

## 1.8 地域社会（交通混雑、歩行者の安全）



## 1.8 地域社会（交通混雑、歩行者の安全）

### 1.8.1 現地調査

#### (1) 信号現示調査

既存資料（土地区画整理事業）において実施された対象事業実施区域周辺の信号交差点における信号現示の調査結果は、資料 p1.8-1～27 に示すとおりです<sup>注</sup>。

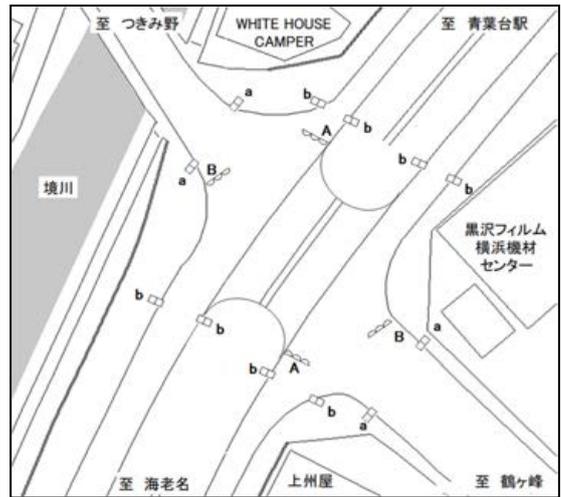
注：ここでは、本事業と同様に既存資料（土地区画整理事業）の調査結果を活用する「(仮称)旧上瀬谷通信施設公園整備事業環境影響評価準備書」（令和5年3月、横浜市）を参考に、必要情報を抽出・整理しました。

信号現示調査 調査結果

調査地点 : 地点1 (目黒)

調査年月日 : 令和元年5月14日(火)

凡 例	
— : 青	⇆↑⇆ : 直進青矢
== : 赤	⇆⇆⇆ : 直右青矢
⚡ : 黄	⇆⇆⇆⇆ : 直左青矢
⇆→⇆ : 右折青矢	⇆⇆⇆ : 右左折青矢
⇆←⇆ : 左折青矢	: 歩行者青点滅



現示 灯器 階梯	1 φ					2 φ			3 φ			4 φ			合計	
	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14		15
A	⇆⇆⇆	⇆⇆⇆	⇆⇆⇆	⚡	⇆→⇆	⚡	==	==								
B	==	==	==	==	==	==	==	==	—	—	⚡	⇆→⇆	⚡	==	==	
a	—		==	==	==	==	==	==	==	==	==	==	==	==	==	
b	==	==	==	==	==	==	==	==	==	—		==	==	==	==	
7時台①	22	8	2	3	1	20	3	2	62	8	2	3	6	3	2	147
7時台②	26	8	2	3	1	28	3	2	59	8	2	3	5	3	2	155
7時台③	24	8	2	3	1	32	3	2	56	8	2	3	11	3	2	160
8時台①	28	8	2	3	1	25	3	2	58	8	2	3	5	3	2	153
8時台②	23	8	2	3	1	19	3	2	58	8	2	3	5	3	2	142
8時台③	24	8	2	3	1	32	3	2	55	8	2	3	5	3	2	153
12時台①	22	8	2	3	1	31	3	2	56	8	2	3	5	3	2	151
12時台②	22	8	2	3	1	31	3	2	54	8	2	3	5	3	2	149
12時台③	22	8	2	3	1	30	3	2	55	8	2	3	11	3	2	155
13時台①	22	8	2	3	1	33	3	2	55	8	2	3	5	3	2	152
13時台②	22	8	2	3	1	31	3	2	56	8	2	3	5	3	2	151
13時台③	22	8	2	3	1	31	3	2	56	8	2	3	11	3	2	157
17時台①	22	8	2	3	1	27	3	2	57	8	2	3	11	3	2	154
17時台②	22	8	2	3	1	31	3	2	53	8	2	3	10	3	2	153
17時台③	21	8	2	3	1	20	3	2	57	8	2	3	5	3	2	140
18時台①	21	8	2	3	1	17	3	2	60	8	2	3	5	3	2	140
18時台②	25	8	2	3	1	24	3	2	60	8	2	3	5	3	2	151
18時台③	24	8	2	3	1	33	3	2	55	8	2	3	11	3	2	160
22時台①	26	8	2	3	1	12	3	2	53	8	2	3	6	3	2	134
22時台②	29	8	2	3	1	15	3	2	53	8	2	3	6	3	2	140
22時台③	29	8	2	3	1	28	3	2	47	8	2	3	5	3	2	146
23時台①	26	8	2	3	1	18	3	2	47	8	2	3	6	3	2	134
23時台②	25	8	2	3	1	22	3	2	45	8	2	3	5	3	2	134
23時台③	23	8	2	3	1	9	3	2	49	8	2	3	6	3	2	124

単位 : 秒

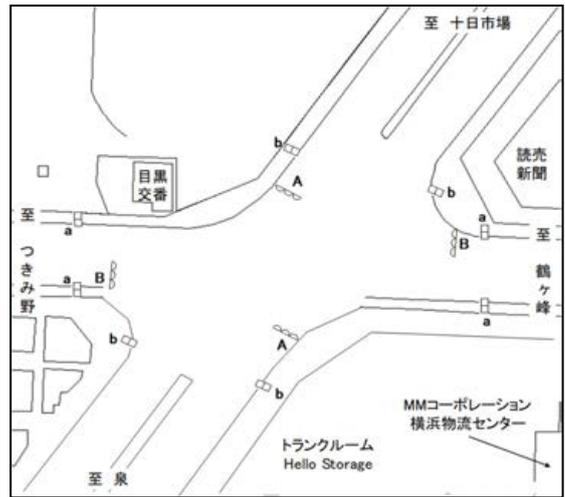
現 示	1 φ	2 φ	3 φ	4 φ

信号現示調査 調査結果

調査地点 : 地点2 (目黒交番前)

調査年月日 : 令和元年5月14日(火)

凡 例			
	: 青		: 直進青矢
	: 赤		: 直右青矢
	: 黄		: 直左青矢
	: 右折青矢		: 右左折青矢
	: 左折青矢		: 歩行者青点滅



灯器 階梯	1φ					2φ			3φ			4φ			合計	
	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14		15
A																
B																
a																
b																
7時台①	17	9	2	3	1	15	3	2	89	12	2	3	7	3	2	170
7時台②	17	9	2	3	1	15	3	2	88	12	2	3	7	3	2	169
7時台③	17	9	2	3	1	15	3	2	88	12	2	3	7	3	2	169
8時台①	17	9	2	3	1	15	3	2	90	12	2	3	7	3	2	171
8時台②	17	9	2	3	1	15	3	2	90	12	2	3	7	3	2	171
8時台③	17	9	2	3	1	15	3	2	89	12	2	3	7	3	2	170
12時台①	17	9	2	3	1	15	3	2	89	12	2	3	7	3	2	170
12時台②	17	9	2	3	1	15	3	2	89	12	2	3	7	3	2	170
12時台③	17	9	2	3	1	15	3	2	89	12	2	3	7	3	2	170
13時台①	20	9	2	3	1	14	3	2	76	12	2	3	5	3	2	157
13時台②	20	9	2	3	1	14	3	2	76	12	2	3	5	3	2	157
13時台③	20	9	2	3	1	14	3	2	76	12	2	3	5	3	2	157
17時台①	17	9	2	3	1	15	3	2	88	12	2	3	7	3	2	169
17時台②	17	9	2	3	1	15	3	2	89	12	2	3	7	3	2	170
17時台③	17	9	2	3	1	15	3	2	89	12	2	3	7	3	2	170
18時台①	17	9	2	3	1	15	3	2	89	12	2	3	7	3	2	170
18時台②	17	9	2	3	1	15	3	2	89	12	2	3	7	3	2	170
18時台③	17	9	2	3	1	15	3	2	89	12	2	3	7	3	2	170
22時台①	18	9	2	3	1	14	3	2	70	12	2	3	7	3	2	151
22時台②	18	9	2	3	1	13	3	2	71	12	2	3	7	3	2	151
22時台③	18	9	2	3	1	13	3	2	69	12	2	3	7	3	2	149
23時台①	20	9	2	3	1	11	3	2	49	12	2	3	8	3	2	130
23時台②	20	9	2	3	1	11	3	2	49	12	2	3	8	3	2	130
23時台③	20	9	2	3	1	11	3	2	49	12	2	3	8	3	2	130

単位 : 秒

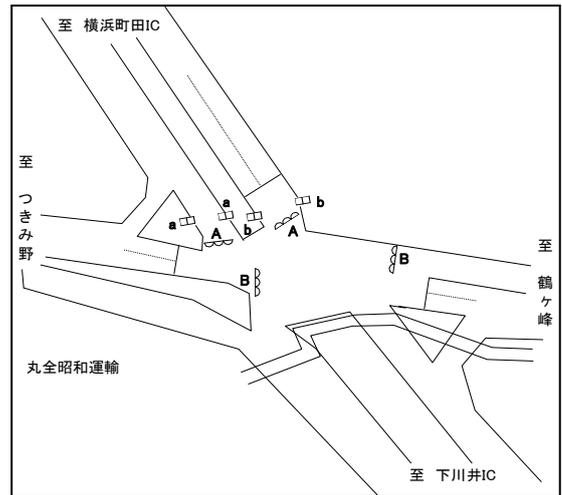
現 示	1φ	2φ	3φ	4φ

信号現示調査 調査結果

調査地点 : 地点3 (上川井IC)

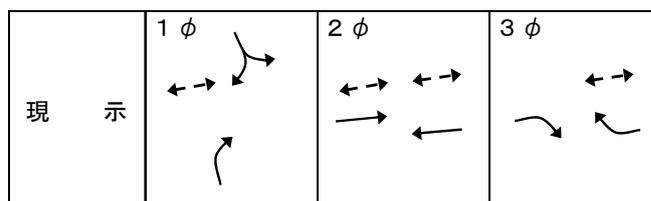
調査年月日 : 令和元年5月14日(火)

凡 例	
— (青)	⬆ (直進青矢)
— (赤)	⬆⬆ (直右青矢)
⚡ (黄)	⬆⬆⬆ (直左青矢)
⬆ (右折青矢)	⬆⬆ (右左折青矢)
⬆ (左折青矢)	(歩行者青点滅)



現示 灯器 階梯	1 φ			2 φ				3 φ				合計
	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	
A	— (青)	⚡ (黄)	— (赤)	— (赤)	— (赤)	— (赤)	— (赤)	— (赤)	— (赤)	— (赤)	— (赤)	— (赤)
B	— (赤)	— (赤)	— (赤)	⬆ (直進青矢)	⬆ (直進青矢)	⚡ (黄)	— (赤)	— (赤)	⬆ (右折青矢)	⬆ (右折青矢)	⚡ (黄)	— (赤)
a	— (青)	— (青)	— (青)	(歩行者青点滅)	— (赤)	— (赤)	— (赤)	— (赤)	— (赤)	— (赤)	— (赤)	— (赤)
b	— (赤)	— (赤)	— (赤)	— (赤)	— (赤)	— (赤)	— (赤)	— (赤)	— (赤)	(歩行者青点滅)	— (赤)	— (赤)
7時台①	14	3	3	24	5	3	2	32	7	3	4	100
7時台②	14	3	3	25	5	3	2	43	7	3	4	112
7時台③	16	3	3	21	5	3	2	35	7	3	4	102
8時台①	24	3	3	15	5	3	2	42	7	3	4	111
8時台②	24	3	3	15	5	3	2	40	7	3	4	109
8時台③	24	3	3	15	5	3	2	41	7	3	4	110
12時台①	20	3	3	19	5	3	2	41	7	3	4	110
12時台②	22	3	3	17	5	3	2	41	7	3	4	110
12時台③	20	3	3	19	5	3	2	41	7	3	4	110
13時台①	20	3	3	21	5	3	2	41	7	3	4	112
13時台②	20	3	3	19	5	3	2	37	7	3	4	106
13時台③	22	3	3	21	5	3	2	39	7	3	4	112
17時台①	20	3	3	25	5	3	2	43	7	3	4	118
17時台②	20	3	3	17	5	3	2	35	7	3	4	102
17時台③	20	3	3	25	5	3	2	43	7	3	4	118
18時台①	22	3	3	19	5	3	2	40	7	3	4	111
18時台②	22	3	3	17	5	3	2	41	7	3	4	110
18時台③	20	3	3	19	5	3	2	41	7	3	4	110
22時台①	12	3	3	13	5	3	2	35	7	3	4	90
22時台②	12	3	3	13	5	3	2	27	7	3	4	82
22時台③	12	3	3	21	5	3	2	35	7	3	4	98
23時台①	12	3	3	17	5	3	2	27	7	3	4	86
23時台②	16	3	3	21	5	3	2	27	7	3	4	94
23時台③	12	3	3	21	5	3	2	27	7	3	4	90

