

※受理年月日	年 月 日
※受理番号	
※備考	

大規模小売店舗届出書

令和7年3月28日

熊本県知事 様

株式会社エイワ産業
代表取締役 木下泰源
福岡県福岡市博多区東那珂二丁目1-8

大規模小売店舗立地法第5条第1項の規定により、下記のとおり届け出ます。

記

1 大規模小売店舗の名称及び所在地

（仮称）ダイレックス大矢野店
上天草市大矢野町上字田原2345番1 外

2 大規模小売店舗において小売業を行う者の氏名又は名称及び住所並びに法人にあっては代表者の氏名

小 売 業 者		住 所
氏 名（名 称）	代表者（法人の場合）	
ダイレックス株式会社	代表取締役 五味 肇	佐賀県佐賀市高木瀬町大字長瀬930番地

3 大規模小売店舗の新設をする日

令和7年11月29日

4 大規模小売店舗内の店舗面積の合計

1,330㎡



5 大規模小売店舗の施設の配置に関する事項

(1) 駐車場の位置及び収容台数

駐車場No.	収容台数	位 置
駐車場	51台	建物南側 (資料-3 平面図兼配置図上に記載)

(2) 駐輪場の位置及び収容台数

位 置	収容台数
建物南側 (資料-3 平面図兼配置図上・駐輪場)	13台

(3) 荷さばき施設の位置及び面積

位 置	面 積
建物南側 (資料-3 平面図兼配置図上・荷さばき施設)	58.5m ²

(4) 廃棄物等の保管施設の位置及び容量

位 置	容 積
建物南側 (資料-3 平面図兼配置図上・廃棄物等保管施設)	6.89m ³

6 大規模小売店舗の施設の運営方法に関する事項

(1) 大規模小売店舗において小売業を行う者の開店時刻及び閉店時刻

開店時刻：午前9時 閉店時刻：午後10時

(2) 来客が駐車場を利用することができる時間帯

午前8時30分～午後10時30分

(3) 駐車場の自動車の出入口の数及び位置

駐車場No.	出入口の数	位 置
駐車場	2箇所	建物敷地西側及び南側 (資料-3 平面図兼配置図上・出入口No.1、出入口No.2)

(4) 荷さばき施設において荷さばきを行うことができる時間帯

24時間

〔 設 置 者 、 建 物 等 の 概 要 〕

1 出店の趣旨

地域の皆様におかれましては、益々のご清栄のこととお喜び申し上げます。
 平素は、格別のご清配を賜り厚く御礼申し上げます。
 このたび、九州地域を中心に、四国、中国、関東甲信越地域にディスカウントストアを展開している「ダイレックス」を出店させることになりました。
 本件の趣旨をご理解の上、ご配慮賜りますようお願い申し上げます。

2 大規模小売店舗設置者の連絡先等

(1) 設置者の連絡先及び電話番号・FAX番号

株式会社エイワ産業 代表取締役 木下泰源
 福岡県福岡市博多区東那珂二丁目1-8
 TEL 092-260-3908 FAX 092-260-3909

<小売業者>

ダイレックス株式会社 開発部 店舗開発課 黒岩政文
 佐賀県佐賀市高木瀬町大字長瀬930番地
 TEL 0952-32-6511 FAX 0952-32-6761

(2) ①周辺の生活環境保持の対応策の小売業者等への周知措置

従業員に届出書及び添付資料の内容を説明することで、施設の運営方法の明確化を図るとともに、定期的なテナント会議により周知徹底を図る。

②周辺の生活環境保持のための監督・管理責任者

(仮称) ダイレックス大矢野店 店長

3 法人にあつては登記事項証明書、個人にあつてはその住民票の写し〔規則§4I①〕

別添のとおり

4 小売業者一覧

	小売業者名	店舗面積	業種・業態	主として販売する物品
核となる小売業者	ダイレックス株式会社	1,330㎡	ディスカウントストア	食料品、住・生活関連用品等
その他の小売業者	該当なし			

5 建物の位置及びその建物内の小売業を行うための店舗の用に供される部分の配置を示す図面

〔規則§4I③〕

(1) 建物位置図

別添「資料―1 建物位置図（広域図）」参照

(2) 周辺見取図

別添「資料―2 周辺見取図」参照

(3) 建物配置図

別添「資料―3 平面図兼配置図」参照

(4) 各階平面図

別添「資料―3 平面図兼配置図」参照

6 店舗施設計画の概要

(1) 計画地の概要

①敷地面積及び土地の所有形態

建物敷地	4,009㎡	賃貸借契約
駐車場用地	0㎡	—
合 計	4,009㎡	

②法令上の用途等

用途地域：指定なし

③現在の利用状況

更地

(2) 計画地周辺の概要

①立地環境

建物敷地北側：店舗が立地している。

建物敷地西側：里道及び国道266号を挟み店舗が立地している。

建物敷地南側：市道江樋戸線を挟み店舗や戸建住宅が立地している。

建物敷地東側：市道田端船江線を挟み集合住宅等が立地している。

②隣接地の用途現況

別添「資料－2 周辺見取図」参照

③基盤整備に関する事業の有無とその内容

該当事業なし

④街並みづくり計画の有無とその内容

該当計画なし

⑤都市計画及び中心市街地活性化基本計画との関連性

特になし

(3) 建築着工予定年月日及び完成予定年月日

①建設着工予定年月日：令和7年 4月 上旬

②完成予定年月日：令和7年10月 下旬

(4) 建物の構造及び規模

①建物構造

鉄骨造 平屋建て

②店舗面積の内訳

イ 建築面積：1,904㎡

ロ 延べ面積：1,904㎡

ハ 各階ごとの店舗面積及び延べ面積等

(単位：㎡)

	店舗面積	その他の施設	延べ面積
1 F	1,330	574	1,904

(5) その他の施設計画と各施設面積

利用者層が同一の併設施設		
施設名	営業面積	営業時間
該当施設なし	0㎡	—

利用者層が異なる併設施設			
施 設 名	事業主体	営業面積	営業時間
該当施設なし	—	0㎡	—

- (6) 開店若しくは施設変更等の届出時に対処策の前提として調査・予測した結果と大きく乖離があり、対応が著しく不十分である場合の追加的対応方針

事前予測結果と開店後の状況に大きな乖離が生じた場合には、再度調査・予測を実施した上で、必要な追加的対応策を講じていく。

7 その他（特記事項）

特になし

〔 駐 車 需 要 の 充 足 等 〕

1 必要な駐車場の収容台数を算出するための来客の自動車の台数等の予測の結果及び算出根拠〔規則 § 4 I ④〕

(1) 指針による必要駐車台数計算式

(端数処理：四捨五入)

事 項 等		各事項算出のための計算式等
地 区 の 区 分	商業地区・ <u>その他地区</u>	(理由：無指定地域)
S：店舗面積	1,330千㎡	
A：店舗面積当たり日来店客数原単位	1,060.10人/千㎡	人口40万人未満・1,100-30S (S<5)
B：ピーク率	14.4%	経済産業省指針数値
L：駅からの距離	4,000m	駅名：JR三角線 三角駅
C：自動車分担率	80%	人口10万人未満
D：平均乗車人員	2.0人/台	店舗面積10千㎡未満
E：平均駐車時間係数	0.6219	店舗面積10千㎡未満・(30+5.5S)/60
必要駐車台数	51台	$A \times S \times B \times C \div D \times E$
日来店台数	564台	$A \times S \times C \div D$
ピーク1時間当たりの来店台数	81台	$A \times S \times B \times C \div D$

(2) 特別な事情による駐車台数の算出

該当なし

(3) 駐車場の分散確保の有無

駐車場の分散確保の有無		理 由 等
	有・ <u>無</u>	計画している駐車場形式及び駐車場出入口の数・位置について、周辺道路において入庫待ち車両による渋滞の発生など、周辺道路の交通に与える影響が少ないと考えられるため。
借上駐車場の場合	駐車場名	該当なし
	設置者・管理者	
	契約・利用形態 (専用、優先、提携等)	
	来店客が駐車可能な台数 (算出根拠)	

(4) その他の駐車場の状況

〔従業員等（業務用を含む）駐車場〕

事 項	有無の別	当該小売店舗駐車場と 共用・別途の別	収容台数	備 考 (従業員の雇用状況や利用状況など駐車台数 算定の根拠等)
従業員用駐車場	<u>有</u> ・無	共用・ <u>別途</u>	5台	自動車通勤予定従業員数より

〔併設施設の駐車場〕

ア オフィス・マンション等、小売店舗とは利用者が独立して考えられる併設施設
該当なし

イ 飲食店、銀行ATM、クリーニング、映画館、ボーリング場、ゲームセンター、温浴施設等、小売店舗の集客に影響を与える蓋然性を有する併設施設
該当なし

- ウ 小売店舗がその施設の一部となるような小売店舗以上の集客力を有する併設施設（小売店舗が大規模なアミューズメント施設や博覧会施設の一部であるような場合）
該当なし

2 駐車場の構造、収容台数、面積及び敷地の状況（小売店舗、併設施設等を含む全体の収容台数）

No.	駐車場の構造	収容台数		面 積	駐車区画の大きさ	
		一般用	身障者用		一般用	身障者用
駐車場	建物外平面駐車場 (自走式)	49台	2台	642.5㎡	5.0m×2.5m×47台 4.0m×2.5m× 2台	5.0m×3.5m×2台

駐車料金の 徴収の有無	駐車場条例による届出 駐車場とする予定の有無	入口ゲートの 入庫処理時間	契約形態
無	無	無	自社所有

3 駐車場の自動車の出入口の形式又は来客の自動車の方向別台数の予測の結果等駐車場の自動車の出入口の数及び位置を設定するために必要な事項 [規則 § 4 I ⑤]

(1) 駐車場の自動車の出入口の形式

① 駐車場の入庫処理能力

自走式平面駐車場で発券ブースの設置がないため、該当なし。

② 敷地内駐車待ちスペース

出入口の場所	駐車待ち スペースの有無	実際に用意する 駐車待ちスペース	発券ブース の有無	必要駐車待ちスペース		駐車待ちスペース 無い 場合 その理由・対策
				長さm	算出根拠	
出入口No.1	無	0m	無	0m	—	駐車場出入口にはゲートや発券ブースの設置予定がなく、入庫処理時間がかからないため。
出入口No.2	無	0m	無	0m	—	

(2) 敷地周辺の道路の状況

項 目	道路No.1 市道田端船江線	道路No.2 市道江樋戸線
道路幅員 (車線数) 歩道の有無・幅員	7.4m (2車線) 無	4.3m～7.3m (1車線) 無
交通規制	制限速度40km 駐車禁止・はみ出し禁止 指定方向外進行禁止	制限速度40km 駐車禁止
信号交差点数 (うち右折帯設置の交差点数)	5交差点 (1交差点)	1交差点 (0交差点)
横断歩道等の状況	有	有
通学路の有無 利用者数※	有 73名	有 0名
バス路線の有無	有	有

別添「資料—4. 1 周辺道路状況図 (1) / 資料—4. 2 周辺道路状況図 (2)」参照

※1 上小学校及び登立小学校、大矢野中学校への聞き取り調査による。

(3) 来客の自動車の方向別台数の予測の結果等

①現状の平日、休日（日曜）それぞれの交通量調査の結果

調査年月日	令和6年12月9日（日） 8:00～20:00 令和6年12月8日（月） 8:00～20:00								
調査場所	【交差点No.1】国道266号×市道江樋戸線 【交差点No.2（大矢野町上交差点）】国道266号×市道田端船江線×市道自然保護林線 別添「資料－5 案内経路図」参照								
調査の委託先	株式会社エス・ティ・イー総合企画								
調査方法	①路線状況調査 - 調査交差点に接する道路を主体に計画地を中心とした半径1kmの範囲で来店者が利用すると考えられる道路のレーン構成・道路幅員等の構造上の基礎調査。 ②交差点形状調査 - 調査交差点の交差点形状調査。 ③交差点制御状況調査 - 調査信号交差点の信号現示階梯・運用秒時（調査時間内の毎正時に計測）。 - 信号現示長（ストップウォッチを用いて1測定当たり1サイクル計測し、記録した）。 ④交差点交通流量調査 - 調査交差点において自動車、自転車及び歩行者等の交通量を計測。 - 自動車交通量（調査交差点において自動車交通量を方向別、時間帯別及び車種別にマニュアルカウンタを用いて計測し、1時間ごとに記録）。 - 自動車分類は、大型車・普通乗用車・二輪車の3分類とし、以下の区分とした。 <table border="1" style="margin-left: auto; margin-right: auto;"> <caption>【車種区分表（3区分）】</caption> <thead> <tr> <th>種別</th><th>内 容</th></tr> </thead> <tbody> <tr> <td>大型車</td><td>1, 2, 8, 9, 0ナンバー</td></tr> <tr> <td>普通車</td><td>3, 4, 5, 6, 7, 8ナンバー</td></tr> <tr> <td>二輪車</td><td>原動機付き自転車を含む</td></tr> </tbody> </table> - 自転車及び歩行者交通量（調査交差点において道路を横断する自転車及び歩行者交通量を時間帯別にマニュアルカウンタを用いて計測し、1時間ごとに記録）。	種別	内 容	大型車	1, 2, 8, 9, 0ナンバー	普通車	3, 4, 5, 6, 7, 8ナンバー	二輪車	原動機付き自転車を含む
種別	内 容								
大型車	1, 2, 8, 9, 0ナンバー								
普通車	3, 4, 5, 6, 7, 8ナンバー								
二輪車	原動機付き自転車を含む								
調査結果	別添資料「（仮称）ダイレックス大矢野店 交通処理計画報告書」参照								

②開店後の周辺道路の交通量の予測

予測方法	・大規模小売店舗立地法の指針及び交通対策に関するケーススタディ（平成12年12月：通商産業省）に従い、上記交通量調査結果を基に予測を実施。
予測の根拠	・商圈範囲と主要道路網から来店方面別区域を設定し、その区域内世帯数構成比から来店方面比率を算出した。 また、開店後交通量は、当該店舗に関連する来店帰宅需要交通量を現況交通量に加えたものとする。
予測結果	別添資料「（仮称）ダイレックス大矢野店 交通処理計画報告書」参照

(4) 集客力の高い併設施設の利用者の交通量の予測

該当なし

4 来客の自動車を駐車場に案内する経路及び方法〔規則 § 4 I ⑥〕

(1) 周辺見取図に来客の自動車の案内経路を表示した図面

別添「資料―5 案内経路図/資料―6. 1 動線計画図(1)」参照

(2) 経路等を来店者に知らせる方法

項 目	具 体 的 な 内 容
案内表示の設置 (看板等)	配置場所: 別添「資料―6. 1 動線計画図(1)」参照 内 容 等: 建物敷地南西側には広告塔(案内表示看板)を設置する。
ちらし等の配付	・オープン時など多くの来店車両が見込まれる際には、新聞折り込みチラシに案内経路図を掲載することで、事前に情報提供を行う。
交通整理員の配置	配置場所: 駐車場の出入口付近に配置する。 別添「資料―6. 1 動線計画図(1)」参照 配置人数: 2名程度(状況に応じて適宜増員する) 配置日時: 午前8時30分～午後8時00分(オープン時のみ)
そ の 他	・オープン時対策として、地元警察署と事前に協議を行い、来店車両の誘導方法等の検討を行い、周辺道路の円滑な交通流の確保及び交通事故の発生防止に努める。 ・オープンに伴って来店車両により周辺道路の交通流に変化が生じ、周辺地域の生活道路に渋滞等の影響が生じた場合には、関係機関と協議を行い、必要な対策を講じていく。

(3) 交通への支障を回避するための方策等

交通への支障回避の方策	具 体 的 な 内 容
交通整理員の配置	配置場所: 駐車場の出入口付近に配置する。 別添「資料―6. 1 動線計画図(1)」参照 配置人数: 2名程度(状況に応じて適宜増員する) 配置日・時間: 午前8時30分～午後8時00分(オープン時のみ)
左折入庫の原則等	・市道田端線江線に面する出入口No.1では、右折入庫を伴うものであり、右折による「遅れの程度」をもって評価した結果、右折入庫流動を含む車線南進流動の遅れの程度は平日及び休日ともに「滞留はなく、遅れなし」、出庫流動による遅れの程度は平日及び休日ともに「滞留はなく、遅れなし」となる。また、市道江樋戸線に面する出入口No.2からの出庫流動による遅れの程度は平日及び休日ともに「滞留はなく、遅れなし」となるため、駐車場出入口における入出庫流動が一般交通流に与える影響は比較的小さいものであると考えられる。 (別添資料「(仮称)ダイレックス大矢野店 交通整理計画報告書」参照)
その他	・特になし

(4) 経路の設定

①経路の設定にあたり考慮した点

・特になし

②設置者が行う交通対策等の予定

- ・オープン時など多くの来店車両が見込まれる際には、新聞折り込みチラシに案内経路図を掲載して事前に情報提供を行うとともに、出入口付近には交通整理員を配置して周辺地域に混雑が生じないよう誘導を行う。
- ・駐車場出入口には、停止線と「止まれ」の路面表示を行うことで、帰宅車両の一旦停止を促し、横断歩行者の安全を確保する。
- ・車椅子用駐車枠を店舗入口の近い位置に設置する。

③パークアンドライド事業等公共交通計画等との連携の有無

公共交通計画等との連携の有無	(有の場合) その具体的内容
(有 ・ (無))	—

- ④バス、タクシー等の駐車場の設置の有無
特になし

5 駐輪場の計画（原動機付き自転車を含む）

(1) 駐輪台数の算出根拠

- ア 指針参考による駐輪台数の算出
店舗面積 $(1,330\text{m}^2) \div 35\text{m}^2 = (38\text{台})$

イ その他の方法による駐輪台数の算出

駐輪場附置 条例の有無	有（ 条例名					）	・	（無）
必要駐輪台数 の予測結果及 び算出根拠	事 項		備 考					
	ア) ピーク時自動車来店台数	81台	大店立地法指針の算定式より					
	イ) 来店自動車台数に対する 自転車の割合	23.7%	「平成27年全国都市パーソントリップ調査集計 結果」から上天草市が該当する地方都市圏におけ る私用目的分担率より、平日の値を用いると、					
				自動車 (a)	自転車 (b)	(a)に対する (b)の割合		
			平 日	61.3%	14.5%	23.7%		
			休 日	76.6%	8.9%	11.6%		
	ウ) 平均駐車時間係数	0.6219	大店立地法指針の算定式より					
必要駐輪台数	12台	ア×イ×ウ（端数処理：四捨五入）						
必要駐輪台数	12台							

(2) 駐輪場の構造、収容台数及び面積

駐輪場No.	駐輪場構造	収容台数	面 積	駐輪区画の大きさ	
				一般用	三輪車・バイク用
駐輪場	平面式	13台	15.6m ²	0.6m×2.0m	—

(3) 駐輪場の管理体制

項 目	内 容
整理員等の配置	・ 店舗従業員の適宜見回りにて対応する。
営業時間外の管理等	・ 閉店後には、駐車場出入口をバリカー等で閉鎖することで、駐輪場を使用できなく する。

(4) 駐輪場案内の表示方法

- 駐輪場である旨の路面表示
別添「資料－6. 1 動線計画図（1）」参照

6 自動二輪車駐車場の計画

(1) 自動二輪車駐車場台数の算出根拠

駐車場付置 条例の有無	有（条例名） ・ ⑤無		
必要台数の予測 結果及び算出根拠	「平成27年度全国都市パーソントリップ調査集計結果」から上天草市が該当する地方都市圏における私用目的分担率より、		
		自動二輪車(a)	自動車(b)
		(b)に対する (a)の割合	
	平 日	2.7%	61.3%
	休 日	1.3%	76.6%
必要台数	ア) ピーク時自動車台数：81台（指針による必要駐車台数計算式より） イ) 自動二輪車分担率：4.4%（分担率の割合が高い平日の値を採用） ウ) 平均駐車時間係数：0.6219（指針による必要駐車台数計算式より）		
	自動二輪車の必要台数＝ア×イ×ウ＝2台		
	2台		

(2) 自動二輪車駐車場の構造、収容台数及び面積

自動二輪車駐車場No.	自動二輪車駐車場構造	収容台数	面 積	駐車区画の大きさ
自動二輪車駐車場	平面式	2台	4.0m ²	1.0m×2.0m

(3) 自動二輪車駐車場の管理体制

項 目	内 容
整理員等の配置	・店舗従業員の適宜見回りにて対応する。
営業時間外の管理等	・閉店後には、駐車場出入口をバリカー等で閉鎖することで、自動二輪車駐車場を使用できなくする。

(4) 自動二輪車駐車場案内の表示方法

特になし

7 荷さばき施設において商品の搬出入を行うための自動車の台数及び荷さばきを行う時間帯〔規則§4 I ⑦〕

(1) 荷さばき施設の概要

荷さばき施設No.	同時作業の可能な台数		待機スペースの有無・広さ
	想定する車両の大きさ	台数	
荷さばき施設	4 t 車・10 t 車	1台	(無) ・ 有

(2) 荷さばきを行う時間帯

時 間 帯	車両の大きさ	車両台数	平均的な処理時間 (分)	荷さばき待ちの台数
6:00～ 7:00	10 t 車	1台	20分	0台
7:00～ 8:00		0台	0分	0台
8:00～ 9:00	4 t 車	2台	20分	0台
9:00～10:00	4 t 車	2台	20分	0台
10:00～11:00	4 t 車	2台	0分	0台
11:00～12:00	4 t 車	1台	20分	0台
12:00～13:00		0台	0分	0台
13:00～14:00	4 t 車	1台	20分	0台
14:00～15:00		0台	20分	0台
15:00～16:00	4 t 車	1台	20分	0台
16:00～17:00		0台	0分	0台
17:00～18:00	4 t 車	1台	20分	0台
18:00～19:00	4 t 車	1台	20分	0台
19:00～20:00		0台	0分	0台
20:00～21:00	4 t 車	1台	20分	0台
21:00～22:00		0台	0分	0台
22:00～23:00	4 t 車	1台	20分	0台
23:00～ 0:00		0台	0分	0台
0:00～ 1:00		0台	0分	0台
1:00～ 2:00		0台	0分	0台
2:00～ 3:00		0台	0分	0台
3:00～ 4:00		0台	0分	0台
4:00～ 5:00		0台	0分	0台
5:00～ 6:00	4 t 車	1台	20分	0台
合 計		15台	—	—

(3) 搬出入車両の出入口の数

専用出入口の有無	搬出入車両の出入口の数	対 応 等
無	1箇所 (出入口No.1を共有)	・搬出入業者には、来店者と出入口が共用である旨を周知し、入出庫時の安全運転を徹底させる。

(4) 小売業者が複数の場合の荷さばき施設の運営計画

・該当なし

(5) 搬出入事業者への混雑が少なくなるような経路選択の働きかけ

・商品等の搬出入は、朝・夕の交通量の多い時間帯や、来店車両の多い時間帯を極力避けた搬出入計画を立て、待機車両が発生しないよう配慮する。

(6) 搬出入の経路上に学校が位置する場合の運行時間帯、交通整理員の配置等の配慮

・搬入経路上が一部通学路に指定されているため、通学時間帯を極力避けた運行計画を立てる。

8 その他の施設の配置及び運営方法に関する計画

(1) 歩行者の通行の利便の確保等のための計画

	具 体 的 な 内 容 等
歩行者通路確保のための対策	・特になし。
里道の付け替え、工事、用途 廃止等の有無	(無) ・ 有 (→公共施設の管理者の同意等)
夜間照明等の設置の有無	無 ・ (有) (→具体的な内容) 未定

9 その他（特記事項）

搬出入業者には入出庫時の安全運転を徹底させるとともに、荷さばき車両を入出庫させる際には、従業員にて安全に誘導を行い、事故の発生防止に努めてまいります。

10 交通量予測の変化等

別添資料「（仮称）ダイレックス大矢野店 交通処理計画報告書」参照

〔騒音の発生に係る事項〕

1 遮音壁を設置する場合にあっては、その位置及び高さを示す図面〔規則第41条第8項〕

(1) 遮音壁の設置

遮音壁の有無	遮音壁の高さ	遮音壁の厚さ	遮音壁の材質・構造	遮音壁の位置
(無)・有	—	—	—	—
遮音壁の設置による悪影響に対する検討及び近隣住民との調整に関する具体的な配慮				

(2) その他、施設と低層の住居が隣接している場合等における配慮（緑地帯の確保等）
特になし

2 冷却塔、冷暖房設備の室外機又は送風機を設置する場合にあっては、それらの稼働時間帯及び位置を示す図面〔規則第41条第9項〕

項 目	設置の有無	稼働時間帯	位 置
冷却塔	(無)・有	—	—
室外機	無・(有)	8:30～22:00	別添「資料—7 騒音発生源位置図」参照
送風機	(無)・有	—	—
排気口	無・(有)	8:30～22:00	別添「資料—7 騒音発生源位置図」参照
その他（冷凍冷蔵庫屋外機）		終 日	別添「資料—7 騒音発生源位置図」参照
その他（キュービクル）		終 日	別添「資料—7 騒音発生源位置図」参照

※特別な事情による騒音の総合的な予測
該当なし

騒音の総合的な予測方法
該当なし

騒音規制法の特定施設の設置届出の有無

有：熊本県生活環境の保全等に関する条例に基づく「騒音に係る特定施設」の届出
該当する施設：圧縮機

（空気圧縮機にあっては原動機の定格出力が2.25キロワット以上7.5キロワット未満のもの、空気圧縮機以外の圧縮機にあっては原動機の定格出力が2.25キロワット以上のものに限る。）

3 平均的な状況を呈する日における等価騒音レベルの予測の結果及びその算出根拠

(1) 予測地点の選定及び環境基準等

別添「資料－8 騒音予測地点位置図」参照

予測地点	環境基準		規制基準	選定理由
	昼 間	夜 間	夜 間	
A地点	60dB	50dB	50dB	駐車場出入口付近を走行する自動車走行音の影響を最も受けると思われる店舗兼用集合住宅敷地内とした。
B地点	60dB	50dB	50dB	駐車場内を走行する自動車走行音、荷さばき施設及び廃棄物等保管施設から発生する作業音の影響を最も受けると思われる住居敷地内とした。
C地点	60dB	50dB	50dB	駐車場出入口付近を走行する来客車両走行音の影響を最も受けると思われる住居敷地内とした。

※ 建物敷地北側及び西側には店舗等が立地しており、騒音の影響を受ける住居等の立地がないことから予測地点を選定していない。

予測地点	環境基準		規制基準	選定理由
	昼 間	夜 間	夜 間	
a 地点	60dB	50dB	50dB	駐車場出入口付近を走行する自動車走行音の影響を最も受けると思われる敷地境界線上とした。
b 地点	60dB	50dB	50dB	駐車場内を走行する自動車走行音及び荷さばき施設から発生する作業音の影響を最も受けると思われる敷地境界線上とした。
c 地点	60dB	50dB	50dB	駐車場出入口付近を走行する帰宅車両走行音の影響を最も受けると思われる敷地境界線上とした。

※ 建物敷地北側及び西側には店舗等が立地しており、騒音の影響を受ける住居等の立地がないことから予測地点を選定していない。

(2) 昼間の等価騒音レベルの予測 [規則 § 4 I ⑩]

騒音発生源		基準距離における騒音レベル等		騒音継続時間 又は 騒音発生回数	予測地点までの距離(m)			各予測地点における等価騒音レベル(dB)		
		騒音レベル(dB)	※根拠		A地点	B地点	C地点	A地点	B地点	C地点
定	1 室外機1	49.3	*1	8:30~22:00	71.6	61.4	86.1	11.5	12.8	9.9
	2 室外機2	47.1	*1	8:30~22:00	70.6	61.0	86.1	9.4	10.7	7.7
	3 室外機3	50.1	*1	8:30~22:00	69.6	60.5	86.3	12.5	13.8	10.7
	4 室外機4	52.1	*1	8:30~22:00	59.4	56.8	88.4	15.9	16.3	12.5
	5 室外機5	62.0	*1	8:30~22:00	58.4	56.5	88.7	26.0	26.3	22.3
	6 室外機6	46.0	*1	8:30~22:00	57.7	56.4	89.1	10.1	10.3	6.3
	7 室外機7	46.0	*1	8:30~22:00	57.0	56.3	89.3	10.2	10.3	6.3
	8 室外機8	47.1	*1	8:30~22:00	45.8	22.4	48.6	13.2	19.4	12.7
	9 室外機9	62.0	*1	8:30~22:00	44.5	21.7	49.2	28.3	34.6	27.5
	10 室外機10	62.0	*1	8:30~22:00	43.2	21.1	49.8	28.6	34.8	27.4
常	11 室外機9	62.0	*1	8:30~22:00	41.9	20.6	50.5	28.9	35.0	27.2
	12 室外機12	62.0	*1	8:30~22:00	40.5	20.1	51.3	29.2	35.2	27.1
	13 室外機13	62.0	*1	8:30~22:00	39.2	19.7	52.1	29.4	35.4	27.0
	14 室外機14	62.0	*1	8:30~22:00	37.9	19.5	52.8	29.7	35.5	26.8
	15 室外機15	62.0	*1	8:30~22:00	36.6	19.3	53.7	30.0	35.6	26.7
	16 室外機15	62.0	*1	8:30~22:00	35.3	19.2	54.5	30.3	35.6	26.6
	17 室外機17	52.1	*1	8:30~22:00	34.1	19.2	55.3	20.7	25.7	16.5
	18 冷凍冷蔵庫屋外機1	54.1	*1	終 日	58.1	52.5	82.7	18.8	19.7	15.7
	19 冷凍冷蔵庫屋外機2	59.8	*1	終 日	61.1	44.6	66.7	24.1	26.8	23.3
	20 冷凍冷蔵庫屋外機3	56.7	*1	終 日	59.7	43.9	67.1	21.2	23.9	20.2
騒	21 冷凍冷蔵庫屋外機4	56.7	*1	終 日	58.5	43.4	67.5	21.4	24.0	20.1
	22 冷凍冷蔵庫屋外機5	62.7	*1	終 日	56.8	42.7	68.2	27.6	30.1	26.0
	23 冷凍冷蔵庫屋外機6	62.7	*1	終 日	57.9	41.7	65.2	27.4	30.3	26.4
	24 冷凍冷蔵庫屋外機7	62.7	*1	終 日	55.4	40.7	66.1	27.8	30.5	26.3
	25 排気口1	53.3	*1	8:30~22:00	80.7	60.7	73.2	14.5	16.9	15.3
	26 排気口2	53.3	*1	8:30~22:00	78.8	59.4	73.2	14.7	17.1	15.3
	27 排気口3	53.3	*1	8:30~22:00	77.0	58.2	73.3	14.9	17.3	15.3
	28 排気口4	53.3	*1	8:30~22:00	75.2	57.1	73.4	15.1	17.5	15.3
	29 排気口5	53.3	*1	8:30~22:00	73.2	55.8	73.4	15.3	17.7	15.3
	30 排気口6	53.3	*1	8:30~22:00	71.5	54.8	73.6	15.5	17.8	15.3
音	31 排気口7	50.8	*1	8:30~22:00	68.5	55.2	77.9	13.4	15.3	12.3
	32 排気口8	56.3	*1	8:30~22:00	68.1	59.6	86.0	18.9	20.1	16.9
	33 排気口9	56.3	*1	8:30~22:00	62.7	57.4	87.0	19.7	20.4	16.8
	34 排気口10	45.0	*1	8:30~22:00	55.9	55.9	89.2	9.4	9.4	5.3
	35 排気口11	45.0	*1	8:30~22:00	52.7	55.9	91.0	9.9	9.4	5.1
	36 排気口12	50.8	*1	8:30~22:00	40.8	46.0	83.5	17.9	16.8	11.7
	37 排気口13	51.4	*1	8:30~22:00	39.8	45.1	82.7	18.7	17.6	12.3
	38 排気口14	51.4	*1	8:30~22:00	37.1	42.3	80.3	19.3	18.2	12.6
	39 キュービクル	52.9	*2	終 日	48.3	55.8	93.1	19.2	18.0	13.5
変 動 騒 音	※ 来客車両走行音	74.0	*3	564台×2回	-	-	-	37.9	46.7	42.1
	※ 搬出入車両走行音	83.5	*3	13台×1~2回	-	-	-	30.9	36.5	24.2
	※ 廃棄物収集車両走行音	83.5	*3	3台×1~2回	-	-	-	24.6	30.2	17.9
	40 搬出入車両後進警報ブザー音	90.0	*4	13台×19秒	22.6	13.8	54.8	39.2	43.5	31.5
	41 廃棄物収集車両後進警報ブザー音	90.0	*4	3台×19秒	22.6	13.8	54.8	32.9	37.2	25.2
	42 廃棄物収集作業音(圧縮)	90.0	*4	3台×240秒	25.7	20.9	60.7	42.8	44.6	35.3
	43 廃棄物収集作業音(非圧縮)	85.0	*4	3台×90秒	25.7	20.9	60.7	33.5	35.3	26.0
音	44 搬出入車両アイドリング音	78.6	*4	3台×1200秒	25.7	20.9	60.7	38.4	40.2	30.9
	45 台車走行音	71.0	*4	13台×6秒×10回	30.7	28.4	66.7	22.6	23.2	15.8

*1 メーカー提供データより

*2 既存類似店舗調査結果より(等価騒音レベル)

*3 ASJ Model 2003より

*4 騒音予測の手引きより

騒音発生源		基準距離における騒音レベル等		騒音継続時間 又は 騒音発生回数	予測地点までの距離(m)			各予測地点における等価騒音レベル(dB)		
		騒音レベル(dB)	※根拠		A地点	B地点	C地点	A地点	B地点	C地点
衝突音	46 荷下ろし音	73.2	*5	13台×22回	30.7	28.4	66.7	20.5	21.1	13.7
	47 搬出入車両荷台扉開音	75.4	*5	13台×1回	30.6	28.4	66.7	9.2	9.8	2.4
	48 搬出入車両荷台扉閉音	77.6	*5	13台×1回	30.6	28.4	66.7	11.4	12.0	4.6
	49 搬出入車両座席扉開閉音	79.1	*5	12台×2回	25.6	20.9	60.7	17.1	18.9	9.6
	50 搬出入車両座席扉閉音	79.1	*5	昼1台×2回	23.9	17.7	58.1	6.9	9.5	-
	51 搬出入車両エンジン始動音	79.7	*5	9台×1回	25.7	20.9	60.7	13.4	15.2	5.9
	52 搬出入車両エンジン始動音	79.7	*5	昼1台×1回	24.0	17.7	58.1	4.5	7.1	-

昼間(午前6時～午後10時)の等価騒音レベル

地点名	用途地域	地域の類型	予測結果	基準値
A地点	無指定地域	C 類型	47.6 dB	60 dB
B地点	無指定地域	C 類型	51.9 dB	60 dB
C地点	無指定地域	C 類型	44.7 dB	60 dB

*5 既存類似店舗調査結果より(単発騒音暴露レベル)

*6 騒音予測地点A～Cは、資料-8に示す。

A地点:建物敷地東側店舗兼用集合住宅敷地内(高さ4.5m)

B地点:建物敷地南側住居敷地内(高さ1.5m)

C地点:建物敷地西側住居敷地内(高さ1.2m)

*7 各予測地点における等価騒音レベル(dB)欄に示す記号「-」は、デシベルの計算上マイナスの値を示す。

<評価>

予測の結果、昼間の等価騒音レベルは基準値を満足するものであり、出店計画に伴い店舗から発生する騒音が周辺地域へ与える影響は少ないものと推察された。

(3) 夜間の等価騒音レベルの予測

騒音発生源		基準距離における騒音レベル等		騒音継続時間 又は 騒音発生回数	予測地点までの距離(m)			各予測地点における等価騒音レベル(dB)		
		騒音レベル(dB)	※根拠		A地点	B地点	C地点	A地点	B地点	C地点
定常騒音	18 冷凍冷蔵庫屋外機1	54.1	*1	終日	58.1	52.5	82.7	18.8	19.7	15.7
	19 冷凍冷蔵庫屋外機2	59.8	*1	終日	61.1	44.6	66.7	24.1	26.8	23.3
	20 冷凍冷蔵庫屋外機3	56.7	*1	終日	59.7	43.9	67.1	21.2	23.9	20.2
	21 冷凍冷蔵庫屋外機4	56.7	*1	終日	58.5	43.4	67.5	21.4	24.0	20.1
	22 冷凍冷蔵庫屋外機5	62.7	*1	終日	56.8	42.7	68.2	27.6	30.1	26.0
	23 冷凍冷蔵庫屋外機6	62.7	*1	終日	57.9	41.7	65.2	27.4	30.3	26.4
	24 冷凍冷蔵庫屋外機7	62.7	*1	終日	55.4	40.7	66.1	27.8	30.5	26.3
	39 キュービクル	52.9	*2	終日	48.3	55.8	93.1	19.2	18.0	13.5
変動騒音	※ 来客車両走行音	74.0	*3	90台×1回	-	-	-	29.5	38.3	33.7
	※ 搬出入車両走行音	83.5	*3	2台×1～2回	-	-	-	25.8	31.4	19.1
	45 台車走行音	71.0	*4	2台×6秒×10回	30.7	28.4	66.7	17.5	18.1	10.7
衝撃騒音	46 荷下ろし音	73.2	*5	2台×22回	30.7	28.4	66.7	15.3	15.9	8.5
	47 搬出入車両荷台扉開音	75.4	*5	2台×1回	30.6	28.4	66.7	4.1	4.7	-
	48 搬出入車両荷台扉閉音	77.6	*5	2台×1回	30.6	28.4	66.7	6.3	6.9	-
	49 搬出入車両座席扉開閉音	79.1	*5	2台×2回	25.6	20.9	60.7	12.3	14.1	4.8
	51 搬出入車両エンジン始動音	79.7	*5	2台×1回	25.7	20.9	60.7	9.9	11.7	2.4

夜間(午後10時～午前6時)の等価騒音レベル

地点名	用途地域	地域の類型	予測結果	基準値
A地点	無指定地域	C 類型	35.8 dB	50 dB
B地点	無指定地域	C 類型	41.0 dB	50 dB
C地点	無指定地域	C 類型	36.2 dB	50 dB

変動：変動騒音を示す。

*1 メーカー提供データより

*2 既存類似店舗調査結果より(等価騒音レベル)

*3 ASJ Model 2003より

*4 騒音予測の手引きより

*5 既存類似店舗調査結果より(単発騒音暴露レベル)

*6 騒音予測地点A～Cは、資料-8に示す。

A地点：建物敷地東側店舗兼用集合住宅敷地内(高さ4.5m)

B地点：建物敷地南側住居敷地内(高さ1.5m)

C地点：建物敷地西側住居敷地内(高さ1.2m)

*7 各予測地点における等価騒音レベル(dB)欄に示す記号「-」は、デシベルの計算上マイナスの値を示す。

<評価>

予測の結果、夜間の等価騒音レベルは基準値を満足するものであり、出店計画に伴い店舗から発生する騒音が周辺地域へ与える影響は少ないものと推察された。

4 夜間において大規模小売店舗の施設の運営に伴い騒音が発生することが見込まれる場合にあつては、その騒音の発生源ごとの騒音レベルの最大値の予測の結果及びその算出根拠〔規則第41条⑩〕

＜夜間（午後10時～午前6時）において発生することが見込まれる騒音＞

騒音発生源		基準距離における騒音レベル等		騒音継続時間 又は 騒音発生回数	予測地点までの距離(m)			各予測地点における騒音レベル(dB)			
		騒音レベル(dB)	※根拠		a 地点	b 地点	c 地点	a 地点	b 地点	c 地点	
定常騒音	18	冷凍冷蔵庫屋外機1	54.1	*1	終 日	48.9	51.8	74.6	20.3	19.8	16.6
	19	冷凍冷蔵庫屋外機2	59.8	*1	終 日	47.9	44.0	58.2	26.2	26.9	24.5
	20	冷凍冷蔵庫屋外機3	56.7	*1	終 日	46.7	43.3	58.7	23.3	24.0	21.3
	21	冷凍冷蔵庫屋外機4	56.7	*1	終 日	45.7	42.8	59.1	23.5	24.1	21.3
	22	冷凍冷蔵庫屋外機5	62.7	*1	終 日	44.3	42.1	59.9	29.8	30.2	27.2
	23	冷凍冷蔵庫屋外機6	62.7	*1	終 日	44.7	41.0	56.8	29.7	30.4	27.6
	24	冷凍冷蔵庫屋外機7	62.7	*1	終 日	42.6	40.0	57.8	30.1	30.7	27.5
	39	キュービクル	52.9	*2	終 日	45.2	55.2	86.2	19.8	18.1	14.2
変動	※	来客車両走行音	74.0	*3	90台×1回	1.3	8.3	1.7	71.7	55.6	69.4
	※	搬出入車両走行音	83.5	*3	2台×1～2回	1.3	8.8	37.6	81.2	64.6	52.0
	45	台車走行音	77.0	*4	2台×6秒×10回	20.3	27.7	60.5	50.9	48.2	41.4
衝撃騒音	46	荷下ろし音	77.5	*5	2台×22回	20.3	27.7	60.5	51.4	48.7	41.9
	47	搬出入車両荷台扉開音	78.3	*5	2台×1回	20.2	27.7	60.5	52.2	49.5	42.7
	48	搬出入車両荷台扉閉音	80.7	*5	2台×1回	20.2	27.7	60.5	54.6	51.9	45.1
	49	搬出入車両座席扉開閉音	81.1	*5	2台×2回	12.6	20.3	55.1	59.1	55.0	46.3
	51	搬出入車両エンジン始動音	81.5	*5	2台×1回	12.6	20.3	55.1	59.5	55.4	46.7

夜間(午後10時～午前6時)の騒音レベルの最大値

地点名	用途地域	区域の区分	予測結果	基準値
a地点	無指定地域	第3種区域	81.7dB	50dB
b地点	無指定地域	第3種区域	65.1dB	50dB
c地点	無指定地域	第3種区域	69.5dB	50dB

変動：変動騒音を示す

*1 メーカー提供データより

*2 既存類似店舗調査結果より（等価騒音レベル）

*3 ASJ Model 2003より

*4 騒音予測の手引きより

*5 既存類似店舗調査結果より（単発騒音暴露レベル）

*6 騒音予測地点a～cは、資料－8示す。

a地点：建物敷地東側境界上（高さ1.3m）

b地点：建物敷地南側境界上（高さ1.5m）

c地点：建物敷地南側境界上（高さ0.9m）

＜評価＞

予測の結果、全ての地点において自動車走行音及び荷さばき作業に伴い発生する騒音の影響により基準値を上回ることが予測された。

※特別な事情による発生する騒音ごとの予測

該当なし

発生する騒音ごとの予測方法

該当なし

〔基準値を超過する場合の対策（または対策不要の理由）〕

基準値を超過する車両走行音及び荷さばき作業に伴い発生する騒音は、特定工場等において発生する騒音の規制に関する基準に基づき「騒音計の指示値が不規則かつ大幅に変動する場合」に該当することから、騒音規制法における騒音評価量90%レンジ上端値で見ると、夜間の時間帯（480分）に対してa及びc地点では約8分間（発生時間率1.6%）、b地点では約14分間（発生時間率3.0%）が基準値を上回ることになり、規制基準は満足するため、周辺住居等に与える騒音の影響は比較的小さいものと推察される。

開店後、店舗から発生する騒音によって、苦情等が発生した際には、発生源対策を含め誠意を持って対応いたします。

a 地点における騒音レベル最大値の予測結果

騒音発生源				基準距離 における 騒音レベル (dB)	予測地点 までの 距離 (m)	距離減衰量 (dB)	回折減衰量 (dB)	予測地点 における 騒音レベル (dB)
	番号	機器名称	高さ					
定 常 騒 音	18	冷凍冷蔵庫屋外機1	5.5	54.1	48.9	33.8	-	20.3
	19	冷凍冷蔵庫屋外機2	7.3	59.8	47.9	33.6	-	26.2
	20	冷凍冷蔵庫屋外機3	7.3	56.7	46.7	33.4	-	23.3
	21	冷凍冷蔵庫屋外機4	7.3	56.7	45.7	33.2	-	23.5
	22	冷凍冷蔵庫屋外機5	7.4	62.7	44.3	32.9	-	29.8
	23	冷凍冷蔵庫屋外機6	7.4	62.7	44.7	33.0	-	29.7
	24	冷凍冷蔵庫屋外機7	7.4	62.7	42.6	32.6	-	30.1
	39	キュービクル	1.5	52.9	45.2	33.1	-	19.8
変	45	台車走行音	0.0	77.0	20.3	26.1	-	50.9
衝 撃 騒 音	46	荷下ろし音	0.6	77.5	20.3	26.1	-	51.4
	47	搬出入車両荷台扉開音	1.5	78.3	20.2	26.1	-	52.2
	48	搬出入車両荷台扉閉音	1.5	80.7	20.2	26.1	-	54.6
	49	搬出入車両座席扉開閉音	1.5	81.1	12.6	22.0	-	59.1
	51	搬出入車両エンジン始動音	0.6	81.5	12.6	22.0	-	59.5
	※	来客車両走行音（線分番号1-1）	0.4	74.0	1.3	2.3	-	71.7
	※	搬出入車両走行音（線分番号1-1）	0.4	83.5	1.3	2.3	-	81.2
		騒音レベル最大値						81.7
		基準値						50

※ 夜間に発生する騒音レベル最大値を評価する上で、荷さばき作業に伴い発生する騒音は同時に発生することがないため、予測地点において、最も騒音レベルが高い値を用いて評価を行う。

荷さばき作業音が基準値を上回る時間の算出は、発生台数、発生回数及び発生時間より、又、自動車走行音が基準値を上回る時間の算出は、線分のΔtと発生回数より求める。

荷さばき作業音（音源番45～49、51）

超過時間＝発生台数×騒音発生回数×発生時間

$$= (2 \times 6 \times 10) + (2 \times 22 \times 1) + (2 \times 1 \times 1) + (2 \times 1 \times 1) + (2 \times 2 \times 1) + (2 \times 1 \times 1) \\ = 174 \text{秒}$$

来客車両走行音（線分番号1-1、1-2、1-3、2-1、2-2）

超過時間＝Δt×騒音発生回数

$$= (0.38 \times 3 + 1.10 \times 2) \times 81 \\ = 270.54 \text{秒}$$

搬出入車両走行音（線分番号1-1、1-2、1-3、2-1、2-2、2-3、3-1、3-2、3-3）

超過時間＝Δt×騒音発生回数

$$= (0.76 \times 3) \times 4 + (1.07 \times 3 + 2.20 \times 3) \times 2 \\ = 28.74 \text{秒}$$

