

3.7 地域社会（交通混雑・歩行者の安全）

3.7.1 調査

1) 現地調査結果

(1) 交差点自動車交通量調査

対象事業実施区域周辺の交差点における自動車交通量の調査結果は、p. 資3.7-2～19に示すとおりです。

なお、調査結果は、各交差点における実測交通量と、待ち行列を加えた需要交通量について整理しています。

(2) 信号現示調査

対象事業実施区域周辺の交差点における信号現示の調査結果は、p. 資3.7-20～21に示すとおりです。

(3) 滞留長・渋滞長調査

対象事業実施区域周辺の交差点における方向別滞留長及び渋滞長の調査結果は、p. 資3.7-22～26に示すとおりです。

(4) 飽和交通流率調査

対象事業実施区域周辺の交差点における飽和交通流率の調査結果は、p. 資3.7-27に示すとおりです。

(5) 交差点部横断歩行者等交通量調査

対象事業実施区域周辺の交差点における歩行者等交通量の調査結果は、p. 資3.7-28～32に示すとおりです。

(6) 左折車の横断歩行者による低減率

対象事業実施区域周辺の交差点における左折車の横断歩行者による低減率の調査結果は、p. 資3.7-33～34に示すとおりです。

(7) 歩道部歩行者等交通量調査

対象事業実施区域周辺の歩道部における歩行者等交通量の調査結果は、p. 資3.7-35～38に示すとおりです。

(1) 交差点自動車交通量調査

調査地点：1 神奈川二丁目

調査年月日：平成27年5月20日(水) 天候晴れ

交差点総流入交通量

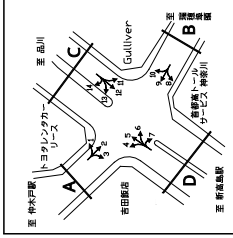


Table with columns for direction (方向), flow direction (流入部), and traffic volume (交通量). It includes sub-sections for '待行列の増分' and '交差点流入交通量'.

注1)待行列の増分は、渋滞時の増分/停止待ち行列での停止時間間隔は小車線6m・大型車2mとして算定。

Main data table showing traffic volume by direction (方向) and time period (15分集計). It includes columns for '待行列の増分', '交差点流入交通量', and '需要交通量'.

注2) 交差点流入交通量最大時間帯

自動車実測交通量調査結果と需要交通量算定結果(実測交通量+待ち行列の増分(台数))

調査地点：1 神奈川二丁目
調査年月日：平成27年5月20日(水) 天候晴

流入部 C
左折 1
直進 3
右折 1

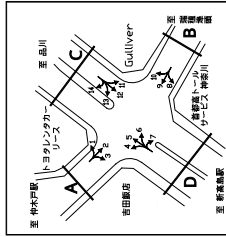


Table with columns for direction (方向), flow volume (流入部C), and various traffic metrics (small/large vehicle counts, etc.). Includes a detailed flow diagram at the top.

Main data table showing traffic volume by direction (方向) and time period (15分種別). Columns include small/large vehicle counts, total counts, and peak flow rates.

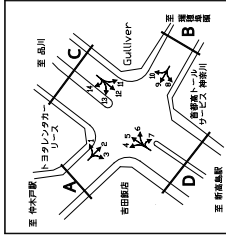
注1) 待ち行列へ向ける自動車台数=流況表の増分/停止待ち行列での停止車両数×車線数。停止待ち行列での停止車両数は小型車・大型車(m)として算定。

注2) 流入部流入交通量(最大時)

自動車実測交通量調査結果と需要交通量算定結果(実測交通量+待ち行列の増分(台数))

調査地点: 1 神奈川二丁目
調査年月日: 平成27年5月20日(水) 天候晴れ

流入部 D
直左 1
直進 2
右折 1



方向	流入部D											
	4 左折				5 直進				6 7 右折			
	小型	大型	合計	流入部D合計	小型	大型	合計	流入部D合計	待ち行列 直進	待ち行列 直進x2	待ち行列 右折	待ち行列 右折x2
7:00-7:15	9	0	9	3,302	61	29	8	3,302	0	0	0	0
7:15-7:30	10	2	12	289	49	338	32	10	42	331	61	392
7:30-7:45	16	2	18	230	55	345	37	15	52	343	72	415
7:45-8:00	24	4	28	236	52	288	20	13	33	280	69	349
8:00-8:15	19	8	27	178	217	288	18	46	164	1,286	271	1,557
8:15-8:30	14	1	15	121	136	18	21	42	363	65	314	379
8:30-8:45	12	0	12	202	40	260	8	36	240	69	209	278
8:45-9:00	20	1	21	221	60	281	53	17	72	286	78	374
9:00-9:15	20	1	21	902	180	1,099	132	55	187	1,107	251	1,358
9:15-9:30	25	1	26	1,822	69	2,511	24	18	42	2,361	388	3,244
9:30-9:45	19	2	21	1,881	64	2,525	18	29	47	2,295	95	3,220
9:45-10:00	19	3	22	1,831	62	2,453	33	17	50	2,355	82	3,177
10:00-10:15	24	3	27	1,761	76	2,521	21	20	41	2,211	99	3,220
10:15-10:30	28	2	30	1,761	81	2,571	34	62	232	1,177	349	1,526
10:30-10:45	14	1	15	1,611	80	2,411	16	20	36	1,911	101	2,322
10:45-11:00	41	4	45	1,741	63	2,371	29	22	51	2,441	89	3,333
11:00-11:15	107	10	117	687	300	987	94	96	190	888	406	1,294
11:15-11:30	23	2	25	1,941	56	2,501	28	16	44	2,451	74	3,119
11:30-11:45	28	4	32	2,051	63	2,681	31	62	264	98	362	1,353
11:45-12:00	30	1	31	2,061	61	2,671	38	22	60	2,741	84	3,581
12:00-12:15	22	4	26	1,681	34	2,021	18	44	216	58	272	858
12:15-12:30	21	1	22	1,571	44	2,011	18	18	36	196	63	259
12:30-12:45	26	0	26	1,401	36	1,761	19	12	31	165	48	213
12:45-13:00	22	1	23	1,451	36	1,821	13	34	242	67	399	466
13:00-13:15	19	0	19	1,421	36	1,751	30	19	49	233	264	497
13:15-13:30	24	1	25	1,621	50	2,211	19	47	214	79	293	1,014
13:30-13:45	35	1	36	2,141	71	2,851	28	17	45	277	89	366
13:45-14:00	26	2	28	2,571	60	3,171	14	12	26	297	74	371
14:00-14:15	24	2	26	2,081	92	3,001	17	19	36	249	113	362
14:15-14:30	27	2	29	2,631	66	3,291	13	44	321	81	402	1,213
14:30-14:45	31	2	33	2,251	59	2,841	17	8	25	273	69	342
14:45-15:00	16	0	16	2,141	72	2,861	27	9	36	257	81	338
15:00-15:15	27	2	29	2,491	54	3,031	28	8	36	304	64	368
15:15-15:30	30	3	33	2,091	46	2,531	17	12	29	256	61	317
15:30-15:45	24	0	24	1,661	57	2,231	29	8	37	219	65	284
15:45-16:00	25	0	25	2,031	63	2,661	17	3	20	245	66	311
16:00-16:15	30	2	32	1,801	44	2,241	31	422	1,024	256	1,280	2,500
16:15-16:30	32	0	32	2,591	46	3,051	23	4	27	314	50	364
16:30-16:45	24	1	25	2,131	35	2,481	40	4	44	277	40	317
16:45-17:00	30	0	30	1,571	34	1,911	18	7	25	205	41	246
17:00-17:15	16	1	17	1,801	23	2,031	23	2	25	219	28	245
17:15-17:30	24	0	24	2,621	29	3,211	22	4	26	308	33	341
17:30-17:45	20	1	21	2,021	24	2,261	33	5	38	255	30	285
17:45-18:00	24	0	24	2,681	21	3,131	28	3	31	313	28	341
18:00-18:15	34	1	35	1,971	91	2,061	16	27	43	269	13	282
18:15-18:30	23	0	23	2,031	19	2,221	26	3	30	251	24	275
18:30-18:45	23	1	24	1,781	16	1,941	18	4	22	217	21	238
18:45-19:00	23	2	25	1,871	18	2,051	21	1	22	231	21	252
19:00-19:15	98	4	102	2,251	62	2,811	30	13	43	1,031	79	1,110
全期間合計	1,121	74	1,195	9,849	2,477	12,286	1,238	620	1,858	12,208	3,141	15,349

注) 1) 待ち行列の削減台数 = 渋滞の増分 / 停止待ち行列での停止時間削減率 × 車数、停止待ち行列での停止時間削減率 = 渋滞の増分 / 停止待ち行列での停止時間削減率 × 車数、停止待ち行列での停止時間削減率 = 渋滞の増分 / 停止待ち行列での停止時間削減率 × 車数

注) 流入部流入交通量最大時間帯

自動車実測交通量調査結果と需要交通量算定結果(実測交通量+待ち行列の増分(台数))

調査地点: 2 栄町
調査年月日: 平成27年 5月20日(水) 天候晴れ

交差点総流入交通量

Table showing traffic volume data by direction and time slot. Columns include direction, time slot, and various traffic volume metrics (small, large, total, etc.).

注1)待ち行列への換算台数 = 渋滞長の増分 / 停止待ち行列での停止時間間隔 * 車線数。停止待ち行列での停止時間間隔は小間隔6m・大間隔2mとして算定。

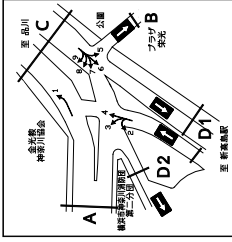


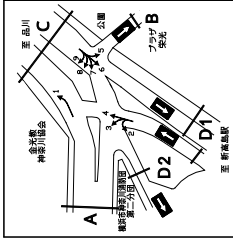
Table showing traffic volume data by direction and time slot, including detailed flow and intersection volume statistics.

注2)

自動車実測交通量調査結果と需要交通量算定結果(実測交通量 + 待ち行列の増分(台数))

調査地点：2米町
調査年月日：平成27年5月20日(水)天候晴れ

流入部 D1
直左 1
直進 1



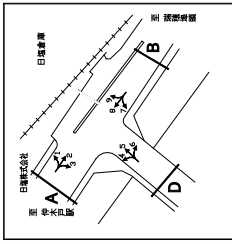
流入部D1 traffic data table with columns for direction, lane type, and traffic volume. Includes sections for 2.3 lanes, 4 lanes, and total flow.

流入部D2 traffic data table, similar to D1 but for the second direction. Includes sections for 2.3 lanes, 4 lanes, and total flow.

注) 待ち行列の換算台数 = 渋滞長の増分 / 停止待ち行列内の停止車両間隔 × 車線数。停止待ち行列内の停止車両間隔は小型車6m・大型車12mとして算定。

流入部総流入交通量最大時間帯

(注)



自動車実測交通量調査結果と需要交通量算定結果(実測交通量+待ち行列の増分(台数))

調査地点 : 3 平野町2丁目
調査年月日 : 平成27年5月20日(水) 天候晴れ

流入部 B
直左

Table with 15 columns: Direction, Lane, Flow Volume (Total, Small, Large), Waiting Queue (Total, Small, Large), and Flow Rate. Includes a summary row at the bottom with totals of 286, 1751, 4651, 8781, 14561, 8606, 10571, 19233.

注1)待ち行列への換算係数=渋滞長の増分/停止待ち行列での停止時間間隔×車線数、停止待ち行列での停止時間間隔は小型車6m、大型車7mとして算定。

Main traffic volume table with 15 columns: Direction, Lane, Flow Volume (Total, Small, Large), Waiting Queue (Total, Small, Large), and Flow Rate. Includes a summary row at the bottom with totals of 286, 1751, 4651, 8781, 14561, 8606, 10571, 19233.

注2) 流入部総流入交通量最大時間帯

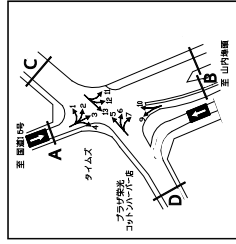
注2)

自動車実測交通量調査結果と需要交通量算定結果(実測交通量 + 待行列の増分(台数))

調査地点：4 橋本2丁目

調査年月日：平成27年5月20日(水) 天候晴れ

交差点総流入交通量



Main data table with columns for direction, flow volume (small/large/total), and waiting queue increase (A/B/C/D). Rows include time intervals from 7:00-7:15 to 18:45-19:00.

注1)待行列への換算係数 = 渋滞長さ / 停止待行列内の停止時間間隔 * 車線数。停止待行列内の停止時間間隔は小車線6m・大車線12mとして算定。

Table for '交差点総流入交通量' with columns for direction, flow volume, and waiting queue increase. Includes a '全時間合計' row at the bottom.

注2)

自動車実測交通量調査結果と需要交通量算定結果(実測交通量+待ち行列の増分(台数))

調査地点: 4 橋本2丁目
調査年月日: 平成27年5月20日(水) 天候晴れ

流入部 B
左右

Table with columns for direction (方向), section (9 左折, 10 右折), and traffic volume (流入部合計, 実測交通量, 待ち行列, 流入部合計). Rows include various time intervals from 7:00-7:15 to 18:45-19:00.

注1) 待ち行列への換算台数=渋滞車の増分/停止待ち行列内の停止車両数×車線数、停止待ち行列内の停止車両数は小型車m・大型車2mとして算定。

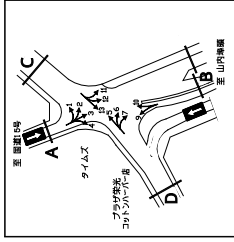


Table with columns for direction (方向), section (9 右折), and traffic volume (需要交通量, 流入部合計, 実測交通量, 待ち行列の増分(台数)). Rows include various time intervals from 7:00-7:15 to 18:45-19:00.

注2) 流入部総流入交通量最大時間帯

自動車実別交通量調査結果と需要交通量算定結果(実別交通量+待ち行列の増分(台数))

調査地点 : 4 橋本2丁目
調査年月日 : 平成27年 6月20日(水) 天候晴れ

流入部 C
重左 1

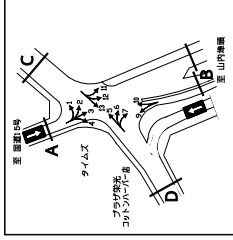


Table with columns: 方向 (Direction), 流入部 C (Inlet C), 実別交通量 (Actual Traffic Volume), 待ち行列 (Waiting Line), 重左 (Heavy Left), 流入部 C (Inlet C), 待ち行列 (Waiting Line), 重左 (Heavy Left).

Table with columns: 方向 (Direction), 流入部 C (Inlet C), 実別交通量 (Actual Traffic Volume), 待ち行列 (Waiting Line), 重左 (Heavy Left), 流入部 C (Inlet C), 待ち行列 (Waiting Line), 重左 (Heavy Left).

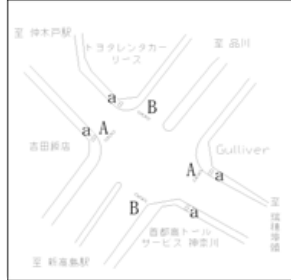
注1) 待ち行列への換算台数 = 渋滞長の増分 / 停止待ち行列内の停止時間間隔 * 車線数。停止待ち行列内の停止時間間隔は小型車60m・大型車70mとして算定。

注2) 流入部C流入交通量最大時間帯

(2) 信号現示調査結果

信号現示調査結果

調査年月日：平成27年5月20日（水）
調査地点：No.1 神奈川二丁目



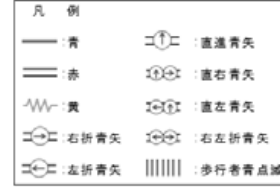
灯器	階梯	1φ			2φ			3φ	4φ	5φ			12	13	14	合計
		1	2	3	4	5	6			7	8	9				
A		青	青	青	赤	赤	赤	赤	赤	赤	赤					
B		赤	赤	赤	赤	赤	赤	赤	赤	赤	赤					
a					歩	歩	歩	歩	歩	歩	歩					
7時台①		36	3	4	40	9	2	3	2	16	2	3			120	
7時台②		31	3	4	44	9	2	3	2	18	2	3			121	
7時台③		34	3	4	58	9	2	3	2	18	2	3			138	
8時台①		38	3	4	63	9	2	3	2	20	2	3			149	
8時台②		42	3	4	55	9	2	3	2	18	2	3			143	
8時台③		38	3	4	39	9	2	3	2	16	2	3			121	
9時台①		37	3	4	46	9	2	3	2	16	2	3			127	
9時台②		35	3	4	50	9	2	3	2	8	2	3			121	
9時台③		36	3	4	58	9	2	3	2	13	2	3			135	
10時台①		38	3	4	46	9	2	3	2	15	2	3			127	
10時台②		36	3	3	51	9	2	3	2	11	2	3			125	
10時台③		36	3	4	55	9	2	3	2	16	2	3			135	
11時台①		35	3	4	50	9	2	3	2	16	2	3			129	
11時台②		39	3	4	57	9	2	3	2	13	2	3			137	
11時台③		38	3	4	58	9	2	3	2	15	2	3			139	
12時台①		36	3	4	51	9	2	3	2	14	2	3			129	
12時台②		36	3	4	47	9	2	3	2	19	2	3			130	
12時台③		36	3	4	54	9	2	3	2	8	2	3			126	
13時台①		36	3	4	59	9	2	3	2	9	2	3			132	
13時台②		36	3	4	66	9	2	3	2	13	2	3			143	
13時台③		36	3	4	55	9	2	3	2	19	2	3			138	
14時台①		36	3	4	47	9	2	3	2	19	2	3			130	
14時台②		36	3	4	47	9	2	3	2	16	2	3			127	
14時台③		36	3	4	50	9	2	3	2	11	2	3			125	
15時台①		36	3	4	47	9	2	3	2	19	2	3			130	
15時台②		36	3	4	47	9	2	3	2	19	2	3			130	
15時台③		36	3	4	65	9	2	3	2	12	2	3			141	
16時台①		36	3	4	47	9	2	3	2	12	2	3			123	
16時台②		36	3	4	54	9	2	3	2	8	2	3			126	
16時台③		36	3	4	59	9	2	3	2	18	2	3			141	
17時台①		37	3	4	44	9	2	3	2	16	2	3			125	
17時台②		31	3	4	46	9	2	3	2	19	2	3			124	
17時台③		36	3	4	46	9	2	3	2	19	2	3			129	
18時台①		36	3	4	58	9	2	3	2	18	2	3			140	
18時台②		38	3	4	56	9	2	3	2	18	2	3			140	
18時台③		38	3	4	46	9	2	3	2	18	2	3			130	

単位：秒



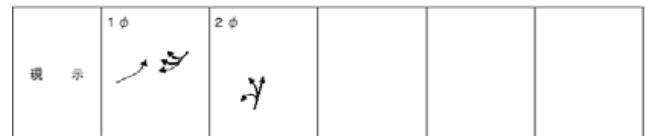
信号現示調査結果

調査年月日：平成27年5月20日（水）
調査地点：No.2 栄町



灯器	階梯	1φ			2φ			7	8	9	10	11	12	13	14	合計
		1	2	3	4	5	6									
A		青	青	青	赤	赤	赤									
B		赤	赤	赤	赤	赤	赤									
7時台①		77	3	5	46	3	6								140	
7時台②		77	3	5	46	3	6								140	
7時台③		64	3	5	49	3	6								130	
8時台①		77	3	5	46	3	6								140	
8時台②		64	3	5	49	3	6								130	
8時台③		64	3	5	49	3	6								130	
9時台①		64	3	5	49	3	6								130	
9時台②		76	3	5	47	3	6								140	
9時台③		76	3	5	47	3	6								140	
10時台①		76	3	5	48	3	5								140	
10時台②		64	3	5	49	3	6								130	
10時台③		64	3	5	49	3	6								130	
11時台①		76	3	5	47	3	6								140	
11時台②		76	3	5	47	3	6								140	
11時台③		76	3	5	47	3	6								140	
12時台①		64	3	5	49	3	6								130	
12時台②		64	3	5	49	3	6								130	
12時台③		64	3	5	49	3	6								130	
13時台①		64	3	5	49	3	6								130	
13時台②		64	3	5	49	3	6								130	
13時台③		64	3	5	49	3	6								130	
14時台①		64	3	5	49	3	6								130	
14時台②		64	3	5	49	3	6								130	
14時台③		64	3	5	49	3	6								130	
15時台①		64	3	5	49	3	6								130	
15時台②		64	3	5	49	3	6								130	
15時台③		64	3	5	49	3	6								130	
16時台①		64	3	5	49	3	6								130	
16時台②		64	3	5	49	3	6								130	
16時台③		64	3	5	49	3	6								130	
17時台①		64	3	5	49	3	6								130	
17時台②		76	3	5	47	3	6								140	
17時台③		76	3	5	47	3	6								140	
18時台①		76	3	5	47	3	6								140	
18時台②		76	3	5	47	3	6								140	
18時台③		76	3	5	47	3	6								140	

単位：秒

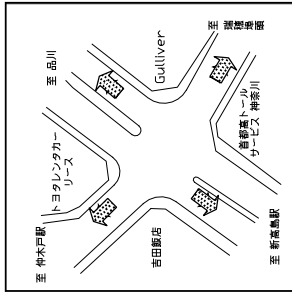


(3) 滞留長・渋滞長調査結果

滞留長・渋滞長調査結果

調査地点 : 1 神奈川二丁目

調査年月日 : 平成27年 5月20日(水) 天候:晴れ



滞留長、渋滞長の測定方向

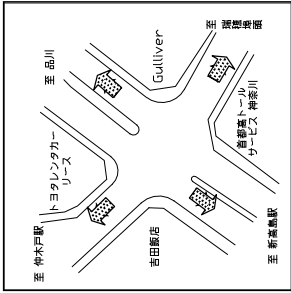
1: 車線減少 2: 信号指示不適 3: 踏切 4: 橋梁 5: 右折、対向直進 6: 左折車
 7: 大型車 8: 二輪車 9: 歩行者 10: 駐車車両 11: バス停、バスレーン 12: 工事、事故
 13: 沿道出入車両 14: 道路線形 15: 交差点形状 16: 先詰まり 17: その他

方向	方向 A(直左)		方向 A(直進)		方向 A(右折)		方向 B(左折1)	
	滞留長 (m)	渋滞 原因	滞留長 (m)	渋滞 原因	滞留長 (m)	渋滞 原因	滞留長 (m)	渋滞 原因
7:00-7:15	50	0	0	0	30	0	20	0
7:15-7:30	50	0	40	0	70	0	25	0
7:30-7:45	70	0	35	0	0	0	10	0
7:45-8:00	55	0	55	0	60	0	20	0
8:00-8:15	80	0	70	0	30	0	15	0
8:15-8:30	30	0	40	0	40	0	30	0
8:30-8:45	30	0	40	0	25	0	30	0
8:45-9:00	35	0	30	0	40	0	25	0
9:00-9:15	25	0	10	0	40	0	40	0
9:15-9:30	40	0	15	0	100	0	40	0
9:30-9:45	15	0	30	0	85	0	30	0
9:45-10:00	30	0	45	0	40	0	20	0
10:00-10:15	40	0	45	0	40	0	20	0
10:15-10:30	40	0	30	0	20	0	45	0
10:30-10:45	60	0	75	0	90	0	25	0
10:45-11:00	40	0	50	0	50	0	25	0
11:00-11:15	30	0	40	0	45	0	20	0
11:15-11:30	30	0	30	0	80	15	30	0
11:30-11:45	20	0	20	0	20	0	30	0
11:45-12:00	25	0	80	10	80	5	20	0
12:00-12:15	35	0	15	0	70	0	20	0
12:15-12:30	40	0	20	0	40	0	10	0
12:30-12:45	70	0	15	0	30	0	20	0
12:45-13:00	30	0	10	0	40	0	30	0
13:00-13:15	40	0	50	0	50	0	25	0
13:15-13:30	0	0	0	0	35	0	20	0
13:30-13:45	40	0	30	0	5	0	15	0
13:45-14:00	15	0	5	0	40	0	20	0
14:00-14:15	40	0	35	0	25	0	15	0
14:15-14:30	60	0	50	0	30	0	20	0
14:30-14:45	30	0	85	0	80	0	30	0
14:45-15:00	80	0	50	0	45	0	30	0
15:00-15:15	35	0	35	0	30	0	30	0
15:15-15:30	40	0	15	0	30	0	20	0
15:30-15:45	10	0	15	0	40	0	20	0
15:45-16:00	50	0	20	0	25	0	15	0
16:00-16:15	20	0	15	0	40	0	50	0
16:15-16:30	20	0	40	0	40	0	15	0
16:30-16:45	35	0	40	0	70	0	15	0
16:45-17:00	80	0	20	0	50	0	25	0
17:00-17:15	55	0	30	0	30	0	30	0
17:15-17:30	80	0	30	0	70	0	30	0
17:30-17:45	20	0	30	0	80	0	30	0
17:45-18:00	90	0	20	0	80	0	30	0
18:00-18:15	10	0	20	0	10	0	30	0
18:15-18:30	30	0	40	0	30	0	20	0
18:30-18:45	30	0	40	0	60	0	30	0
18:45-19:00	20	0	30	0	5	0	30	0

滞留長・渋滞長調査結果

調査地点 : 1 神奈川二丁目

調査年月日 : 平成27年 5月20日(水) 天候:晴れ



滞留長、渋滞長の測定方向

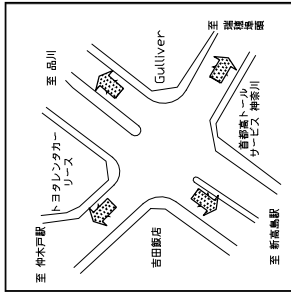
1: 車線減少 2: 信号指示不適 3: 踏切 4: 橋梁 5: 右折、対向直進 6: 左折車
 7: 大型車 8: 二輪車 9: 歩行者 10: 駐車車両 11: バス停、バスレーン 12: 工事、事故
 13: 沿道出入車両 14: 道路線形 15: 交差点形状 16: 先詰まり 17: その他

方向	方向 B(左折2)		方向 B(直進)		方向 B(右折)		方向 C(左折)	
	滞留長 (m)	渋滞 原因	滞留長 (m)	渋滞 原因	滞留長 (m)	渋滞 原因	滞留長 (m)	渋滞 原因
7:00-7:15	20	0	35	0	30	0	30	0
7:15-7:30	80	0	65	0	30	0	30	0
7:30-7:45	20	0	50	0	65	10	75	0
7:45-8:00	25	0	50	0	30	0	50	0
8:00-8:15	105	0	55	0	45	10	60	0
8:15-8:30	35	0	60	0	65	15	30	0
8:30-8:45	50	0	50	0	105	20	20	0
8:45-9:00	35	0	50	0	45	0	50	0
9:00-9:15	30	0	65	0	95	15	60	0
9:15-9:30	50	0	30	0	200	65	30	0
9:30-9:45	50	0	50	0	130	57	50	0
9:45-10:00	40	0	65	0	310	210	57	0
10:00-10:15	50	0	30	0	135	85	20	0
10:15-10:30	20	0	75	0	125	45	50	0
10:30-10:45	30	0	30	0	130	75	50	0
10:45-11:00	25	0	30	0	60	0	45	0
11:00-11:15	30	0	50	0	80	0	45	0
11:15-11:30	90	0	115	11	160	40	57	0
11:30-11:45	30	0	80	0	120	50	57	0
11:45-12:00	30	0	80	0	150	80	60	0
12:00-12:15	20	0	60	0	70	0	20	0
12:15-12:30	20	0	40	0	70	0	45	0
12:30-12:45	30	0	50	0	50	0	80	0
12:45-13:00	30	0	45	0	80	0	45	0
13:00-13:15	30	0	95	0	85	0	30	0
13:15-13:30	35	0	100	0	40	0	55	0
13:30-13:45	30	0	100	0	120	10	57	0
13:45-14:00	30	0	45	0	100	0	30	0
14:00-14:15	25	0	55	0	140	10	57	0
14:15-14:30	25	0	60	0	80	5	57	0
14:30-14:45	50	0	60	0	110	15	57	0
14:45-15:00	45	0	70	0	90	10	57	0
15:00-15:15	25	0	80	0	70	0	20	0
15:15-15:30	50	0	80	0	80	0	30	0
15:30-15:45	60	0	65	0	90	10	57	0
15:45-16:00	45	0	70	0	100	25	57	0
16:00-16:15	50	0	60	0	95	10	35	0
16:15-16:30	35	0	90	0	100	10	57	0
16:30-16:45	20	0	20	0	160	16	57	0
16:45-17:00	25	0	25	0	90	20	57	0
17:00-17:15	30	0	70	0	50	0	30	0
17:15-17:30	30	0	80	0	70	0	20	0
17:30-17:45	40	0	110	0	40	0	40	0
17:45-18:00	20	0	70	0	40	0	20	0
18:00-18:15	40	0	60	0	30	0	15	0
18:15-18:30	30	0	80	0	40	0	30	0
18:30-18:45	30	0	60	0	40	0	30	0
18:45-19:00	30	0	50	0	30	0	20	0

滞留長・渋滞長調査結果

調査地点 : 1 神奈川二丁目

調査年月日 : 平成27年 5月20日(水) 天候:晴れ



滞留長、渋滞長の測定方向

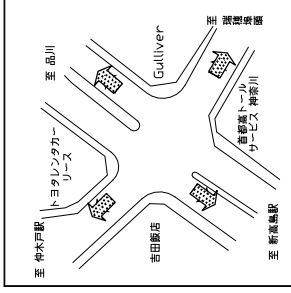
1: 車線減少 2: 信号指示不遇 3: 踏切 4: 橋梁 5: 右折、対向直進 6: 左折車
 7: 大型車 8: 二輪車 9: 歩行者 10: 駐車車両 11: バス停、バスレーン 12: 工事、事故
 13: 沿道出入車両 14: 道路線形 15: 交差点形状 16: 先詰まり 17: その他

