

[別添資料 1 交通予測・解析]

(仮称) ザグザグ玉野田井店
新設に伴う交通予測・解析

令和 8 年 4 月

設置者名 株式会社ザグザグ

目 次

1 . 計画地周辺の概況	1
2 . 現況交通量調査	1
(1) 調査概要	1
(2) 調査結果	2
3 . 自動車来台数の設定	3
(1) 自動車来台数と必要駐車台数の設定	3
(2) 来退店経路の設定	4
4 . 方向別交通量の設定	5
(1) 商圈における世帯数構成比	5
(2) ゾーン別世帯数・方向別来台数	5
(3) 搬出入車両の想定台数	5
5 . 開店後の交通予測	6
(1) 現況・開店後のピーク時交通量の比較	6
(2) 交通処理検討	7
6 . 添付資料	
資料1 交通量調査結果	
資料2 商圈の地区別人口・世帯数一覧表	
資料3 信号現示・道路幅員	
資料4 交差点需要率の算出結果	
資料5 出入口検討結果	
資料6 計画地周辺の既存交通量データ	

1. 計画地周辺の概況

(仮称) ザグザグ玉野田井店は J R 宇野線備前田井駅から北東 270m に立地し、計画敷地北側で主要地方道倉敷飽浦線に、東側で市道田井 76 号線に、南側で市道田井 87 号線に、西側で市道田井 75 号線に接道している。出入口は北側の主要地方道沿いに 2 箇所の計 2 箇所を計画している。

2. 現況交通量調査

営業時間と計画地周辺の現況交通量のピーク見込み時間帯、計画地周辺の状況と来店経路から以下の条件で現況交通量の調査を行った。

(1) 調査概要

調査日時

【調査日】令和 8 年 2 月 26 日(木)、令和 8 年 3 月 1 日(日)

【調査時間】6:00 ~ 19:00 (13 時間交通量)

調査時間は、営業時間と計画地周辺の既存交通量データ(令和 3 年度交通センサス)より、ピーク見込時間を考慮して、関係機関と協議の上決定した。

調査方法

各路線からの左折・直進・右折別の流入台数を車種別に 1 時間毎に計測した。

(車種分類は、道路交通センサスの調査要綱に準ずる。)

調査地点

調査地点の選定は、警察(県警及び所轄)と協議上決定した。

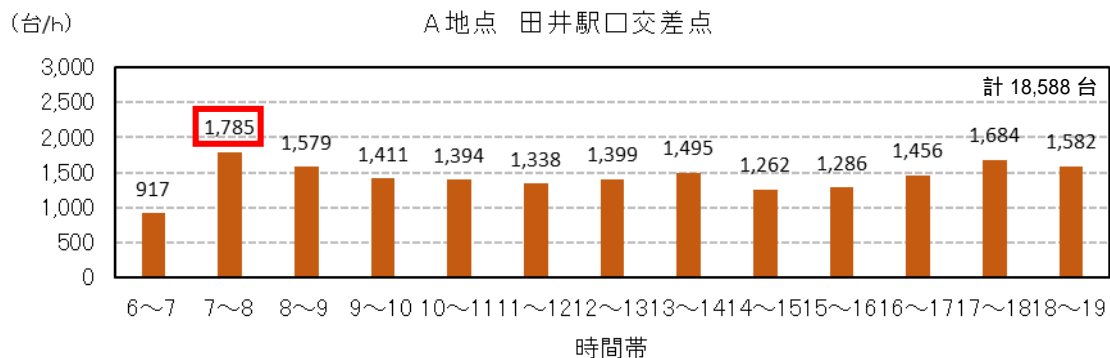
A 地点: 主要地方道倉敷玉野線と主要地方道倉敷飽浦線が交差する田井駅口交差点



図 1 調査地点位置図

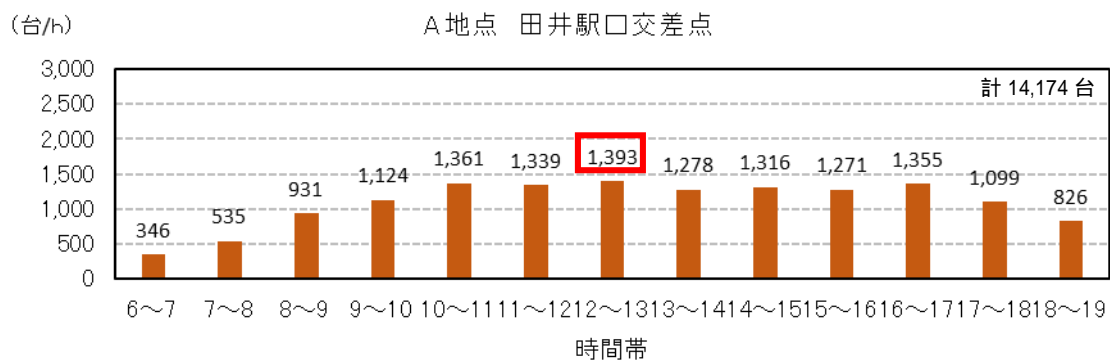
(2) 調査結果 (詳細は資料1参照)

平日 (令和8年2月26日(木))



平日のA地点交通量は18,588台/13h、ピーク時は7時台の1,785台であった。

休日 (令和8年3月1日(日))



休日のA地点交通量は14,174台/13h、ピーク時は12時台の1,393台であった。

3. 自動車来台数の設定

(1) 自動車来台数と必要駐車台数の設定

「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」(平成19年2月1日, 経済産業省告示第16号)(以下、「指針」という。)に基づき以下のとおり設定した。

対象店舗名: (仮称) ザグザグ玉野田井店

設定条件: 新設に伴う必要駐車台数の設定(指針)

項目	数値	備考		
店舗面積(S)	+	1,405.6 m ²	売場、風除室、ショウインド、ボーテ、ショールーム、サービス施設、物品加工修理場の内直接引受の用に供する部分等の合計	
	物販A	1,405.6 m ²	指針に定める基準を適用する店舗面積(物販Bを除く面積)	
	物販B	- m ²	特別な事情により指針に定める基準の適用が適当でない店舗(物販Bとする)の面積	
併設施設面積(s)	0.0 m ²	レストラン、ゲームセンター、カーニバル等当該施設と小売店舗を利用する者が概ね一致すると想定される施設については、店舗面積の2割を超えない範囲であれば物販に対する必要駐車台数でよいが、超えた場合は併設施設分を別途見込む。		
行政区画人口	53,032 人	令和7年12月末現在 (玉野市住民基本台帳) [計画地を所轄する市町村の行政区画人口。行政区画の境界付近である場合は別途調整要。]		
地区分類(商業orその他)	商業 地区	商業地区とは都市計画法に基づく用途地域の内、商業地域及び近隣商業地域。その他地区とはそれ以外の地域。		
駅からの距離(L)	270 m	西日本旅客鉄道宇野線 備前田井駅 [最寄りの駅からの直線距離(鉄道駅またはバス・ミナル)]		
来店客数原単位(A)	物販A	1,058 人/千m ²	指針より(物販A及び併設施設に適用)	
	物販B	- 人/千m ²	既存店のデータより(物販Bに該当する店舗がある場合は下表参照)	
自動車分担率(C)	物販A	67 %	指針より(物販A及び併設施設に適用)	
	物販B	- %	既存店のデータより(物販Bに該当する店舗がある場合は下表参照)	
平均乗車人数(D)	物販A	2.0 人/台	指針より(店舗面積10,000m ² 未満、物販A及び併設施設に適用)	
	物販B	- 人/台	既存店のデータより(物販Bに該当する店舗がある場合は下表参照)	
1日の自動車来台数	+	+	499 台/日	物販A及びBと併設施設を合わせた1日の自動車来台数
	物販A		499 台/日	来店客数原単位(指針)×店舗面積(物販A)/1000×自動車分担率(指針)÷平均乗車人数(指針)
	物販B		0 台/日	来店客数原単位(既存店)×店舗面積(物販B)/1000×自動車分担率(既存店)÷平均乗車人数(既存店)
	併設施設		0 台/日	-
ピーク率(B)	物販A		14.4 %	指針より(物販A及び併設施設に適用)
	物販B		- %	既存店のデータより(物販Bに該当する店舗がある場合は下表参照)
ピーク時の自動車来台数			72 台/時	1日の自動車来台数(物販A+併設施設)×ピーク率(指針)+1日の自動車来台数(物販B)×ピーク率(既存店)
平均駐車時間係数(E)	物販A		0.629	店舗面積10,000m ² 未満:(30+5.5×店舗面積÷1000)÷60
	物販B		-	既存店のデータより(物販Bに該当する店舗がある場合は下表参照)
必要駐車台数	+	+	46 台	物販A及びBと併設施設を合わせた必要駐車台数
	物販A		46 台	来店客数原単位(指針)×店舗面積(物販A)/1000×ピーク率(指針)×自動車分担率(指針)÷平均乗車人数(指針)×平均駐車時間係数(指針)
	物販B		0 台	来店客数原単位(既存店)×店舗面積(物販B)/1000×ピーク率(既存店)×自動車分担率(既存店)÷平均乗車人数(既存店)×平均駐車時間係数(既存店)
	併設施設		0 台	-
実際の駐車台数			46 台	計画駐車台数の内、従業員及び社用車を除いた台数。
過不足台数			0 台	

