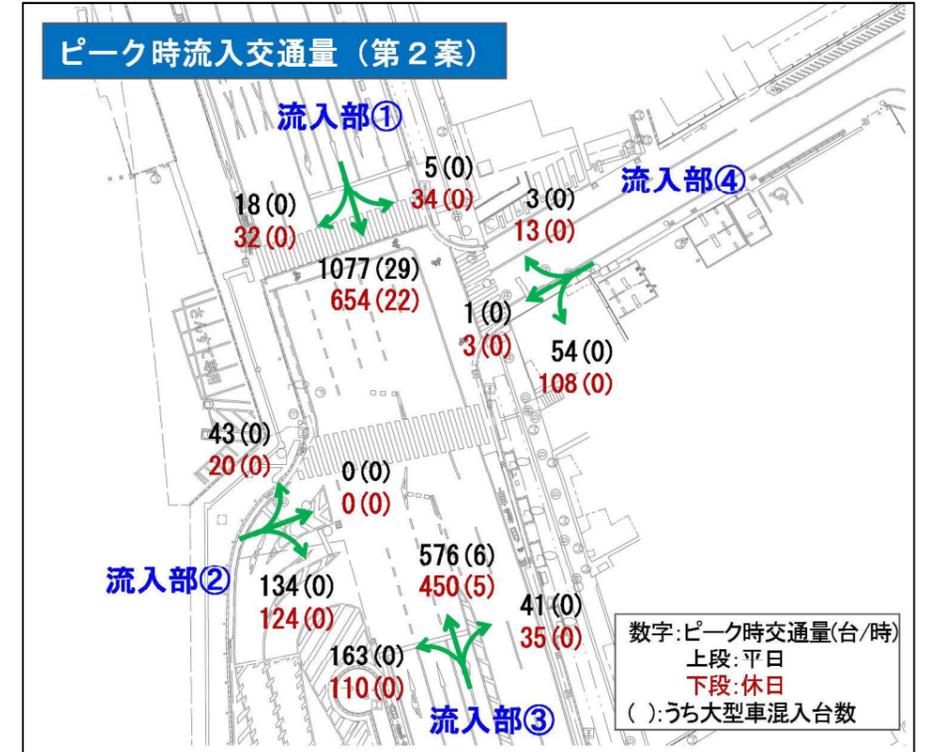
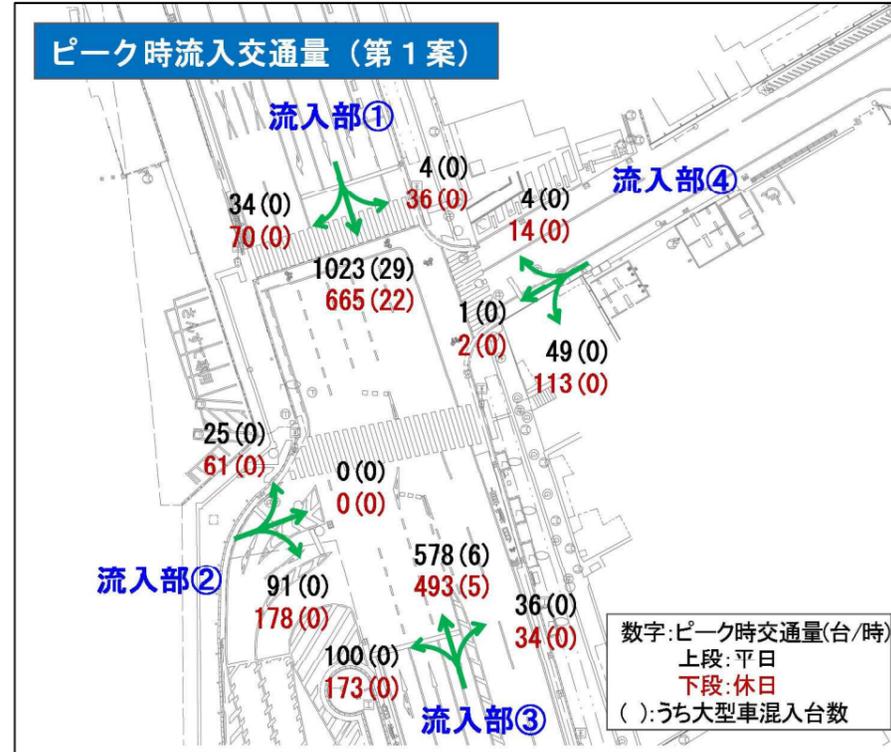
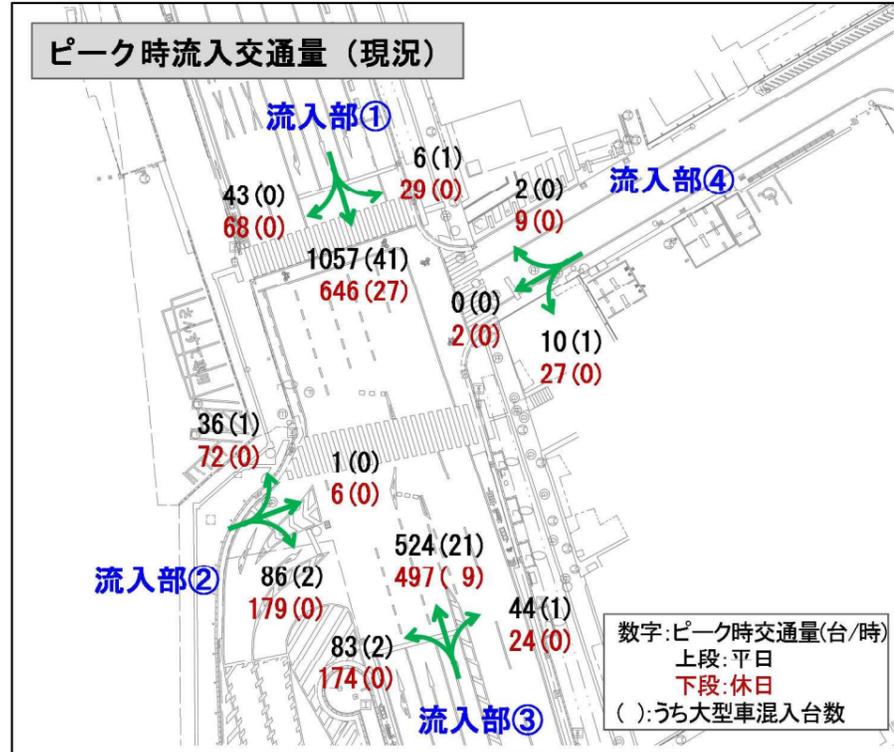