超過時間＝荷さばき作業音＋来客車両走行音＋搬出入車両走行音
 ＝174秒＋270.54秒＋28.74秒
 ＝473.28秒＝8分間（発生時間率1.6%）

b 地点における騒音レベル最大値の予測結果

騒音発生源				基準距離 における 騒音レベル (dB)	予測地点 までの 距離(m)	距離減衰量 (dB)	回折減衰量 (dB)	予測地点 における 騒音レベル (dB)
	番号	機器名称	高さ					
定 常 騒 音	18	冷凍冷蔵庫屋外機1	5.5	54.1	51.8	34.3	-	19.8
	19	冷凍冷蔵庫屋外機2	7.3	59.8	44.0	32.9	-	26.9
	20	冷凍冷蔵庫屋外機3	7.3	56.7	43.3	32.7	-	24.0
	21	冷凍冷蔵庫屋外機4	7.3	56.7	42.8	32.6	-	24.1
	22	冷凍冷蔵庫屋外機5	7.4	62.7	42.1	32.5	-	30.2
	23	冷凍冷蔵庫屋外機6	7.4	62.7	41.0	32.3	-	30.4
	24	冷凍冷蔵庫屋外機7	7.4	62.7	40.0	32.0	-	30.7
	39	キュービクル	1.5	52.9	55.2	34.8	-	18.1
変	45	台車走行音	0.0	77.0	27.7	28.8	-	48.2
衝 撃 騒 音	46	荷下ろし音	0.6	77.5	27.7	28.8	-	48.7
	47	搬出入車両荷台扉開音	1.5	78.3	27.7	28.8	-	49.5
	48	搬出入車両荷台扉閉音	1.5	80.7	27.7	28.8	-	51.9
	49	搬出入車両座席扉開閉音	1.5	81.1	20.3	26.1	-	55.0
	51	搬出入車両エンジン始動音	0.6	81.5	20.3	26.1	-	55.4
	※	来客車両走行音（線分番号7-2）	0.4	74.0	8.3	18.4	-	55.6
	※	搬出入車両走行音（線分番号3-2）	0.6	83.5	8.8	18.9	-	64.6
		騒音レベル最大値						65.1
		基準値						50

※ 夜間に発生する騒音レベル最大値を評価する上で、荷さばき作業に伴い発生する騒音は同時に発生することがないため、予測地点において、最も騒音レベルが高い値を用いて評価を行う。

荷さばき作業音が基準値を上回る時間の算出は、発生台数、発生回数及び発生時間より、又、自動車走行音が基準値を上回る時間の算出は、線分のΔtと発生回数より求める。

荷さばき作業音（音源番号45～49、51）

超過時間＝発生台数×騒音発生回数×発生時間
 ＝(2×1×1)＋(2×2×1)＋(2×1×1)
 ＝8秒

来客車両走行音（線分番号1-2、1-3、2-1、2-2、2-3、3-1、6-3、7-1、7-2、7-3）

超過時間＝Δt×騒音発生回数
 ＝(0.38×2＋1.10×3＋1.58×1＋1.58×1＋0.99×3)×81
 ＝825.39秒

搬出入車両走行音（線分番号1-1、1-2、1-3、2-1、2-2、2-3、3-1、3-2、3-3）

超過時間＝Δt×騒音発生回数
 ＝(0.76×3)×4＋(1.07×3＋2.20×3)×2
 ＝28.74秒

超過時間＝荷さばき作業音＋来客車両走行音＋搬出入車両走行音
 ＝8秒＋825.39秒＋28.74秒
 ＝862.13秒＝14分間（発生時間率3.0%）

c地点における騒音レベル最大値の予測結果

騒音発生源				基準距離 における 騒音レベル (dB)	予測地点 までの 距離(m)	距離減衰量 (dB)	回折減衰量 (dB)	予測地点 における 騒音レベル (dB)
	番号	機器名称	高さ					
定 常 騒 音	18	冷凍冷蔵庫屋外機1	5.5	54.1	74.6	37.5	-	16.6
	19	冷凍冷蔵庫屋外機2	7.3	59.8	58.2	35.3	-	24.5
	20	冷凍冷蔵庫屋外機3	7.3	56.7	58.7	35.4	-	21.3
	21	冷凍冷蔵庫屋外機4	7.3	56.7	59.1	35.4	-	21.3
	22	冷凍冷蔵庫屋外機5	7.4	62.7	59.9	35.5	-	27.2
	23	冷凍冷蔵庫屋外機6	7.4	62.7	56.8	35.1	-	27.6
	24	冷凍冷蔵庫屋外機7	7.4	62.7	57.8	35.2	-	27.5
	39	キュービクル	1.5	52.9	86.2	38.7	-	14.2
変 換 騒 音	45	台車走行音	0.0	77.0	60.5	35.6	-	41.4
	46	荷下ろし音	0.6	77.5	60.5	35.6	-	41.9
	47	搬出入車両荷台扉開音	1.5	78.3	60.5	35.6	-	42.7
	48	搬出入車両荷台扉閉音	1.5	80.7	60.5	35.6	-	45.1
	49	搬出入車両座席扉開閉音	1.5	81.1	55.1	34.8	-	46.3
	51	搬出入車両エンジン始動音	0.6	81.5	55.1	34.8	-	46.7
	※	来客車両走行音（線分番号5-3）	0.0	74.0	1.7	4.6	-	69.4
	※	搬出入車両走行音（線分番号3-3）	0.6	83.5	37.6	31.5	-	52.0
		騒音レベル最大値						69.5
		基準値						50

※ 夜間に発生する騒音レベル最大値を評価する上で、荷さばき作業に伴い発生する騒音は同時に発生することがないため、予測地点において、最も騒音レベルが高い値を用いて評価を行う。

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

来客車両走行音（線分番号4-3、5-1、5-2、5-3、6-1、6-2）

超過時間＝ $\Delta t \times$ 騒音発生回数

$$= (0.99 \times 1 + 0.50 \times 3 + 1.58 \times 2) \times 81$$

$$= 457.65 \text{秒}$$

搬出入車両走行音（線分番号3-2、3-3）

超過時間＝ $\Delta t \times$ 騒音発生回数

$$= (2.20 \times 2) \times 2$$

$$= 8.8 \text{秒}$$

超過時間＝来客車両走行音＋搬出入車両走行音

$$= 457.65 \text{秒} + 8.8 \text{秒}$$

$$= 466.45 \text{秒} \approx 8 \text{分間} \text{（発生時間率1.6\%）}$$

5 騒音の予測と騒音対策

(1) 荷さばき施設及び作業にかかる騒音対策の概要

項 目	具体的な騒音対策の内容
荷さばき施設の配置等	別添「資料-3 平面図兼配置図」に記載
荷さばき施設の騒音対策	・荷さばき施設は、十分な作業スペースを確保し、計画的な搬出入を行うことで、作業時間の短縮を努める。
荷さばき作業の騒音対策	・荷さばき車両のアイドリングを禁止するなど、作業員に対して騒音防止の意識を徹底する（但し、エンジンを停止することができない保冷車のアイドリングは除く）。

(2) BGM等の営業宣伝活動の予定

BGM等の使用
(無・有)



使用時間帯	拡声器の数	拡声器の容量	拡声器の配置	具体的な騒音対策の内容
—	—	—	—	—

(3) 冷却塔、冷暖房設備の室外機又は送風機等の規模・能力・騒音レベル等

No.	項 目		設置の有 無	規模・能力	騒音レベル (dB)	騒音対策等
	種 類	形 式				
1	室外機1	MUCZ-G2524	有	圧縮機出力0.65kW	49.3	・低騒音化型の機器を導入する。 ・定期的に保守点検を実施し、故障等による異音の発生を防止する。
2	室外機2	PUZ-ZRMP80HA14	有	圧縮機出力1.6kW	47.1	
3	室外機3	PUZ-ZRMP112KA14	有	圧縮機出力2.1kW	50.1	
4	室外機4	PUZ-ZRMP140KA14	有	圧縮機出力2.8kW	52.1	
5	室外機5	PUZ-ZRMP280KA4	有	圧縮機出力5.7kW	62.0	
6	室外機6	PUZ-ZRMP63KA14	有	圧縮機出力1.2kW	46.0	
7	室外機7	PUZ-ZRMP63KA14	有	圧縮機出力1.2kW	46.0	
8	室外機8	PUZ-ZRMP80HA14	有	圧縮機出力1.6kW	47.1	
9	室外機9	PUZ-ZRMP280KA4	有	圧縮機出力5.7kW	62.0	
10	室外機10	PUZ-ZRMP280KA4	有	圧縮機出力5.7kW	62.0	
11	室外機11	PUZ-ZRMP280KA4	有	圧縮機出力5.7kW	62.0	
12	室外機12	PUZ-ZRMP280KA4	有	圧縮機出力5.7kW	62.0	
13	室外機13	PUZ-ZRMP280KA4	有	圧縮機出力5.7kW	62.0	
14	室外機14	PUZ-ZRMP280KA4	有	圧縮機出力5.7kW	62.0	
15	室外機15	PUZ-ZRMP280KA4	有	圧縮機出力5.7kW	62.0	
16	室外機16	PUZ-ZRMP280KA4	有	圧縮機出力5.7kW	62.0	
17	室外機17	PUZ-ZRMP140KA14	有	圧縮機出力2.8kW	52.1	
18	冷凍冷蔵庫屋外機1	OCU-CR200VF	有	圧縮機出力1.6kW	54.1	・大きな騒音がでない形状を選択する。
19	冷凍冷蔵庫屋外機2	OCU-CR1501MVF	有	圧縮機出力10.0kW	59.8	
20	冷凍冷蔵庫屋外機3	OCU-CR1001VF	有	圧縮機出力7.3kW	56.7	
21	冷凍冷蔵庫屋外機4	OCU-CR1001VF	有	圧縮機出力7.3kW	56.7	
22	冷凍冷蔵庫屋外機5	OCU-CR3000MVF	有	圧縮機出力18.3kW	62.7	
23	冷凍冷蔵庫屋外機6	OCU-CR3000MVF	有	圧縮機出力18.3kW	62.7	
24	冷凍冷蔵庫屋外機7	OCU-CR3000MVF	有	圧縮機出力18.3kW	62.7	
25	排気口1	EFG-35KSB-W	有	出力0.1kW	53.3	
26	排気口2	EFG-35KSB-W	有	出力0.1kW	53.3	
27	排気口3	EFG-35KSB-W	有	出力0.1kW	53.3	
28	排気口4	EFG-35KSB-W	有	出力0.1kW	53.3	
29	排気口5	EFG-35KSB-W	有	出力0.1kW	53.3	

No.	項 目		設置の有無	規模・能力	騒音レベル (dB)	騒音対策等
	種 類	形 式				
30	排気口6	EFG-35KSB-W	有	出力0.1kW	53.3	・大きな騒音がでない形状を選択する。
31	排気口7	EF-30BSB3	有	出力0.05kW	50.8	
32	排気口8	EF-35DSB3	有	出力0.15kW	56.3	
33	排気口9	EF-35DSB3	有	出力0.15kW	56.3	
34	排気口10	VD-23ZP9	有	—	45.0	
35	排気口11	VD-23ZP9	有	—	45.0	
36	排気口12	EF-30BSB3	有	出力0.05kW	50.8	
37	排気口13	BFS-450TX	有	出力2.2kW	51.4	
38	排気口14	BFS-450TX	有	出力2.2kW	51.4	
40	キュービクル	キュービクルa	有	—	52.9	無

(4) 駐車場の施設構造と騒音対策の概要

駐車場No.	施設面の騒音対策	運用面の騒音対策
駐車場	・特になし。	・オープン時など混雑が見込まれる際には、交通整理員を配置して場内走行の円滑化を図り、渋滞による騒音の発生を抑制する。 ・駐車場利用時間外には出入口をバリカー等で閉鎖し、外部からの侵入者が騒音を発生することがないよう配慮する。

(5) 廃棄物収集作業にかかる騒音対策の概要

廃棄物収集場所の構造	回収時間帯	施設面の騒音対策	運用面の騒音対策
廃棄物等保管施設 (建物内)	6:00～18:00	・特になし	・早朝、夜間には回収を行わない。 ・ゴミの排出量を減らし、収集時間を短縮できるよう努める。 ・業者には騒音抑制の意識を徹底させるとともに、エンジンの空ぶかしは行わないよう協力を要請する。

6 その他 (特記事項)

特になし

〔 廃 棄 物 に 係 る 事 項 等 〕

1 必要な廃棄物等の保管施設の容量を算出するための廃棄物等の排出量等の予測の結果及びその算出根拠

〔規則 § 4 I ②〕

(1) 廃棄物等の排出量等の予測

(端数処理：四捨五入)

廃棄物種別	店舗面積：S		指 針 原単位	A 一日当たり 廃棄物排出量 (原単位×S)	B 平均 保管 日数	C 見かけ 比 重 (t/m ³)	排出予測量 A×B÷C
紙製廃棄物等	6,000m ² 以下の部分	1.330千m ²	0.208	0.27664 t	1日	0.10	2.77m ³
金属製廃棄物等	6,000m ² 以下の部分	1.330千m ²	0.007	0.00931 t	1日	0.10	0.09m ³
ガラス製廃棄物等	6,000m ² 以下の部分	1.330千m ²	0.006	0.00798 t	1日	0.10	0.08m ³
プラスチック製 廃棄物等	6,000m ² 以下の部分	1.330千m ²	0.020	0.02660 t	1日	0.01	2.66m ³
生ごみ等	6,000m ² 以下の部分	1.330千m ²	0.169	0.22477 t	1日	0.55	0.41m ³
その他の可燃性 廃棄物等		1.330千m ²	0.054	0.07182 t	1日	0.38	0.19m ³
						合 計	6.20m ³

〔見かけ比重について指針の数値によらない場合〕

該当なし

(2) 特別な事情による廃棄物等の排出量予測【特別な事情がある場合のみ記載】

該当なし

(3) 小売店舗以外の施設からの廃棄物等の排出状況【小売店舗以外の施設が有る場合のみ記載】

該当なし

(4) リサイクル品（再利用対象物）の排出量等の予測【小売業者が廃棄物等の回収を行う場合のみ記載】

該当なし

(5) その他の廃棄物等（廃家電・粗大ゴミ等）の排出量等の予測

【（1）以外の廃棄物等の排出が見込まれる場合に記載】

該当なし

2 保管場所の位置・構造等

廃棄物 種別	分別する 種類	施設 面積	施設 容量	管理上の対策			図面 No.
				悪臭発散 防止対策	汚水流出 防止対策	その他	
紙製廃棄物等	ダンボール	3.91m ²	5.86m ³	・密閉性が確保 された構造と している。	・特になし	・特になし	資料-3 参照
金属製廃棄物等	スチール缶 アルミ缶						
ガラス製廃棄物	ビン類						
プラスチック製 廃棄物	ペットボトル						
生ごみ等	生ごみ等	0.69m ²	1.03m ³				
その他の可燃性 廃棄物	紙くず等						
その他	—	—	—				
計		4.60m ²	6.89m ³				

3 廃棄物減量化及びリサイクルについての計画

廃棄物減量化及びリサイク ル計画の予定及び概要	【廃棄物減量化】 過剰包装・梱包の抑制による廃棄物の低減化を図る。 【リサイクル計画】 商品梱包用段ボールや空き缶を分別保管し、業者に依頼して再資源化を図る。
----------------------------	--

周辺住民への周知方法	・住民説明会で周知を図る。
------------	---------------

4 廃棄物等の運搬・処理計画

(1) 廃棄物等の運搬方法

項 目	紙製廃棄物等	金属製廃棄物等	ガラス製廃棄物等
運搬の方法	業者委託	業者委託	業者委託
収集車の種類	4 tパッカー車	4 tパッカー車	4 tパッカー車
予定業者等	上天草市許可業者	熊本県許可業者	熊本県許可業者
運搬の頻度	1回/日	1回/日	1回/日

項 目	プラスチック製廃棄物	生ごみ等	その他可燃性廃棄物
運搬の方法	業者委託	業者委託	業者委託
収集車の種類	4 tパッカー車	4 tパッカー車	4 tパッカー車
予定業者等	熊本県許可業者	上天草市許可業者	上天草市許可業者
運搬の頻度	1回/日	1回/日	1回/日

(2) 廃棄物等の処理方法

項 目	紙製廃棄物等	金属製廃棄物等	ガラス製廃棄物等
処理の方法	リサイクル	リサイクル	リサイクル
処理予定業者等	上天草市許可業者から選定中	熊本県許可業者から選定中	熊本県許可業者から選定中
敷地内処理の場合	該当なし	該当なし	該当なし

項 目	プラスチック製廃棄物	生ごみ等	その他可燃性廃棄物
処理の方法	リサイクル	敷地外処理	敷地外処理
処理予定業者等	熊本県許可業者から選定中	松島地区清掃センター	松島地区清掃センター
敷地内処理の場合	該当なし	該当なし	該当なし

- (3) 小売業者における廃棄物等運搬・処理の方法
該当なし

- (4) 食品加工場等計画

面 積	162㎡
配 置	別添「資料－3 平面図兼配置図」参照
加工の具体的内容	・青果：スライス、パック詰め ・惣菜：調理加工、パック詰め ・鮮魚：解体、パック詰め ・精肉：スライス、パック詰め ・寿司：調理加工、パック詰め
悪 臭 対 策	・悪臭の元となる生ごみは、密閉性が確保できる保管施設に収納するとともに、冷蔵設備を設置することで、悪臭が漏出しないように配慮する。 ・定期的に保管庫を水洗洗浄することにより、悪臭発生防止を図る。
汚 水 対 策	・施設から出る排水はグリストラップにより処理され、敷地外へ排出される。

5 その他（特記事項）

特になし

〔街並みづくり等への配慮等〕

1 街並みづくり等への配慮に関する事項

- (1) 景観法に基づく景観計画若しくは景観地区、地区計画若しくは風致地区が定められている地区又は建築協定若しくは景観協定が締結されている地区

該当の有無	天草景観形成地域
(有) ・ 無	

- (2) 景観への配慮

・周辺地域の景観に配慮して、建物の色彩やデザインの調和を図る。

- (3) 商店街のアーケードの整備等の街並みづくり等への配慮事項

・特になし

- (4) まちづくりへの対応方針

①従業員の採用にあたっては、地域から優先的に雇用する。
 ②定期的に店舗周辺の清掃活動に取り組む。
 ③地域の祭りや各種行事について地域自治会から申し出があれば、協力を検討する。
 ④万一閉鎖を余儀なくされた場合においては、「早期の情報提供」、「従業員雇用の確保」、「取引先企業に対する対応」、「店舗閉鎖に伴う環境悪化の防止」など適切に対応する。

- (5) 敷地内の緑化計画

計画なし

- (6) 屋外照明・広告塔照明等の計画と光害対策

	屋外照明	広告塔照明
照明灯の配置	未 定	未 定
照明灯の方向	駐車場方向下向きに照射	広告塔方向下向きに照射
照 明 の 強 さ	—	—
点 灯 時 間	日没～閉店後30分まで	
光 害 対 策	・周辺近隣に対して光害を発生させないよう照明の配置、方向、光源の種類には十分に配慮する。	

- (7) 防災計画への協力

防災協定等		締結協定の内容
締結依頼	(無)・有	・災害時の避難場所として駐車場等敷地の一部の使用、若しくは、店舗で扱っている物資の緊急時における提供について、要請があれば協議検討の上協力する。
締結済	(無)・有	

(8) 防犯対策への協力

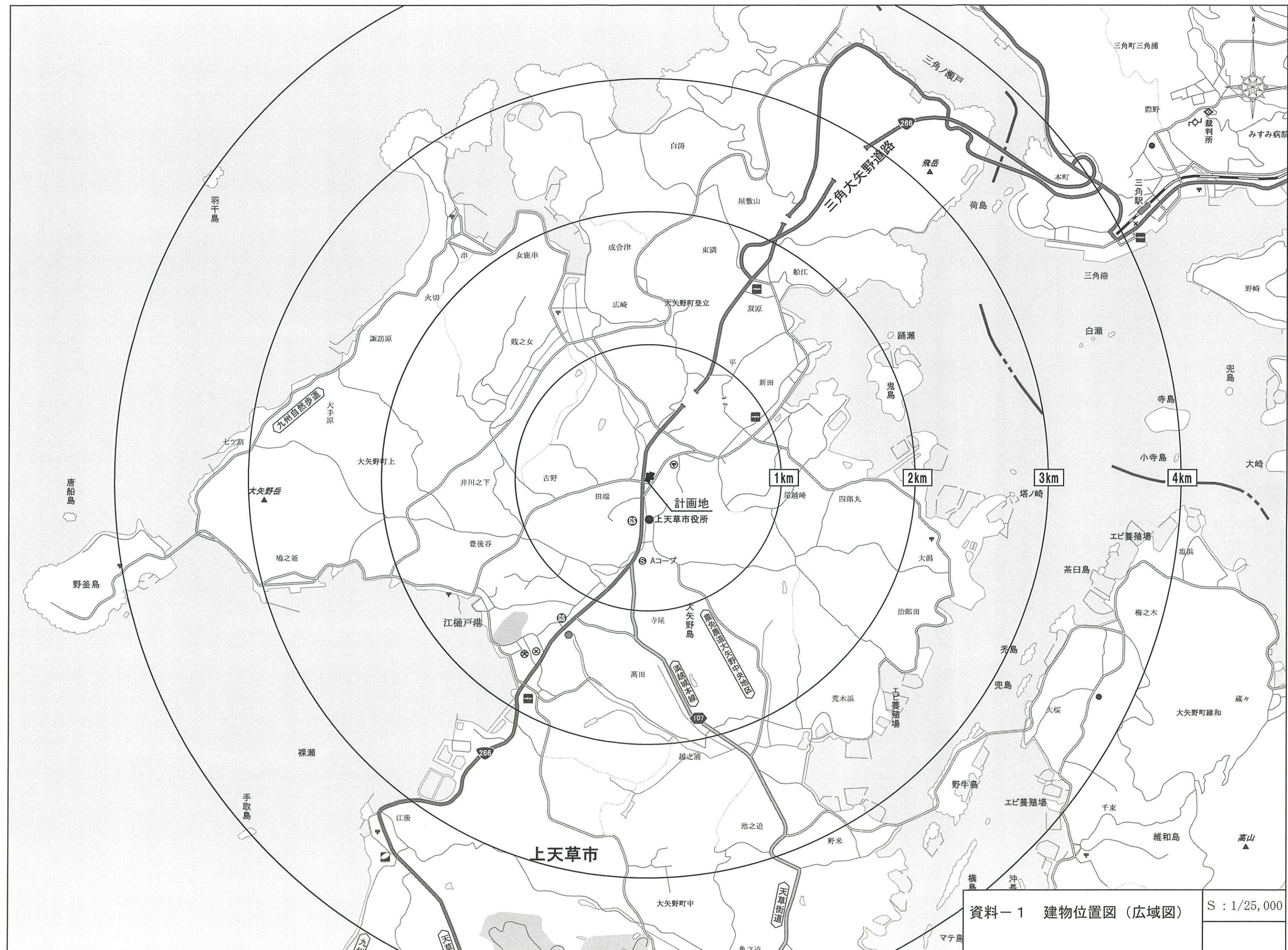
駐車場内の照明の設置	・適切な照明設備を配置することで駐車場内の死角を排除し、青少年の蟄集を抑制する（3ルクス以上の照度を確保する）。
警備員の巡回等	・従業員による定期的な店内巡回や声かけを行うことで、防犯に努める。
閉店後及び休業日における店舗施設内の措置等	・閉店後には、店舗周辺部や駐車場への蟄集を防止するため、駐車場出入口をバリカー等で閉鎖する。
周辺地域での防犯や青少年の非行防止のための対策	・従業員による店内及び駐車場内の巡回や声かけ等により、青少年の蟄集を防ぐよう配慮する。 ・店舗内における犯罪や少年非行防止の観点から、見通しを確保した商品陳列、防犯カメラの設置など万引き防止等の防犯対策を講じる。
その他防犯対策	・防犯責任者を設置するとともに、警察署との連携が図れるよう緊急時の防犯体制を整備する。

2 その他（特記事項）

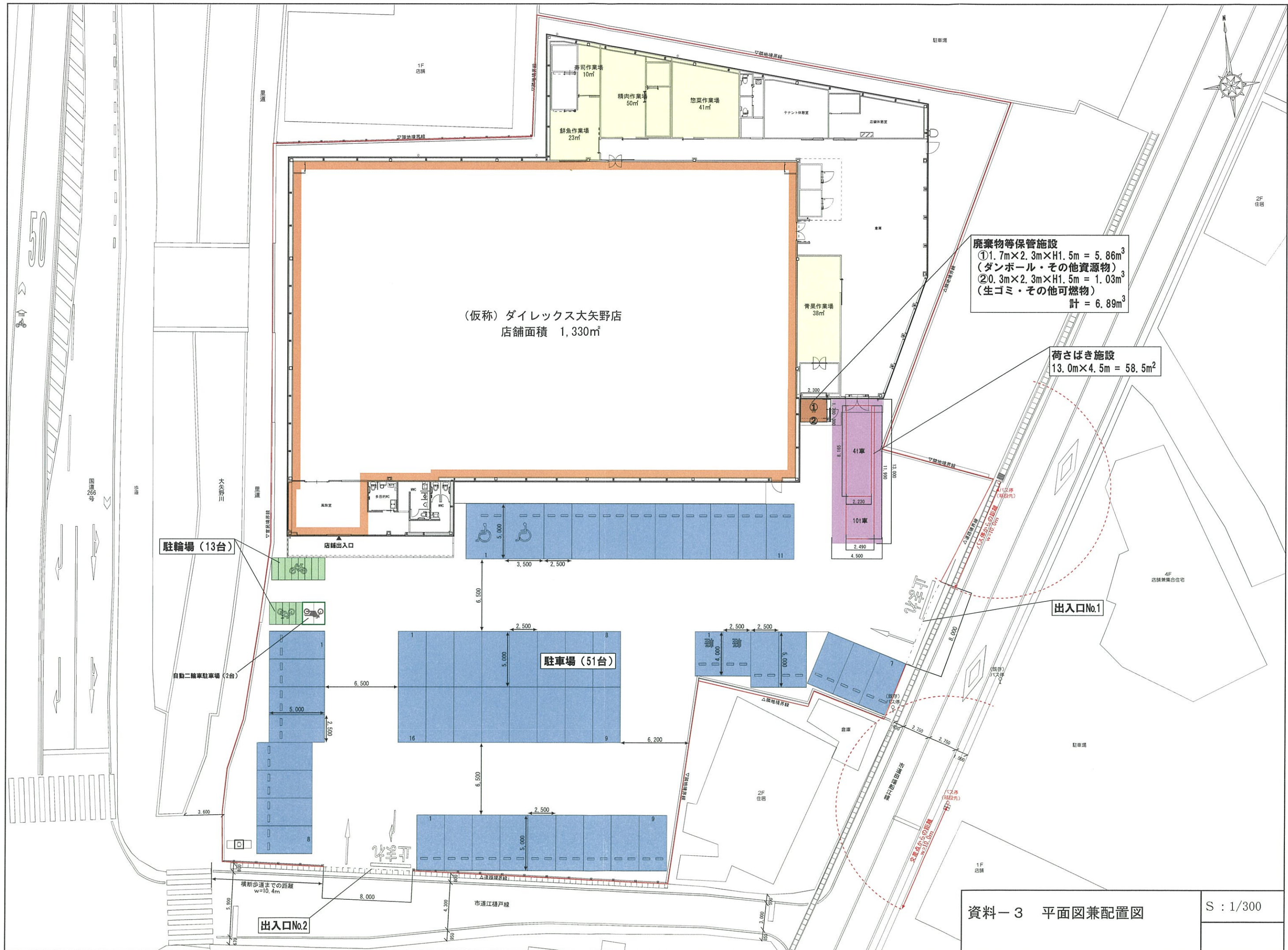
特になし



1







(仮称)ダイレックス大矢野店
店舗面積 1,330㎡

廃棄物等保管施設
①1.7m×2.3m×H1.5m = 5.86m³
(ダンボール・その他資源物)
②0.3m×2.3m×H1.5m = 1.03m³
(生ゴミ・その他可燃物)
計 = 6.89m³

荷さばき施設
13.0m×4.5m = 58.5m²

駐輪場 (13台)

駐車場 (51台)

出入口No.1

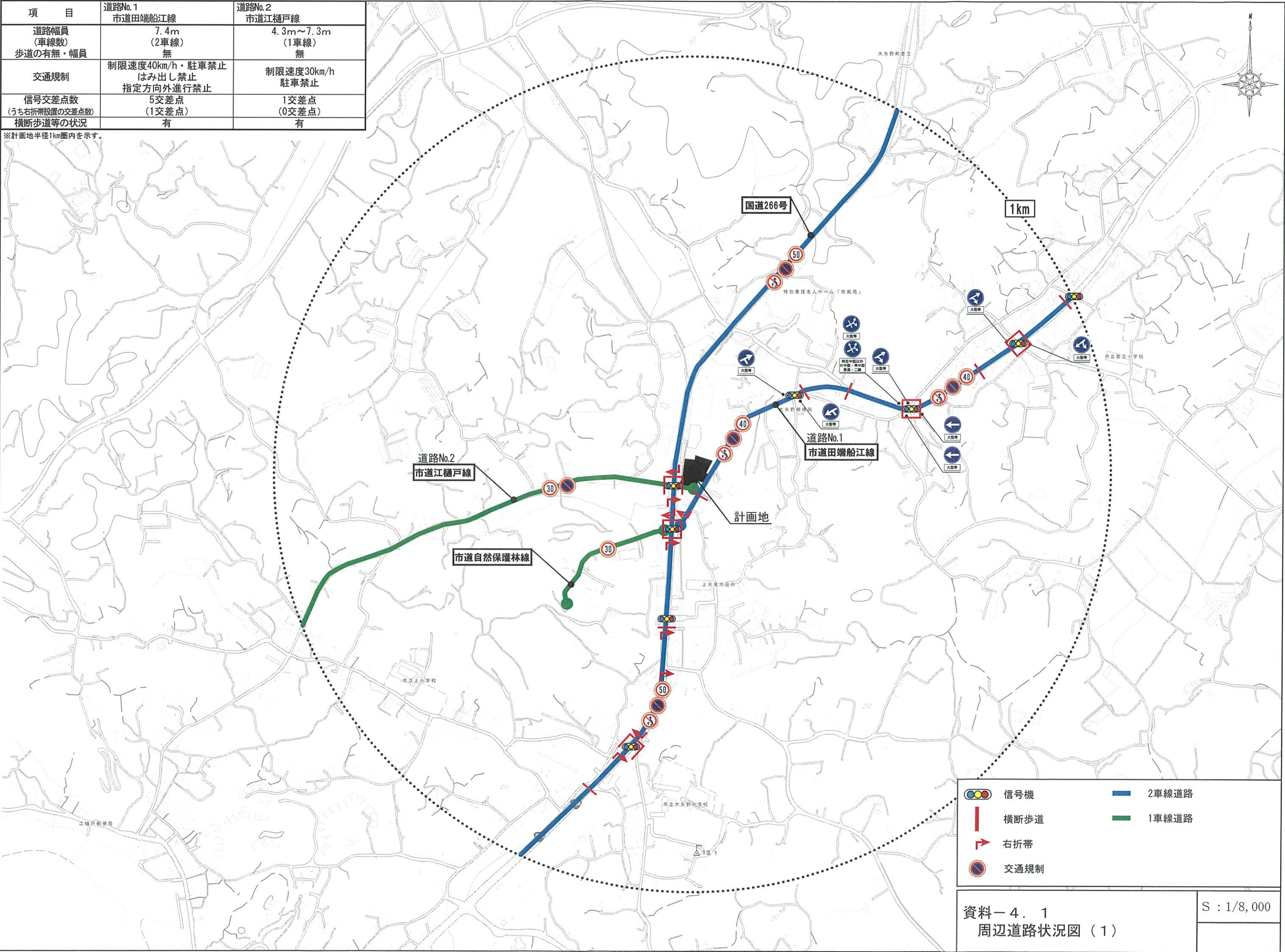
出入口No.2

資料-3 平面図兼配置図

S : 1/300

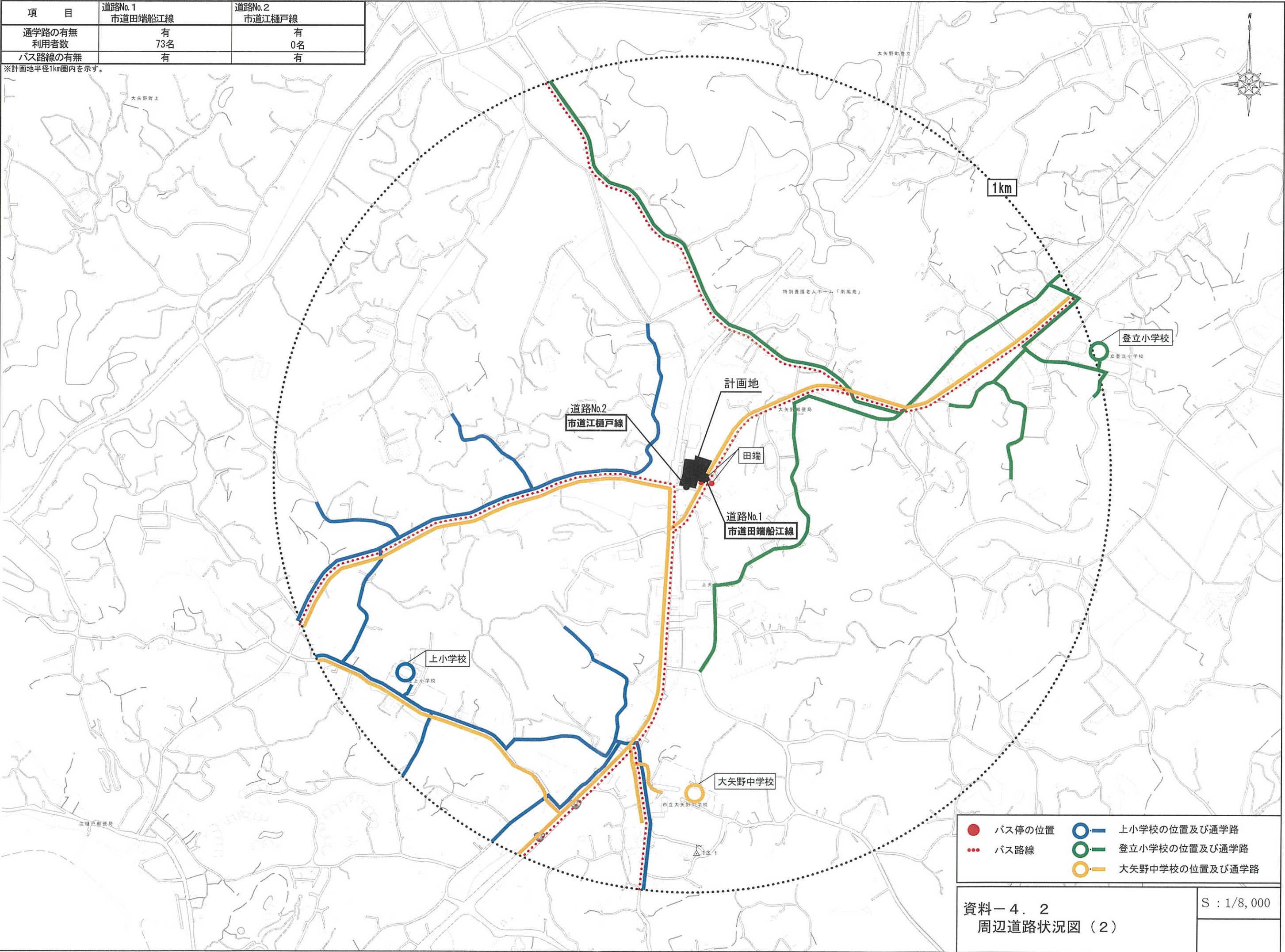
項 目	道路No.1 市道田端船江線	道路No.2 市道江樋戸線
道路幅員 (車線数)	7.4m (2車線)	4.3m～7.3m (1車線)
歩道の有無・幅員	無	無
交通規制	制限速度40km/h・駐車禁止 はみ出し禁止 指定方向外進行禁止	制限速度30km/h 駐車禁止
信号交差点数 (うち右折帯設置の交差点数)	5交差点 (1交差点)	1交差点 (0交差点)
横断歩道等の状況	有	有

※計画地半径1km圏内を示す。

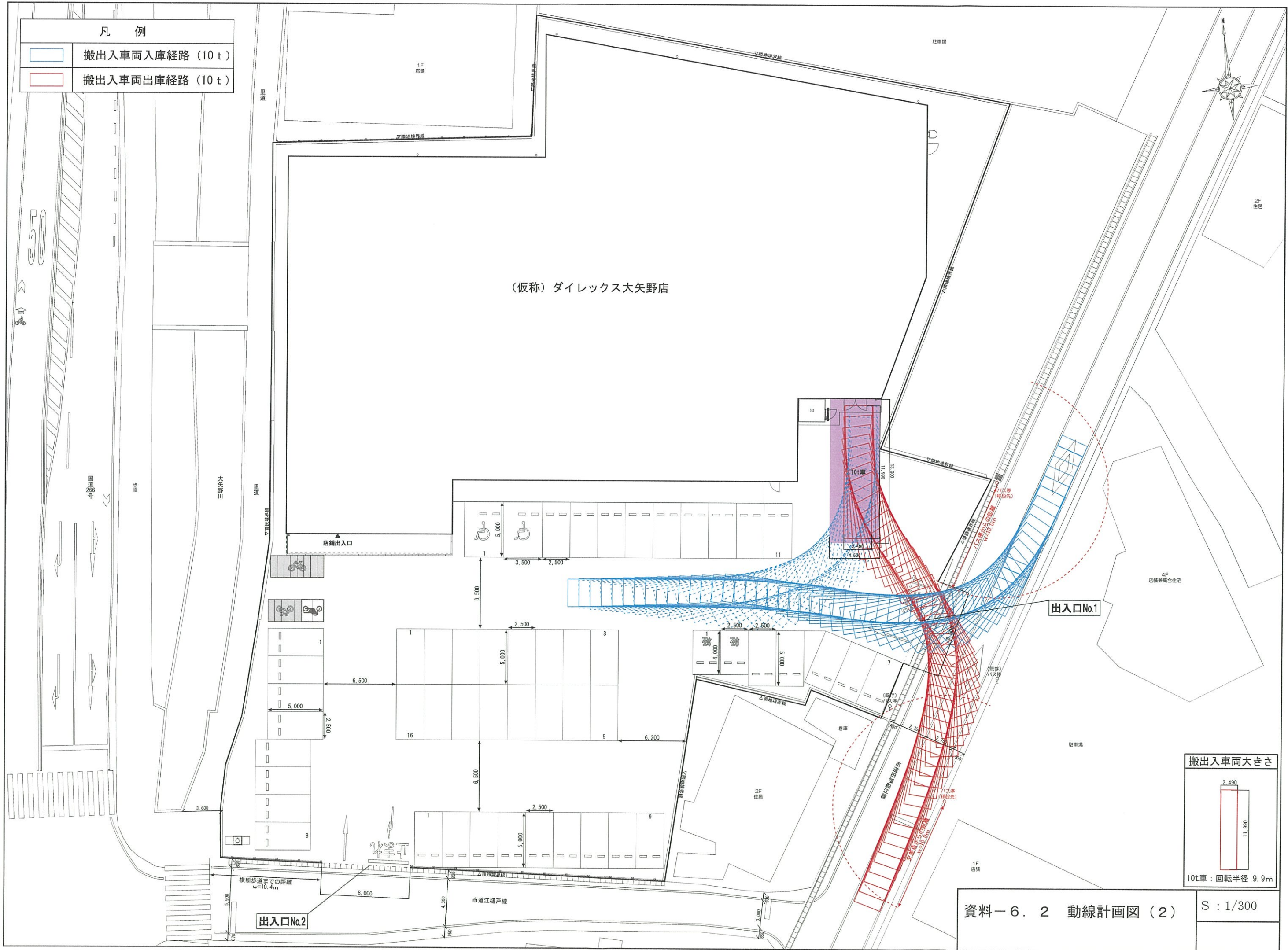


項 目	道路No.1 市道田端船江線	道路No.2 市道江樋戸線
通学路の有無 利用者数	有 73名	有 0名
バス路線の有無	有	有

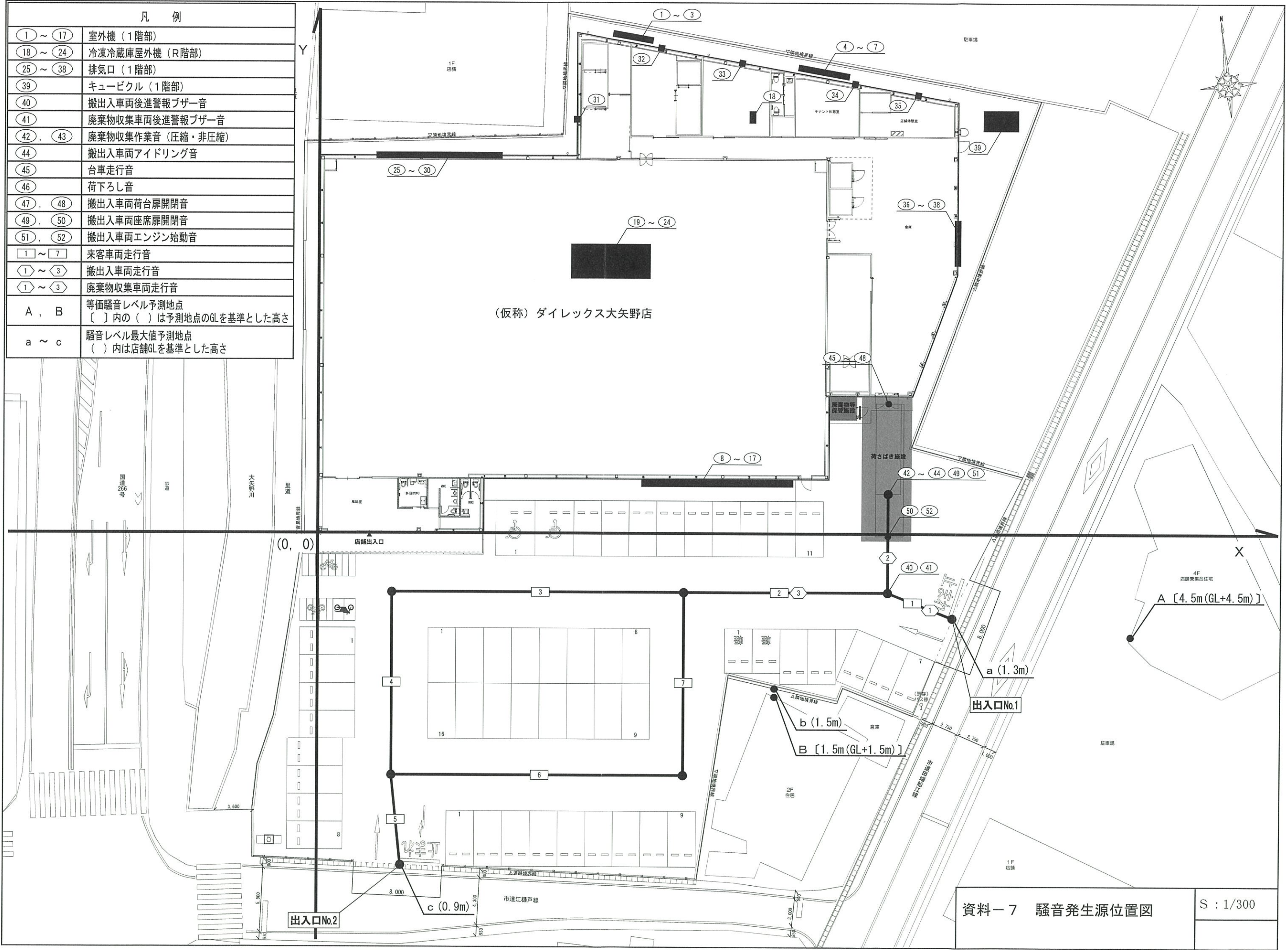
※計画地半径1km圏内を示す。

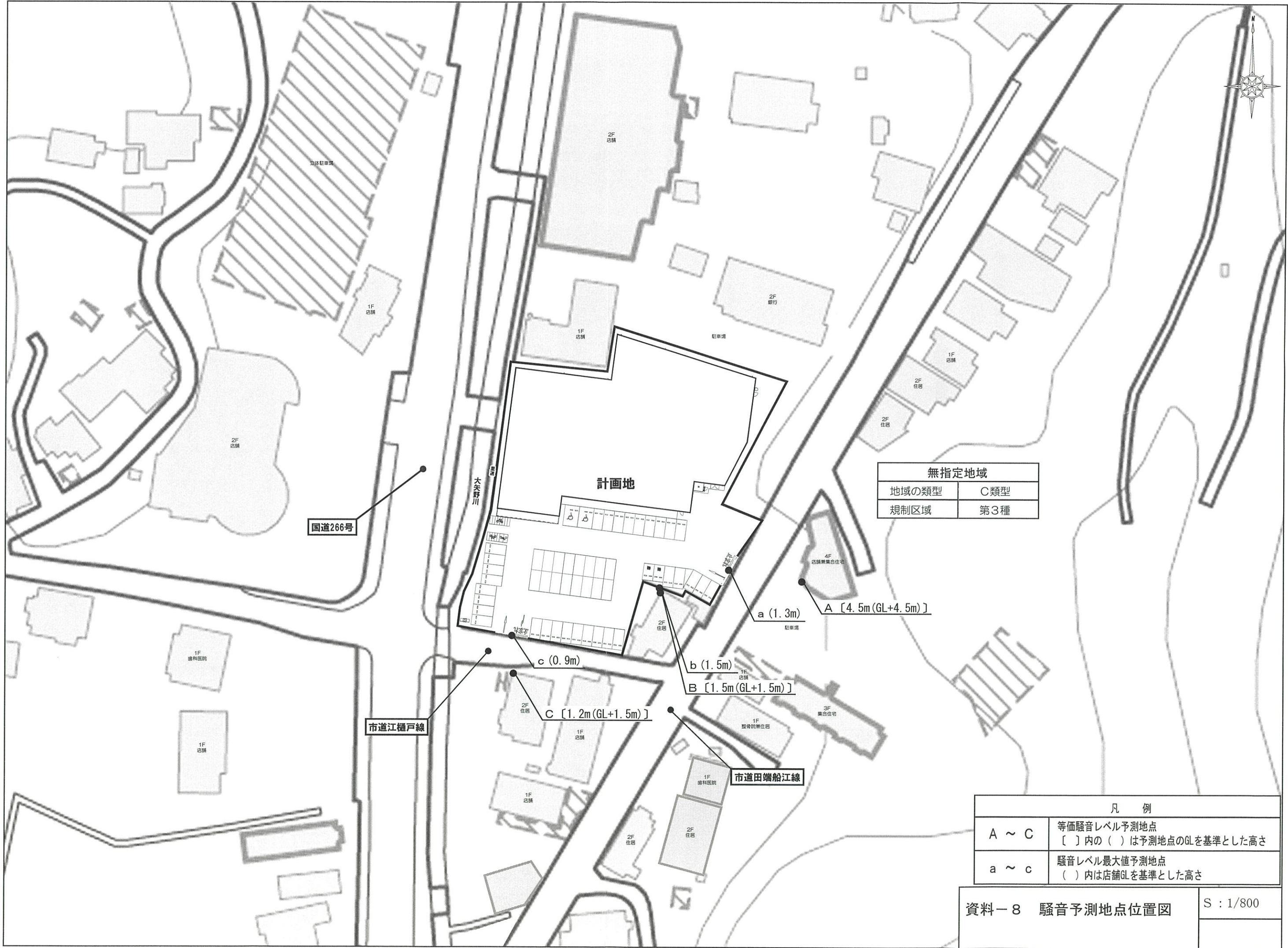


- バス停の位置
- バス路線
- 上小学校の位置及び通学路
- 登立小学校の位置及び通学路
- 大矢野中学校の位置及び通学路



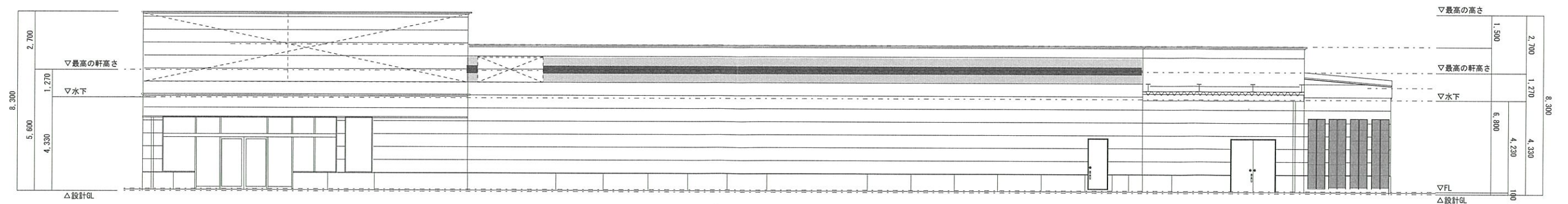
凡 例	
① ～ ⑬	室外機（1階部）
⑬ ～ ⑭	冷凍冷蔵庫屋外機（R階部）
⑮ ～ ⑳	排気口（1階部）
㉑	キュービクル（1階部）
㉒	搬出入車両後進警報ブザー音
㉓	廃棄物収集車両後進警報ブザー音
㉔, ㉕	廃棄物収集作業音（圧縮・非圧縮）
㉖	搬出入車両アイドリング音
㉗	台車走行音
㉘	荷下ろし音
㉙, ㉚	搬出入車両荷台扉開閉音
㉛, ㉜	搬出入車両座席扉開閉音
㉝, ㉞	搬出入車両エンジン始動音
㊀ ～ ㊁	来客車両走行音
㊂ ～ ㊃	搬出入車両走行音
㊄ ～ ㊅	廃棄物収集車両走行音
A, B	等価騒音レベル予測地点 〔 〕内の（ ）は予測地点のGLを基準とした高さ
a ～ c	騒音レベル最大値予測地点 （ ）内は店舗GLを基準とした高さ



