

1 調査名称：奥州市都市計画道路網見直し業務

2 調査主体：奥州市

3 調査圏域：奥州市域

4 調査期間：平成 26 年 7 月 25 日～平成 27 年 3 月 27 日

5 調査概要：

本市の都市計画道路の骨格は、個別の都市計画道路の変更はあるものの昭和 50 年代に全体見直しにより計画決定（水沢区：S57 年、江刺区：S56 年、前沢区：S53 年）されたものであり、30 年以上道路網の骨格の見直しを行っていない状況である。

都市計画道路とは、都市の将来像を誘導するとともに、将来交通需要に対応して計画されるものであり、その整備は長期間を要するものであるが、その一方で長い間制限をかけながらも未整備となっている路線も見られる。こういった状況から社会情勢の変化を踏まえてその必要性を検証することを目的とするものである。

I 調査概要

1 調査名：奥州市都市計画道路網見直し業務

2 報告書目次

1 業務概要

- 1.1 業務の目的
- 1.2 業務の概要
- 1.3 業務のフローチャート

2 奥州市の現状

- 2.1 人口・世帯数の推移
- 2.2 DID の変遷
- 2.3 道路整備の変遷
- 2.4 幹線道路の交通量状況

3 再検証路線の抽出 (step1)

- 3.1 抽出条件
- 3.2 抽出結果

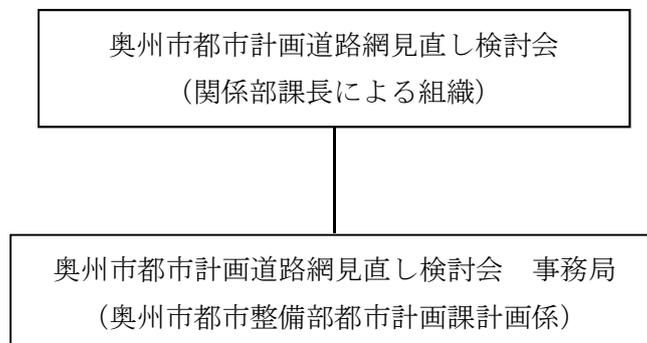
4 社会情勢の変化に伴う必要性の検証 (step2)

- 4.1 社会情勢の変化に伴う必要性の整理
- 4.2 都市計画道路見直しカルテ

5 交通量調査

- 5.1 調査目的
- 5.2 調査日時
- 5.3 調査地点
- 5.4 自動車交通量調査
- 5.5 調査位置図
- 5.6 交通量調査結果

3 調査体制



4 検討会名簿

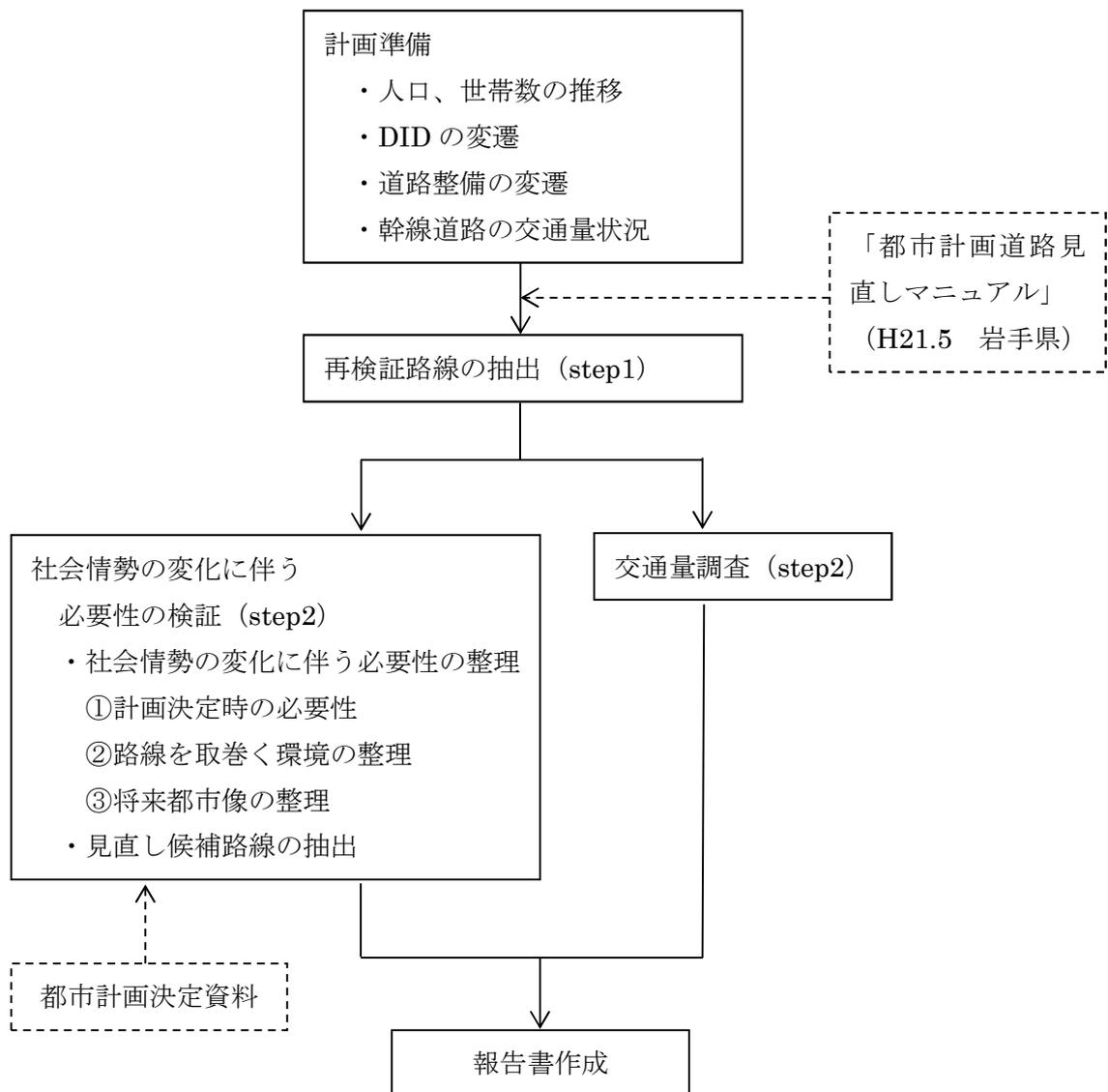
所 属	役職	氏 名
都市整備部	部長	佐藤 良
総務企画部	部長	高梨 稔
都市整備部土木課	課長	千田 良和
都市整備部都市計画課	課長	佐藤 和憲
江刺総合支所地域整備課	課長	菊池 恒四郎
前沢総合支所地域整備課	課長	渡辺 恭志
総務企画部政策企画課	課長	浦川 彰

