

全体計画（都市計画）

ア「公園の変更」について

【公園の現状確認】

◆「現在の公園」…地区内には都市計画公園 3・3・19 矢田教育の森（近隣公園）が整備されており、周辺住民や保育所園児等の憩いの場となっておりグランドゴルフ等の利用も見られます。また当地区の南側に接して、大和川東公園（近隣公園）が整備され散策道等として利用されています。

大阪市都市公園決定状況

公園種類	名称	都市計画決定公園面積 (ha)	面積 (㎡)	都市計画公園区分規模番号	開園年月日	備考
近隣公園	矢田教育の森	1.4	12,582	3・3・19	昭和 61.3.31	平 31.3.31 区域変更
近隣公園	大和川東公園		12,552		昭和 63.3.31	

（資料：「大阪市都市公園一覧表」平成 31 年 4 月 1 日現在、大阪市建設局）

【公園の変更区域と面積】

■「位置」…「矢田教育の森公園」を変更し、「大和川東公園」に接して一体的に利用可能なよう配置します。また、東西方向の区画道路によって公園が一部、分断されることについては、南側 1 号公園は「アーバンスポーツゾーン」として主に気軽にスポーツが楽しめる公園とし、北側 2 号公園については主に子供や高齢者が楽しめる「憩いとうるおいゾーン」とします。1 号、2 号公園が一体的に利用可能なよう出入口の位置等に配慮します。

■「面積」…1 号公園は約 1.26ha、2 号公園は約 0.35ha、合計約 1.61ha とします。

公園面積表

公園種類	面積 (㎡)	合計面積 (㎡)
1 号公園	12,526	16,000
2 号公園	3,474	

【公園の変更理由】

◆「公園の変更」について…「まちづくりビジョン」では、「周辺住環境との調和がとれつつ、新たなにぎわいと活力を創出できる空間」を将来像としています。まちづくりの方針との整合性に配慮し、「環境保全」、「レクリエーション」、「防災」、「景観形成」の観点から公園の変更理由を提案します。

- 「環境保全」…新たに配置する公園は、物流施設ゾーンと東側住宅地とのバッファゾーン（緩衝緑地帯）としての役割を持たせ緑化に配慮します。変更後の公園を大和川、大和川東公園と一体的に整備することで「水・緑豊かな空間」を創出します。
- 「レクリエーション」…「まちづくりビジョン」による住民の意見では、「幼児や児童が十分に遊べる公園施設、スポーツを楽しめる、体操やウォーキングなど健康づくりができる、休憩や休息できる施設」等の必要性を感じています。これらの市民意向に配慮した公園機能を配置します。（幼児遊具、フィットネスパーク、3on3 ミニバスケット、フットサル、スケートボード、グランドゴルフ、ゲートボール、パーゴラ、植栽等）
- 「防災」…自然災害時、地震や火災時の避難地として、矢田の森教育公園と大和川東公園が指定されていますが、大和川東公園に接して公園を配置することで、一帯の避難地に指定します。また、大阪府道 26 号大阪狭山線（長居公園東筋）（避難路指定）と、大和川東公園、変更後の公園がネットワークされ安全な避難路が確保されます。「防犯」について「まちづくりビジョン」によると「公園が外から見えにくいために防犯面で不安を感じる」という意見があり、変更後の公園においては安全性を確保します。
- 「景観形成」…変更後の公園を大和川、大和川東公園と一体的に整備することで、桜並木や遊歩道、河川沿い水と緑の一体となった、「ここでしかない景観」を創出します。

＜変更前の公園位置＞



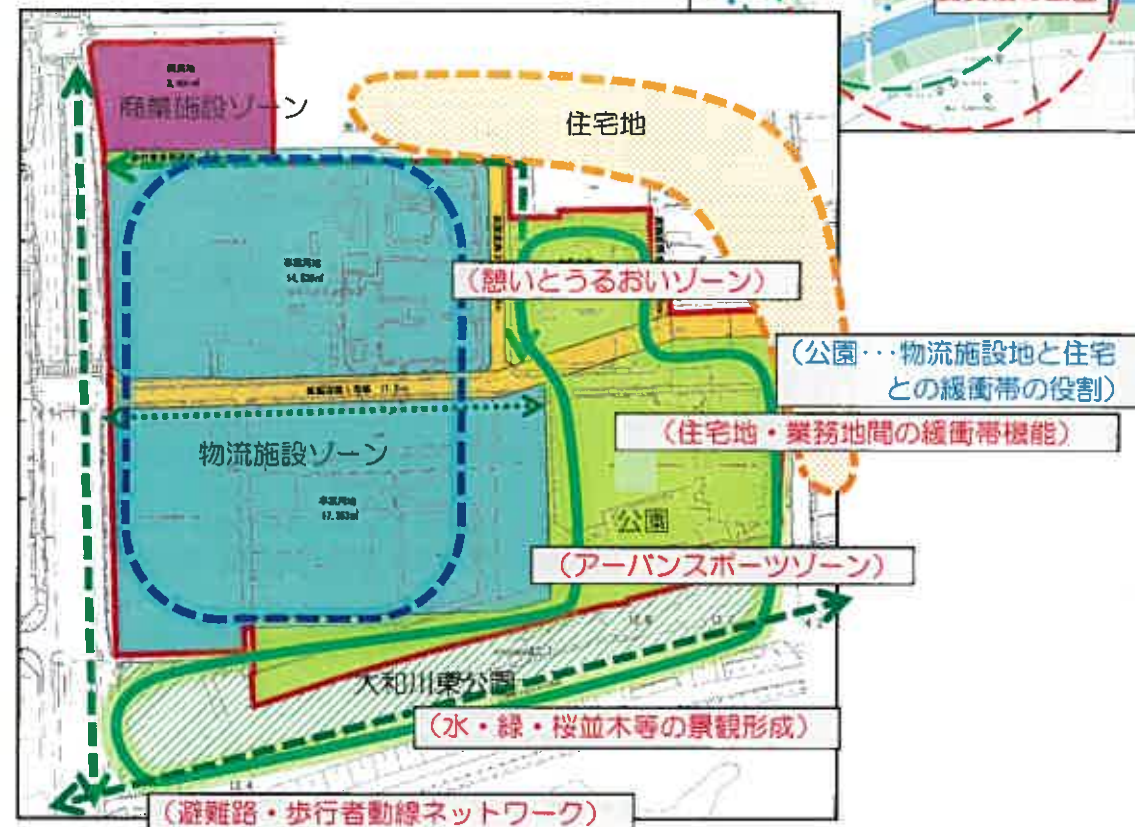
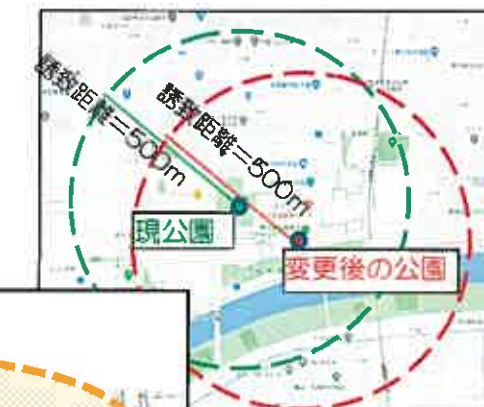
＜変更後の公園位置＞