①三好野前交差点計算結果

・路面電車の駅前広場への延伸により、駅前交差点に路面電車専用現示（路面電車専用現示 32 秒）を追加した場合において、「①三好野前交差点」の交通処理は可能である。

【ピーク時流入交通量】



【交差点需要率】

現況									
流入部	①			②		③			④
車線の種類	左折直進	直進	右折	左折直進	右折	左折直進	直進	右折	全方向
車線数	1	1	1	1	1	1	1	1	1
平日	交通容量比	0.382	0.060	0.157	0.248	0.225	0.936	0.038	
	交差点需要率	0.324 (<0.915)							
休日	交通容量比	0.252	0.092	0.318	0.450	0.252	0.038	0.113	
	交差点需要率	0.243 (<0.915)							

第1案									
流入部	①			②		③			④
車線の種類	左折直進	直進	右折	左折直進	右折	左折直進	直進	右折	全方向
車線数	1	1	1	1	1	1	1	1	1
平日	交通容量比	0.369	0.050	0.103	0.224	0.248	0.750	0.157	
	交差点需要率	0.295 (<0.913)							
休日	交通容量比	0.264	0.095	0.252	0.438	0.250	0.055	0.377	
	交差点需要率	0.264 (<0.913)							

第2案									
流入部	①			②		③			④
車線の種類	左折直進	直進	右折	左折直進	右折	左折直進	直進	右折	全方向
車線数	1	1	1	1	1	1	1	1	1
平日	交通容量比	0.388	0.027	0.178	0.329	0.276	0.854	0.169	
	交差点需要率	0.312 (<0.913)							
休日	交通容量比	0.259	0.042	0.083	0.306	0.208	0.056	0.362	
	交差点需要率	0.257 (<0.913)							

