

清水台住宅建設計画に係る
条例環境影響評価準備書
資料編

令和6年1月

川崎市

目次

1. 大気質関連	資-1
1-1 現況調査（大気質）	資-1
1-1-1 現地調査結果	資-1
1-2 予測（大気質）	資-4
1-2-1 予測時期の設定	資-4
1-2-2 予測方法	資-14
1-2-3 予測結果	資-31
2. 騒音関連	資-34
2-1 現況調査（騒音）	資-34
2-1-1 現地調査状況	資-34
2-1-2 現地調査結果	資-35
2-2 予測（騒音）	資-37
2-2-1 予測時期の設定	資-37
2-2-2 予測方法	資-40
2-2-3 予測結果	資-43
3. 振動関連	資-44
3-1 現況調査（振動）	資-44
3-1-1 現地調査状況	資-44
3-1-2 現地調査結果	資-45
3-2 予測（振動）	資-48
3-2-1 予測時期の設定	資-48
3-2-2 予測方法	資-51
3-2-3 予測結果	資-54
4. 緑	資-55
4-1 現地調査	資-55
4-1-1 計画地の生育木調査結果（樹木活力度等）	資-55
4-1-2 計画地周辺の生育木調査結果（樹木活力度等）	資-61
4-1-3 植栽土壌	資-62
5. テレビ受信障害	資-70
5-1 受信状況調査方法（測定車及び使用機器）	資-70
5-2 受信状況調査結果	資-71
6. 地域交通（交通安全、交通混雑）	資-76
6-1 現地調査結果	資-76
6-1-1 自動車交通量調査結果（交差点）	資-76
6-1-2 自動車交通量・歩行者等交通量調査結果	資-95
6-1-3 滞留長及び渋滞長調査結果	資-97
6-1-4 信号現時調査結果	資-111
6-1-5 飽和交通流率調査結果	資-113
6-2 予測	資-135
6-2-1 工事中交通量（需要交通量）	資-135
6-2-2 交差点需要率及び車線別混雑度の算定	資-146

1. 大気質関連

1. 大気質関連

1-1 現況調査（大気質）

1-1-1 現地調査結果

(1) 自動車交通量の現地調査結果

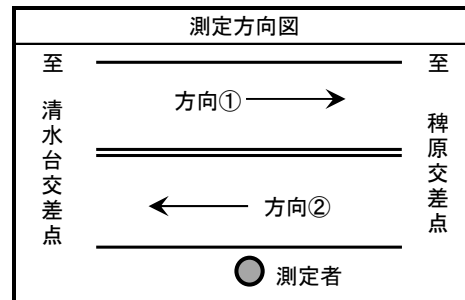
自動車交通量の現地調査結果（断面1）は、「資料編 6. 地域交通（交通安全、交通混雑）6-1 現地調査結果 6-1-1 自動車交通量調査結果（交差点）」（p 資-84）に示すとおりである。

なお、自動車交通量の現地調査については、「第4章 環境影響評価 4.8 地域交通（1）現況調査」（p315～333 参照）による交差点交通量（清水台交差点）のD断面（p322 参照）における交通量調査を兼ねて実施した。

(2) 走行速度の現地調査結果

走行速度の現地調査結果は、表 1-1(1)～(2)に示すとおりである。

表 1-1(1) 走行速度の現地調査結果（方向①）



測定地点：市道尻手黒川線

測定方向：方向①

調査期間：2023年 6月 13日 (火)

単位：km/h

時間	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	総平均
6:00～7:00	51.8	53.5	38.3	52.9	41.5	45.8	56.2	51.0	45.6	47.2	48.4
7:00～8:00	46.1	59.7	48.6	50.3	54.6	41.4	49.2	47.7	43.7	45.9	48.7
8:00～9:00	46.1	44.3	54.4	52.9	52.2	49.5	49.0	47.2	48.4	47.2	49.1
9:00～10:00	46.3	41.1	47.1	46.1	50.3	49.0	51.8	49.5	48.4	47.2	47.7
10:00～11:00	46.9	45.2	42.6	49.7	51.4	43.7	48.3	51.2	51.6	47.1	47.8
11:00～12:00	42.4	47.4	45.3	47.6	48.3	42.8	43.5	50.1	47.6	47.9	46.3
12:00～13:00	40.5	44.0	45.9	41.9	45.5	45.9	41.9	43.5	41.1	44.1	43.4
13:00～14:00	39.9	45.9	43.1	40.5	41.4	49.3	42.8	44.4	53.7	44.5	44.6
14:00～15:00	48.1	50.3	47.4	49.5	43.7	42.7	49.0	43.0	40.5	44.7	45.9
15:00～16:00	49.7	44.3	37.1	53.1	46.9	52.0	55.0	54.4	41.8	46.1	48.0
16:00～17:00	49.3	47.4	49.0	45.0	50.3	49.3	41.4	43.8	45.8	42.2	46.4
17:00～18:00	46.4	46.1	45.2	41.1	48.3	43.2	44.1	40.9	49.2	46.4	45.1
18:00～19:00	42.3	38.6	56.4	41.5	42.4	50.3	44.1	56.9	37.4	40.6	45.1
19:00～20:00	39.2	45.8	47.6	45.2	47.6	46.3	51.0	41.9	51.4	46.9	46.3
20:00～21:00	52.0	54.8	43.8	52.9	41.1	54.8	50.1	49.3	53.5	46.4	49.9
21:00～22:00	43.5	44.0	57.4	42.7	40.1	43.8	49.9	44.8	63.1	49.2	47.9
	昼間平均										46.9

注) 昼間 6:00～22:00 夜間22:00～6:00

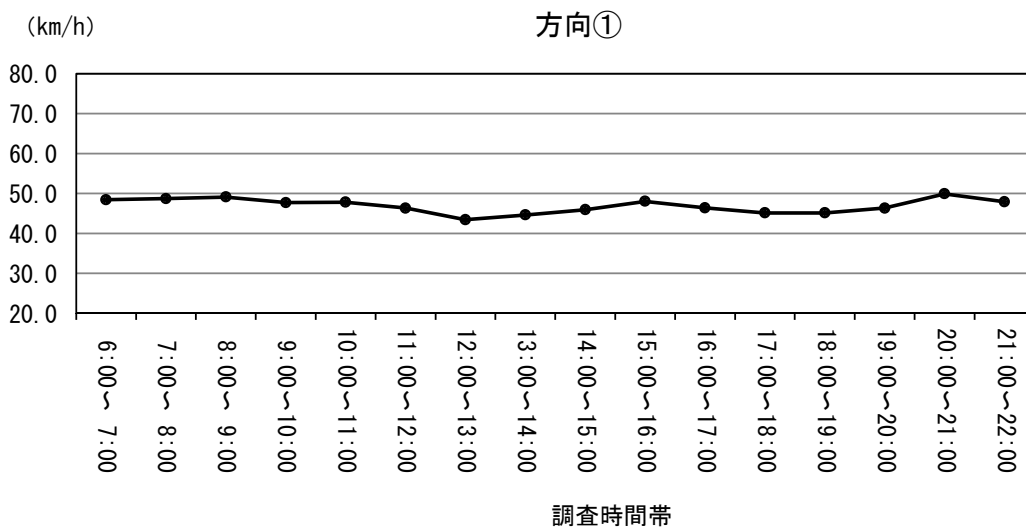
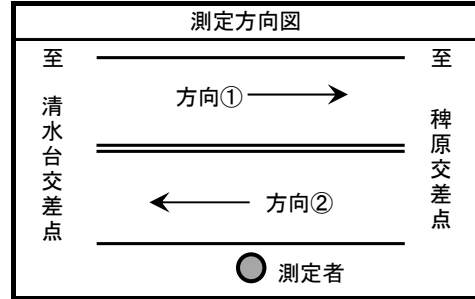


表 1-1(2) 走行速度の現地調査結果 (方向②)



測定地点：市道尻手黒川線

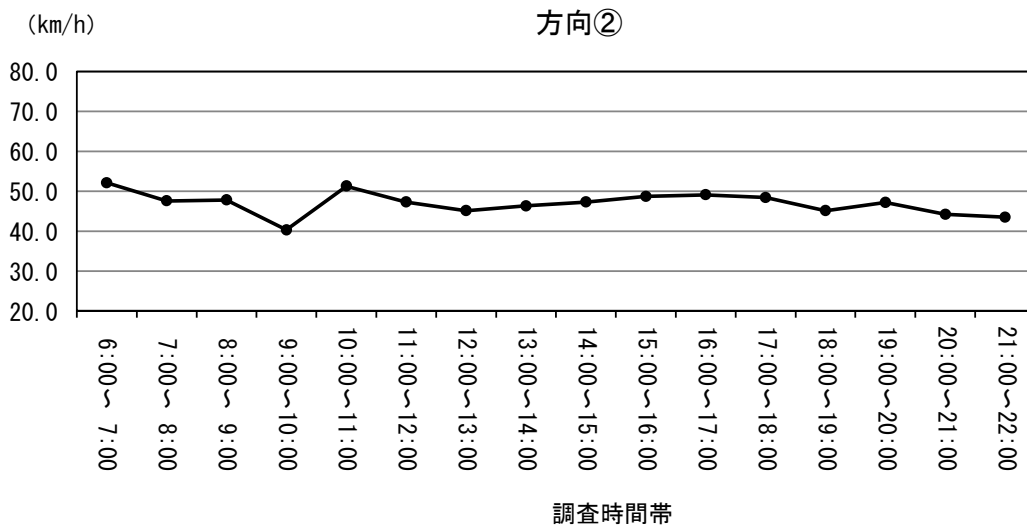
測定方向：方向②

調査期間：2023年 6月 13日 (火)

単位：km/h

時間	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	総平均
6:00～7:00	52.7	47.1	42.5	48.0	44.5	53.2	60.7	56.4	60.5	55.4	52.1
7:00～8:00	60.7	48.8	46.4	54.6	49.4	43.7	41.1	41.9	43.6	45.7	47.6
8:00～9:00	57.7	53.2	50.1	48.5	38.6	46.1	49.7	43.4	44.6	45.8	47.8
9:00～10:00	48.2	50.4	45.4	29.4	42.1	35.7	39.5	37.4	32.0	42.5	40.3
10:00～11:00	51.6	56.8	48.5	52.7	49.3	55.0	47.5	53.8	47.0	51.1	51.3
11:00～12:00	47.0	51.6	45.8	46.4	44.5	49.1	47.1	47.4	43.4	51.1	47.3
12:00～13:00	42.2	43.7	40.0	43.6	46.7	47.5	51.1	42.5	49.4	44.5	45.1
13:00～14:00	45.1	44.3	50.7	52.7	48.5	41.4	44.1	42.7	44.3	49.4	46.3
14:00～15:00	47.7	39.9	50.7	42.0	54.4	44.2	53.1	49.4	43.8	48.0	47.3
15:00～16:00	42.7	60.7	52.1	44.9	52.3	46.0	43.2	49.7	53.4	42.2	48.7
16:00～17:00	46.4	45.3	50.7	48.8	52.7	49.4	49.3	51.6	44.5	52.5	49.1
17:00～18:00	47.8	44.0	48.9	46.8	50.7	46.5	49.9	47.5	55.0	47.3	48.4
18:00～19:00	41.9	49.4	42.8	41.5	49.6	46.2	44.7	42.0	45.4	47.5	45.1
19:00～20:00	44.9	44.2	52.3	48.9	45.7	46.8	47.5	49.4	41.7	50.4	47.2
20:00～21:00	54.8	45.3	50.2	41.5	47.0	38.5	39.1	40.8	44.6	40.1	44.2
21:00～22:00	40.1	53.6	46.5	42.1	48.5	40.5	42.5	41.1	40.0	39.8	43.5
	昼間平均										47.0

注) 昼間 6:00～22:00 夜間 22:00～6:00



1-2 予測（大気質）

1-2-1 予測時期の設定

(1) 建設機械の稼働に伴う大気質（二酸化窒素、浮遊粒子状物質）

建設機械の稼働に伴う大気質の予測時期の設定根拠は、二酸化窒素については表 1-2(1)～(2)に、浮遊粒子状物質については表 1-3(1)～(2)に示すとおりである。

(2) 工事用車両の走行に伴う大気質（二酸化窒素、浮遊粒子状物質）

工事用車両の走行に伴う大気質の予測時期の設定根拠は、二酸化窒素については表 1-4 (1)～(2)に、浮遊粒子状物質については表 1-5(1)～(2)に示すとおりである。

表 1-4(1) 工事用車両の走行に伴う大気質の予測時期（二酸化窒素）

車両区分	月数																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																														
	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27	28	29	30	31	32	33	34	35	36																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																											
搬出入車両	33	30	152	30	46	302	246	329	85				4	10	4	3	12	406	257	182	133	93	116	97	127	85	110	43	31	10	2																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																
通動車両	90	90	74	66	102	126	98	68	37			55	120	126	126	87	76	112	90	108	75	92	123	168	150	111	114	114	119	18																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																	
計(台/月)	123	120	226	96	148	428	344	397	122			59	130	130	129	99	482	369	272	241	168	208	220	295	235	221	157	145	129	20																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																	
排出量合計	16	15	61	14	22	120	97	127	34			4	9	7	7	8	157	102	73	55	38	48	42	55	39	46	21	17	9	2																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																	
NO _x 排出量 (g/年間)	1 ~ 12ヶ月目	13 ~ 14ヶ月目	15 ~ 16ヶ月目	17 ~ 18ヶ月目	19 ~ 20ヶ月目	21 ~ 22ヶ月目	23 ~ 24ヶ月目	25 ~ 26ヶ月目	27 ~ 28ヶ月目	29 ~ 30ヶ月目	31 ~ 32ヶ月目	33 ~ 34ヶ月目	35 ~ 36ヶ月目	37 ~ 38ヶ月目	39 ~ 40ヶ月目	41 ~ 42ヶ月目	43 ~ 44ヶ月目	45 ~ 46ヶ月目	47 ~ 48ヶ月目	49 ~ 50ヶ月目	51 ~ 52ヶ月目	53 ~ 54ヶ月目	55 ~ 56ヶ月目	57 ~ 58ヶ月目	59 ~ 60ヶ月目	61 ~ 62ヶ月目	63 ~ 64ヶ月目	65 ~ 66ヶ月目	67 ~ 68ヶ月目	69 ~ 70ヶ月目	71 ~ 72ヶ月目	73 ~ 74ヶ月目	75 ~ 76ヶ月目	77 ~ 78ヶ月目	79 ~ 80ヶ月目	81 ~ 82ヶ月目	83 ~ 84ヶ月目	85 ~ 86ヶ月目	87 ~ 88ヶ月目	89 ~ 90ヶ月目	91 ~ 92ヶ月目	93 ~ 94ヶ月目	95 ~ 96ヶ月目	97 ~ 98ヶ月目	99 ~ 100ヶ月目	101 ~ 102ヶ月目	103 ~ 104ヶ月目	105 ~ 106ヶ月目	107 ~ 108ヶ月目	109 ~ 110ヶ月目	111 ~ 112ヶ月目	113 ~ 114ヶ月目	115 ~ 116ヶ月目	117 ~ 118ヶ月目	119 ~ 120ヶ月目	121 ~ 122ヶ月目	123 ~ 124ヶ月目	125 ~ 126ヶ月目	127 ~ 128ヶ月目	129 ~ 130ヶ月目	131 ~ 132ヶ月目	133 ~ 134ヶ月目	135 ~ 136ヶ月目	137 ~ 138ヶ月目	139 ~ 140ヶ月目	141 ~ 142ヶ月目	143 ~ 144ヶ月目	145 ~ 146ヶ月目	147 ~ 148ヶ月目	149 ~ 150ヶ月目	151 ~ 152ヶ月目	153 ~ 154ヶ月目	155 ~ 156ヶ月目	157 ~ 158ヶ月目	159 ~ 160ヶ月目	161 ~ 162ヶ月目	163 ~ 164ヶ月目	165 ~ 166ヶ月目	167 ~ 168ヶ月目	169 ~ 170ヶ月目	171 ~ 172ヶ月目	173 ~ 174ヶ月目	175 ~ 176ヶ月目	177 ~ 178ヶ月目	179 ~ 180ヶ月目	181 ~ 182ヶ月目	183 ~ 184ヶ月目	185 ~ 186ヶ月目	187 ~ 188ヶ月目	189 ~ 190ヶ月目	191 ~ 192ヶ月目	193 ~ 194ヶ月目	195 ~ 196ヶ月目	197 ~ 198ヶ月目	199 ~ 200ヶ月目	201 ~ 202ヶ月目	203 ~ 204ヶ月目	205 ~ 206ヶ月目	207 ~ 208ヶ月目	209 ~ 210ヶ月目	211 ~ 212ヶ月目	213 ~ 214ヶ月目	215 ~ 216ヶ月目	217 ~ 218ヶ月目	219 ~ 220ヶ月目	221 ~ 222ヶ月目	223 ~ 224ヶ月目	225 ~ 226ヶ月目	227 ~ 228ヶ月目	229 ~ 230ヶ月目	231 ~ 232ヶ月目	233 ~ 234ヶ月目	235 ~ 236ヶ月目	237 ~ 238ヶ月目	239 ~ 240ヶ月目	241 ~ 242ヶ月目	243 ~ 244ヶ月目	245 ~ 246ヶ月目	247 ~ 248ヶ月目	249 ~ 250ヶ月目	251 ~ 252ヶ月目	253 ~ 254ヶ月目	255 ~ 256ヶ月目	257 ~ 258ヶ月目	259 ~ 260ヶ月目	261 ~ 262ヶ月目	263 ~ 264ヶ月目	265 ~ 266ヶ月目	267 ~ 268ヶ月目	269 ~ 270ヶ月目	271 ~ 272ヶ月目	273 ~ 274ヶ月目	275 ~ 276ヶ月目	277 ~ 278ヶ月目	279 ~ 280ヶ月目	281 ~ 282ヶ月目	283 ~ 284ヶ月目	285 ~ 286ヶ月目	287 ~ 288ヶ月目	289 ~ 290ヶ月目	291 ~ 292ヶ月目	293 ~ 294ヶ月目	295 ~ 296ヶ月目	297 ~ 298ヶ月目	299 ~ 300ヶ月目	301 ~ 302ヶ月目	303 ~ 304ヶ月目	305 ~ 306ヶ月目	307 ~ 308ヶ月目	309 ~ 310ヶ月目	311 ~ 312ヶ月目	313 ~ 314ヶ月目	315 ~ 316ヶ月目	317 ~ 318ヶ月目	319 ~ 320ヶ月目	321 ~ 322ヶ月目	323 ~ 324ヶ月目	325 ~ 326ヶ月目	327 ~ 328ヶ月目	329 ~ 330ヶ月目	331 ~ 332ヶ月目	333 ~ 334ヶ月目	335 ~ 336ヶ月目	337 ~ 338ヶ月目	339 ~ 340ヶ月目	341 ~ 342ヶ月目	343 ~ 344ヶ月目	345 ~ 346ヶ月目	347 ~ 348ヶ月目	349 ~ 350ヶ月目	351 ~ 352ヶ月目	353 ~ 354ヶ月目	355 ~ 356ヶ月目	357 ~ 358ヶ月目	359 ~ 360ヶ月目	361 ~ 362ヶ月目	363 ~ 364ヶ月目	365 ~ 366ヶ月目	367 ~ 368ヶ月目	369 ~ 370ヶ月目	371 ~ 372ヶ月目	373 ~ 374ヶ月目	375 ~ 376ヶ月目	377 ~ 378ヶ月目	379 ~ 380ヶ月目	381 ~ 382ヶ月目	383 ~ 384ヶ月目	385 ~ 386ヶ月目	387 ~ 388ヶ月目	389 ~ 390ヶ月目	391 ~ 392ヶ月目	393 ~ 394ヶ月目	395 ~ 396ヶ月目	397 ~ 398ヶ月目	399 ~ 400ヶ月目	401 ~ 402ヶ月目	403 ~ 404ヶ月目	405 ~ 406ヶ月目	407 ~ 408ヶ月目	409 ~ 410ヶ月目	411 ~ 412ヶ月目	413 ~ 414ヶ月目	415 ~ 416ヶ月目	417 ~ 418ヶ月目	419 ~ 420ヶ月目	421 ~ 422ヶ月目	423 ~ 424ヶ月目	425 ~ 426ヶ月目	427 ~ 428ヶ月目	429 ~ 430ヶ月目	431 ~ 432ヶ月目	433 ~ 434ヶ月目	435 ~ 436ヶ月目	437 ~ 438ヶ月目	439 ~ 440ヶ月目	441 ~ 442ヶ月目	443 ~ 444ヶ月目	445 ~ 446ヶ月目	447 ~ 448ヶ月目	449 ~ 450ヶ月目	451 ~ 452ヶ月目	453 ~ 454ヶ月目	455 ~ 456ヶ月目	457 ~ 458ヶ月目	459 ~ 460ヶ月目	461 ~ 462ヶ月目	463 ~ 464ヶ月目	465 ~ 466ヶ月目	467 ~ 468ヶ月目	469 ~ 470ヶ月目	471 ~ 472ヶ月目	473 ~ 474ヶ月目	475 ~ 476ヶ月目	477 ~ 478ヶ月目	479 ~ 480ヶ月目	481 ~ 482ヶ月目	483 ~ 484ヶ月目	485 ~ 486ヶ月目	487 ~ 488ヶ月目	489 ~ 490ヶ月目	491 ~ 492ヶ月目	493 ~ 494ヶ月目	495 ~ 496ヶ月目	497 ~ 498ヶ月目	499 ~ 500ヶ月目	501 ~ 502ヶ月目	503 ~ 504ヶ月目	505 ~ 506ヶ月目	507 ~ 508ヶ月目	509 ~ 510ヶ月目	511 ~ 512ヶ月目	513 ~ 514ヶ月目	515 ~ 516ヶ月目	517 ~ 518ヶ月目	519 ~ 520ヶ月目	521 ~ 522ヶ月目	523 ~ 524ヶ月目	525 ~ 526ヶ月目	527 ~ 528ヶ月目	529 ~ 530ヶ月目	531 ~ 532ヶ月目	533 ~ 534ヶ月目	535 ~ 536ヶ月目	537 ~ 538ヶ月目	539 ~ 540ヶ月目	541 ~ 542ヶ月目	543 ~ 544ヶ月目	545 ~ 546ヶ月目	547 ~ 548ヶ月目	549 ~ 550ヶ月目	551 ~ 552ヶ月目	553 ~ 554ヶ月目	555 ~ 556ヶ月目	557 ~ 558ヶ月目	559 ~ 560ヶ月目	561 ~ 562ヶ月目	563 ~ 564ヶ月目	565 ~ 566ヶ月目	567 ~ 568ヶ月目	569 ~ 570ヶ月目	571 ~ 572ヶ月目	573 ~ 574ヶ月目	575 ~ 576ヶ月目	577 ~ 578ヶ月目	579 ~ 580ヶ月目	581 ~ 582ヶ月目	583 ~ 584ヶ月目	585 ~ 586ヶ月目	587 ~ 588ヶ月目	589 ~ 590ヶ月目	591 ~ 592ヶ月目	593 ~ 594ヶ月目	595 ~ 596ヶ月目	597 ~ 598ヶ月目	599 ~ 600ヶ月目	601 ~ 602ヶ月目	603 ~ 604ヶ月目	605 ~ 606ヶ月目	607 ~ 608ヶ月目	609 ~ 610ヶ月目	611 ~ 612ヶ月目	613 ~ 614ヶ月目	615 ~ 616ヶ月目	617 ~ 618ヶ月目	619 ~ 620ヶ月目	621 ~ 622ヶ月目	623 ~ 624ヶ月目	625 ~ 626ヶ月目	627 ~ 628ヶ月目	629 ~ 630ヶ月目	631 ~ 632ヶ月目	633 ~ 634ヶ月目	635 ~ 636ヶ月目	637 ~ 638ヶ月目	639 ~ 640ヶ月目	641 ~ 642ヶ月目	643 ~ 644ヶ月目	645 ~ 646ヶ月目	647 ~ 648ヶ月目	649 ~ 650ヶ月目	651 ~ 652ヶ月目	653 ~ 654ヶ月目	655 ~ 656ヶ月目	657 ~ 658ヶ月目	659 ~ 660ヶ月目	661 ~ 662ヶ月目	663 ~ 664ヶ月目	665 ~ 666ヶ月目	667 ~ 668ヶ月目	669 ~ 670ヶ月目	671 ~ 672ヶ月目	673 ~ 674ヶ月目	675 ~ 676ヶ月目	677 ~ 678ヶ月目	679 ~ 680ヶ月目	681 ~ 682ヶ月目	683 ~ 684ヶ月目	685 ~ 686ヶ月目	687 ~ 688ヶ月目	689 ~ 690ヶ月目	691 ~ 692ヶ月目	693 ~ 694ヶ月目	695 ~ 696ヶ月目	697 ~ 698ヶ月目	699 ~ 700ヶ月目	701 ~ 702ヶ月目	703 ~ 704ヶ月目	705 ~ 706ヶ月目	707 ~ 708ヶ月目	709 ~ 710ヶ月目	711 ~ 712ヶ月目	713 ~ 714ヶ月目	715 ~ 716ヶ月目	717 ~ 718ヶ月目	719 ~ 720ヶ月目	721 ~ 722ヶ月目	723 ~ 724ヶ月目	725 ~ 726ヶ月目	727 ~ 728ヶ月目	729 ~ 730ヶ月目	731 ~ 732ヶ月目	733 ~ 734ヶ月目	735 ~ 736ヶ月目	737 ~ 738ヶ月目	739 ~ 740ヶ月目	741 ~ 742ヶ月目	743 ~ 744ヶ月目	745 ~ 746ヶ月目	747 ~ 748ヶ月目	749 ~ 750ヶ月目	751 ~ 752ヶ月目	753 ~ 754ヶ月目	755 ~ 756ヶ月目	757 ~ 758ヶ月目	759 ~ 760ヶ月目	761 ~ 762ヶ月目	763 ~ 764ヶ月目	765 ~ 766ヶ月目	767 ~ 768ヶ月目	769 ~ 770ヶ月目	771 ~ 772ヶ月目	773 ~ 774ヶ月目	775 ~ 776ヶ月目	777 ~ 778ヶ月目	779 ~ 780ヶ月目	781 ~ 782ヶ月目	783 ~ 784ヶ月目	785 ~ 786ヶ月目	787 ~ 788ヶ月目	789 ~ 790ヶ月目	791 ~ 792ヶ月目	793 ~ 794ヶ月目	795 ~ 796ヶ月目	797 ~ 798ヶ月目	799 ~ 800ヶ月目	801 ~ 802ヶ月目	803 ~ 804ヶ月目	805 ~ 806ヶ月目	807 ~ 808ヶ月目	809 ~ 810ヶ月目	811 ~ 812ヶ月目	813 ~ 814ヶ月目	815 ~ 816ヶ月目	817 ~ 818ヶ月目	819 ~ 820ヶ月目	821 ~ 822ヶ月目	823 ~ 824ヶ月目	825 ~ 826ヶ月目	827 ~ 828ヶ月目	829 ~ 830ヶ月目	831 ~ 832ヶ月目	833 ~ 834ヶ月目	835 ~ 836ヶ月目	837 ~ 838ヶ月目	839 ~ 840ヶ月目	841 ~ 842ヶ月目	843 ~ 844ヶ月目	845 ~ 846ヶ月目	847 ~ 848ヶ月目	849 ~ 850ヶ月目	851 ~ 852ヶ月目	853 ~ 854ヶ月目	855 ~ 856ヶ月目	857 ~ 858ヶ月目	859 ~ 860ヶ月目	861 ~ 862ヶ月目	863 ~ 864ヶ月目	865 ~ 866ヶ月目	867 ~ 868ヶ月目	869 ~ 870ヶ月目	871 ~ 872ヶ月目	873 ~ 874ヶ月目	875 ~ 876ヶ月目	877 ~ 878ヶ月目	879 ~ 880ヶ月目	881 ~ 882ヶ月目	883 ~ 884ヶ月目	885 ~ 886ヶ月目	887 ~ 888ヶ月目	889 ~ 890ヶ月目	891 ~ 892ヶ月目	893 ~ 894ヶ月目	895 ~ 896ヶ月目	897 ~ 898ヶ月目	899 ~ 900ヶ月目	901 ~ 902ヶ月目	903 ~ 904ヶ月目	905 ~ 906ヶ月目	907 ~ 908ヶ月目	909 ~ 910ヶ月目	911 ~ 912ヶ月目	913 ~ 914ヶ月目	915 ~ 916ヶ月目	917 ~ 918ヶ月目	919 ~ 920ヶ月目	921 ~ 922ヶ月目	923 ~ 924ヶ月目	925 ~ 926ヶ月目	927 ~ 928ヶ月目	929 ~ 930ヶ月目	931 ~ 932ヶ月目	933 ~ 934ヶ月目	935 ~ 936ヶ月目	937 ~ 938ヶ月目	939 ~ 940ヶ月目	941 ~ 942ヶ月目	943 ~ 944ヶ月目	945 ~ 946ヶ月目	947 ~ 948ヶ月目	949 ~ 950ヶ月目	951 ~ 952ヶ月目	953 ~ 954ヶ月目	955 ~ 956ヶ月目	957 ~ 958ヶ月目	959 ~ 960ヶ月目	961 ~ 962ヶ月目	963 ~ 964ヶ月目	965 ~ 966ヶ月目	967 ~ 968ヶ月目	969 ~ 970ヶ月目	971 ~ 972ヶ月目	973 ~ 974ヶ月目	975 ~ 976ヶ月目	977 ~ 978ヶ月目	979 ~ 980ヶ月目	981 ~ 982ヶ月目	983 ~ 984ヶ月目	985 ~ 986ヶ月目	987 ~ 988ヶ月目	989 ~ 990ヶ月目	991 ~ 992ヶ月目	993 ~ 994ヶ月目	995 ~ 996ヶ月目	997 ~ 998ヶ月目	999 ~ 1000ヶ月目

1-2-2 予測方法

(1) 予測式

1) 建設機械の稼働に伴う大気質（二酸化窒素、浮遊粒子状物質）

予測式は、以下に示すとおり、「窒素酸化物総量規制マニュアル〔新版〕」（平成12年12月、公害研究対策センター）に準拠し、有風時（風速1m/s以上の場合）にはプルーム式を、弱風時（風速0.5～0.9m/s以下の場合）には弱風パフ式を、無風時（風速0.4m/s以下の場合）にはパフ式を用いた。

① プルーム式（有風時：風速1m/s以上の場合）

<長期将来濃度予測>

$$C(R, z) = \sqrt{\frac{1}{2\pi} \cdot \frac{Q}{\frac{\pi}{8} R \sigma_z u}} \cdot \left[\exp\left\{-\frac{(z - He)^2}{2\sigma_z^2}\right\} + \exp\left\{-\frac{(z + He)^2}{2\sigma_z^2}\right\} \right]$$

- $C(R, z)$: (R, z)地点における濃度(ppm又はmg/m³)
 R : 点煙源と計算点の水平距離(m)
 z : x 軸に直角な鉛直距離(m)
 Q : 排出強度(m³N/s)
 u : 風速(m/s)
 He : 有効煙突高(m)
 σ_z : x 軸に直角な鉛直距離(m)

<短期将来濃度予測>

$$C(x, y, z) = \frac{Q}{2\pi \cdot \sigma_y \cdot \sigma_z \cdot u} \cdot \exp\left(-\frac{y^2}{2\sigma_y^2}\right) \cdot \left[\exp\left\{-\frac{(z - He)^2}{2\sigma_z^2}\right\} + \exp\left\{-\frac{(z + He)^2}{2\sigma_z^2}\right\} \right]$$

- $C(x, y, z)$: 計算点(x, y, z)の濃度(ppm又はmg/m³)
 Q : 排出強度(m³N/s)
 u : 風速(m/s)
 He : 有効煙突高(m)
 σ_y : 水平方向の拡散幅(m)
 σ_z : 鉛直方向の拡散幅(m)

拡散幅は、Pasquill-Gifford 図の近似式を用いた。

なお、短期将来濃度予測（1時間値）における水平方向の拡散幅（ σ_y ）は、平均化時間約3分間の値であるため、次の式を用いて評価時間の補正を行った。

【水平方向の拡散幅】

$$\sigma_y = (t/t_0)^r \sigma_{yp} + \sigma_{y0}$$

- σ_y : 補正した水平方向拡散幅 (m)
- t : 評価時間 (=60 分)
- t_0 : Pasquill-Gifford の評価時間 (=3 分)
- σ_{yp} : Pasquill-Gifford の拡散幅 (m)
- r : 定数 (ここで一般的な値とされる 0.2 とした。)
- σ_{y0} : 水平方向初期拡散幅

【鉛直方向の拡散幅】

$$\sigma_z = \sigma_{zp} + \sigma_{z0}$$

- σ_z : 鉛直方向の拡散幅 (m)
- σ_{zp} : Pasquill-Gifford の拡散幅 (m)
- σ_{z0} : 鉛直方向の初期拡散幅 (m)

表 1-6 Pasquill-Gifford 図の近似式

$\sigma_y(x) = \gamma_y \cdot x^{\alpha_y}$				$\sigma_z(x) = \gamma_z \cdot x^{\alpha_z}$			
安定度	風下距離 x (m)	α_y	γ_y	安定度	風下距離 x (m)	α_z	γ_z
A	0~1,000	0.901	0.426	A	0~300	1.122	0.0800
	1,000~	0.851	0.602		300~500	1.514	0.00855
					500~	2.109	0.000212
B	0~1,000	0.914	0.282	B	0~500	0.964	0.1272
	1,000~	0.865	0.396		500~	1.094	0.0570
C	0~1,000	0.924	0.1772	C	0~	0.918	0.1068
	1,000~	0.885	0.232				
D	0~1,000	0.929	0.1107	D	0~1,000	0.826	0.1046
	1,000~	0.889	0.1467		1,000~10,000	0.632	0.400
					10,000~	0.555	0.811
E	0~1,000	0.921	0.0864	E	0~1,000	0.788	0.0928
	1,000~	0.897	0.1019		1,000~10,000	0.565	0.433
					10,000~	0.415	1.732
F	0~1,000	0.929	0.0554	F	0~1,000	0.784	0.0621
	1,000~	0.889	0.0733		1,000~10,000	0.526	0.370
					10,000~	0.323	2.41
G	0~1,000	0.921	0.0380	G	0~1,000	0.794	0.0373
	1,000~	0.896	0.0452		1,000~2,000	0.637	0.1105
					2,000~10,000	0.431	0.529
					10,000~	0.222	3.62

表 1-7 無風、弱風時に係る拡散パラメータ

大気安定度 Pasquill の分類	弱風時 (0.5~0.9m/s)		無風時 ($\leq 0.4m/s$)	
	α	γ	α	γ
A	0.748	1.569	0.948	1.569
A~B	0.659	0.862	0.859	0.862
B	0.581	0.474	0.781	0.474
B~C	0.502	0.314	0.702	0.314
C	0.435	0.208	0.635	0.208
C~D	0.342	0.153	0.542	0.153
D	0.270	0.113	0.470	0.113
E	0.239	0.067	0.439	0.067
F	0.239	0.048	0.439	0.048
G	0.239	0.029	0.439	0.029

② 弱風パフ式（弱風時：風速 0.5～0.9m/s 以下の場合）

$$C(R, z) = \frac{1}{\sqrt{2\pi}} \cdot \frac{Q}{\frac{\pi}{8}\gamma} \cdot \left[\frac{1}{\eta_-^2} \cdot \exp\left\{-\frac{u^2(z-He)^2}{2\gamma^2\eta_-^2}\right\} + \frac{1}{\eta_+^2} \cdot \exp\left\{-\frac{u^2(z+He)^2}{2\gamma^2\eta_+^2}\right\} \right]$$

$$\eta_-^2 = R^2 + \frac{\alpha^2}{\gamma^2}(z-He)^2, \quad \eta_+^2 = R^2 + \frac{\alpha^2}{\gamma^2}(z+He)^2, \quad R^2 = x^2 + y^2$$

- $C(R, z)$: (R, z)地点における濃度 (ppm 又は mg/m³)
 R : 点煙源と計算点の水平距離 (m)
 z : x軸に直角な鉛直距離 (m)
 Q : 排出強度 (m³N/s)
 u : 風速 (m/s)
 He : 有効煙突高 (m)
 α, γ : 拡散幅に関する係数

③ パフ式（無風時：風速 0.4m/s 以下の場合）

$$C(R, z) = \frac{Q}{(2\pi)^{3/2} \cdot \gamma} \cdot \left\{ \frac{1}{R^2 + \frac{\alpha^2}{\gamma^2}(He-z)^2} + \frac{1}{R^2 + \frac{\alpha^2}{\gamma^2}(He+z)^2} \right\}$$

- $C(R, z)$: (R, z)地点における濃度 (ppm 又は mg/m³)
 R : 点煙源と計算点の水平距離 (m)
 z : x軸に直角な鉛直距離 (m)
 Q : 排出強度 (m³N/s)
 He : 有効煙突高 (m)
 α, γ : 拡散幅に関する係数

2) 工事用車両の走行に伴う大気質（二酸化窒素、浮遊粒子状物質）

予測式は、以下に示すとおり、「道路環境影響評価の技術手法（平成 24 年度版）」（平成 25 年 3 月、国土交通省 国土技術政策総合研究所、独立行政法人土木研究所）に準拠し、有風時（風速 1m/s を超える場合）にはブルーム式を、弱風時（風速 1m/s 以下の場合）にはパフ式を用いた。

① ブルーム式（有風時：風速 1m/s を超える場合）

$$C(x, y, z) = \frac{Q}{2\pi \cdot u \cdot \sigma_y \cdot \sigma_z} \cdot \exp\left(-\frac{y^2}{2\sigma_y^2}\right) \left[\exp\left\{-\frac{(z+H)^2}{2\sigma_z^2}\right\} + \exp\left\{-\frac{(z-H)^2}{2\sigma_z^2}\right\} \right]$$

$C(x, y, z)$: (x, y, z) 地点における窒素酸化物濃度 (ppm) (又は浮遊粒子状物質濃度 (mg/m³))

$[NO_x]_D$: 点煙源の窒素酸化物の排出量 (ml/s) (又は浮遊粒子状物質の排出量 (mg/s))

u : 平均風速 (m/s)

H : 排出源の高さ (m)

σ_y, σ_z : 水平 (y)、鉛直 (z) 方向の拡散幅 (m)

x : 風向に沿った風下距離 (m)

y : x 軸に直角な水平距離 (m)

z : x 軸に直角な鉛直距離 (m)

ブルーム式に使用する拡散幅は以下のとおりとした。

【鉛直方向の拡散幅 σ_z 】

$$\sigma_z = \sigma_{z0} + 0.31L^{0.83}$$

σ_{z0} : 鉛直方向の初期拡散幅 (m)

遮音壁がない場合

…………… $\sigma_{z0} = 1.5$

遮音壁（高さ 3m 以上）がある場合…………… $\sigma_{z0} = 4.0$

L : 車道部端からの距離 ($L = x - W/2$) (m)

x : 風向に沿った風下距離 (m)

W : 車道部幅員 (m)

なお、 $x < W/2$ の場合は $\sigma_y = W/2$ とする。

【水平方向の拡散幅 σ_y 】

$$\sigma_y = W/2 + 0.46L^{0.81}$$

なお、 $x < W/2$ の場合は $\sigma_y = W/2$ とする。

② パフ式（弱風時：風速 1m/s 以下の場合）

$$C(x, y, z) = \frac{Q}{(2\pi)^{3/2} \cdot \alpha^2 \cdot \gamma} \left\{ \frac{1 - \exp\left(-\frac{\ell}{t_0^2}\right)}{2\ell} + \frac{1 - \exp\left(-\frac{m}{t_0^2}\right)}{2m} \right\}$$

$$\ell = \frac{1}{2} \cdot \left\{ \frac{x^2 + y^2}{\alpha^2} + \frac{(z - H)^2}{\gamma^2} \right\}$$

$$m = \frac{1}{2} \cdot \left\{ \frac{x^2 + y^2}{\alpha^2} + \frac{(z + H)^2}{\gamma^2} \right\}$$

$C(x, y, z)$: (x, y, z) 地点における窒素酸化物濃度(ppm) (又は浮遊粒子状物質濃度(mg/m³))

x : 風向に沿った風下距離(m)

y : x 軸に直角な水平距離(m)

z : x 軸に直角な鉛直距離(m)

t_0 : 初期拡散幅に相当する時間(s)

α, γ : 拡散幅に関する係数

パフ式に使用する初期拡散幅等は以下のとおりとした。

【初期拡散幅に相当する時間 t_0 】

$$t_0 = \frac{W}{2\alpha}$$

W : 車道幅員(m)

α : 以下に示す拡散幅に関する係数(m/s)

【拡散幅に関する係数 (α, γ)】

α : 0.3

γ : 0.18 (昼間：午前7時から午後7時まで)

0.09 (夜間：午前7時から午後7時まで)

(2) 予測条件

1) 建設機械からの大気汚染物質排出係数原単位

建設機械からの大気汚染物質排出係数原単位は、表 1-8 に示すとおりである。

大気汚染物質排出係数原単位の算出にあたっては、「道路環境影響評価の技術手法（平成 24 年度版）」（平成 25 年 3 月、国土交通省 国土技術政策総合研究所、独立行政法人土木研究所）に示されている手法を用いた。算定式は以下に示すとおりである。

$$Q_i = (P_i \times \overline{NO_x}) \times B_r / b \quad (\text{建設機械 } i \text{ からの } NO_x \text{ の排出係数原単位})$$

$$Q_i = (P_i \times \overline{PM}) \times B_r / b \quad (\text{建設機械 } i \text{ からの } SPM \text{ の排出係数原単位})$$

Q_i : 建設機械 i からの窒素酸化物（浮遊粒子状物質）排出係数原単位 (g/h)

P_i : 建設機械 i の定格出力 (kW)

$\overline{NO_x}$: ISO-C1 モードにおける NO_x のエンジン排出係数原単位 (g/kW・h)

\overline{PM} : ISO-C1 モードにおける PM のエンジン排出係数原単位 (g/kW・h)

B_r : 実作業ベースの平均燃料消費率（原動機燃料消費量/1.2）(g/kW・h)

b : ISO-C1 モードにおける平均燃料消費率 (g/kW・h)

表 1-8 建設機械からの大気汚染物質排出係数原単位

工種	建設機械	規格	P: 定格出力	原動機燃料消費量		排出係数原単位	
			(kW)	l/kW・h	g/kW・h	NO _x	PM
準備・仮設 工事	バックホウ	0.45m ³	60	0.144	119.5	5.4	0.22
	バックホウ	0.7m ³	104	0.144	119.5	5.4	0.22
	ラフタークレーン	15t	140	0.075	62.3	5.3	0.15
	ユニッククレーン	4t	107	0.045	37.4	5.4	0.22
	ユニッククレーン	10t	107	0.045	37.4	5.4	0.22
解体工事	バックホウ	0.45m ³	60	0.144	119.5	5.4	0.22
	バックホウ	0.7m ³	104	0.144	119.5	5.4	0.22
	ユニッククレーン	4t	107	0.045	37.4	5.4	0.22
	ユニッククレーン	10t	107	0.045	37.4	5.4	0.22
	発電機	125KVA	134	0.123	102.1	5.3	0.15
	コンプレッサー	3.7m ³ /min	26	0.159	132.0	5.8	0.42
準備・仮設 工事	バックホウ	0.7m ³	104	0.144	119.5	5.4	0.22
	ユニッククレーン	4t	107	0.045	37.4	5.4	0.22
杭工事	バックホウ	0.7m ³	104	0.144	119.5	5.4	0.22
	油圧式杭打ち機	21~27m	106	0.088	73.0	5.4	0.22
	発電機	125KVA	134	0.123	102.1	5.3	0.15
	コンプレッサー	3.7m ³ /min	26	0.159	132.0	5.8	0.42
山留・土工 事	バックホウ	0.7m ³	104	0.144	119.5	5.4	0.22
	ユニッククレーン	10t	107	0.045	37.4	5.4	0.22
	油圧式杭打ち機	21~27m	106	0.088	73.0	5.4	0.22
基礎・躯体 工事	バックホウ	0.7m ³	104	0.144	119.5	5.4	0.22
	ラフタークレーン	15t	140	0.075	62.3	5.3	0.15
	ラフタークレーン	25t	193	0.075	62.3	5.3	0.15
	ユニッククレーン	4t	107	0.045	37.4	5.4	0.22
	ユニッククレーン	10t	107	0.045	37.4	5.4	0.22
	発電機	125KVA	134	0.123	102.1	5.3	0.15
	コンクリートポンプ車	80~100m ³ /h	141	0.066	54.8	5.3	0.15
	コンクリートミキサー車	5m ³	213	0.066	54.8	5.3	0.15
	ユニッククレーン	4t	107	0.045	37.4	5.4	0.22
仕上工事	ユニッククレーン	10t	107	0.045	37.4	5.4	0.22
	ラフタークレーン	25t	193	0.075	62.3	5.3	0.15
	ユニッククレーン	4t	107	0.045	37.4	5.4	0.22
設備工事	ユニッククレーン	10t	107	0.045	37.4	5.4	0.22
	ラフタークレーン	25t	193	0.075	62.3	5.3	0.15
	ユニッククレーン	4t	107	0.045	37.4	5.4	0.22
外構工事	ユニッククレーン	10t	107	0.045	37.4	5.4	0.22
	ラフタークレーン	25t	193	0.075	62.3	5.3	0.15
	コンクリートポンプ車	80~100m ³ /h	141	0.066	54.8	5.3	0.15
	コンクリートミキサー車	5m ³	213	0.066	54.8	5.3	0.15
	ロードローラ	10t	56	0.128	106.2	6.1	0.27
	アスファルトフィニッシャー	2~4.5m	39	0.152	126.2	6.1	0.27

2) 工事中交通量

時間帯別の工事中交通量は、表 1-9 に示すとおりである。

表 1-9 工事中交通量（予測地点：市道尻手黒川道路(宮前区菅生 4-14)）

予測時期：工事開始後 55 ヶ月目

時間帯	将来基礎交通量 ^注 (台/時)			工事用車両交通量 (台/時)			工事中交通量 (台/時)		
	大型車	小型車	合計	大型車	小型車	合計	大型車	小型車	合計
6:00 ~ 7:00	163	787	950	0	0	0	163	787	950
7:00 ~ 8:00	145	958	1103	0	7	7	145	965	1,110
8:00 ~ 9:00	207	1031	1238	5	0	5	212	1,031	1,243
9:00 ~ 10:00	208	1057	1265	12	0	12	220	1,057	1,277
10:00 ~ 11:00	222	1042	1264	12	0	12	234	1,042	1,276
11:00 ~ 12:00	150	1120	1270	12	0	12	162	1,120	1,282
12:00 ~ 13:00	122	821	943	0	0	0	122	821	943
13:00 ~ 14:00	173	835	1008	12	0	12	185	835	1,020
14:00 ~ 15:00	203	1021	1224	12	0	12	215	1,021	1,236
15:00 ~ 16:00	176	988	1164	12	0	12	188	988	1,176
16:00 ~ 17:00	128	1017	1145	12	0	12	140	1,017	1,157
17:00 ~ 18:00	127	1294	1421	12	0	12	139	1,294	1,433
18:00 ~ 19:00	81	867	948	0	0	0	81	867	948
19:00 ~ 20:00	75	816	891	0	0	0	75	816	891
20:00 ~ 21:00	66	623	689	0	0	0	66	623	689
21:00 ~ 22:00	49	437	486	0	0	0	49	437	486
22:00 ~ 23:00	49	321	370	0	0	0	49	321	370
23:00 ~ 0:00	35	233	268	0	0	0	35	233	268
0:00 ~ 1:00	40	103	143	0	0	0	40	103	143
1:00 ~ 2:00	52	99	151	0	0	0	52	99	151
2:00 ~ 3:00	47	79	126	0	0	0	47	79	126
3:00 ~ 4:00	52	75	127	0	0	0	52	75	127
4:00 ~ 5:00	45	88	133	0	0	0	45	88	133
5:00 ~ 6:00	95	304	399	0	0	0	95	304	399
合計	2,710	16,016	18,726	101	7	108	2,811	16,023	18,834

注：6:00～22:00 までの各時間帯の将来基礎交通量（台/時）は、伸び率を 1 とした現地調査結果を設定した。
22:00～6:00 までの各時間帯の将来基礎交通量（台/時）は、令和 3 年度の道路交通センサス結果（調査単位区間番号：40270（主要地方道横浜生田線、川崎市宮前区菅生 2-11-2））に基づいて、6:00～22:00 までの交通量（台/16 時間）に対する各時間帯（22:00～6:00）の交通量台数（台/時）の比率と現地調査結果に基づく交通量（台/16 時間）から推定台数を設定した。

3) 異常年検定

異常年検定については、表1-10(1)～(2)に示すとおりである。

異常年検定にあたっては、「窒素酸化物総量規制マニュアル（新版）」（平成12年12月、公害研究対策センター）に示される「基準年の異常年検定」に基づき、宮前測定局について検定年と統計期間10年間における風向及び風速データを使用し、F分布棄却検定法を用いて行った。

判定に用いる危険率は、「道路環境影響評価の技術手法（平成24年度版）」（平成25年3月、国土交通省 国土技術政策総合研究所、独立行政法人土木研究所）より1%とした。

検定の結果、異常年ではないと判定された令和4年度の気象データを予測条件として設定した。

表 1-10(1) 異常年検定結果（風向）

風向	統計年度											検定年度 2022 X	統計量 F ₀	判定 ○：採択 ×：棄却 1%	棄却限界 (1%)		
	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	平均値 X̄				標準偏差 s	上限	下限
NNE	802	825	736	917	819	617	604	687	671	675	735.3	96.9	704	0.09	○	1,083	387
NE	409	400	403	536	454	360	258	317	299	306	374.2	79.1	314	0.47	○	658	90
ENE	209	178	212	212	250	213	194	218	209	227	212.2	17.9	226	0.49	○	277	148
E	259	219	250	281	269	340	238	318	314	323	281.1	38.7	344	2.16	○	420	142
ESE	340	321	372	410	336	372	317	383	356	386	359.3	28.9	362	0.01	○	463	255
SE	392	375	373	371	374	410	375	481	363	467	398.1	40.1	410	0.07	○	542	254
SSE	567	531	486	470	435	643	591	702	632	530	558.7	80.1	640	0.84	○	846	271
S	748	768	648	744	687	875	992	711	871	796	784.0	97.8	830	0.18	○	1,135	433
SSW	720	795	694	695	603	459	518	336	478	425	572.3	143.0	396	1.24	○	1,086	59
SW	282	318	321	253	264	202	209	181	215	225	247.0	46.3	192	1.16	○	413	81
WSW	174	197	224	178	176	206	121	116	157	167	171.6	32.4	141	0.73	○	288	55
W	154	170	192	144	152	147	117	98	118	135	142.7	26.0	141	0.00	○	236	49
WNW	211	174	209	172	202	269	232	239	255	288	225.1	36.7	278	1.70	○	357	93
NW	449	510	572	540	567	711	653	714	662	772	615.0	97.8	736	1.25	○	966	264
NNW	1012	1005	1135	929	1072	1244	1503	1507	1335	1265	1200.7	194.4	1424	1.08	○	1,899	502
N	1681	1567	1540	1499	1495	1242	1468	1446	1416	1353	1470.7	113.8	1294	1.97	○	1,879	1,062
Cal _m	343	354	388	425	470	443	367	319	399	414	392.2	44.9	323	1.95	○	553	231
合計	8,752	8,707	8,755	8,776	8,625	8,753	8,757	8,773	8,750	8,754			8,755				

表 1-10(2) 異常年検定結果（風速）

風向	統計年度											検定年度 2022 X	統計量 F ₀	判定 ○：採択 ×：棄却 1%	棄却限界 (1%)		
	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	平均値 X̄				標準偏差 s	上限	下限
0.0 ~ 0.4	343	354	388	425	470	443	367	319	399	414	392.2	44.9	323	1.95	○	553	231
0.5 ~ 0.9	1053	1048	1193	1195	1235	1237	1143	1248	1279	1315	1194.6	84.9	1165	0.10	○	1,500	890
1.0 ~ 1.9	3188	2940	3295	3373	3163	3507	3181	3524	3410	3400	3298.1	171.9	3429	0.47	○	3,916	2,681
2.0 ~ 2.9	2401	2421	2347	2379	2202	2303	2310	2296	2224	2346	2322.9	67.6	2445	2.67	○	2,566	2,080
3.0 ~ 3.9	1134	1265	1024	987	963	906	1138	911	945	878	1015.1	119.0	954	0.22	○	1,443	587
4.0 ~ 4.9	446	465	375	317	428	285	456	330	354	290	374.6	66.1	324	0.48	○	612	137
5.0 ~ 5.9	144	153	112	90	123	55	131	96	107	88	109.9	27.8	93	0.30	○	210	10
6.0 ~ 6.9	33	44	17	10	30	15	23	34	31	20	25.7	9.9	17	0.63	○	61	-10
7.0 ~ 7.9	9	12	3	0	10	2	7	8	1	2	5.4	4.1	4	0.10	○	20	-9
8.0 ~ 8.9	1	4	0	0	1	0	0	2	0	1	0.9	1.2	1	0.01	○	5	-3
9.0 ~ 9.9	0	1	1	0	0	0	0	1	0	0	0.3	0.5	0	0.35	○	2	-1
10.0 以上	0	0	0	0	0	0	1	4	0	0	0.5	1.2	0	0.14	○	5	-4
合計	8,752	8,707	8,755	8,776	8,625	8,753	8,757	8,773	8,750	8,754			8,755				

4) 気象条件

① 有風時時間別風向別出現頻度及び時間別風向別平均風速、弱風時出現頻度

有風時時間別風向別出現頻度及び時間別風向別平均風速、弱風時出現頻度気象条件は、表1-11に示すとおりである。

宮前測定局の風向・風速の測定結果（令和4年度）を用い、排出源高さ（地上高さ1.0m）の風速を推定した上で、有風時の時間別風向別出現頻度及び時間別風向別平均風速、弱風時の出現頻度を設定した。

