

古賀駅東口

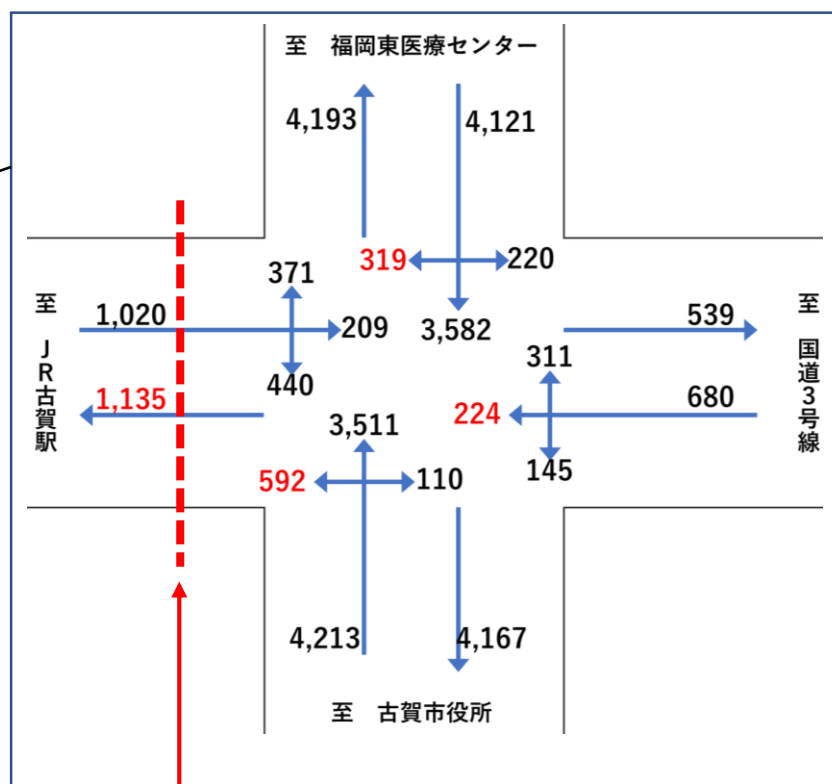
交通量の現況とループ案の影響について

現状の道路と交通量

- ・ 古賀駅東口への入口である郵便局前交差点は、4方向からの12時間で約10,034台が通過。
- ・ このうち、JR古賀駅東口方向の道路断面では12時間で2,155台（24時間換算で2,888台）が通過。

