

※受理年月日	年 月 日
※受理番号	
※備考	

変更届出書

令和8年1月30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6条第2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) 荒尾ファッションモール
荒尾市南新地土地区画整理事業11街区

2 変更しようとする事項

(1) 大規模小売店舗内の店舗面積の合計

(変更前) 1,645㎡
(変更後) 2,189㎡

(2) 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

(変更前)

駐車場No.	収容台数	位 置
駐車場B	77台	建物敷地内 [資料-3 平面図兼配置図 (変更前) 上に記載]

(変更後)

駐車場No.	収容台数	位 置
駐車場B	82台	建物敷地内 [資料-4 平面図兼配置図 (変更後) 上に記載]

②駐輪場の位置及び収容台数

(変更前)

位 置	収容台数
南側敷地内B1棟東側 [資料-3 平面図兼配置図 (変更前) 上・駐輪場B-1]	40台 (内、15台)
南側敷地内B2棟東側 [資料-3 平面図兼配置図 (変更前) 上・駐輪場B-2]	
南側敷地内B3棟東側 [資料-3 平面図兼配置図 (変更前) 上・駐輪場B-3]	
合 計	15台

(変更前)

位 置	収容台数
B棟北側 [資料-4 平面図兼配置図 (変更後) 上・駐輪場B]	13台



③荷さばき施設の位置及び面積
(変更前)

位 置	面 積
B 1棟東側 [資料-3 平面図兼配置図 (変更前) 上・荷さばき施設B-1]	30 m ²
B 2棟東側 [資料-3 平面図兼配置図 (変更前) 上・荷さばき施設B-2]	30 m ²
B 3棟東側 [資料-3 平面図兼配置図 (変更前) 上・荷さばき施設B-3]	30 m ²
合 計	90 m ²

(変更後)

位 置	面 積
B棟北東側 [資料-4 平面図兼配置図 (変更後) 上・荷さばき施設B-1]	45 m ²
B棟南東側 [資料-4 平面図兼配置図 (変更後) 上・荷さばき施設B-2]	45 m ²
合 計	90 m ²

④廃棄物等の保管施設の位置及び容量
(変更前)

位 置	容 積
建物敷地南側 [資料-3 平面図兼配置図 (変更前) 上・廃棄物等保管施設B]	15 m ³

(変更後)

位 置	容 積
B棟内北側 [資料-4 平面図兼配置図 (変更後) 上・廃棄物等保管施設B-1]	10 m ³
B棟内南側 [資料-4 平面図兼配置図 (変更後) 上・廃棄物等保管施設B-2]	7 m ³
合 計	17 m ³

(3) 大規模小売店舗の施設の運営方法に関する事項

- ①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
(変更前) 午前6時00分～午後10時00分
(変更後) 24時間

3 変更する年月日

令和8年10月1日

4 変更する理由

営業政策のため

<参考>

上記2の変更に係るもの以外の事項

1 大規模小売店舗の施設の運営方法に関する事項

(1) 大規模小売店舗において小売業を行う者の開店時刻及び閉店時刻

開店時刻：午前9時 閉店時刻：午後10時

(2) 来客が駐車場を利用することができる時間帯

24時間

(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B	4箇所	建物敷地東側、北側及び南側 〔資料-4 平面図兼配置図 (変更後) 上・出入口B-1～出入口B-4〕

〔設置者、建物等の概要〕

1 変更の趣旨

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、(仮称) 荒尾ファッションモールにおいて、施設配置の変更を計画しております。

変更計画にあたり、地域の皆様方の日常生活の利便性の向上と豊かな生活環境の実現のために微力を尽くしていくとともに、地域にお住まいの方々に対しましては、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に配慮して営業を行っていく所存であります。

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 岡野哲也

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、定期的なテナント会議により周知徹底を図る。

②周辺の生活環境保持のための監督・管理責任者

(仮称) 荒尾ファッションモール 店長

3 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 § 4 I ③〕

(1) 建物位置図

別添「資料一 1 建物位置図 (広域図)」参照

(2) 周辺見取図

別添「資料一 2 周辺見取図」参照

(3) 建物配置図

別添「資料一 3 平面図兼配置図 (変更前)」参照

別添「資料一 4 平面図兼配置図 (変更後)」参照

(4) 各階平面図

別添「資料一 3 平面図兼配置図 (変更前)」参照

別添「資料一 4 平面図兼配置図 (変更後)」参照

4 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	8,604㎡	賃貸借契約
駐車場用地	0㎡	—
合計	8,604㎡	

②法令上の用途等

都市計画区域内、用途地域：近隣商業地域
別添「資料-5 用途地域図」参照

③現在の利用状況

メガセンタートライアル荒尾店【A敷地】駐車場

(2) 計画地周辺の概要

①立地環境

建物敷地北側：区画道路9.5-3号を挟みメガセンタートライアル荒尾店が面している。
建物敷地東側：国道389号を挟み戸建住宅が立地している。
建物敷地南側：市道荒尾北インター線を挟み土地区画整理事業14街区が面している。
建物敷地西側：特建道路4-3号及び有明沿岸道路を挟み土地区画整理事業12街区（温浴、宿泊、アウトドア施設など誘致）が面している。

②隣接地の用途現況

別添「資料-2 周辺見取図」参照

③基盤整備に関する事業の有無とその内容

有（荒尾都市計画事業南新地土地区画整理事業）

- ・広大な遊休地の有効活用を図るために土地を整理し、都市基盤（道路・公園等）の整備により宅地利用の増進を図ること及び有明海沿岸道路と一体的なまちづくりにより、都市機能の集積を図り、JR荒尾駅周辺地域全体の活性化につなげることを目的としている。

④街並みづくり計画の有無とその内容

当該計画なし

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3月 上旬

②完成予定年月日：令和8年9月 上旬

(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：2,568㎡

ロ 延べ面積：2,568㎡

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	2,189	379	2,568

(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	0m ²	—

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	—	0m ²	—

(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。

5 その他（特記事項）

特になし

[駐 車 需 要 の 充 足 等]

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

[規則 § 4 I ④]

(1) 指針による必要駐車台数計算式

(端数処理：四捨五入)

事 項 等		各事項算出のための計算式等
地 区 の 区 分	商業地区 其他地区	(理由：近隣商業地域)
S：店舗面積	2.189千㎡	
A：店舗面積当たり日来店客数原単位	1,034.33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	470m	← (駅名：JR鹿兒島本線 荒尾駅)
C：自動車分担率	70%	人口10万人未満 (L≥300m)
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	0.7007	店舗面積10千㎡未満・(30+5.5S)/60
必要駐車台数	80台	$A \times S \times B \times C \div D \times E$
日来店台数	792台	$A \times S \times C \div D$
ピーク1時間当たりの来店台数	114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・ (無)		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	(有) ・無	共用・ (別途)	31台	自動車通勤予定従業員数より

※従業員用駐車場(31台)はメガセンタートライアル荒尾店【A敷地】側(21台)と当該店舗側(10台)の総数である。

[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B	建物外平面駐車場 (自走式)	164台	4台	2,128㎡	5.0m×3.0m×2台 5.0m×2.8m×2台 5.0m×2.5m×160台	5.0m×3.5m

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) 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8月31日（日）9:00～20:00 令和7年9月1日（月）9:00～20:00								
調査場所	【交差点No.1（大島交差点）】国道389号×市道荒尾駅停車場線×市道南新地線 【交差点No.2】国道389号×市道外磯境崎線×市道荒尾北インター線 別添「資料-7 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	<p>①路線状況調査</p> <ul style="list-style-type: none"> 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。 <p>②交差点形状調査</p> <ul style="list-style-type: none"> 調査交差点の交差点形状調査。 <p>③交差点制御状況調査</p> <ul style="list-style-type: none"> 調査信号交差点の信号現示階梯・運用秒時（調査時間内の毎正時に計測）。 信号現示長（ストップウォッチを用いて1測定当たり1サイクル計測し、記録した）。 <p>④交差点交通流量調査</p> <ul style="list-style-type: none"> 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。 <p style="text-align: center;">【車種区分表（3区分）】</p> <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> <ul style="list-style-type: none"> 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) 荒尾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) 荒尾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-7 案内経路図/資料-8 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-8 動線計画図」参照 内容等：建物敷地東側に広告塔（案内表示看板）を設置する。
ちらし等の配付	・オープン時や繁忙期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-8 動線計画図」参照 配置人数：4名程度（状況に応じて適宜増員する） 配置日時：午前8時30分～午後8時00分（オープン時及び繁忙期のみ）
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：4名程度（状況に応じて適宜増員する） 配置日・時間：午前8時30分～午後8時00分（オープン時及び繁忙期のみ）
左折入庫の原則等	・建物敷地南側に接する市道荒尾北インター線は、将来的に線形が変更され、有明沿岸道路への右折レーン等の設置が計画されていることから、現時点で右折入庫ができないようポストコーンを設置する。設置にあたっては、道路管理者との協議により決定する。

- (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

- ・オープン時や繁忙期など多くの来店車両が見込まれる際には、新聞折り込みチラシに案内経路図を掲載して事前に情報提供を行うとともに、出入口付近には交通整理員を配置して周辺地域に混雑が生じないよう誘導を行う。
- ・駐車場出入口には、停止線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 (2,189㎡) ÷ 35㎡ = (63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	114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」から荒尾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	0.7007	大店立地法指針の算定式より				
必要駐輪台数	13台	ア×イ×ウ (端数処理：四捨五入)				
必要駐輪台数	13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B	平面式	13台	15.6㎡	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	・特になし。

(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) 自動二輪車駐車場台数の算出根拠

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	既存店舗において自動二輪車での来店はほとんどないことから、自動二輪車駐車場は設置しない。
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B-1	4 t 車	1台	無 ・ 有
荷さばき施設B-2	4 t 車	1台	無 ・ 有

(2) 荷さばきを行う時間帯

< 荷さばき施設B-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	4 t 車	1台	20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		0台	0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
23:00～24:00		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	4 t 車	1台	20分	0台
5:00～ 6:00		0台	0分	0台
合 計		2台	—	—

<荷さばき施設B-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	4t車	1台	20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		0台	0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
23:00~24:00		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	4t車	1台	20分	0台
5:00~6:00		0台	0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 (出入口B-3、出入口B-4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
・商品等の搬出入は、朝・夕の交通量の多い時間帯や、来店車両の多い時間帯を極力避けた搬出入計画を立て、待機車両が発生しないよう配慮する。

(6) 搬出入の経路上に学校が位置する場合の運行時間帯、交通整理員の配置等の配慮
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	<ul style="list-style-type: none"> ・主経路となる国道389号には歩道が整備されているため、特になし。 ・敷地間の乱横断を防止すべく、建物敷地北側境界上にはフェンスを設置する。
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) 位置：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) 荒尾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 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 § 4 I ⑨]

項目	設置の有無	稼働時間帯	位置
冷却塔	(無)・有	—	—
室外機	無・(有)	8:30~22:00	別添「資料-9 騒音発生源位置図」参照
送風機	(無)・有	—	—
排気口	無・(有)	8:30~22:00	別添「資料-9 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-9 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。)

- 2 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-10 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	55dB	45dB	駐車場出入口付近を走行する来客車両走行音の影響を最も受けると思われる住居敷地内とした。

※ 建物敷地北側にはメガセンタートライアル荒尾店、南側には土地区画整理事業14街区、西側には土地区画整理事業12街区が面しているなど、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	駐車場出入口付近を走行する帰宅車両走行音の影響を最も受けると思われる敷地境界線上とした。

※ 建物敷地北側にはメガセンタートライアル荒尾店、南側には土地区画整理事業14街区、西側には土地区画整理事業12街区が面しているなど、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	A地点		
定常騒音	1	室外機1	51.0	*1	8:30~22:00	113.1	9.2
	2	室外機2	51.0	*1	8:30~22:00	113.9	9.2
	3	室外機3	47.2	*1	8:30~22:00	115.2	5.3
	4	室外機4	51.0	*1	8:30~22:00	116.2	9.0
	5	室外機5	51.0	*1	8:30~22:00	122.5	8.5
	6	室外機6	51.0	*1	8:30~22:00	123.6	8.5
	7	室外機7	51.0	*1	8:30~22:00	127.8	8.2
	8	室外機8	51.0	*1	8:30~22:00	142.3	7.2
	9	室外機9	56.1	*1	8:30~22:00	147.2	12.0
	10	室外機10	56.1	*1	8:30~22:00	154.9	11.6
	11	室外機11	56.1	*1	8:30~22:00	150.1	11.9
	12	室外機12	56.1	*1	8:30~22:00	145.5	12.1
	13	室外機13	56.1	*1	8:30~22:00	143.6	12.3
	14	室外機14	56.1	*1	8:30~22:00	142.8	12.3
	15	室外機15	56.1	*1	8:30~22:00	129.0	13.2
	16	室外機16	56.1	*1	8:30~22:00	123.9	13.5
	17	排気口1	52.3	*1	8:30~22:00	140.1	8.7
	18	排気口12	52.5	*1	8:30~22:00	153.4	8.1
	19	キュービクル	51.7	*2	終日	140.4	8.8
変動騒音	※	来客車両走行音	74.0	*3	792台×2回	-	39.2
	※	搬出入車両走行音	83.5	*3	2台×1~3回	-	14.6
	※	廃棄物収集車両走行音	83.5	*3	3台×1~3回	-	19.4
	20	搬出入車両後進警報ブザー音	90.0	*4	1台×15秒	102.2	14.0
	21	搬出入車両後進警報ブザー音	90.0	*4	1台×15秒	125.7	12.2
	22	廃棄物収集車両後進警報ブザー音	90.0	*4	3台×15秒	102.2	18.7
	23	廃棄物収集車両後進警報ブザー音	90.0	*4	3台×15秒	125.7	16.9
	24	廃棄物収集作業音(圧縮)	90.0	*4	3台×300秒	110.1	31.1
	25	廃棄物収集作業音(圧縮)	90.0	*4	3台×300秒	128.1	29.7
	26	廃棄物収集作業音(非圧縮)	85.0	*4	3台×90秒	110.1	20.9
	27	廃棄物収集作業音(非圧縮)	85.0	*4	3台×90秒	128.1	19.5
	28	台車走行音	71.0	*4	1台×6秒×12回	110.7	1.1
29	台車走行音	71.0	*4	1台×6秒×12回	134.7	-	
衝撃騒音	30	荷下ろし音	73.2	*5	1台×24回	110.7	-
	31	荷下ろし音	73.2	*5	1台×24回	134.7	-
	32	搬出入車両荷台扉開音	74.4	*5	1台×1回	110.7	-
	33	搬出入車両荷台扉開音	74.4	*5	1台×1回	134.7	-
	34	搬出入車両荷台扉閉音	76.3	*5	1台×1回	110.7	-
	35	搬出入車両荷台扉閉音	76.3	*5	1台×1回	134.7	-
	36	搬出入車両座席扉開音	76.5	*5	1台×2回	110.1	-
	37	搬出入車両座席扉開音	76.5	*5	1台×2回	128.1	-
	38	搬出入車両エンジン始動音	78.4	*5	1台×1回	110.1	-
	39	搬出入車両エンジン始動音	78.4	*5	1台×1回	128.1	-
昼間(午前6時~午後10時)の等価騒音レベル							
地点名	用途地域	地域の類型	予測結果	基準値			
A地点	第2種住居地域	B類型	40.5dB	55dB			

- *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は、資料-10に示す。
A地点: 建物敷地東側住居敷地内(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。

<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				
定	19	キュービクル	51.7	*1	終日	140.4	8.8
変動	※	来客車両走行音	74.0	*2	114台×1回	-	30.8
	※	搬出入車両走行音	83.5	*2	2台×1～3回	-	17.6
騒音	28	台車走行音	71.0	*3	1台×6秒×12回	110.7	4.1
	29	台車走行音	71.0	*3	1台×6秒×12回	134.7	2.4
衝撃音	30	荷下ろし音	73.2	*4	1台×24回	110.7	1.5
	31	荷下ろし音	73.2	*4	1台×24回	134.7	-
	32	搬出入車両荷台扉開音	74.4	*4	1台×1回	110.7	-
	33	搬出入車両荷台扉開音	74.4	*4	1台×1回	134.7	-
	34	搬出入車両荷台扉閉音	76.3	*4	1台×1回	110.7	-
	35	搬出入車両荷台扉閉音	76.3	*4	1台×1回	134.7	-
	36	搬出入車両座席扉開閉音	76.5	*4	1台×2回	110.1	-
	37	搬出入車両座席扉開閉音	76.5	*4	1台×2回	128.1	-
	38	搬出入車両エンジン始動音	78.4	*4	1台×1回	110.1	-
39	搬出入車両エンジン始動音	78.4	*4	1台×1回	128.1	-	
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	第2種住居地域		B類型		31.1dB	45dB	

定：定常騒音を示す。

*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は、資料-10に示す。

A地点：建物敷地東側住居敷地内（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つては、その騒音の発生源ごとの騒音レベルの最大値の予測の結果及びその算出根拠 [規則 § 4 I ⑩]

<夜間(午後10時～午前6時)において発生することが見込まれる騒音>

騒音発生源	基準距離における騒音レベル等		騒音継続時間 又は 騒音発生回数	予測地点までの距離(m)	各予測地点における騒音レベル(dB)	
	騒音レベル(dB)	※根拠			a地点	a地点
定 19 キュービクル	51.7	*1	終日	114.9	10.5	
変 20 ※ 来客車両走行音	74.0	*2	114台×1回	1.8	68.9	
動 21 ※ 搬出入車両走行音	83.5	*2	2台×1～3回	73.4	46.2	
騒 22 28 台車走行音	77.0	*3	1台×6秒×12回	87.2	38.2	
音 23 29 台車走行音	77.0	*3	1台×6秒×12回	100.2	37.0	
衝 撃 騒 音	30 荷下ろし音	77.3	*4	1台×24回	87.2	38.5
	31 荷下ろし音	77.3	*4	1台×24回	100.2	37.3
	32 搬出入車両荷台扉開音	78.5	*4	1台×1回	87.2	39.7
	33 搬出入車両荷台扉開音	78.5	*4	1台×1回	100.2	38.5
	34 搬出入車両荷台扉閉音	82.2	*4	1台×1回	87.2	43.4
	35 搬出入車両荷台扉閉音	82.2	*4	1台×1回	100.2	42.2
	36 搬出入車両座席扉開閉音	81.1	*4	1台×2回	84.5	42.6
	37 搬出入車両座席扉閉音	81.1	*4	1台×2回	93.6	41.7
	38 搬出入車両エンジン始動音	81.6	*4	1台×1回	84.5	43.1
39 搬出入車両エンジン始動音	81.6	*4	1台×1回	93.7	42.2	

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	近隣商業地域	第3種区域	68.9dB	50dB

定：定常騒音を示す。

*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は、資料-10示す。

a地点：建物敷地東側境界上(高さ1.5m)

<評価>

予測の結果、帰宅車両走行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7分間(発生時間率1.5%)が基準値を超過することになるが、規制基準は満足すると評価される。そのため、周辺住居等に与える騒音の影響は比較的小さいものと推察される。

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

a 地点における騒音レベル最大値の予測結果

騒音発生源				基準距離 における 騒音レベル (dB)	予測地点 までの 距離(m)	距離減衰量 (dB)	回折減衰量 (dB)	予測地点 における 騒音レベル (dB)
	番号	機器名称	高さ					
定	19	キュービクル	1.5	51.7	114.9	41.2	-	10.5
変動	28	台車走行音	0.0	77.0	87.2	38.8	-	38.2
	29	台車走行音	0.0	77.0	100.2	40.0	-	37.0
衝撃音	30	荷下ろし音	0.6	77.3	87.2	38.8	-	38.5
	31	荷下ろし音	0.6	77.3	100.2	40.0	-	37.3
	32	搬出入車両荷台扉閉音	1.5	78.5	87.2	38.8	-	39.7
	33	搬出入車両荷台扉閉音	1.5	78.5	100.2	40.0	-	38.5
	34	搬出入車両荷台扉閉音	1.5	82.2	87.2	38.8	-	43.4
	35	搬出入車両荷台扉閉音	1.5	82.2	100.2	40.0	-	42.2
	36	搬出入車両座席扉閉音	1.5	81.1	84.5	38.5	-	42.6
	37	搬出入車両座席扉閉音	1.5	81.1	93.6	39.4	-	41.7
	38	搬出入車両エンジン始動音	0.6	81.6	84.5	38.5	-	43.1
	39	搬出入車両エンジン始動音	0.6	81.6	93.7	39.4	-	42.2
	※	来客車両走行音 (線分番号1-1)	0.6	74.0	1.8	5.1	-	68.9
	※	搬出入車両走行音 (線分番号4-2)	0.6	83.5	73.4	37.3	-	46.2
		騒音レベル最大値						68.9
		基準値						50

定：定常騒音を示す。

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。

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

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

超過時間 = $\Delta t \times$ 騒音発生回数

$$= (0.55 \times 3 + 0.74 \times 3) \times 114$$

$$= 441.18 \text{ 秒} \approx 7 \text{ 分間 (発生時間率 1.5\%)}$$

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-4 平面図兼配置図 (変更後)」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) 冷却塔、冷暖房設備の室外機又は送風機等の規模・能力・騒音レベル等

No.	項目		設置の有無	規模・能力	騒音レベル (dB)	騒音対策等
	種類	形式				
1	室外機1	ROA-AP1405HS	有	圧縮機出力2.5kW	51.0	・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-AP505HS	有	圧縮機出力1.1kW	47.2	
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-AP1405HS	有	圧縮機出力2.5kW	51.0	
9	室外機9	PUZ-ERMP140LA1	有	圧縮機出力2.60kW	56.1	
10	室外機10	PUZ-ERMP140LA1	有	圧縮機出力2.60kW	56.1	
11	室外機11	PUZ-ERMP140LA1	有	圧縮機出力2.60kW	56.1	
12	室外機12	PUZ-ERMP140LA1	有	圧縮機出力2.60kW	56.1	
13	室外機13	PUZ-ERMP140LA1	有	圧縮機出力2.60kW	56.1	
14	室外機14	PUZ-ERMP140LA1	有	圧縮機出力2.60kW	56.1	
15	室外機15	PUZ-ERMP140LA1	有	圧縮機出力2.60kW	56.1	
16	室外機16	PUZ-ERMP140LA1	有	圧縮機出力2.60kW	56.1	
17	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。
18	排気口2	EFG-35SB2	有	出力0.1kW	52.5	
19	キュービクル	キュービクルa	有	—	51.7	無

(3) 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B	・特になし	<ul style="list-style-type: none"> ・オープン時や繁忙期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。 ・駐車場内にはアイドリング禁止を励行する旨の看板を設置するなど、来店客に注意を喚起する。

(4) 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B-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。	<ul style="list-style-type: none"> ・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B-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	2.189千m ²	0.208	0.455312 t	1日	0.10	4.55m ³
金属製廃棄物等	6,000m ² 以下の部分	2.189千m ²	0.007	0.015323 t	1日	0.10	0.15m ³
ガラス製廃棄物等	6,000m ² 以下の部分	2.189千m ²	0.006	0.013134 t	1日	0.10	0.13m ³
プラスチック製 廃棄物等	6,000m ² 以下の部分	2.189千m ²	0.020	0.043780 t	1日	0.01	4.38m ³
生ごみ等	6,000m ² 以下の部分	2.189千m ²	0.169	0.369941 t	1日	0.55	0.67m ³
その他の可燃性 廃棄物等		2.189千m ²	0.054	0.118206 t	1日	0.38	0.31m ³
合 計							10.19m 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	16.47㎡	16.47m³	・密閉が確保された構造としている。	・特になし	・特になし	資料-4 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	1.41㎡	1.41m³	・ポリ袋こ入れ 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		17㎡	17m³				

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	<p>【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。</p> <p>【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。</p>
------------------------	---

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	荒尾市許可業者	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	荒尾市許可業者	荒尾市許可業者
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	荒尾市許可業者から選定中	熊本県許可業者から選定中	熊本県許可業者から選定中
敷地内処理の場合	該当なし	該当なし	該当なし

項 目	プラスチック製廃棄物	生ごみ等	その他可燃性廃棄物
処理の方法	リサイクル	敷地外処理	敷地外処理
処理予定業者等	熊本県許可業者から選定中	リレーセンター東宮内	リレーセンター東宮内
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	・ 荒尾市景観計画
(有) ・ 無	

- (2) 景観への配慮

・ 周辺地域の景観に配慮して、建物の色彩やデザインの調和を図る。

- (3) 商店街のアーケードの整備等の街並みづくり等への配慮事項

・ 特になし

- (4) まちづくりへの対応方針

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

- (5) 敷地内の緑化計画
計画なし

- (6) 屋外照明・広告塔照明等の計画と光害対策

	屋外照明	広告塔照明
照明灯の配置	未 定	未 定
照明灯の方向	駐車場方向下向きに照射	広告塔方向下向きに照射
照明の強さ	—	—
点 灯 時 間	日没～夜明けまで	日没～閉店後30分まで
光 害 対 策	・ 周辺住居等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	・ 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。
締結済	(無)・有	

(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	—
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

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	<ol style="list-style-type: none"> 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

	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31日

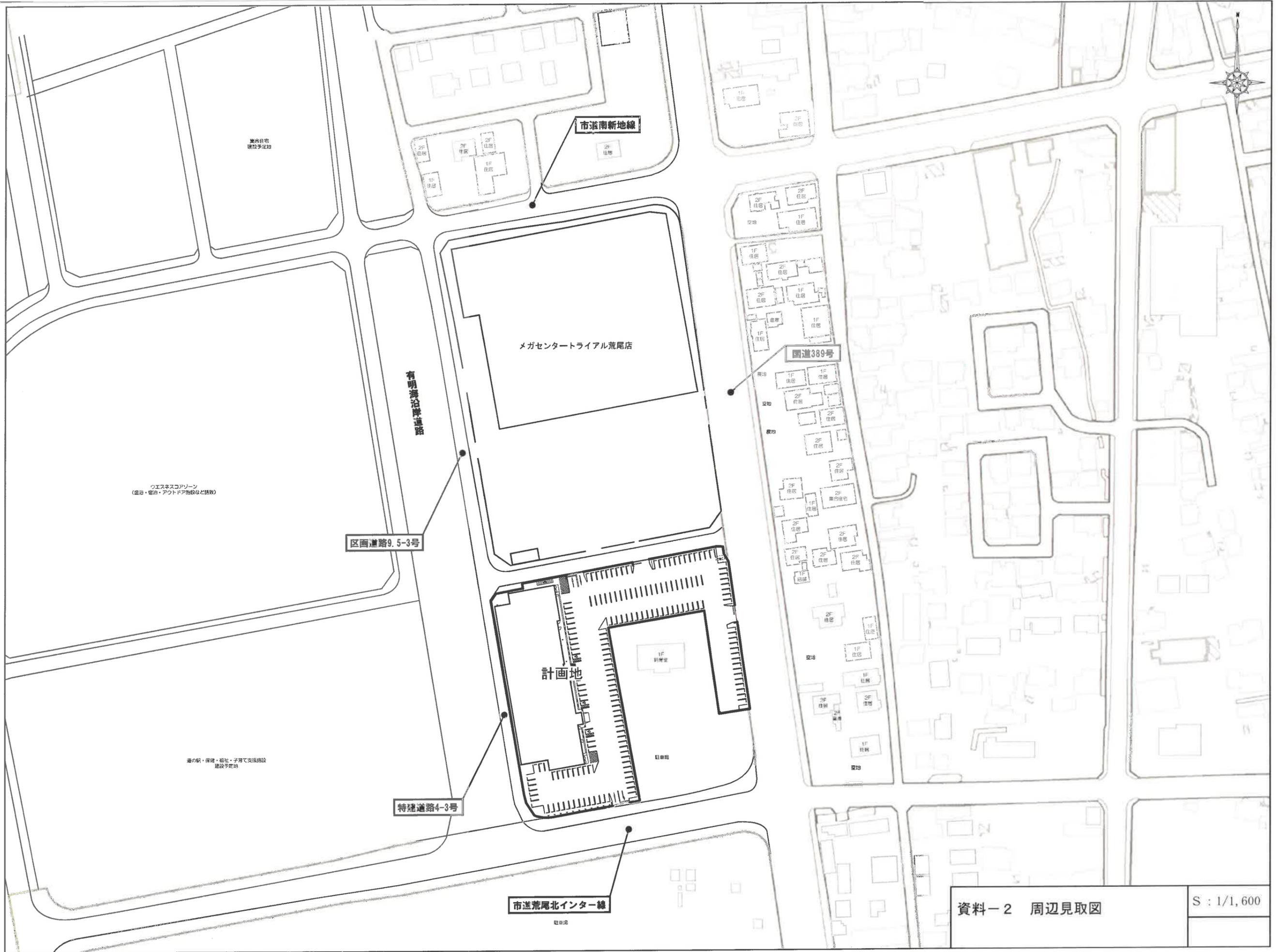
熊本地方法務局
登記官

上村謙悟





資料-1 建物位置図 (広域図) S : 1/25,000



集合住宅
建設予定地

市道南新地線

メガセンタートライアル荒尾店

有明海沿線道路

国道389号

ウエスネスコアゾーン
(宿泊・娯楽・アウトドア施設など誘致)

