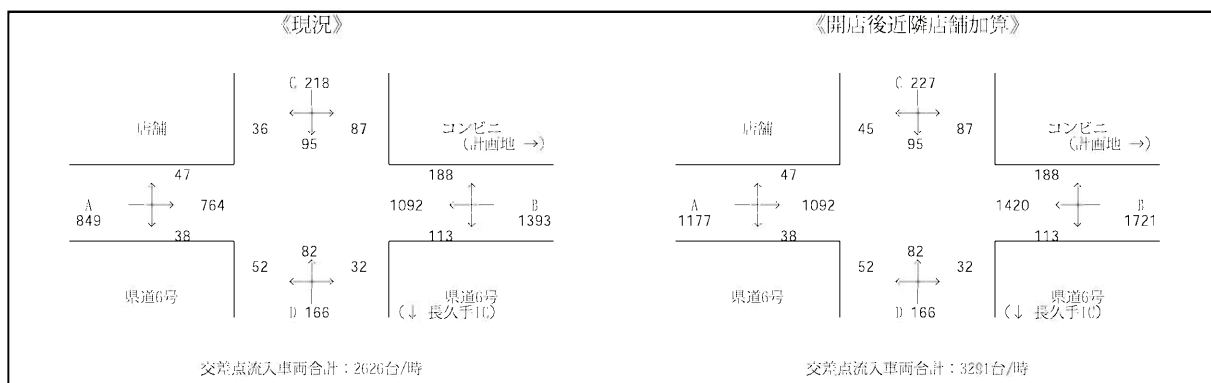


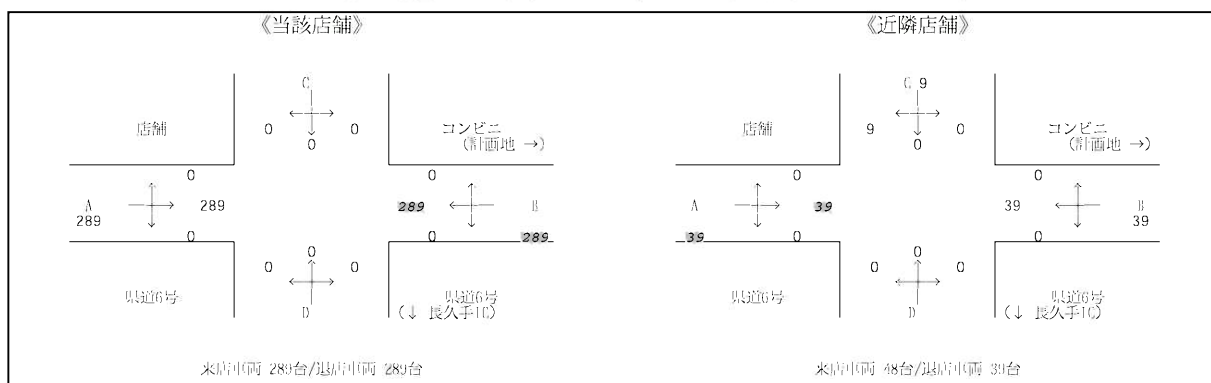
方向別交通量

交通量調査を行った各交差点について、現況と開店後の方向別交通量を比較した。

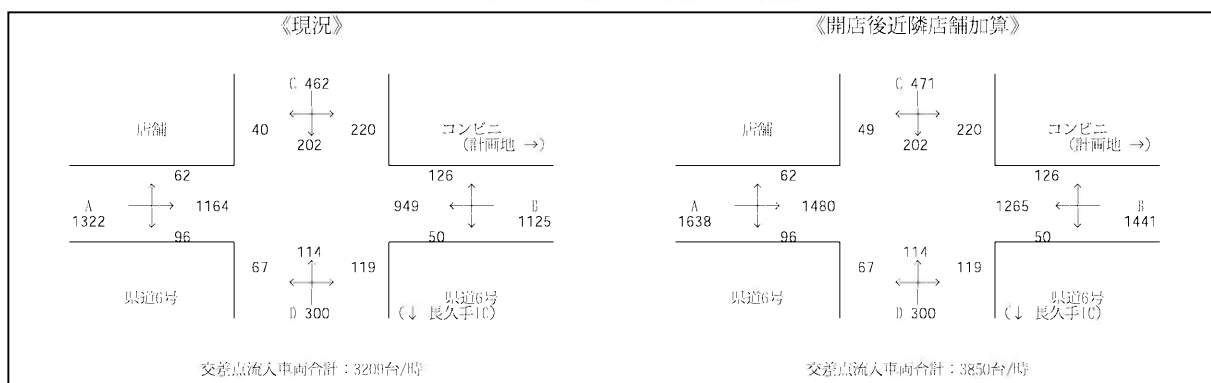
【交差点A（長久手IC交差点）】
 <休日/16時台>増加台数 665台



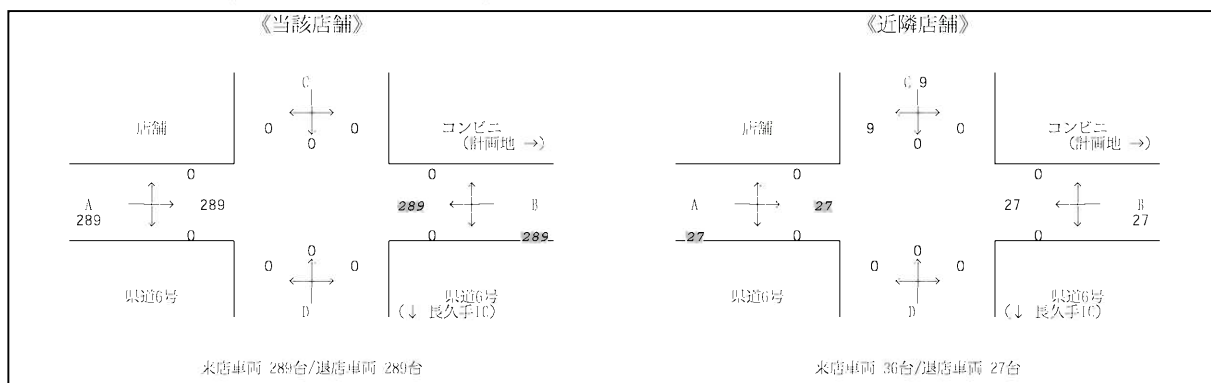
【交差点車両増加台数（網掛けなし：来店車両/網掛け：退店車両）】



<平日/08時台>増加台数 641台

