

※受理年月日	年 月 日
※受理番号	
※備考	

大規模小売店舗届出書

令和 8 年 8 月 1 7 日

熊本県知事 様

大黒天物産株式会社
代表取締役 大賀昌彦
岡山県倉敷市西中新田 2 9 7 番地 1

大規模小売店舗立地法第 5 条第 1 項の規定により、下記のとおり届け出ます。

記

1 大規模小売店舗の名称及び所在地

(仮称) ラ・ムー山鹿店
山鹿市山鹿字嶋の本 6 2 1 番 外

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

小 売 業 者		住 所
氏 名 (名 称)	代表者 (法人の場合)	
大黒天物産株式会社	代表取締役 大賀昌彦	岡山県倉敷市西中新田 2 9 7 番地 1

3 大規模小売店舗の新設をする日

令和 9 年 4 月 2 0 日

4 大規模小売店舗内の店舗面積の合計

1, 4 6 1 m²



5 大規模小売店舗の施設の配置に関する事項

(1) 駐車場の位置及び収容台数

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

(2) 駐輪場の位置及び収容台数

位 置	収容台数
建物北側 (資料-3 平面図兼配置図上・駐輪場)	30台

(3) 荷さばき施設の位置及び面積

位 置	面 積
建物北側 (資料-3 平面図兼配置図上・荷さばき施設)	65m ²

(4) 廃棄物等の保管施設の位置及び容量

位 置	容 積
建物内北側 (資料-3 平面図兼配置図上・廃棄物等保管施設No.1)	3.37m ³
建物内東側 (資料-3 平面図兼配置図上・廃棄物等保管施設No.2)	4.61m ³
合 計	7.98m ³

6 大規模小売店舗の施設の運営方法に関する事項

(1) 大規模小売店舗において小売業を行う者の開店時刻及び閉店時刻

24時間営業

(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	3箇所	建物敷地西側及び北側 (資料-3 平面図兼配置図上・出入口No.1、入口No.2、出口No.3)

(4) 荷さばき施設において荷さばきを行うことができる時間帯

24時間



〔設置者、建物等の概要〕

1 出店の趣旨

地域の皆様におかれましては、益々のご清栄のこととお喜び申し上げます。

平素は、格別のご高配を賜り厚く御礼申し上げます。

この度、「(仮称)ラ・ムー山鹿店」の出店にあたり、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

株式会社恵比寿天 開発部 藤垣二信

岡山県倉敷市西中新田297番地1

TEL 086-486-5891 FAX 086-486-5892

(2) ①周辺の生活環境保持の対応策の小売業者等への周知措置

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

②周辺の生活環境保持のための監督・管理責任者

(仮称)ラ・ムー山鹿店 店長

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

別添のとおり

4 小売業者一覧

	小売業者名	店舗面積	業種・業態	主として販売する物品
核となる小売業者	大黒天物産株式会社	1,461㎡	食料品スーパー	食料品、生活雑貨等
その他の小売業者	該当なし			

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

〔規則§4I③〕

(1) 建物位置図

別添「資料－1 建物位置図（広域図）」参照

(2) 周辺見取図

別添「資料－2 周辺見取図」参照

(3) 建物配置図

別添「資料－3 平面図兼配置図」参照

(4) 各階平面図

別添「資料－3 平面図兼配置図」参照

6 店舗施設計画の概要

(1) 計画地の概要

①敷地面積及び土地の所有形態

建 物 敷 地	8,892㎡	賃貸借契約
駐車場用地	0㎡	
合 計	8,892㎡	

②法令上の用途等

都市計画法用途地域 無指定地域

③現在の利用状況

パチンコ店跡地

(2) 計画地周辺の概要

①立地環境

建物敷地北側：県道畑中山鹿線を挟み農地に面する。

建物敷地東側：店舗が立地する。

建物敷地南側：空地

建物敷地西側：開発道路を挟み店舗が立地する。

②隣接地の用途現況

別添「資料－2 周辺見取図」参照

③基盤整備に関する事業の有無とその内容

該当事業なし

④街並みづくり計画の有無とその内容

該当計画なし

⑤都市計画及び中心市街地活性化基本計画との関連性

特になし

(3) 建築着工予定年月日及び完成予定年月日

①建設着工予定年月日：令和8年8月 上旬

②完成予定年月日：令和9年2月 下旬

(4) 建物の構造及び規模

①建物構造

鉄骨造 平屋建て

②店舗面積の内訳

イ 建築面積：1,793㎡

ロ 延べ面積：1,753㎡

ハ 各階ごとの店舗面積及び延べ面積等

(単位：㎡)

	店舗面積	その他の施設	延べ面積
1 F	1,461	292	1,753

(5) その他の施設計画と各施設面積

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

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

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

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

7 その他（特記事項）

特になし

〔 駐 車 需 要 の 充 足 等 〕

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

〔規則 § 4 I ④〕

(1) 指針による必要駐車台数計算式

(端数処理：四捨五入)

事 項 等	各事項算出のための計算式等
地 区 の 区 分	商業地区・ <u>その他地区</u> (理由：無指定地域)
S：店舗面積	1,461千m ²
A：店舗面積当たり日来店客数原単位	1,056.17人／千m ² 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	— m 駅名： —
C：自動車分担率	80% 人口10万人未満
D：平均乗車人員	2.0人／台 店舗面積10千m ² 未満
E：平均駐車時間係数	0.6339 店舗面積10千m ² 未満・(30+5.5S)／60
必要駐車台数	56台 $A \times S \times B \times C \div D \times E$
日来店台数	617台 $A \times S \times C \div D$
ピーク1時間当たりの来店台数	89台 $A \times S \times B \times C \div D$

(2) 特別な事情による駐車台数の算出

該当なし

(3) 駐車場の分散確保の有無

駐車場の分散確保の有無	理 由 等
有・ <u>無</u>	計画している駐車場形式及び駐車場出入口の数・位置について、周辺道路において入庫待ち車両による渋滞の発生など、周辺道路の交通に与える影響が少ないと考えられるため。
借上駐車場の場合	駐車場名 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) 該当なし

(4) その他の駐車場の状況

〔従業員等（業務用を含む）駐車場〕

事 項	有無の別	当該小売店舗駐車場と 共用・別途の別	収容台数	備 考 (従業員の雇用状況や利用状況など駐車台 数算定の根拠等)
従業員用駐車場	<u>有</u> ・無	共用・ <u>別途</u>	131台	自動車通勤予定従業員数より

〔併設施設の駐車場〕

ア オフィス・マンション等、小売店舗とは利用者が独立して考えられる併設施設

該当なし

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

該当なし

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

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

No.	駐車場の構造	収容台数		面積	駐車区画の大きさ	
		一般用	身障者用		一般用	身障者用
駐車場	建物外平面駐車場 (自走式)	203台	5台	2,610㎡	5.0m×2.5m×197台 4.0m×2.5m× 6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) 駐車場の自動車の出入口の形式

①駐車場の入庫処理能力

自走式平面駐車場で発券ブースの設置がないため、該当なし。

②敷地内駐車待ちスペース

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

(2) 敷地周辺の道路の状況

項 目	道路No.1 県道畑中山鹿線
道路幅員 (車線数) 歩道の有無・幅員	11.7m (2車線) 有 1.7m・2.8m
交通規制	制限速度40km/h 駐車禁止・はみ出し禁止 指定方向外進行禁止
信号交差点数 (うち右折帯設置の交差点数)	3交差点 (3交差点)
横断歩道等の状況	有
通学路の有無 利用者数	無
バス路線の有無	無

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

※1 山鹿、八幡小学校及び山鹿中学校への聞き取り調査による。

(3) 来客の自動車の方向別台数の予測の結果等

①現状の平日、休日（日曜）それぞれの交通量調査の結果

調 査 年 月 日	令和8年5月24日（日） 7:00～20:00 令和8年5月25日（月） 7:00～20:00								
調 査 場 所	【交差点No.1】 県道畑中山鹿線×市道桜町名塚線 【交差点No.2】 県道畑中山鹿線×市道中御宇田線×市道山鹿伏鍋線 別添「資料－5 案内経路図」参照								
調査の委託先	株式会社エス・ティ・イー総合企画								
調 査 方 法	①路線状況調査 ・調査交差点に接する道路を主体に計画地を中心とした半径1kmの範囲で来店者が利用すると考えられる道路のレーン構成・道路幅員等の構造上の基礎調査。 ②交差点形状調査 ・調査交差点の交差点形状調査。 ③交差点制御状況調査 ・調査信号交差点の信号現示階梯・運用秒時（調査時間内の毎正時に計測）。 ・信号現示長（ストップウォッチを用いて1測定当たり1サイクル計測し、記録した）。 ④交差点交通流量調査 ・調査交差点において自動車、自転車及び歩行者等の交通量を計測。 ・自動車交通量（調査交差点において自動車交通量を方向別、時間帯別及び車種別にマニュアルカウンタを用いて計測し、1時間ごとに記録）。 ・自動車分類は、大型車・普通乗用車・二輪車の3分類とし、以下の区分とした。 【車種区分表（3区分）】 <table border="1"> <thead> <tr> <th>種 別</th><th>内 容</th></tr> </thead> <tbody> <tr> <td>大 型 車</td><td>1, 2, 8, 9, 0 ナンバー</td></tr> <tr> <td>普 通 車</td><td>3, 4, 5, 6, 7, 8 ナンバー</td></tr> <tr> <td>二 輪 車</td><td>原動機付き自転車を含む</td></tr> </tbody> </table> ・自転車及び歩行者交通量（調査交差点において道路を横断する自転車及び歩行者交通量を時間帯別にマニュアルカウンタを用いて計測し、1時間ごとに記録）。	種 別	内 容	大 型 車	1, 2, 8, 9, 0 ナンバー	普 通 車	3, 4, 5, 6, 7, 8 ナンバー	二 輪 車	原動機付き自転車を含む
種 別	内 容								
大 型 車	1, 2, 8, 9, 0 ナンバー								
普 通 車	3, 4, 5, 6, 7, 8 ナンバー								
二 輪 車	原動機付き自転車を含む								
調 査 結 果	別添資料「（仮称）ラ・ムー山鹿店 交通処理計画報告書」参照								

②開店後の周辺道路の交通量の予測

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

(4) 集客力の高い併設施設の利用者の交通量の予測

該当なし

4 来客の自動車を駐車場に案内する経路及び方法〔規則 § 4 I ⑥〕

(1) 周辺見取図に来客の自動車の案内経路を表示した図面

別添「資料—5 案内経路図／資料—6. 1 動線計画図 (1) / 資料—6. 2 動線計画図 (2)」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)	・未定
ちらし等の配付	・オープン時など多くの来店車両が見込まれる際には、新聞折り込みチラシに案内経路図を掲載することで、事前に情報提供を行う。
交通整理員の配置	配置場所：駐車場の出入口付近に配置する。 別添「資料—6. 1 動線計画図 (1)」参照 配置人数：3名程度 (状況に応じて適宜増員する) 配置日時：午前7時30分～午後8時00分 (オープン時のみ)
そ の 他	・多くの来店車両が見込まれ、駐車場不足が懸念される際には、従業員用駐車場を来客用として開放することで、駐車需要の充足を図る。 ・オープン時対策として、地元警察署と事前に協議を行い、来店車両の誘導方法等の検討を行い、周辺道路の円滑な交通流の確保及び交通事故の発生防止に努める。 ・オープンに伴って来店車両により周辺道路の交通流に変化が生じ、周辺地域の生活道路に渋滞等の影響が生じた場合には、関係機関と協議を行い、必要な対策を講じていく。

(3) 交通への支障を回避するための方策等

交通への支障回避の方策	具 体 的 な 内 容
交通整理員の配置	配置場所：駐車場の出入口付近に配置する。 別添「資料—6. 1 動線計画図 (1)」参照 配置人数：3名程度 (状況に応じて適宜増員する) 配置日・時間：午前7時30分～午後8時00分 (オープン時のみ)
左折入出庫の原則等	・主経路となる県道畑中山鹿線に面する出入口は、右折入出庫を抑制すべく道路上にポストコーンを設置する。
その他	・特になし

(4) 経路の設定

①経路の設定にあたり考慮した点

・特になし

②設置者が行う交通対策等の予定

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

③パークアンドライド事業等公共交通計画等との連携の有無

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

④バス、タクシー等の駐車場の設置の有無

特になし

5 駐輪場の計画（原動機付き自転車を含む）

(1) 駐輪台数の算出根拠

ア 指針参考による駐輪台数の算出
店舗面積 $(1,461\text{m}^2) \div 35\text{m}^2 = (42\text{台})$

イ その他の方法による駐輪台数の算出

駐輪場附置 条例の有無	有（ 条例名 ） ・ 無					
必要駐輪台数 の予測結果及 び算出根拠	事 項		備 考			
	ア) ピーク時自動車来店台数	89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 山鹿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	0.6339	大店立地法指針の算定式より			
	必要駐輪台数	9台	ア×イ×ウ（端数処理：四捨五入）			
必要駐輪台数	9台					

(2) 駐輪場の構造、収容台数及び面積

駐輪場No.	駐輪場構造	収容台数	面 積	駐輪区画の大きさ	
				一般用	三輪車・バイク用
駐輪場	平面式	30台	36.0m ²	0.6m×2.0m	—

(3) 駐輪場の管理体制

項 目	内 容
整理員等の配置	・店舗従業員の適宜見回りにて対応する。
営業時間外の管理等	・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－6. 1 動線計画図（1）」参照

6 自動二輪車駐車場の計画

(1) 自動二輪車駐車場台数の算出根拠

自動二輪車駐車台数の算出根拠

駐車場附置 条例の有無	有（条例名） ・（無）												
必要台数の予測 結果及び算出根拠	「令和3年度全国都市交通特性調査集計結果」から山鹿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、												
	<table><tr><td></td><td>自動車(a)</td><td>二輪車(b)</td><td>(b)に対する (a)の割合</td></tr><tr><td>平 日</td><td>66.1%</td><td>1.7%</td><td>2.6%</td></tr><tr><td>休 日</td><td>80.0%</td><td>0.8%</td><td>1.0%</td></tr></table>		自動車(a)	二輪車(b)	(b)に対する (a)の割合	平 日	66.1%	1.7%	2.6%	休 日	80.0%	0.8%	1.0%
		自動車(a)	二輪車(b)	(b)に対する (a)の割合									
	平 日	66.1%	1.7%	2.6%									
	休 日	80.0%	0.8%	1.0%									
ア) ピーク時自動車台数：89台（指針による必要駐車台数計算式より）													
イ) 自動二輪車分担率：2.6%（分担率の割合が高い平日の値を採用）													
ウ) 平均駐車時間係数：0.6339（指針による必要駐車台数計算式より）													
	自動二輪車の必要台数＝ア×イ×ウ＝1台												
必要台数	1台												

(2) 自動二輪車駐車場の構造、収容台数及び面積

来客駐車場の内数とする。

(3) 自動二輪車駐車場の管理体制

自動二輪車駐車場は、駐車場と共用とするため、該当なし。

(4) 自動二輪車駐車場案内の表示方法

特になし

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

(1) 荷さばき施設の概要

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

(2) 荷さばきを行う時間帯

時 間 帯	車両の大きさ	車両台数	平均的な処理時間 (分)	荷さばき待ちの台数
6:00～ 7:00	10 t 車	2台	20分	0台
7:00～ 8:00		0台	0分	0台
8:00～ 9:00	4 t 車	1台	20分	0台
9:00～10:00	4 t 車	2台	20分	0台
10:00～11:00	4 t 車	2台	20分	0台
11:00～12:00	4 t 車	1台	20分	0台
12:00～13:00		0台	0分	0台
13:00～14:00	4 t 車	1台	20分	0台
14:00～15:00		0台	0分	0台
15:00～16:00	4 t 車	1台	20分	0台
16:00～17:00		0台	0分	0台
17:00～18:00		0台	0分	0台
18:00～19:00	4 t 車	1台	20分	0台
19:00～20:00	4 t 車	1台	20分	0台
20:00～21:00	4 t 車	1台	20分	0台
21:00～22:00	4 t 車	2台	20分	0台
22:00～23:00	4 t 車	2台	20分	0台
23:00～ 0:00	4 t 車	1台	20分	0台
0:00～ 1:00	4 t 車	1台	20分	0台
1:00～ 2:00	4 t 車	1台	20分	0台
2:00～ 3:00	4 t 車	1台	20分	0台
3:00～ 4:00	4 t 車	1台	20分	0台
4:00～ 5:00	4 t 車	1台	20分	0台
5:00～ 6:00	4 t 車	1台	20分	0台
合 計		24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	3 箇所 (出入口No.1、入口No.2及び出口No.3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	・主経路となる県道畑中山鹿線には歩道が整備されているため、特になし。
里道の付け替え、工事、用途廃止等の有無	(無) ・ 有 (→公共施設の管理者の同意等)
夜間照明等の設置の有無	無 ・ (有) (→具体的な内容) 別添「資料―6. 1 動線計画図(1)」参照

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)ラ・ムー山鹿店 交通処理計画報告書」参照

〔騒音の発生に係る事項〕

1 遮音壁を設置する場合にあっては、その位置及び高さを示す図面〔規則 § 4 I ⑧〕

(1) 遮音壁の設置

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

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

2 冷却塔、冷暖房設備の室外機又は送風機を設置する場合にあっては、それらの稼働時間帯及び位置を示す図面〔規則 § 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)	終 日	別添「資料－7 騒音発生源位置図」参照
送風機	(無)・有	—	—
給排気口	無・(有)	終 日	別添「資料－7 騒音発生源位置図」参照
その他（冷凍冷蔵庫屋外機）		終 日	別添「資料－7 騒音発生源位置図」参照
その他（キュービクル）		終 日	別添「資料－7 騒音発生源位置図」参照

※特別な事情による騒音の総合的な予測
該当なし

騒音の総合的な予測方法
該当なし

騒音規制法の特定施設の設置届出の有無

有：熊本県生活環境の保全等に関する条例に基づく「騒音に係る特定施設」の届出

該当する施設：圧縮機

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

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

(1) 予測地点の選定及び環境基準等

別添「資料－8 騒音予測地点位置図」参照

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

※ 建物敷地東側及び西側には店舗が立地しており、南側には空地が面しているなど、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	65B	60dB	50dB	駐車場出口付近を走行する自動車走行音の影響を最も受けられる敷地境界線上とした。

※ 建物敷地東側及び西側には店舗が立地しており、南側には空地が面しているなど、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	57.0	*1	終 日	89.8	17.9
	2 室外機2	45.0	*1	終 日	89.7	5.9
	3 室外機3	54.0	*1	終 日	89.5	15.0
	4 室外機4	61.0	*1	終 日	107.9	20.3
	5 室外機5	61.0	*1	終 日	107.9	20.3
	6 室外機6	61.0	*1	終 日	108.0	20.3
	7 室外機7	61.0	*1	終 日	108.1	20.3
	8 室外機8	61.0	*1	終 日	108.2	20.3
	9 室外機9	61.0	*1	終 日	108.3	20.3
	10 室外機10	61.0	*1	終 日	108.4	20.3
	11 室外機11	51.0	*1	終 日	88.5	12.1
	12 室外機12	51.0	*1	終 日	89.0	12.0
	13 冷凍冷蔵庫屋外機1	66.1	*1	終 日	109.4	25.3
	14 冷凍冷蔵庫屋外機2	61.7	*1	終 日	109.8	20.9
	15 冷凍冷蔵庫屋外機3	58.6	*1	終 日	110.4	17.7
	16 冷凍冷蔵庫屋外機4	66.1	*1	終 日	110.9	25.2
	17 冷凍冷蔵庫屋外機5	66.1	*1	終 日	111.5	25.2
	18 冷凍冷蔵庫屋外機6	53.6	*1	終 日	111.7	12.6
	19 冷凍冷蔵庫屋外機7	53.5	*1	終 日	112.1	12.5
	20 冷凍冷蔵庫屋外機8	57.2	*1	終 日	112.5	16.2
	21 冷凍冷蔵庫屋外機9	53.6	*1	終 日	112.9	12.5
	22 冷凍冷蔵庫屋外機10	47.2	*1	終 日	88.1	8.3
	23 排気口1	50.5	*1	終 日	92.5	11.2
	24 排気口2	50.5	*1	終 日	95.2	10.9
	25 排気口3	51.4	*1	終 日	87.7	12.5
	26 給気口1	53.4	*1	終 日	107.4	12.8
	27 給気口2	53.4	*1	終 日	109.2	12.6
	28 キュービクル	52.2	*2	終 日	107.1	11.6
変動騒音	※ 来客車両走行音	74.0	*3	617台×1～2回	-	41.6
	※ 搬出入車両走行音	83.5	*3	15台×1～2回	-	33.5
	※ 廃棄物収集車両走行音	83.5	*3	3台×1～2回	-	26.9
	29 搬出入車両後進警報ブザー音	90.0	*4	13台×17秒	70.1	28.9
	30 搬出入車両後進警報ブザー音	90.0	*4	2台×22秒	74.7	21.3
	31 廃棄物収集車両後進警報ブザー音	90.0	*4	3台×17秒	70.1	22.6
	32 廃棄物収集作業音（圧縮）	90.0	*4	3台×300秒	81.2	33.7
	33 廃棄物収集作業音（非圧縮）	85.0	*4	3台×90秒	81.2	23.5
	34 搬出入車両アイドリング音	78.6	*4	3台×1200秒	81.2	28.4
	35 台車走行音	71.0	*4	15台×6秒×10回	88.6	14.0
衝撃騒音	36 荷下ろし音	74.4	*5	15台×20回	88.5	12.7
	37 搬出入車両荷台扉開音	75.6	*5	15台×1回	88.5	0.9
	38 搬出入車両荷台扉閉音	77.5	*5	15台×1回	88.5	2.8
	39 搬出入車両座席扉開閉音	79.3	*5	13台×2回	81.1	7.6
	40 搬出入車両座席扉開閉音	79.3	*5	2台×2回	77.6	-
	41 搬出入車両エンジン始動音	78.7	*5	10台×1回	81.2	2.9
	42 搬出入車両エンジン始動音	78.7	*5	2台×1回	77.6	-

昼間(午前6時～午後10時)の等価騒音レベル

地点名	用途地域	地域の類型	予測結果	基準値
A地点	無指定地域	C 類 型	43.8dB	60dB

*1 メーカー提供データより *2 既存系列店舗調査結果より（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 既存系列店舗調査結果より（単発騒音暴露レベル）

*6 騒音予測地点Aは、資料-8に示す。

A地点：建物敷地北側農地（高さ1.5m）

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

<評価>

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

(3) 夜間の等価騒音レベルの予測

騒音発生源			基準距離における騒音レベル等		騒音継続時間 又は 騒音発生回数	予測地点までの距離(m)	各予測地点における等価騒音レベル(dB)
			騒音レベル (dB)	※根拠		A地点	A地点
定常騒音	1	室外機1	57.0	*1	終日	89.8	17.9
	2	室外機2	45.0	*1	終日	89.7	5.9
	3	室外機3	54.0	*1	終日	89.5	15.0
	4	室外機4	61.0	*1	終日	107.9	20.3
	5	室外機5	61.0	*1	終日	107.9	20.3
	6	室外機6	61.0	*1	終日	108.0	20.3
	7	室外機7	61.0	*1	終日	108.1	20.3
	8	室外機8	61.0	*1	終日	108.2	20.3
	9	室外機9	61.0	*1	終日	108.3	20.3
	10	室外機10	61.0	*1	終日	108.4	20.3
	11	室外機11	51.0	*1	終日	88.5	12.1
	12	室外機12	51.0	*1	終日	89.0	12.0
	13	冷凍冷蔵庫屋外機1	66.1	*1	終日	109.4	25.3
定常騒音	14	冷凍冷蔵庫屋外機2	61.7	*1	終日	109.8	20.9
	15	冷凍冷蔵庫屋外機3	58.6	*1	終日	110.4	17.7
	16	冷凍冷蔵庫屋外機4	66.1	*1	終日	110.9	25.2
	17	冷凍冷蔵庫屋外機5	66.1	*1	終日	111.5	25.2
	18	冷凍冷蔵庫屋外機6	53.6	*1	終日	111.7	12.6
	19	冷凍冷蔵庫屋外機7	53.5	*1	終日	112.1	12.5
	20	冷凍冷蔵庫屋外機8	57.2	*1	終日	112.5	16.2
	21	冷凍冷蔵庫屋外機9	53.6	*1	終日	112.9	12.5
	22	冷凍冷蔵庫屋外機10	47.2	*1	終日	88.1	8.3
	23	排気口1	50.5	*1	終日	92.5	11.2
	24	排気口2	50.5	*1	終日	95.2	10.9
	25	排気口3	51.4	*1	終日	87.7	12.5
	26	給気口1	53.4	*1	終日	107.4	12.8
	27	給気口2	53.4	*1	終日	109.2	12.6
	28	キュービクル	52.2	*2	終日	107.1	11.6
変動騒音	※	来客車両走行音	74.0	*3	48台×1～2回	-	33.5
	※	搬出入車両走行音	83.5	*3	9台×1～2回	-	34.7
	35	台車走行音	71.0	*4	9台×6秒×10回	88.6	14.8
衝撃騒音	36	荷下ろし音	74.4	*5	9台×20回	88.5	13.5
	37	搬出入車両荷台扉開音	75.6	*5	9台×1回	88.5	1.6
	38	搬出入車両荷台扉閉音	77.5	*5	9台×1回	88.5	3.5
	39	搬出入車両座席扉開閉音	79.3	*5	9台×2回	81.1	9.1
	41	搬出入車両エンジン始動音	78.7	*5	9台×1回	81.2	5.4

夜間(午後10時～午前6時)の等価騒音レベル

地点名	用途地域	地域の類型	予測結果	基準値
A地点	無指定地域	C 類型	38.8dB	50dB

変動：変動騒音を示す。

*1 メーカー提供データより

*2 既存系列店舗調査結果より(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 既存系列店舗調査結果より(単発騒音暴露レベル)

*6 騒音予測地点Aは、資料-8に示す。

A地点：建物敷地北側農地(高さ1.5m)

<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	1 室外機1	57.0	*1	終 日	77.4	19.2
	2 室外機2	45.0	*1	終 日	77.4	7.2
	3 室外機3	54.0	*1	終 日	77.2	16.2
	4 室外機4	61.0	*1	終 日	95.2	21.4
	5 室外機5	61.0	*1	終 日	95.2	21.4
	6 室外機6	61.0	*1	終 日	95.3	21.4
	7 室外機7	61.0	*1	終 日	95.4	21.4
	8 室外機8	61.0	*1	終 日	95.5	21.4
	9 室外機9	61.0	*1	終 日	95.6	21.4
	10 室外機10	61.0	*1	終 日	95.7	21.4
常	11 室外機11	51.0	*1	終 日	76.7	13.3
	12 室外機12	51.0	*1	終 日	77.3	13.2
	13 冷凍冷蔵庫屋外機1	66.1	*1	終 日	96.9	26.4
	14 冷凍冷蔵庫屋外機2	61.7	*1	終 日	97.3	21.9
	15 冷凍冷蔵庫屋外機3	58.6	*1	終 日	98.0	18.8
	16 冷凍冷蔵庫屋外機4	66.1	*1	終 日	98.5	26.2
	17 冷凍冷蔵庫屋外機5	66.1	*1	終 日	99.2	26.2
	18 冷凍冷蔵庫屋外機6	53.6	*1	終 日	99.5	13.6
	19 冷凍冷蔵庫屋外機7	53.5	*1	終 日	99.9	13.5
	20 冷凍冷蔵庫屋外機8	57.2	*1	終 日	100.3	17.2
騒	21 冷凍冷蔵庫屋外機9	53.6	*1	終 日	100.8	13.5
	22 冷凍冷蔵庫屋外機10	47.2	*1	終 日	76.3	9.5
	23 排気口1	50.5	*1	終 日	81.0	12.3
	24 排気口2	50.5	*1	終 日	83.7	12.0
	25 排気口3	51.4	*1	終 日	75.4	13.9
	26 給気口1	53.4	*1	終 日	94.8	13.9
	27 給気口2	53.4	*1	終 日	96.8	13.7
	28 キュービクル	52.2	*2	終 日	94.7	12.7
	※ 来客車両走行音	74.0	*3	48台×1～2回	2.3	66.8
	※ 搬出入車両走行音	83.5	*3	9台×1～2回	2.3	76.3
音	35 台車走行音	77.0	*4	9台×6秒×10回	76.9	39.3
	36 荷下ろし音	76.7	*5	9台×20回	76.9	39.0
	37 搬出入車両荷台扉開音	77.9	*5	9台×1回	76.9	40.2
	38 搬出入車両荷台扉閉音	79.5	*5	9台×1回	76.9	41.8
	39 搬出入車両座席扉開閉音	81.1	*5	9台×2回	69.7	44.2
	41 搬出入車両エンジン始動音	80.7	*5	9台×1回	69.7	43.8
変	動					
	35 台車走行音	77.0	*4	9台×6秒×10回	76.9	39.3
	36 荷下ろし音	76.7	*5	9台×20回	76.9	39.0
	37 搬出入車両荷台扉開音	77.9	*5	9台×1回	76.9	40.2
	38 搬出入車両荷台扉閉音	79.5	*5	9台×1回	76.9	41.8
	39 搬出入車両座席扉開閉音	81.1	*5	9台×2回	69.7	44.2
	41 搬出入車両エンジン始動音	80.7	*5	9台×1回	69.7	43.8
	動					
	35 台車走行音	77.0	*4	9台×6秒×10回	76.9	39.3
	36 荷下ろし音	76.7	*5	9台×20回	76.9	39.0
衝	撃					
	37 搬出入車両荷台扉開音	77.9	*5	9台×1回	76.9	40.2
	38 搬出入車両荷台扉閉音	79.5	*5	9台×1回	76.9	41.8
	39 搬出入車両座席扉開閉音	81.1	*5	9台×2回	69.7	44.2
	41 搬出入車両エンジン始動音	80.7	*5	9台×1回	69.7	43.8
	衝					
	撃					
	騒					
	音					
	音					

夜間(午後10時～午前6時)の騒音レベルの最大値

地点名	用途地域	区域の区分	予測結果	基準値
a 地点	無指定地域	第 3 種 区 域	7 6 . 8 d B	5 0 d B

変動：変動騒音を示す。

*1 メーカー提供データより *2 既存系列店舗調査結果より（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 既存系列店舗調査結果より（単発騒音暴露レベル）

*6 騒音予測地点 a は、資料－8 示す。

a 地点：建物敷地北側境界上（高さ 0.9m）

<評価>

予測の結果、自動車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12分間（発生時間率2.5%）が上回ることになるが、5%以内であるため規制基準は満足すると評価される。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。

5 騒音の予測と騒音対策

(1) 荷さばき施設及び作業にかかる騒音対策の概要

項 目	具体的な騒音対策の内容
荷さばき施設の配置等	別添「資料-3 平面図兼配置図」に記載
荷さばき施設の騒音対策	・荷さばき施設は、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（但し、エンジンを停止することができない保冷車のアイドリングは除く）。

