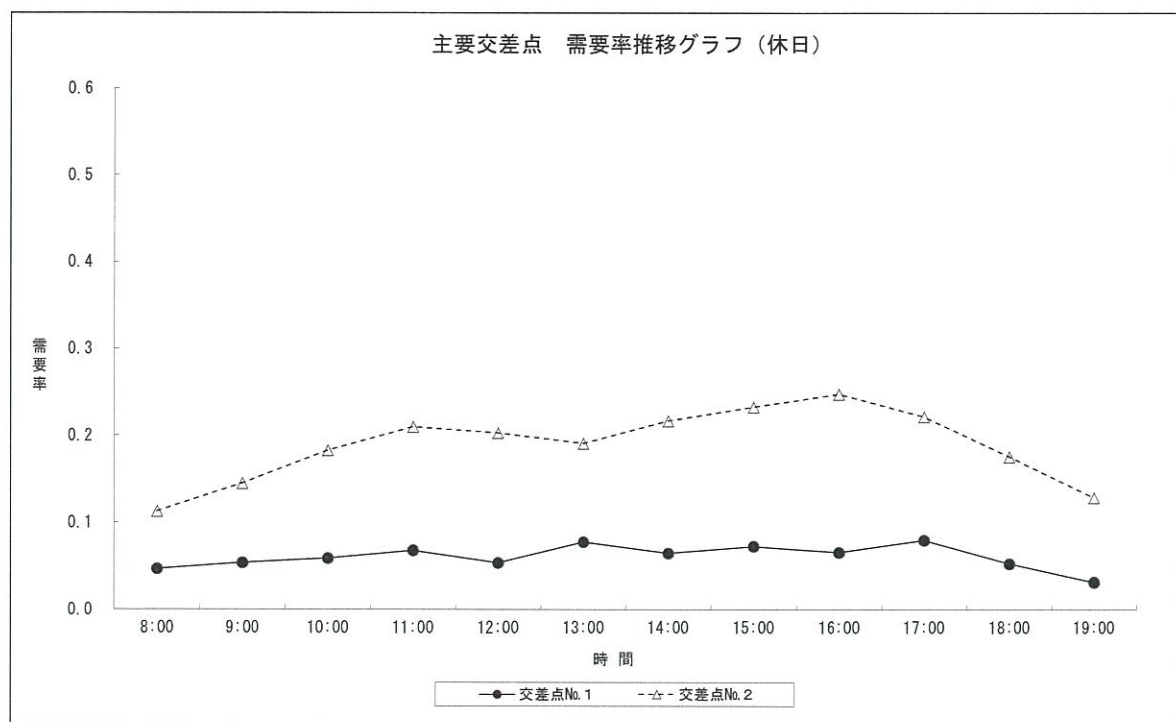
主要交差点の交差点需要率は、平日及び休日を通して「0.9未満」と交差点自体の処理能力は十分であり、現況においては大きな渋滞等の問題は発生していない。

次頁に、主要交差点における交差点需要率の推移グラフを示す。

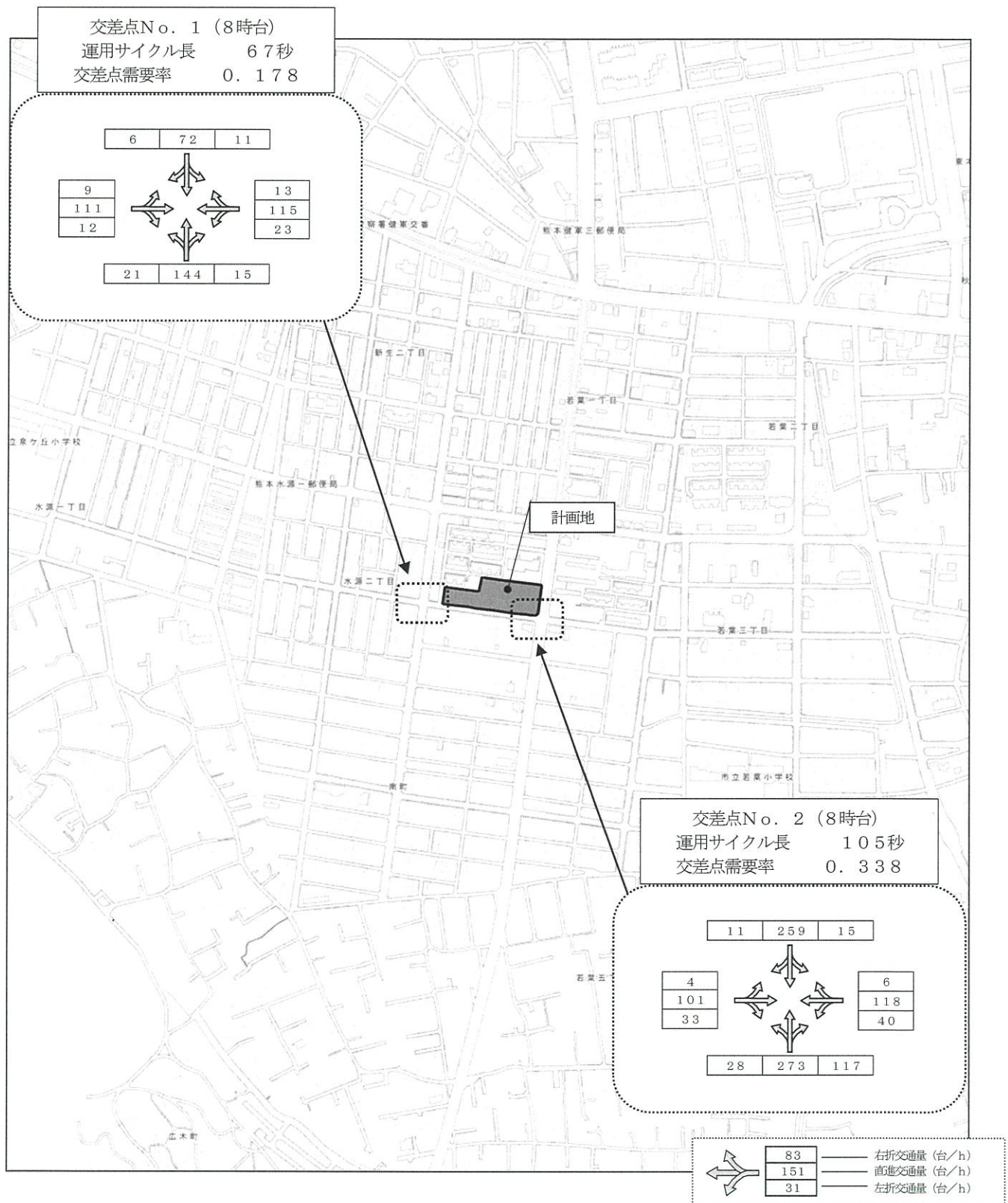
<交差点需要率（平日）>



<交差点需要率（休日）>



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



図－３．現状のピーク時交通状況実態（平日）

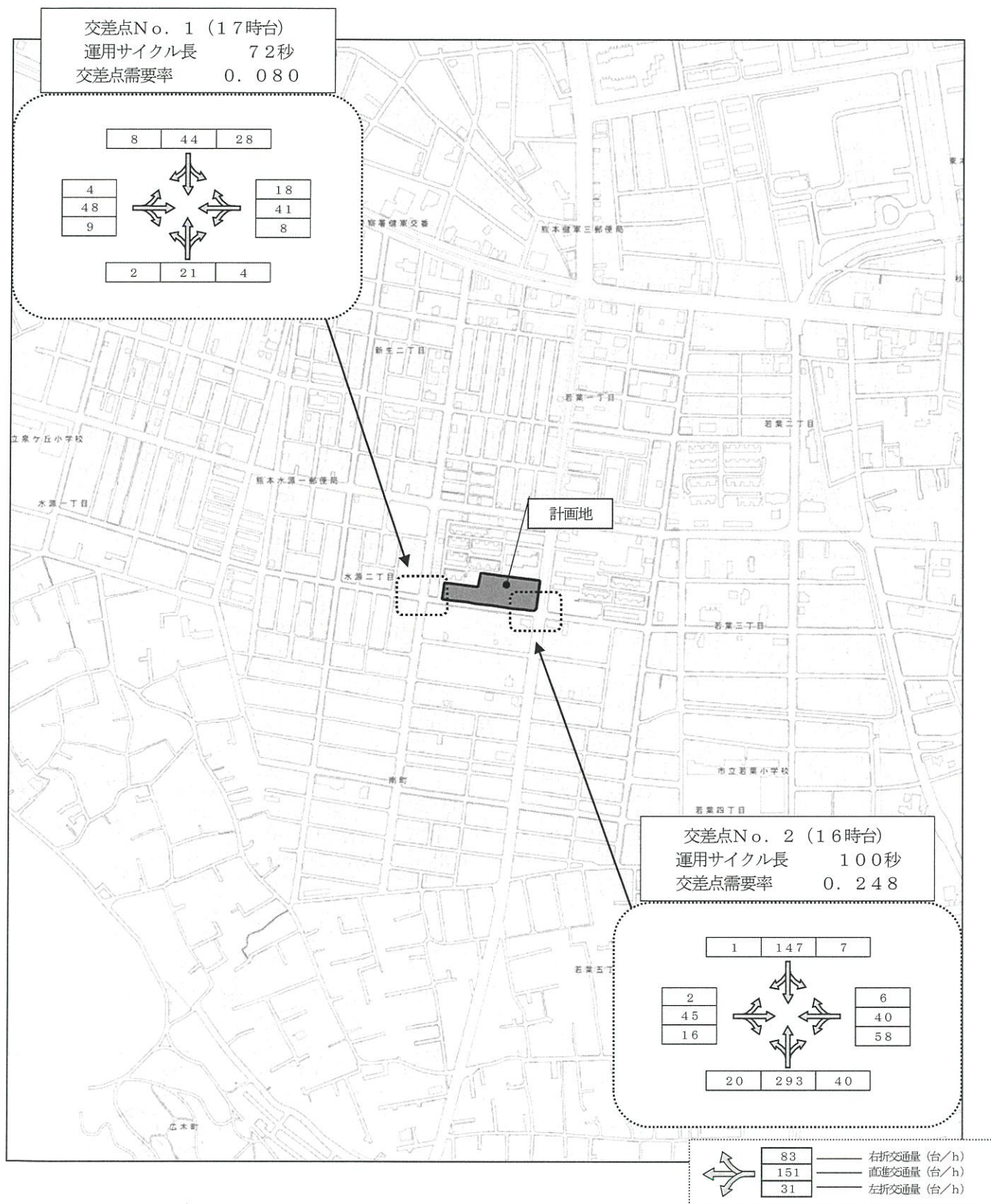


図-4. 現状のピーク時交通状況実態 (休日)

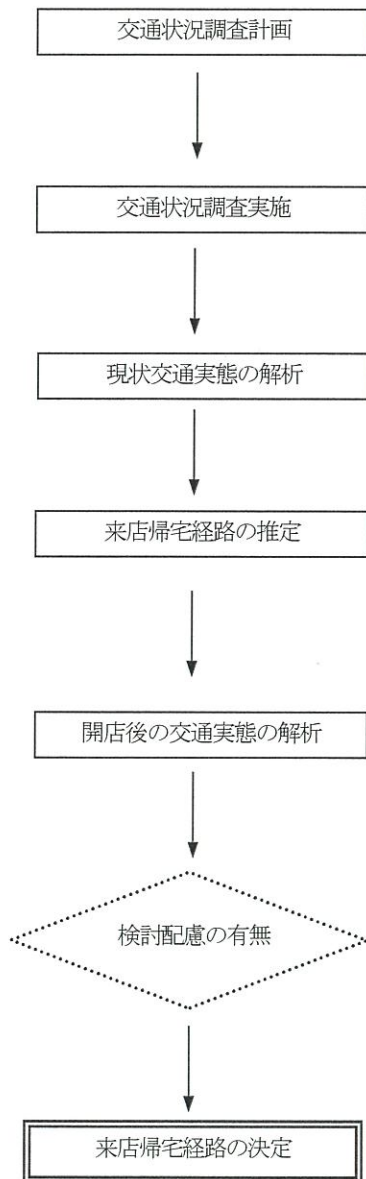
第4章 経路の設定

1 概要

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

経路の設定は、以下に示す作業フローに従って決定した。

<作業フロー>



<作業概略及び配慮事項>

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

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

調査の結果、計画地周辺において、特に大きな問題は発生していない。現状における交差点需要率よりピーク時間帯は、平日では8時台、休日では16時及び17時台である。

(交差点需要率最大値 → 0.338)

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

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

(交差点需要率最大値 → 0.356)

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

推定した来店帰宅経路とした。

2 考 察

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

<条件>

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

また、平日及び休日のピーク需要交通量は、計画店舗の形態から休日では指針に基づいて算出された87台/h、平日では下記の算出根拠より算出された57台/hとする。

【平日・休日のピーク需要交通量】

平日のピーク需要交通量	57 台/h
休日のピーク需要交通量	87 台/h

平日のピーク需要交通量の算出根拠を以下に示す。

【平日のピーク需要交通量の算出方法】

平日のピーク需要交通量は、「大規模開発地区関連 交通計画マニュアル」の商業施設（平日及び休日）の発生集中原単位より算出した。

地域区分：三大都市圏周辺部および地方都市

平日の発生集中原単位：10,600（人 T.E/ha・日）

休日の発生集中原単位：16,100（人 T.E/ha・日）

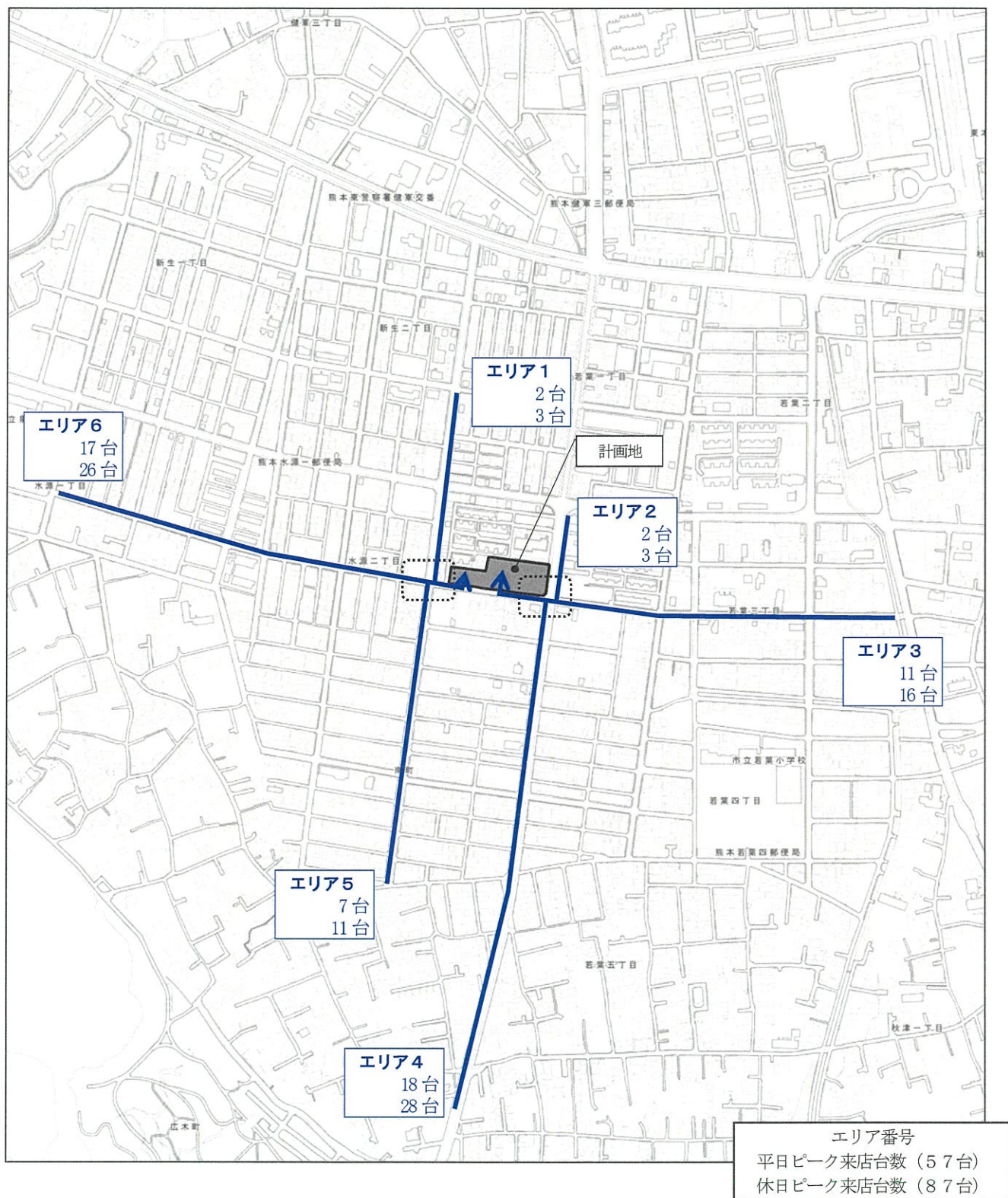
※T.Eは、トリップ・エンドの略で出発・到着（往復）人数を示す。

平日／休日 = 10,600 / 16,100 ≒ 0.658

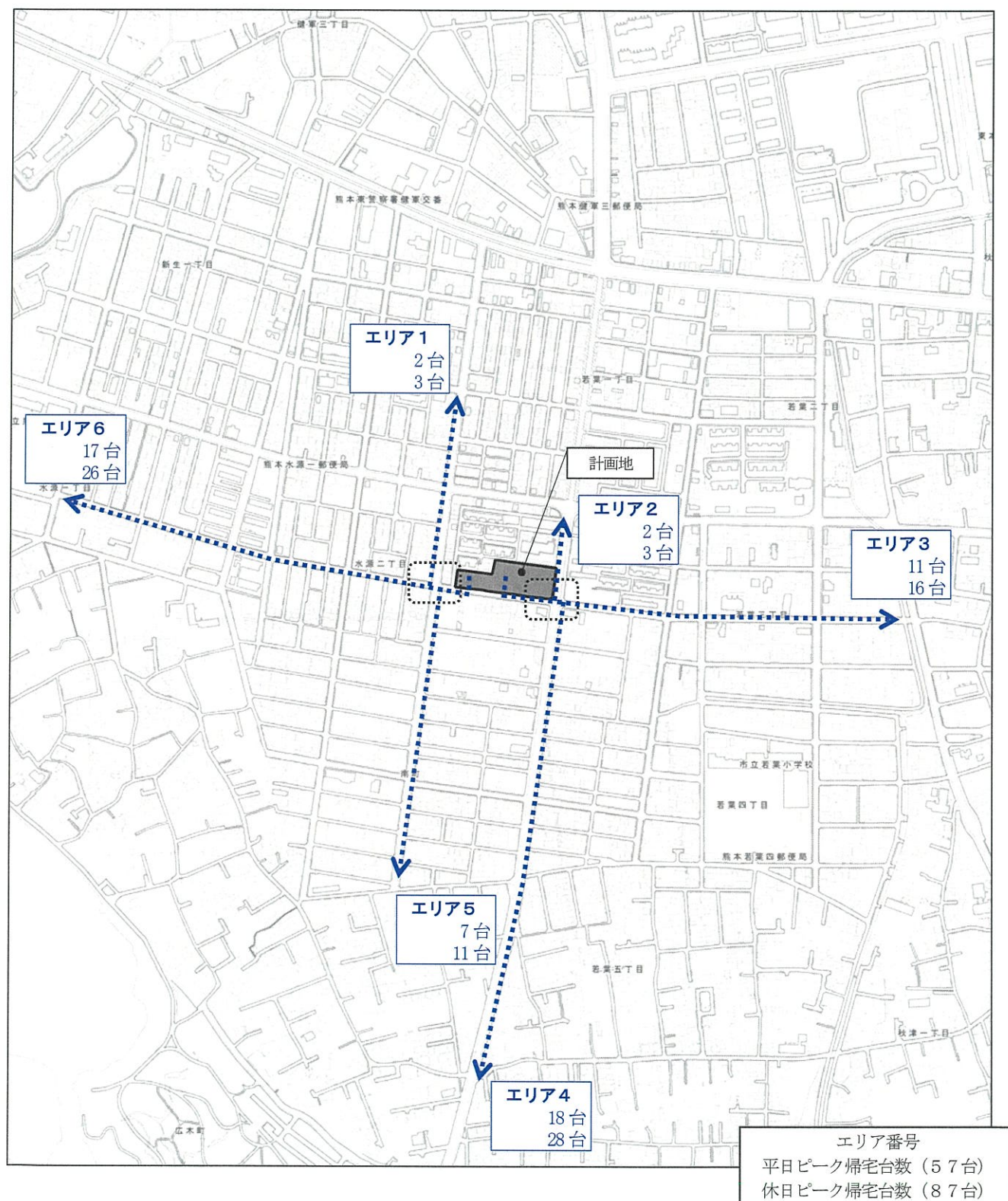
平日のピーク需要交通量 = 87 × 0.658 ≒ 57

上記の内容を踏まえて、来店帰宅経路を設定した。

次頁に、来店需要経路及び帰宅需要経路を示す。



図－5．来店需要経路



図－6．帰宅需要経路

第5章 開店後の交通実態の解析

1 概 要

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

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

【平日・休日のピーク需要交通量】

平日のピーク需要交通量	57 台/h
休日のピーク需要交通量	87 台/h

2 主要道路・主要交差点の検証

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

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

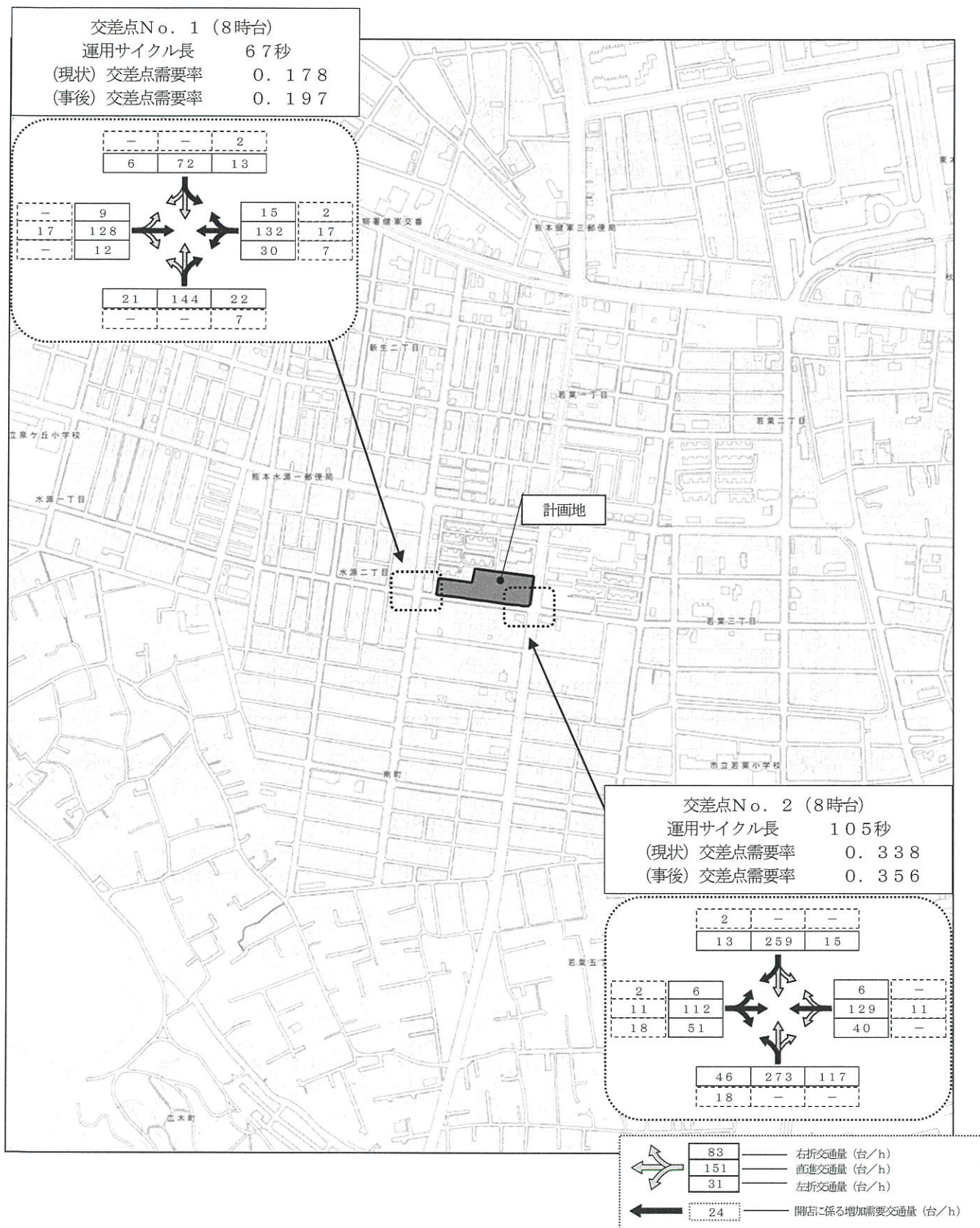
(交差点需要率)

交差点名	日種	現状の 交差点需要率	開店後の 交差点需要率	増加量
交差点No.1	平日	0.178	0.197	0.019
	休日	0.080	0.105	0.025
交差点No.2	平日	0.338	0.356	0.018
	休日	0.248	0.274	0.026

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

よって、周辺地域に与える影響は比較的小さいものであると考えられる。

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



図ー7. 開店後のピーク時交通状況実態 (平日)

3 右折入出庫の検証

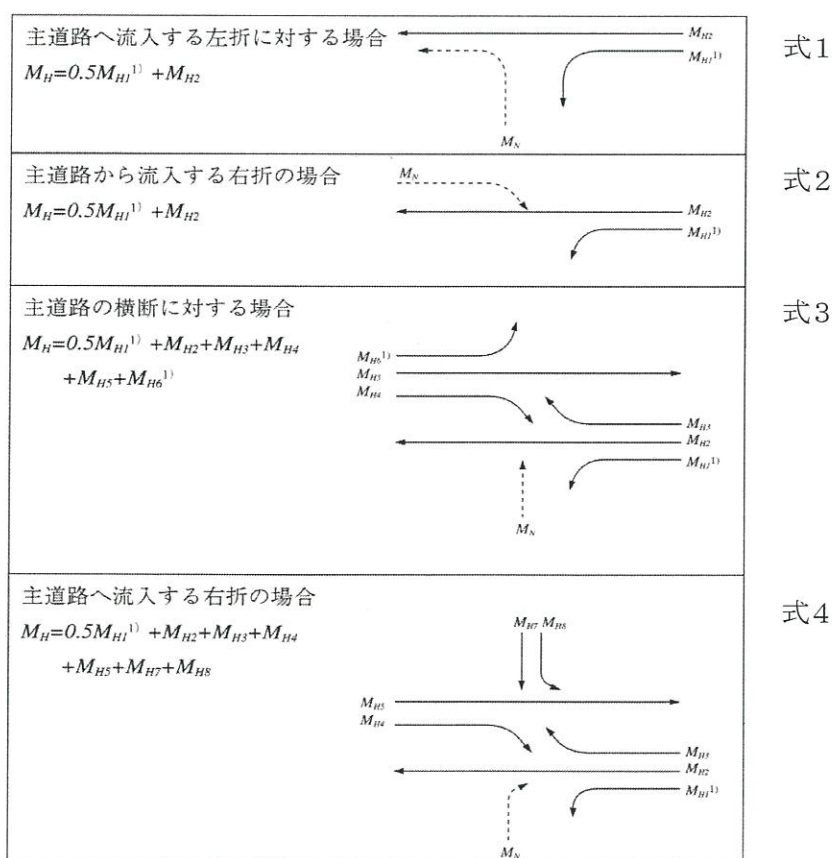
計画店舗の駐車場出入口において入出庫動線を含めた周辺交通流動の検証を行う。

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

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

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

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



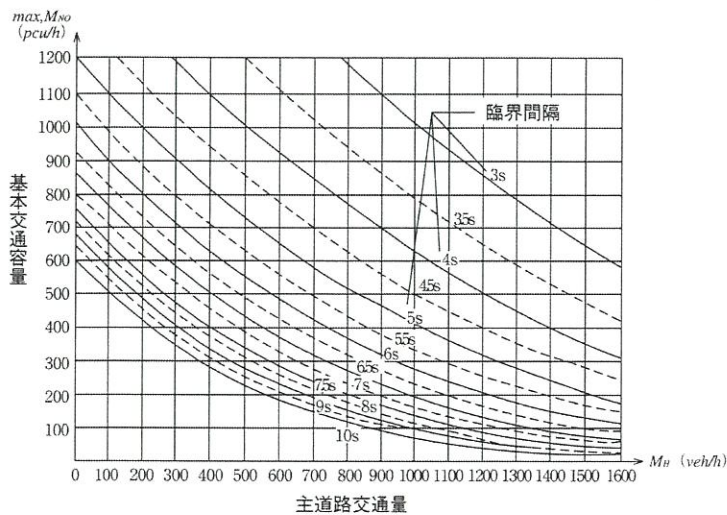
注) 1) 左折車線がある場合には M_{H1} , M_{H6} は省ける。

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

乗用車に対する臨界間隔 t_g

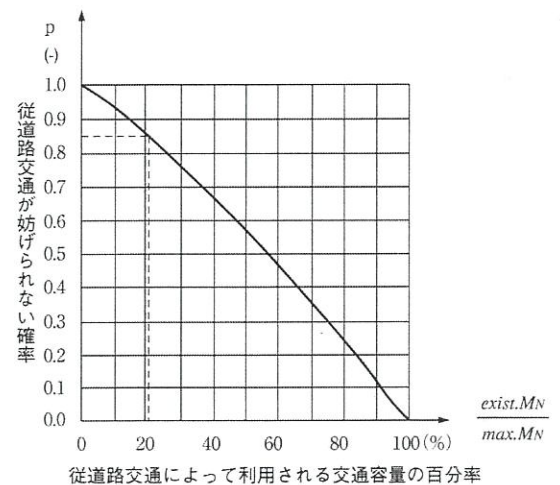
車両の挙動	速度制限		速度制限なし	
	50km/h		$V_k=90 \text{ km/h}$	
	主道路		主道路	
	2車線	4車線	2車線	4車線
主道路への左折				
一時停止	6.0	6.0	7.0	7.0
合流車線	(3.0)	3.0	(4.0)	4.0
ロータリーへの左折	4.5	4.5	4.5	4.5
主道路からの右折	5.0	5.5	5.5	6.0
主道路を横断				
一時停止	7.0	7.5	8.0	9.0
主道路へ右折				
一時停止	7.5	8.0	9.0	10.0

