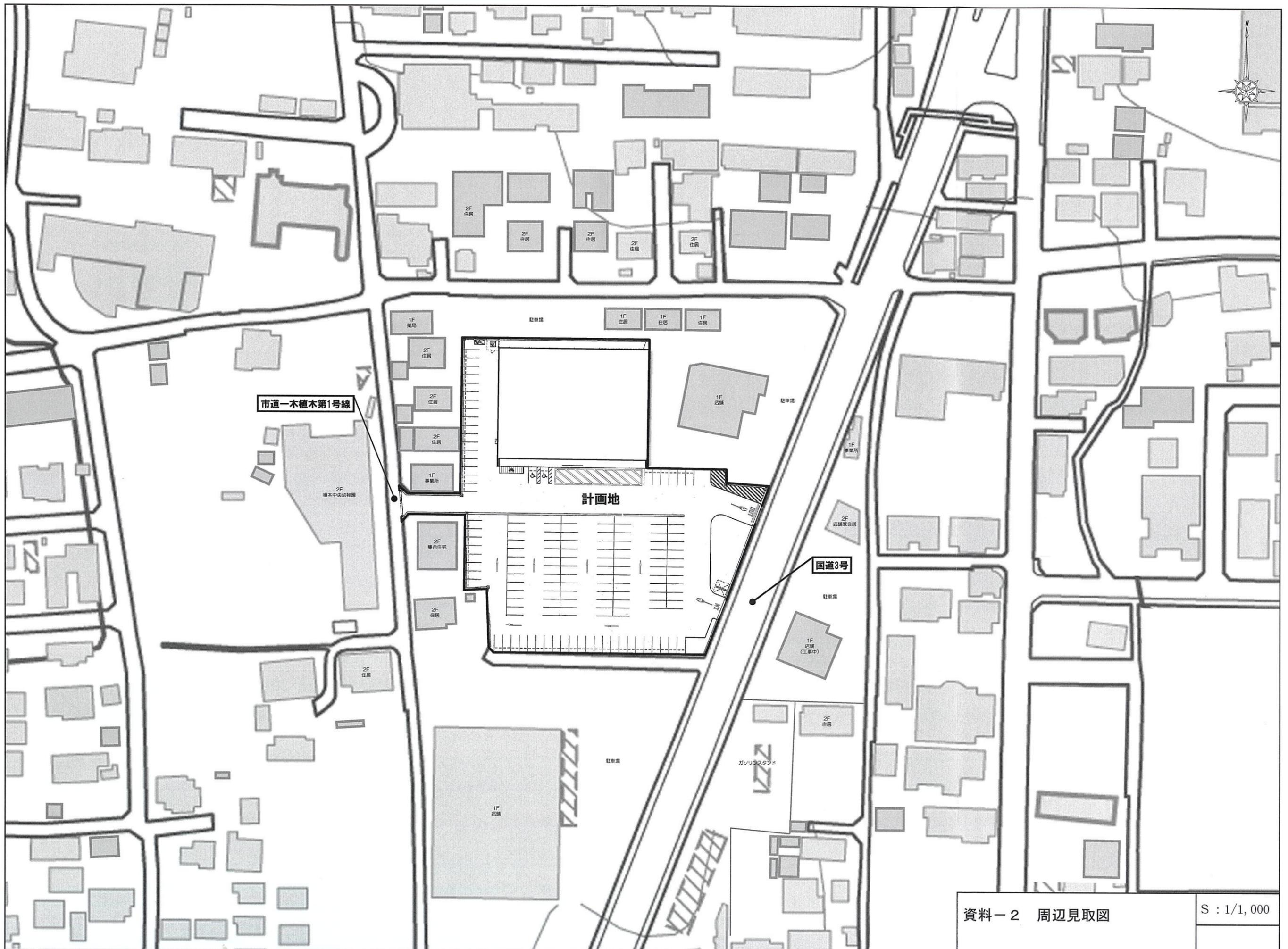
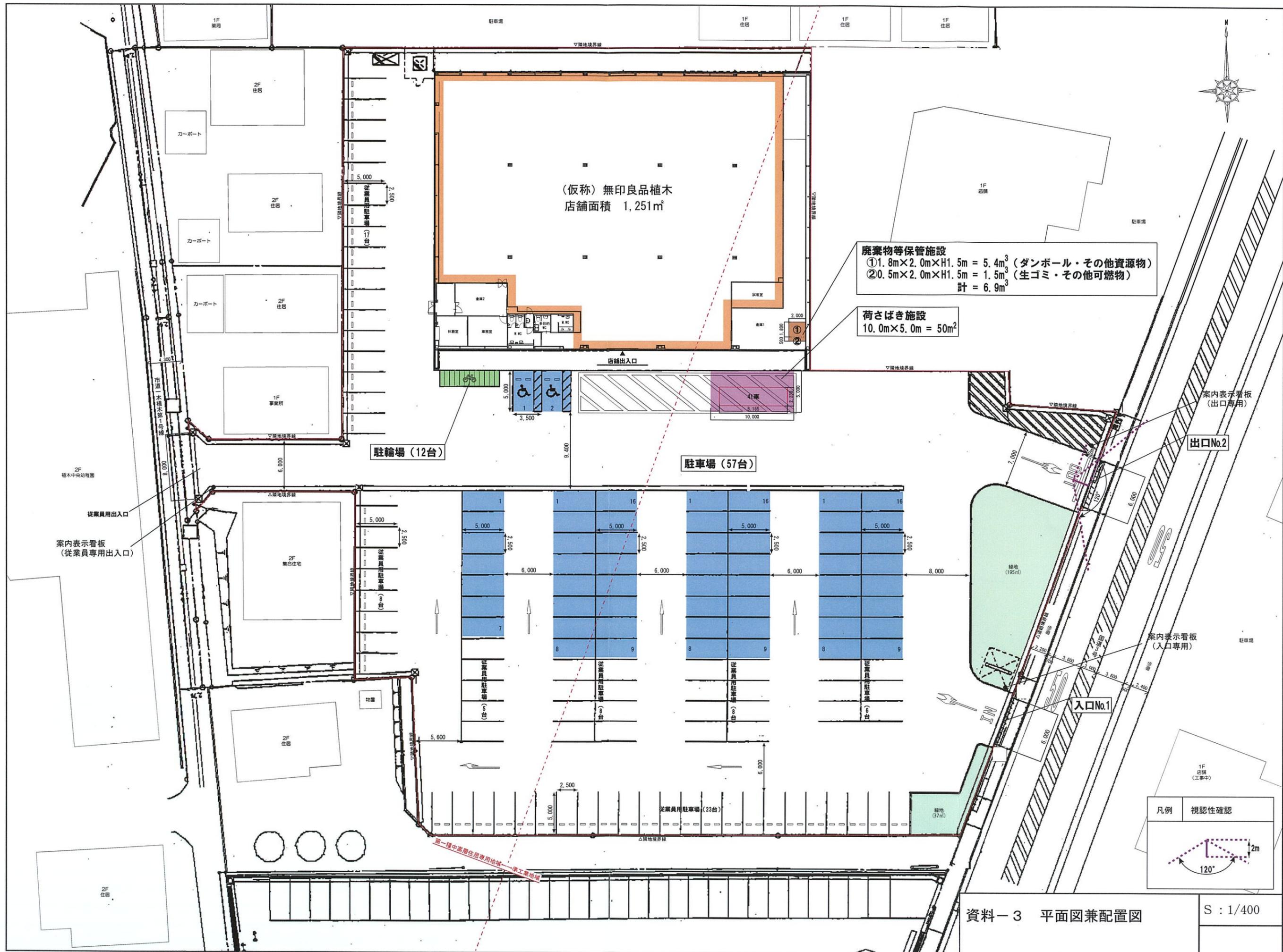


資料-1 建物位置図 (広域図)

S : 1/25,000





(仮称) 無印良品植木  
店舗面積 1,251㎡

廃棄物等保管施設  
 ① 1.8m×2.0m×H1.5m = 5.4m<sup>3</sup> (ダンボール・その他資源物)  
 ② 0.5m×2.0m×H1.5m = 1.5m<sup>3</sup> (生ゴミ・その他可燃物)  
 計 = 6.9m<sup>3</sup>

荷さばき施設  
 10.0m×5.0m = 50m<sup>2</sup>

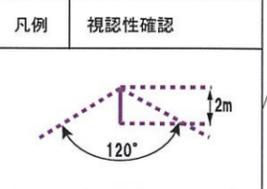
駐輪場 (12台)

駐車場 (57台)

案内表示看板  
(出口専用)  
出口No.2

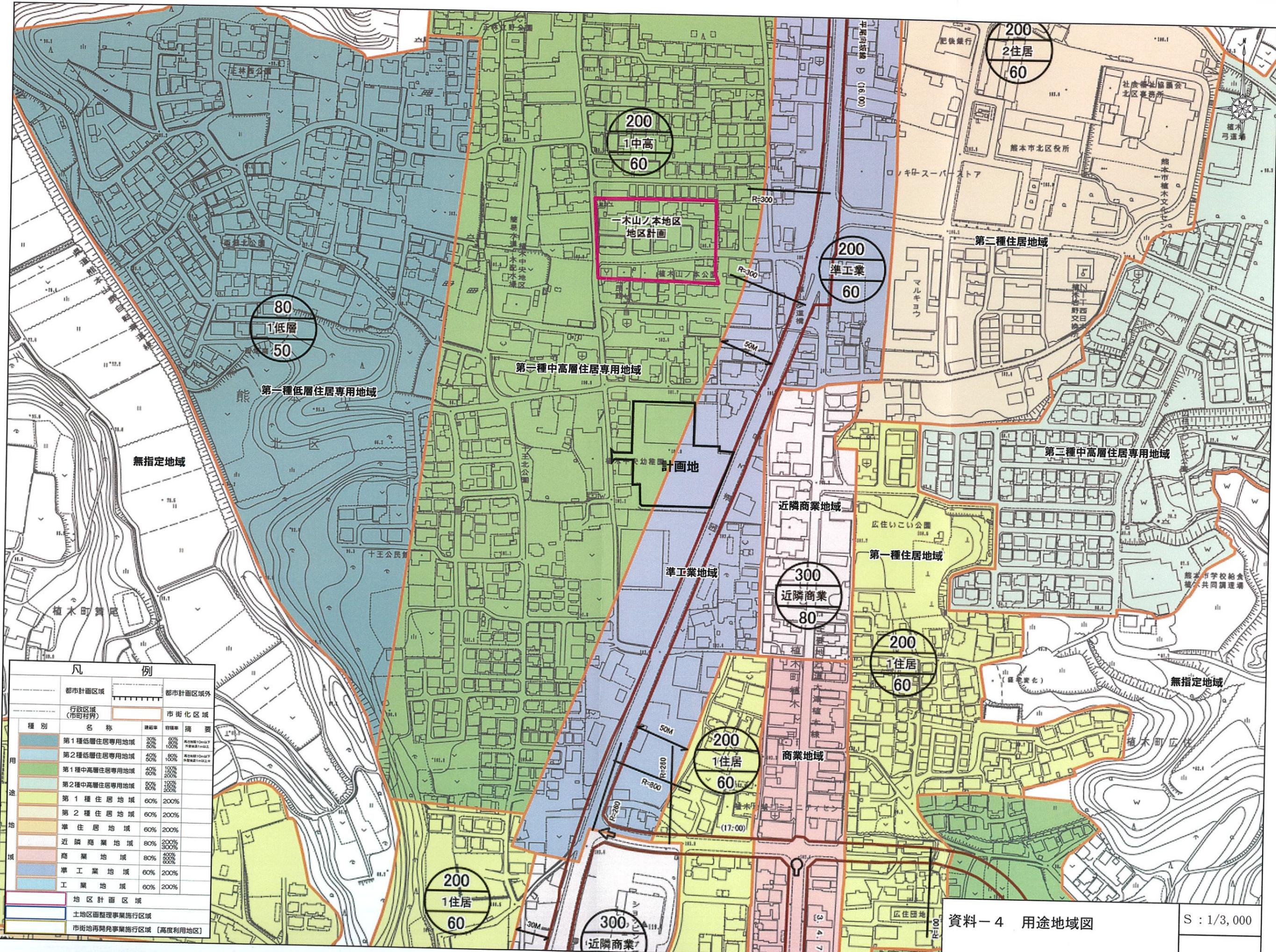
案内表示看板  
(従業員専用出入口)

案内表示看板  
(入口専用)  
入口No.1



資料-3 平面図兼配置図

S : 1/400

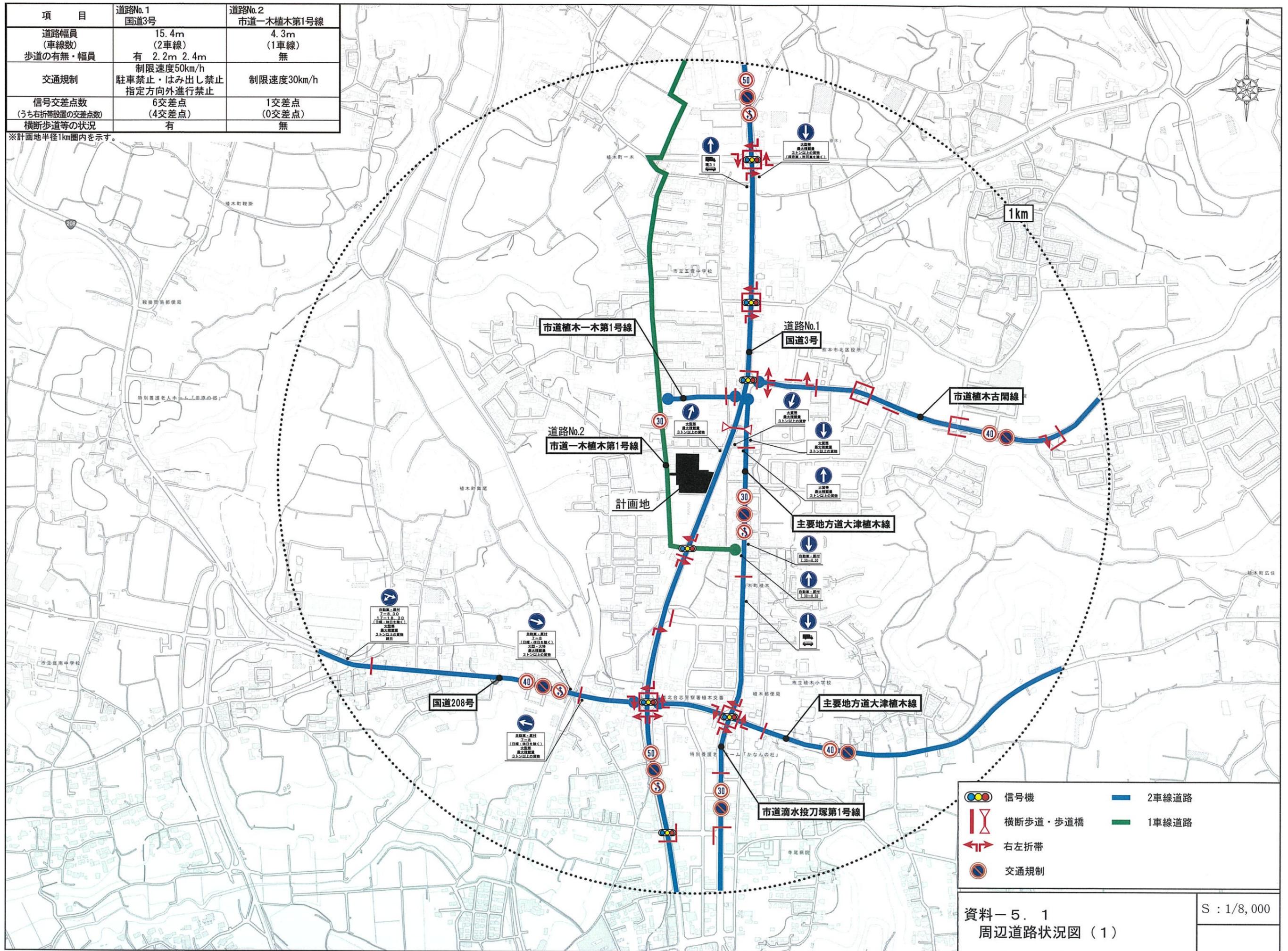


凡 例		都市計画区域	都市計画区域外
		行政区 (市町村界)	市街化区域
種別	名称	建築率	容積率
用途地	第1種低層住居専用地域	30%	60%
	第2種低層住居専用地域	40%	50%
	第1種中高層住居専用地域	40%	100%
	第2種中高層住居専用地域	50%	100%
	第1種住居地域	60%	200%
	第2種住居地域	60%	200%
	準住居地域	60%	200%
	近隣商業地域	80%	200%
	商業地域	80%	300%
	準工業地域	60%	200%
工業地域	60%	200%	
地区計画区域			
土地区画整理事業施行区域			
市街地再開発事業施行区域 [高度利用地区]			

資料-4 用途地域図

項目	道路No.1 国道3号	道路No.2 市道一木植木第1号線
道路幅員 (車線数)	15.4m (2車線)	4.3m (1車線)
歩道の有無・幅員	有 2.2m 2.4m	無
交通規制	制限速度50km/h 駐車禁止・はみ出し禁止 指定方向外進行禁止	制限速度30km/h
信号交差点数 (うち右折帯設置の交差点数)	6交差点 (4交差点)	1交差点 (0交差点)
横断歩道等の状況	有	無

※計画地半径1km圏内を示す。



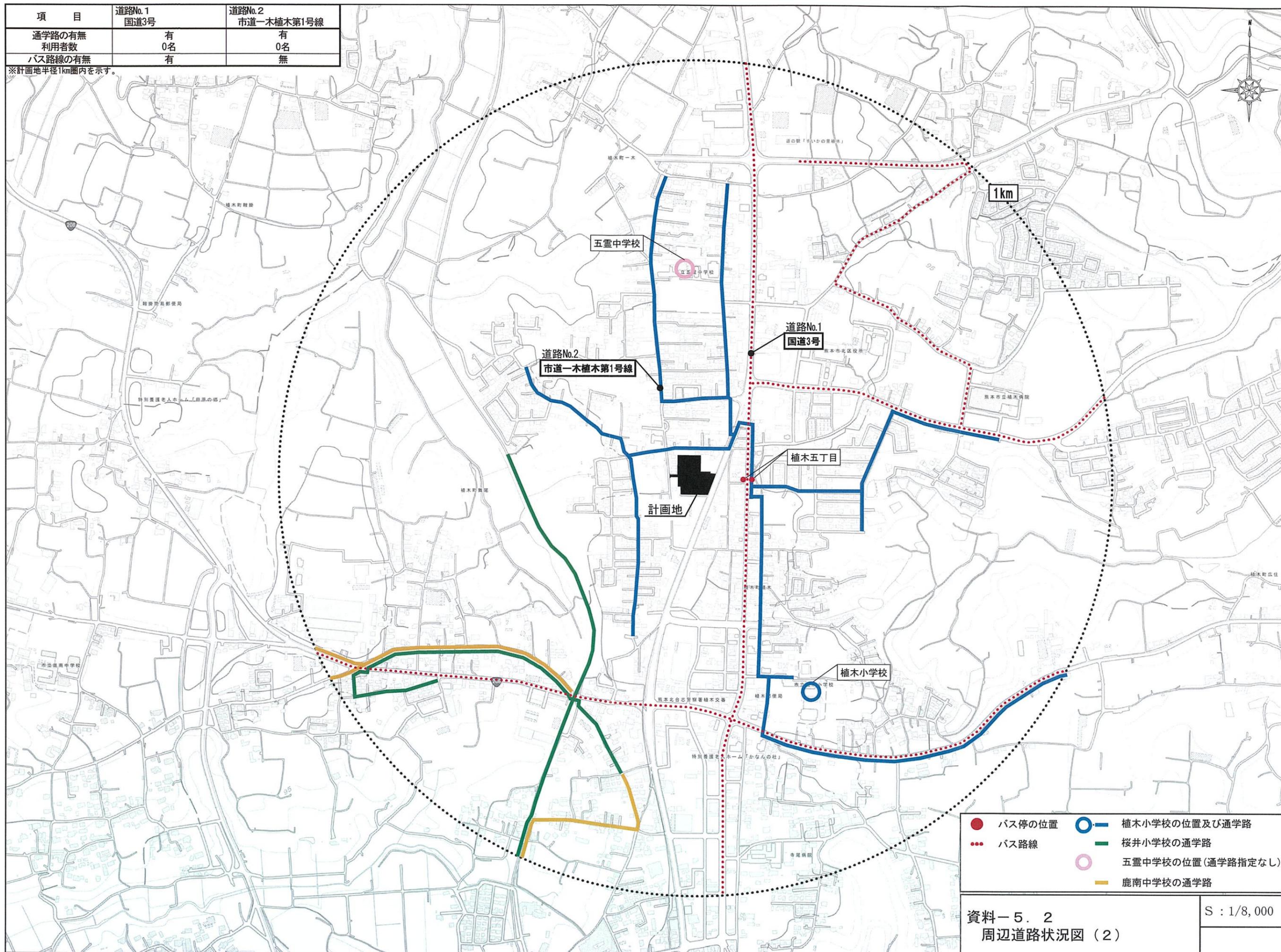
- 信号機
- 横断歩道・歩道橋
- 右左折帯
- 交通規制
- 2車線道路
- 1車線道路

資料-5.1  
周辺道路状況図(1)

S : 1/8,000

項目	道路No.1 国道3号	道路No.2 市道一木植木第1号線
通学路の有無	有	有
利用者数	0名	0名
バス路線の有無	有	無

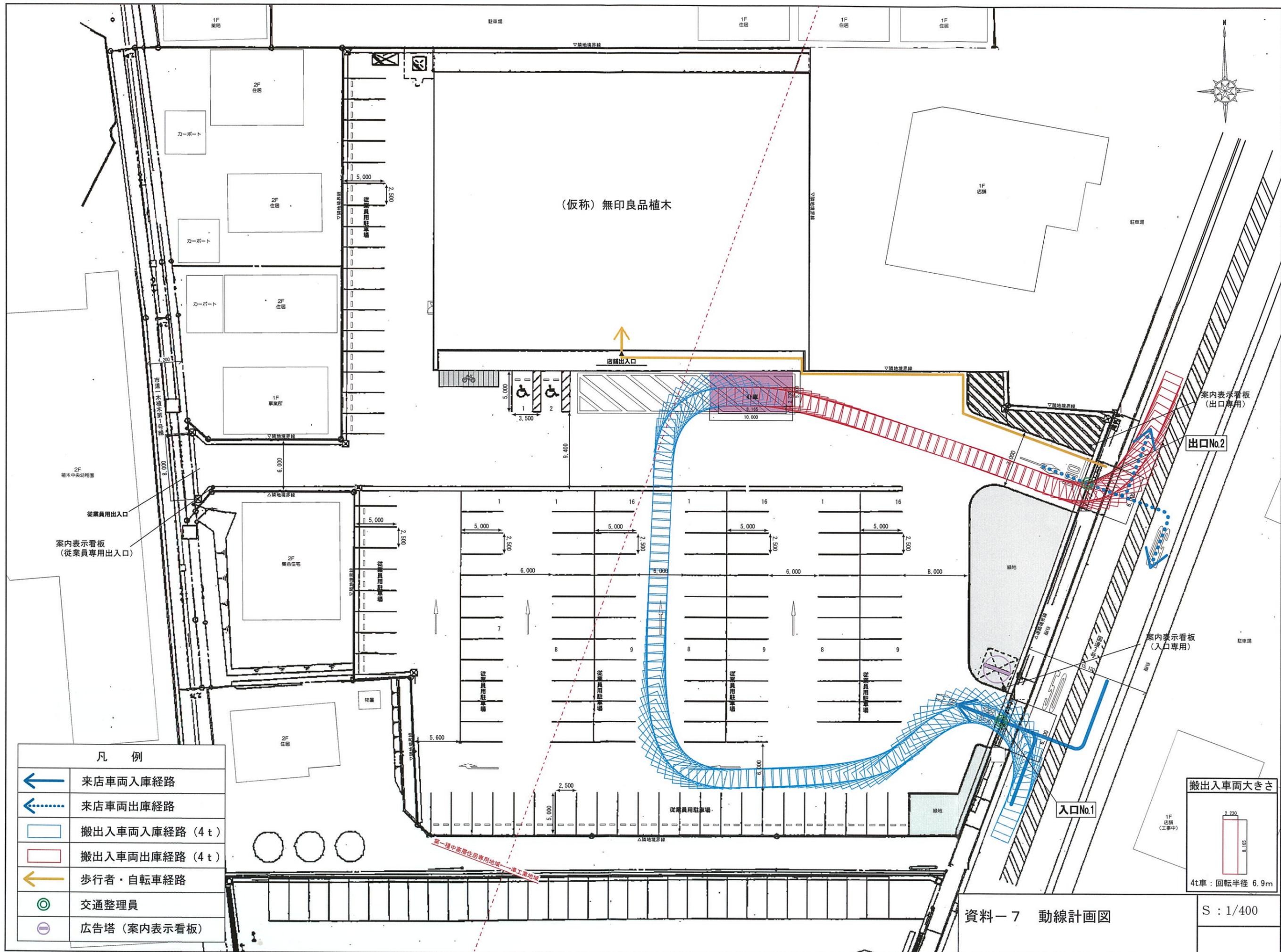
※計画地半径1km圏内を示す。



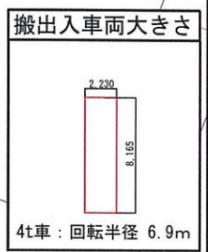
資料-5.2  
周辺道路状況図(2)

S : 1/8,000



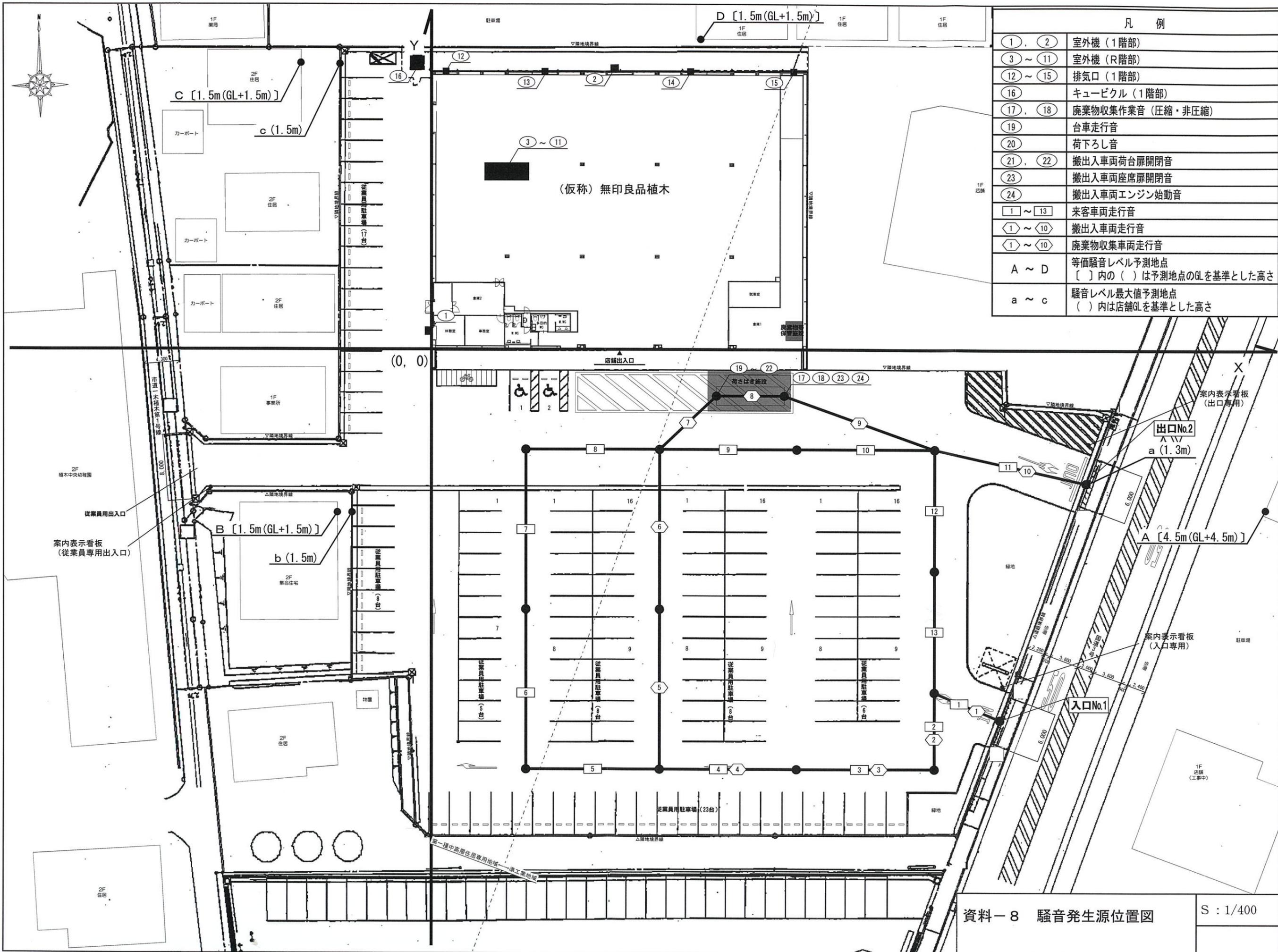


凡 例	
	来店車両入庫経路
	来店車両出庫経路
	搬出入車両入庫経路 (4t)
	搬出入車両出庫経路 (4t)
	歩行者・自転車経路
	交通整理員
	広告塔 (案内表示看板)



資料-7 動線計画図

S : 1/400



凡 例		
①, ②	室外機 (1階部)	
③ ~ ⑪	室外機 (R階部)	
⑫ ~ ⑮	排気口 (1階部)	
⑯	キュービクル (1階部)	
⑰, ⑱	廃棄物収集作業音 (圧縮・非圧縮)	
⑲	台車走行音	
⑳	荷下ろし音	
㉑, ㉒	搬出入車両荷台扉開閉音	
㉓	搬出入車両座席扉開閉音	
㉔	搬出入車両エンジン始動音	
① ~ ⑬	来客車両走行音	
① ~ ⑩	搬出入車両走行音	
① ~ ⑩	廃棄物収集車両走行音	
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 ~ c	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	

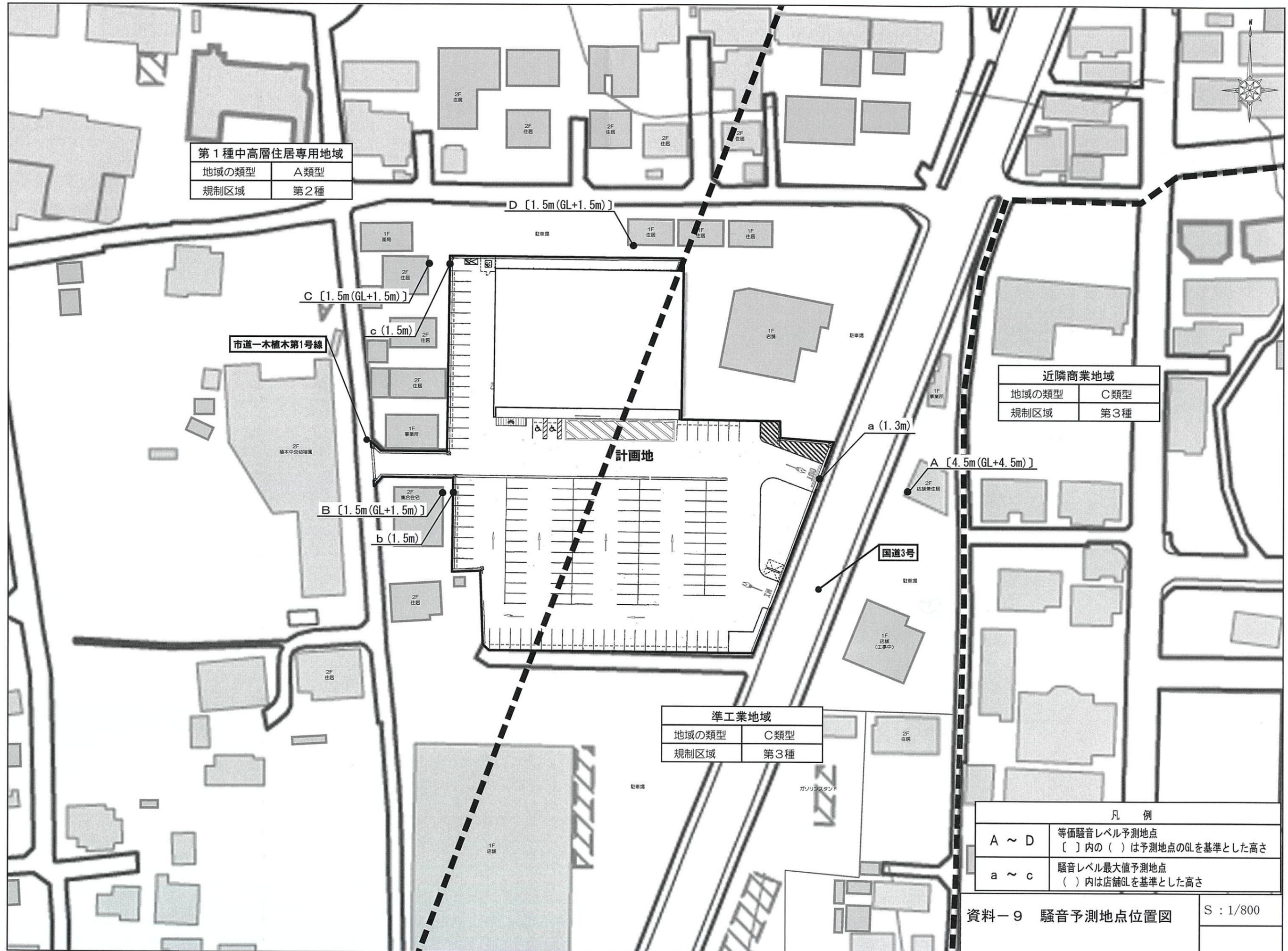


第1種中高層住居専用地域	
地域の類型	A類型
規制区域	第2種

近隣商業地域	
地域の類型	C類型
規制区域	第3種

準工業地域	
地域の類型	C類型
規制区域	第3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 ~ c	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

(仮称) 無印良品植木 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

(仮称) 無印良品植木 (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 10 月 14 日 (火)	8:00~20:00	12 時間計測
休日	令和 7 年 10 月 13 日 (月・祝)	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 (北区役所前交差点)
- ・交差点No.2 (舞尾交差点)