計算上、交通処理が可能

計算上、交通処理が可能

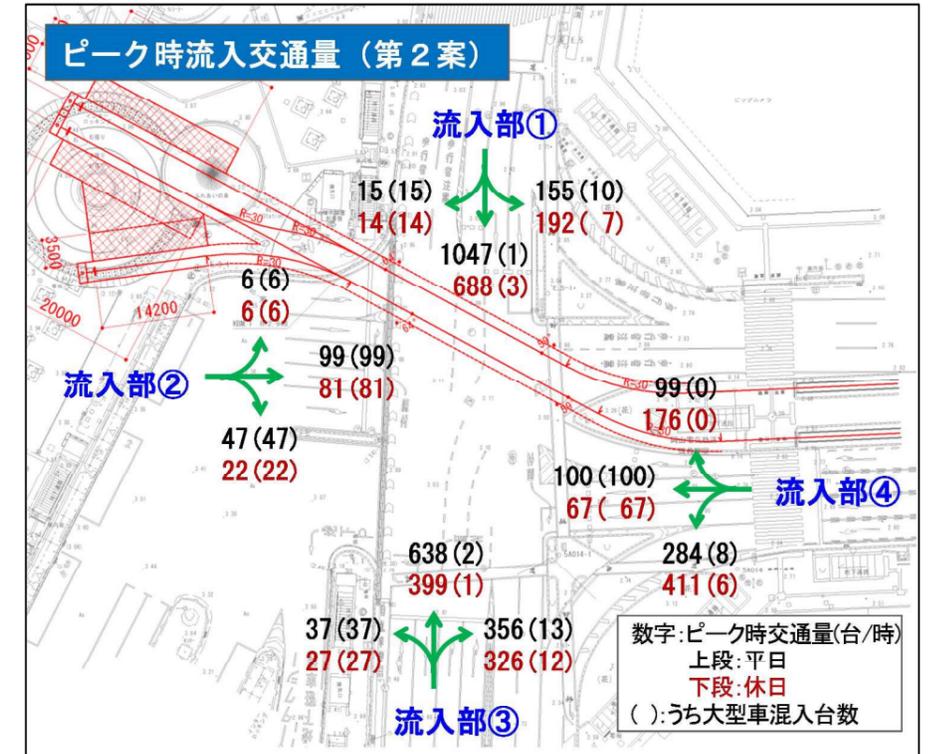
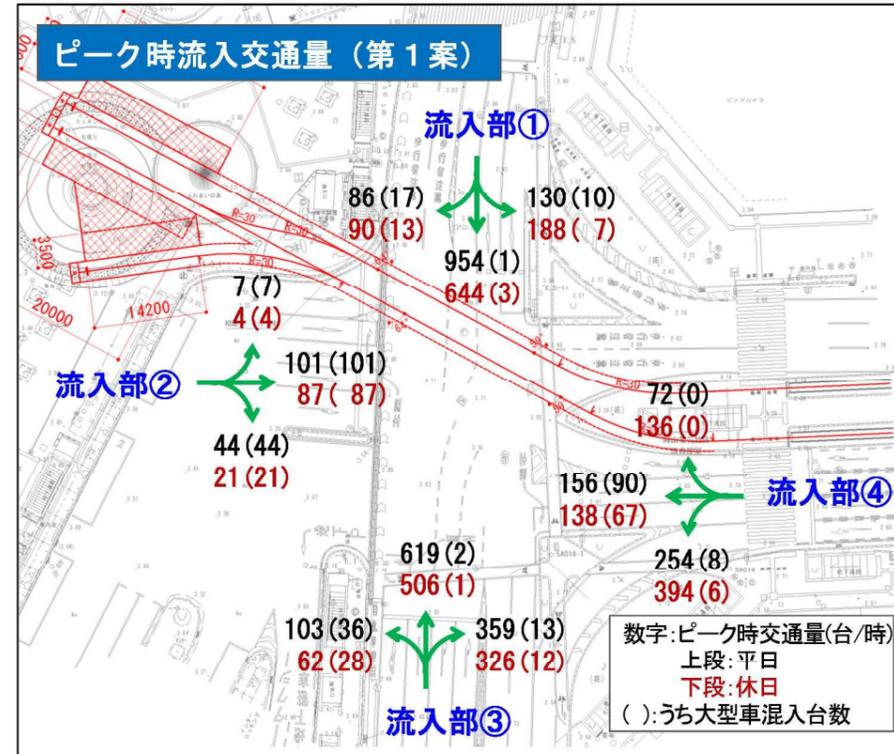
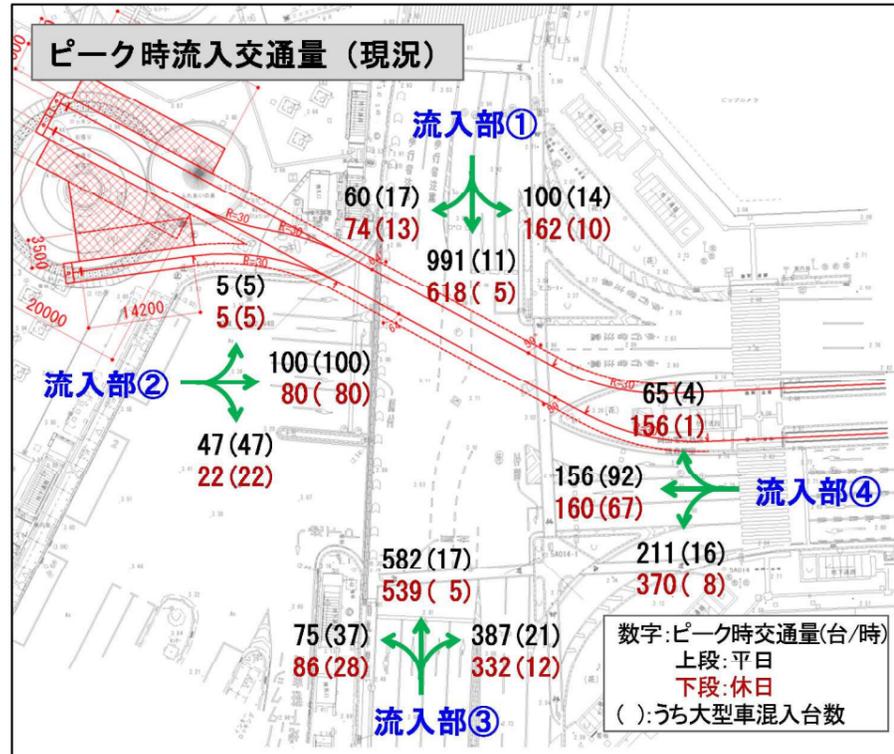
【交差点需要率とは】

