

## 第4章 その他の検討資料

### 4.1 交通量（工事中における県道大津能登川長浜線の交通に関する影響の検討）

#### （1）目的

対象事業実施区域の東側には、彦根市内を南北に縦断する幹線道路である県道大津能登川長浜線（県道2号）が存在している。本県道は対象事業実施区域付近に存在する3カ所の信号交差点で屈曲する線形となっており、通過には右左折を繰り返す必要があることから、朝夕の時間帯を中心に、渋滞・対流が発生しやすい状態となっている。

このことから、現況の交通の状況を現地調査により把握するとともに、工事用車両走行時における渋滞の発生可能性を踏まえて、渋滞の発生を引き起こさない工事用車両の台数について検討を行った。

#### （2）検討方法

##### 1）交通状況の実測

県道大津能登川長浜線における現況の交通状況（交差点交通量、渋滞・滞留の状況、交差点需要率<sup>注1</sup>）を現地調査により把握した。

調査は、平日の昼間（令和3年11月16日(火)7～19時）に行った。

##### 2）工事用車両付加可能台数の算定

実測結果を元に交差点需要率<sup>注1</sup>及び交通容量比<sup>注2</sup>を算定のうえ、交通渋滞<sup>注3</sup>を引き起こさない工事用車両走行台数の付加可能台数（1時間当たり何台通過できるか）を算定した。

注1）交差点需要率：対象の交差点が1時間に通せる最大交通量を「容量」と言い、この容量を1とした時の交差点に流れ込む交通量の割合を「交差点需要率」と言う。交差点需要率が概ね0.9以上（信号サイクル等により若干変動）の場合、交通容量が交通需要に対して不足し、渋滞につながる可能性が高いとされる。

注2）交通容量比：（交差点に流入する交通量）/（各車線毎の道路条件及び交通条件から算定される通過可能交通量）で交差点に入る車線毎に算出される。交通容量比が1.0以上の場合、交差点を通過するために複数回の信号待ちが生じ、渋滞につながる可能性が高いとされる。

注3）交通渋滞（信号交差点）：1回の青信号で交差点を通過できなかった自動車が存在する場合、渋滞が生じているとし、信号が赤になった瞬間の停止線から最後尾車両までの距離（捌け残りの長さ）を「渋滞長」、・信号が青になった瞬間の停止線から最後尾車両までの距離を「滞留長」という。なお、滞留している自動車が1回の青信号ですべて通過できた場合は、渋滞は生じていないものとする。

### (3) 検討条件

#### 1) 対象とした交差点

対象とした交差点は、図 4-1 に示す県道大津能登川長浜線の日夏町島、日夏町中沢、賀田山町西の3交差点とした。



この地図は、国土地理院発行の電子地形図25000を複製して情報を追記したものである。

図 4-1 検討対象交差点

#### 2) 想定した工事車両走行ルート

工事車両走行ルートは検討中であるが、ここでは各交差点におけるいくつかの進入パターンを想定のうえ、付加台数の検討を行った。（「4.1.4 検討結果」参照）

#### 3) 想定した工事車両の車種

大型車・小型車の走行が想定されるが、交差点需要率及び交通容量比の算定にあたっては、小型車より大型車の台数が多い方が渋滞を引き起こしやすくなることから、すべて大型車が走行するものとした。

#### 4) 検討対象時間帯

工事車両の走行時間帯を考慮し、8～18時とした。

#### 5) 現況交通の状況

現況交通量は、交差点車種別・方向別交通量の現地調査結果に準じた。

ただし、工事期間中には、一般車両の宇曾川堤防道路の通行が一時できなくなる可能性があることから、基礎交通量の設定にあたっては、堤防道路における交通量を一部県道大津能登川長浜線に転換した。

#### (4) 検討結果

##### 1) 現地調査結果

###### 日夏町島交差点

日夏町島交差点における現地調査結果を、表 4-1 に示す。

交通量については、県道大津能登川長浜線（A：北方向、C：西方向）および県道三津屋野口線（B：東方向）のいずれの方向も 5 千台/日を超えていた。

渋滞および対流については、各交差点とも概ね 100m 以内の滞留は起きているが、渋滞が生じる時間帯はわずかであった。

###### 日夏町中沢交差点

日夏町中沢交差点における現地調査結果を、表 4-2 に示す。

交通量については、県道大津能登川長浜線（B：東方向、C：南方向）の交通量が主となっているが、県道三津屋野口線（D：西方向）の交通量も 4 千台/日を超えていた。

渋滞および対流については、B：東方向、C：南方向および D：西方向の交差点で概ね 100m 以内の滞留が起きていた。このうち、D 方向で朝の時間帯に最大 70m の渋滞が起きているが、その他の時間帯には渋滞は生じていなかった。

###### 賀田山町西交差点

日夏町中沢交差点における現地調査結果を、表 4-3 に示す。

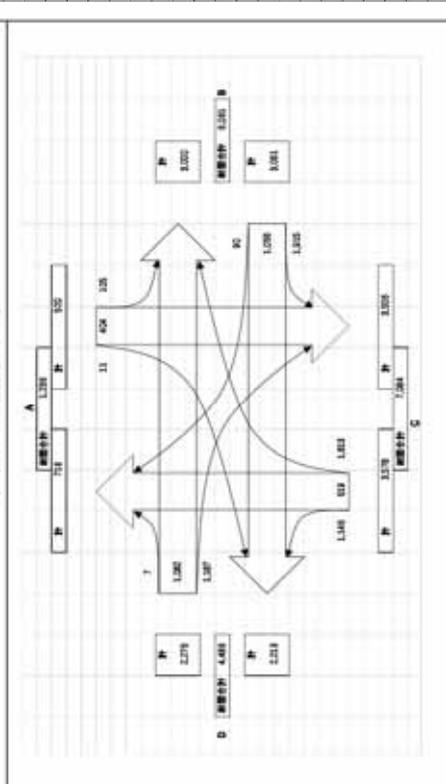
交通量については、県道大津能登川長浜線（A：北方向、D：西方向）の交通量が主となっているが、県道賀田山安食西線（B：東方向）の交通量も 5 千台/日を超えていた。