II 調査成果

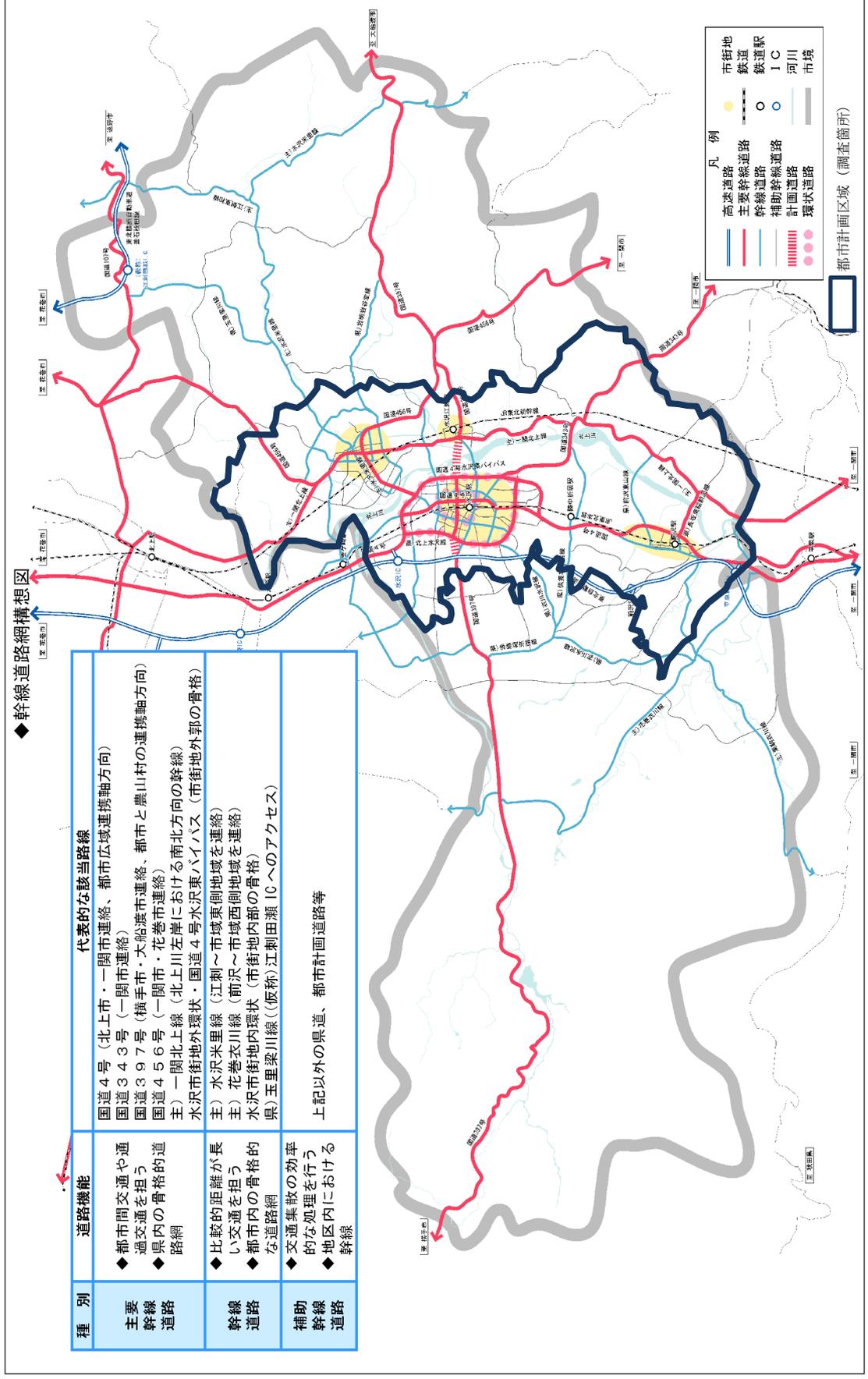
1 調査目的

奥州市内の都市計画道路の再検証路線の抽出、必要性の検証を実施し、市内の長期未着手都市計画道路の見直しの方向性検証の基礎資料を作成することを目的として実施した。

2 調査フロー



3 調査圏域図



4 調査成果

①再検証路線の抽出 (step1)

現都市計画道路について、都市計画決定からの経過年数、整備状況を整理するとともに都市計画道路決定の変更が必要な区間を整理し、都市計画決定の再検証が必要な区間を抽出した。

再検証に該当する路線は、以下の条件で抽出した。

- ・未整備区間があり、当初計画決定年次から20年以上が経過している路線
- 経過年数：経過年数の算出時点は、平成28年度末（見直し完了予定年度）に設定した。
- 未整備区間：完成、概成済み、事業中、事業予定のいずれにも該当しない路線とした。

全57路線中32路線を再検証路線として抽出（次頁）

②社会情勢の変化に伴う必要性の検証（step2）

再検証路線として抽出された区間を対象に、以下に示す社会情勢の変化を整理した。なお、抽出結果は、「都市計画道路見直しマニュアル」（H21.5 岩手県）で規定されるカルテに整理した。

◆計画決定時の必要性の整理

評価項目	評価基準	本業務での整理事項
① 関連事業の動向・変化	当該路線に関連する事業の変更（縮小・廃止など）に伴い、当該路線の必要性が変化している。	周辺の関連事業の変化による当該路線への影響の有無を整理
② 周辺道路の整備	車道、歩道を代替する周辺道路網等の整備状況により、当該道路の必要性が変化している。	周辺の道路網整備の変化による当該道路への影響の有無を整理
③ 地理的制約	当該路線の区域内に、地形的な制約が明らかに存在しており、かつルートや構造を変更することにより、合理的な事業実施を図ることができる。	当該路線上に、橋梁やトンネル等の大規模構造物が発生する可能性を整理

◆路線を取巻く環境の整理

評価項目	評価基準	本業務での整理事項