(2) BGM等の営業宣伝活動の予定

BGM等の使用
(無)・有



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

(3) 冷却塔、冷暖房設備の室外機又は送風機等の規模・能力・騒音レベル等

No.	項 目		設置の有 無	規模・能力	騒音レベル (dB)	騒音対策等
	種 類	形 式				
1	室外機1	RAS-GP140RSH3	有	圧縮機出力3.15kW	57.0	・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	SR-GP45CT	有	圧縮機出力0.60kW	45.0	
3	室外機3	RAS-GP80RSH3	有	圧縮機出力1.45kW	54.0	
4	室外機4	RAS-GP280RSH1	有	圧縮機出力6.95kW	61.0	
5	室外機5	RAS-GP280RSH1	有	圧縮機出力6.95kW	61.0	
6	室外機6	RAS-GP280RSH1	有	圧縮機出力6.95kW	61.0	
7	室外機7	RAS-GP280RSH1	有	圧縮機出力6.95kW	61.0	
8	室外機8	RAS-GP280RSH1	有	圧縮機出力6.95kW	61.0	
9	室外機9	RAS-GP280RSH1	有	圧縮機出力6.95kW	61.0	
10	室外機10	RAS-GP280RSH1	有	圧縮機出力6.95kW	61.0	
11	室外機11	RAC-AJ3625DE	有	圧縮機出力0.95kW	51.0	
12	室外機12	RAC-AJ3625DE	有	圧縮機出力0.95kW	51.0	
13	冷凍冷蔵庫屋外機1	ECOV-DM185MA	有	圧縮機出力18.5kW	66.1	
14	冷凍冷蔵庫屋外機2	ECOV-DM335A	有	圧縮機出力33.5kW	61.7	
15	冷凍冷蔵庫屋外機3	ECOV-DM150A	有	圧縮機出力15.0kW	58.6	
16	冷凍冷蔵庫屋外機4	ECOV-DM185MA	有	圧縮機出力18.5kW	66.1	
17	冷凍冷蔵庫屋外機5	ECOV-DM185MA	有	圧縮機出力18.5kW	66.1	
18	冷凍冷蔵庫屋外機6	KX-T2AV	有	圧縮機出力1.5kW	53.6	
19	冷凍冷蔵庫屋外機7	KX-T3AV	有	圧縮機出力2.2kW	53.5	
20	冷凍冷蔵庫屋外機8	KX-T4AV	有	圧縮機出力3.0kW	57.2	
21	冷凍冷蔵庫屋外機9	KX-T2AV	有	圧縮機出力1.5kW	53.6	
22	冷凍冷蔵庫屋外機10	ERA-RT08A	有	圧縮機出力0.8kW	47.2	
23	排気口1	EFG-30KSB2-W	有	出力0.05kW	50.5	・大きな騒音がでない形状を選択する。
24	排気口2	EFG-30KSB2-W	有	出力0.05kW	50.5	
25	排気口3	BFS-450TX2	有	出力2.2kW	51.4	
26	給気口1	BFS-300TUA2-60	有	出力1.5kW	53.4	
27	給気口2	BFS-300TUA2-60	有	出力1.5kW	53.4	無
28	キュービクル	キュービクル a	有	—	52.2	

(4) 駐車場の施設構造と騒音対策の概要

駐車場No.	施設面の騒音対策	運用面の騒音対策
駐車場	・住居等が面していない場所に配置する。	・オープン時など混雑が見込まれる際には、交通整理員を配置して場内走行の円滑化を図り、渋滞による騒音の発生を抑制する。

(5) 廃棄物収集作業にかかる騒音対策の概要

廃棄物収集場所の構造	回収時間帯	施設面の騒音対策	運用面の騒音対策
廃棄物等保管施設No. 1 (建物内)	6:00～18:00	・廃棄物等の回収場所は、住居等が面していない場所に配置する。	・早朝、夜間には回収を行わない。 ・ゴミの排出量を減らし、収集時間を短縮できるよう努める。 ・業者には騒音抑制の意識を徹底させるとともに、エンジンの空ぶかしは行わないよう協力を要請する。
廃棄物等保管施設No. 2 (建物内)			

6 その他（特記事項）

特になし

〔 廃 棄 物 に 係 る 事 項 等 〕

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

〔規則 § 4 I ⑫〕

(1) 廃棄物等の排出量等の予測

(端数処理：四捨五入)

廃棄物種別	店舗面積：S		指 針 原単位	A 一日当たり 廃棄物排出量 (原単位×S)	B 平均 保管 日数	C 見かけ 比 重 (t/m ³)	排出予測量 A×B÷C
紙製廃棄物等	6,000m ² 以下の部分	1.461千m ²	0.208	0.303888 t	1日	0.10	3.04m ³
金属製廃棄物等	6,000m ² 以下の部分	1.461千m ²	0.007	0.010227 t	1日	0.10	0.10m ³
ガラス製廃棄物等	6,000m ² 以下の部分	1.461千m ²	0.006	0.008766 t	1日	0.10	0.09m ³
プラスチック製 廃棄物等	6,000m ² 以下の部分	1.461千m ²	0.020	0.029220 t	1日	0.01	2.92m ³
生ごみ等	6,000m ² 以下の部分	1.461千m ²	0.169	0.246909 t	1日	0.55	0.45m ³
その他の可燃性 廃棄物等		1.461千m ²	0.054	0.078894 t	1日	0.38	0.21m ³
					合 計		6.81m 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	2.25㎡	3.37m³	・密閉容器確保 された構造 としている。 ・ポリ袋に入れ、 密閉して保管 する。	・特になし	・特になし	資料-3 参照
金属製廃棄物等	スチール缶 アルミ缶	3.07㎡	4.61m³				
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						
その他の可燃性 廃棄物	紙くず等						
その他	—	—	—				
計		5.32㎡	7.98m³				

3 廃棄物減量化及びリサイクルについての計画

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

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

4 廃棄物等の運搬・処理計画

(1) 廃棄物等の運搬方法

項 目	紙製廃棄物等	金属製廃棄物等	ガラス製廃棄物等
運搬の方法	業者委託	業者委託	業者委託
収集車の種類	4 tパッカー車	4 tパッカー車	4 tパッカー車
予定業者等	山鹿市許可業者	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	山鹿市許可業者	山鹿市許可業者
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	山鹿市許可業者から選定	熊本県許可業者から選定	熊本県許可業者から選定
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	山鹿市環境センター	
敷地内処理の場合	該当なし	該当なし	該当なし

- (3) 小売業者における廃棄物等運搬・処理の方法
該当なし

- (4) 食品加工場等計画

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

5 その他（特記事項）

特になし

〔 街 並 み づ く り 等 へ の 配 慮 等 〕

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

該当の有無	—
有 ・ (無)	

- (2) 景観への配慮

・ 周辺地域の景観に配慮して、建物の色彩やデザインの調和を図る。

- (3) 商店街のアーケードの整備等の街並みづくり等への配慮事項

・ 特になし

- (4) まちづくりへの対応方針

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

- (5) 敷地内の緑化計画
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	別添「資料-6. 1 動線計画図(1)」参照	未 定
照明灯の方向	駐車場方向下向きに照射	広告塔方向上向きに照射
照 明 の 強 さ	—	—
点 灯 時 間	日没～夜明けまで	
光 害 対 策	・ 周辺近隣に対して光害を発生させないよう照明の配置、方向、光源の種類には十分に配慮する。	

- (7) 防災計画への協力

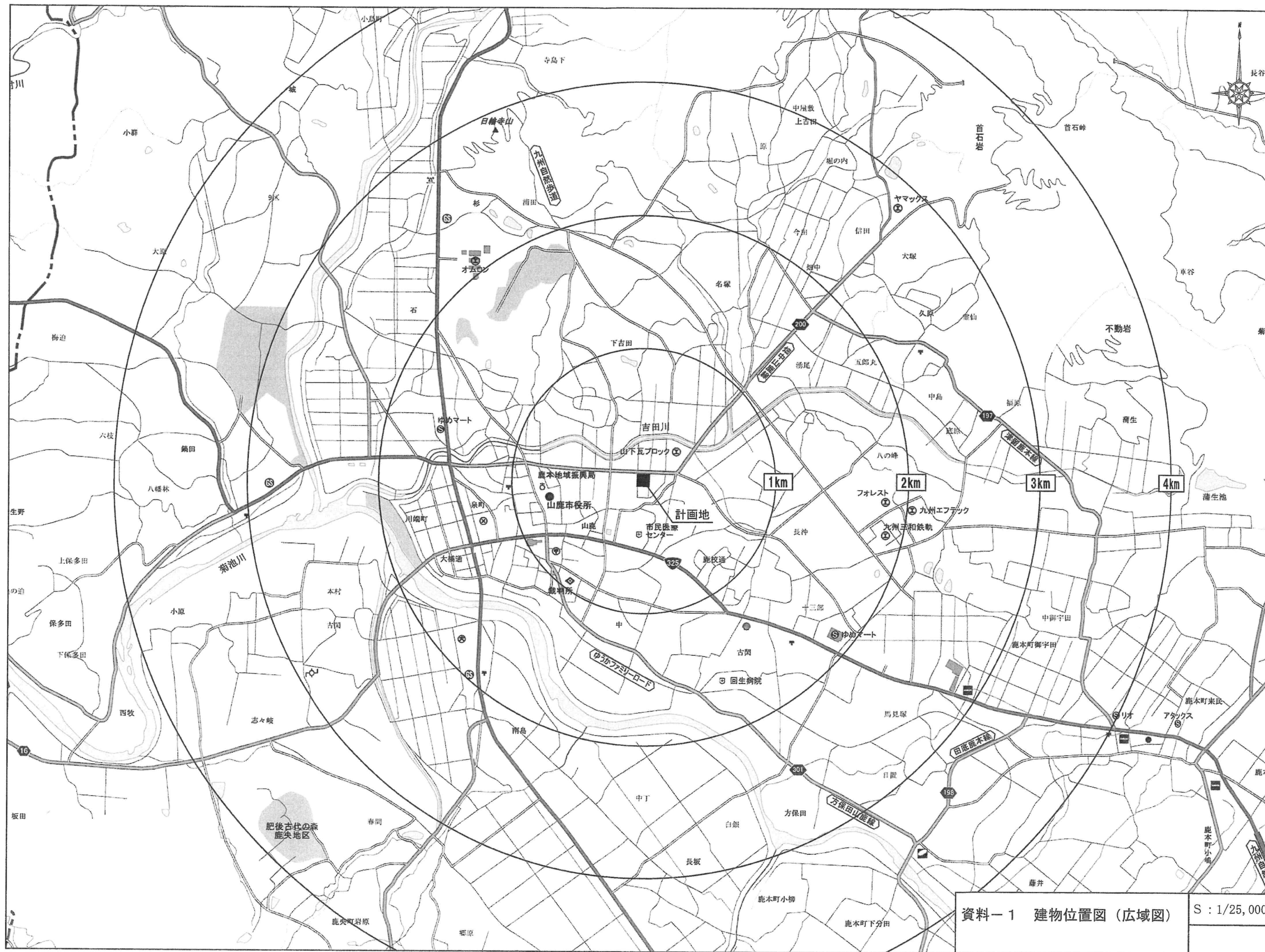
防災協定等		締結協定の内容
締結依頼	(無)・有	・ 地方公共団体から格段の要請はないが、災害時の避難場所として駐車場等敷地の一部の使用、若しくは、店舗で扱っている物資の緊急時における提供について、要請があれば協議検討のうえ協力する。
締結済	(無)・有	

- (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	・ 特になし
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の巡回や声かけ等により、事前に犯罪を抑制するとともに、少年非行防止の観点から見通しを確保した商品陳列、防犯カメラの設置など万引き防止等の防犯対策を講じる。
その他防犯対策	・ 防犯責任者を設置するとともに、警察署との連携が図れるよう緊急時の防犯体制を整備する。

2 その他（特記事項）

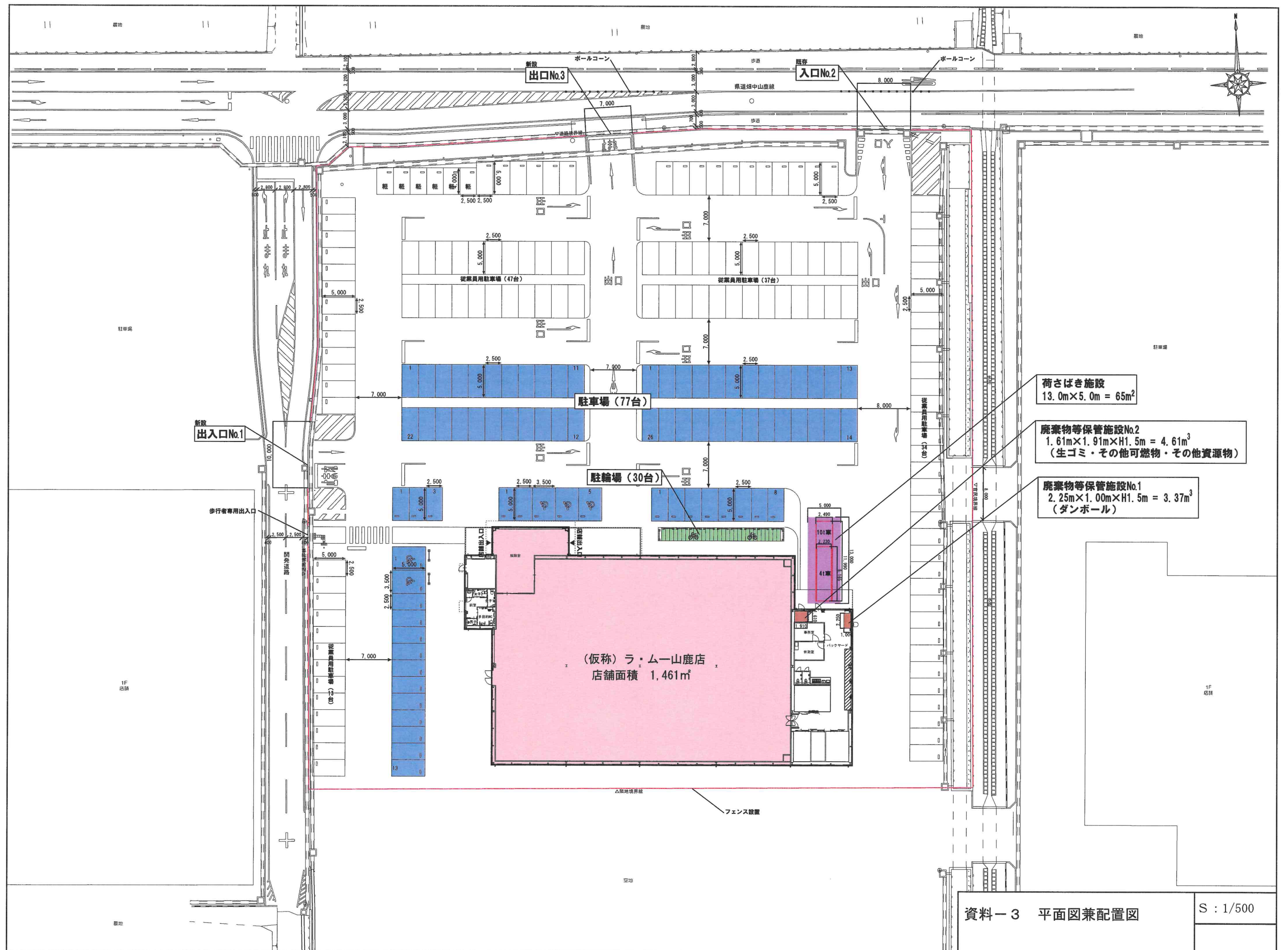
特になし



資料-1 建物位置図 (広域図)

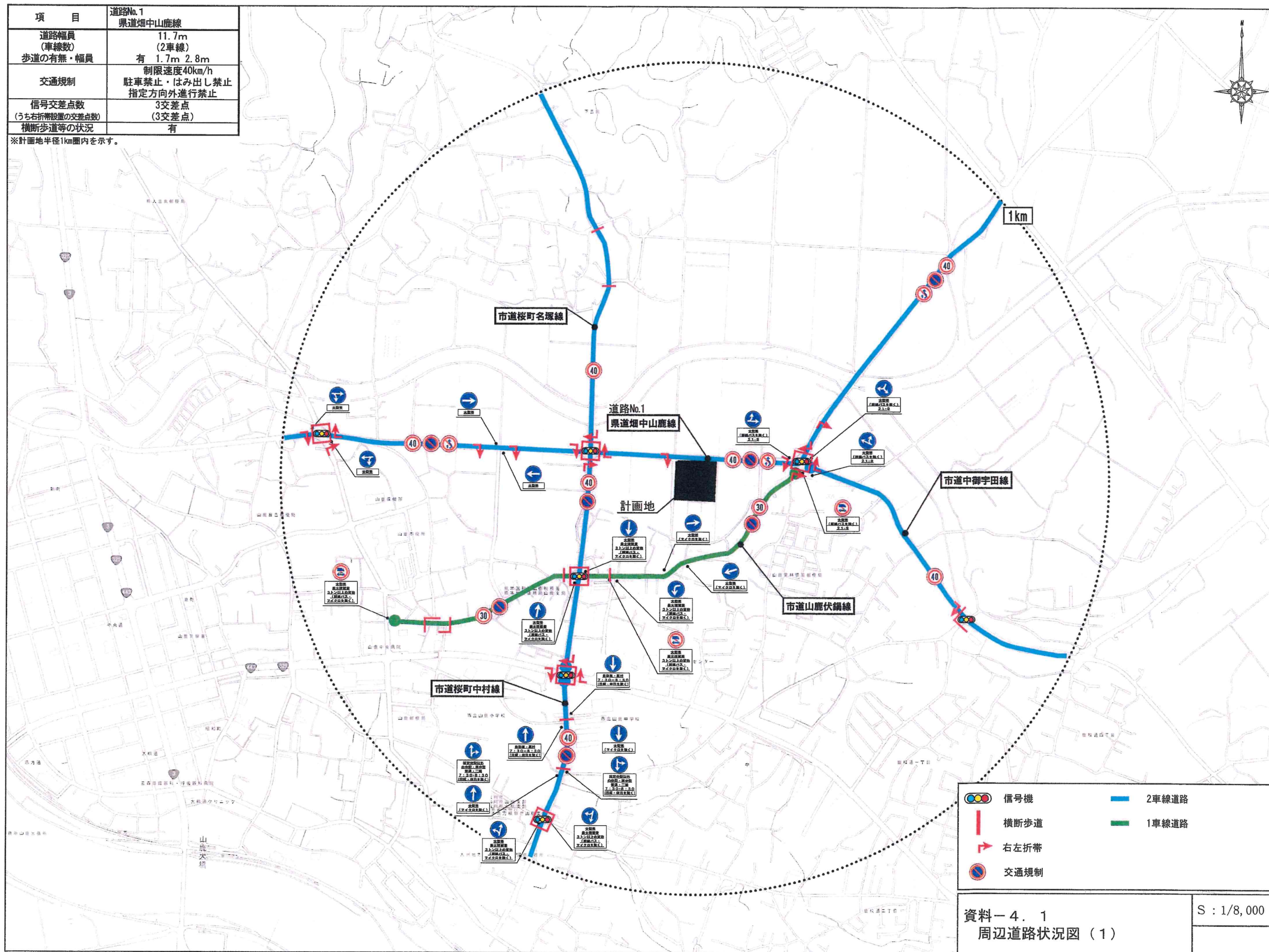
S : 1/25,000



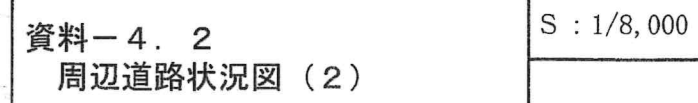


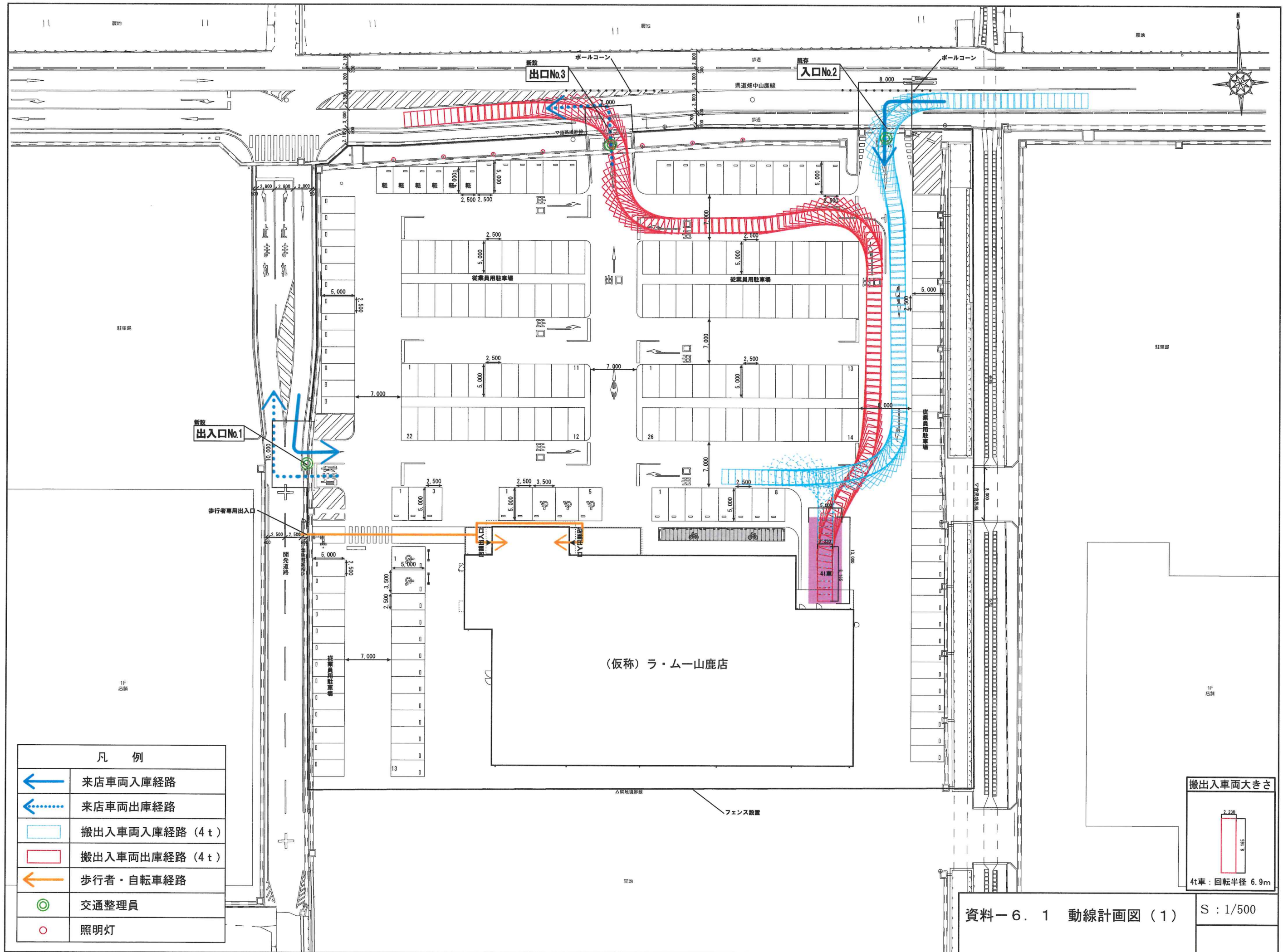
項 目	道路No.1 県道畑中山鹿線
道路幅員 (車線数)	11.7m (2車線)
歩道の有無・幅員	有 1.7m 2.8m
交通規制	制限速度40km/h 駐車禁止・はみ出し禁止 指定方向外進行禁止
信号交差点数 (うち右折帯設置の交差点数)	3交差点 (3交差点)
横断歩道等の状況	有

※計画地半径1km圏内を示す。

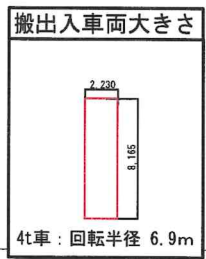


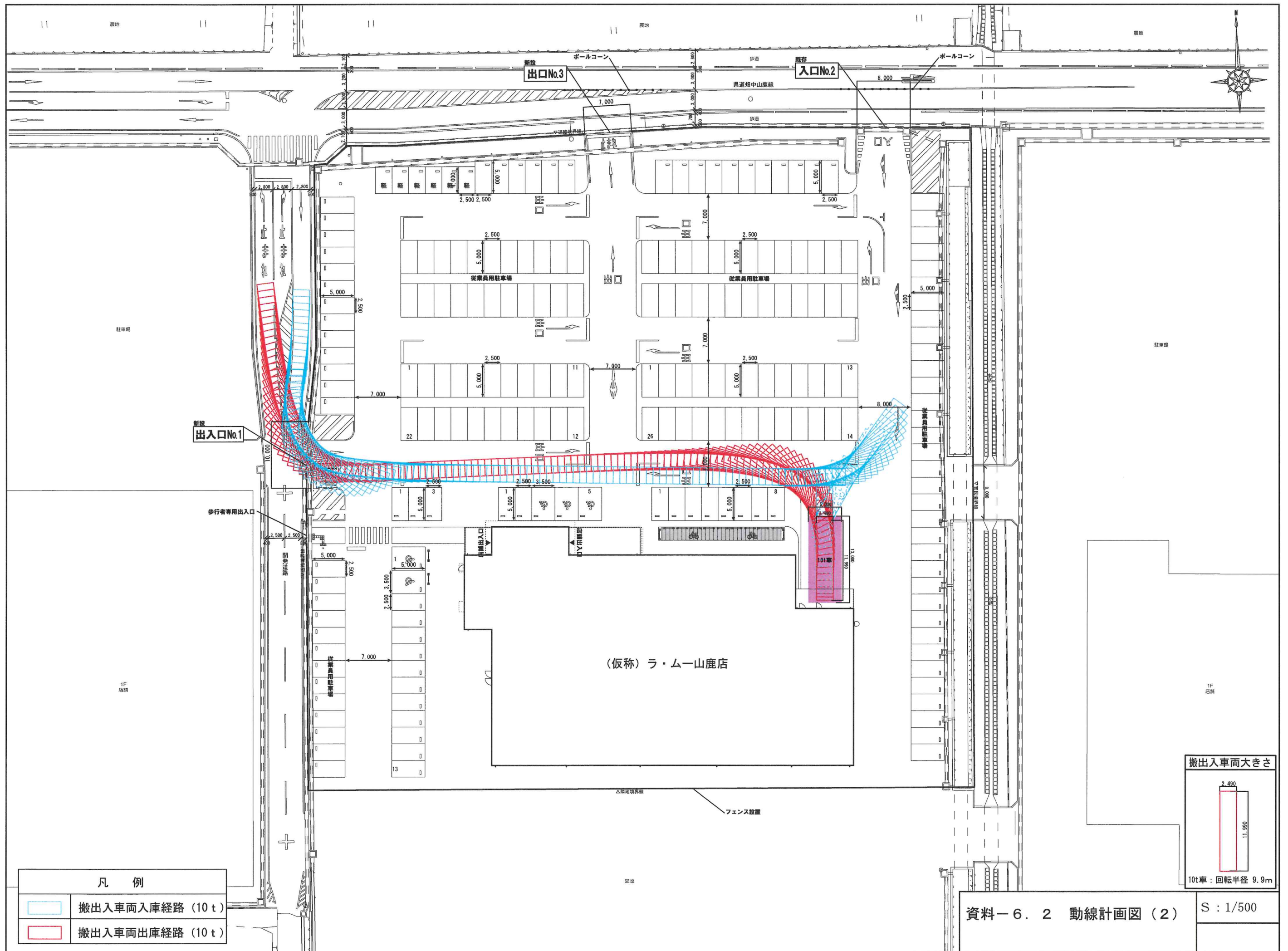
※計画地半径1km圏内を示す。

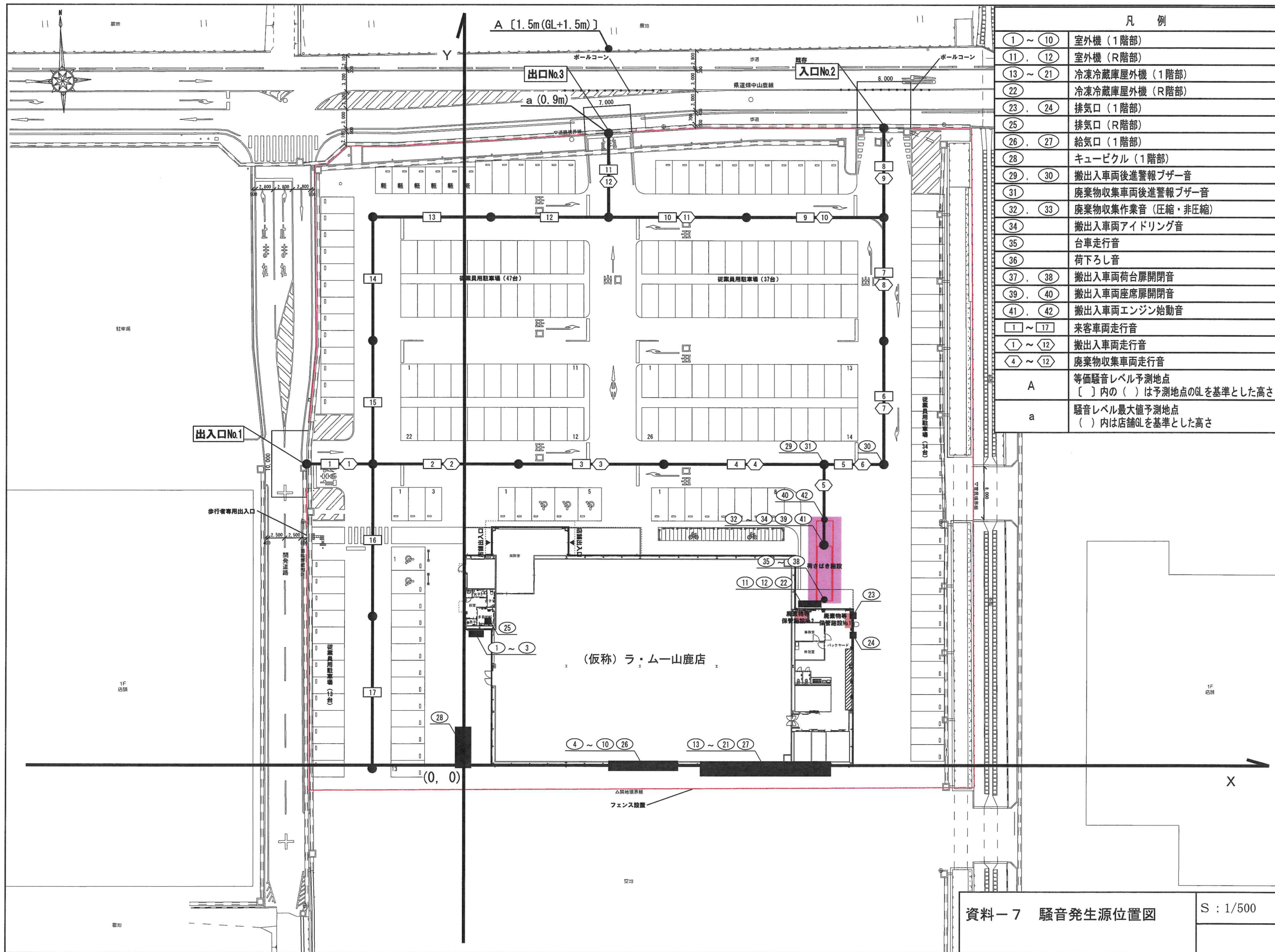




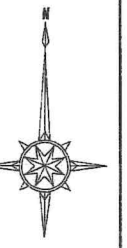
凡 例	
	来店車両入庫経路
	来店車両出庫経路
	搬出入車両入庫経路 (4 t)
	搬出入車両出庫経路 (4 t)
	歩行者・自転車経路
	交通整理員
	照明灯







凡 例	
① ～ ⑩	室外機（１階部）
⑪， ⑫	室外機（Ｒ階部）
⑬ ～ ⑳	冷凍冷蔵庫屋外機（１階部）
㉒	冷凍冷蔵庫屋外機（Ｒ階部）
㉓， ㉔	排気口（１階部）
㉕	排気口（Ｒ階部）
㉖， ㉗	給気口（１階部）
㉘	キュービクル（１階部）
㉙， ㉚	搬出入車両後進警報ブザー音
㉛	廃棄物収集車両後進警報ブザー音
㉜， ㉝	廃棄物収集作業音（圧縮・非圧縮）
㉞	搬出入車両アイドリング音
㉟	台車走行音
㊱	荷下ろし音
㊲， ㊳	搬出入車両荷台扉開閉音
㊴， ㊵	搬出入車両座席扉開閉音
㊶， ㊷	搬出入車両エンジン始動音
① ～ ⑰	来客車両走行音
① ～ ⑫	搬出入車両走行音
④ ～ ⑫	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