#### (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。

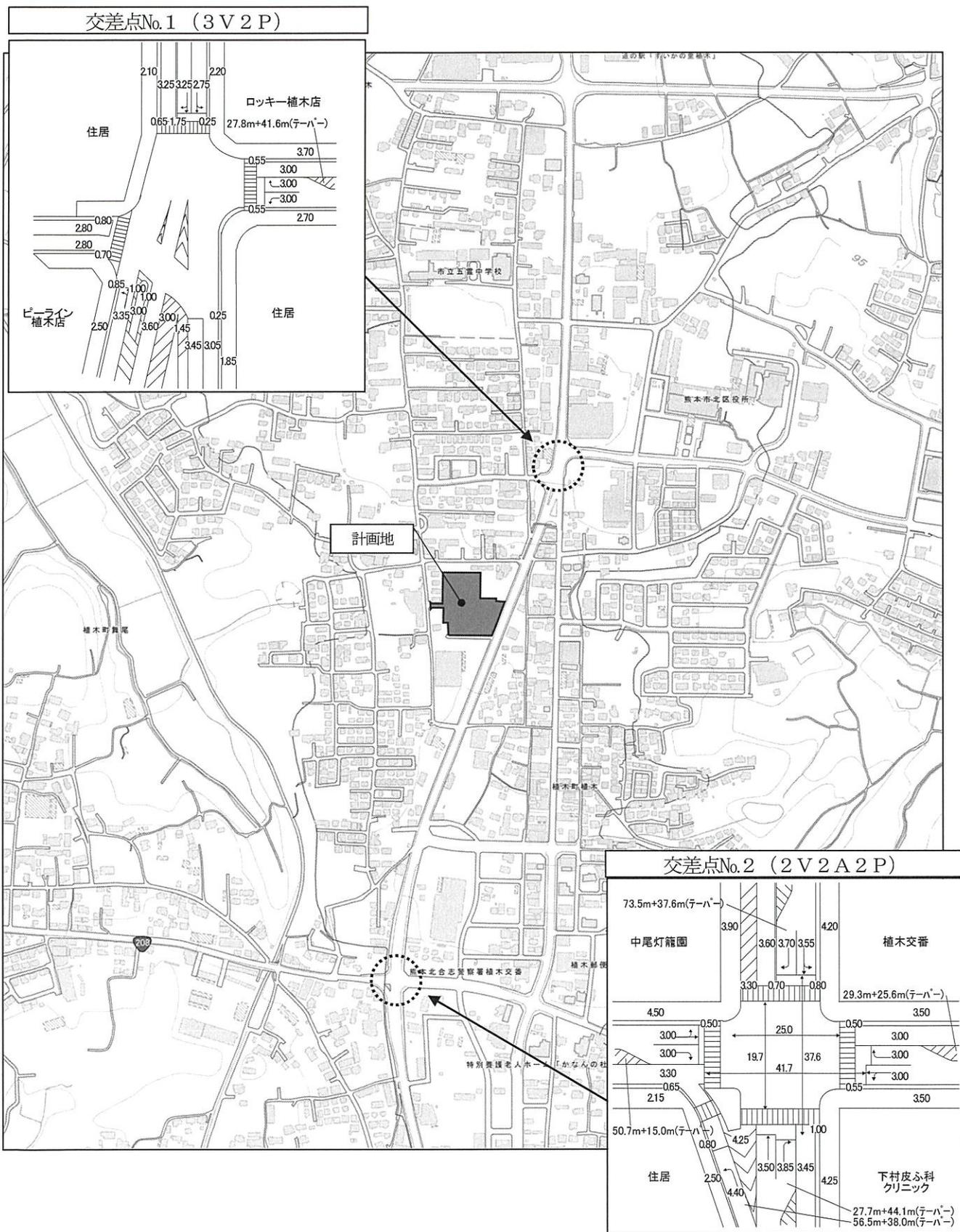


図-1. 調査交差点位置図

## 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	735,574人	熊本市推計人口、令和7年9月1日現在
地区の区分	その他地区	第一種中高層住居専用地域、準工業地域
S：店舗面積	1,251千㎡	—
A：店舗面積当たり日来店客数原単位	1,349.96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	2,500m	駅名：JR鹿児島本線 植木駅
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	10,000㎡未満
E：平均駐車時間係数	0.6147	10,000㎡未満・(30+5.5S)÷60
日来店台数	549台/日	$A \times S \times C \div D$ （小数点四捨五入）
ピーク時来店台数	79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2.0km範囲内に居住する世帯数構成比により配分した。

	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	1,433	26.23	144	21
エリア2	895	16.38	90	13
エリア3	653	11.95	66	9
エリア4	1,329	24.33	133	19
エリア5	1,153	21.11	116	17
合計	5,463	100.00	549	79

次頁に、エリア別世帯数及び来店交通量を示す。

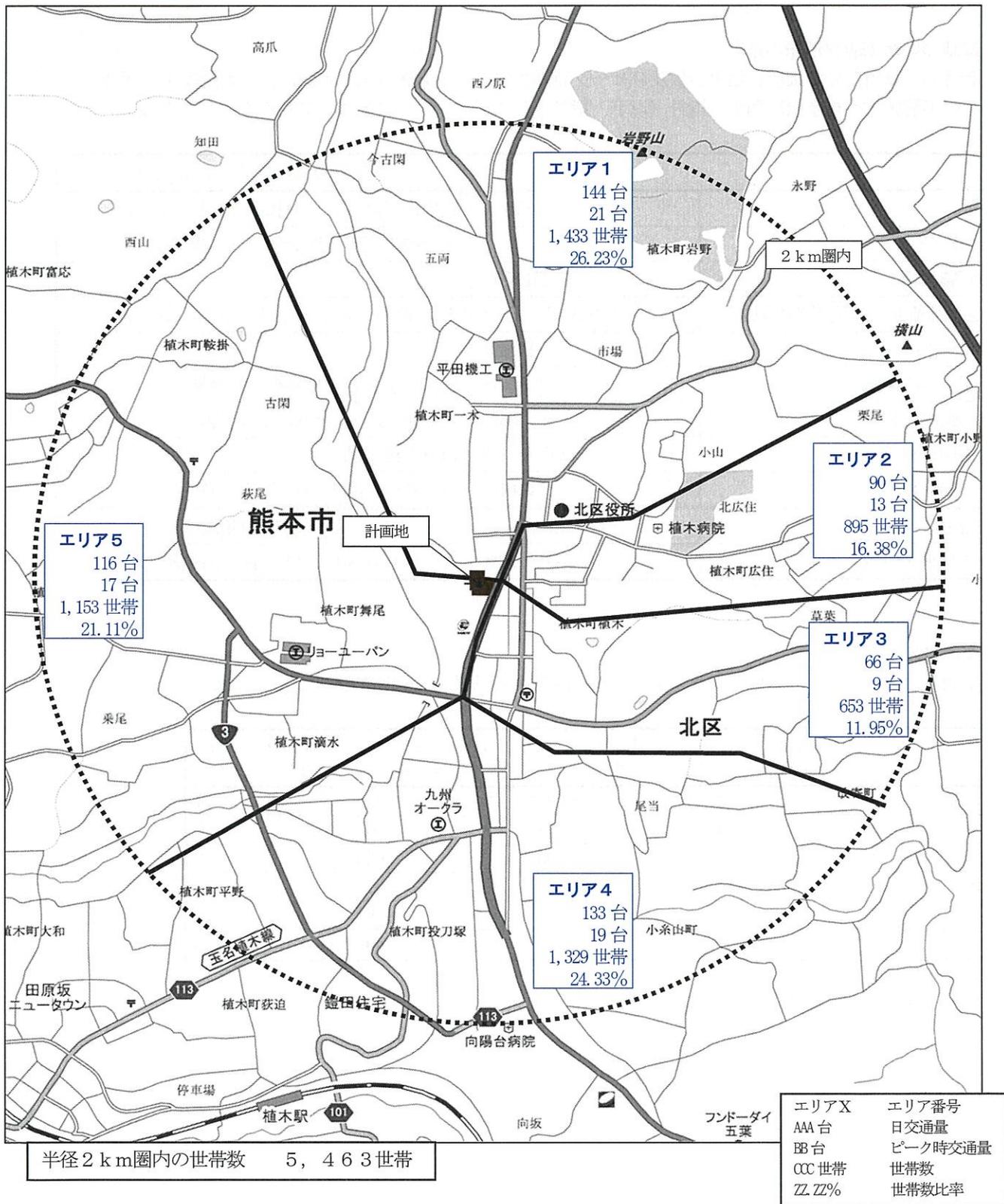


図-2. エリア別世帯数及び来店交通量

### 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	0.576	0.646 (10時台)	0.445 (19時台)	0.552	0.620 (11時台)	0.394 (19時台)
交差点No.2	0.561	0.634 (9時台)	0.472 (19時台)	0.546	0.598 (10時台)	0.406 (19時台)

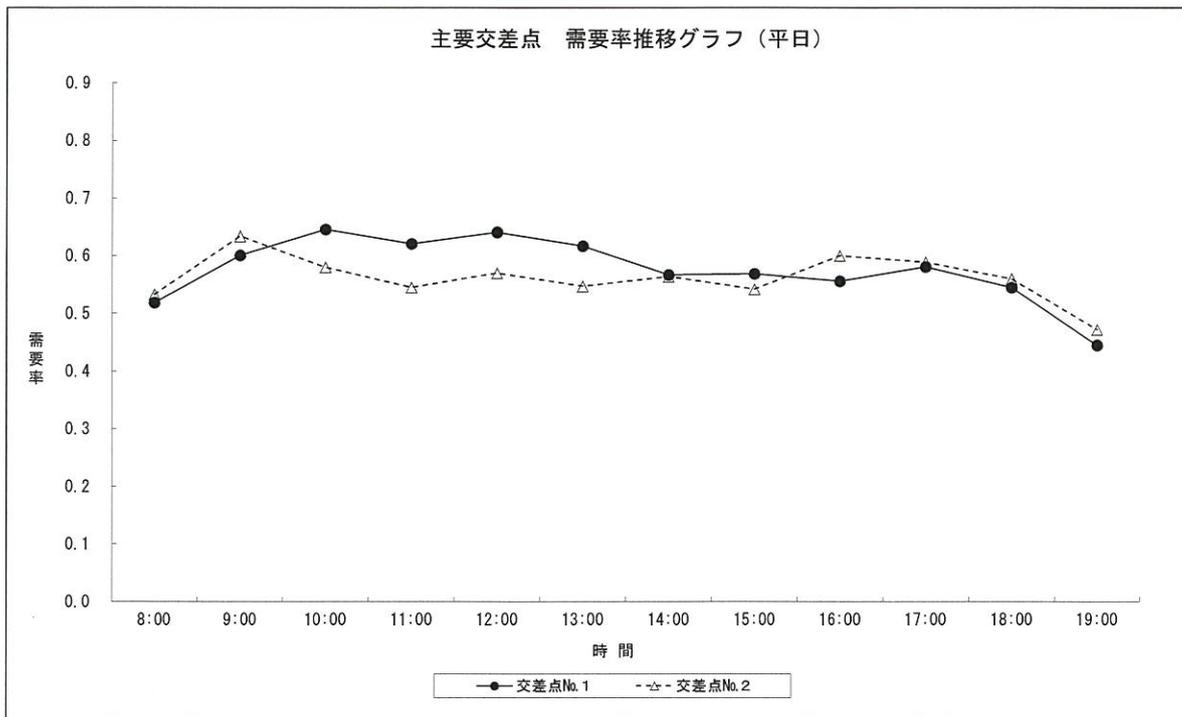
日種別で比較すると、平均値、最大値及び最小値はともに平日が休日を上回る傾向を示している。

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9時及び10時台、休日では10時及び11時台であり、最大交差点需要率は交差点No.1の平日「0.646」である。

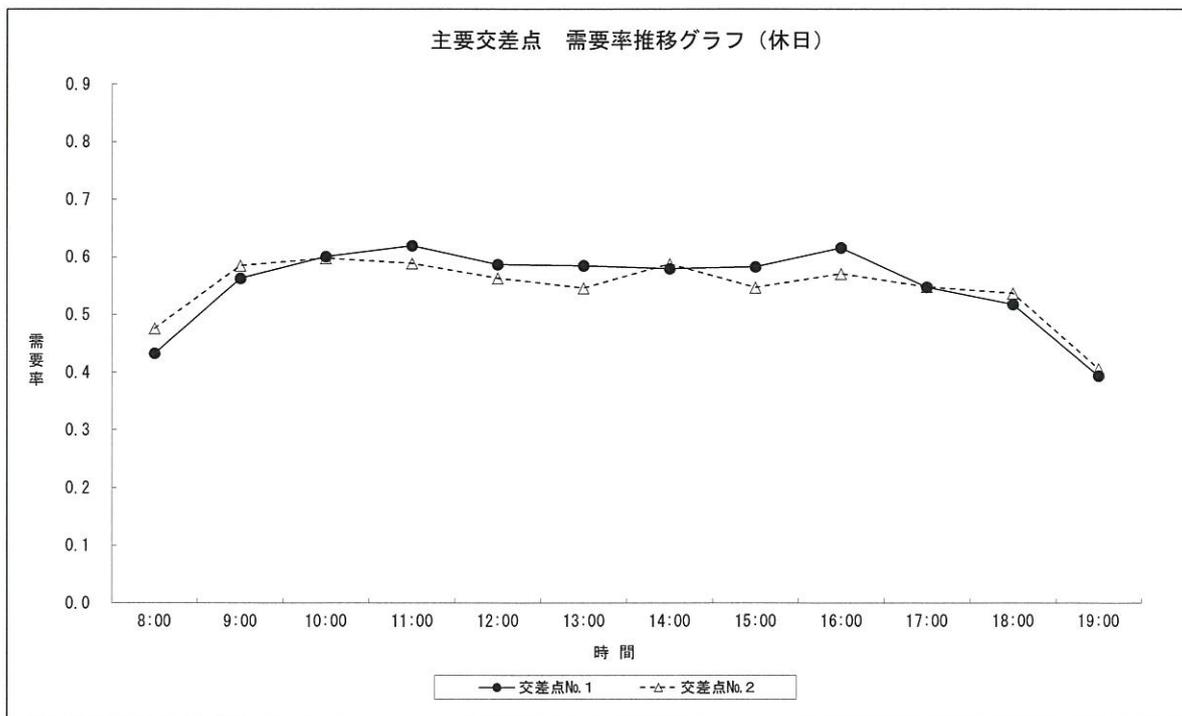
主要交差点の交差点需要率は、平日及び休日を通して「0.9未満」と交差点自体の処理能力は十分であり、現況においては大きな渋滞等の問題は発生していない。

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。

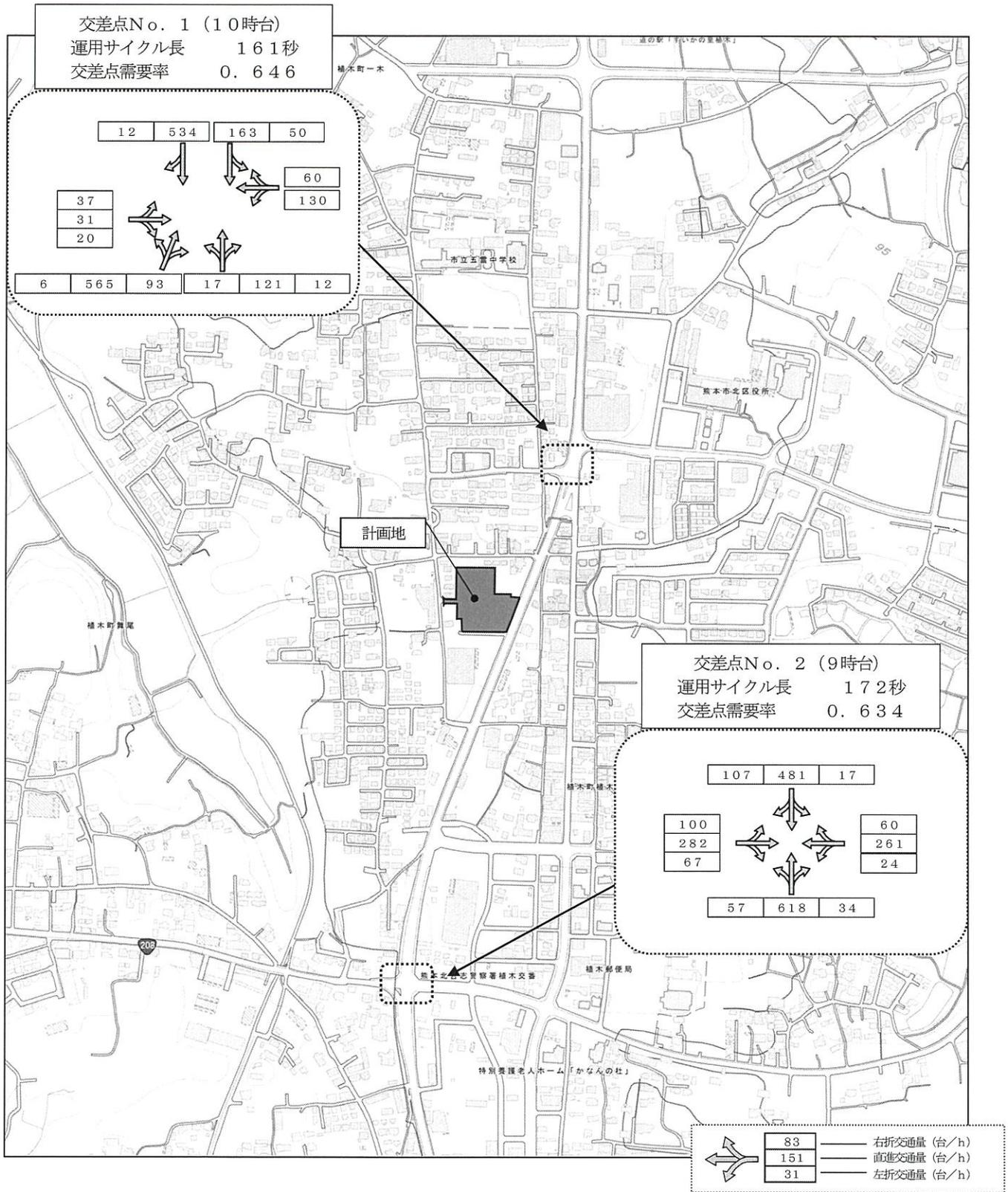


図-3. 現状のピーク時交通状況実態 (平日)

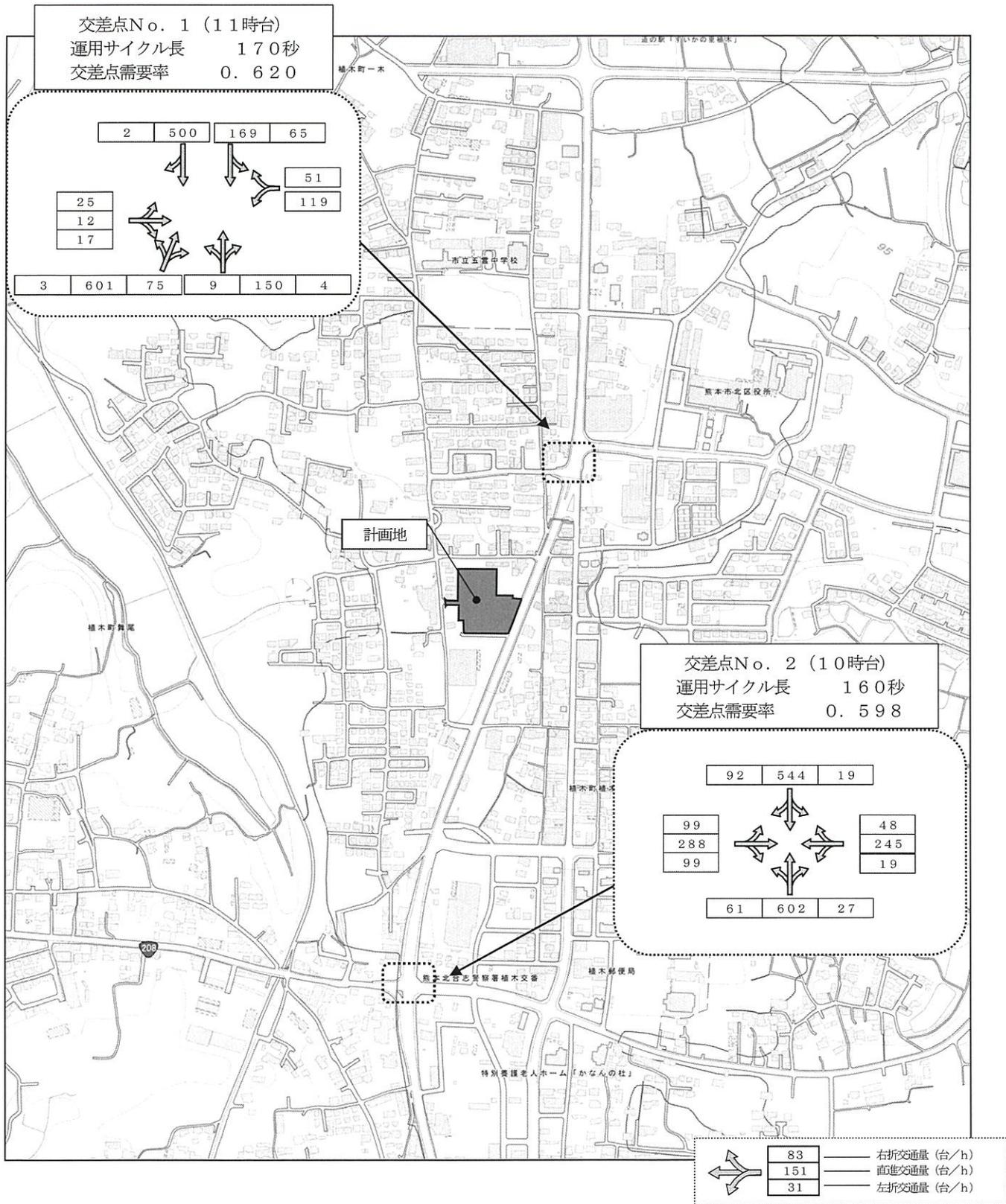


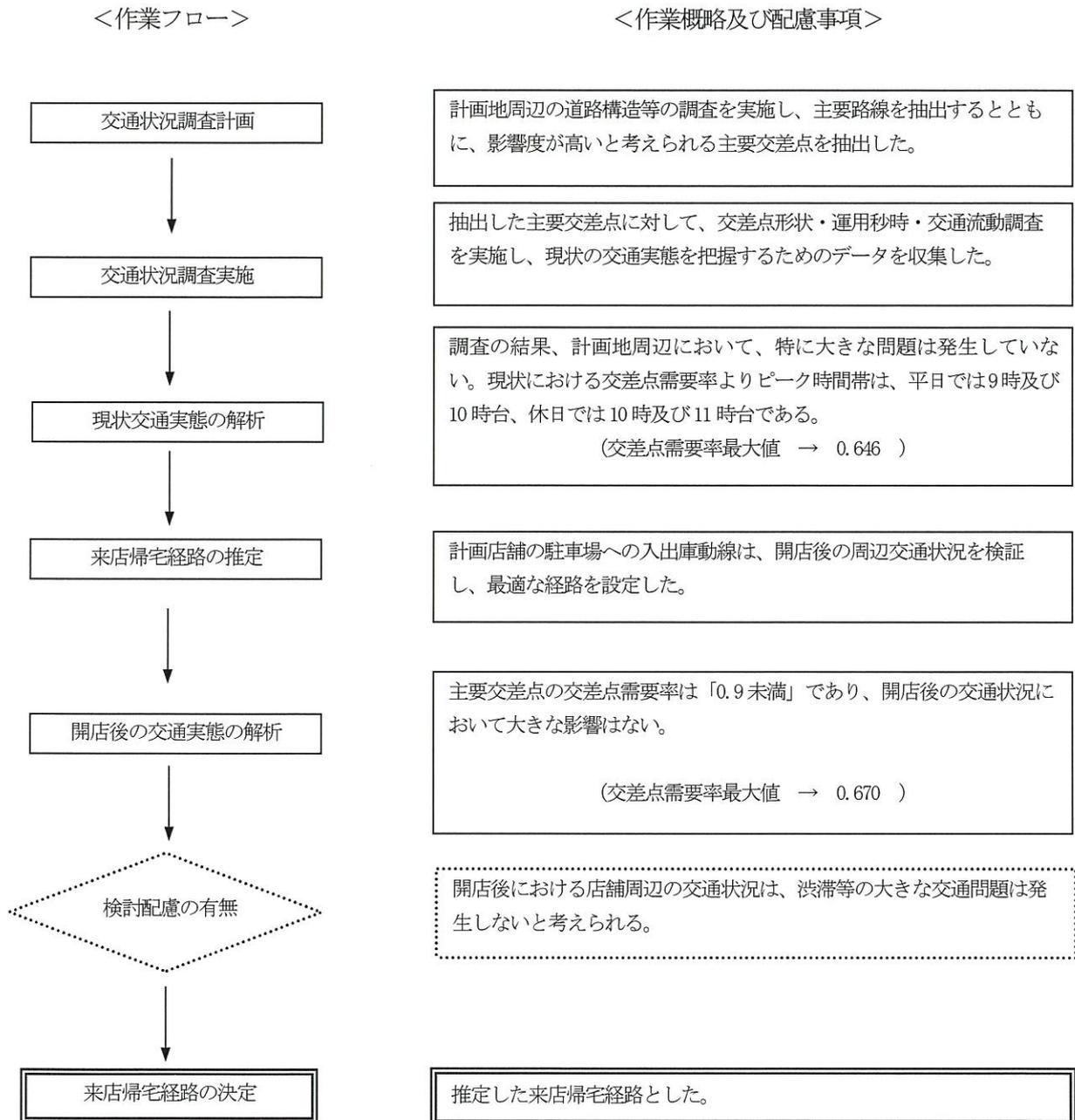
図-4. 現状のピーク時交通状況実態 (休日)

## 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。



## 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79台/h、平日では下記の算出根拠より算出された52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	52台/h
休日のピーク需要交通量	79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。

$$\text{平日/休日} = 10,600 / 16,100 \approx 0.658$$

$$\text{平日のピーク需要交通量} = 79 \times 0.658 \approx 52$$

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。

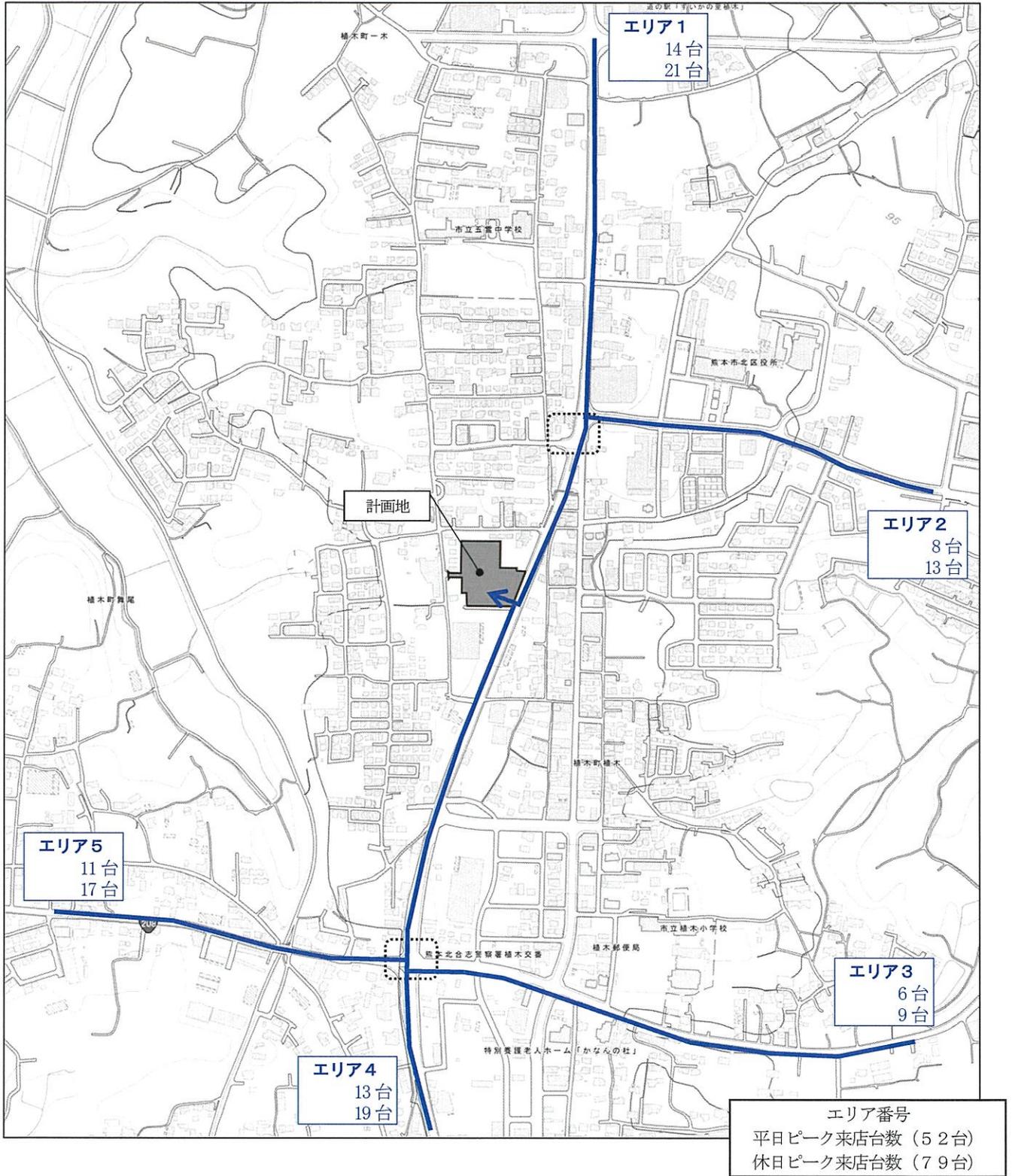


図-5. 来店需要経路



## 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	52 台/h
休日のピーク需要交通量	79 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	0.646	0.670	0.024
	休日	0.620	0.660	0.040
交差点No.2	平日	0.634	0.653	0.019
	休日	0.598	0.629	0.031

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。

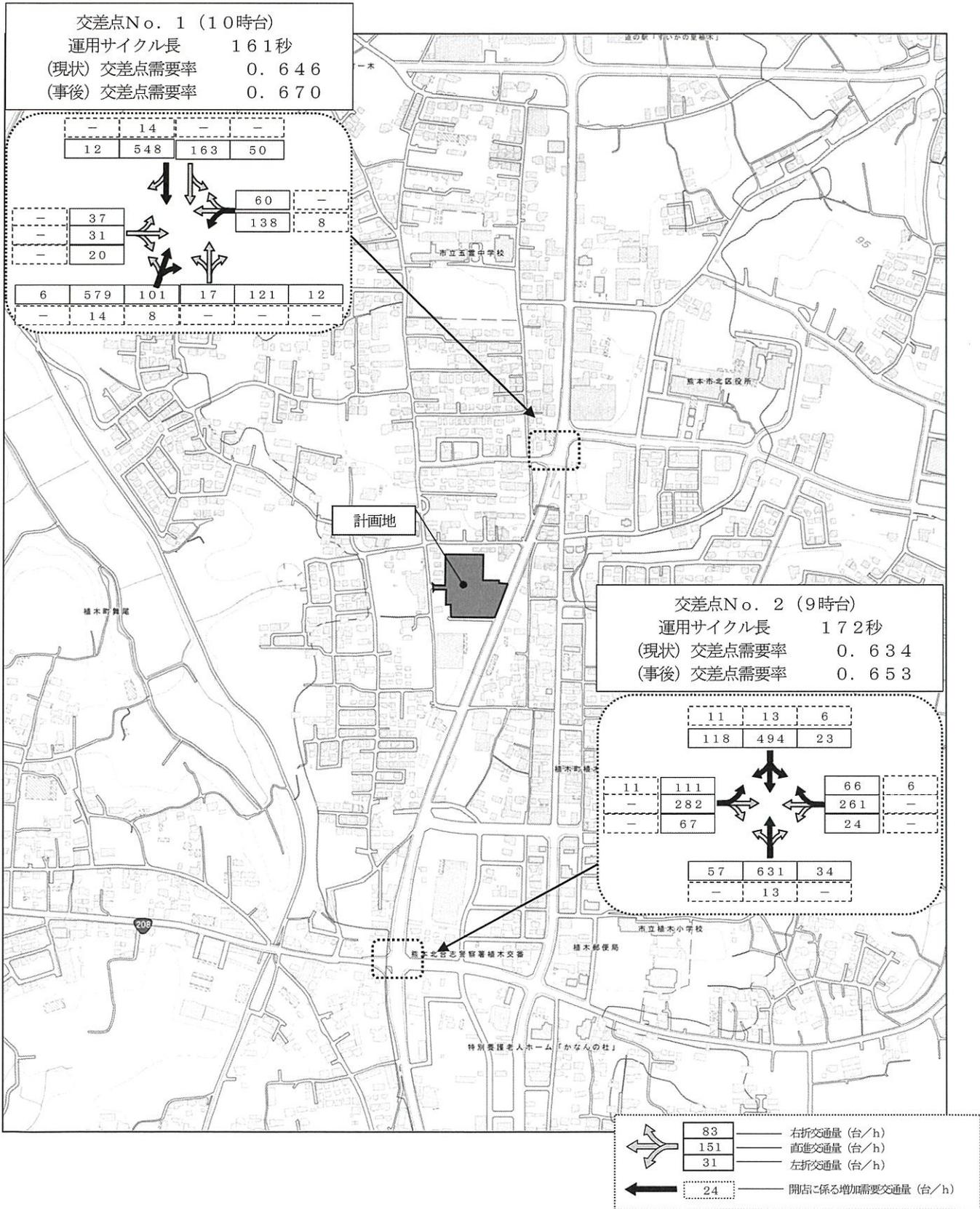


図-7. 開店後のピーク時交通状況実態 (平日)