単位 : 秒



信号現示調査 調査結果

調査地点 : 地点4 (滝沢)

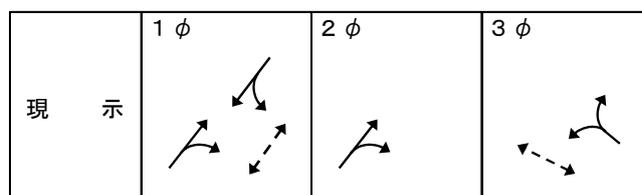
調査年月日 : 令和2年9月29日(火)



凡 例	
— (green) : 青	⬆ (green) : 直進青矢
— (red) : 赤	⬆⬆ (green) : 直右青矢
⚡ (yellow) : 黄	⬆⬆⬆ (green) : 直左青矢
⬆ (red) : 右折青矢	⬆⬆ (red) : 右左折青矢
⬆ (red) : 左折青矢	(green) : 歩行者青点滅

現示 灯器 階梯	1 φ			2 φ				3 φ				合計	
	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11		12
A						⚡							
B				⚡									
C											⚡		
a	—												
b													
7時台①	28	8	1	3	8	3	2	22	8	1	3	3	90
7時台②	28	8	1	3	8	3	2	22	8	1	3	3	90
7時台③	45	8	1	3	8	3	2	25	8	1	3	3	110
8時台①	33	8	1	3	8	3	2	23	8	1	3	3	96
8時台②	35	8	1	3	8	3	2	25	8	1	3	3	100
8時台③	42	8	1	3	8	3	2	28	8	1	3	3	110
12時台①	28	8	1	3	8	3	2	22	8	1	3	3	90
12時台②	28	8	1	3	8	3	2	22	8	1	3	3	90
12時台③	28	8	1	3	8	3	2	22	8	1	3	3	90
13時台①	28	8	1	3	8	3	2	22	8	1	3	3	90
13時台②	28	8	1	3	8	3	2	22	8	1	3	3	90
13時台③	28	8	1	3	8	3	2	22	8	1	3	3	90
17時台①	45	8	1	3	8	3	2	30	8	1	3	3	115
17時台②	42	8	1	3	8	3	2	28	8	1	3	3	110
17時台③	30	8	1	3	8	3	2	25	8	1	3	3	95
18時台①	28	8	1	3	8	3	2	22	8	1	3	3	90
18時台②	28	8	1	3	8	3	2	22	8	1	3	3	90
18時台③	28	8	1	3	8	3	2	22	8	1	3	3	90
22時台①	33	8	1	3	8	3	2	27	8	1	3	3	100
22時台②	33	8	1	3	8	3	2	27	8	1	3	3	100
22時台③	30	8	1	3	8	3	2	25	8	1	3	3	95
23時台①	30	8	1	3	8	3	2	25	8	1	3	3	95
23時台②	30	8	1	3	8	3	2	25	8	1	3	3	95
23時台③	30	8	1	3	8	3	2	25	8	1	3	3	95

単位 : 秒



信号現示調査 調査結果

調査地点 : 地点4 (瀬谷土橋公園入口)

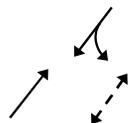
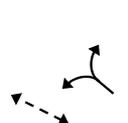
調査年月日 : 令和2年9月29日(火)

凡 例	
— : 青	 : 直進青矢
— : 赤	 : 直右青矢
— : 黄	 : 直左青矢
 : 右折青矢	 : 右左折青矢
 : 左折青矢	 : 歩行者青点滅



現示 灯器 階梯	1 φ			2 φ		3 φ			4 φ					合計
	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	
A						—		—	—	—	—	—	—	—
B	—	—	—		—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
C	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—		—	—
a	—		—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
b	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—		—	—	—
7時台①	38	10	2	3	2	13	3	2	20	10	2	3	2	110
7時台②	45	10	2	3	2	15	3	2	25	10	2	3	2	124
7時台③	40	10	2	3	2	15	3	2	29	10	2	3	2	123
8時台①	30	10	2	3	2	12	3	2	24	10	2	3	2	105
8時台②	30	10	2	3	2	12	3	2	24	10	2	3	2	105
8時台③	30	10	2	3	2	12	3	2	24	10	2	3	2	105
12時台①	33	10	2	3	2	12	3	2	21	10	2	3	2	105
12時台②	37	10	2	3	2	12	3	2	19	10	2	3	2	107
12時台③	42	10	2	3	2	12	3	2	18	10	2	3	2	111
13時台①	34	10	2	3	2	12	3	2	18	10	2	3	2	103
13時台②	44	10	2	3	2	14	3	2	18	10	2	3	2	115
13時台③	33	10	2	3	2	12	3	2	20	10	2	3	2	104
17時台①	24	10	2	3	2	9	3	2	18	10	2	3	2	90
17時台②	24	10	2	3	2	10	3	2	19	10	2	3	2	92
17時台③	30	10	2	3	2	12	3	2	24	10	2	3	2	105
18時台①	30	10	2	3	2	11	3	2	21	10	2	3	2	101
18時台②	36	10	2	3	2	13	3	2	27	10	2	3	2	115
18時台③	36	10	2	3	2	13	3	2	27	10	2	3	2	115
22時台①	33	10	2	3	2	11	3	2	17	10	2	3	2	100
22時台②	32	10	2	3	2	11	3	2	20	10	2	3	2	102
22時台③	29	10	2	3	2	10	3	2	17	10	2	3	2	95
23時台①	29	10	2	3	2	10	3	2	17	10	2	3	2	95
23時台②	29	10	2	3	2	10	3	2	17	10	2	3	2	95
23時台③	20	10	2	3	2	7	3	2	17	10	2	3	2	83

単位 : 秒

現 示	1 φ	2 φ	3 φ	4 φ
				

信号現示調査 調査結果

調査地点 : 地点5 (中瀬谷消防署出張所北側)

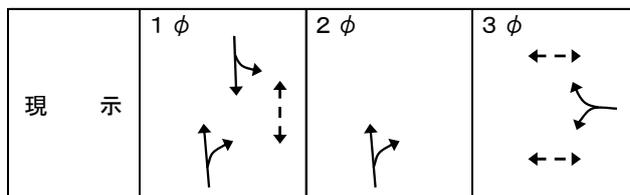
調査年月日 : 令和元年5月14日(火)

凡 例	
— : 青	⬆️ : 直進青矢
== : 赤	⬆️➡️ : 直右青矢
⚡ : 黄	⬆️⬅️ : 直左青矢
➡️ : 右折青矢	⬆️➡️ : 右左折青矢
⬅️ : 左折青矢	: 歩行者青点滅



現示 灯器 階梯	1 φ				2 φ			3 φ				合計	
	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11		12
A	—	—	—	⚡	==	==	==	==	==	==	==	==	==
B	—	—	—	—	—	⚡	—	—	—	—	—	—	—
C	==	==	==	==	==	==	==	—	—	—	—	⚡	==
a	—		—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
b	==	==	==	==	==	==	==	—	—	—		==	==
7時台①	39	4	3	3	7	3	2	10	4	10	3	2	90
7時台②	39	4	3	3	7	3	2	10	4	10	3	2	90
7時台③	39	4	3	3	7	3	2	10	4	10	3	2	90
8時台①	39	4	3	3	7	3	2	10	4	10	3	2	90
8時台②	39	4	3	3	7	3	2	10	4	6	3	2	86
8時台③	39	4	3	3	7	3	2	10	4	10	3	2	90
12時台①	34	4	3	3	5	3	2	10	4	3	3	2	76
12時台②	34	4	3	3	5	3	2	10	4	3	3	2	76
12時台③	34	4	3	3	5	3	2	10	4	3	3	2	76
13時台①	34	4	3	3	5	3	2	10	4	6	3	2	79
13時台②	34	4	3	3	5	3	2	10	4	3	3	2	76
13時台③	34	4	3	3	5	3	2	10	4	3	3	2	76
17時台①	39	4	3	3	7	3	2	10	4	10	3	2	90
17時台②	39	4	3	3	7	3	2	10	4	10	3	2	90
17時台③	39	4	3	3	7	3	2	10	4	3	3	2	83
18時台①	34	4	3	3	5	3	2	10	4	7	3	2	80
18時台②	34	4	3	3	5	3	2	10	4	7	3	2	80
18時台③	34	4	3	3	5	3	2	10	4	7	3	2	80
22時台①	23	4	3	3	5	3	2	8	4	2	3	2	62
22時台②	23	4	3	3	5	3	2	8	4	2	3	2	62
22時台③	23	4	3	3	5	3	2	8	4	2	3	2	62
23時台①	23	4	3	3	5	3	2	8	4	2	3	2	62
23時台②	23	4	3	3	5	3	2	8	4	2	3	2	62
23時台③	23	4	3	3	5	3	2	8	4	2	3	2	62

単位 : 秒

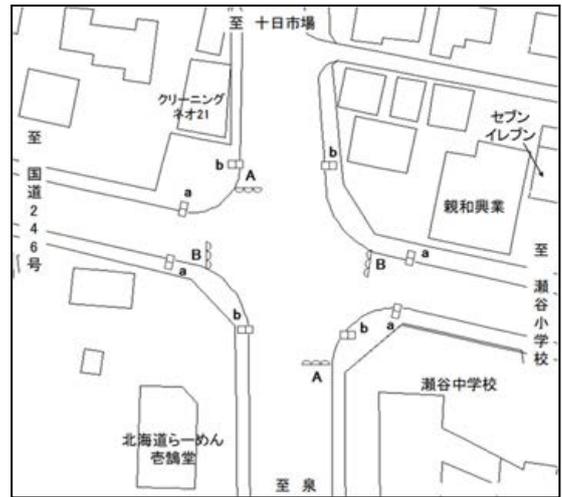


信号現示調査 調査結果

調査地点 : 地点6 (瀬谷中学校前)

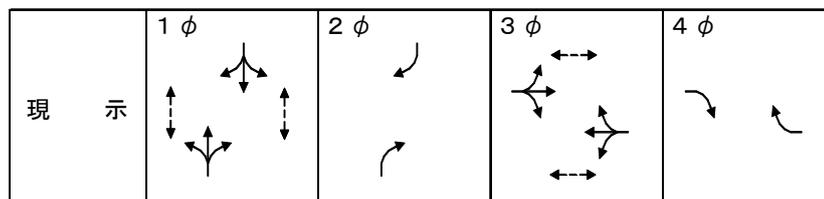
調査年月日 : 令和元年5月14日(火)