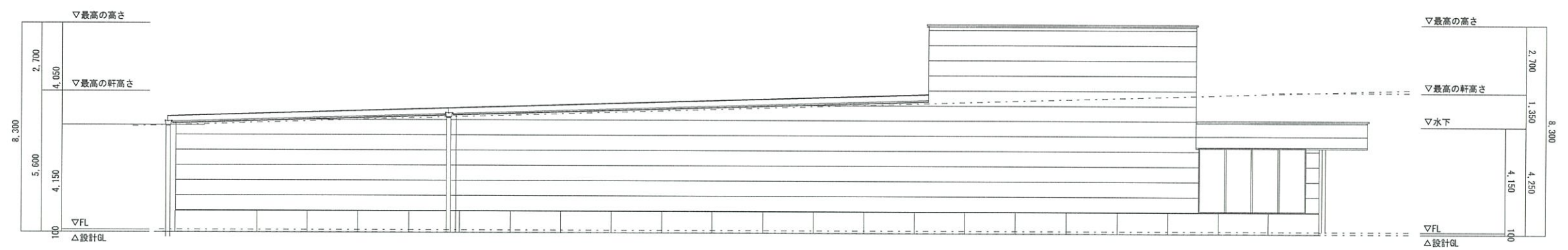


無指定地域	
地域の類型	C類型
規制区域	第3種

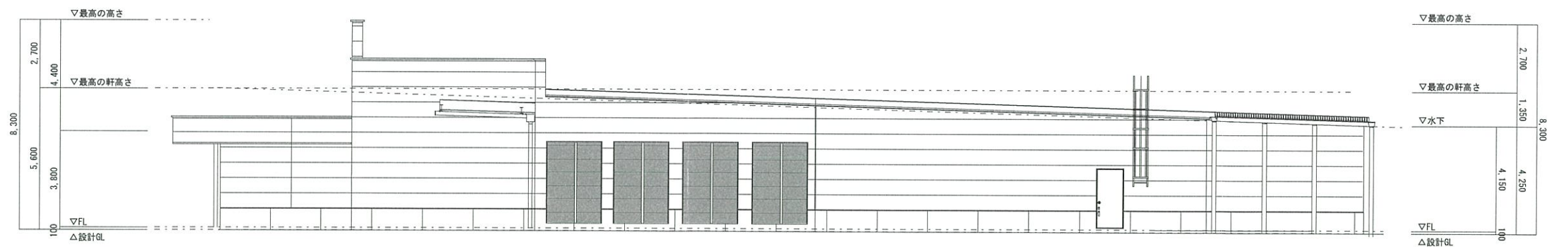
凡 例	
A ~ C	等価騒音レベル予測地点 〔 〕内の() は予測地点のGLを基準とした高さ
a ~ c	騒音レベル最大値予測地点 () 内は店舗GLを基準とした高さ



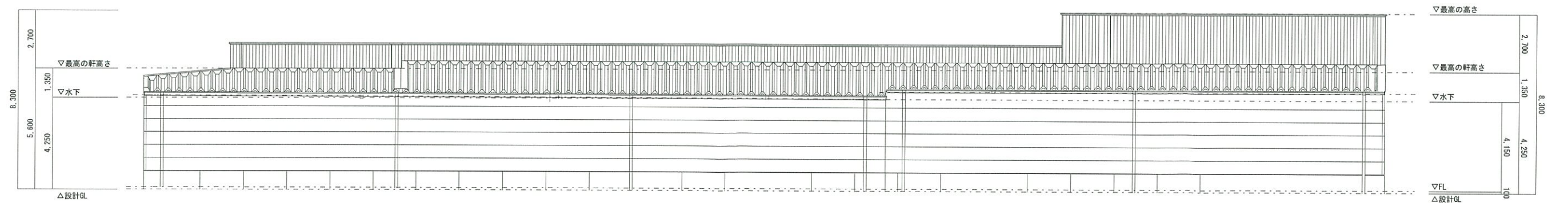
北側立面図



西側立面図



東側立面図



南側立面図

現在事項全部証明書

福岡市博多区東那珂二丁目1番8号
株式会社エイワ産業

会社法人等番号	2900-02-048096		
商号	株式会社エイワ産業		
本店	福岡県久留米市善導寺町木塚35番地5		
	福岡市博多区東那珂二丁目1番8号		令和5年4月3日移転
			令和5年4月5日登記
公告をする方法	当会社の公告は、官報に掲載する方法により行うものとする。		
会社成立の年月日	平成17年2月9日		
目的	1. 鉄、非鉄金属スクラップの売買、加工及び輸出入 2. 一般廃棄物、産業廃棄物の収集、運搬及び処理業 3. 土木一式工事及び建築一式工事に関する請負及びコンサルティング業 4. 鋼構造物工事・鉄筋工事業、とび・土工・コンクリート工事業、機械器具設置工事業及び解体工事業 5. 古物の売買及び輸出入 6. 鋼材の販売、加工及び輸出入 7. 各種建築資材の販売、加工及び輸出入 8. 再生可能エネルギーを利用した発電設備の設計、施工、管理及びコンサルティング業並びに売電事業 9. 一般貨物自動車運送事業及び貨物利用運送事業 10. 不動産の売買、賃貸、管理及び仲介事業 11. 自動車、土木建設機械のリース及びレンタル 12. 損害保険及び自動車損害保障法に基づく保険の代理業並びに生命保険の募集に関する業務 13. 金銭の貸付、債務の保証・引き受け、各種債権の売買並びにその他の金融業 14. 人材派遣業 15. 飲食業 16. 前各号に附帯又は関連する一切の業務 令和6年9月1日変更 令和6年9月6日登記		
発行可能株式総数	600株		
発行済株式の総数並びに種類及び数	発行済株式の総数 60株		
資本金の額	金2000万円		

福岡市博多区東那珂二丁目1番8号
株式会社エイワ産業

株式の譲渡制限に関する規定	当会社の発行する株式の譲渡による取得については、当会社の承認を受けなければならない。	
役員に関する事項	取締役 木下泰源	令和2年2月5日就任
	取締役 木下栄一	令和2年2月5日就任
	取締役 木下菊江	令和2年2月5日就任
	取締役 加藤雅以	令和2年2月5日就任
	福岡県久留米市西町527番地5 代表取締役 木下泰源	加藤雅以の名 令和2年2月18日更正
		令和2年2月5日就任
	会計参与 税理士法人IU Management (書類等備置場所) 福岡市博多区博多駅東二丁目10番16号川辺ビル4F	令和7年1月24日就任
		令和7年2月5日登記
会計参与設置会社に関する事項	会計参与設置会社 令和7年1月24日設定	令和7年2月5日登記



これは登記簿に記録されている現に効力を有する事項の全部であることを証明した書面である。

(福岡法務局管轄)

令和7年3月25日

熊本地方方法務局
登記官

上村謙悟



別添資料－ 1

(仮称) ダイレックス大矢野店
交通処理計画報告書

— 目 次 —

第1章 交通状況調査	1
1. 道路構造調査	1
2. 交通流量調査	1
第2章 発生交通量の推計	3
1. 指針に基づいた来店交通量の推計	3
2. 来店交通量の方向比	3
第3章 現状交通実態の解析	5
第4章 経路の設定	9
1. 概 要	9
2. 考 察	10
第5章 開店後の交通実態の解析	13
1. 概 要	13
2. 主要道路・主要交差点の検証	13
3. 右折入出庫の検証	16
第6章 現況及び開店後の交通容量解析結果	20
第7章 現況交通調査結果	29

第1章 交通状況調査

1 道路構造調査

(仮称)ダイレックス大矢野店(以下、計画店舗という。)出店予定地周辺における主要交差点の形状および主要道路の構造調査を行った。

2 交通流量調査

計画店舗の開店に伴い、多くの来店帰宅需要交通流量が集中すると考えられる主要交差点の交通流量調査を平日及び休日の両日で行った。

(i) 調査日時

主要交差点

平日	令和6年12月9日(月)	8:00~20:00	12時間計測
休日	令和6年12月8日(日)	8:00~20:00	12時間計測

(ii) 調査地点

調査地点を次頁の「図-1. 調査交差点位置図」に示す。

- ・交差点No.1
- ・交差点No.2(大矢野町上交差点)

(iii) 調査方法

調査交差点の各流入路に対して、方向別及び車種別交通量を1時間単位に計測した。

方向別	→ 左折・直進・右折
車種別	→ 二輪車・普通車・大型車

同時に、調査交差点の流入路における各横断路に対して、横断歩行者及び自転車通行量を1時間単位に計測した。

また、1時間単位に信号制御パラメータ(サイクル長・スプリット値)を計測した。

第2章 発生交通量の推計

1 指針に基づいた来店交通量の推計

計画店舗の一日当たりの来店自動車台数及びピーク時間帯における来店自動車台数は、「大規模小売店舗を設置するものが配慮すべき事項に関する指針（以下、指針として示す。）」に基づいて定めることとする。

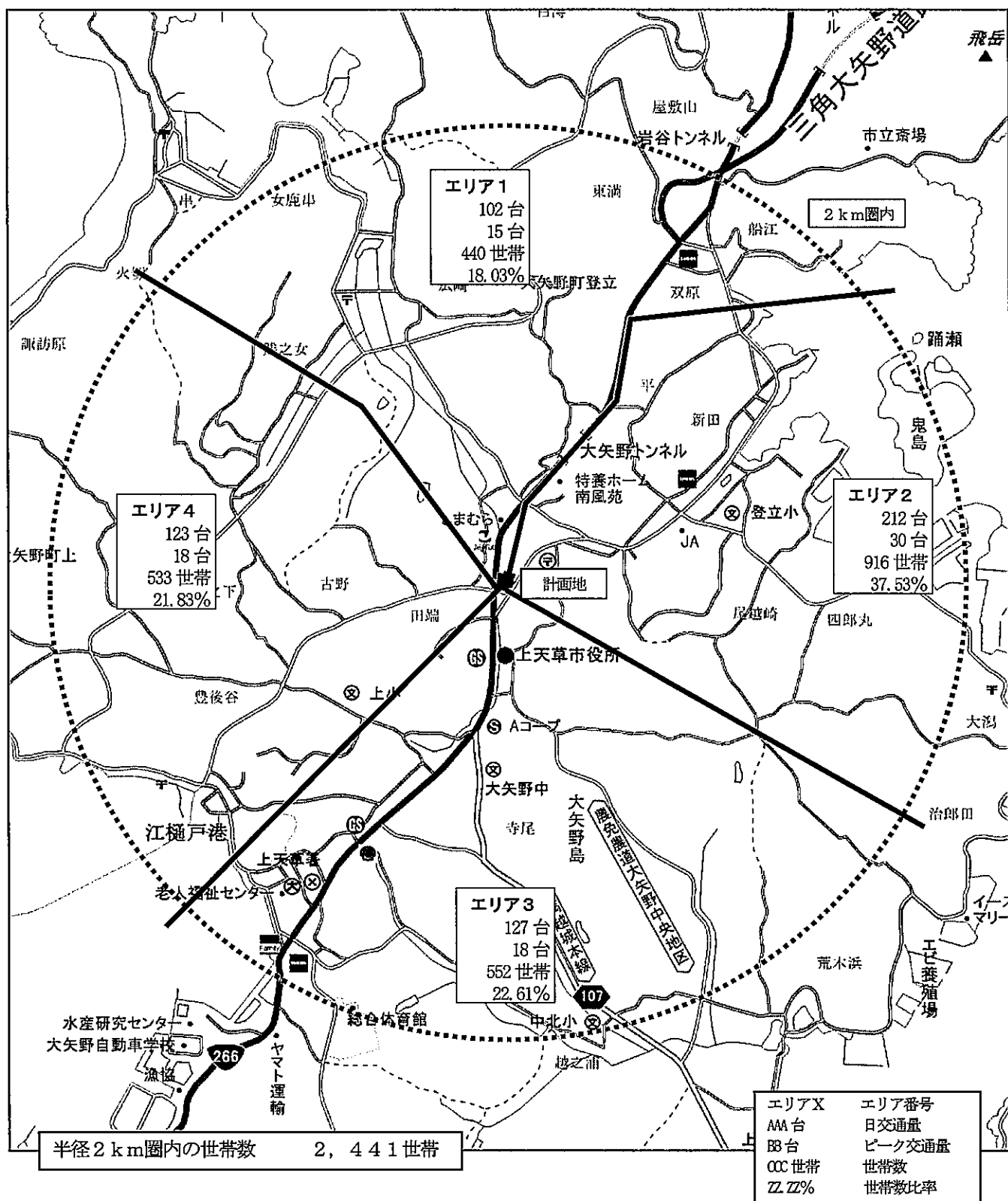
		各項目算出のための計算式等
行政人口	23,668 人	上天草市住民基本台帳、令和6年10月末日現在
地区の区分	その他地区	無指定地域
S：店舗面積	1.330 千㎡	—
A：店舗面積当たり日来店客数原単位	1,060.10 人／千㎡	人口40万人未満・1,100－30S（S<5）
B：ピーク率	14.4%	—
C：自動車分担率	80%	人口10万人未満
D：平均乗車人員	2.0 人／台	10,000 ㎡未満
E：平均駐車時間係数	0.6219	10,000 ㎡未満・ $(30+5.5S) \div 60$
日来店台数	564 台／日	$A \times S \times C \div D$ （小数点四捨五入）
ピーク時来店台数	81 台／h	$A \times S \times B \times C \div D$ （小数点四捨五入）

2 来店交通量の方向比

来店交通量の方向比は、計画地を中心とする1.0km範囲内に居住する世帯数構成比により配分した。

	世帯数 (世帯)	方向比 (%)	日来店台数 (台／日)	ピーク来店台数 (台／h)
エリア1	440	18.03	102	15
エリア2	916	37.53	212	30
エリア3	552	22.61	127	18
エリア4	533	21.83	123	18
合 計	2,441	100.00	564	81

次頁に、エリア別世帯数及び来店交通量を示す。



図－2．エリア別世帯数及び来店交通量

第3章 現状交通実態の解析

現状の主要交差点における交差点需要率について、日種別及び時間帯別の試算結果を以下に示す。

<交差点需要率>

交差点名	平 日			休 日		
	平均	最大	最小	平均	最大	最小
交差点No.1	0.333	0.387 (10 時台)	0.161 (19 時台)	0.396	0.453 (14 時台)	0.237 (19 時台)
交差点No.2	0.450	0.544 (10 時台)	0.191 (19 時台)	0.466	0.556 (10 時台)	0.253 (19 時台)

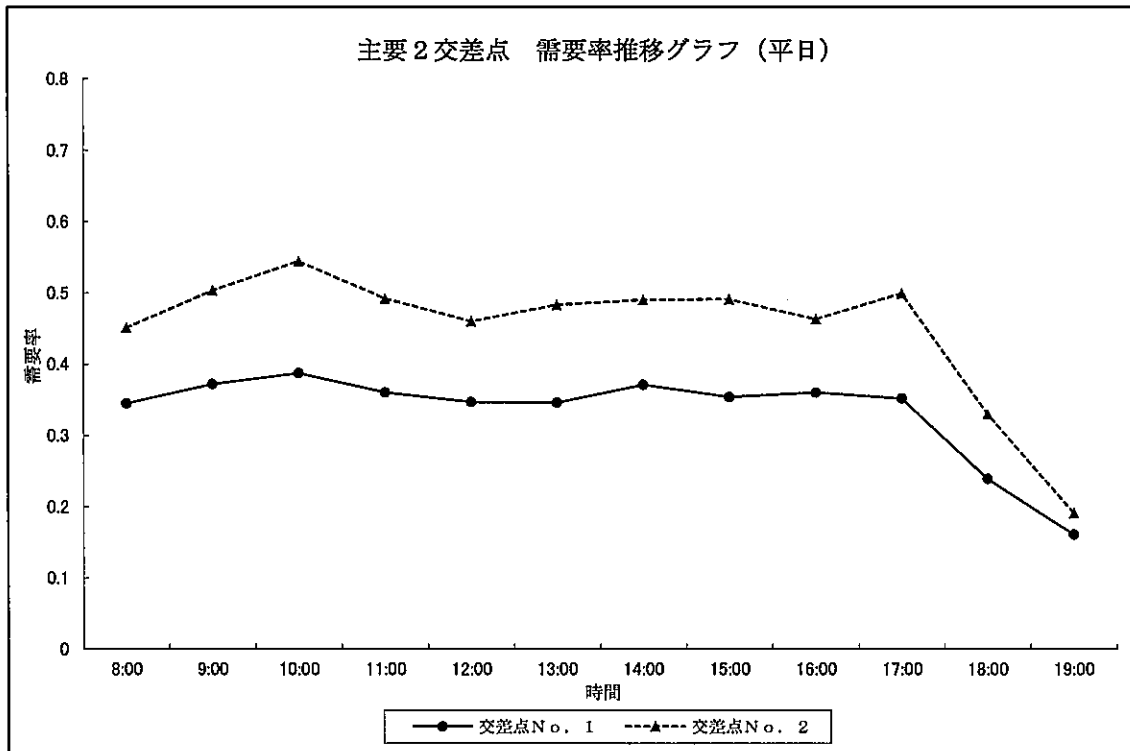
日種別で比較すると、平均値、最大値及び最小値はともに休日が平日を上回る傾向を示している。

また、調査時間帯において、最も交差点需要率が高い時間帯は平日では10時台、休日では10時及び14時台であり、最大交差点需要率は交差点No.2の休日「0.556」である。

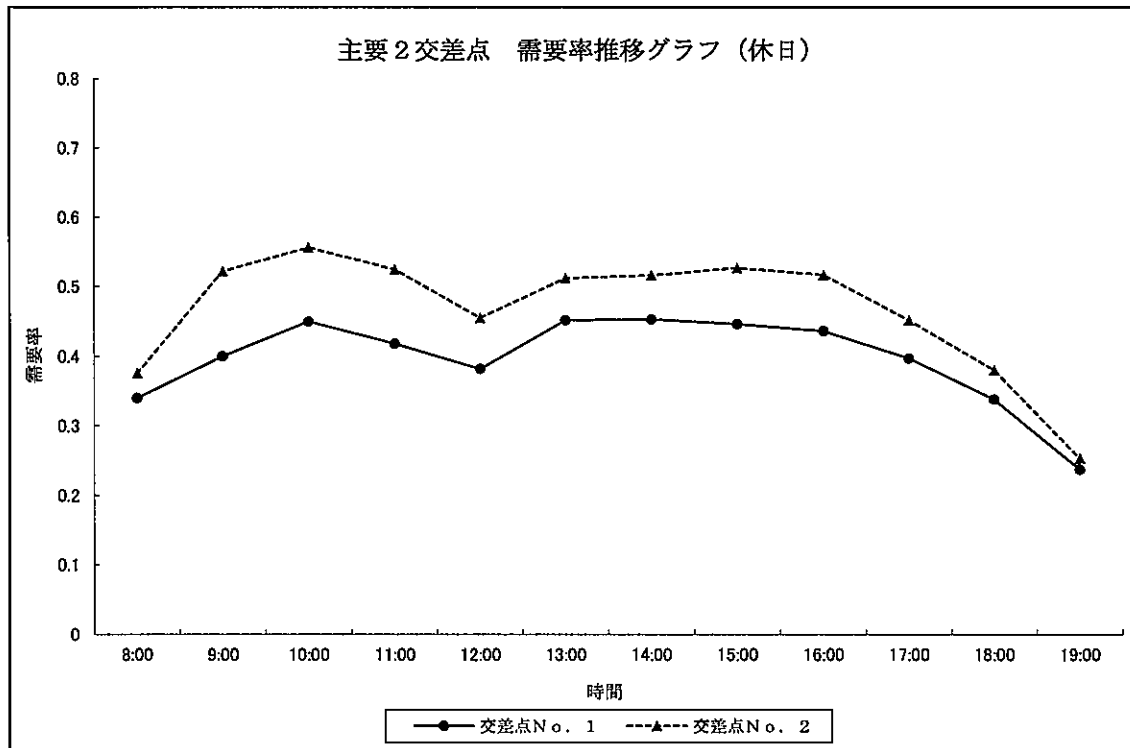
主要交差点の交差点需要率は、平日及び休日を通して「0.9未満」と交差点自体の処理能力は十分であり、現況においては大きな渋滞等の問題は発生していない。

次頁に、主要交差点における交差点需要率の推移グラフを示す。

<交差点需要率（平日）>



<交差点需要率（休日）>



ピーク時における主要交差点の交通流動及び制御状況を次頁の「現状のピーク時交通状況実態（平日・休日）」に示す。

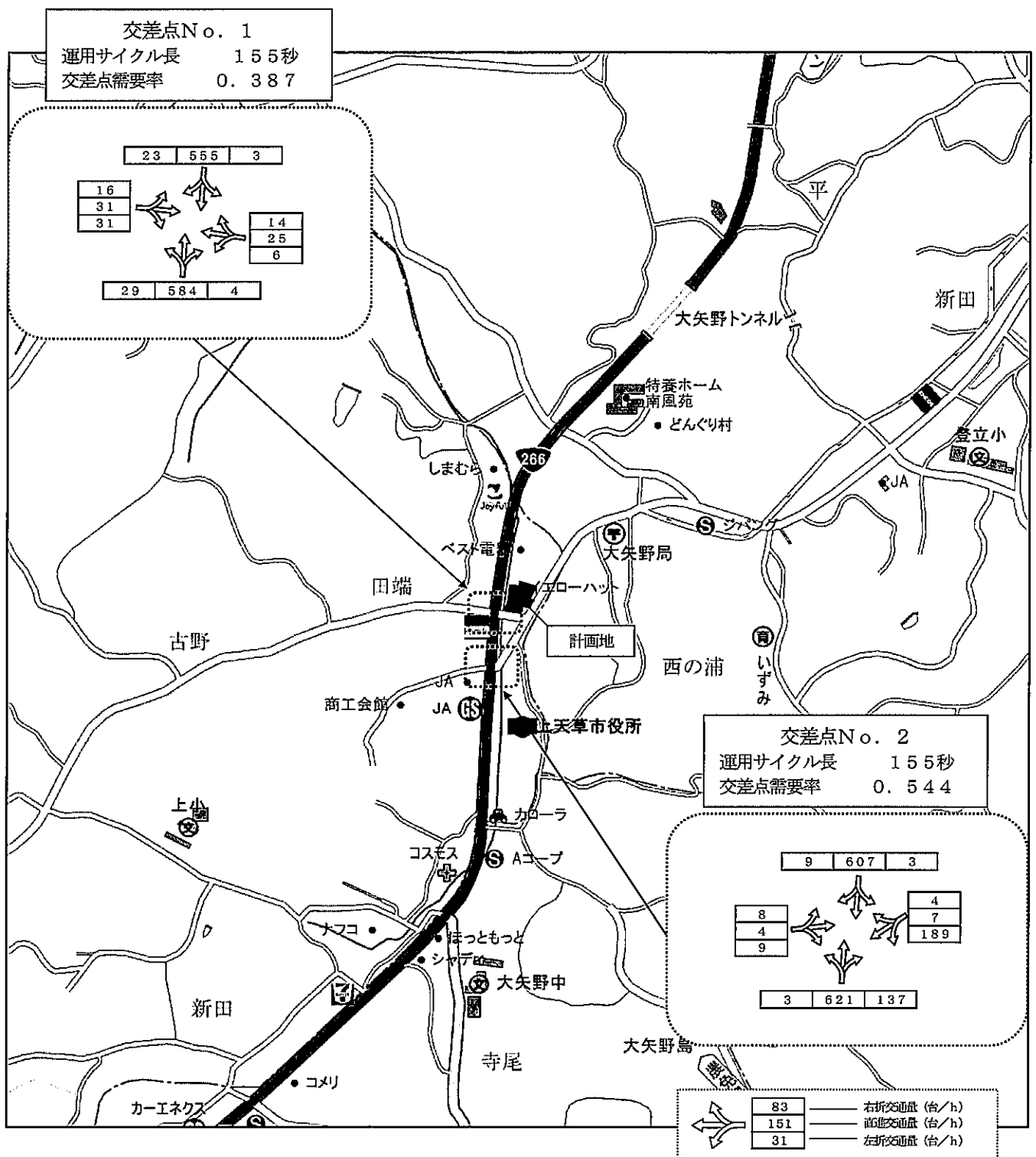
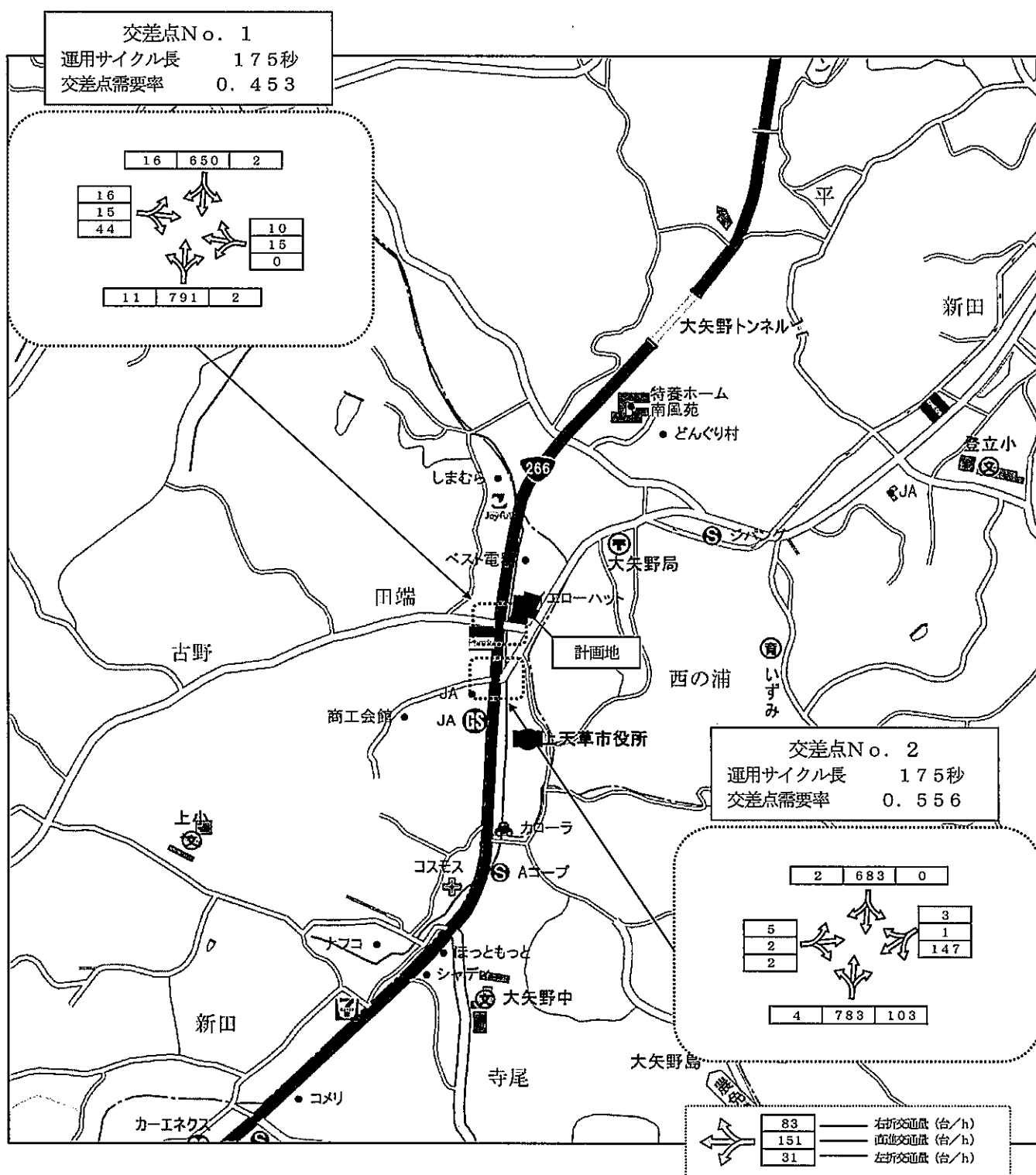


図-3. 現状のピーク時交通状況実態 (平日)



図－４．現状のピーク時交通状況実態（休日）

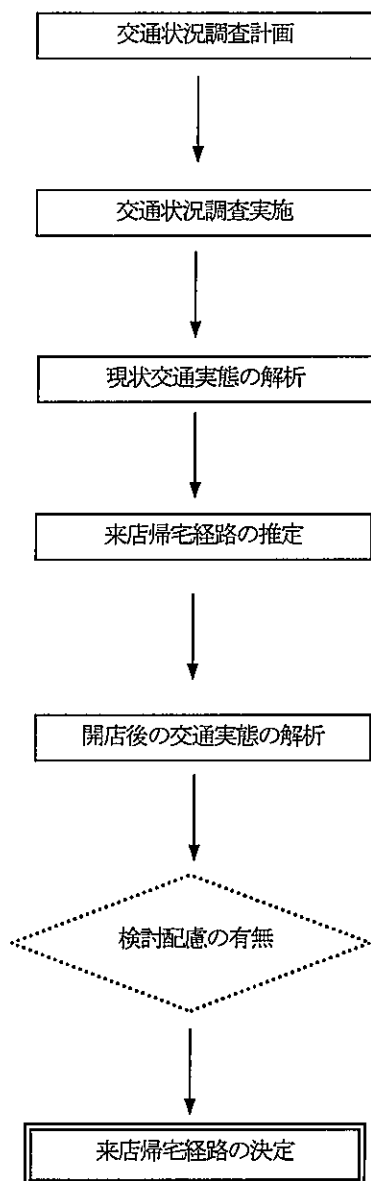
第4章 経路の設定

1 概要

各方面別来店帰宅客自動車経路の設定は、現状における交通容量の解析結果及び道路状況等から当該地域の特色を十分に考慮し、経路設定を行った。

経路の設定は、以下に示す作業フローに従って決定した。

<作業フロー>



<作業概略及び配慮事項>

計画地周辺の道路構造等の調査を実施し、主要路線を抽出するとともに、影響度が高いと考えられる主要交差点を抽出した。

抽出した主要交差点に対して、交差点形状・運用秒時・交通流動調査を実施し、現状の交通実態を把握するためのデータを収集した。

調査の結果、計画地周辺において、特に大きな問題は発生していない。現状における交差点需要率よりピーク時間帯は、平日では10時台、休日では10時及び14時台である。
(交差点需要率最大値 → 0.556)

計画店舗の駐車場への出入庫動線は、開店後の周辺交通状況を検証し、最適な経路を設定した。

主要交差点の交差点需要率は「0.9未満」であり、開店後の交通状況において大きな影響はない。
(交差点需要率最大値 → 0.579)

開店後における店舗周辺の交通状況は、渋滞等の大きな交通問題は発生しないと考えられる。

推定した来店帰宅経路とした。

2 考 察

来店帰宅経路は、調査範囲内における道路構造等の諸条件と来店交通量の方向比から設定した。

<条件>

2車線以上、車線幅員6m以上、両側または片側に歩道が整備されている路線を経路とすることを基本とする。

また、平日及び休日のピーク需要交通量は、計画店舗の形態から休日では指針に基づいて算出された81台/h、平日では下記の算出根拠より算出された53台/hとする。

【平日・休日のピーク需要交通量】

平日のピーク需要交通量	53台/h
休日のピーク需要交通量	81台/h

平日のピーク需要交通量の算出根拠を以下に示す。

【平日のピーク需要交通量の算出方法】

平日のピーク需要交通量は、「大規模開発地区関連 交通計画マニュアル」の商業施設（平日及び休日）の発生集中原単位より算出した。

地域区分：三大都市圏周辺部および地方都市

平日の発生集中原単位：10,600（人T.E/ha・日）

休日の発生集中原単位：16,100（人T.E/ha・日）

※T.Eは、トリップ・エンドの略で出発・到着（往復）人数を示す。

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

$$\text{平日のピーク需要交通量} = 81 \times 0.658 \approx 53$$

上記の内容を踏まえて、来店帰宅経路を設定した。

次頁に、来店需要経路及び帰宅需要経路を示す。

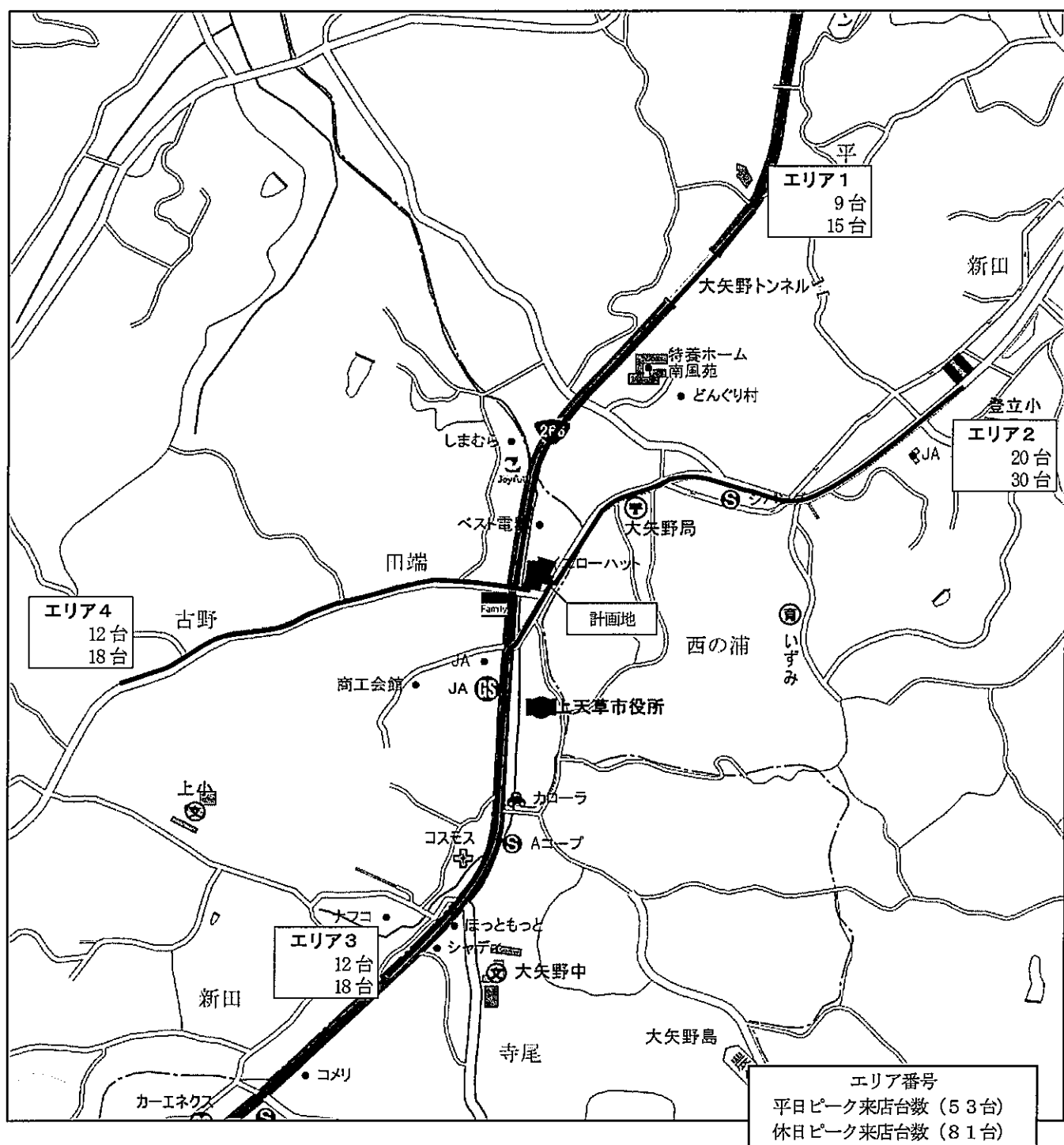


図-5. 来店需要経路

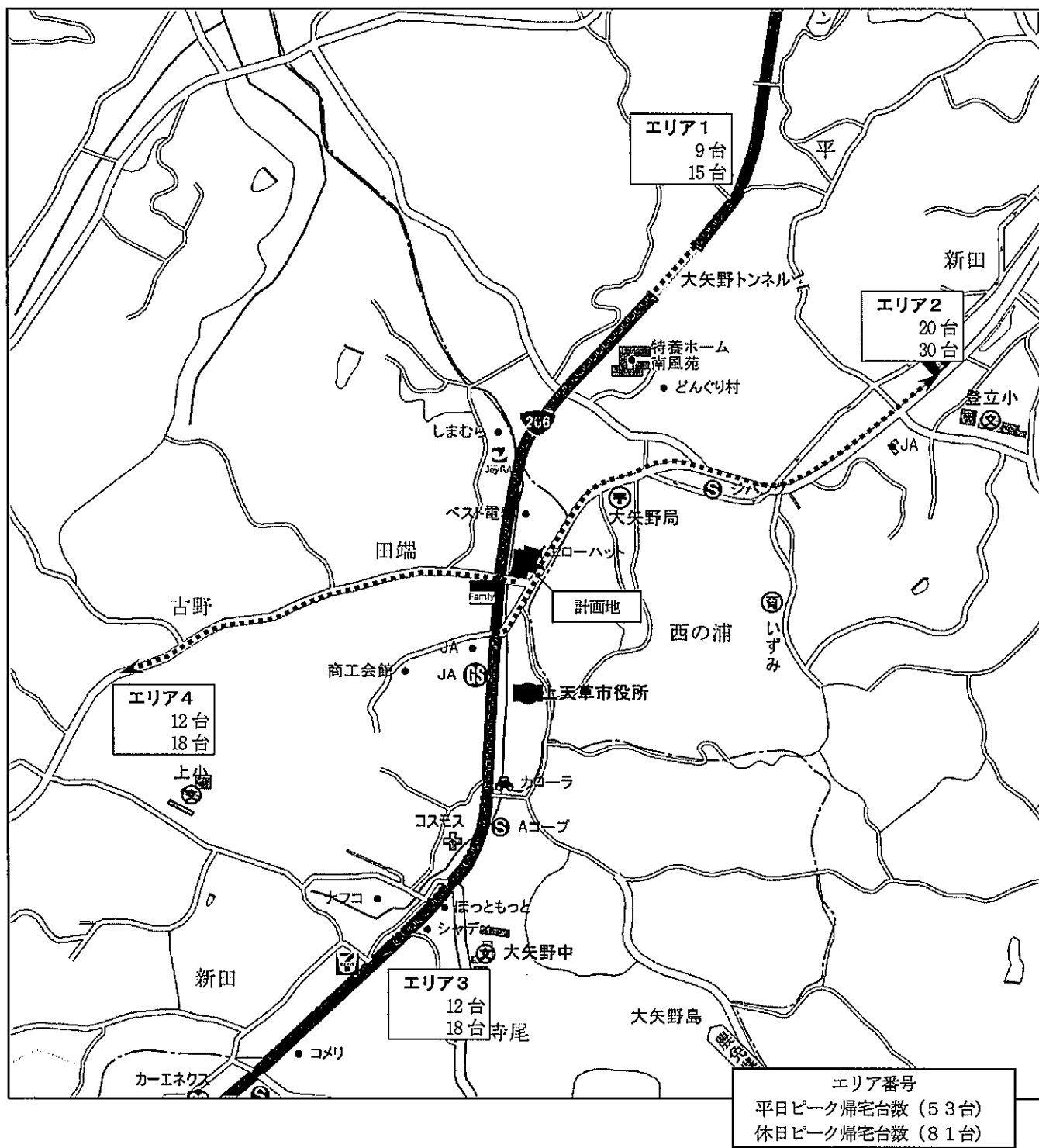


図-6. 帰宅需要経路

第5章 開店後の交通実態の解析

1 概 要

開店後における交通実態は、当該計画店舗の来店帰宅需要交通が付加された需要交通流量で決定される。

計画地周辺における平日及び休日の交通実態状況のピーク時間帯にピーク増加需要交通流量を付加して交通シミュレーションを行い、開店後における交通実態状況の影響度を検証する。

【平日・休日のピーク需要交通量】

平日のピーク需要交通量	53 台/h
休日のピーク需要交通量	81 台/h

2 主要道路・主要交差点の検証

開店後に増加する来店帰宅需要交通流量が周辺の主要道路に与える影響を検証する。

各主要道路は、その路線上に位置する主要交差点の交差点需要率が影響度を表す指標となるため、開店後の交差点需要率を算出し、検証する。

(交差点需要率)

交差点名	日種	現状の 交差点需要率	開店後の 交差点需要率	増加量
交差点No.1	平日	0.387	0.394	0.007
	休日	0.453	0.464	0.011
交差点No.2	平日	0.544	0.560	0.016
	休日	0.556	0.579	0.023

開店後における主要交差点の交差点需要率は、平日及び休日ともに「0.9未満」とピーク時の増加需要交通流量に対して、十分な処理能力を持っていることを示している。

よって、周辺地域に与える影響は比較的小さいものであると考えられる。

開店後のピーク時における主要交差点の交通流動及び制御状況を次頁の「開店後のピーク時交通状況実態（平日・休日）」に示す。

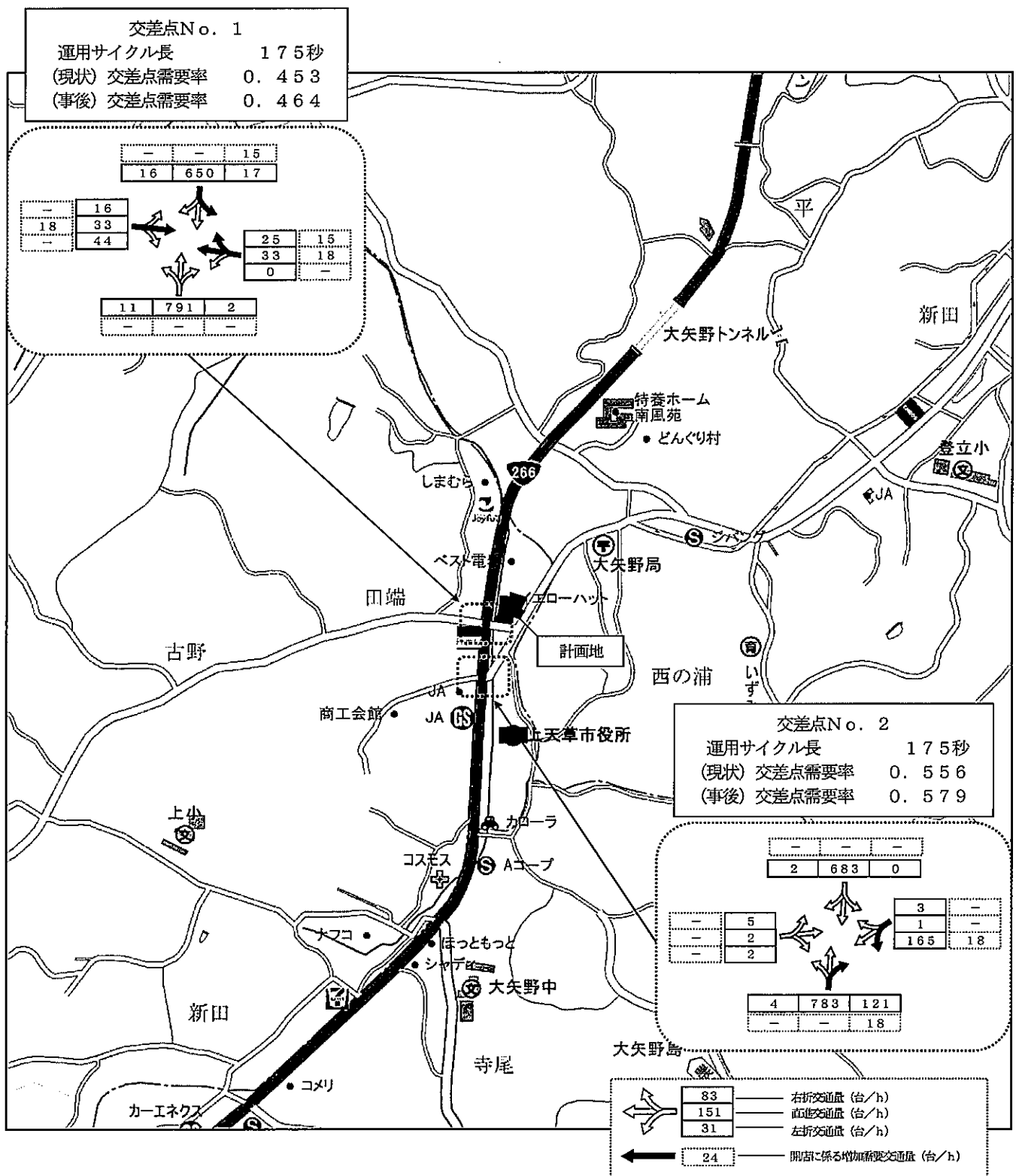


図-8. 開店後のピーク時交通状況実態 (休日)