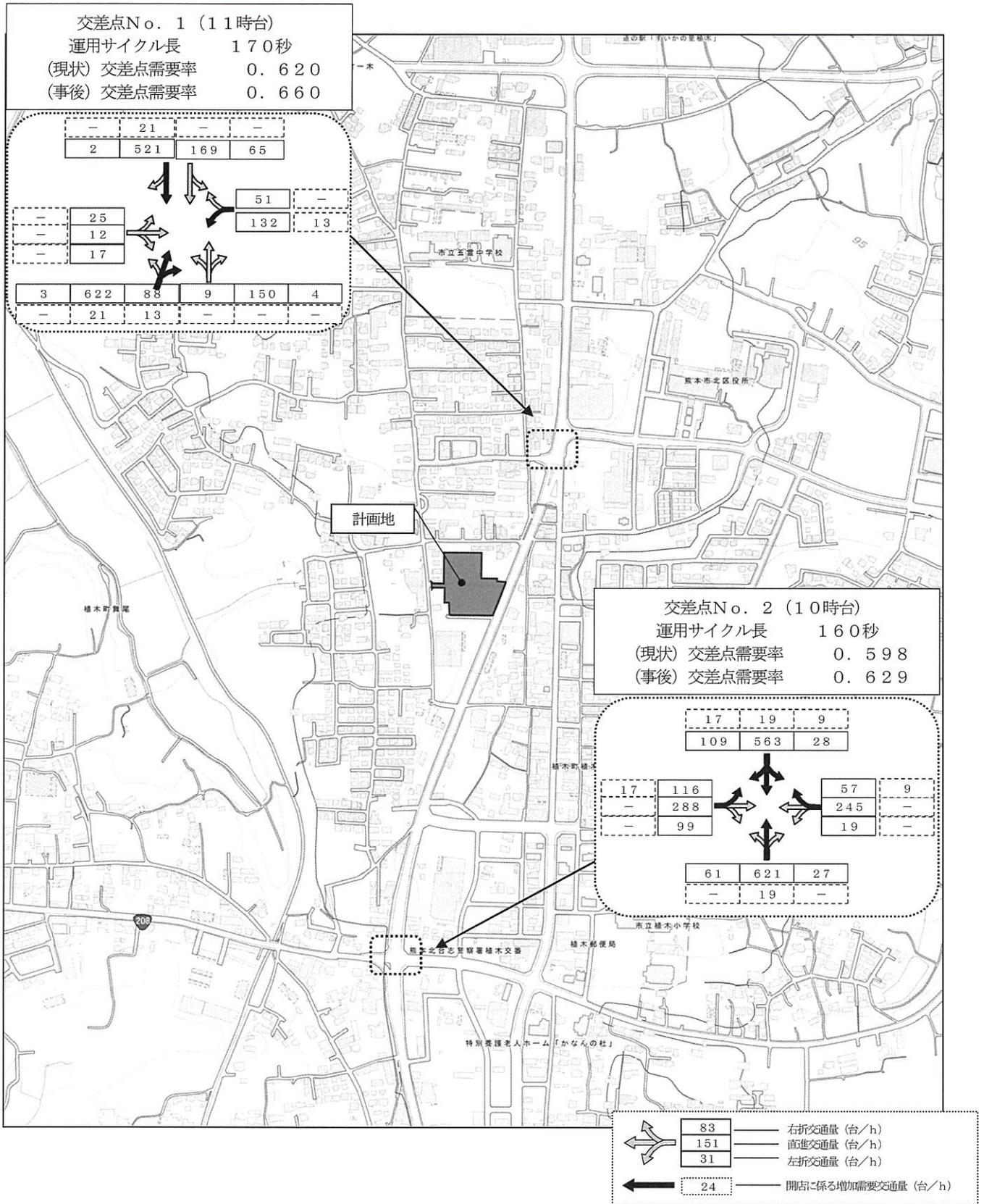


図-8. 開店後のピーク時交通状況実態 (休日)

### 3 右折入庫の検証

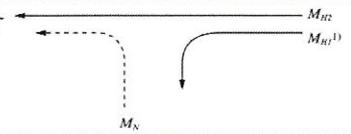
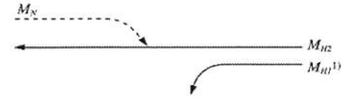
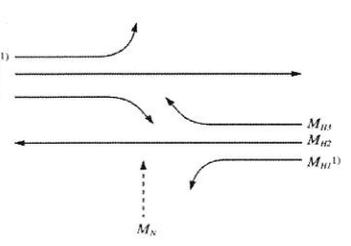
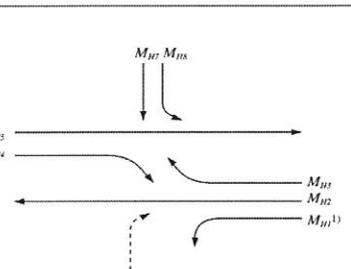
計画店舗の駐車場出入口において入出庫動線を含めた周辺交通流動の検証を行う。

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。

<p>主道路へ流入する左折に対する場合</p> $M_H = 0.5M_{H1}^{(1)} + M_{H2}$ 	式1
<p>主道路から流入する右折の場合</p> $M_H = 0.5M_{H1}^{(1)} + M_{H2}$ 	式2
<p>主道路の横断に対する場合</p> $M_H = 0.5M_{H1}^{(1)} + M_{H2} + M_{H3} + M_{H4} + M_{H5} + M_{H6}^{(1)}$ 	式3
<p>主道路へ流入する右折の場合</p> $M_H = 0.5M_{H1}^{(1)} + M_{H2} + M_{H3} + M_{H4} + M_{H5} + M_{H7} + M_{H8}$ 	式4

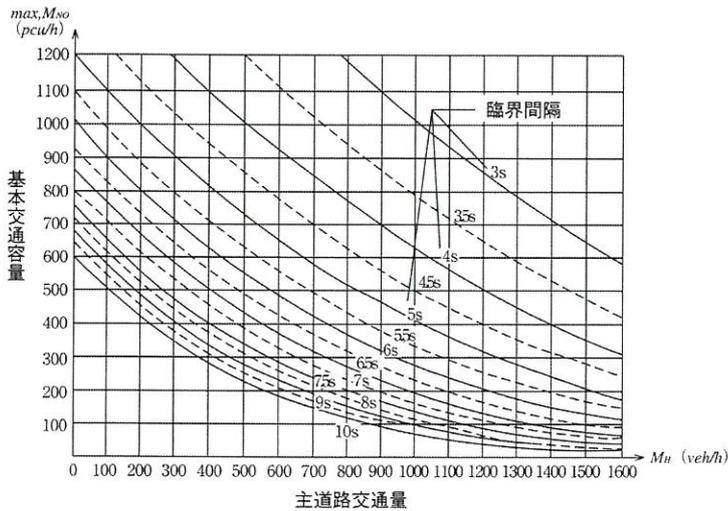
注) 1) 左折車線がある場合には  $M_{H1}$ ,  $M_{H6}$  は省ける。

$\frac{l}{\max. M_N} = \frac{a}{\max. M_{Na}} + \frac{b}{\max. M_{Nb}} + \frac{c}{\max. M_{Nc}}$ <p>ここで、</p> <p><math>\max. M_N</math> : 混用車線を利用するすべての交通流の交通容量</p> <p><math>\max. M_{Na}</math>, <math>\max. M_{Nb}</math>, <math>\max. M_{Nc}</math> : 各交通流の交通容量</p> <p><math>a, b, c</math> : 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</p>	式5
---	----

乗用車に対する臨界間隔  $t_g$

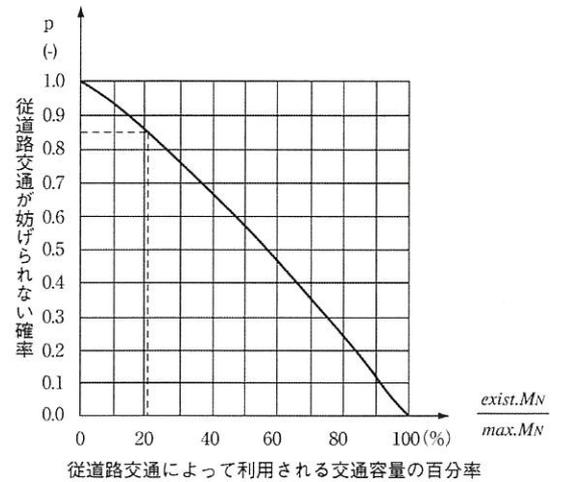
車両の挙動	速度制限		速度制限なし	
	50km/h		Vk=90km/h	
	主道路		主道路	
	2車線	4車線	2車線	4車線
主道路への左折				
一時停止	6.0	6.0	7.0	7.0
合流車線	(3.0)	3.0	(4.0)	4.0
ロータリーへの左折	4.5	4.5	4.5	4.5
主道路からの右折	5.0	5.5	5.5	6.0
主道路を横断				
一時停止	7.0	7.5	8.0	9.0
主道路へ右折				
一時停止	7.5	8.0	9.0	10.0

(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

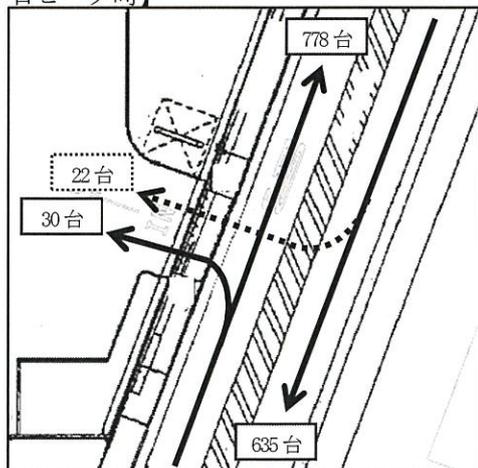
信号制御によらず、非優先交通が優先交通の合間をぬって、交差や合流することができる台数の最大値と実交通量との差（遅れの程度）をもって評価する。

	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~

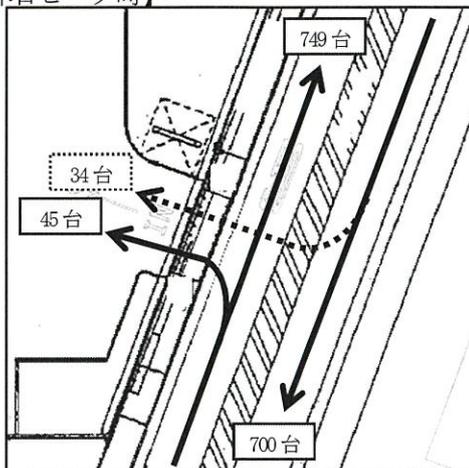
(出典：社団法人 交通工学研究会)

<入口No.1>

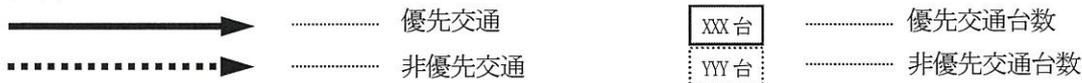
【平日ピーク時】



【休日ピーク時】



<凡例>



【平日】

主道路交通	幹線南進右折入庫流動			幹線南進直進流動		混用車線 交通容量	実交通量	差引
	臨界間隔	交通容量	実交通量	交通容量	実交通量			
793.0	5.0	521.0	22	1,800.0	635	1,663.3	657	1,006

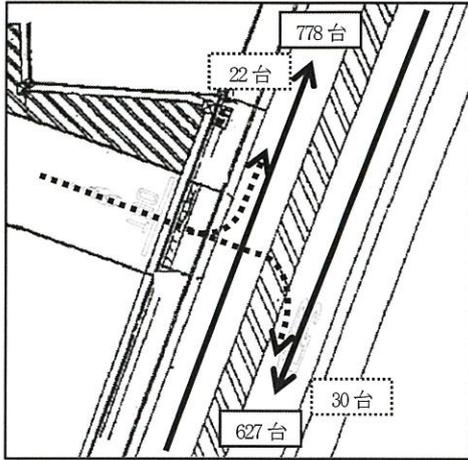
【休日】

主道路交通	幹線南進右折入庫流動			幹線南進直進流動		混用車線 交通容量	実交通量	差引
	臨界間隔	交通容量	実交通量	交通容量	実交通量			
771.5	5.0	533.0	34	1,800.0	700	1,621.5	734	888

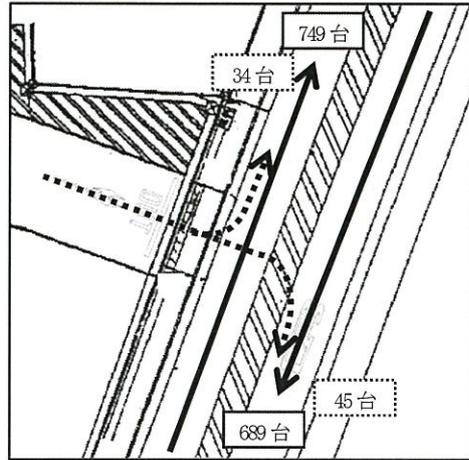
右折入庫流動を含む幹線南進直進流動の遅れの程度（差引）は平日及び休日ともに「600以上」であることから、「滞留はなく、遅れなし」となる。

<出口No.2>

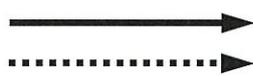
【平日ピーク時】



【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】

出口No.2左折出庫流動				出口No.2右折出庫流動				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	主道路交通	臨界間隔	交通容量	実交通量			
778.0	6.0	381.0	22	1,405.0	7.5	74.0	30	112.3	52	60

【休日】

出口No.2左折出庫流動				出口No.2右折出庫流動				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	主道路交通	臨界間隔	交通容量	実交通量			
749.0	6.0	396.0	34	1,438.0	7.5	71.0	45	109.8	79	31

右折出庫流動の遅れの程度（差引）は平日では「60」、休日では「31」となることから、「滞留はなく、遅れは非常に大」となるが、一時的に発生する遅れ（停止時間）は駐車場内であるため、一般交通流に与える影響は比較的小さいものと考えられる。

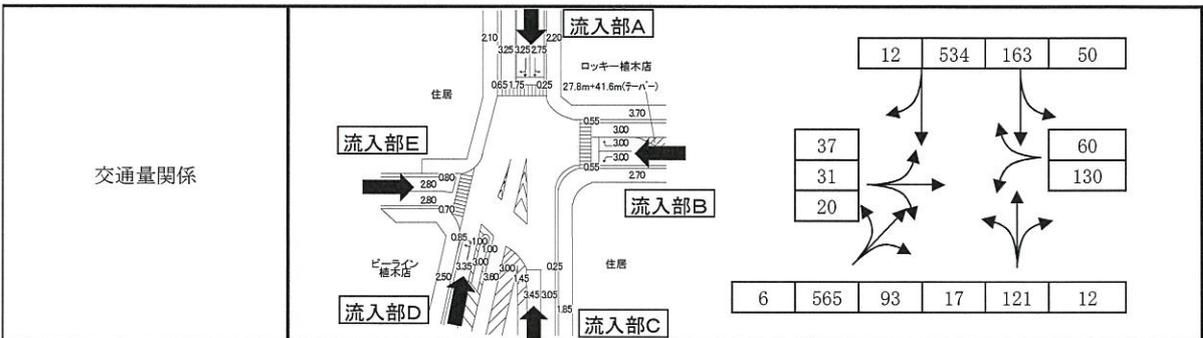
## 第6章 現況及び開店後の交通容量解析結果

- (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 (10時台)

流入部 車線	A		B		C		D		E		現示別 需要率	交差点 需要率	
	左直	直右	左	右	左直右	左直右	左直右	左直右					
車線数	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1			
飽和交通流率の基本値	2000	2000	1800	1800	2000	2000	2000	2000	2000	2000			
車線幅員による補正率	0.95	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00	0.95				
車線幅員 (m)	2.75	3.25	3.00	3.00	3.45	3.35	3.45	3.35	2.80				
縦断勾配による補正率	1.000	1.000	1.000	1.000	0.885	0.925	0.885	0.925	1.000				
縦断勾配 (%)	0.2	0.2	1.0	1.0	3.3	2.5	3.3	2.5	-0.9				
大型車混入率による補正率	0.930	0.920	0.939	0.945	0.918	0.892	0.918	0.892	0.984				
大型車混入率 (%)	10.8	12.5	9.2	8.3	12.7	17.3	12.7	17.3	2.3				
左折車混入率による補正率	0.942		—		0.989	0.998	0.989	0.998	0.912				
左折車混入率 (%)	23.5				11.3	0.9	11.3	0.9	42.0				
歩行者による低減率	0.15		0.00		0.00	0.15	0.00	0.15	0.15				
有効青時間	97		20		19	97	19	97	20				
歩行者有効青時間	82		14		2	82	2	82	14				
横断歩行者による補正值	—		1		—	—	—	—	—				
右折車混入率による補正率		0.971		—	0.991	0.849	0.991	0.849	0.975				
右折車混入率 (%)		2.2			8.0	14.0	8.0	14.0	22.7				
右折車の通過確率		0.559		1.000	1.000	0.496	1.000	0.496	1.000				
有効青時間 (秒)		97		20	19	97	19	97	20				
現示変わり目の捌け台数		3		0	0	3	0	3	0				
飽和交通流率	1665	1787	1690	1701	1593	1398	1593	1398	1662				
交通量	213	546	130	60	150	664	150	664	88				
正規化交通量	0.128	0.306	0.077	0.035	0.094	0.475	0.094	0.475	0.053				
第1現示	0.128	0.306						0.475		0.475	0.646		
第2現示					0.094					0.094			
第3現示			0.077	0.035					0.053	0.077			
第4現示													
第5現示													
青時間比	60.2	60.2	12.4	12.4	11.8	60.2	11.8	60.2	12.4				
交通容量	1002	1076	210	211	188	842	188	842	206				
V/C <sub>D</sub>	0.213	0.507	0.619	0.284	0.798	0.789	0.798	0.789	0.427				
滞留長 (m)	95.0	247.1	64.8	36.6	77.1	313.5	77.1	313.5	45.9				

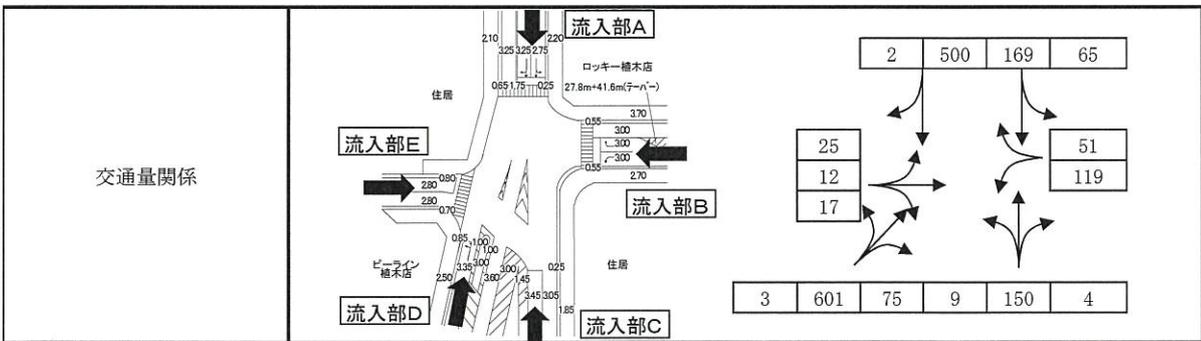


サイクル長	1φ	2φ	3φ	4φ	5φ
161秒					
	G 97秒 Y 3秒 AR 5秒	G 19秒 Y 3秒 AR 8秒	G 20秒 Y 3秒 AR 3秒	G Y AR	G Y AR

(1) 現状の交通容量解析結果 (休日)

交差点No. 1 (11時台)

流入部 車線	A		B		C	D	E		
	左直	直右	左	右	左直右	左直右	左直右	現示別 需要率	交差点 需要率
車線数	1	1	1	1	1	1	1		
飽和交通流率の基本値	2000	2000	1800	1800	2000	2000	2000		
車線幅員による補正率	0.95	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00	0.95		
車線幅員 (m)	2.75	3.25	3.00	3.00	3.45	3.35	2.80		
縦断勾配による補正率	1.000	1.000	1.000	1.000	0.885	0.885	1.000		
縦断勾配 (%)	0.2	0.2	1.0	1.0	3.3	3.3	-0.9		
大型車混入率による補正率	0.955	0.971	0.983	1.000	0.939	0.958	0.987		
大型車混入率 (%)	6.8	4.2	2.5	0.0	9.2	6.3	1.9		
左折車混入率による補正率	0.933		—		0.995	0.999	0.906		
左折車混入率 (%)	27.8				5.5	0.4	46.3		
歩行者による低減率	0.15		0.00		0.00	0.15	0.15		
有効青時間	103		22		20	103	22		
歩行者有効青時間	87		15		3	87	15		
横断歩行者による補正值	—		1		—	—	—		
右折車混入率による補正率		0.994		—	0.997	0.882	0.966		
右折車混入率 (%)		0.4			2.5	11.0	31.5		
右折車の通過確率		0.540		1.000	1.000	0.509	1.000		
有効青時間 (秒)		103		22	20	103	22		
現示変わり目の捌け台数		3		0	0	3	0		
飽和交通流率	1693	1930	1769	1800	1649	1494	1641		
交通量	234	502	119	51	163	679	54		
正規化交通量	0.138	0.260	0.067	0.028	0.099	0.454	0.033		
第1現示	0.138	0.260				0.454		0.454	0.620
第2現示					0.099			0.099	
第3現示			0.067	0.028			0.033	0.067	
第4現示									
第5現示									
青時間比	60.6	60.6	12.9	12.9	11.8	60.6	12.9		
交通容量	1026	1170	228	232	195	905	212		
V/Cp	0.228	0.429	0.522	0.220	0.836	0.750	0.255		
滞留長 (m)	106.3	222.3	58.8	30.3	80.7	306.9	32.7		

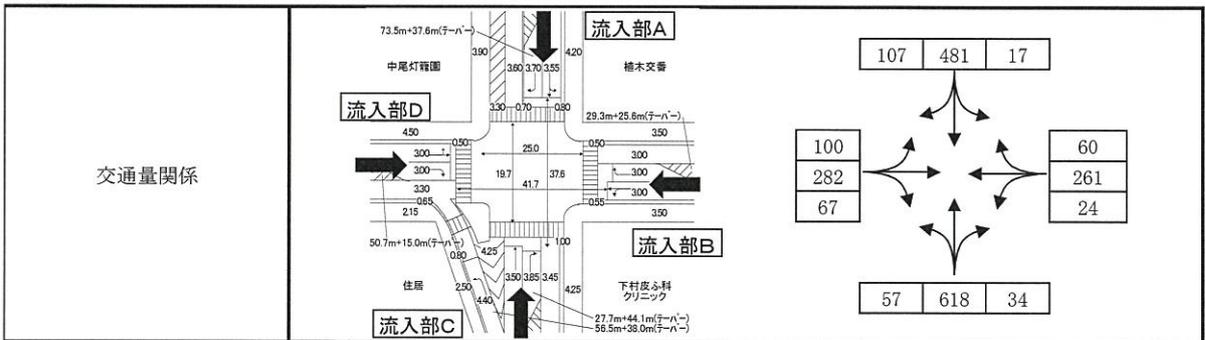


サイクル長	1φ	2φ	3φ	4φ	5φ
170秒					
	G 103秒 Y 3秒 AR 5秒	G 20秒 Y 3秒 AR 8秒	G 22秒 Y 3秒 AR 3秒	G Y AR	G Y AR

(1) 現状の交通容量解析結果 (平日)

交差点No. 2 (9時台)

流入部 車線	A			B			C			D			現示別 需要率	交差点 需要率
	左直	右		左直	右		左	直	右	左直	右			
車線数	1	1		1	1		1	1	1	1	1			
飽和交通流率の基本値	2000	1800		2000	1800		1800	2000	1800	2000	1800			
車線幅員による補正率	1.00	1.00		1.00	1.00		1.00	1.00	1.00	1.00	1.00			
車線幅員 (m)	3.55	3.70		3.00	3.00		4.40	3.50	3.85	3.00	3.00			
縦断勾配による補正率	0.980	0.980		0.990	0.990		0.990	0.990	0.990	0.970	0.970			
縦断勾配 (%)	-2.5	-2.5		-1.7	-1.7		-1.7	-1.7	-1.7	1.6	1.6			
大型車混入率による補正率	0.958	0.927		0.889	0.935		0.911	0.890	0.960	0.919	0.979			
大型車混入率 (%)	6.2	11.2		17.9	10.0		14.0	17.6	5.9	12.6	3.0			
左折車混入率による補正率	0.991			0.980			—			0.939				
左折車混入率 (%)	3.4			8.4						26.2				
歩行者による低減率	0.15			0.15			0.15			0.15				
有効青時間	85			53			85			53				
歩行者有効青時間	78			42			78			42				
横断歩行者による補正值	—			—			0.862			—				
右折車混入率による補正率		—			—				—		—			
右折車混入率 (%)														
右折車の通過確率		0.532			0.744				0.605		0.761			
有効青時間 (秒)		85			53				85		53			
現示変わり目の捌け台数		2			2				2		2			
飽和交通流率	1861	1635		1725	1666		1399	1762	1711	1674	1709			
交通量	498	107		285	60		57	618	34	382	67			
正規化交通量	0.268	0.040		0.165	0.011		0.041	0.351	0.000	0.228	0.015			
第1現示	0.268						0.041	0.351					0.351	0.634
第2現示		0.040							0.000				0.040	
第3現示				0.165						0.228			0.228	
第4現示					0.011						0.015		0.015	
第5現示														
青時間比	49.4	3.5		30.8	4.7		49.4	49.4	3.5	30.8	4.7			
交通容量	919	332		531	361		691	870	431	516	363			
V/C <sub>D</sub>	0.542	0.322		0.537	0.166		0.082	0.710	0.079	0.740	0.185			
滞留長 (m)	227.5	61.4		144.5	37.8		39.1	312.6	22.7	184.9	39.6			

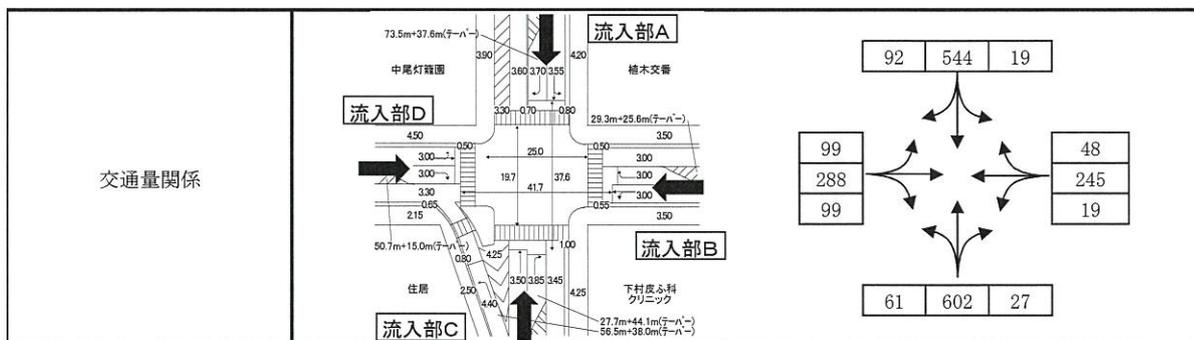


サイクル長	1φ	2φ	3φ	4φ	5φ
172秒					
	G 85秒 Y 3秒 AR	G 6秒 Y 3秒 AR 4秒	G 53秒 Y 3秒 AR	G 8秒 Y 3秒 AR 4秒	G Y AR

(1) 現状の交通容量解析結果 (休日)

交差点No. 2 (10時台)

流入部 車線	A		B		C			D		現示別 需要率	交差点 需要率
	左直	右	左直	右	左	直	右	左直	右		
車線数	1	1	1	1	1	1	1	1	1		
飽和交通流率の基本値	2000	1800	2000	1800	1800	2000	1800	2000	1800		
車線幅員による補正率 車線幅員 (m)	1.00 3.55	1.00 3.70	1.00 3.00	1.00 3.00	1.00 4.40	1.00 3.50	1.00 3.85	1.00 3.00	1.00 3.00		
縦断勾配による補正率 縦断勾配 (%)	0.980 -2.5	0.980 -2.5	0.990 -1.7	0.990 -1.7	0.990 -1.7	0.990 -1.7	0.990 -1.7	0.970 1.6	0.970 1.6		
大型車混入率による補正率 大型車混入率 (%)	0.971 4.3	0.923 12.0	0.945 8.3	0.932 10.4	0.967 4.9	0.973 4.0	0.975 3.7	0.944 8.5	0.979 3.0		
左折車混入率による補正率 左折車混入率 (%) 歩行者による低減率 有効青時間 歩行者有効青時間	0.991 3.4 0.15 77 70		0.983 7.2 0.15 49 38		— — 0.15 77 70		— — — — —	0.941 25.6 0.15 49 38			
横断歩行者による補正値	—		—		0.864			—			
右折車混入率による補正率 右折車混入率 (%) 右折車の通過確率 有効青時間 (秒) 現示変わり目の捌け台数		— 0.539 77 2		— 0.740 49 2			— 0.571 77 2		— 0.774 49 2		
飽和交通流率	1886	1628	1839	1661	1489	1927	1737	1723	1709		
交通量	563	92	264	48	61	602	27	387	99		
正規化交通量	0.299	0.029	0.144	0.002	0.041	0.312	0.000	0.225	0.032		
第1現示	0.299				0.041	0.312				0.312	0.598
第2現示		0.029					0.000			0.029	
第3現示			0.144					0.225		0.225	
第4現示				0.002					0.032	0.032	
第5現示											
青時間比	48.1	3.8	30.6	5.0	48.1	48.1	3.8	30.6	5.0		
交通容量	907	333	563	361	716	927	380	527	395		
V/Cp	0.621	0.276	0.469	0.133	0.085	0.649	0.071	0.734	0.251		
滞留長 (m)	234.8	52.2	114.4	31.1	35.8	250.4	16.4	168.0	51.7		

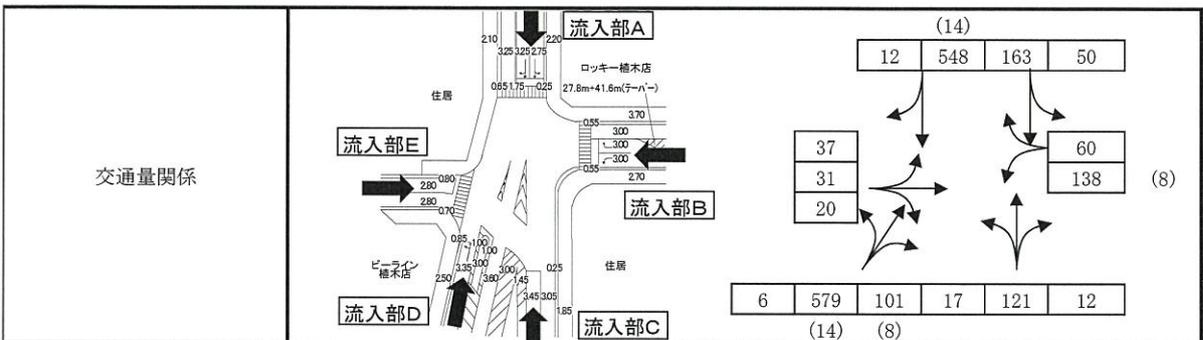


サイクル長	1φ	2φ	3φ	4φ	5φ
160秒					
	G 77秒 Y 3秒 AR	G 6秒 Y 3秒 AR 4秒	G 49秒 Y 3秒 AR	G 8秒 Y 3秒 AR 4秒	G Y AR

(2) 開店後の交通容量解析結果 (平日)

交差点No. 1 (10時台)

流入部 車線	A		B		C		D		E		現示別 需要率	交差点 需要率
	左直	直右	左	右	左直右		左直右		左直右			
車線数	1	1	1	1	1		1		1			
飽和交通流率の基本値	2000	2000	1800	1800	2000		2000		2000			
車線幅員による補正率	0.95	1.00	1.00	1.00	1.00		1.00		1.00		0.95	
車線幅員 (m)	2.75	3.25	3.00	3.00	3.45		3.35		2.80			
縦断勾配による補正率	1.000	1.000	1.000	1.000	0.885		0.925		1.000			
縦断勾配 (%)	0.2	0.2	1.0	1.0	3.3		2.5		-0.9			
大型車混入率による補正率	0.930	0.922	0.943	0.945	0.918		0.895		0.984			
大型車混入率 (%)	10.8	12.1	8.7	8.3	12.7		16.8		2.3			
左折車混入率による補正率	0.942		—		0.989		0.998		0.912			
左折車混入率 (%)	23.5				11.3		0.9		42.0			
歩行者による低減率	0.15		0.00		0.00		0.15		0.15			
有効青時間	97		20		19		97		20			
歩行者有効青時間	82		14		2		82		14			
横断歩行者による補正值	—		1		—		—		—			
右折車混入率による補正率		0.972		—	0.991		0.839		0.975			
右折車混入率 (%)		2.1			8.0		14.7		22.7			
右折車の通過確率		0.552		1.000	1.000		0.490		1.000			
有効青時間 (秒)		97		20	19		97		20			
現示変わり目の捌け台数		3		0	0		3		0			
飽和交通流率	1665	1792	1697	1701	1593		1386		1662			
交通量	213	560	138	60	150		686		88			
正規化交通量	0.128	0.313	0.081	0.035	0.094		0.495		0.053			
第1現示	0.128	0.313					0.495				0.495	0.670
第2現示					0.094						0.094	
第3現示			0.081	0.035					0.053		0.081	
第4現示												
第5現示												
青時間比	60.2	60.2	12.4	12.4	11.8		60.2		12.4			
交通容量	1002	1079	210	211	188		834		206			
V/Cp	0.213	0.519	0.657	0.284	0.798		0.823		0.427			
滞留長 (m)	95.0	252.8	68.4	36.6	77.1		322.4		45.9			

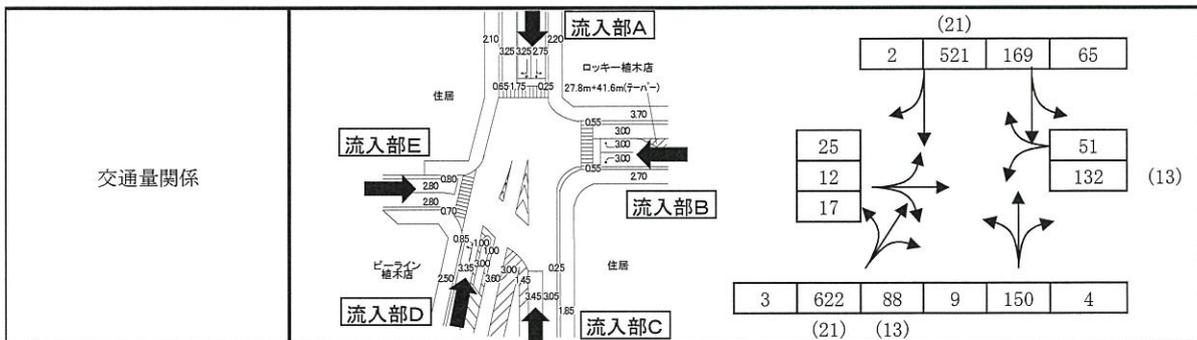


サイクル長	1φ	2φ	3φ	4φ	5φ
161秒					
	G 97秒 Y 3秒 AR 5秒	G 19秒 Y 3秒 AR 8秒	G 20秒 Y 3秒 AR 3秒	G Y AR	G Y AR

