

【Bゾーン 駐車場計画】

駐車台数 35台
 (うち、身障者用 2台
 おもいやり 2台)
 臨時駐車場 10台

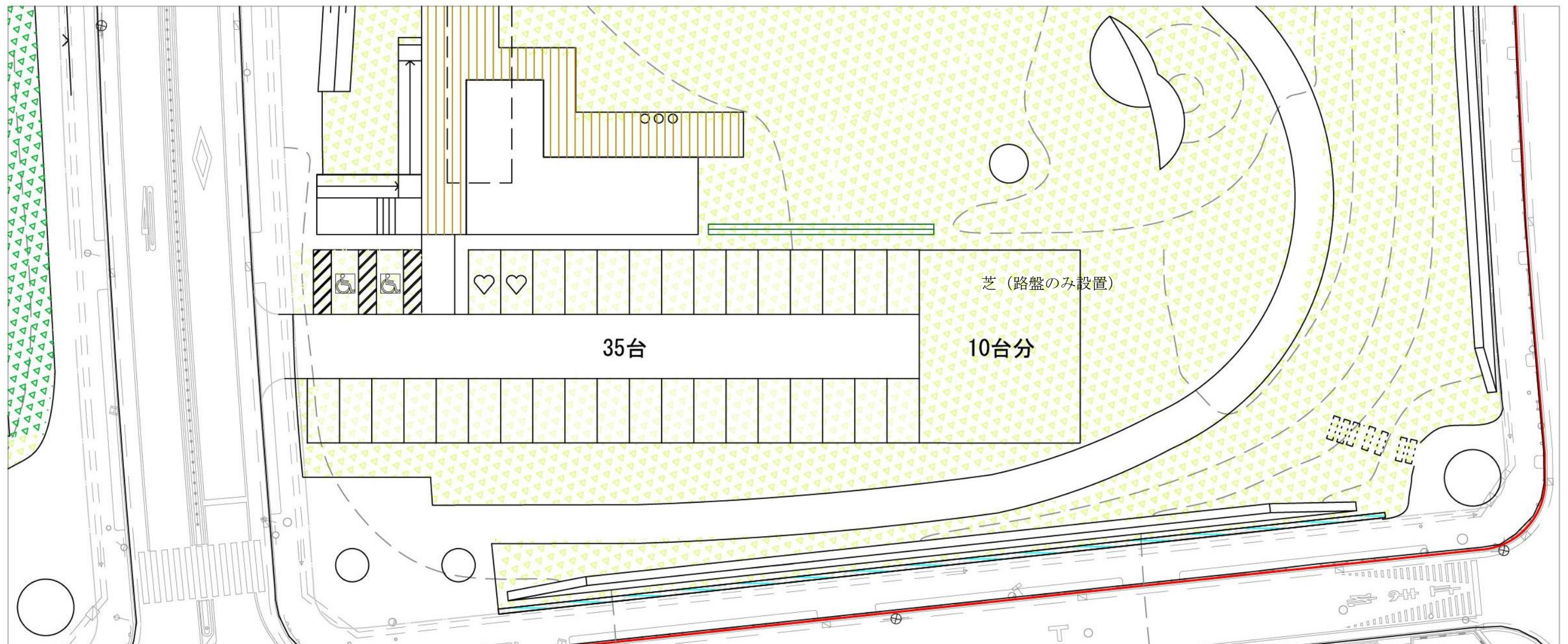
※有料駐車場とする場合については、
 ・ゲート式
 ・フラップ式
 ・カメラ管理
 の3タイプでメーカーヒアリング中。



埼玉県の取り組み



三重県の取り組み



■ 公園沿い市道一号線南交差点右折車線必要性の検討

一号線における右折車線は、対象路線の設計時間交通量が200台/時間を超える場合に必要となる。

検討-1) 設計時間交通量の想定から検討

現状の道路形状等から、設計時間交通量を想定し検討する。

- ・対象道路の道路区分を、立地及び車線巾より4種1級と想定できる。
- ・計画交通量(4種1級): $(10000 \sim 12000) \times 0.6 = 6000 \sim 7200$ 台/日
- ・設計時間交通量: $(6000 \sim 7200) \times 8/100 = 480 \sim 576$ 台/時間 200 台/時間

以上より、 右折レーン必要。

検討-2) R3年交通量調査結果から検討

R3年の交通量調査による通行量に、試合時の来場車両うち増加数を加えた台数を加えた路線通行量を設計時間交通量とみなして、以下に検討する。

(1) A地区一般駐車場進入台数算定

○算定条件

- ・駐車可能台数MAX(36+24)60台
- ・試合開始前に来場する一般来客車両を対象とする
- ・集中時間帯: 土曜日11:00~13:00の2時間
- ・ピーク率: 2時間前34%、1時間前66%

これら条件より

駐車場に入る台数

- ① $60 \times 0.34 =$ 21 台/時間
- ② $60 \times 0.66 =$ 40 台/時間

(2) B地区緑の駐車場進入台数算定

○算定条件

- ・駐車可能台数45台
- ・内20台は賑い施設利用者が使用
- ・集中時間帯: 土曜日11:00~13:00の2時間
- ・ピーク率: 2時間前34%、1時間前66%

