

2) 昼夜分布を考慮した必要台数

ここで、奈良県立医大に近い八木西口駅、畝傍駅の時刻帯別トリップ数（平成 22 年パーソントリップ調査）を平均化した数値を下表に示す。（詳細根拠は次頁）

【乗車】

3時台	4時台	5時台	6時台	7時台	8時台	9時台	10時台	11時台	12時台	13時台	14時台	15時台	16時台	17時台	18時台	19時台	20時台	21時台	22時台	23時台	24時台	25時台	26時台	不明
0.0%	0.3%	0.6%	5.9%	15.9%	5.6%	4.7%	2.6%	3.2%	3.3%	2.3%	2.4%	2.9%	7.9%	10.3%	7.1%	5.7%	5.5%	3.3%	1.0%	0.3%	0.0%	0.0%	0.1%	9.2%

32.1%

【降車】

3時台	4時台	5時台	6時台	7時台	8時台	9時台	10時台	11時台	12時台	13時台	14時台	15時台	16時台	17時台	18時台	19時台	20時台	21時台	22時台	23時台	24時台	25時台	26時台	不明
0.1%	0.6%	0.4%	3.2%	22.6%	8.5%	9.0%	2.7%	3.0%	4.5%	1.7%	2.7%	2.8%	9.9%	6.1%	4.7%	1.5%	3.0%	1.4%	1.6%	0.6%	0.0%	0.0%	0.0%	9.5%

43.3%

通勤・通学の乗降が主体となる 6～9 時台に着目すると、

乗車（＝昼間利用）：32.1%

降車（＝夜間利用）：43.3%

と推測され、通勤・通学としては夜間利用の方が多いと考えられる。

なお、上記以外の割合（ $100 - 32.1 - 43.3 = 24.6\%$ ）は買い物等を目的とした、昼間の比較的短時間の利用と考えられる。つまり、この 24.6%分は昼間の乗降割合が 3%前後で推移していることから、分散して入庫されと考えられる。

よって、夜間利用の 43.3%分の台数を確保しておけば、昼間の必要台数はカバーできるといえる。

$$720 \times 0.433 = 311.8(\text{台})$$

上式より、300 台程度を必要台数とする。

(3) 東側・西側の整備台数

表 5-13 より、2041 年の二輪利用者 1,440 人/日の東西内訳は、東側 583 人/日、西側 857 人/日である。よって、東側・西側の整備台数を下記のとおりとする。

$$\text{東側} : 300 \times 583 / 1,440 = 121.5 \div 120 (\text{台})$$

$$\text{西側} : 300 \times 857 / 1,440 = 178.5 \div 180 (\text{台})$$

(参考) 時間帯別トリップ数 (平成 22 年パーソントリップ調査)

平日　新駅周辺駅時刻別トリップ数																											
		3時台	4時台	5時台	6時台	7時台	8時台	9時台	10時台	11時台	12時台	13時台	14時台	15時台	16時台	17時台	18時台	19時台	20時台	21時台	22時台	23時台	24時台	25時台	26時台	不明	合計
乗車側	八木西口駅	0	6	23	150	594	195	185	82	105	61	109	61	106	277	347	184	214	246	160	27	3	0	0	6	197	3,338
	畝傍駅	0	11	8	151	209	31	17	16	18	49	12	8	14	55	140	136	88	33	0	29	0	0	0	0	171	1,196
	計	0	17	31	301	803	226	202	98	123	110	121	69	120	332	487	320	302	279	160	56	3	0	0	6	368	4,534
降車側	八木西口駅	0	35	13	130	807	282	277	100	122	86	31	55	89	382	146	197	31	142	12	33	0	0	0	0	303	3,273
	畝傍駅	0	0	0	50	318	120	75	11	14	55	35	7	38	64	107	56	47	8	48	47	36	0	0	0	97	1,233
	計	0	35	13	180	1,125	402	352	111	136	141	66	62	127	446	253	253	78	150	60	80	36	0	0	0	400	4,506
乗降計	八木西口駅	0	41	36	280	1,401	477	462	182	227	147	140	116	195	659	493	381	245	388	172	60	3	0	0	6	500	6,611
	畝傍駅	0	11	8	201	527	151	92	27	32	104	47	15	52	119	247	192	135	41	48	76	36	0	0	0	268	2,429
	計	0	52	44	481	1,928	628	554	209	259	251	187	131	247	778	740	573	380	429	220	136	39	0	0	6	768	9,040