(2) 開店後の交通容量解析結果 (休日)

交差点No. 1 (11時台)

流入部 車線	A		B		C		D		E		現示別 需要率	交差点 需要率
	左直	直右	左	右	左直右		左直右		左直右			
車線数	1	1	1	1	1		1		1			
飽和交通流率の基本値	2000	2000	1800	1800	2000		2000		2000			
車線幅員による補正率 車線幅員 (m)	0.95 2.75	1.00 3.25	1.00 3.00	1.00 3.00	1.00 3.45		1.00 3.35		0.95 2.80			
縦断勾配による補正率 縦断勾配 (%)	1.000 0.2	1.000 0.2	1.000 1.0	1.000 1.0	0.885 3.3		0.885 3.3		1.000 -0.9			
大型車混入率による補正率 大型車混入率 (%)	0.955 6.8	0.973 4.0	0.984 2.3	1.000 0.0	0.939 9.2		0.960 6.0		0.987 1.9			
左折車混入率による補正率 左折車混入率 (%) 歩行者による低減率 有効青時間 歩行者有効青時間	0.933 27.8 0.15 103		— 0.00 22		0.995 5.5 0.00 20		0.999 0.4 0.15 103		0.906 46.3 0.15 22			
横断歩行者による補正値	—		1		—		—		—			
右折車混入率による補正率 右折車混入率 (%) 右折車の通過確率 有効青時間 (秒) 現示変わり目の捌け台数		0.994 0.4 0.530 103 3		— 1.000 22 0	0.997 2.5 1.000 20 0		0.865 12.3 0.500 103 3		0.966 31.5 1.000 22 0			
飽和交通流率	1693	1934	1771	1800	1649		1468		1641			
交通量	234	523	132	51	163		713		54			
正規化交通量	0.138	0.270	0.075	0.028	0.099		0.486		0.033			
第1現示	0.138	0.270					0.486				0.486	0.660
第2現示					0.099						0.099	
第3現示			0.075	0.028					0.033		0.075	
第4現示												
第5現示												
青時間比	60.6	60.6	12.9	12.9	11.8		60.6		12.9			
交通容量	1026	1172	228	232	195		890		212			
V/Cp	0.228	0.446	0.579	0.220	0.836		0.801		0.255			
滞留長 (m)	106.3	231.2	65.0	30.3	80.7		321.3		32.7			

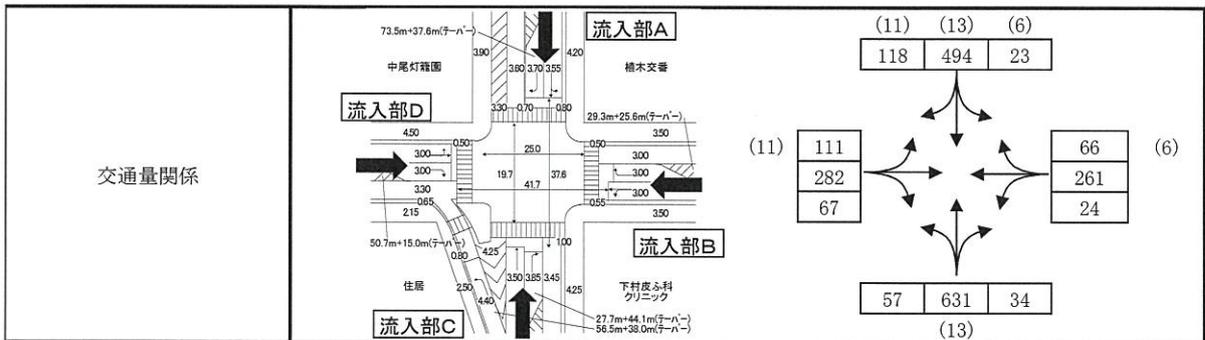


サイクル長	1φ	2φ	3φ	4φ	5φ
170秒					
	G 103秒 Y 3秒 AR 5秒	G 20秒 Y 3秒 AR 8秒	G 22秒 Y 3秒 AR 3秒	G Y AR	G Y AR

(2) 開店後の交通容量解析結果 (平日)

交差点No. 2 (9時台)

流入部 車線	A		B		C			D		現示別 需要率	交差点 需要率
	左直	右	左直	右	左	直	右	左直	右		
車線数	1	1	1	1	1	1	1	1	1		
飽和交通流率の基本値	2000	1800	2000	1800	1800	2000	1800	2000	1800		
車線幅員による補正率	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00		
車線幅員 (m)	3.55	3.70	3.00	3.00	4.40	3.50	3.85	3.00	3.00		
縦断勾配による補正率	0.980	0.980	0.990	0.990	0.990	0.990	0.990	0.970	0.970		
縦断勾配 (%)	-2.5	-2.5	-1.7	-1.7	-1.7	-1.7	-1.7	1.6	1.6		
大型車混入率による補正率	0.960	0.933	0.889	0.940	0.911	0.892	0.960	0.921	0.979		
大型車混入率 (%)	6.0	10.2	17.9	9.1	14.0	17.3	5.9	12.2	3.0		
左折車混入率による補正率	0.988		0.980		—			0.935			
左折車混入率 (%)	4.4		8.4					28.2			
歩行者による低減率	0.15		0.15		0.15			0.15			
有効青時間	85		53		85			53			
歩行者有効青時間	78		42		78			42			
横断歩行者による補正值	—		—		0.862			—			
右折車混入率による補正率		—		—			—		—		
右折車混入率 (%)											
右折車の通過確率		0.526		0.744			0.598		0.761		
有効青時間 (秒)		85		53			85		53		
現示変わり目の捌け台数		2		2			2		2		
飽和交通流率	1859	1646	1725	1675	1399	1766	1711	1671	1709		
交通量	517	118	285	66	57	631	34	393	67		
正規化交通量	0.278	0.046	0.165	0.014	0.041	0.357	0.000	0.235	0.015		
第1現示	0.278				0.041	0.357				0.357	0.653
第2現示		0.046					0.000			0.046	
第3現示			0.165					0.235		0.235	
第4現示				0.014					0.015	0.015	
第5現示											
青時間比	49.4	3.5	30.8	4.7	49.4	49.4	3.5	30.8	4.7		
交通容量	918	325	531	363	691	872	420	515	363		
V/Cp	0.563	0.363	0.537	0.182	0.082	0.724	0.081	0.763	0.185		
滞留長 (m)	235.6	63.4	144.5	41.3	39.1	318.2	22.7	189.6	39.6		

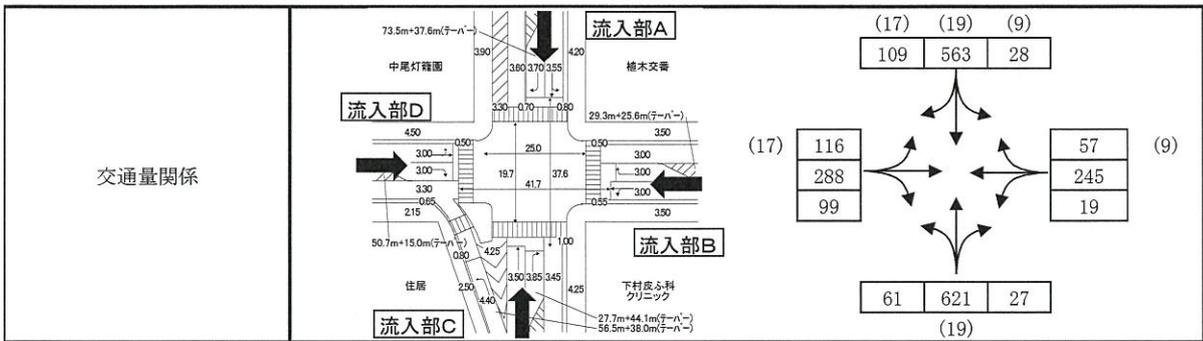


サイクル長	1φ	2φ	3φ	4φ	5φ
172秒					
	G 85秒 Y 3秒 AR	G 6秒 Y 3秒 AR 4秒	G 53秒 Y 3秒 AR	G 8秒 Y 3秒 AR 4秒	G Y AR

(2) 開店後の交通容量解析結果 (休日)

交差点No. 2 (10時台)

流入部 車線	A		B		C			D		現示別 需要率	交差点 需要率
	左直	右	左直	右	左	直	右	左直	右		
車線数	1	1	1	1	1	1	1	1	1		
飽和交通流率の基本値	2000	1800	2000	1800	1800	2000	1800	2000	1800		
車線幅員による補正率 車線幅員 (m)	1.00 3.55	1.00 3.70	1.00 3.00	1.00 3.00	1.00 4.40	1.00 3.50	1.00 3.85	1.00 3.00	1.00 3.00		
縦断勾配による補正率 縦断勾配 (%)	0.980 -2.5	0.980 -2.5	0.990 -1.7	0.990 -1.7	0.990 -1.7	0.990 -1.7	0.990 -1.7	0.970 1.6	0.970 1.6		
大型車混入率による補正率 大型車混入率 (%)	0.972 4.1	0.934 10.1	0.945 8.3	0.942 8.8	0.967 4.9	0.973 3.9	0.975 3.7	0.946 8.2	0.979 3.0		
左折車混入率による補正率 左折車混入率 (%)	0.987 4.7		0.983 7.2		—			0.934 28.7			
歩行者による低減率	0.15		0.15		0.15			0.15			
有効青時間	77		49		77			49			
歩行者有効青時間	70		38		70			38			
横断歩行者による補正値	—		—		0.864			—			
右折車混入率による補正率 右折車混入率 (%)		—		—			—		—		
右折車の通過確率		0.531		0.740			0.560		0.774		
有効青時間 (秒)		77		49			77		49		
現示変わり目の捌け台数		2		2			2		2		
飽和交通流率	1880	1648	1839	1679	1489	1927	1737	1714	1709		
交通量	591	109	264	57	61	621	27	404	99		
正規化交通量	0.314	0.039	0.144	0.007	0.041	0.322	0.000	0.236	0.032		
第1現示	0.314				0.041	0.322				0.322	0.629
第2現示		0.039					0.000			0.039	
第3現示			0.144					0.236		0.236	
第4現示				0.007					0.032	0.032	
第5現示											
青時間比	48.1	3.8	30.6	5.0	48.1	48.1	3.8	30.6	5.0		
交通容量	904	324	563	364	716	927	363	524	395		
V/Cp	0.654	0.336	0.469	0.157	0.085	0.670	0.074	0.771	0.251		
滞留長 (m)	246.0	57.6	114.4	34.7	35.8	258.0	16.4	174.8	51.7		



サイクル長	1φ	2φ	3φ	4φ	5φ
160秒					
	G 77秒 Y 3秒 AR	G 6秒 Y 3秒 AR 4秒	G 49秒 Y 3秒 AR	G 8秒 Y 3秒 AR 4秒	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

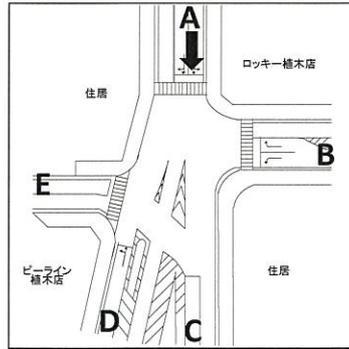
(1) 交通流量調査結果

交差点交通流動調査集計表

交差点No. 1

調査日： 令和7年10月14日(火)

方向： 幹線南進方面



	左折 (B)			直進 (C)			直進 (D)			右折 (E)			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	二輪車	普通車	大型車				
8:00 ~ 9:00	2	42	3	3	187	11	4	412	56	0	19	1	731	740	2	10
9:00 ~ 10:00	0	59	5	2	168	14	7	426	52	0	9	0	733	742	1	7
10:00 ~ 11:00	0	46	4	2	142	19	9	457	68	1	11	0	747	759	5	5
11:00 ~ 12:00	0	51	0	0	154	14	10	441	58	0	7	0	725	735	6	4
12:00 ~ 13:00	1	52	3	6	148	16	3	431	57	0	8	0	715	725	3	9
13:00 ~ 14:00	0	48	0	5	160	17	6	418	49	0	4	0	696	707	5	2
14:00 ~ 15:00	0	32	2	2	156	14	3	461	55	1	12	0	732	738	0	6
15:00 ~ 16:00	1	58	1	9	192	14	13	458	48	0	9	0	780	803	1	12
16:00 ~ 17:00	0	69	0	8	187	12	18	483	31	0	8	0	790	816	5	6
17:00 ~ 18:00	2	68	0	7	247	5	26	484	17	0	5	0	826	861	14	15
18:00 ~ 19:00	3	70	0	7	220	2	12	469	18	0	9	0	788	810	8	15
19:00 ~ 20:00	1	48	0	6	182	4	17	507	22	0	10	0	773	797	7	11
合計	10	643	18	57	2143	142	128	5447	531	2	111	1	9036	9233	57	102

【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	直進	右折	計	左折	直進	直進	右折	平均	左折	直進	直進	右折	平均
8:00 ~ 9:00	6.4	27.2	63.8	2.7	100.0	6.4	5.5	11.9	5.0	9.6	4.3	1.5	0.8	0.0	1.2
9:00 ~ 10:00	8.6	24.8	65.4	1.2	100.0	7.8	7.6	10.7	0.0	9.6	0.0	1.1	1.4	0.0	1.2
10:00 ~ 11:00	6.6	21.5	70.4	1.6	100.0	8.0	11.7	12.7	0.0	12.0	0.0	1.2	1.7	8.3	1.6
11:00 ~ 12:00	6.9	22.9	69.3	1.0	100.0	0.0	8.3	11.4	0.0	9.8	0.0	0.0	2.0	0.0	1.4
12:00 ~ 13:00	7.7	23.4	67.7	1.1	100.0	5.4	9.4	11.6	0.0	10.5	1.8	3.5	0.6	0.0	1.4
13:00 ~ 14:00	6.8	25.7	66.9	0.6	100.0	0.0	9.3	10.4	0.0	9.3	0.0	2.7	1.3	0.0	1.6
14:00 ~ 15:00	4.6	23.3	70.3	1.8	100.0	5.9	8.1	10.6	0.0	9.6	0.0	1.2	0.6	7.7	0.8
15:00 ~ 16:00	7.5	26.8	64.6	1.1	100.0	1.7	6.5	9.2	0.0	7.8	1.7	4.2	2.5	0.0	2.9
16:00 ~ 17:00	8.5	25.4	65.2	1.0	100.0	0.0	5.8	5.8	0.0	5.3	0.0	3.9	3.4	0.0	3.2
17:00 ~ 18:00	8.1	30.1	61.2	0.6	100.0	0.0	1.9	3.2	0.0	2.6	2.9	2.7	4.9	0.0	4.1
18:00 ~ 19:00	9.0	28.3	61.6	1.1	100.0	0.0	0.9	3.6	0.0	2.5	4.1	3.1	2.4	0.0	2.7
19:00 ~ 20:00	6.1	24.1	68.5	1.3	100.0	0.0	2.1	4.0	0.0	3.3	2.0	3.1	3.1	0.0	3.0
平均	7.3	25.4	66.1	1.2	100.0	2.7	6.1	8.7	0.9	7.5	1.5	2.4	2.1	1.8	2.1

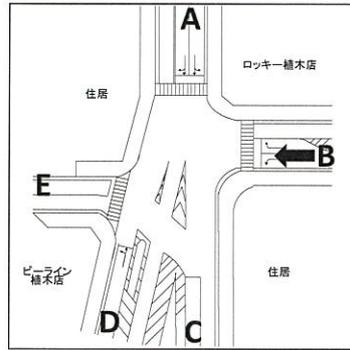
(1) 交通流量調査結果

交差点交通流動調査集計表

交差点No. 1

調査日： 令和7年10月14日(火)

方向： 交差西進方面



	左折 (C)			左折 (D)			左折 (E)			右折 (A)			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	二輪車	普通車	大型車				
8:00 ~ 9:00	0	1	3	0	58	8	0	28	0	2	82	2	182	184	5	15
9:00 ~ 10:00	0	7	1	1	77	8	1	24	0	0	50	6	173	175	5	6
10:00 ~ 11:00	0	10	7	0	87	4	1	20	1	0	55	5	189	190	2	7
11:00 ~ 12:00	1	15	3	1	92	7	0	20	0	2	38	6	181	185	4	4
12:00 ~ 13:00	0	14	5	0	102	2	0	26	1	0	53	1	204	204	2	7
13:00 ~ 14:00	1	17	2	0	106	5	0	21	0	0	39	0	190	191	2	2
14:00 ~ 15:00	0	10	5	1	79	4	1	20	1	1	34	2	155	158	1	3
15:00 ~ 16:00	0	14	2	2	76	4	0	29	0	1	44	1	170	173	7	34
16:00 ~ 17:00	0	9	4	0	84	2	2	23	0	0	61	0	183	185	5	11
17:00 ~ 18:00	0	13	2	2	94	1	0	35	0	1	58	2	205	208	7	18
18:00 ~ 19:00	0	5	1	1	89	1	1	32	0	2	39	0	167	171	4	25
19:00 ~ 20:00	0	4	1	1	61	3	1	19	0	0	37	0	125	127	5	8
合計	2	119	36	9	1005	49	7	297	3	9	590	25	2124	2151	49	140

【流動特性】

	流動分岐率(%)					大型車混入率(%)					二輪車混入率(%)				
	左折	左折	左折	右折	計	左折	左折	左折	右折	平均	左折	左折	左折	右折	平均
8:00 ~ 9:00	2.2	35.9	15.2	46.7	100.0	75.0	12.1	0.0	2.3	7.1	0.0	0.0	0.0	2.3	1.1
9:00 ~ 10:00	4.6	49.1	14.3	32.0	100.0	12.5	9.3	0.0	10.7	8.6	0.0	1.2	4.0	0.0	1.1
10:00 ~ 11:00	8.9	47.9	11.6	31.6	100.0	41.2	4.4	4.5	8.3	8.9	0.0	0.0	4.5	0.0	0.5
11:00 ~ 12:00	10.3	54.1	10.8	24.9	100.0	15.8	7.0	0.0	13.0	8.6	5.3	1.0	0.0	4.3	2.2
12:00 ~ 13:00	9.3	51.0	13.2	26.5	100.0	26.3	1.9	3.7	1.9	4.4	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
13:00 ~ 14:00	10.5	58.1	11.0	20.4	100.0	10.0	4.5	0.0	0.0	3.7	5.0	0.0	0.0	0.0	0.5
14:00 ~ 15:00	9.5	53.2	13.9	23.4	100.0	33.3	4.8	4.5	5.4	7.6	0.0	1.2	4.5	2.7	1.9
15:00 ~ 16:00	9.2	47.4	16.8	26.6	100.0	12.5	4.9	0.0	2.2	4.0	0.0	2.4	0.0	2.2	1.7
16:00 ~ 17:00	7.0	46.5	13.5	33.0	100.0	30.8	2.3	0.0	0.0	3.2	0.0	0.0	8.0	0.0	1.1
17:00 ~ 18:00	7.2	46.6	16.8	29.3	100.0	13.3	1.0	0.0	3.3	2.4	0.0	2.1	0.0	1.6	1.4
18:00 ~ 19:00	3.5	53.2	19.3	24.0	100.0	16.7	1.1	0.0	0.0	1.2	0.0	1.1	3.0	4.9	2.3
19:00 ~ 20:00	3.9	51.2	15.7	29.1	100.0	20.0	4.6	0.0	0.0	3.1	0.0	1.5	5.0	0.0	1.6
平均	7.3	49.4	14.3	29.0	100.0	22.9	4.6	1.0	4.0	5.3	1.3	0.8	2.3	1.4	1.3

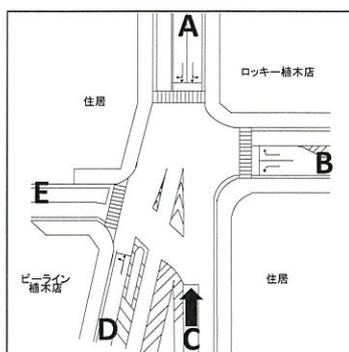
(1) 交通流量調査結果

交差点交通流動調査集計表

交差点No. 1

調査日： 令和7年10月14日(火)

方向： 幹線北進①方面



	左折 (D)			左折 (E)			直進 (A)			右折 (B)			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	二輪車	普通車	大型車				
8:00 ~ 9:00	0	0	0	0	7	0	2	125	20	0	6	4	162	164		
9:00 ~ 10:00	0	0	0	1	10	0	6	88	21	0	7	4	130	137		
10:00 ~ 11:00	0	1	0	1	15	0	2	105	14	0	7	5	147	150		
11:00 ~ 12:00	0	0	0	0	5	0	3	110	16	0	10	4	145	148		
12:00 ~ 13:00	0	0	0	0	4	0	3	111	13	0	11	6	145	148		
13:00 ~ 14:00	0	0	0	0	11	0	2	107	14	0	7	2	141	143		
14:00 ~ 15:00	0	0	0	0	12	0	4	109	12	0	6	3	142	146		
15:00 ~ 16:00	0	0	0	0	10	0	2	115	11	0	6	4	146	148		
16:00 ~ 17:00	0	0	0	0	16	0	2	106	11	0	4	4	141	143		
17:00 ~ 18:00	0	0	0	0	18	0	3	117	5	0	6	3	149	152		
18:00 ~ 19:00	0	0	0	0	19	0	2	114	6	0	3	3	145	147		
19:00 ~ 20:00	0	0	0	1	12	0	1	72	5	0	5	3	97	99		
合計	0	1	0	3	139	0	32	1279	148	0	78	45	1690	1725		

【流動特性】

	流動分岐率(%)					大型車混入率(%)					二輪車混入率(%)				
	左折	左折	直進	右折	計	左折	左折	直進	右折	平均	左折	左折	直進	右折	平均
8:00 ~ 9:00	0.0	4.3	89.6	6.1	100.0	0.0	0.0	13.6	40.0	14.6	0.0	0.0	1.4	0.0	1.2
9:00 ~ 10:00	0.0	8.0	83.9	8.0	100.0	0.0	0.0	18.3	36.4	18.2	0.0	9.1	5.2	0.0	5.1
10:00 ~ 11:00	0.7	10.7	80.7	8.0	100.0	0.0	0.0	11.6	41.7	12.7	0.0	6.3	1.7	0.0	2.0
11:00 ~ 12:00	0.0	3.4	87.2	9.5	100.0	0.0	0.0	12.4	28.6	13.5	0.0	0.0	2.3	0.0	2.0
12:00 ~ 13:00	0.0	2.7	85.8	11.5	100.0	0.0	0.0	10.2	35.3	12.8	0.0	0.0	2.4	0.0	2.0
13:00 ~ 14:00	0.0	7.7	86.0	6.3	100.0	0.0	0.0	11.4	22.2	11.2	0.0	0.0	1.6	0.0	1.4
14:00 ~ 15:00	0.0	8.2	85.6	6.2	100.0	0.0	0.0	9.6	33.3	10.3	0.0	0.0	3.2	0.0	2.7
15:00 ~ 16:00	0.0	6.8	86.5	6.8	100.0	0.0	0.0	8.6	40.0	10.1	0.0	0.0	1.6	0.0	1.4
16:00 ~ 17:00	0.0	11.2	83.2	5.6	100.0	0.0	0.0	9.2	50.0	10.5	0.0	0.0	1.7	0.0	1.4
17:00 ~ 18:00	0.0	11.8	82.2	5.9	100.0	0.0	0.0	4.0	33.3	5.3	0.0	0.0	2.4	0.0	2.0
18:00 ~ 19:00	0.0	12.9	83.0	4.1	100.0	0.0	0.0	4.9	50.0	6.1	0.0	0.0	1.6	0.0	1.4
19:00 ~ 20:00	0.0	13.1	78.8	8.1	100.0	0.0	0.0	6.4	37.5	8.1	0.0	7.7	1.3	0.0	2.0
平均	0.1	8.2	84.6	7.1	100.0	0.0	0.0	10.1	36.6	11.2	0.0	2.1	2.2	0.0	2.0

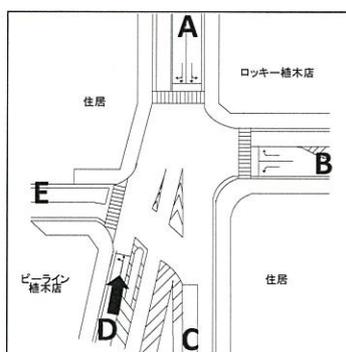
(1) 交通流量調査結果

交差点交通流動調査集計表

交差点No. 1

調査日： 令和7年10月14日(火)

方向： 幹線北進②方面



	左折 (E)			直進 (A)			右折 (B)			右折 (C)			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	二輪車	普通車	大型車				
8:00 ~ 9:00	0	5	0	24	401	57	5	47	4	0	0	0	514	543		
9:00 ~ 10:00	0	10	0	9	420	95	1	82	6	0	0	0	613	623		
10:00 ~ 11:00	0	5	1	13	445	107	0	86	7	0	0	0	651	664		
11:00 ~ 12:00	0	6	1	1	437	95	2	84	4	0	0	0	627	630		
12:00 ~ 13:00	0	12	0	6	477	82	1	90	3	0	0	0	664	671		
13:00 ~ 14:00	0	12	0	2	482	64	0	87	4	0	0	0	649	651		
14:00 ~ 15:00	0	9	0	6	481	42	1	74	1	0	1	0	608	615		
15:00 ~ 16:00	2	12	0	13	478	38	2	67	2	0	0	0	597	614		
16:00 ~ 17:00	3	14	0	8	447	36	3	73	3	0	0	0	573	587		
17:00 ~ 18:00	1	11	0	10	459	37	0	78	1	0	0	0	586	597		
18:00 ~ 19:00	0	24	0	1	468	17	4	68	3	0	0	0	580	585		
19:00 ~ 20:00	0	22	0	8	412	12	0	61	0	0	0	0	507	515		
合計	6	142	2	101	5407	682	19	897	38	0	1	0	7169	7295		

【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	右折	計	左折	直進	右折	右折	平均	左折	直進	右折	右折	平均
8:00 ~ 9:00	0.9	88.8	10.3	0.0	100.0	0.0	11.8	7.1	0.0	11.2	0.0	5.0	8.9	0.0	5.3
9:00 ~ 10:00	1.6	84.1	14.3	0.0	100.0	0.0	18.1	6.7	0.0	16.2	0.0	1.7	1.1	0.0	1.6
10:00 ~ 11:00	0.9	85.1	14.0	0.0	100.0	16.7	18.9	7.5	0.0	17.3	0.0	2.3	0.0	0.0	2.0
11:00 ~ 12:00	1.1	84.6	14.3	0.0	100.0	14.3	17.8	4.4	0.0	15.9	0.0	0.2	2.2	0.0	0.5
12:00 ~ 13:00	1.8	84.2	14.0	0.0	100.0	0.0	14.5	3.2	0.0	12.7	0.0	1.1	1.1	0.0	1.0
13:00 ~ 14:00	1.8	84.2	14.0	0.0	100.0	0.0	11.7	4.4	0.0	10.4	0.0	0.4	0.0	0.0	0.3
14:00 ~ 15:00	1.5	86.0	12.4	0.2	100.0	0.0	7.9	1.3	0.0	7.0	0.0	1.1	1.3	0.0	1.1
15:00 ~ 16:00	2.3	86.2	11.6	0.0	100.0	0.0	7.2	2.8	0.0	6.5	14.3	2.5	2.8	0.0	2.8
16:00 ~ 17:00	2.9	83.6	13.5	0.0	100.0	0.0	7.3	3.8	0.0	6.6	17.6	1.6	3.8	0.0	2.4
17:00 ~ 18:00	2.0	84.8	13.2	0.0	100.0	0.0	7.3	1.3	0.0	6.4	8.3	2.0	0.0	0.0	1.8
18:00 ~ 19:00	4.1	83.1	12.8	0.0	100.0	0.0	3.5	4.0	0.0	3.4	0.0	0.2	5.3	0.0	0.9
19:00 ~ 20:00	4.3	83.9	11.8	0.0	100.0	0.0	2.8	0.0	0.0	2.3	0.0	1.9	0.0	0.0	1.6
平均	2.1	84.9	13.1	0.0	100.0	1.3	11.0	4.0	0.0	9.9	4.0	1.6	2.0	0.0	1.7

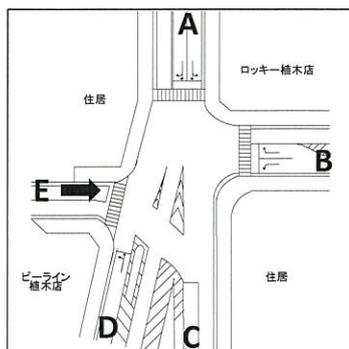
(1) 交通流量調査結果

交差点交通流動調査集計表

交差点No. 1

調査日： 令和7年10月14日(火)

方向： 交差東進方面



	左折 (A)			左折 (B)			直進 (C)			右折 (D)			自動車計	全車種合計	自転車	歩行者
	二輪車	普通車	大型車													
8:00 ~ 9:00	0	4	0	0	28	0	1	22	0	1	17	0	71	73	6	3
9:00 ~ 10:00	0	16	0	0	38	0	0	27	0	1	25	0	106	107	1	3
10:00 ~ 11:00	1	8	1	0	26	1	0	31	0	0	20	0	87	88	1	0
11:00 ~ 12:00	0	10	0	0	29	0	0	10	0	0	18	0	67	67	6	1
12:00 ~ 13:00	0	7	1	0	19	0	1	13	1	0	19	0	60	61	5	2
13:00 ~ 14:00	0	11	0	1	17	1	0	21	0	0	18	0	68	69	7	1
14:00 ~ 15:00	0	6	0	0	18	0	0	9	0	1	13	0	46	47	0	1
15:00 ~ 16:00	0	11	0	0	22	0	0	22	0	0	21	0	76	76	4	3
16:00 ~ 17:00	0	15	0	0	24	0	0	24	0	0	22	0	85	85	5	3
17:00 ~ 18:00	0	11	0	0	30	0	0	21	0	1	19	0	81	82	5	9
18:00 ~ 19:00	0	9	0	0	26	0	0	11	0	0	22	0	68	68	5	6
19:00 ~ 20:00	0	4	0	0	18	0	1	15	0	1	18	0	55	57	7	7
合計	1	112	2	1	295	2	3	226	1	5	232	0	870	880	52	39

【流動特性】

	流動分岐率 (%)					大型車混入率 (%)					二輪車混入率 (%)				
	左折	左折	直進	右折	計	左折	左折	直進	右折	平均	左折	左折	直進	右折	平均
8:00 ~ 9:00	5.5	38.4	31.5	24.7	100.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	4.3	5.6	2.7
9:00 ~ 10:00	15.0	35.5	25.2	24.3	100.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	3.8	0.9
10:00 ~ 11:00	11.4	30.7	35.2	22.7	100.0	10.0	3.7	0.0	0.0	2.3	10.0	0.0	0.0	0.0	1.1
11:00 ~ 12:00	14.9	43.3	14.9	26.9	100.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
12:00 ~ 13:00	13.1	31.1	24.6	31.1	100.0	12.5	0.0	6.7	0.0	3.3	0.0	0.0	6.7	0.0	1.6
13:00 ~ 14:00	15.9	27.5	30.4	26.1	100.0	0.0	5.3	0.0	0.0	1.4	0.0	5.3	0.0	0.0	1.4
14:00 ~ 15:00	12.8	38.3	19.1	29.8	100.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	7.1	2.1
15:00 ~ 16:00	14.5	28.9	28.9	27.6	100.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
16:00 ~ 17:00	17.6	28.2	28.2	25.9	100.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
17:00 ~ 18:00	13.4	36.6	25.6	24.4	100.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	5.0	1.2
18:00 ~ 19:00	13.2	38.2	16.2	32.4	100.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
19:00 ~ 20:00	7.0	31.6	28.1	33.3	100.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	6.3	5.3	3.5
平均	13.1	33.9	26.1	26.9	100.0	1.7	0.7	0.4	0.0	0.6	0.9	0.3	1.3	2.1	1.1

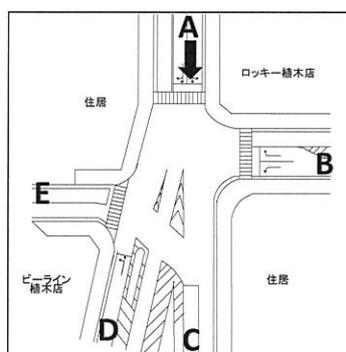
(1) 交通流量調査結果

交差点交通流動調査集計表

交差点No. 1

調査日：令和7年10月13日(月・祝)

方向：幹線南進方面



	左折 (B)			直進 (C)			直進 (D)			右折 (E)			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	二輪車	普通車	大型車				
8:00 ~ 9:00	1	34	3	1	111	15	8	297	37	0	5	0	502	512	2	7
9:00 ~ 10:00	0	41	0	0	141	14	8	440	25	0	1	0	662	670	0	3
10:00 ~ 11:00	0	65	1	4	159	12	21	492	34	0	7	0	770	795	1	11
11:00 ~ 12:00	1	63	1	6	148	15	7	472	21	0	2	0	722	736	4	10
12:00 ~ 13:00	1	49	0	5	168	8	10	488	23	1	3	0	739	756	3	6
13:00 ~ 14:00	0	76	1	1	134	14	9	502	24	0	6	0	757	767	9	3
14:00 ~ 15:00	0	40	0	1	161	16	11	529	24	0	8	0	778	790	13	11
15:00 ~ 16:00	1	63	0	5	173	8	14	516	14	0	8	0	782	802	3	9
16:00 ~ 17:00	1	77	0	8	166	14	15	539	16	0	7	1	820	844	9	7
17:00 ~ 18:00	0	65	0	6	202	9	10	512	13	1	3	0	804	821	10	15
18:00 ~ 19:00	1	67	0	8	152	4	15	512	9	0	12	1	757	781	11	15
19:00 ~ 20:00	1	42	0	5	111	1	15	473	16	0	2	0	645	666	8	13
合計	7	682	6	50	1826	130	143	5772	256	2	64	2	8738	8940	73	110