観測時間	方向 C(直進1)		方向 C(直進2)		方向 C(直進3)		方向 C(右折)	
	滞留長 (m)	渋滞原因	滞留長 (m)	渋滞原因	滞留長 (m)	渋滞原因	滞留長 (m)	渋滞原因
7:00-7:15	30	0	85	0	60	0	60	0
7:15-7:30	40	0	130	0	80	0	55	0
7:30-7:45	25	0	125	0	120	0	50	0
7:45-8:00	30	0	160	0	165	0	40	0
8:00-8:15	30	0	100	0	100	0	60	0
8:15-8:30	25	0	100	0	80	0	50	0
8:30-8:45	20	0	140	0	100	0	60	0
8:45-9:00	30	0	120	0	110	0	40	0
9:00-9:15	30	0	130	0	120	0	60	0
9:15-9:30	30	0	140	0	130	0	40	0
9:30-9:45	30	0	80	0	100	0	40	0
9:45-10:00	30	0	100	0	80	0	30	0
10:00-10:15	50	0	135	0	140	0	50	0
10:15-10:30	45	0	130	0	135	0	70	10
10:30-10:45	50	0	130	0	130	0	10	5
10:45-11:00	45	0	135	0	140	0	80	0
11:00-11:15	60	0	135	0	130	0	30	0
11:15-11:30	120	0	160	0	145	0	50	0
11:30-11:45	40	0	125	0	115	0	35	0
11:45-12:00	45	0	95	0	80	0	50	0
12:00-12:15	60	0	110	0	140	0	45	0
12:15-12:30	50	0	85	0	130	0	30	0
12:30-12:45	75	0	90	0	135	0	40	0
12:45-13:00	120	0	130	0	140	0	30	0
13:00-13:15	40	0	140	0	120	0	35	0
13:15-13:30	20	0	110	0	130	0	50	0
13:30-13:45	80	0	100	0	110	0	70	0
13:45-14:00	60	0	80	0	120	0	30	0
14:00-14:15	40	0	150	0	120	0	30	0
14:15-14:30	30	0	130	0	130	0	50	0
14:30-14:45	100	0	160	0	150	0	30	0
14:45-15:00	30	0	100	0	80	0	60	0
15:00-15:15	50	0	160	0	160	0	60	0
15:15-15:30	60	0	150	0	150	0	70	0
15:30-15:45	70	0	150	0	160	0	50	0
15:45-16:00	50	0	120	0	150	0	60	0
16:00-16:15	35	0	115	0	160	0	50	0
16:15-16:30	100	0	120	0	155	0	30	0
16:30-16:45	55	0	150	0	170	0	45	0
16:45-17:00	50	0	145	0	175	0	65	0
17:00-17:15	95	0	155	0	205	0	90	20
17:15-17:30	95	0	180	0	165	0	45	0
17:30-17:45	50	0	180	0	180	0	100	35
17:45-18:00	100	0	135	0	125	0	90	5.17
18:00-18:15	140	0	120	0	140	0	90	20
18:15-18:30	80	0	120	0	145	0	100	2.16
18:30-18:45	80	0	130	0	150	0	60	0
18:45-19:00	105	0	145	0	160	0	50	0

滞留長・渋滞長調査結果

調査地点 : 1 神奈川二丁目

調査年月日 : 平成27年 5月20日(水) 天候:晴れ



滞留長、渋滞長の測定方向

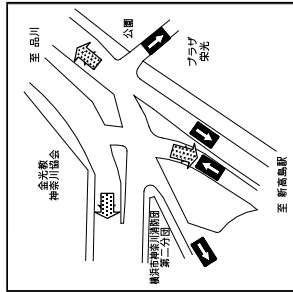
1: 車線減少 2: 信号指示不遇 3: 踏切 4: 橋梁 5: 右折、対向直進 6: 左折車
 7: 大型車 8: 二輪車 9: 歩行者 10: 駐車車両 11: バス停、バスレーン 12: 工事、事故
 13: 沿道出入車両 14: 道路線形 15: 交差点形状 16: 先詰まり 17: その他

観測時間	方向 D(直左)		方向 D(直進1)		方向 D(直進2)		方向 D(右折)	
	滞留長 (m)	渋滞原因	滞留長 (m)	渋滞原因	滞留長 (m)	渋滞原因	滞留長 (m)	渋滞原因
7:00-7:15	90	0	100	0	50	0	20	0
7:15-7:30	60	0	70	0	80	0	30	0
7:30-7:45	70	0	95	0	60	0	10	0
7:45-8:00	100	0	115	0	75	0	20	0
8:00-8:15	40	0	40	0	30	0	10	0
8:15-8:30	75	0	50	0	20	0	10	0
8:30-8:45	50	0	30	0	20	0	20	0
8:45-9:00	40	0	50	0	30	0	80	20
9:00-9:15	70	0	60	0	50	0	40	0
9:15-9:30	40	0	60	0	50	0	25	0
9:30-9:45	30	0	70	0	20	0	20	0
9:45-10:00	70	0	105	0	80	0	40	0
10:00-10:15	25	0	85	0	30	0	10	0
10:15-10:30	30	0	40	0	40	0	90	0
10:30-10:45	20	0	45	0	60	0	40	0
10:45-11:00	40	0	70	0	110	0	60	0
11:00-11:15	50	0	80	0	75	0	55	0
11:15-11:30	40	0	90	0	50	0	15	0
11:30-11:45	110	0	95	0	60	0	50	0
11:45-12:00	40	0	65	0	30	0	10	0
12:00-12:15	80	0	60	0	10	0	15	0
12:15-12:30	35	0	65	0	15	0	15	0
12:30-12:45	60	0	65	0	40	0	20	0
12:45-13:00	65	0	50	0	40	0	30	0
13:00-13:15	30	0	60	0	70	0	50	0
13:15-13:30	50	0	75	0	60	0	30	0
13:30-13:45	70	0	110	0	45	0	40	0
13:45-14:00	45	0	85	0	60	0	30	0
14:00-14:15	60	0	100	0	50	0	20	0
14:15-14:30	90	0	80	0	10	0	30	0
14:30-14:45	50	0	110	0	70	0	20	0
14:45-15:00	40	0	100	0	60	0	10	0
15:00-15:15	80	0	100	0	100	0	30	0
15:15-15:30	20	0	50	0	20	0	5	0
15:30-15:45	80	0	90	0	100	0	30	0
15:45-16:00	80	0	130	0	60	0	0	0
16:00-16:15	30	0	100	0	40	0	0	0
16:15-16:30	40	0	70	0	30	0	5	0
16:30-16:45	40	0	120	0	70	0	30	0
16:45-17:00	40	0	60	0	50	0	5	0
17:00-17:15	20	0	55	0	40	0	10	0
17:15-17:30	65	0	70	0	60	0	15	0
17:30-17:45	80	0	85	0	50	0	20	0
17:45-18:00	80	0	100	0	45	0	10	0
18:00-18:15	30	0	60	0	20	0	10	0
18:15-18:30	25	0	80	0	60	0	15	0
18:30-18:45	30	0	55	0	40	0	10	0
18:45-19:00	20	0	60	0	60	0	10	0

滞留長・渋滞長調査結果

調査地点 : 2 栄町

調査年月日 : 平成27年 5月20日(水) 天候:晴れ



滞留長、渋滞長の測定方向

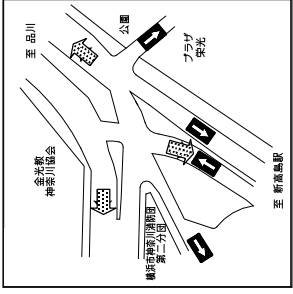
1: 車線減少 2: 信号現示不通 3: 踏切 4: 橋梁 5: 右折、対向直進 6: 左折車
 7: 大型車 8: 二輪車 9: 歩行者 10: 駐車車両 11: バス停、バスレーン 12: 工事、事故
 13: 沿道出入車両 14: 道路線形 15: 交差点形状 16: 先詰まり 17: その他

方向	方向 A (左折1)		方向 A (左折2)		方向 A (左折3)		方向 C (右折1)	
	滞留長 (m)	渋滞原因	滞留長 (m)	渋滞原因	滞留長 (m)	渋滞原因	滞留長 (m)	渋滞原因
7:00-7:15	0		15	0	5	0	15	0
7:15-7:30	0		20	0	5	0	35	0
7:30-7:45	0		15	0	15	0	45	0
7:45-8:00	0		0	0	10	0	20	0
8:00-8:15	0		5	0	5	0	40	0
8:15-8:30	0		0	0	10	0	40	0
8:30-8:45	0		0	0	10	0	50	0
8:45-9:00	10		0	0	15	0	50	0
9:00-9:15	5		0	0	15	0	45	0
9:15-9:30	5		15	0	10	0	25	0
9:30-9:45	0		0	0	5	0	30	0
9:45-10:00	10		0	0	10	0	60	0
10:00-10:15	0		0	0	0	0	20	0
10:15-10:30	10		0	0	0	0	20	0
10:30-10:45	0		0	0	15	0	20	0
10:45-11:00	5		0	0	10	0	20	0
11:00-11:15	0		0	0	0	0	20	0
11:15-11:30	5		0	0	10	0	25	0
11:30-11:45	0		10	0	10	0	40	0
11:45-12:00	5		0	0	15	0	35	0
12:00-12:15	10		0	0	20	0	15	0
12:15-12:30	0		25	0	20	0	15	0
12:30-12:45	0		15	0	10	0	15	0
12:45-13:00	0		0	0	10	0	20	0
13:00-13:15	0		0	0	20	0	20	0
13:15-13:30	0		0	0	15	0	30	0
13:30-13:45	15		0	0	0	0	15	0
13:45-14:00	0		5	0	10	0	10	0
14:00-14:15	10		0	0	5	0	15	0
14:15-14:30	10		0	0	5	0	10	0
14:30-14:45	5		0	0	5	0	20	0
14:45-15:00	5		0	0	15	0	80	0
15:00-15:15	0		0	0	0	0	60	0
15:15-15:30	0		0	0	5	0	30	0
15:30-15:45	15		0	0	10	0	30	0
15:45-16:00	10		0	0	10	0	20	0
16:00-16:15	0		0	0	10	0	70	0
16:15-16:30	0		0	0	5	0	30	0
16:30-16:45	5		0	0	15	0	50	0
16:45-17:00	5		0	0	15	0	25	0
17:00-17:15	5		0	0	15	0	45	0
17:15-17:30	0		0	0	10	0	35	0
17:30-17:45	0		0	0	10	0	20	0
17:45-18:00	5		0	0	0	0	15	0
18:00-18:15	0		0	0	0	0	20	0
18:15-18:30	20		0	0	5	0	35	0
18:30-18:45	10		0	0	5	0	15	0
18:45-19:00	15		0	0	10	0	20	0

滞留長・渋滞長調査結果

調査地点 : 2 栄町

調査年月日 : 平成27年 5月20日(水) 天候:晴れ



滞留長、渋滞長の測定方向

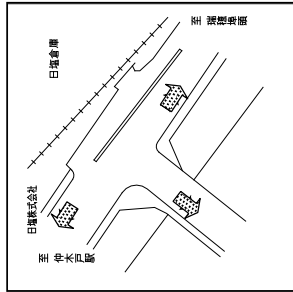
1: 車線減少 2: 信号現示不通 3: 踏切 4: 橋梁 5: 右折、対向直進 6: 左折車
 7: 大型車 8: 二輪車 9: 歩行者 10: 駐車車両 11: バス停、バスレーン 12: 工事、事故
 13: 沿道出入車両 14: 道路線形 15: 交差点形状 16: 先詰まり 17: その他

方向	方向 C (右折2)		方向 C (右折3)		方向 D1 (直左)		方向 D1 (直進)	
	滞留長 (m)	渋滞原因	滞留長 (m)	渋滞原因	滞留長 (m)	渋滞原因	滞留長 (m)	渋滞原因
7:00-7:15	10		55	0	25	0	30	0
7:15-7:30	30		50	0	60	0	50	0
7:30-7:45	30		65	0	55	0	45	0
7:45-8:00	15		45	0	65	0	35	0
8:00-8:15	10		45	0	60	0	50	0
8:15-8:30	30		40	0	70	0	65	0
8:30-8:45	30		30	0	80	0	40	0
8:45-9:00	35		55	0	125	0	50	0
9:00-9:15	40		45	0	60	0	45	0
9:15-9:30	20		45	0	70	0	45	0
9:30-9:45	40		40	0	150	0	60	0
9:45-10:00	50		55	0	70	0	60	0
10:00-10:15	30		30	0	90	0	70	0
10:15-10:30	20		35	0	65	0	115	0
10:30-10:45	30		40	0	65	0	50	0
10:45-11:00	15		30	0	70	0	60	0
11:00-11:15	60		40	0	75	0	60	0
11:15-11:30	35		35	0	85	0	70	0
11:30-11:45	15		65	0	130	0	60	0
11:45-12:00	45		55	0	75	0	50	0
12:00-12:15	15		60	0	50	0	25	0
12:15-12:30	15		40	0	70	0	55	0
12:30-12:45	20		20	0	80	0	40	0
12:45-13:00	25		35	0	70	0	45	0
13:00-13:15	15		45	0	35	0	30	0
13:15-13:30	20		40	0	45	0	25	0
13:30-13:45	15		50	0	55	0	40	0
13:45-14:00	15		40	0	45	0	45	0
14:00-14:15	10		25	0	70	0	35	0
14:15-14:30	10		20	0	70	0	60	0
14:30-14:45	25		20	0	50	0	40	0
14:45-15:00	20		20	0	65	0	55	0
15:00-15:15	50		75	0	65	0	50	0
15:15-15:30	10		5	0	75	0	60	0
15:30-15:45	30		105	0	80	0	50	0
15:45-16:00	25		25	0	70	0	65	0
16:00-16:15	20		30	0	65	0	125	0
16:15-16:30	20		20	0	55	0	100	0
16:30-16:45	50		100	0	60	0	70	0
16:45-17:00	10		30	0	65	0	80	0
17:00-17:15	20		40	0	55	0	75	0
17:15-17:30	10		35	0	50	0	70	0
17:30-17:45	20		25	0	40	0	60	0
17:45-18:00	15		55	0	130	0	40	0
18:00-18:15	20		35	0	135	0	40	0
18:15-18:30	25		50	0	80	0	65	0
18:30-18:45	10		20	0	100	0	35	0
18:45-19:00	15		20	0	100	0	40	0

滞留長・渋滞長調査結果

調査地点 : 3 千若町2丁目

調査年月日 : 平成27年 5月20日(水) 天候:晴れ



滞留長、渋滞長の測定方向

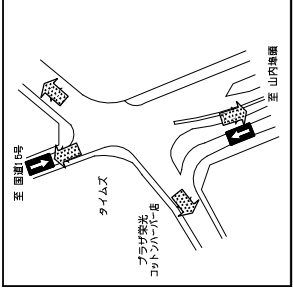
1: 車線減少 2: 信号現示不遇 3: 踏切 4: 橋梁 5: 右折、対向直進 6: 左折車
 7: 大型車 8: 二輪車 9: 歩行者 10: 駐停車両 11: バス停、バスレーン 12: 工事、事故
 13: 沿道出入車両 14: 道路線形 15: 交差点形状 16: 先詰まり 17: その他

方向	方向 A(直進)		方向 B(直左)		方向 C(直右)		方向 D(直進)	
	滞留長 (m)	渋滞原因	滞留長 (m)	渋滞原因	滞留長 (m)	渋滞原因	滞留長 (m)	渋滞原因
7:00-7:15	15	0	10	5	70	0	70	0
7:15-7:30	30	0	5	0	95	10	17	0
7:30-7:45	25	0	0	0	90	5	17	0
7:45-8:00	50	0	5	0	80	0	0	0
8:00-8:15	30	0	5	0	65	0	65	0
8:15-8:30	10	0	20	0	45	0	45	0
8:30-8:45	10	0	40	0	15	0	45	0
8:45-9:00	10	0	20	0	15	0	45	0
9:00-9:15	15	0	25	0	45	0	75	0
9:15-9:30	20	0	70	10	80	0	80	0
9:30-9:45	25	0	45	0	70	0	70	0
9:45-10:00	10	0	20	0	100	0	150	75
10:00-10:15	20	0	20	0	40	0	85	5
10:15-10:30	10	0	15	0	70	0	45	0
10:30-10:45	20	0	40	0	70	0	40	0
10:45-11:00	10	0	20	0	25	0	75	5
11:00-11:15	10	0	25	0	110	0	40	0
11:15-11:30	15	0	20	0	85	0	110	20
11:30-11:45	20	0	50	10	85	5	85	20
11:45-12:00	20	0	40	0	170	165	3	16
12:00-12:15	55	0	30	0	60	0	80	5
12:15-12:30	35	0	35	0	25	0	85	0
12:30-12:45	25	0	15	0	20	0	65	0
12:45-13:00	25	0	25	0	40	0	120	45
13:00-13:15	25	0	15	0	30	0	75	0
13:15-13:30	30	0	35	0	20	0	75	0
13:30-13:45	25	0	35	0	30	0	70	0
13:45-14:00	45	0	40	0	20	0	0	0
14:00-14:15	25	0	25	0	20	0	115	20
14:15-14:30	10	0	25	0	15	0	90	10
14:30-14:45	10	0	25	0	30	0	120	40
14:45-15:00	15	0	20	0	20	0	100	15
15:00-15:15	15	0	35	0	55	0	75	0
15:15-15:30	30	0	50	0	50	0	60	0
15:30-15:45	15	0	25	0	50	0	125	50
15:45-16:00	15	0	25	0	30	0	80	15
16:00-16:15	20	0	40	0	50	0	60	0
16:15-16:30	15	0	40	0	45	0	80	5
16:30-16:45	15	0	20	0	75	0	50	0
16:45-17:00	15	0	20	0	45	0	110	20
17:00-17:15	15	0	25	0	35	0	90	15
17:15-17:30	10	0	25	0	30	0	80	0
17:30-17:45	10	0	20	0	15	0	60	0
17:45-18:00	15	0	20	0	10	0	60	0
18:00-18:15	10	0	25	0	15	0	80	0
18:15-18:30	20	0	20	0	10	0	50	0
18:30-18:45	10	0	40	0	25	0	45	0
18:45-19:00	10	0	20	0	10	0	50	0

滞留長・渋滞長調査結果

調査地点 : 4 橋本2丁目

調査年月日 : 平成27年 5月20日(水) 天候:晴れ



滞留長、渋滞長の測定方向

1: 車線減少 2: 信号現示不遇 3: 踏切 4: 橋梁 5: 右折、対向直進 6: 左折車
 7: 大型車 8: 二輪車 9: 歩行者 10: 駐停車両 11: バス停、バスレーン 12: 工事、事故
 13: 沿道出入車両 14: 道路線形 15: 交差点形状 16: 先詰まり 17: その他

方向	方向 A(直左)		方向 B(左右)		方向 C(直左)		方向 D(直進)	
	滞留長 (m)	渋滞原因	滞留長 (m)	渋滞原因	滞留長 (m)	渋滞原因	滞留長 (m)	渋滞原因
7:00-7:15	10	0	30	0	5	0	5	0
7:15-7:30	10	0	70	0	20	0	10	0
7:30-7:45	10	0	80	0	15	0	5	0
7:45-8:00	5	0	50	0	10	0	10	0
8:00-8:15	25	0	25	0	25	0	5	0
8:15-8:30	15	0	50	0	10	0	5	0
8:30-8:45	5	0	55	0	25	0	5	0
8:45-9:00	10	0	55	0	25	0	15	0
9:00-9:15	35	0	70	0	35	0	15	0
9:15-9:30	20	0	60	0	40	0	5	0
9:30-9:45	15	0	50	0	20	0	10	0
9:45-10:00	10	0	80	5	6	7	75	0
10:00-10:15	15	0	25	0	85	0	3	0
10:15-10:30	40	0	40	0	50	0	10	0
10:30-10:45	15	0	10	0	30	0	5	0
10:45-11:00	35	0	30	0	25	0	5	0
11:00-11:15	10	0	55	0	35	0	10	0
11:15-11:30	20	0	35	0	45	0	5	0
11:30-11:45	10	0	30	0	40	0	5	0
11:45-12:00	20	0	10	0	50	0	5	0
12:00-12:15	25	0	65	0	35	0	5	0
12:15-12:30	20	0	70	0	25	0	5	0
12:30-12:45	10	0	40	0	20	0	5	0
12:45-13:00	20	0	60	0	20	0	5	0
13:00-13:15	15	0	55	0	10	0	5	0
13:15-13:30	10	0	80	0	15	0	5	0
13:30-13:45	25	0	100	0	20	0	5	0
13:45-14:00	5	0	60	0	35	0	5	0
14:00-14:15	5	0	80	0	20	0	10	0
14:15-14:30	25	0	70	0	30	0	10	0
14:30-14:45	10	0	70	0	38	0	20	0
14:45-15:00	10	0	90	10	6	7	5	0
15:00-15:15	5	0	80	0	25	0	15	0
15:15-15:30	10	0	60	0	20	0	10	0
15:30-15:45	10	0	75	0	25	0	15	0
15:45-16:00	20	0	110	20	6	0	5	0
16:00-16:15	15	0	45	0	25	0	10	0
16:15-16:30	20	0	60	0	30	0	5	0
16:30-16:45	20	0	55	0	45	0	10	0
16:45-17:00	15	0	65	0	30	0	5	0
17:00-17:15	20	0	40	0	45	0	5	0
17:15-17:30	10	0	60	0	20	0	5	0
17:30-17:45	15	0	65	0	25	0	5	0
17:45-18:00	15	0	55	0	60	0	5	0
18:00-18:15	20	0	110	20	6	7	5	0
18:15-18:30	35	0	75	0	30	0	10	0
18:30-18:45	15	0	30	0	40	0	5	0
18:45-19:00	10	0	40	0	20	0	5	0

滞留長・渋滞長調査結果

調査地点 : 4 橋本2丁目

調査年月日 : 平成27年 5月20日(水) 天候:晴れ

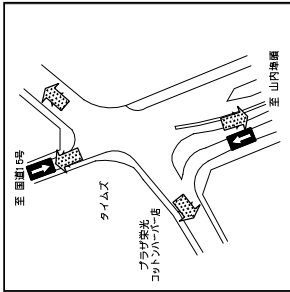


図4 滞留長・渋滞長の測定方向

- 1 : 車線減少 2 : 信号現示不通 3 : 踏切 4 : 橋梁 5 : 右折、対向直進 6 : 左折車
 7 : 大型車 8 : 二輪車 9 : 歩行者 10 : 駐車車両 11 : バス停、バスレーン 12 : 工事、事故
 13 : 沿道出入車両 14 : 道路線形 15 : 交差点形状 16 : 先詰まり 17 : その他

観測時間	方向 D(右折)		滞留長		渋滞原因		滞留長		渋滞原因		滞留長		渋滞原因	
	滞留長 (m)	渋滞原因	滞留長 (m)	渋滞原因	滞留長 (m)	渋滞原因	滞留長 (m)	渋滞原因	滞留長 (m)	渋滞原因	滞留長 (m)	渋滞原因	滞留長 (m)	渋滞原因
7:00-7:15	10	0												
7:15-7:30	5	0												
7:30-7:45	5	0												
7:45-8:00	10	0												
8:00-8:15	10	0												
8:15-8:30	15	0												
8:30-8:45	10	0												
8:45-9:00	10	0												
9:00-9:15	15	0												
9:15-9:30	10	0												
9:30-9:45	10	0												
9:45-10:00	10	0												
10:00-10:15	5	0												
10:15-10:30	5	0												
10:30-10:45	10	0												
10:45-11:00	5	0												
11:00-11:15	5	0												
11:15-11:30	5	0												
11:30-11:45	5	0												
11:45-12:00	5	0												
12:00-12:15	10	0												
12:15-12:30	5	0												
12:30-12:45	5	0												
12:45-13:00	5	0												
13:00-13:15	5	0												
13:15-13:30	5	0												
13:30-13:45	10	0												
13:45-14:00	5	0												
14:00-14:15	5	0												
14:15-14:30	5	0												
14:30-14:45	15	0												
14:45-15:00	5	0												
15:00-15:15	5	0												
15:15-15:30	5	0												
15:30-15:45	10	0												
15:45-16:00	5	0												
16:00-16:15	5	0												
16:15-16:30	5	0												
16:30-16:45	5	0												
16:45-17:00	5	0												
17:00-17:15	5	0												
17:15-17:30	5	0												
17:30-17:45	10	0												
17:45-18:00	5	0												
18:00-18:15	5	0												
18:15-18:30	5	0												
18:30-18:45	5	0												
18:45-19:00	5	0												

(4) 飽和交通流率調査結果

飽和交通流率調査結果一覧表

調査日：平成 27 年 7 月 7 日（火）

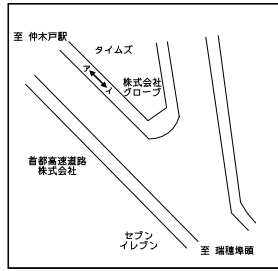
調査地点	調査時間帯	調査断面	車線	飽和交通流率 実測値 (台/時)	車頭間隔 平均値 (秒)	データ数	備考	
No.1 神奈川二丁目 交差点	11～14時	流入部 A	左折車線	1,633	2.20	134	-	
			直進車線	1,811	1.99	51	-	
			右折車線				青矢無	
		流入部 B	左折車線					連続需要無
			直進車線	1,722	2.09	125	-	
			右折車線				青矢無	
		流入部 C	左折車線	1,151	3.13	76	-	
			直進車線	1,647	2.19	418	-	
			右折車線	1,647	2.19	54	青矢有	
		流入部 D	直左車線	1,607	2.24	176	-	
			直進車線	1,718	2.10	709	-	
			右折車線	1,418	2.54	74	青矢有	
No.2 栄町交差点	7～10時	流入部 A	左折車線	1,798	2.00	419	-	
		流入部 C	右折D2車線	1,668	2.16	121	-	
			右折A車線	1,428	2.52	97	-	
		流入部 D1	直左車線	1,729	2.08	244	-	
			直進車線	1,761	2.04	88	-	
No.3 千若町 2 丁目 交差点	9～12時	流入部 A	直進車線	1,320	2.73	9	-	
			右折車線	1,450	2.48	115	時差式	
		流入部 B	直左車線	1,392	2.59	101	-	
		流入部 D	左右車線	1,348	2.67	338	-	
No.4 橋本町 2 丁目 交差点	13～16時	流入部 A	直左車線				連続需要無	
		流入部 B	左右車線	1,402	2.57	394	-	
		流入部 C	直左車線	1,337	2.69	390	-	
		流入部 D	直進車線				連続需要無	
			右折車線				連続需要無	

(7) 歩道部歩行者等交通量調査結果

歩道部歩行者等交通量調査結果

調査地点 : A

調査年月日:平成27年 5月20日(水) 天候:晴れ



調査地点 : B

調査年月日:平成27年 5月20日(水) 天候:晴れ

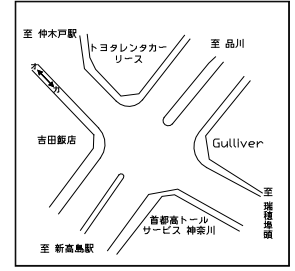


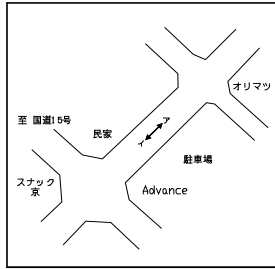
Table for location A showing pedestrian and bicycle traffic counts by direction (方向), time interval (時間帯), and mode (種別). Columns include 歩行者 (人), 自転車 (台), and 合計 (人・台).

Table for location B showing pedestrian and bicycle traffic counts by direction (方向), time interval (時間帯), and mode (種別). Columns include 歩行者 (人), 自転車 (台), and 合計 (人・台).