表 1-11 有風時時間別風向別出現頻度及び時間別風向別平均風速、弱風時出現頻度

令和4年度宮前測定局 集計高さ：1.0m（べき指数1/3で集計）

時刻	項目	有風時の出現状況																弱風時 出現頻度(%)
		N	NNE	NE	ENE	E	ESE	SE	SSE	S	SSW	SW	WSW	W	WNW	NW	NNW	
1	出現頻度(%)	4.4	3.8	0.3	0.3	0.0	0.0	0.3	1.1	3.3	1.1	0.3	0.0	0.0	0.0	3.6	7.4	74.2
	平均風速(m/s)	1.5	1.4	1.0	1.5	0.0	0.0	1.3	1.8	1.2	1.3	1.2	0.0	0.0	0.0	1.3	1.5	
2	出現頻度(%)	6.3	1.6	0.3	0.5	0.0	0.0	0.0	1.1	3.3	1.1	0.3	0.0	0.0	0.0	2.2	6.8	76.4
	平均風速(m/s)	1.4	1.3	1.2	1.1	0.0	0.0	0.0	1.6	1.3	1.1	1.1	0.0	0.0	0.0	1.4	1.5	
3	出現頻度(%)	6.0	2.5	0.5	0.0	0.0	0.0	0.3	0.3	2.5	1.4	0.3	0.3	0.0	0.3	1.9	6.6	77.3
	平均風速(m/s)	1.5	1.3	1.3	0.0	0.0	0.0	1.5	1.3	1.4	1.4	1.3	2.3	0.0	1.0	1.2	1.4	
4	出現頻度(%)	7.4	3.8	0.0	0.3	0.3	0.0	0.5	0.5	1.6	1.1	0.8	0.0	0.0	0.3	2.2	7.9	73.2
	平均風速(m/s)	1.5	1.2	0.0	1.3	1.1	0.0	1.3	1.3	1.6	1.3	1.1	0.0	0.0	1.5	1.2	1.4	
5	出現頻度(%)	7.9	2.7	0.0	0.5	0.0	0.0	0.3	0.5	2.5	0.0	0.5	0.8	0.0	0.0	0.5	6.3	77.3
	平均風速(m/s)	1.4	1.2	0.0	1.2	0.0	0.0	1.8	1.2	1.5	0.0	1.2	1.3	0.0	0.0	1.4	1.5	
6	出現頻度(%)	4.9	3.6	0.8	0.0	0.0	0.0	0.3	0.5	1.9	0.5	0.8	0.0	0.0	0.3	2.2	10.1	74.0
	平均風速(m/s)	1.3	1.2	1.2	0.0	0.0	0.0	2.1	1.1	1.5	1.3	1.1	0.0	0.0	1.8	1.2	1.4	
7	出現頻度(%)	7.9	3.0	1.6	0.3	0.0	0.0	0.3	0.5	3.0	0.8	0.8	0.3	0.0	0.0	1.4	12.3	67.7
	平均風速(m/s)	1.4	1.2	1.2	1.1	0.0	0.0	1.8	1.5	1.4	1.2	1.3	1.3	0.0	0.0	1.2	1.4	
8	出現頻度(%)	11.0	5.8	1.6	0.0	0.0	0.0	0.8	0.0	1.9	2.2	0.3	0.5	0.0	0.0	2.7	11.0	62.2
	平均風速(m/s)	1.4	1.4	1.2	0.0	0.0	0.0	1.8	0.0	1.6	1.3	1.3	1.3	0.0	0.0	1.3	1.4	
9	出現頻度(%)	9.3	6.8	0.5	0.5	0.0	0.3	0.5	1.4	1.9	1.9	1.1	0.5	0.0	0.0	1.4	11.8	61.9
	平均風速(m/s)	1.5	1.5	1.5	1.1	0.0	1.0	2.0	1.5	1.4	1.4	1.2	1.6	0.0	0.0	1.2	1.5	
10	出現頻度(%)	11.5	9.6	3.0	0.3	0.8	0.0	0.5	0.5	4.4	2.2	1.9	0.5	0.0	0.0	1.6	12.4	50.5
	平均風速(m/s)	1.5	1.4	1.2	1.2	1.1	0.0	1.5	1.5	1.4	1.4	1.4	1.8	0.0	0.0	1.2	1.5	
11	出現頻度(%)	12.7	9.6	3.0	0.3	0.6	0.8	0.3	2.5	6.6	4.1	1.1	0.6	0.0	0.0	0.8	7.7	49.3
	平均風速(m/s)	1.5	1.4	1.3	1.1	1.0	1.1	1.3	1.3	1.4	1.4	1.3	1.4	0.0	0.0	1.4	1.5	
12	出現頻度(%)	10.2	6.9	1.6	0.0	0.8	1.4	1.4	4.1	7.1	4.9	1.4	0.3	0.0	0.0	1.1	9.3	49.5
	平均風速(m/s)	1.4	1.4	1.2	0.0	1.2	1.3	1.2	1.3	1.5	1.4	1.4	2.0	0.0	0.0	2.0	1.5	
13	出現頻度(%)	9.1	4.1	2.7	0.8	1.4	0.8	3.6	4.1	7.7	5.2	0.8	0.0	0.3	0.3	1.1	5.5	52.5
	平均風速(m/s)	1.5	1.5	1.3	1.2	1.3	1.2	1.2	1.3	1.5	1.5	1.4	0.0	1.9	1.4	1.5	1.6	
14	出現頻度(%)	5.5	4.1	2.2	0.3	1.9	3.3	5.5	6.3	9.3	3.6	0.8	0.5	0.0	0.0	0.8	7.1	48.6
	平均風速(m/s)	1.6	1.4	1.3	1.1	1.3	1.2	1.2	1.4	1.5	1.6	1.6	1.9	0.0	0.0	1.7	1.7	
15	出現頻度(%)	4.9	4.7	1.4	1.9	1.4	2.5	3.6	5.8	12.4	6.0	0.5	0.0	0.5	0.3	1.4	6.0	46.7
	平均風速(m/s)	1.5	1.3	1.2	1.2	1.2	1.3	1.2	1.4	1.5	1.5	1.0	0.0	1.9	1.2	1.6	1.6	
16	出現頻度(%)	6.6	3.0	1.4	0.0	1.9	2.5	2.7	7.4	10.7	4.9	0.8	0.3	1.4	0.3	0.8	4.7	50.7
	平均風速(m/s)	1.8	1.2	1.2	0.0	1.2	1.2	1.1	1.3	1.4	1.5	1.4	1.2	1.4	1.2	1.3	1.6	
17	出現頻度(%)	6.6	1.4	1.1	0.3	2.7	2.5	1.6	5.8	13.2	3.8	1.1	0.0	0.5	0.0	1.4	3.8	54.2
	平均風速(m/s)	1.6	1.3	1.2	1.0	1.2	1.4	1.2	1.3	1.5	1.3	1.3	0.0	1.5	0.0	1.4	1.8	
18	出現頻度(%)	5.8	1.1	1.9	0.0	1.1	2.7	0.5	4.7	11.2	2.2	1.1	0.5	0.0	0.3	1.4	6.0	59.5
	平均風速(m/s)	1.6	1.3	1.3	0.0	1.1	1.3	1.1	1.3	1.4	1.3	1.4	1.4	0.0	1.5	1.5	1.7	
19	出現頻度(%)	4.4	1.9	1.4	0.8	0.5	2.5	0.5	5.2	6.8	1.6	0.5	0.5	0.3	0.0	0.8	8.5	63.6
	平均風速(m/s)	1.5	1.4	1.3	1.4	1.1	1.3	1.1	1.3	1.4	1.5	1.3	1.5	1.9	0.0	1.7	1.7	
20	出現頻度(%)	6.8	1.1	1.1	0.0	0.5	1.1	1.4	4.4	3.6	1.9	0.8	0.3	0.3	0.5	2.5	6.0	67.7
	平均風速(m/s)	1.5	1.2	1.4	0.0	1.3	1.1	1.1	1.2	1.4	1.3	1.4	1.2	1.1	1.5	1.8	1.6	
21	出現頻度(%)	6.8	2.2	1.6	0.3	0.5	0.8	0.3	1.9	5.5	1.9	0.5	0.0	0.0	0.5	1.9	5.5	69.6
	平均風速(m/s)	1.7	1.3	1.2	1.0	1.3	1.1	1.1	1.2	1.4	1.2	1.3	0.0	0.0	1.7	1.4	1.6	
22	出現頻度(%)	6.0	2.5	0.5	0.0	0.3	0.3	0.8	1.9	4.7	1.9	0.0	0.3	0.3	0.3	3.8	6.3	70.1
	平均風速(m/s)	1.5	1.3	1.2	0.0	1.2	1.1	1.0	1.3	1.6	1.2	0.0	1.5	1.1	1.4	1.4	1.5	
23	出現頻度(%)	5.8	2.5	0.0	0.5	0.3	0.0	0.3	1.6	4.1	1.1	0.3	0.3	0.0	0.0	1.9	7.9	73.4
	平均風速(m/s)	1.4	1.5	0.0	1.2	1.1	0.0	1.2	1.3	1.5	1.1	1.3	1.6	0.0	0.0	1.2	1.5	
24	出現頻度(%)	4.9	1.6	0.8	0.0	0.3	0.0	0.3	0.8	2.7	2.7	0.5	0.3	0.0	0.3	3.3	9.3	72.1
	平均風速(m/s)	1.5	1.2	1.2	0.0	1.2	0.0	1.1	1.7	1.5	1.3	1.1	1.1	0.0	1.1	1.1	1.5	
通年	出現頻度(%)	7.2	3.8	1.2	0.3	0.6	0.9	1.1	2.6	5.5	2.4	0.7	0.3	0.1	0.1	1.8	7.8	63.4
	平均風速(m/s)	1.5	1.4	1.3	1.2	1.2	1.2	1.2	1.3	1.5	1.4	1.3	1.5	1.5	1.4	1.4	1.5	

② 大気安定度

大気安定度は、表 1-12 に示すパスキル安定度階級分類表に従い分類した。

風速階級別解析結果は表 1-13 に示すとおりである。安定度階級は、“D：中立”が最も高くなっている。

表 1-12 パスキル大気安定度階級分類表（原安式）

風速(U) m/秒	日射量 (T) (kW/m ²)				放射収支量 (Q) (kW/m ²)		
	T ≥ 0.60	0.60 > T ≥ 0.30	0.30 > T ≥ 0.15	0.15 > T	Q ≥ -0.020	-0.020 > Q ≥ -0.040	-0.040 > Q
U < 2	A	A-B	B	D	D	G	G
2 ≤ U < 3	A-B	B	C	D	D	E	F
3 ≤ U < 4	B	B-C	C	D	D	D	E
4 ≤ U < 6	C	C-D	D	D	D	D	D
6 ≤ U	C	D	D	D	D	D	D

注1) 昼間（日の出～日の入）は日射量、夜間（日の入～日の出）は放射収支量を用いる。

注2) A：強不安定、B：並不安定、C：弱不安定、D：中立、E：弱安定、F：並安定、G：強安定

出典：「窒素酸化物総量規制マニュアル〔新版〕」（平成12年12月 環境省）

表 1-13 風速階級別大気安定度出現頻度（令和4年度）

風速：宮前測定局、日射量・放射収支量：幸測定局 集計高さ：1.0m

安定度 区分 風速階級	A	A-B	B	B-C	C	C-D	D		E	F	G	計
							昼間	夜間				
0-0.4m/s	0.0	0.1	0.1	0.0	0.0	0.0	0.5	1.3	0.0	0.0	3.5	5.5
0.5-0.9m/s	0.3	1.1	1.0	0.0	0.0	0.0	2.1	4.6	0.0	0.0	8.7	17.8
1.0-1.9m/s	2.7	4.3	3.5	0.0	0.8	0.0	6.6	13.6	1.3	2.3	10.0	45.1
2.0-2.9m/s	0.0	2.6	3.2	0.8	2.4	0.0	3.6	6.3	1.9	1.4	0.0	22.3
3.0-3.9m/s	0.0	0.0	1.1	0.9	1.0	0.4	1.2	2.3	0.5	0.0	0.0	7.4
4.0-5.9m/s	0.0	0.0	0.0	0.0	0.4	0.3	0.5	0.8	0.0	0.0	0.0	1.9
5.0-7.9m/s	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.1	0.0	0.0	0.0	0.1
8.0m/s-	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
計	3.0	8.1	8.9	1.7	4.6	0.7	14.6	28.9	3.7	3.7	22.2	100.0

短期将来濃度予測の気象条件は、風向が16方位、風速が1m/s、大気安定度が中立(D)とした。

工事時間帯（午前8時～午後5時）^注における、風速0.5～1.4m/s、大気安定度中立(D)に該当する風向の出現頻度は、表1-14に示すとおりである。

注：「第1章指定開発行為の概要 1.4.13 施工計画」における工事時間帯は、午前8時から午後6時であるが、作業は午前8時より着手し、午後6時に終了するため、時間帯としては午前8時台から午後5時台となる。

表1-14 風速0.5～1.4m/s及び大気安定度Dに該当する風向別出現頻度
（宮前測定局（一般局）：令和4年度）

風向	NNE	NE	ENE	E	ESE	SE	SSE	S	SSW	SW	WSW	W	WNW	NW	NNW	N	CALM	計
出現 ^{注1} 回数	19	14	14	21	33	25	29	20	10	7	10	13	13	26	31	33	—	318
出現 ^{注2} 頻度	0.52%	0.38%	0.38%	0.58%	0.91%	0.69%	0.80%	0.55%	0.27%	0.19%	0.27%	0.36%	0.36%	0.71%	0.85%	0.91%	—	8.72%
全風速 ^{注3} 測定回数	387	190	128	195	211	227	297	395	223	79	45	43	39	126	479	543	38	3645

注1：出現回数は、工事時間帯（午前8時～午後5時）の測定結果のうち、風速0.5～1.4m/sで、大気安定度が中立(D)の条件に合致するデータ数を示す。

注2：出現頻度は、全風速測定回数に対する出現回数の割合を示す。

なお、出現頻度は小数第3位を四捨五入しているため、合計が一致しない場合がある。

注3：全風速測定回数は、工事時間帯（午前8時～午後5時）の測定結果のデータ数を示す。

5) 窒素酸化物濃度から二酸化窒素濃度への変換

① 建設機械の稼働に伴う大気質

窒素酸化物濃度から二酸化窒素濃度への変換は、「窒素酸化物総量規制マニュアル[新版]」（平成 12 年 12 月、公害研究対策センター）に基づき、以下に示す指数近似モデル I を用いた。

$$[NO_2] = [NO_x]_D \cdot \left[1 - \frac{\alpha}{1 + \beta} \{ \exp(-Kt) + \beta \} \right]$$

$[NO_2]$: 二酸化窒素濃度 (ppm)
$[NO_x]_D$: 窒素酸化物濃度 (ppm)
α	: 排出源近傍での一酸化窒素と窒素酸化物との比 [=0.83 (固定源)]
β	: 平衡状態を近似する定数 [=0.3 (日中)]
K	: 変換速度を規定する定数 $K = 0.0062 \times u \times [O_3]_{BG}$
$[O_3]_{BG}$: バックグラウンド・オゾン濃度 (ppm)
t	: 拡散時間 (s)

② 工事用車両の走行に伴う大気質

窒素酸化物濃度から二酸化窒素濃度への変換は、「窒素酸化物総量規制マニュアル[新版]」（平成 12 年 12 月、公害研究対策センター）に基づく、計画地及びその周辺における地域特性を予測に反映するために、図 1-1 に示す統計モデルを用いた。

相関式の算出にあたっては、川崎市内自排局とそれぞれ最寄りの一般局の過去 5 年間（平成 30～令和 4 年度）の窒素酸化物及び二酸化窒素の年平均値の差分（表 1-15 参照）を算出し、自動車排出ガスの影響と考えられる窒素酸化物及び二酸化窒素の相関式を求めた。

表 1-15 大気中の窒素酸化物濃度と二酸化窒素濃度の年平均値の差分

年度	自排局			一般局			差分 (①-②(ppm))	
	測定局名	①年平均値		測定局名	②年平均値		NO _x	NO ₂
		NO _x	NO ₂		NO _x	NO ₂		
平成 30年度	池上	0.075	0.033	大師	0.025	0.019	0.05	0.014
	日進町	0.026	0.019	田島	0.023	0.018	0.003	0.001
	市役所前	0.028	0.020	川崎	0.023	0.018	0.005	0.002
	遠藤町	0.052	0.027	幸	0.02	0.016	0.032	0.011
	中原平和公園	0.024	0.017	中原	0.019	0.015	0.005	0.002
	二子	0.067	0.029	高津	0.019	0.016	0.048	0.013
	宮前平駅前	0.032	0.019	宮前	0.018	0.014	0.014	0.005
	本村橋	0.026	0.016	多摩	0.015	0.013	0.011	0.003
令和 元年度	池上	0.067	0.030	大師	0.023	0.018	0.044	0.012
	日進町	0.025	0.019	田島	0.022	0.018	0.003	0.001
	市役所前	0.029	0.020	川崎	0.021	0.018	0.008	0.002
	遠藤町	0.048	0.026	幸	0.02	0.016	0.028	0.010
	中原平和公園	0.022	0.016	中原	0.019	0.015	0.003	0.001
	二子	0.065	0.028	高津	0.017	0.015	0.048	0.013
	宮前平駅前	0.030	0.018	宮前	0.016	0.014	0.014	0.004
	本村橋	0.025	0.016	多摩	0.014	0.012	0.011	0.004
令和 2年度	池上	0.061	0.028	大師	0.021	0.017	0.04	0.011
	日進町	0.024	0.018	田島	0.020	0.016	0.004	0.002
	市役所前	—	—	川崎	0.020	0.017	—	—
	遠藤町	0.043	0.024	幸	0.018	0.015	0.025	0.009
	中原平和公園	0.021	0.015	中原	0.018	0.014	0.003	0.001
	二子	0.059	0.026	高津	0.017	0.014	0.042	0.012
	宮前平駅前	0.027	0.017	宮前	0.017	0.013	0.01	0.004
	本村橋	0.023	0.014	多摩	0.014	0.012	0.009	0.002
令和 3年度	池上	0.052	0.027	大師	0.021	0.017	0.031	0.010
	日進町	0.022	0.017	田島	—	—	—	—
	市役所前	0.028	0.019	川崎	0.02	0.017	0.008	0.002
	遠藤町	0.04	0.023	幸	0.016	0.014	0.024	0.009
	中原平和公園	0.02	0.015	中原	0.016	0.014	0.004	0.001
	二子	0.055	0.025	高津	0.016	0.013	0.039	0.012
	宮前平駅前	0.024	0.016	宮前	0.015	0.012	0.009	0.004
	本村橋	0.022	0.014	多摩	0.014	0.012	0.008	0.002
令和 4年度	池上	0.052	0.026	大師	0.020	0.016	0.032	0.010
	日進町	0.022	0.017	田島	0.020	0.016	0.002	0.001
	市役所前	0.028	0.019	川崎	0.020	0.017	0.008	0.002
	遠藤町	0.039	0.022	幸	0.017	0.014	0.022	0.008
	中原平和公園	0.019	0.015	中原	0.015	0.013	0.004	0.002
	二子	0.052	0.023	高津	0.015	0.013	0.037	0.010
	宮前平駅前	0.024	0.016	宮前	0.014	0.012	0.01	0.004
	本村橋	0.021	0.014	多摩	0.013	0.011	0.008	0.003
	柿生	0.018	0.013	麻生	0.010	0.009	0.008	0.004

注 1：令和 2 年度の市役所前の NO₂ は、令和 3 年 2 月に市役所前から富士見公園への移設に伴い、市役所前局は市役所本庁舎建替え工場の影響もあり、それぞれ有効測定時間が年間 6000 時間に満たなかったことから、対象外とした。

注 2：令和 3 年度の田島の NO₂ は、測定装置の故障により、有効測定時間が 6000 時間に満たなかったことから対象外とした。

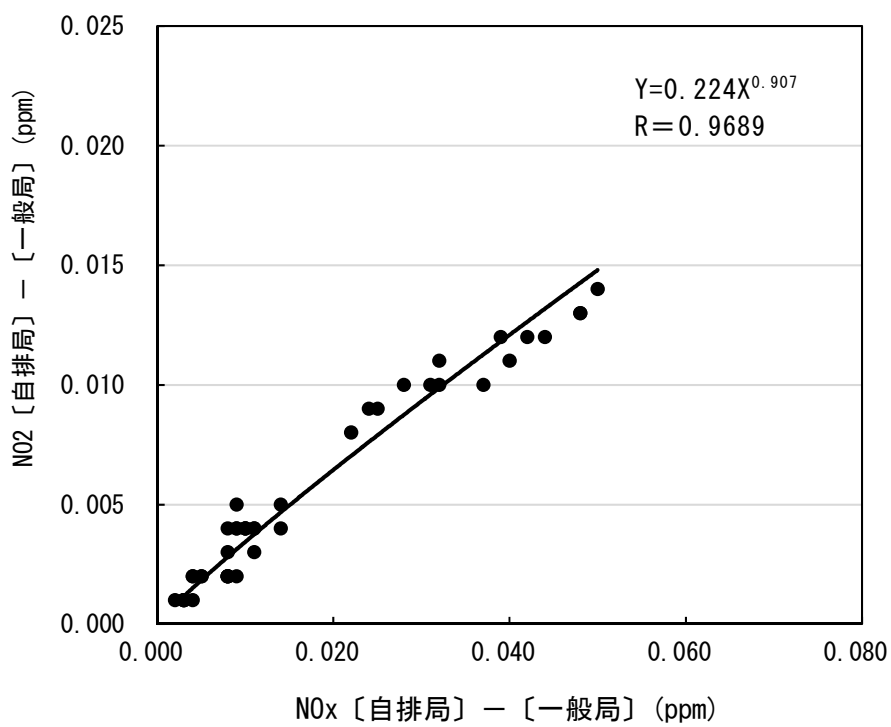
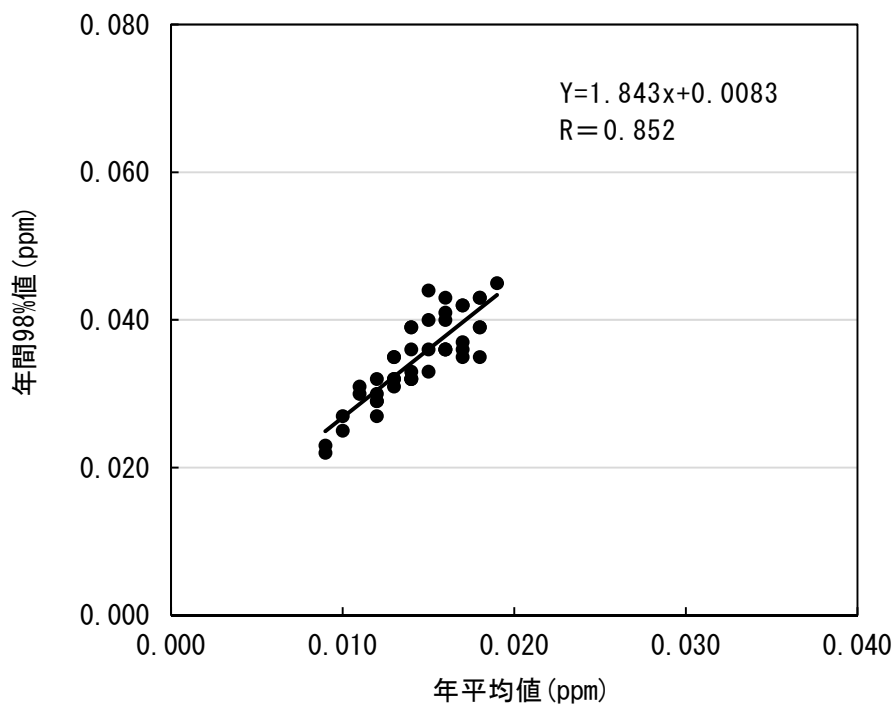


図 1-1 市内大気常時監視局（5年間分）における
年平均値と日平均値との回帰式（二酸化窒素）

6) 年平均値から日平均値（年間 98%値、年間 2%除外値）への変換

二酸化窒素の年平均値から日平均値の 98%値または浮遊粒子状物質の年平均値から日平均値の年間 2%除外値への変換にあたっては、川崎市内自排局の過去 5 年間（平成 30～令和 4 年度）の年平均値と日平均値の年間 98%値または年間 2%除外値の相関から求めた回帰式を求め、算出した。回帰式は、以下に示すとおりである。また、相関図は図 1-2 に示すとおりである。

<二酸化窒素>



<浮遊粒子状物質>

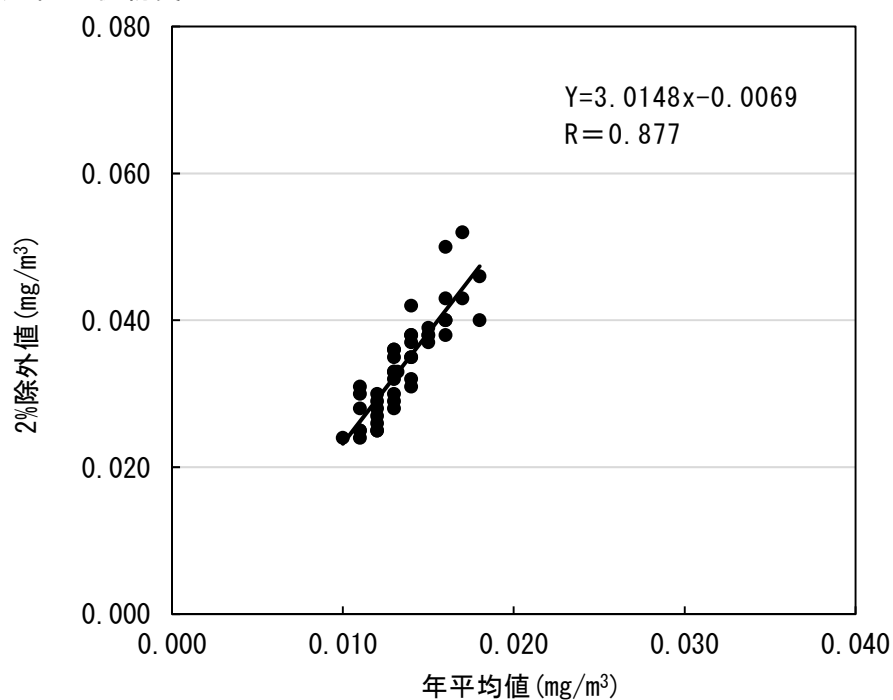


図 1-2 市内大気常時監視局（5 年間分）における年平均値と日平均値との相関と回帰式

表 1-16 年平均値及び日平均値（年間 98%または年間 2%除外値）

測定局 (一般局)	年度	二酸化窒素(ppm)		浮遊粒子状物質(mg/m ³)	
		年平均値	年間 98%	年平均値	2%除外値
大師測定局	平成 30 年度	0.019	0.045	0.016	0.040
	令和元年度	0.018	0.039	0.015	0.038
	令和 2 年度	0.017	0.042	0.014	0.035
	令和 3 年度	0.017	0.036	0.013	0.033
	令和 4 年度	0.016	0.036	0.014	0.038
田島測定局	平成 30 年度	0.018	0.043	0.018	0.040
	令和元年度	0.018	0.039	0.017	0.043
	令和 2 年度	0.016	0.041	0.016	0.038
	令和 3 年度	—	—	0.014	0.032
	令和 4 年度	0.016	0.036	0.014	0.031
川崎測定局	平成 30 年度	0.018	0.043	0.016	0.050
	令和元年度	0.018	0.035	0.014	0.042
	令和 2 年度	0.017	0.042	0.013	0.036
	令和 3 年度	0.017	0.037	0.011	0.028
	令和 4 年度	0.017	0.035	0.012	0.029
幸測定局	平成 30 年度	0.016	0.043	0.016	0.043
	令和元年度	0.016	0.036	0.015	0.039
	令和 2 年度	0.015	0.040	0.014	0.037
	令和 3 年度	0.014	0.032	0.012	0.030
	令和 4 年度	0.014	0.033	0.012	0.028
中原測定局	平成 30 年度	0.015	0.044	0.016	0.040
	令和元年度	0.015	0.036	0.013	0.033
	令和 2 年度	0.014	0.039	0.013	0.030
	令和 3 年度	0.014	0.032	0.012	0.026
	令和 4 年度	0.013	0.032	0.012	0.027
高津測定局	平成 30 年度	0.016	0.040	0.018	0.046
	令和元年度	0.015	0.033	0.015	0.038
	令和 2 年度	0.014	0.036	0.014	0.035
	令和 3 年度	0.013	0.032	0.012	0.025
	令和 4 年度	0.013	0.031	0.013	0.029
宮前測定局	平成 30 年度	0.014	0.039	0.017	0.052
	令和元年度	0.014	0.032	0.014	0.038
	令和 2 年度	0.013	0.035	0.013	0.032
	令和 3 年度	0.012	0.030	0.012	0.025
	令和 4 年度	0.012	0.029	0.013	0.028
多摩測定局	平成 30 年度	0.013	0.035	0.013	0.033
	令和元年度	0.012	0.027	0.011	0.030
	令和 2 年度	0.012	0.032	0.011	0.031
	令和 3 年度	0.012	0.029	0.010	0.024
	令和 4 年度	0.011	0.030	0.011	0.025
麻生測定局	平成 30 年度	0.011	0.031	0.015	0.037
	令和元年度	0.010	0.025	0.013	0.036
	令和 2 年度	0.010	0.027	0.013	0.035
	令和 3 年度	0.009	0.023	0.011	0.024
	令和 4 年度	0.009	0.022	0.011	0.025

1-2-3 予測結果

(1) 建設機械の稼働に伴う大気質（短期将来予測：二酸化窒素、浮遊粒子状物質）

建設機械の稼働に伴う大気質について、風向別の付加濃度及び将来予測濃度の最大値は、表 1-17(1)～(2)及び表 1-18(1)～(2)に示すとおりである。

表 1-17(1) 建設機械の稼働に伴う二酸化窒素濃度の予測結果（1期工区）

工事開始後 7 ヶ月目

工区	風向	建設機械による 付加濃度(1時間値) (ppm)	バックグラウンド 濃度 (ppm)	将来予測濃度 (1時間値) (ppm)	環境保全目標 (1時間値) (ppm)
1期工区	北	0.086	0.016	0.102	0.2以下
	北北東	0.106		0.122	
	北東	0.120		0.136	
	東北東	0.086		0.102	
	東	0.083		0.099	
	東南東	0.072		0.088	
	南東	0.066		0.082	
	南南東	0.039		0.055	
	南	0.021		0.037	
	南南西	0.087		0.103	
	南西	0.092		0.108	
	西南西	0.106		0.122	
	西	0.095		0.111	
	西北西	0.078		0.094	
	北西	0.069		0.085	
北北西	0.072	0.088			

■：建設機械による付加濃度及び将来予測濃度の最大値を示す。

表 1-17(2) 建設機械の稼働に伴う二酸化窒素濃度の予測結果（2期工区）

工事開始後 51 ヶ月目

工区	風向	建設機械による 付加濃度(1時間値) (ppm)	バックグラウンド 濃度 (ppm)	将来予測濃度 (1時間値) (ppm)	環境保全目標 (1時間値) (ppm)
2期工区	北	0.072	0.016	0.088	0.2以下
	北北東	0.047		0.063	
	北東	0.057		0.073	
	東北東	0.047		0.063	
	東	0.052		0.068	
	東南東	0.050		0.066	
	南東	0.051		0.067	
	南南東	0.046		0.062	
	南	0.062		0.078	
	南南西	0.079		0.095	
	南西	0.075		0.091	
	西南西	0.067		0.083	
	西	0.065		0.081	
	西北西	0.066		0.082	
	北西	0.068		0.084	
北北西	0.065	0.081			

■：建設機械による付加濃度及び将来予測濃度の最大値を示す。

表 1-18(1) 建設機械の稼働に伴う浮遊粒子状物質濃度の予測結果 (1 期工区)

工事開始後 7 ヶ月目

工区	風向	建設機械による 付加濃度(1 時間値) (mg/m ³)	バックグラウンド 濃度 (mg/m ³)	将来予測濃度 (1 時間値) (mg/m ³)	環境保全目標 (1 時間値) (mg/m ³)
1 期工区	北	0.031	0.013	0.044	0.20 以下
	北北東	0.038		0.051	
	北東	0.043		0.056	
	東北東	0.031		0.044	
	東	0.030		0.043	
	東南東	0.026		0.039	
	南東	0.023		0.036	
	南南東	0.014		0.027	
	南	0.007		0.020	
	南南西	0.031		0.044	
	南西	0.033		0.046	
	西南西	0.038		0.051	
	西	0.034		0.047	
	西北西	0.028		0.041	
	北西	0.024		0.037	
北北西	0.025	0.038			

■ : 建設機械による付加濃度及び将来予測濃度の最大値を示す。

表 1-18(2) 建設機械の稼働に伴う浮遊粒子状物質濃度の予測結果 (2 期工区)

工事開始後 51 ヶ月目

工区	風向	建設機械による 付加濃度(1 時間値) (mg/m ³)	バックグラウンド 濃度 (mg/m ³)	将来予測濃度 (1 時間値) (mg/m ³)	環境保全目標 (1 時間値) (mg/m ³)
2 期工区	北	0.026	0.013	0.039	0.20 以下
	北北東	0.016		0.029	
	北東	0.020		0.033	
	東北東	0.015		0.028	
	東	0.018		0.031	
	東南東	0.017		0.030	
	南東	0.017		0.030	
	南南東	0.016		0.029	
	南	0.023		0.036	
	南南西	0.028		0.041	
	南西	0.026		0.039	
	西南西	0.023		0.036	
	西	0.022		0.035	
	西北西	0.024		0.037	
	北西	0.023		0.036	
北北西	0.022	0.035			

■ : 建設機械による付加濃度及び将来予測濃度の最大値を示す。

(2) 工事用車両の走行に伴う大気質（二酸化窒素、浮遊粒子状物質）

工事用車両の走行に伴う大気質における道路端からの距離別予測結果は、表 1-19(1)～(2)に示すとおりである。

表 1-19(1) 工事用車両の走行に伴う二酸化窒素濃度の予測結果
(予測地点：断面1(菅生 4-14-1 付近))

単位：ppm

予測地点	予測対象	方向	道路端からの距離(m)							
			0	5	10	15	20	30	40	50
断面1	将来基礎 交通量	北側	0.000516	0.000415	0.000345	0.000295	0.000257	0.000204	0.000169	0.000143
		南側	0.000786	0.000614	0.000490	0.000405	0.000345	0.000265	0.000215	0.000181
	工事中 交通量	北側	0.000525	0.000422	0.000351	0.000300	0.000262	0.000208	0.000172	0.000145
		南側	0.000799	0.000624	0.000498	0.000411	0.000350	0.000270	0.000219	0.000184

表 1-19(2) 工事用車両の走行に伴う浮遊粒子状物質濃度の予測結果
(予測地点：断面1(菅生 4-14-1 付近))

単位：mg/m³

予測地点	予測対象	方向	道路端からの距離(m)							
			0	5	10	15	20	30	40	50
断面1	将来基礎 交通量	北側	0.000032	0.000025	0.000020	0.000017	0.000015	0.000011	0.000009	0.000008
		南側	0.000050	0.000038	0.000030	0.000024	0.000020	0.000015	0.000012	0.000010
	工事中 交通量	北側	0.000032	0.000025	0.000021	0.000017	0.000015	0.000012	0.000009	0.000008
		南側	0.000051	0.000039	0.000031	0.000025	0.000021	0.000016	0.000012	0.000010

2. 騒音関連

2. 騒音関連

2-1 現況調査（騒音）

2-1-1 現地調査状況

環境騒音及び道路交通騒音等の現地調査の状況は、表 2-1 に示すとおりである。

表 2-1 騒音・振動調査等の状況

調査状況	調査日時等
 <p>件名 清水台住宅環境影響評価調査業務委託 項目 騒音・振動（測定中） 地点 菅生328号線 期日 2023年6月13日（火） 実施機関 株式会社千代田コンサルタント</p>	<p>調査項目</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 環境騒音 ・ 環境振動 <p>地点：No.1 計画地内 （清水台住宅2号棟前） 調査日：令和5年6月13日（火）</p>
 <p>件名 清水台住宅環境影響評価調査業務委託 項目 騒音・振動（測定中） 地点 菅生328号線 期日 2023年6月13日（火） 実施機関 株式会社千代田コンサルタント</p>	<p>調査項目</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 道路交通騒音 ・ 道路交通振動 ・ 地盤卓越振動数 <p>地点：No.2 市道尻手黒川線沿道 （清水台住宅南） 調査日：令和5年6月13日（火）</p>

2-1-2 現地調査結果

(1) 騒音レベル

環境騒音及び道路交通騒音の現地調査結果は、表 2-2 及び表 2-3 に示すとおりである。

表 2-2 環境騒音の測定結果 (No.1 計画地内：清水台住宅 2 号棟前)

測定日： 2023年06月13日(火)

測定地点： 環境騒音

観測時間	dB						
	等価騒音 レベル	時間率騒音レベル					
	L _{eq}	L ₅	L ₁₀	L ₅₀	L ₉₀	L ₉₅	L _{max}
06~07	48.4	52.1	50.4	46.2	43.2	42.2	72.5
07~08	49.8	51.9	50.7	46.6	42.8	42.2	73.0
08~09	50.3	53.8	51.4	46.5	42.7	42.0	68.8
09~10	49.2	52.9	50.5	46.0	42.6	41.9	68.6
10~11	52.2	57.2	54.6	47.7	43.7	42.8	73.4
11~12	50.9	54.8	51.7	45.4	42.3	41.7	77.8
12~13	51.3	54.0	50.6	45.3	43.0	42.6	78.2
13~14	50.0	53.0	51.6	47.7	43.3	42.4	69.6
14~15	48.1	51.6	50.1	46.1	43.4	42.6	69.3
15~16	49.9	53.2	51.9	48.4	45.6	44.8	70.8
16~17	51.0	55.3	52.8	48.5	45.7	45.1	71.8
17~18	50.5	54.0	52.6	48.4	45.4	44.8	70.5
18~19	50.9	53.8	52.2	48.6	44.8	44.0	73.5
19~20	50.1	54.2	52.1	47.4	44.3	43.5	70.7
20~21	49.9	52.7	49.7	44.4	40.6	39.8	70.8
21~22	47.8	50.8	49.4	42.1	37.2	36.6	67.0
昼間	50.2	53	51	47	43	42	78

(注)

1. 各時間値及び基準時間帯平均等価騒音レベルは、有効データのエネルギー平均値である。
2. 各時間値及び基準時間帯平均時間率騒音レベルは、有効データの算術平均値である。
3. 時間区分は以下のとおりである。

時間の区分 昼間：6~22時 夜間：22~6時

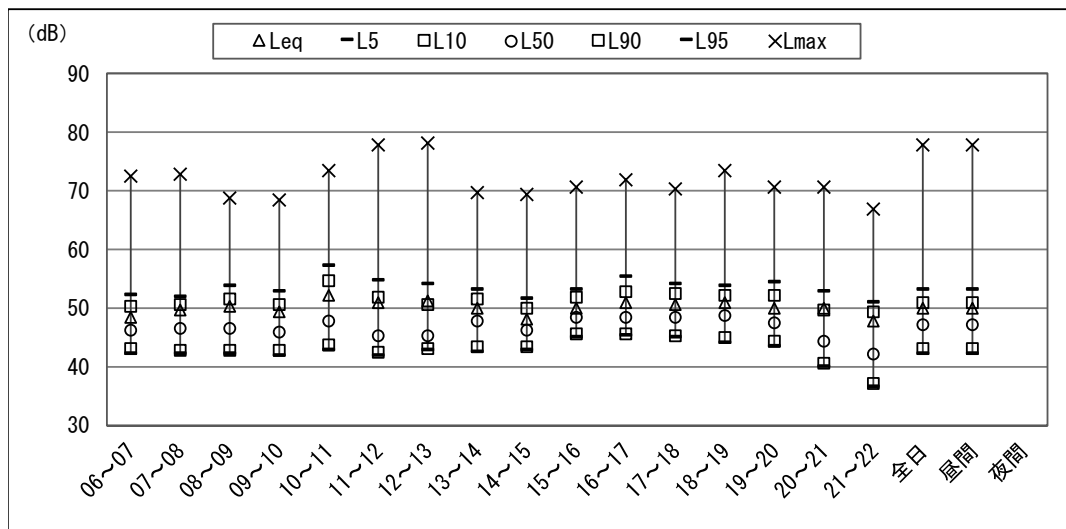


表 2-3 道路交通騒音の測定結果 (No. 2 市道尻手黒川線沿道：清水台住宅南)

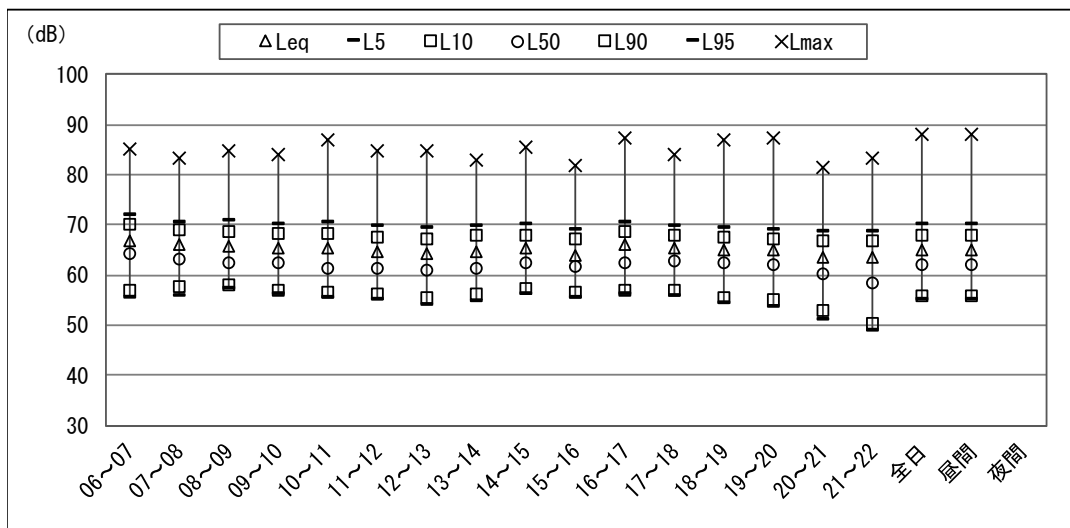
測定日： 2023年06月13日(火)

測定地点： 清水台住宅南

観測時間	dB						
	等価騒音 レベル	時間率騒音レベル					
		L _{eq}	L ₅	L ₁₀	L ₅₀	L ₉₀	L ₉₅
06~07	67.0	71.8	70.3	64.3	56.9	55.4	85.0
07~08	66.0	70.5	68.9	63.3	57.8	55.7	83.4
08~09	65.8	70.9	68.7	62.6	58.1	57.3	84.6
09~10	65.3	70.3	68.2	62.3	57.0	56.1	84.1
10~11	65.3	70.4	68.2	61.5	56.5	55.6	87.0
11~12	64.8	69.8	67.6	61.4	56.3	55.0	84.8
12~13	64.4	69.4	67.3	61.0	55.5	54.2	84.9
13~14	64.7	69.9	67.8	61.4	56.1	54.9	83.1
14~15	65.2	70.1	68.1	62.4	57.2	56.3	85.6
15~16	64.0	68.9	67.3	61.6	56.7	55.5	81.9
16~17	66.0	70.5	68.5	62.4	57.1	56.2	87.5
17~18	65.3	69.7	68.1	62.7	57.0	56.0	84.2
18~19	65.0	69.4	67.7	62.3	55.5	54.4	87.0
19~20	65.1	69.1	67.3	62.0	55.0	53.7	87.2
20~21	63.5	68.6	66.8	60.3	53.1	51.0	81.3
21~22	63.5	68.6	66.7	58.5	50.5	48.8	83.4
昼間	65.1	70	68	62	56	55	88

(注)

1. 各時間値及び基準時間帯平均等価騒音レベルは、有効データのエネルギー平均値である。
2. 各時間値及び基準時間帯平均時間率騒音レベルは、有効データの算術平均値である。
3. 時間区分は以下のとおりである。
時間の区分 昼間:6~22時 夜間:22~6時



2-2 予測（騒音）

2-2-1 予測時期の設定

(1) 建設機械の稼働に伴う騒音

建設機械の稼働に伴う騒音の予測時期の設定根拠は、表 2-4(1)～(2)に示すとおりである。

表 2-4(1) 建設機械の稼働に伴う騒音の予測時期（1期工区）

項目\工区		PWL ^注	各月における騒音パワーレベルのピーク時(日)台数(台/日)												
機種名	規格\月数		1期工区(解体)												
		dB	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	
バックホウ	0.45m ³	101	0	2	1	0	0	0	0	0	0				
バックホウ	0.7m ³	101	1	0	4	2	4	4	8	6	2				
ラフタークレーン	15t	108	0	0	0	0	0	0	0	0	0				
ラフタークレーン	25t	108	0	0	0	0	0	0	0	0	0				
ユニッククレーン	4t	103	2	1	0	3	2	4	3	2	2				
ユニッククレーン	10t	103	2	0	0	0	0	0	0	0	0				
油圧式杭打機	21～27m	98	0	0	0	0	0	0	0	0	0				
発電機	125KVA	102	0	0	0	0	1	1	1	1	0				
コンプレッサー	3.7m ³ /min	101	0	0	0	0	1	1	1	1	0				
コンクリートポンプ車	80～100m ³ /h	107	0	0	0	0	0	0	0	0	0				
コンクリートミキサー車	4.5m ³	100	0	0	0	0	0	0	0	0	0				
ロードローラ	10t	104	0	0	0	0	0	0	0	0	0				
アスファルトフィニッシャー	2～4.5m	107	0	0	0	0	0	0	0	0	0				
パワーレベル合計			109.7	106.5	108.0	109.3	110.7	112.0	112.8	111.6	108.1				

項目\工区		PWL ^注	各月における騒音パワーレベルのピーク時(日)台数(台/日)											
機種名	規格\月数		1期工区(建設)											
		dB	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24
バックホウ	0.45m ³	101	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
バックホウ	0.7m ³	101	1	2	2	2	2	2	0	0	0	0	0	0
ラフタークレーン	15t	108	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0
ラフタークレーン	25t	108	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	1
ユニッククレーン	4t	103	0	0	0	0	0	1	1	0	1	0	0	0
ユニッククレーン	10t	103	0	0	0	0	0	2	6	2	1	0	1	3
油圧式杭打機	21～27m	98	1	2	2	2	2	1	0	0	0	0	0	0
発電機	125KVA	102	0	2	2	2	2	0	0	0	0	1	1	1
コンプレッサー	3.7m ³ /min	101	0	2	2	2	2	0	0	0	0	0	0	0
コンクリートポンプ車	80～100m ³ /h	107	0	0	0	0	0	0	0	2	0	1	1	0
コンクリートミキサー車	4.5m ³	100	0	0	0	0	0	0	0	2	0	1	1	0
ロードローラ	10t	104	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
アスファルトフィニッシャー	2～4.5m	107	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
パワーレベル合計			102.8	109.8	109.8	109.8	109.8	111.9	111.5	112.0	110.1	108.8	109.8	111.4

項目\工区		PWL ^注	各月における騒音パワーレベルのピーク時(日)台数(台/日)											
機種名	規格\月数		1期工区(建設)											
		dB	25	26	27	28	29	30	31	32	33	34	35	36
バックホウ	0.45m ³	101	0	0	0	0	0	0	0					
バックホウ	0.7m ³	101	0	0	0	0	0	0	0					
ラフタークレーン	15t	108	0	1	0	0	0	1	0					
ラフタークレーン	25t	108	0	0	0	0	0	0	0					
ユニッククレーン	4t	103	4	1	0	0	0	0	0					
ユニッククレーン	10t	103	1	2	0	0	0	1	0					
油圧式杭打機	21～27m	98	0	0	0	0	0	0	0					
発電機	125KVA	102	1	1	1	1	1	0	0					
コンプレッサー	3.7m ³ /min	101	0	0	0	0	0	0	0					
コンクリートポンプ車	80～100m ³ /h	107	0	0	1	1	1	0	0					
コンクリートミキサー車	4.5m ³	100	0	0	1	1	1	0	0					
ロードローラ	10t	104	0	0	0	0	0	0	1					
アスファルトフィニッシャー	2～4.5m	107	0	0	0	0	0	0	1					
パワーレベル合計			110.6	111.4	108.8	108.8	108.8	109.2	108.8					

注:PWL パワーレベルを示す。

表 2-4(2) 建設機械の稼働に伴う騒音の予測時期 (2期工区)

項目\工区		PWL ^{注1} dB	各月における騒音パワーレベルのピーク時(日)台数(台/日)											
機種名	規格\月数		2期工区(解体)											
			37	38	39	40	41	42	43	44	45	46	47	48
バックホウ	0.45m ³	101	0	2	1	0	0	0	0	0	0			
バックホウ	0.7m ³	101	1	2	2	0	3	6	8	4	3			
ラフタークレーン	15t	108	1	0	0	0	0	0	0	0	0			
ラフタークレーン	25t	108	0	0	0	0	0	0	0	0	0			
ユニッククレーン	4t	103	1	0	2	1	1	3	2	2	0			
ユニッククレーン	10t	103	1	0	0	2	2	0	0	2	5			
油圧式杭打機	21~27m	98	0	0	0	0	0	0	0	0	0			
発電機	125KVA	102	0	0	0	0	1	1	0	0	0			
コンプレッサー	3.7m ³ /min	101	0	0	0	0	1	1	0	0	0			
コンクリートポンプ車	80~100m ³ /h	107	0	0	0	0	0	0	0	0	0			
コンクリートミキサー車	4.5m ³	100	0	0	0	0	0	0	0	0	0			
ロードローラ	10t	104	0	0	0	0	0	0	0	0	0			
アスファルトフィニッシャー	2~4.5m	107	0	0	0	0	0	0	0	0	0			
パワーレベル合計			110.6	107.0	108.9	107.8	111.0	112.1	111.5	111.1	111.4			

項目\工区		PWL ^{注1} dB	各月における騒音パワーレベルのピーク時(日)台数(台/日)											
機種名	規格\月数		2期工区(建設)											
			49	50	51	52	53	54	55	56	57	58	59	60
バックホウ	0.45m ³	101	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
バックホウ	0.7m ³	101	1	3	3	3	2	2	0	0	0	0	0	0
ラフタークレーン	15t	108	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	1	0
ラフタークレーン	25t	108	0	0	0	0	0	1	0	1	0	0	0	0
ユニッククレーン	4t	103	0	0	0	0	0	0	0	2	0	1	0	0
ユニッククレーン	10t	103	0	0	0	0	0	2	2	0	0	0	0	0
油圧式杭打機	21~27m	98	1	3	3	3	2	0	0	2	1	0	0	0
発電機	125KVA	102	0	3	3	3	2	0	0	0	1	1	1	1
コンプレッサー	3.7m ³ /min	101	0	3	3	3	2	0	0	0	0	0	0	0
コンクリートポンプ車	80~100m ³ /h	107	0	0	0	0	0	0	2	0	1	2	1	1
コンクリートミキサー車	4.5m ³	100	0	0	0	0	0	0	2	0	1	2	1	1
ロードローラ	10t	104	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
アスファルトフィニッシャー	2~4.5m	107	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
パワーレベル合計			102.8	111.5	111.5	111.5	109.8	111.1	112.0	110.6	111.6	111.9	111.4	108.8

項目\工区		PWL ^{注1} dB	各月における騒音パワーレベルのピーク時(日)台数(台/日)											
機種名	規格\月数		2期工区(建設)											
			61	62	63	64	65	66	67	68	69	70	71	72
バックホウ	0.45m ³	101	0	0	0	0	0	0	0	0	0			
バックホウ	0.7m ³	101	0	0	0	0	0	0	0	0	0			
ラフタークレーン	15t	108	0	0	0	1	0	0	0	0	0			
ラフタークレーン	25t	108	1	0	0	0	0	0	1	0	0			
ユニッククレーン	4t	103	0	1	0	0	1	1	0	0	1			
ユニッククレーン	10t	103	0	0	0	4	0	0	0	0	0			
油圧式杭打機	21~27m	98	0	0	0	0	0	0	0	0	0			
発電機	125KVA	102	1	1	1	1	1	0	0	0	0			
コンプレッサー	3.7m ³ /min	101	0	0	0	0	0	0	0	0	0			
コンクリートポンプ車	80~100m ³ /h	107	2	1	1	0	1	0	0	0	0			
コンクリートミキサー車	4.5m ³	100	2	1	1	0	1	0	0	0	0			
ロードローラ	10t	104	0	0	0	0	0	0	0	1	1			
アスファルトフィニッシャー	2~4.5m	107	0	0	0	0	0	0	0	1	1			
パワーレベル合計			113.0	109.8	108.8	112.0	109.8	103.0	108.0	108.8	109.8			

注1: PWL パワーレベルを示す。

(2) 工事用車両の走行に伴う騒音

工事用車両の走行に伴う騒音の予測時期の設定根拠は、表 2-5(1)～(2)に示すとおりである。

表 2-5(1) 工事用車両の走行に伴う騒音の予測時期(1期工区)

項目／延べ月数			1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	
工事用 車両 台数 (片道)	月間台数 (台/月)	大型車	33	30	152	30	46	302	246	329	85				
		小型車	90	90	74	66	102	126	98	68	37				
		合計	123	120	226	96	148	428	344	397	122				
ピーク日台 数 (台/日)	ピーク日台 数 (台/日)	大型車	3	2	22	2	4	42	37	53	13				
		小型車	5	5	5	4	7	7	6	6	4				
		合計	8	7	27	6	11	49	43	59	17				

項目／延べ月数			13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24
工事用 車両 台数 (片道)	月間台数 (台/月)	大型車	4	10	4	3	12	406	257	182	133	93	116	97
		小型車	55	120	126	126	87	76	112	90	108	75	92	123
		合計	59	130	130	129	99	482	369	272	241	168	208	220
ピーク日台 数 (台/日)	ピーク日台 数 (台/日)	大型車	2	3	1	1	2	44	41	92	51	50	51	50
		小型車	5	7	7	7	7	5	8	7	7	6	6	9
		合計	7	10	8	8	9	49	49	99	58	56	57	59

項目／延べ月数			25	26	27	28	29	30	31	32	33	34	35	36
工事用 車両 台数 (片道)	月間台数 (台/月)	大型車	127	85	110	43	31	10	2					
		小型車	168	150	111	114	114	119	18					
		合計	295	235	221	157	145	129	20					
ピーク日台 数 (台/日)	ピーク日台 数 (台/日)	大型車	48	47	45	15	9	3	2					
		小型車	10	10	9	10	9	10	4					
		合計	58	57	54	25	18	13	6					

表 2-5(2) 工事用車両の走行に伴う騒音の予測時期(2期工区)

項目／延べ月数			37	38	39	40	41	42	43	44	45	46	47	48
工事用 車両 台数 (片道)	月間台数 (台/月)	大型車	36	44	62	108	156	311	242	247	7			
		小型車	90	90	54	62	90	90	106	72	23			
		合計	126	134	116	170	246	401	348	319	30			
ピーク日台 数 (台/日)	ピーク日台 数 (台/日)	大型車	3	7	7	10	28	25	25	30	7			
		小型車	4	4	4	4	4	4	4	4	5			
		合計	7	11	11	14	32	29	29	34	12			

項目／延べ月数			49	50	51	52	53	54	55	予測対象時期					60
工事用 車両 台数 (片道)	月間台数 (台/月)	大型車	5	16	5	7	14	105	353	146	126	223	124	165	
		小型車	63	72	72	72	58	78	100	102	94	114	108	127	
		合計	68	88	77	79	72	183	453	248	220	337	232	292	
ピーク日台 数 (台/日)	ピーク日台 数 (台/日)	大型車	2	3	1	2	2	18	101	42	40	72	34	34	
		小型車	4	4	4	4	4	7	7	7	7	7	8	8	
		合計	6	7	5	6	6	25	108	49	47	79	42	42	

項目／延べ月数			61	62	63	64	65	66	67	68	69	70	71	72
工事用 車両 台数 (片道)	月間台数 (台/月)	大型車	159	163	136	171	59	19	2	0	2			
		小型車	159	166	177	138	149	116	82	60	27			
		合計	318	329	313	309	208	135	84	60	29			
ピーク日台 数 (台/日)	ピーク日台 数 (台/日)	大型車	64	36	35	38	33	2	2	0	2			
		小型車	10	10	10	9	9	7	6	4	2			
		合計	74	46	45	47	42	9	8	4	4			

2-2-2 予測方法

(1) 予測式

1) 建設機械の稼働に伴う騒音

予測式は、予測地点における建設機械ごとの騒音レベルについて「建設工事騒音の予測モデル ASJ CN-Model 2007」に準拠し、以下に示す式を用いて算出した。