注) 指針とは「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(平成19年2月1日 経済産業省告示第16号)」を示す。
 なお、併設施設が店舗面積の2割を超える場合は、指針に基づき自動車来台数及び必要駐車台数を求めた。

(2) 来退店経路の設定

来店経路

- ・ 方面：北方面からは主要地方道倉敷玉野線を南進してA地点を左折し、主要地方道倉敷飽浦線から出入口1へ右折し来店する。
- ・ 方面：西方面からは主要地方道倉敷飽浦線を東進してA地点を直進し、主要地方道倉敷飽浦線から出入口1へ右折し来店する。
- ・ 方面：南方面からは主要地方道倉敷玉野線を北進してA地点を左折し、主要地方道倉敷飽浦線から出入口1へ右折し来店する。
- ・ 方面：東方面からは主要地方道倉敷飽浦線を西進し、出入口2を左折し来店する。

退店経路

- ・ 方面：北方面へは、出入口1を左折出庫し主要地方道倉敷飽浦線を西進してA地点を右折し、主要地方道倉敷玉野線を北進し退店する。
- ・ 方面：西方面へは、出入口1を左折出庫し主要地方道倉敷飽浦線を西進してA地点を直進し、主要地方道倉敷飽浦線を西進し退店する。
- ・ 方面：南方面へは、出入口1を左折出庫し主要地方道倉敷飽浦線を西進してA地点を左折し、主要地方道倉敷玉野線を南進し退店する。
- ・ 方面：東方面へは、出入口2を右折出庫して主要地方道倉敷飽浦線を東進し退店する。

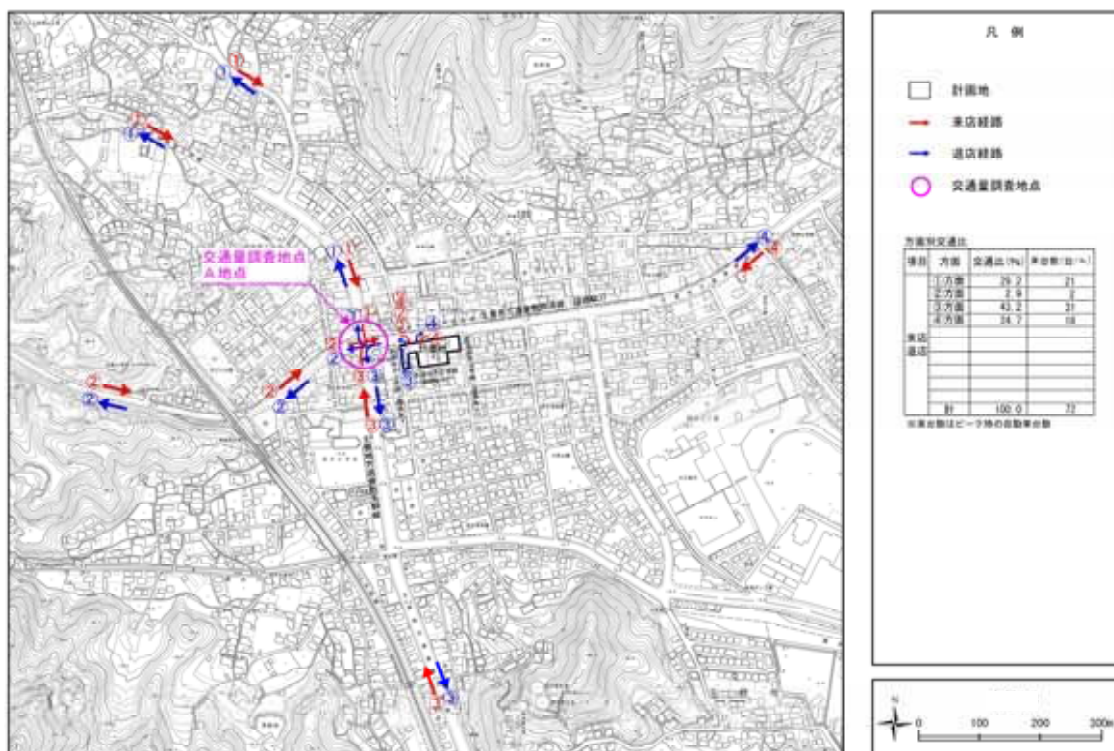


図2 来退店経路図

4. 方向別交通量の設定

「3. 自動車来台数の設定」におけるピーク時来台数を方向別に分配し、方向別来台数の設定、計画地近隣交差点の交通量予測及び解析を行う。

(1) 商圏における世帯数構成比

商圏は3.0kmと設定し、商圏内のゾーン別世帯数比により、方向別来台数を設定する。



(2) ゾーン別世帯数・方向別来台数

ゾーン	世帯数	比率(%)	来台数(台/h)
北 (方面)	2,024	29.2	21
西 (方面)	198	2.9	2
南 (方面)	3,002	43.2	31
東 (方面)	1,713	24.7	18
計	6,937	100.0	72

各ゾーンの詳細は資料2参照

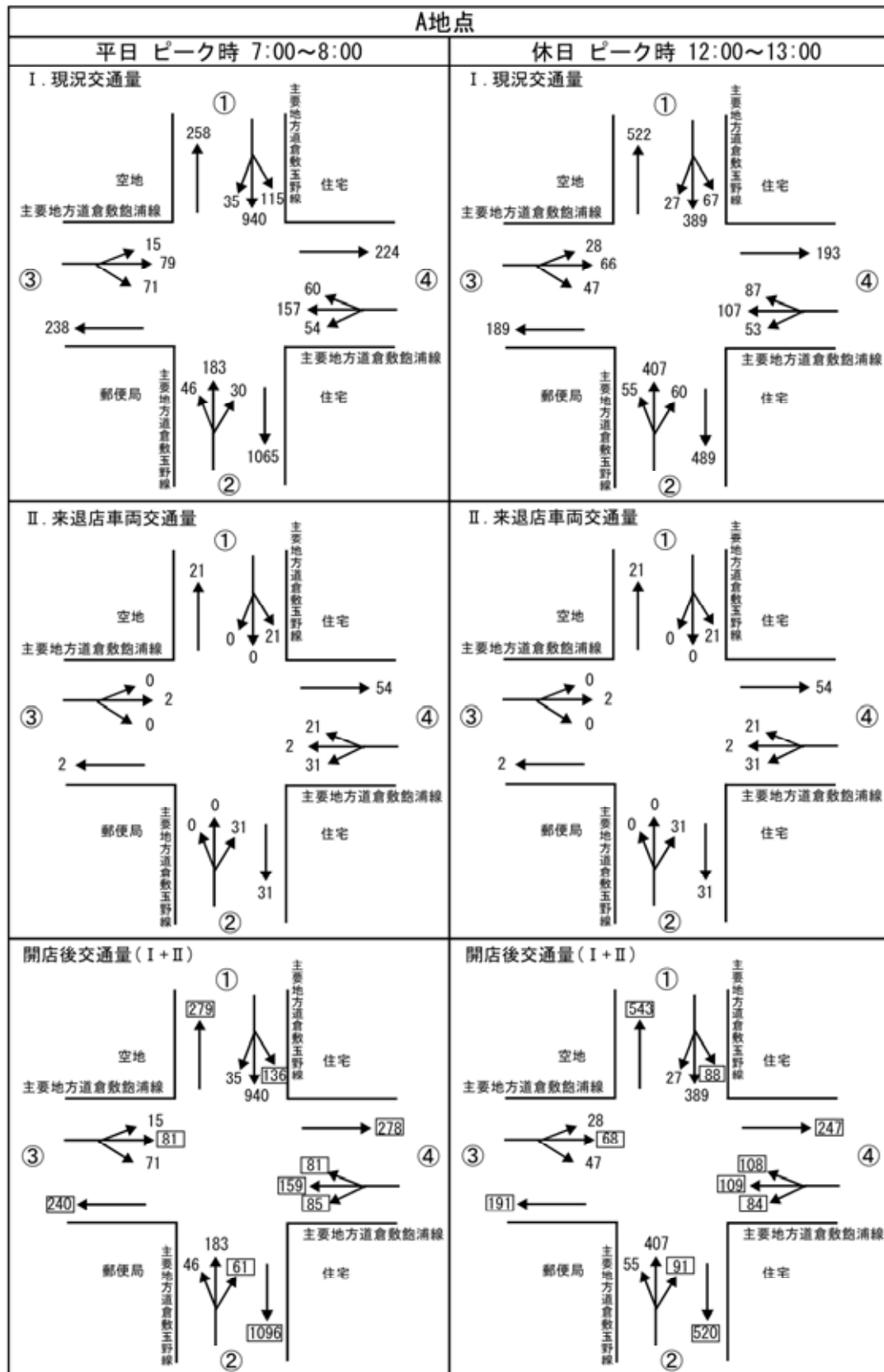
(3) 搬出入車両の想定台数

搬出入車両の入出庫経路は、主要地方道倉敷玉野線を南進してA地点を左折し、主要地方道倉敷飽浦線から市道田井76号線へ右折し、計画地東側の搬入車両出入口を右折して入庫する。東側側の搬入車両出入口を右折し市道田井76号線・市道田井87号線・市道田井75号線を経由して主要地方道倉敷飽浦線を西進し、A地点を左折して主要地方道倉敷玉野線を南進して出庫する経路を設定し、平日現況ピーク時の7時に0台、休日現況ピーク時の12時に0台と想定(届出書p7参照)する。