出典：第5回京阪神都市圏パーソントリップ調査 京阪神都市圏交通計画協議会

休日 新駅周辺駅時刻別トリップ数																												
		3時台	4時台	5時台	6時台	7時台	8時台	9時台	10時台	11時台	12時台	13時台	14時台	15時台	16時台	17時台	18時台	19時台	20時台	21時台	22時台	23時台	24時台	25時台	26時台	不明	合計	
乗車側	八木西口駅	0	0	6	13	107	113	50	85	83	74	7	76	23	159	93	115	17	46	38	0	20	0	0	0	0	196	1,321
	畝傍駅	0	0	0	33	18	44	60	7	20	66	6	48	50	41	63	17	0	0	0	0	0	0	0	0	77	550	
	計	0	0	6	46	125	157	110	92	103	140	13	124	73	200	156	132	17	46	38	0	20	0	0	0	273	1,871	
降車側	八木西口駅	5	3	10	0	228	72	153	40	28	211	23	132	17	149	53	13	1	34	39	10	0	0	0	0	199	1,420	
	畝傍駅	0	1	9	0	41	72	151	38	39	14	39	52	41	74	126	0	8	0	0	4	0	0	0	0	66	775	
	計	5	4	19	0	269	144	304	78	67	225	62	184	58	223	179	13	9	34	39	14	0	0	0	0	265	2,195	
乗降計	八木西口駅	5	3	16	13	335	185	203	125	111	285	30	208	40	308	146	128	18	80	77	10	20	0	0	0	395	2,741	
	畝傍駅	0	1	9	33	59	116	211	45	59	80	45	100	91	115	189	17	8	0	0	4	0	0	0	0	143	1,325	
	計	5	4	25	46	394	301	414	170	170	365	75	308	131	423	335	145	26	80	77	14	20	0	0	0	538	4,066	

出典：第5回京阪神都市圏パーソントリップ調査 京阪神都市圏交通計画協議会



平日・休日加重平均：平日245日、休日120日として加重平均した値 加重平均値 = (平日値 × 245日 + 休日値 × 120日) ÷ 365日

平日・休日加重平均 新駅周辺駅時刻別トリップ数																											
		3時台	4時台	5時台	6時台	7時台	8時台	9時台	10時台	11時台	12時台	13時台	14時台	15時台	16時台	17時台	18時台	19時台	20時台	21時台	22時台	23時台	24時台	25時台	26時台	不明	合計
乗車側	八木西口駅	0	4	17	105	434	168	141	83	98	65	75	66	79	238	263	161	149	180	120	18	9	0	0	4	197	2,674
	畝傍駅	0	7	5	112	146	35	31	13	19	55	10	21	26	50	115	97	59	22	0	19	0	0	0	0	140	982
	計	0	11	22	217	580	203	172	96	117	120	85	87	105	288	378	258	208	202	120	37	9	0	0	4	337	3,656
降車側	八木西口駅	2	24	12	87	617	213	236	80	91	127	28	80	65	305	115	137	21	106	21	25	0	0	0	0	269	2,661
	畝傍駅	0	0	3	34	227	104	100	20	22	42	36	22	39	67	113	38	34	5	32	33	24	0	0	0	87	1,082
	計	2	24	15	121	844	317	336	100	113	169	64	102	104	372	228	175	55	111	53	58	24	0	0	0	356	3,743
乗降計	八木西口駅	2	28	29	192	1,051	381	377	163	189	192	103	146	144	543	378	298	170	286	141	43	9	0	0	4	466	5,335
	畝傍駅	0	7	8	146	373	139	131	33	41	97	46	43	65	117	228	135	93	27	32	52	24	0	0	0	227	2,064
	計	2	35	37	338	1,424	520	508	196	230	289	149	189	209	660	606	433	263	313	173	95	33	0	0	4	693	7,399

