

※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10月22日

熊本県知事 様

株式会社しまむら
代表取締役 高橋維一郎
埼玉県さいたま市大宮区北袋町一丁目602番1号

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）宇土ファッションモール
宇土市善道寺町字五丁間291番 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）	
株式会社しまむら	代表取締役 高橋維一郎	埼玉県さいたま市大宮区北袋町一丁目602番1号

3 大規模小売店舗の新設をする日

令和8年6月23日

4 大規模小売店舗内の店舗面積の合計

2,329㎡



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	99台	建物敷地内（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
建物北西側（資料－3 平面図兼配置図上・駐輪場No.1）	16台
建物西側（資料－3 平面図兼配置図上・駐輪場No.2）	4台
建物南西側（資料－3 平面図兼配置図上・駐輪場No.3）	4台
合 計	24台

(3) 荷さばき施設の位置及び面積

位 置	面 積
建物南西側（資料－3 平面図兼配置図上・荷さばき施設No.1）	36㎡
建物北西側（資料－3 平面図兼配置図上・荷さばき施設No.2）	40㎡
合 計	76㎡

(4) 廃棄物等の保管施設の位置及び容量

位 置	容 積
建物内南西側（資料－3 平面図兼配置図上・廃棄物等保管施設No.1）	8.63m ³
建物内北西側（資料－3 平面図兼配置図上・廃棄物等保管施設No.2）	7.72m ³
合 計	16.35m 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10時 閉店時刻：午後8時

(2) 来客が駐車場を利用することができる時間帯

午前9時30分～午後8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	3箇所	建物敷地西側及び南東側 （資料－3 平面図兼配置図上・入口No.1、出口No.2、出入口No.3）

(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、格別のご高配を賜り厚く御礼申し上げます。
この度、宇土市善道寺町に「(仮称) 宇土ファッションモール」を出店する運びとなりました。
店舗運営におきましては、騒音問題や交通問題への対策を講じ、皆様方にご迷惑をお掛けすることがないよう配慮して営業を行っていく所存であります。
本件の趣旨をご理解の上、ご配慮賜りますよう宜しく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

株式会社しまむら 開発5部 主幹 鶴川友作
埼玉県さいたま市大宮区北袋町1丁目602番1号
TEL 048-631-2126 FAX 048-631-2186

(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、定期的な店内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) 宇土ファッションモール 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	株式会社しまむら	2,329㎡	衣料品専門店	ヤングカジュアル衣料、靴、ベビー・子供用品等
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	7,006㎡	賃貸借契約
駐車場用地	0㎡	—
合 計	7,006㎡	

②法令上の用途等

無指定地域

別添「資料－4 用途地域図」参照

③現在の利用状況

更地

(2) 計画地周辺の概要

①立地環境

建物敷地北東側：店舗が立地する。

建物敷地東側：水路を挟み農地に面している。

建物敷地南東側：市道綾織潤川線を挟み店舗が立地する。

建物敷地南西側：ガソリンスタンドが立地する。

建物敷地西側：主要地方道八代鏡宇土線を挟み店舗が立地する。

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8年2月 中旬

②完成予定年月日：令和8年8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：2,938㎡

ロ 延べ面積：2,837㎡

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	2,329	508	2,837

(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応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§4I④〕
(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	2,329千㎡	
A：店舗面積当たり日来店客数原単位	1,030.13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	1,100m	← (駅名：JR鹿児島本線 宇土駅)
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	0.7135	店舗面積10千㎡未満・ $(30 + 5.5S) / 60$
必要駐車台数	99台	$A \times S \times B \times C \div D \times E$
日来店台数	960台	$A \times S \times C \div D$
ピーク1時間当たりの来店台数	138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	<u>共用</u> ・別途	27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)	123台	3台	1,594.5㎡	5.0m×2.5m×120台 5.0m×2.8m× 3台	5.0m×3.5m×3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」の場合 その理由・対策
				長さm	算出根拠	
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、入庫処理時間がわからないため。
出入口No.3	無	0m	無	0m	—	

(2) 敷地周辺の道路の状況

項 目	道路No.1 主要地方道八代鏡宇土線	道路No.2 市道綾織潤川線
道路幅員 (車線数)	13.4m (2車線)	3.8m～6.0m (1車線)
歩道の有無・幅員	有 2.5m・2.5m	無
交通規制	制限速度50km/h 駐車禁止・はみ出し禁止	規制なし
信号交差点数 (うち右折帯設置の交差点数)	2交差点 (2交差点)	0交差点 (0交差点)
横断歩道等の状況	有	無
通学路の有無 利用者数※2	無	無
バス路線の有無	有	無

別添「資料ー5. 1 周辺道路状況図 (1) / 資料ー5. 2 周辺道路状況図 (2)」参照

※1 宇土、宇土東、花園小学校及び鶴城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7年6月9日（月）9:00～20:00 令和7年6月8日（日）9:00～20:00								
調 査 場 所	【交差点No.1（松原交差点）】主要地方道八代鏡宇土線×国道3号×国道57号 【交差点No.2（宇土市境目町交差点）】主要地方道八代鏡宇土線×市道中央線 【交差点No.3】主要地方道八代鏡宇土線×市道本六丁目善道寺線 別添「資料-6 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ーを用いて計測し、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。 【車種区分表（3区分）】 <table border="1" style="margin-left: auto; margin-right: auto;"> <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ーを用いて計測し、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）宇土ファッションモール 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）宇土ファッションモール 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－6 案内経路図／資料－7 動線計画図」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－7 動線計画図」参照 内 容 等：建物敷地西側には広告塔（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－7 動線計画図」参照 配置人数：3名程度（状況に応じて適宜増員する） 配置日時：午前9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－7 動線計画図」参照 配置人数：3名程度（状況に応じて適宜増員する） 配置日・時間：午前9時30分～午後8時00分（オープン時のみ）
左折入庫の原則等	主経路となる主要地方道八代鏡宇土線に面する出入口では、右折による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幹線北進流動は平日では「滞留はなく、遅れなし」、休日では「滞留はなく、遅れは非常に小」となる。 また、出庫流動の遅れの程度は平日では「滞留はなく、遅れは平均」、休日では「滞留はなく、遅れは大」と評価されるが、一時的に発生する遅れ（停止時間）は駐車場内であるため、来店車両の入出庫流動が周辺道路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）宇土ファッションモール 交通処理計画報告書」参照

(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。
- ・駐車場出口には、停止線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 (2,329㎡) ÷ 35㎡ = (67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	138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	16.8%	「令和3年度全国都市交通特性調査集計結果」から宇土 市が該当する地方都市圏における私用目的（買物）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	66.1%	11.1%	16.8%		
			休 日	80.0%	6.1%	7.6%		
	ウ) 平均駐車時間係数	0.7135	大店立地法指針の算定式より					
必要駐輪台数	17台	ア×イ×ウ（端数処理：四捨五入）						
必要駐輪台数	17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No.1	平面式	16台	19.2㎡	0.6m×2.0m	—
駐輪場No.2	平面式	4台	4.8㎡	0.6m×2.0m	—
駐輪場No.3	平面式	4台	4.8㎡	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、駐車場出入口をチェーンにて閉鎖することで、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－7 動線計画図」参照

6 自動二輪車駐車場の計画

(1) 自動二輪車駐車台数の算出根拠

駐車場附置 条例の有無	有 (条例名) ・ (無)
必要台数の予測 結果及び算出根拠	既存店舗（宇土店）において自動二輪車で来店はほとんどないことから、自動二輪車駐車場は 計画していない。
必要台数	0台

(2) 自動二輪車駐車場の構造、収容台数及び面積
設置なし

(3) 自動二輪車駐車場の管理体制
設置なしのため特になし。

(4) 自動二輪車駐車場案内の表示方法
設置なしのため特になし。

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No.1	4 t 車	1台	② 無 ・ 有
荷さばき施設No.2	4 t 車	1台	② 無 ・ 有

(2) 荷さばきを行う時間帯

<荷さばき施設No.1>

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		0台	0分	0台
7:00～ 8:00		0台	0分	0台
8:00～ 9:00		0台	0分	0台
9:00～10:00	4 t 車	1台	20分	0台
10:00～11:00		0台	0分	0台
11:00～12:00		0台	0分	0台
12:00～13:00		0台	0分	0台
13:00～14:00		0台	0分	0台
14:00～15:00		0台	0分	0台
15:00～16:00		0台	0分	0台
16:00～17:00		0台	0分	0台
17:00～18:00		0台	0分	0台
18:00～19:00		0台	0分	0台
19:00～20:00		0台	0分	0台
20:00～21:00		0台	0分	0台
21:00～22:00		0台	0分	0台
22:00～23:00		0台	0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		2台	—	—

<荷さばき施設No.2>

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		0台	0分	0台
7:00～ 8:00		0台	0分	0台
8:00～ 9:00		0台	0分	0台
9:00～10:00	4 t 車	1台	20分	0台
10:00～11:00		0台	0分	0台
11:00～12:00		0台	0分	0台
12:00～13:00		0台	0分	0台
13:00～14:00		0台	0分	0台
14:00～15:00		0台	0分	0台
15:00～16:00		0台	0分	0台
16:00～17:00		0台	0分	0台
17:00～18:00		0台	0分	0台
18:00～19:00		0台	0分	0台
19:00～20:00		0台	0分	0台
20:00～21:00		0台	0分	0台
21:00～22:00		0台	0分	0台
22:00～23:00		0台	0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		2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	2箇所 (入口No.1、出口No.2を共用)	・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

- ・特になし

(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

- ・特になし

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	・主経路となる主要地方道八代鏡宇土線には歩道が整備されているため、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）

特になし

10 交通量予測の変化等

別添資料「（仮称）宇土ファッションモール 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§4I⑧〕

(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§4I⑨〕

項 目	設置の有無	稼働時間帯	位 置
冷却塔	○無・有	—	—
室外機	無・○有	9:30～20:00	別添「資料-8 騒音発生源位置図」参照
送風機	○無・有	—	—
排気口	無・○有	9:30～20:00	別添「資料-8 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-8 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－9 騒音予測地点位置図」参照

予測地点	環境基準		選定理由
	昼 間	夜 間	
A地点	60dB	50dB	駐車場内を走行する自動車走行音の影響を最も受けられる農地とした。
B地点	60dB	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られる農地とした。
C地点	60dB	50dB	駐車場内を走行する自動車走行音の影響を最も受けられる農地とした。

※ 建物敷地北東側には店舗、南西側にはガソリンスタンドが立地しており、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	規制基準			選定理由
	昼 間	朝 夕	夜 間	
a 地点	65dB	60dB	50dB	駐車場内を走行する自動車走行音の影響を最も受けられる敷地境界線上とした。
b 地点	65dB	60dB	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られる敷地境界線上とした。
c 地点	65dB	60dB	50dB	駐車場内を走行する自動車走行音の影響を最も受けられる敷地境界線上とした。

※ 建物敷地北東側には店舗、南西側にはガソリンスタンドが立地しており、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
定常騒音	1 室外機1	47.2	*1	9:30~20:00	19.1	96.4	59.8	19.8	5.7	9.9
	2 室外機2	51.0	*1	9:30~20:00	25.3	89.7	63.9	21.1	10.1	13.1
	3 室外機3	51.0	*1	9:30~20:00	37.9	77.5	72.9	17.6	11.4	11.9
	4 室外機4	51.0	*1	9:30~20:00	44.1	72.1	77.6	16.3	12.0	11.4
	5 室外機5	51.0	*1	9:30~20:00	52.6	65.0	84.4	14.8	12.9	10.7
	6 室外機6	51.0	*1	9:30~20:00	64.1	56.2	94.0	13.1	14.2	9.7
	7 室外機7	51.0	*1	9:30~20:00	77.7	47.7	105.7	11.4	15.6	8.7
	8 室外機8	47.2	*1	9:30~20:00	95.1	24.5	110.0	5.8	17.6	4.6
	9 室外機9	56.1	*1	9:30~20:00	95.8	22.9	109.4	14.7	27.1	13.5
	10 室外機10	56.1	*1	9:30~20:00	92.7	22.8	98.2	15.0	27.1	14.5
	11 室外機11	56.1	*1	9:30~20:00	87.5	28.6	92.2	15.5	25.2	15.0
	12 室外機12	56.1	*1	9:30~20:00	77.4	40.3	80.4	16.5	22.2	16.2
	13 室外機13	56.1	*1	9:30~20:00	75.6	42.5	78.2	16.7	21.7	16.4
	14 室外機14	56.1	*1	9:30~20:00	68.6	51.3	69.5	17.6	20.1	17.5
	15 室外機15	56.1	*1	9:30~20:00	57.7	67.2	54.2	19.1	17.8	19.6
	16 室外機16	56.1	*1	9:30~20:00	50.4	81.0	41.5	20.3	16.1	21.9
	17 室外機17	56.1	*1	9:30~20:00	35.2	88.8	45.4	23.4	15.3	21.2
	18 室外機18	56.1	*1	9:30~20:00	33.2	89.4	47.1	23.9	15.3	20.8
	19 排気口1	52.3	*1	9:30~20:00	21.3	93.4	63.2	23.9	11.1	14.5
	20 排気口2	52.5	*1	9:30~20:00	81.4	47.0	110.0	12.5	17.3	9.9
	21 キュービクル	51.7	*2	終 日	89.0	43.0	116.1	12.7	19.0	10.4
変動騒音	※ 来客車両走行音	74.0	*3	960台×1~2回	-	-	-	38.5	43.3	42.2
	※ 搬出入車両走行音	83.5	*3	2台×1~2回	-	-	-	22.1	24.6	24.4
	※ 廃棄物収集車両走行音	83.5	*3	6台×1~2回	-	-	-	26.9	29.4	29.2
	22 搬出入車両後進警報ブザー音	90.0	*4	1台×15秒	93.1	26.3	91.7	14.8	25.8	15.0
	23 搬出入車両後進警報ブザー音	90.0	*4	1台×15秒	23.2	105.9	43.4	26.9	13.7	21.5
	24 廃棄物収集車両後進警報ブザー音	90.0	*4	3台×15秒	93.1	26.3	91.7	19.5	30.5	19.7
	25 廃棄物収集車両後進警報ブザー音	90.0	*4	3台×15秒	23.2	105.9	43.4	31.6	18.4	26.2
	26 廃棄物収集作業音(圧縮)	90.0	*4	3台×240秒	103.5	14.0	104.0	30.7	48.1	30.7
	27 廃棄物収集作業音(圧縮)	90.0	*4	3台×240秒	30.7	99.6	39.1	41.3	31.0	39.2
	28 廃棄物収集作業音(非圧縮)	85.0	*4	3台×90秒	103.5	14.0	104.0	21.4	38.8	21.4
	29 廃棄物収集作業音(非圧縮)	85.0	*4	3台×90秒	30.7	99.6	39.1	32.0	21.7	29.9
	30 台車走行音	71.0	*4	1台×6秒×12回	99.4	15.2	105.1	2.1	18.4	1.6
衝撃騒音	31 台車走行音	71.0	*4	1台×6秒×12回	32.9	91.7	43.9	11.7	2.8	9.2
	32 荷下ろし音	73.2	*5	1台×24回	99.4	15.1	105.1	-	15.8	-
	33 荷下ろし音	73.2	*5	1台×24回	32.9	91.7	43.9	9.1	0.2	6.6
	34 搬出入車両荷台扉開音	74.4	*5	1台×1回	99.4	15.1	105.1	-	3.2	-
	35 搬出入車両荷台扉開音	74.4	*5	1台×1回	32.9	91.7	43.8	-	-	-
	36 搬出入車両荷台扉閉音	76.3	*5	1台×1回	99.4	15.1	105.1	-	5.1	-
	37 搬出入車両荷台扉閉音	76.3	*5	1台×1回	32.9	91.7	43.8	-	-	-
	38 搬出入車両座席扉開閉音	76.5	*5	1台×2回	103.5	13.9	104.0	-	9.0	-
	39 搬出入車両座席扉開閉音	76.5	*5	1台×2回	30.7	99.6	39.1	2.2	-	0.1
	40 搬出入車両エンジン始動音	78.4	*5	1台×1回	103.5	14.0	104.0	-	7.9	-
	41 搬出入車両エンジン始動音	78.4	*5	1台×1回	30.7	99.6	39.1	1.1	-	-

*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-9に示す。

A地点:建物敷地北東側農地(高さ1.5m)

B地点:建物敷地南東側農地(高さ1.5m)

C地点:建物敷地西側農地(高さ1.5m)

*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。

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	44.4 dB	60 dB
B地点	無指定地域	C 類型	50.0 dB	60 dB
C地点	近隣商業地域	C 類型	44.8 dB	60 dB

<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	21	キュービクル	51.7	*1	終日	89.0	43.0	116.1	12.7	19.0	10.4
変動	※	搬出入車両走行音	83.5	*2	2台×1～2回	—	—	—	25.1	27.6	27.4
	30	台車走行音	71.0	*3	1台×6秒×12回	99.4	15.2	105.1	5.1	21.4	4.6
	31	台車走行音	71.0	*3	1台×6秒×12回	32.9	91.7	43.9	14.7	5.8	12.2
衝撃音	32	荷下ろし音	73.2	*4	1台×24回	99.4	15.1	105.1	2.5	18.8	2.0
	33	荷下ろし音	73.2	*4	1台×24回	32.9	91.7	43.9	12.1	3.2	9.6
	34	搬出入車両荷台扉開音	74.4	*4	1台×1回	99.4	15.1	105.1	—	6.2	—
	35	搬出入車両荷台扉開音	74.4	*4	1台×1回	32.9	91.7	43.8	—	—	—
	36	搬出入車両荷台扉閉音	76.3	*4	1台×1回	99.4	15.1	105.1	—	8.1	—
	37	搬出入車両荷台扉閉音	76.3	*4	1台×1回	32.9	91.7	43.8	1.4	—	—
	38	搬出入車両座席扉開閉音	76.5	*4	1台×2回	103.5	13.9	104.0	—	15.0	—
	39	搬出入車両座席扉開閉音	76.5	*4	1台×2回	30.7	99.6	39.1	8.2	—	6.1
	40	搬出入車両エンジン始動音	78.4	*4	1台×1回	103.5	14.0	104.0	—	10.9	—
	41	搬出入車両エンジン始動音	78.4	*4	1台×1回	30.7	99.6	39.1	4.1	—	2.0

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	26.1 dB	50 dB
B地点	無指定地域	C 類型	29.7 dB	50 dB
C地点	近隣商業地域	C 類型	27.8 dB	50 dB

定：定常騒音を示す。

変動：変動騒音を示す。

*1 既存類似店舗調査結果より（等価騒音レベル）

*2 ASJ Model 2003より

*3 騒音予測の手引きより

*4 既存類似店舗調査結果より（単発騒音暴露レベル）

*5 騒音予測地点A～Cは、資料－9に示す。

A地点：建物敷地北東側農地（高さ 1.5m）

B地点：建物敷地南東側農地（高さ 1.5m）

C地点：建物敷地西側農地（高さ 1.5m）

*6 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っては、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 § 4 I ⑪〕

<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 変 動	21	キュービクル	51.7	*1	終 日	88.3	42.4	101.8	12.8	19.2	11.5
	※	搬出入車両走行音	83.5	*2	2台×1～2回	9.2	5.1	8.4	64.2	69.3	65.0
	30	台車走行音	77.0	*3	1台×6秒×12回	96.3	8.9	93.4	37.3	58.0	37.6
	31	台車走行音	77.0	*3	1台×6秒×12回	26.4	83.1	28.4	48.6	38.6	47.9
衝 撃 騒 音	32	荷下ろし音	77.3	*4	1台×24回	96.3	8.8	93.4	37.6	58.4	37.9
	33	荷下ろし音	77.3	*4	1台×24回	26.3	83.1	28.4	48.9	38.9	48.2
	34	搬出入車両荷台扉開音	78.5	*4	1台×1回	96.3	8.7	93.4	38.8	59.7	39.1
	35	搬出入車両荷台扉開音	78.5	*4	1台×1回	26.3	83.1	28.3	50.1	40.1	49.5
	36	搬出入車両荷台扉閉音	82.2	*4	1台×1回	96.3	8.7	93.4	42.5	63.4	42.8
	37	搬出入車両荷台扉閉音	82.2	*4	1台×1回	26.3	83.1	28.3	53.8	43.8	53.2
	38	搬出入車両座席扉開閉音	81.1	*4	1台×2回	99.8	4.5	93.2	41.1	68.0	41.7
	39	搬出入車両座席扉開閉音	81.1	*4	1台×2回	23.5	90.9	24.0	53.7	41.9	53.5
	40	搬出入車両エンジン始動音	81.6	*4	1台×1回	99.8	4.6	93.2	41.6	68.3	42.2
	41	搬出入車両エンジン始動音	81.6	*4	1台×1回	23.5	90.9	24.1	54.2	42.4	54.0

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	6 4 . 2 d B	5 0 d B
b 地点	無指定地域	第 3 種 区 域	6 9 . 3 d B	5 0 d B
c 地点	無指定地域	第 3 種 区 域	6 5 . 0 d B	5 0 d B

- 定：定常騒音を示す。
- 変動：変動騒音を示す
- *1 既存類似店舗調査結果より（等価騒音レベル）
- *2 ASJ Model 2003より
- *3 騒音予測の手引きより
- *4 既存類似店舗調査結果より（単発騒音暴露レベル）
- *5 騒音予測地点 a ～ c は、資料－9 示す。

a 地点：建物敷地北東側境界上（高さ 1.5m）

b 地点：建物敷地南東側境界上（高さ 1.5m）

c 地点：建物敷地西側境界上（高さ 1.5m）

<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%レンジ上端値で評価する。この場合、夜間の時間帯（480分）に対してa地点では約32秒間（発生時間率0.1%）、b地点では約149秒間（発生時間率0.5%）及びc地点では約67秒間（発生時間率0.2%）が基準値を上回ることになるが、5%以内であるため規制基準は満足すると評価されることから、隣地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	21	キュービクル	1.5	51.7	88.3	38.9	-	12.8
変動	30	台車走行音	0.0	77.0	96.3	39.7	-	37.3
	31	台車走行音	0.0	77.0	26.4	28.4	-	48.6
衝撃 騒音	32	荷下ろし音	0.6	77.3	96.3	39.7	-	37.6
	33	荷下ろし音	0.6	77.3	26.3	28.4	-	48.9
	34	搬出入車両荷台扉開音	1.5	78.5	96.3	39.7	-	38.8
	35	搬出入車両荷台扉開音	1.5	78.5	26.3	28.4	-	50.1
	36	搬出入車両荷台扉閉音	1.5	82.2	96.3	39.7	-	42.5
	37	搬出入車両荷台扉閉音	1.5	82.2	26.3	28.4	-	53.8
	38	搬出入車両座席扉開閉音	1.5	81.1	99.8	40.0	-	41.1
	39	搬出入車両座席扉開閉音	1.5	81.1	23.5	27.4	-	53.7
	40	搬出入車両エンジン始動音	0.6	81.6	99.8	40.0	-	41.6
	41	搬出入車両エンジン始動音	0.6	81.6	23.5	27.4	-	54.2
※		搬出入車両走行音（線分番号12-3）	0.6	83.5	9.2	19.3	-	64.2
		騒音レベル最大値						64.2
		基準値						50

定：変常騒音。

変動：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。

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35、37、39）

$$\begin{aligned}
 \text{超過時間} &= \text{発生台数} \times \text{騒音発生回数} \times \text{発生時間} \\
 &= (1 \times 1 \times 1) + (1 \times 1 \times 1) + (1 \times 2 \times 1) \\
 &= 4 \text{秒}
 \end{aligned}$$

搬出入車両走行音（線分番号9-2、9-3、10-1、10-2、10-3、11-1、11-2、11-3、12-1、12-2、12-3）

$$\begin{aligned}
 \text{超過時間} &= \Delta t \times \text{騒音発生回数} \\
 &= (2.20 \times 2 + 1.97 \times 3) \times 2 + (0.56 \times 3 + 1.97 \times 3) \times 1 \\
 &= 28.21 \text{秒}
 \end{aligned}$$

超過時間＝荷さばき作業音＋搬出入車両走行音

$$\begin{aligned}
 &= 4 \text{秒} + 28.21 \text{秒} \\
 &= 32.21 \text{秒（発生時間率0.1%）}
 \end{aligned}$$

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	21	キュービクル	1.5	51.7	42.4	32.5	-	19.2
変動	30	台車走行音	0.0	77.0	8.9	19.0	-	58.0
	31	台車走行音	0.0	77.0	83.1	38.4	-	38.6
衝撃音	32	荷下ろし音	0.6	77.3	8.8	18.9	-	58.4
	33	荷下ろし音	0.6	77.3	83.1	38.4	-	38.9
	34	搬出入車両荷台扉開音	1.5	78.5	8.7	18.8	-	59.7
	35	搬出入車両荷台扉開音	1.5	78.5	83.1	38.4	-	40.1
	36	搬出入車両荷台扉閉音	1.5	82.2	8.7	18.8	-	63.4
	37	搬出入車両荷台扉閉音	1.5	82.2	83.1	38.4	-	43.8
	38	搬出入車両座席扉開閉音	1.5	81.1	4.5	13.1	-	68.0
	39	搬出入車両座席扉開閉音	1.5	81.1	90.9	39.2	-	41.9
	40	搬出入車両エンジン始動音	0.6	81.6	4.6	13.3	-	68.3
	41	搬出入車両エンジン始動音	0.6	81.6	90.9	39.2	-	42.4
	※	搬出入車両走行音（線分番号7-3）	0.6	83.5	5.1	14.2	-	69.3
		騒音レベル最大値						69.3
		基準値						50

定：変常騒音。

変動：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。

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30、32、34、36、38、40）

超過時間＝発生台数×騒音発生回数×発生時間

$$= (1 \times 6 \times 12) + (1 \times 24 \times 1) + (1 \times 1 \times 1) + (1 \times 1 \times 1) + (1 \times 2 \times 1) + (1 \times 1 \times 1) \\ = 101 \text{秒}$$

搬出入車両走行音（線分番号4-3、5-1、5-2、5-3、6-1、6-2、6-3、7-1、7-2、7-3、8-1、8-2、8-3）

超過時間＝Δt×騒音発生回数

$$= (3.41 \times 1 + 3.41 \times 3 + 1.94 \times 3) \times 2 + (0.40 \times 3 + 2.70 \times 3) \times 1 \\ = 48.22 \text{秒}$$

超過時間＝荷さばき作業音＋搬出入車両走行音

$$= 101 \text{秒} + 48.22 \text{秒}$$

$$= 149.22 \text{秒（発生時間率0.5%）}$$

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	21	キュービクル	1.5	51.7	101.8	40.2	—	11.5
変動	30	台車走行音	0.0	77.0	93.4	39.4	—	37.6
	31	台車走行音	0.0	77.0	28.4	29.1	—	47.9
衝撃音	32	荷下ろし音	0.6	77.3	93.4	39.4	—	37.9
	33	荷下ろし音	0.6	77.3	28.4	29.1	—	48.2
	34	搬出入車両荷台扉開音	1.5	78.5	93.4	39.4	—	39.1
	35	搬出入車両荷台扉開音	1.5	78.5	28.3	29.0	—	49.5
	36	搬出入車両荷台扉閉音	1.5	82.2	93.4	39.4	—	42.8
	37	搬出入車両荷台扉閉音	1.5	82.2	28.3	29.0	—	53.2
	38	搬出入車両座席扉開閉音	1.5	81.1	93.2	39.4	—	41.7
	39	搬出入車両座席扉閉音	1.5	81.1	24.0	27.6	—	53.5
	40	搬出入車両エンジン始動音	0.6	81.6	93.2	39.4	—	42.2
	41	搬出入車両エンジン始動音	0.6	81.6	24.1	27.6	—	54.0
	※	搬出入車両走行音（線分番号9-3）	0.6	83.5	8.4	18.5	—	65.0
		騒音レベル最大値						65.0
		基準値						50

定：変常騒音。

変動：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。

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37、39、41）

$$\begin{aligned}
 \text{超過時間} &= \text{発生台数} \times \text{騒音発生回数} \times \text{発生時間} \\
 &= (1 \times 1 \times 1) + (1 \times 2 \times 1) + (1 \times 1 \times 1) \\
 &= 4 \text{秒}
 \end{aligned}$$

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、4-1、9-1、9-2、9-3、10-1、10-2、10-3、11-1、11-2、11-3、12-1、12-2、12-3）

$$\begin{aligned}
 \text{超過時間} &= \Delta t \times \text{騒音発生回数} \\
 &= (0.91 \times 3 + 2.23 \times 3 + 0.94 \times 3 + 3.41 \times 1 + 2.20 \times 3 + 1.97 \times 3) \times 2 + (0.56 \times 3 + 1.97 \times 3) \times 1 \\
 &= 63.91 \text{秒}
 \end{aligned}$$

超過時間＝荷さばき作業音＋搬出入車両走行音

$$\begin{aligned}
 &= 4 \text{秒} + 63.91 \text{秒} \\
 &= 67.91 \text{秒（発生時間率0.2\%）}
 \end{aligned}$$

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「資料ー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、住居等が面していない場所に配置するとともに、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、作業時間の短縮に努める。
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。

(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	騒音対策等
	種 類	形 式				
1	室外機1	ROA-AP505HS	有	圧縮機出力1.1kW	47.2	・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	ROA-AP1405HS	有	圧縮機出力2.5kW	51.0	
3	室外機3	ROA-AP1405HS	有	圧縮機出力2.5kW	51.0	
4	室外機4	ROA-AP1405HS	有	圧縮機出力2.5kW	51.0	
5	室外機5	ROA-AP1405HS	有	圧縮機出力2.5kW	51.0	
6	室外機6	ROA-AP1405HS	有	圧縮機出力2.5kW	51.0	
7	室外機7	ROA-AP1405HS	有	圧縮機出力2.5kW	51.0	
8	室外機8	ROA-AP505HS	有	圧縮機出力1.1kW	47.2	
9	室外機9	PUZ-ERMP140LA14	有	圧縮機出力2.60kW	56.1	
10	室外機10	PUZ-ERMP140LA14	有	圧縮機出力2.60kW	56.1	
11	室外機11	PUZ-ERMP140LA14	有	圧縮機出力2.60kW	56.1	
12	室外機12	PUZ-ERMP140LA14	有	圧縮機出力2.60kW	56.1	
13	室外機13	PUZ-ERMP140LA14	有	圧縮機出力2.60kW	56.1	
14	室外機14	PUZ-ERMP140LA14	有	圧縮機出力2.60kW	56.1	
15	室外機15	PUZ-ERMP140LA14	有	圧縮機出力2.60kW	56.1	
16	室外機16	PUZ-ERMP140LA14	有	圧縮機出力2.60kW	56.1	
17	室外機17	PUZ-ERMP140LA14	有	圧縮機出力2.60kW	56.1	
18	室外機18	PUZ-ERMP140LA14	有	圧縮機出力2.60kW	56.1	
19	排気口1	EF-35DSB3	有	出力0.15kW	52.3	・大きな騒音がでない形状を選択する。
20	排気口2	EFG-35SB2	有	出力0.1kW	52.5	
21	キュービクル	キュービクルa	有	—	51.7	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に配慮する。

(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No.1 (建物内)	6:00～18:00	・廃棄物等の回収場所は、住居等が面していない場所に配置する。	・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。
廃棄物等保管施設No.2 (建物内)			

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 ⑫〕

(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	2.329千m ²	0.208	0.484432 t	1日	0.10	4.84m ³
金属製廃棄物等	6,000m ² 以下の部分	2.329千m ²	0.007	0.016303 t	1日	0.10	0.16m ³
ガラス製廃棄物等	6,000m ² 以下の部分	2.329千m ²	0.006	0.013974 t	1日	0.10	0.14m ³
プラスチック製 廃棄物等	6,000m ² 以下の部分	2.329千m ²	0.020	0.046580 t	1日	0.01	4.66m ³
生ごみ等	6,000m ² 以下の部分	2.329千m ²	0.169	0.393601 t	1日	0.55	0.72m ³
その他の可燃性 廃棄物等		2.329千m ²	0.054	0.125766 t	1日	0.38	0.33m ³
合 計							10.85m 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	12.69m ²	12.69m ³	・密閉性確保 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	3.66m ²	3.66m ³	・ポリ袋に入れ 密閉して保管す る。			
その他の可燃性 廃棄物	紙くず等						
その他	—	—	—				
計		16.35m ²	16.35m 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	宇土市許可業者	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	宇土市許可業者	宇土市許可業者
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	一般廃棄物処分業者	産業廃棄物処分業者	産業廃棄物処分業者
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	産業廃棄物処分業者	宇城クリーンセンター	宇城クリーンセンター
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
該当なし

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	
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

敷地面積	緑化面積	緑化の方法
7,006㎡	213㎡	・ 建物敷地北側及び南側に緑化を行う。 ・ 関係課と協議の上決定する。

(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

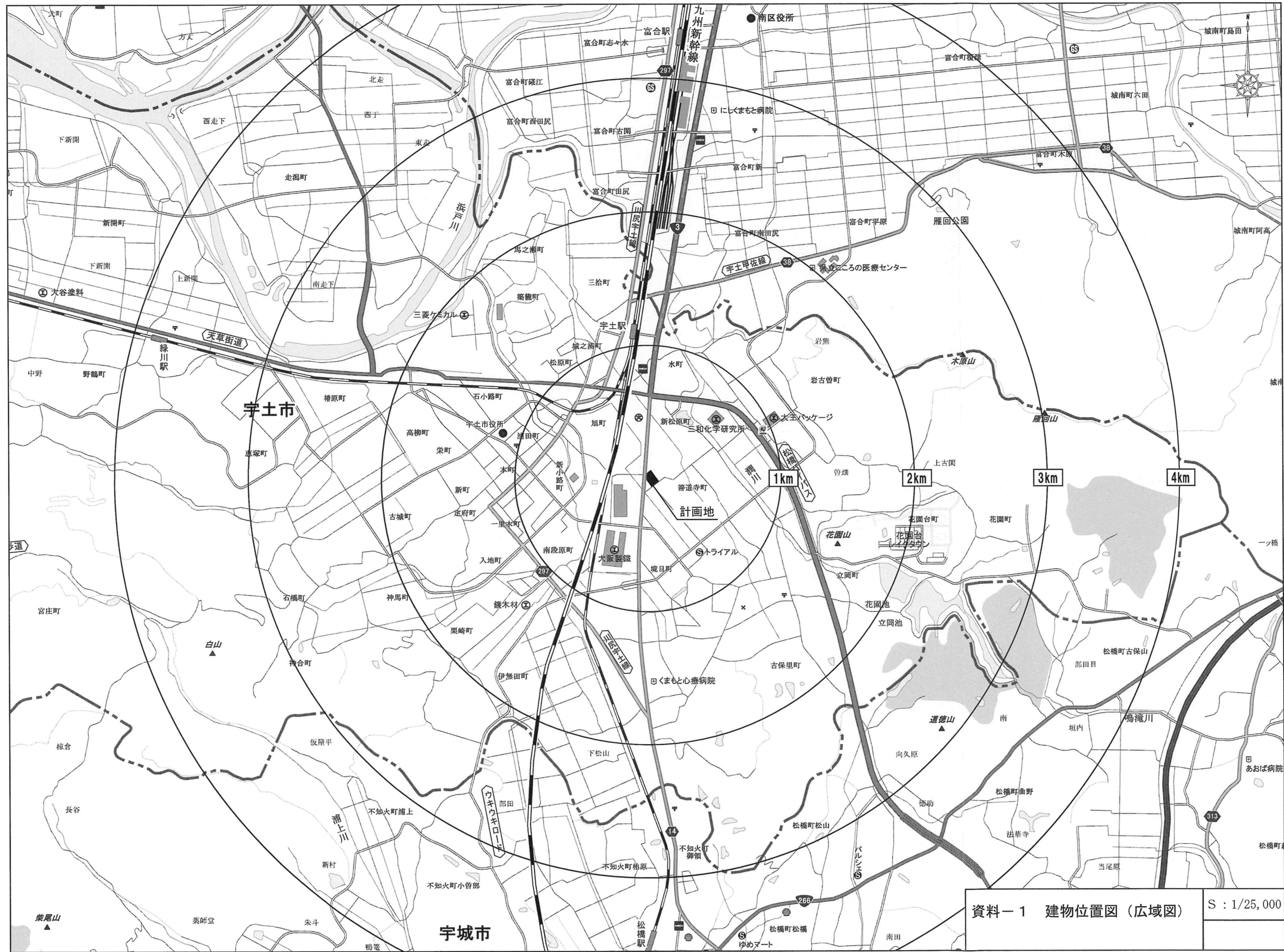
防災協定等	締結協定の内容
締結依頼	(無)・有
締結済	(無)・有
・ 地方公共団体から格段の要請はないが、災害時の避難場所として駐車場等敷地の一部の使用、若しくは、店舗で扱っている物資の緊急時における提供について、要請があれば協議検討のうえ協力する。	

(8) 防犯対策への協力

駐車場内の照明の設置	・駐車場内には、適切に照明設備を配置することで死角を排除し、青少年のたまり場とならないよう配慮する。
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、事前に犯罪を抑制するとともに、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。

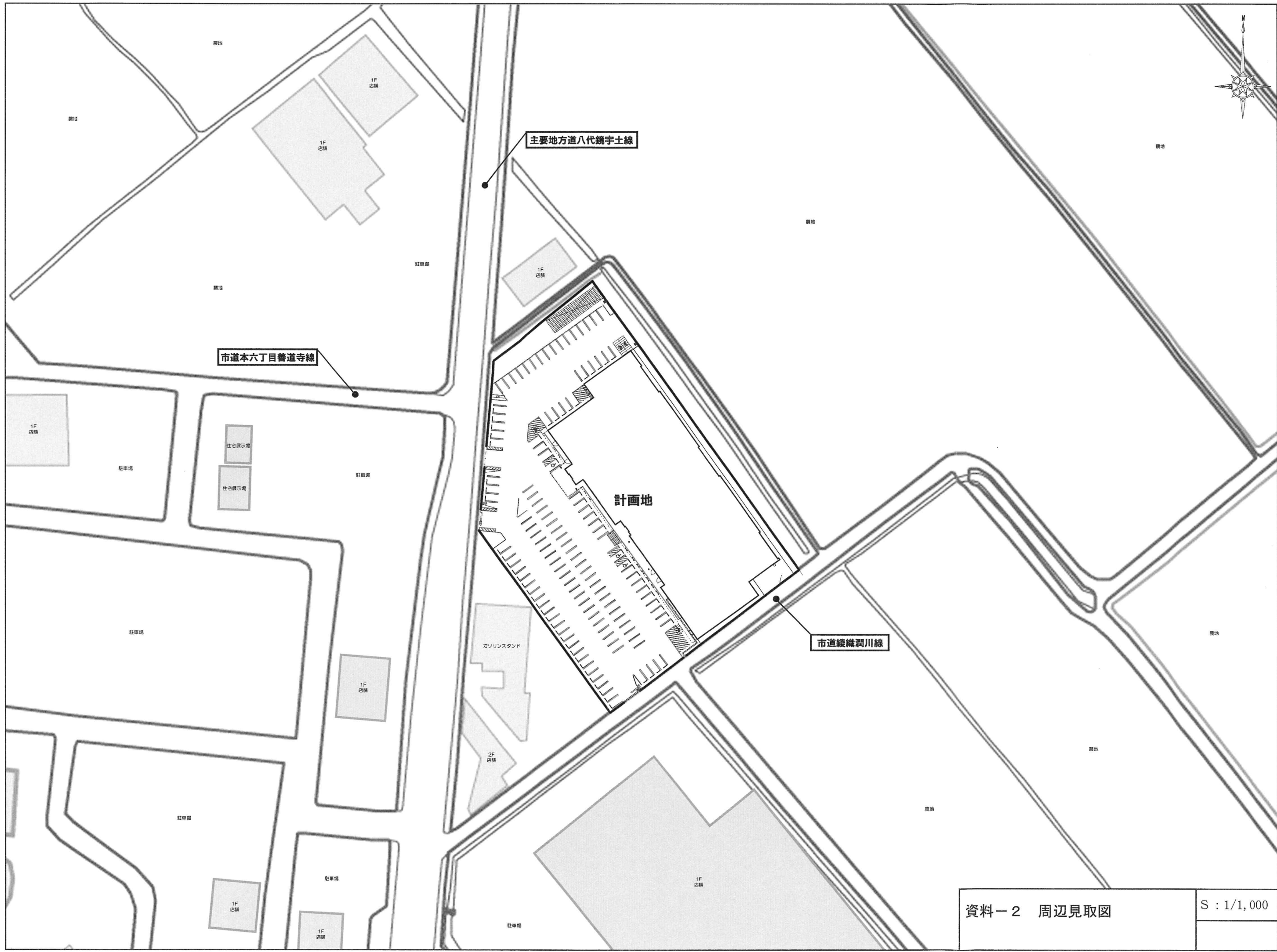
2 その他（特記事項）

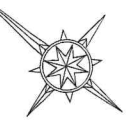
特になし



資料－1 建物位置図（広域図）

S : 1/25,000





廃棄物等保管施設No.2
①3.22m×1.83m×H1.0m = 5.89m³ (ダンボール・その他資源物)
②1.00m×1.83m×H1.0m = 1.83m³ (生ゴミ・その他可燃物)
計 = 7.72m³