区画道路9.5-3号

計画地

1F 駐車室

駐車場

道の駅・保健・福祉・子育て支援施設
建設予定地

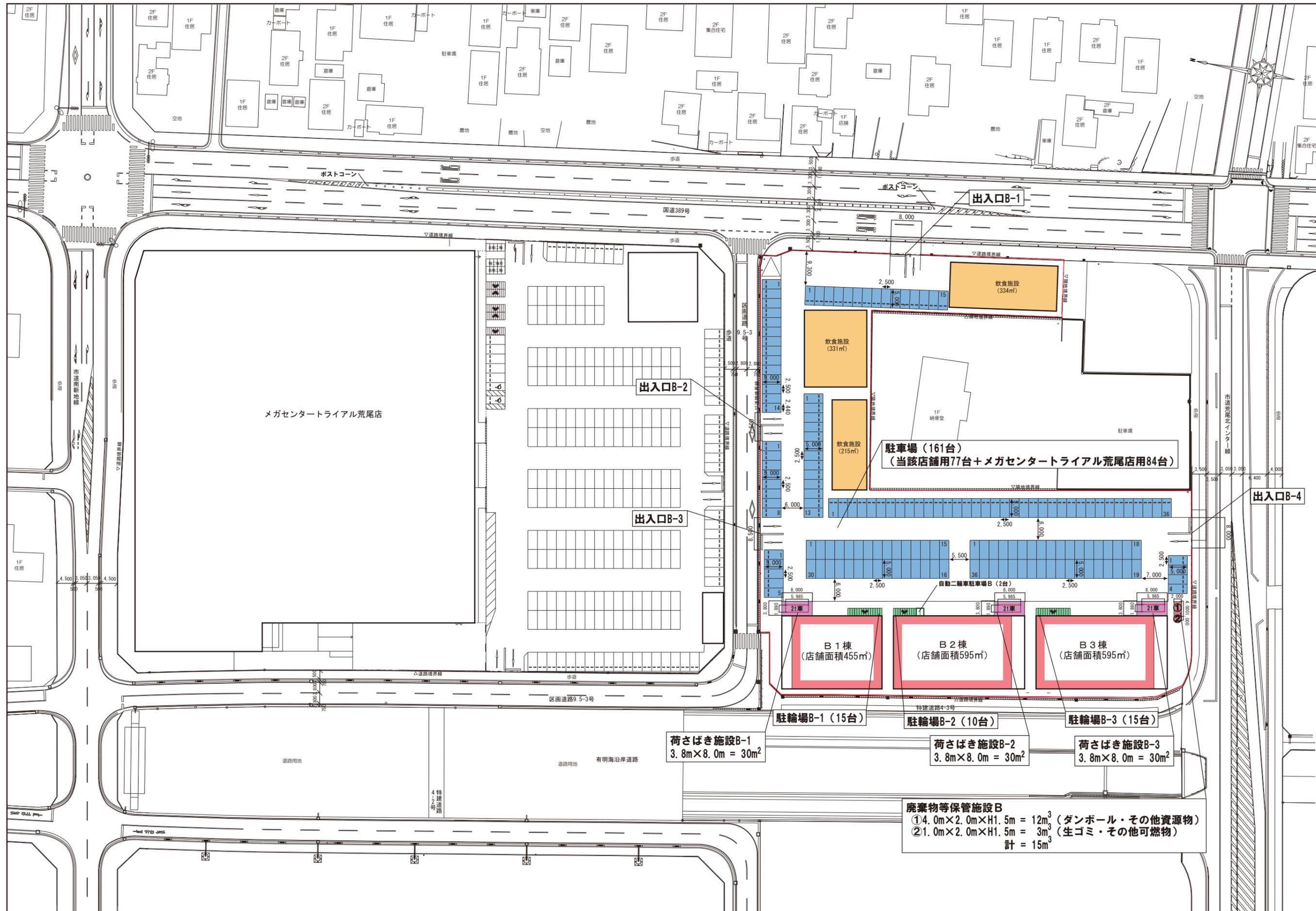
特建道路4-3号

市道荒尾北インター線

駐車場

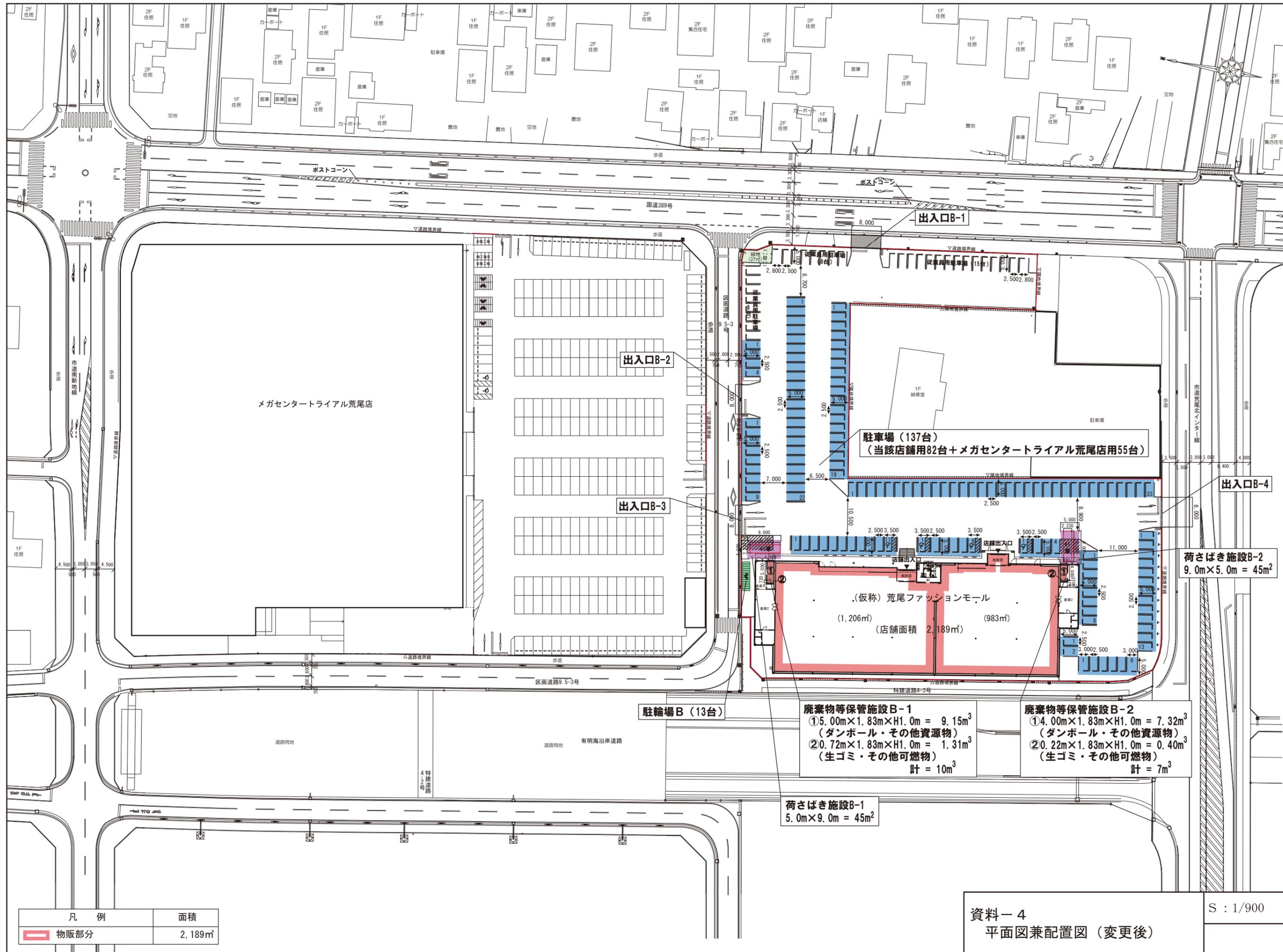
資料-2 周辺見取図

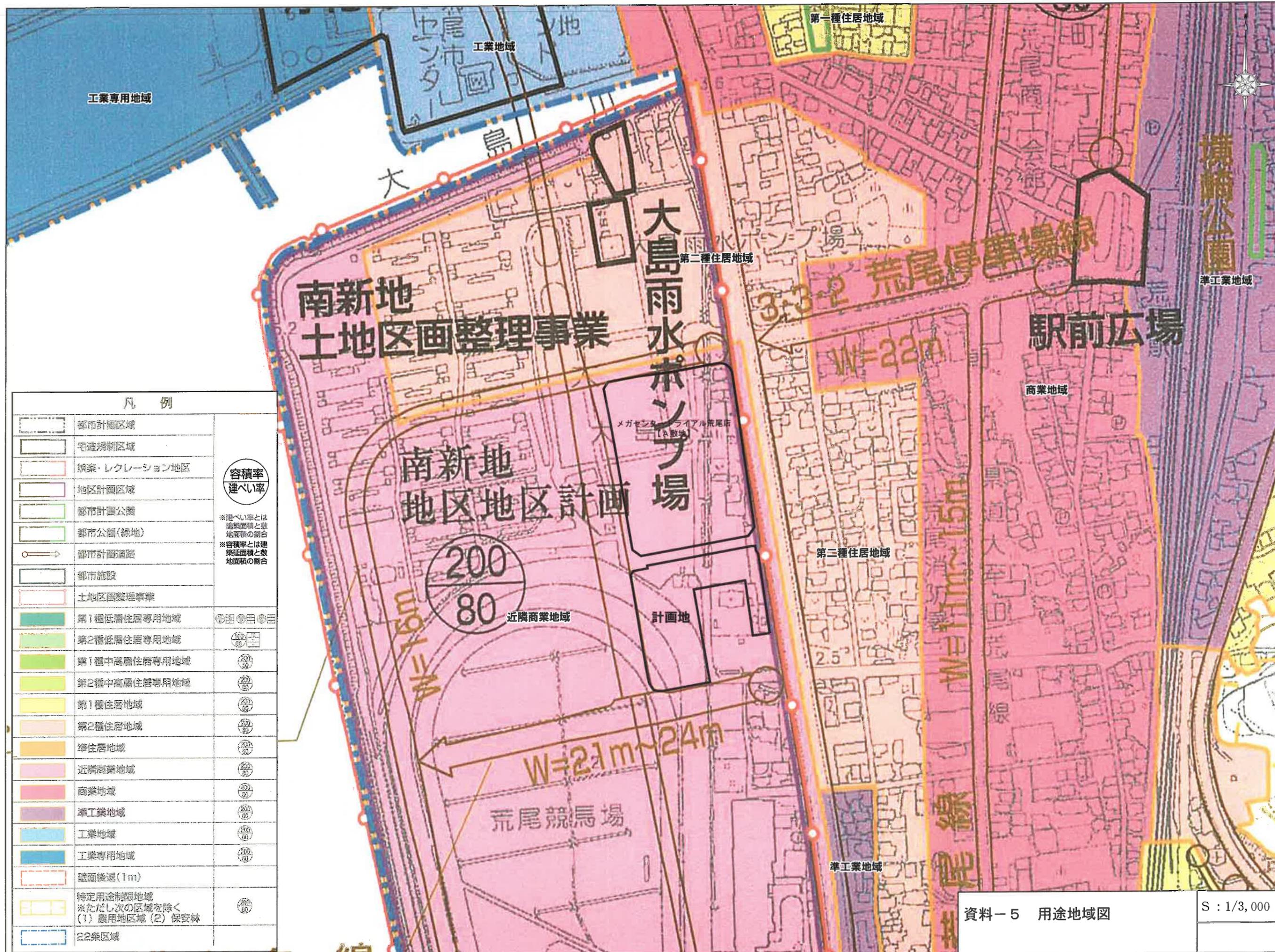
S : 1/1,600



凡 例		面積
	物販部分	1,645㎡
	飲食施設	880㎡

廃棄物等保管施設B
 ① 4.0m×2.0m×H1.5m = 12m³ (ダンボール・その他資源物)
 ② 1.0m×2.0m×H1.5m = 3m³ (生ゴミ・その他可燃物)
 計 = 15m³

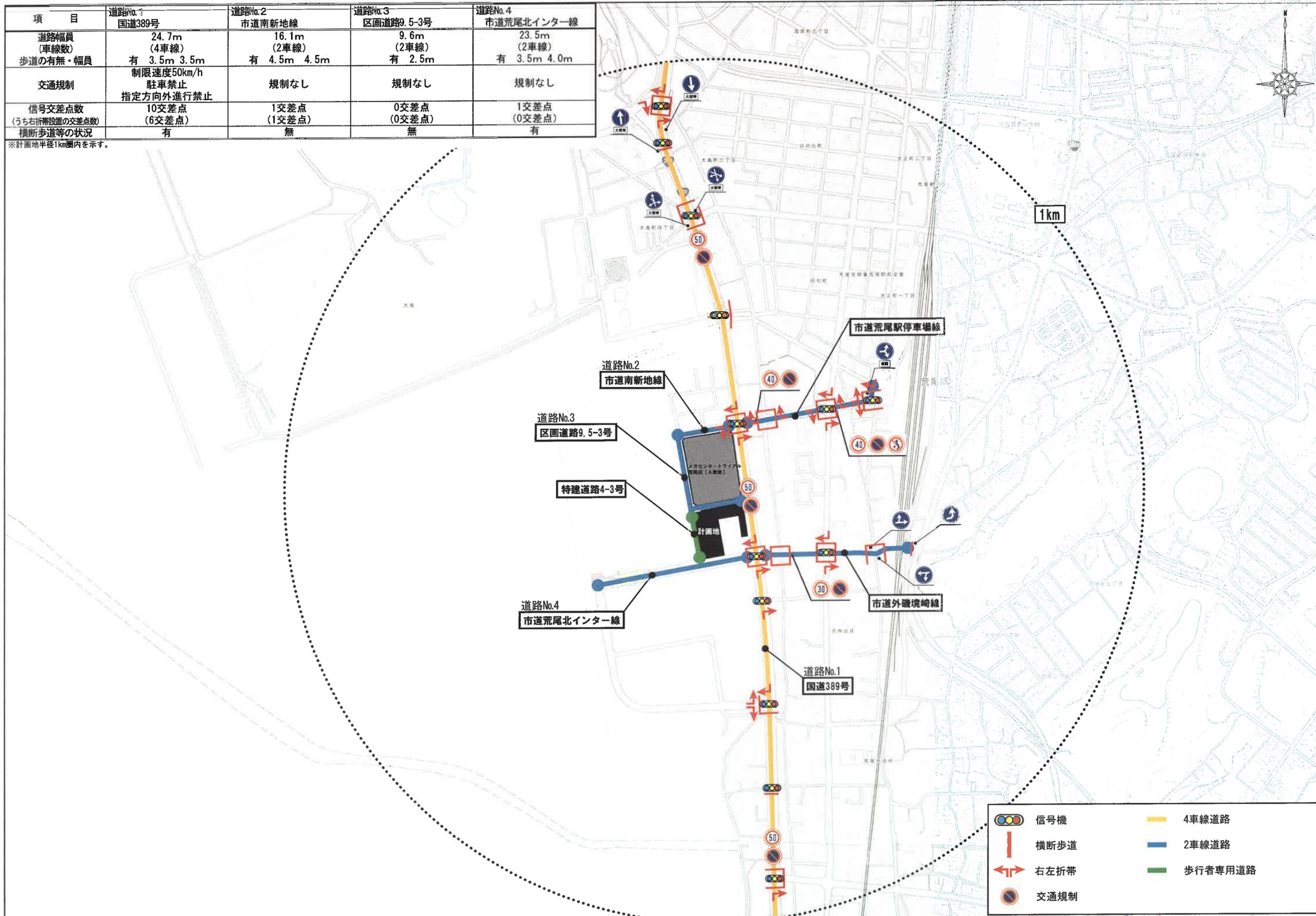




凡例		容積率 建ぺい率
	都市計画区域	
	宅地規制区域	
	娯楽・レクリエーション地区	
	地区計画区域	
	都市計画公園	
	都市公園(緑地)	
	都市計画道路	
	都市施設	
	土地区画整理事業	
	第1種低層住居専用地域	100
	第2種低層住居専用地域	100
	第1種中高層住居専用地域	200
	第2種中高層住居専用地域	200
	第1種住居地域	80
	第2種住居地域	80
	準住居地域	80
	近隣商業地域	250
	商業地域	250
	準工業地域	250
	工業地域	250
	工業専用地域	250
	建前後退(1m)	
	特定用途制限地域 ※ただし次の区域を除く (1) 農用地区域 (2) 保安林	200
	22条区域	

項目	道路No.1 国道389号	道路No.2 市道南新地線	道路No.3 区画道路9.5-3号	道路No.4 市道荒尾北インター線
道路幅員 (車線数) 歩道の有無・幅員	24.7m (4車線) 有 3.5m 3.5m	16.1m (2車線) 有 4.5m 4.5m	9.6m (2車線) 有 2.5m	23.5m (2車線) 有 3.5m 4.0m
交通規制	制限速度50km/h 駐車禁止 指定方向外進行禁止	規制なし	規制なし	規制なし
信号交差点数 (うち右折帯設置の交差点数)	10交差点 (6交差点)	1交差点 (1交差点)	0交差点 (0交差点)	1交差点 (0交差点)
横断歩道等の状況	有	無	無	有

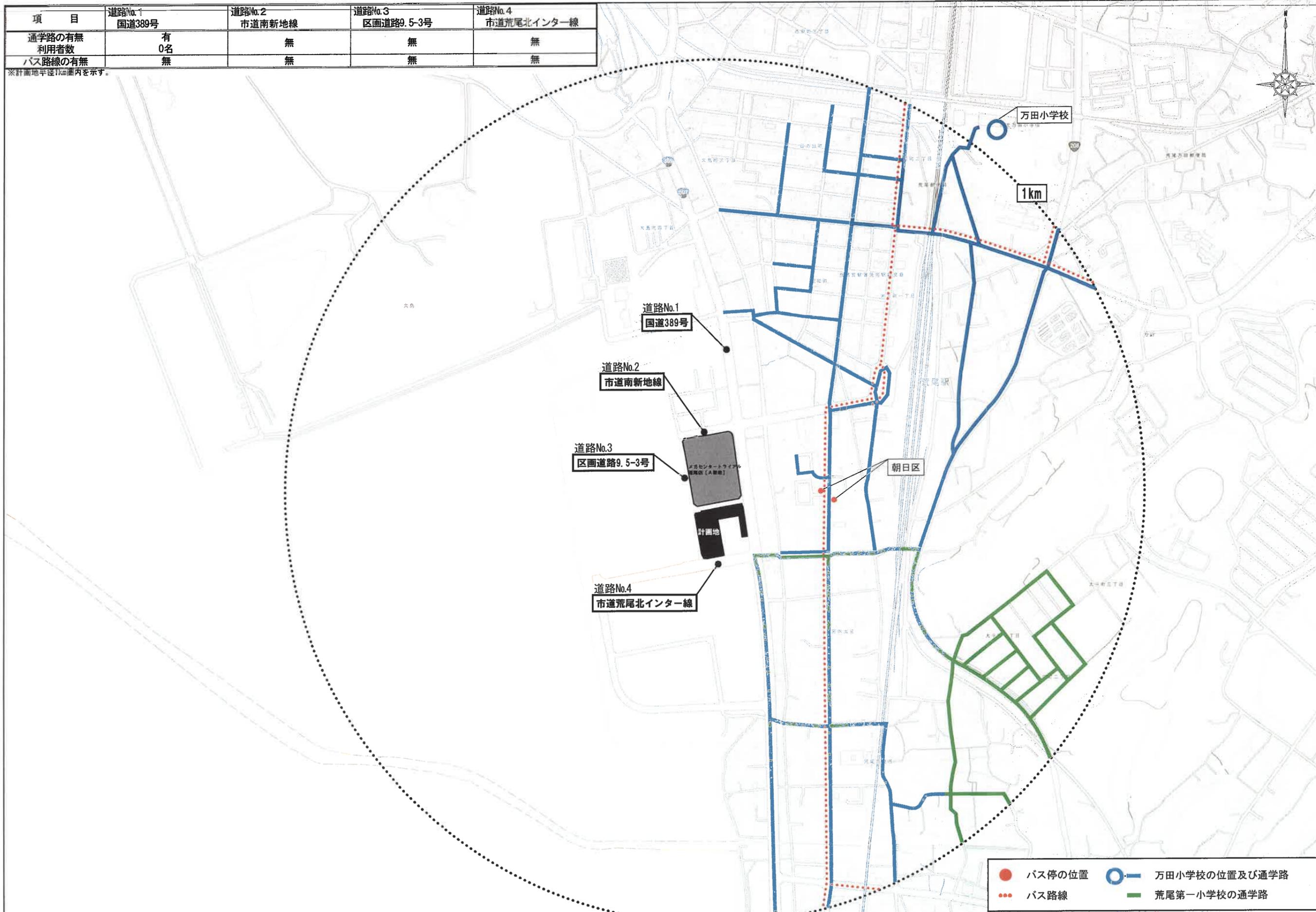
※計画地半径1km圏内を示す。



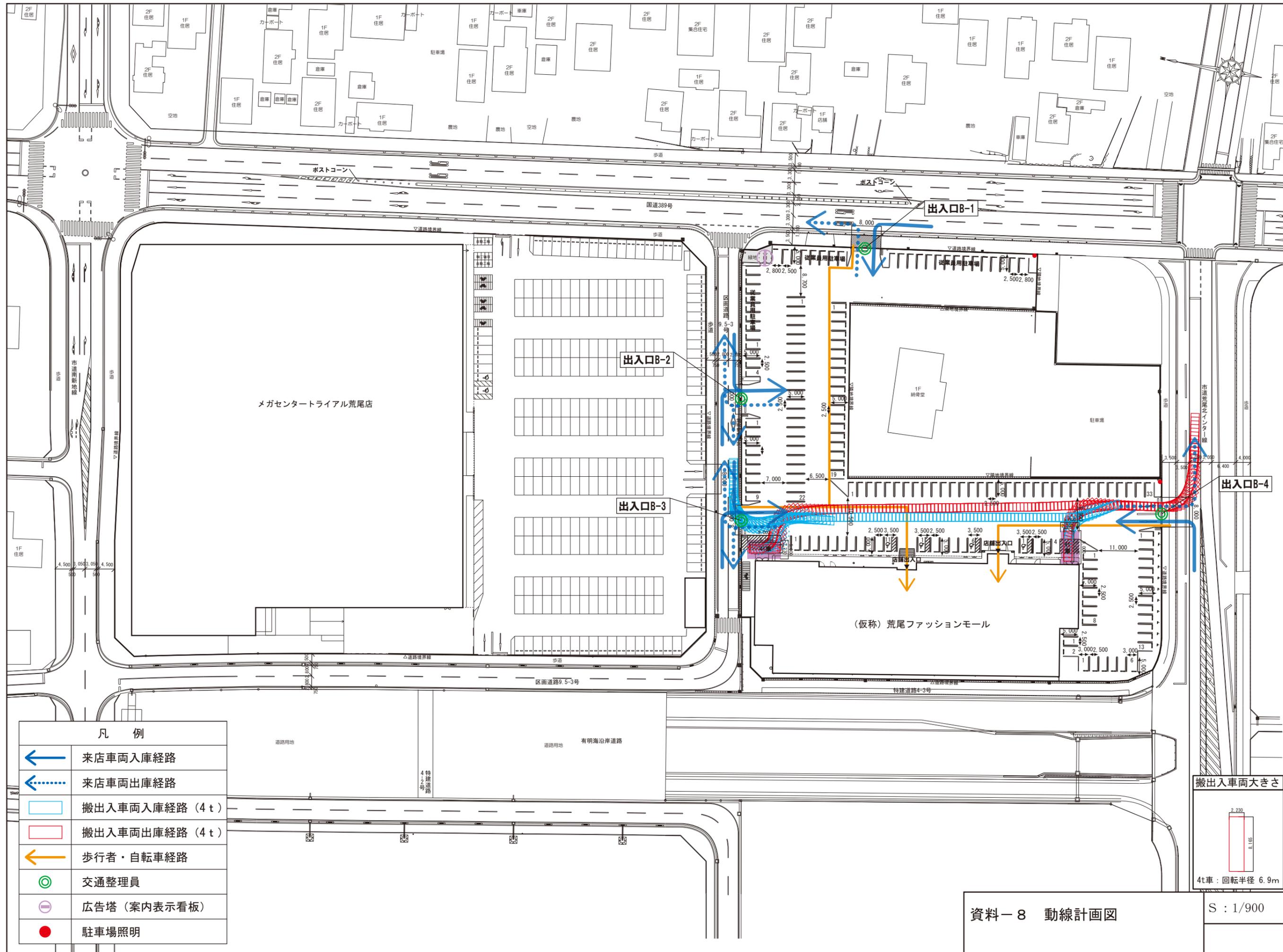
- 信号機
- 横断歩道
- 右左折帯
- 交通規制
- 4車線道路
- 2車線道路
- 歩行者専用道路

項目	道路No.1 国道389号	道路No.2 市道南新地線	道路No.3 区画道路9.5-3号	道路No.4 市道荒尾北インター線
通学路の有無 利用者数	有 0名	無	無	無
バス路線の有無	無	無	無	無

※計画地半径1km圏内を示す。

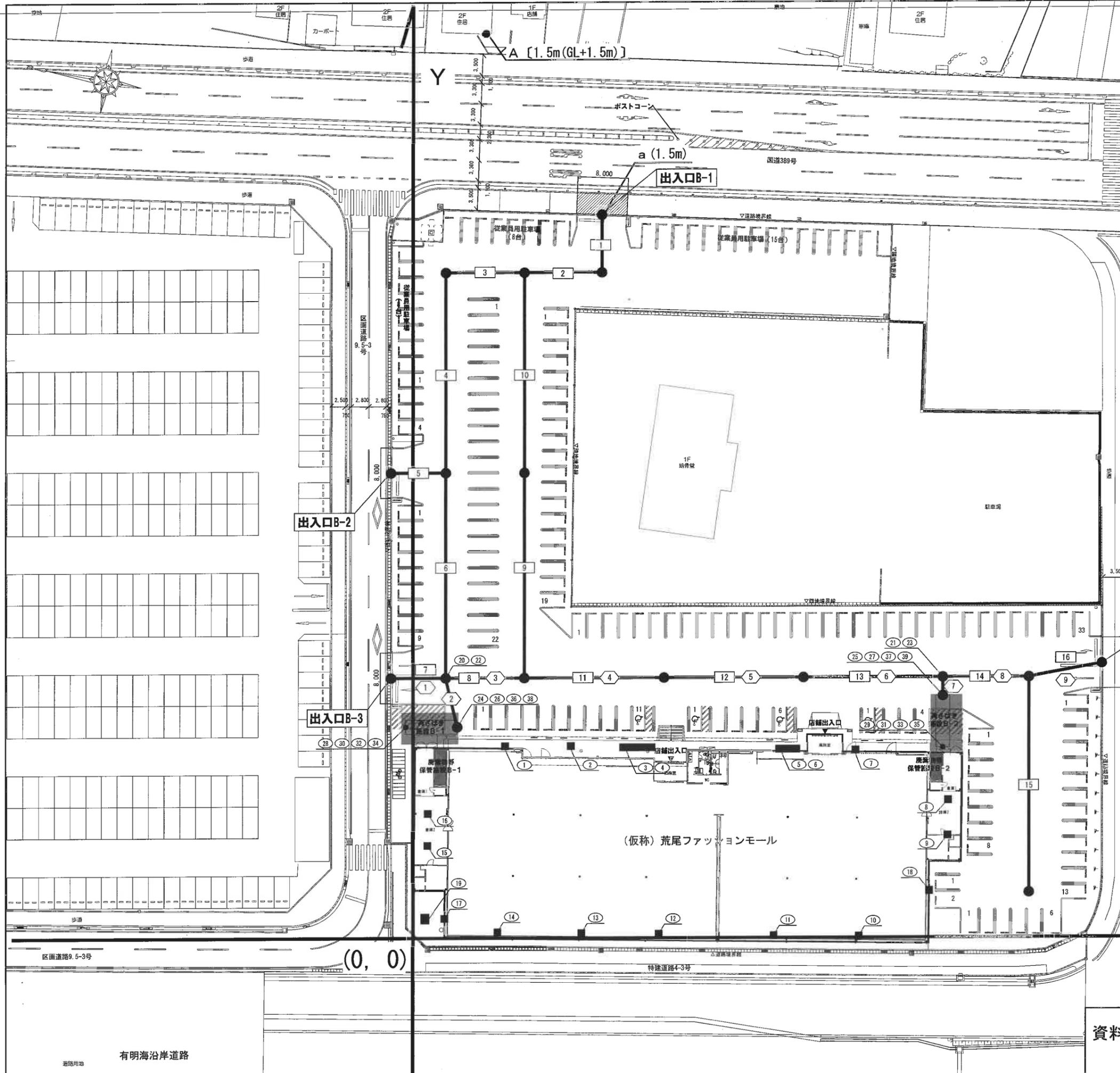


● バス停の位置	○ 万田小学校の位置及び通学路
⋯ バス路線	— 荒尾第一小学校の通学路



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)
	駐車場照明





凡 例	
① ~ ⑩	室外機 (R階部)
⑪, ⑫	排気口 (1階部)
⑬	キュービクル (1階部)
⑭, ⑮	搬出入車両後進警報ブザー音
⑯, ⑰	廃棄物収集車両後進警報ブザー音
⑱ ~ ⑲	廃棄物収集作業音 (圧縮・非圧縮)
⑳, ㉑	台車走行音
㉒, ㉓	荷下ろし音
㉔ ~ ㉔	搬出入車両荷台扉開閉音
㉖, ㉖	搬出入車両座席扉開閉音
㉘, ㉘	搬出入車両エンジン始動音
㉙ ~ ㉙	来客車両走行音
㉚ ~ ㉚	搬出入車両走行音
㉛ ~ ㉛	廃棄物収集車両走行音
A	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	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