5. 開店後の交通予測

(1) 現況・開店後のピーク時交通量の比較

現況のピーク時交通量にピーク時来退店交通量を加算し、開店後のピーク時交通量を設定した。



※ □内台数は、開店後に交通量が増加する車線

(2) 交通処理検討

平面交差の計画と設計 基礎編 -計画・設計・交通信号制御の手引-」(平成 30 年 11 月、一般社団法人交通工学研究会)、「改訂 平面交差の計画と設計 基礎編 第 3 版」(平成 19 年 7 月、一般社団法人交通工学研究会)及び「平面交差の計画と設計 応用編 2007」(平成 19 年 10 月、一般社団法人交通工学研究会)に基づき、主要交差点及び出入口の交通処理検討を行った。

信号交差点の需要率・車線別交通容量比

現況交通量のピーク時間帯における車線別交通容量比は、いずれの車線においても 1.0 を下回っており、交差点需要率は交差点の限界値未満で 0.8 を下回っていた(P8、P9、資料 4 参照)。

開店後の車線別交通容量比は、いずれの車線においても 1.0 を下回り、交差点需要率は交差点の限界値未満で 0.8 を下回る結果となった(P8、P9、資料 4 参照)。

全ての流入部において計画の交通処理案で捌けるものとなっている。

出入口の交通容量

出入口の交通容量比の評価は、出入口 1,2 を 1 箇所出入口と想定した条件において、右折入庫・左折出庫・右折出庫の平日・休日とも 1.0 を下回る結果となった。(P10、資料 5 参照)

出入口において計画の交通処理案で捌けるものとなっている。

[平日現況の調査結果(調査日:令和8年2月26日(木))]

地点名	信号制御	路線名	流入部 (交差点進入方向)	時間帯	ピーク時間帯交通量					交通容量比	交差点需要率	
					交通量(台)				流入別集計			交差点別集計
					方向別		現況	来客等				
A地点 (田井駅口交差点)	有	主要地方道倉敷玉野線	北流入・左折	7時台	115				1,090	1,785	0.453	0.393
			北流入・直進		940		0.036					
			北流入・右折		35							
		主要地方道倉敷玉野線	南流入・左折		46		259	0.105				
			南流入・直進		183			0.069				
			南流入・右折		30							
		主要地方道倉敷飽浦線	西流入・左折		15		165	0.276				
			西流入・直進		79			0.311				
			西流入・右折		71							
		主要地方道倉敷飽浦線	東流入・左折		54		271	0.615				
			東流入・直進		157			0.177				
			東流入・右折		60							

[平日開店後の予測結果]

地点名	信号制御	路線名	流入部 (交差点進入方向)	時間帯	ピーク時間帯交通量					交通容量比	交差点需要率	
					交通量(台)				流入別集計			交差点別集計
					方向別		現況	来客等				
A地点 (田井駅口交差点)	有	主要地方道倉敷玉野線	北流入・左折	17時台	115	21			1,111	1,893	0.464	0.420
			北流入・直進		940		0.036					
			北流入・右折		35							
		主要地方道倉敷玉野線	南流入・左折		46		290	0.105				
			南流入・直進		183			0.138				
			南流入・右折		30	31						
		主要地方道倉敷飽浦線	西流入・左折		15		167	0.281				
			西流入・直進		79	2		0.314				
			西流入・右折		71							
		主要地方道倉敷飽浦線	東流入・左折		54	31	325	0.724				
			東流入・直進		157	2		0.238				
			東流入・右折		60	21						

注) 1. 「平面交差の計画と設計」基礎編(2018年版)より、信号制御交差点では交通容量比と需要率で、信号機のない交差点(一時停止制御交差点)では交通容量比で評価する。

2. 評価については、以下の指標を用いた。

・交通容量比：道路の混雑の程度を表す指標で、道路の持つ交通容量(交通を通すことができる能力)に対する実際の交通量の比で示される。
車線単位の評価であり、「理論=実態=1.0」を基準とする。

・交差点需要率：信号交差点の青現示(ある方向の通行権)ごとに、ある流入部の実交通量(1時間当り)を飽和交通流率(1時間当りに交差点を通過し得る最大車両数)で除した値(現示需要率)の「総和」をいう。
値が高くなるほど交差点の混雑が見込まれ、一般的に0.8くらいで部分的に渋滞が発生し、限界値(下表)を超えると信号が一巡しても車をさばききれなくなる。

各交差点需要率の限界値

地点名	時間帯	限界値
A地点	7時台	0.907

【休日現況の調査結果(調査日:令和8年3月1日(日))】

地点名	信号制御	路線名	流入部 (交差点進入方向)	時間帯	ピーク時間帯交通量					交通容量比	交差点需要率	
					交通量(台)				流入別集計			交差点別集計
					方向別		現況	来客等				
A地点 (田井駅口交差点)	有	主要地方道倉敷玉野線	北流入・左折	12時台	67				483	1,393	0.251	0.208
			北流入・直進		389		0.043					
			北流入・右折		27							
		主要地方道倉敷玉野線	南流入・左折		55		522	0.251				
			南流入・直進		407			0.093				
			南流入・右折		60							
		主要地方道倉敷飽浦線	西流入・左折		28		141	0.234				
			西流入・直進		66			0.115				
			西流入・右折		47							
		主要地方道倉敷飽浦線	東流入・左折		53		247	0.394				
			東流入・直進		107			0.185				
			東流入・右折		87							

【休日開店後の予測結果】

地点名	信号制御	路線名	流入部 (交差点進入方向)	時間帯	ピーク時間帯交通量					交通容量比	交差点需要率	
					交通量(台)				流入別集計			交差点別集計
					方向別		現況	来客等				
A地点 (田井駅口交差点)	有	主要地方道倉敷玉野線	北流入・左折	11時台	67	21			504	1,501	0.265	0.234
			北流入・直進		389		0.043					
			北流入・右折		27							
		主要地方道倉敷玉野線	南流入・左折		55		553	0.251				
			南流入・直進		407			0.141				
			南流入・右折		60	31						
		主要地方道倉敷飽浦線	西流入・左折		28		143	0.238				
			西流入・直進		66	2		0.115				
			西流入・右折		47							
		主要地方道倉敷飽浦線	東流入・左折		53	31	301	0.486				
			東流入・直進		107	2		0.231				
			東流入・右折		87	21						

注) 1. 「平面交差の計画と設計」基礎編(2018年版)より、信号制御交差点では交通容量比と需要率で、信号機のない交差点(一時停止制御交差点)では交通容量比で評価する。

2. 評価については、以下の指標を用いた。

・交通容量比：道路の混雑の程度を表す指標で、道路の持つ交通容量(交通を通すことができる能力)に対する実際の交通量の比で示される。
車線単位の評価であり、「理論=実態=1.0」を基準とする。

・交差点需要率：信号交差点の青現示(ある方向の通行権)ごとに、ある流入部の実交通量(1時間当り)を飽和交通流率(1時間当りに交差点を通過し得る最大車両数)で除した値(現示需要率)の「総和」をいう。
値が高くなるほど交差点の混雑が見込まれ、一般的に0.8くらいで部分的に渋滞が発生し、限界値(下表)を超えると信号が一巡しても車をさばききれなくなる。

各交差点需要率の限界値

地点名	時間帯	限界値
A地点	12時台	0.860

【交通解析結果(調査日:令和8年2月26日(木)、令和8年3月1日(日))】

出入口名	路線名	入出庫方向	ピーク 時間帯	平日	休日
				開店後 交通容量比	開店後 交通容量比
出入口1・2 (1箇所に集約した 想定)	主要地方道倉敷飽 浦線	右折入庫	[平日] 7時台	0.042	0.041
		左折出庫		0.070	0.068
		右折出庫	[休日] 12時台	0.040	0.037

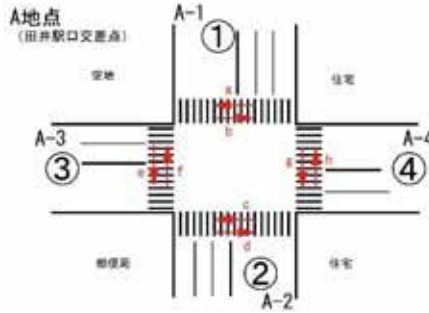
注) 1. 「平面交差の計画と設計」基礎編(2018年版)より、信号機のない交差点(一時停止制御交差点)として交通容量比で評価する。