凡 例			
	: 青		: 直進青矢
	: 赤		: 直右青矢
	: 黄		: 直左青矢
	: 右折青矢		: 右左折青矢
	: 左折青矢		: 歩行者青点滅



現示 灯器 階梯	1 φ				2 φ			3 φ				4 φ				合計
	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14		
A																
B																
a																
b																
7時台①	25	8	2	3	8	3	2	20	10	2	3	9	3	2	100	
7時台②	25	8	2	3	8	3	2	20	10	2	3	9	3	2	100	
7時台③	25	8	2	3	8	3	2	20	10	2	3	9	3	2	100	
8時台①	25	8	2	3	8	3	2	20	10	2	3	9	3	2	100	
8時台②	25	8	2	3	8	3	2	20	10	2	3	9	3	2	100	
8時台③	25	8	2	3	8	3	2	20	10	2	3	9	3	2	100	
12時台①	19	8	2	3	6	3	2	20	10	2	3	7	3	2	90	
12時台②	19	8	2	3	6	3	2	20	10	2	3	7	3	2	90	
12時台③	19	8	2	3	6	3	2	20	10	2	3	7	3	2	90	
13時台①	19	8	2	3	6	3	2	20	10	2	3	7	3	2	90	
13時台②	19	8	2	3	6	3	2	20	10	2	3	7	3	2	90	
13時台③	19	8	2	3	6	3	2	20	10	2	3	7	3	2	90	
17時台①	23	8	2	3	6	3	2	20	10	2	3	13	3	2	100	
17時台②	23	8	2	3	6	3	2	20	10	2	3	13	3	2	100	
17時台③	23	8	2	3	6	3	2	20	10	2	3	13	3	2	100	
18時台①	23	8	2	3	6	3	2	20	10	2	3	13	3	2	100	
18時台②	23	8	2	3	6	3	2	20	10	2	3	13	3	2	100	
18時台③	23	8	2	3	6	3	2	20	10	2	3	13	3	2	100	
22時台①	16	8	2	3	4	3	2	18	10	2	3	4	3	2	80	
22時台②	16	8	2	3	4	3	2	18	10	2	3	4	3	2	80	
22時台③	16	8	2	3	4	3	2	18	10	2	3	4	3	2	80	
23時台①	16	8	2	3	4	3	2	18	10	2	3	4	3	2	80	
23時台②	16	8	2	3	4	3	2	18	10	2	3	4	3	2	80	
23時台③	16	8	2	3	4	3	2	18	10	2	3	4	3	2	80	

単位 : 秒

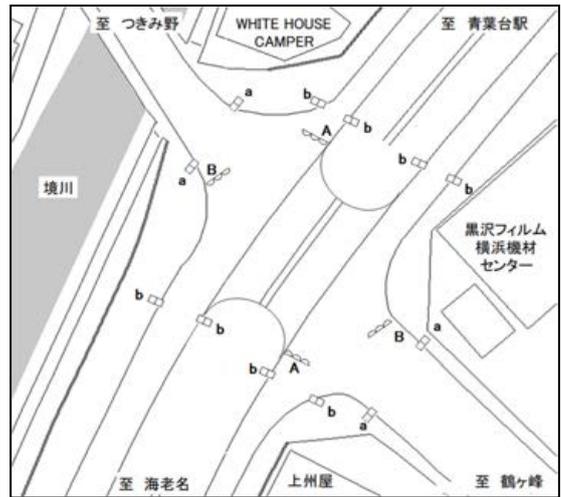


信号現示調査 調査結果

調査地点 : 地点1 (目黒)

調査年月日 : 令和元年5月11日(土)

凡 例	
— : 青	⬆️⬆️⬆️⬆️ : 直進青矢
== : 赤	⬆️⬆️⬆️⬆️⬆️ : 直右青矢
⚡ : 黄	⬆️⬆️⬆️⬆️⬆️ : 直左青矢
⬆️⬆️⬆️⬆️⬆️ : 右折青矢	⬆️⬆️⬆️⬆️⬆️ : 右左折青矢
⬆️⬆️⬆️⬆️⬆️ : 左折青矢	: 歩行者青点滅



現示 灯器 階梯	1 φ					2 φ			3 φ				4 φ			合計
	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	
A	⬆️⬆️⬆️⬆️⬆️	⬆️⬆️⬆️⬆️⬆️	⬆️⬆️⬆️⬆️⬆️	⚡	⬆️⬆️⬆️⬆️⬆️	⚡	==	==								
B	==	==	==	==	==	==	==	==	—	—	⚡	⬆️⬆️⬆️⬆️⬆️	⚡	==	==	
a	—		==	==	==	==	==	==								
b	==	==	==	==	==	==	==	==	—		==	==	==	==	==	
22時台①	24	8	2	3	1	27	3	2	58	8	2	3	5	3	2	151
22時台②	24	8	2	3	1	24	3	2	59	8	2	3	5	3	2	149
22時台③	24	8	2	3	1	22	3	2	60	8	2	3	6	3	2	149
23時台①	24	8	2	3	1	17	3	2	47	8	2	3	6	3	2	131
23時台②	25	8	2	3	1	11	3	2	50	8	2	3	6	3	2	129
23時台③	26	8	2	3	1	12	3	2	50	8	2	3	6	3	2	131
7時台①	30	8	2	3	1	13	3	2	53	8	2	3	6	3	2	139
7時台②	29	8	2	3	1	29	3	2	45	8	2	3	5	3	2	145
7時台③	26	8	2	3	1	15	3	2	49	8	2	3	6	3	2	133
8時台①	25	8	2	3	1	28	3	2	59	8	2	3	9	3	2	158
8時台②	24	8	2	3	1	31	3	2	54	8	2	3	4	3	2	150
8時台③	22	8	2	3	1	30	3	2	56	8	2	3	4	3	2	149
12時台①	24	8	2	3	1	21	3	2	60	8	2	3	6	3	2	148
12時台②	25	8	2	3	1	18	3	2	62	8	2	3	6	3	2	148
12時台③	26	8	2	3	1	34	3	2	56	8	2	3	5	3	2	158
13時台①	22	8	2	3	1	15	3	2	62	8	2	3	6	3	2	142
13時台②	26	8	2	3	1	33	3	2	56	8	2	3	5	3	2	157
13時台③	22	8	2	3	1	31	3	2	56	8	2	3	5	3	2	151
17時台①	26	8	2	3	1	25	3	2	57	8	2	3	5	3	2	150
17時台②	23	8	2	3	1	24	3	2	59	8	2	3	5	3	2	148
17時台③	24	8	2	3	1	32	3	2	56	8	2	3	11	3	2	160
18時台①	22	8	2	3	1	23	3	2	58	8	2	3	5	3	2	145
18時台②	24	8	2	3	1	32	3	2	56	8	2	3	5	3	2	154
18時台③	22	8	2	3	1	16	3	2	62	8	2	3	6	3	2	143

単位 : 秒

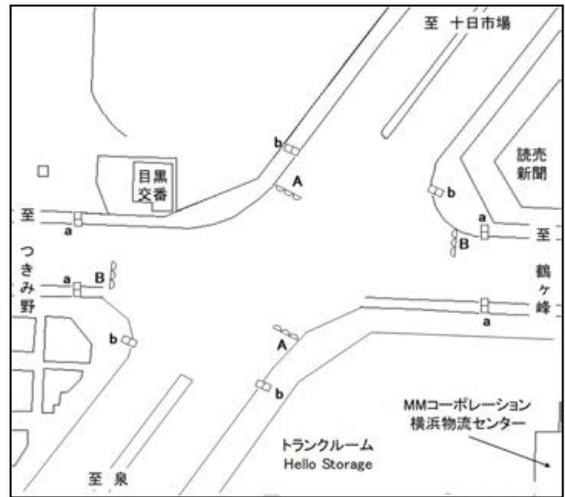
現 示	1 φ	2 φ	3 φ	4 φ

信号現示調査 調査結果

調査地点 : 地点2 (目黒交番前)

調査年月日 : 令和元年5月11日(土)

凡 例	
— : 青	⬆️⬆️⬆️ : 直進青矢
— : 赤	⬆️⬆️⬆️⬆️ : 直右青矢
⚡ : 黄	⬆️⬆️⬆️⬆️ : 直左青矢
⬆️⬆️⬆️ : 右折青矢	⬆️⬆️⬆️⬆️ : 右左折青矢
⬆️⬆️⬆️ : 左折青矢	: 歩行者青点滅



現示 灯器 階梯	1 φ					2 φ			3 φ				4 φ			合計
	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	
A	⬆️⬆️⬆️	⬆️⬆️⬆️	⬆️⬆️⬆️	⚡	⬆️⬆️⬆️	⬆️⬆️⬆️	⚡	—	—	—	—	—	—	—	—	
B	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	⚡	⬆️⬆️⬆️	⚡	—	
a	—		—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
b	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—		—	—	—	—	
22時台①	20	9	2	3	1	11	3	2	49	12	2	3	8	3	2	130
22時台②	20	9	2	3	1	11	3	2	64	12	2	3	6	3	2	143
22時台③	18	9	2	3	1	12	3	2	81	12	2	3	9	3	2	162
23時台①	20	9	2	3	1	13	3	2	38	12	2	3	6	3	2	119
23時台②	20	9	2	3	1	8	3	2	49	12	2	3	8	3	2	127
23時台③	20	9	2	3	1	11	3	2	49	12	2	3	8	3	2	130
7時台①	20	9	2	3	1	11	3	2	49	12	2	3	8	3	2	130
7時台②	20	9	2	3	1	11	3	2	50	12	2	3	8	3	2	131
7時台③	20	9	2	3	1	11	3	2	48	12	2	3	8	3	2	129
8時台①	20	9	2	3	1	11	3	2	49	12	2	3	8	3	2	130
8時台②	20	9	2	3	1	11	3	2	49	12	2	3	8	3	2	130
8時台③	20	9	2	3	1	11	3	2	48	12	2	3	8	3	2	129
12時台①	18	9	2	3	1	13	3	2	69	12	2	3	7	3	2	149
12時台②	18	9	2	3	1	13	3	2	71	12	2	3	7	3	2	151
12時台③	18	9	2	3	1	13	3	2	69	12	2	3	7	3	2	149
13時台①	18	9	2	3	1	13	3	2	71	12	2	3	7	3	2	151
13時台②	18	9	2	3	1	13	3	2	70	12	2	3	7	3	2	150
13時台③	18	9	2	3	1	13	3	2	70	12	2	3	7	3	2	150
17時台①	20	9	2	3	1	14	3	2	75	12	2	3	8	3	2	159
17時台②	20	9	2	3	1	14	3	2	76	12	2	3	8	3	2	160
17時台③	20	9	2	3	1	14	3	2	75	12	2	3	8	3	2	159
18時台①	20	9	2	3	1	14	3	2	76	12	2	3	8	3	2	160
18時台②	20	9	2	3	1	14	3	2	68	12	2	3	7	3	2	151
18時台③	18	9	2	3	1	13	3	2	70	12	2	3	7	3	2	150

単位 : 秒

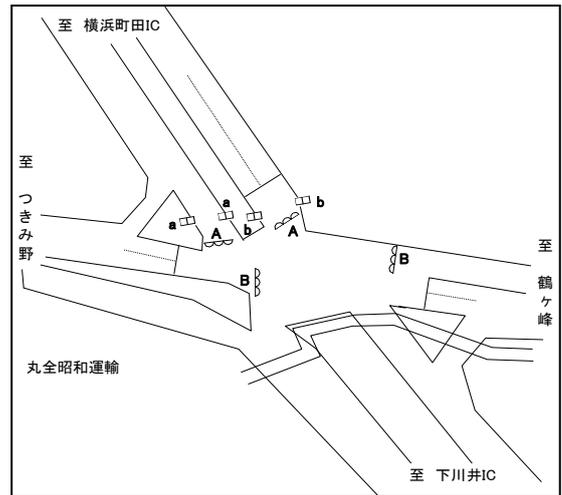
現 示	1 φ	2 φ	3 φ	4 φ

信号現示調査 調査結果

調査地点 : 地点3 (上川井IC)

