

【参考資料：周辺交差点交通量の予測の詳細資料】

本資料は、現状の事業計画を踏まえて、周辺交差点交通量の予測結果を整理したものである。

1. 交通量の検討

(1) 検討フロー

開発に伴う自動車交通量予測は、発生集中交通量予測、方向別交通量予測の2段階で行う。

発生集中交通量予測は、開発計画（用途別床面積）をベースに、「大規模開発地区関連交通計画マニュアル 改訂版 H26.6.（国土交通省都市局都市計画課）」（以降、大規模開発マニュアルと呼ぶ）による用途別原単位、近畿都市圏パーソントリップ調査（PT データ）から設定した用途別交通手段構成比、平均乗車人員より算出する。

方向別交通量は、PT 調査データにおける当該地区を発着する自動車 OD 交通量を基に方面別割合の設定を行う。

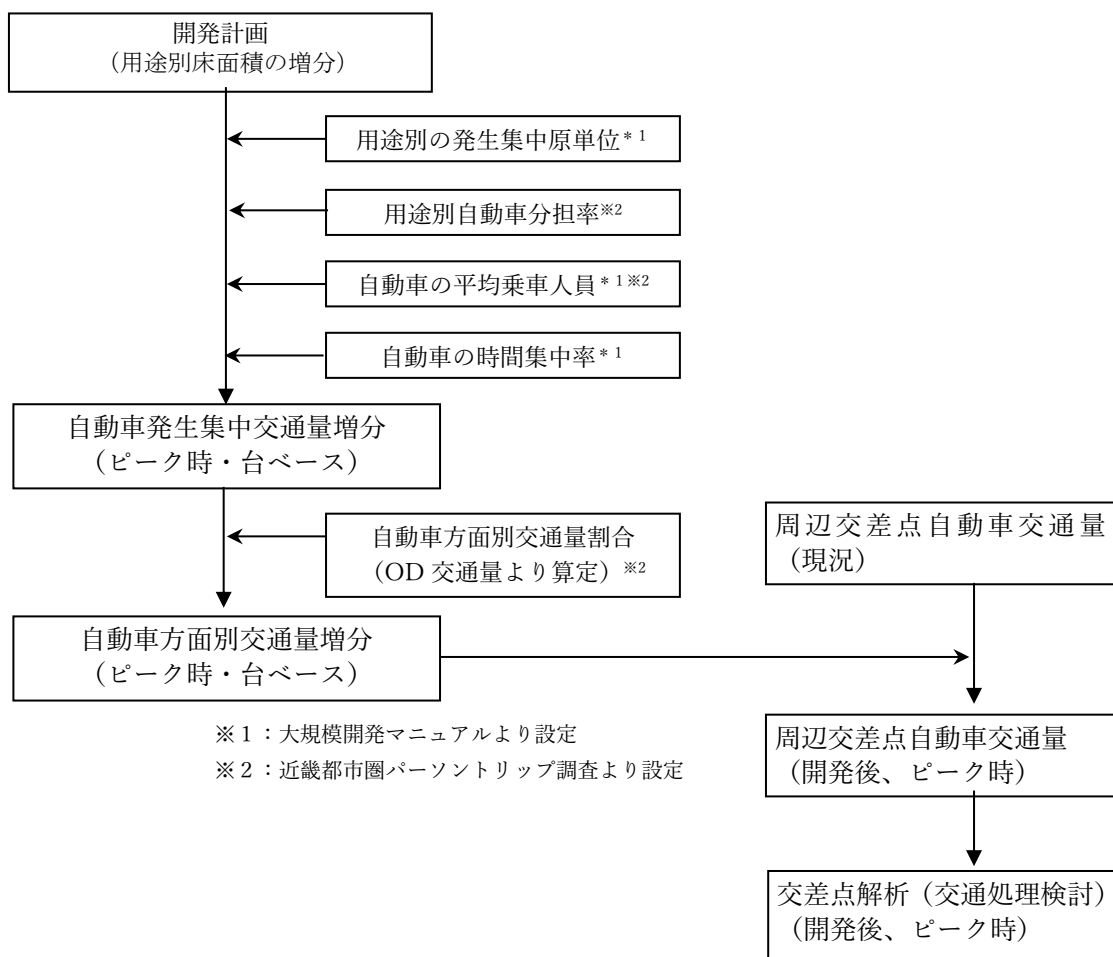


図 1 交通量検討フロー

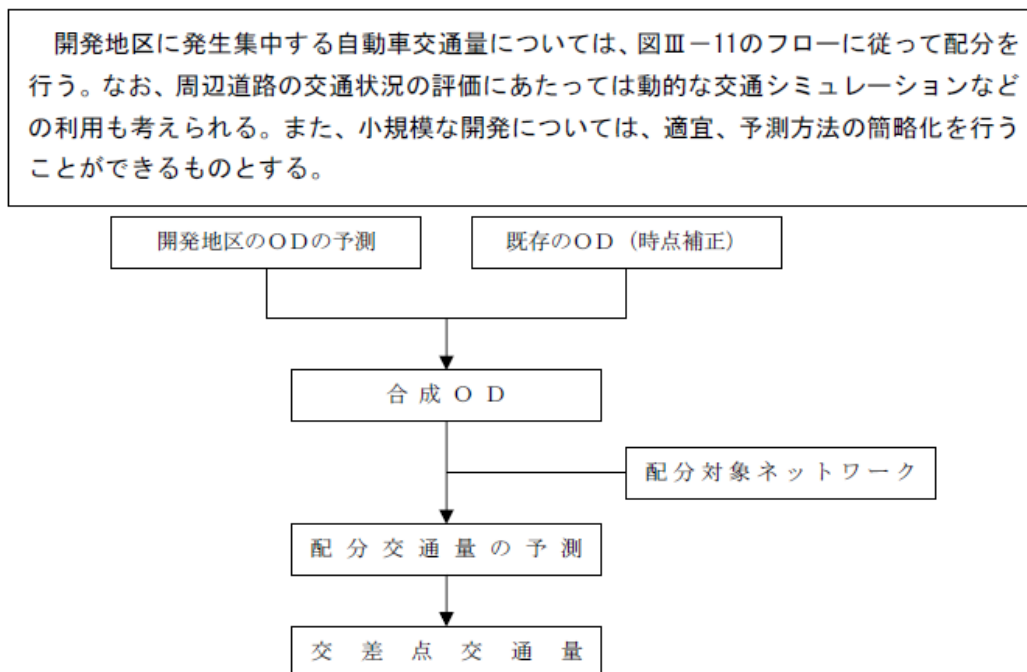
(2) 自動車交差点交通量予測方法

大規模開発マニュアルでは、自動車の交差点交通量の予測方法について以下のように示されている。

小規模の開発については、予測方法の簡略化が可能とされており、本検討では近畿都市圏 PT 調査等を活用し、開発による交差点交通量を周辺交差点に付加することとする。

1) 地区内外の道路における自動車交通量

(1) 配分方法



図Ⅲ-11 配分の手順 (マスターフローの⑤、⑥に対応)

2) 交差点交通量

都市部の道路交通混雑は単路部その他、交差点において主に生じる。このため、交差点交通量は重要な指標である。前述の自動車交通量の配分結果に従って、交差点交通量について次の項目の予測を行う。

- ① 方向別交通量
- ② 交差点の飽和度及び飽和度に占める開発地区交通の割合
- ③ 交差点滞留長

- 交差点改良等による交通流動の円滑化の効果は大きいので、効果的な交通計画を策定するためには、交差点交通量（特に開発による影響）の詳細な把握・分析が必要である。

出典：大規模開発地区関連交通計画マニュアル 改訂版 H26.6. (国土交通省都市局都市計画課)

(3) 事業計画の抜粋

1) 用途別床面積の変化

現況と計画における用途別床面積の変化を以下に示す。

計画における用途は、商業（店舗）、住宅となり、住宅が新たに追加される一方、商業床面積は減少、業務は消滅となる。

表 1 開発による用途別床面積の変化

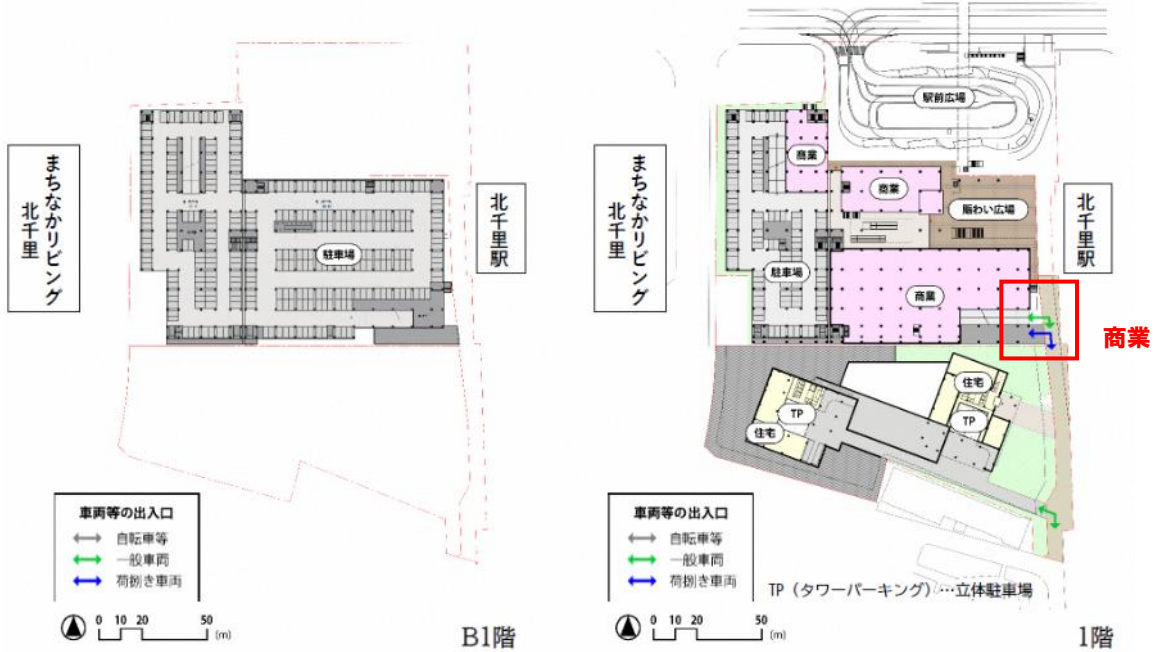
単位：m²

	現況	計画	増分
商業（店舗）	36,972	32,320	-4,652
住宅	0	57,520	57,520
業務	5,009	0	-5,009
合計	41,981	89,840	47,859