2. 評価については、以下の指標を用いた。

・交通容量比：道路の混雑の程度を表す指標で、道路の持つ交通容量(交通を通すことができる能力)に対する実際の交通量の比で示される。
車線単位の評価であり、「理論 = 実態 = 1.0」を基準とする。

資料1 交通量調査結果

田井駅口交差点(A地点)
調査日: 令和8年2月26日(木)



[自動車]

別 時間帯	流入部			流入部			流入部			流入部			合計
	左折	直進	右折	左折	直進	右折	左折	直進	右折	左折	直進	右折	
6:00~7:00	33	453	31	26	137	13	13	24	31	33	91	32	917
7:00~8:00	115	940	35	46	183	30	15	79	71	54	157	60	1,785
8:00~9:00	113	591	66	57	253	39	22	105	56	57	175	45	1,579
9:00~10:00	83	403	30	87	340	52	27	77	76	51	118	67	1,411
10:00~11:00	76	410	19	50	385	51	30	83	61	55	104	70	1,394
11:00~12:00	73	355	24	59	367	64	29	60	60	55	114	78	1,338
12:00~13:00	107	439	15	66	291	64	24	80	55	45	126	87	1,399
13:00~14:00	84	445	24	60	423	64	20	81	54	54	121	65	1,495
14:00~15:00	64	322	30	77	336	69	25	75	45	55	91	73	1,262
15:00~16:00	84	286	41	65	395	62	21	59	55	46	100	72	1,286
16:00~17:00	80	285	38	59	515	62	23	86	62	44	109	93	1,456
17:00~18:00	120	330	42	87	578	91	31	108	44	46	129	78	1,684
18:00~19:00	119	316	33	63	549	99	21	78	39	47	130	88	1,582
13時間計	1,151	5,575	428	802	4,752	760	301	995	709	642	1,565	908	18,588

[歩行者・自転車]

別 時間帯	歩行者			自転車			歩行者			自転車			歩行者			自転車		
	a	b	計	a	b	計	c	d	計	c	d	計	e	f	計	e	f	計
6:00~7:00	0	0	0	0	0	0	6	0	6	4	1	5	1	2	3	4	2	6
7:00~8:00	1	0	1	2	0	2	3	4	7	7	4	11	19	2	21	8	4	12
8:00~9:00	3	0	3	5	0	5	4	2	6	2	0	2	33	2	35	19	2	21
9:00~10:00	2	0	2	1	3	4	2	4	6	2	7	9	3	2	5	4	6	10
10:00~11:00	2	2	4	1	0	1	5	8	13	7	2	9	1	1	2	3	1	4
11:00~12:00	1	1	2	0	1	1	2	1	3	3	5	8	1	2	3	1	5	6
12:00~13:00	1	0	1	0	0	0	1	2	3	0	8	8	3	2	5	2	5	7
13:00~14:00	1	1	2	1	1	2	2	3	5	6	5	11	3	1	4	1	10	11
14:00~15:00	1	0	1	2	0	2	0	4	4	2	3	5	5	4	9	7	8	15
15:00~16:00	0	0	0	0	1	1	5	4	9	2	5	7	2	36	38	3	6	9
16:00~17:00	6	3	9	1	0	1	0	5	5	1	2	3	4	7	11	2	4	6
17:00~18:00	1	1	2	1	4	5	0	1	1	0	7	7	0	3	3	1	9	10
18:00~19:00	2	4	6	1	0	1	4	5	2	5	7	1	3	4	1	11	12	12
13時間計	21	12	33	15	10	25	31	42	73	38	54	92	76	67	143	56	73	129

別 時間帯	歩行者			自転車			歩行者			自転車			歩行者			自転車		
	g	h	計	g	h	計			計			計			計			計
6:00~7:00	2	1	3	4	0	4			0			0						
7:00~8:00	40	1	41	10	1	11			0			0						
8:00~9:00	47	1	48	24	2	26			0			0						
9:00~10:00	1	3	4	5	1	6			0			0						
10:00~11:00	0	1	1	3	0	3			0			0						
11:00~12:00	2	1	3	0	1	1			0			0						
12:00~13:00	1	1	2	3	3	6			0			0						
13:00~14:00	2	1	3	2	13	15			0			0						
14:00~15:00	2	1	3	3	1	4			0			0						
15:00~16:00	2	13	15	1	5	6			0			0						
16:00~17:00	2	15	17	1	6	7			0			0						
17:00~18:00	0	15	15	7	5	12			0			0						
18:00~19:00	2	5	7	1	7	8			0			0						
13時間計	103	59	162	64	45	109	0	0	0	0	0	0						

田井駅口交差点(A地点)
調査日:令和8年2月26日(木)

流入部 種別 時間帯	左折()				直進()				右折()			
	自動二輪	大型車	小型車	自動車合計	自動二輪	大型車	小型車	自動車合計	自動二輪	大型車	小型車	自動車合計
6:00~7:00	0	2	31	33	12	28	425	453	1	2	29	31
7:00~8:00	0	4	111	115	15	31	909	940	1	1	34	35
8:00~9:00	3	3	110	113	7	19	572	591	0	1	65	66
9:00~10:00	1	2	81	83	4	29	374	403	0	2	28	30
10:00~11:00	0	2	74	76	6	21	389	410	0	2	17	19
11:00~12:00	1	5	68	73	4	31	324	355	0	1	23	24
12:00~13:00	1	6	101	107	10	26	413	439	0	1	14	15
13:00~14:00	0	7	77	84	3	40	405	445	0	1	23	24
14:00~15:00	1	1	63	64	3	28	294	322	0	1	29	30
15:00~16:00	1	6	78	84	4	12	274	286	0	2	39	41
16:00~17:00	0	3	77	80	5	22	263	285	1	2	36	38
17:00~18:00	1	5	115	120	6	7	323	330	1	3	39	42
18:00~19:00	1	1	118	119	2	7	309	316	1	1	32	33
13時間計	10	47	1,104	1,151	81	301	5,274	5,575	5	20	408	428

流入部 種別 時間帯	左折()				直進()				右折()			
	自動二輪	大型車	小型車	自動車合計	自動二輪	大型車	小型車	自動車合計	自動二輪	大型車	小型車	自動車合計
6:00~7:00	1	12	14	26	2	9	128	137	0	2	11	13
7:00~8:00	0	11	35	46	0	13	170	183	0	1	29	30
8:00~9:00	1	26	31	57	3	34	219	253	0	0	39	39
9:00~10:00	1	25	62	87	1	53	287	340	0	7	45	52
10:00~11:00	0	17	33	50	5	47	338	385	1	3	48	51
11:00~12:00	0	20	39	59	5	11	356	367	0	4	60	64
12:00~13:00	1	11	55	66	1	8	283	291	1	2	62	64
13:00~14:00	0	26	34	60	4	49	374	423	0	2	62	64
14:00~15:00	2	29	48	77	3	29	307	336	0	2	67	69
15:00~16:00	0	22	43	65	4	20	375	395	2	3	59	62
16:00~17:00	0	12	47	59	5	13	502	515	2	2	60	62
17:00~18:00	1	5	82	87	10	8	570	578	4	1	90	91
18:00~19:00	0	3	60	63	9	6	543	549	1	1	98	99
13時間計	7	219	583	802	52	300	4,452	4,752	11	30	730	760

流入部 種別 時間帯	左折()				直進()				右折()			
	自動二輪	大型車	小型車	自動車合計	自動二輪	大型車	小型車	自動車合計	自動二輪	大型車	小型車	自動車合計
6:00~7:00	0	1	12	13	1	3	21	24	2	15	16	31
7:00~8:00	0	0	15	15	0	7	72	79	3	21	50	71
8:00~9:00	0	0	22	22	2	9	96	105	1	23	33	56
9:00~10:00	0	3	24	27	3	7	70	77	0	31	45	76
10:00~11:00	0	1	29	30	3	15	68	83	0	16	45	61
11:00~12:00	0	1	28	29	1	3	57	60	1	24	36	60
12:00~13:00	0	0	24	24	1	6	74	80	0	21	34	55
13:00~14:00	0	2	18	20	0	8	73	81	2	18	36	54
14:00~15:00	0	2	23	25	2	7	68	75	0	14	31	45
15:00~16:00	0	3	18	21	2	2	57	59	0	18	37	55
16:00~17:00	0	0	23	23	1	3	83	86	0	16	46	62
17:00~18:00	0	1	30	31	1	1	107	108	0	7	37	44
18:00~19:00	0	0	21	21	3	2	76	78	1	2	37	39
13時間計	0	14	287	301	20	73	922	995	10	226	483	709

