

供用時平日交差点検討資料

交差点概略図

供用時平日 地域社会1 目黒 17:00~18:00の需要率の算出

流入部 車線の種類 車線数	①		②		③		④	
	左折・直進	右折	左折・直進	右折	左折・直進	右折	左折・直進	右折
総和交通流率の基本値 SB/2000	1.800	1.800	1.800	1.800	1.800	1.800	1.800	1.800
車線係数による補正率 αw (車線係数)	0.950 (2.70)	1.000 (2.90)	1.000 (3.20)	1.000 (3.00)	1.000 (3.00)	1.000 (3.10)	1.000 (3.20)	1.000 (3.10)
総断面勾配による補正率 αG (%) (総断面勾配)	0.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000
大型車混入による補正率 αT (%) (大型車混入率)	0.837 (27.84)	0.872 (21.00)	0.804 (15.17)	0.822 (31.00)	0.790 (38.00)	0.819 (31.48)	0.822 (31.00)	0.822 (31.00)
右折車混入による補正率 αLT (歩行者による低減率) f p (有効青時間) 秒 (歩行者用青時間) 秒 視距歩行者による補正率 αL	0.873 (53.8) 0.15 46 41	0.796 (91.6) 0.15 75 70	0.796 (91.6) 0.15 68 63 0.861	0.811 (63.0) 0.15 75 70	0.811 (63.0) 0.15 75 70	0.811 (63.0) 0.15 75 70	0.811 (63.0) 0.15 75 70	0.811 (63.0) 0.15 75 70
右折車混入による補正率 αRT (右折率) R% (右折車の通過確率) f (有効青時間) 秒 (視距歩行者による補正率) KER、台/サイクル (交差点内滞留台数) K:台/サイクル	0.883 46 2(45)	0.893 46 2(45)	0.872 75 2(45)	0.872 46 2(45)	0.872 46 2(45)	0.872 46 2(45)	0.872 46 2(45)	0.872 46 2(45)
総和交通流率 SA	1.988	1.510	1.439	1.480	1.224	1.644	1.328	1.480
設計交通量 q	292 (157+135)	325	511 (488+43)	661	513	176	146+30	150
右折補正交通量 qR-N	0	0	0	0	0	0	0	0
交差点流入部の需要率 必要現示率	ρ 1φ 2φ 3φ 4φ	0.210 0.207 0.355 0.355	0.207 0.355 0.355	0.447 0.447 0.447	0.419 0.419 0.069	0.069 0.069 0.069	0.045 0.045 0.045	0.101 0.101 0.000
有効青時間(秒)	1φ 2φ 3φ 4φ	75 75 75 75	75 75 75 75	22 46 46 46	22 46 46 46	22 46 46 46	22 46 46 46	22 46 46 46
信号青時間比 G/C	46/160	6/60	75/160	22/160	68/160	46/160	75/160	22/160
可能交通容量 C i	389	441	675	912	520	473	623	898
交通容量比 q/C i	0.732	0.727	0.757	0.725	0.987	0.239	0.166	0.167
現示の 必要率	0.355	0.355	0.355	0.355	0.355	0.355	0.355	0.355
交差点の 必要率	0.774	0.774	0.774	0.774	0.774	0.774	0.774	0.774
サイクル長(秒)	160	160	160	160	160	160	160	160

※ N = K × 3600 / C

N : 実1時間現示変化時右折車の捌け台数

※ * : 交通容量 (実1時間)

※ **** : 連続現示での使用現示

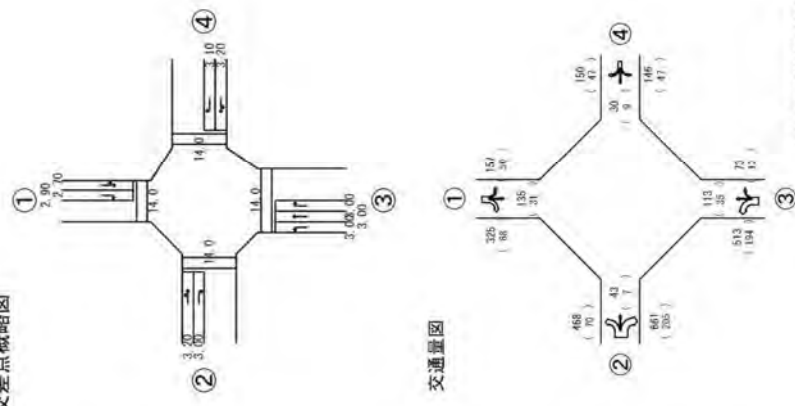
※ : 交通容量、流入部の需要率を車線ごとに算出する方法は「改訂 平面交差の計画と設計」基礎編 第3版に準拠していません。

①: 至 つきみ野

②: 至 海老名

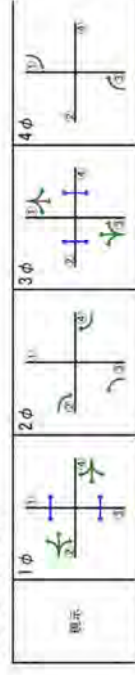
③: 至 鶴ヶ峰

④: 至 青葉台駅



上段 方向別合計交通量[台/時]
下段 大型車混入台数[台/時]

現示方式の図示



供用時平日交差点検討資料

供用時平日 地域社会 2 目黒交番前 17:00~18:00 の需要率の算出

交差点概略図

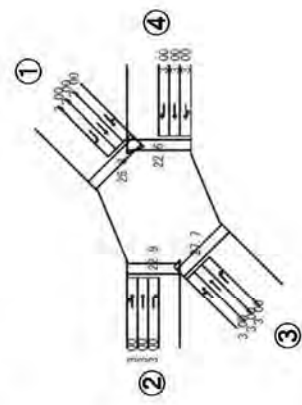
流入部	①		②		③		④		右折	直進	左折	右折	直進	左折	右折	直進	左折	右折	
	1	1	1	1	1	1	1	1											1
車線数	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1
船舶交通流率の基本値	SB	2000	2000	2000	2000	2000	2000	2000	1800	1800	1800	1800	2000	2000	2000	2000	2000	1800	1800
車線幅員による補正率	α_w	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000
(車線幅員)	m	(3.00)	(3.00)	(3.00)	(3.00)	(3.00)	(3.00)	(3.00)	(3.00)	(3.00)	(3.00)	(3.00)	(3.00)	(3.00)	(3.00)	(3.00)	(3.00)	(3.00)	(3.00)
縦断勾配による補正率	α_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	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000
(縦断勾配)	%	(0.00)	(0.00)	(0.00)	(0.00)	(0.00)	(0.00)	(0.00)	(0.00)	(0.00)	(0.00)	(0.00)	(0.00)	(0.00)	(0.00)	(0.00)	(0.00)	(0.00)	(0.00)
大型車混入による補正率	α_T	0.878	0.859	0.775	0.770	0.779	0.884	0.917	0.894	0.894	0.894	0.905	0.905	0.899	0.899	0.817	0.798	0.951	0.951
(大型車混入率)	%	(19.61)	(23.46)	(41.66)	(42.57)	(40.66)	(16.87)	(12.85)	(16.08)	(16.08)	(16.08)	(16.08)	(16.08)	(16.08)	(16.08)	(36.02)	(36.02)	(7.41)	(7.41)
左折車混入による補正率	α_L	0.833			0.848			0.907								0.910			
(左折率)	L%	(26.5)			(66.4)			(38.2)								(36.8)			
(歩行者による低減率)	F	0.15			0.15			0.15								0.15			
(有効歩時間)	f	秒			44			44								50			
(歩行者費用時間)	F	秒			39			39								45			
横断歩行者による補正率	α_L																		
(左折率)	R%																		
右折車混入による補正率	α_R																		
(右折率)	R%																		
(右折車の通過確率)	F	秒																	
(有効歩時間)	f	秒																	
(現示変り目のきはけ台数増分)	K	台/サイクル																	
(交差点内の滞留台数)	K	台/サイクル																	
飽和交通流率	S.A	1638	1718	1395	1306	1558	1809	1863	1810	1618	1487	1598	1712						
設計交通量	q	393	231	587	587	198+392	166	623	119+504	25	517	1598	81						
(交差点内の滞留台数)	q	(59+341)																	
右折補正交通量	q R-N						124						39						
流入部の需要率	p	0.117																	
必要現示率	1φ	0.117			0.166	0.205	0.077	0.179	0.179	0.015	0.168	0.023	0.179	0.627					
	2φ				0.166					0.015			0.166						
	3φ																		
	4φ																		
有効歩時間(秒)	1φ	44					0.077					0.023							
	2φ			41				44											
	3φ																		
	4φ																		
信号青時間比	G/C	44/170			50/170		21/170	44/170	41/170	50/170	50/170	21/170	50/170	50/170	50/170	50/170	50/170	21/170	21/170
可能交通容量	C.I	869		335	842		241	899	390	907	263	263	263	263	263	263	263	263	263
交通容量比	q/C.I	0.452		0.688	0.697		0.689	0.693	0.664	0.570	0.320	0.320	0.320	0.320	0.320	0.320	0.320	0.320	0.320

$$\text{※ } N = K \times \frac{3600}{C}$$

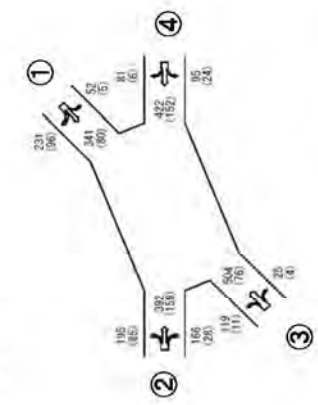
N : 実1時間現示変化時右折車の捌け台数

※ * : 交通容量 (第1時間)