渋滞および対流については、D：西方向で 7 時台半ば～8 時台初めにかけて最大 330m の渋滞が発生しており、滞留長も最大 460m にのぼっていた。

表 4-1 交差点交通量・渋滞長・滞留長調査結果（日夏町島交差点）

7~13時		A		B		C		D		13~18時		A		B		C		D	
		滞留長	渋滞長	滞留長	渋滞長	滞留長	渋滞長	滞留長	渋滞長	滞留長	渋滞長	滞留長	渋滞長	滞留長	渋滞長	滞留長	渋滞長	滞留長	渋滞長
7:00 ~ 7:10	10	0	10	0	50	0	50	0	20	0	13:10 ~ 13:20	10	0	20	0	10	0	30	0
7:10 ~ 7:20	10	0	40	0	20	0	20	0	10	0	13:20 ~ 13:30	10	0	30	0	10	0	10	0
7:20 ~ 7:30	10	0	40	0	60	0	60	0	20	0	13:30 ~ 13:40	10	0	20	0	30	0	30	0
7:30 ~ 7:40	20	0	80	0	70	0	70	0	80	0	13:40 ~ 13:50	10	0	30	0	10	0	30	0
7:40 ~ 7:50	10	0	10	0	70	0	70	0	80	0	13:50 ~ 14:00	10	0	30	0	20	0	10	0
7:50 ~ 8:00	10	0	40	0	20	0	20	0	120	0	14:00 ~ 14:10	10	0	30	0	10	0	20	0
8:00 ~ 8:10	20	0	20	0	70	0	70	0	30	0	14:10 ~ 14:20	10	0	40	0	60	0	10	0
8:10 ~ 8:20	10	0	30	0	20	0	20	0	20	0	14:20 ~ 14:30	10	0	60	0	60	0	20	0
8:20 ~ 8:30	10	0	30	0	60	0	60	0	20	0	14:30 ~ 14:40	10	0	30	0	30	0	20	0
8:30 ~ 8:40	10	0	30	0	30	0	30	0	40	0	14:40 ~ 14:50	10	0	40	0	20	0	30	0
8:40 ~ 8:50	10	0	30	0	20	0	20	0	30	0	14:50 ~ 15:00	10	0	30	0	20	0	10	0
8:50 ~ 9:00	0	0	40	0	40	0	40	0	20	0	15:00 ~ 15:10	10	0	30	0	20	0	30	0
9:00 ~ 9:10	10	0	10	0	60	0	60	0	10	0	15:10 ~ 15:20	10	0	30	0	30	0	10	0
9:10 ~ 9:20	10	0	10	0	10	0	10	0	30	0	15:20 ~ 15:30	10	0	20	0	50	0	10	0
9:20 ~ 9:30	10	0	20	0	60	0	60	0	60	0	15:30 ~ 15:40	10	0	20	0	10	0	20	0
9:30 ~ 9:40	10	0	30	0	40	0	40	0	20	0	15:40 ~ 15:50	10	0	20	0	20	0	10	0
9:40 ~ 9:50	10	0	40	0	60	0	60	0	20	0	15:50 ~ 16:00	10	0	20	0	30	0	10	0
9:50 ~ 10:00	10	0	20	0	10	0	10	0	20	0	16:00 ~ 16:10	10	0	20	0	20	0	20	0
10:00 ~ 10:10	10	0	20	0	30	0	30	0	40	0	16:10 ~ 16:20	10	0	30	0	30	0	10	0
10:10 ~ 10:20	10	0	20	0	70	0	70	0	20	0	16:20 ~ 16:30	10	0	20	0	20	0	30	0
10:20 ~ 10:30	10	0	10	0	60	0	60	0	30	0	16:30 ~ 16:40	10	0	20	0	30	0	20	0
10:30 ~ 10:40	10	0	20	0	60	0	60	0	30	0	16:40 ~ 16:50	10	0	30	0	30	0	20	0
10:40 ~ 10:50	10	0	40	0	60	0	60	0	30	0	16:50 ~ 17:00	10	0	28	0	50	0	20	0
10:50 ~ 11:00	10	0	20	0	30	0	30	0	20	0	17:00 ~ 17:10	10	0	30	0	30	0	10	0
11:00 ~ 11:10	10	0	20	0	10	0	10	0	10	0	17:10 ~ 17:20	10	0	20	0	30	0	10	0
11:10 ~ 11:20	10	0	30	0	30	0	30	0	30	0	17:20 ~ 17:30	10	0	30	0	50	0	30	0
11:20 ~ 11:30	10	0	20	0	10	0	10	0	10	0	17:30 ~ 17:40	10	0	40	0	20	0	20	0
11:30 ~ 11:40	10	0	10	0	30	0	30	0	10	0	17:40 ~ 17:50	10	0	30	0	30	0	5	0
11:40 ~ 11:50	10	0	30	0	10	0	10	0	20	0	17:50 ~ 18:00	10	0	40	0	70	0	30	0
11:50 ~ 12:00	10	0	30	0	30	0	30	0	20	0	18:00 ~ 18:10	10	0	60	0	60	0	20	0
12:00 ~ 12:10	10	0	10	0	30	0	30	0	20	0	18:10 ~ 18:20	10	0	40	0	70	0	20	0
12:10 ~ 12:20	10	0	30	0	10	0	10	0	20	0	18:20 ~ 18:30	10	0	60	0	60	0	20	0
12:20 ~ 12:30	10	0	30	0	30	0	30	0	20	0	18:30 ~ 18:40	10	0	40	0	30	0	20	0
12:30 ~ 12:40	10	0	30	0	60	0	60	0	30	0	18:40 ~ 18:50	10	0	40	0	70	0	30	0
12:40 ~ 12:50	10	0	20	0	40	0	40	0	30	0	18:50 ~ 19:00	10	0	30	0	50	0	20	0
12:50 ~ 13:00	10	0	20	0	10	0	10	0	10	0	19:00 ~ 19:10	10	0	40	0	30	0	30	0

渋滞長・滞留長

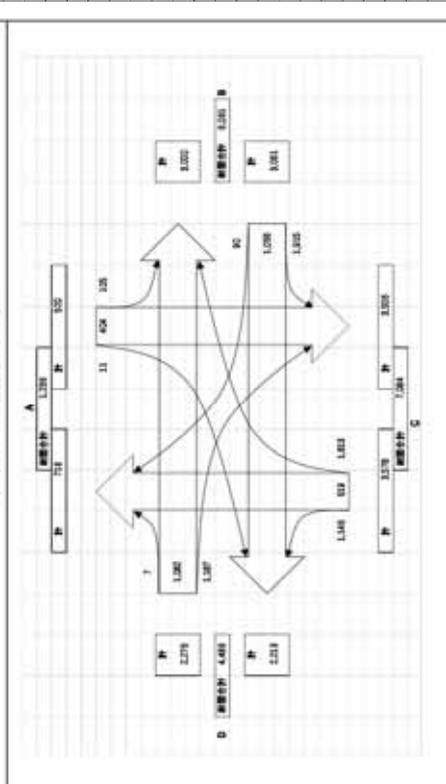


この地図は、国土地理院発行の電子地形図（タイル）を複製して情報を追記したものである。

表 4-2 交差点交通量・渋滞長・滞留長調査結果（日夏町中沢交差点）

7~13時		A		B		C		D		13~18時		A		B		C		D	
		滞留長	渋滞長	滞留長	渋滞長	滞留長	渋滞長	滞留長	渋滞長	滞留長	渋滞長	滞留長	渋滞長	滞留長	渋滞長	滞留長	渋滞長	滞留長	渋滞長
7:00 ~ 7:10	10	0	10	0	50	0	50	0	20	0	13:10 ~ 13:20	10	0	20	0	10	0	30	0
7:10 ~ 7:20	10	0	40	0	20	0	20	0	10	0	13:20 ~ 13:30	10	0	30	0	10	0	10	0
7:20 ~ 7:30	10	0	40	0	60	0	60	0	20	0	13:30 ~ 13:40	10	0	20	0	30	0	30	0
7:30 ~ 7:40	20	0	80	0	70	0	70	0	80	0	13:40 ~ 13:50	10	0	30	0	10	0	30	0
7:40 ~ 7:50	10	0	10	0	10	0	70	0	80	0	13:50 ~ 14:00	10	0	30	0	0	10	0	0
7:50 ~ 8:00	10	0	40	0	20	0	20	0	120	0	14:00 ~ 14:10	10	0	30	0	20	0	20	0
8:00 ~ 8:10	20	0	20	0	70	0	70	0	30	0	14:10 ~ 14:20	10	0	40	0	60	0	10	0
8:10 ~ 8:20	10	0	30	0	20	0	20	0	20	0	14:20 ~ 14:30	10	0	60	0	60	0	20	0
8:20 ~ 8:30	10	0	30	0	60	0	60	0	20	0	14:30 ~ 14:40	10	0	30	0	30	0	20	0
8:30 ~ 8:40	10	0	30	0	30	0	30	0	40	0	14:40 ~ 14:50	10	0	40	0	20	0	30	0
8:40 ~ 8:50	10	0	30	0	20	0	20	0	20	0	14:50 ~ 15:00	10	0	30	0	20	0	10	0
8:50 ~ 9:00	0	0	40	0	40	0	40	0	20	0	15:00 ~ 15:10	10	0	30	0	20	0	30	0
9:00 ~ 9:10	10	0	10	0	60	0	60	0	10	0	15:10 ~ 15:20	10	0	30	0	30	0	10	0
9:10 ~ 9:20	10	0	10	0	10	0	10	0	50	0	15:20 ~ 15:30	10	0	20	0	50	0	10	0
9:20 ~ 9:30	10	0	20	0	60	0	60	0	60	0	15:30 ~ 15:40	10	0	20	0	10	0	20	0
9:30 ~ 9:40	10	0	30	0	40	0	40	0	20	0	15:40 ~ 15:50	10	0	20	0	20	0	10	0
9:40 ~ 9:50	10	0	40	0	60	0	60	0	20	0	15:50 ~ 16:00	10	0	20	0	20	0	10	0
9:50 ~ 10:00	10	0	20	0	10	0	10	0	20	0	16:00 ~ 16:10	10	0	20	0	20	0	20	0
10:00 ~ 10:10	10	0	20	0	30	0	30	0	40	0	16:10 ~ 16:20	10	0	30	0	30	0	10	0
10:10 ~ 10:20	10	0	20	0	70	0	70	0	20	0	16:20 ~ 16:30	10	0	20	0	20	0	30	0
10:20 ~ 10:30	10	0	10	0	60	0	60	0	30	0	16:30 ~ 16:40	10	0	20	0	30	0	20	0
10:30 ~ 10:40	10	0	20	0	60	0	60	0	30	0	16:40 ~ 16:50	10	0	30	0	30	0	20	0
10:40 ~ 10:50	10	0	40	0	60	0	60	0	30	0	16:50 ~ 17:00	10	0	28	0	50	0	20	0
10:50 ~ 11:00	10	0	20	0	30	0	30	0	20	0	17:00 ~ 17:10	10	0	30	0	30	0	10	0
11:00 ~ 11:10	10	0	20	0	10	0	10	0	10	0	17:10 ~ 17:20	10	0	20	0	30	0	10	0
11:10 ~ 11:20	10	0	30	0	30	0	30	0	30	0	17:20 ~ 17:30	10	0	30	0	50	0	30	0
11:20 ~ 11:30	10	0	20	0	10	0	10	0	10	0	17:30 ~ 17:40	10	0	40	0	60	0	20	0
11:30 ~ 11:40	10	0	10	0	80	0	80	0	10	0	17:40 ~ 17:50	10	0	30	0	30	0	10	0
11:40 ~ 11:50	10	0	30	0	10	0	10	0	20	0	17:50 ~ 18:00	10	0	40	0	70	0	30	0
11:50 ~ 12:00	10	0	30	0	30	0	20	0	20	0	18:00 ~ 18:10	10	0	60	0	60	0	20	0
12:00 ~ 12:10	10	0	10	0	30	0	30	0	20	0	18:10 ~ 18:20	10	0	40	0	70	0	20	0
12:10 ~ 12:20	10	0	30	0	10	0	10	0	20	0	18:20 ~ 18:30	10	0	60	0	60	0	20	0
12:20 ~ 12:30	10	0	30	0	30	0	30	0	30	0	18:30 ~ 18:40	10	0	40	0	30	0	20	0
12:30 ~ 12:40	10	0	30	0	60	0	60	0	30	0	18:40 ~ 18:50	10	0	40	0	70	0	30	0
12:40 ~ 12:50	10	0	20	0	40	0	40	0	30	0	18:50 ~ 19:00	10	0	30	0	50	0	20	0
12:50 ~ 13:00	10	0	20	0	10	0	10	0	10	0	19:00 ~ 19:10	10	0	40	0	30	0	30	0