平日・休日加重平均 新駅周辺駅時刻分布																											
		3時台	4時台	5時台	6時台	7時台	8時台	9時台	10時台	11時台	12時台	13時台	14時台	15時台	16時台	17時台	18時台	19時台	20時台	21時台	22時台	23時台	24時台	25時台	26時台	不明	合計
乗車側	八木西口駅	0.0%	0.2%	0.6%	3.9%	16.2%	6.3%	5.3%	3.1%	3.7%	2.4%	2.8%	2.5%	3.0%	8.9%	9.8%	6.0%	5.6%	6.7%	4.5%	0.7%	0.3%	0.0%	0.0%	0.2%	7.4%	100.0%
	畝傍駅	0.0%	0.7%	0.5%	11.4%	14.9%	3.6%	3.2%	1.3%	1.9%	5.6%	1.0%	2.1%	2.7%	5.1%	11.7%	9.9%	6.0%	2.2%	0.0%	1.9%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	14.3%	100.0%
	計	0.0%	0.3%	0.6%	5.9%	15.9%	5.6%	4.7%	2.6%	3.2%	3.3%	2.3%	2.4%	2.9%	7.9%	10.3%	7.1%	5.7%	5.5%	3.3%	1.0%	0.3%	0.0%	0.0%	0.1%	9.2%	100.0%
降車側	八木西口駅	0.1%	0.9%	0.5%	3.3%	23.2%	8.0%	8.9%	3.0%	3.4%	4.8%	1.1%	3.0%	2.4%	11.5%	4.3%	5.2%	0.8%	4.0%	0.8%	0.9%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	10.1%	100.0%
	畝傍駅	0.0%	0.0%	0.3%	3.1%	21.0%	9.6%	9.2%	1.9%	2.0%	3.9%	3.3%	2.0%	3.6%	6.2%	10.4%	3.5%	3.1%	0.5%	3.0%	3.1%	2.2%	0.0%	0.0%	0.0%	8.0%	100.0%
	計	0.1%	0.6%	0.4%	3.2%	22.6%	8.5%	9.0%	2.7%	3.0%	4.5%	1.7%	2.7%	2.8%	9.9%	6.1%	4.7%	1.5%	3.0%	1.4%	1.6%	0.6%	0.0%	0.0%	0.0%	9.5%	100.0%
乗降計	八木西口駅	0.0%	0.5%	0.5%	3.6%	19.7%	7.1%	7.1%	3.1%	3.5%	3.6%	1.9%	2.7%	2.7%	10.2%	7.1%	5.6%	3.2%	5.4%	2.6%	0.8%	0.2%	0.0%	0.0%	0.1%	8.7%	100.0%
	畝傍駅	0.0%	0.3%	0.4%	7.1%	18.1%	6.7%	6.4%	1.6%	2.0%	4.7%	2.2%	2.1%	3.2%	5.7%	11.1%	6.5%	4.5%	1.3%	1.6%	2.5%	1.2%	0.0%	0.0%	0.0%	11.0%	100.0%
	計	0.0%	0.5%	0.5%	4.6%	19.3%	7.0%	6.9%	2.7%	3.1%	3.9%	2.0%	2.6%	2.8%	8.9%	8.2%	5.9%	3.6%	4.2%	2.3%	1.3%	0.5%	0.0%	0.0%	0.1%	9.4%	100.0%