駐輪場No.1 (16台)

荷さばき施設No.2
4.0m×10.0m = 40m²

駐輪場No.2 (4台)

廃棄物等保管施設No.1
①3.72m×1.83m×H1.0m = 6.80m³ (ダンボール・その他資源物)
②1.00m×1.83m×H1.0m = 1.83m³ (生ゴミ・その他可燃物)
計 = 8.63m³

駐輪場No.3 (4台)

荷さばき施設No.1
9.0m×4.0m = 36m²

(仮称) 宇土ファッションモール
店舗面積 2,329m²

駐車場 (99台)

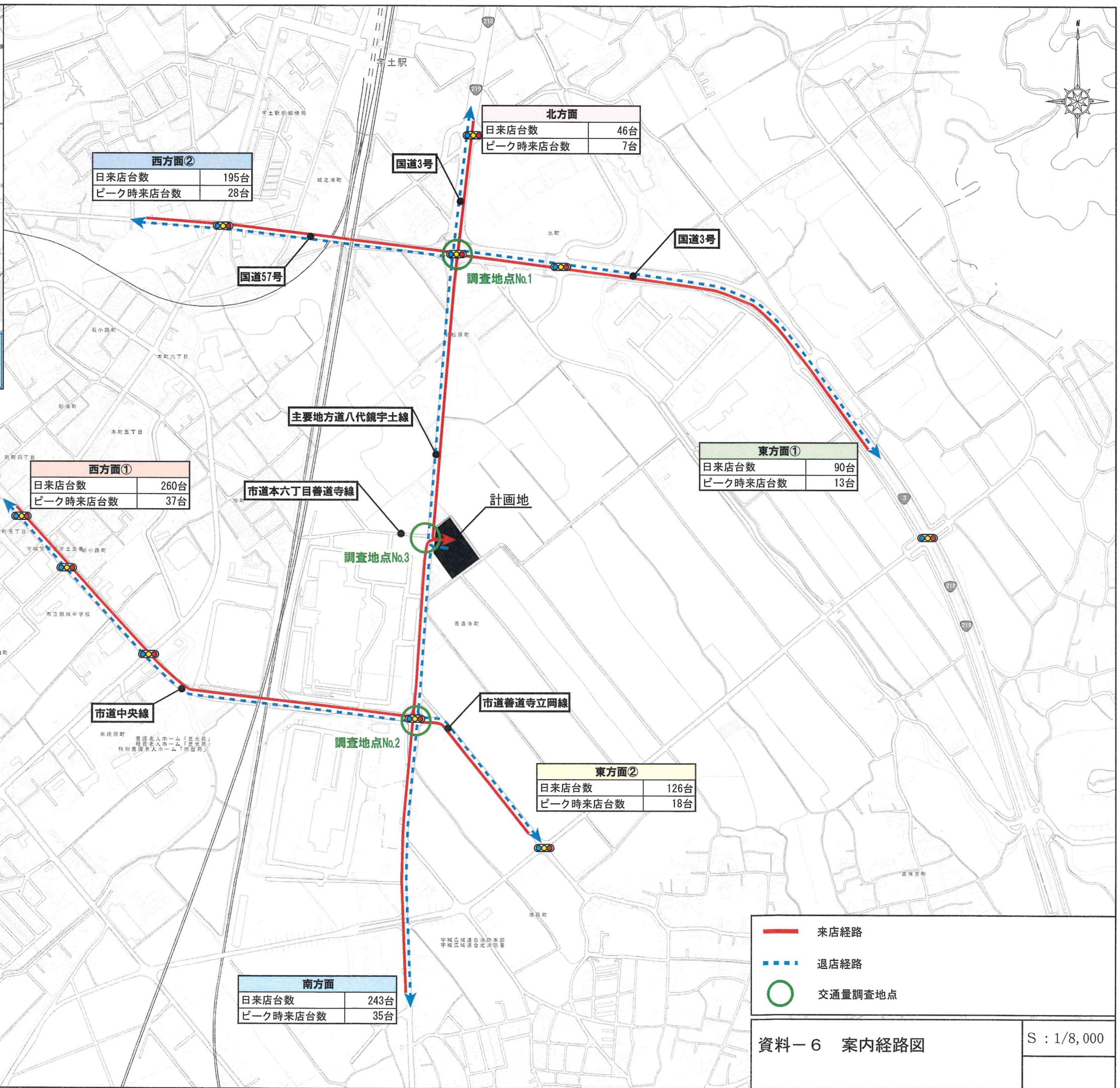
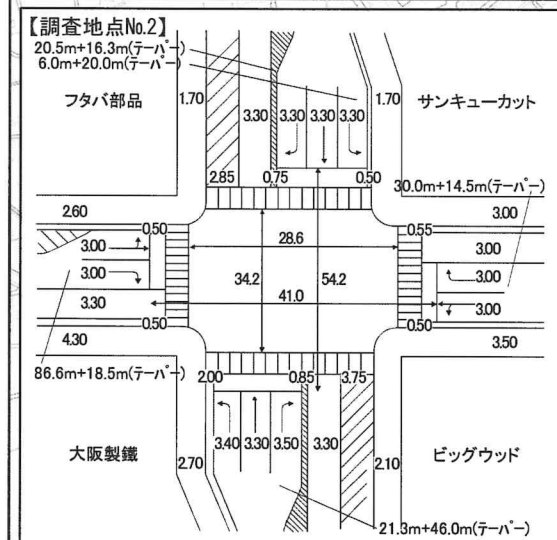
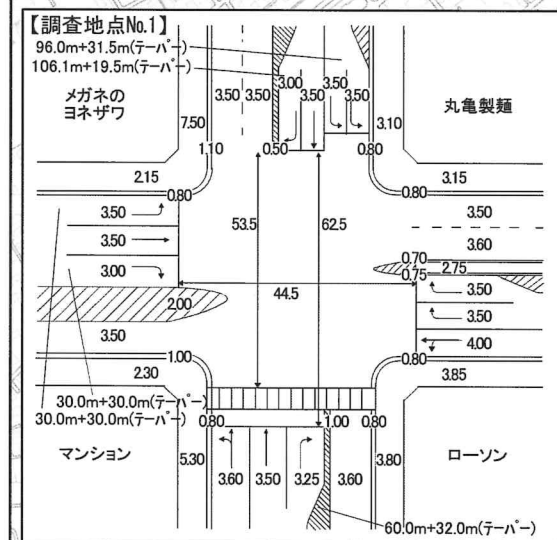
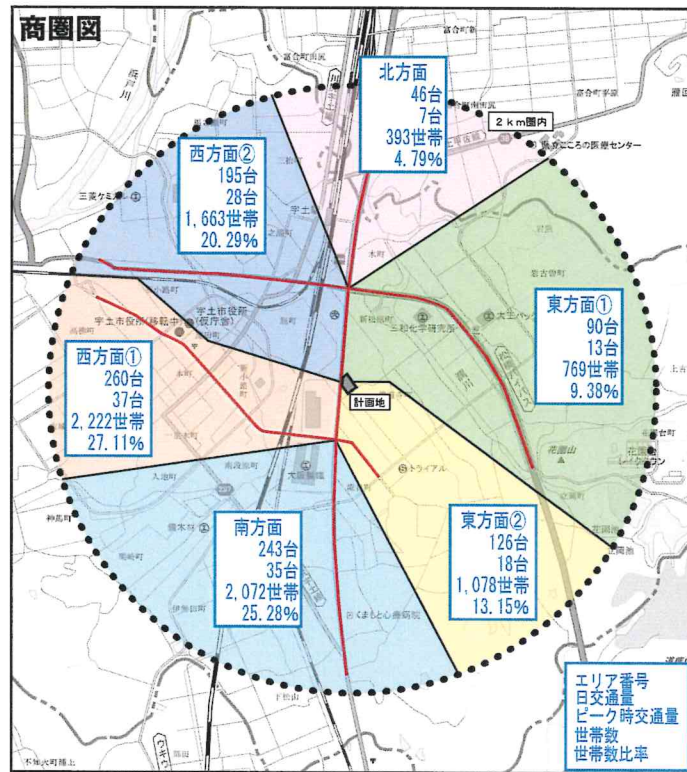
出入口No.3

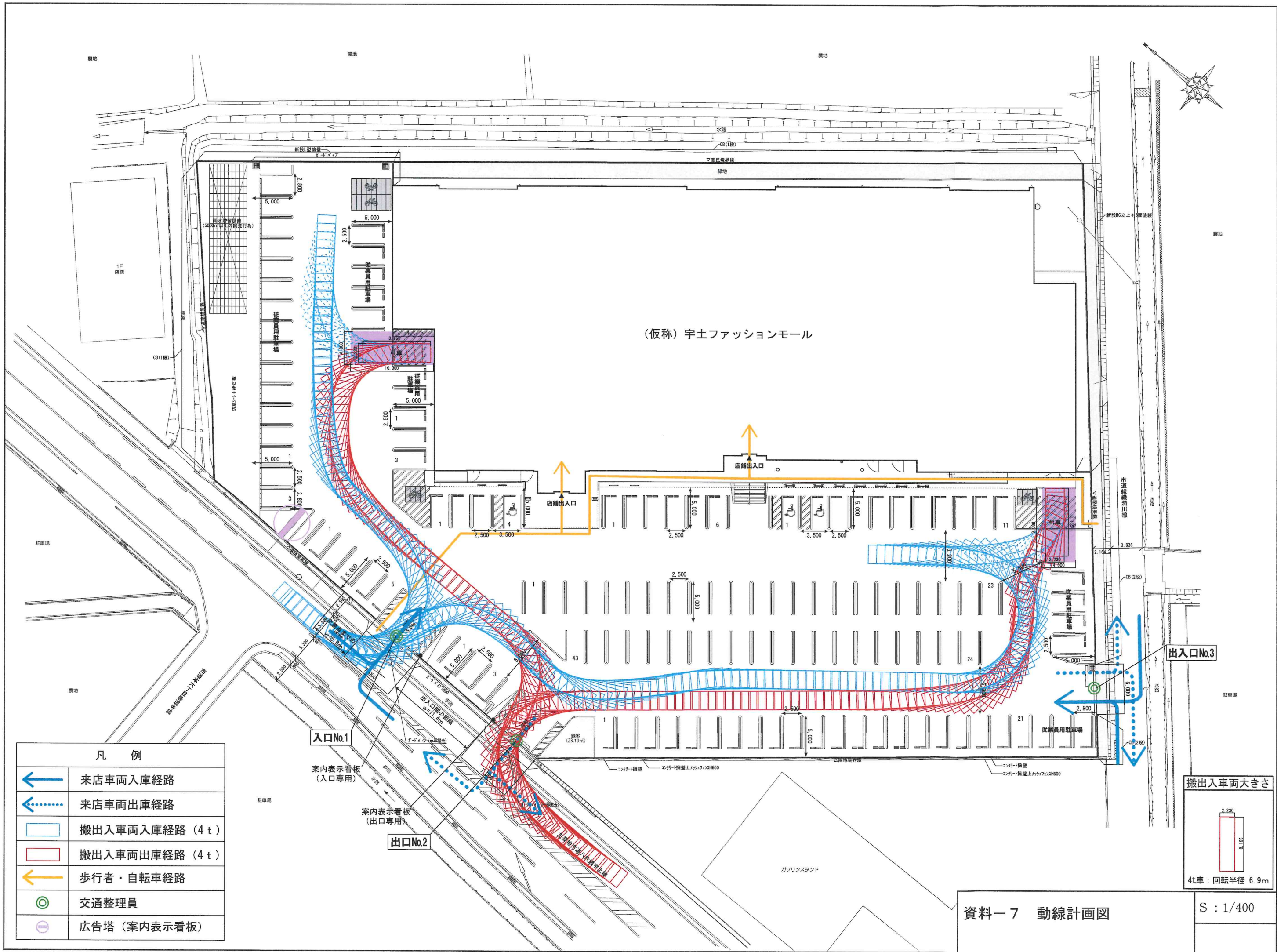
入口No.1

出口No.2

※計画地半径1km圏内を示す。



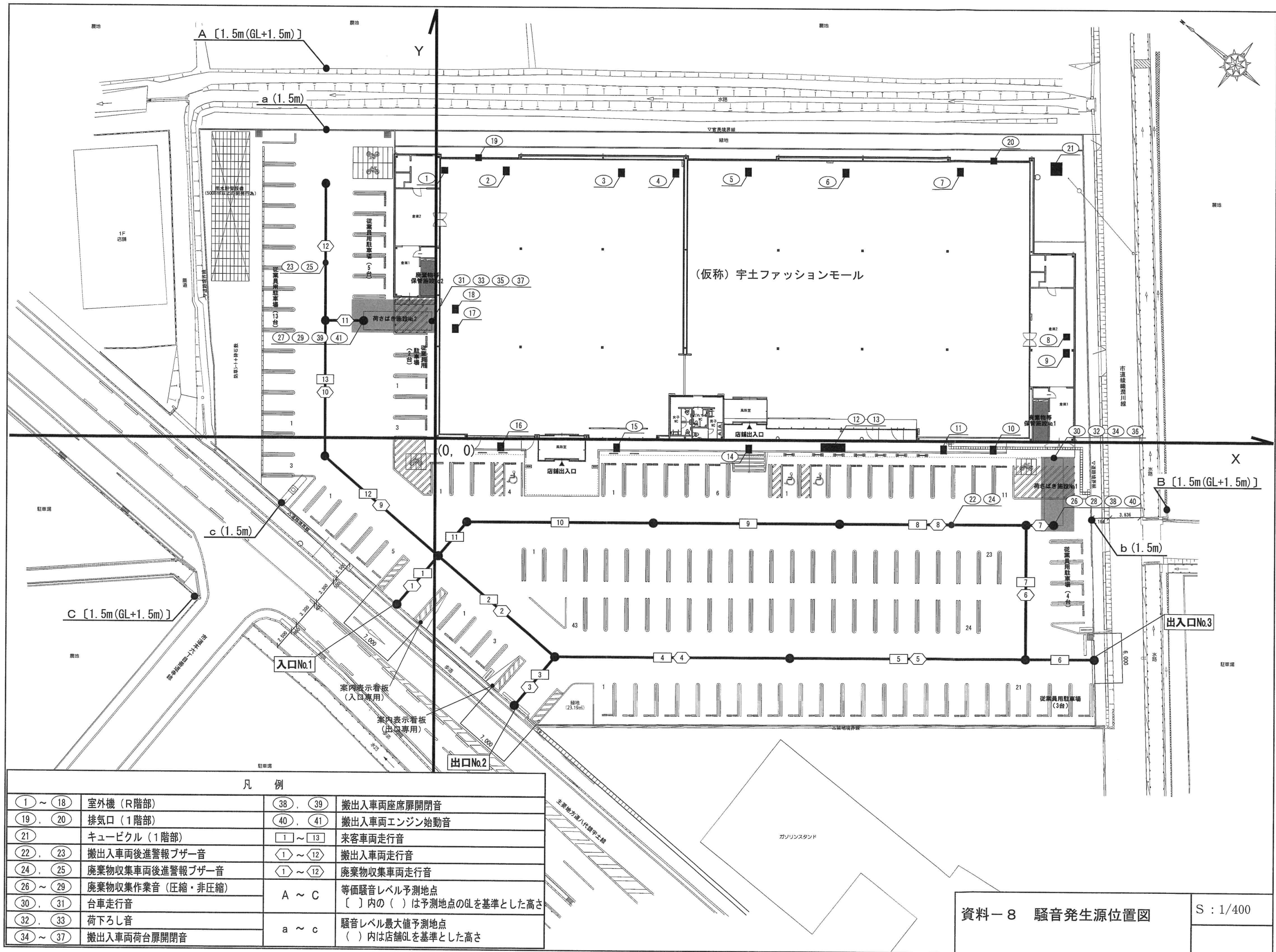




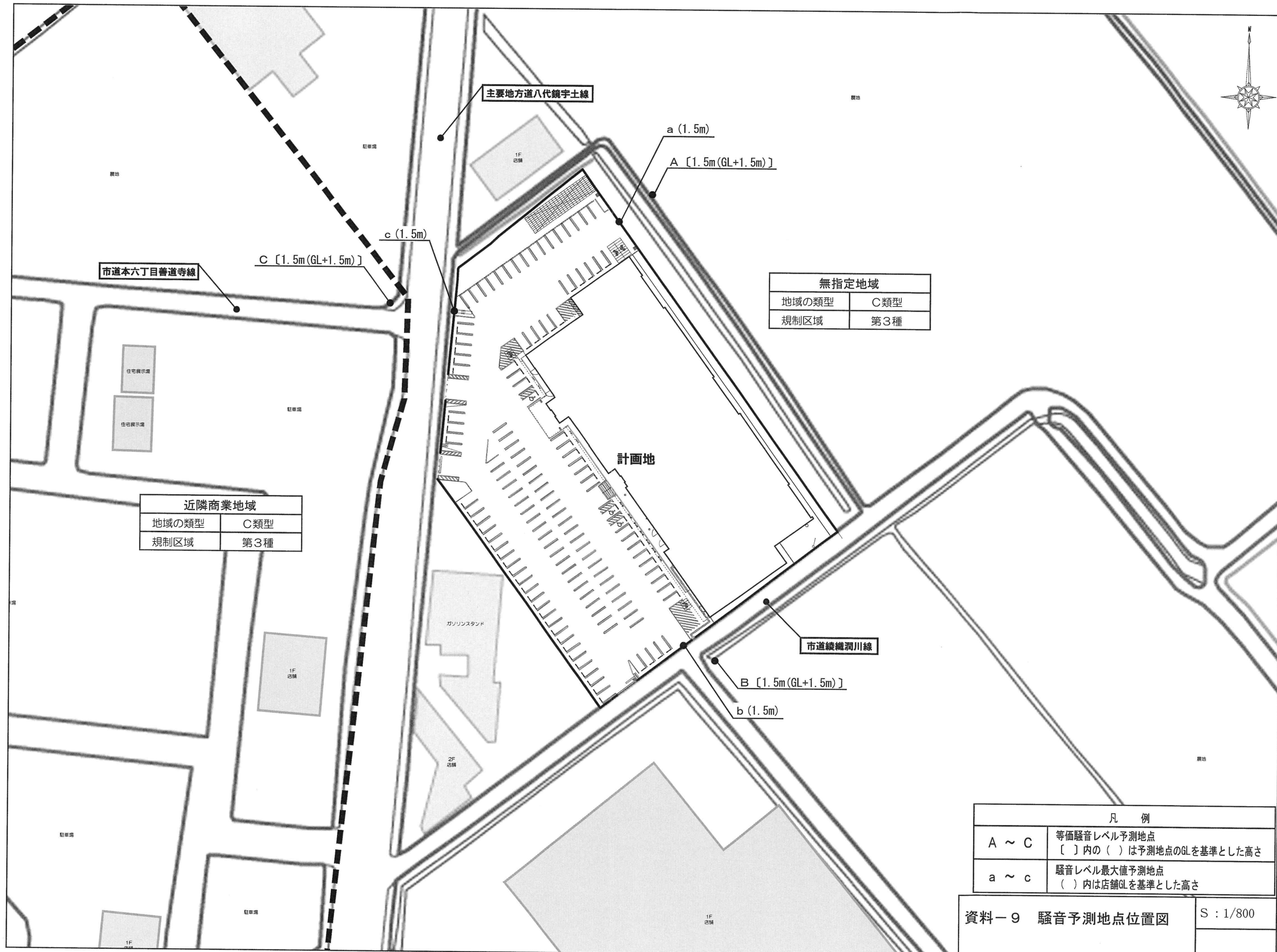
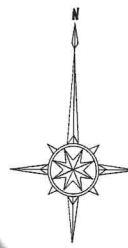
凡 例	
	来店車両入庫経路
	来店車両出庫経路
	搬出入車両入庫経路 (4 t)
	搬出入車両出庫経路 (4 t)
	歩行者・自転車経路
	交通整理員
	広告塔 (案内表示看板)

搬出入車両大きさ

4t車：回転半径 6.9m



凡 例			
① ～ ⑮	室外機（R階部）	③⑧、③⑨	搬出入車両座席扉開閉音
⑮、⑳	排気口（1階部）	④⑩、④⑪	搬出入車両エンジン始動音
㉑	キューピクル（1階部）	① ～ ⑬	来客車両走行音
㉒、㉓	搬出入車両後進警報ブザー音	① ～ ⑫	搬出入車両走行音
㉔、㉕	廃棄物収集車両後進警報ブザー音	① ～ ⑫	廃棄物収集車両走行音
㉖ ～ ㉙	廃棄物収集作業音（圧縮・非圧縮）	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
③⑩、③⑪	台車走行音	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
③②、③③	荷下ろし音		
③④ ～ ③⑦	搬出入車両荷台扉開閉音		



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

現在事項全部証明書

埼玉県さいたま市大宮区北袋町一丁目602番1号
株式会社しまむら

会社法人等番号	0300-01-004272	
商号	株式会社しまむら	
本店	埼玉県さいたま市北区宮原町二丁目19番4号	平成15年 4月 1日変更
		平成15年 4月18日修正
	埼玉県さいたま市大宮区北袋町一丁目602番1号	令和 3年 1月24日移転
		令和 3年 1月25日登記
電子提供措置に関する規定	当会社は、株主総会の招集に際し、株主総会参考書類等の内容である情報について、電子提供措置をとる。	令和 4年 9月 1日設定
		令和 4年 9月 1日登記
公告をする方法	当会社の公告方法は、電子公告とする。 https://www.shimamura.gr.jp/ ただし、電子公告によることができない事故その他のやむを得ない事由が生じた時は、日本経済新聞に掲載して行う。	令和 5年 5月12日変更
		令和 5年 5月15日登記
会社成立の年月日	昭和28年5月7日	
目的	1. 百貨店、チェーンストア及びEC（電子商取引）事業の経営 2. 不動産の仲介、売買及び賃貸 3. 関連する企業及び有利な企業への投資 4. 倉庫業 5. 前各号に付帯する一切の業務 令和 4年 5月13日変更 令和 4年 5月18日登記	
単元株式数	100株	
発行可能株式総数	2億4000万株	令和 6年 2月21日変更
		令和 6年 2月27日登記
発行済株式の総数並びに種類及び数	発行済株式の総数 7382万6598株	令和 6年 2月21日変更
		令和 6年 2月27日登記
資本金の額	金170億8629万4060円	平成15年 3月 6日変更
		平成15年 3月11日登記

埼玉県さいたま市大宮区北袋町一丁目602番1号
株式会社しまむら

株主名簿管理人の 氏名又は名称及び 住所並びに営業所	東京都千代田区丸の内一丁目4番1号 三井住友信託銀行株式会社 東京都千代田区丸の内一丁目4番1号 三井住友信託銀行株式会社 証券代行部 平成24年 4月 1日変更		平成24年 4月 2日登記
役員に関する事項	取締役	松 井 珠 江	令和 7年 5月16日重任
			令和 7年 5月21日登記
	取締役	鈴 木 豊	令和 7年 5月16日重任
			令和 7年 5月21日登記
	取締役	鈴 木 誠	令和 7年 5月16日重任
			令和 7年 5月21日登記
	取締役	高 橋 維 一 郎	令和 7年 5月16日重任
			令和 7年 5月21日登記
	取締役	中 平 貴 士	令和 7年 5月16日重任
			令和 7年 5月21日登記
	取締役	室 久 保 貞 一	令和 7年 5月16日重任
			令和 7年 5月21日登記
	取締役	辻 口 芳 輝	令和 7年 5月16日重任
			令和 7年 5月21日登記
	取締役	上 田 肇	令和 7年 5月16日重任
			令和 7年 5月21日登記
	埼玉県さいたま市大宮区北袋町一丁目601番地1E1556 代表取締役	鈴 木 誠	令和 7年 5月16日重任
			令和 7年 5月21日登記
	埼玉県さいたま市大宮区桜木町二丁目902番地2803号室 代表取締役	高 橋 維 一 郎	令和 7年 5月16日重任
			令和 7年 5月21日登記
	監査役	島 村 裕 之	令和 6年 5月17日重任
			令和 6年 5月21日登記

埼玉県さいたま市大宮区北袋町一丁目602番1号
株式会社しまむら

	監査役 堀 之 北 重 久 (社外監査役)	令和 6年 5月17日重任 令和 6年 5月21日登記
	監査役 佐 藤 政 明	令和 6年 5月17日就任 令和 6年 5月21日登記
	監査役 高 月 禎 一 (社外監査役)	令和 6年 5月17日就任 令和 6年 5月21日登記
	会計監査人 有限責任あずさ監査法人	令和 7年 5月16日重任 令和 7年 5月21日登記
	非業務執行取締役等の会社に対する責任の制限に関する規定	当社は、会社法第427条第1項の規定により、社外取締役及び社外監査役との間に、任務を怠ったことによる損害賠償責任を限定することができる。ただし、当該契約に基づく責任の限度額は、法令が規定する額とする。 平成27年 5月14日設定 平成27年 5月21日登記
	取締役会設置会社に関する事項	取締役会設置会社 平成17年法律第87号第136条の規定により平成18年 5月 1日登記
監査役設置会社に関する事項	監査役設置会社	平成17年法律第87号第136条の規定により平成18年 5月 1日登記
監査役会設置会社に関する事項	監査役会設置会社	平成18年 5月18日登記
会計監査人設置会社に関する事項	会計監査人設置会社	平成18年 5月18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。

(さいたま地方法務局管轄)

令和 7年10月22日

熊本地方法務局
登記官

上 村 謙 悟



別添資料－1

(仮称) 宇土ファッションモール
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)宇土ファッションモール(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7年6月9日(月)	9:00~20:00	11時間計測
休日	令和7年6月8日(日)	9:00~20:00	11時間計測

(ii) 調査地点

調査地点を次頁の「図ー1. 調査交差点位置図」に示す。

- ・交差点No.1 (松原交差点)
- ・交差点No.2 (宇土市境目町交差点)
- ・交差点No.3

(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	35,974 人	宇土市人口、令和7年3月31日現在
地区の区分	その他地区	無指定地域
S：店舗面積	2.329 千㎡	—
A：店舗面積当たり日来店客数原単位	1,030.13 人／千㎡	人口 40 万人未満・1,100－30S（S＜5）
B：ピーク率	14.4%	—
L：駅からの距離	1,100m	駅名：JR鹿児島本線 宇土駅
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	10,000 ㎡未満
E：平均駐車時間係数	0.7135	10,000 ㎡未満・ $(30+5.5S) \div 60$
日来店台数	960 台／日	$A \times S \times C \div D$ （小数点四捨五入）
ピーク時来店台数	138 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2.0km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	393	4.79	46	7
エリア2	769	9.38	90	13
エリア3	1,078	13.15	126	18
エリア4	2,072	25.28	243	35
エリア5	2,222	27.11	260	37
エリア6	1,663	20.29	195	28
合 計	8,197	100.00	960	138

次頁に、エリア別世帯数及び来店交通量を示す。

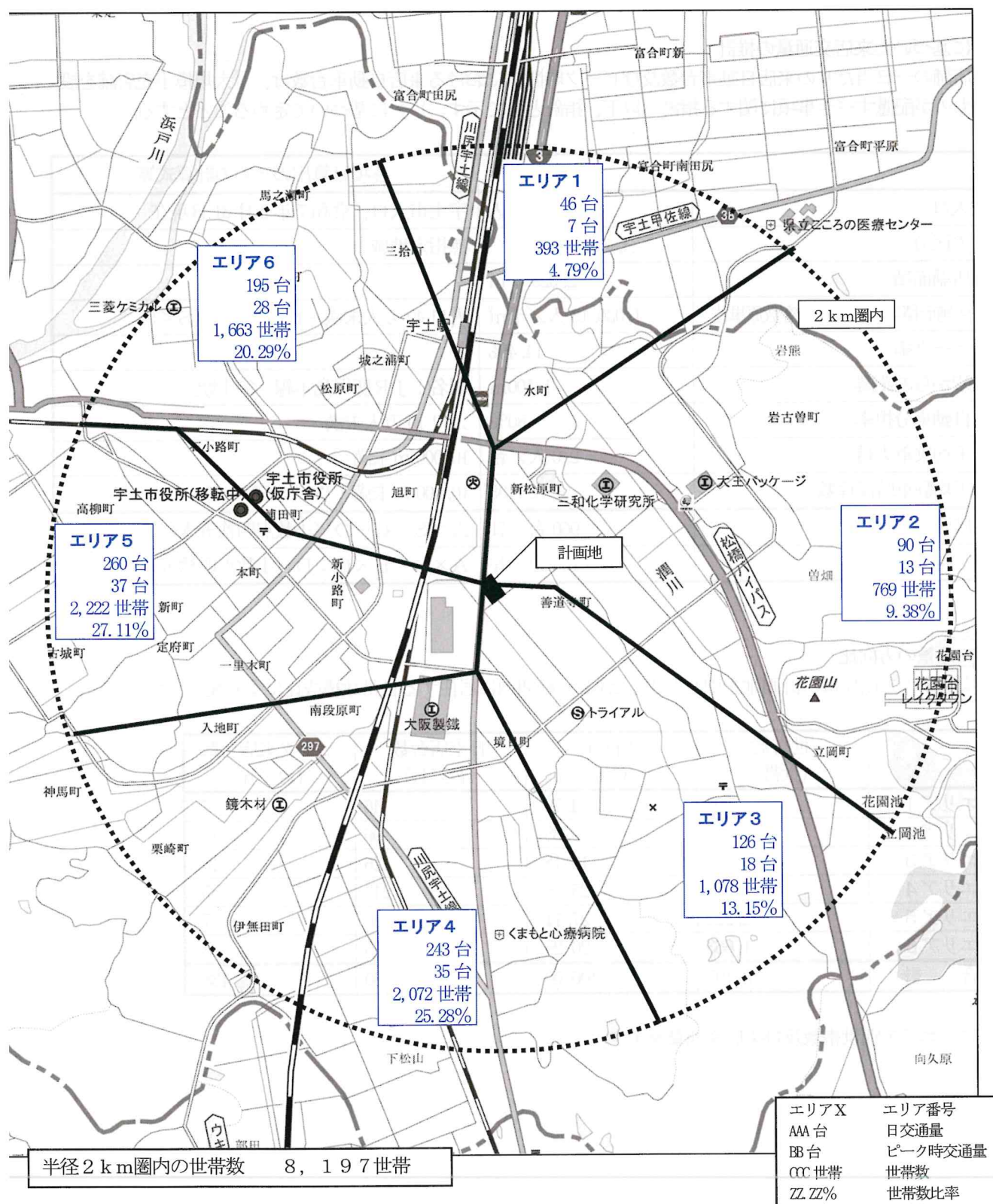


図-2. エリア別世帯数及び来店交通量

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>

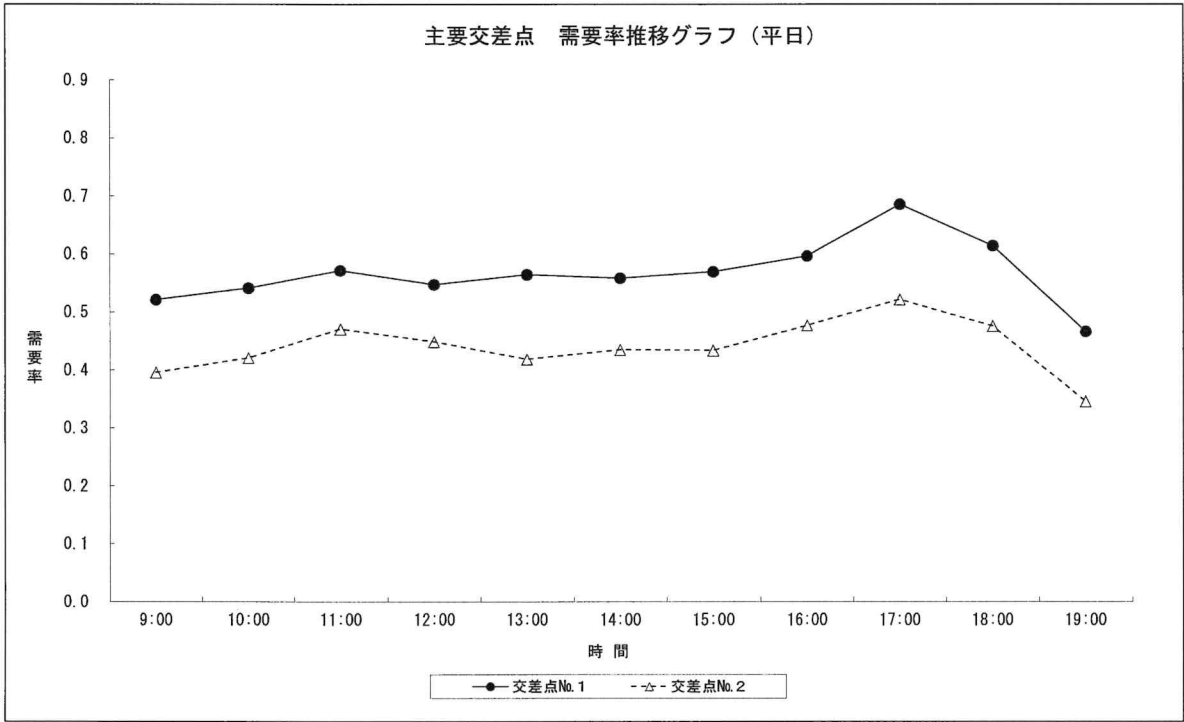
交差点名	平 日			休 日		
	平均	最大	最小	平均	最大	最小
交差点No.1	0.568	0.686 (17時台)	0.467 (19時台)	0.644	0.718 (13時台)	0.458 (19時台)
交差点No.2	0.441	0.522 (17時台)	0.346 (19時台)	0.475	0.573 (11時台)	0.288 (19時台)

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17時台、休日では11時及び13時台であり、最大交差点需要率は交差点No.1の休日「0.718」である。

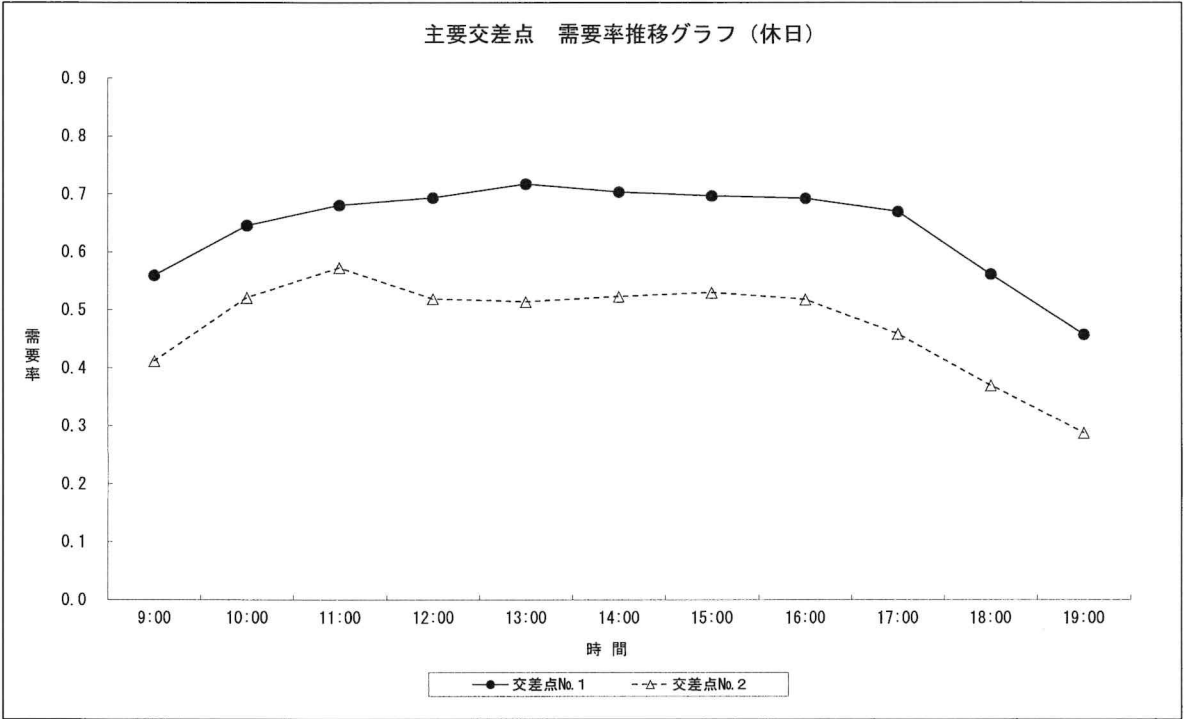
主要交差点の交差点需要率は、平日及び休日を通して「0.9未満」と交差点自体の処理能力は十分であり、現況においては大きな渋滞等の問題は発生していない。