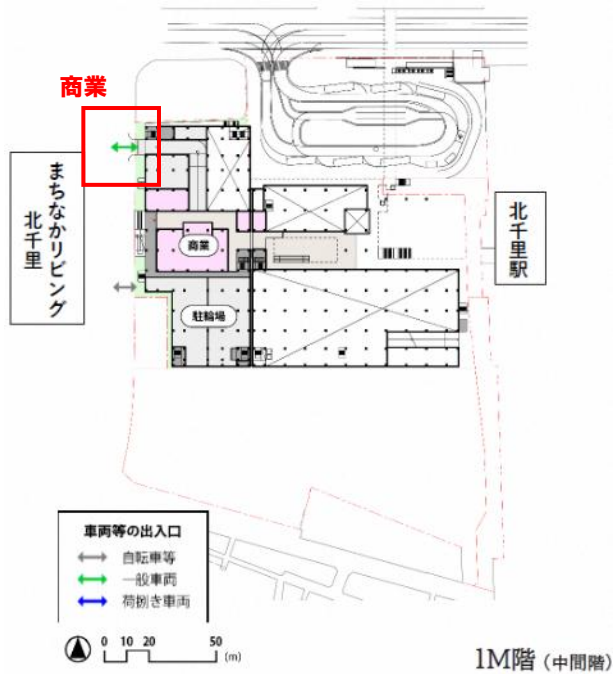
2) 自動車の出入口

開発計画における流入・流出する自動車の出入口の計画を以下に示す。

商業は東側、西側の両方、住宅は東側となる。



※現時点の検討案であり今後の設計等の詳細検討で内容が確定していきます。



※現時点の検討案であり今後の設計等の詳細検討で内容が確定していきます。

図2 開発計画（自動車の出入口）

(4) 自動車発生集中交通量増分の推計

検討フロー、事業計画等を踏まえ、用途別（商業施設、住宅）、平日・休日別に、開発による自動車発生集中交通量増分を下記の通り算出した（推計に用いた設定等についてはp17以降の【設定資料】を参照）。

用途としては、計画として導入される商業施設、住宅を対象とした。新設される住宅については、1日当たり平日575台、休日725台程度の増加、1時間当たりそれぞれ35台、58台程度の増加が見込まれた。商業については床面積が減少するものの、参考として推計を行った（後述する交差点交通量では考慮しない）。

表 2 自動車発生集中交通量増分の推計結果

商業施設

項目		平日	休日
床面積増分	m2	-4,652	
発生集中量原単位	人T.E./ha/日	11,600	18,600
自動車分担率	%	30%	60%
平均乗車人数	人/台	1.5	2.7
時間集中率（午後）	%	10%	12%
自動車交通量増分	台/日	-1,079	-1,923
自動車交通量増分 （午後ピーク時）	台/時	-108	-231

住宅

項目		平日	休日
床面積増分	m2	57,520	
発生集中量原単位	人T.E./ha/日	700	700
自動車分担率	%	20%	45%
平均乗車人数	人/台	1.4	2.5
時間集中率（午後）	%	6%	8%
自動車交通量増分	台/日	575	725
自動車交通量増分 （午後ピーク時）	台/時	35	58

(5) 交差点別・方面別交通量増分の推計

前ページまでの開発による自動車発生集中交通量増分に、自動車方面別交通量割合を適用することで、交差点別・方面別の自動車交通量増分を推計した。

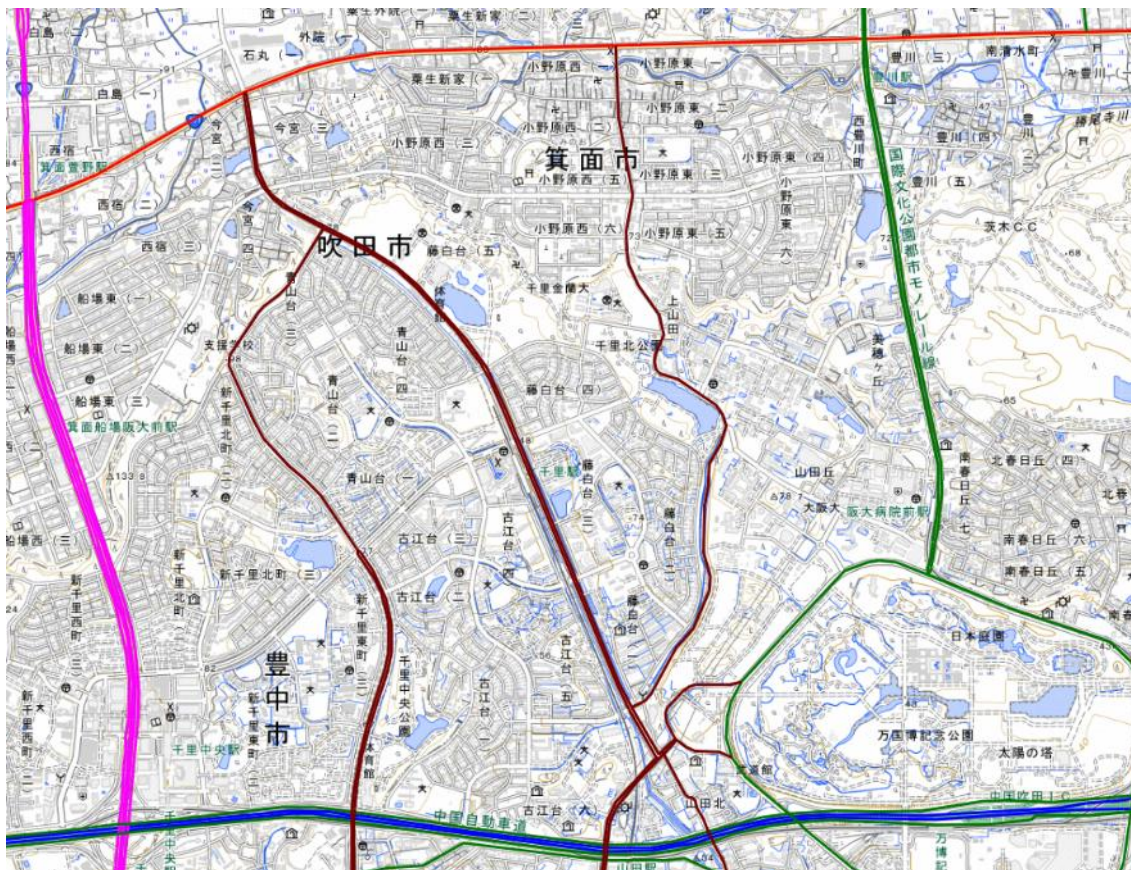
ここでは、交通量が増加する住宅分を対象とし、床面積が減少する商業分については考慮しなかった（周辺への交通負荷に対して安全側の検討とするため）。

住宅の方面別割合は、近畿都市圏パーソントリップ調査を基に設定した。

1) 検討対象交差点と周辺の道路交通状況

検討対象交差点は、開発地区である北千里駅周辺の下図4交差点とした。

なお、周辺道路についてR3 道路交通センサスでは、府道箕面摂津線の混雑度が0.77、吹田箕面線が0.29となっている。



(参考) 府道吹田箕面線

観測地点交通調査基本区間番号(下り)	27601210060
観測地点名(下り)	豊中市新千里東町3丁目
昼間12時間交通量(下り)(小型車)(台)	2,238
昼間12時間交通量(下り)(大型車)(台)	142
昼間12時間交通量(下り)(合計)(台)	2,380
24時間交通量(下り)(小型車)(台)	2,683
24時間交通量(下り)(大型車)(台)	159
24時間交通量(下り)(合計)(台)	2,842
昼間12時間交通量(上下計)(小型車)(台)	4,791
昼間12時間交通量(上下計)(大型車)(台)	365
昼間12時間交通量(上下計)(合計)(台)	5,156
24時間交通量(上下計)(小型車)(台)	5,663
24時間交通量(上下計)(大型車)(台)	421
24時間交通量(上下計)(合計)(台)	6,084
昼間12時間大型車混入率(%)	7.1
混雑度	0.29
旅行速度調査単位区間番号	27000-60290
朝夕旅行速度(上り)(合計)(km/h)	29.2
朝夕旅行速度(下り)(合計)(km/h)	22.0
昼間旅行速度(上り)(合計)(km/h)	30.7
昼間旅行速度(下り)(合計)(km/h)	23.6

(参考) 府道箕面摂津線

観測地点交通調査基本区間番号(下り)	27601190030
観測地点名(下り)	吹田市古江台4丁目
昼間12時間交通量(下り)(小型車)(台)	2,652(推定値)
昼間12時間交通量(下り)(大型車)(台)	452(推定値)
昼間12時間交通量(下り)(合計)(台)	3,104(推定値)
24時間交通量(下り)(小型車)(台)	3,299(推定値)
24時間交通量(下り)(大型車)(台)	528(推定値)
24時間交通量(下り)(合計)(台)	3,827(推定値)
昼間12時間交通量(上下計)(小型車)(台)	5,545(推定値)
昼間12時間交通量(上下計)(大型車)(台)	728(推定値)
昼間12時間交通量(上下計)(合計)(台)	6,273(推定値)
24時間交通量(上下計)(小型車)(台)	7,085(推定値)
24時間交通量(上下計)(大型車)(台)	882(推定値)
24時間交通量(上下計)(合計)(台)	7,967(推定値)
昼間12時間大型車混入率(%)	11.6(推定値)
混雑度	0.77
旅行速度調査単位区間番号	27000-60200
朝夕旅行速度(上り)(合計)(km/h)	26.9
朝夕旅行速度(下り)(合計)(km/h)	27.2
昼間旅行速度(上り)(合計)(km/h)	28.5
昼間旅行速度(下り)(合計)(km/h)	29.0

出典：R3 道路交通センサス

図3 検討対象交差点と周辺道路状況

2) 対象交差点・方向別の交通量増分の推計

対象4交差点・方向別の開発交通量増分（住宅分）を下表のとおり、推計した。

通行割合は、近畿都市圏パーソントリップ調査における、当該ゾーンからの目的地割合（対象「自動車」、出発施設「住宅・寮」）を集計し、最短経路を通行するように設定した（次ページ参照）。

表 3 対象交差点・方向別の増加交通量（住宅分）

交差点	方向	通行割合		増加台数 (台/時)	
		平日	休日	平日	休日
北千里駅前西	南⇔東	19.7%	23.3%	7	14
	南⇔西	62.0%	46.9%	22	27
北千里駅前	西⇔北	19.7%	23.3%	7	14
千里北公園前	南⇔北	12.4%	15.4%	4	9
	南⇔東	7.4%	7.8%	3	5
藤白台	西⇔南	18.3%	29.8%	6	17
計		-	-	35	58

表 4 当該ゾーンからの目的地割合及び通行を想定する対象交差点・方向
 (対象は自動車、出発施設「住宅・寮」)