④ 都市化の進展の整理	当該路線周辺区域の都市化の進展が著しいことにより問題が生じている。	都市計画（用途地域）と実態（DID 及び土地利用）の両面から都市化の進展状況を整理
⑤ 歴史・観光資源の整理	当該路線の区域内に、保全すべき歴史・文化資源・観光資源等が明らかに存在している。	重要文化財等や著名観光施設等への影響を整理（敷地にかかる場合は影響ありとして整理）
⑥ 希少な動植物の整理	当該路線区域内に、保全すべき希少な動植物が明らかに存在している。	天然記念物等への影響を整理（敷地にかかる場合は影響ありとして整理）
⑦ 法令等の改正の整理	道路構造令の改正に伴い、当該路線が現行の道路構造令に適合していないことにより問題が生じている。	道路構造令上必要な幅員が確保されているかを整理

◆将来の都市像の整理

評価項目	評価基準	本業務での整理事項
⑧ 将来の都市像の整理	上位計画の変更、まちづくりの将来像や考え方の変化に伴い、当該路線の必要性が変化している。	上位計画となる都市計画マスタープランにおける当該路線の位置付けを整理

a. 歴史・観光資源及び希少な動植物

歴史・観光資源及び希少な動植物は以下の資料から抽出し、なお、想定する敷地に影響がある場合は、検証が必要と整理している。

- 重要文化財・天然記念物に指定された施設等
- 観光パンフレットに記載された施設

b.法令等の改正の整理

道路構造令上必要な幅員は、以下の基準で設定した基準幅員を満たすかどうか判断した。

車道幅員：3.25m

路肩：1.50m（用途地区内は停車帯、その他は路肩（堆雪帯））

中央帯：（4車線）2.00m、（2車線）なし

歩道：（用途地区内）3.5m、（用途地区外）2.0m

用途地区	車線数	歩道	基準幅員	基準幅員内訳			
				車道	中央帯	路肩	歩道
用途地区内	4	両側	25.0	13.0	2.0	3.0	7.0
	2	両側	16.5	6.5	—	3.0	7.0
用地地区外	4	両側	22.0	13.0	2.0	3.0	4.0
	2	両側	13.5	6.5	—	3.0	4.0