・交差点において、設定された信号制御方式に基づき、1時間実際に流入する交通量をさばくために必要な青時間の比率。値が高くなるほど交差点の混雑が見込まれ、一般的に0.8くらいで部分的に渋滞が発生し、限界値（表中( )内の数値）を超えると信号が一巡しても車をさばききれなくなる。  
⇒1時間当たりの {信号サイクル長 - (黄+全赤時間)} / 信号サイクル長

②駅前交差点計算結果

- ・路面電車の駅前広場への延伸により、駅前交差点に路面電車専用現示（路面電車専用現示 32 秒）を追加した場合において、計画第1案、第2案ともに、「②駅前交差点」の交通処理は可能である。

【ピーク時流入交通量】



【交差点需要率】

現況													
流入部		①			②			③			④		
車線の種類		左折	直進	右折	左折	直進	右折	左折	直進	右折	左折	直進	右折
車線数		1	1	1	1	1	2	1	1	2	1	2	1
平日	交通容量比	0.668	0.256	0.182	0.211	0.394	0.813	0.371	0.217	0.340			
	交差点需要率	0.459 (<0.904)											
休日	交通容量比	0.475	0.344	0.154	0.101	0.341	0.794	0.679	0.212	0.817			
	交差点需要率	0.528 (<0.913)											

第1案													
流入部		①			②			③			④		
車線の種類		左折	直進	右折	左折	直進	右折	左折	直進	右折	左折	直進	右折
車線数		1	1	1	1	1	2	1	1	2	1	2	1
平日	交通容量比	0.871	0.396	0.267	0.217	0.558	0.851	0.347	0.316	0.400			
	交差点需要率	0.676 (<0.893)											
休日	交通容量比	0.709	0.405	0.224	0.103	0.437	0.773	0.535	0.267	0.756			
	交差点需要率	0.747 (<0.893)											

第2案													
流入部		①			②			③			④		
車線の種類		左折	直進	右折	左折	直進	右折	左折	直進	右折	左折	直進	右折
車線数		1	2	1	1	1	2	1	1	2	1	2	1
平日	交通容量比	0.451	0.770	0.093	0.259	0.232	0.518	0.844	0.387	0.245	0.550		
	交差点需要率	0.676 (<0.893)											
休日	交通容量比	0.549	0.507	0.087	0.215	0.108	0.329	0.773	0.557	0.164	0.978		
	交差点需要率	0.724 (<0.893)											