資料-9 騒音発生源位置図 S : 1/600

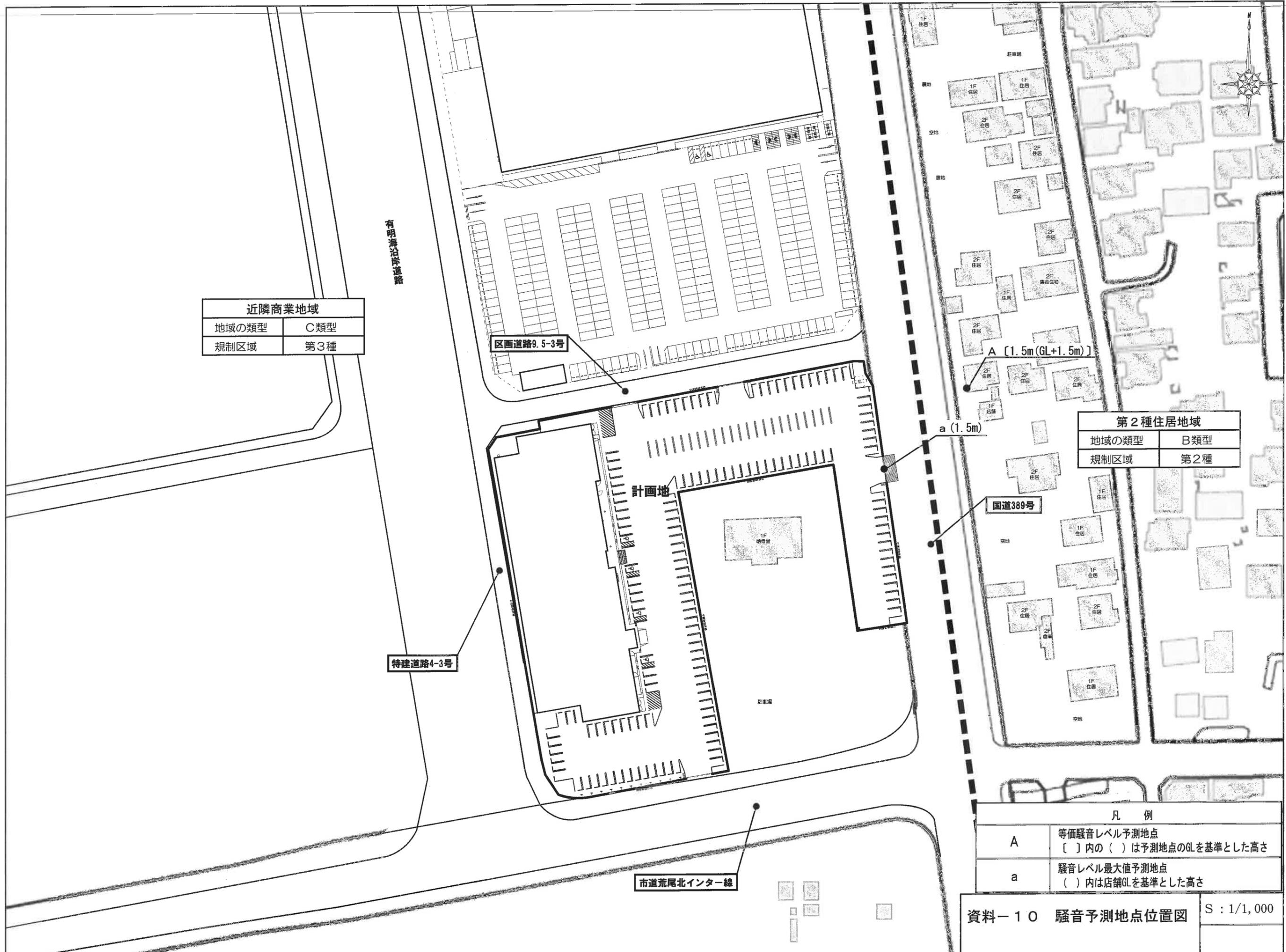


近隣商業地域	
地域の類型	C類型
規制区域	第3種

第2種住居地域	
地域の類型	B類型
規制区域	第2種

凡 例	
A	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	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

資料-10 騒音予測地点位置図 S : 1/1,000



別添資料-1

(仮称) 荒尾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
第6章 現況及び開店後の交通容量解析結果	16
第7章 現況交通調査結果	25

第1章 交通状況調査

1 道路構造調査

(仮称) 荒尾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9月1日(月)	9:00~20:00	11時間計測
休日	令和7年8月31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-1. 調査交差点位置図」に示す。

- ・交差点No.1 (大島交差点)
- ・交差点No.2

(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。

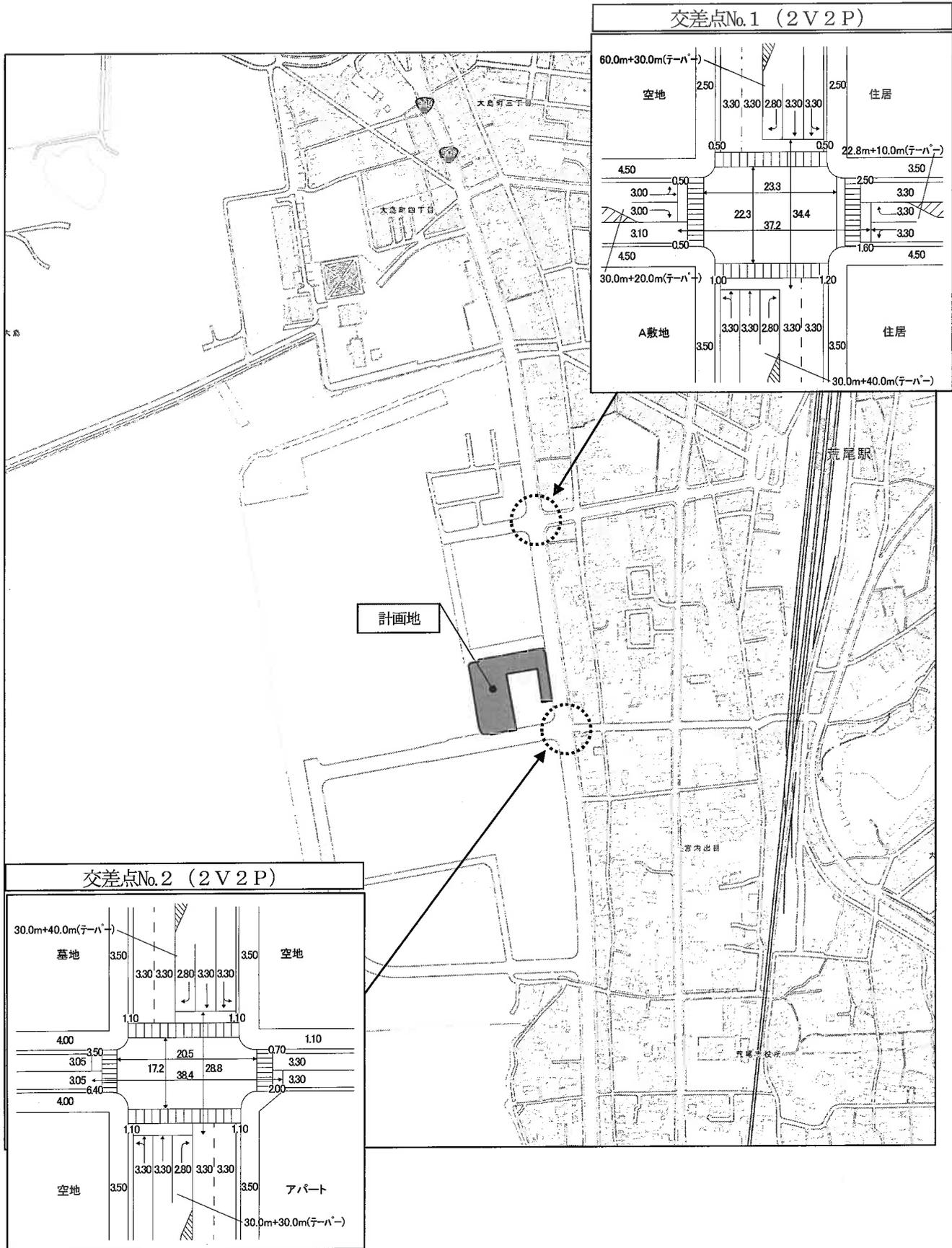


図-1. 調査交差点位置図

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	48,589人	荒尾市住民基本台帳、令和7年8月末日現在
地区の区分	商業地区	近隣商業地域
S：店舗面積	2.189千㎡	—
A：店舗面積当たり日来店客数原単位	1,034.33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	470m	駅名 JR鹿兒島本線 荒尾駅
C：自動車分担率	70%	商業地区・人口10万人未満（L≥300）
D：平均乗車人員	2.0人/台	10,000㎡未満
E：平均駐車時間係数	0.7007	10,000㎡未満・(30+5.5S)÷60
日来店台数	792台/日	$A \times S \times C \div D$ （小数点四捨五入）
ピーク時来店台数	114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	4,861	61.01	483	70
エリア2	539	6.77	54	8
エリア3	371	4.66	37	5
エリア4	2,196	27.56	218	31
合計	7,967	100.00	792	114

次頁に、エリア別世帯数及び来店交通量を示す。

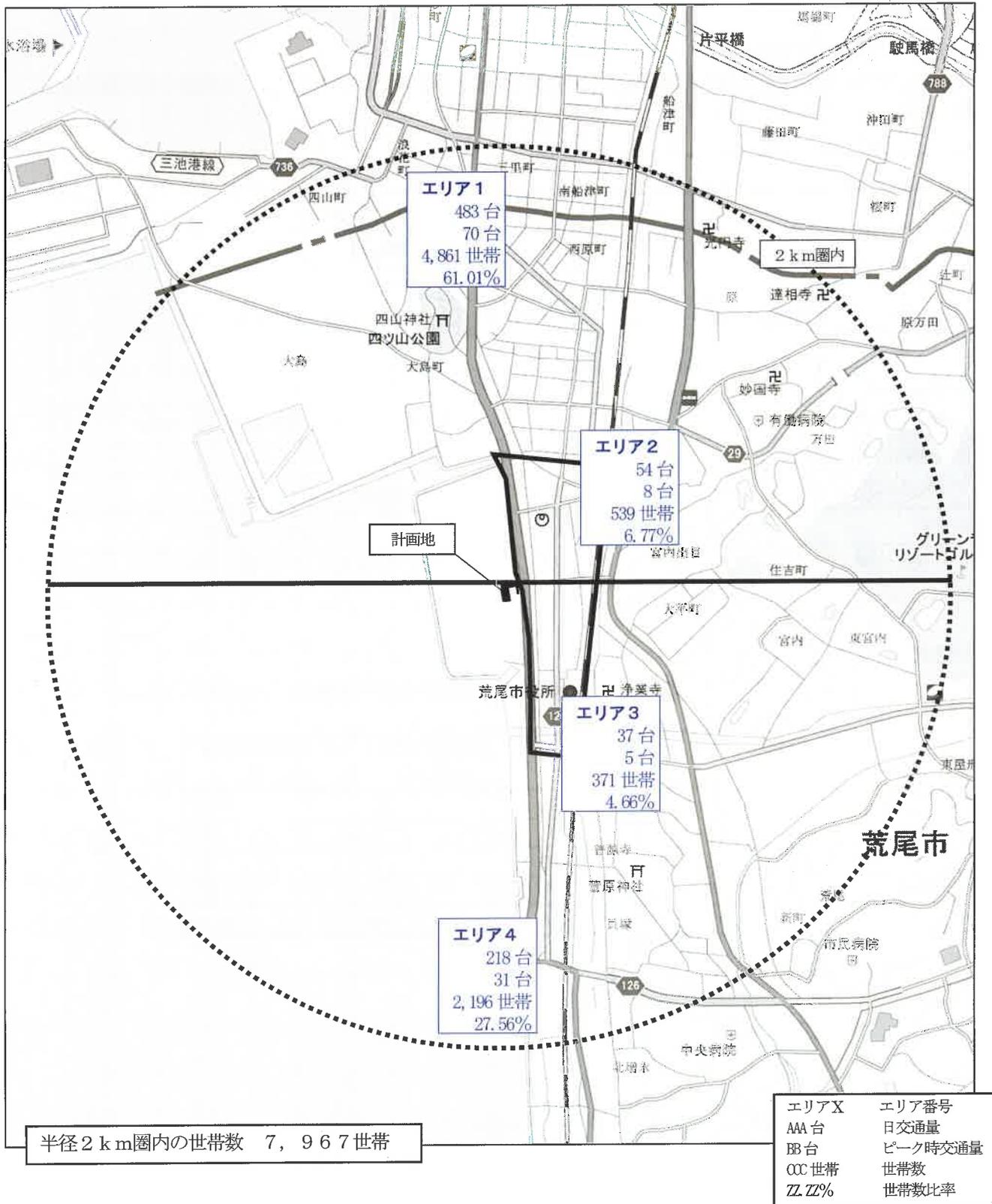


図-2. エリア別世帯数及び来店交通量

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>

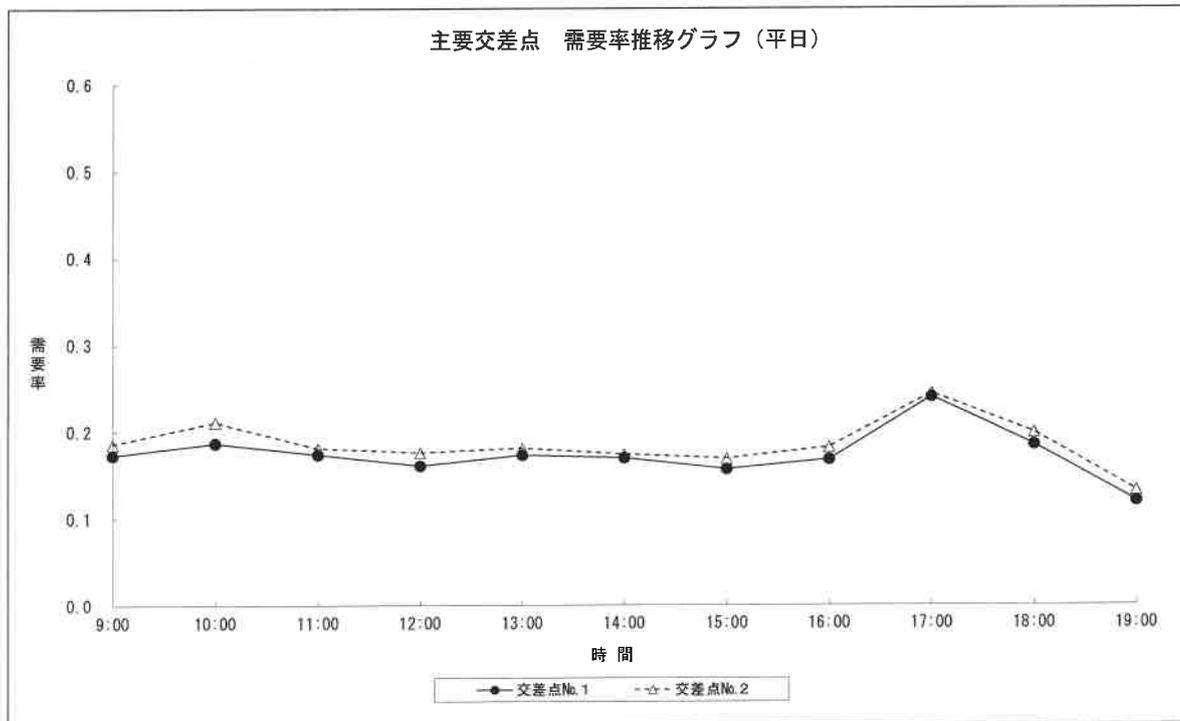
交差点名	平 日			休 日		
	平均	最大	最小	平均	最大	最小
交差点No.1	0.173	0.240 (17時台)	0.120 (19時台)	0.195	0.244 (11時台)	0.100 (19時台)
交差点No.2	0.185	0.244 (17時台)	0.132 (19時台)	0.183	0.217 (11時台)	0.108 (19時台)

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時台であり、最大交差点需要率は交差点No.1の休日及び交差点No.2の平日「0.244」である。

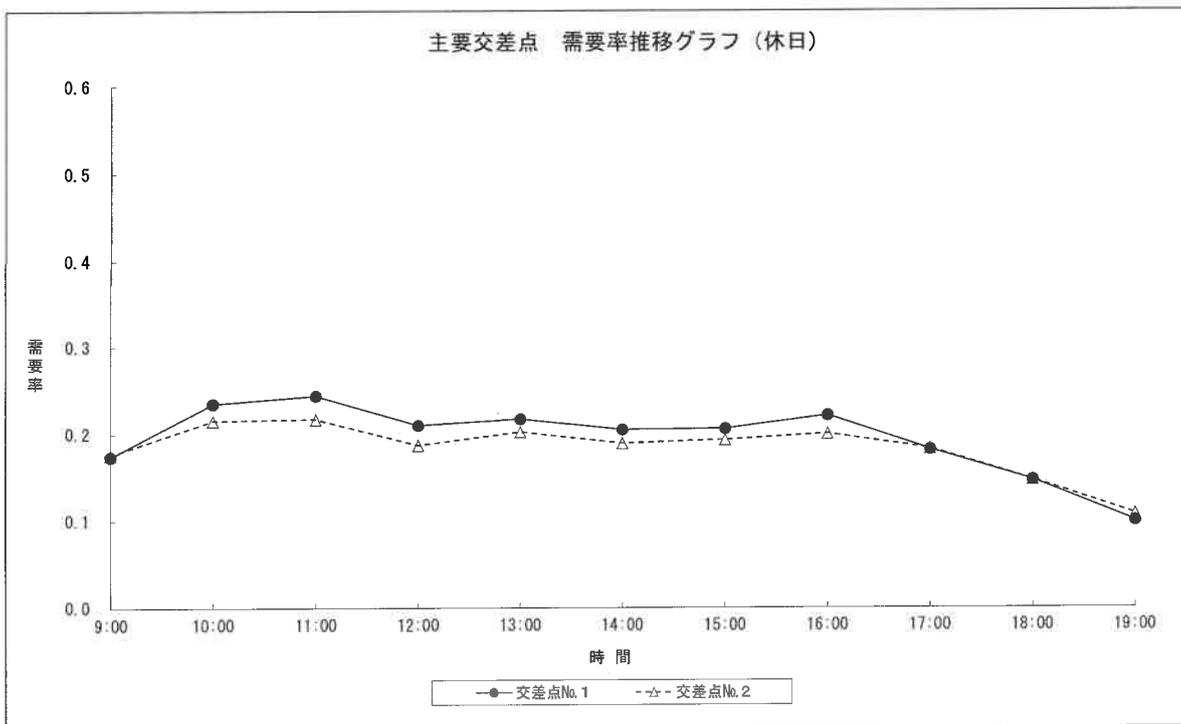
主要交差点の交差点需要率は、平日及び休日を通して「0.9未満」と交差点自体の処理能力は十分であり、現況においては大きな渋滞等の問題は発生していない。

次頁に、主要交差点における交差点需要率の推移グラフを示す。

<交差点需要率（平日）>



<交差点需要率（休日）>



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

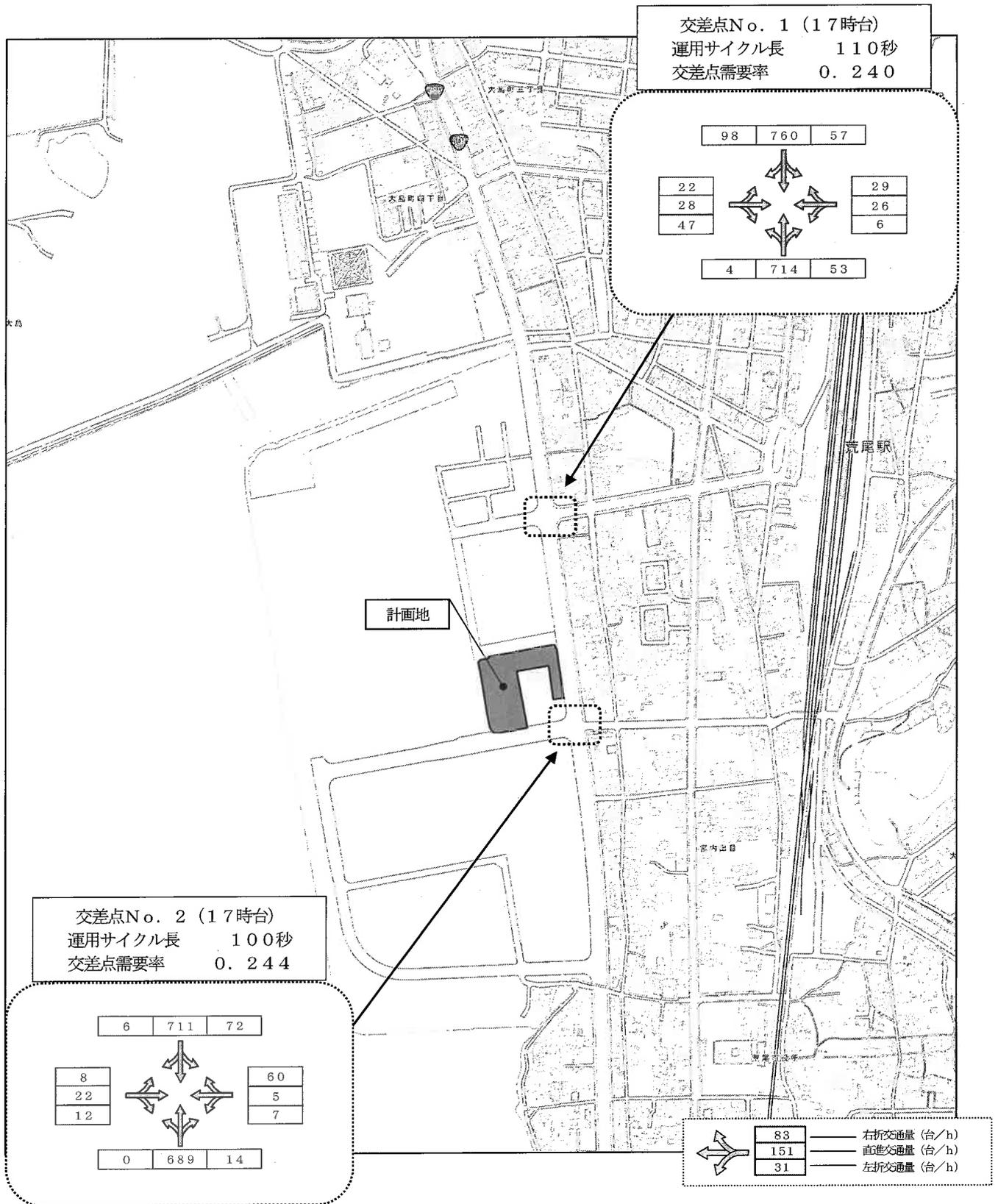


図-3. 現状のピーク時交通状況実態 (平日)

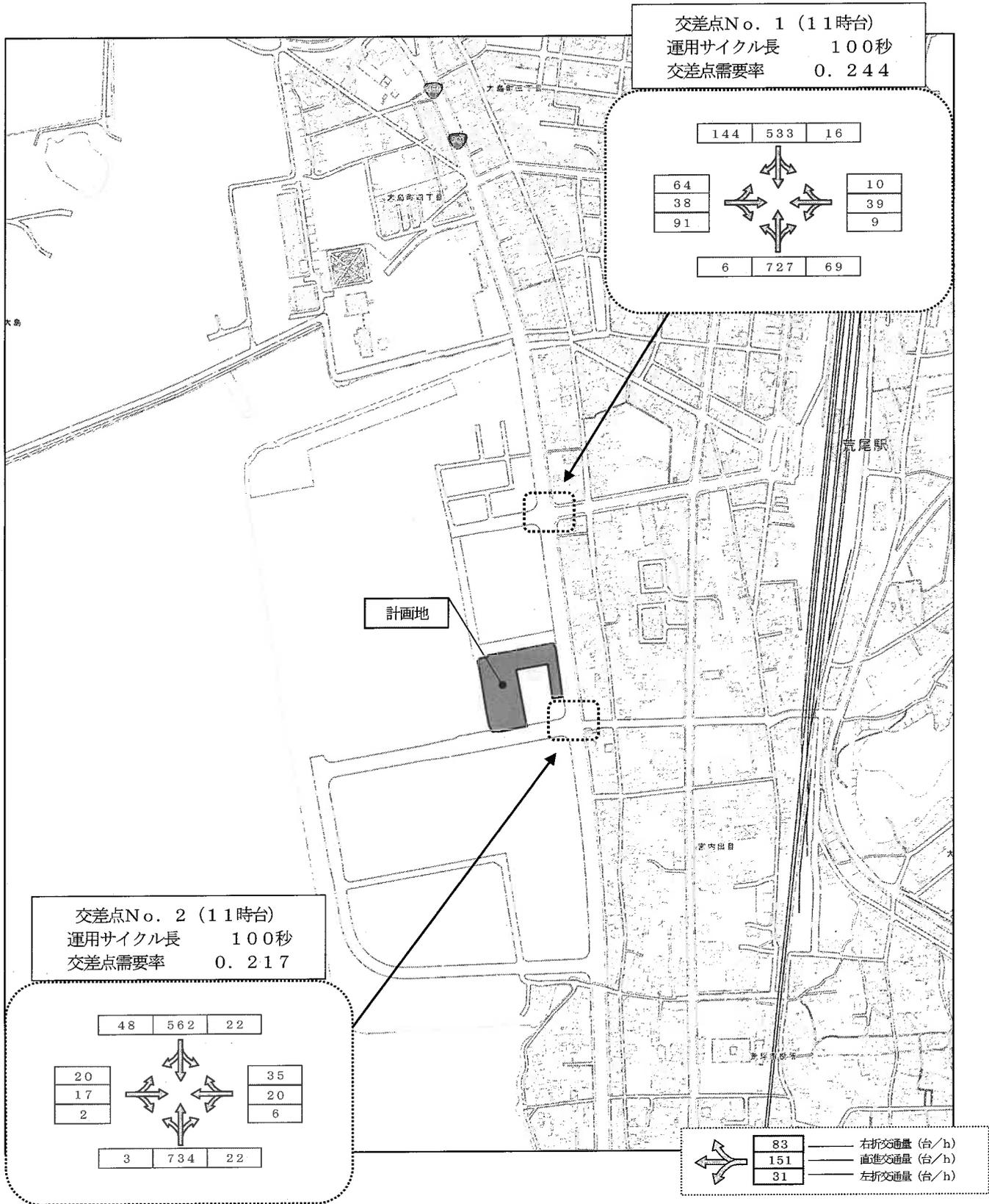


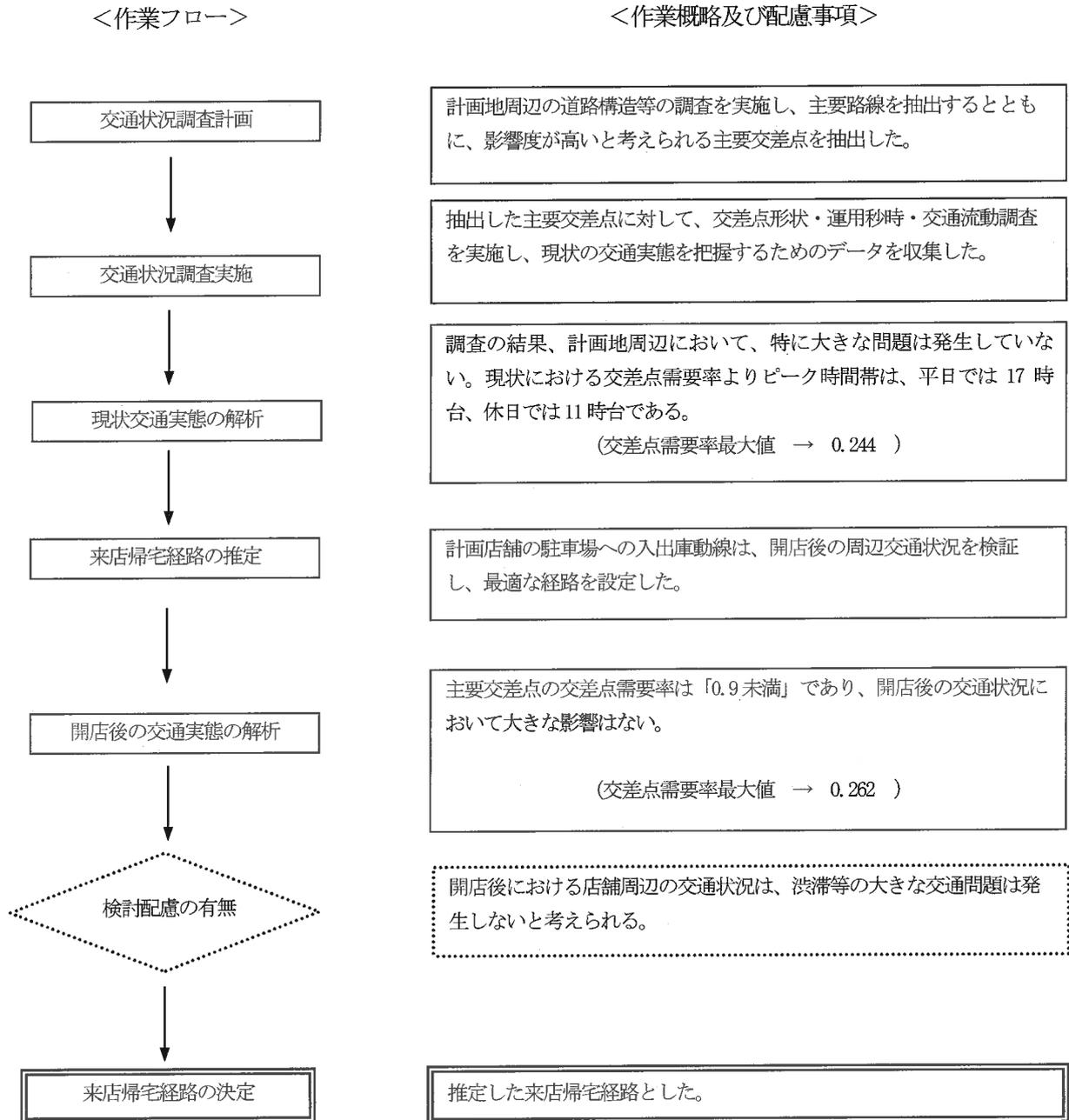
図-4. 現状のピーク時交通状況実態 (休日)

第4章 経路の設定

1 概要

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

経路の設定は、以下に示す作業フローに従って決定した。



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114台/h、平日では下記の算出根拠より算出された75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	75台/h
休日のピーク需要交通量	114台/h