出発地： 414103:吹田市北部3区	当該ゾーンからの目的地割合				通行を想定する対象交差点・方向			
	平日		休日		千里北駅西	千里北駅前	千里北公園前	藤白台
	トリップ数 (片道)	シェア	トリップ数 (片道)	シェア				
411302:箕面市2区	159	4.9%	0	0.0%	南⇄東	西⇄北	南⇄北	
411303:箕面市3区	242	7.5%	643	10.5%	南⇄東	西⇄北	南⇄北	
411304:箕面市4区	238	7.4%	481	7.8%	南⇄東	西⇄北	南⇄東	
411399:箕面市不明	0	0.0%	303	4.9%	南⇄東	西⇄北	南⇄北	
413101:豊中市北部1区	90	2.8%	0	0.0%	南⇄西			
413103:豊中市北部3区	249	7.7%	0	0.0%	南⇄西			
413104:豊中市北部4区	180	5.6%	739	12.1%	南⇄西			
414101:吹田市北部1区	102	3.2%	147	2.4%				西⇄南
414103:吹田市北部3区	※同一ゾーンのため考慮しない(全体の割合に応じる)							
414104:吹田市北部4区	88	2.7%	1,679	27.4%				西⇄南
414204:吹田市南部4区	256	7.9%	0	0.0%				西⇄南
414206:吹田市南部6区	146	4.5%	0	0.0%				西⇄南
414301:摂津市1区	0	0.0%	472	7.7%	南⇄西			
415101:茨木市北部1区	120	3.7%	0	0.0%	南⇄西			
415103:茨木市北部3区	0	0.0%	165	2.7%	南⇄西			
415201:茨木市南部1区	191	5.9%	586	9.6%	南⇄西			
415203:茨木市南部3区	88	2.7%	0	0.0%	南⇄西			
416106:高槻市東部6区	0	0.0%	195	3.2%	南⇄西			
416205:高槻市西部5区	159	4.9%	0	0.0%	南⇄西			
422109:寝屋川市9区	0	0.0%	142	2.3%	南⇄西			
423201:守口市1区	94	2.9%	0	0.0%	南⇄西			
425102:東大阪市西部北2区	160	4.9%	0	0.0%	南⇄西			
51:大阪市	491	15.2%	98	1.6%	南⇄西			
60:兵庫県下	90	2.8%	0	0.0%	南⇄西			
71:神戸市	95	2.9%	0	0.0%	南⇄西			
80:奈良県	0	0.0%	480	7.8%	南⇄西			
合計	3,238	100.0%	6,130	100.0%				

※同一ゾーン(吹田市北部3区)を除く

414103:吹田市北部3区 482 92

出典：当該ゾーンからの目的地割合は近畿都市圏パーソントリップ調査(R3)より

(6) 周辺交差点自動車交通量（現況）の整理

検討対象とする周辺交差点における時間帯別の交差点交通量を次ページ以降に示す。
ピーク時はそれぞれ以下の通りとなっている（交差点解析の対象）。

※交通量調査日（平日・休日） ※吹田市より提供
（詳細なグラフは p25 以降の【交通量詳細データ】参照）

平日：令和6年9月6日（金）

休日：令和6年9月8日（日）

表 5 対象交差点のピーク時間帯（交差点交通量最大の時間帯）

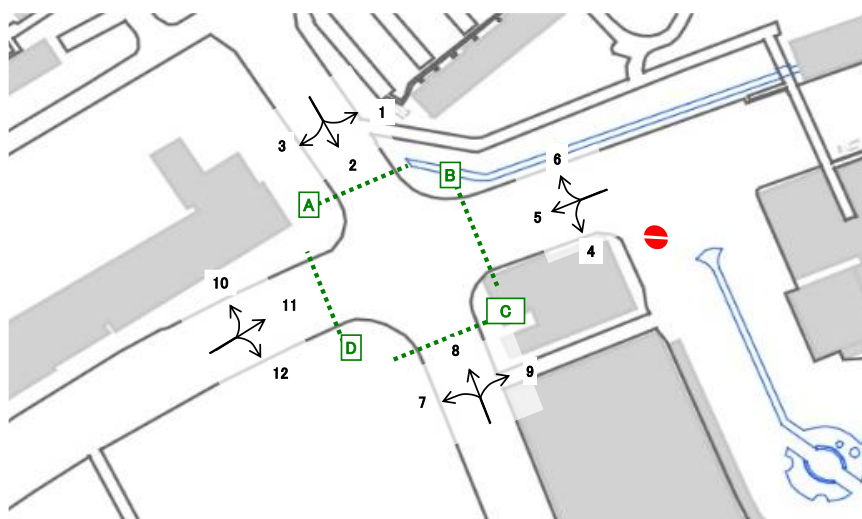
交差点	平日	休日
1) 北千里駅前西	16 時台	12 時台
2) 北千里駅前	17 時台	12 時台
3) 千里北公園前	17 時台	12 時台
4) 藤白台	17 時台	14 時台

(7) 周辺交差点自動車交通量（開発後）の整理

周辺交差点について、現況に加え、開発による増分を上乗せした交通量を交差点別、方向別に、次ページ以降に整理した。

交通量は平日・休日それぞれのピーク時を対象とした。

①北千里駅前西交差点



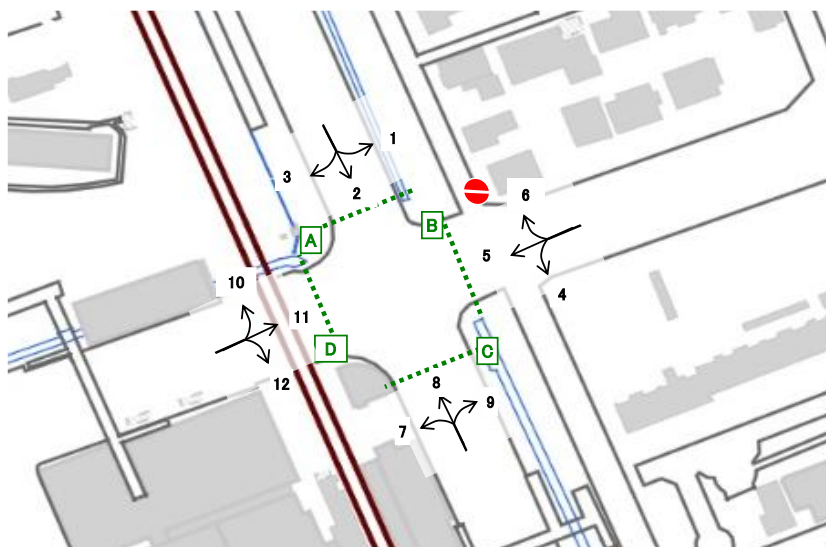
北千里駅前西（平日）16時台

方向	現況交通量		開発 交通量	交通量計
	交通量	大型車混入率		
1(AからBへ)	37	16.2%		37
2(AからCへ)	50	2.0%		50
3(AからDへ)	58	1.7%		58
4(BからCへ)	80	5.0%	3	83
5(BからDへ)	160	14.4%		160
6(BからAへ)	49	8.2%		49
7(CからDへ)	16	6.3%	11	27
8(CからAへ)	35	0.0%		35
9(CからBへ)	54	5.6%	3	57
10(DからAへ)	51	3.9%		51
11(DからBへ)	126	11.9%		126
12(DからCへ)	28	0.0%	11	39
A流入(1+2+3)	145	5.5%		145
A流出(6+8+10)	135	4.4%		135
A断面	280	5.0%		280
B流入(4+5+6)	289	10.7%	3	292
B流出(1+9+11)	217	11.1%	3	220
B断面	506	10.9%	7	513
C流入(7+8+9)	105	3.8%	14	119
C流出(2+4+12)	158	3.2%	14	172
C断面	263	3.4%	29	292
D流入(10+11+12)	205	8.3%	11	216
D流出(3+5+7)	234	10.7%	11	245
D断面	439	9.6%	22	461
交差点交通量	744	8.1%	29	773

北千里駅前西（休日）12時台

方向	現況交通量		開発 交通量	交通量計
	交通量	大型車混入率		
1(AからBへ)	27	11.1%		27
2(AからCへ)	59	0.0%		59
3(AからDへ)	48	10.4%		48
4(BからCへ)	90	5.6%	7	97
5(BからDへ)	186	8.1%		186
6(BからAへ)	39	10.3%		39
7(CからDへ)	32	0.0%	14	46
8(CからAへ)	59	0.0%		59
9(CからBへ)	60	1.7%	7	67
10(DからAへ)	60	0.0%		60
11(DからBへ)	160	8.8%		160
12(DからCへ)	51	0.0%	14	65
A流入(1+2+3)	134	6.0%		134
A流出(6+8+10)	158	2.5%		158
A断面	292	4.1%		292
B流入(4+5+6)	315	7.6%	7	322
B流出(1+9+11)	247	7.3%	7	254
B断面	562	7.5%	14	576
C流入(7+8+9)	151	0.7%	20	171
C流出(2+4+12)	200	2.5%	20	220
C断面	351	1.7%	41	392
D流入(10+11+12)	271	5.2%	14	285
D流出(3+5+7)	266	7.5%	14	280
D断面	537	6.3%	27	564
交差点交通量	871	5.4%	41	912

②北千里駅前交差点



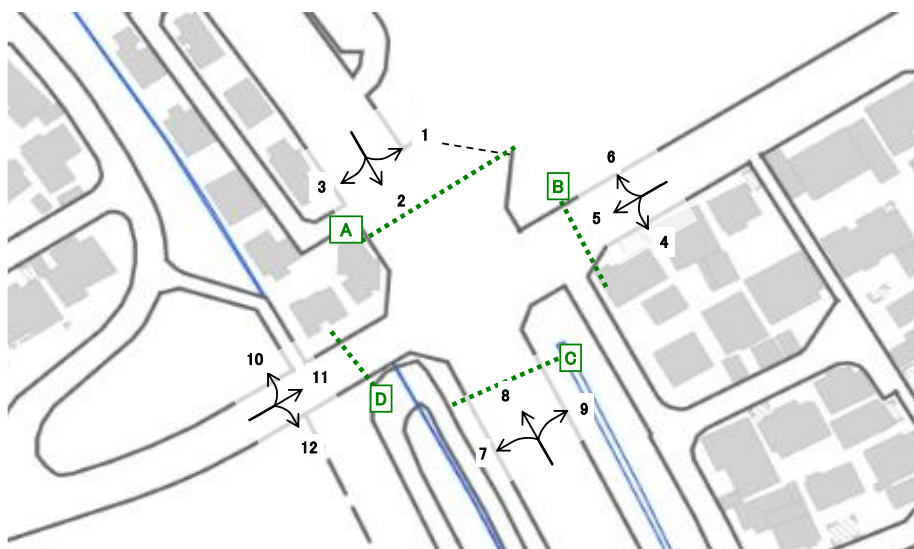
北千里駅前（平日）17時台

北千里駅前（休日）12時台

方向	現況交通量		開発 交通量	交通量計
	交通量	大型車混入率		
1(AからBへ)	21	0.0%		21
2(AからCへ)	183	2.7%		183
3(AからDへ)	139	9.4%	3	142
4(BからCへ)	12	0.0%		12
5(BからDへ)	96	6.3%		96
6(BからAへ)	24	0.0%		24
7(CからDへ)	64	3.1%		64
8(CからAへ)	157	1.9%		157
9(CからBへ)	4	25.0%		4
10(DからAへ)	144	8.3%	3	147
11(DからBへ)	51	3.9%		51
12(DからCへ)	61	3.3%		61
A流入(1+2+3)	343	5.2%	3	346
A流出(6+8+10)	325	4.6%	3	328
A断面	668	4.9%	7	675
B流入(4+5+6)	132	4.5%		132
B流出(1+9+11)	76	3.9%		76
B断面	208	4.3%		208
C流入(7+8+9)	225	2.7%		225
C流出(2+4+12)	256	2.7%		256
C断面	481	2.7%		481
D流入(10+11+12)	256	6.3%	3	259
D流出(3+5+7)	299	7.0%	3	302
D断面	555	6.7%	7	562
交差点交通量	956	4.8%	7	963