(4) 自転車駐車場マスのレイアウト

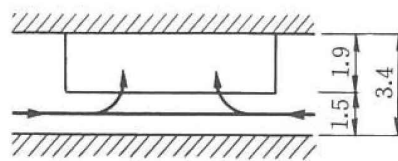
配置案作成にあたり、東側・西側の自転車駐車場マスの大きさは $1.14 \text{ m}^2/\text{台}$ ($=0.6\text{m} \times 1.9\text{m}$) とした。レイアウトは「道路構造令の解説と運用（令和3年）」に記載の以下の図を参照とした。

(参考) 自転車の駐車区画への収容方法

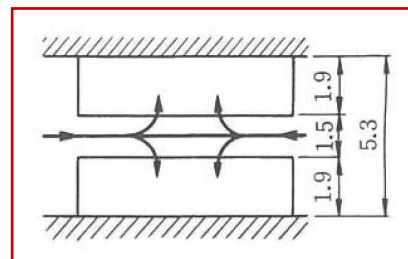
(2) 収容方法

自転車の駐車区画への収容方法を図9-12（主線通路式）および図9-13（主線、支線通路式）に示す。

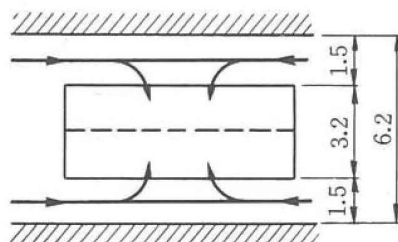
① 片側収容



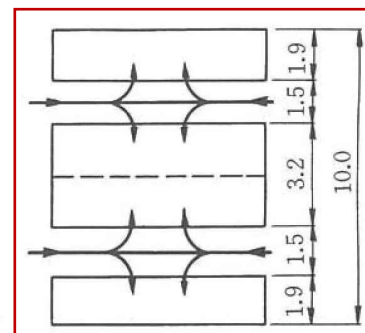
東側に採用



② 両側収容



西側に採用



(単位：m)

図9-12 駐車区画への収容方法（主線通路式）

出典：道路構造令の運用と解説（R3.3）

5.3.5 広場

都市計画法施行令において、5ha 以上の都市開発事業では、開発区域面積の 3%以上に相当する面積の公園・緑地の確保が義務付けられている。対象地の面積は約 9ha であることから、区域内において 2,700 m²以上の公園・緑地を確保することとする。

なお、広場においては健康増進に寄与する機能やイベントの実施可能なレイアウトとするとともに、既存敷地の高低差も活かしたデザインの検討が必要である。

(参考) 開発区域における必要な公園・緑地面積

(開発許可の基準を適用するについて必要な技術的細目)