3 右折入出庫の検証

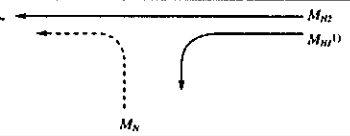
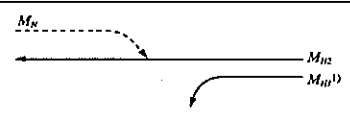
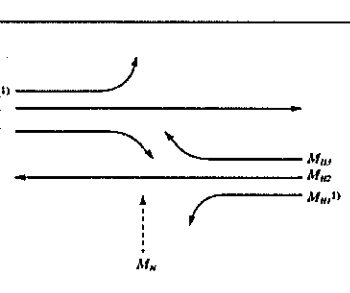
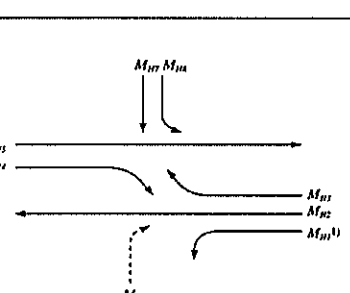
計画店舗の駐車場出入口において入出庫動線を含めた周辺交通流動の検証を行う。

検証方法は、「改訂 平面交差の計画と設計 基礎編（出典：社団法人 交通工学研究会）」に掲載されている「信号機のない交差点の交通容量の計算方法（西ドイツの計算法-OECD 報告書訳）」を用いて行う。

まず、「主道路交通の構成」に示された式より求めた主道路交通量（ M_H ）に示す条件に合わせ、乗用車に対する臨界間隔（ t_g ）を基に基本交通量（ $\max. M_N$ ）を求める（図「基本交通容量」参照）。

次に、この基本交通容量に従道路交通が妨げられない確率（ P 値）を乗じて主道路の滞留の影響補正を行い、交通容量（ $\max. M_N$ ）を求める。 P 値は、従道路交通の妨げとなる主道路からの右折及び対向の主道路の横断の実交通量（ M_N ）と交通容量（ $\max. M_N$ ）の商を基に次頁の「主道路の滞留に対する低減」から求める。

評価方法としては、上記で求めた交通容量（ $\max. M_N$ ）と実交通量（ M_N ）の差から「遅れの程度を示す指標」を用いて評価する。

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

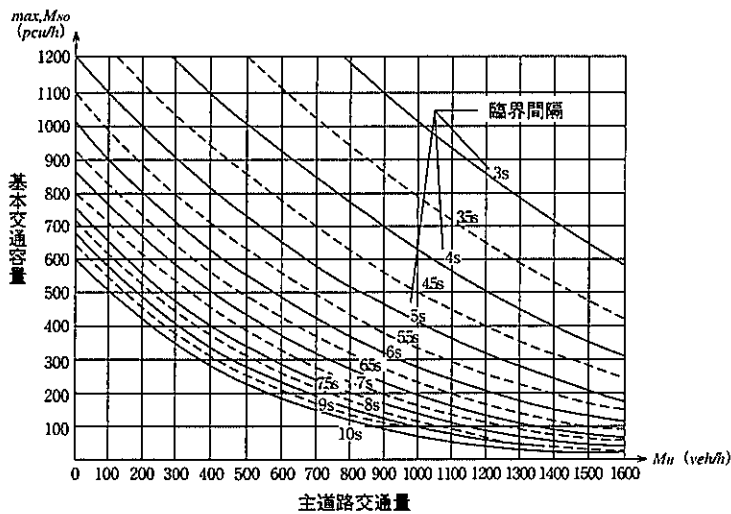
注) 1) 左折車線がある場合には M_{H1} , M_{H6} は省ける。

$\frac{I}{\max. M_N} = \frac{a}{\max. M_{Na}} + \frac{b}{\max. M_{Nb}} + \frac{c}{\max. M_{Nc}}$ ここで、 $\max. M_N$: 混用車線を利用するすべての交通流の交通容量 $\max. M_{Na}, \max. M_{Nb}, \max. M_{Nc}$: 各交通流の交通容量 a, b, c : 混用車線を利用する合計交通量に対する各交通流の交通量の割合	式5
---	----

乗用車に対する臨界間隔 t_g

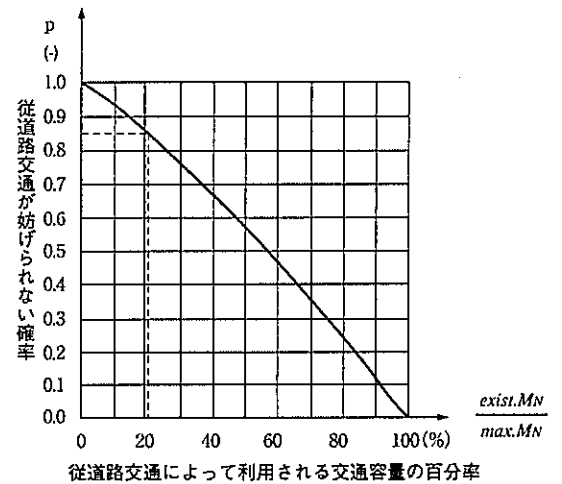
車両の挙動	速度制限		速度制限なし	
	50km/h		$V_k=90\text{ km/h}$	
	主道路		主道路	
	2車線	4車線	2車線	4車線
主道路への左折				
一時停止	6.0	6.0	7.0	7.0
合流車線	(3.0)	3.0	(4.0)	4.0
ロータリーへの左折	4.5	4.5	4.5	4.5
主道路からの右折	5.0	5.5	5.5	6.0
主道路を横断				
一時停止	7.0	7.5	8.0	9.0
主道路へ右折				
一時停止	7.5	8.0	9.0	10.0

(出典：社団法人 交通工学研究会)



(出典：社団法人 交通工学研究会)

基本交通容量



(出典：社団法人 交通工学研究会)

主道路の滞留に対する低減

遅れの程度を示す指標

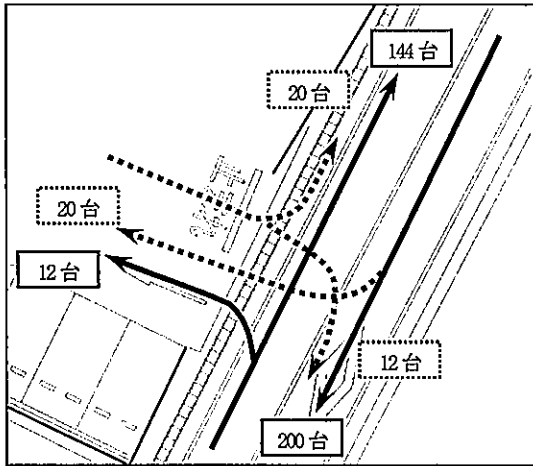
信号制御によらず、非優先交通が優先交通の合間をぬって、交差や合流することができる台数の最大値と実交通量との差（遅れの程度）をもって評価する。

	交通容量－実交通量	
	平均	範囲
滞 留	<0	～ 0
非常に大	50	0～ 75
大	100	76～125
平均	150	126～175
小	200	176～250
非常に小	400	251～600
遅れなし	>600	601～

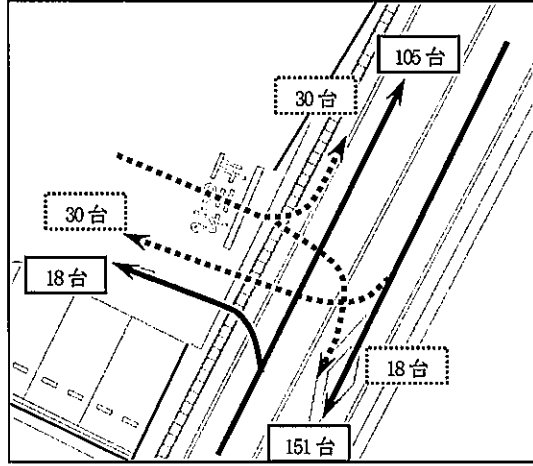
(出典：社団法人 交通工学研究会)

<出入口No.1>

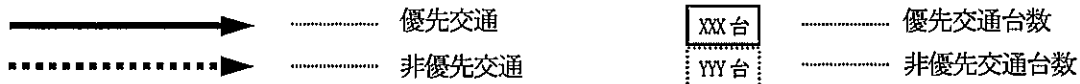
【平日ピーク時】



【休日ピーク時】



<凡例>



【平日】

幹線南進右折入庫流動				幹線南進直進流動		混用車線 交通容量	実交通量	差引
主道路交通	臨界間隔	交通容量	実交通量	交通容量	実交通量			
150.0	5.0	1,045	20	1,800.0	200	1,689	220	1,469

出入口No.1 左折出庫流動				出入口No.1 右折出庫流動				混用車線 交通容量	実交通量	差引
主道路交通	臨界間隔	交通容量	実交通量	主道路交通	臨界間隔	交通容量	実交通量			
150.0	6.0	850	20	370.0	7.5	480	12	659	32	627

【休日】

幹線南進右折入庫流動				幹線南進直進流動		混用車線 交通容量	実交通量	差引
主道路交通	臨界間隔	交通容量	実交通量	交通容量	実交通量			
114.0	5.0	1,085	30	1,800.0	151	1,623	181	1,442

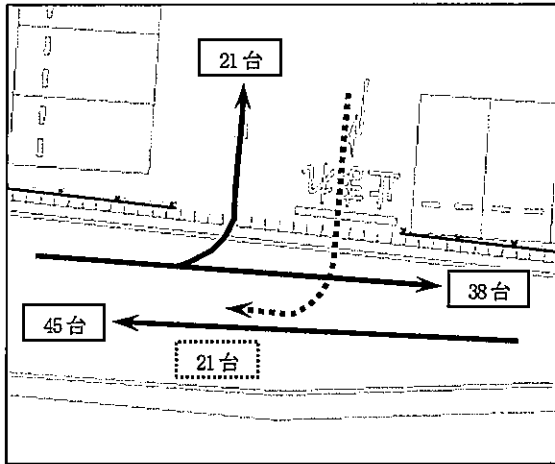
出入口No.1 左折出庫流動				出入口No.1 右折出庫流動				混用車線 交通容量	実交通量	差引
主道路交通	臨界間隔	交通容量	実交通量	主道路交通	臨界間隔	交通容量	実交通量			
114.0	6.0	886	30	295.0	7.5	540	18	714	48	666

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

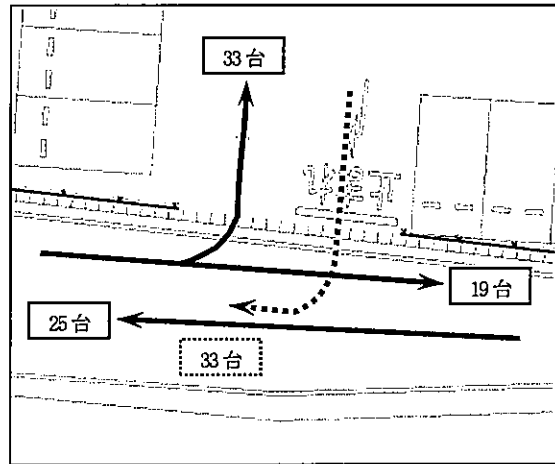
また、出庫流動の遅れの程度（差引）は平日では「627」、平日及び休日ともに「600 以上」であることから、「滞留はなく、遅れなし」となる。

<出入口No.2>

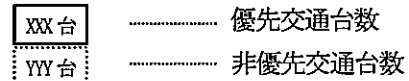
【平日ピーク時】



【休日ピーク時】



<凡例>



【平日】

出入口No.2 右折出庫流動				差引
主道路交通	臨界間隔	交通容量	実交通量	
93.6	7.5	717	21	696

【休日】

出入口No.2 右折出庫流動				差引
主道路交通	臨界間隔	交通容量	実交通量	
60.6	7.5	747	33	714

右折出庫流動の遅れの程度（差引）は平日及び休日ともに「600 以上」であり、出入口における入出庫流動が一般交通流に与える影響は比較的小さいものと考えられる。

第6章 現況及び開店後の交通容量解析結果

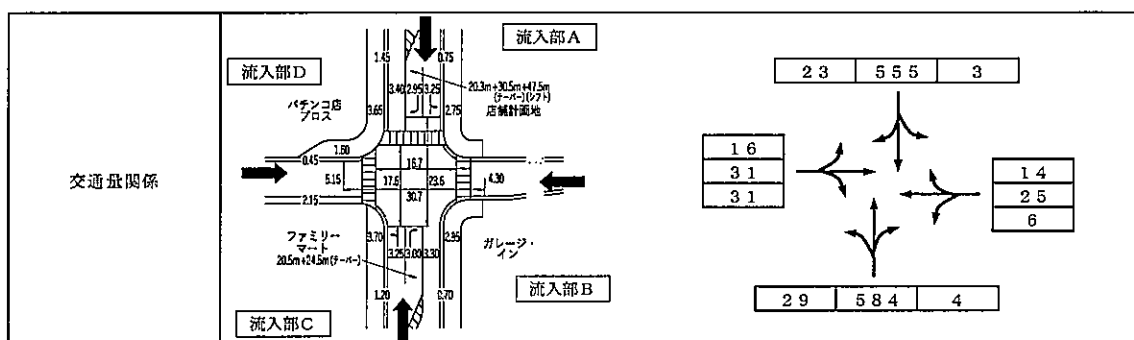
- (1) 現状の交通容量解析結果（平日・休日）
- (2) 開店後の交通容量解析結果（平日・休日）

(1) 現状の交通容量解析結果 (平日)

交差点No. 1

流入部		A		B		C		D	
車線		左直	右	左直右		左直	右	左直右	
車線数		1	1	1		1	1	1	
飽和交通流率の基本値	SB	2000	1800	2000		2000	1800	2000	
車線幅員による補正値	α_w	1.00	1.00	0.95		1.00	1.00	0.95	
(車線幅員)	m	3.25	2.95	3.0未満		3.25	3.00	3.0未満	
縦断勾配による補正値	α_G	1.000	1.000	1.000		1.000	1.000	1.000	
(縦断勾配)	%	-0.4	-0.4	-0.3		0.3	0.3	0.4	
大型車混入による補正率	α_T	0.933	0.916	1.000		0.912	1.000	0.974	
(大型車混入率)	%	10.2	13.0	0.0		13.7	0.0	3.8	
左折車混入による補正率	α_{LT}	0.998		0.964		0.987		0.946	
(左折率)	L%	0.5		13.3		4.7		20.5	
(直進車換算係数)	E _{LT}	1.284		1.279		1.284		1.279	
(歩行者による低減率)	f _p	0.15		0.15		0.15		0.15	
(有効青時間)	G秒	2625		697		2625		697	
(歩行者用青時間)	G _p 秒	2508		650		2508		650	
右折車混入による補正率	α_{RT}			0.957				0.953	
(右折率)	R%			31.1				39.7	
(直進車換算係数)	E _{RT}		2.217	1.146			2.138	1.124	
(右折車の通過確率)	f		0.550	0.966			0.565	0.973	
(有効青時間)	G秒		2625	697			2625	697	
(現示のさばけ台数)	k台/c		2	1			2	1	
飽和交通流率	SA	1864	1649	1752		1801	1800	1668	
①交通量	q	558	23	45		613	4	78	
正規化交通量	ρ	0.299	0.000	0.026		0.340	0.000	0.047	
必要現示率	1φ	0.299	0.000			0.340	0.000		0.340
	2φ			0.026				0.047	0.047
	3φ								
	4φ								
	5φ								
青時間比	%	72.9	72.9	19.4		72.9	72.9	19.4	
②可能交通容量		1359	590	339		1313	671	323	
①/②混雑度		0.411	0.039	0.133		0.467	0.006	0.242	

現示の
需要率
交差点
需要率
0.387

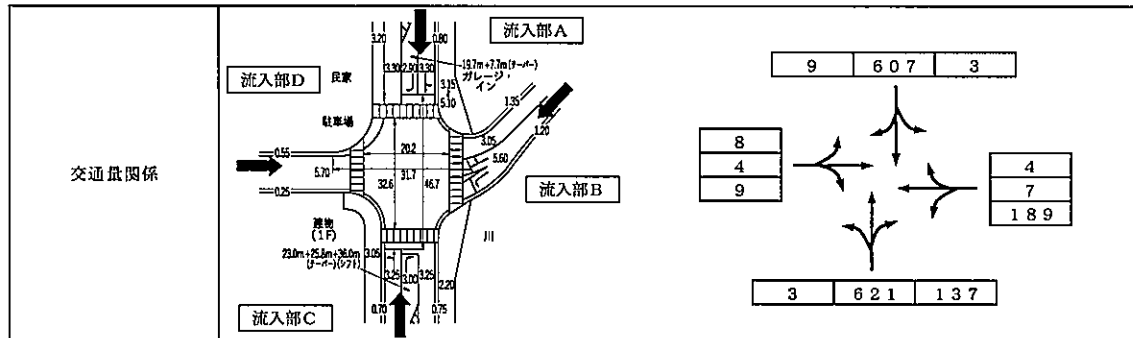


サイクル長	1φ	2φ	3φ	4φ	5φ
155秒					
	G 113秒 Y 3秒 AR 3秒	G 30秒 Y 3秒 AR 3秒	G Y AR	G Y AR	G Y AR

(1) 現状の交通容量解析結果 (平日)

交差点No. 2

流入部		A		B		C		D	
車線		左直	右	左	直右	左直	右	左直右	
車線数		1	1	1	1	1	1	1	
飽和交通流率の基本値	SB	2000	1800	1800	2000	2000	1800	2000	
車線幅員による補正値 (車線幅員)	α_w	1.00	1.00	0.95	0.95	1.00	1.00	0.95	
	m	3.30	2.90	5.60		3.25	3.00	3.0未満	
縦断勾配による補正値 (縦断勾配)	α_G	1.000	1.000	0.990	0.990	0.955	0.955	1.000	
	%	0.3	0.3	1.2	1.2	1.9	1.9	0.6	
大型車混入による補正率 (大型車混入率)	α_T	0.945	1.000	0.978	1.000	0.911	0.985	0.968	
	%	8.4	0.0	3.2	0.0	13.9	2.2	4.8	
左折車混入による補正率 (左折率)	α_{LT}	0.999		0.863		0.999		0.905	
	L%	0.5				0.5		38.1	
(直進車換算係数)	ELT	1.283		1.275		1.283		1.275	
(歩行者による低減率)	f_p	0.15		0.15		0.15		0.15	
(有効青時間)	G秒	2462		557		2462		557	
(歩行者用青時間)	Gp秒	2346		511		2346		511	
右折車混入による補正率 (右折率)	α_{RT}				0.986			0.978	
	R%				36.4			42.9	
(直進車換算係数)	ERT		2.422		1.040		2.375	1.052	
(右折車の通過確率)	f		0.532		0.996		0.539	0.992	
(有効青時間)	G秒		2741		557		2741	557	
(現示のさばり台数)	k台/c		2		1		2	1	
飽和交通流率	SA	1887	1800	1428	1854	1738	1693	1628	
①交通量	q	610	9	189	11	624	137	21	現示の
正規化交通量	ρ	0.323	0.000	0.132	0.006	0.359	0.053	0.013	需要率
必要現示率	1 ϕ	0.323				0.359			0.359
	2 ϕ		0.000				0.053		0.053
	3 ϕ			0.132	0.006			0.013	0.132
	4 ϕ								
	5 ϕ								
青時間比	%	68.4	76.1	15.5	15.5	68.4	76.1	15.5	
②可能交通容量		1290	637	221	305	1188	632	252	
①/②混雑度		0.473	0.014	0.855	0.036	0.525	0.217	0.083	



サイクル長	1 ϕ	2 ϕ	3 ϕ	4 ϕ	5 ϕ
155秒					
	G 106秒 Y 3秒 AR	G 9秒 Y 3秒 AR 4秒	G 24秒 Y 3秒 AR 3秒	G Y AR	G Y AR

(1) 現状の交通容量解析結果 (休日)

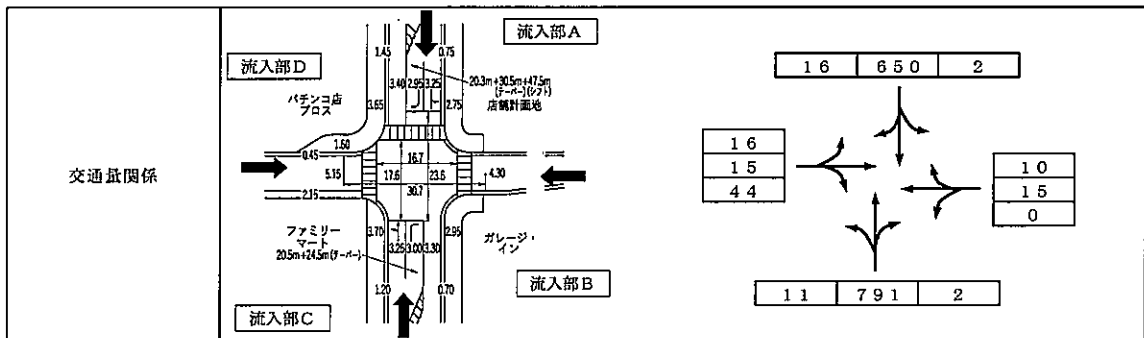
交差点No. 1

流入部		A		B		C		D	
車線		左直	右	左直右		左直	右	左直右	
車線数		1	1	1		1	1	1	
飽和交通流率の基本値	SB	2000	1800	2000		2000	1800	2000	
車線幅員による補正值	α_w	1.00	1.00	0.95		1.00	1.00	0.95	
(車線幅員)	m	3.25	2.95	3.0未満		3.25	3.00	3.0未満	
縦断勾配による補正值	α_G	1.000	1.000	1.000		1.000	1.000	1.000	
(縦断勾配)	%	-0.4	-0.4	-0.3		0.3	0.3	0.4	
大型車混入による補正率	α_T	0.984	1.000	1.000		0.985	1.000	1.000	
(大型車混入率)	%	0.9	0.0	0.0		2.2	0.0	0.0	
左折車混入による補正率	α_{LT}	0.999		1.000		0.996		0.945	
(左折率)	L%	0.3		0.0		1.4		21.3	
(直進車換算係数)	E _{LT}	1.284		1.272		1.284		1.272	
(歩行者による低減率)	f _p	0.15		0.15		0.15		0.15	
(有効青時間)	G秒	2715		638		2715		638	
(歩行者用青時間)	G _p 秒	2592		576		2592		576	
右折車混入による補正率	α_{RT}			0.963				0.947	
(右折率)	R%			40.0				58.7	
(直進車換算係数)	E _{RT}		2.846	1.096			2.379	1.096	
(右折車の通過確率)	f		0.458	0.984			0.518	0.984	
(有効青時間)	G秒		2715	638			2715	638	
(現示のさばけ台数)	k台/c		2	1			2	1	
飽和交通流率	SA	1985	1800	1830		1961	1800	1700	
①交通量	q	652	16	25		802	2	75	
正規化交通量	ρ	0.328	0.000	0.014		0.409	0.000	0.044	
必要現示率	1 ϕ	0.328	0.000			0.409	0.000		0.409
	2 ϕ			0.014				0.044	0.044
	3 ϕ								
	4 ϕ								
	5 ϕ								
青時間比	%	75.4	75.4	17.7		75.4	75.4	17.7	
②可能交通容量		1498	526	324		1479	633	301	
①/②混雑度		0.435	0.030	0.077		0.542	0.003	0.249	

現示の
需要率

交差点
需要率

0.453

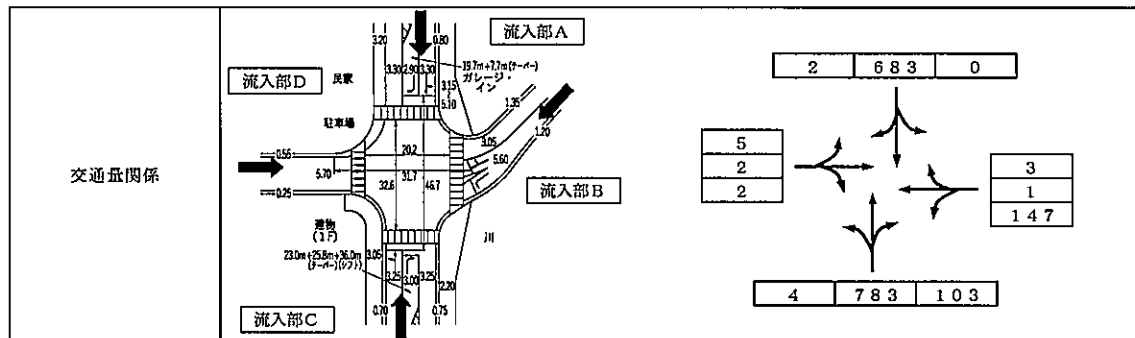


サイクル長	1 ϕ	2 ϕ	3 ϕ	4 ϕ	5 ϕ
175秒					
	G 132秒	G 31秒	G	G	G
	Y 3秒	Y 3秒	Y	Y	Y
	AR 3秒	AR 3秒	AR	AR	AR

(1) 現状の交通容量解析結果 (休日)

交差点No. 2

流入部		A		B		C		D	
車線		左直	右	左	直右	左直	右	左直右	
車線数		1	1	1	1	1	1	1	
飽和交通流率の基本値	SB	2000	1800	1800	2000	2000	1800	2000	
車線幅員による補正値	α_w	1.00	1.00	0.95	0.95	1.00	1.00	0.95	
(車線幅員)	m	3.30	2.90	5.60		3.25	3.00	3.0未満	
縦断勾配による補正値	α_G	1.000	1.000	0.990	0.990	0.955	0.955	1.000	
(縦断勾配)	%	0.3	0.3	1.2	1.2	1.9	1.9	0.6	
大型車混入による補正率	α_T	0.981	0.741	0.995	1.000	0.986	0.993	1.000	
(大型車混入率)	%	2.8	50.0	0.7	0.0	2.0	1.0	0.0	
左折車混入による補正率	α_{LT}	1.000		0.863		0.999		0.867	
(左折率)	L%	0.0				0.5		55.6	
(直進車換算係数)	E _{LT}	1.283		1.275		1.283		1.275	
(歩行者による低減率)	f _p	0.15		0.15		0.15		0.15	
(有効青時間)	G秒	2592		494		2592		494	
(歩行者用青時間)	G _p 秒	2469		453		2469		453	
右折車混入による補正率	α_{RT}				0.975			0.993	
(右折率)	R%				75.0			22.2	
(直進車換算係数)	E _{RT}		2.945		1.034		2.565	1.030	
(右折車の通過確率)	f		0.461		0.998		0.503	0.999	
(有効青時間)	G秒		2839		494		2839	494	
(現示のさばけ台数)	k台/c		2		1		2	1	
飽和交通流率	SA	1962	1333	1453	1835	1880	1707	1637	
①交通量	q	683	2	147	4	787	103	9	現示の 需要率
正規化交通量	ρ	0.348	0.000	0.101	0.002	0.419	0.036	0.005	交差点 需要率
必要現示率	1φ	0.348				0.419			0.419
	2φ		0.000				0.036		0.036
	3φ			0.101	0.002			0.005	0.101
	4φ								
	5φ								
青時間比	%	72.0	78.9	13.7	13.7	72.0	78.9	13.7	
②可能交通容量		1412	429	199	270	1354	619	225	
①/②混雑度		0.484	0.005	0.738	0.015	0.581	0.166	0.040	

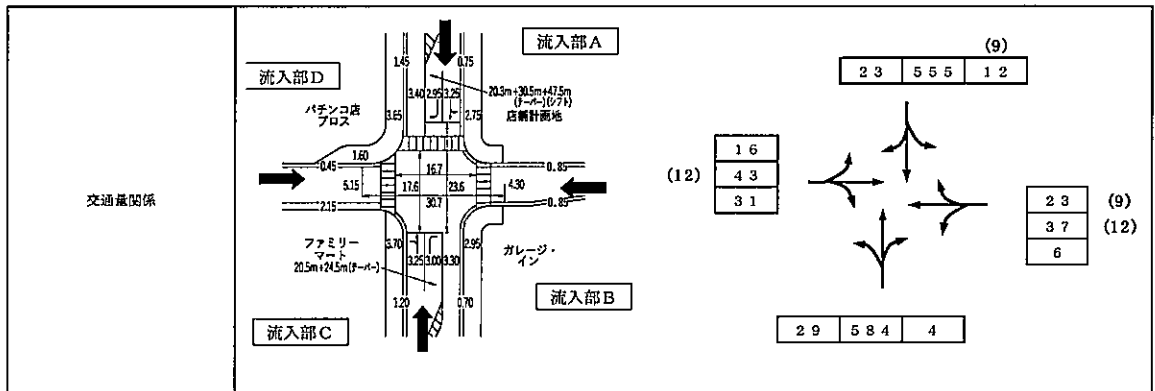


サイクル長	1φ	2φ	3φ	4φ	5φ
175秒					
	G 126秒 Y 3秒 AR	G 9秒 Y 3秒 AR 4秒	G 24秒 Y 3秒 AR 3秒	G Y AR	G Y AR

(2) 開店後の交通容量解析結果 (平日)

交差点No. 1

流入部		A		B		C		D	
車線		左直	右	左直右		左直	右	左直右	
車線数		1	1	1		1	1	1	
飽和交通流率の基本値	SB	2000	1800	2000		2000	1800	2000	
車線幅員による補正値	α_w	1.00	1.00	0.95		1.00	1.00	0.95	
(車線幅員)	m	3.25	2.95	3.0未満		3.25	3.00	3.0未満	
横断勾配による補正値	α_G	1.000	1.000	1.000		1.000	1.000	1.000	
(横断勾配)	%	-0.4	-0.4	-0.3		0.3	0.3	0.4	
大型車混入率による補正率	α_T	0.934	0.916	1.000		0.912	1.000	0.977	
(大型車混入率)	%	10.0	13.0	0.0		13.7	0.0	3.3	
左折車混入による補正率	α_{LT}	0.994		0.976		0.987		0.953	
(左折率)	L%	2.1		9.0		4.7		17.8	
(直進車換算係数)	ELT	1.284		1.279		1.284		1.279	
(歩行者による低減率)	f_p	0.15		0.15		0.15		0.15	
(有効青時間)	G秒	2625		697		2625		697	
(歩行者用時間)	Gp秒	2508		650		2508		650	
右折車混入による補正率	α_{RT}			0.936				0.945	
(右折率)	R%			35.8				34.4	
(直進車換算係数)	ERT		2.217	1.191			2.138	1.168	
(右折車の通過確率)	f		0.550	0.954			0.565	0.960	
(有効青時間)	G秒		2625	697			2625	697	
(現示のさげ台数)	c台/c		2	1			2	1	
飽和交通流率	SA	1858	1649	1735		1801	1800	1672	
①交通量	q	567	23	67		613	4	90	現示の 需要率
正規化交通量	ρ	0.305	0.000	0.039		0.340	0.000	0.054	交差点 需要率
必要現示率	1 ϕ	0.305	0.000			0.340	0.000		0.340
	2 ϕ			0.039				0.054	0.054
	3 ϕ								
	4 ϕ								
	5 ϕ								
青時間比	%	72.9	72.9	19.4		72.9	72.9	19.4	
②可能交通容量		1354	590	336		1313	670	324	
①/②混雑度		0.419	0.039	0.200		0.467	0.006	0.278	

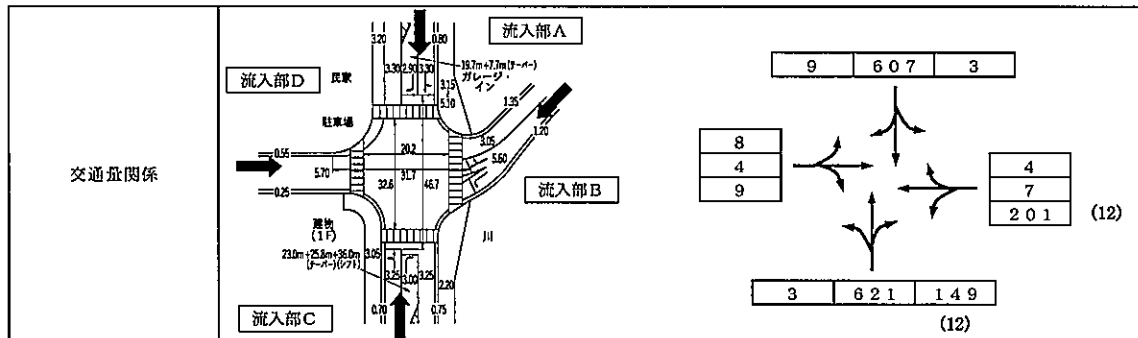


サイクル長	1 ϕ	2 ϕ	3 ϕ	4 ϕ	5 ϕ
155秒					
	G 113秒 Y 3秒 AR 3秒	G 30秒 Y 3秒 AR 3秒	G Y AR	G Y AR	G Y AR

(2) 開店後の交通容量解析結果 (平日)

交差点No. 2

流入部		A		B		C		D	
車線		左直	右	左	直右	左直	右	左直右	
車線数		1	1	1	1	1	1	1	
飽和交通流率の基本値	SB	2000	1800	1800	2000	2000	1800	2000	
車線幅員による補正值	α_w	1.00	1.00	0.95	0.95	1.00	1.00	0.95	
(車線幅員)	m	3.30	2.90	5.60		3.25	3.00	3.0未満	
縦断勾配による補正值	α_G	1.000	1.000	0.990	0.990	0.955	0.955	1.000	
(縦断勾配)	%	0.3	0.3	1.2	1.2	1.9	1.9	0.6	
大型車混入による補正率	α_T	0.945	1.000	0.980	1.000	0.911	0.986	0.968	
(大型車混入率)	%	8.4	0.0	3.0	0.0	13.9	2.0	4.8	
左折車混入による補正率	α_{LT}	0.999		0.863		0.999		0.905	
(左折率)	L%	0.5				0.5		38.1	
(直進車換算係数)	E _{LT}	1.283		1.275		1.283		1.275	
(歩行者による低減率)	f _p	0.15		0.15		0.15		0.15	
(有効青時間)	G秒	2462		557		2462		557	
(歩行者用青時間)	G _p 秒	2346		511		2346		511	
右折車混入による補正率	α_{RT}				0.986			0.978	
(右折率)	R%				36.4			42.9	
(直進車換算係数)	E _{RT}		2.422		1.040		2.375	1.052	
(右折車の通過確率)	f		0.532		0.996		0.539	0.992	
(有効青時間)	G秒		2741		557		2741	557	
(現示のさげ台数)	k台/c		2		1		2	1	
飽和交通流率	SA	1887	1800	1430	1854	1738	1695	1628	
①交通量	q	610	9	201	11	624	149	21	現示の
正規化交通量	ρ	0.323	0.000	0.141	0.006	0.359	0.060	0.013	需要率
必要現示率	1 ϕ	0.323				0.359			0.359
	2 ϕ		0.000				0.060		0.060
	3 ϕ			0.141	0.006			0.013	0.141
	4 ϕ								
	5 ϕ								
青時間比	%	68.4	76.1	15.5	15.5	68.4	76.1	15.5	
②可能交通容量		1290	637	221	305	1188	632	252	
①/②混雑度		0.473	0.014	0.908	0.036	0.525	0.236	0.083	



サイクル長	1 ϕ	2 ϕ	3 ϕ	4 ϕ	5 ϕ
155秒					
	G 106秒 Y 3秒 AR	G 9秒 Y 3秒 AR 4秒	G 24秒 Y 3秒 AR 3秒	G Y AR	G Y AR

(2) 開店後の交通容量解析結果 (休日)

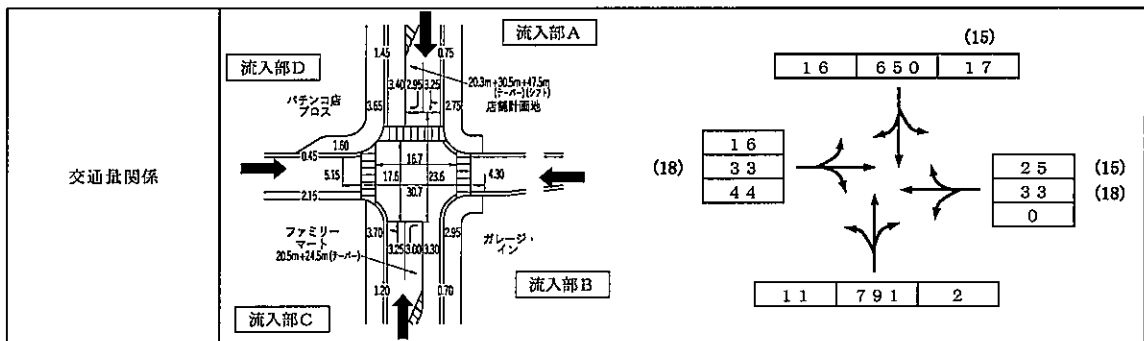
交差点No. 1

流入部		A		B		C		D	
車線		左直	右	左直右		左直	右	左直右	
車線数		1	1	1		1	1	1	
飽和交通流率の基本値	SB	2000	1800	2000		2000	1800	2000	
車線幅員による補正值	α_w	1.00	1.00	0.95		1.00	1.00	0.95	
(車線幅員)	m	3.25	2.95	3.0未満		3.25	3.00	3.0未満	
縦断勾配による補正值	α_G	1.000	1.000	1.000		1.000	1.000	1.000	
(縦断勾配)	%	-0.4	-0.4	-0.3		0.3	0.3	0.4	
大型車混入による補正率	α_T	0.994	1.000	1.000		0.985	1.000	1.000	
(大型車混入率)	%	0.9	0.0	0.0		2.2	0.0	0.0	
左折車混入による補正率	α_{LT}	0.993		1.000		0.996		0.955	
(左折率)	L%	2.5		0.0		1.4		17.2	
(直進車換算係数)	E _{LT}	1.284		1.272		1.284		1.272	
(歩行者による低減率)	f _p	0.15		0.15		0.15		0.15	
(有効青時間)	G秒	2715		638		2715		638	
(歩行者用青時間)	G _p 秒	2592		576		2592		576	
右折車混入による補正率	α_{RT}			0.934				0.928	
(右折率)	R%			43.1				47.3	
(直進車換算係数)	E _{RT}		2.846	1.165			2.379	1.165	
(右折車の通過確率)	f		0.458	0.964			0.518	0.964	
(有効青時間)	G秒		2715	638			2715	638	
(現示のさげ台数)	k台/c		2	1			2	1	
飽和交通流率	SA	1973	1800	1774		1961	1800	1684	
①交通量	q	667	16	58		802	2	93	
正規化交通量	ρ	0.338	0.000	0.033		0.409	0.000	0.055	
必要現示率	1 ϕ	0.338	0.000			0.409	0.000		0.409
	2 ϕ			0.033				0.055	0.055
	3 ϕ								
	4 ϕ								
	5 ϕ								
青時間比	%	75.4	75.4	17.7		75.4	75.4	17.7	
②可能交通容量		1488	526	314		1479	632	298	
①/②混雑度		0.448	0.030	0.185		0.542	0.003	0.312	

現示の
需要率

交差点
需要率

0.464

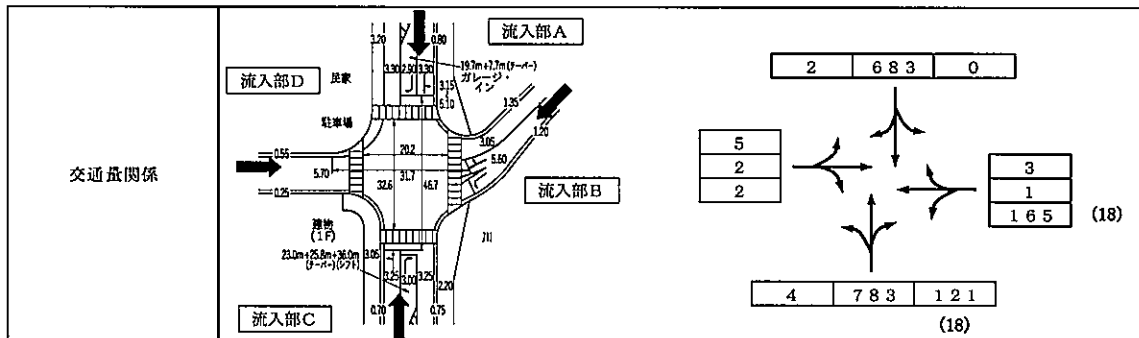


サイクル長	1 ϕ	2 ϕ	3 ϕ	4 ϕ	5 ϕ
175秒					
	G 132秒 Y 3秒 AR 3秒	G 31秒 Y 3秒 AR 3秒	G Y AR	G Y AR	G Y AR

(2) 開店後の交通容量解析結果 (休日)

交差点No. 2

流入部		A		B		C		D	
車線		左直	右	左	直右	左直	右	左直右	
車線数		1	1	1	1	1	1	1	
飽和交通流率の基本値	SB	2000	1800	1800	2000	2000	1800	2000	
車線幅員による補正值 (車線幅員)	α_w	1.00	1.00	0.95	0.95	1.00	1.00	0.95	
	m	3.30	2.90	5.60		3.25	3.00	3.0未満	
縦断勾配による補正值 (縦断勾配)	α_G	1.000	1.000	0.990	0.990	0.955	0.955	1.000	
	%	0.3	0.3	1.2	1.2	1.9	1.9	0.6	
大型車混入による補正率 (大型車混入率)	α_T	0.981	0.741	0.996	1.000	0.986	0.994	1.000	
	%	2.8	50.0	0.6	0.0	2.0	0.8	0.0	
左折車混入による補正率 (左折率) (直進車換算係数) (歩行者による低減率) (有効青時間) (歩行者用青時間)	α_{LT}	1.000		0.863		0.999		0.867	
	L%	0.0				0.5		55.6	
	E _{LT}	1.283		1.275		1.283		1.275	
	f _p	0.15		0.15		0.15		0.15	
	G秒	2592		494		2592		494	
	G _p 秒	2469		453		2469		453	
右折車混入による補正率 (右折率) (直進車換算係数) (右折車の通過確率) (有効青時間) (現示のさばり台数)	α_{RT}			0.975				0.993	
	R%			75.0				22.2	
	E _{RT}		2.945	1.034		2.565		1.030	
	f		0.461	0.998		0.503		0.999	
	G秒		2839	494		2839		494	
	k台/c		2	1		2		1	
飽和交通流率	SA	1962	1333	1454	1835	1880	1709	1637	
①交通量	q	683	2	165	4	787	121	9	現示の 需要率
正規化交通量	ρ	0.348	0.000	0.113	0.002	0.419	0.047	0.005	交差点 需要率
必要現示率	1 ϕ	0.348				0.419			0.419
	2 ϕ		0.000				0.047		0.047
	3 ϕ			0.113	0.002			0.005	0.113
	4 ϕ								
	5 ϕ								
青時間比	%	72.0	78.9	13.7	13.7	72.0	78.9	13.7	
②可能交通容量		1412	429	199	270	1354	619	225	
①/②混雑度		0.484	0.005	0.827	0.015	0.581	0.195	0.040	



サイクル長	1 ϕ	2 ϕ	3 ϕ	4 ϕ	5 ϕ
175秒					
	G 12.6秒 Y 3秒 AR	G 9秒 Y 3秒 AR 4秒	G 2.4秒 Y 3秒 AR 3秒	G Y AR	G Y AR

第7章 現況交通調査結果

- (1) 交通流量調査結果
- (2) 交差点現示および運用秒時調査結果
- (3) 交差点需要率結果

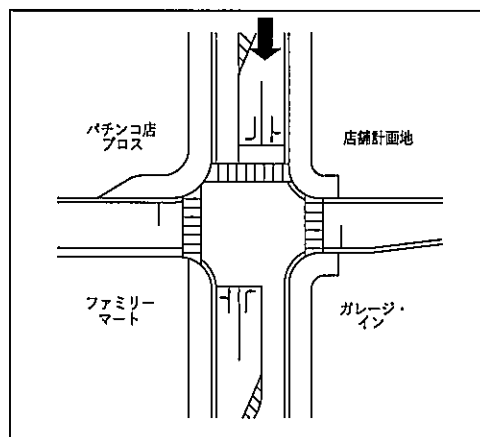
(1) 交通流量調査結果

交差点交通流動調査集計表

交差点No. 1

調査日： 令和6年12月 9日(月)