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。

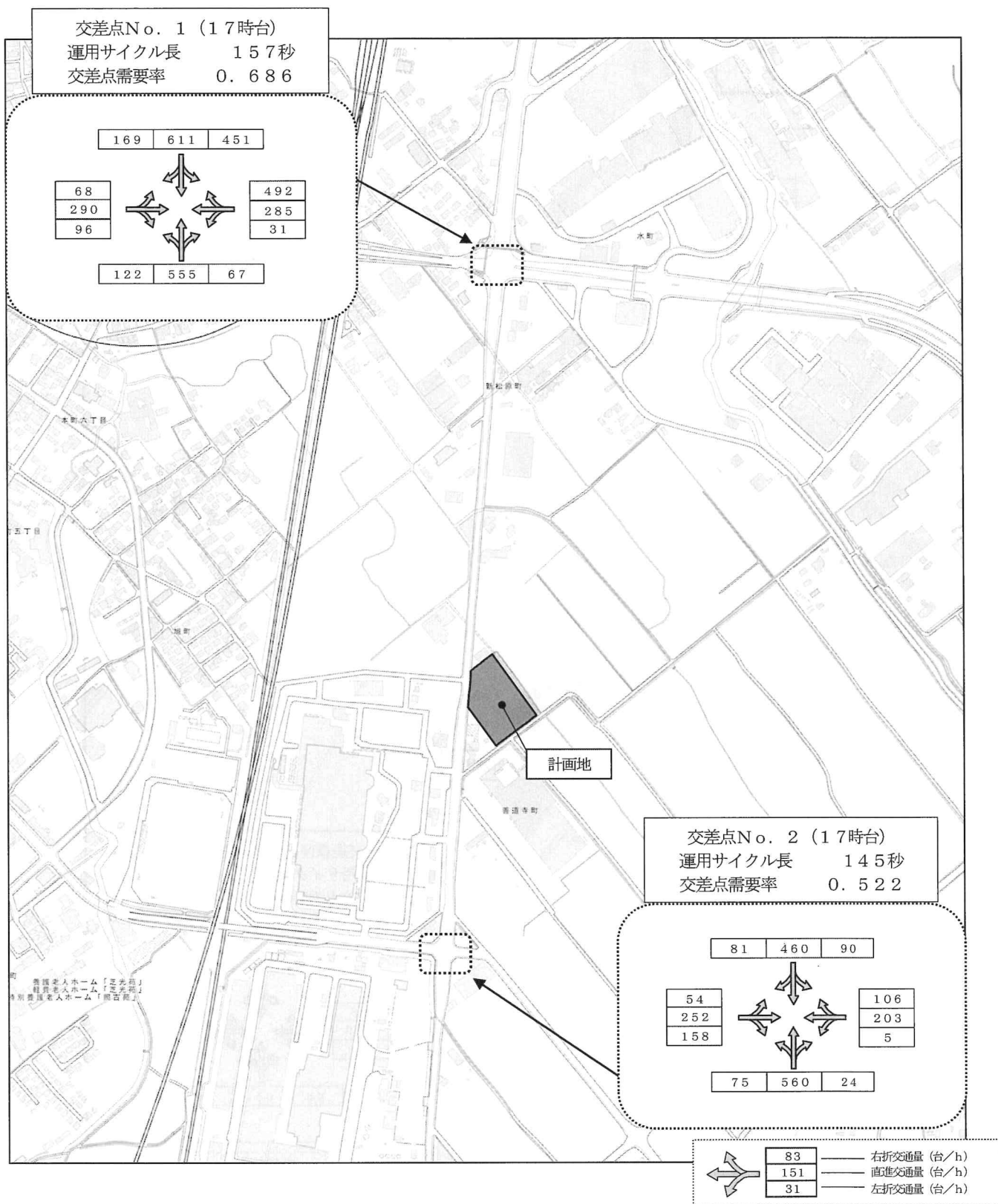
<交差点需要率（平日）>



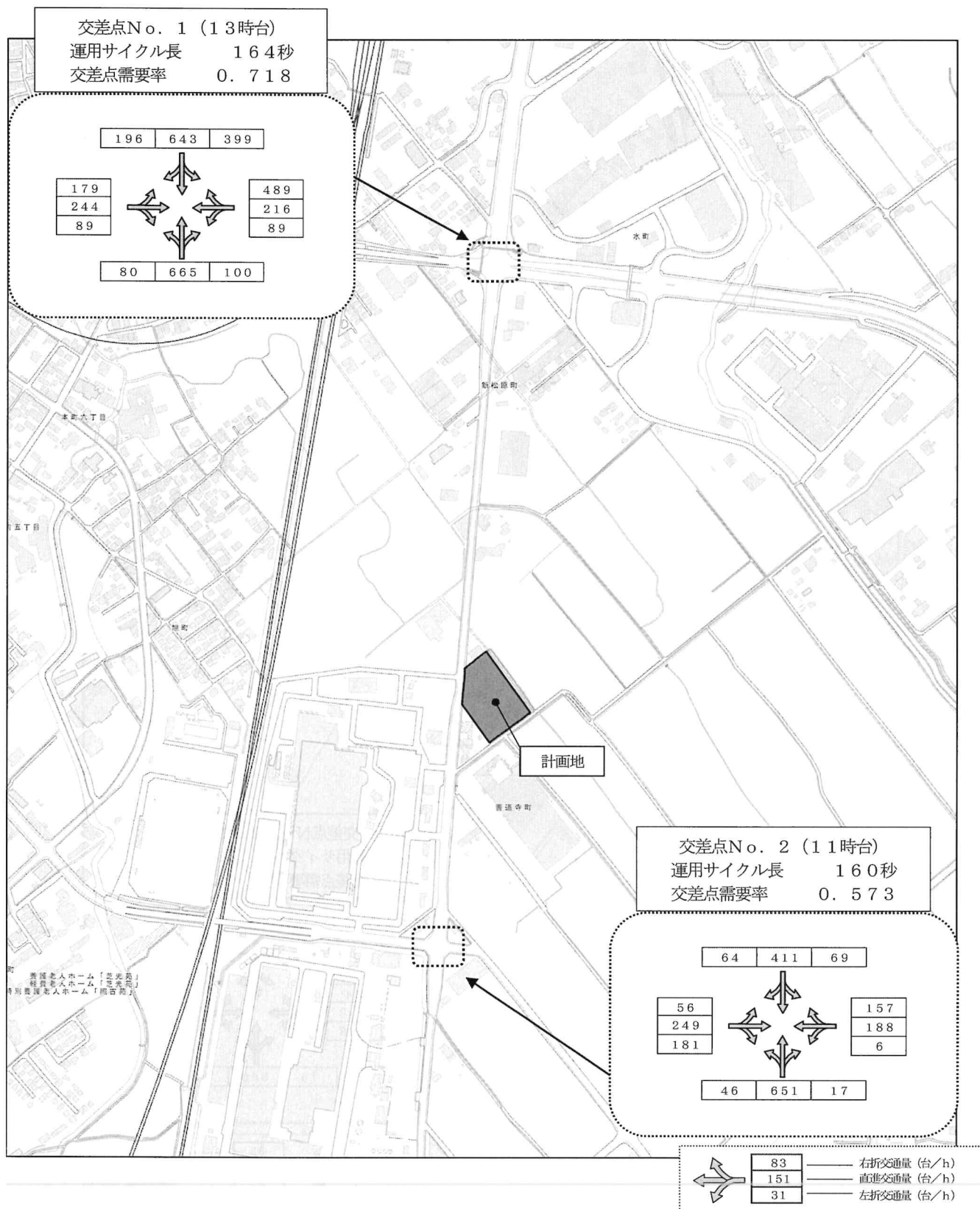
<交差点需要率（休日）>



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）



図ー4. 現状のピーク時交通状況実態 (休日)

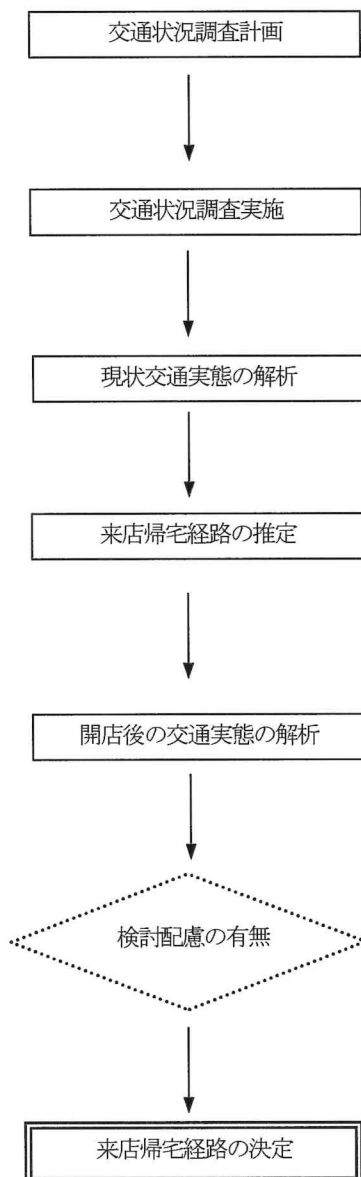
第4章 経路の設定

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17時台、休日では11時及び13時台である。

(交差点需要率最大値 → 0.718)

計画店舗の駐車場への入出庫動線は、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 → 0.729)

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138台/h、平日では下記の算出根拠より算出された91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	91 台/h
休日のピーク需要交通量	138 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】

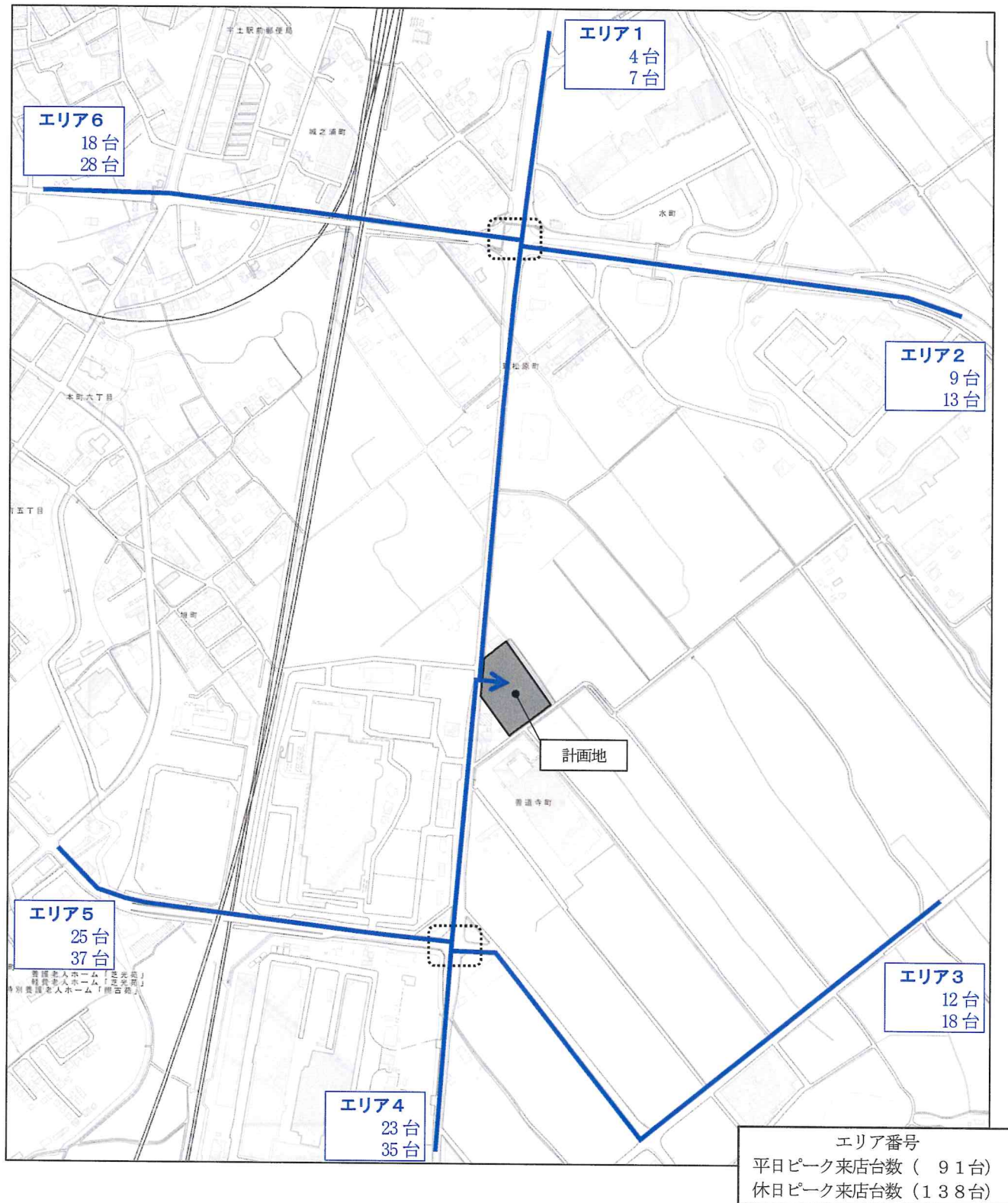
平日のピーク需要交通量は、「大規模開発地区関連 交通計画マニュアル」の商業施設（平日及び休日）の発生集中原単位より算出した。

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。

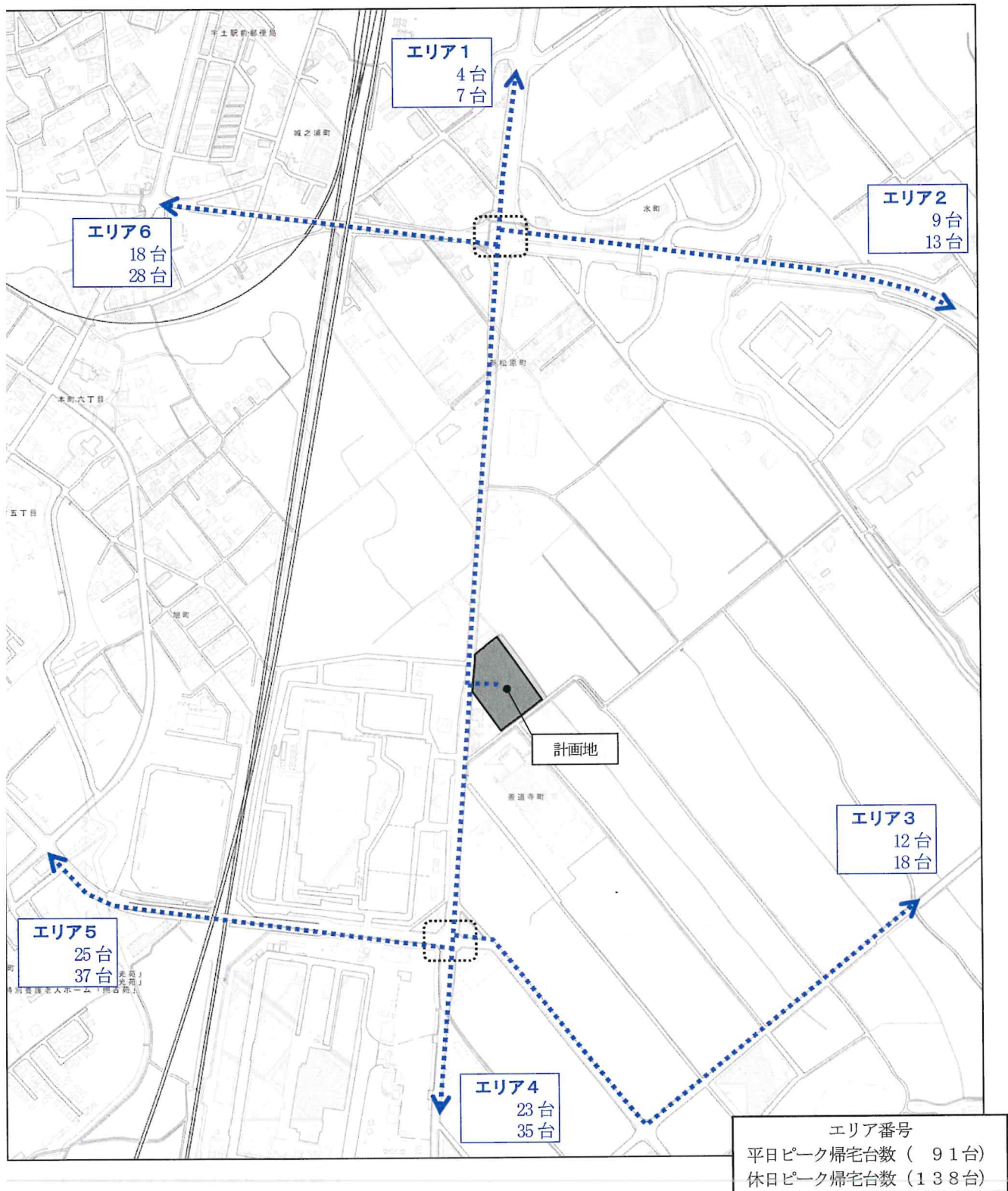
平日／休日 = 10,600 / 16,100 ≒ 0.658
平日のピーク需要交通量 = 138 × 0.658 ≒ 91

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	91 台/h
休日のピーク需要交通量	138 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。

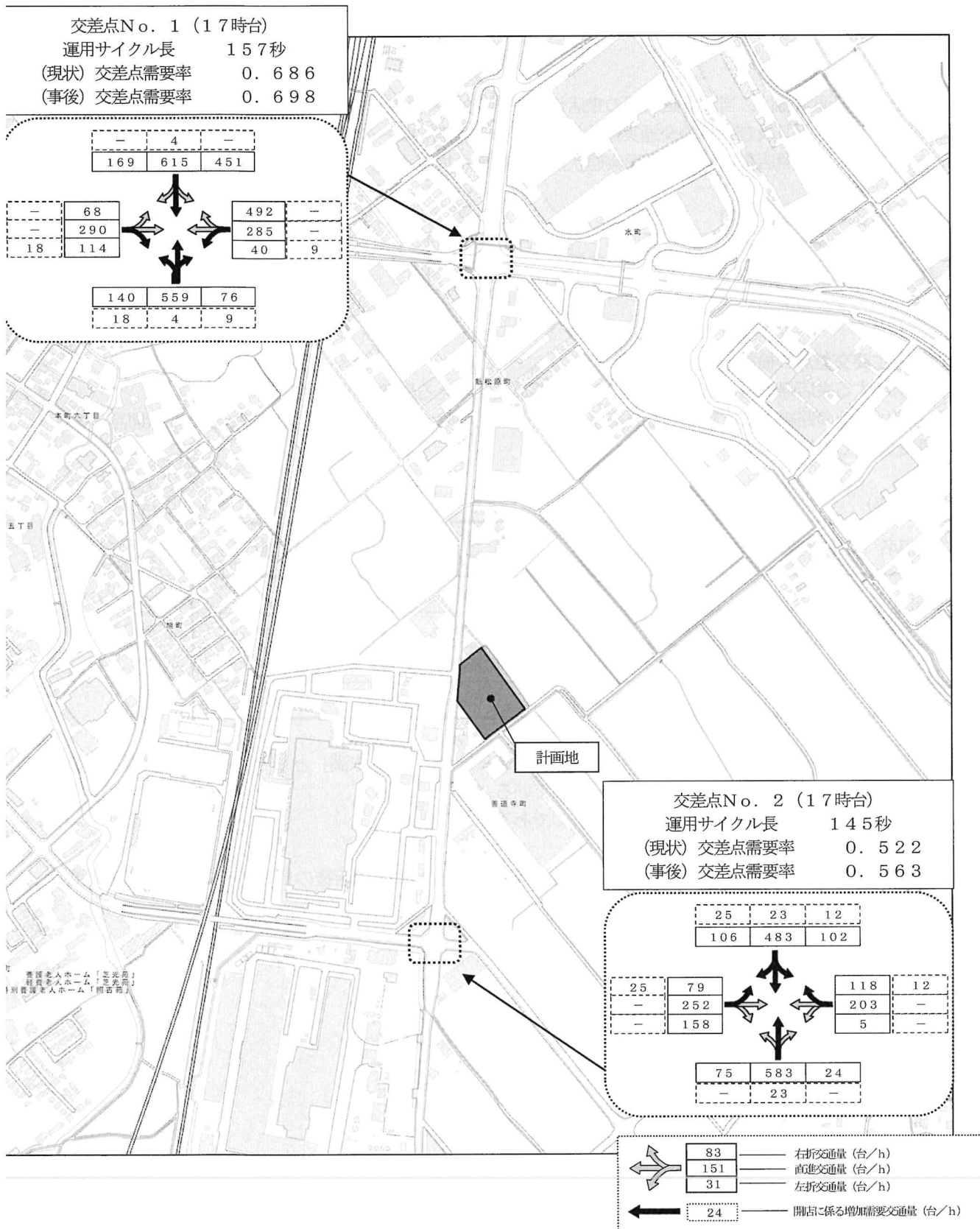
(交差点需要率)

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	0.686	0.698	0.012
	休日	0.718	0.729	0.011
交差点No.2	平日	0.522	0.563	0.041
	休日	0.573	0.634	0.061

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。



図ー7. 開店後のピーク時交通状況実態 (平日)

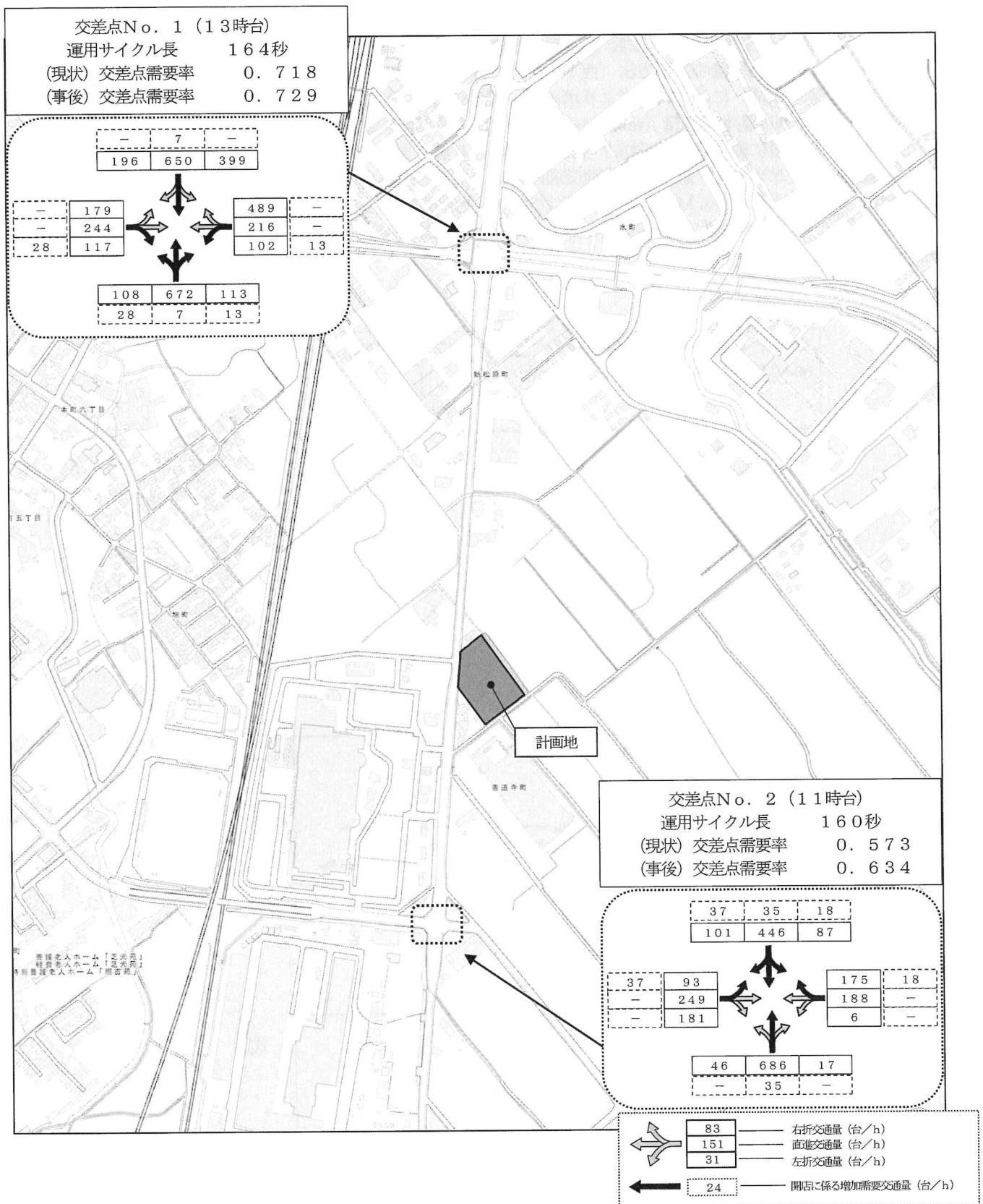


図-8. 開店後のピーク時交通状況実態 (休日)

3 右折入出庫の検証

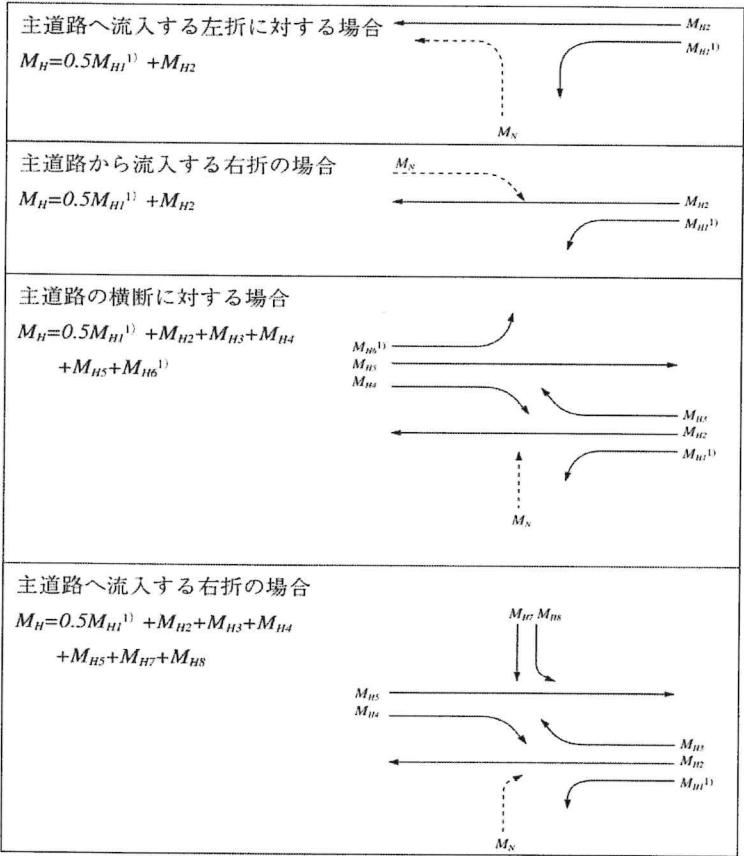
計画店舗の駐車場出入口において入出庫動線を含めた周辺交通流動の検証を行う。

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。



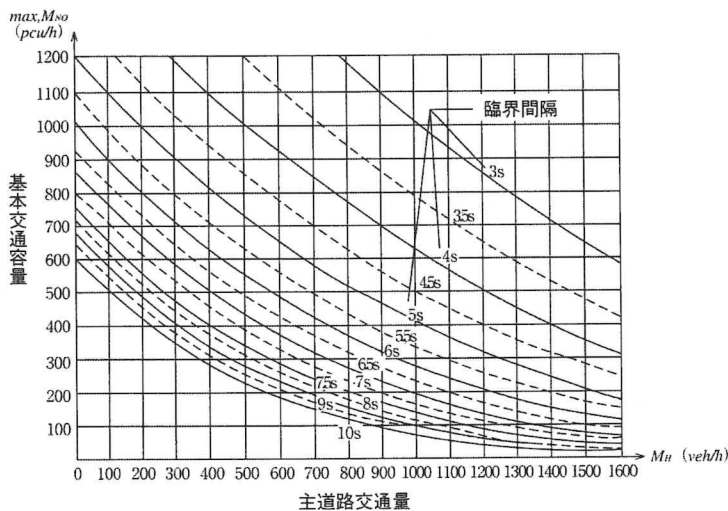
注) 1) 左折車線がある場合には M_{H1} , M_{H6} は省ける。

$\frac{1}{\max.M_N} = \frac{a}{\max.M_{Na}} + \frac{b}{\max.M_{Nb}} + \frac{c}{\max.M_{Nc}}$ 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

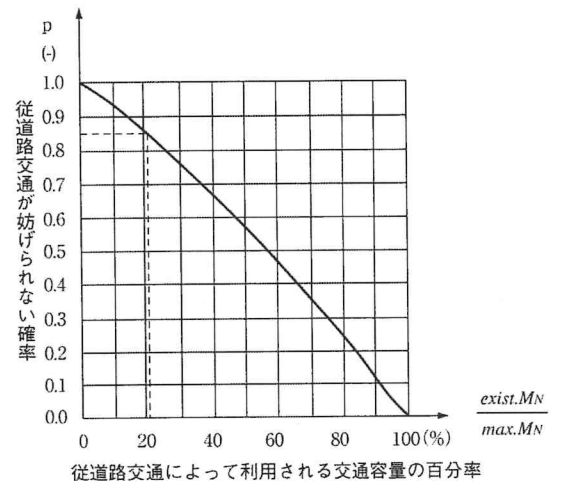
車両の挙動	速度制限		速度制限なし	
	50km/h		$V_k=90\text{ km/h}$	
	主道路		主道路	
	2車線	4車線	2車線	4車線
主道路への左折				
一時停止	6.0	6.0	7.0	7.0
合流車線	(3.0)	3.0	(4.0)	4.0
ロータリーへの左折	4.5	4.5	4.5	4.5
主道路からの右折	5.0	5.5	5.5	6.0
主道路を横断				
一時停止	7.0	7.5	8.0	9.0
主道路へ右折				
一時停止	7.5	8.0	9.0	10.0

(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

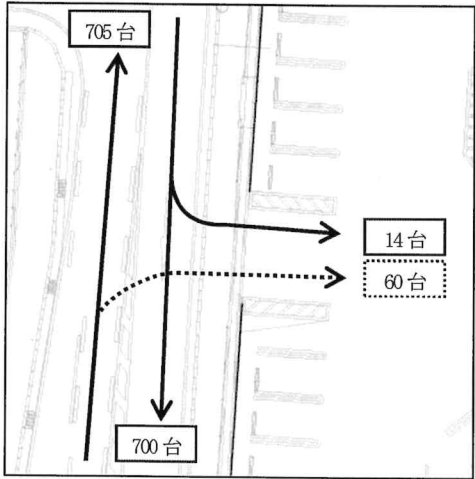
信号制御によらず、非優先交通が優先交通の合間をぬって、交差や合流することができる台数の最大値と実交通量との差（遅れの程度）をもって評価する。

	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～

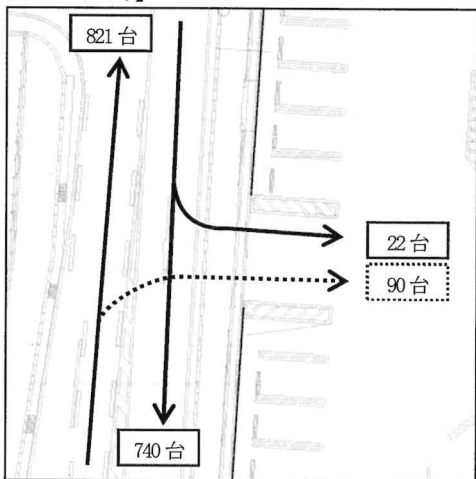
(出典：社団法人 交通工学研究会)

<入口No.1>

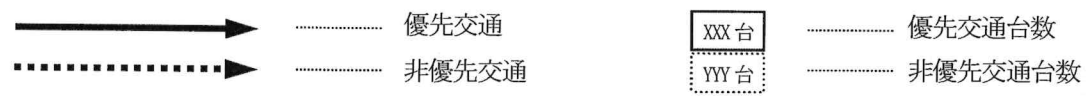
【平日ピーク時】



【休日ピーク時】



<凡例>



【平日】

幹線北進右折入庫流動				幹線北進直進流動		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			
707.0	5.0	575.0	60	1,800.0	705	1,542.3	765	777

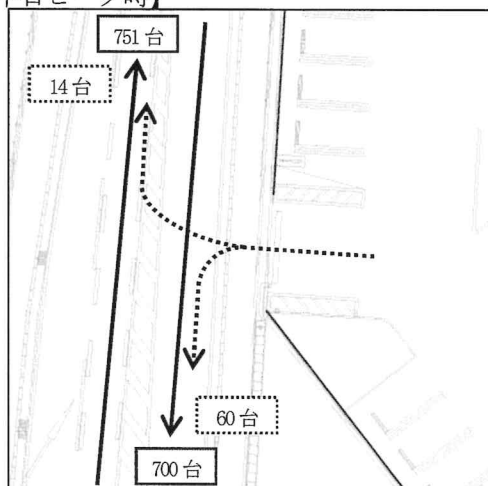
【休日】

幹線北進右折入庫流動				幹線北進直進流動		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			
751.0	5.0	546.0	90	1,800.0	821	1,467.1	911	556

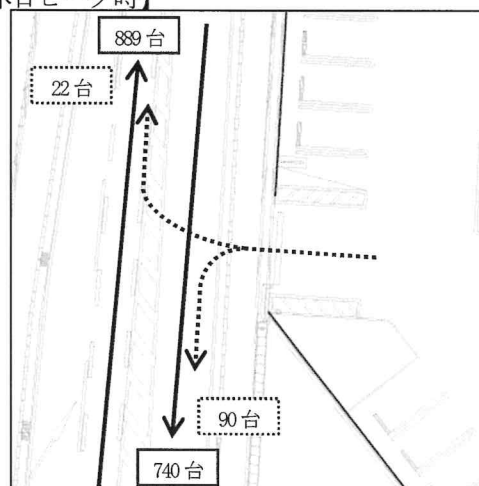
右折入庫流動を含む幹線北進流動の遅れの程度（差引）は平日では「600 以上」、休日では「556」であることから、「滞留はなく、遅れなし」または「滞留はなく、遅れは非常に小」となる。

<出口No.2>

【平日ピーク時】



【休日ピーク時】



<凡例>



優先交通
非優先交通



優先交通台数
非優先交通台数

【平日】

出口No.2左折出庫流動				出口No.2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			
700.0	6.0	423.0	60	1,451.0	7.5	69.0	14	214.7	74	141

【休日】

出口No.2左折出庫流動				出口No.2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			
740.0	6.0	401.0	90	1,629.0	7.5	60.0	22	189.5	112	78

右折出庫流動の遅れの程度（差引）は平日では「141」、休日では「78」となることから、「滞留はなく、遅れは平均」及び「滞留はなく、遅れは大」となるが、一時的に発生する遅れ（停止時間）は駐車場内であるため、一般交通流に与える影響は比較的小さいと考えられる。

第6章 現況及び開店後の交通容量解析結果

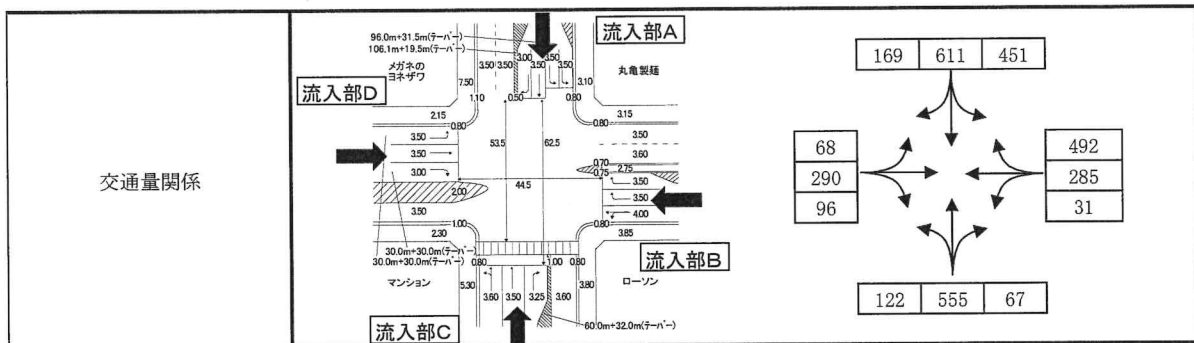
- (1) 現状の交通容量解析結果（平日・休日）
- (2) 開店後の交通容量解析結果（平日・休日）

(1) 現状の交通容量解析結果 (平日)

交差点No. 1 (17時台)

流入部	A			B			C			D		
車線	左	直	右	左直	右		左直	直	右	左	直	右
車線数	2	1	1	1	2		1	1	1	1	1	1
飽和交通流率の基本値	1800	2000	1800	2000	1800		2000	2000	1800	1800	2000	1800
車線幅員による補正率	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00		1.00	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00
車線幅員 (m)	3.50	3.50	3.00	4.00	3.50		3.60	3.50	3.25	3.50	3.50	3.00
縦断勾配による補正率	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000		1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000
縦断勾配 (%)	-0.3	-0.3	-0.3	0.1	0.1		-0.1	-0.1	-0.1	-1.0	-1.0	-1.0
大型車混入率による補正率	0.992	0.991	0.979	0.953	0.985		0.986	0.988	1.000	0.951	0.965	0.971
大型車混入率 (%)	1.1	1.3	3.0	7.0	2.2		2.1	1.8	0.0	7.4	5.2	4.2
左折車混入率による補正率	—			0.976			0.965			—		
左折車混入率 (%)				9.8			36.0					
歩行者による低減率	0.00			0.15			0.00			0.00		
有効青時間	93			37			53			64		
歩行者有効青時間	0			29			0			0		
横断歩行者による補正値	1.000			—			—			1.000		
右折車混入率による補正率			—		—				—			—
右折車混入率 (%)												
右折車の通過確率			0.565		0.738				0.535			0.742
有効青時間 (秒)			56		37				53			37
現示変わり目の捌け台数			2		2				2			2
飽和交通流率	3571	1982	1762	1860	3546		1903	1976	1800	1712	1930	1748
交通量	451	611	169	316	492		677	67		68	290	96
正規化交通量	0.126	0.308	0.070	0.170	0.126		0.175	0.012		0.040	0.150	0.029
第1現示	0.126	0.308					0.175					
第2現示			0.070									
第3現示								0.012		0.040		
第4現示				0.170							0.150	
第5現示					0.126							0.029
青時間比	59.2	43.9	14.0	23.6	14.0		33.8	5.7		40.8	23.6	14.0
交通容量	2114	870	544	439	1097		1311	251		698	455	417
V/Cp	0.213	0.702	0.311	0.720	0.448		0.516	0.267		0.097	0.637	0.230
滞留長 (m)	89.5	243.0	72.8	132.7	98.7		135.8	135.0	35.1	38.2	119.7	49.7

現示別 需要率	交差点 需要率
0.308	0.686
0.070	
0.012	
0.170	
0.126	



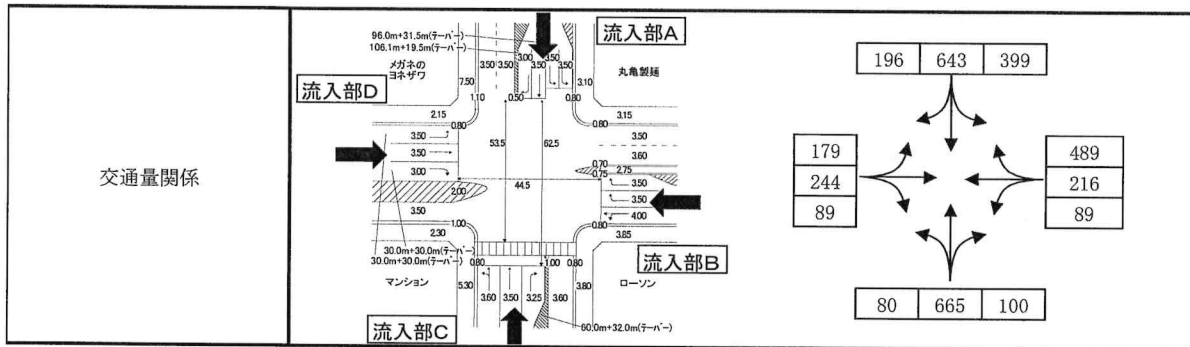
サイクル長	1φ	2φ	3φ	4φ	5φ
157秒					
	G 53秒 Y 3秒 AR 5秒	G 8秒 Y 3秒 AR	G 9秒 Y 3秒 AR 4秒	G 37秒 Y 3秒 AR	G 22秒 Y 3秒 AR 4秒

(1) 現状の交通容量解析結果 (休日)

交差点No. 1 (13時台)