無指定地域	
地域の類型	C類型
規制区域	第3種

A [1.5m (GL+1.5m)]

県道畑中山鹿線

a (0.9m)

計画地

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－8 騒音予測地点位置図

S : 1/800

現在事項全部証明書

岡山県倉敷市西中新田297番地1
大黒天物産株式会社

会社法人等番号	2600-01-013868	
商号	大黒天物産株式会社	
本店	岡山県倉敷市堀南704番地の5	平成13年 7月 9日移転
	岡山県倉敷市西中新田297番地1	令和 5年 3月27日移転
		令和 5年 4月 3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10月18日登記
公告をする方法	電子公告とする。 http://www.e-dkt.co.jp/ir_info.html ただし、事故その他のやむを得ない事由によって電子公告による公告をすることができない場合、日本経済新聞に掲載して行う。	平成19年 8月23日変更
		平成19年10月 5日登記
会社成立の年月日	昭和61年5月22日	
目的	1. 百貨小売業その他これに関連する用品の製造、加工、卸売業 2. 食料品、家庭用品、日用雑貨品、電気製品、娯楽製品、装飾品、衣料品及び蓄冷材の製造、加工、販売 3. 書籍、雑誌、レコード、コンパクトディスク、ビデオディスク、ゲームソフト及びパソコンソフト等の販売 4. 古物の売買に関する業務 5. 米穀販売業 6. 酒類、塩、たばこの販売 7. 化粧品等の製造及び販売 8. 医薬品、医薬部外品、衛生材料及び医療用具の販売、薬局の経営 9. ペット用品及びペットフードの販売 10. 建築資材の販売 11. 前記各商品の輸出入業 12. 商業施設の開発に係るコンサルタント業務並びに企画、設計、施工及び運営 13. 不動産の売買、賃貸借、仲介、斡旋、鑑定及び管理 14. 不動産のリース業 15. 不動産の有効利用に関する企画、調査、測量、鑑定及びコンサルタント業務 16. 宅地造成並びに建築の設計、施工及び事業コンサルタント業務 17. 情報処理、提供その他の情報サービスに関する業務	

	18. 建物及び各種付属設備に関する設計、監理、施工及び維持管理業務 19. 建物及び各種付属設備の環境衛生に関する業務並びに運営管理業務 20. 広告代理店業及び出版印刷業 21. 損害保険代理業及び生命保険の募集業務 22. 株式・有価証券の売買、保有及び運用 23. クリーニング店及びコインランドリーの経営並びにクリーニング取次業 24. 切手印紙販売業及び宝くじの販売 25. 理容業及び美容業 26. 駐車場、飲食店及び託児所の経営 27. 宅配の取次業 28. 書籍、レコード、コンパクトディスク、ビデオディスク、その他音楽映像等関連品の賃貸業 29. 資源等のリサイクルに関する業務 30. 貨物利用運送事業及び貨物取次業務 31. 写真業、清掃業、警備業並びに倉庫業 32. 経営コンサルタント業務 33. 畜産農業事業 34. 乳製品の生産、加工、販売 35. 野生鳥獣肉の加工、販売 36. 魚の孵化事業 37. 養殖事業 38. 水産用飼料、畜産用飼料及びその原材料の製造、販売 39. 養殖漁業用の薬品、資材、機器類の販売 40. 肥料の製造、販売 41. 輸入代行業 42. 産業廃棄物処理事業 43. 遮熱断熱塗料製造、販売事業 44. 職業紹介事業 45. 前各号のインターネットによる電子商取引 46. 前各号に附帯関連する一切の業務	平成 3 0 年 8 月 2 2 日変更	平成 3 0 年 9 月 1 9 日登記
単元株式数	1 0 0 株		平成 1 5 年 9 月 1 8 日設定 ----- 平成 1 5 年 1 0 月 2 日登記
発行可能株式総数	4 3 6 0 万株		平成 1 8 年 2 月 1 日変更 ----- 平成 1 8 年 2 月 1 7 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 1 4 5 0 万 2 4 0 0 株		令和 7 年 2 月 2 8 日変更 ----- 令和 7 年 3 月 1 4 日登記
資本金の額	金 1 7 億 6 0 1 0 万 1 0 0 0 円		令和 7 年 2 月 2 8 日変更 ----- 令和 7 年 3 月 1 4 日登記
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 5 号 三菱UFJ 信託銀行株式会社 大阪市中央区伏見町三丁目 6 番 3 号		

	三菱UFJ信託銀行株式会社 大阪証券代行部 平成21年10月13日変更	平成21年10月21日登記
端株原簿名義書換 代理人の氏名及び 住所並びに営業所	東京都千代田区丸の内一丁目4番5号 三菱UFJ信託銀行株式会社 大阪府中央区伏見町三丁目6番3号 三菱UFJ信託銀行株式会社 大阪証券代行部 平成21年10月13日変更	平成21年10月21日登記
役員に関する事項	取締役 大賀昌彦	令和7年8月20日重任 令和7年10月7日登記
	取締役 大村昌史	令和7年8月20日重任 令和7年10月7日登記
	取締役 野田尚紀	令和7年8月20日重任 令和7年10月7日登記
	取締役 福田正彦	令和7年8月20日重任 令和7年10月7日登記
	取締役 難波洋一	令和7年8月20日重任 令和7年10月7日登記
	取締役 井上博司	令和7年8月20日重任 令和7年10月7日登記
	取締役 大賀友貴	令和7年8月20日重任 令和7年10月7日登記
	取締役 福島真二	令和7年8月20日就任 令和7年10月7日登記
	岡山県倉敷市 代表取締役 大賀昌彦	令和7年8月20日重任 令和7年10月7日登記
	監査役 寺尾耕治 (社外監査役)	令和5年8月23日重任 令和5年9月27日登記

	監査役 今岡正一 (社外監査役)	令和5年8月23日重任
		令和5年9月27日登記
	監査役 河内泰之	令和7年8月20日就任
		令和7年10月7日登記
	会計監査人 有限責任監査法人トーマツ	令和7年8月20日重任
		令和7年10月7日登記
取締役等の会社に対する責任の免除に関する規定	当社は、会社法第427条第1項の規定により、取締役（業務執行取締役等である者を除く。）との間で、会社法第423条第1項の損害賠償責任を限定する契約を締結することができる。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。 当社は、会社法第427条第1項の規定により、監査役との間で、会社法第423条第1項の損害賠償責任を限定する契約を締結することができる。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29年8月23日設定 平成29年11月7日登記	
支店	1 東京都大田区東海三丁目7番1号	令和3年4月22日設置
		令和3年6月28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9月7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9月7日登記



岡山県倉敷市西中新田297番地1
大黒天物産株式会社

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。

(岡山地方法務局管轄)

令和 8年 7月29日

熊本地方法務局
登記官

向 井 英 美 子



別添資料－1

(仮称) ラ・ムー山鹿店 交通処理計画報告書

— 目 次 —

第1章 交通状況調査	1
1. 道路構造調査	1
2. 交通流量調査	1
第2章 発生交通量の推計	3
1. 指針に基づいた来店交通量の推計	3
2. 来店交通量の方向比	3
第3章 現状交通実態の解析	5
第4章 経路の設定	9
1. 概 要	9
2. 考 察	10
第5章 開店後の交通実態の解析	13
1. 概 要	13
2. 主要道路・主要交差点の検証	13
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)ラ・ムー山鹿店(以下、計画店舗という。)出店予定地周辺における主要交差点の形状および主要道路の構造調査を行った。

2 交通流量調査

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

(i) 調査日時

主要交差点

平日	令和8年5月25日(月)	7:00~20:00	13時間計測
休日	令和8年5月24日(日)	7:00~20:00	13時間計測

(ii) 調査地点

調査地点を次頁の「図-1. 調査交差点位置図」に示す。

- ・交差点No.1
- ・交差点No.2

(iii) 調査方法

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

方向別	→ 左折・直進・右折
車種別	→ 二輪車・普通車・大型車

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

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

第2章 発生交通量の推計

1 指針に基づいた来店交通量の推計

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

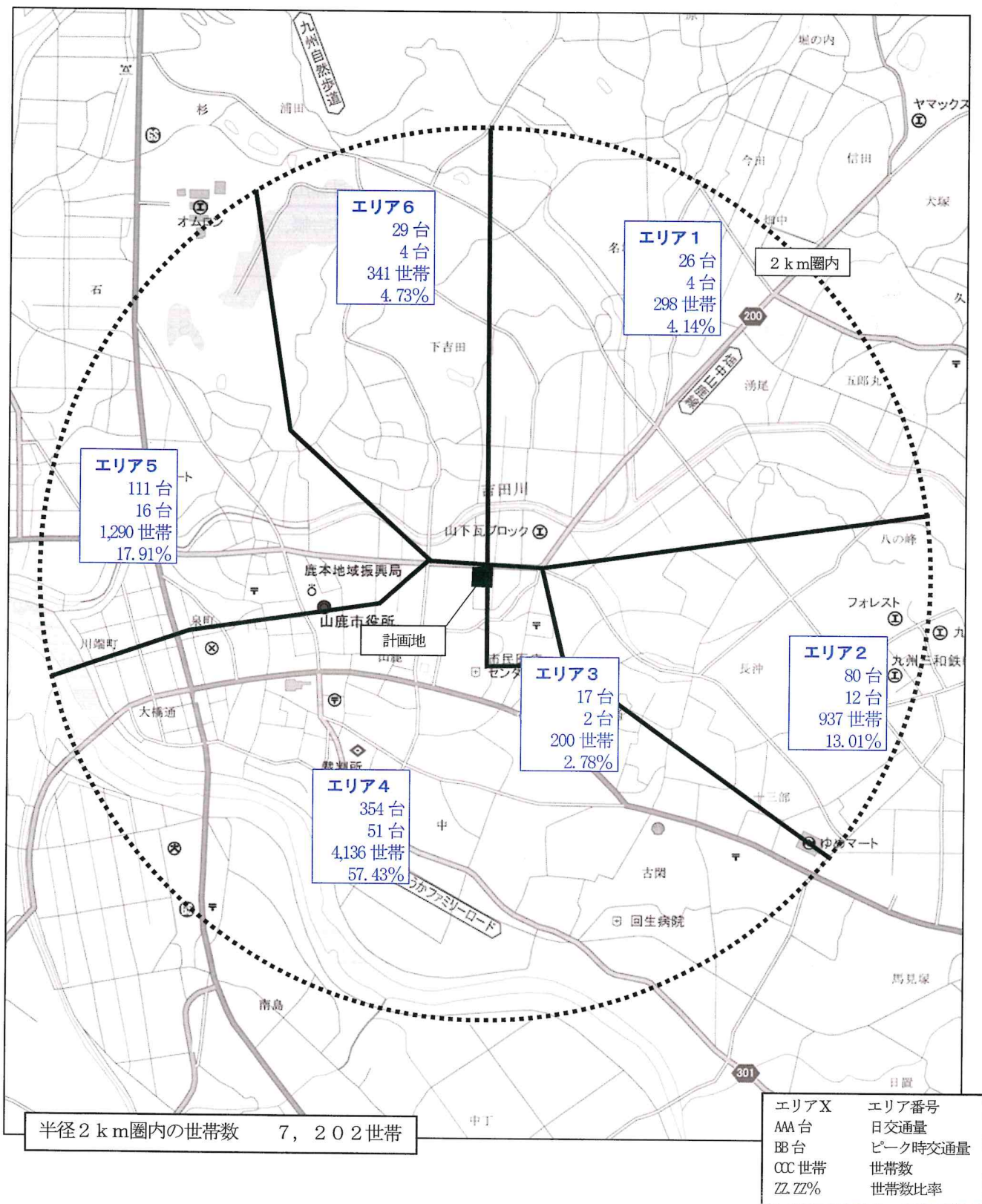
		各項目算出のための計算式等
行政人口	46,970 人	山鹿市住民基本台帳、令和8年4月末日現在
地区の区分	その他地区	無指定地域
S：店舗面積	1.461 千m ²	—
A：店舗面積当たり日来店客数原単位	1,056.17 人／千m ²	人口 40 万人未満・1,100－30S（S＜5）
B：ピーク率	14.4%	—
C：自動車分担率	80%	人口 10 万人未満
D：平均乗車人員	2.0 人／台	10,000 m ² 未満
E：平均駐車時間係数	0.6339	10,000 m ² 未満・(30+5.5S)÷60
日来店台数	617 台／日	$A \times S \times C \div D$ （小数点四捨五入）
ピーク時来店台数	89 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	298	4.14	26	4
エリア 2	937	13.01	80	12
エリア 3	200	2.78	17	2
エリア 4	4,136	57.43	354	51
エリア 5	1,290	17.91	111	16
エリア 6	341	4.73	29	4
合 計	7,202	100.00	617	89

次頁に、エリア別世帯数及び来店交通量を示す。



図ー2. エリア別世帯数及び来店交通量

第3章 現状交通実態の解析

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

<交差点需要率>

交差点名	平 日			休 日		
	平均	最大	最小	平均	最大	最小
交差点No.1	0.333	0.441 (17時台)	0.237 (19時台)	0.322	0.413 (14時台)	0.201 (7時台)
交差点No.2	0.271	0.363 (17時台)	0.202 (19時台)	0.239	0.300 (11時台)	0.100 (7時台)

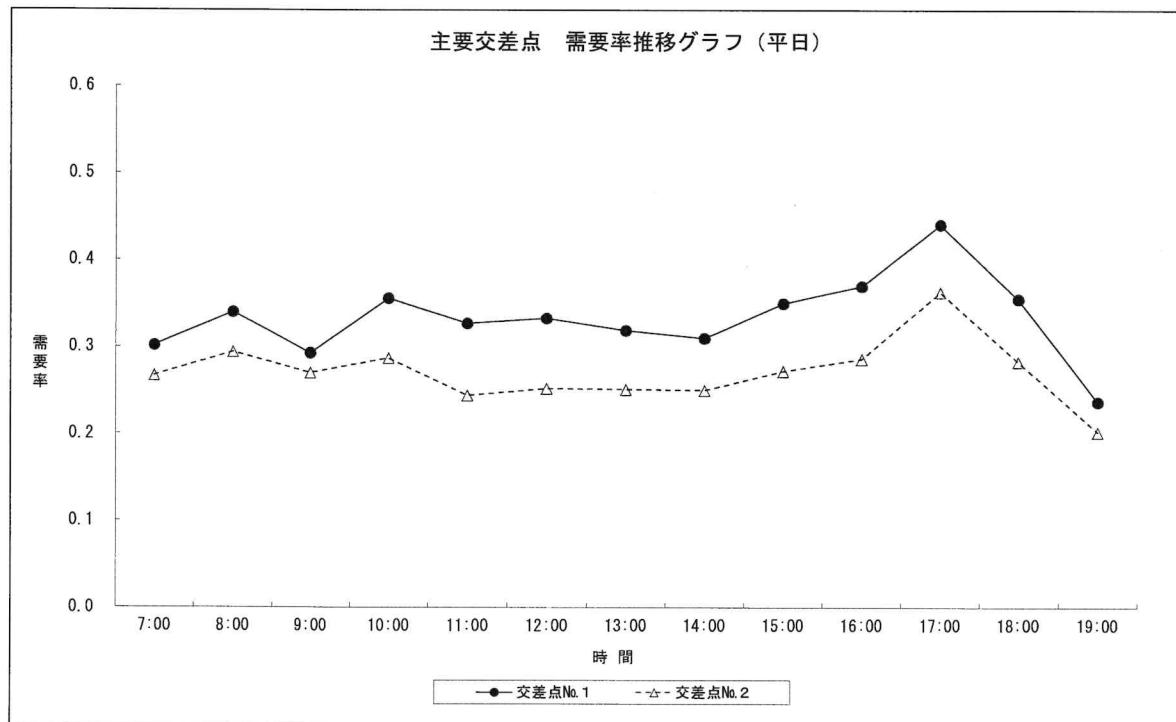
日種別で比較すると、平均値、最大値及び最小値はともに平日が休日を上回る傾向を示している。

また、調査時間帯において、最も交差点需要率が高い時間帯は平日では17時台、休日では11時及び14時台であり、最大交差点需要率は交差点No.1の平日「0.441」である。

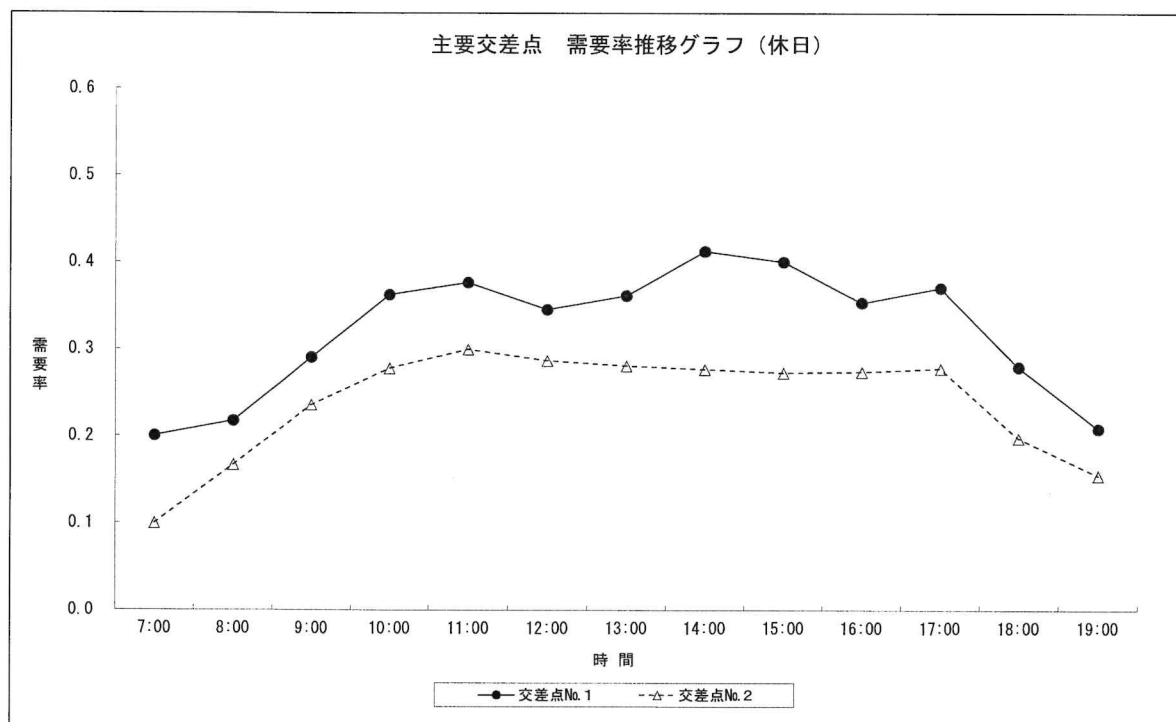
主要交差点の交差点需要率は、平日及び休日を通して「0.9未満」と交差点自体の処理能力は十分であり、現況においては大きな渋滞等の問題は発生していない。

次頁に、主要交差点における交差点需要率の推移グラフを示す。

< 交差点需要率（平日） >



< 交差点需要率（休日） >



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

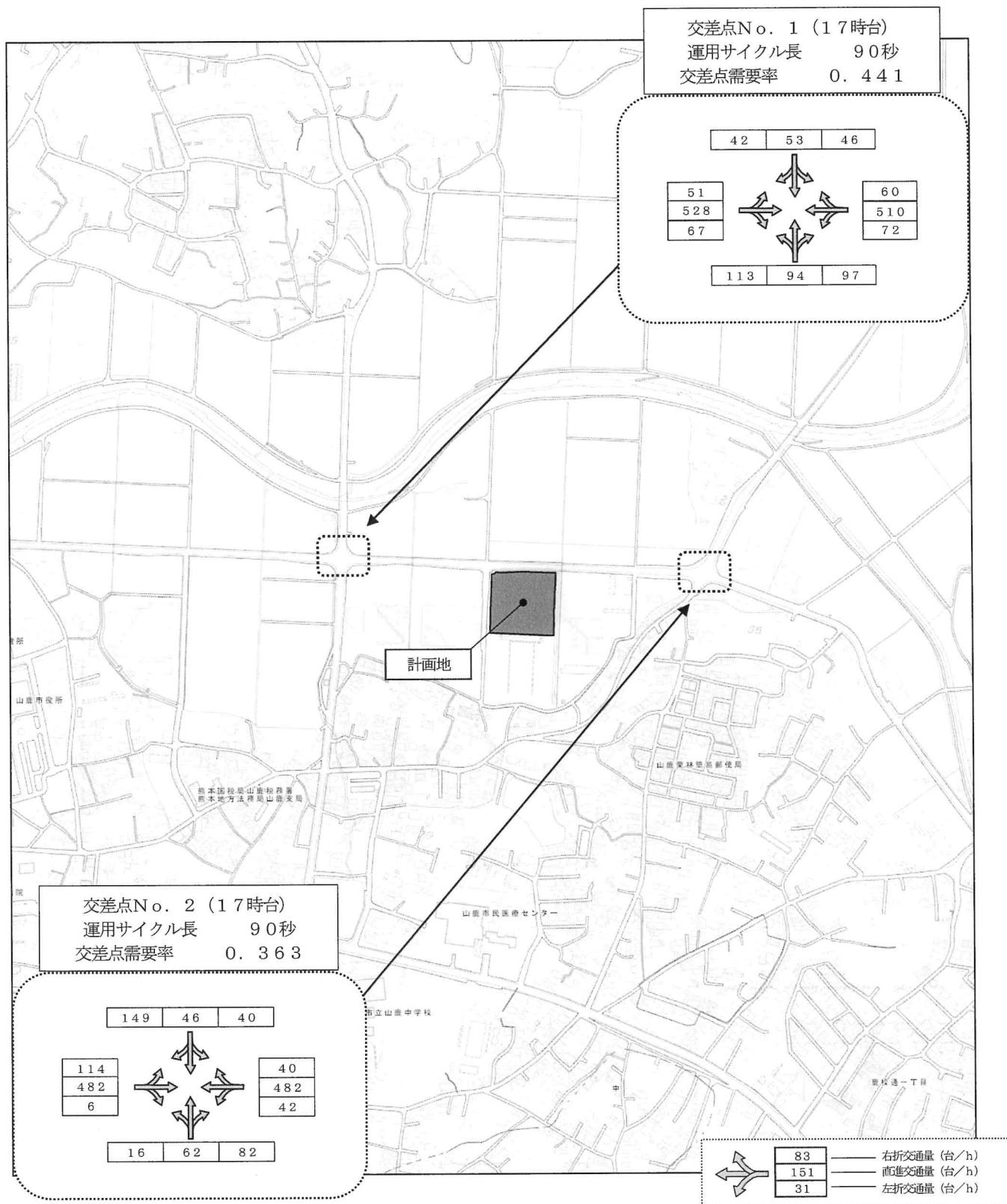


図-3. 現状のピーク時交通状況実態 (平日)

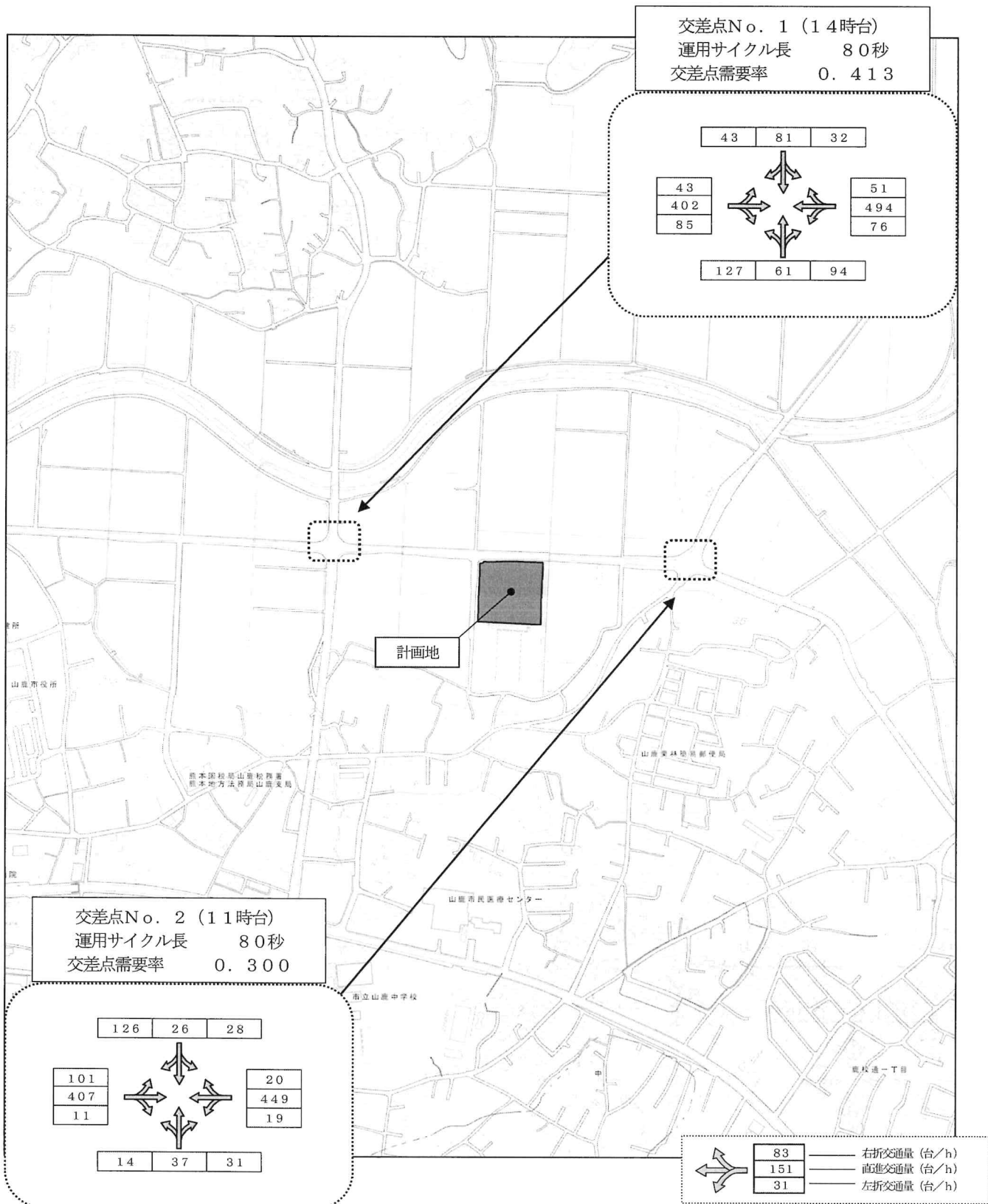


図-4. 現状のピーク時交通状況実態 (休日)

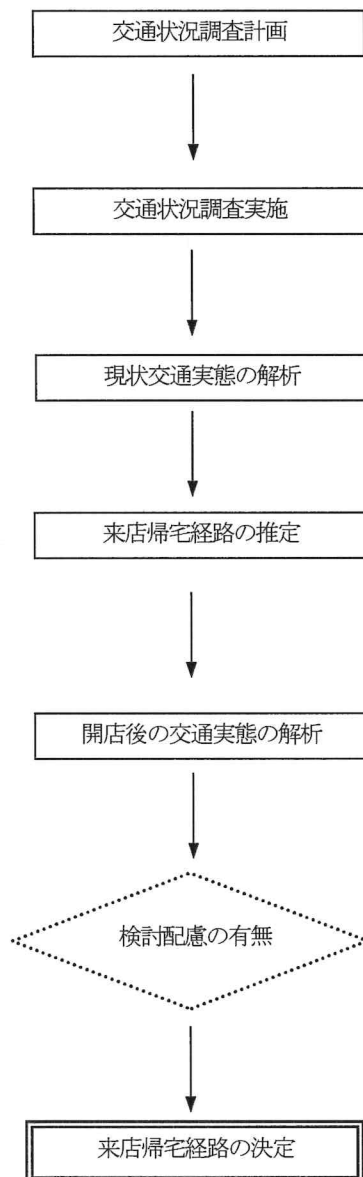
第4章 経路の設定

1 概要

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

経路の設定は、以下に示す作業フローに従って決定した。

<作業フロー>



<作業概略及び配慮事項>

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

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

調査の結果、計画地周辺において、特に大きな問題は発生していない。現状における交差点需要率よりピーク時間帯は、平日では17時台、休日では11時及び14時台である。

(交差点需要率最大値 → 0.441)

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

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

(交差点需要率最大値 → 0.454)

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

推定した来店帰宅経路とした。

2 考 察

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

<条件>

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

また、平日及び休日のピーク需要交通量は、計画店舗の形態から休日では指針に基づいて算出された89台/h、平日では下記の算出根拠より算出された59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	59 台/h
休日のピーク需要交通量	89 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）

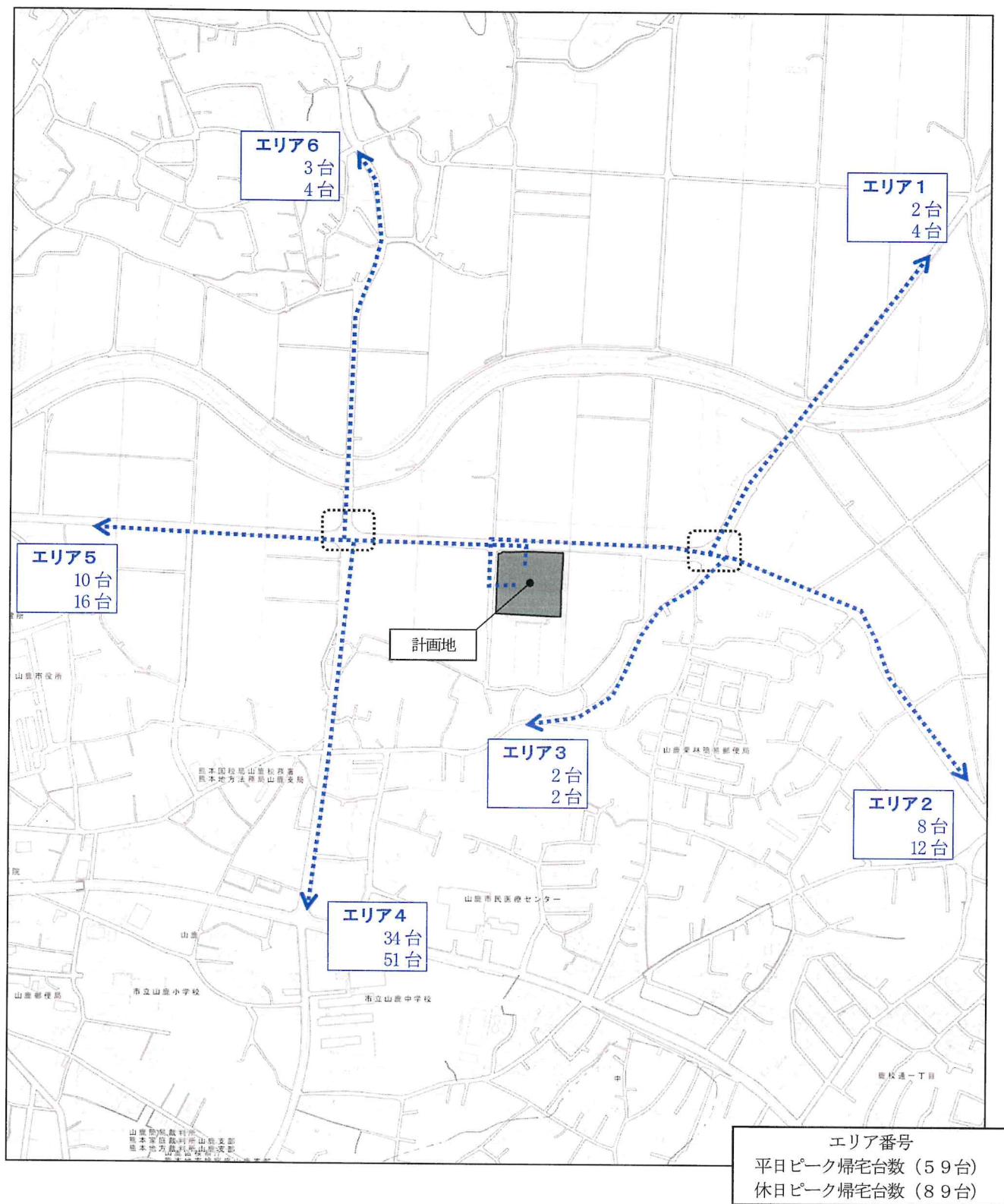
※T.Eは、トリップ・エンドの略で出発・到着（往復）人数を示す。

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

$$\text{平日のピーク需要交通量} = 89 \times 0.658 \div 59$$

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－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	59 台/h
休日のピーク需要交通量	89 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。