歩道部歩行者等交通量調査結果

調査地点 : G

調査年月日 : 平成27年 5月20日(水) 天候:晴れ



方向	ア			イ			合計		
	種別	歩行者 (人)	自転車 (台)	合計 (人・台)	歩行者 (人)	自転車 (台)	合計 (人・台)	歩行者 (人)	自転車 (台)
7:00- 7:15	7	16	23	14	11	25	21	27	48
7:15- 7:30	19	13	32	9	13	22	28	26	54
7:30- 7:45	16	14	30	8	4	12	24	18	42
7:45- 8:00	12	11	23	10	4	14	22	15	37
1時間計	54	54	108	41	32	73	95	86	181
8:00- 8:15	11	19	30	7	4	11	18	23	41
8:15- 8:30	14	15	29	8	7	15	22	22	44
8:30- 8:45	6	20	26	6	4	10	12	24	36
8:45- 9:00	6	5	11	6	4	10	12	9	21
1時間計	37	59	96	27	19	46	64	78	142
9:00- 9:15	11	10	21	4	4	8	15	14	29
9:15- 9:30	10	9	19	2	7	9	12	16	28
9:30- 9:45	9	15	24	8	1	9	17	16	33
9:45-10:00	4	3	7	1	2	3	5	5	10
1時間計	34	37	71	15	14	29	49	51	100
10:00-10:15	9	4	13	5	12	17	14	16	30
10:15-10:30	9	6	15	0	13	13	9	19	28
10:30-10:45	4	7	11	1	5	6	5	12	17
10:45-11:00	1	8	9	6	16	22	7	24	31
1時間計	23	25	48	12	46	58	35	71	106
11:00-11:15	3	2	5	3	6	9	6	8	14
11:15-11:30	2	2	4	6	7	13	8	9	17
11:30-11:45	8	6	14	7	8	15	15	14	29
11:45-12:00	6	5	11	3	7	10	9	12	21
1時間計	19	15	34	19	28	47	38	43	81
12:00-12:15	9	17	26	4	12	16	13	29	42
12:15-12:30	6	5	11	4	5	9	10	10	20
12:30-12:45	7	2	9	2	5	7	9	7	16
12:45-13:00	5	1	6	6	1	7	11	2	13
1時間計	27	25	52	16	23	39	43	48	91
13:00-13:15	7	2	9	5	7	12	12	9	21
13:15-13:30	6	5	11	4	4	8	10	9	19
13:30-13:45	4	5	9	4	1	5	8	6	14
13:45-14:00	4	3	7	1	3	4	5	6	11
1時間計	21	15	36	14	15	29	35	30	65
14:00-14:15	4	4	8	1	2	3	5	6	11
14:15-14:30	3	2	5	6	1	7	9	3	12
14:30-14:45	3	16	19	8	6	14	11	22	33
14:45-15:00	4	13	17	10	3	13	14	16	30
1時間計	14	35	49	25	12	37	39	47	86
15:00-15:15	8	4	12	4	4	8	12	8	20
15:15-15:30	5	6	11	3	8	11	8	14	22
15:30-15:45	9	15	24	8	8	16	17	23	40
15:45-16:00	3	12	15	2	10	12	5	22	27
1時間計	25	37	62	17	30	47	42	67	109
16:00-16:15	14	7	21	6	15	21	20	22	42
16:15-16:30	8	7	15	9	10	19	17	17	34
16:30-16:45	4	10	14	4	8	12	8	18	26
16:45-17:00	5	11	16	5	7	12	10	18	28
1時間計	31	35	66	24	40	64	55	75	130
17:00-17:15	4	4	8	7	8	15	11	12	23
17:15-17:30	14	8	22	8	12	20	22	20	42
17:30-17:45	7	10	17	4	6	10	11	16	27
17:45-18:00	8	14	22	6	6	12	14	20	34
1時間計	33	36	69	25	32	57	58	68	126
18:00-18:15	14	8	22	6	4	10	20	12	32
18:15-18:30	5	10	15	4	7	11	9	17	26
18:30-18:45	6	18	24	4	10	14	10	28	38
18:45-19:00	6	3	9	3	1	4	9	4	13
1時間計	31	39	70	17	22	39	48	61	109
全時間合計	349	412	761	252	313	565	601	725	1326

3.7.2 予測

1) 交差点需要率算定交通量

交差点需要率の算定に用いた交通量は、図3.7-1(1)～(6)に示すとおりです。

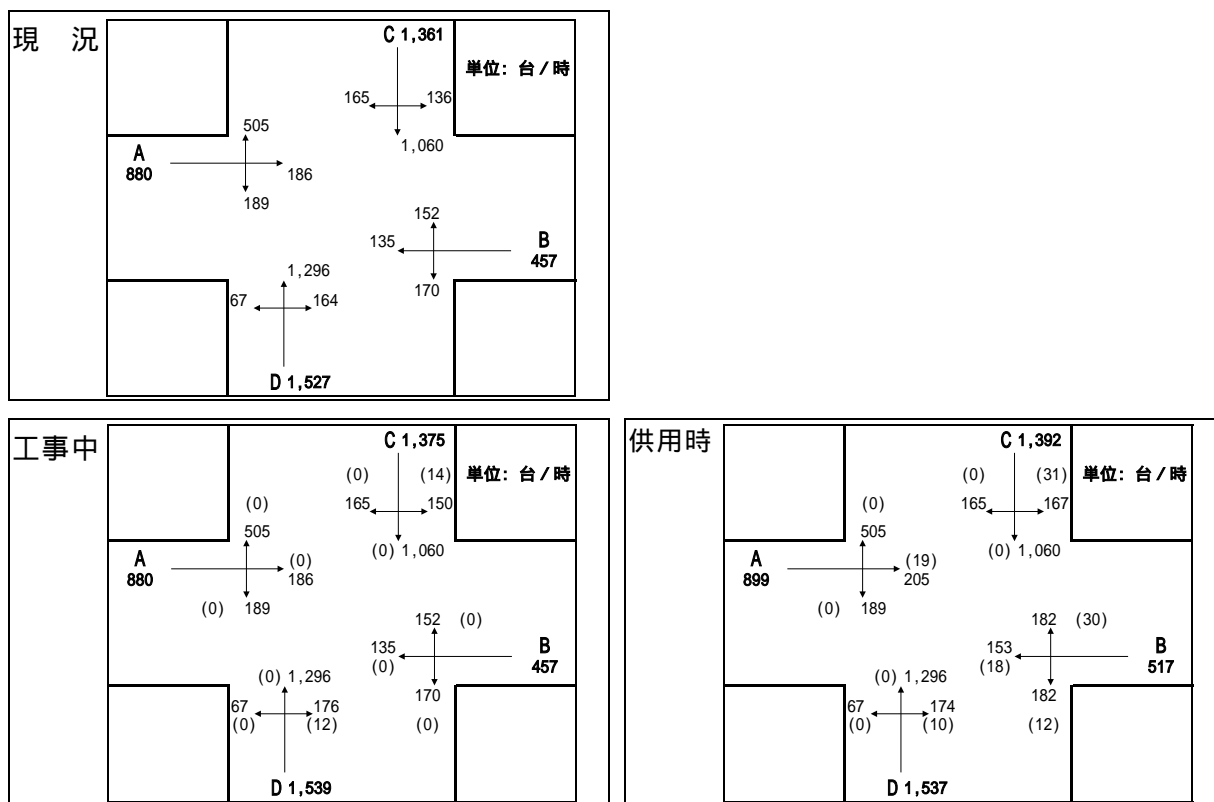


図 3.7-1(1) No.1 神奈川二丁目交差点

注) () 内の数字は工事中においては工事用車両、供用時には関係車両台数を示しています。

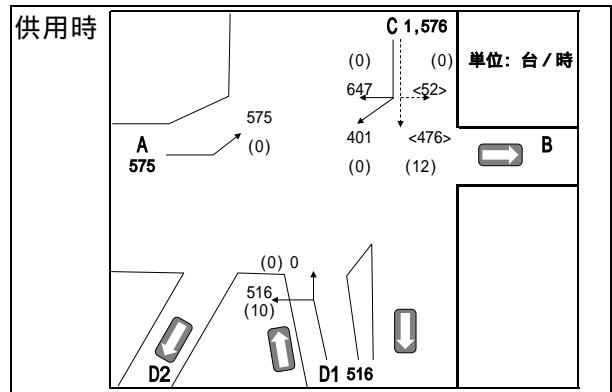
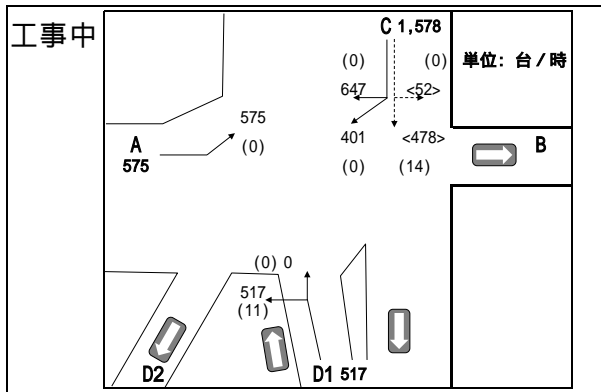
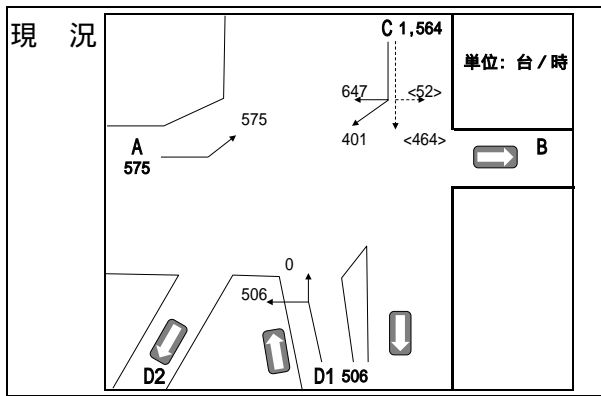


図 3.7-1(2) No.2 栄町交差点

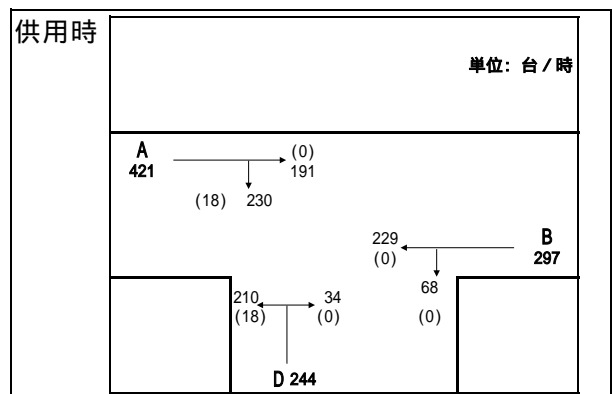
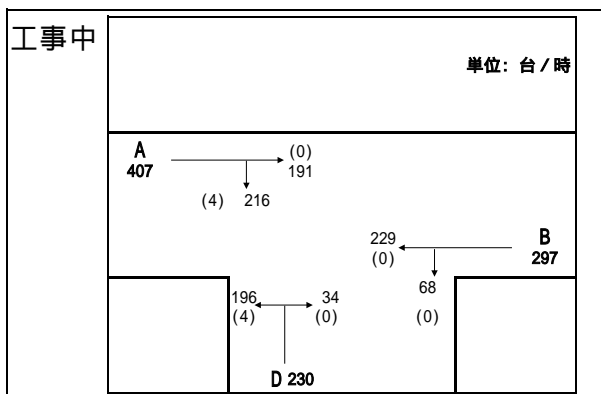
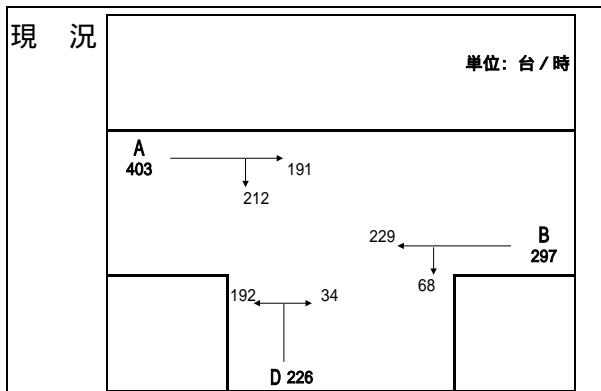


図 3.7-1(3) No.3 千若町 2 丁目交差点

注) () 内の数字は工事中においては工事用車両、供用時には関係車両台数を示しています。

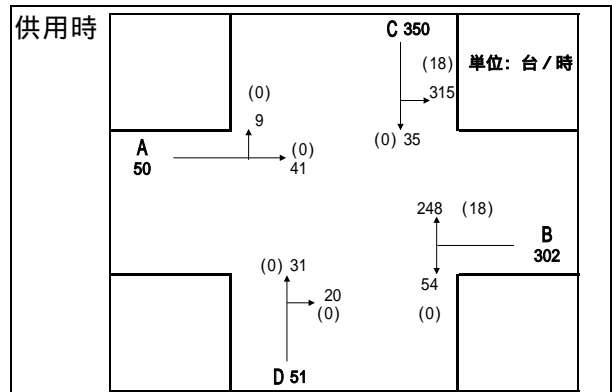
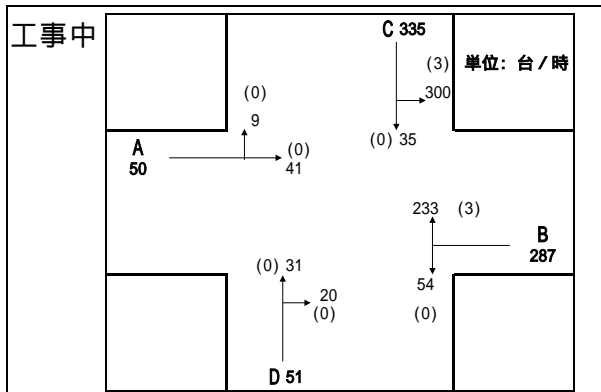
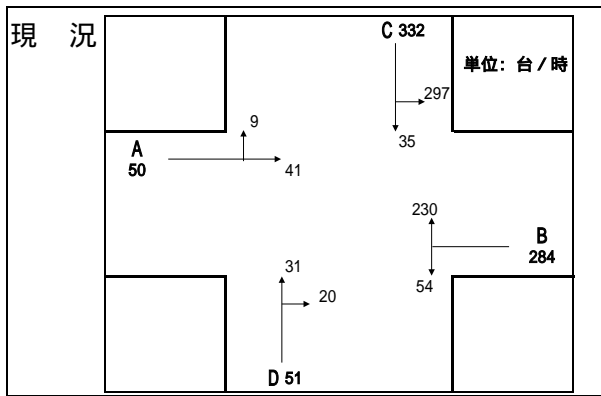


図 3.7-1(4) No.4 橋本町 2 丁目交差点

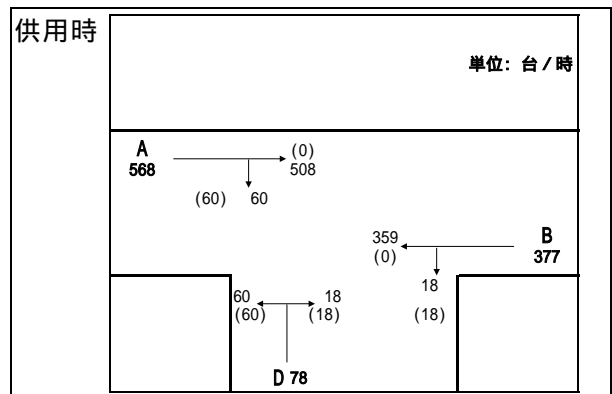
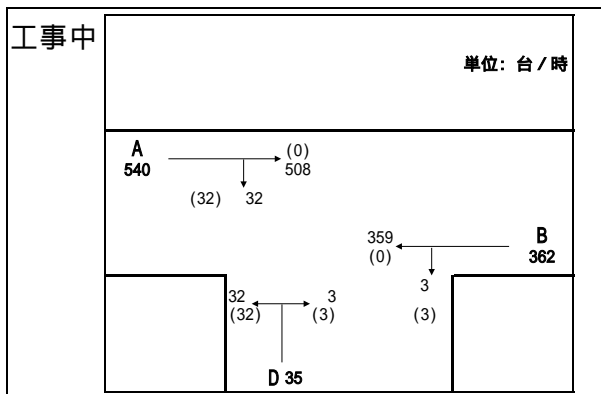
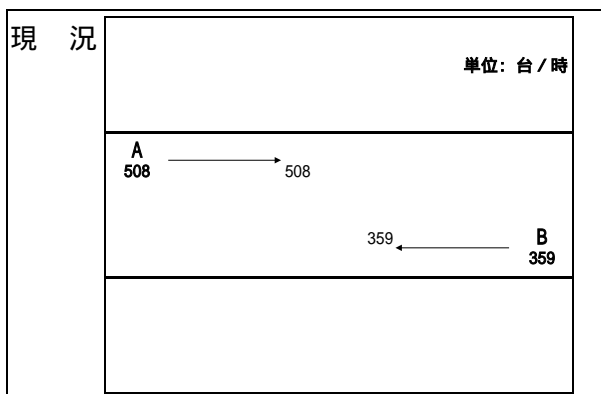


図 3.7-1(5) No.5 新設交差点

注) () 内の数字は工事中においては工事用車両、供用時には関係車両台数を示しています。

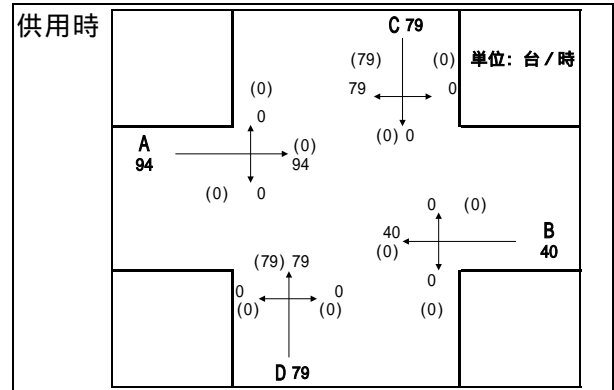
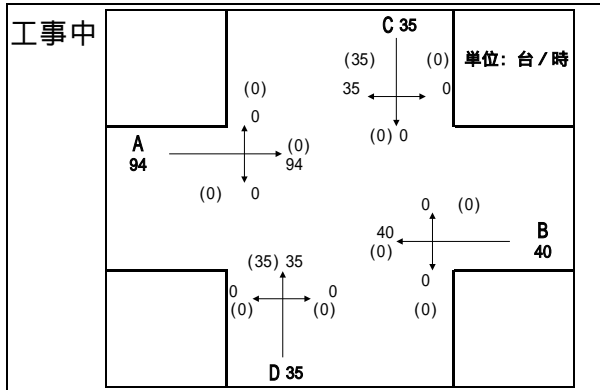
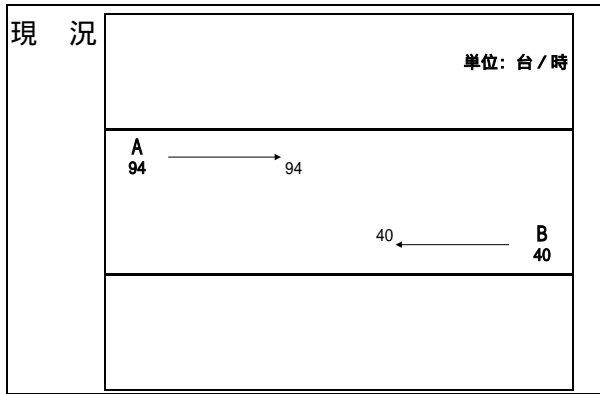


図 3.7-1(6) No.6 新設交差点

注)()内の数字は工事中においては工事用車両、供用時には関係車両台数を示しています。

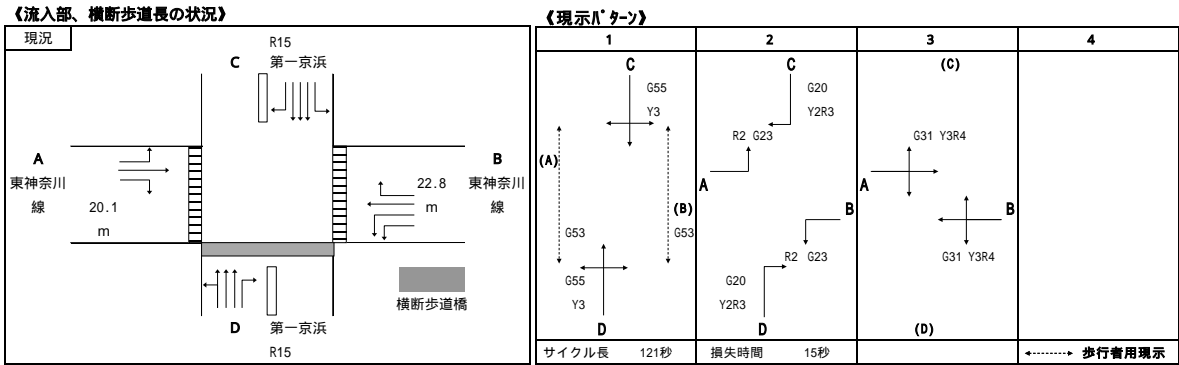
2) 交差点需要率算定結果

事業実施区域周辺の交差点需要率は、表3.7-1に示す飽和交通流率を用いて算定しました。各交差点の交差点需要率算定表は、表3.7-2(1)～(16)に示すとおりです。

表 3.7-1 飽和交通流率について

項目	各飽和交通流率の内容
飽和交通流率 基本値	「改訂 平面交差の計画と設計 基礎編 第3版」に示される値
飽和交通流率 計算値	上記基本値を基に、車線幅員、縦断勾配、大型車混入率、左折車混入（歩行者による低減含む）による補正を行って算出した数値
飽和交通流率 実測値（補正值）	実際に測定した停止線通過台数を青1時間当たりで表示した値（3時間調査）調査時間帯以外については、3時間調査値を大型車混入率や横断歩行者交通量調査結果から算定した横断歩行者による低減率（fp）で補正した値
飽和交通流率 適用値	調査データが少ない車線があることから、飽和交通流率の実測値（もしくは設定値）と、飽和交通流率の基本値から算出した飽和交通流率の計算値のいずれか最小値を適用

表 3.7-2(1) No.1 神奈川二丁目交差点 (現況) 7:00~8:00



【現況 (平成27年 5月20日(水))】

	A			B			C			D			総流入量 (A~D)
	左	直	右	左	直	右	左	直	右	左	直	右	
12時間交通量	2,602	1,481	1,977	2,116	2,061	2,307	1,580	11,753	2,643	1,195	12,296	1,858	43,869
計	2,602	1,481	1,977	2,116	2,061	2,307	1,580	11,753	2,643	1,195	12,296	1,858	43,869
ピーク時交通量	505	186	189	170	135	152	136	1,060	165	67	1,296	164	4,225
計	505	186	189	170	135	152	136	1,060	165	67	1,296	164	4,225
大型車混入率	2.2%	9.1%	6.3%	37.1%	14.1%	40.1%	32.4%	19.0%	10.9%	11.9%	16.7%	28.0%	17.0%
計	2.2%	9.1%	6.3%	37.1%	14.1%	40.1%	32.4%	19.0%	10.9%	11.9%	16.7%	28.0%	17.0%

【大型車混入率】

流入部	A			B			C			D			平均
車線	左	直	右	左	直	右	左	直	右	直左	直	右	
車線数	1	1	1	2	1	1	1	3	1	1	2	1	
大型車混入率	2.2%	9.1%	6.3%	37.1%	14.1%	40.1%	32.4%	19.0%	10.9%	16.0%	16.7%	28.0%	17.0%

【交差点需要率の計算】

【歩行者：実測値】

流入部	A			B			C			D			平均
車線	左	直	右	左	直	右	左	直	右	直左	直	右	
車線数	1	1	1	2	1	1	1	3	1	1	2	1	
飽和交通流率の基本値：SB	1,800	2,000	1,800	1,800	2,000	1,800	1,800	2,000	1,800	2,000	2,000	1,800	
車線幅員による補正值：W (車線幅員) m	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	
バス停留所による補正值：B (交差点迄の距離) m (バス本数) 台/時							0.990 36m						
縦断勾配による補正值：G (縦断勾配) %	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	
大型車混入による補正值：T (大型車混入率) %	0.985	0.940	0.957	0.794	0.910	0.781	0.815	0.883	0.929	0.899	0.895	0.836	
左折車混入による補正值：LT (左折率) % (歩行者による低減率) (有効歩時間) (歩行者用歩時間)	-	-	-	-	-	-	-	-	-	0.956	-	-	
横断歩道による補正值：L (右折率) % (右折車当量) : ERT (歩行者による低減率)	-	-	-	-	-	-	-	-	-	14.7%	-	-	
現示の変わり目処理台数：K (現示変わり目の捌け台数) (直進交通間隔での処理台数)	-	-	3	-	-	3	-	-	2	-	-	2	
飽和交通流率 計算値	1,773	1,880	1,723	2,858	1,821	1,405	1,241	5,297	1,672	1,719	3,580	1,505	
飽和交通流率 実測値(補正)	1,661	1,858	-	-	1,664	-	1,189	5,136	1,621	1,692	3,550	1,538	
飽和交通流率 適用値	1,661	1,858	1,723	2,858	1,664	1,405	1,189	5,136	1,621	1,692	3,550	1,505	
実測値補正 / 計算値	94%	99%	-	-	91%	-	96%	97%	97%	98%	99%	102%	
設計交通量 : q	505	186	-	170	135	-	136	1,060	* 110	-	1,363	* 114	
流入部の需要率	0.304	0.100	-	0.059	0.081	-	0.114	0.206	0.068	-	0.260	0.076	
必要現示率	1	-	-	-	-	-	0.114	0.206	-	-	0.260	0.076	
2	2~3	-	-	2~3	-	-	-	-	0.068	-	-	0.076	
3	0.304	0.100	-	0.059	0.081	-	-	-	-	-	-	0.228	
4	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
可能交通容量	741	476	376	1,275	426	269	540	2,335	323	-	2,383	299	
設計交通量	505	186	189	170	135	152	136	1,060	165	-	1,363	164	
車線混雑度	0.68	0.39	0.50	0.13	0.32	0.57	0.25	0.45	0.51	-	0.57	0.55	

注1) 右折車両の現示の変わり目の処理台数は、専用現示有の場合は大交差点2・小交差点1、専用現示無の場合は大交差点3・小交差点2。

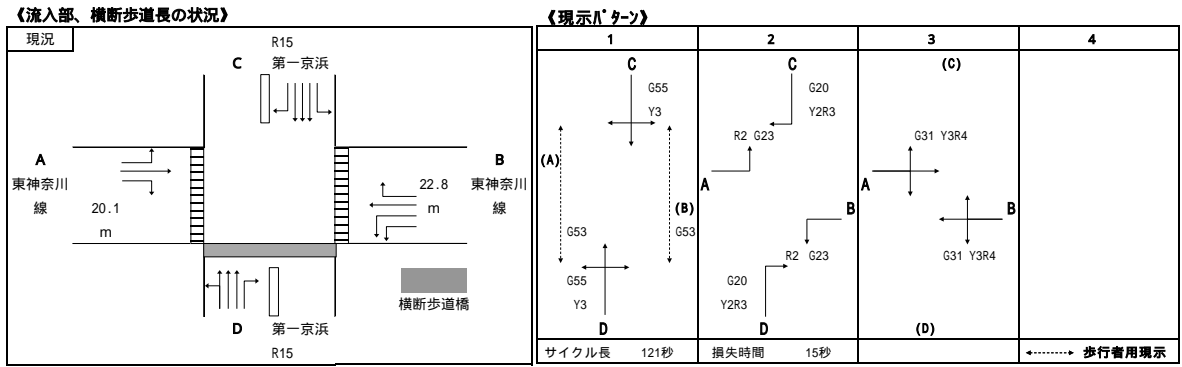
注2) *印の箇所は直進交通の間隔及び現示の変わり目で捌ける台数を除いた数値

注3) 飽和交通流率実測値(補正)：実測値は平成27年7月7日(火)の11:00~14:00に計測

、実測値計測時間帯以外については、その時間帯の大型車混入率、左折車混入率、右折車混入率による補正值で補正した値。

実測値	大型車	補正值		青矢無	連続需要無	1,722	青矢無	1,151	1,647	1,647	1,607	1,718	1,418		
		0.968	0.916												
飽和交通流率 実測値(補正)の設定	実測時間帯の交通特性と補正值	左折車	補正值	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-		
			混入率	4.7%	13.0%	-	8.8%	-	38.6%	25.4%	8.5%	17.5%	22.1%	42.5%	
			補正值	-	-	-	-	-	0.848	-	-	0.916	-	-	
		右折車	補正值	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
			混入率	-	-	-	-	-	0.16	-	-	30.4%	-	-	
			補正值	-	-	-	-	-	-	-	-	0.15	-	-	
	実測値(補正)	ピーク時間帯の補正值(上表)	右折車	Fp補正	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
				補正值	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
				混入率	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
		大型車	補正值	1,661	1,858	-	-	1,664	-	1,189	1,712	1,621	1,692	1,775	1,538
			左折車	0.985	0.940	-	-	0.910	-	0.815	0.883	0.929	0.899	0.895	0.836
			右折車	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-

表 3.7-2(2) No.1 神奈川二丁目交差点 (工事中) 7:00 ~ 8:00



【現況 + 工事車両】

12時間 交通量	A. 現況交通量	A			B			C			D			総流入量 (A~D)
		左	重	右	左	重	右	左	重	右	左	重	右	
	B. 工事車両													139
	計(A~B)	2,602	1,481	1,977	2,116	2,061	2,307	1,580	11,753	2,643	1,195	12,296	1,858	43,869
ビークル 交通量	A. 現況交通量	505	186	189	170	135	152	136	1,060	165	67	1,296	164	4,225
	B. 工事車両													26
	計(A~B)	505	186	189	170	135	152	150	1,060	165	67	1,296	176	4,251
大型車 混入率	A. 現況交通量	2.2%	9.1%	6.3%	37.1%	14.1%	40.1%	32.4%	19.0%	10.9%	11.9%	16.7%	28.0%	17.0%
	B. 工事車両	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%
	計(A~B)	2.2%	9.1%	6.3%	37.1%	14.1%	40.1%	29.3%	19.0%	10.9%	11.9%	16.7%	26.1%	16.9%

【大型車混入率】

流入部	A			B			C			D			平均
	左	重	右	左	重	右	左	重	右	左	重	右	
車線数	1	1	1	2	1	1	1	3	1	1	2	1	
大型車混入率	2.2%	9.1%	6.3%	37.1%	14.1%	40.1%	29.3%	19.0%	10.9%	16.0%	16.7%	26.1%	16.9%