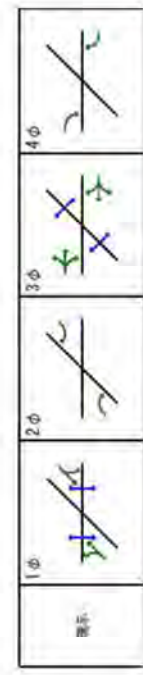
- ①: 至 十日市場
- ②: 至 つぎみ野
- ③: 至 泉
- ④: 至 鶴ヶ峰



交通量図



上段 方向別合計交通量(台/時)
下段 (大型車混入台数)台/時



供用時平日交差点検討資料

供用時平日 地域社会 B 上川井 IC 8:00~9:00 の需要率の算出

流入部	①		②		③		④	
	直進	右折	直進	右折	直進	右折	直進	右折
車線数	1	1	2	1	1	1	1	1
飽和交通流率の基本値	SB 1800	1800	1800	1800	1800	1800	1800	1800
車線幅員による補正率	αw 1,000 (車線幅員)	1,000 (3.00)	1,000 (3.00)	1,000 (3.00)	1,000 (3.00)	1,000 (3.00)	1,000 (3.00)	1,000 (3.00)
縦断勾配による補正率	αG 1,000 (縦断勾配)	1,000 (0.00)	1,000 (0.00)	1,000 (0.00)	1,000 (0.00)	1,000 (0.00)	1,000 (0.00)	1,000 (0.00)
大型車混入による補正率	T 0.950 (大型車混入率)	0.985 (2.22)	0.907 (14.71)	0.890 (17.57)	0.792 (37.43)	0.855 (24.26)	0.946 (8.08)	0.916 (13.04)
左折車混入による補正率	$\alpha L T$ 1,000 (左折率)							
(歩行者による低減率)	L %							
(有効青時間)	F P							
(歩行者滞留時間)	秒							
横断歩行者による補正率	αL							
右折車混入による補正率	$\alpha R T$ 1,000 (右折率)							
(右折車の通過強率)	R % (60.0)							
(有効青時間)	F							
(環示変り目のさばり台数増分)	秒	44						
KER・台/サイクル (交差点内滞留台数)	2 (65)							
K・台/サイクル								
飽和交通流率	SA 1710	1773	*1633	3560	1426	*1539	1701	*1703
設計交通量	q 465 (182+283)	484	204	74	334	474	109	99
右折補正交通量	q R-N							
交差点流入部の必要率	ρ 0.272	0.273	-	0.021	0.234	-	0.064	-
必要現示率	1 ϕ			0.021	0.234			0.084
	2 ϕ							0.084
	3 ϕ							0.273
有効青時間(秒)	1 ϕ			13				13
	2 ϕ							
	3 ϕ							38
標準青時間比	G/C 44/110	44/110	110/110	13/110	38/110	110/110	44/110	110/110
可歩名通過量	C I 684	709	1633	421	463	1539	680	1703
交通容量比	q/C I 0.680	0.683	0.125	0.176	0.677	0.308	0.160	0.058
								0.712
								0.242
現示の必要率								0.084
交差点の必要率								0.084
サイクル数(秒)								110

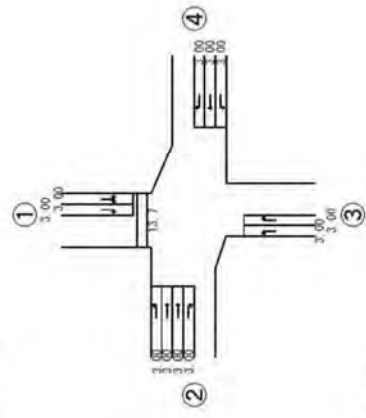
$\ast N = K \times \frac{3600}{C}$

N : 実1時間現示変化時右折車の捌け台数

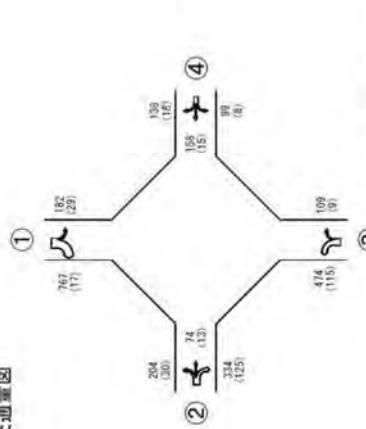
$\ast \ast$: 交通容量(実1時間)

- ①: 至 横浜町田 IC
- ②: 至 つきみ野
- ③: 至 下川井 IC
- ④: 至 鶴ヶ崎

交差点概略図

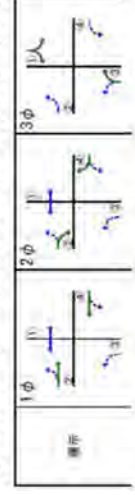


交通量図



上段: 方向別合計交通量[台/時]
下段: (大型車混入台数)[台/時]

現示方式の図示 ※ 破線矢印は「左折可」標識を示す



供用時平日交差点検討資料

供用時平日 地域社会4 滝沢 7:00~8:00 の需要率の算出

流入部	①		②		③	
	直進	左折・直進	直進	右折	左折・右折	右折
車種数	1	1	2	1	1	1
原形交通流量の基本値	SB	2000	2000	1800	1800	1800
車種構成による補正率	αw	1,000	1,000	1,000	1,000	1,000
(乗換係数)	m	(3.00)	(3.00)	(3.00)	(3.00)	(3.00)
種別転回による補正率	αG	1,000	1,000	1,000	1,000	1,000
(種別転回)	%	(0.00)	(0.00)	(0.00)	(0.00)	(0.00)
大型車混入による補正率	αT	0.911	0.958	1,000	0.847	0.890
(大型車混入率)	%	(13.91)	(23.72)	(23.43)	(0.00)	(25.78)
左折車混入による補正率	αLT	0.946				(17.67)
(左折率)	L%	(52.0)				
(歩行者による伝達率)	f p					0.15
(有効歩時間)	秒					29
(歩行者混入率)	秒					24
横断歩行者による補正率	αL					0.876
右折車混入による補正率	αRT					1,000
(右折率)	R%					(33.8)
(右折車の通過時間)	f					1,000
(有効歩時間)	秒					29
(頭上車り目のさげ台数増分)						2(72)
KER: 各/サイクル (交差点内滞留台数)						
K: 各/サイクル (交差点内滞留台数)						
飽和交通流量	SA	1724	1716	3432	1800	1336
設計交通量	q	1028	(207+759)	873	0	207
右折補正交通量	qR-N				0	(137+70)
交差点流入部の需要率	ρ	0.298		0.196	-	0.155
必要信号率	1φ	0.298		0.196		0.133
	2φ			***		
	3φ					
有効歩時間(秒)	1φ	55		57		0.155
	2φ			6		0.133
	3φ			6		100
信号青時間比	G/C	55/100		63/100	6/100	29/100
可能交通量	C I	1892		2142	160	367
交通容量比	q/C I	0.542		0.311	0.000	0.558

$N = K \times \frac{3600}{C}$

N: 実1時間現示変化時右折車の捌け台数

*: 交通容量(実1時間)

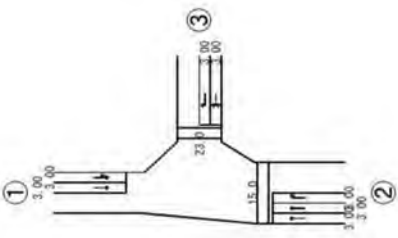
***: 連続現示での使用現示

①: 至 十日市場駅

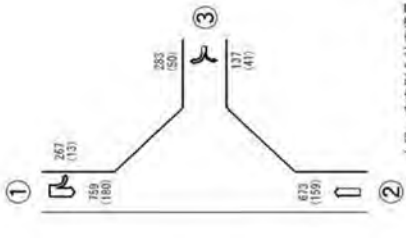
②: 至 瀬谷駅

③:

交差点概略図



交通量図



上段: 方向別合計交通量[台/時]
下段: (大型車混入台数)[台/時]

現示方式の図示



供用時間帯 日 地域社会4 瀬谷上総公園入口 18:00~19:00の需要率の算出

交差点概略図

供用時間帯 日 地域社会4 瀬谷上総公園入口 18:00~19:00の需要率の算出

交差点名	瀬谷上総公園交差点					
	① 流入部		②		③	
車線の種類	左折	直進	右折	直進	左折	右折
車線の本数	1	2	1	1	1	1
飽和交通流率の基本値	SB	2000	1800	1800	1800	1800
車線幅員による補正率	αw	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000
(車線幅員)	m	(3.00)	(3.00)	(3.00)	(3.50)	(3.50)
縦断勾配による補正率	αG	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000
(縦断勾配)	$\%$	(0.00)	(0.00)	(0.00)	(0.00)	(0.00)
大型車混入による補正率	αT	0.901	0.948	0.964	1.000	0.960
(大型車混入率)	$\%$	(15.68)	(15.68)	(5.33)	(0.00)	(2.94)
左折車混入による補正率	$\alpha L T$	1.000				
(左折率)	$L\%$	(0.0)				
(非行者による低減率)	$f p$	0.15			0.15	
(有効青時間)	秒	40			23	
(歩行者用青時間)	秒	35			18	
横断歩行者による補正率	αL					0.883
右折車混入による補正率	$\alpha R T$					
(右折率)	$R\%$					
(右折車の通過確率)	f					
(有効青時間)	秒 (現示変り)					
目のさばけ台数増分)						
KER : 台/サイクル (交差点内滞留台数) K : 台/サイクル						
飽和交通流率	S A	1802	1735	1569	1764	
設計交通量	q	708 (0+708)	1013	469	0	68
右折補正交通量	$q R - N$					
交差点流入部の需要率	ρ	0.196	0.267	0.270	-	0.039
必要現示率	1 ϕ	0.267	0.270	0.270	0.270	0.505
	2 ϕ	0.196	****		0.196	
	3 ϕ				0.039	
有効青時間(秒)	1 ϕ	37	37	37		
	2 ϕ	40				
	3 ϕ					
信号青時間比	G/C	40/110	37/110	23/110	23/110	23/110
可能交通容量	C i	1311	2654	584	332	369
交通容量比	$q/C i$	0.540	0.382	0.803	0.000	0.184