(出典：社団法人 交通工学研究会)



(出典：社団法人 交通工学研究会)

基本交通容量



(出典：社団法人 交通工学研究会)

主道路の滞留に対する低減

遅れの程度を示す指標

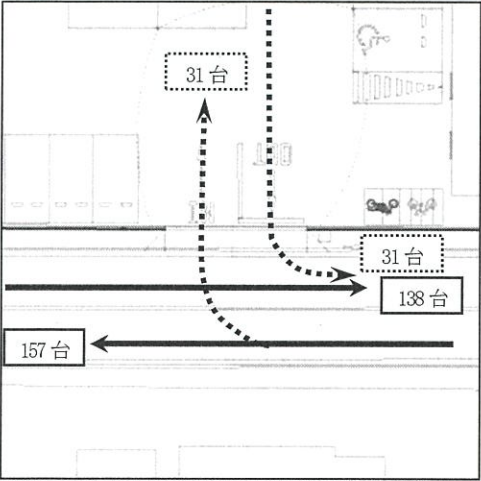
信号制御によらず、非優先交通が優先交通の合間をぬって、交差や合流することができる台数の最大値と実交通量との差（遅れの程度）をもって評価する。

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

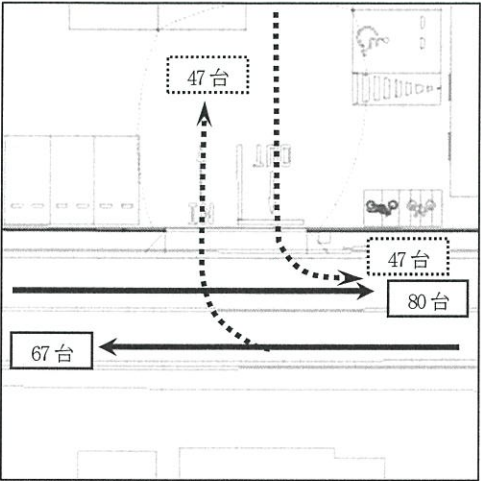
(出典：社団法人 交通工学研究会)

<出入口No.1>

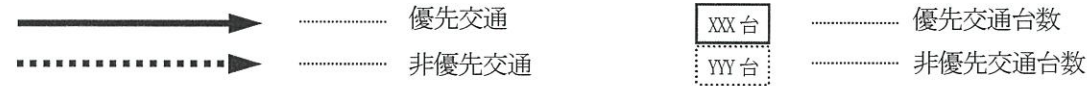
【平日ピーク時】



【休日ピーク時】



<凡例>



【平日】

幹線西進右折入庫流動				幹線西進直進流動		混用車線 交通容量	実交通量	差引
主道路交通	臨界間隔	交通容量	実交通量	交通容量	実交通量			
138.0	5.0	1,058	31	1,800.0	157	1,613	188	1,425

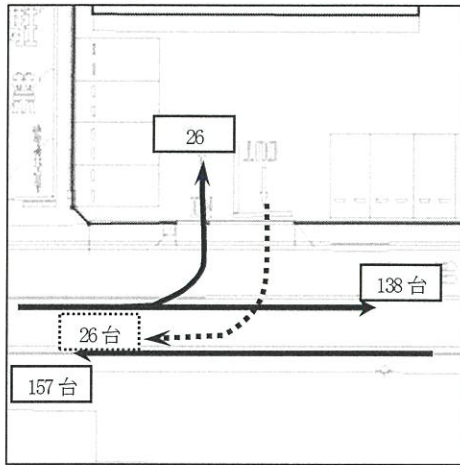
【休日】

幹線西進右折入庫流動				幹線西進直進流動		混用車線 交通容量	実交通量	差引
主道路交通	臨界間隔	交通容量	実交通量	交通容量	実交通量			
80.0	5.0	1,118	47	1,800.0	67	1,438	114	1,324

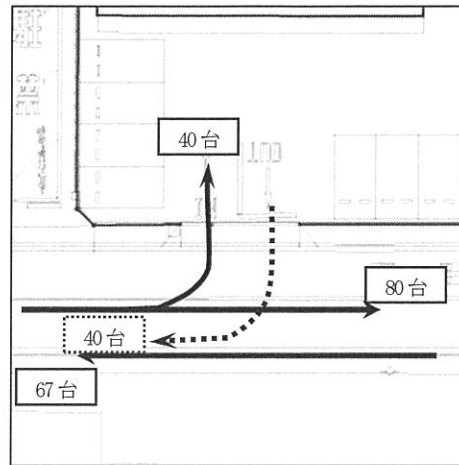
右折入庫流動を含む幹線西進流動の遅れの程度（差引）は平日及び休日ともに「600 以上」であることから、「滞留はなく、遅れなし」となる。

<出入口No.2>

【平日ピーク時】



【休日ピーク時】



<凡例>



..... 優先交通
..... 非優先交通



..... 優先交通台数
..... 非優先交通台数

【平日】

出入口No. 1 右折出庫流動				差引
主道路交通	臨界間隔	交通容量	実交通量	
308.0	7.5	530	26	504

【休日】

出入口No. 1 右折出庫流動				差引
主道路交通	臨界間隔	交通容量	実交通量	
167.0	7.5	648	40	608

右折出庫流動の遅れの程度（差引）は平日では「504」、休日では「600以上」となることから、「滞留はなく、遅れは非常に小」または「滞留はなく、遅れなし」となり、出入口における入出庫流動が一般交通流に与える影響は比較的小さいものであると考えられる。

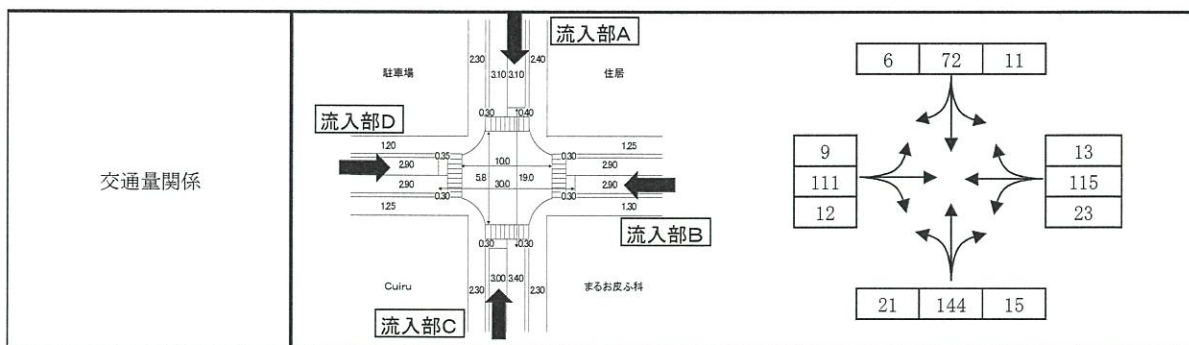
第6章 現況及び開店後の交通容量解析結果

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

(1) 現状の交通容量解析結果 (平日)

交差点No. 1 (8時台)

文正点NO. 1 (8時台)													
流入部	A			B			C			D			
車線	全			全			全			全			
車線数	1			1			1			1			
飽和交通流率の基本値	2000			2000			2000			2000			
車線幅員による補正率	1.000			0.950			1.000			0.950			
車線幅員 (m)	3.10			2.90			3.00			2.90			
縦断勾配による補正率	1.000			1.000			1.000			1.000			
縦断勾配 (%)	0.0			0.0			0.0			0.0			
大型車混入率による補正率	0.992			0.986			1.000			0.984			
大型車混入率 (%)	1.1			2.0			0.0			2.3			
左折車混入率による補正率	0.970			0.962			0.972			0.983			
左折車混入率 (%)	12.4			15.2			11.7			6.8			
歩行者による低減率	0.15			0.15			0.15			0.15			
有効青時間	25			30			25			30			
歩行者有効青時間	20			25			20			25			
横断歩行者による補正值	—			—			—			—			
右折車混入率による補正率	0.986			0.988			0.995			0.987			
右折車混入率 (%)	6.7			8.6			8.3			9.1			
右折車の通過確率	0.86			0.90			0.93			0.89			
有効青時間 (秒)	25			30			25			30			
現示変わり目の捌け台数	2			2			2			2			
飽和交通流率	1898			1781			1934			1814			
交通量	89			151			180			132			
正規化交通量	0.047			0.085			0.093			0.073			
第 1 現 示	0.047						0.093					0.093	
第 2 現 示				0.085						0.073		0.085	
第 3 現 示												0.178	
第 4 現 示													
第 5 現 示													
青時間比	37.3			44.8			37.3			44.8			
交通容量	708			798			721			813			
V/C _p	0.126			0.189			0.250			0.162			
滞留長 (m)	22.1			34.4			40.2			31.7			
												現示別	交差点



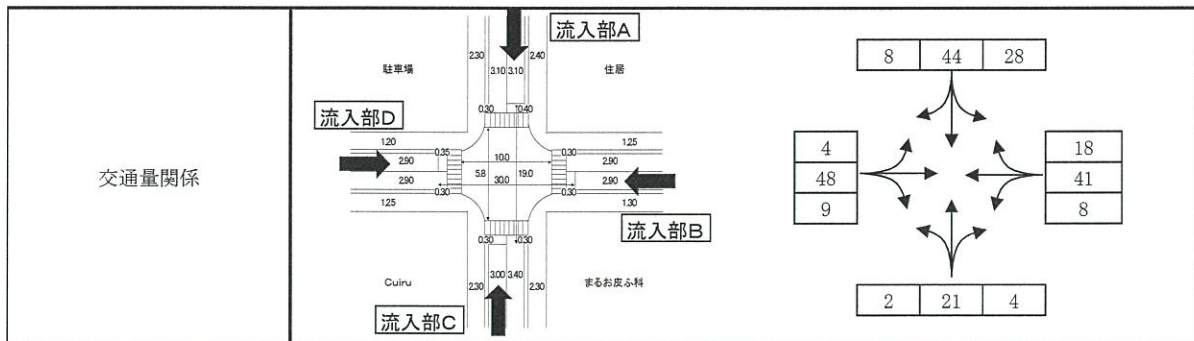
サイクル長	1 φ	2 φ	3 φ	4 φ	5 φ
67秒					
	G 25秒 Y 3秒 AR 3秒	G 30秒 Y 3秒 AR 3秒	G Y AR	G Y AR	G Y AR

(1) 現状の交通容量解析結果 (休日)

交差点No. 1 (17時台)

流入部	A			B			C			D		
車線	全			全			全			全		
車線数	1			1			1			1		
飽和交通流率の基本値	2000			2000			2000			2000		
車線幅員による補正率	1.000			0.950			1.000			0.950		
車線幅員 (m)	3.10			2.90			3.00			2.90		
縦断勾配による補正率	1.000			1.000			1.000			1.000		
縦断勾配 (%)	0.0			0.0			0.0			0.0		
大型車混入率による補正率	1.000			1.000			1.000			1.000		
大型車混入率 (%)	0.0			0.0			0.0			0.0		
左折車混入率による補正率	0.920			0.970			0.982			0.983		
左折車混入率 (%)	35.0			11.9			7.4			6.6		
歩行者による低減率	0.15			0.15			0.15			0.15		
有効青時間	25			35			25			35		
歩行者有効青時間	20			30			20			30		
横断歩行者による補正値	—			—			—			—		
右折車混入率による補正率	1.000			0.986			0.997			0.994		
右折車混入率 (%)	10.0			26.9			14.8			14.8		
右折車の通過確率	0.98			0.95			0.96			0.96		
有効青時間 (秒)	25			35			25			35		
現示変わり目の捌け台数	2			2			2			2		
飽和交通流率	1840			1817			1958			1856		
交通量	80			67			27			61		
正規化交通量	0.043			0.037			0.014			0.033		
第1現示	0.043						0.014					0.043
第2現示				0.037						0.033		0.037
第3現示												
第4現示												
第5現示												
青時間比	34.7			48.6			34.7			48.6		
交通容量	638			883			679			902		
V/Cp	0.125			0.076			0.040			0.068		
滞留長 (m)	21.1			17.7			7.1			16.1		

現示別	交差点
0.043	0.080
0.037	



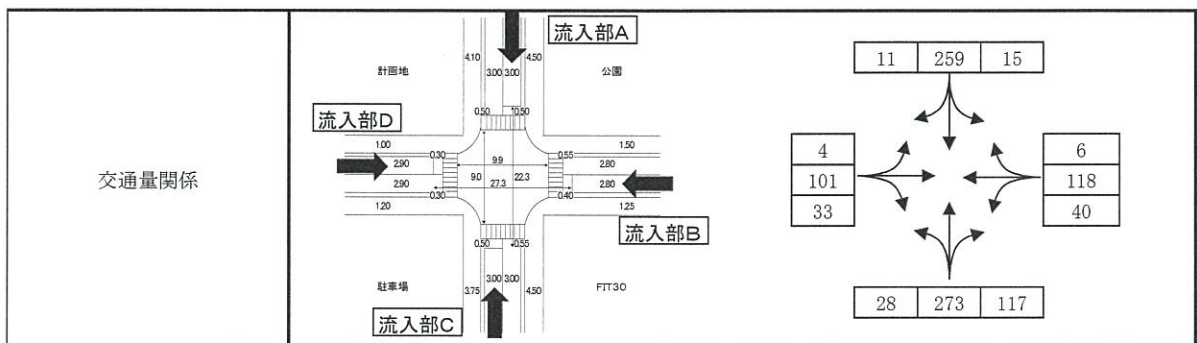
サイクル長	1φ	2φ	3φ	4φ	5φ
72秒					
	G 25秒 Y 3秒 AR 3秒	G 35秒 Y 3秒 AR 3秒	G Y AR	G Y AR	G Y AR

(1) 現状の交通容量解析結果 (平日)

交差点No. 2 (8時台)

流入部	A			B			C			D		
車線	全			全			全			全		
車線数	1			1			1			1		
飽和交通流率の基本値	2000			2000			2000			2000		
車線幅員による補正率	1.000			0.950			1.000			0.950		
車線幅員 (m)	3.00			2.80			3.00			2.90		
縦断勾配による補正率	1.000			1.000			1.000			1.000		
縦断勾配 (%)	0.0			0.0			0.0			0.0		
大型車混入率による補正率	0.990			0.979			0.992			0.985		
大型車混入率 (%)	1.4			3.0			1.2			2.2		
左折車混入率による補正率	0.986			0.942			0.982			0.993		
左折車混入率 (%)	5.3			24.4			6.7			2.9		
歩行者による低減率	0.15			0.15			0.15			0.15		
有効青時間	57			36			57			36		
歩行者有効青時間	50			29			50			29		
横断歩行者による補正値	—			—			—			—		
右折車混入率による補正率	0.980			0.993			0.879			0.947		
右折車混入率 (%)	3.9			3.7			28.0			23.9		
右折車の通過確率	0.75			0.90			0.76			0.89		
有効青時間 (秒)	57			36			57			36		
現示変わり目の捌け台数	2			2			2			2		
飽和交通流率	1913			1740			1713			1760		
交通量	285			164			418			138		
正規化交通量	0.149			0.094			0.244			0.078		
第1現示	0.149						0.244					0.244
第2現示				0.094						0.078		0.094
第3現示												
第4現示												
第5現示												
青時間比	54.3			34.3			54.3			34.3		
交通容量	1039			597			930			604		
V/Cp	0.274			0.275			0.449			0.228		
滞留長 (m)	80.9			53.2			111.0			46.9		

現示別	交差点
0.244	0.338
0.094	

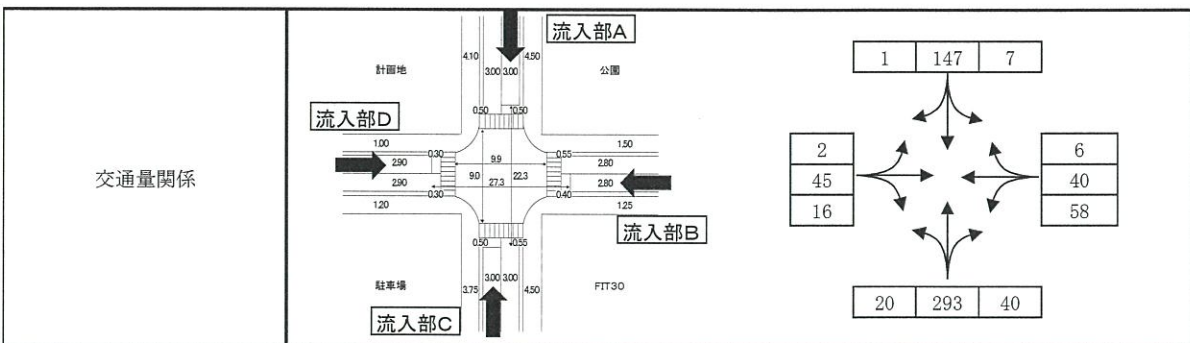


サイクル長	1φ	2φ	3φ	4φ	5φ
105秒					
	G 57秒 Y 3秒 AR 3秒	G 36秒 Y 3秒 AR 3秒	G Y AR	G Y AR	G Y AR

(1) 現状の交通容量解析結果 (休日)

交差点No. 2 (16時台)

流入部	A			B			C			D		
車線	全			全			全			全		
車線数	1			1			1			1		
飽和交通流率の基本値	2000			2000			2000			2000		
車線幅員による補正率	1.000			0.950			1.000			0.950		
車線幅員 (m)	3.00			2.80			3.00			2.90		
縦断勾配による補正率	1.000			1.000			1.000			1.000		
縦断勾配 (%)	0.0			0.0			0.0			0.0		
大型車混入率による補正率	1.000			0.987			1.000			0.989		
大型車混入率 (%)	0.0			1.9			0.0			1.6		
左折車混入率による補正率	0.988			0.875			0.985			0.992		
左折車混入率 (%)	4.5			55.8			5.7			3.2		
歩行者による低減率	0.15			0.15			0.15			0.15		
有効青時間	54			34			54			34		
歩行者有効青時間	47			28			47			28		
横断歩行者による補正値	—			—			—			—		
右折車混入率による補正率	0.997			0.996			0.972			0.986		
右折車混入率 (%)	0.6			5.8			11.3			25.4		
右折車の通過確率	0.74			0.96			0.86			0.96		
有効青時間 (秒)	54			34			54			34		
現示変わり目の捌け台数	2			2			2			2		
飽和交通流率	1970			1634			1915			1838		
交通量	155			104			353			63		
正規化交通量	0.079			0.064			0.184			0.034		
第1現示	0.079						0.184					0.184
第2現示				0.064						0.034		0.064
第3現示												
第4現示												
第5現示												
青時間比	54.0			34.0			54.0			34.0		
交通容量	1064			556			1034			625		
V/Cp	0.146			0.187			0.341			0.101		
滞留長 (m)	49.1			35.3			88.3			23.5		
												現示別
												交差点
												0.248



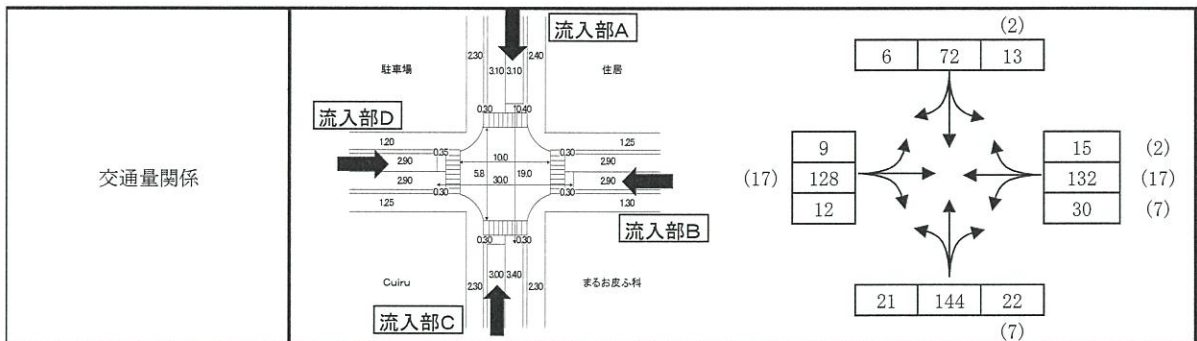
サイクル長	1φ	2φ	3φ	4φ	5φ
100秒					
	G 54秒 Y 3秒 AR 3秒	G 34秒 Y 3秒 AR 3秒	G Y AR	G Y AR	G Y AR

(2) 開店後の交通容量解析結果 (平日)

交差点No. 1 (8時台)

流入部	A			B			C			D		
車線	全			全			全			全		
車線数	1			1			1			1		
飽和交通流率の基本値	2000			2000			2000			2000		
車線幅員による補正率	1.000			0.950			1.000			0.950		
車線幅員 (m)	3.10			2.90			3.00			2.90		
縦断勾配による補正率	1.000			1.000			1.000			1.000		
縦断勾配 (%)	0.0			0.0			0.0			0.0		
大型車混入率による補正率	0.992			0.988			1.000			0.986		
大型車混入率 (%)	1.1			1.7			0.0			2.0		
左折車混入率による補正率	0.965			0.958			0.973			0.985		
左折車混入率 (%)	14.3			16.9			11.2			6.0		
歩行者による低減率	0.15			0.15			0.15			0.15		
有効青時間	25			30			25			30		
歩行者有効青時間	20			25			20			25		
横断歩行者による補正値	—			—			—			—		
右折車混入率による補正率	0.986			0.985			0.993			0.986		
右折車混入率 (%)	6.6			8.5			11.8			8.1		
右折車の通過確率	0.86			0.88			0.93			0.88		
有効青時間 (秒)	25			30			25			30		
現示変わり目の捌け台数	2			2			2			2		
飽和交通流率	1888			1771			1932			1819		
交通量	91			177			187			149		
正規化交通量	0.048			0.100			0.097			0.082		
第 1 現示	0.048						0.097					0.097
第 2 現示				0.100						0.082		0.100
第 3 現示												
第 4 現示												
第 5 現示												
青時間比	37.3			44.8			37.3			44.8		
交通容量	704			793			721			815		
V/Cp	0.129			0.223			0.259			0.183		
滞留長 (m)	22.6			40.2			41.8			33.9		

現示別	交差点
0.097	0.197
0.100	

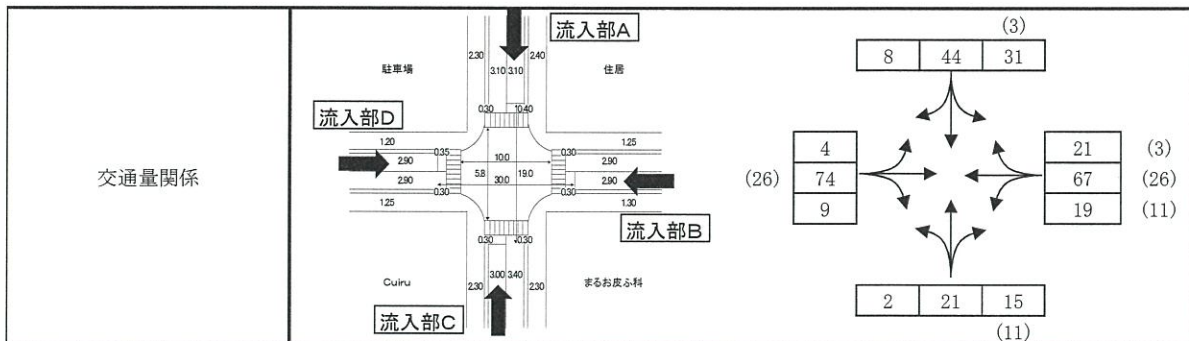


サイクル長	1 φ	2 φ	3 φ	4 φ	5 φ
67秒					
	G 25秒 Y 3秒 AR 3秒	G 30秒 Y 3秒 AR 3秒	G Y AR	G Y AR	G Y AR

(2) 開店後の交通容量解析結果 (休日)

交差点No. 1 (17時台)

流入部	A			B			C			D		
車線	全			全			全			全		
車線数	1			1			1			1		
飽和交通流率の基本値	2000			2000			2000			2000		
車線幅員による補正率	1.000			0.950			1.000			0.950		
車線幅員 (m)	3.10			2.90			3.00			2.90		
縦断勾配による補正率	1.000			1.000			1.000			1.000		
縦断勾配 (%)	0.0			0.0			0.0			0.0		
大型車混入率による補正率	1.000			1.000			1.000			1.000		
大型車混入率 (%)	0.0			0.0			0.0			0.0		
左折車混入率による補正率	0.915			0.955			0.987			0.988		
左折車混入率 (%)	37.3			17.8			5.3			4.6		
歩行者による低減率	0.15			0.15			0.15			0.15		
有効青時間	25			35			25			35		
歩行者有効青時間	20			30			20			30		
横断歩行者による補正值	—			—			—			—		
右折車混入率による補正率	1.000			0.982			0.992			0.992		
右折車混入率 (%)	9.6			19.6			39.5			10.3		
右折車の通過確率	0.98			0.93			0.96			0.94		
有効青時間 (秒)	25			35			25			35		
現示変わり目の捌け台数	2			2			2			2		
飽和交通流率	1830			1782			1958			1862		
交通量	83			107			38			87		
正規化交通量	0.045			0.060			0.019			0.047		
第1現示	0.045						0.019					0.045
第2現示				0.060						0.047		0.060
第3現示												
第4現示												
第5現示												
青時間比	34.7			48.6			34.7			48.6		
交通容量	635			866			679			905		
V/Cp	0.131			0.124			0.056			0.096		
滞留長 (m)	21.9			28.2			10.0			23.0		
											現示別	交差点
												0.105



サイクル長	1φ	2φ	3φ	4φ	5φ
72秒					
	G 25秒 Y 3秒 AR 3秒	G 35秒 Y 3秒 AR 3秒	G Y AR	G Y AR	G Y AR

(2) 開店後の交通容量解析結果(平日)

交差点No. 2 (8時台)

大正黒河: 2 (8時台)												
流入部	A			B			C			D		
車線	全			全			全			全		
車線数	1			1			1			1		
飽和交通流率の基本値	2000			2000			2000			2000		
車線幅員による補正率	1.000			0.950			1.000			0.950		
車線幅員 (m)	3.00			2.80			3.00			2.90		
縦断勾配による補正率	1.000			1.000			1.000			1.000		
縦断勾配 (%)	0.0			0.0			0.0			0.0		
大型車混入率による補正率	0.990			0.980			0.992			0.988		
大型車混入率 (%)	1.4			2.9			1.1			1.8		
左折車混入率による補正率	0.986			0.946			0.972			0.991		
左折車混入率 (%)	5.2			22.9			10.6			3.6		
歩行者による低減率	0.15			0.15			0.15			0.15		
有効青時間	57			36			57			36		
歩行者有効青時間	50			29			50			29		
横断歩行者による補正值	—			—			—			—		
右折車混入率による補正率	0.977			0.993			0.884			0.927		
右折車混入率 (%)	4.5			3.4			26.8			30.2		
右折車の通過確率	0.75			0.89			0.76			0.88		
有効青時間 (秒)	57			36			57			36		
現示変わり目の捌け台数	2			2			2			2		
飽和交通流率	1907			1749			1705			1725		
交通量	287			175			436			169		
正規化交通量	0.150			0.100			0.256			0.098		
第 1 現示	0.150						0.256					
第 2 現示				0.100						0.098		
第 3 現示												
第 4 現示												
第 5 現示												
青時間比	54.3			34.3			54.3			34.3		
交通容量	1036			600			926			592		
V/C p	0.277			0.292			0.471			0.285		
滞留長 (m)	81.5			56.7			115.8			54.2		

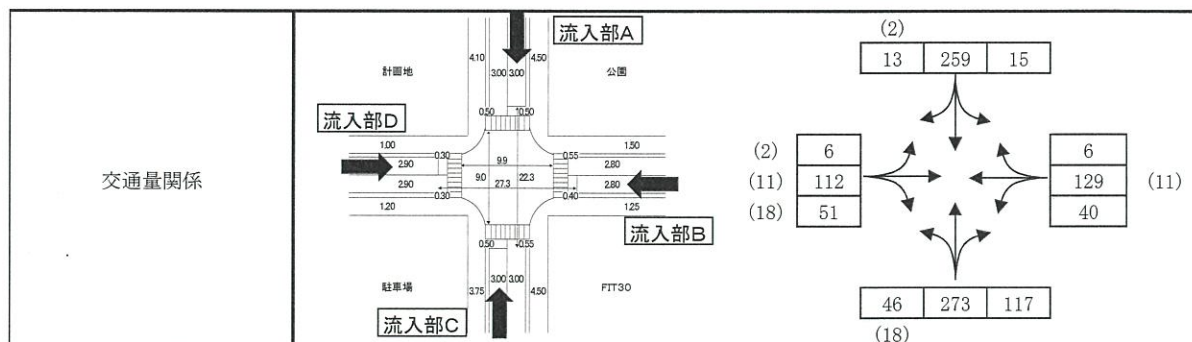
現示別

0.256

0.100

交差点

0.356

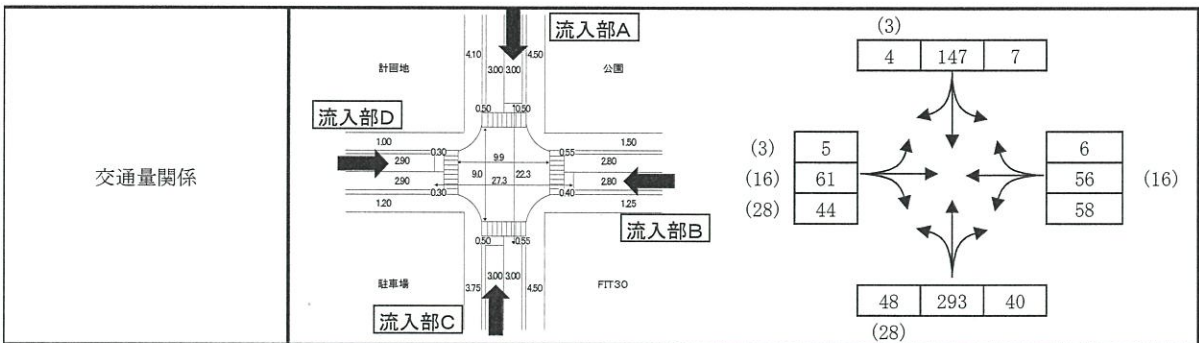


サイクル長	1 φ	2 φ	3 φ	4 φ	5 φ
105秒					
	G 57秒 Y 3秒 AR 3秒	G 36秒 Y 3秒 AR 3秒	G Y AR	G Y AR	G Y AR