計算上、交通処理が可能

計算上、交通処理が可能

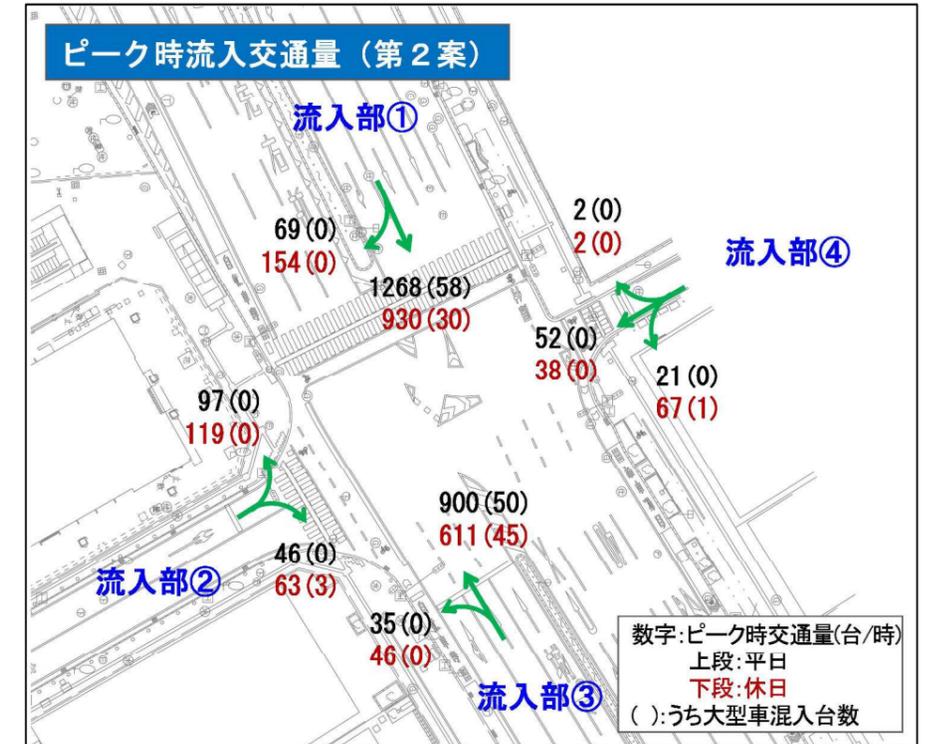
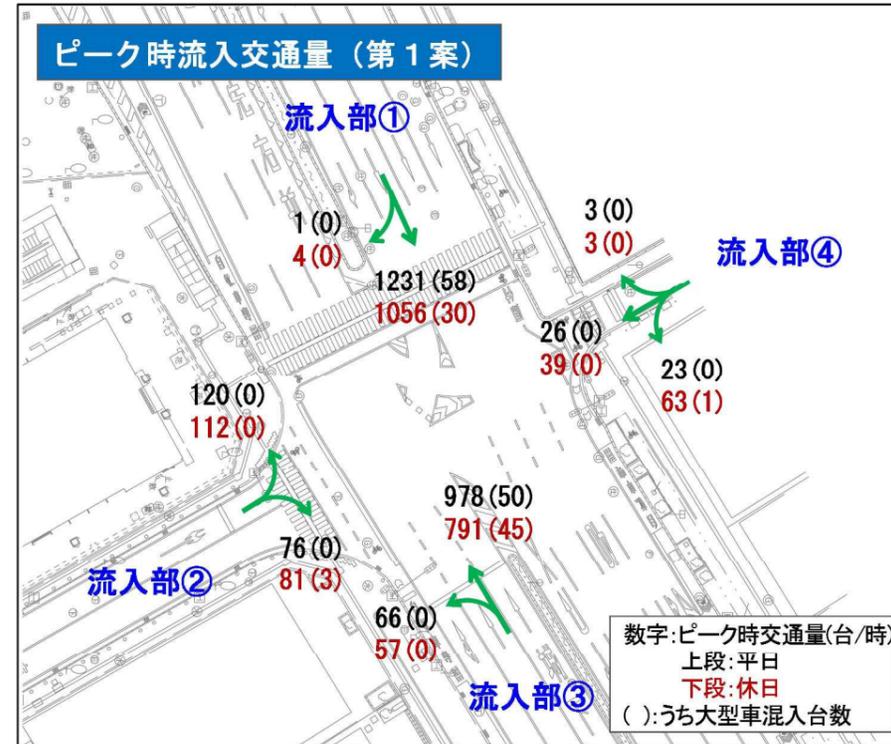
【交差点需要率とは】