これら条件より

駐車場に入る台数

- ① $25 \times 0.34 =$ 9 台/時間
- ② $25 \times 0.66 =$ 17 台/時間

(3) 予想交通量の算定

○R3交通量調査(南方隣り交差点)から検討

・調査結果により同時間帯の交通量

- ① 11:00~12:00⇒ $166+161=327$ 台/時間
- ② 12:00~13:00⇒ $173+128=301$ 台/時間

・総交通量

- ① 11:00~12:00⇒
21+9+327= 357 台/時間 \geq 200 台/時間
- ② 12:00~13:00⇒
40+17+301= 358 台/時間 \geq 200 台/時間

以上より、 右折レーン必要。

■ A地区一般駐車場入場待ち台数の検討

○算定条件

- ・駐車可能台数MAX(36+24)60台
- ・試合開始前に来場する一般来客車両を対象とする
- ・集中時間帯: 土曜日11:00~13:00の2時間
- ・ピーク率: 2時間前34%、1時間前66%
- ・交差点信号による車両待ち時間: $18+8=26$ 秒程度
- ・交差点信号による車両通過時間: $(18+8) \times 6/4=39$ 秒程度
- ・集中率: 時間当り台数 $\times 0.2$

これら条件より

駐車場に入る台数

- ① $60 \times 0.34 =$ 21 台/時間
- ② $60 \times 0.66 =$ 40 台/時間

このうち②の台数が集中し駐車待ちする台数

- ② $40 \times 0.2 =$ 8.0 台 \leq 9.0 台(交差点右折後待ち可能台数)

以上により、同交差点渋滞に影響はない。

【右折レーン設置計画】

1) 設計条件

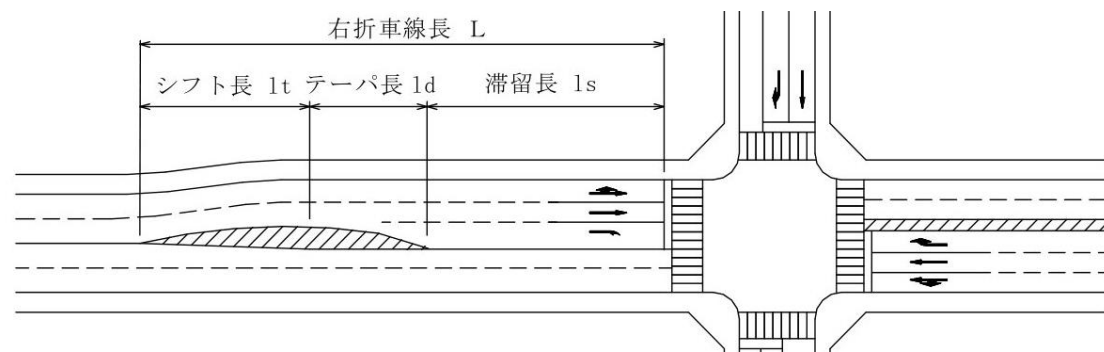
市道南花台1号線の種別及び設計速度は、幅員構成から想定する。

車線幅員3.25mより、第3種第2級、**第4種第1級相当**。また、中央帯の幅員から第4種と想定する。

道路構造令の解説と運用より、第4種第1級の道路における設計速度は、**60km/h**となる。

2) 右折車線長

右折車線長は、道路構造令の解説と運用より、下記の計算により、算出する。



○シフト長

シフト長は、下表の計算により算出する。

設計速度	地方部		都市部	
	計算式	最小値	計算式	最小値
80 km/h	$V \times \Delta W / 2$	85	$V \times \Delta W / 3$	—
60 km/h		60		40
50 km/h	$V \times \Delta W / 3$	40		35
40 km/h		35		30
30 km/h		30		25
20 km/h		25		20

注1) V：設計速度 (km/h)

ΔW ：本線の横方向のシフト量 (m)

計算にて算出したシフト長が右欄の最小値以下となる場合には、最小値の40mとする。

現在検討しているシフト量=0.85mの場合は、

シフト長=設計速度 60 km/h×シフト量 0.85m/3=17m<40m。よって、シフト長は**40m**必要となる。

○テーパ長

テーパ長は、下記の計算により算出する。設計速度は、60km/hと想定しているため、

平面交差点における減速のために必要な最小長 (ld_1) は表3-4のとおりである。一方、直進車線から右折車線へシフトさせる最小テーパ長 (ld_2) は、次式で与えられる。

$$ld_2 = V \times \Delta W / 6$$

ld_2 ：テーパ長 (m)

V：設計速度 (km/h)

ΔW ：横方向のシフト量 (付加車線の幅員と考えてよい) (m)

表3-4 減速のために必要な最小長 (ld_1) (単位：m)

設計速度 (km/h)	区分 地方部の主道路	地方部の従道路 及び 都市部の道路
80	60	45
60	40	30
50	30	20
40	20	15
30	10	10
20	10	10