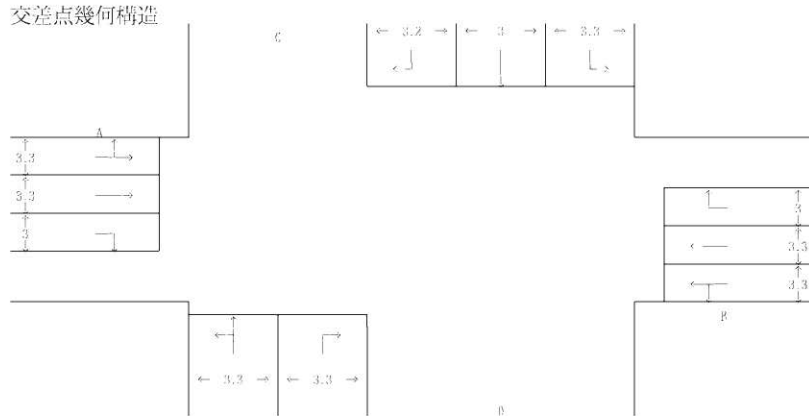


【交差点車両増加台数（網掛けなし：来店車両/網掛け：退店車両）】



交差点幾何構造・信号現示・飽和交通流率

交差点A (長久手IC交差点) ・休日・現況



信号現示

	1φ	2φ	3φ	4φ
流図				
青時間	67秒	13秒	34秒	8秒
加算時間	Y3秒	Y2秒 AR4秒	Y3秒	Y2秒 AR4秒
有効青時間	68秒	14秒	35秒	9秒
歩行者青時間	57秒	—	24秒	—
サイクル長	140秒			
現示の需要率	0.312	0.076	0.077	0.000
交差点の需要率	0.465			