平日のピーク需要交通量の算出根拠を以下に示す。

【平日のピーク需要交通量の算出方法】

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

地域区分：三大都市圏周辺部および地方都市

平日の発生集中原単位：10,600（人T.E/ha・日）

休日の発生集中原単位：16,100（人T.E/ha・日）

※T.Eは、トリップ・エンドの略で出発・到着（往復）人数を示す。

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

$$\text{平日のピーク需要交通量} = 114 \times 0.658 \approx 75$$

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。

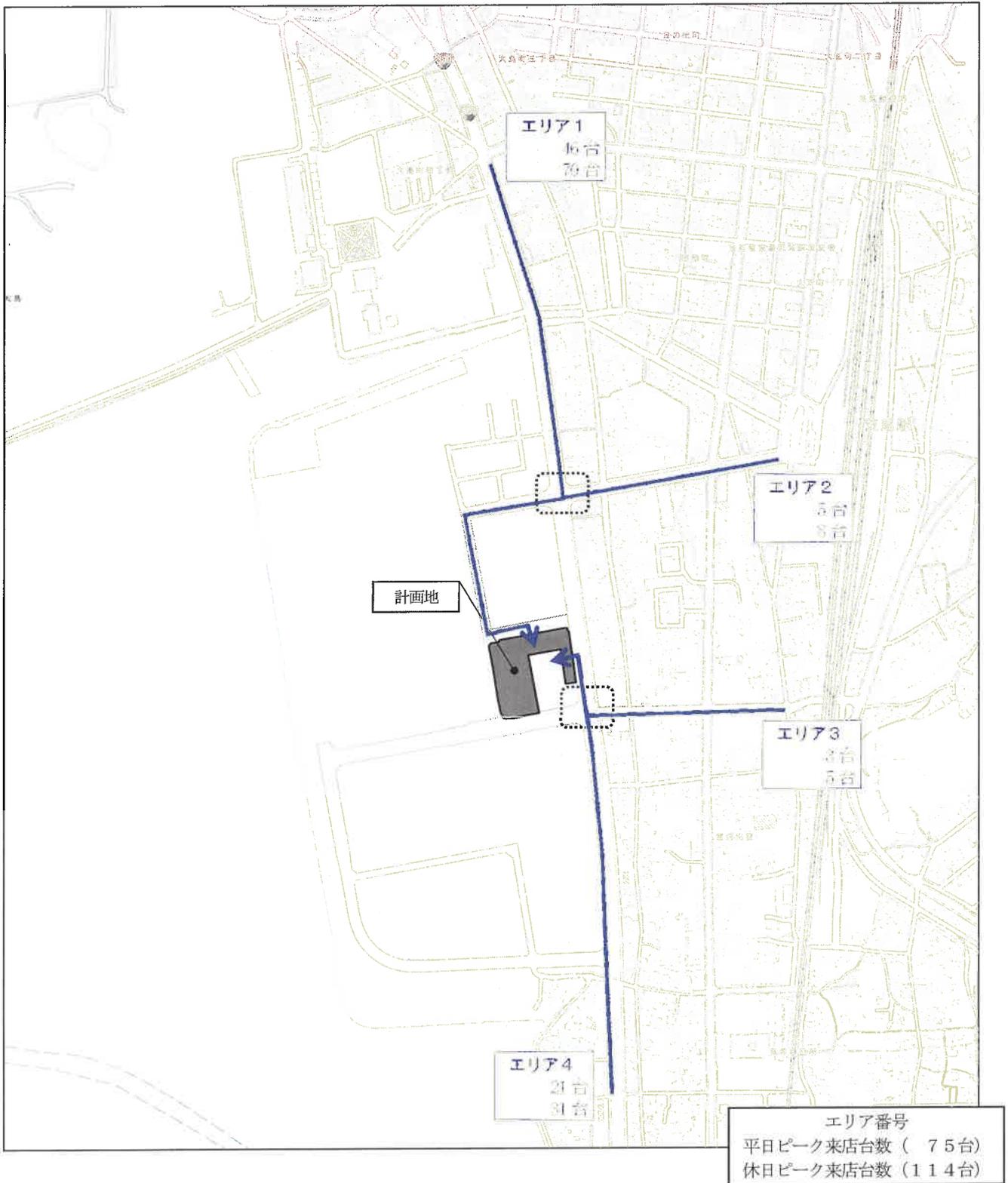


図-5. 来店需要経路

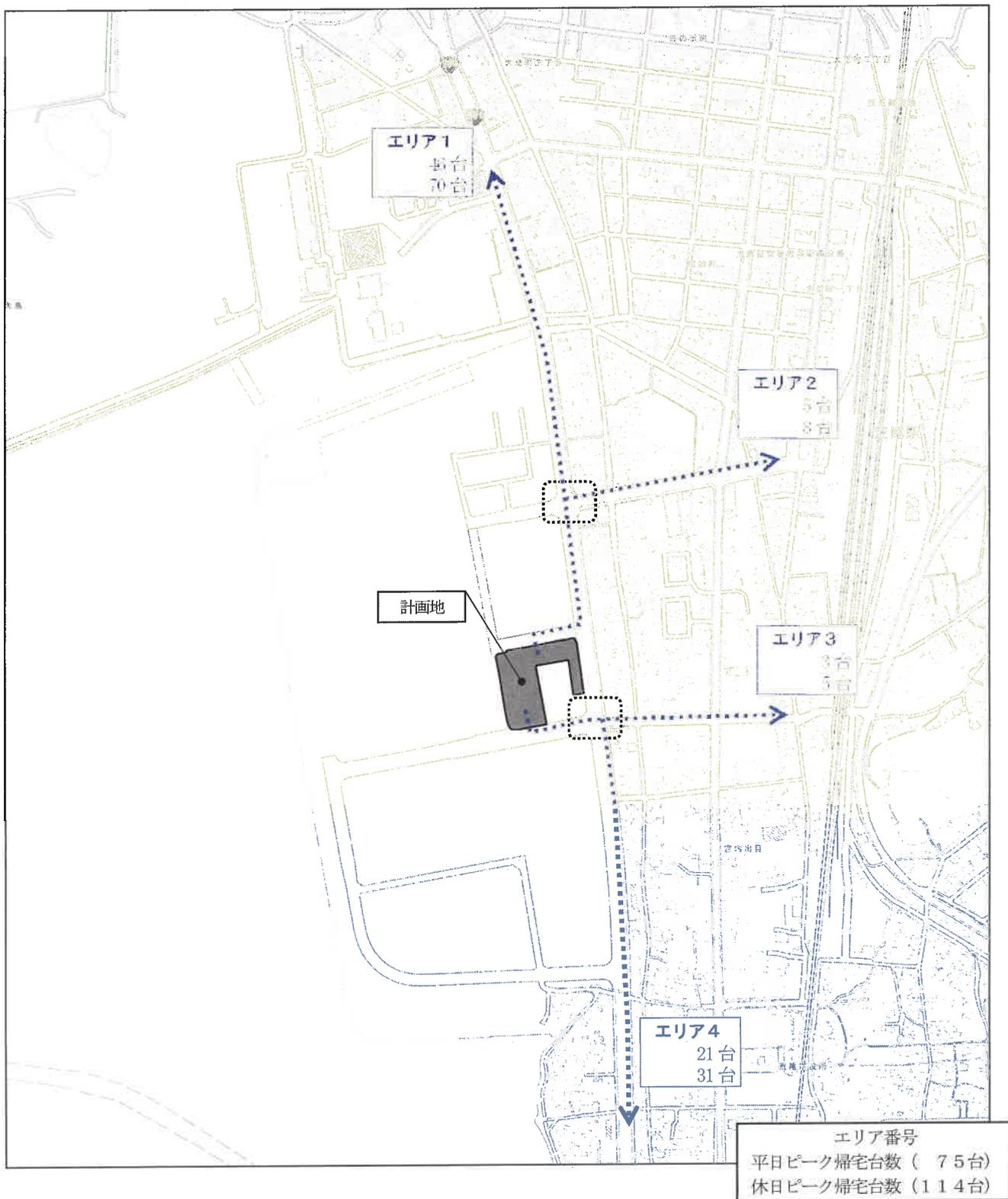


図-6. 帰宅需要経路

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	75 台/h
休日のピーク需要交通量	114 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	0.240	0.240	0.000
	休日	0.244	0.262	0.018
交差点No.2	平日	0.244	0.245	0.001
	休日	0.217	0.233	0.016

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。

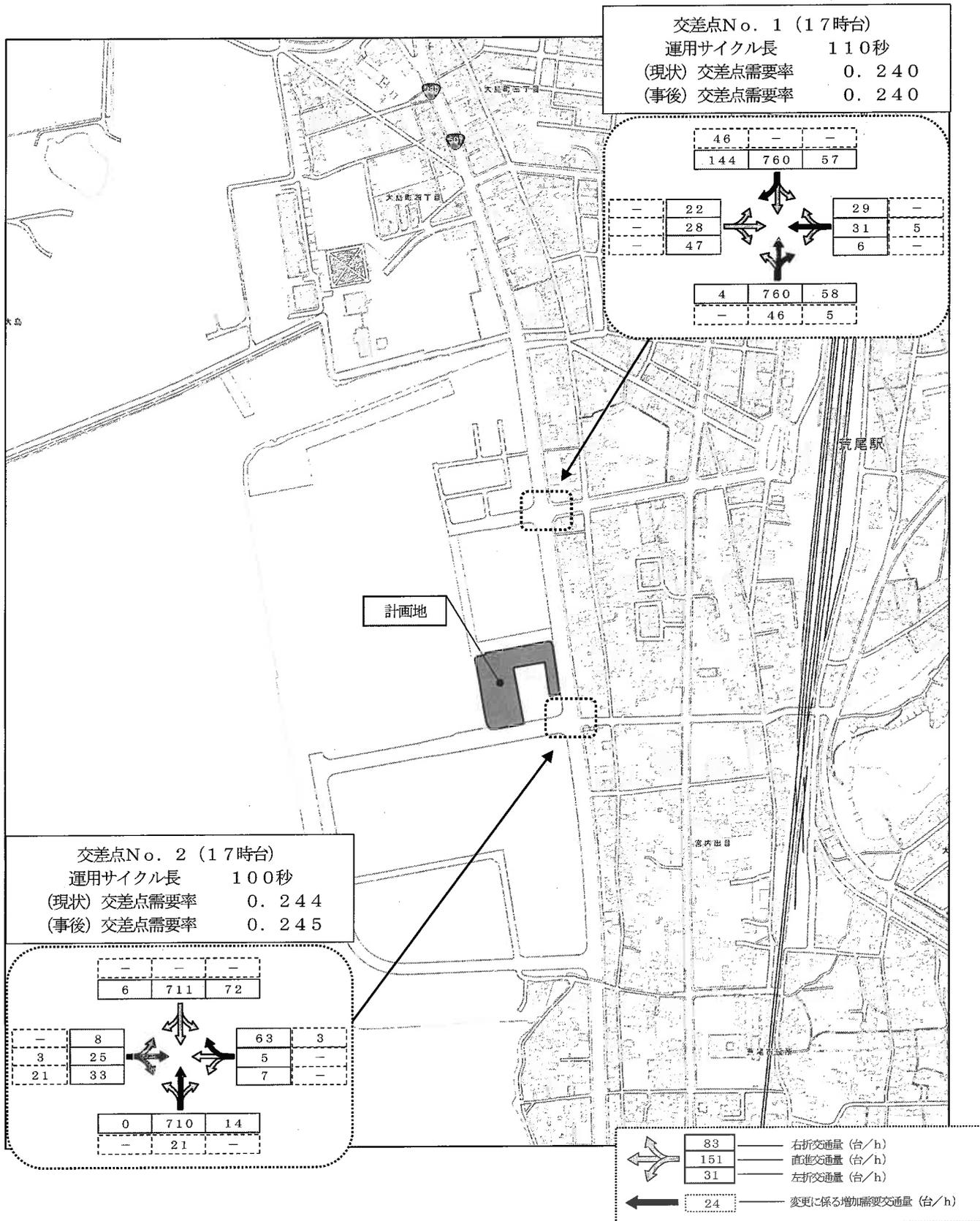


図-7. 開店後のピーク時交通状況実態 (平日)

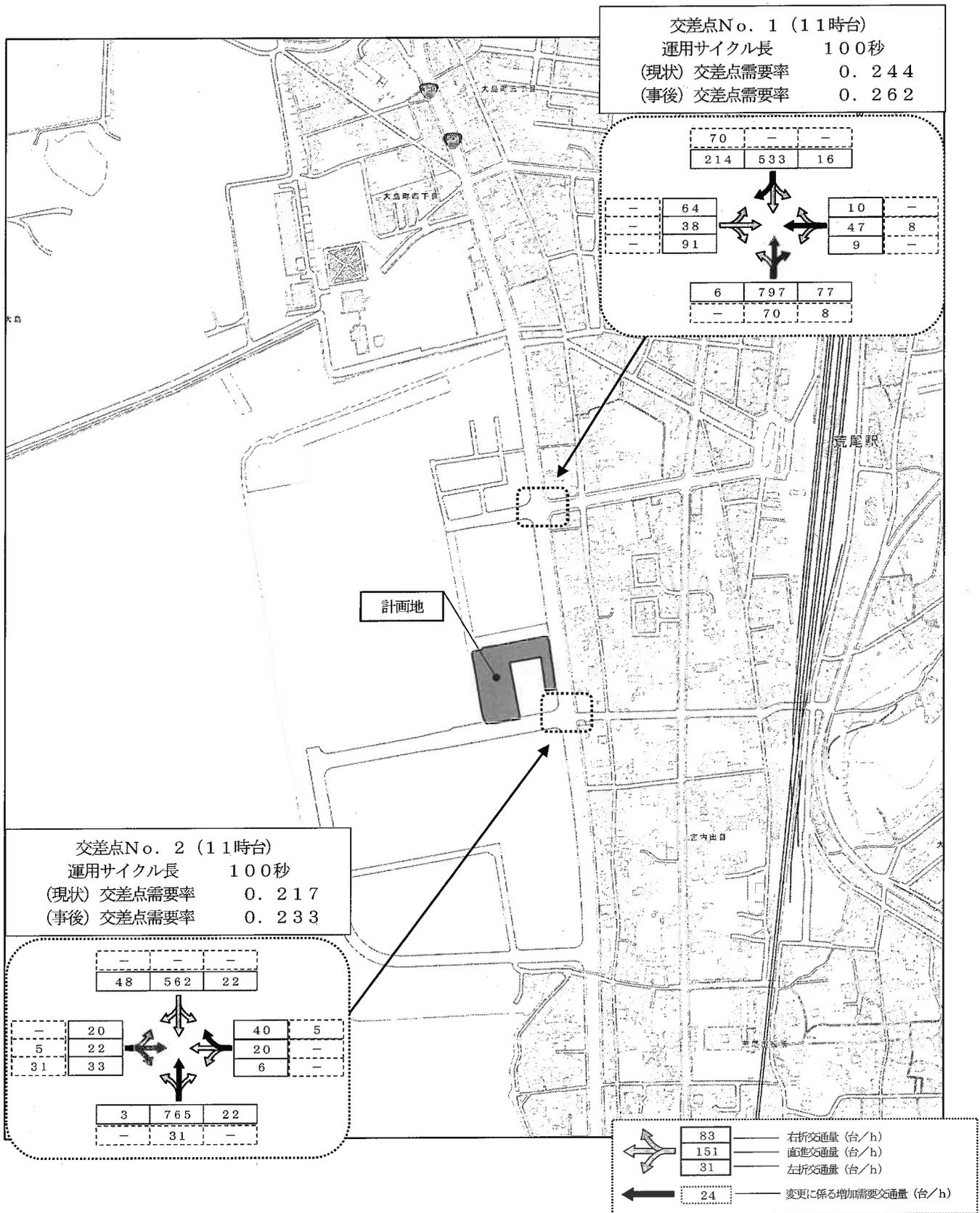


図-8. 開店後のピーク時交通状況実態 (休日)

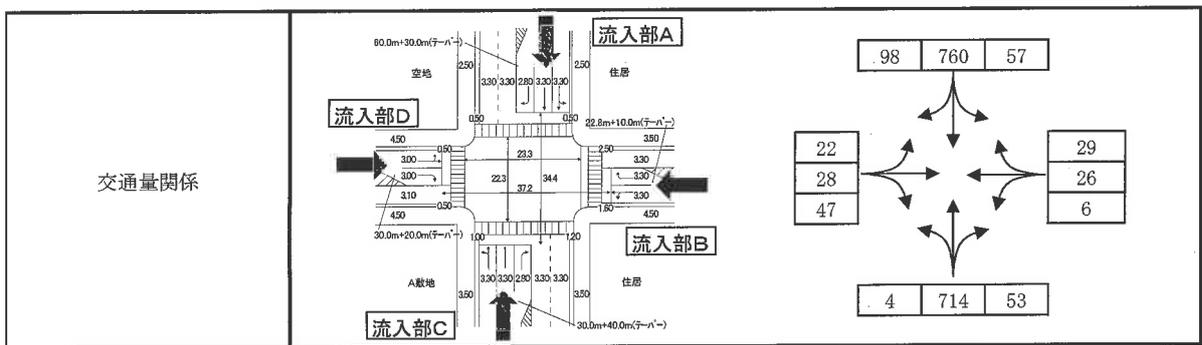
第6章 現況及び開店後の交通容量解析結果

- (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 車線	A			B		C			D		現示別	交差点
	左直	直	右	左直	右	左直	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	2000	2000	1800	2000	1800		2000	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	2.80	3.30	3.30		3.30	3.30	2.80	3.00	3.00	
縦断勾配による補正率	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00		1.00	1.00	1.00	1.00	1.00	
縦断勾配 (%)	0.0	0.0	0.0	-1.0	-1.0		0.0	0.0	0.0	1.0	1.0	
大型車混入率による補正率	0.98	0.98	1.00	1.00	0.98		0.98	0.98	0.99	1.00	1.00	
大型車混入率 (%)	3.4	3.4	0.0	0.0	3.4		3.6	3.6	1.9	0.0	0.0	
左折車混入率による補正率	0.97			0.96			1.00			0.90		
左折車混入率 (%)	13.9			18.8			1.1			44.0		
歩行者による低減率	0.15			0.15			0.15			0.15		
有効青時間	69			29			69			29		
歩行者有効青時間	59			22			59			22		
横断歩行者による補正值	—			—			—			—		
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			0.49		0.97				0.47		0.98	
有効青時間 (秒)			69		29				69		29	
現示変わり目の捌け台数			3		3				3		3	
飽和交通流率	1901	1960	—	1920	—		1960	1960	—	1800	—	
交通量	817	98		32	29		718	53		50	47	
正規化交通量	0.212	—		0.017	—		0.183	—		0.028	—	
第1現示	0.212	—					0.183	—				0.212
第2現示				0.017	—					0.028	—	0.028
第3現示												
第4現示												
第5現示												
青時間比	62.7	62.7	26.4	26.4			62.7	62.7	26.4	26.4		
交通容量	2421	580	507	531			2458	550	475	546		
V/Cp	0.337	0.169	0.063	0.055			0.292	0.096	0.105	0.086		
滞留長 (m)	116.3	116.1	35.9	12.9	12.1		102.3	102.3	21.8	20.2	19.0	

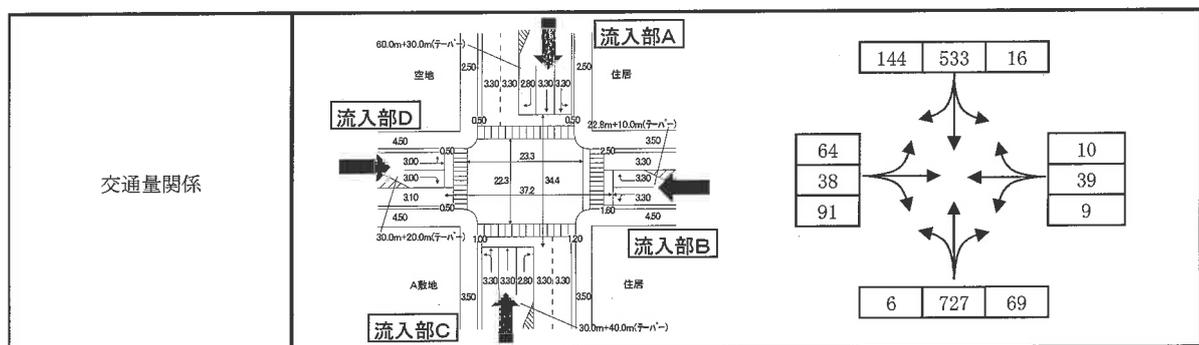


サイクル長	1φ	2φ	3φ	4φ	5φ
110秒					
	G 69秒 Y 3秒 AR 3秒	G 29秒 Y 3秒 AR 3秒	G Y AR	G Y AR	G Y AR

(1) 現状の交通容量解析結果 (休日)

交差点No. 1 (11時台)

流入部	A			B		C			D		現示別	交差点
	左直	直	右	左直	右	左直	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	2000	2000	1800	2000	1800	2000	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	2.80	3.30	3.30	3.30	3.30	2.80	3.00	3.00		
縦断勾配による補正率	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00		
縦断勾配 (%)	0.0	0.0	0.0	-1.0	-1.0	0.0	0.0	0.0	1.0	1.0		
大型車混入率による補正率	0.98	0.99	1.00	1.00	1.00	0.99	0.99	0.99	1.00	1.00		
大型車混入率 (%)	2.2	1.8	0.0	0.0	0.0	1.1	1.1	1.4	0.0	0.0		
左折車混入率による補正率	0.99			0.96		1.00			0.87			
左折車混入率 (%)	5.8			18.8		1.6			62.7			
歩行者による低減率	0.15			0.15		0.15			0.15			
有効青時間	61			27		61			27			
歩行者有効青時間	51			20		51			20			
横断歩行者による補正值	-			-		-			-			
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			0.48		0.96			0.58		0.96		
有効青時間 (秒)			61		27			61		27		
現示変わり目の捌け台数			3		3			3		3		
飽和交通流率	1940	1980	-	1920	-	1980	1980	-	1740	-		
交通量	549	144	48	10		733	69		102	91		
正規化交通量	0.140	-	0.025	-		0.185	-		0.059	-		
第1現示	0.140	-				0.185	-				0.185	0.244
第2現示				0.025	-					0.059	0.059	
第3現示												
第4現示												
第5現示												
青時間比	61.0	61.0	27.0	27.0		61.0	61.0		27.0	27.0		
交通容量	2391	560	518	550		2416	677		470	549		
V/Cp	0.230	0.257	0.093	0.018		0.303	0.102		0.217	0.166		
滞留長 (m)	74.9	69.8	45.6	17.6	3.7	92.8	92.5	25.7	34.0	31.9		

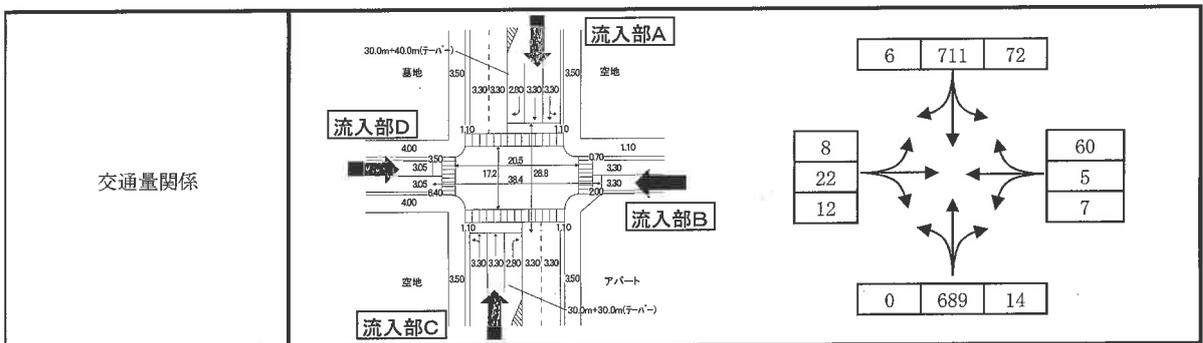


サイクル長	1φ	2φ	3φ	4φ	5φ
100秒					
	G 61秒 Y 3秒 AR 3秒	G 27秒 Y 3秒 AR 3秒	G Y AR	G Y AR	G Y AR

(1) 現状の交通容量解析結果 (平日)

交差点No. 2 (17時台)

流入部 車線	A			B			C			D			
	左直	直	右	全			左直	直	右	全			
車線数	1	1	1	1			1	1	1	1			
飽和交通流率の基本値	2000	2000	1800	2000			2000	2000	1800	2000			
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			
車線幅員 (m)	3.30	3.30	2.80	3.30			3.30	3.30	2.80	3.05			
縦断勾配による補正率	1.00	1.00	1.00	0.98			1.00	1.00	1.00	1.00			
縦断勾配 (%)	0.0	0.0	0.0	-3.0			0.0	0.0	0.0	1.0			
大型車混入率による補正率	0.98	0.98	1.00	0.99			0.97	0.97	1.00	1.00			
大型車混入率 (%)	3.6	3.3	0.0	1.4			3.8	3.8	0.0	0.0			
左折車混入率による補正率	0.95			0.98			1.00			0.96			
左折車混入率 (%)	18.4			9.7			0.0			19.0			
歩行者による低減率	0.15			0.15			0.15			0.15			
有効青時間	67			31			67			31			
歩行者有効青時間	58			23			58			23			
横断歩行者による補正值	—			—			—			—			
右折車混入率による補正率			—	0.98					—	1.00			
右折車混入率 (%)				83.3						28.6			
右折車の通過確率			0.50	0.98					0.49	1.00			
有効青時間 (秒)			67	31					67	31			
現示変わり目の捌け台数			3	2					3	2			
飽和交通流率	1862	1960	—	1864			1940	1940	—	1920			
交通量	783	6	—	72			689	14	—	42			
正規化交通量	0.205	—	—	0.039			0.178	—	—	0.022			
第1現示	0.205	—	—	—			0.178	—	—	—		0.205	
第2現示	—	—	—	0.039			—	—	—	0.022		0.039	
第3現示	—	—	—	—			—	—	—	—		—	
第4現示	—	—	—	—			—	—	—	—		—	
第5現示	—	—	—	—			—	—	—	—		—	
青時間比	60.9	60.9	—	28.2			60.9	60.9	—	28.2			
交通容量	2328	573	—	526			2362	561	—	541			
V/Cp	0.336	0.010	—	0.137			0.292	0.025	—	0.078			
滞留長 (m)	111.7	111.1	2.4	29.4			98.5	98.2	5.6	16.9			
												現示別	交差点
												0.205	0.244
												0.039	



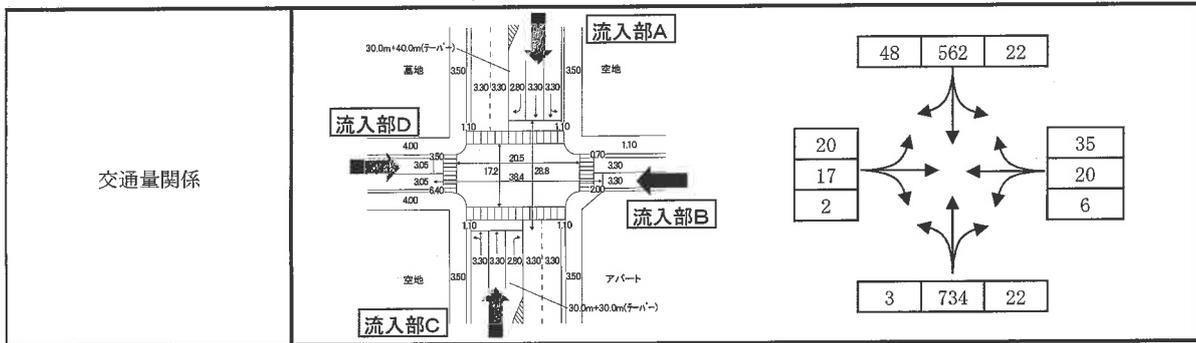
サイクル長	1φ	2φ	3φ	4φ	5φ
110秒					
	G 67秒 Y 3秒 AR 3秒	G 31秒 Y 3秒 AR 3秒	G Y AR	G Y AR	G Y AR

(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 車線	A			B			C			D		
	左直	直	右	全			左直	直	右	全		
車線数	1	1	1	1			1	1	1	1		
飽和交通流率の基本値	2000	2000	1800	2000			2000	2000	1800	2000		
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		
車線幅員 (m)	3.30	3.30	2.80	3.30			3.30	3.30	2.80	3.05		
縦断勾配による補正率	1.00	1.00	1.00	0.98			1.00	1.00	1.00	1.00		
縦断勾配 (%)	0.0	0.0	0.0	-3.0			0.0	0.0	0.0	1.0		
大型車混入率による補正率	0.99	0.99	1.00	1.00			0.99	1.00	1.00	1.00		
大型車混入率 (%)	2.0	1.7	0.0	0.0			0.8	0.5	0.0	0.0		
左折車混入率による補正率	0.98			0.98			1.00			0.89		
左折車混入率 (%)	7.5			9.8			0.8			51.3		
歩行者による低減率	0.15			0.15			0.15			0.15		
有効青時間	60			28			60			28		
歩行者有効青時間	51			20			51			20		
横断歩行者による補正值	-			-			-			-		
右折車混入率による補正率			-	1.00					-	1.00		
右折車混入率 (%)				57.4						5.1		
右折車の通過確率			0.48	0.98					0.56	0.98		
有効青時間 (秒)			60	28					60	28		
現示変わり目の捌け台数			3	2					3	2		
飽和交通流率	1940	1980	-	1921			1980	2000	-	1780		
交通量	584	48		61			737	22		39		
正規化交通量	0.149	-		0.032			0.185	-		0.022		
第1現示	0.149	-					0.185	-				0.185
第2現示				0.032						0.022		0.032
第3現示												
第4現示												
第5現示												
青時間比	60.0	60.0	28.0				60.0	60.0	28.0			
交通容量	2352	549	538				2388	647	498			
V/Cp	0.248	0.087	0.113				0.309	0.034	0.078			
滞留長 (m)	79.7	74.0	17.6	22.4			93.0	92.5	8.1	14.3		