【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	直進	右折	計	左折	直進	直進	右折	平均	左折	直進	直進	右折	平均
8:00 ~ 9:00	7.4	24.8	66.8	1.0	100.0	7.9	11.8	10.8	0.0	10.7	2.6	0.8	2.3	0.0	2.0
9:00 ~ 10:00	6.1	23.1	70.6	0.1	100.0	0.0	9.0	5.3	0.0	5.8	0.0	0.0	1.7	0.0	1.2
10:00 ~ 11:00	8.3	22.0	68.8	0.9	100.0	1.5	6.9	6.2	0.0	5.9	0.0	2.3	3.8	0.0	3.1
11:00 ~ 12:00	8.8	23.0	67.9	0.3	100.0	1.5	8.9	4.2	0.0	5.0	1.5	3.6	1.4	0.0	1.9
12:00 ~ 13:00	6.6	23.9	68.9	0.5	100.0	0.0	4.4	4.4	0.0	4.1	2.0	2.8	1.9	25.0	2.2
13:00 ~ 14:00	10.0	19.4	69.8	0.8	100.0	1.3	9.4	4.5	0.0	5.1	0.0	0.7	1.7	0.0	1.3
14:00 ~ 15:00	5.1	22.5	71.4	1.0	100.0	0.0	9.0	4.3	0.0	5.1	0.0	0.6	2.0	0.0	1.5
15:00 ~ 16:00	8.0	23.2	67.8	1.0	100.0	0.0	4.3	2.6	0.0	2.7	1.6	2.7	2.6	0.0	2.5
16:00 ~ 17:00	9.2	22.3	67.5	0.9	100.0	0.0	7.4	2.8	12.5	3.7	1.3	4.3	2.6	0.0	2.8
17:00 ~ 18:00	7.9	26.4	65.2	0.5	100.0	0.0	4.1	2.4	0.0	2.7	0.0	2.8	1.9	25.0	2.1
18:00 ~ 19:00	8.7	21.0	68.6	1.7	100.0	0.0	2.4	1.7	7.7	1.8	1.5	4.9	2.8	0.0	3.1
19:00 ~ 20:00	6.5	17.6	75.7	0.3	100.0	0.0	0.9	3.2	0.0	2.6	2.3	4.3	3.0	0.0	3.2
平均	7.8	22.4	69.0	0.8	100.0	0.9	6.5	4.1	2.9	4.4	1.0	2.5	2.3	2.9	2.3

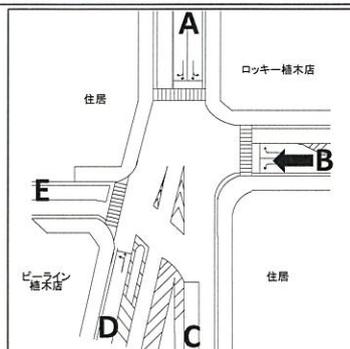
(1) 交通流量調査結果

交差点交通流動調査集計表

交差点No. 1

調査日：令和7年10月13日(月・祝)

方向：交差西進方面



	左折(C)			左折(D)			左折(E)			右折(A)			自動車計	全車種合計	自転車	歩行者
	二輪車	普通車	大型車													
8:00 ~ 9:00	0	0	3	0	35	3	0	4	0	0	28	1	74	74	4	4
9:00 ~ 10:00	0	5	3	4	55	2	0	10	0	0	44	1	120	124	8	8
10:00 ~ 11:00	0	7	3	0	86	1	0	21	0	0	63	0	181	181	2	3
11:00 ~ 12:00	0	5	2	0	86	0	0	25	1	0	51	0	170	170	5	3
12:00 ~ 13:00	0	7	2	2	67	0	0	18	0	3	44	0	138	143	4	3
13:00 ~ 14:00	0	4	1	1	82	1	0	13	0	0	51	0	152	153	2	8
14:00 ~ 15:00	1	11	1	0	75	0	1	11	0	0	34	0	132	134	5	1
15:00 ~ 16:00	0	9	3	0	83	1	0	21	0	1	45	0	162	163	2	8
16:00 ~ 17:00	0	9	1	0	77	2	1	21	0	0	44	0	154	155	3	1
17:00 ~ 18:00	0	12	2	2	80	0	1	31	0	0	49	0	174	177	5	9
18:00 ~ 19:00	0	8	1	0	68	2	1	27	0	1	47	0	153	155	6	9
19:00 ~ 20:00	0	6	1	1	68	0	0	9	0	2	30	0	114	117	1	5
合計	1	83	23	10	862	12	4	211	1	7	530	2	1724	1746	47	62

【流動特性】

	流動分岐率(%)					大型車混入率(%)					二輪車混入率(%)				
	左折	左折	左折	右折	計	左折	左折	左折	右折	平均	左折	左折	左折	右折	平均
8:00 ~ 9:00	4.1	51.4	5.4	39.2	100.0	100.0	7.9	0.0	3.4	9.5	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
9:00 ~ 10:00	6.5	49.2	8.1	36.3	100.0	37.5	3.3	0.0	2.2	4.8	0.0	6.6	0.0	0.0	3.2
10:00 ~ 11:00	5.5	48.1	11.6	34.8	100.0	30.0	1.1	0.0	0.0	2.2	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
11:00 ~ 12:00	4.1	50.6	15.3	30.0	100.0	28.6	0.0	3.8	0.0	1.8	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
12:00 ~ 13:00	6.3	48.3	12.6	32.9	100.0	22.2	0.0	0.0	0.0	1.4	0.0	2.9	0.0	6.4	3.5
13:00 ~ 14:00	3.3	54.9	8.5	33.3	100.0	20.0	1.2	0.0	0.0	1.3	0.0	1.2	0.0	0.0	0.7
14:00 ~ 15:00	9.7	56.0	9.0	25.4	100.0	7.7	0.0	0.0	0.0	0.7	7.7	0.0	8.3	0.0	1.5
15:00 ~ 16:00	7.4	51.5	12.9	28.2	100.0	25.0	1.2	0.0	0.0	2.5	0.0	0.0	0.0	2.2	0.6
16:00 ~ 17:00	6.5	51.0	14.2	28.4	100.0	10.0	2.5	0.0	0.0	1.9	0.0	0.0	4.5	0.0	0.6
17:00 ~ 18:00	7.9	46.3	18.1	27.7	100.0	14.3	0.0	0.0	0.0	1.1	0.0	2.4	3.1	0.0	1.7
18:00 ~ 19:00	5.8	45.2	18.1	31.0	100.0	11.1	2.9	0.0	0.0	1.9	0.0	0.0	3.6	2.1	1.3
19:00 ~ 20:00	6.0	59.0	7.7	27.4	100.0	14.3	0.0	0.0	0.0	0.9	0.0	1.4	0.0	6.3	2.6
平均	6.1	50.6	12.4	30.9	100.0	21.5	1.4	0.5	0.4	2.2	0.9	1.1	1.9	1.3	1.3

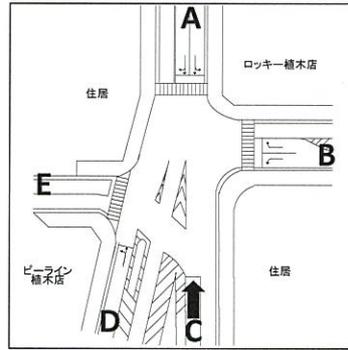
(1) 交通流量調査結果

交差点交通流動調査集計表

交差点No. 1

調査日：令和7年10月13日(月・祝)

方向：幹線北進①方面



	左折(D)			左折(E)			直進(A)			右折(B)			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	二輪車	普通車	大型車				
8:00 ~ 9:00	0	0	0	0	2	0	3	77	6	0	2	2	89	92		
9:00 ~ 10:00	0	0	0	0	6	0	5	98	17	0	3	0	124	129		
10:00 ~ 11:00	0	0	0	1	6	0	3	132	7	0	4	1	150	154		
11:00 ~ 12:00	0	0	0	2	7	0	2	135	13	0	2	2	159	163		
12:00 ~ 13:00	0	0	0	0	8	0	1	102	10	0	6	2	128	129		
13:00 ~ 14:00	0	0	0	0	8	0	5	91	6	0	11	2	118	123		
14:00 ~ 15:00	0	0	0	0	9	0	0	93	11	0	9	1	123	123		
15:00 ~ 16:00	0	0	0	0	9	0	0	90	10	0	7	1	117	117		
16:00 ~ 17:00	0	0	0	0	19	0	3	115	7	0	5	2	148	151		
17:00 ~ 18:00	0	0	0	0	24	0	1	97	4	0	6	1	132	133		
18:00 ~ 19:00	0	0	0	0	3	0	0	35	1	0	3	0	42	42		
19:00 ~ 20:00	0	0	0	0	5	0	1	61	2	0	5	2	75	76		
合計	0	0	0	3	106	0	24	1126	94	0	63	16	1405	1432		

【流動特性】

	流動分岐率(%)					大型車混入率(%)					二輪車混入率(%)				
	左折	左折	直進	右折	計	左折	左折	直進	右折	平均	左折	左折	直進	右折	平均
8:00 ~ 9:00	0.0	2.2	93.5	4.3	100.0	0.0	0.0	7.0	50.0	8.7	0.0	0.0	3.5	0.0	3.3
9:00 ~ 10:00	0.0	4.7	93.0	2.3	100.0	0.0	0.0	14.2	0.0	13.2	0.0	0.0	4.2	0.0	3.9
10:00 ~ 11:00	0.0	4.5	92.2	3.2	100.0	0.0	0.0	4.9	20.0	5.2	0.0	14.3	2.1	0.0	2.6
11:00 ~ 12:00	0.0	5.5	92.0	2.5	100.0	0.0	0.0	8.7	50.0	9.2	0.0	22.2	1.3	0.0	2.5
12:00 ~ 13:00	0.0	6.2	87.6	6.2	100.0	0.0	0.0	8.8	25.0	9.3	0.0	0.0	0.9	0.0	0.8
13:00 ~ 14:00	0.0	6.5	82.9	10.6	100.0	0.0	0.0	5.9	15.4	6.5	0.0	0.0	4.9	0.0	4.1
14:00 ~ 15:00	0.0	7.3	84.6	8.1	100.0	0.0	0.0	10.6	10.0	9.8	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
15:00 ~ 16:00	0.0	7.7	85.5	6.8	100.0	0.0	0.0	10.0	12.5	9.4	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
16:00 ~ 17:00	0.0	12.6	82.8	4.6	100.0	0.0	0.0	5.6	28.6	6.0	0.0	0.0	2.4	0.0	2.0
17:00 ~ 18:00	0.0	18.0	76.7	5.3	100.0	0.0	0.0	3.9	14.3	3.8	0.0	0.0	1.0	0.0	0.8
18:00 ~ 19:00	0.0	7.1	85.7	7.1	100.0	0.0	0.0	2.8	0.0	2.4	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
19:00 ~ 20:00	0.0	6.6	84.2	9.2	100.0	0.0	0.0	3.1	28.6	5.3	0.0	0.0	1.6	0.0	1.3
平均	0.0	7.6	86.9	5.5	100.0	0.0	0.0	7.6	20.3	7.7	0.0	2.8	1.9	0.0	1.9

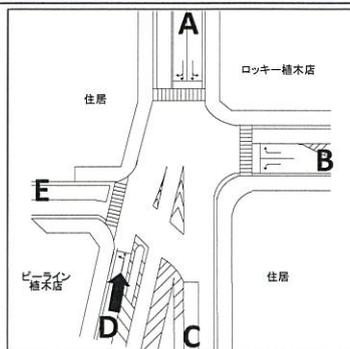
(1) 交通流量調査結果

交差点交通流動調査集計表

交差点No. 1

調査日：令和7年10月13日(月・祝)

方向：幹線北進②方面



	左折 (E)			直進 (A)			右折 (B)			右折 (C)			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	二輪車	普通車	大型車				
8:00 ~ 9:00	1	4	0	15	454	35	1	36	1	0	0	0	530	547		
9:00 ~ 10:00	0	15	0	24	521	48	0	49	3	0	0	0	636	660		
10:00 ~ 11:00	0	3	0	6	545	31	1	72	1	0	0	0	652	659		
11:00 ~ 12:00	1	2	0	10	548	43	1	74	0	0	0	0	667	679		
12:00 ~ 13:00	0	2	0	6	530	29	2	88	1	0	1	0	651	659		
13:00 ~ 14:00	0	8	0	6	538	26	2	87	0	0	1	0	660	668		
14:00 ~ 15:00	0	10	0	13	567	19	0	66	2	0	1	0	665	678		
15:00 ~ 16:00	0	15	0	10	521	26	0	78	1	0	0	0	641	651		
16:00 ~ 17:00	0	13	0	8	544	28	2	76	3	0	0	0	664	674		
17:00 ~ 18:00	1	10	0	6	477	18	0	70	1	0	0	0	576	583		
18:00 ~ 19:00	1	4	0	2	516	17	3	86	2	0	0	0	625	631		
19:00 ~ 20:00	0	11	0	4	386	12	0	50	1	0	0	0	460	464		
合計	4	97	0	110	6147	332	12	832	16	0	3	0	7427	7553		

【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	右折	計	左折	直進	右折	右折	平均	左折	直進	右折	右折	平均
8:00 ~ 9:00	0.9	92.1	6.9	0.0	100.0	0.0	6.9	2.6	0.0	6.6	20.0	3.0	2.6	0.0	3.1
9:00 ~ 10:00	2.3	89.8	7.9	0.0	100.0	0.0	8.1	5.8	0.0	7.7	0.0	4.0	0.0	0.0	3.6
10:00 ~ 11:00	0.5	88.3	11.2	0.0	100.0	0.0	5.3	1.4	0.0	4.9	0.0	1.0	1.4	0.0	1.1
11:00 ~ 12:00	0.4	88.5	11.0	0.0	100.0	0.0	7.2	0.0	0.0	6.3	33.3	1.7	1.3	0.0	1.8
12:00 ~ 13:00	0.3	85.7	13.8	0.2	100.0	0.0	5.1	1.1	0.0	4.6	0.0	1.1	2.2	0.0	1.2
13:00 ~ 14:00	1.2	85.3	13.3	0.1	100.0	0.0	4.6	0.0	0.0	3.9	0.0	1.1	2.2	0.0	1.2
14:00 ~ 15:00	1.5	88.3	10.0	0.1	100.0	0.0	3.2	2.9	0.0	3.1	0.0	2.2	0.0	0.0	1.9
15:00 ~ 16:00	2.3	85.6	12.1	0.0	100.0	0.0	4.7	1.3	0.0	4.1	0.0	1.8	0.0	0.0	1.5
16:00 ~ 17:00	1.9	86.1	12.0	0.0	100.0	0.0	4.8	3.7	0.0	4.6	0.0	1.4	2.5	0.0	1.5
17:00 ~ 18:00	1.9	85.9	12.2	0.0	100.0	0.0	3.6	1.4	0.0	3.3	9.1	1.2	0.0	0.0	1.2
18:00 ~ 19:00	0.8	84.8	14.4	0.0	100.0	0.0	3.2	2.2	0.0	3.0	20.0	0.4	3.3	0.0	1.0
19:00 ~ 20:00	2.4	86.6	11.0	0.0	100.0	0.0	3.0	2.0	0.0	2.8	0.0	1.0	0.0	0.0	0.9
平均	1.3	87.2	11.4	0.0	100.0	0.0	5.0	1.9	0.0	4.6	4.0	1.7	1.4	0.0	1.7

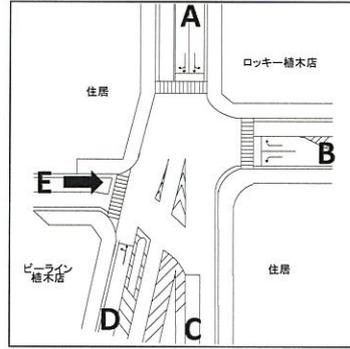
(1) 交通流量調査結果

交差点交通流動調査集計表

交差点No. 1

調査日：令和7年10月13日(月・祝)

方向：交差東進方面



	左折 (A)			左折 (B)			直進 (C)			右折 (D)			自動車 計	全車種 合計	自転車	歩行者
	二輪車	普通車	大型車													
8:00 ~ 9:00	0	9	0	0	11	0	1	22	0	0	17	0	59	60	2	0
9:00 ~ 10:00	0	13	0	0	19	0	0	29	0	1	26	0	87	88	0	0
10:00 ~ 11:00	0	12	0	0	11	0	0	32	0	1	20	0	75	76	4	4
11:00 ~ 12:00	0	10	0	0	15	0	0	11	1	0	17	0	54	54	1	3
12:00 ~ 13:00	0	6	0	1	10	0	0	8	0	0	15	0	39	40	10	7
13:00 ~ 14:00	0	9	0	1	17	0	0	10	0	2	16	0	52	55	5	10
14:00 ~ 15:00	0	6	0	0	16	0	0	19	0	0	13	0	54	54	9	12
15:00 ~ 16:00	0	4	0	0	14	0	0	10	0	1	26	0	54	55	6	6
16:00 ~ 17:00	0	11	1	0	15	0	0	18	0	0	23	0	68	68	7	3
17:00 ~ 18:00	0	8	0	0	27	0	0	17	0	0	21	0	73	73	11	9
18:00 ~ 19:00	0	5	0	0	12	0	0	5	0	0	12	0	34	34	6	6
19:00 ~ 20:00	0	3	0	0	5	0	0	8	0	0	17	0	33	33	2	6
合計	0	96	1	2	172	0	1	189	1	5	223	0	682	690	63	66

【流動特性】

	流動分岐率(%)					大型車混入率(%)					二輪車混入率(%)				
	左折	左折	直進	右折	計	左折	左折	直進	右折	平均	左折	左折	直進	右折	平均
8:00 ~ 9:00	15.0	18.3	38.3	28.3	100.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	4.3	0.0	1.7
9:00 ~ 10:00	14.8	21.6	33.0	30.7	100.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	3.7	1.1
10:00 ~ 11:00	15.8	14.5	42.1	27.6	100.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	4.8	1.3
11:00 ~ 12:00	18.5	27.8	22.2	31.5	100.0	0.0	0.0	8.3	0.0	1.9	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
12:00 ~ 13:00	15.0	27.5	20.0	37.5	100.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	9.1	0.0	0.0	2.5
13:00 ~ 14:00	16.4	32.7	18.2	32.7	100.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	5.6	0.0	11.1	5.5
14:00 ~ 15:00	11.1	29.6	35.2	24.1	100.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
15:00 ~ 16:00	7.3	25.5	18.2	49.1	100.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	3.7	1.8
16:00 ~ 17:00	17.6	22.1	26.5	33.8	100.0	8.3	0.0	0.0	0.0	1.5	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
17:00 ~ 18:00	11.0	37.0	23.3	28.8	100.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
18:00 ~ 19:00	14.7	35.3	14.7	35.3	100.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
19:00 ~ 20:00	9.1	15.2	24.2	51.5	100.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
平均	14.1	25.2	27.7	33.0	100.0	1.0	0.0	0.5	0.0	0.3	0.0	1.1	0.5	2.2	1.2

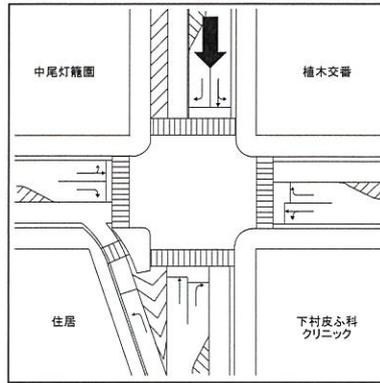
(1) 交通流量調査結果

交差点交通流動調査集計表

交差点No. 2

調査日 : 令和7年10月14日(火)

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	13	1	8	427	37	0	68	9	555	563	3	0
9:00 ~ 10:00	0	17	0	12	438	31	1	94	12	592	605	1	3
10:00 ~ 11:00	0	15	2	9	492	47	0	92	10	658	667	2	7
11:00 ~ 12:00	0	24	0	14	470	47	2	87	14	642	658	1	0
12:00 ~ 13:00	0	19	2	3	533	38	1	86	10	688	692	0	4
13:00 ~ 14:00	1	23	1	7	479	45	2	83	6	637	647	1	2
14:00 ~ 15:00	1	20	2	5	501	38	0	79	16	656	662	2	1
15:00 ~ 16:00	0	21	1	13	501	31	0	94	6	654	667	4	2
16:00 ~ 17:00	1	24	0	13	541	21	3	117	10	713	730	5	2
17:00 ~ 18:00	2	15	0	35	531	14	1	127	3	690	728	6	1
18:00 ~ 19:00	0	24	0	17	528	14	1	118	3	687	705	5	0
19:00 ~ 20:00	1	8	0	17	534	16	1	78	6	642	661	1	1
合計	6	223	9	153	5975	379	12	1123	105	7814	7985	31	23

【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	2.5	83.8	13.7	100.0	7.1	7.8	11.7	8.3	0.0	1.7	0.0	1.4
9:00 ~ 10:00	2.8	79.5	17.7	100.0	0.0	6.4	11.2	7.1	0.0	2.5	0.9	2.1
10:00 ~ 11:00	2.5	82.2	15.3	100.0	11.8	8.6	9.8	8.8	0.0	1.6	0.0	1.3
11:00 ~ 12:00	3.6	80.7	15.7	100.0	0.0	8.9	13.6	9.3	0.0	2.6	1.9	2.4
12:00 ~ 13:00	3.0	82.9	14.0	100.0	9.5	6.6	10.3	7.2	0.0	0.5	1.0	0.6
13:00 ~ 14:00	3.9	82.1	14.1	100.0	4.0	8.5	6.6	8.0	4.0	1.3	2.2	1.5
14:00 ~ 15:00	3.5	82.2	14.4	100.0	8.7	7.0	16.8	8.5	4.3	0.9	0.0	0.9
15:00 ~ 16:00	3.3	81.7	15.0	100.0	4.5	5.7	6.0	5.7	0.0	2.4	0.0	1.9
16:00 ~ 17:00	3.4	78.8	17.8	100.0	0.0	3.7	7.7	4.2	4.0	2.3	2.3	2.3
17:00 ~ 18:00	2.3	79.7	18.0	100.0	0.0	2.4	2.3	2.3	11.8	6.0	0.8	5.2
18:00 ~ 19:00	3.4	79.3	17.3	100.0	0.0	2.5	2.5	2.4	0.0	3.0	0.8	2.6
19:00 ~ 20:00	1.4	85.8	12.9	100.0	0.0	2.8	7.1	3.3	11.1	3.0	1.2	2.9
平均	3.0	81.5	15.5	100.0	3.8	5.8	8.5	6.2	2.5	2.4	1.0	2.1

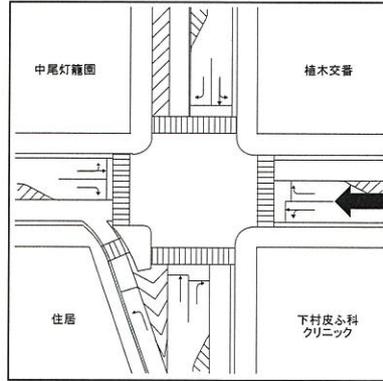
(1) 交通流量調査結果

交差点交通流動調査集計表

交差点No. 2

調査日 : 令和7年10月14日(火)

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	15	1	5	251	24	0	32	2	325	330	3	4
9:00 ~ 10:00	0	21	3	7	206	48	1	53	6	337	345	0	5
10:00 ~ 11:00	0	23	1	5	177	42	0	66	4	313	318	3	3
11:00 ~ 12:00	1	22	2	6	203	44	2	68	10	349	358	1	3
12:00 ~ 13:00	2	24	0	4	183	30	0	70	4	311	317	2	2
13:00 ~ 14:00	0	19	1	1	179	47	1	57	6	309	311	1	4
14:00 ~ 15:00	1	14	2	7	174	37	3	60	3	290	301	2	6
15:00 ~ 16:00	1	25	5	4	213	34	2	54	4	335	342	3	4
16:00 ~ 17:00	0	18	1	4	211	29	0	63	5	327	331	11	3
17:00 ~ 18:00	0	20	0	2	285	9	1	59	4	377	380	8	2
18:00 ~ 19:00	1	16	0	8	288	7	0	59	2	372	381	6	7
19:00 ~ 20:00	1	13	0	6	188	4	0	49	0	254	261	4	2
合計	7	230	16	59	2558	355	10	690	50	3899	3975	44	45

【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	4.8	84.8	10.3	100.0	6.3	8.6	5.9	8.2	0.0	1.8	0.0	1.5
9:00 ~ 10:00	7.0	75.7	17.4	100.0	12.5	18.4	10.0	16.5	0.0	2.7	1.7	2.3
10:00 ~ 11:00	7.5	70.4	22.0	100.0	4.2	18.8	5.7	14.8	0.0	2.2	0.0	1.6
11:00 ~ 12:00	7.0	70.7	22.3	100.0	8.0	17.4	12.5	15.6	4.0	2.4	2.5	2.5
12:00 ~ 13:00	8.2	68.5	23.3	100.0	0.0	13.8	5.4	10.7	7.7	1.8	0.0	1.9
13:00 ~ 14:00	6.4	73.0	20.6	100.0	5.0	20.7	9.4	17.4	0.0	0.4	1.6	0.6
14:00 ~ 15:00	5.6	72.4	21.9	100.0	11.8	17.0	4.5	14.0	5.9	3.2	4.5	3.7
15:00 ~ 16:00	9.1	73.4	17.5	100.0	16.1	13.5	6.7	12.6	3.2	1.6	3.3	2.0
16:00 ~ 17:00	5.7	73.7	20.5	100.0	5.3	11.9	7.4	10.6	0.0	1.6	0.0	1.2
17:00 ~ 18:00	5.3	77.9	16.8	100.0	0.0	3.0	6.3	3.4	0.0	0.7	1.6	0.8
18:00 ~ 19:00	4.5	79.5	16.0	100.0	0.0	2.3	3.3	2.4	5.9	2.6	0.0	2.4
19:00 ~ 20:00	5.4	75.9	18.8	100.0	0.0	2.0	0.0	1.5	7.1	3.0	0.0	2.7
平均	6.4	74.8	18.9	100.0	6.3	11.9	6.7	10.6	2.8	2.0	1.3	1.9

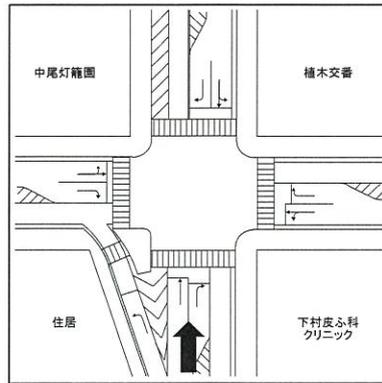
(1) 交通流量調査結果

交差点交通流動調査集計表

交差点No. 2

調査日 : 令和7年10月14日(火)

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	2	50	6	26	442	50	1	40	1	589	618	2	3
9:00 ~ 10:00	1	48	8	11	498	109	0	32	2	697	709	6	4
10:00 ~ 11:00	1	42	5	13	445	89	0	33	6	620	634	7	2
11:00 ~ 12:00	1	56	3	4	443	87	1	20	3	612	618	6	4
12:00 ~ 13:00	0	61	5	10	505	66	1	19	2	658	669	3	1
13:00 ~ 14:00	1	58	2	5	535	49	1	27	2	673	680	1	0
14:00 ~ 15:00	1	60	4	7	477	65	0	40	4	650	658	1	6
15:00 ~ 16:00	3	77	0	12	499	51	0	26	3	656	671	3	6
16:00 ~ 17:00	1	67	2	14	481	43	0	44	7	644	659	4	4
17:00 ~ 18:00	1	62	0	11	485	36	1	25	0	608	621	5	3
18:00 ~ 19:00	7	55	0	13	517	16	6	26	0	614	640	8	4
19:00 ~ 20:00	1	33	1	5	432	11	0	24	1	502	508	3	5
合計	20	669	36	131	5759	672	11	356	31	7523	7685	49	42

【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	83.8	6.8	100.0	10.3	9.7	2.4	9.2	3.4	5.0	2.4	4.7
9:00 ~ 10:00	8.0	87.2	4.8	100.0	14.0	17.6	5.9	16.8	1.8	1.8	0.0	1.7
10:00 ~ 11:00	7.6	86.3	6.2	100.0	10.4	16.3	15.4	15.8	2.1	2.4	0.0	2.2
11:00 ~ 12:00	9.7	86.4	3.9	100.0	5.0	16.3	12.5	15.0	1.7	0.7	4.2	1.0
12:00 ~ 13:00	9.9	86.8	3.3	100.0	7.6	11.4	9.1	10.9	0.0	1.7	4.5	1.6
13:00 ~ 14:00	9.0	86.6	4.4	100.0	3.3	8.3	6.7	7.8	1.6	0.8	3.3	1.0
14:00 ~ 15:00	9.9	83.4	6.7	100.0	6.2	11.8	9.1	11.1	1.5	1.3	0.0	1.2
15:00 ~ 16:00	11.9	83.8	4.3	100.0	0.0	9.1	10.3	8.0	3.8	2.1	0.0	2.2
16:00 ~ 17:00	10.6	81.6	7.7	100.0	2.9	8.0	13.7	7.9	1.4	2.6	0.0	2.3
17:00 ~ 18:00	10.1	85.7	4.2	100.0	0.0	6.8	0.0	5.8	1.6	2.1	3.8	2.1
18:00 ~ 19:00	9.7	85.3	5.0	100.0	0.0	2.9	0.0	2.5	11.3	2.4	18.8	4.1
19:00 ~ 20:00	6.9	88.2	4.9	100.0	2.9	2.5	4.0	2.6	2.9	1.1	0.0	1.2
平均	9.4	85.4	5.2	100.0	5.0	10.2	7.8	9.6	2.8	2.0	2.8	2.1

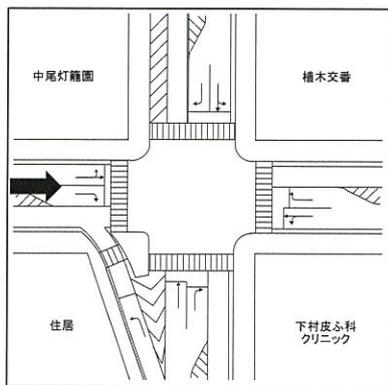
(1) 交通流量調査結果

交差点交通流動調査集計表

交差点No. 2

調査日 : 令和7年10月14日(火)

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	5	54	8	7	257	40	4	55	1	415	431	5	0
9:00 ~ 10:00	1	87	12	6	240	36	0	65	2	442	449	2	1
10:00 ~ 11:00	1	68	15	1	213	57	1	65	5	423	426	8	1
11:00 ~ 12:00	0	80	10	3	161	41	1	79	3	374	378	3	0
12:00 ~ 13:00	0	85	8	7	190	38	1	64	5	390	398	3	1
13:00 ~ 14:00	1	67	12	2	187	28	3	85	2	381	387	2	0
14:00 ~ 15:00	1	64	5	1	217	51	1	73	4	414	417	2	0
15:00 ~ 16:00	4	68	10	2	187	41	2	67	2	375	383	7	2
16:00 ~ 17:00	0	78	5	4	233	29	1	80	2	427	432	4	3
17:00 ~ 18:00	0	74	4	10	273	9	3	67	2	429	442	4	2
18:00 ~ 19:00	2	77	2	11	238	8	2	67	2	394	409	11	1
19:00 ~ 20:00	3	71	4	3	157	5	1	40	0	277	284	7	5
合計	18	873	95	57	2553	383	20	807	30	4741	4836	58	16

【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	15.5	70.5	13.9	100.0	11.9	13.2	1.7	11.4	7.5	2.3	6.7	3.7
9:00 ~ 10:00	22.3	62.8	14.9	100.0	12.0	12.8	3.0	11.1	1.0	2.1	0.0	1.6
10:00 ~ 11:00	19.7	63.6	16.7	100.0	17.9	21.0	7.0	18.1	1.2	0.4	1.4	0.7
11:00 ~ 12:00	23.8	54.2	22.0	100.0	11.1	20.0	3.6	14.3	0.0	1.5	1.2	1.1
12:00 ~ 13:00	23.4	59.0	17.6	100.0	8.6	16.2	7.1	12.8	0.0	3.0	1.4	2.0
13:00 ~ 14:00	20.7	56.1	23.3	100.0	15.0	12.9	2.2	10.9	1.3	0.9	3.3	1.6
14:00 ~ 15:00	16.8	64.5	18.7	100.0	7.1	19.0	5.1	14.4	1.4	0.4	1.3	0.7
15:00 ~ 16:00	21.4	60.1	18.5	100.0	12.2	17.8	2.8	13.8	4.9	0.9	2.8	2.1
16:00 ~ 17:00	19.2	61.6	19.2	100.0	6.0	10.9	2.4	8.3	0.0	1.5	1.2	1.2
17:00 ~ 18:00	17.6	66.1	16.3	100.0	5.1	3.1	2.8	3.4	0.0	3.4	4.2	2.9
18:00 ~ 19:00	19.8	62.8	17.4	100.0	2.5	3.1	2.8	2.9	2.5	4.3	2.8	3.7
19:00 ~ 20:00	27.5	58.1	14.4	100.0	5.1	3.0	0.0	3.2	3.8	1.8	2.4	2.5
平均	20.4	61.9	17.7	100.0	9.6	12.8	3.5	10.5	1.8	1.9	2.3	2.0

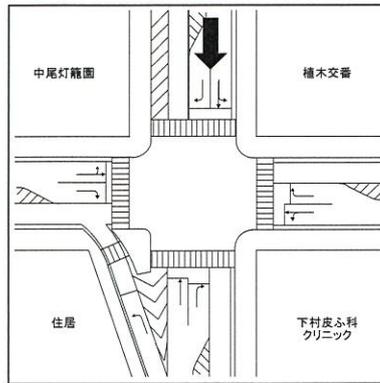
(1) 交通流量調査結果

交差点交通流動調査集計表

交差点No. 2

調査日 : 令和7年10月13日(月・祝)