＜近隣公園誘致距離＞

・近隣公園の誘致距離は半径 500m であり、東住吉区矢田 3 丁目、4 丁目、5 丁目、6 丁目、公園南矢田 2 丁目、3 丁目、4 丁目、住道矢田 3 丁目等の範囲を対象としており、公園の位置が変わることによって多少、北西部の住区から遠くなりますが、徒歩圏内であり特に問題ないと考えられます。

近隣公園の誘致距離：半径 500m



全体計画（都市計画）

イ「地区計画の決定」について

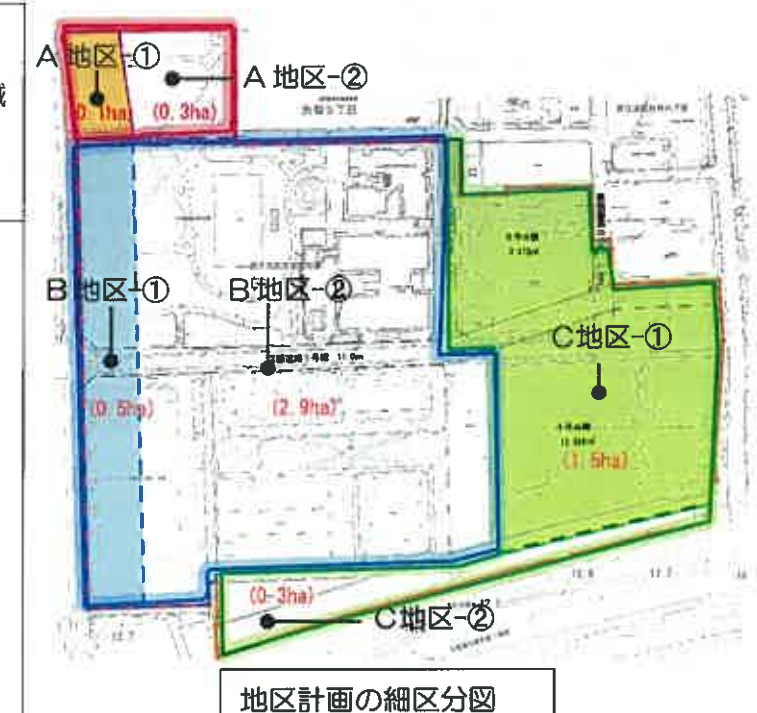
【地区計画を定める基本的な考え方】

◆基本的な考え方…

- 本提案における土地利用計画（案）との整合性を図るため、土地利用制限（用途地域）の緩和等が必要であり、一部、用途地域変更（準工業地域）を提案しており、周辺住環境への配慮を踏まえ「地区計画」を提案します。
- 「地区整備計画」における「建築物等に関する事項」は、「用途地域変更後」を基本として作成しております。
- 提案書において、「地区計画の方針」「区域の整備、開発及び保全に関する方針」については地区全体としての方針を示します。
- 「地区整備計画」においては、地区を土地利用別に3つのゾーンに細区分して、それぞれ提案します。

【地区計画の目標、区域の整備・開発及び保全に関する方針】

地区計画の目標	<p>本地区は東住吉区の南端に位置し、北東約800mに近鉄南大阪線の矢田駅があり、地区の西側は府道長井公園東線に接し、約500m南に東西方向に阪神高速6号大和川線、約1.8km東に南北方向に阪神高速14号松原線が通り容易にアクセスでき、交通立地条件に恵まれた位置にあります。また、地区南側は大和川及び大和川東公園に接し、東側約300mには矢田第二グラウンドが、北側には大阪市立矢田小学校等の教育施設があり、周辺は主に住宅地域となっています。本地区計画では、これらの立地特性を活かし、上位計画におけるまちづくりの将来像“新たなにぎわいと活力を創出できる空間”を目指し、周辺住宅地と調和を図りつつ、業務機能や地域のにぎわいを創出する都市機能の誘導を図り、大阪市の南の玄関口にふさわしい市街地の創出を図ることを目標とします。</p>
区域の整備、開発及び保全に関する方針	<p>【土地利用に関する基本方針】 土地の合理的かつ健全な利用を図るとともに、都市機能の集積や魅力あるにぎわい空間を創出するため、土地利用の基本方針を以下のように定めます。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・幹線道路に接するなどの交通立地特性を活かし、幹線道路沿いに物流施設等の業務系機能を導入する土地利用を配置します。 ・幹線道路沿いの北側に、地域住民の生活利便施設となる近隣商業施設を導入するとともに賑わいを創出する土地利用を配置します。 <p>【公共施設等の整備方針】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・物流施設の立地を誘導する地区には、自動車が安全に出入り可能なよう安全確保に留意し、幅員の広い区画道路を配置します。 ・近隣商業施設の立地を誘導する地区の搬入道路は地区の北側の市道とし、買い物客等の歩行者専用道路（幅員6.0m）を南側に配置します。 ・大和川沿いの大和川東公園との一体的な“緑とうるおいの空間”を創出するため、地区の東側に公園を配置します。公園は地域住民が気軽にスポーツを楽しめる広場や子供や障害者、高齢者が遊び憩える空間を創出し、バリアフリーに配慮します。 ・緑豊かなオープンスペースの確保につとめ、歩行者専用道路や区画道路の歩道等とのネットワーク化を図り、また、防災性の向上を図ります。 <p>【建築物等の整備方針】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・周辺市街地に配慮し、適正に建築物を配置させるとともに、良好な都市景観を創出するために、建築物の用途、壁面の位置及び建築物の形態・意匠等の制限を行います。