渋滞長・滞留長



この地図は、国土地理院発行の電子地形図（タイル）を複製して情報を追記したものである。

表 4-3 交差点交通量・渋滞長・滞留長調査結果（賀田山町西交差点）

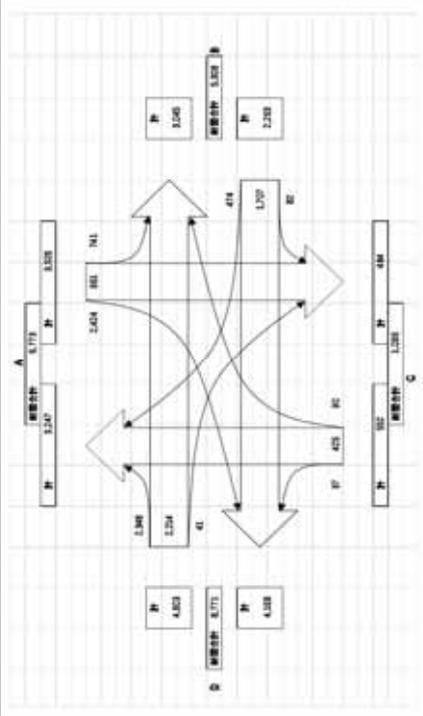
7~13時		A		B		C		D		13~18時		A		B		C		D	
		滞留長	渋滞長	滞留長	渋滞長	滞留長	渋滞長	滞留長	渋滞長	滞留長	渋滞長	滞留長	渋滞長	滞留長	渋滞長	滞留長	渋滞長	滞留長	渋滞長
7:00 ~ 7:10	80	0	10	0	10	0	10	0	10	45	0	13:00 ~ 13:10	45	0	20	0	10	0	10
7:10 ~ 7:20	60	0	10	0	10	0	10	0	10	50	0	13:10 ~ 13:20	50	0	10	0	10	0	10
7:20 ~ 7:30	70	0	10	0	10	0	10	0	10	170	0	13:20 ~ 13:30	15	0	20	0	10	0	20
7:30 ~ 7:40	100	0	10	0	10	0	10	0	10	90	0	13:30 ~ 13:40	85	0	10	0	10	0	20
7:40 ~ 7:50	60	0	10	0	10	0	10	0	10	40	0	13:40 ~ 13:50	20	0	10	0	10	0	40
7:50 ~ 8:00	80	0	10	0	10	0	10	0	10	100	0	13:50 ~ 14:00	25	0	10	0	10	0	50
8:00 ~ 8:10	110	0	10	0	10	0	10	0	10	100	0	14:00 ~ 14:10	25	0	10	0	10	0	20
8:10 ~ 8:20	60	0	10	0	10	0	10	0	10	120	0	14:10 ~ 14:20	25	0	10	0	10	0	50
8:20 ~ 8:30	50	0	10	0	10	0	10	0	10	130	0	14:20 ~ 14:30	80	0	20	0	10	0	50
8:30 ~ 8:40	60	0	10	0	10	0	10	0	10	30	0	14:30 ~ 14:40	20	0	20	0	10	0	20
8:40 ~ 8:50	60	0	10	0	10	0	10	0	10	70	0	14:40 ~ 14:50	30	0	20	0	10	0	20
8:50 ~ 9:00	10	0	10	0	10	0	10	0	10	80	0	14:50 ~ 15:00	25	0	10	0	10	0	20
9:00 ~ 9:10	80	0	10	0	10	0	10	0	10	40	0	15:00 ~ 15:10	45	0	10	0	10	0	20
9:10 ~ 9:20	10	0	10	0	10	0	10	0	10	40	0	15:10 ~ 15:20	80	0	40	0	10	0	10
9:20 ~ 9:30	25	0	10	0	10	0	10	0	10	60	0	15:20 ~ 15:30	15	0	20	0	10	0	10
9:30 ~ 9:40	10	0	10	0	10	0	10	0	10	30	0	15:30 ~ 15:40	15	0	10	0	10	0	30
9:40 ~ 9:50	20	0	10	0	10	0	10	0	10	40	0	15:40 ~ 15:50	15	0	10	0	10	0	10
9:50 ~ 10:00	80	0	10	0	10	0	10	0	10	30	0	15:50 ~ 16:00	15	0	10	0	10	0	30
10:00 ~ 10:10	70	0	10	0	10	0	10	0	10	30	0	16:00 ~ 16:10	15	0	20	0	10	0	10
10:10 ~ 10:20	20	0	10	0	10	0	10	0	10	30	0	16:10 ~ 16:20	15	0	10	0	10	0	10
10:20 ~ 10:30	10	0	10	0	10	0	10	0	10	30	0	16:20 ~ 16:30	20	0	20	0	10	0	30
10:30 ~ 10:40	80	0	10	0	10	0	10	0	10	30	0	16:30 ~ 16:40	30	0	10	0	10	0	10
10:40 ~ 10:50	40	0	10	0	10	0	10	0	10	40	0	16:40 ~ 16:50	20	0	10	0	10	0	10
10:50 ~ 11:00	20	0	10	0	10	0	10	0	10	20	0	16:50 ~ 17:00	15	0	20	0	10	0	30
11:00 ~ 11:10	10	0	10	0	10	0	10	0	10	40	0	17:00 ~ 17:10	45	0	20	0	10	0	30
11:10 ~ 11:20	20	0	10	0	10	0	10	0	10	20	0	17:10 ~ 17:20	80	0	80	0	10	0	50
11:20 ~ 11:30	20	0	10	0	10	0	10	0	10	20	0	17:20 ~ 17:30	80	0	50	0	10	0	110
11:30 ~ 11:40	10	0	10	0	10	0	10	0	10	40	0	17:30 ~ 17:40	60	0	40	0	10	0	70
11:40 ~ 11:50	30	0	10	0	10	0	10	0	10	20	0	17:40 ~ 17:50	40	0	60	0	10	0	120
11:50 ~ 12:00	10	0	10	0	10	0	10	0	10	10	0	17:50 ~ 18:00	30	0	10	0	10	0	100
12:00 ~ 12:10	10	0	10	0	10	0	10	0	10	10	0	18:00 ~ 18:10	10	0	80	0	10	0	60
12:10 ~ 12:20	10	0	10	0	10	0	10	0	10	20	0	18:10 ~ 18:20	20	0	70	0	10	0	90
12:20 ~ 12:30	20	0	10	0	10	0	10	0	10	20	0	18:20 ~ 18:30	20	0	10	0	10	0	70
12:30 ~ 12:40	10	0	10	0	10	0	10	0	10	10	0	18:30 ~ 18:40	10	0	20	0	10	0	20
12:40 ~ 12:50	30	0	10	0	10	0	10	0	10	20	0	18:40 ~ 18:50	20	0	10	0	10	0	70
12:50 ~ 13:00	10	0	10	0	10	0	10	0	10	10	0	18:50 ~ 19:00	20	0	10	0	10	0	40

渋滞長・滞留長

交差点方向



方向別日交通量[台/日]



この地図は、国土地理院発行の電子地形図（タイル）を複製して情報を追記したものである。

2) 工事用車両の負荷可能台数の検討結果

日夏町島交差点

(ア) 検討概要

日夏町島交差点では、この地図は、国土地理院発行の電子地形図(タイル)を複製して情報を追記したものである。

図 4-2 に示すとおり県道大津能登川長浜線と県道三津屋野口線が T 字路で交差する。

両県道を工事用車両が通過する複数の走行パターンを想定し、渋滞を引き起こさない工事用車両付加台数を検討した。



この地図は、国土地理院発行の電子地形図(タイル)を複製して情報を追記したものである。

図 4-2 日夏町島交差点の概要

(イ) 検討結果

検討結果は表 4-4 のとおりであり、付加可能台数は 135 台/時以上と推定される。

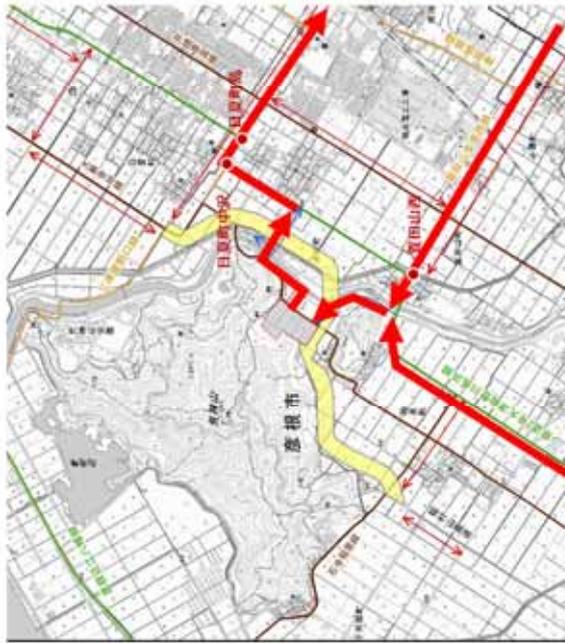
表 4-4 検討結果(日夏町島交差点)