流入部	A			B			C			D		
車線	左	直	右	左直	右		左直	直	右	左	直	右
車線数	2	1	1	1	2		1	1	1	1	1	1
飽和交通流率の基本値	1800	2000	1800	2000	1800		2000	2000	1800	1800	2000	1800
車線幅員による補正率	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00		1.00	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00
車線幅員 (m)	3.50	3.50	3.00	4.00	3.50		3.60	3.50	3.25	3.50	3.50	3.00
縦断勾配による補正率	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000		1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000
縦断勾配 (%)	-0.3	-0.3	-0.3	0.1	0.1		-0.1	-0.1	-0.1	-1.0	-1.0	-1.0
大型車混入率による補正率	0.976	0.989	0.990	0.975	0.986		0.992	0.994	1.000	0.992	0.980	1.000
大型車混入率 (%)	3.5	1.6	1.5	3.6	2.0		1.1	0.8	0.0	1.1	2.9	0.0
左折車混入率による補正率	—			0.933			0.979			—		
左折車混入率 (%)				29.2			21.4					
歩行者による低減率	0.00			0.15			0.00			0.00		
有効青時間	101			37			63			64		
歩行者有効青時間	0			29			0			0		
横断歩行者による補正值	1.000			—			—			1.000		
右折車混入率による補正率			—		—				—			—
右折車混入率 (%)												
右折車の通過確率			0.511		0.775				0.521			0.797
有効青時間 (秒)			66		37				63			37
現示変わり目の捌け台数			2		2				2			2
飽和交通流率	3514	1978	1782	1819	3550		1942	1988	1800	1786	1960	1800
交通量	399	643	196	305	489		745	100		179	244	89
正規化交通量	0.114	0.325	0.085	0.168	0.125		0.190	0.031		0.100	0.124	0.025
第1現示	0.114	0.325					0.190					0.325
第2現示			0.085									0.069
第3現示								0.031		0.100		0.031
第4現示				0.168						0.124		0.168
第5現示					0.125						0.025	0.125
青時間比	61.6	48.8	13.4	22.6	11.6		38.4	4.9		39.0	22.6	11.6
交通容量	2165	965	541	411	1105		1509	220		697	443	427
V/Cp	0.184	0.666	0.362	0.742	0.443		0.494	0.455		0.257	0.551	0.208
滞留長 (m)	84.7	267.7	87.0	129.6	102.3		154.6	153.8		79.2	102.9	46.2

現示別 需要率	交差点 需要率
0.325	0.718
0.069	
0.031	
0.168	
0.125	



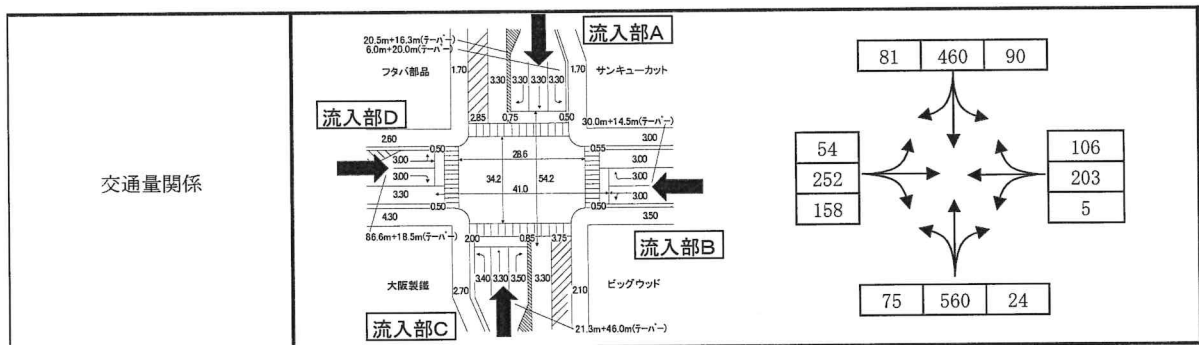
サイクル長	1φ	2φ	3φ	4φ	5φ
164秒					
	G 63秒 Y 3秒 AR 5秒	G 9秒 Y 3秒 AR	G 8秒 Y 3秒 AR 4秒	G 37秒 Y 3秒 AR	G 19秒 Y 3秒 AR 4秒

(1) 現状の交通容量解析結果 (平日)

交差点No. 2 (17時台)

流入部 車線	A			B			C			D		
	左	直	右	左直	右		左	直	右	左直	右	
車線数	1	1	1	1	1		1	1	1	1	1	
飽和交通流率の基本値	1800	2000	1800	2000	1800		1800	2000	1800	2000	1800	
車線幅員による補正率	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00		1.00	1.00	1.00	1.00	1.00	
車線幅員 (m)	3.30	3.30	3.30	3.00	3.00		3.40	3.30	3.50	3.00	3.00	
縦断勾配による補正率	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000		1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	
縦断勾配 (%)	0.8	0.8	0.8	0.2	0.2		0.4	0.4	0.4	0.6	0.6	
大型車混入率による補正率	0.992	0.969	1.000	1.000	1.000		1.000	0.986	1.000	0.998	0.987	
大型車混入率 (%)	1.1	4.6	0.0	0.0	0.0		0.0	2.0	0.0	0.3	1.9	
左折車混入率による補正率	—			0.994			—			0.957		
左折車混入率 (%)				2.4						17.6		
歩行者による低減率	0.15			0.15			0.15			0.15		
有効青時間	72			41			72			41		
歩行者有効青時間	65			34			65			34		
横断歩行者による補正值	0.865			—			0.865			—		
右折車混入率による補正率			—		—				—		—	
右折車混入率 (%)												
右折車の通過確率			0.562		0.768				0.617		0.808	
有効青時間 (秒)			72		41				72		41	
現示変わり目の捌け台数			2		2				2		2	
飽和交通流率	1545	1938	1800	1988	1800		1557	1972	1800	1910	1777	
交通量	90	460	81	208	106		75	560	24	306	158	
正規化交通量	0.058	0.237	0.017	0.105	0.031		0.048	0.284	0.000	0.160	0.061	
第1現示	0.058	0.237					0.048	0.284				0.284
第2現示			0.017						0.000			0.017
第3現示				0.105						0.160		0.160
第4現示					0.031						0.061	0.061
第5現示												
青時間比	49.7	49.7	4.8	28.3	4.8		49.7	49.7	4.8	28.3	4.8	
交通容量	768	963	440	563	384		774	980	602	541	424	
V/Cp	0.117	0.478	0.184	0.369	0.276		0.097	0.571	0.040	0.566	0.373	
滞留長 (m)	41.8	174.4	39.2	80.4	48.7		36.3	207.0	12.8	111.3	66.1	

現示別 需要率	交差点 需要率
0.284	0.522
0.017	
0.160	
0.061	



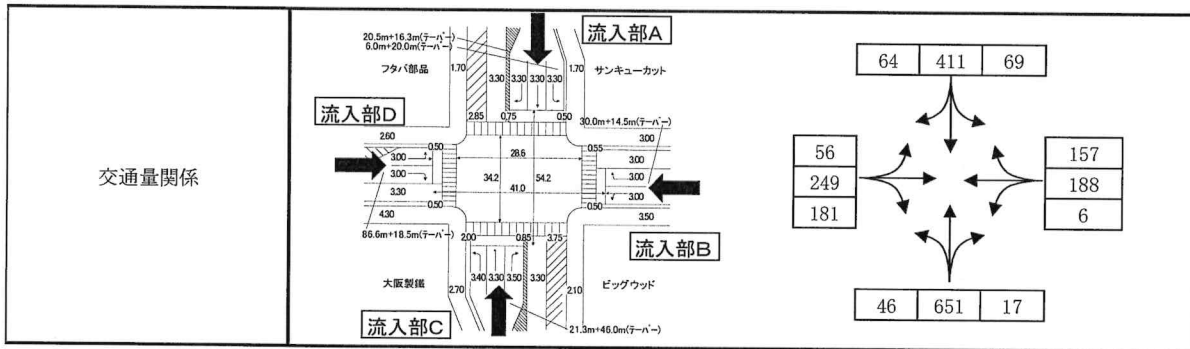
サイクル長	1φ	2φ	3φ	4φ	5φ
145秒					
	G 72秒	G 7秒	G 41秒	G 7秒	G
	Y 3秒	Y 3秒	Y 3秒	Y 3秒	Y
	AR	AR 3秒	AR	AR 3秒	AR

(1) 現状の交通容量解析結果 (休日)

交差点No. 2 (11時台)

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	1	1	1	
飽和交通流率の基本値	1800	2000	1800	2000	1800		1800	2000	1800	2000	1800	
車線幅員による補正率	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00		1.00	1.00	1.00	1.00	1.00	
車線幅員 (m)	3.30	3.30	3.30	3.00	3.00		3.40	3.30	3.50	3.00	3.00	
縦断勾配による補正率	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000		1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	
縦断勾配 (%)	0.8	0.8	0.8	0.2	0.2		0.4	0.4	0.4	0.6	0.6	
大型車混入率による補正率	1.000	0.995	1.000	1.000	1.000		1.000	0.998	1.000	0.998	1.000	
大型車混入率 (%)	0.0	0.7	0.0	0.0	0.0		0.0	0.3	0.0	0.3	0.0	
左折車混入率による補正率	—			0.992			—			0.955		
左折車混入率 (%)				3.1						18.4		
歩行者による低減率	0.15			0.15			0.15			0.15		
有効青時間	86			40			86			40		
歩行者有効青時間	79			33			79			33		
横断歩行者による補正値	0.862			—			0.862			—		
右折車混入率による補正率			—		—				—		—	
右折車混入率 (%)												
右折車の通過確率			0.517		0.771				0.644		0.821	
有効青時間 (秒)			86		40				86		40	
現示変わり目の捌け台数			2		2				2		2	
飽和交通流率	1552	1990	1800	1984	1800		1552	1996	1800	1906	1800	
交通量	69	411	64	194	157		46	651	17	305	181	
正規化交通量	0.044	0.207	0.011	0.098	0.062		0.030	0.326	0.000	0.160	0.076	
第1現示	0.044	0.207					0.030	0.326				0.326
第2現示			0.011						0.000			0.011
第3現示				0.098						0.160		0.160
第4現示					0.062						0.076	0.076
第5現示												
青時間比	53.8	53.8	5.0	25.0	5.0		53.8	53.8	5.0	25.0	5.0	
交通容量	835	1071	427	496	334		835	1074	688	477	388	
V/Cp	0.083	0.384	0.150	0.391	0.470		0.055	0.606	0.025	0.639	0.466	
滞留長 (m)	36.8	165.6	34.1	82.8	71.2		27.0	261.2	10.0	122.4	77.2	

現示別 需要率	交差点 需要率
0.326	0.573
0.011	
0.160	
0.076	



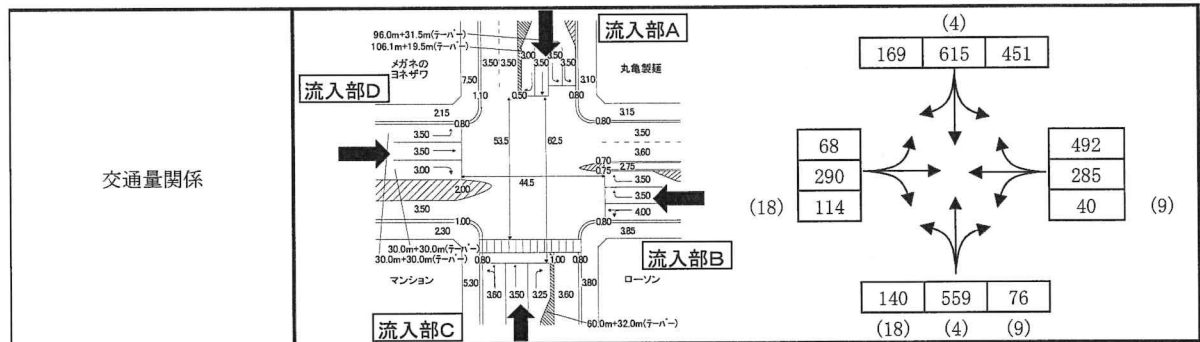
サイクル長	1φ	2φ	3φ	4φ	5φ
160秒					
	G 86秒 Y 3秒 AR	G 8秒 Y 3秒 AR 3秒	G 40秒 Y 3秒 AR	G 8秒 Y 3秒 AR 3秒	G Y AR

(2) 開店後の交通容量解析結果 (平日)

交差点No. 1 (17時台)

流入部	A			B			C			D		
車線	左	直	右	左直	右		左直	直	右	左	直	右
車線数	2	1	1	1	2		1	1	1	1	1	1
飽和交通流率の基本値	1800	2000	1800	2000	1800		2000	2000	1800	1800	2000	1800
車線幅員による補正率	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00		1.00	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00
車線幅員 (m)	3.50	3.50	3.00	4.00	3.50		3.60	3.50	3.25	3.50	3.50	3.00
縦断勾配による補正率	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000		1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000
縦断勾配 (%)	-0.3	-0.3	-0.3	0.1	0.1		-0.1	-0.1	-0.1	-1.0	-1.0	-1.0
大型車混入率による補正率	0.992	0.991	0.979	0.955	0.985		0.986	0.988	1.000	0.951	0.965	0.976
大型車混入率 (%)	1.1	1.3	3.0	6.8	2.2		2.0	1.7	0.0	7.4	5.2	3.5
左折車混入率による補正率	—			0.971			0.962			—		
左折車混入率 (%)				12.3			40.0					
歩行者による低減率	0.00			0.15			0.00			0.00		
有効青時間	93			37			53			64		
歩行者有効青時間	0			29			0			0		
横断歩行者による補正值	1.000			—			—			1.000		
右折車混入率による補正率			—		—				—			—
右折車混入率 (%)												
右折車の通過確率			0.563		0.738				0.533			0.742
有効青時間 (秒)			56		37				53			37
現示変わり目の捌け台数			2		2				2			2
飽和交通流率	3571	1982	1762	1855	3546		1897	1976	1800	1712	1930	1757
交通量	451	615	169	325	492		699	76	68	290	114	
正規化交通量	0.126	0.310	0.070	0.175	0.126		0.180	0.017	0.040	0.150	0.039	
第1現示	0.126	0.310					0.180					0.310
第2現示			0.070									0.070
第3現示								0.017	0.040			0.017
第4現示				0.175						0.150		0.175
第5現示					0.126						0.039	0.126
青時間比	59.2	43.9	14.0	23.6	14.0		33.8	5.7	40.8	23.6	14.0	
交通容量	2114	870	543	438	1097		1309	251	698	455	418	
V/Cp	0.213	0.707	0.311	0.742	0.448		0.534	0.303	0.097	0.637	0.273	
滞留長 (m)	89.5	244.5	72.8	136.2	98.7		140.1	139.3	39.8	38.2	119.7	55.6

現示別 需要率	交差点 需要率
0.310	0.698
0.070	
0.017	
0.175	
0.126	

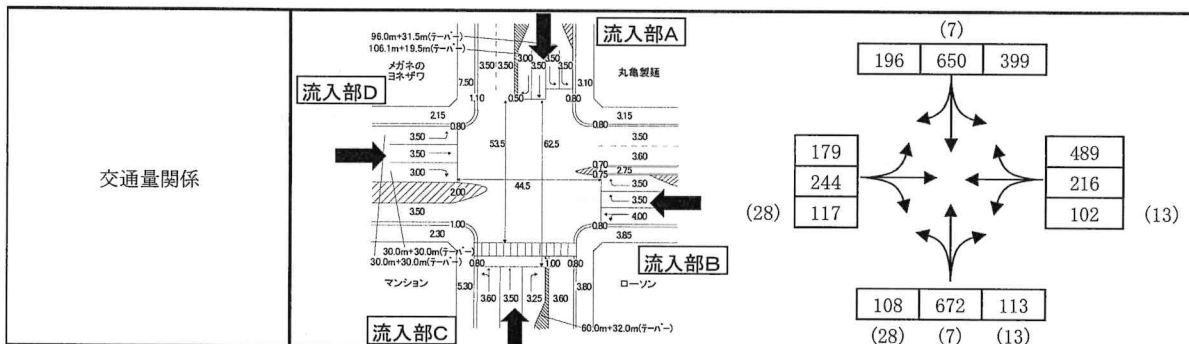


サイクル長	1 φ	2 φ	3 φ	4 φ	5 φ
157秒					
	G 53秒	G 8秒	G 9秒	G 37秒	G 22秒
	Y 3秒	Y 3秒	Y 3秒	Y 3秒	Y 3秒
	AR 5秒	AR 3秒	AR 4秒	AR 3秒	AR 4秒

(2) 開店後の交通容量解析結果 (休日)

交差点No. 1 (13時台)

流入部	A			B			C			D				
車線	左	直	右	左直	右		左直	直	右	左	直	右		
車線数	2	1	1	1	2		1	1	1	1	1	1		
飽和交通流率の基本値	1800	2000	1800	2000	1800		2000	2000	1800	1800	2000	1800		
車線幅員による補正率	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00		1.00	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00		
車線幅員 (m)	3.50	3.50	3.00	4.00	3.50		3.60	3.50	3.25	3.50	3.50	3.00		
縦断勾配による補正率	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000		1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000		
縦断勾配 (%)	-0.3	-0.3	-0.3	0.1	0.1		-0.1	-0.1	-0.1	-1.0	-1.0	-1.0		
大型車混入率による補正率	0.976	0.990	0.990	0.976	0.986		0.993	0.994	1.000	0.992	0.980	1.000		
大型車混入率 (%)	3.5	1.5	1.5	3.5	2.0		1.0	0.8	0.0	1.1	2.9	0.0		
左折車混入率による補正率	—			0.927			0.973			—				
左折車混入率 (%)				32.1			27.6							
歩行者による低減率	0.00			0.15			0.00			0.00				
有効青時間	101			37			63			64				
歩行者有効青時間	0			29			0			0				
横断歩行者による補正值	1.000			—			—			1.000				
右折車混入率による補正率			—		—				—			—		
右折車混入率 (%)														
右折車の通過確率			0.508		0.775				0.518			0.797		
有効青時間 (秒)			66		37				63			37		
現示変わり目の捌け台数			2		2				2			2		
飽和交通流率	3514	1980	1782	1810	3550		1932	1988	1800	1786	1960	1800		
交通量	399	650	196	318	489		780	113		179	244	117	現示別 需要率	交差点 需要率
正規化交通量	0.114	0.328	0.085	0.176	0.125		0.199	0.038		0.100	0.124	0.041		
第1現示	0.114	0.328					0.199						0.328	0.729
第2現示			0.085										0.062	
第3現示								0.038		0.100			0.038	
第4現示				0.176							0.124		0.176	
第5現示					0.125							0.041	0.125	
青時間比	61.6	48.8	13.4	22.6	11.6		38.4	4.9		39.0	22.6	11.6		
交通容量	2165	966	538	409	1105		1505	220		697	443	426		
V/Cp	0.184	0.673	0.364	0.778	0.443		0.518	0.514		0.257	0.551	0.275		
滞留長 (m)	84.7	270.6	87.0	134.9	102.3		162.0	160.7	55.6	79.2	102.9	57.6		



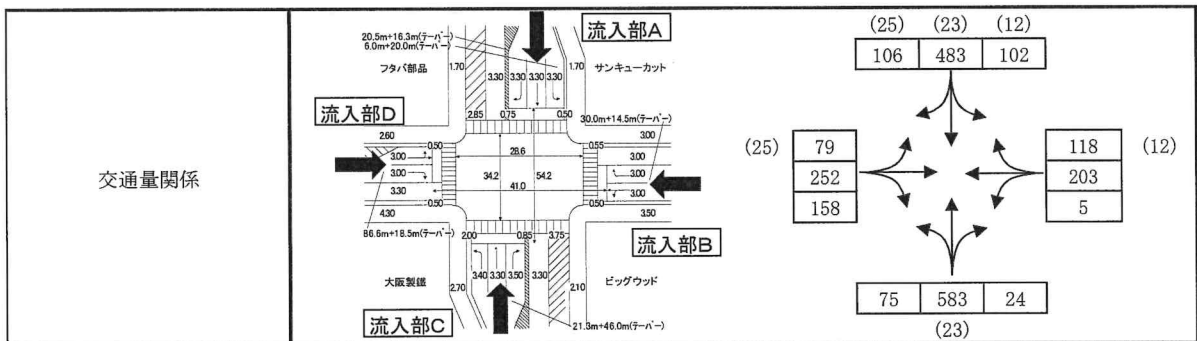
サイクル長	1φ	2φ	3φ	4φ	5φ
164秒					
	G 63秒 Y 3秒 AR 5秒	G 9秒 Y 3秒 AR 4秒	G 8秒 Y 3秒 AR 4秒	G 37秒 Y 3秒 AR 4秒	G 19秒 Y 3秒 AR 4秒

(2) 開店後の交通容量解析結果 (平日)

交差点No. 2 (17時台)

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	1	1	1	
飽和交通流率の基本値	1800	2000	1800	2000	1800		1800	2000	1800	2000	1800	
車線幅員による補正率	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00		1.00	1.00	1.00	1.00	1.00	
車線幅員 (m)	3.30	3.30	3.30	3.00	3.00		3.40	3.30	3.50	3.00	3.00	
縦断勾配による補正率	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000		1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	
縦断勾配 (%)	0.8	0.8	0.8	0.2	0.2		0.4	0.4	0.4	0.6	0.6	
大型車混入率による補正率	0.993	0.971	1.000	1.000	1.000		1.000	0.987	1.000	0.998	0.987	
大型車混入率 (%)	1.0	4.3	0.0	0.0	0.0		0.0	1.9	0.0	0.3	1.9	
左折車混入率による補正率	—			0.994			—			0.942		
左折車混入率 (%)				2.4						23.9		
歩行者による低減率	0.15			0.15			0.15			0.15		
有効青時間	72			41			72			41		
歩行者有効青時間	65			34			65			34		
横断歩行者による補正值	0.865			—			0.865			—		
右折車混入率による補正率			—		—				—		—	
右折車混入率 (%)					0.768				0.604		0.808	
右折車の通過確率			0.549									
有効青時間 (秒)			72		41				72		41	
現示変わり目の捌け台数			2		2				2		2	
飽和交通流率	1546	1942	1800	1988	1800		1557	1974	1800	1880	1777	
交通量	102	483	106	208	118		75	583	24	331	158	
正規化交通量	0.066	0.249	0.031	0.105	0.038		0.048	0.295	0.000	0.176	0.061	
第1現示	0.066	0.249					0.048	0.295				0.295
第2現示			0.031						0.000			0.031
第3現示				0.105						0.176		0.176
第4現示					0.038						0.061	0.061
第5現示												
青時間比	49.7	49.7	4.8	28.3	4.8		49.7	49.7	4.8	28.3	4.8	
交通容量	768	965	422	563	384		774	981	588	532	424	
V/Cp	0.133	0.501	0.251	0.369	0.307		0.097	0.594	0.041	0.622	0.373	
滞留長 (m)	47.3	182.7	48.7	80.4	51.3		36.3	215.3	12.8	120.4	66.1	

現示別 需要率	交差点 需要率
0.295	0.563
0.031	
0.176	
0.061	



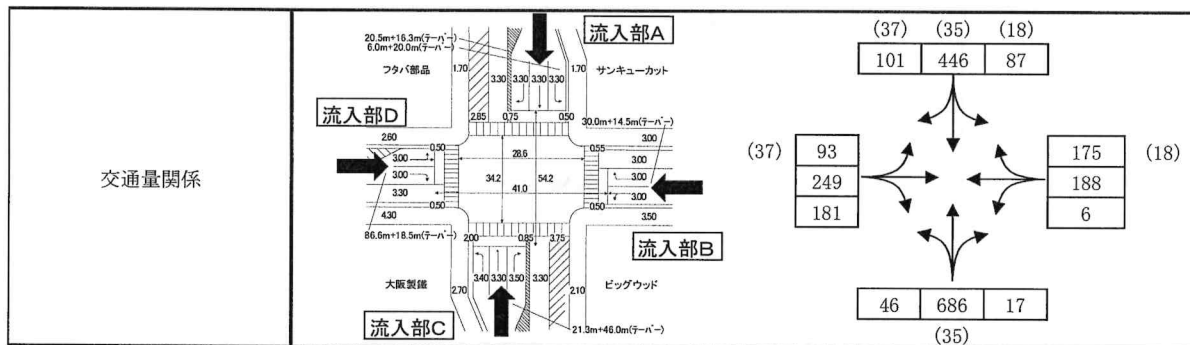
サイクル長	1φ	2φ	3φ	4φ	5φ
145秒					
	G 72秒 Y 3秒 AR	G 7秒 Y 3秒 AR 3秒	G 41秒 Y 3秒 AR	G 7秒 Y 3秒 AR 3秒	G Y AR

(2) 開店後の交通容量解析結果 (休日)

交差点No. 2 (11時台)

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	1	1	1	
飽和交通流率の基本値	1800	2000	1800	2000	1800		1800	2000	1800	2000	1800	
車線幅員による補正率	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00		1.00	1.00	1.00	1.00	1.00	
車線幅員 (m)	3.30	3.30	3.30	3.00	3.00		3.40	3.30	3.50	3.00	3.00	
縦断勾配による補正率	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000		1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	
縦断勾配 (%)	0.8	0.8	0.8	0.2	0.2		0.4	0.4	0.4	0.6	0.6	
大型車混入率による補正率	1.000	0.995	1.000	1.000	1.000		1.000	0.998	1.000	0.998	1.000	
大型車混入率 (%)	0.0	0.7	0.0	0.0	0.0		0.0	0.3	0.0	0.3	0.0	
左折車混入率による補正率	—			0.992			—			0.935		
左折車混入率 (%)				3.1						27.2		
歩行者による低減率	0.15			0.15			0.15			0.15		
有効青時間	86			40			86			40		
歩行者有効青時間	79			33			79			33		
横断歩行者による補正值	0.862			—			0.862			—		
右折車混入率による補正率			—		—				—		—	
右折車混入率 (%)												
右折車の通過確率			0.501		0.771				0.625		0.821	
有効青時間 (秒)			86		40				86		40	
現示変わり目の捌け台数			2		2				2		2	
飽和交通流率	1552	1990	1800	1984	1800		1552	1996	1800	1866	1800	
交通量	87	446	101	194	175		46	686	17	342	181	
正規化交通量	0.056	0.224	0.031	0.098	0.072		0.030	0.344	0.000	0.183	0.076	
第1現示	0.056	0.224					0.030	0.344				0.344
第2現示			0.031						0.000			0.031
第3現示				0.098						0.183		0.183
第4現示					0.072						0.076	0.076
第5現示												
青時間比	53.8	53.8	5.0	25.0	5.0		53.8	53.8	5.0	25.0	5.0	
交通容量	835	1071	402	496	334		835	1074	665	467	388	
V/Cp	0.104	0.416	0.251	0.391	0.524		0.055	0.639	0.026	0.732	0.466	
滞留長 (m)	44.1	179.6	51.2	82.8	74.7		27.0	275.2	10.0	137.2	77.2	

現示別 需要率	交差点 需要率
0.344	0.634
0.031	
0.183	
0.076	



サイクル長	1φ	2φ	3φ	4φ	5φ
160秒					
	G 86秒 Y 3秒 AR	G 8秒 Y 3秒 AR 3秒	G 40秒 Y 3秒 AR	G 8秒 Y 3秒 AR 3秒	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
- (4) 流入交通量結果

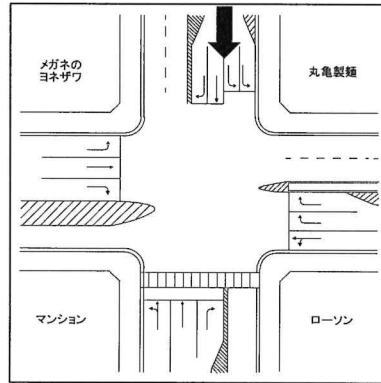
(1) 交通流量調査結果

交差点交通流動調査集計表

交差点No. 1

調査日 : 令和7年6月9日(月)

方向 : 幹線南進方面



	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				
9:00 ~ 10:00	1	280	5	0	392	30	0	115	14	836	837	0	0
10:00 ~ 11:00	2	310	20	4	454	33	1	149	16	982	989	0	0
11:00 ~ 12:00	0	275	5	1	426	45	0	116	13	880	881	0	0
12:00 ~ 13:00	0	299	5	3	466	17	0	135	9	931	934	0	0
13:00 ~ 14:00	0	291	5	1	447	19	0	145	11	918	919	0	0
14:00 ~ 15:00	3	278	6	1	454	26	0	147	8	919	923	0	0
15:00 ~ 16:00	1	298	5	1	466	21	1	144	8	942	945	0	0
16:00 ~ 17:00	1	332	6	4	492	18	1	161	8	1017	1023	0	0
17:00 ~ 18:00	4	442	5	2	601	8	0	164	5	1225	1231	0	0
18:00 ~ 19:00	3	432	4	6	593	5	1	136	4	1174	1184	0	0
19:00 ~ 20:00	2	254	5	7	495	7	1	124	5	890	900	0	0
合計	17	3491	71	30	5286	229	5	1536	101	10714	10766	0	0

【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
9:00 ~ 10:00	34.2	50.4	15.4	100.0	1.7	7.1	10.9	5.9	0.3	0.0	0.0	0.1
10:00 ~ 11:00	33.6	49.6	16.8	100.0	6.0	6.7	9.6	7.0	0.6	0.8	0.6	0.7
11:00 ~ 12:00	31.8	53.6	14.6	100.0	1.8	9.5	10.1	7.2	0.0	0.2	0.0	0.1
12:00 ~ 13:00	32.5	52.0	15.4	100.0	1.6	3.5	6.3	3.3	0.0	0.6	0.0	0.3
13:00 ~ 14:00	32.2	50.8	17.0	100.0	1.7	4.1	7.1	3.8	0.0	0.2	0.0	0.1
14:00 ~ 15:00	31.1	52.1	16.8	100.0	2.1	5.4	5.2	4.3	1.0	0.2	0.0	0.4
15:00 ~ 16:00	32.2	51.6	16.2	100.0	1.6	4.3	5.2	3.6	0.3	0.2	0.7	0.3
16:00 ~ 17:00	33.1	50.2	16.6	100.0	1.8	3.5	4.7	3.1	0.3	0.8	0.6	0.6
17:00 ~ 18:00	36.6	49.6	13.7	100.0	1.1	1.3	3.0	1.5	0.9	0.3	0.0	0.5
18:00 ~ 19:00	37.1	51.0	11.9	100.0	0.9	0.8	2.8	1.1	0.7	1.0	0.7	0.8
19:00 ~ 20:00	29.0	56.6	14.4	100.0	1.9	1.4	3.8	1.9	0.8	1.4	0.8	1.1
平均	33.2	51.5	15.3	100.0	2.0	4.1	6.2	3.7	0.5	0.5	0.3	0.5

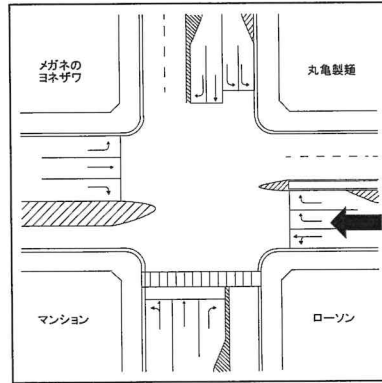
(1) 交通流量調査結果

交差点交通流動調査集計表

交差点No. 1

調査日 : 令和7年6月9日(月)

方向 : 交差西進方面



	左折			直進			右折			自動車	全車種	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	計	合計		
9:00 ~ 10:00	0	22	2	0	151	30	1	330	32	567	568	0	0
10:00 ~ 11:00	0	27	1	0	148	36	0	255	30	497	497	0	0
11:00 ~ 12:00	0	34	3	0	172	39	1	314	36	598	599	0	0
12:00 ~ 13:00	1	52	1	0	159	34	0	256	32	534	535	0	0
13:00 ~ 14:00	0	47	1	2	179	41	0	278	36	582	584	0	0
14:00 ~ 15:00	0	47	0	0	179	33	0	252	34	545	545	0	0
15:00 ~ 16:00	0	48	1	1	207	26	1	317	31	630	632	0	0
16:00 ~ 17:00	0	50	0	2	222	17	2	360	20	669	673	0	0
17:00 ~ 18:00	0	29	2	2	263	20	2	479	11	804	808	0	0
18:00 ~ 19:00	0	42	0	1	219	10	2	367	14	652	655	0	0
19:00 ~ 20:00	1	40	0	0	156	8	1	232	7	443	445	0	0
合 計	2	438	11	8	2055	294	10	3440	283	6521	6541	0	0

【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
9:00 ~ 10:00	4.2	31.9	63.9	100.0	8.3	16.6	8.8	11.3	0.0	0.0	0.3	0.2
10:00 ~ 11:00	5.6	37.0	57.3	100.0	3.6	19.6	10.5	13.5	0.0	0.0	0.0	0.0
11:00 ~ 12:00	6.2	35.2	58.6	100.0	8.1	18.5	10.3	13.0	0.0	0.0	0.3	0.2
12:00 ~ 13:00	10.1	36.1	53.8	100.0	1.9	17.6	11.1	12.5	1.9	0.0	0.0	0.2
13:00 ~ 14:00	8.2	38.0	53.8	100.0	2.1	18.5	11.5	13.4	0.0	0.9	0.0	0.3
14:00 ~ 15:00	8.6	38.9	52.5	100.0	0.0	15.6	11.9	12.3	0.0	0.0	0.0	0.0
15:00 ~ 16:00	7.8	37.0	55.2	100.0	2.0	11.1	8.9	9.2	0.0	0.4	0.3	0.3
16:00 ~ 17:00	7.4	35.8	56.8	100.0	0.0	7.1	5.2	5.5	0.0	0.8	0.5	0.6
17:00 ~ 18:00	3.8	35.3	60.9	100.0	6.5	7.0	2.2	4.1	0.0	0.7	0.4	0.5
18:00 ~ 19:00	6.4	35.1	58.5	100.0	0.0	4.3	3.7	3.7	0.0	0.4	0.5	0.5
19:00 ~ 20:00	9.2	36.9	53.9	100.0	0.0	4.9	2.9	3.4	2.4	0.0	0.4	0.4
平 均	6.9	36.0	57.1	100.0	2.4	12.5	7.6	9.0	0.4	0.3	0.3	0.3

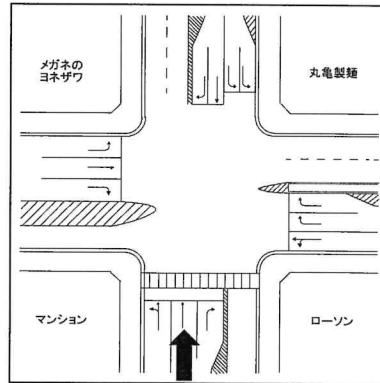
(1) 交通流量調査結果

交差点交通流動調査集計表

交差点No. 1

調査日 : 令和7年6月9日(月)

方向 : 幹線北進方面



	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				
9:00 ~ 10:00	0	56	10	4	372	43	0	24	0	505	509	1	3
10:00 ~ 11:00	0	65	19	3	372	41	0	53	4	554	557	0	1
11:00 ~ 12:00	0	81	17	0	449	41	0	54	2	644	644	1	2
12:00 ~ 13:00	0	71	16	1	460	32	0	69	2	650	651	1	6
13:00 ~ 14:00	0	64	3	2	454	23	0	83	3	630	632	0	2
14:00 ~ 15:00	0	96	20	0	446	41	1	62	2	667	668	1	5
15:00 ~ 16:00	0	95	6	3	418	30	1	44	1	594	598	1	8
16:00 ~ 17:00	1	98	3	1	476	24	0	57	4	662	664	5	10
17:00 ~ 18:00	1	121	0	5	537	13	0	67	0	738	744	7	9
18:00 ~ 19:00	2	103	3	2	522	12	1	74	0	714	719	3	5
19:00 ~ 20:00	0	74	1	0	415	10	0	48	1	549	549	1	4
合計	4	924	98	21	4921	310	3	635	19	6907	6935	21	55

【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
9:00 ~ 10:00	13.0	82.3	4.7	100.0	15.2	10.3	0.0	10.4	0.0	1.0	0.0	0.8
10:00 ~ 11:00	15.1	74.7	10.2	100.0	22.6	9.9	7.0	11.5	0.0	0.7	0.0	0.5
11:00 ~ 12:00	15.2	76.1	8.7	100.0	17.3	8.4	3.6	9.3	0.0	0.0	0.0	0.0
12:00 ~ 13:00	13.4	75.7	10.9	100.0	18.4	6.5	2.8	7.7	0.0	0.2	0.0	0.2
13:00 ~ 14:00	10.6	75.8	13.6	100.0	4.5	4.8	3.5	4.6	0.0	0.4	0.0	0.3
14:00 ~ 15:00	17.4	72.9	9.7	100.0	17.2	8.4	3.1	9.4	0.0	0.0	1.5	0.1
15:00 ~ 16:00	16.9	75.4	7.7	100.0	5.9	6.7	2.2	6.2	0.0	0.7	2.2	0.7
16:00 ~ 17:00	15.4	75.5	9.2	100.0	2.9	4.8	6.6	4.7	1.0	0.2	0.0	0.3
17:00 ~ 18:00	16.4	74.6	9.0	100.0	0.0	2.3	0.0	1.7	0.8	0.9	0.0	0.8
18:00 ~ 19:00	15.0	74.5	10.4	100.0	2.8	2.2	0.0	2.1	1.9	0.4	1.3	0.7
19:00 ~ 20:00	13.7	77.4	8.9	100.0	1.3	2.4	2.0	2.2	0.0	0.0	0.0	0.0
平均	14.8	75.7	9.5	100.0	9.6	5.9	2.9	6.2	0.4	0.4	0.5	0.4

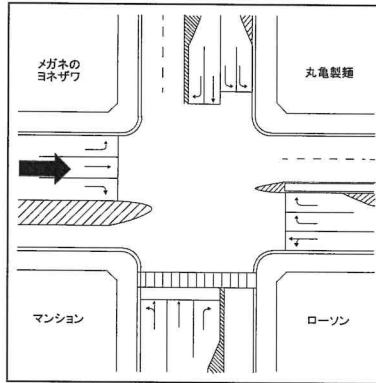
(1) 交通流量調査結果

交差点交通流動調査集計表

交差点No. 1

調査日 : 令和7年6月9日(月)

方向 : 交差東進方面



	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				
9:00 ~ 10:00	0	111	19	1	197	36	0	69	12	444	445	0	0
10:00 ~ 11:00	0	109	25	0	171	49	0	74	13	441	441	0	0
11:00 ~ 12:00	0	123	15	0	177	40	0	85	11	451	451	0	0
12:00 ~ 13:00	0	99	23	0	162	26	0	79	6	395	395	0	0
13:00 ~ 14:00	1	93	20	0	163	21	0	64	1	362	363	0	0
14:00 ~ 15:00	0	127	15	0	199	28	0	60	9	438	438	0	0
15:00 ~ 16:00	1	119	9	0	179	42	0	75	4	428	429	0	0
16:00 ~ 17:00	0	104	8	1	194	25	1	79	6	416	418	0	0
17:00 ~ 18:00	0	63	5	2	273	15	1	91	4	451	454	0	0
18:00 ~ 19:00	1	71	6	0	219	6	0	64	1	367	368	0	0
19:00 ~ 20:00	1	63	3	0	121	14	0	46	1	248	249	0	0
合計	4	1082	148	4	2055	302	2	786	68	4441	4451	0	0

【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
9:00 ~ 10:00	29.2	52.6	18.2	100.0	14.6	15.4	14.8	15.1	0.0	0.4	0.0	0.2
10:00 ~ 11:00	30.4	49.9	19.7	100.0	18.7	22.3	14.9	19.7	0.0	0.0	0.0	0.0
11:00 ~ 12:00	30.6	48.1	21.3	100.0	10.9	18.4	11.5	14.6	0.0	0.0	0.0	0.0
12:00 ~ 13:00	30.9	47.6	21.5	100.0	18.9	13.8	7.1	13.9	0.0	0.0	0.0	0.0
13:00 ~ 14:00	31.4	50.7	17.9	100.0	17.5	11.4	1.5	11.6	0.9	0.0	0.0	0.3
14:00 ~ 15:00	32.4	51.8	15.8	100.0	10.6	12.3	13.0	11.9	0.0	0.0	0.0	0.0
15:00 ~ 16:00	30.1	51.5	18.4	100.0	7.0	19.0	5.1	12.8	0.8	0.0	0.0	0.2
16:00 ~ 17:00	26.8	52.6	20.6	100.0	7.1	11.4	7.0	9.3	0.0	0.5	1.2	0.5
17:00 ~ 18:00	15.0	63.9	21.1	100.0	7.4	5.2	4.2	5.3	0.0	0.7	1.0	0.7
18:00 ~ 19:00	21.2	61.1	17.7	100.0	7.7	2.7	1.5	3.5	1.3	0.0	0.0	0.3
19:00 ~ 20:00	26.9	54.2	18.9	100.0	4.5	10.4	2.1	7.2	1.5	0.0	0.0	0.4
平均	27.7	53.0	19.2	100.0	12.0	12.8	7.9	11.6	0.3	0.2	0.2	0.2