方向	現況交通量		開発 交通量	交通量計
	交通量	大型車混入率		
1(AからBへ)	19	0.0%		19
2(AからCへ)	144	0.0%		144
3(AからDへ)	179	6.7%	7	186
4(BからCへ)	27	7.4%		27
5(BからDへ)	69	2.9%		69
6(BからAへ)	1	0.0%		1
7(CからDへ)	84	1.2%		84
8(CからAへ)	181	1.7%		181
9(CからBへ)	13	0.0%		13
10(DからAへ)	124	7.3%	7	131
11(DからBへ)	60	5.0%		60
12(DからCへ)	83	1.2%		83
A流入(1+2+3)	342	3.5%	7	349
A流出(6+8+10)	306	3.9%	7	313
A断面	648	3.7%	14	662
B流入(4+5+6)	97	4.1%		97
B流出(1+9+11)	92	3.3%		92
B断面	189	3.7%		189
C流入(7+8+9)	278	1.4%		278
C流出(2+4+12)	254	1.2%		254
C断面	532	1.3%		532
D流入(10+11+12)	267	4.9%	7	274
D流出(3+5+7)	332	4.5%	7	339
D断面	599	4.7%	14	613
交差点交通量	984	3.4%	14	998

③千里北公園前交差点



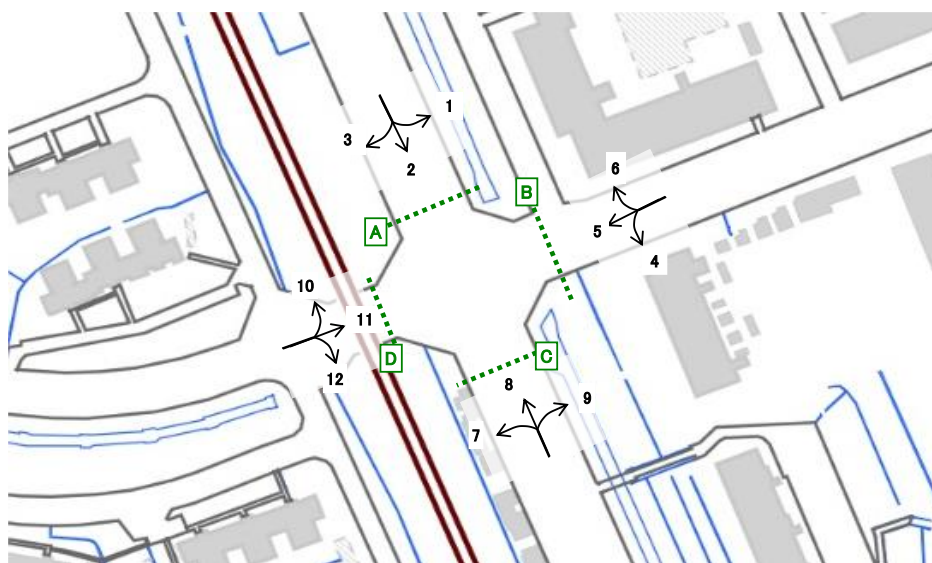
千里北公園前（平日）17時台

方向	現況交通量		開発交通量	交通量計
	交通量	大型車混入率		
1(AからBへ)	31	6.5%		31
2(AからCへ)	271	4.4%	2	273
3(AからDへ)	15	0.0%		15
4(BからCへ)	60	8.3%	1	61
5(BからDへ)	88	0.0%		88
6(BからAへ)	38	2.6%		38
7(CからDへ)	13	0.0%		13
8(CからAへ)	222	4.1%	2	224
9(CからBへ)	88	5.7%	1	89
10(DからAへ)	14	0.0%		14
11(DからBへ)	54	1.9%		54
12(DからCへ)	10	0.0%		10
A流入(1+2+3)	317	4.4%	2	319
A流出(6+8+10)	274	3.6%	2	276
A断面	591	4.1%	4	595
B流入(4+5+6)	186	3.2%	1	187
B流出(1+9+11)	173	4.6%	1	174
B断面	359	3.9%	3	362
C流入(7+8+9)	323	4.3%	3	326
C流出(2+4+12)	341	5.0%	3	344
C断面	664	4.7%	7	671
D流入(10+11+12)	78	1.3%		78
D流出(3+5+7)	116	0.0%		116
D断面	194	0.5%		194
交差点交通量	904	3.9%	7	911

千里北公園前（休日）12時台

方向	現況交通量		開発交通量	交通量計
	交通量	大型車混入率		
1(AからBへ)	36	0.0%		36
2(AからCへ)	280	3.2%	4	284
3(AからDへ)	24	0.0%		24
4(BからCへ)	54	5.6%	2	56
5(BからDへ)	60	3.3%		60
6(BからAへ)	21	0.0%		21
7(CからDへ)	11	9.1%		11
8(CからAへ)	233	2.6%	4	237
9(CからBへ)	65	6.2%	2	67
10(DからAへ)	12	0.0%		12
11(DからBへ)	72	1.4%		72
12(DからCへ)	4	0.0%		4
A流入(1+2+3)	340	2.6%	4	344
A流出(6+8+10)	266	2.3%	4	270
A断面	606	2.5%	9	615
B流入(4+5+6)	135	3.7%	2	137
B流出(1+9+11)	173	2.9%	2	175
B断面	308	3.2%	5	313
C流入(7+8+9)	309	3.6%	7	316
C流出(2+4+12)	338	3.6%	7	345
C断面	647	3.6%	14	661
D流入(10+11+12)	88	1.1%		88
D流出(3+5+7)	95	3.2%		95
D断面	183	2.2%		183
交差点交通量	872	3.0%	14	886

④藤白台交差点



藤白台（平日）

17時台

方向	現況交通量		開発交通量	交通量計
	交通量	大型車混入率		
1(AからBへ)	18	0.0%		18
2(AからCへ)	226	2.7%		226
3(AからDへ)	10	0.0%		10
4(BからCへ)	101	4.0%		101
5(BからDへ)	55	0.0%		55
6(BからAへ)	20	0.0%		20
7(CからDへ)	44	0.0%	3	47
8(CからAへ)	190	3.2%		190
9(CからBへ)	48	4.2%		48
10(DからAへ)	15	0.0%		15
11(DからBへ)	95	0.0%		95
12(DからCへ)	52	1.9%	3	55
A流入(1+2+3)	254	2.4%		254
A流出(6+8+10)	225	2.7%		225
A断面	479	2.5%		479
B流入(4+5+6)	176	2.3%		176
B流出(1+9+11)	161	1.2%		161
B断面	337	1.8%		337
C流入(7+8+9)	282	2.8%	3	285
C流出(2+4+12)	379	2.9%	3	382
C断面	661	2.9%	6	667
D流入(10+11+12)	162	0.6%	3	165
D流出(3+5+7)	109	0.0%	3	112
D断面	271	0.4%	6	277
交差点交通量	874	2.2%	6	880

藤白台（休日）

14時台

方向	現況交通量		開発交通量	交通量計
	交通量	大型車混入率		
1(AからBへ)	14	0.0%		14
2(AからCへ)	243	0.4%		243
3(AからDへ)	12	0.0%		12
4(BからCへ)	51	3.9%		51
5(BからDへ)	37	2.7%		37
6(BからAへ)	15	0.0%		15
7(CからDへ)	51	2.0%	9	60
8(CからAへ)	265	1.9%		265
9(CからBへ)	42	9.5%		42
10(DからAへ)	15	0.0%		15
11(DからBへ)	36	0.0%		36
12(DからCへ)	35	0.0%	9	44
A流入(1+2+3)	269	0.4%		269
A流出(6+8+10)	295	1.7%		295
A断面	564	1.1%		564
B流入(4+5+6)	103	2.9%		103
B流出(1+9+11)	92	4.3%		92
B断面	195	3.6%		195
C流入(7+8+9)	358	2.8%	9	367
C流出(2+4+12)	329	0.9%	9	338
C断面	687	1.9%	17	704
D流入(10+11+12)	86	0.0%	9	95
D流出(3+5+7)	100	2.0%	9	109
D断面	186	1.1%	17	203
交差点交通量	816	1.7%	17	833

(8) 交差点解析 (交通処理検討)

対象4交差点について、平日・休日別のピーク時を対象に開発交通を上乗せしたうえでの交差点解析を行った。

交差点解析の評価指標である、A. 交差点需要率、B. 交通容量比、C. 右折滞留長について、いずれの交差点においても交通処理に問題はない結果となった。

※信号現示については、現地観測に基づき設定 (平日 17 時頃の観測値)

表 6 交差点解析結果の概要

交差点	曜日・時間帯	A. 交差点需要率	B. 交通容量比	C. 右折滞留長
1) 北千里駅前西	平日 16 時台 休日 12 時台	0.179 ≤ 0.447 0.202 ≤ 0.447	いずれも 1 未満 (最大 0.517)	※右折レーンなし
2) 北千里駅前	平日 17 時台 休日 12 時台	0.277 ≤ 0.520 0.279 ≤ 0.520	いずれも 1 未満 (最大 0.492)	北側 69.6m (右折レーンは交差点中心から約 80m)
3) 千里北公園前	平日 17 時台 休日 12 時台	0.324 ≤ 0.827 0.291 ≤ 0.827	いずれも 1 未満 (最大 0.383)	南側 25.9m (右折レーンは交差点中心から約 70m)
4) 藤白台	平日 16 時台 休日 14 時台	0.191 ≤ 0.892 0.167 ≤ 0.892	いずれも 1 未満 (最大 0.328)	※右折レーンなし