- ・交差点において、設定された信号制御方式に基づき、1時間で実際に流入する交通量をさばくために必要な青時間の比率。値が高くなるほど交差点の混雑が見込まれ、一般的に0.8くらいで部分的に渋滞が発生し、限界値（表中( )内の数値）を超えると信号が一巡しても車をさばききれなくなる。  
⇒1時間当たりの {信号サイクル長 - (黄+全赤時間)} / 信号サイクル長

③ターミナルビル前交差点計算結果

- ・路面電車の駅前広場への延伸により、駅前交差点に路面電車専用現示（路面電車専用現示 32 秒）を追加した場合において、「③ターミナル前交差点」の交通処理は可能である。

【ピーク時流入交通量】



【交差点需要率】

現況						
流入部	①	②	③		④	
車線の種類	直進	右折	左折 右折	左折 直進	直進	全方向
車線数	3	1	1	1	2	1
平日	交通容量比	0.360	0.096	0.350	0.370	0.115
	交差点需要率	0.333 (<0.913)				
休日	交通容量比	0.294	0.080	0.599	0.343	0.217
	交差点需要率	0.381 (<0.910)				

第1案						
流入部	①	②	③		④	
車線の種類	直進	右折	左折 右折	左折 直進	直進	全方向
車線数	3	1	1	1	2	1
平日	交通容量比	0.357	0.006	0.467	0.371	0.095
	交差点需要率	0.371 (<0.913)				
休日	交通容量比	0.302	0.026	0.466	0.303	0.207
	交差点需要率	0.337 (<0.913)				

第2案						
流入部	①	②	③		④	
車線の種類	直進	右折	左折 右折	左折 直進	直進	全方向
車線数	3	1	1	1	2	1
平日	交通容量比	0.368	0.442	0.339	0.326	0.127
	交差点需要率	0.333 (<0.913)				
休日	交通容量比	0.267	0.987	0.436	0.238	0.212
	交差点需要率	0.329 (<0.913)				