* $N = K \times \frac{3600}{C}$

N : 実1時間現示変化時右折車の捌け台数

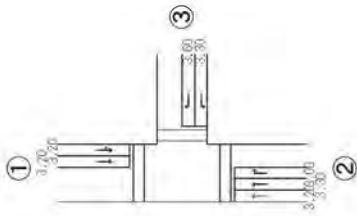
* : 交通容量 (実1時間)

* : 連続現示での使用現示

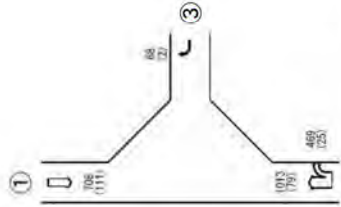
①: 至 十日市場駅

②: 至 瀬谷駅

③:

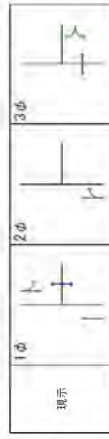


交通量図



上段 : 方向別合計交通量 [台/時]
下段 : (大型車混入台数) [台/時]

現示方式の図示



供用時平日交差点検討資料

供用時平日 地域社会 5 中瀬谷消防署出張所北側 7:00~8:00の需要車の算出

流入部	①		②		③		④	
	直進	右折	直進	右折	直進	右折	直進	右折
車線数	1	1	1	1	1	1	1	1
飽和交通流率の基本値	1800	1800	2000	1800	2000	1800	2000	1800
車線幅員による補正率	α _w	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000
(車線幅員)	m	(3.00)	(3.00)	(3.00)	(3.00)	(3.00)	(3.00)	(3.00)
縦断勾配による補正率	α _G	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000
(縦断勾配)	%	(0.00)	(0.00)	(0.00)	(0.00)	(0.00)	(0.00)	(0.00)
大型車混入による補正率	α _T	0.871	0.874	1.000	0.915	0.966	0.930	0.888
(大型車混入率)	%	(13.66)	(21.07)	(23.08)	(13.22)	(5.00)	(10.71)	(18.03)
左折車混入による補正率	α _L	0.776	0.776	1.000	0.649	0.649	0.649	0.649
(左折率)	L%	(32.4)	(32.4)	(0.0)	(60.7)	(60.7)	(60.7)	(60.7)
(歩行者による低減率)	f _D	0.50	0.50	0.50	0.50	0.50	0.50	0.50
(有効歩時間)	f	45	31	45	31	45	31	45
(歩行者歩行時間)	R%	40	26	40	26	40	26	40
横断歩行者による補正率	α _R	0.556	0.556	0.556	0.556	0.556	0.556	0.556
(横断歩行者による補正率)	R%	40	26	40	26	40	26	40
右折車混入による補正率	α _R	0.979	0.979	0.979	0.979	0.979	0.979	0.979
(右折率)	R%	31	31	31	31	31	31	31
(右折車の通過確率)	f	0.979	0.979	0.979	0.979	0.979	0.979	0.979
(有効歩時間)	f	45	31	45	31	45	31	45
(歩行者歩行時間)	R%	40	26	40	26	40	26	40
(現示変り目のさげと敬増分)	q	1742	1550	1356	*674	1830	1739	1207
(交差点の滞留台数)	q	318	28	34	0	469	40	56
K:台/サイクル	q	0	0	(11+23)	0	(0+469)	(34+22)	305
飽和交通流率	S _A	914	1550	1356	*674	1830	1739	1207
設計交通量	q	205	318	34	0	469	40	56
右折補正交通量	q _{R-N}	0	0	0	0	0	0	0
流入部の需要率	φ	0.224	0.183	0.025	-	0.256	-	0.046
必要現示率	1 φ	0.224	0.183	0.025	-	0.256	-	0.046
2 φ	-	-	-	-	-	-	-	-
3 φ	-	-	-	-	-	-	-	-
有効歩時間(秒)	1 φ	45	45	0.025	-	45	-	0.046
2 φ	-	-	-	-	-	-	-	-
3 φ	-	-	-	-	-	-	-	-
信号青時間比	G/C	45/90	31/90	31/90	45/90	6/90	31/90	31/90
可能交通容量	C _i	457	183	467	574	915	196	416
交通容量比	q/C _i	0.449	0.142	0.073	0.000	0.513	0.204	0.135
現示の需要率	0.256	0.302	0.000	0.046	0.046	0.046	0.046	0.046
必要現示率	0.256	0.302	0.000	0.046	0.046	0.046	0.046	0.046
サイクル長(秒)	90	90	90	90	90	90	90	90

※ N = K × $\frac{3600}{C}$

N : 実1時間現示変化時右折車の捌け台数

※ * : 交通容量(実1時間)

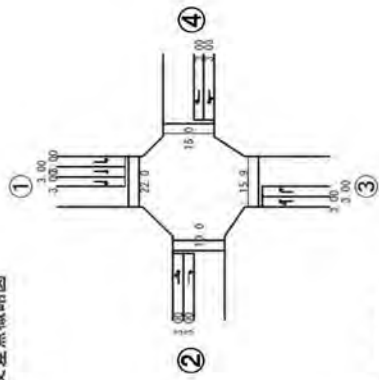
①: 至 十日市場

②: 至 泉

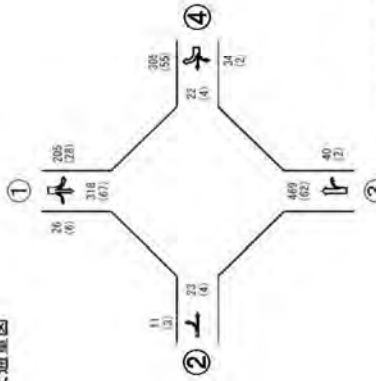
③: 至 泉

④: 至 泉

交差点概略図

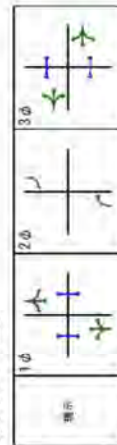


交通量図



上段: 方向別合計交通量[台/時]
下段: [大型車混入台数][台/時]

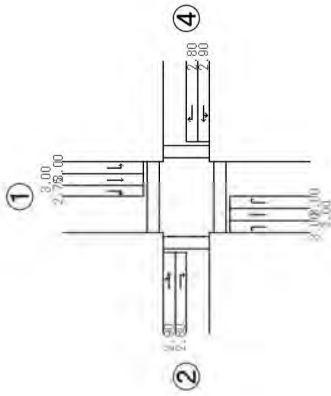
現示方式の図示



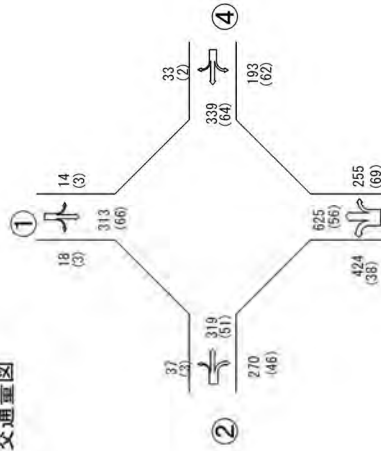
供用時平日交差点検討資料

供用時平日 地域社会6 瀬谷中学校前 7:00~8:00の需要率の算出

交差点概略図



交通量図



上段：方向別合計交通量(台)
下段：(大型車混入台数)[台/時]

流人の種類 車線数	①		②		③		④	
	左折	右折	左折	右折	左折	右折	左折	右折
飽和交通流率の基本値	1800	1800	2000	1800	1800	2000	1800	1800
車線幅員による補正率 αw	1.000	1.000	0.950	1.000	1.000	1.000	0.950	1.000
(車線幅員)	(3.00)	(2.75)	(2.90)	(3.00)	(3.00)	(3.00)	(2.90)	(2.80)
縦断勾配による補正率 αG	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000
(縦断勾配)	(0.00)	(0.00)	(0.00)	(0.00)	(0.00)	(0.00)	(0.00)	(0.00)
大型車混入による補正率 αT	0.883	0.872	0.905	0.894	0.894	0.941	0.888	0.900
(大型車混入率)	(19.00)	(21.00)	(15.06)	(17.00)	(9.00)	(9.00)	(23.72)	(6.00)
左折車混入による補正率 αLT			0.969				0.895	
(左折率)			(10.4)				(36.3)	
(歩行者による低減率) I P	0.50	0.529	0.50	0.699	0.50	0.720	0.715	0.715
(有効青時間)	36	36	33	33	36	36	33	33
(歩行者用青時間)	25	2(72)	20	2(72)	25	2(72)	20	2(72)
横断歩行者による補正率 αL	0.653				0.653			
右折車混入による補正率 αRT								
(右折率)								
(右折車の通過確率) I R								
(有効青時間)								
(現示変り目のさげ台数増分)								
KER：台/サイクル								
(交差点内滞留台数)								
K：台/サイクル								
飽和交通流率	SA	1038	1744	1640	1699	1106	1882	1514
設計交通量	q	14	313	18	270	424	625	455
右折補正交通量	qR-N		0	0	0	0	0	0
流入部の需要率	ρ	0.013	0.179	0.000	0.000	0.383	0.332	0.000
必要現示率	1 φ	0.013	0.179	0.000	0.000	0.383	0.332	0.000
2 φ								
3 φ								
4 φ								
有効青時間(秒)	1 φ	40	40	40	40	40	40	40
2 φ								
3 φ								
4 φ								
信号青時間比	G/C	40/100	40/100	5/100	5/100	40/100	40/100	5/100
可能交通容量	C i	415	698	214	369	412	753	411
交通容量比	q/C i	0.034	0.448	0.084	0.731	0.959	0.830	0.620