- 第二十五条** 法第三十三条第二項（法第三十五条の二第四項において準用する場合を含む。）に規定する技術的細目のうち、法第三十三条第一項第二号（法第三十五条の二第四項において準用する場合を含む。）に関するものは、次に掲げるものとする。
- 一 道路は、都市計画において定められた道路及び開発区域外の道路の機能を阻害することなく、かつ、開発区域外にある道路と接続する必要があるときは、当該道路と接続してこれらの道路の機能が有効に発揮されるように設計されていること。
 - 二 予定建築物等の用途、予定建築物等の敷地の規模等に応じて、六メートル以上十二メートル以下で国土交通省令で定める幅員（小区内で通行上支障がない場合は、四メートル）以上の幅員の道路が当該予定建築物等の敷地に接するように配置されていること。ただし、開発区域の規模及び形状、開発区域の周辺の土地の地形及び利用の態様等に照らして、これによることが著しく困難と認められる場合であつて、環境の保全上、災害の防止上、通行の安全上及び事業活動の効率上支障がないと認められる規模及び構造の道路で国土交通省令で定めるものが配置されているときは、この限りでない。
 - 三 市街化調整区域における開発区域の面積が二十ヘクタール以上の開発行為（主として第二種特定工作物の建設の用に供する目的で行う開発行為を除く。第六号及び第七号において同じ。）にあつては、予定建築物等の敷地から二百五十メートル以内の距離に幅員十二メートル以上の道路が設けられていること。
 - 四 開発区域内の主要な道路は、開発区域外の幅員九メートル（主として住宅の建築の用に供する目的で行う開発行為にあつては、六・五メートル）以上の道路（開発区域の周辺の道路の状況によりやむを得ないと認められるときは、車両の通行に支障がない道路）に接続していること。
 - 五 開発区域内の幅員九メートル以上の道路は、歩車道が分離されていること。
 - 六 開発区域の面積が〇・三ヘクタール以上五ヘクタール未満の開発行為にあつては、開発区域に、面積の合計が開発区域の面積の三パーセント以上の公園、緑地又は広場が設けられていること。ただし、開発区域の周辺に相当規模の公園、緑地又は広場が存する場合、予定建築物等の用途が住宅以外のものであり、かつ、その敷地が一である場合等開発区域の周辺の状況並びに予定建築物等の用途及び敷地の配置を勘案して特に必要がないと認められる場合は、この限りでない。
 - 七 開発区域の面積が五ヘクタール以上の開発行為にあつては、国土交通省令で定めるところにより、面積が一箇所三百平方メートル以上であり、かつ、その面積の合計が開発区域の面積の三パーセント以上の公園（予定建築物等の用途が住宅以外のものである場合は、公園、緑地又は広場）が設けられていること。
 - 八 消防に必要な水利として利用できる河川、池沼その他の水利が消防法（昭和二十三年法律第百八十六号）第二十条第一項の規定による勧告に係る基準に適合していない場合において設置する貯水施設は、当該基準に適合しているものであること。

出典：都市計画法施行令第 25 条

(参考) 公園等の設置基準

(公園等の設置基準)

- 第二十一条** 開発区域の面積が五ヘクタール以上の開発行為にあつては、次に定めるところにより、その利用者の有効な利用が確保されるような位置に公園（予定建築物等の用途が住宅以外のものである場合は、公園、緑地又は広場。以下この条において同じ。）を設けなければならない。
- 一 公園の面積は、一箇所三百平方メートル以上であり、かつ、その面積の合計が開発区域の面積の三パーセント以上であること。
 - 二 開発区域の面積が二十ヘクタール未満の開発行為にあつてはその面積が一平方メートル以上の公園が一箇所以上、開発区域の面積が二十ヘクタール以上の開発行為にあつてはその面積が一平方メートル以上の公園が二箇所以上であること。

出典：都市計画法施行規則第 21 条

5.3.6 アクセス道路

(1) 車道部

1) 計画交通量

駅東西で想定される最大の計画交通量は西側 3,328 台/日、東側 723 台/日となる。

表 5-14 施設利用別計画交通量

利用別	時点	方向別	平日（台／日）	休日（台／日）
施設利用	第Ⅰ期整備完了時	西側	1,420	2,635
		東側	440	358
	第Ⅱ期整備完了時	西側	1,420	2,635
駅利用	第Ⅰ期整備完了時	西側	693	693
		東側	231	231
	第Ⅱ期整備完了時	西側	385	385
バス	第Ⅰ期整備完了時	西側	40	0
		東側	52	46
	第Ⅱ期整備完了時	西側	40	0
計	第Ⅰ期整備完了時	西側	2,153	3,328
		東側	723	635
	第Ⅱ期整備完了時	西側	1,845	3,020

(参考) 施設利用の台数 (本業務：将来交通量推計より抜粋)

施設利用の発生集中交通量(人 T.E/日)を台数換算係数を用いて台数換算し、自動車発生集中交通量(台 T.E/日)を算出した。台数換算係数の根拠を以降に示す。

□算定式

$$\text{自動車発生集中交通量} = \text{自動車利用の発生集中交通量} / \text{台数換算係数}$$

表 1-24 自動車の台数換算係数

用途	台数換算係数 (人/台)		参考
商業系	平日	1.5	マニュアルより
	休日	1.5	平日と同様であると仮定
芝生広場	平日	2.0	造園マニュアルの「車 1 台当たりの平均乗車人数 2～3 人／台」を参考に危険側である 2 人／台を採用
	休日	2.0	
住宅系	平日	1.4	マニュアルより
	休日	1.4	平日と同様であると仮定
業務系	平日	1.3	マニュアルより
	休日	1.3	マニュアルより