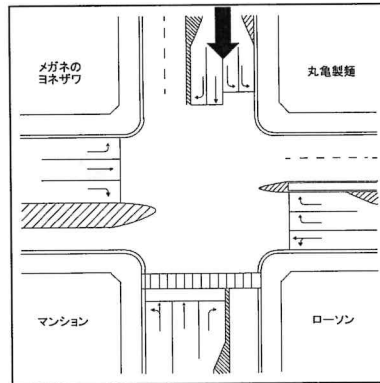
(1) 交通流量調査結果

交差点交通流動調査集計表

交差点No. 1

調査日 : 令和7年6月8日(日)

方向 : 幹線南進方面



	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				
9:00 ~ 10:00	8	309	13	1	467	9	4	152	4	954	967	0	0
10:00 ~ 11:00	1	375	9	5	588	23	0	191	4	1190	1196	0	0
11:00 ~ 12:00	2	386	13	2	612	4	1	223	4	1242	1247	0	0
12:00 ~ 13:00	1	402	9	2	644	8	0	188	1	1252	1255	0	0
13:00 ~ 14:00	4	381	14	2	631	10	0	193	3	1232	1238	0	0
14:00 ~ 15:00	1	377	10	1	617	3	0	142	1	1150	1152	0	0
15:00 ~ 16:00	2	414	9	2	602	3	0	166	6	1200	1204	0	0
16:00 ~ 17:00	0	406	6	3	581	7	0	168	5	1173	1176	0	0
17:00 ~ 18:00	1	456	12	0	609	2	1	169	2	1250	1252	0	0
18:00 ~ 19:00	0	378	1	4	574	2	2	155	3	1113	1119	0	0
19:00 ~ 20:00	2	252	7	3	449	7	0	159	4	878	883	0	0
合 計	22	4136	103	25	6374	78	8	1906	37	12634	12689	0	0

【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
9:00 ~ 10:00	34.1	49.3	16.5	100.0	3.9	1.9	2.5	2.7	2.4	0.2	2.5	1.3
10:00 ~ 11:00	32.2	51.5	16.3	100.0	2.3	3.7	2.1	3.0	0.3	0.8	0.0	0.5
11:00 ~ 12:00	32.2	49.6	18.3	100.0	3.2	0.6	1.8	1.7	0.5	0.3	0.4	0.4
12:00 ~ 13:00	32.8	52.1	15.1	100.0	2.2	1.2	0.5	1.4	0.2	0.3	0.0	0.2
13:00 ~ 14:00	32.2	51.9	15.8	100.0	3.5	1.6	1.5	2.2	1.0	0.3	0.0	0.5
14:00 ~ 15:00	33.7	53.9	12.4	100.0	2.6	0.5	0.7	1.2	0.3	0.2	0.0	0.2
15:00 ~ 16:00	35.3	50.4	14.3	100.0	2.1	0.5	3.5	1.5	0.5	0.3	0.0	0.3
16:00 ~ 17:00	35.0	50.3	14.7	100.0	1.5	1.2	2.9	1.5	0.0	0.5	0.0	0.3
17:00 ~ 18:00	37.5	48.8	13.7	100.0	2.6	0.3	1.2	1.3	0.2	0.0	0.6	0.2
18:00 ~ 19:00	33.9	51.8	14.3	100.0	0.3	0.3	1.9	0.5	0.0	0.7	1.3	0.5
19:00 ~ 20:00	29.6	52.0	18.5	100.0	2.7	1.5	2.5	2.0	0.8	0.7	0.0	0.6
平 均	33.6	51.0	15.4	100.0	2.4	1.2	1.9	1.7	0.5	0.4	0.4	0.4

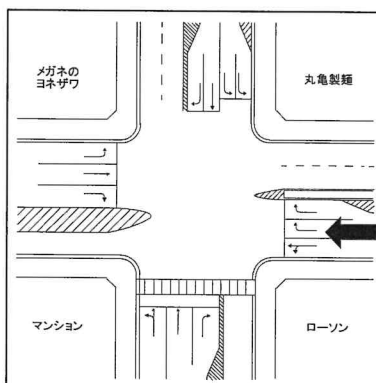
(1) 交通流量調査結果

交差点交通流動調査集計表

交差点No. 1

調査日 : 令和7年6月8日(日)

方向 : 交差西進方面



	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				
9:00 ~ 10:00	0	24	0	0	141	6	2	372	10	553	555	0	0
10:00 ~ 11:00	0	54	0	0	172	9	1	415	13	663	664	0	0
11:00 ~ 12:00	0	70	0	1	217	5	0	415	5	712	713	0	0
12:00 ~ 13:00	0	86	0	0	190	4	1	419	7	706	707	0	0
13:00 ~ 14:00	0	89	0	0	205	11	1	478	10	793	794	0	0
14:00 ~ 15:00	0	86	0	1	190	8	1	415	10	709	711	0	0
15:00 ~ 16:00	0	94	1	1	220	6	1	403	6	730	732	0	0
16:00 ~ 17:00	0	67	0	0	244	6	0	434	10	761	761	0	0
17:00 ~ 18:00	0	66	1	3	226	8	1	429	10	740	744	0	0
18:00 ~ 19:00	0	53	0	1	178	2	2	285	12	530	533	0	0
19:00 ~ 20:00	0	50	0	1	154	5	0	247	7	463	464	0	0
合計	0	739	2	8	2137	70	10	4312	100	7360	7378	0	0

【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
9:00 ~ 10:00	4.3	26.5	69.2	100.0	0.0	4.1	2.6	2.9	0.0	0.0	0.5	0.4
10:00 ~ 11:00	8.1	27.3	64.6	100.0	0.0	5.0	3.0	3.3	0.0	0.0	0.2	0.2
11:00 ~ 12:00	9.8	31.3	58.9	100.0	0.0	2.2	1.2	1.4	0.0	0.4	0.0	0.1
12:00 ~ 13:00	12.2	27.4	60.4	100.0	0.0	2.1	1.6	1.6	0.0	0.0	0.2	0.1
13:00 ~ 14:00	11.2	27.2	61.6	100.0	0.0	5.1	2.0	2.6	0.0	0.0	0.2	0.1
14:00 ~ 15:00	12.1	28.0	59.9	100.0	0.0	4.0	2.3	2.5	0.0	0.5	0.2	0.3
15:00 ~ 16:00	13.0	31.0	56.0	100.0	1.1	2.6	1.5	1.8	0.0	0.4	0.2	0.3
16:00 ~ 17:00	8.8	32.9	58.3	100.0	0.0	2.4	2.3	2.1	0.0	0.0	0.0	0.0
17:00 ~ 18:00	9.0	31.9	59.1	100.0	1.5	3.4	2.3	2.6	0.0	1.3	0.2	0.5
18:00 ~ 19:00	9.9	34.0	56.1	100.0	0.0	1.1	4.0	2.6	0.0	0.6	0.7	0.6
19:00 ~ 20:00	10.8	34.5	54.7	100.0	0.0	3.1	2.8	2.6	0.0	0.6	0.0	0.2
平均	10.0	30.0	59.9	100.0	0.3	3.2	2.3	2.3	0.0	0.4	0.2	0.2

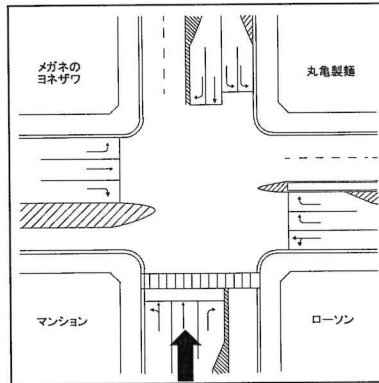
(1) 交通流量調査結果

交差点交通流動調査集計表

交差点No. 1

調査日 : 令和7年6月8日(日)

方向 : 幹線北進方面



	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				
9:00 ~ 10:00	1	55	0	3	510	14	0	34	0	613	617	6	5
10:00 ~ 11:00	2	69	1	4	554	10	0	72	2	708	714	1	11
11:00 ~ 12:00	0	65	1	1	673	6	0	88	0	833	834	3	11
12:00 ~ 13:00	0	107	1	1	629	4	0	95	1	837	838	4	6
13:00 ~ 14:00	1	79	0	0	658	7	0	100	0	844	845	2	4
14:00 ~ 15:00	0	108	2	3	642	12	0	97	0	861	864	6	4
15:00 ~ 16:00	0	135	1	0	678	6	1	98	1	919	920	6	5
16:00 ~ 17:00	1	125	2	1	639	6	0	90	0	862	864	7	4
17:00 ~ 18:00	0	133	0	1	545	5	0	102	0	785	786	8	8
18:00 ~ 19:00	0	101	0	1	448	12	0	67	0	628	629	3	3
19:00 ~ 20:00	0	85	1	0	423	5	0	47	0	561	561	0	6
合 計	5	1062	9	15	6399	87	1	890	4	8451	8472	46	67

【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
9:00 ~ 10:00	9.1	85.4	5.5	100.0	0.0	2.7	0.0	2.3	1.8	0.6	0.0	0.6
10:00 ~ 11:00	10.1	79.6	10.4	100.0	1.4	1.8	2.7	1.8	2.8	0.7	0.0	0.8
11:00 ~ 12:00	7.9	81.5	10.6	100.0	1.5	0.9	0.0	0.8	0.0	0.1	0.0	0.1
12:00 ~ 13:00	12.9	75.7	11.5	100.0	0.9	0.6	1.0	0.7	0.0	0.2	0.0	0.1
13:00 ~ 14:00	9.5	78.7	11.8	100.0	0.0	1.1	0.0	0.8	1.3	0.0	0.0	0.1
14:00 ~ 15:00	12.7	76.0	11.2	100.0	1.8	1.8	0.0	1.6	0.0	0.5	0.0	0.3
15:00 ~ 16:00	14.8	74.3	10.9	100.0	0.7	0.9	1.0	0.9	0.0	0.0	1.0	0.1
16:00 ~ 17:00	14.8	74.8	10.4	100.0	1.6	0.9	0.0	0.9	0.8	0.2	0.0	0.2
17:00 ~ 18:00	16.9	70.1	13.0	100.0	0.0	0.9	0.0	0.6	0.0	0.2	0.0	0.1
18:00 ~ 19:00	16.1	73.3	10.7	100.0	0.0	2.6	0.0	1.9	0.0	0.2	0.0	0.2
19:00 ~ 20:00	15.3	76.3	8.4	100.0	1.2	1.2	0.0	1.1	0.0	0.0	0.0	0.0
平 均	12.7	76.7	10.6	100.0	0.8	1.3	0.4	1.2	0.5	0.2	0.1	0.2

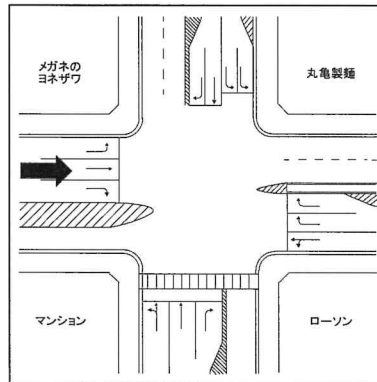
(1) 交通流量調査結果

交差点交通流動調査集計表

交差点No. 1

調査日 : 令和7年6月8日(日)

方向 : 交差東進方面



	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				
9:00 ~ 10:00	2	161	8	0	239	7	1	73	0	488	491	0	0
10:00 ~ 11:00	0	157	7	0	228	6	0	111	1	510	510	0	0
11:00 ~ 12:00	5	179	7	0	244	5	0	111	0	546	551	0	0
12:00 ~ 13:00	1	179	5	0	247	9	0	109	0	549	550	0	0
13:00 ~ 14:00	0	177	2	0	237	7	1	88	0	511	512	0	0
14:00 ~ 15:00	1	227	3	0	223	8	0	102	0	563	564	0	0
15:00 ~ 16:00	1	203	3	0	250	9	0	77	0	542	543	0	0
16:00 ~ 17:00	1	192	6	0	225	6	0	105	0	534	535	0	0
17:00 ~ 18:00	1	150	4	0	206	8	1	62	2	432	434	0	0
18:00 ~ 19:00	1	129	4	1	172	8	0	70	1	384	386	0	0
19:00 ~ 20:00	0	93	2	0	104	10	0	34	3	246	246	0	0
合計	13	1847	51	1	2375	83	3	942	7	5305	5322	0	0

【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
9:00 ~ 10:00	34.8	50.1	15.1	100.0	4.7	2.8	0.0	3.1	1.2	0.0	1.4	0.6
10:00 ~ 11:00	32.2	45.9	22.0	100.0	4.3	2.6	0.9	2.7	0.0	0.0	0.0	0.0
11:00 ~ 12:00	34.7	45.2	20.1	100.0	3.7	2.0	0.0	2.2	2.6	0.0	0.0	0.9
12:00 ~ 13:00	33.6	46.5	19.8	100.0	2.7	3.5	0.0	2.5	0.5	0.0	0.0	0.2
13:00 ~ 14:00	35.0	47.7	17.4	100.0	1.1	2.9	0.0	1.8	0.0	0.0	1.1	0.2
14:00 ~ 15:00	41.0	41.0	18.1	100.0	1.3	3.5	0.0	2.0	0.4	0.0	0.0	0.2
15:00 ~ 16:00	38.1	47.7	14.2	100.0	1.4	3.5	0.0	2.2	0.5	0.0	0.0	0.2
16:00 ~ 17:00	37.2	43.2	19.6	100.0	3.0	2.6	0.0	2.2	0.5	0.0	0.0	0.2
17:00 ~ 18:00	35.7	49.3	15.0	100.0	2.6	3.7	3.1	3.2	0.6	0.0	1.5	0.5
18:00 ~ 19:00	34.7	46.9	18.4	100.0	3.0	4.4	1.4	3.4	0.7	0.6	0.0	0.5
19:00 ~ 20:00	38.6	46.3	15.0	100.0	2.1	8.8	8.1	6.1	0.0	0.0	0.0	0.0
平均	35.9	46.2	17.9	100.0	2.7	3.4	0.7	2.6	0.7	0.0	0.3	0.3

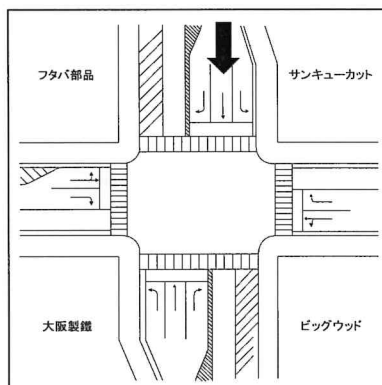
(1) 交通流量調査結果

交差点交通流動調査集計表

交差点No. 2

調査日 : 令和7年6月9日(月)

方向 : 幹線南進方面



	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				
9:00 ~ 10:00	0	29	3	0	301	52	0	48	1	434	434	1	1
10:00 ~ 11:00	0	47	3	2	301	49	0	43	1	444	446	0	0
11:00 ~ 12:00	1	39	3	1	316	52	0	58	1	469	471	0	1
12:00 ~ 13:00	0	55	1	2	398	35	1	51	0	540	543	1	0
13:00 ~ 14:00	0	65	1	2	358	35	1	57	2	518	521	0	1
14:00 ~ 15:00	0	48	1	0	340	39	1	52	0	480	481	0	2
15:00 ~ 16:00	0	57	3	0	368	33	0	75	0	536	536	4	0
16:00 ~ 17:00	1	68	4	4	379	33	0	70	1	555	560	7	2
17:00 ~ 18:00	0	89	1	3	436	21	0	81	0	628	631	2	2
18:00 ~ 19:00	0	71	0	3	476	9	0	86	0	642	645	6	1
19:00 ~ 20:00	1	55	1	8	416	11	0	65	1	549	558	0	0
合 計	3	623	21	25	4089	369	3	686	7	5795	5826	21	10

【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
9:00 ~ 10:00	7.4	81.3	11.3	100.0	9.4	14.7	2.0	12.9	0.0	0.0	0.0	0.0
10:00 ~ 11:00	11.2	78.9	9.9	100.0	6.0	13.9	2.3	11.9	0.0	0.6	0.0	0.4
11:00 ~ 12:00	9.1	78.3	12.5	100.0	7.0	14.1	1.7	11.9	2.3	0.3	0.0	0.4
12:00 ~ 13:00	10.3	80.1	9.6	100.0	1.8	8.0	0.0	6.6	0.0	0.5	1.9	0.6
13:00 ~ 14:00	12.7	75.8	11.5	100.0	1.5	8.9	3.3	7.3	0.0	0.5	1.7	0.6
14:00 ~ 15:00	10.2	78.8	11.0	100.0	2.0	10.3	0.0	8.3	0.0	0.0	1.9	0.2
15:00 ~ 16:00	11.2	74.8	14.0	100.0	5.0	8.2	0.0	6.7	0.0	0.0	0.0	0.0
16:00 ~ 17:00	13.0	74.3	12.7	100.0	5.5	7.9	1.4	6.8	1.4	1.0	0.0	0.9
17:00 ~ 18:00	14.3	72.9	12.8	100.0	1.1	4.6	0.0	3.5	0.0	0.7	0.0	0.5
18:00 ~ 19:00	11.0	75.7	13.3	100.0	0.0	1.8	0.0	1.4	0.0	0.6	0.0	0.5
19:00 ~ 20:00	10.2	78.0	11.8	100.0	1.8	2.5	1.5	2.3	1.8	1.8	0.0	1.6
平 均	11.1	76.9	11.9	100.0	3.2	8.2	1.0	6.8	0.5	0.6	0.4	0.5

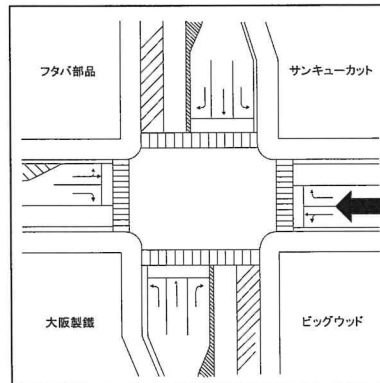
(1) 交通流量調査結果

交差点交通流動調査集計表

交差点No. 2

調査日 : 令和7年6月9日(月)

方向 : 交差西進方面



	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				
9:00 ~ 10:00	0	4	5	0	191	4	0	81	1	286	286	0	1
10:00 ~ 11:00	0	10	4	0	165	3	0	111	6	299	299	0	1
11:00 ~ 12:00	0	10	4	0	167	4	0	106	1	292	292	0	1
12:00 ~ 13:00	0	7	1	1	154	6	0	68	5	241	242	0	0
13:00 ~ 14:00	0	4	4	3	168	0	0	95	1	272	275	0	0
14:00 ~ 15:00	0	6	4	0	158	6	0	89	4	267	267	0	2
15:00 ~ 16:00	0	6	0	1	214	6	1	93	3	322	324	4	0
16:00 ~ 17:00	0	6	0	0	207	1	0	88	1	303	303	3	1
17:00 ~ 18:00	0	5	0	1	202	0	2	104	0	311	314	0	1
18:00 ~ 19:00	0	2	0	0	157	0	0	95	1	255	255	6	0
19:00 ~ 20:00	0	5	1	0	100	1	0	66	0	173	173	2	0
合計	0	65	23	6	1883	31	3	996	23	3021	3030	15	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
9:00 ~ 10:00	3.1	68.2	28.7	100.0	55.6	2.1	1.2	3.5	0.0	0.0	0.0	0.0
10:00 ~ 11:00	4.7	56.2	39.1	100.0	28.6	1.8	5.1	4.3	0.0	0.0	0.0	0.0
11:00 ~ 12:00	4.8	58.6	36.6	100.0	28.6	2.3	0.9	3.1	0.0	0.0	0.0	0.0
12:00 ~ 13:00	3.3	66.5	30.2	100.0	12.5	3.7	6.8	5.0	0.0	0.6	0.0	0.4
13:00 ~ 14:00	2.9	62.2	34.9	100.0	50.0	0.0	1.0	1.8	0.0	1.8	0.0	1.1
14:00 ~ 15:00	3.7	61.4	34.8	100.0	40.0	3.7	4.3	5.2	0.0	0.0	0.0	0.0
15:00 ~ 16:00	1.9	68.2	29.9	100.0	0.0	2.7	3.1	2.8	0.0	0.5	1.0	0.6
16:00 ~ 17:00	2.0	68.6	29.4	100.0	0.0	0.5	1.1	0.7	0.0	0.0	0.0	0.0
17:00 ~ 18:00	1.6	64.6	33.8	100.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.5	1.9	1.0
18:00 ~ 19:00	0.8	61.6	37.6	100.0	0.0	0.0	1.0	0.4	0.0	0.0	0.0	0.0
19:00 ~ 20:00	3.5	58.4	38.2	100.0	16.7	1.0	0.0	1.2	0.0	0.0	0.0	0.0
平均	2.9	63.4	33.7	100.0	26.1	1.6	2.3	2.5	0.0	0.3	0.3	0.3

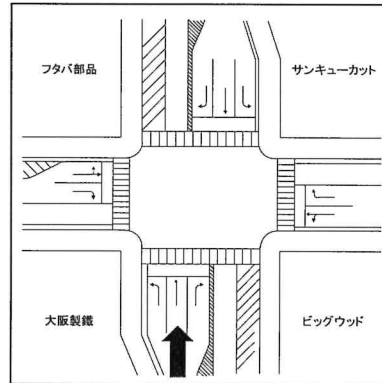
(1) 交通流量調査結果

交差点交通流動調査集計表

交差点No. 2

調査日 : 令和7年6月9日(月)

方向 : 幹線北進方面



	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				
9:00 ~ 10:00	0	95	5	5	426	37	0	17	4	584	589	1	0
10:00 ~ 11:00	0	74	2	4	402	43	1	27	7	555	560	0	0
11:00 ~ 12:00	0	74	0	0	460	51	0	20	3	608	608	0	0
12:00 ~ 13:00	0	84	1	0	457	41	0	24	0	607	607	1	3
13:00 ~ 14:00	1	82	0	1	444	31	0	28	2	587	589	2	2
14:00 ~ 15:00	0	68	1	1	417	41	0	29	3	559	560	1	2
15:00 ~ 16:00	0	91	1	3	409	34	0	26	1	562	565	0	0
16:00 ~ 17:00	0	68	2	0	436	20	0	39	1	566	566	77	6
17:00 ~ 18:00	1	74	0	3	546	11	0	24	0	655	659	5	0
18:00 ~ 19:00	2	53	1	5	506	12	0	27	1	600	607	5	1
19:00 ~ 20:00	1	45	1	0	344	15	0	14	3	422	423	0	1
合 計	5	808	14	22	4847	336	1	275	25	6305	6333	92	15

【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
9:00 ~ 10:00	17.0	79.5	3.6	100.0	5.0	7.9	19.0	7.8	0.0	1.1	0.0	0.8
10:00 ~ 11:00	13.6	80.2	6.3	100.0	2.6	9.6	20.0	9.3	0.0	0.9	2.9	0.9
11:00 ~ 12:00	12.2	84.0	3.8	100.0	0.0	10.0	13.0	8.9	0.0	0.0	0.0	0.0
12:00 ~ 13:00	14.0	82.0	4.0	100.0	1.2	8.2	0.0	6.9	0.0	0.0	0.0	0.0
13:00 ~ 14:00	14.1	80.8	5.1	100.0	0.0	6.5	6.7	5.6	1.2	0.2	0.0	0.3
14:00 ~ 15:00	12.3	82.0	5.7	100.0	1.4	8.9	9.4	8.0	0.0	0.2	0.0	0.2
15:00 ~ 16:00	16.3	78.9	4.8	100.0	1.1	7.6	3.7	6.4	0.0	0.7	0.0	0.5
16:00 ~ 17:00	12.4	80.6	7.1	100.0	2.9	4.4	2.5	4.1	0.0	0.0	0.0	0.0
17:00 ~ 18:00	11.4	85.0	3.6	100.0	0.0	2.0	0.0	1.7	1.3	0.5	0.0	0.6
18:00 ~ 19:00	9.2	86.2	4.6	100.0	1.8	2.3	3.6	2.3	3.6	1.0	0.0	1.2
19:00 ~ 20:00	11.1	84.9	4.0	100.0	2.1	4.2	17.6	4.5	2.1	0.0	0.0	0.2
平 均	13.1	82.2	4.8	100.0	1.7	6.5	8.3	5.9	0.6	0.4	0.3	0.4

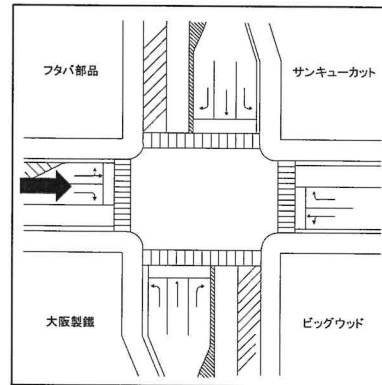
(1) 交通流量調査結果

交差点交通流動調査集計表

交差点No. 2

調査日 : 令和7年6月9日(月)

方向 : 交差東進方面



	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				
9:00 ~ 10:00	0	40	2	0	178	2	1	98	4	324	325	0	0
10:00 ~ 11:00	0	51	1	0	205	5	1	117	5	384	385	0	0
11:00 ~ 12:00	0	57	1	0	205	2	0	151	0	416	416	0	0
12:00 ~ 13:00	1	58	0	1	168	4	1	152	3	385	388	0	1
13:00 ~ 14:00	0	32	0	0	202	3	0	118	4	359	359	1	1
14:00 ~ 15:00	0	49	0	0	190	3	0	162	1	405	405	1	2
15:00 ~ 16:00	1	25	0	1	216	3	1	154	2	400	403	4	0
16:00 ~ 17:00	0	51	1	0	287	3	0	141	2	485	485	15	0
17:00 ~ 18:00	1	53	0	1	250	1	0	155	3	462	464	5	4
18:00 ~ 19:00	0	49	1	0	208	0	1	146	3	407	408	7	1
19:00 ~ 20:00	0	25	0	0	155	0	0	88	0	268	268	1	1
合計	3	490	6	3	2264	26	5	1482	27	4295	4306	34	10

【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
9:00 ~ 10:00	12.9	55.4	31.7	100.0	4.8	1.1	3.9	2.5	0.0	0.0	1.0	0.3
10:00 ~ 11:00	13.5	54.5	31.9	100.0	1.9	2.4	4.1	2.9	0.0	0.0	0.8	0.3
11:00 ~ 12:00	13.9	49.8	36.3	100.0	1.7	1.0	0.0	0.7	0.0	0.0	0.0	0.0
12:00 ~ 13:00	15.2	44.6	40.2	100.0	0.0	2.3	1.9	1.8	1.7	0.6	0.6	0.8
13:00 ~ 14:00	8.9	57.1	34.0	100.0	0.0	1.5	3.3	1.9	0.0	0.0	0.0	0.0
14:00 ~ 15:00	12.1	47.7	40.2	100.0	0.0	1.6	0.6	1.0	0.0	0.0	0.0	0.0
15:00 ~ 16:00	6.5	54.6	39.0	100.0	0.0	1.4	1.3	1.2	3.8	0.5	0.6	0.7
16:00 ~ 17:00	10.7	59.8	29.5	100.0	1.9	1.0	1.4	1.2	0.0	0.0	0.0	0.0
17:00 ~ 18:00	11.6	54.3	34.1	100.0	0.0	0.4	1.9	0.9	1.9	0.4	0.0	0.4
18:00 ~ 19:00	12.3	51.0	36.8	100.0	2.0	0.0	2.0	1.0	0.0	0.0	0.7	0.2
19:00 ~ 20:00	9.3	57.8	32.8	100.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
平均	11.6	53.3	35.2	100.0	1.2	1.1	1.8	1.4	0.6	0.1	0.3	0.3

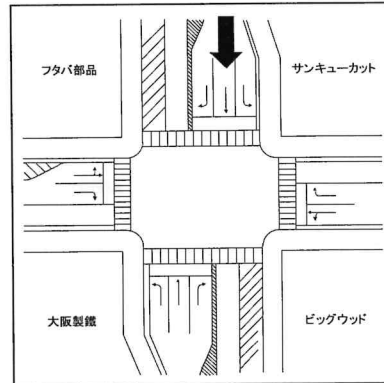
(1) 交通流量調査結果

交差点交通流動調査集計表

交差点No. 2

調査日 : 令和7年6月8日(日)

方向 : 幹線南進方面



	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				
9:00 ~ 10:00	0	43	0	2	314	4	0	49	1	411	413	2	2
10:00 ~ 11:00	0	68	1	3	351	11	0	46	0	477	480	4	5
11:00 ~ 12:00	0	69	0	2	406	3	0	64	0	542	544	5	3
12:00 ~ 13:00	0	74	0	2	431	3	0	69	0	577	579	5	7
13:00 ~ 14:00	1	58	0	0	401	5	1	68	1	533	535	3	7
14:00 ~ 15:00	0	65	0	1	484	2	0	70	0	621	622	7	0
15:00 ~ 16:00	2	82	0	1	448	2	0	66	1	599	602	4	8
16:00 ~ 17:00	0	70	1	3	470	2	0	86	0	629	632	3	1
17:00 ~ 18:00	0	83	0	1	517	3	0	62	0	665	666	1	2
18:00 ~ 19:00	0	78	0	3	461	3	0	64	0	606	609	8	0
19:00 ~ 20:00	0	67	0	3	408	8	0	48	0	531	534	1	1
合 計	3	757	2	21	4691	46	1	692	3	6191	6216	43	36

【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
9:00 ~ 10:00	10.4	77.5	12.1	100.0	0.0	1.3	2.0	1.2	0.0	0.6	0.0	0.5
10:00 ~ 11:00	14.4	76.0	9.6	100.0	1.4	3.0	0.0	2.5	0.0	0.8	0.0	0.6
11:00 ~ 12:00	12.7	75.6	11.8	100.0	0.0	0.7	0.0	0.6	0.0	0.5	0.0	0.4
12:00 ~ 13:00	12.8	75.3	11.9	100.0	0.0	0.7	0.0	0.5	0.0	0.5	0.0	0.3
13:00 ~ 14:00	11.0	75.9	13.1	100.0	0.0	1.2	1.4	1.1	1.7	0.0	1.4	0.4
14:00 ~ 15:00	10.5	78.3	11.3	100.0	0.0	0.4	0.0	0.3	0.0	0.2	0.0	0.2
15:00 ~ 16:00	14.0	74.9	11.1	100.0	0.0	0.4	1.5	0.5	2.4	0.2	0.0	0.5
16:00 ~ 17:00	11.2	75.2	13.6	100.0	1.4	0.4	0.0	0.5	0.0	0.6	0.0	0.5
17:00 ~ 18:00	12.5	78.2	9.3	100.0	0.0	0.6	0.0	0.5	0.0	0.2	0.0	0.2
18:00 ~ 19:00	12.8	76.7	10.5	100.0	0.0	0.6	0.0	0.5	0.0	0.6	0.0	0.5
19:00 ~ 20:00	12.5	78.5	9.0	100.0	0.0	1.9	0.0	1.5	0.0	0.7	0.0	0.6
平 均	12.3	76.5	11.2	100.0	0.3	1.0	0.4	0.8	0.4	0.4	0.1	0.4

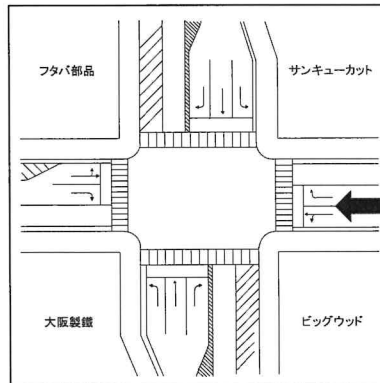
(1) 交通流量調査結果

交差点交通流動調査集計表

交差点No. 2

調査日 : 令和7年6月8日(日)

方向 : 交差西進方面



	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				
9:00 ~ 10:00	0	8	0	0	164	1	1	104	0	277	278	4	0
10:00 ~ 11:00	0	10	0	3	210	1	1	145	0	366	370	0	1
11:00 ~ 12:00	0	6	0	0	188	0	0	157	0	351	351	4	1
12:00 ~ 13:00	0	9	1	0	169	0	0	144	1	324	324	0	2
13:00 ~ 14:00	0	19	0	0	171	1	0	144	0	335	335	3	0
14:00 ~ 15:00	0	16	0	0	169	0	3	139	0	324	327	2	0
15:00 ~ 16:00	0	6	0	1	197	0	0	154	0	357	358	3	1
16:00 ~ 17:00	0	10	0	2	185	0	0	138	0	333	335	3	1
17:00 ~ 18:00	0	3	0	0	130	0	0	136	0	269	269	0	0
18:00 ~ 19:00	0	8	0	0	102	0	0	91	0	201	201	2	0
19:00 ~ 20:00	0	4	0	0	73	0	0	93	0	170	170	1	0
合計	0	99	1	6	1758	3	5	1445	1	3307	3318	22	6

【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
9:00 ~ 10:00	2.9	59.4	37.8	100.0	0.0	0.6	0.0	0.4	0.0	0.0	1.0	0.4
10:00 ~ 11:00	2.7	57.8	39.5	100.0	0.0	0.5	0.0	0.3	0.0	1.4	0.7	1.1
11:00 ~ 12:00	1.7	53.6	44.7	100.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
12:00 ~ 13:00	3.1	52.2	44.8	100.0	10.0	0.0	0.7	0.6	0.0	0.0	0.0	0.0
13:00 ~ 14:00	5.7	51.3	43.0	100.0	0.0	0.6	0.0	0.3	0.0	0.0	0.0	0.0
14:00 ~ 15:00	4.9	51.7	43.4	100.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	2.1	0.9
15:00 ~ 16:00	1.7	55.3	43.0	100.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.5	0.0	0.3
16:00 ~ 17:00	3.0	55.8	41.2	100.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	1.1	0.0	0.6
17:00 ~ 18:00	1.1	48.3	50.6	100.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
18:00 ~ 19:00	4.0	50.7	45.3	100.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
19:00 ~ 20:00	2.4	42.9	54.7	100.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
平均	3.0	53.3	43.7	100.0	1.0	0.2	0.1	0.2	0.0	0.3	0.3	0.3

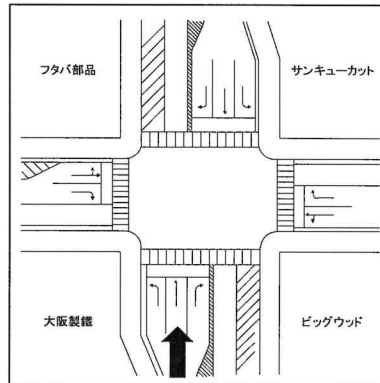
(1) 交通流量調査結果

交差点交通流動調査集計表

交差点No. 2

調査日 : 令和7年6月8日(日)

方向 : 幹線北進方面



	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				
9:00 ~ 10:00	1	59	1	4	529	5	0	20	0	614	619	10	3
10:00 ~ 11:00	0	63	0	5	607	7	0	54	0	731	736	12	5
11:00 ~ 12:00	0	46	0	2	647	2	0	17	0	712	714	14	0
12:00 ~ 13:00	0	61	0	1	575	2	0	33	0	671	672	12	1
13:00 ~ 14:00	0	58	1	1	581	5	0	39	4	688	689	7	1
14:00 ~ 15:00	0	74	1	1	555	3	0	40	0	673	674	4	1
15:00 ~ 16:00	0	76	0	2	524	5	0	34	0	639	641	6	0
16:00 ~ 17:00	1	82	0	1	517	4	1	32	0	635	638	9	2
17:00 ~ 18:00	1	55	0	0	470	4	0	26	0	555	556	10	2
18:00 ~ 19:00	0	39	0	1	376	11	0	20	0	446	447	2	1
19:00 ~ 20:00	0	38	0	0	295	3	0	10	0	346	346	1	0
合 計	3	651	3	18	5676	51	1	325	4	6710	6732	87	16

【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
9:00 ~ 10:00	9.9	86.9	3.2	100.0	1.6	0.9	0.0	1.0	1.6	0.7	0.0	0.8
10:00 ~ 11:00	8.6	84.1	7.3	100.0	0.0	1.1	0.0	1.0	0.0	0.8	0.0	0.7
11:00 ~ 12:00	6.4	91.2	2.4	100.0	0.0	0.3	0.0	0.3	0.0	0.3	0.0	0.3
12:00 ~ 13:00	9.1	86.0	4.9	100.0	0.0	0.3	0.0	0.3	0.0	0.2	0.0	0.1
13:00 ~ 14:00	8.6	85.2	6.2	100.0	1.7	0.9	9.3	1.5	0.0	0.2	0.0	0.1
14:00 ~ 15:00	11.1	82.9	5.9	100.0	1.3	0.5	0.0	0.6	0.0	0.2	0.0	0.1
15:00 ~ 16:00	11.9	82.8	5.3	100.0	0.0	0.9	0.0	0.8	0.0	0.4	0.0	0.3
16:00 ~ 17:00	13.0	81.8	5.2	100.0	0.0	0.8	0.0	0.6	1.2	0.2	3.0	0.5
17:00 ~ 18:00	10.1	85.3	4.7	100.0	0.0	0.8	0.0	0.7	1.8	0.0	0.0	0.2
18:00 ~ 19:00	8.7	86.8	4.5	100.0	0.0	2.8	0.0	2.5	0.0	0.3	0.0	0.2
19:00 ~ 20:00	11.0	86.1	2.9	100.0	0.0	1.0	0.0	0.9	0.0	0.0	0.0	0.0
平 均	9.8	85.3	4.9	100.0	0.5	0.9	1.2	0.9	0.5	0.3	0.3	0.3

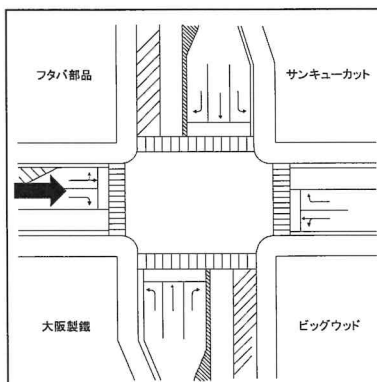
(1) 交通流量調査結果

交差点交通流動調査集計表

交差点No. 2

調査日 : 令和7年6月8日(日)

方向 : 交差東進方面



	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				
9:00 ~ 10:00	0	44	1	0	158	2	0	60	0	265	265	1	5
10:00 ~ 11:00	0	57	0	2	223	0	1	115	1	396	399	6	1
11:00 ~ 12:00	0	56	0	2	246	1	1	180	0	483	486	6	0
12:00 ~ 13:00	0	57	0	0	221	0	0	171	0	449	449	2	0
13:00 ~ 14:00	0	48	0	0	217	0	0	171	0	436	436	0	1
14:00 ~ 15:00	1	58	0	0	220	1	1	189	2	470	472	8	0
15:00 ~ 16:00	0	62	1	0	245	0	0	205	0	513	513	2	0
16:00 ~ 17:00	1	51	1	2	236	0	0	194	0	482	485	4	0
17:00 ~ 18:00	0	50	0	1	175	0	0	174	0	399	400	1	1
18:00 ~ 19:00	0	27	0	1	132	0	0	128	0	287	288	3	1
19:00 ~ 20:00	0	22	0	0	78	0	0	63	0	163	163	2	1
合 計	2	532	3	8	2151	4	3	1650	3	4343	4356	35	10