方向： 幹線南進方面



【交通流量】

	左折			直進			右折			自動車計	全車種合計	自転車	歩行者
	二輪車	普通車	大型車	二輪車	普通車	大型車	二輪車	普通車	大型車				
8:00 ~ 9:00	0	7	0	1	482	56	0	25	1	571	572	1	3
9:00 ~ 10:00	0	5	0	5	436	55	0	20	1	517	522	0	3
10:00 ~ 11:00	0	3	0	6	492	57	0	20	3	575	581	3	6
11:00 ~ 12:00	1	6	1	7	489	52	0	18	0	566	574	5	1
12:00 ~ 13:00	0	7	0	16	424	30	0	24	1	486	502	4	4
13:00 ~ 14:00	0	3	0	2	407	42	0	23	2	477	479	5	3
14:00 ~ 15:00	0	4	0	0	448	46	0	34	0	532	532	3	3
15:00 ~ 16:00	0	5	0	1	479	36	0	30	0	550	551	1	2
16:00 ~ 17:00	0	6	0	3	500	27	0	21	0	554	557	9	4
17:00 ~ 18:00	0	4	0	2	579	12	1	34	0	629	632	10	6
18:00 ~ 19:00	0	6	0	1	385	11	0	27	0	429	430	3	4
19:00 ~ 20:00	0	2	0	1	272	11	0	18	0	303	304	2	0
合 計	1	58	1	45	5393	435	1	294	8	6189	6236	46	39

【流動特性】

	流動分岐率(%)				大型車混入率(%)				二輪車混入率(%)			
	左折	直進	右折	計	左折	直進	右折	平均	左折	直進	右折	平均
8:00 ~ 9:00	1.2	94.2	4.5	100.0	0.0	10.4	3.8	10.0	0.0	0.2	0.0	0.2
9:00 ~ 10:00	1.0	95.0	4.0	100.0	0.0	11.1	4.8	10.7	0.0	1.0	0.0	1.0
10:00 ~ 11:00	0.5	95.5	4.0	100.0	0.0	10.3	13.0	10.3	0.0	1.1	0.0	1.0
11:00 ~ 12:00	1.4	95.5	3.1	100.0	12.5	9.5	0.0	9.2	12.5	1.3	0.0	1.4
12:00 ~ 13:00	1.4	93.6	5.0	100.0	0.0	6.4	4.0	6.2	0.0	3.4	0.0	3.2
13:00 ~ 14:00	0.6	94.2	5.2	100.0	0.0	9.3	8.0	9.2	0.0	0.4	0.0	0.4
14:00 ~ 15:00	0.8	92.9	6.4	100.0	0.0	9.3	0.0	8.6	0.0	0.0	0.0	0.0
15:00 ~ 16:00	0.9	93.6	5.4	100.0	0.0	7.0	0.0	6.5	0.0	0.2	0.0	0.2
16:00 ~ 17:00	1.1	95.2	3.8	100.0	0.0	5.1	0.0	4.8	0.0	0.6	0.0	0.5
17:00 ~ 18:00	0.6	93.8	5.5	100.0	0.0	2.0	0.0	1.9	0.0	0.3	2.9	0.5
18:00 ~ 19:00	1.4	92.3	6.3	100.0	0.0	2.8	0.0	2.6	0.0	0.3	0.0	0.2
19:00 ~ 20:00	0.7	93.4	5.9	100.0	0.0	3.9	0.0	3.6	0.0	0.4	0.0	0.3
平 均	1.0	94.2	4.9	100.0	1.7	7.4	2.6	7.1	1.7	0.8	0.3	0.8

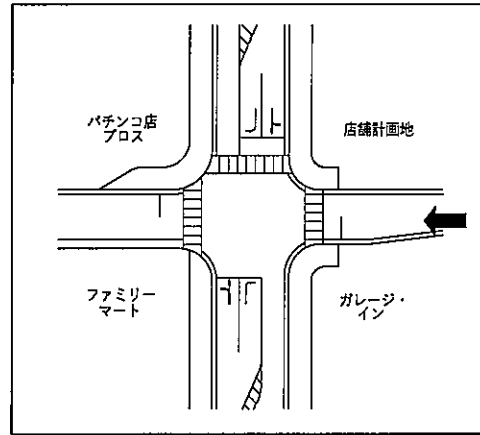
(1) 交通流量調査結果

交差点交通流動調査集計表

交差点No. 1

調査日： 令和6年12月 9日 (月)

方向： 交差西進方面



【交通流量】

	左折			直進			右折			自動車計	全車種合計	自転車	歩行者
	二輪車	普通車	大型車	二輪車	普通車	大型車	二輪車	普通車	大型車				
8:00 ~ 9:00	0	4	0	0	19	0	0	12	0	35	35	3	2
9:00 ~ 10:00	0	4	0	0	19	0	0	10	0	33	33	3	3
10:00 ~ 11:00	1	5	0	1	24	0	0	14	0	43	45	1	0
11:00 ~ 12:00	0	4	0	2	22	0	0	9	0	35	37	1	2
12:00 ~ 13:00	0	1	0	2	29	0	0	19	0	49	51	0	1
13:00 ~ 14:00	0	2	0	0	17	0	0	6	1	26	26	1	2
14:00 ~ 15:00	0	8	0	1	31	0	0	16	1	56	57	0	2
15:00 ~ 16:00	0	1	0	1	16	1	0	9	0	27	28	1	3
16:00 ~ 17:00	0	3	0	0	29	0	0	13	0	45	45	7	0
17:00 ~ 18:00	0	2	0	0	21	0	1	15	0	38	39	13	3
18:00 ~ 19:00	0	1	0	1	26	0	0	12	0	39	40	2	7
19:00 ~ 20:00	0	1	0	0	5	0	0	4	0	10	10	1	0
合 計	1	36	0	8	258	1	1	139	2	436	446	33	25

【流動特性】

	流動分岐率(%)				大型車混入率(%)				二輪車混入率(%)			
	左折	直進	右折	計	左折	直進	右折	平均	左折	直進	右折	平均
8:00 ~ 9:00	11.4	54.3	34.3	100.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
9:00 ~ 10:00	12.1	57.6	30.3	100.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
10:00 ~ 11:00	13.3	55.6	31.1	100.0	0.0	0.0	0.0	0.0	16.7	4.0	0.0	4.4
11:00 ~ 12:00	10.8	64.9	24.3	100.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	8.3	0.0	5.4
12:00 ~ 13:00	2.0	60.8	37.3	100.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	6.5	0.0	3.9
13:00 ~ 14:00	7.7	65.4	26.9	100.0	0.0	0.0	14.3	3.8	0.0	0.0	0.0	0.0
14:00 ~ 15:00	14.0	56.1	29.8	100.0	0.0	0.0	5.9	1.8	0.0	3.1	0.0	1.8
15:00 ~ 16:00	3.6	64.3	32.1	100.0	0.0	5.6	0.0	3.6	0.0	5.6	0.0	3.6
16:00 ~ 17:00	6.7	64.4	28.9	100.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
17:00 ~ 18:00	5.1	53.8	41.0	100.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	6.3	2.6
18:00 ~ 19:00	2.5	67.5	30.0	100.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	3.7	0.0	2.5
19:00 ~ 20:00	10.0	50.0	40.0	100.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
平 均	8.3	59.9	31.8	100.0	0.0	0.4	1.4	0.7	2.7	3.0	0.7	2.2

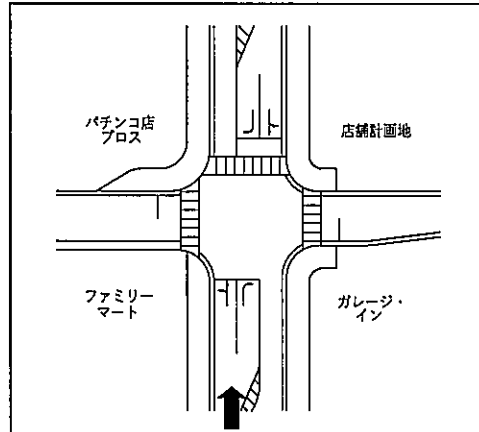
(1) 交通流量調査結果

交差点交通流動調査集計表

交差点No. 1

調査日： 令和6年12月 9日 (月)

方向： 幹線北進方面



【交通流量】

	左折			直進			右折			自動車計	全車種合計	自転車	歩行者
	二輪車	普通車	大型車	二輪車	普通車	大型車	二輪車	普通車	大型車				
8:00 ~ 9:00	0	15	1	1	435	65	0	2	0	518	519	0	0
9:00 ~ 10:00	0	18	0	2	486	85	0	4	1	594	596	0	0
10:00 ~ 11:00	0	26	3	4	499	81	1	3	0	612	617	0	0
11:00 ~ 12:00	0	20	1	5	497	68	0	8	0	594	599	0	0
12:00 ~ 13:00	0	21	0	7	478	52	1	7	1	559	567	0	2
13:00 ~ 14:00	0	21	1	5	464	55	0	6	0	547	552	0	0
14:00 ~ 15:00	0	16	1	9	520	51	0	6	0	594	603	0	0
15:00 ~ 16:00	0	13	1	5	509	48	0	4	0	575	580	0	0
16:00 ~ 17:00	0	18	1	3	528	34	0	13	0	594	597	0	0
17:00 ~ 18:00	0	20	0	0	471	23	0	10	0	524	524	0	0
18:00 ~ 19:00	0	20	0	0	317	19	0	16	0	372	372	0	0
19:00 ~ 20:00	0	8	0	0	189	7	0	3	0	207	207	0	0
合 計	0	216	9	41	5393	588	2	82	2	6290	6333	0	2

【流動特性】

	流動分岐率(%)				大型車混入率(%)				二輪車混入率(%)			
	左折	直進	右折	計	左折	直進	右折	平均	左折	直進	右折	平均
8:00 ~ 9:00	3.1	96.5	0.4	100.0	6.3	13.0	0.0	12.7	0.0	0.2	0.0	0.2
9:00 ~ 10:00	3.0	96.1	0.8	100.0	0.0	14.8	20.0	14.4	0.0	0.3	0.0	0.3
10:00 ~ 11:00	4.7	94.7	0.6	100.0	10.3	13.9	0.0	13.6	0.0	0.7	25.0	0.8
11:00 ~ 12:00	3.5	95.2	1.3	100.0	4.8	11.9	0.0	11.5	0.0	0.9	0.0	0.8
12:00 ~ 13:00	3.7	94.7	1.6	100.0	0.0	9.7	11.1	9.3	0.0	1.3	11.1	1.4
13:00 ~ 14:00	4.0	94.9	1.1	100.0	4.5	10.5	0.0	10.1	0.0	1.0	0.0	0.9
14:00 ~ 15:00	2.8	96.2	1.0	100.0	5.9	8.8	0.0	8.6	0.0	1.6	0.0	1.5
15:00 ~ 16:00	2.4	96.9	0.7	100.0	7.1	8.5	0.0	8.4	0.0	0.9	0.0	0.9
16:00 ~ 17:00	3.2	94.6	2.2	100.0	5.3	6.0	0.0	5.9	0.0	0.5	0.0	0.5
17:00 ~ 18:00	3.8	94.3	1.9	100.0	0.0	4.7	0.0	4.4	0.0	0.0	0.0	0.0
18:00 ~ 19:00	5.4	90.3	4.3	100.0	0.0	5.7	0.0	5.1	0.0	0.0	0.0	0.0
19:00 ~ 20:00	3.9	94.7	1.4	100.0	0.0	3.6	0.0	3.4	0.0	0.0	0.0	0.0
平 均	3.6	95.1	1.4	100.0	4.0	9.8	2.3	9.5	0.0	0.7	2.3	0.7

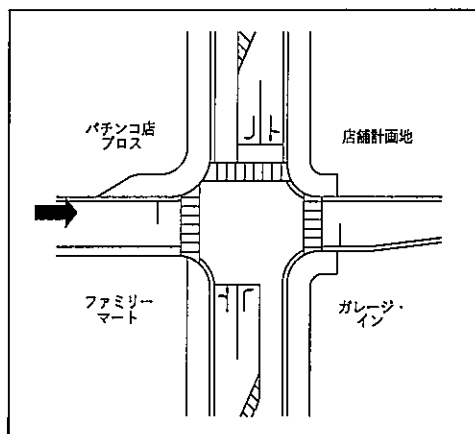
(1) 交通流量調査結果

交差点交通流動調査集計表

交差点No. 1

調査日： 令和6年12月 9日 (月)

方向： 交差東進方面



【交通流量】

	左折			直進			右折			自動車計	全車種合計	自転車	歩行者
	二輪車	普通車	大型車	二輪車	普通車	大型車	二輪車	普通車	大型車				
8:00 ~ 9:00	0	28	2	3	24	0	0	23	2	79	82	0	3
9:00 ~ 10:00	0	17	1	0	26	0	1	27	1	72	73	0	3
10:00 ~ 11:00	0	14	2	1	30	0	0	30	1	77	78	6	3
11:00 ~ 12:00	0	15	1	0	12	0	0	24	5	57	57	2	0
12:00 ~ 13:00	0	23	0	1	18	0	0	35	0	76	77	2	4
13:00 ~ 14:00	0	19	0	2	34	0	0	27	3	83	85	3	5
14:00 ~ 15:00	0	21	0	0	25	0	0	41	0	87	87	1	2
15:00 ~ 16:00	0	16	0	1	28	0	1	33	1	78	80	2	0
16:00 ~ 17:00	0	21	0	0	28	0	1	38	1	88	89	2	3
17:00 ~ 18:00	0	16	0	1	28	0	1	36	1	81	83	5	0
18:00 ~ 19:00	0	11	0	1	15	0	0	27	1	54	55	2	0
19:00 ~ 20:00	0	6	0	0	10	0	0	8	0	24	24	1	0
合計	0	207	6	10	278	0	4	349	16	856	870	26	23

【流動特性】

	流動分岐率(%)				大型車混入率(%)				二輪車混入率(%)			
	左折	直進	右折	計	左折	直進	右折	平均	左折	直進	右折	平均
8:00 ~ 9:00	36.6	32.9	30.5	100.0	6.7	0.0	8.0	4.9	0.0	11.1	0.0	3.7
9:00 ~ 10:00	24.7	35.6	39.7	100.0	5.6	0.0	3.4	2.7	0.0	0.0	3.4	1.4
10:00 ~ 11:00	20.5	39.7	39.7	100.0	12.5	0.0	3.2	3.8	0.0	3.2	0.0	1.3
11:00 ~ 12:00	28.1	21.1	50.9	100.0	6.3	0.0	17.2	10.5	0.0	0.0	0.0	0.0
12:00 ~ 13:00	29.9	24.7	45.5	100.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	5.3	0.0	1.3
13:00 ~ 14:00	22.4	42.4	35.3	100.0	0.0	0.0	10.0	3.5	0.0	5.6	0.0	2.4
14:00 ~ 15:00	24.1	28.7	47.1	100.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
15:00 ~ 16:00	20.0	36.3	43.8	100.0	0.0	0.0	2.9	1.3	0.0	3.4	2.9	2.5
16:00 ~ 17:00	23.6	31.5	44.9	100.0	0.0	0.0	2.5	1.1	0.0	0.0	2.5	1.1
17:00 ~ 18:00	19.3	34.9	45.8	100.0	0.0	0.0	2.6	1.2	0.0	3.4	2.6	2.4
18:00 ~ 19:00	20.0	29.1	50.9	100.0	0.0	0.0	3.6	1.8	0.0	6.3	0.0	1.8
19:00 ~ 20:00	25.0	41.7	33.3	100.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
平均	24.5	33.1	42.4	100.0	2.8	0.0	4.3	2.5	0.0	3.5	1.1	1.6

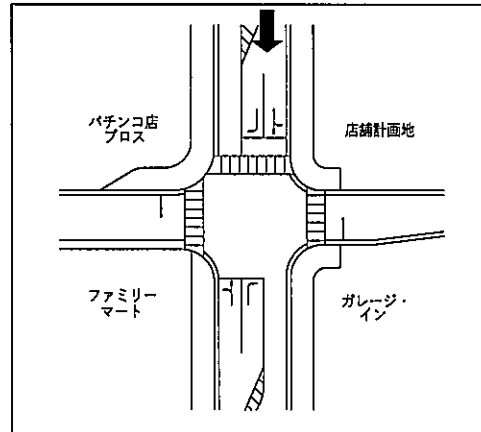
(1) 交通流量調査結果

交差点交通流動調査集計表

交差点No. 1

調査日： 令和6年12月 8日(日)

方向： 幹線南進方面



【交通流量】

	左折			直進			右折			自動車計	全車種合計	自転車	歩行者
	二輪車	普通車	大型車	二輪車	普通車	大型車	二輪車	普通車	大型車				
8:00 ~ 9:00	0	2	0	3	401	14	0	18	1	436	439	0	0
9:00 ~ 10:00	0	4	0	17	521	8	0	22	0	555	572	1	0
10:00 ~ 11:00	0	8	0	66	584	13	1	18	0	623	690	0	0
11:00 ~ 12:00	0	5	0	36	635	12	1	27	0	679	716	0	1
12:00 ~ 13:00	0	7	0	31	621	11	0	25	1	665	696	0	1
13:00 ~ 14:00	0	0	0	5	543	15	0	14	1	573	578	0	1
14:00 ~ 15:00	0	2	0	7	637	6	0	16	0	661	668	0	2
15:00 ~ 16:00	0	3	0	12	682	12	0	20	0	717	729	0	0
16:00 ~ 17:00	0	1	0	9	701	12	0	14	0	728	737	0	0
17:00 ~ 18:00	0	6	1	2	669	8	0	25	0	709	711	0	0
18:00 ~ 19:00	0	5	0	1	603	8	0	21	0	637	638	0	0
19:00 ~ 20:00	0	3	0	1	433	10	0	13	0	459	460	0	0
合計	0	46	1	190	7030	129	2	233	3	7442	7634	1	5

【流動特性】

	流動分岐率(%)				大型車混入率(%)				二輪車混入率(%)			
	左折	直進	右折	計	左折	直進	右折	平均	左折	直進	右折	平均
8:00 ~ 9:00	0.5	95.2	4.3	100.0	0.0	3.3	5.3	3.4	0.0	0.7	0.0	0.7
9:00 ~ 10:00	0.7	95.5	3.8	100.0	0.0	1.5	0.0	1.4	0.0	3.1	0.0	3.0
10:00 ~ 11:00	1.2	96.1	2.8	100.0	0.0	2.0	0.0	1.9	0.0	10.0	5.3	9.7
11:00 ~ 12:00	0.7	95.4	3.9	100.0	0.0	1.8	0.0	1.7	0.0	5.3	3.6	5.2
12:00 ~ 13:00	1.0	95.3	3.7	100.0	0.0	1.7	3.8	1.7	0.0	4.7	0.0	4.5
13:00 ~ 14:00	0.0	97.4	2.6	100.0	—	2.7	6.7	2.8	—	0.9	0.0	0.9
14:00 ~ 15:00	0.3	97.3	2.4	100.0	0.0	0.9	0.0	0.9	0.0	1.1	0.0	1.0
15:00 ~ 16:00	0.4	96.8	2.7	100.0	0.0	1.7	0.0	1.6	0.0	1.7	0.0	1.6
16:00 ~ 17:00	0.1	98.0	1.9	100.0	0.0	1.7	0.0	1.6	0.0	1.2	0.0	1.2
17:00 ~ 18:00	1.0	95.5	3.5	100.0	14.3	1.2	0.0	1.3	0.0	0.3	0.0	0.3
18:00 ~ 19:00	0.8	95.9	3.3	100.0	0.0	1.3	0.0	1.3	0.0	0.2	0.0	0.2
19:00 ~ 20:00	0.7	96.5	2.8	100.0	0.0	2.3	0.0	2.2	0.0	0.2	0.0	0.2
平均	0.6	96.3	3.1	100.0	2.1	1.8	1.3	1.7	0.0	2.6	0.8	2.5

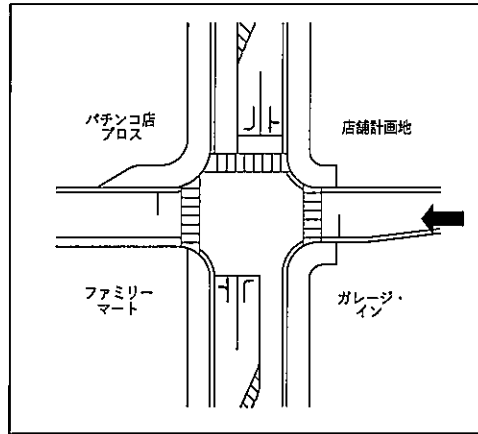
(1) 交通流量調査結果

交差点交通流動調査集計表

交差点No. 1

調査日： 令和6年12月 8日(日)

方向： 交差西進方面



【交通流量】

	左折			直進			右折			自動車計	全車種合計	自転車	歩行者
	二輪車	普通車	大型車	二輪車	普通車	大型車	二輪車	普通車	大型車				
8:00 ~ 9:00	0	1	0	0	9	0	0	6	0	16	16	4	0
9:00 ~ 10:00	0	2	0	1	18	0	0	16	0	36	37	1	0
10:00 ~ 11:00	0	0	0	3	23	0	0	26	0	49	52	1	0
11:00 ~ 12:00	0	2	0	2	15	0	0	15	0	32	34	5	3
12:00 ~ 13:00	0	1	0	1	22	0	0	10	0	33	34	6	0
13:00 ~ 14:00	0	1	0	1	14	0	0	10	0	25	26	1	0
14:00 ~ 15:00	0	0	0	1	14	0	0	10	0	24	25	6	1
15:00 ~ 16:00	0	0	0	1	18	0	0	7	0	25	26	4	1
16:00 ~ 17:00	0	0	0	1	21	0	0	4	1	26	27	0	0
17:00 ~ 18:00	0	2	0	0	15	0	0	9	0	26	26	1	1
18:00 ~ 19:00	0	0	0	0	14	0	0	7	0	21	21	0	1
19:00 ~ 20:00	0	0	0	0	7	1	0	2	0	10	10	0	0
合 計	0	9	0	11	190	1	0	122	1	323	334	29	7

【流動特性】

	流動分岐率(%)				大型車混入率(%)				二輪車混入率(%)			
	左折	直進	右折	計	左折	直進	右折	平均	左折	直進	右折	平均
8:00 ~ 9:00	6.3	56.3	37.5	100.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
9:00 ~ 10:00	5.4	51.4	43.2	100.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	5.3	0.0	2.7
10:00 ~ 11:00	0.0	50.0	50.0	100.0	—	0.0	0.0	0.0	—	11.5	0.0	5.8
11:00 ~ 12:00	5.9	50.0	44.1	100.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	11.8	0.0	5.9
12:00 ~ 13:00	2.9	67.6	29.4	100.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	4.3	0.0	2.9
13:00 ~ 14:00	3.8	57.7	38.5	100.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	6.7	0.0	3.8
14:00 ~ 15:00	0.0	60.0	40.0	100.0	—	0.0	0.0	0.0	—	6.7	0.0	4.0
15:00 ~ 16:00	0.0	73.1	26.9	100.0	—	0.0	0.0	0.0	—	5.3	0.0	3.8
16:00 ~ 17:00	0.0	81.5	18.5	100.0	—	0.0	20.0	3.7	—	4.5	0.0	3.7
17:00 ~ 18:00	7.7	57.7	34.6	100.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
18:00 ~ 19:00	0.0	66.7	33.3	100.0	—	0.0	0.0	0.0	—	0.0	0.0	0.0
19:00 ~ 20:00	0.0	80.0	20.0	100.0	—	12.5	0.0	10.0	—	0.0	0.0	0.0
平 均	2.7	60.5	36.8	100.0	0.0	0.5	0.8	0.6	0.0	5.4	0.0	3.3

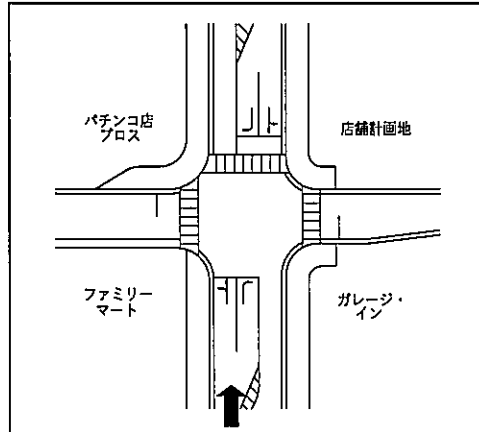
(1) 交通流量調査結果

交差点交通流動調査集計表

交差点No. 1

調査日： 令和6年12月 8日(日)

方向： 幹線北進方面



【交通流量】

	左折			直進			右折			自動車計	全車種合計	自転車	歩行者
	二輪車	普通車	大型車	二輪車	普通車	大型車	二輪車	普通車	大型車				
8:00 ~ 9:00	0	8	0	0	545	29	0	3	0	585	585	0	0
9:00 ~ 10:00	0	9	1	9	662	18	0	3	0	693	702	1	0
10:00 ~ 11:00	0	19	0	17	751	14	1	6	0	790	808	0	0
11:00 ~ 12:00	0	19	1	7	690	14	1	3	0	727	735	0	1
12:00 ~ 13:00	0	13	1	10	620	15	0	4	0	653	663	0	1
13:00 ~ 14:00	0	13	0	46	717	17	0	4	0	751	797	0	1
14:00 ~ 15:00	0	10	1	17	757	17	0	2	0	787	804	0	2
15:00 ~ 16:00	0	5	0	19	721	14	0	5	0	745	764	0	0
16:00 ~ 17:00	0	8	1	26	717	13	0	3	0	742	768	0	0
17:00 ~ 18:00	0	13	0	6	585	9	0	9	0	616	622	0	0
18:00 ~ 19:00	1	11	0	11	324	18	0	7	0	360	372	0	0
19:00 ~ 20:00	0	8	0	1	227	9	0	2	0	246	247	0	0
合計	1	136	5	169	7316	187	2	51	0	7695	7867	1	5

【流動特性】

	流動分岐率(%)				大型車混入率(%)				二輪車混入率(%)			
	左折	直進	右折	計	左折	直進	右折	平均	左折	直進	右折	平均
8:00 ~ 9:00	1.4	98.1	0.5	100.0	0.0	5.1	0.0	5.0	0.0	0.0	0.0	0.0
9:00 ~ 10:00	1.4	98.1	0.4	100.0	10.0	2.6	0.0	2.7	0.0	1.3	0.0	1.3
10:00 ~ 11:00	2.4	96.8	0.9	100.0	0.0	1.8	0.0	1.7	0.0	2.2	14.3	2.2
11:00 ~ 12:00	2.7	96.7	0.5	100.0	5.0	2.0	0.0	2.0	0.0	1.0	25.0	1.1
12:00 ~ 13:00	2.1	97.3	0.6	100.0	7.1	2.3	0.0	2.4	0.0	1.6	0.0	1.5
13:00 ~ 14:00	1.6	97.9	0.5	100.0	0.0	2.2	0.0	2.1	0.0	5.9	0.0	5.8
14:00 ~ 15:00	1.4	98.4	0.2	100.0	9.1	2.1	0.0	2.2	0.0	2.1	0.0	2.1
15:00 ~ 16:00	0.7	98.7	0.7	100.0	0.0	1.9	0.0	1.8	0.0	2.5	0.0	2.5
16:00 ~ 17:00	1.2	98.4	0.4	100.0	11.1	1.7	0.0	1.8	0.0	3.4	0.0	3.4
17:00 ~ 18:00	2.1	96.5	1.4	100.0	0.0	1.5	0.0	1.4	0.0	1.0	0.0	1.0
18:00 ~ 19:00	3.2	94.9	1.9	100.0	0.0	5.1	0.0	4.8	8.3	3.1	0.0	3.2
19:00 ~ 20:00	3.2	96.0	0.8	100.0	0.0	3.8	0.0	3.6	0.0	0.4	0.0	0.4
平均	1.8	97.5	0.7	100.0	3.5	2.4	0.0	2.4	0.7	2.2	3.8	2.2

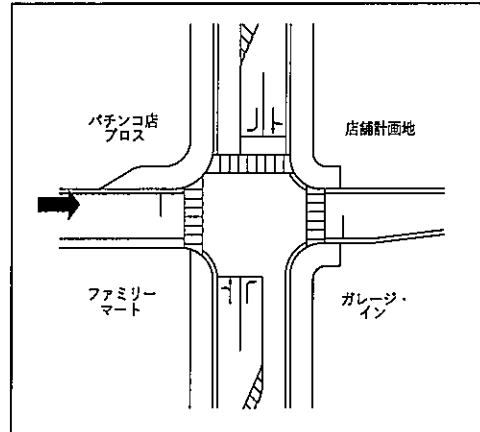
(1) 交通流量調査結果

交差点交通流動調査集計表

交差点No. 1

調査日： 令和6年12月 8日(日)

方向： 交差東進方面



【交通流量】

	左折			直進			右折			自動車計	全車種合計	自転車	歩行者
	二輪車	普通車	大型車	二輪車	普通車	大型車	二輪車	普通車	大型車				
8:00 ~ 9:00	0	30	0	1	9	0	0	18	2	59	60	3	0
9:00 ~ 10:00	0	27	0	0	15	0	0	27	0	69	69	2	1
10:00 ~ 11:00	0	30	0	0	19	0	1	17	1	67	68	7	1
11:00 ~ 12:00	0	21	1	1	21	0	0	29	0	72	73	4	1
12:00 ~ 13:00	1	21	1	1	15	0	0	30	0	67	69	4	2
13:00 ~ 14:00	0	21	0	1	16	0	1	40	1	78	80	4	0
14:00 ~ 15:00	1	15	0	1	14	0	0	44	0	73	75	10	1
15:00 ~ 16:00	0	20	0	0	26	0	0	56	1	103	103	5	2
16:00 ~ 17:00	0	17	0	3	18	0	0	41	0	76	79	3	4
17:00 ~ 18:00	0	12	0	0	21	0	0	51	1	85	85	3	4
18:00 ~ 19:00	0	10	0	0	8	0	1	25	0	43	44	2	3
19:00 ~ 20:00	0	6	0	0	3	0	0	8	0	17	17	2	0
合計	2	230	2	8	185	0	3	386	6	809	822	49	19

【流動特性】

	流動分岐率(%)				大型車混入率(%)				二輪車混入率(%)			
	左折	直進	右折	計	左折	直進	右折	平均	左折	直進	右折	平均
8:00 ~ 9:00	50.0	16.7	33.3	100.0	0.0	0.0	10.0	3.3	0.0	10.0	0.0	1.7
9:00 ~ 10:00	39.1	21.7	39.1	100.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
10:00 ~ 11:00	44.1	27.9	27.9	100.0	0.0	0.0	5.3	1.5	0.0	0.0	5.3	1.5
11:00 ~ 12:00	30.1	30.1	39.7	100.0	4.5	0.0	0.0	1.4	0.0	4.5	0.0	1.4
12:00 ~ 13:00	33.3	23.2	43.5	100.0	4.3	0.0	0.0	1.4	4.3	6.3	0.0	2.9
13:00 ~ 14:00	26.3	21.3	52.5	100.0	0.0	0.0	2.4	1.3	0.0	5.9	2.4	2.5
14:00 ~ 15:00	21.3	20.0	58.7	100.0	0.0	0.0	0.0	0.0	6.3	6.7	0.0	2.7
15:00 ~ 16:00	19.4	25.2	55.3	100.0	0.0	0.0	1.8	1.0	0.0	0.0	0.0	0.0
16:00 ~ 17:00	21.5	26.6	51.9	100.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	14.3	0.0	3.8
17:00 ~ 18:00	14.1	24.7	61.2	100.0	0.0	0.0	1.9	1.2	0.0	0.0	0.0	0.0
18:00 ~ 19:00	22.7	18.2	59.1	100.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	3.8	2.3
19:00 ~ 20:00	35.3	17.6	47.1	100.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
平均	28.5	23.5	48.1	100.0	0.9	0.0	1.5	1.0	0.9	4.1	0.8	1.6

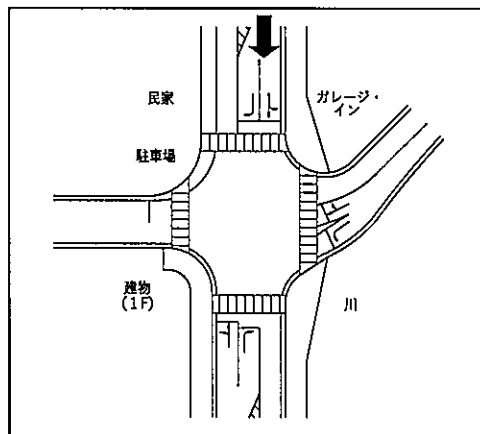
(1) 交通流量調査結果

交差点交通流動調査集計表

交差点No. 2

調査日： 令和6年12月 9日(月)

方向： 幹線南進方面



【交通流量】

	左折			直進			右折			自動車計	全車種合計	自転車	歩行者
	二輪車	普通車	大型車	二輪車	普通車	大型車	二輪車	普通車	大型車				
8:00 ~ 9:00	0	0	0	1	523	37	0	13	0	573	574	2	5
9:00 ~ 10:00	0	1	0	5	474	46	0	8	0	529	534	0	1
10:00 ~ 11:00	0	2	1	7	550	50	0	9	0	612	619	0	1
11:00 ~ 12:00	0	1	0	8	497	51	0	6	1	556	564	1	0
12:00 ~ 13:00	0	3	1	16	460	27	0	6	0	497	513	0	1
13:00 ~ 14:00	0	1	0	3	441	39	0	4	0	485	488	0	2
14:00 ~ 15:00	0	7	0	0	487	46	0	5	0	545	545	0	3
15:00 ~ 16:00	0	2	1	2	543	37	0	3	0	586	588	0	0
16:00 ~ 17:00	0	1	0	4	522	20	0	4	0	547	551	3	1
17:00 ~ 18:00	0	0	0	3	622	14	0	2	0	638	641	3	3
18:00 ~ 19:00	0	0	0	0	422	12	0	0	0	434	434	3	1
19:00 ~ 20:00	0	0	0	0	286	14	0	0	0	300	300	0	0
合計	0	18	3	49	5827	393	0	60	1	6302	6351	12	18

【流動特性】

	流動分岐率(%)				大型車混入率(%)				二輪車混入率(%)			
	左折	直進	右折	計	左折	直進	右折	平均	左折	直進	右折	平均
8:00 ~ 9:00	0.0	97.7	2.3	100.0	—	6.6	0.0	6.4	—	0.2	0.0	0.2
9:00 ~ 10:00	0.2	98.3	1.5	100.0	0.0	8.8	0.0	8.6	0.0	1.0	0.0	0.9
10:00 ~ 11:00	0.5	98.1	1.5	100.0	33.3	8.2	0.0	8.2	0.0	1.2	0.0	1.1
11:00 ~ 12:00	0.2	98.6	1.2	100.0	0.0	9.2	14.3	9.2	0.0	1.4	0.0	1.4
12:00 ~ 13:00	0.8	98.1	1.2	100.0	25.0	5.4	0.0	5.5	0.0	3.2	0.0	3.1
13:00 ~ 14:00	0.2	99.0	0.8	100.0	0.0	8.1	0.0	8.0	0.0	0.6	0.0	0.6
14:00 ~ 15:00	1.3	97.8	0.9	100.0	0.0	8.6	0.0	8.4	0.0	0.0	0.0	0.0
15:00 ~ 16:00	0.5	99.0	0.5	100.0	33.3	6.4	0.0	6.5	0.0	0.3	0.0	0.3
16:00 ~ 17:00	0.2	99.1	0.7	100.0	0.0	3.7	0.0	3.6	0.0	0.7	0.0	0.7
17:00 ~ 18:00	0.0	99.7	0.3	100.0	—	2.2	0.0	2.2	—	0.5	0.0	0.5
18:00 ~ 19:00	0.0	100.0	0.0	100.0	—	2.8	—	2.8	—	0.0	—	0.0
19:00 ~ 20:00	0.0	100.0	0.0	100.0	—	4.7	—	4.7	—	0.0	—	0.0
平均	0.3	98.7	1.0	100.0	14.3	6.3	1.6	6.3	0.0	0.8	0.0	0.8

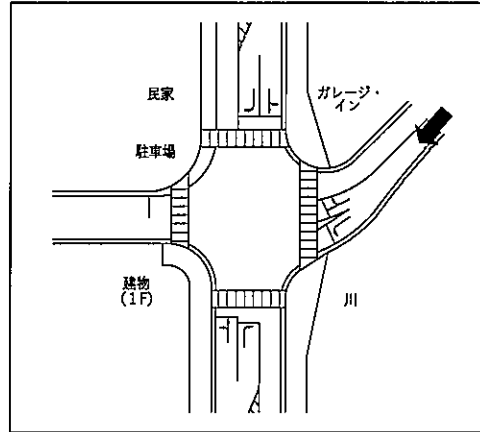
(1) 交通流量調査結果

交差点交通流動調査集計表

交差点No. 2

調査日： 令和6年12月 9日 (月)

方向： 交差西進方面



【交通流量】

	左折			直進			右折			自動車計	全車種合計	自転車	歩行者
	二輪車	普通車	大型車	二輪車	普通車	大型車	二輪車	普通車	大型車				
8:00 ~ 9:00	1	166	5	0	6	1	0	2	0	180	181	6	3
9:00 ~ 10:00	0	147	5	1	7	0	0	4	1	164	165	2	4
10:00 ~ 11:00	3	180	6	0	7	0	0	4	0	197	200	3	2
11:00 ~ 12:00	0	156	4	0	5	0	0	5	1	171	171	1	2
12:00 ~ 13:00	2	135	5	0	2	0	0	10	0	152	154	1	0
13:00 ~ 14:00	1	144	4	0	13	0	0	8	0	169	170	1	2
14:00 ~ 15:00	1	150	4	0	3	0	0	9	0	166	167	2	4
15:00 ~ 16:00	0	123	5	0	1	0	0	5	0	134	134	1	2
16:00 ~ 17:00	0	151	5	0	3	0	0	4	0	163	163	12	1
17:00 ~ 18:00	0	147	3	0	4	0	0	5	0	159	159	15	1
18:00 ~ 19:00	0	92	2	0	0	0	0	5	0	99	99	2	2
19:00 ~ 20:00	0	51	1	0	0	0	0	1	1	54	54	0	0
合 計	8	1642	49	1	51	1	0	62	3	1808	1817	46	23

【流動特性】

	流動分岐率(%)				大型車混入率(%)				二輪車混入率(%)			
	左折	直進	右折	計	左折	直進	右折	平均	左折	直進	右折	平均
8:00 ~ 9:00	95.0	3.9	1.1	100.0	2.9	14.3	0.0	3.3	0.6	0.0	0.0	0.6
9:00 ~ 10:00	92.1	4.8	3.0	100.0	3.3	0.0	20.0	3.6	0.0	12.5	0.0	0.6
10:00 ~ 11:00	94.5	3.5	2.0	100.0	3.2	0.0	0.0	3.0	1.6	0.0	0.0	1.5
11:00 ~ 12:00	93.6	2.9	3.5	100.0	2.5	0.0	16.7	2.9	0.0	0.0	0.0	0.0
12:00 ~ 13:00	92.2	1.3	6.5	100.0	3.5	0.0	0.0	3.2	1.4	0.0	0.0	1.3
13:00 ~ 14:00	87.6	7.6	4.7	100.0	2.7	0.0	0.0	2.4	0.7	0.0	0.0	0.6
14:00 ~ 15:00	92.8	1.8	5.4	100.0	2.6	0.0	0.0	2.4	0.6	0.0	0.0	0.6
15:00 ~ 16:00	95.5	0.7	3.7	100.0	3.9	0.0	0.0	3.7	0.0	0.0	0.0	0.0
16:00 ~ 17:00	95.7	1.8	2.5	100.0	3.2	0.0	0.0	3.1	0.0	0.0	0.0	0.0
17:00 ~ 18:00	94.3	2.5	3.1	100.0	2.0	0.0	0.0	1.9	0.0	0.0	0.0	0.0
18:00 ~ 19:00	94.9	0.0	5.1	100.0	2.1	—	0.0	2.0	0.0	—	0.0	0.0
19:00 ~ 20:00	96.3	0.0	3.7	100.0	1.9	—	50.0	3.7	0.0	—	0.0	0.0
平 均	93.5	2.9	3.6	100.0	2.9	1.9	4.6	2.9	0.5	1.9	0.0	0.5

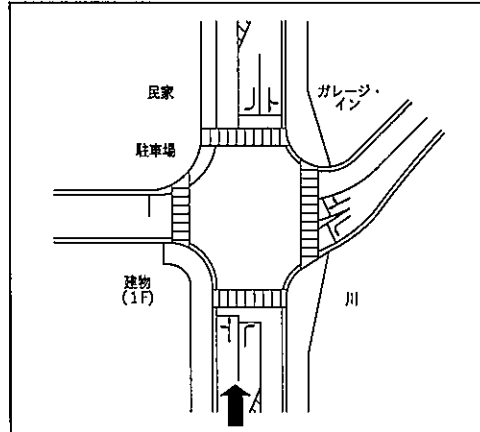
(1) 交通流量調査結果

交差点交通流動調査集計表

交差点No. 2

調査日： 令和6年12月 9日(月)

方向： 幹線北進方面



【交通流量】

	左折			直進			右折			自動車計	全車種合計	自転車	歩行者
	二輪車	普通車	大型車	二輪車	普通車	大型車	二輪車	普通車	大型車				
8:00 ~ 9:00	0	13	0	1	464	56	0	90	5	628	629	2	15
9:00 ~ 10:00	0	9	0	2	518	83	0	116	6	732	734	0	3
10:00 ~ 11:00	0	3	0	6	528	87	1	133	3	754	761	3	3
11:00 ~ 12:00	1	1	1	5	513	67	1	118	7	707	714	1	2
12:00 ~ 13:00	0	4	0	8	505	50	0	120	1	680	688	1	5
13:00 ~ 14:00	0	10	0	5	485	58	3	145	6	704	712	2	4
14:00 ~ 15:00	0	5	0	9	538	53	0	122	1	719	728	1	0
15:00 ~ 16:00	0	2	0	5	560	46	0	147	5	760	765	1	0
16:00 ~ 17:00	0	3	0	3	524	24	0	133	5	689	692	5	2
17:00 ~ 18:00	0	0	0	0	504	20	6	152	3	679	685	3	3
18:00 ~ 19:00	0	0	0	1	355	20	0	116	4	495	496	3	4
19:00 ~ 20:00	0	0	0	1	202	7	0	54	2	265	266	0	0
合計	1	50	1	46	5696	571	11	1446	48	7812	7870	22	41

【流動特性】

	流動分岐率(%)				大型車混入率(%)				二輪車混入率(%)			
	左折	直進	右折	計	左折	直進	右折	平均	左折	直進	右折	平均
8:00 ~ 9:00	2.1	82.8	15.1	100.0	0.0	10.7	5.3	9.7	0.0	0.2	0.0	0.2
9:00 ~ 10:00	1.2	82.2	16.6	100.0	0.0	13.8	4.9	12.1	0.0	0.3	0.0	0.3
10:00 ~ 11:00	0.4	81.6	18.0	100.0	0.0	14.0	2.2	11.8	0.0	1.0	0.7	0.9
11:00 ~ 12:00	0.4	81.9	17.6	100.0	33.3	11.5	5.6	10.5	33.3	0.9	0.8	1.0
12:00 ~ 13:00	0.6	81.8	17.6	100.0	0.0	8.9	0.8	7.4	0.0	1.4	0.0	1.2
13:00 ~ 14:00	1.4	77.0	21.6	100.0	0.0	10.6	3.9	9.0	0.0	0.9	1.9	1.1
14:00 ~ 15:00	0.7	82.4	16.9	100.0	0.0	8.8	0.8	7.4	0.0	1.5	0.0	1.2
15:00 ~ 16:00	0.3	79.9	19.9	100.0	0.0	7.5	3.3	6.7	0.0	0.8	0.0	0.7
16:00 ~ 17:00	0.4	79.6	19.9	100.0	0.0	4.4	3.6	4.2	0.0	0.5	0.0	0.4
17:00 ~ 18:00	0.0	76.5	23.5	100.0	—	3.8	1.9	3.4	—	0.0	3.7	0.9
18:00 ~ 19:00	0.0	75.8	24.2	100.0	—	5.3	3.3	4.8	—	0.3	0.0	0.2
19:00 ~ 20:00	0.0	78.9	21.1	100.0	—	3.3	3.6	3.4	—	0.5	0.0	0.4
平均	0.7	80.2	19.1	100.0	1.9	9.0	3.2	7.9	1.9	0.7	0.7	0.7

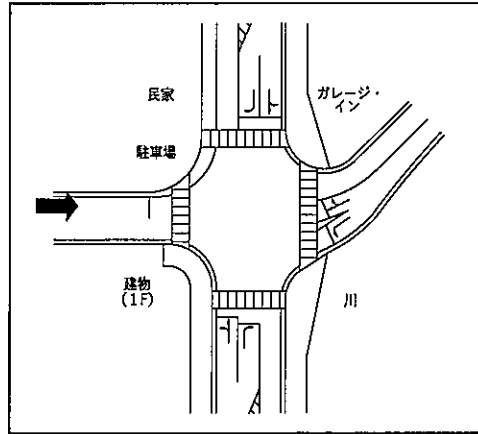
(1) 交通流量調査結果

交差点交通流動調査集計表

交差点No. 2

調査日： 令和6年12月 9日 (月)

方向： 交差東進方面



【交通流量】

	左折			直進			右折			自動車計	全車種合計	自転車	歩行者
	二輪車	普通車	大型車	二輪車	普通車	大型車	二輪車	普通車	大型車				
8:00 ~ 9:00	0	5	0	0	1	0	0	5	0	11	11	3	4
9:00 ~ 10:00	0	5	0	0	10	0	0	10	1	26	26	2	3
10:00 ~ 11:00	0	8	0	0	4	0	0	8	1	21	21	7	6
11:00 ~ 12:00	1	6	1	0	11	0	0	10	1	29	30	2	1
12:00 ~ 13:00	0	8	0	0	4	0	0	12	0	24	24	6	5
13:00 ~ 14:00	0	8	0	0	6	0	0	7	0	21	21	3	3
14:00 ~ 15:00	0	6	0	0	4	0	0	14	2	26	26	2	0
15:00 ~ 16:00	0	3	0	0	4	0	0	10	1	18	18	4	1
16:00 ~ 17:00	0	8	0	0	6	0	0	9	0	23	23	5	0
17:00 ~ 18:00	0	6	0	0	1	0	0	17	0	24	24	5	3
18:00 ~ 19:00	0	5	0	0	1	0	0	8	0	14	14	5	6
19:00 ~ 20:00	0	1	0	0	0	0	0	0	0	1	1	1	0
合 計	1	69	1	0	52	0	0	110	6	238	239	45	32