① 距離減衰式

$$L_i = L_w - 8 - 20\log_{10}r + \Delta L_{d,i}$$

L_i : 予測地点における建設機械 (i) ごとの騒音レベル (dB)
 L_w : 音源の騒音パワーレベル (dB)
 r : 音源 (i) から予測地点までの距離 (m)
 $\Delta L_{d,i}$: 回折効果による補正量 (dB)

② 回折減衰

回折減衰は、以下の式により算出した。

< 予測地点から音源が見えない場合 >

$$\Delta L_d = \begin{cases} -10\log_{10}\delta - a & \delta \geq 1 \\ -5b\sinh^{-1}(\delta^c) & 0 \leq \delta < 1 \end{cases}$$

< 予測地点から音源が見える場合 >

$$\Delta L_d = \begin{cases} -5 + b\sinh^{-1}(\delta^c) & 0 < \delta \leq d \\ 0 & d < \delta \end{cases}$$

δ : 行路差 (m)
 a, b, c, d : 定数

定数	ユニット・建設機械	建設工事中用運搬車両
a	18.4	20.0
b	15.2	17.0
c	0.42	0.414
d	0.073	0.053

③ 騒音レベルの合成式

予測地点における建設機械の稼働に伴う騒音レベル (L) は、以下に示す騒音レベルの合成式を用いて算出した。

$$L = 10\log_{10} \left(\sum 10^{L_{Aeq}/10} \right)$$

2) 工事用車両の走行に伴う騒音

予測式は、「道路交通騒音の予測モデル ASJ RTN-Model 2018」に準拠し、以下に示す式を用いて算出した。

① 伝搬計算式

1台の自動車が行ったときに求められるA特性音圧レベル ($L_{A,i}$) は、次式を用いて算出した。

$$L_{A,i} = L_{WA,i} - 8 - 20\log_{10}r_i + \Delta L_{d,i} + \Delta L_{g,i}$$

$L_{A,i}$: A特性音圧レベル (dB)
$L_{WA,i}$: 自動車走行騒音のA特性パワーレベル (dB)
r_i	: 音源 (i) から予測地点までの距離 (m)
$\Delta L_{d,i}$: 回折効果による補正量 (dB)
$\Delta L_{g,i}$: 地表面効果による補正量 (dB)

② 単発騒音暴露レベル計算

ユニットパターンの時間積分値である単発騒音暴露レベル (L_{AE}) は、次式を用いて算出した。

$$L_{AE} = 10\log_{10} \frac{1}{T_0} \sum_i 10^{L_{A,i}/10} \cdot \Delta t_i$$

L_{AE}	: 単発暴露騒音レベル (dB)
$L_{A,i}$: A特性音圧レベル (dB)
T_0	: 基準時間 (=1s)
$\Delta L_{d,i}$: 区間 <i>i</i> の走行時間 (s)

③ 等価騒音レベル計算式

平均化時間1時間の等価騒音レベル (L_{Aeq}) は、次式を用いて算出した。

$$\begin{aligned} L_{Aeq} &= 10\log_{10} \left(10^{\frac{L_{AE}}{10}} \frac{N}{T} \right) \\ &= L_{AE} + 10\log_{10} N - 35.6 \end{aligned}$$

L_{Aeq}	: 等価騒音レベル (dB)
L_{AE}	: 単発騒音暴露レベル (dB)
N	: 1時間交通量 (台/h)
T	: 基準時間 (s)

(平均化時間1時間の等価騒音レベルの算出であるため3600秒)

④ 騒音レベルの合成式

車種別、車線別に求められた等価騒音レベルは、次式を用いて合成し、予測地点における等価騒音レベルを算出した。

$$L_{合成,Aeq} = 10\log_{10} \left(\sum 10^{L_{Aeq}/10} \right)$$

(2) 予測条件

1) 工事中交通量

工事中の予測地点における交通量は、表 2-6 に示すとおりである。

なお、将来基礎交通量は、現地調査結果を用いた。

表2-6 工事中交通量（予測地点：断面1(菅生4-14-1付近)）

時間帯	将来基礎交通量 (台/時)			工事用車両交通量 (台/時)			工事中交通量 (台/時)		
	大型車	小型車	合計	大型車	小型車	合計	大型車	小型車	合計
6:00 ~ 7:00	163	787	950	0	0	0	163	787	950
7:00 ~ 8:00	145	958	1,103	0	7	7	145	965	1,110
8:00 ~ 9:00	207	1,031	1,238	5	0	5	212	1,031	1,243
9:00 ~ 10:00	208	1,057	1,265	12	0	12	220	1,057	1,277
10:00 ~ 11:00	222	1,042	1,264	12	0	12	234	1,042	1,276
11:00 ~ 12:00	150	1,120	1,270	12	0	12	162	1,120	1,282
12:00 ~ 13:00	122	821	943	0	0	0	122	821	943
13:00 ~ 14:00	173	835	1,008	12	0	12	185	835	1,020
14:00 ~ 15:00	203	1,021	1,224	12	0	12	215	1,021	1,236
15:00 ~ 16:00	176	988	1,164	12	0	12	188	988	1,176
16:00 ~ 17:00	128	1,017	1,145	12	0	12	140	1,017	1,157
17:00 ~ 18:00	127	1,294	1,421	12	0	12	139	1,294	1,433
18:00 ~ 19:00	81	867	948	0	0	0	81	867	948
19:00 ~ 20:00	75	816	891	0	0	0	75	816	891
20:00 ~ 21:00	66	623	689	0	0	0	66	623	689
21:00 ~ 22:00	49	437	486	0	0	0	49	437	486
合計	2,295	14,714	17,009	101	7	108	2,396	14,721	17,117

2) 工事用車両の走行による騒音レベルの予測における補正

工事用車両の走行による騒音レベルの予測においては、現況交通量に基づく騒音レベルの予測値と騒音レベルの現況調査結果の差分を補正值とした。

補正值は表 2-7 に示すとおりである。

なお、現地調査は路線の片側のみで実施しているため、予測計算においては、現況調査地点より道路の反対側においても、表 2-7 に示す補正值を適用するものとした。

表 2-7 工事用車両の走行による振動レベルの予測における補正

予測地点	路線名	方向	L_{Aeq}		
			現況交通量に基づく騒音レベル ①予測結果	現況交通量に基づく騒音レベル ②現況調査結果	騒音レベルの補正值 ②-①
No. 1	市道尻手黒川線	北側	69.1	65.2	-3.9
		南側	71.8	65.2	-6.6

注：補正值の算出には、小数点第1位で表記した道路交通騒音測定結果を用いた(p資-36参照)。一方、本編の調査結果(p158参照)では、環境基準との比較の観点から、整数値で表記している。

2-2-3 予測結果

(1) 工事用車両の走行に伴う騒音

工事用車両の走行に伴う騒音における道路端からの距離別予測結果は、表 2-8 に示すとおりである。

表 2-8 工事用車両の走行に伴う騒音の予測結果（予測地点：断面 1(菅生 4-14-1 付近)）

単位：dB

予測地点	予測対象	方向	道路端からの距離 (m)							
			0	5	10	15	20	30	40	50
断面1	将来基礎 交通量	北側	65.1	63.9	63.0	62.2	61.6	60.5	59.6	58.9
		南側	67.8	65.7	64.3	63.3	62.5	61.2	60.2	59.4
	工事中 交通量	北側	65.2	64.0	63.1	62.3	61.6	60.6	59.7	59.0
		南側	67.9	65.8	64.4	63.4	62.6	61.3	60.3	59.5

3. 振動関連

3. 振動関連

3-1 現況調査（振動）

3-1-1 現地調査状況

環境振動、道路交通振動及び地盤卓越振動数の現地調査の状況は、「資料編 2. 騒音関連 2-1 現況調査（騒音） 2-1-1 現地調査状況」（p 資－34 参照）に示すとおりである。

3-1-2 現地調査結果

(1) 振動レベル

環境振動及び道路交通振動の現地調査結果は、表 3-1 及び表 3-2 に示すとおりである。

表 3-1 環境振動の測定結果 (No. 1 計画地内：清水台住宅 2 号棟前)

測定日： 2023年06月13日(火)

測定地点： 清水台住宅2号棟前

観測時間	dB						
	等価振動 レベル	時間率振動レベル					
		L_{eq}	L_5	L_{10}	L_{50}	L_{90}	L_{95}
06~07	28.6	32.3	30.7	26.0	22.2	21.4	50.2
07~08	27.7	32.4	30.7	25.9	22.3	21.6	40.5
08~09	27.9	33.0	30.9	25.5	21.8	20.9	40.8
09~10	28.2	33.1	31.1	25.7	21.7	20.8	41.2
10~11	29.2	34.0	32.0	26.5	22.6	21.8	46.8
11~12	29.0	33.7	31.2	24.8	21.0	20.3	48.0
12~13	27.9	32.2	29.9	24.0	20.2	19.4	46.8
13~14	27.0	31.3	29.8	24.9	21.4	20.5	41.3
14~15	26.8	31.1	29.6	24.4	20.5	19.7	43.5
15~16	26.5	31.5	29.5	24.2	20.5	19.6	40.6
16~17	26.2	31.1	29.2	23.7	20.2	19.2	40.1
17~18	26.7	31.8	29.6	23.8	19.9	19.1	40.6
18~19	26.8	31.4	29.8	24.3	20.5	19.7	40.1
19~20	25.2	30.1	28.3	22.6	19.0	18.1	39.5
20~21	26.0	30.8	29.1	23.6	18.9	18.0	42.4
21~22	25.6	30.3	28.7	23.5	18.2	17.0	39.1
全日	27.4	32	30	25	21	20	50
昼間	27.6	32	30	25	21	20	48

(注)

1. 各時間値及び基準時間帯平均等価振動レベルは、有効データのエネルギー平均値である。
2. 各時間値及び基準時間帯平均時間率振動レベルは、有効データの算術平均値である。
3. 時間区分は以下のとおりである。

時間の区分 昼間：8～19時 夜間：19～8時

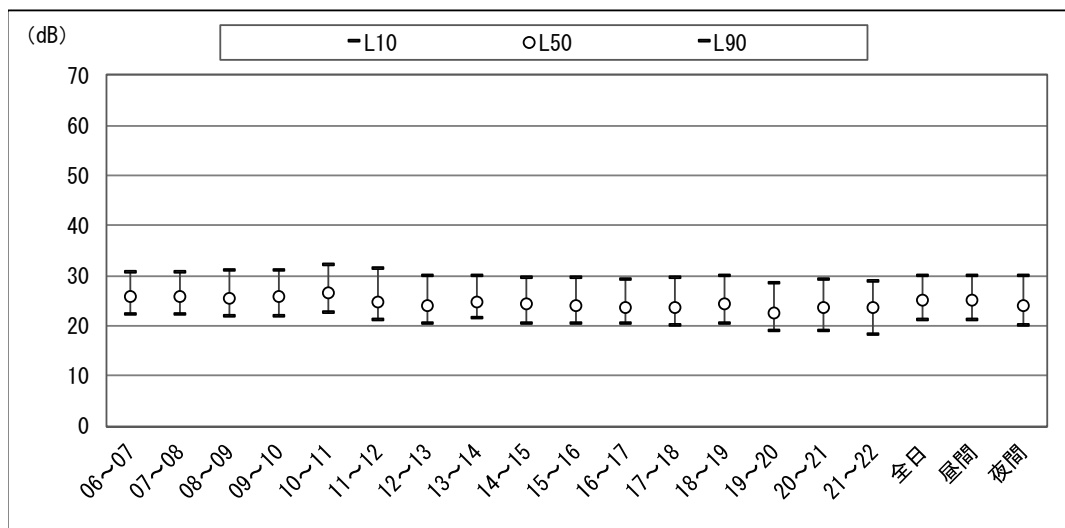


表 3-2 道路交通振動の測定結果 (No. 2 市道尻手黒川線 : 清水台住宅南)

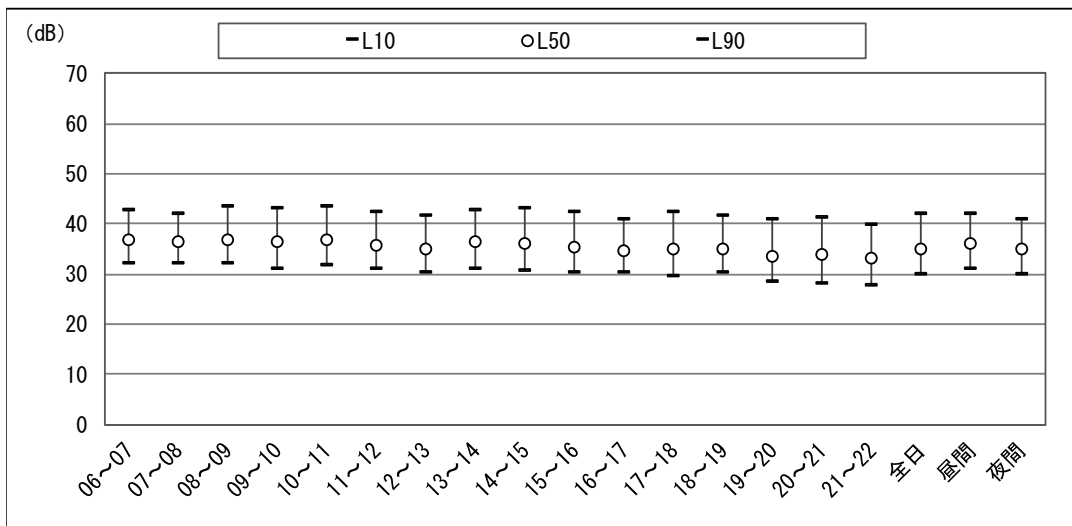
測定日 : 2023年06月13日(火)

測定地点 : 清水台住宅南

観測時間	dB						
	等価振動レベル	時間率振動レベル					
	L _{eq}	L ₅	L ₁₀	L ₅₀	L ₉₀	L ₉₅	L _{max}
06~07	39.7	44.6	42.6	36.7	32.1	31.0	53.9
07~08	39.3	44.4	42.0	36.3	32.0	30.9	57.5
08~09	40.8	45.9	43.6	37.0	32.1	30.9	57.6
09~10	40.0	45.1	43.0	36.5	31.1	29.9	58.5
10~11	40.3	45.6	43.5	36.9	31.6	30.4	57.9
11~12	38.9	44.1	42.3	35.7	30.9	29.7	56.4
12~13	38.5	43.7	41.7	35.1	30.1	28.8	54.5
13~14	39.6	44.8	42.7	36.3	30.8	29.6	54.9
14~15	40.0	45.0	43.1	36.2	30.6	29.4	58.1
15~16	38.8	44.1	42.2	35.5	30.2	28.7	53.0
16~17	38.0	42.7	40.8	34.5	30.1	28.9	57.4
17~18	39.1	44.6	42.2	35.0	29.5	28.3	55.1
18~19	38.6	44.0	41.6	35.1	30.2	29.0	55.7
19~20	37.9	43.4	40.7	33.6	28.3	27.0	59.2
20~21	38.1	44.0	41.1	33.9	28.0	26.6	56.2
21~22	37.0	42.6	39.9	33.2	27.5	25.8	52.7
全日	39.1	44	42	35	30	29	59
昼間	39.4	45	42	36	31	29	59

(注)

1. 各時間値及び基準時間帯平均等価振動レベルは、有効データのエネルギー平均値である。
2. 各時間値及び基準時間帯平均時間率振動レベルは、有効データの算術平均値である。
3. 時間区分は以下のとおりである。
時間の区分 昼間:8~19時 夜間:19~8時



(2) 地盤卓越振動数調査結果

地盤卓越振動数の現地調査結果は、表 3-3 に示すとおりである。

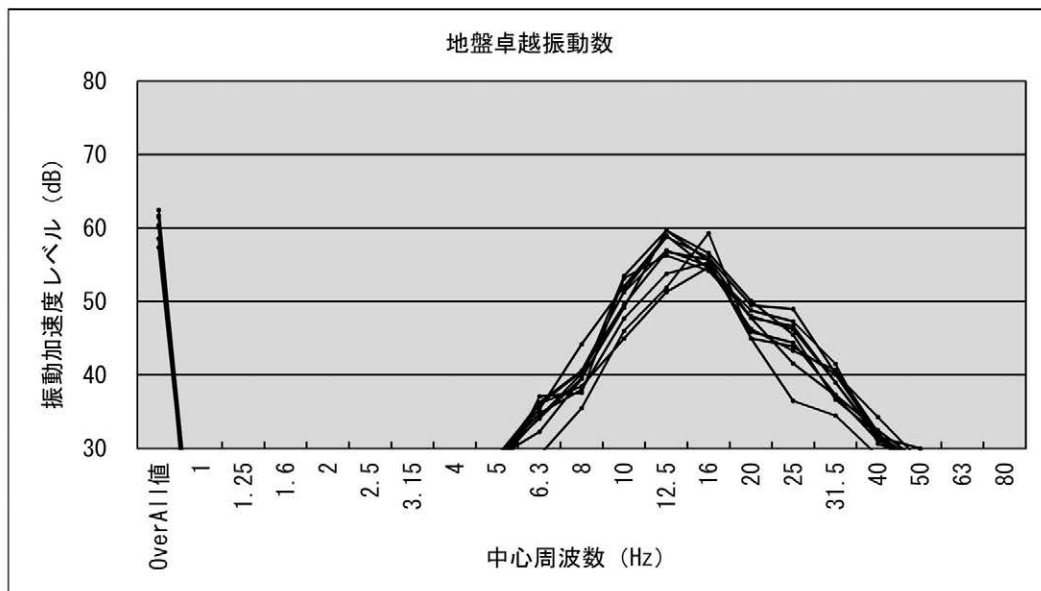
表 3-3 地盤卓越振動数の測定結果 (No. 2 市道尻手黒川線：清水台住宅南)

測定地点：清水台住宅南

測定日：2023年06月13日(火)

中心周波数 (Hz)	振動加速度レベル (dB)										最大値 の個数
	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	
OverAll値	57.4	62.5	61.6	60.2	60.4	61.7	60.1	58.6	61.5	60.3	
1											
1.25											
1.6											
2											
2.5											
3.15											
4											
5											
6.3	36.1	32.3	34.1	36.3		34.3	37.1	34.8	35.4	36.0	
8	38.5	39.5	39.6	40.6	35.5	40.2	37.6	38.0	44.2	40.5	
10	45.0	53.5	49.2	51.3	46.0	51.5	53.2	47.7	52.1	49.6	
12.5	51.3	59.7	59.7	57.0	51.9	58.8	56.3	53.8	59.0	56.8	7
16	54.7	56.6	55.5	54.8	59.3	56.0	54.2	55.3	54.5	55.7	3
20	46.3	50.1	45.0	47.8	45.0	49.5	48.0	45.9	48.8	47.8	
25	43.3	45.5	43.9	41.6	36.5	49.0	46.2	44.4	47.3	46.7	
31.5	40.7	36.7	40.1	37.2	34.5	40.2	39.0	37.3	41.5	39.0	
40	32.2	31.9	31.7	31.1		34.3	31.6	32.5	30.7	31.3	
50							30.0				
63											
80											
地盤卓越 振動数 (Hz)	最大値が最も多い中心周波数					12.5 Hz					
	最大値を示す中心周波数の平均値					13.6 Hz					

注) は最大値, 30dB未満は空白



3-2 予測（振動）

3-2-1 予測時期の設定

(1) 建設機械の稼働に伴う振動

建設機械の稼働に伴う振動の予測時期の設定根拠は、表 3-4(1)～(2)に示すとおりである。

表 3-4(1) 建設機械の稼働に伴う振動の予測時期（1期工区）

項目\工区		PWL ^注 dB	各月における振動パワーレベルのピーク時(日)台数(台/日)											
機種名	規格\月数		1期工区(解体)											
			1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12
バックホウ	0.45m ³	65	0	2	1	0	0	0	0	0	0			
バックホウ	0.7m ³	65	2	0	4	4	4	7	8	6	4			
ラフタークレーン	15t	35	0	0	0	0	0	0	0	0	0			
ラフタークレーン	25t	35	0	0	0	0	0	0	0	0	0			
ユニッククレーン	4t	35	0	1	0	0	2	0	3	2	0			
ユニッククレーン	10t	35	0	0	0	0	0	0	0	0	0			
油圧式杭打機	21～27m	50	0	0	0	0	0	0	0	0	0			
発電機	125KVA	62	0	0	0	1	1	1	1	1	0			
コンプレッサー	3.7m ³ /min	48	0	0	0	1	1	1	1	1	0			
コンクリートポンプ車	80～100m ³ /h	68	0	0	0	0	0	0	0	0	0			
コンクリートミキサー車	4.5m ³	46	0	0	0	0	0	0	0	0	0			
ロードローラ	10t	50	0	0	0	0	0	0	0	0	0			
アスファルトフィニッシャー	2～4.5m	53	0	0	0	0	0	0	0	0	0			
パワーレベル合計			68.0	68.0	72.0	71.6	71.6	73.8	74.3	73.1	71.0			

項目\工区		PWL ^注 dB	各月における振動パワーレベルのピーク時(日)台数(台/日)											
機種名	規格\月数		1期工区(建設)											
			13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24
バックホウ	0.45m ³	65	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
バックホウ	0.7m ³	65	1	2	2	2	2	2	2	0	0	0	0	0
ラフタークレーン	15t	35	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
ラフタークレーン	25t	35	0	0	0	0	0	1	1	0	0	0	0	0
ユニッククレーン	4t	35	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	1
ユニッククレーン	10t	35	0	0	0	0	0	1	0	2	0	0	1	0
油圧式杭打機	21～27m	50	1	2	2	2	2	0	0	0	0	0	0	0
発電機	125KVA	62	0	2	2	2	2	0	0	0	1	1	1	1
コンプレッサー	3.7m ³ /min	48	0	2	2	2	2	0	0	0	0	0	0	0
コンクリートポンプ車	80～100m ³ /h	68	0	0	0	0	0	1	0	2	1	1	1	1
コンクリートミキサー車	4.5m ³	46	0	0	0	0	0	1	0	2	1	1	1	1
ロードローラ	10t	50	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
アスファルトフィニッシャー	2～4.5m	53	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
パワーレベル合計			65.1	69.9	69.9	69.9	69.9	71.0	68.0	71.0	69.0	69.0	69.0	69.0

項目\工区		PWL ^注 dB	各月における振動パワーレベルのピーク時(日)台数(台/日)												
機種名	規格\月数		1期工区(建設)												
			25	26	27	28	29	30	31	32	33	34	35	36	
バックホウ	0.45m ³	65	0	0	0	0	0	0	0						
バックホウ	0.7m ³	65	0	0	0	0	0	0	0						
ラフタークレーン	15t	35	0	0	0	0	0	1	0						
ラフタークレーン	25t	35	0	0	0	0	0	0	0						
ユニッククレーン	4t	35	0	0	0	0	0	0	0						
ユニッククレーン	10t	35	1	0	0	0	0	1	0						
油圧式杭打機	21～27m	50	0	0	0	0	0	0	0						
発電機	125KVA	62	1	1	1	1	1	0	0						
コンプレッサー	3.7m ³ /min	48	0	0	0	0	0	0	0						
コンクリートポンプ車	80～100m ³ /h	68	1	1	1	1	1	0	0						
コンクリートミキサー車	4.5m ³	46	1	1	1	1	1	0	0						
ロードローラ	10t	50	0	0	0	0	0	0	1						
アスファルトフィニッシャー	2～4.5m	53	0	0	0	0	0	0	1						
パワーレベル合計			69.0	69.0	69.0	69.0	69.0	38.0	54.8						

注:PWL 振動パワーレベルを示す。

表 3-4 (2) 建設機械の稼働に伴う振動の予測時期 (2 期工区)

項目\工区		PWL ^注 dB	各月における振動パワーレベルのピーク時(日)台数(台/日)											
機種名	規格\月数		2期工区(解体)											
			37	38	39	40	41	42	43	44	45	46	47	48
バックホウ	0.45m ³	65	1	2	1	1	0	0	0	0	0			
バックホウ	0.7m ³	65	1	2	2	2	3	6	8	4	3			
ラフタークレーン	15t	35	0	0	0	0	0	0	0	0	0			
ラフタークレーン	25t	35	0	0	0	0	0	0	0	0	0			
ユニッククレーン	4t	35	0	0	2	0	1	3	2	2	0			
ユニッククレーン	10t	35	0	0	0	0	2	0	0	2	5			
油圧式杭打機	21~27m	50	0	0	0	0	0	0	0	0	0			
発電機	125KVA	62	0	0	0	0	1	1	0	0	0			
コンプレッサー	3.7m ³ /min	48	0	0	0	0	1	1	0	0	0			
コンクリートポンプ車	80~100m ³ /h	68	0	0	0	0	0	0	0	0	0			
コンクリートミキサー車	4.5m ³	46	0	0	0	0	0	0	0	0	0			
ロードローラ	10t	50	0	0	0	0	0	0	0	0	0			
アスファルトフィニッシャー	2~4.5m	53	0	0	0	0	0	0	0	0	0			
パワーレベル合計			68.0	71.0	69.8	69.8	70.5	73.1	74.0	71.0	69.8			

項目\工区		PWL ^注 dB	各月における振動パワーレベルのピーク時(日)台数(台/日)											
機種名	規格\月数		2期工区(建設)											
			49	50	51	52	53	54	55	56	57	58	59	60
バックホウ	0.45m ³	65	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
バックホウ	0.7m ³	65	1	3	3	3	3	1	2	1	0	0	0	0
ラフタークレーン	15t	35	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0
ラフタークレーン	25t	35	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
ユニッククレーン	4t	35	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0
ユニッククレーン	10t	35	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0
油圧式杭打機	21~27m	50	1	3	3	3	3	1	0	0	1	0	0	0
発電機	125KVA	62	0	3	3	3	1	0	0	0	1	1	1	1
コンプレッサー	3.7m ³ /min	48	0	3	3	3	1	0	0	0	0	0	0	0
コンクリートポンプ車	80~100m ³ /h	68	0	0	0	0	0	1	1	1	1	2	1	1
コンクリートミキサー車	4.5m ³	46	0	0	0	0	0	1	1	1	1	2	1	1
ロードローラ	10t	50	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
アスファルトフィニッシャー	2~4.5m	53	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
パワーレベル合計			65.1	71.7	71.7	71.7	70.6	69.8	71.0	69.8	69.1	71.5	69.0	69.0

項目\工区		PWL ^注 dB	各月における振動パワーレベルのピーク時(日)台数(台/日)											
機種名	規格\月数		2期工区(建設)											
			61	62	63	64	65	66	67	68	69	70	71	72
バックホウ	0.45m ³	65	0	0	0	0	0	0	0	0	0			
バックホウ	0.7m ³	65	0	0	0	0	0	0	0	0	0			
ラフタークレーン	15t	35	0	0	0	0	0	0	0	0	0			
ラフタークレーン	25t	35	1	0	0	1	0	0	0	0	0			
ユニッククレーン	4t	35	0	1	0	0	1	1	0	0	1			
ユニッククレーン	10t	35	0	0	0	0	0	0	2	0	0			
油圧式杭打機	21~27m	50	0	0	0	0	0	0	0	0	0			
発電機	125KVA	62	1	1	1	1	1	0	0	0	0			
コンプレッサー	3.7m ³ /min	48	0	0	0	0	0	0	0	0	0			
コンクリートポンプ車	80~100m ³ /h	68	2	1	1	1	1	0	0	0	0			
コンクリートミキサー車	4.5m ³	46	2	1	1	1	1	0	0	0	0			
ロードローラ	10t	50	0	0	0	0	0	0	0	1	1			
アスファルトフィニッシャー	2~4.5m	53	0	0	0	0	0	0	0	1	1			
パワーレベル合計			71.5	69.0	69.0	69.0	69.0	35.0	38.0	54.8	54.8			

注: PWL 振動パワーレベルを示す。

(2) 工事用車両の走行に伴う振動

工事用車両の走行に伴う振動の予測時期の設定根拠は、表 3-5(1)～(2)に示すとおりである。

表 3-5(1) 工事用車両の走行に伴う振動の予測時期(1期工区)

項目/延べ月数			1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	
工事用 車両 台数 (片道)	月間台数 (台/月)	大型車	33	30	152	30	46	302	246	329	85				
		小型車	90	90	74	66	102	126	98	68	37				
		合計	123	120	226	96	148	428	344	397	122				
ピーク日台 数 (台/日)	ピーク日台 数 (台/日)	大型車	3	2	22	2	4	42	37	53	13				
		小型車	5	5	5	4	7	7	6	6	4				
		合計	8	7	27	6	11	49	43	59	17				

項目/延べ月数			13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24
工事用 車両 台数 (片道)	月間台数 (台/月)	大型車	4	10	4	3	12	406	257	182	133	93	116	97
		小型車	55	120	126	126	87	76	112	90	108	75	92	123
		合計	59	130	130	129	99	482	369	272	241	168	208	220
ピーク日台 数 (台/日)	ピーク日台 数 (台/日)	大型車	2	3	1	1	2	44	41	92	51	50	51	50
		小型車	5	7	7	7	7	5	8	7	7	6	6	9
		合計	7	10	8	8	9	49	49	99	58	56	57	59

項目/延べ月数			25	26	27	28	29	30	31	32	33	34	35	36
工事用 車両 台数 (片道)	月間台数 (台/月)	大型車	127	85	110	43	31	10	2					
		小型車	168	150	111	114	114	119	18					
		合計	295	235	221	157	145	129	20					
ピーク日台 数 (台/日)	ピーク日台 数 (台/日)	大型車	48	47	45	15	9	3	2					
		小型車	10	10	9	10	9	10	4					
		合計	58	57	54	25	18	13	6					

表 3-5(2) 工事用車両の走行に伴う振動の予測時期(2期工区)

項目/延べ月数			37	38	39	40	41	42	43	44	45	46	47	48
工事用 車両 台数 (片道)	月間台数 (台/月)	大型車	36	44	62	108	156	311	242	247	7			
		小型車	90	90	54	62	90	90	106	72	23			
		合計	126	134	116	170	246	401	348	319	30			
ピーク日台 数 (台/日)	ピーク日台 数 (台/日)	大型車	3	7	7	10	28	25	25	30	7			
		小型車	4	4	4	4	4	4	4	4	5			
		合計	7	11	11	14	32	29	29	34	12			

項目/延べ月数			49	50	51	52	53	54	55	56	57	58	59	60
工事用 車両 台数 (片道)	月間台数 (台/月)	大型車	5	16	5	7	14	105	353	146	126	223	124	165
		小型車	63	72	72	72	58	78	100	102	94	114	108	127
		合計	68	88	77	79	72	183	453	248	220	337	232	292
ピーク日台 数 (台/日)	ピーク日台 数 (台/日)	大型車	2	3	1	2	2	18	101	42	40	72	34	34
		小型車	4	4	4	4	4	7	7	7	7	7	8	8
		合計	6	7	5	6	6	25	108	49	47	79	42	42

項目/延べ月数			61	62	63	64	65	66	67	68	69	70	71	72
工事用 車両 台数 (片道)	月間台数 (台/月)	大型車	159	163	136	171	59	19	2	0	2			
		小型車	159	166	177	138	149	116	82	60	27			
		合計	318	329	313	309	208	135	84	60	29			
ピーク日台 数 (台/日)	ピーク日台 数 (台/日)	大型車	64	36	35	38	33	2	2	0	2			
		小型車	10	10	10	9	9	7	6	4	2			
		合計	74	46	45	47	42	9	8	4	4			

3-2-2 予測方法

(1) 予測式

1) 建設機械の稼働に伴う振動

予測式は、「道路環境影響評価の技術手法（平成 24 年度版）」（平成 25 年 3 月、国土交通省 国土技術政策総合研究所、独立行政法人土木研究所）に準拠し、以下に示す伝搬理論式を用いて算出した。

① 伝搬式

$$L_i = L_0(r_0) - 15 \cdot \log_{10} \left(\frac{r_i}{r_0} \right) - 8.68\alpha(r_i - r_0)$$

- L_i : 予測地点における振動源(i)ごとの振動レベル(dB)
- L_0 : 基準点における振動レベル(dB)
- r_0 : 振動源(i)から基準点までの距離(m)
- r_i : 振動源(i)から予測地点までの距離(m)
- α : 内部減衰係数

② 合成式

予測地点における建設機械の稼働に伴う振動レベル (L) は、以下に示す振動レベルの合成式を用いて算出した。

$$L = 10 \log_{10} \sum 10^{L_i/10}$$

2) 工車用車両の走行に伴う振動

予測式は、「道路環境影響評価の技術手法（平成 24 年度版）」（平成 25 年 3 月、国土交通省 国土技術政策総合研究所、独立行政法人土木研究所）に準拠し、以下に示す「振動レベルの八十パーセントレンジの上端値を予測するための式」を用いて算出した。

$$L_{10} = L_{10}^* - \alpha_l$$

$$L_{10}^* = a \cdot \log_{10}(\log_{10} Q^*) + b \cdot \log_{10} V + c \cdot \log_{10} M + d + \alpha_\sigma + \alpha_f + \alpha_s$$

- L_{10} : 振動レベルの 80%レンジの上端値の予測値 (dB)
 L_{10}^* : 基準点における振動レベルの 80%レンジの上端値の予測値 (dB)
 Q^* : 500 秒間の 1 車線当り等価交通量 (台/500 秒/車線)

$$= \frac{500}{3,600} \times \frac{1}{M} \times (Q_1 + KQ_2)$$

 Q_1 : 小型車時間交通量 (台/時)
 Q_2 : 大型車時間交通量 (台/時)
 K : 大型車の小型車への換算係数
 V : 平均走行速度 (km/時)
 M : 上下車線合計の車線数
 α_σ : 路面の平坦性等による補正值 (dB)
 α_f : 地盤卓越振動数による補正值 (dB)
 α_s : 道路構造による補正值
 α_l : 距離減衰値 (dB)
 a, b, c, d : 定数

表 3-6 道路交通振動予測式の定数及び補正值等

道路構造	K	a	b	c	d	α_σ	α_f	α_s	$\alpha_l = \beta \log(r/5 + 1) / \log 2$ r: 基準点から予測地点までの距離 (m)
平面道路	$V \leq 100 \text{ km/h}$ のとき 13	47	12	3.5	27.3	アスファルト舗装では $8.2 \log_{10} \sigma$ コンクリート舗装では $19.4 \log_{10} \sigma$ σ : 3m ² プロファイルメータによる 路面凹凸の 標準偏差 (mm)	$f \geq 8 \text{ Hz}$ のとき $-17.3 \log_{10} f$ $f < 8 \text{ Hz}$ のとき $-9.2 \log_{10} f - 7.3$ f : 地盤卓越 振動数 (Hz)	0	β : 粘土地盤では $0.068 L_{10}^* - 2.0$ β : 砂地盤では $0.130 L_{10}^* - 3.9$

(2) 予測条件

1) 工事中交通量

工事中の予測地点における交通量は、表 3-7 に示すとおりである。
 なお、将来基礎交通量は、現地調査結果を用いた。

表 3-7 工事中交通量（予測地点：断面 1(菅生 4-14-1 付近)）

時間帯	将来基礎交通量 (台/時)			工事用車両交通量 (台/時)			工事中交通量 (台/時)		
	大型車	小型車	合計	大型車	小型車	合計	大型車	小型車	合計
7:00 ~ 8:00	145	958	1,103	0	7	7	145	965	1,110
8:00 ~ 9:00	207	1,031	1,238	5	0	5	212	1,031	1,243
9:00 ~ 10:00	208	1,057	1,265	12	0	12	220	1,057	1,277
10:00 ~ 11:00	222	1,042	1,264	12	0	12	234	1,042	1,276
11:00 ~ 12:00	150	1,120	1,270	12	0	12	162	1,120	1,282
12:00 ~ 13:00	122	821	943	0	0	0	122	821	943
13:00 ~ 14:00	173	835	1,008	12	0	12	185	835	1,020
14:00 ~ 15:00	203	1,021	1,224	12	0	12	215	1,021	1,236
15:00 ~ 16:00	176	988	1,164	12	0	12	188	988	1,176
16:00 ~ 17:00	128	1,017	1,145	12	0	12	140	1,017	1,157
17:00 ~ 18:00	127	1,294	1,421	12	0	12	139	1,294	1,433
18:00 ~ 19:00	81	867	948	0	0	0	81	867	948
合計	1,942	12,051	13,993	101	7	108	2,043	12,058	14,101

2) 工事用車両の走行による振動レベルの予測における補正

工事用車両の走行による振動レベルの予測においては、現況交通量に基づく振動レベルの予測値と振動レベルの現況調査結果の差分を補正值とした。

補正值は表 3-8 に示すとおりである。

なお、現地調査は路線の片側のみで実施しているため、予測計算においては、現況調査地点より道路の反対側においても、表 3-8 に示す補正值を適用するものとした。

表 3-8 工事用車両の走行による振動レベルの予測における補正

予測地点	路線名	方向	L_{10}		
			現況交通量に基づく振動レベル ①予測結果 (ピーク時)	現況交通量に基づく振動レベル ②現況調査結果 (ピーク時)	振動レベルの補正值 ②-①
No. 1	市道尻手黒川線	北側	49.3	43.5	-5.8
		南側	51.1	43.5	-7.6

注：補正值の算出には、小数点第1位で表記した道路交通振動測定結果を用いた(p資-46参照)。一方、本編の調査結果(p181参照)では、要請限度との比較の観点から、整数値で表記している。

3-2-3 予測結果

(1) 工事用車両の走行に伴う振動（時間帯別・距離別）

工事用車両の走行に伴う振動の時間帯別予測結果は表3-9に、道路端からの距離別予測結果は、表3-10に示すとおりである。

表 3-9 工事用車両の走行に伴う振動の時間帯別予測結果
(予測地点：断面1(菅生4-14-1付近))

時間 区分	時間帯	予測結果 (L_{10})	
		北側	南側
昼間	7:00～ 8:00	42.2	42.1
	8:00～ 9:00	43.3	43.3
	9:00～10:00	43.5	43.5
	10:00～11:00	43.6	43.7
	11:00～12:00	42.7	42.7
	12:00～13:00	41.4	41.4
	13:00～14:00	42.7	42.7
	14:00～15:00	43.4	43.4
	15:00～16:00	42.9	42.9
	16:00～17:00	42.1	42.1
	17:00～18:00	42.5	42.5
	18:00～19:00	40.4	40.3

表 3-10 工事用車両の走行に伴う振動の道路端からの距離別予測結果
(予測地点：断面1(菅生4-14-1付近))

予測 地点	予測対象	方向	道路端からの距離(m)							
			0	5	10	15	20	30	40	50
断面1	将来基礎 交通量	北側	43.5	42.7	42.2	41.7	41.3	40.8	40.3	39.9
		南側	45.3	43.8	42.9	42.3	41.8	41.1	40.6	40.2
	工事中 交通量	北側	43.6	42.9	42.3	41.9	41.5	40.9	40.4	40.0
		南側	45.4	43.9	43.1	42.4	42.0	41.3	40.7	40.3

4. 緑

4. 緑

4-1 現地調査

4-1-1 計画地の生育木調査結果（樹木活力度等）

計画地の生育木の生育状況の調査結果の詳細は、高木については表 4-1(1)～(3)に、中木・低木については表 4-2(1)～(2)に示すとおりである。

表 4-1(1) 計画地の生育木生育状況調査結果 (高木)

調査 区域	樹高 区分	樹木の性質		No.	樹種	本数	樹高	幹回 (m)	葉張り (m)	項目別活力度 (1~4)							樹木 活力度 指数	樹木 活力度 判定	備考	
		常・落	広・針							樹勢	樹形	枝の 伸長 量	枝葉の 密度	葉の 大きさ	葉色	ネ クロ シ ス				
																				1
1期	高木	常緑	広葉	1	アラカシ	1	14	104.7	5	1	1	1	1	1	1	1	1.00	A		
				2	アラカシ	1	9	57.6	4	3	2	1	3	1	1	1	1	1.63	A	
				3	アラカシ	1	14	112.3	5	1	1	1	1	1	1	1	1	1.00	A	
				4	アラカシ	2	8	59.7	3	2	1	1	1	1	1	1	1	1.13	A	
				5	アラカシ	1	13	115.5	4	1	1	1	1	1	1	1	1	1.00	A	
				6	アラカシ	2	8	124.2	4	2	2	2	1	1	1	1	1	1.38	A	
				7	アラカシ	1	14	130.2	5	1	1	1	1	1	1	1	1	1.00	A	
				8	アラカシ	1	13	108.2	5	1	1	1	1	1	1	1	1	1.00	A	
				9	アラカシ	1	9	60.6	3	1	1	1	1	1	1	1	1	1.00	A	
				10	アラカシ	1	9	72.9	4	1	1	1	1	1	1	1	1	1.00	A	
				11	アラカシ	1	9	58.3	3	1	1	1	1	1	1	1	1	1.00	A	
				12	キンモクセイ	2	5	59.5	2	1	1	1	1	1	1	1	1	1.00	A	
				13	キンモクセイ	2	5	65.7	2	1	1	1	1	1	1	1	1	1.00	A	
				14	キンモクセイ	1	6	62.8	3	1	1	1	1	1	1	1	1	1.00	A	
				15	キンモクセイ	1	7	56.3	3	1	1	1	1	1	1	1	1	1.00	A	
				16	キンモクセイ	2	5	47.3	2	1	1	1	1	1	1	1	1	1.00	A	
				17	キンモクセイ	2	5	37.6	3	1	1	1	1	1	1	1	1	1.00	A	
				18	キンモクセイ	2	5	49.7	2	1	1	1	1	1	1	1	1	1.00	A	
				19	キンモクセイ	2	6	55.7	3	1	1	1	1	1	1	1	1	1.00	A	
				20	キンモクセイ	1	8	99.7	3	1	1	1	1	1	1	1	1	1.00	A	
				21	キンモクセイ	3	5	63.8	2	1	1	1	1	1	1	1	1	1.00	A	
				22	キンモクセイ	2	5	48.4	2	1	2	1	1	1	1	1	1	1.13	A	
				23	キンモクセイ	1	7	68.5	2	1	1	1	1	1	1	1	1	1.00	A	
				24	キンモクセイ	1	8	68.4	3	1	1	1	1	1	1	1	1	1.00	A	
				25	サンゴジュ	1	6	62.1	2	1	1	1	1	1	1	1	1	1.00	A	
				26	サンゴジュ	1	7	61.3	3	1	2	1	1	1	1	1	1	1.13	A	
				27	サンゴジュ	2	7	60.2	3	2	1	1	1	1	1	1	1	1.13	A	
				28	サンゴジュ	2	5	57.1	2	1	1	1	1	1	1	1	1	1.00	A	
				29	サンゴジュ	1	7	123.9	2	1	1	1	1	1	1	1	1	1.00	A	
				30	サンゴジュ	1	4	36.6	2	2	2	2	2	1	1	1	1	1.50	A	
				31	シラカシ	1	9	114.4	3	2	2	1	1	1	1	1	1	1.25	A	
				32	シラカシ	1	10	100.0	4	1	1	1	1	1	1	1	1	1.00	A	
				33	シラカシ	1	8	64.3	3	1	1	1	1	1	1	1	1	1.00	A	
				34	ツバキ	2	3	23.9	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1.00	A	
				35	ツバキ	2	4	30.2	2	1	1	1	1	1	1	1	1	1.00	A	
				36	ツバキ	2	3	34.5	2	1	2	1	1	1	1	1	1	1.13	A	
				37	トウネズミモチ	1	7	41.4	2	2	2	2	2	1	1	1	1	1.50	A	
				38	トベラ	2	4	47.2	2	1	1	1	1	1	1	1	1	1.00	A	
				39	ミカンsp.	1	3	24.3	2	1	1	1	1	1	1	1	1	1.00	A	
	40	リュウケツジュsp.	3	4	65.2	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1.00	A				
	41	イロハモミジ	1	4	29.0	3	1	1	1	1	1	1	1	1	1.00	A				
	42	イロハモミジ	2	3	37.2	2	1	1	1	1	1	1	1	1	1.00	A				
	43	イロハモミジ	1	3	47.8	2	1	1	1	1	1	1	1	1	1.00	A				
	44	イロハモミジ	1	4	43.8	2	1	1	1	1	1	1	1	1	1.00	A				
	45	カキノキ	1	6	33.8	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1.00	A				
	46	カキノキ	1	6	34.1	2	1	1	1	1	1	1	1	1	1.00	A				
	47	ケヤキ	1	15	170.8	5	1	1	1	1	1	1	1	1	1.00	A				
	48	ケヤキ	1	14	160.6	5	1	1	1	1	1	1	1	1	1.00	A				
	49	ケヤキ	1	15	165.8	5	1	2	1	1	1	1	1	1	1.13	A				
	50	ケヤキ	1	17	197.7	5	1	1	1	1	1	1	1	1	1.00	A				
	51	ケヤキ	1	18	152.6	5	1	1	1	1	1	1	1	1	1.00	A				
	52	ケヤキ	1	14	148.6	5	1	1	1	1	1	1	1	1	1.00	A				
	53	コブシ	1	7	72.4	3	1	1	1	1	1	1	1	1	1.00	A				
	54	コブシ	1	8	79.8	3	1	1	1	1	1	1	1	1	1.00	A				
	55	コブシ	1	8	94.2	3	1	1	1	1	1	1	1	1	1.00	A				
	56	サクラsp.	3	7	53.8	3	1	1	1	1	1	1	1	1	1.00	A				
	57	サクラsp.	1	6	62.2	2	2	1	2	1	1	1	1	1	1.25	A				
	58	シダレザクラ	2	5	72.5	4	1	1	1	1	1	1	1	1	1.00	A				
	59	ソメイヨシノ	1	7	126.0	5	1	1	1	1	1	1	1	1	1.00	A				
	60	ソメイヨシノ	1	7	97.4	4	2	1	1	1	1	1	1	1	1.13	A				
	61	ソメイヨシノ	1	8	158.3	5	1	1	1	1	1	1	1	1	1.00	A				
	62	ソメイヨシノ	1	10	139.2	4	2	1	1	2	1	1	1	1	1.25	A				
	63	ソメイヨシノ	1	12	183.4	4	2	1	1	2	1	1	1	1	1.25	A				
	64	ソメイヨシノ	1	6	130.4	2	2	3	1	2	1	1	1	1	1.50	A				
	65	ソメイヨシノ	1	12	145.2	4	2	1	1	1	1	1	1	1	1.13	A				
	66	ソメイヨシノ	1	10	176.3	5	1	1	1	1	1	1	1	1	1.00	A				
	67	ソメイヨシノ	1	12	145.6	5	2	1	1	2	1	1	1	1	1.25	A				
	68	ソメイヨシノ	1	10	122.7	5	2	2	1	2	1	1	1	1	1.38	A				
	69	ソメイヨシノ	1	9	177.7	5	3	2	2	1	1	1	1	1	1.50	A				
	70	ソメイヨシノ	1	10	232.7	5	3	1	2	1	1	1	1	1	1.38	A				
	71	ソメイヨシノ	1	10	228.9	5	2	1	2	1	1	1	1	1	1.25	A				
	72	ソメイヨシノ	1	10	186.8	5	1	1	1	1	1	1	1	1	1.00	A				
	73	ソメイヨシノ	1	10	158.3	5	1	1	1	1	1	1	1	1	1.00	A				
	74	ソメイヨシノ	1	6	131.4	5	1	1	1	1	1	1	1	1	1.00	A				
	75	ソメイヨシノ	1	6	83.0	3	1	2	1	1	1	1	1	1	1.13	A				
	76	ソメイヨシノ	1	10	129.8	5	1	1	1	1	1	1	1	1	1.00	A				
	77	ソメイヨシノ	1	10	164.2	4	1	1	1	1	1	1	1	1	1.00	A				
	78	ソメイヨシノ	1	12	171.4	5	1	1	1	1	1	1	1	1	1.00	A				
	79	ドウダンツツジ	1	3	17.8	2	1	1	1	1	1	1	1	1	1.00	A	×19株			

注：活力度評価は、次の状態に基づき判定した結果を示す。A：良好、正常なもの、B：普通、正常に近いもの、C：悪化のかなり進んだもの、D：顕著に悪化しているもの

表 4-1(2) 計画地の生育木生育状況調査結果(高木)

調査区域	樹高区分	樹木の性質		No.	樹種	本数	樹高	幹回(m)	葉張り(m)	項目別活力度(1~4)							樹木活力度指数	樹木活力度判定	備考	
		常・落	広・針							樹勢	樹形	枝の伸長量	枝葉の密度	葉の大きさ	葉の色	ネクロシス				
1期	高木	落葉		80	ハリエンジュ	1	12	106.0	3	1	2	1	1	1	1	1	1.13	A		
				81	ハリエンジュ	1	12	140.6	3	1	1	1	1	1	1	1	1	1.00	A	
				82	ハリエンジュ	1	14	112.6	3	1	2	1	1	1	1	1	1	1.13	A	
				83	ハリエンジュ	1	10	85.7	3	1	1	1	1	1	1	1	1	1.00	A	
				84	ハリエンジュ	1	14	105.6	4	1	1	1	1	1	1	1	1	1.00	A	
				85	ハリエンジュ	1	11	109.7	3	2	1	1	1	1	1	1	1	1.13	A	
				86	ハリエンジュ	1	10	93.7	3	1	1	1	1	1	1	1	1	1.00	A	
				87	ハリエンジュ	1	13	113.4	4	1	1	1	1	1	1	1	1	1.00	A	
				88	ハリエンジュ	1	11	134.0	4	1	1	1	1	1	1	1	1	1.00	A	
				89	フヨウ	2	3	22.8	2	1	1	1	1	1	1	1	1	1.00	A	
2期	高木	常緑	広葉	90	モミジバフウ	1	13	128.6	4	1	1	1	1	1	1	1.00	A			
				91	キョウチクトウ	3	5	44.1	2	1	1	1	1	1	1	1	1.00	A		
				92	キョウチクトウ	3	5	87.6	2	1	1	1	1	1	1	1	1.00	A		
				93	キョウチクトウ	3	4	17.9	2	1	1	1	1	1	1	1	1	1.00	A	
				94	キョウチクトウ	3	3	19.3	2	1	1	1	1	1	1	1	1	1.00	A	
				95	キョウチクトウ	3	3	16.5	2	1	1	1	1	1	1	1	1	1.00	A	
				96	キンモクセイ	1	7	69.8	3	1	1	1	1	1	1	1	1	1.00	A	
				97	キンモクセイ	2	8	80.9	3	1	1	1	1	1	1	1	1	1.00	A	
				98	キンモクセイ	2	8	75.3	3	1	1	1	1	1	1	1	1	1.00	A	
				99	キンモクセイ	1	4	34.4	2	1	1	1	1	1	1	1	1	1.00	A	
				100	キンモクセイ	2	6	69.7	3	1	1	1	1	1	1	1	1	1.00	A	
				101	サザンカ	2	4	46.5	2	1	1	1	1	1	1	1	1	1.00	A	
				102	サンゴジュ	2	8	78.6	2	1	1	1	1	1	1	1	1	1.00	A	
				103	サンゴジュ	2	8	76.0	2	1	1	1	1	1	1	1	1	1.00	A	
				104	サンゴジュ	1	8	62.4	2	1	1	1	1	1	1	1	1	1.00	A	
				105	サンゴジュ	1	7	61.8	2	1	1	1	1	1	1	1	1	1.00	A	
				106	サンゴジュ	2	8	74.9	2	1	1	1	1	1	1	1	1	1.00	A	
				107	サンゴジュ	2	9	72.4	2	1	1	1	1	1	1	1	1	1.00	A	
				108	サンゴジュ	2	9	84.0	2	1	1	1	1	1	1	1	1	1.00	A	
				109	サンゴジュ	1	8	88.0	2	1	1	1	1	1	1	1	1	1.00	A	
				110	サンゴジュ	1	7	62.6	1	2	2	1	2	1	1	1	1	1.38	A	
				111	サンゴジュ	2	6	68.0	1	2	2	1	2	1	1	1	1	1.38	A	
				112	サンゴジュ	1	6	72.4	2	2	2	1	2	1	1	1	1	1.38	A	
				113	サンゴジュ	1	6	64.0	2	2	1	1	1	1	1	1	1	1.13	A	
				114	サンゴジュ	1	4	49.7	1	1	3	1	1	1	1	1	1	1.25	A	
				115	サンゴジュ	1	4	51.4	1	1	3	1	1	1	1	1	1	1.25	A	
				116	サンゴジュ	1	3	50.0	1	1	3	1	1	1	1	1	1	1.25	A	
				117	サンゴジュ	1	4	40.2	1	1	3	1	1	1	1	1	2	1.38	A	
				118	サンゴジュ	2	4	56.3	1	1	3	1	1	1	1	2	1	1.38	A	
				119	サンゴジュ	1	4	38.7	1	4	3	2	3	1	1	1	1	2.00	B	
				120	サンゴジュ	2	4	59.4	1	3	1	1	1	1	1	1	1	1.25	A	
				121	サンゴジュ	2	4	60.2	1	1	3	1	1	1	1	1	1	1.25	A	
				122	サンゴジュ	2	4	61.9	2	3	2	1	1	1	1	2	1	1.50	A	
				123	サンゴジュ	2	4	60.2	1	2	2	1	1	1	1	1	1	1.25	A	
				124	サンゴジュ	2	4	50.5	1	1	2	1	1	1	1	1	1	1.13	A	
				125	サンゴジュ	2	4	51.6	1	1	2	1	1	1	1	1	1	1.13	A	
				126	サンゴジュ	2	4	61.7	2	2	2	2	1	1	1	1	1	1.38	A	
				127	サンゴジュ	1	4	51.2	1	2	3	2	2	1	1	1	1	1.63	A	
				128	サンゴジュ	1	4	40.4	2	2	2	2	1	1	1	1	1	1.38	A	クズ獲
				129	サンゴジュ	1	3	38.4	1	2	2	1	1	1	1	1	1	1.25	A	クズ獲
				130	シキミ	2	5	37.3	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1.00	A	
				131	シラカシ	1	16	142.7	5	1	1	1	1	1	1	1	1	1.00	A	
				132	シラカシ	1	14	91.8	5	1	1	1	1	1	1	1	1	1.00	A	
				133	シラカシ	1	7	72.1	4	1	1	1	1	1	1	1	1	1.00	A	
				134	シラカシ	2	11	102.1	5	1	1	1	1	1	1	1	1	1.00	A	
				135	シラカシ	1	12	117.8	4	1	2	1	1	1	1	1	1	1.13	A	
				136	シラカシ	1	12	110.2	5	1	1	1	1	1	1	1	1	1.00	A	
				137	シラカシ	1	5	18.4	2	1	1	1	1	1	1	1	1	1.00	A	
				138	シラカシ	1	7	97.7	3	1	1	1	1	1	1	1	1	1.00	A	
				139	ツバキ	3	5	47.9	2	2	3	1	1	1	1	1	1	1.38	A	
140	ツバキ	3	6	73.4	2	1	1	1	1	1	1	1	1	1.00	A					
141	ツバキ	1	5	45.0	2	3	2	3	3	1	1	1	1	1.88	B					
142	ツバキ	1	5	40.2	2	1	1	1	1	1	1	1	1	1.00	A					
143	ツバキ	3	4	42.8	2	1	1	1	1	1	1	1	1	1.00	A					
144	ツバキ	4	4	71.3	2	1	1	1	1	1	1	1	1	1.00	A					
145	ツバキ	1	3	10.8	2	1	1	1	1	1	1	1	1	1.00	A					
146	ツバキ	2	4	25.0	2	1	1	1	1	1	1	1	1	1.00	A					
147	ツバキ	1	5	26.6	2	1	1	1	1	1	1	1	1	1.00	A					
148	ツバキ	1	3	25.3	2	1	1	1	1	1	1	1	1	1.00	A					
149	ツバキ	1	3	20.0	2	1	1	1	1	1	1	1	1	1.00	A					
150	ツバキ	2	3	29.8	2	1	1	1	1	1	1	1	1	1.00	A					
151	トウネズミモチ	1	7	55.8	4	1	1	1	1	1	1	1	1	1.00	A					
152	トウネズミモチ	1	6	48.4	3	1	1	1	1	1	1	1	1	1.00	A					
153	トウネズミモチ	1	6	36.8	2	1	1	1	1	1	1	1	1	1.00	A					
154	トウネズミモチ	1	6	23.8	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1.00	A					
155	トウネズミモチ	1	3	7.8	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1.00	A					
156	トウネズミモチ	2	6	43.5	3	1	1	1	1	1	1	1	1	1.00	A					
157	トウネズミモチ	1	4	13.2	1	2	1	1	1	1	1	1	1	1.13	A					
158	トウネズミモチ	1	4	20.5	1	2	1	1	1	1	1	1	1	1.13	A					
159	トウネズミモチ	4	5	59.5	2	1	1	1	1	1	1	1	1	1.00	A					