(2) 開店後の交通容量解析結果 (休日)

交差点No. 2 (16時台)

流入部	A			B			C			D		
車線	全			全			全			全		
車線数	1			1			1			1		
飽和交通流率の基本値	2000			2000			2000			2000		
車線幅員による補正率	1.000			0.950			1.000			0.950		
車線幅員 (m)	3.00			2.80			3.00			2.90		
縦断勾配による補正率	1.000			1.000			1.000			1.000		
縦断勾配 (%)	0.0			0.0			0.0			0.0		
大型車混入率による補正率	1.000			0.988			1.000			0.994		
大型車混入率 (%)	0.0			1.7			0.0			0.9		
左折車混入率による補正率	0.988			0.890			0.968			0.989		
左折車混入率 (%)	4.4			48.3			12.6			4.5		
歩行者による低減率	0.15			0.15			0.15			0.15		
有効青時間	54			34			54			34		
歩行者有効青時間	47			28			47			28		
横断歩行者による補正値	—			—			—			—		
右折車混入率による補正率	0.986			0.995			0.974			0.966		
右折車混入率 (%)	2.5			5.0			10.5			40.0		
右折車の通過確率	0.74			0.94			0.86			0.95		
有効青時間 (秒)	54			34			54			34		
現示変わり目の捌け台数	2			2			2			2		
飽和交通流率	1948			1662			1886			1804		
交通量	158			120			381			110		
正規化交通量	0.081			0.072			0.202			0.061		
第1現示	0.081						0.202					0.202
第2現示				0.072						0.061		0.072
第3現示												
第4現示												
第5現示												
青時間比	54.0			34.0			54.0			34.0		
交通容量	1052			565			1018			613		
V/Cp	0.150			0.212			0.374			0.179		
滞留長 (m)	50.0			40.7			95.3			37.0		
											現示別	交差点
											0.202	0.274
											0.072	



サイクル長	1φ	2φ	3φ	4φ	5φ
100秒					
	G 54秒 Y 3秒 AR 3秒	G 34秒 Y 3秒 AR 3秒	G Y AR	G Y AR	G Y AR

第7章 現況交通調査結果

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

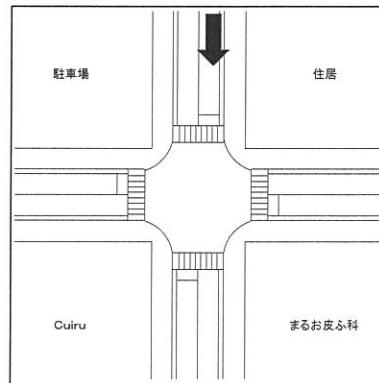
(1) 交通流量調査結果

交差点交通流動調査集計表

交差点No. 1

調査日 : 令和7年3月17日(月)

方向 : 幹線南進方面



	左折			直進			右折			自動車 計	全車種 合計	自転車	歩行者
	二輪車	普通車	大型車	二輪車	普通車	大型車	二輪車	普通車	大型車				
8:00 ~ 9:00	0	11	0	1	70	1	0	6	0	88	89	1	5
9:00 ~ 10:00	1	10	0	1	35	5	0	8	0	58	60	4	3
10:00 ~ 11:00	1	11	0	2	38	2	2	2	0	53	58	2	4
11:00 ~ 12:00	1	14	0	0	42	2	0	0	0	58	59	3	2
12:00 ~ 13:00	1	18	0	2	30	1	0	6	1	56	59	4	4
13:00 ~ 14:00	0	8	0	0	33	2	0	6	0	49	49	0	5
14:00 ~ 15:00	3	11	0	1	31	2	0	2	1	47	51	1	3
15:00 ~ 16:00	1	16	0	0	43	0	0	3	0	62	63	3	10
16:00 ~ 17:00	0	27	0	0	56	1	0	8	0	92	92	6	1
17:00 ~ 18:00	1	15	1	1	60	2	0	10	0	88	90	3	5
18:00 ~ 19:00	0	14	0	1	56	0	0	3	0	73	74	1	7
19:00 ~ 20:00	0	14	0	3	20	0	1	2	0	36	40	5	0
合 計	9	169	1	12	514	18	3	56	2	760	784	33	49

【流動特性】

	流動分岐率(%)				大型車混入率(%)				二輪車混入率(%)			
	左折	直進	右折	計	左折	直進	右折	平均	左折	直進	右折	平均
8:00 ~ 9:00	12.4	80.9	6.7	100.0	0.0	1.4	0.0	1.1	0.0	1.4	0.0	1.1
9:00 ~ 10:00	18.3	68.3	13.3	100.0	0.0	12.2	0.0	8.3	9.1	2.4	0.0	3.3
10:00 ~ 11:00	20.7	72.4	6.9	100.0	0.0	4.8	0.0	3.4	8.3	4.8	50.0	8.6
11:00 ~ 12:00	25.4	74.6	0.0	100.0	0.0	4.5	0.0	3.4	6.7	0.0	0.0	1.7
12:00 ~ 13:00	32.2	55.9	11.9	100.0	0.0	3.0	14.3	3.4	5.3	6.1	0.0	5.1
13:00 ~ 14:00	16.3	71.4	12.2	100.0	0.0	5.7	0.0	4.1	0.0	0.0	0.0	0.0
14:00 ~ 15:00	27.5	66.7	5.9	100.0	0.0	5.9	33.3	5.9	21.4	2.9	0.0	7.8
15:00 ~ 16:00	27.0	68.3	4.8	100.0	0.0	0.0	0.0	0.0	5.9	0.0	0.0	1.6
16:00 ~ 17:00	29.3	62.0	8.7	100.0	0.0	1.8	0.0	1.1	0.0	0.0	0.0	0.0
17:00 ~ 18:00	18.9	70.0	11.1	100.0	5.9	3.2	0.0	3.3	5.9	1.6	0.0	2.2
18:00 ~ 19:00	18.9	77.0	4.1	100.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	1.8	0.0	1.4
19:00 ~ 20:00	35.0	57.5	7.5	100.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	13.0	33.3	10.0
平 均	22.8	69.4	7.8	100.0	0.6	3.3	3.3	2.7	5.0	2.2	4.9	3.1

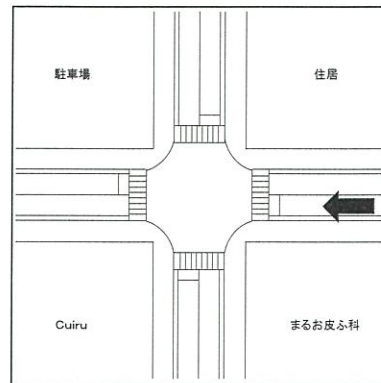
(1) 交通流量調査結果

交差点交通流動調査集計表

交差点No. 1

調査日 : 令和7年3月17日(月)

方向 : 交差西進方面



	左折			直進			右折			自動車計	全車種合計	自転車	歩行者
	二輪車	普通車	大型車	二輪車	普通車	大型車	二輪車	普通車	大型車				
8:00 ~ 9:00	0	22	1	2	111	2	0	13	0	149	151	5	8
9:00 ~ 10:00	0	14	0	0	54	1	0	12	0	81	81	4	6
10:00 ~ 11:00	0	7	0	1	36	3	1	15	0	61	63	8	3
11:00 ~ 12:00	0	8	0	2	41	1	0	7	1	58	60	4	3
12:00 ~ 13:00	0	5	0	0	44	2	0	10	0	61	61	3	3
13:00 ~ 14:00	0	2	0	0	38	1	0	12	0	53	53	3	3
14:00 ~ 15:00	2	8	0	3	36	1	0	9	0	54	59	8	2
15:00 ~ 16:00	1	11	0	0	58	1	0	12	0	82	83	5	6
16:00 ~ 17:00	0	11	0	4	67	1	0	11	0	90	94	9	9
17:00 ~ 18:00	0	10	0	1	99	0	0	15	0	124	125	11	8
18:00 ~ 19:00	0	7	0	1	85	1	0	9	0	102	103	6	5
19:00 ~ 20:00	1	4	0	0	36	1	0	2	0	43	44	3	0
合 計	4	109	1	14	705	15	1	127	1	958	977	69	56

【流動特性】

	流動分岐率(%)				大型車混入率(%)				二輪車混入率(%)			
	左折	直進	右折	計	左折	直進	右折	平均	左折	直進	右折	平均
8:00 ~ 9:00	15.2	76.2	8.6	100.0	4.3	1.7	0.0	2.0	0.0	1.7	0.0	1.3
9:00 ~ 10:00	17.3	67.9	14.8	100.0	0.0	1.8	0.0	1.2	0.0	0.0	0.0	0.0
10:00 ~ 11:00	11.1	63.5	25.4	100.0	0.0	7.5	0.0	4.8	0.0	2.5	6.3	3.2
11:00 ~ 12:00	13.3	73.3	13.3	100.0	0.0	2.3	12.5	3.3	0.0	4.5	0.0	3.3
12:00 ~ 13:00	8.2	75.4	16.4	100.0	0.0	4.3	0.0	3.3	0.0	0.0	0.0	0.0
13:00 ~ 14:00	3.8	73.6	22.6	100.0	0.0	2.6	0.0	1.9	0.0	0.0	0.0	0.0
14:00 ~ 15:00	16.9	67.8	15.3	100.0	0.0	2.5	0.0	1.7	20.0	7.5	0.0	8.5
15:00 ~ 16:00	14.5	71.1	14.5	100.0	0.0	1.7	0.0	1.2	8.3	0.0	0.0	1.2
16:00 ~ 17:00	11.7	76.6	11.7	100.0	0.0	1.4	0.0	1.1	0.0	5.6	0.0	4.3
17:00 ~ 18:00	8.0	80.0	12.0	100.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	1.0	0.0	0.8
18:00 ~ 19:00	6.8	84.5	8.7	100.0	0.0	1.1	0.0	1.0	0.0	1.1	0.0	1.0
19:00 ~ 20:00	11.4	84.1	4.5	100.0	0.0	2.7	0.0	2.3	20.0	0.0	0.0	2.3
平 均	11.7	75.1	13.2	100.0	0.9	2.0	0.8	1.7	3.5	1.9	0.8	1.9

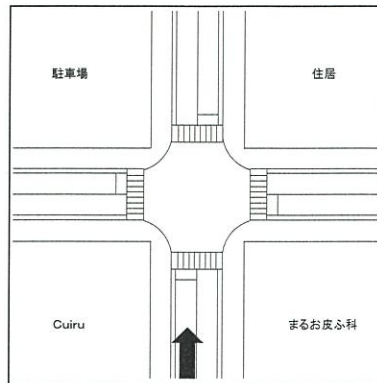
(1) 交通流量調査結果

交差点交通流動調査集計表

交差点No. 1

調査日 : 令和7年3月17日(月)

方向 : 幹線北進方面



	左折			直進			右折			自動車 計	全車種 合計	自転車	歩行者
	二輪車	普通車	大型車	二輪車	普通車	大型車	二輪車	普通車	大型車				
8:00 ~ 9:00	0	21	0	2	142	0	0	15	0	178	180	1	6
9:00 ~ 10:00	0	13	0	2	66	0	0	9	0	88	90	2	5
10:00 ~ 11:00	0	5	0	1	38	0	0	11	1	55	56	2	2
11:00 ~ 12:00	0	4	0	3	52	1	0	11	1	69	72	3	3
12:00 ~ 13:00	1	7	0	2	32	0	0	5	1	45	48	3	1
13:00 ~ 14:00	0	4	0	1	33	0	0	8	0	45	46	2	0
14:00 ~ 15:00	0	6	0	0	38	0	0	3	0	47	47	0	2
15:00 ~ 16:00	0	11	0	1	40	1	0	9	0	61	62	0	5
16:00 ~ 17:00	0	11	0	1	57	0	0	5	0	73	74	4	7
17:00 ~ 18:00	0	11	0	0	79	0	0	17	0	107	107	2	3
18:00 ~ 19:00	0	4	0	0	50	0	1	8	0	62	63	1	3
19:00 ~ 20:00	0	1	0	1	21	0	0	0	0	22	23	1	0
合 計	1	98	0	14	648	2	1	101	3	852	868	21	37

【流動特性】

	流動分岐率(%)				大型車混入率(%)				二輪車混入率(%)			
	左折	直進	右折	計	左折	直進	右折	平均	左折	直進	右折	平均
8:00 ~ 9:00	11.7	80.0	8.3	100.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	1.4	0.0	1.1
9:00 ~ 10:00	14.4	75.6	10.0	100.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	2.9	0.0	2.2
10:00 ~ 11:00	8.9	69.6	21.4	100.0	0.0	0.0	8.3	1.8	0.0	2.6	0.0	1.8
11:00 ~ 12:00	5.6	77.8	16.7	100.0	0.0	1.8	8.3	2.8	0.0	5.4	0.0	4.2
12:00 ~ 13:00	16.7	70.8	12.5	100.0	0.0	0.0	16.7	2.1	12.5	5.9	0.0	6.3
13:00 ~ 14:00	8.7	73.9	17.4	100.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	2.9	0.0	2.2
14:00 ~ 15:00	12.8	80.9	6.4	100.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
15:00 ~ 16:00	17.7	67.7	14.5	100.0	0.0	2.4	0.0	1.6	0.0	2.4	0.0	1.6
16:00 ~ 17:00	14.9	78.4	6.8	100.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	1.7	0.0	1.4
17:00 ~ 18:00	10.3	73.8	15.9	100.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
18:00 ~ 19:00	6.3	79.4	14.3	100.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	11.1	1.6
19:00 ~ 20:00	4.3	95.7	0.0	100.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	4.5	0.0	4.3
平 均	11.4	76.5	12.1	100.0	0.0	0.3	2.9	0.6	1.0	2.1	1.0	1.8

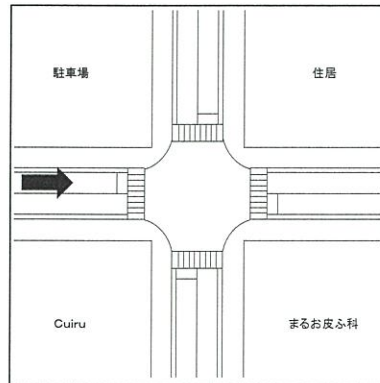
(1) 交通流量調査結果

交差点交通流動調査集計表

交差点No. 1

調査日 : 令和7年3月17日(月)

方向 : 交差東進方面



	左折			直進			右折			自動車計	全車種合計	自転車	歩行者
	二輪車	普通車	大型車	二輪車	普通車	大型車	二輪車	普通車	大型車				
8:00 ~ 9:00	0	9	0	1	107	3	0	12	0	131	132	8	11
9:00 ~ 10:00	0	9	0	0	75	0	0	10	0	94	94	6	4
10:00 ~ 11:00	1	4	1	0	55	1	0	5	0	66	67	3	1
11:00 ~ 12:00	0	9	0	0	43	2	0	3	0	57	57	2	5
12:00 ~ 13:00	0	5	0	6	38	2	0	4	0	49	55	1	1
13:00 ~ 14:00	0	5	0	1	28	3	0	1	0	37	38	4	5
14:00 ~ 15:00	0	3	0	0	50	1	0	3	0	57	57	2	4
15:00 ~ 16:00	0	4	0	1	57	1	0	10	0	72	73	14	8
16:00 ~ 17:00	0	8	0	1	98	2	1	8	0	116	118	2	5
17:00 ~ 18:00	0	5	0	1	108	2	2	14	0	129	132	4	9
18:00 ~ 19:00	0	7	0	2	82	2	0	9	0	100	102	9	3
19:00 ~ 20:00	0	3	0	3	38	1	0	0	0	42	45	4	8
合 計	1	71	1	16	779	20	3	79	0	950	970	59	64

【流動特性】

	流動分岐率(%)				大型車混入率(%)				二輪車混入率(%)			
	左折	直進	右折	計	左折	直進	右折	平均	左折	直進	右折	平均
8:00 ~ 9:00	6.8	84.1	9.1	100.0	0.0	2.7	0.0	2.3	0.0	0.9	0.0	0.8
9:00 ~ 10:00	9.6	79.8	10.6	100.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
10:00 ~ 11:00	9.0	83.6	7.5	100.0	16.7	1.8	0.0	3.0	16.7	0.0	0.0	1.5
11:00 ~ 12:00	15.8	78.9	5.3	100.0	0.0	4.4	0.0	3.5	0.0	0.0	0.0	0.0
12:00 ~ 13:00	9.1	83.6	7.3	100.0	0.0	4.3	0.0	3.6	0.0	13.0	0.0	10.9
13:00 ~ 14:00	13.2	84.2	2.6	100.0	0.0	9.4	0.0	7.9	0.0	3.1	0.0	2.6
14:00 ~ 15:00	5.3	89.5	5.3	100.0	0.0	2.0	0.0	1.8	0.0	0.0	0.0	0.0
15:00 ~ 16:00	5.5	80.8	13.7	100.0	0.0	1.7	0.0	1.4	0.0	1.7	0.0	1.4
16:00 ~ 17:00	6.8	85.6	7.6	100.0	0.0	2.0	0.0	1.7	0.0	1.0	11.1	1.7
17:00 ~ 18:00	3.8	84.1	12.1	100.0	0.0	1.8	0.0	1.5	0.0	0.9	12.5	2.3
18:00 ~ 19:00	6.9	84.3	8.8	100.0	0.0	2.3	0.0	2.0	0.0	2.3	0.0	2.0
19:00 ~ 20:00	6.7	93.3	0.0	100.0	0.0	2.4	0.0	2.2	0.0	7.1	0.0	6.7
平 均	7.5	84.0	8.5	100.0	1.4	2.5	0.0	2.2	1.4	2.0	3.7	2.1

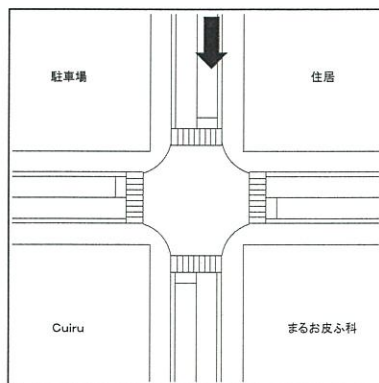
(1) 交通流量調査結果

交差点交通流動調査集計表

交差点No. 1

調査日 : 令和7年3月16日(日)

方向 : 幹線南進方面



	左折			直進			右折			自動車計	全車種合計	自転車	歩行者
	二輪車	普通車	大型車	二輪車	普通車	大型車	二輪車	普通車	大型車				
8:00 ~ 9:00	0	4	0	0	12	0	0	0	0	16	16	0	0
9:00 ~ 10:00	0	7	0	0	23	1	0	1	0	32	32	0	2
10:00 ~ 11:00	0	15	2	0	25	1	0	3	0	46	46	1	3
11:00 ~ 12:00	0	15	0	1	36	1	0	4	0	56	57	2	5
12:00 ~ 13:00	0	15	0	1	30	0	0	6	0	51	52	5	4
13:00 ~ 14:00	1	32	0	1	44	0	0	1	0	77	79	2	3
14:00 ~ 15:00	0	19	0	0	34	1	0	4	0	58	58	2	4
15:00 ~ 16:00	0	25	0	0	37	1	0	3	0	66	66	1	4
16:00 ~ 17:00	0	17	0	0	39	1	0	3	0	60	60	0	2
17:00 ~ 18:00	0	28	0	0	44	0	0	8	0	80	80	1	1
18:00 ~ 19:00	1	7	0	1	30	0	0	6	0	43	45	2	0
19:00 ~ 20:00	0	3	0	0	13	0	0	5	0	21	21	2	2
合計	2	187	2	4	367	6	0	44	0	606	612	18	30

【流動特性】

	流動分岐率(%)				大型車混入率(%)				二輪車混入率(%)			
	左折	直進	右折	計	左折	直進	右折	平均	左折	直進	右折	平均
8:00 ~ 9:00	25.0	75.0	0.0	100.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
9:00 ~ 10:00	21.9	75.0	3.1	100.0	0.0	4.2	0.0	3.1	0.0	0.0	0.0	0.0
10:00 ~ 11:00	37.0	56.5	6.5	100.0	11.8	3.8	0.0	6.5	0.0	0.0	0.0	0.0
11:00 ~ 12:00	26.3	66.7	7.0	100.0	0.0	2.6	0.0	1.8	0.0	2.6	0.0	1.8
12:00 ~ 13:00	28.8	59.6	11.5	100.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	3.2	0.0	1.9
13:00 ~ 14:00	41.8	57.0	1.3	100.0	0.0	0.0	0.0	0.0	3.0	2.2	0.0	2.5
14:00 ~ 15:00	32.8	60.3	6.9	100.0	0.0	2.9	0.0	1.7	0.0	0.0	0.0	0.0
15:00 ~ 16:00	37.9	57.6	4.5	100.0	0.0	2.6	0.0	1.5	0.0	0.0	0.0	0.0
16:00 ~ 17:00	28.3	66.7	5.0	100.0	0.0	2.5	0.0	1.7	0.0	0.0	0.0	0.0
17:00 ~ 18:00	35.0	55.0	10.0	100.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
18:00 ~ 19:00	17.8	68.9	13.3	100.0	0.0	0.0	0.0	0.0	12.5	3.2	0.0	4.4
19:00 ~ 20:00	14.3	61.9	23.8	100.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
平均	31.2	61.6	7.2	100.0	1.0	1.6	0.0	1.3	1.0	1.1	0.0	1.0

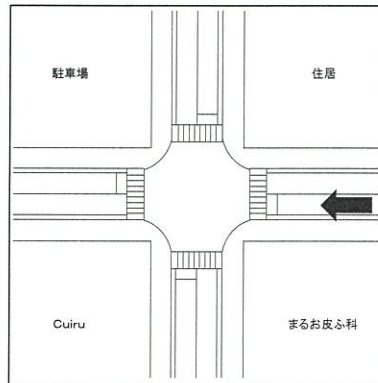
(1) 交通流量調査結果

交差点交通流動調査集計表

交差点No. 1

調査日：令和7年3月16日(日)

方向：交差西進方面



	左折			直進			右折			自動車計	全車種合計	自転車	歩行者
	二輪車	普通車	大型車	二輪車	普通車	大型車	二輪車	普通車	大型車				
8:00 ~ 9:00	0	3	0	0	25	0	0	4	0	32	32	0	1
9:00 ~ 10:00	0	11	0	0	34	1	0	8	0	54	54	1	5
10:00 ~ 11:00	1	3	0	0	51	1	0	4	0	59	60	3	4
11:00 ~ 12:00	0	7	0	0	50	0	1	11	0	68	69	4	13
12:00 ~ 13:00	0	5	0	1	34	1	0	7	0	47	48	1	7
13:00 ~ 14:00	0	3	0	0	46	1	0	12	0	62	62	1	8
14:00 ~ 15:00	1	9	0	1	42	0	0	7	0	58	60	4	7
15:00 ~ 16:00	1	5	0	0	46	1	0	12	0	64	65	2	5
16:00 ~ 17:00	0	3	0	0	44	2	1	10	0	59	60	0	2
17:00 ~ 18:00	0	8	0	2	39	0	1	17	0	64	67	1	3
18:00 ~ 19:00	0	7	0	0	35	1	1	8	0	51	52	1	3
19:00 ~ 20:00	0	6	0	0	30	0	0	3	0	39	39	3	2
合 計	3	70	0	4	476	8	4	103	0	657	668	21	60

【流動特性】

	流動分岐率(%)				大型車混入率(%)				二輪車混入率(%)			
	左折	直進	右折	計	左折	直進	右折	平均	左折	直進	右折	平均
8:00 ~ 9:00	9.4	78.1	12.5	100.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
9:00 ~ 10:00	20.4	64.8	14.8	100.0	0.0	2.9	0.0	1.9	0.0	0.0	0.0	0.0
10:00 ~ 11:00	6.7	86.7	6.7	100.0	0.0	1.9	0.0	1.7	25.0	0.0	0.0	1.7
11:00 ~ 12:00	10.1	72.5	17.4	100.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	8.3	1.4
12:00 ~ 13:00	10.4	75.0	14.6	100.0	0.0	2.8	0.0	2.1	0.0	2.8	0.0	2.1
13:00 ~ 14:00	4.8	75.8	19.4	100.0	0.0	2.1	0.0	1.6	0.0	0.0	0.0	0.0
14:00 ~ 15:00	16.7	71.7	11.7	100.0	0.0	0.0	0.0	0.0	10.0	2.3	0.0	3.3
15:00 ~ 16:00	9.2	72.3	18.5	100.0	0.0	2.1	0.0	1.5	16.7	0.0	0.0	1.5
16:00 ~ 17:00	5.0	76.7	18.3	100.0	0.0	4.3	0.0	3.3	0.0	0.0	9.1	1.7
17:00 ~ 18:00	11.9	61.2	26.9	100.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	4.9	5.6	4.5
18:00 ~ 19:00	13.5	69.2	17.3	100.0	0.0	2.8	0.0	1.9	0.0	0.0	11.1	1.9
19:00 ~ 20:00	15.4	76.9	7.7	100.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
平 均	10.9	73.1	16.0	100.0	0.0	1.6	0.0	1.2	4.1	0.8	3.7	1.6

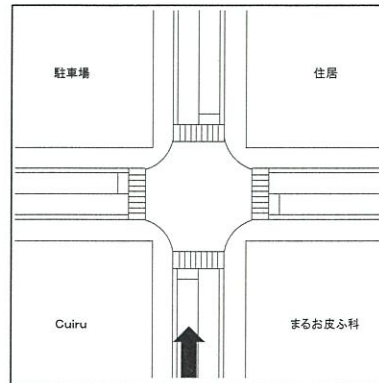
(1) 交通流量調査結果

交差点交通流動調査集計表

交差点No. 1

調査日 : 令和7年3月16日(日)

方向 : 幹線北進方面



	左折			直進			右折			自動車 計	全車種 合計	自転車	歩行者
	二輪車	普通車	大型車	二輪車	普通車	大型車	二輪車	普通車	大型車				
8:00 ~ 9:00	0	1	0	0	37	0	0	3	0	41	41	0	0
9:00 ~ 10:00	0	8	0	2	30	1	0	1	0	40	42	0	0
10:00 ~ 11:00	0	6	0	1	26	1	0	6	0	39	40	6	3
11:00 ~ 12:00	1	2	0	2	35	1	1	8	0	46	50	1	7
12:00 ~ 13:00	0	2	0	2	22	0	0	3	0	27	29	0	3
13:00 ~ 14:00	0	2	0	0	19	0	0	2	0	23	23	1	2
14:00 ~ 15:00	0	7	0	0	30	1	1	6	0	44	45	2	2
15:00 ~ 16:00	0	7	0	0	28	1	0	1	0	37	37	1	0
16:00 ~ 17:00	0	6	0	2	34	0	0	6	0	46	48	1	1
17:00 ~ 18:00	0	2	0	0	21	0	0	4	0	27	27	0	1
18:00 ~ 19:00	0	3	0	0	20	0	0	1	0	24	24	2	0
19:00 ~ 20:00	2	1	0	2	10	0	0	2	0	13	17	0	0
合 計	3	47	0	11	312	5	2	43	0	407	423	14	19

【流動特性】

	流動分岐率(%)				大型車混入率(%)				二輪車混入率(%)			
	左折	直進	右折	計	左折	直進	右折	平均	左折	直進	右折	平均
8:00 ~ 9:00	2.4	90.2	7.3	100.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
9:00 ~ 10:00	19.0	78.6	2.4	100.0	0.0	3.0	0.0	2.4	0.0	6.1	0.0	4.8
10:00 ~ 11:00	15.0	70.0	15.0	100.0	0.0	3.6	0.0	2.5	0.0	3.6	0.0	2.5
11:00 ~ 12:00	6.0	76.0	18.0	100.0	0.0	2.6	0.0	2.0	33.3	5.3	11.1	8.0
12:00 ~ 13:00	6.9	82.8	10.3	100.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	8.3	0.0	6.9
13:00 ~ 14:00	8.7	82.6	8.7	100.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
14:00 ~ 15:00	15.6	68.9	15.6	100.0	0.0	3.2	0.0	2.2	0.0	0.0	14.3	2.2
15:00 ~ 16:00	18.9	78.4	2.7	100.0	0.0	3.4	0.0	2.7	0.0	0.0	0.0	0.0
16:00 ~ 17:00	12.5	75.0	12.5	100.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	5.6	0.0	4.2
17:00 ~ 18:00	7.4	77.8	14.8	100.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
18:00 ~ 19:00	12.5	83.3	4.2	100.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
19:00 ~ 20:00	17.6	70.6	11.8	100.0	0.0	0.0	0.0	0.0	66.7	16.7	0.0	23.5
平 均	11.8	77.5	10.6	100.0	0.0	1.5	0.0	1.2	6.0	3.4	4.4	3.8

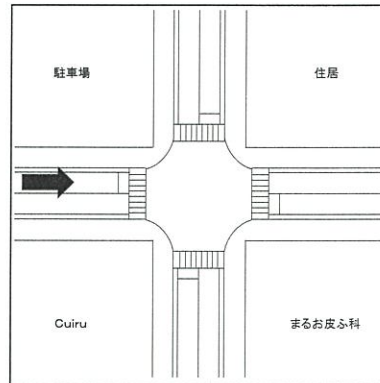
(1) 交通流量調査結果

交差点交通流動調査集計表

交差点No. 1

調査日： 令和7年3月16日(日)

方向： 交差東進方面



	左折			直進			右折			自動車計	全車種合計	自転車	歩行者
	二輪車	普通車	大型車	二輪車	普通車	大型車	二輪車	普通車	大型車				
8:00 ~ 9:00	0	3	0	1	43	0	0	1	0	47	48	0	1
9:00 ~ 10:00	0	4	0	0	53	0	0	3	0	60	60	3	1
10:00 ~ 11:00	0	4	0	2	48	2	0	5	0	59	61	2	7
11:00 ~ 12:00	0	4	0	0	50	2	0	3	0	59	59	3	8
12:00 ~ 13:00	0	3	0	0	38	1	0	2	0	44	44	0	7
13:00 ~ 14:00	0	6	0	0	46	0	0	1	0	53	53	2	3
14:00 ~ 15:00	0	3	0	0	37	1	0	9	0	50	50	4	2
15:00 ~ 16:00	0	4	0	2	54	1	1	4	0	63	66	0	0
16:00 ~ 17:00	0	5	0	0	39	1	0	4	0	49	49	2	2
17:00 ~ 18:00	0	4	0	2	46	0	0	9	0	59	61	0	3
18:00 ~ 19:00	0	3	0	0	34	1	0	4	0	42	42	0	2
19:00 ~ 20:00	0	2	0	0	28	0	0	3	0	33	33	1	2
合 計	0	45	0	7	516	9	1	48	0	618	626	17	38