再検証路線とした 32 路線のうち 30 路線を抽出（次頁）

STEP2: 社会状況の変化に伴う必要性の検証

路線番号	路線名	step1 結果	決定時における必要性						路線を取り巻く環境						将来の都市像			
			関連事業の動向・変化		周辺道路の整備状況		地形的制約		都市化の進展		歴史・観光資源等の存在		希少な動植物の存在		法令等の改正		まちづくりの将来像の変化	
			理由	判定	理由	判定	理由	判定	理由	判定	理由	判定	理由	判定	理由	判定	理由	判定
3-3-1	金ヶ崎水沢線	再検証	国道4号水沢東バイパスとしての位置付けを 再検証	-			JR東北本線と立体交差(暫定2車)、南側未整備	-	国道307号より北側は、H15年に当初未定だったルートが確定し一部が工業専用地域内になり、2車線の暫定整備もされ工場施設の立地が進んでいる。また南側は未整備ながら一部区画整理事業により、団地形成が見られる(但し、道路用地は確保済み)	-				H13年度の道路構造令改正後も、用途区域内での基準幅員を満たしている(基準幅員29.0mに対して計画幅員29.0m)	-	今後整備のあり方を検討する路線(H22奥州市都市計画マスタープランより)	○	
3-4-5	南津谷谷地明円線	再検証	大田地区地区計画図面に一部含まれている。	○				-	決定当初より用途区域に変更はないが、区画整理事業により住宅地化が進み、小中学校、商業施設の立地も進んでいる	-				H13年度の道路構造令改正より、用途区域内での基準幅員を満たしていない(基準幅員16.5mに対して計画幅員16.0m)	○	今後整備のあり方を検討する路線(H22奥州市都市計画マスタープランより)	○	
3-4-7	横町多賀線	再検証	大町地区地区計画の計画も想定し検討を行った経緯があるが、事業化まで進まなかった	○				-	決定当初より用途区域に変更はないが、一部区画整理事業を取り入れ、住宅地化や商店街が形成されている	-				H13年度の道路構造令改正より、用途区域内での基準幅員を満たしていない(基準幅員16.5mに対して計画幅員16.0m)	○	今後整備のあり方を検討する路線(H22奥州市都市計画マスタープランより)	○	
3-4-10	小石田東柳ノ目線	再検証	水沢東バイパスから国道水沢北上線と結ぶ路線である	-			JR東北本線と立体交差(未整備)	○	決定当初より用途区域に変更はないが、未整備区間では住宅地化が進み、整備区間には病院、商業施設の立地が進んでいる	-				H13年度の道路構造令改正より、用途区域内での基準幅員を満たしていない(基準幅員16.5mに対して計画幅員16.0m)	○	今後整備のあり方を検討する路線(H22奥州市都市計画マスタープランより)	○	
3-4-11	久田前田線	再検証	水沢区の東西を新たに結ぶ幹線道路役割を担っている	-			JR東北本線と立体交差(整備中)	○	S49年に用途区域が設定されS54年にJR東北本線より東側の区域の一部区域変更されており、JR東北本線の高架工事(さくら大橋)も現在整備中、また住宅地及び、商業施設の立地が進んでいる	-				H13年度の道路構造令改正後も、用途区域内での基準幅員を満たしている(基準幅員16.5mに対して計画幅員20.0m)	-	H27までに整備予定路線、今後整備のあり方を検討する路線(H22奥州市都市計画マスタープランより)	○	
3-4-12	水沢駅内匠田線	再検証	大田地区地区計画のまちづくりとの調整における必要性の変化	-				-	決定当初より用途区域に変更はないが、水沢駅前より新小路餅田線までの区間には商業施設の立地が進み、西側は地区計画によりまちづくりが進み、住宅地化が進んでいる	-	国指定重要文化財 日高神社本殿	○	日高神社のスキ	H13年度の道路構造令改正より、用途区域内での基準幅員を満たしていない(基準幅員16.5mに対して計画幅員16.0m)	○	今後整備のあり方を検討する路線(H22奥州市都市計画マスタープランより)	○	
3-4-15	林前見分森線	再検証	決定当初は完成予定の水沢東バイパスが未整備 水沢東バイパスから担沢区を結ぶ道路	-	決定当初は完成予定の水沢東バイパスが未整備		JR東北本線と立体交差(未整備)	○	担沢病院の移設により道路改良が進み、併せて区画整理事業も実施したことにより、住宅地化が進み、商業施設、中学校、高等学校も近接しており市街地化している	-				H13年度の道路構造令改正より、用途区域内での基準幅員を満たしていない(基準幅員16.5mに対して計画幅員16.0m)	○	今後整備のあり方を検討する路線(H22奥州市都市計画マスタープランより)	○	