流入部 種別 時間帯	左折()				直進()				右折()			
	自動二輪	大型車	小型車	自動車合計	自動二輪	大型車	小型車	自動車合計	自動二輪	大型車	小型車	自動車合計
6:00~7:00	0	1	32	33	0	8	83	91	0	1	31	32
7:00~8:00	1	3	51	54	1	4	153	157	0	3	57	60
8:00~9:00	0	1	56	57	1	7	168	175	3	1	44	45
9:00~10:00	0	1	50	51	0	3	115	118	1	2	65	67
10:00~11:00	2	3	52	55	1	9	95	104	1	2	68	70
11:00~12:00	2	2	53	55	1	15	99	114	0	7	71	78
12:00~13:00	1	2	43	45	1	9	117	126	0	1	86	87
13:00~14:00	2	2	52	54	1	11	110	121	0	4	61	65
14:00~15:00	0	1	54	55	3	9	82	91	3	5	68	73
15:00~16:00	0	0	46	46	1	11	89	100	0	3	69	72
16:00~17:00	0	1	43	44	0	5	104	109	0	6	87	93
17:00~18:00	0	4	42	46	1	4	125	129	1	1	77	78
18:00~19:00	0	0	47	47	0	0	130	130	0	1	87	88
13時間計	8	21	621	642	11	95	1,470	1,565	9	37	871	908

田井駅口交差点(A地点)
調査日:令和8年3月1日(日)

流入部 種別 時間帯	左折()				直進()				右折()			
	自動二輪	大型車	小型車	自動車合計	自動二輪	大型車	小型車	自動車合計	自動二輪	大型車	小型車	自動車合計
6:00~7:00	0	0	38	38	6	5	138	143	0	0	5	5
7:00~8:00	0	1	55	56	4	1	156	157	0	0	14	14
8:00~9:00	0	1	36	37	2	6	286	292	0	1	30	31
9:00~10:00	0	1	83	84	3	3	334	337	0	0	28	28
10:00~11:00	1	0	93	93	11	6	434	440	0	0	25	25
11:00~12:00	1	0	95	95	3	6	370	376	0	0	28	28
12:00~13:00	0	3	64	67	6	8	381	389	0	0	27	27
13:00~14:00	1	2	74	76	13	5	384	389	0	0	26	26
14:00~15:00	2	1	77	78	8	3	385	388	0	1	30	31
15:00~16:00	3	0	69	69	17	7	353	360	0	1	39	40
16:00~17:00	1	1	78	79	5	4	354	358	0	0	36	36
17:00~18:00	1	2	77	79	6	4	317	321	0	0	22	22
18:00~19:00	1	1	69	70	5	4	195	199	1	1	25	26
13時間計	11	13	908	921	89	62	4,087	4,149	1	4	335	339

流入部 種別 時間帯	左折()				直進()				右折()			
	自動二輪	大型車	小型車	自動車合計	自動二輪	大型車	小型車	自動車合計	自動二輪	大型車	小型車	自動車合計
6:00~7:00	0	2	11	13	0	6	54	60	0	2	12	14
7:00~8:00	0	0	15	15	3	6	107	113	0	0	15	15
8:00~9:00	0	4	22	26	4	7	228	235	0	1	39	40
9:00~10:00	0	3	27	30	10	7	269	276	0	3	42	45
10:00~11:00	1	3	41	44	8	7	328	335	0	0	32	32
11:00~12:00	2	1	53	54	5	6	364	370	0	1	67	68
12:00~13:00	1	3	52	55	8	6	401	407	1	0	60	60
13:00~14:00	0	1	46	47	8	4	362	366	4	1	60	61
14:00~15:00	1	4	57	61	9	6	369	375	9	0	62	62
15:00~16:00	0	5	51	56	10	3	385	388	1	3	62	65
16:00~17:00	1	2	46	48	10	9	442	451	2	2	48	50
17:00~18:00	2	2	35	37	4	4	351	355	1	0	62	62
18:00~19:00	0	0	24	24	6	5	288	293	2	0	50	50
13時間計	8	30	480	510	85	76	3,948	4,024	20	13	611	624

流入部 種別 時間帯	左折()				直進()				右折()			
	自動二輪	大型車	小型車	自動車合計	自動二輪	大型車	小型車	自動車合計	自動二輪	大型車	小型車	自動車合計
6:00~7:00	0	0	6	6	0	0	17	17	2	3	11	14
7:00~8:00	0	0	12	12	0	0	25	25	1	0	10	10
8:00~9:00	0	0	21	21	0	3	53	56	0	1	28	29
9:00~10:00	0	0	17	17	1	2	67	69	0	1	34	35
10:00~11:00	1	1	17	18	2	0	75	75	3	1	52	53
11:00~12:00	0	0	21	21	2	1	63	64	1	0	51	51
12:00~13:00	1	0	28	28	0	3	63	66	1	3	44	47
13:00~14:00	0	0	32	32	2	1	59	60	1	1	36	37
14:00~15:00	2	0	25	25	5	1	63	64	0	3	39	42
15:00~16:00	0	0	12	12	2	1	52	53	0	1	38	39
16:00~17:00	1	1	18	19	2	1	60	61	0	1	32	33
17:00~18:00	0	0	12	12	0	1	43	44	0	2	0	2.36
18:00~19:00	0	0	12	12	0	1	23	24	0	1	18	19
13時間計	5	2	233	235	16	15	663	678	9	18	393	411

流入部 種別 時間帯	左折()				直進()				右折()			
	自動二輪	大型車	小型車	自動車合計	自動二輪	大型車	小型車	自動車合計	自動二輪	大型車	小型車	自動車合計
6:00~7:00	0	0	8	8	0	0	21	21	0	0	7	7
7:00~8:00	0	0	15	15	0	0	73	73	1	1	29	30
8:00~9:00	0	1	35	36	0	1	91	92	0	0	36	36
9:00~10:00	1	0	39	39	1	2	99	101	0	0	63	63
10:00~11:00	3	0	66	66	3	3	96	99	0	3	78	81
11:00~12:00	1	1	39	40	2	0	91	91	2	0	81	81
12:00~13:00	0	0	53	53	9	1	106	107	3	0	87	87
13:00~14:00	7	0	42	42	2	1	78	79	0	0	63	63
14:00~15:00	2	0	42	42	3	2	73	75	0	1	72	73
15:00~16:00	2	2	47	49	3	4	72	76	1	1	63	64
16:00~17:00	2	1	41	42	3	0	105	105	0	1	72	73
17:00~18:00	0	2	52	54	1	0	64	64	3	0	47	47
18:00~19:00	0	1	28	29	1	1	41	42	0	0	38	38
13時間計	18	8	507	515	28	15	1,010	1,025	10	7	736	743

資料2 商圏の地区別人口・世帯数一覧表

資料4 商圏の地区別人口・世帯数一覧表

※令和7年12月末日 玉野市 住民基本台帳 参照

※各地区の人口・世帯数は、商圏にかかると範囲で案分しています

地区別人口・世帯数

番号	地区名		人口	世帯数
①方面				
1	玉野市	八浜町八浜	112	41
2	玉野市	八浜町波知	357	142
3	玉野市	八浜町大崎	1,578	648
4	玉野市	槌ヶ原	716	285
5	玉野市	田井二丁目	333	146
6	玉野市	田井四丁目	1,635	746
7	玉野市	東七区	26	8
8	玉野市	南七区	23	8
計			4,780	2,024
②方面				
1	玉野市	宇野六丁目	3	1
2	玉野市	田井二丁目	375	164
3	玉野市	田井三丁目	78	33
計			456	198
③方面				
1	玉野市	田井一丁目	806	347
2	玉野市	田井二丁目	125	55
3	玉野市	田井三丁目	78	33
4	玉野市	築港一丁目	497	217
5	玉野市	築港二丁目	1,006	545
6	玉野市	築港三丁目	568	261
7	玉野市	築港四丁目	919	458
8	玉野市	築港五丁目	289	100
9	玉野市	宇野一丁目	209	94
10	玉野市	宇野二丁目	290	120
11	玉野市	宇野五丁目	29	14
12	玉野市	宇野七丁目	881	393
13	玉野市	宇野八丁目	821	365
計			6,518	3,002

番号	地区名		人口	世帯数
④方面				
1	玉野市	田井三丁目	1,398	589
2	玉野市	田井五丁目	2,262	940
3	玉野市	田井六丁目	207	97
4	玉野市	大藪	186	87
計			4,053	1,713

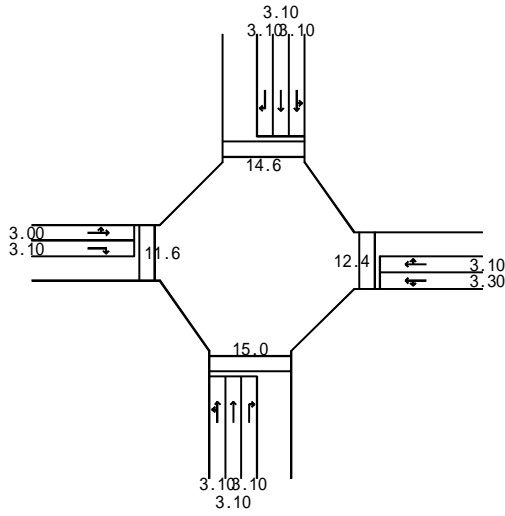
ゾーン別世帯数・人口構成比

方面	人口	構成比	世帯数	構成比
①方面	4,780	30.2	2,024	29.2
②方面	456	2.9	198	2.9
③方面	6,518	41.2	3,002	43.2
④方面	4,053	25.6	1,713	24.7
計	15,807	99.9	6,937	100.0