【地区細区分別の建築物等に関する事項】

建築物等に関する事項	地区の区分	A地区(0.4ha) 商業ゾーン		B地区(3.4ha) 産業ゾーン		C地区(1.8ha) 公園ゾーン	
		A-①準住居地域	A-②準工業地域	B-①準住居地域	B-②準工業地域	C-①第2種中高層住居専用地域	C-②第1種住居地域
建築物の用途の制限		次に掲げる建築物は、建築してはならない。 (1)建築基準法（以下「法」という。）別表第2（に）項第4に掲げるホテル又は旅館 (2)法別表第2（に）項第6号に掲げる床面積が15㎡を超える畜舎 (3)法別表第2（ほ）項第2号に掲げるマージャン屋、パチンコ屋、射的場、勝馬投票券販売所、場外馬券売場その他これらに類するもの (4)法別表第2（へ）項第3号に掲げる劇場、映画館、演芸場若しくは観覧場、ナイトクラブその他これらに類するもの	次に掲げる建築物は、建築してはならない。 (1)当該表の左欄「A-①」に掲げる建築物等	次に掲げる建築物は、建築してはならない。 (1)当該表の左欄「A-①」に掲げる建築物等	次に掲げる建築物は、建築してはならない。 (1)当該表の左欄「A-①」に掲げる建築物等	特に定めない。	特に定めない。
壁面の位置の制限		建築物の壁若しくはこれに代わる柱、又は建築物に付属する門若しくは塀で、地盤面上2mを超えるものの面から敷地境界線までの距離は、2.0mを基本とする。ただし、建築物に附帯する設備等のやむを得ない施設等についてはこの限りではない。					
建築物等の形態又は意匠の制限		・建築物等の形態・意匠は、大和川河川空間や周辺環境に配慮し、大阪市の南の玄関口や周辺住環境等にふさわしい良好な景観形成に資するものとする。 ・建築物の敷地については、緑化を行うものとする。					

全体計画（都市計画）

ウ「用途地域の変更」について

【用途地域変更の理由】

◆立地誘導施設的位置づけ

- ・「東住吉区矢田南部地域まちづくりビジョン」において、“周辺住環境との調和がとれつつ、新たなにぎわいと活力を創出できる”を将来像に定めており、まちづくりの方針では「民間活力の導入によるまちづくり」、「利便性の高い生活環境への転換」等が掲げられています。
- ・本計画では“民間活力”により「大型物流施設」を導入することで新たな雇用が生まれ、“地域の活性化”や、“職住近接”による住宅地としての条件が向上します。また、周辺地域に店舗等が少なく地域住民の願いでもあった「商業施設」を導入することで“利便性の高い生活環境”が改善され、人口減少が進む状況から“定住化”に貢献すると考えます。
- ・上記の理由で、「物流施設」や「商業施設」の導入は、東住吉区谷田南部地域のまちづくりの将来には、必要不可欠な施設と考えます。

◆用途地域変更の理由

<変更理由>

- 本地区には、上記の理由で「物流施設」や「商業施設」の以下の用途の建築物を建設予定していますが、現況用途地域では誘導する施設の建設ができないため、計画的な土地利用との整合性を図った用途地域の見直しが必要と考えます。

<計画施設>

- 大型物流施設（倉庫業を営む倉庫）…高速道路のインターチェンジに近い交通立地条件を活かし地域活性化を図る。
- 近隣商業施設（スーパーマーケット・ドラッグストア等の物販・サービス店）…地域の生活利便施設。

<現況用途地域>

- 現況用途は、住居系用途地域であり、第2種中高層住居専用地域、第1種住居地域、及び大阪府道26号大阪狭山線（長居公園東筋）の沿道は準住居地域に指定されています。

◆用途地域の検証（建築用途・延床面積）

<誘導施設が立地可能な用途地域の検証>（建築用途・延床面積）

- 大型物流施設（用途）…「準住居地域」、「準工業地域」で建築可能
- 近隣商業施設（店舗の延床面積）…「準住居地域」1万㎡以下、「準工業地域」1万㎡以上

<用途地域変更の基本的な考え方>

- 「近隣商業施設」、「物流施設」は、「準住居地域」、「準工業地域」で建築可能となります。用途地域指定の考え方については、「用途地域の指定ガイドライン」（平成31年3月、大阪府：参考資料参照）を参考に、「準工業地域」が望ましいと考えます（工業、流通業務施設、商業施設等が混在する地域に指定）。ただし、周辺の住環境へ配慮し、住宅地との間に公園を配置するとともに、地域にふさわしくない土地利用の制限を図るため「地区計画」を導入します。
- 用途地域変更案については、今後、関係機関等の協議が必要と考えられます。

◆用途地域変更案

<用途地域変更案>

- 以上の理由から地区の一部、現在「第1種住居地域」「第2種中高層住居専用地域」を、「準工業地域」に変更することを提案いたします。（図：ゾーン③、ゾーン④）

●用途地域変現況図

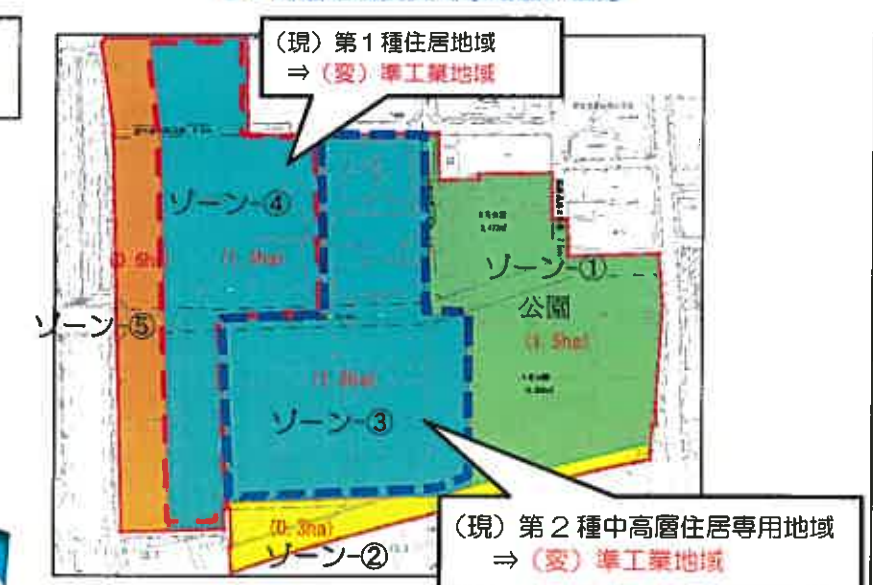


変更後（用途地域図）

●用途地域変更図（案）



●用途地域変更対象地区の区分



用途地域変更図（案）

凡 例	
	施行地区界
	第2種中高層住居専用地域
	第1種住居地域
	準住居地域
	準工業地域

【用途地域変更-対照表（案）】

（但し、赤字は変更後の用途及び建蔽率）

ゾーン	立地予定建築物の主な用途	用途地域（現況）		用途地域（変更後）	
		（用途）	（容積率/建蔽率）	（用途）	（容積率/建蔽率）
①	・公園（管理棟、遊具等）	第2種中高層住居専用地域	容積率：200% 建蔽率：60%	変更なし	変更なし
②	・公園（遊具等）	第1種住居地域	容積率：200% 建蔽率：80%	変更なし	変更なし
③	・物流施設	第2種中高層住居専用地域	容積率：200% 建蔽率：60%	準工業地域	容積率：200% 建蔽率：60%
④	・物流施設 ・商業施設	第1種住居地域	容積率：200% 建蔽率：80%	準工業地域	容積率：200% 建蔽率：60%
⑤	・物流施設 ・商業施設	準住居地域	容積率：300% 建蔽率：80%	変更なし	変更なし