【交差点需要率の計算】

流入部	A			B			C			D			平均
	左	重	右	左	重	右	左	重	右	左	重	右	
車線数	1	1	1	2	1	1	1	3	1	1	2	1	
飽和交通流率の基本値: SB	1,800	2,000	1,800	1,800	2,000	1,800	1,800	2,000	1,800	2,000	2,000	1,800	
車線幅員による補正値: Wm (車線幅員)	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	
バス停留所による補正値: B (交差点迄の距離) m (バス本数) 台/時							0.990						
縦断勾配による補正値: G (縦断勾配) %	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	
大型車混入による補正値: T (大型車混入率) %	0.985	0.940	0.957	0.794	0.910	0.781	0.830	0.883	0.929	0.899	0.895	0.845	
左折車混入による補正値: LT (左折率) % (歩行者による低減率) (有効青時間) (歩行者用青時間)	-	-	-	-	-	-	-	-	-	0.956	-	-	
横断歩道による補正値: L	54	54	(54)	54	54	(54)	55	55	20	55	55	20	
右折車混入による補正値: R (右折率) % (右折車当量) : ERT (歩行者による低減率)	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
現示の変わり目処理台数: K (現示変わり目の掛け台数) (直進交通間隙での処理台数)	-	-	3	-	-	3	-	-	2	-	-	-	2
飽和交通流率 計算値	1,773	1,880	1,723	2,858	1,821	1,405	1,263	5,297	1,672	1,719	3,580	1,522	
飽和交通流率 実測値(補正)	1,661	1,858	-	-	1,664	-	1,210	5,136	1,621	1,692	3,550	1,555	
飽和交通流率 適用値	1,661	1,858	1,723	2,858	1,664	1,405	1,210	5,136	1,621	1,692	3,550	1,522	
設計交通量 : q	505	186		170	135		150	1,060	110		1,363	126	
流入部の需要率	0.304	0.100		0.059	0.081		0.124	0.206	0.068		0.260	0.083	
必要現示率	1	-	-	-	-	-	0.124	0.206	-	-	0.260	-	0.260
	2~3	-	-	2~3	-	-	-	-	0.068	-	-	0.083	0.083
	3	0.304	0.100	0.059	0.081	-	-	-	-	-	-	-	0.221
	4	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
可能交通容量	741	476	376	1,275	426	269	550	2,335	323		2,383	302	
車線混雑度	0.68	0.39	0.50	0.13	0.32	0.57	0.27	0.45	0.51		0.57	0.58	

注1) 右折車両の現示の変わり目の処理台数は、専用現示の場合は大交差点1・小交差点2・小交差点3・小交差点2。

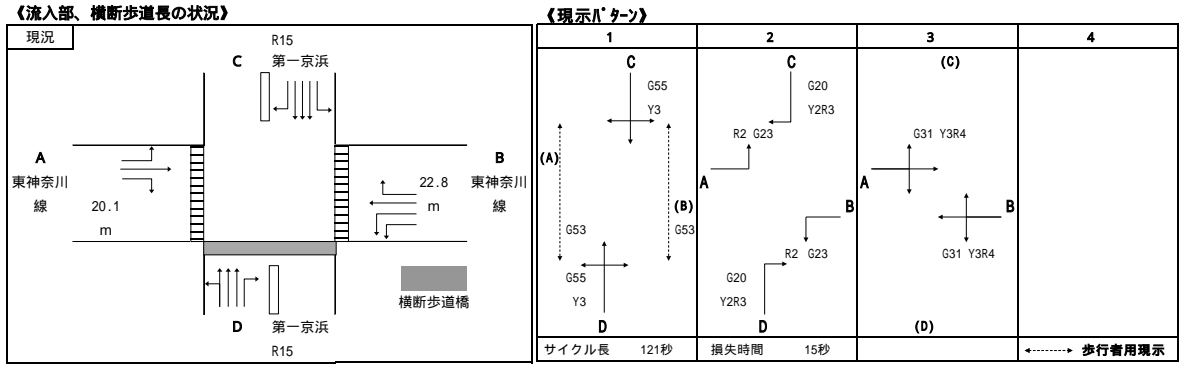
注2) *印の箇所は直進交通の間隙及び現示の変わり目で割ける台数を除いた数値

注3) 飽和交通流率実測値(補正): 実測値は平成27年7月7日(火)の11:00~14:00に計測

、実測値計測時間帯以外については、その時間帯の大型車混入率、左折車混入率、右折車混入率による補正値で補正した値。

飽和交通 流率 実測値 (補正) の設定	実測値	実測時間帯											
		1,833	1,811	青矢無	逆車無	1,722	青矢無	1,151	1,647	1,647	1,607	1,718	1,418
実測時間帯 の交通 特性と補 正値	大型車	補正値	0.968	0.916		0.942		0.787	0.849	0.944	0.891	0.866	0.771
	混入率		4.7%	13.0%		8.8%		38.6%	25.4%	8.5%	17.5%	22.1%	42.5%
	左折車	補正値	-	-		-		0.848	-	-	0.916	-	-
	混入率		-	-		-		-	-	-	30.4%	-	-
	Fp		-	-		-		0.16	-	-	0.15	-	-
	右折車	補正値	-	-		-		-	-	-	-	-	-
Fp		-	-		-		-	-	-	-	-	-	
補正値		-	-		-		-	-	-	-	-	-	
混入率		-	-		-		-	-	-	-	-	-	
ERT		-	-		-		-	-	-	-	-	-	
実測値(補正)		1,661	1,858		1,664		1,210	1,712	1,621	1,692	1,775	1,555	
ビークル 時間帯の補 正値 (上表)	大型車	補正値	0.985	0.940		0.910		0.830	0.883	0.929	0.899	0.895	0.845
左折車	補正値												
Fp補正													
右折車	ERT補正												

表 3.7-2(3) No.1 神奈川二丁目交差点 (供用時) 7:00 ~ 8:00



	A			B			C			D			総流入量 (A~D)	
	左	重	右	左	重	右	左	重	右	左	重	右		
12時間交通量	A. 現況交通量	2,602	1,481	1,977	2,116	2,061	2,307	1,580	11,753	2,643	1,195	12,296	1,858	43,869
	B. 本開発		273		174	264	411						147	1,699
	計(A~B)	2,602	1,754	1,977	2,290	2,325	2,718	2,010	11,753	2,643	1,195	12,296	2,005	45,568
ピーク時交通量	A. 現況交通量	505	186	189	170	135	152	136	1,060	165	67	1,296	164	4,225
	B. 本開発		19		12	18	30	31				10	120	
	計(A~B)	505	205	189	182	153	182	167	1,060	165	67	1,296	174	4,345
大型車混入率	A. 現況交通量	2.2%	9.1%	6.3%	37.1%	14.1%	40.1%	32.4%	19.0%	10.9%	11.9%	16.7%	28.0%	17.0%
	B. 本開発	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%
	計(A~B)	2.2%	8.3%	6.3%	34.6%	12.4%	33.5%	26.3%	19.0%	10.9%	11.9%	16.7%	26.4%	16.5%

流入部	A			B			C			D			平均
車線	左	重	右	左	重	右	左	重	右	左	重	右	
車線数	1	1	1	2	1	1	1	3	1	1	2	1	
大型車混入率	2.2%	8.3%	6.3%	34.6%	12.4%	33.5%	26.3%	19.0%	10.9%	16.0%	16.7%	26.4%	16.5%

流入部	A			B			C			D			2大交差点
車線	左	重	右	左	重	右	左	重	右	左	重	右	
飽和交通流率の基本値: SB	1,800	2,000	1,800	1,800	2,000	1,800	1,800	2,000	1,800	2,000	2,000	1,800	
車線幅員による補正值: W (車線幅員) m	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	
バス停留所による補正值: B (交差点迄の距離) m (バス本数) 台/時							0.990						
縦断勾配による補正值: G (縦断勾配) %	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	
大型車混入率による補正值: T (大型車混入率) %	0.985	0.945	0.957	0.805	0.920	0.810	0.844	0.883	0.929	0.899	0.895	0.844	
左折車混入率による補正值: LT (左折率) % (歩行者による低減率) (有効青時間) (歩行者用青時間)	-	-	-	-	-	-	-	-	-	0.956	-	-	
横断歩道による補正值: L	54	54	(54)	54	54	(54)	55	55	20	55	55	20	
右折車混入率による補正值: R (右折率) % (右折車当量) : ERT (歩行者による低減率)	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
現示の変わり目処理台数: K (現示の変わり目処理台数) (直進交通間隙での処理台数)	-	-	3	-	-	3	-	-	2	-	-	2	
飽和交通流率 計算値	1,773	1,890	1,723	2,898	1,840	1,458	1,285	5,297	1,672	1,719	3,580	1,519	
飽和交通流率 実測値(補正)	1,661	1,868	-	-	1,682	-	1,231	5,136	1,621	1,692	3,550	1,552	
飽和交通流率 適用値	1,661	1,868	1,723	2,898	1,682	1,458	1,231	5,136	1,621	1,692	3,550	1,519	
設計交通量 : q	505	205		182	153		167	1,060	110		1,363	124	
流入部の需要率	0.304	0.110		0.063	0.091		0.136	0.206	0.068		0.260	0.082	
必要現示率	1	-	-	-	-	-	0.136	0.206	-	-	0.260	0.082	
	2~3	-	-	2~3	-	-	-	-	0.068	-	-	0.082	
	3	0.304	0.110	0.063	0.091	-	-	-	-	-	-	0.222	
	4	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
可能交通容量	741	479	359	1,293	431	264	560	2,335	323		2,383	301	
車線混雑度	0.68	0.43	0.53	0.14	0.35	0.69	0.30	0.45	0.51		0.57	0.58	

注1) 右折車両の現示の変わり目の処理台数は、専用現示有の場合は大交差点1・専用現示無の場合は大交差点3・小交差点2。

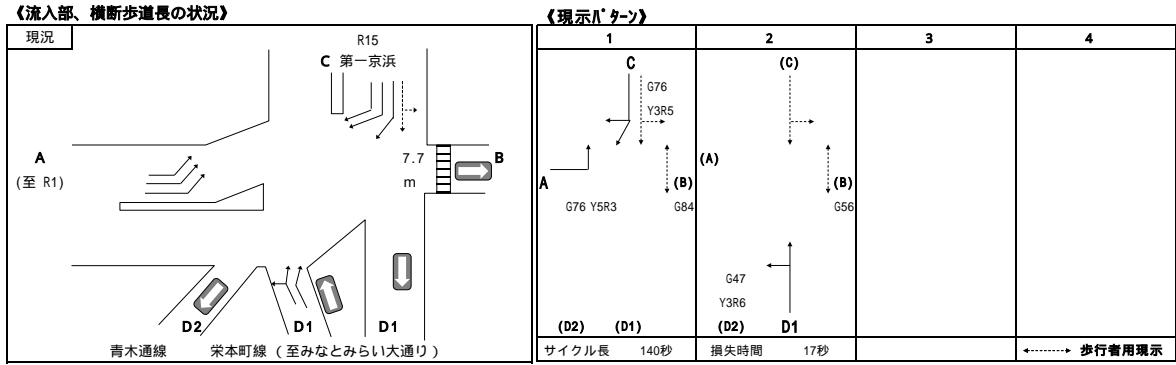
注2) *印の箇所は直進交通の間隙及び現示の変わり目で捌ける台数を除いた数値

注3) 飽和交通流率実測値(補正): 実測値は平成27年7月7日(火)の11:00~14:00に計測

、実測値計測時間帯以外については、その時間帯の大型車混入率、左折車混入率、右折車混入率による補正值で補正した値。

実測値(補正)の設定	実測値	実測時間帯の交通特性と補正值											7時台
		大型車	左折車	右折車	大型車	左折車	右折車	大型車	左折車	右折車	大型車	左折車	
実測時間帯の交通特性と補正值	補正值	1,633	1,811	1,722	1,682	1,231	1,647	1,647	1,607	1,718	1,419		
	補正率	0.968	0.916	0.942	0.942	0.787	0.849	0.944	0.891	0.866	0.771		
	混入率	4.7%	13.0%	8.8%	8.8%	38.6%	25.4%	8.5%	17.5%	22.1%	42.5%		
	補正值	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-		
	混入率	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-		
	Fp	-	-	-	-	0.16	-	-	0.15	-	-		
	補正值	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-		
	混入率	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-		
	Fp	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-		
	補正值	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-		
	混入率	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-		
	ERT	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-		
実測値(補正)	1,661	1,868		1,682	1,231	1,712	1,621	1,692	1,775	1,552			
大型車	補正值	0.985	0.945		0.920	0.844	0.883	0.929	0.899	0.895	0.844		
左折車	補正值	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-		
右折車	Fp補正	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-		
ERT補正	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-		

表 3.7-2(4) No.2 栄町交差点 (現況) 17:15 ~ 18:15



《現況 (平成27年 5月20日(水))》

流入部	A	B		C		D1		総流入量 (A~D)
		左	右	左	右	左	右	
12時間交通量	7,595					408	4,702	27,197
計	7,595					408	4,702	27,197
ピーク時交通量	575					53	453	2,645
計	575					53	453	2,645
大型車混入率	14.8%			0.0%	3.9%	5.5%	10.2%	8.5%
計	14.8%			0.0%	3.9%	5.5%	10.2%	8.5%

《大型車混入率》

流入部	A	B	C	D1	平均
車線	左			右	
車線数	3			1 2	1 1
大型車混入率	14.8%			5.5% 10.2%	6.4% 6.6%

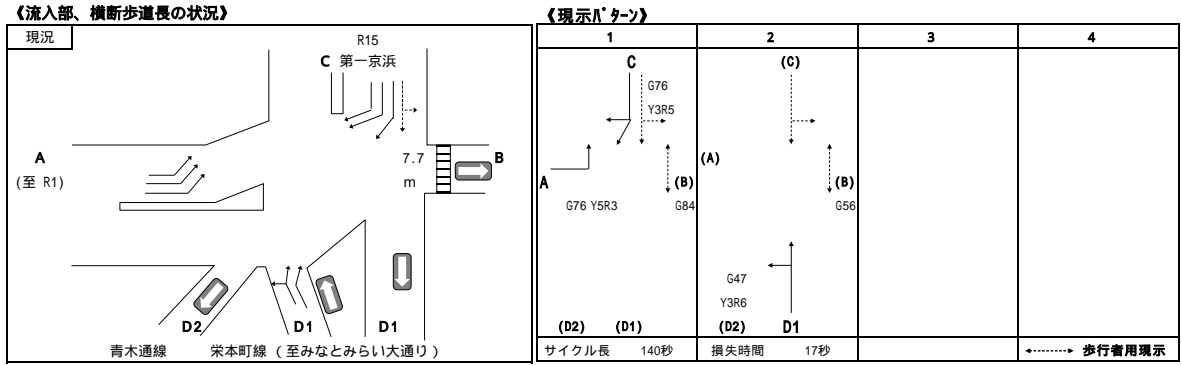
《交差点需要率の計算》

流入部	車線	A		B		C		D1		必要現示率	交差点需要率
		左	右	左	右	右	右	重左	重		
飽和交通流率の基本値: SB		1,800				1,800	1,800	2,000	2,000		
車線幅員による補正值: W (車線幅員) m		1.000				1.000	1.000	1.000	1.000		
バス停留所による補正值: B (交差点迄の距離) m (バス本数) 台/時		4.44				3.51	3.49	4.14	3.11		
縦断勾配による補正值: G (縦断勾配) %		1.000				1.000	1.000	1.000	1.000		
大型車混入による補正值: T (大型車混入率) %		0.906				0.963	0.933	0.957	0.956		
左折車混入による補正值: LT (左折率) % (歩行者による低減率) (有効青時間) (歩行者用青時間)		-				-	-	0.977	-		
横断歩道による補正值: L		76				76	76	47	47		
右折車混入による補正值: R (右折率) % (右折車当量) : ERT (歩行者による低減率)		-				-	-	-	-		
現示の振り目処理台数: K (現示振り目の捌け台数) (直進交通間隙での処理台数)		-				-	-	-	-		
飽和交通流率 計算値		4,894				1,733	3,360	1,870	1,911		
飽和交通流率 実測値(補正)		5,394				1,668	2,856	1,729	1,761		
飽和交通流率 適用値		4,894				1,668	2,856	1,729	1,761		
実測値補正 / 計算値		110%				96%	85%	92%	92%		
設計交通量 : q		575				401	647		506		
流入部の需要率		0.117				0.240	0.227		0.145		
必要現示率	1	0.117				0.240	0.227		-		0.240
	2	-				-	-		0.145		0.145
	3										
	4										
可能交通容量		2,657				905	1,550		1,172		
設計交通量		575				401	647		506		
車線混雑度		0.22				0.44	0.42		0.43		0.385

注1) 右折車両の現示の振り目の処理台数は、専用現示有の場合は大交差点2・小交差点1、専用現示無の場合は大交差点3・小交差点2。
 注2) 飽和交通流率実測値(補正): 実測値は平成27年7月7日(火)の7:00~10:00に計測、実測値計測時間帯以外については、その時間帯の大型車混入率、左折車混入率、右折車混入率による補正值で補正した値。

飽和交通流率 実測値(補正)の設定	実測値	7:00 ~ 10:00				17時台		
		大型車	左折車	右折車	計			
実測時間帯の交通特性と補正值	大型車 補正值	1,798			1,668	1,428	1,729	1,761
	大型車 混入率	0.857			0.851	0.759	0.896	0.892
	左折車 補正值	23.8%			25.0%	45.5%	16.6%	17.3%
	左折車 混入率	-			-	-	0.985	-
	Fp	-			-	-	-	-
	右折車 補正值	-			-	-	-	-
	右折車 混入率	-			-	-	-	-
	Fp	-			-	-	-	-
	ERT	-			-	-	-	-
	実測値(補正)	1,901			1,887	1,757	1,833	1,887
ピーク時間帯の補正值(上表)	0.906			0.963	0.933	0.957	0.956	
右折車 ERT補正						0.977		

表 3.7-2(5) No.2 栄町交差点 (工事中) 17:15 ~ 18:15



【現況 + 工事車両】

		A			B			C			D1			総流入量 (A~D)
		左	直	右	左	直	右	左	直	右	左	直	右	
12時間交通量	A. 現況交通量	7,595						<437>	<4,910>	3,683	5,462	408	4,702	27,197
	B. 工事車両							<0>	<139>				139	278
	計 (A~B)	7,595						<437>	<5,049>	3,683	5,462	408	4,841	27,475
ピーク時交通量	A. 現況交通量	575						<52>	<464>	401	647	53	453	2,645
	B. 工事車両							<14>					11	25
	計 (A~B)	575						<52>	<478>	401	647	53	464	2,670
大型車混入率	A. 現況交通量	14.8%						0.0%	3.9%	5.5%	10.2%	5.7%	6.8%	8.5%
	B. 工事車両	0.0%						0.0%	78.6%	0.0%	0.0%	0.0%	100.0%	88.0%
	計 (A~B)	14.8%						0.0%	6.1%	5.5%	10.2%	5.7%	8.8%	9.2%

【大型車混入率】

流入部	A			B			C			D1			平均
車線	左	直	右	左	直	右	左	直	右	直左	直	右	
車線数	3								1	2	1	1	
大型車混入率	14.8%								5.5%	10.2%	8.2%	8.8%	9.2%

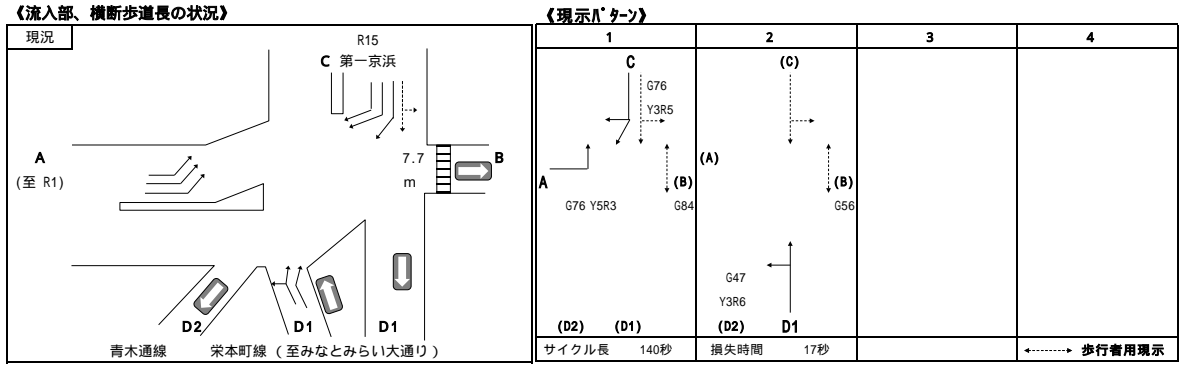
【交差点需要率の計算】

流入部	A			B			C			D1			現在の需要率	交差点需要率	
車線	左	直	右	左	直	右	左	直	右	直左	直	右			
車線数	3								1	2	1	1			
飽和交通流率の基本値: SB	1,800								1,800	1,800	2,000	2,000			
車線幅員による補正值: W (車線幅員) m	1.000								1.000	1.000	1.000	1.000			
バス停留所による補正值: B (交差点迄の距離) m (バス本数) 台/時	4.44								3.51	3.49	4.14	3.11			
縦断勾配による補正值: G (縦断勾配) %	1.000								1.000	1.000	1.000	1.000			
大型車混入による補正值: T (大型車混入率) %	0.906								0.963	0.933	0.946	0.942			
左折車混入による補正值: LT (左折率) % (歩行者による低減率) (有効青時間) (歩行者用青時間)	-								-	-	0.978	-			
横断歩道による補正值: L	76								76	76	47	47			
右折車混入による補正值: R (右折率) % (右折車当量) : ERT (歩行者による低減率)	-								-	-	-	-			
現示の振り目処理台数: K (現示振り目の捌け台数) (直進交通間隙での処理台数)	-								-	-	-	-			
飽和交通流率 計算値	4,894								1,733	3,360	1,849	1,883			
飽和交通流率 実測値(補正)	5,394								1,668	2,856	1,729	1,761			
飽和交通流率 適用値	4,894								1,668	2,856	1,729	1,761			
実測値補正 / 計算値	110%								96%	85%	94%	94%			
設計交通量 : q	575								401	647		517			
流入部の需要率	0.117								0.240	0.227		0.148			
必要現示率	1	0.117							0.240	0.227		0.148			0.240
	2	-							-	-		0.148			0.148
	3														
	4														
可能交通容量	2,657								905	1,550		1,172			
設計交通量	575								401	647		517			
車線混雑度	0.22								0.44	0.42		0.44			

注1) 右折車両の現示の振り目の処理台数は、専用現示有の場合は大交差点2・小交差点1、専用現示無の場合は大交差点3・小交差点2。
 注2) 飽和交通流率実測値(補正): 実測値は平成27年7月7日(火)の7:00~10:00に計測、実測値計測時間帯以外については、その時間帯の大型車混入率、左折車混入率、右折車混入率による補正值で補正した値。

飽和交通流率 実測値(補正)の設定	実測時間帯の交通特性と補正值	7:00 ~ 10:00			
		大型車	左折車	右折車	合計
実測値(補正)	実測値	1,798			1,668
	補正值	0.857			0.851
	混入率	23.8%			25.0%
	左折車				
	補正值	-			-
	混入率	-			-
	右折車				
	補正值	-			-
	混入率	-			-
	ERT	-			-
実測値(補正)	1,901			1,887	
ピーク時間帯の補正值(上表)	0.906			0.963	
右折車					
補正值					
混入率					
ERT補正					

表 3.7-2(6) No.2 栄町交差点 (供用時) 17:15 ~ 18:15



【現況 + 本開発】		A			B			C			D1			総流入量 (A~D)	
		左C	重	右	左	重	右	左B	重D1	右D2	右A	左	重	右	(A~D)
12時間 交通量	A. 現況交通量	7,595						<437>	<4,910>	3,683	5,462	408	4,702		27,197
	B. 本開発							<0>	<174>				147		321
	計 (A~B)	7,595						<437>	<5,084>	3,683	5,462	408	4,849		27,518
ピーク時 交通量	A. 現況交通量	575						<52>	<464>	401	647	53	453		2,645
	B. 本開発								<12>				10		22
	計 (A~B)	575						<52>	<476>	401	647	53	463		2,667
大型車 混入率	A. 現況交通量	14.8%						0.0%	3.9%	5.5%	10.2%	5.7%	6.8%		8.5%
	B. 本開発	0.0%						0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%		0.0%
	計 (A~B)	14.8%						0.0%	3.8%	5.5%	10.2%	5.7%	6.5%		8.4%

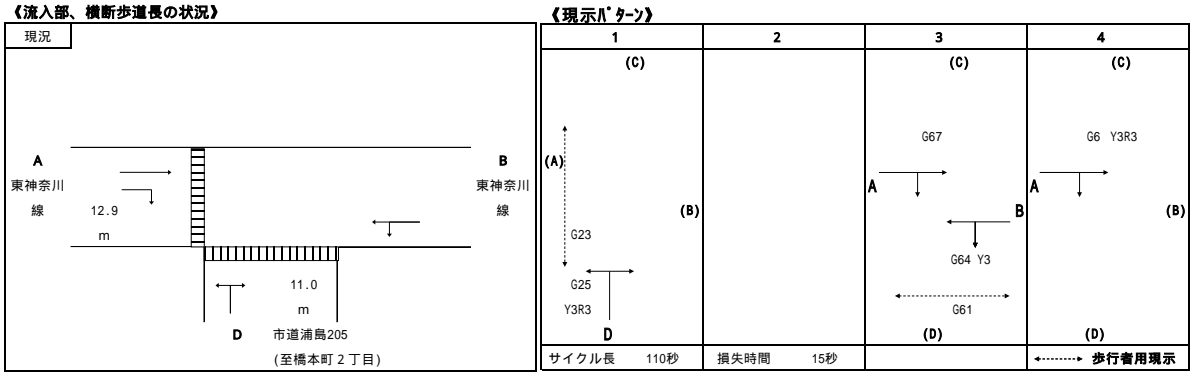
【大型車混入率】		A			B			C			D1			平均
流入部		左	重	右	左	重	右	左	重	右	左	重	右	
車線数		3								1	2	1	1	
大型車混入率		14.8%								5.5%	10.2%	6.3%	6.5%	8.4%

【交差点需要率の計算】		A			B			C			D1			現在の 需要率	交差点 需要率
流入部		左	重	右	左	重	右	左	重	右	左	重	右		
車線数		3								1	2	1	1		
飽和交通流率の基本値: SB		1,800						1,800	1,800	2,000	2,000				
車線幅員による補正值: W (車線幅員) m		1.000 4.44						1.000 3.51	1.000 3.49	1.000 4.14	1.000 3.11				
バス停留所による補正值: B (交差点迄の距離) m (バス本数) 台/時															
縦断勾配による補正值: G (縦断勾配) %		1.000 0.0						1.000 0.0	1.000 0.0	1.000 0.0	1.000 0.0				
大型車混入による補正值: T (大型車混入率) %		0.906 14.8%						0.963 5.5%	0.933 10.2%	0.958 6.3%	0.957 6.5%				
左折車混入による補正值: LT (左折率) % (歩行者による低減率) (有効背時間) (歩行者用背時間)		- 76						- 76	- 76	- 47	- 47	0.978 20.5%			
横断歩道による補正值: L															
右折車混入による補正值: R (右折率) % (右折車当量) : ERT (歩行者による低減率)		- - -						- - -	- - -	- - -	- - -	- - -			
現示の振り目処理台数: K (現示振り目の捌け台数) (直進交通間隙での処理台数)		- -						- -	- -	- -	- -	- -			
飽和交通流率 計算値		4,894						1,733	3,360	1,873	1,913				
飽和交通流率 実測値(補正)		5,394						1,668	2,856	1,729	1,761				
飽和交通流率 適用値		4,894						1,668	2,856	1,729	1,761				
実測値補正 / 計算値		110%						96%	85%	92%	92%				
設計交通量 : q		575						401	647		516				
流入部の需要率		0.117						0.240	0.227		0.148			現在の 需要率	交差点 需要率
必要現示率		1 0.117						0.240	0.227		0.148			0.240	0.148
		2 -						-	-		0.148				
		3 -													
		4 -													
可能交通容量		2,657						905	1,550		1,172				
設計交通量		575						401	647		516				
車線混雑度		0.22						0.44	0.42		0.44				

注1) 右折車両の現示の振り目の処理台数は、専用現示有の場合は大交差点2・小交差点1、専用現示無の場合は大交差点3・小交差点2。
 注2) 飽和交通流率実測値(補正): 実測値は平成27年7月7日(火)の7:00~10:00に計測、実測値計測時間帯以外については、その時間帯の大型車混入率、左折車混入率、右折車混入率による補正值で補正した値。

飽和交通 流率 実測値 (補正) の設定	実測時間 帯の交通 特性と補 正值	実測値				実測時間帯			
		大型車 補正值	左折車 補正值	右折車 補正值	ERT	大型車 補正值	左折車 補正值	右折車 補正值	ERT
7:00 ~ 10:00	実測時間帯の交通特性と補正值	1,798	0.857	1,868	1,428	1,729	1,761		
	大型車 補正值	0.857	0.857	0.759	0.896	0.892			
	大型車 混入率	23.8%	23.8%	25.0%	45.5%	16.6%	17.3%		
	左折車 補正值	-	-	-	0.985	-			
	左折車 混入率	-	-	-	-	14.0%			
	Fp	-	-	-	-	-			
	右折車 補正值	-	-	-	-	-			
	右折車 混入率	-	-	-	-	-			
	Fp	-	-	-	-	-			
	ERT	-	-	-	-	-			
17時台	実測値(補正)	1,901	0.906	1,887	1,757	1,835	1,889		
	大型車 補正值	0.906	0.906	0.963	0.933	0.958	0.967		
	左折車 補正值	-	-	-	-	0.978	-		
	右折車 ERT補正	-	-	-	-	-	-		