【流動特性】

	流動分岐率(%)				大型車混入率(%)				二輪車混入率(%)			
	左折	直進	右折	計	左折	直進	右折	平均	左折	直進	右折	平均
8:00 ~ 9:00	6.3	91.7	2.1	100.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	2.3	0.0	2.1
9:00 ~ 10:00	6.7	88.3	5.0	100.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
10:00 ~ 11:00	6.6	85.2	8.2	100.0	0.0	3.8	0.0	3.3	0.0	3.8	0.0	3.3
11:00 ~ 12:00	6.8	88.1	5.1	100.0	0.0	3.8	0.0	3.4	0.0	0.0	0.0	0.0
12:00 ~ 13:00	6.8	88.6	4.5	100.0	0.0	2.6	0.0	2.3	0.0	0.0	0.0	0.0
13:00 ~ 14:00	11.3	86.8	1.9	100.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
14:00 ~ 15:00	6.0	76.0	18.0	100.0	0.0	2.6	0.0	2.0	0.0	0.0	0.0	0.0
15:00 ~ 16:00	6.1	86.4	7.6	100.0	0.0	1.8	0.0	1.5	0.0	3.5	20.0	4.5
16:00 ~ 17:00	10.2	81.6	8.2	100.0	0.0	2.5	0.0	2.0	0.0	0.0	0.0	0.0
17:00 ~ 18:00	6.6	78.7	14.8	100.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	4.2	0.0	3.3
18:00 ~ 19:00	7.1	83.3	9.5	100.0	0.0	2.9	0.0	2.4	0.0	0.0	0.0	0.0
19:00 ~ 20:00	6.1	84.8	9.1	100.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
平 均	7.2	85.0	7.8	100.0	0.0	1.7	0.0	1.4	0.0	1.3	2.0	1.3

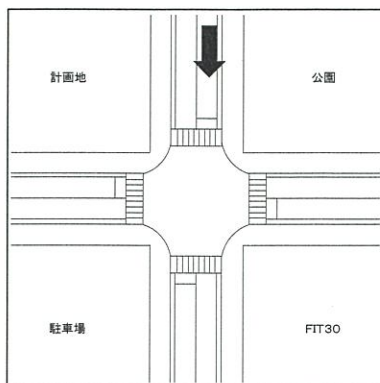
(1) 交通流量調査結果

交差点交通流動調査集計表

交差点No. 2

調査日 : 令和7年3月17日(月)

方向 : 幹線南進方面



	左折			直進			右折			自動車計	全車種合計	自転車	歩行者
	二輪車	普通車	大型車	二輪車	普通車	大型車	二輪車	普通車	大型車				
8:00 ~ 9:00	0	15	0	6	249	4	0	11	0	279	285	1	7
9:00 ~ 10:00	0	8	0	2	223	4	0	5	0	240	242	3	2
10:00 ~ 11:00	1	5	0	7	224	2	0	3	0	234	242	2	2
11:00 ~ 12:00	1	15	0	1	238	1	0	4	0	258	260	4	11
12:00 ~ 13:00	1	11	0	1	187	3	0	7	0	208	210	2	3
13:00 ~ 14:00	1	4	0	1	206	5	0	1	0	216	218	1	6
14:00 ~ 15:00	0	8	0	4	222	1	0	3	0	234	238	1	5
15:00 ~ 16:00	0	13	1	3	229	3	0	8	0	254	257	1	6
16:00 ~ 17:00	0	7	0	7	253	8	0	2	0	270	277	0	9
17:00 ~ 18:00	0	9	0	14	292	2	1	4	0	307	322	3	6
18:00 ~ 19:00	1	7	0	8	264	0	0	4	0	275	284	4	8
19:00 ~ 20:00	0	4	0	8	194	0	0	2	0	200	208	3	0
合計	5	106	1	62	2781	33	1	54	0	2975	3043	25	65

【流動特性】

	流動分岐率(%)				大型車混入率(%)				二輪車混入率(%)			
	左折	直進	右折	計	左折	直進	右折	平均	左折	直進	右折	平均
8:00 ~ 9:00	5.3	90.9	3.9	100.0	0.0	1.5	0.0	1.4	0.0	2.3	0.0	2.1
9:00 ~ 10:00	3.3	94.6	2.1	100.0	0.0	1.7	0.0	1.7	0.0	0.9	0.0	0.8
10:00 ~ 11:00	2.5	96.3	1.2	100.0	0.0	0.9	0.0	0.8	16.7	3.0	0.0	3.3
11:00 ~ 12:00	6.2	92.3	1.5	100.0	0.0	0.4	0.0	0.4	6.3	0.4	0.0	0.8
12:00 ~ 13:00	5.7	91.0	3.3	100.0	0.0	1.6	0.0	1.4	8.3	0.5	0.0	1.0
13:00 ~ 14:00	2.3	97.2	0.5	100.0	0.0	2.4	0.0	2.3	20.0	0.5	0.0	0.9
14:00 ~ 15:00	3.4	95.4	1.3	100.0	0.0	0.4	0.0	0.4	0.0	1.8	0.0	1.7
15:00 ~ 16:00	5.4	91.4	3.1	100.0	7.1	1.3	0.0	1.6	0.0	1.3	0.0	1.2
16:00 ~ 17:00	2.5	96.8	0.7	100.0	0.0	3.0	0.0	2.9	0.0	2.6	0.0	2.5
17:00 ~ 18:00	2.8	95.7	1.6	100.0	0.0	0.6	0.0	0.6	0.0	4.5	20.0	4.7
18:00 ~ 19:00	2.8	95.8	1.4	100.0	0.0	0.0	0.0	0.0	12.5	2.9	0.0	3.2
19:00 ~ 20:00	1.9	97.1	1.0	100.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	4.0	0.0	3.8
平均	3.7	94.5	1.8	100.0	0.9	1.1	0.0	1.1	4.5	2.2	1.8	2.2

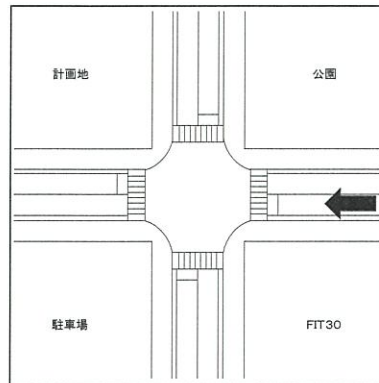
(1) 交通流量調査結果

交差点交通流動調査集計表

交差点No. 2

調査日 : 令和7年3月17日(月)

方向 : 交差西進方面



	左折			直進			右折			自動車計	全車種合計	自転車	歩行者
	二輪車	普通車	大型車	二輪車	普通車	大型車	二輪車	普通車	大型車				
8:00 ~ 9:00	0	38	2	2	113	3	0	6	0	162	164	21	18
9:00 ~ 10:00	2	31	2	0	66	1	0	6	0	106	108	18	20
10:00 ~ 11:00	0	46	0	2	37	2	0	4	0	89	91	12	25
11:00 ~ 12:00	0	48	1	1	37	1	0	5	0	92	93	14	24
12:00 ~ 13:00	0	41	0	0	35	1	0	2	0	79	79	21	15
13:00 ~ 14:00	1	34	0	0	41	2	0	2	0	79	80	36	12
14:00 ~ 15:00	0	39	1	4	31	1	0	5	0	77	81	15	19
15:00 ~ 16:00	1	31	2	0	60	1	0	7	1	102	103	20	26
16:00 ~ 17:00	3	70	1	3	66	2	0	7	0	146	152	34	33
17:00 ~ 18:00	3	67	0	0	96	0	1	10	0	173	177	36	30
18:00 ~ 19:00	0	57	0	0	81	1	1	8	0	147	148	30	20
19:00 ~ 20:00	1	44	1	0	27	2	0	6	0	80	81	15	12
合計	11	546	10	12	690	17	2	68	1	1332	1357	272	254

【流動特性】

	流動分岐率(%)				大型車混入率(%)				二輪車混入率(%)			
	左折	直進	右折	計	左折	直進	右折	平均	左折	直進	右折	平均
8:00 ~ 9:00	24.4	72.0	3.7	100.0	5.0	2.5	0.0	3.0	0.0	1.7	0.0	1.2
9:00 ~ 10:00	32.4	62.0	5.6	100.0	5.7	1.5	0.0	2.8	5.7	0.0	0.0	1.9
10:00 ~ 11:00	50.5	45.1	4.4	100.0	0.0	4.9	0.0	2.2	0.0	4.9	0.0	2.2
11:00 ~ 12:00	52.7	41.9	5.4	100.0	2.0	2.6	0.0	2.2	0.0	2.6	0.0	1.1
12:00 ~ 13:00	51.9	45.6	2.5	100.0	0.0	2.8	0.0	1.3	0.0	0.0	0.0	0.0
13:00 ~ 14:00	43.8	53.8	2.5	100.0	0.0	4.7	0.0	2.5	2.9	0.0	0.0	1.3
14:00 ~ 15:00	49.4	44.4	6.2	100.0	2.5	2.8	0.0	2.5	0.0	11.1	0.0	4.9
15:00 ~ 16:00	33.0	59.2	7.8	100.0	5.9	1.6	12.5	3.9	2.9	0.0	0.0	1.0
16:00 ~ 17:00	48.7	46.7	4.6	100.0	1.4	2.8	0.0	2.0	4.1	4.2	0.0	3.9
17:00 ~ 18:00	39.5	54.2	6.2	100.0	0.0	0.0	0.0	0.0	4.3	0.0	9.1	2.3
18:00 ~ 19:00	38.5	55.4	6.1	100.0	0.0	1.2	0.0	0.7	0.0	0.0	11.1	0.7
19:00 ~ 20:00	56.8	35.8	7.4	100.0	2.2	6.9	0.0	3.7	2.2	0.0	0.0	1.2
平均	41.8	53.0	5.2	100.0	1.8	2.4	1.4	2.1	1.9	1.7	2.8	1.8

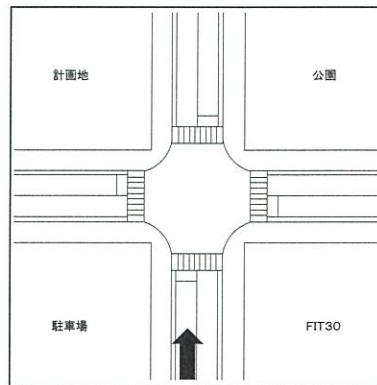
(1) 交通流量調査結果

交差点交通流動調査集計表

交差点No. 2

調査日 : 令和7年3月17日(月)

方向 : 幹線北進方面



	左折			直進			右折			自動車 計	全車種 合計	自転車	歩行者
	二輪車	普通車	大型車	二輪車	普通車	大型車	二輪車	普通車	大型車				
8:00 ~ 9:00	0	28	0	6	262	5	1	116	0	411	418	2	10
9:00 ~ 10:00	0	15	0	2	238	7	0	51	0	311	313	2	4
10:00 ~ 11:00	1	15	0	5	237	8	0	40	0	300	306	3	8
11:00 ~ 12:00	0	13	0	5	242	4	2	36	0	295	302	2	7
12:00 ~ 13:00	0	16	1	5	234	7	0	47	1	306	311	4	10
13:00 ~ 14:00	0	11	0	4	249	2	1	45	0	307	312	2	2
14:00 ~ 15:00	0	18	0	5	233	4	0	49	0	304	309	1	3
15:00 ~ 16:00	0	16	0	1	255	2	2	38	0	311	314	3	6
16:00 ~ 17:00	1	20	0	7	276	3	0	61	1	361	369	3	7
17:00 ~ 18:00	0	22	0	7	208	2	1	76	0	308	316	3	7
18:00 ~ 19:00	0	18	0	4	255	1	2	54	1	329	335	6	8
19:00 ~ 20:00	0	17	0	3	171	0	0	40	0	228	231	0	0
合 計	2	209	1	54	2860	45	9	653	3	3771	3836	31	72

【流動特性】

	流動分岐率(%)				大型車混入率(%)				二輪車混入率(%)			
	左折	直進	右折	計	左折	直進	右折	平均	左折	直進	右折	平均
8:00 ~ 9:00	6.7	65.3	28.0	100.0	0.0	1.8	0.0	1.2	0.0	2.2	0.9	1.7
9:00 ~ 10:00	4.8	78.9	16.3	100.0	0.0	2.8	0.0	2.2	0.0	0.8	0.0	0.6
10:00 ~ 11:00	5.2	81.7	13.1	100.0	0.0	3.2	0.0	2.6	6.3	2.0	0.0	2.0
11:00 ~ 12:00	4.3	83.1	12.6	100.0	0.0	1.6	0.0	1.3	0.0	2.0	5.3	2.3
12:00 ~ 13:00	5.5	79.1	15.4	100.0	5.9	2.8	2.1	2.9	0.0	2.0	0.0	1.6
13:00 ~ 14:00	3.5	81.7	14.7	100.0	0.0	0.8	0.0	0.6	0.0	1.6	2.2	1.6
14:00 ~ 15:00	5.8	78.3	15.9	100.0	0.0	1.7	0.0	1.3	0.0	2.1	0.0	1.6
15:00 ~ 16:00	5.1	82.2	12.7	100.0	0.0	0.8	0.0	0.6	0.0	0.4	5.0	1.0
16:00 ~ 17:00	5.7	77.5	16.8	100.0	0.0	1.0	1.6	1.1	4.8	2.4	0.0	2.2
17:00 ~ 18:00	7.0	68.7	24.4	100.0	0.0	0.9	0.0	0.6	0.0	3.2	1.3	2.5
18:00 ~ 19:00	5.4	77.6	17.0	100.0	0.0	0.4	1.8	0.6	0.0	1.5	3.5	1.8
19:00 ~ 20:00	7.4	75.3	17.3	100.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	1.7	0.0	1.3
平 均	5.5	77.1	17.3	100.0	0.5	1.5	0.5	1.3	0.9	1.8	1.4	1.7

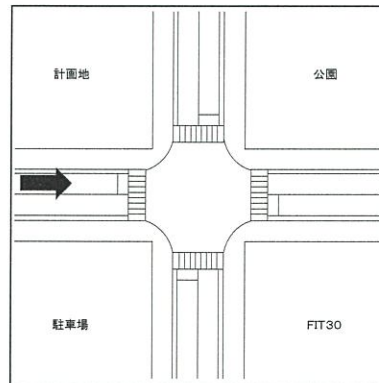
(1) 交通流量調査結果

交差点交通流動調査集計表

交差点No. 2

調査日：令和7年3月17日(月)

方向：交差東進方面



	左折			直進			右折			自動車計	全車種合計	自転車	歩行者
	二輪車	普通車	大型車	二輪車	普通車	大型車	二輪車	普通車	大型車				
8:00 ~ 9:00	0	4	0	0	98	3	1	32	0	137	138	25	17
9:00 ~ 10:00	0	5	0	0	73	0	1	22	0	100	101	15	27
10:00 ~ 11:00	1	6	0	0	52	2	0	20	0	80	81	14	44
11:00 ~ 12:00	0	5	0	0	41	2	1	23	1	72	73	17	36
12:00 ~ 13:00	0	5	0	6	32	2	0	22	0	61	67	20	23
13:00 ~ 14:00	0	3	1	1	31	3	0	14	0	52	53	30	27
14:00 ~ 15:00	0	1	0	0	52	1	1	19	0	73	74	21	27
15:00 ~ 16:00	0	9	0	1	51	1	0	22	0	83	84	26	20
16:00 ~ 17:00	0	8	0	1	89	1	0	31	0	129	130	36	29
17:00 ~ 18:00	0	8	0	1	96	1	0	36	1	142	143	30	35
18:00 ~ 19:00	0	4	0	2	72	1	0	28	1	106	108	28	37
19:00 ~ 20:00	0	4	0	3	27	1	0	21	0	53	56	18	18
合 計	1	62	1	15	714	18	4	290	3	1088	1108	280	340

【流動特性】

	流動分岐率(%)				大型車混入率(%)				二輪車混入率(%)			
	左折	直進	右折	計	左折	直進	右折	平均	左折	直進	右折	平均
8:00 ~ 9:00	2.9	73.2	23.9	100.0	0.0	3.0	0.0	2.2	0.0	0.0	3.0	0.7
9:00 ~ 10:00	5.0	72.3	22.8	100.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	4.3	1.0
10:00 ~ 11:00	8.6	66.7	24.7	100.0	0.0	3.7	0.0	2.5	14.3	0.0	0.0	1.2
11:00 ~ 12:00	6.8	58.9	34.2	100.0	0.0	4.7	4.0	4.1	0.0	0.0	4.0	1.4
12:00 ~ 13:00	7.5	59.7	32.8	100.0	0.0	5.0	0.0	3.0	0.0	15.0	0.0	9.0
13:00 ~ 14:00	7.5	66.0	26.4	100.0	25.0	8.6	0.0	7.5	0.0	2.9	0.0	1.9
14:00 ~ 15:00	1.4	71.6	27.0	100.0	0.0	1.9	0.0	1.4	0.0	0.0	5.0	1.4
15:00 ~ 16:00	10.7	63.1	26.2	100.0	0.0	1.9	0.0	1.2	0.0	1.9	0.0	1.2
16:00 ~ 17:00	6.2	70.0	23.8	100.0	0.0	1.1	0.0	0.8	0.0	1.1	0.0	0.8
17:00 ~ 18:00	5.6	68.5	25.9	100.0	0.0	1.0	2.7	1.4	0.0	1.0	0.0	0.7
18:00 ~ 19:00	3.7	69.4	26.9	100.0	0.0	1.3	3.4	1.9	0.0	2.7	0.0	1.9
19:00 ~ 20:00	7.1	55.4	37.5	100.0	0.0	3.2	0.0	1.8	0.0	9.7	0.0	5.4
平 均	5.8	67.4	26.8	100.0	1.6	2.4	1.0	2.0	1.6	2.0	1.3	1.8

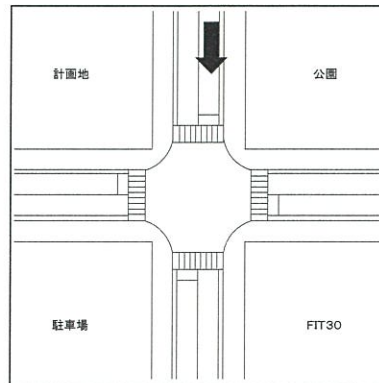
(1) 交通流量調査結果

交差点交通流動調査集計表

交差点No. 2

調査日 : 令和7年3月16日(日)

方向 : 幹線南進方面



	左折			直進			右折			自動車計	全車種合計	自転車	歩行者
	二輪車	普通車	大型車	二輪車	普通車	大型車	二輪車	普通車	大型車				
8:00 ~ 9:00	0	11	0	2	103	2	0	3	0	119	121	0	3
9:00 ~ 10:00	1	9	0	2	138	0	0	4	0	151	154	0	2
10:00 ~ 11:00	0	5	0	3	181	0	0	4	0	190	193	1	0
11:00 ~ 12:00	0	4	0	1	167	0	0	3	0	174	175	1	4
12:00 ~ 13:00	0	7	0	3	149	0	0	4	0	160	163	5	5
13:00 ~ 14:00	0	1	0	2	154	1	0	3	0	159	161	3	0
14:00 ~ 15:00	0	7	0	1	154	0	0	2	0	163	164	3	0
15:00 ~ 16:00	0	7	0	1	174	0	0	2	0	183	184	0	8
16:00 ~ 17:00	1	6	0	1	146	0	0	1	0	153	155	0	6
17:00 ~ 18:00	0	8	0	3	138	0	0	0	0	146	149	0	1
18:00 ~ 19:00	0	4	0	2	150	1	0	3	0	158	160	1	2
19:00 ~ 20:00	1	6	0	3	132	0	0	2	0	140	144	1	2
合計	3	75	0	24	1786	4	0	31	0	1896	1923	15	33

【流動特性】

	流動分岐率(%)				大型車混入率(%)				二輪車混入率(%)			
	左折	直進	右折	計	左折	直進	右折	平均	左折	直進	右折	平均
8:00 ~ 9:00	9.1	88.4	2.5	100.0	0.0	1.9	0.0	1.7	0.0	1.9	0.0	1.7
9:00 ~ 10:00	6.5	90.9	2.6	100.0	0.0	0.0	0.0	0.0	10.0	1.4	0.0	1.9
10:00 ~ 11:00	2.6	95.3	2.1	100.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	1.6	0.0	1.6
11:00 ~ 12:00	2.3	96.0	1.7	100.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.6	0.0	0.6
12:00 ~ 13:00	4.3	93.3	2.5	100.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	2.0	0.0	1.8
13:00 ~ 14:00	0.6	97.5	1.9	100.0	0.0	0.6	0.0	0.6	0.0	1.3	0.0	1.2
14:00 ~ 15:00	4.3	94.5	1.2	100.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.6	0.0	0.6
15:00 ~ 16:00	3.8	95.1	1.1	100.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.6	0.0	0.5
16:00 ~ 17:00	4.5	94.8	0.6	100.0	0.0	0.0	0.0	0.0	14.3	0.7	0.0	1.3
17:00 ~ 18:00	5.4	94.6	0.0	100.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	2.1	0.0	2.0
18:00 ~ 19:00	2.5	95.6	1.9	100.0	0.0	0.7	0.0	0.6	0.0	1.3	0.0	1.3
19:00 ~ 20:00	4.9	93.8	1.4	100.0	0.0	0.0	0.0	0.0	14.3	2.2	0.0	2.8
平均	4.1	94.3	1.6	100.0	0.0	0.2	0.0	0.2	3.8	1.3	0.0	1.4

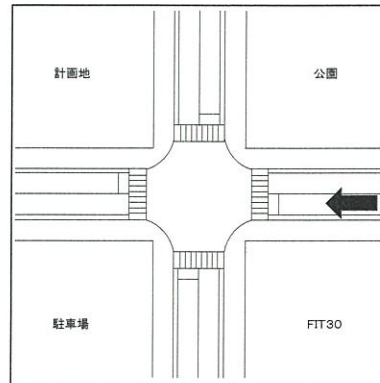
(1) 交通流量調査結果

交差点交通流動調査集計表

交差点No. 2

調査日：令和7年3月16日(日)

方向：交差西進方面



	左折			直進			右折			自動車 計	全車種 合計	自転車	歩行者
	二輪車	普通車	大型車	二輪車	普通車	大型車	二輪車	普通車	大型車				
8:00 ~ 9:00	0	24	0	0	23	0	0	3	0	50	50	6	9
9:00 ~ 10:00	0	28	1	0	33	1	0	6	0	69	69	5	12
10:00 ~ 11:00	0	48	0	1	41	1	0	6	0	96	97	3	24
11:00 ~ 12:00	0	54	0	1	50	0	0	7	1	112	113	10	22
12:00 ~ 13:00	0	36	0	1	33	1	0	5	0	75	76	10	10
13:00 ~ 14:00	0	35	0	0	39	1	0	2	0	77	77	12	18
14:00 ~ 15:00	0	54	0	2	40	0	1	5	0	99	102	4	13
15:00 ~ 16:00	0	47	0	0	40	1	1	4	1	93	94	9	28
16:00 ~ 17:00	0	58	0	1	38	1	1	4	1	102	104	10	27
17:00 ~ 18:00	0	36	0	1	39	0	0	5	0	80	81	6	21
18:00 ~ 19:00	0	28	0	1	37	1	0	2	0	68	69	7	14
19:00 ~ 20:00	1	12	0	0	23	0	0	2	0	37	38	6	20
合 計	1	460	1	8	436	7	3	51	3	958	970	88	218

【流動特性】

	流動分岐率(%)				大型車混入率(%)				二輪車混入率(%)			
	左折	直進	右折	計	左折	直進	右折	平均	左折	直進	右折	平均
8:00 ~ 9:00	48.0	46.0	6.0	100.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
9:00 ~ 10:00	42.0	49.3	8.7	100.0	3.4	2.9	0.0	2.9	0.0	0.0	0.0	0.0
10:00 ~ 11:00	49.5	44.3	6.2	100.0	0.0	2.3	0.0	1.0	0.0	2.3	0.0	1.0
11:00 ~ 12:00	47.8	45.1	7.1	100.0	0.0	0.0	12.5	0.9	0.0	2.0	0.0	0.9
12:00 ~ 13:00	47.4	46.1	6.6	100.0	0.0	2.9	0.0	1.3	0.0	2.9	0.0	1.3
13:00 ~ 14:00	45.5	51.9	2.6	100.0	0.0	2.5	0.0	1.3	0.0	0.0	0.0	0.0
14:00 ~ 15:00	52.9	41.2	5.9	100.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	4.8	16.7	2.9
15:00 ~ 16:00	50.0	43.6	6.4	100.0	0.0	2.4	16.7	2.1	0.0	0.0	16.7	1.1
16:00 ~ 17:00	55.8	38.5	5.8	100.0	0.0	2.5	16.7	1.9	0.0	2.5	16.7	1.9
17:00 ~ 18:00	44.4	49.4	6.2	100.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	2.5	0.0	1.2
18:00 ~ 19:00	40.6	56.5	2.9	100.0	0.0	2.6	0.0	1.4	0.0	2.6	0.0	1.4
19:00 ~ 20:00	34.2	60.5	5.3	100.0	0.0	0.0	0.0	0.0	7.7	0.0	0.0	2.6
平 均	47.6	46.5	5.9	100.0	0.2	1.6	5.3	1.1	0.2	1.8	5.3	1.2

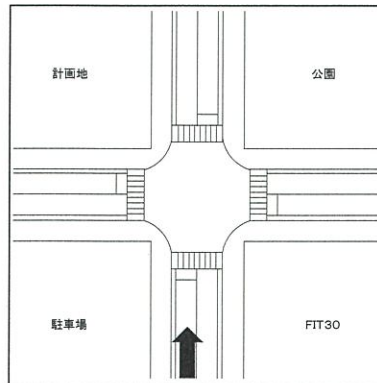
(1) 交通流量調査結果

交差点交通流動調査集計表

交差点No. 2

調査日 : 令和7年3月16日(日)

方向 : 幹線北進方面



	左折			直進			右折			自動車計	全車種合計	自転車	歩行者
	二輪車	普通車	大型車	二輪車	普通車	大型車	二輪車	普通車	大型車				
8:00 ~ 9:00	0	11	0	1	123	0	0	25	0	159	160	0	3
9:00 ~ 10:00	0	13	0	2	154	1	0	27	0	195	197	0	1
10:00 ~ 11:00	0	12	0	1	191	3	0	28	0	234	235	4	2
11:00 ~ 12:00	0	14	0	3	223	0	0	33	0	270	273	1	6
12:00 ~ 13:00	0	13	0	5	255	2	0	28	0	298	303	3	1
13:00 ~ 14:00	0	15	0	1	230	1	0	32	0	278	279	0	9
14:00 ~ 15:00	0	15	0	1	258	0	1	25	0	298	300	0	6
15:00 ~ 16:00	0	23	0	1	285	0	0	28	0	336	337	1	8
16:00 ~ 17:00	0	20	0	2	291	0	0	40	0	351	353	4	6
17:00 ~ 18:00	1	27	0	1	256	0	0	44	0	327	329	2	3
18:00 ~ 19:00	0	12	0	2	200	0	2	41	0	253	257	2	5
19:00 ~ 20:00	0	13	0	4	157	0	1	29	0	199	204	0	0
合計	1	188	0	24	2623	7	4	380	0	3198	3227	17	50

【流動特性】

	流動分岐率(%)				大型車混入率(%)				二輪車混入率(%)			
	左折	直進	右折	計	左折	直進	右折	平均	左折	直進	右折	平均
8:00 ~ 9:00	6.9	77.5	15.6	100.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.8	0.0	0.6
9:00 ~ 10:00	6.6	79.7	13.7	100.0	0.0	0.6	0.0	0.5	0.0	1.3	0.0	1.0
10:00 ~ 11:00	5.1	83.0	11.9	100.0	0.0	1.5	0.0	1.3	0.0	0.5	0.0	0.4
11:00 ~ 12:00	5.1	82.8	12.1	100.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	1.3	0.0	1.1
12:00 ~ 13:00	4.3	86.5	9.2	100.0	0.0	0.8	0.0	0.7	0.0	1.9	0.0	1.7
13:00 ~ 14:00	5.4	83.2	11.5	100.0	0.0	0.4	0.0	0.4	0.0	0.4	0.0	0.4
14:00 ~ 15:00	5.0	86.3	8.7	100.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.4	3.8	0.7
15:00 ~ 16:00	6.8	84.9	8.3	100.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.3	0.0	0.3
16:00 ~ 17:00	5.7	83.0	11.3	100.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.7	0.0	0.6
17:00 ~ 18:00	8.5	78.1	13.4	100.0	0.0	0.0	0.0	0.0	3.6	0.4	0.0	0.6
18:00 ~ 19:00	4.7	78.6	16.7	100.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	1.0	4.7	1.6
19:00 ~ 20:00	6.4	78.9	14.7	100.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	2.5	3.3	2.5
平均	5.9	82.2	11.9	100.0	0.0	0.3	0.0	0.2	0.5	0.9	1.0	0.9

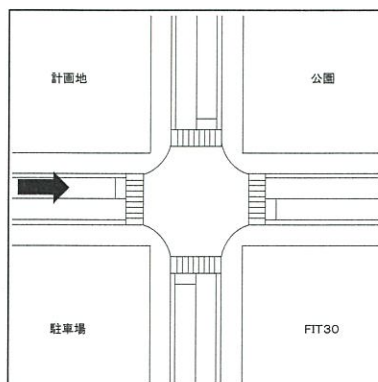
(1) 交通流量調査結果

交差点交通流動調査集計表

交差点No. 2

調査日 : 令和7年3月16日(日)