※交差点需要率等の交通解析は検討中

郵便局前交差点での交通量調査結果



破線断面部分の交通量

12時間：2,155台（日換算：2,909台※）

※H27交通センサス福岡県一般道路昼夜率1.35を乗算

交通量調査概要

調査日：令和2年10月7日（水）

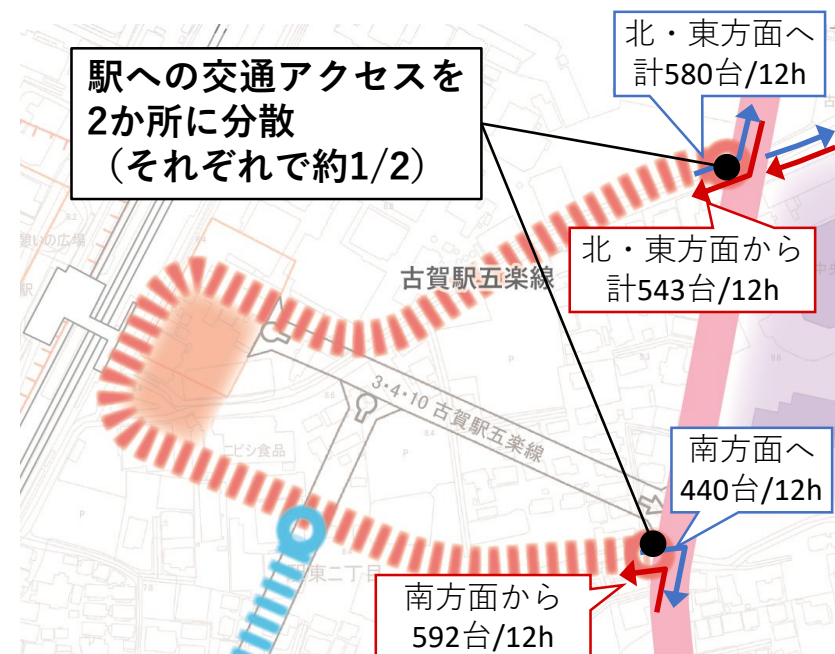
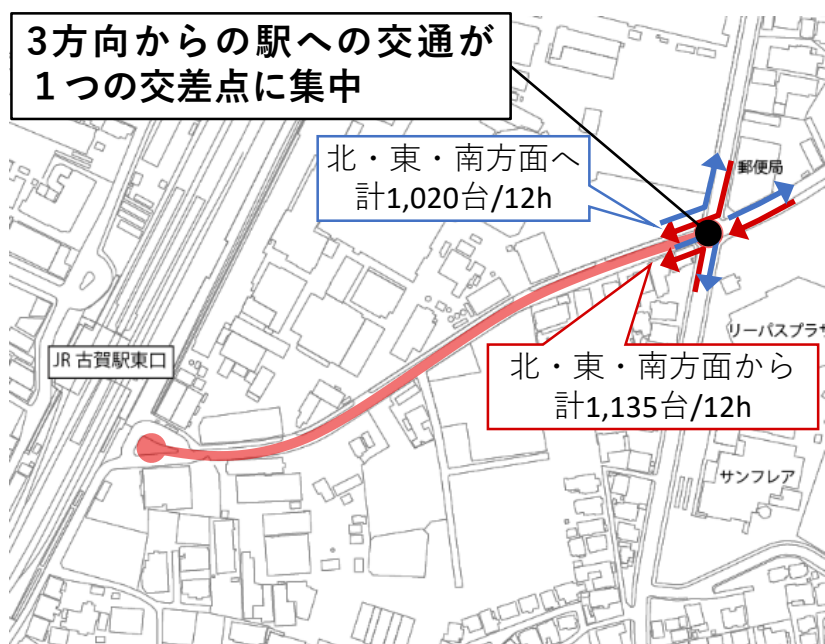
10月4日（日）

調査時間：12時間（7:00～19:00）

ループ状道路への道路線形変更時の交通処理

- 道路線形をループ状にすることで、郵便局前交差点に集中していた駅方面への交通アクセスは、2か所の交差点において各方面別からの交通を処理することとなり、1か所に集中していた交通が分散。

ループ状道路にすることによる交通アクセスの分散



開発による交通量の増加を加えて試算します。

- ・ 開発による住戸を最大想定500戸とした場合、発生・集中する交通量は約1,000台/日（約750台/12h）。

※ただし、現況開発地内の駐車場利用等の交通の差分減少分は見込んでいない。

発生集中交通量の算定

①敷地面積	約1.6ha	令和元年度検討資料より
②開発戸数	500戸	容積率200～300%程度と想定し、住戸面積60～80㎡とした場合
③発生集中原単位（人TE/戸・日）	7	大規模開発マニュアルより
④交通分担率	55%	第5回北部九州圏PT調査より
⑤台換算係数	1.4	大規模開発マニュアルより
⑥発生集中交通量（日）	1,300	②×③×④÷⑤（100単位切捨）
⑦発生集中交通量（12時間）	960	⑥÷昼夜率（1.35） ※H27交通センサス福岡県一般道路