計算上、交通処理が可能

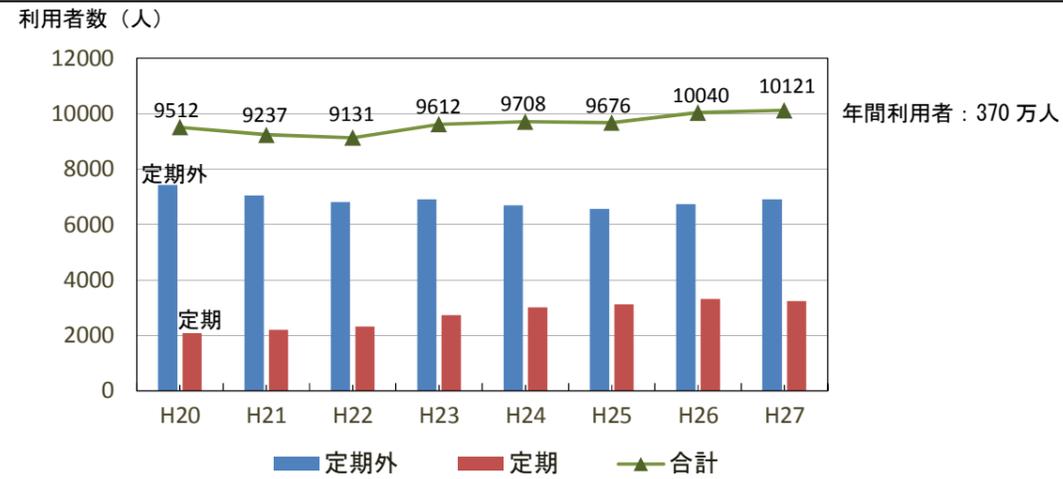
計算上、交通処理が可能

【交差点需要率とは】

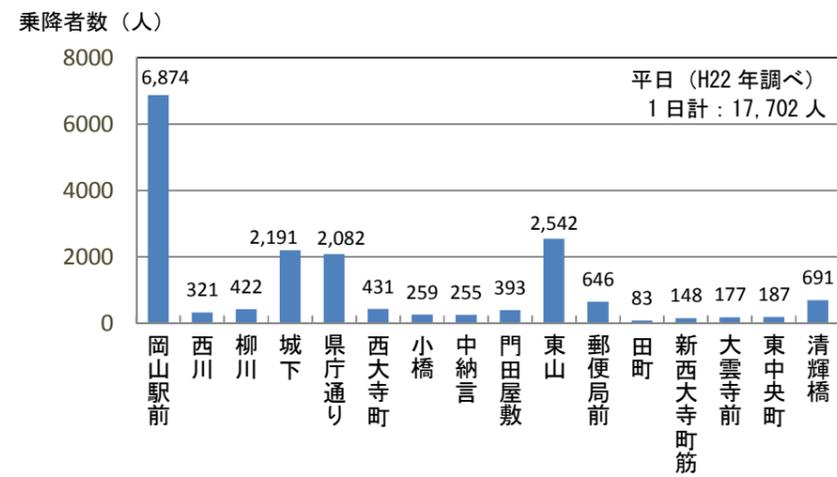
- ・交差点において、設定された信号制御方式に基づき、1時間で実際に流入する交通量をさばくために必要な青時間の比率。値が高くなるほど交差点の混雑が見込まれ、一般的に0.8くらいで部分的に渋滞が発生し、限界値(表中( )内の数値)を超えると信号が一巡しても車をさばききれなくなる。  
⇒1時間当たりの {信号サイクル長 - (黄+全赤時間)} / 信号サイクル長

