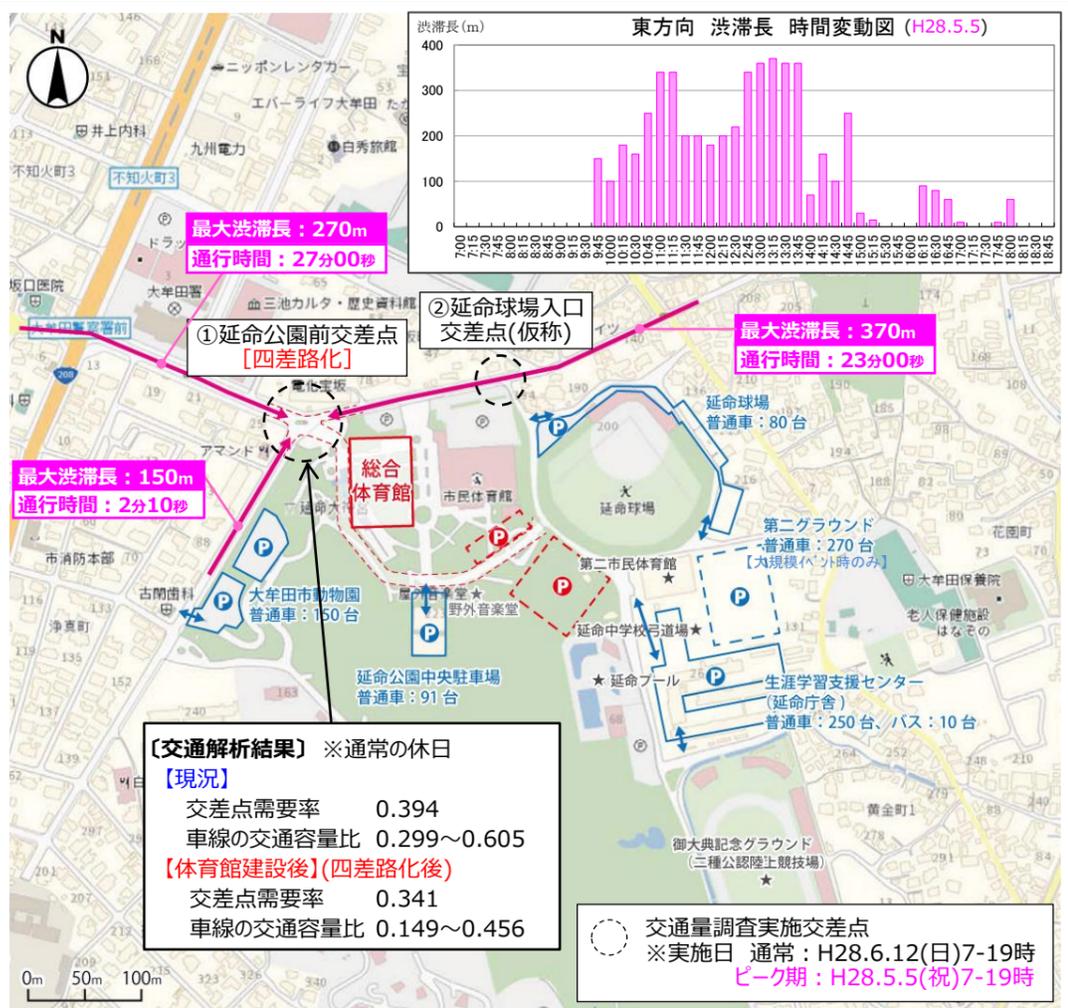


(仮称)大牟田市総合体育館建設に係る交通実態調査及び解析 報告書 総合評価表

比較評価項目		延命公園		諏訪公園		
		 <p>東方向 渋滞長 時間変動図 (H28.5.5)</p> <p>最大渋滞長: 270m 通行時間: 27分00秒</p> <p>①延命公園前交差点 [四差路化] 最大渋滞長: 150m 通行時間: 2分10秒</p> <p>②延命球場入口交差点(仮称) 最大渋滞長: 370m 通行時間: 23分00秒</p> <p>【交通解析結果】 ※通常の休日 【現況】 交差点需要率 0.394 車線の交通容量比 0.299~0.605 【体育館建設後】(四差路化後) 交差点需要率 0.341 車線の交通容量比 0.149~0.456</p> <p>交通量調査実施交差点 ※実施日 通常: H28.6.12(日)7-19時 ピーク期: H28.5.5(祝)7-19時</p>	 <p>④大牟田IC北交差点(仮称)</p> <p>交通量調査実施交差点 ※実施日 通常: H28.7.10(日)7-19時 ピーク期: (実施していない)</p> <p>⑤大牟田IC (ON-OFFラン)</p> <p>③大牟田IC入口交差点</p> <p>【交通解析結果】 ※通常の休日 【現況】 交差点需要率 0.648 車線の交通容量比 0.109~2.133 【体育館建設後】(青時間比率を変更後) 交差点需要率 0.777 車線の交通容量比 0.117~0.990</p>			
交通解析結果による評価	現況	通常の休日における渋滞状況	体育施設が集中しているため、大会等が重なる場合には交通量が多くなり、Y字交差のため処理能力が低い「延命公園前交差点」が渋滞ポイントとなりやすい。また、「延命球場入口交差点」は、交通量が多い時には延命球場方面から右左折による合流が難しいときがあるものの、問題が発生するまでには至っていない。	△	「大牟田IC入口交差点」の11~15時台は、健老IC方向からショッピングモールへ向かう右折交通が多い状況であるが、右折専用の青時間が短く、時間帯によっては渋滞が若干みられる。	△
		ピーク期の休日における渋滞状況	通常の休日における状況に加え、ピーク期には隣接している動物園の駐車待ち車両の影響で約5時間にわたって渋滞が発生し、交通が麻痺する状況である。	×	通常の休日と同じ状況が想定される。	△
	体育館建設後	通常の休日における渋滞予測	体育館建設にあたり、延命公園前交差点の四差路化及び公園内道路の整備を実施すれば、交通円滑化が図られる。また、延命庁舎駐車場等へのアクセス性も改善され、「延命球場入口交差点」における交通負荷も軽減される。	○	体育館が大牟田IC入口交差点に隣接して整備された場合、同交差点への負荷が懸念されるが、信号の青時間比率を変更することにより、現状の交差点形状のままで円滑に交通を処理することが可能である。	○
		ピーク期の休日における渋滞予測	延命公園前交差点の四差路化や公園内道路の整備により交通円滑化は図られるものの、駐車場の台数が増加することはないため、駐車待ちの車両の影響は改善されないことが予想される。	△	ピーク期においても渋滞が発生することは想定されない。	○
総合評価		体育館建設にあたり、延命公園前交差点の四差路化及び公園内道路の整備を実施すれば、交通円滑化が図られる。 しかし、駐車場の台数が増加することはないため、ピーク期においては、動物園の駐車待ち車両の影響による渋滞は改善されないことが予想される。	△	大牟田IC入口交差点では現況で渋滞が若干みられるものの、信号の青時間比率を変更することにより、体育館建設後の交通量を想定した場合においても、現状の交差点形状のままで円滑に交通を処理することが可能である。 また、ピーク期においても渋滞が発生することは想定されない。	○	

【交通解析における用語の説明】

交差点需要率 ……交差点で各方向の青信号により処理できる交通量に対し、実際に流入する交通量の比率。0.9を上回ると交通量を処理できない。
 車線の交通容量比……各車線における交通容量に対する交通量の比率。1.0を上回ると全交通量を処理することができない。