現示別	交差点
0.185	0.217
0.032	

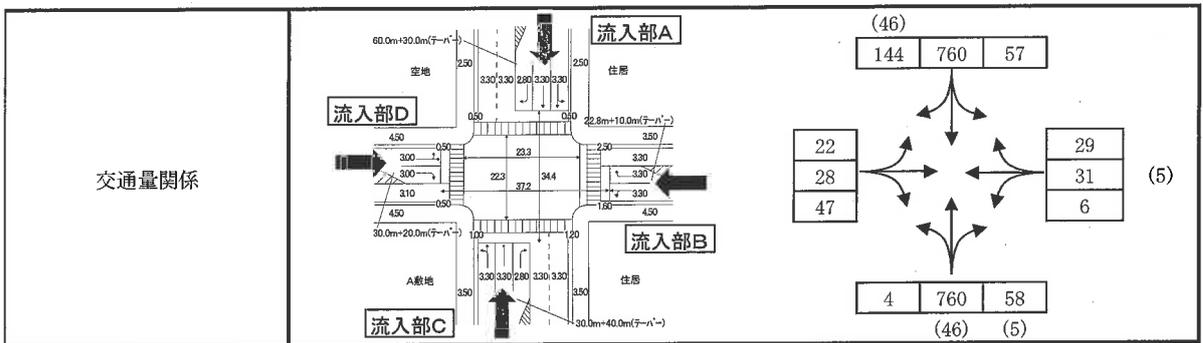


サイクル長	1φ	2φ	3φ	4φ	5φ
100秒					
	G 60秒 Y 3秒 AR 3秒	G 28秒 Y 3秒 AR 3秒	G Y AR	G Y AR	G Y AR

(2) 開店後の交通容量解析結果 (平日)

交差点No. 1 (17時台)

流入部 車線	A			B		C			D		現示別	交差点
	左直	直	右	左直	右	左直	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	2000	2000	1800	2000	1800	2000	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	2.80	3.30	3.30	3.30	3.30	2.80	3.00	3.00		
縦断勾配による補正率	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00		
縦断勾配 (%)	0.0	0.0	0.0	-1.0	-1.0	0.0	0.0	0.0	1.0	1.0		
大型車混入率による補正率	0.98	0.98	1.00	1.00	0.98	0.98	0.98	0.99	1.00	1.00		
大型車混入率 (%)	3.4	3.4	0.0	0.0	3.4	3.4	3.4	1.7	0.0	0.0		
左折車混入率による補正率	0.97			0.96		1.00			0.90			
左折車混入率 (%)	13.9			16.2		1.0			44.0			
歩行者による低減率	0.15			0.15		0.15			0.15			
有効青時間	69			29		69			29			
歩行者有効青時間	59			22		59			22			
横断歩行者による補正值	—			—		—			—			
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			0.47		0.97			0.47		0.97		
有効青時間 (秒)			69		29			69		29		
現示変わり目の捌け台数			3		3			3		3		
飽和交通流率	1901	1960	—	1920	—	1960	1960	—	1800	—		
交通量	817	144		37	29		764	58	50	47		
正規化交通量	0.212	—		0.019	—		0.195	—	0.028	—		
第1現示	0.212	—					0.195	—			0.212	0.240
第2現示				0.019	—				0.028	—	0.028	
第3現示												
第4現示												
第5現示												
青時間比	62.7	62.7		26.4	26.4		62.7	62.7	26.4	26.4		
交通容量	2421	555		507	531		2458	550	475	538		
V/Cp	0.337	0.259		0.073	0.055		0.311	0.105	0.105	0.087		
滞留長 (m)	116.3	116.1	50.2	14.9	12.1		108.6	108.6	23.8	20.2	19.0	

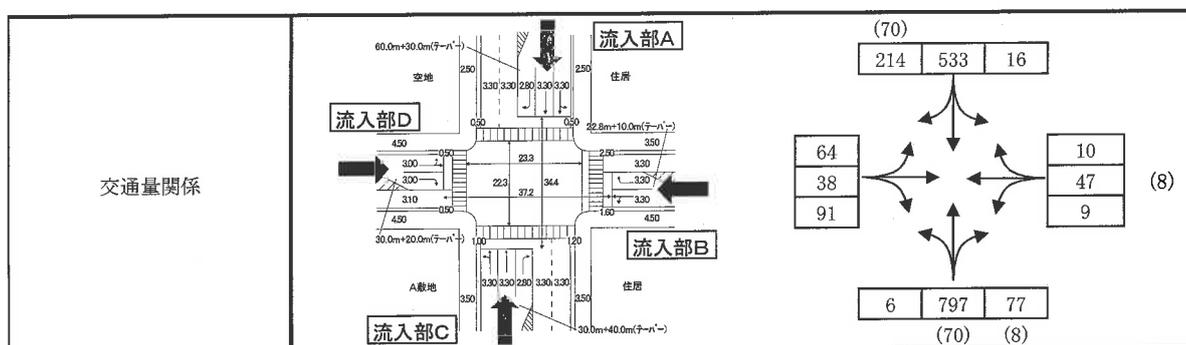


サイクル長	1φ	2φ	3φ	4φ	5φ
110秒					
	G 69秒 Y 3秒 AR 3秒	G 29秒 Y 3秒 AR 3秒	G Y AR	G Y AR	G Y AR

(2) 開店後の交通容量解析結果 (休日)

交差点No. 1 (11時台)

流入部 車線	A			B		C			D		左直	右
	左直	直	右	左直	右	左直	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	2000	2000	1800	2000	1800	2000	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	2.80	3.30	3.30	3.30	3.30	2.80	3.00	3.00		
縦断勾配による補正率	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00		
縦断勾配 (%)	0.0	0.0	0.0	-1.0	-1.0	0.0	0.0	0.0	1.0	1.0		
大型車混入率による補正率	0.98	0.99	1.00	1.00	1.00	0.99	0.99	0.99	1.00	1.00		
大型車混入率 (%)	2.2	1.8	0.0	0.0	0.0	1.0	1.0	1.3	0.0	0.0		
左折車混入率による補正率	0.99			0.96		1.00			0.87			
左折車混入率 (%)	5.8			16.1		1.5			62.7			
歩行者による低減率	0.15			0.15		0.15			0.15			
有効青時間	61			27		61			27			
歩行者有効青時間	51			20		51			20			
横断歩行者による補正值	-			-		-			-			
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			0.45		0.96			0.58		0.96		
有効青時間 (秒)			61		27			61		27		
現示変わり目の捌け台数			3		3			3		3		
飽和交通流率	1940	1980	-	1920	-	1980	1980	-	1740	-		
交通量	549	214		56	10	803	77		102	91		
正規化交通量	0.140	-		0.029	-	0.203	-		0.059	-		
第1現示	0.140	-				0.203	-				0.203	0.262
第2現示				0.029	-				0.059	-	0.059	
第3現示												
第4現示												
第5現示												
青時間比	61.0	61.0		27.0	27.0	61.0	61.0		27.0	27.0		
交通容量	2391	523		518	550	2416	677		470	544		
V/C p	0.230	0.409		0.108	0.018	0.332	0.114		0.217	0.167		
滞留長 (m)	74.9	69.8	60.6	20.5	3.7	101.5	101.3	28.6	34.0	31.9		

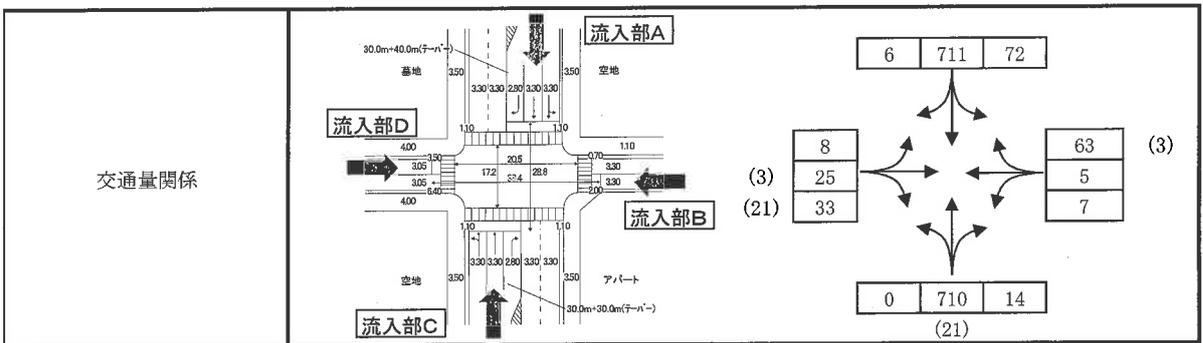


サイクル長	1 φ	2 φ	3 φ	4 φ	5 φ
100秒					
	G 61秒 Y 3秒 AR 3秒	G 27秒 Y 3秒 AR 3秒	G Y AR	G Y AR	G Y AR

(2) 開店後の交通容量解析結果 (平日)

交差点No. 2 (17時台)

流入部 車線	A			B			C			D			
	左直	直	右	全			左直	直	右	全			
車線数	1	1	1	1			1	1	1	1			
飽和交通流率の基本値	2000	2000	1800	2000			2000	2000	1800	2000			
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			
車線幅員 (m)	3.30	3.30	2.80	3.30			3.30	3.30	2.80	3.05			
縦断勾配による補正率	1.00	1.00	1.00	0.98			1.00	1.00	1.00	1.00			
縦断勾配 (%)	0.0	0.0	0.0	-3.0			0.0	0.0	0.0	1.0			
大型車混入率による補正率	0.98	0.98	1.00	0.99			0.97	0.97	1.00	1.00			
大型車混入率 (%)	3.6	3.3	0.0	1.3			3.7	3.7	0.0	0.0			
左折車混入率による補正率	0.95			0.98			1.00			0.97			
左折車混入率 (%)	18.4			9.3			0.0			12.1			
歩行者による低減率	0.15			0.15			0.15			0.15			
有効青時間	67			31			67			31			
歩行者有効青時間	58			23			58			23			
横断歩行者による補正值	—			—			—			—			
右折車混入率による補正率			—	0.98					—	1.00			
右折車混入率 (%)				84.0						50.0			
右折車の通過確率			0.49	0.98					0.49	1.00			
有効青時間 (秒)			67	31					67	31			
現示変わり目の捌け台数			3	2					3	2			
飽和交通流率	1862	1960	—	1864			1940	1940	—	1940			
交通量	783	6	6	75			710	14	66				
正規化交通量	0.205	—	—	0.040			0.183	—	0.034				
第1現示	0.205	—	—				0.183	—				0.205	
第2現示				0.040						0.034		0.040	
第3現示													
第4現示													
第5現示													
青時間比	60.9	60.9	28.2				60.9	60.9	28.2				
交通容量	2328	561	526				2362	561	547				
V/Cp	0.336	0.011	0.143				0.301	0.025	0.121				
滞留長 (m)	111.7	111.1	2.4	29.3			101.2	101.2	5.6	26.6			
												現示別	交差点
													0.245

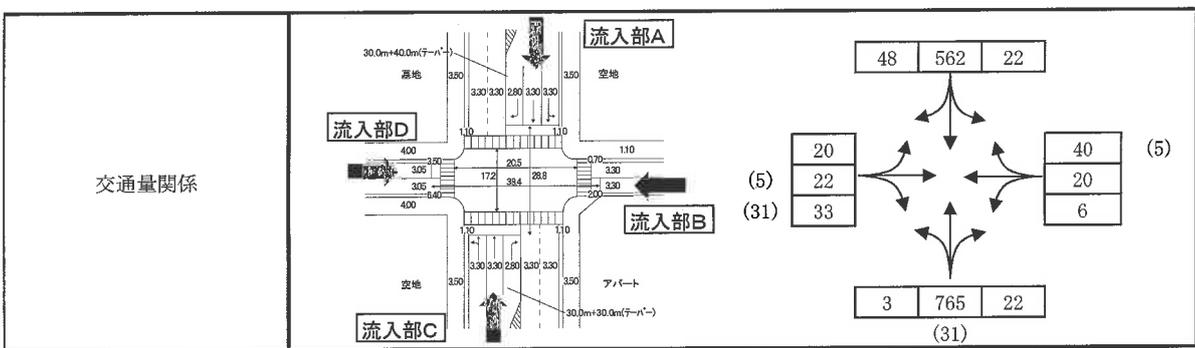


サイクル長	1φ	2φ	3φ	4φ	5φ
110秒					
	G 67秒 Y 3秒 AR 3秒	G 31秒 Y 3秒 AR 3秒	G Y AR	G Y AR	G Y AR

(2) 開店後の交通容量解析結果 (休日)

交差点No. 2 (11時台)

流入部 車線	A			B			C			D		
	左直	直	右	全			左直	直	右	全		
車線数	1	1	1	1			1	1	1	1		
飽和交通流率の基本値	2000	2000	1800	2000			2000	2000	1800	2000		
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		
車線幅員 (m)	3.30	3.30	2.80	3.30			3.30	3.30	2.80	3.05		
縦断勾配による補正率	1.00	1.00	1.00	0.98			1.00	1.00	1.00	1.00		
縦断勾配 (%)	0.0	0.0	0.0	-3.0			0.0	0.0	0.0	1.0		
大型車混入率による補正率	0.99	0.99	1.00	1.00			0.99	1.00	1.00	1.00		
大型車混入率 (%)	2.0	1.7	0.0	0.0			0.8	0.5	0.0	0.0		
左折車混入率による補正率	0.98			0.98			1.00			0.94		
左折車混入率 (%)	7.5			9.1			0.8			26.7		
歩行者による低減率	0.15			0.15			0.15			0.15		
有効青時間	60			28			60			28		
歩行者有効青時間	51			20			51			20		
横断歩行者による補正值	—			—			—			—		
右折車混入率による補正率			—	1.00					—	1.00		
右折車混入率 (%)				60.6						44.0		
右折車の通過確率			0.47	0.98					0.56	0.98		
有効青時間 (秒)			60	28					60	28		
現示変わり目の捌け台数			3	2					3	2		
飽和交通流率	1940	1980	—	1921			1980	2000	—	1880		
交通量	584	48	66				768	22	75			
正規化交通量	0.149	—	0.034				0.193	—	0.040			
第1現示	0.149	—					0.193	—				0.193
第2現示				0.034						0.040		0.040
第3現示												
第4現示												
第5現示												
青時間比	60.0	60.0	28.0				60.0	60.0	28.0			
交通容量	2352	536	538				2388	647	526			
V/Cp	0.248	0.090	0.123				0.322	0.034	0.143			
滞留長 (m)	79.7	74.0	17.6	24.2			97.0	96.3	8.1	27.5		
												現示別
												交差点
												0.233



サイクル長	1φ	2φ	3φ	4φ	5φ
100秒					
	G 60秒 Y 3秒 AR 3秒	G 28秒 Y 3秒 AR 3秒	G Y AR	G Y AR	G Y AR

第7章 現況交通調査結果

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

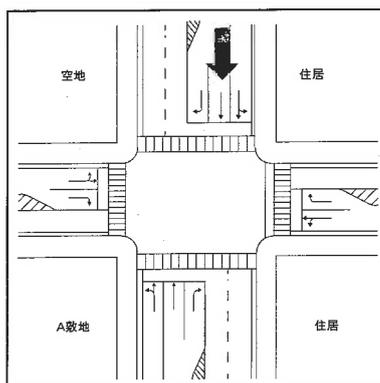
(1) 交通流量調査結果

交差点交通流動調査集計表

交差点No. 1

調査日 : 令和7年9月1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	18	1	1	363	92	0	51	1	526	527	0	0
10:00 ~ 11:00	0	36	2	14	361	81	0	63	0	543	557	4	1
11:00 ~ 12:00	0	31	0	4	380	88	0	81	0	580	584	1	0
12:00 ~ 13:00	0	23	1	6	382	67	0	107	0	580	586	1	0
13:00 ~ 14:00	0	21	2	3	429	83	1	99	1	635	639	1	2
14:00 ~ 15:00	0	30	0	1	349	70	1	75	1	525	527	2	1
15:00 ~ 16:00	0	22	0	5	435	52	1	91	2	602	608	0	1
16:00 ~ 17:00	0	32	0	4	467	40	0	82	1	622	626	1	0
17:00 ~ 18:00	0	56	1	8	725	27	1	97	0	906	915	2	2
18:00 ~ 19:00	1	35	0	11	557	11	1	102	0	705	718	0	1
19:00 ~ 20:00	0	11	1	1	393	10	0	73	0	488	489	1	6
合計	1	315	8	58	4841	621	5	921	6	6712	6776	13	14

【流動特性】

	流動分岐率(%)				大型車混入率(%)				二輪車混入率(%)			
	左折	直進	右折	計	左折	直進	右折	平均	左折	直進	右折	平均
9:00 ~ 10:00	3.6	86.5	9.9	100.0	5.3	20.2	1.9	17.8	0.0	0.2	0.0	0.2
10:00 ~ 11:00	6.8	81.9	11.3	100.0	5.3	17.8	0.0	14.9	0.0	3.1	0.0	2.5
11:00 ~ 12:00	5.3	80.8	13.9	100.0	0.0	18.6	0.0	15.1	0.0	0.8	0.0	0.7
12:00 ~ 13:00	4.1	77.6	18.3	100.0	4.2	14.7	0.0	11.6	0.0	1.3	0.0	1.0
13:00 ~ 14:00	3.6	80.6	15.8	100.0	8.7	16.1	1.0	13.5	0.0	0.6	1.0	0.6
14:00 ~ 15:00	5.7	79.7	14.6	100.0	0.0	16.7	1.3	13.5	0.0	0.2	1.3	0.4
15:00 ~ 16:00	3.6	80.9	15.5	100.0	0.0	10.6	2.1	8.9	0.0	1.0	1.1	1.0
16:00 ~ 17:00	5.1	81.6	13.3	100.0	0.0	7.8	1.2	6.5	0.0	0.8	0.0	0.6
17:00 ~ 18:00	6.2	83.1	10.7	100.0	1.8	3.6	0.0	3.1	0.0	1.1	1.0	1.0
18:00 ~ 19:00	5.0	80.6	14.3	100.0	0.0	1.9	0.0	1.5	2.8	1.9	1.0	1.8
19:00 ~ 20:00	2.5	82.6	14.9	100.0	8.3	2.5	0.0	2.2	0.0	0.2	0.0	0.2
平均	4.8	81.5	13.8	100.0	2.5	11.3	0.6	9.4	0.3	1.1	0.5	0.9

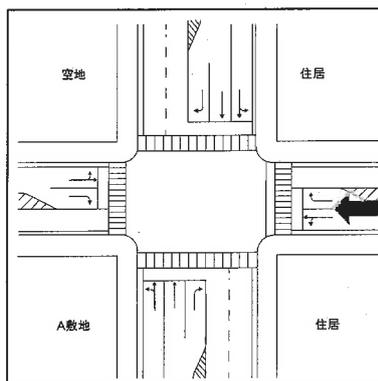
(1) 交通流量調査結果

交差点交通流動調査集計表

交差点No. 1

調査日 : 令和7年9月1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	5	0	0	17	0	0	17	1	40	40	1	1
10:00 ~ 11:00	0	6	0	0	31	0	1	15	0	52	53	0	1
11:00 ~ 12:00	0	12	0	3	20	0	0	15	1	48	51	0	0
12:00 ~ 13:00	0	8	0	1	18	0	0	6	3	35	36	0	0
13:00 ~ 14:00	0	6	0	1	26	0	0	23	2	57	58	0	0
14:00 ~ 15:00	0	8	0	2	24	0	0	17	0	49	51	0	0
15:00 ~ 16:00	1	9	0	0	20	0	0	14	0	43	44	2	0
16:00 ~ 17:00	0	7	0	1	22	0	0	11	0	40	41	4	0
17:00 ~ 18:00	0	6	0	2	24	0	0	28	1	59	61	3	1
18:00 ~ 19:00	0	5	0	1	24	0	0	15	0	44	45	4	5
19:00 ~ 20:00	0	3	0	0	17	0	0	14	1	35	35	0	3
合計	1	75	0	11	243	0	1	175	9	502	515	14	11

【流動特性】

	流動分岐率(%)				大型車混入率(%)				二輪車混入率(%)			
	左折	直進	右折	計	左折	直進	右折	平均	左折	直進	右折	平均
9:00 ~ 10:00	12.5	42.5	45.0	100.0	0.0	0.0	5.6	2.5	0.0	0.0	0.0	0.0
10:00 ~ 11:00	11.3	58.5	30.2	100.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	6.3	1.9
11:00 ~ 12:00	23.5	45.1	31.4	100.0	0.0	0.0	6.3	2.0	0.0	13.0	0.0	5.9
12:00 ~ 13:00	22.2	52.8	25.0	100.0	0.0	0.0	33.3	8.3	0.0	5.3	0.0	2.8
13:00 ~ 14:00	10.3	46.6	43.1	100.0	0.0	0.0	8.0	3.4	0.0	3.7	0.0	1.7
14:00 ~ 15:00	15.7	51.0	33.3	100.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	7.7	0.0	3.9
15:00 ~ 16:00	22.7	45.5	31.8	100.0	0.0	0.0	0.0	0.0	10.0	0.0	0.0	2.3
16:00 ~ 17:00	17.1	56.1	26.8	100.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	4.3	0.0	2.4
17:00 ~ 18:00	9.8	42.6	47.5	100.0	0.0	0.0	3.4	1.6	0.0	7.7	0.0	3.3
18:00 ~ 19:00	11.1	55.6	33.3	100.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	4.0	0.0	2.2
19:00 ~ 20:00	8.6	48.6	42.9	100.0	0.0	0.0	6.7	2.9	0.0	0.0	0.0	0.0
平均	14.8	49.3	35.9	100.0	0.0	0.0	4.9	1.7	1.3	4.3	0.5	2.5

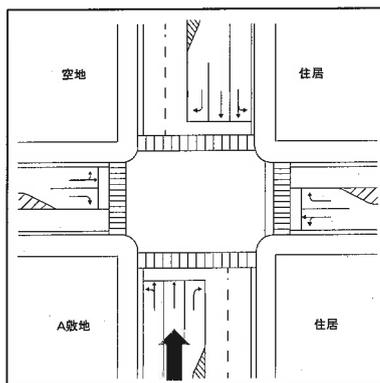
(1) 交通流量調査結果

交差点交通流動調査集計表

交差点No. 1

調査日 : 令和7年9月1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	5	1	3	460	100	0	38	0	604	607	6	2
10:00 ~ 11:00	0	2	0	8	477	91	1	56	0	626	635	6	5
11:00 ~ 12:00	0	6	1	3	417	77	1	49	1	551	555	0	4
12:00 ~ 13:00	0	1	1	4	434	64	1	58	0	558	563	3	1
13:00 ~ 14:00	0	4	0	2	429	72	0	43	0	548	550	5	1
14:00 ~ 15:00	0	4	0	8	413	92	1	60	0	569	578	3	1
15:00 ~ 16:00	0	4	0	8	401	60	0	46	0	511	519	2	1
16:00 ~ 17:00	0	1	0	2	465	54	0	53	1	574	576	2	7
17:00 ~ 18:00	0	4	0	12	676	26	1	51	1	758	771	4	1
18:00 ~ 19:00	0	2	0	12	496	19	3	58	0	575	590	1	4
19:00 ~ 20:00	0	2	0	9	372	17	2	48	0	439	450	1	2
合計	0	35	3	71	5040	672	10	560	3	6313	6394	33	29

【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	92.8	6.3	100.0	16.7	17.8	0.0	16.6	0.0	0.5	0.0	0.5
10:00 ~ 11:00	0.3	90.7	9.0	100.0	0.0	15.8	0.0	14.3	0.0	1.4	1.8	1.4
11:00 ~ 12:00	1.3	89.5	9.2	100.0	14.3	15.5	2.0	14.2	0.0	0.6	2.0	0.7
12:00 ~ 13:00	0.4	89.2	10.5	100.0	50.0	12.7	0.0	11.5	0.0	0.8	1.7	0.9
13:00 ~ 14:00	0.7	91.5	7.8	100.0	0.0	14.3	0.0	13.1	0.0	0.4	0.0	0.4
14:00 ~ 15:00	0.7	88.8	10.6	100.0	0.0	17.9	0.0	15.9	0.0	1.6	1.6	1.6
15:00 ~ 16:00	0.8	90.4	8.9	100.0	0.0	12.8	0.0	11.6	0.0	1.7	0.0	1.5
16:00 ~ 17:00	0.2	90.5	9.4	100.0	0.0	10.4	1.9	9.5	0.0	0.4	0.0	0.3
17:00 ~ 18:00	0.5	92.6	6.9	100.0	0.0	3.6	1.9	3.5	0.0	1.7	1.9	1.7
18:00 ~ 19:00	0.3	89.3	10.3	100.0	0.0	3.6	0.0	3.2	0.0	2.3	4.9	2.5
19:00 ~ 20:00	0.4	88.4	11.1	100.0	0.0	4.3	0.0	3.8	0.0	2.3	4.0	2.4
平均	0.6	90.4	9.0	100.0	7.9	11.6	0.5	10.6	0.0	1.2	1.7	1.3

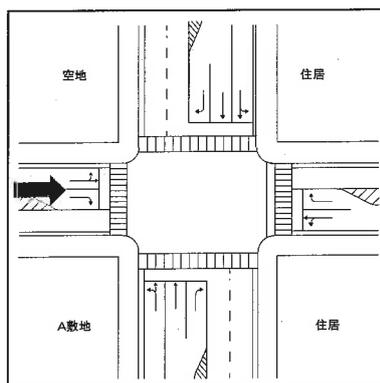
(1) 交通流量調査結果

交差点交通流動調査集計表

交差点No. 1

調査日： 令和7年9月1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	10	2	0	7	0	0	25	1	45	45	4	1
10:00 ~ 11:00	0	18	1	1	26	0	1	40	1	86	88	6	0
11:00 ~ 12:00	1	27	1	0	23	1	0	55	0	107	108	2	0
12:00 ~ 13:00	0	18	1	2	21	0	1	44	1	85	88	1	0
13:00 ~ 14:00	0	22	1	1	13	0	1	54	0	90	92	2	3
14:00 ~ 15:00	0	22	0	0	23	0	0	36	2	83	83	1	1
15:00 ~ 16:00	1	14	1	0	13	0	1	54	0	82	84	0	5
16:00 ~ 17:00	1	16	0	1	23	0	0	39	0	78	80	3	2
17:00 ~ 18:00	1	21	0	1	27	0	0	47	0	95	97	4	4
18:00 ~ 19:00	0	22	0	0	27	0	0	52	0	101	101	5	4
19:00 ~ 20:00	0	8	0	0	15	0	0	34	0	57	57	1	5
合計	4	198	7	6	218	1	4	480	5	909	923	29	25

【流動特性】

	流動分岐率(%)				大型車混入率(%)				二輪車混入率(%)			
	左折	直進	右折	計	左折	直進	右折	平均	左折	直進	右折	平均
9:00 ~ 10:00	26.7	15.6	57.8	100.0	16.7	0.0	3.8	6.7	0.0	0.0	0.0	0.0
10:00 ~ 11:00	21.6	30.7	47.7	100.0	5.3	0.0	2.4	2.3	0.0	3.7	2.4	2.3
11:00 ~ 12:00	26.9	22.2	50.9	100.0	3.4	4.2	0.0	1.9	3.4	0.0	0.0	0.9
12:00 ~ 13:00	21.6	26.1	52.3	100.0	5.3	0.0	2.2	2.3	0.0	8.7	2.2	3.4
13:00 ~ 14:00	25.0	15.2	59.8	100.0	4.3	0.0	0.0	1.1	0.0	7.1	1.8	2.2
14:00 ~ 15:00	26.5	27.7	45.8	100.0	0.0	0.0	5.3	2.4	0.0	0.0	0.0	0.0
15:00 ~ 16:00	19.0	15.5	65.5	100.0	6.3	0.0	0.0	1.2	6.3	0.0	1.8	2.4
16:00 ~ 17:00	21.3	30.0	48.8	100.0	0.0	0.0	0.0	0.0	5.9	4.2	0.0	2.5
17:00 ~ 18:00	22.7	28.9	48.5	100.0	0.0	0.0	0.0	0.0	4.5	3.6	0.0	2.1
18:00 ~ 19:00	21.8	26.7	51.5	100.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
19:00 ~ 20:00	14.0	26.3	59.6	100.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
平均	22.6	24.4	53.0	100.0	3.3	0.4	1.0	1.4	1.9	2.7	0.8	1.5

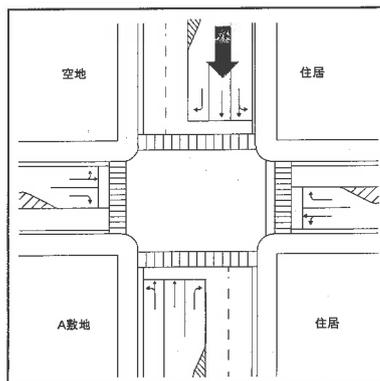
(1) 交通流量調査結果

交差点交通流動調査集計表

交差点No. 1

調査日 : 令和7年8月31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	1	16	1	5	394	9	2	133	0	553	561	0	0
10:00 ~ 11:00	0	18	1	5	510	12	2	138	0	679	686	3	2
11:00 ~ 12:00	0	16	0	13	509	11	2	142	0	678	693	3	3
12:00 ~ 13:00	1	19	2	8	526	9	0	145	0	701	710	0	3
13:00 ~ 14:00	0	19	1	6	533	14	2	161	1	729	737	3	3
14:00 ~ 15:00	0	21	1	4	571	5	4	179	0	777	785	0	4
15:00 ~ 16:00	2	24	1	5	591	16	5	161	0	793	805	0	0
16:00 ~ 17:00	0	32	1	13	591	7	1	164	0	795	809	0	0
17:00 ~ 18:00	0	32	1	16	506	11	0	125	0	675	691	2	9
18:00 ~ 19:00	0	20	0	11	424	7	0	94	0	545	556	4	6
19:00 ~ 20:00	0	15	0	0	321	3	0	79	0	418	418	1	1
合計	4	232	9	86	5476	104	18	1521	1	7343	7451	16	31