方向 : 交差東進方面



	左折			直進			右折			自動車計	全車種合計	自転車	歩行者
	二輪車	普通車	大型車	二輪車	普通車	大型車	二輪車	普通車	大型車				
8:00 ~ 9:00	0	3	0	0	28	0	0	17	0	48	48	5	15
9:00 ~ 10:00	0	1	0	0	44	0	0	25	0	70	70	4	13
10:00 ~ 11:00	0	4	0	3	40	1	0	24	1	70	73	8	18
11:00 ~ 12:00	0	7	0	0	47	1	0	23	1	79	79	10	21
12:00 ~ 13:00	0	3	0	0	31	1	0	25	0	60	60	9	20
13:00 ~ 14:00	0	5	0	1	47	0	0	25	0	77	78	6	22
14:00 ~ 15:00	0	2	0	0	34	0	0	28	0	64	64	18	21
15:00 ~ 16:00	0	5	0	2	46	1	0	28	0	80	82	9	28
16:00 ~ 17:00	0	2	0	0	44	1	0	16	0	63	63	8	21
17:00 ~ 18:00	0	5	0	0	46	0	2	30	0	81	83	15	21
18:00 ~ 19:00	0	1	0	2	18	1	0	20	0	40	42	2	15
19:00 ~ 20:00	0	4	0	1	17	0	0	11	0	32	33	4	8
合 計	0	42	0	9	442	6	2	272	2	764	775	98	223

【流動特性】

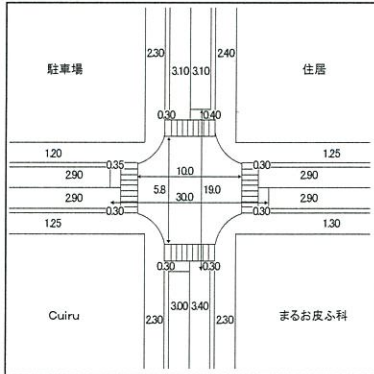
	流動分岐率(%)				大型車混入率(%)				二輪車混入率(%)			
	左折	直進	右折	計	左折	直進	右折	平均	左折	直進	右折	平均
8:00 ~ 9:00	6.3	58.3	35.4	100.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
9:00 ~ 10:00	1.4	62.9	35.7	100.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
10:00 ~ 11:00	5.5	60.3	34.2	100.0	0.0	2.3	4.0	2.7	0.0	6.8	0.0	4.1
11:00 ~ 12:00	8.9	60.8	30.4	100.0	0.0	2.1	4.2	2.5	0.0	0.0	0.0	0.0
12:00 ~ 13:00	5.0	53.3	41.7	100.0	0.0	3.1	0.0	1.7	0.0	0.0	0.0	0.0
13:00 ~ 14:00	6.4	61.5	32.1	100.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	2.1	0.0	1.3
14:00 ~ 15:00	3.1	53.1	43.8	100.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
15:00 ~ 16:00	6.1	59.8	34.1	100.0	0.0	2.0	0.0	1.2	0.0	4.1	0.0	2.4
16:00 ~ 17:00	3.2	71.4	25.4	100.0	0.0	2.2	0.0	1.6	0.0	0.0	0.0	0.0
17:00 ~ 18:00	6.0	55.4	38.6	100.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	6.3	2.4
18:00 ~ 19:00	2.4	50.0	47.6	100.0	0.0	4.8	0.0	2.4	0.0	9.5	0.0	4.8
19:00 ~ 20:00	12.1	54.5	33.3	100.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	5.6	0.0	3.0
平 均	5.4	59.0	35.6	100.0	0.0	1.3	0.7	1.0	0.0	2.0	0.7	1.4

(2) 交差点現示および運用秒時調査結果

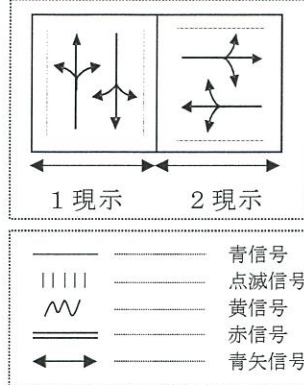
信号現示階梯及び運用秒時

交差点名： 交差点No. 1

【形状】



【現示流動】



【現示階梯】

	1 PG	1 PW	1 G	1 Y	1 R	2 PG	2 PW	2 G	2 Y	2 R
幹線 歩行 (1 P)										
幹線 車両 (1 G)				~~~~~						
交差 歩行 (2 P)										
交差 車両 (2 G)								~~~~~		
階梯秒時	20	4	1	3	3	V	4	1	3	3

【平日の運用秒時】

	1 現示	2 現示	3 現示	4 現示	サイクル長	スプリット値
8:00 ~ 9:00	31	36			67	46 : 54
9:00 ~ 10:00	31	46			77	40 : 60
10:00 ~ 11:00	31	36			67	46 : 54
11:00 ~ 12:00	31	36			67	46 : 54
12:00 ~ 13:00	31	36			67	46 : 54
13:00 ~ 14:00	31	32			63	49 : 51
14:00 ~ 15:00	31	38			69	45 : 55
15:00 ~ 16:00	31	35			66	47 : 53
16:00 ~ 17:00	31	36			67	46 : 54
17:00 ~ 18:00	31	36			67	46 : 54
18:00 ~ 19:00	31	36			67	46 : 54
19:00 ~ 20:00	31	35			66	47 : 53

【休日の運用秒時】

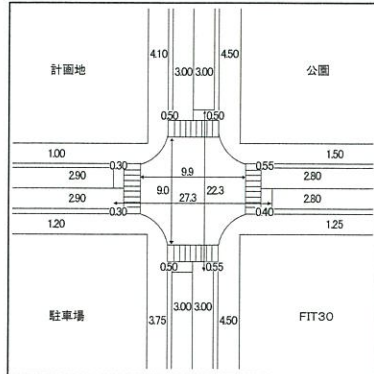
	1 現示	2 現示	3 現示	4 現示	サイクル長	スプリット値
8:00 ~ 9:00	31	29			60	52 : 48
9:00 ~ 10:00	31	29			60	52 : 48
10:00 ~ 11:00	31	29			60	52 : 48
11:00 ~ 12:00	31	31			62	50 : 50
12:00 ~ 13:00	31	41			72	43 : 57
13:00 ~ 14:00	31	37			68	46 : 54
14:00 ~ 15:00	31	44			75	41 : 59
15:00 ~ 16:00	31	38			69	45 : 55
16:00 ~ 17:00	31	35			66	47 : 53
17:00 ~ 18:00	31	41			72	43 : 57
18:00 ~ 19:00	31	29			60	52 : 48
19:00 ~ 20:00	31	29			60	52 : 48

(2) 交差点現示および運用秒時調査結果

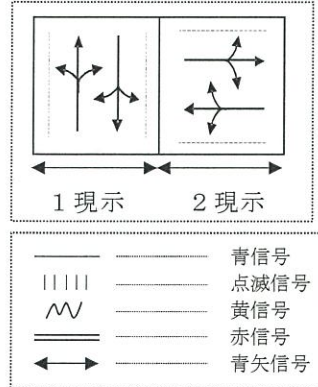
信号現示階梯及び運用秒時

交差点名： 交差点No. 2

【形状】



【現示流動】



【現示階梯】

	1PG	1PW	1G	1Y	1R	2PG	2PW	2G	2Y	2R
幹線 歩行 (1P)										
幹線 車両 (1G)				W						
交差 歩行 (2P)										
交差 車両 (2G)									W	
階梯秒時	V	4	V	3	3	V	4	V	3	3

【平日の運用秒時】

	1 現示	2 現示	3 現示	4 現示	サイクル長	スプリット値
8:00 ~ 9:00	63	42			105	60 : 40
9:00 ~ 10:00	56	36			92	61 : 39
10:00 ~ 11:00	53	36			89	60 : 40
11:00 ~ 12:00	61	39			100	61 : 39
12:00 ~ 13:00	49	33			82	60 : 40
13:00 ~ 14:00	49	36			85	58 : 42
14:00 ~ 15:00	52	35			87	60 : 40
15:00 ~ 16:00	62	40			102	61 : 39
16:00 ~ 17:00	64	43			107	60 : 40
17:00 ~ 18:00	57	38			95	60 : 40
18:00 ~ 19:00	60	39			99	61 : 39
19:00 ~ 20:00	53	36			89	60 : 40

【休日の運用秒時】

	1 現示	2 現示	3 現示	4 現示	サイクル長	スプリット値
8:00 ~ 9:00	54	36			90	60 : 40
9:00 ~ 10:00	54	36			90	60 : 40
10:00 ~ 11:00	52	34			86	60 : 40
11:00 ~ 12:00	60	40			100	60 : 40
12:00 ~ 13:00	60	40			100	60 : 40
13:00 ~ 14:00	54	36			90	60 : 40
14:00 ~ 15:00	62	40			102	61 : 39
15:00 ~ 16:00	58	38			96	60 : 40
16:00 ~ 17:00	60	40			100	60 : 40
17:00 ~ 18:00	59	40			99	60 : 40
18:00 ~ 19:00	59	38			97	61 : 39
19:00 ~ 20:00	54	36			90	60 : 40

(3) 交差点需要率結果

<現状の交差点需要率>

交差点No. 1

【平日】

時間帯	A	B	C	D	1 現示	2 現示	交差点
	全	全	全	全	需要率	需要率	需要率
8:00～9:00	0.047	0.085	0.093	0.073	0.093	0.085	0.178
9:00～10:00	0.034	0.046	0.047	0.051	0.047	0.051	0.098
10:00～11:00	0.031	0.036	0.029	0.037	0.031	0.037	0.068
11:00～12:00	0.032	0.034	0.037	0.032	0.037	0.034	0.071
12:00～13:00	0.033	0.034	0.025	0.030	0.033	0.034	0.067
13:00～14:00	0.026	0.029	0.023	0.022	0.026	0.029	0.055
14:00～15:00	0.028	0.033	0.024	0.031	0.028	0.033	0.061
15:00～16:00	0.034	0.046	0.033	0.040	0.034	0.046	0.080
16:00～17:00	0.050	0.052	0.039	0.064	0.050	0.064	0.114
17:00～18:00	0.049	0.068	0.055	0.072	0.055	0.072	0.127
18:00～19:00	0.039	0.056	0.032	0.056	0.039	0.056	0.095
19:00～20:00	0.022	0.024	0.012	0.024	0.022	0.024	0.046
平 均	0.035	0.045	0.037	0.044	0.041	0.047	0.088

【休日】

時間帯	A	B	C	D	1 現示	2 現示	交差点
	全	全	全	全	需要率	需要率	需要率
8:00～9:00	0.009	0.017	0.021	0.026	0.021	0.026	0.047
9:00～10:00	0.017	0.030	0.022	0.032	0.022	0.032	0.054
10:00～11:00	0.026	0.033	0.021	0.033	0.026	0.033	0.059
11:00～12:00	0.031	0.037	0.026	0.032	0.031	0.037	0.068
12:00～13:00	0.028	0.026	0.015	0.024	0.028	0.026	0.054
13:00～14:00	0.044	0.034	0.012	0.029	0.044	0.034	0.078
14:00～15:00	0.032	0.033	0.024	0.027	0.032	0.033	0.065
15:00～16:00	0.037	0.036	0.020	0.036	0.037	0.036	0.073
16:00～17:00	0.033	0.033	0.025	0.027	0.033	0.033	0.066
17:00～18:00	0.043	0.037	0.014	0.033	0.043	0.037	0.080
18:00～19:00	0.024	0.029	0.012	0.023	0.024	0.029	0.053
19:00～20:00	0.011	0.021	0.009	0.018	0.011	0.021	0.032
平 均	0.028	0.031	0.018	0.028	0.029	0.031	0.061

(3) 交差点需要率結果

<現状の交差点需要率>

交差点No. 2

【平日】

時間帯	A	B	C	D	1 現示	2 現示	交差点
	全	全	全	全	需要率	需要率	需要率
8:00～9:00	0.149	0.094	0.244	0.078	0.244	0.094	0.338
9:00～10:00	0.125	0.063	0.172	0.055	0.172	0.063	0.235
10:00～11:00	0.123	0.055	0.167	0.045	0.167	0.055	0.222
11:00～12:00	0.133	0.056	0.163	0.041	0.163	0.056	0.219
12:00～13:00	0.109	0.047	0.169	0.037	0.169	0.047	0.216
13:00～14:00	0.112	0.047	0.167	0.030	0.167	0.047	0.214
14:00～15:00	0.121	0.049	0.168	0.040	0.168	0.049	0.217
15:00～16:00	0.134	0.061	0.168	0.047	0.168	0.061	0.229
16:00～17:00	0.143	0.092	0.205	0.072	0.205	0.092	0.297
17:00～18:00	0.164	0.104	0.185	0.080	0.185	0.104	0.289
18:00～19:00	0.144	0.086	0.185	0.060	0.185	0.086	0.271
19:00～20:00	0.105	0.050	0.125	0.031	0.125	0.050	0.175
平 均	0.130	0.067	0.177	0.051	0.177	0.067	0.244

【休日】

時間帯	A	B	C	D	1 現示	2 現示	交差点
	全	全	全	全	需要率	需要率	需要率
8:00～9:00	0.063	0.029	0.084	0.026	0.084	0.029	0.113
9:00～10:00	0.079	0.041	0.104	0.037	0.104	0.041	0.145
10:00～11:00	0.098	0.058	0.125	0.040	0.125	0.058	0.183
11:00～12:00	0.089	0.067	0.143	0.044	0.143	0.067	0.210
12:00～13:00	0.083	0.045	0.158	0.033	0.158	0.045	0.203
13:00～14:00	0.082	0.045	0.146	0.042	0.146	0.045	0.191
14:00～15:00	0.083	0.061	0.156	0.035	0.156	0.061	0.217
15:00～16:00	0.093	0.057	0.176	0.045	0.176	0.057	0.233
16:00～17:00	0.079	0.064	0.184	0.034	0.184	0.064	0.248
17:00～18:00	0.076	0.048	0.174	0.045	0.174	0.048	0.222
18:00～19:00	0.081	0.040	0.136	0.023	0.136	0.040	0.176
19:00～20:00	0.073	0.022	0.107	0.018	0.107	0.022	0.129
平 均	0.082	0.048	0.141	0.035	0.141	0.048	0.189

別添資料－ 2

ドラッグコスモス健軍栄町店
騒音予測評価報告書

— 目 次 —

第1章 目 的	1
第2章 調査概要	1
1. 既存類似店舗調査	1
2. 測定項目	1
3. 測定方法	2
第3章 調査結果	2
第4章 騒音予測	4
1. 出店計画店舗の概要	4
2. 店舗周辺の住居等の立地条件	4
3. 予測地点の選定	4
4. 騒音発生源の配置	6
5. 予測項目	10
6. 予測方法	10
第5章 予測結果	14
1. 平均的な状況を呈する日における等価騒音レベル予測結果	14
2. 発生する騒音ごとの騒音レベル最大値予測結果	27

第1章 目 的

大規模小売店舗立地法は、大規模小売店舗の立地に関して、出店に伴う交通混雑、騒音などその周辺地域の生活環境を保持するために適正な配慮を確保するよう求めている。

特に、配慮すべき環境項目の一つとして、「騒音」に関して騒音の予測・評価及び防止対策の実効を期待している。

このようなことから、「ドラッグコスモス健軍栄町店」の出店計画における大規模小売店舗立地法第5条第1項届出書作成に伴う騒音評価業務は、「熊本市大規模小売店舗立地法届出の手引」に基づき、店舗から発生する騒音の「総合的な予測・評価」及び「発生する騒音ごとの予測・評価」を行うことで、周辺地域の生活環境への影響を把握し、騒音防止に関連する法令の遵守と悪化防止の措置を講じるための資料とすることを目的とした。

第2章 調査概要

1. 既存類似店舗調査

「ドラッグコスモス健軍栄町店」の出店計画により、店舗から営業活動に伴って発生する騒音の予測を行うためのデータベースとなるデータ収集を行うため、既存類似店舗から発生している騒音について調査を実施した。

また、室外機等の設備機器から発生する騒音レベルは、メーカー提供値及びカタログ値に示される「基準距離における騒音レベル」を引用した。

(1) 調査店舗

○ドラッグコスモス野中店

所 在 地；熊本市西区野中二丁目 183 番 1 外

店舗面積；1,653 m²

営業時間；10:00～21:00

(2) 調査日時

令和4年2月7日（月）10:00～17:00

2. 測定項目

既存類似店舗から発生する騒音について、騒音源の種類ごとに発生源を分類して、それぞれの測定項目を表2-1に示す。

表2-1 騒音源の種類と測定項目

種 類	発 生 源	測 定 項 目
定常騒音源	・ 室外機 ・ 冷凍冷蔵庫屋外機 ・ 排気口 ・ キュービクル	等価騒音レベル (L _{Aeq})
変動騒音源	・ 後進警報ブザー音 ・ 廃棄物収集作業音 (圧縮・非圧縮) ・ 搬出入車両アイドリング音	騒音発生の継続時間 (s) 騒音発生回数
衝撃騒音源	・ 台車走行音 ・ 荷さばき作業に伴う荷下ろし音 ・ 搬出入車両荷台扉開閉音 ・ 搬出入車両座席扉開閉音 ・ 搬出入車両エンジン始動音	単発騒音暴露レベル (L _{AE}) 最大値 (L _{max}) 騒音発生回数

騒音等の分析方法は、表 2－2 に示すとおりである。
また、分析に使用した機器を表 2－3 に示す。

表 2－2 騒音等分析方法

分 析 項 目		分 析 方 法	仕 様
騒 音 レ ベル	等価騒音レベル	・騒音計で騒音の大きさごとの平均的な騒音レベル及び継続時間を求める。 ・騒音計に内蔵された周波数分析器を用いて周波数特性を把握する。	周波数特性：A 時間重み特性：Fast
	最大値	・騒音計の内部処理器により求める。	
	単発騒音暴露レベル	・騒音計の内部処理器により求める。	
騒音発生源と測定位置関係		・基準距離 1 m（発生源と騒音測定地点間の距離）	—

表 2－3 使用機器一覧表

機 器 名 称	機 器 型 式	製 造 会 社
騒音計（積分型普通騒音計）	NA－29	R I O N

3. 測定方法（JIS Z8731「環境騒音の表示・測定方法」に準拠）

（1）定常騒音源

室外機等の設備機器から発生する騒音は、メーカー提供値及びカタログ値に示される「基準距離における騒音レベル」を引用し、一部データが無いものについては、実測値を用いる（表 3－1 参照）。

（2）変動騒音源

敷地内における自動車走行に関する騒音は、「道路交通騒音の予測モデル“ASJ Model 2003”」文献値を用い、その他については、平成 20 年 10 月経済産業省商務情報政策局流通政策課「大規模小売店舗から発生する騒音予測の手引き（第 2 版）」に示されている値を引用した（表 3－2 参照）。

（3）衝撃騒音源

荷さばき作業に伴い発生する騒音は、既存類似店舗において発生源から基準距離（1m）で測定した値を用いた。

なお、台車走行音については、平成 20 年 10 月経済産業省商務情報政策局流通政策課「大規模小売店舗から発生する騒音予測の手引き（第 2 版）」に示されている値を引用した（表 3－3 参照）。

第 3 章 調査結果

既存類似店舗から発生されるそれぞれの騒音について調査した結果及びメーカー提供データ等のとりまとめた結果を表 3－1～表 3－3 に示す。

この結果は、騒音予測・評価に必要となる各種騒音源に関するデータとなるものである。

表 3-1 定常騒音源に関するデータ

単位：(dB・A)

名 称	型 式	能 力	騒音レベル	周波数成分 (Hz)						
				63	125	250	500	1000	2000	4000
室外機	ROA-RP2803HS	圧縮機出力7.16kW	63.1	45.1	50.1	55.4	56.8	58.0	55.4	50.8
冷凍冷蔵庫屋外機	KX-R6AV1	圧縮機出力4.5kW	49.9	32.6	40.1	43.4	44.8	44.0	38.4	31.8
冷凍冷蔵庫屋外機	KX-RM20AM	圧縮機出力(7.4×2)kW	57.5	38.6	48.1	48.9	54.8	48.5	44.9	38.8
排気口	DVF-25FVD10	出力0.1kW	45.0							
キュービクル	キュービクル a	—	51.1 *1	35.9	40.4	45.0	45.7	44.7	40.7	34.9

*1 既存類似店舗実測データ

表 3-2 変動騒音源に関するデータ

単位：(dB・A)

名 称	騒音発生時間及び 騒音発生 回数	騒音レベル	周波数成分 (Hz)						
			63	125	250	500	1000	2000	4000
来客車両走行音 (10km/h)	1 回/台	66.8 *4	47.3	50.0	56.6	57.3	61.3	61.0	60.3
来客車両走行音	1 ~ 2 回/台	74.0 *2							
搬出入車両走行音	1 ~ 2 回/台	83.5 *2							
廃棄物収集車両走行音	1 ~ 2 回/台	83.5 *2							
搬出入車両後進警報ブザー音	1 3、3 0 秒/台	90.0 *3						*1	
廃棄物収集車両後進警報ブザー音	1 3 秒/台	90.0 *3						*1	
廃棄物収集作業音 (圧縮)	3 0 0 秒/台	90.0 *3					*1		
廃棄物収集作業音 (非圧縮)	9 0 秒/台	85.0 *3					*1		
搬出入車両アイドリング音	1, 2 0 0 秒/台	78.6 *3							

*1 卓越周波数を示す。

*2 ASJ Model 2003 計算根拠

①来客車両走行音

タイヤの半径やギヤ比など自動車に関する既存の研究結果から得られたもの（『自動車の走行パターンを考慮した道路交通騒音の予測-その1.自動車の走行パターンと発生騒音の推定（音響学会50）』より）を用い、自動車工学に基づくパワーレベル式（『ASJ Model 2003 付属資料-1 自動車走行音のパワーレベル』より）を用い算出すると、82 dB（A特性音響パワーレベル）となる。
82 dBを半自由空間補正（-8 dB（『騒音予測の手引き p-11より））し、74 dBとなる。

②搬出入車両走行音・廃棄物収集車両走行音

タイヤの半径やギヤ比など自動車に関する既存の研究結果から得られたもの（『自動車の走行パターンを考慮した道路交通騒音の予測-その1.自動車の走行パターンと発生騒音の推定（音響学会50）』より）を用い、自動車工学に基づくパワーレベル式（『ASJ Model 2003 付属資料-1 自動車走行音のパワーレベル』より）を用い算出すると、91.5 dB（A特性音響パワーレベル）となる。
91.5 dBを半自由空間補正（-8 dB（『騒音予測の手引き p-11より））し、83.5 dBとなる。

*3 騒音予測の手引き

*4 実測データ

表 3-3 衝撃騒音源に関するデータ

単位：(dB・A)

名 称	騒音発生回数	*1 単発騒音 暴露レベル	周波数成分 (Hz)						
			63	125	250	500	1000	2000	4000
台車走行音	6 秒×6 回/台	71.0 *3						*2	
台車走行音	6 秒×6 回/台	77.0 *4						*2	
荷さばき作業に伴う荷下ろし音	1 0 回/台	73.2	50.8	56.4	60.8	66.0	66.5	68.5	65.5
荷さばき作業に伴う荷下ろし音	1 0 回/台	77.4 *4	51.5	57.9	66.6	70.4	70.7	72.5	69.6
搬出入車両荷台扉開音	1 回/台	74.9	43.4	53.6	64.0	69.6	70.0	67.5	65.4
搬出入車両荷台扉開音	1 回/台	77.8 *4	45.6	56.2	66.5	72.0	73.7	70.0	67.3
搬出入車両荷台扉閉音	1 回/台	77.2	45.0	53.0	61.3	68.9	72.4	72.4	69.1
搬出入車両荷台扉閉音	1 回/台	79.9 *4	47.5	55.7	64.2	71.6	75.1	75.0	71.8
搬出入車両座席扉開閉音	2 回/台	77.8	53.6	61.5	68.7	71.8	73.0	70.7	66.8
搬出入車両座席扉開閉音	2 回/台	80.4 *4	55.7	63.6	71.5	74.7	75.5	72.9	69.6
搬出入車両エンジン始動音	1 回/台	79.4	54.7	58.6	62.7	69.0	74.5	74.5	73.0
搬出入車両エンジン始動音	1 回/台	80.7 *4	56.4	60.1	64.5	70.8	75.6	75.7	74.3

*1 既存類似店舗実測データ

*2 卓越周波数を示す。

*3 騒音予測の手引き

*4 騒音レベル最大値を示す。

第4章 騒音予測

出店計画店舗から発生される騒音が店舗周辺の予測地点に与える影響を予測する方法は、「大規模小売店舗から発生する騒音の予測の手引き（第2版）」（平成20年10月経済産業省）及び「騒音予測に係るケーススタディ」（平成13年2月経済産業省商務情報政策局流通産業課）に基づいて行った。

1. 出店計画店舗の概要

計画店舗の規模・営業時間等は、次のとおりである。

ドラッグコスモス健軍栄町店

所在地；熊本市東区栄町18番

用途地域；第2種住居地域

店舗面積；1,386 m²

営業時間；9:00～22:00

駐車場収容台数；55台

駐車場利用可能時間帯；8:30～22:30

荷さばき可能時間帯；24時間

廃棄物収集時間帯；8:00～18:00

設備機器の稼働時間帯；表4－3「騒音発生源一覧表」参照

2. 店舗周辺の住居等の立地条件

店舗周辺の住居等の配置状況を添付図面1「騒音予測地点位置図」に示す。店舗周辺の都市計画法上の用途地域は、第2種住居地域、第1種中高層住居専用地域及び第2種中高層住居専用地域である。

店舗周辺の住居等の立地状況として、建物敷地北側には集合住宅や保育園・介護施設兼用集合住宅が立地しており、東側には市道東町1丁目画図東2丁目第1号線（道路幅員：15.3m）を挟み集合住宅が立地している。

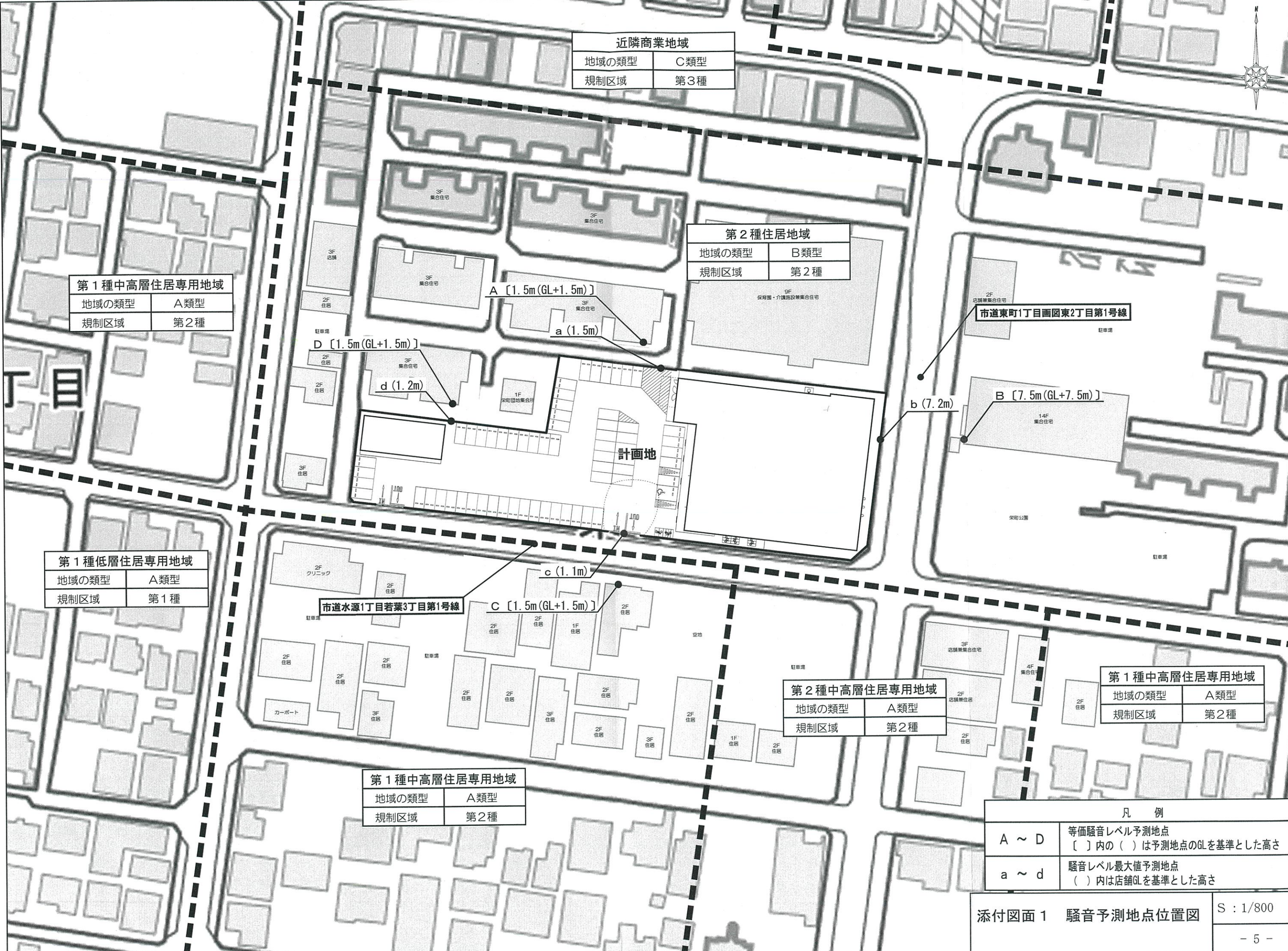
また、建物敷地南側には市道水源1丁目若葉3丁目第1号線（道路幅員：8.9m）を挟みクリニックや戸建住宅が立地しており、西側には戸建住宅が立地している。

3. 予測地点の選定

出店計画店舗から発生する騒音について、平均的な状況を呈する日における等価騒音レベルの予測地点は、店舗の周囲4方向からそれぞれ近接した最も騒音の影響を受けやすい地点に立地している住居等の屋外を選定した。

また、夜間に発生する騒音ごとの騒音レベル最大値の予測地点については、隣接する住居等への影響を考慮した高さにおける店舗の敷地境界上とした。（添付図面1「騒音予測地点位置図」参照）