ケース	概要	付加可能台数 推計結果 [台/時]
1-1	工事用車両が西方向から到来し、東方向(県道 196 号)へ抜ける場合	C→B 187 ~ 214
1-2	工事用車両が西方向から到来し、北方向(県道 2 号)へ抜ける場合	C→A 158 ~ 183
1-3	工事用車両が北方向(県道 2 号)から到来し、建設候補地退出後、再び北方向へ抜ける場合	A→C→A 158 ~ 183
1-4	工事用車両が東方向(県道 196 号)から到来し、建設候補地退出後、再び東方向へ抜ける場合	B→C→B 135 ~ 191

検討ケース 1-1 (日夏町島交差点)

■経路例

日夏町島交差点を経由せずに建設候補地に到達⇒堤防道路を経由して退出⇒県道2号を左折して北上⇒日夏町中沢交差点を右折⇒日夏町島交差点を直進⇒県道三津屋野口線を東進



■考慮条件

・日夏町島交差点の経路C直進(⑤)に付加



■交差点需要率及び交通容量比

日夏町島交差点の経路C(直進)への187~214台/時の大型車付加の場合、経路Cの交通容量比1.0未満を達成できるとする。また、この場合の交差点需要率は最大0.57であり、渋滞の生じる目安である0.84~0.86を下回る。よって、左図に示すルートの場合、日夏町島交差点は187~214台/時の工事用車両の通過が可能と考えられる。

1) 現状の交差点需要率・交通容量比 (83年11月調査結果(堤防道路交通量の一部転換を考慮))

	8時台	9時台	10時台	11時台	12時台	13時台	14時台	15時台	16時台
交差点需要率(現状)	0.31	0.27	0.27	0.26	0.23	0.24	0.25	0.28	0.30
交通容量比 (現状)	A 0.33	0.34	0.30	0.29	0.30	0.32	0.34	0.34	0.38
	B 0.40	0.29	0.25	0.25	0.23	0.22	0.27	0.26	0.27
	C 0.40	0.31	0.37	0.36	0.27	0.28	0.28	0.34	0.32

2) 交差点需要率・交通容量比が許容上限となる付加台数(大型車)

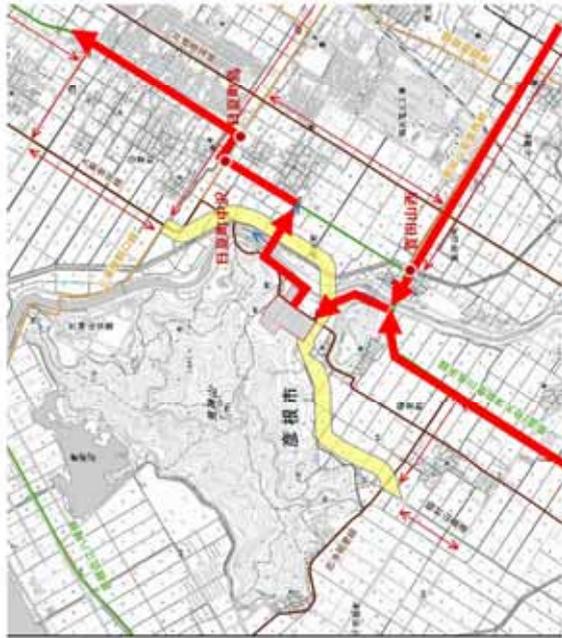
付加台数_経路5(台)	187	204	187	189	214	211	214	196	208
交差点需要率(付米)	0.55	0.54	0.52	0.52	0.52	0.53	0.54	0.54	0.57
需要率相対基準	0.86	0.84	0.81	0.81	0.84	0.84	0.81	0.81	0.86
交通容量比 (付米)	A 0.33	0.34	0.30	0.29	0.30	0.32	0.34	0.34	0.38
	B 0.62	0.41	0.34	0.37	0.34	0.34	0.42	0.37	0.40
	C 0.99	0.99	0.98	0.98	0.99	0.99	0.99	0.99	0.99

この地図は、国土地理院発行の電子地形図 25000 および電子地形図(タイル)を複製して情報を追記したものである。

検討ケース 1-2 (日夏町島交差点)

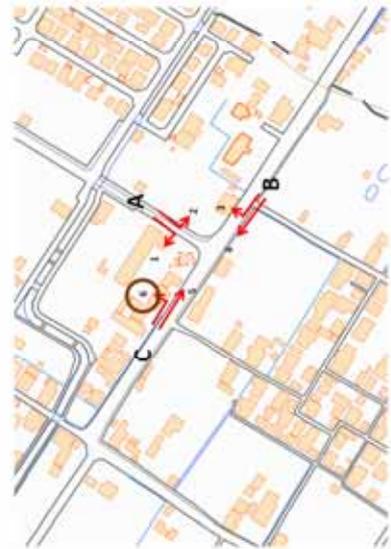
■経路例

日夏町島交差点を経由せず→建設候補地に到達→堤防道路を経由して退出→県道 2 号を左折して北上⇒日夏町中沢交差点を右折⇒日夏町島交差点を左折⇒県道 2 号を北上



■考慮条件

・日夏町島交差点の経路 C 左折 (⑥) に付加



■交差点需要率及び交通容量比

日夏町島交差点の経路 C (左折) への 158~183 台/時の大型車付加の場合、経路 C の交通容量比 1.0 未満を達成できる。また、この場合の交差点需要率は最大 0.57 であり、渋滞の生じる目安である 0.84~0.86 を下回る。

よって、左図に示すルートの場合、日夏町島交差点は 158~183 台/時の工事用車両の通過が可能と考えられる。

1) 現状の交差点需要率・交通容量比 (83 年 11 月調査結果 (堤防道路交通量の一部転換を考慮))

	8 時台	9 時台	10 時台	11 時台	12 時台	13 時台	14 時台	15 時台	16 時台
交差点需要率(現況)	0.31	0.27	0.27	0.27	0.26	0.23	0.24	0.25	0.30
交通容量比 (現況)	A 0.33	0.34	0.30	0.30	0.29	0.30	0.32	0.34	0.38
B	0.40	0.29	0.25	0.25	0.26	0.23	0.22	0.27	0.27
C	0.40	0.31	0.37	0.37	0.36	0.27	0.28	0.34	0.32

2) 交差点需要率・交通容量比が許容上限となる付加台数 (大型車)

付加台数_経路 6 (台)	158	173	160	165	183	178	180	168	176
---------------	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----

3) 現況交通に 2) を付加した場合の交差点需要率・交通容量比の算定

	8 時台	9 時台	10 時台	11 時台	12 時台	13 時台	14 時台	15 時台	16 時台
交差点需要率(将来)	0.55	0.54	0.52	0.52	0.52	0.52	0.53	0.54	0.57
需要率判定基準	0.86	0.81	0.84	0.84	0.84	0.84	0.81	0.84	0.86
交通容量比 (将来)	A 0.33	0.34	0.30	0.29	0.30	0.30	0.32	0.34	0.38
B	0.40	0.29	0.25	0.25	0.26	0.23	0.22	0.27	0.27
C	0.99	0.99	0.99	0.99	0.99	0.99	0.99	0.99	0.99

この地図は、国土地理院発行の電子地形図 25000 および電子地形図 (タイトル) を複製して情報を追記したものである。

検討ケース 1-3 (日夏町島交差点)

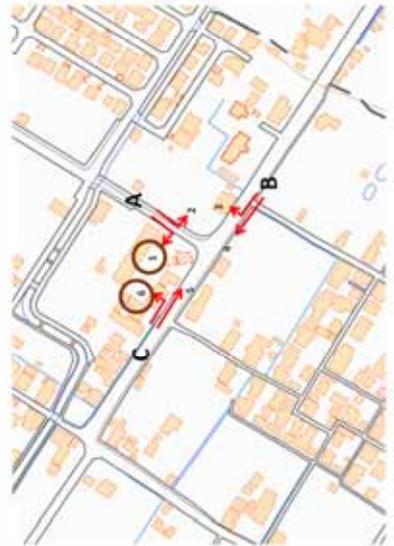
■経路例

県道 2 号を南下⇒日夏町島交差点を右折⇒日夏町中沢交差点を左折⇒買田山西交差点を右折⇒堤防道路に右折進入⇒建設候補地⇒堤防道路を経由して退出⇒県道 2 号を左折して北上⇒日夏町中沢交差点を右折⇒日夏町島交差点を左折⇒県道 2 号を北上