【流動特性】

	流動分岐率(%)				大型車混入率(%)				二輪車混入率(%)			
	左折	直進	右折	計	左折	直進	右折	平均	左折	直進	右折	平均
8:00 ~ 9:00	45.5	9.1	45.5	100.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
9:00 ~ 10:00	19.2	38.5	42.3	100.0	0.0	0.0	9.1	3.8	0.0	0.0	0.0	0.0
10:00 ~ 11:00	38.1	19.0	42.9	100.0	0.0	0.0	11.1	4.8	0.0	0.0	0.0	0.0
11:00 ~ 12:00	26.7	36.7	36.7	100.0	12.5	0.0	9.1	6.7	12.5	0.0	0.0	3.3
12:00 ~ 13:00	33.3	16.7	50.0	100.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
13:00 ~ 14:00	38.1	28.6	33.3	100.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
14:00 ~ 15:00	23.1	15.4	61.5	100.0	0.0	0.0	12.5	7.7	0.0	0.0	0.0	0.0
15:00 ~ 16:00	16.7	22.2	61.1	100.0	0.0	0.0	9.1	5.6	0.0	0.0	0.0	0.0
16:00 ~ 17:00	34.8	26.1	39.1	100.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
17:00 ~ 18:00	25.0	4.2	70.8	100.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
18:00 ~ 19:00	35.7	7.1	57.1	100.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
19:00 ~ 20:00	100.0	0.0	0.0	100.0	0.0	—	—	0.0	0.0	—	—	0.0
平 均	29.7	21.8	48.5	100.0	1.4	0.0	5.2	2.9	1.4	0.0	0.0	0.4

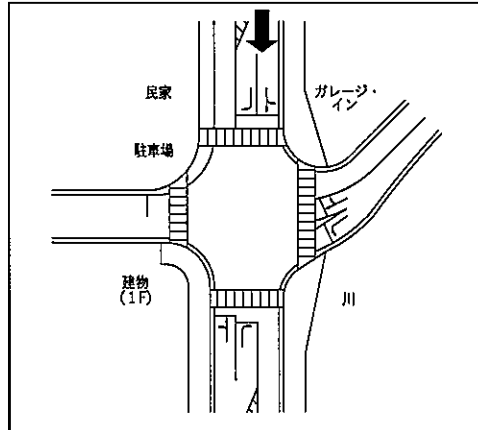
(1) 交通流量調査結果

交差点交通流動調査集計表

交差点No. 2

調査日： 令和6年12月 8日(日)

方向： 幹線南進方面



【交通流量】

	左折			直進			右折			自動車計	全車種合計	自転車	歩行者
	二輪車	普通車	大型車	二輪車	普通車	大型車	二輪車	普通車	大型車				
8:00 ~ 9:00	0	1	0	3	416	18	0	2	0	437	440	0	2
9:00 ~ 10:00	0	0	0	16	539	10	0	5	0	554	570	0	0
10:00 ~ 11:00	0	0	0	66	598	19	0	1	1	619	685	2	0
11:00 ~ 12:00	0	3	0	34	655	14	0	1	0	673	707	1	1
12:00 ~ 13:00	0	0	0	31	637	14	0	1	0	652	683	2	0
13:00 ~ 14:00	0	0	1	6	556	18	0	2	0	577	583	2	0
14:00 ~ 15:00	1	1	0	6	654	8	0	0	0	663	670	2	3
15:00 ~ 16:00	0	0	0	12	701	12	0	1	0	714	726	5	0
16:00 ~ 17:00	0	0	0	9	716	13	0	2	0	731	740	1	0
17:00 ~ 18:00	0	0	0	2	693	11	0	0	0	704	706	0	1
18:00 ~ 19:00	0	1	0	1	631	3	0	0	0	635	636	0	4
19:00 ~ 20:00	0	1	0	0	446	6	0	0	0	453	453	0	0
合計	1	7	1	186	7242	146	0	15	1	7412	7599	15	11

【流動特性】

	流動分岐率(%)				大型車混入率(%)				二輪車混入率(%)			
	左折	直進	右折	計	左折	直進	右折	平均	左折	直進	右折	平均
8:00 ~ 9:00	0.2	99.3	0.5	100.0	0.0	4.1	0.0	4.1	0.0	0.7	0.0	0.7
9:00 ~ 10:00	0.0	99.1	0.9	100.0	—	1.8	0.0	1.8	—	2.8	0.0	2.8
10:00 ~ 11:00	0.0	99.7	0.3	100.0	—	2.8	50.0	2.9	—	9.7	0.0	9.6
11:00 ~ 12:00	0.4	99.4	0.1	100.0	0.0	2.0	0.0	2.0	0.0	4.8	0.0	4.8
12:00 ~ 13:00	0.0	99.9	0.1	100.0	—	2.1	0.0	2.0	—	4.5	0.0	4.5
13:00 ~ 14:00	0.2	99.5	0.3	100.0	100.0	3.1	0.0	3.3	0.0	1.0	0.0	1.0
14:00 ~ 15:00	0.3	99.7	0.0	100.0	0.0	1.2	—	1.2	50.0	0.9	—	1.0
15:00 ~ 16:00	0.0	99.9	0.1	100.0	—	1.7	0.0	1.7	—	1.7	0.0	1.7
16:00 ~ 17:00	0.0	99.7	0.3	100.0	—	1.8	0.0	1.8	—	1.2	0.0	1.2
17:00 ~ 18:00	0.0	100.0	0.0	100.0	—	1.6	—	1.6	—	0.3	—	0.3
18:00 ~ 19:00	0.2	99.8	0.0	100.0	0.0	0.5	—	0.5	0.0	0.2	—	0.2
19:00 ~ 20:00	0.2	99.8	0.0	100.0	0.0	1.3	—	1.3	0.0	0.0	—	0.0
平均	0.1	99.7	0.2	100.0	11.1	1.9	6.3	1.9	11.1	2.5	0.0	2.5

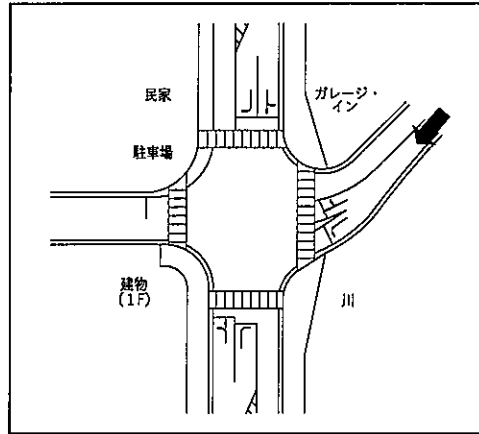
(1) 交通流量調査結果

交差点交通流動調査集計表

交差点No. 2

調査日： 令和6年12月 8日(日)

方向： 交差西進方面



【交通流量】

	左折			直進			右折			自動車計	全車種合計	自転車	歩行者
	二輪車	普通車	大型車	二輪車	普通車	大型車	二輪車	普通車	大型車				
8:00 ~ 9:00	0	85	0	0	1	0	1	0	0	86	87	2	1
9:00 ~ 10:00	0	137	2	0	2	0	0	1	0	142	142	1	0
10:00 ~ 11:00	0	146	1	0	1	0	1	2	0	150	151	4	0
11:00 ~ 12:00	1	146	2	0	0	0	0	10	0	158	159	6	1
12:00 ~ 13:00	0	107	5	0	0	0	0	7	0	119	119	9	0
13:00 ~ 14:00	0	97	2	0	2	0	0	1	0	102	102	1	1
14:00 ~ 15:00	1	127	3	0	1	0	0	1	0	132	133	4	2
15:00 ~ 16:00	0	123	2	0	0	0	0	7	0	132	132	2	1
16:00 ~ 17:00	0	88	1	0	2	0	0	2	0	93	93	3	1
17:00 ~ 18:00	0	91	5	0	1	0	0	3	0	100	100	0	0
18:00 ~ 19:00	0	48	3	0	0	0	0	3	0	54	54	0	0
19:00 ~ 20:00	0	34	1	0	1	0	0	1	0	37	37	0	0
合計	2	1229	27	0	11	0	2	38	0	1305	1309	32	7

【流動特性】

	流動分岐率(%)				大型車混入率(%)				二輪車混入率(%)			
	左折	直進	右折	計	左折	直進	右折	平均	左折	直進	右折	平均
8:00 ~ 9:00	97.7	1.1	1.1	100.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	100.0	1.1
9:00 ~ 10:00	97.9	1.4	0.7	100.0	1.4	0.0	0.0	1.4	0.0	0.0	0.0	0.0
10:00 ~ 11:00	97.4	0.7	2.0	100.0	0.7	0.0	0.0	0.7	0.0	0.0	33.3	0.7
11:00 ~ 12:00	93.7	0.0	6.3	100.0	1.3	—	0.0	1.3	0.7	—	0.0	0.6
12:00 ~ 13:00	94.1	0.0	5.9	100.0	4.5	—	0.0	4.2	0.0	—	0.0	0.0
13:00 ~ 14:00	97.1	2.0	1.0	100.0	2.0	0.0	0.0	2.0	0.0	0.0	0.0	0.0
14:00 ~ 15:00	98.5	0.8	0.8	100.0	2.3	0.0	0.0	2.3	0.8	0.0	0.0	0.8
15:00 ~ 16:00	94.7	0.0	5.3	100.0	1.6	—	0.0	1.5	0.0	—	0.0	0.0
16:00 ~ 17:00	95.7	2.2	2.2	100.0	1.1	0.0	0.0	1.1	0.0	0.0	0.0	0.0
17:00 ~ 18:00	96.0	1.0	3.0	100.0	5.2	0.0	0.0	5.0	0.0	0.0	0.0	0.0
18:00 ~ 19:00	94.4	0.0	5.6	100.0	5.9	—	0.0	5.6	0.0	—	0.0	0.0
19:00 ~ 20:00	94.6	2.7	2.7	100.0	2.9	0.0	0.0	2.7	0.0	0.0	0.0	0.0
平均	96.1	0.8	3.1	100.0	2.1	0.0	0.0	2.1	0.2	0.0	5.0	0.3

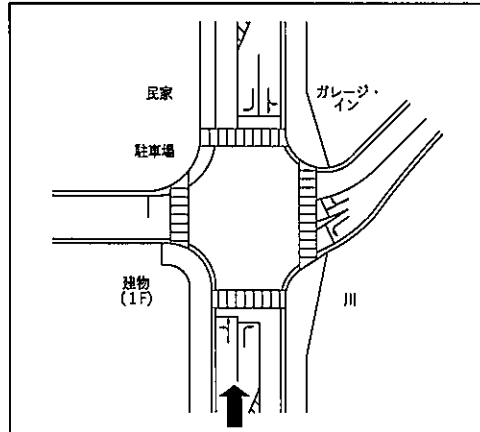
(1) 交通流量調査結果

交差点交通流動調査集計表

交差点No. 2

調査日： 令和6年12月 8日(日)

方向： 幹線北進方面



【交通流量】

	左折			直進			右折			自動車計	全車種合計	自転車	歩行者
	二輪車	普通車	大型車	二輪車	普通車	大型車	二輪車	普通車	大型車				
8:00 ~ 9:00	0	2	0	1	554	28	0	42	3	629	630	1	0
9:00 ~ 10:00	0	3	0	9	713	20	0	89	4	829	838	2	1
10:00 ~ 11:00	0	4	0	16	751	16	2	100	1	872	890	2	0
11:00 ~ 12:00	0	0	0	7	703	17	1	97	2	819	827	3	0
12:00 ~ 13:00	0	1	0	10	633	15	0	83	1	733	743	1	1
13:00 ~ 14:00	0	1	0	47	738	16	0	69	1	825	872	4	0
14:00 ~ 15:00	0	0	0	16	727	19	0	73	0	819	835	2	0
15:00 ~ 16:00	0	1	0	19	741	14	0	88	2	846	865	0	0
16:00 ~ 17:00	0	1	0	27	756	14	0	96	1	868	895	1	0
17:00 ~ 18:00	0	1	0	5	604	10	0	87	1	703	708	2	0
18:00 ~ 19:00	0	0	0	11	337	10	1	85	3	435	447	1	0
19:00 ~ 20:00	0	2	0	0	236	8	0	47	0	293	293	0	0
合計	0	16	0	168	7493	187	4	956	19	8671	8843	19	2

【流動特性】

	流動分岐率(%)				大型車混入率(%)				二輪車混入率(%)			
	左折	直進	右折	計	左折	直進	右折	平均	左折	直進	右折	平均
8:00 ~ 9:00	0.3	92.5	7.1	100.0	0.0	4.8	6.7	4.9	0.0	0.2	0.0	0.2
9:00 ~ 10:00	0.4	88.5	11.1	100.0	0.0	2.7	4.3	2.9	0.0	1.2	0.0	1.1
10:00 ~ 11:00	0.4	88.0	11.6	100.0	0.0	2.0	1.0	1.9	0.0	2.0	1.9	2.0
11:00 ~ 12:00	0.0	87.9	12.1	100.0	—	2.3	2.0	2.3	—	1.0	1.0	1.0
12:00 ~ 13:00	0.1	88.6	11.3	100.0	0.0	2.3	1.2	2.2	0.0	1.5	0.0	1.3
13:00 ~ 14:00	0.1	91.9	8.0	100.0	0.0	2.0	1.4	1.9	0.0	5.9	0.0	5.4
14:00 ~ 15:00	0.0	91.3	8.7	100.0	—	2.5	0.0	2.3	—	2.1	0.0	1.9
15:00 ~ 16:00	0.1	89.5	10.4	100.0	0.0	1.8	2.2	1.8	0.0	2.5	0.0	2.2
16:00 ~ 17:00	0.1	89.1	10.8	100.0	0.0	1.8	1.0	1.7	0.0	3.4	0.0	3.0
17:00 ~ 18:00	0.1	87.4	12.4	100.0	0.0	1.6	1.1	1.6	0.0	0.8	0.0	0.7
18:00 ~ 19:00	0.0	80.1	19.9	100.0	—	2.8	3.4	2.9	—	3.1	1.1	2.7
19:00 ~ 20:00	0.7	83.3	16.0	100.0	0.0	3.3	0.0	2.7	0.0	0.0	0.0	0.0
平均	0.2	88.7	11.1	100.0	0.0	2.4	1.9	2.3	0.0	2.1	0.4	1.9

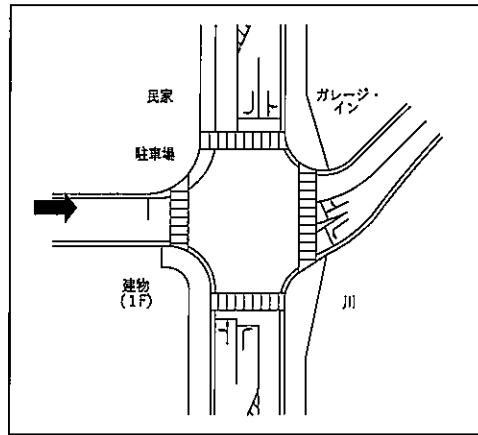
(1) 交通流量調査結果

交差点交通流動調査集計表

交差点No. 2

調査日： 令和6年12月 8日(日)

方向： 交差東進方面



【交通流量】

	左折			直進			右折			自動車計	全車種合計	自転車	歩行者
	二輪車	普通車	大型車	二輪車	普通車	大型車	二輪車	普通車	大型車				
8:00 ~ 9:00	0	0	0	0	0	0	0	3	0	3	3	3	0
9:00 ~ 10:00	0	3	0	0	1	0	0	3	0	7	7	8	0
10:00 ~ 11:00	0	5	0	0	2	0	0	2	0	9	9	7	0
11:00 ~ 12:00	0	1	0	0	0	0	0	1	1	3	3	8	1
12:00 ~ 13:00	0	1	0	0	1	0	0	0	0	2	2	10	2
13:00 ~ 14:00	0	1	0	0	0	0	0	2	0	3	3	9	1
14:00 ~ 15:00	0	1	0	0	0	0	0	3	0	4	4	12	1
15:00 ~ 16:00	0	0	0	0	0	0	0	4	0	4	4	12	2
16:00 ~ 17:00	0	2	0	0	0	0	0	2	0	4	4	6	1
17:00 ~ 18:00	0	2	0	0	0	0	0	4	0	6	6	4	4
18:00 ~ 19:00	0	1	0	0	0	0	0	2	0	3	3	2	2
19:00 ~ 20:00	0	0	0	0	0	0	0	1	0	1	1	1	0
合計	0	17	0	0	4	0	0	27	1	49	49	82	14

【流動特性】

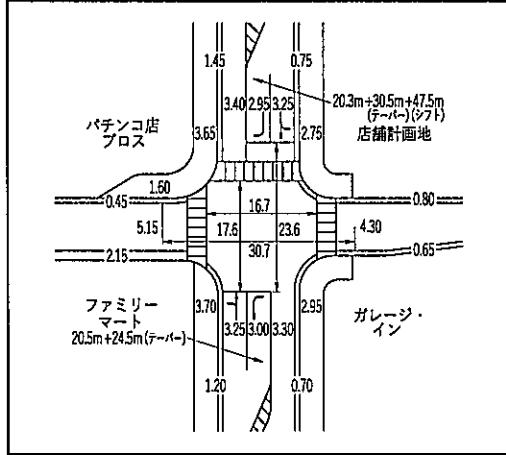
	流動分岐率(%)				大型車混入率(%)				二輪車混入率(%)			
	左折	直進	右折	計	左折	直進	右折	平均	左折	直進	右折	平均
8:00 ~ 9:00	0.0	0.0	100.0	100.0	—	—	0.0	0.0	—	—	0.0	0.0
9:00 ~ 10:00	42.9	14.3	42.9	100.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
10:00 ~ 11:00	55.6	22.2	22.2	100.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
11:00 ~ 12:00	33.3	0.0	66.7	100.0	0.0	—	50.0	33.3	0.0	—	0.0	0.0
12:00 ~ 13:00	50.0	50.0	0.0	100.0	0.0	0.0	—	0.0	0.0	0.0	—	0.0
13:00 ~ 14:00	33.3	0.0	66.7	100.0	0.0	—	0.0	0.0	0.0	—	0.0	0.0
14:00 ~ 15:00	25.0	0.0	75.0	100.0	0.0	—	0.0	0.0	0.0	—	0.0	0.0
15:00 ~ 16:00	0.0	0.0	100.0	100.0	—	—	0.0	0.0	—	—	0.0	0.0
16:00 ~ 17:00	50.0	0.0	50.0	100.0	0.0	—	0.0	0.0	0.0	—	0.0	0.0
17:00 ~ 18:00	33.3	0.0	66.7	100.0	0.0	—	0.0	0.0	0.0	—	0.0	0.0
18:00 ~ 19:00	33.3	0.0	66.7	100.0	0.0	—	0.0	0.0	0.0	—	0.0	0.0
19:00 ~ 20:00	0.0	0.0	100.0	100.0	—	—	0.0	0.0	—	—	0.0	0.0
平均	34.7	8.2	57.1	100.0	0.0	0.0	3.6	2.0	0.0	0.0	0.0	0.0

(2) 交差点現示および運用秒時調査結果

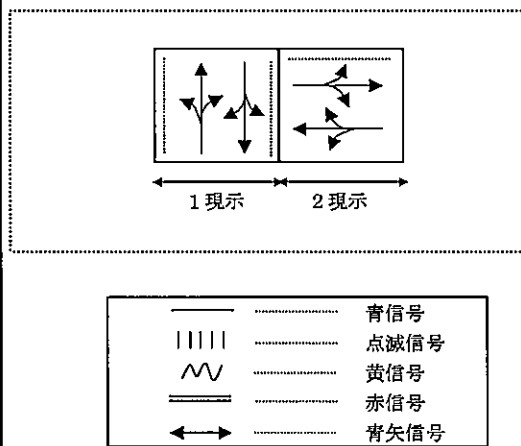
信号現示階梯及び運用秒時

交差点名 : 交差点No. 1

【形状】



【現示流動】



【現示階梯】

	1 PG	1 PW	1 G	1 Y	1 R	2 PG	2 PW	2 G	2 Y	2 R
幹線歩行 (1 P)										
幹線車両 (1 G)				〰						
交差歩行 (2 P)										
交差車両 (2 G)									〰	
階梯秒時	V	4	4~6	3	3	V	4	2~4	3	3

【平日の運用秒時】

	1 現示	2 現示	3 現示	4 現示	サイクル長	スプリット値
8:00 ~ 9:00	119秒	36秒			155秒	77:23%
9:00 ~ 10:00	119秒	36秒			155秒	77:23%
10:00 ~ 11:00	119秒	36秒			155秒	77:23%
11:00 ~ 12:00	119秒	36秒			155秒	77:23%
12:00 ~ 13:00	119秒	36秒			155秒	77:23%
13:00 ~ 14:00	119秒	36秒			155秒	77:23%
14:00 ~ 15:00	119秒	36秒			155秒	77:23%
15:00 ~ 16:00	119秒	36秒			155秒	77:23%
16:00 ~ 17:00	119秒	36秒			155秒	77:23%
17:00 ~ 18:00	134秒	41秒			175秒	77:23%
18:00 ~ 19:00	119秒	36秒			155秒	77:23%
19:00 ~ 20:00	84秒	36秒			120秒	70:30%

【休日の運用秒時】

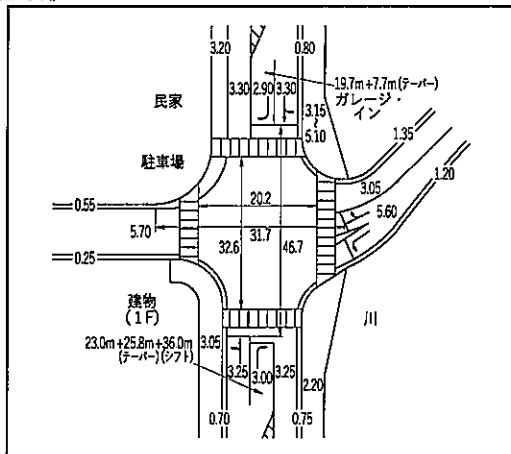
	1 現示	2 現示	3 現示		サイクル長	スプリット値
8:00 ~ 9:00	119秒	36秒			155秒	77:23%
9:00 ~ 10:00	119秒	36秒			155秒	77:23%
10:00 ~ 11:00	138秒	37秒			175秒	79:21%
11:00 ~ 12:00	138秒	37秒			175秒	79:21%
12:00 ~ 13:00	138秒	37秒			175秒	79:21%
13:00 ~ 14:00	138秒	37秒			175秒	79:21%
14:00 ~ 15:00	138秒	37秒			175秒	79:21%
15:00 ~ 16:00	138秒	37秒			175秒	79:21%
16:00 ~ 17:00	138秒	37秒			175秒	79:21%
17:00 ~ 18:00	138秒	37秒			175秒	79:21%
18:00 ~ 19:00	119秒	36秒			155秒	77:23%
19:00 ~ 20:00	84秒	36秒			120秒	70:30%

(2) 交差点現示および運用秒時調査結果

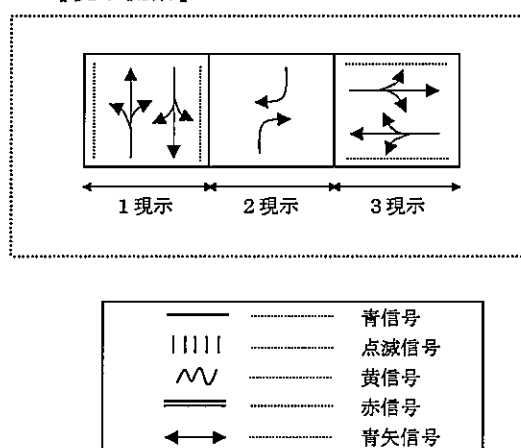
信号現示階梯及び運用秒時

交差点名 : 交差点No. 2

【形状】



【現示流動】



【現示階梯】

	1 PG	1 PW	1 G	1 Y	2 A	2 Y	2 R	3 PG	3 PW	3 G	3 Y	3 R
幹線歩行 (1 P)												
幹線車両 (1 G)				~~~~		~~~~						
幹線右折矢 (2 A)					↔							
交差歩行 (3 P)												
交差車両 (3 G)											~~~~	
階梯秒時	V	5	5~6	3	V	3	4	V	4	2	3	3

【平日の運用秒時】

	1 現示	2 現示	3 現示	4 現示	サイクル長	スプリット値
8:00 ~ 9:00	109秒	16秒	30秒		155秒	70:10:20%
9:00 ~ 10:00	109秒	16秒	30秒		155秒	70:10:20%
10:00 ~ 11:00	109秒	16秒	30秒		155秒	70:10:20%
11:00 ~ 12:00	109秒	16秒	30秒		155秒	70:10:20%
12:00 ~ 13:00	109秒	16秒	30秒		155秒	70:10:20%
13:00 ~ 14:00	109秒	16秒	30秒		155秒	70:10:20%
14:00 ~ 15:00	109秒	16秒	30秒		155秒	70:10:20%
15:00 ~ 16:00	109秒	16秒	30秒		155秒	70:10:20%
16:00 ~ 17:00	109秒	16秒	30秒		155秒	70:10:20%
17:00 ~ 18:00	129秒	16秒	30秒		175秒	74: 9:17%
18:00 ~ 19:00	109秒	16秒	30秒		155秒	70:10:20%
19:00 ~ 20:00	67秒	14秒	29秒		110秒	61:13:26%

【休日の運用秒時】

	1 現示	2 現示	3 現示		サイクル長	スプリット値
8:00 ~ 9:00	109秒	16秒	30秒		155秒	70:10:20%
9:00 ~ 10:00	109秒	16秒	30秒		155秒	70:10:20%
10:00 ~ 11:00	129秒	16秒	30秒		175秒	74: 9:17%
11:00 ~ 12:00	129秒	16秒	30秒		175秒	74: 9:17%
12:00 ~ 13:00	129秒	16秒	30秒		175秒	74: 9:17%
13:00 ~ 14:00	129秒	16秒	30秒		175秒	74: 9:17%
14:00 ~ 15:00	129秒	16秒	30秒		175秒	74: 9:17%
15:00 ~ 16:00	129秒	16秒	30秒		175秒	74: 9:17%
16:00 ~ 17:00	129秒	16秒	30秒		175秒	74: 9:17%
17:00 ~ 18:00	129秒	16秒	30秒		175秒	74: 9:17%
18:00 ~ 19:00	109秒	16秒	30秒		155秒	70:10:20%
19:00 ~ 20:00	76秒	14秒	30秒		120秒	63:12:25%

(3) 交差点需要率結果

<現状の飽和交通流量>

交差点No. 1

【平日】

	幹線南進		交差西進	幹線北進		交差東進
	左直	右	左直右	左直	右	左直右
8:00 ~ 9:00	1859	1753	1762	1820	1800	1616
9:00 ~ 10:00	1852	1742	1769	1801	1579	1675
10:00 ~ 11:00	1864	1649	1752	1801	1800	1668
11:00 ~ 12:00	1867	1800	1809	1830	1800	1546
12:00 ~ 13:00	1908	1751	1819	1858	1670	1645
13:00 ~ 14:00	1875	1705	1735	1845	1800	1688
14:00 ~ 15:00	1874	1800	1742	1870	1800	1663
15:00 ~ 16:00	1903	1800	1757	1875	1800	1709
16:00 ~ 17:00	1926	1800	1795	1902	1800	1665
17:00 ~ 18:00	1969	1800	1768	1918	1800	1699
18:00 ~ 19:00	1954	1800	1835	1898	1800	1666
19:00 ~ 20:00	1944	1800	1800	1932	1800	1744
平均	1899	1767	1779	1862	1771	1665

【休日】

	幹線南進		交差西進	幹線北進		交差東進
	左直	右	左直右	左直	右	左直右
8:00 ~ 9:00	1952	1736	1817	1925	1800	1592
9:00 ~ 10:00	1976	1800	1802	1955	1800	1646
10:00 ~ 11:00	1967	1800	1800	1963	1800	1617
11:00 ~ 12:00	1972	1800	1774	1956	1800	1670
12:00 ~ 13:00	1971	1753	1831	1955	1800	1635
13:00 ~ 14:00	1963	1720	1808	1961	1800	1673
14:00 ~ 15:00	1985	1800	1830	1961	1800	1700
15:00 ~ 16:00	1974	1800	1832	1971	1800	1689
16:00 ~ 17:00	1976	1800	1812	1968	1800	1688
17:00 ~ 18:00	1976	1800	1788	1968	1800	1714
18:00 ~ 19:00	1977	1800	1858	1915	1800	1700
19:00 ~ 20:00	1965	1800	1758	1932	1800	1680
平均	1971	1784	1809	1953	1800	1667

(3) 交差点需要率結果

<現状の飽和交通流量>

交差点No. 2

【平日】

	幹線南進		交差西進		幹線北進		交差東進
	左直	右	左	直右	左直	右	左直右
8:00 ~ 9:00	1912	1800	1431	1734	1767	1658	1650
9:00 ~ 10:00	1884	1800	1427	1743	1737	1662	1717
10:00 ~ 11:00	1887	1800	1428	1854	1738	1693	1628
11:00 ~ 12:00	1879	1636	1435	1706	1764	1655	1664
12:00 ~ 13:00	1921	1800	1425	1820	1795	1709	1712
13:00 ~ 14:00	1892	1800	1433	1847	1771	1673	1678
14:00 ~ 15:00	1881	1800	1434	1826	1795	1709	1658
15:00 ~ 16:00	1910	1800	1421	1820	1813	1680	1718
16:00 ~ 17:00	1949	1800	1428	1831	1851	1676	1709
17:00 ~ 18:00	1970	1800	1440	1850	1860	1697	1726
18:00 ~ 19:00	1962	—	1439	1827	1841	1680	1705
19:00 ~ 20:00	1937	—	1442	1363	1866	1677	1491
平均	1915	1784	1432	1768	1800	1681	1671

【休日】

	幹線南進		交差西進		幹線北進		交差東進
	左直	右	左	直右	左直	右	左直右
8:00 ~ 9:00	1943	1800	1460	1857	1846	1642	1846
9:00 ~ 10:00	1976	1800	1446	1863	1873	1669	1676
10:00 ~ 11:00	1962	1333	1453	1835	1880	1707	1637
11:00 ~ 12:00	1970	1800	1447	1834	1879	1695	1387
12:00 ~ 13:00	1972	1800	1416	1827	1879	1705	1670
13:00 ~ 14:00	1954	1800	1440	1865	1883	1702	1702
14:00 ~ 15:00	1982	—	1437	1857	1877	1719	1739
15:00 ~ 16:00	1977	1800	1444	1834	1885	1693	1853
16:00 ~ 17:00	1976	1800	1449	1857	1886	1707	1642
17:00 ~ 18:00	1978	—	1409	1846	1888	1705	1707
18:00 ~ 19:00	1993	—	1402	1834	1873	1679	1711
19:00 ~ 20:00	1980	—	1431	1857	1863	1719	1847
平均	1972	1742	1436	1847	1876	1695	1701

(3) 交差点需要率結果

<現状の交差点需要率>

交差点No. 1

【平日】

	幹線南進		交差西進	幹線北進		交差東進	1 現示	2 現示	交差点
	左直	右	左直右	左直	右	左直右	需要率	需要率	需要率
8:00 ~ 9:00	0.294	0.000	0.020	0.284	0.000	0.051	0.294	0.051	0.345
9:00 ~ 10:00	0.271	0.000	0.019	0.328	0.000	0.044	0.328	0.044	0.372
10:00 ~ 11:00	0.299	0.000	0.026	0.340	0.000	0.047	0.340	0.047	0.387
11:00 ~ 12:00	0.298	0.000	0.020	0.323	0.000	0.037	0.323	0.037	0.360
12:00 ~ 13:00	0.250	0.000	0.028	0.300	0.000	0.047	0.300	0.047	0.347
13:00 ~ 14:00	0.242	0.000	0.015	0.296	0.000	0.050	0.296	0.050	0.346
14:00 ~ 15:00	0.266	0.000	0.033	0.319	0.000	0.052	0.319	0.052	0.371
15:00 ~ 16:00	0.274	0.000	0.016	0.307	0.000	0.047	0.307	0.047	0.354
16:00 ~ 17:00	0.278	0.000	0.025	0.307	0.000	0.053	0.307	0.053	0.360
17:00 ~ 18:00	0.303	0.000	0.022	0.268	0.000	0.049	0.303	0.049	0.352
18:00 ~ 19:00	0.206	0.000	0.022	0.188	0.000	0.033	0.206	0.033	0.239
19:00 ~ 20:00	0.147	0.000	0.006	0.106	0.000	0.014	0.147	0.014	0.161
平均	0.261	0.000	0.021	0.281	0.000	0.044	0.289	0.044	0.333

【休日】

	幹線南進		交差西進	幹線北進		交差東進	1 現示	2 現示	交差点
	左直	右	左直右	左直	右	左直右	需要率	需要率	需要率
8:00 ~ 9:00	0.215	0.000	0.009	0.302	0.000	0.038	0.302	0.038	0.340
9:00 ~ 10:00	0.278	0.000	0.021	0.358	0.000	0.042	0.358	0.042	0.400
10:00 ~ 11:00	0.341	0.000	0.029	0.408	0.000	0.042	0.408	0.042	0.450
11:00 ~ 12:00	0.349	0.000	0.019	0.374	0.000	0.044	0.374	0.044	0.418
12:00 ~ 13:00	0.340	0.000	0.019	0.337	0.000	0.042	0.340	0.042	0.382
13:00 ~ 14:00	0.287	0.000	0.014	0.404	0.000	0.048	0.404	0.048	0.452
14:00 ~ 15:00	0.328	0.000	0.014	0.409	0.000	0.044	0.409	0.044	0.453
15:00 ~ 16:00	0.359	0.000	0.014	0.385	0.000	0.061	0.385	0.061	0.446
16:00 ~ 17:00	0.366	0.000	0.015	0.389	0.000	0.047	0.389	0.047	0.436
17:00 ~ 18:00	0.347	0.000	0.015	0.312	0.000	0.050	0.347	0.050	0.397
18:00 ~ 19:00	0.312	0.000	0.011	0.191	0.000	0.026	0.312	0.026	0.338
19:00 ~ 20:00	0.227	0.000	0.006	0.127	0.000	0.010	0.227	0.010	0.237
平均	0.313	0.000	0.015	0.333	0.000	0.041	0.355	0.041	0.396

(3) 交差点需要率結果

<現状の交差点需要率>

交差点No. 2

【平日】

	幹線南進		交差西進		幹線北進		交差東進	1 現示	2 現示	3 現示	交差点
	左直	右	左	直右	左直	右	左直右	需要率	需要率	需要率	需要率
8:00 ~ 9:00	0.293	0.000	0.120	0.005	0.302	0.029	0.007	0.302	0.029	0.120	0.451
9:00 ~ 10:00	0.279	0.000	0.106	0.007	0.352	0.045	0.015	0.352	0.045	0.106	0.503
10:00 ~ 11:00	0.323	0.000	0.132	0.006	0.359	0.053	0.013	0.359	0.053	0.132	0.544
11:00 ~ 12:00	0.297	0.000	0.111	0.006	0.333	0.048	0.018	0.333	0.048	0.111	0.492
12:00 ~ 13:00	0.264	0.000	0.100	0.007	0.316	0.044	0.014	0.316	0.044	0.100	0.460
13:00 ~ 14:00	0.256	0.000	0.104	0.011	0.315	0.064	0.013	0.315	0.064	0.104	0.483
14:00 ~ 15:00	0.287	0.000	0.108	0.007	0.337	0.045	0.016	0.337	0.045	0.108	0.490
15:00 ~ 16:00	0.306	0.000	0.090	0.003	0.338	0.063	0.010	0.338	0.063	0.090	0.491
16:00 ~ 17:00	0.281	0.000	0.109	0.004	0.299	0.055	0.013	0.299	0.055	0.109	0.463
17:00 ~ 18:00	0.324	0.000	0.104	0.005	0.282	0.071	0.014	0.324	0.071	0.104	0.499
18:00 ~ 19:00	0.221	—	0.065	0.003	0.204	0.044	0.008	0.221	0.044	0.065	0.330
19:00 ~ 20:00	0.155	—	0.036	0.001	0.113	0.000	0.001	0.155	0.000	0.036	0.191
平均	0.274	0.000	0.099	0.005	0.296	0.047	0.012	0.304	0.047	0.099	0.450

【休日】

	幹線南進		交差西進		幹線北進		交差東進	1 現示	2 現示	3 現示	交差点
	左直	右	左	直右	左直	右	左直右	需要率	需要率	需要率	需要率
8:00 ~ 9:00	0.225	0.000	0.058	0.001	0.317	0.000	0.002	0.317	0.000	0.058	0.375
9:00 ~ 10:00	0.286	0.000	0.096	0.002	0.398	0.028	0.004	0.398	0.028	0.096	0.522
10:00 ~ 11:00	0.348	0.000	0.101	0.002	0.419	0.036	0.005	0.419	0.036	0.101	0.556
11:00 ~ 12:00	0.358	0.000	0.103	0.005	0.387	0.035	0.002	0.387	0.035	0.103	0.525
12:00 ~ 13:00	0.346	0.000	0.079	0.004	0.351	0.025	0.001	0.351	0.025	0.079	0.455
13:00 ~ 14:00	0.297	0.000	0.069	0.002	0.426	0.017	0.002	0.426	0.017	0.069	0.512
14:00 ~ 15:00	0.338	—	0.091	0.001	0.406	0.019	0.002	0.406	0.019	0.091	0.516
15:00 ~ 16:00	0.367	0.000	0.087	0.004	0.411	0.029	0.002	0.411	0.029	0.087	0.527
16:00 ~ 17:00	0.374	0.000	0.061	0.002	0.423	0.033	0.002	0.423	0.033	0.061	0.517
17:00 ~ 18:00	0.357	—	0.068	0.002	0.328	0.027	0.004	0.357	0.027	0.068	0.452
18:00 ~ 19:00	0.319	—	0.036	0.002	0.191	0.025	0.002	0.319	0.025	0.036	0.380
19:00 ~ 20:00	0.229	—	0.024	0.001	0.132	0.000	0.001	0.229	0.000	0.024	0.253
平均	0.320	0.000	0.073	0.002	0.349	0.023	0.002	0.370	0.023	0.073	0.466



別添資料ー 2

(仮称) ダイレックス大矢野店
騒音予測評価報告書

— 目 次 —

第1章 目 的	1
第2章 調査概要	1
1. 既存類似店舗調査	1
2. 測定項目	1
3. 測定方法	2
第3章 調査結果	2
第4章 騒音予測	5
1. 出店計画店舗の概要	5
2. 店舗周辺の住居等の立地条件	5
3. 予測地点の選定	5
4. 騒音発生源の配置	7
5. 予測項目	12
6. 予測方法	12
第5章 予測結果	15
1. 平均的な状況を呈する日における等価騒音レベル予測結果	15
2. 発生する騒音ごとの騒音レベル最大値予測結果	28

第1章 目 的

大規模小売店舗立地法は、大規模小売店舗の立地に関して、出店に伴う交通混雑、騒音などその周辺地域の生活環境を保持するために適正な配慮を確保するよう求めている。

特に、配慮すべき環境項目の一つとして、「騒音」に関して騒音の予測・評価及び防止対策の実効を期待している。

このようなことから、「(仮称)ダイレックス大矢野店」の出店計画における大規模小売店舗立地法第5条第1項届出書作成に伴う騒音評価業務は、「熊本県大規模小売店舗立地法届出の手引」に基づき、店舗から発生する騒音の「総合的な予測・評価」及び「発生する騒音ごとの予測・評価」を行うことで、周辺地域の生活環境への影響を把握し、騒音防止に関連する法令の遵守と悪化防止の措置を講じるための資料とすることを目的とした。

第2章 調査概要

1. 既存類似店舗調査

「(仮称)ダイレックス大矢野店」の出店計画により、店舗から営業活動に伴って発生する騒音の予測を行うためのデータベースとなるデータ収集を行うため、既存類似店舗から発生している騒音について調査を実施した。

また、室外機等の設備機器から発生する騒音レベルは、メーカー提供値及びカタログ値に示される「基準距離における騒音レベル」を引用した。

(1) 調査店舗

○ダイレックス山鹿店

所 在 地；山鹿市鹿校通一丁目1番24号

店舗面積；1,256 m²

営業時間；9:00～22:00

(2) 調査日時

令和5年4月18日(火) 10:00～17:00

2. 測定項目

既存類似店舗から発生する騒音について、騒音源の種類ごとに発生源を分類して、それぞれの測定項目を表2-1に示す。

表2-1 騒音源の種類と測定項目

種 類	発 生 源	測 定 項 目
定常騒音源	・ 室外機 ・ 冷凍冷蔵庫屋外機 ・ 排気口 ・ キュービクル	等価騒音レベル (LAeq)
変動騒音源	・ 後進警報ブザー音 ・ 廃棄物収集作業音 (圧縮・非圧縮) ・ 搬出入車両アイドリング音 ・ 台車走行音	騒音発生の継続時間 (s) 最大値 (L _{max}) 騒音発生回数
衝撃騒音源	・ 荷さばき作業に伴う荷下ろし音 ・ 搬出入車両荷台扉開閉音 ・ 搬出入車両座席扉開閉音 ・ 搬出入車両エンジン始動音	単発騒音暴露レベル (LAE) 最大値 (L _{max}) 騒音発生回数

騒音等の分析方法は、表 2－2 に示すとおりである。
また、分析に使用した機器を表 2－3 に示す。

表 2－2 騒音等分析方法

分 析 項 目		分 析 方 法	仕 様
騒音レベル	等価騒音レベル	・騒音計で騒音の大きさごとの平均的な騒音レベル及び継続時間を求める。 ・騒音計に内蔵された周波数分析器を用いて周波数特性を把握する。	周波数特性：A 時間重み特性：Fast
	最大値	・騒音計の内部処理器により求める。	
	単発騒音暴露レベル	・騒音計の内部処理器により求める。	
騒音発生源と測定位置関係		・基準距離 1 m（発生源と騒音測定地点間の距離）	—

表 2－3 使用機器一覧表

機 器 名 称	機 器 型 式	製 造 会 社
騒音計（積分型普通騒音計）	NA－29	RION

3. 測定方法（JIS Z8731「環境騒音の表示・測定方法」に準拠）

（1）定常騒音源

室外機等の設備機器から発生する騒音は、メーカー提供値及びカタログ値に示される「基準距離における騒音レベル」を引用し、一部データが無いものについては、実測値を用いる（表 3－1 参照）。

（2）変動騒音源

敷地内における自動車走行に関する騒音は、「道路交通騒音の予測モデル“ASJ Model 2003”」文献値を用い、その他については、平成 20 年 10 月経済産業省商務情報政策局流通政策課「大規模小売店舗から発生する騒音予測の手引き（第 2 版）」に示されている値を引用した（表 3－2 参照）。

（3）衝撃騒音源

荷さばき作業に伴い発生する騒音は、既存類似店舗において発生源から基準距離（1m）で測定した値を用いた（表 3－3 参照）。

第 3 章 調査結果

既存類似店舗から発生されるそれぞれの騒音について調査した結果及びメーカー提供データ等のとりまとめた結果を表 3－1～表 3－3 に示す。

この結果は、騒音予測・評価に必要となる各種騒音源に関するデータとなるものである。

表3-1 定常騒音源に関するデータ

単位: (dB・A)

名 称	型 式	能 力	騒音レベル	周波数成分 (Hz)						
				63	125	250	500	1000	2000	4000
室外機	MUCZ-G2524	圧縮機出力0.65kW	49.3	33.1	36.1	42.4	43.8	44.0	39.4	35.3
室外機	PUZ-ZRMP80HA14	圧縮機出力1.6kW	47.1	22.2	40.7	40.5	39.3	40.5	38.5	32.2
室外機	PUZ-ZRMP112KA14	圧縮機出力2.1kW	50.1	33.8	38.8	43.9	44.4	43.7	40.9	37.3
室外機	PUZ-ZRMP140KA14	圧縮機出力2.8kW	52.1	32.1	38.8	45.7	47.4	45.6	42.8	36.8
室外機	PUZ-ZRMP280KA4	圧縮機出力5.7kW	62.0	40.9	46.4	50.6	55.3	58.9	53.9	48.1
室外機	PUZ-ZRMP63KA14	圧縮機出力1.2kW	46.0	32.7	32.5	36.6	38.4	40.9	39.5	35.4
冷凍冷蔵庫屋外機	OCU-CR200VF	圧縮機出力1.6kW	54.1	34.1	45.1	43.4	49.8	47.5	45.9	39.8
冷凍冷蔵庫屋外機	OCU-CR1501MVF	圧縮機出力10.0kW	59.8	44.5	52.1	53.5	52.0	54.0	50.2	42.8
冷凍冷蔵庫屋外機	OCU-CR1001VF	圧縮機出力7.3kW	56.7	48.8	52.4	44.7	45.8	45.9	48.7	45.1
冷凍冷蔵庫屋外機	OCU-CR3000MVF	圧縮機出力18.3kW	62.7	34.1	56.7	55.3	53.3	58.4	49.0	47.5
排気口	EFG-35KSB-W	出力0.1kW	53.3	21.4	30.9	43.2	48.3	48.8	45.9	40.3
排気口	EF-30BSB3	出力0.05kW	50.8	20.6	31.6	40.9	42.3	47.2	43.9	41.3
排気口	EF-35DSB3	出力0.15kW	56.3	29.8	37.1	46.4	48.8	50.0	50.9	48.8
排気口	VD-23ZP9	—	45.0							
排気口	BFS-450TX	出力2.2kW	51.4	29.6	45.6	44.6	42.6	43.5	43.6	39.3
キュービクル	キュービクルa	—	52.9 *1	37.1	41.5	47.5	47.8	46.0	41.7	36.5

*1 既存類似店舗実測データ

表3-2 変動騒音源に関するデータ

単位: (dB・A)

名 称	騒音発生時間及び 騒音発生回数	騒音レベル	周波数成分 (Hz)						
			63	125	250	500	1000	2000	4000
来客車両走行音	1～2回/台	74.0 *2							
搬出入車両走行音	1～2回/台	83.5 *2							
廃棄物収集車両走行音	1～2回/台	83.5 *2							
搬出入車両後進警報ブザー音	19秒/台	90.0 *3						*1	
廃棄物収集車両後進警報ブザー音	19秒/台	90.0 *3						*1	
廃棄物収集作業音 (圧縮)	240秒/台	90.0 *3					*1		
廃棄物収集作業音 (非圧縮)	90秒/台	85.0 *3					*1		
搬出入車両アイドリング音	1, 200秒/台	78.6 *3							
台車走行音	6秒×10回/台	71.0 *3						*1	
台車走行音	6秒×10回/台	77.0 *4						*1	