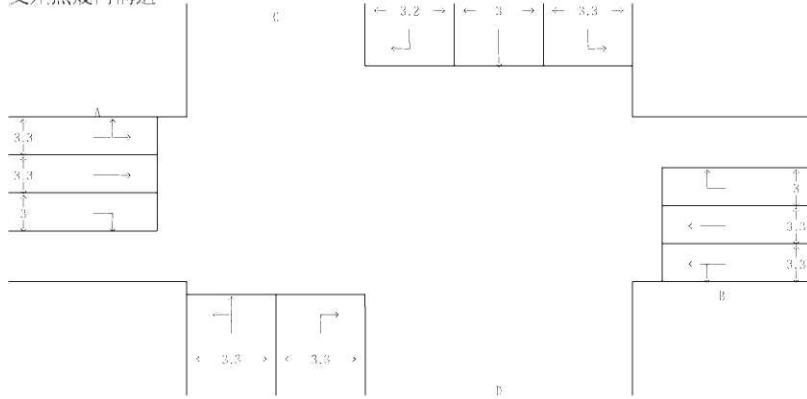
交差点A (長久手IC交差点) ・休日・現況

飽和交通流率一覧表

流入部	A			B			C			D		現示の 需要率	交差点 の需要 率
車線	左+直	直	右	左+直	直	右	左	直	右	左+直	右		
車線数	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1		
飽和交通流率基本値	2000	2000	1800	2000	2000	1800	1800	2000	1800	2000	1800		
車線幅員による補正値 α_w (車線幅員) m	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00		
縦断勾配による補正値 α_i (縦断勾配) $\%$	3.3	3.3	3	3.3	3.3	3	3.3	3	3.2	3.3	3.3		
大型車混入による補正率 α_T (大型車混入率) $\%$	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00		
左折車混入による補正率 α_{LT}	0.99	0.99	0.98	0.99	0.99	1.0	0.99	0.94	0.98	0.94	0.79		
右折車混入による補正率 α_{RT}	1.28	1.44	2.63	1.21	0.92	0.53	1.15	9.47	2.78	9.7	37.5		
(左折率) $\%$	0.97			0.95						0.92			
(歩行者による低減率) f_p	10.96			17.15						38.81			
(有効青時間)秒	0.15						0.15			0.15			
(歩行者用青時間)秒	68	68	14	68	68	14	35	35	9	35	9		
(歩行者用青時間)秒	57			57			24			24			
(右折率) $\%$													
(右折車通過確率) f													
(有効青時間)秒													
(現示変わり目のさばり台数増分 / n) K_{er}			51			51			51		51		
(交差点内滞留台数 / C) K													
飽和交通流率 S	1,921	1,980	1,764	1,881	1,980	1,800	1,550	1,880	1,764	1,730	1,422		
設計交通量 q	811		38	1,205		188	87	95	36	134	32		
流入部の需要率	0.208		0.000	0.312		0.076	0.056	0.051	0.000	0.077	0.000		
必要現示率	1φ	0.208		0.312								0.312	0.465
	2φ			0.076								0.076	
	3φ						0.056	0.051		0.077		0.077	
	4φ								0.000		0.000	0.000	
可能交通量	1,895		254	1,876		565	404	470	544	433	444		
混雑度(設計交通量/可能交通量)	0.428		0.150	0.642		0.333	0.215	0.202	0.066	0.309	0.072		