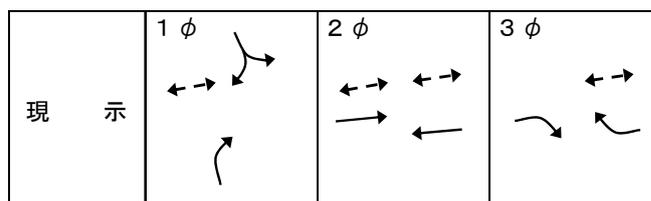
調査年月日 : 令和元年5月11日(土)

凡 例	
— : 青	⬆️⬆️⬆️ : 直進青矢
— : 赤	⬆️⬆️⬆️⬆️ : 直右青矢
⚡ : 黄	⬆️⬆️⬆️⬆️ : 直左青矢
⬆️⬆️⬆️ : 右折青矢	⬆️⬆️⬆️⬆️ : 右左折青矢
⬆️⬆️⬆️ : 左折青矢	: 歩行者青点滅



現示 灯器 階梯	1 φ			2 φ				3 φ				合計
	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	
A	—	⚡	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
B	—	—	—	⬆️⬆️⬆️	⬆️⬆️⬆️	⚡	—	—	⬆️⬆️⬆️	⬆️⬆️⬆️	⚡	
a	—	—	—		—	—	—	—	—	—	—	
b	—	—	—	—	—	—	—	—		—	—	
22時台①	12	3	3	21	5	3	2	35	7	3	4	98
22時台②	12	3	3	13	5	3	2	27	7	3	4	82
22時台③	12	3	3	21	5	3	2	27	7	3	4	90
23時台①	12	3	3	18	5	3	2	27	7	3	4	87
23時台②	12	3	3	21	5	3	2	30	7	3	4	93
23時台③	12	3	3	17	5	3	2	27	7	3	4	86
7時台①	20	3	3	21	5	3	2	31	7	3	4	102
7時台②	20	3	3	27	5	3	2	33	7	3	4	110
7時台③	20	3	3	27	5	3	2	40	7	3	4	117
8時台①	23	3	3	16	5	3	2	38	7	3	4	107
8時台②	24	3	3	20	5	3	2	33	7	3	4	107
8時台③	20	3	3	23	5	3	2	39	7	3	4	112
12時台①	20	3	3	27	5	3	2	41	7	3	4	118
12時台②	24	3	3	15	5	3	2	41	7	3	4	110
12時台③	23	3	3	16	5	3	2	34	7	3	4	103
13時台①	21	3	3	18	5	3	2	41	7	3	4	110
13時台②	20	3	3	19	5	3	2	33	7	3	4	102
13時台③	24	3	3	23	5	3	2	33	7	3	4	110
17時台①	16	3	3	18	5	3	2	36	7	3	4	100
17時台②	20	3	3	15	5	3	2	38	7	3	4	103
17時台③	20	3	3	22	5	3	2	33	7	3	4	105
18時台①	20	3	3	21	5	3	2	37	7	3	4	108
18時台②	20	3	3	23	5	3	2	33	7	3	4	106
18時台③	20	3	3	27	5	3	2	41	7	3	4	118

単位 : 秒



信号現示調査 調査結果

調査地点 : 地点4 (滝沢)

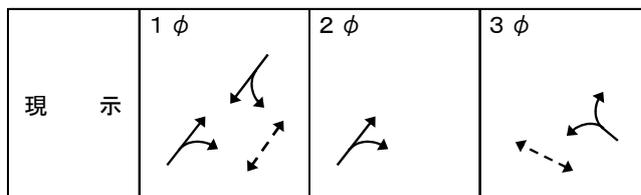
調査年月日 : 令和2年9月26日(土)



凡 例	
— : 青	⬆️ : 直進青矢
== : 赤	⬆️➡️ : 直右青矢
⚡ : 黄	⬆️⬅️ : 直左青矢
➡️ : 右折青矢	⬆️➡️ : 右左折青矢
⬅️ : 左折青矢	: 歩行者青点滅

現示 灯器 階梯	1 φ			2 φ				3 φ				合計	
	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11		12
A						⚡							
B				⚡									
C											⚡		
a	⬆️												
b													
22時台①	30	8	1	3	8	3	2	25	8	1	3	3	95
22時台②	30	8	1	3	8	3	2	25	8	1	3	3	95
22時台③	30	8	1	3	8	3	2	25	8	1	3	3	95
23時台①	30	8	1	3	8	3	2	25	8	1	3	3	95
23時台②	30	8	1	3	8	3	2	25	8	1	3	3	95
23時台③	30	8	1	3	8	3	2	25	8	1	3	3	95
7時台①	30	8	1	3	8	3	2	25	8	1	3	3	95
7時台②	30	8	1	3	8	3	2	25	8	1	3	3	95
7時台③	30	8	1	3	8	3	2	25	8	1	3	3	95
8時台①	35	8	1	3	8	3	2	25	8	1	3	3	100
8時台②	35	8	1	3	8	3	2	25	8	1	3	3	100
8時台③	35	8	1	3	8	3	2	25	8	1	3	3	100
12時台①	42	8	1	3	8	3	2	28	8	1	3	3	110
12時台②	42	8	1	3	8	3	2	28	8	1	3	3	110
12時台③	35	8	1	3	8	3	2	25	8	1	3	3	100
13時台①	33	8	1	3	8	3	2	27	8	1	3	3	100
13時台②	39	8	1	3	8	3	2	31	8	1	3	3	110
13時台③	39	8	1	3	8	3	2	31	8	1	3	3	110
17時台①	42	8	1	3	8	3	2	28	8	1	3	3	110
17時台②	35	8	1	3	8	3	2	25	8	1	3	3	100
17時台③	35	8	1	3	8	3	2	25	8	1	3	3	100
18時台①	33	8	1	3	8	3	2	27	8	1	3	3	100
18時台②	35	8	1	3	8	3	2	25	8	1	3	3	100
18時台③	37	8	1	3	8	3	2	23	8	1	3	3	100

単位 : 秒



信号現示調査 調査結果

調査地点 : 地点4 (瀬谷土橋公園入口)

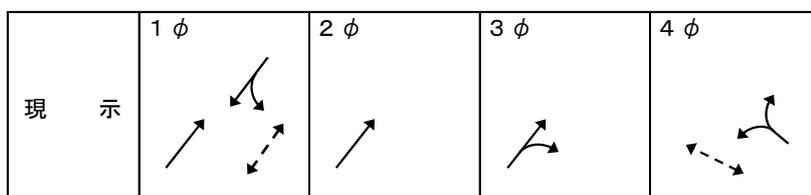
調査年月日 : 令和2年9月26日(土)

凡 例	
— : 青	⬆️ : 直進青矢
— : 赤	⬆️➡️ : 直右青矢
⚡ : 黄	⬆️⬅️ : 直左青矢
➡️ : 右折青矢	⬆️➡️⬅️ : 右左折青矢
⬅️ : 左折青矢	: 歩行者青点滅



現示 灯器 階梯	1 φ			2 φ		3 φ			4 φ					合計
	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	
A	⬆️	⬆️	⬆️	⬆️	⬆️	—	⚡	—	—	—	—	—	—	—
B	—	—	—	⚡	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
C	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	⚡	—	—
a	—		—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
b	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—		—	—
22時台①	29	10	2	3	2	10	3	2	17	10	2	3	2	95
22時台②	29	10	2	3	2	10	3	2	17	10	2	3	2	95
22時台③	29	10	2	3	2	10	3	2	17	10	2	3	2	95
23時台①	20	10	2	3	2	7	3	2	17	10	2	3	2	83
23時台②	29	10	2	3	2	10	3	2	17	10	2	3	2	95
23時台③	35	10	2	3	2	12	3	2	21	10	2	3	2	107
7時台①	29	10	2	3	2	10	3	2	17	10	2	3	2	95
7時台②	29	10	2	3	2	10	3	2	17	10	2	3	2	95
7時台③	29	10	2	3	2	10	3	2	17	10	2	3	2	95
8時台①	30	10	2	3	2	12	3	2	24	10	2	3	2	105
8時台②	27	10	2	3	2	10	3	2	22	10	2	3	2	98
8時台③	28	10	2	3	2	11	3	2	22	10	2	3	2	100
12時台①	27	10	2	3	2	11	3	2	21	10	2	3	2	98
12時台②	35	10	2	3	2	12	3	2	21	10	2	3	2	107
12時台③	37	10	2	3	2	14	3	2	26	10	2	3	2	116
13時台①	38	10	2	3	2	13	3	2	20	10	2	3	2	110
13時台②	37	10	2	3	2	12	3	2	20	10	2	3	2	108
13時台③	38	10	2	3	2	13	3	2	20	10	2	3	2	110
17時台①	31	10	2	3	2	11	3	2	19	10	2	3	2	100
17時台②	34	10	2	3	2	12	3	2	21	10	2	3	2	106
17時台③	31	10	2	3	2	11	3	2	19	10	2	3	2	100
18時台①	31	10	2	3	2	11	3	2	19	10	2	3	2	100
18時台②	31	10	2	3	2	11	3	2	19	10	2	3	2	100
18時台③	32	10	2	3	2	12	3	2	19	10	2	3	2	102

単位 : 秒



信号現示調査 調査結果

調査地点 : 地点5 (中瀬谷消防署出張所北側)

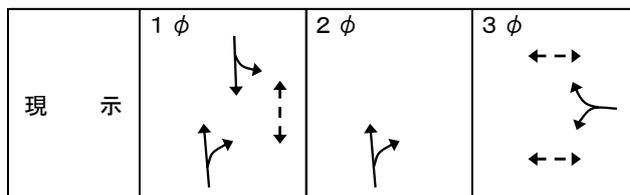
調査年月日 : 令和元年5月11日(土)

凡 例	
— : 青	⬆️ : 直進青矢
— : 赤	⬆️➡️ : 直右青矢
⚡ : 黄	⬆️⬅️ : 直左青矢
➡️ : 右折青矢	⬆️➡️ : 右左折青矢
⬅️ : 左折青矢	: 歩行者青点滅



現示 灯器 階梯	1 φ				2 φ			3 φ				合計	
	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11		12
A	—	—	—	⚡	—	—	—	—	—	—	—	—	—
B	—	—	—	—	—	⚡	—	—	—	—	—	—	—
C	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	⚡	—
a	—		—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
b	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—		—	—
22時台①	23	4	3	3	5	3	2	8	4	2	3	2	62
22時台②	23	4	3	3	5	3	2	8	4	5	3	2	65
22時台③	23	4	3	3	5	3	2	8	4	5	3	2	65
23時台①	23	4	3	3	5	3	2	8	4	5	3	2	65
23時台②	23	4	3	3	5	3	2	8	4	5	3	2	65
23時台③	23	4	3	3	5	3	2	8	4	5	3	2	65
7時台①	26	4	3	3	5	3	2	10	4	2	3	2	67
7時台②	26	4	3	3	5	3	2	10	4	2	3	2	67
7時台③	26	4	3	3	5	3	2	10	4	2	3	2	67
8時台①	26	4	3	3	5	3	2	10	4	2	3	2	67
8時台②	26	4	3	3	5	3	2	10	4	2	3	2	67
8時台③	26	4	3	3	5	3	2	10	4	2	3	2	67
12時台①	34	4	3	3	5	3	2	10	4	7	3	2	80
12時台②	34	4	3	3	5	3	2	10	4	7	3	2	80
12時台③	34	4	3	3	5	3	2	10	4	3	3	2	76
13時台①	37	4	3	3	7	3	2	10	4	7	3	2	85
13時台②	37	4	3	3	7	3	2	10	4	7	3	2	85
13時台③	37	4	3	3	7	3	2	10	4	7	3	2	85
17時台①	37	4	3	3	7	3	2	10	4	3	3	2	81
17時台②	37	4	3	3	7	3	2	10	4	7	3	2	85
17時台③	37	4	3	3	7	3	2	10	4	7	3	2	85
18時台①	34	4	3	3	5	3	2	10	4	3	3	2	76
18時台②	34	4	3	3	5	3	2	10	4	3	3	2	76
18時台③	34	4	3	3	5	3	2	10	4	3	3	2	76