路面電車

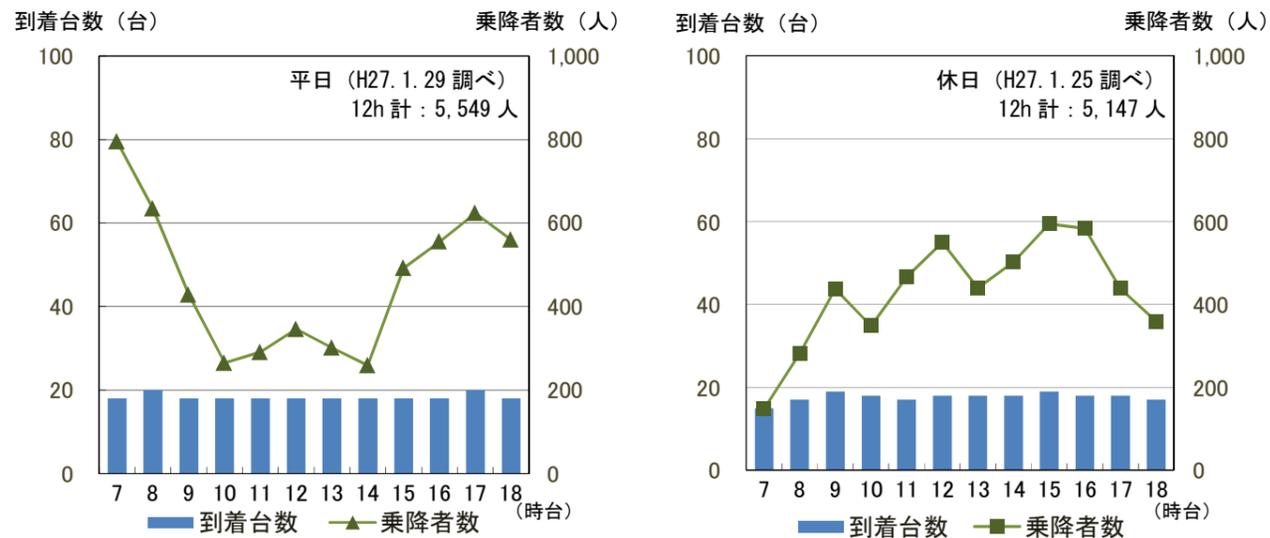
一日平均利用者（乗車）数



1日 電停別 乗降者数

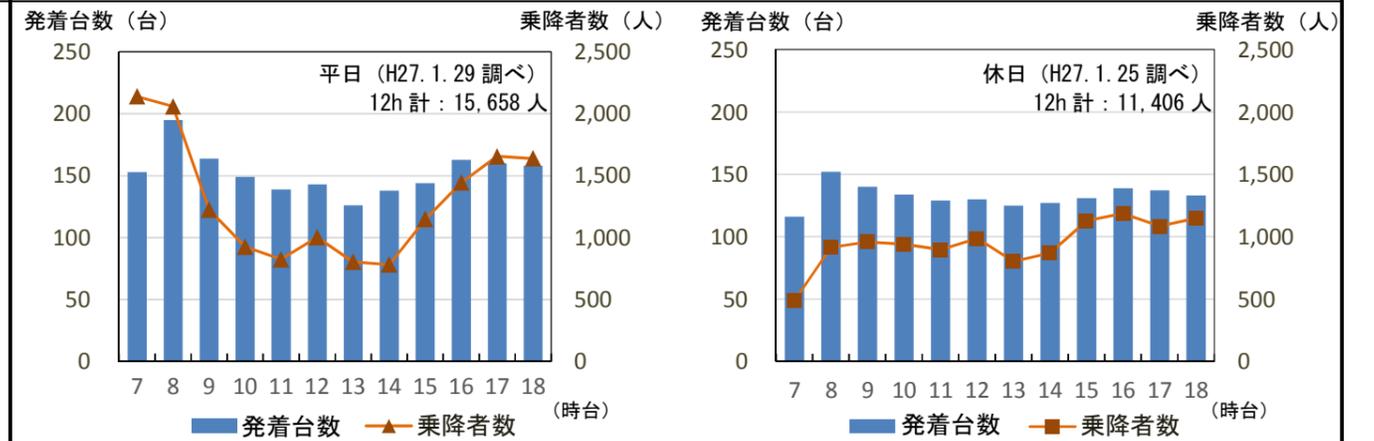


東口駅前電停における時間帯別 到着台数／乗降者数



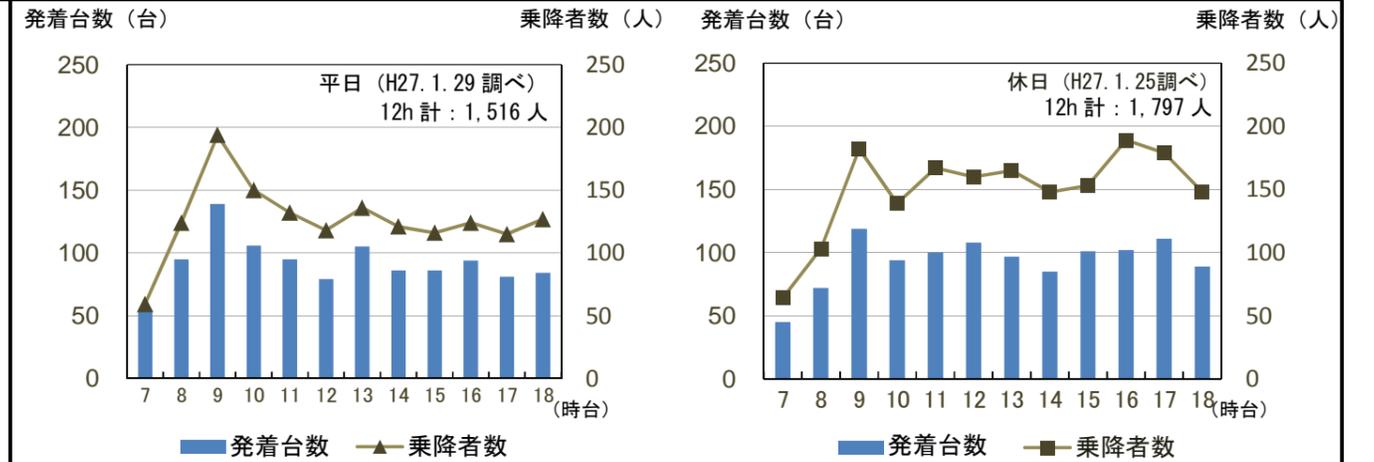
バス

東口駅前広場における時間帯別 発着台数／乗降者数



タクシー

東口駅前広場における時間帯別 発着台数／乗降者数



一般車乗降場

東口駅前広場における時間帯別 送迎車台数／乗降者数