【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
9:00 ~ 10:00	17.0	60.4	22.6	100.0	2.2	1.3	0.0	1.1	0.0	0.0	0.0	0.0
10:00 ~ 11:00	14.3	56.4	29.3	100.0	0.0	0.0	0.9	0.3	0.0	0.9	0.9	0.8
11:00 ~ 12:00	11.5	51.2	37.2	100.0	0.0	0.4	0.0	0.2	0.0	0.8	0.6	0.6
12:00 ~ 13:00	12.7	49.2	38.1	100.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
13:00 ~ 14:00	11.0	49.8	39.2	100.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
14:00 ~ 15:00	12.5	46.8	40.7	100.0	0.0	0.5	1.0	0.6	1.7	0.0	0.5	0.4
15:00 ~ 16:00	12.3	47.8	40.0	100.0	1.6	0.0	0.0	0.2	0.0	0.0	0.0	0.0
16:00 ~ 17:00	10.9	49.1	40.0	100.0	1.9	0.0	0.0	0.2	1.9	0.8	0.0	0.6
17:00 ~ 18:00	12.5	44.0	43.5	100.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.6	0.0	0.3
18:00 ~ 19:00	9.4	46.2	44.4	100.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.8	0.0	0.3
19:00 ~ 20:00	13.5	47.9	38.7	100.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
平 均	12.3	49.7	38.0	100.0	0.6	0.2	0.2	0.2	0.4	0.4	0.2	0.3

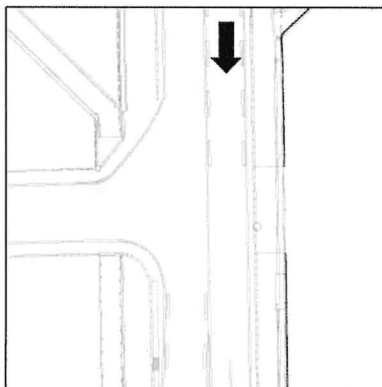
(1) 交通流量調査結果

交差点交通流動調査集計表

交差点No. 3

調査日 : 令和7年6月9日(月)

方向 : 幹線南進方面



	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				
9:00 ~ 10:00				0	457	43	0	26	1	527	527		
10:00 ~ 11:00				4	529	44	0	26	3	602	606		
11:00 ~ 12:00				1	520	56	0	25	3	604	605		
12:00 ~ 13:00				4	582	24	0	15	0	621	625		
13:00 ~ 14:00				0	536	21	1	22	0	579	580		
14:00 ~ 15:00				1	534	35	0	27	0	596	597		
15:00 ~ 16:00				1	565	26	0	24	0	615	616		
16:00 ~ 17:00				4	579	24	1	42	0	645	650		
17:00 ~ 18:00				2	679	14	1	42	0	735	738		
18:00 ~ 19:00				5	677	6	1	22	0	705	711		
19:00 ~ 20:00				8	566	8	0	15	0	589	597		
合 計				30	6224	301	4	286	7	6818	6852		

【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
9:00 ~ 10:00		94.9	5.1	100.0		8.6	3.7	8.3		0.0	0.0	0.0
10:00 ~ 11:00		95.2	4.8	100.0		7.6	10.3	7.8		0.7	0.0	0.7
11:00 ~ 12:00		95.4	4.6	100.0		9.7	10.7	9.8		0.2	0.0	0.2
12:00 ~ 13:00		97.6	2.4	100.0		3.9	0.0	3.8		0.7	0.0	0.6
13:00 ~ 14:00		96.0	4.0	100.0		3.8	0.0	3.6		0.0	4.3	0.2
14:00 ~ 15:00		95.5	4.5	100.0		6.1	0.0	5.9		0.2	0.0	0.2
15:00 ~ 16:00		96.1	3.9	100.0		4.4	0.0	4.2		0.2	0.0	0.2
16:00 ~ 17:00		93.4	6.6	100.0		4.0	0.0	3.7		0.7	2.3	0.8
17:00 ~ 18:00		94.2	5.8	100.0		2.0	0.0	1.9		0.3	2.3	0.4
18:00 ~ 19:00		96.8	3.2	100.0		0.9	0.0	0.8		0.7	4.3	0.8
19:00 ~ 20:00		97.5	2.5	100.0		1.4	0.0	1.3		1.4	0.0	1.3
平 均		95.7	4.3	100.0		4.6	2.4	4.5		0.5	1.3	0.5

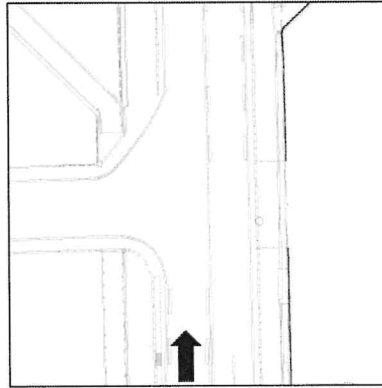
(1) 交通流量調査結果

交差点交通流動調査集計表

交差点No. 3

調査日 : 令和7年6月9日(月)

方向 : 幹線北進方面



	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				
9:00 ~ 10:00	0	3	2	3	438	51				494	497		
10:00 ~ 11:00	0	5	0	2	458	62				525	527		
11:00 ~ 12:00	0	6	0	0	550	59				615	615		
12:00 ~ 13:00	0	1	0	0	557	50				608	608		
13:00 ~ 14:00	0	5	1	2	547	29				582	584		
14:00 ~ 15:00	0	4	0	1	560	63				627	628		
15:00 ~ 16:00	0	4	1	4	512	37				554	558		
16:00 ~ 17:00	0	7	0	1	575	30				612	613		
17:00 ~ 18:00	0	4	0	6	668	13				685	691		
18:00 ~ 19:00	0	1	0	3	645	15				661	664		
19:00 ~ 20:00	0	2	0	0	498	12				512	512		
合 計	0	42	4	22	6008	421				6475	6497		

【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
9:00 ~ 10:00	1.0	99.0		100.0	40.0	10.4		10.7	0.0	0.6		0.6
10:00 ~ 11:00	0.9	99.1		100.0	0.0	11.9		11.8	0.0	0.4		0.4
11:00 ~ 12:00	1.0	99.0		100.0	0.0	9.7		9.6	0.0	0.0		0.0
12:00 ~ 13:00	0.2	99.8		100.0	0.0	8.2		8.2	0.0	0.0		0.0
13:00 ~ 14:00	1.0	99.0		100.0	16.7	5.0		5.1	0.0	0.3		0.3
14:00 ~ 15:00	0.6	99.4		100.0	0.0	10.1		10.0	0.0	0.2		0.2
15:00 ~ 16:00	0.9	99.1		100.0	20.0	6.7		6.8	0.0	0.7		0.7
16:00 ~ 17:00	1.1	98.9		100.0	0.0	5.0		4.9	0.0	0.2		0.2
17:00 ~ 18:00	0.6	99.4		100.0	0.0	1.9		1.9	0.0	0.9		0.9
18:00 ~ 19:00	0.2	99.8		100.0	0.0	2.3		2.3	0.0	0.5		0.5
19:00 ~ 20:00	0.4	99.6		100.0	0.0	2.4		2.3	0.0	0.0		0.0
平 均	0.7	99.3		100.0	8.7	6.5		6.5	0.0	0.3		0.3

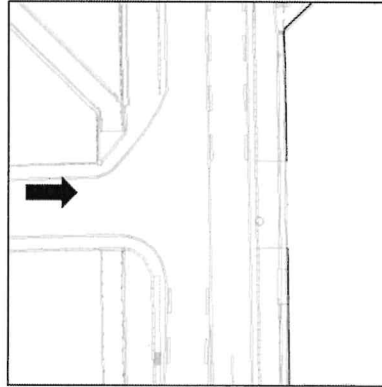
(1) 交通流量調査結果

交差点交通流動調査集計表

交差点No. 3

調査日 : 令和7年6月9日(月)

方向 : 交差東進方面



	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				
9:00 ~ 10:00	1	14	2				0	3	0	19	20		
10:00 ~ 11:00	1	32	2				0	3	0	37	38		
11:00 ~ 12:00	0	34	1				0	1	0	36	36		
12:00 ~ 13:00	1	43	0				0	7	0	50	51		
13:00 ~ 14:00	0	54	0				0	6	0	60	60		
14:00 ~ 15:00	0	44	0				0	5	0	49	49		
15:00 ~ 16:00	0	45	0				0	5	1	51	51		
16:00 ~ 17:00	1	56	1				0	5	0	62	63		
17:00 ~ 18:00	0	57	0				0	5	0	62	62		
18:00 ~ 19:00	2	54	0				0	4	0	58	60		
19:00 ~ 20:00	0	39	0				0	0	0	39	39		
合 計	6	472	6				0	44	1	523	529		

【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
9:00 ~ 10:00	85.0		15.0	100.0	11.8		0.0	10.0	5.9		0.0	5.0
10:00 ~ 11:00	92.1		7.9	100.0	5.7		0.0	5.3	2.9		0.0	2.6
11:00 ~ 12:00	97.2		2.8	100.0	2.9		0.0	2.8	0.0		0.0	0.0
12:00 ~ 13:00	86.3		13.7	100.0	0.0		0.0	0.0	2.3		0.0	2.0
13:00 ~ 14:00	90.0		10.0	100.0	0.0		0.0	0.0	0.0		0.0	0.0
14:00 ~ 15:00	89.8		10.2	100.0	0.0		0.0	0.0	0.0		0.0	0.0
15:00 ~ 16:00	88.2		11.8	100.0	0.0		16.7	2.0	0.0		0.0	0.0
16:00 ~ 17:00	92.1		7.9	100.0	1.7		0.0	1.6	1.7		0.0	1.6
17:00 ~ 18:00	91.9		8.1	100.0	0.0		0.0	0.0	0.0		0.0	0.0
18:00 ~ 19:00	93.3		6.7	100.0	0.0		0.0	0.0	3.6		0.0	3.3
19:00 ~ 20:00	100.0		0.0	100.0	0.0		0.0	0.0	0.0		0.0	0.0
平 均	91.5		8.5	100.0	1.2		2.2	1.3	1.2		0.0	1.1

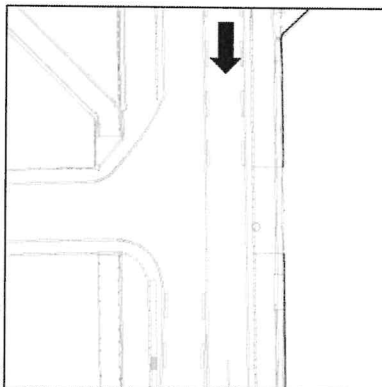
(1) 交通流量調査結果

交差点交通流動調査集計表

交差点No. 3

調査日 : 令和7年6月8日(日)

方向 : 幹線南進方面



	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				
9:00 ~ 10:00				2	528	9	0	36	0	573	575		
10:00 ~ 11:00				5	715	24	0	38	0	777	782		
11:00 ~ 12:00				2	743	4	0	50	0	797	799		
12:00 ~ 13:00				2	803	8	0	36	0	847	849		
13:00 ~ 14:00				3	765	10	0	43	0	818	821		
14:00 ~ 15:00				1	764	3	0	41	0	808	809		
15:00 ~ 16:00				2	729	4	0	44	0	777	779		
16:00 ~ 17:00				3	733	7	0	20	0	760	763		
17:00 ~ 18:00				0	708	5	1	29	0	742	743		
18:00 ~ 19:00				4	666	3	0	31	0	700	704		
19:00 ~ 20:00				3	517	10	0	16	0	543	546		
合計				27	7671	87	1	384	0	8142	8170		

【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
9:00 ~ 10:00		93.7	6.3	100.0		1.7	0.0	1.6		0.4	0.0	0.3
10:00 ~ 11:00		95.1	4.9	100.0		3.2	0.0	3.1		0.7	0.0	0.6
11:00 ~ 12:00		93.7	6.3	100.0		0.5	0.0	0.5		0.3	0.0	0.3
12:00 ~ 13:00		95.8	4.2	100.0		1.0	0.0	0.9		0.2	0.0	0.2
13:00 ~ 14:00		94.8	5.2	100.0		1.3	0.0	1.2		0.4	0.0	0.4
14:00 ~ 15:00		94.9	5.1	100.0		0.4	0.0	0.4		0.1	0.0	0.1
15:00 ~ 16:00		94.4	5.6	100.0		0.5	0.0	0.5		0.3	0.0	0.3
16:00 ~ 17:00		97.4	2.6	100.0		0.9	0.0	0.9		0.4	0.0	0.4
17:00 ~ 18:00		96.0	4.0	100.0		0.7	0.0	0.7		0.0	3.3	0.1
18:00 ~ 19:00		95.6	4.4	100.0		0.4	0.0	0.4		0.6	0.0	0.6
19:00 ~ 20:00		97.1	2.9	100.0		1.9	0.0	1.8		0.6	0.0	0.5
平均		95.3	4.7	100.0		1.1	0.0	1.1		0.3	0.3	0.3

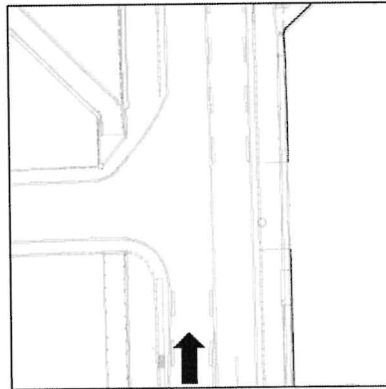
(1) 交通流量調査結果

交差点交通流動調査集計表

交差点No. 3

調査日 : 令和7年6月8日(日)

方向 : 幹線北進方面



	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				
9:00 ~ 10:00	0	4	0	4	580	13				597	601		
10:00 ~ 11:00	0	2	0	4	648	12				662	666		
11:00 ~ 12:00	0	7	0	1	757	7				771	772		
12:00 ~ 13:00	0	2	0	1	730	6				738	739		
13:00 ~ 14:00	0	4	0	1	737	6				747	748		
14:00 ~ 15:00	0	3	0	3	736	14				753	756		
15:00 ~ 16:00	0	6	0	1	784	8				798	799		
16:00 ~ 17:00	0	5	0	1	741	8				754	755		
17:00 ~ 18:00	0	4	0	1	675	5				684	685		
18:00 ~ 19:00	0	3	0	1	545	12				560	561		
19:00 ~ 20:00	0	3	0	0	494	6				503	503		
合 計	0	43	0	18	7427	97				7567	7585		

【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
9:00 ~ 10:00	0.7	99.3		100.0	0.0	2.2		2.2	0.0	0.7		0.7
10:00 ~ 11:00	0.3	99.7		100.0	0.0	1.8		1.8	0.0	0.6		0.6
11:00 ~ 12:00	0.9	99.1		100.0	0.0	0.9		0.9	0.0	0.1		0.1
12:00 ~ 13:00	0.3	99.7		100.0	0.0	0.8		0.8	0.0	0.1		0.1
13:00 ~ 14:00	0.5	99.5		100.0	0.0	0.8		0.8	0.0	0.1		0.1
14:00 ~ 15:00	0.4	99.6		100.0	0.0	1.9		1.9	0.0	0.4		0.4
15:00 ~ 16:00	0.8	99.2		100.0	0.0	1.0		1.0	0.0	0.1		0.1
16:00 ~ 17:00	0.7	99.3		100.0	0.0	1.1		1.1	0.0	0.1		0.1
17:00 ~ 18:00	0.6	99.4		100.0	0.0	0.7		0.7	0.0	0.1		0.1
18:00 ~ 19:00	0.5	99.5		100.0	0.0	2.2		2.1	0.0	0.2		0.2
19:00 ~ 20:00	0.6	99.4		100.0	0.0	1.2		1.2	0.0	0.0		0.0
平 均	0.6	99.4		100.0	0.0	1.3		1.3	0.0	0.2		0.2

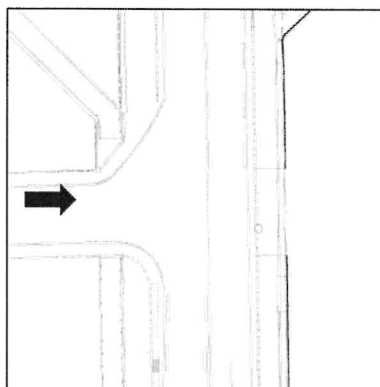
(1) 交通流量調査結果

交差点交通流動調査集計表

交差点No. 3

調査日 : 令和7年6月8日(日)

方向 : 交差東進方面



	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				
9:00 ~ 10:00	0	19	1				0	0	0	20	20		
10:00 ~ 11:00	2	47	1				0	3	0	51	53		
11:00 ~ 12:00	0	69	0				0	4	0	73	73		
12:00 ~ 13:00	0	101	0				0	7	0	108	108		
13:00 ~ 14:00	0	100	1				0	5	0	106	106		
14:00 ~ 15:00	0	111	0				0	7	0	118	118		
15:00 ~ 16:00	0	127	0				0	5	0	132	132		
16:00 ~ 17:00	1	113	0				2	4	0	117	120		
17:00 ~ 18:00	0	105	0				0	10	0	115	115		
18:00 ~ 19:00	0	71	0				0	5	0	76	76		
19:00 ~ 20:00	0	61	0				0	3	0	64	64		
合 計	3	924	3				2	53	0	980	985		

【流動特性】

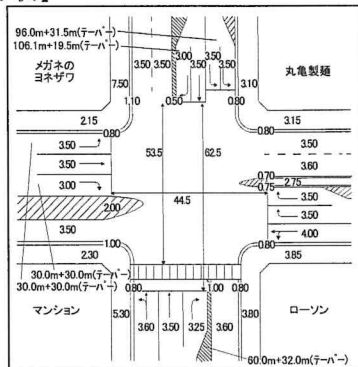
	流動分岐率(%)				大型車混入率(%)				二輪車混入率(%)			
	左折	直進	右折	計	左折	直進	右折	平均	左折	直進	右折	平均
9:00 ~ 10:00	100.0		0.0	100.0	5.0		0.0	5.0	0.0		0.0	0.0
10:00 ~ 11:00	94.3		5.7	100.0	2.0		0.0	1.9	4.0		0.0	3.8
11:00 ~ 12:00	94.5		5.5	100.0	0.0		0.0	0.0	0.0		0.0	0.0
12:00 ~ 13:00	93.5		6.5	100.0	0.0		0.0	0.0	0.0		0.0	0.0
13:00 ~ 14:00	95.3		4.7	100.0	1.0		0.0	0.9	0.0		0.0	0.0
14:00 ~ 15:00	94.1		5.9	100.0	0.0		0.0	0.0	0.0		0.0	0.0
15:00 ~ 16:00	96.2		3.8	100.0	0.0		0.0	0.0	0.0		0.0	0.0
16:00 ~ 17:00	95.0		5.0	100.0	0.0		0.0	0.0	0.9		33.3	2.5
17:00 ~ 18:00	91.3		8.7	100.0	0.0		0.0	0.0	0.0		0.0	0.0
18:00 ~ 19:00	93.4		6.6	100.0	0.0		0.0	0.0	0.0		0.0	0.0
19:00 ~ 20:00	95.3		4.7	100.0	0.0		0.0	0.0	0.0		0.0	0.0
平 均	94.4		5.6	100.0	0.3		0.0	0.3	0.3		3.6	0.5

(2) 交差点現示および運用秒時調査結果

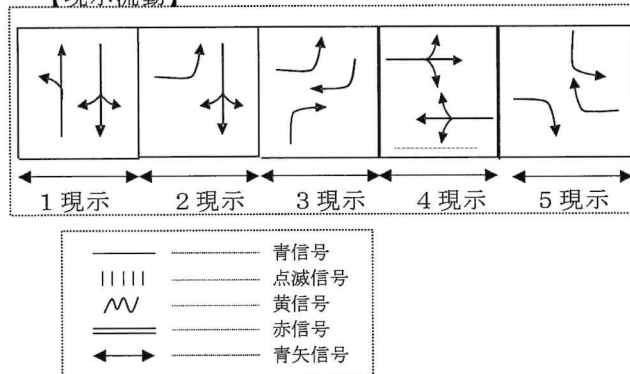
信号現示階梯及び運用秒時

交差点名： 交差点No. 1

【形状】



【現示流動】



【現示階梯】

	1 G	1 Y	1 R	2 G	2 Y	3 A	3 Y	3 R	4 PG	4 PW	4 G	4 Y	5 A	5 Y	5 R
幹線 車両 (1 G)		〰													
幹線 車両 (2 G)					〰										
交差 左矢印 (2 A)				↔	↔	↔	〰								
幹線 右矢印 (3 A)						↔	〰								
交差 歩行 (4 P)															
交差 車両 (4 G)											〰				
交差 右矢印 (5 A)												↔	〰		
幹線 左矢印 (5 A)													↔	↔	↔
階梯秒時	V	3	5	V	3	V	3	4	V	4	V	3	V	3	4

【平日の運用秒時】

	1 現示	2 現示	3 現示	4 現示	5 現示	サイクル長	スプリット値
9:00 ~ 10:00	52	8	21	32	21	134	39 : 6 : 16 : 24
10:00 ~ 11:00	56	9	25	32	22	144	39 : 6 : 17 : 22 : 15
11:00 ~ 12:00	52	9	27	34	27	149	35 : 6 : 18 : 23 : 18
12:00 ~ 13:00	49	8	24	31	23	135	36 : 6 : 18 : 23 : 17
13:00 ~ 14:00	53	7	26	34	22	142	37 : 5 : 18 : 24 : 15
14:00 ~ 15:00	52	7	22	35	24	140	37 : 5 : 16 : 25 : 17
15:00 ~ 16:00	55	7	25	31	23	141	39 : 5 : 18 : 22 : 16
16:00 ~ 17:00	58	9	26	36	27	156	37 : 6 : 17 : 23 : 17
17:00 ~ 18:00	61	11	16	40	29	157	39 : 7 : 10 : 25 : 18
18:00 ~ 19:00	63	10	16	39	27	155	41 : 6 : 10 : 25 : 17
19:00 ~ 20:00	70	7	15	36	18	146	48 : 5 : 10 : 25 : 12
20:00 ~ 21:00	60	7	14	33	19	133	45 : 5 : 11 : 25 : 14

【休日の運用秒時】

	1 現示	2 現示	3 現示	4 現示	5 現示	サイクル長	スプリット値
9:00 ~ 10:00	57	21	16	34	19	147	39 : 14 : 11 : 23
10:00 ~ 11:00	68	23	16	39	19	165	41 : 14 : 10 : 24
11:00 ~ 12:00	66	21	16	38	19	160	41 : 13 : 10 : 24
12:00 ~ 13:00	66	21	16	38	19	160	41 : 13 : 10 : 24
13:00 ~ 14:00	71	12	15	40	26	164	43 : 7 : 9 : 24
14:00 ~ 15:00	66	11	16	40	27	160	41 : 7 : 10 : 25
15:00 ~ 16:00	68	11	16	40	26	161	42 : 7 : 10 : 25
16:00 ~ 17:00	66	11	16	40	27	160	41 : 7 : 10 : 25
17:00 ~ 18:00	66	11	16	40	27	160	41 : 7 : 10 : 25
18:00 ~ 19:00	63	8	14	34	23	142	44 : 6 : 10 : 24
19:00 ~ 20:00	77	11	15	38	20	161	48 : 7 : 9 : 24
20:00 ~ 21:00	58	7	14	33	19	131	44 : 5 : 11 : 25

(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】

時間帯	A			B		C			D			1 現示	2 現示	3 現示	4 現示	5 現示	交差点
	左	直	右	左直	右	左直	直	右	左	直	右	需要率	需要率	需要率	需要率	需要率	需要率
9:00～10:00	0.080	0.221	0.045	0.116	0.091	0.132	0.000	0.080	0.130	0.017	0.221	0.080	0.000	0.130	0.091	0.522	
10:00～11:00	0.096	0.257	0.069	0.122	0.070	0.138	0.004	0.084	0.127	0.023	0.257	0.084	0.004	0.127	0.070	0.542	
11:00～12:00	0.079	0.252	0.048	0.143	0.090	0.160	0.004	0.083	0.122	0.029	0.252	0.083	0.004	0.143	0.090	0.572	
12:00～13:00	0.085	0.249	0.053	0.142	0.070	0.156	0.010	0.077	0.103	0.018	0.249	0.077	0.010	0.142	0.070	0.548	
13:00～14:00	0.083	0.240	0.061	0.155	0.079	0.143	0.020	0.071	0.099	0.008	0.240	0.071	0.020	0.155	0.079	0.565	
14:00～15:00	0.081	0.249	0.060	0.146	0.071	0.164	0.008	0.085	0.123	0.011	0.249	0.085	0.008	0.146	0.071	0.559	
15:00～16:00	0.085	0.251	0.059	0.156	0.088	0.147	0.000	0.075	0.125	0.016	0.251	0.075	0.000	0.156	0.088	0.570	
16:00～17:00	0.095	0.263	0.071	0.157	0.097	0.158	0.009	0.065	0.119	0.023	0.263	0.071	0.009	0.157	0.097	0.597	
17:00～18:00	0.126	0.308	0.070	0.170	0.126	0.175	0.012	0.040	0.150	0.029	0.308	0.070	0.012	0.170	0.126	0.686	
18:00～19:00	0.123	0.304	0.054	0.145	0.096	0.166	0.016	0.046	0.115	0.010	0.304	0.054	0.016	0.145	0.096	0.615	
19:00～20:00	0.073	0.257	0.046	0.110	0.054	0.129	0.000	0.038	0.072	0.000	0.257	0.046	0.000	0.110	0.054	0.467	
平 均	0.091	0.259	0.058	0.142	0.085	0.152	0.008	0.068	0.117	0.017	0.259	0.072	0.008	0.144	0.085	0.568	

【休日】

時間帯	A			B		C			D			1 現示	2 現示	3 現示	4 現示	5 現示	交差点
	左	直	右	左直	右	左直	直	右	左	直	右	需要率	需要率	需要率	需要率	需要率	需要率
9:00～10:00	0.094	0.242	0.063	0.090	0.095	0.150	0.000	0.098	0.125	0.014	0.242	0.098	0.000	0.125	0.095	0.560	
10:00～11:00	0.109	0.316	0.085	0.127	0.109	0.164	0.017	0.094	0.119	0.038	0.316	0.077	0.017	0.127	0.109	0.646	
11:00～12:00	0.114	0.310	0.103	0.157	0.105	0.189	0.024	0.109	0.126	0.037	0.310	0.085	0.024	0.157	0.105	0.681	
12:00～13:00	0.116	0.330	0.080	0.152	0.107	0.189	0.029	0.105	0.131	0.036	0.330	0.076	0.029	0.152	0.107	0.694	
13:00～14:00	0.114	0.325	0.085	0.168	0.125	0.190	0.031	0.100	0.124	0.025	0.325	0.069	0.031	0.168	0.125	0.718	
14:00～15:00	0.110	0.311	0.055	0.156	0.108	0.197	0.029	0.129	0.118	0.032	0.311	0.100	0.029	0.156	0.108	0.704	
15:00～16:00	0.120	0.304	0.072	0.175	0.102	0.210	0.031	0.116	0.133	0.018	0.304	0.085	0.031	0.175	0.102	0.697	
16:00～17:00	0.116	0.298	0.073	0.169	0.113	0.198	0.025	0.113	0.118	0.033	0.298	0.088	0.025	0.169	0.113	0.693	
17:00～18:00	0.133	0.306	0.071	0.164	0.112	0.175	0.032	0.088	0.110	0.011	0.306	0.056	0.032	0.164	0.112	0.670	
18:00～19:00	0.105	0.291	0.062	0.124	0.071	0.145	0.009	0.076	0.093	0.011	0.291	0.067	0.009	0.124	0.071	0.562	
19:00～20:00	0.074	0.232	0.067	0.113	0.059	0.132	0.001	0.054	0.061	0.000	0.232	0.053	0.001	0.113	0.059	0.458	
平 均	0.110	0.297	0.074	0.145	0.101	0.176	0.021	0.098	0.114	0.023	0.297	0.078	0.021	0.148	0.101	0.644	

(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】

時間帯	A			B		C			D		1 現示	2 現示	3 現示	4 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	需要率
9:00～10:00	0.022	0.195	0.000	0.106	0.018	0.066	0.247	0.000	0.118	0.031	0.247	0.000	0.118	0.031	0.396
10:00～11:00	0.033	0.193	0.000	0.095	0.038	0.050	0.240	0.000	0.140	0.041	0.240	0.000	0.140	0.041	0.421
11:00～12:00	0.029	0.203	0.003	0.097	0.030	0.047	0.273	0.000	0.141	0.054	0.273	0.003	0.141	0.054	0.471
12:00～13:00	0.036	0.230	0.001	0.088	0.014	0.055	0.263	0.000	0.125	0.060	0.263	0.001	0.125	0.060	0.449
13:00～14:00	0.043	0.210	0.005	0.092	0.025	0.053	0.249	0.000	0.124	0.041	0.249	0.005	0.124	0.041	0.419
14:00～15:00	0.032	0.203	0.001	0.092	0.024	0.045	0.244	0.000	0.128	0.062	0.244	0.001	0.128	0.062	0.435
15:00～16:00	0.040	0.212	0.013	0.116	0.026	0.060	0.235	0.000	0.127	0.059	0.235	0.013	0.127	0.059	0.434
16:00～17:00	0.049	0.219	0.011	0.108	0.021	0.046	0.235	0.000	0.179	0.052	0.235	0.011	0.179	0.052	0.477
17:00～18:00	0.058	0.237	0.017	0.105	0.031	0.048	0.284	0.000	0.160	0.061	0.284	0.017	0.160	0.061	0.522
18:00～19:00	0.046	0.247	0.019	0.080	0.024	0.036	0.266	0.000	0.136	0.055	0.266	0.019	0.136	0.055	0.476
19:00～20:00	0.037	0.221	0.010	0.055	0.010	0.031	0.185	0.000	0.093	0.022	0.221	0.010	0.093	0.022	0.346
平均	0.039	0.215	0.007	0.094	0.024	0.049	0.247	0.000	0.134	0.049	0.251	0.007	0.134	0.049	0.441

【休日】

時間帯	A			B		C			D		1 現示	2 現示	3 現示	4 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	需要率
9:00～10:00	0.028	0.161	0.001	0.088	0.031	0.040	0.271	0.000	0.109	0.006	0.271	0.001	0.109	0.031	0.412
10:00～11:00	0.045	0.186	0.001	0.114	0.056	0.041	0.312	0.005	0.148	0.040	0.312	0.005	0.148	0.056	0.521
11:00～12:00	0.044	0.207	0.011	0.098	0.062	0.030	0.326	0.000	0.160	0.076	0.326	0.011	0.160	0.076	0.573
12:00～13:00	0.048	0.219	0.013	0.091	0.056	0.039	0.290	0.000	0.146	0.070	0.290	0.013	0.146	0.070	0.519
13:00～14:00	0.038	0.205	0.012	0.098	0.053	0.038	0.295	0.000	0.139	0.068	0.295	0.012	0.139	0.068	0.514
14:00～15:00	0.042	0.244	0.013	0.094	0.053	0.049	0.280	0.000	0.148	0.082	0.280	0.013	0.148	0.082	0.523
15:00～16:00	0.054	0.226	0.012	0.103	0.061	0.049	0.267	0.000	0.162	0.089	0.267	0.012	0.162	0.089	0.530
16:00～17:00	0.046	0.238	0.021	0.100	0.050	0.053	0.263	0.000	0.153	0.081	0.263	0.021	0.153	0.081	0.518
17:00～18:00	0.053	0.262	0.008	0.067	0.049	0.036	0.238	0.000	0.119	0.070	0.262	0.008	0.119	0.070	0.459
18:00～19:00	0.050	0.234	0.009	0.056	0.024	0.025	0.198	0.000	0.083	0.044	0.234	0.009	0.083	0.044	0.370
19:00～20:00	0.043	0.212	0.000	0.039	0.023	0.024	0.150	0.000	0.053	0.007	0.212	0.000	0.053	0.023	0.288
平均	0.045	0.218	0.009	0.086	0.047	0.039	0.263	0.000	0.129	0.058	0.274	0.010	0.129	0.063	0.475

(4) 流入交通量結果

<現状の流入交通量>

交差点No. 3

【平日】

時間帯	A	C	D	合計
9:00～10:00	527	497	20	1,044
10:00～11:00	606	527	38	1,171
11:00～12:00	605	615	36	1,256
12:00～13:00	625	608	51	1,284
13:00～14:00	580	584	60	1,224
14:00～15:00	597	628	49	1,274
15:00～16:00	616	558	51	1,225
16:00～17:00	650	613	63	1,326
17:00～18:00	738	691	62	1,491
18:00～19:00	711	664	60	1,435
19:00～20:00	597	512	39	1,148
平 均	623	591	48	1,262

【休日】

時間帯	A	C	D	合計
9:00～10:00	575	601	20	1,196
10:00～11:00	782	666	53	1,501
11:00～12:00	799	772	73	1,644
12:00～13:00	849	739	108	1,696
13:00～14:00	821	748	106	1,675
14:00～15:00	809	756	118	1,683
15:00～16:00	779	799	132	1,710
16:00～17:00	763	755	120	1,638
17:00～18:00	743	685	115	1,543
18:00～19:00	704	561	76	1,341
19:00～20:00	546	503	64	1,113
平 均	743	690	90	1,522

別添資料－2

(仮称) 宇土ファッションモール
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	4
1. 出店計画店舗の概要	4
2. 店舗周辺の住居等の立地条件	4
3. 予測地点の選定	4
4. 騒音発生源の配置	6
5. 予測項目	1 2
6. 予測方法	1 2
第5章 予測結果	1 5
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	1 5
2. 発生する騒音ごとの騒音レベル最大値予測結果	2 8

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)宇土ファッションモール」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)宇土ファッションモール」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

○ファッションセンターしまむら人吉店

所在地；人吉市瓦屋町字後田 2363 番 1 外

店舗面積；967 m²

営業時間；10:00～19:00

(2) 調査日時

令和7年8月19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 ・ キュービクル ・ 排気口	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) ・ 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－2 9	R I O N

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・評価に必要な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	ROA-AP505HS	圧縮機出力1.1kW	47.2	23.9	35.1	35.7	40.8	43.5	39.9	29.3
室外機	ROA-AP1405HS	圧縮機出力2.5kW	51.0	28.6	39.1	43.4	45.8	45.7	42.1	36.8
室外機	PUZ-ERMP140LA14	圧縮機出力2.60kW	56.1	29.5	43.9	45.9	50.5	51.7	47.9	42.6
排気口	EF-35DSB3	出力0.15kW	52.3	28.1	33.3	41.9	44.3	46.0	47.9	44.0
排気口	EFG-35SB2	出力0.1kW	52.5	29.1	33.6	38.9	44.8	49.0	46.4	41.0
キュービクル	キュービクルa	—	51.7 *2	36.3	40.8	45.5	46.3	45.6	41.0	35.3

*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	1 5秒/台	90.0 *3						*1	
廃棄物収集車両後進警報ブザー音	1 5秒/台	90.0 *3						*1	
廃棄物収集作業音 (圧縮)	2 4 0秒/台	90.0 *3					*1		
廃棄物収集作業音 (非圧縮)	9 0秒/台	85.0 *3					*1		
台車走行音	6秒×1 2回/台	71.0 *3						*1	
台車走行音	6秒×1 2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、82dB (A特性音響パワーレベル) となる。

82dBを半自由空間補正 (-8dB (『騒音予測の手引き p-11より)) し、74dB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、91.5dB (A特性音響パワーレベル) となる。

91.5dBを半自由空間補正 (-8dB (『騒音予測の手引き p-11より)) し、83.5dB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 4回/台	73.2	51.0	56.6	61.2	66.3	66.9	67.9	65.4
荷さばき作業に伴う荷下ろし音	2 4回/台	77.3 *2	48.2	55.6	65.5	69.5	70.7	73.0	69.6
搬出入車両荷台扉開音	1回/台	74.4	44.2	51.8	61.0	67.7	69.8	68.2	66.3
搬出入車両荷台扉開音	1回/台	78.5 *2	46.9	56.0	65.7	71.8	74.4	72.0	69.2
搬出入車両荷台扉閉音	1回/台	76.3	44.3	52.1	60.3	68.0	71.4	71.6	68.2
搬出入車両荷台扉閉音	1回/台	82.2 *2	49.7	57.8	66.1	73.9	77.4	77.6	74.1
搬出入車両座席扉開閉音	2回/台	76.5	51.1	59.1	66.5	70.2	71.8	69.6	66.2
搬出入車両座席扉開閉音	2回/台	81.1 *2	56.2	64.0	71.7	75.3	76.3	73.8	70.4
搬出入車両エンジン始動音	1回/台	78.4	53.3	57.2	60.9	67.4	73.5	73.7	72.1
搬出入車両エンジン始動音	1回/台	81.6 *2	57.2	60.4	64.1	70.8	76.3	76.9	75.5

*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）宇土ファッションモール

所在地；宇土市善道寺町字五丁間 291 番 外

用途地域；無指定地域

店舗面積；2,329 m²

営業時間；10:00～20:00

駐車場収容台数；99 台

駐車場利用可能時間帯；9:30～20:30

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、無指定地域及び近隣商業地域である。

店舗周辺の住居等の立地状況として、建物敷地北西側には店舗が立地しており、北東側及び南東側には農地が面している。

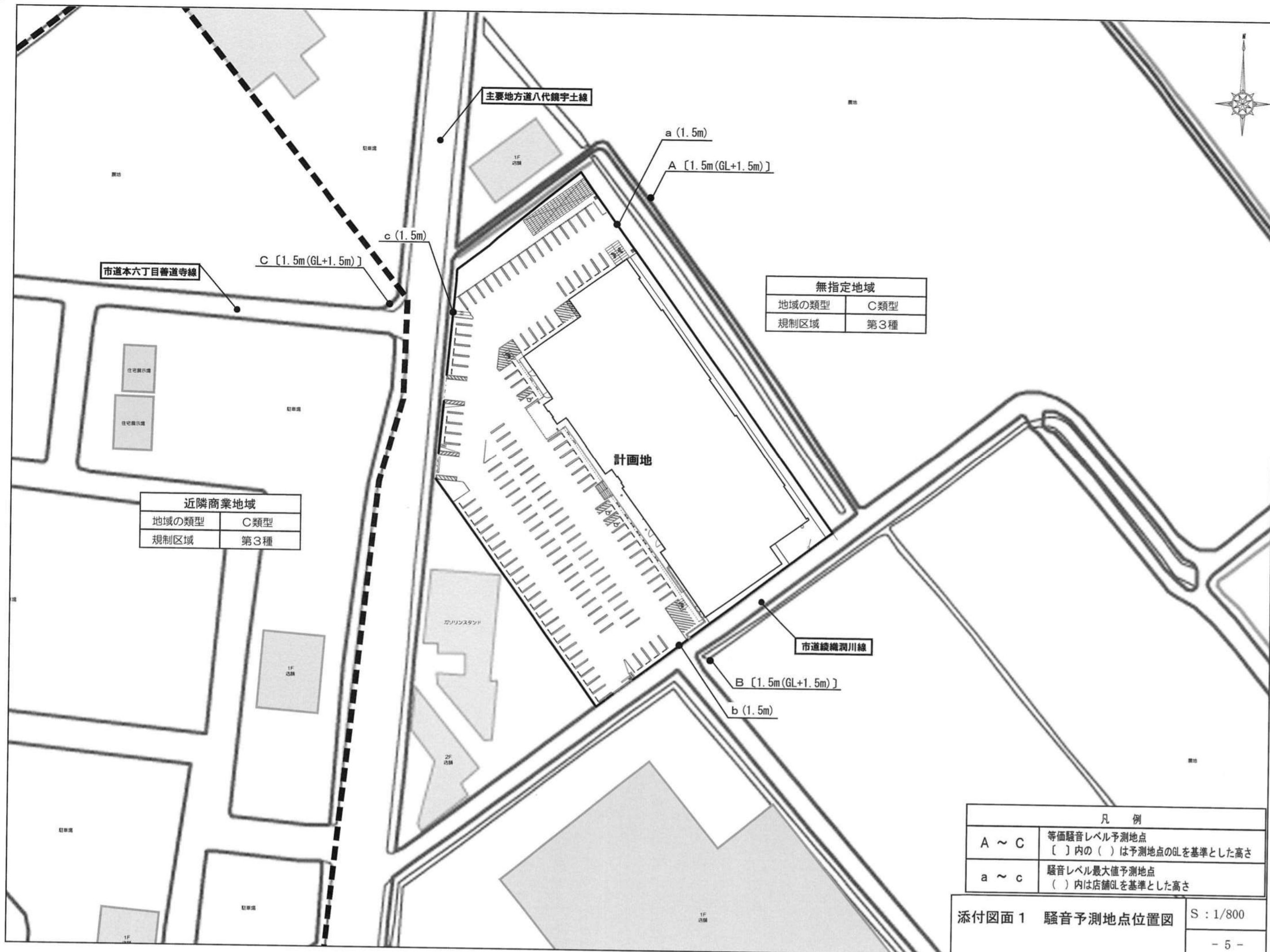
また、建物敷地南西側にはガソリンスタンドが立地しており、西側には主要地方道八代鏡宇土線（道路幅員：13.4m）を挟み店舗等が立地している。