3-4-17	釜ノ神玉貫線	再検証	水沢区の外環状道路としての位置付け	-				-	決定当初は標準西側沿線までの計画だったが、S51年に更に北側までの計画に変更され、それに伴い一部用途区域も見直し現在は標準西側沿線以南では住宅地化が進み、商業施設の立地も進み市街地化であり、更に北側には工場施設の立地が進んでいる	○			H13年度の道路構造令改正より、用途区域内での基準幅員を満たしていない(基準幅員25.0mに対して計画幅員18.0m)	○	今後整備のあり方を検討する路線(H22奥州市都市計画マスタープランより)	○		
3-5-19	秋葉町真城ヶ丘線	再検証	水沢駅西側の市街地を貫する南北軸	-				-	未整備区間は決定当初からDIDとなっており、現在も変化はない。	-				H13年度の道路構造令改正より、用途区域内での基準幅員を満たしていない(基準幅員16.5mに対して計画幅員12.0m)	○	今後整備のあり方を検討する路線(H22奥州市都市計画マスタープランより)	○	
3-5-20	花園町前田線	再検証	水沢駅西口から国道4号への迂回路としての必要性の変化	○				-	決定当初より用途区域に変更はなく、駅北側より住宅地化が進み、病院もあり、市街地化している	-				H13年度の道路構造令改正より、用途区域内での基準幅員を満たしていない(基準幅員16.5mに対して計画幅員12.0m)	○	今後整備のあり方を検討する路線(H22奥州市都市計画マスタープランより)	○	
3-5-21	道合宿線	再検証	決定当初は完成予定の水沢東バイパスが未整備 都市計画道路の一部が国道343号の迂回路としての機能を果たしており、その部分の必要性の変化	○	決定当初は完成予定の水沢東バイパスが未整備			-	H5年に一部用途区域が見直し、区画整理事業により住宅地化が進み、商業施設の立地も進んでいる	-				H13年度の道路構造令改正より、用途区域内での基準幅員を満たしていない(基準幅員16.5mに対して計画幅員12.0m)	○	今後整備のあり方を検討する路線(H22奥州市都市計画マスタープランより)	○	
3-5-22	南桜沢北上野線	再検証	水沢区の外環状道路としての位置付け	-	当初決定とは別のルートで整備済み		JR東北本線と立体交差(未整備)	○	S54年に一部用途区域が見直し、またH15年には福原上野線への接続部分の路線計画変更もされており、住宅地化が進み、商業施設及び工業施設の立地も進んでいる	○				H13年度の道路構造令改正より、用途区域内での基準幅員を満たしていない(基準幅員16.5mに対して計画幅員12.0m)	○	今後整備のあり方を検討する路線(H22奥州市都市計画マスタープランより)	○	
3-5-25	森脚山下線	再検証	江刺区東側の外線の幹線道路としての位置づけ	-				-	未整備区間の西側は宅地化が進んでいるものの、東側は圃場となっており、変化は少ない。	-				H13年度の道路構造令改正より、用途区域内での基準幅員を満たしていない(基準幅員16.5mに対して計画幅員16.0m)	○	マスタープラン等での位置づけなし	-	
3-5-27	惣前町扇田線	再検証	江刺区から担沢区へ掛ける幹線道路として水沢区の外環状道路としての位置付け	-				-	芥ノ神玉貫線から国道4号までの用途区域に変更はないが、H15年には水沢東バイパスが整備され、住宅地化、商業施設及び工業施設の立地が進み市街地化である。また、芥ノ神玉貫線より西側は住宅地化が進んでいる	-				H13年度の道路構造令改正より、用途区域内での基準幅員を満たしていない(基準幅員16.5mに対して計画幅員12.0m)	○	今後整備のあり方を検討する路線(H22奥州市都市計画マスタープランより)	○	
3-5-28	三本木東中通り線	再検証	決定当初は県道であり、水沢から大船渡を結ぶ広域路線であったが、その後国道397号が供用し迂回路としての位置付けとなった	-	久田前田線の整備より交通量の増加が見込まれる		JR東北本線と立体交差(未整備)	○	決定当初より用途区域に変更はなく、住宅地化が進み、業務施設の立地もあり、市街地化している	-				H13年度の道路構造令改正より、用途区域内での基準幅員を満たしていない(基準幅員16.5mに対して計画幅員12.0m)	○	今後整備のあり方を検討する路線(H22奥州市都市計画マスタープランより)	○	