注：活力度評価は、次の状態に基づき判定した結果を示す。A：良好、正常なもの、B：普通、正常に近いもの、C：悪化のかなり進んだもの、D：顕著に悪化しているもの

表 4-1 (3) 計画地の生育木生育状況調査結果 (高木)

調査 区域	樹高 区分	樹木の性質		No.	樹種	本数	樹高	幹回 (m)	葉張り (m)	項目別活力度 (1~4)						樹木 活力度 指数	樹木 活力度 判定	備考	
		常・落	広・針							樹勢	樹形	枝の 伸長 量	枝葉の 密度	葉の 大き さ	葉色				ネ クロ シス
2期	高木	常緑		160	トベラ	1	3	12.0	1	1	1	1	1	1	1	1.00	A		
			161	ヒイラギモクセイ	3	5	98.9	2	1	1	1	1	1	1	2	1	1.13	A	
			162	ヒイラギモクセイ	3	4	64.1	1	1	3	1	1	1	1	1	1	1.25	A	
			163	ビワ	1	6	57.0	2	1	1	1	1	1	1	1	1	1.00	A	
			164	ビワ	1	6	35.1	2	1	1	1	1	1	1	1	1	1.00	A	
			165	フェイジョア	1	3	10.1	2	2	2	1	1	1	1	1	1	1.25	A	
			166	ミカンsp.	1	5	56.7	3	1	1	1	1	1	1	1	1	1.00	A	
			167	ミカンsp.	1	4	39.7	2	2	2	1	2	1	1	1	1	1.38	A	
			168	イロハモミジ	2	8	103.7	6	1	1	1	1	1	1	1	1	1.00	A	
			169	イロハモミジ	1	6	96.1	6	1	1	1	1	1	1	1	1	1.00	A	
			170	イロハモミジ	1	4	51.3	2	1	1	1	1	1	1	1	1	1.00	A	
			171	イロハモミジ	1	4	80.0	3	1	1	1	1	1	1	1	1	1.00	A	
			172	イロハモミジ	1	8	83.2	3	1	1	1	1	1	1	1	1	1.00	A	
			173	エノキ	1	16	217.0	7	1	1	1	1	1	1	1	1	1.00	A	
			174	カキノキ	1	3	45.9	1	1	3	1	1	1	1	1	1	1.25	A	
			175	ケヤキ	1	19	209.6	6	1	1	1	1	1	1	1	1	1.00	A	
			176	ケヤキ	1	16	218.0	7	1	1	1	1	1	1	1	1	1.00	A	
			177	ケヤキ	1	14	150.8	5	1	1	1	1	1	1	1	1	1.00	A	
			178	ケヤキ	1	17	171.7	5	1	1	1	1	1	1	1	1	1.00	A	
			179	ケヤキ	1	15	167.0	6	1	1	1	1	1	1	1	1	1.00	A	
			180	ケヤキ	1	12	126.6	4	1	1	1	1	1	1	1	1	1.00	A	
	181	ケヤキ	1	16	132.6	5	1	1	1	1	1	1	1	1	1.00	A			
	182	ケヤキ	1	14	177.9	6	1	1	1	1	1	1	1	1	1.00	A			
	183	ケヤキ	1	15	140.6	4	2	2	2	2	1	1	1	1	1.50	A			
	184	ケヤキ	1	14	141.0	5	1	1	1	1	1	1	1	1	1.00	A			
	185	コブシ	1	9	67.0	3	1	1	1	1	1	1	1	1	1.00	A			
	186	コブシ	1	6	70.3	3	3	1	2	2	1	1	1	1	1.50	A			
	187	コブシ	1	6	45.5	2	3	2	2	3	1	1	1	1	1.75	A			
	188	サクラsp.	1	12	171.6	4	1	1	1	1	1	1	1	1	1.00	A			
	189	サクラsp.	1	9	198.8	7	1	1	1	1	1	1	1	1	1.00	A			
	190	サクラsp.	1	11	125.6	4	1	2	1	1	1	1	1	1	1.13	A			
	191	サクラsp.	1	8	127.6	3	1	1	1	1	1	1	1	1	1.00	A			
	192	サクラsp.	1	7	89.1	3	1	1	1	1	1	1	1	1	1.00	A			
	193	シダレザクラ	1	5	77.4	4	1	1	1	1	1	1	1	1	1.00	A			
	194	ソメイヨシノ	1	14	252.0	4	1	1	1	1	1	1	1	1	1.00	A			
	195	ソメイヨシノ	1	14	224.8	4	1	1	1	1	1	1	1	1	1.00	A			
	196	ソメイヨシノ	4	10	291.3	5	1	1	1	1	1	1	1	1	1.00	A			
	197	ソメイヨシノ	3	12	215.1	4	1	1	1	1	1	1	1	1	1.00	A			
	198	ソメイヨシノ	1	12	170.6	4	1	1	1	1	1	1	1	1	1.00	A			
	199	ソメイヨシノ	1	12	226.4	6	1	1	1	1	1	1	1	1	1.00	A			
	200	ソメイヨシノ	2	10	168.1	4	1	2	1	1	1	1	1	1	1.13	A			
	201	ソメイヨシノ	2	10	212.8	6	1	2	1	1	1	1	1	1	1.13	A			
202	ソメイヨシノ	2	10	158.8	5	1	2	1	1	1	1	1	1	1.13	A				
203	ソメイヨシノ	2	9	110.7	4	1	1	1	1	1	1	1	1	1.00	A				
204	ドウダンツツジ	18	3	16.0	2	1	1	1	1	1	1	1	1	1.00	A				
205	ヌルデ	1	5	23.1	2	1	2	1	1	1	1	1	1	1.13	A				
206	ハリエンジュ	1	9	137.2	5	1	3	1	1	1	1	1	1	1.25	A				
207	ハリエンジュ	1	4	19.0	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1.00	A				
208	ハリエンジュ	1	4	14.0	2	1	1	1	1	1	1	1	1	1.00	A				
209	ハリエンジュ	1	8	107.2	3	2	3	1	1	1	1	1	1	1.38	A				
210	ブラタナス	1	14	163.1	5	1	1	1	1	1	1	1	1	1.00	A				

注：活力度評価は、次の状態に基づき判定した結果を示す。A：良好、正常なもの、B：普通、正常に近いもの、C：悪化のかなり進んだもの、D：顕著に悪化しているもの

表4-2(1) 計画地の生育木生育状況調査結果（中木・低木）

調査区域	樹高区分	樹木の性質		No.	樹種	幅 長さ 高さ			項目別活力度 (1~4)						樹木活力度指数	樹木活力度判定	備考			
		常・落	広・針			(m)	(m)	(m)	樹勢	樹形	枝の伸長量	枝葉の密度	葉の大きさ	葉色				ネクロシス		
1期	中木	常緑		1	オオムラサキツツジ	3.0	3.5	2.0	1	1	1	1	1	1	1	1	1.00	A		
				2	シャクナゲsp.	2.0	5.5	2.0	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1.00	A	
				3	シャクナゲsp.	1.5	1.5	2.5	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1.00	A	
				4	ツツジsp.	3.0	11.0	2.0	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1.00	A	
				5	ツツジsp.	2.0	6.5	2.0	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1.00	A	
				6	ツツジsp.	2.0	2.5	2.0	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1.00	A	
				7	トウネズミモチ	1.0	1.0	2.5	2	1	1	1	1	1	1	1	1	1.13	A	
				8	トベラ	1.0	6.5	2.5	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1.00	A	
				9	ナンテン	1.0	1.0	2.0	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1.00	A	
				10	ナンテン	1.0	1.0	2.0	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1.00	A	
				11	ナンテン	1.0	1.5	2.0	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1.00	A	
				12	ナンテン	2.5	3.5	3.0	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1.00	A	
				13	ベニカナムモチ	1.0	14.0	2.5	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1.00	A	
				14	アジサイ	1.5	1.5	2.0	1	2	1	2	1	1	1	1	1	1.25	A	
		15	アジサイ	3.0	3.5	2.0	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1.00	A			
		16	アジサイ	2.5	2.5	1.5	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1.00	A			
		17	アジサイ	2.0	2.0	2.0	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1.00	A			
		18	アジサイ	2.0	1.5	2.0	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1.00	A			
		19	イロハモミジ	2.0	2.0	2.0	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1.00	A			
		20	ガクアジサイ	2.0	3.5	2.0	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1.00	A			
		21	コデマリ	1.0	1.0	2.0	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1.00	A			
		22	ザクロ	3.0	2.0	3.0	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1.00	A			
		23	シダレウメ	3.0	4.5	2.5	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1.00	A			
		24	ハナミズキ	2.0	3.5	2.5	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1.00	A			
		25	ハナミズキ	2.0	2.0	2.0	1	2	1	1	1	1	1	1	1	1.13	A			
		26	ユキヤナギ	3.0	7.5	3.0	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1.00	A			
		27	オオムラサキツツジ	1.5	1.5	1.5	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1.00	A			
	28	オオムラサキツツジ	1.5	4.5	1.5	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1.00	A				
	29	オオムラサキツツジ	1.0	2.0	1.0	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1.00	A				
	30	サザンカ	1.0	3.0	1.5	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1.00	A				
	31	シャクナゲsp.	1.0	1.0	1.5	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1.00	A				
	32	シャクナゲsp.	1.0	1.0	1.0	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1.00	A				
	33	ツツジsp.	1.0	1.0	1.5	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1.00	A				
	34	ツツジsp.	1.0	0.5	1.5	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1.00	A				
	35	ツツジsp.	1.0	2.0	1.0	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1.00	A				
	36	ツツジsp.	1.0	1.0	1.5	2	2	2	1	1	1	1	1	1	1.38	A				
	37	ツツジsp.	1.0	1.5	1.0	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1.00	A				
	38	ツツジsp.	1.0	3.0	1.0	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1.00	A				
	39	ツツジsp.	1.0	1.0	1.0	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1.00	A				
	40	ツツジsp.	0.5	0.5	1.0	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1.00	A				
	41	ツツジsp.	0.5	1.0	1.0	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1.00	A				
	42	ツツジsp.	0.5	4.5	1.0	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1.00	A				
	43	ツツジsp.	0.5	6.0	1.0	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1.00	A				
	44	ツツジsp.	1.0	5.0	1.5	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1.00	A				
	45	ツツジsp.	1.0	2.0	1.0	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1.00	A				
	46	ミカンsp.	1.0	0.5	1.5	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1.00	A				
	47	アジサイ	1.0	1.5	1.5	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1.00	A				
	48	アジサイ	1.0	1.0	1.0	2	2	2	2	1	1	1	1	1	1.50	A				
	49	アジサイ	2.5	8.0	1.0	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1.00	A				
	50	アジサイ	1.5	1.5	1.5	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1.00	A				
	51	アジサイ	1.0	1.0	1.0	2	2	1	3	1	1	1	1	1	1.50	A				
	52	アジサイ	1.0	1.0	1.0	2	2	1	2	1	1	1	1	1	1.38	A				
	53	ガクアジサイ	1.0	1.0	1.5	2	1	1	2	1	1	1	1	1	1.25	A				
	54	ガクアジサイ	1.0	3.5	1.5	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1.00	A				
	55	ガクアジサイ	1.0	1.5	1.5	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1.00	A				
	56	ガクアジサイ	1.0	1.0	1.5	2	2	1	2	1	1	1	1	1	1.38	A				
	57	ガクアジサイ	1.0	1.0	1.5	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1.00	A				
	58	ガクアジサイ	1.0	0.5	1.0	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1.00	A				
	59	ガクアジサイ	1.0	0.5	1.5	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1.00	A				
	60	カシワバアジサイ	1.5	1.5	1.5	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1.00	A				
	61	コデマリ	1.0	0.5	1.5	2	1	1	1	1	1	1	1	1	1.13	A				
	62	サツキ	1.0	1.5	1.0	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1.00	A				
	63	サツキ	1.0	5.0	1.0	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1.00	A				
	64	サツキ	1.0	0.5	1.0	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1.00	A				
	65	サツキ	1.0	0.5	1.0	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1.00	A				
	66	サツキ	1.0	2.0	1.0	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1.00	A				
	67	サツキ	0.5	1.5	1.0	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1.00	A				
	68	サツキ	1.0	1.5	1.0	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1.00	A				
	69	サツキ	1.0	6.5	1.0	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1.00	A				
	70	サツキ	1.0	6.5	1.0	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1.00	A				
	71	サツキ	1.0	6.5	1.0	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1.00	A				
	72	サツキ	1.0	3.0	0.5	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1.00	A				
	73	サツキ	1.0	1.0	1.0	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1.00	A				
	74	サツキ	1.0	3.5	1.5	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1.00	A				
	75	ハナヅノツクバネウツギ	1.0	1.5	1.0	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1.00	A				
	76	ハナヅノツクバネウツギ	1.0	7.5	1.5	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1.00	A				
	77	ハナヅノツクバネウツギ	1.0	2.0	1.5	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1.00	A				
	78	ビヨウヤナギ	1.0	1.0	1.0	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1.00	A				
	79	ボケ	1.0	1.0	1.0	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1.00	A				
	80	ユキヤナギ	1.0	1.0	1.0	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1.00	A				
	81	ユキヤナギ	1.0	1.0	1.5	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1.00	A				

注：活力度評価は、次の状態に基づき判定した結果を示す。A：良好、正常なもの、B：普通、正常に近いもの、C：悪化のかなり進んだもの、D：顕著に悪化しているもの

表4-2(2) 計画地の生育木生育状況調査結果（中木・低木）

調査 区域	樹高 区分	樹木の性質		No.	樹種	幅 (m)	長さ (m)	高さ (m)	項目別活力度 (1~4)							樹木 活力度 指数	樹木 活力度 判定	備考		
		常・落	広・針						樹勢	樹形	枝 の 伸 長 量	枝 葉 の 密 度	葉 の 大 き さ	葉 色	ネ ク ロ シ ス					
2期	中木	常緑	広葉	82	サンゴジュ	1.0	1.5	2.0	1	1	1	1	1	1	1	1	1.00	A		
				83	ツツジsp.	3.0	25.0	2.0	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1.00	A	
				84	ツツジsp.	1.5	2.5	2.0	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1.00	A	
				85	ツバキ	1.5	1.5	2.0	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1.00	A	
				86	ツバキ	1.5	1.5	2.5	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1.00	A	
				87	ヒイラギ	1.0	1.5	2.0	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1.00	A	
				88	イチジク	3.0	3.5	2.5	2	2	1	1	1	1	1	1	1	1.25	A	
				89	ガクアジサイ	2.0	5.5	2.0	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1.00	A	
				90	ガクアジサイ	2.0	2.0	2.5	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1.00	A	
				91	コデマリ	1.0	1.0	2.5	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1.00	A	
		92	ハナヅノツクバネウツギ	1.5	5.5	2.5	2	2	1	2	1	1	1	1	1	1.38	A			
		93	ユキヤナギ	1.5	1.5	2.0	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1.00	A			
		94	ユスラウメ	1.5	1.5	2.0	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1.00	A			
		95	オオムラサキツツジ	1.0	2.0	1.5	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1.00	A			
		96	ツツジsp.	1.0	4.5	1.5	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1.00	A			
		97	ツツジsp.	1.0	2.0	1.5	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1.00	A			
		98	ツツジsp.	1.0	3.5	1.5	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1.00	A			
		99	ツツジsp.	1.0	3.0	1.5	2	1	1	1	1	1	1	1	1	1.13	A			
		100	ツツジsp.	1.5	1.5	1.5	1	1	1	2	1	1	1	1	1	1.13	A			
		101	ツツジsp.	1.0	4.5	1.5	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1.00	A			
	102	ツツジsp.	1.0	7.5	1.5	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1.00	A				
	103	ツツジsp.	1.0	1.5	1.5	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1.00	A				
	104	ツツジsp.	1.0	0.5	1.5	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1.00	A				
	105	ツツジsp.	1.0	2.0	1.5	2	1	1	1	1	1	1	1	1	1.13	A				
	106	ツツジsp.	1.0	0.5	1.0	2	2	2	1	1	1	1	1	1	1.38	A				
	107	ツツジsp.	1.0	0.5	1.0	2	2	2	1	1	1	1	1	1	1.38	A				
	108	ツツジsp.	1.0	0.5	1.0	2	2	2	1	1	1	1	1	1	1.38	A				
	109	ツツジsp.	1.0	0.5	1.0	2	2	2	1	1	1	1	1	1	1.38	A				
	110	ツツジsp.	1.0	3.0	1.5	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1.00	A				
	111	ツツジsp.	1.0	0.5	1.0	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1.00	A				
	112	ツツジsp.	1.0	1.0	1.0	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1.00	A				
	113	ツツジsp.	0.5	1.5	1.0	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1.00	A				
	114	ナンテン	1.0	0.5	1.5	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1.00	A				
	115	ヒメツグsp.	1.5	3.5	1.5	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1.00	A				
	116	アジサイ	1.0	0.5	1.5	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1.00	A				
	117	アジサイ	1.0	0.5	1.5	2	1	1	1	1	1	1	1	1	1.13	A				
	118	アジサイ	1.5	1.5	1.5	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1.00	A				
	119	アジサイ	4.0	44.5	1.5	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1.00	A				
	120	イロハモミジ	1.5	3.0	1.5	2	2	2	1	1	1	1	1	1	1.38	A				
	121	ウメ	1.0	1.0	1.5	2	2	1	2	1	1	1	1	1	1.38	A				
122	ガクアジサイ	1.0	0.5	1.5	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1.00	A					
123	コデマリ	1.0	0.5	1.5	2	2	2	2	1	1	1	1	1	1.50	A					
124	サツキ	1.0	9.0	1.5	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1.00	A					
125	サツキ	1.0	1.0	1.5	2	1	2	2	1	1	1	1	1	1.38	A					
126	ハギsp.	1.0	6.5	1.5	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1.00	A					
127	ハナヅノツクバネウツギ	1.0	5.0	1.5	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1.00	A					
128	ハナヅノツクバネウツギ	1.0	2.0	1.5	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1.00	A					
129	ビヨウヤナギ	1.0	1.0	1.5	2	1	1	2	1	1	1	1	1	1.25	A					

注：活力度評価は、次の状態に基づき判定した結果を示す。A：良好、正常なもの、B：普通、正常に近いもの、C：悪化のかなり進んだもの、D：顕著に悪化しているもの

4-1-2 計画地周辺の生育木調査結果（樹木活力度等）

計画地周辺の生育木の生育状況の調査結果の詳細は、高木については表 4-3 に、中木・低木については表 4-4 に示すとおりである。なお、対象とする計画地周辺の生育木は、関連区域である蔵敷第 2 公園について調査を実施した。

表 4-3 計画地周辺の生育木生育状況調査結果（高木）

調査区域	樹高区分	樹木の性質		No.	樹種	本数	樹高	幹回 (m)	葉張り (m)	項目別活力度 (1~4)							樹木活力度指数	樹木活力度判定	備考
		常・落	広・針							樹勢	樹形	枝の伸長量	枝葉の密度	葉の大きさ	葉色	ネクロシス			
関連	高木	常緑	広葉	1	ウバメガシ	1	5	62.8	5	1	2	1	1	1	1	1	1.13	A	
				2	ウバメガシ	2	6	77.9	4	1	2	1	1	1	1	1	1.13	A	
				3	ウバメガシ	1	3	40.2	2	1	2	1	1	1	1	1	1.13	A	
				4	ウバメガシ	1	6	67.8	3	1	2	1	1	1	1	1	1.13	A	
				5	キンモクセイ	3	5	91.7	3	1	1	1	1	1	1	1	1.00	A	
				6	キンモクセイ	3	4	89.5	3	1	1	1	1	1	1	1	1.00	A	
				7	キンモクセイ	2	7	74.1	3	1	1	1	1	1	1	1	1.00	A	
				8	キンモクセイ	2	8	109.7	4	1	1	1	1	1	1	1	1.00	A	
				9	キンモクセイ	2	5	89.7	4	1	1	1	1	1	1	1	1.00	A	
				10	イロハモミジ	2	4	52.6	3	1	1	1	1	1	1	1	1.00	A	
				11	イロハモミジ	1	4	30.6	1	1	1	1	1	1	1	1	1.00	A	
		12	イロハモミジ	3	5	67.3	1	1	1	1	1	1	1	1	1.00	A			
		13	エノキ	1	12	156.3	5	1	1	1	1	1	1	1	1.00	A			
		14	エノキ	1	15	186.0	6	1	1	1	1	1	1	1	1.00	A			
		15	サクラsp.	2	12	208.3	5	1	1	1	1	1	1	1	1.00	A			
		16	セイヨウハコヤナギ	1	20	253.6	6	1	1	1	1	1	1	1	1.00	A			
		17	セイヨウハコヤナギ	1	22	161.1	6	1	1	1	1	1	1	1	1.00	A			
		18	セイヨウハコヤナギ	1	20	135.0	5	1	1	1	1	1	1	1	1.00	A			
		19	セイヨウハコヤナギ	1	17	183.1	5	1	1	1	1	1	1	1	1.00	A			
		20	プラタナス	1	8	78.3	3	1	2	1	1	1	1	1	1.13	A			
		21	プラタナス	1	15	100.9	5	1	1	1	1	1	1	1	1.00	A			
		22	プラタナス	1	15	135.5	6	1	1	1	1	1	1	1	1.00	A			
		23	プラタナス	1	16	173.2	6	1	1	1	1	1	1	1	1.00	A			

注：活力度評価は、次の状態に基づき判定した結果を示す。A：良好、正常なもの、B：普通、正常に近いもの、C：悪化のかなり進んだもの、D：顕著に悪化しているもの

表 4-4 計画地周辺の生育木生育状況調査結果（中木・低木）

調査区域	樹高区分	樹木の性質		No.	樹種	幅 (m)	長さ (m)	高さ (m)	項目別活力度 (1~4)							樹木活力度指数	樹木活力度判定	備考	
		常・落	広・針						樹勢	樹形	枝の伸長量	枝葉の密度	葉の大きさ	葉色	ネクロシス				
関連	低木	常緑	広葉	1	ツバキ	2.0	13.0	2.0	1	1	1	1	1	1	1	1.00	A		
				2	オオムラサキツツジ	1.0	0.5	1.0	1	1	1	1	1	1	1	1	1.00	A	
				3	オオムラサキツツジ	1.0	1.5	1.0	1	1	1	1	1	1	1	1	1.00	A	
				4	オオムラサキツツジ	1.5	1.5	1.0	1	1	1	1	1	1	1	1	1.00	A	
				5	オオムラサキツツジ	1.5	3.5	1.0	1	1	1	1	1	1	1	1	1.00	A	
				6	ツツジsp.	1.0	1.5	1.0	1	1	1	1	1	1	1	1	1.00	A	
				7	ツツジsp.	1.0	1.5	1.0	1	1	1	1	1	1	1	1	1.00	A	
				8	ツツジsp.	0.5	0.5	0.5	2	2	1	3	1	1	1	1	1.50	A	
				9	ツツジsp.	0.5	0.5	0.5	2	2	1	2	1	1	1	1	1.38	A	
				10	ツツジsp.	1.0	0.5	1.0	1	1	1	1	1	1	1	1	1.00	A	
				11	ツツジsp.	1.0	1.5	1.0	2	1	1	1	1	1	1	1	1.13	A	
		12	ツツジsp.	1.0	3.5	1.0	2	1	1	2	1	1	1	1	1.25	A			
		13	ツツジsp.	1.0	3.5	1.0	1	1	1	1	1	1	1	1	1.00	A			
		14	ツツジsp.	1.0	1.5	1.0	1	1	1	1	1	1	1	1	1.00	A			
		15	ツツジsp.	1.5	2.0	1.0	1	1	1	1	1	1	1	1	1.00	A			
		16	ツツジsp.	1.5	2.0	1.0	1	1	1	1	1	1	1	1	1.00	A			
		17	アジサイ	1.0	1.0	1.0	1	1	1	1	1	1	1	1	1.00	A			
		18	アジサイ	1.0	0.5	1.0	2	1	1	1	1	1	1	1	1.13	A			
		19	アジサイ	1.0	0.5	1.0	2	1	1	1	1	1	1	1	1.13	A			
		20	アジサイ	1.0	0.5	1.0	2	1	1	1	1	1	1	1	1.13	A			
		21	サツキ	1.0	0.5	0.5	2	2	1	1	1	1	1	1	1.25	A			

注：活力度評価は、次の状態に基づき判定した結果を示す。A：良好、正常なもの、B：普通、正常に近いもの、C：悪化のかなり進んだもの、D：顕著に悪化しているもの

4-1-3 植栽土壌

(1) 調査内容

1) 層位

土壌断面の層位は、表 4-5 に示す内容に基づき区分した。なお、造成基盤が人為的に著しく攪乱されている場合、明確な層位がないことが多い。このような場合は、土色や土性等の変化している部位で土層を区分する。

表 4-5 層位の判断基準

区分	内容
A0 層	地表にあり、主として有機物からなる層。落葉・落枝などの植物遺体や動物遺体及びこれらの腐朽物から構成され層状となる。A0 層は植物遺体の分解の程度により、L 層（落葉層）、F 層（植物組織を認める腐葉層）、H 層（植物組織を認めない）の 3 層に細分される。
A 層	鈹質土層の最上層。A0 層の直下であり、腐植に富んだ暗色の層。構造の種類や発達程度及び堅密度の違いがみられる場合には、上層から順に A1 層, A2 層・・と細分される。
B 層	A 層の下位にあり、腐植に乏しく、明るい色調の層。構造の種類や発達程度及び堅密度の違いがみられる場合には、上層から順に B1 層, B2 層・・と細分される。
C 層	B 層の下位にあり、土壌化がほとんど進行していない母材層で、基層ともいう。構造の種類や発達程度及び堅密度の違いがみられる場合には、上層から順に C1 層, C2 層と細分される。

2) 層界

ある層から次の層への移り変わりの状態の明瞭度について、移り変わる距離（幅）によって、表 4-6 に示す区分で表記した。

また、層界の形状を「波状」、「平坦」、「不規則」、「不連続」などの区分で付記した。

表 4-6 層界の判断基準

区分	内容
明瞭	3cm 未満
判然	3cm～5cm 未満
漸変	5cm 以上

3) 土色

土の色をマンセル表色系に準じた標準土色帳（農林水産省農林水産技術会議事務局監修）で観察した。一般に土色が黒色に近づく程、腐植質に富み、肥沃な土壌であると判断できる。また、青灰色や緑灰色の土壌は、還元土（酸素の欠乏した土壌）である可能性があり、このような土壌が根域層に出現すると植栽樹木の根が窒息死し、その程度が著しい場合は枯死する。なお、表示例を以下に示す。

- ・表示例：腐植質の土壌の場合 7.5YR3/3 は暗褐色
還元的土壌の場合 2.5Y3/3 は暗オリーブ褐色

4) 土性

指の間で土壌をすりつぶし、その感触によりに表 4-7 示す基準で判定した。

一般に埴壤土 (CL)、重埴土 (HC)、砂質埴壤土 (SCL) の場合は粘質で、このような土壌が根域層で見られると、不透水層を形成する可能性が強く、雨を帯水させ、根腐れの原因になる。一方、砂土 (S) や砂壤土 (SL) の場合は砂質で、土壌養分の不足や乾燥しやすいことが問題となる。

表 4-7 土性の判断基準

判定法	土性名 (略号)
ほとんど砂ばかりで、ねばり気を全く感じない。	砂土 (S)
砂の感じが強く、ねばり気はわずかしかない。	砂壤土 (SL)
ある程度砂を感じ、ねばり気もある。 砂と粘土が同じくらいに感じられる。	壤土 (L)
砂はあまり感じないが、サラサラした小麦のような感触がある。	シルト質壤土 (SiL)
わずかに砂を感じるが、かなりねばる。	埴壤土 (CL)
ほとんど砂を感じないで、よくねばる。	重埴土 (HC)

5) 乾湿

指の間で土壌をすりつぶし、その感覚で乾、半湿、湿、多湿、過湿の 5 段階を表 4-8 の基準により判定した。

土塊が多湿、過湿を示すと土壌中の水分含量が多すぎるといえ、その部位あるいは下層土で雨水が停滞している可能性があり、根腐れの原因となる。

表 4-8 湿りの判断基準

区分	状態
乾	土塊を強く握っても掌に湿り気が残らない。
半 湿	土塊を強く握ると掌に湿り気が残る。
湿	土塊を強く握ると掌が濡れるが、水滴は落ちない。 親指と人差指の間で強く押すと水がにじむ。
多 湿	土塊を掌で強く握ると水滴が落ちる。
過 湿	土塊を掌にのせると自然に水滴がおちる。

6) 可塑性

可塑性とは、力を加えると変形し、力を除いたときにその変形を保持する能力を表す。土壌を親指と人差し指の間でこねまわし、棒状の形にできるかどうかを観察し、表 4-9 に示す基準により判定した。

可塑性が強い場合は、粘性が強く不透水層を形成していることがある。また、可塑性が弱い場合は、砂分が多く乾燥しやすい等の問題点がある。

表 4-9 可塑性の判断基準

区分	状態
なし	全然棒状に延ばせない。
弱	かろうじて棒状になるが、すぐに切れてしまう。
中	直径 2mm 内外の棒状に延ばせて、こね直すのに力を要しない。
強	直径 1mm 内外の棒状に延ばせて、こね直すのにやや力を要する。
極強	長さ 1cm 以上の極めて細い糸状に延ばせて、こね直すのにかなり力を要する。

7) 還元反応

断面に現れた土壌の還元（酸欠）の状況を $\alpha - \alpha'$ ジピリジル酢酸の反応により示される色の程度により、①－（反応なし）、②±（若干反応）、③＋（反応）、④++（著しく反応）、⑤+++（強い反応）の 5 段階に区分した。一般に反応が認められた場合、その土壌は雨水や地下水の停滞により還元状態にあり、硫化物の影響により植物の根系に悪影響を及ぼし、その程度が著しい場合は枯死する。

8) 腐植

腐植とは、土壌に含まれる有機物のことであり、その含有量の目安は表 4-10 に示すとおりである。

自然地では、落ち葉や枝等、植物が堆積し、それが微生物の活動により分解し、腐植層となり、膨軟で緩衝力のある豊かな土壌が形成される。一般に腐植の多い少ないについては、土色が黒色系か褐色系かで判定する。

表 4-10 黒ボク土壌の腐植（有機物）含有量の判定目安

有機物含有量	色相	明度	彩度	土色	表土の適用判定 ^注
2%前後	7.5YR～ 10YR	≥4	≥5	褐	×
3%前後		4	3～4	褐	×
5%前後		3	3～4	暗褐	○
8%前後		2	2～3	黒褐～暗褐	○
10%前後		2	2	黒～黒褐	○
12%前後		≤2	1	黒	○

注：表土の適用判定 ○：表土として適用可、×：表土として適用不可

9) 土壌硬度

土壌硬度は、山中式土壌硬度計を用いて測定した。平坦に削った断面に対して直角の方向に硬度計を押しあて、その円錐部のつばが断面に密着するまでゆっくり水平を保ちつつ押し込み、その侵入の深さを mm 単位で読み、表示した。土壌が固いほど硬度計の読みが大きくなる。硬度の判定目安は表 4-11 に示すとおりであり、測定値が 24mm を超えると、その土壌は緻密すぎて根系の発達を阻害する。一方、土壌硬度が低く、柔らかすぎる場合は、流失・飛散・乾燥等の問題が発生する可能性がある。

表 4-11 硬度の判定目安

評価	硬さの表現	山中式土壌硬度計 による計測値	根の侵入の可否
一	膨軟すぎ	≤ 11mm	根茎発達に阻害なし
可	軟らか	11～20mm	根茎発達に阻害なし
良	締まった	20～24mm	根茎発達阻害樹種あり
不良	硬い	24mm ≤	根茎発達に阻害あり

10) 石礫含量

土壌に含まれる礫（径 2mm 以上の粒子）の大きさと含量を観察し、表 4-12 に示す基準で区分した。礫が 50% 以上と多く含まれると根系の発達を阻害する場合がある。

表 4-12 石礫の判断基準

区分	判断基準
なし	礫が全く存在しない。
有り	礫の占める割合が断面の 5% に満たない。
含む	〃 が 5～10% のもの。
富む	〃 が 10～20% のもの。
すこぶる富む	〃 が 20～50% のもの。
礫土	〃 が 50% 以上のもの。

11) 植物根の分布状況

土壌断面中に現れる根の分布量を観察し、表 4-13 に示す基準で区分した。

表 4-13 植物根の分布状況の判断基準

区分	判断基準
なし	根が全く存在しない。
有り	根の切り口の面積の割合が断面の 5% に満たない。
含む	〃 が 5～10% のもの。
富む	〃 が 10～20% のもの。
すこぶる富む	〃 が 50% 以上のもの。

12) 土壌構造

一般に土層内では、砂土や粘土等がそれぞれにつまっているのではなく、いろいろな大きさや形状をした集合体を形成していることが多い。これらは土壌構造と呼ばれ、土壌の生成環境をよく反映し、土壌の生産力とも密接な関連がある。土壌断面で観察した土壌構造を、表 4-14 に示す基準で区分した。

団粒状や塊状の場合は、植物の根系の発達に有利であり、壁状になると根系の発達が阻害されるようになる。また、単粒状、粒状を示す場合は、乾燥しやすい土壌条件である。

表 4-14 植物根の分布状況の判断基準

区分	判断基準
団粒状	膨軟で多孔質な数 mm 程度の小粒の構造で、指間で容易につぶれ、ほとんど抵抗を感じないもの。湿潤な土壌に発達する。
粒状	比較的小型（2～5mm 程度）で、丸みのある固くて緻密なもの。指間でつぶすとかなり抵抗を感じる。乾きやすい土壌に発達する。
角塊状	稜角およびつやのある面が比較的はっきりし、一般に大きさは 1cm 以上で内部は緻密。乾燥が繰り返されると粘質な土壌に発達する。
亜角塊状	比較的丸みがあり、表面のつやは弱く内部もそれほど緻密ではない比較的大型の構造（一般に 2cm）。乾質に偏しない土壌の主に下層土に出現する。
単粒状	砂丘の砂のように各粒子がバラバラで、互にくっつき合っていないもの。
壁状	土層全体が緊密に凝集し、一定の構造を認めることができないもの。常時湿潤な土壌の下層土に多く、通気・透水性が一般に不良である。

13) 地下水位

土壌断面に湧水など出現した場合に、その水位を測定した。

(2) 調査結果

1) 試坑土壌調査

試坑土壌調査における土壌断面の状況は写真 4-1 に、土壌断面図（地点：No. 1）は図 4-1 に示すとおりである。

試坑土壌調査では、約 1m の試坑で 5 層が確認された。



写真 4-1 試坑土壌調査における土壌断面の状況（地点：No. 1）

階層区分	層位		土色 (色相)	土性	土壌 硬度	石礫 含量	乾湿	植物根 含量	還元 反応	土壌 構造	可塑性	腐植	地下 水位	pH	電気 伝導度 (mS/m)	飽和 透水係数 (m/s)
	深さ(cm)	層界														
A0	0	~ 0.5			軟らか	なし	半湿	なし				ほぼ 100%	なし			
A	0.5	~ 6	7.5YR2/3 (暗褐色)	壤土	軟らか	含む	半湿	富む	—	団粒 状	中	10% 前後	なし	6.6	3.9	1.9×10^{-5}
B1	6	~ 14	7.5YR4/3 (褐色)	壤土	硬い	なし	半湿	なし	—	粒状	弱	0%	なし	6.7	1.7	4.3×10^{-5}
B2	14	~ 24	7.5YR4/3 (褐色)	シルト 質壤土	硬い	なし	半湿	なし	—	壁状	弱	0%	なし	6.8	2.0	1.5×10^{-4}
B3	24	~ 100	7.5YR4/4 (褐色)	壤土	硬い	なし	半湿	なし	—	壁状	中	0%	なし	6.8	1.9	1.3×10^{-4}

図 4-1 試坑土壌調査断面図（地点：No. 1）

2) 簡易試坑土壤調査

簡易試坑土壤調査における土層の状況は写真 4-2(1)～(2)、土壤断面図は図 4-2(1)に～(2)示すとおりである。



写真 4-2(1) 簡易試坑土壤調査における土壤断面の状況（地点：No. ①（1期））

階層 区分	層位		土色 (色相)	土性	乾湿	還元 反応	可塑 性	腐植	備考
	深さ(cm)	層界							
A0	～	0							
A	0	～ 6	判然 平坦	7.5YR3/2 (暗褐色)	壤土	半湿	—	中	10%前後
B	6	～ 20	判然 平坦	7.5YR3/3 (褐色)	壤土	半湿	—	中	0%前後 20cmまでしか 検土杖が刺さ らない

図 4-2(1) 簡易試坑土壤調査における土壤断面図（地点：No. ①（1期））



写真 4-2(2) 簡易試坑土壌調査における土壌断面の状況（地点：②（2期））

階層 区分	層位				土色 (色相)	土性	乾湿	還元 反応	可塑 性	腐植	備考	
	深さ(cm)		層界									
A0	~	0										
A	0	~	3	判然	平坦	7.5YR3/4 (暗褐色)	壤土	半湿	-	中	5%前後	
B	3	~	15	漸変	平坦	7.5YR4/3 (褐色)	壤土	半湿	-	中	0%前後	15cmまでしか 検土杖が刺さ らない

図 4-2(2) 簡易試坑土壌調査における土壌断面図（地点：No. ②（2期））

5. テレビ受信障害

5. テレビ受信障害

5-1 受信状況調査方法（測定車及び使用機器）

テレビ受信障害における受信状況調査の模式図は図 5-1 に、受信状況調査に使用した機械は表 5-1 に示すとおりである。

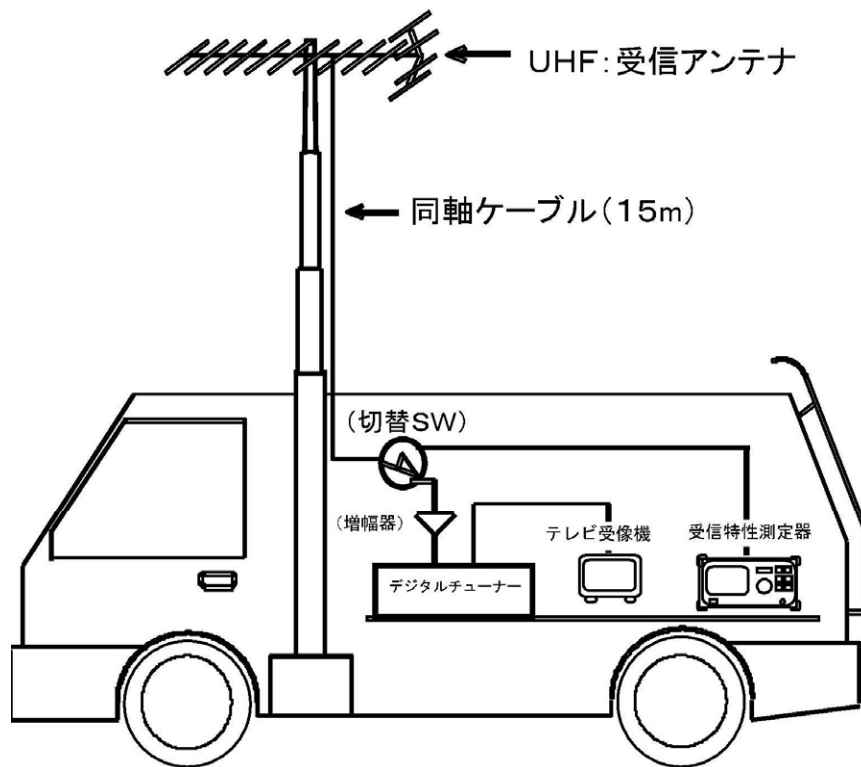


図 5-1 電波測定車

表 5-1 受信状況調査使用機器

機器名	種別	メーカー名	型名
受信アンテナ	UHF : 14 素子	マスプロ電気株式会社	U 1 4 6
テレビ受像機	15.6 型 ワイド	富士通株式会社	FMVYN2Q11
増幅器	屋外(内)用 35dB 型	マスプロ電気株式会社	UB45SS
デジタルチューナー	外付け型	ユニデン株式会社	DTH110
受信特性測定器	スペクトラムアナライザー	株式会社アドバンテスト	U 3 7 5 1

5-2 受信状況調査結果

東京スカイツリー局及びテレビ神奈川局から送信される地上デジタル放送の受信状況は、表 5-2(1)～(5)に示すとおりである。

表 5-2(1) 受信状況調査結果表（地上デジタル放送）

調査地点	調査項目	受信局名（東京スカイツリー）									備考 [アンテナ高(m)等]
		NHK総合 27ch	NHK教育 26ch	日本テレビ 25ch	TBSテレビ 22ch	フジテレビ 21ch	テレビ朝日 24ch	テレビ東京 23ch	MXテレビ 16ch	テレビ神奈川 18ch	
001	端子電圧	48.1	48.3	50.1	48.4	48.0	46.6	50.9	39.0	41.2	受信アンテナ高10m
	画像評価	○	○	○	○	○	○	○	○	○	
	BER	0.00E+00	0.00E+00	0.00E+00	7.00E-07	0.00E+00	7.70E-07	0.00E+00	0.00E+00	0.00E+00	
	品質評価	A	A	A	B	A	B	A	A	A	
002	端子電圧	67.2	66.6	65.2	60.5	61.8	61.5	64.0	53.6	54.1	"
	画像評価	○	○	○	○	○	○	○	○	○	
	BER	0.00E+00	0.00E+00	0.00E+00	0.00E+00	0.00E+00	0.00E+00	0.00E+00	0.00E+00	0.00E+00	
	品質評価	A	A	A	A	A	A	A	A	A	
003	端子電圧	52.1	53.3	49.1	54.1	49.7	47.2	55.2	37.2		"
	画像評価	○	○	○	○	○	○	○	○		
	BER	0.00E+00	0.00E+00	0.00E+00	0.00E+00	4.30E-08	1.00E-06	0.00E+00	3.60E-06		
	品質評価	A	A	A	A	B	B	A	B		
004	端子電圧	49.5	50.9	52.5	51.0	54.4	49.4	54.4	45.5		"
	画像評価	○	○	○	○	○	○	○	○		
	BER	0.00E+00	0.00E+00	0.00E+00	0.00E+00	0.00E+00	0.00E+00	0.00E+00	0.00E+00		
	品質評価	A	A	A	A	A	A	A	A		
005	端子電圧	71.4	71.1	71.6	65.8	66.3	68.3	71.2	56.0		"
	画像評価	○	○	○	○	○	○	○	○		
	BER	0.00E+00	0.00E+00	0.00E+00	0.00E+00	0.00E+00	0.00E+00	0.00E+00	0.00E+00		
	品質評価	A	A	A	A	A	A	A	A		
006	端子電圧	74.7	74.3	75.3	72.0	71.4	72.3	75.6	60.5		"
	画像評価	○	○	○	○	○	○	○	○		
	BER	0.00E+00	0.00E+00	0.00E+00	0.00E+00	0.00E+00	0.00E+00	0.00E+00	0.00E+00		
	品質評価	A	A	A	A	A	A	A	A		
参考事項											
調査地点2, 5, 6は、画像評価及びBER測定時に増幅器を使用していません。											
デジタル波の端子電圧(受信レベル)は75Ω終端値[dB(μv)]で表示。						品質評価は次の基準による評価です。					
画像評価は次の基準による評価です。 ○:正常に受信 △:ブロックノイズや画面フリーズあり ×:受信不能						A:きわめて良好 (画像評価○で、BER≤1E-8)					
						B:良好 (画像評価○で、1E-8<BER<1E-5)					
						C:おおむね良好 (画像評価○で、1E-5≤BER≤2E-4)					
						D:不良 (画像評価○ではあるがBER>2E-4、または画像評価△)					
						E:受信不能 (画像評価×)					

表 5-2(2) 受信状況調査結果表 (地上デジタル放送)

調査地点	調査項目	受信局名 (東京スカイツリー)								県域局		備考 [アンテナ高(m)等]
		NHK総合	NHK教育	日本テレビ	TBSテレビ	フジテレビ	テレビ朝日	テレビ東京	MXテレビ	テレビ神奈川		
		27ch	26ch	25ch	22ch	21ch	24ch	23ch	16ch	18ch		
007	端子電圧	48.7	50.1	51.0	56.4	52.4	50.9	57.9	45.3			受信アンテナ高10m
	画像評価	○	○	○	○	○	○	○	○			
	BER	6.00E-06	3.20E-06	0.00E+00	5.40E-07	0.00E+00	2.00E-07	0.00E+00	2.20E-06			
	品質評価	B	B	A	B	A	B	A	B			
008	端子電圧	68.5	69.8	70.1	65.7	64.5	65.4	68.7	56.6			〃
	画像評価	○	○	○	○	○	○	○	○			
	BER	0.00E+00	0.00E+00	0.00E+00	0.00E+00	0.00E+00	0.00E+00	0.00E+00	0.00E+00			
	品質評価	A	A	A	A	A	A	A	A			
009	端子電圧	73.4	73.2	74.9	71.0	71.2	71.3	74.9	63.6			〃
	画像評価	○	○	○	○	○	○	○	○			
	BER	0.00E+00	0.00E+00	0.00E+00	0.00E+00	0.00E+00	0.00E+00	0.00E+00	0.00E+00			
	品質評価	A	A	A	A	A	A	A	A			
010	端子電圧	62.9	64.5	64.9	60.1	61.0	61.8	64.9	49.2			〃
	画像評価	○	○	○	○	○	○	○	○			
	BER	0.00E+00	0.00E+00	0.00E+00	0.00E+00	0.00E+00	0.00E+00	0.00E+00	0.00E+00			
	品質評価	A	A	A	A	A	A	A	A			
011	端子電圧	62.5	61.8	63.8	59.0	57.9	60.0	63.8	45.6			〃
	画像評価	○	○	○	○	○	○	○	○			
	BER	0.00E+00	0.00E+00	0.00E+00	0.00E+00	0.00E+00	0.00E+00	0.00E+00	0.00E+00			
	品質評価	A	A	A	A	A	A	A	A			
012	端子電圧	62.6	62.1	62.2	59.2	56.5	59.5	62.6	50.8			〃
	画像評価	○	○	○	○	○	○	○	○			
	BER	0.00E+00	0.00E+00	0.00E+00	0.00E+00	0.00E+00	0.00E+00	0.00E+00	0.00E+00			
	品質評価	A	A	A	A	A	A	A	A			
参考事項												
調査地点8～12は、画像評価及びBER測定時に増幅器を使用していません。												
デジタル波の端子電圧(受信レベル)は75Ω終端値[dB(μv)]で表示。						品質評価は次の基準による評価です。						
画像評価は次の基準による評価です。						A:きわめて良好 (画像評価 ○で、BER≤1E-8)						
○:正常に受信						B:良好 (画像評価 ○で、1E-8<BER<1E-5)						
△:ブロックノイズや画面フリーズあり						C:おおむね良好 (画像評価 ○で、1E-5≤BER≤2E-4)						
×:受信不能						D:不良 (画像評価 ○ではあるがBER>2E-4、または画像評価 △)						
						E:受信不能 (画像評価 ×)						

表 5-2(3) 受信状況調査結果表 (地上デジタル放送)

調査地点	調査項目	受信局名 (東京スカイツリー)								県域局		備考 [アンテナ高(m)等]
		NHK 総合	NHK 教育	日本 テレビ	TBS テレビ	フジ テレビ	テレビ 朝日	テレビ 東京	MX テレビ	テレビ 神奈川		
		27ch	26ch	25ch	22ch	21ch	24ch	23ch	16ch	18ch		
013	端子電圧	71.5	72.6	74.2	71.4	72.0	71.0	75.1	62.2	51.4		受信アンテナ高10m
	画像評価	○	○	○	○	○	○	○	○	○		
	BER	0.00E+00	0.00E+00	0.00E+00	0.00E+00	0.00E+00	0.00E+00	0.00E+00	0.00E+00	0.00E+00		
	品質評価	A	A	A	A	A	A	A	A	A		
014	端子電圧	63.3	65.5	65.0	60.5	61.5	59.9	62.9	49.0	46.3		〃
	画像評価	○	○	○	○	○	○	○	○	○		
	BER	0.00E+00	0.00E+00	0.00E+00	0.00E+00	0.00E+00	0.00E+00	0.00E+00	0.00E+00	0.00E+00		
	品質評価	A	A	A	A	A	A	A	A	A		
015	端子電圧	80.7	81.9	83.0	78.6	78.5	78.7	82.0	68.3	49.9		〃
	画像評価	○	○	○	○	○	○	○	○	○		
	BER	0.00E+00	0.00E+00	0.00E+00	0.00E+00	0.00E+00	0.00E+00	0.00E+00	0.00E+00	0.00E+00		
	品質評価	A	A	A	A	A	A	A	A	A		
016	端子電圧	79.8	81.0	82.9	79.0	78.0	78.5	82.3	68.8	55.4		〃
	画像評価	○	○	○	○	○	○	○	○	○		
	BER	0.00E+00	0.00E+00	0.00E+00	0.00E+00	0.00E+00	0.00E+00	0.00E+00	0.00E+00	0.00E+00		
	品質評価	A	A	A	A	A	A	A	A	A		
017	端子電圧									31.2		〃
	画像評価									×		
	BER									7.80E-02		
	品質評価									E		
018	端子電圧									41.0		〃
	画像評価									○		
	BER									0.00E+00		
	品質評価									A		
参考事項												
調査地点13～16は、画像評価及びBER測定時に増幅器を使用していません。												
デジタル波の端子電圧(受信レベル)は75Ω終端値[dB(μv)]で表示。						品質評価は次の基準による評価です。						
画像評価は次の基準による評価です。						A:きわめて良好 (画像評価 ○で、BER ≤ 1E-8)						
○:正常に受信						B:良好 (画像評価 ○で、1E-8 < BER < 1E-5)						
△:ブロックノイズや画面フリーズあり						C:おおむね良好 (画像評価 ○で、1E-5 ≤ BER ≤ 2E-4)						
×:受信不能						D:不良 (画像評価 ○ではあるがBER > 2E-4、または画像評価 △)						
						E:受信不能 (画像評価 ×)						

表 5-2(4) 受信状況調査結果表 (地上デジタル放送)

調査地点	調査項目	受信局名 (東京スカイツリー)								県域局		備考 [アンテナ高(m)等]
		NHK 総合	NHK 教育	日本 テレビ	TBS テレビ	フジ テレビ	テレビ 朝日	テレビ 東京	MX テレビ	テレビ 神奈川		
		27ch	26ch	25ch	22ch	21ch	24ch	23ch	16ch	18ch		
019	端子電圧										40.4	受信アンテナ高10m
	画像評価									○		
	BER									0.00E+00		
	品質評価									A		
020	端子電圧										44.6	〃
	画像評価									○		
	BER									0.00E+00		
	品質評価									A		
021	端子電圧										45.1	〃
	画像評価									○		
	BER									0.00E+00		
	品質評価									A		
022	端子電圧										56.2	〃
	画像評価									○		
	BER									0.00E+00		
	品質評価									A		
023	端子電圧										61.8	〃
	画像評価									○		
	BER									0.00E+00		
	品質評価									A		
024	端子電圧										54.1	〃
	画像評価									○		
	BER									0.00E+00		
	品質評価									A		
参考事項												
デジタル波の端子電圧(受信レベル)は75Ω終端値[dB(μv)]で表示。 画像評価は次の基準による評価です。 ○:正常に受信 △:ブロックノイズや画面フリーズあり ×:受信不能						品質評価は次の基準による評価です。 A:きわめて良好 (画像評価 ○で、BER≤1E-8) B:良好 (画像評価 ○で、1E-8<BER<1E-5) C:おおむね良好 (画像評価 ○で、1E-5≤BER≤2E-4) D:不良 (画像評価 ○ではあるがBER>2E-4、または画像評価 △) E:受信不能 (画像評価 ×)						

表 5-2(5) 受信状況調査結果表 (地上デジタル放送)

調査地点	調査項目	受信局名 (東京スカイツリー)								県域局		備考 [アンテナ高(m)等]
		NHK 総合	NHK 教育	日本 テレビ	TBS テレビ	フジ テレビ	テレビ 朝日	テレビ 東京	MX テレビ	テレビ 神奈川		
		27ch	26ch	25ch	22ch	21ch	24ch	23ch	16ch	18ch		
025	端子電圧									42.5		受信アンテナ高10m
	画像評価									○		
	BER									0.00E+00		
	品質評価									A		
026	端子電圧									69.4		〃
	画像評価									○		
	BER									0.00E+00		
	品質評価									A		
027	端子電圧	77.5	77.3	78.6	74.2	73.8	74.9	78.3	66.8	57.9		〃
	画像評価	○	○	○	○	○	○	○	○	○		
	BER	0.00E+00	0.00E+00	0.00E+00	0.00E+00	0.00E+00	0.00E+00	0.00E+00	0.00E+00	0.00E+00		
	品質評価	A	A	A	A	A	A	A	A	A		
028	端子電圧	81.6	82.1	83.8	80.2	79.9	80.6	84.4	69.3	48.3		〃
	画像評価	○	○	○	○	○	○	○	○	○		
	BER	0.00E+00	0.00E+00	0.00E+00	0.00E+00	0.00E+00	0.00E+00	0.00E+00	0.00E+00	0.00E+00		
	品質評価	A	A	A	A	A	A	A	A	A		
029	端子電圧	61.3	60.8	61.6	59.0	58.6	58.4	62.5	50.5	44.8		〃
	画像評価	○	○	○	○	○	○	○	○	○		
	BER	0.00E+00	0.00E+00	0.00E+00	0.00E+00	0.00E+00	0.00E+00	0.00E+00	0.00E+00	4.30E-07		
	品質評価	A	A	A	A	A	A	A	A	B		
030	端子電圧	57.4	57.1	57.8	55.1	54.5	55.8	58.0	40.9	51.1		〃
	画像評価	○	○	○	○	○	○	○	○	○		
	BER	0.00E+00	0.00E+00	0.00E+00	0.00E+00	0.00E+00	0.00E+00	0.00E+00	0.00E+00	0.00E+00		
	品質評価	A	A	A	A	A	A	A	A	A		
参考事項												
調査地点26～29は、画像評価及びBER測定時に増幅器を使用していません。												
デジタル波の端子電圧(受信レベル)は75Ω終端値[dB(μv)]で表示。						品質評価は次の基準による評価です。						
画像評価は次の基準による評価です。						A:きわめて良好 (画像評価 ○で、BER≤1E-8)						
○:正常に受信						B:良好 (画像評価 ○で、1E-8<BER<1E-5)						
△:ブロックノイズや画面フリーズあり						C:おおむね良好 (画像評価 ○で、1E-5≤BER≤2E-4)						
×:受信不能						D:不良 (画像評価 ○ではあるがBER>2E-4、 または画像評価 △)						
						E:受信不能 (画像評価 ×)						