表 3.7-2(7) No.3 千若町 2 丁目交差点 (現況) 11:00 ~ 12:00



【現況 (平成27年 5月20日 (水))】

	A			B			C			D			総流入量 (A-D)	
	左	直	右	左	直	右	左	直	右	左	直	右		
12時間交通量	A. 現況交通量			465			1,459			2,461			383	9,143
	計			1,583			2,792			2,461			383	9,143
ピーク時交通量	A. 現況交通量			68			229			192			34	926
	計			191			212			192			34	926
大型車混入率	A. 現況交通量			33.8%			68.1%			14.1%			58.8%	42.5%
	計			72.3%			14.2%			14.1%			58.8%	42.5%

【大型車混入率】

流入部	A			B			C			D			平均
車線	直	右	直	左	直	右	左	直	右	左	直	右	
車線数	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	
大型車混入率	72.3%	14.2%	60.3%	60.3%	60.3%	60.3%	60.3%	60.3%	60.3%	20.8%	20.8%	20.8%	42.5%

【交差点需要率の計算】

流入部	A			B			C			D			現示の需要率	交差点需要率
車線	直	右	直	左	直	右	左	直	右	左	直	右		
車線数	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1		
飽和交通流率の基本値: SB	2,000	1,800	2,000							1,800				
車線幅員による補正値: W (車線幅員)	1.000	1.000	1.000							1.000				
バス停留所による補正値: B (交差点迄の距離) (バス本数) 台/時	3.28	3.30	3.33							3.34				
縦断勾配による補正値: G (縦断勾配) %	1.000	1.000	1.000							1.000				
大型車混入による補正値: T (大型車混入率) %	0.664	0.910	0.703							0.873				
左折車混入による補正値: LT (左折率) % (歩行者による低減率) (有効歩時間) (歩行者用歩時間)	-	-	0.936							0.880				
右折車混入による補正値: R (右折率) % (右折車当量) : ERT (歩行者による低減率)	-	-	22.9%							85.0%				
現示の変わり目処理台数: K (現示変わり目の捌け台数) (直進交通間隔での処理台数)	-	-	0.15							0.15				
横断歩道による補正値: L	73	6	64							25				
縦断歩道による補正値: L	-	-	61							23				
飽和交通流率 計算値	1,328	1,638	1,317							1,383				
飽和交通流率 実測値(補正)	1,320	1,450	1,392							1,348				
飽和交通流率 適用値	1,320	1,450	1,317							1,348				
実測値補正 / 計算値	99%	89%	106%							97%				
設計交通量 : q	191	0	297							226				
流入部の需要率	0.145	0.000	0.226							0.168				
必要現示率	1	-	-							0.168				
	2	-	-							-				
	3	-	-							-				
	4	0.145	0.000	0.226						-			0.226	
可能交通容量	876	678	766							306				
設計交通量	191	212	297							226				
車線混雑度	0.22	0.31	0.39							0.74				

注1) 右折車両の現示の変わり目の処理台数は、専用現示の場合は大交差点2・小交差点1、専用現示無の場合は大交差点3・小交差点2。

注2) *印の箇所は直進交通の間隔及び現示の変わり目での捌ける台数を除いた数値

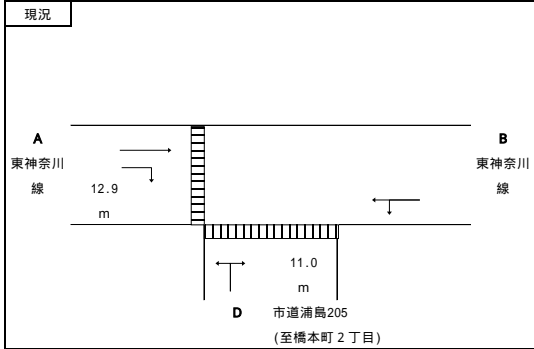
注3) 飽和交通流率実測値(補正): 実測値は平成27年7月7日(火)の9:00~12:00に計測

実測値計測時間帯以外については、その時間帯の大型車混入率、左折車混入率、右折車混入率による補正値で補正した値。

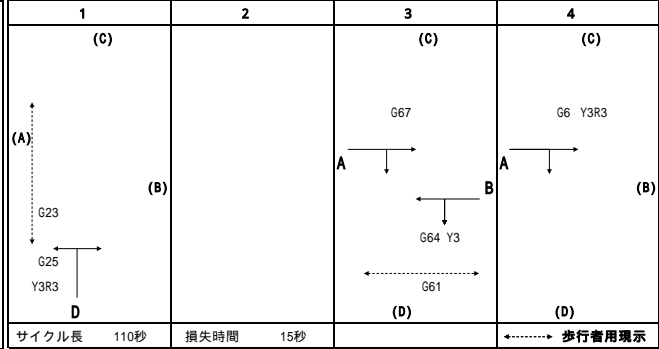
飽和交通流率 実測値(補正)の設定	実測時間帯の交通特性と補正値	実測値(補正)			実測時間帯 9:00 ~ 12:00	
		大型車	左折車	右折車		
飽和交通流率 実測値(補正)の設定	実測時間帯の交通特性と補正値	大型車 補正値	1,320	1,450	1,392	実測時間帯 9:00 ~ 12:00
		大型車 混入率	72.2%	20.6%	64.1%	
		左折車 補正値	-	-	0.947	
		左折車 混入率	-	-	18.9%	
		左折車 Fp	-	-	0.15	
		右折車 補正値	-	-	-	
	右折車 混入率	-	-	-		
	右折車 Fp	-	-	-		
	右折車 ERT	-	-	-		
	実測値(補正)					
	ピーク時間帯の補正値(上表)	大型車 補正値				11時台
		左折車 補正値				
右折車 Fp補正 ERT補正						

表 3.7-2(8) No.3 千若町2丁目交差点(工事中) 11:00~12:00

《流入部、横断歩道長の状況》



《現示パターン》



《現況+工事車両》

		A		B		C		D		流入量 (A~D)		
		左	直	右	左	直	右	左	直		右	
12時間交通量	A. 現況交通量		1,583	2,792	465	1,459			2,461		383	9,143
	B. 工事車両			35						35		70
	計(A~B)		1,583	2,827	465	1,459			2,496		383	9,213
ピーク時交通量	A. 現況交通量		191	212	68	229			192		34	926
	B. 工事車両			4					4			8
	計(A~B)		191	216	68	229			196		34	934
大型車流入率	A. 現況交通量		72.3%	14.2%	33.8%	68.1%			14.1%		58.8%	42.5%
	B. 工事車両		0.0%	100.0%	0.0%	0.0%			100.0%		0.0%	100.0%
	計(A~B)		72.3%	15.7%	33.8%	68.1%			15.8%		58.8%	43.0%

《大型車流入率》

流入部	A	B	C	D	平均
車線	直	直		左右	
車線数	1	1		1	
大型車流入率	72.3%	15.7%	60.3%	22.2%	43.0%

《交差点需要率の計算》

流入部	A		B		C		D		必要現示率	交差点必要率
	直	右	直	右	直	右	直	右		
車線数	1	1	1				1			
飽和交通流率の基本値: SB	2,000	1,800	2,000				1,800			
車線幅員による補正值: W (車線幅員) m	1,000	1,000	1,000				1,000			
バス停留所による補正值: B (交差点迄の距離) m (バス本数) 台/時	3.28	3.30	3.33				3.34			
縦断勾配による補正值: G (縦断勾配) %	1,000	1,000	1,000				1,000			
大型車流入による補正值: T (大型車流入率) %	0.0	0.0	0.0				0.0			
左折車流入による補正值: LT (左折率) % (歩行者による低減率) (有効青時間) (歩行者用青時間)	0.664	0.901	0.703				0.866			
横断歩道による補正值: L	73	6	64				25			
右折車流入による補正值: R (右折率) % (右折車当量) : ERT (歩行者による低減率)	-	-	0.936				0.880			
現示の変わり目処理台数: K (現示変わり目の捌け台数) (直進交通間隔での処理台数)	-	-	22.9%				85.2%			
飽和交通流率 計算値	-	-	0.15				0.15			
飽和交通流率 実測値(補正)	-	-	61				23			
飽和交通流率 適用値	-	-	61				23			
実測値補正 / 計算値	-	-	563				-			
設計交通量 : q	191	0	297				230			
流入部の需要率	0.145	0.000	0.228				0.171			
必要現示率	1	-	-				0.171			
	2	-	-				-			
	3	3-4	-	0.228			-			0.226
	4	0.145	0.000	-			-			0.000
可能交通容量	876	671	766				306			
設計交通量	191	216	297				230			
車線混雑度	0.22	0.32	0.39				0.75			

注1) 右折車両の現示の変わり目の処理台数は、専用現示有の場合は大交差点2・小交差点1、専用現示無の場合は大交差点3・小交差点2。

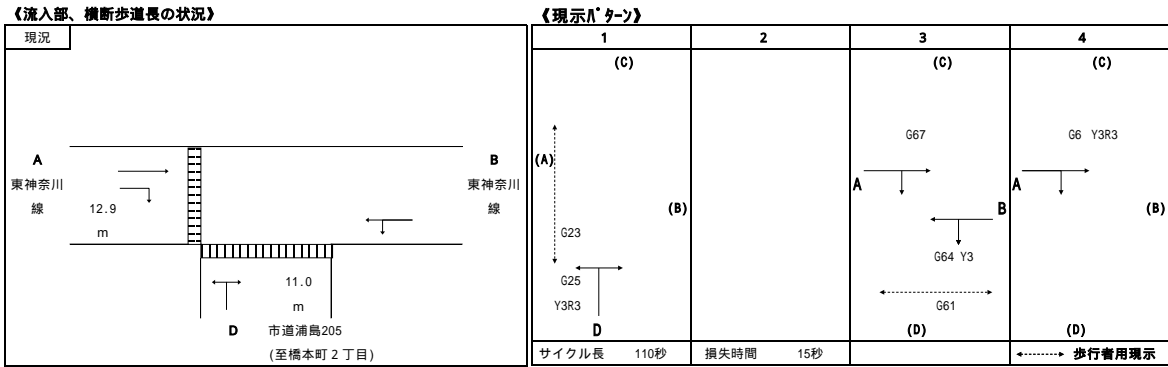
注2) *印の箇所は直進交通の間隔及び現示の変わり目で捌ける台数を除いた数値

注3) 飽和交通流率実測値(補正) : 実測値は平成27年7月7日(火)の9:00~12:00に計測

、実測値計測時間帯以外については、その時間帯の大型車流入率、左折車流入率、右折車流入率による補正值で補正した値。

飽和交通流率 実測値(補正)の設定	実測値	大型車		左折車		右折車		実測時間帯 9:00~12:00
		補正值	流入率	補正值	流入率	補正值	流入率	
実測値(補正)	大型車	1,320	1,450	1,392			1,348	11時台
	補正值	0.664	0.874	0.690			0.839	
	流入率	72.2%	20.6%	64.1%			27.3%	
	左折車	-	-	0.947			0.881	
	補正值	-	-	18.9%			84.6%	
	流入率	-	-	0.15			0.15	
	右折車	-	-	-			-	
	補正值	-	-	-			-	
	流入率	-	-	-			-	
	ERT	-	-	-			-	
大型車	補正值							
左折車	補正值							
右折車	Fp補正							
	ERT補正							

表 3.7-2(9) No.3 千若町2丁目交差点 (供用時) 11:00 ~ 12:00



		A		B		C		D		総流入量 (A~D)
		左	右	左	右	左	右	左	右	
12時間 交通量	A. 現況交通量	1,583	2,792	465	1,459			2,461	383	9,143
	B. 本開発		251					250		501
	計(A~B)	1,583	3,043	465	1,459			2,711	383	9,644
ピーク時 交通量	A. 現況交通量	191	212	68	229			192	34	928
	B. 本開発		18					18		36
	計(A~B)	191	230	68	229			210	34	962
大型車 混入率	A. 現況交通量	72.3%	14.2%	33.8%	68.1%			14.1%	58.8%	42.5%
	B. 本開発	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%			0.0%	0.0%	0.0%
	計(A~B)	72.3%	13.0%	33.8%	68.1%			12.9%	58.8%	41.0%

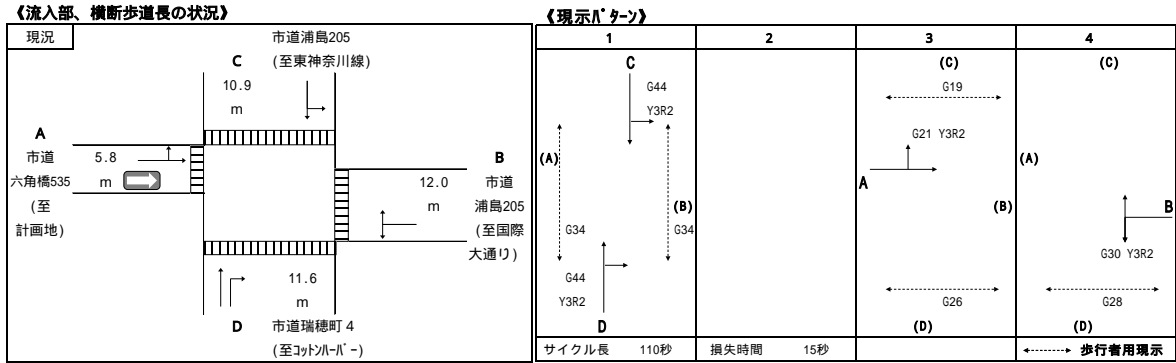
流入部	A		B		C		D		平均
車線	重	右	重左	右			左右		
車線数	1	1	1				1		
大型車混入率	72.3%	13.0%	60.3%				19.3%		41.0%

流入部	A		B		C		D		【歩行者：実測値】	
車線	重	右	重左	右			左右			
車線数	1	1	1				1			
飽和交通流率の基本値：SB	2,000	1,800	2,000				1,800			
車線幅員による補正值：W (車線幅員) m	1,000 3.28	1,000 3.30	1,000 3.33				1,000 3.34			
バス停留所による補正值：B (交差点迄の距離) m (バス本数) 台/時	1,000 24m 0台/時									
縦断勾配による補正值：G (縦断勾配) %	1,000 0.0	1,000 0.0	1,000 0.0				1,000 0.0			
大型車混入による補正值：T (大型車混入率) %	0.664 72.3%	0.916 13.0%	0.703 60.3%				0.881 19.3%			
左折車混入による補正值：LT (左折率) % (歩行者による低減率) (有効青時間) (歩行者用青時間)	- - 73	- - 6	0.936 22.9% 0.15				0.879 86.1% 0.15			
横断歩道による補正值：L	-	-	61				23			
右折車混入による補正值：R (右折率) % (右折車当量) : ERT (歩行者による低減率)	- - -	- - -	- - -				- - -			
現示の裏り目処理台数：K (現示裏り目の掛け台数) (直進交通関係での処理台数)	- -	1 30	- -				- -			
飽和交通流率 計算値	1,328	1,649	1,317				1,394			
飽和交通流率 実測値(補正)	1,320	1,450	1,392				1,348			
飽和交通流率 適用値	1,320	1,450	1,317				1,348			
実測値補正 / 計算値	99%	88%	106%				97%			
設計交通量 : q	191	0	297				244			
流入部の需要率	0.145	0.000	0.226				0.181			
必要現示率	1	-	-				0.181		0.181	
	2	-	-				-		0.226	
	3	3~4	0.226				-		0.000	
	4	0.145	0.000	-			-		0.000	
可能交通容量	876	682	766				306			
設計交通量	191	230	297				244			
車線通過度	0.22	0.34	0.39				0.80			

注1) 右折車両の現示の裏り目の処理台数は、専用現示の場合は大交差点2・小交差点1、専用現示無の場合は大交差点3・小交差点2。
 注2) *印の箇所は直進交通の関係及び現示の変わり目で割ける台数を除いた数値
 注3) 飽和交通流率実測値(補正)：実測値は平成27年7月7日(火)の9:00~12:00に計測
 実測値計測時間帯以外については、その時間帯の大型車混入率、左折車混入率、右折車混入率による補正值で補正した値。

実測値	実測時間帯の交通特性と補正值	実測値計測時間帯以外については、その時間帯の大型車混入率、左折車混入率、右折車混入率による補正值で補正した値。				実測時間帯 9:00 ~ 12:00
		大型車	左折車	右折車	飽和交通流率	
実測値(補正)	大型車	補正值	1,320	1,450	1,392	1,348
		補正值	0.664	0.874	0.690	0.839
		混入率	72.2%	20.6%	64.1%	27.3%
	左折車	補正值	-	-	0.947	0.881
		混入率	-	-	18.9%	84.6%
		Fp	-	-	0.15	0.15
	右折車	補正值	-	-	-	-
		混入率	-	-	-	-
		Fp	-	-	-	-
		ERT	-	-	-	-
実測値(補正)						
ピーク時間帯の補正值(上表)	大型車	補正值				11時台
	左折車	補正值				
	右折車	Fp補正 ERT補正				

表 3.7-2(10) No.4 橋本町2丁目交差点(現況) 14:15~15:15



【現況(平成27年 5月20日(水))】

	A			B			C			D			総流入量(A~D)	
	左	直	右	左	直	右	左	直	右	左	直	右		
12時間交通量														
A. 現況交通量	224	605	(5)	704			2,138	2,881	377			461	343	7,738
計	224	605	(5)	704			2,138	2,881	377			461	343	7,738
ピーク時交通量														
A. 現況交通量	9	41	(1)	54			230	297	35			31	20	718
計	9	41	(1)	54			230	297	35			31	20	718
大型車混入率														
A. 現況交通量	11.1%	24.4%	0.0%	9.3%			21.7%	24.6%	17.1%			29.0%	10.0%	21.7%
計	11.1%	24.4%	0.0%	9.3%			21.7%	24.6%	17.1%			29.0%	10.0%	21.7%

【大型車混入率】

流入部	A			B			C			D			平均
車線	直左	直	右	左	直	右	直左	直	右	直左	直	右	
車線数	1			1			1			1		1	
大型車混入率	22.0%			19.4%			23.8%			29.0%		10.0%	21.7%

【交差点需要率の計算】

【歩行者：実測値】

流入部	A			B			C			D			現示の需要率	交差点需要率
車線	直左	直	右	左	直	右	直左	直	右	直左	直	右		
車線数	1			1			1			1		1		
飽和交通流率の基本値：SB	2,000			1,800			2,000			2,000		1,800		
車線幅員による補正值：W (車線幅員)	1.000			1.000			1.000			1.000		1.000		
バス停留所による補正值：B (交差点迄の距離) (バス本数) 台/時	3.63			3.29			3.32			3.54		3.04		
縦断勾配による補正值：G (%)	1.000			1.000			1.000			1.000		1.000		
大型車混入による補正值：T (大型車混入率) %	0.867			0.881			0.857			0.831		0.935		
左折車混入による補正值：LT (左折率) % (歩行者による低減率) (有効青時間) (歩行者用青時間)	0.951			0.972			0.813			-		-		
横断歩道による補正值：L	-			-			-			-		-		
右折車混入による補正值：R (右折率) % (右折車当量) : ERT (歩行者による低減率)	-			-			-			-		-		
現示の振り目処理台数：K (現示振り目の掛け台数) (重連交通間隔での処理台数)	-			-			-			-		-	2	小交差点
飽和交通流率 計算値	1,648			1,541			1,394			1,662		1,682		
飽和交通流率 実測値(補正)	-			1,402			1,337			-		-		
飽和交通流率 適用値	1,648			1,402			1,337			1,662		1,682		
実測値補正/計算値	-			91%			96%			-		-		
設計交通量 : q	50			284			332			31		20		
流入部の需要率	0.030			0.203			0.248			0.019		0.248		
必要現示率	1			-			0.248			0.019		0.248		
2	-			-			-			-		-		
3	0.030			-			-			-		-		0.030
4	-			0.203			-			-		-		0.203
可能交通容量	315			382			535			665		689		
設計交通量	50			284			332			31		20		
車線混雑度	0.16			0.74			0.62			0.05		0.03		

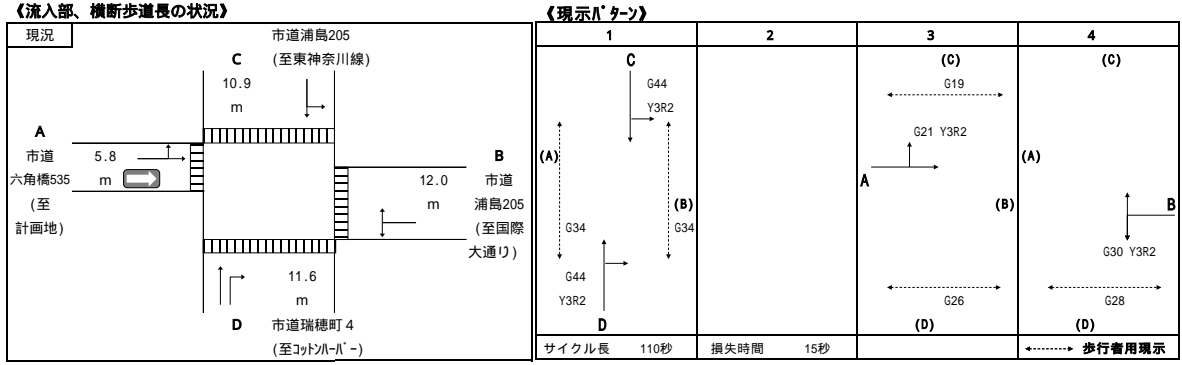
注1) 右折車両の現示の振り目の処理台数は、専用現示の場合は大交差点2・小交差点1、専用現示無の場合は大交差点3・小交差点2。

注2) 飽和交通流率実測値(補正)：実測値は平成27年7月7日(火)の13:00~16:00に計測

、実測値計測時間帯以外については、その時間帯の大型車混入率、左折車混入率、右折車混入率による補正值で補正した値。

飽和交通流率 実測値(補正)の設定	実測値	補正值	連続需要率		連続需要率		実測時間帯 13:00~16:00
			1,402	1,337	1,402	1,337	
実測時間帯の交通特性と補正值	大型車	補正值	0.896	0.862			14時台
		混入率	16.5%	22.9%			
		補正值	0.963	0.812			
	左折車	混入率	23.7%	89.9%			
		Fp	0.15	0.15			
		補正值	-	-			
右折車	Fp	-	-				
	補正值	-	-				
	混入率	-	-				
ERT	-	-					
実測値(補正)							
ピーク時間帯の補正值(上表)							
大型車	補正值						
左折車	補正值						
右折車	Fp補正						
	ERT補正						

表 3.7-2(11) No.4 橋本町 2 丁目交差点 (工事中) 14:15 ~ 15:15



	A			B			C			D			総流入量 (A~D)					
	左	重	右	左	重	右	左	重	右	左	重	右						
12時間交通量	A. 現況交通量			B. 工事車両			計 (A~B)			A. 現況交通量			B. 工事車両			計 (A~B)		
ピーク時交通量	A. 現況交通量			B. 工事車両			計 (A~B)			A. 現況交通量			B. 工事車両			計 (A~B)		
大型車混入率	A. 現況交通量			B. 工事車両			計 (A~B)			A. 現況交通量			B. 工事車両			計 (A~B)		

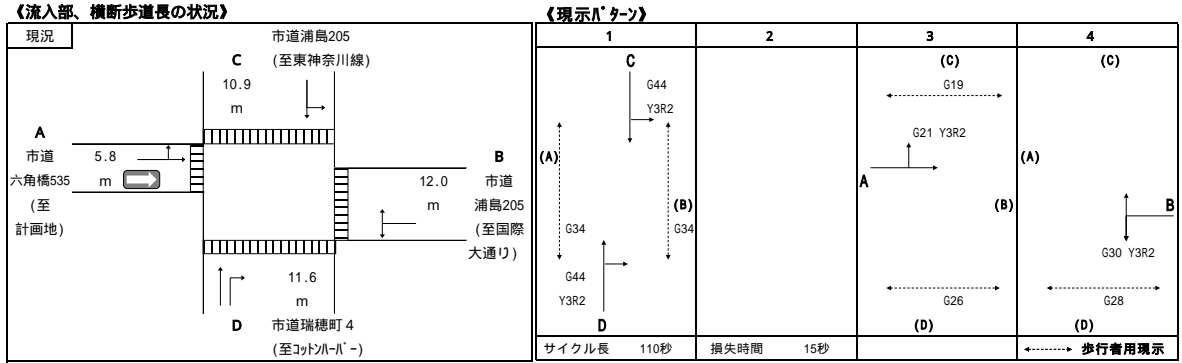
流入部	A		B		C		D		平均
車線	重左	右	左	重右	左	重右	左	重右	
車線数	1		1		1		1	1	
大型車混入率	22.0%		20.2%		24.5%		29.0%	10.0%	22.4%

流入部	A		B		C		D		平均
車線	重左	右	左	重右	左	重右	左	重右	
車線数	1		1		1		1	1	
飽和交通流率の基本値: SB	2,000		1,800		2,000		2,000	1,800	
車線幅員による補正值: W (車線幅員)	1.000		1.000		1.000		1.000	1.000	
バス停留所による補正值: B (交差点迄の距離) (バス本数) / 台/時									
縦断勾配による補正值: G (縦断勾配)	1.000		1.000		1.000		1.000	1.000	
大型車混入による補正值: T (大型車混入率) : %	0.867		0.876		0.854		0.831	0.935	
左折車混入による補正值: LT (左折率) : %	0.951		0.973		0.813		-	-	
(歩行者による低減率)	0.15		0.15		0.15		-	-	
(有効青時間)	21		30		44		44	(44)	
(歩行者用青時間)	19		26		34		-	-	
横断歩道による補正值: L	-		-		-		-	-	
右折車混入による補正值: R (右折率) : %	-		-		-		-	-	
(右折率当量) : ERT (歩行者による低減率)	-		-		-		-	-	
現示の変り目処理台数: K (現示変り目の捌け台数)	-		-		-		-	-	2
(直進交通間隙での処理台数)	-		-		-		-	-	61
飽和交通流率 計算値	1,648		1,534		1,388		1,662	1,682	
飽和交通流率 実測値(補正)	-		1,402		1,337		-	-	
飽和交通流率 適用値	1,648		1,402		1,337		1,662	1,682	
実測値補正 / 計算値	-		91%		96%		-	-	
設計交通量 : q	50		287		335		31		
流入部の需要率	0.030		0.205		0.251		0.019		
必要現示率	1		-		0.251		0.019		0.251
2	-		-		-		-		-
3	0.030		-		-		-		0.030
4	-		0.205		-		-		0.205
可能交通容量	315		382		535		665	689	
設計交通量	50		287		335		31	20	
車線混雑度	0.16		0.75		0.63		0.05	0.03	
必要現示率									0.486

注1) 右折車両の現示の変り目の処理台数は、専用現示有の場合は大交差点 2・小交差点 1、専用現示無の場合は大交差点 3・小交差点 2。
 注2) 飽和交通流率実測値(補正) : 実測値は平成27年7月7日(火)の13:00~16:00に計測、実測値計測時間帯以外については、その時間帯の大型車混入率、左折車混入率、右折車混入率による補正值で補正した値。

飽和交通流率	実測値(補正)の設定	実測時間帯の交通特性と補正值	13:00 ~ 16:00		14時台	
			実測値	補正值		
飽和交通流率	実測時間帯の交通特性と補正值	大型車	補正值	1,402	1,337	
			混入率	0.896	0.862	
		左折車	補正值	0.963	0.812	
			混入率	23.7%	89.9%	
		右折車	Fp	0.15	0.15	
			補正值	-	-	
			Fp	-	-	
			混入率	-	-	
				ERT	-	-
				ERT補正	-	-
		大型車	補正值			
		左折車	補正值			
		Fp	補正			
		右折車	ERT補正			

表 3.7-2(12) No.4 橋本町 2 丁目交差点 (供用時) 14:15 ~ 15:15



【現況 + 本開発】		A		B		C		D		総流入量 (A~D)	
		左	右	左	右	左	右	左	右	(A~D)	
12時間 交通量	A. 現況交通量	224	605	(5)	704	2,138	2,881	377	461	343	7,738
	B. 本開発					250	251				501
	計 (A~B)	224	605	(5)	704	2,388	3,132	377	461	343	8,239
ビークル 交通量	A. 現況交通量	9	41	(1)	54	230	297	35	31	20	718
	B. 本開発			(0)		18	18				36
	計 (A~B)	9	41	(1)	54	248	315	35	31	20	754
大型車 混入率	A. 現況交通量	11.1%	24.4%	0.0%	9.3%	21.7%	24.6%	17.1%	29.0%	10.0%	21.7%
	B. 本開発	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%
	計 (A~B)	11.1%	24.4%	0.0%	9.3%	20.2%	23.2%	17.1%	29.0%	10.0%	20.7%

【大型車混入率】		A		B		C		D		平均
流入部		重左	重右	左	右	重左	重右	左	重右	
車線数		1		1		1		1	1	
大型車混入率		22.0%		18.2%		22.6%		29.0%	10.0%	20.7%