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3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可能な隣地境界上を選定した。

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、隣地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1.5mに設定するとともに、選定根拠を表4-1、4-2（後出 p-6）に示す。



市道六丁目善道寺線

主要地方道八代鏡宇土線

無指定地域	
地域の類型	C類型
規制区域	第3種

近隣商業地域	
地域の類型	C類型
規制区域	第3種

市道綾織潤川線

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

添付図面 1 騒音予測地点位置図

S : 1/800

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	建物敷地北東側農地	無指定地域	-13.3	44.4	1.5
B地点	建物敷地南東側農地	無指定地域	88.5	-8.0	1.5
C地点	建物敷地西側農地	近隣商業地域	-28.9	-19.3	1.5
【選定根拠】 A地点: 駐車場内を走行する自動車走行音の影響を最も受けるとされる農地とした。 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農地とした。 C地点: 駐車場内を走行する自動車走行音の影響を最も受けるとされる農地とした。 ※ 建物敷地北東側には店舗、南西側にはガソリンスタンドが立地しており、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	建物敷地北東側境界上	無指定地域	-13.3	37.1	1.5
b 地点	建物敷地南東側境界上	無指定地域	79.2	-9.4	1.5
c 地点	建物敷地西側境界上	無指定地域	-18.5	-7.8	1.5
【選定根拠】 a 地点: 駐車場内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: 駐車場内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。 ※ 建物敷地北東側には店舗、南西側にはガソリンスタンドが立地しており、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	ROA-AP505HS	47.2	9:30~20:00	1.0	32.3	5.3	R階部
2	室外機2	ROA-AP1405HS	51.0	9:30~20:00	8.5	32.3	5.7	R階部
3	室外機3	ROA-AP1405HS	51.0	9:30~20:00	22.4	32.3	5.7	R階部
4	室外機4	ROA-AP1405HS	51.0	9:30~20:00	28.9	32.3	5.7	R階部
5	室外機5	ROA-AP1405HS	51.0	9:30~20:00	37.7	32.3	5.7	R階部
6	室外機6	ROA-AP1405HS	51.0	9:30~20:00	49.5	32.3	5.7	R階部
7	室外機7	ROA-AP1405HS	51.0	9:30~20:00	63.3	32.3	5.7	R階部
8	室外機8	ROA-AP505HS	47.2	9:30~20:00	76.2	12.7	6.1	R階部
9	室外機9	PUZ-ERMP140LA14	56.1	9:30~20:00	76.2	10.7	6.3	R階部
10	室外機10	PUZ-ERMP140LA14	56.1	9:30~20:00	67.4	-1.0	6.7	R階部
11	室外機11	PUZ-ERMP140LA14	56.1	9:30~20:00	61.3	-1.0	6.7	R階部
12	室外機12	PUZ-ERMP140LA14	56.1	9:30~20:00	49.2	-1.0	6.7	R階部
13	室外機13	PUZ-ERMP140LA14	56.1	9:30~20:00	46.9	-1.0	6.7	R階部
14	室外機14	PUZ-ERMP140LA14	56.1	9:30~20:00	37.9	-1.0	6.7	R階部
15	室外機15	PUZ-ERMP140LA14	56.1	9:30~20:00	21.9	-1.0	6.7	R階部
16	室外機16	PUZ-ERMP140LA14	56.1	9:30~20:00	8.0	-1.0	6.7	R階部
17	室外機17	PUZ-ERMP140LA14	56.1	9:30~20:00	2.4	13.3	6.3	R階部
18	室外機18	PUZ-ERMP140LA14	56.1	9:30~20:00	2.4	15.6	6.3	R階部
19	排気口1	EF-35DSB3	52.3	9:30~20:00	5.1	33.9	4.0	1階部
20	排気口2	EFG-35SB2	52.5	9:30~20:00	67.4	33.9	4.0	1階部
21	キュービクル	キュービクル a	51.7	終 日	74.9	32.8	1.5	1階部
22	搬出入車両後進警報ブザー音		90.0	昼1台×15秒	62.3	-10.0	0.6	1階部
23	搬出入車両後進警報ブザー音		90.0	昼1台×15秒	-13.3	21.2	0.6	1階部
24	廃棄物収集車両後進警報ブザー音		90.0	昼3台×15秒	62.3	-10.0	0.6	1階部
25	廃棄物収集車両後進警報ブザー音		90.0	昼3台×15秒	-13.3	21.2	0.6	1階部
26	廃棄物収集作業音(圧縮)		90.0	昼3台×240秒	74.7	-10.0	0.6	1階部
27	廃棄物収集作業音(圧縮)		90.0	昼3台×240秒	-8.6	14.1	0.6	1階部
28	廃棄物収集作業音(非圧縮)		85.0	昼3台×90秒	74.7	-10.0	0.6	1階部
29	廃棄物収集作業音(非圧縮)		85.0	昼3台×90秒	-8.6	14.1	0.6	1階部
30	台車走行音		71.0	昼1台×6秒×12回夜1台×6秒×12回	74.7	-1.9	0.0	1階部
			77.0※2					
31	台車走行音		71.0	昼1台×6秒×12回夜1台×6秒×12回	-0.5	14.1	0.0	1階部
			77.0※2					
32	荷下ろし音		73.2	昼1台×24回夜1台×24回	74.7	-1.9	0.6	1階部
			77.3※2					
33	荷下ろし音		73.2	昼1台×24回夜1台×24回	-0.5	14.1	0.6	1階部
			77.3※2					
34	搬出入車両荷台扉開音		74.4	昼1台×1回夜1台×1回	74.7	-1.9	1.5	1階部
			78.5※2					
35	搬出入車両荷台扉開音		74.4	昼1台×1回夜1台×1回	-0.5	14.1	1.5	1階部
			78.5※2					
36	搬出入車両荷台扉閉音		76.3	昼1台×1回夜1台×1回	74.7	-1.9	1.5	1階部
			82.2※2					
37	搬出入車両荷台扉閉音		76.3	昼1台×1回夜1台×1回	-0.5	14.1	1.5	1階部
			82.2※2					
38	搬出入車両座席扉開閉音		76.5	昼1台×2回夜1台×2回	74.7	-10.0	1.5	1階部
			81.1※2					
39	搬出入車両座席扉開閉音		76.5	昼1台×2回夜1台×2回	-8.6	14.1	1.5	1階部
			81.1※2					
40	搬出入車両エンジン始動音		78.4	昼1台×1回夜1台×1回	74.7	-10.0	0.6	1階部
			81.6※2					
41	搬出入車両エンジン始動音		78.4	昼1台×1回夜1台×1回	-8.6	14.1	0.6	1階部
			81.6※2					
※3	来客車両走行音		74.0	昼960台×1~2回	-	-	-	1階部
※3	搬出入車両走行音		83.5	昼1台×1~2回夜1台×1~2回	-	-	-	1階部
※3	廃棄物収集車両走行音		83.5	昼6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									階
			昼間	夜間		始点座標(m)			終点座標(m)			離散音源点座標(m)			
						X	Y	Z	X	Y	Z	X	Y	Z	
1	来客車両 走行音	74.0	960回	0回	7.6	-4.4	-20.0	0.3	0.5	-14.2	0.6	-3.6	-19.0	0.4	1 階部
												-2.0	-17.1	0.4	
												-0.3	-15.2	0.5	
2	来客車両 走行音	74.0	1920回	0回	18.5	0.5	-14.2	0.6	14.6	-26.2	0.6	2.8	-16.2	0.6	1 階部
												7.6	-20.2	0.6	
												12.2	-24.2	0.6	
3	来客車両 走行音	74.0	960回	0回	7.8	14.6	-26.2	0.6	9.7	-32.2	0.3	13.8	-27.2	0.5	1 階部
												12.1	-29.2	0.4	
												10.5	-31.2	0.4	
4	来客車両 走行音	74.0	1920回	0回	28.4	14.6	-26.2	0.6	43.0	-26.2	0.6	19.3	-26.2	0.6	1 階部
												28.8	-26.2	0.6	
												38.3	-26.2	0.6	
5	来客車両 走行音	74.0	1920回	0回	28.4	43.0	-26.2	0.6	71.4	-26.2	0.6	47.7	-26.2	0.6	1 階部
												57.2	-26.2	0.6	
												66.7	-26.2	0.6	
6	来客車両 走行音	74.0	1920回	0回	8.3	71.4	-26.2	0.6	79.7	-26.2	0.6	72.8	-26.2	0.6	1 階部
												75.6	-26.2	0.6	
												78.3	-26.2	0.6	
7	来客車両 走行音	74.0	1920回	0回	16.2	71.4	-26.2	0.6	71.4	-10.0	0.6	71.4	-23.5	0.6	1 階部
												71.4	-18.1	0.6	
												71.4	-12.7	0.6	
8	来客車両 走行音	74.0	1920回	0回	22.5	71.4	-10.0	0.6	48.9	-10.0	0.6	67.6	-10.0	0.6	1 階部
												60.2	-10.0	0.6	
												52.6	-10.0	0.6	
9	来客車両 走行音	74.0	1920回	0回	22.6	48.9	-10.0	0.6	26.3	-10.0	0.6	45.1	-10.0	0.6	1 階部
												37.6	-10.0	0.6	
												30.1	-10.0	0.6	
10	来客車両 走行音	74.0	1920回	0回	22.5	26.3	-10.0	0.6	3.8	-10.0	0.6	22.6	-10.0	0.6	1 階部
												15.0	-10.0	0.6	
												7.6	-10.0	0.6	
11	来客車両 走行音	74.0	1920回	0回	5.3	0.5	-14.2	0.6	3.8	-10.0	0.6	1.0	-13.5	0.6	1 階部
												2.2	-12.1	0.6	
												3.2	-10.7	0.6	
12	来客車両 走行音	74.0	1920回	0回	18.3	0.5	-14.2	0.6	-13.3	-2.2	0.6	-1.8	-12.2	0.6	1 階部
												-6.4	-8.2	0.6	
												-11.0	-4.2	0.6	
13	来客車両 走行音	74.0	1920回	0回	16.4	-13.3	-2.2	0.6	-13.3	14.2	0.6	-13.3	0.5	0.6	1 階部
												-13.3	6.0	0.6	
												-13.3	11.5	0.6	
1	搬出入車両 走行音	83.5	2回	2回	7.6	-4.4	-20.0	0.3	0.5	-14.2	0.6	-3.6	-19.0	0.4	1 階部
												-2.0	-17.1	0.4	
												-0.3	-15.2	0.5	
2	搬出入車両 走行音	83.5	2回	2回	18.5	0.5	-14.2	0.6	14.6	-26.2	0.6	2.8	-16.2	0.6	1 階部
												7.6	-20.2	0.6	
												12.2	-24.2	0.6	
3	搬出入車両 走行音	83.5	2回	2回	7.8	14.6	-26.2	0.6	9.7	-32.2	0.3	13.8	-27.2	0.5	1 階部
												12.1	-29.2	0.4	
												10.5	-31.2	0.4	
4	搬出入車両 走行音	83.5	2回	2回	28.4	14.6	-26.2	0.6	43.0	-26.2	0.6	19.3	-26.2	0.6	1 階部
												28.8	-26.2	0.6	
												38.3	-26.2	0.6	

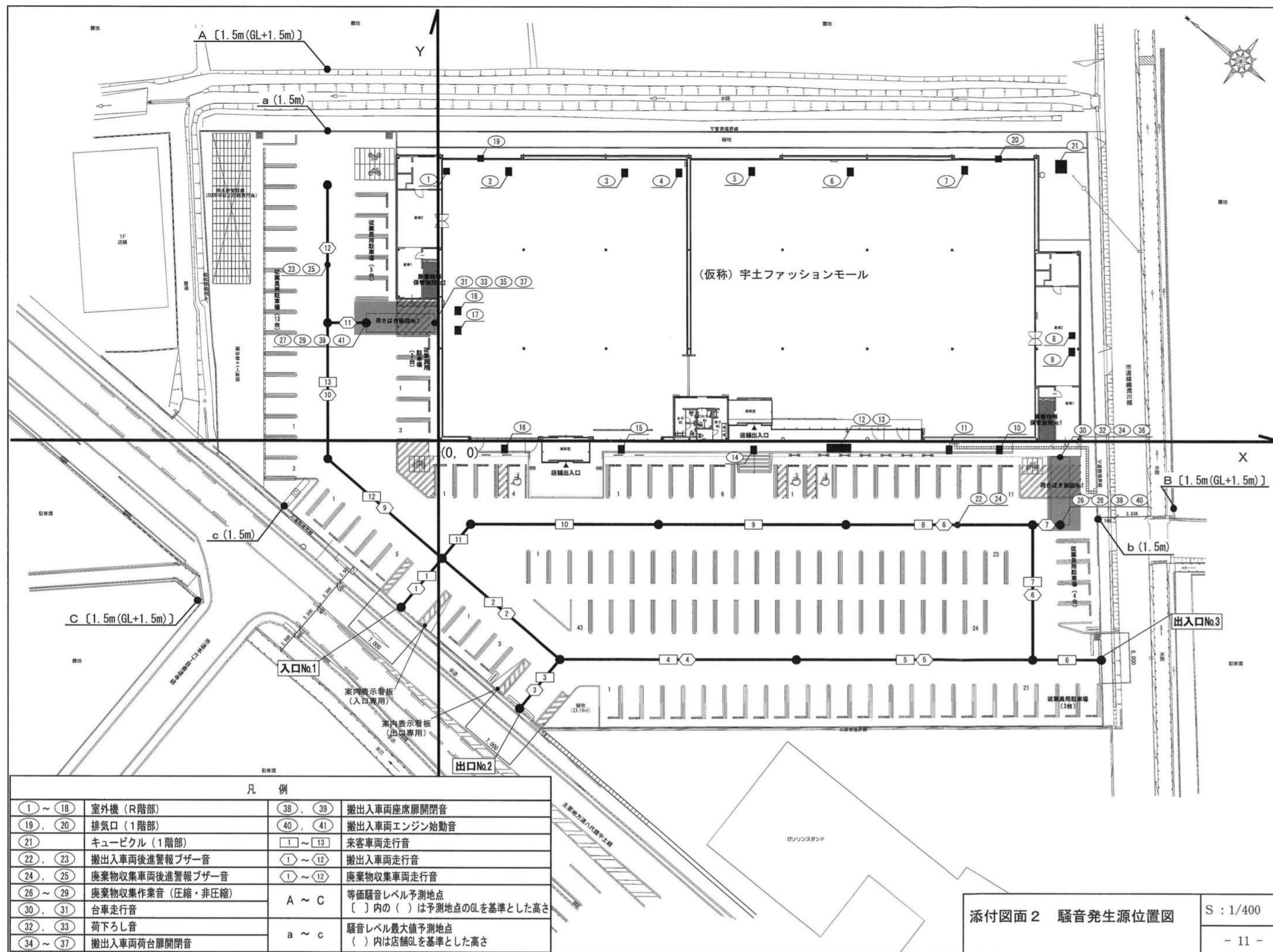
※1 自動車走行騒音源の位置及び座標の原点を添付図面2「騒音発生源位置図」に示す。

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									階
			昼間	夜間		始点座標(m)			終点座標(m)			離散音源点座標(m)			
						X	Y	Z	X	Y	Z	X	Y	Z	
5	搬出入車両 走行音	83.5	2回	2回	28.4	43.0	-26.2	0.6	71.4	-26.2	0.6	47.7	-26.2	0.6	1階部
												57.2	-26.2	0.6	
												66.7	-26.2	0.6	
6	搬出入車両 走行音	83.5	2回	2回	16.2	71.4	-26.2	0.6	71.4	-10.0	0.6	71.4	-23.5	0.6	1階部
												71.4	-18.1	0.6	
												71.4	-12.7	0.6	
7	搬出入車両 走行音	83.5	1回	1回	3.3	71.4	-10.0	0.6	74.7	-10.0	0.6	72.0	-10.0	0.6	1階部
												73.1	-10.0	0.6	
												74.2	-10.0	0.6	
8	搬出入車両 走行音	83.5	1回	1回	22.5	71.4	-10.0	0.6	48.9	-10.0	0.6	67.6	-10.0	0.6	1階部
												60.2	-10.0	0.6	
												52.6	-10.0	0.6	
9	搬出入車両 走行音	83.5	2回	2回	18.3	0.5	-14.2	0.6	-13.3	-2.2	0.6	-1.8	-12.2	0.6	1階部
												-6.4	-8.2	0.6	
												-11.0	-4.2	0.6	
10	搬出入車両 走行音	83.5	2回	2回	16.4	-13.3	14.2	0.6	-13.3	-2.2	0.6	-13.3	11.5	0.6	1階部
												-13.3	6.0	0.6	
												-13.3	0.5	0.6	
11	搬出入車両 走行音	83.5	1回	1回	4.7	-13.3	14.2	0.6	-8.6	14.1	0.6	-12.5	14.2	0.6	1階部
												-11.0	14.2	0.6	
												-9.4	14.1	0.6	
12	搬出入車両 走行音	83.5	1回	1回	16.4	-13.3	14.2	0.6	-13.3	30.6	0.6	-13.3	16.9	0.6	1階部
												-13.3	22.4	0.6	
												-13.3	27.9	0.6	
1	廃棄物収集車両 走行音	83.5	6回	0回	7.6	-4.4	-20.0	0.3	0.5	-14.2	0.6	-3.6	-19.0	0.4	1階部
												-2.0	-17.1	0.4	
												-0.3	-15.2	0.5	
2	廃棄物収集車両 走行音	83.5	6回	0回	18.5	0.5	-14.2	0.6	14.6	-26.2	0.6	2.8	-16.2	0.6	1階部
												7.6	-20.2	0.6	
												12.2	-24.2	0.6	
3	廃棄物収集車両 走行音	83.5	6回	0回	7.8	14.6	-26.2	0.6	9.7	-32.2	0.3	13.8	-27.2	0.5	1階部
												12.1	-29.2	0.4	
												10.5	-31.2	0.4	
4	廃棄物収集車両 走行音	83.5	6回	0回	28.4	14.6	-26.2	0.6	43.0	-26.2	0.6	19.3	-26.2	0.6	1階部
												28.8	-26.2	0.6	
												38.3	-26.2	0.6	
5	廃棄物収集車両 走行音	83.5	6回	0回	28.4	43.0	-26.2	0.6	71.4	-26.2	0.6	47.7	-26.2	0.6	1階部
												57.2	-26.2	0.6	
												66.7	-26.2	0.6	
6	廃棄物収集車両 走行音	83.5	6回	0回	16.2	71.4	-26.2	0.6	71.4	-10.0	0.6	71.4	-23.5	0.6	1階部
												71.4	-18.1	0.6	
												71.4	-12.7	0.6	
7	廃棄物収集車両 走行音	83.5	3回	0回	3.3	71.4	-10.0	0.6	74.7	-10.0	0.6	72.0	-10.0	0.6	1階部
												73.1	-10.0	0.6	
												74.2	-10.0	0.6	
8	廃棄物収集車両 走行音	83.5	3回	0回	22.5	71.4	-10.0	0.6	48.9	-10.0	0.6	67.6	-10.0	0.6	1階部
												60.2	-10.0	0.6	
												52.6	-10.0	0.6	
9	廃棄物収集車両 走行音	83.5	6回	0回	18.3	0.5	-14.2	0.6	-13.3	-2.2	0.6	-1.8	-12.2	0.6	1階部
												-6.4	-8.2	0.6	
												-11.0	-4.2	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。

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									階
			昼間	夜間		始点座標 (m)			終点座標 (m)			離散音源点座標 (m)			
						X	Y	Z	X	Y	Z	X	Y	Z	
10	廃棄物収集車両 走行音	83.5	6回	0回	16.4	-13.3	14.2	0.6	-13.3	-2.2	0.6	-13.3	11.5	0.6	1 階部
												-13.3	6.0	0.6	
												-13.3	0.5	0.6	
11	廃棄物収集車両 走行音	83.5	3回	0回	4.7	-13.3	14.2	0.6	-8.6	14.1	0.6	-12.5	14.2	0.6	1 階部
												-11.0	14.2	0.6	
												-9.4	14.1	0.6	
12	廃棄物収集車両 走行音	83.5	3回	0回	16.4	-13.3	14.2	0.6	-13.3	30.6	0.6	-13.3	16.9	0.6	1 階部
												-13.3	22.4	0.6	
												-13.3	27.9	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 ~ ⑱	室外機 (R階部)	③⑧ , ③⑨	搬出入車両座席扉開閉音
⑲ , ⑳	排気口 (1階部)	④⑩ , ④⑪	搬出入車両エンジン始動音
㉑	キュービクル (1階部)	① ~ ⑬	来客車両走行音
㉒ , ㉓	搬出入車両後進警報ブザー音	① ~ ⑫	搬出入車両走行音
㉔ , ㉕	廃棄物収集車両後進警報ブザー音	① ~ ⑫	廃棄物収集車両走行音
㉖ ~ ㉙	廃棄物収集作業音 (圧縮・非圧縮)	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
③⑩ , ③⑪	台車走行音	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
③② , ③③	荷下ろし音		
③④ ~ ③⑦	搬出入車両荷台扉開閉音		

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960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	2,329 千 m^2	
A：日来店客数原単位	1,030.13 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	960台	←S×A×C÷D

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

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

$\overline{L_{pA,i}}$: 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)

$\overline{L_{pA,i}}(r_0)$: 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

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

$L_{Aeq,T,b}$: 変動騒音の等価騒音レベル(dB)

$\overline{L_{pA,i}}$: 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及び近隣商業地域であり、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 ～ 22:00	A	1.5m	無指定地域	C	44.4	60
		B	1.5m	無指定地域	C	50.0	
		C	1.5m	近隣商業地域	C	44.8	
夜間	22:00 ～ 翌6:00	A	1.5m	無指定地域	C	26.1	50
		B	1.5m	無指定地域	C	29.7	
		C	1.5m	近隣商業地域	C	27.8	

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	5.3	47.2	19.1	25.6	-	21.6	9:30~20:00	19.8	-
	2	室外機2	5.7	51.0	25.3	28.1	-	22.9	9:30~20:00	21.1	-
	3	室外機3	5.7	51.0	37.9	31.6	-	19.4	9:30~20:00	17.6	-
	4	室外機4	5.7	51.0	44.1	32.9	-	18.1	9:30~20:00	16.3	-
	5	室外機5	5.7	51.0	52.6	34.4	-	16.6	9:30~20:00	14.8	-
	6	室外機6	5.7	51.0	64.1	36.1	-	14.9	9:30~20:00	13.1	-
	7	室外機7	5.7	51.0	77.7	37.8	-	13.2	9:30~20:00	11.4	-
	8	室外機8	6.1	47.2	95.1	39.6	-	7.6	9:30~20:00	5.8	-
	9	室外機9	6.3	56.1	95.8	39.6	-	16.5	9:30~20:00	14.7	-
	10	室外機10	6.7	56.1	92.7	39.3	-	16.8	9:30~20:00	15.0	-
	11	室外機11	6.7	56.1	87.5	38.8	-	17.3	9:30~20:00	15.5	-
	12	室外機12	6.7	56.1	77.4	37.8	-	18.3	9:30~20:00	16.5	-
	13	室外機13	6.7	56.1	75.6	37.6	-	18.5	9:30~20:00	16.7	-
	14	室外機14	6.7	56.1	68.6	36.7	-	19.4	9:30~20:00	17.6	-
	15	室外機15	6.7	56.1	57.7	35.2	-	20.9	9:30~20:00	19.1	-
	16	室外機16	6.7	56.1	50.4	34.0	-	22.1	9:30~20:00	20.3	-
	17	室外機17	6.3	56.1	35.2	30.9	-	25.2	9:30~20:00	23.4	-
	18	室外機18	6.3	56.1	33.2	30.4	-	25.7	9:30~20:00	23.9	-
	19	排気口1	4.0	52.3	21.3	26.6	-	25.7	9:30~20:00	23.9	-
	20	排気口2	4.0	52.5	81.4	38.2	-	14.3	9:30~20:00	12.5	-
	21	キュービクル	1.5	51.7	89.0	39.0	-	12.7	終 日	12.7	12.7
		定常騒音の等価騒音レベル								32.0	12.7
変 動 騒 音	22	搬出入車両後進警報ブザー音	0.6	90.0	93.1	39.4	-	50.6	昼1台×15秒	14.8	-
	23	搬出入車両後進警報ブザー音	0.6	90.0	23.2	27.3	-	62.7	昼1台×15秒	26.9	-
	24	廃棄物収集車両後進警報ブザー音	0.6	90.0	93.1	39.4	-	50.6	昼3台×15秒	19.5	-
	25	廃棄物収集車両後進警報ブザー音	0.6	90.0	23.2	27.3	-	62.7	昼3台×15秒	31.6	-
	26	廃棄物収集作業音(圧縮)	0.6	90.0	103.5	40.3	-	49.7	昼3台×240秒	30.7	-
	27	廃棄物収集作業音(圧縮)	0.6	90.0	30.7	29.7	-	60.3	昼3台×240秒	41.3	-
	28	廃棄物収集作業音(非圧縮)	0.6	85.0	103.5	40.3	-	44.7	昼3台×90秒	21.4	-
	29	廃棄物収集作業音(非圧縮)	0.6	85.0	30.7	29.7	-	55.3	昼3台×90秒	32.0	-
	30	台車走行音	0.0	71.0	99.4	39.9	-	31.1	昼1台×6秒×12回夜1台×6秒×12回	2.1	5.1
	31	台車走行音	0.0	71.0	32.9	30.3	-	40.7	昼1台×6秒×12回夜1台×6秒×12回	11.7	14.7
		変動騒音の等価騒音レベル								42.7	15.2
衝 撃 騒 音	32	荷下ろし音	0.6	73.2	99.4	39.9	-	33.3	昼1台×24回夜1台×24回	-0.5	2.5
	33	荷下ろし音	0.6	73.2	32.9	30.3	-	42.9	昼1台×24回夜1台×24回	9.1	12.1
	34	搬出入車両荷台扉開音	1.5	74.4	99.4	39.9	-	34.5	昼1台×1回夜1台×1回	-13.1	-10.1
	35	搬出入車両荷台扉開音	1.5	74.4	32.9	30.3	-	44.1	昼1台×1回夜1台×1回	-3.5	-0.5
	36	搬出入車両荷台扉閉音	1.5	76.3	99.4	39.9	-	36.4	昼1台×1回夜1台×1回	-11.2	-8.2
	37	搬出入車両荷台扉閉音	1.5	76.3	32.9	30.3	-	46.0	昼1台×1回夜1台×1回	-1.6	1.4
	38	搬出入車両座席扉開閉音	1.5	76.5	103.5	40.3	-	36.2	昼1台×2回夜1台×2回	-8.4	-2.4
	39	搬出入車両座席扉開閉音	1.5	76.5	30.7	29.7	-	46.8	昼1台×2回夜1台×2回	2.2	8.2
	40	搬出入車両エンジン始動音	0.6	78.4	103.5	40.3	-	38.1	昼1台×1回夜1台×1回	-9.5	-6.5
	41	搬出入車両エンジン始動音	0.6	78.4	30.7	29.7	-	48.7	昼1台×1回夜1台×1回	1.1	4.1
		衝撃騒音の等価騒音レベル								11.3	14.8
	※	来客車両走行音	-	74.0	-	-	-	-	昼960台×1~2回	38.5	-
	※	搬出入車両走行音	-	83.5	-	-	-	-	昼2台×1~2回夜2台×1~2回	22.1	25.1
	※	廃棄物収集車両走行音	-	83.5	-	-	-	-	昼6台×1~2回	26.9	-
		自動車走行騒音の等価騒音レベル								38.9	25.1
		等 価 騒 音 レ ベ ル								44.4	26.1
		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)	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	74.0	64.1	36.1	—	37.9	0.46	39.5	960	0	21.7	—
	2	74.0	62.5	35.9	—	38.1	0.46					
	3	74.0	61.0	35.7	—	38.3	0.46					
2	1	74.0	62.7	35.9	—	38.1	1.11	42.7	1920	0	27.9	—
	2	74.0	67.9	36.6	—	37.4	1.11					
	3	74.0	73.2	37.3	—	36.7	1.11					
3	1	74.0	76.6	37.7	—	36.3	0.47	37.7	960	0	19.9	—
	2	74.0	77.9	37.8	—	36.2	0.47					
	3	74.0	79.3	38.0	—	36.0	0.47					
4	1	74.0	77.8	37.8	—	36.2	1.70	42.8	1920	0	28.0	—
	2	74.0	82.2	38.3	—	35.7	1.70					
	3	74.0	87.5	38.8	—	35.2	1.70					
5	1	74.0	93.3	39.4	—	34.6	1.70	41.1	1920	0	26.3	—
	2	74.0	99.8	40.0	—	34.0	1.70					
	3	74.0	106.7	40.6	—	33.4	1.70					
6	1	74.0	111.3	40.9	—	33.1	0.50	34.7	1920	0	19.9	—
	2	74.0	113.5	41.1	—	32.9	0.50					
	3	74.0	115.7	41.3	—	32.7	0.50					
7	1	74.0	108.6	40.7	—	33.3	0.97	38.2	1920	0	23.4	—
	2	74.0	105.3	40.4	—	33.6	0.97					
	3	74.0	102.2	40.2	—	33.8	0.97					
8	1	74.0	97.5	39.8	—	34.2	1.35	40.9	1920	0	26.1	—
	2	74.0	91.4	39.2	—	34.8	1.35					
	3	74.0	85.5	38.6	—	35.4	1.35					
9	1	74.0	79.8	38.0	—	36.0	1.36	42.7	1920	0	27.9	—
	2	74.0	74.5	37.4	—	36.6	1.36					
	3	74.0	69.6	36.9	—	37.1	1.36					
10	1	74.0	65.2	36.3	—	37.7	1.35	44.3	1920	0	29.5	—
	2	74.0	61.3	35.7	—	38.3	1.35					
	3	74.0	58.3	35.3	—	38.7	1.35					
11	1	74.0	59.6	35.5	—	38.5	0.32	38.5	1920	0	23.7	—
	2	74.0	58.6	35.4	—	38.6	0.32					
	3	74.0	57.5	35.2	—	38.8	0.32					
12	1	74.0	57.8	35.2	—	38.8	1.10	44.7	1920	0	29.9	—
	2	74.0	53.1	34.5	—	39.5	1.10					
	3	74.0	48.7	33.8	—	40.2	1.10					
13	1	74.0	43.9	32.8	—	41.2	0.98	47.2	1920	0	32.4	—
	2	74.0	38.4	31.7	—	42.3	0.98					
	3	74.0	32.9	30.3	—	43.7	0.98					
来客車両走行音の等価騒音レベル											38.5	—

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)	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	64.1	36.1	—	47.4	0.91	52.0	2	2	7.4	10.4
	2	83.5	62.5	35.9	—	47.6	0.91					
	3	83.5	61.0	35.7	—	47.8	0.91					
2	1	83.5	62.7	35.9	—	47.6	2.22	55.2	2	2	10.6	13.6
	2	83.5	67.9	36.6	—	46.9	2.22					
	3	83.5	73.2	37.3	—	46.2	2.22					
3	1	83.5	76.6	37.7	—	45.8	0.94	50.2	2	2	5.6	8.6
	2	83.5	77.9	37.8	—	45.7	0.94					
	3	83.5	79.3	38.0	—	45.5	0.94					
4	1	83.5	77.8	37.8	—	45.7	3.41	55.3	2	2	10.7	13.7
	2	83.5	82.2	38.3	—	45.2	3.41					
	3	83.5	87.5	38.8	—	44.7	3.41					
5	1	83.5	93.3	39.4	—	44.1	3.41	53.6	2	2	9.0	12.0
	2	83.5	99.8	40.0	—	43.5	3.41					
	3	83.5	106.7	40.6	—	42.9	3.41					
6	1	83.5	108.6	40.7	—	42.8	1.94	50.7	2	2	6.1	9.1
	2	83.5	105.3	40.4	—	43.1	1.94					
	3	83.5	102.2	40.2	—	43.3	1.94					
7	1	83.5	101.2	40.1	—	43.4	0.40	44.1	1	1	-3.5	-0.5
	2	83.5	102.1	40.2	—	43.3	0.40					
	3	83.5	103.0	40.3	—	43.2	0.40					
8	1	83.5	97.5	39.8	—	43.7	2.70	53.4	1	1	5.8	8.8
	2	83.5	91.4	39.2	—	44.3	2.70					
	3	83.5	85.5	38.6	—	44.9	2.70					
9	1	83.5	57.8	35.2	—	48.3	2.20	57.2	2	2	12.6	15.6
	2	83.5	53.1	34.5	—	49.0	2.20					
	3	83.5	48.7	33.8	—	49.7	2.20					
10	1	83.5	32.9	30.3	—	53.2	1.97	59.7	2	2	15.1	18.1
	2	83.5	38.4	31.7	—	51.8	1.97					
	3	83.5	43.9	32.8	—	50.7	1.97					
11	1	83.5	30.2	29.6	—	53.9	0.56	56.1	1	1	8.5	11.5
	2	83.5	30.3	29.6	—	53.9	0.56					
	3	83.5	30.6	29.7	—	53.8	0.56					
12	1	83.5	27.5	28.8	—	54.7	1.97	65.0	1	1	17.4	20.4
	2	83.5	22.0	26.8	—	56.7	1.97					
	3	83.5	16.5	24.3	—	59.2	1.97					
搬出入車両走行音の等価騒音レベル											22.1	25.1

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	64.1	36.1	—	47.4	0.91	52.0	6	0	12.2	—
	2	83.5	62.5	35.9	—	47.6	0.91					
	3	83.5	61.0	35.7	—	47.8	0.91					
2	1	83.5	62.7	35.9	—	47.6	2.22	55.2	6	0	15.4	—
	2	83.5	67.9	36.6	—	46.9	2.22					
	3	83.5	73.2	37.3	—	46.2	2.22					
3	1	83.5	76.6	37.7	—	45.8	0.94	50.2	6	0	10.4	—
	2	83.5	77.9	37.8	—	45.7	0.94					
	3	83.5	79.3	38.0	—	45.5	0.94					
4	1	83.5	77.8	37.8	—	45.7	3.41	55.3	6	0	15.5	—
	2	83.5	82.2	38.3	—	45.2	3.41					
	3	83.5	87.5	38.8	—	44.7	3.41					
5	1	83.5	93.3	39.4	—	44.1	3.41	53.6	6	0	13.8	—
	2	83.5	99.8	40.0	—	43.5	3.41					
	3	83.5	106.7	40.6	—	42.9	3.41					
6	1	83.5	108.6	40.7	—	42.8	1.94	50.7	6	0	10.9	—
	2	83.5	105.3	40.4	—	43.1	1.94					
	3	83.5	102.2	40.2	—	43.3	1.94					
7	1	83.5	101.2	40.1	—	43.4	0.40	44.1	3	0	1.3	—
	2	83.5	102.1	40.2	—	43.3	0.40					
	3	83.5	103.0	40.3	—	43.2	0.40					
8	1	83.5	97.5	39.8	—	43.7	2.70	53.4	3	0	10.6	—
	2	83.5	91.4	39.2	—	44.3	2.70					
	3	83.5	85.5	38.6	—	44.9	2.70					
9	1	83.5	57.8	35.2	—	48.3	2.20	57.2	6	0	17.4	—
	2	83.5	53.1	34.5	—	49.0	2.20					
	3	83.5	48.7	33.8	—	49.7	2.20					
10	1	83.5	32.9	30.3	—	53.2	1.97	59.7	6	0	19.9	—
	2	83.5	38.4	31.7	—	51.8	1.97					
	3	83.5	43.9	32.8	—	50.7	1.97					
11	1	83.5	30.2	29.6	—	53.9	0.56	56.1	3	0	13.3	—
	2	83.5	30.3	29.6	—	53.9	0.56					
	3	83.5	30.6	29.7	—	53.8	0.56					
12	1	83.5	27.5	28.8	—	54.7	1.97	65.0	3	0	22.2	—
	2	83.5	22.0	26.8	—	56.7	1.97					
	3	83.5	16.5	24.3	—	59.2	1.97					
廃棄物収集車両走行音の等価騒音レベル											26.9	—