表 1-25 施設利用車両の発生集中交通量 (新駅供用時)

エリア	施設	発生集中交通量 (人 T.E/日)		台数換算係数 (人/台)		発生集中交通量 (台 T.E/日)	
		平日	休日	平日	休日	平日	休日
線路西側	商業系	2,100	3,900	1.5	1.5	1,400	2,600
	芝生広場	40	70	2.0	2.0	20	35
線路東側	仮設駐車場	0	0	—	—	—	—

表 1-26 施設利用車両の発生集中交通量 (将来像)

エリア	施設	発生集中交通量 (人 T.E/日)		台数換算係数 (人/台)		発生集中交通量 (台 T.E/日)	
		平日	休日	平日	休日	平日	休日
線路西側	商業系	2,100	3,900	1.5	1.5	1,400	2,600
	芝生広場	40	70	2.0	2.0	20	35
線路東側	住宅系	400	500	1.4	1.4	286	358
	業務系	200	0	1.3	1.3	154	0

(参考) 駅利用車両の台数 (本業務：将来交通量推計より抜粋)

1.4.3 駅利用車両

(1) 発生集中交通量

前項で算出した駅利用者の交通手段別発生集中交通量より、「交通手段：自動車」の発生集中交通量は以下の通りである。なお、平日・休日とも同じ値を用いることとした。

表 1-36 駅利用の発生集中交通量

エリア		発生集中交通量 (人/日/乗降)
新駅供用時	西側	600
	東側	300
将来像	西側	500
	東側	300

駅利用車両の発生集中交通量(人 T. E/日)を台数換算係数を用いて台数換算し、自動車発生集中交通量(台 T. E/日)を算出した。台数換算係数の根拠を以降に示す。

□算定式

自動車発生集中交通量＝自動車利用の発生集中交通量／台数換算係数

表 1-37 台数換算係数

用途	台数換算係数 (人/台)		参考
駅利用	平日	1.3	駅前広場計画指針より
	休日	1.3	

表 1-38 駅利用車両の発生集中交通量

エリア		発生集中交通量 (台/日/乗降)
新駅供用時	西側	462
	東側	231
将来像	西側	385
	東側	231

(参考) バス運行本数

各路線の1時間あたりの運行本数を整理した。平日は9時台、休日は10時台・13時台が最も多いため本検討の対象とした。

東側利用路線／平日／北方面

No.	参照バス停	1時間当たり運行本数														
		6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20
8	小房	0	0	0	1	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0
51～53	小房	1	1	2	2	1	1	2	1	1	2	1	0	2	0	0
コミュニティバス	かしはら万葉ホール	0	0	1	1	0	1	0	1	1	0	1	0	1	0	0
合計		1	1	3	4	1	2	2	3	2	2	2	0	3	0	0

東側利用路線／平日／南方面

No.	参照バス停	1時間当たり運行本数														
		6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20
8	小房	0	0	0	0	1	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0
53	小房	0	1	0	1	0	0	1	0	0	1	0	0	0	1	0
52	小房	0	1	0	1	0	0	0	0	1	0	1	1	0	0	0
51	小房	0	1	0	0	1	1	1	1	0	1	0	0	1	0	0
コミュニティバス	かしはら万葉ホール	0	1	0	1	1	0	1	0	1	0	1	1	0	0	0
合計		0	4	0	3	3	1	3	2	2	2	2	2	1	1	0

西側利用路線／平日／北方面

No.	参照バス停	1時間当たり運行本数														
		6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20
28	農業試験場	0	0	1	1	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
50	大和八木	0	0	2	2	1	2	2	1	1	2	2	2	0	0	0
合計		0	0	3	3	2	2	2	1	1	2	2	2	0	0	0