*1 卓越周波数を示す。

*2 ASJ Model 2003 計算根拠

①来客車両走行音

タイヤの半径やギヤ比など自動車に関する既存の研究結果から得られたもの (『自動車の走行パターンを考慮した道路交通騒音の予測 -その1. 自動車の走行パターンと発生騒音の推定 (音響学会50)』より) を用い、自動車工学に基づくパワーレベル式 (『ASJ Model 2003 付属資料-1 自動車走行音のパワーレベル』より) を用い算出すると、82 dB (A特性音響パワーレベル) となる。
82 dBを半自由空間補正 (-8 dB (『騒音予測の手引き p-11より)) し、74 dBとなる。

②搬出入車両走行音・廃棄物収集車両走行音

タイヤの半径やギヤ比など自動車に関する既存の研究結果から得られたもの (『自動車の走行パターンを考慮した道路交通騒音の予測 -その1. 自動車の走行パターンと発生騒音の推定 (音響学会50)』より) を用い、自動車工学に基づくパワーレベル式 (『ASJ Model 2003 付属資料-1 自動車走行音のパワーレベル』より) を用い算出すると、91.5 dB (A特性音響パワーレベル) となる。
91.5 dBを半自由空間補正 (-8 dB (『騒音予測の手引き p-11より)) し、83.5 dBとなる。

*3 騒音予測の手引き

*4 騒音レベル最大値を示す。

表 3-3 衝撃騒音源に関するデータ

単位：(dB・A)

名 称	騒音発生回数	*1 単発騒音 暴露レベル	周波数成分 (Hz)						
			63	125	250	500	1000	2000	4000
荷さばき作業に伴う荷下ろし音	2 2回/台	73.2	51.5	57.2	60.3	66.5	67.4	67.2	66.1
荷さばき作業に伴う荷下ろし音	2 2回/台	77.5 *2	49.9	56.7	64.1	69.9	72.3	72.3	69.7
搬出入車両荷台扉開音	1回/台	75.4	43.2	52.0	61.2	68.0	70.1	68.3	70.0
搬出入車両荷台扉開音	1回/台	78.3 *2	45.9	54.8	64.7	70.6	72.8	72.6	71.8
搬出入車両荷台扉閉音	1回/台	77.6	45.5	53.2	62.6	69.9	73.2	72.2	69.1
搬出入車両荷台扉閉音	1回/台	80.7 *2	47.7	56.0	64.5	72.2	75.8	76.0	72.7
搬出入車両座席扉開閉音	2回/台	79.1	54.7	62.6	70.0	73.2	74.3	71.6	67.9
搬出入車両座席扉開閉音	2回/台	81.1 *2	56.3	63.9	71.9	75.2	76.3	73.8	70.2
搬出入車両エンジン始動音	1回/台	79.7	53.7	60.6	65.3	70.7	74.7	74.4	72.9
搬出入車両エンジン始動音	1回/台	81.5 *2	56.9	61.9	64.6	71.0	76.1	76.9	75.3

*1 既存類似店舗実測データ

*2 騒音レベル最大値を示す。

第4章 騒音予測

出店計画店舗から発生される騒音が店舗周辺の予測地点に与える影響を予測する方法は、「大規模小売店舗から発生する騒音の予測の手引き（第2版）」（平成20年10月経済産業省）及び「騒音予測に係るケーススタディ」（平成13年2月経済産業省商務情報政策局流通産業課）に基づいて行った。

1. 出店計画店舗の概要

計画店舗の規模・営業時間等は、次のとおりである。

（仮称）ダイレックス大矢野店

所在地；上天草市大矢野町上字田原 2345 番 1 外

用途地域；無指定地域

店舗面積；1,330 m²

営業時間；9:00～22:00

駐車場収容台数；51 台

駐車場利用可能時間帯；8:30～22:30

荷さばき可能時間帯；24 時間

廃棄物収集時間帯；6:00～18:00

設備機器の稼働時間帯；表 4－3 「騒音発生源一覧表」 参照

2. 店舗周辺の住居等の立地条件

店舗周辺の住居等の配置状況を添付図面 1 「騒音予測地点位置図」に示す。店舗周辺の都市計画法上の用途地域は、無指定地域である。

店舗周辺の住居等の立地状況として、建物敷地北側には店舗が立地しており、東側には市道田端船江線（道路幅員：7.4m）を挟み集合住宅等が立地している。

また、建物敷地南側には市道江樋戸線（道路幅員：3.0～7.3m）を挟み店舗や戸建住宅が立地しており、西側には里道及び国道 266 号を挟み店舗が立地している。

3. 予測地点の選定

出店計画店舗から発生する騒音について、平均的な状況を呈する日における等価騒音レベルの予測地点は、店舗の周囲 2 方向からそれぞれ近接した最も騒音の影響を受けやすい地点に立地している住居等の屋外を選定した。

また、夜間に発生する騒音ごとの騒音レベル最大値の予測地点については、隣接する住居等への影響を考慮した高さにおける店舗の敷地境界上とした。（添付図面 1 「騒音予測地点位置図」 参照）

騒音発生源の配置位置と現況の住居等の立地状況を考慮して、予測地点の高さを 0.9m～4.5m に設定するとともに、選定根拠を表 4－1、4－2（後出 p-7）に示す。

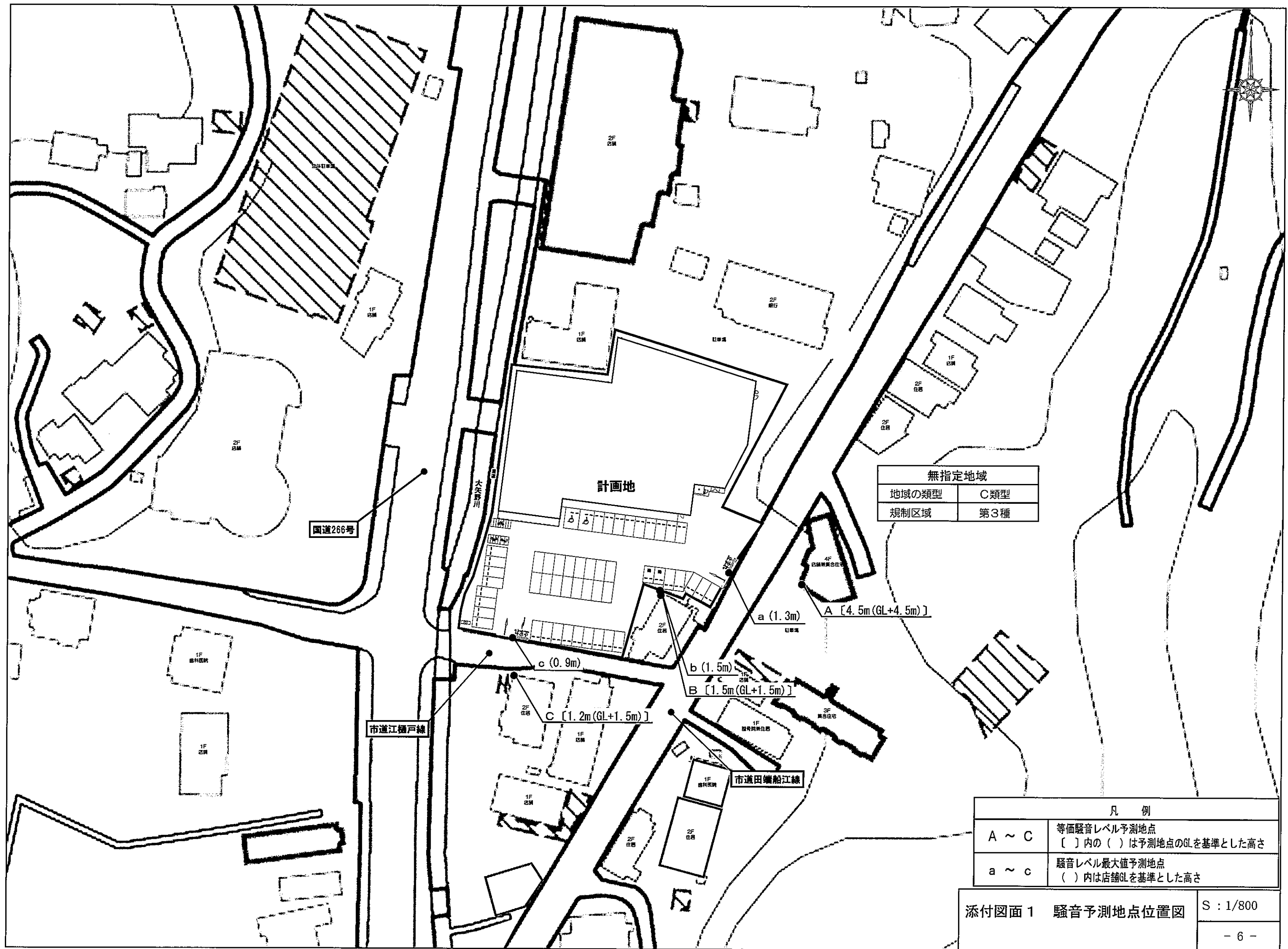


表4-1 等価騒音レベル予測地点

予測地点	位 置	用 途 地 域	予 測 位 置(m)		
			X	Y	Z
A地点	建物敷地東側店舗兼用集合住宅敷地内	無指定地域	73.2	-9.3	4.5
B地点	建物敷地南側住居敷地内	無指定地域	41.2	-14.7	1.5
C地点	建物敷地南側住居敷地内	無指定地域	8.1	-39.0	1.2
【選定根拠】 A地点: 駐車場出入口付近を走行する自動車走行音の影響を最も受けるとされる店舗兼用集合住宅敷地内とした。 B地点: 駐車場内を走行する自動車走行音、荷さばき施設及び廃棄物等保管施設から発生する作業音の影響を最も受けるとされる住居敷地内とした。 C地点: 駐車場出入口付近を走行する来客車両走行音の影響を最も受けるとされる住居敷地内とした。 ※ 建物敷地北側及び西側には店舗等が立地しており、騒音の影響を受ける住居等の立地がないことから予測地点を選定していない。					

表4-2 騒音レベル最大値の予測地点

予測地点	位 置	用 途 地 域	予 測 位 置(m)		
			X	Y	Z
a 地点	建物敷地東側境界上	無指定地域	57.1	-7.6	1.3
b 地点	建物敷地南側境界上	無指定地域	41.2	-14.0	1.5
c 地点	建物敷地南側境界上	無指定地域	7.6	-30.0	0.9
【選定根拠】 a 地点: 駐車場出入口付近を走行する自動車走行音の影響を最も受けるとされる敷地境界線上とした。 b 地点: 駐車場内を走行する自動車走行音及び荷さばき施設から発生する作業音の影響を最も受けるとされる敷地境界線上とした。 c 地点: 駐車場出入口付近を走行する帰宅車両走行音の影響を最も受けるとされる敷地境界線上とした。 ※ 建物敷地北側及び西側には店舗等が立地しており、騒音の影響を受ける住居等の立地がないことから予測地点を選定していない。					

4. 騒音発生源の配置

店舗に配置される設備機器及び荷さばき作業等の店舗運営に伴い発生する音源の位置並びに騒音発生条件を表4-3「騒音発生源一覧表」に、自動車走行音の発生位置及び発生回数を表4-4「自動車走行音発生源一覧表」に示す。

また、騒音源の平面的な位置関係を添付図面2「騒音発生源位置図」に示す。

表4-3 騒音発生源一覧表

番号	騒音発生源		騒音レベル 等 (dB)	騒音発生時間 及び 騒音発生回数	位 置※1			
	種 類	形 式			座標 (m)			階
					X	Y	Z	
1	室外機1	MUCZ-G2524	49.3	8:30～22:00	26.8	45.0	0.2	1階部
2	室外機2	PUZ-ZRMP80HA14	47.1	8:30～22:00	28.0	44.8	0.5	1階部
3	室外機3	PUZ-ZRMP112KA14	50.1	8:30～22:00	29.4	44.6	0.7	1階部
4	室外機4	PUZ-ZRMP140KA14	52.1	8:30～22:00	43.5	42.0	0.7	1階部
5	室外機5	PUZ-ZRMP280KA4	62.0	8:30～22:00	44.9	41.7	0.7	1階部
6	室外機6	PUZ-ZRMP63KA14	46.0	8:30～22:00	46.2	41.5	0.3	1階部
7	室外機7	PUZ-ZRMP63KA14	46.0	8:30～22:00	47.2	41.3	0.3	1階部
8	室外機8	PUZ-ZRMP80HA14	47.1	8:30～22:00	29.7	4.5	0.5	1階部
9	室外機9	PUZ-ZRMP280KA4	62.0	8:30～22:00	31.1	4.5	0.7	1階部
10	室外機10	PUZ-ZRMP280KA4	62.0	8:30～22:00	32.4	4.5	0.7	1階部
11	室外機11	PUZ-ZRMP280KA4	62.0	8:30～22:00	33.8	4.5	0.7	1階部
12	室外機12	PUZ-ZRMP280KA4	62.0	8:30～22:00	35.3	4.5	0.7	1階部
13	室外機13	PUZ-ZRMP280KA4	62.0	8:30～22:00	36.7	4.5	0.7	1階部
14	室外機14	PUZ-ZRMP280KA4	62.0	8:30～22:00	38.1	4.5	0.7	1階部
15	室外機15	PUZ-ZRMP280KA4	62.0	8:30～22:00	39.5	4.5	0.7	1階部
16	室外機16	PUZ-ZRMP280KA4	62.0	8:30～22:00	40.9	4.5	0.7	1階部
17	室外機17	PUZ-ZRMP140KA14	52.1	8:30～22:00	42.3	4.5	0.7	1階部
18	冷凍冷蔵庫屋外機1	OCU-CR200VF	54.1	終 日	38.9	37.6	5.5	R階部
19	冷凍冷蔵庫屋外機2	OCU-CR1501MVF	59.8	終 日	23.2	25.7	7.3	R階部
20	冷凍冷蔵庫屋外機3	OCU-CR1001VF	56.7	終 日	24.9	25.7	7.3	R階部
21	冷凍冷蔵庫屋外機4	OCU-CR1001VF	56.7	終 日	26.4	25.7	7.3	R階部
22	冷凍冷蔵庫屋外機5	OCU-CR3000MVF	62.7	終 日	28.6	25.7	7.4	R階部
23	冷凍冷蔵庫屋外機6	OCU-CR3000MVF	62.7	終 日	25.6	23.5	7.4	R階部
24	冷凍冷蔵庫屋外機7	OCU-CR3000MVF	62.7	終 日	28.6	23.5	7.4	R階部
25	排気口1	EFG-35KSB-W	53.3	8:30～22:00	5.2	34.1	4.0	1階部
26	排気口2	EFG-35KSB-W	53.3	8:30～22:00	7.4	34.1	4.0	1階部
27	排気口3	EFG-35KSB-W	53.3	8:30～22:00	9.7	34.2	4.0	1階部
28	排気口4	EFG-35KSB-W	53.3	8:30～22:00	11.9	34.2	4.0	1階部
29	排気口5	EFG-35KSB-W	53.3	8:30～22:00	14.2	34.1	4.0	1階部
30	排気口6	EFG-35KSB-W	53.3	8:30～22:00	16.4	34.1	4.0	1階部
31	排気口7	EF-30BSB3	50.8	8:30～22:00	23.1	37.4	4.0	1階部
32	排気口8	EF-35DSB3	56.3	8:30～22:00	30.7	43.9	4.0	1階部
33	排気口9	EF-35DSB3	56.3	8:30～22:00	38.0	42.6	4.0	1階部
34	排気口10	VD-23ZP9	45.0	8:30～22:00	48.1	40.7	4.0	1階部
35	排気口11	VD-23ZP9	45.0	8:30～22:00	53.8	39.7	4.0	1階部
36	排気口12	EF-30BSB3	50.8	8:30～22:00	57.4	28.3	4.0	1階部
37	排気口13	BFS-450TX	51.4	8:30～22:00	57.5	27.3	4.0	1階部
38	排気口14	BFS-450TX	51.4	8:30～22:00	57.5	24.3	4.0	1階部
39	キュービクル	キュービクルa	52.9	終 日	61.3	37.4	1.5	1階部
40	搬出入車両後進警報ブザー音		90.0	昼13台×19秒	51.3	-5.3	0.6	1階部
41	廃棄物収集車両後進警報ブザー音		90.0	昼3台×19秒	51.3	-5.3	0.6	1階部
42	廃棄物収集作業音 (圧縮)		90.0	昼3台×240秒	51.3	3.6	0.6	1階部
43	廃棄物収集作業音 (非圧縮)		85.0	昼3台×90秒	51.3	3.6	0.6	1階部
44	搬出入車両アイドリング音		78.6	昼3台×1200秒	51.3	3.6	0.6	1階部
45	台車走行音		71.0 77.0※2	昼13台×6秒×10回復2台×6秒×10回	51.3	11.8	0.0	1階部
46	荷下ろし音		73.2 77.5※2	昼13台×22回復2台×22回	51.3	11.8	0.6	1階部
47	搬出入車両荷台扉開音		75.4 78.3※2	昼13台×1回復2台×1回	51.3	11.8	1.5	1階部
48	搬出入車両荷台扉閉音		77.6 80.7※2	昼13台×1回復2台×1回	51.3	11.8	1.5	1階部
49	搬出入車両座席扉開閉音		79.1 81.1※2	昼12台×2回復2台×2回	51.3	3.6	1.5	1階部
50	搬出入車両座席扉開閉音		79.1	昼1台×2回	51.3	-0.2	1.5	1階部

※1 騒音源の位置及び座標の原点を添付図面2「騒音発生源位置図」に示す。

※2 騒音レベル最大値を示す。

番号	騒音発生源		騒音レベル 等 (dB)	騒音発生時間 及び 騒音発生回数	位 置※1			
	種 類	形 式			座 標 (m)			階
					X	Y	Z	
51	搬出入車両エンジン始動音		79.7 81.5※2	昼9台×1回夜2台×1回	51.3	3.6	0.6	1 階部
52	搬出入車両エンジン始動音		79.7	昼1台×1回	51.3	-0.2	0.6	1 階部
※3	来客車両走行音		74.0	昼564台×2回夜81台×1回	-	-	-	1 階部
※3	搬出入車両走行音		83.5	昼13台×1～2回夜2台×1～2回	-	-	-	1 階部
※3	廃棄物収集車両走行音		83.5	昼3台×1～2回	-	-	-	1 階部

※1 騒音源の位置及び座標の原点を添付図面2「騒音発生源位置図」に示す。

※2 騒音レベル最大値を示す。

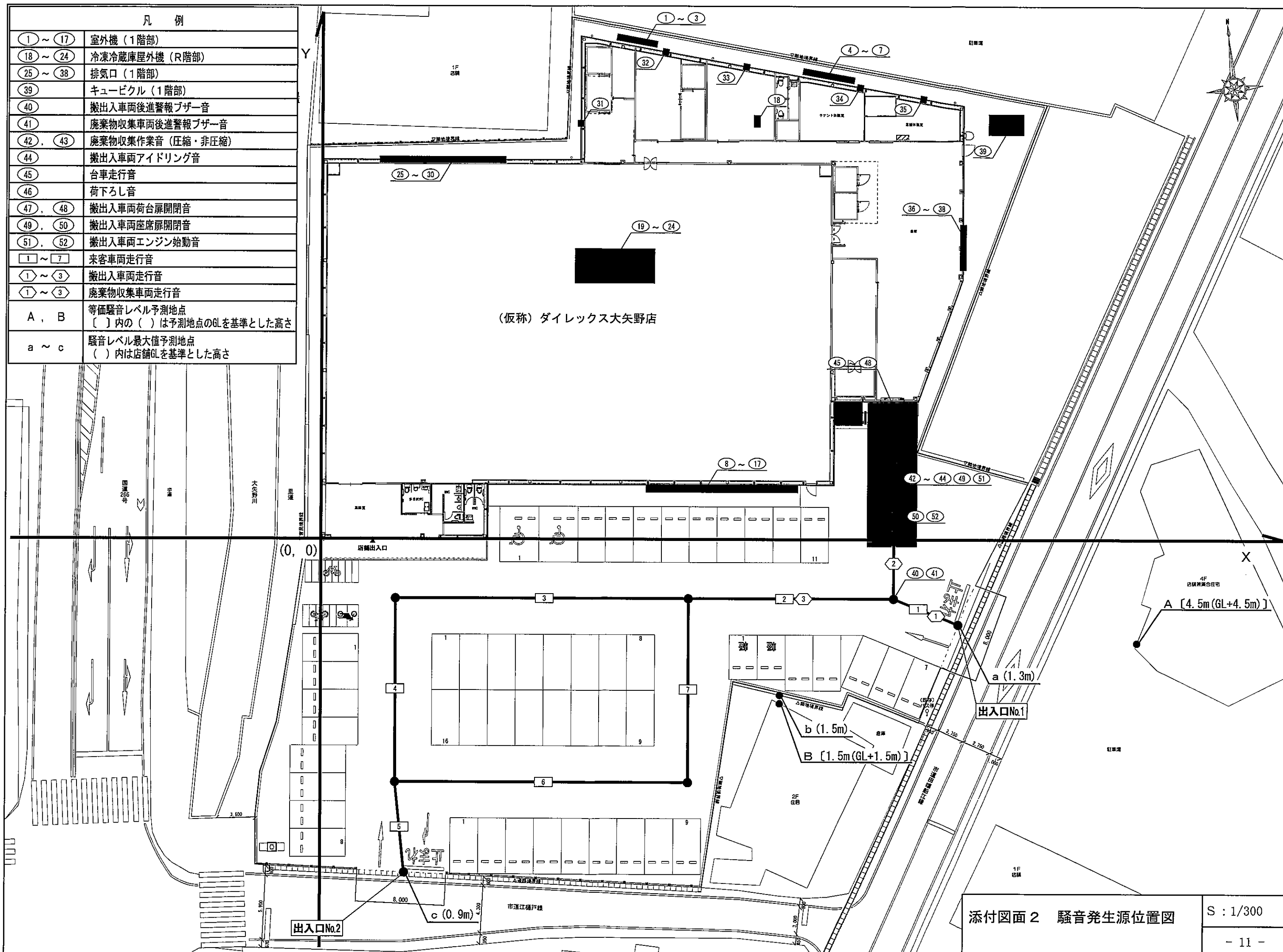
※3 自動車走行騒音の詳細を表4-4「自動車走行音発生源一覧表」に示す。

表 4-4 自動車走行音発生源一覧表

線分 番号	種 類	騒音レ ベル等 (dB)	騒音発生回数		線分 距離	位 置※1									
			昼間	夜間		始点座標 (m)			終点座標 (m)			離散音源点座標 (m)			階
						X	Y	Z	X	Y	Z	X	Y	Z	
1	来客車両 走行音	74.0	1128回	81回	6.3	57.2	-7.6	0.4	51.3	-5.3	0.6	56.2	-7.2	0.4	1 階部
												54.2	-6.4	0.5	
												52.3	-5.7	0.6	
2	来客車両 走行音	74.0	1128回	81回	18.3	51.3	-5.3	0.6	33.0	-5.3	0.6	48.2	-5.3	0.6	1 階部
												42.2	-5.3	0.6	
												36.0	-5.3	0.6	
3	来客車両 走行音	74.0	1128回	81回	26.3	33.0	-5.3	0.6	6.7	-5.3	0.6	28.6	-5.3	0.6	1 階部
												19.8	-5.3	0.6	
												11.1	-5.3	0.6	
4	来客車両 走行音	74.0	1128回	81回	16.5	6.7	-5.3	0.6	6.7	-21.8	0.2	6.7	-8.0	0.5	1 階部
												6.7	-13.6	0.4	
												6.7	-19.0	0.3	
5	来客車両 走行音	74.0	1128回	81回	8.3	6.7	-21.8	0.2	7.6	-30.0	0.0	6.8	-23.2	0.2	1 階部
												7.2	-25.9	0.1	
												7.4	-28.6	0.0	
6	来客車両 走行音	74.0	1128回	81回	26.3	6.7	-21.8	0.2	33.0	-21.8	0.2	11.1	-21.8	0.2	1 階部
												19.8	-21.8	0.2	
												28.6	-21.8	0.2	
7	来客車両 走行音	74.0	1128回	81回	16.5	33.0	-5.3	0.6	33.0	-21.8	0.2	33.0	-8.0	0.5	1 階部
												33.0	-13.6	0.4	
												33.0	-19.0	0.3	
1	搬出入車両 走行音	83.5	26回	4回	6.3	57.2	-7.6	0.4	51.3	-5.3	0.6	56.2	-7.2	0.4	1 階部
												54.2	-6.4	0.5	
												52.3	-5.7	0.6	
2	搬出入車両 走行音	83.5	13回	2回	8.9	51.3	-5.3	0.6	51.3	3.6	0.6	51.3	-3.8	0.6	1 階部
												51.3	-0.8	0.6	
												51.3	2.1	0.6	
3	搬出入車両 走行音	83.5	13回	2回	18.3	51.3	-5.3	0.6	33.0	-5.3	0.6	48.2	-5.3	0.6	1 階部
												42.2	-5.3	0.6	
												36.0	-5.3	0.6	
1	廃棄物収集車両 走行音	83.5	6回	0回	6.3	57.2	-7.6	0.4	51.3	-5.3	0.6	56.2	-7.2	0.4	1 階部
												54.2	-6.4	0.5	
												52.3	-5.7	0.6	
2	廃棄物収集車両 走行音	83.5	3回	0回	8.9	51.3	-5.3	0.6	51.3	3.6	0.6	51.3	-3.8	0.6	1 階部
												51.3	-0.8	0.6	
												51.3	2.1	0.6	
3	廃棄物収集車両 走行音	83.5	3回	0回	18.3	51.3	-5.3	0.6	33.0	-5.3	0.6	48.2	-5.3	0.6	1 階部
												42.2	-5.3	0.6	
												36.0	-5.3	0.6	

※1 自動車走行騒音源の位置及び座標の原点を添付図面 2「騒音発生源位置図」に示す。

凡 例	
① ～ ⑰	室外機（1階部）
⑱ ～ ㉔	冷凍冷蔵庫屋外機（R階部）
㉕ ～ ㉨	排気口（1階部）
㉩	キュービクル（1階部）
㊱	搬出入車両後進警報ブザー音
㊲	廃棄物収集車両後進警報ブザー音
㊳、㊴	廃棄物収集作業音（圧縮・非圧縮）
㊵	搬出入車両アイドリング音
㊶	台車走行音
㊷	荷下ろし音
㊸、㊹	搬出入車両荷台扉開閉音
㊺、㊻	搬出入車両座席扉開閉音
㊼、㊽	搬出入車両エンジン始動音
① ～ ⑦	来客車両走行音
① ～ ③	搬出入車両走行音
① ～ ③	廃棄物収集車両走行音
A、B	等価騒音レベル予測地点 〔 〕内の（ ）は予測地点のGLを基準とした高さ
a ～ c	騒音レベル最大値予測地点 〔 〕内は店舗GLを基準とした高さ



5. 予測項目

- ①「昼間」の等価騒音レベル
- ②「夜間」の等価騒音レベル
- ③発生する騒音ごとの騒音レベル最大値

6. 予測方法

定常騒音、変動騒音及び衝撃騒音の算出方法は、「大規模小売店舗から発生する騒音予測の手引き（第2版）」（平成20年10月経済産業省）4-1-2に基づいて行う。

(1) 等価騒音レベルの予測算出式

①自動車走行音の騒音レベルの算出式

$$L_{PA,i} = L_{PA} + \Delta L_{r,i} + \Delta L_{d,i}$$

$L_{PA,i}$: i 番目の区間を通過する自動車による予測地点における騒音レベル(dB)

L_{PA} : 自動車走行音の基準距離における騒音レベル(dB)

$\Delta L_{r,i}$: i 番目の区間を通過する自動車に対する距離減衰に関する補正量(dB)

$\Delta L_{d,i}$: i 番目の区間を通過する自動車に対する回折効果に関する補正量(dB)

②自動車走行音の単発騒音暴露レベルの算出式

$$L_{AE} = 10 \log_{10} (1/T_0 \times \sum 10^{L_{PA,i}/10} \times \Delta t_i)$$

L_{AE} : 単発騒音暴露レベル(dB)

T_0 : 基準時間(1s)

$L_{PA,i}$: i 番目の区間を通過する自動車による予測地点における騒音レベル(dB)

Δt_i : 自動車が i 番目の区間を通過する時間(s)

③自動車走行音の等価騒音レベルの算出式

$$L_{Aeq,T,vehicle} = L_{AE} + 10 \log_{10} (N_T/T)$$

$L_{Aeq,T,vehicle}$: 自動車走行音の等価騒音レベル(dB)

L_{AE} : 単発騒音暴露レベル(ユニットパターンのエネルギー積分値)(dB)

T : 対象とする基準時間帯の時間(s)(昼間は57,600s、夜間28,800s)

N_T : 時間範囲 T (s) の間の交通量(台)

当該店舗における来客車両走行音の設定は、「大規模小売店舗を設置する者が配慮すべき事項に関する指針(以下、指針という。)」にある必要駐車台数算定式から求められた日来店台数564台を全て「昼間」の発生回数とし、「夜間」についてはピーク時来店台数に相当する台数とした(表4-5参照)。

これら来店台数の全てが駐車場内を走行するものと仮定した。

荷さばき作業及び廃棄物回収時に発生する業務用車両については、搬出入計画台数及び収集予定台数を発生回数とした。

表4-5 日来店台数

事 項 等	各事項算出のための計算式等
地 区 の 区 分	その他地区 ← (理由: 無指定地域)
S: 店舗面積	1,330 千 m^2
A: 日来店客数原単位	1,060.10 人/千 m^2 ← 人口40万人未満・1,100-30S ($S < 5$)
C: 自動車分担率	80% ← 人口10万人未満
D: 平均乗車人員	2.0 人/台 ← 店舗面積10千 m^2 未満
日来店台数	564台 ← $S \times A \times C \div D$
夜間出庫台数	81台 ← $S \times A \times C \div D \times 14.4\%$

④定常騒音の騒音レベルの算出式

$$L_{pA,i} = L_{pA,i}(r_0) + \Delta L_{r,i} + \Delta L_{d,i}$$

$L_{pA,i}$: i 番目の騒音源による予測地点における騒音レベル(dB)

$L_{pA,i}(r_0)$: i 番目の騒音源による基準距離における騒音レベル(dB)

$\Delta L_{r,i}$: i 番目の騒音源に対する距離減衰に関する補正量(dB)

$\Delta L_{d,i}$: i 番目の騒音源に対する回折効果に関する補正量(dB)

⑤定常騒音の等価騒音レベルの算出式

$$L_{Aeq,T,a} = 10 \log_{10} (1/T \times \sum 10^{L_{pA,i}/10} \times T_i)$$

$L_{Aeq,T,a}$: 定常騒音の等価騒音レベル(dB)

$L_{pA,i}$: i 番目の定常騒音源による予測地点における騒音レベル(dB)

T : 対象とする基準時間帯の時間(s) (昼間は 57,600s、夜間 28,800s)

T_i : 対象とする時間区分における i 番目の定常騒音の継続時間(s)

⑥変動騒音 (自動車走行音除く) の騒音レベルの算出式

$$L_{pA,i} = L_{pA,i}(r_0) + \Delta L_{r,i} + \Delta L_{d,i}$$

$L_{pA,i}$: i 番目の騒音源による予測地点における騒音のエネルギー的な時間平均値(dB)

$L_{pA,i}(r_0)$: i 番目の騒音源による基準距離における騒音のエネルギー的な時間平均値(dB)

$\Delta L_{r,i}$: i 番目の騒音源に対する距離減衰に関する補正量(dB)

$\Delta L_{d,i}$: i 番目の騒音源に対する回折効果に関する補正量(dB)

⑦変動騒音 (自動車走行音除く) の等価騒音レベルの算出式

$$L_{Aeq,T,b} = 10 \log_{10} (1/T \times \sum 10^{L_{pA,i}/10} \times T_i)$$

$L_{Aeq,T,b}$: 変動騒音の等価騒音レベル(dB)

$L_{pA,i}$: i 番目の変動騒音源による予測地点における騒音のエネルギー的な時間平均値(dB)

T : 対象とする基準時間帯の時間(s) (昼間は 57,600s、夜間 28,800s)

T_i : 対象とする時間区分における i 番目の変動騒音の継続時間(s)

⑧衝撃騒音の単発騒音暴露レベルの算出式

$$L_{AE,i} = L_{AE,i}(r_0) + \Delta L_{r,i} + \Delta L_{d,i}$$

$L_{AE,i}$: i 番目の騒音源による予測地点における単発騒音暴露レベル(dB)

$L_{AE,i}(r_0)$: i 番目の騒音源による基準距離における単発騒音暴露レベル(dB)

$\Delta L_{r,i}$: i 番目の騒音源に対する距離減衰に関する補正量(dB)

$\Delta L_{d,i}$: i 番目の騒音源に対する回折効果に関する補正量(dB)

⑨衝撃騒音の等価騒音レベルの算出式

$$L_{Aeq,T,c} = 10 \log_{10} (T_0/T \times \sum 10^{L_{AE,i}/10} \times N_i)$$

$L_{Aeq,T,c}$: 衝撃騒音の等価騒音レベル(dB)

$L_{AE,i}$: i 番目の衝撃騒音源からの騒音の単発騒音暴露レベル(dB)

T : 対象とする基準時間帯の時間(s) (昼間は 57,600s、夜間 28,800s)

T_0 : 基準時間(1s)

N_i : 対象とする基準時間帯において発生する i 番目の衝撃騒音の発生回数(回)

⑩予測地点における等価騒音レベルの算出式

$$L_{Aeq,T} = 10 \log_{10} (10^{L_{Aeq,T,a}/10} + 10^{L_{Aeq,T,b}/10} + 10^{L_{Aeq,T,c}/10} + 10^{L_{Aeq,T,vehicle}/10})$$

$L_{Aeq,T,a}$: 定常騒音の等価騒音レベル(dB)

$L_{Aeq,T,b}$: 変動騒音の等価騒音レベル(dB)

$L_{Aeq,T,c}$: 衝撃騒音の等価騒音レベル(dB)

$L_{Aeq,T,vehicle}$: 自動車走行音の等価騒音レベル(dB)

(2) 騒音レベル最大値の予測算出式

①定常騒音の騒音レベルの算出式

$$L_{pA,i} = L_{pA,i}(r_0) + \Delta L_{r,i} + \Delta L_{d,i}$$

$L_{pA,i}$: i 番目の騒音源による予測地点における騒音レベル(dB)

$L_{pA,i}(r_0)$: i 番目の騒音源による基準距離における騒音レベル(dB)

$\Delta L_{r,i}$: i 番目の騒音源に対する距離減衰に関する補正量(dB)

$\Delta L_{d,i}$: i 番目の騒音源に対する回折効果に関する補正量(dB)

②変動騒音、衝撃騒音及び自動車走行音の騒音レベル最大値の算出式

$$L_{Amax,i} = L_{Amax,i}(r_0) + \Delta L_{r,i} + \Delta L_{d,i}$$

$L_{Amax,i}$: i 番目の騒音源による予測地点における騒音レベル最大値 (dB)

$L_{Amax,i}(r_0)$: i 番目の騒音源による基準距離における騒音レベル最大値 (dB)

$\Delta L_{r,i}$: i 番目の騒音源に対する距離減衰に関する補正量 (dB)

$\Delta L_{d,i}$: i 番目の騒音源に対する回折効果に関する補正量 (dB)

③予測地点における騒音レベル最大値の算出式

$$L_{Amax} = 10 \log_{10} (\sum 10^{L_{pA,i}/10} + \sum 10^{L_{Amax,i}/10})$$

L_{Amax} : 予測地点における騒音レベル最大値 (dB)

$L_{pA,i}$: i 番目の騒音源による予測地点における騒音レベル (dB)

$L_{Amax,i}$: i 番目の騒音源による予測地点における騒音レベル最大値 (dB)

(3) 距離減衰に関する補正量の算出式

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

ΔL_r : 距離減衰に関する補正量 (dB)

r_0 : 基準距離 (1m)

r : 予測地点までの距離 (m)

第5章 予測結果

1. 平均的な状況を呈する日における等価騒音レベル予測結果

選定した予測地点は、都市計画法用途地域の無指定地域であり、騒音の評価基準である「騒音に係る環境基準（平成10年9月30日環境庁告示第64号）」における地域の類型はC類型、環境基準値は「昼間」60dB及び「夜間」50dBと定められている。

予測の結果、「昼間」及び「夜間」の等価騒音レベルは下表に示すとおり全ての地点で基準値を満足するものであり、出店計画に伴い店舗から発生する騒音が周辺地域へ与える影響は少ないものと推察された（表5-1参照）。

予測結果の内訳を表5-2～表5-4. 3（p-16～p-27）に示す。

表5-1 等価騒音レベル予測結果

時間区分		予測地点	高さ	用途地域	地域の 類型	予測値 (dB)	基準値 (dB)
昼間	6:00	A	4.5m	無指定地域	C	47.6	60
	～	B	1.5m	無指定地域	C	51.9	
	22:00	C	1.2m	無指定地域	C	44.7	
夜間	22:00	A	4.5m	無指定地域	C	35.8	50
	～	B	1.5m	無指定地域	C	41.0	
	翌6:00	C	1.2m	無指定地域	C	36.2	

表5-2 A地点における等価騒音レベルの予測結果

騒音発生源				基準距離における騒音レベル(dB)	予測地点までの距離(m)	距離減衰量(dB)	回折減衰量(dB)	予測地点における騒音レベル(dB)	騒音継続時間及び騒音発生回数	等価騒音レベル(dB)	
番号	機器名称	高さ								昼間	夜間
定常騒音	1 室外機1	0.2	49.3	71.6	37.1	-	12.2	8:30~22:00	11.5	-	-
	2 室外機2	0.5	47.1	70.6	37.0	-	10.1	8:30~22:00	9.4	-	-
	3 室外機3	0.7	50.1	69.6	36.9	-	13.2	8:30~22:00	12.5	-	-
	4 室外機4	0.7	52.1	59.4	35.5	-	16.6	8:30~22:00	15.9	-	-
	5 室外機5	0.7	62.0	58.4	35.3	-	26.7	8:30~22:00	26.0	-	-
	6 室外機6	0.3	46.0	57.7	35.2	-	10.8	8:30~22:00	10.1	-	-
	7 室外機7	0.3	46.0	57.0	35.1	-	10.9	8:30~22:00	10.2	-	-
	8 室外機8	0.5	47.1	45.8	33.2	-	13.9	8:30~22:00	13.2	-	-
	9 室外機9	0.7	62.0	44.5	33.0	-	29.0	8:30~22:00	28.3	-	-
	10 室外機10	0.7	62.0	43.2	32.7	-	29.3	8:30~22:00	28.6	-	-
	11 室外機9	0.7	62.0	41.9	32.4	-	29.6	8:30~22:00	28.9	-	-
	12 室外機12	0.7	62.0	40.5	32.1	-	29.9	8:30~22:00	29.2	-	-
	13 室外機13	0.7	62.0	39.2	31.9	-	30.1	8:30~22:00	29.4	-	-
	14 室外機14	0.7	62.0	37.9	31.6	-	30.4	8:30~22:00	29.7	-	-
	15 室外機15	0.7	62.0	36.6	31.3	-	30.7	8:30~22:00	30.0	-	-
	16 室外機15	0.7	62.0	35.3	31.0	-	31.0	8:30~22:00	30.3	-	-
	17 室外機17	0.7	52.1	34.1	30.7	-	21.4	8:30~22:00	20.7	-	-
騒音	18 冷凍冷蔵庫屋外機1	5.5	54.1	58.1	35.3	-	18.8	終日	18.8	18.8	-
	19 冷凍冷蔵庫屋外機2	7.3	59.8	61.1	35.7	-	24.1	終日	24.1	24.1	-
	20 冷凍冷蔵庫屋外機3	7.3	56.7	59.7	35.5	-	21.2	終日	21.2	21.2	-
	21 冷凍冷蔵庫屋外機4	7.3	56.7	58.5	35.3	-	21.4	終日	21.4	21.4	-
	22 冷凍冷蔵庫屋外機5	7.4	62.7	56.8	35.1	-	27.6	終日	27.6	27.6	-
	23 冷凍冷蔵庫屋外機6	7.4	62.7	57.9	35.3	-	27.4	終日	27.4	27.4	-
	24 冷凍冷蔵庫屋外機7	7.4	62.7	55.4	34.9	-	27.8	終日	27.8	27.8	-
	25 排気口1	4.0	53.3	80.7	38.1	-	15.2	8:30~22:00	14.5	-	-
	26 排気口2	4.0	53.3	78.8	37.9	-	15.4	8:30~22:00	14.7	-	-
	27 排気口3	4.0	53.3	77.0	37.7	-	15.6	8:30~22:00	14.9	-	-
	28 排気口4	4.0	53.3	75.2	37.5	-	15.8	8:30~22:00	15.1	-	-
	29 排気口5	4.0	53.3	73.2	37.3	-	16.0	8:30~22:00	15.3	-	-
	30 排気口6	4.0	53.3	71.5	37.1	-	16.2	8:30~22:00	15.5	-	-
	31 排気口7	4.0	50.8	68.5	36.7	-	14.1	8:30~22:00	13.4	-	-
	32 排気口8	4.0	56.3	68.1	36.7	-	19.6	8:30~22:00	18.9	-	-
	33 排気口9	4.0	56.3	62.7	35.9	-	20.4	8:30~22:00	19.7	-	-
	34 排気口10	4.0	45.0	55.9	34.9	-	10.1	8:30~22:00	9.4	-	-
音	35 排気口11	4.0	45.0	52.7	34.4	-	10.6	8:30~22:00	9.9	-	-
	36 排気口12	4.0	50.8	40.8	32.2	-	18.6	8:30~22:00	17.9	-	-
	37 排気口13	4.0	51.4	39.8	32.0	-	19.4	8:30~22:00	18.7	-	-
	38 排気口14	4.0	51.4	37.1	31.4	-	20.0	8:30~22:00	19.3	-	-
	39 キュービクル	1.5	52.9	48.3	33.7	-	19.2	終日	19.2	19.2	-
	定常騒音の等価騒音レベル								40.2	33.8	-
変動騒音	40 搬出入車両後進警報ブザー音	0.6	90.0	22.6	27.1	-	62.9	昼13台×19秒	39.2	-	-
	41 廃棄物収集車両後進警報ブザー音	0.6	90.0	22.6	27.1	-	62.9	昼3台×19秒	32.9	-	-
	42 廃棄物収集作業音(圧縮)	0.6	90.0	25.7	28.2	-	61.8	昼3台×240秒	42.8	-	-
	43 廃棄物収集作業音(非圧縮)	0.6	85.0	25.7	28.2	-	56.8	昼3台×90秒	33.5	-	-
	44 搬出入車両アイドリング音	0.6	78.6	25.7	28.2	-	50.4	昼3台×1200秒	38.4	-	-
	45 台車走行音	0.0	71.0	30.7	29.7	-	41.3	昼13台×6秒×10回夜2台×6秒×10回	22.6	17.5	-
変動騒音の等価騒音レベル									45.9	17.5	-

A

騒音発生源				基準距離における騒音レベル(dB)	予測地点までの距離(m)	距離減衰量(dB)	回折減衰量(dB)	予測地点における騒音レベル(dB)	騒音継続時間及び騒音発生回数	等価騒音レベル(dB)	
	番号	機器名称	高さ							昼間	夜間
衝撃騒音	46	荷下ろし音	0.6	73.2	30.7	29.7	-	43.5	昼13台×22回夜2台×22回	20.5	15.3
	47	搬出入車両荷台扉開音	1.5	75.4	30.6	29.7	-	45.7	昼13台×1回夜2台×1回	9.2	4.1
	48	搬出入車両荷台扉閉音	1.5	77.6	30.6	29.7	-	47.9	昼13台×1回夜2台×1回	11.4	6.3
	49	搬出入車両座席扉開閉音	1.5	79.1	25.6	28.2	-	50.9	昼12台×2回夜2台×2回	17.1	12.3
	50	搬出入車両座席扉開閉音	1.5	79.1	23.9	27.6	-	51.5	昼1台×2回	6.9	-
	51	搬出入車両エンジン始動音	0.6	79.7	25.7	28.2	-	51.5	昼9台×1回夜2台×1回	13.4	9.9
	52	搬出入車両エンジン始動音	0.6	79.7	24.0	27.6	-	52.1	昼1台×1回	4.5	-
		衝撃騒音の等価騒音レベル								23.3	18.3
	※	来客車両走行音	-	74.0	-	-	-	-	昼564台×2回夜90台×1回	37.9	29.5
	※	搬出入車両走行音	-	83.5	-	-	-	-	昼13台×1～2回夜2台×1～2回	30.9	25.8
	※	廃棄物収集車両走行音	-	83.5	-	-	-	-	昼3台×1～2回	24.6	-
		自動車走行騒音の等価騒音レベル								38.9	31.0
		等価騒音レベル								47.6	35.8
		基準値								60	50

※ 自動車走行音（来客車両、搬出入車両、廃棄物収集車両）の計算の詳細を表5-2.1～表5-2.3に示す。

表5-2. 1 A地点における来客車両走行音の予測結果

線分番号		基準距離 における 騒音レベル (dB)	予測地点 までの 距離(m)	距離減衰量 (dB)	回折減衰量 (dB)	予測地点 における 騒音レベル (dB)	$\Delta t(s)$	予測地点に おける単発 騒音暴露レ ベル(dB)	騒音発生回数 (回)		等価騒音レベル (dB)	
									昼間	夜間	昼間	夜間
1	1	74.0	17.6	24.9	—	49.1	0.38	48.8	1128	81	31.7	23.3
	2	74.0	19.6	25.8	—	48.2	0.38					
	3	74.0	21.6	26.7	—	47.3	0.38					
2	1	74.0	25.6	28.2	—	45.8	1.10	49.5	1128	81	32.4	24.0
	2	74.0	31.5	30.0	—	44.0	1.10					
	3	74.0	37.6	31.5	—	42.5	1.10					
3	1	74.0	44.9	33.0	—	41.0	1.58	46.4	1128	81	29.3	20.9
	2	74.0	53.7	34.6	—	39.4	1.58					
	3	74.0	62.4	35.9	—	38.1	1.58					
4	1	74.0	66.6	36.5	—	37.5	0.99	42.2	1128	81	25.1	16.7
	2	74.0	66.8	36.5	—	37.5	0.99					
	3	74.0	67.3	36.6	—	37.4	0.99					
5	1	74.0	68.0	36.7	—	37.3	0.50	39.1	1128	81	22.0	13.6
	2	74.0	68.2	36.7	—	37.3	0.50					
	3	74.0	68.7	36.7	—	37.3	0.50					
6	1	74.0	63.5	36.1	—	37.9	1.58	46.2	1128	81	29.1	20.7
	2	74.0	55.0	34.8	—	39.2	1.58					
	3	74.0	46.5	33.3	—	40.7	1.58					
7	1	74.0	40.4	32.1	—	41.9	0.99	46.5	1128	81	29.4	21.0
	2	74.0	40.6	32.2	—	41.8	0.99					
	3	74.0	41.6	32.4	—	41.6	0.99					
来客車両走行音の等価騒音レベル											37.9	29.5