施設・公園整備計画（共通機能）

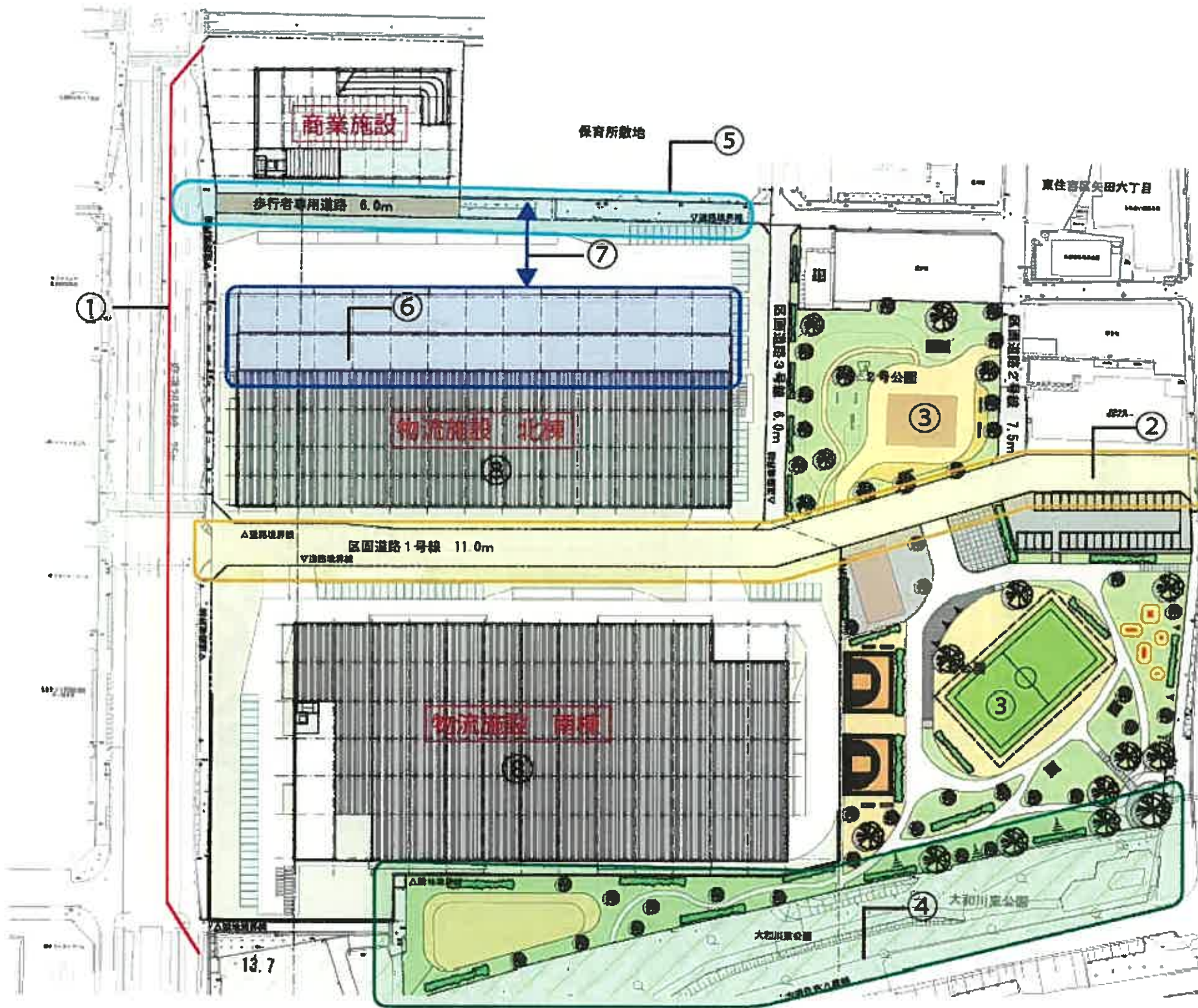
（周辺環境への配慮について -パース-）

- ・西側幹線道路沿いに業務施設、東側既存住宅側に公園を集中して配置することで矢田南部地区の街ににぎわいと労働環境を創出しつつ、同時に既存住宅の良好な住環境の確保と安定した事業活動の両立が実現できます。また、保育所からアクセスの良い南東側に児童公園の機能を新設し、園児が遊べる環境を損なわずに良好な地域環境を創出します。
- ・高さ28mと商業施設に比べて背の高い物流施設2棟の外壁については、全体的に明るいメタリック調とし、アクセント色で壁面を分割したデザインとすることで圧迫感を軽減。
- ・すべての施設の建物は壁面後退を行い圧迫感に配慮すると共に、構内には緑地や高木等の樹木を配置することで、良好な街並みを形成します。（地区計画において壁面後退と緑地率を規定し、将来にわたって保全します）
- ・商業棟と北側物流施設棟の間の開発新設道路については緑豊かな歩行者専用道路として計画し、保育所や商業施設利用歩行者と車両との隔離を実現し、安全・安心・快適なアプローチを確保します。
- ・北側の物流施設棟は3階以降はセットバックを行うことで、周辺の保育所や住宅への日影による影響および圧迫感を軽減し、良好な街並み形成を実現します。
- ・新設公園は大和川東公園からの連続性を意識し、植樹と遊歩道を連続・接続させることで既存と新設の公園の一体感を実現します。新設公園にはスポーツ機能も多く設置し、大和川東公園と連続することで地域の住民が年齢や性別に関わらず気軽に利用できる機能を果たします。
- ・南側物流施設の施設構内南側に緑地帯を設け、公園と一体化する部分を計画し、大和側からの景観にも配慮します。