【交差点需要率の計算】		A		B		C		D		【歩行者：実測値】	
流入部		重左	重右	左	右	重左	重右	左	重右		
車線数		1		1		1		1	1		
飽和交通流率の基本値：SB		2,000		1,800		2,000		2,000	1,800		
車線幅員による補正值：W (車線幅員) m		1.000		1.000		1.000		1.000	1.000		
バス停留所による補正值：B (交差点迄の距離) m (バス本数) 台/時		3.63		3.29		3.32		3.54	3.04		
縦断勾配による補正值：G (縦断勾配) %		1.000		1.000		1.000		1.000	1.000		
大型車混入による補正值：T (大型車混入率) %		0.867		0.887		0.864		0.831	0.935		
左折車混入による補正值：LT (左折率) % (歩行者による低減率) (有効青時間) (歩行者用青時間)		0.951 18.0% 0.15 21		0.974 17.9% 0.15 30		0.812 90.0% 0.15 44		- - - 44	- - - (44)		
横断歩道による補正值：L		-		-		-		-	-		
右折車混入による補正值：R (右折率) % (右折車当量) : ERT (歩行者による低減率)		- - - -		- - - -		- - - -		- - - -	- - - -		
現示の変わり目処理台数：K (現示変わり目の割け台数)		-		-		-		-	-	2 小交差点	
(直進交通間隙での処理台数)		-		-		-		-	-	61 (628)	
飽和交通流率 計算値		1,648		1,555		1,403		1,662	1,682		
飽和交通流率 実測値(補正)		-		1,402		1,337		-	-		
飽和交通流率 適用値 実測値補正 / 計算値		1,648		1,402		1,337		1,662	1,682		
設計交通量 : q		50		302		350		31	31	現示の 需要率	交差点 需要率
流入部の需要率		0.030		0.215		0.262		0.019	0.019		
必要現示率	1	-		-		0.262		0.019		0.262	
	2	-		-		-		-		0.030	
	3	0.030		-		-		-		0.030	
	4	-		0.215		-		-		0.215	0.508
可能交通容量		315		382		535		665	689		
設計交通量		50		302		350		31	20		
車線混雑度		0.16		0.79		0.65		0.05	0.03		

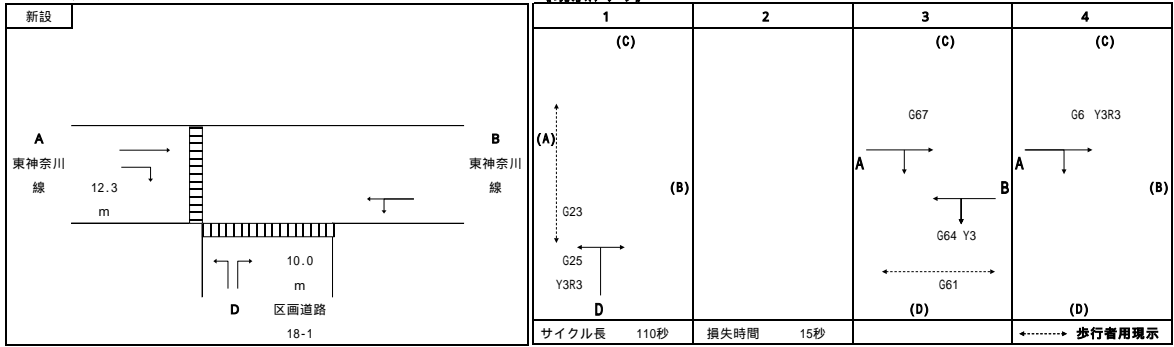
注1) 右折車両の現示の変わり目の処理台数は、専用現示有の場合は大交差点2・小交差点1、専用現示無の場合は大交差点3・小交差点2。
 注2) 飽和交通流率実測値(補正)：実測値は平成27年7月7日(火)の13:00~16:00に計測
 、実測値計測時間帯以外については、その時間帯の大型車混入率、左折車混入率、右折車混入率による補正值で補正した値。

飽和交通流率 実測値(補正) の設定	実測値	連続需要率	1,402		1,337		連続需要率		連続需要率	
			補正值	0.896	補正值	0.862				
実測時間帯の交通特性と補正值	大型車	混入率	16.5%		22.9%					実測時間帯 13:00 ~ 16:00
		補正值	0.963		0.812					
	左折車	混入率	23.7%		89.9%					
		Fp	0.15		0.15					
	右折車	補正值	-		-					
		混入率	-		-					
E RT	補正值	-		-						
	混入率	-		-						
ビークル時間帯の補正值(上表)	大型車	補正值							14時台	
	左折車	補正值								
	Fp補正									
	右折車	E RT補正								

表 3.7-2(13) No.5 新設交差点 (工事中) 8:45 ~ 9:45

【流入部、横断歩道長の状況】

【現示パターン】



【現況 + 工事車両】

注) 交通量は千若町 2 丁目交差点の交通量を適用。

		A			B			C			D			流入量 (A-D)
		左	直	右	左	直	右	左	直	右	左	直	右	
12時間交通量	A. 現況交通量		4,375				3,920							8,295
	B. 工事車両			312	35							312	35	694
	計(A~B)		4,375	312	35	3,920					312	35		8,989
ピーク時交通量	A. 現況交通量		508				359							867
	B. 工事車両			32	3							32	3	70
	計(A~B)		508	32	3	359					32	3		937
大型車流入率	A. 現況交通量		42.3%				49.6%							45.3%
	B. 工事車両		0.0%	100.0%	100.0%	0.0%					100.0%	100.0%		100.0%
	計(A~B)		42.3%	100.0%	100.0%	49.6%					100.0%	100.0%		49.4%

【大型車流入率】

流入部	A			B			C			D			平均
車線	直	右	直左	直	右	直	右	直	右	直	右		
車線数	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	
大型車流入率	42.3%	100.0%	50.0%							100.0%	100.0%	49.4%	

【交差点需要率の計算】

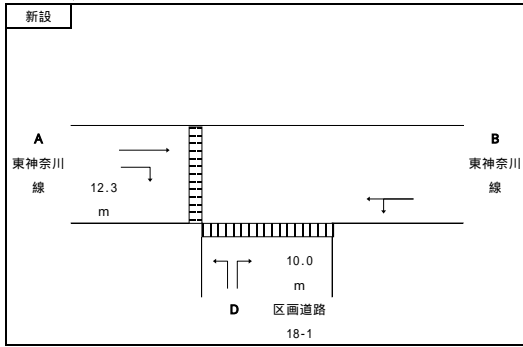
【歩行者少ない: 0.15】

流入部	A			B			C			D			現示の 需要率	交差点 需要率
車線	直	右	直左	直	右	直	右	直	右	直	右			
車線数	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1			
飽和交通流率の基本値: SB	2,000	1,800	2,000							1,800	1,800			
車線幅員による補正値: W (車線幅員) m	1.000	1.000	1.000							1.000	1.000			
バス停留所による補正値: B (交差点迄の距離) m (バス本数) 台/時														
縦断勾配による補正値: G (縦断勾配) %	1.000	1.000	1.000							1.000	1.000			
大型車流入による補正値: T (大型車流入率) %	0.771	0.588	0.741							0.588	0.588			
左折車流入による補正値: LT (左折率) % (歩行者による低減率) (有効歩時間) (歩行者用青時間)	-	-	0.998							-	-			
横断歩道による補正値: L										0.862				
右折車流入による補正値: R (右折率) % (右折車当量) : E RT (歩行者による低減率)	-	-	-							-	-			
現示の変わり目処理台数: K (現示変わり目の掛け台数) (直進交通間隙での処理台数)	-	-	1							-	-			
飽和交通流率 計算値	1,543	1,059	1,478							913	1,059			
飽和交通流率 実測値(補正)	-	-	-							-	-			
飽和交通流率 適用値	1,543	1,059	1,478							913	1,059			
実測値補正 / 計算値	-	-	-							-	-			
設計交通量 : q	508	0	362							32	3	現示の 需要率	交差点 需要率	
流入部の需要率	0.329	0.000	0.245							0.035	0.003	0.035		
必要現示率	1	-	-							0.035				
	2													
	3													
	4	0.329	0.000	0.245									0.084	
可能交通容量	1,024	364	860							208	241			
設計交通量	508	32	362							32	3			
車線混雑度	0.50	0.09	0.42							0.15	0.01			

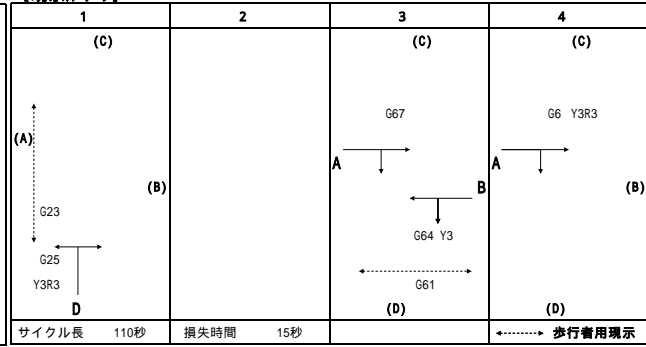
注1) 右折車両の現示の変わり目の処理台数は、専用現示有の場合は大交差点2・小交差点1、専用現示無の場合は大交差点3・小交差点2。
注2) *印の箇所は直進交通の間隙及び現示の変わり目で割ける台数を除いた数値

表 3.7-2(14) No.5 新設交差点（供用時）8:45～9:45

【流入部、横断歩道長の状況】



【現示パターン】



【現況 + 本開発】

注) 交通量は千若町 2 丁目交差点の交通量を適用。

		A			B			C			D			流入量 (A-D)
		左	直	右	左	直	右	左	直	右	左	直	右	
12時間交通量	A. 現況交通量		4,375				3,920							8,295
	B. 本開発			850	250						849		251	2,200
	計(A~B)		4,375	850	250	3,920					849		251	10,495
ピーク時交通量	A. 現況交通量		508				359							867
	B. 本開発			60	18						60		18	156
	計(A~B)		508	60	18	359					60		18	1,023
大型車流入率	A. 現況交通量		42.3%				49.6%							45.3%
	B. 本開発		0.0%	0.0%	0.0%	0.0%				0.0%		0.0%	0.0%	0.0%
	計(A~B)		42.3%	0.0%	0.0%	49.6%				0.0%		0.0%	0.0%	38.4%

【大型車流入率】

流入部	A		B		C		D		平均
車線	直	右	直左	右			左	右	
車線数	1	1	1	1			1	1	
大型車流入率	42.3%	0.0%	47.2%				0.0%	0.0%	38.4%

【交差点需要率の計算】

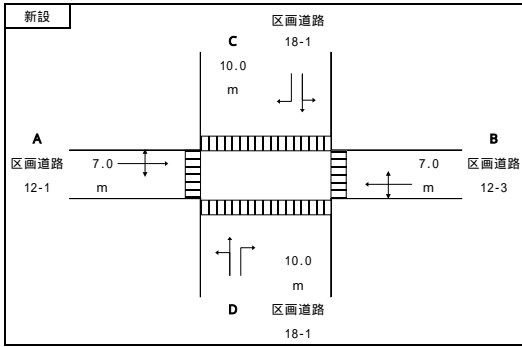
【歩行者少ない: 0.15】

流入部	A		B		C		D		小交差点
車線	直	右	直左	右			左	右	
車線数	1	1	1	1			1	1	
飽和交通流率の基本値: S B	2,000	1,800	2,000				1,800	1,800	
車線幅員による補正値: W (車線幅員) m	1.000	1.000	1.000				1.000	1.000	
バス停留所による補正値: B (交差点迄の距離) m (バス本数) 台/時									
縦断勾配による補正値: G (縦断勾配) %	1.000	1.000	1.000				1.000	1.000	
大型車流入による補正値: T (大型車流入率) %	0.771	1.000	0.752				1.000	1.000	
左折車流入による補正値: LT (左折率) % (歩行者による低減率) (有効青時間) (歩行者用青時間)	-	-	0.986				-	-	
横断歩道による補正値: L							0.862		
右折車流入による補正値: R (右折率) % (右折車当量) : E RT (歩行者による低減率)	-	-	-				-	-	
現示の変わり目処理台数: K (現示変わり目の掛け台数) (直交交通間隙での処理台数)	-	1	-				-	-	
飽和交通流率 計算値	1,543	1,800	1,482				1,552	1,800	
飽和交通流率 実測値(補正)	-	-	-				-	-	
飽和交通流率 適用値	1,543	1,800	1,482				1,552	1,800	
実測値補正 / 計算値	-	-	-				-	-	
設計交通量 : q	508	0	377				60	18	現示の必要率
流入部の必要率	0.329	0.000	0.254				0.039	0.010	交差点必要率
必要現示率	1	-	-				0.039	0.010	
	2	-	-				-	-	
	3	3-4	-	0.254			-	-	0.254
	4	0.329	0.000	-			-	-	0.075
可能交通容量	1,024	619	862				353	409	
設計交通量	508	60	377				60	18	
車線混雑度	0.50	0.10	0.44				0.17	0.04	

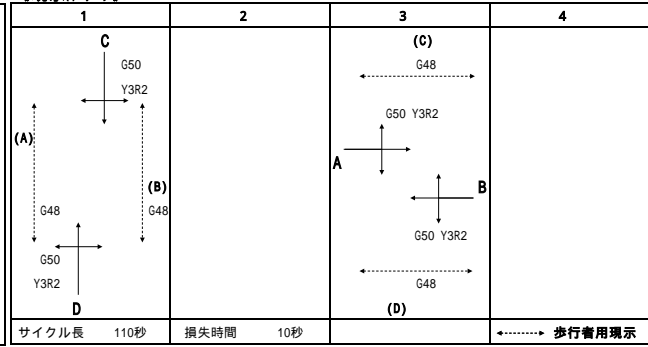
注1) 右折車両の現示の変わり目の処理台数は、専用現示有の場合は大交差点2・小交差点1、専用現示無の場合は大交差点3・小交差点2。
 注2) *印の箇所は直交交通の間隙及び現示の変わり目で掛ける台数を除いた数値

表 3.7-2(15) No.6 新設交差点（工事中）16:00～17:00

【流入部、横断歩道長の状況】



【現示パターン】



【現況+工事車両】

注) 交通量はコットンハーバーマリーナゲートタワー北側交差点の交通量を適用。

	注) 交通量はコットンハーバーマリーナゲートタワー北側交差点の交通量を適用。												総流入量 (A~D)	
	A			B			C			D				
	左	直	右	左	直	右	左	直	右	左	直	右		
12時間交通量	A. 現況交通量			B. 工事車両			C			D			1,064	
		580			484						347		347	694
	0	580	0	0	484	0	0	0	347	0	347	0	0	1,758
ピーク時交通量	A. 現況交通量			B. 工事車両			C			D			134	
		94			40						35		35	70
	0	94	0	0	40	0	0	0	35	0	35	0	0	204
大型車混入率	A. 現況交通量			B. 工事車両			C			D			3.7%	
	0.0%	3.2%	0.0%	0.0%	5.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	100.0%
	0.0%	3.2%	0.0%	0.0%	5.0%	0.0%	0.0%	0.0%	100.0%	0.0%	100.0%	0.0%	0.0%	36.8%

【大型車混入率】

流入部	A		B		C		D		平均
車線	直	右	直	右	直	右	直	右	
車線数	1		1		1		1	1	1
大型車混入率	3.2%		5.0%		0.0%		100.0%	100.0%	0.0%

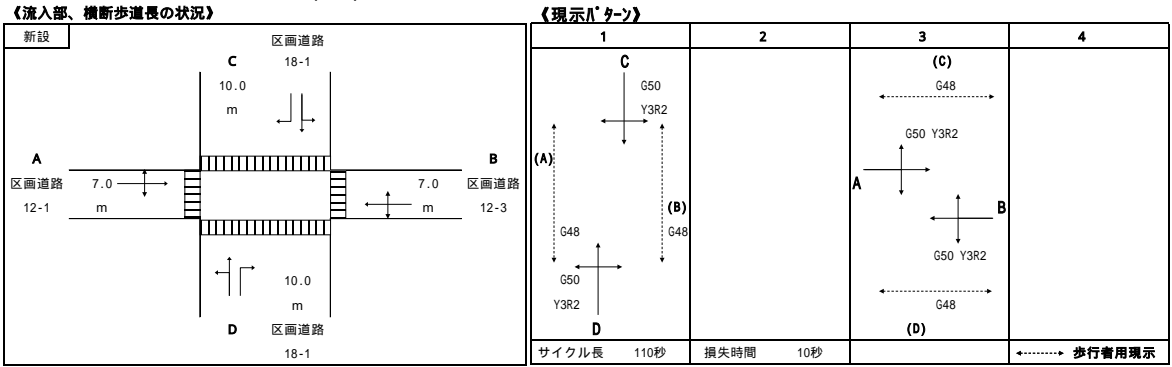
【交差点需要率の計算】

【歩行者多い: 0.50】

流入部	A		B		C		D		
車線	直	右	直	右	直	右	直	右	
車線数	1		1		1		1	1	1
飽和交通流率の基本値: SB	2,000		2,000		2,000		1,800	2,000	1,800
車線幅員による補正値: W (車線幅員) m	1.000		1.000		1.000		1.000	1.000	1.000
バス停留所による補正値: B (交差点迄の距離) m (バス本数) 台/時									
縦断勾配による補正値: G (縦断勾配) %	1.000		1.000		1.000		1.000	1.000	1.000
大型車混入による補正値: T (大型車混入率) %	0.978		0.966		1.000		0.588	0.588	1.000
左折車混入による補正値: LT (左折率) % (歩行者による低減率) (有効青時間) (歩行者青時間)	1.000		1.000		1.000		1.000	1.000	1.000
横断歩道による補正値: L									
右折車混入による補正値: R (右折率) % (右折車当量) : E RT (歩行者による低減率)	1.000		1.000		-		-	-	-
現示の変わり目処理台数: K (現示の変わり目の開け台数) (直進交通量での処理台数)	2		2		-		2	-	2
飽和交通流率 計算値	1,956		1,932		2,000		1,059	1,176	1,800
飽和交通流率 実測値(補正)	-		-		-		-	-	-
飽和交通流率 適用値	1,956		1,932		2,000		1,059	1,176	1,800
実測値補正 / 計算値	-		-		-		-	-	-
設計交通量 : q	94		40		0		35		
流入部の需要率	0.048		0.021		0.000		0.030		
必要現示率	1		-		0.000		0.030		0.030
	2		-		-		-		-
	3		0.021		-		-		0.048
	4		-		-		-		-
可能交通容量	889		878		909		476	535	883
設計交通量	94		40		0		35	70	0
車線混雑度	0.11		0.05		0.00		0.07	0.13	0.00

注1) 右折車両の現示の変わり目の処理台数は、専用現示有の場合は大交差点 2・小交差点 1、専用現示無の場合は大交差点 3・小交差点 2。
 注2) *印の箇所は直進交通の分離及び現示の変わり目で開ける台数を除いた数値

表 3.7-2(16) No.6 新設交差点 (供用時) 16:00 ~ 17:00



【現況 + 本開発】

注) 交通量はコットンハーバーマリーナゲートタワー北側交差点の交通量を適用。

	A			B			C			D			流入量 (A-D)
	左	直	右	左	直	右	左	直	右	左	直	右	
12時間交通量	A. 現況交通量			484									1,064
	B. 本開発						1,100			1,100			2,200
	計(A~B)			0			0			1,100			3,264
ピーク時交通量	A. 現況交通量			40									134
	B. 本開発						79			79			158
	計(A~B)			0			0			79			292
大型車流入率	A. 現況交通量			5.0%			0.0%			0.0%			3.7%
	B. 本開発			0.0%			0.0%			0.0%			0.0%
	計(A~B)			0.0%			5.0%			0.0%			1.7%

【大型車流入率】

流入部	A		B		C		D		平均
車線	直	右	直	右	直	右	直	右	
車線数	1		1		1	1	1	1	1
大型車流入率	3.2%		5.0%		0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	1.7%

【交差点需要率の計算】

【歩行者多い: 0.50】

流入部	A		B		C		D		現示の 需要率	交差点 需要率
車線	直	右	直	右	直	右	直	右		
車線数	1		1		1	1	1	1		
飽和交通流率の基本値: SB	2,000		2,000		2,000	1,800	2,000	1,800		
車線幅員による補正値: W (車線幅員)	1,000		1,000		1,000	1,000	1,000	1,000		
バス停留所による補正値: B (交差点迄の距離) (バス本数) 台/時										
縦断勾配による補正値: θ (縦断勾配) %	1,000		1,000		1,000	1,000	1,000	1,000		
大型車流入による補正値: T (大型車流入率) %	0.978		0.966		1,000	1,000	1,000	1,000		
左折車流入による補正値: LT (左折率) % (歩行者による低減率) (有効時間)	1,000		1,000		1,000	-	1,000	-		
横断歩道による補正値: L	-		-		-	-	-	-		
右折車流入による補正値: R (右折率) % (右折車当量) : ERT (歩行者による低減率)	1,000		1,000		-	-	-	-		
現示の変わり目処理台数: K (現示変わり目の捌け台数) (直進交通間隔での処理台数)	2		2		-	2	-	-	2	小交差点
飽和交通流率 計算値	1,956		1,932		2,000	1,800	2,000	1,800		
飽和交通流率 実測値(補正)	-		-		-	-	-	-		
飽和交通流率 適用値	1,956		1,932		2,000	1,800	2,000	1,800		
実測値補正 / 計算値	-		-		-	-	-	-		
設計交通量 : q	94		40		0		79			
流入部の需要率	0.048		0.021		0.000		0.040			
必要現示率							0.040			
可能交通容量	889		878		909	784	909	883		
設計交通量	94		40		0	79	158	0		
車線混雑度	0.11		0.05		0.00	0.10	0.17	0.00		0.088

注1) 右折車両の現示の変わり目の処理台数は、専用現示有の場合は大交差点2・小交差点1、専用現示無の場合は大交差点3・小交差点2。
 注2) *印の箇所は直進交通の間隔及び現示の変わり目で捌ける台数を除いた数値

3.7.3 関係車両の細街路利用時の交通影響検討

本事業では、対象事業実施区域南側の細街路への関係車両の進入を抑制するため、その対策として、「本事業の施設契約者に対しては、契約に際し、幹線道路を利用し、周辺細街路への進入に配慮することで、地域との共存に協力することを、重要事項説明書を用いて促す」ことを基本としています。

しかし、細街路への進入抑制に関しては、法的規制はできないため、ここでは、関係車両が細街路を利用した場合の交通影響について検討を行った結果を記載します。

1) 関係車両の細街路利用時の走行ルートの設定

関係車両の細街路利用時の走行ルートは、図 3.7-2(1)～(3)に示すとおり、C-1 地区、C-2 地区 (A 棟・B 棟) 別に、迂回状況を加味して設定しました。なお、出入方法は左折 IN・左折 OUT としています。