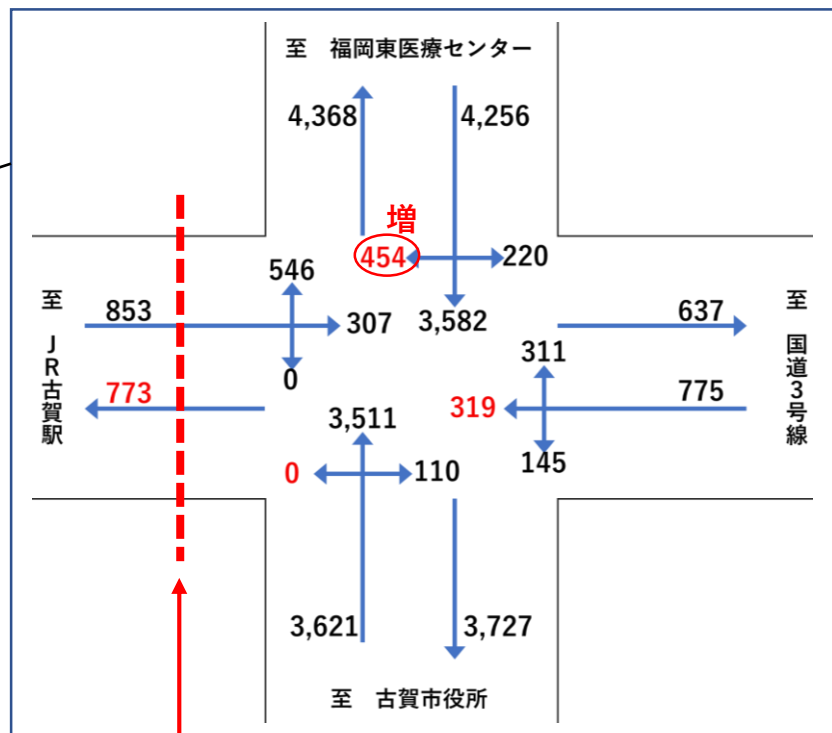
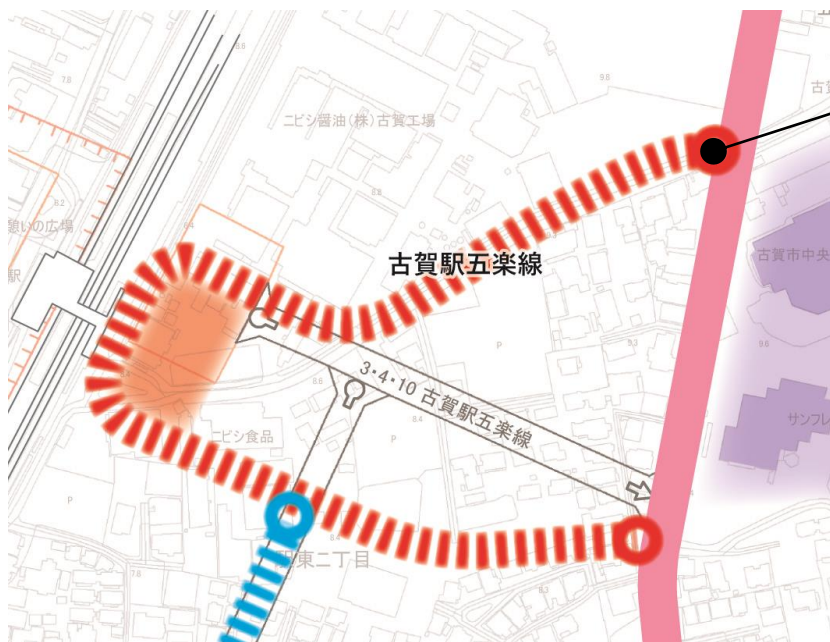


開発による交通量増（960台/12h）を現況の交通量に加えて各交差点の交通量を試算します。

ループ状道路における交通処理

- ・ 駅へのアクセスを分散することで、郵便局前交差点において駅方向への交通量は減少。
- ・ 開発交通の増加に伴い、北側から駅方向へ右折する交通量が増加する可能性があるため、交差点改良等の検討が必要となる。

道路線形の変更による交通量試算（北側）



破線断面部分交通量

12時間：1,626台（529台減少）

日換算：2,195台（714台減少）※

※H27交通センサス福岡県一般道路昼夜率1.35を乗算

ループ状道路における交通処理

- ・南側も郵便局前交差点と同程度の交通量を分担して処理するため、開発による交通量の増加を加味しても駅前全体の交通処理は円滑化されることが想定される。

道路線形の変更による交通量試算（南側）