単位 : 秒



信号現示調査 調査結果

調査地点 : 地点6 (瀬谷中学校前)

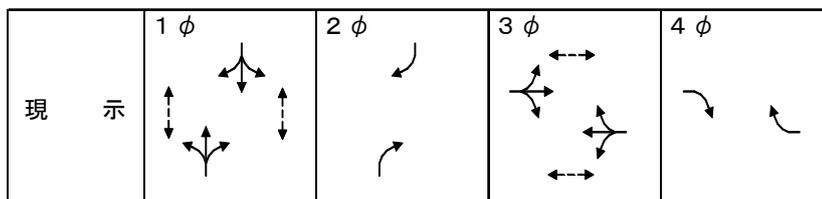
調査年月日 : 令和元年5月11日(土)

凡 例	
	: 青
	: 赤
	: 黄
	: 右折青矢
	: 左折青矢
	: 直進青矢
	: 直右青矢
	: 直左青矢
	: 右左折青矢
	: 歩行者青点滅



現示 灯器 階梯	1 φ				2 φ			3 φ				4 φ				合計
	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14		
A																
B																
a																
b																
22時台①	16	8	2	3	4	3	2	18	10	2	3	4	3	2	80	
22時台②	16	8	2	3	4	3	2	18	10	2	3	4	3	2	80	
22時台③	16	8	2	3	4	3	2	18	10	2	3	4	3	2	80	
23時台①	16	8	2	3	4	3	2	18	10	2	3	4	3	2	80	
23時台②	16	8	2	3	4	3	2	18	10	2	3	4	3	2	80	
23時台③	16	8	2	3	4	3	2	18	10	2	3	4	3	2	80	
7時台①	19	8	2	3	6	3	2	20	10	2	3	7	3	2	90	
7時台②	19	8	2	3	6	3	2	20	10	2	3	7	3	2	90	
7時台③	19	8	2	3	6	3	2	20	10	2	3	7	3	2	90	
8時台①	19	8	2	3	6	3	2	20	10	2	3	7	3	2	90	
8時台②	19	8	2	3	6	3	2	20	10	2	3	7	3	2	90	
8時台③	19	8	2	3	6	3	2	20	10	2	3	7	3	2	90	
12時台①	25	8	2	3	8	3	2	20	10	2	3	9	3	2	100	
12時台②	25	8	2	3	8	3	2	20	10	2	3	9	3	2	100	
12時台③	25	8	2	3	8	3	2	20	10	2	3	9	3	2	100	
13時台①	25	8	2	3	8	3	2	20	10	2	3	9	3	2	100	
13時台②	25	8	2	3	8	3	2	20	10	2	3	9	3	2	100	
13時台③	25	8	2	3	8	3	2	20	10	2	3	9	3	2	100	
17時台①	25	8	2	3	8	3	2	20	10	2	3	9	3	2	100	
17時台②	25	8	2	3	8	3	2	20	10	2	3	9	3	2	100	
17時台③	25	8	2	3	8	3	2	20	10	2	3	9	3	2	100	
18時台①	25	8	2	3	8	3	2	20	10	2	3	9	3	2	100	
18時台②	25	8	2	3	8	3	2	20	10	2	3	9	3	2	100	
18時台③	25	8	2	3	8	3	2	20	10	2	3	9	3	2	100	

単位 : 秒

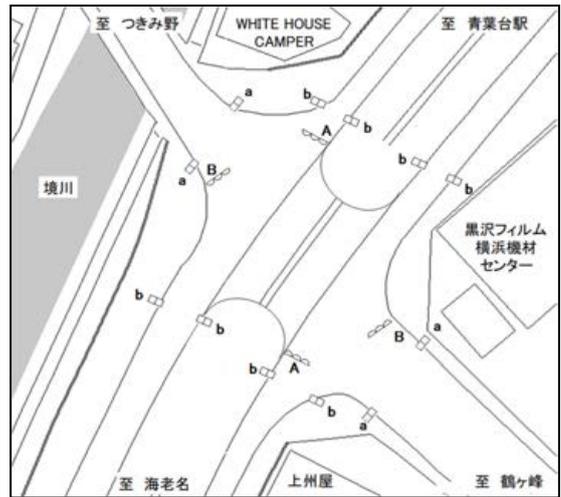


信号現示調査 調査結果

調査地点 : 地点1 (目黒)

調査年月日 : 令和元年 10月13日(日)

凡 例			
	: 青		: 直進青矢
	: 赤		: 直右青矢
	: 黄		: 直左青矢
	: 右折青矢		: 右左折青矢
	: 左折青矢		: 歩行者青点滅



現示 灯器 階梯	1 φ					2 φ			3 φ				4 φ			合計
	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	
A																
B																
a																
b																
22時台①	26	8	2	3	1	10	3	2	48	8	2	3	6	3	2	127
22時台②	26	8	2	3	1	14	3	2	50	8	2	3	5	3	2	132
22時台③	26	8	2	3	1	14	3	2	47	8	2	3	6	3	2	130
23時台①	23	8	2	3	1	10	3	2	48	8	2	3	6	3	2	124
23時台②	25	8	2	3	1	10	3	2	51	8	2	3	6	3	2	129
23時台③	23	8	2	3	1	10	3	2	48	8	2	3	5	3	2	123
7時台①	24	8	2	3	1	16	3	2	60	8	2	3	6	3	2	143
7時台②	24	8	2	3	1	16	3	2	56	8	2	3	6	3	2	139
7時台③	27	8	2	3	1	16	3	2	56	8	2	3	6	3	2	142
8時台①	25	8	2	3	1	26	3	2	60	8	2	3	7	3	2	155
8時台②	24	8	2	3	1	32	3	2	56	8	2	3	5	3	2	154
8時台③	26	8	2	3	1	32	3	2	56	8	2	3	6	3	2	157
12時台①	25	8	2	3	1	32	3	2	60	8	2	3	6	3	2	160
12時台②	20	8	2	3	1	16	3	2	60	8	2	3	6	3	2	139
12時台③	20	8	2	3	1	16	3	2	60	8	2	3	5	3	2	138
13時台①	20	8	2	3	1	16	3	2	64	8	2	3	6	3	2	143
13時台②	25	8	2	3	1	32	3	2	59	8	2	3	6	3	2	159
13時台③	25	8	2	3	1	32	3	2	64	8	2	3	6	3	2	164
17時台①	22	8	2	3	1	30	3	2	60	8	2	3	6	3	2	155
17時台②	25	8	2	3	1	30	3	2	60	8	2	3	6	3	2	158
17時台③	23	8	2	3	1	30	3	2	58	8	2	3	5	3	2	153
18時台①	25	8	2	3	1	20	3	2	62	8	2	3	6	3	2	150
18時台②	25	8	2	3	1	30	3	2	62	8	2	3	6	3	2	160
18時台③	23	8	2	3	1	30	3	2	60	8	2	3	6	3	2	156

単位 : 秒

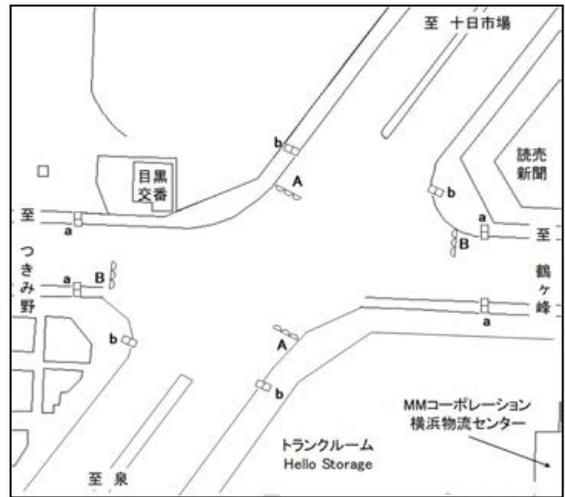
現 示	1 φ	2 φ	3 φ	4 φ

信号現示調査 調査結果

調査地点 : 地点2 (目黒交番前)

調査年月日 : 令和元年 10月13日(日)

凡 例	
— : 青	⬆️ : 直進青矢
— : 赤	⬆️➡️ : 直右青矢
⚡ : 黄	⬆️⬅️ : 直左青矢
➡️ : 右折青矢	⬆️➡️ : 右左折青矢
⬅️ : 左折青矢	: 歩行者青点滅



現示 灯器 階梯	1 φ					2 φ			3 φ				4 φ			合計
	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	
A	⬆️	⬆️	⬆️	⚡	➡️	⚡										
B									—	—	⚡	➡️	⚡			
a	—															
b										—						
22時台①	21	9	2	3	1	11	3	2	44	17	3	3	10	3	2	134
22時台②	26	9	2	3	1	13	3	2	51	17	3	3	11	3	2	149
22時台③	26	9	2	3	1	14	3	2	51	17	3	3	11	3	2	150
23時台①	21	9	2	3	1	11	3	2	45	17	3	3	10	3	2	135
23時台②	21	9	2	3	1	11	3	2	45	17	3	3	10	3	2	135
23時台③	21	9	2	3	1	11	3	2	45	17	3	3	10	3	2	135
7時台①	26	9	2	3	1	13	3	2	53	17	3	3	11	3	2	151
7時台②	26	9	2	3	1	13	3	2	52	17	3	3	11	3	2	150
7時台③	26	9	2	3	1	13	3	2	54	17	3	3	11	3	2	152
8時台①	26	9	2	3	1	13	3	2	53	17	3	3	11	3	2	151
8時台②	26	9	2	3	1	13	3	2	51	17	3	3	11	3	2	149
8時台③	26	9	2	3	1	13	3	2	52	17	3	3	11	3	2	150
12時台①	26	9	2	3	1	13	3	2	53	17	3	3	11	3	2	151
12時台②	26	9	2	3	1	13	3	2	51	17	3	3	11	3	2	149
12時台③	26	9	2	3	1	13	3	2	52	17	3	3	11	3	2	150
13時台①	26	9	2	3	1	13	3	2	52	17	3	3	11	3	2	150
13時台②	26	9	2	3	1	13	3	2	51	17	3	3	11	3	2	149
13時台③	26	9	2	3	1	13	3	2	52	17	3	3	11	3	2	150
17時台①	18	9	2	3	1	16	3	2	75	17	3	3	8	3	2	165
17時台②	18	9	2	3	1	16	3	2	74	17	3	3	8	3	2	164
17時台③	18	9	2	3	1	16	3	2	75	17	3	3	8	3	2	165
18時台①	18	9	2	3	1	16	3	2	74	17	3	3	8	3	2	164
18時台②	18	9	2	3	1	16	3	2	75	17	3	3	8	3	2	165
18時台③	18	9	2	3	1	16	3	2	75	17	3	3	8	3	2	165

単位 : 秒

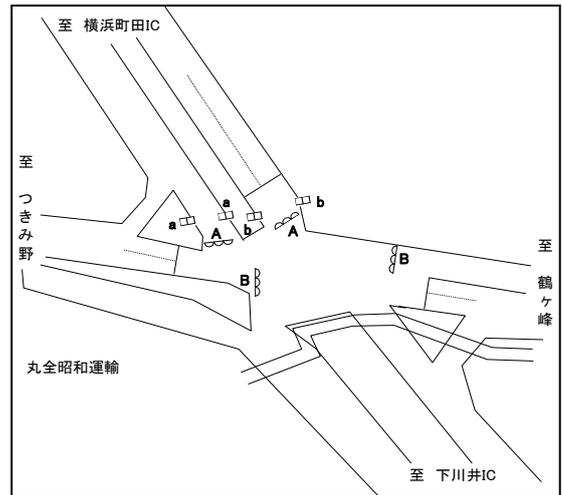
現 示	1 φ	2 φ	3 φ	4 φ

信号現示調査 調査結果

調査地点 : 地点3 (上川井IC)