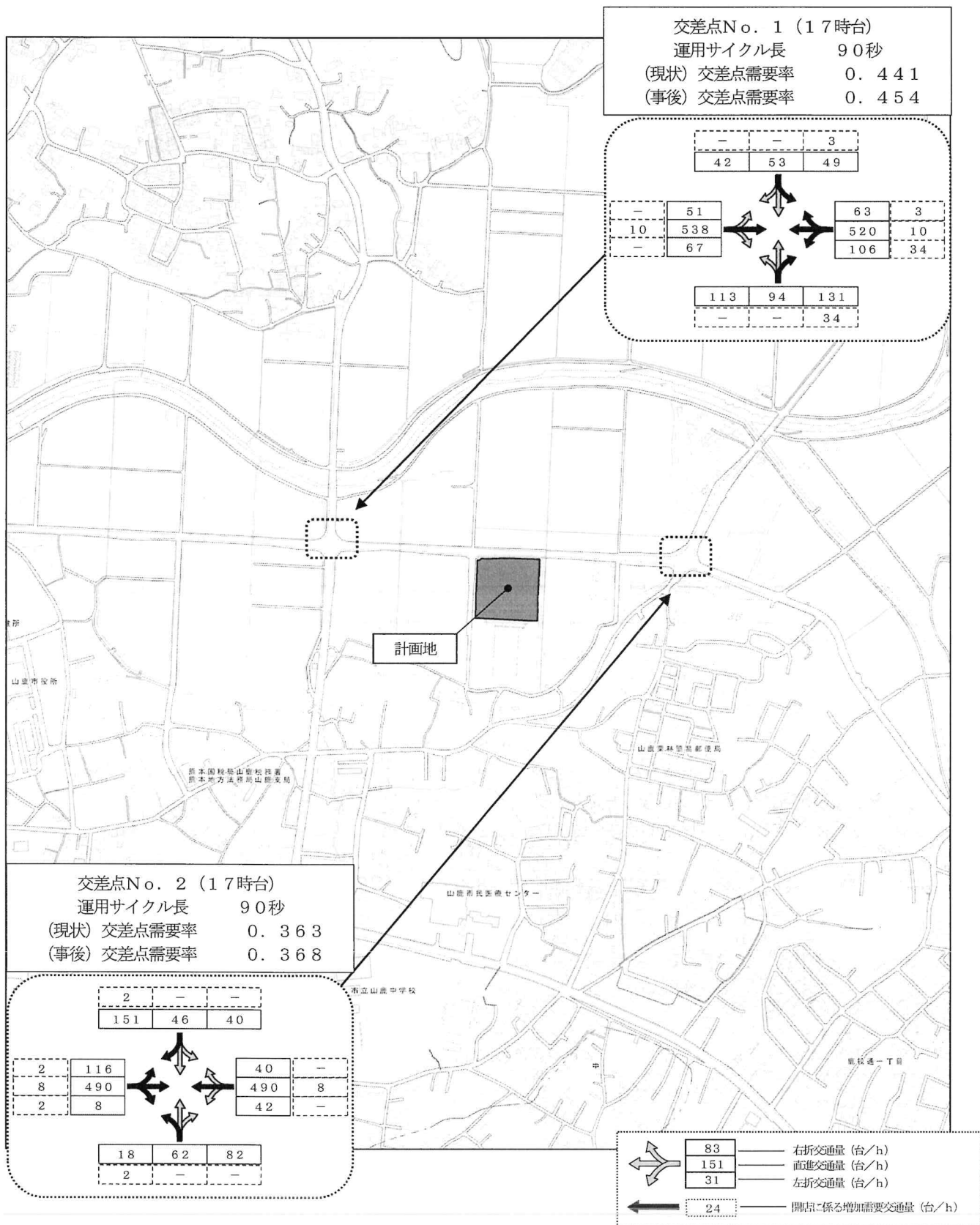
(交差点需要率)

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	0.441	0.454	0.013
	休日	0.413	0.453	0.040
交差点No.2	平日	0.363	0.368	0.005
	休日	0.300	0.308	0.008

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

よって、周辺地域に与える影響は比較的小さいものであると考えられる。

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



図ー 7. 開店後のピーク時交通状況実態 (平日)

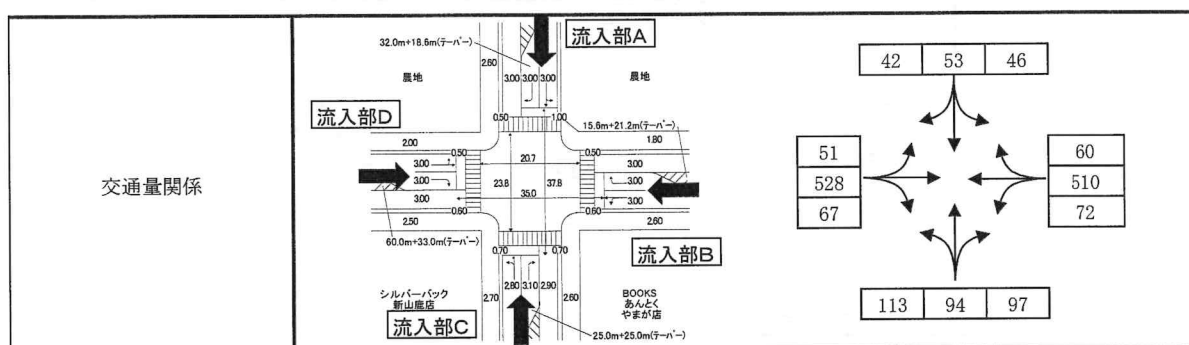
第6章 現況及び開店後の交通容量解析結果

- (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)

父差点No. 1 (17時台)														
流入部			A			B			C			D		
車線			左直	右		左直	右		左直	右		左直	右	
車線数			1	1		1	1		1	1		1	1	
飽和交通流率の基本値			2000	1800		2000	1800		2000	1800		2000	1800	
車線幅員による補正率			1.00	1.00		1.00	1.00		0.95	1.00		1.00	1.00	
車線幅員 (m)			3.00	3.00		3.00	3.00		2.80	3.10		3.00	3.00	
縦断勾配による補正率			1.000	1.000		1.000	1.000		1.000	1.000		0.940	0.940	
縦断勾配 (%)			-1.3	-1.3		-0.2	-0.2		-0.4	-0.4		2.2	2.2	
大型車混入率による補正率			0.993	1.000		0.990	0.988		0.997	0.993		0.993	1.000	
大型車混入率 (%)			1.0	0.0		1.4	1.7		0.5	1.0		1.0	0.0	
左折車混入率による補正率			0.900			0.968			0.885			0.977		
左折車混入率 (%)			46.5			12.4			54.6			8.8		
歩行者による低減率			0.15			0.15			0.15			0.15		
有効青時間			24			54			24			54		
歩行者有効青時間			18			48			18			48		
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				0.911			0.580			0.950			0.590	
有効青時間 (秒)				24			54			24			54	
現示変わり目の捌け台数				2			2			2			2	
飽和交通流率			1787	—		1917	—		1676	—		1824	—	
交通量			99	42		582	60		207	97		579	67	
正規化交通量			0.055	—		0.304	—		0.124	—		0.317	—	
第1現示			0.055	—					0.124	—				
第2現示						0.304	—					0.317	—	
第3現示														
第4現示														
第5現示														
青時間比			26.7	26.7		60.0	60.0		26.7	26.7		60.0	60.0	
交通容量			477	378		1150	471		447	415		1094	454	
V/Cp			0.208	0.111		0.506	0.127		0.463	0.234		0.529	0.148	
滞留長 (m)			31.5	13.9		132.8	20.1		56.2	30.9		131.6	22.1	



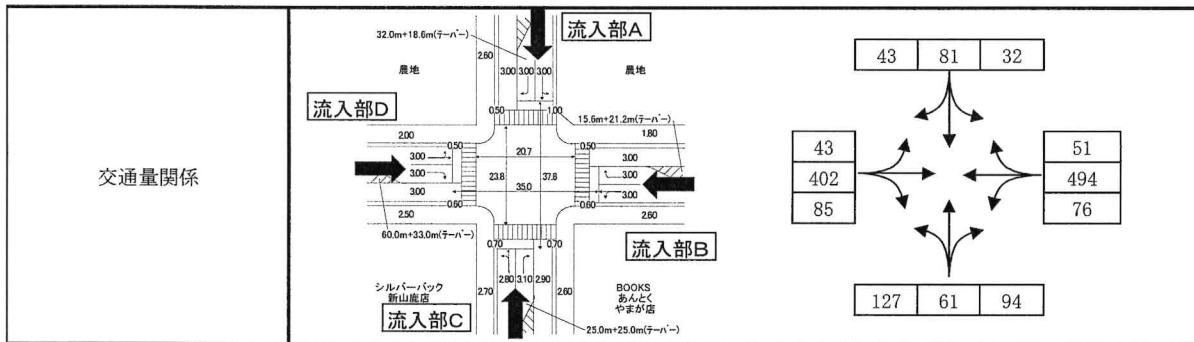
サイクル長	1 φ	2 φ	3 φ	4 φ	5 φ
90秒					
	G 24秒 Y 3秒 AR 3秒	G 54秒 Y 3秒 AR 3秒	G Y AR	G Y AR	G Y AR

(1) 現状の交通容量解析結果 (休日)

交差点No. 1 (14時台)

流入部	A			B			C			D		
車線	左直	右		左直	右		左直	右		左直	右	
車線数	1	1		1	1		1	1		1	1	
飽和交通流率の基本値	2000	1800		2000	1800		2000	1800		2000	1800	
車線幅員による補正率	1.00	1.00		1.00	1.00		0.95	1.00		1.00	1.00	
車線幅員 (m)	3.00	3.00		3.00	3.00		2.80	3.10		3.00	3.00	
縦断勾配による補正率	1.000	1.000		1.000	1.000		1.000	1.000		0.940	0.940	
縦断勾配 (%)	-1.3	-1.3		-0.2	-0.2		-0.4	-0.4		2.2	2.2	
大型車混入率による補正率	0.988	1.000		0.995	1.000		0.997	0.992		0.985	1.000	
大型車混入率 (%)	1.8	0.0		0.7	0.0		0.5	1.1		2.2	0.0	
左折車混入率による補正率	0.936			0.966			0.859			0.975		
左折車混入率 (%)	28.3			13.3			67.6			9.7		
歩行者による低減率	0.15			0.15			0.15			0.15		
有効青時間	26			42			26			42		
歩行者有効青時間	20			36			20			36		
横断歩行者による補正値	—			—			—			—		
右折車混入率による補正率		—			—			—			—	
右折車混入率 (%)		0.942			0.649			0.923			0.598	
右折車の通過確率		26			42			26			42	
有効青時間 (秒)		2			2			2			2	
現示変り目の捌け台数		—			—			—			—	
飽和交通流率	1850	—		1922	—		1627	—		1806	—	
交通量	113	43		570	51		188	94		445	85	
正規化交通量	0.061	—		0.297	—		0.116	—		0.246	—	
第1現示	0.061	—					0.116	—				
第2現示				0.297	—					0.246	—	
第3現示												
第4現示												
第5現示												
青時間比	32.5	32.5		52.5	52.5		32.5	32.5		52.5	52.5	
交通容量	601	515		1009	474		529	485		948	365	
V/Cp	0.188	0.083		0.565	0.108		0.355	0.194		0.469	0.233	
滞留長 (m)	32.2	12.6		114.8	15.0		47.9	27.9		91.0	24.9	

現示別 需要率	交差点 需要率
0.116	0.413
0.297	



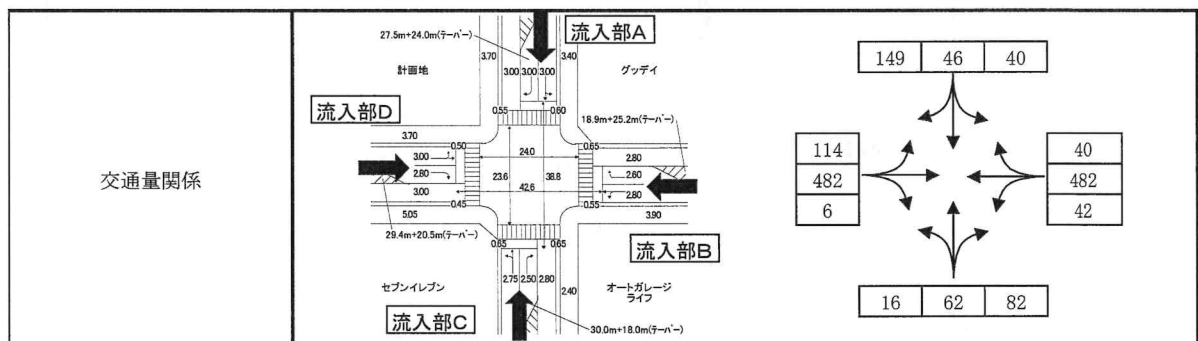
サイクル長	1 φ	2 φ	3 φ	4 φ	5 φ
80秒					
	G 26秒 Y 3秒 AR 3秒	G 42秒 Y 3秒 AR 3秒	G Y AR	G Y AR	G Y AR

(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	A			B			C			D		
車線	左直	右		左直	右		左直	右		左直	右	
車線数	1	1		1	1		1	1		1	1	
飽和交通流率の基本値	2000	1800		2000	1800		2000	1800		2000	1800	
車線幅員による補正率	1.00	1.00		0.95	0.95		0.95	0.95		1.00	1.00	
車線幅員 (m)	3.00	3.00		2.80	2.60		2.75	2.50		3.00	2.80	
縦断勾配による補正率	1.000	1.000		1.000	1.000		0.990	0.990		1.000	1.000	
縦断勾配 (%)	1.0	1.0		-0.9	-0.9		-2.4	-2.4		-1.3	-1.3	
大型車混入率による補正率	0.992	1.000		0.988	1.000		1.000	1.000		0.994	1.000	
大型車混入率 (%)	1.2	0.0		1.7	0.0		0.0	0.0		0.8	0.0	
左折車混入率による補正率	0.896			0.979			0.951			0.952		
左折車混入率 (%)	46.5			8.0			20.5			19.1		
歩行者による低減率	0.15			0.15			0.15			0.15		
有効青時間	30			48			30			48		
歩行者有効青時間	24			42			24			42		
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 (%)		0.941			0.605			0.956			0.605	
右折車の通過確率		30			48			30			48	
有効青時間 (秒)		2			2			2			2	
現示変わり目の捌け台数												
飽和交通流率	1778	—		1838	—		1789	—		1893	—	
交通量	86	149		524	40		78	82		596	6	
正規化交通量	0.048	—		0.285	—		0.044	—		0.315	—	
第1現示	0.048	—					0.044	—				
第2現示				0.285	—					0.315	—	
第3現示												
第4現示												
第5現示												
青時間比	33.3	33.3		53.3	53.3		33.3	33.3		53.3	53.3	
交通容量	592	528		980	398		596	511		1009	400	
V/Cp	0.145	0.282		0.535	0.101		0.131	0.160		0.591	0.015	
滞留長 (m)	28.7	42.5		119.9	13.2		25.7	27.1		135.2	2.0	

現示別 需要率	交差点 需要率
0.048	0.363
0.315	



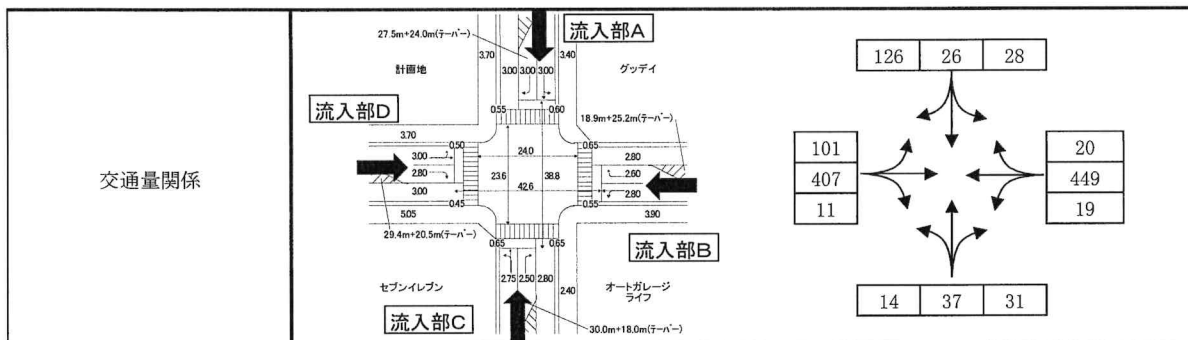
サイクル長	1 φ	2 φ	3 φ	4 φ	5 φ
90秒					
	G 30秒 Y 3秒 AR 3秒	G 48秒 Y 3秒 AR 3秒	G Y AR	G Y AR	G Y AR

(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	A			B			C			D		
車線	左直	右		左直	右		左直	右		左直	右	
車線数	1	1		1	1		1	1		1	1	
飽和交通流率の基本値	2000	1800		2000	1800		2000	1800		2000	1800	
車線幅員による補正率	1.00	1.00		0.95	0.95		0.95	0.95		1.00	1.00	
車線幅員 (m)	3.00	3.00		2.80	2.60		2.75	2.50		3.00	2.80	
縦断勾配による補正率	1.000	1.000		1.000	1.000		0.990	0.990		1.000	1.000	
縦断勾配 (%)	1.0	1.0		-0.9	-0.9		-2.4	-2.4		-1.3	-1.3	
大型車混入率による補正率	1.000	1.000		0.999	1.000		1.000	1.000		0.994	1.000	
大型車混入率 (%)	0.0	0.0		0.2	0.0		0.0	0.0		0.8	0.0	
左折車混入率による補正率	0.885			0.990			0.935			0.951		
左折車混入率 (%)	51.9			4.1			27.5			19.9		
歩行者による低減率	0.15			0.15			0.15			0.15		
有効青時間	31			37			31			37		
歩行者有効青時間	25			31			25			31		
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		0.965			0.646			0.975			0.623	
有効青時間 (秒)		31			37			31			37	
現示変わり目の捌け台数		2			2			2			2	
飽和交通流率	1770	—		1879	—		1759	—		1891	—	
交通量	54	126		468	20		51	31		508	11	
正規化交通量	0.031	—		0.249	—		0.029	—		0.269	—	
第1現示	0.031	—					0.029	—				
第2現示				0.249	—					0.269	—	
第3現示												
第4現示												
第5現示												
青時間比	38.8	38.8		46.3	46.3		38.8	38.8		46.3	46.3	
交通容量	687	653		870	359		682	625		876	329	
V/Cp	0.079	0.193		0.538	0.056		0.075	0.050		0.580	0.033	
滞留長 (m)	15.8	33.6		93.8	5.9		15.0	9.1		102.4	3.2	

現示別 需要率	交差点 需要率
0.031	0.300
0.269	



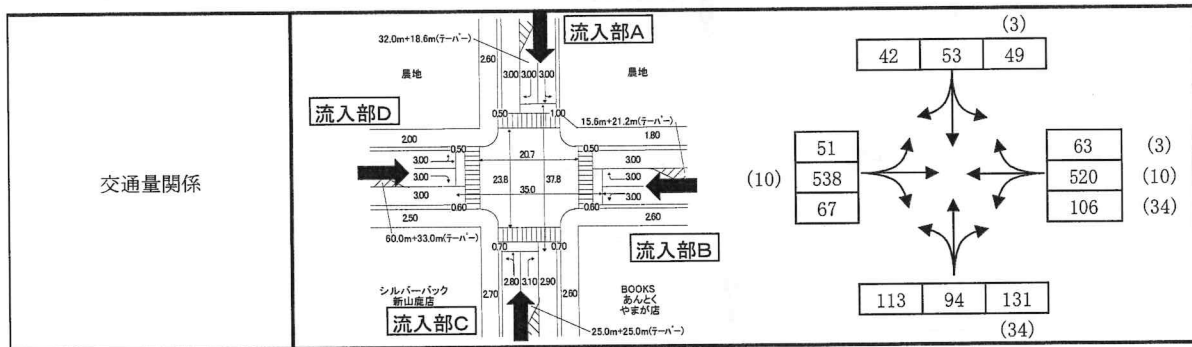
サイクル長	1φ	2φ	3φ	4φ	5φ
80秒					
	G 31秒 Y 3秒 AR 3秒	G 37秒 Y 3秒 AR 3秒	G Y AR	G Y AR	G Y AR

(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	A			B			C			D		
車線	左直	右		左直	右		左直	右		左直	右	
車線数	1	1		1	1		1	1		1	1	
飽和交通流率の基本値	2000	1800		2000	1800		2000	1800		2000	1800	
車線幅員による補正率	1.00	1.00		1.00	1.00		0.95	1.00		1.00	1.00	
車線幅員 (m)	3.00	3.00		3.00	3.00		2.80	3.10		3.00	3.00	
縦断勾配による補正率	1.000	1.000		1.000	1.000		1.000	1.000		0.940	0.940	
縦断勾配 (%)	-1.3	-1.3		-0.2	-0.2		-0.4	-0.4		2.2	2.2	
大型車混入率による補正率	0.993	1.000		0.991	0.989		0.997	0.994		0.993	1.000	
大型車混入率 (%)	1.0	0.0		1.3	1.6		0.5	0.8		1.0	0.0	
左折車混入率による補正率	0.897			0.957			0.885			0.977		
左折車混入率 (%)	48.0			16.9			54.6			8.7		
歩行者による低減率	0.15			0.15			0.15			0.15		
有効青時間	24			54			24			54		
歩行者有効青時間	18			48			18			48		
横断歩行者による補正値	—			—			—			—		
右折車混入率による補正率		—			—			—			—	
右折車混入率 (%)		0.911			0.574			0.950			0.584	
右折車の通過確率		24			54			24			54	
有効青時間 (秒)		2			2			2			2	
現示変わり目の捌け台数												
飽和交通流率	1781	—		1897	—		1676	—		1824	—	
交通量	102	42		626	63		207	131		589	67	
正規化交通量	0.057	—		0.330	—		0.124	—		0.323	—	
第1現示	0.057	—					0.124	—				
第2現示				0.330	—					0.323	—	
第3現示												
第4現示												
第5現示												
青時間比	26.7	26.7		60.0	60.0		26.7	26.7		60.0	60.0	
交通容量	476	378		1138	463		447	415		1094	444	
V/Cp	0.214	0.111		0.550	0.136		0.463	0.316		0.538	0.151	
滞留長 (m)	32.4	13.9		142.7	21.1		56.2	39.6		133.9	22.1	

現示別 需要率	交差点 需要率
0.124	0.454
0.330	

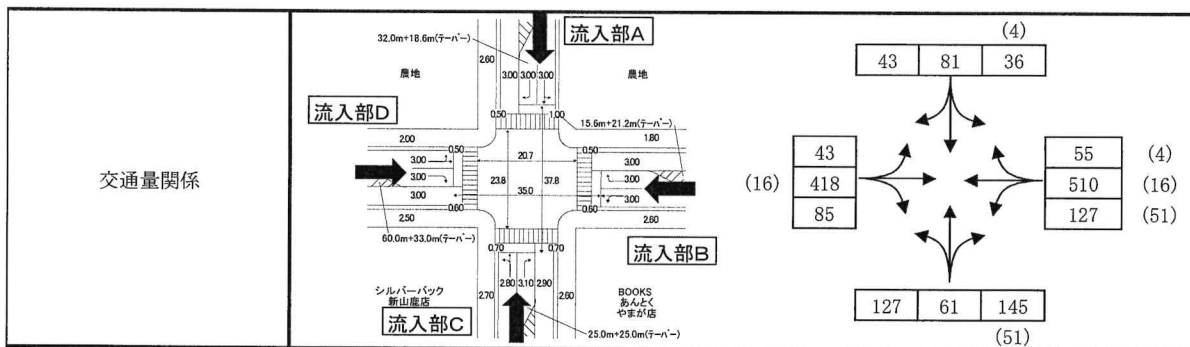


サイクル長	1 φ	2 φ	3 φ	4 φ	5 φ
90秒					
	G 24秒 Y 3秒 AR 3秒	G 54秒 Y 3秒 AR 3秒	G Y AR	G Y AR	G Y AR

(2) 開店後の交通容量解析結果 (休日)

交差点No. 1 (14時台)

流入部	A			B			C			D		
	左直	右		左直	右		左直	右		左直	右	
車線数	1	1		1	1		1	1		1	1	
飽和交通流率の基本値	2000	1800		2000	1800		2000	1800		2000	1800	
車線幅員による補正率	1.00	1.00		1.00	1.00		0.95	1.00		1.00	1.00	
車線幅員 (m)	3.00	3.00		3.00	3.00		2.80	3.10		3.00	3.00	
縦断勾配による補正率	1.000	1.000		1.000	1.000		1.000	1.000		0.940	0.940	
縦断勾配 (%)	-1.3	-1.3		-0.2	-0.2		-0.4	-0.4		2.2	2.2	
大型車混入率による補正率	0.988	1.000		0.996	1.000		0.997	0.995		0.985	1.000	
大型車混入率 (%)	1.7	0.0		0.6	0.0		0.5	0.7		2.2	0.0	
左折車混入率による補正率	0.930			0.950			0.859			0.976		
左折車混入率 (%)	30.8			19.9			67.6			9.3		
歩行者による低減率	0.15			0.15			0.15			0.15		
有効青時間	26			42			26			42		
歩行者有効青時間	20			36			20			36		
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 (%)		0.942			0.640			0.923			0.590	
右折車の通過確率		0.942			0.640			0.923			0.590	
有効青時間 (秒)		26			42			26			42	
現示変わり目の捌け台数		2			2			2			2	
飽和交通流率	1838	—		1892	—		1627	—		1807	—	
交通量	117	43		637	55		188	145		461	85	
正規化交通量	0.064	—		0.337	—		0.116	—		0.255	—	
第1現示	0.064	—					0.116	—				
第2現示				0.337	—					0.255	—	
第3現示												
第4現示												
第5現示												
青時間比	32.5	32.5		52.5	52.5		32.5	32.5		52.5	52.5	
交通容量	597	515		993	460		529	486		949	349	
V/Cp	0.196	0.083		0.641	0.120		0.355	0.298		0.486	0.244	
滞留長 (m)	33.3	12.6		128.2	16.1		47.9	38.9		94.2	24.9	
												現示別 需要率
												交差点 需要率
												0.116
												0.337
												0.453

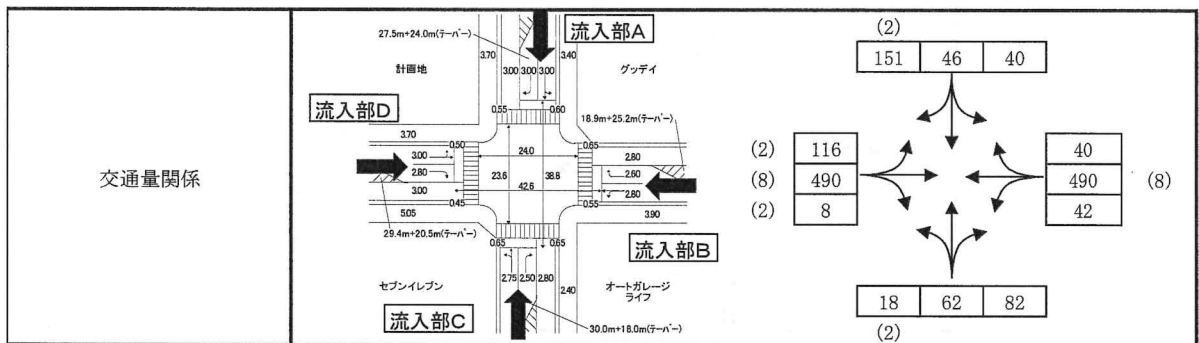


サイクル長	1φ	2φ	3φ	4φ	5φ
80秒					
	G 26秒 Y 3秒 AR 3秒	G 42秒 Y 3秒 AR 3秒	G Y AR	G Y AR	G Y AR

(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	A			B			C			D		
車線	左直	右		左直	右		左直	右		左直	右	
車線数	1	1		1	1		1	1		1	1	
飽和交通流率の基本値	2000	1800		2000	1800		2000	1800		2000	1800	
車線幅員による補正率	1.00	1.00		0.95	0.95		0.95	0.95		1.00	1.00	
車線幅員 (m)	3.00	3.00		2.80	2.60		2.75	2.50		3.00	2.80	
縦断勾配による補正率	1.000	1.000		1.000	1.000		0.990	0.990		1.000	1.000	
縦断勾配 (%)	1.0	1.0		-0.9	-0.9		-2.4	-2.4		-1.3	-1.3	
大型車混入率による補正率	0.992	1.000		0.988	1.000		1.000	1.000		0.994	1.000	
大型車混入率 (%)	1.2	0.0		1.7	0.0		0.0	0.0		0.8	0.0	
左折車混入率による補正率	0.896			0.979			0.947			0.952		
左折車混入率 (%)	46.5			7.9			22.5			19.1		
歩行者による低減率	0.15			0.15			0.15			0.15		
有効青時間	30			48			30			48		
歩行者有効青時間	24			42			24			42		
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 (%)		0.941			0.601			0.956			0.601	
右折車の通過確率		30			48			30			48	
有効青時間 (秒)		2			2			2			2	
現示変り目の捌け台数												
飽和交通流率	1778	—		1838	—		1781	—		1893	—	
交通量	86	151		532	40		80	82		606	8	
正規化交通量	0.048	—		0.289	—		0.045	—		0.320	—	
第1現示	0.048	—					0.045	—				
第2現示				0.289	—					0.320	—	
第3現示												
第4現示												
第5現示												
青時間比	33.3	33.3		53.3	53.3		33.3	33.3		53.3	53.3	
交通容量	592	528		980	392		593	511		1009	393	
V/Cp	0.145	0.286		0.543	0.102		0.135	0.160		0.601	0.020	
滞留長 (m)	28.7	43.0		121.7	13.2		26.4	27.1		137.5	2.6	
												現示別 需要率
												交差点 需要率
												0.368



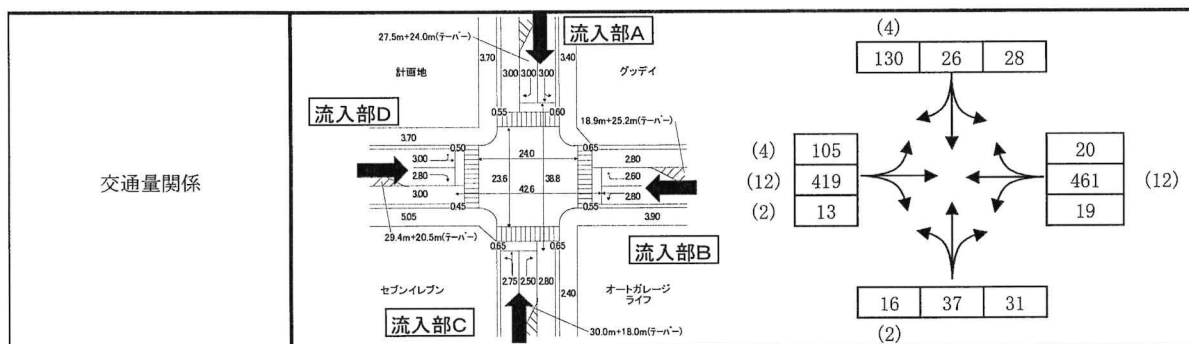
サイクル長	1φ	2φ	3φ	4φ	5φ
90秒					
	G 30秒 Y 3秒 AR 3秒	G 48秒 Y 3秒 AR 3秒	G Y AR	G Y AR	G Y AR