■考慮条件

- ・日夏町島交差点の経路 A 右折 (①)、経路 C 左折 (⑥) に付加 (経路 A 右折と経路 C 左折が同一時間帯に生じるものと想定)



■交差点需要率及び交通容量比

日夏町島交差点の経路 A (右折)・経路 C (左折) への 158~183 台/時の大型車付加の場合、経路 A・経路 C の交通容量比 1.0 未満を達成できる。また、この場合の交差点需要率は最大 0.80 であり、渋滞の生じる目安である 0.84~0.86 を下回る。

よって、左図に示すルートの場合、日夏町島交差点は 158~183 台/時の工事用車両の通過が可能と考えられる。

1) 現況の交差点需要率・交通容量比 (03 年 11 月調査結果 (堤防道路交通量の一部転換を考慮))

	8 時台	9 時台	10 時台	11 時台	12 時台	13 時台	14 時台	15 時台	16 時台
交差点需要率(現況)	0.31	0.27	0.27	0.26	0.23	0.24	0.25	0.28	0.30
交通容量比 (現況)	A	0.33	0.34	0.30	0.29	0.32	0.34	0.34	0.38
B	0.40	0.29	0.25	0.26	0.23	0.22	0.27	0.26	0.27
C	0.40	0.31	0.37	0.36	0.27	0.28	0.28	0.34	0.32

2) 交差点需要率・交通容量比が許容上限となる付加台数 (大型車)

付加台数・経路 1 (台)	158	173	160	165	183	178	180	168	176
付加台数・経路 6 (台)	158	173	160	165	183	178	180	168	176

3) 現況交通に 2) を付加した場合の交差点需要率・交通容量比の算定

	8 時台	9 時台	10 時台	11 時台	12 時台	13 時台	14 時台	15 時台	16 時台
交差点需要率(将来)	0.76	0.77	0.74	0.74	0.77	0.77	0.78	0.76	0.80
需要率判定基準	0.86	0.84	0.91	0.81	0.81	0.84	0.84	0.84	0.86
交通容量比 (将来)	A	0.84	0.91	0.83	0.84	0.91	0.92	0.95	0.89
B	0.40	0.29	0.25	0.26	0.23	0.22	0.27	0.26	0.27
C	0.99	0.99	0.99	0.99	0.99	0.99	0.99	0.99	0.99

検討ケース 1-4 (日夏町鳥交差点)

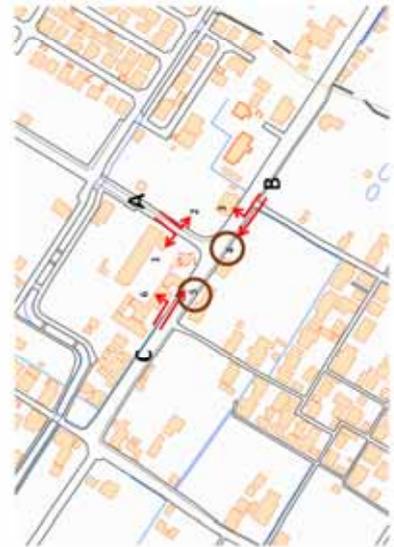
■経路例

三津屋野口線を西進⇒日夏町鳥交差点を直進⇒日夏町中沢交差点を左折⇒買田山西交差点を右折⇒堤防道路に右折進入⇒建設候補地⇒堤防道路を経由して退出⇒県道 2 号を左折して北上⇒日夏町中沢交差点を右折⇒日夏町鳥交差点を直進⇒三津屋野口線を東進



■考慮条件

・日夏町鳥交差点の経路 B 直進 (④)、経路 C 直進 (⑤) に付加 (経路 B 直進と経路 C 直進が同一時間帯に生じるものと想定)



■交差点需要率及び交通容量比

日夏町鳥交差点の経路 B (直進)・経路 C (直進) への 135~191 台/時の大型車付加の場合、経路 B・経路 C の交通容量比 1.0 未満を達成できる。また、この場合の交差点需要率は最大 0.57 であり、渋滞の生じる目安である 0.84~0.86 を下回る。

よって、左図に示すルートの場合、135~191 台/時の工事中用車面の通過が可能と考えられる。

1) 現状の交差点需要率・交通容量比 (83 年 11 月調査結果 (堤防道路交通量の一部転換を考慮))

	8 時台	9 時台	10 時台	11 時台	12 時台	13 時台	14 時台	15 時台	16 時台
交差点需要率(現況)	0.31	0.27	0.27	0.26	0.23	0.24	0.25	0.28	0.30
交通容量比 (現況)	A 0.33	0.34	0.30	0.29	0.30	0.32	0.34	0.34	0.38
B	0.40	0.29	0.25	0.26	0.23	0.22	0.27	0.26	0.27
C	0.40	0.31	0.37	0.36	0.27	0.28	0.28	0.34	0.32

2) 交差点需要率・交通容量比が許容上限となる付加台数 (大型車)

付加台数_経路 4 (台)	135	172	186	182	191	191	175	179	181
付加台数_経路 5 (台)	135	172	186	182	191	191	175	179	181

3) 現況交通に 2) を付加した場合の交差点需要率・交通容量比の算定

交差点需要率(将来)	0.55	0.54	0.52	0.52	0.52	0.53	0.54	0.54	0.57
需要率判定基準	0.86	0.84	0.84	0.84	0.84	0.84	0.84	0.84	0.86
交通容量比 (将来)	A 0.33	0.34	0.30	0.29	0.30	0.32	0.34	0.34	0.38
B	0.99	0.98	0.99	0.99	0.99	0.99	0.99	0.98	0.99
C	0.82	0.89	0.98	0.96	0.91	0.92	0.86	0.93	0.90

この地図は、国土地理院発行の電子地形図 25000 および電子地形図 (タイトル) を複製して情報を追記したものである。

## 日夏町中沢交差点

### (ア) 検討概要

日夏町中沢交差点では、この地図は、国土地理院発行の電子地形図（タイル）を複製して情報を追記したものである。

図 4-3 に示すとおり県道大津能登川長浜線と県道三津屋野口線が交差する。

両県道を工事用車両が走行した場合を想定して、複数パターンの可能性を検討した。なお、北側の細街路は検討対象外とした。



この地図は、国土地理院発行の電子地形図（タイル）を複製して情報を追記したものである。

図 4-3 日夏町中沢交差点の概要

### (イ) 検討結果

検討結果は表 4-5 のとおりであり、付加可能台数は 105 台/時以上と推定される。

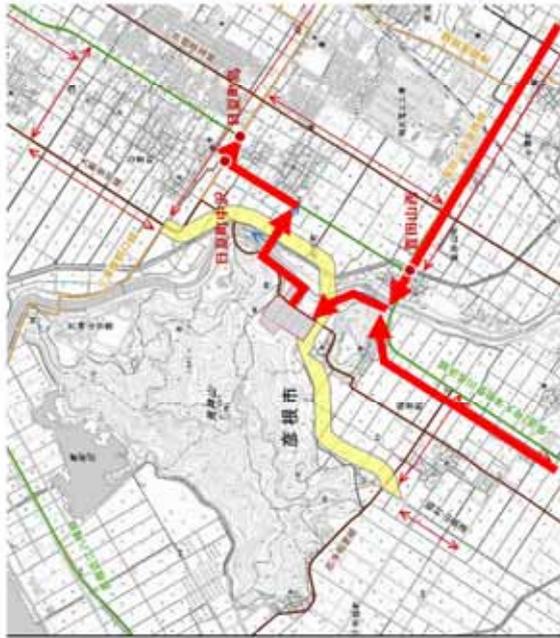
表 4-5 検討結果（日夏町中沢交差点）

ケース	概要	付加可能台数 推計結果 [台/時]
2-1	工事用車両が南方向から到来し、東方向（県道 2 号）へ抜ける場合	C→B 173～251
2-2	工事用車両が南方向から到来し、西方向（県道 196 号）へ抜ける場合	C→D 156～207
2-3	工事用車両が東方向（県道 2 号）から到来し、再び東方へ抜ける場合	B→C→B 105～122
2-4	工事用車両が西方向（県道 196 号）から到来し、再び西方向へ抜ける場合	D→C→D 156～207

検討ケース 2-1 (日夏町中沢交差点)

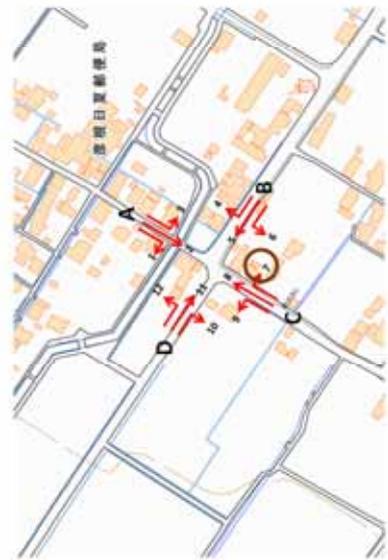
■経路例

県道 2 号大津能登川長浜線を北上または県道賀田山安食西線を西進⇒堤防道路に進入⇒  
 建設候補地⇒堤防道路を經由して退出⇒県道 2 号を左折して北上⇒日夏町中沢交差点を  
 右折⇒県道三津屋野口線を東進