3-5-31	天文台通り西田線	再検証	水沢市街地から担沢区へ掛ける補助幹線	-	外環状道路である福原北上野線が整備が進み、交通量の増加を見ることがある			○	決定当初より用途区域に変更はなく、住宅地化が進み市街地化である	-	水沢VIB観測所が近接している	-		H13年度の道路構造令改正より、用途区域内での基準幅員を満たしていない(基準幅員16.5mに対して計画幅員12.0m)	○	今後整備のあり方を検討する路線(H22奥州市都市計画マスタープランより)	○	
3-4-32	落合松長根線	再検証	江刺区市街地西側の外郭をなし、工業団地へ掛ける幹線道路となる	-	主要地方道水沢米里線から南側は区画整理事業により、内の町田谷線が整備されていることから、交通量の増加を見ることがある			○	S52年に一部用途区域が見直し、道路が整備されたことにより住宅地化が進み、商業施設が立地し、北側には江刺区中核工業団地があり、工業施設の立地が進んでいる	-			H13年度の道路構造令改正より、用途区域内での基準幅員を満たしていない(基準幅員16.5mに対して計画幅員16.0m)	○	今後整備のあり方を検討する路線(H22奥州市都市計画マスタープランより)	○		
3-4-35	下惣田境線	再検証	江刺区中町地内国道456号から、一般北上線を經由し新小路餅田線に接続する道路である	-	新小路餅田線が整備されており、交通量の増加を見ることがある			○	S63年に一部用途区域が見直し、道路が整備されたことにより住宅地化が進み、商業施設の立地も進んでいる	-				H13年度の道路構造令改正より、用途区域内での基準幅員を満たしていない(基準幅員16.5mに対して計画幅員16.0m)	○	今後整備のあり方を検討する路線(H22奥州市都市計画マスタープランより)	○	
3-4-36	川原崎下川原線	再検証	国道456号から水沢米里線をつなぐ迂回路の性質を持つ補助幹線である	-	落合松長根線の整備により、整備の必要性が問われている			○	決定当初より用途区域に変更はなく、住宅地化の進展はあまりなく、大部分が農地となっている	-				H13年度の道路構造令改正より、用途区域内での基準幅員を満たしていない(基準幅員16.5mに対して計画幅員16.0m)	○	今後整備のあり方を検討する路線(H22奥州市都市計画マスタープランより)	○	
3-4-39	本町下川原線	再検証	当初県道であり、江刺区の中心と桜木橋を結ぶ路線であったが、新小路餅田線の整備により位置付けの変化がある	○	当初県道であったが、新小路餅田線が整備され、交通の流れが変わっている		JR東北新幹線と立体交差(未整備)	○	決定当初より用途区域に変更はなく、一部道路が整備されたことにより住宅地化が進み、商業施設の立地もある	-				H13年度の道路構造令改正より、用途区域内での基準幅員を満たしていない(基準幅員16.5mに対して計画幅員16.0m)	○	今後整備のあり方を検討する路線(H22奥州市都市計画マスタープランより)	○	
3-5-43	池向八日市線	再検証	補助幹線	-	三百川田天神堂線が整備されたことにより、整備の必要性が問われている			○	S63年に一部用途区域が見直し、住宅地化への土地利用はあまり進んでいない	-				H13年度の道路構造令改正より、用途区域内での基準幅員を満たしていない(基準幅員16.5mに対して計画幅員12.0m)	○	今後整備のあり方を検討する路線(H22奥州市都市計画マスタープランより)	○	
3-3-44	馬口沢照井線	再検証	前沢バイパス	-			JR東北本線と立体交差(未整備)	○	決定当初より用途区域に変更はなく、駅東側の田圃地帯を南北に縦断する路線である	-				H13年度の道路構造令改正後も、用途区域内での基準幅員を満たしている(基準幅員13.5mに対して計画幅員25.0m)	-	今後整備のあり方を検討する路線(H22奥州市都市計画マスタープランより)	○	
3-4-45	新城馬口沢線	再検証	旧国道であり、前沢市街地を通る路線である	-	前沢バイパスの整備			○	決定当初より用途区域に変更はなく、駅東側に南北に縦断する路線として住宅及び商業小売店の立地がある	-	県指定有形文化財 太田家住宅	○	大幸部のウメ(太田家住宅庭園)	H13年度の道路構造令改正より、用途区域内での基準幅員を満たしていない(基準幅員16.5mに対して計画幅員16.0m)	○	今後整備のあり方を検討する路線(H22奥州市都市計画マスタープランより)	○	