(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	A			B			C			D		
車線	左直	右		左直	右		左直	右		左直	右	
車線数	1	1		1	1		1	1		1	1	
飽和交通流率の基本値	2000	1800		2000	1800		2000	1800		2000	1800	
車線幅員による補正率	1.00	1.00		0.95	0.95		0.95	0.95		1.00	1.00	
車線幅員 (m)	3.00	3.00		2.80	2.60		2.75	2.50		3.00	2.80	
縦断勾配による補正率	1.000	1.000		1.000	1.000		0.990	0.990		1.000	1.000	
縦断勾配 (%)	1.0	1.0		-0.9	-0.9		-2.4	-2.4		-1.3	-1.3	
大型車混入率による補正率	1.000	1.000		0.999	1.000		1.000	1.000		0.994	1.000	
大型車混入率 (%)	0.0	0.0		0.2	0.0		0.0	0.0		0.8	0.0	
左折車混入率による補正率	0.885			0.990			0.930			0.951		
左折車混入率 (%)	51.9			4.0			30.2			20.0		
歩行者による低減率	0.15			0.15			0.15			0.15		
有効青時間	31			37			31			37		
歩行者有効青時間	25			31			25			31		
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		0.965			0.640			0.975			0.616	
有効青時間 (秒)		31			37			31			37	
現示変わり目の捌け台数		2			2			2			2	
飽和交通流率	1770	—		1879	—		1749	—		1891	—	
交通量	54	130		480	20		53	31		524	13	
正規化交通量	0.031	—		0.255	—		0.030	—		0.277	—	
第1現示	0.031	—					0.030	—				
第2現示				0.255	—					0.277	—	
第3現示												
第4現示												
第5現示												
青時間比	38.8	38.8		46.3	46.3		38.8	38.8		46.3	46.3	
交通容量	687	653		870	350		679	625		876	319	
V/Cp	0.079	0.199		0.552	0.057		0.078	0.050		0.598	0.041	
滞留長 (m)	15.8	34.7		96.2	5.9		15.5	9.1		105.6	3.8	

現示別 需要率	交差点 需要率
0.031	0.308
0.277	



サイクル長	1φ	2φ	3φ	4φ	5φ
80秒					
	G 31秒 Y 3秒 AR 3秒	G 37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

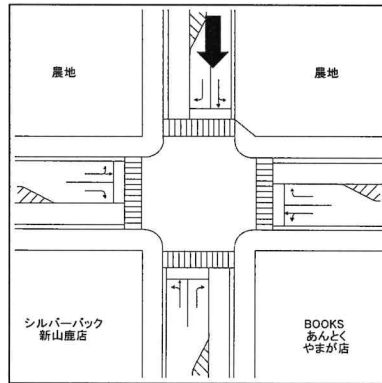
(1) 交通流量調査結果

交差点交通流動調査集計表

交差点No. 1

調査日 : 令和8年5月25日(月)

方向 : 交差南進方面



	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				
7:00 ~ 8:00	2	33	0	1	83	5	2	36	1	158	163	34	2
8:00 ~ 9:00	1	29	0	3	82	0	0	50	0	161	165	7	0
9:00 ~ 10:00	0	36	0	0	60	0	0	35	1	132	132	1	0
10:00 ~ 11:00	1	24	0	0	50	0	0	32	1	107	108	0	0
11:00 ~ 12:00	0	26	1	0	50	1	0	26	0	104	104	1	0
12:00 ~ 13:00	1	28	0	1	37	0	0	25	1	91	93	1	1
13:00 ~ 14:00	0	21	0	0	51	2	0	29	1	104	104	9	3
14:00 ~ 15:00	0	35	1	0	58	2	0	29	1	126	126	1	1
15:00 ~ 16:00	0	30	0	1	46	2	0	31	0	109	110	3	1
16:00 ~ 17:00	1	34	0	0	60	1	0	44	1	140	141	1	3
17:00 ~ 18:00	0	45	1	0	53	0	1	41	0	140	141	4	0
18:00 ~ 19:00	0	29	0	0	64	0	0	37	0	130	130	5	0
19:00 ~ 20:00	0	23	0	1	21	0	0	17	0	61	62	5	1
合 計	6	393	3	7	715	13	3	432	7	1563	1579	72	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
7:00 ~ 8:00	21.5	54.6	23.9	100.0	0.0	5.6	2.6	3.7	5.7	1.1	5.1	3.1
8:00 ~ 9:00	18.2	51.5	30.3	100.0	0.0	0.0	0.0	0.0	3.3	3.5	0.0	2.4
9:00 ~ 10:00	27.3	45.5	27.3	100.0	0.0	0.0	2.8	0.8	0.0	0.0	0.0	0.0
10:00 ~ 11:00	23.1	46.3	30.6	100.0	0.0	0.0	3.0	0.9	4.0	0.0	0.0	0.9
11:00 ~ 12:00	26.0	49.0	25.0	100.0	3.7	2.0	0.0	1.9	0.0	0.0	0.0	0.0
12:00 ~ 13:00	31.2	40.9	28.0	100.0	0.0	0.0	3.8	1.1	3.4	2.6	0.0	2.2
13:00 ~ 14:00	20.2	51.0	28.8	100.0	0.0	3.8	3.3	2.9	0.0	0.0	0.0	0.0
14:00 ~ 15:00	28.6	47.6	23.8	100.0	2.8	3.3	3.3	3.2	0.0	0.0	0.0	0.0
15:00 ~ 16:00	27.3	44.5	28.2	100.0	0.0	4.1	0.0	1.8	0.0	2.0	0.0	0.9
16:00 ~ 17:00	24.8	43.3	31.9	100.0	0.0	1.6	2.2	1.4	2.9	0.0	0.0	0.7
17:00 ~ 18:00	32.6	37.6	29.8	100.0	2.2	0.0	0.0	0.7	0.0	0.0	2.4	0.7
18:00 ~ 19:00	22.3	49.2	28.5	100.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
19:00 ~ 20:00	37.1	35.5	27.4	100.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	4.5	0.0	1.6
平 均	25.5	46.5	28.0	100.0	0.7	1.8	1.6	1.5	1.5	1.0	0.7	1.0

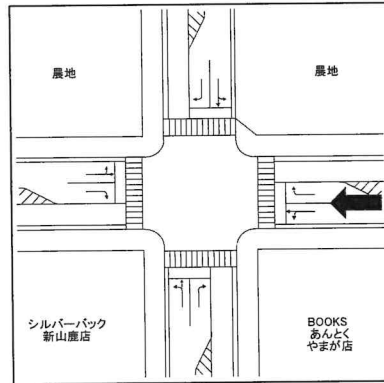
(1) 交通流量調査結果

交差点交通流動調査集計表

交差点No. 1

調査日 : 令和8年5月25日(月)

方向 : 幹線西進方面



	左折			直進			右折			自動車	全車種	自転車	歩行者
	二輪車	普通車	大型車	二輪車	普通車	大型車	二輪車	普通車	大型車	計	合計		
7:00 ~ 8:00	0	36	1	10	360	19	0	20	0	436	446	40	5
8:00 ~ 9:00	0	43	0	3	409	23	0	43	0	518	521	0	1
9:00 ~ 10:00	0	36	2	3	347	22	0	31	0	438	441	0	0
10:00 ~ 11:00	0	61	2	6	431	29	0	44	1	568	574	1	0
11:00 ~ 12:00	1	62	2	6	392	22	0	30	0	508	515	2	0
12:00 ~ 13:00	0	47	0	7	399	22	0	39	1	508	515	0	0
13:00 ~ 14:00	0	53	1	7	367	23	1	26	0	470	478	39	7
14:00 ~ 15:00	2	55	0	6	380	17	0	31	0	483	491	0	1
15:00 ~ 16:00	0	55	0	8	432	19	0	35	1	542	550	3	1
16:00 ~ 17:00	0	67	1	8	428	9	0	52	0	557	565	4	3
17:00 ~ 18:00	1	71	0	9	493	8	0	59	1	632	642	4	1
18:00 ~ 19:00	1	66	0	32	407	7	0	67	0	547	580	1	0
19:00 ~ 20:00	0	41	0	6	278	2	2	40	0	361	369	6	1
合 計	5	693	9	111	5123	222	3	517	4	6568	6687	100	20

【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
7:00 ~ 8:00	8.3	87.2	4.5	100.0	2.7	4.9	0.0	4.5	0.0	2.6	0.0	2.2
8:00 ~ 9:00	8.3	83.5	8.3	100.0	0.0	5.3	0.0	4.4	0.0	0.7	0.0	0.6
9:00 ~ 10:00	8.6	84.4	7.0	100.0	5.3	5.9	0.0	5.4	0.0	0.8	0.0	0.7
10:00 ~ 11:00	11.0	81.2	7.8	100.0	3.2	6.2	2.2	5.6	0.0	1.3	0.0	1.0
11:00 ~ 12:00	12.6	81.6	5.8	100.0	3.1	5.2	0.0	4.7	1.5	1.4	0.0	1.4
12:00 ~ 13:00	9.1	83.1	7.8	100.0	0.0	5.1	2.5	4.5	0.0	1.6	0.0	1.4
13:00 ~ 14:00	11.3	83.1	5.6	100.0	1.9	5.8	0.0	5.0	0.0	1.8	3.7	1.7
14:00 ~ 15:00	11.6	82.1	6.3	100.0	0.0	4.2	0.0	3.5	3.5	1.5	0.0	1.6
15:00 ~ 16:00	10.0	83.5	6.5	100.0	0.0	4.1	2.8	3.6	0.0	1.7	0.0	1.5
16:00 ~ 17:00	12.0	78.8	9.2	100.0	1.5	2.0	0.0	1.8	0.0	1.8	0.0	1.4
17:00 ~ 18:00	11.2	79.4	9.3	100.0	0.0	1.6	1.7	1.4	1.4	1.8	0.0	1.6
18:00 ~ 19:00	11.6	76.9	11.6	100.0	0.0	1.6	0.0	1.2	1.5	7.2	0.0	5.7
19:00 ~ 20:00	11.1	77.5	11.4	100.0	0.0	0.7	0.0	0.5	0.0	2.1	4.8	2.2
平 均	10.6	81.6	7.8	100.0	1.3	4.1	0.8	3.5	0.7	2.0	0.6	1.8

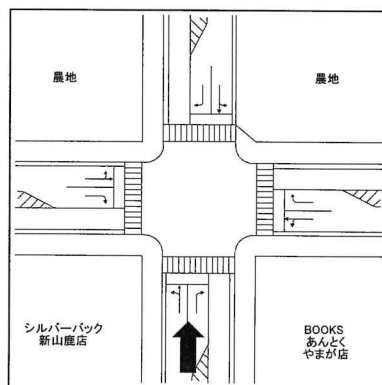
(1) 交通流量調査結果

交差点交通流動調査集計表

交差点No. 1

調査日 : 令和8年5月25日(月)

方向 : 交差北進方面



	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				
7:00 ~ 8:00	1	62	4	0	60	0	0	29	2	157	158	9	9
8:00 ~ 9:00	0	69	2	1	75	0	0	35	1	182	183	3	2
9:00 ~ 10:00	0	50	3	1	41	0	0	39	0	133	134	2	2
10:00 ~ 11:00	0	78	1	2	36	0	1	59	3	177	180	1	2
11:00 ~ 12:00	0	67	5	1	30	1	1	49	1	153	155	3	0
12:00 ~ 13:00	2	83	6	0	34	2	0	55	1	181	183	2	2
13:00 ~ 14:00	0	68	1	1	55	3	1	47	0	174	176	4	3
14:00 ~ 15:00	1	69	2	0	35	1	0	65	1	173	174	9	0
15:00 ~ 16:00	1	67	4	0	53	2	4	76	0	202	207	4	1
16:00 ~ 17:00	1	94	2	2	65	2	1	96	0	259	263	3	3
17:00 ~ 18:00	0	112	1	0	94	0	1	95	1	303	304	5	1
18:00 ~ 19:00	1	84	0	1	58	0	1	74	1	217	220	12	4
19:00 ~ 20:00	3	66	0	1	44	0	0	48	0	158	162	7	0
合 計	10	969	31	10	680	11	10	767	11	2469	2499	64	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
7:00 ~ 8:00	42.4	38.0	19.6	100.0	6.0	0.0	6.5	3.8	1.5	0.0	0.0	0.6
8:00 ~ 9:00	38.8	41.5	19.7	100.0	2.8	0.0	2.8	1.6	0.0	1.3	0.0	0.5
9:00 ~ 10:00	39.6	31.3	29.1	100.0	5.7	0.0	0.0	2.2	0.0	2.4	0.0	0.7
10:00 ~ 11:00	43.9	21.1	35.0	100.0	1.3	0.0	4.8	2.2	0.0	5.3	1.6	1.7
11:00 ~ 12:00	46.5	20.6	32.9	100.0	6.9	3.1	2.0	4.5	0.0	3.1	2.0	1.3
12:00 ~ 13:00	49.7	19.7	30.6	100.0	6.6	5.6	1.8	4.9	2.2	0.0	0.0	1.1
13:00 ~ 14:00	39.2	33.5	27.3	100.0	1.4	5.1	0.0	2.3	0.0	1.7	2.1	1.1
14:00 ~ 15:00	41.4	20.7	37.9	100.0	2.8	2.8	1.5	2.3	1.4	0.0	0.0	0.6
15:00 ~ 16:00	34.8	26.6	38.6	100.0	5.6	3.6	0.0	2.9	1.4	0.0	5.0	2.4
16:00 ~ 17:00	36.9	26.2	36.9	100.0	2.1	2.9	0.0	1.5	1.0	2.9	1.0	1.5
17:00 ~ 18:00	37.2	30.9	31.9	100.0	0.9	0.0	1.0	0.7	0.0	0.0	1.0	0.3
18:00 ~ 19:00	38.6	26.8	34.5	100.0	0.0	0.0	1.3	0.5	1.2	1.7	1.3	1.4
19:00 ~ 20:00	42.6	27.8	29.6	100.0	0.0	0.0	0.0	0.0	4.3	2.2	0.0	2.5
平 均	40.4	28.1	31.5	100.0	3.1	1.6	1.4	2.1	1.0	1.4	1.3	1.2

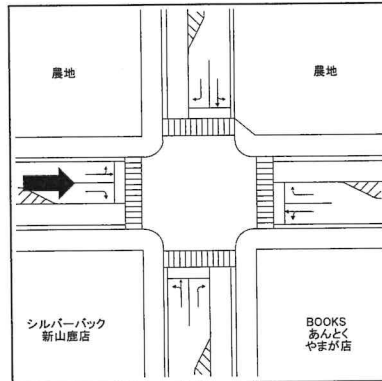
(1) 交通流量調査結果

交差点交通流動調査集計表

交差点No. 1

調査日 : 令和8年5月25日(月)

方向 : 幹線東進方面



	左折			直進			右折			自動車	全車種	自転車	歩行者
	二輪車	普通車	大型車	二輪車	普通車	大型車	二輪車	普通車	大型車	計	合計		
7:00 ~ 8:00	0	21	0	7	325	26	1	57	8	437	445	10	9
8:00 ~ 9:00	0	42	0	13	295	21	0	59	2	419	432	3	2
9:00 ~ 10:00	1	21	1	12	348	31	0	67	0	468	481	1	1
10:00 ~ 11:00	1	25	2	8	417	28	2	61	2	535	546	2	0
11:00 ~ 12:00	1	47	3	5	352	22	0	54	2	480	486	3	0
12:00 ~ 13:00	3	22	1	5	306	15	1	50	1	395	404	1	0
13:00 ~ 14:00	0	28	0	2	316	18	0	64	1	427	429	25	9
14:00 ~ 15:00	1	39	1	1	334	12	0	66	7	459	461	0	1
15:00 ~ 16:00	0	27	1	1	362	21	2	50	1	462	465	2	1
16:00 ~ 17:00	0	40	1	1	355	17	0	69	0	482	483	7	2
17:00 ~ 18:00	0	50	1	11	512	5	0	67	0	635	646	5	5
18:00 ~ 19:00	2	42	0	2	407	6	0	61	0	516	520	4	1
19:00 ~ 20:00	0	28	0	3	278	1	3	46	0	353	359	4	4
合 計	9	432	11	71	4607	223	9	771	24	6068	6157	67	35

【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
7:00 ~ 8:00	4.7	80.4	14.8	100.0	0.0	7.3	12.1	7.6	0.0	2.0	1.5	1.8
8:00 ~ 9:00	9.7	76.2	14.1	100.0	0.0	6.4	3.3	5.3	0.0	4.0	0.0	3.0
9:00 ~ 10:00	4.8	81.3	13.9	100.0	4.3	7.9	0.0	6.7	4.3	3.1	0.0	2.7
10:00 ~ 11:00	5.1	83.0	11.9	100.0	7.1	6.2	3.1	5.9	3.6	1.8	3.1	2.0
11:00 ~ 12:00	10.5	78.0	11.5	100.0	5.9	5.8	3.6	5.6	2.0	1.3	0.0	1.2
12:00 ~ 13:00	6.4	80.7	12.9	100.0	3.8	4.6	1.9	4.2	11.5	1.5	1.9	2.2
13:00 ~ 14:00	6.5	78.3	15.2	100.0	0.0	5.4	1.5	4.4	0.0	0.6	0.0	0.5
14:00 ~ 15:00	8.9	75.3	15.8	100.0	2.4	3.5	9.6	4.3	2.4	0.3	0.0	0.4
15:00 ~ 16:00	6.0	82.6	11.4	100.0	3.6	5.5	1.9	4.9	0.0	0.3	3.8	0.6
16:00 ~ 17:00	8.5	77.2	14.3	100.0	2.4	4.6	0.0	3.7	0.0	0.3	0.0	0.2
17:00 ~ 18:00	7.9	81.7	10.4	100.0	2.0	0.9	0.0	0.9	0.0	2.1	0.0	1.7
18:00 ~ 19:00	8.5	79.8	11.7	100.0	0.0	1.4	0.0	1.2	4.5	0.5	0.0	0.8
19:00 ~ 20:00	7.8	78.6	13.6	100.0	0.0	0.4	0.0	0.3	0.0	1.1	6.1	1.7
平 均	7.3	79.6	13.1	100.0	2.4	4.6	3.0	4.2	2.0	1.4	1.1	1.4

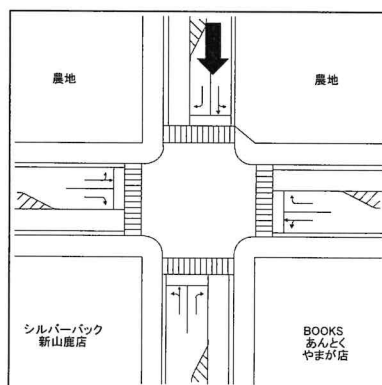
(1) 交通流量調査結果

交差点交通流動調査集計表

交差点No. 1

調査日 : 令和8年5月24日(日)

方向 : 交差南進方面



	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				
7:00 ~ 8:00	1	18	0	0	58	1	1	34	0	111	113	0	2
8:00 ~ 9:00	0	31	0	0	31	0	0	25	1	88	88	0	1
9:00 ~ 10:00	1	33	0	2	54	0	0	38	0	125	128	3	0
10:00 ~ 11:00	1	36	0	0	67	0	0	28	0	131	132	3	0
11:00 ~ 12:00	2	40	0	1	66	0	1	31	1	138	142	2	1
12:00 ~ 13:00	2	36	0	1	64	0	1	28	1	129	133	2	2
13:00 ~ 14:00	0	36	0	1	57	0	0	32	1	126	127	1	0
14:00 ~ 15:00	1	31	0	1	78	2	0	43	0	154	156	1	4
15:00 ~ 16:00	0	35	0	1	99	0	0	35	0	169	170	2	1
16:00 ~ 17:00	0	30	0	3	44	0	2	38	0	112	117	2	0
17:00 ~ 18:00	2	43	0	3	74	0	0	39	0	156	161	3	1
18:00 ~ 19:00	0	18	0	0	25	0	0	23	0	66	66	0	0
19:00 ~ 20:00	1	21	0	1	20	0	0	17	0	58	60	2	0
合 計	11	408	0	14	737	3	5	411	4	1563	1593	21	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
7:00 ~ 8:00	16.8	52.2	31.0	100.0	0.0	1.7	0.0	0.9	5.3	0.0	2.9	1.8
8:00 ~ 9:00	35.2	35.2	29.5	100.0	0.0	0.0	3.8	1.1	0.0	0.0	0.0	0.0
9:00 ~ 10:00	26.6	43.8	29.7	100.0	0.0	0.0	0.0	0.0	2.9	3.6	0.0	2.3
10:00 ~ 11:00	28.0	50.8	21.2	100.0	0.0	0.0	0.0	0.0	2.7	0.0	0.0	0.8
11:00 ~ 12:00	29.6	47.2	23.2	100.0	0.0	0.0	3.0	0.7	4.8	1.5	3.0	2.8
12:00 ~ 13:00	28.6	48.9	22.6	100.0	0.0	0.0	3.3	0.8	5.3	1.5	3.3	3.0
13:00 ~ 14:00	28.3	45.7	26.0	100.0	0.0	0.0	3.0	0.8	0.0	1.7	0.0	0.8
14:00 ~ 15:00	20.5	51.9	27.6	100.0	0.0	2.5	0.0	1.3	3.1	1.2	0.0	1.3
15:00 ~ 16:00	20.6	58.8	20.6	100.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	1.0	0.0	0.6
16:00 ~ 17:00	25.6	40.2	34.2	100.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	6.4	5.0	4.3
17:00 ~ 18:00	28.0	47.8	24.2	100.0	0.0	0.0	0.0	0.0	4.4	3.9	0.0	3.1
18:00 ~ 19:00	27.3	37.9	34.8	100.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
19:00 ~ 20:00	36.7	35.0	28.3	100.0	0.0	0.0	0.0	0.0	4.5	4.8	0.0	3.3
平 均	26.3	47.3	26.4	100.0	0.0	0.4	1.0	0.4	2.6	1.9	1.2	1.9

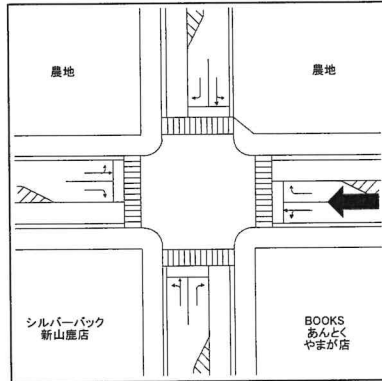
(1) 交通流量調査結果

交差点交通流動調査集計表

交差点No. 1

調査日 : 令和8年5月24日(日)

方向 : 幹線西進方面



	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				
7:00 ~ 8:00	0	5	0	7	153	4	3	23	0	185	195	0	2
8:00 ~ 9:00	0	15	0	4	213	2	0	10	0	240	244	0	2
9:00 ~ 10:00	0	32	0	8	310	1	1	21	0	364	373	1	0
10:00 ~ 11:00	1	68	0	6	471	4	2	39	1	583	592	4	2
11:00 ~ 12:00	0	88	1	12	472	2	0	43	0	606	618	1	1
12:00 ~ 13:00	1	57	0	17	446	2	1	38	0	543	562	2	0
13:00 ~ 14:00	1	64	0	13	447	1	0	46	0	558	572	1	0
14:00 ~ 15:00	0	76	0	17	473	4	3	48	0	601	621	1	4
15:00 ~ 16:00	1	86	0	7	469	7	1	41	1	604	613	2	2
16:00 ~ 17:00	0	63	0	6	474	2	1	44	0	583	590	2	0
17:00 ~ 18:00	2	58	0	6	458	6	2	38	0	560	570	2	1
18:00 ~ 19:00	0	49	0	7	364	1	2	40	0	454	463	0	0
19:00 ~ 20:00	0	39	0	6	243	2	1	26	0	310	317	1	1
合 計	6	700	1	116	4993	38	17	457	2	6191	6330	17	15

【流動特性】

	流動分岐率(%)				大型車混入率(%)				二輪車混入率(%)			
	左折	直進	右折	計	左折	直進	右折	平均	左折	直進	右折	平均
7:00 ~ 8:00	2.6	84.1	13.3	100.0	0.0	2.4	0.0	2.1	0.0	4.3	11.5	5.1
8:00 ~ 9:00	6.1	89.8	4.1	100.0	0.0	0.9	0.0	0.8	0.0	1.8	0.0	1.6
9:00 ~ 10:00	8.6	85.5	5.9	100.0	0.0	0.3	0.0	0.3	0.0	2.5	4.5	2.4
10:00 ~ 11:00	11.7	81.3	7.1	100.0	0.0	0.8	2.4	0.8	1.4	1.2	4.8	1.5
11:00 ~ 12:00	14.4	78.6	7.0	100.0	1.1	0.4	0.0	0.5	0.0	2.5	0.0	1.9
12:00 ~ 13:00	10.3	82.7	6.9	100.0	0.0	0.4	0.0	0.4	1.7	3.7	2.6	3.4
13:00 ~ 14:00	11.4	80.6	8.0	100.0	0.0	0.2	0.0	0.2	1.5	2.8	0.0	2.4
14:00 ~ 15:00	12.2	79.5	8.2	100.0	0.0	0.8	0.0	0.6	0.0	3.4	5.9	3.2
15:00 ~ 16:00	14.2	78.8	7.0	100.0	0.0	1.4	2.3	1.3	1.1	1.4	2.3	1.5
16:00 ~ 17:00	10.7	81.7	7.6	100.0	0.0	0.4	0.0	0.3	0.0	1.2	2.2	1.2
17:00 ~ 18:00	10.5	82.5	7.0	100.0	0.0	1.3	0.0	1.1	3.3	1.3	5.0	1.8
18:00 ~ 19:00	10.6	80.3	9.1	100.0	0.0	0.3	0.0	0.2	0.0	1.9	4.8	1.9
19:00 ~ 20:00	12.3	79.2	8.5	100.0	0.0	0.8	0.0	0.6	0.0	2.4	3.7	2.2
平 均	11.2	81.3	7.5	100.0	0.1	0.7	0.4	0.6	0.8	2.3	3.6	2.2

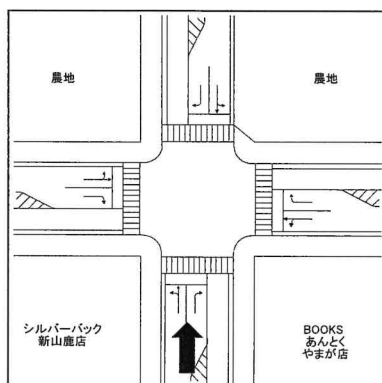
(1) 交通流量調査結果

交差点交通流動調査集計表

交差点No. 1

調査日 : 令和8年5月24日(日)

方向 : 交差北進方面



	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				
7:00 ~ 8:00	1	27	0	1	113	1	0	19	0	160	162	0	2
8:00 ~ 9:00	0	45	1	0	36	0	1	14	1	97	98	2	1
9:00 ~ 10:00	0	75	0	1	35	0	0	31	1	142	143	1	1
10:00 ~ 11:00	2	79	0	3	42	0	0	78	1	200	205	9	6
11:00 ~ 12:00	1	81	1	0	40	1	1	85	0	208	210	3	3
12:00 ~ 13:00	1	76	0	4	44	0	0	73	0	193	198	5	2
13:00 ~ 14:00	1	93	0	0	53	1	1	87	0	234	236	3	8
14:00 ~ 15:00	1	126	0	0	60	1	0	93	1	281	282	6	15
15:00 ~ 16:00	1	102	0	0	65	0	2	114	0	281	284	7	12
16:00 ~ 17:00	0	74	0	2	43	0	1	100	0	217	220	3	6
17:00 ~ 18:00	0	98	0	2	58	0	1	97	0	253	256	6	0
18:00 ~ 19:00	1	71	0	0	31	0	1	51	0	153	155	2	0
19:00 ~ 20:00	0	60	0	0	36	0	4	37	0	133	137	0	1
合計	9	1007	2	13	656	4	12	879	4	2552	2586	47	57

【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
7:00 ~ 8:00	17.3	71.0	11.7	100.0	0.0	0.9	0.0	0.6	3.6	0.9	0.0	1.2
8:00 ~ 9:00	46.9	36.7	16.3	100.0	2.2	0.0	6.3	2.0	0.0	0.0	6.3	1.0
9:00 ~ 10:00	52.4	25.2	22.4	100.0	0.0	0.0	3.1	0.7	0.0	2.8	0.0	0.7
10:00 ~ 11:00	39.5	22.0	38.5	100.0	0.0	0.0	1.3	0.5	2.5	6.7	0.0	2.4
11:00 ~ 12:00	39.5	19.5	41.0	100.0	1.2	2.4	0.0	1.0	1.2	0.0	1.2	1.0
12:00 ~ 13:00	38.9	24.2	36.9	100.0	0.0	0.0	0.0	0.0	1.3	8.3	0.0	2.5
13:00 ~ 14:00	39.8	22.9	37.3	100.0	0.0	1.9	0.0	0.4	1.1	0.0	1.1	0.8
14:00 ~ 15:00	45.0	21.6	33.3	100.0	0.0	1.6	1.1	0.7	0.8	0.0	0.0	0.4
15:00 ~ 16:00	36.3	22.9	40.8	100.0	0.0	0.0	0.0	0.0	1.0	0.0	1.7	1.1
16:00 ~ 17:00	33.6	20.5	45.9	100.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	4.4	1.0	1.4
17:00 ~ 18:00	38.3	23.4	38.3	100.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	3.3	1.0	1.2
18:00 ~ 19:00	46.5	20.0	33.5	100.0	0.0	0.0	0.0	0.0	1.4	0.0	1.9	1.3
19:00 ~ 20:00	43.8	26.3	29.9	100.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	9.8	2.9
平均	39.4	26.0	34.6	100.0	0.2	0.6	0.4	0.4	0.9	1.9	1.3	1.3

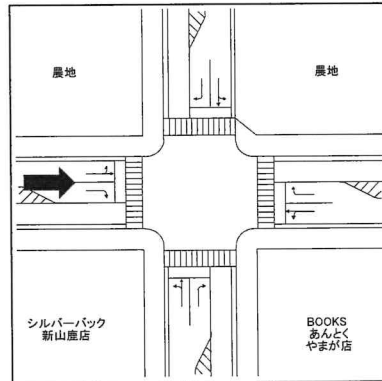
(1) 交通流量調査結果

交差点交通流動調査集計表

交差点No. 1

調査日 : 令和8年5月24日(日)

方向 : 幹線東進方面



	左折			直進			右折			自動車	全車種	自転車	歩行者
	二輪車	普通車	大型車	二輪車	普通車	大型車	二輪車	普通車	大型車	計	合計		
7:00 ~ 8:00	2	58	1	18	129	3	0	18	0	209	229	2	0
8:00 ~ 9:00	2	33	0	28	241	3	2	25	0	302	334	0	7
9:00 ~ 10:00	0	28	0	17	364	2	3	51	1	446	466	2	2
10:00 ~ 11:00	0	21	0	12	448	3	0	70	1	543	555	0	1
11:00 ~ 12:00	1	34	0	10	431	5	2	73	1	544	557	1	0
12:00 ~ 13:00	0	40	0	9	389	2	1	81	0	512	522	3	1
13:00 ~ 14:00	0	32	0	5	376	2	0	74	0	484	489	2	4
14:00 ~ 15:00	2	40	1	8	385	9	0	85	0	520	530	5	6
15:00 ~ 16:00	0	47	0	3	387	6	1	82	0	522	526	0	1
16:00 ~ 17:00	1	35	0	5	352	8	0	74	0	469	475	1	2
17:00 ~ 18:00	0	43	0	3	367	1	2	60	0	471	476	1	2
18:00 ~ 19:00	0	27	0	6	272	1	0	45	0	345	351	4	2
19:00 ~ 20:00	0	23	0	1	235	0	1	47	0	305	307	1	0
合 計	8	461	2	125	4376	45	12	785	3	5672	5817	22	28