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	8	1	9	355	29	1	64	6	463	473	8	2
9:00 ~ 10:00	0	18	0	11	475	18	1	63	8	582	594	4	8
10:00 ~ 11:00	0	19	0	22	498	24	0	81	11	633	655	6	3
11:00 ~ 12:00	0	20	0	11	524	16	1	87	6	653	665	1	1
12:00 ~ 13:00	1	22	0	13	539	17	1	92	2	672	687	1	3
13:00 ~ 14:00	0	19	1	12	533	17	3	91	3	664	679	2	4
14:00 ~ 15:00	0	14	0	14	589	19	2	80	3	705	721	0	4
15:00 ~ 16:00	0	18	1	11	570	7	0	74	5	675	686	2	0
16:00 ~ 17:00	0	14	0	15	595	9	1	93	10	721	737	3	2
17:00 ~ 18:00	1	22	0	12	544	7	0	103	2	678	691	3	5
18:00 ~ 19:00	0	11	1	16	565	11	2	81	3	672	690	5	6
19:00 ~ 20:00	0	17	0	15	516	12	2	57	1	603	620	4	2
合計	2	202	4	161	6303	186	14	966	60	7721	7898	39	40

【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	1.9	83.1	15.0	100.0	11.1	7.4	8.5	7.6	0.0	2.3	1.4	2.1
9:00 ~ 10:00	3.0	84.8	12.1	100.0	0.0	3.6	11.1	4.4	0.0	2.2	1.4	2.0
10:00 ~ 11:00	2.9	83.1	14.0	100.0	0.0	4.4	12.0	5.3	0.0	4.0	0.0	3.4
11:00 ~ 12:00	3.0	82.9	14.1	100.0	0.0	2.9	6.4	3.3	0.0	2.0	1.1	1.8
12:00 ~ 13:00	3.3	82.8	13.8	100.0	0.0	3.0	2.1	2.8	4.3	2.3	1.1	2.2
13:00 ~ 14:00	2.9	82.8	14.3	100.0	5.0	3.0	3.1	3.1	0.0	2.1	3.1	2.2
14:00 ~ 15:00	1.9	86.3	11.8	100.0	0.0	3.1	3.5	3.1	0.0	2.3	2.4	2.2
15:00 ~ 16:00	2.8	85.7	11.5	100.0	5.3	1.2	6.3	1.9	0.0	1.9	0.0	1.6
16:00 ~ 17:00	1.9	84.0	14.1	100.0	0.0	1.5	9.6	2.6	0.0	2.4	1.0	2.2
17:00 ~ 18:00	3.3	81.5	15.2	100.0	0.0	1.2	1.9	1.3	4.3	2.1	0.0	1.9
18:00 ~ 19:00	1.7	85.8	12.5	100.0	8.3	1.9	3.5	2.2	0.0	2.7	2.3	2.6
19:00 ~ 20:00	2.7	87.6	9.7	100.0	0.0	2.2	1.7	2.1	0.0	2.8	3.3	2.7
平均	2.6	84.2	13.2	100.0	1.9	2.8	5.8	3.2	1.0	2.4	1.3	2.2

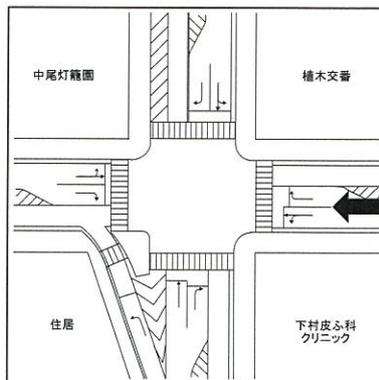
(1) 交通流量調査結果

交差点交通流動調査集計表

交差点No. 2

調査日 : 令和7年10月13日(月・祝)

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	6	0	5	208	17	0	29	0	260	265	2	4
9:00 ~ 10:00	2	15	2	2	223	19	1	41	1	301	306	6	5
10:00 ~ 11:00	0	18	1	5	219	21	0	43	5	307	312	6	5
11:00 ~ 12:00	0	24	1	2	222	16	1	54	1	318	321	3	2
12:00 ~ 13:00	0	18	0	4	214	9	0	59	1	301	305	9	3
13:00 ~ 14:00	1	20	0	4	215	23	0	58	1	317	322	4	6
14:00 ~ 15:00	1	19	0	7	219	21	1	64	1	324	333	2	9
15:00 ~ 16:00	0	19	0	9	267	16	2	61	3	366	377	2	8
16:00 ~ 17:00	1	21	1	4	253	9	2	57	6	347	354	7	2
17:00 ~ 18:00	1	13	0	2	297	9	1	58	1	378	382	8	9
18:00 ~ 19:00	1	25	1	7	202	6	0	44	1	279	287	6	10
19:00 ~ 20:00	1	19	1	2	156	1	0	41	0	218	221	3	7
合計	8	217	7	53	2695	167	8	609	21	3716	3785	58	70

【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	2.3	86.8	10.9	100.0	0.0	7.4	0.0	6.4	0.0	2.2	0.0	1.9
9:00 ~ 10:00	6.2	79.7	14.1	100.0	10.5	7.8	2.3	7.2	10.5	0.8	2.3	1.6
10:00 ~ 11:00	6.1	78.5	15.4	100.0	5.3	8.6	10.4	8.7	0.0	2.0	0.0	1.6
11:00 ~ 12:00	7.8	74.8	17.4	100.0	4.0	6.7	1.8	5.6	0.0	0.8	1.8	0.9
12:00 ~ 13:00	5.9	74.4	19.7	100.0	0.0	4.0	1.7	3.3	0.0	1.8	0.0	1.3
13:00 ~ 14:00	6.5	75.2	18.3	100.0	0.0	9.5	1.7	7.5	4.8	1.7	0.0	1.6
14:00 ~ 15:00	6.0	74.2	19.8	100.0	0.0	8.5	1.5	6.6	5.0	2.8	1.5	2.7
15:00 ~ 16:00	5.0	77.5	17.5	100.0	0.0	5.5	4.5	5.0	0.0	3.1	3.0	2.9
16:00 ~ 17:00	6.5	75.1	18.4	100.0	4.3	3.4	9.2	4.5	4.3	1.5	3.1	2.0
17:00 ~ 18:00	3.7	80.6	15.7	100.0	0.0	2.9	1.7	2.6	7.1	0.6	1.7	1.0
18:00 ~ 19:00	9.4	74.9	15.7	100.0	3.7	2.8	2.2	2.8	3.7	3.3	0.0	2.8
19:00 ~ 20:00	9.5	71.9	18.6	100.0	4.8	0.6	0.0	0.9	4.8	1.3	0.0	1.4
平均	6.1	77.0	16.9	100.0	3.0	5.7	3.3	5.2	3.4	1.8	1.3	1.8

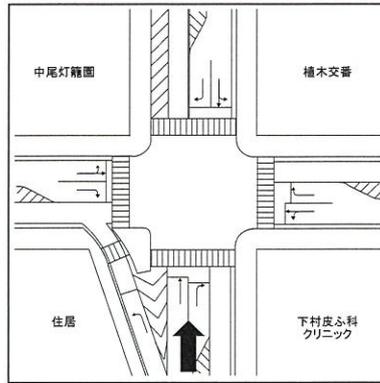
(1) 交通流量調査結果

交差点交通流動調査集計表

交差点No. 2

調査日 : 令和7年10月13日(月・祝)

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	51	3	13	474	31	0	13	1	573	586	2	4
9:00 ~ 10:00	3	70	5	28	565	43	0	26	0	709	740	3	2
10:00 ~ 11:00	2	56	3	8	570	24	2	24	1	678	690	4	2
11:00 ~ 12:00	2	59	0	12	558	39	0	24	2	682	696	1	6
12:00 ~ 13:00	1	85	1	6	538	29	1	20	0	673	681	1	4
13:00 ~ 14:00	2	79	1	14	584	26	0	32	1	723	739	1	9
14:00 ~ 15:00	1	67	2	12	560	17	0	27	1	674	687	4	4
15:00 ~ 16:00	1	76	0	9	568	21	0	32	1	698	708	2	4
16:00 ~ 17:00	2	67	1	6	594	24	1	14	0	700	709	7	1
17:00 ~ 18:00	3	66	1	6	529	23	0	18	0	637	646	4	2
18:00 ~ 19:00	4	54	0	10	470	15	0	18	0	557	571	6	5
19:00 ~ 20:00	3	58	0	6	408	13	0	13	1	493	502	2	6
合計	24	788	17	130	6418	305	4	261	8	7797	7955	37	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	9.2	88.4	2.4	100.0	5.6	6.0	7.1	6.0	0.0	2.5	0.0	2.2
9:00 ~ 10:00	10.5	85.9	3.5	100.0	6.4	6.8	0.0	6.5	3.8	4.4	0.0	4.2
10:00 ~ 11:00	8.8	87.2	3.9	100.0	4.9	4.0	3.7	4.1	3.3	1.3	7.4	1.7
11:00 ~ 12:00	8.8	87.5	3.7	100.0	0.0	6.4	7.7	5.9	3.3	2.0	0.0	2.0
12:00 ~ 13:00	12.8	84.1	3.1	100.0	1.1	5.1	0.0	4.4	1.1	1.0	4.8	1.2
13:00 ~ 14:00	11.1	84.4	4.5	100.0	1.2	4.2	3.0	3.8	2.4	2.2	0.0	2.2
14:00 ~ 15:00	10.2	85.7	4.1	100.0	2.9	2.9	3.6	2.9	1.4	2.0	0.0	1.9
15:00 ~ 16:00	10.9	84.5	4.7	100.0	0.0	3.5	3.0	3.1	1.3	1.5	0.0	1.4
16:00 ~ 17:00	9.9	88.0	2.1	100.0	1.4	3.8	0.0	3.5	2.9	1.0	6.7	1.3
17:00 ~ 18:00	10.8	86.4	2.8	100.0	1.4	4.1	0.0	3.7	4.3	1.1	0.0	1.4
18:00 ~ 19:00	10.2	86.7	3.2	100.0	0.0	3.0	0.0	2.6	6.9	2.0	0.0	2.5
19:00 ~ 20:00	12.2	85.1	2.8	100.0	0.0	3.0	7.1	2.8	4.9	1.4	0.0	1.8
平均	10.4	86.1	3.4	100.0	2.1	4.5	2.9	4.1	2.9	1.9	1.5	2.0

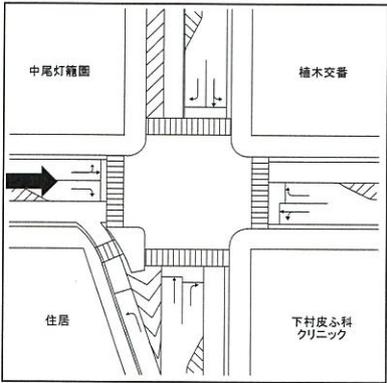
(1) 交通流量調査結果

交差点交通流動調査集計表

交差点No. 2

調査日 : 令和7年10月13日 (月・祝)

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	57	4	10	205	19	2	64	1	350	362	3	1
9:00 ~ 10:00	0	74	8	4	271	20	2	71	2	446	452	2	3
10:00 ~ 11:00	1	87	11	10	256	22	3	93	3	472	486	3	0
11:00 ~ 12:00	1	88	6	10	247	10	1	97	4	452	464	5	5
12:00 ~ 13:00	0	87	4	5	202	16	2	112	2	423	430	0	0
13:00 ~ 14:00	0	90	1	4	196	15	0	72	2	376	380	3	2
14:00 ~ 15:00	1	87	3	4	228	27	1	93	0	438	444	3	5
15:00 ~ 16:00	1	77	7	5	204	17	2	94	3	402	410	4	0
16:00 ~ 17:00	1	79	7	2	190	11	2	95	4	386	391	2	3
17:00 ~ 18:00	0	75	2	5	221	10	2	90	0	398	405	7	2
18:00 ~ 19:00	3	82	5	9	215	3	1	71	0	376	389	12	8
19:00 ~ 20:00	1	31	2	4	114	1	4	50	1	199	208	3	5
合計	9	914	60	72	2549	171	22	1002	22	4718	4821	47	34

【流動特性】

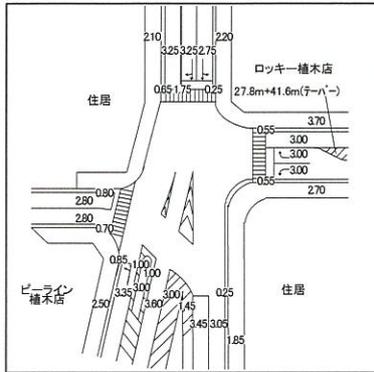
	流動分岐率(%)				大型車混入率(%)				二輪車混入率(%)			
	左折	直進	右折	計	左折	直進	右折	平均	左折	直進	右折	平均
8:00 ~ 9:00	16.9	64.6	18.5	100.0	6.6	8.1	1.5	6.6	0.0	4.3	3.0	3.3
9:00 ~ 10:00	18.1	65.3	16.6	100.0	9.8	6.8	2.7	6.6	0.0	1.4	2.7	1.3
10:00 ~ 11:00	20.4	59.3	20.4	100.0	11.1	7.6	3.0	7.4	1.0	3.5	3.0	2.9
11:00 ~ 12:00	20.5	57.5	22.0	100.0	6.3	3.7	3.9	4.3	1.1	3.7	1.0	2.6
12:00 ~ 13:00	21.2	51.9	27.0	100.0	4.4	7.2	1.7	5.1	0.0	2.2	1.7	1.6
13:00 ~ 14:00	23.9	56.6	19.5	100.0	1.1	7.0	2.7	4.7	0.0	1.9	0.0	1.1
14:00 ~ 15:00	20.5	58.3	21.2	100.0	3.3	10.4	0.0	6.8	1.1	1.5	1.1	1.4
15:00 ~ 16:00	20.7	55.1	24.1	100.0	8.2	7.5	3.0	6.6	1.2	2.2	2.0	2.0
16:00 ~ 17:00	22.3	51.9	25.8	100.0	8.0	5.4	4.0	5.6	1.1	1.0	2.0	1.3
17:00 ~ 18:00	19.0	58.3	22.7	100.0	2.6	4.2	0.0	3.0	0.0	2.1	2.2	1.7
18:00 ~ 19:00	23.1	58.4	18.5	100.0	5.6	1.3	0.0	2.1	3.3	4.0	1.4	3.3
19:00 ~ 20:00	16.3	57.2	26.4	100.0	5.9	0.8	1.8	1.9	2.9	3.4	7.3	4.3
平均	20.4	57.9	21.7	100.0	6.1	6.1	2.1	5.2	0.9	2.6	2.1	2.1

(2) 交差点現示および運用秒時調査結果

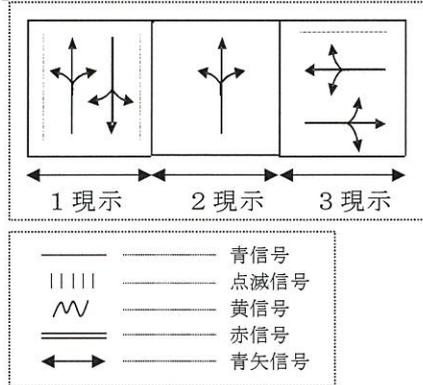
信号現示階梯及び運用秒時

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 G	2 Y	2 R	3 PG	3 PW	3 G	3 Y	3 R
幹線 歩行 (1 P)													
幹線 車両 (1 G)				〰									
幹線 車両 (2 G)							〰						
交差 歩行 (3 P)													
交差 車両 (3 G)												〰	
階梯秒時	V	5	V	3	5	V	3	8	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	111	31	28		170	65:18:16
9:00 ~ 10:00	102	29	26		157	65:18:17
10:00 ~ 11:00	105	30	26		161	65:19:16
11:00 ~ 12:00	109	31	28		168	65:18:17
12:00 ~ 13:00	97	27	26		150	65:18:17
13:00 ~ 14:00	117	32	27		176	66:18:15
14:00 ~ 15:00	111	31	28		170	65:18:16
15:00 ~ 16:00	116	32	28		176	66:18:16
16:00 ~ 17:00	110	32	28		170	65:19:16
17:00 ~ 18:00	120	34	26		180	67:19:14
18:00 ~ 19:00	120	34	26		180	67:19:14
19:00 ~ 20:00	118	33	28		179	66:18:16

【休日の運用秒時】

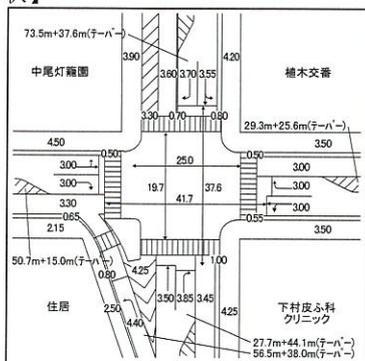
	1 現示	2 現示	3 現示	4 現示	サイクル長	スプリット値
8:00 ~ 9:00	104	30	26		160	65:19:16
9:00 ~ 10:00	119	35	26		180	66:19:14
10:00 ~ 11:00	111	31	28		170	65:18:16
11:00 ~ 12:00	111	31	28		170	65:18:16
12:00 ~ 13:00	111	31	28		170	65:18:16
13:00 ~ 14:00	102	29	26		157	65:18:17
14:00 ~ 15:00	109	31	28		168	65:18:17
15:00 ~ 16:00	115	33	28		176	65:19:16
16:00 ~ 17:00	109	31	28		168	65:18:17
17:00 ~ 18:00	108	29	28		165	65:18:17
18:00 ~ 19:00	108	31	26		165	65:19:16
19:00 ~ 20:00	104	30	26		160	65:19:16

(2) 交差点現示および運用秒時調査結果

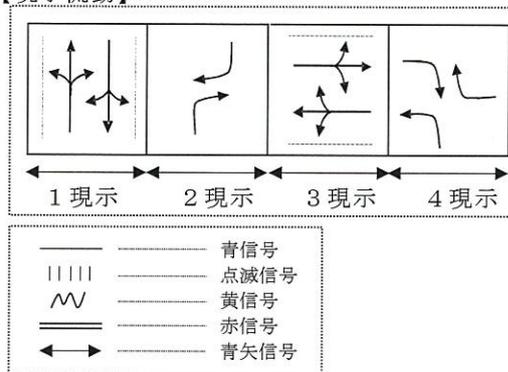
信号現示階梯及び運用秒時

交差点名： 交差点No.2

【形状】



【現示流動】



【現示階梯】

	1 PG	1 PW	1 G	1 Y	2 A	2 Y	2 R	3 PG	3 PW	3 G	3 Y	4 A	4 A	4 Y	4 R
幹線 歩行 (1 P)															
幹線 車両 (1 G)				〰											
幹線 右矢印 (2 A)					↔	〰									
交差 歩行 (3 P)															
交差 車両 (3 G)											〰				
交差 右矢印 (4 A)												↔	↔	〰	
幹線 左矢印 (4 A)													↔	〰	
階梯秒時	V	5	2	3	6	3	4	V	5	6	3	4	4	3	4

【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	96	13	56	15	180	53 : 7 : 31 : 8
9:00 ~ 10:00	88	13	56	15	172	51 : 8 : 33 : 9
10:00 ~ 11:00	80	13	52	15	160	50 : 8 : 33 : 9
11:00 ~ 12:00	80	13	52	15	160	50 : 8 : 33 : 9
12:00 ~ 13:00	80	13	52	15	160	50 : 8 : 33 : 9
13:00 ~ 14:00	80	13	52	15	160	50 : 8 : 33 : 9
14:00 ~ 15:00	80	13	52	15	160	50 : 8 : 33 : 9
15:00 ~ 16:00	80	13	52	15	160	50 : 8 : 33 : 9
16:00 ~ 17:00	96	13	56	15	180	53 : 7 : 31 : 8
17:00 ~ 18:00	96	13	56	15	180	53 : 7 : 31 : 8
18:00 ~ 19:00	96	13	56	15	180	53 : 7 : 31 : 8
19:00 ~ 20:00	96	13	56	15	180	53 : 7 : 31 : 8

【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	96	13	56	15	180	53 : 7 : 31 : 8
9:00 ~ 10:00	80	13	52	15	160	50 : 8 : 33 : 9
10:00 ~ 11:00	80	13	52	15	160	50 : 8 : 33 : 9
11:00 ~ 12:00	80	13	52	15	160	50 : 8 : 33 : 9
12:00 ~ 13:00	80	13	52	15	160	50 : 8 : 33 : 9
13:00 ~ 14:00	80	13	52	15	160	50 : 8 : 33 : 9
14:00 ~ 15:00	80	13	52	15	160	50 : 8 : 33 : 9
15:00 ~ 16:00	80	13	52	15	160	50 : 8 : 33 : 9
16:00 ~ 17:00	99	13	57	15	184	54 : 7 : 31 : 8
17:00 ~ 18:00	96	13	56	15	180	53 : 7 : 31 : 8
18:00 ~ 19:00	96	13	56	15	180	53 : 7 : 31 : 8
19:00 ~ 20:00	96	13	56	15	180	53 : 7 : 31 : 8

## (3) 交差点需要率結果

&lt;現状の交差点需要率&gt;

交差点No. 1

【平日】

時間帯	A		B		C		D		E		1現示 需要率	2現示 需要率	3現示 需要率	交差点 需要率
	左直	直右	左	右	左直右	左直右	左直右	左直右						
8:00~9:00	0.142	0.278	0.059	0.049	0.103	0.357	0.043	0.043	0.357	0.103	0.059	0.519		
9:00~10:00	0.147	0.271	0.070	0.033	0.089	0.442	0.065	0.065	0.442	0.089	0.070	0.601		
10:00~11:00	0.128	0.306	0.077	0.035	0.094	0.475	0.053	0.053	0.475	0.094	0.077	0.646		
11:00~12:00	0.128	0.283	0.081	0.028	0.093	0.447	0.041	0.041	0.447	0.093	0.081	0.621		
12:00~13:00	0.134	0.275	0.086	0.030	0.093	0.462	0.037	0.037	0.462	0.093	0.086	0.641		
13:00~14:00	0.134	0.258	0.087	0.022	0.088	0.442	0.042	0.042	0.442	0.088	0.087	0.617		
14:00~15:00	0.119	0.293	0.071	0.021	0.090	0.406	0.028	0.028	0.406	0.090	0.071	0.567		
15:00~16:00	0.159	0.287	0.073	0.026	0.091	0.405	0.045	0.045	0.405	0.091	0.073	0.569		
16:00~17:00	0.159	0.285	0.071	0.034	0.088	0.397	0.051	0.051	0.397	0.088	0.071	0.556		
17:00~18:00	0.185	0.275	0.083	0.035	0.091	0.407	0.049	0.049	0.407	0.091	0.083	0.581		
18:00~19:00	0.170	0.265	0.073	0.023	0.088	0.384	0.041	0.041	0.384	0.088	0.073	0.545		
19:00~20:00	0.135	0.290	0.052	0.021	0.060	0.333	0.034	0.034	0.333	0.060	0.052	0.445		
平均	0.145	0.281	0.074	0.030	0.089	0.413	0.044	0.044	0.413	0.089	0.074	0.576		

【休日】

時間帯	A		B		C		D		E		1現示 需要率	2現示 需要率	3現示 需要率	交差点 需要率
	左直	直右	左	右	左直右	左直右	左直右	左直右						
8:00~9:00	0.099	0.190	0.027	0.016	0.056	0.342	0.035	0.035	0.342	0.056	0.035	0.433		
9:00~10:00	0.114	0.247	0.046	0.025	0.080	0.431	0.052	0.052	0.431	0.080	0.052	0.563		
10:00~11:00	0.141	0.294	0.067	0.035	0.091	0.443	0.044	0.044	0.443	0.091	0.067	0.601		
11:00~12:00	0.138	0.260	0.067	0.028	0.099	0.454	0.033	0.033	0.454	0.099	0.067	0.620		
12:00~13:00	0.132	0.274	0.054	0.026	0.079	0.454	0.024	0.024	0.454	0.079	0.054	0.587		
13:00~14:00	0.135	0.283	0.057	0.028	0.074	0.454	0.033	0.033	0.454	0.074	0.057	0.585		
14:00~15:00	0.126	0.301	0.056	0.019	0.075	0.449	0.032	0.032	0.449	0.075	0.056	0.580		
15:00~16:00	0.144	0.286	0.067	0.026	0.072	0.444	0.033	0.033	0.444	0.072	0.067	0.583		
16:00~17:00	0.156	0.301	0.063	0.024	0.090	0.463	0.041	0.041	0.463	0.090	0.063	0.616		
17:00~18:00	0.161	0.276	0.072	0.027	0.079	0.397	0.044	0.044	0.397	0.079	0.072	0.548		
18:00~19:00	0.133	0.286	0.061	0.027	0.025	0.432	0.021	0.021	0.432	0.025	0.061	0.518		
19:00~20:00	0.090	0.259	0.048	0.018	0.045	0.301	0.019	0.019	0.301	0.045	0.048	0.394		
平均	0.131	0.271	0.057	0.025	0.072	0.422	0.034	0.034	0.422	0.072	0.058	0.552		

## (3) 交差点需要率結果

&lt;現状の交差点需要率&gt;

交差点No. 2

【平日】

時間帯	A		B		C			D		1現示 需要率	2現示 需要率	3現示 需要率	4現示 需要率	交差点 需要率
	左直	右	左直	右	左	直	右	左直	右					
8:00~9:00	0.264	0.023	0.160	0.000	0.041	0.280	0.001	0.218	0.012	0.280	0.023	0.218	0.012	0.533
9:00~10:00	0.268	0.040	0.165	0.011	0.041	0.351	0.000	0.228	0.015	0.351	0.040	0.228	0.015	0.634
10:00~11:00	0.308	0.035	0.144	0.015	0.033	0.308	0.000	0.221	0.016	0.308	0.035	0.221	0.016	0.580
11:00~12:00	0.304	0.036	0.160	0.021	0.040	0.300	0.000	0.183	0.022	0.304	0.036	0.183	0.022	0.545
12:00~13:00	0.321	0.032	0.137	0.017	0.045	0.317	0.000	0.199	0.015	0.321	0.032	0.199	0.017	0.569
13:00~14:00	0.304	0.027	0.145	0.011	0.041	0.315	0.000	0.179	0.026	0.315	0.027	0.179	0.026	0.547
14:00~15:00	0.307	0.032	0.135	0.012	0.044	0.300	0.000	0.205	0.020	0.307	0.032	0.205	0.020	0.564
15:00~16:00	0.304	0.032	0.160	0.009	0.052	0.302	0.000	0.191	0.015	0.304	0.032	0.191	0.015	0.542
16:00~17:00	0.317	0.054	0.146	0.017	0.047	0.287	0.007	0.204	0.025	0.317	0.054	0.204	0.025	0.600
17:00~18:00	0.312	0.052	0.165	0.014	0.041	0.281	0.000	0.206	0.019	0.312	0.052	0.206	0.019	0.589
18:00~19:00	0.306	0.047	0.166	0.012	0.040	0.281	0.000	0.189	0.018	0.306	0.047	0.189	0.018	0.560
19:00~20:00	0.301	0.027	0.110	0.005	0.023	0.230	0.000	0.139	0.001	0.301	0.027	0.139	0.005	0.472
平均	0.301	0.036	0.149	0.012	0.041	0.296	0.001	0.197	0.017	0.311	0.036	0.197	0.018	0.561

【休日】

時間帯	A		B		C			D		1現示 需要率	2現示 需要率	3現示 需要率	4現示 需要率	交差点 需要率
	左直	右	左直	右	左	直	右	左直	右					
8:00~9:00	0.217	0.019	0.126	0.000	0.037	0.272	0.000	0.169	0.016	0.272	0.019	0.169	0.016	0.476
9:00~10:00	0.275	0.016	0.143	0.000	0.053	0.336	0.000	0.215	0.018	0.336	0.016	0.215	0.018	0.585
10:00~11:00	0.299	0.029	0.144	0.002	0.041	0.312	0.000	0.225	0.032	0.312	0.029	0.225	0.032	0.598
11:00~12:00	0.300	0.029	0.143	0.006	0.040	0.321	0.000	0.205	0.034	0.321	0.029	0.205	0.034	0.589
12:00~13:00	0.312	0.029	0.129	0.009	0.057	0.300	0.000	0.181	0.041	0.312	0.029	0.181	0.041	0.563
13:00~14:00	0.306	0.030	0.144	0.008	0.054	0.324	0.000	0.175	0.017	0.324	0.030	0.175	0.017	0.546
14:00~15:00	0.334	0.023	0.145	0.012	0.046	0.304	0.000	0.203	0.028	0.334	0.023	0.203	0.028	0.588
15:00~16:00	0.315	0.020	0.165	0.012	0.050	0.310	0.000	0.180	0.032	0.315	0.020	0.180	0.032	0.547
16:00~17:00	0.328	0.039	0.153	0.015	0.046	0.323	0.000	0.168	0.036	0.328	0.039	0.168	0.036	0.571
17:00~18:00	0.305	0.037	0.168	0.011	0.046	0.290	0.000	0.176	0.030	0.305	0.037	0.176	0.030	0.548
18:00~19:00	0.314	0.027	0.128	0.003	0.038	0.255	0.000	0.178	0.018	0.314	0.027	0.178	0.018	0.537
19:00~20:00	0.292	0.011	0.094	0.001	0.040	0.220	0.000	0.084	0.009	0.292	0.011	0.094	0.009	0.406
平均	0.300	0.026	0.140	0.007	0.046	0.297	0.000	0.180	0.026	0.314	0.026	0.181	0.026	0.546



別添資料－2

(仮称) 無印良品植木 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	11
6. 予測方法	11
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	31

## 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、「(仮称)無印良品植木」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運用要綱」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

「(仮称)無印良品植木」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

##### ○無印良品日田店

所在地；大分県日田市大字庄手字堤ノ外 648 番 6 外

店舗面積；2,097 m<sup>2</sup>

営業時間；10:00～20:00

#### (2) 調査日時

令和7年11月3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 ・ キュービクル ・ 排気口	等価騒音レベル (LAeq)
変動騒音源	・ 廃棄物収集作業音 (圧縮・非圧縮)	騒音発生継続時間 (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 (LAE) 最大値 (Lmax) 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	<ul style="list-style-type: none"> <li>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。</li> <li>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。</li> </ul>	周波数特性：A 時間重み特性：Fast
	最大値	<ul style="list-style-type: none"> <li>騒音計の内部処理器により求める。</li> </ul>	
	単発騒音暴露レベル	<ul style="list-style-type: none"> <li>騒音計の内部処理器により求める。</li> </ul>	
騒音発生源と測定位置関係		<ul style="list-style-type: none"> <li>基準距離 1 m (発生源と騒音測定地点間の距離)</li> </ul>	—

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	RION

### 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・評価に必要な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	RSRP112C	圧縮機出力1.79kW	51.2	27.6	34.0	41.9	45.9	46.2	43.3	40.5
室外機	RSRP280C	圧縮機出力5.9kW	62.1	39.6	48.1	53.2	56.2	57.0	55.1	50.3
排気口	EFG-40MS	出力0.15kW	60.5	21.1	44.6	52.9	57.3	53.5	49.9	45.3
キュービクル	キュービクルa	—	51.8 *1	34.8	40.0	46.3	46.8	45.0	40.8	35.4

\*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	1～2回/台	74.0 *2								
搬出入車両走行音	1回/台	83.5 *2								
廃棄物収集車両走行音	1回/台	83.5 *2								
廃棄物収集作業音 (圧縮)	300秒/台	90.0 *3					*1			
廃棄物収集作業音 (非圧縮)	90秒/台	85.0 *3					*1			

\*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、82dB（A特性音響パワーレベル）となる。82dBを半自由空間補正（-8dB（『騒音予測の手引き p-11より））し、74dB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、91.5dB（A特性音響パワーレベル）となる。91.5dBを半自由空間補正（-8dB（『騒音予測の手引き p-11より））し、83.5dBとなる。

\*3 騒音予測の手引き

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×10回/台	71.0 *3						*2	
台車走行音	6秒×10回/台	77.0 *4						*2	
荷さばき作業に伴う荷下ろし音	20回/台	74.2	50.6	56.8	60.5	67.0	68.0	67.2	69.2
荷さばき作業に伴う荷下ろし音	20回/台	76.1 *4	52.8	59.1	65.1	69.5	68.9	71.0	68.6
搬出入車両荷台扉開音	1回/台	74.5	49.1	56.3	63.5	69.2	69.4	67.2	65.3
搬出入車両荷台扉開音	1回/台	77.7 *4	44.9	55.6	65.8	71.5	72.9	69.8	70.5
搬出入車両荷台扉閉音	1回/台	76.6	44.2	52.3	61.6	68.9	72.2	71.3	68.2
搬出入車両荷台扉閉音	1回/台	78.8 *4	45.9	54.0	62.9	70.8	74.2	73.9	70.5
搬出入車両座席扉開閉音	2回/台	79.1	54.5	62.6	70.1	73.5	74.1	71.4	68.0
搬出入車両座席扉開閉音	2回/台	80.9 *4	55.7	63.9	71.8	75.4	76.1	73.1	69.7
搬出入車両エンジン始動音	1回/台	78.6	53.4	59.6	61.8	68.2	73.7	73.7	72.2
搬出入車両エンジン始動音	1回/台	80.3 *4	55.7	60.9	63.5	69.9	75.3	75.6	73.9

\*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。

（仮称）無印良品植木

所在地；熊本市北区植木町大字舞尾字花立 545 番 2 外

用途地域；第1種中高層住居専用地域、準工業地域

店舗面積；1,251 m<sup>2</sup>

営業時間；9:00～21:00

駐車場収容台数；57 台

駐車場利用可能時間帯；8:30～21:30

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1種中高層住居専用地域及び準工業地域である。

店舗周辺の住居等の立地状況として、建物敷地北側には店舗や戸建住宅が立地しており、東側には国道3号（道路幅員：15.4m）を挟み店舗兼用住宅や事業所が立地している。

また、建物敷地南側には大規模小売店舗が立地しており、西側には戸建住宅等が立地している。

### 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3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1.3m～4.5m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

準工業地域	
地域の類型	C類型
規制区域	第3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 ~ c	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



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	建物敷地東側店舗兼用住宅用敷地内	準工業地域	100.1	-19.1	4.5
B地点	建物敷地西側集合住宅敷地内	第1種中高層住居専用地域	-11.3	-19.6	1.5
C地点	建物敷地西側住居敷地内	第1種中高層住居専用地域	-15.7	34.3	1.5
D地点	建物敷地北側住居敷地内	第1種中高層住居専用地域	32.2	37.1	1.5
<p><b>【選定根拠】</b>                      A地点: 駐車場出口付近を走行する自動車走行音の影響を最も受けると思われる店舗兼用住宅敷地内とした。                      B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思われる集合住宅敷地内とした。                      C地点: 建物西側に設置される設備機器の稼働音の影響を最も受けると思われる住居敷地内とした。                      D地点: 建物北側に設置される設備機器の稼働音の影響を最も受けると思われる住居敷地内とした。</p> <p>※ 建物敷地南側には大規模小売店舗が立地しており、発生する騒音の影響を受ける住居等の立地がないことから予測地点を選定していない。</p>					