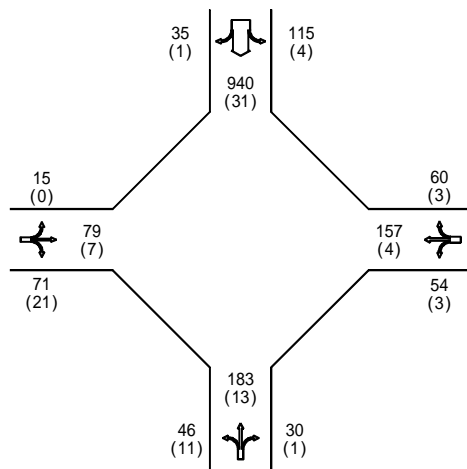
資料3 信号現示・道路幅員

A地点(田井駅口交差点)平日7時台

交差点概略図



交通量図



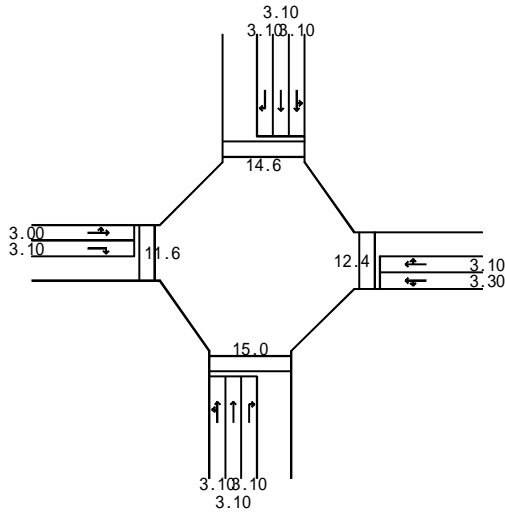
上段：方向別合計交通量[台/時]
下段：(大型車混入台数)[台/時]

現示方式の図示

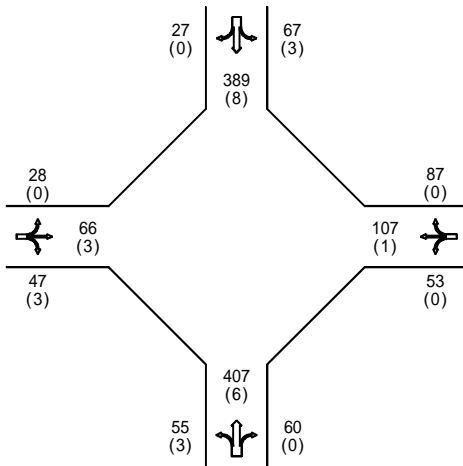
現示	1	2	3	4	
表示時間	G:91 Y:3 AR:0	G:5 Y:3 AR:4	G:29 Y:3 AR:0	G:5 Y:3 AR:4	C=150
有効青時間	92	8	28	8	G=136
損失時間	2	4	4	4	L=14
歩行者 現示時間	87	0	23	0	

A地点(田井駅口交差点)休日 12時台

交差点概略図



交通量図



上段：方向別合計交通量[台/時]
下段：(大型車混入台数)[台/時]

現示方式の図示

現示	1	2	3	4	
表示時間	G:47 Y:3 AR:0	G:5 Y:3 AR:4	G:23 Y:3 AR:0	G:5 Y:3 AR:4	C=100
有効青時間	48	8	22	8	G=86
損失時間	2	4	4	4	L=14
歩行者 現示時間	43	0	17	0	

資料4 交差点需要率の算出結果

【平日現況（17時台）】

交差点名		A地点（田井駅交差点）										
流入部		左折・直進		直進	右折		左折・直進		直進	右折		
車線の種類		左折・直進	直進	右折	左折・直進	直進	右折	左折・直進	直進	右折	左折・直進	右折
車線数		1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1
飽和交通流率の基本値	S B	2,000	2,000	1,800	2,000	2,000	1,800	2,000	1,800	2,000	2,000	1,800
車線幅員による補正率	w	1,000	1,000	1,000	1,000	1,000	1,000	1,000	1,000	1,000	1,000	1,000
(車線幅員)	m	(3.10)	(3.10)	(3.10)	(3.10)	(3.10)	(3.10)	(3.10)	(3.00)	(3.10)	(3.30)	(3.10)
縦断勾配による補正率	G	1,000	1,000	1,000	1,000	1,000	1,000	1,000	1,000	1,000	1,000	1,000
(縦断勾配)	%	(0.00)	(0.00)	(0.00)	(0.00)	(0.00)	(0.00)	(0.00)	(0.00)	(0.00)	(0.00)	(0.00)
大型車混入による補正率	T	0.977	0.977	0.980	0.912	0.953	0.977	0.950	0.828	0.977	0.966	0.966
(大型車混入率)	%	(3.34)	(3.30)	(2.86)	(13.83)	(7.10)	(3.33)	(7.45)	(29.58)	(3.32)	(5.00)	(5.00)
左折車混入による補正率	L T	0.942			0.899			0.962			0.940	
(左折率)	L %	(25.8)			(40.2)			(15.0)			(25.6)	
(左折車の通過確率)	f L	0.85			0.85			0.85			0.85	
(有効青時間)	秒	92			92			28			28	
(歩行者現示時間)	秒	87			87			23			23	
右折車混入による補正率	R T											
(右折率)	R %											
(右折車の通過確率)	f R											
(有効青時間)	秒											
(サイクル長)	秒											
飽和交通流率	S	1,841	1,954	1,764	1,640	1,906	1,759	1,828	1,490	1,837	1,739	
設計交通量	q	1,055		35	229		30	94	71	211	60	
(115+940)					(46+183)			(15+79)		(54+157)		
流入部各車線の需要率		0.278		0.000	0.065		0.000	0.051	0.000	0.115	0.000	0.000
1		0.278			0.065							0.278
2				0.000			0.000					0.000
3								0.051		0.115		0.115
4									0.000		0.000	0.000
有効青時間(秒)		92.0		8.0	92.0		8.0					150
1												
2								28.0		28.0		
3									8.0		8.0	
4												
可能交通容量	C i	2,328		961	2,175		437	341	228	343	339	
交通容量比	q / C i	0.453		0.036	0.105		0.069	0.276	0.311	0.615	0.177	
交通容量の照査結果		O K		O K	O K		O K	O K	O K	O K	O K	
滞留長	L s (m)			19.8			17.1		46.2		33.1	

【平日閉店後】

交差点名		A地点（田井駅交差点）										
流入部		左折・直進		直進	右折		左折・直進		直進	右折		
車線の種類		左折・直進	直進	右折	左折・直進	直進	右折	左折・直進	直進	右折	左折・直進	右折
車線数		1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1
飽和交通流率の基本値	S B	2,000	2,000	1,800	2,000	2,000	1,800	2,000	1,800	2,000	2,000	1,800
車線幅員による補正率	w	1,000	1,000	1,000	1,000	1,000	1,000	1,000	1,000	1,000	1,000	1,000
(車線幅員)	m	(3.10)	(3.10)	(3.10)	(3.10)	(3.10)	(3.10)	(3.00)	(3.10)	(3.30)	(3.10)	(3.10)
縦断勾配による補正率	G	1,000	1,000	1,000	1,000	1,000	1,000	1,000	1,000	1,000	1,000	1,000
(縦断勾配)	%	(0.00)	(0.00)	(0.00)	(0.00)	(0.00)	(0.00)	(0.00)	(0.00)	(0.00)	(0.00)	(0.00)
大型車混入による補正率	T	0.978	0.977	0.980	0.912	0.953	0.989	0.951	0.828	0.980	0.975	0.975
(大型車混入率)	%	(3.21)	(3.30)	(2.86)	(13.83)	(7.10)	(1.64)	(7.29)	(29.58)	(2.87)	(3.70)	(3.70)
左折車混入による補正率	L T	0.934			0.899			0.962			0.920	
(左折率)	L %	(25.3)			(40.2)			(15.6)			(34.8)	
(左折車の通過確率)	f L	0.85			0.85			0.85			0.85	
(有効青時間)	秒	92			92			28			28	
(歩行者現示時間)	秒	87			87			23			23	
右折車混入による補正率	R T											
(右折率)	R %											
(右折車の通過確率)	f R											
(有効青時間)	秒											
(サイクル長)	秒											
飽和交通流率	S	1,827	1,954	1,764	1,640	1,906	1,780	1,830	1,490	1,803	1,755	
設計交通量	q	1,076		35	229		61	96	71	244	81	
(136+940)					(46+183)			(15+81)		(85+159)		
流入部各車線の需要率		0.285		0.000	0.065		0.000	0.052	0.000	0.135	0.000	0.000
1		0.285			0.065							0.285
2				0.000			0.000					0.000
3								0.052		0.135		0.135
4									0.000		0.000	0.000
有効青時間(秒)		92.0		8.0	92.0		8.0					150
1												
2								28.0		28.0		
3									8.0		8.0	
4												
可能交通容量	C i	2,319		961	2,175		442	342	226	337	341	
交通容量比	q / C i	0.464		0.036	0.105		0.138	0.281	0.314	0.724	0.238	
交通容量の照査結果		O K		O K	O K		O K	O K	O K	O K	O K	
滞留長	L s (m)			19.8			32.4		46.2		41.2	