6. 地域交通（交通安全、交通混雑）

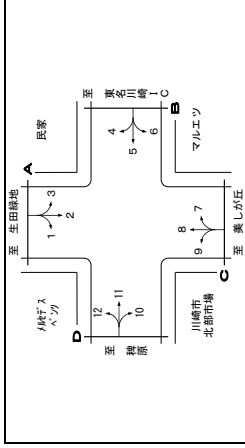
6. 地域交通（交通安全、交通混雑）

6-1 現地調査結果

6-1-1 自動車交通量調査結果（交差点）

清水台交差点及び稗原交差点における自動車交通量の調査結果は、表 6-1(1)～(8)及び表 6-2(1)～(9)に示すとおりである。

表 6-1(1) 自動車交通量調査結果 (清水台交差点)

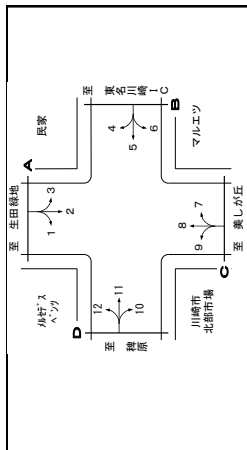


調査地点：清水台
 調査期間：2023年6月13日 (火) 6:00~6月13日 (火) 22:00

時間帯	方向1						方向2						方向3					
	大型車	小型車	合計	時間	比率	バイク	大型車	小型車	合計	時間	比率	バイク	大型車	小型車	合計	時間	比率	バイク
	(台)	(台)	(台)	混入率	(%)	(台)	(台)	(台)	(台)	(%)	(%)	(台)	(台)	(台)	(台)	(%)	(%)	(台)
6:00	19	59	78	24.4%	6.4	4	23	181	204	11.3%	5.8	10	27	253	280	9.6%	5.5	11
7:00	6	70	76	7.9%	6.2	7	18	197	215	8.4%	6.1	15	45	331	376	12.0%	7.3	23
8:00	18	85	103	17.5%	8.4	10	17	206	223	7.6%	6.3	24	31	349	380	8.2%	7.4	26
9:00	13	82	95	13.7%	7.7	3	21	206	227	9.3%	6.4	15	60	349	409	14.7%	8.0	23
10:00	21	69	90	23.3%	7.3	7	21	258	279	7.5%	7.9	19	59	342	401	14.7%	7.8	12
11:00	16	91	107	15.0%	8.7	3	27	217	244	11.1%	6.9	19	49	319	368	13.3%	7.2	16
12:00	8	73	81	9.9%	6.6	5	21	195	216	9.7%	6.1	15	33	256	289	11.4%	5.6	18
13:00	16	81	97	16.5%	7.9	3	28	200	228	12.3%	6.5	12	35	212	247	14.2%	4.8	6
14:00	15	57	72	20.8%	5.9	4	14	230	244	5.7%	6.9	20	55	272	327	16.8%	6.4	22
15:00	22	60	82	26.8%	6.7	5	15	222	237	6.3%	6.7	17	45	322	367	12.3%	7.1	11
16:00	12	57	69	17.4%	5.6	4	14	225	239	5.9%	6.8	12	52	374	426	12.2%	8.3	21
17:00	12	69	81	14.8%	6.6	16	15	246	261	5.7%	7.4	17	32	417	449	7.1%	8.7	26
18:00	10	60	70	14.3%	5.7	8	16	258	274	5.8%	7.8	22	15	229	244	6.1%	4.7	9
19:00	8	56	64	12.5%	5.2	11	16	169	185	8.6%	5.3	22	11	207	218	5.0%	4.2	12
20:00	5	28	33	15.2%	2.7	5	7	138	145	4.8%	4.1	16	11	176	187	5.9%	3.6	12
21:00	5	23	28	17.9%	2.3	2	5	97	102	4.9%	2.9	6	17	152	169	10.1%	3.3	5
合計	206	1,020	1,226	16.8%	100.0	97	278	3,245	3,523	7.9%	100.0	261	577	4,560	5,137	11.2%	100.0	253
12時間交通量	169	854	1,023	16.5%	-	75	227	2,660	2,887	7.9%	-	207	511	3,772	4,283	11.9%	-	213

注：12時間交通量は、7:00~19:00 (7時台~18時台) までの交通量の集計結果を示す。

表 6-1 (2) 自動車交通量調査結果 (清水台交差点)



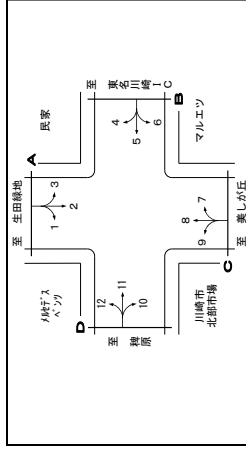
調査地点：清水台

調査期間：2023年6月13日 (火) 6:00~6月13日 (火) 22:00

時間帯	方向4					方向5					方向6							
	大型車 (台)	小型車 (台)	合計 (台)	大型車 混入率	時間 比率	バイク (台)	大型車 (台)	小型車 (台)	合計 (台)	大型車 混入率	時間 比率	バイク (台)	大型車 (台)	小型車 (台)	合計 (台)	大型車 混入率	時間 比率	バイク (台)
6:00	50	229	279	17.9%	5.5	4	54	273	327	16.5%	4.9	24	7	37	44	15.9%	2.8	2
7:00	49	312	361	13.6%	7.2	13	61	343	404	15.1%	6.1	46	8	43	51	15.7%	3.2	0
8:00	31	210	241	12.9%	4.8	17	67	339	406	16.5%	6.1	38	11	59	70	15.7%	4.4	5
9:00	44	302	346	12.7%	6.9	9	94	376	470	20.0%	7.1	22	16	68	84	19.0%	5.3	3
10:00	54	245	299	18.1%	5.9	10	86	334	420	20.5%	6.3	24	11	125	136	8.1%	8.6	6
11:00	52	282	334	15.6%	6.6	12	59	379	438	13.5%	6.6	18	12	123	135	8.9%	8.5	5
12:00	38	290	328	11.6%	6.5	14	59	333	392	15.1%	5.9	37	8	94	102	7.8%	6.4	8
13:00	48	300	348	13.8%	6.9	19	81	331	412	19.7%	6.2	28	10	110	120	8.3%	7.6	5
14:00	32	296	328	9.8%	6.5	14	98	378	476	20.6%	7.2	25	10	112	122	8.2%	7.7	9
15:00	34	255	289	11.8%	5.7	5	69	353	422	16.4%	6.4	25	8	133	141	5.7%	8.9	9
16:00	38	288	326	11.7%	6.5	19	43	402	445	9.7%	6.7	31	3	114	117	2.6%	7.4	6
17:00	18	339	357	5.0%	7.1	26	52	449	501	10.4%	7.5	55	9	112	121	7.4%	7.6	15
18:00	18	370	388	4.6%	7.7	37	35	476	511	6.8%	7.7	70	2	109	111	1.8%	7.0	9
19:00	15	339	354	4.2%	7.0	14	25	412	437	5.7%	6.6	61	4	96	100	4.0%	6.3	17
20:00	15	266	281	5.3%	5.6	18	29	293	322	9.0%	4.8	33	6	67	73	8.2%	4.6	8
21:00	12	160	172	7.0%	3.4	12	20	242	262	7.6%	3.9	27	4	57	61	6.6%	3.8	1
合計	548	4,483	5,031	10.9%	100.0	243	932	5,713	6,645	14.0%	100.0	564	129	1,459	1,588	8.1%	100.0	108
12時間交通量	456	3,489	3,945	11.6%	-	195	804	4,493	5,297	15.2%	-	419	108	1,202	1,310	8.2%	-	80

注：12時間交通量は、7:00~19:00 (7時台~18時台) までの交通量の集計結果を示す。

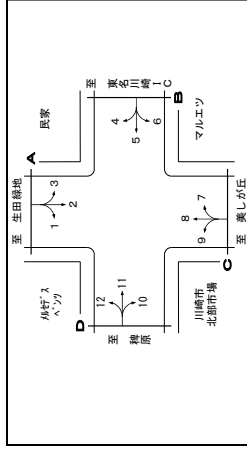
表 6-1 (3) 自動車交通量調査結果 (清水台交差点)



時間帯	方向7						方向8						方向9												
	大型車	小型車	合計	大型車	小型車	合計	バイク	時間	大型車	小型車	合計	バイク	時間	大型車	小型車	合計	バイク	時間	大型車	小型車	合計	バイク	時間		
	(台)	(台)	(台)	混入率	比率	(台)	(台)	(%)	(台)	(台)	(台)	(台)	(%)	(台)	(台)	(台)	(台)	(%)	(台)	(台)	(台)	(台)	(%)	(台)	
6:00	15	77	92	16.3%	6.6	3	18	189	207	8.7%	7.4	13	2	1	3	56.7%	1.9	0	0	0	0	0	0	0	0
7:00	4	83	87	4.6%	6.2	15	18	173	191	9.4%	6.9	19	1	5	6	16.7%	3.8	0	0	0	0	0	0	0	
8:00	6	76	82	7.3%	5.9	10	13	104	117	11.1%	4.2	4	0	3	3	0.0%	1.9	0	0	0	0	0	0	0	
9:00	7	95	102	6.9%	7.3	6	19	113	132	14.4%	4.7	7	0	3	3	0.0%	1.9	0	0	0	0	0	0	0	
10:00	4	106	110	3.6%	7.9	11	14	105	119	11.8%	4.3	9	1	14	15	6.7%	9.4	2	2	2	2	2	2	2	
11:00	8	132	140	5.7%	10.0	11	16	182	198	8.1%	7.1	11	0	20	20	0.0%	12.5	1	1	1	1	1	1	1	
12:00	4	100	104	3.8%	7.4	5	22	174	196	11.2%	7.0	10	0	14	14	0.0%	8.8	1	1	1	1	1	1	1	
13:00	2	81	83	2.4%	5.9	2	15	165	180	8.3%	6.5	7	0	14	14	0.0%	8.8	0	0	0	0	0	0	0	
14:00	6	86	92	6.5%	6.6	5	13	195	208	6.3%	7.5	11	1	2	3	33.3%	1.9	1	1	1	1	1	1	1	
15:00	8	100	108	7.4%	7.7	3	14	155	169	8.3%	6.1	6	1	11	12	8.3%	7.5	0	0	0	0	0	0	0	
16:00	4	93	97	4.1%	6.9	8	16	169	185	8.6%	6.7	9	0	11	11	0.0%	6.9	1	1	1	1	1	1	1	
17:00	3	104	107	2.8%	7.7	7	9	202	211	4.3%	7.6	28	0	13	13	0.0%	8.1	0	0	0	0	0	0	0	
18:00	2	64	66	3.0%	4.7	4	12	223	235	5.1%	8.5	20	0	10	10	0.0%	6.3	1	1	1	1	1	1	1	
19:00	1	45	46	2.2%	3.3	6	11	185	196	5.6%	7.0	28	0	13	13	0.0%	8.1	1	1	1	1	1	1	1	
20:00	0	47	47	0.0%	3.4	1	10	154	164	6.1%	5.9	11	0	6	6	0.0%	3.8	1	1	1	1	1	1	1	
21:00	1	33	34	2.9%	2.4	1	5	68	73	6.8%	2.6	7	1	13	14	7.1%	8.8	0	0	0	0	0	0	0	
合計	75	1,322	1,397	5.4%	100.0	98	225	2,556	2,781	8.1%	100.0	200	7	153	160	4.4%	100.0	9	9	9	9	9	9	9	
12時間交通量	58	1,120	1,178	4.9%	-	87	181	1,960	2,141	8.5%	-	141	4	120	124	3.2%	-	7	7	7	7	7	7	7	

注：12時間交通量は、7:00～19:00 (7時台～18時台) までの交通量の集計結果を示す。

表 6-1 (4) 自動車交通量調査結果 (清水台交差点)

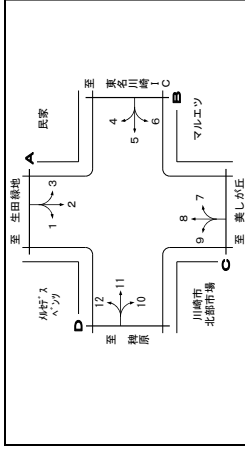


調査地点：清水台
 調査期間：2023年6月13日 (火) 6:00~6月13日 (火) 22:00

時間帯	方向10					方向11					方向12									
	大型車 (台)	小型車 (台)	合計 (台)	大型車 混入率	時間 比率	バイク (台)	大型車 混入率	時間 比率	バイク (台)	大型車 混入率	時間 比率	合計 (台)	小型車 (台)	大型車 (台)	バイク (台)	時間 比率	合計 (台)	大型車 混入率	時間 比率	バイク (台)
	6:00	0	2	2	0.0%	0.6	1	68	397	465	14.6%	6.7	49	55	20	75	26.7%	4.5	4	7
7:00	0	3	3	0.0%	0.8	0	53	454	507	10.5%	7.3	79	83	24	107	22.4%	6.4	7	9	9
8:00	3	12	15	20.0%	4.1	2	85	466	551	15.4%	7.9	86	126	34	160	21.3%	9.6	6	6	6
9:00	1	16	17	5.9%	4.7	2	88	498	586	15.0%	8.4	46	82	12	94	12.8%	5.6	6	6	6
10:00	2	45	47	4.3%	13.0	4	93	497	590	15.8%	8.5	30	83	19	102	18.6%	6.1	5	5	5
11:00	2	40	42	4.8%	11.6	6	61	483	544	11.2%	7.8	26	107	12	119	10.1%	7.1	12	12	12
12:00	2	31	33	6.1%	9.1	1	32	247	279	11.5%	4.0	25	123	21	144	14.6%	8.6	9	9	9
13:00	0	28	28	0.0%	7.7	3	51	264	315	16.2%	4.5	27	117	25	142	17.6%	8.5	8	8	8
14:00	1	29	30	3.3%	8.3	1	68	443	511	13.3%	7.4	33	20	112	132	15.2%	7.9	8	8	8
15:00	0	19	19	0.0%	5.2	5	71	437	508	14.0%	7.3	35	108	13	121	10.7%	7.2	8	8	8
16:00	0	28	28	0.0%	7.7	5	64	455	519	12.3%	7.5	38	9	64	73	12.3%	4.4	7	7	7
17:00	1	34	35	2.9%	9.7	0	52	646	698	7.4%	10.1	64	83	10	93	10.8%	5.6	8	8	8
18:00	0	19	19	0.0%	5.2	1	28	210	238	11.8%	3.4	28	92	8	100	8.0%	6.0	10	10	10
19:00	0	22	22	0.0%	6.1	4	28	213	241	11.6%	3.5	32	14	100	114	12.3%	6.8	6	6	6
20:00	1	13	14	7.1%	3.9	3	28	214	242	11.6%	3.5	37	3	69	72	4.2%	4.3	10	10	10
21:00	0	8	8	0.0%	2.2	0	19	130	149	12.8%	2.1	18	4	21	25	16.0%	1.5	6	6	6
合計	13	349	362	3.6%	100.0	38	889	6,054	6,943	12.3%	100.0	653	248	1,425	1,673	14.8%	100.0	123	123	123
12時間交通量	12	304	316	3.8%	-	30	746	5,100	5,846	12.8%	-	517	207	1,180	1,387	14.9%	-	97	97	97

注：12時間交通量は、7:00~19:00 (7時台~18時台) までの交通量の集計結果を示す。

表 6-1(5) 自動車交通量調査結果 (清水台交差点)

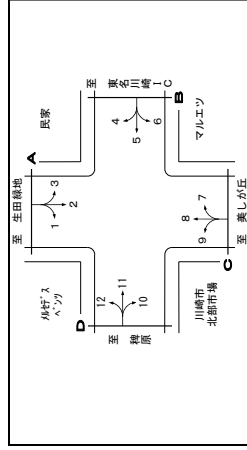


調査地点：清水台 (A断面)
 調査期間：2023年6月13日 (火) 6:00~6月13日 (火) 22:00

時間帯	交差点流入 (1+2+3)				交差点流出 (4+8+12)				交差点流入+交差点流出												
	大型車 (台)	小型車 (台)	合計 (台)	混入率 比率	時間 比率	バイク (台)	大型車 (台)	小型車 (台)	合計 (台)	時間 比率	バイク (台)	大型車 (台)	小型車 (台)	合計 (台)	時間 比率	バイク (台)	大型車 (台)	小型車 (台)	合計 (台)	時間 比率	
6:00	69	493	562	12.3%	5.7	25	88	473	561	15.7%	5.9	157	966	1123	14.0%	21	157	966	1123	14.0%	5.8
7:00	69	598	667	10.3%	6.7	45	91	568	659	13.8%	6.9	160	1166	1326	12.1%	39	160	1166	1326	12.1%	6.8
8:00	66	640	706	9.3%	7.1	60	78	440	518	15.1%	5.5	30	144	1080	11.8%	30	144	1080	1224	11.8%	6.3
9:00	94	637	731	12.9%	7.4	41	75	497	572	13.1%	6.0	22	169	1303	13.0%	22	169	1303	1303	13.0%	6.7
10:00	101	669	770	13.1%	7.8	38	87	433	520	16.7%	5.5	24	188	1102	14.6%	24	188	1102	1290	14.6%	6.7
11:00	92	627	719	12.8%	7.3	38	80	571	651	12.3%	6.9	35	172	1198	12.6%	35	172	1198	1370	12.6%	7.1
12:00	62	524	586	10.6%	5.9	38	81	587	668	12.1%	7.0	33	143	1111	11.4%	33	143	1111	1254	11.4%	6.5
13:00	79	493	572	13.8%	5.8	21	88	582	670	13.1%	7.1	34	167	1075	12.4%	34	167	1075	1242	13.4%	6.4
14:00	84	559	643	13.1%	6.5	46	65	603	668	9.7%	7.0	33	149	1162	11.4%	33	149	1162	1311	11.4%	6.8
15:00	82	604	686	12.0%	6.9	33	61	518	579	10.5%	6.1	19	143	1122	11.3%	19	143	1122	1265	11.3%	6.5
16:00	78	656	734	10.6%	7.4	37	63	521	584	10.8%	6.2	35	141	1177	10.7%	35	141	1177	1318	10.7%	6.8
17:00	59	732	791	7.5%	8.0	59	37	624	661	5.8%	7.0	62	96	1356	6.6%	62	96	1356	1452	6.6%	7.5
18:00	41	547	588	7.0%	5.9	39	38	685	723	5.3%	7.6	67	79	1232	6.0%	67	79	1232	1311	6.0%	6.8
19:00	35	432	467	7.5%	4.7	45	40	624	664	6.0%	7.0	48	75	1056	6.6%	48	75	1056	1131	6.6%	5.8
20:00	23	342	365	6.3%	3.7	33	28	489	517	5.4%	5.5	39	51	831	5.8%	39	51	831	882	5.8%	4.6
21:00	27	272	299	9.0%	3.0	13	21	249	270	7.8%	2.8	25	48	521	8.4%	25	48	521	569	8.4%	2.9
合計	1,061	8,825	9,886	10.7%	100.0	611	1,021	8,464	9,485	10.8%	100.0	566	2,082	17,289	10.7%	566	2,082	17,289	19,371	10.7%	100.0
12時間交通量	907	7,286	8,193	11.1%	-	495	844	6,629	7,473	11.3%	-	433	1,751	13,915	11.2%	433	1,751	13,915	15,666	11.2%	-

注：12時間交通量は、7:00~19:00 (7時台~18時台) までの交通量の集計結果を示す。

表 6-1 (6) 自動車交通量調査結果 (清水台交差点)



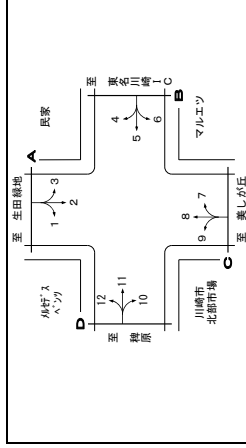
調査地点：清水台 (B断面)

調査期間：2023年6月13日 (火) 6:00~6月13日 (火) 22:00

時間帯	交差点流入 (4+5+6)					交差点流出 (3+7+11)					交差点流入+交差点流出							
	大型車 (台)	小型車 (台)	合計 (台)	大型車 混入率	時間 比率	バイク (台)	大型車 (台)	小型車 (台)	合計 (台)	大型車 混入率	時間 比率	バイク (台)	大型車 (台)	小型車 (台)	合計 (台)	大型車 混入率	時間 比率	バイク (台)
6:00	111	539	650	17.1%	4.9	30	110	727	837	13.1%	6.2	63	221	1,266	1,487	14.9%	5.6	93
7:00	118	698	816	14.5%	6.2	59	102	868	970	10.5%	7.2	117	220	1,566	1,786	12.3%	6.7	176
8:00	109	608	717	15.2%	5.4	60	122	891	1,013	12.0%	7.5	122	231	1,499	1,730	13.4%	6.5	182
9:00	154	746	900	17.1%	6.8	34	155	942	1,097	14.1%	8.1	75	309	1,688	1,997	15.5%	7.5	109
10:00	151	704	855	17.7%	6.4	40	156	945	1,101	14.2%	8.2	53	307	1,649	1,956	15.7%	7.3	93
11:00	123	784	907	13.6%	6.8	35	118	934	1,052	11.2%	7.8	53	241	1,718	1,959	12.3%	7.3	88
12:00	105	717	822	12.8%	6.2	59	69	603	672	10.3%	5.0	48	174	1,320	1,494	11.6%	5.6	107
13:00	139	741	880	15.8%	6.6	52	88	557	645	13.6%	4.8	35	227	1,298	1,525	14.9%	5.7	87
14:00	140	786	926	15.1%	7.0	48	129	801	930	13.9%	6.9	60	269	1,587	1,856	14.5%	6.9	108
15:00	111	741	852	13.0%	6.4	39	124	859	983	12.6%	7.3	49	235	1,600	1,835	12.8%	6.9	88
16:00	84	804	888	9.5%	6.7	56	120	922	1,042	11.5%	7.7	67	204	1,726	1,930	10.6%	7.2	123
17:00	79	900	979	8.1%	7.4	96	87	1,167	1,254	6.9%	9.3	97	166	2,067	2,233	7.4%	8.4	193
18:00	55	955	1,010	5.4%	7.6	116	45	503	548	8.2%	4.1	41	100	1,458	1,558	6.4%	5.8	157
19:00	44	847	891	4.9%	6.7	92	40	465	505	7.9%	3.7	50	84	1,312	1,396	6.0%	5.2	142
20:00	50	626	676	7.4%	5.1	59	39	437	476	8.2%	3.5	50	89	1,063	1,152	7.7%	4.3	109
21:00	36	459	495	7.3%	3.7	40	37	315	352	10.5%	2.6	24	73	774	847	8.6%	3.2	64
合計	1,609	11,655	13,264	12.1%	100.0	915	1,541	11,936	13,477	11.4%	100.0	1,004	3,150	23,591	26,741	11.8%	100.0	1,919
12時間交通量	1,368	9,184	10,552	13.0%	-	694	1,315	9,992	11,307	11.6%	-	817	2,683	19,176	21,859	12.3%	-	1,511

注：12時間交通量は、7:00~19:00 (7時台~18時台) までの交通量の集計結果を示す。

表 6-1(7) 自動車交通量調査結果 (清水台交差点)

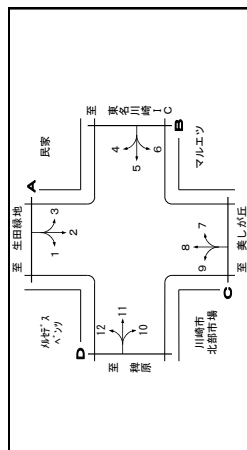


調査地点：清水台 (C断面)
 調査期間：2023年6月13日 (火) 6:00~6月13日 (火) 22:00

時間帯	交差点流入 (7+8+9)						交差点流出 (2+6+10)						交差点流入+交差点流出											
	大型車		小型車		合計	混入率	大型車		小型車		合計	混入率	大型車		小型車		合計	混入率	大型車		小型車		合計	混入率
	(台)	比率	(台)	比率	(台)	(%)	(台)	比率	(台)	比率	(台)	(%)	(台)	比率	(台)	比率	(台)	(%)	(台)	比率	(台)	比率	(台)	(%)
6:00	35	11.6%	267	7.0%	302	11.6%	30	16	16	7.0%	250	12.0%	65	13	13	4.6%	487	11.8%	552	11.8%	5.6	29		
7:00	23	8.1%	261	6.5%	284	8.1%	26	34	34	9.7%	269	9.7%	49	15	15	4.9%	504	8.9%	553	8.9%	5.6	49		
8:00	19	9.4%	183	4.7%	202	9.4%	31	14	14	10.1%	308	10.1%	50	31	31	5.6%	460	9.8%	510	9.8%	5.2	45		
9:00	26	11.0%	211	5.5%	237	11.0%	38	13	13	11.6%	328	11.6%	64	20	20	6.0%	501	11.3%	565	11.3%	5.8	33		
10:00	19	7.8%	225	5.6%	244	7.8%	34	22	22	7.4%	462	7.4%	53	29	29	8.4%	653	7.5%	706	7.5%	7.2	51		
11:00	24	6.7%	334	8.3%	358	6.7%	41	23	23	9.7%	421	9.7%	65	30	30	7.7%	714	8.3%	779	8.3%	7.9	53		
12:00	26	8.3%	288	7.2%	314	8.3%	31	16	16	8.8%	351	8.8%	57	24	24	6.4%	608	8.6%	665	8.6%	6.8	40		
13:00	17	6.1%	277	6.4%	294	6.1%	38	9	9	10.1%	376	10.1%	55	20	20	6.9%	598	8.4%	653	8.4%	6.7	29		
14:00	20	6.6%	283	7.0%	303	6.6%	25	17	17	6.3%	396	6.3%	45	30	30	7.2%	654	6.4%	699	6.4%	7.1	47		
15:00	23	8.0%	266	6.7%	289	8.0%	9	9	9	5.8%	397	5.8%	46	31	31	7.3%	640	6.7%	686	6.7%	7.0	40		
16:00	20	6.8%	273	6.8%	293	6.8%	17	18	18	4.4%	384	4.4%	37	23	23	7.0%	640	5.5%	677	5.5%	6.9	41		
17:00	12	3.6%	319	7.6%	331	3.6%	25	35	35	6.0%	417	6.0%	37	32	32	7.6%	711	4.9%	748	4.9%	7.6	67		
18:00	14	4.5%	297	7.2%	311	4.5%	18	25	25	4.5%	404	4.5%	32	32	32	7.4%	683	4.5%	715	4.5%	7.3	57		
19:00	12	4.7%	243	5.9%	255	4.7%	20	35	35	6.5%	307	6.5%	32	43	43	5.6%	530	5.7%	562	5.7%	5.7	78		
20:00	10	4.6%	207	5.0%	217	4.6%	14	13	13	6.0%	232	6.0%	24	27	27	4.2%	425	5.3%	449	5.3%	4.6	40		
21:00	7	5.8%	114	2.8%	121	5.8%	9	8	8	5.3%	171	5.3%	16	7	7	3.1%	276	5.5%	292	5.5%	3.0	15		
合計	307	7.1%	4,031	100.0%	4,338	7.1%	420	307	307	7.7%	5,473	7.7%	727	407	407	100.0%	9,084	7.4%	9,811	7.4%	100.0	714		
12時間交通量	243	7.1%	3,200	—	3,443	7.1%	347	235	235	7.7%	4,513	7.7%	590	317	317	—	7,366	7.4%	7,956	7.4%	—	552		

注：12時間交通量は、7:00~19:00 (7時台~18時台) までの交通量の集計結果を示す。

表 6-1 (8) 自動車交通量調査結果 (清水台交差点)



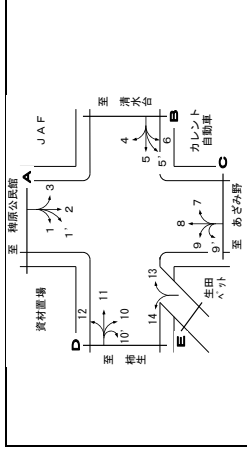
調査地点：清水台 (D断面)

調査期間：2023年6月13日 (火) 6:00~6月13日 (火) 22:00

時間帯	交差点流入 (10+11+12)				交差点流出 (1+5+9)				交差点流入+交差点流出									
	大型車 (台)	小型車 (台)	合計 (台)	混入率 %	時間 比率	バイク (台)	大型車 (台)	小型車 (台)	合計 (台)	混入率 %	時間 比率	バイク (台)	大型車 (台)	小型車 (台)	合計 (台)	混入率 %	時間 比率	
6:00	88	454	542	16.2%	6.0	54	75	333	408	18.4%	5.1	28	163	787	950	17.2%	5.6	82
7:00	77	540	617	12.5%	6.9	86	68	418	486	14.0%	6.1	53	145	958	1,103	13.1%	6.5	139
8:00	122	604	726	16.8%	8.1	97	85	427	512	16.6%	6.4	48	207	1,031	1,238	16.7%	7.3	145
9:00	101	596	697	14.5%	7.8	54	107	461	568	18.8%	7.1	25	208	1,057	1,265	16.4%	7.4	79
10:00	114	625	739	15.4%	8.2	39	108	417	525	20.6%	6.5	33	222	1,042	1,264	17.6%	7.4	72
11:00	75	630	705	10.6%	7.9	44	75	490	565	13.3%	7.0	22	150	1,120	1,270	11.8%	7.5	66
12:00	55	401	456	12.1%	5.1	35	67	420	487	13.8%	6.1	43	122	821	943	12.9%	5.5	78
13:00	76	409	485	15.7%	5.4	38	97	426	523	18.5%	6.5	31	173	835	1,008	17.2%	5.9	69
14:00	89	584	673	13.2%	7.5	42	114	437	551	20.7%	6.9	30	203	1,021	1,224	16.6%	7.2	72
15:00	84	584	648	13.0%	7.2	48	92	424	516	17.8%	6.4	30	176	988	1,164	15.1%	6.8	78
16:00	73	547	620	11.8%	6.9	50	55	470	525	10.5%	6.5	36	128	1,017	1,145	11.2%	6.7	86
17:00	63	763	826	7.6%	9.2	72	64	531	595	10.8%	7.4	71	127	1,294	1,421	8.9%	8.4	143
18:00	36	321	357	10.1%	4.0	39	45	546	591	7.6%	7.4	79	81	867	948	8.5%	5.6	118
19:00	42	335	377	11.1%	4.2	42	33	481	514	6.4%	6.4	73	75	816	891	8.4%	5.2	115
20:00	32	296	328	9.8%	3.7	50	34	327	361	9.4%	4.5	39	66	623	689	9.6%	4.1	89
21:00	23	159	182	12.6%	2.0	24	26	278	304	8.6%	3.8	29	49	437	486	10.1%	2.9	53
合計	1,150	7,828	8,978	12.8%	100.0	814	1,145	6,886	8,031	14.3%	100.0	670	2,295	14,714	17,009	13.5%	100.0	1,454
12時間交通量	965	6,584	7,549	12.8%	-	644	977	5,467	6,444	15.2%	-	501	1,942	12,051	13,993	13.9%	-	1,145

注：12時間交通量は、7:00~19:00 (7時台~18時台) までの交通量の集計結果を示す。

表 6-2(3) 自動車交通量調査結果 (稗原交差点)

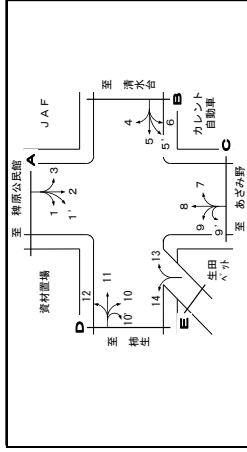


調査地点：稗原
 調査期間：2023年6月13日 (火) 6:00~6月13日 (火) 22:00

時間帯	方向7						方向8						方向9						方向9'																
	小型車		大型車		バイク		小型車		大型車		バイク		小型車		大型車		バイク		小型車		大型車		バイク		小型車		大型車		バイク						
	(台)	(台)	(台)	(台)	時間比率	流入率	(台)	(台)	(台)	(台)	時間比率	流入率	(台)	(台)	(台)	(台)	(台)	(台)	(台)	(台)	(台)	時間比率	流入率	(台)	(台)	(台)	(台)	(台)	(台)	時間比率	流入率				
6:00	8	27	35	22.9%	3.8	2	6	8	14	42.9%	0.4	9	23	84	107	21.5%	4.7	5	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0			
7:00	12	46	58	20.7%	6.3	5	5	305	310	1.6%	9.9	25	28	127	155	18.1%	6.8	7	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0			
8:00	10	53	63	15.9%	6.9	3	22	273	295	7.5%	9.4	22	19	150	169	11.2%	7.4	4	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0		
9:00	15	49	64	23.4%	7.0	4	9	234	243	3.7%	7.7	12	12	140	152	7.9%	6.6	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0		
10:00	6	38	44	13.6%	4.8	3	10	146	156	6.4%	5.0	6	20	121	141	14.2%	6.2	5	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0		
11:00	5	68	73	6.8%	8.0	6	9	166	175	5.1%	5.6	12	27	115	142	19.0%	6.2	4	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0		
12:00	7	75	82	8.5%	9.0	3	10	170	180	5.6%	5.7	17	16	125	141	11.3%	6.2	6	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0		
13:00	5	50	55	9.1%	6.0	7	13	163	176	7.4%	5.6	14	19	127	146	13.0%	6.4	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
14:00	4	53	57	7.0%	6.2	5	16	187	203	7.9%	6.5	13	17	141	158	10.8%	6.9	5	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
15:00	7	45	52	13.5%	5.7	6	12	186	198	6.1%	6.3	16	17	138	155	11.0%	6.8	4	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
16:00	4	49	53	7.5%	5.8	6	4	212	216	1.9%	6.9	18	18	108	126	14.3%	5.5	7	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
17:00	5	58	63	7.9%	6.9	2	2	234	236	0.8%	7.5	31	9	155	164	5.5%	7.2	6	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
18:00	2	81	83	2.4%	9.1	3	5	250	255	2.0%	8.1	30	6	176	182	3.3%	8.0	10	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
19:00	3	53	56	5.4%	6.1	2	0	202	202	0.0%	6.4	38	16	143	159	10.1%	7.0	6	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
20:00	1	48	49	2.0%	5.4	4	2	160	162	1.2%	5.2	13	12	99	111	10.8%	4.9	5	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
21:00	1	26	27	3.7%	3.0	4	3	112	115	2.6%	3.7	24	3	76	79	3.8%	3.5	5	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0		
合計	95	819	914	10.4%	100.0	65	128	3,008	3,136	4.1%	100.0	300	262	2,025	2,287	11.5%	100.0	82	0	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2		
12時間交通量	82	665	747	11.0%	-	53	117	2,526	2,643	4.4%	-	216	208	1,623	1,831	11.4%	-	61	0	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2		

注：12時間交通量は、7:00~19:00 (7時台~18時台) までの交通量の集計結果を示す。

表 6-2(4) 自動車交通量調査結果 (稗原交差点)



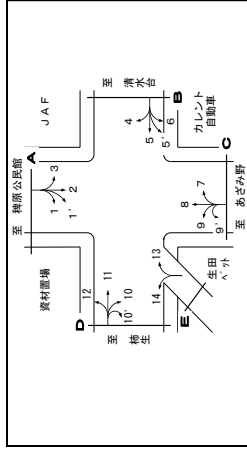
調査地点：稗原

調査期間：2023年6月13日 (火) 6:00~6月13日 (火) 22:00

時間帯	方向10				方向11				方向12				方向10'			
	大型車 (台)	小型車 (台)	合計 (台)	大型車 混入率	バイク (台)	時間 比率	大型車 混入率	時間 比率	合計 (台)	大型車 混入率	バイク (台)	時間 比率	合計 (台)	大型車 混入率	バイク (台)	時間 比率
6:00	15	140	155	9.7%	6.0	11	28	351	7.4%	6.4	41	0	0	0	0.0	0
7:00	11	198	209	5.3%	8.1	13	36	435	7.6%	7.9	77	0	1	1	0.0%	2.6
8:00	19	191	210	9.0%	8.2	10	65	386	14.4%	7.6	57	0	6	0	0.0%	15.8
9:00	18	151	169	10.7%	6.6	10	62	376	14.2%	7.4	30	0	2	2	0.0%	5.3
10:00	14	167	181	7.7%	7.0	4	67	357	15.8%	7.1	17	4	2	6	66.7%	15.8
11:00	23	159	182	12.6%	7.1	3	38	372	9.3%	6.9	15	0	0	1	0.0%	0.0
12:00	10	132	142	7.0%	5.5	2	31	348	8.2%	6.4	25	0	2	2	0.0%	5.3
13:00	14	129	143	9.8%	5.6	4	60	316	16.0%	6.3	24	0	1	1	0.0%	2.6
14:00	13	131	144	9.0%	5.6	5	53	391	11.9%	7.5	26	1	2	3	33.3%	7.9
15:00	11	163	174	6.3%	6.8	6	44	334	11.6%	6.3	18	0	2	2	0.0%	5.3
16:00	12	188	200	6.0%	7.8	8	42	334	11.2%	6.3	25	1	2	3	33.3%	7.9
17:00	10	183	193	5.2%	7.5	12	25	458	5.2%	8.1	55	1	6	7	14.3%	18.4
18:00	11	169	180	6.1%	7.0	6	31	343	8.3%	6.3	34	0	2	2	0.0%	5.3
19:00	3	105	108	2.8%	4.2	7	16	268	5.6%	4.8	34	0	2	2	0.0%	5.3
20:00	5	99	104	4.8%	4.0	6	6	165	3.5%	2.9	19	0	0	0	0.0%	0.0
21:00	1	74	75	1.3%	2.9	3	5	112	4.3%	2.0	13	0	1	1	0.0%	2.6
合計	190	2,379	2,569	7.4%	100.0	110	609	5,346	10.2%	100.0	510	7	31	38	18.3%	100.0
12時間交通量	166	1,961	2,127	7.8%	-	83	554	4,450	11.1%	-	403	7	28	35	20.0%	-

注：12時間交通量は、7:00~19:00 (7時台~18時台) までの交通量の集計結果を示す。

表 6-2 (5) 自動車交通量調査結果 (稗原交差点)

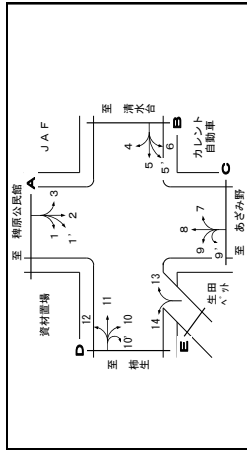


調査地点：稗原
 調査期間：2023年6月13日 (火) 6:00~6月13日 (火) 22:00

時間帯	方向13					方向14				
	大型車	小型車	合計	時間	バイク	大型車	小型車	合計	時間	バイク
	(台)	(台)	(台)	比率	(台)	(台)	(台)	(台)	比率	(台)
6:00	0	0	0	-----	0	1	14	15	6.7%	6.6
7:00	0	0	0	-----	0	1	42	43	2.3%	18.9
8:00	0	0	0	-----	0	1	55	56	1.8%	24.6
9:00	0	0	0	-----	0	1	15	16	6.3%	7.0
10:00	0	0	0	-----	0	0	7	7	0.0%	3.1
11:00	0	0	0	-----	0	0	1	1	0.0%	0.4
12:00	0	0	0	-----	0	1	5	6	16.7%	2.6
13:00	0	0	0	-----	0	2	9	11	18.2%	4.8
14:00	0	0	0	-----	0	0	8	8	0.0%	3.5
15:00	0	0	0	-----	0	1	7	8	12.5%	3.5
16:00	0	0	0	-----	0	0	8	8	0.0%	3.5
17:00	0	0	0	-----	1	2	14	16	12.5%	7.0
18:00	0	0	0	-----	0	0	15	15	0.0%	6.6
19:00	0	0	0	-----	0	0	8	8	0.0%	3.5
20:00	0	0	0	-----	0	1	6	7	14.3%	3.1
21:00	0	0	0	-----	0	0	3	3	0.0%	1.3
合計	0	0	0	-----	1	11	217	228	4.8%	100.0
12時間交通量	0	0	0	-----	1	9	186	195	4.6%	42

注：12時間交通量は、7:00~19:00 (7時台~18時台) までの交通量の集計結果を示す。

表 6-2(6) 自動車交通量調査結果 (稗原交差点)



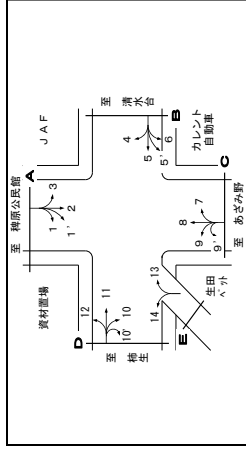
調査地点：稗原 (A断面)

調査期間：2023年6月13日 (火) 6:00~6月13日 (火) 22:00

時間帯	交差点流入(1+2+3+1')				交差点流出(4+8+12)				交差点流入+交差点流出									
	大型車 (台)	小型車 (台)	合計 (台)	混入率 %	時間 比率	バイク (台)	大型車 (台)	小型車 (台)	合計 (台)	混入率 %	時間 比率	バイク (台)	大型車 (台)	小型車 (台)	合計 (台)	混入率 %	時間 比率	バイク (台)
6:00	32	307	339	9.4%	5.9	42	7	40	47	14.9%	1.0	11	39	347	386	10.1%	3.7	53
7:00	30	407	437	6.9%	7.6	66	16	391	407	3.9%	8.5	34	46	798	844	5.5%	8.0	100
8:00	21	394	415	5.1%	7.2	57	28	379	407	6.9%	8.5	28	49	773	822	6.0%	7.8	85
9:00	41	374	415	9.9%	7.2	31	21	312	333	6.3%	7.0	14	62	686	748	8.3%	7.1	45
10:00	34	406	440	7.7%	7.6	29	25	216	241	10.4%	5.0	15	59	622	681	8.7%	6.4	44
11:00	30	328	358	8.4%	6.2	38	17	278	295	5.8%	6.2	17	47	606	653	7.2%	6.2	55
12:00	29	312	341	8.5%	5.9	30	19	280	299	6.4%	6.2	26	48	592	640	7.5%	6.1	56
13:00	36	387	423	8.5%	7.3	36	25	273	298	8.4%	6.2	20	61	660	721	8.5%	6.8	56
14:00	38	349	387	9.8%	6.7	30	35	285	320	10.9%	6.7	24	73	634	707	10.3%	6.7	54
15:00	40	382	422	9.5%	7.3	30	21	286	307	6.8%	6.4	22	61	668	729	8.4%	6.9	52
16:00	30	353	383	7.8%	6.6	25	11	316	327	3.4%	6.8	24	41	669	710	5.8%	6.7	49
17:00	26	420	446	5.8%	7.7	32	15	377	392	3.8%	8.2	45	41	797	838	4.9%	7.9	77
18:00	15	356	371	4.0%	6.4	61	18	384	402	4.5%	8.4	45	33	740	773	4.3%	7.3	106
19:00	9	259	268	3.4%	4.6	40	14	288	302	4.6%	6.3	54	23	547	570	4.0%	5.4	94
20:00	8	192	200	4.0%	3.5	29	17	222	239	7.1%	5.0	24	25	414	439	5.7%	4.2	53
21:00	5	125	130	3.8%	2.3	20	7	163	170	4.1%	3.6	36	12	288	300	4.0%	2.8	56
合計	424	5,351	5,775	7.3%	100.0	596	296	4,490	4,786	6.2%	100.0	439	720	9,841	10,561	6.8%	100.0	1,035
12時間交通量	370	4,468	4,838	7.6%	-	465	251	3,777	4,028	6.2%	-	314	621	8,245	8,866	7.0%	-	779

注：12時間交通量は、7:00~19:00(7時台~18時台)までの交通量の集計結果を示す。

表 6-2(7) 自動車交通量調査結果 (稗原交差点)

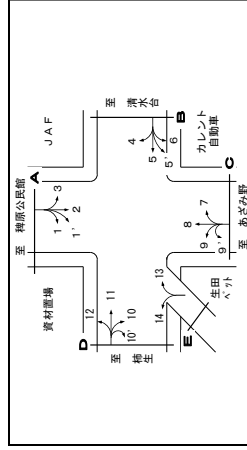


調査地点：稗原 (B断面)
 調査期間：2023年6月13日 (火) 6:00~6月13日 (火) 22:00

時間帯	交差点流入 (4+5+6+5')						交差点流出 (3+7+11)						交差点流入+交差点流出					
	大型車 (台)		小型車 (台)		合計 (台)		大型車 (台)		小型車 (台)		合計 (台)		大型車 (台)		小型車 (台)		合計 (台)	
	時間比率	混入率	時間比率	混入率	時間比率	混入率	時間比率	混入率	時間比率	混入率	時間比率	混入率	時間比率	混入率	時間比率	混入率	時間比率	混入率
6:00	56	269	325	17.2%	4.0%	26	51	442	493	10.3%	6.1%	50	107	711	818	13.1%	5.0%	76
7:00	62	442	504	12.4%	6.1%	53	62	559	621	10.0%	7.7%	93	124	1,001	1,125	11.0%	6.9%	146
8:00	54	456	510	10.6%	6.2%	45	83	511	594	14.0%	7.3%	80	137	967	1,104	12.4%	6.8%	125
9:00	74	417	491	15.2%	6.0%	21	89	502	591	15.1%	7.3%	42	163	919	1,082	15.1%	6.6%	63
10:00	82	433	515	16.0%	6.3%	35	87	468	555	15.7%	6.9%	29	169	901	1,070	15.8%	6.6%	64
11:00	73	507	580	12.7%	7.1%	21	49	514	563	8.7%	7.0%	29	122	1,021	1,143	10.7%	7.0%	50
12:00	54	502	556	9.8%	6.8%	35	46	508	554	8.3%	6.8%	35	100	1,010	1,110	9.0%	6.8%	70
13:00	59	479	538	11.0%	6.5%	29	76	464	540	14.1%	6.7%	46	135	943	1,078	12.5%	6.6%	75
14:00	70	501	571	12.3%	6.9%	39	67	529	596	11.2%	7.4%	36	137	1,030	1,167	11.7%	7.2%	75
15:00	45	467	512	8.8%	6.2%	27	66	457	523	12.6%	6.5%	31	111	924	1,035	10.7%	6.3%	58
16:00	41	532	573	7.2%	7.0%	34	55	445	500	11.0%	6.2%	38	96	977	1,073	8.9%	6.6%	72
17:00	43	593	636	6.8%	7.7%	65	41	603	644	6.4%	8.0%	60	84	1,196	1,280	6.6%	7.8%	125
18:00	31	631	662	4.7%	8.1%	83	37	482	519	7.1%	6.4%	50	68	1,113	1,181	5.8%	7.2%	133
19:00	29	522	551	5.3%	6.7%	70	23	362	385	6.0%	4.8%	46	52	884	936	5.6%	5.7%	116
20:00	24	379	403	6.0%	4.9%	33	12	242	254	4.7%	3.1%	33	36	621	657	5.5%	4.0%	66
21:00	13	283	296	4.4%	3.6%	38	7	154	161	4.3%	2.0%	28	20	437	457	4.4%	2.8%	66
合計	810	7,413	8,223	9.9%	100.0%	654	851	7,242	8,093	10.5%	100.0%	726	1,661	14,655	16,316	10.2%	100.0%	1,380
12時間交通量	688	5,960	6,648	10.3%	-	487	758	6,042	6,800	11.1%	-	569	1,446	12,002	13,448	10.8%	-	1,056

注：12時間交通量は、7:00~19:00 (7時台~18時台) までの交通量の集計結果を示す。

表 6-2(10) 自動車交通量調査結果 (稗原交差点)



調査地点：稗原 (E断面)
 調査期間：2023年6月13日 (火) 6:00~6月13日 (火) 22:00

時間帯	断面流入 (13+14)				断面流出 (1+5+9+10)				断面流入+断面流出													
	大型車 (台)	小型車 (台)	合計 (台)	混入率 %	大型車 (台)	小型車 (台)	合計 (台)	混入率 %	大型車 (台)	小型車 (台)	合計 (台)	混入率 %	大型車 (台)	小型車 (台)	合計 (台)	混入率 %	時間 比率	バイク (台)	時間 比率	バイク (台)	時間 比率	
6:00	1	14	15	6.7%	0	8	8	0.0%	1	0	1	0.0%	1	22	23	4.3%	0.1	2	0.1	3	0.1	
7:00	1	42	43	2.3%	0	5	5	0.0%	7	0	7	0.0%	1	47	48	2.1%	0.1	1	0.3	8	0.3	
8:00	1	55	56	1.8%	0	3	3	0.0%	4	0	4	0.0%	1	58	59	1.7%	0.0	1	0.3	5	0.3	
9:00	1	15	16	6.3%	0	7	7	0.0%	4	0	4	0.0%	3	22	23	4.3%	0.1	3	0.1	7	0.1	
10:00	0	7	7	0.0%	0	2	2	0.0%	2	0	2	0.0%	2	12	12	0.0%	0.1	2	0.0%	4	0.1	
11:00	0	1	1	0.0%	0	3	3	0.0%	3	0	3	0.0%	0	6	6	0.0%	0.1	0	0.0	3	0.0	
12:00	1	5	6	16.7%	0	4	4	0.0%	3	0	3	0.0%	0	9	10	10.0%	0.0	0	0.1	3	0.1	
13:00	2	9	11	18.2%	1	0	0	---	1	0	1	0.0%	3	2	9	11	18.2%	0.0	3	0.1	4	0.1
14:00	0	8	8	0.0%	1	6	6	0.0%	1	0	1	0.0%	3	0	14	14	0.0%	0.1	3	0.1	4	0.1
15:00	1	7	8	12.5%	0	4	4	0.0%	4	0	4	0.0%	1	12	13	7.7%	0.1	1	0.1	5	0.1	
16:00	0	8	8	0.0%	0	4	4	0.0%	2	0	2	0.0%	0	12	12	0.0%	0.0	0	0.1	2	0.1	
17:00	2	14	16	12.5%	0	2	2	0.0%	5	2	7	28.6%	2	19	23	17.4%	0.1	2	0.1	7	0.1	
18:00	0	15	15	0.0%	0	5	5	0.0%	7	0	7	0.0%	6	20	20	0.0%	0.1	6	0.1	13	0.1	
19:00	0	8	8	0.0%	0	4	4	0.0%	6	0	6	0.0%	2	12	12	0.0%	0.0	2	0.0	8	0.0	
20:00	1	6	7	14.3%	0	2	2	0.0%	2	0	2	0.0%	0	10	11	9.1%	0.0	0	0.1	2	0.1	
21:00	0	3	3	0.0%	0	3	3	0.0%	4	0	4	0.0%	1	6	6	0.0%	0.0	1	0.0	5	0.0	
合計	11	217	228	4.8%	2	73	75	2.7%	56	2	58	0.8%	27	290	303	4.3%	0.8	27	1.6	83	1.6	
12時間交通量	9	186	195	4.6%	2	54	56	3.6%	43	2	45	3.6%	22	240	251	4.4%	-	22	4.4%	65	-	

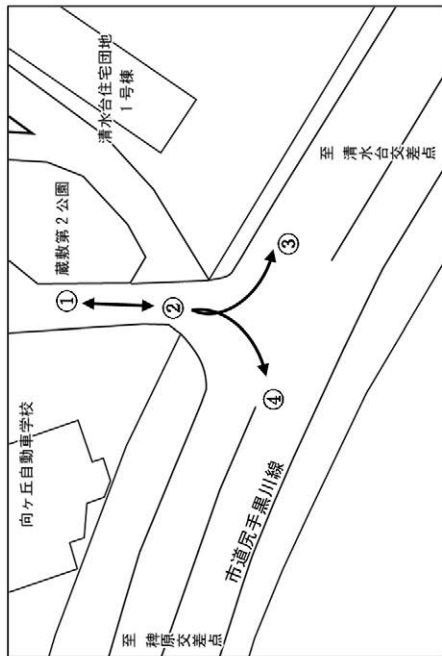
注：12時間交通量は、7:00~19:00 (7時台~18時台) までの交通量の集計結果を示す。

6-1-2 自動車交通量・歩行者等交通量調査結果（市道菅生 328 号線－市道尻手黒川線交差部）

市道菅生 328 号線－市道尻手黒川線交差部における自動車交通量及び歩行者等交通量の調査結果は、表 6-3(1)～(2)に示すとおりである。

表 6-3(1) 自動車交通量調査結果（市道菅生 328 号線－市道尻手黒川線交差部）

調査地点：市道菅生328号線－市道尻手黒川線交差部
 調査期間：2023年6月13日（火）6：00～6月13日（火）22：00

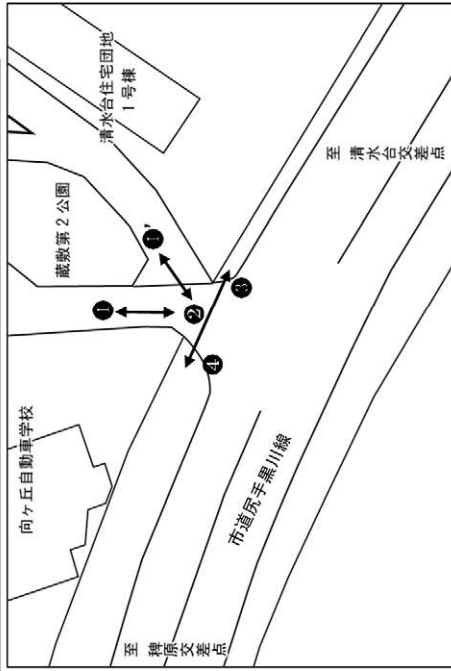


時間帯	方向①			方向②			方向③			方向④		
	大型車 (台)	小型車 (台)	合計 (台)	大型車 (台)	小型車 (台)	合計 (台)	大型車 (台)	小型車 (台)	合計 (台)	大型車 (台)	小型車 (台)	合計 (台)
6:00	1	4	5	1	15	16	1	11	12	0	4	4
7:00	0	20	20	6	9	15	3	7	10	3	2	5
8:00	6	28	34	6	11	17	3	8	11	3	3	6
9:00	3	31	34	2	25	27	1	19	20	1	6	7
10:00	4	37	41	3	29	32	1	22	23	2	7	9
11:00	7	38	45	8	18	26	4	15	19	4	3	7
12:00	2	25	27	5	27	32	2	17	19	3	10	13
13:00	5	12	17	4	14	18	2	11	13	2	3	5
14:00	11	27	38	5	20	25	2	14	16	3	6	9
15:00	3	30	33	3	21	24	1	18	19	2	3	5
16:00	4	34	38	3	25	28	1	14	15	2	11	13
17:00	4	44	48	1	25	26	0	23	23	1	2	3
18:00	4	38	42	3	24	27	1	14	15	2	10	12
19:00	12	33	45	8	20	28	4	11	15	4	9	13
20:00	3	20	23	3	61	64	2	32	34	1	29	30
21:00	0	6	6	0	6	6	0	4	4	0	2	2
合計	69	427	496	61	350	411	28	240	268	33	110	143
12時間交通量	53	364	417	49	248	297	21	182	203	28	66	94