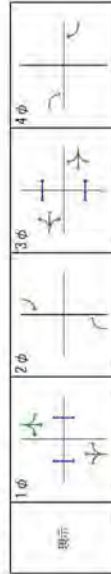
* N = K × $\frac{3600}{C}$

N：実1時間現示変化時右折車の捌け台数

*：交通容量(表1時間)

- ①：至 十日市場
- ②：至 国道246号
- ③：至 泉
- ④：至 瀬谷小学校

現示方式の図示



供用時平日 交差点検討資料

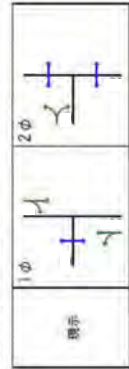
供用時平日 地域社会 8 8:00~9:00 の需要率の算出

流車線の種類	① 直進			② 右折			③ 左折・直進		
	1	1	1	1	1	1	1	1	
総和交通流率の基値	S B	2000	1800	1800	1800	1800	1800	2000	
車線幅員による補正率	α_w	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	
(車線幅員)	m	(3.25)	(3.00)	(3.25)	(3.00)	(3.00)	(3.00)	(3.00)	
縦断勾配による補正率	α_G	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	
(縦断勾配)	%	(0.00)	(0.00)	(0.00)	(0.00)	(0.00)	(0.00)	(0.00)	
大型車混入による補正率	α_T	0.840	0.588	0.588	1.000	1.000	1.000	1.000	
(大型車混入率)	%	(27.27)	(96.00)	(0.00)	(0.00)	(0.00)	(0.00)	(0.00)	
左折車混入による補正率	α_{LT}						1.000		
(左折率)	L %				0.50		(0.0)		
(歩行者による低減率)	F p				30		0.50		
(有効歩時間)	秒				25		52		
(歩行者出発時間)	秒				0.583		47		
横断歩行者による補正率	α_L								
横断歩行者による補正率	α_{RT}								
(右折率)	R %		0.899						
(右折車の通過確率)	f		52						
(有効歩時間)	秒		2(80)						
(現示変更日目のさげ台数増分)	KDR	台/サイクル							
(交差点内滞留台数)	K	台/サイクル							
飽和交通流率	S A	1680	*616	1049	1800	2000			
設計交通量	q	11	25	32	6	106			
右折補正交通量	q R = N								
流入部の需要率	ϕ	0.007	—	0.031	0.003	0.053	現示の 需要率	0.081	
必要現示率	1 ϕ	0.007	—	0.031	0.003	0.053	0.053	0.081	
	2 ϕ						0.031		
有効歩時間(秒)	1 ϕ	52	52	30	30	52	サイクル長(秒)	90	
	2 ϕ								
信号青時間比	G/C	52/90	52/90	30/90	30/90	52/90			
可能交通容量	C i	971	616	350	600	1156			
交通容量比	q/C i	0.011	0.041	0.091	0.010	0.092			

$$N = KEB \times \frac{3600}{C}$$

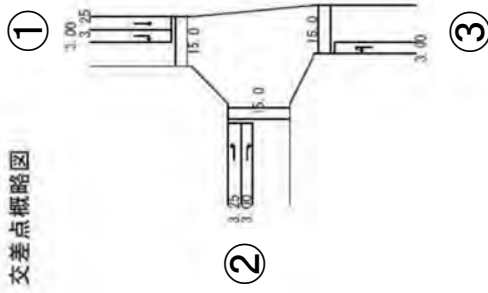
N : 1 時間以内右折車が交差点内に滞留する台数
 K : 交通容量 (実1時間)

現示方式の図示

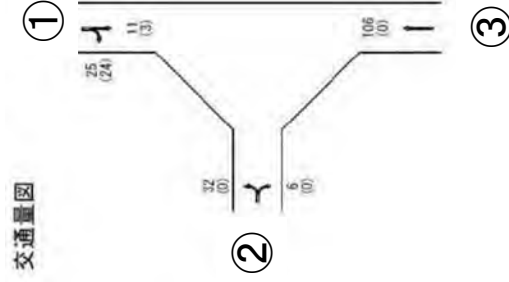


- ① : 至 八王子街道
- ② : 至 環状 4 号線
- ③ : 至 細谷戸ハイッ

交差点概略図



交通量図



上段 : 方向別合計交通量 [台/時]
 下段 : (大型車混入台数) [台/時]

供用時平日交差点検討資料

供用時平日 地域社会 9 7:00~8:00 の需要率の算出

車線の種類	①		②		③		④	
	左折・直進	右折	左折・直進	右折	左折・直進	右折	左折・直進	右折
重線数	2000	1800	2000	1800	2000	1800	2000	1800
飽和交通流量の基本値	S B	1800	2000	1800	2000	1800	2000	1800
市街幅員による補正率	α_w	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000
(重線幅員)	m	(3.00)	(3.00)	(3.00)	(3.00)	(3.00)	(3.00)	(3.00)
縦断勾配による補正率	α_G	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000
(縦断勾配)	%	(0.00)	(0.00)	(0.00)	(0.00)	(0.00)	(0.00)	(0.00)
大型車混入による補正率	α_T	0.923	1.000	0.785	0.980	0.952	1.000	0.968
(大型車混入率)	%	(11.88)	(0.00)	(394.04)	(2.91)	(7.13)	(0.00)	(37.69)
左折車混入による補正率	α_L	0.936	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000
(左折率)	L %	(6.6)	(0.0)	(32.5)	(0.0)	(0.0)	(0.0)	(0.0)
(歩行者による低減率)	f p	0.50	0.50	0.50	0.50	0.50	0.50	0.50
(有効青時間)	秒	58	33	58	33	58	33	58
(歩行者用青時間)	秒	53	28	53	28	53	28	53
横断歩行者による補正率	α_L							
右折車混入による補正率	α_R		0.675		2(60)		0.744	2(60)
(右折率)	R %		58				58	
(右折車の通過順序)	i							
(有効青時間)	秒							
(表示変り口のさげ上げ増分)	KER							
(交差点内部留台数)	K							
(右/左/サイクル)								
飽和交通流量	S A	1782	*505	1570	1764	1426	1582	1742
設計交通量	q	303	0	292	170	547	321	43
		(20*283)		(0*292)		(178*369)	(0*321)	
右折補正交通量	q R-N				110			0
流入部の需要率	d	0.175	-	0.186	0.062	0.384	-	0.203
必要表示率	1φ			0.186				0.203
	2φ				0.062			
	3φ					0.384		
有効青時間(秒)	1φ			33				33
	2φ				19			19
	3φ		58			58		58
信号青時間比	G/C	58/120	33/120	33/120	19/120	58/120	33/120	19/120
可能交通容量	C i	835	505	432	339	689	435	336
交通容量比	q/C i	0.363	0.000	0.676	0.501	0.791	0.000	0.788
現在の需要率								
需要率								
中央フル長(秒)								

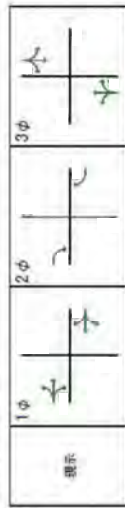
$$N = \frac{3600}{C}$$

N : 1時間での折車が交差点内に滞留する台数

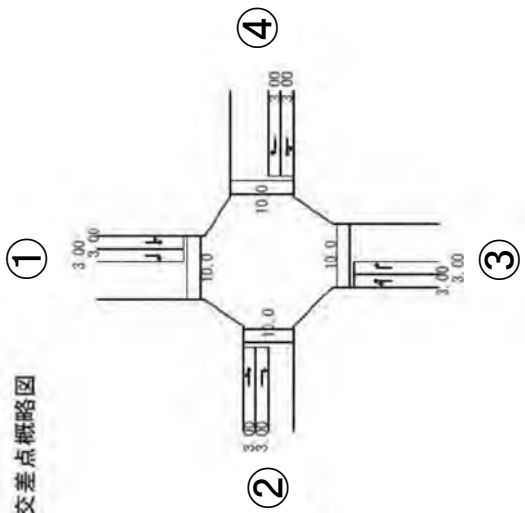
C : 交通容量 (1時間)

- ① : 至 対象事業実施区域
- ② : 至 環状4号線
- ③ : 至 二ツ上橋交差点
- ④ : 至 中原街道

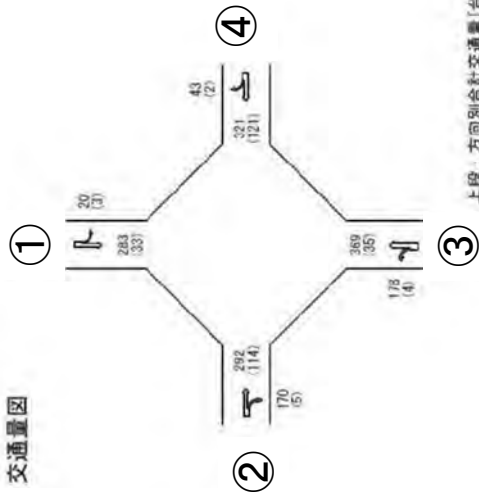
表示方式の図示



交差点概略図



交通量図



上段：方向別合計交通量[台/時]
下段：(大型車混入台数)[台/時]