施設・公園整備計画（共通機能）

（周辺環境への配慮について -平面図-）



①全体配置
 商業店舗・物流施設を大阪府道26号線沿いに配置することで、東側既存住宅の住環境を保全

⑤商業施設
 保育所から繋がる前面道路を歩行者専用とし、車両通行を禁止することで安全面に配慮

②道路
 大型車両動線は区国道路に集約・計画地東側に大型車両を通行させないことで、地域住民の生活環境の悪化を防止

⑥物流施設 北棟
 上層階を階段状にセットバックすることで、日影による影響・圧迫感を軽減

③公園
 新築施設との緩衝帯機能として既存住宅側へ公園を移設

⑦物流施設 北棟
 北側への日影と圧迫感を軽減するため、建物の離隔を北面より敷地内で20m以上、道路含めて31m以上確保

④公園
 南側公園を既設の大和川東公園と一体に見せることで、大和川からの景観に配慮

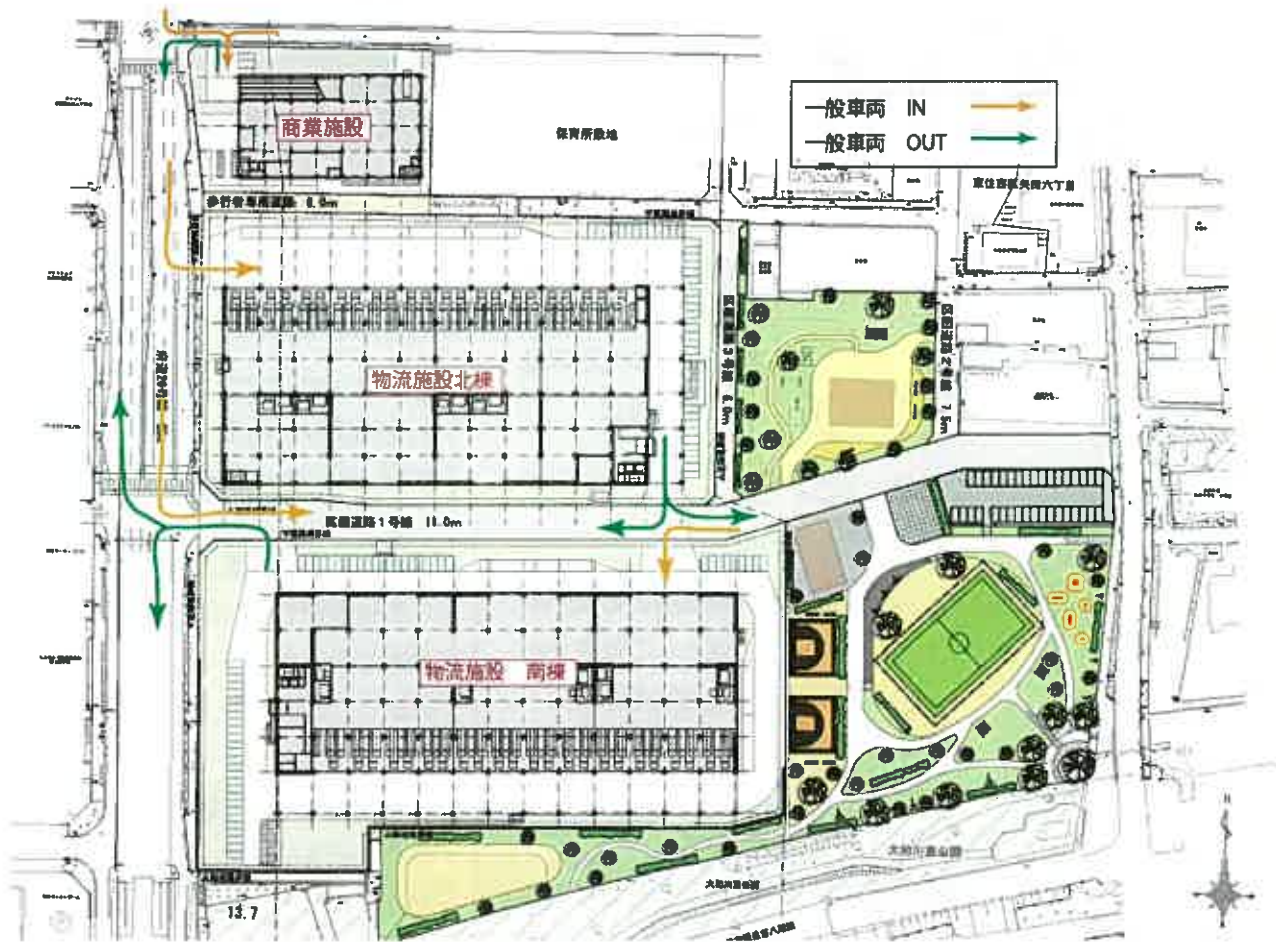
⑧物流施設 北・南棟
 外壁を明るいメタリック調とし、アクセント色で壁面を分割したデザインにすることで、圧迫感を緩和