交差点A (長久手IC交差点) ・休日・開店後近隣店舗加算

交差点幾何構造



信号現示

	1φ	2φ	3φ	4φ
流図				
青時間	67秒	13秒	34秒	8秒
クリアランス時間	Y3秒	Y2秒 AR4秒	Y3秒	Y2秒 AR4秒
有効青時間	68秒	14秒	35秒	9秒
歩行者青時間	57秒	—	24秒	—
サイクル長	140秒			
現示の需要率	0.393	0.076	0.077	0.000
交差点の需要率	0.546			

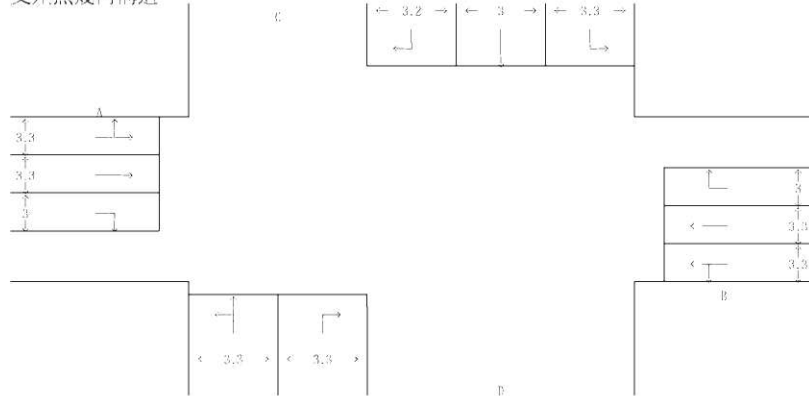
交差点A (長久手IC交差点) ・休日・開店後近隣店舗加算

飽和交通流率一覧表

流入部	A			B			C			D		現示の 需要率	交差点 の需要 率
車線	左+直	直	右	左+直	直	右	左	直	右	左+直	右		
車線数	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1		
飽和交通流率基本値	2000	2000	1800	2000	2000	1800	1800	2000	1800	2000	1800		
車線幅員による補正値 α_w (車線幅員) m	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00		
縦断勾配による補正値 α_i (縦断勾配) $\%$	3.3	3.3	3	3.3	3.3	3	3.3	3	3.2	3.3	3.3		
縦断勾配による補正値 α_i (縦断勾配) $\%$	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00		
大型車混入による補正率 α_T (大型車混入率) $\%$	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0		
大型車混入による補正率 α_T (大型車混入率) $\%$	0.99	0.99	0.98	0.99	1.0	1.0	0.99	0.94	0.98	0.94	0.79		
左折車混入による補正率 α_{LT} (左折率) $\%$	0.93	1.01	2.63	0.97	0.7	0.53	1.15	9.47	2.22	9.7	37.5		
左折車混入による補正率 α_{LT} (左折率) $\%$	0.98			0.96						0.92			
歩行者による低減率 f_p (歩行者による低減率) $\%$	7.93			13.73						38.81			
歩行者による低減率 f_p (歩行者による低減率) $\%$	0.15						0.15			0.15			
(有効青時間)秒	68	68	14	68	68	14	35	35	9	35	9		
(歩行者用青時間)秒	57			57			24			24			
右折車混入による補正率 α_{RT} (右折率) $\%$													
右折車混入による補正率 α_{RT} (右折率) $\%$													
(右折車通過確率) f (有効青時間)秒													
(現示変わり目のさばり台数増分/h) K_{er} (交差点内滞留台数/C) K			51			51				51			
飽和交通流率S	1,940	1,980	1,764	1,901	2,000	1,800	1,550	1,880	1,764	1,730	1,422		
設計交通量q	1,139		38	1,533		188	87	95	45	134	32		
流入部の需要率	0.291		0.000	0.393		0.076	0.056	0.051	0.000	0.077	0.000		
必要現示率	1φ	0.291		0.393								0.393	0.546
	2φ			0.000		0.076						0.076	
	3φ						0.056	0.051		0.077		0.077	
	4φ								0.000		0.000	0.000	
可能交通量	1,904		254	1,894		257	404	470	544	433	444		
混雑度(設計交通量/可能交通量)	0.598		0.150	0.809		0.732	0.215	0.202	0.083	0.309	0.072		