【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
7:00 ~ 8:00	26.6	65.5	7.9	100.0	1.6	2.0	0.0	1.7	3.3	12.0	0.0	8.7
8:00 ~ 9:00	10.5	81.4	8.1	100.0	0.0	1.1	0.0	0.9	5.7	10.3	7.4	9.6
9:00 ~ 10:00	6.0	82.2	11.8	100.0	0.0	0.5	1.8	0.6	0.0	4.4	5.5	4.3
10:00 ~ 11:00	3.8	83.4	12.8	100.0	0.0	0.6	1.4	0.7	0.0	2.6	0.0	2.2
11:00 ~ 12:00	6.3	80.1	13.6	100.0	0.0	1.1	1.3	1.1	2.9	2.2	2.6	2.3
12:00 ~ 13:00	7.7	76.6	15.7	100.0	0.0	0.5	0.0	0.4	0.0	2.3	1.2	1.9
13:00 ~ 14:00	6.5	78.3	15.1	100.0	0.0	0.5	0.0	0.4	0.0	1.3	0.0	1.0
14:00 ~ 15:00	8.1	75.8	16.0	100.0	2.3	2.2	0.0	1.9	4.7	2.0	0.0	1.9
15:00 ~ 16:00	8.9	75.3	15.8	100.0	0.0	1.5	0.0	1.1	0.0	0.8	1.2	0.8
16:00 ~ 17:00	7.6	76.8	15.6	100.0	0.0	2.2	0.0	1.7	2.8	1.4	0.0	1.3
17:00 ~ 18:00	9.0	77.9	13.0	100.0	0.0	0.3	0.0	0.2	0.0	0.8	3.2	1.1
18:00 ~ 19:00	7.7	79.5	12.8	100.0	0.0	0.4	0.0	0.3	0.0	2.2	0.0	1.7
19:00 ~ 20:00	7.5	76.9	15.6	100.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.4	2.1	0.7
平 均	8.1	78.2	13.8	100.0	0.4	1.0	0.4	0.9	1.7	2.7	1.5	2.5

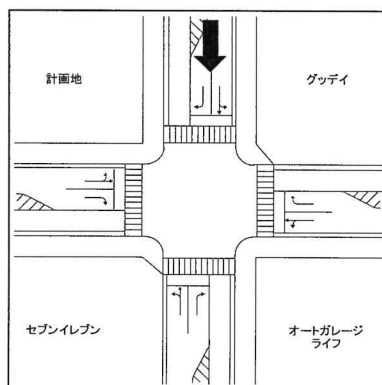
(1) 交通流量調査結果

交差点交通流動調査集計表

交差点No. 2

調査日 : 令和8年5月25日(月)

方向 : 交差南進方面



	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				
7:00 ~ 8:00	0	23	0	0	68	0	4	93	0	184	188	18	0
8:00 ~ 9:00	0	25	1	2	64	0	2	128	2	220	224	8	0
9:00 ~ 10:00	0	25	0	1	36	0	1	99	1	161	163	2	1
10:00 ~ 11:00	0	19	0	0	23	0	2	119	4	165	167	0	0
11:00 ~ 12:00	0	17	0	0	27	0	0	101	0	145	145	0	1
12:00 ~ 13:00	0	19	0	2	20	0	0	87	3	129	131	1	2
13:00 ~ 14:00	0	20	0	1	38	0	1	100	2	160	162	22	1
14:00 ~ 15:00	1	19	0	2	21	0	0	109	0	149	152	1	0
15:00 ~ 16:00	0	19	0	0	27	0	5	112	2	160	165	4	0
16:00 ~ 17:00	0	25	0	2	39	0	0	123	1	188	190	3	0
17:00 ~ 18:00	0	40	0	2	43	1	2	147	0	231	235	2	0
18:00 ~ 19:00	0	25	0	3	32	0	0	96	1	154	157	5	0
19:00 ~ 20:00	0	13	0	0	17	0	0	73	0	103	103	0	0
合 計	1	289	1	15	455	1	17	1387	16	2149	2182	66	5

【流動特性】

	流動分岐率(%)				大型車混入率(%)				二輪車混入率(%)			
	左折	直進	右折	計	左折	直進	右折	平均	左折	直進	右折	平均
7:00 ~ 8:00	12.2	36.2	51.6	100.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	4.1	2.1
8:00 ~ 9:00	11.6	29.5	58.9	100.0	3.8	0.0	1.5	1.3	0.0	3.0	1.5	1.8
9:00 ~ 10:00	15.3	22.7	62.0	100.0	0.0	0.0	1.0	0.6	0.0	2.7	1.0	1.2
10:00 ~ 11:00	11.4	13.8	74.9	100.0	0.0	0.0	3.2	2.4	0.0	0.0	1.6	1.2
11:00 ~ 12:00	11.7	18.6	69.7	100.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
12:00 ~ 13:00	14.5	16.8	68.7	100.0	0.0	0.0	3.3	2.3	0.0	9.1	0.0	1.5
13:00 ~ 14:00	12.3	24.1	63.6	100.0	0.0	0.0	1.9	1.2	0.0	2.6	1.0	1.2
14:00 ~ 15:00	13.2	15.1	71.7	100.0	0.0	0.0	0.0	0.0	5.0	8.7	0.0	2.0
15:00 ~ 16:00	11.5	16.4	72.1	100.0	0.0	0.0	1.7	1.2	0.0	0.0	4.2	3.0
16:00 ~ 17:00	13.2	21.6	65.3	100.0	0.0	0.0	0.8	0.5	0.0	4.9	0.0	1.1
17:00 ~ 18:00	17.0	19.6	63.4	100.0	0.0	2.2	0.0	0.4	0.0	4.3	1.3	1.7
18:00 ~ 19:00	15.9	22.3	61.8	100.0	0.0	0.0	1.0	0.6	0.0	8.6	0.0	1.9
19:00 ~ 20:00	12.6	16.5	70.9	100.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
平 均	13.3	21.6	65.1	100.0	0.3	0.2	1.1	0.8	0.3	3.2	1.2	1.5

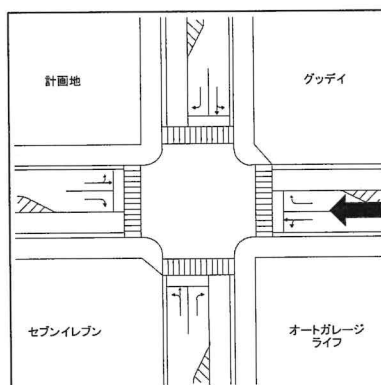
(1) 交通流量調査結果

交差点交通流動調査集計表

交差点No. 2

調査日 : 令和8年5月25日(月)

方向 : 幹線西進方面



	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				
7:00 ~ 8:00	1	34	0	4	330	12	0	28	0	404	409	13	1
8:00 ~ 9:00	0	43	0	6	381	13	0	24	0	461	467	5	2
9:00 ~ 10:00	1	21	0	6	322	15	1	18	0	376	384	2	0
10:00 ~ 11:00	0	19	0	3	380	17	0	13	0	429	432	2	0
11:00 ~ 12:00	0	30	0	7	313	9	0	18	0	370	377	0	1
12:00 ~ 13:00	1	16	0	7	387	12	2	25	0	440	450	1	2
13:00 ~ 14:00	0	31	0	8	350	11	0	7	0	399	407	4	8
14:00 ~ 15:00	2	28	0	7	366	11	1	19	0	424	434	1	1
15:00 ~ 16:00	0	31	0	4	404	10	0	12	0	457	461	3	0
16:00 ~ 17:00	0	37	0	7	409	7	0	17	0	470	477	0	1
17:00 ~ 18:00	1	41	0	8	465	9	1	39	0	554	564	3	4
18:00 ~ 19:00	0	21	0	6	389	5	0	32	0	447	453	5	1
19:00 ~ 20:00	0	12	0	7	275	2	0	20	0	309	316	0	0
合計	6	364	0	80	4771	133	5	272	0	5540	5631	39	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
7:00 ~ 8:00	8.6	84.6	6.8	100.0	0.0	3.5	0.0	2.9	2.9	1.2	0.0	1.2
8:00 ~ 9:00	9.2	85.7	5.1	100.0	0.0	3.3	0.0	2.8	0.0	1.5	0.0	1.3
9:00 ~ 10:00	5.7	89.3	4.9	100.0	0.0	4.4	0.0	3.9	4.5	1.7	5.3	2.1
10:00 ~ 11:00	4.4	92.6	3.0	100.0	0.0	4.3	0.0	3.9	0.0	0.8	0.0	0.7
11:00 ~ 12:00	8.0	87.3	4.8	100.0	0.0	2.7	0.0	2.4	0.0	2.1	0.0	1.9
12:00 ~ 13:00	3.8	90.2	6.0	100.0	0.0	3.0	0.0	2.7	5.9	1.7	7.4	2.2
13:00 ~ 14:00	7.6	90.7	1.7	100.0	0.0	3.0	0.0	2.7	0.0	2.2	0.0	2.0
14:00 ~ 15:00	6.9	88.5	4.6	100.0	0.0	2.9	0.0	2.5	6.7	1.8	5.0	2.3
15:00 ~ 16:00	6.7	90.7	2.6	100.0	0.0	2.4	0.0	2.2	0.0	1.0	0.0	0.9
16:00 ~ 17:00	7.8	88.7	3.6	100.0	0.0	1.7	0.0	1.5	0.0	1.7	0.0	1.5
17:00 ~ 18:00	7.4	85.5	7.1	100.0	0.0	1.9	0.0	1.6	2.4	1.7	2.5	1.8
18:00 ~ 19:00	4.6	88.3	7.1	100.0	0.0	1.3	0.0	1.1	0.0	1.5	0.0	1.3
19:00 ~ 20:00	3.8	89.9	6.3	100.0	0.0	0.7	0.0	0.6	0.0	2.5	0.0	2.2
平均	6.6	88.5	4.9	100.0	0.0	2.7	0.0	2.4	1.6	1.6	1.8	1.6

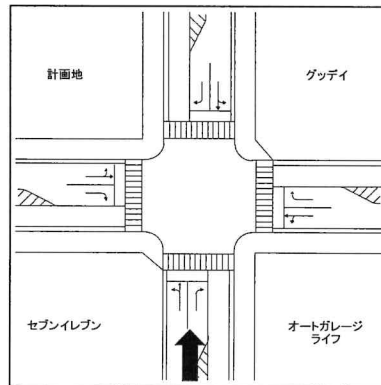
(1) 交通流量調査結果

交差点交通流動調査集計表

交差点No. 2

調査日 : 令和8年5月25日(月)

方向 : 交差北進方面



	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				
7:00 ~ 8:00	1	10	0	0	41	0	1	48	0	99	101	15	3
8:00 ~ 9:00	0	6	0	0	35	1	0	43	0	85	85	4	4
9:00 ~ 10:00	0	8	0	7	30	0	1	38	0	76	84	2	3
10:00 ~ 11:00	0	12	0	1	29	0	3	38	1	80	84	2	0
11:00 ~ 12:00	1	12	0	0	25	0	1	37	0	74	76	2	2
12:00 ~ 13:00	0	10	0	0	23	0	0	43	0	76	76	2	1
13:00 ~ 14:00	1	15	0	3	32	1	0	33	0	81	85	8	6
14:00 ~ 15:00	0	11	0	1	20	0	0	40	1	72	73	7	0
15:00 ~ 16:00	0	10	0	0	38	0	0	36	0	84	84	6	0
16:00 ~ 17:00	0	14	0	0	42	0	0	47	0	103	103	7	2
17:00 ~ 18:00	0	16	0	3	59	0	1	81	0	156	160	13	0
18:00 ~ 19:00	0	13	0	0	56	0	1	54	0	123	124	12	2
19:00 ~ 20:00	0	8	0	1	38	0	0	31	0	77	78	9	4
合 計	3	145	0	16	468	2	8	569	2	1186	1213	89	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
7:00 ~ 8:00	10.9	40.6	48.5	100.0	0.0	0.0	0.0	0.0	9.1	0.0	2.0	2.0
8:00 ~ 9:00	7.1	42.4	50.6	100.0	0.0	2.8	0.0	1.2	0.0	0.0	0.0	0.0
9:00 ~ 10:00	9.5	44.0	46.4	100.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	18.9	2.6	9.5
10:00 ~ 11:00	14.3	35.7	50.0	100.0	0.0	0.0	2.4	1.2	0.0	3.3	7.1	4.8
11:00 ~ 12:00	17.1	32.9	50.0	100.0	0.0	0.0	0.0	0.0	7.7	0.0	2.6	2.6
12:00 ~ 13:00	13.2	30.3	56.6	100.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
13:00 ~ 14:00	18.8	42.4	38.8	100.0	0.0	2.8	0.0	1.2	6.3	8.3	0.0	4.7
14:00 ~ 15:00	15.1	28.8	56.2	100.0	0.0	0.0	2.4	1.4	0.0	4.8	0.0	1.4
15:00 ~ 16:00	11.9	45.2	42.9	100.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
16:00 ~ 17:00	13.6	40.8	45.6	100.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
17:00 ~ 18:00	10.0	38.8	51.3	100.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	4.8	1.2	2.5
18:00 ~ 19:00	10.5	45.2	44.4	100.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	1.8	0.8
19:00 ~ 20:00	10.3	50.0	39.7	100.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	2.6	0.0	1.3
平 均	12.2	40.1	47.7	100.0	0.0	0.4	0.3	0.3	2.0	3.3	1.4	2.2

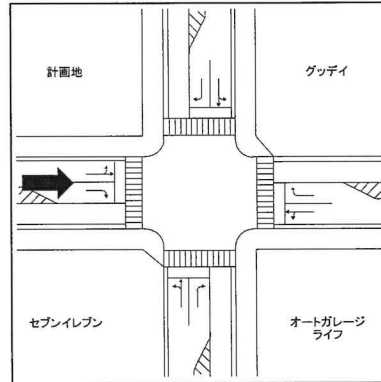
(1) 交通流量調査結果

交差点交通流動調査集計表

交差点No. 2

調査日 : 令和8年5月25日(月)

方向 : 幹線東進方面



	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				
7:00 ~ 8:00	2	79	4	5	287	20	0	2	0	392	399	14	3
8:00 ~ 9:00	1	69	3	8	270	14	0	4	0	360	369	3	1
9:00 ~ 10:00	2	79	3	13	304	27	0	4	0	417	432	1	1
10:00 ~ 11:00	1	98	4	11	338	25	0	4	0	469	481	0	2
11:00 ~ 12:00	1	86	2	5	286	20	0	7	0	401	407	1	0
12:00 ~ 13:00	0	73	0	6	282	11	0	3	0	369	375	2	0
13:00 ~ 14:00	1	77	2	2	286	11	0	1	0	377	380	1	0
14:00 ~ 15:00	0	80	0	1	307	15	0	4	0	406	407	0	2
15:00 ~ 16:00	1	97	4	4	324	17	0	4	0	446	451	4	0
16:00 ~ 17:00	2	95	1	1	347	15	0	5	0	463	466	5	1
17:00 ~ 18:00	1	113	0	8	469	5	0	6	0	593	602	3	0
18:00 ~ 19:00	1	94	3	2	357	2	0	12	0	468	471	8	1
19:00 ~ 20:00	0	66	0	3	262	2	0	6	0	336	339	0	0
合 計	13	1106	26	69	4119	184	0	62	0	5497	5579	42	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
7:00 ~ 8:00	21.3	78.2	0.5	100.0	4.7	6.4	0.0	6.0	2.4	1.6	0.0	1.8
8:00 ~ 9:00	19.8	79.1	1.1	100.0	4.1	4.8	0.0	4.6	1.4	2.7	0.0	2.4
9:00 ~ 10:00	19.4	79.6	0.9	100.0	3.6	7.8	0.0	6.9	2.4	3.8	0.0	3.5
10:00 ~ 11:00	21.4	77.8	0.8	100.0	3.9	6.7	0.0	6.0	1.0	2.9	0.0	2.5
11:00 ~ 12:00	21.9	76.4	1.7	100.0	2.2	6.4	0.0	5.4	1.1	1.6	0.0	1.5
12:00 ~ 13:00	19.5	79.7	0.8	100.0	0.0	3.7	0.0	2.9	0.0	2.0	0.0	1.6
13:00 ~ 14:00	21.1	78.7	0.3	100.0	2.5	3.7	0.0	3.4	1.3	0.7	0.0	0.8
14:00 ~ 15:00	19.7	79.4	1.0	100.0	0.0	4.6	0.0	3.7	0.0	0.3	0.0	0.2
15:00 ~ 16:00	22.6	76.5	0.9	100.0	3.9	4.9	0.0	4.7	1.0	1.2	0.0	1.1
16:00 ~ 17:00	21.0	77.9	1.1	100.0	1.0	4.1	0.0	3.4	2.0	0.3	0.0	0.6
17:00 ~ 18:00	18.9	80.1	1.0	100.0	0.0	1.0	0.0	0.8	0.9	1.7	0.0	1.5
18:00 ~ 19:00	20.8	76.6	2.5	100.0	3.1	0.6	0.0	1.1	1.0	0.6	0.0	0.6
19:00 ~ 20:00	19.5	78.8	1.8	100.0	0.0	0.7	0.0	0.6	0.0	1.1	0.0	0.9
平 均	20.5	78.4	1.1	100.0	2.3	4.2	0.0	3.8	1.1	1.6	0.0	1.5

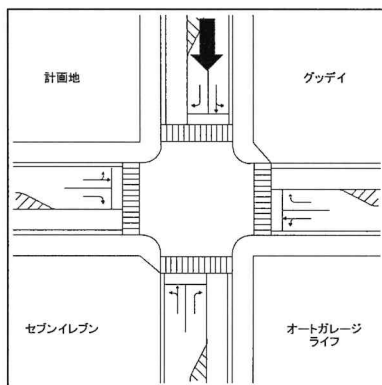
(1) 交通流量調査結果

交差点交通流動調査集計表

交差点No. 2

調査日 : 令和8年5月24日(日)

方向 : 交差南進方面



	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				
7:00 ~ 8:00	0	7	0	1	10	0	1	49	0	66	68	0	0
8:00 ~ 9:00	0	15	2	1	14	0	1	58	0	89	91	0	1
9:00 ~ 10:00	2	24	0	0	19	0	4	112	0	155	161	2	0
10:00 ~ 11:00	2	17	0	0	30	0	2	144	0	191	195	1	0
11:00 ~ 12:00	1	27	0	0	26	0	2	124	0	177	180	0	0
12:00 ~ 13:00	3	35	0	2	23	0	4	126	0	184	193	2	1
13:00 ~ 14:00	0	24	0	2	20	0	6	111	0	155	163	1	0
14:00 ~ 15:00	0	18	0	2	21	1	2	137	1	178	182	0	0
15:00 ~ 16:00	0	25	0	1	12	0	1	118	1	156	158	0	0
16:00 ~ 17:00	0	15	0	0	23	0	0	124	0	162	162	1	0
17:00 ~ 18:00	0	23	1	0	19	0	2	115	0	158	160	2	0
18:00 ~ 19:00	1	16	0	0	16	0	1	100	0	132	134	1	0
19:00 ~ 20:00	0	8	0	0	6	0	2	48	0	62	64	0	0
合 計	9	254	3	9	239	1	28	1366	2	1865	1911	10	2

【流動特性】

	流動分岐率(%)				大型車混入率(%)				二輪車混入率(%)			
	左折	直進	右折	計	左折	直進	右折	平均	左折	直進	右折	平均
7:00 ~ 8:00	10.3	16.2	73.5	100.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	9.1	2.0	2.9
8:00 ~ 9:00	18.7	16.5	64.8	100.0	11.8	0.0	0.0	2.2	0.0	6.7	1.7	2.2
9:00 ~ 10:00	16.1	11.8	72.0	100.0	0.0	0.0	0.0	0.0	7.7	0.0	3.4	3.7
10:00 ~ 11:00	9.7	15.4	74.9	100.0	0.0	0.0	0.0	0.0	10.5	0.0	1.4	2.1
11:00 ~ 12:00	15.6	14.4	70.0	100.0	0.0	0.0	0.0	0.0	3.6	0.0	1.6	1.7
12:00 ~ 13:00	19.7	13.0	67.4	100.0	0.0	0.0	0.0	0.0	7.9	8.0	3.1	4.7
13:00 ~ 14:00	14.7	13.5	71.8	100.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	9.1	5.1	4.9
14:00 ~ 15:00	9.9	13.2	76.9	100.0	0.0	4.2	0.7	1.1	0.0	8.3	1.4	2.2
15:00 ~ 16:00	15.8	8.2	75.9	100.0	0.0	0.0	0.8	0.6	0.0	7.7	0.8	1.3
16:00 ~ 17:00	9.3	14.2	76.5	100.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
17:00 ~ 18:00	15.0	11.9	73.1	100.0	4.2	0.0	0.0	0.6	0.0	0.0	1.7	1.3
18:00 ~ 19:00	12.7	11.9	75.4	100.0	0.0	0.0	0.0	0.0	5.9	0.0	1.0	1.5
19:00 ~ 20:00	12.5	9.4	78.1	100.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	4.0	3.1
平 均	13.9	13.0	73.1	100.0	1.1	0.4	0.1	0.3	3.4	3.6	2.0	2.4

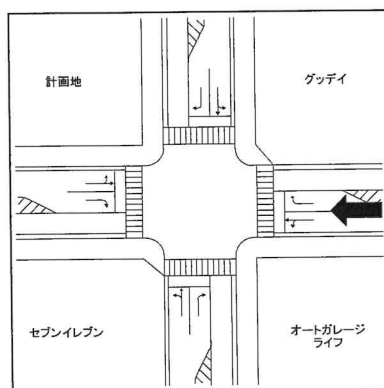
(1) 交通流量調査結果

交差点交通流動調査集計表

交差点No. 2

調査日 : 令和8年5月24日(日)

方向 : 幹線西進方面



	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				
7:00 ~ 8:00	1	10	0	9	128	4	1	7	0	149	160	8	3
8:00 ~ 9:00	0	12	0	3	171	3	0	7	0	193	196	2	4
9:00 ~ 10:00	0	16	0	6	290	1	0	14	0	321	327	0	1
10:00 ~ 11:00	0	14	0	5	411	4	0	16	0	445	450	2	3
11:00 ~ 12:00	0	19	0	13	435	1	1	19	0	474	488	0	0
12:00 ~ 13:00	0	15	0	16	393	2	0	24	1	435	451	0	2
13:00 ~ 14:00	0	20	0	5	452	1	0	23	0	496	501	1	1
14:00 ~ 15:00	0	10	0	17	441	3	0	18	0	472	489	2	4
15:00 ~ 16:00	0	18	0	8	424	4	1	25	0	471	480	7	0
16:00 ~ 17:00	0	19	0	7	439	2	0	19	0	479	486	3	0
17:00 ~ 18:00	0	22	0	8	420	5	0	18	1	466	474	3	2
18:00 ~ 19:00	0	13	0	5	310	1	0	15	1	340	345	0	0
19:00 ~ 20:00	0	14	0	3	245	3	1	10	0	272	276	1	0
合 計	1	202	0	105	4559	34	4	215	3	5013	5123	29	20

【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
7:00 ~ 8:00	6.9	88.1	5.0	100.0	0.0	2.8	0.0	2.5	9.1	6.4	12.5	6.9
8:00 ~ 9:00	6.1	90.3	3.6	100.0	0.0	1.7	0.0	1.5	0.0	1.7	0.0	1.5
9:00 ~ 10:00	4.9	90.8	4.3	100.0	0.0	0.3	0.0	0.3	0.0	2.0	0.0	1.8
10:00 ~ 11:00	3.1	93.3	3.6	100.0	0.0	1.0	0.0	0.9	0.0	1.2	0.0	1.1
11:00 ~ 12:00	3.9	92.0	4.1	100.0	0.0	0.2	0.0	0.2	0.0	2.9	5.0	2.9
12:00 ~ 13:00	3.3	91.1	5.5	100.0	0.0	0.5	4.0	0.7	0.0	3.9	0.0	3.5
13:00 ~ 14:00	4.0	91.4	4.6	100.0	0.0	0.2	0.0	0.2	0.0	1.1	0.0	1.0
14:00 ~ 15:00	2.0	94.3	3.7	100.0	0.0	0.7	0.0	0.6	0.0	3.7	0.0	3.5
15:00 ~ 16:00	3.8	90.8	5.4	100.0	0.0	0.9	0.0	0.8	0.0	1.8	3.8	1.9
16:00 ~ 17:00	3.9	92.2	3.9	100.0	0.0	0.4	0.0	0.4	0.0	1.6	0.0	1.4
17:00 ~ 18:00	4.6	91.4	4.0	100.0	0.0	1.2	5.3	1.3	0.0	1.8	0.0	1.7
18:00 ~ 19:00	3.8	91.6	4.6	100.0	0.0	0.3	6.3	0.6	0.0	1.6	0.0	1.4
19:00 ~ 20:00	5.1	90.9	4.0	100.0	0.0	1.2	0.0	1.1	0.0	1.2	9.1	1.4
平 均	4.0	91.7	4.3	100.0	0.0	0.7	1.4	0.7	0.5	2.2	1.8	2.1

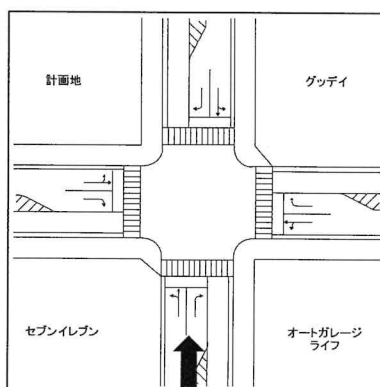
(1) 交通流量調査結果

交差点交通流動調査集計表

交差点No. 2

調査日 : 令和8年5月24日(日)

方向 : 交差北進方面



	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				
7:00 ~ 8:00	0	6	0	0	13	0	0	9	0	28	28	1	0
8:00 ~ 9:00	0	11	0	1	17	0	0	24	0	52	53	2	4
9:00 ~ 10:00	1	10	0	1	23	1	0	35	0	69	71	3	0
10:00 ~ 11:00	0	17	0	0	26	0	2	40	0	83	85	6	3
11:00 ~ 12:00	0	14	0	0	37	0	0	31	0	82	82	1	4
12:00 ~ 13:00	0	11	0	0	30	0	0	25	0	66	66	10	3
13:00 ~ 14:00	0	8	0	1	17	0	0	23	0	48	49	4	1
14:00 ~ 15:00	0	18	0	1	28	0	0	40	0	86	87	6	8
15:00 ~ 16:00	1	15	0	1	29	0	0	34	0	78	80	8	6
16:00 ~ 17:00	0	13	0	0	31	0	0	40	0	84	84	9	1
17:00 ~ 18:00	1	12	0	0	45	0	0	52	0	109	110	4	0
18:00 ~ 19:00	0	14	0	2	24	0	0	40	0	78	80	2	2
19:00 ~ 20:00	0	8	0	0	13	0	0	17	0	38	38	4	2
合 計	3	157	0	7	333	1	2	410	0	901	913	60	34

【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
7:00 ~ 8:00	21.4	46.4	32.1	100.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
8:00 ~ 9:00	20.8	34.0	45.3	100.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	5.6	0.0	1.9
9:00 ~ 10:00	15.5	35.2	49.3	100.0	0.0	4.0	0.0	1.4	9.1	4.0	0.0	2.8
10:00 ~ 11:00	20.0	30.6	49.4	100.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	4.8	2.4
11:00 ~ 12:00	17.1	45.1	37.8	100.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
12:00 ~ 13:00	16.7	45.5	37.9	100.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
13:00 ~ 14:00	16.3	36.7	46.9	100.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	5.6	0.0	2.0
14:00 ~ 15:00	20.7	33.3	46.0	100.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	3.4	0.0	1.1
15:00 ~ 16:00	20.0	37.5	42.5	100.0	0.0	0.0	0.0	0.0	6.3	3.3	0.0	2.5
16:00 ~ 17:00	15.5	36.9	47.6	100.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
17:00 ~ 18:00	11.8	40.9	47.3	100.0	0.0	0.0	0.0	0.0	7.7	0.0	0.0	0.9
18:00 ~ 19:00	17.5	32.5	50.0	100.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	7.7	0.0	2.5
19:00 ~ 20:00	21.1	34.2	44.7	100.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
平 均	17.5	37.3	45.1	100.0	0.0	0.3	0.0	0.1	1.9	2.1	0.5	1.3

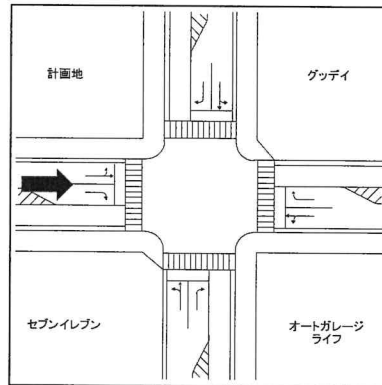
(1) 交通流量調査結果

交差点交通流動調査集計表

交差点No. 2

調査日 : 令和8年5月24日(日)

方向 : 幹線東進方面



	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				
7:00 ~ 8:00	2	23	0	18	126	2	0	0	0	151	171	1	1
8:00 ~ 9:00	1	54	0	27	195	3	0	5	0	257	285	0	2
9:00 ~ 10:00	1	73	1	17	305	2	0	5	0	386	404	2	1
10:00 ~ 11:00	1	103	0	7	360	3	0	7	0	473	481	0	2
11:00 ~ 12:00	2	99	0	13	390	4	0	11	0	504	519	1	0
12:00 ~ 13:00	3	110	1	8	348	1	0	10	0	470	481	0	0
13:00 ~ 14:00	1	92	0	5	354	2	0	6	0	454	460	0	1
14:00 ~ 15:00	2	95	6	3	345	3	1	8	0	457	463	1	0
15:00 ~ 16:00	0	70	4	4	391	1	0	5	0	471	475	0	1
16:00 ~ 17:00	2	81	1	2	338	5	0	6	0	431	435	2	1
17:00 ~ 18:00	1	79	0	7	381	1	0	3	0	464	472	1	0
18:00 ~ 19:00	0	60	0	5	260	0	1	9	0	329	335	0	0
19:00 ~ 20:00	3	32	0	3	238	1	0	4	0	275	281	0	0
合 計	19	971	13	119	4031	28	2	79	0	5122	5262	8	9