施設・公園整備計画（共通機能）

（自動車動線）

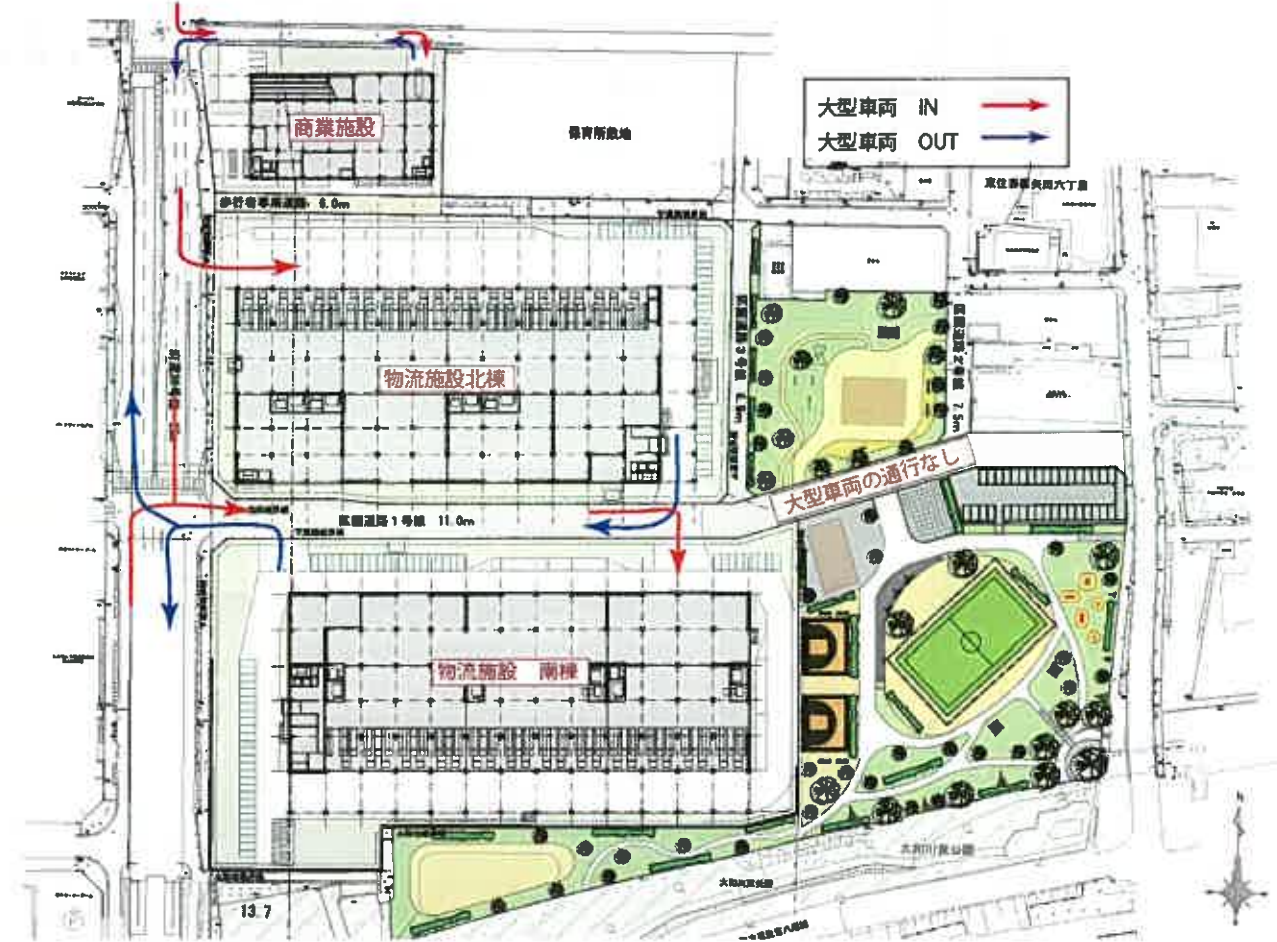
【一般車両の動線について】

- ◆3施設ともに、主に大阪府道26号大阪狭山線（長居公園東筋）からの施設へのIN/OUTを施設としては推奨し、東側既存住宅への車両数の増加の影響を最小限に留める。



【大型車両の動線について】

- ◆大阪府道26号大阪狭山線（長居公園東筋）と区画道路1号線（一部法線変更）のみの利用とし、大型車両の東側への通り抜けを施設として館内使用細則(館内ルール)にて禁止をし、東側既存住宅への車両数の増加・大型車両の流入といった環境悪化を起こさず、事業活動の成立と住環境の保全を両立させる。



施設・公園整備計画（共通機能）

（自動車交通計画書）

“まちづくりビジョン”では周辺住環境との調和が謳われています。商業施設及び物流施設を西側に集約すること、及び東側に公園を移設することで周辺住環境は各段に良くなると考えています。東側は公園も含めた住環境を意識したもので、西側は商業・業務空間を意識したものです。

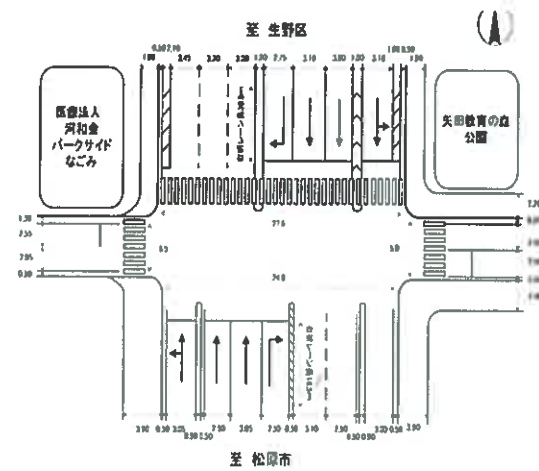
まさしく都市内物流の効率化を意識した住みやすいまちづくりを実現するコンパクトシティ政策の具現化になります。

また、「東住吉区矢田南部地域市有地活用に伴う交通量調査 調査結果報告書（平成30年3月）」では今回の物流施設建設予定に関わる大阪府道26号大阪狭山線（長居公園東筋）（以下「府道26号」という）の交通量累計では平成29年12月14日（木）が約26,000台、平成29年12月17日（日）が約21,000台であり、流通施設からの発生台数約270台/24h（24時間換算で約1%）からその影響は小さいものと考えます。

以下は府道26号と地区内道路との交差点において、将来計画となる物流施設における大型トラック等の交通量増加に伴う交差点形状と容量に関する検討を行ったものです。

1. 基本条件

1) 道路現況の把握



車線構成

調査箇所	方向	調査箇所			
		小型車 [台]	大型車 [台]	自動車類 合計 [台]	二輪車 [台]
地点1 (14時間観測)	北側断面	北側流入 11,033	1,191	12,224	489
	北側流出	11,763	1,182	12,945	551
	北側断面計	22,796	2,373	25,169	1,037
	東側断面	東側流入 219	8	224	81
	東側流出	408	11	417	89
	東側断面計	722	19	741	170
南側断面	南側流入 10,624	1,106	11,732	471	
南側流出	10,829	1,146	11,975	485	
南側断面計	21,453	2,254	23,707	956	
西側断面	西側流入 1,230	45	1,275	153	
西側流出	153	7	160	22	
西側断面計	1,383	52	1,435	175	
南側断面(側道)	南側流入 598	48	644	17	
南側流出	648	54	702	61	
南側断面計	1,244	102	1,346	78	
地点計		23,789	2,400	26,189	1,188

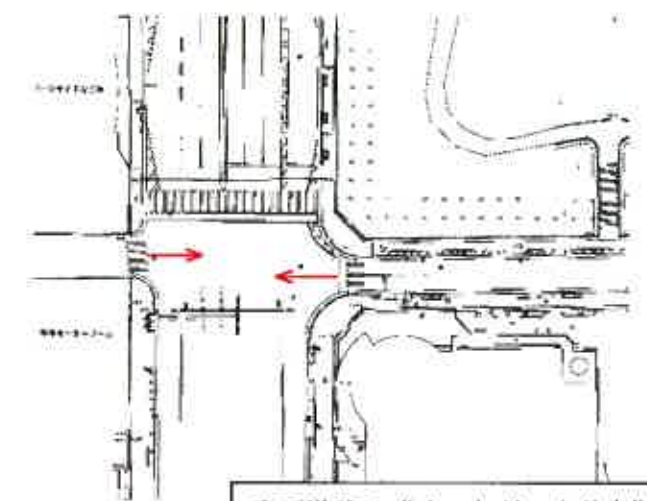
平日調査：平成29年12月14日（台/14h） 休日調査：平成29年12月17日（台/14h）