3-4-46	田島野中線	再検証	県道であり、前沢区と東山を結ぶ路線である	-			JR東北本線と立体交差(未整備)	○	決定当初より用途区域に変更はなく、JR東北本線西側が区画整理事業により、一部住宅地化が進んでいる	-				H13年度の道路構造令改正より、用途区域内での基準幅員を満たしていない(基準幅員16.5mに対して計画幅員16.0m)	○	今後整備のあり方を検討する路線(H22奥州市都市計画マスタープランより)	○	
3-4-47	新町線	再検証	旧国道と中央線を結ぶ東山踏切により東西の交通を結ぶ路線	-	広域主要幹線は前沢バイパスに切り替わったことにより、整備の重要性の変化が見られる			○	決定当初より用途区域に変更はなく、区画整理事業により一部住宅地化が進んでいる	-				H13年度の道路構造令改正より、用途区域内での基準幅員を満たしていない(基準幅員16.5mに対して計画幅員16.0m)	○	今後整備のあり方を検討する路線(H22奥州市都市計画マスタープランより)	○	
3-4-48	駅通線	再検証	前沢駅から中央線を結ぶ路線である	-				-	決定当初より用途区域に変更はなく、住宅地化が進み、商業施設の立地もある	-				H13年度の道路構造令改正後も、用途区域内での基準幅員を満たしている(基準幅員16.5mに対して計画幅員18.0m)	-	今後整備のあり方を検討する路線(H22奥州市都市計画マスタープランより)	○	
3-4-49	五十町赤生津橋線	再検証	県道であり、前沢地区と前沢バイパスを結ぶ路線である	-				-	決定当初より用途区域に変更はなく、道路が整備され駅東西のアクセスが向上したことにより西側では住宅地化が進み、東側では商業施設の立地が進んでいる	-				H13年度の道路構造令改正より、用途区域内での基準幅員を満たしていない(基準幅員16.5mに対して計画幅員16.0m)	○	今後整備のあり方を検討する路線(H22奥州市都市計画マスタープランより)	○	
3-4-50	町切赤面線	再検証	旧国道から白鳥地区方面へ掛ける補助幹線である	-	前沢バイパスが暫定改良とされていることから、国道4号から県道までの西方の流れを検証する必要がある			○	決定当初より用途区域に変更はなく、路線の南側は区画整理事業により住宅地化が進み、工場施設の立地も進んでいる	-				H13年度の道路構造令改正より、用途区域内での基準幅員を満たしていない(基準幅員16.5mに対して計画幅員16.0m)	○	今後整備のあり方を検討する路線(H22奥州市都市計画マスタープランより)	○	
3-4-51	中央線	再検証	県道であり、前沢地区の西側を縦断する路線である	-				-	路線北側は、区画整理事業により宅地化が図られ、南側については宅地開発指導要綱により土地利用を図ることとされ宅地開発指導要綱道路と整合が必要である	○				H13年度の道路構造令改正後も、用途区域内での基準幅員を満たしている(基準幅員16.5mに対して計画幅員18.0m)	-	今後整備のあり方を検討する路線(H22奥州市都市計画マスタープランより)	○	
3-4-52	七日町裏向田線	再検証	前沢駅東西を新たに結ぶ路線の位置付け	-	中央線が前沢駅前まで整備済みとなっている		JR東北本線と立体交差(未整備)	○	決定当初より用途区域に変更はなく、駅東側は区画整理事業により住宅地化が進み、商業施設の立地も進んでいる	-				H13年度の道路構造令改正後も、用途区域内での基準幅員を満たしている(基準幅員16.5mに対して計画幅員17.0m)	-	今後整備のあり方を検討する路線(H22奥州市都市計画マスタープランより)	○	
8-5-1	川原町南大通り線	再検証	歩行者・自転車専用道路	-				-		-				H13年度の道路構造令改正後も、用途区域内での基準幅員を満たしている(基準幅員4.0mに対して計画幅員12.0m)	-	マスタープラン等での位置づけなし	-	
8-7-2	下惣田中央線	再検証	歩行者・自転車専用道路	-				-		-				H13年度の道路構造令改正後も、用途区域内での基準幅員を満たしている(基準幅員4.0mに対して計画幅員8.0m)	-	マスタープラン等での位置づけなし	-	