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	建物敷地東側境界上	準工業地域	78.6	-16.0	1.3
b地点	建物敷地西側境界上	第1種中高層住居専用地域	-9.5	-19.6	1.5
c地点	建物敷地西側境界上	第1種中高層住居専用地域	-11.0	34.3	1.5
<p><b>【選定根拠】</b>                      a地点: 駐車場出口付近を走行する自動車走行音の影響を最も受けると思われる敷地境界線上とした。                      b地点: 駐車場内を走行する自動車走行音及び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思われる敷地境界線上とした。                      c地点: 建物西側に設置され、夜間発生する設備機器の稼働音の影響を最も受けると思われる敷地境界線上とした。</p> <p>※1 建物敷地南側には大規模小売店舗が立地しており、発生する騒音の影響を受ける住居等の立地がないことから予測地点を選定していない。                      ※2 建物敷地北側には、夜間発生する騒音源がないことから予測地点を選定していない。</p>					

#### 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)	騒音発生時間及び騒音発生回数	位置※1			
	種類	形式			座標(m)			階
					X	Y	Z	
1	室外機1	RSRP112C	51.2	8:30~21:00	-0.3	2.2	0.7	1階部
2	室外機2	RSRP280C	62.1	8:30~21:00	22.1	33.8	0.7	1階部
3	室外機3	RSRP280C	62.1	8:30~21:00	6.9	22.1	6.7	R階部
4	室外機4	RSRP280C	62.1	8:30~21:00	8.2	22.1	6.7	R階部
5	室外機5	RSRP280C	62.1	8:30~21:00	9.6	22.1	6.7	R階部
6	室外機6	RSRP280C	62.1	8:30~21:00	11.2	22.1	6.7	R階部
7	室外機7	RSRP280C	62.1	8:30~21:00	11.2	21.3	6.7	R階部
8	室外機8	RSRP280C	62.1	8:30~21:00	11.2	20.4	6.7	R階部
9	室外機9	RSRP280C	62.1	8:30~21:00	9.7	20.4	6.7	R階部
10	室外機10	RSRP280C	62.1	8:30~21:00	8.4	20.4	6.7	R階部
11	室外機11	RSRP280C	62.1	8:30~21:00	6.9	20.4	6.7	R階部
12	排気口1	EFG-40MS	60.5	8:30~21:00	1.7	33.2	4.0	1階部
13	排気口2	EFG-40MS	60.5	8:30~21:00	13.6	33.2	4.0	1階部
14	排気口3	EFG-40MS	60.5	8:30~21:00	31.1	33.2	4.0	1階部
15	排気口4	EFG-40MS	60.5	8:30~21:00	43.5	33.2	4.0	1階部
16	キュービクル	キュービクルa	51.8	終日	-1.6	34.3	1.5	1階部
17	廃棄物収集作業音(圧縮)		90.0	昼3台×300秒	42.4	-5.6	0.6	1階部
18	廃棄物収集作業音(非圧縮)		85.0	昼3台×90秒	42.4	-5.6	0.6	1階部
19	台車走行音		71.0	昼3台×6秒×10回夜1台×6秒×10回	34.2	-5.6	0.0	1階部
			77.0※2					
20	荷下ろし音		74.2	昼3台×20回夜1台×20回	34.2	-5.6	0.6	1階部
			76.1※2					
21	搬出入車両荷台扉開音		74.5	昼3台×1回夜1台×1回	34.2	-5.6	1.5	1階部
			77.7※2					
22	搬出入車両荷台扉閉音		76.6	昼3台×1回夜1台×1回	34.2	-5.6	1.5	1階部
			78.8※2					
23	搬出入車両座席扉開閉音		79.1	昼3台×2回夜1台×2回	42.4	-5.6	1.5	1階部
			80.9※2					
24	搬出入車両エンジン始動音		78.6	昼3台×1回夜1台×1回	42.4	-5.6	0.6	1階部
			80.3※2					
※3	来客車両走行音		74.0	昼549台×1~2回	-	-	-	1階部
※3	搬出入車両走行音		83.5	昼3台×1回夜1台×1回	-	-	-	1階部
※3	廃棄物収集車両走行音		83.5	昼3台×1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。

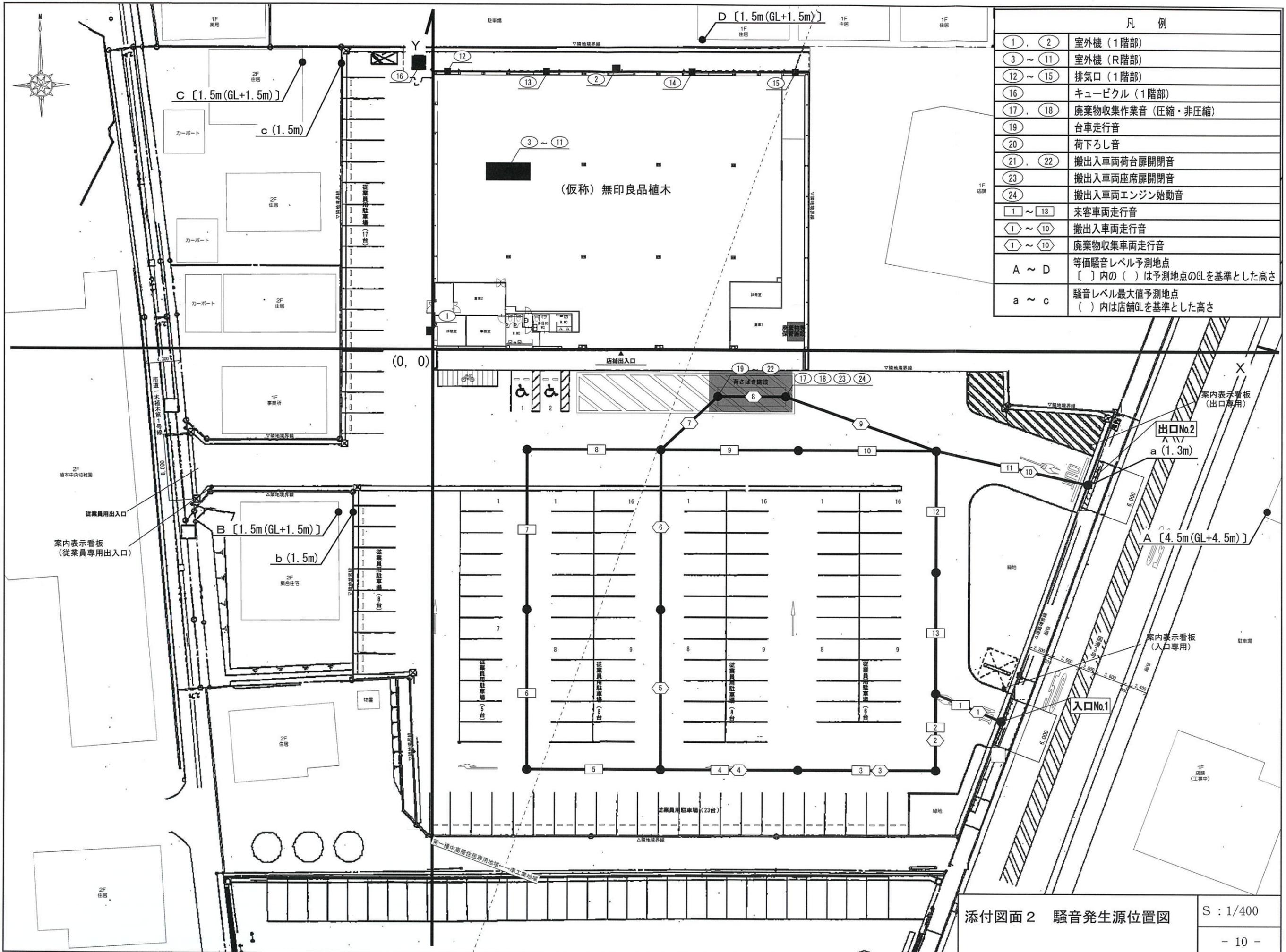
表4-4 自動車走行音発生源一覧表

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	549回	0回	8.5	68.3	-44.4	0.4	60.4	-41.2	0.6	67.0	-43.9	0.4	1階部
												64.4	-42.8	0.5	
												61.7	-41.7	0.6	
2	来客車両走行音	74.0	549回	0回	9.2	60.4	-41.2	0.6	60.4	-50.4	0.6	60.4	-42.7	0.6	1階部
												60.4	-45.8	0.6	
												60.4	-48.9	0.6	
3	来客車両走行音	74.0	549回	0回	16.5	60.4	-50.4	0.6	43.9	-50.4	0.6	57.6	-50.4	0.6	1階部
												52.2	-50.4	0.6	
												46.6	-50.4	0.6	
4	来客車両走行音	74.0	549回	0回	16.4	43.9	-50.4	0.6	27.5	-50.4	0.6	41.2	-50.4	0.6	1階部
												35.7	-50.4	0.6	
												30.2	-50.4	0.6	
5	来客車両走行音	74.0	549回	0回	16.1	27.5	-50.4	0.6	11.4	-50.4	0.6	24.8	-50.4	0.6	1階部
												19.4	-50.4	0.6	
												14.1	-50.4	0.6	
6	来客車両走行音	74.0	549回	0回	19.3	11.4	-50.4	0.6	11.4	-31.1	0.6	11.4	-47.2	0.6	1階部
												11.4	-40.8	0.6	
												11.4	-34.3	0.6	
7	来客車両走行音	74.0	549回	0回	19.1	11.4	-31.1	0.6	11.4	-12.0	0.6	11.4	-27.9	0.6	1階部
												11.4	-21.6	0.6	
												11.4	-15.2	0.6	
8	来客車両走行音	74.0	1098回	0回	16.1	11.4	-12.0	0.6	27.5	-12.0	0.6	14.1	-12.0	0.6	1階部
												19.5	-12.0	0.6	
												24.8	-12.0	0.6	
9	来客車両走行音	74.0	1098回	0回	16.4	27.5	-12.0	0.6	43.9	-12.0	0.6	30.2	-12.0	0.6	1階部
												35.7	-12.0	0.6	
												41.2	-12.0	0.6	
10	来客車両走行音	74.0	1098回	0回	16.5	43.9	-12.0	0.6	60.4	-12.0	0.6	46.6	-12.0	0.6	1階部
												52.2	-12.0	0.6	
												57.6	-12.0	0.6	
11	来客車両走行音	74.0	549回	0回	18.6	60.4	-12.0	0.6	78.6	-16.0	0.4	63.4	-12.7	0.6	1階部
												69.5	-14.0	0.5	
												75.6	-15.3	0.4	
12	来客車両走行音	74.0	549回	0回	14.6	60.4	-12.0	0.6	60.4	-26.6	0.6	60.4	-14.4	0.6	1階部
												60.4	-19.3	0.6	
												60.4	-24.2	0.6	
13	来客車両走行音	74.0	549回	0回	14.6	60.4	-41.2	0.6	60.4	-26.6	0.6	60.4	-38.8	0.6	1階部
												60.4	-33.9	0.6	
												60.4	-29.0	0.6	
1	搬出入車両走行音	83.5	3回	1回	8.5	68.3	-44.4	0.4	60.4	-41.2	0.6	67.0	-43.9	0.4	1階部
												64.4	-42.8	0.5	
												61.7	-41.7	0.6	
2	搬出入車両走行音	83.5	3回	1回	9.2	60.4	-41.2	0.6	60.4	-50.4	0.6	60.4	-42.7	0.6	1階部
												60.4	-45.8	0.6	
												60.4	-48.9	0.6	
3	搬出入車両走行音	83.5	3回	1回	16.5	60.4	-50.4	0.6	43.9	-50.4	0.6	57.6	-50.4	0.6	1階部
												52.2	-50.4	0.6	
												46.6	-50.4	0.6	
4	搬出入車両走行音	83.5	3回	1回	16.4	43.9	-50.4	0.6	27.5	-50.4	0.6	41.2	-50.4	0.6	1階部
												35.7	-50.4	0.6	
												30.2	-50.4	0.6	

※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。

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	
5	搬出入車両走行音	83.5	3回	1回	19.3	27.5	-50.4	0.6	27.5	-31.1	0.6	27.5	-47.2	0.6	1階部
												27.5	-40.8	0.6	
												27.5	-34.3	0.6	
6	搬出入車両走行音	83.5	3回	1回	19.1	27.5	-31.1	0.6	27.5	-12.0	0.6	27.5	-27.9	0.6	1階部
												27.5	-21.6	0.6	
												27.5	-15.2	0.6	
7	搬出入車両走行音	83.5	3回	1回	9.3	27.5	-12.0	0.6	34.2	-5.6	0.6	28.6	-10.9	0.6	1階部
												30.8	-8.8	0.6	
												33.1	-6.7	0.6	
8	搬出入車両走行音	83.5	3回	1回	8.2	34.2	-5.6	0.6	42.4	-5.6	0.6	35.6	-5.6	0.6	1階部
												38.3	-5.6	0.6	
												41.0	-5.6	0.6	
9	搬出入車両走行音	83.5	3回	1回	19.1	60.4	-12.0	0.6	42.4	-5.6	0.6	57.4	-10.9	0.6	1階部
												51.4	-8.8	0.6	
												45.4	-6.7	0.6	
10	搬出入車両走行音	83.5	3回	1回	18.6	60.4	-12.0	0.6	78.6	-16.0	0.4	63.4	-12.7	0.6	1階部
												69.5	-14.0	0.5	
												75.6	-15.3	0.4	
1	廃棄物収集車両走行音	83.5	3回	0回	8.5	68.3	-44.4	0.4	60.4	-41.2	0.6	67.0	-43.9	0.4	1階部
												64.4	-42.8	0.5	
												61.7	-41.7	0.6	
2	廃棄物収集車両走行音	83.5	3回	0回	9.2	60.4	-41.2	0.6	60.4	-50.4	0.6	60.4	-42.7	0.6	1階部
												60.4	-45.8	0.6	
												60.4	-48.9	0.6	
3	廃棄物収集車両走行音	83.5	3回	0回	16.5	60.4	-50.4	0.6	43.9	-50.4	0.6	57.6	-50.4	0.6	1階部
												52.2	-50.4	0.6	
												46.6	-50.4	0.6	
4	廃棄物収集車両走行音	83.5	3回	0回	16.4	43.9	-50.4	0.6	27.5	-50.4	0.6	41.2	-50.4	0.6	1階部
												35.7	-50.4	0.6	
												30.2	-50.4	0.6	
5	廃棄物収集車両走行音	83.5	3回	0回	19.3	27.5	-50.4	0.6	27.5	-31.1	0.6	27.5	-47.2	0.6	1階部
												27.5	-40.8	0.6	
												27.5	-34.3	0.6	
6	廃棄物収集車両走行音	83.5	3回	0回	19.1	27.5	-31.1	0.6	27.5	-12.0	0.6	27.5	-27.9	0.6	1階部
												27.5	-21.6	0.6	
												27.5	-15.2	0.6	
7	廃棄物収集車両走行音	83.5	3回	0回	9.3	27.5	-12.0	0.6	34.2	-5.6	0.6	28.6	-10.9	0.6	1階部
												30.8	-8.8	0.6	
												33.1	-6.7	0.6	
8	廃棄物収集車両走行音	83.5	3回	0回	8.2	34.2	-5.6	0.6	42.4	-5.6	0.6	35.6	-5.6	0.6	1階部
												38.3	-5.6	0.6	
												41.0	-5.6	0.6	
9	廃棄物収集車両走行音	83.5	3回	0回	19.1	60.4	-12.0	0.6	42.4	-5.6	0.6	57.4	-10.9	0.6	1階部
												51.4	-8.8	0.6	
												45.4	-6.7	0.6	
10	廃棄物収集車両走行音	83.5	3回	0回	18.6	60.4	-12.0	0.6	78.6	-16.0	0.4	63.4	-12.7	0.6	1階部
												69.5	-14.0	0.5	
												75.6	-15.3	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, ②	室外機 (1階部)	
③ ~ ⑪	室外機 (R階部)	
⑫ ~ ⑮	排気口 (1階部)	
⑯	キュービクル (1階部)	
⑰, ⑱	廃棄物収集作業音 (圧縮・非圧縮)	
⑲	台車走行音	
⑳	荷下ろし音	
㉑, ㉒	搬出入車両荷台扉開閉音	
㉓	搬出入車両座席扉開閉音	
㉔	搬出入車両エンジン始動音	
① ~ ⑬	来客車両走行音	
① ~ ⑩	搬出入車両走行音	
① ~ ⑩	廃棄物収集車両走行音	
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 ~ c	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)

$\Delta t_i$  : 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(ユニットパターンのエネルギー積分値)(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549台を全て「昼間」の発生回数とした(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	← (理由: :第1種中高層住居専用地域、準工業地域)
S: 店舗面積	← 1.251 千m <sup>2</sup>
A: 来店店客数原単位	← 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 <sup>2</sup> 未満)
日来店台数	← S×A×C÷D

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

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

$\Delta L_r$  : 距離減衰に関する補正量 (dB)

$r_0$  : 基準距離 (1 m)

$r$  : 予測地点までの距離 (m)

## 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準工業地域であり、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C類型、環境基準値は「昼間」55及び60dB、「夜間」45及び50dB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-30）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	4.5m	準工業地域	C	40.3	60
		B	1.5m	第1種中高層住居専用地域	A	42.7	55
		C	1.5m	第1種中高層住居専用地域	A	44.1	
		D	1.5m	第1種中高層住居専用地域	A	49.3	
夜間	22:00 ～ 翌6:00	A	4.5m	準工業地域	C	22.6	50
		B	1.5m	第1種中高層住居専用地域	A	23.2	45
		C	1.5m	第1種中高層住居専用地域	A	29.2	
		D	1.5m	第1種中高層住居専用地域	A	24.2	

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	0.7	51.2	102.7	40.2	-	11.0	8:30~21:00	9.9	-
	2	室外機2	0.7	62.1	94.3	39.5	-	22.6	8:30~21:00	21.5	-
	3	室外機3	6.7	62.1	101.9	40.2	-	21.9	8:30~21:00	20.8	-
	4	室外機4	6.7	62.1	100.7	40.1	-	22.0	8:30~21:00	20.9	-
	5	室外機5	6.7	62.1	99.5	40.0	-	22.1	8:30~21:00	21.0	-
	6	室外機6	6.7	62.1	98.0	39.8	-	22.3	8:30~21:00	21.2	-
	7	室外機7	6.7	62.1	97.7	39.8	-	22.3	8:30~21:00	21.2	-
	8	室外機8	6.7	62.1	97.3	39.8	-	22.3	8:30~21:00	21.2	-
	9	室外機9	6.7	62.1	98.7	39.9	-	22.2	8:30~21:00	21.1	-
	10	室外機10	6.7	62.1	99.9	40.0	-	22.1	8:30~21:00	21.0	-
	11	室外機11	6.7	62.1	101.2	40.1	-	22.0	8:30~21:00	20.9	-
	12	排気口1	4.0	60.5	111.4	40.9	-	19.6	8:30~21:00	18.5	-
	13	排気口2	4.0	60.5	101.1	40.1	-	20.4	8:30~21:00	19.3	-
	14	排気口3	4.0	60.5	86.6	38.8	-	21.7	8:30~21:00	20.6	-
	15	排気口4	4.0	60.5	77.1	37.7	-	22.8	8:30~21:00	21.7	-
	16	キュービクル	1.5	51.8	114.9	41.2	-	10.6	終日	10.6	10.6
	定常騒音の等価騒音レベル									32.4	10.6
変動	17	廃棄物収集作業音(圧縮)	0.6	90.0	59.4	35.5	-	54.5	昼3台×300秒	36.4	-
	18	廃棄物収集作業音(非圧縮)	0.6	85.0	59.4	35.5	-	49.5	昼3台×90秒	26.2	-
	変動騒音の等価騒音レベル									36.8	-
衝撃騒音	19	台車走行音	0.0	71.0	67.4	36.6	-	34.4	昼3台×6秒×10回夜1台×6秒×10回	9.3	7.6
	20	荷下ろし音	0.6	74.2	67.4	36.6	-	37.6	昼3台×20回夜1台×20回	7.8	6.0
	21	搬出入車両荷台扉開音	1.5	74.5	67.3	36.6	-	37.9	昼3台×1回夜1台×1回	-4.9	-6.7
	22	搬出入車両荷台扉閉音	1.5	76.6	67.3	36.6	-	40.0	昼3台×1回夜1台×1回	-2.8	-4.6
	23	搬出入車両座席扉開閉音	1.5	79.1	59.3	35.5	-	43.6	昼3台×2回夜1台×2回	3.8	2.0
	24	搬出入車両エンジン始動音	0.6	78.6	59.3	35.5	-	43.1	昼3台×1回夜1台×1回	0.3	-1.5
	衝撃騒音の等価騒音レベル									12.8	11.0
	※	来客車両走行音	-	74.0	-	-	-	-	昼549台×1~2回	35.8	-
	※	搬出入車両走行音	-	83.5	-	-	-	-	昼3台×1回夜1台×1回	23.8	22.0
	※	廃棄物収集車両走行音	-	83.5	-	-	-	-	昼3台×1回	23.8	-
	自動車走行騒音の等価騒音レベル									36.3	22.0
	等価騒音レベル									40.3	22.6
	基準値									60	50

※ 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)	$\Delta t$ (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	74.0	41.6	32.4	—	41.6	0.51	43.2	549	0	23.0	—
	2	74.0	43.0	32.7	—	41.3	0.51					
	3	74.0	44.7	33.0	—	41.0	0.51					
2	1	74.0	46.3	33.3	—	40.7	0.55	42.6	549	0	22.4	—
	2	74.0	48.0	33.6	—	40.4	0.55					
	3	74.0	49.8	33.9	—	40.1	0.55					
3	1	74.0	52.9	34.5	—	39.5	0.99	43.6	549	0	23.4	—
	2	74.0	57.4	35.2	—	38.8	0.99					
	3	74.0	62.1	35.9	—	38.1	0.99					
4	1	74.0	66.8	36.5	—	37.5	0.98	41.6	549	0	21.4	—
	2	74.0	71.7	37.1	—	36.9	0.98					
	3	74.0	76.7	37.7	—	36.3	0.98					
5	1	74.0	81.6	38.2	—	35.8	0.97	39.9	549	0	19.7	—
	2	74.0	86.6	38.8	—	35.2	0.97					
	3	74.0	91.6	39.2	—	34.8	0.97					
6	1	74.0	93.1	39.4	—	34.6	1.16	40.2	549	0	20.0	—
	2	74.0	91.4	39.2	—	34.8	1.16					
	3	74.0	90.1	39.1	—	34.9	1.16					
7	1	74.0	89.2	39.0	—	35.0	1.15	40.4	549	0	20.2	—
	2	74.0	88.8	39.0	—	35.0	1.15					
	3	74.0	88.9	39.0	—	35.0	1.15					
8	1	74.0	86.4	38.7	—	35.3	0.97	40.5	1098	0	23.3	—
	2	74.0	81.0	38.2	—	35.8	0.97					
	3	74.0	75.7	37.6	—	36.4	0.97					
9	1	74.0	70.4	37.0	—	37.0	0.98	42.5	1098	0	25.3	—
	2	74.0	64.9	36.2	—	37.8	0.98					
	3	74.0	59.5	35.5	—	38.5	0.98					
10	1	74.0	54.1	34.7	—	39.3	0.99	45.1	1098	0	27.9	—
	2	74.0	48.6	33.7	—	40.3	0.99					
	3	74.0	43.3	32.7	—	41.3	0.99					
11	1	74.0	37.5	31.5	—	42.5	1.12	49.7	549	0	29.5	—
	2	74.0	31.3	29.9	—	44.1	1.12					
	3	74.0	25.1	28.0	—	46.0	1.12					
12	1	74.0	40.2	32.1	—	41.9	0.88	46.1	549	0	25.9	—
	2	74.0	39.9	32.0	—	42.0	0.88					
	3	74.0	40.2	32.1	—	41.9	0.88					
13	1	74.0	44.5	33.0	—	41.0	0.88	45.6	549	0	25.4	—
	2	74.0	42.5	32.6	—	41.4	0.88					
	3	74.0	41.1	32.3	—	41.7	0.88					
来客車両走行音の等価騒音レベル											35.8	—

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)	$\Delta t$ (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	41.6	32.4	—	51.1	1.02	55.7	3	1	12.9	11.1
	2	83.5	43.0	32.7	—	50.8	1.02					
	3	83.5	44.7	33.0	—	50.5	1.02					
2	1	83.5	46.3	33.3	—	50.2	1.10	55.1	3	1	12.3	10.5
	2	83.5	48.0	33.6	—	49.9	1.10					
	3	83.5	49.8	33.9	—	49.6	1.10					
3	1	83.5	52.9	34.5	—	49.0	1.98	56.1	3	1	13.3	11.5
	2	83.5	57.4	35.2	—	48.3	1.98					
	3	83.5	62.1	35.9	—	47.6	1.98					
4	1	83.5	66.8	36.5	—	47.0	1.97	54.1	3	1	11.3	9.5
	2	83.5	71.7	37.1	—	46.4	1.97					
	3	83.5	76.7	37.7	—	45.8	1.97					
5	1	83.5	77.9	37.8	—	45.7	2.32	54.3	3	1	11.5	9.7
	2	83.5	75.9	37.6	—	45.9	2.32					
	3	83.5	74.3	37.4	—	46.1	2.32					
6	1	83.5	73.2	37.3	—	46.2	2.29	54.6	3	1	11.8	10.0
	2	83.5	72.7	37.2	—	46.3	2.29					
	3	83.5	72.8	37.2	—	46.3	2.29					
7	1	83.5	72.1	37.2	—	46.3	1.12	51.8	3	1	9.0	7.2
	2	83.5	70.2	36.9	—	46.6	1.12					
	3	83.5	68.2	36.7	—	46.8	1.12					
8	1	83.5	66.0	36.4	—	47.1	0.98	52.2	3	1	9.4	7.6
	2	83.5	63.4	36.0	—	47.5	0.98					
	3	83.5	60.7	35.7	—	47.8	0.98					
9	1	83.5	43.7	32.8	—	50.7	2.29	58.0	3	1	15.2	13.4
	2	83.5	49.9	34.0	—	49.5	2.29					
	3	83.5	56.2	35.0	—	48.5	2.29					
10	1	83.5	37.5	31.5	—	52.0	2.23	62.2	3	1	19.4	17.6
	2	83.5	31.3	29.9	—	53.6	2.23					
	3	83.5	25.1	28.0	—	55.5	2.23					
搬出入車両走行音の等価騒音レベル											23.8	22.0

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)	$\Delta t$ (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	41.6	32.4	—	51.1	1.02	55.7	3	0	12.9	—
	2	83.5	43.0	32.7	—	50.8	1.02					
	3	83.5	44.7	33.0	—	50.5	1.02					
2	1	83.5	46.3	33.3	—	50.2	1.10	55.1	3	0	12.3	—
	2	83.5	48.0	33.6	—	49.9	1.10					
	3	83.5	49.8	33.9	—	49.6	1.10					
3	1	83.5	52.9	34.5	—	49.0	1.98	56.1	3	0	13.3	—
	2	83.5	57.4	35.2	—	48.3	1.98					
	3	83.5	62.1	35.9	—	47.6	1.98					
4	1	83.5	66.8	36.5	—	47.0	1.97	54.1	3	0	11.3	—
	2	83.5	71.7	37.1	—	46.4	1.97					
	3	83.5	76.7	37.7	—	45.8	1.97					
5	1	83.5	77.9	37.8	—	45.7	2.32	54.3	3	0	11.5	—
	2	83.5	75.9	37.6	—	45.9	2.32					
	3	83.5	74.3	37.4	—	46.1	2.32					

自動車A

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
6	1	83.5	73.2	37.3	—	46.2	2.29	54.6	3	0	11.8	—
	2	83.5	72.7	37.2	—	46.3	2.29					
	3	83.5	72.8	37.2	—	46.3	2.29					
7	1	83.5	72.1	37.2	—	46.3	1.12	51.8	3	0	9.0	—
	2	83.5	70.2	36.9	—	46.6	1.12					
	3	83.5	68.2	36.7	—	46.8	1.12					
8	1	83.5	66.0	36.4	—	47.1	0.98	52.2	3	0	9.4	—
	2	83.5	63.4	36.0	—	47.5	0.98					
	3	83.5	60.7	35.7	—	47.8	0.98					
9	1	83.5	43.7	32.8	—	50.7	2.29	58.0	3	0	15.2	—
	2	83.5	49.9	34.0	—	49.5	2.29					
	3	83.5	56.2	35.0	—	48.5	2.29					
10	1	83.5	37.5	31.5	—	52.0	2.23	62.2	3	0	19.4	—
	2	83.5	31.3	29.9	—	53.6	2.23					
	3	83.5	25.1	28.0	—	55.5	2.23					
廃棄物収集車両走行音の等価騒音レベル											23.8	—

※ 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、自動車が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	0.7	51.2	24.4	27.7	-	23.5	8:30~21:00	22.4	-
	2	室外機2	0.7	62.1	63.0	36.0	-	26.1	8:30~21:00	25.0	-
	3	室外機3	6.7	62.1	45.8	33.2	-	28.9	8:30~21:00	27.8	-
	4	室外機4	6.7	62.1	46.3	33.3	-	28.8	8:30~21:00	27.7	-
	5	室外機5	6.7	62.1	46.9	33.4	-	28.7	8:30~21:00	27.6	-
	6	室外機6	6.7	62.1	47.7	33.6	-	28.5	8:30~21:00	27.4	-
	7	室外機7	6.7	62.1	47.0	33.4	-	28.7	8:30~21:00	27.6	-
	8	室外機8	6.7	62.1	46.2	33.3	-	28.8	8:30~21:00	27.7	-
	9	室外機9	6.7	62.1	45.5	33.2	-	28.9	8:30~21:00	27.8	-
	10	室外機10	6.7	62.1	44.9	33.0	-	29.1	8:30~21:00	28.0	-
	11	室外機11	6.7	62.1	44.3	32.9	-	29.2	8:30~21:00	28.1	-
	12	排気口1	4.0	60.5	54.4	34.7	-	25.8	8:30~21:00	24.7	-
	13	排気口2	4.0	60.5	58.4	35.3	-	25.2	8:30~21:00	24.1	-
	14	排気口3	4.0	60.5	67.8	36.6	-	23.9	8:30~21:00	22.8	-
	15	排気口4	4.0	60.5	76.1	37.6	-	22.9	8:30~21:00	21.8	-
	16	キュービクル	1.5	51.8	54.8	34.8	-	17.0	終日	17.0	17.0
	定常騒音の等価騒音レベル									38.3	17.0
変動	17	廃棄物収集作業音(圧縮)	0.6	90.0	55.5	34.9	-	55.1	昼3台×300秒	37.0	-
	18	廃棄物収集作業音(非圧縮)	0.6	85.0	55.5	34.9	-	50.1	昼3台×90秒	26.8	-
	変動騒音の等価騒音レベル									37.4	-
衝撃騒音	19	台車走行音	0.0	71.0	47.6	33.6	-	37.4	昼3台×6秒×10回夜1台×6秒×10回	12.3	10.6
	20	荷下ろし音	0.6	74.2	47.6	33.6	-	40.6	昼3台×20回夜1台×20回	10.8	9.0
	21	搬出入車両荷台扉開音	1.5	74.5	47.6	33.6	-	40.9	昼3台×1回夜1台×1回	-1.9	-3.7
	22	搬出入車両荷台扉閉音	1.5	76.6	47.6	33.6	-	43.0	昼3台×1回夜1台×1回	0.2	-1.6
	23	搬出入車両座席扉開閉音	1.5	79.1	55.5	34.9	-	44.2	昼3台×2回夜1台×2回	4.4	2.6
	24	搬出入車両エンジン始動音	0.6	78.6	55.6	34.9	-	43.7	昼3台×1回夜1台×1回	0.9	-0.9
	衝撃騒音の等価騒音レベル									15.4	13.7
	※	来客車両走行音	-	74.0	-	-	-	-	昼549台×1~2回	37.8	-
	※	搬出入車両走行音	-	83.5	-	-	-	-	昼3台×1回夜1台×1回	23.2	21.4
	※	廃棄物収集車両走行音	-	83.5	-	-	-	-	昼3台×1回	23.2	-
	自動車走行騒音の等価騒音レベル									38.1	21.4
	等価騒音レベル									42.7	23.2
	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5-3.1~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)	$\Delta t$ (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	74.0	82.0	38.3	—	35.7	0.51	37.9	549	0	17.7	—
	2	74.0	79.2	38.0	—	36.0	0.51					
	3	74.0	76.3	37.7	—	36.3	0.51					
2	1	74.0	75.3	37.5	—	36.5	0.55	38.5	549	0	18.3	—
	2	74.0	76.3	37.7	—	36.3	0.55					
	3	74.0	77.5	37.8	—	36.2	0.55					
3	1	74.0	75.5	37.6	—	36.4	0.99	41.8	549	0	21.6	—
	2	74.0	70.6	37.0	—	37.0	0.99					
	3	74.0	65.6	36.3	—	37.7	0.99					
4	1	74.0	60.9	35.7	—	38.3	0.98	43.7	549	0	23.5	—
	2	74.0	56.2	35.0	—	39.0	0.98					
	3	74.0	51.7	34.3	—	39.7	0.98					
5	1	74.0	47.5	33.5	—	40.5	0.97	45.9	549	0	25.7	—
	2	74.0	43.5	32.8	—	41.2	0.97					
	3	74.0	39.9	32.0	—	42.0	0.97					
6	1	74.0	35.7	31.1	—	42.9	1.16	49.6	549	0	29.4	—
	2	74.0	31.1	29.9	—	44.1	1.16					
	3	74.0	27.1	28.7	—	45.3	1.16					
7	1	74.0	24.2	27.7	—	46.3	1.15	52.0	549	0	31.8	—
	2	74.0	22.8	27.2	—	46.8	1.15					
	3	74.0	23.1	27.3	—	46.7	1.15					
8	1	74.0	26.5	28.5	—	45.5	0.97	48.9	1098	0	31.7	—
	2	74.0	31.7	30.0	—	44.0	0.97					
	3	74.0	36.9	31.3	—	42.7	0.97					
9	1	74.0	42.2	32.5	—	41.5	0.98	45.2	1098	0	28.0	—
	2	74.0	47.6	33.6	—	40.4	0.98					
	3	74.0	53.1	34.5	—	39.5	0.98					
10	1	74.0	58.4	35.3	—	38.7	0.99	42.7	1098	0	25.5	—
	2	74.0	64.0	36.1	—	37.9	0.99					
	3	74.0	69.3	36.8	—	37.2	0.99					
11	1	74.0	75.0	37.5	—	36.5	1.12	41.1	549	0	20.9	—
	2	74.0	81.0	38.2	—	35.8	1.12					
	3	74.0	87.0	38.8	—	35.2	1.12					
12	1	74.0	71.9	37.1	—	36.9	0.88	41.1	549	0	20.9	—
	2	74.0	71.7	37.1	—	36.9	0.88					
	3	74.0	71.9	37.1	—	36.9	0.88					
13	1	74.0	74.2	37.4	—	36.6	0.88	40.9	549	0	20.7	—
	2	74.0	73.1	37.3	—	36.7	0.88					
	3	74.0	72.3	37.2	—	36.8	0.88					
来客車両走行音の等価騒音レベル											37.8	—