西側利用路線／平日／南方面

No.	参照バス停	1時間当たり運行本数														
		6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20
28	農業試験場	0	0	1	0	1	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0
50	大和八木	0	0	2	2	1	3	1	1	1	2	2	2	0	0	0
合計		0	0	3	2	2	4	1	1	1	2	2	2	0	0	0

平日

路線	方面	1時間当たり運行本数														
		6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20
東側路線	北方面	1	1	3	4	1	2	2	3	2	2	2	0	3	0	0
	南方面	0	4	0	3	3	1	3	2	2	2	2	2	1	1	0
西側路線	北方面	0	0	3	3	2	2	2	1	1	2	2	2	0	0	0
	南方面	0	0	3	2	2	4	1	1	1	2	2	2	0	0	0
合計		1	5	9	12	8	9	8	7	6	8	8	6	4	1	0

※平日は、合計本数が最も多い「9時台」を採用

52本

40本

東側利用路線／休日／北方面

No.	参照バス停	1時間当たり運行本数														
		6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20
8	小房	0	0	0	0	1	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0
51～53	小房	1	1	1	2	1	1	2	1	1	2	1	0	1	0	0
コミュニティバス	かしはら万葉ホール	0	0	1	0	1	0	0	1	0	1	0	1	0	0	0
合計		1	1	2	2	3	1	2	3	1	3	1	1	1	0	0

東側利用路線／休日／南方面

No.	参照バス停	1時間当たり運行本数														
		6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20
8	小房	0	0	0	0	1	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0
53	小房	0	1	0	1	0	0	1	0	0	1	0	0	0	1	0
52	小房	0	1	0	1	0	0	0	0	1	0	1	1	0	0	0
51	小房	0	0	1	0	1	1	1	1	0	1	0	0	1	0	0
コミュニティバス	かしはら万葉ホール	0	1	0	1	0	1	0	0	1	0	1	0	0	0	0
合計		0	3	1	3	2	2	2	2	2	2	2	1	1	1	0

西側利用路線／休日／北方面

No.	参照バス停	1時間当たり運行本数														
		6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20
28	農業試験場	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
50	大和八木	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
合計		0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0

西側利用路線／休日／南方面

No.	参照バス停	1時間当たり運行本数														
		6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20
28	農業試験場	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
50	大和八木	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
合計		0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0

休日

路線	方面	1時間当たり運行本数														
		6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20
東側路線	北方面	1	1	2	2	3	1	2	3	1	3	1	1	1	0	0
	南方面	0	3	1	3	2	2	2	2	2	2	2	1	1	1	0
西側路線	北方面	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	南方面	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
合計		1	4	3	5	5	3	4	5	3	5	3	2	2	1	0

※東側利用路線の休日は、合計本数が最も多い「9・10・13・15時台」のうち個別本数分布が同じ「10・13時台」を採用

46本

0本

2) アクセス道路の種級

道路構造令及び計画交通量より、東西のアクセス道路はともに「第4種第3級」の道路に相当する。「第4種第3級」の道路かつバスの通行が想定されることから車道の有効幅員を3.0mと設定する。なお、路側帯は0.5mとする。

<道路構造令第3条第1項>

道路の存する地域	地方部	都市部
高速自動車国道及び 自動車専用道路又はその他の道路の別		
高速自動車国道及び自動車専用道路	第1種	第2種
その他の道路	第3種	第4種

※都市部：市街地を形成している地域又は市街地を形成する見込みの多い地域をいう。
※地方部：都市部以外の地域をいう。

四 第4種の道路

計画交通量 (単位 1日につき台)	10,000 以上	4,000 以上 10,000 未満	500 以上 4,000 未満	500 未満
道路の種類				
一般国道	第1級		第2級	
都道府県道	第1級	第2級	第3級	
市町村道	第1級	第2級	第3級	第4級