調査箇所	方向	調査箇所			
		小型車 [台]	大型車 [台]	自動車類 合計 [台]	二輪車 [台]
地点1 (14時間観測)	北側断面	北側流入 9,157	293	9,450	261
	北側流出	10,405	291	10,696	372
	北側断面計	19,562	584	20,146	633
	東側断面	東側流入 281	5	286	15
	東側流出	218	7	225	34
	東側断面計	540	12	552	49
南側断面	南側流入 9,134	268	9,402	315	
南側流出	9,029	271	9,300	298	
南側断面計	18,163	539	18,702	613	
西側断面	西側流入 1,144	22	1,166	97	
西側流出	144	5	149	11	
西側断面計	1,288	27	1,315	108	
南側断面(側道)	南側流入 817	17	834	21	
南側流出	528	24	560	34	
南側断面計	1,233	38	1,289	55	
地点計		20,393	600	20,993	749

位置図



現況交差点



東西道路は“くいちがい交差点”

2) 周辺状況の把握

交通量調査を実施した交差点（地点1）は府道26号線に直行する東西道路が直線となっていない、所謂“くいちがい交差点”である。また、府道26号南側から当該地区への右折だまりおよび東側よりの左折は、地区南側の大和川を横断する橋梁構造（高欄）のため、現状は小型車のみとなっている。（交通量調査で確認済み）

既存信号現示

最速サイクル長（40～150秒）
 $Cop = (1.5 \times L + 5) / (1 - \lambda) = 45$
 $C = 0.9 \times L / (0.9 - \lambda) = 26$
 C：サイクル長（秒）
 L：1サイクル当たりの損失時間（秒）
 λ：交差点の需要率

各現示の青時間の算定（秒）
 $1\phi \quad G1 = (C-L) \cdot \rho_1 / \lambda = 29 \sim 14$
 $2\phi \quad G1 = (C-L) \cdot \rho_2 / \lambda = 1 \sim 1$
 $3\phi \quad G1 = (C-L) \cdot \rho_3 / \lambda = 7 \sim 3$
 $4\phi \quad G1 = (C-L) \cdot \rho_4 / \lambda = - \sim -$
 ρ1～ρ4：現示の需要率

信号現示	1φ (秒)				2φ (秒)				3φ (秒)				4φ (秒)				全損失時間 (自動車)
	青	赤	点滅	全赤	青	赤	点滅	全赤	青	赤	点滅	全赤	青	赤	点滅	全赤	
流入A	自動車	0	青 69	赤 3	赤 8	青 69	赤 3	赤 8	青 46	赤 3	赤 8	赤 0	青 46	赤 3	赤 8	赤 0	全赤 21
	歩行者	0	青 62	点滅 4	赤 8	青 62	点滅 4	赤 8	青 46	赤 3	赤 8	赤 0	青 46	赤 3	赤 8	赤 0	
流入C	自動車	0	青 69	赤 3	赤 8	青 69	赤 3	赤 8	青 46	赤 3	赤 8	赤 0	青 46	赤 3	赤 8	赤 0	全赤 21
	歩行者	0	青 62	点滅 4	赤 8	青 62	点滅 4	赤 8	青 46	赤 3	赤 8	赤 0	青 46	赤 3	赤 8	赤 0	
流入D	自動車	0	青 72	赤 3	赤 8	青 72	赤 3	赤 8	青 43	赤 3	赤 8	赤 0	青 43	赤 3	赤 8	赤 0	全赤 21
	歩行者	0	青 62	点滅 4	赤 8	青 62	点滅 4	赤 8	青 43	赤 3	赤 8	赤 0	青 43	赤 3	赤 8	赤 0	
流入B	自動車	0	青 72	赤 3	赤 8	青 72	赤 3	赤 8	青 43	赤 3	赤 8	赤 0	青 43	赤 3	赤 8	赤 0	全赤 21
	歩行者	0	青 62	点滅 4	赤 8	青 62	点滅 4	赤 8	青 43	赤 3	赤 8	赤 0	青 43	赤 3	赤 8	赤 0	
時間(秒)			62	4	3	3	8	0	32	7	7	3	0	0	0	0	10
サイクル長(秒)			62	4	3	8	0	150	32	7	4	3	0	0	0	21	