供用時休日交差点検討資料

供用時休日 地域社会 1 目黒 19:00~20:00 の需要量の算出

流入部	①		②		③		④	
	左折・直進	右折	左折・直進	右折	左折	右折	左折・直進	右折
車線数	1	1	1	1	1	1	1	1
車線数	2000	1800	2000	1800	1800	2000	2000	1800
飽和交通流率の基本値	S _B 2000	1800	2000	1800	1800	2000	2000	1800
車線幅員による補正率	α_w	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000
(車線幅員)	m	(2.70)	(3.20)	(3.00)	(3.20)	(3.00)	(3.20)	(3.10)
緑野勾配による補正率	α_G	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000
(緑野勾配)	%	(0.00)	(0.00)	(0.00)	(0.00)	(0.00)	(0.00)	(0.00)
大型車混入による補正率	α_T	0.837	0.872	0.904	0.822	0.786	0.826	0.819
(大型車混入率)	%	(27.84)	(21.00)	(15.17)	(31.00)	(39.00)	(30.00)	(31.00)
左折車混入による補正率	α_{LT}	0.873	0.796	0.796	0.811	0.811	0.811	0.811
(左折率)	L%	(53.8)	(91.6)	(83.2)	(83.2)	(83.2)	(83.2)	(83.2)
(歩行者による低減率)	f _p	0.15	0.15	0.15	0.15	0.15	0.15	0.15
(歩行者用青時間)	秒	46	78	65	78	65	78	65
(歩行者用青時間)	秒	41	73	60	73	60	73	60
横断歩行者による補正率	α_L							
右折車混入による補正率	α_{RT}							
(右折率)	R%							
(右折車の通過確率)	f	0.895	0.895	0.895	0.895	0.895	0.895	0.895
(有効青時間)	秒	46	2(45)	78	2(45)	78	2(45)	78
(現示要り目のさばり台数増分)	K _{ER} : 台/サイクル							
(交差点内滞留台数)	K: 台/サイクル							
飽和交通流率	S _A	1388	1570	1439	1480	1220	1652	1328
設計交通量	q	277	308	486	628	479	111	167
(149+128)				(445+41)			(139+28)	143
右折補正交通量	q _{R-N}	0	0	0	0	0	0	0
交差点流入部の需要率	ρ	0.200	0.197	0.338	0.474	0.383	0.067	0.049
必要現示率	1φ			0.338	0.474	0.383	0.067	0.049
2φ				0.338	0.474	0.383	0.067	0.049
3φ				0.338	0.474	0.383	0.067	0.049
4φ				0.338	0.474	0.383	0.067	0.049
有効青時間(秒)	1φ			78	19	19	46	19
2φ				78	19	19	46	19
3φ				78	19	19	46	19
4φ				78	19	19	46	19
信号青時間比	G/C	46/160	6/160	78/160	19/160	65/160	46/160	78/160
可能交通容量	C _i	399	448	702	912	495	475	647
交通容量比	q/C _i	0.694	0.688	0.692	0.689	0.968	0.234	0.179
0.258								0.150

$$N = K \times \frac{3600}{C}$$

N: 実1時間現示変化時右折車の捌け台数

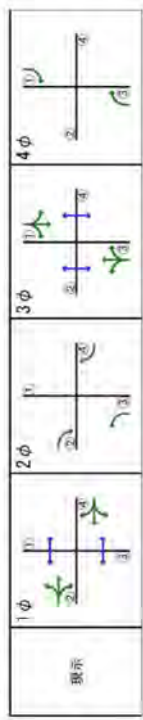
*: 交通容量(実1時間)

***: 連続現示での使用現示

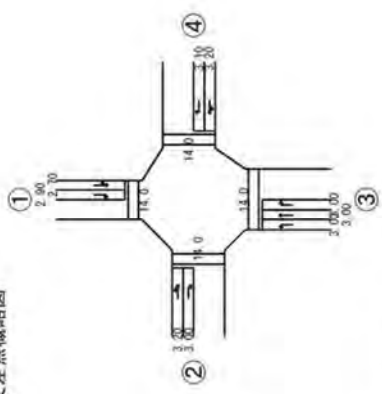
****: 交通流量、流入部の需要率を車線ごとに表示する方法は「改訂 平面交差点の計画と設計」基礎編 第3版に準拠していません。

- ①: 至 つきみ野
- ②: 至 海老名
- ③: 至 鶴ヶ峰
- ④: 至 青葉台駅

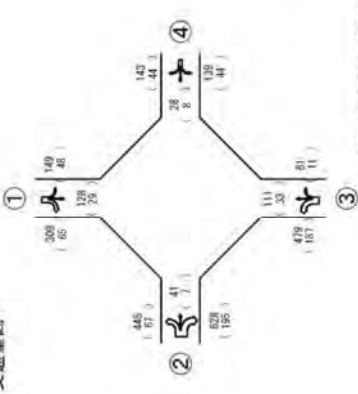
現示方式の図示



交差点概略図



交通量図



上段: 方向別合計交通量[台/時]
下段: (大型車混入台数)[台/時]

供用時休日交差点検討資料

使用時休日 地域社会 2 目黒交番前 17:00~18:00 の需要率の算出

流入部	①		②		③		④	
	左折・直進	右折	左折・直進	右折	左折・直進	右折	左折・直進	右折
流車線	1	1	1	1	1	1	1	1
車線数	2000	1800	2000	1800	2000	1800	2000	1800
緩和交通流率の基本値	S B	2000	2000	1800	2000	1800	2000	1800
車線員による補正率	α w	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000
(車線員)	m	(3.00)	(3.00)	(3.00)	(3.00)	(3.00)	(3.00)	(3.00)
縦断勾配による補正率	α G	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000
(縦断勾配)	%	(0.00)	(0.00)	(0.00)	(0.00)	(0.00)	(0.00)	(0.00)
大型車混入による補正率	α T	0.881	0.775	0.771	0.780	0.898	0.919	0.896
(大型車混入率)	%	(19.24)	(23.02)	(41.46)	(40.18)	(10.83)	(12.62)	(16.67)
左折車混入による補正率	α L T	0.833	0.849	(42.41)	(31.20)	0.908	0.915	0.915
(左折率)	L %	(26.8)	(38.3)	(38.3)	(34.5)	(38.3)	(34.5)	(38.3)
(歩行者による低減率)	f p	0.15	0.15	0.15	0.15	0.15	0.15	0.15
(有効歩時間)	秒	50	48	50	48	50	48	50
(歩行者用者時間)	秒	45	43	45	43	45	43	45
撮影歩行者による補正率	α R T							
(右折率)	R %							
(右折車の通過確率)	f							
(有効歩時間)	秒							
(現示変り目のさげ台幅増分)	K R R							
(交差点内歩留台数)	K							
(当/サイクル)								
設計交通量	q	1644	1366	1309	1616	1683	1602	1741
設計交通量	q	336	193	494	141	687	422	82
(45+291)				(168+331)		(122+615)	(73+349)	
右折補正交通量	q R-N				99			40
流入部の必要率	ρ	0.100	0.138	0.172	0.061	0.181	0.136	0.023
必要現示率	1 φ	0.100	0.138	0.172	0.061	0.181	0.136	0.023
	2 φ							
	3 φ							
	4 φ							
有効歩時間(秒)	1 φ	50	38	48	38	50	48	38
	2 φ							
	3 φ							
	4 φ							
信号青時間比	G/C	50/170	38/170	48/170	30/170	50/170	48/170	20/170
可能交通容量	C 1	990	812	810	232	1036	875	247
交通容量比	q/C 1	0.339	0.619	0.610	0.608	0.615	0.482	0.332

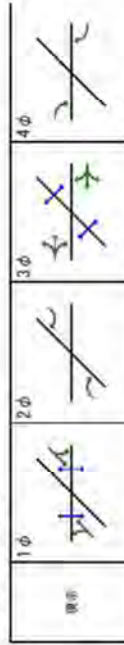
※ $N = K \times \frac{3600}{C}$

N : 実 1 時間現示変化時右折車の捌け台数

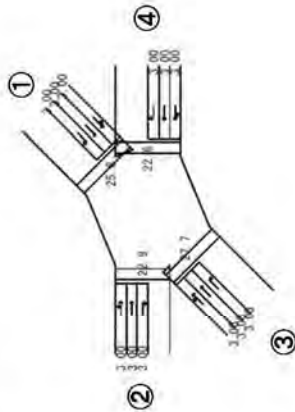
※ * : 交通容量 (実 1 時間)

- ①: 至 十日市場
- ②: 至 つぎみ野
- ③: 至 泉
- ④: 至 鶴ヶ崎

現示方式の図示



交差点概略図



交通量図



上段 方向別社会交通量 [台/時]
下段 (大型車混入台数) [台/時]

供用時休日交差点検討資料

供用時休日 地域社会 3 上川井 IC 8:00~9:00の需要率の算出

交差点概略図

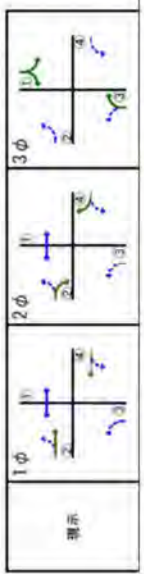
集 入 部 類 集 入 種 別	①		②		③		④	
	右折	左折可	右折	左折可	右折	左折可	右折	左折可
車 線 数	1	1	1	1	1	1	1	1
熟知交通標準の基本値 S/B	1900	1900	1900	1900	1900	1900	1900	1900
熟知交通標準の算定値	1,000	1,000	1,000	1,000	1,000	1,000	1,000	1,000
乗換係数による補正率	αw (3.00)	(3.00)	(3.00)	(3.00)	(3.00)	(3.00)	(3.00)	(3.00)
車線幅員による補正率	αG (0.00)	(0.00)	(0.00)	(0.00)	(0.00)	(0.00)	(0.00)	(0.00)
視界勾配による補正率	αH (0.966)	0.966	0.909	0.786	0.870	0.946	0.952	0.913
大型車混入による補正率	αL (5.08)	(1.27)	(10.71)	(14.29)	(36.16)	(21.38)	(8.06)	(7.27)
左折車混入による補正率 αLT (左折車) L% (歩行者による混雑率) FP (有効歩時間) 秒 (歩行者用歩時間) 秒 機動歩行者による補正率 αL L 右折車混入による補正率 αRT (73.7) R% (右折車) f (右折車の通過標準) (有効歩時間) 秒 (歩行者用歩時間) 秒 K/R : 台/サイクル (交差点内滞留台数) K : 台/サイクル	1.000							
熟知交通標準	S/A	1789	*1674	3636	1436	*1566	1703	*1706
設計交通量	q	628 (165+463)	224	70	307	477	99	165
右折補正交通量	qR-N							
交差点歩入車の需要率	p	0.361	0.359	-	0.019	0.214	-	0.058
必要歩行率	1φ 2φ 3φ			0.019		0.214		0.087 0.087
有効歩時間(秒)	1φ 2φ 3φ			12				12
歩行時間(秒)	1φ 2φ 3φ	53	53	30	30		53	30
歩行時間比	G/C	53/110	110/110	12/110	90/110	110/110	53/110	110/110
可能交通容量	C1	838	1674	397	392	1566	821	1706
交通容量比	α/C1	0.749	0.134	0.176	0.783	0.305	0.121	0.053
交通容量比								
示 示 の 交 差 点 の 需 要 率								
歩行率								0.087
歩行率								0.087
歩行率								0.361
サイクル長(秒)								110