表 7 交差点解析における評価指標・チェックポイント

評価指標	チェックポイント
A. 交差点需要率	<ul style="list-style-type: none"> • 交差点全体として需要を捌けるか 判定する指標であり、各現示の需要率の合計である。具体的には全方向から交差点に流入する交通需要を処理するのに最低限必要な有効青時間の全時間に対する割合を示すものである。 • 全赤時間など一定の損失時間が必要なため、一般的な交差点では 0.9 以下であれば交差点処理が可能とされるが、歩車分離式信号など自動車にとっての損失時間が大きい場合は許容値も低下する。(今回は北千里駅前、北千里駅前西交差点が該当) • 流入各車線 (各現示) の需要率: 交通量 ÷ 飽和交通流率 ※飽和交通流率: 交差点流入部において、交通需要が十分に存在する状態で、現示ごとまたは車線別に、単位時間あたりに通過し得る最大の車両数 (台 / 有効青 1 時間)
B. 交通容量比	<ul style="list-style-type: none"> • 各車線が十分な処理能力を有しているか を示す指標。1.0 未満であれば交通処理可能。1.0 以上の場合交差点を通過するのに複数回の信号待ちが生じる可能性がある。 • 交通容量比 = 流入交通量 / 可能交通容量 ※流入交通量: 実際に交差点に流入する交通量 ※可能交通容量: 各車線の道路条件及び交通条件で通過できる交通量 (理論値)
C. 右折滞留長	<ul style="list-style-type: none"> • 交差点処理における課題のひとつとして、右折滞留台数が多く、右折レーンへ入りきらず後続車への影響がないかを確認する。

【設定資料】：自動車発生集中交通量増分の推計に用いた設定等

1) 発生集中原単位の設定

大規模開発マニュアルによる施設別原単位の平均値を適用する。

商業施設は「三大都市圏郊外部及び地方中枢都市」の値を適用する。

参表 1 発生集中原単位の設定

商業施設	平日 $11,600 \times \alpha_1 \times \alpha_2$ (人 T.E./ha/日)
	休日 $18,600 \times \alpha_1$ (人 T.E./ha/日) α_1 : 延床面積による割引率 (図Ⅲ-5、9により算定) α_2 : 鉄道駅からの距離による割引率 (図Ⅲ-6により算定)
住宅	平日、休日 : 700 (人 T.E./ha/日) または 7.0 (単位 : 人 TE/戸・日)

(3) 商業施設 (平日および休日) の発生集中原単位

[平日の発生集中原単位]

平日の商業施設の発生集中原単位は、次式により設定する。

- ① 三大都市圏中心部 (別表 3 参照)

20,600 (単位 : 人 T.E./ha・日)

- ② 三大都市圏郊外部および地方中枢都市 (別表 3 参照)

$11,600 \times \alpha_1 \times \alpha_2$ (単位 : 人 T.E./ha・日)

ただし、 α_1 : 延床面積による割引率 (図Ⅲ-5により算定)

α_2 : 鉄道駅からの距離による割引率 (図Ⅲ-6により算定)

- ③ 三大都市圏周辺部および地方都市 (別表 3 参照)

$10,600 \times \alpha_1 \times \alpha_2$ (単位 : 人 T.E./ha・日)

ただし、 α_1 : 延床面積による割引率 (図Ⅲ-7により算定)

α_2 : 鉄道駅からの距離による割引率 (図Ⅲ-8により算定)

[休日の発生集中原単位]

休日の商業施設の発生集中原単位は、次式により設定する。

- ① 三大都市圏中心部 (別表 3 参照)

21,800 (単位 : 人 T.E./ha・日)

- ② 三大都市圏郊外部および地方中枢都市 (別表 3 参照)

$18,600 \times \alpha_1$ (単位 : 人 T.E./ha・日)

ただし、 α_1 : 延床面積による割引率 (図Ⅲ-9により算定)

- ③ 三大都市圏周辺部および地方都市 (別表 3 参照)

$16,100 \times \alpha_1$ (単位 : 人 T.E./ha・日)

ただし、 α_1 : 延床面積による割引率 (図Ⅲ-10により算定)

出典 : 大規模開発地区関連交通計画マニュアル 改訂版 H26.6. (国土交通省都市局都市計画課)

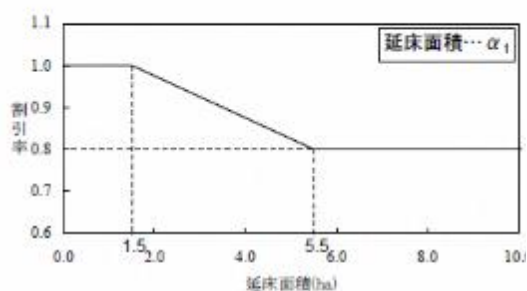
別表3：施設立地都市区分（商業施設）

三大都市圏中心部	<p>* 市区町村単位の昼間人口密度〔(夜間人口+従業員-就業人口)÷(市区町村面積)〕が2万人/km²を超える地域。具体的には以下の市区町村。</p> <p>東京都市圏： 東京都千代田区・中央区・港区・新宿区・文京区・台東区・品川区・渋谷区・豊島区、横浜市西区 京阪神都市圏： 大阪市福島区・西区・天王寺区・浪速区・東成区・北区・中央区、京都市中京区・下京区 中京都市圏： 名古屋市中区</p>
三大都市圏郊外部および地方中枢都市	<p>三大都市圏： 上記中心部を除き、市区町村単位の昼間人口密度が3,000人/km²を超える地域 地方中枢都市： 札幌市、仙台市、広島市、北九州市、福岡市</p>
三大都市圏周辺部および地方都市	上記以外の都市

※吹田市 昼間人口密度 10,336 人/km²（昼間人口：373,037 人、面積：36.09 km²）

出典：R2 国勢調査

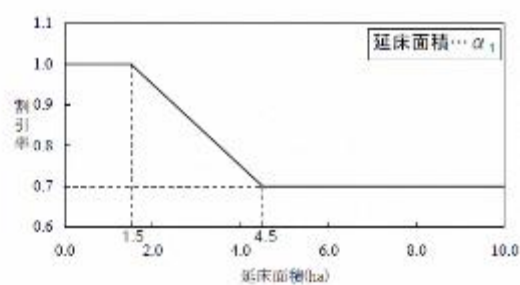
① 三大都市圏郊外部および地方中枢都市（平日）



図Ⅲ-5 延床面積による割引率

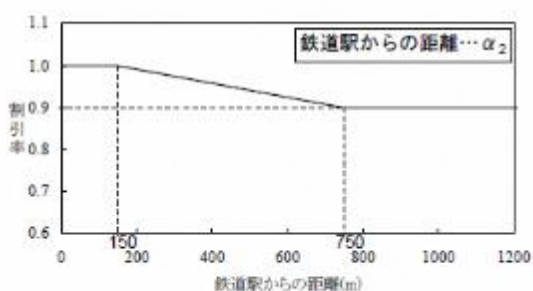
（商業施設—三大都市圏郊外部および地方中枢都市／平日）

② 三大都市圏郊外部および地方中枢都市（休日）



図Ⅲ-9 延床面積による割引率

（商業施設—三大都市圏郊外部および地方中枢都市／休日）



図Ⅲ-6 鉄道駅からの距離による割引率

（商業施設—三大都市圏郊外部および地方中枢都市／平日）

出典：大規模開発地区関連交通計画マニュアル 改訂版 H26.6。（国土交通省都市局都市計画課）

(5) 住宅の発生集中原単位

住宅の発生集中原単位は、平日休日ともに以下の値を用いる。

700 (単位：人TE/ha・日)

ただし、開発計画において戸数が明らかとなっており、将来にわたって戸数が変更される可能性がない場合は、戸数をベースとした下記の値を用いてもよい。

7.0 (単位：人TE/戸・日)

発生集中交通量が多い小売店舗などが住宅に併設する場合には、住宅部分とその他用途の施設に分けて、それぞれの延床面積に用途別の発生集中原単位を乗じた値の和を施設全体の発生集中交通量とする。小売店舗などの施設の発生集中原単位は、類似施設の事例等をもとに設定する。

- 発生集中原単位の算定に用いられた個別建物調査データは、住宅を事務所として使用するなどの用途転用がみられない大規模住宅（概ね200戸以上）のものである。また、個別建物調査データの約半数は小売店舗、飲食店、医院、事務所などの他用途の施設を併設しているが、上記箱書きの住宅の発生集中原単位は、住宅部分の発生集中交通量を住宅部分の延床面積で除して算定したものである。

(6) その他用途の施設の発生集中原単位

その他用途の施設の発生集中原単位は、類似地区の類似開発事例等をもとに設定する。

- 事務所、商業施設および住宅以外の用途の発生集中原単位については、収集した個別建物調査データ数の制約等により十分に計量的な分析が行えなかったため、個々の開発計画毎に類似地区の類似開発の個別建物調査データ等をもとに設定することとした。

出典：大規模開発地区関連交通計画マニュアル 改訂版 H26.6. (国土交通省都市局都市計画課)

2) 自動車分担率の設定

近畿都市圏パーソントリップ調査 (R3) における当該地区所属ゾーンにおける交通手段分担率を適用する。

最小ゾーンは 414103 : 吹田市北部 3 区となるが、サンプル数で課題があるため、41410 : 吹田市北部ゾーンの数値を適用した。(次ページ参照)

参表 2 自動車分担率の設定

商業施設	平日 : 30%	41410 : 吹田市北部ゾーン 到着施設「大規模小売店舗」における自動車分担率
	休日 : 60%	
住宅	平日 : 20%	41410 : 吹田市北部ゾーン 出発施設「住宅・寮」における自動車分担率
	休日 : 45%	

(2) 商業施設の交通手段分担率

原則として当該開発地区が属するPT調査の最小ゾーンにおける発着施設別の交通手段分担率のうち、大規模な商業施設に関するものを用いる。

- 多くの都市圏PT調査においては、発着施設種類のうち商業施設に関するものは、例えば、問屋・卸売市場、個人商店、スーパー・デパート、飲食店、宿泊・娯楽施設といったように細分化されている場合が多い。このような場合は、スーパー・デパートに関する分担率を用いることが適当である。
- 次に示すようないくつかの特殊なケースにおいては、PT調査の当該開発地区が属する最小ゾーンの交通手段分担率を用いることは適当でないと考えられるため、当該開発地区と類似の交通状況が生じているとみなされるPT調査ゾーンの交通手段分担率を参考に設定するものとする。
 - a. 当該開発地区が属するゾーンに既存のスーパー・デパートが少ないことなどにより、スーパー・デパートの発生集中交通量の総量が小さく、交通手段分担率の信頼性が低い場合。
 - b. 鉄道新駅設置や新交通システムの導入など、当該ゾーンにおいてPT調査以降大幅な交通施設のサービス水準の変化があった場合、もしくは変化が確実に予想される場合。
 - c. 用途地域指定の変更など、当該ゾーンにおいてPT調査実施以降大幅な土地利用の変化があった場合、もしくは変化が確実に予想される場合。
 - d. その他PT調査の実施時点と当該開発の実施時点で交通手段分担率に大きな差異が生じると予想される場合。