【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	3.2	72.7	24.1	100.0	5.6	2.2	0.0	1.8	5.6	1.2	1.5	1.4
10:00 ~ 11:00	2.8	76.8	20.4	100.0	5.3	2.3	0.0	1.9	0.0	0.9	1.4	1.0
11:00 ~ 12:00	2.3	76.9	20.8	100.0	0.0	2.1	0.0	1.6	0.0	2.4	1.4	2.2
12:00 ~ 13:00	3.1	76.5	20.4	100.0	9.1	1.7	0.0	1.5	4.5	1.5	0.0	1.3
13:00 ~ 14:00	2.7	75.0	22.3	100.0	5.0	2.5	0.6	2.2	0.0	1.1	1.2	1.1
14:00 ~ 15:00	2.8	73.9	23.3	100.0	4.5	0.9	0.0	0.8	0.0	0.7	2.2	1.0
15:00 ~ 16:00	3.4	76.0	20.6	100.0	3.7	2.6	0.0	2.1	7.4	0.8	3.0	1.5
16:00 ~ 17:00	4.1	75.5	20.4	100.0	3.0	1.1	0.0	1.0	0.0	2.1	0.6	1.7
17:00 ~ 18:00	4.8	77.1	18.1	100.0	3.0	2.1	0.0	1.7	0.0	3.0	0.0	2.3
18:00 ~ 19:00	3.6	79.5	16.9	100.0	0.0	1.6	0.0	1.3	0.0	2.5	0.0	2.0
19:00 ~ 20:00	3.6	77.5	18.9	100.0	0.0	0.9	0.0	0.7	0.0	0.0	0.0	0.0
平均	3.3	76.0	20.7	100.0	3.7	1.8	0.1	1.5	1.6	1.5	1.2	1.4

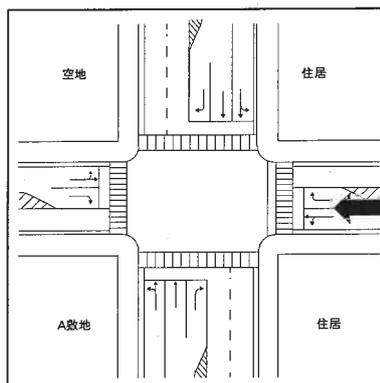
(1) 交通流量調査結果

交差点交通流動調査集計表

交差点No. 1

調査日 : 令和7年8月31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	6	0	3	36	0	0	11	2	55	58	3	1
10:00 ~ 11:00	0	4	0	2	34	0	0	11	1	50	52	1	1
11:00 ~ 12:00	1	8	0	1	38	0	0	10	0	56	58	3	2
12:00 ~ 13:00	0	3	0	1	39	0	0	14	2	58	59	2	3
13:00 ~ 14:00	1	10	0	2	30	1	0	9	2	52	55	0	2
14:00 ~ 15:00	1	8	0	3	46	0	0	6	1	61	65	3	2
15:00 ~ 16:00	0	7	0	1	34	0	0	4	1	46	47	2	1
16:00 ~ 17:00	0	9	0	0	32	0	0	16	1	58	58	1	0
17:00 ~ 18:00	0	7	0	2	27	0	0	16	1	51	53	8	3
18:00 ~ 19:00	0	2	0	0	23	0	0	6	1	32	32	3	2
19:00 ~ 20:00	0	3	0	0	14	0	0	9	1	27	27	0	5
合計	3	67	0	15	353	1	0	112	13	546	564	26	22

【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	10.3	67.2	22.4	100.0	0.0	0.0	15.4	3.4	0.0	7.7	0.0	5.2
10:00 ~ 11:00	7.7	69.2	23.1	100.0	0.0	0.0	8.3	1.9	0.0	5.6	0.0	3.8
11:00 ~ 12:00	15.5	67.2	17.2	100.0	0.0	0.0	0.0	0.0	11.1	2.6	0.0	3.4
12:00 ~ 13:00	5.1	67.8	27.1	100.0	0.0	0.0	12.5	3.4	0.0	2.5	0.0	1.7
13:00 ~ 14:00	20.0	60.0	20.0	100.0	0.0	3.0	18.2	5.5	9.1	6.1	0.0	5.5
14:00 ~ 15:00	13.8	75.4	10.8	100.0	0.0	0.0	14.3	1.5	11.1	6.1	0.0	6.2
15:00 ~ 16:00	14.9	74.5	10.6	100.0	0.0	0.0	20.0	2.1	0.0	2.9	0.0	2.1
16:00 ~ 17:00	15.5	55.2	29.3	100.0	0.0	0.0	5.9	1.7	0.0	0.0	0.0	0.0
17:00 ~ 18:00	13.2	54.7	32.1	100.0	0.0	0.0	5.9	1.9	0.0	6.9	0.0	3.8
18:00 ~ 19:00	6.3	71.9	21.9	100.0	0.0	0.0	14.3	3.1	0.0	0.0	0.0	0.0
19:00 ~ 20:00	11.1	51.9	37.0	100.0	0.0	0.0	10.0	3.7	0.0	0.0	0.0	0.0
平均	12.4	65.4	22.2	100.0	0.0	0.3	10.4	2.5	4.3	4.1	0.0	3.2

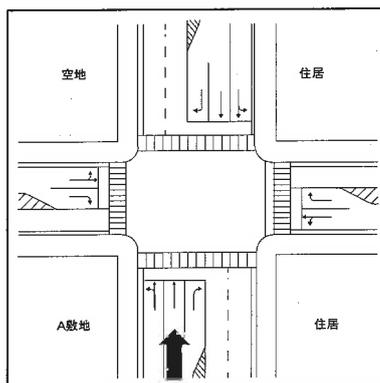
(1) 交通流量調査結果

交差点交通流動調査集計表

交差点No. 1

調査日 : 令和7年8月31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	0	0	9	556	7	1	49	0	612	622	4	5
10:00 ~ 11:00	0	2	0	11	683	9	0	67	0	761	772	8	2
11:00 ~ 12:00	0	6	0	9	710	8	1	67	1	792	802	6	1
12:00 ~ 13:00	0	0	0	12	643	7	1	58	0	708	721	0	5
13:00 ~ 14:00	0	2	0	8	659	14	3	75	0	750	761	1	6
14:00 ~ 15:00	0	2	0	14	618	11	2	63	0	694	710	3	4
15:00 ~ 16:00	0	2	0	11	583	12	1	73	0	670	682	2	1
16:00 ~ 17:00	0	1	0	14	652	6	1	73	0	732	747	3	7
17:00 ~ 18:00	0	1	0	9	563	11	0	91	0	666	675	13	7
18:00 ~ 19:00	0	1	0	6	399	9	1	62	0	471	478	4	6
19:00 ~ 20:00	0	1	0	5	319	8	1	53	0	381	387	3	7
合計	0	18	0	108	6385	102	12	731	1	7237	7357	47	51

【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	0.0	92.0	8.0	100.0	0.0	1.2	0.0	1.1	0.0	1.6	2.0	1.6
10:00 ~ 11:00	0.3	91.1	8.7	100.0	0.0	1.3	0.0	1.2	0.0	1.6	0.0	1.4
11:00 ~ 12:00	0.7	90.6	8.6	100.0	0.0	1.1	1.4	1.1	0.0	1.2	1.4	1.2
12:00 ~ 13:00	0.0	91.8	8.2	100.0	0.0	1.1	0.0	1.0	0.0	1.8	1.7	1.8
13:00 ~ 14:00	0.3	89.5	10.2	100.0	0.0	2.1	0.0	1.8	0.0	1.2	3.8	1.4
14:00 ~ 15:00	0.3	90.6	9.2	100.0	0.0	1.7	0.0	1.5	0.0	2.2	3.1	2.3
15:00 ~ 16:00	0.3	88.9	10.9	100.0	0.0	2.0	0.0	1.8	0.0	1.8	1.4	1.8
16:00 ~ 17:00	0.1	90.0	9.9	100.0	0.0	0.9	0.0	0.8	0.0	2.1	1.4	2.0
17:00 ~ 18:00	0.1	86.4	13.5	100.0	0.0	1.9	0.0	1.6	0.0	1.5	0.0	1.3
18:00 ~ 19:00	0.2	86.6	13.2	100.0	0.0	2.2	0.0	1.9	0.0	1.4	1.6	1.5
19:00 ~ 20:00	0.3	85.8	14.0	100.0	0.0	2.4	0.0	2.1	0.0	1.5	1.9	1.6
平均	0.2	89.6	10.1	100.0	0.0	1.5	0.1	1.4	0.0	1.6	1.6	1.6

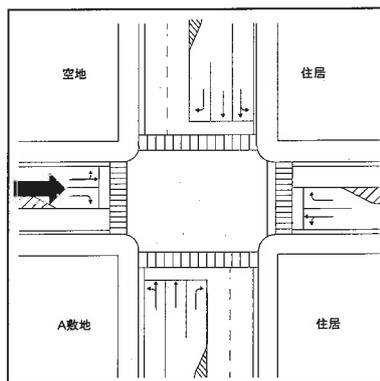
(1) 交通流量調査結果

交差点交通流動調査集計表

交差点No. 1

調査日：令和7年8月31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	33	0	0	20	0	0	43	0	96	96	8	3
10:00 ~ 11:00	0	72	0	1	24	0	0	54	0	150	151	6	3
11:00 ~ 12:00	0	64	0	1	37	0	1	90	0	191	193	5	3
12:00 ~ 13:00	2	45	0	0	27	0	0	87	0	159	161	3	5
13:00 ~ 14:00	0	48	1	0	28	0	0	85	0	162	162	5	3
14:00 ~ 15:00	0	46	1	1	25	0	1	83	0	155	157	1	3
15:00 ~ 16:00	1	40	0	0	32	0	0	97	1	170	171	1	2
16:00 ~ 17:00	0	53	0	1	34	0	1	95	0	182	184	5	2
17:00 ~ 18:00	0	34	0	1	28	0	0	97	0	159	160	10	1
18:00 ~ 19:00	0	29	0	1	21	0	0	62	0	112	113	4	4
19:00 ~ 20:00	0	13	0	0	12	0	0	49	0	74	74	6	2
合計	3	477	2	6	288	0	3	842	1	1610	1622	54	31

【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	34.4	20.8	44.8	100.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
10:00 ~ 11:00	47.7	16.6	35.8	100.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	4.0	0.0	0.7
11:00 ~ 12:00	33.2	19.7	47.2	100.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	2.6	1.1	1.0
12:00 ~ 13:00	29.2	16.8	54.0	100.0	0.0	0.0	0.0	0.0	4.3	0.0	0.0	1.2
13:00 ~ 14:00	30.2	17.3	52.5	100.0	2.0	0.0	0.0	0.6	0.0	0.0	0.0	0.0
14:00 ~ 15:00	29.9	16.6	53.5	100.0	2.1	0.0	0.0	0.6	0.0	3.8	1.2	1.3
15:00 ~ 16:00	24.0	18.7	57.3	100.0	0.0	0.0	1.0	0.6	2.4	0.0	0.0	0.6
16:00 ~ 17:00	28.8	19.0	52.2	100.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	2.9	1.0	1.1
17:00 ~ 18:00	21.3	18.1	60.6	100.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	3.4	0.0	0.6
18:00 ~ 19:00	25.7	19.5	54.9	100.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	4.5	0.0	0.9
19:00 ~ 20:00	17.6	16.2	66.2	100.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
平均	29.7	18.1	52.2	100.0	0.4	0.0	0.1	0.2	0.6	2.0	0.4	0.7

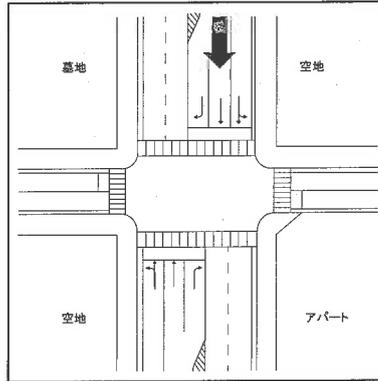
(1) 交通流量調査結果

交差点交通流動調査集計表

交差点No. 2

調査日 : 令和7年9月1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	19	1	0	367	85	0	16	1	489	489	1	0
10:00 ~ 11:00	1	40	1	14	359	81	0	12	2	495	510	4	3
11:00 ~ 12:00	0	35	1	4	405	83	0	21	2	547	551	1	1
12:00 ~ 13:00	0	36	0	7	381	63	0	20	0	500	507	0	1
13:00 ~ 14:00	1	25	1	4	445	73	0	25	2	571	576	0	1
14:00 ~ 15:00	0	31	0	1	396	72	0	14	2	515	516	3	1
15:00 ~ 16:00	0	19	1	6	477	47	0	14	2	560	566	3	0
16:00 ~ 17:00	0	33	1	4	480	36	0	6	1	557	561	3	2
17:00 ~ 18:00	1	70	1	7	678	26	1	5	0	780	789	3	3
18:00 ~ 19:00	1	35	0	11	602	12	0	6	0	655	667	2	4
19:00 ~ 20:00	0	14	0	1	437	11	0	4	0	466	467	2	9
合計	4	357	7	59	5027	589	1	143	12	6135	6199	22	25

【流動特性】

	流動分岐率(%)				大型車混入率(%)				二輪車混入率(%)			
	左折	直進	右折	計	左折	直進	右折	平均	左折	直進	右折	平均
9:00 ~ 10:00	4.1	92.4	3.5	100.0	5.0	18.8	5.9	17.8	0.0	0.0	0.0	0.0
10:00 ~ 11:00	8.2	89.0	2.7	100.0	2.4	17.8	14.3	16.5	2.4	3.1	0.0	2.9
11:00 ~ 12:00	6.5	89.3	4.2	100.0	2.8	16.9	8.7	15.6	0.0	0.8	0.0	0.7
12:00 ~ 13:00	7.1	89.0	3.9	100.0	0.0	14.0	0.0	12.4	0.0	1.6	0.0	1.4
13:00 ~ 14:00	4.7	90.6	4.7	100.0	3.7	14.0	7.4	13.2	3.7	0.8	0.0	0.9
14:00 ~ 15:00	6.0	90.9	3.1	100.0	0.0	15.4	12.5	14.3	0.0	0.2	0.0	0.2
15:00 ~ 16:00	3.5	93.6	2.8	100.0	5.0	8.9	12.5	8.8	0.0	1.1	0.0	1.1
16:00 ~ 17:00	6.1	92.7	1.2	100.0	2.9	6.9	14.3	6.8	0.0	0.8	0.0	0.7
17:00 ~ 18:00	9.1	90.1	0.8	100.0	1.4	3.7	0.0	3.4	1.4	1.0	16.7	1.1
18:00 ~ 19:00	5.4	93.7	0.9	100.0	0.0	1.9	0.0	1.8	2.8	1.8	0.0	1.8
19:00 ~ 20:00	3.0	96.1	0.9	100.0	0.0	2.4	0.0	2.4	0.0	0.2	0.0	0.2
平均	5.9	91.5	2.5	100.0	1.9	10.4	7.7	9.8	1.1	1.0	0.6	1.0

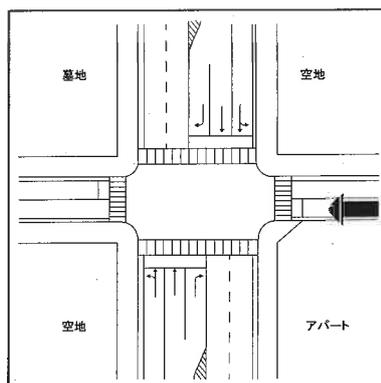
(1) 交通流量調査結果

交差点交通流動調査集計表

交差点No. 2

調査日 : 令和7年9月1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	0	0	1	0	1	30	1	36	37	0	2
10:00 ~ 11:00	0	2	0	0	5	0	1	62	1	70	71	2	2
11:00 ~ 12:00	0	4	0	1	9	0	0	45	2	60	61	0	0
12:00 ~ 13:00	0	7	0	1	19	0	1	45	2	73	75	0	1
13:00 ~ 14:00	0	2	0	3	9	0	2	33	4	48	53	0	0
14:00 ~ 15:00	0	3	0	0	8	0	1	43	0	54	55	3	0
15:00 ~ 16:00	0	5	0	0	1	0	0	29	3	38	38	3	0
16:00 ~ 17:00	0	0	0	0	7	0	0	32	0	39	39	5	1
17:00 ~ 18:00	0	7	0	0	5	0	0	59	1	72	72	4	1
18:00 ~ 19:00	0	4	0	0	3	0	1	49	0	56	57	4	7
19:00 ~ 20:00	0	3	0	0	3	0	0	18	0	24	24	1	7
合計	0	41	0	5	70	0	7	445	14	570	582	22	21

【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	10.8	2.7	86.5	100.0	0.0	0.0	3.1	2.7	0.0	0.0	3.1	2.7
10:00 ~ 11:00	2.8	7.0	90.1	100.0	0.0	0.0	1.6	1.4	0.0	0.0	1.6	1.4
11:00 ~ 12:00	6.6	16.4	77.0	100.0	0.0	0.0	4.3	3.3	0.0	10.0	0.0	1.6
12:00 ~ 13:00	9.3	26.7	64.0	100.0	0.0	0.0	4.2	2.7	0.0	5.0	2.1	2.7
13:00 ~ 14:00	3.8	22.6	73.6	100.0	0.0	0.0	10.3	7.5	0.0	25.0	5.1	9.4
14:00 ~ 15:00	5.5	14.5	80.0	100.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	2.3	1.8
15:00 ~ 16:00	13.2	2.6	84.2	100.0	0.0	0.0	9.4	7.9	0.0	0.0	0.0	0.0
16:00 ~ 17:00	0.0	17.9	82.1	100.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
17:00 ~ 18:00	9.7	6.9	83.3	100.0	0.0	0.0	1.7	1.4	0.0	0.0	0.0	0.0
18:00 ~ 19:00	7.0	5.3	87.7	100.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	2.0	1.8
19:00 ~ 20:00	12.5	12.5	75.0	100.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
平均	7.0	12.9	80.1	100.0	0.0	0.0	3.0	2.4	0.0	6.7	1.5	2.1

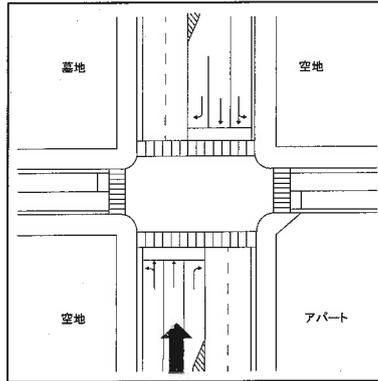
(1) 交通流量調査結果

交差点交通流動調査集計表

交差点No. 2

調査日 : 令和7年9月1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	0	5	4	486	95	0	5	0	591	595	0	0
10:00 ~ 11:00	0	5	7	8	495	102	0	12	0	621	629	1	0
11:00 ~ 12:00	0	5	3	6	414	75	0	3	0	500	506	1	0
12:00 ~ 13:00	0	3	0	2	446	55	0	8	0	512	514	0	0
13:00 ~ 14:00	0	1	6	2	408	67	1	7	0	489	492	4	2
14:00 ~ 15:00	0	4	6	8	402	93	1	16	1	522	531	3	1
15:00 ~ 16:00	0	1	6	8	385	59	1	10	0	461	470	1	0
16:00 ~ 17:00	0	2	2	1	446	57	0	5	1	513	514	1	1
17:00 ~ 18:00	0	0	0	13	650	26	1	13	0	689	703	0	0
18:00 ~ 19:00	0	1	0	12	498	22	0	14	0	535	547	0	4
19:00 ~ 20:00	0	1	0	7	344	17	0	5	0	367	374	0	4
合計	0	23	35	71	4974	668	4	98	2	5800	5875	11	12

【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	0.8	98.3	0.8	100.0	100.0	16.2	0.0	16.8	0.0	0.7	0.0	0.7
10:00 ~ 11:00	1.9	96.2	1.9	100.0	58.3	16.9	0.0	17.3	0.0	1.3	0.0	1.3
11:00 ~ 12:00	1.6	97.8	0.6	100.0	37.5	15.2	0.0	15.4	0.0	1.2	0.0	1.2
12:00 ~ 13:00	0.6	97.9	1.6	100.0	0.0	10.9	0.0	10.7	0.0	0.4	0.0	0.4
13:00 ~ 14:00	1.4	97.0	1.6	100.0	85.7	14.0	0.0	14.8	0.0	0.4	12.5	0.6
14:00 ~ 15:00	1.9	94.7	3.4	100.0	60.0	18.5	5.6	18.8	0.0	1.6	5.6	1.7
15:00 ~ 16:00	1.5	96.2	2.3	100.0	85.7	13.1	0.0	13.8	0.0	1.8	9.1	1.9
16:00 ~ 17:00	0.8	98.1	1.2	100.0	50.0	11.3	16.7	11.7	0.0	0.2	0.0	0.2
17:00 ~ 18:00	0.0	98.0	2.0	100.0	0.0	3.8	0.0	3.7	0.0	1.9	7.1	2.0
18:00 ~ 19:00	0.2	97.3	2.6	100.0	0.0	4.1	0.0	4.0	0.0	2.3	0.0	2.2
19:00 ~ 20:00	0.3	98.4	1.3	100.0	0.0	4.6	0.0	4.5	0.0	1.9	0.0	1.9
平均	1.0	97.2	1.8	100.0	60.3	11.7	1.9	12.0	0.0	1.2	3.8	1.3

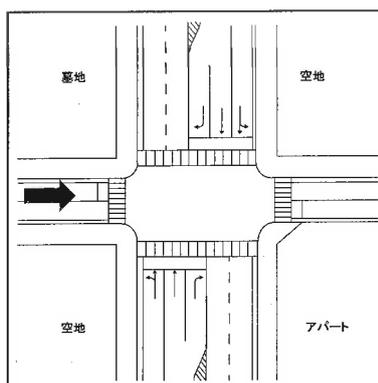
(1) 交通流量調査結果

交差点交通流動調査集計表

交差点No. 2

調査日 : 令和7年9月1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	9	2	0	1	0	0	1	5	18	18	1	0
10:00 ~ 11:00	0	11	2	0	4	0	0	4	4	25	25	4	0
11:00 ~ 12:00	0	10	1	0	12	0	0	3	5	31	31	2	0
12:00 ~ 13:00	0	2	1	0	9	0	0	1	0	13	13	0	0
13:00 ~ 14:00	0	9	3	0	9	0	0	8	5	34	34	1	1
14:00 ~ 15:00	0	13	2	1	9	0	0	4	5	33	34	1	0
15:00 ~ 16:00	0	12	2	0	3	0	0	4	6	27	27	0	0
16:00 ~ 17:00	0	12	0	1	18	0	0	27	5	62	63	2	0
17:00 ~ 18:00	0	8	0	2	20	0	0	12	0	40	42	5	0
18:00 ~ 19:00	0	9	0	0	0	0	1	1	0	10	11	3	2
19:00 ~ 20:00	0	3	0	0	3	0	0	0	0	6	6	9	3
合計	0	98	13	4	88	0	1	65	35	299	304	28	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	61.1	5.6	33.3	100.0	18.2	0.0	83.3	38.9	0.0	0.0	0.0	0.0
10:00 ~ 11:00	52.0	16.0	32.0	100.0	15.4	0.0	50.0	24.0	0.0	0.0	0.0	0.0
11:00 ~ 12:00	35.5	38.7	25.8	100.0	9.1	0.0	62.5	19.4	0.0	0.0	0.0	0.0
12:00 ~ 13:00	23.1	69.2	7.7	100.0	33.3	0.0	0.0	7.7	0.0	0.0	0.0	0.0
13:00 ~ 14:00	35.3	26.5	38.2	100.0	25.0	0.0	38.5	23.5	0.0	0.0	0.0	0.0
14:00 ~ 15:00	44.1	29.4	26.5	100.0	13.3	0.0	55.6	20.6	0.0	10.0	0.0	2.9
15:00 ~ 16:00	51.9	11.1	37.0	100.0	14.3	0.0	60.0	29.6	0.0	0.0	0.0	0.0
16:00 ~ 17:00	19.0	30.2	50.8	100.0	0.0	0.0	15.6	7.9	0.0	5.3	0.0	1.6
17:00 ~ 18:00	19.0	52.4	28.6	100.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	9.1	0.0	4.8
18:00 ~ 19:00	81.8	0.0	18.2	100.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	50.0	9.1
19:00 ~ 20:00	50.0	50.0	0.0	100.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
平均	36.5	30.3	33.2	100.0	11.7	0.0	34.7	15.8	0.0	4.3	1.0	1.6

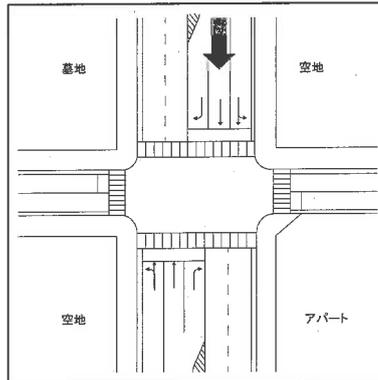
(1) 交通流量調査結果

交差点交通流動調査集計表

交差点No. 2

調査日 : 令和7年8月31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	11	1	2	386	7	0	48	0	453	457	6	1
10:00 ~ 11:00	0	17	0	4	468	13	1	76	0	574	579	6	0
11:00 ~ 12:00	3	19	0	12	539	11	0	48	0	617	632	0	0
12:00 ~ 13:00	0	16	1	8	552	8	0	52	0	629	637	0	2
13:00 ~ 14:00	0	18	0	8	561	14	0	66	0	659	667	0	1
14:00 ~ 15:00	0	18	1	6	586	5	0	65	0	675	681	1	3
15:00 ~ 16:00	0	23	0	5	641	16	0	31	0	711	716	2	1
16:00 ~ 17:00	0	13	0	13	667	7	0	40	0	727	740	0	1
17:00 ~ 18:00	0	30	1	16	586	12	0	12	0	641	657	3	5
18:00 ~ 19:00	0	19	0	10	486	9	0	3	0	517	527	3	2
19:00 ~ 20:00	0	12	0	0	368	4	0	7	0	391	391	1	0
合計	5	196	4	84	5840	106	1	448	0	6594	6684	22	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	3.1	86.4	10.5	100.0	7.1	1.8	0.0	1.8	14.3	0.5	0.0	0.9
10:00 ~ 11:00	2.9	83.8	13.3	100.0	0.0	2.7	0.0	2.2	0.0	0.8	1.3	0.9
11:00 ~ 12:00	3.5	88.9	7.6	100.0	0.0	2.0	0.0	1.7	13.6	2.1	0.0	2.4
12:00 ~ 13:00	2.7	89.2	8.2	100.0	5.9	1.4	0.0	1.4	0.0	1.4	0.0	1.3
13:00 ~ 14:00	2.7	87.4	9.9	100.0	0.0	2.4	0.0	2.1	0.0	1.4	0.0	1.2
14:00 ~ 15:00	2.8	87.7	9.5	100.0	5.3	0.8	0.0	0.9	0.0	1.0	0.0	0.9
15:00 ~ 16:00	3.2	92.5	4.3	100.0	0.0	2.4	0.0	2.2	0.0	0.8	0.0	0.7
16:00 ~ 17:00	1.8	92.8	5.4	100.0	0.0	1.0	0.0	0.9	0.0	1.9	0.0	1.8
17:00 ~ 18:00	4.7	93.5	1.8	100.0	3.2	2.0	0.0	2.0	0.0	2.6	0.0	2.4
18:00 ~ 19:00	3.6	95.8	0.6	100.0	0.0	1.8	0.0	1.7	0.0	2.0	0.0	1.9
19:00 ~ 20:00	3.1	95.1	1.8	100.0	0.0	1.1	0.0	1.0	0.0	0.0	0.0	0.0
平均	3.1	90.2	6.7	100.0	2.0	1.8	0.0	1.6	2.4	1.4	0.2	1.3

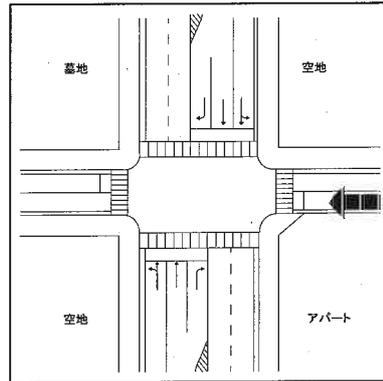
(1) 交通流量調査結果

交差点交通流動調査集計表

交差点No. 2

調査日 : 令和7年8月31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	1	0	1	17	0	1	34	0	52	54	2	2
10:00 ~ 11:00	0	6	0	0	15	0	0	26	0	47	47	1	0
11:00 ~ 12:00	0	6	0	2	18	0	1	34	0	58	61	4	1
12:00 ~ 13:00	0	6	0	3	7	0	0	32	0	45	48	0	1
13:00 ~ 14:00	0	8	0	4	12	0	1	29	0	49	54	0	0
14:00 ~ 15:00	0	4	0	1	20	0	0	17	0	41	42	1	0
15:00 ~ 16:00	0	2	0	0	6	0	1	23	0	31	32	3	0
16:00 ~ 17:00	0	3	0	0	12	0	2	25	0	40	42	1	2
17:00 ~ 18:00	0	5	0	1	6	0	1	20	0	31	33	5	0
18:00 ~ 19:00	0	2	0	0	2	0	0	21	0	25	25	2	3
19:00 ~ 20:00	0	2	0	0	3	0	1	14	0	19	20	2	8
合計	0	45	0	12	118	0	8	275	0	438	458	21	17

【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	1.9	33.3	64.8	100.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	5.6	2.9	3.7
10:00 ~ 11:00	12.8	31.9	55.3	100.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
11:00 ~ 12:00	9.8	32.8	57.4	100.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	10.0	2.9	4.9
12:00 ~ 13:00	12.5	20.8	66.7	100.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	30.0	0.0	6.3
13:00 ~ 14:00	14.8	29.6	55.6	100.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	25.0	3.3	9.3
14:00 ~ 15:00	9.5	50.0	40.5	100.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	4.8	0.0	2.4
15:00 ~ 16:00	6.3	18.8	75.0	100.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	4.2	3.1
16:00 ~ 17:00	7.1	28.6	64.3	100.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	7.4	4.8
17:00 ~ 18:00	15.2	21.2	63.6	100.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	14.3	4.8	6.1
18:00 ~ 19:00	8.0	8.0	84.0	100.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
19:00 ~ 20:00	10.0	15.0	75.0	100.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	6.7	5.0
平均	9.8	28.4	61.8	100.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	9.2	2.8	4.4