テーパ長=設計速度 60 km/h×車線幅員 3.00m/6=30.0m \geq 30m。よって、テーパ長は**30m**必要となる。

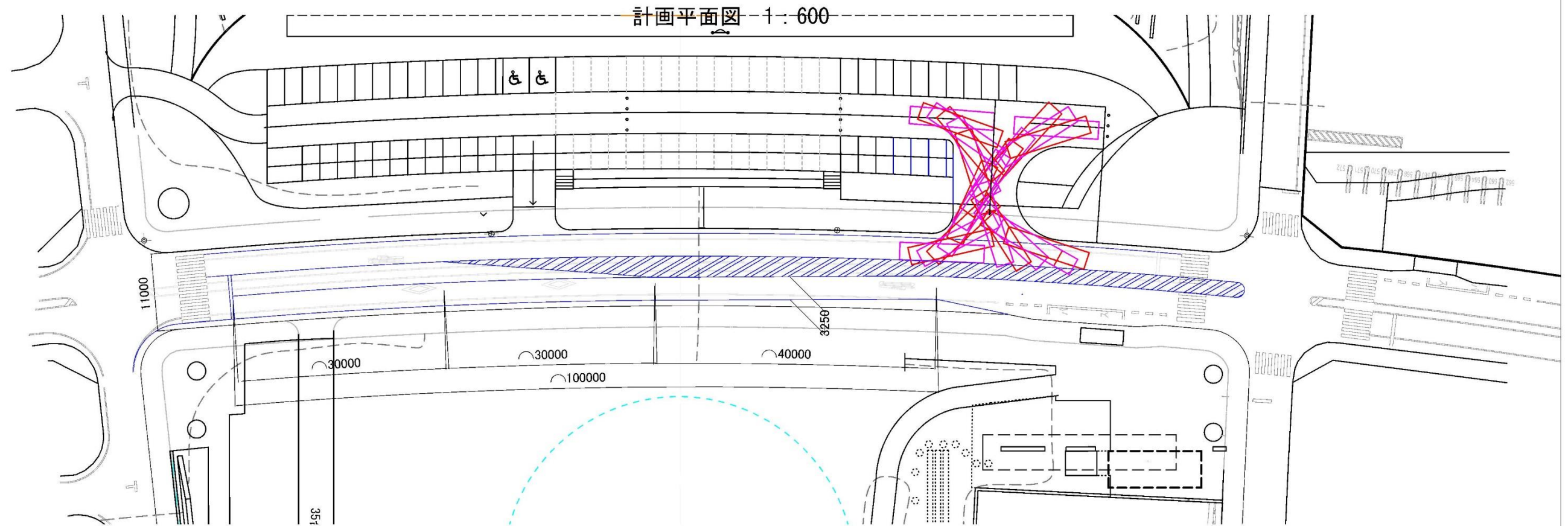
○滞留長

道路構造令の解説と運用より、最小値の**30m**を確保する。

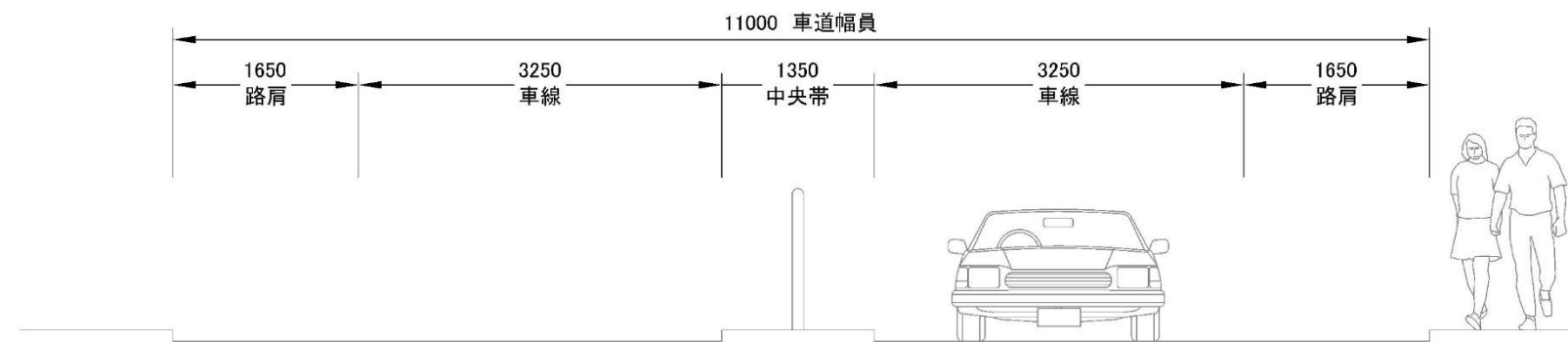
以上より、右折レーン線形は次頁の通りとする。

※警察協議については、早急に実施する予定です。

右折レーン設置一般図 案



現況横断面図 1:60



計画横断面図 1:60