※12時間交通量は、7:00～19:00（7時台～18時台）までの交通量の集計結果を示す。

表 6-3(2) 歩行者等交通量調査結果（市道菅生 328 号線 - 市道尻手黒川線交差点部）

調査地点：市道菅生328号線-市道尻手黒川線交差点部
 調査期間：2023年6月13日（火）6：00～6月13日（火）22：00



時間帯	方向①（①を含む）			方向②			方向③			方向④		
	歩行者 (人)	自転車 (台)	合計 (人・台)	歩行者 (人)	自転車 (台)	合計 (人・台)	歩行者 (人)	自転車 (台)	合計 (人・台)	歩行者 (人)	自転車 (台)	合計 (人・台)
6:00	4	2	6	5	1	6	17	8	25	7	5	12
7:00	7	2	9	10	6	16	25	23	48	15	18	33
8:00	12	5	17	14	7	21	28	33	61	29	94	123
9:00	6	4	10	11	7	18	16	17	33	11	11	22
10:00	16	5	21	32	2	34	51	18	69	14	14	28
11:00	31	6	37	39	7	46	50	33	83	13	17	30
12:00	23	7	30	15	4	19	30	49	79	21	12	33
13:00	14	4	18	11	4	15	33	27	60	17	13	30
14:00	18	5	23	11	3	14	23	36	59	27	17	44
15:00	20	4	24	17	4	21	22	21	43	8	12	20
16:00	17	8	25	10	8	18	29	49	78	12	20	32
17:00	22	9	31	20	8	28	38	45	83	14	17	31
18:00	37	8	45	22	7	29	39	29	68	22	23	45
19:00	21	2	23	7	4	11	30	31	61	29	10	39
20:00	11	2	13	9	6	15	16	17	33	22	10	32
21:00	8	4	12	1	3	4	9	8	17	10	14	24
合計	267	77	344	234	81	315	456	444	900	271	307	578
12時間交通量	223	67	290	212	67	279	384	380	764	203	268	471

※12時間交通量は、7:00～19:00（7時台～18時台）までの交通量の集計結果を示す。

6-1-3 滞留長及び渋滞長調査結果

滞留長及び渋滞長調査の調査結果は、表 6-4(1)～(6)及び表 6-5(1)～(7)に示すとおりである。

表 6-4(1) 渋滞長及び滞留長調査結果（清水台交差点）

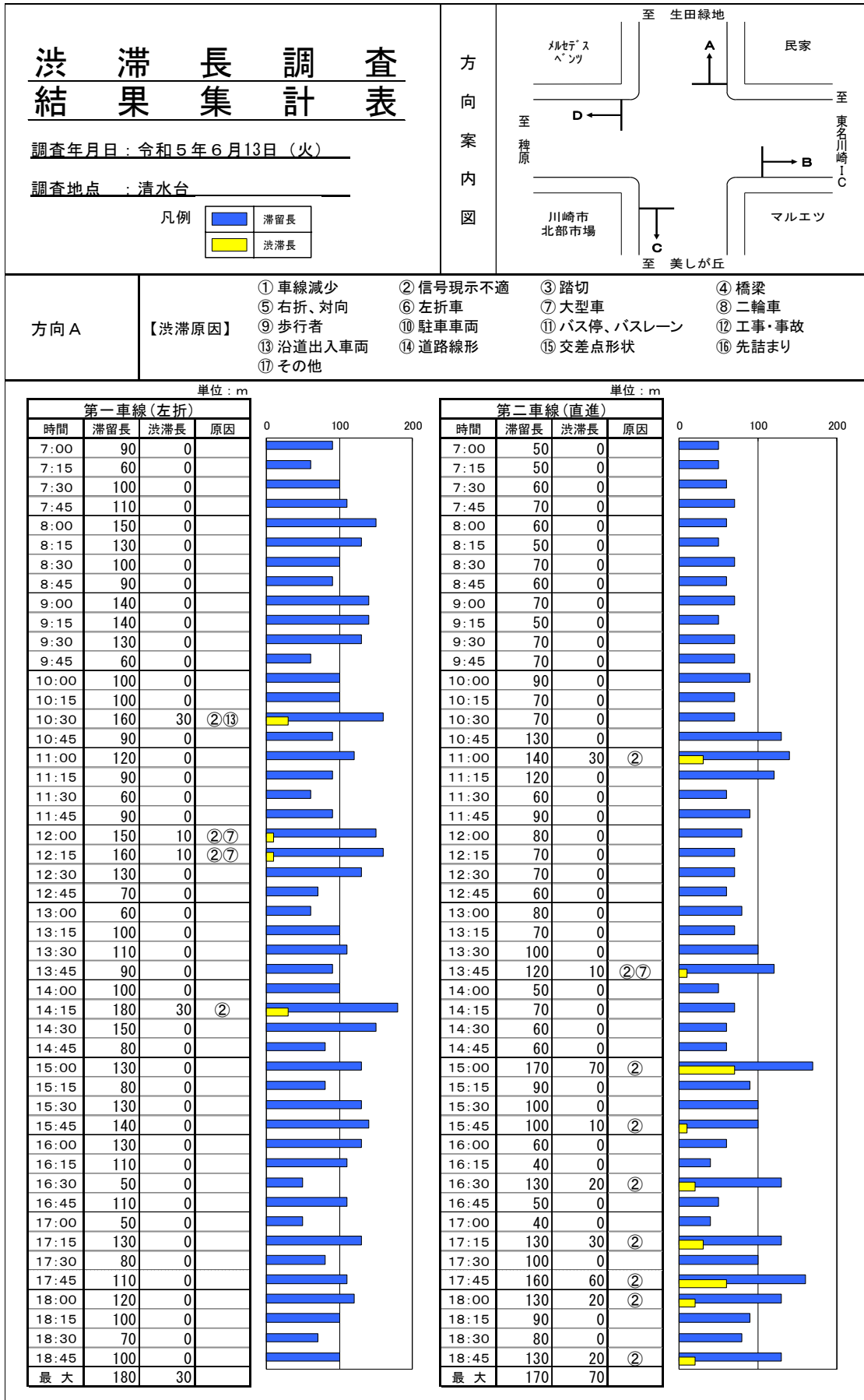


表 6-4(2) 渋滞長及び滞留長調査結果 (清水台交差点)

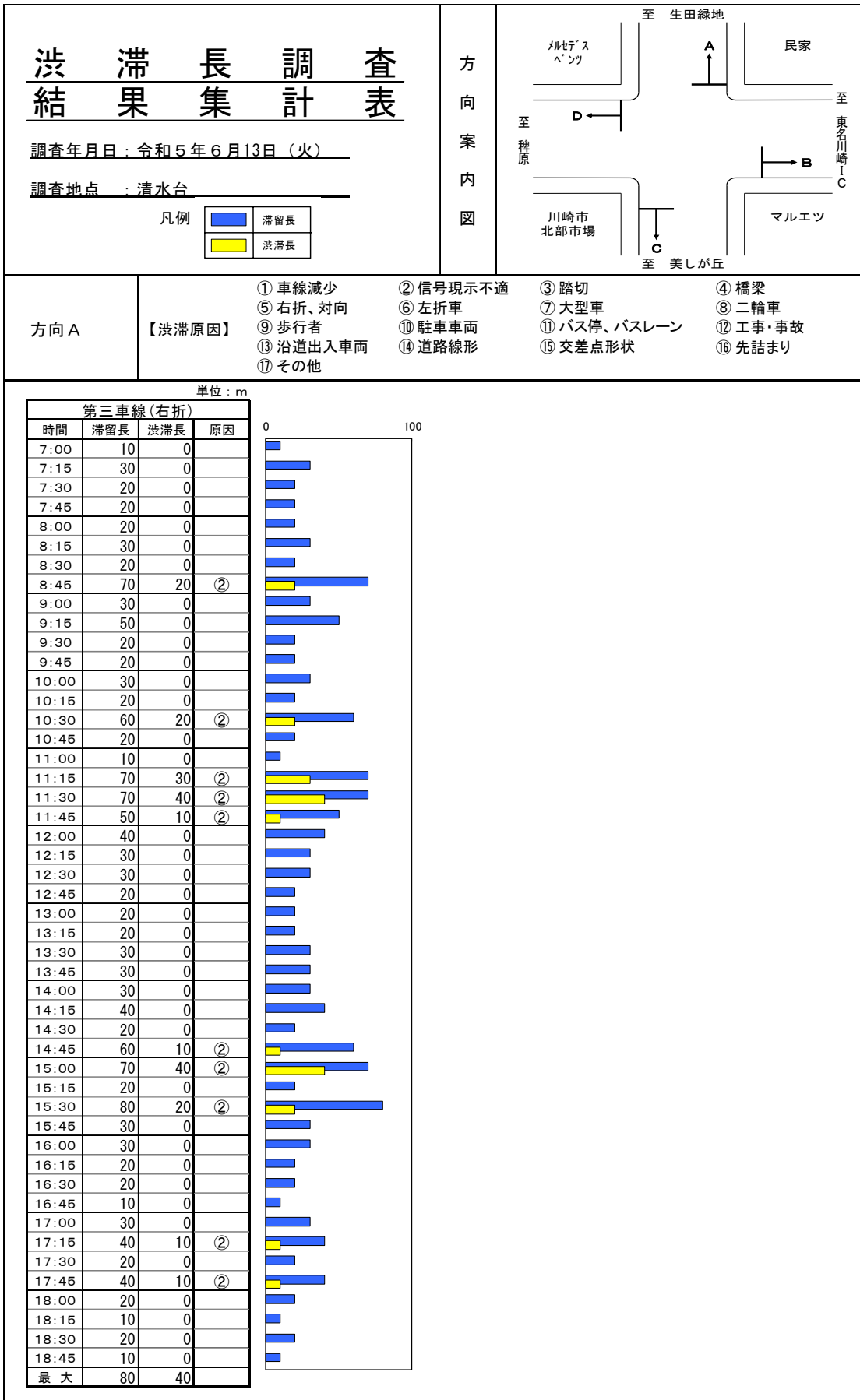


表 6-4(3) 渋滞長及び滞留長調査結果（清水台交差点）

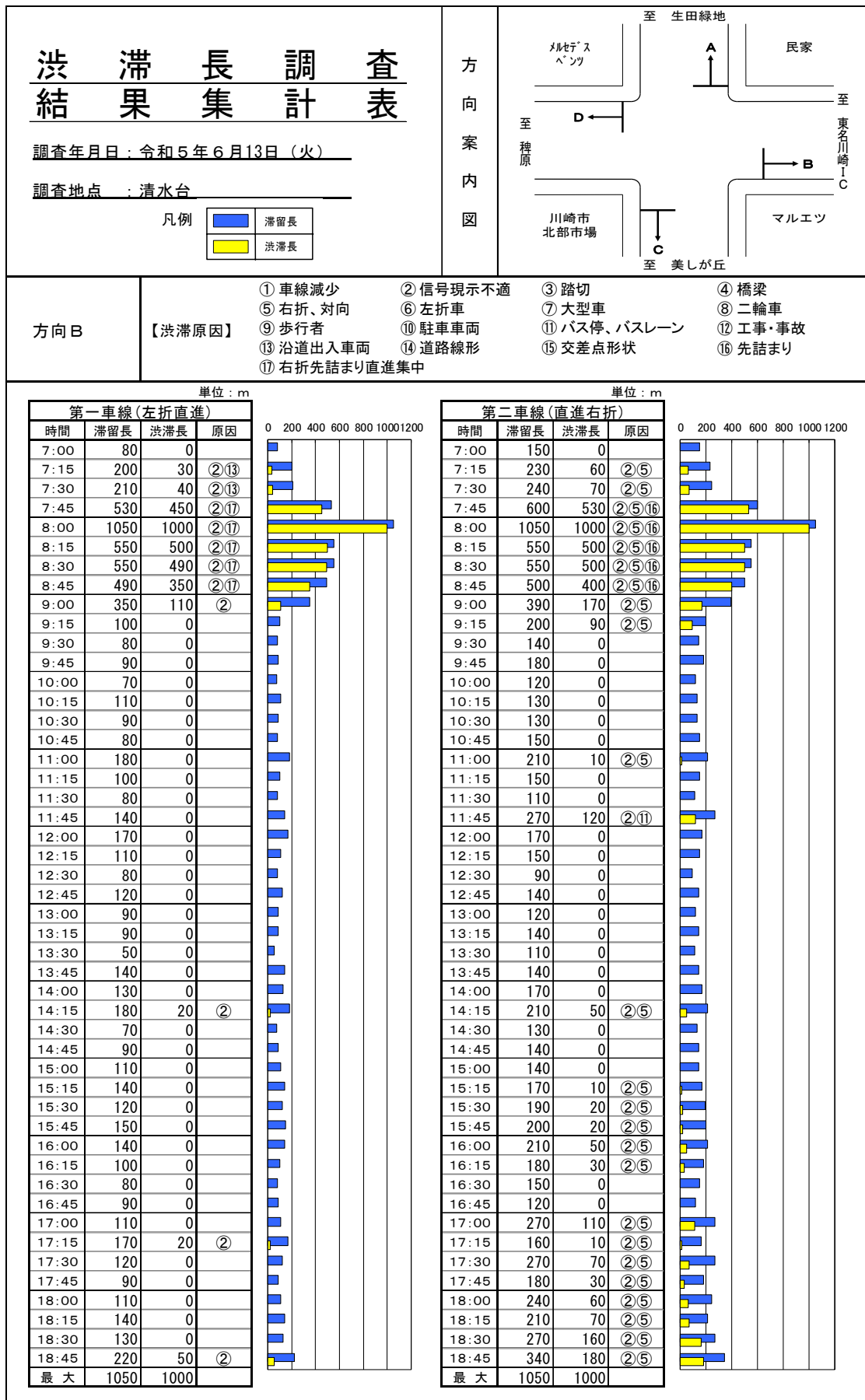


表 6-4(4) 渋滞長及び滞留長調査結果 (清水台交差点)

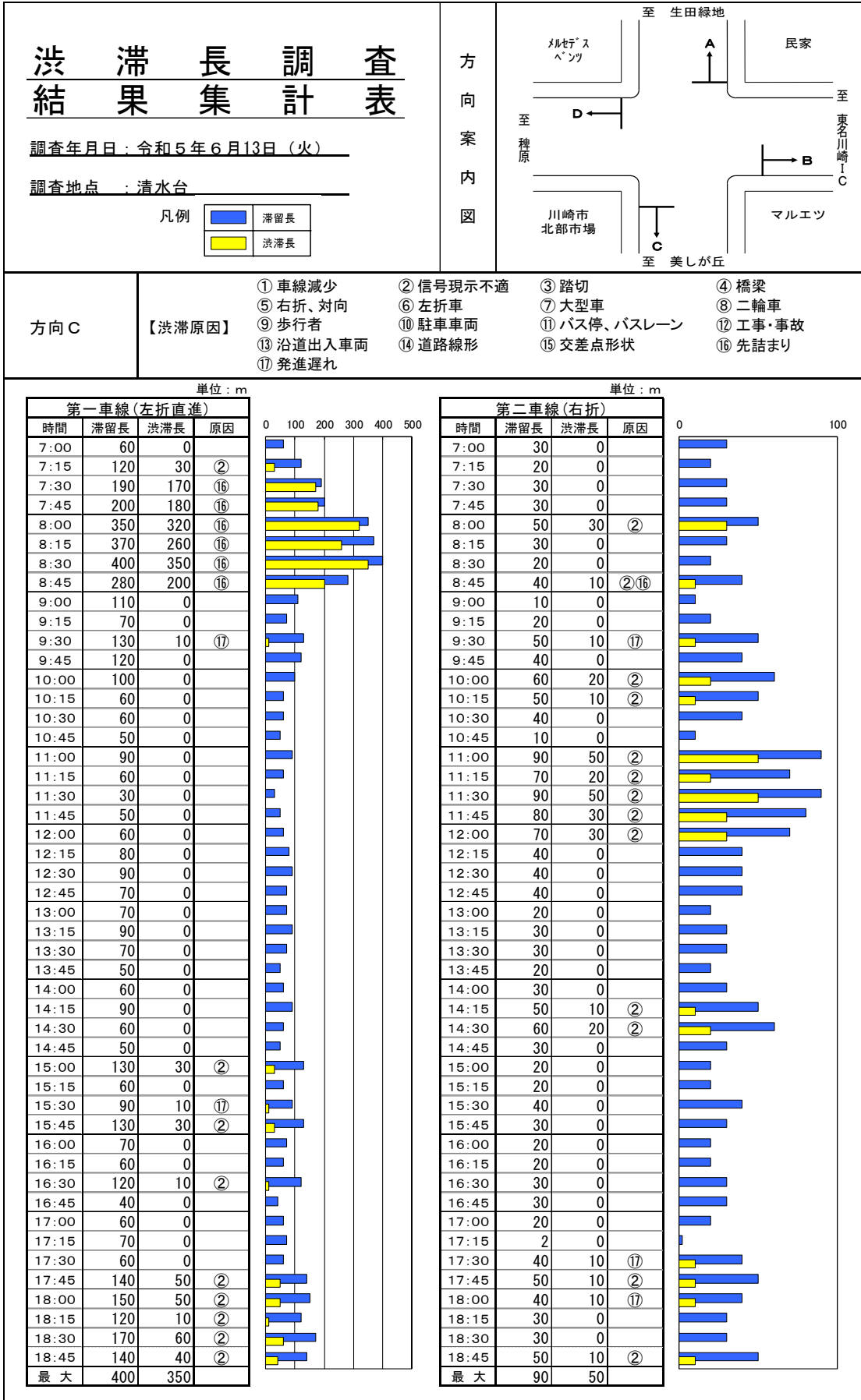


表 6-4 (5) 渋滞長及び滞留長調査結果 (清水台交差点)

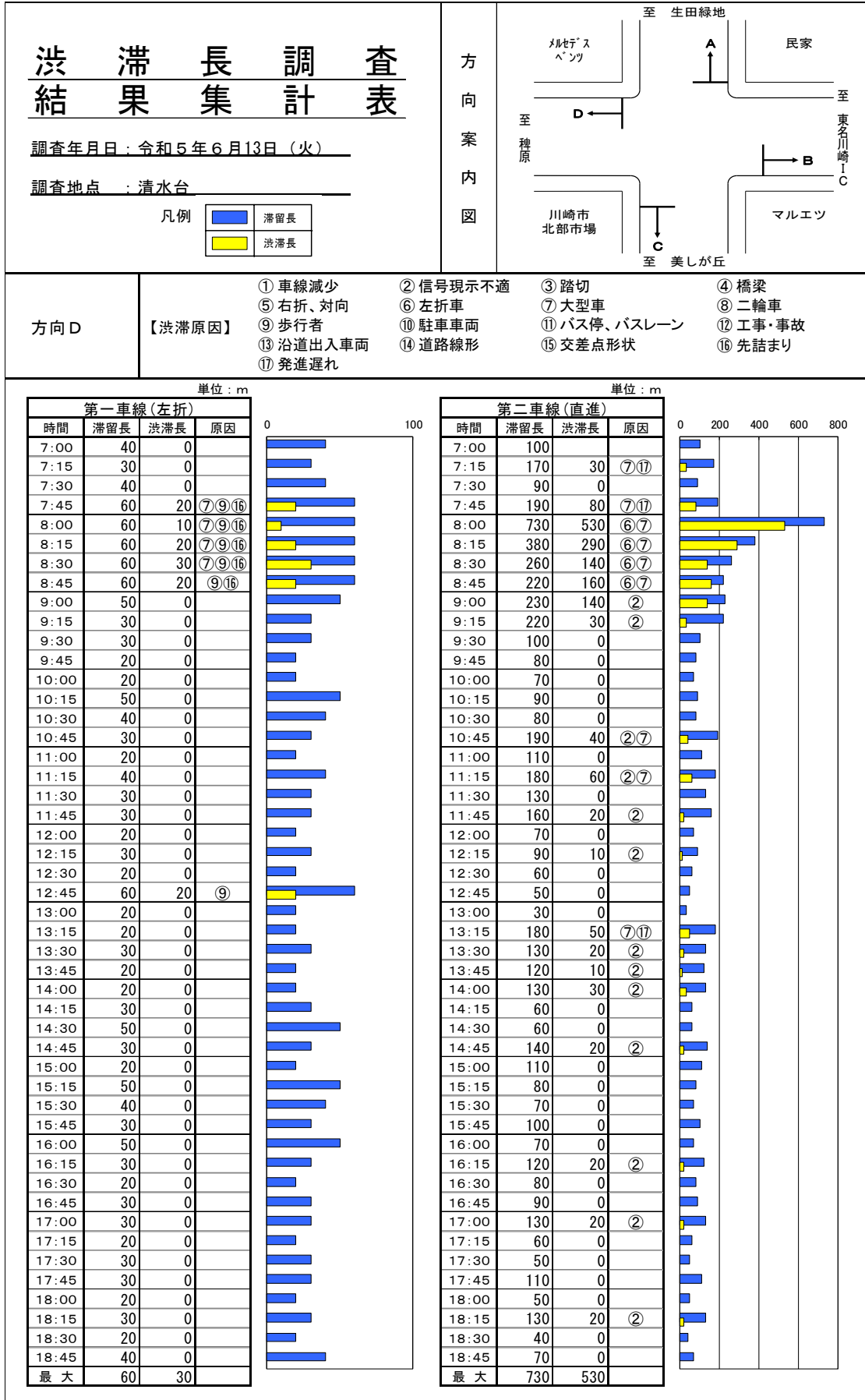


表 6-4(6) 渋滞長及び滞留長調査結果 (清水台交差点)

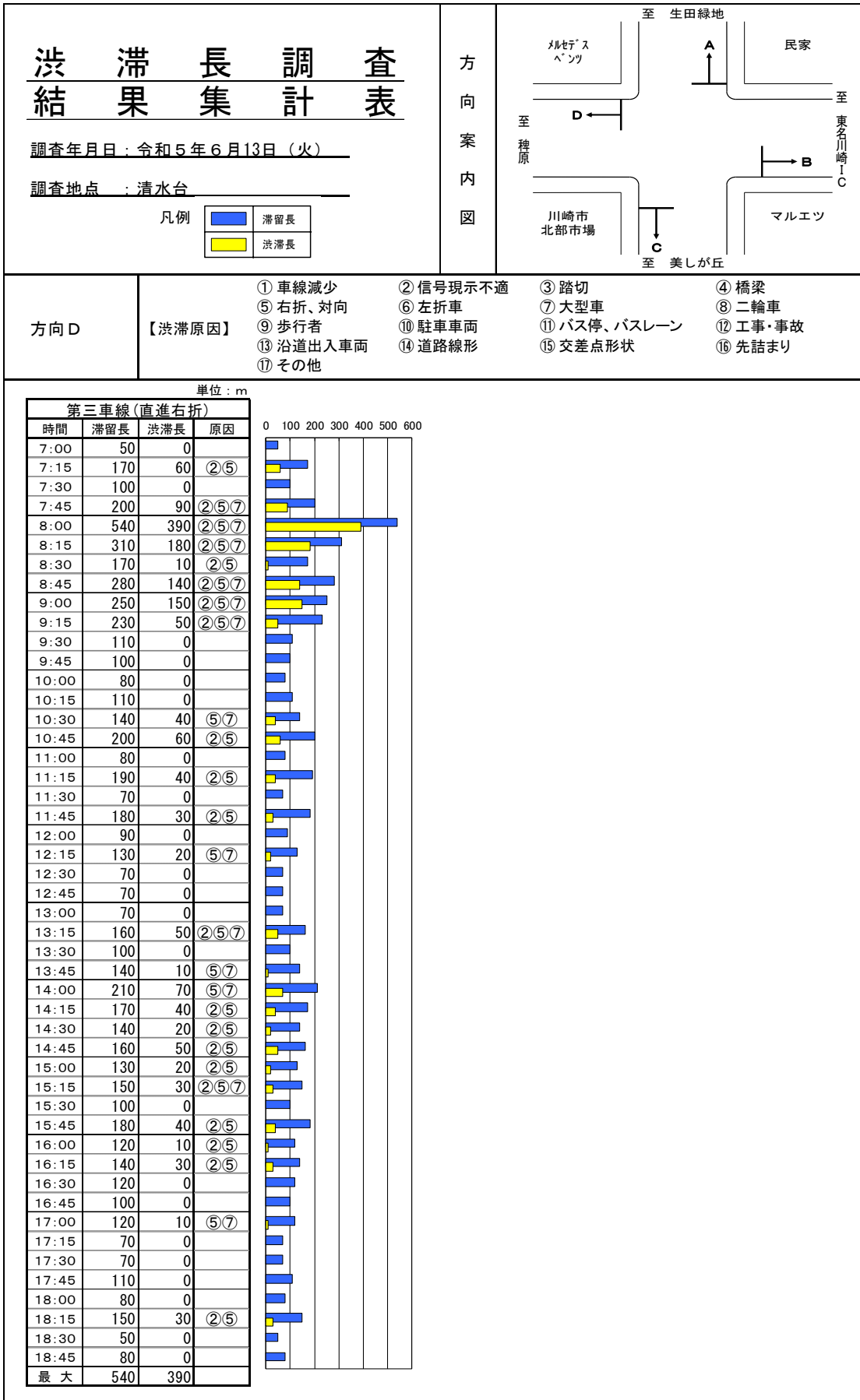


表 6-5(1) 渋滞長及び滞留長調査結果 (稗原交差点)

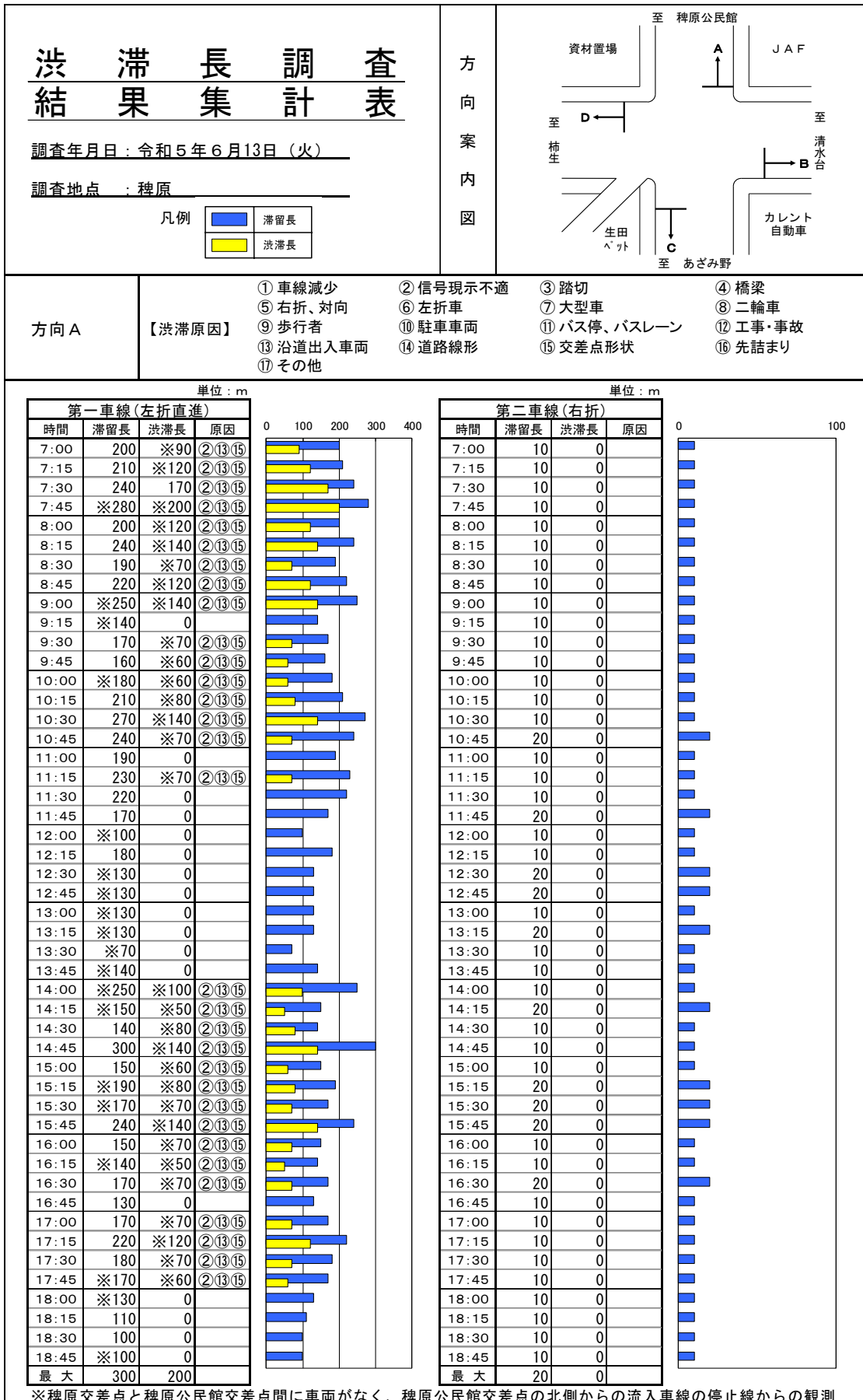


表 6-5 (2) 渋滞長及び滞留長調査結果 (稗原交差点)

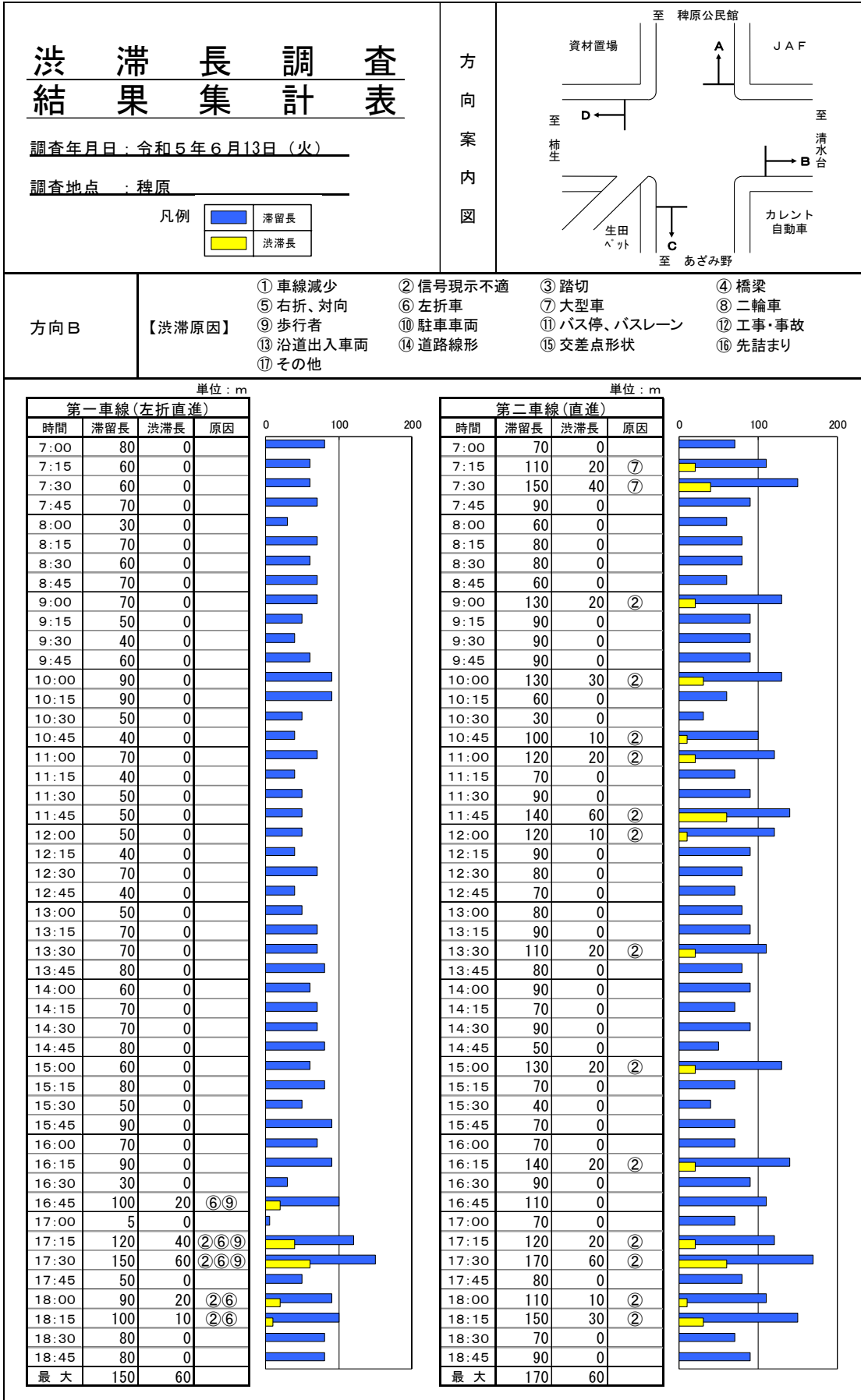


表 6-5(3) 渋滞長及び滞留長調査結果 (稗原交差点)

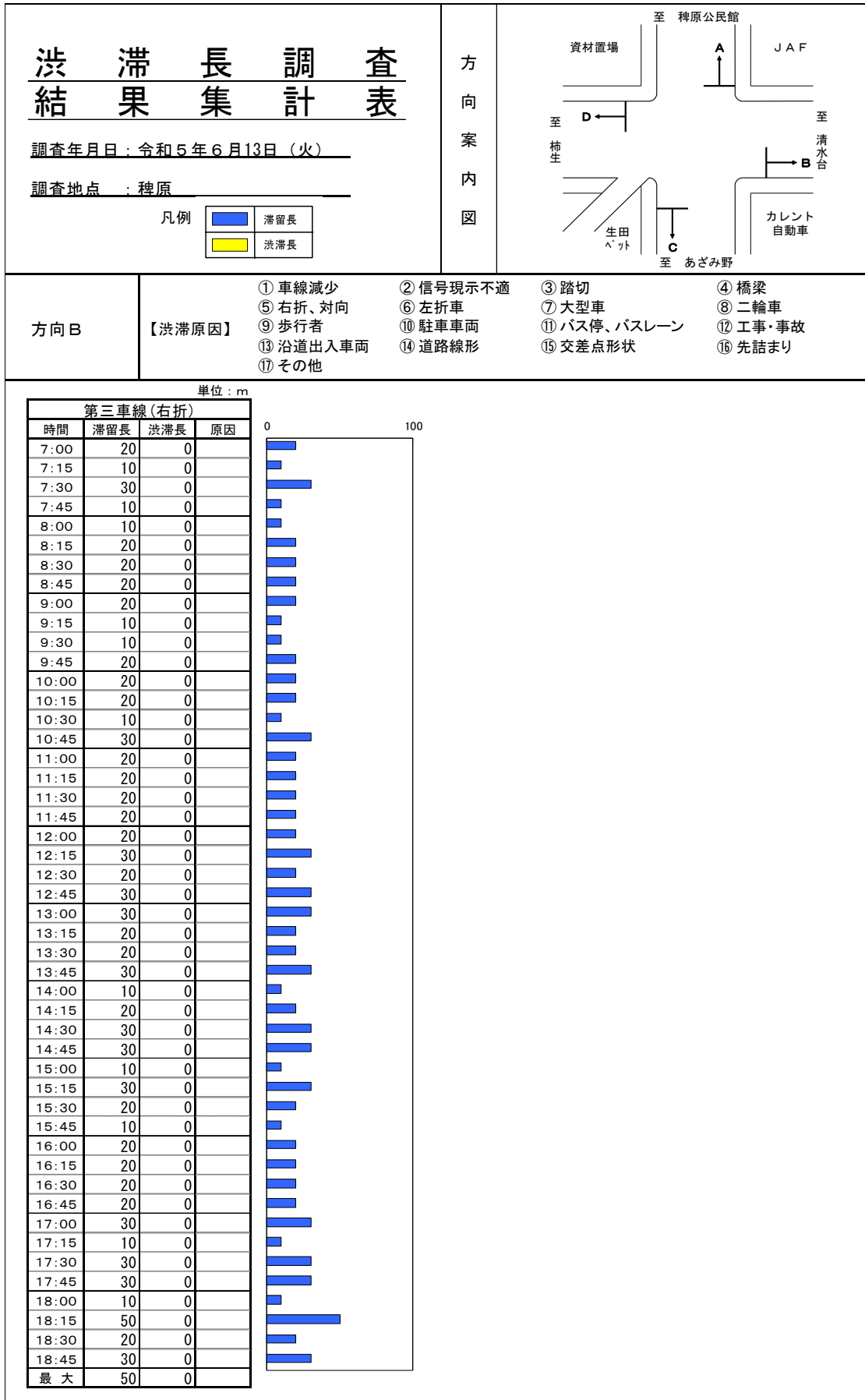


表 6-5 (4) 渋滞長及び滞留長調査結果 (稗原交差点)

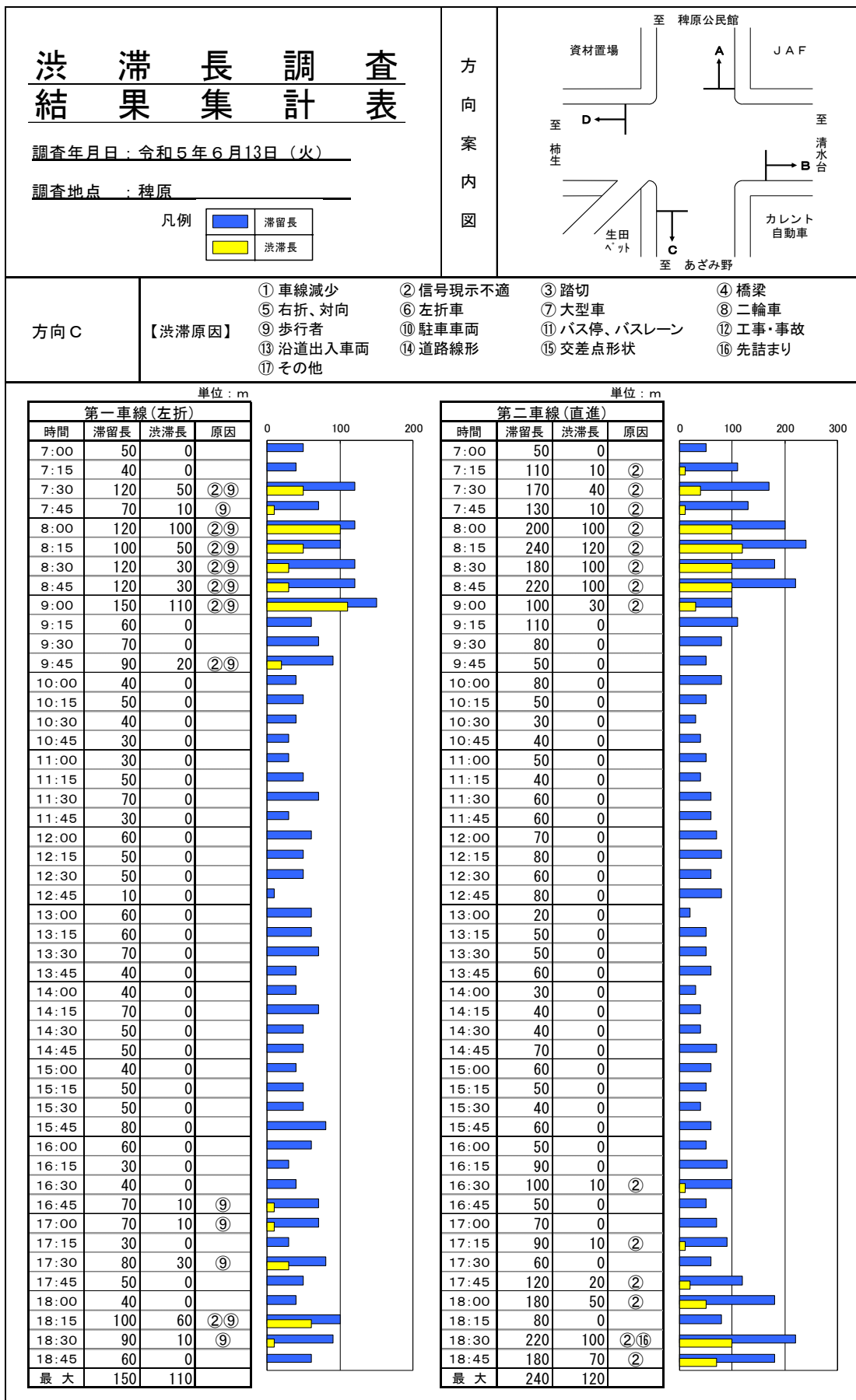


表 6-5(5) 渋滞長及び滞留長調査結果 (稗原交差点)

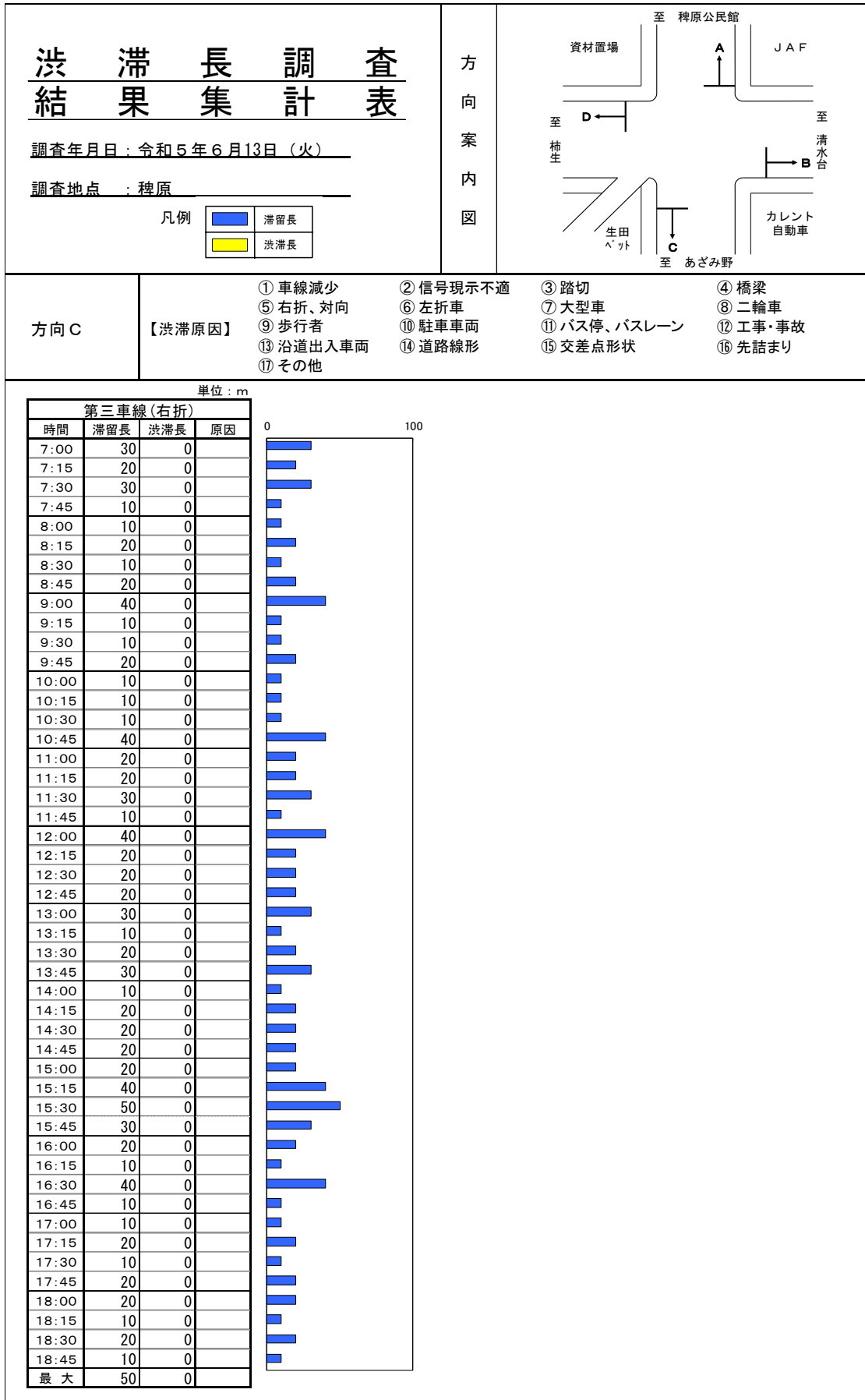


表 6-5 (6) 渋滞長及び滞留長調査結果 (稗原交差点)

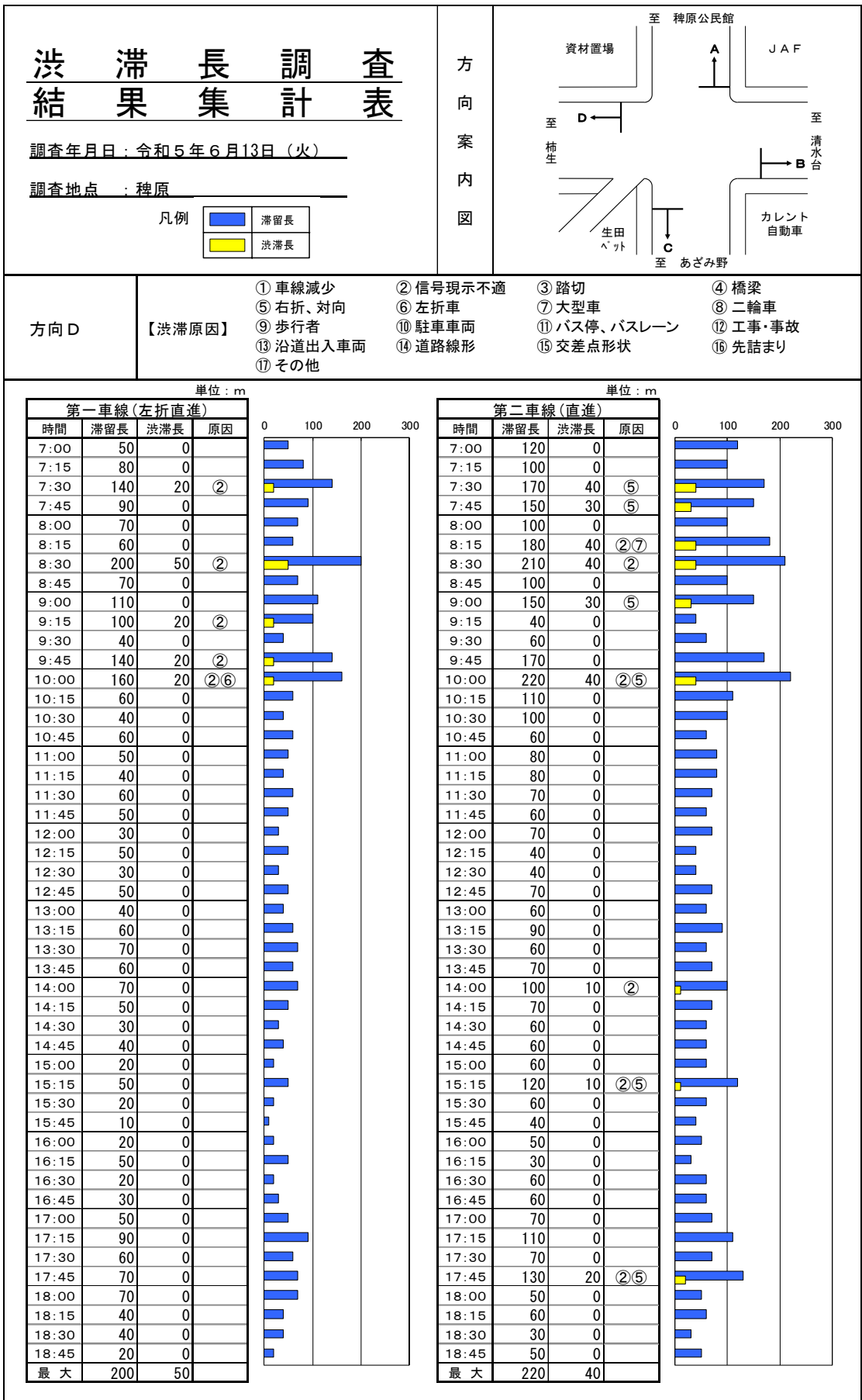
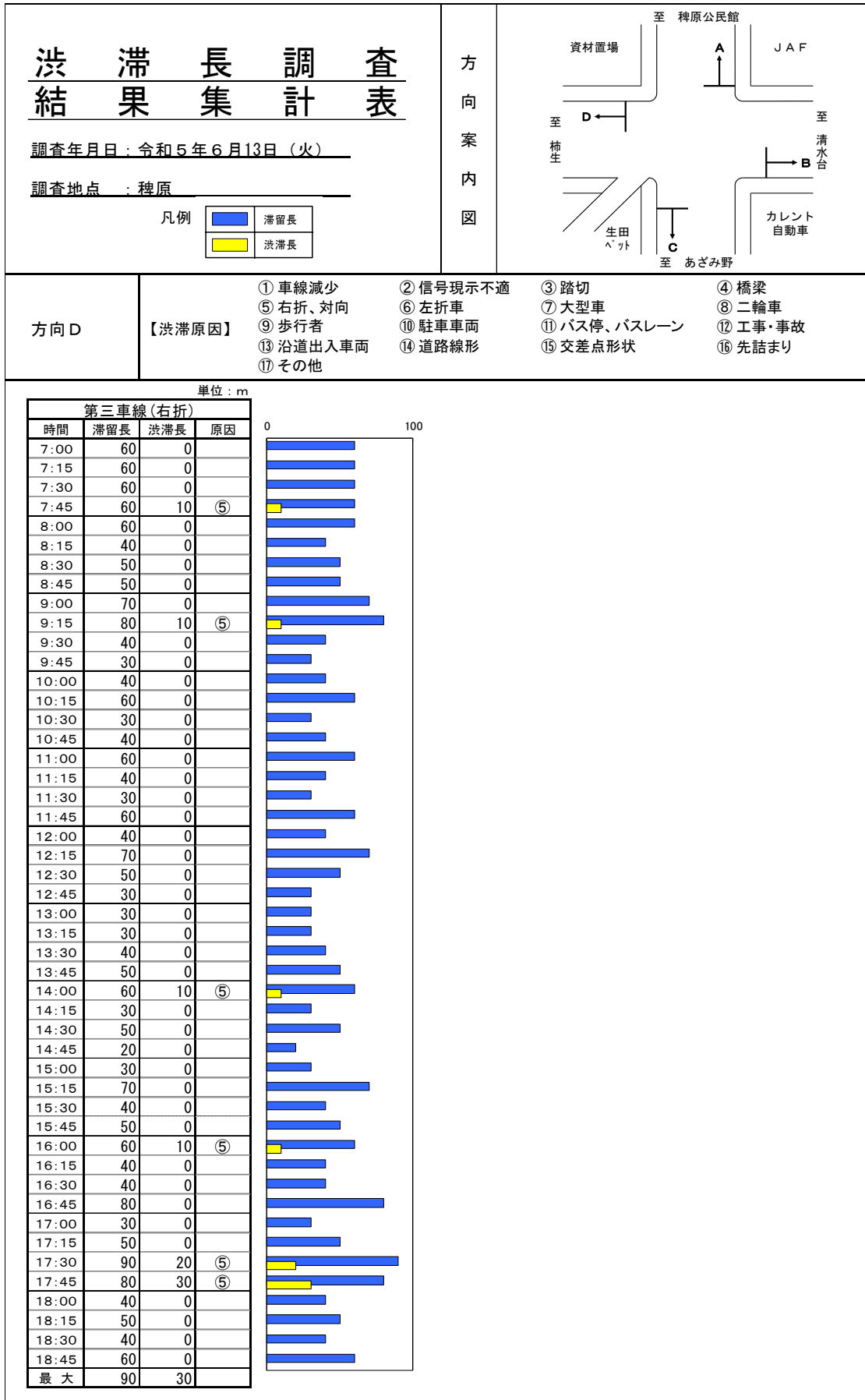


表 6-5(7) 渋滞長及び滞留長調査結果 (稗原交差点)



6-1-4 信号現示調査結果

信号現示調査の調査結果は、表 6-6(1)～(2)に示すとおりである。

表 6-6(1) 信号現示調査結果 (清水台交差点)

信号現示調査表		方向案内図																		
調査年月日：令和5年6月13日 (火)																				
調査地点：清水台交差点																				
凡例																				
<ul style="list-style-type: none"> : 青 : 黄 : 赤 : 黄点滅 : 赤点滅 : 右折青矢 : 左折青矢 : 直進・左折青矢 : 左折・右折青矢 : 直進・右折青矢 : 直進青矢 																				
灯器	階段	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	計
A																				
C																				
PA・PC																				
B																				
PB																				
D																				
PD																				
現示	1																			
	2																			
7:00	27	8	1	3	1	10	3	2	22	8	1	3	2	39	7	1	3	3	144	
8:00	20	8	1	3	1	10	3	2	28	8	1	3	2	47	7	1	3	3	151	
9:00	20	8	1	3	1	10	3	2	22	8	1	3	2	54	7	1	3	3	152	
10:00	26	8	1	3	1	11	3	2	31	8	1	3	2	40	7	1	3	3	154	
11:00	23	8	1	3	1	11	3	2	24	8	1	3	2	45	7	1	3	3	149	
12:00	19	8	1	3	1	11	3	2	19	8	1	3	2	56	7	1	3	3	151	
13:00	20	8	1	3	1	10	3	2	24	8	1	3	2	40	7	1	3	3	140	
14:00	18	8	1	3	1	10	3	2	17	8	1	3	2	49	7	1	3	3	140	
15:00	18	8	1	3	1	10	3	2	25	8	1	3	2	41	7	1	3	3	140	
16:00	31	8	1	3	1	10	3	2	17	8	1	3	2	42	7	1	3	3	146	
17:00	23	8	1	3	1	11	3	2	24	8	1	3	2	45	7	1	3	3	149	
18:00	19	8	1	3	1	11	3	2	19	8	1	3	2	55	7	1	3	3	150	
19:00	18	8	1	3	1	9	3	2	18	8	1	3	2	39	7	1	3	3	130	

6-1-5 飽和交通流率調査結果

飽和交通流率の調査結果は、表 6-7(1)～(10)及び表 6-8(1)～(11)に示すとおりである。

表 6-7(1) 飽和交通流率調査結果 (清水台交差点)

飽和交通流率調査 結果集計表

調査年月日：令和5年6月26日(月)