出典：道路構造令の解説と運用 (p.134)

第3種	第1級	普通道路	3.5
		小型道路	3
	第2級	普通道路	3.25
		小型道路	2.75
	第3級	普通道路	3
		小型道路	2.75
第4種	第4級		2.75
	第1級	普通道路	3.25
		小型道路	2.75
	第2級 及び 第3級	普通道路	3
		小型道路	2.75

出典：道路構造令の解説と運用 (P.199)

(2) 歩道部

アクセス道路の歩道空間は動線を考慮して、「道路の移動等円滑化に関するガイドライン（国交省/令和4年）」における歩行者の交通量が多い道路の基準である有効幅員 3.5m+余裕幅 0.5m（施設帯等）の計 4.0m を確保することとする。

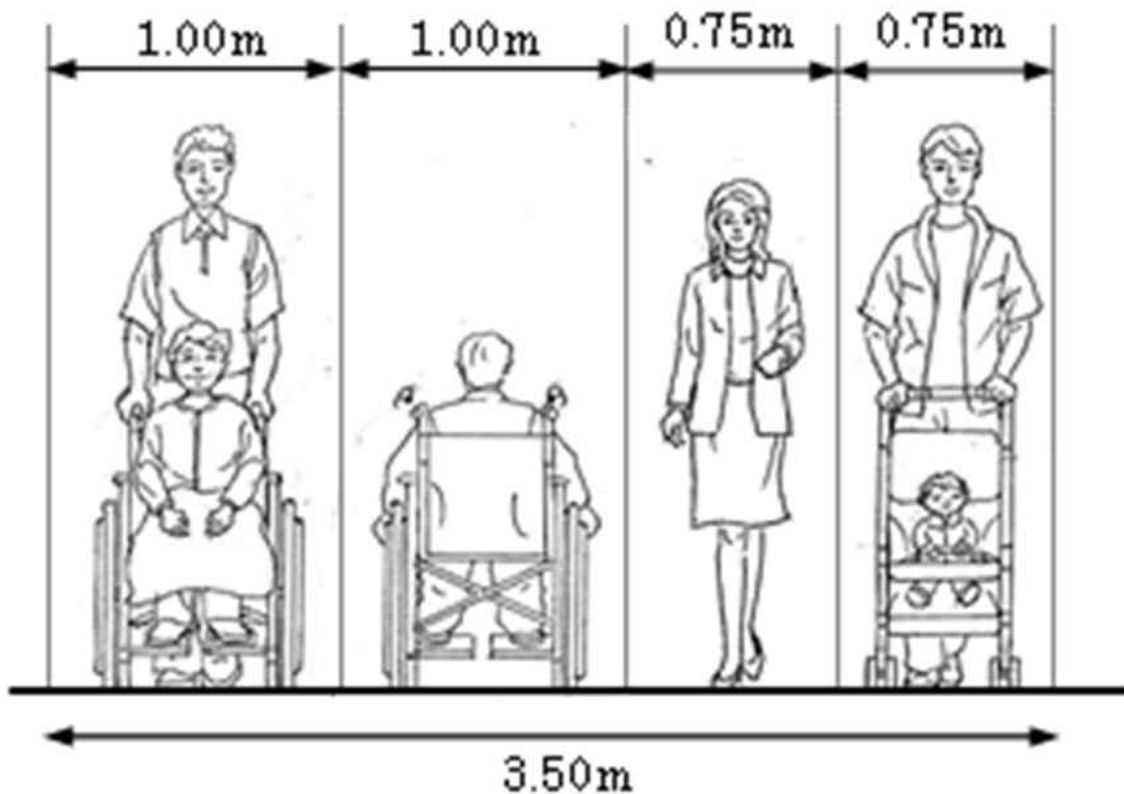


図 5-11 歩道の幅員の考え方（幅員 3.5m の歩道の場合）

出典：道路の移動等円滑化に関するガイドライン／国交省