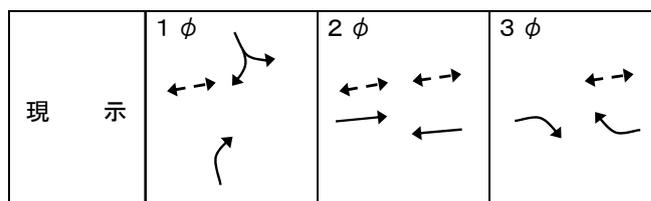
調査年月日 : 令和元年 10月13日(日)

凡 例	
— (青)	⬆ (直進青矢)
— (赤)	⬆⬆ (直右青矢)
⚡ (黄)	⬆⬆⬆ (直左青矢)
⬆ (右折青矢)	⬆⬆ (右左折青矢)
⬆ (左折青矢)	(歩行者青点滅)



現示 灯器 階梯	1 φ			2 φ				3 φ				合計
	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	
A	—	⚡	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
B	—	—	—	⬆	⬆	⚡	—	⬆	⬆	⚡	—	—
a	—	—	—		—	—	—	—	—	—	—	—
b	—	—	—	—	—	—	—	—		—	—	—
22時台①	20	3	3	24	5	3	2	36	7	3	4	110
22時台②	20	3	3	24	5	3	2	36	7	3	4	110
22時台③	20	3	3	24	5	3	2	36	7	3	4	110
23時台①	20	3	3	24	5	3	2	36	7	3	4	110
23時台②	20	3	3	24	5	3	2	36	7	3	4	110
23時台③	20	3	3	24	5	3	2	36	7	3	4	110
7時台①	20	3	3	24	5	3	2	36	7	3	4	110
7時台②	20	3	3	24	5	3	2	36	7	3	4	110
7時台③	20	3	3	24	5	3	2	36	7	3	4	110
8時台①	20	3	3	24	5	3	2	36	7	3	4	110
8時台②	20	3	3	24	5	3	2	36	7	3	4	110
8時台③	20	3	3	24	5	3	2	36	7	3	4	110
12時台①	20	3	3	24	5	3	2	36	7	3	4	110
12時台②	20	3	3	24	5	3	2	36	7	3	4	110
12時台③	20	3	3	24	5	3	2	36	7	3	4	110
13時台①	20	3	3	24	5	3	2	36	7	3	4	110
13時台②	20	3	3	24	5	3	2	36	7	3	4	110
13時台③	20	3	3	24	5	3	2	36	7	3	4	110
17時台①	20	3	3	24	5	3	2	36	7	3	4	110
17時台②	20	3	3	24	5	3	2	36	7	3	4	110
17時台③	20	3	3	24	5	3	2	36	7	3	4	110
18時台①	20	3	3	24	5	3	2	36	7	3	4	110
18時台②	20	3	3	24	5	3	2	36	7	3	4	110
18時台③	20	3	3	24	5	3	2	36	7	3	4	110

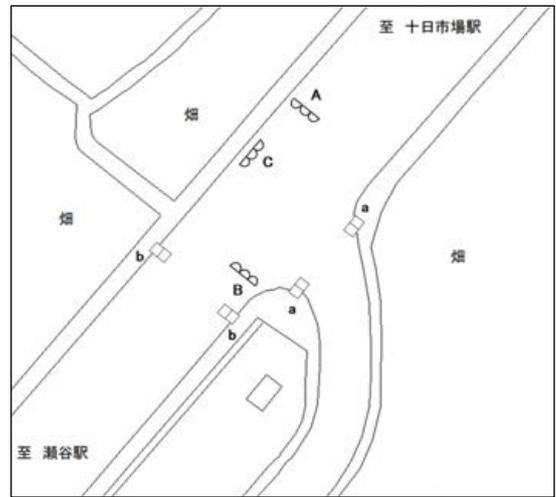
単位 : 秒



信号現示調査 調査結果

調査地点 : 地点4 (滝沢)

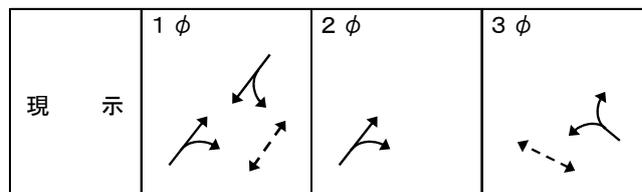
調査年月日 : 令和2年9月21日(月)



凡 例	
— : 青	⬆ : 直進青矢
— : 赤	⬆⬇ : 直右青矢
⚡ : 黄	⬆⬇⬆ : 直左青矢
⬆⬇ : 右折青矢	⬆⬇⬆ : 右左折青矢
⬆⬆ : 左折青矢	: 歩行者青点滅

現示 灯器 階梯	1 φ			2 φ				3 φ				合計	
	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11		12
A						⚡							
B				⚡									
C											⚡		
a	⬆												
b													
7時台①	28	8	1	3	8	3	2	22	8	1	3	3	90
7時台②	28	8	1	3	8	3	2	22	8	1	3	3	90
7時台③	28	8	1	3	8	3	2	22	8	1	3	3	90
8時台①	28	8	1	3	8	3	2	22	8	1	3	3	90
8時台②	50	8	1	3	8	3	2	27	8	1	3	3	117
8時台③	45	8	1	3	8	3	2	25	8	1	3	3	110
12時台①	45	8	1	3	8	3	2	25	8	1	3	3	110
12時台②	45	8	1	3	8	3	2	25	8	1	3	3	110
12時台③	28	8	1	3	8	3	2	22	8	1	3	3	90
13時台①	37	8	1	3	8	3	2	23	8	1	3	3	100
13時台②	45	8	1	3	8	3	2	25	8	1	3	3	110
13時台③	35	8	1	3	8	3	2	25	8	1	3	3	100
17時台①	35	8	1	3	8	3	2	25	8	1	3	3	100
17時台②	35	8	1	3	8	3	2	25	8	1	3	3	100
17時台③	28	8	1	3	8	3	2	22	8	1	3	3	90
18時台①	28	8	1	3	8	3	2	22	8	1	3	3	90
18時台②	50	8	1	3	8	3	2	34	8	1	3	3	124
18時台③	28	8	1	3	8	3	2	22	8	1	3	3	90
22時台①	30	8	1	3	8	3	2	25	8	1	3	3	95
22時台②	30	8	1	3	8	3	2	25	8	1	3	3	95
22時台③	30	8	1	3	8	3	2	25	8	1	3	3	95
23時台①	30	8	1	3	8	3	2	25	8	1	3	3	95
23時台②	39	8	1	3	8	3	2	31	8	1	3	3	110
23時台③	30	8	1	3	8	3	2	25	8	1	3	3	95

単位 : 秒



信号現示調査 調査結果

調査地点 : 地点4 (瀬谷土橋公園入口)

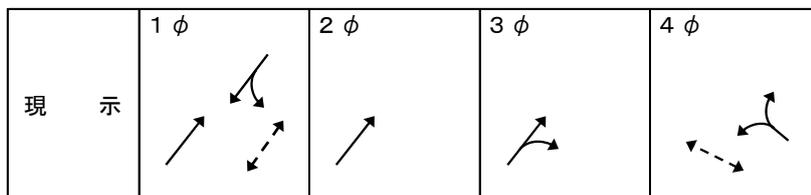
調査年月日 : 令和2年9月21日(月)

凡 例	
— : 青	⬆️ : 直進青矢
— : 赤	⬆️➡️ : 直右青矢
⚡ : 黄	⬆️⬅️ : 直左青矢
➡️ : 右折青矢	⬆️➡️ : 右左折青矢
⬅️ : 左折青矢	: 歩行者青点滅



現示 灯器 階梯	1 φ			2 φ		3 φ			4 φ					合計
	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	
A	⬆️	⬆️	⬆️	⬆️	⬆️	—	⚡	—	—	—	—	—	—	—
B	—	—	—	⚡	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
C	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	⚡	—	—
a	—		—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
b	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—		—	—
7時台①	30	10	2	3	2	10	3	2	24	10	2	3	2	103
7時台②	32	10	2	3	2	6	3	2	24	10	2	3	2	101
7時台③	41	10	2	3	2	7	3	2	21	10	2	3	2	108
8時台①	49	10	2	3	2	5	3	2	17	10	2	3	2	110
8時台②	49	10	2	3	2	5	3	2	17	10	2	3	2	110
8時台③	49	10	2	3	2	5	3	2	17	10	2	3	2	110
12時台①	43	10	2	3	2	14	3	2	18	10	2	3	2	114
12時台②	40	10	2	3	2	12	3	2	17	10	2	3	2	108
12時台③	42	10	2	3	2	13	3	2	17	10	2	3	2	111
13時台①	47	10	2	3	2	6	3	2	20	10	2	3	2	112
13時台②	41	10	2	3	2	11	3	2	18	10	2	3	2	109
13時台③	36	10	2	3	2	5	3	2	18	10	2	3	2	98
17時台①	43	10	2	3	2	6	3	2	16	10	2	3	2	104
17時台②	41	10	2	3	2	7	3	2	21	10	2	3	2	108
17時台③	42	10	2	3	2	11	3	2	17	10	2	3	2	109
18時台①	40	10	2	3	2	12	3	2	17	10	2	3	2	108
18時台②	42	10	2	3	2	13	3	2	17	10	2	3	2	111
18時台③	42	10	2	3	2	13	3	2	17	10	2	3	2	111
22時台①	34	10	2	3	2	5	3	2	17	10	2	3	2	95
22時台②	34	10	2	3	2	5	3	2	17	10	2	3	2	95
22時台③	34	10	2	3	2	5	3	2	17	10	2	3	2	95
23時台①	34	10	2	3	2	5	3	2	17	10	2	3	2	95
23時台②	34	10	2	3	2	5	3	2	17	10	2	3	2	95
23時台③	34	10	2	3	2	5	3	2	17	10	2	3	2	95

単位 : 秒



信号現示調査 調査結果

調査地点 : 地点5 (中瀬谷消防署出張所北側)

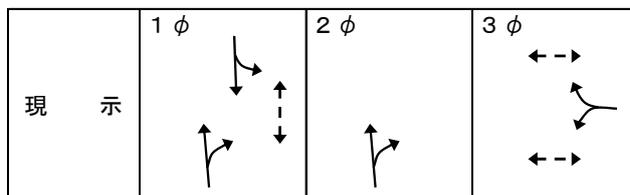
調査年月日 : 令和元年 10 月 13 日(日)

凡 例	
— : 青	⬆️ : 直進青矢
== : 赤	⬆️➡️ : 直右青矢
⚡ : 黄	⬆️⬅️ : 直左青矢
➡️ : 右折青矢	⬆️➡️ : 右左折青矢
⬅️ : 左折青矢	: 歩行者青点滅