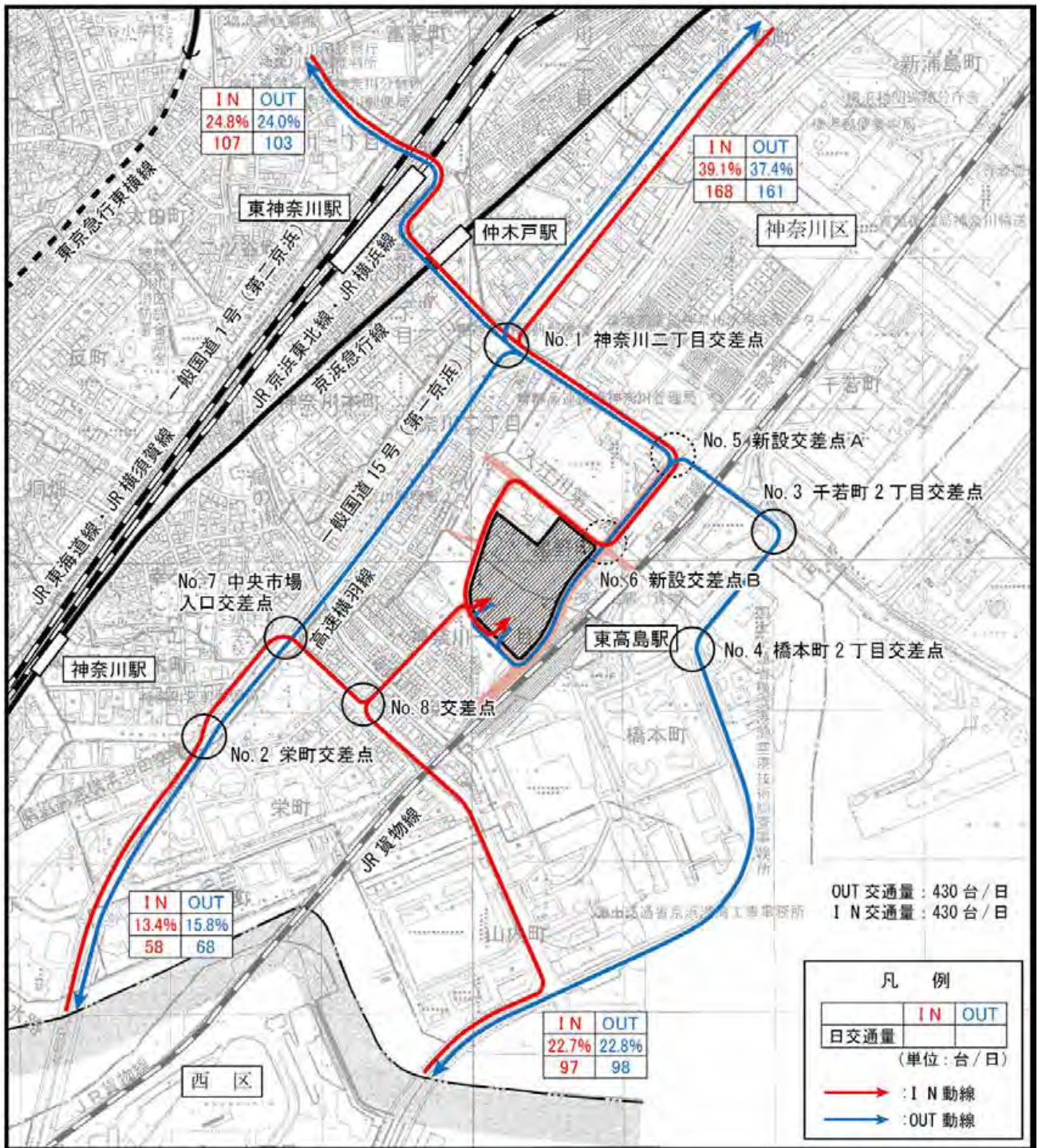


図 3.7-2(1) 細街路利用を想定した走行ルート【C-1 地区】

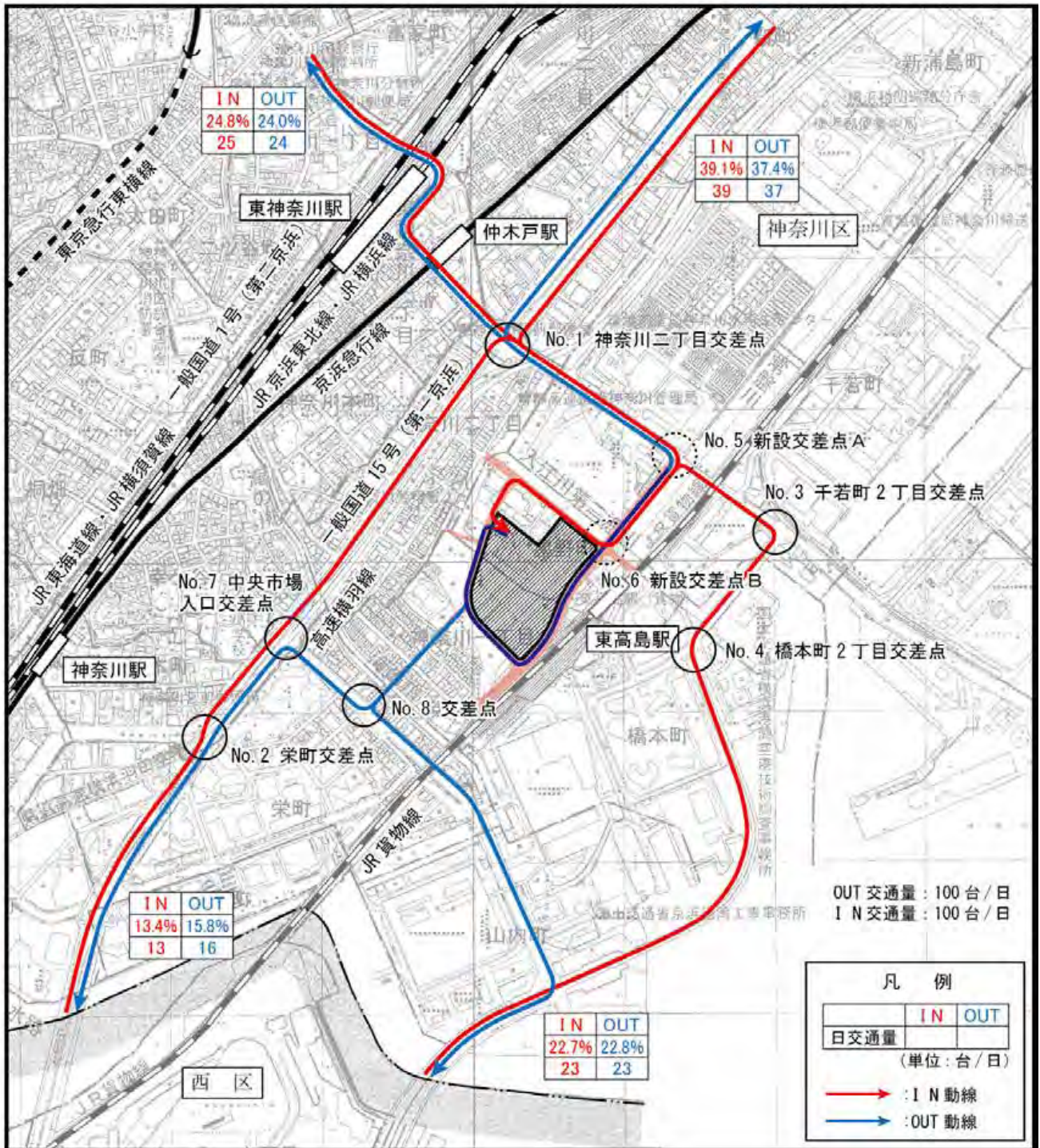


図 3.7-2(2) 細街路利用を想定した走行ルート【C-2 地区 A 棟】

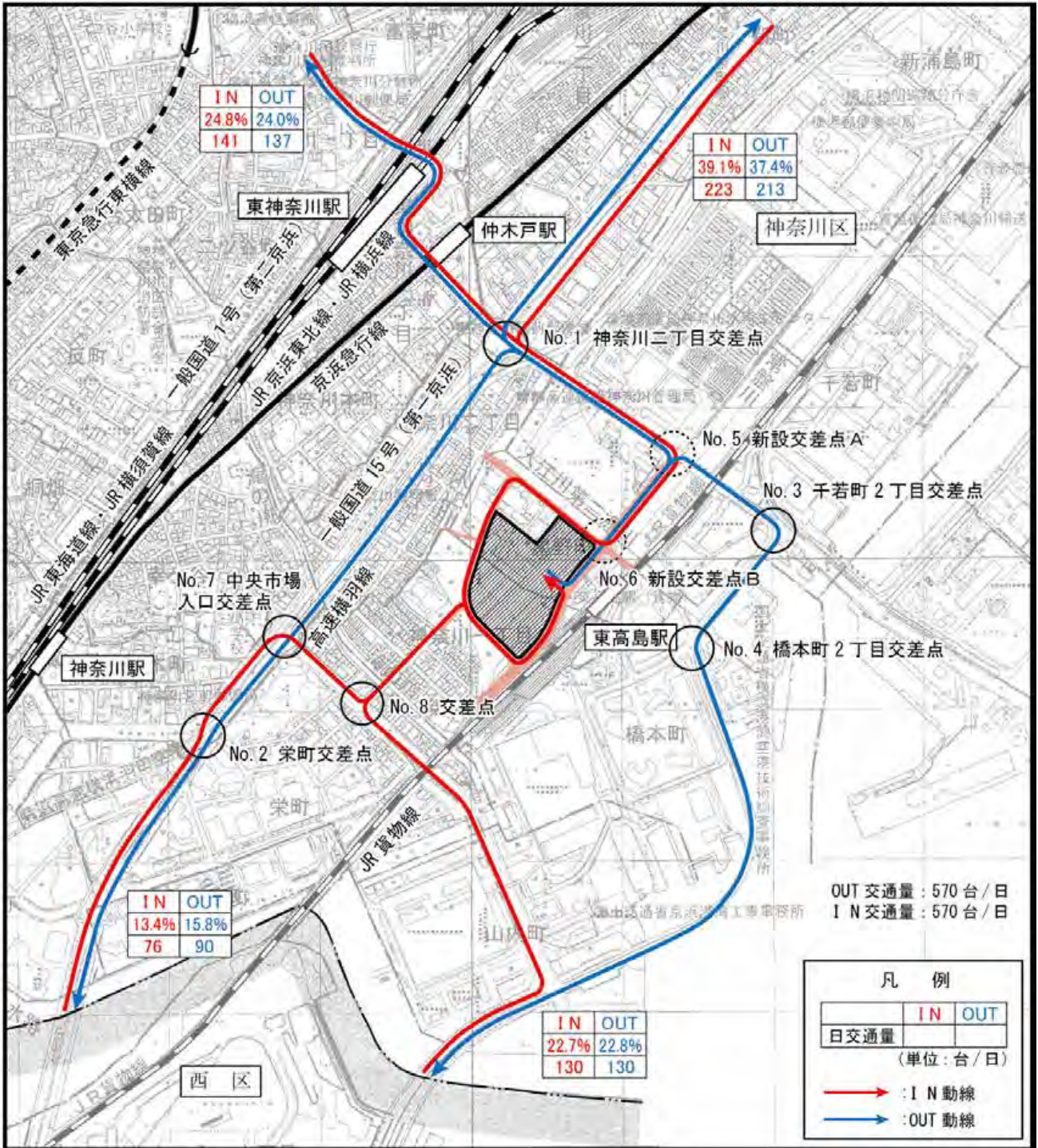


図 3.7-2(3) 細街路利用を想定した走行ルート【C-2 地区 B 棟】

2) 関係車両の細街路利用時の交通影響評価

関係車両の細街路利用時の交差点需要率は、表3.7-3及び図3.7-3に示すとおりです。

交差点需要率は、対象事業実施区域南側の中央市場通りと細街路が交差するNo.8交差点において、現況の0.183から0.188へとわずかに増加しますが、限界需要率を下回っており、交通処理は可能です。

表 3.7-3 関係車両の細街路利用時の交差点需要率

No.	交差点		交差点需要率		限界 需要率	需要率 / 限界値	ピーク時交通量(台/時)				サイクル 長(秒)	現示数		
							合計	現況	C地区			現況	開発時	
1	神奈川二丁目	現況	0.564	(7:00)	0.876	0.64	4,225	4,225	-	-	121	3 現示	3 現示	
		現況 +C地区	細街路利用無	0.564	(7:00)	0.876	0.64	4,345	4,225	120	2.8%			121
			細街路利用有	0.564	(7:00)	0.876	0.64	4,335	4,225	110	2.5%			121
			有 - 無	0.000				-10	0	-10				
2	栄町	現況	0.385	(17:15)	0.879	0.44	2,645	2,645	-	-	140	2 現示	2 現示	
		現況 +C地区	細街路利用無	0.388	(17:15)	0.879	0.44	2,667	2,645	22	0.8%			140
			細街路利用有	0.388	(17:15)	0.879	0.44	2,667	2,645	22	0.8%			140
			有 - 無	0.000				0	0	0				
3	千若町2丁目	現況	0.393	(11:00)	0.864	0.46	926	926	-	-	110	3 現示	3 現示	
		現況 +C地区	細街路利用無	0.407	(11:00)	0.864	0.47	962	926	36	3.7%			110
			細街路利用有	0.395	(11:00)	0.864	0.46	944	926	18	1.9%			110
			有 - 無	-0.012				-18	0	-18				
4	橋本町2丁目	現況	0.481	(14:15)	0.864	0.56	718	718	-	-	110	3 現示	3 現示	
		現況 +C地区	細街路利用無	0.508	(14:15)	0.864	0.59	754	718	36	4.8%			110
			細街路利用有	0.495	(14:15)	0.864	0.57	736	718	18	2.4%			110
			有 - 無	-0.013				-18	0	-18				
5	新設交差点A	現況	-		-	-	-	-	-	-	-	-	2 現示	
		現況 +C地区	細街路利用無	0.368	(8:45)	0.864	0.43	1,023	867	156	15.2%			110
			細街路利用有	0.367	(8:45)	0.864	0.43	995	867	128	12.9%			110
			有 - 無	-0.001				-28	0	-28				
6	新設交差点B	現況	-		-	-	-	-	-	-	-	-	2 現示	
		現況 +C地区	細街路利用無	0.088	(16:00)	0.909	0.10	292	134	158	54.1%			110
			細街路利用有	0.086	(16:00)	0.909	0.09	264	134	130	49.2%			110
			有 - 無	-0.002				-28	0	-28				
7	中央市場入口	現況	0.406	(16:30)	0.892	0.46	2,889	2,889	-	-	130	3 現示	3 現示	
		現況 +C地区	細街路利用無	0.408	(16:30)	0.892	0.46	2,911	2,889	22	0.8%			130
			細街路利用有	0.412	(16:30)	0.892	0.46	2,911	2,889	22	0.8%			130
			有 - 無	0.004				0	0	0				
8	中央市場通り ×細街路	現況	0.183	(11:15)	0.875	0.21	878	878	-	-	80	2 現示	2 現示	
		現況 +C地区	細街路利用無	0.183	(11:15)	0.875	0.21	878	878	-	-			80
			細街路利用有	0.188	(11:15)	0.875	0.21	906	878	28	3.1%			80
			有 - 無	0.005				28	0	28				

注)限界需要率(交差点処理能力の上限) = (サイクル長 - 損失時間(黄色 + 赤色)) / サイクル長

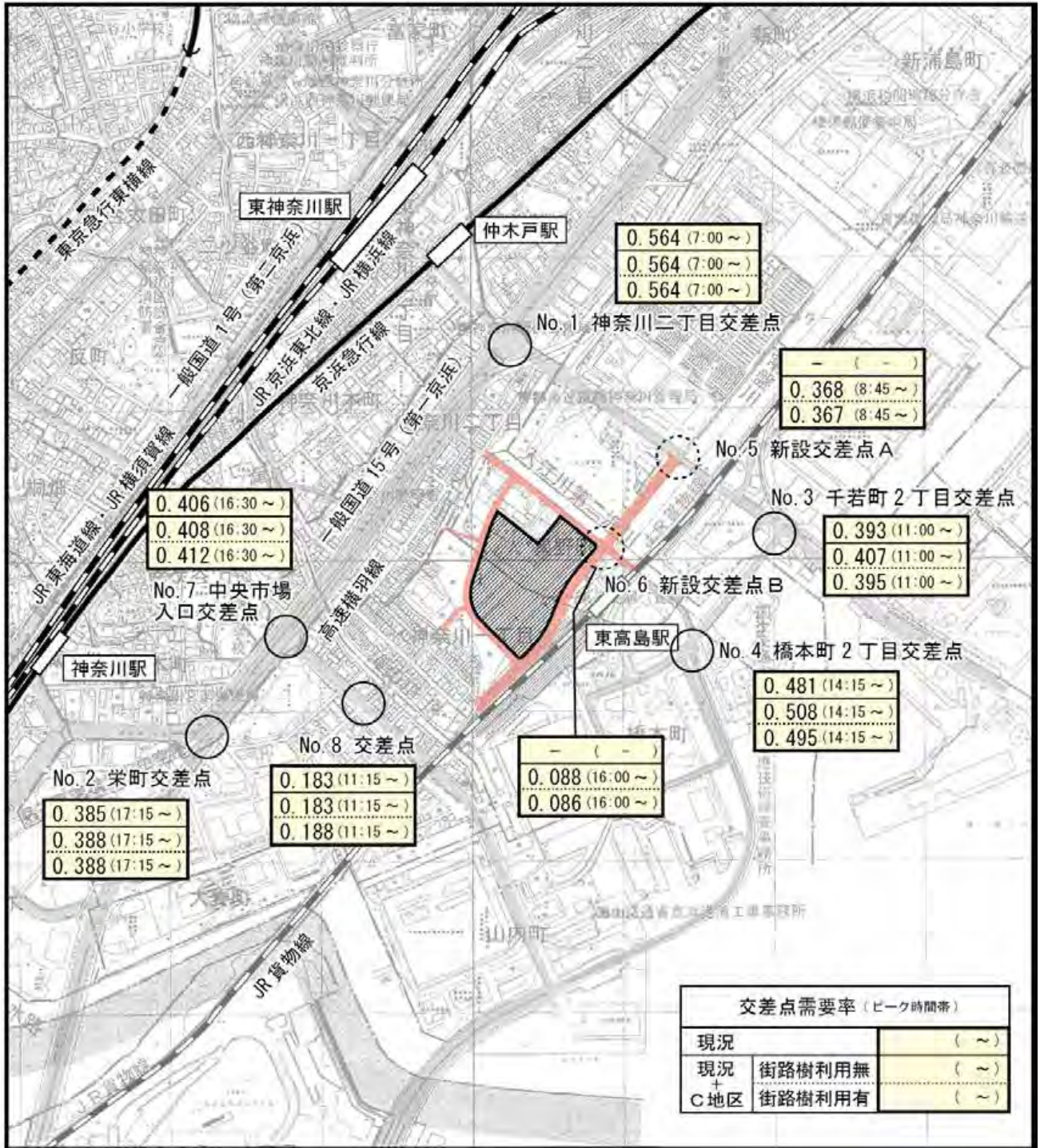
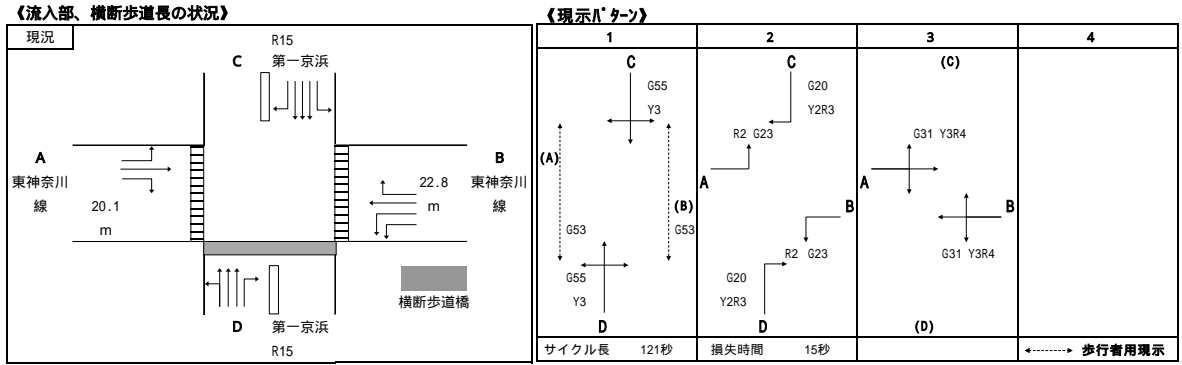


図 3.7-3 関係車両の細街路利用時の交差点需要率

表 3.7-4(1) No.1 神奈川二丁目交差点 (関係車両の細街路利用時) 7:00 ~ 8:00



【大型車混入率】

流入部	A			B			C			D			平均
車線	左	重	右	左	重	右	左	重	右	左	重	右	
車線数	1	1	1	2	1	1	1	3	1	1	2	1	
大型車混入率	2.2%	8.3%	6.3%	34.8%	12.4%	33.5%	26.3%	19.0%	10.9%	16.0%	16.7%	27.9%	16.5%

【交差点需要率の計算】

流入部	A			B			C			D			平均
車線	左	重	右	左	重	右	左	重	右	左	重	右	
飽和交通流率の基本値: SB	1,800	2,000	1,800	1,800	2,000	1,800	1,800	2,000	1,800	2,000	2,000	1,800	
車線幅員による補正値: Wm	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	
バス停留所による補正値: B	5.55	3.33	3.30	3.39	3.37	3.35	0.990	3.63	3.31	3.07	3.05	3.06	2.78
縦断勾配による補正値: G	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000
大型車混入率による補正値: T	0.985	0.945	0.957	0.804	0.920	0.810	0.844	0.883	0.929	0.899	0.895	0.837	
左折車混入による補正値: LT	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	0.956	-	-
右折車混入による補正値: RT	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	0.147	-
歩行者による低減率	54	54	(54)	54	54	(54)	0.16	55	55	20	0.16	55	20
縦断歩道による補正値: L	-	-	-	-	-	-	0.846	-	-	-	53	-	-
現示の振り目処理台数: K	-	-	3	-	-	3	-	-	2	-	-	-	2
設計交通量	505	205	181	153	182	167	1,060	110	1,363	115	1,296	165	
流入部の需要率	0.304	0.110	0.063	0.091	0.091	0.136	0.206	0.068	0.260	0.076	0.260	0.076	
必要現示率	1	2~3	3	2~3	3	3	3	3	3	3	3	3	
可能交通容量	741	479	359	1,292	431	264	560	2,335	323	2,383	299	299	
車線混雑度	0.68	0.43	0.53	0.14	0.35	0.69	0.30	0.45	0.51	0.57	0.55	0.55	

注1) 右折車両の現示の振り目の処理台数は、専用現示の場合は大交差点1・小交差点2・小交差点3・小交差点2。

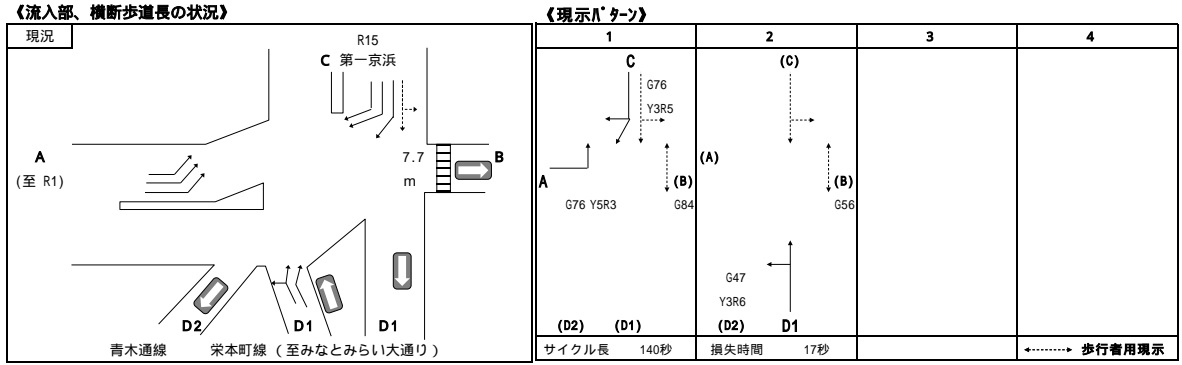
注2) *印の箇所は直進交通の混雑及び現示の振り目で割る台数を除いた数値

注3) 飽和交通流率実測値(補正): 実測値は平成27年7月7日(火)の11:00~14:00に計測

、実測値計測時間帯以外については、その時間帯の大型車混入率、左折車混入率、右折車混入率による補正値で補正した値。

実測値(補正)の設定	実測値	飽和交通流率											実測時間帯 11:00 ~ 14:00
		1,833	1,811	1,811	1,722	1,151	1,647	1,647	1,607	1,718	1,418		
飽和交通流率	大型車	0.968	0.916	0.916	0.942	0.787	0.849	0.844	0.891	0.866	0.771		
	混入率	4.7%	13.0%	8.8%	8.8%	38.6%	25.4%	8.5%	17.5%	22.1%	42.5%		
	左折車	-	-	-	-	0.848	-	-	0.916	-	-		
	混入率	-	-	-	-	-	-	-	-	-	30.4%		
	Fp	-	-	-	-	0.16	-	-	0.15	-	-		
	右折車	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-		
ピーク時間帯の補正値(上表)	大型車	1,861	1,868	1,868	1,682	1,231	1,712	1,621	1,692	1,775	1,539		
	混入率	0.985	0.945	0.945	0.920	0.844	0.883	0.929	0.899	0.895	0.837		
	左折車	-	-	-	-	0.846	-	-	0.956	-	-		
	Fp補正	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-		
	ERT補正	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-		
	7時台	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-		

表 3.7-4(2) No.2 栄町交差点 (関係車両の細街路利用時) 17:15 ~ 18:15



【現況 + 本開発】

		A			B			C			D1			総流入量 (A~D)
		左	直	右	左	直	右	左	直	右	左	直	右	
12時間 交通量	A. 現況交通量	7,595						<437>	<4,910>	3,683	5,462	408	4,702	27,197
	B. 本開発							<0>	<174>				147	321
	計 (A ~ B)	7,595						<437>	<5,084>	3,683	5,462	408	4,849	27,518
ビークル 交通量	A. 現況交通量	575						<52>	<464>	401	647	53	453	2,645
	B. 本開発							<12>					10	22
	計 (A ~ B)	575						<52>	<476>	401	647	53	463	2,667
大型車 混入率	A. 現況交通量	14.8%						0.0%	3.9%	5.5%	10.2%	5.7%	6.6%	8.6%
	B. 本開発	0.0%						0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%
	計 (A ~ B)	14.8%						0.0%	3.8%	5.5%	10.2%	5.7%	6.5%	8.4%

【大型車混入率】

流入部	A			B			C			D1			平均
車線	左	直	右	左	直	右	左	直	右	直左	直	右	
車線数	3								1	2	1	1	
大型車混入率	14.8%								5.5%	10.2%	6.3%	6.5%	8.4%

【交差点需要率の計算】

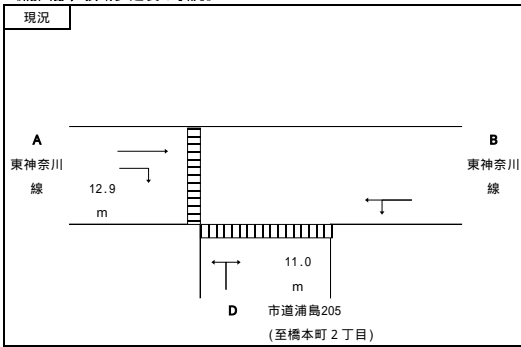
流入部	A			B			C			D1			現示の 需要率	交差点 需要率	
車線	左	直	右	左	直	右	左	直	右	直左	直	右			
車線数	3								1	2	1	1			
飽和交通流率の基本値: SB	1,800								1,800	1,800	2,000	2,000			
車線幅員による補正值: W (車線幅員) m	1.000 4.44								1.000 3.51	1.000 3.49	1.000 4.14	1.000 3.11			
バス停留所による補正值: B (交差点迄の距離) m (バス本数) 台/時															
縦断勾配による補正值: G (縦断勾配) %	1.000 0.0								1.000 0.0	1.000 0.0	1.000 0.0	1.000 0.0			
大型車混入による補正值: T (大型車混入率) %	0.906 14.8%								0.963 5.5%	0.933 10.2%	0.958 6.3%	0.957 6.5%			
左折車混入による補正值: LT (左折率) % (歩行者による低減率) (有効青時間) (歩行者用青時間)	- 76								- 76	- 76	0.978 47	- 47			
横断歩道による補正值: L															
右折車混入による補正值: R (右折率) % (右折車当量) : ERT (歩行者による低減率)	- - -								- - -	- - -	- - -	- - -			
現示の振り目処理台数: K (現示振り目の割げ台数) (直進交通間隙での処理台数)	- -								- -	- -	- -	- -			
飽和交通流率 計算値	4,894								1,733	3,360	1,873	1,913			
飽和交通流率 実測値(補正)	5,394								1,668	2,856	1,729	1,761			
飽和交通流率 適用値	4,894								1,668	2,856	1,729	1,761			
実測値補正 / 計算値	110%								96%	85%	92%	92%			
設計交通量 : q	575								401	647		516			
流入部の需要率	0.117								0.240	0.227		0.148			
必要現示率	1	0.117							0.240	0.227		0.148		0.240	
	2	-							-	-		-		0.148	
	3	-							-	-		-		-	
	4	-							-	-		-		-	
可能交通容量	2,657							905	1,550		1,172				
設計交通量	575							401	647		516				
車線混雑度	0.22							0.44	0.42		0.44				

注1) 右折車両の現示の振り目の処理台数は、専用現示有の場合は大交差点2・小交差点1、専用現示無の場合は大交差点3・小交差点2。
 注2) 飽和交通流率実測値(補正) : 実測値は平成27年7月7日(火)の7:00~10:00に計測、実測値計測時間帯以外については、その時間帯の大型車混入率、左折車混入率、右折車混入率による補正值で補正した値。

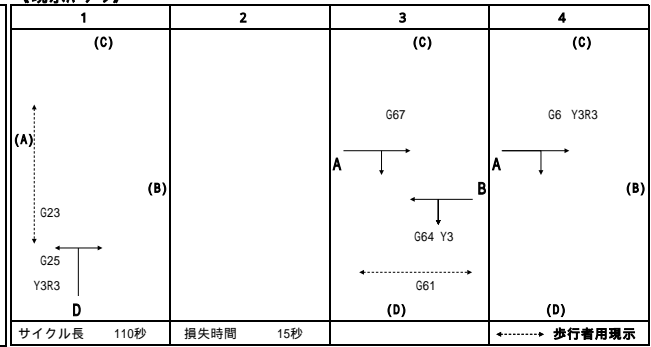
飽和交通 流率 実測値 (補正) の設定	実測値	1,798 <th colspan="4">1,668</th> <th colspan="4">1,428</th> <th colspan="4">1,729</th> <th colspan="4">1,761</th> <th rowspan="2">実測時間帯 7:00 ~ 10:00</th>				1,668				1,428				1,729				1,761				実測時間帯 7:00 ~ 10:00	
		大型車 補正值 混入率	左折車 補正值 混入率	右折車 補正值 混入率	ERT 補正值	大型車 補正值 混入率	左折車 補正值 混入率	右折車 補正值 混入率	ERT 補正值	大型車 補正值 混入率	左折車 補正值 混入率	右折車 補正值 混入率	ERT 補正值	大型車 補正值 混入率	左折車 補正值 混入率	右折車 補正值 混入率	ERT 補正值	大型車 補正值 混入率	左折車 補正值 混入率	右折車 補正值 混入率	ERT 補正值		
実測時間帯 7:00 ~ 10:00	実測時間帯 7:00 ~ 10:00	大型車	0.857				0.851	0.759	0.896	0.892	25.0%	45.5%	16.6%	17.3%									
		左折車	-				-	-	0.985	-			14.0%										
		右折車	-				-	-	-	-			-										
		ERT	-				-	-	-	-			-										
		大型車	0.906				0.963	0.933	0.958	0.957			0.978										
		左折車	-				-	-	-	-			-										
		右折車	-				-	-	-	-			-										
		ERT	-				-	-	-	-			-										
		大型車	1,901				1,887	1,757	1,835	1,889													
		左折車	0.906				0.963	0.933	0.958	0.957													
		右折車	-				-	-	-	-			-										
		ERT	-				-	-	-	-			-										

表 3.7-4(3) No.3 千若町 2 丁目交差点 (関係車両の細街路利用時) 11:00 ~ 12:00

【流入部、横断歩道の状況】



【現示パターン】



【現況 + 本開発】

		A		B		C		D		総流入量 (A~D)
		左	右	左	右	左	右	左	右	
12時間 交通量	A. 現況交通量	1,583	2,792	465	1,459			2,461	383	9,143
	B. 本開発		228					23		251
	計(A~B)	1,583	3,020	465	1,459			2,484	383	9,394
ビークル時 交通量	A. 現況交通量	191	212	68	229			192	34	926
	B. 本開発		16					2		18
	計(A~B)	191	228	68	229			194	34	944
大型車 混入率	A. 現況交通量	72.3%	14.2%	33.8%	68.1%			14.1%	58.8%	42.5%
	B. 本開発	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%			0.0%	0.0%	0.0%
	計(A~B)	72.3%	13.2%	33.8%	68.1%			13.9%	58.8%	41.7%

【大型車混入率】

流入部	A		B		C		D		平均
	重	右	重	右	重	右	重	右	
車線									
車線数	1	1	1				1		
大型車混入率	72.3%	13.2%	60.3%				20.6%		41.7%

【交差点需要率の計算】

流入部	A		B		C		D		現示の 需要率	交差点 需要率
	重	右	重	右	重	右	重	右		
車線	1	1	1					1		
飽和交通流率の基本値: SB	2,000	1,800	2,000					1,800		
車線幅員による補正值: W (車線幅員) m	1,000	1,000	1,000					1,000		
バス停留所による補正值: B (交差点迄の距離) m (バス本数) 台/時	3.28	3.30	3.33					3.34		
バス停留所による補正值: B (交差点迄の距離) m (バス本数) 台/時	1,000									
縦断勾配による補正值: G (縦断勾配) %	1,000	1,000	1,000					1,000		
大型車混入による補正值: T (大型車混入率) %	0.664	0.916	0.703					0.874		
左折車混入による補正值: LT (左折率) % (歩行者による低減率) (有効時間) (歩行者用青時間)	72.3%	13.2%	60.3%	0.936				0.880		
横断歩道による補正值: L	-	-	-	22.9%				85.1%		
右折車混入による補正值: R (右折率) % (右折車当量) : ERT (歩行者による低減率)	-	-	-	0.15				0.15		
現示の裏り目処理台数: K (現示裏り目の掛け台数) (直道交通間隔での処理台数)	73	6	64	61				25		
飽和交通流率 計算値	1,328	1,648	1,317					1,384		
飽和交通流率 実測値(補正)	1,320	1,450	1,392					1,348		
飽和交通流率 適用値	1,320	1,450	1,317					1,348		
実測値補正 / 計算値	99%	88%	106%					97%		
設計交通量 : q	191	0	297					228		
流入部の需要率	0.145	0.000	0.226					0.169		
必要現示率	1	-	-	0.226				0.169	0.169	
	2	-	-	-				-	0.226	
	3	3~4	-	-				-	0.000	0.395
	4	0.145	0.000	-				-	0.000	0.395
可能交通容量	876	682	766					306		
設計交通量	191	228	297					228		
車線混雑度	0.22	0.33	0.39					0.75		