出典：大規模開発地区関連交通計画マニュアル 改訂版 H26.6. (国土交通省都市局都市計画課)

参表3 当該ゾーンの自動車分担率（到着施設：大規模小売店）

414103:吹田市北部3区									
	1. 鉄道	2. バス	3. 自動車	4. 自動二輪	5. 自転車	6. 徒歩	7. その他	8. 不明	合計
平日	666	81	362	90	475	2,916	0	0	4,590
休日	220	175	323	93	573	1,560	0	0	2,944
	1. 鉄道	2. バス	3. 自動車	4. 自動二輪	5. 自転車	6. 徒歩	7. その他	8. 不明	合計
平日	14.5%	1.8%	7.9%	2.0%	10.3%	63.5%	0.0%	0.0%	100.0%
休日	7.5%	5.9%	11.0%	3.2%	19.5%	53.0%	0.0%	0.0%	100.0%

41410:吹田市北部									
	1. 鉄道	2. バス	3. 自動車	4. 自動二輪	5. 自転車	6. 徒歩	7. その他	8. 不明	合計
平日	2,874	323	8,116	327	4,871	10,457	0	0	26,968
休日	4,301	1,171	38,224	637	5,815	13,452	0	0	63,600
	1. 鉄道	2. バス	3. 自動車	4. 自動二輪	5. 自転車	6. 徒歩	7. その他	8. 不明	合計
平日	10.7%	1.2%	30.1%	1.2%	18.1%	38.8%	0.0%	0.0%	100.0%
休日	6.8%	1.8%	60.1%	1.0%	9.1%	21.2%	0.0%	0.0%	100.0%

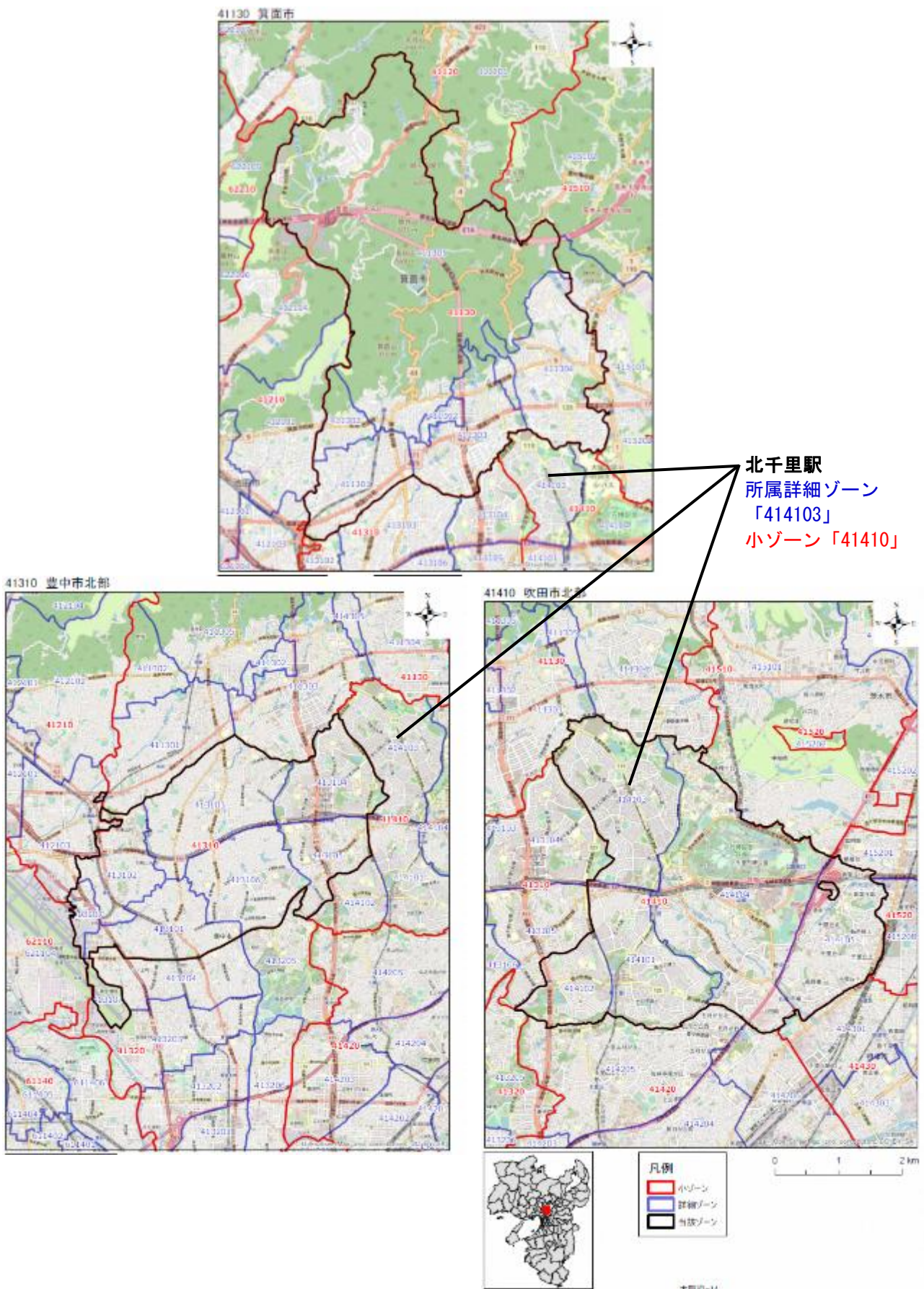
参表4 当該ゾーンの自動車分担率（出発施設：住宅・寮）

414103:吹田市北部3区									
	1. 鉄道	2. バス	3. 自動車	4. 自動二輪	5. 自転車	6. 徒歩	7. その他	8. 不明	合計
平日	6,734	490	3,720	939	2,419	8,626	95	0	23,023
休日	1,727	690	6,222	707	1,542	7,251	0	86	18,225
	1. 鉄道	2. バス	3. 自動車	4. 自動二輪	5. 自転車	6. 徒歩	7. その他	8. 不明	合計
平日	29.2%	2.1%	16.2%	4.1%	10.5%	37.5%	0.4%	0.0%	100.0%
休日	9.5%	3.8%	34.1%	3.9%	8.5%	39.8%	0.0%	0.5%	100.0%

41410:吹田市北部									
	1. 鉄道	2. バス	3. 自動車	4. 自動二輪	5. 自転車	6. 徒歩	7. その他	8. 不明	合計
平日	39,631	3,993	26,753	4,207	22,105	40,501	335	0	137,525
休日	12,998	1,270	47,376	2,692	12,034	29,570	201	86	106,227
	1. 鉄道	2. バス	3. 自動車	4. 自動二輪	5. 自転車	6. 徒歩	7. その他	8. 不明	合計
平日	28.8%	2.9%	19.5%	3.1%	16.1%	29.4%	0.2%	0.0%	100.0%
休日	12.2%	1.2%	44.6%	2.5%	11.3%	27.8%	0.2%	0.1%	100.0%

出典：近畿都市圏パーソントリップ調査（R3）

【参考】 パーソントリップ調査におけるゾーン設定



出典：近畿都市圏パーソントリップ調査 (R3)

3) 自動車の平均乗車人数

用途・曜日別に、大規模開発マニュアルに記載されているものはその数値を用いる。ないものは近畿都市圏パーソントリップ調査（R3）における当該地区所属ゾーンの数値を適用する。

前述した自動車分担率同様、41410：吹田市北部ゾーンの数値を適用した。

参表 5 平均乗車人数の設定

商業施設	平日：1.5人/台 ※マニュアルより
	休日：2.7人/台 ※近畿都市圏PT調査より
住宅	平日：1.4人/台 ※マニュアルより
	休日：2.5人/台 ※近畿都市圏PT調査より

6) 台換算係数

自動車発生集中交通量（台T.E/日）は、用途毎の自動車利用の発生集中交通量（人T.E/日）を用途別の台換算係数で除して算出する。各用途別の台換算係数は以下のとおり設定する。

- ① 事務所…………… 1.3人/台
- ② 商業施設（平日）…………… 1.5人/台
- ③ 住宅（平日）…………… 1.4人/台
- ④ 商業施設（休日）、住宅（休日）、その他用途の施設
……………類似する開発事例を参考にして設定する。

出典：大規模開発地区関連交通計画マニュアル 改訂版 H26.6.（国土交通省都市局都市計画課）

参表 6 当該ゾーンの自動車平均乗車人員（到着施設：大規模小売店）

414103:吹田市北部3区													合計	平均乗車人数
0人	1人	2人	3人	4人	5人	6人	7人	8人	9人	10~	合計			
平日	0	0	219	0	0	0	0	0	0	0	0	219	2.00	
休日	0	0	323	0	0	0	0	0	0	0	0	323	2.00	
41410:吹田市北部													合計	平均乗車人数
0人	1人	2人	3人	4人	5人	6人	7人	8人	9人	10~	合計			
平日	0	3,602	3,581	136	59	0	0	0	0	0	0	7,378	1.55	
休日	0	3,282	14,322	8,630	8,108	1,149	336	117	0	0	0	35,944	2.75	

参表 7 当該ゾーンの自動車平均乗車人員（出発施設：住宅・寮）

414103:吹田市北部3区													合計	平均乗車人数
0人	1人	2人	3人	4人	5人	6人	7人	8人	9人	10~	合計			
平日	0	1,610	606	339	0	0	0	0	0	0	0	2,555	1.50	
休日	0	1,143	2,605	830	1,644	0	0	0	0	0	0	6,222	2.48	
41410:吹田市北部													合計	平均乗車人数
0人	1人	2人	3人	4人	5人	6人	7人	8人	9人	10~	合計			
平日	0	12,587	8,418	1,451	82	346	347	0	0	0	0	23,231	1.63	
休日	0	8,994	16,731	10,674	6,058	1,214	1,200	0	0	0	0	44,871	2.50	