現示 灯器 階梯	1 φ				2 φ			3 φ				合計	
	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11		12
A	—	—	—	⚡	==	==	==	==	==	==	==	==	
B	—	—	—	—	⚡	==	==	==	==	==	==	==	
C	==	==	==	==	==	==	==	—	—	—	⚡	==	
a	—		==	==	==	==	==	==	==	==	==	==	
b	==	==	==	==	==	==	==	—	—		==	==	
22時台①	23	4	3	3	5	3	2	8	4	2	3	2	62
22時台②	23	4	3	3	5	3	2	8	4	2	3	2	62
22時台③	23	4	3	3	5	3	2	8	4	2	3	2	62
23時台①	23	4	3	3	5	3	2	8	4	2	3	2	62
23時台②	23	4	3	3	5	3	2	8	4	2	3	2	62
23時台③	23	4	3	3	5	3	2	8	4	2	3	2	62
7時台①	26	4	3	3	5	3	2	10	4	2	3	2	67
7時台②	26	4	3	3	5	3	2	10	4	2	3	2	67
7時台③	26	4	3	3	5	3	2	10	4	2	3	2	67
8時台①	32	4	3	3	7	3	2	10	4	3	3	2	76
8時台②	32	4	3	3	7	3	2	10	4	3	3	2	76
8時台③	32	4	3	3	7	3	2	10	4	3	3	2	76
12時台①	37	4	3	3	7	3	2	10	4	4	3	2	82
12時台②	37	4	3	3	7	3	2	10	4	4	3	2	82
12時台③	37	4	3	3	7	3	2	10	4	4	3	2	82
13時台①	39	4	3	3	7	3	2	12	4	4	3	2	86
13時台②	39	4	3	3	7	3	2	12	4	4	3	2	86
13時台③	39	4	3	3	7	3	2	12	4	4	3	2	86
17時台①	37	4	3	3	7	3	2	10	4	4	3	2	82
17時台②	37	4	3	3	7	3	2	10	4	4	3	2	82
17時台③	37	4	3	3	7	3	2	10	4	4	3	2	82
18時台①	34	4	3	3	5	3	2	10	4	2	3	2	75
18時台②	34	4	3	3	5	3	2	10	4	2	3	2	75
18時台③	34	4	3	3	5	3	2	10	4	2	3	2	75

単位 : 秒



信号現示調査 調査結果

調査地点 : 地点6 (瀬谷中学校前)

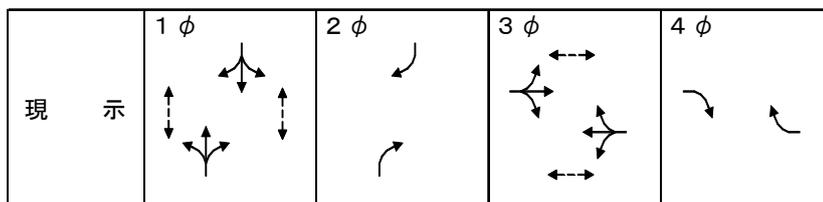
調査年月日 : 令和元年 10月13日(日)

凡 例	
	: 青
	: 赤
	: 黄
	: 右折青矢
	: 左折青矢
	: 直進青矢
	: 直右青矢
	: 直左青矢
	: 右左折青矢
	: 歩行者青点滅



現示 灯器 階梯	1 φ				2 φ			3 φ				4 φ				合計
	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14		
A																
B																
a																
b																
22時台①	16	8	2	3	4	3	2	18	10	2	3	4	3	2	80	
22時台②	16	8	2	3	4	3	2	18	10	2	3	4	3	2	80	
22時台③	16	8	2	3	4	3	2	18	10	2	3	4	3	2	80	
23時台①	16	8	2	3	4	3	2	18	10	2	3	4	3	2	80	
23時台②	16	8	2	3	4	3	2	18	10	2	3	4	3	2	80	
23時台③	16	8	2	3	4	3	2	18	10	2	3	4	3	2	80	
7時台①	19	8	2	3	6	3	2	20	10	2	3	7	3	2	90	
7時台②	19	8	2	3	6	3	2	20	10	2	3	7	3	2	90	
7時台③	19	8	2	3	6	3	2	20	10	2	3	7	3	2	90	
8時台①	19	8	2	3	6	3	2	20	10	2	3	7	3	2	90	
8時台②	19	8	2	3	6	3	2	20	10	2	3	7	3	2	90	
8時台③	19	8	2	3	6	3	2	20	10	2	3	7	3	2	90	
12時台①	25	8	2	3	8	3	2	20	10	2	3	9	3	2	100	
12時台②	25	8	2	3	8	3	2	20	10	2	3	9	3	2	100	
12時台③	25	8	2	3	8	3	2	20	10	2	3	9	3	2	100	
13時台①	25	8	2	3	8	3	2	20	10	2	3	9	3	2	100	
13時台②	25	8	2	3	8	3	2	20	10	2	3	9	3	2	100	
13時台③	25	8	2	3	8	3	2	20	10	2	3	9	3	2	100	
17時台①	25	8	2	3	8	3	2	20	10	2	3	9	3	2	100	
17時台②	25	8	2	3	8	3	2	20	10	2	3	9	3	2	100	
17時台③	25	8	2	3	8	3	2	20	10	2	3	9	3	2	100	
18時台①	25	8	2	3	8	3	2	20	10	2	3	9	3	2	100	
18時台②	25	8	2	3	8	3	2	20	10	2	3	9	3	2	100	
18時台③	25	8	2	3	8	3	2	20	10	2	3	9	3	2	100	

単位 : 秒



信号現示調査 調査結果

調査地点 : 地点1 (目黒)

調査年月日 : 令和元年5月3日(金・祝)

凡 例			
	: 青		: 直進青矢
	: 赤		: 直右青矢
	: 黄		: 直左青矢
	: 右折青矢		: 右左折青矢
	: 左折青矢		: 歩行者青点滅



現示 灯器 階梯	1 φ					2 φ			3 φ				4 φ			合計
	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	
A																
B																
a																
b																
7時台①	25	8	2	3	1	33	3	2	57	8	2	3	6	3	2	158
7時台②	23	8	2	3	1	18	3	2	61	8	2	3	6	3	2	145
7時台③	25	8	2	3	1	25	3	2	60	8	2	3	6	3	2	153
8時台①	25	8	2	3	1	25	3	2	59	8	2	3	5	3	2	151
8時台②	25	8	2	3	1	23	3	2	60	8	2	3	10	3	2	155
8時台③	25	8	2	3	1	31	3	2	51	8	2	3	5	3	2	149
12時台①	24	8	2	3	1	27	3	2	57	8	2	3	5	3	2	150
12時台②	23	8	2	3	1	19	3	2	60	8	2	3	6	3	2	145
12時台③	25	8	2	3	1	24	3	2	60	8	2	3	6	3	2	152
13時台①	24	8	2	3	1	24	3	2	60	8	2	3	6	3	2	151
13時台②	24	8	2	3	1	33	3	2	56	8	2	3	5	3	2	155
13時台③	23	8	2	3	1	17	3	2	61	8	2	3	6	3	2	144
17時台①	23	8	2	3	1	29	3	2	56	8	2	3	5	3	2	150
17時台②	23	8	2	3	1	31	3	2	56	8	2	3	5	3	2	152
17時台③	23	8	2	3	1	15	3	2	63	8	2	3	10	3	2	148
18時台①	23	8	2	3	1	16	3	2	62	8	2	3	6	3	2	144
18時台②	26	8	2	3	1	34	3	2	55	8	2	3	10	3	2	162
18時台③	22	8	2	3	1	22	3	2	57	8	2	3	5	3	2	143
22時台①	26	8	2	3	1	26	3	2	47	8	2	3	7	3	2	143
22時台②	26	8	2	3	1	24	3	2	47	8	2	3	5	3	2	139
22時台③	25	8	2	3	1	25	3	2	48	8	2	3	9	3	2	144
23時台①	29	8	2	3	1	13	3	2	53	8	2	3	6	3	2	138
23時台②	30	8	2	3	1	13	3	2	54	8	2	3	6	3	2	140
23時台③	30	8	2	3	1	22	3	2	50	8	2	3	5	3	2	144

単位 : 秒

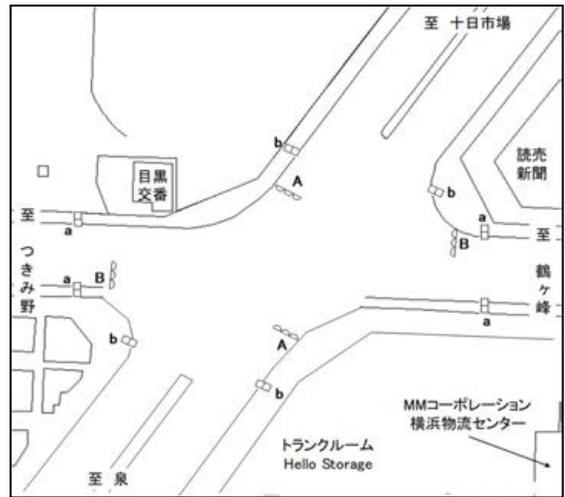
現 示	1 φ	2 φ	3 φ	4 φ

信号現示調査 調査結果

調査地点 : 地点2 (目黒交番前)

調査年月日 : 令和元年5月3日(金・祝)

凡 例	
— : 青	⬆️⬆️⬆️ : 直進青矢
— : 赤	⬆️⬆️⬆️⬆️ : 直右青矢
⚡ : 黄	⬆️⬆️⬆️⬆️ : 直左青矢
⬆️⬆️⬆️ : 右折青矢	⬆️⬆️⬆️⬆️ : 右左折青矢
⬆️⬆️⬆️ : 左折青矢	: 歩行者青点滅



現示 灯器 階梯	1 φ					2 φ			3 φ				4 φ			合計
	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	
A	⬆️⬆️⬆️	⬆️⬆️⬆️	⬆️⬆️⬆️	⚡	⬆️⬆️⬆️	⬆️⬆️⬆️	⚡	⬆️⬆️⬆️								
B												⚡	⬆️⬆️⬆️	⚡		
a	—															
b																
7時台①	20	9	2	3	1	11	3	2	49	12	2	3	8	3	2	130
7時台②	20	9	2	3	1	11	3	2	48	12	2	3	8	3	2	129
7時台③	20	9	2	3	1	11	3	2	50	12	2	3	8	3	2	131
8時台①	18	9	2	3	1	13	3	2	71	12	2	3	7	3	2	151
8時台②	18	9	2	3	1	13	3	2	71	12	2	3	7	3	2	151
8時台③	18	9	2	3	1	13	3	2	70	12	2	3	7	3	2	150
12時台①	18	9	2	3	1	13	3	2	70	12	2	3	7	3	2	150
12時台②	18	9	2	3	1	13	3	2	69	12	2	3	7	3	2	149
12時台③	18	9	2	3	1	13	3	2	69	12	2	3	7	3	2	149
13時台①	18	9	2	3	1	13	3	2	71	12	2	3	7	3	2	151
13時台②	18	9	2	3	1	13	3	2	71	12	2	3	7	3	2	151
13時台③	18	9	2	3	1	13	3	2	70	12	2	3	7	3	2	150
17時台①	18	9	2	3	1	13	3	2	70	12	2	3	7	3	2	150
17時台②	18	9	2	3	1	13	3	2	69	12	2	3	7	3	2	149
17時台③	18	9	2	3	1	13	3	2	71	12	2	3	7	3	2	151
18時台①	18	9	2	3	1	13	3	2	71	12	2	3	7	3	2	151
18時台②	18	9	2	3	1	13	3	2	70	12	2	3	7	3	2	150
18時台③	18	9	2	3	1	13	3	2	70	12	2	3	7	3	2	150
22時台①	20	9	2	3	1	11	3	2	49	12	2	3	8	3	2	130
22時台②	20	9	2	3	1	11	3	2	49	12	2	3	8	3	2	130
22時台③	20	9	2	3	1	11	3	2	49	12	2	3	8	3	2	130
23時台①	20	9	2	3	1	11	3	2	48	12	2	3	8	3	2	129
23時台②	20	9	2	3	1	11	3	2	50	12	2	3	8	3	2	131
23時台③	20	9	2	3	1	11	3	2	49	12	2	3	8	3	2	130