注1) 右折車両の現示の裏り目の処理台数は、専用現示有の場合は大交差点2・小交差点1、専用現示無の場合は大交差点3・小交差点2。

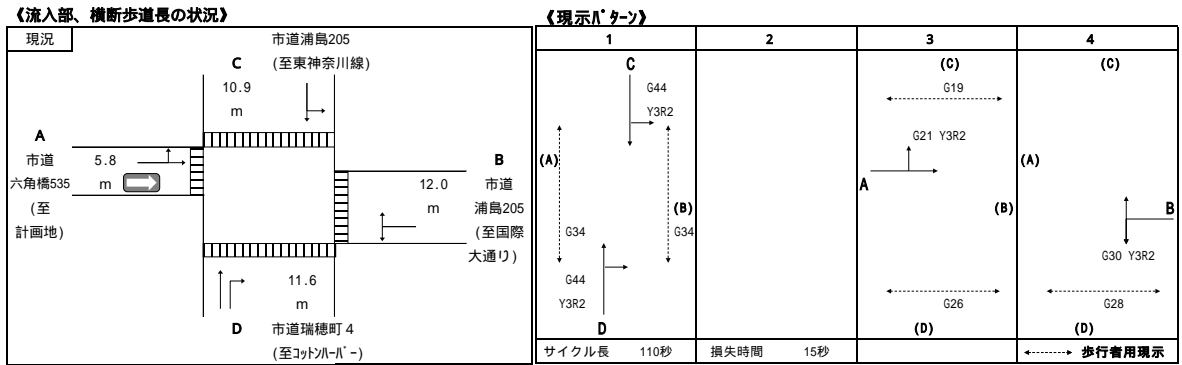
注2) *印の箇所は直道交通の間隔及び現示の変わり目で割ける台数を除いた数値

注3) 飽和交通流率実測値(補正): 実測値は平成27年7月7日(火)の9:00~12:00に計測

実測値計測時間帯以外については、その時間帯の大型車混入率、左折車混入率、右折車混入率による補正值で補正した値。

飽和交通 流率 実測値 (補正) の設定	実測時間帯の交通 特性と補 正值	大型車	補正值 混入率	1,320	1,450	1,392	1,348	実測時間帯 9:00 ~ 12:00
				0.664	0.874	0.690	0.639	
実測時間帯 9:00 ~ 12:00	左折車	補正值	-	-	-	-	-	
		混入率	-	-	18.9%	84.6%		
		Fp	-	-	0.15	0.15		
	右折車	補正值	-	-	-	-	-	
		混入率	-	-	-	-		
		ERT	-	-	-	-		
11時台	ビークル時 間帯の補 正值 (上表)	大型車	補正值					
		左折車	補正值					
		右折車	Fp補正					
			ERT補正					

表 3.7-4(4) No.4 橋本町 2 丁目交差点 (関係車両の細街路利用時) 14:15 ~ 15:15



	A			B			C			D			総流入量 (A~D)
	左	重	右	左	重	右	左	重	右	左	重	右	
12時間交通量	A. 現況交通量	224	605	(5)	704		2,138	2,881	377		461	343	7,738
	B. 本開発												251
	計 (A~B)	224	605	(5)	704		2,161	3,109	377		461	343	7,989
ピーク時交通量	A. 現況交通量	9	41	(1)	54		230	297	35		31	20	718
	B. 本開発			(0)									18
	計 (A~B)	9	41	(1)	54		232	313	35		31	20	736
大型車混入率	A. 現況交通量	11.1%	24.4%	0.0%	9.3%		21.7%	24.6%	17.1%		29.0%	10.0%	21.7%
	B. 本開発	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%		0.0%	0.0%	0.0%		0.0%	0.0%	0.0%
	計 (A~B)	11.1%	24.4%	0.0%	9.3%		21.6%	23.3%	17.1%		29.0%	10.0%	21.2%

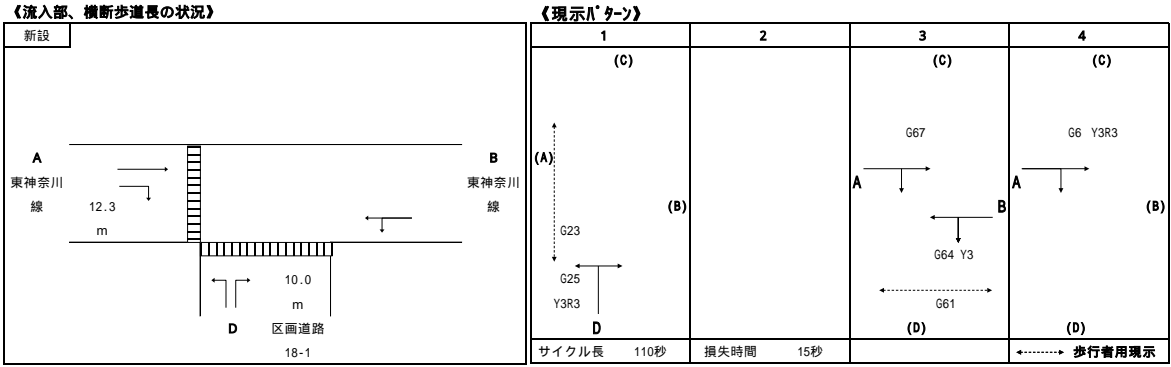
流入部	A		B		C		D		平均
車線	直左		左右		直左		直	右	
車線数	1		1		1		1	1	
大型車混入率	22.0%		19.2%		22.7%		29.0%	10.0%	21.2%

流入部	A		B		C		D		現示の必要率	交差点必要率
車線	直左		左右		直左		直	右		
車線数	1		1		1		1	1		
飽和交通流率の基本値: SB	2,000		1,800		2,000		2,000	1,800		
車線幅員による補正值: W (車線幅員) m	1.000		1.000		1.000		1.000	1.000		
バス停留所による補正值: B (交差点迄の距離) m (バス本数) 台/時										
縦断勾配による補正值: G (縦断勾配) %	1.000		1.000		1.000		1.000	1.000		
大型車混入による補正值: T (大型車混入率) %	0.867		0.881		0.863		0.831	0.935		
左折車混入による補正值: LT (左折率) % (歩行者による低減率) (有効青時間) (歩行者用青時間)	0.951		0.973		0.812		-	-		
横断歩道による補正值: L	-		-		-		-	-		
右折車混入による補正值: R (右折率) % (右折車当量) : ERT (歩行者による低減率)	-		-		-		-	-		
現示の交り目処理台数: K (現示交り目の捌け台数) (直進交通間隙での処理台数)	-		-		-		-	-	2	小交差点
飽和交通流率 計算値	1,648		1,543		1,402		1,662	1,682		
飽和交通流率 実測値(補正)	-		-		-		-	-		
飽和交通流率 適用値	1,648		1,402		1,337		1,662	1,682		
実測値補正 / 計算値	-		-		-		-	-		
設計交通量 : q	50		286		348		31			
流入部の必要率	0.030		0.204		0.280		0.019			
必要現示率	1		-		0.280		0.019			0.260
	2		-		-		-			-
	3		0.030		-		-			0.030
	4		-		0.204		-			0.204
可能交通容量	315		382		535		665	689		
設計交通量	50		286		348		31	20		
車線混雑度	0.16		0.75		0.65		0.05	0.03		

注1) 右折車両の現示の交り目の処理台数は、専用現示有の場合は大交差点2・小交差点1、専用現示無の場合は大交差点3・小交差点2。
 注2) 飽和交通流率実測値(補正)：実測値は平成27年7月7日(火)の13:00~16:00に計測、実測値計測時間帯以外については、その時間帯の大型車混入率、左折車混入率、右折車混入率による補正值で補正した値。

飽和交通流率	実測値(補正)の設定	実測時間帯の交通特性と補正值	実測時間帯		14時台			
			必要率	必要率	必要率	必要率		
飽和交通流率	実測時間帯の交通特性と補正值	大型車	補正值	1,402	1,337			
			混入率	0.896	0.862			
		左折車	補正值	0.963	0.812			
			混入率	23.7%	89.9%			
		右折車	Fp	0.15	0.15			
			補正值	-	-			
			混入率	-	-			
			ERT	-	-			
		ピーク時間帯の補正值(上表)	大型車	補正值				
			左折車	補正值				
Fp	補正值							
右折車	ERT補正							

表 3.7-4(5) No.5 新設交差点 (関係車両の細街路利用時) 8:45 ~ 9:45



【現況 + 本開発】 注) 交通量は千若町2丁目交差点の交通量を適用。

		A		B		C		D		総流入量 (A~D)
		左	右	左	右	左	右	左	右	
12時間交通量	A. 現況交通量	4,375		23	3,920					8,295
	B. 本開発		716					833	228	1,061
	計(A~B)	4,375	716	23	3,920			833	228	10,095
ピーク時交通量	A. 現況交通量	508		2	359					867
	B. 本開発		51					59	16	75
	計(A~B)	508	51	2	359			59	16	942
大型車混入率	A. 現況交通量	42.3%		0.0%	49.6%					45.3%
	B. 本開発	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%			0.0%	0.0%	0.0%
	計(A~B)	42.3%	0.0%	0.0%	49.6%			0.0%	0.0%	39.5%

【大型車混入率】

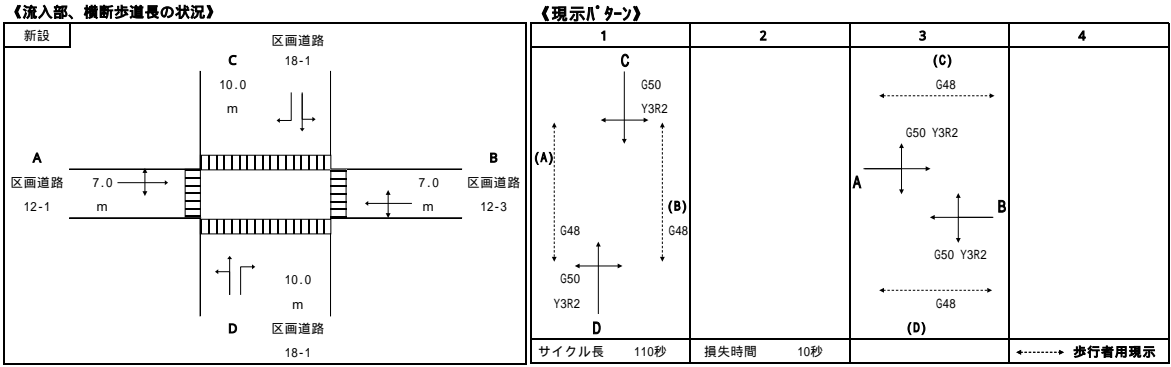
流入部	A		B		C		D		平均
	重	右	重	右	重	右	重	右	
車線数	1	1	1				1	1	
大型車混入率	42.3%	0.0%	49.3%				0.0%	0.0%	39.5%

【交差点需要率の計算】 【歩行者少ない: 0.15】

流入部	A		B		C		D		現示の需要率	交差点の需要率
	重	右	重	右	重	右	重	右		
車線数	1	1	1				1	1		
飽和交通流率の基本値: SB	2,000	1,800	2,000				1,800	1,800		
車線幅員による補正値: W (車線幅員) m	1.000	1.000	1.000				1.000	1.000		
バス停留所による補正値: B (交差点迄の距離) m (バス本数) 台/時										
縦断勾配による補正値: G (縦断勾配) %	1.000	1.000	1.000				1.000	1.000		
大型車混入による補正値: T (大型車混入率) %	0.771	1.000	0.743				1.000	1.000		
左折車混入による補正値: LT (左折率) % (歩行者による低減率) (有効時間) (歩行者用時間)	-	-	0.998				-	-		
横断歩道による補正値: L	-	-	-				0.862	-		
右折車混入による補正値: R (右折率) % (右折車当量) : ERT (歩行者による低減率)	-	-	-				-	-		
現示の現り目処理台数: K (現示現り目の割け台数) (直進交通関係での処理台数)	-	1	-				-	-		小交差点
飽和交通流率 計算値	1,543	1,800	1,484				1,552	1,800		
飽和交通流率 実測値(補正)	-	-	-				-	-		
飽和交通流率 適用値	1,543	1,800	1,484				1,552	1,800		
実測値補正 / 計算値	-	-	-				-	-		
設計交通量 : q	508	0	361				59	16	0.038	0.009
流入部の需要率	0.329	0.000	0.243				0.038	0.009	0.038	0.009
必要現示率	1	-	-				-	-	-	-
	2	-	-				-	-	-	-
	3	3~4	-	0.243			-	-	-	0.243
	4	0.329	0.000	-			-	-	-	0.086
可能交通容量	1,024	619	863				353	409		
設計交通量	508	51	361				59	16		
車線混雑度	0.50	0.08	0.42				0.17	0.04		

注1) 右折車両の現示の現り目の処理台数は、専用現示有の場合は大交差点2・小交差点1、専用現示無の場合は大交差点3・小交差点2。
 注2) *印の箇所は直進交通の関係及び現示の変わり目で割ける台数を除いた数値

表 3.7-4(6) No.6 新設交差点 (関係車両の細街路利用時) 16:00 ~ 17:00



《現況 + 本開発》 注) 交通量はコットンハーバーマリナゲートタワー北側交差点の交通量を適用。

		A		B		C		D		総流入量 (A~D)
		左	右	左	右	左	右	左	右	
12時間交通量	A. 現況交通量		580		484					1,064
	B. 本開発							739	1,061	1,800
	計(A~B)	0	580	0	484	0	0	739	1,061	2,864
ピーク時交通量	A. 現況交通量		94		40					134
	B. 本開発							54	76	130
	計(A~B)	0	94	0	40	0	0	54	76	264
大型車混入率	A. 現況交通量	0.0%	3.2%	0.0%	5.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	3.7%
	B. 本開発	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%
	計(A~B)	0.0%	3.2%	0.0%	5.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	1.9%

《大型車混入率》

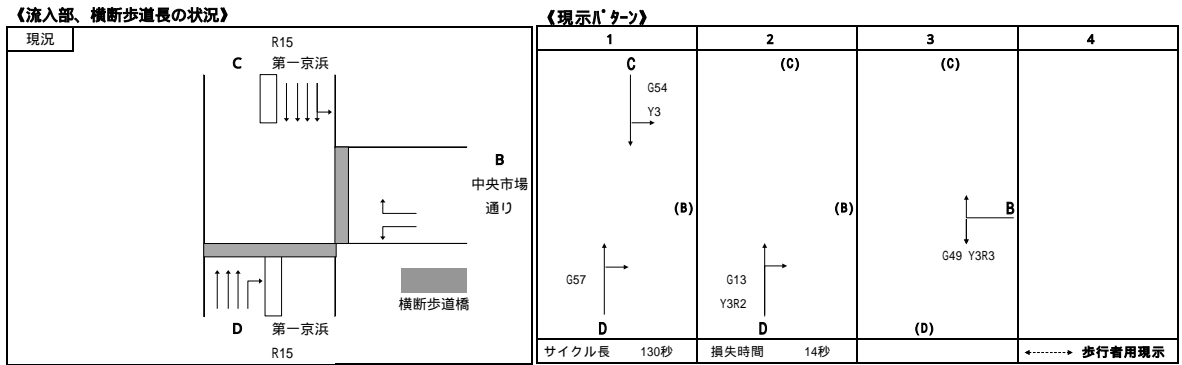
流入部	A		B		C		D		平均
車線	重右左		重右左		重左	右	重左	右	
車線数	1		1		1	1	1	1	1
大型車混入率	3.2%		5.0%		0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	1.9%

《交差点需要率の計算》 【歩行者多い: 0.50】

流入部	A		B		C		D		現示の需要率	交差点需要率
車線	重右左		重右左		重左	右	重左	右		
車線数	1		1		1	1	1	1		
飽和交通流量の基本値: SB	2,000		2,000		2,000	1,800	2,000	1,800		
車線幅員による補正値: W (車線幅員) m	1.000		1.000		1.000	1.000	1.000	1.000		
バス停留所による補正値: B (交差点迄の距離) m (バス本数) 台/時										
縦断勾配による補正値: G (縦断勾配) %	1.000		1.000		1.000	1.000	1.000	1.000		
大型車混入による補正値: T (大型車混入率) %	0.978		0.966		1.000	1.000	1.000	1.000		
左折車混入による補正値: LT (左折率) % (歩行者による低減率) (有効歩時間) (歩行者用歩時間)	1.000		1.000		1.000	-	1.000	-		
横断歩道による補正値: L	-		-		-	-	-	-		
右折車混入による補正値: R (右折率) % (右折車当量) : ERT (歩行者による低減率)	1.000		1.000		-	-	-	-		
現示の表示目処理台数: K (現示表示目の割け台数) (直進交通関係での処理台数)	2		2		-	2	-	2		小交差点
飽和交通流量 計算値	1,956		1,932		2,000	1,800	2,000	1,800		
飽和交通流量 実測値(補正)	-		-		-	-	-	-		
飽和交通流量 適用値	1,956		1,932		2,000	1,800	2,000	1,800		
実測値補正 / 計算値	-		-		-	-	-	-		
設計交通量 : q	94		40		0		78			
流入部の需要率	0.048		0.021		0.000		0.038		0.038	
必要現示率	1									
	2									
	3	0.048		0.021		-		-		0.048
	4									0.086
可能交通容量	889		878		909	788	909	883		
設計交通量	94		40		0	54	152	0		
車線混雑度	0.11		0.05		0.00	0.07	0.17	0.00		

注1) 右折車両の現示の表示目の処理台数は、専用現示有の場合は大交差点2・小交差点1、専用現示無の場合は大交差点3・小交差点2。
 注2) *印の箇所は直進交通の関係及び現示の変わり目で割ける台数を除いた数値

表 3.7-4(7) No.7 中央市場入口交差点 (関係車両の細街路利用時) 16:30 ~ 17:30



【現況 + 本開発】

		A			B			C			D			総流入量 (A~D)
		左	重	右	左	重	右	左	重	右	左	重	右	
12時間交通量	A. 現況交通量				1,372		2,667	2,090	12,953			11,879	969	31,930
	B. 本開発				16				158			13	134	321
	計(A~B)				1,388		2,667	2,090	13,111			11,892	1,103	32,251
ピーク時交通量	A. 現況交通量				86		327	137	1,260			1,015	64	2,889
	B. 本開発				1				11			1	9	22
	計(A~B)				87		327	137	1,271			1,016	73	2,911
大型車混入率	A. 現況交通量				14.0%		15.9%	17.5%	11.4%			12.4%	31.3%	13.1%
	B. 本開発				0.0%		0.0%	0.0%	0.0%			0.0%	0.0%	0.0%
	計(A~B)				13.8%		15.9%	17.5%	11.3%			12.4%	27.4%	13.0%

【大型車混入率】

流入部	A	B		C			D		平均
車線		左	右	重左	重	重	重	右	
車線数		1	1	1	3		3	1	
大型車混入率		13.8%	15.9%	13.7%	11.3%		12.4%	27.4%	13.0%

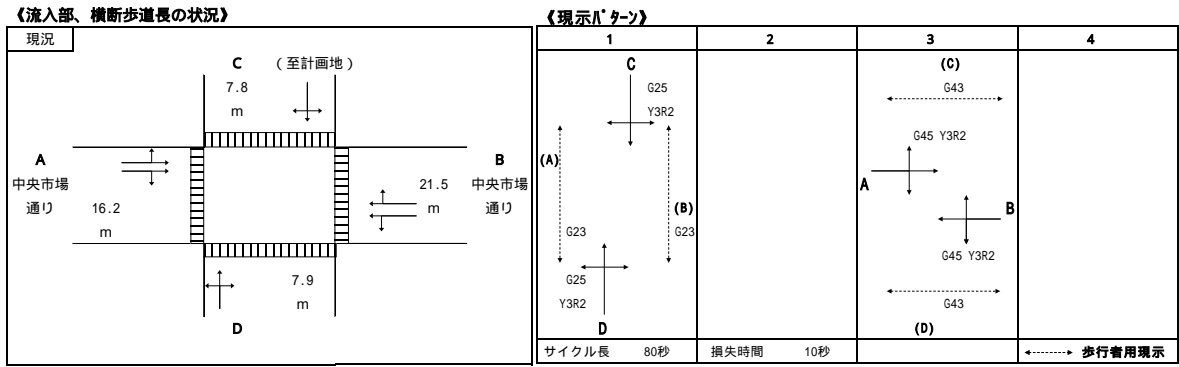
【交差点需要率の計算】

流入部	A	B		C			D		
車線		左	右	重左	重	重	重	右	
車線数		1	1	1	3		3	1	
飽和交通流率の基本値: SB		1,800	1,800	2,000	2,000		2,000	1,800	
車線幅員による補正値: W _m (車線幅員)		1,000	1,000	1,000	1,000		1,000	1,000	
バス停留所による補正値: B (交差点迄の距離) (バス本数) 台/時		3.64	3.75	3.65	3.33		3.48	3.30	
縦断勾配による補正値: G (縦断勾配) %		1,000	1,000	1,000	1,000		1,000	1,000	
大型車混入による補正値: T (大型車混入率) %		0.912	0.900	0.912	0.927		0.920	0.839	
左折車混入による補正値: LT (左折率) % (歩行者による低減率) (有効背時間) (歩行者用背時間)		-	-	0.959	-		-	-	
横断歩道による補正値: L (横断歩道) % (歩行者による低減率) (歩行者用背時間)		49	49	54	54		70	13	
右折車混入による補正値: R (右折率) % (右折車当量) : ERT (歩行者による低減率)		-	-	-	-		-	-	2 大交差点
現示の振り目処理台数: K (現示振り目の掛け台数) (直進交通間隙での処理台数)		-	-	-	-		-	-	46 (0)
飽和交通流率 計算値		1,642	1,620	1,749	5,559		5,521	1,510	
飽和交通流率 実測値(補正)		1,570	1,815	1,746	5,568		5,316	-	
飽和交通流率 適用値		1,570	1,620	1,746	5,559		5,316	1,510	
実測値補正 / 計算値		95.6%	112.0%	99.8%	100.2%		96.3%	-	
設計交通量 : q		87	327	1,408			1,016	* 27	現示の
流入部の需要率		0.055	0.202	0.193			0.191	0.018	需要率
必要現示率				0.193			0.191	0.018	0.193
	1						1-2		0.193
	2								0.018
	3	0.055	0.202						0.202
	4								
可能交通容量		592	611	3,034			2,862	197	
設計交通量		87	327	1,408			1,016	73	
車線混雑度		0.15	0.54	0.46			0.35	0.37	

注1) 右折車両の現示の振り目の処理台数は、専用現示有の場合は大交差点2・小交差点1、専用現示無の場合は大交差点3・小交差点2。
 注2) *印の箇所は直進交通の間隙及び現示の振り目で割ける台数を除いた数値
 注3) 飽和交通流率実測値(補正) : 実測値は平成27年7月7日(火)の7:00~10:00に計測、実測値計測時間帯以外については、その時間帯の大型車混入率、左折車混入率、右折車混入率による補正値で補正した値。

飽和交通流率 実測値(補正)の設定	実測時間帯の交通特性と補正値	実測時間帯					7:00 ~ 10:00
		大型車	左折車	右折車	ERT	必要現示率	
実測値(補正)	実測値	1,400	1,798	1,583	1,679	1,641	適用無
	大型車 補正値	0.813	0.891	0.858	0.838	0.852	
	大型車 混入率	32.8%	17.4%	23.7%	27.6%	24.8%	
	左折車 補正値	-	-	0.925	-	-	
	左折車 混入率	-	-	73.5%	-	-	
	右折車 Fp 補正値	-	-	-	-	-	
	右折車 Fp 混入率	-	-	-	-	-	
	右折車 ERT 補正値	-	-	-	-	-	
	右折車 ERT 混入率	-	-	-	-	-	
	右折車 ERT 必要現示率	-	-	-	-	-	
ピーク時間帯の補正値(上表)		1,570	1,815	1,746	1,856	1,772	16時台
大型車 補正値		0.912	0.900	0.912	0.927	0.920	
左折車 補正値				0.959			
右折車 Fp補正							
右折車 ERT補正							

表 3.7-4(8) No.8 交差点(中央市場通り×細街路) (関係車両の細街路利用時) 11:15~12:15



	A			B			C			D			総流入量 (A~D)	
	左	重	右	左	重	右	左	重	右	左	重	右		
12時間交通量	A. 現況交通量	176	2,693	188	176	3,639	607	264	86	161	308	193	170	8,661
	B. 本開発	134					227	23		16				400
	計(A~B)	310	2,693	188	176	3,639	834	287	86	177	308	193	170	9,061
ピーク時交通量	A. 現況交通量	12	289	15	24	364	69	29	8	8	25	19	16	878
	B. 本開発	9					16	2		1				28
	計(A~B)	21	289	15	24	364	85	31	8	9	25	19	16	906
大型車混入率	A. 現況交通量	16.7%	23.9%	13.3%	12.5%	16.5%	2.9%	10.3%	12.5%	0.0%	20.0%	15.8%	6.3%	17.2%
	B. 本開発	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%
	計(A~B)	9.5%	23.9%	13.3%	12.5%	16.5%	2.4%	9.7%	12.5%	0.0%	20.0%	15.8%	6.3%	16.7%

流入部	A		B		C		D		平均
車線	直左	直右	直左	直右	左直右	左直右	左直右		
車線数	1	1	1	1	1	1	1		
大型車混入率	22.0%	22.9%	16.1%	11.4%	8.3%		15.0%	16.7%	

流入部	A		B		C		D		現示の需要率	交差点需要率
車線	直左	直右	直左	直右	左直右	左直右	左直右			
車線数	1	1	1	1	1	1	1			
飽和交通流率の基本値: SB	2,000	2,000	2,000	2,000	2,000	2,000	2,000			
車線幅員による補正値: Wm (車線幅員)	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000			
バス停留所による補正値: B (交差点迄の距離) (バス本数) 台/時	0.980									
縦断勾配による補正値: G (縦断勾配) %	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000			
大型車混入による補正値: T (大型車混入率) %	0.866	0.862	0.899	0.926	0.945	0.905	0.905			
左折車混入による補正値: LT (左折率) % (歩行者による低減率) (有効青時間) (歩行者用青時間)	0.963	-	0.971	-	0.843	0.893	0.893			
横断歩道による補正値: L	-	-	-	-	-	-	-			
右折車混入による補正値: R (右折率) % (右折車当量) ERT (歩行者による低減率)	-	0.907	-	0.776	0.969	0.951	0.951			
現示の振り目処理台数: K (現示振り目の掛け台数) (直進交通間隙での処理台数)	-	2	-	2	2	2	2			
飽和交通流率 計算値	1,635	1,564	1,745	1,436	1,543	1,535	1,535			
飽和交通流率 実測値(補正)	-	-	-	1,437	-	-	-			
飽和交通流率 適用値	1,635	1,564	1,745	1,436	1,543	1,535	1,535			
実測値補正 / 計算値	-	-	-	100%	-	-	-			
設計交通量: q		325		473	48	60	60			
流入部の需要率		0.102		0.149	0.031	0.039	0.039			
必要現示率	1				0.031	0.039	0.039			
	2									
	3	0.102		0.149						
	4									
可能交通容量		1,799		1,789	482	480	480			
設計交通量		325		473	48	60	60			
車線混雑度		0.18		0.26	0.10	0.13	0.13			

注1) 右折車両の現示の振り目の処理台数は、専用現示有の場合は大交差点2・小交差点1、専用現示無の場合は大交差点3・小交差点2。
 注2) 飽和交通流率実測値(補正): 実測値は平成27年7月7日(火)の10:00~13:00に計測、実測値計測時間帯以外については、その時間帯の大型車混入率、左折車混入率、右折車混入率による補正値で補正した値。

実測値(補正)の設定	実測値	実測時間帯の交通特性と補正値	連続需要率		連続需要率		連続需要率		実測時間帯 10:00~13:00
			連続需要率	連続需要率	連続需要率	連続需要率			
実測値(補正)の設定	大型車	補正値			1,437				11時台
		混入率			0.896				
		補正値							
		混入率			16.5%				
		補正値							
		混入率							
	左折車	Fp							
		補正値							
		混入率							
		Fp							
右折車	補正値			0.814					
	混入率			28.8%					
	ERT			1.615					
ピーク時間帯の補正値(上表)	大型車	補正値							
	左折車	補正値							
	Fp								
	右折車	ERT							

3.7.4 業務床が商業床に振り替わった場合の自動車交通影響

1) C地区の発生集中自動車交通量

業務床0.29haが商業床に振り替わった場合、平日で120台T.E./日、休日で300台T.E./日、自動車発生集中交通量が増加します。

また、自動車発生集中交通量は、平日よりも休日の方が、180台T.E./日大きくなります。

表 3.7-5 本事業の発生集中台数

	現在計画中の施設構成床ベース			業務床0.29haが商業床に振り替わった場合		
	延床面積 (ha)	発生集中自動車交通量 (台T.E./日)		延床面積 (ha)	発生集中自動車交通量 (台T.E./日)	
		平日	休日		平日	休日
住宅	21.31	2,200	2,200	21.31	2,320	2,500
商業	0.63			0.92		
業務	0.45			0.16		
計	22.39			22.39		
現在計画に対する増分				0.00	120	300

2) 平日における周辺交通への影響

業務床0.29haが商業床に振り替わった場合、交差点需要率が最も大きい交差点No.1 (神奈川二丁目) においても、業務床振り替え後に増加する開発交通の交差点総流入交通量に占める割合は0.2%程度であり、交差点需要率に大きな影響はないと考えられます。

表 3.7-6 C地区の業務床振り替え後に増加する交通量の割合

交差点名	交差点需要率		12時間交通量 (台/12時間)			業務床0.29haが商業床に振り替わった場合の開発交通の増分 (台/12時間)		
	現況	供用時	現況	C地区	計	交差点利用率	利用台数	/
No.1 神奈川二丁目	0.564	0.564	43,869	1,699	45,568	77.2%	93	0.2%
No.2 栄町	0.385	0.388	27,197	321	27,518	14.6%	18	0.1%
No.3 千若町2丁目	0.393	0.407	9,143	501	9,644	22.8%	27	0.3%
No.4 橋本町2丁目	0.481	0.508	7,738	501	8,239	22.8%	27	0.3%
No.5 新設交差点A	-	0.368	8,295	2,200	10,495	100.0%	120	1.1%
No.6 新設交差点B	-	0.088	1,064	2,200	3,264	100.0%	120	3.7%

3) 休日における周辺交通への影響

業務床0.29haが商業床に振り替わった場合、本事業の発生集中自動車交通量は、平日よりも休日の方が180台T.E./日大きくなりますが、一般国道15号の交通量 (H17センサス) は、休日の方が11,724台/日少なくなっています。

このため、本事業による幹線道路への影響は、一般国道15号の交通量の多い平日の方が大きいと考えられます。



注) H22 センサスでは、一般国道 15 号の休日交通量を計測していないため H17 センサス値により比較