交差点A（長久手IC交差点）・平日・現況

交差点幾何構造



信号現示

	1φ	2φ	3φ	4φ
流図				
青時間	87秒	19秒	44秒	12秒
クリアランス時間	Y3秒	Y2秒 AR4秒	Y3秒	Y2秒 AR4秒
有効青時間	88秒	20秒	45秒	13秒
歩行者青時間	77秒	—	34秒	—
サイクル長	180秒			
現示の需要率	0.326	0.051	0.153	0.057
交差点の需要率	0.587			

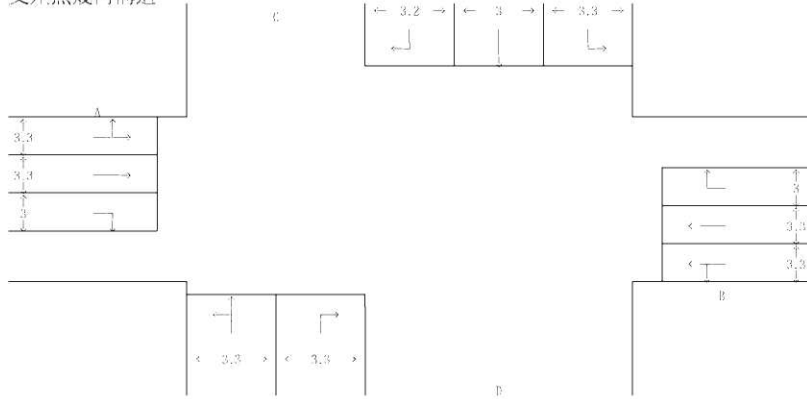
交差点A（長久手IC交差点）・平日・現況

飽和交通流率一覧表

流入部	A			B			C			D		現示の 需要率	交差点 の需要 率
車線	左+直	直	右	左+直	直	右	左	直	右	左+直	右		
車線数	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1		
飽和交通流率基本値	2000	2000	1800	2000	2000	1800	1800	2000	1800	2000	1800		
車線幅員による補正値 α_w (車線幅員) m	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00		
縦断勾配による補正値 α_i (縦断勾配) $\%$	3.3	3.3	3	3.3	3.3	3	3.3	3	3.2	3.3	3.3		
縦断勾配による補正値 α_i (縦断勾配) $\%$	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00		
大型車混入による補正率 α_T (大型車混入率) $\%$	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0		
大型車混入による補正率 α_T (大型車混入率) $\%$	0.95	0.96	0.99	0.93	0.94	0.94	0.92	0.93	0.81	0.9	0.77		
左折車混入による補正率 α_{LT} (左折率) $\%$	7.14	6.7	2.08	11.06	9.06	9.52	12.73	10.89	32.5	15.47	43.7		
左折車混入による補正率 α_{LT} (左折率) $\%$	0.97			0.97						0.91			
左折車混入による補正率 α_{LT} (左折率) $\%$	9.63			9.53						37.02			
(歩行者による低減率) f_p	0.15						0.15			0.15			
(有効青時間)秒	88	88	20	88	88	20	45	45	13	45	13		
(歩行者用青時間)秒	77			77			34			34			
右折車混入による補正率 α_{RT} (右折率) $\%$													
右折車混入による補正率 α_{RT} (右折率) $\%$													
(右折車通過確率) f													
(有効青時間)秒													
(現示変わり目のさばり台数増分/h) K_{er} (交差点内滞留台数/C) K			40			40				40			
飽和交通流率S	1,843	1,920	1,782	1,804	1,880	1,692	1,441	1,860	1,458	1,638	1,386		
設計交通量q	1,226	96		999	126	220	202	40	181	119			
流入部の需要率	0.326	0.031		0.271	0.051	0.153	0.109	0.000	0.111	0.057			
必要現示率	1φ	0.326		0.271								0.326	0.587
	2φ		0.031		0.051							0.051	
	3φ					0.153	0.109		0.111			0.153	
	4φ							0.000		0.057		0.057	
可能交通量	1,840	487		1,801	248	399	465	431	410	346			
混雑度(設計交通量/可能交通量)	0.666	0.197		0.555	0.508	0.551	0.434	0.093	0.441	0.344			