表5-2. 2 A地点における搬出入車両走行音の予測結果

線分番号		基準距離 における 騒音レベル (dB)	予測地点 までの 距離(m)	距離減衰量 (dB)	回折減衰量 (dB)	予測地点 における 騒音レベル (dB)	$\Delta t(s)$	予測地点に おける単発 騒音暴露レ ベル(dB)	騒音発生回数 (回)		等価騒音レベル (dB)	
									昼間	夜間	昼間	夜間
1	1	83.5	17.6	24.9	—	58.6	0.76	61.3	26	4	27.8	22.7
	2	83.5	19.6	25.8	—	57.7	0.76					
	3	83.5	21.6	26.7	—	56.8	0.76					
2	1	83.5	22.9	27.2	—	56.3	1.07	61.0	13	2	24.5	19.4
	2	83.5	23.8	27.5	—	56.0	1.07					
	3	83.5	25.0	28.0	—	55.5	1.07					
3	1	83.5	25.6	28.2	—	55.3	2.20	62.0	13	2	25.5	20.4
	2	83.5	31.5	30.0	—	53.5	2.20					
	3	83.5	37.6	31.5	—	52.0	2.20					
搬出入車両走行音の等価騒音レベル											30.9	25.8

表 5-2. 3 A地点における廃棄物収集車両走行音の予測結果

線分番号		基準距離 における 騒音レベル (dB)	予測地点 までの 距離(m)	距離減衰量 (dB)	回折減衰量 (dB)	予測地点 における 騒音レベル (dB)	Δt(s)	予測地点に おける単発 騒音暴露レ ベル(dB)	騒音発生回数 (回)		等価騒音レベル (dB)	
									昼間	夜間	昼間	夜間
1	1	83.5	17.6	24.9	—	58.6	0.76	61.3	6	0	21.5	—
	2	83.5	19.6	25.8	—	57.7	0.76					
	3	83.5	21.6	26.7	—	56.8	0.76					
2	1	83.5	22.9	27.2	—	56.3	1.07	61.0	3	0	18.2	—
	2	83.5	23.8	27.5	—	56.0	1.07					
	3	83.5	25.0	28.0	—	55.5	1.07					
3	1	83.5	25.6	28.2	—	55.3	2.20	62.0	3	0	19.2	—
	2	83.5	31.5	30.0	—	53.5	2.20					
	3	83.5	37.6	31.5	—	52.0	2.20					
廃棄物収集車両走行音の等価騒音レベル											24.6	—

※ 敷地内走行速度は来客車両20km/h、搬出入車両・廃棄物収集車両10km/hとする。

※ $\Delta t(s)$ は、自動車線分通過するまでにかかる時間を示す。

表5-3 B地点における等価騒音レベルの予測結果

騒音発生源				基準距離における騒音レベル(dB)	予測地点までの距離(m)	距離減衰量(dB)	回折減衰量(dB)	予測地点における騒音レベル(dB)	騒音継続時間及び騒音発生回数	等価騒音レベル(dB)	
	番号	機器名称	高さ							昼間	夜間
定常騒音	1	室外機1	0.2	49.3	61.4	35.8	-	13.5	8:30~22:00	12.8	-
	2	室外機2	0.5	47.1	61.0	35.7	-	11.4	8:30~22:00	10.7	-
	3	室外機3	0.7	50.1	60.5	35.6	-	14.5	8:30~22:00	13.8	-
	4	室外機4	0.7	52.1	56.8	35.1	-	17.0	8:30~22:00	16.3	-
	5	室外機5	0.7	62.0	56.5	35.0	-	27.0	8:30~22:00	26.3	-
	6	室外機6	0.3	46.0	56.4	35.0	-	11.0	8:30~22:00	10.3	-
	7	室外機7	0.3	46.0	56.3	35.0	-	11.0	8:30~22:00	10.3	-
	8	室外機8	0.5	47.1	22.4	27.0	-	20.1	8:30~22:00	19.4	-
	9	室外機9	0.7	62.0	21.7	26.7	-	35.3	8:30~22:00	34.6	-
	10	室外機10	0.7	62.0	21.1	26.5	-	35.5	8:30~22:00	34.8	-
	11	室外機9	0.7	62.0	20.6	26.3	-	35.7	8:30~22:00	35.0	-
	12	室外機12	0.7	62.0	20.1	26.1	-	35.9	8:30~22:00	35.2	-
	13	室外機13	0.7	62.0	19.7	25.9	-	36.1	8:30~22:00	35.4	-
	14	室外機14	0.7	62.0	19.5	25.8	-	36.2	8:30~22:00	35.5	-
	15	室外機15	0.7	62.0	19.3	25.7	-	36.3	8:30~22:00	35.6	-
	16	室外機15	0.7	62.0	19.2	25.7	-	36.3	8:30~22:00	35.6	-
	17	室外機17	0.7	52.1	19.2	25.7	-	26.4	8:30~22:00	25.7	-
変動騒音	18	冷凍冷蔵庫屋外機1	5.5	54.1	52.5	34.4	-	19.7	終日	19.7	19.7
	19	冷凍冷蔵庫屋外機2	7.3	59.8	44.6	33.0	-	26.8	終日	26.8	26.8
	20	冷凍冷蔵庫屋外機3	7.3	56.7	43.9	32.8	-	23.9	終日	23.9	23.9
	21	冷凍冷蔵庫屋外機4	7.3	56.7	43.4	32.7	-	24.0	終日	24.0	24.0
	22	冷凍冷蔵庫屋外機5	7.4	62.7	42.7	32.6	-	30.1	終日	30.1	30.1
	23	冷凍冷蔵庫屋外機6	7.4	62.7	41.7	32.4	-	30.3	終日	30.3	30.3
	24	冷凍冷蔵庫屋外機7	7.4	62.7	40.7	32.2	-	30.5	終日	30.5	30.5
	25	排気口1	4.0	53.3	60.7	35.7	-	17.6	8:30~22:00	16.9	-
	26	排気口2	4.0	53.3	59.4	35.5	-	17.8	8:30~22:00	17.1	-
	27	排気口3	4.0	53.3	58.2	35.3	-	18.0	8:30~22:00	17.3	-
	28	排気口4	4.0	53.3	57.1	35.1	-	18.2	8:30~22:00	17.5	-
	29	排気口5	4.0	53.3	55.8	34.9	-	18.4	8:30~22:00	17.7	-
	30	排気口6	4.0	53.3	54.8	34.8	-	18.5	8:30~22:00	17.8	-
	31	排気口7	4.0	50.8	55.2	34.8	-	16.0	8:30~22:00	15.3	-
	32	排気口8	4.0	56.3	59.6	35.5	-	20.8	8:30~22:00	20.1	-
	33	排気口9	4.0	56.3	57.4	35.2	-	21.1	8:30~22:00	20.4	-
	34	排気口10	4.0	45.0	55.9	34.9	-	10.1	8:30~22:00	9.4	-
	35	排気口11	4.0	45.0	55.9	34.9	-	10.1	8:30~22:00	9.4	-
	36	排気口12	4.0	50.8	46.0	33.3	-	17.5	8:30~22:00	16.8	-
	37	排気口13	4.0	51.4	45.1	33.1	-	18.3	8:30~22:00	17.6	-
	38	排気口14	4.0	51.4	42.3	32.5	-	18.9	8:30~22:00	18.2	-
	39	キュービクル	1.5	52.9	55.8	34.9	-	18.0	終日	18.0	18.0
		定常騒音の等価騒音レベル								45.2	36.4
変動騒音	40	搬出入車両後進警報ブザー音	0.6	90.0	13.8	22.8	-	67.2	昼13台×19秒	43.5	-
	41	廃棄物収集車両後進警報ブザー音	0.6	90.0	13.8	22.8	-	67.2	昼3台×19秒	37.2	-
	42	廃棄物収集作業音(圧縮)	0.6	90.0	20.9	26.4	-	63.6	昼3台×240秒	44.6	-
	43	廃棄物収集作業音(非圧縮)	0.6	85.0	20.9	26.4	-	58.6	昼3台×90秒	35.3	-
	44	搬出入車両アイドリング音	0.6	78.6	20.9	26.4	-	52.2	昼3台×1200秒	40.2	-
	45	台車走行音	0.0	71.0	28.4	29.1	-	41.9	昼13台×6秒×10回 夜2台×6秒×10回	23.2	18.1
		変動騒音の等価騒音レベル								48.5	18.1

B

騒音発生源				基準距離における騒音レベル(dB)	予測地点までの距離(m)	距離減衰量(dB)	回折減衰量(dB)	予測地点における騒音レベル(dB)	騒音継続時間及び騒音発生回数	等価騒音レベル(dB)	
	番号	機器名称	高さ							昼間	夜間
衝撃騒音	46	荷下ろし音	0.6	73.2	28.4	29.1	-	44.1	昼13台×22回夜2台×22回	21.1	15.9
	47	搬出入車両荷台扉開音	1.5	75.4	28.4	29.1	-	46.3	昼13台×1回夜2台×1回	9.8	4.7
	48	搬出入車両荷台扉閉音	1.5	77.6	28.4	29.1	-	48.5	昼13台×1回夜2台×1回	12.0	6.9
	49	搬出入車両座席扉開音	1.5	79.1	20.9	26.4	-	52.7	昼12台×2回夜2台×2回	18.9	14.1
	50	搬出入車両座席扉閉音	1.5	79.1	17.7	25.0	-	54.1	昼1台×2回	9.5	-
	51	搬出入車両エンジン始動音	0.6	79.7	20.9	26.4	-	53.3	昼9台×1回夜2台×1回	15.2	11.7
	52	搬出入車両エンジン始動音	0.6	79.7	17.7	25.0	-	54.7	昼1台×1回	7.1	-
		衝撃騒音の等価騒音レベル								24.5	19.4
	※	来客車両走行音	-	74.0	-	-	-	-	昼564台×2回夜90台×1回	46.7	38.3
	※	搬出入車両走行音	-	83.5	-	-	-	-	昼13台×1～2回夜2台×1～2回	36.5	31.4
	※	廃棄物収集車両走行音	-	83.5	-	-	-	-	昼3台×1～2回	30.2	-
		自動車走行騒音の等価騒音レベル								47.2	39.1
		等価騒音レベル								51.9	41.0
		基準値								60	50

※ 自動車走行音（来客車両、搬出入車両、廃棄物収集車両）の計算の詳細を表5-3.1～表5-3.3に示す。

表5-3. 1 B地点における来客車両走行音の予測結果

線分番号		基準距離 における 騒音レベル (dB)	予測地点 までの 距離(m)	距離減衰量 (dB)	回折減衰量 (dB)	予測地点 における 騒音レベル (dB)	$\Delta t(s)$	予測地点に おける単発 騒音暴露レ ベル(dB)	騒音発生回数 (回)		等価騒音レベル (dB)	
									昼間	夜間	昼間	夜間
1	1	74.0	16.8	24.5	—	49.5	0.38	50.8	1128	81	33.7	25.3
	2	74.0	15.5	23.8	—	50.2	0.38					
	3	74.0	14.3	23.1	—	50.9	0.38					
2	1	74.0	11.8	21.4	—	52.6	1.10	58.7	1128	81	41.6	33.2
	2	74.0	9.5	19.6	—	54.4	1.10					
	3	74.0	10.8	20.7	—	53.3	1.10					
3	1	74.0	15.7	23.9	—	50.1	1.58	54.4	1128	81	37.3	28.9
	2	74.0	23.4	27.4	—	46.6	1.58					
	3	74.0	31.5	30.0	—	44.0	1.58					
4	1	74.0	35.2	30.9	—	43.1	0.99	47.9	1128	81	30.8	22.4
	2	74.0	34.5	30.8	—	43.2	0.99					
	3	74.0	34.8	30.8	—	43.2	0.99					
5	1	74.0	35.5	31.0	—	43.0	0.50	44.6	1128	81	27.5	19.1
	2	74.0	35.8	31.1	—	42.9	0.50					
	3	74.0	36.6	31.3	—	42.7	0.50					
6	1	74.0	31.0	29.8	—	44.2	1.58	54.9	1128	81	37.8	29.4
	2	74.0	22.6	27.1	—	46.9	1.58					
	3	74.0	14.5	23.2	—	50.8	1.58					
7	1	74.0	10.6	20.5	—	53.5	0.99	59.4	1128	81	42.3	33.9
	2	74.0	8.3	18.4	—	55.6	0.99					
	3	74.0	9.3	19.4	—	54.6	0.99					
来客車両走行音の等価騒音レベル											46.7	38.3

表5-3. 2 B地点における搬出入車両走行音の予測結果

線分番号		基準距離 における 騒音レベル (dB)	予測地点 までの 距離(m)	距離減衰量 (dB)	回折減衰量 (dB)	予測地点 における 騒音レベル (dB)	Δt(s)	予測地点に おける単発 騒音暴露レ ベル(dB)	騒音発生回数 (回)		等価騒音レベル (dB)	
									昼間	夜間	昼間	夜間
1	1	83.5	16.8	24.5	—	59.0	0.76	63.3	26	4	29.8	24.7
	2	83.5	15.5	23.8	—	59.7	0.76					
	3	83.5	14.3	23.1	—	60.4	0.76					
2	1	83.5	14.9	23.5	—	60.0	1.07	64.0	13	2	27.5	22.4
	2	83.5	17.2	24.7	—	58.8	1.07					
	3	83.5	19.6	25.8	—	57.7	1.07					
3	1	83.5	11.8	21.4	—	62.1	2.20	71.2	13	2	34.7	29.6
	2	83.5	9.5	19.6	—	63.9	2.20					
	3	83.5	10.8	20.7	—	62.8	2.20					
搬出入車両走行音の等価騒音レベル											36.5	31.4

表 5-3.3 B地点における廃棄物収集車両走行音の予測結果

線分番号		基準距離 における 騒音レベル (dB)	予測地点 までの 距離(m)	距離減衰量 (dB)	回折減衰量 (dB)	予測地点 における 騒音レベル (dB)	Δ t (s)	予測地点に おける単発 騒音暴露レ ベル(dB)	騒音発生回数 (回)		等価騒音レベル (dB)	
									昼間	夜間	昼間	夜間
1	1	83.5	16.8	24.5	—	59.0	0.76	63.3	6	0	23.5	—
	2	83.5	15.5	23.8	—	59.7	0.76					
	3	83.5	14.3	23.1	—	60.4	0.76					
2	1	83.5	14.9	23.5	—	60.0	1.07	64.0	3	0	21.2	—
	2	83.5	17.2	24.7	—	58.8	1.07					
	3	83.5	19.6	25.8	—	57.7	1.07					
3	1	83.5	11.8	21.4	—	62.1	2.20	71.2	3	0	28.4	—
	2	83.5	9.5	19.6	—	63.9	2.20					
	3	83.5	10.8	20.7	—	62.8	2.20					
廃棄物収集車両走行音の等価騒音レベル											30.2	—

※ 敷地内走行速度は来客車両20km/h、搬出入車両・廃棄物収集車両10km/hとする。

※ $\Delta t(s)$ は、自動車線分通過するまでにかかる時間を示す。

表5-4 C地点における等価騒音レベルの予測結果

騒音発生源				基準距離における騒音レベル(dB)	予測地点までの距離(m)	距離減衰量(dB)	回折減衰量(dB)	予測地点における騒音レベル(dB)	騒音継続時間及び騒音発生回数	等価騒音レベル(dB)	
番号	機器名称	高さ								昼間	夜間
定	1 室外機1	0.2	49.3	86.1	38.7	-	-	10.6	8:30~22:00	9.9	-
	2 室外機2	0.5	47.1	86.1	38.7	-	-	8.4	8:30~22:00	7.7	-
	3 室外機3	0.7	50.1	86.3	38.7	-	-	11.4	8:30~22:00	10.7	-
	4 室外機4	0.7	52.1	88.4	38.9	-	-	13.2	8:30~22:00	12.5	-
	5 室外機5	0.7	62.0	88.7	39.0	-	-	23.0	8:30~22:00	22.3	-
	6 室外機6	0.3	46.0	89.1	39.0	-	-	7.0	8:30~22:00	6.3	-
	7 室外機7	0.3	46.0	89.3	39.0	-	-	7.0	8:30~22:00	6.3	-
	8 室外機8	0.5	47.1	48.6	33.7	-	-	13.4	8:30~22:00	12.7	-
	9 室外機9	0.7	62.0	49.2	33.8	-	-	28.2	8:30~22:00	27.5	-
	10 室外機10	0.7	62.0	49.8	33.9	-	-	28.1	8:30~22:00	27.4	-
常	11 室外機9	0.7	62.0	50.5	34.1	-	-	27.9	8:30~22:00	27.2	-
	12 室外機12	0.7	62.0	51.3	34.2	-	-	27.8	8:30~22:00	27.1	-
	13 室外機13	0.7	62.0	52.1	34.3	-	-	27.7	8:30~22:00	27.0	-
	14 室外機14	0.7	62.0	52.8	34.5	-	-	27.5	8:30~22:00	26.8	-
	15 室外機15	0.7	62.0	53.7	34.6	-	-	27.4	8:30~22:00	26.7	-
	16 室外機15	0.7	62.0	54.5	34.7	-	-	27.3	8:30~22:00	26.6	-
	17 室外機17	0.7	52.1	55.3	34.9	-	-	17.2	8:30~22:00	16.5	-
	18 冷凍冷蔵庫屋外機1	5.5	54.1	82.7	38.4	-	-	15.7	終日	15.7	15.7
	19 冷凍冷蔵庫屋外機2	7.3	59.8	66.7	36.5	-	-	23.3	終日	23.3	23.3
	20 冷凍冷蔵庫屋外機3	7.3	56.7	67.1	36.5	-	-	20.2	終日	20.2	20.2
騒	21 冷凍冷蔵庫屋外機4	7.3	56.7	67.5	36.6	-	-	20.1	終日	20.1	20.1
	22 冷凍冷蔵庫屋外機5	7.4	62.7	68.2	36.7	-	-	26.0	終日	26.0	26.0
	23 冷凍冷蔵庫屋外機6	7.4	62.7	65.2	36.3	-	-	26.4	終日	26.4	26.4
	24 冷凍冷蔵庫屋外機7	7.4	62.7	66.1	36.4	-	-	26.3	終日	26.3	26.3
	25 排気口1	4.0	53.3	73.2	37.3	-	-	16.0	8:30~22:00	15.3	-
	26 排気口2	4.0	53.3	73.2	37.3	-	-	16.0	8:30~22:00	15.3	-
	27 排気口3	4.0	53.3	73.3	37.3	-	-	16.0	8:30~22:00	15.3	-
	28 排気口4	4.0	53.3	73.4	37.3	-	-	16.0	8:30~22:00	15.3	-
	29 排気口5	4.0	53.3	73.4	37.3	-	-	16.0	8:30~22:00	15.3	-
	30 排気口6	4.0	53.3	73.6	37.3	-	-	16.0	8:30~22:00	15.3	-
音	31 排気口7	4.0	50.8	77.9	37.8	-	-	13.0	8:30~22:00	12.3	-
	32 排気口8	4.0	56.3	86.0	38.7	-	-	17.6	8:30~22:00	16.9	-
	33 排気口9	4.0	56.3	87.0	38.8	-	-	17.5	8:30~22:00	16.8	-
	34 排気口10	4.0	45.0	89.2	39.0	-	-	6.0	8:30~22:00	5.3	-
	35 排気口11	4.0	45.0	91.0	39.2	-	-	5.8	8:30~22:00	5.1	-
	36 排気口12	4.0	50.8	83.5	38.4	-	-	12.4	8:30~22:00	11.7	-
	37 排気口13	4.0	51.4	82.7	38.4	-	-	13.0	8:30~22:00	12.3	-
	38 排気口14	4.0	51.4	80.3	38.1	-	-	13.3	8:30~22:00	12.6	-
	39 キュービクル	1.5	52.9	93.1	39.4	-	-	13.5	終日	13.5	13.5
	定常騒音の等価騒音レベル									38.1	32.4
変動騒音	40 搬出入車両後進警報ブザー音	0.6	90.0	54.8	34.8	-	-	55.2	昼13台×19秒	31.5	-
	41 廃棄物収集車両後進警報ブザー音	0.6	90.0	54.8	34.8	-	-	55.2	昼3台×19秒	25.2	-
	42 廃棄物収集作業音(圧縮)	0.6	90.0	60.7	35.7	-	-	54.3	昼3台×240秒	35.3	-
	43 廃棄物収集作業音(非圧縮)	0.6	85.0	60.7	35.7	-	-	49.3	昼3台×90秒	26.0	-
	44 搬出入車両アイドリング音	0.6	78.6	60.7	35.7	-	-	42.9	昼3台×1200秒	30.9	-
	45 台車走行音	0.0	71.0	66.7	36.5	-	-	34.5	昼13台×6秒×10回 夜2台×6秒×10回	15.8	10.7
変動騒音の等価騒音レベル										38.3	10.7

C

騒音発生源				基準距離における騒音レベル(dB)	予測地点までの距離(m)	距離減衰量(dB)	回折減衰量(dB)	予測地点における騒音レベル(dB)	騒音継続時間及び騒音発生回数	等価騒音レベル(dB)	
	番号	機器名称	高さ							昼間	夜間
衝撃騒音	46	荷下ろし音	0.6	73.2	66.7	36.5	-	36.7	昼13台×22回夜2台×22回	13.7	8.5
	47	搬出入車両荷台扉開音	1.5	75.4	66.7	36.5	-	38.9	昼13台×1回夜2台×1回	2.4	-2.7
	48	搬出入車両荷台扉閉音	1.5	77.6	66.7	36.5	-	41.1	昼13台×1回夜2台×1回	4.6	-0.5
	49	搬出入車両座席扉開閉音	1.5	79.1	60.7	35.7	-	43.4	昼12台×2回夜2台×2回	9.6	4.8
	50	搬出入車両座席扉開閉音	1.5	79.1	58.1	35.3	-	43.8	昼1台×2回	-0.8	-
	51	搬出入車両エンジン始動音	0.6	79.7	60.7	35.7	-	44.0	昼9台×1回夜2台×1回	5.9	2.4
	52	搬出入車両エンジン始動音	0.6	79.7	58.1	35.3	-	44.4	昼1台×1回	-3.2	-
		衝撃騒音の等価騒音レベル								16.3	11.2
	※	来客車両走行音	-	74.0	-	-	-	-	昼564台×2回夜90台×1回	42.1	33.7
	※	搬出入車両走行音	-	83.5	-	-	-	-	昼13台×1～2回夜2台×1～2回	24.2	19.1
	※	廃棄物収集車両走行音	-	83.5	-	-	-	-	昼3台×1～2回	17.9	-
		自動車走行騒音の等価騒音レベル								42.2	33.8
		等価騒音レベル								44.7	36.2
		基準値								60	50

※ 自動車走行音（来客車両、搬出入車両、廃棄物収集車両）の計算の詳細を表5-4.1～表5-4.3に示す。

表5-4.1 C地点における来客車両走行音の予測結果

線分番号		基準距離 における 騒音レベル (dB)	予測地点 までの 距離(m)	距離減衰量 (dB)	回折減衰量 (dB)	予測地点 における 騒音レベル (dB)	$\Delta t(s)$	予測地点に おける単発 騒音暴露レ ベル(dB)	騒音発生回数 (回)		等価騒音レベル (dB)	
									昼間	夜間	昼間	夜間
1	1	74.0	57.7	35.2	—	38.8	0.38	39.5	1128	81	22.4	14.0
	2	74.0	56.5	35.0	—	39.0	0.38					
	3	74.0	55.3	34.9	—	39.1	0.38					
2	1	74.0	52.4	34.4	—	39.6	1.10	45.6	1128	81	28.5	20.1
	2	74.0	47.9	33.6	—	40.4	1.10					
	3	74.0	43.8	32.8	—	41.2	1.10					
3	1	74.0	39.4	31.9	—	42.1	1.58	49.6	1128	81	32.5	24.1
	2	74.0	35.7	31.1	—	42.9	1.58					
	3	74.0	33.8	30.6	—	43.4	1.58					
4	1	74.0	31.0	29.8	—	44.2	0.99	51.0	1128	81	33.9	25.5
	2	74.0	25.5	28.1	—	45.9	0.99					
	3	74.0	20.1	26.1	—	47.9	0.99					
5	1	74.0	15.9	24.0	—	50.0	0.50	53.7	1128	81	36.6	28.2
	2	74.0	13.2	22.4	—	51.6	0.50					
	3	74.0	10.5	20.4	—	53.6	0.50					
6	1	74.0	17.5	24.9	—	49.1	1.58	54.4	1128	81	37.3	28.9
	2	74.0	20.8	26.4	—	47.6	1.58					
	3	74.0	26.8	28.6	—	45.4	1.58					
7	1	74.0	39.8	32.0	—	42.0	0.99	47.8	1128	81	30.7	22.3
	2	74.0	35.6	31.0	—	43.0	0.99					
	3	74.0	32.0	30.1	—	43.9	0.99					
来客車両走行音の等価騒音レベル											42.1	33.7

表5-4.2 C地点における搬出入車両走行音の予測結果

線分番号		基準距離 における 騒音レベル (dB)	予測地点 までの 距離(m)	距離減衰量 (dB)	回折減衰量 (dB)	予測地点 における 騒音レベル (dB)	Δ t(s)	予測地点に おける単発 騒音暴露レ ベル(dB)	騒音発生回数 (回)		等価騒音レベル (dB)	
									昼間	夜間	昼間	夜間
1	1	83.5	57.7	35.2	—	48.3	0.76	52.0	26	4	18.5	13.4
	2	83.5	56.5	35.0	—	48.5	0.76					
	3	83.5	55.3	34.9	—	48.6	0.76					
2	1	83.5	55.7	34.9	—	48.6	1.07	53.4	13	2	16.9	11.8
	2	83.5	57.7	35.2	—	48.3	1.07					
	3	83.5	59.6	35.5	—	48.0	1.07					
3	1	83.5	52.4	34.4	—	49.1	2.20	58.1	13	2	21.6	16.5
	2	83.5	47.9	33.6	—	49.9	2.20					
	3	83.5	43.8	32.8	—	50.7	2.20					
搬出入車両走行音の等価騒音レベル											24.2	19.1

表 5 - 4 . 3 C地点における廃棄物収集車両走行音の予測結果

線分番号		基準距離 における 騒音レベル (dB)	予測地点 までの 距離(m)	距離減衰量 (dB)	回折減衰量 (dB)	予測地点 における 騒音レベル (dB)	Δ t(s)	予測地点に おける単発 騒音暴露レ ベル(dB)	騒音発生回数 (回)		等価騒音レベル (dB)	
									昼間	夜間	昼間	夜間
1	1	83.5	57.7	35.2	—	48.3	0.76	52.0	6	0	12.2	—
	2	83.5	56.5	35.0	—	48.5	0.76					
	3	83.5	55.3	34.9	—	48.6	0.76					
2	1	83.5	55.7	34.9	—	48.6	1.07	53.4	3	0	10.6	—
	2	83.5	57.7	35.2	—	48.3	1.07					
	3	83.5	59.6	35.5	—	48.0	1.07					
3	1	83.5	52.4	34.4	—	49.1	2.20	58.1	3	0	15.3	—
	2	83.5	47.9	33.6	—	49.9	2.20					
	3	83.5	43.8	32.8	—	50.7	2.20					
廃棄物収集車両走行音の等価騒音レベル											17.9	—

※ 敷地内走行速度は来客車両20km/h、搬出入車両・廃棄物収集車両10km/hとする。

※ $\Delta t(s)$ は、自動車線分を通過するまでにかかる時間を示す。

2. 発生する騒音ごとの騒音レベル最大値予測結果

(1) 大規模小売店舗の敷地境界上

計画地の都市計画法用途地域は無指定地域であり、騒音の評価基準である騒音規制法における区域区分は第3種区域に指定され、規制基準値は50dBと定められている。

夜間に稼働する設備機器からの騒音及び店舗の運営に伴い発生するそれぞれの騒音について、騒音レベル最大値を予測した結果、全ての地点において自動車走行音及び荷さばき作業に伴い発生する騒音の影響により基準値を上回ることが予測された。

予測結果の内訳を表5-5～表5-7. 2 (p-29～p-34) に示す。

基準値を超過する車両走行音及び荷さばき作業に伴い発生する騒音は、特定工場等において発生する騒音の規制に関する基準に基づき「騒音計の指示値が不規則かつ大幅に変動する場合」に該当することから、騒音規制法における騒音評価量90%レンジ上端値で見ると、夜間の時間帯(480分)に対してa及びc地点では約8分間(発生時間率1.6%)、b地点では約14分間(発生時間率3.0%)が基準値を超過することになり、規制基準は満足するため、周辺住居等に与える騒音の影響は比較的小さいものと推察される。

開店後、店舗から発生する騒音によって、苦情等が発生した際には、発生源対策を含め誠意を持って対応いたします。

表5-5 a地点における騒音レベル最大値の予測結果

騒音発生源			基準距離 における 騒音レベル (dB)	予測地点 までの 距離(m)	距離減衰量 (dB)	回折減衰量 (dB)	予測地点 における 騒音レベル (dB)
番号	機器名称	高さ					
定常騒音	18 冷凍冷蔵庫屋外機1	5.5	54.1	48.9	33.8	-	20.3
	19 冷凍冷蔵庫屋外機2	7.3	59.8	47.9	33.6	-	26.2
	20 冷凍冷蔵庫屋外機3	7.3	56.7	46.7	33.4	-	23.3
	21 冷凍冷蔵庫屋外機4	7.3	56.7	45.7	33.2	-	23.5
	22 冷凍冷蔵庫屋外機5	7.4	62.7	44.3	32.9	-	29.8
	23 冷凍冷蔵庫屋外機6	7.4	62.7	44.7	33.0	-	29.7
	24 冷凍冷蔵庫屋外機7	7.4	62.7	42.6	32.6	-	30.1
変動騒音	39 キュービクル	1.5	52.9	45.2	33.1	-	19.8
	45 台車走行音	0.0	77.0	20.3	26.1	-	50.9
衝撃騒音	46 荷下ろし音	0.6	77.5	20.3	26.1	-	51.4
	47 搬出入車両荷台扉開音	1.5	78.3	20.2	26.1	-	52.2
	48 搬出入車両荷台扉閉音	1.5	80.7	20.2	26.1	-	54.6
	49 搬出入車両座席扉開閉音	1.5	81.1	12.6	22.0	-	59.1
	51 搬出入車両エンジン始動音	0.6	81.5	12.6	22.0	-	59.5
	※ 来客車両走行音（線分番号1-1）	0.4	74.0	1.3	2.3	-	71.7
	※ 搬出入車両走行音（線分番号1-1）	0.4	83.5	1.3	2.3	-	81.2
	騒音レベル最大値						81.7
	基準値						50

※：変動騒音を示す。

※ 夜間に発生する騒音レベル最大値を評価する上で、荷さばき作業に伴い発生する騒音は同時に発生することがないため、予測地点において、最も騒音レベルが高い値を用いて評価を行う。

※ 自動車走行音（来客車両、搬出入車両）の計算の詳細を表5-5. 1、表5-5. 2に示す

荷さばき作業音が基準値を上回る時間の算出は、発生台数、発生回数及び発生時間より、又、自動車走行音が基準値を上回る時間の算出は、線分の Δt と発生回数より求める。

荷さばき作業音（音源番45～49、51）

超過時間＝発生台数×騒音発生回数×発生時間

$$= (2 \times 6 \times 10) + (2 \times 22 \times 1) + (2 \times 1 \times 1) + (2 \times 1 \times 1) + (2 \times 2 \times 1) + (2 \times 1 \times 1) \\ = 174 \text{秒}$$

来客車両走行音（線分番号1-1、1-2、1-3、2-1、2-2）

超過時間＝ Δt ×騒音発生回数

$$= (0.38 \times 3 + 1.10 \times 2) \times 81 \\ = 270.54 \text{秒}$$

搬出入車両走行音（線分番号1-1、1-2、1-3、2-1、2-2、2-3、3-1、3-2、3-3）

超過時間＝ Δt ×騒音発生回数

$$= (0.76 \times 3) \times 4 + (1.07 \times 3 + 2.20 \times 3) \times 2 \\ = 28.74 \text{秒}$$

超過時間＝荷さばき作業音＋来客車両走行音＋搬出入車両走行音

$$= 174 \text{秒} + 270.54 \text{秒} + 28.74 \text{秒} \\ = 473.28 \text{秒} \approx 8 \text{分間} \quad (\text{発生時間率} 1.6\%)$$

表 5-5. 1 a 地点における来客車両走行音の予測結果

線分番号		基準距離における 騒音レベル (dB)	予測地点までの 距離 (m)	距離減衰量 (dB)	回折減衰量 (dB)	予測地点における 騒音レベル (dB)
1	1	74.0	1.3	2.3	—	71.7
	2	74.0	3.2	10.1	—	63.9
	3	74.0	5.2	14.3	—	59.7
2	1	74.0	9.2	19.3	—	54.7
	2	74.0	15.1	23.6	—	50.4
	3	74.0	21.2	26.5	—	47.5
3	1	74.0	28.6	29.1	—	44.9
	2	74.0	37.4	31.5	—	42.5
	3	74.0	46.1	33.3	—	40.7
4	1	74.0	50.4	34.0	—	40.0
	2	74.0	50.8	34.1	—	39.9
	3	74.0	51.7	34.3	—	39.7
5	1	74.0	52.7	34.4	—	39.6
	2	74.0	53.2	34.5	—	39.5
	3	74.0	54.0	34.6	—	39.4
6	1	74.0	48.2	33.7	—	40.3
	2	74.0	39.9	32.0	—	42.0
	3	74.0	31.9	30.1	—	43.9
7	1	74.0	24.1	27.6	—	46.4
	2	74.0	24.9	27.9	—	46.1
	3	74.0	26.7	28.5	—	45.5

表 5-5. 2 a 地点における搬出入車両走行音の予測結果

線分番号		基準距離における 騒音レベル (dB)	予測地点までの 距離 (m)	距離減衰量 (dB)	回折減衰量 (dB)	予測地点における 騒音レベル (dB)
1	1	83.5	1.3	2.3	—	81.2
	2	83.5	3.2	10.1	—	73.4
	3	83.5	5.2	14.3	—	69.2
2	1	83.5	7.0	16.9	—	66.6
	2	83.5	9.0	19.1	—	64.4
	3	83.5	11.3	21.1	—	62.4
3	1	83.5	9.2	19.3	—	64.2
	2	83.5	15.1	23.6	—	59.9
	3	83.5	21.2	26.5	—	57.0

表5-6 b地点における騒音レベル最大値の予測結果

騒音発生源				基準距離 における 騒音レベル (dB)	予測地点 までの 距離(m)	距離減衰量 (dB)	回折減衰量 (dB)	予測地点 における 騒音レベル (dB)
	番号	機 器 名 称	高さ					
定 常 騒 音	18	冷凍冷蔵庫屋外機1	5.5	54.1	51.8	34.3	-	19.8
	19	冷凍冷蔵庫屋外機2	7.3	59.8	44.0	32.9	-	26.9
	20	冷凍冷蔵庫屋外機3	7.3	56.7	43.3	32.7	-	24.0
	21	冷凍冷蔵庫屋外機4	7.3	56.7	42.8	32.6	-	24.1
	22	冷凍冷蔵庫屋外機5	7.4	62.7	42.1	32.5	-	30.2
	23	冷凍冷蔵庫屋外機6	7.4	62.7	41.0	32.3	-	30.4
	24	冷凍冷蔵庫屋外機7	7.4	62.7	40.0	32.0	-	30.7
	39	キュービクル	1.5	52.9	55.2	34.8	-	18.1
変	45	台車走行音	0.0	77.0	27.7	28.8	-	48.2
衝 撃 騒 音	46	荷下ろし音	0.6	77.5	27.7	28.8	-	48.7
	47	搬出入車両荷台扉開音	1.5	78.3	27.7	28.8	-	49.5
	48	搬出入車両荷台扉閉音	1.5	80.7	27.7	28.8	-	51.9
	49	搬出入車両座席扉開閉音	1.5	81.1	20.3	26.1	-	55.0
	51	搬出入車両エンジン始動音	0.6	81.5	20.3	26.1	-	55.4
	※	来客車両走行音（線分番号7-2）	0.4	74.0	8.3	18.4	-	55.6
	※	搬出入車両走行音（線分番号3-2）	0.6	83.5	8.8	18.9	-	64.6
		騒音レベル最大値						65.1
		基準値						50

変：変動騒音を示す。

※ 夜間に発生する騒音レベル最大値を評価する上で、荷さばき作業に伴い発生する騒音は同時に発生することがないため、予測地点において、最も騒音レベルが高い値を用いて評価を行う。

※ 自動車走行音（来客車両、搬出入車両）の計算の詳細を表5-6. 1、表5-6. 2に示す

荷さばき作業音が基準値を上回る時間の算出は、発生台数、発生回数及び発生時間より、又、自動車走行音が基準値を上回る時間の算出は、線分のΔtと発生回数より求める。

荷さばき作業音（音源番48、49、51）

$$\begin{aligned}
 \text{超過時間} &= \text{発生台数} \times \text{騒音発生回数} \times \text{発生時間} \\
 &= (2 \times 1 \times 1) + (2 \times 2 \times 1) + (2 \times 1 \times 1) \\
 &= 8 \text{秒}
 \end{aligned}$$

来客車両走行音（線分番号1-2、1-3、2-1、2-2、2-3、3-1、6-3、7-1、7-2、7-3）

$$\begin{aligned}
 \text{超過時間} &= \Delta t \times \text{騒音発生回数} \\
 &= (0.38 \times 2 + 1.10 \times 3 + 1.58 \times 1 + 1.58 \times 1 + 0.99 \times 3) \times 81 \\
 &= 825.39 \text{秒}
 \end{aligned}$$

搬出入車両走行音（線分番号1-1、1-2、1-3、2-1、2-2、2-3、3-1、3-2、3-3）

$$\begin{aligned}
 \text{超過時間} &= \Delta t \times \text{騒音発生回数} \\
 &= (0.76 \times 3) \times 4 + (1.07 \times 3 + 2.20 \times 3) \times 2 \\
 &= 28.74 \text{秒}
 \end{aligned}$$

超過時間＝荷さばき作業音＋来客車両走行音＋搬出入車両走行音

$$\begin{aligned}
 &= 8 \text{秒} + 825.39 \text{秒} + 28.74 \text{秒} \\
 &= 862.13 \text{秒} \approx 14 \text{分間（発生時間率3.0%）}
 \end{aligned}$$

表5-6. 1 b地点における来客車両走行音の予測結果

線分番号		基準距離における 騒音レベル(dB)	予測地点までの 距離(m)	距離減衰量 (dB)	回折減衰量 (dB)	予測地点における 騒音レベル(dB)
1	1	74.0	16.5	24.3	—	49.7
	2	74.0	15.1	23.6	—	50.4
	3	74.0	13.9	22.9	—	51.1
2	1	74.0	11.2	21.0	—	53.0
	2	74.0	8.8	18.9	—	55.1
	3	74.0	10.2	20.2	—	53.8
3	1	74.0	15.3	23.7	—	50.3
	2	74.0	23.1	27.3	—	46.7
	3	74.0	31.3	29.9	—	44.1
4	1	74.0	35.0	30.9	—	43.1
	2	74.0	34.5	30.8	—	43.2
	3	74.0	34.9	30.9	—	43.1
5	1	74.0	35.6	31.0	—	43.0
	2	74.0	36.0	31.1	—	42.9
	3	74.0	36.8	31.3	—	42.7
6	1	74.0	31.1	29.9	—	44.1
	2	74.0	22.8	27.2	—	46.8
	3	74.0	14.9	23.5	—	50.5
7	1	74.0	10.2	20.2	—	53.8
	2	74.0	8.3	18.4	—	55.6
	3	74.0	9.7	19.7	—	54.3

表5-6. 2 b地点における搬出入車両走行音の予測結果

線分番号		基準距離における 騒音レベル(dB)	予測地点までの 距離(m)	距離減衰量 (dB)	回折減衰量 (dB)	予測地点における 騒音レベル(dB)
1	1	83.5	16.5	24.3	—	59.2
	2	83.5	15.1	23.6	—	59.9
	3	83.5	13.9	22.9	—	60.6
2	1	83.5	14.4	23.2	—	60.3
	2	83.5	16.6	24.4	—	59.1
	3	83.5	19.0	25.6	—	57.9
3	1	83.5	11.2	21.0	—	62.5
	2	83.5	8.8	18.9	—	64.6
	3	83.5	10.2	20.2	—	63.3

表5-7 c地点における騒音レベル最大値の予測結果

騒音発生源				基準距離 における 騒音レベル (dB)	予測地点 までの 距離(m)	距離減衰量 (dB)	回折減衰量 (dB)	予測地点 における 騒音レベル (dB)
	番号	機器名称	高さ					
定 常 騒 音	18	冷凍冷蔵庫屋外機1	5.5	54.1	74.6	37.5	-	16.6
	19	冷凍冷蔵庫屋外機2	7.3	59.8	58.2	35.3	-	24.5
	20	冷凍冷蔵庫屋外機3	7.3	56.7	58.7	35.4	-	21.3
	21	冷凍冷蔵庫屋外機4	7.3	56.7	59.1	35.4	-	21.3
	22	冷凍冷蔵庫屋外機5	7.4	62.7	59.9	35.5	-	27.2
	23	冷凍冷蔵庫屋外機6	7.4	62.7	56.8	35.1	-	27.6
	24	冷凍冷蔵庫屋外機7	7.4	62.7	57.8	35.2	-	27.5
	39	キュービクル	1.5	52.9	86.2	38.7	-	14.2
変	45	台車走行音	0.0	77.0	60.5	35.6	-	41.4
衝 撃 騒 音	46	荷下ろし音	0.6	77.5	60.5	35.6	-	41.9
	47	搬出入車両荷台扉開音	1.5	78.3	60.5	35.6	-	42.7
	48	搬出入車両荷台扉閉音	1.5	80.7	60.5	35.6	-	45.1
	49	搬出入車両座席扉開閉音	1.5	81.1	55.1	34.8	-	46.3
	51	搬出入車両エンジン始動音	0.6	81.5	55.1	34.8	-	46.7
	※	来客車両走行音（線分番号5-3）	0.0	74.0	1.7	4.6	-	69.4
	※	搬出入車両走行音（線分番号3-3）	0.6	83.5	37.6	31.5	-	52.0
		騒音レベル最大値						69.5
		基準値						50

変：変動騒音を示す。

※ 夜間に発生する騒音レベル最大値を評価する上で、荷さばき作業に伴い発生する騒音は同時に発生することがないため、予測地点において、最も騒音レベルが高い値を用いて評価を行う。

※ 自動車走行音（来客車両、搬出入車両）の計算の詳細を表5-7. 1、表5-7. 2に示す

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

来客車両走行音（線分番号4-3、5-1、5-2、5-3、6-1、6-2）

超過時間 = $\Delta t \times \text{騒音発生回数}$

$$= (0.99 \times 1 + 0.50 \times 3 + 1.58 \times 2) \times 81$$

$$= 457.65 \text{秒}$$

搬出入車両走行音（線分番号3-2、3-3）

超過時間 = $\Delta t \times \text{騒音発生回数}$

$$= (2.20 \times 2) \times 2$$

$$= 8.8 \text{秒}$$

超過時間 = 来客車両走行音 + 搬出入車両走行音

$$= 457.65 \text{秒} + 8.8 \text{秒}$$

$$= 466.45 \text{秒} \approx 8 \text{分間（発生時間率1.6%）}$$

表5-7. 1 c地点における来客車両走行音の予測結果

線分番号		基準距離における 騒音レベル(dB)	予測地点までの 距離(m)	距離減衰量 (dB)	回折減衰量 (dB)	予測地点における 騒音レベル(dB)
1	1	74.0	53.7	34.6	—	39.4
	2	74.0	52.2	34.4	—	39.6
	3	74.0	50.9	34.1	—	39.9
2	1	74.0	47.5	33.5	—	40.5
	2	74.0	42.5	32.6	—	41.4
	3	74.0	37.6	31.5	—	42.5
3	1	74.0	32.4	30.2	—	43.8
	2	74.0	27.6	28.8	—	45.2
	3	74.0	24.9	27.9	—	46.1
4	1	74.0	22.0	26.8	—	47.2
	2	74.0	16.4	24.3	—	49.7
	3	74.0	11.1	20.9	—	53.1
5	1	74.0	6.9	16.8	—	57.2
	2	74.0	4.2	12.5	—	61.5
	3	74.0	1.7	4.6	—	69.4
6	1	74.0	8.9	19.0	—	55.0
	2	74.0	14.7	23.3	—	50.7
	3	74.0	22.6	27.1	—	46.9
7	1	74.0	33.6	30.5	—	43.5
	2	74.0	30.2	29.6	—	44.4
	3	74.0	27.7	28.8	—	45.2

表5-7. 2 c地点における搬出入車両走行音の予測結果

線分番号		基準距離における 騒音レベル(dB)	予測地点までの 距離(m)	距離減衰量 (dB)	回折減衰量 (dB)	予測地点における 騒音レベル(dB)
1	1	83.5	53.7	34.6	—	48.9
	2	83.5	52.2	34.4	—	49.1
	3	83.5	50.9	34.1	—	49.4
2	1	83.5	51.0	34.2	—	49.3
	2	83.5	52.6	34.4	—	49.1
	3	83.5	54.2	34.7	—	48.8
3	1	83.5	47.5	33.5	—	50.0
	2	83.5	42.5	32.6	—	50.9
	3	83.5	37.6	31.5	—	52.0