施設・公園整備計画（共通機能）

（自動車交通計画書）

2. 設計交通量

交通量調査結果の交通量のピーク時間は7:00

計画入庫台数の交通量のピーク時間は8:00

設計交通量は、上記ピーク時間（1時間のタイムラグを無視）の交通量を加算した台数とする。

物流施設 北棟・南棟のピーク時間における入出庫車両数

北棟 122台/24時間 ⇒ 122台×20.5%=25.01台 ⇒ 26台

入庫車両は流入Aの北側から左折26台

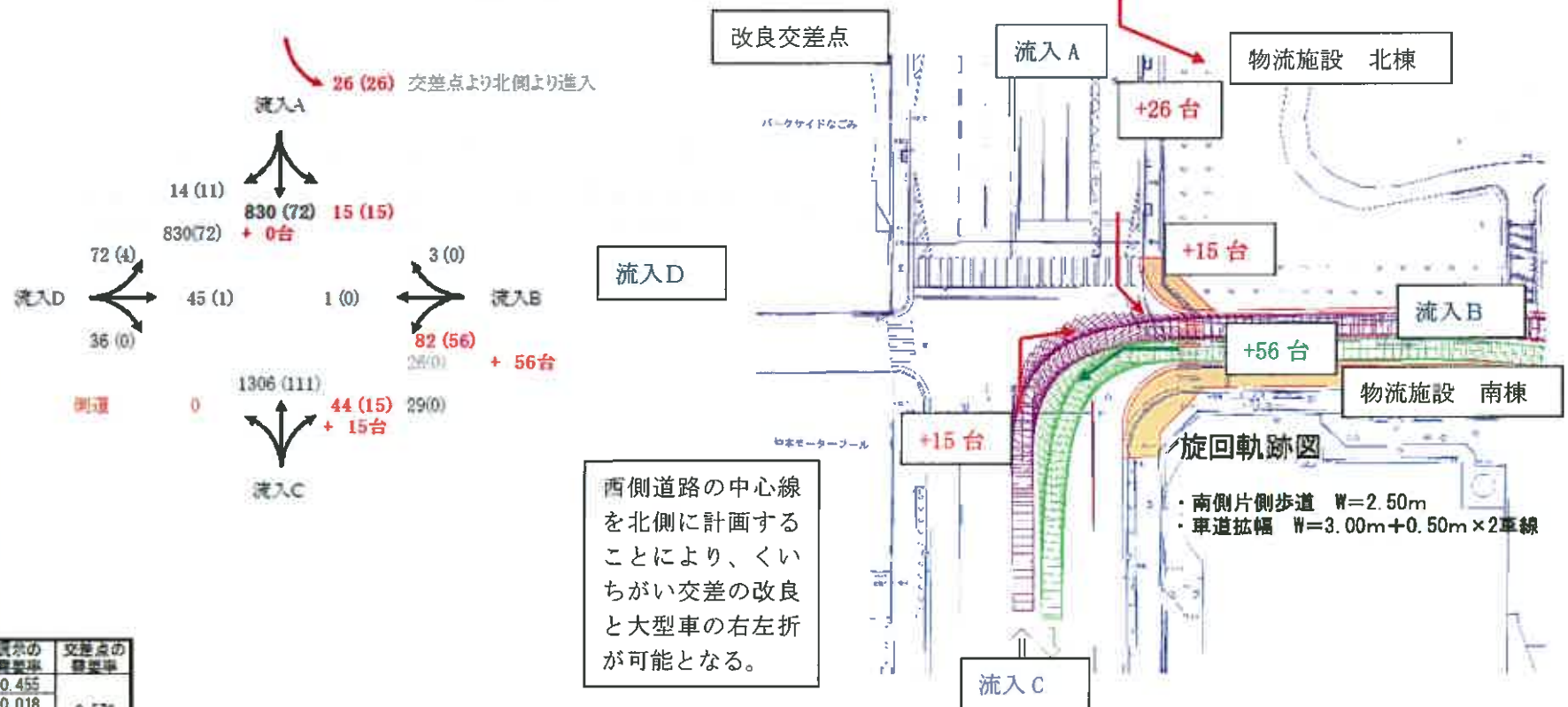
南棟 143台/24時間 ⇒ 143台×20.5%=29.32台 ⇒ 30台

入庫車両は流入Aから左折15台

流入Cから右折15台

3. 飽和交通流率及び交差点の需要率

流入部	流入A		流入B		流入C		流入D	
	直左	右折	直左右	直進	右折	直左右	直左	右折
車線数	(2)	(1)	(1)	(2)	(1)	(1)	(1)	(1)
飽和交通量の基本値 Q_0	4,000	1,800	2,000	4,000	1,800	2,000	4,000	1,800
車線幅員による修正率 α_w	1.000	1.000	0.950	0.950	0.950	0.950	1.000	1.000
車線幅員 w	3.00	2.75	2.50	2.50	2.50	2.55	3.00	2.55
縦断勾配による修正率 α_g	1.000	1.000	0.950	0.800	0.800	0.950	1.000	1.000
縦断勾配 g	0.50	0.50	2.00	5.00	5.00	2.00	0.50	0.50
大型車混入による修正率 α_T	0.943	0.645	0.667	0.944	0.807	0.978	0.943	0.645
大型車混入率 T	8.67	78.57	65.12	8.50	34.06	3.27	8.67	78.57
左折車混入による修正率 α_{LT}	0.907	-	0.784	-	-	0.886	0.907	-
左折率 L	(3.1%)	-	(95.3%)	-	-	(47.1%)	(3.1%)	-
歩行者による修正率 α_L	1	1	0.864	-	1	0.864	1	1
歩行者による減速率 f_p	0.00	0.00	0.15	-	0.00	0.15	0.00	0.00
有効青時間 C_i	70	0	43	70	0	43	70	0
歩行費用時間 C_p	66	0	39	66	0	39	66	0
右折車混入による修正率 α_{RT}	-	-	1.000	-	-	1.000	-	-
右折率 R	-	-	(3.5%)	-	-	(23.5%)	-	-
右折車の通過率 f	0.000	0.000	0.957	0.438	0.999	0.999	0.000	0.000
有効青時間 C_i	8	0	18	18	0	43	8	0
（表示変わり目さばけ台数増分）	24	0	24	24	0	43	24	0
K_a 台/サイクル	1	1	1	1	1	1	1	1
（交差点内滞留台数）	2	2	2	2	2	2	2	2
K 台/サイクル	2	2	2	2	2	2	2	2
飽和交通流率 S_A	3,772	1,161	985	2,870	1,104	1,525	3,772	1,161
設計交通量 q	830	0	86	1,306	20	153	830	0
交差点流入部の需要率	0.220	0.000	0.087	0.455	0.018	0.100	0.220	0.000
必要信号率	1φ	0.220	-	0.455	-	0.100	0.455	-
	2φ	-	-	-	0.018	-	0.018	-
	3φ	-	-	0.087	-	-	0.100	-
	4φ	-	-	-	-	-	-	-
有効青時間 (秒)	1φ	70	-	70	-	-	70	-
	2φ	-	8	-	18	-	-	18
	3φ	-	-	43	-	-	-	43
	4φ	-	-	-	-	-	-	-
可能交通量 C_i	1,760	86	282	1,339	156	437	1,760	86
混雑度 q/C_i	0.47	0.00	0.30	0.98	0.13	0.35	0.47	0.00
交通処理率のチェック	OK	OK	OK	OK	OK	OK	OK	OK



交差点需要率は、 $0.573 < 0.9$ 、混雑度は、 $0.13 \sim 0.98 < 1.0$ となり基準を満足する。

4. 交差点滞留長

$$l_s = \lambda \gamma \times N \times S$$

N : 1サイクル当たりの平均右折台数 (台) 一注: 右折率の内、捌け台数を滞留台数から差し引いた

S : 平均車道間隔 (m)

$\lambda \gamma$: 右折率係数

平均右折台数	2以下	3	5	8	10以上
右折率係数 $\lambda \gamma$	2.2	2	1.8	1.6	1.5

滞留長	流入A		流入B		流入C		流入D	
	直左	右折	直左右	直進	右折	直左右	直左	右折
N	(2)	(1)	(1)	(2)	(1)	(1)	(1)	(1)
S	0.00	3.58	0.83	6.38	0.83	6.38	0.00	3.58
$\lambda \gamma$	10.71	9.91	8.05	6.20	8.05	6.20	10.71	9.91
$l_s (m)$	2.20	1.94	2.20	1.71	2.20	1.71	-	0.0
	-	0.0	69.0	-	15.0	68.0	-	-

南側からの流入Cの滞留長は、15.0m必要となる。
 既存右折滞留長は、16.5m確保されているため基準を満足する。