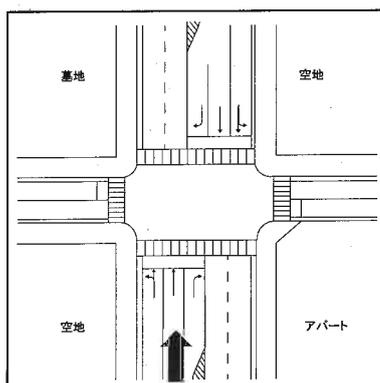
(1) 交通流量調査結果

交差点交通流動調査集計表

交差点No. 2

調査日 : 令和7年8月31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	0	0	10	577	3	1	10	0	590	601	13	4
10:00 ~ 11:00	0	1	0	9	733	8	0	14	0	756	765	6	3
11:00 ~ 12:00	0	3	0	9	720	5	1	21	0	749	759	4	3
12:00 ~ 13:00	0	2	0	13	619	8	1	13	1	643	657	3	2
13:00 ~ 14:00	0	2	0	9	669	10	0	10	0	691	700	1	3
14:00 ~ 15:00	0	0	0	14	638	8	0	13	0	659	673	3	2
15:00 ~ 16:00	0	0	0	9	584	8	0	9	0	601	610	2	0
16:00 ~ 17:00	0	0	0	13	631	4	0	11	0	646	659	4	2
17:00 ~ 18:00	0	1	0	13	570	9	1	10	0	590	604	1	6
18:00 ~ 19:00	0	0	0	2	414	8	0	10	0	432	434	1	4
19:00 ~ 20:00	0	1	0	5	301	8	0	6	0	316	321	6	0
合計	0	10	0	106	6456	79	4	127	1	6673	6783	44	29

【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	0.0	98.2	1.8	100.0	0.0	0.5	0.0	0.5	0.0	1.7	9.1	1.8
10:00 ~ 11:00	0.1	98.0	1.8	100.0	0.0	1.1	0.0	1.0	0.0	1.2	0.0	1.2
11:00 ~ 12:00	0.4	96.7	2.9	100.0	0.0	0.7	0.0	0.7	0.0	1.2	4.5	1.3
12:00 ~ 13:00	0.3	97.4	2.3	100.0	0.0	1.3	6.7	1.4	0.0	2.0	6.7	2.1
13:00 ~ 14:00	0.3	98.3	1.4	100.0	0.0	1.5	0.0	1.4	0.0	1.3	0.0	1.3
14:00 ~ 15:00	0.0	98.1	1.9	100.0	0.0	1.2	0.0	1.2	0.0	2.1	0.0	2.1
15:00 ~ 16:00	0.0	98.5	1.5	100.0	0.0	1.3	0.0	1.3	0.0	1.5	0.0	1.5
16:00 ~ 17:00	0.0	98.3	1.7	100.0	0.0	0.6	0.0	0.6	0.0	2.0	0.0	2.0
17:00 ~ 18:00	0.2	98.0	1.8	100.0	0.0	1.5	0.0	1.5	0.0	2.2	9.1	2.3
18:00 ~ 19:00	0.0	97.7	2.3	100.0	0.0	1.9	0.0	1.8	0.0	0.5	0.0	0.5
19:00 ~ 20:00	0.3	97.8	1.9	100.0	0.0	2.5	0.0	2.5	0.0	1.6	0.0	1.6
平均	0.1	97.9	1.9	100.0	0.0	1.2	0.8	1.2	0.0	1.6	3.0	1.6

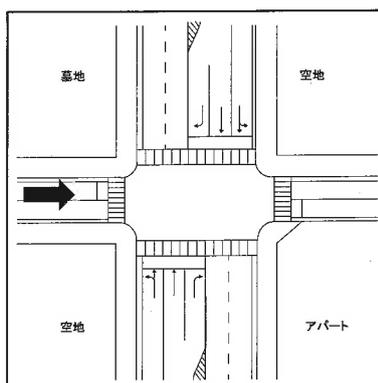
(1) 交通流量調査結果

交差点交通流動調査集計表

交差点No. 2

調査日 : 令和7年8月31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	14	0	1	5	0	0	1	0	20	21	21	5
10:00 ~ 11:00	0	14	0	0	18	0	0	0	0	32	32	8	2
11:00 ~ 12:00	0	20	0	1	16	0	0	2	0	38	39	20	2
12:00 ~ 13:00	0	26	0	0	11	0	0	1	0	38	38	2	4
13:00 ~ 14:00	0	18	0	3	11	0	0	1	0	30	33	3	3
14:00 ~ 15:00	1	21	0	0	10	0	0	1	0	32	33	3	0
15:00 ~ 16:00	0	12	0	0	6	0	0	0	0	18	18	3	1
16:00 ~ 17:00	0	13	0	3	10	0	0	1	0	24	27	4	2
17:00 ~ 18:00	0	7	0	3	9	0	0	0	0	16	19	5	3
18:00 ~ 19:00	1	8	0	0	7	0	0	1	0	16	17	3	2
19:00 ~ 20:00	0	9	0	1	3	0	0	0	0	12	13	4	3
合計	2	162	0	12	106	0	0	8	0	276	290	76	27

【流動特性】

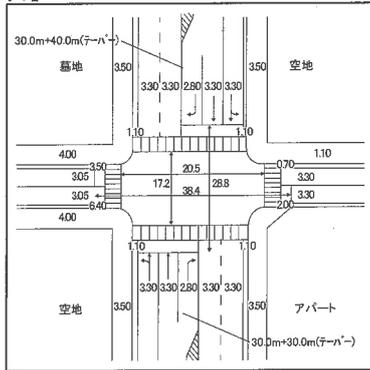
	流動分岐率(%)				大型車混入率(%)				二輪車混入率(%)			
	左折	直進	右折	計	左折	直進	右折	平均	左折	直進	右折	平均
9:00 ~ 10:00	66.7	28.6	4.8	100.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	16.7	0.0	4.8
10:00 ~ 11:00	43.8	56.3	0.0	100.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
11:00 ~ 12:00	51.3	43.6	5.1	100.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	5.9	0.0	2.6
12:00 ~ 13:00	68.4	28.9	2.6	100.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
13:00 ~ 14:00	54.5	42.4	3.0	100.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	21.4	0.0	9.1
14:00 ~ 15:00	66.7	30.3	3.0	100.0	0.0	0.0	0.0	0.0	4.5	0.0	0.0	3.0
15:00 ~ 16:00	66.7	33.3	0.0	100.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
16:00 ~ 17:00	48.1	48.1	3.7	100.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	23.1	0.0	11.1
17:00 ~ 18:00	36.8	63.2	0.0	100.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	25.0	0.0	15.8
18:00 ~ 19:00	52.9	41.2	5.9	100.0	0.0	0.0	0.0	0.0	11.1	0.0	0.0	5.9
19:00 ~ 20:00	69.2	30.8	0.0	100.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	25.0	0.0	7.7
平均	56.6	40.7	2.8	100.0	0.0	0.0	0.0	0.0	1.2	10.2	0.0	4.8

(2) 交差点現示および運用秒時調査結果

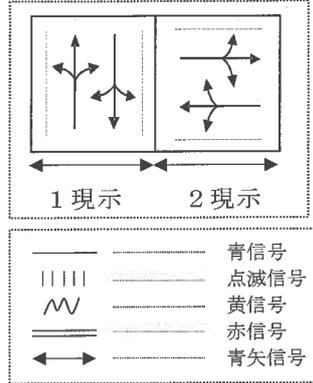
信号現示階梯及び運用秒時

交差点名： 交差点No.1

【形状】



【現示流動】



【現示階梯】

	1PG	1PW	1G	1Y	1R	2PG	2PW	2G	2Y	2R
幹線 歩行 (1P)										
幹線 車両 (1G)				∩						
交差 歩行 (2P)										
交差 車両 (2G)									∩	
階梯秒時	V	4	5	3	3	V	6	2	3	3

【平日の運用秒時】

	1 現示	2 現示	3 現示	4 現示	サイクル長	スプリット値
9:00 ~ 10:00	66	34			100	66 : 34
10:00 ~ 11:00	66	34			100	66 : 34
11:00 ~ 12:00	66	34			100	66 : 34
12:00 ~ 13:00	66	34			100	66 : 34
13:00 ~ 14:00	66	34			100	66 : 34
14:00 ~ 15:00	66	34			100	66 : 34
15:00 ~ 16:00	66	34			100	66 : 34
16:00 ~ 17:00	73	37			110	66 : 34
17:00 ~ 18:00	73	37			110	66 : 34
18:00 ~ 19:00	73	37			110	66 : 34
19:00 ~ 20:00	66	34			100	66 : 34

【休日の運用秒時】

	1 現示	2 現示	3 現示	4 現示	サイクル長	スプリット値
9:00 ~ 10:00	66	34			100	66 : 34
10:00 ~ 11:00	66	34			100	66 : 34
11:00 ~ 12:00	66	34			100	66 : 34
12:00 ~ 13:00	66	34			100	66 : 34
13:00 ~ 14:00	66	34			100	66 : 34
14:00 ~ 15:00	66	34			100	66 : 34
15:00 ~ 16:00	66	34			100	66 : 34
16:00 ~ 17:00	73	37			110	66 : 34
17:00 ~ 18:00	73	37			110	66 : 34
18:00 ~ 19:00	73	37			110	66 : 34
19:00 ~ 20:00	66	34			100	66 : 34

(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 需要率	2 現示 需要率	交差点 需要率
	左直	直	右	左直	右	左直	直	右	左直	右			
9:00~10:00	0.136	—	0.012	—	0.161	—	0.012	—	0.161	0.012	0.173		
10:00~11:00	0.141	—	0.019	—	0.161	—	0.026	—	0.161	0.026	0.187		
11:00~12:00	0.143	—	0.019	—	0.141	—	0.031	—	0.143	0.031	0.174		
12:00~13:00	0.134	—	0.015	—	0.137	—	0.024	—	0.137	0.024	0.161		
13:00~14:00	0.151	—	0.017	—	0.139	—	0.022	—	0.151	0.022	0.173		
14:00~15:00	0.127	—	0.018	—	0.145	—	0.025	—	0.145	0.025	0.170		
15:00~16:00	0.140	—	0.016	—	0.129	—	0.017	—	0.140	0.017	0.157		
16:00~17:00	0.145	—	0.016	—	0.140	—	0.023	—	0.145	0.023	0.168		
17:00~18:00	0.212	—	0.017	—	0.183	—	0.028	—	0.212	0.028	0.240		
18:00~19:00	0.158	—	0.016	—	0.136	—	0.027	—	0.158	0.027	0.185		
19:00~20:00	0.107	—	0.010	—	0.103	—	0.013	—	0.107	0.013	0.120		
平均	0.145	—	0.016	—	0.143	—	0.023	—	0.151	0.023	0.173		

【休日】

時間帯	A			B		C			D		1 現示 需要率	2 現示 需要率	交差点 需要率
	左直	直	右	左直	右	左直	直	右	左直	右			
9:00~10:00	0.110	—	0.023	—	0.144	—	0.030	—	0.144	0.030	0.174		
10:00~11:00	0.141	—	0.020	—	0.178	—	0.057	—	0.178	0.057	0.235		
11:00~12:00	0.140	—	0.025	—	0.185	—	0.059	—	0.185	0.059	0.244		
12:00~13:00	0.144	—	0.022	—	0.167	—	0.043	—	0.167	0.043	0.210		
13:00~14:00	0.148	—	0.024	—	0.172	—	0.045	—	0.172	0.045	0.217		
14:00~15:00	0.154	—	0.030	—	0.163	—	0.042	—	0.163	0.042	0.205		
15:00~16:00	0.165	—	0.022	—	0.154	—	0.041	—	0.165	0.041	0.206		
16:00~17:00	0.165	—	0.022	—	0.170	—	0.051	—	0.170	0.051	0.221		
17:00~18:00	0.145	—	0.019	—	0.147	—	0.035	—	0.147	0.035	0.182		
18:00~19:00	0.118	—	0.013	—	0.105	—	0.029	—	0.118	0.029	0.147		
19:00~20:00	0.086	—	0.009	—	0.085	—	0.014	—	0.086	0.014	0.100		
平均	0.138	—	0.021	—	0.152	—	0.041	—	0.154	0.041	0.195		

(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 需要率	2 現示 需要率	交差点 需要率
	左直	直	右	全	左直	直	右	全			
9:00~10:00	0.134	—	0.020	0.166	—	0.013	0.166	0.020	0.186		
10:00~11:00	0.141	—	0.037	0.174	—	0.016	0.174	0.037	0.211		
11:00~12:00	0.149	—	0.032	0.140	—	0.019	0.149	0.032	0.181		
12:00~13:00	0.135	—	0.040	0.136	—	0.007	0.136	0.040	0.176		
13:00~14:00	0.152	—	0.029	0.134	—	0.021	0.152	0.029	0.181		
14:00~15:00	0.139	—	0.028	0.146	—	0.021	0.146	0.028	0.174		
15:00~16:00	0.148	—	0.021	0.127	—	0.018	0.148	0.021	0.169		
16:00~17:00	0.147	—	0.020	0.137	—	0.035	0.147	0.035	0.182		
17:00~18:00	0.205	—	0.039	0.178	—	0.022	0.205	0.039	0.244		
18:00~19:00	0.169	—	0.030	0.137	—	0.007	0.169	0.030	0.199		
19:00~20:00	0.119	—	0.013	0.095	—	0.003	0.119	0.013	0.132		
平均	0.149	—	0.028	0.143	—	0.017	0.156	0.029	0.185		

【休日】

時間帯	A			B	C			D	1 現示 需要率	2 現示 需要率	交差点 需要率
	左直	直	右	全	左直	直	右	全			
9:00~10:00	0.104	—	0.028	0.148	—	0.012	0.148	0.028	0.176		
10:00~11:00	0.129	—	0.025	0.190	—	0.018	0.190	0.025	0.215		
11:00~12:00	0.149	—	0.032	0.185	—	0.022	0.185	0.032	0.217		
12:00~13:00	0.148	—	0.025	0.162	—	0.022	0.162	0.025	0.187		
13:00~14:00	0.155	—	0.028	0.174	—	0.019	0.174	0.028	0.202		
14:00~15:00	0.157	—	0.022	0.167	—	0.019	0.167	0.022	0.189		
15:00~16:00	0.177	—	0.016	0.152	—	0.010	0.177	0.016	0.193		
16:00~17:00	0.178	—	0.022	0.162	—	0.015	0.178	0.022	0.200		
17:00~18:00	0.165	—	0.018	0.150	—	0.010	0.165	0.018	0.183		
18:00~19:00	0.134	—	0.013	0.107	—	0.010	0.134	0.013	0.147		
19:00~20:00	0.098	—	0.010	0.080	—	0.008	0.098	0.010	0.108		
平均	0.145	—	0.022	0.152	—	0.015	0.162	0.022	0.183		

別添資料-2

(仮称) 荒尾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 1
6. 予測方法	1 1
第5章 予測結果	1 4
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 4
2. 発生する騒音ごとの騒音レベル最大値予測結果	1 9

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) 荒尾ファッションモール」の変更計画における大規模小売店舗立地法第6条第2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) 荒尾ファッションモール」の変更計画により、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9月15日(月) 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	<ul style="list-style-type: none"> 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	<ul style="list-style-type: none"> 騒音計の内部処理器により求める。 	
	単発騒音暴露レベル	<ul style="list-style-type: none"> 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		<ul style="list-style-type: none"> 基準距離 1 m (発生源と騒音測定地点間の距離) 	—

表 2-3 使用機器一覧表

機器名称	機器型式	製造会社
騒音計 (積分型普通騒音計)	NA-29	RION

3. 測定方法 (JIS Z8731「環境騒音の表示・測定方法」に準拠)

(1) 定常騒音源

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

(2) 変動騒音源

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

(3) 衝撃騒音源

荷さばき作業に伴い発生する騒音は、既存類似店舗において発生源から基準距離 (1m) で測定した値を用いる (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-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	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	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 *1	35.1	39.7	46.6	46.8	44.4	40.0	35.1

*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	15秒/台	90.0 *3							*1	
廃棄物収集車両後進警報ブザー音	15秒/台	90.0 *3							*1	
廃棄物収集作業音(圧縮)	300秒/台	90.0 *3						*1		
廃棄物収集作業音(非圧縮)	90秒/台	85.0 *3						*1		
台車走行音	6秒×12回/台	71.0 *3							*1	
台車走行音	6秒×12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)』)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』)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』))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)』)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』)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』))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	24回/台	73.2	48.9	53.8	61.1	65.1	67.0	69.0	64.7
荷さばき作業に伴う荷下ろし音	24回/台	77.3 *2	45.2	53.1	63.2	67.6	69.5	74.2	70.0
搬出入車両荷台扉開音	1回/台	74.4	45.9	52.5	61.8	67.3	69.5	68.3	67.0
搬出入車両荷台扉開音	1回/台	78.5 *2	47.2	55.5	64.7	70.7	73.9	73.1	70.1
搬出入車両荷台扉閉音	1回/台	76.3	45.9	53.4	61.3	68.0	71.3	71.5	68.4
搬出入車両荷台扉閉音	1回/台	82.2 *2	49.6	58.3	67.0	74.1	77.6	77.2	74.1
搬出入車両座席扉開閉音	2回/台	76.5	51.5	60.1	67.1	70.4	71.8	69.2	65.5
搬出入車両座席扉開閉音	2回/台	81.1 *2	54.0	62.0	70.6	74.6	76.4	74.7	71.4
搬出入車両エンジン始動音	1回/台	78.4	52.8	58.2	61.3	67.5	73.5	73.6	72.1
搬出入車両エンジン始動音	1回/台	81.6 *2	55.5	60.0	64.6	70.9	75.6	77.3	75.9

*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）荒尾ファッションモール

所在地；荒尾市南新地土地区画整理事業11街区

用途地域；近隣商業地域

店舗面積；2,189 m²

営業時間；9:00～22:00

駐車場収容台数；82台

駐車場利用可能時間帯；24時間

荷さばき可能時間帯；24時間

廃棄物収集時間帯；8:00～18:00

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、近隣商業地域及び第2種住居地域である。

店舗周辺の住居等の立地状況として、建物敷地北側には区画道路9.5-3号（道路幅員：9.6m）を挟みメガセンタートライアル荒尾店が立地しており、東側には国道389号（道路幅員：24.7m）を挟み戸建住宅が立地している。

また、建物敷地南側には市道荒尾北インター線（道路幅員：23.5m）を挟み土地区画整理事業14街区が面しており、西側には特建道路4-3号及び有明沿岸道路を挟み土地区画整理事業12街区が面している。

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、計画地東側に立地した最も騒音の影響を受けやすい地点に立地している戸建住宅の屋外を選定した。

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

騒音発生源の配置位置と現況の住居等の立地状況を考慮して、予測地点の高さを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。

近隣商業地域	
地域の類型	C類型
規制区域	第3種

有明海沿岸道路

区画道路9.5-3号

特建道路4-3号

計画地

市道荒尾北インター線

A [1.5m (GL+1.5m)]

a (1.5m)

国道389号

第2種住居地域	
地域の類型	B類型
規制区域	第2種

凡 例	
A	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	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 : 1/1,000

表 4-1 等価騒音レベル予測地点

予測地点	位 置	用 途 地 域	予 測 位 置(m)		
			X	Y	Z
A地点	建物敷地東側住居敷地内	第2種住居地域	11.0	143.2	1.5
<p>【選定根拠】</p> <p>A地点: 駐車場出入口付近を走行する来客車両走行音の影響を最も受けるとされる住居敷地内とした。</p> <p>※ 建物敷地北側にはメガセンタートライアル荒尾店、南側には土地区画整理事業 14 街区、西側には土地区画整理事業 12 街区が面しているなど、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。</p>					

表 4-2 騒音レベル最大値の予測地点

予測地点	位 置	用 途 地 域	予 測 位 置(m)		
			X	Y	Z
a地点	建物敷地東側境界上	近隣商業地域	30.1	114.5	1.5
<p>【選定根拠】</p> <p>a地点: 駐車場出入口付近を走行する帰宅車両走行音の影響を最も受けるとされる敷地境界線上とした。</p> <p>※ 建物敷地北側にはメガセンタートライアル荒尾店、南側には土地区画整理事業 14 街区、西側には土地区画整理事業 12 街区が面しているなど、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。</p>					

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	位置※1			
	種類	形式			座標(m)			階
					X	Y	Z	
1	室外機1	ROA-AP1405HS	51.0	8:30~22:00	14.5	30.3	7.0	R階部
2	室外機2	ROA-AP1405HS	51.0	8:30~22:00	24.9	30.3	7.0	R階部
3	室外機3	ROA-AP505HS	47.2	8:30~22:00	33.2	30.3	6.6	R階部
4	室外機4	ROA-AP1405HS	51.0	8:30~22:00	38.1	30.3	7.0	R階部
5	室外機5	ROA-AP1405HS	51.0	8:30~22:00	58.3	30.3	7.0	R階部
6	室外機6	ROA-AP1405HS	51.0	8:30~22:00	61.0	30.3	7.0	R階部
7	室外機7	ROA-AP1405HS	51.0	8:30~22:00	70.6	30.3	7.0	R階部
8	室外機8	ROA-AP1405HS	51.0	8:30~22:00	85.3	21.9	6.7	R階部
9	室外機9	PUZ-ERMP140LA14	56.1	8:30~22:00	85.3	16.2	6.3	R階部
10	室外機10	PUZ-ERMP140LA14	56.1	8:30~22:00	71.1	0.5	5.8	R階部
11	室外機11	PUZ-ERMP140LA14	56.1	8:30~22:00	57.3	0.5	5.8	R階部
12	室外機12	PUZ-ERMP140LA14	56.1	8:30~22:00	39.1	0.5	5.8	R階部
13	室外機13	PUZ-ERMP140LA14	56.1	8:30~22:00	26.6	0.5	5.8	R階部
14	室外機14	PUZ-ERMP140LA14	56.1	8:30~22:00	13.2	0.5	5.8	R階部
15	室外機15	PUZ-ERMP140LA14	56.1	8:30~22:00	2.2	14.6	6.2	R階部
16	室外機16	PUZ-ERMP140LA14	56.1	8:30~22:00	2.2	19.7	6.4	R階部
17	排気口1	EF-35DSB3	52.3	8:30~22:00	4.9	3.3	4.0	1階部
18	排気口2	EFG-35SB2	52.5	8:30~22:00	82.2	7.4	4.0	1階部
19	キュービクル	キュービクルa	51.7	終日	1.8	3.1	1.5	1階部
20	搬出入車両後進警報ブザー音		90.0	昼1台×15秒	5.1	41.2	0.6	1階部
21	搬出入車両後進警報ブザー音		90.0	昼1台×15秒	84.4	41.2	0.6	1階部
22	廃棄物収集車両後進警報ブザー音		90.0	昼3台×15秒	5.1	41.2	0.6	1階部
23	廃棄物収集車両後進警報ブザー音		90.0	昼3台×15秒	84.4	41.2	0.6	1階部
24	廃棄物収集作業音(圧縮)		90.0	昼3台×300秒	7.1	33.2	0.6	1階部
25	廃棄物収集作業音(圧縮)		90.0	昼3台×300秒	84.4	38.2	0.6	1階部
26	廃棄物収集作業音(非圧縮)		85.0	昼3台×90秒	7.1	33.2	0.6	1階部
27	廃棄物収集作業音(非圧縮)		85.0	昼3台×90秒	84.4	38.2	0.6	1階部
28	台車走行音		71.0 77.0※2	昼1台×6秒×12回夜1台×6秒×12回	-1.3	33.2	0.0	1階部
29	台車走行音		71.0 77.0※2	昼1台×6秒×12回夜1台×6秒×12回	84.4	30.3	0.0	1階部
30	荷下ろし音		73.2 77.3※2	昼1台×24回夜1台×24回	-1.3	33.2	0.6	1階部
31	荷下ろし音		73.2 77.3※2	昼1台×24回夜1台×24回	84.4	30.3	0.6	1階部
32	搬出入車両荷台扉開音		74.4 78.5※2	昼1台×1回夜1台×1回	-1.3	33.2	1.5	1階部
33	搬出入車両荷台扉開音		74.4 78.5※2	昼1台×1回夜1台×1回	84.4	30.3	1.5	1階部
34	搬出入車両荷台扉閉音		76.3 82.2※2	昼1台×1回夜1台×1回	-1.3	33.2	1.5	1階部
35	搬出入車両荷台扉閉音		76.3 82.2※2	昼1台×1回夜1台×1回	84.4	30.3	1.5	1階部
36	搬出入車両座席扉開閉音		76.5 81.1※2	昼1台×2回夜1台×2回	7.1	33.2	1.5	1階部
37	搬出入車両座席扉開閉音		76.5 81.1※2	昼1台×2回夜1台×2回	84.4	38.2	1.5	1階部
38	搬出入車両エンジン始動音		78.4 81.6※2	昼1台×1回夜1台×1回	7.1	33.2	0.6	1階部
39	搬出入車両エンジン始動音		78.4 81.6※2	昼1台×1回夜1台×1回	84.4	38.2	0.6	1階部
※3	来客車両走行音		74.0	昼792台×2回夜114台×1回	-	-	-	1階部
※3	搬出入車両走行音		83.5	昼2台×1~3回夜2台×1~3回	-	-	-	1階部
※3	廃棄物収集車両走行音		83.5	昼6台×1~3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