出典：近畿都市圏パーソントリップ調査（R3）

4) 時間集中度の設定

用途・曜日別に、大規模開発マニュアルに記載されている数値を用いる。

参表 8 時間集中度の設定

商業施設	平日：午前 7% 午後 10% 休日：午後 12%
住宅	住宅：午前 7% 午後 8% 休日：午後 8%

8) ピーク時交通量の算定

(1) 算定手順と時間集中度の標準値

ピーク時交通量の算定については、原則として、ピークとなる可能性がある複数の時間帯について、時間帯ごとの発生集中交通量を予測し、これに当該時間帯のバックグラウンド交通を加える。

ピーク時交通量の算定に必要な、発生集中交通量を予測する時間帯における、1時間当り交通量と日交通量の割合(「時間集中度」という)は、原則として、以下のとおり設定する。

○人の出入り(平日)の標準値

	〈朝〉	〈昼〉	〈午後〉
事務所・都心部	10%	11%	8%
〃・周辺部・一般型	8%	14%	8%
〃・〃・単館型	13%	14%	8%
商業施設	1%	10%	12%
住宅	10%	5%	7%

○人の出入り(休日)の標準値

	〈午後〉
商業施設	12%
住宅	9%

○自動車(平日)の標準値

	〈午前〉	〈午後〉
事務所・都心部	12%	10%
〃・周辺部・一般型	9%	9%
〃・〃・単館型	11%	10%
商業施設	7%	10%
住宅	7%	6%

○自動車(休日)の標準値

	〈午後〉
商業施設	12%
住宅	8%

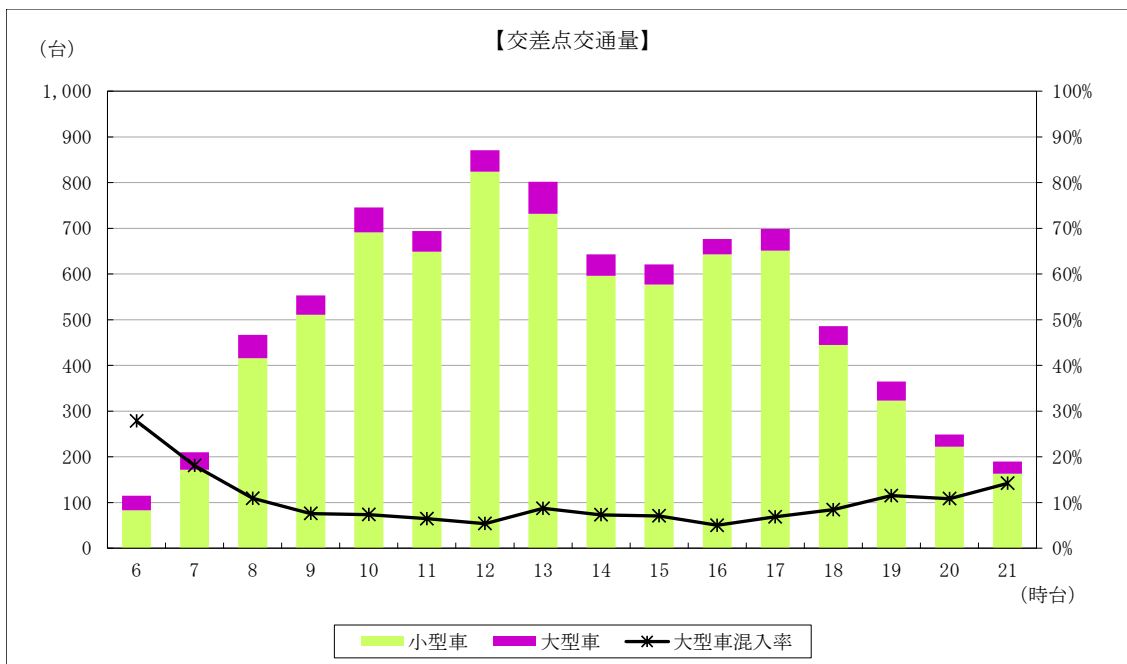
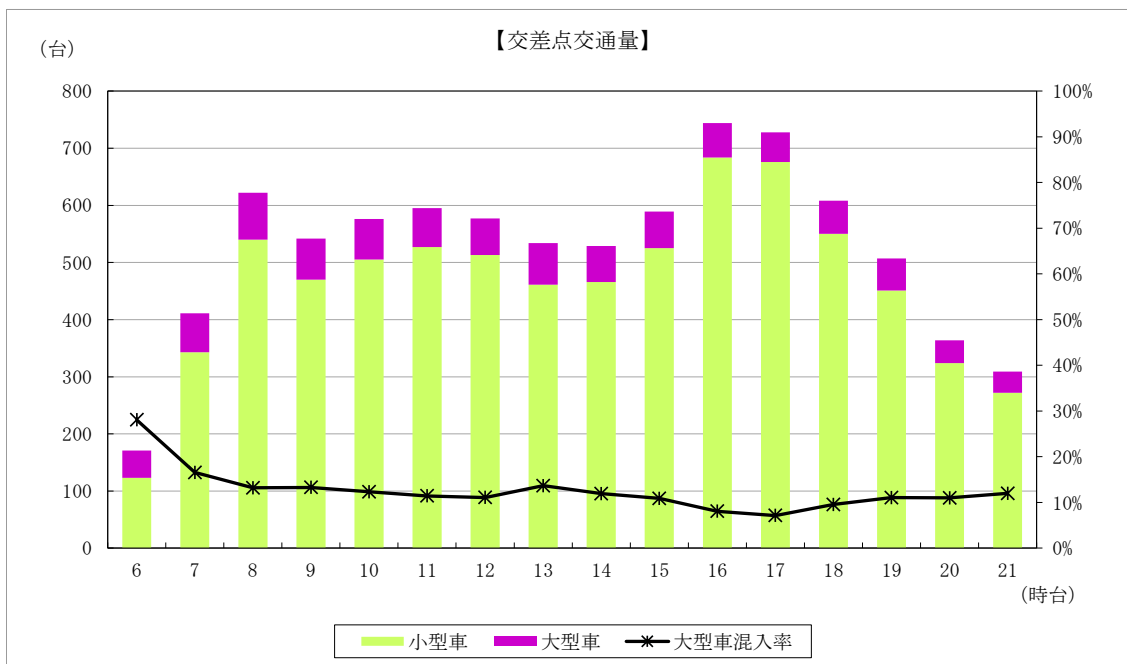
○鉄道利用の標準値

原則として、PT調査による当該最小ゾーン単位の鉄道利用時間帯別発生集中交通量にもとづき設定する。

出典：大規模開発地区関連交通計画マニュアル 改訂版 H26.6。(国土交通省都市局都市計画課)

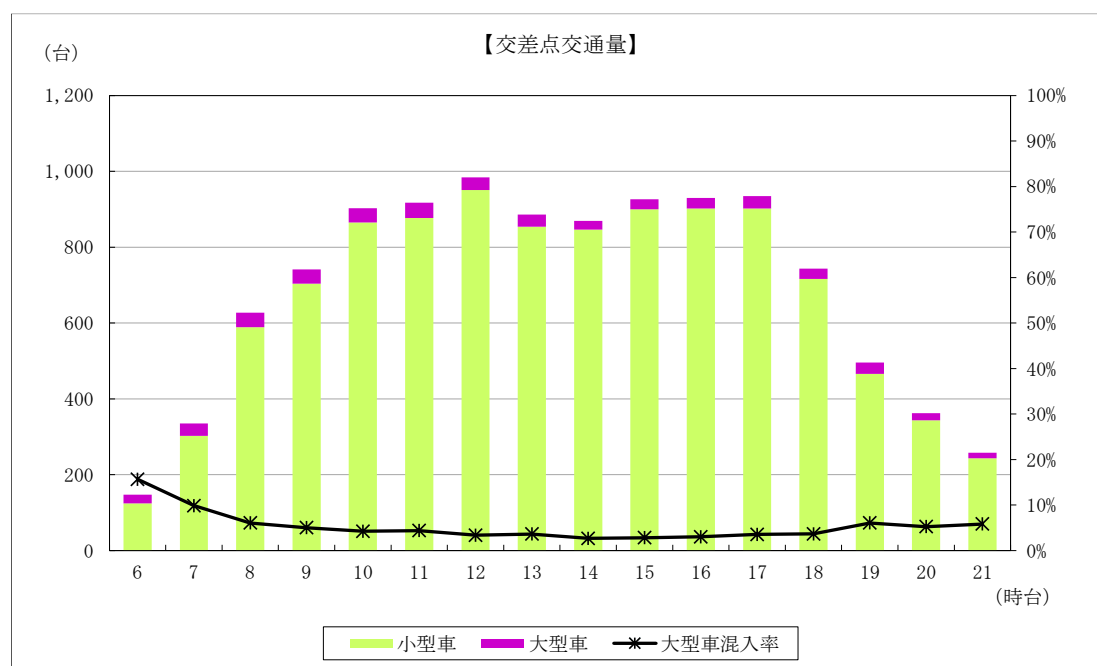
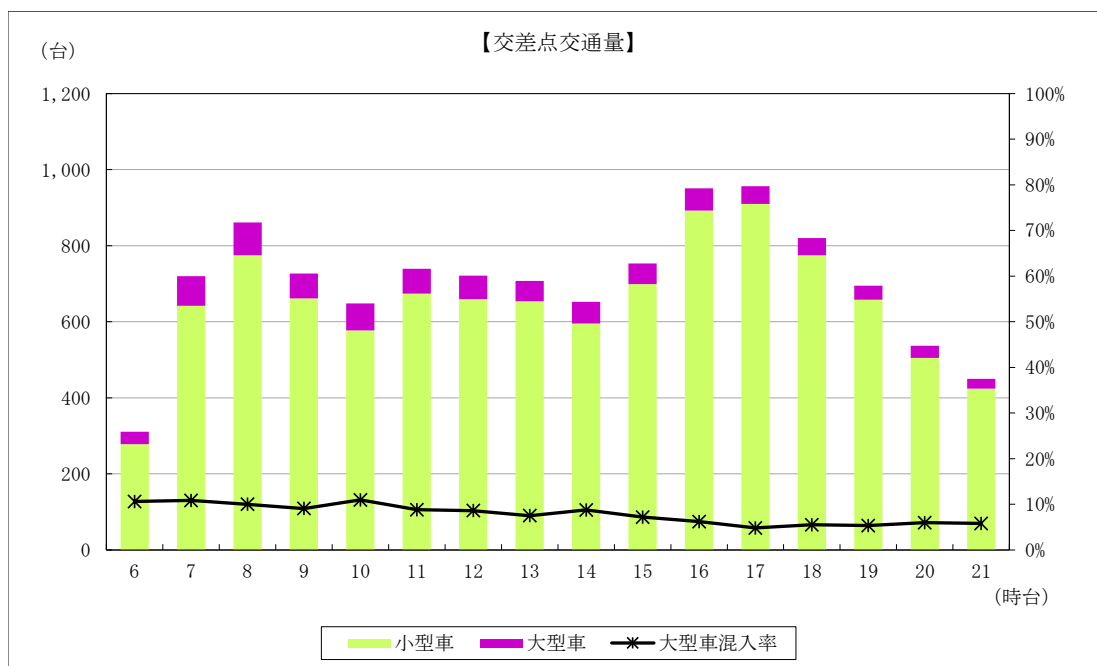
【交通量詳細データ】周辺交差点自動車交通量（現況）の時間別交通量