$$\ast N = K \times \frac{3600}{C}$$

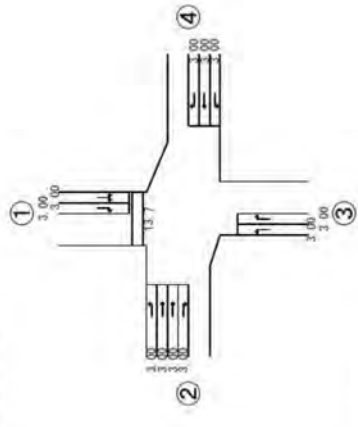
N : 実 1 時間現示変化時右折車の捌け台数

※ : 交通容量 (実 1 時間)

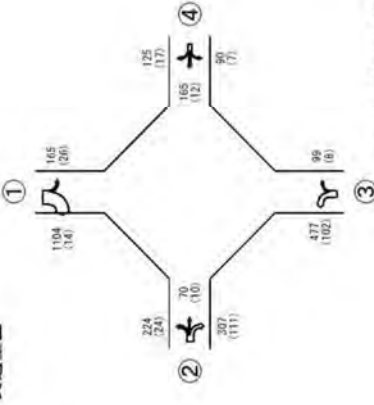
現示方式の図示 ※ 破線矢印は「左折可」標識を示す



- ①: 至 横浜町田 IC
- ②: 至 つきみ野
- ③: 至 下川井 IC
- ④: 至 糠ヶ峰



交通量図



上段 方向別合計交通量 [台/時]
下段 (大型車混入台数) [台/時]

供用時休日交差点検討資料

供用時休日 地域社会4 滝沢 16:00~17:00 の需要率の算出

交差点名	① 滝沢交差点		②		③	
	流入部	流出部	左折-直進	直進	右折	左折-右折
車線数	1	1	1	2	1	1
原形交通流量の標準値	SB 2000	2000	2000	2000	1800	1800
車線幅員による補正率	αw (3.00)	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000
(車線幅員)	m (3.00)	(3.00)	(3.00)	(3.00)	(3.00)	(3.00)
縦断勾配による補正率	αG (0.00)	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000
(縦断勾配)	% (0.00)	(0.00)	(0.00)	(0.00)	(0.00)	(0.00)
大型車混入による補正率	αT (4.81)	0.987	0.944	0.955	1.000	0.920
(大型車混入率)	% (4.81)	(4.81)	(6.67)	(6.67)	(12.48)	(4.95)
左折車混入による補正率	αLT (54.7)	0.943				
(左折率)	L% (54.7)					
(歩行者による削減率)	LP				0.15	
(有効歩時間)	秒				29	
(歩行者両側歩時間)	秒				24	
横断歩行者による補正率	αL				0.976	
右折車混入による補正率	αRT				1.000	
(右折率)	R% (43.1)				(43.1)	
(右折車の通過確率)	f				1.000	
(有効歩時間)	秒				29	
(歩行者1目のそばけ台数増分)	KER: 右/サイクル				2.72	
(交差点内滞留台数)	K: 右/サイクル					
飽和交通流量	SA 1824	1886	3520	1800	1451	1741
設計交通量	q (176~468)	944	525	0	116	152
右折補正交通量	qR-N			0	(86+50)	
交差点流入部の需要率	ρ	0.173	0.137	-	0.080	0.087
必要現示率	1φ	0.173	0.137			
	2φ		****			
	3φ					
有効歩時間(秒)	1φ	52	54			
	2φ		0			
	3φ		0			
標準歩時間比	G/C	52/100	63/100	9/100	29/100	29/100
可能交通容量	C1	1930	2407	234	421	505
交通容量比	q/C1	0.334	0.218	0.000	0.276	0.301

※ $N = K \times \frac{3600}{C}$

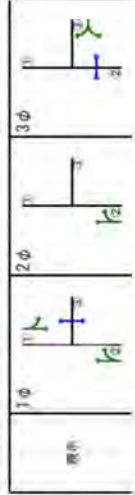
N: 実1時間現示変化時右折車の捌け台数

※*: 交通容量(実1時間)

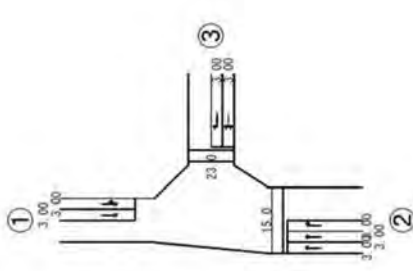
※****: 連続現示での使用現示

- ①: 至 十日市場駅
- ②: 至 瀬谷駅
- ③: 至 瀬谷駅

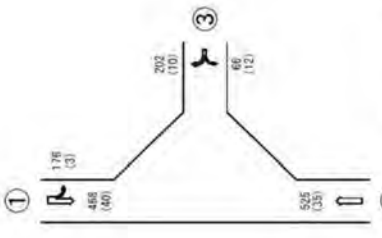
現示方式の図示



交差点概略図



交通量図

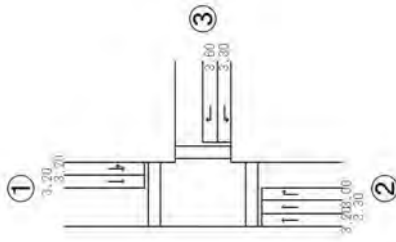


上段 方向別合計交通量 [台/時]
下段 (大型車混入台数) [台/時]

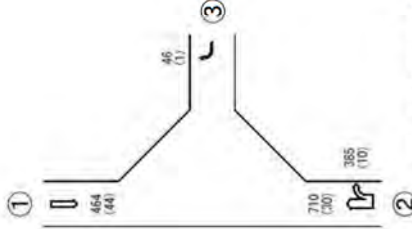
供用時休日交差点検討資料

供用時休日 地域社会 4 瀬谷上橋公園入口 17:00~18:00の需要率の算出

交差点概略図



交通量図



上段 方向別合計交通量[台/時]
下段 (大型車混入台数)[台/時]

交差点名		瀬谷上橋公園交差点	
流入部		②	
車線の種類	車線数	直進	右折
左折・直進	1	1	1
直進	2	2	1
右折	1	1	1
飽和交通流率の基本値	SB	2000	1800
車線幅員による補正率	αw	1.000	1.000
(車線幅員)	m	(3.00)	(3.50)
縦断勾配による補正率	αG	1.000	1.000
(縦断勾配)	%	(0.00)	(0.00)
大型車混入による補正率	αT	0.938	0.982
(大型車混入率)	%	(9.48)	(2.60)
左折車混入による補正率	αLT	1.000	
(左折率)	L%	(0.0)	
(歩行者による低減率)	f p	0.15	0.15
(有効歩時間)	秒	34	22
(歩行者用歩時間)	秒	29	17
横断歩行者による補正率	αL		
右折車混入による補正率	αRT		0.884
(右折率)	R%		
(右折車の通過確率)	f		
(有効歩時間)	秒		
(現示変更り目のさばけ台数増分)			
KER: 台/サイクル			
(交差点内滞留台数)			
K: 台/サイクル			
飽和交通流率	SA	1876	1768
設計交通量	q	464	385
(0+464)			
右折補正交通量	q R-N		
交差点流入部の需要率	ρ	0.124	0.183
必要現示率	1 ϕ	0.183	0.218
2 ϕ	0.124	****	
3 ϕ			
有効歩時間(秒)	1 ϕ	44	44
2 ϕ	34		
3 ϕ	110		
信号青時間比	G/C	34/110	44/110
可能交通容量	C i	1160	2754
交通容量比	q/C i	0.400	0.258
現示の需 要率	0.026		
交差点の 需要率	0.124		
必要率	0.218		
サイクル長(秒)	110		
1773			
46			
0.026			
0.124			
0.218			
0.026			
22			
22/110			
318			
0.000			
0.130			

$$N = K \times \frac{3600}{C}$$

N: 実1時間現示変化時右折車の捌け台数

※*: 交通容量(実1時間)

※****: 連続現示での使用現示

①: 至 十口市場駅

②: 至 瀬谷駅

③:

現示方式の図示



供用時休日交差点検討資料

供用時休日 地域社会5 中瀬谷消防署出張所北側 15:00~16:00 の需要率の算出

流入部	①		②		③		④	
	直進	右折	左折・直進	右折	左折・直進	右折	左折・直進	右折
車線の種類	1	1	1	1	1	1	1	1
車線数	1800	1800	2000	1800	2000	1800	2000	1800
飽和交通流率の基本値	S B	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000
飽和交通流率による補正率	α w	(3.00)	(3.00)	(3.00)	(3.00)	(3.00)	(3.00)	(3.00)
(車線幅員)	m	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000
経路勾配による補正率	α G	(0.00)	(0.00)	(0.00)	(0.00)	(0.00)	(0.00)	(0.00)
(経路勾配)	%	0.924	0.892	0.881	0.886	0.938	0.882	0.882
大型車混入による補正率	α T	(11.74)	(17.74)	(18.35)	(18.37)	(4.65)	(19.12)	(19.12)
(大型車混入率)	%	0.924	0.892	0.881	0.886	0.938	0.882	0.882
左折車混入による補正率	α L T	0.795	0.795	1.000	0.647	0.647	0.647	0.647
(左折率)	L %	(29.0)	(29.0)	(0.0)	(61.2)	(61.2)	(61.2)	(61.2)
(歩行者による低減率)	f p	0.50	0.50	0.50	0.50	0.50	0.50	0.50
(歩行者による低減率)	f	36	30	36	30	30	30	30
(歩行者用骨時間)	秒	31	25	31	25	25	25	25
機動歩行者による補正率	α L	0.569	0.569	0.569	0.569	0.569	0.569	0.569
(機動歩行者による補正率)	α R T	0.982	0.982	0.982	0.982	0.982	0.982	0.982
右折車混入による補正率	R %	2(90)	2(90)	2(90)	2(90)	2(90)	2(90)	2(90)
(右折率)	R %	0.979	0.979	0.979	0.979	0.979	0.979	0.979
(左折車の通過確率)	f	0.979	0.979	0.979	0.979	0.979	0.979	0.979
(有効骨時間)	秒	213	213	213	213	213	213	213
(現行変更の目ざしはけ増加分)	K R	29	29	29	29	29	29	29
(K R : 当/サイクル)	当/サイクル	29	29	29	29	29	29	29
(交差点内滞留当数)	K :	29	29	29	29	29	29	29
(当/サイクル)	当/サイクル	29	29	29	29	29	29	29
飽和交通流率	S A	1780	1606	1401	1772	1742	1207	*682
設計交通量	q	327	29	31	294	43	49	204
(設計交通量)	q R-N	0	0	(9+22)	(9+294)	0	(30+19)	0
右折補正交通量	q R-N	0	0	0	0	0	0	0
流入部の需要率	1 φ	0.225	0.184	0.022	0.166	0.166	0.041	0.041
必要現行率	2 φ	0.225	0.184	0.022	0.166	0.166	0.041	0.041
3 φ	0.225	0.184	0.022	0.166	0.166	0.041	0.041	0.041
有効骨時間(秒)	1 φ	36	36	36	36	36	36	36
2 φ	36	36	36	36	36	36	36	36
3 φ	36	36	36	36	36	36	36	36
信号骨時間比	G/C	36/80	36/80	30/80	36/80	8/80	30/80	30/80
可能交通量	C i	801	210	525	742	797	221	662
交通容量比	q/C i	0.500	0.408	0.059	0.000	0.389	0.195	0.308

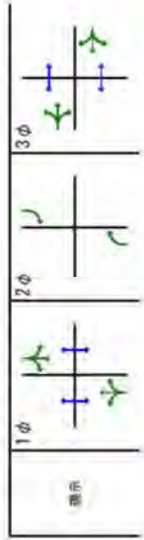
* $N = K \times \frac{3600}{C}$

N : 1時間現行変化時右折車の捌け当数

* : 交通容量 (第1時間)

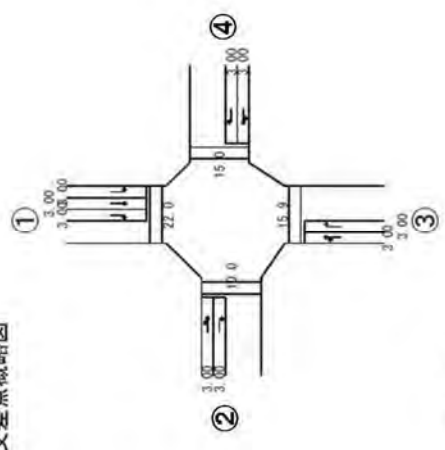
- ①: 至 十日市場
- ②: 至 東
- ③: 至 東
- ④: 至 東

現示方式の図示

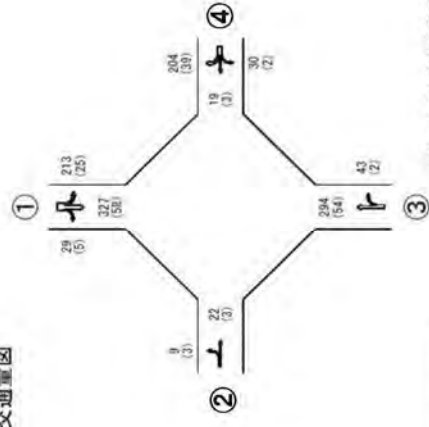


上段: 方向別合計交通量[台/時]
下段: (大型車混入台数)[台/時]

交差点概略図



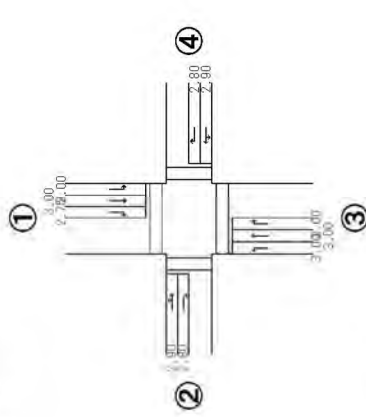
交通量図



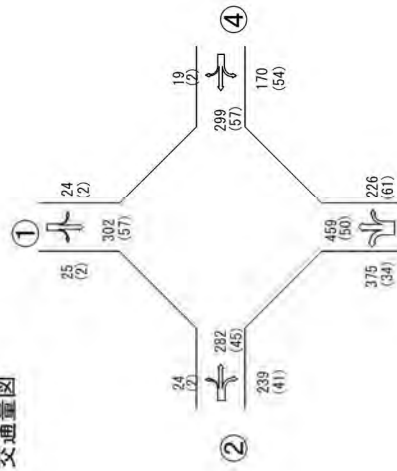
供用時休日交差点検討資料

供用時休日 地域社会 6 瀬谷中学校前 15:00~16:00 の需要率の算出

交差点概略図



交通量図



流入部 車線	①		②		③		④		直進	右折	左折・直進	右折
	左折	直進	右折	左折・直進	右折	左折	直進	右折				
車線数	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1
緩和交通流率の基本値 SB	1800	2000	1800	2000	1800	2000	1800	2000	1800	2000	1800	1800
車線幅員による補正率 α _W	1.000	1.000	1.000	0.950	1.000	1.000	1.000	0.950	1.000	1.000	1.000	1.000
(車線幅員)	(3.00)	(3.00)	(2.75)	(2.90)	(2.80)	(3.00)	(3.00)	(2.90)	(3.00)	(3.00)	(2.80)	(2.80)
緩和勾配による補正率 α _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
(緩和勾配)	(0.00)	(0.00)	(0.00)	(0.00)	(0.00)	(0.00)	(0.00)	(0.00)	(0.00)	(0.00)	(0.00)	(0.00)
大型車混入による補正率 α _T	0.935	0.883	0.941	0.902	0.894	0.941	0.941	0.888	0.841	0.888	0.941	0.941
(大型車混入率)	(10.00)	(19.00)	(9.00)	(15.53)	(17.00)	(9.00)	(9.00)	(23.71)	(27.00)	(9.00)	(9.00)	(9.00)
左折車混入による補正率 α _L	0.80	0.80	0.80	0.80	0.80	0.80	0.80	0.80	0.80	0.80	0.80	0.80
(注釈者)	(7.8)	(7.8)	(7.8)	(7.8)	(7.8)	(7.8)	(7.8)	(7.8)	(7.8)	(7.8)	(7.8)	(7.8)
歩行者による低減率 f _p	36	36	36	36	36	36	36	36	36	36	36	36
(有効青時間)	秒	秒	秒	秒	秒	秒	秒	秒	秒	秒	秒	秒
補償歩行者による補正率 α _R	0.853	0.853	0.853	0.853	0.853	0.853	0.853	0.853	0.853	0.853	0.853	0.853
右折車混入による補正率 α _R	0.725	0.725	0.725	0.725	0.725	0.725	0.725	0.725	0.725	0.725	0.725	0.725
(右折率)	(36.2)	(36.2)	(36.2)	(36.2)	(36.2)	(36.2)	(36.2)	(36.2)	(36.2)	(36.2)	(36.2)	(36.2)
(右折車の通過確率)	0.50	0.50	0.50	0.50	0.50	0.50	0.50	0.50	0.50	0.50	0.50	0.50
(有効青時間)	秒	秒	秒	秒	秒	秒	秒	秒	秒	秒	秒	秒
(表示変更目による割合増分)	0.744	0.744	0.744	0.744	0.744	0.744	0.744	0.744	0.744	0.744	0.744	0.744
KER: 台/サイクル	33	33	33	33	33	33	33	33	33	33	33	33
(交差点内滞留台数)	2(72)	2(72)	2(72)	2(72)	2(72)	2(72)	2(72)	2(72)	2(72)	2(72)	2(72)	2(72)
KC: 台/サイクル	19	19	19	19	19	19	19	19	19	19	19	19
緩和交通流率 SA	1099	1766	1694	1678	1609	1106	1668	1614	1459	1694	1694	1694
設計交通量 q	24	302	25	306	239	375	459	228	489	282	459	226
(24+282)												
右折補正交通量 q _{R-N}	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
流入部の需要率	0.023	0.171	0.000	0.182	0.000	0.339	0.247	0.000	0.321	0.000	0.000	0.000
必要現示率	0.022	0.171	0.000	0.182	0.000	0.339	0.247	0.000	0.321	0.000	0.000	0.000
1φ												
2φ												
3φ												
4φ												
有効青時間(秒)	36	36	9	33	10	36	36	9	33	10	36	36
1φ												
2φ												
3φ												
4φ												
信号青時間比 G/C	36/100	36/100	9/100	33/100	10/100	36/100	36/100	9/100	33/100	10/100	36/100	36/100
可能交通容量 C _i	396	636	401	554	483	396	669	479	461	518	611	611
交通容量比 q/C _i	0.081	0.475	0.062	0.652	0.496	0.942	0.686	0.473	0.375	0.037	0.686	0.686