※ 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、自動車が線分を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	5.3	47.2	96.4	39.7	-	7.5	9:30~20:00	5.7	-
	2	室外機2	5.7	51.0	89.7	39.1	-	11.9	9:30~20:00	10.1	-
	3	室外機3	5.7	51.0	77.5	37.8	-	13.2	9:30~20:00	11.4	-
	4	室外機4	5.7	51.0	72.1	37.2	-	13.8	9:30~20:00	12.0	-
	5	室外機5	5.7	51.0	65.0	36.3	-	14.7	9:30~20:00	12.9	-
	6	室外機6	5.7	51.0	56.2	35.0	-	16.0	9:30~20:00	14.2	-
	7	室外機7	5.7	51.0	47.7	33.6	-	17.4	9:30~20:00	15.6	-
	8	室外機8	6.1	47.2	24.5	27.8	-	19.4	9:30~20:00	17.6	-
	9	室外機9	6.3	56.1	22.9	27.2	-	28.9	9:30~20:00	27.1	-
	10	室外機10	6.7	56.1	22.8	27.2	-	28.9	9:30~20:00	27.1	-
	11	室外機11	6.7	56.1	28.6	29.1	-	27.0	9:30~20:00	25.2	-
	12	室外機12	6.7	56.1	40.3	32.1	-	24.0	9:30~20:00	22.2	-
	13	室外機13	6.7	56.1	42.5	32.6	-	23.5	9:30~20:00	21.7	-
	14	室外機14	6.7	56.1	51.3	34.2	-	21.9	9:30~20:00	20.1	-
	15	室外機15	6.7	56.1	67.2	36.5	-	19.6	9:30~20:00	17.8	-
	16	室外機16	6.7	56.1	81.0	38.2	-	17.9	9:30~20:00	16.1	-
	17	室外機17	6.3	56.1	88.8	39.0	-	17.1	9:30~20:00	15.3	-
	18	室外機18	6.3	56.1	89.4	39.0	-	17.1	9:30~20:00	15.3	-
	19	排気口1	4.0	52.3	93.4	39.4	-	12.9	9:30~20:00	11.1	-
	20	排気口2	4.0	52.5	47.0	33.4	-	19.1	9:30~20:00	17.3	-
	21	キュービクル	1.5	51.7	43.0	32.7	-	19.0	終日	19.0	19.0
		定常騒音の等価騒音レベル								33.6	19.0
変 動 騒 音	22	搬出入車両後進警報ブザー音	0.6	90.0	26.3	28.4	-	61.6	昼1台×15秒	25.8	-
	23	搬出入車両後進警報ブザー音	0.6	90.0	105.9	40.5	-	49.5	昼1台×15秒	13.7	-
	24	廃棄物収集車両後進警報ブザー音	0.6	90.0	26.3	28.4	-	61.6	昼3台×15秒	30.5	-
	25	廃棄物収集車両後進警報ブザー音	0.6	90.0	105.9	40.5	-	49.5	昼3台×15秒	18.4	-
	26	廃棄物収集作業音(圧縮)	0.6	90.0	14.0	22.9	-	67.1	昼3台×240秒	48.1	-
	27	廃棄物収集作業音(圧縮)	0.6	90.0	99.6	40.0	-	50.0	昼3台×240秒	31.0	-
	28	廃棄物収集作業音(非圧縮)	0.6	85.0	14.0	22.9	-	62.1	昼3台×90秒	38.8	-
	29	廃棄物収集作業音(非圧縮)	0.6	85.0	99.6	40.0	-	45.0	昼3台×90秒	21.7	-
	30	台車走行音	0.0	71.0	15.2	23.6	-	47.4	昼1台×6秒×12回夜1台×6秒×12回	18.4	21.4
	31	台車走行音	0.0	71.0	91.7	39.2	-	31.8	昼1台×6秒×12回夜1台×6秒×12回	2.8	5.8
		変動騒音の等価騒音レベル								48.8	21.5
衝 撃 騒 音	32	荷下ろし音	0.6	73.2	15.1	23.6	-	49.6	昼1台×24回夜1台×24回	15.8	18.8
	33	荷下ろし音	0.6	73.2	91.7	39.2	-	34.0	昼1台×24回夜1台×24回	0.2	3.2
	34	搬出入車両荷台扉開音	1.5	74.4	15.1	23.6	-	50.8	昼1台×1回夜1台×1回	3.2	6.2
	35	搬出入車両荷台扉開音	1.5	74.4	91.7	39.2	-	35.2	昼1台×1回夜1台×1回	-12.4	-9.4
	36	搬出入車両荷台扉閉音	1.5	76.3	15.1	23.6	-	52.7	昼1台×1回夜1台×1回	5.1	8.1
	37	搬出入車両荷台扉閉音	1.5	76.3	91.7	39.2	-	37.1	昼1台×1回夜1台×1回	-10.5	-7.5
	38	搬出入車両座席扉開閉音	1.5	76.5	13.9	22.9	-	53.6	昼1台×2回夜1台×2回	9.0	15.0
	39	搬出入車両座席扉開閉音	1.5	76.5	99.6	40.0	-	36.5	昼1台×2回夜1台×2回	-8.1	-2.1
	40	搬出入車両エンジン始動音	0.6	78.4	14.0	22.9	-	55.5	昼1台×1回夜1台×1回	7.9	10.9
	41	搬出入車両エンジン始動音	0.6	78.4	99.6	40.0	-	38.4	昼1台×1回夜1台×1回	-9.2	-6.2
		衝撃騒音の等価騒音レベル								17.7	21.3
	※	来客車両走行音	-	74.0	-	-	-	-	昼960台×1~2回	43.3	-
	※	搬出入車両走行音	-	83.5	-	-	-	-	昼2台×1~2回夜2台×1~2回	24.6	27.6
	※	廃棄物収集車両走行音	-	83.5	-	-	-	-	昼6台×1~2回	29.4	-
		自動車走行騒音の等価騒音レベル								43.5	27.6
		等価騒音レベル								50.0	29.7
		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)	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	74.0	92.8	39.4	—	34.6	0.46	36.2	960	0	18.4	—
	2	74.0	91.0	39.2	—	34.8	0.46					
	3	74.0	89.1	39.0	—	35.0	0.46					
2	1	74.0	86.1	38.7	—	35.3	1.11	41.0	1920	0	26.2	—
	2	74.0	81.8	38.3	—	35.7	1.11					
	3	74.0	78.0	37.8	—	36.2	1.11					
3	1	74.0	77.1	37.7	—	36.3	0.47	37.5	960	0	19.7	—
	2	74.0	79.3	38.0	—	36.0	0.47					
	3	74.0	81.4	38.2	—	35.8	0.47					
4	1	74.0	71.6	37.1	—	36.9	1.70	45.3	1920	0	30.5	—
	2	74.0	62.4	35.9	—	38.1	1.70					
	3	74.0	53.4	34.6	—	39.4	1.70					
5	1	74.0	44.7	33.0	—	41.0	1.70	50.3	1920	0	35.5	—
	2	74.0	36.2	31.2	—	42.8	1.70					
	3	74.0	28.4	29.1	—	44.9	1.70					
6	1	74.0	24.1	27.6	—	46.4	0.50	48.8	1920	0	34.0	—
	2	74.0	22.3	27.0	—	47.0	0.50					
	3	74.0	20.9	26.4	—	47.6	0.50					
7	1	74.0	23.1	27.3	—	46.7	0.97	52.6	1920	0	37.8	—
	2	74.0	19.9	26.0	—	48.0	0.97					
	3	74.0	17.8	25.0	—	49.0	0.97					
8	1	74.0	21.0	26.4	—	47.6	1.35	51.6	1920	0	36.8	—
	2	74.0	28.4	29.1	—	44.9	1.35					
	3	74.0	36.0	31.1	—	42.9	1.35					
9	1	74.0	43.5	32.8	—	41.2	1.36	46.2	1920	0	31.4	—
	2	74.0	50.9	34.1	—	39.9	1.36					
	3	74.0	58.4	35.3	—	38.7	1.36					
10	1	74.0	65.9	36.4	—	37.6	1.35	42.8	1920	0	28.0	—
	2	74.0	73.5	37.3	—	36.7	1.35					
	3	74.0	80.9	38.2	—	35.8	1.35					
11	1	74.0	87.7	38.9	—	35.1	0.32	35.1	1920	0	20.3	—
	2	74.0	86.4	38.7	—	35.3	0.32					
	3	74.0	85.3	38.6	—	35.4	0.32					
12	1	74.0	90.4	39.1	—	34.9	1.10	39.7	1920	0	24.9	—
	2	74.0	94.9	39.5	—	34.5	1.10					
	3	74.0	99.6	40.0	—	34.0	1.10					
13	1	74.0	102.2	40.2	—	33.8	0.98	38.5	1920	0	23.7	—
	2	74.0	102.8	40.2	—	33.8	0.98					
	3	74.0	103.7	40.3	—	33.7	0.98					
来客車両走行音の等価騒音レベル											43.3	—

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	92.8	39.4	—	44.1	0.91	48.7	2	2	4.1	7.1
	2	83.5	91.0	39.2	—	44.3	0.91					
	3	83.5	89.1	39.0	—	44.5	0.91					
2	1	83.5	86.1	38.7	—	44.8	2.22	53.5	2	2	8.9	11.9
	2	83.5	81.8	38.3	—	45.2	2.22					
	3	83.5	78.0	37.8	—	45.7	2.22					
3	1	83.5	77.1	37.7	—	45.8	0.94	50.0	2	2	5.4	8.4
	2	83.5	79.3	38.0	—	45.5	0.94					
	3	83.5	81.4	38.2	—	45.3	0.94					
4	1	83.5	71.6	37.1	—	46.4	3.41	57.9	2	2	13.3	16.3
	2	83.5	62.4	35.9	—	47.6	3.41					
	3	83.5	53.4	34.6	—	48.9	3.41					
5	1	83.5	44.7	33.0	—	50.5	3.41	62.8	2	2	18.2	21.2
	2	83.5	36.2	31.2	—	52.3	3.41					
	3	83.5	28.4	29.1	—	54.4	3.41					
6	1	83.5	23.1	27.3	—	56.2	1.94	65.1	2	2	20.5	23.5
	2	83.5	19.9	26.0	—	57.5	1.94					
	3	83.5	17.8	25.0	—	58.5	1.94					
7	1	83.5	16.6	24.4	—	59.1	0.40	60.5	1	1	12.9	15.9
	2	83.5	15.6	23.9	—	59.6	0.40					
	3	83.5	14.5	23.2	—	60.3	0.40					
8	1	83.5	21.0	26.4	—	57.1	2.70	64.1	1	1	16.5	19.5
	2	83.5	28.4	29.1	—	54.4	2.70					
	3	83.5	36.0	31.1	—	52.4	2.70					
9	1	83.5	90.4	39.1	—	44.4	2.20	52.2	2	2	7.6	10.6
	2	83.5	94.9	39.5	—	44.0	2.20					
	3	83.5	99.6	40.0	—	43.5	2.20					
10	1	83.5	103.7	40.3	—	43.2	1.97	51.0	2	2	6.4	9.4
	2	83.5	102.8	40.2	—	43.3	1.97					
	3	83.5	102.2	40.2	—	43.3	1.97					
11	1	83.5	103.4	40.3	—	43.2	0.56	45.6	1	1	-2.0	1.0
	2	83.5	102.0	40.2	—	43.3	0.56					
	3	83.5	100.4	40.0	—	43.5	0.56					
12	1	83.5	104.8	40.4	—	43.1	1.97	50.7	1	1	3.1	6.1
	2	83.5	106.2	40.5	—	43.0	1.97					
	3	83.5	107.9	40.7	—	42.8	1.97					
搬出入車両走行音の等価騒音レベル											24.6	27.6

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)	$\Delta t(s)$	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	92.8	39.4	—	44.1	0.91	48.7	6	0	8.9	—
	2	83.5	91.0	39.2	—	44.3	0.91					
	3	83.5	89.1	39.0	—	44.5	0.91					
2	1	83.5	86.1	38.7	—	44.8	2.22	53.5	6	0	13.7	—
	2	83.5	81.8	38.3	—	45.2	2.22					
	3	83.5	78.0	37.8	—	45.7	2.22					
3	1	83.5	77.1	37.7	—	45.8	0.94	50.0	6	0	10.2	—
	2	83.5	79.3	38.0	—	45.5	0.94					
	3	83.5	81.4	38.2	—	45.3	0.94					
4	1	83.5	71.6	37.1	—	46.4	3.41	57.9	6	0	18.1	—
	2	83.5	62.4	35.9	—	47.6	3.41					
	3	83.5	53.4	34.6	—	48.9	3.41					
5	1	83.5	44.7	33.0	—	50.5	3.41	62.8	6	0	23.0	—
	2	83.5	36.2	31.2	—	52.3	3.41					
	3	83.5	28.4	29.1	—	54.4	3.41					
6	1	83.5	23.1	27.3	—	56.2	1.94	65.1	6	0	25.3	—
	2	83.5	19.9	26.0	—	57.5	1.94					
	3	83.5	17.8	25.0	—	58.5	1.94					
7	1	83.5	16.6	24.4	—	59.1	0.40	60.5	3	0	17.7	—
	2	83.5	15.6	23.9	—	59.6	0.40					
	3	83.5	14.5	23.2	—	60.3	0.40					
8	1	83.5	21.0	26.4	—	57.1	2.70	64.1	3	0	21.3	—
	2	83.5	28.4	29.1	—	54.4	2.70					
	3	83.5	36.0	31.1	—	52.4	2.70					
9	1	83.5	90.4	39.1	—	44.4	2.20	52.2	6	0	12.4	—
	2	83.5	94.9	39.5	—	44.0	2.20					
	3	83.5	99.6	40.0	—	43.5	2.20					
10	1	83.5	103.7	40.3	—	43.2	1.97	51.0	6	0	11.2	—
	2	83.5	102.8	40.2	—	43.3	1.97					
	3	83.5	102.2	40.2	—	43.3	1.97					
11	1	83.5	103.4	40.3	—	43.2	0.56	45.6	3	0	2.8	—
	2	83.5	102.0	40.2	—	43.3	0.56					
	3	83.5	100.4	40.0	—	43.5	0.56					
12	1	83.5	104.8	40.4	—	43.1	1.97	50.7	3	0	7.9	—
	2	83.5	106.2	40.5	—	43.0	1.97					
	3	83.5	107.9	40.7	—	42.8	1.97					
廃棄物収集車両走行音の等価騒音レベル											29.4	—

※ 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。

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
定常騒音	1	室外機1	5.3	47.2	59.8	35.5	-	11.7	9:30~20:00	9.9	-
	2	室外機2	5.7	51.0	63.9	36.1	-	14.9	9:30~20:00	13.1	-
	3	室外機3	5.7	51.0	72.9	37.3	-	13.7	9:30~20:00	11.9	-
	4	室外機4	5.7	51.0	77.6	37.8	-	13.2	9:30~20:00	11.4	-
	5	室外機5	5.7	51.0	84.4	38.5	-	12.5	9:30~20:00	10.7	-
	6	室外機6	5.7	51.0	94.0	39.5	-	11.5	9:30~20:00	9.7	-
	7	室外機7	5.7	51.0	105.7	40.5	-	10.5	9:30~20:00	8.7	-
	8	室外機8	6.1	47.2	110.0	40.8	-	6.4	9:30~20:00	4.6	-
	9	室外機9	6.3	56.1	109.4	40.8	-	15.3	9:30~20:00	13.5	-
	10	室外機10	6.7	56.1	98.2	39.8	-	16.3	9:30~20:00	14.5	-
	11	室外機11	6.7	56.1	92.2	39.3	-	16.8	9:30~20:00	15.0	-
	12	室外機12	6.7	56.1	80.4	38.1	-	18.0	9:30~20:00	16.2	-
	13	室外機13	6.7	56.1	78.2	37.9	-	18.2	9:30~20:00	16.4	-
	14	室外機14	6.7	56.1	69.5	36.8	-	19.3	9:30~20:00	17.5	-
	15	室外機15	6.7	56.1	54.2	34.7	-	21.4	9:30~20:00	19.6	-
	16	室外機16	6.7	56.1	41.5	32.4	-	23.7	9:30~20:00	21.9	-
	17	室外機17	6.3	56.1	45.4	33.1	-	23.0	9:30~20:00	21.2	-
	18	室外機18	6.3	56.1	47.1	33.5	-	22.6	9:30~20:00	20.8	-
	19	排気口1	4.0	52.3	63.2	36.0	-	16.3	9:30~20:00	14.5	-
	20	排気口2	4.0	52.5	110.0	40.8	-	11.7	9:30~20:00	9.9	-
	21	キュービクル	1.5	51.7	116.1	41.3	-	10.4	終日	10.4	10.4
		定常騒音の等価騒音レベル								29.4	10.4
変動騒音	22	搬出入車両後進警報ブザー音	0.6	90.0	91.7	39.2	-	50.8	昼1台×15秒	15.0	-
	23	搬出入車両後進警報ブザー音	0.6	90.0	43.4	32.7	-	57.3	昼1台×15秒	21.5	-
	24	廃棄物収集車両後進警報ブザー音	0.6	90.0	91.7	39.2	-	50.8	昼3台×15秒	19.7	-
	25	廃棄物収集車両後進警報ブザー音	0.6	90.0	43.4	32.7	-	57.3	昼3台×15秒	26.2	-
	26	廃棄物収集作業音(圧縮)	0.6	90.0	104.0	40.3	-	49.7	昼3台×240秒	30.7	-
	27	廃棄物収集作業音(圧縮)	0.6	90.0	39.1	31.8	-	58.2	昼3台×240秒	39.2	-
	28	廃棄物収集作業音(非圧縮)	0.6	85.0	104.0	40.3	-	44.7	昼3台×90秒	21.4	-
	29	廃棄物収集作業音(非圧縮)	0.6	85.0	39.1	31.8	-	53.2	昼3台×90秒	29.9	-
	30	台車走行音	0.0	71.0	105.1	40.4	-	30.6	昼1台×6秒×12回夜1台×6秒×12回	1.6	4.6
	31	台車走行音	0.0	71.0	43.9	32.8	-	38.2	昼1台×6秒×12回夜1台×6秒×12回	9.2	12.2
		変動騒音の等価騒音レベル								40.5	12.9
衝撃騒音	32	荷下ろし音	0.6	73.2	105.1	40.4	-	32.8	昼1台×24回夜1台×24回	-1.0	2.0
	33	荷下ろし音	0.6	73.2	43.9	32.8	-	40.4	昼1台×24回夜1台×24回	6.6	9.6
	34	搬出入車両荷台扉開音	1.5	74.4	105.1	40.4	-	34.0	昼1台×1回夜1台×1回	-13.6	-10.6
	35	搬出入車両荷台扉開音	1.5	74.4	43.8	32.8	-	41.6	昼1台×1回夜1台×1回	-6.0	-3.0
	36	搬出入車両荷台扉閉音	1.5	76.3	105.1	40.4	-	35.9	昼1台×1回夜1台×1回	-11.7	-8.7
	37	搬出入車両荷台扉閉音	1.5	76.3	43.8	32.8	-	43.5	昼1台×1回夜1台×1回	-4.1	-1.1
	38	搬出入車両座席扉開閉音	1.5	76.5	104.0	40.3	-	36.2	昼1台×2回夜1台×2回	-8.4	-2.4
	39	搬出入車両座席扉開閉音	1.5	76.5	39.1	31.8	-	44.7	昼1台×2回夜1台×2回	0.1	6.1
	40	搬出入車両エンジン始動音	0.6	78.4	104.0	40.3	-	38.1	昼1台×1回夜1台×1回	-9.5	-6.5
	41	搬出入車両エンジン始動音	0.6	78.4	39.1	31.8	-	46.6	昼1台×1回夜1台×1回	-1.0	2.0
		衝撃騒音の等価騒音レベル								9.1	12.7
	※	来客車両走行音	-	74.0	-	-	-	-	昼960台×1~2回	42.2	-
	※	搬出入車両走行音	-	83.5	-	-	-	-	昼2台×1~2回夜2台×1~2回	24.4	27.4
	※	廃棄物収集車両走行音	-	83.5	-	-	-	-	昼6台×1~2回	29.2	-
		自動車走行騒音の等価騒音レベル								42.5	27.4
		等価騒音レベル								44.8	27.8
		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5-4.1~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

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	25.3	28.1	—	45.9	0.46	46.8	960	0	29.0	—
	2	74.0	27.0	28.6	—	45.4	0.46					
	3	74.0	28.9	29.2	—	44.8	0.46					
2	1	74.0	31.9	30.1	—	43.9	1.11	48.1	1920	0	33.3	—
	2	74.0	36.5	31.2	—	42.8	1.11					
	3	74.0	41.4	32.3	—	41.7	1.11					
3	1	74.0	43.4	32.7	—	41.3	0.47	43.0	960	0	25.2	—
	2	74.0	42.2	32.5	—	41.5	0.47					
	3	74.0	41.2	32.3	—	41.7	0.47					
4	1	74.0	48.7	33.8	—	40.2	1.70	46.0	1920	0	31.2	—
	2	74.0	58.1	35.3	—	38.7	1.70					
	3	74.0	67.6	36.6	—	37.4	1.70					
5	1	74.0	76.9	37.7	—	36.3	1.70	42.5	1920	0	27.7	—
	2	74.0	86.4	38.7	—	35.3	1.70					
	3	74.0	95.9	39.6	—	34.4	1.70					
6	1	74.0	101.9	40.2	—	33.8	0.50	35.4	1920	0	20.6	—
	2	74.0	104.7	40.4	—	33.6	0.50					
	3	74.0	107.4	40.6	—	33.4	0.50					
7	1	74.0	100.4	40.0	—	34.0	0.97	38.6	1920	0	23.8	—
	2	74.0	100.3	40.0	—	34.0	0.97					
	3	74.0	100.5	40.0	—	34.0	0.97					
8	1	74.0	97.0	39.7	—	34.3	1.35	41.1	1920	0	26.3	—
	2	74.0	89.6	39.0	—	35.0	1.35					
	3	74.0	82.0	38.3	—	35.7	1.35					
9	1	74.0	74.6	37.5	—	36.5	1.36	43.7	1920	0	28.9	—
	2	74.0	67.2	36.5	—	37.5	1.36					
	3	74.0	59.7	35.5	—	38.5	1.36					
10	1	74.0	52.3	34.4	—	39.6	1.35	47.3	1920	0	32.5	—
	2	74.0	44.9	33.0	—	41.0	1.35					
	3	74.0	37.7	31.5	—	42.5	1.35					
11	1	74.0	30.5	29.7	—	44.3	0.32	43.8	1920	0	29.0	—
	2	74.0	31.9	30.1	—	43.9	0.32					
	3	74.0	33.2	30.4	—	43.6	0.32					
12	1	74.0	28.0	28.9	—	45.1	1.10	51.1	1920	0	36.3	—
	2	74.0	25.1	28.0	—	46.0	1.10					
	3	74.0	23.4	27.4	—	46.6	1.10					
13	1	74.0	25.2	28.0	—	46.0	0.98	49.4	1920	0	34.6	—
	2	74.0	29.7	29.5	—	44.5	0.98					
	3	74.0	34.5	30.8	—	43.2	0.98					
来客車両走行音の等価騒音レベル											42.2	—

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)	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	25.3	28.1	—	55.4	0.91	59.3	2	2	14.7	17.7
	2	83.5	27.0	28.6	—	54.9	0.91					
	3	83.5	28.9	29.2	—	54.3	0.91					
2	1	83.5	31.9	30.1	—	53.4	2.22	60.6	2	2	16.0	19.0
	2	83.5	36.5	31.2	—	52.3	2.22					
	3	83.5	41.4	32.3	—	51.2	2.22					
3	1	83.5	43.4	32.7	—	50.8	0.94	55.5	2	2	10.9	13.9
	2	83.5	42.2	32.5	—	51.0	0.94					
	3	83.5	41.2	32.3	—	51.2	0.94					
4	1	83.5	48.7	33.8	—	49.7	3.41	58.5	2	2	13.9	16.9
	2	83.5	58.1	35.3	—	48.2	3.41					
	3	83.5	67.6	36.6	—	46.9	3.41					
5	1	83.5	76.9	37.7	—	45.8	3.41	55.0	2	2	10.4	13.4
	2	83.5	86.4	38.7	—	44.8	3.41					
	3	83.5	95.9	39.6	—	43.9	3.41					
6	1	83.5	100.4	40.0	—	43.5	1.94	51.1	2	2	6.5	9.5
	2	83.5	100.3	40.0	—	43.5	1.94					
	3	83.5	100.5	40.0	—	43.5	1.94					
7	1	83.5	101.3	40.1	—	43.4	0.40	44.1	1	1	-3.5	-0.5
	2	83.5	102.4	40.2	—	43.3	0.40					
	3	83.5	103.5	40.3	—	43.2	0.40					
8	1	83.5	97.0	39.7	—	43.8	2.70	53.6	1	1	6.0	9.0
	2	83.5	89.6	39.0	—	44.5	2.70					
	3	83.5	82.0	38.3	—	45.2	2.70					
9	1	83.5	28.0	28.9	—	54.6	2.20	63.6	2	2	19.0	22.0
	2	83.5	25.1	28.0	—	55.5	2.20					
	3	83.5	23.4	27.4	—	56.1	2.20					
10	1	83.5	34.5	30.8	—	52.7	1.97	61.9	2	2	17.3	20.3
	2	83.5	29.7	29.5	—	54.0	1.97					
	3	83.5	25.2	28.0	—	55.5	1.97					
11	1	83.5	37.3	31.4	—	52.1	0.56	54.2	1	1	6.6	9.6
	2	83.5	38.0	31.6	—	51.9	0.56					
	3	83.5	38.7	31.8	—	51.7	0.56					
12	1	83.5	39.4	31.9	—	51.6	1.97	58.4	1	1	10.8	13.8
	2	83.5	44.5	33.0	—	50.5	1.97					
	3	83.5	49.7	33.9	—	49.6	1.97					
搬出入車両走行音の等価騒音レベル											24.4	27.4

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)	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	25.3	28.1	—	55.4	0.91	59.3	6	0	19.5	—
	2	83.5	27.0	28.6	—	54.9	0.91					
	3	83.5	28.9	29.2	—	54.3	0.91					
2	1	83.5	31.9	30.1	—	53.4	2.22	60.6	6	0	20.8	—
	2	83.5	36.5	31.2	—	52.3	2.22					
	3	83.5	41.4	32.3	—	51.2	2.22					
3	1	83.5	43.4	32.7	—	50.8	0.94	55.5	6	0	15.7	—
	2	83.5	42.2	32.5	—	51.0	0.94					
	3	83.5	41.2	32.3	—	51.2	0.94					
4	1	83.5	48.7	33.8	—	49.7	3.41	58.5	6	0	18.7	—
	2	83.5	58.1	35.3	—	48.2	3.41					
	3	83.5	67.6	36.6	—	46.9	3.41					
5	1	83.5	76.9	37.7	—	45.8	3.41	55.0	6	0	15.2	—
	2	83.5	86.4	38.7	—	44.8	3.41					
	3	83.5	95.9	39.6	—	43.9	3.41					
6	1	83.5	100.4	40.0	—	43.5	1.94	51.1	6	0	11.3	—
	2	83.5	100.3	40.0	—	43.5	1.94					
	3	83.5	100.5	40.0	—	43.5	1.94					
7	1	83.5	101.3	40.1	—	43.4	0.40	44.1	3	0	1.3	—
	2	83.5	102.4	40.2	—	43.3	0.40					
	3	83.5	103.5	40.3	—	43.2	0.40					
8	1	83.5	97.0	39.7	—	43.8	2.70	53.6	3	0	10.8	—
	2	83.5	89.6	39.0	—	44.5	2.70					
	3	83.5	82.0	38.3	—	45.2	2.70					
9	1	83.5	28.0	28.9	—	54.6	2.20	63.6	6	0	23.8	—
	2	83.5	25.1	28.0	—	55.5	2.20					
	3	83.5	23.4	27.4	—	56.1	2.20					
10	1	83.5	34.5	30.8	—	52.7	1.97	61.9	6	0	22.1	—
	2	83.5	29.7	29.5	—	54.0	1.97					
	3	83.5	25.2	28.0	—	55.5	1.97					
11	1	83.5	37.3	31.4	—	52.1	0.56	54.2	3	0	11.4	—
	2	83.5	38.0	31.6	—	51.9	0.56					
	3	83.5	38.7	31.8	—	51.7	0.56					
12	1	83.5	39.4	31.9	—	51.6	1.97	58.4	3	0	15.6	—
	2	83.5	44.5	33.0	—	50.5	1.97					
	3	83.5	49.7	33.9	—	49.6	1.97					
廃棄物収集車両走行音の等価騒音レベル											29.2	—

※ 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。

※ Δt (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「夜間」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%レンジ上端値で評価する。この場合、夜間の時間帯（480分）に対してa地点では約32秒間（発生時間率0.1%）、b地点では約149秒間（発生時間率0.5%）及びc地点では約67秒間（発生時間率0.2%）が基準値を上回ることになるが、5%以内であるため規制基準は満足すると評価されることから、隣地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 変 動	21	キュービクル	1.5	51.7	88.3	38.9	-	12.8
	30	台車走行音	0.0	77.0	96.3	39.7	-	37.3
	31	台車走行音	0.0	77.0	26.4	28.4	-	48.6
衝 撃 騒 音	32	荷下ろし音	0.6	77.3	96.3	39.7	-	37.6
	33	荷下ろし音	0.6	77.3	26.3	28.4	-	48.9
	34	搬出入車両荷台扉開音	1.5	78.5	96.3	39.7	-	38.8
	35	搬出入車両荷台扉開音	1.5	78.5	26.3	28.4	-	50.1
	36	搬出入車両荷台扉閉音	1.5	82.2	96.3	39.7	-	42.5
	37	搬出入車両荷台扉閉音	1.5	82.2	26.3	28.4	-	53.8
	38	搬出入車両座席扉開閉音	1.5	81.1	99.8	40.0	-	41.1
	39	搬出入車両座席扉開閉音	1.5	81.1	23.5	27.4	-	53.7
	40	搬出入車両エンジン始動音	0.6	81.6	99.8	40.0	-	41.6
	41	搬出入車両エンジン始動音	0.6	81.6	23.5	27.4	-	54.2
	※	搬出入車両走行音（線分番号12-3）	0.6	83.5	9.2	19.3	-	64.2
		騒音レベル最大値						64.2
		基準値						50

※ 定：変常騒音

※ 変動：変動騒音

※ 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（搬出入車両）の計算の詳細を表5-5. 1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（音源番号35、37、39）

$$\begin{aligned}
 \text{超過時間} &= \text{発生台数} \times \text{騒音発生回数} \times \text{発生時間} \\
 &= (1 \times 1 \times 1) + (1 \times 1 \times 1) + (1 \times 2 \times 1) \\
 &= 4 \text{秒}
 \end{aligned}$$

搬出入車両走行音（線分番号9-2、9-3、10-1、10-2、10-3、11-1、11-2、11-3、12-1、12-2、12-3）

$$\begin{aligned}
 \text{超過時間} &= \Delta t \times \text{騒音発生回数} \\
 &= (2.20 \times 2 + 1.97 \times 3) \times 2 + (0.56 \times 3 + 1.97 \times 3) \times 1 \\
 &= 28.21 \text{秒}
 \end{aligned}$$

超過時間＝荷さばき作業音＋搬出入車両走行音

$$\begin{aligned}
 &= 4 \text{秒} + 28.21 \text{秒} \\
 &= 32.21 \text{秒（発生時間率0.1%）}
 \end{aligned}$$

表5-5. 1 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	56.9	35.1	—	48.4
	2	83.5	55.4	34.9	—	48.6
	3	83.5	53.9	34.6	—	48.9
2	1	83.5	55.7	34.9	—	48.6
	2	83.5	61.0	35.7	—	47.8
	3	83.5	66.4	36.4	—	47.1
3	1	83.5	69.8	36.9	—	46.6
	2	83.5	71.0	37.0	—	46.5
	3	83.5	72.3	37.2	—	46.3
4	1	83.5	71.2	37.0	—	46.5
	2	83.5	76.0	37.6	—	45.9
	3	83.5	81.7	38.2	—	45.3
5	1	83.5	87.9	38.9	—	44.6
	2	83.5	94.8	39.5	—	44.0
	3	83.5	102.0	40.2	—	43.3
6	1	83.5	104.2	40.4	—	43.1
	2	83.5	101.1	40.1	—	43.4
	3	83.5	98.3	39.9	—	43.6
7	1	83.5	97.4	39.8	—	43.7
	2	83.5	98.4	39.9	—	43.6
	3	83.5	99.4	39.9	—	43.6
8	1	83.5	93.6	39.4	—	44.1
	2	83.5	87.3	38.8	—	44.7
	3	83.5	81.0	38.2	—	45.3
9	1	83.5	50.6	34.1	—	49.4
	2	83.5	45.8	33.2	—	50.3
	3	83.5	41.4	32.3	—	51.2
10	1	83.5	25.6	28.2	—	55.3
	2	83.5	31.1	29.9	—	53.6
	3	83.5	36.6	31.3	—	52.2
11	1	83.5	22.9	27.2	—	56.3
	2	83.5	23.0	27.2	—	56.3
	3	83.5	23.3	27.3	—	56.2
12	1	83.5	20.2	26.1	—	57.4
	2	83.5	14.7	23.3	—	60.2
	3	83.5	9.2	19.3	—	64.2

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	21	キュービクル	1.5	51.7	42.4	32.5	-	19.2
変動	30	台車走行音	0.0	77.0	8.9	19.0	-	58.0
	31	台車走行音	0.0	77.0	83.1	38.4	-	38.6
衝撃音	32	荷下ろし音	0.6	77.3	8.8	18.9	-	58.4
	33	荷下ろし音	0.6	77.3	83.1	38.4	-	38.9
	34	搬出入車両荷台扉開音	1.5	78.5	8.7	18.8	-	59.7
	35	搬出入車両荷台扉開音	1.5	78.5	83.1	38.4	-	40.1
	36	搬出入車両荷台扉閉音	1.5	82.2	8.7	18.8	-	63.4
	37	搬出入車両荷台扉閉音	1.5	82.2	83.1	38.4	-	43.8
	38	搬出入車両座席扉開閉音	1.5	81.1	4.5	13.1	-	68.0
	39	搬出入車両座席扉開閉音	1.5	81.1	90.9	39.2	-	41.9
	40	搬出入車両エンジン始動音	0.6	81.6	4.6	13.3	-	68.3
	41	搬出入車両エンジン始動音	0.6	81.6	90.9	39.2	-	42.4
	※	搬出入車両走行音（線分番号7-3）	0.6	83.5	5.1	14.2	-	69.3
		騒音レベル最大値						69.3
		基準値						50

※ 定：変常騒音

※ 変動：変動騒音

※ 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（搬出入車両）の計算の詳細を表5-6. 1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（音源番号30、32、34、36、38、40）

超過時間＝発生台数×騒音発生回数×発生時間

$$= (1 \times 6 \times 12) + (1 \times 24 \times 1) + (1 \times 1 \times 1) + (1 \times 1 \times 1) + (1 \times 2 \times 1) + (1 \times 1 \times 1) \\ = 101 \text{秒}$$

搬出入車両走行音（線分番号4-3、5-1、5-2、5-3、6-1、6-2、6-3、7-1、7-2、7-3、8-1、8-2、8-3）

超過時間＝ Δt ×騒音発生回数

$$= (3.41 \times 1 + 3.41 \times 3 + 1.94 \times 3) \times 2 + (0.40 \times 3 + 2.70 \times 3) \times 1 \\ = 48.22 \text{秒}$$

超過時間＝荷さばき作業音＋搬出入車両走行音

$$= 101 \text{秒} + 48.22 \text{秒}$$

$$= 149.22 \text{秒（発生時間率0.5%）}$$

表5-6. 1 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	83.4	38.4	—	45.1
	2	83.5	81.6	38.2	—	45.3
	3	83.5	79.7	38.0	—	45.5
2	1	83.5	76.7	37.7	—	45.8
	2	83.5	72.4	37.2	—	46.3
	3	83.5	68.6	36.7	—	46.8
3	1	83.5	67.8	36.6	—	46.9
	2	83.5	70.0	36.9	—	46.6
	3	83.5	72.1	37.2	—	46.3
4	1	83.5	62.2	35.9	—	47.6
	2	83.5	53.1	34.5	—	49.0
	3	83.5	44.2	32.9	—	50.6
5	1	83.5	35.7	31.1	—	52.4
	2	83.5	27.7	28.8	—	54.7
	3	83.5	21.0	26.4	—	57.1
6	1	83.5	16.1	24.1	—	59.4
	2	83.5	11.7	21.4	—	62.1
	3	83.5	8.5	18.6	—	64.9
7	1	83.5	7.3	17.3	—	66.2
	2	83.5	6.2	15.8	—	67.7
	3	83.5	5.1	14.2	—	69.3
8	1	83.5	11.7	21.4	—	62.1
	2	83.5	19.0	25.6	—	57.9
	3	83.5	26.6	28.5	—	55.0
9	1	83.5	81.1	38.2	—	45.3
	2	83.5	85.6	38.6	—	44.9
	3	83.5	90.4	39.1	—	44.4
10	1	83.5	94.8	39.5	—	44.0
	2	83.5	93.8	39.4	—	44.1
	3	83.5	93.0	39.4	—	44.1
11	1	83.5	94.7	39.5	—	44.0
	2	83.5	93.2	39.4	—	44.1
	3	83.5	91.7	39.2	—	44.3
12	1	83.5	96.2	39.7	—	43.8
	2	83.5	97.8	39.8	—	43.7
	3	83.5	99.7	40.0	—	43.5

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	21	キュービクル	1.5	51.7	101.8	40.2	—	11.5
変	30	台車走行音	0.0	77.0	93.4	39.4	—	37.6
動	31	台車走行音	0.0	77.0	28.4	29.1	—	47.9
衝 撃 騒 音	32	荷下ろし音	0.6	77.3	93.4	39.4	—	37.9
	33	荷下ろし音	0.6	77.3	28.4	29.1	—	48.2
	34	搬出入車両荷台扉開音	1.5	78.5	93.4	39.4	—	39.1
	35	搬出入車両荷台扉開音	1.5	78.5	28.3	29.0	—	49.5
	36	搬出入車両荷台扉閉音	1.5	82.2	93.4	39.4	—	42.8
	37	搬出入車両荷台扉閉音	1.5	82.2	28.3	29.0	—	53.2
	38	搬出入車両座席扉開閉音	1.5	81.1	93.2	39.4	—	41.7
	39	搬出入車両座席扉開閉音	1.5	81.1	24.0	27.6	—	53.5
	40	搬出入車両エンジン始動音	0.6	81.6	93.2	39.4	—	42.2
	41	搬出入車両エンジン始動音	0.6	81.6	24.1	27.6	—	54.0
	※	搬出入車両走行音（線分番号9-3）	0.6	83.5	8.4	18.5	—	65.0
		騒音レベル最大値						65.0
		基準値						50

※ 定：変常騒音

※ 変動：変動騒音

※ 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（搬出入車両）の計算の詳細を表5-7. 1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（音源番号37、39、41）

$$\begin{aligned}
 \text{超過時間} &= \text{発生台数} \times \text{騒音発生回数} \times \text{発生時間} \\
 &= (1 \times 1 \times 1) + (1 \times 2 \times 1) + (1 \times 1 \times 1) \\
 &= 4 \text{秒}
 \end{aligned}$$

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、4-1、9-1、9-2、9-3、10-1、10-2、10-3、11-1、11-2、11-3、12-1、12-2、12-3）

$$\begin{aligned}
 \text{超過時間} &= \Delta t \times \text{騒音発生回数} \\
 &= (0.91 \times 3 + 2.23 \times 3 + 0.94 \times 3 + 3.41 \times 1 + 2.20 \times 3 + 1.97 \times 3) \times 2 + (0.56 \times 3 + 1.97 \times 3) \times 1 \\
 &= 63.91 \text{秒}
 \end{aligned}$$

超過時間＝荷さばき作業音＋搬出入車両走行音

$$\begin{aligned}
 &= 4 \text{秒} + 63.91 \text{秒} \\
 &= 67.91 \text{秒（発生時間率0.2\%）}
 \end{aligned}$$

表5-7. 1 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	18.7	25.4	—	58.1
	2	83.5	19.0	25.6	—	57.9
	3	83.5	19.7	25.9	—	57.6
2	1	83.5	22.9	27.2	—	56.3
	2	83.5	28.9	29.2	—	54.3
	3	83.5	34.8	30.8	—	52.7
3	1	83.5	37.7	31.5	—	52.0
	2	83.5	37.4	31.5	—	52.0
	3	83.5	37.3	31.4	—	52.1
4	1	83.5	42.1	32.5	—	51.0
	2	83.5	50.8	34.1	—	49.4
	3	83.5	59.7	35.5	—	48.0
5	1	83.5	68.7	36.7	—	46.8
	2	83.5	77.9	37.8	—	45.7
	3	83.5	87.2	38.8	—	44.7
6	1	83.5	91.3	39.2	—	44.3
	2	83.5	90.5	39.1	—	44.4
	3	83.5	90.0	39.1	—	44.4
7	1	83.5	90.5	39.1	—	44.4
	2	83.5	91.6	39.2	—	44.3
	3	83.5	92.7	39.3	—	44.2
8	1	83.5	86.1	38.7	—	44.8
	2	83.5	78.7	37.9	—	45.6
	3	83.5	71.1	37.0	—	46.5
9	1	83.5	17.3	24.8	—	58.7
	2	83.5	12.1	21.7	—	61.8
	3	83.5	8.4	18.5	—	65.0
10	1	83.5	20.0	26.0	—	57.5
	2	83.5	14.8	23.4	—	60.1
	3	83.5	9.8	19.8	—	63.7
11	1	83.5	22.8	27.2	—	56.3
	2	83.5	23.3	27.3	—	56.2
	3	83.5	23.7	27.5	—	56.0
12	1	83.5	25.3	28.1	—	55.4
	2	83.5	30.7	29.7	—	53.8
	3	83.5	36.1	31.2	—	52.3