交差点需要率 上限値

$$(C-L)/C = (150 - 14) / 150 = 0.907$$

C : サイクル長(秒)、L : 損失時間(秒)

* : 交通容量(台/実1時間)

- : 主要地方道倉敷玉野線
- : 主要地方道倉敷野線
- : 主要地方道倉敷船浦線
- : 主要地方道倉敷船浦線

【休日現況(11時台)】

交差点名		A地点(田井駅口交差点)										
流入部		左折・直進		直進	右折		左折・直進		直進	右折		
車線の種類		左折・直進	直進	右折	左折・直進	直進	右折	左折・直進	直進	右折	左折・直進	右折
車線数	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1
飽和交通流率の基本値	S B	2,000	2,000	1,800	2,000	2,000	1,800	2,000	2,000	1,800	2,000	1,800
車線幅員による補正率	w	1,000	1,000	1,000	1,000	1,000	1,000	1,000	1,000	1,000	1,000	1,000
(車線幅員)	m	(3.10)	(3.10)	(3.10)	(3.10)	(3.10)	(3.10)	(3.00)	(3.10)	(3.10)	(3.30)	(3.10)
縦断勾配による補正率	G	1,000	1,000	1,000	1,000	1,000	1,000	1,000	1,000	1,000	1,000	1,000
(縦断勾配)	%	(0.00)	(0.00)	(0.00)	(0.00)	(0.00)	(0.00)	(0.00)	(0.00)	(0.00)	(0.00)	(0.00)
大型車混入による補正率	T	0.981	0.986	1,000	0.983	0.990	1,000	0.978	0.957	0.996	1,000	1,000
(大型車混入率)	%	(2.77)	(2.06)	(0.00)	(2.42)	(1.47)	(0.00)	(3.19)	(6.38)	(0.63)	(0.00)	(0.00)
左折車混入による補正率	L T	0.926			0.940			0.933		0.926		
(左折率)	L %	(29.4)			(23.8)			(29.8)		(33.1)		
(左折車の通過確率)	f L	0.85			0.85			0.85		0.85		
(有効青時間)	秒	48			48			22		22		
(歩行者現示時間)	秒	43			43			17		17		
右折車混入による補正率	R T											
(右折率)	R %											
(右折車の通過確率)	f R											
(有効青時間)	秒											
(サイクル長)	秒											
飽和交通流率	S	1,817	1,972	1,800	1,848	1,980	1,800	1,825	1,723	1,845	1,800	
設計交通量	q	456	27		462	60		94	47	160	87	
(67+389)		(67+389)			(55+407)			(28+66)		(53+107)		
流入部各車線の需要率		0.120	0.000	0.000	0.121	0.000	0.052	0.000	0.087	0.000	0.000	0.000
現示の需要率	1	0.120			0.121							0.121
	2		0.000			0.000						0.000
	3						0.052		0.087			0.087
	4							0.000	0.000			0.000
有効青時間(秒)	1	48.0			48.0							0.860
	2		8.0			8.0						0.000
	3						22.0		22.0			100
	4							8.0		8.0		
可能交通容量	C i	1,819	634		1,837	647		402	410	406	470	
交通容量比	q / C i	0.251	0.043		0.251	0.093		0.234	0.115	0.394	0.185	
交通容量の照査結果		O K	O K		O K	O K		O K	O K	O K	O K	
滞留長	L s (m)		9.9			22.0			18.3		30.7	

【休日閉店後】

交差点名		A地点(田井駅口交差点)										
流入部		左折・直進		直進	右折		左折・直進		直進	右折		
車線の種類		左折・直進	直進	右折	左折・直進	直進	右折	左折・直進	直進	右折	左折・直進	右折
車線数	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1
飽和交通流率の基本値	S B	2,000	2,000	1,800	2,000	2,000	1,800	2,000	2,000	1,800	2,000	1,800
車線幅員による補正率	w	1,000	1,000	1,000	1,000	1,000	1,000	1,000	1,000	1,000	1,000	1,000
(車線幅員)	m	(3.10)	(3.10)	(3.10)	(3.10)	(3.10)	(3.10)	(3.00)	(3.10)	(3.10)	(3.30)	(3.10)
縦断勾配による補正率	G	1,000	1,000	1,000	1,000	1,000	1,000	1,000	1,000	1,000	1,000	1,000
(縦断勾配)	%	(0.00)	(0.00)	(0.00)	(0.00)	(0.00)	(0.00)	(0.00)	(0.00)	(0.00)	(0.00)	(0.00)
大型車混入による補正率	T	0.982	0.986	1,000	0.983	0.990	1,000	0.979	0.957	0.996	1,000	1,000
(大型車混入率)	%	(2.55)	(2.06)	(0.00)	(2.42)	(1.47)	(0.00)	(3.13)	(6.38)	(0.52)	(0.00)	(0.00)
左折車混入による補正率	L T	0.909			0.940			0.935		0.905		
(左折率)	L %	(36.9)			(23.8)			(29.2)		(43.5)		
(左折車の通過確率)	f L	0.85			0.85			0.85		0.85		
(有効青時間)	秒	48			48			22		22		
(歩行者現示時間)	秒	43			43			17		17		
右折車混入による補正率	R T											
(右折率)	R %											
(右折車の通過確率)	f R											
(有効青時間)	秒											
(サイクル長)	秒											
飽和交通流率	S	1,785	1,972	1,800	1,848	1,980	1,800	1,831	1,723	1,803	1,800	
設計交通量	q	477	27		462	91		96	47	193	108	
(88+389)		(88+389)			(55+407)			(28+68)		(84+109)		
流入部各車線の需要率		0.127	0.000	0.000	0.121	0.000	0.052	0.000	0.107	0.000	0.000	0.000
現示の需要率	1	0.127			0.121							0.127
	2		0.000			0.000						0.000
	3						0.052		0.107			0.107
	4							0.000	0.000			0.000
有効青時間(秒)	1	48.0			48.0							0.860
	2		8.0			8.0						0.000
	3						22.0		22.0			100
	4							8.0		8.0		
可能交通容量	C i	1,803	634		1,837	647		403	408	397	468	
交通容量比	q / C i	0.265	0.043		0.251	0.141		0.238	0.115	0.486	0.231	
交通容量の照査結果		O K	O K		O K	O K		O K	O K	O K	O K	
滞留長	L s (m)		9.9			31.7			18.3		36.0	

交差点需要率 上限値

$(C-L)/C = (100 - 14) / 100 = 0.860$

C : サイクル長(秒)、L : 損失時間(秒)

* : 交通容量(台/実1時間)

- : 主要地方道倉敷玉野線
- : 主要地方道倉敷玉野線
- : 主要地方道倉敷船浦線
- : 主要地方道倉敷船浦線

資料5 出入口検討結果

一時停止制御交差点の交通容量検討
 【出入口1・2を1箇所に集約した想定(平日7時)】

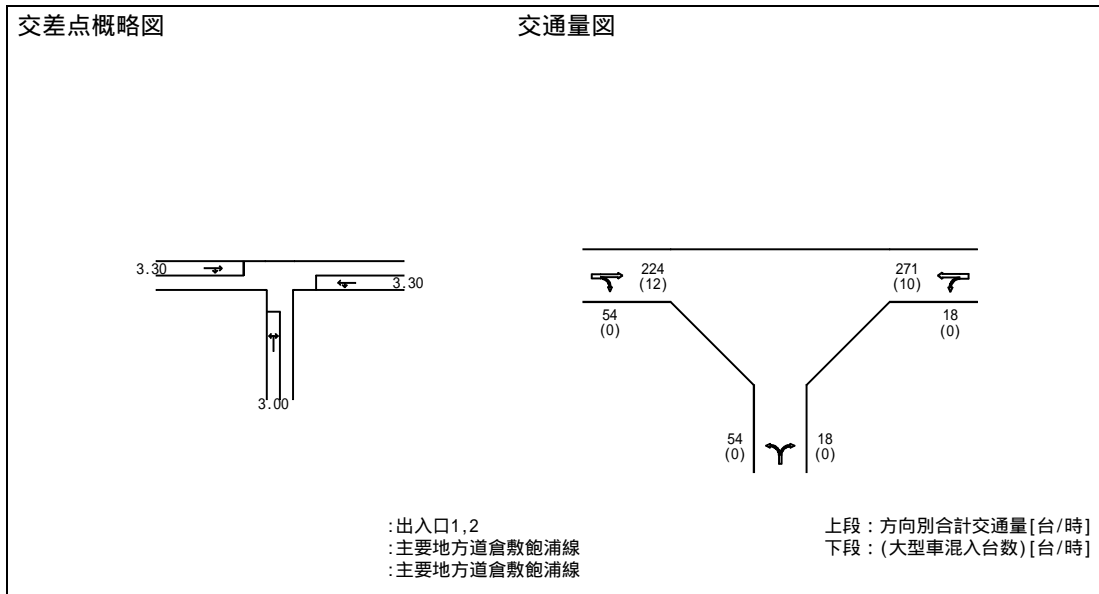


表-1 横断可能容量、評価 交差点名：出入口1,2

No	実交通量 Mn	Qx	gx	hx	交通容量 Cpx	交通容量差 Cpx-Mn	交通容量比 Mn / Cpx	評価
1	54	0.080	4.1	2.2	1,285	1,231	0.042	OK
2	54	0.075	6.2	3.3	773	719	0.070	OK
3	18	0.153	7.1	3.5	450	432	0.040	OK