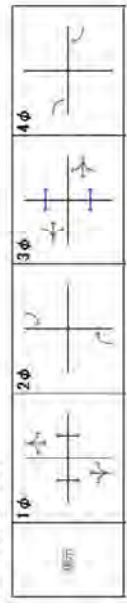
※ N = K × $\frac{3600}{C}$

N: 実1時間現示変化時右折車の捌け台数

※*: 交通容量(実1時間)

- ①: 至 十日市場
- ②: 至 国道246号
- ③: 至 泉
- ④: 至 瀬谷小学校

現示方式の図示



上段: 方向別合計交通量(台)
下段: (大型車混入台数)[台/時]

供用時休日 交差点検討資料

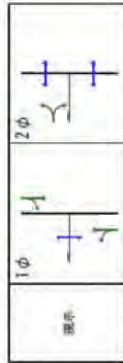
供用時休日 地域社会 8 8:00~9:00 の需要率の算出

流人種別	① 直進		② 左折		③ 右折・直進	
	車線数	1	1	1	1	1
飽和交通流量の算本値	SR	2000	1800	1800	1800	2000
車線幅員による補正率	αw	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000
(車線幅員)	m	(3.25)	(3.00)	(3.25)	(3.00)	(3.00)
縦断勾配による補正率	αG	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000
(縦断勾配)	%	(0.00)	(0.00)	(0.00)	(0.00)	(0.00)
大型車混入による補正率	αT	0.920	0.598	1.000	1.000	1.000
(大型車混入率)	%	(12.50)	(95.00)	(0.00)	(0.00)	(0.00)
左折車混入による補正率	αL				0.994	
(左折率)	L %			0.50	(0.6)	
(左行者による低減率)	f p			30	52	
(有効青時間)	秒			25	47	
(歩行者用青時間)	秒			0.583		
横断歩行者による補正率	αL					
右折車混入による補正率	αR					
(右折率)	R %					
(右折車の通過確率)	f					
(有効青時間)	秒					
(見がかり目のさげ台数(秒分))	J					
KER : 台/サイクル						
(交差点内部留台数)	K					
K : 台/サイクル						
飽和交通流量	S.A	1840	*574	1049	1800	1988
設計交通量	q	8	25	48	22	161
(右折補正交通量)	q R - N					(1+160)
流入部の需要率	ρ	0.001		0.046	0.012	0.081
必要現示率	1 ϕ	0.004		0.081	0.081	0.127
有効青時間(秒)	1 ϕ	52	52	0.016	0.012	0.016
2 ϕ				30	30	90
信号青時間比	G/C	52/90	52/90	30/90	30/90	52/90
可能交通容量	C I	1063	574	350	600	1149
交通容量比	q/C I	0.008	0.044	0.137	0.037	0.140

$\phi = KES \times \frac{5600}{C}$

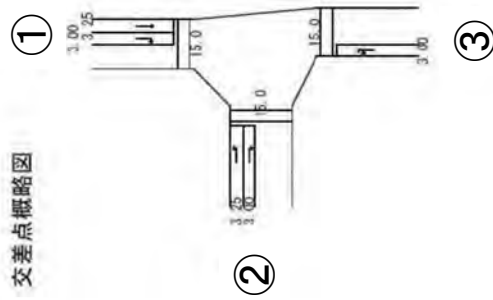
N : 1時間ごに右折車が交差点内に滞留する台数
 ϕ : 交通容量 (実1時間)

現示方式の図示

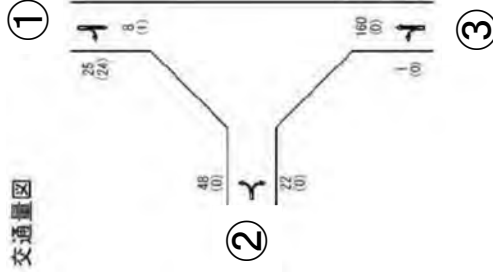


- ① : 至 八王子街道
- ② : 至 環状4号線
- ③ : 至 細谷戸ハイッ

交差点概略図



交通量図



上段 : 方向別合計交通量 [台/時]
 下段 : 大型車混入台数 [台/時]

供用時休日 交差点検討資料

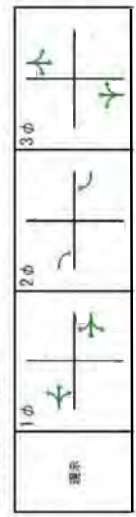
供用時休日 地域社会 9 16:00~17:00 の需要率の算出

流 入 部 類	①		②		③		④	
	左折・直進	右折	左折・直進	右折	左折・直進	右折	左折・直進	右折
車 線 数	1	1	1	1	1	1	1	1
飽和交通流量の基本値	2000	1800	2000	1800	2000	1800	2000	1800
車道幅員による補正率	α _w	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000
(車線幅員)	m	(3.00)	(3.00)	(3.00)	(3.00)	(3.00)	(3.00)	(3.00)
縦断勾配による補正率	α _G	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000
(縦断勾配)	%	(0.00)	(0.00)	(0.00)	(0.00)	(0.00)	(0.00)	(0.00)
大型車混入による補正率	α _T	0.941	1.000	0.791	0.984	0.950	1.000	0.935
(大型車混入率)	%	(9.02)	(0.00)	(37.78)	(2.79)	(7.46)	(0.00)	(38.07)
左折車混入による補正率	α _L	0.922	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000
(左折率)	l	(8.3)	(0.0)	(33.6)	(0.0)	(0.0)	(0.0)	(0.0)
(歩行者による低減率)	l _p	0.50	0.50	0.50	0.50	0.50	0.50	0.50
(有効者時間)	秒	57	34	57	34	57	34	57
(歩行者用者時間)	秒	52	29	52	29	52	29	52
横断歩行者による補正率	α _L							
(右折率)	R							
(右折車の通過確率)	R%							
(右折車の通過確率)	l							
(有効者時間)	秒							
(現示要り日のさげ合数増分)	KER							
(交差点内滞留台数)	K							
(右折車混入による補正率)	α _R							
(右折率)	R							
(右折車の通過確率)	R%							
(有効者時間)	秒							
(現示要り日のさげ合数増分)	KER							
(交差点内滞留台数)	K							
(右折車混入による補正率)	α _R							
(右折率)	R							
(右折車の通過確率)	R%							
(有効者時間)	秒							
(現示要り日のさげ合数増分)	KER							
(交差点内滞留台数)	K							
飽和交通流量	S A	1735	1582	1766	1766	1416	1580	1683
設計交通量	q	410	315	179	526	0	331	30
(31.376)			(0.315)		(180.356)		(0.331)	
右折補正交通量	q R - N			119				0
流入部の必要率	μ	0.236	0.199	0.067	0.379	0.379	0.209	0.655
必要現示率	1 φ		0.199	0.067	0.379	0.379	0.209	0.655
2 φ								
3 φ								
有効者時間(秒)	1 φ		31				34	
2 φ				19				19
3 φ					57			57
信号時間止	G/C	57/120	34/120	19/120	57/120	57/120	34/120	19/120
可能交通容量	C i	506	448	340	673	486	448	326
交通容量比	q/C i	0.498	0.703	0.326	0.796	0.000	0.739	0.092

μ = KER × $\frac{3000}{l}$

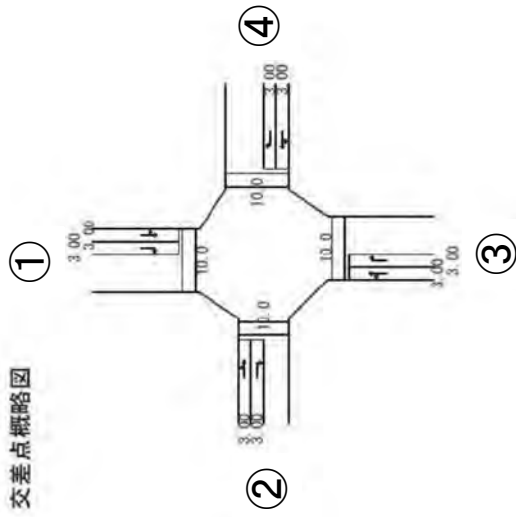
μ : 1 時間で右折車が交差点内に滞留する台数
φ : 交通容量 (毎 1 時間)

現示方式の図示

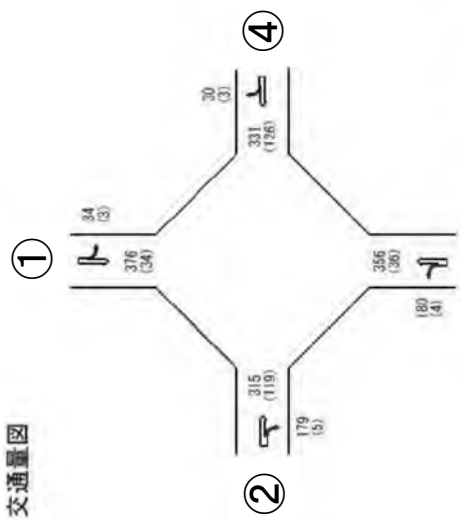


- ① : 至 対象事業実施区域
- ② : 至 環状 4 号線
- ③ : 至 二ツ上橋交差点
- ④ : 至 中原街道

交差点概略図



交通量図



上段：方向別合計交通量 [台/時]
下段：(大型車混入台数) [台/時]