調査地点：清水台

※網掛けは飽和交通(青時間中に車列が途切れない)の観測結果

調査地点図

●流入部：A 左折車線

	7時台				8時台				9時台				10時台			
	通過台数(台)		通過時間(秒)	飽和交通流率(台/h)	通過台数(台)		通過時間(秒)	飽和交通流率(台/h)	通過台数(台)		通過時間(秒)	飽和交通流率(台/h)	通過台数(台)		通過時間(秒)	飽和交通流率(台/h)
	大型	小型			大型	小型			大型	小型			大型	小型		
1回目	3	13	34.4	1,674	2	10	36.4	1,187	3	20	43.2	1,917	3	7	44.4	811
2回目	4	12	40.1	1,436	2	10	39.5	1,094	2	12	48.7	1,035	1	6	21.8	1,156
3回目	1	15	44.6	1,291	2	8	31.6	1,139	1	7	36.1	798	0	6	24.6	878
4回目	1	12	36.8	1,272	1	12	36.2	1,293	1	6	25.1	1,004	1	8	27.9	1,161
5回目	0	8	27.8	1,036	1	16	38.9	1,573	3	6	27.1	1,196	1	8	28.8	1,125
6回目	1	9	32.9	1,094	1	11	38.5	1,122	0	9	35.6	910	2	6	25.5	1,129
7回目	1	16	32.6	1,877	3	15	45.9	1,412	3	11	34.7	1,452	3	7	27.7	1,300
8回目	1	13	33.2	1,518	0	15	45.8	1,179	2	27	47.1	2,217	1	15	47.5	1,213
9回目	2	15	38.1	1,606	2	12	42.2	1,194	4	24	46.2	2,182	1	6	45.5	554
10回目	10	9	42.7	1,602	0	18	47.2	1,373	2	7	41.3	785	2	4	31.1	695
11回目	3	15	44.5	1,456	1	14	42.2	1,280	1	3	26.8	537	2	5	46.4	543
12回目	1	16	34.4	1,779	2	6	32.5	886	1	2	18.5	584	3	9	42.0	1,029
13回目	4	21	48.7	1,848	3	8	39.4	1,005	2	2	21.5	670	1	11	39.0	1,108
14回目	1	26	48.1	2,021	1	15	44.1	1,306	2	4	32.5	665	1	11	38.9	1,111
15回目	0	9	22.7	1,427	2	18	48.0	1,500	4	5	37.1	873	1	10	34.8	1,138
飽和交通平均	3.0	15.5	40.7	1,633	1.5	13.0	41.4	1,252	2.0	12.8	37.6	1,349	1.3	7.8	32.6	1,021
観測7台以上平均	2.2	13.9	37.4	1,529	1.5	12.5	40.6	1,236	2.3	12.2	38.4	1,306	1.6	8.4	36.2	1,029
全平均	2.2	13.9	37.4	1,529	1.5	12.5	40.6	1,236	2.1	9.7	34.8	1,122	1.5	7.9	35.1	997

表 6-7(2) 飽和交通流率調査結果 (清水台交差点)

<h2 style="margin: 0;">飽和交通流率調査</h2> <h2 style="margin: 0;">結果集計表</h2> <p style="margin: 5px 0;">調査年月日：令和5年6月26日(月)</p> <p style="margin: 5px 0;">調査地点：清水台</p> <p style="font-size: small;">※網掛けは飽和交通(青時間中に車列が途切れない)の観測結果</p>	<p>調査地点図</p>
---	--------------

●流入部：A 直進車線

	7時台				8時台				9時台				10時台			
	通過台数(台)		通過時間(秒)	飽和交通流率(台/h)	通過台数(台)		通過時間(秒)	飽和交通流率(台/h)	通過台数(台)		通過時間(秒)	飽和交通流率(台/h)	通過台数(台)		通過時間(秒)	飽和交通流率(台/h)
	大型	小型			大型	小型			大型	小型			大型	小型		
1回目	1	6	22.8	1,105	0	13	31.7	1,476	1	5	22.2	973	0	7	23.4	1,077
2回目	1	8	24.4	1,328	0	5	14.8	1,216	0	7	20.3	1,241	2	6	26.5	1,087
3回目	1	4	24.5	735	1	8	20.2	1,604	2	6	24.3	1,185	9	2	34.5	1,148
4回目	0	9	24.5	1,322	1	13	25.1	2,008	0	4	20.4	706	0	4	30.1	478
5回目	0	7	24.4	1,033	0	11	30.5	1,298	0	3	10.6	1,019	0	2	9.9	727
6回目	0	6	20.4	1,059	0	14	25.8	1,953	0	2	6.3	1,143	0	6	12.3	1,756
7回目	0	4	14.6	986	0	9	20.6	1,573	1	6	19.8	1,273	1	7	24.3	1,185
8回目	1	8	22.3	1,453	1	11	22.5	1,920	3	6	21.9	1,479	0	9	17.9	1,810
9回目	1	8	25.0	1,296	0	6	20.5	1,054	1	6	22.0	1,145	0	5	19.9	905
10回目	0	8	19.7	1,462	0	4	13.3	1,083	2	9	26.7	1,483	1	9	22.9	1,572
11回目	0	6	14.6	1,479	0	18	29.6	2,189	1	5	19.7	1,096	1	2	11.2	964
12回目	1	6	20.7	1,217	1	10	26.4	1,500	0	5	16.2	1,111	0	5	20.7	870
13回目	1	6	24.5	1,029	1	11	25.6	1,688	0	7	16.4	1,537	0	4	13.7	1,051
14回目	0	10	22.9	1,572	1	7	23.3	1,236	1	4	17.6	1,023	0	8	31.8	906
15回目	3	7	24.6	1,463	0	9	21.9	1,479	1	4	16.6	1,084	1	5	20.5	1,054
飽和交通平均	1.2	7.0	23.3	1,271	0	11	30.5	1,298	1.6	6.8	23.0	1,307	1.0	6.5	25.0	1,082
観測7台以上平均	0.8	7.5	23.3	1,298	0.5	11.2	25.3	1,660	1.3	6.7	21.6	1,335	1.9	6.9	25.9	1,255
全平均	0.7	6.9	22.0	1,236	0.4	9.9	23.5	1,552	0.9	5.3	18.7	1,167	1.0	5.4	21.3	1,106

表 6-7(3) 飽和交通流率調査結果 (清水台交差点)

飽和交通流率調査 結果集計表					調査地点図											
調査年月日：令和5年6月26日(月) 調査地点：清水台																
※網掛けは飽和交通(青時間中に車列が途切れない)の観測結果																
●流入部：A 右折車線																
	7時台				8時台				9時台				10時台			
	通過台数(台)		通過時間(秒)	飽和交通流率(台/h)	通過台数(台)		通過時間(秒)	飽和交通流率(台/h)	通過台数(台)		通過時間(秒)	飽和交通流率(台/h)	通過台数(台)		通過時間(秒)	飽和交通流率(台/h)
	大型	小型			大型	小型			大型	小型			大型	小型		
1回目	0	5	9.2	1,957	0	5	8.3	2,169	1	2	8.4	1,286	1	3	9.2	1,565
2回目	0	6	10.6	2,038	0	1	3.7	973	0	3	5.4	2,000	1	1	6.8	1,059
3回目	0	3	11.8	915	0	3	8.8	1,227	0	2	7.7	935	0	2	4.6	1,565
4回目	0	2	7.0	1,029	0	2	4.9	1,469	0	2	6.2	1,161	0	2	5.2	1,385
5回目	0	3	6.2	1,742	0	2	4.5	1,600	0	2	5.3	1,358	0	2	6.7	1,075
6回目	0	2	4.9	1,469	0	1	3.6	1,000	0	2	5.5	1,309	0	2	5.6	1,286
7回目	0	3	10.2	1,059	0	3	6.8	1,588	0	3	7.2	1,500	1	0	4.7	766
8回目	0	3	6.5	1,662	1	2	9.9	1,091	0	2	4.2	1,714	0	1	3.7	973
9回目	0	4	6.6	2,182	0	4	8.6	1,674	0	2	4.4	1,636	1	1	4.7	1,532
10回目					0	2	4.1	1,756	0	2	6.8	1,059	0	1	3.9	923
11回目					0	4	8.9	1,618					0	1	2.8	1,286
12回目					0	1	4.0	900					0	2	6.4	1,125
13回目					0	3	7.1	1,521					2	2	7.9	1,823
14回目					0	1	3.2	1,125					0	2	5.9	1,220
15回目													0	1	3.4	1,059
飽和交通平均	0.0	4.0	9.8	1,549	0.2	3.2	8.6	1,440	0.3	2.3	6.87	1,448	0.4	1.7	6.0	1,205
観測7台以上平均	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
全平均	0.0	3.4	8.1	1,561	0.1	2.4	6.2	1,408	0.1	2.2	6.1	1,396	0.4	1.5	5.4	1,243

表 6-7(4) 飽和交通流率調査結果 (清水台交差点)

飽和交通流率調査 結果集計表

調査年月日：令和5年6月26日(月)

調査地点：清水台

※網掛けは飽和交通(青時間中に車列が途切れない)の観測結果

調査地点図

●流入部：B 直進左折車線

	7時台				8時台				9時台				10時台			
	通過台数(台)		通過時間(秒)	飽和交通流率(台/h)	通過台数(台)		通過時間(秒)	飽和交通流率(台/h)	通過台数(台)		通過時間(秒)	飽和交通流率(台/h)	通過台数(台)		通過時間(秒)	飽和交通流率(台/h)
	大型	小型			大型	小型			大型	小型			大型	小型		
1回目	3	11	35.1	1,436	3	12	34.4	1,570	3	21	50.8	1,701	1	6	17.1	1,474
2回目	1	12	51.0	918	3	10	37.4	1,251	2	14	31.1	1,852	1	9	27.9	1,290
3回目	2	8	35.2	1,023	4	10	45.6	1,105	2	3	26.1	690	2	15	36.8	1,663
4回目	2	14	40.0	1,440	3	19	48.3	1,640	3	8	33.1	1,196	2	12	40.1	1,257
5回目	2	9	36.1	1,097	1	20	45.6	1,658	5	10	34.0	1,588	8	12	43.6	1,651
6回目	0	12	37.2	1,161	4	15	39.4	1,736	7	12	42.7	1,602	5	21	46.1	2,030
7回目	1	9	40.7	885	6	22	47.6	2,118	8	16	52.0	1,662	3	22	47.8	1,883
8回目	1	9	31.4	1,146	3	9	42.2	1,024	4	15	51.0	1,341	5	11	44.9	1,283
9回目	2	12	40.9	1,232	2	18	42.9	1,678	3	13	45.5	1,266	1	16	35.3	1,734
10回目	2	16	44.2	1,466	4	15	38.4	1,781	4	22	45.2	2,071	3	19	45.2	1,752
11回目	1	11	45.3	954	3	19	37.8	2,095	3	15	44.7	1,450	3	10	45.7	1,024
12回目	2	16	43.6	1,486	1	10	32.4	1,222	10	14	43.8	1,973	0	5	18.9	952
13回目	1	15	50.4	1,143	3	10	33.8	1,385	0	8	29.7	970	1	7	34.1	845
14回目	3	13	43.3	1,330	2	13	40.6	1,330	1	19	40.2	1,791	4	9	30.2	1,550
15回目	0	20	47.1	1,529	4	15	42.6	1,606	3	17	46.4	1,552	2	10	36.3	1,190
飽和交通平均	1.5	12.4	41.5	1,200	3.1	14.5	40.6	1,547	3.9	13.8	41.1	1,514	2.7	13.0	39.6	1,403
観測7台以上平均	1.5	12.5	41.4	1,216	3.1	14.5	40.6	1,547	4.0	14.6	42.2	1,573	2.9	12.8	37.9	1,473
全平均	1.5	12.5	41.4	1,216	3.1	14.5	40.6	1,547	3.9	13.8	41.1	1,514	2.7	12.3	36.7	1,439

表 6-7(5) 飽和交通流率調査結果 (清水台交差点)

飽和交通流率調査 結果集計表					調査地点	図										
調査年月日：令和5年6月26日(月)																
調査地点：清水台																
※網掛けは飽和交通(青時間中に車列が途切れない)の観測結果																
●流入部：B 直進右折車線																
	7時台				8時台				9時台				10時台			
	通過台数(台)		通過時間(秒)	飽和交通流率(台/h)	通過台数(台)		通過時間(秒)	飽和交通流率(台/h)	通過台数(台)		通過時間(秒)	飽和交通流率(台/h)	通過台数(台)		通過時間(秒)	飽和交通流率(台/h)
	大型	小型			大型	小型			大型	小型			大型	小型		
1回目	5	9	38.4	1,313	1	10	36.4	1,088	3	15	49.2	1,317	2	15	41.4	1,478
2回目	2	15	46.1	1,328	1	15	42.5	1,355	2	9	32.7	1,211	1	10	38.8	1,021
3回目	6	10	41.6	1,385	2	16	44.6	1,453	4	6	27.1	1,328	2	8	28.6	1,259
4回目	2	13	40.8	1,324	2	12	36.2	1,392	3	12	29.1	1,856	2	13	37.9	1,425
5回目	1	18	47.8	1,431	2	18	42.9	1,678	1	14	34.1	1,584	2	14	39.8	1,447
6回目	2	10	28.8	1,500	1	19	49.5	1,455	2	13	41.6	1,298	3	17	48.5	1,485
7回目	1	9	27.9	1,290	5	12	43.9	1,394	4	16	47.7	1,509	3	13	45.7	1,260
8回目	2	9	32.6	1,215	1	17	41.8	1,550	5	15	50.1	1,437	7	7	43.5	1,159
9回目	2	16	38.2	1,696	3	7	32.2	1,118	3	14	45.2	1,354	2	13	38.5	1,403
10回目	1	16	39.7	1,542	0	19	42.2	1,621	4	12	41.3	1,395	2	15	45.1	1,357
11回目	1	16	41.5	1,475	3	14	42.2	1,450	3	14	42.8	1,430	6	6	44.4	973
12回目	2	15	40.4	1,515	2	15	41.5	1,475	1	18	43.5	1,572	1	17	43.0	1,507
13回目	2	18	45.7	1,575	2	16	52.4	1,237	4	10	42.5	1,186	2	9	36.0	1,100
14回目	2	17	48.1	1,422	4	14	53.1	1,220	1	11	29.3	1,474	0	15	30.9	1,748
15回目	1	16	46.7	1,310	3	13	49.6	1,161	2	15	44.1	1,388	1	13	33.8	1,491
飽和交通平均	2.1	13.8	40.3	1,421	2.1	14.5	43.4	1,376	2.8	12.9	40	1,423	2.4	12.3	39.7	1,341
観測7台以上平均	2.1	13.8	40.3	1,421	2.1	14.5	43.4	1,376	2.8	12.9	40.0	1,423	2.4	12.3	39.7	1,341
全平均	2.1	13.8	40.3	1,421	2.1	14.5	43.4	1,376	2.8	12.9	40.0	1,423	2.4	12.3	39.7	1,341

表 6-7(6) 飽和交通流率調査結果 (清水台交差点)

<h2 style="margin: 0;">飽和交通流率調査 結果集計表</h2> <p style="margin: 5px 0;">調査年月日：令和5年6月26日(月)</p> <p style="margin: 5px 0;">調査地点：清水台</p> <p style="font-size: small; margin-top: 10px;">※網掛けは飽和交通(青時間中に車列が途切れない)の観測結果</p>	<div style="display: flex; align-items: center;"> <div style="writing-mode: vertical-rl; text-orientation: upright; margin-right: 10px;">調査地点図</div> </div>
---	---

●流入部：C 直進左折車線

	7時台				8時台				9時台				10時台			
	通過台数 (台)		通過 時間 (秒)	飽和交通 流率 (台/h)	通過台数 (台)		通過 時間 (秒)	飽和交通 流率 (台/h)	通過台数 (台)		通過 時間 (秒)	飽和交通 流率 (台/h)	通過台数 (台)		通過 時間 (秒)	飽和交通 流率 (台/h)
	大型	小型			大型	小型			大型	小型			大型	小型		
1回目	0	8	24.1	1,195	0	6	18.4	1,174	2	3	12.8	1,406	2	7	22.1	1,466
2回目	0	9	23.4	1,385	0	7	27.4	920	0	4	18.5	778	0	11	27.9	1,419
3回目	0	11	22.2	1,784	2	3	17.3	1,040	0	5	18.1	994	2	7	32.8	988
4回目	0	10	22.6	1,593	0	5	16.6	1,084	0	5	20.1	896	1	3	6.1	2,361
5回目	4	3	16.1	1,565	1	3	20.6	699	0	6	19.0	1,137	0	8	18.8	1,532
6回目	2	14	34.2	1,684	3	3	17.6	1,227	1	6	16.1	1,565	0	5	11.1	1,622
7回目	0	7	24.1	1,046	1	6	18.4	1,370	1	7	22.0	1,309	0	6	16.8	1,286
8回目	1	8	32.4	1,000	1	4	21.2	849	0	5	21.0	857	0	6	16.1	1,342
9回目	0	3	12.9	837	0	3	16.5	655	1	4	24.5	735	1	6	19.7	1,279
10回目	0	9	21.2	1,528	2	8	22.7	1,586	1	6	28.2	894	1	7	18.2	1,582
11回目	0	10	22.3	1,614	0	3	11.8	915	0	9	25.7	1,261	1	4	19.7	914
12回目	1	6	20.2	1,248	1	4	13.4	1,343	2	4	24.8	871	3	5	18.9	1,524
13回目	0	8	17.9	1,609	0	4	15.8	911	3	5	19.7	1,462	1	7	20.1	1,433
14回目	1	6	21.3	1,183	1	8	21.1	1,536	0	4	18.2	791	0	7	17.2	1,465
15回目	0	7	16.0	1,575	0	6	23.6	915	0	7	17.4	1,448	1	8	23.3	1,391
飽和交通 平均	0.9	8.2	21.3	1,530	0.8	4.9	18.8	1,082	0.7	6.0	21.3	1,164	0.6	6.8	19.4	1,376
観測7台 以上平均	0.6	8.3	22.7	1,429	1.0	7.3	22.4	1,353	1.0	6.7	21.5	1,323	1.1	7.3	21.9	1,408
全平均	0.6	7.9	22.1	1,390	0.8	4.9	18.8	1,082	0.7	5.3	20.4	1,094	0.9	6.5	19.3	1,440

表 6-7(7) 飽和交通流率調査結果 (清水台交差点)

飽和交通流率調査 結果集計表					調査地点図											
調査年月日：令和5年6月26日(月)																
調査地点：清水台																
※網掛けは飽和交通(青時間中に車列が途切れない)の観測結果																
●流入部：C 右折車線																
	7時台				8時台				9時台				10時台			
	通過台数(台)		通過時間(秒)	飽和交通流率(台/h)	通過台数(台)		通過時間(秒)	飽和交通流率(台/h)	通過台数(台)		通過時間(秒)	飽和交通流率(台/h)	通過台数(台)		通過時間(秒)	飽和交通流率(台/h)
	大型	小型			大型	小型			大型	小型			大型	小型		
1回目	0	2	3.4	2,118	0	3	7.0	1,543	0	2	4.3	1,674	0	2	3.5	2,057
2回目	0	3	6.3	1,714	0	2	4.1	1,756	0	4	7.8	1,846	0	3	6.1	1,770
3回目	0	2	3.8	1,895	1	1	3.7	1,946	0	2	4.7	1,532	0	3	5.9	1,831
4回目	0	4	6.2	2,323	0	3	5.4	2,000	0	2	3.9	1,846	0	2	3.8	1,895
5回目	0	2	3.7	1,946	0	2	4.0	1,800	0	2	3.8	1,895	0	2	3.9	1,846
6回目	0	2	4.0	1,800	1	2	6.3	1,714	0	3	5.6	1,929	0	2	3.7	1,946
7回目	0	2	3.8	1,895	0	3	6.0	1,800	0	2	4.0	1,800	0	3	6.4	1,688
8回目	0	2	3.6	2,000	0	3	5.5	1,964	0	2	3.9	1,846	0	2	4.4	1,636
9回目	0	3	6.2	1,742	0	3	5.6	1,929	0	2	3.9	1,846	0	2	4.5	1,600
10回目	0	2	3.7	1,946	0	2	3.9	1,846	0	3	6.2	1,742	0	2	3.9	1,846
11回目	0	3	4.8	2,250	0	4	6.5	2,215	1	1	3.7	1,946	0	2	4.1	1,756
12回目	0	3	5.8	1,862	0	2	3.6	2,000	0	4	9.1	1,582	0	2	3.9	1,846
13回目	0	3	7.4	1,459					0	2	3.7	1,946	0	3	4.1	2,634
14回目	0	3	5.4	2,000					0	3	5.4	2,000	0	3	6.0	1,800
15回目	0	2	3.6	2,000					0	2	4.3	1,674	0	3	6.1	1,770
飽和交通平均	0.0	2.3	4.9	1,785	-	-	-	-	0.3	3.0	6.87	1,791	0.0	2.6	5.1	1,837
観測7台以上平均	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
全平均	0.0	2.5	4.8	1,930	0.2	2.5	5.1	1,876	0.1	2.4	5.0	1,807	0.0	2.4	4.7	1,861

表 6-7(8) 飽和交通流率調査結果 (清水台交差点)

飽和交通流率調査 結果集計表

調査年月日：令和5年6月26日(月)

調査地点：清水台

※網掛けは飽和交通(青時間中に車列が途切れない)の観測結果

調査地点図

●流入部：D 左折車線

	7時台				8時台				9時台				10時台			
	通過台数(台)		通過時間(秒)	飽和交通流率(台/h)	通過台数(台)		通過時間(秒)	飽和交通流率(台/h)	通過台数(台)		通過時間(秒)	飽和交通流率(台/h)	通過台数(台)		通過時間(秒)	飽和交通流率(台/h)
	大型	小型			大型	小型			大型	小型			大型	小型		
1回目	0	1	3.5	1,029	4	0	19.8	727	1	0	7.1	507	1	1	9.7	742
2回目	1	3	18.8	766	0	4	15.5	929	1	0	5.5	655	1	0	6.3	571
3回目	0	1	5.2	692	0	2	13.0	554	0	3	15.5	697	0	2	9.9	727
4回目	1	1	8.5	847	1	4	19.3	933	0	1	5.7	632	0	1	4.7	766
5回目	0	1	3.8	947	0	3	26.3	411	0	1	4.9	735	0	3	7.5	1,440
6回目	1	3	21.4	673	0	2	29.6	243	2	4	30.3	713	0	1	3.6	1,000
7回目	0	2	9.8	735	0	7	30.1	837	0	4	12.6	1,143	0	2	6.8	1,059
8回目	3	1	18.3	787	1	6	25.6	984	1	2	11.4	947	2	2	28.2	511
9回目	1	5	20.9	1,033	1	2	22.0	491	1	3	16.8	857				
10回目	1	4	13.3	1,353	0	4	17.9	804	0	1	7.2	500				
11回目	0	1	3.4	1,059	1	2	13.6	794								
12回目	1	1	14.6	493	0	3	14.5	745								
13回目																
14回目																
15回目																
飽和交通平均	1.3	2.8	17.9	851	0.7	3.3	20.6	704	2.0	4.0	30.3	713	2.0	2.0	28.2	511
観測7台以上平均	-	-	-	-	0.5	6.5	27.9	911	-	-	-	-	-	-	-	-
全平均	0.8	2.0	11.8	868	0.7	3.3	20.6	704	0.6	1.9	11.7	739	0.5	1.5	9.6	852

表 6-7(9) 飽和交通流率調査結果 (清水台交差点)

飽和交通流率調査 結果集計表					調査地点図											
調査年月日：令和5年6月26日(月) 調査地点：清水台																
※網掛けは飽和交通(青時間中に車列が途切れない)の観測結果																
●流入部：D 直進車線																
	7時台				8時台				9時台				10時台			
	通過台数(台)		通過時間(秒)	飽和交通流率(台/h)	通過台数(台)		通過時間(秒)	飽和交通流率(台/h)	通過台数(台)		通過時間(秒)	飽和交通流率(台/h)	通過台数(台)		通過時間(秒)	飽和交通流率(台/h)
	大型	小型			大型	小型			大型	小型			大型	小型		
1回目	0	4	9.4	1,532	0	8	22.0	1,309	1	7	18.5	1,557	0	6	14.6	1,479
2回目	0	6	17.2	1,256	1	6	21.5	1,172	2	8	23.7	1,519	2	4	16.5	1,309
3回目	1	7	19.7	1,462	0	5	21.7	829	2	8	30.3	1,188	0	6	16.6	1,301
4回目	0	10	21.0	1,714	0	7	21.0	1,200	2	6	16.9	1,704	1	4	13.8	1,304
5回目	0	9	19.5	1,662	1	6	19.3	1,306	2	4	15.3	1,412	3	3	16.9	1,278
6回目	1	6	14.5	1,738	0	5	14.0	1,286	2	7	21.9	1,479	0	8	19.5	1,477
7回目	1	5	19.7	1,096	1	4	17.0	1,059	2	4	16.7	1,293	0	7	14.5	1,738
8回目	0	7	18.5	1,362	1	2	7.0	1,543	1	5	13.7	1,577	0	2	4.9	1,469
9回目	2	6	22.1	1,303	2	4	18.8	1,149	1	4	13.8	1,304	1	5	14.8	1,459
10回目	1	4	19.8	909	1	2	9.8	1,102	0	8	19.2	1,500	0	4	9.8	1,469
11回目	1	5	23.3	927	2	1	11.2	964	0	9	18.3	1,770	1	2	9.9	1,091
12回目	0	6	19.1	1,131	1	6	16.5	1,527	0	8	19.2	1,500	1	4	15.2	1,184
13回目	1	5	21.2	1,019					1	5	13.0	1,662	2	2	9.7	1,485
14回目	0	7	20.8	1,212									0	4	11.9	1,210
15回目													0	6	16.9	1,278
飽和交通平均	0.6	6.1	20.1	1,213	0.7	6.3	20.6	1,226	1.1	6.4	17.7	1,529	1.2	4.7	15.6	1,352
観測7台以上平均	0.6	7.4	19.4	1,493	0.6	6.6	20.1	1,303	1.1	7.6	21.0	1,527	0.0	7.5	17.0	1,608
全平均	0.6	6.2	19.0	1,309	0.8	4.7	16.7	1,204	1.2	6.4	18.5	1,497	0.7	4.5	13.7	1,369

表 6-7(10) 飽和交通流率調査結果 (清水台交差点)

飽和交通流率調査 結果集計表

調査年月日：令和5年6月26日(月)

調査地点：清水台

※網掛けは飽和交通(青時間中に車列が途切れない)の観測結果

調査地点図

●流入部：D 直進右折車線

	7時台				8時台				9時台				10時台			
	通過台数(台)		通過時間(秒)	飽和交通流率(台/h)	通過台数(台)		通過時間(秒)	飽和交通流率(台/h)	通過台数(台)		通過時間(秒)	飽和交通流率(台/h)	通過台数(台)		通過時間(秒)	飽和交通流率(台/h)
	大型	小型			大型	小型			大型	小型			大型	小型		
1回目	0	7	19.8	1,273	1	9	22.6	1,593	2	7	22.9	1,415	1	4	13.9	1,295
2回目	1	9	22.5	1,600	0	9	25.6	1,266	2	13	40.0	1,350	1	7	18.7	1,540
3回目	0	10	22.8	1,579	0	6	20.4	1,059	0	6	16.6	1,301	1	2	9.3	1,161
4回目	2	7	21.3	1,521	1	14	23.6	2,288	1	7	19.2	1,500	2	4	16.7	1,293
5回目	1	8	20.1	1,612	0	8	21.4	1,346	0	6	10.8	2,000	2	3	12.1	1,488
6回目	1	12	31.8	1,472	0	14	29.5	1,708	2	5	20.2	1,248	0	6	13.8	1,565
7回目	1	9	20.2	1,782	3	8	30.6	1,294	2	6	18.3	1,574	2	4	18.1	1,193
8回目	0	12	29.1	1,485	0	6	18.0	1,200	0	6	12.4	1,742	2	3	13.7	1,314
9回目	1	8	19.7	1,645	1	7	21.4	1,346	1	7	19.5	1,477	1	6	18.1	1,392
10回目	0	8	19.1	1,508	0	8	17.7	1,627	1	7	18.8	1,532	1	10	22.8	1,737
11回目	0	7	18.2	1,385	2	6	18.6	1,548	3	4	21.2	1,189	1	4	15.0	1,200
12回目	0	9	20.1	1,612	0	12	25.3	1,708	3	6	23.0	1,409	0	6	17.9	1,207
13回目	0	8	19.1	1,508									2	3	13.5	1,333
14回目	0	9	20.3	1,596									2	3	15.4	1,169
15回目	1	9	24.6	1,463									0	6	14.8	1,459
飽和交通平均	0.8	9.0	22.8	1,544	0.8	9.2	25.0	1,448	1.8	7.0	23.0	1,395	1.3	4.8	15.8	1,415
観測7台以上平均	0.5	8.8	21.9	1,536	0.8	9.5	23.6	1,572	1.9	6.9	22.6	1,410	1.0	7.7	19.9	1,556
全平均	0.5	8.8	21.9	1,536	0.7	8.9	22.9	1,499	1.4	6.7	20.2	1,478	1.2	4.7	15.6	1,356

表 6-8(1) 飽和交通流率調査結果 (稗原交差点)

飽和交通流率調査 結果集計表

調査年月日：令和5年6月26日(月)

調査地点：稗原

※網掛けは飽和交通(青時間中に車列が途切れない)の観測結果

調査地点図

●流入部：A 直進左折車線

	7時台				8時台				9時台				10時台			
	通過台数(台)		通過時間(秒)	飽和交通流率(台/h)	通過台数(台)		通過時間(秒)	飽和交通流率(台/h)	通過台数(台)		通過時間(秒)	飽和交通流率(台/h)	通過台数(台)		通過時間(秒)	飽和交通流率(台/h)
	大型	小型			大型	小型			大型	小型			大型	小型		
1回目	0	8	19.2	1,500	1	8	29.6	1,095	1	7	22.9	1,258	0	7	15.8	1,595
2回目	0	3	8.5	1,271	0	11	24.1	1,643	0	11	26.7	1,483	1	5	21.4	1,009
3回目	1	5	22.6	956	0	6	14.2	1,521	0	5	11.8	1,525	0	14	29.1	1,732
4回目	0	10	22.9	1,572	0	12	29.3	1,474	1	3	13.8	1,043	1	11	29.1	1,485
5回目	1	5	17.6	1,227	0	11	33.2	1,193	0	6	14.6	1,479	0	6	15.5	1,394
6回目	0	12	29.6	1,459	0	10	29.8	1,208	0	8	16.3	1,767	0	10	26.2	1,374
7回目	0	9	24.2	1,339	2	6	20.8	1,385	0	5	13.1	1,374	1	9	24.0	1,500
8回目	0	7	20.4	1,235	0	5	10.5	1,714	0	8	18.3	1,574	3	5	25.2	1,143
9回目	1	2	16.2	667	1	8	21.5	1,507	1	9	23.7	1,519	1	8	23.6	1,373
10回目	0	7	23.2	1,086	0	7	16.7	1,509	1	7	21.1	1,365	0	8	19.9	1,447
11回目	0	6	14.3	1,510	1	5	25.6	844	0	7	14.0	1,800	0	4	8.7	1,655
12回目	0	9	24.6	1,317	0	5	16.0	1,125	0	5	13.8	1,304	0	9	29.8	1,087
13回目	0	7	22.3	1,130	0	3	8.2	1,317	2	6	23.5	1,226	0	6	17.5	1,234
14回目	0	7	21.6	1,167	0	5	16.2	1,111	0	9	20.7	1,565	0	11	26.0	1,523
15回目	0	7	23.9	1,054	1	8	25.2	1,286	0	6	14.4	1,500	0	11	27.6	1,435
飽和交通平均	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
観測7台以上平均	0.0	8.3	23.2	1,286	0.6	9.0	25.6	1,367	0.6	8.0	20.8	1,506	0.5	9.4	25.1	1,427
全平均	0.2	6.9	20.7	1,233	0.4	7.3	21.4	1,329	0.4	6.8	17.9	1,452	0.5	8.3	22.6	1,399

表 6-8(2) 飽和交通流率調査結果 (稗原交差点)

<h1>飽和交通流率調査 結果集計表</h1> <p>調査年月日：令和5年6月26日(月)</p> <p>調査地点：稗原</p> <p>※網掛けは飽和交通(青時間中に車列が途切れない)の観測結果</p>	調査地点図	
---	-------	--

●流入部：A 右折車線

	7時台				8時台				9時台				10時台			
	通過台数(台)		通過時間(秒)	飽和交通流率(台/h)	通過台数(台)		通過時間(秒)	飽和交通流率(台/h)	通過台数(台)		通過時間(秒)	飽和交通流率(台/h)	通過台数(台)		通過時間(秒)	飽和交通流率(台/h)
	大型	小型			大型	小型			大型	小型			大型	小型		
1回目	0	3	8.6	1,256	0	1	5.4	667	0	1	2.2	1,636	0	1	1.9	1,895
2回目	0	3	7.1	1,521	0	1	4.5	800	2	2	13.6	1,059	1	0	3.4	1,059
3回目	0	1	3.5	1,029	0	3	6.4	1,688	0	1	2.1	1,714	0	1	3.5	1,029
4回目	0	1	2.4	1,500	0	1	4.1	878	0	1	2.1	1,714	1	1	6.2	1,161
5回目	0	1	2.1	1,714	0	1	2.7	1,333	0	2	5.2	1,385	0	2	5.5	1,309
6回目	0	1	2.2	1,636	0	1	2.3	1,565	0	2	5.1	1,412	0	3	6.7	1,612
7回目	1	3	11.3	1,274	0	1	2.0	1,800	1	0	4.6	783	0	2	5.5	1,309
8回目	0	1	1.7	2,118	0	3	7.7	1,403	0	1	2.5	1,440	0	2	4.4	1,636
9回目	0	1	4.2	857	1	0	4.0	900	0	1	2.4	1,500	0	1	3.5	1,029
10回目	0	1	2.3	1,565	0	3	7.4	1,459	1	3	8.1	1,778	0	3	5.3	2,038
11回目	2	1	5.6	1,929	1	2	8.4	1,286	1	2	5.9	1,831	1	0	3.5	1,029
12回目	1	0	3.5	1,029	0	1	1.7	2,118	0	1	3.1	1,161	0	1	3.1	1,161
13回目	0	1	1.8	2,000	0	1	3.0	1,200	0	1	2.4	1,500	1	0	2.4	1,500
14回目					0	2	4.9	1,469	0	2	5.3	1,358	0	2	4.9	1,469
15回目					0	1	2.2	1,636	0	1	3.4	1,059	1	1	5.9	1,220
飽和交通平均	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
観測7台以上平均	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
全平均	0.3	1.4	4.3	1,494	0.13	1.47	4.4	1,347	0.3	1.4	4.5	1,422	0.3	1.3	4.4	1,364

表 6-8(3) 飽和交通流率調査結果 (稗原交差点)

飽和交通流率調査 結果集計表

調査年月日：令和5年6月26日(月)

調査地点：稗原

※網掛けは飽和交通(青時間中に車列が途切れない)の観測結果

調査地点図

●流入部：B 直進左折車線

	7時台				8時台				9時台				10時台			
	通過台数(台)		通過時間(秒)	飽和交通流率(台/h)	通過台数(台)		通過時間(秒)	飽和交通流率(台/h)	通過台数(台)		通過時間(秒)	飽和交通流率(台/h)	通過台数(台)		通過時間(秒)	飽和交通流率(台/h)
	大型	小型			大型	小型			大型	小型			大型	小型		
1回目	0	4	11.2	1,286	1	3	12.3	1,171	0	2	6.8	1,059	0	5	14.5	1,241
2回目	0	2	5.2	1,385	0	2	8.6	837	1	1	7.3	986	1	5	9.6	2,250
3回目	0	1	2.3	1,565	0	4	13.1	1,099	3	7	22.3	1,614	1	10	21.1	1,877
4回目	1	0	3.7	973	0	3	10.1	1,069	0	8	20.3	1,419	0	6	15.4	1,403
5回目	0	2	5.6	1,286	5	2	20.5	1,229	1	4	14.4	1,250	2	6	23.0	1,252
6回目	0	1	1.9	1,895	0	2	7.2	1,000	0	6	17.3	1,249	1	8	21.4	1,514
7回目	0	4	10.3	1,398	0	2	5.9	1,220	1	4	17.8	1,011	0	7	23.3	1,082
8回目	0	3	6.5	1,662	1	3	16.4	878	0	4	13.5	1,067	0	5	18.7	963
9回目	1	3	12.7	1,134	0	1	3.2	1,125	0	2	4.9	1,469	1	2	9.4	1,149
10回目	1	2	6.2	1,742	0	3	9.7	1,113	2	4	20.3	1,064	1	5	16.4	1,317
11回目	1	4	21.3	845	2	2	17.4	828	0	1	3.5	1,029	1	1	6.6	1,091
12回目	0	5	16.2	1,111	1	2	6.4	1,688	3	4	25.4	992	0	7	26.4	955
13回目	0	5	22.5	800	1	4	14.9	1,208	2	4	16.7	1,293	0	3	9.4	1,149
14回目	0	5	14.3	1,259	0	6	16.4	1,317	2	3	18.4	978	0	4	11.3	1,274
15回目	0	2	4.7	1,532	1	7	18.3	1,574	0	1	2.5	1,440	0	5	12.4	1,452
飽和交通平均	-	-	-	-	-	-	-	-	3.0	4.4	16.6	1,135	0.3	7.3	23.7	1,184
観測7台以上平均	-	-	-	-	3.0	4.5	19.4	1,402	2.0	6.3	22.7	1,342	0.8	7.6	23.0	1,336
全平均	0.3	2.9	9.6	1,325	0.8	3.1	12.0	1,157	1.0	3.7	14.1	1,195	0.5	5.3	15.9	1,331

表 6-8(4) 飽和交通流率調査結果 (稗原交差点)

飽和交通流率調査 結果集計表					調査地点		調査図									
調査年月日：令和5年6月26日(月)							至 稗原公民館 至 清水台 至 あざみ野 至 生田ペット 至 柿生									
調査地点：稗原																
※網掛けは飽和交通(青時間中に車列が途切れない)の観測結果																
●流入部：B 直進車線																
	7時台				8時台				9時台				10時台			
	通過台数(台)		通過時間(秒)	飽和交通流率(台/h)	通過台数(台)		通過時間(秒)	飽和交通流率(台/h)	通過台数(台)		通過時間(秒)	飽和交通流率(台/h)	通過台数(台)		通過時間(秒)	飽和交通流率(台/h)
	大型	小型			大型	小型			大型	小型			大型	小型		
1回目	0	5	10.5	1,714	1	6	17.6	1,432	0	5	13.1	1,374	1	4	14.2	1,268
2回目	2	5	21.3	1,183	0	3	7.2	1,500	3	3	19.6	1,102	1	8	21.0	1,543
3回目	0	6	15.1	1,430	0	2	4.0	1,800	0	4	13.4	1,075	1	4	10.9	1,651
4回目	0	8	18.2	1,582	0	2	4.2	1,714	3	6	21.4	1,514	2	6	19.4	1,485
5回目	1	7	15.3	1,882	0	7	17.9	1,408	3	4	15.0	1,680	1	5	23.5	919
6回目	1	7	17.5	1,646	2	4	17.5	1,234	2	6	17.6	1,636	3	4	21.0	1,200
7回目	0	6	12.7	1,701	1	7	22.5	1,280	2	4	16.3	1,325	0	7	20.2	1,248
8回目	1	5	14.9	1,450	3	6	23.0	1,409	3	6	20.6	1,573	0	8	20.6	1,398
9回目	1	2	8.3	1,301	0	4	10.8	1,333	0	3	8.2	1,317	0	2	5.8	1,241
10回目	0	6	15.6	1,385	0	6	14.2	1,521	2	7	21.6	1,500	1	4	15.5	1,161
11回目	0	3	10.0	1,080	0	3	7.1	1,521	2	6	21.1	1,365	0	5	13.5	1,333
12回目	0	9	22.3	1,453	2	1	9.4	1,149	0	7	29.6	851	0	6	14.0	1,543
13回目	2	5	22.7	1,110	1	0	4.7	766	1	8	26.1	1,241	0	5	11.8	1,525
14回目	1	7	17.6	1,636	1	3	12.6	1,143	0	5	12.8	1,406	1	3	10.3	1,398
15回目	1	2	9.6	1,125	2	6	18.0	1,600	3	2	16.7	1,078				
飽和交通平均	-	-	-	-	1.5	5.5	20.0	1,257	0.7	5.3	19.6	1,178	1.0	6.4	21.3	1,262
観測7台以上平均	1.0	6.9	19.3	1,499	1.4	6.4	19.8	1,426	2.0	6.3	21.6	1,420	1.2	6.6	20.4	1,375
全平均	0.7	5.5	15.4	1,445	0.9	4.0	12.7	1,387	1.6	5.1	18.2	1,336	0.8	5.1	15.8	1,351

表 6-8(5) 飽和交通流率調査結果 (稗原交差点)

飽和交通流率調査 結果集計表

調査年月日：令和5年6月26日(月)

調査地点：稗原

※網掛けは飽和交通(青時間中に車列が途切れない)の観測結果

調査地点図

●流入部：B 右折車線

	7時台				8時台				9時台				10時台			
	通過台数(台)		通過時間(秒)	飽和交通流率(台/h)	通過台数(台)		通過時間(秒)	飽和交通流率(台/h)	通過台数(台)		通過時間(秒)	飽和交通流率(台/h)	通過台数(台)		通過時間(秒)	飽和交通流率(台/h)
	大型	小型			大型	小型			大型	小型			大型	小型		
1回目	0	4	15.2	947	0	1	3.2	1,125	0	1	2.9	1,241	0	2	7.3	986
2回目					0	2	4.5	1,600	0	1	3.6	1,000	1	2	13.1	824
3回目					0	1	3.8	947	0	1	2.7	1,333	0	4	15.5	929
4回目					1	0	6.0	600	0	1	3.6	1,000	1	2	17.2	628
5回目									1	3	13.6	1,059	0	3	16.6	651
6回目													0	3	10.0	1,080
7回目																
8回目																
9回目																
10回目																
11回目																
12回目																
13回目																
14回目																
15回目																
飽和交通平均	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	0.5	3.0	16.4	779
観測7台以上平均	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
全平均	0.0	4.0	15.2	947	0.25	1	4.4	1,068	0.2	1.4	5.3	1,127	0.3	2.7	13.3	850

表 6-8(6) 飽和交通流率調査結果 (稗原交差点)

飽和交通流率調査 結果集計表					調査地点	図										
調査年月日：令和5年6月26日(月) 調査地点：稗原																
※網掛けは飽和交通(青時間中に車列が途切れない)の観測結果																
●流入部：C 左折車線																
	7時台				8時台				9時台				10時台			
	通過台数(台)		通過時間(秒)	飽和交通流率(台/h)	通過台数(台)		通過時間(秒)	飽和交通流率(台/h)	通過台数(台)		通過時間(秒)	飽和交通流率(台/h)	通過台数(台)		通過時間(秒)	飽和交通流率(台/h)
	大型	小型			大型	小型			大型	小型			大型	小型		
1回目	0	1	3.0	1,200	1	3	11.3	1,274	0	1	4.0	900	1	1	9.5	758
2回目	0	1	3.0	1,200	1	2	10.8	1,000	0	3	7.9	1,367	0	2	6.0	1,200
3回目	0	4	9.8	1,469	0	4	11.7	1,231	3	2	14.2	1,268	0	3	9.5	1,137
4回目	1	2	7.9	1,367	1	3	14.2	1,014	0	7	16.4	1,537	2	3	13.5	1,333
5回目	0	4	11.8	1,220	1	3	13.0	1,108	0	4	11.5	1,252	0	3	7.8	1,385
6回目	1	4	14.9	1,208	1	2	13.0	831	0	2	6.4	1,125	1	4	15.4	1,169
7回目	2	4	14.7	1,469	1	2	13.9	777	0	4	10.1	1,426	0	3	8.4	1,286
8回目	0	5	15.6	1,154	1	0	6.4	563	1	1	5.1	1,412	1	3	15.8	911
9回目	1	5	15.3	1,412	0	4	9.4	1,532	0	4	13.5	1,067	0	2	7.8	923
10回目	0	3	6.7	1,612	2	3	16.4	1,098	0	3	7.9	1,367	1	2	6.3	1,714
11回目	1	1	4.2	1,714	0	3	10.0	1,080	0	1	3.1	1,161	0	3	10.3	1,049
12回目	0	5	14.2	1,268	1	1	12.5	576	0	3	10.7	1,009	0	2	8.7	828
13回目	1	5	16.9	1,278	2	3	16.3	1,104	0	6	15.3	1,412				
14回目	1	5	14.3	1,510	1	2	10.5	1,029	1	6	17.7	1,424				
15回目	1	5	16.8	1,286	0	4	11.9	1,210	1	2	12.9	837				
飽和交通平均	0.8	4.7	14.7	1,339	0.9	2.5	12.1	992	1.0	4.2	14.9	1,227	1.0	3.3	13.3	1,175
観測7台以上平均	-	-	-	-	-	-	-	-	0.5	6.5	17.1	1,481	-	-	-	-
全平均	0.6	3.6	11.3	1,358	0.9	2.6	12.1	1,028	0.4	3.3	10.4	1,238	0.5	2.6	9.9	1,141

表 6-8(7) 飽和交通流率調査結果 (稗原交差点)

飽和交通流率調査 結果集計表

調査年月日：令和5年6月26日(月)

調査地点：稗原

※網掛けは飽和交通(青時間中に車列が途切れない)の観測結果

調査地点図

●流入部：C 直進車線

	7時台				8時台				9時台				10時台			
	通過台数(台)		通過時間(秒)	飽和交通流率(台/h)	通過台数(台)		通過時間(秒)	飽和交通流率(台/h)	通過台数(台)		通過時間(秒)	飽和交通流率(台/h)	通過台数(台)		通過時間(秒)	飽和交通流率(台/h)
	大型	小型			大型	小型			大型	小型			大型	小型		
1回目	0	4	12.2	1,180	0	9	17.5	1,851	0	5	13.2	1,364	0	7	19.0	1,326
2回目	0	8	15.4	1,870	0	7	17.6	1,432	1	5	14.8	1,459	0	6	19.0	1,137
3回目	1	5	15.3	1,412	0	8	17.4	1,655	1	5	18.5	1,168	1	4	11.2	1,607
4回目	0	5	12.3	1,463	2	5	16.2	1,556	0	7	16.3	1,546	0	7	18.9	1,333
5回目	1	6	15.8	1,595	2	5	16.7	1,509	1	8	16.0	2,025	0	4	7.8	1,846
6回目	0	8	16.0	1,800	1	6	14.8	1,703	0	6	15.0	1,440	0	3	7.7	1,403
7回目	2	5	17.8	1,416	0	5	17.0	1,059	1	5	16.4	1,317	2	0	7.0	1,029
8回目	0	3	5.8	1,862	1	5	15.3	1,412	0	2	5.3	1,358	0	9	19.2	1,688
9回目	0	9	14.9	2,174	1	5	15.4	1,403	0	3	7.9	1,367	0	9	17.6	1,841
10回目	0	5	10.5	1,714	0	5	14.9	1,208	0	2	6.1	1,180	0	3	8.8	1,227
11回目	1	4	15.6	1,154	0	7	14.5	1,738	1	7	17.3	1,665	1	3	11.4	1,263
12回目	2	4	17.5	1,234	1	8	18.3	1,770	1	4	11.5	1,565	0	7	16.4	1,537
13回目	0	7	16.2	1,556	1	6	16.3	1,546	1	6	15.7	1,605	0	7	15.1	1,669
14回目	0	9	18.0	1,800	0	8	17.5	1,646	1	6	15.4	1,636	0	5	12.5	1,440
15回目	0	8	16.7	1,725	0	8	18.4	1,565	1	3	9.3	1,548	1	2	7.6	1,421
飽和交通平均	0.6	6.7	16.3	1,614	0.6	6.5	16.5	1,537	0.8	6.4	16.4	1,596	0.0	7.6	18.7	1,465
観測7台以上平均	0.4	7.5	16.4	1,742	0.6	7.0	16.8	1,634	0.8	6.8	16.1	1,695	0.0	7.7	17.7	1,566
全平均	0.5	6.0	14.7	1,597	0.6	6.5	16.5	1,537	0.6	4.9	13.2	1,483	0.3	5.1	13.3	1,451

表 6-8(8) 飽和交通流率調査結果 (稗原交差点)

<h2 style="margin: 0;">飽和交通流率調査 結果集計表</h2> <p style="margin: 5px 0;">調査年月日：令和5年6月26日(月)</p> <p style="margin: 5px 0;">調査地点：稗原</p> <p style="font-size: small; margin-top: 10px;">※網掛けは飽和交通(青時間中に車列が途切れない)の観測結果</p>	<p style="text-align: center;">調査地点図</p>
--	--

●流入部：C 右折車線

	7時台				8時台				9時台				10時台			
	通過台数 (台)		通過 時間 (秒)	飽和交通 流率 (台/h)	通過台数 (台)		通過 時間 (秒)	飽和交通 流率 (台/h)	通過台数 (台)		通過 時間 (秒)	飽和交通 流率 (台/h)	通過台数 (台)		通過 時間 (秒)	飽和交通 流率 (台/h)
	大型	小型			大型	小型			大型	小型			大型	小型		
1回目	0	2	4.8	1,500	1	2	7.7	1,403	0	1	2.3	1,565	0	1	4.6	783
2回目																
3回目																
4回目																
5回目																
6回目																
7回目																
8回目																
9回目																
10回目																
11回目																
12回目																
13回目																
14回目																
15回目																
飽和交通 平均	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
観測7台 以上平均	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
全平均	0.0	2.0	4.8	1,500	1.0	2.0	7.7	1,403	0.0	1.0	2.3	1,565	0.0	1.0	4.6	783

表 6-8(9) 飽和交通流率調査結果 (稗原交差点)

飽和交通流率調査 結果集計表

調査年月日：令和5年6月26日(月)

調査地点：稗原

※網掛けは飽和交通(青時間中に車列が途切れない)の観測結果

調査地点図

●流入部：D 直進左折車線

	7時台				8時台				9時台				10時台			
	通過台数(台)		通過時間(秒)	飽和交通流率(台/h)	通過台数(台)		通過時間(秒)	飽和交通流率(台/h)	通過台数(台)		通過時間(秒)	飽和交通流率(台/h)	通過台数(台)		通過時間(秒)	飽和交通流率(台/h)
	大型	小型			大型	小型			大型	小型			大型	小型		
1回目	0	8	15.0	1,920	0	5	19.1	942	0	4	9.9	1,455	0	5	11.7	1,538
2回目	0	2	4.5	1,600	0	3	7.8	1,385	0	6	18.1	1,193	0	1	3.1	1,161
3回目	1	5	18.6	1,161	0	3	7.7	1,403	0	5	13.9	1,295	0	4	14.3	1,007
4回目	0	6	14.7	1,469	0	2	4.8	1,500	0	2	6.5	1,108	0	3	7.9	1,367
5回目	0	8	19.1	1,508	0	2	4.2	1,714	0	4	10.5	1,371	0	6	18.3	1,180
6回目	0	9	20.2	1,604	0	7	15.7	1,605	0	6	16.0	1,350	0	2	5.9	1,220
7回目	0	9	22.3	1,453	0	7	16.9	1,491	1	3	9.3	1,548	0	1	2.5	1,440
8回目	0	3	7.4	1,459	0	6	18.5	1,168	0	5	12.6	1,429	0	3	6.3	1,714
9回目	0	4	9.4	1,532	0	4	13.2	1,091	1	1	6.6	1,091	0	6	18.9	1,143
10回目	0	6	17.7	1,220	2	2	18.5	778	0	2	5.1	1,412	0	1	2.5	1,440
11回目	0	6	14.8	1,459	1	7	17.0	1,694	0	3	10.0	1,080	0	2	5.2	1,385
12回目	0	5	12.9	1,395	1	0	3.7	973	0	2	6.2	1,161	0	5	13.5	1,333
13回目	2	5	17.6	1,432	0	4	9.6	1,500	0	1	2.2	1,636	2	3	13.6	1,324
14回目	0	6	15.4	1,403	0	3	8.9	1,213	1	4	14.3	1,259	1	3	13.0	1,108
15回目	0	2	4.1	1,756	0	8	20.4	1,412	0	2	5.6	1,286	0	7	15.1	1,669
飽和交通平均	0.0	8.0	19.3	1,487	0.3	5.8	18.2	1,436	-	-	-	-	-	-	-	-
観測7台以上平均	0.4	7.8	18.8	1,583	0.3	7.3	17.5	1,551	-	-	-	-	0.0	7.0	15.1	1,669
全平均	0.2	5.6	14.2	1,491	0.3	4.2	12.4	1,325	0.2	3.3	9.8	1,312	0.2	3.5	10.1	1,335

表 6-8(10) 飽和交通流率調査結果 (稗原交差点)

飽和交通流率調査 結果集計表					調査地点		調査図									
調査年月日：令和5年6月26日(月)							至 清水台 至 あざみ野 至 生田ベトナム 至 柿生									
調査地点：稗原																
※網掛けは飽和交通(青時間中に車列が途切れない)の観測結果																
●流入部：D 直進車線																
	7時台				8時台				9時台				10時台			
	通過台数(台)		通過時間(秒)	飽和交通流率(台/h)	通過台数(台)		通過時間(秒)	飽和交通流率(台/h)	通過台数(台)		通過時間(秒)	飽和交通流率(台/h)	通過台数(台)		通過時間(秒)	飽和交通流率(台/h)
大型	小型	大型			小型	大型			小型	大型			小型	大型		
1回目	0	6	13.8	1,565	0	4	8.0	1,800	1	3	11.8	1,220	0	4	9.8	1,469
2回目	0	6	12.2	1,770	0	3	7.1	1,521	1	6	18.7	1,348	0	8	19.2	1,500
3回目	2	4	20.6	1,049	0	8	17.4	1,655	0	3	6.4	1,688	0	4	15.4	935
4回目	0	5	11.5	1,565	1	5	17.6	1,227	0	5	12.5	1,440	2	4	16.4	1,317
5回目	0	3	5.9	1,831	0	8	16.8	1,714	2	5	19.6	1,286	1	4	15.2	1,184
6回目	0	5	10.9	1,651	0	6	15.4	1,403	0	8	17.5	1,646	1	5	15.1	1,430
7回目	0	9	17.9	1,810	2	5	17.4	1,448	1	3	9.7	1,485	1	6	17.7	1,424
8回目	0	7	15.9	1,585	1	5	16.8	1,286	1	7	20.4	1,412	0	6	14.8	1,459
9回目	1	8	21.8	1,486	0	8	15.2	1,895	2	2	12.0	1,200	0	4	9.4	1,532
10回目	0	7	14.6	1,726	1	8	20.3	1,596	1	7	20.5	1,405	2	6	19.0	1,516
11回目	0	8	19.4	1,485	1	2	7.3	1,479	3	4	16.5	1,527	0	10	20.0	1,800
12回目	0	9	22.9	1,415	0	4	8.0	1,800	3	4	17.7	1,424	1	6	15.2	1,658
13回目	0	7	19.8	1,273	3	7	24.4	1,475	1	5	18.9	1,143	2	4	14.9	1,450
14回目	0	7	18.3	1,377	2	6	21.2	1,358	1	4	12.1	1,488	0	8	16.6	1,735
15回目	1	5	16.3	1,325	4	3	19.8	1,273	2	5	20.9	1,206	0	7	16.2	1,556
飽和交通平均	0.5	8.5	22.4	1,451	1.2	6.4	19.2	1,424	1.5	6.0	20	1,349	0.5	6.5	16.4	1,536
観測7台以上平均	0.1	7.8	18.8	1,520	1.5	6.6	19.1	1,552	1.6	5.8	19.0	1,407	0.6	7.3	17.7	1,598
全平均	0.3	6.4	16.1	1,528	1.0	5.5	15.5	1,529	1.3	4.7	15.7	1,395	0.7	5.7	15.7	1,464

表 6-8(11) 飽和交通流率調査結果 (稗原交差点)