【流動特性】

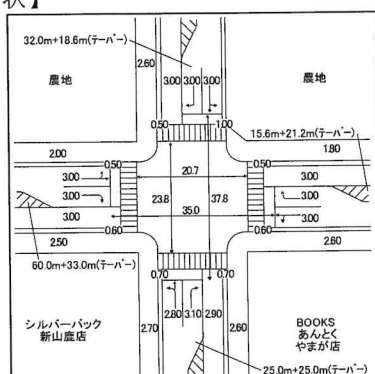
	流動分岐率(%)				大型車混入率(%)				二輪車混入率(%)			
	左折	直進	右折	計	左折	直進	右折	平均	左折	直進	右折	平均
7:00 ~ 8:00	14.6	85.4	0.0	100.0	0.0	1.4	0.0	1.2	8.0	12.3	0.0	11.7
8:00 ~ 9:00	19.3	78.9	1.8	100.0	0.0	1.3	0.0	1.1	1.8	12.0	0.0	9.8
9:00 ~ 10:00	18.6	80.2	1.2	100.0	1.3	0.6	0.0	0.7	1.3	5.2	0.0	4.5
10:00 ~ 11:00	21.6	76.9	1.5	100.0	0.0	0.8	0.0	0.6	1.0	1.9	0.0	1.7
11:00 ~ 12:00	19.5	78.4	2.1	100.0	0.0	1.0	0.0	0.8	2.0	3.2	0.0	2.9
12:00 ~ 13:00	23.7	74.2	2.1	100.0	0.9	0.3	0.0	0.4	2.6	2.2	0.0	2.3
13:00 ~ 14:00	20.2	78.5	1.3	100.0	0.0	0.6	0.0	0.4	1.1	1.4	0.0	1.3
14:00 ~ 15:00	22.2	75.8	1.9	100.0	5.8	0.9	0.0	1.9	1.9	0.9	11.1	1.3
15:00 ~ 16:00	15.6	83.4	1.1	100.0	5.4	0.3	0.0	1.1	0.0	1.0	0.0	0.8
16:00 ~ 17:00	19.3	79.3	1.4	100.0	1.2	1.4	0.0	1.4	2.4	0.6	0.0	0.9
17:00 ~ 18:00	16.9	82.4	0.6	100.0	0.0	0.3	0.0	0.2	1.3	1.8	0.0	1.7
18:00 ~ 19:00	17.9	79.1	3.0	100.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	1.9	10.0	1.8
19:00 ~ 20:00	12.5	86.1	1.4	100.0	0.0	0.4	0.0	0.4	8.6	1.2	0.0	2.1
平 均	19.1	79.4	1.5	100.0	1.3	0.7	0.0	0.8	1.9	2.8	2.5	2.7

(2) 交差点現示および運用秒時調査結果

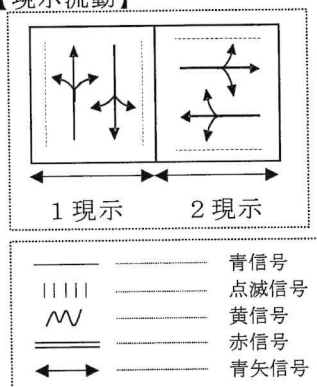
信号現示階梯及び運用秒時

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
交差 歩行 (1P)										
交差 車両 (1G)				W						
幹線 歩行 (2P)										
幹線 車両 (2G)									W	
階梯秒時	V	4	2	3	3	V	4	2	3	3

【平日の運用秒時】

	1 現示	2 現示	3 現示	4 現示	サイクル長	スプリット値
7:00 ~ 8:00	30	60			90	33 : 67
8:00 ~ 9:00	30	60			90	33 : 67
9:00 ~ 10:00	32	48			80	40 : 60
10:00 ~ 11:00	32	48			80	40 : 60
11:00 ~ 12:00	32	48			80	40 : 60
12:00 ~ 13:00	32	48			80	40 : 60
13:00 ~ 14:00	32	48			80	40 : 60
14:00 ~ 15:00	32	48			80	40 : 60
15:00 ~ 16:00	32	48			80	40 : 60
16:00 ~ 17:00	32	48			80	40 : 60
17:00 ~ 18:00	30	60			90	33 : 67
18:00 ~ 19:00	30	60			90	33 : 67
19:00 ~ 20:00	27	33			60	45 : 55

【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
7:00 ~ 8:00	32	48			80	40 : 60
8:00 ~ 9:00	32	48			80	40 : 60
9:00 ~ 10:00	32	48			80	40 : 60
10:00 ~ 11:00	32	48			80	40 : 60
11:00 ~ 12:00	32	48			80	40 : 60
12:00 ~ 13:00	32	48			80	40 : 60
13:00 ~ 14:00	32	48			80	40 : 60
14:00 ~ 15:00	32	48			80	40 : 60
15:00 ~ 16:00	32	48			80	40 : 60
16:00 ~ 17:00	32	48			80	40 : 60
17:00 ~ 18:00	32	48			80	40 : 60
18:00 ~ 19:00	32	48			80	40 : 60
19:00 ~ 20:00	27	33			60	45 : 55

(3) 交差点需要率結果

<現状の交差点需要率>

交差点No. 1

【平日】

時間帯	A		B		C		D		1 現示	2 現示	交差点
	左直	右	左直	右	左直	右	左直	右	需要率	需要率	需要率
7:00～8:00	0.068	—	0.225	—	0.077	—	0.214	—	0.077	0.225	0.302
8:00～9:00	0.061	—	0.253	—	0.087	—	0.212	—	0.087	0.253	0.340
9:00～10:00	0.052	—	0.219	—	0.058	—	0.235	—	0.058	0.235	0.293
10:00～11:00	0.041	—	0.284	—	0.072	—	0.271	—	0.072	0.284	0.356
11:00～12:00	0.043	—	0.260	—	0.067	—	0.245	—	0.067	0.260	0.327
12:00～13:00	0.037	—	0.251	—	0.082	—	0.197	—	0.082	0.251	0.333
13:00～14:00	0.040	—	0.241	—	0.078	—	0.204	—	0.078	0.241	0.319
14:00～15:00	0.054	—	0.243	—	0.067	—	0.217	—	0.067	0.243	0.310
15:00～16:00	0.044	—	0.271	—	0.079	—	0.231	—	0.079	0.271	0.350
16:00～17:00	0.053	—	0.269	—	0.101	—	0.233	—	0.101	0.269	0.370
17:00～18:00	0.055	—	0.304	—	0.124	—	0.317	—	0.124	0.317	0.441
18:00～19:00	0.050	—	0.268	—	0.087	—	0.253	—	0.087	0.268	0.355
19:00～20:00	0.025	—	0.169	—	0.068	—	0.169	—	0.068	0.169	0.237
平 均	0.048	—	0.251	—	0.081	—	0.231	—	0.081	0.253	0.333

【休日】

時間帯	A		B		C		D		1 現示	2 現示	交差点
	左直	右	左直	右	左直	右	左直	右	需要率	需要率	需要率
7:00～8:00	0.042	—	0.087	—	0.079	—	0.122	—	0.079	0.122	0.201
8:00～9:00	0.035	—	0.120	—	0.049	—	0.169	—	0.049	0.169	0.218
9:00～10:00	0.049	—	0.180	—	0.068	—	0.223	—	0.068	0.223	0.291
10:00～11:00	0.057	—	0.286	—	0.077	—	0.261	—	0.077	0.286	0.363
11:00～12:00	0.060	—	0.300	—	0.077	—	0.263	—	0.077	0.300	0.377
12:00～13:00	0.056	—	0.270	—	0.076	—	0.240	—	0.076	0.270	0.346
13:00～14:00	0.051	—	0.272	—	0.090	—	0.226	—	0.090	0.272	0.362
14:00～15:00	0.061	—	0.297	—	0.116	—	0.246	—	0.116	0.297	0.413
15:00～16:00	0.072	—	0.299	—	0.102	—	0.245	—	0.102	0.299	0.401
16:00～17:00	0.042	—	0.282	—	0.072	—	0.221	—	0.072	0.282	0.354
17:00～18:00	0.066	—	0.275	—	0.096	—	0.227	—	0.096	0.275	0.371
18:00～19:00	0.024	—	0.217	—	0.063	—	0.167	—	0.063	0.217	0.280
19:00～20:00	0.024	—	0.151	—	0.058	—	0.141	—	0.058	0.151	0.209
平 均	0.049	—	0.234	—	0.079	—	0.212	—	0.079	0.243	0.322

(3) 交差点需要率結果

<現状の交差点需要率>

交差点No. 2

【平日】

時間帯	A		B		C		D		1 現示	2 現示	交差点
	左直	右	左直	右	左直	右	左直	右	需要率	需要率	需要率
7:00~8:00	0.048	—	0.210	—	0.029	—	0.219	—	0.048	0.219	0.267
8:00~9:00	0.050	—	0.244	—	0.024	—	0.199	—	0.050	0.244	0.294
9:00~10:00	0.034	—	0.201	—	0.025	—	0.236	—	0.034	0.236	0.270
10:00~11:00	0.023	—	0.229	—	0.024	—	0.263	—	0.024	0.263	0.287
11:00~12:00	0.024	—	0.196	—	0.022	—	0.220	—	0.024	0.220	0.244
12:00~13:00	0.023	—	0.229	—	0.019	—	0.200	—	0.023	0.229	0.252
13:00~14:00	0.032	—	0.219	—	0.030	—	0.205	—	0.032	0.219	0.251
14:00~15:00	0.024	—	0.226	—	0.018	—	0.217	—	0.024	0.226	0.250
15:00~16:00	0.025	—	0.244	—	0.027	—	0.245	—	0.027	0.245	0.272
16:00~17:00	0.036	—	0.250	—	0.032	—	0.249	—	0.036	0.250	0.286
17:00~18:00	0.048	—	0.285	—	0.044	—	0.315	—	0.048	0.315	0.363
18:00~19:00	0.033	—	0.226	—	0.038	—	0.245	—	0.038	0.245	0.283
19:00~20:00	0.017	—	0.158	—	0.026	—	0.176	—	0.026	0.176	0.202
平 均	0.032	—	0.224	—	0.028	—	0.230	—	0.033	0.237	0.271

【休日】

時間帯	A		B		C		D		1 現示	2 現示	交差点
	左直	右	左直	右	左直	右	左直	右	需要率	需要率	需要率
7:00~8:00	0.010	—	0.083	—	0.011	—	0.089	—	0.011	0.089	0.100
8:00~9:00	0.019	—	0.102	—	0.017	—	0.148	—	0.019	0.148	0.167
9:00~10:00	0.026	—	0.167	—	0.021	—	0.210	—	0.026	0.210	0.236
10:00~11:00	0.027	—	0.232	—	0.025	—	0.251	—	0.027	0.251	0.278
11:00~12:00	0.031	—	0.249	—	0.029	—	0.269	—	0.031	0.269	0.300
12:00~13:00	0.036	—	0.227	—	0.023	—	0.251	—	0.036	0.251	0.287
13:00~14:00	0.026	—	0.255	—	0.015	—	0.240	—	0.026	0.255	0.281
14:00~15:00	0.024	—	0.250	—	0.027	—	0.244	—	0.027	0.250	0.277
15:00~16:00	0.022	—	0.243	—	0.027	—	0.246	—	0.027	0.246	0.273
16:00~17:00	0.021	—	0.249	—	0.025	—	0.228	—	0.025	0.249	0.274
17:00~18:00	0.025	—	0.244	—	0.033	—	0.245	—	0.033	0.245	0.278
18:00~19:00	0.019	—	0.175	—	0.023	—	0.170	—	0.023	0.175	0.198
19:00~20:00	0.008	—	0.142	—	0.012	—	0.143	—	0.012	0.143	0.155
平 均	0.023	—	0.201	—	0.022	—	0.210	—	0.025	0.214	0.239

別添資料－ 2

(仮称) ラ・ムー山鹿店 騒音予測評価報告書

— 目 次 —

第1章 目 的	1
第2章 調査概要	1
1. 既存系列店舗調査	1
2. 測定項目	1
3. 測定方法	2
第3章 調査結果	2
第4章 騒音予測	5
1. 出店計画店舗の概要	5
2. 店舗周辺の住居等の立地条件	5
3. 予測地点の選定	5
4. 騒音発生源の配置	7
5. 予測項目	1 3
6. 予測方法	1 3
第5章 予測結果	1 6
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 6
2. 発生する騒音ごとの騒音レベル最大値予測結果	2 1

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

第2章 調査概要

1. 既存系列店舗調査

「(仮称) ラ・ムー山鹿店」の出店計画により、店舗から営業活動に伴って発生する騒音の予測を行うためのデータベースとなるデータ収集を行うため、既存系列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

○ラ・ムー荒尾店

所 在 地；荒尾市宮内下井出道 1092-17

店舗面積；1,603 m²

営業時間；24 時間営業

(2) 調査日時

令和5年12月12日(火) 10:00～17:00

2. 測定項目

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

表2-1 騒音源の種類と測定項目

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

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

表 2－2 騒音等分析方法

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

表 2－3 使用機器一覧表

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

3. 測定方法（JIS Z8731「環境騒音の表示・測定方法」に準拠）

（1）定常騒音源

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

（2）変動騒音源

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

（3）衝撃騒音源

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

第 3 章 調査結果

既存系列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	RAS-GP140RSH3	圧縮機出力3.15kW	57.0	33.9	47.9	49.3	51.7	50.3	48.3	44.2
室外機	SR-GP45CT	圧縮機出力0.60kW	45.0	27.8	32.8	36.8	40.0	40.0	35.4	27.9
室外機	RAS-GP80RSH3	圧縮機出力1.45kW	54.0	28.2	44.0	44.7	49.0	48.5	45.6	39.9
室外機	RAS-GP280RSH1	圧縮機出力6.95kW	61.0	43.4	48.4	52.0	54.0	55.1	55.4	49.1
室外機	RAC-AJ3625DE	圧縮機出力0.95kW	51.0							
冷凍冷蔵庫屋外機	ECOV-DM185MA	圧縮機出力18.5kW	66.1	41.0	54.1	58.2	61.7	58.8	58.4	52.9
冷凍冷蔵庫屋外機	ECOV-DM335A	圧縮機出力33.5kW	61.7	50.6	49.1	55.8	55.2	54.1	52.0	51.7
冷凍冷蔵庫屋外機	ECOV-DM150A	圧縮機出力15.0kW	58.6	39.3	42.8	54.8	52.2	47.6	45.1	51.4
冷凍冷蔵庫屋外機	KX-T2AV	圧縮機出力1.5kW	53.6	17.6	26.1	36.4	44.3	49.0	49.9	43.3
冷凍冷蔵庫屋外機	KX-T3AV	圧縮機出力2.2kW	53.5	17.7	26.1	36.4	44.6	49.5	48.8	44.3
冷凍冷蔵庫屋外機	KX-T4AV	圧縮機出力3.0kW	57.2	17.6	29.6	40.4	48.8	53.0	52.4	48.3
冷凍冷蔵庫屋外機	ERA-RT08A	圧縮機出力0.8kW	47.2	43.2	38.1	35.9	38.3	37.7	37.5	35.1
排気口	EFG-30KSB2-W	出力0.05kW	50.5	34.6	35.6	39.2	43.8	45.5	44.9	38.3
排気口	BFS-450TX2	出力2.2kW	51.4	29.6	45.6	44.7	42.5	43.5	43.7	39.3
給気口	BFS-300TUA2-60	出力1.5kW	53.4	36.7	45.2	47.7	46.8	42.5	43.2	45.2
キュービクル	キュービクル a	—	52.2 *1	36.1	41.7	46.2	47.1	46.0	40.9	35.8

*1 既存系列店舗実測データ

表 3-2 変動騒音源に関するデータ

単位：(dB・A)

名 称	騒音発生時間及び 騒音発生回数	騒音レベル	周波数成分 (Hz)						
			63	125	250	500	1000	2000	4000
来客車両走行音	1～2回/台	74.0 *2							
搬出入車両走行音	1～2回/台	83.5 *2							
廃棄物収集車両走行音	1～2回/台	83.5 *2							
搬出入車両後進警報ブザー音	1 7、2 2秒/台	90.0 *3						*1	
廃棄物収集車両後進警報ブザー音	1 7秒/台	90.0 *3						*1	
廃棄物収集作業音（圧縮）	3 0 0秒/台	90.0 *3					*1		
廃棄物収集作業音（非圧縮）	9 0秒/台	85.0 *3					*1		
搬出入車両アイドリング音	1, 2 0 0秒/台	78.6 *3							
台車走行音	6秒×1 0回/台	71.0 *3						*1	
台車走行音	6秒×1 0回/台	77.0 *4						*1	

*1 卓越周波数を示す。

*2 ASJ Model 2003 計算根拠

①来客車両走行音

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

82dBを半自由空間補正（-8dB（『騒音予測の手引き p-11より））し、74dBとなる。

②搬出入車両走行音・廃棄物収集車両走行音

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

91.5dBを半自由空間補正（-8dB（『騒音予測の手引き p-11より））し、83.5dBとなる。

*3 騒音予測の手引き

*4 騒音レベル最大値を示す。

表 3－3 衝撃騒音源に関するデータ

単位：(dB・A)

名 称	騒音発生回数	*1 単発騒音 暴露レベル	周波数成分 (Hz)						
			63	125	250	500	1000	2000	4000
荷さばき作業に伴う荷下ろし音	20回／台	74.4	48.7	55.0	62.7	67.0	67.6	70.0	66.5
荷さばき作業に伴う荷下ろし音	20回／台	76.7 *2	48.7	55.5	64.0	68.7	69.3	73.0	69.0
搬出入車両荷台扉開音	1回／台	75.6	44.3	53.9	63.9	69.7	70.8	68.5	67.0
搬出入車両荷台扉開音	1回／台	77.9 *2	45.6	55.5	65.8	71.3	72.8	72.3	69.2
搬出入車両荷台扉閉音	1回／台	77.5	45.7	53.5	62.7	69.8	73.1	72.1	69.1
搬出入車両荷台扉閉音	1回／台	79.5 *2	47.2	55.6	64.9	71.6	75.1	74.0	71.2
搬出入車両座席扉開閉音	2回／台	79.3	53.6	60.0	64.8	70.3	74.3	74.0	72.5
搬出入車両座席扉開閉音	2回／台	81.1 *2	55.4	60.4	63.8	70.4	75.6	76.5	75.1
搬出入車両エンジン始動音	1回／台	78.7	53.9	57.7	60.9	67.9	73.6	73.9	72.6
搬出入車両エンジン始動音	1回／台	80.7 *2	56.2	59.9	63.0	70.0	75.6	75.9	74.6

*1 既存系列店舗実測データ

*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）ラ・ムー山鹿店

所在地；山鹿市山鹿字嶋の本621番 外

用途地域；無指定地域

店舗面積；1,461 m²

営業時間；24時間営業

駐車場収容台数；77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、無指定地域である。

店舗周辺の住居等の立地状況として、建物敷地北側には県道畑中山鹿線（道路幅員：11.7m）を挟み農地が面しており、東側には店舗が立地している。

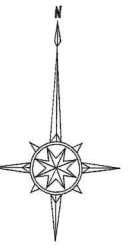
また、建物敷地西側には開発道路（道路幅員：6.2m）を挟み店舗が立地しており、南側には空地であり、住居等の立地はない。

3. 予測地点の選定

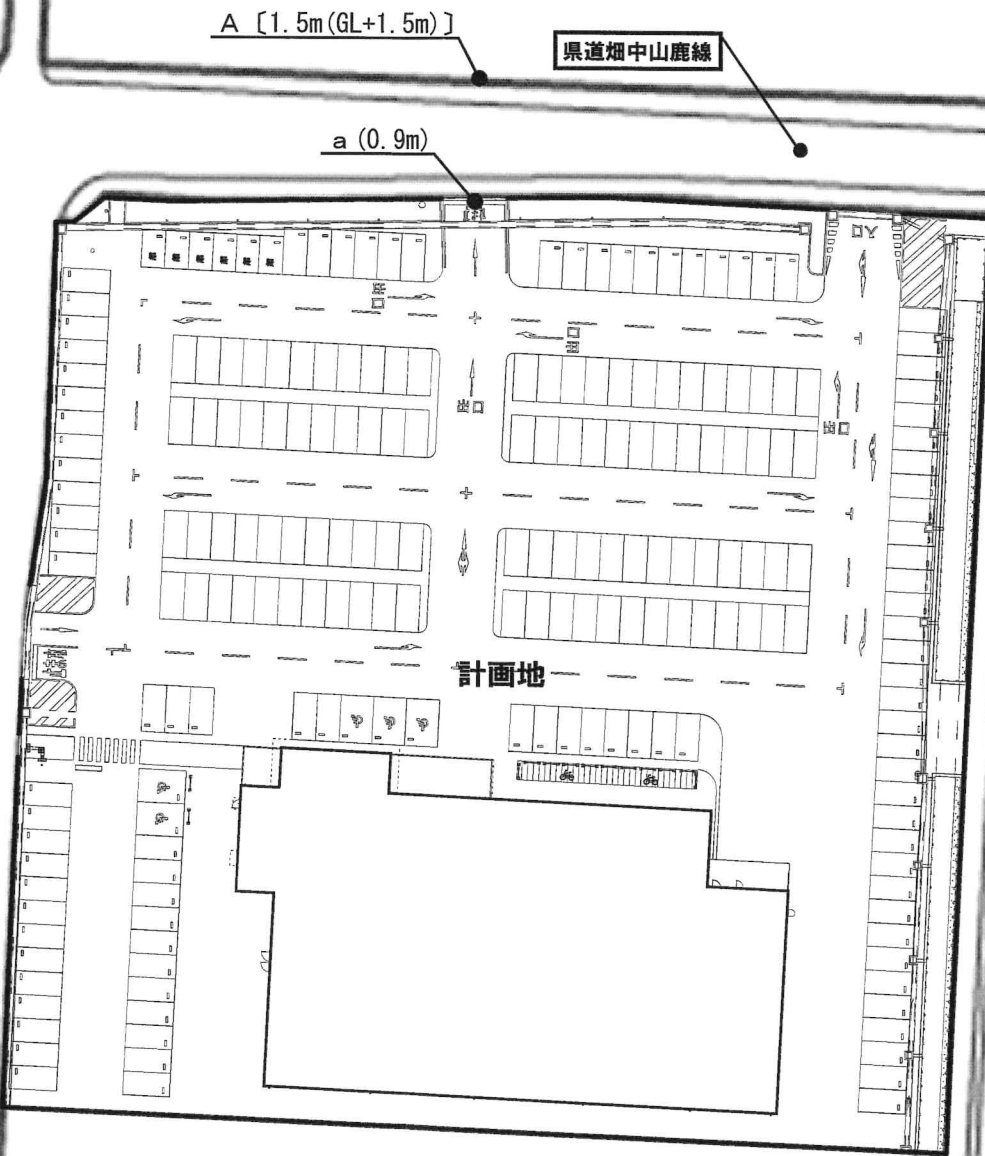
出店計画店舗から発生する騒音について、平均的な状況を呈する日における等価騒音レベルの予測地点は、住居等が立地可能な農地を選定した。

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、隣接する農地への影響を考慮した高さにおける店舗の敷地境界上とした。（添付図面1「騒音予測地点位置図」参照）

騒音発生源の配置位置と現況の住居等の立地状況を考慮して、予測地点の高さを0.9m～1.5mに設定するとともに、選定根拠を表4-1、4-2（後出 p-7）に示す。



無指定地域	
地域の類型	C類型
規制区域	第3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 : 1/800

表 4-1 等価騒音レベル予測地点

予測地点	位 置	用 途 地 域	予 測 位 置(m)		
			X	Y	Z
A 地点	建物敷地北側農地	無指定地域	21.7	107.3	1.5
【選定根拠】 A 地点: 駐車場出口付近を走行する自動車走行音の影響を最も受けるとされる農地とした。 ※ 建物敷地東側及び西側には店舗が立地しており、南側には空地が面しているなど、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。					

表 4-2 騒音レベル最大値の予測地点

予測地点	位 置	用 途 地 域	予 測 位 置(m)		
			X	Y	Z
a 地点	建物敷地北側境界上	無指定地域	21.7	94.6	0.9
【選定根拠】 a 地点: 駐車場出口付近を走行する自動車走行音の影響を最も受けるとされる敷地境界線上とした。 ※ 建物敷地東側及び西側には店舗が立地しており、南側には空地が面しているなど、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。					

4. 騒音発生源の配置

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

また、騒音源の平面的な位置関係を添付図面 2 「騒音発生源位置図」に示す。

表 4 - 3 騒音発生源一覧表

番号	騒音発生源		騒音レベル 等(dB)	騒音発生時間 及び 騒音発生回数	位置※1			
	種 類	形 式			座標 (m)			階
					X	Y	Z	
1	室外機1	RAS-GP140RSH3	57.0	終 日	1.3	19.9	0.6	1 階部
2	室外機2	SR-GP45CT	45.0	終 日	1.3	19.9	1.6	1 階部
3	室外機3	RAS-GP80RSH3	54.0	終 日	2.4	19.9	0.3	1 階部
4	室外機4	RAS-GP280RSH1	61.0	終 日	22.9	-0.6	0.8	1 階部
5	室外機5	RAS-GP280RSH1	61.0	終 日	24.2	-0.6	0.8	1 階部
6	室外機6	RAS-GP280RSH1	61.0	終 日	25.3	-0.6	0.8	1 階部
7	室外機7	RAS-GP280RSH1	61.0	終 日	27.9	-0.6	0.8	1 階部
8	室外機8	RAS-GP280RSH1	61.0	終 日	29.2	-0.6	0.8	1 階部
9	室外機9	RAS-GP280RSH1	61.0	終 日	30.4	-0.6	0.8	1 階部
10	室外機10	RAS-GP280RSH1	61.0	終 日	31.7	-0.6	0.8	1 階部
11	室外機11	RAC-AJ3625DE	51.0	終 日	52.0	24.2	4.9	R 階部
12	室外機12	RAC-AJ3625DE	51.0	終 日	53.3	24.2	4.9	R 階部
13	冷凍冷蔵庫屋外機1	ECOV-DM185MA	66.1	終 日	36.6	-1.1	2.0	1 階部
14	冷凍冷蔵庫屋外機2	ECOV-DM335A	61.7	終 日	39.4	-1.1	2.0	1 階部
15	冷凍冷蔵庫屋外機3	ECOV-DM150A	58.6	終 日	42.6	-1.1	2.0	1 階部
16	冷凍冷蔵庫屋外機4	ECOV-DM185MA	66.1	終 日	45.2	-1.1	2.0	1 階部
17	冷凍冷蔵庫屋外機5	ECOV-DM185MA	66.1	終 日	47.8	-1.1	2.0	1 階部
18	冷凍冷蔵庫屋外機6	KX-T2AV	53.6	終 日	50.2	-0.7	0.7	1 階部
19	冷凍冷蔵庫屋外機7	KX-T3AV	53.5	終 日	51.6	-0.7	0.7	1 階部
20	冷凍冷蔵庫屋外機8	KX-T4AV	57.2	終 日	53.1	-0.7	0.7	1 階部
21	冷凍冷蔵庫屋外機9	KX-T2AV	53.6	終 日	54.6	-0.7	0.7	1 階部
22	冷凍冷蔵庫屋外機10	ERA-RT08A	47.2	終 日	50.8	24.2	4.9	R 階部
23	排気口1	EFG-30KSB2-W	50.5	終 日	58.5	22.5	4.0	1 階部
24	排気口2	EFG-30KSB2-W	50.5	終 日	58.5	19.5	4.0	1 階部
25	排気口3	BFS-450TX2	51.4	終 日	3.6	21.6	6.0	R 階部
26	給気口1	BFS-300TUA2-60	53.4	終 日	22.2	-0.1	4.0	1 階部
27	給気口2	BFS-300TUA2-60	53.4	終 日	41.3	-0.1	4.0	1 階部
28	キュービクル	キュービクル a	52.2	終 日	0.0	2.4	1.5	1 階部
29	搬出入車両後進警報ブザー音		90.0	昼13台×17秒	54.1	45.1	0.6	1 階部
30	搬出入車両後進警報ブザー音		90.0	昼2台×22秒	63.1	45.1	0.6	1 階部
31	廃棄物収集車両後進警報ブザー音		90.0	昼3台×17秒	54.1	45.1	0.6	1 階部
32	廃棄物収集作業音（圧縮）		90.0	昼3台×300秒	54.1	32.9	0.6	1 階部
33	廃棄物収集作業音（非圧縮）		85.0	昼3台×90秒	54.1	32.9	0.6	1 階部
34	搬出入車両アイドリング音		78.6	昼3台×1200秒	54.1	32.9	0.6	1 階部
35	台車走行音		71.0	昼15台×6秒×10回夜9台×6秒×10回	54.1	24.9	0.0	1 階部
			77.0※2					
36	荷下ろし音		74.4	昼15台×20回夜9台×20回	54.1	24.9	0.6	1 階部
			76.7※2					
37	搬出入車両荷台扉開音		75.6	昼15台×1回夜9台×1回	54.1	24.9	1.5	1 階部
			77.9※2					
38	搬出入車両荷台扉閉音		77.5	昼15台×1回夜9台×1回	54.1	24.9	1.5	1 階部
			79.5※2					
39	搬出入車両座席扉開閉音		79.3	昼13台×2回夜9台×2回	54.1	32.9	1.5	1 階部
			81.1※2					
40	搬出入車両座席扉開閉音		79.3	昼2台×2回	54.1	36.8	1.5	1 階部
41	搬出入車両エンジン始動音		78.7	昼10台×1回夜9台×1回	54.1	32.9	0.6	1 階部
			80.7※2					
42	搬出入車両エンジン始動音		78.7	昼2台×1回	54.1	36.8	0.6	1 階部
※3	来客車両走行音		74.0	昼617台×1～2回夜48台×1～2回	—	—	—	1 階部
※3	搬出入車両走行音		83.5	昼15台×1～2回夜9台×1～2回	—	—	—	1 階部
※3	廃棄物収集車両走行音		83.5	昼3台×1～2回	—	—	—	1 階部

※1 騒音源の位置及び座標の原点を添付図面2「騒音発生源位置図」に示す。

※2 騒音レベル最大値を示す。

※3 自動車走行騒音の詳細を表4-4「自動車走行音発生源一覧表」に示す。

表 4 - 4 自動車走行音発生源一覧表

線分 番号	種 類	騒音レ ベル等 (dB)	騒音発生回数		線分 距離	位 置※ 1									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	1234回	96回	10.0	-23.7	45.1	0.0	-13.7	45.1	0.1	-22.0	45.1	0.0	1 階部
												-18.7	45.1	0.0	
												-15.4	45.1	0.1	
2	来客車両 走行音	74.0	1234回	96回	21.8	-13.7	45.1	0.1	8.1	45.1	0.6	-10.1	45.1	0.2	1 階部
												-2.8	45.1	0.4	
												4.5	45.1	0.5	
3	来客車両 走行音	74.0	1234回	96回	21.9	8.1	45.1	0.6	30.0	45.1	0.6	11.8	45.1	0.6	1 階部
												19.0	45.1	0.6	
												26.4	45.1	0.6	
4	来客車両 走行音	74.0	1234回	96回	24.1	30.0	45.1	0.6	54.1	45.1	0.6	34.0	45.1	0.6	1 階部
												42.0	45.1	0.6	
												50.1	45.1	0.6	
5	来客車両 走行音	74.0	1234回	96回	9.0	54.1	45.1	0.6	63.1	45.1	0.6	55.6	45.1	0.6	1 階部
												58.6	45.1	0.6	
												61.6	45.1	0.6	
6	来客車両 走行音	74.0	1234回	96回	18.6	63.1	45.1	0.6	63.1	63.7	0.3	63.1	48.2	0.5	1 階部
												63.1	54.4	0.4	
												63.1	60.6	0.4	
7	来客車両 走行音	74.0	1234回	96回	18.4	63.1	63.7	0.3	63.1	82.1	0.1	63.1	66.8	0.3	1 階部
												63.1	72.9	0.2	
												63.1	79.0	0.1	
8	来客車両 走行音	74.0	617回	48回	13.3	63.1	82.1	0.1	63.1	95.4	0.0	63.1	84.3	0.1	1 階部
												63.1	88.8	0.0	
												63.1	93.2	0.0	
9	来客車両 走行音	74.0	1234回	96回	20.8	63.1	82.1	0.1	42.3	82.1	0.1	59.6	82.1	0.1	1 階部
												52.7	82.1	0.1	
												45.8	82.1	0.1	
10	来客車両 走行音	74.0	1234回	96回	20.6	42.3	82.1	0.1	21.7	82.1	0.1	38.9	82.1	0.1	1 階部
												32.0	82.1	0.1	
												25.1	82.1	0.1	
11	来客車両 走行音	74.0	617回	48回	12.5	21.7	82.1	0.1	21.7	94.6	0.0	21.7	84.2	0.1	1 階部
												21.7	88.4	0.0	
												21.7	92.5	0.0	
12	来客車両 走行音	74.0	1234回	96回	17.7	21.7	82.1	0.1	4.0	82.1	0.1	18.8	82.1	0.1	1 階部
												12.8	82.1	0.1	
												7.0	82.1	0.1	
13	来客車両 走行音	74.0	1234回	96回	17.7	4.0	82.1	0.1	-13.7	82.1	0.1	1.1	82.1	0.1	1 階部
												-4.8	82.1	0.1	
												-10.7	82.1	0.1	
14	来客車両 走行音	74.0	1234回	96回	18.4	-13.7	82.1	0.1	-13.7	63.7	0.1	-13.7	79.0	0.1	1 階部
												-13.7	72.9	0.1	
												-13.7	66.8	0.1	
15	来客車両 走行音	74.0	1234回	96回	18.6	-13.7	45.1	0.1	-13.7	63.7	0.1	-13.7	48.2	0.1	1 階部
												-13.7	54.4	0.1	
												-13.7	60.6	0.1	
16	来客車両 走行音	74.0	1234回	96回	22.8	-13.7	45.1	0.1	-13.7	22.3	0.6	-13.7	41.3	0.2	1 階部
												-13.7	33.7	0.4	
												-13.7	26.1	0.5	
17	来客車両 走行音	74.0	1234回	96回	22.9	-13.7	22.3	0.6	-13.7	-0.6	0.6	-13.7	18.5	0.6	1 階部
												-13.7	10.8	0.6	
												-13.7	3.2	0.6	