騒音発生源の配置位置と現況の住居等の立地状況を考慮して、予測地点の高さを1.1m～7.5mに設定するとともに、選定根拠を表4－1、4－2（後出 p-6）に示す。



第1種中高層住居専用地域	
地域の類型	A類型
規制区域	第2種

近隣商業地域	
地域の類型	C類型
規制区域	第3種

第2種住居地域	
地域の類型	B類型
規制区域	第2種

第1種低層住居専用地域	
地域の類型	A類型
規制区域	第1種

第1種中高層住居専用地域	
地域の類型	A類型
規制区域	第2種

第2種中高層住居専用地域	
地域の類型	A類型
規制区域	第2種

第1種中高層住居専用地域	
地域の類型	A類型
規制区域	第2種

凡 例	
A ~ D	等価騒音レベル予測地点 〔 〕 内の () は予測地点のGLを基準とした高さ
a ~ d	騒音レベル最大値予測地点 () 内は店舗GLを基準とした高さ

添付図面 1 騒音予測地点位置図

S : 1/800

表 4-1 等価騒音レベル予測地点

予測地点	位 置	用 途 地 域	予 測 位 置 (m)		
			X	Y	Z
A 地点	建物敷地北側集合住宅敷地内	第 2 種住居地域	-9.3	43.2	1.5
B 地点	建物敷地東側集合住宅敷地内	第 2 種住居地域	68.9	28.8	7.5
C 地点	建物敷地南側住居敷地内	第 1 種中高層住居専用地域	-8.6	-14.7	1.5
D 地点	建物敷地西側集合住宅敷地内	第 2 種住居地域	-52.5	23.6	1.5
【選定根拠】 A 地点: 荷さばき施設及び廃棄物等保管施設から発生する作業音の影響を最も受けるとされる集合住宅敷地内とした。 B 地点: 建物屋上部に設置される設備機器の稼働音の影響を最も受けるとされる集合住宅敷地内とした。 C 地点: 駐車場出入口付近を走行する自動車走行音の影響を最も受けるとされる住居敷地内とした。 D 地点: 駐車場内を走行する来客車両走行音の影響を最も受けるとされる集合住宅敷地内とした。					

表 4-2 騒音レベル最大値の予測地点

予測地点	位 置	用 途 地 域	予 測 位 置 (m)		
			X	Y	Z
a 地点	建物敷地北側境界上	第 2 種住居地域	-4.4	37.6	1.5
b 地点	建物敷地東側境界上	第 2 種住居地域	49.5	26.8	7.2
c 地点	建物敷地南側境界上	第 2 種住居地域	-8.6	-2.4	1.1
d 地点	建物敷地北側境界上	第 2 種住居地域	-52.5	19.3	1.2
【選定根拠】 a 地点: 荷さばき施設から発生する作業音の影響を最も受けるとされる敷地境界線上とした。 b 地点: 建物屋上部に設置され、夜間発生する設備機器の稼働音の影響を最も受けるとされる敷地境界線上とした。 c 地点: 駐車場出入口付近を走行する自動車走行音の影響を最も受けるとされる敷地境界線上とした。 d 地点: 駐車場内を走行する帰宅車両走行音の影響を最も受けるとされる敷地境界線上とした。					

4. 騒音発生源の配置

店舗に配置される設備機器及び荷さばき作業等の店舗運営に伴い発生する音源の位置並びに騒音発生条件を表 4-3 「騒音発生源一覧表」に、自動車走行音の発生位置及び発生回数を表 4-4 「自動車走行音発生源一覧表」に示す。

また、騒音源の平面的な位置関係を添付図面 2 「騒音発生源位置図」に示す。

表4-3 騒音発生源一覧表

番号	騒音発生源		騒音レベル 等 (dB)	騒音発生時間 及び	位置※1			
	種 類	形 式			座標 (m)			階
					X	Y	Z	
1	室外機1	ROA-RP2803HS	63.1	8:30～22:00	17.1	14.7	6.8	R階部
2	室外機2	ROA-RP2803HS	63.1	8:30～22:00	18.4	14.7	6.8	R階部
3	室外機3	ROA-RP2803HS	63.1	8:30～22:00	19.6	14.7	6.8	R階部
4	室外機4	ROA-RP2803HS	63.1	8:30～22:00	20.9	14.7	6.8	R階部
5	室外機5	ROA-RP2803HS	63.1	8:30～22:00	15.9	12.4	6.8	R階部
6	室外機6	ROA-RP2803HS	63.1	8:30～22:00	17.2	12.4	6.8	R階部
7	室外機7	ROA-RP2803HS	63.1	8:30～22:00	18.5	12.4	6.8	R階部
8	室外機8	ROA-RP2803HS	63.1	8:30～22:00	19.7	12.4	6.8	R階部
9	室外機9	ROA-RP2803HS	63.1	8:30～22:00	20.9	12.4	6.8	R階部
10	冷凍冷蔵庫屋外機1	KX-R6AV1	49.9	終 日	26.8	14.4	7.4	R階部
11	冷凍冷蔵庫屋外機2	KX-R6AV1	49.9	終 日	28.6	14.4	7.4	R階部
12	冷凍冷蔵庫屋外機3	KX-RM20AM	57.5	終 日	26.5	12.6	7.4	R階部
13	冷凍冷蔵庫屋外機4	KX-RM20AM	57.5	終 日	28.8	12.6	7.4	R階部
14	排気口1	DVF-25FVD10	45.0	8:30～22:00	14.5	35.7	4.0	1階部
15	排気口2	DVF-25FVD10	45.0	8:30～22:00	16.1	35.7	4.0	1階部
16	排気口3	DVF-25FVD10	45.0	8:30～22:00	17.6	35.7	4.0	1階部
17	排気口4	DVF-25FVD10	45.0	8:30～22:00	19.1	35.7	4.0	1階部
18	キュービクル	キュービクルa	51.1	終 日	36.7	25.6	7.0	R階部
19	搬出入車両後進警報ブザー音		90.0	昼1台×13秒	-3.9	17.2	0.6	1階部
20	搬出入車両後進警報ブザー音		90.0	昼1台×30秒	-3.9	5.9	0.6	1階部
21	廃棄物収集車両後進警報ブザー音		90.0	昼3台×13秒	-3.9	17.2	0.6	1階部
22	廃棄物収集作業音（圧縮）		90.0	昼3台×300秒	-3.9	29.0	0.6	1階部
23	廃棄物収集作業音（非圧縮）		85.0	昼3台×90秒	-3.9	29.0	0.6	1階部
24	搬出入車両アイドリング音		78.6	昼1台×1200秒	-3.9	29.0	0.6	1階部
25	台車走行音		71.0	昼2台×6秒×6回夜1台×6秒×6回	-3.9	37.1	0.0	1階部
			77.0※2					
26	荷下ろし音		73.2	昼2台×10回夜1台×10回	-3.9	37.1	0.6	1階部
			77.4※2					
27	搬出入車両荷台扉開音		74.9	昼2台×1回夜1台×1回	-3.9	37.1	1.5	1階部
			77.8※2					
28	搬出入車両荷台扉閉音		77.2	昼2台×1回夜1台×1回	-3.9	37.1	1.5	1階部
			79.9※2					
29	搬出入車両座席扉開閉音		77.8	昼1台×2回夜1台×2回	-3.9	29.0	1.5	1階部
			80.4※2					
30	搬出入車両座席扉開閉音		77.8	昼1台×2回	-3.9	25.3	1.5	1階部
31	搬出入車両エンジン始動音		79.4	昼1台×1回夜1台×1回	-3.9	29.0	0.6	1階部
			80.7※2					
32	搬出入車両エンジン始動音		79.4	昼1台×1回	-3.9	25.3	0.6	1階部
※3	来客車両走行音		74.0	昼606台×2回夜87台×1回	-	-	-	1階部
※3	搬出入車両走行音		83.5	昼2台×1～2回夜1台×1～2回	-	-	-	1階部
※3	廃棄物収集車両走行音		83.5	昼3台×1～2回	-	-	-	1階部

※1 騒音源の位置及び座標の原点を添付図面2「騒音発生源位置図」に示す。

※2 騒音レベル最大値を示す。

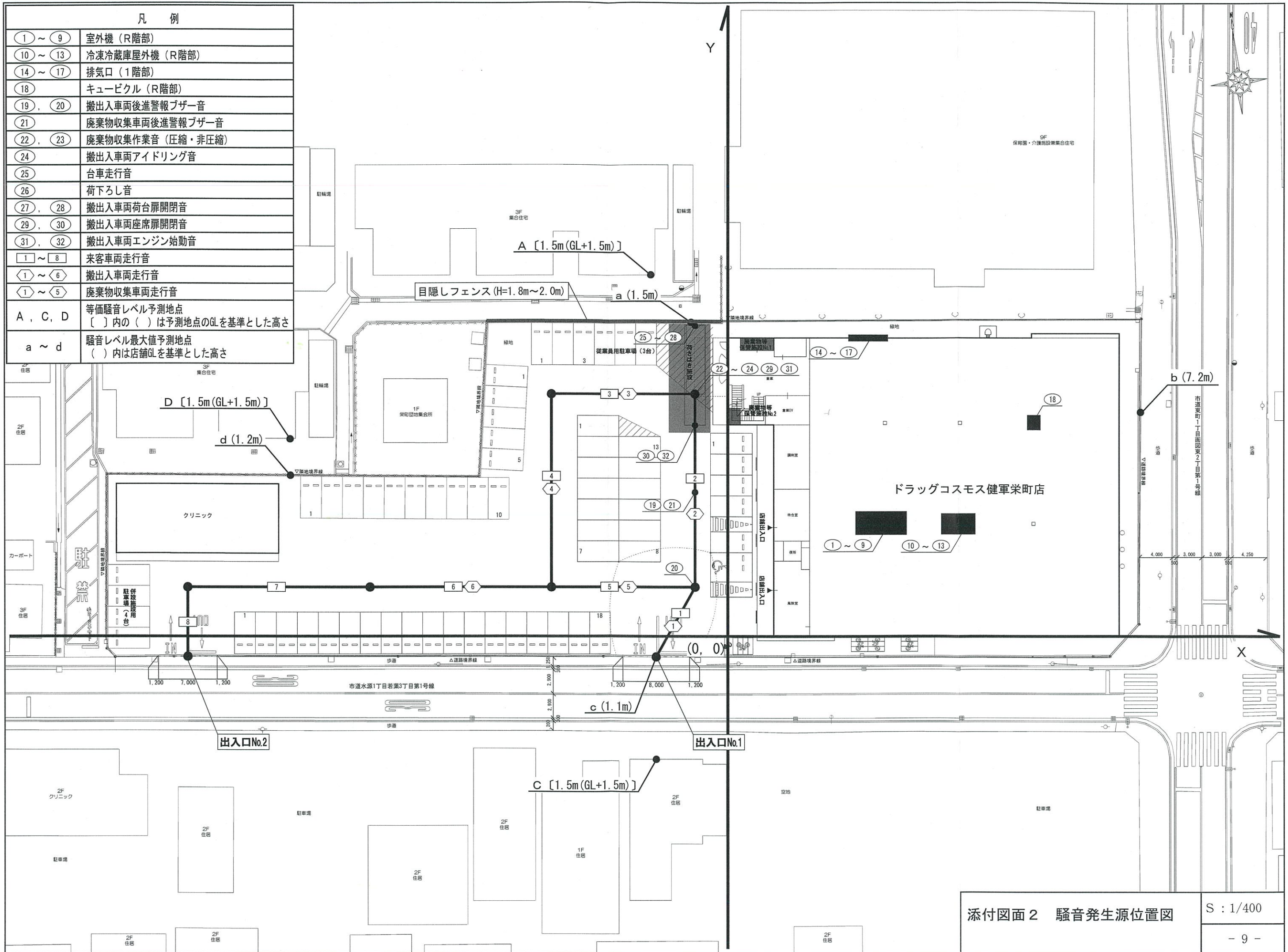
※3 自動車走行騒音の詳細を表4-4「自動車走行音発生源一覧表」に示す。

表 4-4 自動車走行音発生源一覧表

線分 番号	種 類	騒音レ ベル等 (dB)	騒音発生回数		線分 距離	位 置※1									階
			昼間	夜間		始点座標(m)			終点座標(m)			離散音源点座標(m)			
						X	Y	Z	X	Y	Z	X	Y	Z	
1	来客車両 走行音	74.0	1212回	87回	9.6	-8.6	-2.5	0.2	-3.9	5.9	0.4	-7.8	-1.1	0.2	1 階部
												-6.2	1.7	0.3	
												-4.7	4.5	0.4	
2	来客車両 走行音	74.0	1212回	87回	23.1	-3.9	5.9	0.4	-3.9	29.0	0.6	-3.9	9.8	0.4	1 階部
												-3.9	17.5	0.5	
												-3.9	25.2	0.6	
3	来客車両 走行音	74.0	1212回	87回	17.3	-3.9	29.0	0.6	-21.2	29.0	0.6	-6.8	29.0	0.6	1 階部
												-12.6	29.0	0.6	
												-18.3	29.0	0.6	
4	来客車両 走行音	74.0	1212回	87回	23.1	-21.2	29.0	0.6	-21.2	5.9	0.4	-21.2	25.2	0.6	1 階部
												-21.2	17.4	0.5	
												-21.2	9.8	0.4	
5	来客車両 走行音	74.0	1212回	87回	17.3	-3.9	5.9	0.4	-21.2	5.9	0.4	-6.8	5.9	0.4	1 階部
												-12.6	5.9	0.4	
												-18.3	5.9	0.4	
6	来客車両 走行音	74.0	1212回	87回	21.8	-21.2	5.9	0.4	-43.0	5.9	0.4	-24.8	5.9	0.4	1 階部
												-32.1	5.9	0.4	
												-39.4	5.9	0.4	
7	来客車両 走行音	74.0	1212回	87回	21.7	-43.0	5.9	0.4	-64.7	5.9	0.4	-46.6	5.9	0.4	1 階部
												-53.8	5.9	0.4	
												-61.1	5.9	0.4	
8	来客車両 走行音	74.0	1212回	87回	8.4	-64.7	5.9	0.4	-64.7	-2.5	0.3	-64.7	4.5	0.4	1 階部
												-64.7	1.7	0.4	
												-64.7	-1.1	0.3	
1	搬出入車両 走行音	83.5	4回	2回	9.6	-8.6	-2.5	0.2	-3.9	5.9	0.4	-7.8	-1.1	0.2	1 階部
												-6.2	1.7	0.3	
												-4.7	4.5	0.4	
2	搬出入車両 走行音	83.5	3回	2回	23.1	-3.9	5.9	0.4	-3.9	29.0	0.6	-3.9	9.8	0.4	1 階部
												-3.9	17.5	0.5	
												-3.9	25.2	0.6	
3	搬出入車両 走行音	83.5	1回	1回	17.3	-3.9	29.0	0.6	-21.2	29.0	0.6	-6.8	29.0	0.6	1 階部
												-12.6	29.0	0.6	
												-18.3	29.0	0.6	
4	搬出入車両 走行音	83.5	1回	1回	23.1	-21.2	29.0	0.6	-21.2	5.9	0.4	-21.2	25.2	0.6	1 階部
												-21.2	17.4	0.5	
												-21.2	9.8	0.4	
5	搬出入車両 走行音	83.5	2回	1回	17.3	-3.9	5.9	0.4	-21.2	5.9	0.4	-6.8	5.9	0.4	1 階部
												-12.6	5.9	0.4	
												-18.3	5.9	0.4	
6	搬出入車両 走行音	83.5	1回	0回	21.8	-21.2	5.9	0.4	-43.0	5.9	0.4	-24.8	5.9	0.4	1 階部
												-32.1	5.9	0.4	
												-39.4	5.9	0.4	
1	廃棄物収集車両 走行音	83.5	6回	0回	9.6	-8.6	-2.5	0.2	-3.9	5.9	0.4	-7.8	-1.1	0.2	1 階部
												-6.2	1.7	0.3	
												-4.7	4.5	0.4	
2	廃棄物収集車両 走行音	83.5	6回	0回	23.1	-3.9	5.9	0.4	-3.9	29.0	0.6	-3.9	9.8	0.4	1 階部
												-3.9	17.5	0.5	
												-3.9	25.2	0.6	
3	廃棄物収集車両 走行音	83.5	3回	0回	17.3	-3.9	29.0	0.6	-21.2	29.0	0.6	-6.8	29.0	0.6	1 階部
												-12.6	29.0	0.6	
												-18.3	29.0	0.6	
4	廃棄物収集車両 走行音	83.5	3回	0回	23.1	-21.2	29.0	0.6	-21.2	5.9	0.4	-21.2	25.2	0.6	1 階部
												-21.2	17.4	0.5	
												-21.2	9.8	0.4	
5	廃棄物収集車両 走行音	83.5	3回	0回	17.3	-3.9	5.9	0.4	-21.2	5.9	0.4	-6.8	5.9	0.4	1 階部
												-12.6	5.9	0.4	
												-18.3	5.9	0.4	

※1 自動車走行騒音源の位置及び座標の原点を添付図面2「騒音発生源位置図」に示す。

凡 例	
① ~ ⑨	室外機 (R階部)
⑩ ~ ⑬	冷凍冷蔵庫屋外機 (R階部)
⑭ ~ ⑰	排気口 (1階部)
⑱	キュービクル (R階部)
⑲, ⑳	搬出入車両後進警報ブザー音
㉑	廃棄物収集車両後進警報ブザー音
㉒, ㉓	廃棄物収集作業音 (圧縮・非圧縮)
㉔	搬出入車両アイドリング音
㉕	台車走行音
㉖	荷下ろし音
㉗, ㉘	搬出入車両荷台扉開閉音
㉙, ㉚	搬出入車両座席扉開閉音
㉛, ㉜	搬出入車両エンジン始動音
① ~ ⑧	来客車両走行音
① ~ ⑥	搬出入車両走行音
① ~ ⑤	廃棄物収集車両走行音
A, C, D	等価騒音レベル予測地点 〔 〕内の () は予測地点のGLを基準とした高さ
a ~ d	騒音レベル最大値予測地点 () 内は店舗GLを基準とした高さ



添付図面 2 騒音発生源位置図

S : 1/400

5. 予測項目

- ①「昼間」の等価騒音レベル
- ②「夜間」の等価騒音レベル
- ③発生する騒音ごとの騒音レベル最大値

6. 予測方法

定常騒音、変動騒音及び衝撃騒音の算出方法は、「大規模小売店舗から発生する騒音予測の手引き（第2版）」（平成20年10月経済産業省）4-1-2に基づいて行う。

(1) 等価騒音レベルの予測算出式

①自動車走行音の騒音レベルの算出式

$$L_{pA,i} = L_{pA} + \Delta L_{r,i} + \Delta L_{d,i}$$

$L_{pA,i}$: i 番目の区間を通過する自動車による予測地点における騒音レベル(dB)

L_{pA} : 自動車走行音の基準距離における騒音レベル(dB)

$\Delta L_{r,i}$: i 番目の区間を通過する自動車に対する距離減衰に関する補正量(dB)

$\Delta L_{d,i}$: i 番目の区間を通過する自動車に対する回折効果に関する補正量(dB)

②自動車走行音の単発騒音暴露レベルの算出式

$$L_{AE} = 10 \log_{10} (1/T_0 \times \sum 10^{L_{pA,i}/10} \times \Delta t_i)$$

L_{AE} : 単発騒音暴露レベル(dB)

T_0 : 基準時間(1s)

$L_{pA,i}$: i 番目の区間を通過する自動車による予測地点における騒音レベル(dB)

Δt_i : 自動車が i 番目の区間を通過する時間(s)

③自動車走行音の等価騒音レベルの算出式

$$L_{Aeq,T,vehicle} = L_{AE} + 10 \log_{10} (N_T/T)$$

$L_{Aeq,T,vehicle}$: 自動車走行音の等価騒音レベル(dB)

L_{AE} : 単発騒音暴露レベル(ユニットパターンエネルギー積分値)(dB)

T : 対象とする基準時間帯の時間(s)(昼間は57,600s、夜間28,800s)

N_T : 時間範囲 T (s) の間の交通量(台)

当該店舗における来客車両走行音の設定は、「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(以下、指針という。)」にある必要駐車台数算定式から求められた日来店台数606台を全て「昼間」の発生回数とし、「夜間」についてはピーク時来店台数に相当する台数とした(表4-5参照)。

これら来店台数の全てが駐車場内を走行するものと仮定した。

荷さばき作業及び廃棄物回収時に発生する業務用車両については、搬出入計画台数及び収集予定台数を発生回数とした。

表4-5 日来店台数

事 項 等	各事項算出のための計算式等
地 区 の 区 分	その他地区 ← (理由: 第2種住居地域)
S: 店舗面積	1.386 千 m^2
A: 日来店客数原単位	1,344.56 人/千 m^2 ← 人口40万人以上・1,400-40S ($S < 10$)
C: 自動車分担率	65% ← 人口40万人以上100万人未満
D: 平均乗車人員	2.0 人/台 ← 店舗面積10千 m^2 未満
日来店台数	606台 ← $S \times A \times C \div D$
夜間出庫台数	87台 ← $S \times A \times C \div D \times 14.4\%$

④定常騒音の騒音レベルの算出式

$$L_{pA,i} = L_{pA,i}(r_0) + \Delta L_{r,i} + \Delta L_{d,i}$$

$L_{pA,i}$: i 番目の騒音源による予測地点における騒音レベル(dB)

$L_{pA,i}(r_0)$: i 番目の騒音源による基準距離における騒音レベル(dB)

$\Delta L_{r,i}$: i 番目の騒音源に対する距離減衰に関する補正量(dB)

$\Delta L_{d,i}$: i 番目の騒音源に対する回折効果に関する補正量(dB)

⑤定常騒音の等価騒音レベルの算出式

$$L_{Aeq,T,a} = 10 \log_{10} (1/T \times \sum 10^{L_{pA,i}/10} \times T_i)$$

$L_{Aeq,T,a}$: 定常騒音の等価騒音レベル(dB)

$L_{pA,i}$: i 番目の定常騒音源による予測地点における騒音レベル(dB)

T : 対象とする基準時間帯の時間(s) (昼間は 57,600s、夜間 28,800s)

T_i : 対象とする時間区分における i 番目の定常騒音の継続時間(s)

⑥変動騒音 (自動車走行音除く) の騒音レベルの算出式

$$\overline{L_{pA,i}} = \overline{L_{pA,i}}(r_0) + \Delta L_{r,i} + \Delta L_{d,i}$$

$\overline{L_{pA,i}}$: i 番目の騒音源による予測地点における騒音のエネルギー的な時間平均値(dB)

$\overline{L_{pA,i}}(r_0)$: i 番目の騒音源による基準距離における騒音のエネルギー的な時間平均値(dB)

$\Delta L_{r,i}$: i 番目の騒音源に対する距離減衰に関する補正量(dB)

$\Delta L_{d,i}$: i 番目の騒音源に対する回折効果に関する補正量(dB)

⑦変動騒音 (自動車走行音除く) の等価騒音レベルの算出式

$$L_{Aeq,T,b} = 10 \log_{10} (1/T \times \sum 10^{\overline{L_{pA,i}}/10} \times T_i)$$

$L_{Aeq,T,b}$: 変動騒音の等価騒音レベル(dB)

$\overline{L_{pA,i}}$: i 番目の変動騒音源による予測地点における騒音のエネルギー的な時間平均値(dB)

T : 対象とする基準時間帯の時間(s) (昼間は 57,600s、夜間 28,800s)

T_i : 対象とする時間区分における i 番目の変動騒音の継続時間(s)

⑧衝撃騒音の単発騒音暴露レベルの算出式

$$L_{AE,i} = L_{AE,i}(r_0) + \Delta L_{r,i} + \Delta L_{d,i}$$

$L_{AE,i}$: i 番目の騒音源による予測地点における単発騒音暴露レベル(dB)

$L_{AE,i}(r_0)$: i 番目の騒音源による基準距離における単発騒音暴露レベル(dB)

$\Delta L_{r,i}$: i 番目の騒音源に対する距離減衰に関する補正量(dB)

$\Delta L_{d,i}$: i 番目の騒音源に対する回折効果に関する補正量(dB)

⑨衝撃騒音の等価騒音レベルの算出式

$$L_{Aeq,T,c} = 10 \log_{10} (T_0/T \times \sum 10^{L_{AE,i}/10} \times N_i)$$

$L_{Aeq,T,c}$: 衝撃騒音の等価騒音レベル(dB)

$L_{AE,i}$: i 番目の衝撃騒音源からの騒音の単発騒音暴露レベル(dB)

T : 対象とする基準時間帯の時間(s) (昼間は 57,600s、夜間 28,800s)

T_0 : 基準時間(1s)

N_i : 対象とする基準時間帯において発生する i 番目の衝撃騒音の発生回数(回)

⑩予測地点における等価騒音レベルの算出式

$$L_{Aeq,T} = 10 \log_{10} (10^{L_{Aeq,T,a}/10} + 10^{L_{Aeq,T,b}/10} + 10^{L_{Aeq,T,c}/10} + 10^{L_{Aeq,T,vehicle}/10})$$

$L_{Aeq,T,a}$: 定常騒音の等価騒音レベル(dB)

$L_{Aeq,T,b}$: 変動騒音の等価騒音レベル(dB)

$L_{Aeq,T,c}$: 衝撃騒音の等価騒音レベル(dB)

$L_{Aeq,T,vehicle}$: 自動車走行音の等価騒音レベル(dB)

(2) 騒音レベル最大値の予測算出式

① 定常騒音の騒音レベルの算出式

$$L_{pA,i} = L_{pA,i}(r_0) + \Delta L_{r,i} + \Delta L_{d,i}$$

$L_{pA,i}$: i 番目の騒音源による予測地点における騒音レベル (dB)

$L_{pA,i}(r_0)$: i 番目の騒音源による基準距離における騒音レベル (dB)

$\Delta L_{r,i}$: i 番目の騒音源に対する距離減衰に関する補正量 (dB)

$\Delta L_{d,i}$: i 番目の騒音源に対する回折効果に関する補正量 (dB)

② 衝撃騒音及び自動車走行音の騒音レベル最大値の算出式

$$L_{Amax,i} = L_{Amax,i}(r_0) + \Delta L_{r,i} + \Delta L_{d,i}$$

$L_{Amax,i}$: i 番目の騒音源による予測地点における騒音レベル最大値 (dB)

$L_{Amax,i}(r_0)$: i 番目の騒音源による基準距離における騒音レベル最大値 (dB)

$\Delta L_{r,i}$: i 番目の騒音源に対する距離減衰に関する補正量 (dB)

$\Delta L_{d,i}$: i 番目の騒音源に対する回折効果に関する補正量 (dB)

③ 予測地点における騒音レベル最大値の算出式

$$L_{Amax} = 10 \log_{10} (\sum 10^{L_{pA,i}/10} + \sum 10^{L_{Amax,i}/10})$$

L_{Amax} : 予測地点における騒音レベル最大値 (dB)

$L_{pA,i}$: i 番目の騒音源による予測地点における騒音レベル (dB)

$L_{Amax,i}$: i 番目の騒音源による予測地点における騒音レベル最大値 (dB)

(3) 距離減衰に関する補正量の算出式

$$\Delta L_r = -20 \log_{10} (r / r_0)$$

ΔL_r : 距離減衰に関する補正量 (dB)

r_0 : 基準距離 (1m)

r : 予測地点までの距離 (m)

(4) 回折効果に関する補正量の算出式

① 回折効果 (無限長障壁) に関する補正量の算出式 (自動車走行音を除く)

$$\delta = A + B - d$$

A : 音源から壁の頂点までの距離 (m)

B : 壁の頂点から予測地点までの距離 (m)

d : 音源から予測地点までの直線距離 (m)

δ : 行路差 (m)

$$N = \delta f / 170$$

N : フレネル数

δ : 行路差 (m)

f : 周波数 (Hz)

$$\Delta L_d = \begin{cases} -10 \log_{10} N - 13 & 1 \leq N \\ -5 + 9.1 \sinh^{-1}(|N|^{0.485}) & -0.322 \leq N < 1 \\ -5 - 9.1 \sinh^{-1}(|N|^{0.485}) & 0 \leq N < 1 \\ 0 & N < -0.322 \end{cases}$$

ΔL_d : 回折効果に関する補正量 (dB)

※ 壁で得られる回折減衰量は 25dB を限度とする (公害防止の技術と法規 騒音編 p.95)

②自動車走行音の回折効果（無限長障壁）に関する補正量の算出式

$$\delta = A + B - d$$

A：音源から壁の頂点までの距離（m）

B：壁の頂点から予測地点までの距離（m）

d：音源から予測地点までの直線距離（m）

δ ：行路差（m）

$$\Delta L_d = \begin{cases} -10 \log_{10} \delta - 20 & 1 \leq \delta \\ -5 + 17 \sinh^{-1}(|\delta|^{0.414}) & -0.053 \leq \delta < 0 \\ -5 - 17 \sinh^{-1}(|\delta|^{0.414}) & 0 \leq \delta < 1 \\ 0 & \delta < -0.053 \end{cases}$$

ΔL_d ：回折効果に関する補正量（dB）

※ 壁で得られる回折減衰量は 25dB を限度とする（公害防止の技術と法規 騒音編 p. 95）

第5章 予測結果

1. 平均的な状況を呈する日における等価騒音レベル予測結果

選定した予測地点は、都市計画法用途地域の第1種中高層住居専用地域及び第2種住居地域であり、騒音の評価基準である「騒音に係る環境基準（平成10年9月30日環境庁告示第64号）」における地域の類型はA及びB類型、環境基準値は「昼間」55dB及び「夜間」45dBと定められている。

予測の結果、「昼間」及び「夜間」の等価騒音レベルは下表に示すとおり全ての地点で基準値を満足するものであり、出店計画に伴い店舗から発生する騒音が周辺地域へ与える影響は少ないものと推察された（表5-1参照）。

予測結果の内訳を表5-2～表5-5. 3（p-15～p-26）に示す。

表5-1 等価騒音レベル予測結果

時間区分		予測地点	高さ	用途地域	地域の類型	予測値 (dB)	基準値 (dB)
昼間	6:00 ～ 22:00	A	1.5m	第2種住居地域	B	50.5	55
		B	7.5m	第2種住居地域	B	40.8	
		C	1.5m	第1種中高層住居専用地域	A	45.9	
		D	1.5m	第2種住居地域	B	44.4	
夜間	22:00 ～ 翌6:00	A	1.5m	第2種住居地域	B	36.2	45
		B	7.5m	第2種住居地域	B	30.4	
		C	1.5m	第1種中高層住居専用地域	A	35.4	
		D	1.5m	第2種住居地域	B	34.2	