飽和交通流率調査 結果集計表					調査地点	調査図										
調査年月日：令和5年6月26日(月)																
調査地点：稗原																
※網掛けは飽和交通(青時間中に車列が途切れない)の観測結果																
●流入部：D 右折車線																
	7時台				8時台				9時台				10時台			
	通過台数(台)		通過時間(秒)	飽和交通流率(台/h)	通過台数(台)		通過時間(秒)	飽和交通流率(台/h)	通過台数(台)		通過時間(秒)	飽和交通流率(台/h)	通過台数(台)		通過時間(秒)	飽和交通流率(台/h)
	大型	小型			大型	小型			大型	小型			大型	小型		
1回目	1	0	3.4	1,059	0	8	32.6	883	2	3	12.3	1,463	1	5	14.0	1,543
2回目	0	6	12.8	1,688	0	2	5.7	1,263	0	7	30.1	837	0	5	10.1	1,782
3回目	0	2	9.5	758	0	8	31.7	909	0	7	22.7	1,110	0	1	3.9	923
4回目	1	5	27.4	788	0	6	18.7	1,155	1	5	16.5	1,309	0	3	7.8	1,385
5回目	0	4	10.5	1,371	1	4	11.0	1,636	1	5	23.3	927	0	3	6.4	1,688
6回目	0	8	18.5	1,557	0	1	2.4	1,500	0	2	5.2	1,385	0	3	6.4	1,688
7回目	1	1	5.9	1,220	0	1	3.2	1,125	0	2	6.4	1,125	1	5	12.0	1,800
8回目	1	8	33.3	973	2	6	18.5	1,557	0	4	9.4	1,532	0	2	7.3	986
9回目	0	9	38.7	837	0	3	8.1	1,333	0	2	6.1	1,180	0	3	8.1	1,333
10回目	0	4	10.3	1,398	0	6	15.0	1,440	1	2	6.6	1,636	0	4	20.2	713
11回目	0	7	15.0	1,680	0	6	15.2	1,421	0	3	6.4	1,688				
12回目									0	4	9.6	1,500				
13回目									1	3	8.9	1,618				
14回目																
15回目																
飽和交通平均	0.5	8.5	36.0	905	0.7	6.7	23.3	1,198	0.0	7.0	26.4	974	-	-	-	-
観測7台以上平均	0.3	8.0	26.4	1,262	0.7	7.3	27.6	1,116	0.0	7.0	26.4	974	-	-	-	-
全平均	0.4	4.9	16.8	1,212	0.3	4.6	14.7	1,293	0.5	3.8	12.6	1,332	0.2	3.4	9.6	1,384

6-2 予測

6-2-1 工事中交通量（需要交通量）

交差点需要率及び車線別混雑度の算定に使用した工事中交通量（需要交通量）は、表 6-9～表 6-10 に示すとおりである。

交差点流入方向図は図 6-1 及び図 6-2 に示すとおりである。

工事中交通量（需要交通量）の設定にあたっては、まず、現地調査によって得られた車線別・15 分間毎の渋滞長を渋滞台数に換算し、その渋滞台数を将来基礎交通量（現況交通量の伸び率 1）に加減算することにより将来基礎交通量（需要交通量）を求めた。そのうえで、将来基礎交通量（需要交通量）に工事用車両台数を各時間帯に上乘せし、工事中交通量（需要交通量）を設定した。

なお、稗原交差点において、交差点需要率及び車線別混雑度の算定にあたっては、方向 10' は交差点流入前に右折、方向 13 は交通規制により交通量は 0 台、方向 14 は交差点に流入しないことから、方向 10'、方向 13 及び方向 14 については、工事中交通量（需要交通量）の設定からは除外した。

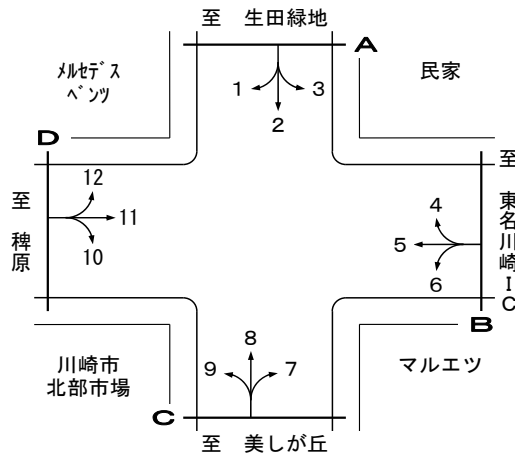


図 6-1 清水台交差点

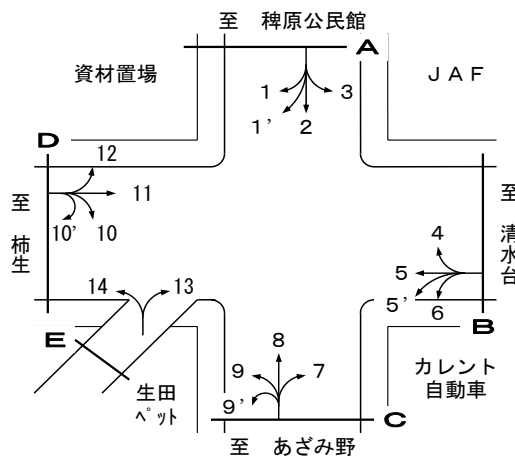


図 6-2 稗原交差点

表 6-9(1) 工事中交通量 (清水台交差点 : 需要交通量)

【A 断面】

時間帯	方向1												
	将来基礎交通量 ①			渋滞長 交通量換算台数 ②		将来基礎交通量 (需要交通量) ①+②			工事用車両台数 ③		工事中交通量 (需要交通量) ①+②+③		
	大型車 (台)	小型車 (台)	合計 (台)	大型車 (台)	小型車 (台)	大型車 (台)	小型車 (台)	合計 (台)	大型車 (台)	小型車 (台)	大型車 (台)	小型車 (台)	合計 (台)
7:00	6	70	76	0	0	6	70	76	0	0	6	70	76
8:00	18	85	103	0	0	18	85	103	0	0	18	85	103
9:00	13	82	95	0	0	13	82	95	0	0	13	82	95
10:00	21	69	90	0	0	21	69	90	0	0	21	69	90
11:00	16	91	107	0	0	16	91	107	0	0	16	91	107
12:00	8	73	81	0	0	8	73	81	0	0	8	73	81
13:00	16	81	97	0	0	16	81	97	0	0	16	81	97
14:00	15	57	72	1	4	16	61	77	0	0	16	61	77
15:00	22	60	82	-1	-4	21	56	77	0	0	21	56	77
16:00	12	57	69	0	0	12	57	69	0	0	12	57	69
17:00	12	69	81	0	0	12	69	81	0	0	12	69	81
18:00	10	60	70	0	0	10	60	70	0	0	10	60	70

時間帯	方向2												
	将来基礎交通量 ①			渋滞長 交通量換算台数 ②		将来基礎交通量 (需要交通量) ①+②			工事用車両台数 ③		工事中交通量 (需要交通量) ①+②+③		
	大型車 (台)	小型車 (台)	合計 (台)	大型車 (台)	小型車 (台)	大型車 (台)	小型車 (台)	合計 (台)	大型車 (台)	小型車 (台)	大型車 (台)	小型車 (台)	合計 (台)
7:00	18	197	215	0	0	18	197	215	0	0	18	197	215
8:00	17	206	223	0	0	17	206	223	0	0	17	206	223
9:00	21	206	227	0	0	21	206	227	0	0	21	206	227
10:00	21	258	279	0	5	21	263	284	0	0	21	263	284
11:00	27	217	244	0	-5	27	212	239	0	0	27	212	239
12:00	21	195	216	0	0	21	195	216	0	0	21	195	216
13:00	28	200	228	0	0	28	200	228	0	0	28	200	228
14:00	14	230	244	1	10	15	240	255	0	0	15	240	255
15:00	15	222	237	-1	-10	14	212	226	0	0	14	212	226
16:00	14	225	239	0	0	14	225	239	0	0	14	225	239
17:00	15	246	261	1	3	16	249	265	0	0	16	249	265
18:00	16	258	274	0	2	16	260	276	0	0	16	260	276

時間帯	方向3												
	将来基礎交通量 ①			渋滞長 交通量換算台数 ②		将来基礎交通量 (需要交通量) ①+②			工事用車両台数 ③		工事中交通量 (需要交通量) ①+②+③		
	大型車 (台)	小型車 (台)	合計 (台)	大型車 (台)	小型車 (台)	大型車 (台)	小型車 (台)	合計 (台)	大型車 (台)	小型車 (台)	大型車 (台)	小型車 (台)	合計 (台)
7:00	45	331	376	0	0	45	331	376	0	0	45	331	376
8:00	31	349	380	0	0	31	349	380	0	0	31	349	380
9:00	60	349	409	0	0	60	349	409	0	0	60	349	409
10:00	59	342	401	0	0	59	342	401	0	0	59	342	401
11:00	49	319	368	0	1	49	320	369	0	0	49	320	369
12:00	33	256	289	0	-1	33	255	288	0	0	33	255	288
13:00	35	212	247	0	0	35	212	247	0	0	35	212	247
14:00	55	272	327	0	0	55	272	327	0	0	55	272	327
15:00	45	322	367	0	0	45	322	367	0	0	45	322	367
16:00	52	374	426	0	0	52	374	426	0	0	52	374	426
17:00	32	417	449	0	0	32	417	449	0	0	32	417	449
18:00	15	229	244	0	0	15	229	244	0	0	15	229	244

表 6-9(2) 工事中交通量（清水台交差点：需要交通量）

【B 断面】

時間帯	方向4												
	将来基礎交通量 ①			渋滞長 交通量換算台数 ②		将来基礎交通量 (需要交通量) ①+②			工所用車両台数 ③		工事中交通量 (需要交通量) ①+②+③		
	大型車 (台)	小型車 (台)	合計 (台)	大型車 (台)	小型車 (台)	大型車 (台)	小型車 (台)	合計 (台)	大型車 (台)	小型車 (台)	大型車 (台)	小型車 (台)	合計 (台)
7:00	49	312	361	9	55	58	367	425	0	0	58	367	425
8:00	31	210	241	-6	-42	25	168	193	0	0	25	168	193
9:00	44	302	346	-2	-7	42	295	337	0	0	42	295	337
10:00	54	245	299	0	0	54	245	299	0	0	54	245	299
11:00	52	282	334	0	0	52	282	334	0	0	52	282	334
12:00	38	290	328	0	0	38	290	328	0	0	38	290	328
13:00	48	300	348	0	0	48	300	348	0	0	48	300	348
14:00	32	296	328	0	0	32	296	328	0	0	32	296	328
15:00	34	255	289	0	1	34	256	290	0	0	34	256	290
16:00	38	288	326	1	2	39	290	329	0	0	39	290	329
17:00	18	339	357	-1	-2	17	337	354	0	0	17	337	354
18:00	18	370	388	0	5	18	375	393	0	0	18	375	393

時間帯	方向5												
	将来基礎交通量 ①			渋滞長 交通量換算台数 ②		将来基礎交通量 (需要交通量) ①+②			工所用車両台数 ③		工事中交通量 (需要交通量) ①+②+③		
	大型車 (台)	小型車 (台)	合計 (台)	大型車 (台)	小型車 (台)	大型車 (台)	小型車 (台)	合計 (台)	大型車 (台)	小型車 (台)	大型車 (台)	小型車 (台)	合計 (台)
7:00	61	343	404	21	121	82	464	546	0	0	82	464	546
8:00	67	339	406	-20	-109	47	230	277	0	0	47	230	277
9:00	94	376	470	-4	-19	90	357	447	0	0	90	357	447
10:00	86	334	420	0	0	86	334	420	0	0	86	334	420
11:00	59	379	438	0	0	59	379	438	0	0	59	379	438
12:00	59	333	392	0	0	59	333	392	0	0	59	333	392
13:00	81	331	412	0	0	81	331	412	0	0	81	331	412
14:00	98	378	476	0	0	98	378	476	0	0	98	378	476
15:00	69	353	422	0	2	69	355	424	0	0	69	355	424
16:00	43	402	445	1	4	44	406	450	0	0	44	406	450
17:00	52	449	501	-1	-2	51	447	498	0	0	51	447	498
18:00	35	476	511	0	13	35	489	524	0	0	35	489	524

時間帯	方向6												
	将来基礎交通量 ①			渋滞長 交通量換算台数 ②		将来基礎交通量 (需要交通量) ①+②			工所用車両台数 ③		工事中交通量 (需要交通量) ①+②+③		
	大型車 (台)	小型車 (台)	合計 (台)	大型車 (台)	小型車 (台)	大型車 (台)	小型車 (台)	合計 (台)	大型車 (台)	小型車 (台)	大型車 (台)	小型車 (台)	合計 (台)
7:00	8	43	51	2	7	10	50	60	0	0	10	50	60
8:00	11	59	70	-1	-9	10	50	60	0	0	10	50	60
9:00	16	68	84	0	-2	16	66	82	0	0	16	66	82
10:00	11	125	136	0	0	11	125	136	0	0	11	125	136
11:00	12	123	135	0	0	12	123	135	0	0	12	123	135
12:00	8	94	102	0	0	8	94	102	0	0	8	94	102
13:00	10	110	120	0	0	10	110	120	0	0	10	110	120
14:00	10	112	122	0	0	10	112	122	0	0	10	112	122
15:00	8	133	141	0	0	8	133	141	0	0	8	133	141
16:00	3	114	117	0	0	3	114	117	0	0	3	114	117
17:00	9	112	121	0	0	9	112	121	0	0	9	112	121
18:00	2	109	111	0	1	2	110	112	0	0	2	110	112

表 6-9(3) 工事中交通量 (清水台交差点 : 需要交通量)

【C断面】

時間帯	方向7												
	将来基礎交通量 ①			渋滞長 交通量換算台数 ②		将来基礎交通量 (需要交通量) ①+②			工事用車両台数 ③		工事中交通量 (需要交通量) ①+②+③		
	大型車 (台)	小型車 (台)	合計 (台)	大型車 (台)	小型車 (台)	大型車 (台)	小型車 (台)	合計 (台)	大型車 (台)	小型車 (台)	大型車 (台)	小型車 (台)	合計 (台)
7:00	4	83	87	0	5	4	88	92	0	0	4	88	92
8:00	6	76	82	0	-5	6	71	77	0	0	6	71	77
9:00	7	95	102	0	3	7	98	105	0	0	7	98	105
10:00	4	106	110	0	4	4	110	114	0	0	4	110	114
11:00	8	132	140	0	-3	8	129	137	0	0	8	129	137
12:00	4	100	104	0	-5	4	95	99	0	0	4	95	99
13:00	2	81	83	0	0	2	81	83	0	0	2	81	83
14:00	6	86	92	0	1	6	87	93	0	0	6	87	93
15:00	8	100	108	0	0	8	100	108	0	0	8	100	108
16:00	4	93	97	0	0	4	93	97	0	0	4	93	97
17:00	3	104	107	0	2	3	106	109	0	0	3	106	109
18:00	2	64	66	0	0	2	64	66	0	0	2	64	66

時間帯	方向8												
	将来基礎交通量 ①			渋滞長 交通量換算台数 ②		将来基礎交通量 (需要交通量) ①+②			工事用車両台数 ③		工事中交通量 (需要交通量) ①+②+③		
	大型車 (台)	小型車 (台)	合計 (台)	大型車 (台)	小型車 (台)	大型車 (台)	小型車 (台)	合計 (台)	大型車 (台)	小型車 (台)	大型車 (台)	小型車 (台)	合計 (台)
7:00	18	173	191	4	45	22	218	240	0	0	22	218	240
8:00	13	104	117	-5	-43	8	61	69	0	0	8	61	69
9:00	19	113	132	0	0	19	113	132	0	0	19	113	132
10:00	14	105	119	0	0	14	105	119	0	0	14	105	119
11:00	16	182	198	0	0	16	182	198	0	0	16	182	198
12:00	22	174	196	0	0	22	174	196	0	0	22	174	196
13:00	15	165	180	0	0	15	165	180	0	0	15	165	180
14:00	13	195	208	0	5	13	200	213	0	0	13	200	213
15:00	14	155	169	0	-5	14	150	164	0	0	14	150	164
16:00	16	169	185	0	0	16	169	185	0	0	16	169	185
17:00	9	202	211	0	8	9	210	219	0	0	9	210	219
18:00	12	223	235	0	-1	12	222	234	0	0	12	222	234

時間帯	方向9												
	将来基礎交通量 ①			渋滞長 交通量換算台数 ②		将来基礎交通量 (需要交通量) ①+②			工事用車両台数 ③		工事中交通量 (需要交通量) ①+②+③		
	大型車 (台)	小型車 (台)	合計 (台)	大型車 (台)	小型車 (台)	大型車 (台)	小型車 (台)	合計 (台)	大型車 (台)	小型車 (台)	大型車 (台)	小型車 (台)	合計 (台)
7:00	1	5	6	0	0	1	5	6	0	0	1	5	6
8:00	0	3	3	0	0	0	3	3	0	0	0	3	3
9:00	0	3	3	0	0	0	3	3	0	0	0	3	3
10:00	1	14	15	0	0	1	14	15	0	0	1	14	15
11:00	0	20	20	0	0	0	20	20	0	0	0	20	20
12:00	0	14	14	0	0	0	14	14	0	0	0	14	14
13:00	0	14	14	0	0	0	14	14	0	0	0	14	14
14:00	1	2	3	0	0	1	2	3	0	0	1	2	3
15:00	1	11	12	0	0	1	11	12	0	0	1	11	12
16:00	0	11	11	0	0	0	11	11	0	0	0	11	11
17:00	0	13	13	0	0	0	13	13	0	0	0	13	13
18:00	0	10	10	0	0	0	10	10	0	0	0	10	10

表 6-9(4) 工事中交通量 (清水台交差点 : 需要交通量)

【D 断面】

時間帯	方向10												
	将来基礎交通量 ①			渋滞長 交通量換算台数 ②		将来基礎交通量 (需要交通量) ①+②			工事中交通量 ③		工事中交通量 (需要交通量) ①+②+③		
	大型車 (台)	小型車 (台)	合計 (台)	大型車 (台)	小型車 (台)	大型車 (台)	小型車 (台)	合計 (台)	大型車 (台)	小型車 (台)	大型車 (台)	小型車 (台)	合計 (台)
7:00	0	3	3	0	0	0	3	3	0	0	0	3	3
8:00	3	12	15	0	-1	3	11	14	0	0	3	11	14
9:00	1	16	17	0	0	1	16	17	0	0	1	16	17
10:00	2	45	47	0	-1	2	44	46	0	0	2	44	46
11:00	2	40	42	0	0	2	40	42	0	0	2	40	42
12:00	2	31	33	0	0	2	31	33	0	0	2	31	33
13:00	0	28	28	0	1	0	29	29	0	0	0	29	29
14:00	1	29	30	0	0	1	29	30	0	0	1	29	30
15:00	0	19	19	0	0	0	19	19	0	0	0	19	19
16:00	0	28	28	0	0	0	28	28	0	0	0	28	28
17:00	1	34	35	0	0	1	34	35	0	0	1	34	35
18:00	0	19	19	0	0	0	19	19	0	0	0	19	19

時間帯	方向11												
	将来基礎交通量 ①			渋滞長 交通量換算台数 ②		将来基礎交通量 (需要交通量) ①+②			工事中交通量 ③		工事中交通量 (需要交通量) ①+②+③		
	大型車 (台)	小型車 (台)	合計 (台)	大型車 (台)	小型車 (台)	大型車 (台)	小型車 (台)	合計 (台)	大型車 (台)	小型車 (台)	大型車 (台)	小型車 (台)	合計 (台)
7:00	53	454	507	15	124	68	578	646	0	0	68	578	646
8:00	85	466	551	-11	-83	74	383	457	3	0	77	383	460
9:00	88	498	586	-7	-34	81	464	545	6	0	87	464	551
10:00	93	497	590	0	1	93	498	591	6	0	99	498	597
11:00	61	483	544	0	0	61	483	544	6	0	67	483	550
12:00	32	247	279	0	0	32	247	279	0	0	32	247	279
13:00	51	264	315	2	12	53	276	329	6	0	59	276	335
14:00	68	443	511	-1	-10	67	433	500	6	0	73	433	506
15:00	71	437	508	-1	0	70	437	507	6	0	76	437	513
16:00	64	455	519	0	3	64	458	522	6	0	70	458	528
17:00	52	646	698	0	-4	52	642	694	6	0	58	642	700
18:00	28	210	238	0	0	28	210	238	0	4	28	214	242

時間帯	方向12												
	将来基礎交通量 ①			渋滞長 交通量換算台数 ②		将来基礎交通量 (需要交通量) ①+②			工事中交通量 ③		工事中交通量 (需要交通量) ①+②+③		
	大型車 (台)	小型車 (台)	合計 (台)	大型車 (台)	小型車 (台)	大型車 (台)	小型車 (台)	合計 (台)	大型車 (台)	小型車 (台)	大型車 (台)	小型車 (台)	合計 (台)
7:00	24	83	107	1	1	25	84	109	0	0	25	84	109
8:00	34	126	160	-1	-1	33	125	158	2	0	35	125	160
9:00	12	82	94	0	0	12	82	94	6	0	18	82	100
10:00	19	83	102	0	0	19	83	102	6	0	25	83	108
11:00	12	107	119	0	0	12	107	119	6	0	18	107	125
12:00	21	123	144	0	0	21	123	144	0	0	21	123	144
13:00	25	117	142	0	0	25	117	142	6	0	31	117	148
14:00	20	112	132	0	0	20	112	132	6	0	26	112	138
15:00	13	108	121	0	0	13	108	121	6	0	19	108	127
16:00	9	64	73	0	0	9	64	73	6	0	15	64	79
17:00	10	83	93	0	0	10	83	93	6	0	16	83	99
18:00	8	92	100	0	0	8	92	100	0	3	8	95	103

表 6-9(5) 工事中交通量（清水台交差点：需要交通量）

【総流入交通量】

時間帯	総流入交通量												
	将来基礎交通量 ①			渋滞長 交通量換算台数 ②		将来基礎交通量 (需要交通量) ①+②			工事用車両台数 ③		工事中交通量 (需要交通量) ①+②+③		
	大型車 (台)	小型車 (台)	合計 (台)	大型車 (台)	小型車 (台)	大型車 (台)	小型車 (台)	合計 (台)	大型車 (台)	小型車 (台)	大型車 (台)	小型車 (台)	合計 (台)
7:00	287	2,097	2,384	52	358	339	2,455	2,794	0	0	339	2,455	2,794
8:00	316	2,035	2,351	-44	-293	272	1,742	2,014	5	0	277	1,742	2,019
9:00	375	2,190	2,565	-13	-59	362	2,131	2,493	12	0	374	2,131	2,505
10:00	385	2,223	2,608	0	9	385	2,232	2,617	12	0	397	2,232	2,629
11:00	314	2,375	2,689	0	-7	314	2,368	2,682	12	0	326	2,368	2,694
12:00	248	1,930	2,178	0	-6	248	1,924	2,172	0	0	248	1,924	2,172
13:00	311	1,903	2,214	2	13	313	1,916	2,229	12	0	325	1,916	2,241
14:00	333	2,212	2,545	1	10	334	2,222	2,556	12	0	346	2,222	2,568
15:00	300	2,175	2,475	-3	-16	297	2,159	2,456	12	0	309	2,159	2,468
16:00	255	2,280	2,535	2	9	257	2,289	2,546	12	0	269	2,289	2,558
17:00	213	2,714	2,927	-1	5	212	2,719	2,931	12	0	224	2,719	2,943
18:00	146	2,120	2,266	0	20	146	2,140	2,286	0	7	146	2,147	2,293

表 6-10(1) 工事中交通量 (稗原台交差点 : 需要交通量)

【A 断面】

時間帯	方向1 (方向1+1')												
	将来基礎交通量 ① (方向1+1')			渋滞長 交通量換算台数 ②		将来基礎交通量 (需要交通量) ①+②			工事中交通量 ③		工事中交通量 (需要交通量) ①+②+③		
	大型車 (台)	小型車 (台)	合計 (台)	大型車 (台)	小型車 (台)	大型車 (台)	小型車 (台)	合計 (台)	大型車 (台)	小型車 (台)	大型車 (台)	小型車 (台)	合計 (台)
7:00	13	108	121	0	0	13	108	121	0	0	13	108	121
8:00	10	120	130	0	0	10	120	130	0	0	10	120	130
9:00	22	105	127	0	0	22	105	127	0	0	22	105	127
10:00	11	106	117	0	0	11	106	117	0	0	11	106	117
11:00	15	96	111	0	0	15	96	111	0	0	15	96	111
12:00	15	95	110	0	0	15	95	110	0	0	15	95	110
13:00	17	131	148	0	0	17	131	148	0	0	17	131	148
14:00	13	102	115	0	0	13	102	115	0	0	13	102	115
15:00	20	117	137	0	0	20	117	137	0	0	20	117	137
16:00	16	88	104	0	0	16	88	104	0	0	16	88	104
17:00	12	108	120	0	0	12	108	120	0	0	12	108	120
18:00	11	130	141	0	0	11	130	141	0	0	11	130	141

時間帯	方向2												
	将来基礎交通量 ①			渋滞長 交通量換算台数 ②		将来基礎交通量 (需要交通量) ①+②			工事中交通量 ③		工事中交通量 (需要交通量) ①+②+③		
	大型車 (台)	小型車 (台)	合計 (台)	大型車 (台)	小型車 (台)	大型車 (台)	小型車 (台)	合計 (台)	大型車 (台)	小型車 (台)	大型車 (台)	小型車 (台)	合計 (台)
7:00	3	221	224	0	4	3	225	228	0	0	3	225	228
8:00	3	202	205	0	1	3	203	206	0	0	3	203	206
9:00	7	192	199	0	-12	7	180	187	0	0	7	180	187
10:00	9	227	236	0	-9	9	218	227	0	0	9	218	227
11:00	9	158	167	0	0	9	158	167	0	0	9	158	167
12:00	6	132	138	0	0	6	132	138	0	0	6	132	138
13:00	8	158	166	1	11	9	169	178	0	0	9	169	178
14:00	15	162	177	0	-4	15	158	173	0	0	15	158	173
15:00	5	187	192	0	0	5	187	192	0	0	5	187	192
16:00	5	203	208	0	0	5	203	208	0	0	5	203	208
17:00	3	225	228	0	-9	3	216	219	0	0	3	216	219
18:00	0	168	168	0	0	0	168	168	0	0	0	168	168

時間帯	方向3												
	将来基礎交通量 ①			渋滞長 交通量換算台数 ②		将来基礎交通量 (需要交通量) ①+②			工事中交通量 ③		工事中交通量 (需要交通量) ①+②+③		
	大型車 (台)	小型車 (台)	合計 (台)	大型車 (台)	小型車 (台)	大型車 (台)	小型車 (台)	合計 (台)	大型車 (台)	小型車 (台)	大型車 (台)	小型車 (台)	合計 (台)
7:00	14	78	92	0	1	14	79	93	0	2	14	81	95
8:00	8	72	80	0	2	8	74	82	2	0	10	74	84
9:00	12	77	89	0	-2	12	75	87	4	0	16	75	91
10:00	14	73	87	0	-1	14	72	86	4	0	18	72	90
11:00	6	74	80	0	0	6	74	80	4	0	10	74	84
12:00	8	85	93	0	0	8	85	93	0	0	8	85	93
13:00	11	98	109	0	4	11	102	113	4	0	15	102	117
14:00	10	85	95	0	-2	10	83	93	4	0	14	83	97
15:00	15	78	93	0	1	15	79	94	4	0	19	79	98
16:00	9	62	71	0	0	9	62	71	4	0	13	62	75
17:00	11	87	98	0	-3	11	84	95	4	0	15	84	99
18:00	4	58	62	0	0	4	58	62	0	0	4	58	62

表 6-10(2) 工事中交通量 (稗原台交差点 : 需要交通量)

【B断面】

時間帯	方向4												
	将来基礎交通量 ①			渋滞長 交通量換算台数 ②		将来基礎交通量 (需要交通量) ①+②			工事中交通量 ③		工事中交通量 (需要交通量) ①+②+③		
	大型車 (台)	小型車 (台)	合計 (台)	大型車 (台)	小型車 (台)	大型車 (台)	小型車 (台)	合計 (台)	大型車 (台)	小型車 (台)	大型車 (台)	小型車 (台)	合計 (台)
7:00	11	85	96	0	0	11	85	96	0	0	11	85	96
8:00	6	100	106	0	0	6	100	106	0	0	6	100	106
9:00	12	76	88	0	0	12	76	88	0	0	12	76	88
10:00	11	68	79	0	0	11	68	79	0	0	11	68	79
11:00	8	112	120	0	0	8	112	120	0	0	8	112	120
12:00	9	108	117	0	0	9	108	117	0	0	9	108	117
13:00	12	109	121	0	0	12	109	121	0	0	12	109	121
14:00	18	96	114	0	0	18	96	114	0	0	18	96	114
15:00	9	98	107	0	0	9	98	107	0	0	9	98	107
16:00	6	102	108	0	0	6	102	108	0	0	6	102	108
17:00	12	137	149	0	0	12	137	149	0	0	12	137	149
18:00	13	132	145	0	0	13	132	145	0	0	13	132	145

時間帯	方向5 (方向5+方向5')												
	将来基礎交通量 ① (方向5+方向5')			渋滞長 交通量換算台数 ②		将来基礎交通量 (需要交通量) ①+②			工事中交通量 ③		工事中交通量 (需要交通量) ①+②+③		
	大型車 (台)	小型車 (台)	合計 (台)	大型車 (台)	小型車 (台)	大型車 (台)	小型車 (台)	合計 (台)	大型車 (台)	小型車 (台)	大型車 (台)	小型車 (台)	合計 (台)
7:00	46	332	378	-1	1	45	333	378	0	0	45	333	378
8:00	40	330	370	0	3	40	333	373	0	0	40	333	373
9:00	56	316	372	1	0	57	316	373	0	0	57	316	373
10:00	64	322	386	-1	-1	63	321	384	0	0	63	321	384
11:00	55	342	397	-1	0	54	342	396	0	0	54	342	396
12:00	42	335	377	0	-1	42	334	376	0	0	42	334	376
13:00	42	326	368	0	0	42	326	368	0	0	42	326	368
14:00	45	355	400	0	3	45	358	403	0	0	45	358	403
15:00	34	326	360	0	-3	34	323	357	0	0	34	323	357
16:00	29	370	399	0	0	29	370	399	0	0	29	370	399
17:00	29	401	430	1	4	30	405	435	0	0	30	405	435
18:00	16	449	465	0	-6	16	443	459	0	0	16	443	459

時間帯	方向6												
	将来基礎交通量 ①			渋滞長 交通量換算台数 ②		将来基礎交通量 (需要交通量) ①+②			工事中交通量 ③		工事中交通量 (需要交通量) ①+②+③		
	大型車 (台)	小型車 (台)	合計 (台)	大型車 (台)	小型車 (台)	大型車 (台)	小型車 (台)	合計 (台)	大型車 (台)	小型車 (台)	大型車 (台)	小型車 (台)	合計 (台)
7:00	5	25	30	0	0	5	25	30	0	0	5	25	30
8:00	8	26	34	0	0	8	26	34	0	0	8	26	34
9:00	6	25	31	0	0	6	25	31	0	0	6	25	31
10:00	7	43	50	0	0	7	43	50	0	0	7	43	50
11:00	10	53	63	0	0	10	53	63	0	0	10	53	63
12:00	3	59	62	0	0	3	59	62	0	0	3	59	62
13:00	5	44	49	0	0	5	44	49	0	0	5	44	49
14:00	7	50	57	0	0	7	50	57	0	0	7	50	57
15:00	2	43	45	0	0	2	43	45	0	0	2	43	45
16:00	6	60	66	0	0	6	60	66	0	0	6	60	66
17:00	2	55	57	0	0	2	55	57	0	0	2	55	57
18:00	2	50	52	0	0	2	50	52	0	0	2	50	52

表 6-10(3) 工事中交通量 (稗原台交差点 : 需要交通量)

【C 断面】

時間帯	方向7												
	将来基礎交通量 ①			渋滞長 交通量換算台数 ②		将来基礎交通量 (需要交通量) ①+②			工事中交通量 ③		工事中交通量 (需要交通量) ①+②+③		
	大型車 (台)	小型車 (台)	合計 (台)	大型車 (台)	小型車 (台)	大型車 (台)	小型車 (台)	合計 (台)	大型車 (台)	小型車 (台)	大型車 (台)	小型車 (台)	合計 (台)
7:00	12	46	58	0	0	12	46	58	0	2	12	48	60
8:00	10	53	63	0	0	10	53	63	1	0	11	53	64
9:00	15	49	64	0	0	15	49	64	4	0	19	49	68
10:00	6	38	44	0	0	6	38	44	4	0	10	38	48
11:00	5	68	73	0	0	5	68	73	4	0	9	68	77
12:00	7	75	82	0	0	7	75	82	0	0	7	75	82
13:00	5	50	55	0	0	5	50	55	4	0	9	50	59
14:00	4	53	57	0	0	4	53	57	4	0	8	53	61
15:00	7	45	52	0	0	7	45	52	4	0	11	45	56
16:00	4	49	53	0	0	4	49	53	4	0	8	49	57
17:00	5	58	63	0	0	5	58	63	4	0	9	58	67
18:00	2	81	83	0	0	2	81	83	0	0	2	81	83

時間帯	方向8												
	将来基礎交通量 ①			渋滞長 交通量換算台数 ②		将来基礎交通量 (需要交通量) ①+②			工事中交通量 ③		工事中交通量 (需要交通量) ①+②+③		
	大型車 (台)	小型車 (台)	合計 (台)	大型車 (台)	小型車 (台)	大型車 (台)	小型車 (台)	合計 (台)	大型車 (台)	小型車 (台)	大型車 (台)	小型車 (台)	合計 (台)
7:00	5	305	310	0	17	5	322	327	0	0	5	322	327
8:00	22	273	295	-1	-10	21	263	284	0	0	21	263	284
9:00	9	234	243	0	-5	9	229	238	0	0	9	229	238
10:00	10	146	156	0	0	10	146	156	0	0	10	146	156
11:00	9	166	175	0	0	9	166	175	0	0	9	166	175
12:00	10	170	180	0	0	10	170	180	0	0	10	170	180
13:00	13	163	176	0	0	13	163	176	0	0	13	163	176
14:00	16	187	203	0	0	16	187	203	0	0	16	187	203
15:00	12	186	198	0	0	12	186	198	0	0	12	186	198
16:00	4	212	216	0	0	4	212	216	0	0	4	212	216
17:00	2	234	236	0	8	2	242	244	0	0	2	242	244
18:00	5	250	255	0	6	5	256	261	0	0	5	256	261

時間帯	方向9 (方向9+方向9')												
	将来基礎交通量 ①			渋滞長 交通量換算台数 ②		将来基礎交通量 (需要交通量) ①+②			工事中交通量 ③		工事中交通量 (需要交通量) ①+②+③		
	大型車 (台)	小型車 (台)	合計 (台)	大型車 (台)	小型車 (台)	大型車 (台)	小型車 (台)	合計 (台)	大型車 (台)	小型車 (台)	大型車 (台)	小型車 (台)	合計 (台)
7:00	28	127	155	2	12	30	139	169	0	0	30	139	169
8:00	19	150	169	0	2	19	152	171	0	0	19	152	171
9:00	12	140	152	-2	-14	10	126	136	0	0	10	126	136
10:00	20	121	141	0	0	20	121	141	0	0	20	121	141
11:00	27	115	142	0	0	27	115	142	0	0	27	115	142
12:00	16	125	141	0	0	16	125	141	0	0	16	125	141
13:00	19	127	146	0	0	19	127	146	0	0	19	127	146
14:00	17	142	159	0	0	17	142	159	0	0	17	142	159
15:00	17	138	155	0	0	17	138	155	0	0	17	138	155
16:00	18	109	127	0	1	18	110	128	0	0	18	110	128
17:00	9	155	164	0	-1	9	154	163	0	0	9	154	163
18:00	6	176	182	0	0	6	176	182	0	0	6	176	182

表 6-10(4) 工事中交通量 (稗原台交差点 : 需要交通量)

【D断面】

時間帯	方向10												
	将来基礎交通量 ①			渋滞長 交通量換算台数 ②		将来基礎交通量 (需要交通量) ①+②			工事中交通量 ③		工事中交通量 (需要交通量) ①+②+③		
	大型車 (台)	小型車 (台)	合計 (台)	大型車 (台)	小型車 (台)	大型車 (台)	小型車 (台)	合計 (台)	大型車 (台)	小型車 (台)	大型車 (台)	小型車 (台)	合計 (台)
7:00	11	198	209	0	0	11	198	209	0	0	11	198	209
8:00	19	191	210	0	0	19	191	210	0	0	19	191	210
9:00	18	151	169	0	0	18	151	169	0	0	18	151	169
10:00	14	167	181	0	0	14	167	181	0	0	14	167	181
11:00	23	159	182	0	0	23	159	182	0	0	23	159	182
12:00	10	132	142	0	0	10	132	142	0	0	10	132	142
13:00	14	129	143	0	2	14	131	145	0	0	14	131	145
14:00	13	131	144	0	-2	13	129	142	0	0	13	129	142
15:00	11	163	174	0	2	11	165	176	0	0	11	165	176
16:00	12	188	200	0	-2	12	186	198	0	0	12	186	198
17:00	10	183	193	0	0	10	183	193	0	0	10	183	193
18:00	11	169	180	0	0	11	169	180	0	0	11	169	180

時間帯	方向11												
	将来基礎交通量 ①			渋滞長 交通量換算台数 ②		将来基礎交通量 (需要交通量) ①+②			工事中交通量 ③		工事中交通量 (需要交通量) ①+②+③		
	大型車 (台)	小型車 (台)	合計 (台)	大型車 (台)	小型車 (台)	大型車 (台)	小型車 (台)	合計 (台)	大型車 (台)	小型車 (台)	大型車 (台)	小型車 (台)	合計 (台)
7:00	36	435	471	1	-2	37	433	470	0	3	37	436	473
8:00	65	386	451	1	3	66	389	455	2	0	68	389	457
9:00	62	376	438	1	4	63	380	443	4	0	67	380	447
10:00	67	357	424	-1	-8	66	349	415	4	0	70	349	419
11:00	38	372	410	0	0	38	372	410	4	0	42	372	414
12:00	31	348	379	0	0	31	348	379	0	0	31	348	379
13:00	60	316	376	0	1	60	317	377	4	0	64	317	381
14:00	53	391	444	0	-1	53	390	443	4	0	57	390	447
15:00	44	334	378	0	0	44	334	378	4	0	48	334	382
16:00	42	334	376	0	0	42	334	376	4	0	46	334	380
17:00	25	458	483	0	0	25	458	483	4	0	29	458	487
18:00	31	343	374	0	0	31	343	374	0	0	31	343	374

時間帯	方向12												
	将来基礎交通量 ①			渋滞長 交通量換算台数 ②		将来基礎交通量 (需要交通量) ①+②			工事中交通量 ③		工事中交通量 (需要交通量) ①+②+③		
	大型車 (台)	小型車 (台)	合計 (台)	大型車 (台)	小型車 (台)	大型車 (台)	小型車 (台)	合計 (台)	大型車 (台)	小型車 (台)	大型車 (台)	小型車 (台)	合計 (台)
7:00	0	1	1	0	0	0	1	1	0	0	0	1	1
8:00	0	6	6	0	0	0	6	6	0	0	0	6	6
9:00	0	2	2	0	0	0	2	2	0	0	0	2	2
10:00	4	2	6	0	0	4	2	6	0	0	4	2	6
11:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
12:00	0	2	2	0	0	0	2	2	0	0	0	2	2
13:00	0	1	1	0	0	0	1	1	0	0	0	1	1
14:00	1	2	3	0	0	1	2	3	0	0	1	2	3
15:00	0	2	2	0	0	0	2	2	0	0	0	2	2
16:00	1	2	3	0	0	1	2	3	0	0	1	2	3
17:00	1	6	7	0	0	1	6	7	0	0	1	6	7
18:00	0	2	2	0	0	0	2	2	0	0	0	2	2

表 6-10(5) 工事中交通量（稗原台交差点：需要交通量）

【総流入交通量】

時間帯	総流入交通量												
	将来基礎交通量 ①			渋滞長交通量換 算台数 ②		将来基礎交通量 (需要交通量) ①+②			工事中車両台数 ③		工事中交通量 (需要交通量) ①+②+③		
	大型車 (台)	小型車 (台)	合計 (台)	大型車 (台)	小型車 (台)	大型車 (台)	小型車 (台)	合計 (台)	大型車 (台)	小型車 (台)	大型車 (台)	小型車 (台)	合計 (台)
7:00	184	1,961	2,145	2	33	186	1,994	2,180	0	7	186	2,001	2,187
8:00	210	1,909	2,119	0	1	210	1,910	2,120	5	0	215	1,910	2,125
9:00	231	1,743	1,974	0	-29	231	1,714	1,945	12	0	243	1,714	1,957
10:00	237	1,670	1,907	-2	-19	235	1,651	1,886	12	0	247	1,651	1,898
11:00	205	1,715	1,920	-1	0	204	1,715	1,919	12	0	216	1,715	1,931
12:00	157	1,666	1,823	0	-1	157	1,665	1,822	0	0	157	1,665	1,822
13:00	206	1,652	1,858	1	18	207	1,670	1,877	12	0	219	1,670	1,889
14:00	212	1,756	1,968	0	-6	212	1,750	1,962	12	0	224	1,750	1,974
15:00	176	1,717	1,893	0	0	176	1,717	1,893	12	0	188	1,717	1,905
16:00	152	1,779	1,931	0	-1	152	1,778	1,930	12	0	164	1,778	1,942
17:00	121	2,107	2,228	1	-1	122	2,106	2,228	12	0	134	2,106	2,240
18:00	101	2,008	2,109	0	0	101	2,008	2,109	0	0	101	2,008	2,109

6-2-2 交差点需要率及び車線別混雑度の算定

清水台交差点及び稗原交差点における将来基礎交通量及び工事中交通量による交差点需要率及び車線別混雑度の算定結果は、表 6-11 及び表 6-12 に示すとおりである。

表 6-11(1) 交差点需要率等の算定結果 (将来基礎交通量：清水台交差点)
ピーク時間帯：17時台

交差点名	清水台交差点				② (東名川崎IC)	③ (美しが丘)	④ (神原)	
	① (生田緑地)							
流入線の種類	左折	直進	右折	左折・直進	直進・右折	左折	直進	直進・右折
車線数	1	1	1	1	1	1	1	1
飽和交通流量	S	1221	1383	1429	1390	1868	787	1348
設計交通量	q	449	81	973 (121+498+354)	232 (13+219)	109	93	729 (69+35)
流入部各車線の需要率		0.368	0.059	0.345	0.185	0.058	-	0.259
現示の需要率	1φ	0.209	0.059	0.185	0.185	0.058	-	0.259
	2φ	0.209	0.059					
	3φ							
	4φ	0.368		0.345				0.259
有効青時間(秒)	1φ			33.0				0.368
	2φ			12.0		12.0		149
	3φ							
	4φ	54.0						
可能交通容量	C i	443	111	1022	277	150	96	642
交通容量比	q/C i	1.014	0.730	0.952	0.838	0.727	0.969	1.136
交通容量の照査結果		NG	OK	OK	OK	OK	OK	NG
滞留長	L s (m)	179.2	45.3			51.5	49.1	

※ 交差点需要率 上限値
(C-1)/C = (149-16)/149 = 0.893
C : サイクル長 (秒)、L : 損失時間 (秒)

※ * : 交通容量 (台/実1時間)

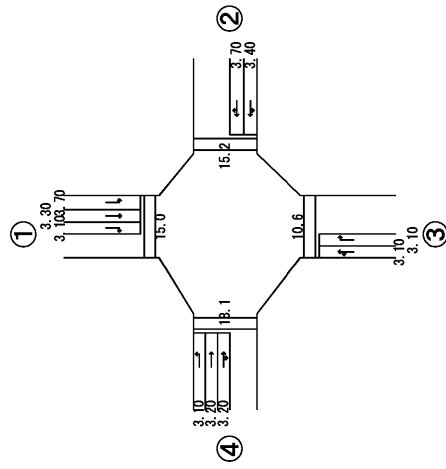
- ① : 至 生田緑地
- ② : 至 東名川崎IC
- ③ : 至 美しが丘
- ④ : 至 神原

現示方式の図示

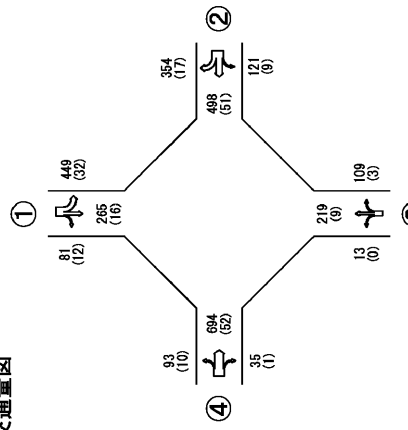
現示	1φ	2φ	3φ	4φ
表示時間	G:32 Y:3 AR:1	G:11 Y:3 AR:2	G:33 Y:3 AR:2	G:53 Y:3 AR:3
有効青時間	33	12	34	54
損失時間	3	4	4	5
滞留時間	23	0	24	45

C=143
G=133
L=16

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]

表 6-11 (2) 交差点需要率等の算定結果（工事中交通量：清水台交差点）
ピーク時間帯：17 時台

交差点名	清水台交差点								
	①(生田緑地)		②(東名川崎 IC)		③(美しが丘)		④(神原)		
流入部	種類	左折	直進	右折	左折・直進	直進・右折	左折	直進	直進・右折
車線数	1	1	1	1	1	1	1	1	1
飽和交通流率	S	1221	1265	1383	1429	1390	1868	787	1348
設計交通量	q	449	265	81	973 (121+498+354)	232 (13+219)	109	99	735 (700+35)
流入部各車線の需要率	1φ	0.368	0.209	0.059	0.345	0.185	0.058	-	0.261
	2φ	0.209	0.209	0.059	0.185	0.058	0.058	-	0.209
	3φ	0.368	0.368	0.059	0.345	0.058	0.058	-	0.059
	4φ	0.368	0.368	0.059	0.345	0.058	0.058	-	0.261
有効青時間(秒)	1φ	33.0	33.0	12.0	33.0	12.0	12.0	-	34.0
	2φ	33.0	33.0	12.0	33.0	12.0	12.0	-	34.0
	3φ	54.0	54.0	12.0	54.0	12.0	12.0	-	34.0
	4φ	54.0	54.0	12.0	54.0	12.0	12.0	-	34.0
可能交通容量	C・i	443	280	111	1022	277	150	96	642
交通容量比	q/C・i	1.014	0.946	0.730	0.952	0.838	0.727	1.031	1.145
交通容量の照査結果		NG	OK	OK	OK	OK	OK	NG	NG
滞留長	L・s(m)	179.2	45.3				51.5	54.0	

※ 交差点需要率 上限値
(C-L)/C = (149-16)/149 = 0.893
C : サイクル長 (秒)、L : 損失時間 (秒)

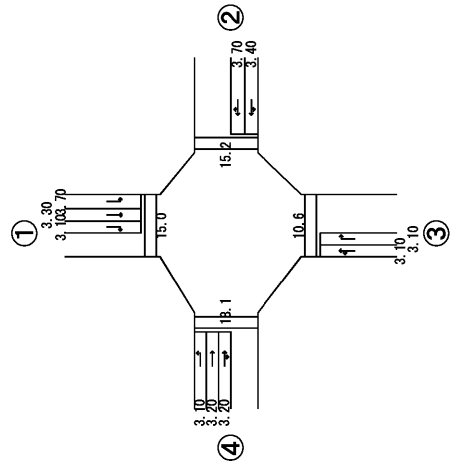
※ * : 交通容量 (台/実1時間)

- ① : 至 生田緑地
- ② : 至 東名川崎 IC
- ③ : 至 美しが丘
- ④ : 至 神原

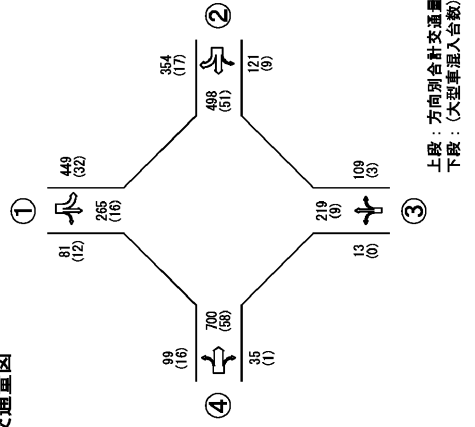
現示方式の図示

現示	1φ	2φ	3φ	4φ
表示時間	G:32 Y:3 AR:1	G:11 Y:3 AR:2	G:33 Y:3 AR:2	G:53 Y:3 AR:3
有効青時間	33	12	34	54
損失時間	3	4	4	5
実行者				
現示時間	23	0	24	45

交差点概略図



交通量図



上段：方向別台数交通量 [台/時]
下段：大型車混入台数 [台/時]

表 6-12(1) 交差点需要率等の算定結果 (将来基礎交通量 : 稗原交差点)
ピーク時間帯 : 17 時台

交 差 点 名 部	稗原交差点											
	①稗原公民館			②清水台			③あざみ野			④柿生		
流 入 部 類	左折	直進	右折	左折	直進	右折	左折	直進	右折	左折	直進	右折
重 線 の 種 類	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1
車 線 数	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1
飽和交通流量	S 1353	1404	1252	1194	1517	1313	1366	1479	1304	1366	1479	1304
設計交通量	q 314	120	492	163	244	63	490	183	183	(7+453)		
	(95+219)		(57+435)									
流入部各車線の需要率	0.232	0.085	0.187	-	0.161	0.048	0.172	0.127	0.127	0.161	0.048	0.127
現示の需要率	0.232	0.085	0.187	-	0.161	0.048	0.172	0.127	0.127	0.161	0.048	0.127
	2 φ	3 φ	4 φ	1 φ	2 φ	3 φ	4 φ	1 φ	2 φ	3 φ	4 φ	サイクル長(秒)
有効青時間(秒)	57.0	57.0	57.0	25.0	25.0	25.0	27.0	25.0	25.0	25.0	27.0	140
	3 φ	4 φ	4 φ									
可能交通容量	C i 551	572	508	115	271	234	549	176	176	115	271	16.0
交通容量比	q / C i 0.570	0.210	0.969	1.137	0.900	0.893	1.097	1.097	1.097	1.137	0.893	1.097
交通容量の照査結果	OK	OK	OK	NG	OK	OK	OK	NG	NG	OK	OK	NG
滞留長	L s (m) 56.4	56.4	65.7	68.6	65.7	33.5	77.2	77.2	77.2	65.7	33.5	77.2

※ 交差点需要率 上限値
 $(C-L)/C = (140-15)/140 = 0.893$
 C : サイクル長 (秒)、L : 損失時間 (秒)

※ * : 交通容量 (台/実1時間)

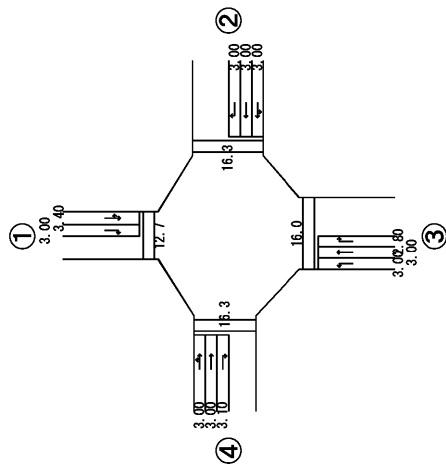
- ① : 至 稗原公民館
- ② : 至 清水台
- ③ : 至 あざみ野
- ④ : 至 柿生

現示方式の図示

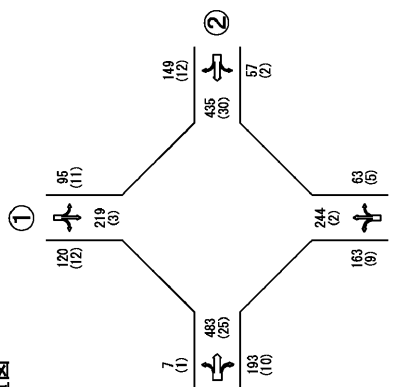
現示	1 φ	2 φ	3 φ	4 φ
表示時間	G:24 Y:3 AR:2	G:56 Y:3 AR:3	G:26 Y:3 AR:0	G:15 Y:3 AR:2
有効青時間	25	57	27	16
損失時間	4	5	2	4
歩行者表示時間	18	48	19	0

C=140
 G=125
 L=15

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]

表 6-12 (3) 交差点需要率等の算定結果 (工事中交通量 : 稗原交差点)
ピーク時間帯 : 17 時台

交差点名	稗原交差点														
	①機原公民館				②清水台				③あざみ野				④柳生		
流入部	左折	直進	右折	左折	直進	右折	左折	直進	右折	左折	直進	右折	左折	直進	右折
車線の種類	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1
車線数	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1
飽和交通流率	S	1353	1404	1252	1380	997	1194	1517	1313	1366	1479	1304	494	7+487	193
設計交通量	q	318	120	492	(57+435)	149	163	244	67	7+487					
流入部各車線の需要率	1φ	0.235	0.085	0.187		0.133		0.161	0.051	0.174		0.127			
現在の需要率	1φ	0.235	0.085	0.187		0.133		0.161	0.051	0.174		0.127			
	2φ														
	3φ														
	4φ														
有効青時間(秒)	1φ	57.0	57.0			0.133		25.0	25.0			0.127			
	2φ														
	3φ														
	4φ														
可能交通容量	C i	551	572	508	130	271	115	234	234	549	176	16.0			
交通容量比	q/C i	0.577	0.210	0.969	0.146	1.417	0.900	0.286	0.900	0.900	0.1097	NG			
交通容量の照査結果		OK	OK	OK	NG	OK	OK	OK	OK	OK	NG	NG			
滞留長	L s (m)	56.4	56.4		65.7	36.9						77.2			
※ 交差点需要率 上限値															
	(C-L)/C = (140-15)/140 = 0.893														
	C : サイクル長 (秒)、L : 損失時間 (秒)														

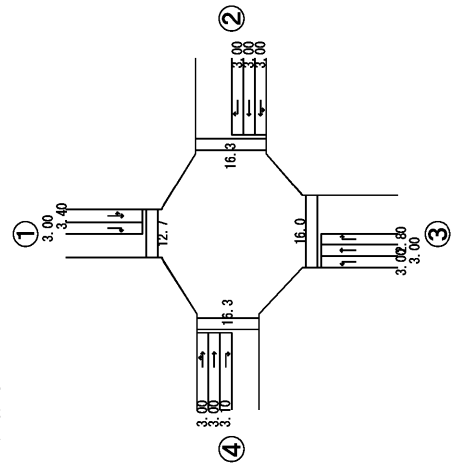
※ * : 交通容量 (台/実行時間)

- ① : 至 稗原公民館
- ② : 至 清水台
- ③ : 至 あざみ野
- ④ : 至 柳生

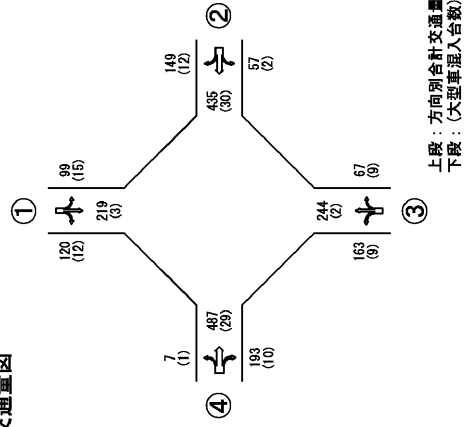
現示方式の図示

現示	1φ	2φ	3φ	4φ
表示時間	G:24 Y:3 AR:2	G:56 Y:3 AR:3	G:26 Y:3 AR:0	G:15 Y:3 AR:2
有効青時間	25	57	27	16
損失時間	4	5	2	4
非実行者 損失時間	18	48	19	0

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]