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	82.0	38.3	—	45.2	1.02	50.4	3	1	7.6	5.8
	2	83.5	79.2	38.0	—	45.5	1.02					
	3	83.5	76.3	37.7	—	45.8	1.02					
2	1	83.5	75.3	37.5	—	46.0	1.10	51.0	3	1	8.2	6.4
	2	83.5	76.3	37.7	—	45.8	1.10					
	3	83.5	77.5	37.8	—	45.7	1.10					
3	1	83.5	75.5	37.6	—	45.9	1.98	54.3	3	1	11.5	9.7
	2	83.5	70.6	37.0	—	46.5	1.98					
	3	83.5	65.6	36.3	—	47.2	1.98					
4	1	83.5	60.9	35.7	—	47.8	1.97	56.3	3	1	13.5	11.7
	2	83.5	56.2	35.0	—	48.5	1.97					
	3	83.5	51.7	34.3	—	49.2	1.97					
5	1	83.5	47.6	33.6	—	49.9	2.32	59.0	3	1	16.2	14.4
	2	83.5	44.2	32.9	—	50.6	2.32					
	3	83.5	41.5	32.4	—	51.1	2.32					
6	1	83.5	39.7	32.0	—	51.5	2.29	60.0	3	1	17.2	15.4
	2	83.5	38.9	31.8	—	51.7	2.29					
	3	83.5	39.1	31.8	—	51.7	2.29					
7	1	83.5	40.8	32.2	—	51.3	1.12	56.0	3	1	13.2	11.4
	2	83.5	43.5	32.8	—	50.7	1.12					
	3	83.5	46.2	33.3	—	50.2	1.12					
8	1	83.5	49.0	33.8	—	49.7	0.98	54.0	3	1	11.2	9.4
	2	83.5	51.5	34.2	—	49.3	0.98					
	3	83.5	54.1	34.7	—	48.8	0.98					
9	1	83.5	69.3	36.8	—	46.7	2.29	55.8	3	1	13.0	11.2
	2	83.5	63.6	36.1	—	47.4	2.29					
	3	83.5	58.2	35.3	—	48.2	2.29					
10	1	83.5	75.0	37.5	—	46.0	2.23	53.6	3	1	10.8	9.0
	2	83.5	81.0	38.2	—	45.3	2.23					
	3	83.5	87.0	38.8	—	44.7	2.23					
搬出入車両走行音の等価騒音レベル											23.2	21.4

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)	$\Delta t$ (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	82.0	38.3	—	45.2	1.02	50.4	3	0	7.6	—
	2	83.5	79.2	38.0	—	45.5	1.02					
	3	83.5	76.3	37.7	—	45.8	1.02					
2	1	83.5	75.3	37.5	—	46.0	1.10	51.0	3	0	8.2	—
	2	83.5	76.3	37.7	—	45.8	1.10					
	3	83.5	77.5	37.8	—	45.7	1.10					
3	1	83.5	75.5	37.6	—	45.9	1.98	54.3	3	0	11.5	—
	2	83.5	70.6	37.0	—	46.5	1.98					
	3	83.5	65.6	36.3	—	47.2	1.98					
4	1	83.5	60.9	35.7	—	47.8	1.97	56.3	3	0	13.5	—
	2	83.5	56.2	35.0	—	48.5	1.97					
	3	83.5	51.7	34.3	—	49.2	1.97					
5	1	83.5	47.6	33.6	—	49.9	2.32	59.0	3	0	16.2	—
	2	83.5	44.2	32.9	—	50.6	2.32					
	3	83.5	41.5	32.4	—	51.1	2.32					

自動車B

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
6	1	83.5	39.7	32.0	—	51.5	2.29	60.0	3	0	17.2	—
	2	83.5	38.9	31.8	—	51.7	2.29					
	3	83.5	39.1	31.8	—	51.7	2.29					
7	1	83.5	40.8	32.2	—	51.3	1.12	56.0	3	0	13.2	—
	2	83.5	43.5	32.8	—	50.7	1.12					
	3	83.5	46.2	33.3	—	50.2	1.12					
8	1	83.5	49.0	33.8	—	49.7	0.98	54.0	3	0	11.2	—
	2	83.5	51.5	34.2	—	49.3	0.98					
	3	83.5	54.1	34.7	—	48.8	0.98					
9	1	83.5	69.3	36.8	—	46.7	2.29	55.8	3	0	13.0	—
	2	83.5	63.6	36.1	—	47.4	2.29					
	3	83.5	58.2	35.3	—	48.2	2.29					
10	1	83.5	75.0	37.5	—	46.0	2.23	53.6	3	0	10.8	—
	2	83.5	81.0	38.2	—	45.3	2.23					
	3	83.5	87.0	38.8	—	44.7	2.23					
廃棄物収集車両走行音の等価騒音レベル											23.2	—

※ 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、自動車が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	0.7	51.2	35.6	31.0	-	20.2	8:30~21:00	19.1	-
	2	室外機2	0.7	62.1	37.8	31.5	-	30.6	8:30~21:00	29.5	-
	3	室外機3	6.7	62.1	26.2	28.4	-	33.7	8:30~21:00	32.6	-
	4	室外機4	6.7	62.1	27.3	28.7	-	33.4	8:30~21:00	32.3	-
	5	室外機5	6.7	62.1	28.6	29.1	-	33.0	8:30~21:00	31.9	-
	6	室外機6	6.7	62.1	30.0	29.5	-	32.6	8:30~21:00	31.5	-
	7	室外機7	6.7	62.1	30.3	29.6	-	32.5	8:30~21:00	31.4	-
	8	室外機8	6.7	62.1	30.7	29.7	-	32.4	8:30~21:00	31.3	-
	9	室外機9	6.7	62.1	29.4	29.4	-	32.7	8:30~21:00	31.6	-
	10	室外機10	6.7	62.1	28.3	29.0	-	33.1	8:30~21:00	32.0	-
	11	室外機11	6.7	62.1	27.0	28.6	-	33.5	8:30~21:00	32.4	-
	12	排気口1	4.0	60.5	17.6	24.9	-	35.6	8:30~21:00	34.5	-
	13	排気口2	4.0	60.5	29.4	29.4	-	31.1	8:30~21:00	30.0	-
	14	排気口3	4.0	60.5	46.9	33.4	-	27.1	8:30~21:00	26.0	-
	15	排気口4	4.0	60.5	59.3	35.5	-	25.0	8:30~21:00	23.9	-
	16	キュービクル	1.5	51.8	14.1	23.0	-	28.8	終日	28.8	28.8
	定常騒音の等価騒音レベル									43.0	28.8
変動	17	廃棄物収集作業音(圧縮)	0.6	90.0	70.5	37.0	-	53.0	昼3台×300秒	34.9	-
	18	廃棄物収集作業音(非圧縮)	0.6	85.0	70.5	37.0	-	48.0	昼3台×90秒	24.7	-
	変動騒音の等価騒音レベル									35.3	-
衝撃騒音	19	台車走行音	0.0	71.0	63.9	36.1	-	34.9	昼3台×6秒×10回夜1台×6秒×10回	9.8	8.1
	20	荷下ろし音	0.6	74.2	63.9	36.1	-	38.1	昼3台×20回夜1台×20回	8.3	6.5
	21	搬出入車両荷台扉開音	1.5	74.5	63.9	36.1	-	38.4	昼3台×1回夜1台×1回	-4.4	-6.2
	22	搬出入車両荷台扉閉音	1.5	76.6	63.9	36.1	-	40.5	昼3台×1回夜1台×1回	-2.3	-4.1
	23	搬出入車両座席扉開閉音	1.5	79.1	70.5	37.0	-	42.1	昼3台×2回夜1台×2回	2.3	0.5
	24	搬出入車両エンジン始動音	0.6	78.6	70.6	37.0	-	41.6	昼3台×1回夜1台×1回	-1.2	-3.0
	衝撃騒音の等価騒音レベル									12.9	11.2
	※	来客車両走行音	-	74.0	-	-	-	-	昼549台×1~2回	32.5	-
	※	搬出入車両走行音	-	83.5	-	-	-	-	昼3台×1回夜1台×1回	19.3	17.5
	※	廃棄物収集車両走行音	-	83.5	-	-	-	-	昼3台×1回	19.3	-
	自動車走行騒音の等価騒音レベル									32.9	17.5
	等価騒音レベル									44.1	29.2
	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5-4.1~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)	$\Delta t$ (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	74.0	113.8	41.1	—	32.9	0.51	34.9	549	0	14.7	—
	2	74.0	111.2	40.9	—	33.1	0.51					
	3	74.0	108.5	40.7	—	33.3	0.51					
2	1	74.0	108.3	40.7	—	33.3	0.55	35.3	549	0	15.1	—
	2	74.0	110.5	40.9	—	33.1	0.55					
	3	74.0	112.8	41.0	—	33.0	0.55					
3	1	74.0	112.0	41.0	—	33.0	0.99	38.0	549	0	17.8	—
	2	74.0	108.6	40.7	—	33.3	0.99					
	3	74.0	105.1	40.4	—	33.6	0.99					
4	1	74.0	102.0	40.2	—	33.8	0.98	38.8	549	0	18.6	—
	2	74.0	99.1	39.9	—	34.1	0.98					
	3	74.0	96.3	39.7	—	34.3	0.98					
5	1	74.0	93.9	39.5	—	34.5	0.97	39.4	549	0	19.2	—
	2	74.0	91.7	39.2	—	34.8	0.97					
	3	74.0	89.8	39.1	—	34.9	0.97					
6	1	74.0	85.9	38.7	—	35.3	1.16	41.4	549	0	21.2	—
	2	74.0	79.8	38.0	—	36.0	1.16					
	3	74.0	73.8	37.4	—	36.6	1.16					
7	1	74.0	67.9	36.6	—	37.4	1.15	43.6	549	0	23.4	—
	2	74.0	62.1	35.9	—	38.1	1.15					
	3	74.0	56.4	35.0	—	39.0	1.15					
8	1	74.0	55.1	34.8	—	39.2	0.97	43.4	1098	0	26.2	—
	2	74.0	58.2	35.3	—	38.7	0.97					
	3	74.0	61.5	35.8	—	38.2	0.97					
9	1	74.0	65.2	36.3	—	37.7	0.98	41.9	1098	0	24.7	—
	2	74.0	69.2	36.8	—	37.2	0.98					
	3	74.0	73.4	37.3	—	36.7	0.98					
10	1	74.0	77.6	37.8	—	36.2	0.99	40.4	1098	0	23.2	—
	2	74.0	82.2	38.3	—	35.7	0.99					
	3	74.0	86.7	38.8	—	35.2	0.99					
11	1	74.0	92.0	39.3	—	34.7	1.12	39.5	549	0	19.3	—
	2	74.0	97.9	39.8	—	34.2	1.12					
	3	74.0	103.9	40.3	—	33.7	1.12					
12	1	74.0	90.4	39.1	—	34.9	0.88	38.9	549	0	18.7	—
	2	74.0	93.1	39.4	—	34.6	0.88					
	3	74.0	96.0	39.6	—	34.4	0.88					
13	1	74.0	105.5	40.5	—	33.5	0.88	38.0	549	0	17.8	—
	2	74.0	102.2	40.2	—	33.8	0.88					
	3	74.0	99.0	39.9	—	34.1	0.88					
来客車両走行音の等価騒音レベル											32.5	—

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)	$\Delta t$ (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	113.8	41.1	—	42.4	1.02	47.5	3	1	4.7	2.9
	2	83.5	111.2	40.9	—	42.6	1.02					
	3	83.5	108.5	40.7	—	42.8	1.02					
2	1	83.5	108.3	40.7	—	42.8	1.10	47.8	3	1	5.0	3.2
	2	83.5	110.5	40.9	—	42.6	1.10					
	3	83.5	112.8	41.0	—	42.5	1.10					
3	1	83.5	112.0	41.0	—	42.5	1.98	50.5	3	1	7.7	5.9
	2	83.5	108.6	40.7	—	42.8	1.98					
	3	83.5	105.1	40.4	—	43.1	1.98					
4	1	83.5	102.0	40.2	—	43.3	1.97	51.3	3	1	8.5	6.7
	2	83.5	99.1	39.9	—	43.6	1.97					
	3	83.5	96.3	39.7	—	43.8	1.97					
5	1	83.5	92.2	39.3	—	44.2	2.32	53.2	3	1	10.4	8.6
	2	83.5	86.6	38.8	—	44.7	2.32					
	3	83.5	81.1	38.2	—	45.3	2.32					
6	1	83.5	75.7	37.6	—	45.9	2.29	54.9	3	1	12.1	10.3
	2	83.5	70.7	37.0	—	46.5	2.29					
	3	83.5	65.7	36.4	—	47.1	2.29					
7	1	83.5	63.3	36.0	—	47.5	1.12	52.7	3	1	9.9	8.1
	2	83.5	63.4	36.0	—	47.5	1.12					
	3	83.5	63.7	36.1	—	47.4	1.12					
8	1	83.5	65.0	36.3	—	47.2	0.98	51.7	3	1	8.9	7.1
	2	83.5	67.1	36.5	—	47.0	0.98					
	3	83.5	69.3	36.8	—	46.7	0.98					
9	1	83.5	86.0	38.7	—	44.8	2.29	53.9	3	1	11.1	9.3
	2	83.5	79.8	38.0	—	45.5	2.29					
	3	83.5	73.6	37.3	—	46.2	2.29					
10	1	83.5	92.0	39.3	—	44.2	2.23	52.0	3	1	9.2	7.4
	2	83.5	97.9	39.8	—	43.7	2.23					
	3	83.5	103.9	40.3	—	43.2	2.23					
搬出入車両走行音の等価騒音レベル											19.3	17.5

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)	$\Delta t$ (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	113.8	41.1	—	42.4	1.02	47.5	3	0	4.7	—
	2	83.5	111.2	40.9	—	42.6	1.02					
	3	83.5	108.5	40.7	—	42.8	1.02					
2	1	83.5	108.3	40.7	—	42.8	1.10	47.8	3	0	5.0	—
	2	83.5	110.5	40.9	—	42.6	1.10					
	3	83.5	112.8	41.0	—	42.5	1.10					
3	1	83.5	112.0	41.0	—	42.5	1.98	50.5	3	0	7.7	—
	2	83.5	108.6	40.7	—	42.8	1.98					
	3	83.5	105.1	40.4	—	43.1	1.98					
4	1	83.5	102.0	40.2	—	43.3	1.97	51.3	3	0	8.5	—
	2	83.5	99.1	39.9	—	43.6	1.97					
	3	83.5	96.3	39.7	—	43.8	1.97					
5	1	83.5	92.2	39.3	—	44.2	2.32	53.2	3	0	10.4	—
	2	83.5	86.6	38.8	—	44.7	2.32					
	3	83.5	81.1	38.2	—	45.3	2.32					

自動車C

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
6	1	83.5	75.7	37.6	—	45.9	2.29	54.9	3	0	12.1	—
	2	83.5	70.7	37.0	—	46.5	2.29					
	3	83.5	65.7	36.4	—	47.1	2.29					
7	1	83.5	63.3	36.0	—	47.5	1.12	52.7	3	0	9.9	—
	2	83.5	63.4	36.0	—	47.5	1.12					
	3	83.5	63.7	36.1	—	47.4	1.12					
8	1	83.5	65.0	36.3	—	47.2	0.98	51.7	3	0	8.9	—
	2	83.5	67.1	36.5	—	47.0	0.98					
	3	83.5	69.3	36.8	—	46.7	0.98					
9	1	83.5	86.0	38.7	—	44.8	2.29	53.9	3	0	11.1	—
	2	83.5	79.8	38.0	—	45.5	2.29					
	3	83.5	73.6	37.3	—	46.2	2.29					
10	1	83.5	92.0	39.3	—	44.2	2.23	52.0	3	0	9.2	—
	2	83.5	97.9	39.8	—	43.7	2.23					
	3	83.5	103.9	40.3	—	43.2	2.23					
廃棄物収集車両走行音の等価騒音レベル											19.3	—

※ 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、自動車が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	0.7	51.2	47.7	33.6	-	17.6	8:30~21:00	16.5	-
	2	室外機2	0.7	62.1	10.7	20.6	-	41.5	8:30~21:00	40.4	-
	3	室外機3	6.7	62.1	29.9	29.5	-	32.6	8:30~21:00	31.5	-
	4	室外機4	6.7	62.1	28.8	29.2	-	32.9	8:30~21:00	31.8	-
	5	室外機5	6.7	62.1	27.6	28.8	-	33.3	8:30~21:00	32.2	-
	6	室外機6	6.7	62.1	26.3	28.4	-	33.7	8:30~21:00	32.6	-
	7	室外機7	6.7	62.1	26.8	28.6	-	33.5	8:30~21:00	32.4	-
	8	室外機8	6.7	62.1	27.3	28.7	-	33.4	8:30~21:00	32.3	-
	9	室外機9	6.7	62.1	28.5	29.1	-	33.0	8:30~21:00	31.9	-
	10	室外機10	6.7	62.1	29.5	29.4	-	32.7	8:30~21:00	31.6	-
	11	室外機11	6.7	62.1	30.8	29.8	-	32.3	8:30~21:00	31.2	-
	12	排気口1	4.0	60.5	30.8	29.8	-	30.7	8:30~21:00	29.6	-
	13	排気口2	4.0	60.5	19.2	25.7	-	34.8	8:30~21:00	33.7	-
	14	排気口3	4.0	60.5	4.8	13.6	-	46.9	8:30~21:00	45.8	-
	15	排気口4	4.0	60.5	12.2	21.7	-	38.8	8:30~21:00	37.7	-
	16	キュービクル	1.5	51.8	33.9	30.6	-	21.2	終日	21.2	21.2
	定常騒音の等価騒音レベル									48.6	21.2
変動	17	廃棄物収集作業音(圧縮)	0.6	90.0	43.9	32.8	-	57.2	昼3台×300秒	39.1	-
	18	廃棄物収集作業音(非圧縮)	0.6	85.0	43.9	32.8	-	52.2	昼3台×90秒	28.9	-
	変動騒音の等価騒音レベル									39.5	-
衝撃騒音	19	台車走行音	0.0	71.0	42.8	32.6	-	38.4	昼3台×6秒×10回夜1台×6秒×10回	13.3	11.6
	20	荷下ろし音	0.6	74.2	42.8	32.6	-	41.6	昼3台×20回夜1台×20回	11.8	10.0
	21	搬出入車両荷台扉開音	1.5	74.5	42.7	32.6	-	41.9	昼3台×1回夜1台×1回	-0.9	-2.7
	22	搬出入車両荷台扉閉音	1.5	76.6	42.7	32.6	-	44.0	昼3台×1回夜1台×1回	1.2	-0.6
	23	搬出入車両座席扉開閉音	1.5	79.1	43.9	32.8	-	46.3	昼3台×2回夜1台×2回	6.5	4.7
	24	搬出入車両エンジン始動音	0.6	78.6	43.9	32.8	-	45.8	昼3台×1回夜1台×1回	3.0	1.2
	衝撃騒音の等価騒音レベル									16.5	14.8
	※	来客車両走行音	-	74.0	-	-	-	-	昼549台×1~2回	34.5	-
	※	搬出入車両走行音	-	83.5	-	-	-	-	昼3台×1回夜1台×1回	21.9	20.1
	※	廃棄物収集車両走行音	-	83.5	-	-	-	-	昼3台×1回	21.9	-
	自動車走行騒音の等価騒音レベル									35.0	20.1
	等価騒音レベル									49.3	24.2
	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)	$\Delta t$ (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	74.0	88.2	38.9	—	35.1	0.51	37.1	549	0	16.9	—
	2	74.0	86.2	38.7	—	35.3	0.51					
	3	74.0	84.1	38.5	—	35.5	0.51					
2	1	74.0	84.6	38.5	—	35.5	0.55	37.3	549	0	17.1	—
	2	74.0	87.6	38.9	—	35.1	0.55					
	3	74.0	90.5	39.1	—	34.9	0.55					
3	1	74.0	91.1	39.2	—	34.8	0.99	39.6	549	0	19.4	—
	2	74.0	89.8	39.1	—	34.9	0.99					
	3	74.0	88.7	39.0	—	35.0	0.99					
4	1	74.0	88.0	38.9	—	35.1	0.98	39.8	549	0	19.6	—
	2	74.0	87.6	38.9	—	35.1	0.98					
	3	74.0	87.5	38.8	—	35.2	0.98					
5	1	74.0	87.8	38.9	—	35.1	0.97	39.7	549	0	19.5	—
	2	74.0	88.4	38.9	—	35.1	0.97					
	3	74.0	89.4	39.0	—	35.0	0.97					
6	1	74.0	86.8	38.8	—	35.2	1.16	41.4	549	0	21.2	—
	2	74.0	80.6	38.1	—	35.9	1.16					
	3	74.0	74.4	37.4	—	36.6	1.16					
7	1	74.0	68.3	36.7	—	37.3	1.15	43.6	549	0	23.4	—
	2	74.0	62.3	35.9	—	38.1	1.15					
	3	74.0	56.3	35.0	—	39.0	1.15					
8	1	74.0	52.3	34.4	—	39.6	0.97	44.5	1098	0	27.3	—
	2	74.0	50.7	34.1	—	39.9	0.97					
	3	74.0	49.7	33.9	—	40.1	0.97					
9	1	74.0	49.1	33.8	—	40.2	0.98	44.8	1098	0	27.6	—
	2	74.0	49.2	33.8	—	40.2	0.98					
	3	74.0	49.9	34.0	—	40.0	0.98					
10	1	74.0	51.2	34.2	—	39.8	0.99	44.2	1098	0	27.0	—
	2	74.0	53.0	34.5	—	39.5	0.99					
	3	74.0	55.3	34.9	—	39.1	0.99					
11	1	74.0	58.8	35.4	—	38.6	1.12	43.3	549	0	23.1	—
	2	74.0	63.3	36.0	—	38.0	1.12					
	3	74.0	68.0	36.7	—	37.3	1.12					
12	1	74.0	58.7	35.4	—	38.6	0.88	42.2	549	0	22.0	—
	2	74.0	63.1	36.0	—	38.0	0.88					
	3	74.0	67.5	36.6	—	37.4	0.88					
13	1	74.0	81.0	38.2	—	35.8	0.88	40.6	549	0	20.4	—
	2	74.0	76.4	37.7	—	36.3	0.88					
	3	74.0	71.9	37.1	—	36.9	0.88					
来客車両走行音の等価騒音レベル											34.5	—

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)	$\Delta t$ (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	88.2	38.9	—	44.6	1.02	49.7	3	1	6.9	5.1
	2	83.5	86.2	38.7	—	44.8	1.02					
	3	83.5	84.1	38.5	—	45.0	1.02					
2	1	83.5	84.6	38.5	—	45.0	1.10	49.9	3	1	7.1	5.3
	2	83.5	87.6	38.9	—	44.6	1.10					
	3	83.5	90.5	39.1	—	44.4	1.10					
3	1	83.5	91.1	39.2	—	44.3	1.98	52.1	3	1	9.3	7.5
	2	83.5	89.8	39.1	—	44.4	1.98					
	3	83.5	88.7	39.0	—	44.5	1.98					
4	1	83.5	88.0	38.9	—	44.6	1.97	52.3	3	1	9.5	7.7
	2	83.5	87.6	38.9	—	44.6	1.97					
	3	83.5	87.5	38.8	—	44.7	1.97					
5	1	83.5	84.4	38.5	—	45.0	2.32	54.2	3	1	11.4	9.6
	2	83.5	78.0	37.8	—	45.7	2.32					
	3	83.5	71.6	37.1	—	46.4	2.32					
6	1	83.5	65.2	36.3	—	47.2	2.29	56.6	3	1	13.8	12.0
	2	83.5	58.9	35.4	—	48.1	2.29					
	3	83.5	52.5	34.4	—	49.1	2.29					
7	1	83.5	48.1	33.6	—	49.9	1.12	55.6	3	1	12.8	11.0
	2	83.5	45.9	33.2	—	50.3	1.12					
	3	83.5	43.8	32.8	—	50.7	1.12					
8	1	83.5	42.8	32.6	—	50.9	0.98	55.5	3	1	12.7	10.9
	2	83.5	43.1	32.7	—	50.8	0.98					
	3	83.5	43.6	32.8	—	50.7	0.98					
9	1	83.5	54.2	34.7	—	48.8	2.29	58.0	3	1	15.2	13.4
	2	83.5	49.8	33.9	—	49.6	2.29					
	3	83.5	45.8	33.2	—	50.3	2.29					
10	1	83.5	58.8	35.4	—	48.1	2.23	55.8	3	1	13.0	11.2
	2	83.5	63.3	36.0	—	47.5	2.23					
	3	83.5	68.0	36.7	—	46.8	2.23					
搬出入車両走行音の等価騒音レベル											21.9	20.1

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)	$\Delta t$ (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	88.2	38.9	—	44.6	1.02	49.7	3	0	6.9	—
	2	83.5	86.2	38.7	—	44.8	1.02					
	3	83.5	84.1	38.5	—	45.0	1.02					
2	1	83.5	84.6	38.5	—	45.0	1.10	49.9	3	0	7.1	—
	2	83.5	87.6	38.9	—	44.6	1.10					
	3	83.5	90.5	39.1	—	44.4	1.10					
3	1	83.5	91.1	39.2	—	44.3	1.98	52.1	3	0	9.3	—
	2	83.5	89.8	39.1	—	44.4	1.98					
	3	83.5	88.7	39.0	—	44.5	1.98					
4	1	83.5	88.0	38.9	—	44.6	1.97	52.3	3	0	9.5	—
	2	83.5	87.6	38.9	—	44.6	1.97					
	3	83.5	87.5	38.8	—	44.7	1.97					
5	1	83.5	84.4	38.5	—	45.0	2.32	54.2	3	0	11.4	—
	2	83.5	78.0	37.8	—	45.7	2.32					
	3	83.5	71.6	37.1	—	46.4	2.32					

自動車D

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
6	1	83.5	65.2	36.3	—	47.2	2.29	56.6	3	0	13.8	—
	2	83.5	58.9	35.4	—	48.1	2.29					
	3	83.5	52.5	34.4	—	49.1	2.29					
7	1	83.5	48.1	33.6	—	49.9	1.12	55.6	3	0	12.8	—
	2	83.5	45.9	33.2	—	50.3	1.12					
	3	83.5	43.8	32.8	—	50.7	1.12					
8	1	83.5	42.8	32.6	—	50.9	0.98	55.5	3	0	12.7	—
	2	83.5	43.1	32.7	—	50.8	0.98					
	3	83.5	43.6	32.8	—	50.7	0.98					
9	1	83.5	54.2	34.7	—	48.8	2.29	58.0	3	0	15.2	—
	2	83.5	49.8	33.9	—	49.6	2.29					
	3	83.5	45.8	33.2	—	50.3	2.29					
10	1	83.5	58.8	35.4	—	48.1	2.23	55.8	3	0	13.0	—
	2	83.5	63.3	36.0	—	47.5	2.23					
	3	83.5	68.0	36.7	—	46.8	2.23					
廃棄物収集車両走行音の等価騒音レベル											21.9	—

※ 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、自動車が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1種中高層住居専用地域及び準工業地域であり、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種及び第3種区域に指定され、規制基準値は45及び50dB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、全ての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5-9 (p-32、p-33) 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	a	1.3m	準工業地域	第3種	73.4	50
	～	b	1.5m	第1種中高層住居専用地域	第2種	52.1	
	翌6:00	c	1.5m	第1種中高層住居専用地域	第2種	48.0	45

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	16	キュービクル	1.5	51.8	94.7	39.5	-	12.3
変	※	搬出入車両走行音(線分番号10-3)	0.4	83.5	3.2	10.1	-	73.4
衝撃 騒音	19	台車走行音	0.0	77.0	45.6	33.2	-	43.8
	20	荷下ろし音	0.6	76.1	45.6	33.2	-	42.9
	21	搬出入車両荷台扉開音	1.5	77.7	45.6	33.2	-	44.5
	22	搬出入車両荷台扉閉音	1.5	78.8	45.6	33.2	-	45.6
	23	搬出入車両座席扉開閉音	1.5	80.9	37.7	31.5	-	49.4
	24	搬出入車両エンジン始動音	0.6	80.3	37.6	31.5	-	48.8
		騒音レベル最大値						73.4
		基準値						50

定：定常騒音を示す。

変：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	16	キュービクル	1.5	51.8	54.5	34.7	-	17.1
変	※	搬出入車両走行音(線分番号6-3)	0.6	83.5	37.3	31.4	-	52.1
衝撃 騒音	19	台車走行音	0.0	77.0	45.9	33.2	-	43.8
	20	荷下ろし音	0.6	76.1	45.9	33.2	-	42.9
	21	搬出入車両荷台扉開音	1.5	77.7	45.9	33.2	-	44.5
	22	搬出入車両荷台扉閉音	1.5	78.8	45.9	33.2	-	45.6
	23	搬出入車両座席扉開閉音	1.5	80.9	53.8	34.6	-	46.3
	24	搬出入車両エンジン始動音	0.6	80.3	53.9	34.6	-	45.7
		騒音レベル最大値						52.1
		基準値						45

定：定常騒音を示す。

変：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	16	キュービクル	1.5	51.8	9.4	19.5	-	32.3
変	※	搬出入車両走行音(線分番号7-1)	0.6	83.5	60.1	35.6	-	47.9
衝撃騒音	19	台車走行音	0.0	77.0	60.3	35.6	-	41.4
	20	荷下ろし音	0.6	76.1	60.3	35.6	-	40.5
	21	搬出入車両荷台扉開音	1.5	77.7	60.3	35.6	-	42.1
	22	搬出入車両荷台扉閉音	1.5	78.8	60.3	35.6	-	43.2
	23	搬出入車両座席扉開閉音	1.5	80.9	66.7	36.5	-	44.4
	24	搬出入車両エンジン始動音	0.6	80.3	66.7	36.5	-	43.8
		騒音レベル最大値						48.0
		基準値						45

定：定常騒音を示す。

変：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地点）にて再予測を行った結果、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30秒間（発生時間率0.1%）、b地点では約135秒間（発生時間率0.5%）及びc地点では約22秒間（発生時間率0.1%）、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。

開店後、店舗から発生する騒音によって、苦情等が発生した際には、発生源対策を含め誠意を持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
番号	機器名称	高さ						
※	搬出入車両走行音（線分番号10-3）	0.4	83.5	25.1	28.0	-	55.5	50

自動車走行音が基準値を上回る時間の算出は、線分の $\Delta t$ と発生回数より求める。

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、7-3、  
8-1、8-2、8-3、9-1、9-2、9-3、10-1、10-2、10-3）

超過時間 =  $\Delta t \times$  騒音発生回数

$$= (1.02 \times 3 + 1.10 \times 3 + 1.98 \times 3 + 1.12 \times 1 + 0.98 \times 3 + 2.29 \times 3 + 2.23 \times 3) \times 1$$

$$= 29.92 \text{ 秒 (発生時間率 0.1\%)}$$

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)	基準値
番号	機器名称	高さ						
変	※ 搬出入車両走行音（線分番号6-3）	0.6	83.5	39.1	31.8	-	51.7	45
衝 撃 騒 音	19 台車走行音	0.0	77.0	47.6	33.6	-	43.4	
	20 荷下ろし音	0.6	76.1	47.6	33.6	-	42.5	
	21 搬出入車両荷台扉開音	1.5	77.7	47.6	33.6	-	44.1	
	22 搬出入車両荷台扉閉音	1.5	78.8	47.6	33.6	-	45.2	
	23 搬出入車両座席扉開閉音	1.5	80.9	55.5	34.9	-	46.0	
	24 搬出入車両エンジン始動音	0.6	80.3	55.6	34.9	-	45.4	

変：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 $\Delta t$ と発生回数より求める。

荷さばき作業音（音源番号19～24）

超過時間 = 発生台数  $\times$  騒音発生回数  $\times$  発生時間

$$= (1 \times 6 \times 10) + (1 \times 20 \times 1) + (1 \times 1 \times 1) + (1 \times 1 \times 1) + (1 \times 2 \times 1) + (1 \times 1 \times 1)$$

$$= 85 \text{ 秒}$$

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、6-1、6-2、6-3、7-1、7-2、7-3、8-1、8-2、8-3、9-1、9-2、9-3、10-1、10-2）

超過時間 =  $\Delta t \times$  騒音発生回数

$$= (1.02 \times 3 + 1.10 \times 3 + 1.98 \times 3 + 1.97 \times 3 + 2.32 \times 3 + 2.29 \times 3 + 1.12 \times 3 + 0.98 \times 3 + 2.29 \times 3 + 2.23 \times 2) \times 1$$

$$= 49.67 \text{ 秒}$$

超過時間 = 荷さばき作業音 + 搬出入車両走行音

$$= 85 \text{ 秒} + 49.67 \text{ 秒}$$

$$= 134.67 \text{ 秒 (発生時間率 0.5\%)}$$

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						
※	搬出入車両走行音（線分番号7-1）	0.6	83.5	63.3	36.0	-	47.5	45

自動車走行音が基準値を上回る時間の算出は、線分の  $\Delta t$  と発生回数より求める。

搬出入車両走行音（線分番号 5-3、6-1、6-2、6-3、7-1、7-2、7-3、8-1、8-2、8-3、9-1、9-2、9-3）

超過時間 =  $\Delta t \times$  騒音発生回数

$$= (2.32 \times 1 + 2.29 \times 3 + 1.12 \times 3 + 0.98 \times 3 + 2.29 \times 3) \times 1$$

$$= 22.36 \text{ 秒 (発生時間率 0.1\%)}$$