■考慮条件

・日夏町中沢交差点の経路 C 右折 (⑦) に付加



■交差点需要率及び交通容量比

日夏町中沢交差点の経路 C (右折) への 173~251 台/時の大型車付加の場合、経路 C の交通容量比 1.0 未満を達成でき  
 る。また、この場合の交差点需要率は最大 0.63 であり、渋滞の生じる目安である 0.84~0.86 を下回る。  
 よって、左図に示すルートの場合、日夏町中沢交差点は 173~251 台/時の工事用車両の通過が可能と考えられる。

1) 現況の交差点需要率・交通容量比 (03 年 11 月調査結果 (堤防道路交通量の一部転換を考慮))

	8 時台	9 時台	10 時台	11 時台	12 時台	13 時台	14 時台	15 時台	16 時台
交差点需要率(現況)	0.41	0.34	0.32	0.26	0.26	0.28	0.27	0.30	0.39
交通容量 比 (現況)	0.08	0.04	0.04	0.04	0.03	0.03	0.04	0.04	0.04
B	0.52	0.47	0.42	0.40	0.41	0.42	0.42	0.44	0.44
C	0.48	0.39	0.37	0.27	0.28	0.31	0.26	0.32	0.32
D:左折・直進	0.15	0.12	0.16	0.18	0.11	0.12	0.14	0.15	0.15
D:右折	0.22	0.14	0.13	0.14	0.14	0.11	0.13	0.17	0.19

2) 交差点需要率・交通容量比が許容上限となる付加台数 (大型車)

付加台数_経路 7 (台)	173	203	220	245	244	231	251	232	231
---------------	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----

3) 現況交通に 2) を付加した場合の交差点需要率・交通容量比の算定

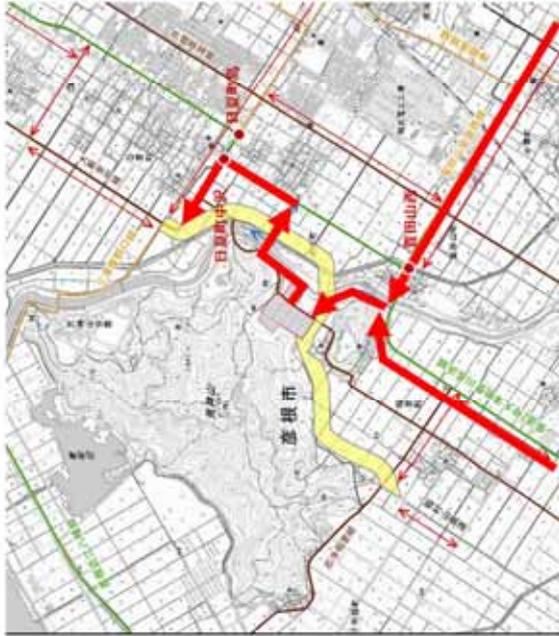
交差点需要率(将来)	0.66	0.63	0.62	0.61	0.61	0.61	0.62	0.62	0.63
需要率判定基準	0.86	0.84	0.84	0.84	0.84	0.84	0.84	0.84	0.86
交通容量 比 (将来)	0.08	0.04	0.04	0.04	0.03	0.03	0.04	0.04	0.04
B	0.52	0.47	0.42	0.40	0.41	0.42	0.42	0.44	0.44
C	0.99	0.99	0.99	0.99	0.99	0.99	0.99	0.99	0.99
D:左折・直進	0.15	0.12	0.16	0.18	0.11	0.12	0.14	0.15	0.15
D:右折	0.22	0.14	0.13	0.14	0.14	0.11	0.13	0.17	0.19

この地図は、国土地理院発行の電子地形図 25000 および電子地形図 (タイトル) を複製して情報を追記したものである。

検討ケース 2-2 (日夏町中沢交差点)

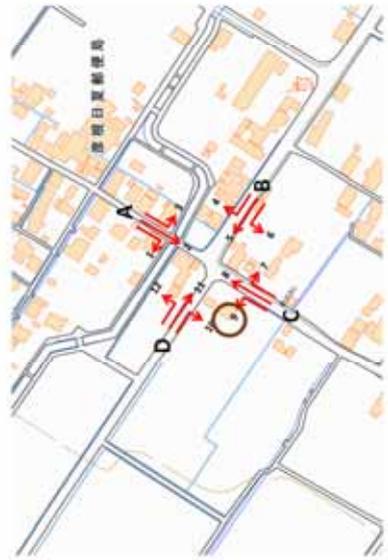
■経路例

県道 2 号大津能登川長浜線を北上または県道賀田山安食西線を西進⇒堤防道路に進入⇒  
 建設候補地⇒堤防道路を経由して退出⇒県道 2 号を左折して北上⇒日夏町中沢交差点を  
 左折⇒県道三津屋野口線を西進



■考慮条件

・日夏町中沢交差点の経路 C 左折 (⑨) に付加



■交差点需要率及び交通容量比

日夏町中沢交差点の経路 C (左折) への 156~207 台/時の大型車付加の場合、経路 C の交通容量比 1.0 未満を達成でき  
 る。また、この場合の交差点需要率は最大 0.66 であり、渋滞の生じる目安である 0.84~0.86 を下回る。  
 よって、左図に示すルートの場合、日夏町中沢交差点は 156~207 台/時の工事用車両の通過が可能と考えられる。

1) 現況の交差点需要率・交通容量比 (03 年 11 月調査結果 (堤防道路交通量の一部転換を考慮))

	8 時台	9 時台	10 時台	11 時台	12 時台	13 時台	14 時台	15 時台	16 時台
交差点需要率(現況)	0.41	0.34	0.32	0.26	0.26	0.28	0.27	0.30	0.39
交通容量 比 (現況)	0.08	0.04	0.04	0.04	0.03	0.03	0.04	0.04	0.04
A	0.52	0.47	0.42	0.40	0.41	0.42	0.42	0.44	0.44
B	0.48	0.39	0.37	0.27	0.28	0.31	0.25	0.32	0.32
C	0.15	0.12	0.16	0.18	0.11	0.12	0.14	0.15	0.15
D:左折・直進	0.22	0.14	0.13	0.14	0.14	0.11	0.13	0.17	0.19

2) 交差点需要率・交通容量比が許容上限となる付加台数 (大型車)

付加台数_経路 9 (台)	156	178	183	207	207	207	197	207	192	195
---------------	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----

3) 現況交通に 2) を付加した場合の交差点需要率・交通容量比の算定

	0.66	0.63	0.62	0.61	0.61	0.61	0.61	0.62	0.61	0.63
交差点需要率(将来)	0.66	0.63	0.62	0.61	0.61	0.61	0.61	0.62	0.61	0.63
需要率判定基準	0.84	0.84	0.84	0.84	0.84	0.84	0.84	0.84	0.84	0.84
交通容量 比 (将来)	0.08	0.04	0.04	0.04	0.03	0.03	0.03	0.04	0.04	0.04
A	0.52	0.47	0.42	0.40	0.41	0.42	0.42	0.42	0.44	0.44
B	0.48	0.39	0.37	0.27	0.28	0.31	0.25	0.32	0.32	0.32
C	0.99	0.99	0.99	0.99	0.99	0.99	0.99	0.98	0.98	0.98
D:左折・直進	0.15	0.12	0.16	0.18	0.11	0.12	0.14	0.15	0.15	0.15
D:右折	0.22	0.14	0.13	0.14	0.14	0.11	0.13	0.17	0.19	0.19

この地図は、国土地理院発行の電子地形図 25000 および電子地形図 (タイトル) を複製して情報を追記したものである。

検討ケース 2-3 (日夏町中沢交差点)

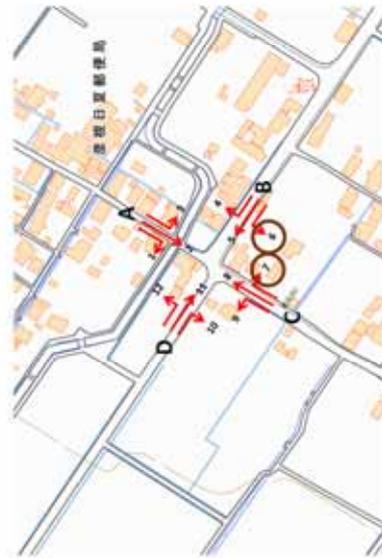
■経路例

県道三津屋野口線を西進⇒日夏町中沢交差点を左折⇒県道 2 号大津能登川長浜線を南下⇒賀田山西交差点を右折⇒堤防道路に右折進入⇒建設機補地⇒堤防道路を経由して退出⇒県道 2 号を左折して北上⇒日夏町中沢交差点を右折⇒県道三津屋野口線を東進