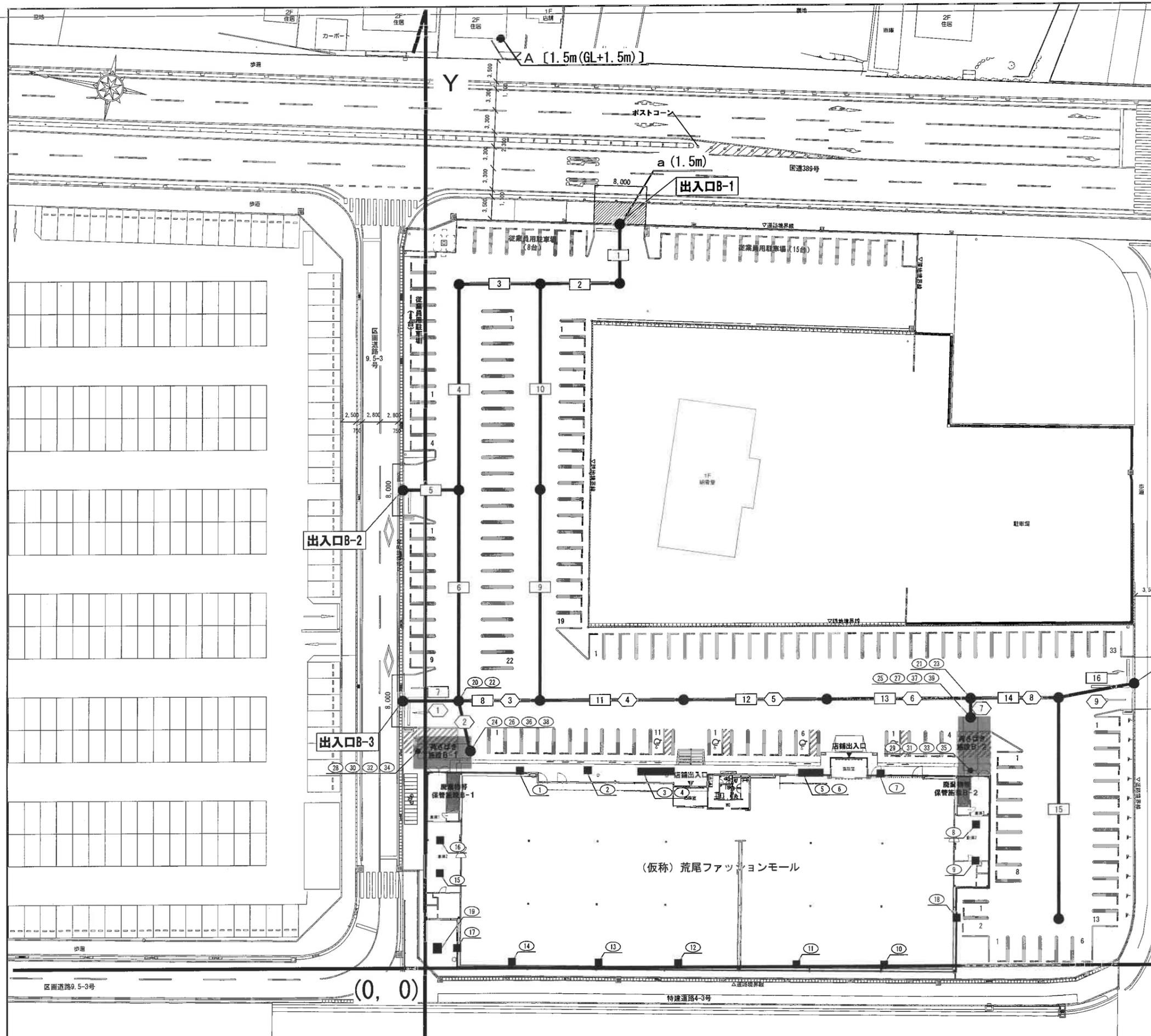
線分番号	種類	騒音レベル等 (dB)	騒音発生回数		線分距離	位置※1									階
			昼間	夜間		始点座標 (m)			終点座標 (m)			離散音源点座標 (m)			
						X	Y	Z	X	Y	Z	X	Y	Z	
1	来客車両走行音	74.0	1584回	114回	9.1	30.0	114.5	0.6	30.0	105.4	0.6	30.0	113.0	0.6	1階部
												30.0	110.0	0.6	
												30.0	106.9	0.6	
2	来客車両走行音	74.0	1584回	114回	12.3	30.0	105.4	0.6	17.7	105.4	0.6	28.0	105.4	0.6	1階部
												23.8	105.4	0.6	
												19.8	105.4	0.6	
3	来客車両走行音	74.0	1584回	114回	12.6	17.7	105.4	0.6	5.1	105.4	0.6	15.6	105.4	0.6	1階部
												11.4	105.4	0.6	
												7.2	105.4	0.6	
4	来客車両走行音	74.0	1584回	114回	31.7	5.1	105.4	0.6	5.1	73.7	0.6	5.1	100.1	0.6	1階部
												5.1	89.6	0.6	
												5.1	79.0	0.6	
5	来客車両走行音	74.0	1584回	114回	8.6	5.1	73.7	0.6	-3.5	73.7	0.6	3.7	73.7	0.6	1階部
												0.8	73.7	0.6	
												-2.1	73.7	0.6	
6	来客車両走行音	74.0	1584回	114回	32.6	5.1	73.7	0.6	5.1	41.1	0.6	5.1	68.3	0.6	1階部
												5.1	57.4	0.6	
												5.1	46.5	0.6	
7	来客車両走行音	74.0	1584回	114回	8.6	5.1	41.1	0.6	-3.5	41.1	0.6	3.7	41.1	0.6	1階部
												0.8	41.1	0.6	
												-2.1	41.1	0.6	
8	来客車両走行音	74.0	1584回	114回	12.6	5.1	41.1	0.6	17.7	41.1	0.6	7.2	41.1	0.6	1階部
												11.4	41.1	0.6	
												15.6	41.1	0.6	
9	来客車両走行音	74.0	1584回	114回	32.6	17.7	41.1	0.6	17.7	73.7	0.6	17.7	46.5	0.6	1階部
												17.7	57.4	0.6	
												17.7	68.3	0.6	
10	来客車両走行音	74.0	1584回	114回	31.7	17.7	105.4	0.6	17.7	73.7	0.6	17.7	100.1	0.6	1階部
												17.7	89.6	0.6	
												17.7	79.0	0.6	
11	来客車両走行音	74.0	1584回	114回	22.2	17.7	41.1	0.6	39.9	41.1	0.6	21.4	41.1	0.6	1階部
												28.8	41.1	0.6	
												36.2	41.1	0.6	
12	来客車両走行音	74.0	1584回	114回	22.2	39.9	41.1	0.6	62.1	41.1	0.6	43.6	41.1	0.6	1階部
												51.0	41.1	0.6	
												58.4	41.1	0.6	
13	来客車両走行音	74.0	1584回	114回	22.3	62.1	41.1	0.6	84.4	41.1	0.6	65.8	41.1	0.6	1階部
												73.2	41.1	0.6	
												80.7	41.1	0.6	
14	来客車両走行音	74.0	1584回	114回	13.6	84.4	41.1	0.6	98.0	41.1	0.6	86.7	41.1	0.6	1階部
												91.2	41.1	0.6	
												95.7	41.1	0.6	
15	来客車両走行音	74.0	1584回	114回	34.0	98.0	41.1	0.6	98.0	7.1	0.6	98.0	35.4	0.6	1階部
												98.0	24.1	0.6	
												98.0	12.8	0.6	
16	来客車両走行音	74.0	1584回	114回	11.9	98.0	41.1	0.6	109.7	43.3	0.6	100.0	41.5	0.6	1階部
												103.8	42.2	0.6	
												107.8	42.9	0.6	
1	搬出入車両走行音	83.5	2回	2回	8.6	5.1	41.1	0.6	-3.5	41.1	0.6	3.7	41.1	0.6	1階部
												0.8	41.1	0.6	
												-2.1	41.1	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	
2	搬出入車両 走行音	83.5	1回	1回	7.9	5.1	41.1	0.6	7.0	33.4	0.6	5.4	39.8	0.6	1階部
												6.0	37.2	0.6	
												6.7	34.7	0.6	
3	搬出入車両 走行音	83.5	3回	3回	12.6	5.1	41.1	0.6	17.7	41.1	0.6	7.2	41.1	0.6	1階部
												11.4	41.1	0.6	
												15.6	41.1	0.6	
4	搬出入車両 走行音	83.5	2回	2回	22.2	17.7	41.1	0.6	39.9	41.1	0.6	21.4	41.1	0.6	1階部
												28.8	41.1	0.6	
												36.2	41.1	0.6	
5	搬出入車両 走行音	83.5	2回	2回	22.2	39.9	41.1	0.6	62.1	41.1	0.6	43.6	41.1	0.6	1階部
												51.0	41.1	0.6	
												58.4	41.1	0.6	
6	搬出入車両 走行音	83.5	2回	2回	22.3	62.1	41.1	0.6	84.4	41.1	0.6	65.8	41.1	0.6	1階部
												73.2	41.1	0.6	
												80.7	41.1	0.6	
7	搬出入車両 走行音	83.5	1回	1回	2.8	84.4	41.1	0.6	84.4	38.3	0.6	84.4	40.6	0.6	1階部
												84.4	39.7	0.6	
												84.4	38.8	0.6	
8	搬出入車両 走行音	83.5	3回	3回	13.6	84.4	41.1	0.6	98.0	41.1	0.6	86.7	41.1	0.6	1階部
												91.2	41.1	0.6	
												95.7	41.1	0.6	
9	搬出入車両 走行音	83.5	2回	2回	11.9	98.0	41.1	0.6	109.7	43.3	0.6	100.0	41.5	0.6	1階部
												103.8	42.2	0.6	
												107.8	42.9	0.6	
1	廃棄物収集車両 走行音	83.5	6回	0回	8.6	5.1	41.1	0.6	-3.5	41.1	0.6	3.7	41.1	0.6	1階部
												0.8	41.1	0.6	
												-2.1	41.1	0.6	
2	廃棄物収集車両 走行音	83.5	3回	0回	7.9	5.1	41.1	0.6	7.0	33.4	0.6	5.4	39.8	0.6	1階部
												6.0	37.2	0.6	
												6.7	34.7	0.6	
3	廃棄物収集車両 走行音	83.5	9回	0回	12.6	5.1	41.1	0.6	17.7	41.1	0.6	7.2	41.1	0.6	1階部
												11.4	41.1	0.6	
												15.6	41.1	0.6	
4	廃棄物収集車両 走行音	83.5	6回	0回	22.2	17.7	41.1	0.6	39.9	41.1	0.6	21.4	41.1	0.6	1階部
												28.8	41.1	0.6	
												36.2	41.1	0.6	
5	廃棄物収集車両 走行音	83.5	6回	0回	22.2	39.9	41.1	0.6	62.1	41.1	0.6	43.6	41.1	0.6	1階部
												51.0	41.1	0.6	
												58.4	41.1	0.6	
6	廃棄物収集車両 走行音	83.5	6回	0回	22.3	62.1	41.1	0.6	84.4	41.1	0.6	65.8	41.1	0.6	1階部
												73.2	41.1	0.6	
												80.7	41.1	0.6	
7	廃棄物収集車両 走行音	83.5	3回	0回	2.8	84.4	41.1	0.6	84.4	38.3	0.6	84.4	40.6	0.6	1階部
												84.4	39.7	0.6	
												84.4	38.8	0.6	
8	廃棄物収集車両 走行音	83.5	9回	0回	13.6	84.4	41.1	0.6	98.0	41.1	0.6	86.7	41.1	0.6	1階部
												91.2	41.1	0.6	
												95.7	41.1	0.6	
9	廃棄物収集車両 走行音	83.5	6回	0回	11.9	98.0	41.1	0.6	109.7	43.3	0.6	100.0	41.5	0.6	1階部
												103.8	42.2	0.6	
												107.8	42.9	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 ~ ⑬	室外機 (R階部)
⑭, ⑮	排気口 (1階部)
⑯	キュービクル (1階部)
⑰, ⑱	搬出入車両後進警報ブザー音
⑲, ⑳	廃棄物収集車両後進警報ブザー音
㉑ ~ ㉗	廃棄物収集作業音 (圧縮・非圧縮)
㉘, ㉙	台車走行音
㉚, ㉛	荷下ろし音
㉜ ~ ㉝	搬出入車両荷台扉閉閉音
㉞, ㉟	搬出入車両座席扉閉閉音
㊱, ㊲	搬出入車両エンジン始動音
① ~ ⑬	来客車両走行音
⑭ ~ ⑱	搬出入車両走行音
⑲ ~ ㉗	廃棄物収集車両走行音
A	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	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 2 騒音発生源位置図

S : 1/600

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 (1 s)

$L_{pA,i}$: 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 792 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）。

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。

また、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	商業地区 ← (理由：近隣商業地域)
S：店舗面積	2.189 千 m^2
A：日来店客数原単位	1,034.33 人/千 m^2 ←人口 40 万人未満・1,100-30S (S<5)
L：駅からの距離	470m ←駅名：JR 鹿児島本線 荒尾駅
C：自動車分担率	70% ←人口 10 万人未満 (L≥300m)
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	792台 ←S×A×C÷D
夜間出庫台数	114台 ←S×A×C÷D×14.4%

④定常騒音の騒音レベルの算出式

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

- $L_{pA,i}$: i 番目の騒音源による予測地点における騒音レベル(dB)
 $L_{pA,i}(r_0)$: i 番目の騒音源による基準距離における騒音レベル(dB)
 $\Delta L_{r,i}$: i 番目の騒音源に対する距離減衰に関する補正量(dB)
 $\Delta L_{d,i}$: i 番目の騒音源に対する回折効果に関する補正量(dB)

⑤定常騒音の等価騒音レベルの算出式

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

- $L_{Aeq,T,a}$: 定常騒音の等価騒音レベル(dB)
 $L_{pA,i}$: i 番目の定常騒音源による予測地点における騒音レベル(dB)
 T : 対象とする基準時間帯の時間(s) (昼間は 57,600s、夜間 28,800s)
 T_i : 対象とする時間区分における i 番目の定常騒音の継続時間(s)

⑥変動騒音 (自動車走行音除く) の騒音レベルの算出式

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

- $\overline{L_{pA,i}}$: 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 (1 m)

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第2種住居地域であり、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B類型、環境基準値は「昼間」55dB及び「夜間」45dB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次項に示すとおり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)。

表5-1 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	7.0	51.0	113.1	41.1	-	9.9	8:30~22:00	9.2	-
	2	室外機2	7.0	51.0	113.9	41.1	-	9.9	8:30~22:00	9.2	-
	3	室外機3	6.6	47.2	115.2	41.2	-	6.0	8:30~22:00	5.3	-
	4	室外機4	7.0	51.0	116.2	41.3	-	9.7	8:30~22:00	9.0	-
	5	室外機5	7.0	51.0	122.5	41.8	-	9.2	8:30~22:00	8.5	-
	6	室外機6	7.0	51.0	123.6	41.8	-	9.2	8:30~22:00	8.5	-
	7	室外機7	7.0	51.0	127.8	42.1	-	8.9	8:30~22:00	8.2	-
	8	室外機8	6.7	51.0	142.3	43.1	-	7.9	8:30~22:00	7.2	-
	9	室外機9	6.3	56.1	147.2	43.4	-	12.7	8:30~22:00	12.0	-
	10	室外機10	5.8	56.1	154.9	43.8	-	12.3	8:30~22:00	11.6	-
	11	室外機11	5.8	56.1	150.1	43.5	-	12.6	8:30~22:00	11.9	-
	12	室外機12	5.8	56.1	145.5	43.3	-	12.8	8:30~22:00	12.1	-
	13	室外機13	5.8	56.1	143.6	43.1	-	13.0	8:30~22:00	12.3	-
	14	室外機14	5.8	56.1	142.8	43.1	-	13.0	8:30~22:00	12.3	-
	15	室外機15	6.2	56.1	129.0	42.2	-	13.9	8:30~22:00	13.2	-
	16	室外機16	6.4	56.1	123.9	41.9	-	14.2	8:30~22:00	13.5	-
	17	排気口1	4.0	52.3	140.1	42.9	-	9.4	8:30~22:00	8.7	-
	18	排気口2	4.0	52.5	153.4	43.7	-	8.8	8:30~22:00	8.1	-
	19	キュービクル	1.5	51.7	140.4	42.9	-	8.8	終日	8.8	8.8
	定常騒音の等価騒音レベル									23.3	8.8
変動騒音	20	搬出入車両後進警報ブザー音	0.6	90.0	102.2	40.2	-	49.8	昼1台×15秒	14.0	-
	21	搬出入車両後進警報ブザー音	0.6	90.0	125.7	42.0	-	48.0	昼1台×15秒	12.2	-
	22	廃棄物収集車両後進警報ブザー音	0.6	90.0	102.2	40.2	-	49.8	昼3台×15秒	18.7	-
	23	廃棄物収集車両後進警報ブザー音	0.6	90.0	125.7	42.0	-	48.0	昼3台×15秒	16.9	-
	24	廃棄物収集作業音(圧縮)	0.6	90.0	110.1	40.8	-	49.2	昼3台×300秒	31.1	-
	25	廃棄物収集作業音(圧縮)	0.6	90.0	128.1	42.2	-	47.8	昼3台×300秒	29.7	-
	26	廃棄物収集作業音(非圧縮)	0.6	85.0	110.1	40.8	-	44.2	昼3台×90秒	20.9	-
	27	廃棄物収集作業音(非圧縮)	0.6	85.0	128.1	42.2	-	42.8	昼3台×90秒	19.5	-
	28	台車走行音	0.0	71.0	110.7	40.9	-	30.1	昼1台×6秒×12回夜1台×6秒×12回	1.1	4.1
29	台車走行音	0.0	71.0	134.7	42.6	-	28.4	昼1台×6秒×12回夜1台×6秒×12回	-0.6	2.4	
	変動騒音の等価騒音レベル									34.2	6.3
衝撃騒音	30	荷下ろし音	0.6	73.2	110.7	40.9	-	32.3	昼1台×24回夜1台×24回	-1.5	1.5
	31	荷下ろし音	0.6	73.2	134.7	42.6	-	30.6	昼1台×24回夜1台×24回	-3.2	-0.2
	32	搬出入車両荷台扉開音	1.5	74.4	110.7	40.9	-	33.5	昼1台×1回夜1台×1回	-14.1	-11.1
	33	搬出入車両荷台扉開音	1.5	74.4	134.7	42.6	-	31.8	昼1台×1回夜1台×1回	-15.8	-12.8
	34	搬出入車両荷台扉閉音	1.5	76.3	110.7	40.9	-	35.4	昼1台×1回夜1台×1回	-12.2	-9.2
	35	搬出入車両荷台扉閉音	1.5	76.3	134.7	42.6	-	33.7	昼1台×1回夜1台×1回	-13.9	-10.9
	36	搬出入車両座席扉開閉音	1.5	76.5	110.1	40.8	-	35.7	昼1台×2回夜1台×2回	-8.9	-5.9
	37	搬出入車両座席扉開閉音	1.5	76.5	128.1	42.2	-	34.3	昼1台×2回夜1台×2回	-10.3	-10.3
	38	搬出入車両エンジン始動音	0.6	78.4	110.1	40.8	-	37.6	昼1台×1回夜1台×1回	-10.0	-7.0
39	搬出入車両エンジン始動音	0.6	78.4	128.1	42.2	-	36.2	昼1台×1回夜1台×1回	-11.4	-8.4	
	衝撃騒音の等価騒音レベル									2.4	5.3
※	来客車両走行音	-	74.0	-	-	-	-	昼792台×2回夜114台×1回	39.2	30.8	
※	搬出入車両走行音	-	83.5	-	-	-	-	昼2台×1~3回夜2台×1~3回	14.6	17.6	
※	廃棄物収集車両走行音	-	83.5	-	-	-	-	昼6台×1~3回	19.4	-	
	自動車走行騒音の等価騒音レベル									39.3	31.0
	等価騒音レベル									40.5	31.1
	基準値									55	45

※ 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5-1.1 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)	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	74.0	35.7	31.1	—	42.9	0.55	44.5	1584	114	28.9	20.5
	2	74.0	38.3	31.7	—	42.3	0.55					
	3	74.0	41.0	32.3	—	41.7	0.55					
2	1	74.0	41.5	32.4	—	41.6	0.74	45.4	1584	114	29.8	21.4
	2	74.0	39.9	32.0	—	42.0	0.74					
	3	74.0	38.8	31.8	—	42.2	0.74					
3	1	74.0	38.1	31.6	—	42.4	0.76	46.0	1584	114	30.4	22.0
	2	74.0	37.8	31.5	—	42.5	0.76					
	3	74.0	38.0	31.6	—	42.4	0.76					
4	1	74.0	43.5	32.8	—	41.2	1.90	47.2	1584	114	31.6	23.2
	2	74.0	53.9	34.6	—	39.4	1.90					
	3	74.0	64.5	36.2	—	37.8	1.90					
5	1	74.0	69.9	36.9	—	37.1	0.52	39.0	1584	114	23.4	15.0
	2	74.0	70.3	36.9	—	37.1	0.52					
	3	74.0	70.7	37.0	—	37.0	0.52					
6	1	74.0	75.1	37.5	—	36.5	1.96	43.2	1584	114	27.6	19.2
	2	74.0	86.0	38.7	—	35.3	1.96					
	3	74.0	96.9	39.7	—	34.3	1.96					
7	1	74.0	102.4	40.2	—	33.8	0.52	35.7	1584	114	20.1	11.7
	2	74.0	102.6	40.2	—	33.8	0.52					
	3	74.0	102.9	40.2	—	33.8	0.52					
8	1	74.0	102.2	40.2	—	33.8	0.76	37.4	1584	114	21.8	13.4
	2	74.0	102.1	40.2	—	33.8	0.76					
	3	74.0	102.2	40.2	—	33.8	0.76					
9	1	74.0	96.9	39.7	—	34.3	1.96	43.2	1584	114	27.6	19.2
	2	74.0	86.1	38.7	—	35.3	1.96					
	3	74.0	75.2	37.5	—	36.5	1.96					
10	1	74.0	43.6	32.8	—	41.2	1.90	47.2	1584	114	31.6	23.2
	2	74.0	54.0	34.6	—	39.4	1.90					
	3	74.0	64.6	36.2	—	37.8	1.90					
11	1	74.0	102.6	40.2	—	33.8	1.33	39.7	1584	114	24.1	15.7
	2	74.0	103.6	40.3	—	33.7	1.33					
	3	74.0	105.2	40.4	—	33.6	1.33					
12	1	74.0	107.2	40.6	—	33.4	1.33	39.2	1584	114	23.6	15.2
	2	74.0	109.7	40.8	—	33.2	1.33					
	3	74.0	112.6	41.0	—	33.0	1.33					
13	1	74.0	115.9	41.3	—	32.7	1.34	38.5	1584	114	22.9	14.5
	2	74.0	119.6	41.6	—	32.4	1.34					
	3	74.0	123.6	41.8	—	32.2	1.34					
14	1	74.0	127.1	42.1	—	31.9	0.82	35.6	1584	114	20.0	11.6
	2	74.0	129.8	42.3	—	31.7	0.82					
	3	74.0	132.7	42.5	—	31.5	0.82					
15	1	74.0	138.5	42.8	—	31.2	2.04	38.5	1584	114	22.9	14.5
	2	74.0	147.5	43.4	—	30.6	2.04					
	3	74.0	156.8	43.9	—	30.1	2.04					
16	1	74.0	135.1	42.6	—	31.4	0.71	34.6	1584	114	19.0	10.6
	2	74.0	137.2	42.7	—	31.3	0.71					
	3	74.0	139.4	42.9	—	31.1	0.71					
来客車両走行音の等価騒音レベル											39.2	30.8

表5-1. 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	102.4	40.2	—	43.3	1.03	48.2	2	2	3.6	6.6
	2	83.5	102.6	40.2	—	43.3	1.03					
	3	83.5	102.9	40.2	—	43.3	1.03					
2	1	83.5	103.6	40.3	—	43.2	0.95	47.6	1	1	0.0	3.0
	2	83.5	106.1	40.5	—	43.0	0.95					
	3	83.5	108.6	40.7	—	42.8	0.95					
3	1	83.5	102.2	40.2	—	43.3	1.51	49.9	3	3	7.1	10.1
	2	83.5	102.1	40.2	—	43.3	1.51					
	3	83.5	102.2	40.2	—	43.3	1.51					
4	1	83.5	102.6	40.2	—	43.3	2.66	52.2	2	2	7.6	10.6
	2	83.5	103.6	40.3	—	43.2	2.66					
	3	83.5	105.2	40.4	—	43.1	2.66					
5	1	83.5	107.2	40.6	—	42.9	2.66	51.7	2	2	7.1	10.1
	2	83.5	109.7	40.8	—	42.7	2.66					
	3	83.5	112.6	41.0	—	42.5	2.66					
6	1	83.5	115.9	41.3	—	42.2	2.68	51.0	2	2	6.4	9.4
	2	83.5	119.6	41.6	—	41.9	2.68					
	3	83.5	123.6	41.8	—	41.7	2.68					
7	1	83.5	126.2	42.0	—	41.5	0.34	41.5	1	1	-6.1	-3.1
	2	83.5	126.9	42.1	—	41.4	0.34					
	3	83.5	127.6	42.1	—	41.4	0.34					
8	1	83.5	127.1	42.1	—	41.4	1.63	48.1	3	3	5.3	8.3
	2	83.5	129.8	42.3	—	41.2	1.63					
	3	83.5	132.7	42.5	—	41.0	1.63					
9	1	83.5	135.1	42.6	—	40.9	1.43	47.1	2	2	2.5	5.5
	2	83.5	137.2	42.7	—	40.8	1.43					
	3	83.5	139.4	42.9	—	40.6	1.43					
搬出入車両走行音の等価騒音レベル											14.6	17.6

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	102.4	40.2	—	43.3	1.03	48.2	6	0	8.4	—
	2	83.5	102.6	40.2	—	43.3	1.03					
	3	83.5	102.9	40.2	—	43.3	1.03					
2	1	83.5	103.6	40.3	—	43.2	0.95	47.6	3	0	4.8	—
	2	83.5	106.1	40.5	—	43.0	0.95					
	3	83.5	108.6	40.7	—	42.8	0.95					
3	1	83.5	102.2	40.2	—	43.3	1.51	49.9	9	0	11.8	—
	2	83.5	102.1	40.2	—	43.3	1.51					
	3	83.5	102.2	40.2	—	43.3	1.51					
4	1	83.5	102.6	40.2	—	43.3	2.66	52.2	6	0	12.4	—
	2	83.5	103.6	40.3	—	43.2	2.66					
	3	83.5	105.2	40.4	—	43.1	2.66					
5	1	83.5	107.2	40.6	—	42.9	2.66	51.7	6	0	11.9	—
	2	83.5	109.7	40.8	—	42.7	2.66					
	3	83.5	112.6	41.0	—	42.5	2.66					

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	
6	1	83.5	115.9	41.3	—	42.2	2.68	51.0	6	0	11.2	—
	2	83.5	119.6	41.6	—	41.9	2.68					
	3	83.5	123.6	41.8	—	41.7	2.68					
7	1	83.5	126.2	42.0	—	41.5	0.34	41.5	3	0	-1.3	—
	2	83.5	126.9	42.1	—	41.4	0.34					
	3	83.5	127.6	42.1	—	41.4	0.34					
8	1	83.5	127.1	42.1	—	41.4	1.63	48.1	9	0	10.0	—
	2	83.5	129.8	42.3	—	41.2	1.63					
	3	83.5	132.7	42.5	—	41.0	1.63					
9	1	83.5	135.1	42.6	—	40.9	1.43	47.1	6	0	7.3	—
	2	83.5	137.2	42.7	—	40.8	1.43					
	3	83.5	139.4	42.9	—	40.6	1.43					
廃棄物収集車両走行音の等価騒音レベル											19.4	—

※ 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。

※ 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近隣商業地域であり、騒音の評価基準である騒音規制法における区域区分は第3種区域に指定され、規制基準値は50dBと定められている。

夜間に稼働する設備機器からの騒音及び店舗の運営に伴い発生するそれぞれの騒音について、騒音レベル最大値を予測した結果、帰宅車両走行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5-2～表5-2.2 (p-20～p-22) に示す。

基準値を超過する車両走行音は、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7分間(発生時間率1.5%)が基準値を超過することになるが、規制基準は満足すると評価される。そのため、周辺住居等に与える騒音の影響は比較的小さいものと推察される。

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

表5-2 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			高さ	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						
定	19	キュービクル	1.5	51.7	114.9	41.2	-	10.5
変動	28	台車走行音	0.0	77.0	87.2	38.8	-	38.2
	29	台車走行音	0.0	77.0	100.2	40.0	-	37.0
衝撃音	30	荷下ろし音	0.6	77.3	87.2	38.8	-	38.5
	31	荷下ろし音	0.6	77.3	100.2	40.0	-	37.3
	32	搬出入車両荷台扉開音	1.5	78.5	87.2	38.8	-	39.7
	33	搬出入車両荷台扉開音	1.5	78.5	100.2	40.0	-	38.5
	34	搬出入車両荷台扉閉音	1.5	82.2	87.2	38.8	-	43.4
	35	搬出入車両荷台扉閉音	1.5	82.2	100.2	40.0	-	42.2
	36	搬出入車両座席扉開閉音	1.5	81.1	84.5	38.5	-	42.6
	37	搬出入車両座席扉開閉音	1.5	81.1	93.6	39.4	-	41.7
	38	搬出入車両エンジン始動音	0.6	81.6	84.5	38.5	-	43.1
	39	搬出入車両エンジン始動音	0.6	81.6	93.7	39.4	-	42.2
		※	来客車両走行音(線分番号1-1)	0.6	74.0	1.8	5.1	-
	※	搬出入車両走行音(線分番号4-2)	0.6	83.5	73.4	37.3	-	46.2
		騒音レベル最大値						68.9
		基準値						50

定：定常騒音を示す。

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。

※ 自動車走行音(来客車両、搬出入車両)の計算の詳細を表5-2.1、表5-2.2に示す。

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

来客車両走行音(線分番号1-1、1-2、1-3、2-1、2-2、2-3)

超過時間 = $\Delta t \times$ 騒音発生回数

= $(0.55 \times 3 + 0.74 \times 3) \times 114$

= 441.18秒 \div 7分間 (発生時間率1.5%)

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)
1	1	74.0	1.8	5.1	—	68.9
	2	74.0	4.6	13.3	—	60.7
	3	74.0	7.7	17.7	—	56.3
2	1	74.0	9.4	19.5	—	54.5
	2	74.0	11.1	20.9	—	53.1
	3	74.0	13.8	22.8	—	51.2
3	1	74.0	17.1	24.7	—	49.3
	2	74.0	20.8	26.4	—	47.6
	3	74.0	24.7	27.9	—	46.1
4	1	74.0	28.9	29.2	—	44.8
	2	74.0	35.3	31.0	—	43.0
	3	74.0	43.4	32.7	—	41.3
5	1	74.0	48.6	33.7	—	40.3
	2	74.0	50.2	34.0	—	40.0
	3	74.0	52.0	34.3	—	39.7
6	1	74.0	52.5	34.4	—	39.6
	2	74.0	62.3	35.9	—	38.1
	3	74.0	72.5	37.2	—	36.8
7	1	74.0	78.0	37.8	—	36.2
	2	74.0	79.0	38.0	—	36.0
	3	74.0	80.2	38.1	—	35.9
8	1	74.0	76.9	37.7	—	36.3
	2	74.0	75.7	37.6	—	36.4
	3	74.0	74.8	37.5	—	36.5
9	1	74.0	69.1	36.8	—	37.2
	2	74.0	58.4	35.3	—	38.7
	3	74.0	47.8	33.6	—	40.4
10	1	74.0	19.0	25.6	—	48.4
	2	74.0	27.8	28.9	—	45.1
	3	74.0	37.6	31.5	—	42.5
11	1	74.0	73.9	37.4	—	36.6
	2	74.0	73.4	37.3	—	36.7
	3	74.0	73.7	37.3	—	36.7
12	1	74.0	74.6	37.5	—	36.5
	2	74.0	76.3	37.7	—	36.3
	3	74.0	78.7	37.9	—	36.1
13	1	74.0	81.6	38.2	—	35.8
	2	74.0	85.1	38.6	—	35.4
	3	74.0	89.2	39.0	—	35.0
14	1	74.0	92.7	39.3	—	34.7
	2	74.0	95.5	39.6	—	34.4
	3	74.0	98.4	39.9	—	34.1
15	1	74.0	104.2	40.4	—	33.6
	2	74.0	113.1	41.1	—	32.9
	3	74.0	122.3	41.7	—	32.3
16	1	74.0	101.1	40.1	—	33.9
	2	74.0	103.2	40.3	—	33.7
	3	74.0	105.7	40.5	—	33.5

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)
1	1	83.5	78.0	37.8	—	45.7
	2	83.5	79.0	38.0	—	45.5
	3	83.5	80.2	38.1	—	45.4
2	1	83.5	78.7	37.9	—	45.6
	2	83.5	81.0	38.2	—	45.3
	3	83.5	83.2	38.4	—	45.1
3	1	83.5	76.9	37.7	—	45.8
	2	83.5	75.7	37.6	—	45.9
	3	83.5	74.8	37.5	—	46.0
4	1	83.5	73.9	37.4	—	46.1
	2	83.5	73.4	37.3	—	46.2
	3	83.5	73.7	37.3	—	46.2
5	1	83.5	74.6	37.5	—	46.0
	2	83.5	76.3	37.7	—	45.8
	3	83.5	78.7	37.9	—	45.6
6	1	83.5	81.6	38.2	—	45.3
	2	83.5	85.1	38.6	—	44.9
	3	83.5	89.2	39.0	—	44.5
7	1	83.5	91.7	39.2	—	44.3
	2	83.5	92.4	39.3	—	44.2
	3	83.5	93.2	39.4	—	44.1
8	1	83.5	92.7	39.3	—	44.2
	2	83.5	95.5	39.6	—	43.9
	3	83.5	98.4	39.9	—	43.6
9	1	83.5	101.1	40.1	—	43.4
	2	83.5	103.2	40.3	—	43.2
	3	83.5	105.7	40.5	—	43.0