表5-2 A地点における等価騒音レベルの予測結果

騒音発生源				基準距離における騒音レベル(dB)	予測地点までの距離(m)	距離減衰量(dB)	回折減衰量(dB)	予測地点における騒音レベル(dB)	騒音継続時間及び騒音発生回数	等価騒音レベル(dB)	
	番号	機器名称	高さ							昼間	夜間
定常騒音	1	室外機1	6.8	63.1	39.2	31.9	-	31.2	8:30~22:00	30.5	-
	2	室外機2	6.8	63.1	40.1	32.1	-	31.0	8:30~22:00	30.3	-
	3	室外機3	6.8	63.1	40.9	32.2	-	30.9	8:30~22:00	30.2	-
	4	室外機4	6.8	63.1	41.9	32.4	-	30.7	8:30~22:00	30.0	-
	5	室外機5	6.8	63.1	40.1	32.1	-	31.0	8:30~22:00	30.3	-
	6	室外機6	6.8	63.1	41.0	32.3	-	30.8	8:30~22:00	30.1	-
	7	室外機7	6.8	63.1	41.8	32.4	-	30.7	8:30~22:00	30.0	-
	8	室外機8	6.8	63.1	42.6	32.6	-	30.5	8:30~22:00	29.8	-
	9	室外機9	6.8	63.1	43.5	32.8	-	30.3	8:30~22:00	29.6	-
	10	冷凍冷蔵庫屋外機1	7.4	49.9	46.6	33.4	-	16.5	終日	16.5	16.5
	11	冷凍冷蔵庫屋外機2	7.4	49.9	48.0	33.6	-	16.3	終日	16.3	16.3
	12	冷凍冷蔵庫屋外機3	7.4	57.5	47.5	33.5	-	24.0	終日	24.0	24.0
	13	冷凍冷蔵庫屋外機4	7.4	57.5	49.2	33.8	-	23.7	終日	23.7	23.7
	14	排気口1	4.0	45.0	25.1	28.0	-	17.0	8:30~22:00	16.3	-
	15	排気口2	4.0	45.0	26.6	28.5	-	16.5	8:30~22:00	15.8	-
	16	排気口3	4.0	45.0	28.0	28.9	-	16.1	8:30~22:00	15.4	-
	17	排気口4	4.0	45.0	29.5	29.4	-	15.6	8:30~22:00	14.9	-
	18	キュービクル	7.0	51.1	49.6	33.9	-	17.2	終日	17.2	17.2
		定常騒音の等価騒音レベル								40.0	28.0
変動騒音	19	搬出入車両後進警報ブザー音	0.6	90.0	26.6	28.5	-	61.5	昼1台×13秒	25.0	-
	20	搬出入車両後進警報ブザー音	0.6	90.0	37.7	31.5	-	58.5	昼1台×30秒	25.7	-
	21	廃棄物収集車両後進警報ブザー音	0.6	90.0	26.6	28.5	-	61.5	昼3台×13秒	29.8	-
	22	廃棄物収集作業音(圧縮)	0.6	90.0	15.2	23.6	-	66.4	昼3台×300秒	48.3	-
	23	廃棄物収集作業音(非圧縮)	0.6	85.0	15.2	23.6	-	61.4	昼3台×90秒	38.1	-
	24	搬出入車両アイドリング音	0.6	78.6	15.2	23.6	-	55.0	昼1台×1200秒	38.2	-
		変動騒音の等価騒音レベル								49.2	-
衝撃騒音	25	台車走行音	0.0	71.0	8.3	18.4	-	52.6	昼2台×6秒×6回夜1台×6秒×6回	23.6	23.6
	26	荷下ろし音	0.6	73.2	8.2	18.3	-	54.9	昼2台×10回夜1台×10回	20.3	20.3
	27	搬出入車両荷台扉開音	1.5	74.9	8.1	18.2	-	56.7	昼2台×1回夜1台×1回	12.1	12.1
	28	搬出入車両荷台扉閉音	1.5	77.2	8.1	18.2	-	59.0	昼2台×1回夜1台×1回	14.4	14.4
	29	搬出入車両座席扉開閉音	1.5	77.8	15.2	23.6	-	54.2	昼1台×2回夜1台×2回	9.6	12.6
	30	搬出入車両座席扉開閉音	1.5	77.8	18.7	25.4	-	52.4	昼1台×2回	7.8	-
	31	搬出入車両エンジン始動音	0.6	79.4	15.2	23.6	-	55.8	昼1台×1回夜1台×1回	8.2	11.2
	32	搬出入車両エンジン始動音	0.6	79.4	18.7	25.4	-	54.0	昼1台×1回	6.4	-
		衝撃騒音の等価騒音レベル								26.1	26.1
	※	来客車両走行音	-	74.0	-	-	-	-	昼606台×2回夜87台×1回	42.4	34.0
	※	搬出入車両走行音	-	83.5	-	-	-	-	昼2台×1~2回夜1台×1~2回	26.0	27.6
	※	廃棄物収集車両走行音	-	83.5	-	-	-	-	昼3台×1~2回	29.4	-
		自動車走行騒音の等価騒音レベル								42.7	34.9
		等価騒音レベル								50.5	36.2
		基準値								55	45

※ 自動車走行音(来客車両、搬出入車両、廃棄物収集車両)の計算の詳細を表5-2.1~表5-2.3に示す。

表5-2. 1 A地点における来客車両走行音の予測結果

線分番号		基準距離 における 騒音レベル (dB)	予測地点 までの 距離(m)	距離減衰量 (dB)	回折減衰量 (dB)	予測地点 における 騒音レベル (dB)	Δ t(s)	予測地点に おける単発 騒音暴露レ ベル(dB)	騒音発生回数 (回)		等価騒音レベル (dB)	
									昼間	夜間	昼間	夜間
1	1	74.0	44.3	32.9	—	41.1	0.58	44.1	1212	87	27.3	18.9
	2	74.0	41.6	32.4	—	41.6	0.58					
	3	74.0	39.0	31.8	—	42.2	0.58					
2	1	74.0	33.9	30.6	—	43.4	1.39	52.5	1212	87	35.7	27.3
	2	74.0	26.3	28.4	—	45.6	1.39					
	3	74.0	18.8	25.5	—	48.5	1.39					
3	1	74.0	14.4	23.2	—	50.8	1.04	55.3	1212	87	38.5	30.1
	2	74.0	14.6	23.3	—	50.7	1.04					
	3	74.0	16.8	24.5	—	49.5	1.04					
4	1	74.0	21.6	26.7	—	47.3	1.39	51.6	1212	87	34.8	26.4
	2	74.0	28.4	29.1	—	44.9	1.39					
	3	74.0	35.5	31.0	—	43.0	1.39					
5	1	74.0	37.4	31.5	—	42.5	1.04	47.4	1212	87	30.6	22.2
	2	74.0	37.5	31.5	—	42.5	1.04					
	3	74.0	38.4	31.7	—	42.3	1.04					
6	1	74.0	40.4	32.1	—	41.9	1.31	47.2	1212	87	30.4	22.0
	2	74.0	43.7	32.8	—	41.2	1.31					
	3	74.0	47.9	33.6	—	40.4	1.31					
7	1	74.0	52.8	34.5	—	39.5	1.30	44.7	1212	87	27.9	19.5
	2	74.0	58.1	35.3	—	38.7	1.30					
	3	74.0	63.8	36.1	—	37.9	1.30					
8	1	74.0	67.6	36.6	—	37.4	0.50	39.0	1212	87	22.2	13.8
	2	74.0	69.2	36.8	—	37.2	0.50					
	3	74.0	70.9	37.0	—	37.0	0.50					
来客車両走行音の等価騒音レベル											42.4	34.0

表5-2. 2 A地点における搬出入車両走行音の予測結果

線分番号		基準距離 における 騒音レベル (dB)	予測地点 までの 距離(m)	距離減衰量 (dB)	回折減衰量 (dB)	予測地点 における 騒音レベル (dB)	Δt (s)	予測地点に おける単発 騒音暴露レ ベル(dB)	騒音発生回数 (回)		等価騒音レベル (dB)	
									昼間	夜間	昼間	夜間
1	1	83.5	44.3	32.9	—	50.6	1.15	56.5	4	2	14.9	14.9
	2	83.5	41.6	32.4	—	51.1	1.15					
	3	83.5	39.0	31.8	—	51.7	1.15					
2	1	83.5	33.9	30.6	—	52.9	2.77	65.0	3	2	22.2	23.4
	2	83.5	26.3	28.4	—	55.1	2.77					
	3	83.5	18.8	25.5	—	58.0	2.77					
3	1	83.5	14.4	23.2	—	60.3	2.08	67.8	1	1	20.2	23.2
	2	83.5	14.6	23.3	—	60.2	2.08					
	3	83.5	16.8	24.5	—	59.0	2.08					
4	1	83.5	21.6	26.7	—	56.8	2.77	64.1	1	1	16.5	19.5
	2	83.5	28.4	29.1	—	54.4	2.77					
	3	83.5	35.5	31.0	—	52.5	2.77					
5	1	83.5	37.4	31.5	—	52.0	2.08	59.9	2	1	15.3	15.3
	2	83.5	37.5	31.5	—	52.0	2.08					
	3	83.5	38.4	31.7	—	51.8	2.08					
6	1	83.5	40.4	32.1	—	51.4	2.62	59.7	1	0	12.1	—
	2	83.5	43.7	32.8	—	50.7	2.62					
	3	83.5	47.9	33.6	—	49.9	2.62					
搬出入車両走行音の等価騒音レベル											26.0	27.6

表5-2.3 A地点における廃棄物収集車両走行音の予測結果

線分番号		基準距離 における 騒音レベル (dB)	予測地点 までの 距離 (m)	距離減衰量 (dB)	回折減衰量 (dB)	予測地点 における 騒音レベル (dB)	Δ t (s)	予測地点に おける単発 騒音暴露レ ベル (dB)	騒音発生回数 (回)		等価騒音レベル (dB)	
									昼間	夜間	昼間	夜間
1	1	83.5	44.3	32.9	—	50.6	1.15	56.5	6	0	16.7	—
	2	83.5	41.6	32.4	—	51.1	1.15					
	3	83.5	39.0	31.8	—	51.7	1.15					
2	1	83.5	33.9	30.6	—	52.9	2.77	65.0	6	0	25.2	—
	2	83.5	26.3	28.4	—	55.1	2.77					
	3	83.5	18.8	25.5	—	58.0	2.77					
3	1	83.5	14.4	23.2	—	60.3	2.08	67.8	3	0	25.0	—
	2	83.5	14.6	23.3	—	60.2	2.08					
	3	83.5	16.8	24.5	—	59.0	2.08					
4	1	83.5	21.6	26.7	—	56.8	2.77	64.1	3	0	21.3	—
	2	83.5	28.4	29.1	—	54.4	2.77					
	3	83.5	35.5	31.0	—	52.5	2.77					
5	1	83.5	37.4	31.5	—	52.0	2.08	59.9	3	0	17.1	—
	2	83.5	37.5	31.5	—	52.0	2.08					
	3	83.5	38.4	31.7	—	51.8	2.08					
廃棄物収集車両走行音の等価騒音レベル											29.4	—

※ 敷地内走行速度は来客車両20km/h、搬出入車両・廃棄物収集車両10km/hとする。

※ Δt (s)は、自動車線分を通過するまでにかかる時間を示す。

表5-3 B地点における等価騒音レベルの予測結果

騒音発生源				基準距離 における騒音 レベル(dB)	予測地 点までの 距離(m)	距離 減衰量 (dB)	回折 減衰量 (dB)	予測地 点にお ける騒 音レベ ル(dB)	騒音継続時間及び 騒音発生回数	等価騒音レベル(dB)	
	番号	機 器 名 称	高さ							昼 間	夜 間
定 常 騒 音	1	室外機1	6.8	63.1	53.7	34.6	-	28.5	8:30～22:00	27.8	-
	2	室外機2	6.8	63.1	52.4	34.4	-	28.7	8:30～22:00	28.0	-
	3	室外機3	6.8	63.1	51.3	34.2	-	28.9	8:30～22:00	28.2	-
	4	室外機4	6.8	63.1	50.0	34.0	-	29.1	8:30～22:00	28.4	-
	5	室外機5	6.8	63.1	55.5	34.9	-	28.2	8:30～22:00	27.5	-
	6	室外機6	6.8	63.1	54.2	34.7	-	28.4	8:30～22:00	27.7	-
	7	室外機7	6.8	63.1	53.0	34.5	-	28.6	8:30～22:00	27.9	-
	8	室外機8	6.8	63.1	51.9	34.3	-	28.8	8:30～22:00	28.1	-
	9	室外機9	6.8	63.1	50.7	34.1	-	29.0	8:30～22:00	28.3	-
	10	冷凍冷蔵庫屋外機1	7.4	49.9	44.5	33.0	-	16.9	終 日	16.9	16.9
	11	冷凍冷蔵庫屋外機2	7.4	49.9	42.8	32.6	-	17.3	終 日	17.3	17.3
	12	冷凍冷蔵庫屋外機3	7.4	57.5	45.4	33.1	-	24.4	終 日	24.4	24.4
	13	冷凍冷蔵庫屋外機4	7.4	57.5	43.2	32.7	-	24.8	終 日	24.8	24.8
	14	排気口1	4.0	45.0	54.9	34.8	-	10.2	8:30～22:00	9.5	-
	15	排気口2	4.0	45.0	53.4	34.6	-	10.4	8:30～22:00	9.7	-
	16	排気口3	4.0	45.0	51.9	34.3	-	10.7	8:30～22:00	10.0	-
	17	排気口4	4.0	45.0	50.4	34.0	-	11.0	8:30～22:00	10.3	-
	18	キュービクル	7.0	51.1	32.4	30.2	-	20.9	終 日	20.9	20.9
		定常騒音の等価騒音レベル								38.1	29.0
変 動 騒 音	19	搬出入車両後進警報ブザー音	0.6	90.0	74.0	37.4	-	52.6	昼1台×13秒	16.1	-
	20	搬出入車両後進警報ブザー音	0.6	90.0	76.6	37.7	-	52.3	昼1台×30秒	19.5	-
	21	廃棄物収集車両後進警報ブザー音	0.6	90.0	74.0	37.4	-	52.6	昼3台×13秒	20.9	-
	22	廃棄物収集作業音（圧縮）	0.6	90.0	73.1	37.3	-	52.7	昼3台×300秒	34.6	-
	23	廃棄物収集作業音（非圧縮）	0.6	85.0	73.1	37.3	-	47.7	昼3台×90秒	24.4	-
	24	搬出入車両アイドリング音	0.6	78.6	73.1	37.3	-	41.3	昼1台×1200秒	24.5	-
		変動騒音の等価騒音レベル								35.7	-
衝 撃 騒 音	25	台車走行音	0.0	71.0	73.7	37.3	-	33.7	昼2台×6秒×6回夜1台×6秒×6回	4.7	4.7
	26	荷下ろし音	0.6	73.2	73.6	37.3	-	35.9	昼2台×10回夜1台×10回	1.3	1.3
	27	搬出入車両荷台扉開音	1.5	74.9	73.5	37.3	-	37.6	昼2台×1回夜1台×1回	-7.0	-7.0
	28	搬出入車両荷台扉閉音	1.5	77.2	73.5	37.3	-	39.9	昼2台×1回夜1台×1回	-4.7	-4.7
	29	搬出入車両座席扉開閉音	1.5	77.8	73.0	37.3	-	40.5	昼1台×2回夜1台×2回	-4.1	-1.1
	30	搬出入車両座席扉開閉音	1.5	77.8	73.1	37.3	-	40.5	昼1台×2回	-4.1	-
	31	搬出入車両エンジン始動音	0.6	79.4	73.1	37.3	-	42.1	昼1台×1回夜1台×1回	-5.5	-2.5
	32	搬出入車両エンジン始動音	0.6	79.4	73.2	37.3	-	42.1	昼1台×1回	-5.5	-
		衝撃騒音の等価騒音レベル								7.9	7.9
	※	来客車両走行音	-	74.0	-	-	-	-	昼606台×2回夜87台×1回	32.2	23.8
	※	搬出入車両走行音	-	83.5	-	-	-	-	昼2台×1～2回夜1台×1～2回	16.4	17.3
	※	廃棄物収集車両走行音	-	83.5	-	-	-	-	昼3台×1～2回	19.1	-
		自動車走行騒音の等価騒音レベル								32.5	24.7
		等 価 騒 音 レ ベ ル								40.8	30.4
		基 準 値								55	45

※ 自動車走行音(来客車両、搬出入車両、廃棄物収集車両)の計算の詳細を表5-3. 1~表5-3. 3に示す。

表5-3.1 B地点における来客車両走行音の予測結果

線分番号		基準距離 における 騒音レベル (dB)	予測地点 までの 距離(m)	距離減衰量 (dB)	回折減衰量 (dB)	予測地点 における 騒音レベル (dB)	Δt(s)	予測地点に おける単発 騒音暴露レ ベル(dB)	騒音発生回数 (回)		等価騒音レベル (dB)	
									昼間	夜間	昼間	夜間
1	1	74.0	82.6	38.3	—	35.7	0.58	38.3	1212	87	21.5	13.1
	2	74.0	80.2	38.1	—	35.9	0.58					
	3	74.0	77.8	37.8	—	36.2	0.58					
2	1	74.0	75.6	37.6	—	36.4	1.39	42.8	1212	87	26.0	17.6
	2	74.0	74.0	37.4	—	36.6	1.39					
	3	74.0	73.2	37.3	—	36.7	1.39					
3	1	74.0	76.0	37.6	—	36.4	1.04	40.7	1212	87	23.9	15.5
	2	74.0	81.8	38.3	—	35.7	1.04					
	3	74.0	87.5	38.8	—	35.2	1.04					
4	1	74.0	90.4	39.1	—	34.9	1.39	41.0	1212	87	24.2	15.8
	2	74.0	91.1	39.2	—	34.8	1.39					
	3	74.0	92.4	39.3	—	34.7	1.39					
5	1	74.0	79.4	38.0	—	36.0	1.04	40.4	1212	87	23.6	15.2
	2	74.0	85.0	38.6	—	35.4	1.04					
	3	74.0	90.4	39.1	—	34.9	1.04					
6	1	74.0	96.7	39.7	—	34.3	1.31	39.7	1212	87	22.9	14.5
	2	74.0	103.8	40.3	—	33.7	1.31					
	3	74.0	110.9	40.9	—	33.1	1.31					
7	1	74.0	118.0	41.4	—	32.6	1.30	38.0	1212	87	21.2	12.8
	2	74.0	125.0	41.9	—	32.1	1.30					
	3	74.0	132.2	42.4	—	31.6	1.30					
8	1	74.0	136.0	42.7	—	31.3	0.50	33.1	1212	87	16.3	7.9
	2	74.0	136.5	42.7	—	31.3	0.50					
	3	74.0	137.1	42.7	—	31.3	0.50					
来客車両走行音の等価騒音レベル											32.2	23.8

表5-3.2 B地点における搬出入車両走行音の予測結果

線分番号		基準距離 における 騒音レベル (dB)	予測地点 までの 距離(m)	距離減衰量 (dB)	回折減衰量 (dB)	予測地点 における 騒音レベル (dB)	$\Delta t(s)$	予測地点に おける単発 騒音暴露レ ベル(dB)	騒音発生回数 (回)		等価騒音レベル (dB)	
									昼間	夜間	昼間	夜間
1	1	83.5	82.6	38.3	—	45.2	1.15	50.8	4	2	9.2	9.2
	2	83.5	80.2	38.1	—	45.4	1.15					
	3	83.5	77.8	37.8	—	45.7	1.15					
2	1	83.5	75.6	37.6	—	45.9	2.77	55.3	3	2	12.5	13.7
	2	83.5	74.0	37.4	—	46.1	2.77					
	3	83.5	73.2	37.3	—	46.2	2.77					
3	1	83.5	76.0	37.6	—	45.9	2.08	53.2	1	1	5.6	8.6
	2	83.5	81.8	38.3	—	45.2	2.08					
	3	83.5	87.5	38.8	—	44.7	2.08					
4	1	83.5	90.4	39.1	—	44.4	2.77	53.5	1	1	5.9	8.9
	2	83.5	91.1	39.2	—	44.3	2.77					
	3	83.5	92.4	39.3	—	44.2	2.77					
5	1	83.5	79.4	38.0	—	45.5	2.08	52.9	2	1	8.3	8.3
	2	83.5	85.0	38.6	—	44.9	2.08					
	3	83.5	90.4	39.1	—	44.4	2.08					
6	1	83.5	96.7	39.7	—	43.8	2.62	52.2	1	0	4.6	—
	2	83.5	103.8	40.3	—	43.2	2.62					
	3	83.5	110.9	40.9	—	42.6	2.62					
搬出入車両走行音の等価騒音レベル											16.4	17.3

表5-3.3 B地点における廃棄物収集車両走行音の予測結果

線分番号		基準距離 における 騒音レベル (dB)	予測地点 までの 距離(m)	距離減衰量 (dB)	回折減衰量 (dB)	予測地点 における 騒音レベル (dB)	Δt (s)	予測地点に おける単発 騒音暴露レ ベル(dB)	騒音発生回数 (回)		等価騒音レベル (dB)	
									昼間	夜間	昼間	夜間
1	1	83.5	82.6	38.3	—	45.2	1.15	50.8	6	0	11.0	—
	2	83.5	80.2	38.1	—	45.4	1.15					
	3	83.5	77.8	37.8	—	45.7	1.15					
2	1	83.5	75.6	37.6	—	45.9	2.77	55.3	6	0	15.5	—
	2	83.5	74.0	37.4	—	46.1	2.77					
	3	83.5	73.2	37.3	—	46.2	2.77					
3	1	83.5	76.0	37.6	—	45.9	2.08	53.2	3	0	10.4	—
	2	83.5	81.8	38.3	—	45.2	2.08					
	3	83.5	87.5	38.8	—	44.7	2.08					
4	1	83.5	90.4	39.1	—	44.4	2.77	53.5	3	0	10.7	—
	2	83.5	91.1	39.2	—	44.3	2.77					
	3	83.5	92.4	39.3	—	44.2	2.77					
5	1	83.5	79.4	38.0	—	45.5	2.08	52.9	3	0	10.1	—
	2	83.5	85.0	38.6	—	44.9	2.08					
	3	83.5	90.4	39.1	—	44.4	2.08					
廃棄物収集車両走行音の等価騒音レベル											19.1	—

※ 敷地内走行速度は来客車両20km/h、搬出入車両・廃棄物収集車両10km/hとする。

※ Δt (s)は、自動車線分を通過するまでにかかる時間を示す。

表5-4 C地点における等価騒音レベルの予測結果

騒音発生源				基準距離における騒音レベル(dB)	予測地点までの距離(m)	距離減衰量(dB)	回折減衰量(dB)	予測地点における騒音レベル(dB)	騒音継続時間及び騒音発生回数	等価騒音レベル(dB)	
番号	機器名称	高さ								昼間	夜間
定常騒音	1 室外機1	6.8	63.1	39.4	31.9	-	31.2	8:30~22:00	30.5	-	-
	2 室外機2	6.8	63.1	40.3	32.1	-	31.0	8:30~22:00	30.3	-	-
	3 室外機3	6.8	63.1	41.1	32.3	-	30.8	8:30~22:00	30.1	-	-
	4 室外機4	6.8	63.1	42.0	32.5	-	30.6	8:30~22:00	29.9	-	-
	5 室外機5	6.8	63.1	36.9	31.3	-	31.8	8:30~22:00	31.1	-	-
	6 室外機6	6.8	63.1	37.8	31.5	-	31.6	8:30~22:00	30.9	-	-
	7 室外機7	6.8	63.1	38.7	31.8	-	31.3	8:30~22:00	30.6	-	-
	8 室外機8	6.8	63.1	39.5	31.9	-	31.2	8:30~22:00	30.5	-	-
	9 室外機9	6.8	63.1	40.4	32.1	-	31.0	8:30~22:00	30.3	-	-
	10 冷凍冷蔵庫屋外機1	7.4	49.9	46.2	33.3	-	16.6	終日	16.6	16.6	16.6
	11 冷凍冷蔵庫屋外機2	7.4	49.9	47.6	33.6	-	16.3	終日	16.3	16.3	16.3
	12 冷凍冷蔵庫屋外機3	7.4	57.5	44.9	33.0	-	24.5	終日	24.5	24.5	24.5
	13 冷凍冷蔵庫屋外機4	7.4	57.5	46.7	33.4	-	24.1	終日	24.1	24.1	24.1
	14 排気口1	4.0	45.0	55.5	34.9	-	10.1	8:30~22:00	9.4	-	-
	15 排気口2	4.0	45.0	56.2	35.0	-	10.0	8:30~22:00	9.3	-	-
	16 排気口3	4.0	45.0	56.9	35.1	-	9.9	8:30~22:00	9.2	-	-
	17 排気口4	4.0	45.0	57.6	35.2	-	9.8	8:30~22:00	9.1	-	-
	18 キュービクル	7.0	51.1	60.9	35.7	-	15.4	終日	15.4	15.4	15.4
	定常騒音の等価騒音レベル									40.3	28.2
変動騒音	19 搬出入車両後進警報ブザー音	0.6	90.0	32.3	30.2	-	59.8	昼1台×13秒	23.3	-	-
	20 搬出入車両後進警報ブザー音	0.6	90.0	21.1	26.5	-	63.5	昼1台×30秒	30.7	-	-
	21 廃棄物収集車両後進警報ブザー音	0.6	90.0	32.3	30.2	-	59.8	昼3台×13秒	28.1	-	-
	22 廃棄物収集作業音(圧縮)	0.6	90.0	44.0	32.9	-	57.1	昼3台×300秒	39.0	-	-
	23 廃棄物収集作業音(非圧縮)	0.6	85.0	44.0	32.9	-	52.1	昼3台×90秒	28.8	-	-
	24 搬出入車両アイドリング音	0.6	78.6	44.0	32.9	-	45.7	昼1台×1200秒	28.9	-	-
	変動騒音の等価騒音レベル									40.6	-
衝撃騒音	25 台車走行音	0.0	71.0	52.0	34.3	-	36.7	昼2台×6秒×6回夜1台×6秒×6回	7.7	7.7	7.7
	26 荷下ろし音	0.6	73.2	52.0	34.3	-	38.9	昼2台×10回夜1台×10回	4.3	4.3	4.3
	27 搬出入車両荷台扉開音	1.5	74.9	52.0	34.3	-	40.6	昼2台×1回夜1台×1回	-4.0	-4.0	-4.0
	28 搬出入車両荷台扉閉音	1.5	77.2	52.0	34.3	-	42.9	昼2台×1回夜1台×1回	-1.7	-1.7	-1.7
	29 搬出入車両座席扉開閉音	1.5	77.8	44.0	32.9	-	44.9	昼1台×2回夜1台×2回	0.3	3.3	3.3
	30 搬出入車両座席扉開閉音	1.5	77.8	40.3	32.1	-	45.7	昼1台×2回	1.1	-	-
	31 搬出入車両エンジン始動音	0.6	79.4	44.0	32.9	-	46.5	昼1台×1回夜1台×1回	-1.1	1.9	1.9
	32 搬出入車両エンジン始動音	0.6	79.4	40.3	32.1	-	47.3	昼1台×1回	-0.3	-	-
	衝撃騒音の等価騒音レベル									11.4	11.3
※	来客車両走行音	-	74.0	-	-	-	-	昼606台×2回夜87台×1回	41.9	33.5	33.5
※	搬出入車両走行音	-	83.5	-	-	-	-	昼2台×1~2回夜1台×1~2回	26.9	27.3	27.3
※	廃棄物収集車両走行音	-	83.5	-	-	-	-	昼3台×1~2回	29.1	-	-
	自動車走行騒音の等価騒音レベル									42.3	34.4
	等価騒音レベル									45.9	35.4
	基準値									55	45

※ 自動車走行音(来客車両、搬出入車両、廃棄物収集車両)の計算の詳細を表5-4. 1~表5-4. 3に示す。

表5-4. 1 C地点における来客車両走行音の予測結果

線分番号		基準距離 における 騒音レベル (dB)	予測地点 までの 距離(m)	距離減衰量 (dB)	回折減衰量 (dB)	予測地点 における 騒音レベル (dB)	Δt(s)	予測地点に おける単発 騒音暴露レ ベル(dB)	騒音発生回数 (回)		等価騒音レベル (dB)	
									昼間	夜間	昼間	夜間
1	1	74.0	13.7	22.7	—	51.3	0.58	52.3	1212	87	35.5	27.1
	2	74.0	16.6	24.4	—	49.6	0.58					
	3	74.0	19.6	25.8	—	48.2	0.58					
2	1	74.0	25.0	28.0	—	46.0	1.39	50.4	1212	87	33.6	25.2
	2	74.0	32.6	30.3	—	43.7	1.39					
	3	74.0	40.2	32.1	—	41.9	1.39					
3	1	74.0	43.7	32.8	—	41.2	1.04	46.1	1212	87	29.3	20.9
	2	74.0	43.9	32.8	—	41.2	1.04					
	3	74.0	44.8	33.0	—	41.0	1.04					
4	1	74.0	41.9	32.4	—	41.6	1.39	49.8	1212	87	33.0	24.6
	2	74.0	34.5	30.8	—	43.2	1.39					
	3	74.0	27.6	28.8	—	45.2	1.39					
5	1	74.0	20.7	26.3	—	47.7	1.04	52.3	1212	87	35.5	27.1
	2	74.0	21.0	26.4	—	47.6	1.04					
	3	74.0	22.8	27.2	—	46.8	1.04					
6	1	74.0	26.2	28.4	—	45.6	1.31	50.2	1212	87	33.4	25.0
	2	74.0	31.3	29.9	—	44.1	1.31					
	3	74.0	37.1	31.4	—	42.6	1.31					
7	1	74.0	43.2	32.7	—	41.3	1.30	46.1	1212	87	29.3	20.9
	2	74.0	49.7	33.9	—	40.1	1.30					
	3	74.0	56.4	35.0	—	39.0	1.30					
8	1	74.0	59.3	35.5	—	38.5	0.50	40.4	1212	87	23.6	15.2
	2	74.0	58.5	35.3	—	38.7	0.50					
	3	74.0	57.7	35.2	—	38.8	0.50					
来客車両走行音の等価騒音レベル											41.9	33.5