■考慮条件

・日夏町中沢交差点の経路 B 左折 (⑥)、経路 C 右折 (⑦) に付加 (経路 B 左折と経路 C 右折が同一時間帯に生じるものと想定)



■交差点需要率及び交通容量比

日夏町中沢交差点の経路 B (左折)・経路 C (右折)への 105~122 台/時の大型車付加の場合、経路 B・C の交通容量比 1.0 未満を達成できる。また、この場合の交差点需要率は最大 0.72 であり、渋滞の生じる目安である 0.84~0.86 を下回る。

よって、左図に示すルートの場合、日夏町中沢交差点は 105~122 台/時の工事用車両の通過が可能と考えられる。

1) 現況の交差点需要率・交通容量比 (83 年 11 月調査結果 (堤防道路交通量の一部転換を考慮))

	8 時台	9 時台	10 時台	11 時台	12 時台	13 時台	14 時台	15 時台	16 時台
交差点需要率(現況)	0.41	0.34	0.32	0.26	0.26	0.26	0.27	0.30	0.30
交通容量比	0.08	0.04	0.04	0.04	0.03	0.03	0.04	0.04	0.04
A	0.52	0.47	0.42	0.40	0.41	0.42	0.42	0.44	0.44
B	0.48	0.39	0.37	0.27	0.28	0.31	0.26	0.32	0.32
C	0.15	0.12	0.16	0.18	0.11	0.12	0.14	0.15	0.15
D:左折・直進	0.22	0.14	0.13	0.14	0.14	0.11	0.13	0.17	0.19
D:右折									

2) 交差点需要率・交通容量比が許容上限となる付加台数 (大型車)

付加台数 経路 6 (台)	106	110	117	122	121	121	119	116	123
付加台数 経路 7 (台)	106	110	117	122	121	121	119	116	123

3) 現況交通に 2) を付加した場合の交差点需要率・交通容量比の算定

	8 時台	9 時台	10 時台	11 時台	12 時台	13 時台	14 時台	15 時台	16 時台
交差点需要率(将来)	0.72	0.66	0.66	0.62	0.62	0.62	0.64	0.64	0.67
需要率判定基準	0.80	0.84	0.84	0.84	0.84	0.84	0.84	0.84	0.80
交通容量比	0.08	0.04	0.04	0.04	0.03	0.03	0.04	0.04	0.04
A	0.99	0.99	0.99	0.98	0.99	0.99	0.99	0.99	0.99
B	0.79	0.71	0.70	0.62	0.62	0.66	0.60	0.65	0.67
C	0.15	0.12	0.16	0.18	0.11	0.12	0.14	0.15	0.15
D:左折・直進	0.22	0.14	0.13	0.14	0.14	0.11	0.13	0.17	0.19
D:右折									

この地図は、国土地理院発行の電子地形図 25000 および電子地形図 (タイル) を複製して情報を追記したものである。

検討ケース 2-4 (日夏町中沢交差点)

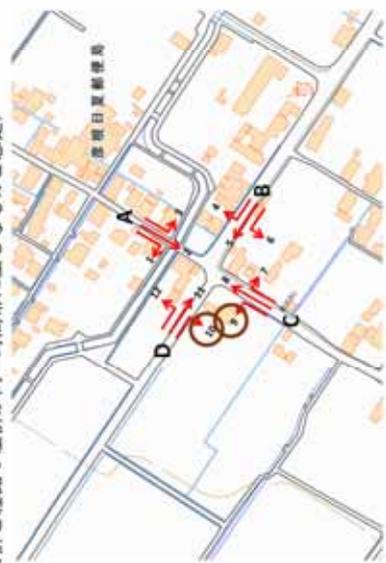
■経路例

県道三津屋野口線を東進⇒日夏町中沢交差点を右折⇒県道 2 号大津能登川長浜線を南下⇒買田山西交差点を右折⇒堤防道路に右折進入⇒建設候補地⇒堤防道路を経由して退出⇒県道 2 号を左折して北上⇒日夏町中沢交差点を左折⇒県道三津屋野口線を西進



■考慮条件

・日夏町中沢交差点の経路 D 右折 (⑩)、経路 C 左折 (⑨) に付加 (経路 D 右折と経路 C 左折が同一時間帯に生じるものと想定)



■交差点需要率及び交通容量比

日夏町中沢交差点の経路 C (左折)・経路 D (右折) への 156~207 台/時の大型車付加の場合、経路 C・経路 D の交通容量比 1.0 未満を達成できる。また、この場合の交差点需要率は最大 0.73 であり、渋滞の主じる目安である 0.84~0.86 を下回る。

よって、左図に示すルートの場合、日夏町中沢交差点は 156~207 台/時の工事用車両の通過が可能と考えられる。

1) 現況の交差点需要率・交通容量比 (83 年 11 月調査結果 (堤防道路交通量の一部転換を考慮))

	8 時台	9 時台	10 時台	11 時台	12 時台	13 時台	14 時台	15 時台	16 時台
交差点需要率(現況)	0.41	0.34	0.32	0.26	0.26	0.26	0.28	0.27	0.30
交通容量比	0.08	0.04	0.04	0.04	0.04	0.03	0.03	0.04	0.04
(現況)	0.52	0.47	0.42	0.40	0.40	0.41	0.42	0.42	0.44
C	0.48	0.39	0.37	0.27	0.28	0.31	0.26	0.32	0.32
D:左折・直進	0.15	0.12	0.16	0.18	0.11	0.12	0.14	0.15	0.15
D:右折	0.22	0.14	0.13	0.14	0.14	0.11	0.13	0.17	0.19

2) 交差点需要率・交通容量比が許容上限となる付加台数 (大型車)

付加台数_経路 9 (台)	156	178	183	207	207	207	197	207	192
付加台数_経路 10 (台)	156	178	183	207	207	207	197	207	192

3) 現況交通に 2) を付加した場合の交差点需要率・交通容量比の算定

	8 時台	9 時台	10 時台	11 時台	12 時台	13 時台	14 時台	15 時台	16 時台
交差点需要率(特米)	0.70	0.70	0.70	0.72	0.72	0.72	0.70	0.72	0.73
需要率判定基準	0.86	0.84	0.84	0.84	0.84	0.84	0.84	0.84	0.86
交通容量比	0.08	0.04	0.04	0.04	0.04	0.03	0.03	0.04	0.04
(特米)	0.52	0.47	0.42	0.40	0.40	0.41	0.42	0.42	0.44
C	0.99	0.99	0.99	0.99	0.99	0.99	0.99	0.98	0.98
D:左折・直進	0.15	0.12	0.16	0.18	0.11	0.12	0.14	0.15	0.15
D:右折	0.66	0.66	0.65	0.73	0.72	0.66	0.72	0.71	0.73

この地図は、国土地理院発行の電子地形図 25000 および電子地形図 (タイル) を複製して情報を追記したものである。

## 賀田山町西交差点

### (ア) 検討概要

賀田山西交差点では、この地図は、国土地理院発行の電子地形図（タイル）を複製して情報を追記したものである。

図 4-4 に示すとおり県道大津能登川長浜線と県道賀田山安食西線が交差する。

工事用車両が両県道を走行した場合を想定して、複数パターンの可能性を検討した。なお、南側の細街路は検討対象外とした。



この地図は、国土地理院発行の電子地形図（タイル）を複製して情報を追記したものである。

図 4-4 賀田山町西交差点の概要

### (イ) 検討結果

検討結果は表 4-6 のとおりであり、付加可能台数は 134 台/時以上と推定される。

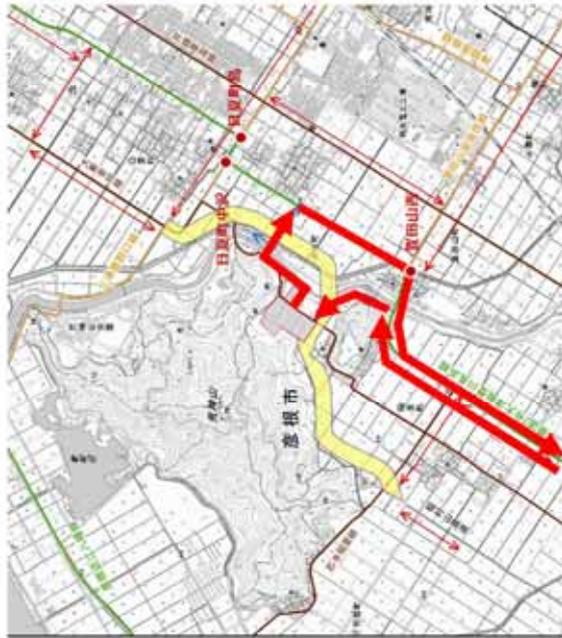
表 4-6 検討結果（日夏町中沢交差点）

ケース	概要	付加可能台数 推計結果 [台/時]
3-1	工事用車両が南方向（県道大津能登川長浜線）から堤防道路を経由して建設候補地に到来し、退出後賀田山西交差点を経由して再度南方向に抜ける場合	A→D 151～209
3-2	工事用車両が東方向（県道賀田山安食西線）から到来し、再度東方向へ抜ける場合	B→D→ A→B 134～171
3-3	工事用車両が北方向（県道大津能登川長浜線）から賀田山西交差点・堤防道路を経由の上建設候補地へ到達する場合	A→D 151～209