交差点A (長久手IC交差点) ・平日・開店後近隣店舗加算

交差点幾何構造



信号現示

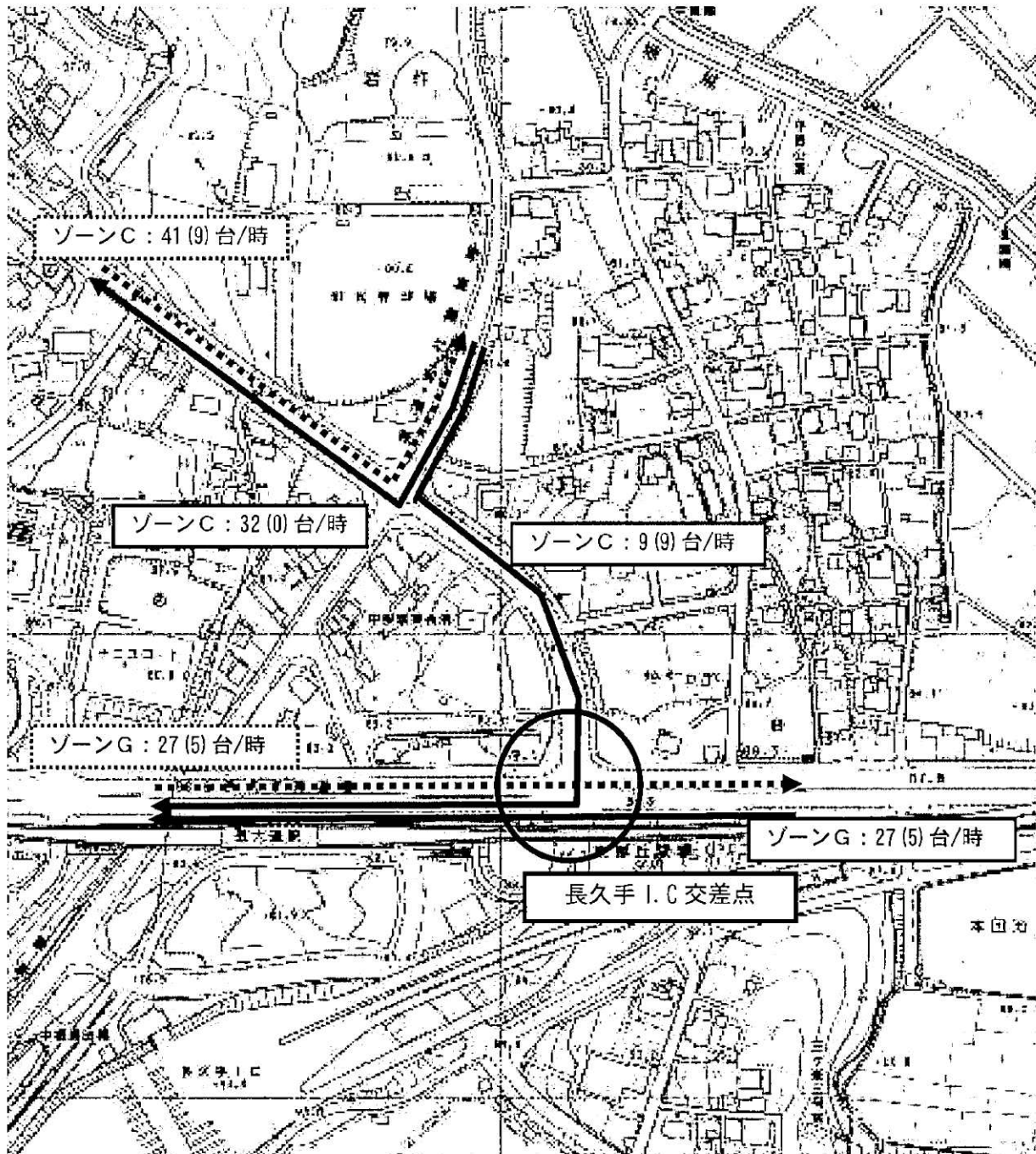
	1φ	2φ	3φ	4φ
流図				
青時間	87秒	19秒	44秒	12秒
クリアランス時間	Y3秒	Y2秒 AR4秒	Y3秒	Y2秒 AR4秒
有効青時間	88秒	20秒	45秒	13秒
歩行者青時間	77秒	—	34秒	—
サイクル長	180秒			
現示の需要率	0.406	0.051	0.153	0.057
交差点の需要率	0.667			