表5-4. 2 C地点における搬出入車両走行音の予測結果

線分番号		基準距離 における 騒音レベル (dB)	予測地点 までの 距離(m)	距離減衰量 (dB)	回折減衰量 (dB)	予測地点 における 騒音レベル (dB)	Δt(s)	予測地点に おける単発 騒音暴露レ ベル(dB)	騒音発生回数 (回)		等価騒音レベル (dB)	
									昼間	夜間	昼間	夜間
1	1	83.5	13.7	22.7	—	60.8	1.15	64.8	4	2	23.2	23.2
	2	83.5	16.6	24.4	—	59.1	1.15					
	3	83.5	19.6	25.8	—	57.7	1.15					
2	1	83.5	25.0	28.0	—	55.5	2.77	62.9	3	2	20.1	21.3
	2	83.5	32.6	30.3	—	53.2	2.77					
	3	83.5	40.2	32.1	—	51.4	2.77					
3	1	83.5	43.7	32.8	—	50.7	2.08	58.6	1	1	11.0	14.0
	2	83.5	43.9	32.8	—	50.7	2.08					
	3	83.5	44.8	33.0	—	50.5	2.08					
4	1	83.5	41.9	32.4	—	51.1	2.77	62.3	1	1	14.7	17.7
	2	83.5	34.5	30.8	—	52.7	2.77					
	3	83.5	27.6	28.8	—	54.7	2.77					
5	1	83.5	20.7	26.3	—	57.2	2.08	64.8	2	1	20.2	20.2
	2	83.5	21.0	26.4	—	57.1	2.08					
	3	83.5	22.8	27.2	—	56.3	2.08					
6	1	83.5	26.2	28.4	—	55.1	2.62	62.7	1	0	15.1	—
	2	83.5	31.3	29.9	—	53.6	2.62					
	3	83.5	37.1	31.4	—	52.1	2.62					
搬出入車両走行音の等価騒音レベル											26.9	27.3

表5-4. 3 C地点における廃棄物収集車両走行音の予測結果

線分番号		基準距離 における 騒音レベル (dB)	予測地点 までの 距離(m)	距離減衰量 (dB)	回折減衰量 (dB)	予測地点 における 騒音レベル (dB)	Δ t(s)	予測地点に おける単発 騒音暴露レ ベル(dB)	騒音発生回数 (回)		等価騒音レベル (dB)	
									昼間	夜間	昼間	夜間
1	1	83.5	13.7	22.7	—	60.8	1.15	64.8	6	0	25.0	—
	2	83.5	16.6	24.4	—	59.1	1.15					
	3	83.5	19.6	25.8	—	57.7	1.15					
2	1	83.5	25.0	28.0	—	55.5	2.77	62.9	6	0	23.1	—
	2	83.5	32.6	30.3	—	53.2	2.77					
	3	83.5	40.2	32.1	—	51.4	2.77					
3	1	83.5	43.7	32.8	—	50.7	2.08	58.6	3	0	15.8	—
	2	83.5	43.9	32.8	—	50.7	2.08					
	3	83.5	44.8	33.0	—	50.5	2.08					
4	1	83.5	41.9	32.4	—	51.1	2.77	62.3	3	0	19.5	—
	2	83.5	34.5	30.8	—	52.7	2.77					
	3	83.5	27.6	28.8	—	54.7	2.77					
5	1	83.5	20.7	26.3	—	57.2	2.08	64.8	3	0	22.0	—
	2	83.5	21.0	26.4	—	57.1	2.08					
	3	83.5	22.8	27.2	—	56.3	2.08					
廃棄物収集車両走行音の等価騒音レベル											29.1	—

※ 敷地内走行速度は来客車両20km/h、搬出入車両・廃棄物収集車両10km/hとする。

※ $\Delta t(s)$ は、自動車線分を通過するまでにかかる時間を示す。

表5-5 D地点における等価騒音レベルの予測結果

騒音発生源				基準距離 における騒音 レベル(dB)	予測地 点までの 距離(m)	距離 減衰量 (dB)	回折 減衰量 (dB)	予測地 点にお ける騒 音レベ ル(dB)	騒音継続時間及び 騒音発生回数	等価騒音レベル(dB)	
	番号	機器名称	高さ							昼間	夜間
定 常 騒 音	1	室外機1	6.8	63.1	70.4	37.0	-	26.1	8:30~22:00	25.4	-
	2	室外機2	6.8	63.1	71.7	37.1	-	26.0	8:30~22:00	25.3	-
	3	室外機3	6.8	63.1	72.8	37.2	-	25.9	8:30~22:00	25.2	-
	4	室外機4	6.8	63.1	74.1	37.4	-	25.7	8:30~22:00	25.0	-
	5	室外機5	6.8	63.1	69.5	36.8	-	26.3	8:30~22:00	25.6	-
	6	室外機6	6.8	63.1	70.8	37.0	-	26.1	8:30~22:00	25.4	-
	7	室外機7	6.8	63.1	72.1	37.2	-	25.9	8:30~22:00	25.2	-
	8	室外機8	6.8	63.1	73.3	37.3	-	25.8	8:30~22:00	25.1	-
	9	室外機9	6.8	63.1	74.4	37.4	-	25.7	8:30~22:00	25.0	-
	10	冷凍冷蔵庫屋外機1	7.4	49.9	80.0	38.1	-	11.8	終日	11.8	11.8
	11	冷凍冷蔵庫屋外機2	7.4	49.9	81.8	38.3	-	11.6	終日	11.6	11.6
	12	冷凍冷蔵庫屋外機3	7.4	57.5	80.0	38.1	-	19.4	終日	19.4	19.4
	13	冷凍冷蔵庫屋外機4	7.4	57.5	82.3	38.3	-	19.2	終日	19.2	19.2
	14	排気口1	4.0	45.0	68.1	36.7	-	8.3	8:30~22:00	7.6	-
	15	排気口2	4.0	45.0	69.7	36.9	-	8.1	8:30~22:00	7.4	-
	16	排気口3	4.0	45.0	71.2	37.0	-	8.0	8:30~22:00	7.3	-
	17	排気口4	4.0	45.0	72.7	37.2	-	7.8	8:30~22:00	7.1	-
	18	キュービクル	7.0	51.1	89.4	39.0	-	12.1	終日	12.1	12.1
		定常騒音の等価騒音レベル								35.1	23.3
変 動 騒 音	19	搬出入車両後進警報ブザー音	0.6	90.0	49.0	33.8	-	56.2	昼1台×13秒	19.7	-
	20	搬出入車両後進警報ブザー音	0.6	90.0	51.7	34.3	-	55.7	昼1台×30秒	22.9	-
	21	廃棄物収集車両後進警報ブザー音	0.6	90.0	49.0	33.8	-	56.2	昼3台×13秒	24.5	-
	22	廃棄物収集作業音(圧縮)	0.6	90.0	48.9	33.8	-	56.2	昼3台×300秒	38.1	-
	23	廃棄物収集作業音(非圧縮)	0.6	85.0	48.9	33.8	-	51.2	昼3台×90秒	27.9	-
	24	搬出入車両アイドリング音	0.6	78.6	48.9	33.8	-	44.8	昼1台×1200秒	28.0	-
		変動騒音の等価騒音レベル								39.2	-
衝 撃 騒 音	25	台車走行音	0.0	71.0	50.5	34.1	-	36.9	昼2台×6秒×6回夜1台×6秒×6回	7.9	7.9
	26	荷下ろし音	0.6	73.2	50.4	34.0	-	39.2	昼2台×10回夜1台×10回	4.6	4.6
	27	搬出入車両荷台扉開音	1.5	74.9	50.4	34.0	-	40.9	昼2台×1回夜1台×1回	-3.7	-3.7
	28	搬出入車両荷台扉閉音	1.5	77.2	50.4	34.0	-	43.2	昼2台×1回夜1台×1回	-1.4	-1.4
	29	搬出入車両座席扉開閉音	1.5	77.8	48.9	33.8	-	44.0	昼1台×2回夜1台×2回	-0.6	2.4
	30	搬出入車両座席扉開閉音	1.5	77.8	48.6	33.7	-	44.1	昼1台×2回	-0.5	-
	31	搬出入車両エンジン始動音	0.6	79.4	48.9	33.8	-	45.6	昼1台×1回夜1台×1回	-2.0	1.0
	32	搬出入車両エンジン始動音	0.6	79.4	48.6	33.7	-	45.7	昼1台×1回	-1.9	-
		衝撃騒音の等価騒音レベル								11.2	11.2
	※	来客車両走行音	-	74.0	-	-	-	-	昼606台×2回夜87台×1回	41.9	33.5
	※	搬出入車両走行音	-	83.5	-	-	-	-	昼2台×1~2回夜1台×1~2回	22.5	22.8
	※	廃棄物収集車両走行音	-	83.5	-	-	-	-	昼3台×1~2回	24.6	-
		自動車走行騒音の等価騒音レベル								42.0	33.9
		等価騒音レベル								44.4	34.2
		基準値								55	45

※ 自動車走行音(来客車両、搬出入車両、廃棄物収集車両)の計算の詳細を表5-5. 1~表5-5. 3に示す。

表5-5. 1 D地点における来客車両走行音の予測結果

線分番号		基準距離 における 騒音レベル (dB)	予測地点 までの 距離 (m)	距離減衰量 (dB)	回折減衰量 (dB)	予測地点 における 騒音レベル (dB)	Δ t (s)	予測地点に おける単発 騒音暴露レ ベル (dB)	騒音発生回数 (回)		等価騒音レベル (dB)	
									昼間	夜間	昼間	夜間
1	1	74.0	51.1	34.2	—	39.8	0.58	42.2	1212	87	25.4	17.0
	2	74.0	51.2	34.2	—	39.8	0.58					
	3	74.0	51.5	34.2	—	39.8	0.58					
2	1	74.0	50.5	34.1	—	39.9	1.39	46.3	1212	87	29.5	21.1
	2	74.0	49.0	33.8	—	40.2	1.39					
	3	74.0	48.6	33.7	—	40.3	1.39					
3	1	74.0	46.0	33.3	—	40.7	1.04	47.0	1212	87	30.2	21.8
	2	74.0	40.3	32.1	—	41.9	1.04					
	3	74.0	34.6	30.8	—	43.2	1.04					
4	1	74.0	31.4	29.9	—	44.1	1.39	50.0	1212	87	33.2	24.8
	2	74.0	31.9	30.1	—	43.9	1.39					
	3	74.0	34.2	30.7	—	43.3	1.39					
5	1	74.0	49.0	33.8	—	40.2	1.04	46.3	1212	87	29.5	21.1
	2	74.0	43.7	32.8	—	41.2	1.04					
	3	74.0	38.5	31.7	—	42.3	1.04					
6	1	74.0	32.9	30.3	—	43.7	1.31	51.6	1212	87	34.8	26.4
	2	74.0	27.0	28.6	—	45.4	1.31					
	3	74.0	22.0	26.8	—	47.2	1.31					
7	1	74.0	18.7	25.4	—	48.6	1.30	54.5	1212	87	37.7	29.3
	2	74.0	17.8	25.0	—	49.0	1.30					
	3	74.0	19.7	25.9	—	48.1	1.30					
8	1	74.0	22.7	27.1	—	46.9	0.50	47.8	1212	87	31.0	22.6
	2	74.0	25.1	28.0	—	46.0	0.50					
	3	74.0	27.6	28.8	—	45.2	0.50					
来客車両走行音の等価騒音レベル											41.9	33.5

表5-5. 2 D地点における搬出入車両走行音の予測結果

線分番号		基準距離 における 騒音レベル (dB)	予測地点 までの 距離 (m)	距離減衰量 (dB)	回折減衰量 (dB)	予測地点 における 騒音レベル (dB)	Δ t (s)	予測地点に おける単発 騒音暴露レ ベル (dB)	騒音発生回数 (回)		等価騒音レベル (dB)	
									昼間	夜間	昼間	夜間
1	1	83.5	51.1	34.2	—	49.3	1.15	54.7	4	2	13.1	13.1
	2	83.5	51.2	34.2	—	49.3	1.15					
	3	83.5	51.5	34.2	—	49.3	1.15					
2	1	83.5	50.5	34.1	—	49.4	2.77	58.8	3	2	16.0	17.2
	2	83.5	49.0	33.8	—	49.7	2.77					
	3	83.5	48.6	33.7	—	49.8	2.77					
3	1	83.5	46.0	33.3	—	50.2	2.08	59.5	1	1	11.9	14.9
	2	83.5	40.3	32.1	—	51.4	2.08					
	3	83.5	34.6	30.8	—	52.7	2.08					
4	1	83.5	31.4	29.9	—	53.6	2.77	62.5	1	1	14.9	17.9
	2	83.5	31.9	30.1	—	53.4	2.77					
	3	83.5	34.2	30.7	—	52.8	2.77					
5	1	83.5	49.0	33.8	—	49.7	2.08	58.8	2	1	14.2	14.2
	2	83.5	43.7	32.8	—	50.7	2.08					
	3	83.5	38.5	31.7	—	51.8	2.08					
6	1	83.5	32.9	30.3	—	53.2	2.62	64.1	1	0	16.5	—
	2	83.5	27.0	28.6	—	54.9	2.62					
	3	83.5	22.0	26.8	—	56.7	2.62					
搬出入車両走行音の等価騒音レベル											22.5	22.8

表5-5.3 D地点における廃棄物収集車両走行音の予測結果

線分番号		基準距離 における 騒音レベル (dB)	予測地点 までの 距離(m)	距離減衰量 (dB)	回折減衰量 (dB)	予測地点 における 騒音レベル (dB)	Δt (s)	予測地点に おける単発 騒音暴露レ ベル(dB)	騒音発生回数 (回)		等価騒音レベル (dB)	
									昼間	夜間	昼間	夜間
1	1	83.5	51.1	34.2	—	49.3	1.15	54.7	6	0	14.9	—
	2	83.5	51.2	34.2	—	49.3	1.15					
	3	83.5	51.5	34.2	—	49.3	1.15					
2	1	83.5	50.5	34.1	—	49.4	2.77	58.8	6	0	19.0	—
	2	83.5	49.0	33.8	—	49.7	2.77					
	3	83.5	48.6	33.7	—	49.8	2.77					
3	1	83.5	46.0	33.3	—	50.2	2.08	59.5	3	0	16.7	—
	2	83.5	40.3	32.1	—	51.4	2.08					
	3	83.5	34.6	30.8	—	52.7	2.08					
4	1	83.5	31.4	29.9	—	53.6	2.77	62.5	3	0	19.7	—
	2	83.5	31.9	30.1	—	53.4	2.77					
	3	83.5	34.2	30.7	—	52.8	2.77					
5	1	83.5	49.0	33.8	—	49.7	2.08	58.8	3	0	16.0	—
	2	83.5	43.7	32.8	—	50.7	2.08					
	3	83.5	38.5	31.7	—	51.8	2.08					
廃棄物収集車両走行音の等価騒音レベル											24.6	—

※ 敷地内走行速度は来客車両20km/h、搬出入車両・廃棄物収集車両10km/hとする。

※ Δt (s)は、自動車線分を通過するまでにかかる時間を示す。

2. 発生する騒音ごとの騒音レベル最大値予測結果

(1) 大規模小売店舗の敷地境界上

計画地の都市計画法用途地域は第2種住居地域であり、騒音の評価基準である騒音規制法における区域区分は第2種区域に指定され、規制基準値は45dBと定められている。

夜間に稼働する設備機器からの騒音及び店舗の運営に伴い発生するそれぞれの騒音について、騒音レベル最大値を予測した結果、a、c及びd地点において自動車走行音及び荷さばき作業に伴い発生する騒音の影響により基準値を上回ることが予測された。

予測結果の内訳を表5-7～表5-10（p-28、p-29）に示す。

表5-6 発生する騒音ごとの騒音レベル最大値予測結果

時間区分		予測地点	高さ	用途地域	区域の区分	予測値 (dB)	基準値 (dB)
夜間	22:00 ～ 翌6:00	a	1.5m	第2種住居地域	第2種	64.6	45
		b	7.2m	第2種住居地域	第2種	36.2	
		c	1.1m	第2種住居地域	第2種	78.9	
		d	1.2m	第2種住居地域	第2種	55.7	

表5-7 a地点における騒音レベル最大値の予測結果

騒音発生源				基準距離 における 騒音レベル (dB)	予測地点 までの 距離(m)	距離減衰量 (dB)	回折減衰量 (dB)	予測地点 における 騒音レベル (dB)
	番号	機器名称	高さ					
定常騒音	10	冷凍冷蔵庫屋外機1	7.4	49.9	39.3	31.9	-	18.0
	11	冷凍冷蔵庫屋外機2	7.4	49.9	40.8	32.2	-	17.7
	12	冷凍冷蔵庫屋外機3	7.4	57.5	40.2	32.1	-	25.4
	13	冷凍冷蔵庫屋外機4	7.4	57.5	42.0	32.5	-	25.0
	18	キュービクル	7.0	51.1	43.2	32.7	-	18.4
変動	※	来客車両走行音（線分番号3-1）	0.6	74.0	9.0	19.1	16.6	38.3
	※	搬出入車両走行音（線分番号3-1）	0.6	83.5	9.0	19.1	16.6	47.8
衝撃騒音	25	台車走行音	0.0	77.0	1.7	4.6	23.4	49.0
	26	荷下ろし音	0.6	77.4	1.1	0.8	19.2	57.4
	27	搬出入車両荷台扉開音	1.5	77.8	0.7	-3.1	16.9	64.0
	28	搬出入車両荷台扉閉音	1.5	79.9	0.7	-3.1	18.4	64.6
	29	搬出入車両座席扉開閉音	1.5	80.4	8.6	18.7	15.1	46.6
	31	搬出入車両エンジン始動音	0.6	80.7	8.7	18.8	18.0	43.9
		騒音レベル最大値						64.6
		基準値						45

変動：変動騒音を示す。

※ 夜間に発生する騒音レベル最大値を評価する上で、荷さばき作業に伴い発生する騒音は同時に発生することがないため、予測地点において、最も騒音レベルが高い値を用いて評価を行う。

表5-8 b地点における騒音レベル最大値の予測結果

騒音発生源				基準距離 における 騒音レベル (dB)	予測地点 までの 距離(m)	距離減衰量 (dB)	回折減衰量 (dB)	予測地点 における 騒音レベル (dB)
	番号	機器名称	高さ					
定常騒音	10	冷凍冷蔵庫屋外機1	7.4	49.9	25.9	28.3	-	21.6
	11	冷凍冷蔵庫屋外機2	7.4	49.9	24.3	27.7	-	22.2
	12	冷凍冷蔵庫屋外機3	7.4	57.5	27.0	28.6	-	28.9
	13	冷凍冷蔵庫屋外機4	7.4	57.5	25.1	28.0	-	29.5
	18	キュービクル	7.0	51.1	12.9	22.2	-	28.9
変動	※	来客車両走行音（線分番号7-3）	0.4	74.0	112.8	41.0	10.6	22.4
	※	搬出入車両走行音（線分番号4-2）	0.5	83.5	71.6	37.1	15.4	31.0
衝撃騒音	25	台車走行音	0.0	77.0	54.9	34.8	25.0	17.2
	26	荷下ろし音	0.6	77.4	54.8	34.8	21.9	20.7
	27	搬出入車両荷台扉開音	1.5	77.8	54.7	34.8	20.2	22.8
	28	搬出入車両荷台扉閉音	1.5	79.9	54.7	34.8	21.8	23.3
	29	搬出入車両座席扉開閉音	1.5	80.4	53.7	34.6	21.7	24.1
	31	搬出入車両エンジン始動音	0.6	80.7	53.9	34.6	25.0	21.1
		騒音レベル最大値						36.2
		基準値						45

変動：変動騒音を示す。

※ 夜間に発生する騒音レベル最大値を評価する上で、荷さばき作業に伴い発生する騒音は同時に発生することがないため、予測地点において、最も騒音レベルが高い値を用いて評価を行う。

表5-9 c地点における騒音レベル最大値の予測結果

騒音発生源				基準距離 における 騒音レベル (dB)	予測地点 までの 距離(m)	距離減衰量 (dB)	回折減衰量 (dB)	予測地点 における 騒音レベル (dB)
	番号	機器名称	高さ					
定常騒音	10	冷凍冷蔵庫屋外機1	7.4	49.9	39.7	32.0	-	17.9
	11	冷凍冷蔵庫屋外機2	7.4	49.9	41.3	32.3	-	17.6
	12	冷凍冷蔵庫屋外機3	7.4	57.5	38.7	31.8	-	25.7
	13	冷凍冷蔵庫屋外機4	7.4	57.5	40.8	32.2	-	25.3
	18	キュービクル	7.0	51.1	53.6	34.6	-	16.5
変動	※	来客車両走行音(線分番号1-1)	0.2	74.0	1.8	5.1	-	68.9
	※	搬出入車両走行音(線分番号1-1)	0.2	83.5	1.8	5.1	-	78.4
衝撃騒音	25	台車走行音	0.0	77.0	39.8	32.0	-	45.0
	26	荷下ろし音	0.6	77.4	39.8	32.0	-	45.4
	27	搬出入車両荷台扉開音	1.5	77.8	39.8	32.0	-	45.8
	28	搬出入車両荷台扉閉音	1.5	79.9	39.8	32.0	-	47.9
	29	搬出入車両座席扉開閉音	1.5	80.4	31.8	30.0	-	50.4
	31	搬出入車両エンジン始動音	0.6	80.7	31.8	30.0	-	50.7
		騒音レベル最大値						78.9
		基準値						45

変動：変動騒音を示す。

※ 夜間に発生する騒音レベル最大値を評価する上で、荷さばき作業に伴い発生する騒音は同時に発生することがないため、予測地点において、最も騒音レベルが高い値を用いて評価を行う。

表5-10 d地点における騒音レベル最大値の予測結果

騒音発生源				基準距離 における 騒音レベル (dB)	予測地点 までの 距離(m)	距離減衰量 (dB)	回折減衰量 (dB)	予測地点 における 騒音レベル (dB)
	番号	機器名称	高さ					
定常騒音	10	冷凍冷蔵庫屋外機1	7.4	49.9	79.7	38.0	-	11.9
	11	冷凍冷蔵庫屋外機2	7.4	49.9	81.5	38.2	-	11.7
	12	冷凍冷蔵庫屋外機3	7.4	57.5	79.5	38.0	-	19.5
	13	冷凍冷蔵庫屋外機4	7.4	57.5	81.8	38.3	-	19.2
	18	キュービクル	7.0	51.1	89.6	39.0	-	12.1
変動	※	来客車両走行音(線分番号7-2)	0.4	74.0	13.5	22.6	-	51.4
	※	搬出入車両走行音(線分番号4-2)	0.5	83.5	31.4	29.9	-	53.6
衝撃騒音	25	台車走行音	0.0	77.0	51.8	34.3	-	42.7
	26	荷下ろし音	0.6	77.4	51.8	34.3	-	43.1
	27	搬出入車両荷台扉開音	1.5	77.8	51.8	34.3	-	43.5
	28	搬出入車両荷台扉閉音	1.5	79.9	51.8	34.3	-	45.6
	29	搬出入車両座席扉開閉音	1.5	80.4	49.6	33.9	-	46.5
	31	搬出入車両エンジン始動音	0.6	80.7	49.6	33.9	-	46.8
		騒音レベル最大値						55.7
		基準値						45

変動：変動騒音を示す。

※ 夜間に発生する騒音レベル最大値を評価する上で、荷さばき作業に伴い発生する騒音は同時に発生することがないため、予測地点において、最も騒音レベルが高い値を用いて評価を行う。

(2) 大規模小売店舗から近接した建物側

店舗敷地境界上で基準値を超過する騒音発生源について、近接して立地する建物側（A、C及びD地点）にて再予測を行った結果、全ての地点基準値を上回ることが予測された。

夜間に占める時間帯（480分）に対して、a地点では約60秒間（0.2%）、c地点では約59秒間（0.2%）及びd地点では約48秒間（0.2%）、が基準値を超過することになるが、騒音規制法における騒音評価量90%レンジ上端値で見ると規制基準は満足する結果となるため、周辺地域に与える影響は比較的小さいものと推察される。

駐車場内には徐行運転（10km/h以下）やアイドリング禁止を励行する旨の看板を設置して、注意を喚起するとともに、開店後、苦情等が発生した際には、発生源対策を含め誠意をもって対応いたします。

A地点における騒音レベル最大値の予測結果

騒音発生源				基準距離 における 騒音レベル (dB)	予測地点 までの 距離(m)	距離減衰量 (dB)	回折減衰量 (dB)	予測地点 における 騒音レベル (dB)	基準値
変	番号	機器名称	高さ						
※		搬出入車両走行音（線分番号3-1）	0.6	83.5	14.4	23.2	10.2	50.1	45
衝撃騒音	25	台車走行音	0.0	77.0	71.0	8.3	25.0	43.7	
	26	荷下ろし音	0.6	77.4	73.2	8.2	19.4	49.8	
	27	搬出入車両荷台扉開音	1.5	77.8	74.9	8.1	13.3	56.4	
	28	搬出入車両荷台扉閉音	1.5	79.9	77.2	8.1	14.5	57.3	
	29	搬出入車両座席扉開閉音	1.5	80.4	77.8	15.2	9.0	56.2	

変：変動騒音を示す。

衝撃：衝撃騒音を示す。

荷さばき作業音が基準値を上回る時間の算出は、発生台数、発生回数及び発生時間より、又、自動車走行音が基準値を上回る時間の算出は、線分の Δt と発生回数より求める。

荷さばき作業音（音源番号25～29）

超過時間＝発生台数×騒音発生回数×発生時間

$$= (1 \times 6 \times 6) + (1 \times 10 \times 1) + (1 \times 1 \times 1) + (1 \times 1 \times 1) + (1 \times 2 \times 1) \\ = 50 \text{ 秒}$$

搬出入車両走行音（線分番号2-3、3-1、3-2）

超過時間＝ Δt ×騒音発生回数

$$= (2.77 \times 1) \times 2 + (2.08 \times 2) \times 1 \\ = 9.7 \text{ 秒}$$

超過時間＝荷さばき作業音＋搬出入車両走行音

$$= 50 \text{ 秒} + 9.7 \text{ 秒} \\ = 59.7 \text{ 秒（発生時間率 0.2%）}$$

C地点における騒音レベル最大値の予測結果

騒音発生源				基準距離 における 騒音レベル (dB)	予測地点 までの 距離(m)	距離減衰量 (dB)	回折減衰量 (dB)	予測地点 における 騒音レベル (dB)	基準値
	番号	機器名称	高さ						
変動	※	来客車両走行音（線分番号1-1）	0.2	66.8	13.7	22.7	-	44.1	45
	※	搬出入車両走行音（線分番号1-1）	0.2	83.5	13.7	22.7	-	60.8	
衝撃騒音	26	荷下ろし音	0.6	77.4	52.0	34.3	-	43.1	
	27	搬出入車両荷台扉開音	1.5	77.8	52.0	34.3	-	43.5	
	28	搬出入車両荷台扉閉音	1.5	79.9	52.0	34.3	-	45.6	
	29	搬出入車両座席扉開閉音	1.5	80.4	44.0	32.9	-	47.5	
	31	搬出入車両エンジン始動音	0.6	80.7	44.0	32.9	-	47.8	

変動：変動騒音を示す。

荷さばき作業音が基準値を上回る時間の算出は、発生台数、発生回数及び発生時間より、又、自動車走行音が基準値を上回る時間の算出は、線分の Δt と発生回数より求める。

荷さばき作業音（音源番号 26～29、31）

超過時間＝発生台数×騒音発生回数×発生時間

$$= (1 \times 10 \times 1) + (1 \times 1 \times 1) + (1 \times 1 \times 1) + (1 \times 2 \times 1) + (1 \times 1 \times 1) \\ = 15 \text{ 秒}$$

搬出入車両走行音（線分番号 1-1、1-2、1-3、2-1、2-2、2-3、3-1、3-2、3-3、4-1、4-2、4-3、
5-1、5-2、5-3）

超過時間＝ Δt ×騒音発生回数

$$= (1.15 \times 3 + 2.77 \times 3) \times 2 + (2.08 \times 3 + 2.77 \times 3 + 2.08 \times 3) \times 1 \\ = 44.31 \text{ 秒}$$

超過時間＝荷さばき作業音＋搬出入車両走行音

$$= 15 \text{ 秒} + 44.31 \text{ 秒} \\ = 59.31 \text{ 秒（発生時間率 0.2\%）}$$

D地点における騒音レベル最大値の予測結果

騒音発生源				基準距離 における 騒音レベル (dB)	予測地点 までの 距離(m)	距離減衰量 (dB)	回折減衰量 (dB)	予測地点 における 騒音レベル (dB)	基準値
	番号	機器名称	高さ						
変動	※	来客車両走行音（線分番号7-2）	0.4	66.8	17.8	25.0	-	41.8	45
	※	搬出入車両走行音（線分番号4-2）	0.5	83.5	31.9	30.1	-	53.4	
衝撃	28	搬出入車両荷台扉閉音	1.5	79.9	50.4	34.0	-	45.9	
	29	搬出入車両座席扉閉音	1.5	80.4	48.9	33.8	-	46.6	
	31	搬出入車両エンジン始動音	0.6	80.7	48.9	33.8	-	46.9	

変動：変動騒音を示す。

衝撃：衝撃騒音を示す。

荷さばき作業音が基準値を上回る時間の算出は、発生台数、発生回数及び発生時間より、又、自動車走行音が基準値を上回る時間の算出は、線分の Δt と発生回数より求める。

荷さばき作業音（音源番号 28、29、31）

$$\begin{aligned}
 \text{超過時間} &= \text{発生台数} \times \text{騒音発生回数} \times \text{発生時間} \\
 &= (1 \times 1 \times 1) + (1 \times 2 \times 1) + (1 \times 1 \times 1) \\
 &= 4 \text{ 秒}
 \end{aligned}$$

搬出入車両走行音（線分番号 1-1、1-2、1-3、2-1、2-2、2-3、3-1、3-2、3-3、4-1、4-2、4-3、5-1、5-2、5-3）

$$\begin{aligned}
 \text{超過時間} &= \Delta t \times \text{騒音発生回数} \\
 &= (1.15 \times 3 + 2.77 \times 3) \times 2 + (2.08 \times 3 + 2.77 \times 3 + 2.08 \times 3) \times 1 \\
 &= 44.31 \text{ 秒}
 \end{aligned}$$

$$\begin{aligned}
 \text{超過時間} &= \text{荷さばき作業音} + \text{搬出入車両走行音} \\
 &= 4 \text{ 秒} + 44.31 \text{ 秒} \\
 &= 48.31 \text{ 秒（発生時間率 0.2\%）}
 \end{aligned}$$