1) 北千里駅前西（平日・休日）



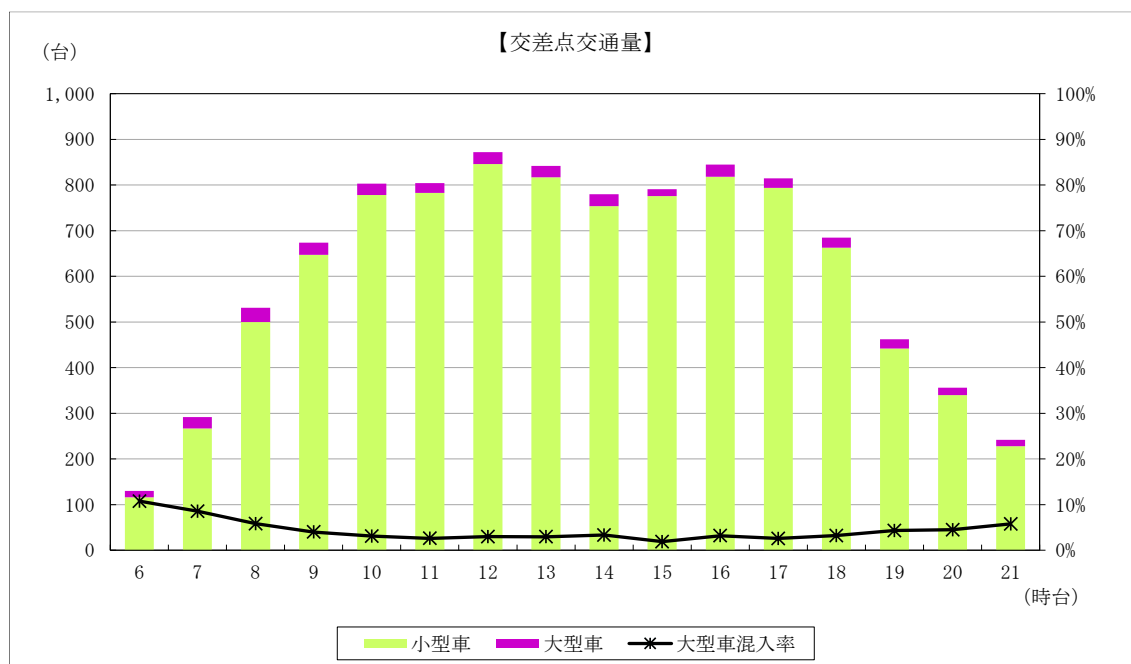
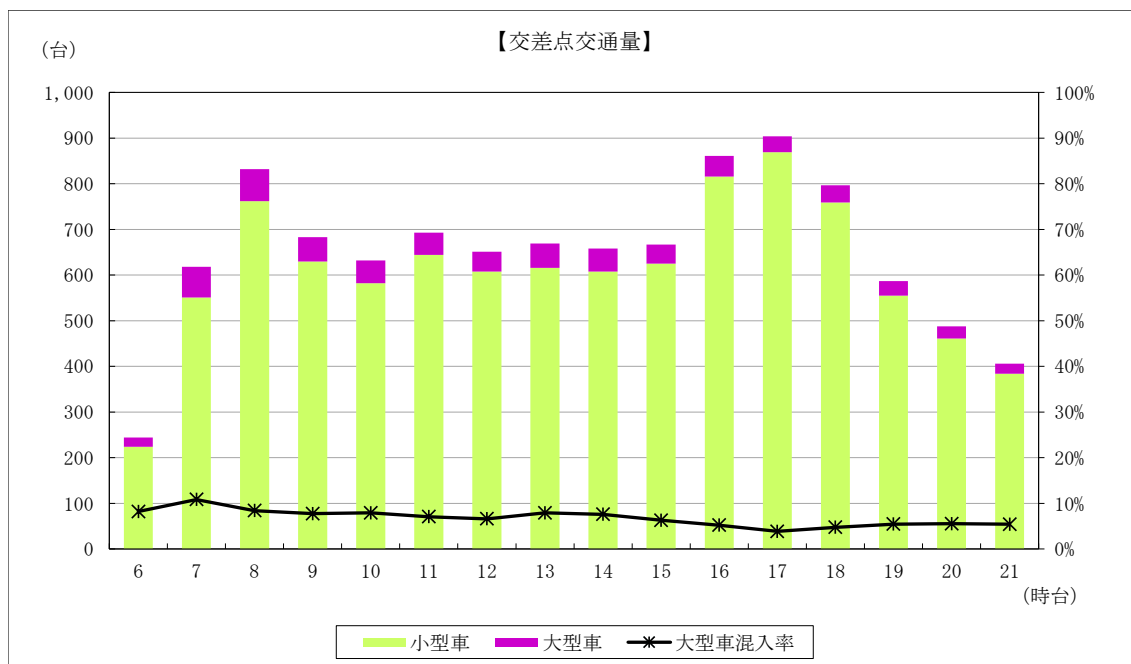
参考図 1 北千里駅前西交差点交通量（上段：平日、下段：休日）

2) 北千里駅前（平日・休日）



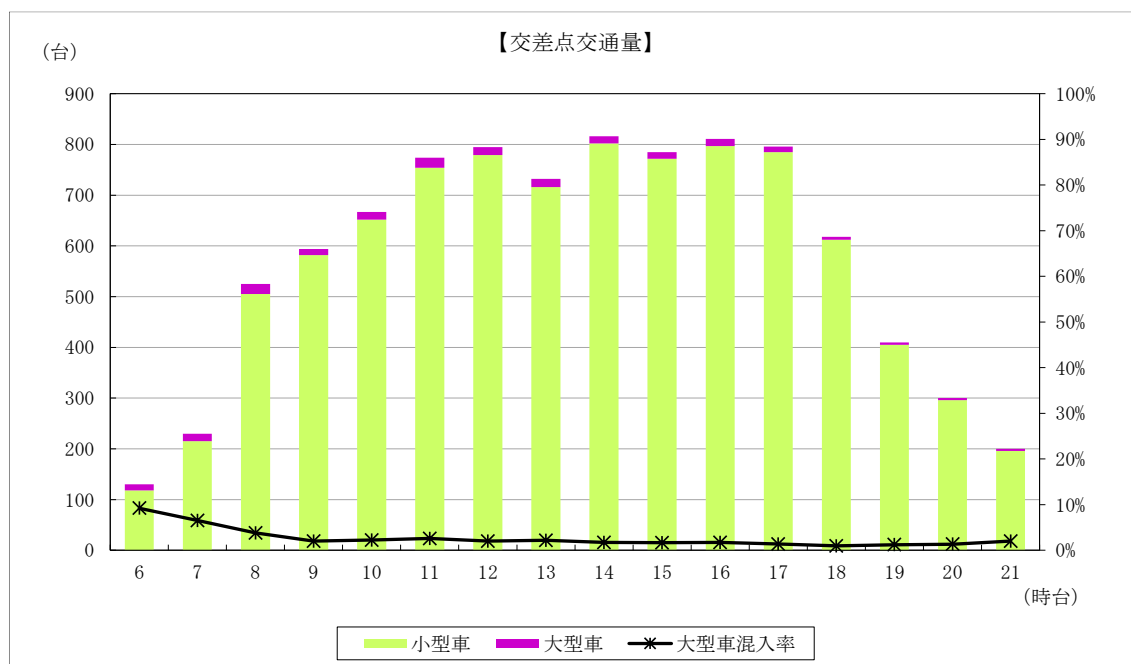
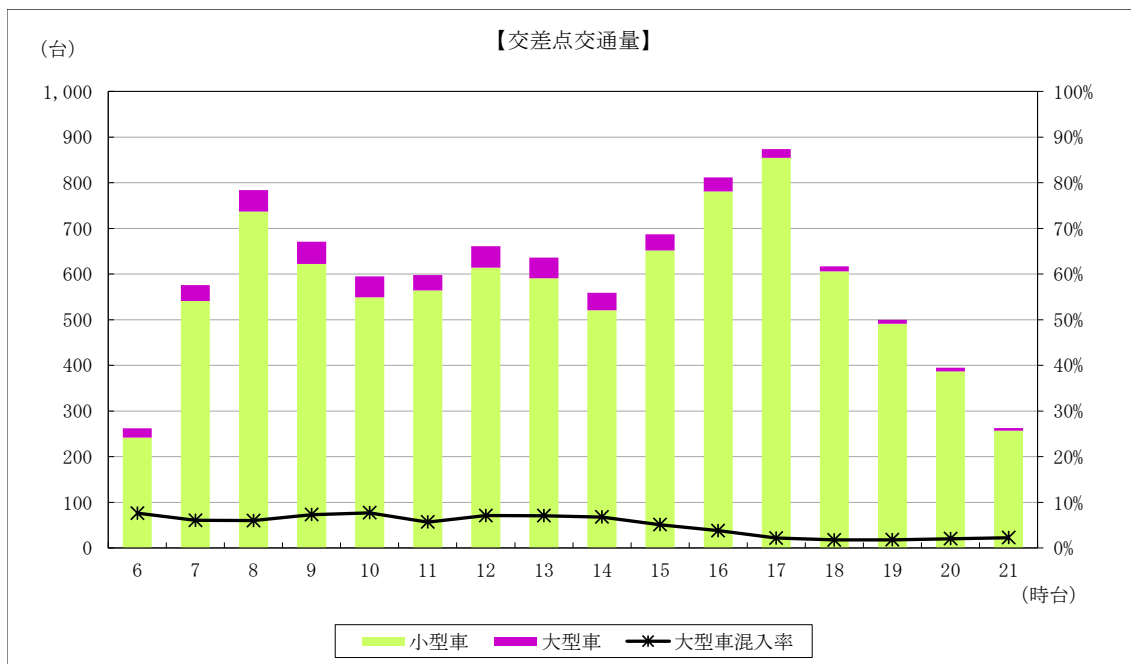
参考図 2 北千里駅前交差点交通量（上段：平日、下段：休日）

3) 千里北公園前（平日・休日）



参考図3 千里北公園前交差点交通量（上段：平日、下段：休日）

4) 藤白台 (平日・休日)



参考図 4 藤白台交差点交通量 (上段：平日、下段：休日)