交差点A (長久手IC交差点) ・平日・開店後近隣店舗加算

飽和交通流率一覧表

流入部	A			B			C			D	
車線	左+直	直	右	左+直	直	右	左	直	右	左+直	右
車線数	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1
飽和交通流率基本値	2000	2000	1800	2000	2000	1800	1800	2000	1800	2000	1800
車線幅員による補正値 α_w (車線幅員) m	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00
縦断勾配による補正値 α_i (縦断勾配) $\%$	3.3	3.3	3	3.3	3.3	3	3.3	3	3.2	3.3	3.3
縦断勾配による補正値 α_i (縦断勾配) $\%$	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00
大型車混入による補正率 α_T (大型車混入率) $\%$	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
大型車混入による補正率 α_T (大型車混入率) $\%$	0.96	0.96	0.99	0.94	0.95	0.94	0.92	0.93	0.84	0.9	0.77
左折車混入による補正率 α_{LT} (左折率) $\%$	5.74	5.27	2.08	8.5	6.8	9.52	12.73	10.89	26.53	15.47	43.7
左折車混入による補正率 α_{LT} (左折率) $\%$	0.98			0.98						0.91	
左折車混入による補正率 α_{LT} (左折率) $\%$	7.73			7.33						37.02	
歩行者による低減率 f_p (歩行者による低減率) $\%$	0.15						0.15			0.15	
(有効青時間)秒	88	88	20	88	88	20	45	45	13	45	13
(歩行者用青時間)秒	77			77			34			34	
右折車混入による補正率 α_{RT} (右折率) $\%$											
右折車混入による補正率 α_{RT} (右折率) $\%$											
(右折車通過確率) f (有効青時間)秒											
(現示変わり目のさばり台数増分 /h) K_{er} (交差点内滞留台数 /C) K			40			40			40		40
飽和交通流率 S	1,882	1,920	1,782	1,842	1,900	1,692	1,441	1,860	1,512	1,638	1,386
設計交通量 q	1,542	96		1,315	126	220	202	49	181	119	
流入部の需要率	0.406	0.031		0.351	0.051	0.153	0.109	0.006	0.111	0.057	
必要現示率	1φ	0.406		0.351							0.406
	2φ		0.031		0.051						0.051
	3φ					0.153	0.109		0.111		0.153
	4φ							0.006		0.057	0.057
可能交通量	1,859	258		1,830	248	399	465	445	410	346	
混雑度 (設計交通量/可能交通量)	0.829	0.372		0.719	0.508	0.551	0.434	0.110	0.441	0.344	

来退店経路とピーク時台数 (平日 (2))



発生交通量: 829(166)台/時

- | | | | | | |
|---|------|---|------|---|------|
| ← | 来店経路 | ← | ゾーンA | ← | ゾーンF |
| ← | | ← | ゾーンB | ← | ゾーンG |
| ← | 退店経路 | ← | ゾーンC | ← | ゾーンH |
| ← | | ← | ゾーンD | ← | 合流後 |
| ← | | ← | ゾーンE | | |
- (11) ホームC台数

来退店経路とピーク時台数 (休日 (2))