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

線分 番号	種 類	騒音レ ベル等 (dB)	騒音発生回数		線分 距離	位 置※1									階
			昼間	夜間		始点座標 (m)			終点座標 (m)			離散音源点座標 (m)			
						X	Y	Z	X	Y	Z	X	Y	Z	
1	搬出入車両 走行音	83.5	4回	0回	10.0	-23.7	45.1	0.0	-13.7	45.1	0.1	-22.0	45.1	0.0	1 階部
												-18.7	45.1	0.0	
												-15.4	45.1	0.1	
2	搬出入車両 走行音	83.5	4回	0回	21.8	-13.7	45.1	0.1	8.1	45.1	0.6	-10.1	45.1	0.2	1 階部
												-2.8	45.1	0.4	
												4.5	45.1	0.5	
3	搬出入車両 走行音	83.5	4回	0回	21.9	8.1	45.1	0.6	30.0	45.1	0.6	11.8	45.1	0.6	1 階部
												19.0	45.1	0.6	
												26.4	45.1	0.6	
4	搬出入車両 走行音	83.5	17回	9回	24.1	30.0	45.1	0.6	54.1	45.1	0.6	34.0	45.1	0.6	1 階部
												42.0	45.1	0.6	
												50.1	45.1	0.6	
5	搬出入車両 走行音	83.5	15回	9回	12.1	54.1	45.1	0.6	54.1	33.0	0.6	54.1	43.1	0.6	1 階部
												54.1	39.0	0.6	
												54.1	35.0	0.6	
6	搬出入車両 走行音	83.5	28回	18回	9.0	54.1	45.1	0.6	63.1	45.1	0.6	55.6	45.1	0.6	1 階部
												58.6	45.1	0.6	
												61.6	45.1	0.6	
7	搬出入車両 走行音	83.5	28回	18回	18.6	63.1	45.1	0.6	63.1	63.7	0.3	63.1	48.2	0.5	1 階部
												63.1	54.4	0.4	
												63.1	60.6	0.4	
8	搬出入車両 走行音	83.5	26回	18回	18.4	63.1	63.7	0.3	63.1	82.1	0.1	63.1	66.8	0.3	1 階部
												63.1	72.9	0.2	
												63.1	79.0	0.1	
9	搬出入車両 走行音	83.5	13回	9回	13.3	63.1	82.1	0.1	63.1	95.4	0.0	63.1	84.3	0.1	1 階部
												63.1	88.8	0.0	
												63.1	93.2	0.0	
10	搬出入車両 走行音	83.5	13回	9回	20.8	63.1	82.1	0.1	42.3	82.1	0.1	59.6	82.1	0.1	1 階部
												52.7	82.1	0.1	
												45.8	82.1	0.1	
11	搬出入車両 走行音	83.5	13回	9回	20.6	42.3	82.1	0.1	21.7	82.1	0.1	38.9	82.1	0.1	1 階部
												32.0	82.1	0.1	
												25.1	82.1	0.1	
12	搬出入車両 走行音	83.5	13回	9回	12.5	21.7	82.1	0.1	21.7	94.6	0.0	21.7	84.2	0.1	1 階部
												21.7	88.4	0.0	
												21.7	92.5	0.0	
4	廃棄物収集車両 走行音	83.5	3回	0回	24.1	30.0	45.1	0.6	54.1	45.1	0.6	34.0	45.1	0.6	1 階部
												42.0	45.1	0.6	
												50.1	45.1	0.6	
5	廃棄物収集車両 走行音	83.5	83.5	3回	0回	12.1	54.1	45.1	0.6	54.1	33.0	0.6	54.1	43.1	0.6
												54.1	39.0	0.6	
												54.1	35.0	0.6	
6	廃棄物収集車両 走行音	83.5	83.5	6回	0回	9.0	54.1	45.1	0.6	63.1	45.1	0.6	55.6	45.1	0.6
												58.6	45.1	0.6	
												61.6	45.1	0.6	
7	廃棄物収集車両 走行音	83.5	83.5	6回	0回	18.6	63.1	45.1	0.6	63.1	63.7	0.3	63.1	48.2	0.5
												63.1	54.4	0.4	
												63.1	60.6	0.4	
8	廃棄物収集車両 走行音	83.5	83.5	6回	0回	18.4	63.1	63.7	0.3	63.1	82.1	0.1	63.1	66.8	0.3
												63.1	72.9	0.2	
												63.1	79.0	0.1	

※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									
			昼間	夜間		始点座標 (m)			終点座標 (m)			離散音源点座標 (m)			階
						X	Y	Z	X	Y	Z	X	Y	Z	
9	廃棄物収集車両 走行音	83.5	3回	0回	13.3	63.1	82.1	0.1	63.1	95.4	0.0	63.1	84.3	0.1	1 階部
												63.1	88.8	0.0	
												63.1	93.2	0.0	
10	廃棄物収集車両 走行音	83.5	3回	0回	20.8	63.1	82.1	0.1	42.3	82.1	0.1	59.6	82.1	0.1	1 階部
												52.7	82.1	0.1	
												45.8	82.1	0.1	
11	廃棄物収集車両 走行音	83.5	3回	0回	20.6	42.3	82.1	0.1	21.7	82.1	0.1	38.9	82.1	0.1	1 階部
												32.0	82.1	0.1	
												25.1	82.1	0.1	
12	廃棄物収集車両 走行音	83.5	3回	0回	12.5	21.7	82.1	0.1	21.7	94.6	0.0	21.7	84.2	0.1	1 階部
												21.7	88.4	0.0	
												21.7	92.5	0.0	

※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。

5. 予測項目

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

6. 予測方法

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

(1) 等価騒音レベルの予測算出式

①自動車走行音の騒音レベルの算出式

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

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

L_{pA} : 自動車走行音の基準距離における騒音レベル(dB)

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

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

②自動車走行音の単発騒音暴露レベルの算出式

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

L_{AE} : 単発騒音暴露レベル(dB)

T_0 : 基準時間(1s)

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

Δt_i : 自動車が i 番目の区間を通過する時間(s)

③自動車走行音の等価騒音レベルの算出式

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

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

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

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

N_T : 時間範囲 T (s) の間の交通量(台)

当該店舗における来客車両走行音の設定は、「大規模小売店舗を設置する者が配慮すべき事項に関する指針（以下、指針という。）」にある必要駐車台数算定式から求められた日来店台数 617 台を全て「昼間」の発生回数とし、「夜間」については既存系列店舗における休日の時間帯別入庫割合より設定した（表 4-5、4-6 参照）。

これら来店台数の全てが駐車場内を走行するものと仮定した。

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

表 4-5 日来店台数

事 項 等		各事項算出のための計算式等
地 区 の 区 分	その他地区	← (理由：無指定地域)
S : 店舗面積	1.461 千 m^2	
A : 日来店客数原単位	1,056.17 人/千 m^2	←人口 40 万人未満・1,100-30S (S<5)
C : 自動車分担率	80%	←人口 10 万人未満
D : 平均乗車人員	2.0 人/台	←店舗面積 10 千 m^2 未満
日来店台数	617 台	←S×A×C÷D

表 4-6 時間帯別入庫台数 (休日)

	6:00~22:00	22:00~6:00	合 計
入庫割合	92.3%	7.7%	100%
入庫台数	569 台	48 台	617 台

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

予測の結果、次頁に示すとり「昼間」及び「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。

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	0.6	57.0	89.8	39.1	-	17.9	終日		17.9	17.9
	2 室外機2	1.6	45.0	89.7	39.1	-	5.9	終日		5.9	5.9
	3 室外機3	0.3	54.0	89.5	39.0	-	15.0	終日		15.0	15.0
	4 室外機4	0.8	61.0	107.9	40.7	-	20.3	終日		20.3	20.3
	5 室外機5	0.8	61.0	107.9	40.7	-	20.3	終日		20.3	20.3
	6 室外機6	0.8	61.0	108.0	40.7	-	20.3	終日		20.3	20.3
	7 室外機7	0.8	61.0	108.1	40.7	-	20.3	終日		20.3	20.3
	8 室外機8	0.8	61.0	108.2	40.7	-	20.3	終日		20.3	20.3
	9 室外機9	0.8	61.0	108.3	40.7	-	20.3	終日		20.3	20.3
	10 室外機10	0.8	61.0	108.4	40.7	-	20.3	終日		20.3	20.3
定常騒音	11 室外機11	4.9	51.0	88.5	38.9	-	12.1	終日		12.1	12.1
	12 室外機12	4.9	51.0	89.0	39.0	-	12.0	終日		12.0	12.0
	13 冷凍冷蔵庫屋外機1	2.0	66.1	109.4	40.8	-	25.3	終日		25.3	25.3
	14 冷凍冷蔵庫屋外機2	2.0	61.7	109.8	40.8	-	20.9	終日		20.9	20.9
	15 冷凍冷蔵庫屋外機3	2.0	58.6	110.4	40.9	-	17.7	終日		17.7	17.7
	16 冷凍冷蔵庫屋外機4	2.0	66.1	110.9	40.9	-	25.2	終日		25.2	25.2
	17 冷凍冷蔵庫屋外機5	2.0	66.1	111.5	40.9	-	25.2	終日		25.2	25.2
	18 冷凍冷蔵庫屋外機6	0.7	53.6	111.7	41.0	-	12.6	終日		12.6	12.6
	19 冷凍冷蔵庫屋外機7	0.7	53.5	112.1	41.0	-	12.5	終日		12.5	12.5
	20 冷凍冷蔵庫屋外機8	0.7	57.2	112.5	41.0	-	16.2	終日		16.2	16.2
定常騒音	21 冷凍冷蔵庫屋外機9	0.7	53.6	112.9	41.1	-	12.5	終日		12.5	12.5
	22 冷凍冷蔵庫屋外機10	4.9	47.2	88.1	38.9	-	8.3	終日		8.3	8.3
	23 排気口1	4.0	50.5	92.5	39.3	-	11.2	終日		11.2	11.2
	24 排気口2	4.0	50.5	95.2	39.6	-	10.9	終日		10.9	10.9
	25 排気口3	6.0	51.4	87.7	38.9	-	12.5	終日		12.5	12.5
	26 給気口1	4.0	53.4	107.4	40.6	-	12.8	終日		12.8	12.8
	27 給気口2	4.0	53.4	109.2	40.8	-	12.6	終日		12.6	12.6
	28 キュービクル	1.5	52.2	107.1	40.6	-	11.6	終日		11.6	11.6
	定常騒音の等価騒音レベル									33.5	33.5
変動騒音	29 搬出入車両後進警報ブザー音	0.6	90.0	70.1	36.9	-	53.1	昼13台×17秒		28.9	-
	30 搬出入車両後進警報ブザー音	0.6	90.0	74.7	37.5	-	52.5	昼2台×22秒		21.3	-
	31 廃棄物収集車両後進警報ブザー音	0.6	90.0	70.1	36.9	-	53.1	昼3台×17秒		22.6	-
	32 廃棄物収集作業音(圧縮)	0.6	90.0	81.2	38.2	-	51.8	昼3台×300秒		33.7	-
	33 廃棄物収集作業音(非圧縮)	0.6	85.0	81.2	38.2	-	46.8	昼3台×90秒		23.5	-
	34 搬出入車両アイドリング音	0.6	78.6	81.2	38.2	-	40.4	昼3台×1200秒		28.4	-
	35 台車走行音	0.0	71.0	88.6	38.9	-	32.1	昼15台×6秒×10回夜9台×6秒×10回		14.0	14.8
	変動騒音の等価騒音レベル									36.4	14.8
衝撃騒音	36 荷下ろし音	0.6	74.4	88.5	38.9	-	35.5	昼15台×20回夜9台×20回		12.7	13.5
	37 搬出入車両荷台扉開音	1.5	75.6	88.5	38.9	-	36.7	昼15台×1回夜9台×1回		0.9	1.6
	38 搬出入車両荷台扉閉音	1.5	77.5	88.5	38.9	-	38.6	昼15台×1回夜9台×1回		2.8	3.5
	39 搬出入車両座席扉開音	1.5	79.3	81.1	38.2	-	41.1	昼13台×2回夜9台×2回		7.6	9.1
	40 搬出入車両座席扉閉音	1.5	79.3	77.6	37.8	-	41.5	昼2台×2回		-0.1	-
	41 搬出入車両エンジン始動音	0.6	78.7	81.2	38.2	-	40.5	昼10台×1回夜9台×1回		2.9	5.4
	42 搬出入車両エンジン始動音	0.6	78.7	77.6	37.8	-	40.9	昼2台×1回		-3.7	-
	衝撃騒音の等価騒音レベル									14.9	15.8
	※ 来客車両走行音	-	74.0	-	-	-	-	昼617台×1~2回夜48台×1~2回		41.6	33.5
	※ 搬出入車両走行音	-	83.5	-	-	-	-	昼15台×1~2回夜9台×1~2回		33.5	34.7
	※ 廃棄物収集車両走行音	-	83.5	-	-	-	-	昼3台×1~2回		26.9	-
	自動車走行騒音の等価騒音レベル									42.4	37.2
	等価騒音レベル									43.8	38.8
	基準値									60	50

※ 自動車走行音(来客車両、搬出入車両、廃棄物収集車両)の計算の詳細を表5-1. 1~表5-1. 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	76.0	37.6	—	36.4	0.60	39.2	1234	96	22.5	14.4
	2	74.0	74.2	37.4	—	36.6	0.60					
	3	74.0	72.4	37.2	—	36.8	0.60					
2	1	74.0	69.9	36.9	—	37.1	1.31	43.4	1234	96	26.7	18.6
	2	74.0	66.9	36.5	—	37.5	1.31					
	3	74.0	64.5	36.2	—	37.8	1.31					
3	1	74.0	63.0	36.0	—	38.0	1.31	44.0	1234	96	27.3	19.2
	2	74.0	62.3	35.9	—	38.1	1.31					
	3	74.0	62.4	35.9	—	38.1	1.31					
4	1	74.0	63.4	36.0	—	38.0	1.45	44.1	1234	96	27.4	19.3
	2	74.0	65.4	36.3	—	37.7	1.45					
	3	74.0	68.4	36.7	—	37.3	1.45					
5	1	74.0	70.8	37.0	—	37.0	0.54	38.9	1234	96	22.2	14.1
	2	74.0	72.3	37.2	—	36.8	0.54					
	3	74.0	73.9	37.4	—	36.6	0.54					
6	1	74.0	72.2	37.2	—	36.8	1.12	42.8	1234	96	26.1	18.0
	2	74.0	67.2	36.5	—	37.5	1.12					
	3	74.0	62.4	35.9	—	38.1	1.12					
7	1	74.0	57.9	35.3	—	38.7	1.10	44.6	1234	96	27.9	19.8
	2	74.0	53.8	34.6	—	39.4	1.10					
	3	74.0	50.2	34.0	—	40.0	1.10					
8	1	74.0	47.4	33.5	—	40.5	0.80	44.7	617	48	25.0	16.9
	2	74.0	45.4	33.1	—	40.9	0.80					
	3	74.0	43.8	32.8	—	41.2	0.80					
9	1	74.0	45.5	33.2	—	40.8	1.25	47.8	1234	96	31.1	23.0
	2	74.0	40.0	32.0	—	42.0	1.25					
	3	74.0	34.9	30.9	—	43.1	1.25					
10	1	74.0	30.5	29.7	—	44.3	1.24	50.9	1234	96	34.2	26.1
	2	74.0	27.3	28.7	—	45.3	1.24					
	3	74.0	25.5	28.1	—	45.9	1.24					
11	1	74.0	23.1	27.3	—	46.7	0.75	52.3	617	48	32.6	24.5
	2	74.0	19.0	25.6	—	48.4	0.75					
	3	74.0	14.9	23.5	—	50.5	0.75					
12	1	74.0	25.4	28.1	—	45.9	1.06	50.4	1234	96	33.7	25.6
	2	74.0	26.8	28.6	—	45.4	1.06					
	3	74.0	29.2	29.3	—	44.7	1.06					
13	1	74.0	32.6	30.3	—	43.7	1.06	47.8	1234	96	31.1	23.0
	2	74.0	36.6	31.3	—	42.7	1.06					
	3	74.0	41.1	32.3	—	41.7	1.06					
14	1	74.0	45.3	33.1	—	40.9	1.10	45.4	1234	96	28.7	20.6
	2	74.0	49.4	33.9	—	40.1	1.10					
	3	74.0	53.8	34.6	—	39.4	1.10					
15	1	74.0	68.9	36.8	—	37.2	1.12	43.2	1234	96	26.5	18.4
	2	74.0	63.7	36.1	—	37.9	1.12					
	3	74.0	58.6	35.4	—	38.6	1.12					
16	1	74.0	74.9	37.5	—	36.5	1.37	42.0	1234	96	25.3	17.2
	2	74.0	81.7	38.2	—	35.8	1.37					
	3	74.0	88.6	38.9	—	35.1	1.37					
17	1	74.0	95.6	39.6	—	34.4	1.37	40.0	1234	96	23.3	15.2
	2	74.0	102.8	40.2	—	33.8	1.37					
	3	74.0	110.0	40.8	—	33.2	1.37					
来客車両走行音の等価騒音レベル											41.6	33.5

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	76.0	37.6	—	45.9	1.20	51.7	4	0	10.1	—
	2	83.5	74.2	37.4	—	46.1	1.20					
	3	83.5	72.4	37.2	—	46.3	1.20					
2	1	83.5	69.9	36.9	—	46.6	2.62	55.9	4	0	14.3	—
	2	83.5	66.9	36.5	—	47.0	2.62					
	3	83.5	64.5	36.2	—	47.3	2.62					
3	1	83.5	63.0	36.0	—	47.5	2.63	56.5	4	0	14.9	—
	2	83.5	62.3	35.9	—	47.6	2.63					
	3	83.5	62.4	35.9	—	47.6	2.63					
4	1	83.5	63.4	36.0	—	47.5	2.89	56.6	17	9	21.3	21.5
	2	83.5	65.4	36.3	—	47.2	2.89					
	3	83.5	68.4	36.7	—	46.8	2.89					
5	1	83.5	71.9	37.1	—	46.4	1.45	52.3	15	9	16.5	17.2
	2	83.5	75.6	37.6	—	45.9	1.45					
	3	83.5	79.2	38.0	—	45.5	1.45					
6	1	83.5	70.8	37.0	—	46.5	1.08	51.4	28	18	18.3	19.4
	2	83.5	72.3	37.2	—	46.3	1.08					
	3	83.5	73.9	37.4	—	46.1	1.08					
7	1	83.5	72.2	37.2	—	46.3	2.23	55.3	28	18	22.2	23.3
	2	83.5	67.2	36.5	—	47.0	2.23					
	3	83.5	62.4	35.9	—	47.6	2.23					
8	1	83.5	57.9	35.3	—	48.2	2.21	57.1	26	18	23.6	25.1
	2	83.5	53.8	34.6	—	48.9	2.21					
	3	83.5	50.2	34.0	—	49.5	2.21					
9	1	83.5	47.4	33.5	—	50.0	1.60	57.2	13	9	20.7	22.1
	2	83.5	45.4	33.1	—	50.4	1.60					
	3	83.5	43.8	32.8	—	50.7	1.60					
10	1	83.5	45.5	33.2	—	50.3	2.50	60.3	13	9	23.8	25.2
	2	83.5	40.0	32.0	—	51.5	2.50					
	3	83.5	34.9	30.9	—	52.6	2.50					
11	1	83.5	30.5	29.7	—	53.8	2.47	63.4	13	9	26.9	28.3
	2	83.5	27.3	28.7	—	54.8	2.47					
	3	83.5	25.5	28.1	—	55.4	2.47					
12	1	83.5	23.1	27.3	—	56.2	1.50	64.8	13	9	28.3	29.7
	2	83.5	19.0	25.6	—	57.9	1.50					
	3	83.5	14.9	23.5	—	60.0	1.50					
搬出入車両走行音の等価騒音レベル											33.5	34.7

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
4	1	83.5	63.4	36.0	—	47.5	2.89	56.6	3	0	13.8	—
	2	83.5	65.4	36.3	—	47.2	2.89					
	3	83.5	68.4	36.7	—	46.8	2.89					
5	1	83.5	71.9	37.1	—	46.4	1.45	52.3	3	0	9.5	—
	2	83.5	75.6	37.6	—	45.9	1.45					
	3	83.5	79.2	38.0	—	45.5	1.45					
6	1	83.5	70.8	37.0	—	46.5	1.08	51.4	6	0	11.6	—
	2	83.5	72.3	37.2	—	46.3	1.08					
	3	83.5	73.9	37.4	—	46.1	1.08					
7	1	83.5	72.2	37.2	—	46.3	2.23	55.3	6	0	15.5	—
	2	83.5	67.2	36.5	—	47.0	2.23					
	3	83.5	62.4	35.9	—	47.6	2.23					
8	1	83.5	57.9	35.3	—	48.2	2.21	57.1	6	0	17.3	—
	2	83.5	53.8	34.6	—	48.9	2.21					
	3	83.5	50.2	34.0	—	49.5	2.21					
9	1	83.5	47.4	33.5	—	50.0	1.60	57.2	3	0	14.4	—
	2	83.5	45.4	33.1	—	50.4	1.60					
	3	83.5	43.8	32.8	—	50.7	1.60					
10	1	83.5	45.5	33.2	—	50.3	2.50	60.3	3	0	17.5	—
	2	83.5	40.0	32.0	—	51.5	2.50					
	3	83.5	34.9	30.9	—	52.6	2.50					
11	1	83.5	30.5	29.7	—	53.8	2.47	63.4	3	0	20.6	—
	2	83.5	27.3	28.7	—	54.8	2.47					
	3	83.5	25.5	28.1	—	55.4	2.47					
12	1	83.5	23.1	27.3	—	56.2	1.50	64.8	3	0	22.0	—
	2	83.5	19.0	25.6	—	57.9	1.50					
	3	83.5	14.9	23.5	—	60.0	1.50					
廃棄物収集車両走行音の等価騒音レベル											26.9	—

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

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

2. 発生する騒音ごとの騒音レベル最大値予測結果

(1) 大規模小売店舗の敷地境界上

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

夜間に稼働する設備機器からの騒音及び店舗の運営に伴い発生するそれぞれの騒音について、騒音レベル最大値を予測した結果、自動車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-22～p-25)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12分間(発生時間率2.5%)が上回ることになるが、5%以内であるため規制基準は満足すると評価される。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				基準距離 における 騒音レベル (dB)	予測地点 までの 距離(m)	距離減衰量 (dB)	回折減衰量 (dB)	予測地点 における 騒音レベル (dB)
	番号	機器名称	高さ					
定常騒音	1	室外機1	0.6	57.0	77.4	37.8	-	19.2
	2	室外機2	1.6	45.0	77.4	37.8	-	7.2
	3	室外機3	0.3	54.0	77.2	37.8	-	16.2
	4	室外機4	0.8	61.0	95.2	39.6	-	21.4
	5	室外機5	0.8	61.0	95.2	39.6	-	21.4
	6	室外機6	0.8	61.0	95.3	39.6	-	21.4
	7	室外機7	0.8	61.0	95.4	39.6	-	21.4
	8	室外機8	0.8	61.0	95.5	39.6	-	21.4
	9	室外機9	0.8	61.0	95.6	39.6	-	21.4
	10	室外機10	0.8	61.0	95.7	39.6	-	21.4
	11	室外機11	4.9	51.0	76.7	37.7	-	13.3
	12	室外機12	4.9	51.0	77.3	37.8	-	13.2
	13	冷凍冷蔵庫屋外機1	2.0	66.1	96.9	39.7	-	26.4
	14	冷凍冷蔵庫屋外機2	2.0	61.7	97.3	39.8	-	21.9
	15	冷凍冷蔵庫屋外機3	2.0	58.6	98.0	39.8	-	18.8
	16	冷凍冷蔵庫屋外機4	2.0	66.1	98.5	39.9	-	26.2
	17	冷凍冷蔵庫屋外機5	2.0	66.1	99.2	39.9	-	26.2
	18	冷凍冷蔵庫屋外機6	0.7	53.6	99.5	40.0	-	13.6
	19	冷凍冷蔵庫屋外機7	0.7	53.5	99.9	40.0	-	13.5
	20	冷凍冷蔵庫屋外機8	0.7	57.2	100.3	40.0	-	17.2
	21	冷凍冷蔵庫屋外機9	0.7	53.6	100.8	40.1	-	13.5
	22	冷凍冷蔵庫屋外機10	4.9	47.2	76.3	37.7	-	9.5
	23	排気口1	4.0	50.5	81.0	38.2	-	12.3
	24	排気口2	4.0	50.5	83.7	38.5	-	12.0
	25	排気口3	6.0	51.4	75.4	37.5	-	13.9
	26	給気口1	4.0	53.4	94.8	39.5	-	13.9
	27	給気口2	4.0	53.4	96.8	39.7	-	13.7
	28	キュービクル	1.5	52.2	94.7	39.5	-	12.7
変動騒音	35	台車走行音	0.0	77.0	76.9	37.7	-	39.3
衝撃騒音	36	荷下ろし音	0.6	76.7	76.9	37.7	-	39.0
	37	搬出入車両荷台扉開音	1.5	77.9	76.9	37.7	-	40.2
	38	搬出入車両荷台扉閉音	1.5	79.5	76.9	37.7	-	41.8
	39	搬出入車両座席扉開閉音	1.5	81.1	69.7	36.9	-	44.2
	41	搬出入車両エンジン始動音	0.6	80.7	69.7	36.9	-	43.8
	※	来客車両走行音（線分番号11-3）	0.0	74.0	2.3	7.2	-	66.8
	※	搬出入車両走行音（線分番号12-3）	0.0	83.5	2.3	7.2	-	76.3
		騒音レベル最大値						76.8
		基準値						50

変：変動騒音を示す。

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

※ 自動車走行音（来客車両、搬出入車両）の計算の詳細を表5-2. 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 10-3、11-1、11-2、11-3、12-1、12-2）

超過時間 = $\Delta t \times$ 騒音発生回数

$$= (1.24 \times 1) \times 96 + (0.75 \times 3) \times 48 + (1.06 \times 2) \times 96 \\ = 430.56 \text{ 秒}$$

搬出入車両走行音（線分番号8-2、8-3、9-1、9-2、9-3、10-1、10-2、10-3、11-1、11-2、11-3、
12-1、12-2、12-3）

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

$$\begin{aligned} &= (2.21 \times 2) \times 18 + (1.60 \times 3 + 2.50 \times 3 + 2.47 \times 3 + 1.50 \times 3) \times 9 \\ &= 297.45 \text{ 秒} \end{aligned}$$

超過時間 = 来客車両走行音 + 搬出入車両走行音

$$= 430.56 \text{ 秒} + 297.45 \text{ 秒}$$

$$= 728.01 \text{ 秒} \div 12 \text{ 分間} \quad (\text{発生時間率 } 2.5\%)$$

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	66.0	36.4	—	37.6
	2	74.0	63.9	36.1	—	37.9
	3	74.0	61.9	35.8	—	38.2
2	1	74.0	58.8	35.4	—	38.6
	2	74.0	55.2	34.8	—	39.2
	3	74.0	52.4	34.4	—	39.6
3	1	74.0	50.5	34.1	—	39.9
	2	74.0	49.6	33.9	—	40.1
	3	74.0	49.7	33.9	—	40.1
4	1	74.0	51.0	34.2	—	39.8
	2	74.0	53.5	34.6	—	39.4
	3	74.0	57.1	35.1	—	38.9
5	1	74.0	60.0	35.6	—	38.4
	2	74.0	61.7	35.8	—	38.2
	3	74.0	63.6	36.1	—	37.9
6	1	74.0	62.2	35.9	—	38.1
	2	74.0	57.7	35.2	—	38.8
	3	74.0	53.6	34.6	—	39.4
7	1	74.0	49.9	34.0	—	40.0
	2	74.0	46.7	33.4	—	40.6
	3	74.0	44.2	32.9	—	41.1
8	1	74.0	42.7	32.6	—	41.4
	2	74.0	41.8	32.4	—	41.6
	3	74.0	41.4	32.3	—	41.7
9	1	74.0	39.9	32.0	—	42.0
	2	74.0	33.4	30.5	—	43.5
	3	74.0	27.2	28.7	—	45.3
10	1	74.0	21.3	26.6	—	47.4
	2	74.0	16.2	24.2	—	49.8
	3	74.0	13.0	22.3	—	51.7
11	1	74.0	10.4	20.3	—	53.7
	2	74.0	6.3	16.0	—	58.0
	3	74.0	2.3	7.2	—	66.8
12	1	74.0	12.9	22.2	—	51.8
	2	74.0	15.4	23.8	—	50.2
	3	74.0	19.3	25.7	—	48.3
13	1	74.0	24.1	27.6	—	46.4
	2	74.0	29.3	29.3	—	44.7
	3	74.0	34.7	30.8	—	43.2
14	1	74.0	38.7	31.8	—	42.2
	2	74.0	41.5	32.4	—	41.6
	3	74.0	45.0	33.1	—	40.9
15	1	74.0	58.4	35.3	—	38.7
	2	74.0	53.6	34.6	—	39.4
	3	74.0	49.1	33.8	—	40.2
16	1	74.0	64.0	36.1	—	37.9
	2	74.0	70.4	37.0	—	37.0
	3	74.0	77.1	37.7	—	36.3
17	1	74.0	83.9	38.5	—	35.5
	2	74.0	91.0	39.2	—	34.8
	3	74.0	98.0	39.8	—	34.2

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)
4	1	83.5	51.0	34.2	—	49.3
	2	83.5	53.5	34.6	—	48.9
	3	83.5	57.1	35.1	—	48.4
5	1	83.5	60.8	35.7	—	47.8
	2	83.5	64.4	36.2	—	47.3
	3	83.5	67.8	36.6	—	46.9
6	1	83.5	60.0	35.6	—	47.9
	2	83.5	61.7	35.8	—	47.7
	3	83.5	63.6	36.1	—	47.4
7	1	83.5	62.2	35.9	—	47.6
	2	83.5	57.7	35.2	—	48.3
	3	83.5	53.6	34.6	—	48.9
8	1	83.5	49.9	34.0	—	49.5
	2	83.5	46.7	33.4	—	50.1
	3	83.5	44.2	32.9	—	50.6
9	1	83.5	42.7	32.6	—	50.9
	2	83.5	41.8	32.4	—	51.1
	3	83.5	41.4	32.3	—	51.2
10	1	83.5	39.9	32.0	—	51.5
	2	83.5	33.4	30.5	—	53.0
	3	83.5	27.2	28.7	—	54.8
11	1	83.5	21.3	26.6	—	56.9
	2	83.5	16.2	24.2	—	59.3
	3	83.5	13.0	22.3	—	61.2
12	1	83.5	10.4	20.3	—	63.2
	2	83.5	6.3	16.0	—	67.5
	3	83.5	2.3	7.2	—	76.3