検討ケース 3-1 (賀田山西交差点)

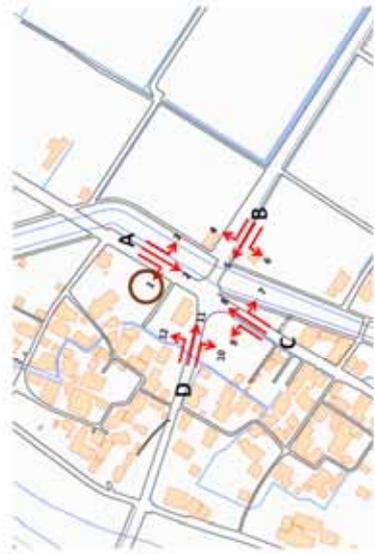
■経路例

県道 2 号(大津能登川長浜線)を北上⇒堤防道路に左折進入⇒建設候補地⇒堤防道路を経由して退出⇒県道 2 号を右折して南下⇒賀田山西交差点を右折⇒県道 2 号を南下



■考慮条件

・賀田山西交差点の経路 A 右折 (①) に付加



■交差点需要率及び交通容量比

賀田山西交差点の経路 A (右折) への 151~209 台/時の大型車付加の場合、経路 A の交通容量比 1.0 未満を達成でき。また、この場合の交差点需要率は最大 0.81 と渋滞の生じる目安である 0.88~0.91 を下回る。

よって、左図に示すルートの場合、賀田山西交差点は 151~209 台/時の工事用車両の通過が可能と考えられる。

1) 現況の交差点需要率・交通容量比 (03 年 11 月調査結果 (堤防道路交通量の一部転換を考慮))

	8 時台	9 時台	10 時台	11 時台	12 時台	13 時台	14 時台	15 時台	16 時台
交差点需要率(現況)	0.58	0.41	0.37	0.33	0.35	0.33	0.32	0.39	0.42
交通容量比 (現況)	A 0.52	0.34	0.31	0.31	0.32	0.33	0.31	0.36	0.44
	B 0.37	0.31	0.26	0.22	0.23	0.27	0.24	0.30	0.28
	C 0.10	0.06	0.05	0.06	0.04	0.04	0.05	0.04	0.03
	D 0.80	0.43	0.55	0.47	0.50	0.47	0.46	0.56	0.55

2) 交差点需要率・交通容量比が許容上限となる付加台数 (大型車)

付加台数_経路 1 (台)	151	191	203	203	203	203	209	197	173
---------------	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----

3) 現況交通に 2) を付加した場合の交差点需要率・交通容量比の算定

	8 時台	9 時台	10 時台	11 時台	12 時台	13 時台	14 時台	15 時台	16 時台
交差点需要率(将来)	0.81	0.69	0.67	0.62	0.64	0.63	0.62	0.66	0.66
需要率算定基準	0.91	0.89	0.99	0.99	0.99	0.99	0.99	0.99	0.99
交通容量比 (将来)	A 0.99	0.98	0.99	0.99	0.99	0.99	0.99	0.99	0.99
	B 0.37	0.31	0.26	0.22	0.23	0.27	0.24	0.30	0.28
	C 0.10	0.06	0.05	0.06	0.04	0.04	0.05	0.04	0.03
	D 0.80	0.43	0.55	0.47	0.50	0.47	0.46	0.56	0.55

この地図は、国土地理院発行の電子地形図 25000 および電子地形図 (タイトル) を複製して情報を追記したものである。

検討ケース3-2 (賀田山西交差点)

■経路例

県道三津屋野口線を西進⇒賀田山西交差点を直進⇒堤防道路に右折進入⇒建設候補地⇒堤防道路を經由して退出⇒県道2号を右折して南下⇒賀田山西交差点を左折⇒県道三津屋野口線を東進



■考慮条件

・賀田山西交差点の経路B直進(⑤)、経路A左折(③)に付加(経路B直進と経路A左折が同一時間帯に生じるものと想定)



■交差点需要率及び交通容量比

賀田山西交差点の経路A(左折)・経路B(直進)への134~171台/時の大型車付加の場合、経路A・Bの交通容量比1.0未満を達成できる。また、この場合の交差点需要率は最大0.82と渋滞の生じる目安である0.88~0.91を下回る。よって、左図に示すルートの場合、賀田山西交差点は134~171台/時の工事用車両の通過が可能と考えられる。

1) 現況の交差点需要率・交通容量比 (03年11月調査結果(堤防道路交通量の一部転換を考慮))

	8時台	9時台	10時台	11時台	12時台	13時台	14時台	15時台	16時台
交差点需要率(現況)	0.58	0.41	0.37	0.33	0.35	0.33	0.32	0.39	0.42
交通容量比 (現況)	A	0.52	0.34	0.31	0.31	0.32	0.31	0.36	0.44
	B	0.37	0.31	0.26	0.22	0.23	0.27	0.24	0.28
	C	0.10	0.06	0.05	0.06	0.04	0.04	0.05	0.04
	D	0.80	0.63	0.55	0.47	0.50	0.47	0.46	0.56

2) 交差点需要率・交通容量比が許容上限となる付加台数(大型車)

付加台数・経路3(台)	134	159	168	171	165	167	170	161	143
付加台数・経路5(台)	134	159	168	171	165	167	170	161	143

3) 現況交通に2)を付加した場合の交差点需要率・交通容量比の算定

	8時台	9時台	10時台	11時台	12時台	13時台	14時台	15時台	16時台
交差点需要率(将来)	0.82	0.78	0.77	0.76	0.75	0.77	0.76	0.78	0.74
需要率判定基準	0.91	0.86	0.86	0.85	0.85	0.88	0.88	0.88	0.88
交通容量比 (将来)	A	0.99	0.99	0.99	0.98	0.99	0.99	0.99	0.99
	B	0.83	0.84	0.83	0.79	0.78	0.82	0.81	0.83
	C	0.10	0.06	0.05	0.06	0.04	0.04	0.05	0.04
	D	0.81	0.64	0.56	0.48	0.51	0.48	0.47	0.56

この地図は、国土地理院発行の電子地形図25000および電子地形図(タイル)を複製して情報を追記したものである。

検討ケース 3-3 (賀田山西交差点)

■経路例

県道 2 号(大津能登川長浜線)を南下→賀田山西交差点を右折⇒堤防道路に右折進入⇒建設候補地⇒堤防道路を經由して退出⇒県道 2 号を左折して北上



■考慮条件

・賀田山西交差点の経路 A 右折 (①) に付加



■交差点需要率及び交通容量比

賀田山西交差点の経路 A (右折) への 151~209 台/時の大型車付加の場合、経路 A の交通容量比 1.0 未満を達成できる。また、この場合の交差点需要率は最大 0.81 と渋滞の生じる目安である 0.88~0.91 を下回る。

よって、左図に示すルートの場合、賀田山西交差点は 151~209 台/時の工事用車両の通過が可能と考えられる。

1) 現状の交差点需要率・交通容量比 (03 年 11 月調査結果)

	8 時台	9 時台	10 時台	11 時台	12 時台	13 時台	14 時台	15 時台	16 時台
交差点需要率(現況)	0.58	0.41	0.37	0.33	0.35	0.33	0.32	0.39	0.42
交通容量比 (現況)	A 0.52	0.34	0.31	0.31	0.32	0.33	0.31	0.36	0.44
	B 0.37	0.31	0.26	0.22	0.23	0.27	0.24	0.30	0.28
	C 0.10	0.06	0.05	0.05	0.04	0.04	0.05	0.04	0.03
	D 0.80	0.63	0.55	0.47	0.50	0.47	0.46	0.56	0.55

2) 交差点需要率・交通容量比が許容上限となる付加台数 (大型車)

付加台数_経路 1 (台)	151	191	203	207	203	203	209	197	173
---------------	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----

3) 現況交通に 2) を付加した場合の交差点需要率・交通容量比の算定

交差点需要率(料米)	0.81	0.69	0.67	0.62	0.64	0.63	0.62	0.66	0.66
付加車付加基準	0.91	0.80	0.80	0.80	0.80	0.80	0.80	0.80	0.80
交通容量比 (料米)	A 0.99	0.98	0.99	0.99	0.99	0.99	0.99	0.99	0.99
	B 0.37	0.31	0.26	0.22	0.23	0.27	0.24	0.30	0.28
	C 0.10	0.06	0.05	0.05	0.04	0.04	0.05	0.04	0.03
	D 0.80	0.63	0.55	0.47	0.50	0.47	0.46	0.56	0.55

この地図は、国土地理院発行の電子地形図 25000 および電子地形図 (タイル) を複製して情報を追記したものである。