No.1 : 主道路 (流入部 主要地方道倉敷飽浦線) からの右折

No.2 : 従道路 (流入部 出入口1,2) からの左折

No.3 : 従道路 (流入部 出入口1,2) からの右折

滞留長

	車線	M(台)	S(m)	滞留長
流入部	左右折	72.0	6.000	14.4
流入部	直進等	278.0	6.259	58.0

No.1 主道路 (流入部 主要地方道倉敷飽浦線) からの右折

$$Vh1() = 18 \text{ (台/時)}$$

$$Vh2() = 271 \text{ (台/時)}$$

$$Qx = (18 + 271) \div 3600 = 0.080 \text{ (台/秒)}$$

$$gx = 4.1 \text{ (秒)}, hx = 2.2 \text{ (秒)}$$

$$Cx = 0.080 \times \frac{\exp(-0.080 \times 4.1)}{1 - \exp(-0.080 \times 2.2)} = 0.357 \text{ (台/秒)}$$

$$Cpx = 0.357 \times 3600 = 1,285 \text{ (台/時)}$$

$$Cpx - \text{実交通量} = 1,285 - 54 = 1,231$$

$$\text{実交通量} / Cpx = 54 / 1,285 = 0.042$$

<評価> 捌ける

No.2 従道路 (流入部 出入口1,2) からの左折

$$Vh2() = 271 \text{ (台/時)}$$

$$Qx \div 3600 = 0.075 \text{ (台/秒)}$$

$$gx = 6.2 \text{ (秒)}, hx = 3.3 \text{ (秒)}$$

$$Cx = 0.075 \times \frac{\exp(-0.075 \times 6.2)}{1 - \exp(-0.075 \times 3.3)} = 0.215 \text{ (台/秒)}$$

$$Cpx = 0.215 \times 3600 = 773 \text{ (台/時)}$$

$$Cpx - \text{実交通量} = 773 - 54 = 719$$

$$\text{実交通量} / Cpx = 54 / 773 = 0.070$$

<評価> 捌ける

No.3 従道路 (流入部 出入口1,2) からの右折

$$Vh2() = 271 \text{ (台/時)}$$

$$Vh4() = 54 \text{ (台/時)}$$

$$Vh5() = 224 \text{ (台/時)}$$

$$Qx = (271 + 54 + 224) \div 3600 = 0.153 \text{ (台/秒)}$$

$$gx = 7.1 \text{ (秒)}, hx = 3.5 \text{ (秒)}$$

$$Cx = 0.153 \times \frac{\exp(-0.153 \times 7.1)}{1 - \exp(-0.153 \times 3.5)} = 0.125 \text{ (台/秒)}$$

$$Cpx = 0.125 \times 3600 = 450 \text{ (台/時)}$$

$$Cpx - \text{実交通量} = 450 - 18 = 432$$

$$\text{実交通量} / Cpx = 18 / 450 = 0.040$$

<評価> 捌ける

一時停止制御交差点の交通容量検討
 【出入口1・2を1箇所に集約した想定(休日12時)】

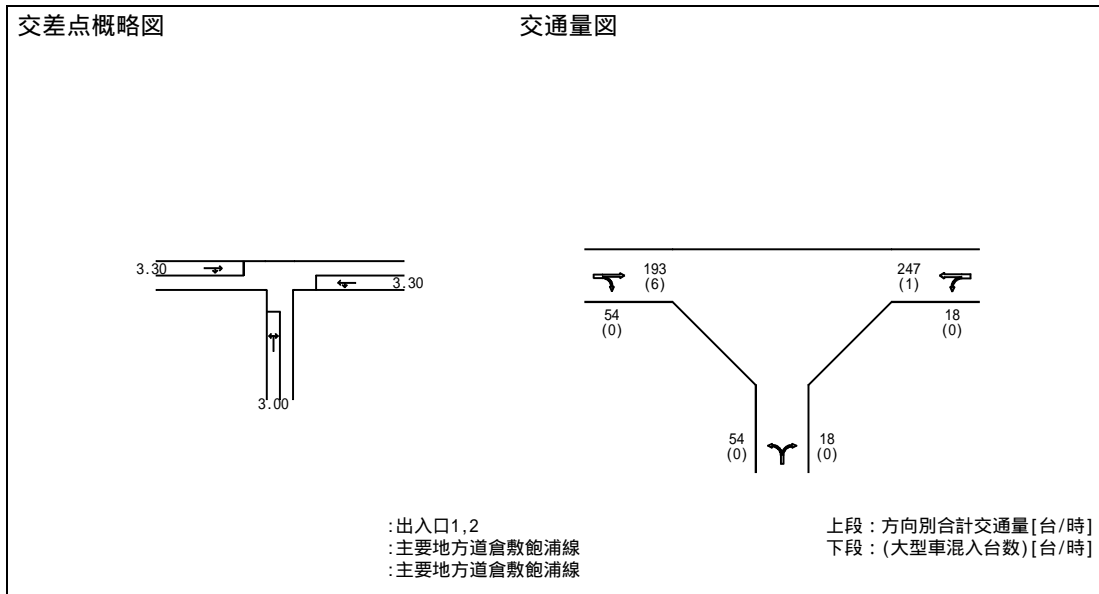


表-1 横断可能容量、評価 交差点名：出入口1,2

No	実交通量 Mn	Qx	gx	hx	交通容量 Cpx	交通容量差 Cpx-Mn	交通容量比 Mn / Cpx	評価
1	54	0.074	4.1	2.2	1,310	1,256	0.041	OK
2	54	0.069	6.2	3.3	795	741	0.068	OK
3	18	0.137	7.1	3.5	489	471	0.037	OK

No.1 : 主道路 (流入部 主要地方道倉敷飽浦線) からの右折

No.2 : 従道路 (流入部 出入口1,2) からの左折

No.3 : 従道路 (流入部 出入口1,2) からの右折

滞留長

	車線	M(台)	S(m)	滞留長
流入部	左右折	72.0	6.000	14.4
流入部	直進等	247.0	6.146	50.6

No.1 主道路 (流入部 主要地方道倉敷飽浦線) からの右折

$$Vh1() = 18 \text{ (台/時)}$$

$$Vh2() = 247 \text{ (台/時)}$$

$$Qx = (18 + 247) \div 3600 = 0.074 \text{ (台/秒)}$$

$$gx = 4.1 \text{ (秒)}, hx = 2.2 \text{ (秒)}$$

$$Cx = 0.074 \times \frac{\exp(-0.074 \times 4.1)}{1 - \exp(-0.074 \times 2.2)} = 0.364 \text{ (台/秒)}$$

$$Cpx = 0.364 \times 3600 = 1,310 \text{ (台/時)}$$

$$Cpx - \text{実交通量} = 1,310 - 54 = 1,256$$

$$\text{実交通量} / Cpx = 54 / 1,310 = 0.041$$

<評価> 捌ける

No.2 従道路 (流入部 出入口1,2) からの左折

$$Vh2() = 247 \text{ (台/時)}$$

$$Qx \div 3600 = 0.069 \text{ (台/秒)}$$

$$gx = 6.2 \text{ (秒)}, hx = 3.3 \text{ (秒)}$$

$$Cx = 0.069 \times \frac{\exp(-0.069 \times 6.2)}{1 - \exp(-0.069 \times 3.3)} = 0.221 \text{ (台/秒)}$$

$$Cpx = 0.221 \times 3600 = 795 \text{ (台/時)}$$

$$Cpx - \text{実交通量} = 795 - 54 = 741$$

$$\text{実交通量} / Cpx = 54 / 795 = 0.068$$

<評価> 捌ける

No.3 従道路 (流入部 出入口1,2) からの右折

$$Vh2() = 247 \text{ (台/時)}$$

$$Vh4() = 54 \text{ (台/時)}$$

$$Vh5() = 193 \text{ (台/時)}$$

$$Qx = (247 + 54 + 193) \div 3600 = 0.137 \text{ (台/秒)}$$

$$gx = 7.1 \text{ (秒)}, hx = 3.5 \text{ (秒)}$$

$$Cx = 0.137 \times \frac{\exp(-0.137 \times 7.1)}{1 - \exp(-0.137 \times 3.5)} = 0.136 \text{ (台/秒)}$$

$$Cpx = 0.136 \times 3600 = 489 \text{ (台/時)}$$

$$Cpx - \text{実交通量} = 489 - 18 = 471$$

$$\text{実交通量} / Cpx = 18 / 489 = 0.037$$

<評価> 捌ける

資料6 計画地周辺の既存交通量データ