③交通量調査

都市計画道路の見直しに係る基礎資料とするため、交通量調査を実施した。

調査は、以下の日程で実施した。

平成 26 年 12 月 16 日（火） 7：00～19：00（12 時間）

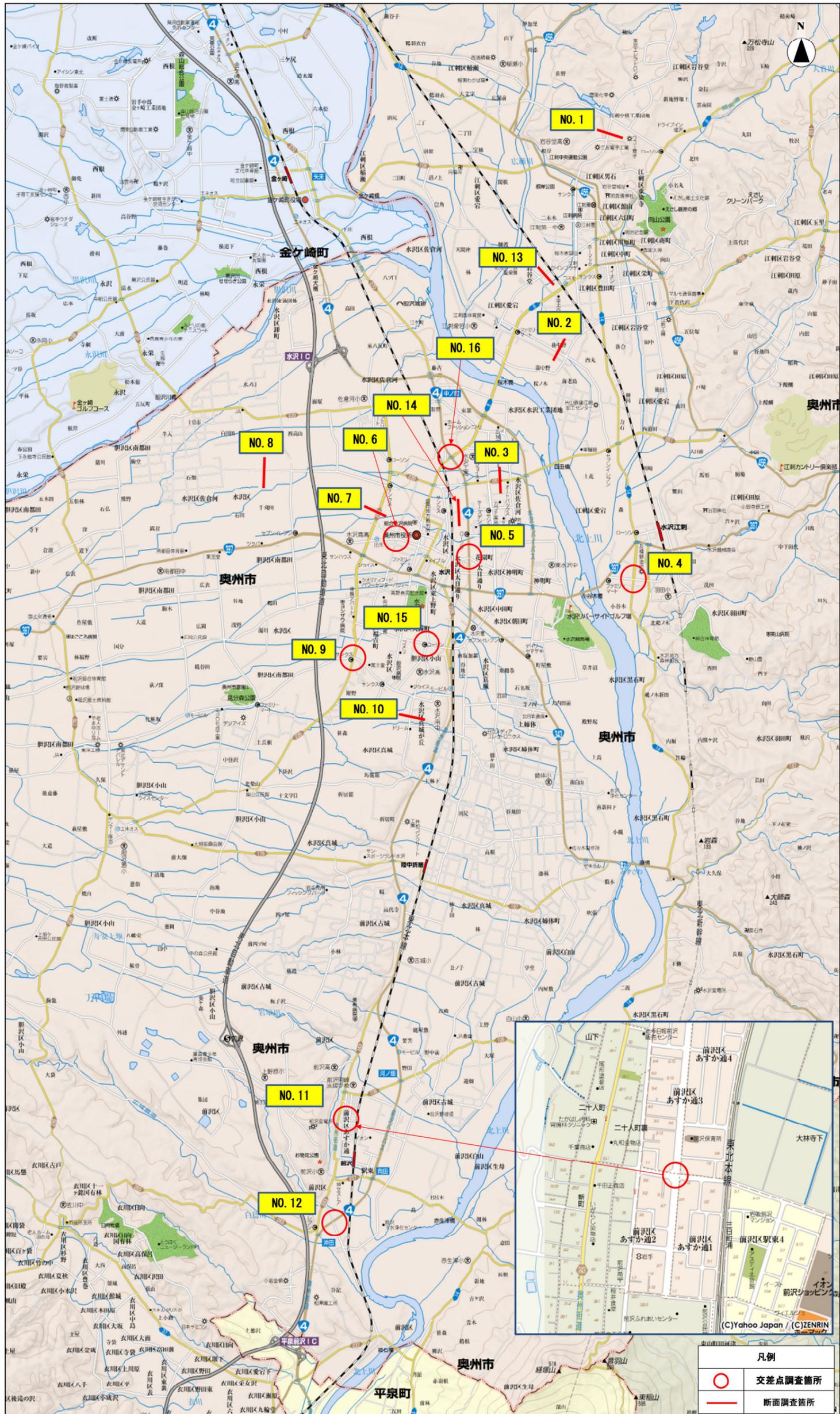
調査地点は、交差部 8 箇所、単路部 8 箇所の計 16 箇所とし、調査箇所選定の考え方は、以下のとおりとする。

- ①既存調査箇所（センサス、H25 調査箇所）は除く。
- ②現道なし区間は除く。
- ③都市計画道路外に抜ける道路を優先する。（ネットワーク外側の交通量を把握するため）
- ④車線数の多い都市計画道路を優先する。（交通量が多いと考えられるため）
- ⑤各エリアで 1 箇所以上は調査を実施する。

調査方法は、以下のとおりとする。

- （観測区分） 4 車種区分（乗用車、バス、小型貨物車、大型貨物車）
- （観測方向） 上下線の 2 方向（交差点部は、交差道路ごとに流出・流入の各 2 方向）
- （調査時間） 12 時間調査（7 時～19 時）とし実施する。
- （観測方法） 路上を通過する車両を調査員がカウンターを使用し、車種別、方向別、時間別に観測する。
- （集計時間） 60 分単位で集計する。

交通量調査位置図



交通量調査結果

	No.1	No.2	No.3	No.4	No.5	No.6	No.7	No.8	No.9	No.10	No.11	No.12	No.13	No.14	No.15	No.16	計
7:00～8:00	727	311	438	469	1504	416	1449	178	1431	665	377	1534	403	232	1461	2019	13614
8:00～9:00	764	240	429	399	1578	541	1224	150	1306	483	421	1179	222	358	1219	1915	12428
9:00～10:00	294	139	358	266	1477	396	917	112	951	422	375	1158	171	318	881	1664	9899
10:00～11:00	333	130	514	281	1500	441	923	104	1009	401	418	1202	159	399	1099	1526	10439
11:00～12:00	325	118	497	253	1572	466	896	86	972	409	426	1174	161	412	998	1601	10366
12:00～13:00	362	100	440	220	1519	366	725	70	741	382	364	1003	173	359	795	1420	9039
13:00～14:00	284	124	447	239	1390	362	803	72	789	391	347	1114	180	356	881	1457	9236
14:00～15:00	299	132	481	263	1354	449	860	65	939	405	382	1091	162	369	824	1458	9533
15:00～16:00	335	151	528	299	1476	454	892	94	991	431	377	1048	194	389	902	1520	10081
16:00～17:00	334	180	462	256	1422	447	966	105	1044	455	412	1157	194	369	1094	1624	10521
17:00～18:00	536	191	527	326	1532	466	1064	127	1164	492	447	1180	230	432	1193	1649	11556
18:00～19:00	442	146	474	206	1507	586	979	90	1124	469	373	1157	216	392	1051	1532	10744
MAX	764	311	528	469	1578	586	1449	178	1431	665	447	1534	403	432	1461	2019	13614