単位 : 秒

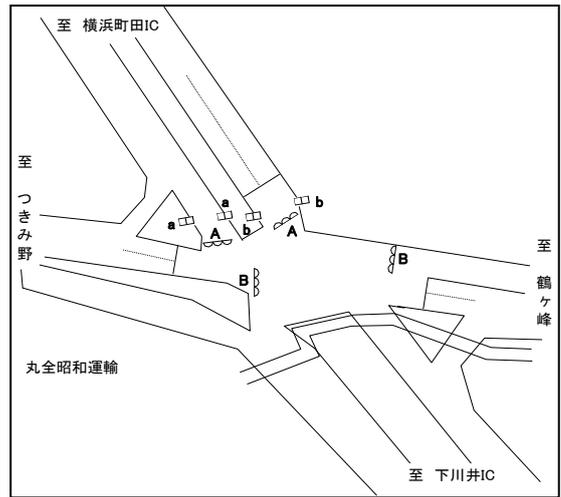
現 示	1 φ	2 φ	3 φ	4 φ

信号現示調査 調査結果

調査地点 : 地点3 (上川井IC)

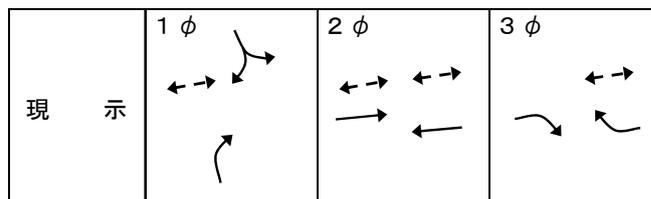
調査年月日 : 令和元年5月3日(金・祝)

凡 例	
— : 青	⬆️⬆️⬆️ : 直進青矢
— : 赤	⬆️⬆️⬆️⬆️ : 直右青矢
⚡ : 黄	⬆️⬆️⬆️⬆️ : 直左青矢
⬆️⬆️⬆️ : 右折青矢	⬆️⬆️⬆️⬆️ : 右左折青矢
⬆️⬆️⬆️ : 左折青矢	: 歩行者青点滅



現示 灯器 階梯	1 φ			2 φ				3 φ				合計
	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	
A	—	⚡	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
B	—	—	—	⬆️⬆️⬆️	⬆️⬆️⬆️	⚡	—	—	⬆️⬆️⬆️	⬆️⬆️⬆️	⚡	
a	—	—	—		—	—	—	—	—	—	—	
b	—	—	—	—	—	—	—	—	—		—	
7時台①	20	3	3	26	5	3	2	41	7	3	4	117
7時台②	20	3	3	19	5	3	2	34	7	3	4	103
7時台③	20	3	3	26	5	3	2	41	7	3	4	117
8時台①	20	3	3	26	5	3	2	37	7	3	4	113
8時台②	20	3	3	26	5	3	2	37	7	3	4	113
8時台③	20	3	3	19	5	3	2	33	7	3	4	102
12時台①	20	3	3	18	5	3	2	33	7	3	4	101
12時台②	24	3	3	23	5	3	2	42	7	3	4	119
12時台③	24	3	3	15	5	3	2	33	7	3	4	102
13時台①	20	3	3	23	5	3	2	32	7	3	4	105
13時台②	20	3	3	27	5	3	2	32	7	3	4	109
13時台③	20	3	3	27	5	3	2	40	7	3	4	117
17時台①	20	3	3	21	5	3	2	34	7	3	4	105
17時台②	24	3	3	21	5	3	2	34	7	3	4	109
17時台③	20	3	3	19	5	3	2	35	7	3	4	104
18時台①	20	3	3	27	5	3	2	38	7	3	4	115
18時台②	24	3	3	17	5	3	2	42	7	3	4	113
18時台③	20	3	3	19	5	3	2	38	7	3	4	107
22時台①	12	3	3	19	5	3	2	27	7	3	4	88
22時台②	12	3	3	21	5	3	2	27	7	3	4	90
22時台③	12	3	3	21	5	3	2	27	7	3	4	90
23時台①	12	3	3	21	5	3	2	27	7	3	4	90
23時台②	12	3	3	21	5	3	2	32	7	3	4	95
23時台③	12	3	3	16	5	3	2	27	7	3	4	85

単位 : 秒



信号現示調査 調査結果

調査地点 : 地点5 (中瀬谷消防署出張所北側)

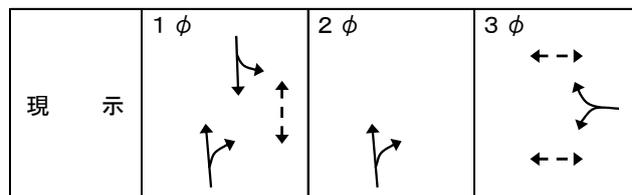
調査年月日 : 令和元年5月3日(金・祝)

凡 例	
— : 青	⬆️ : 直進青矢
== : 赤	⬆️➡️ : 直右青矢
⚡ : 黄	⬆️⬅️ : 直左青矢
➡️ : 右折青矢	⬆️➡️ : 右左折青矢
⬅️ : 左折青矢	: 歩行者青点滅



現示 灯器 階梯	1 φ				2 φ			3 φ				合計	
	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11		12
A	—	—	—	⚡	==	==	==	==	==	==	==	==	==
B	—	—	—	—	—	⚡	—	—	—	—	—	—	—
C	==	==	==	==	==	==	==	—	—	—	—	⚡	==
a	—		—	—	==	==	==	==	==	==	==	==	==
b	==	==	==	==	==	==	==	—	—	—		==	==
7時台①	26	4	3	3	5	3	2	10	4	2	3	2	67
7時台②	26	4	3	3	5	3	2	10	4	2	3	2	67
7時台③	26	4	3	3	5	3	2	10	4	2	3	2	67
8時台①	26	4	3	3	5	3	2	10	4	2	3	2	67
8時台②	26	4	3	3	5	3	2	10	4	2	3	2	67
8時台③	26	4	3	3	5	3	2	10	4	2	3	2	67
12時台①	34	4	3	3	5	3	2	10	4	3	3	2	76
12時台②	34	4	3	3	5	3	2	10	4	3	3	2	76
12時台③	34	4	3	3	5	3	2	10	4	3	3	2	76
13時台①	37	4	3	3	7	3	2	10	4	3	3	2	81
13時台②	37	4	3	3	7	3	2	10	4	3	3	2	81
13時台③	37	4	3	3	7	3	2	10	4	7	3	2	85
17時台①	37	4	3	3	7	3	2	10	4	3	3	2	81
17時台②	37	4	3	3	7	3	2	10	4	3	3	2	81
17時台③	37	4	3	3	7	3	2	10	4	7	3	2	85
18時台①	34	4	3	3	5	3	2	10	4	7	3	2	80
18時台②	34	4	3	3	5	3	2	10	4	3	3	2	76
18時台③	34	4	3	3	5	3	2	10	4	3	3	2	76
22時台①	23	4	3	3	5	3	2	8	4	2	3	2	62
22時台②	23	4	3	3	5	3	2	8	4	2	3	2	62
22時台③	23	4	3	3	5	3	2	8	4	2	3	2	62
23時台①	23	4	3	3	5	3	2	8	4	2	3	2	62
23時台②	23	4	3	3	5	3	2	8	4	2	3	2	62
23時台③	23	4	3	3	5	3	2	8	4	2	3	2	62

単位 : 秒

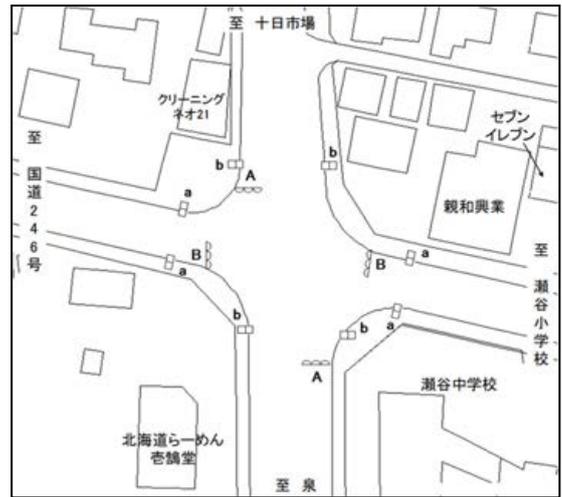


信号現示調査 調査結果

調査地点 : 地点6 (瀬谷中学校前)

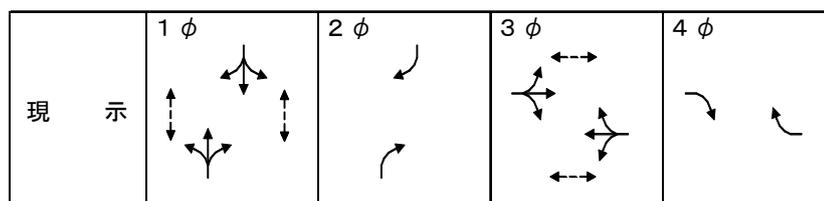
調査年月日 : 令和元年5月3日(金・祝)

凡 例			
	: 青		: 直進青矢
	: 赤		: 直右青矢
	: 黄		: 直左青矢
	: 右折青矢		: 右左折青矢
	: 左折青矢		: 歩行者青点滅



現示 灯器 階梯	1 φ				2 φ			3 φ				4 φ				合計
	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14		
A																
B																
a																
b																
7時台①	19	8	2	3	6	3	2	20	10	2	3	7	3	2	90	
7時台②	19	8	2	3	6	3	2	20	10	2	3	7	3	2	90	
7時台③	19	8	2	3	6	3	2	20	10	2	3	7	3	2	90	
8時台①	19	8	2	3	6	3	2	20	10	2	3	7	3	2	90	
8時台②	19	8	2	3	6	3	2	20	10	2	3	7	3	2	90	
8時台③	19	8	2	3	6	3	2	20	10	2	3	7	3	2	90	
12時台①	19	8	2	3	6	3	2	20	10	2	3	7	3	2	90	
12時台②	19	8	2	3	6	3	2	20	10	2	3	7	3	2	90	
12時台③	19	8	2	3	6	3	2	20	10	2	3	7	3	2	90	
13時台①	19	8	2	3	6	3	2	20	10	2	3	7	3	2	90	
13時台②	19	8	2	3	6	3	2	20	10	2	3	7	3	2	90	
13時台③	19	8	2	3	6	3	2	20	10	2	3	7	3	2	90	
17時台①	19	8	2	3	6	3	2	20	10	2	3	7	3	2	90	
17時台②	19	8	2	3	6	3	2	20	10	2	3	7	3	2	90	
17時台③	19	8	2	3	6	3	2	20	10	2	3	7	3	2	90	
18時台①	19	8	2	3	6	3	2	20	10	2	3	7	3	2	90	
18時台②	19	8	2	3	6	3	2	20	10	2	3	7	3	2	90	
18時台③	19	8	2	3	6	3	2	20	10	2	3	7	3	2	90	
22時台①	16	8	2	3	4	3	2	18	10	2	3	4	3	2	80	
22時台②	16	8	2	3	4	3	2	18	10	2	3	4	3	2	80	
22時台③	16	8	2	3	4	3	2	18	10	2	3	4	3	2	80	
23時台①	16	8	2	3	4	3	2	18	10	2	3	4	3	2	80	
23時台②	16	8	2	3	4	3	2	18	10	2	3	4	3	2	80	
23時台③	16	8	2	3	4	3	2	18	10	2	3	4	3	2	80	

単位 : 秒



(2) 道路現況調査

既存資料（土地区画整理事業）において実施された道路現況調査結果について、地点 1～6 の交差点形状は図 1.8-1、交通規制及び道路標識は図 1.8-3 に示すとおりです。また、地点 7 の道路構造は図 1.8-2 に示すとおりです。

単位：m

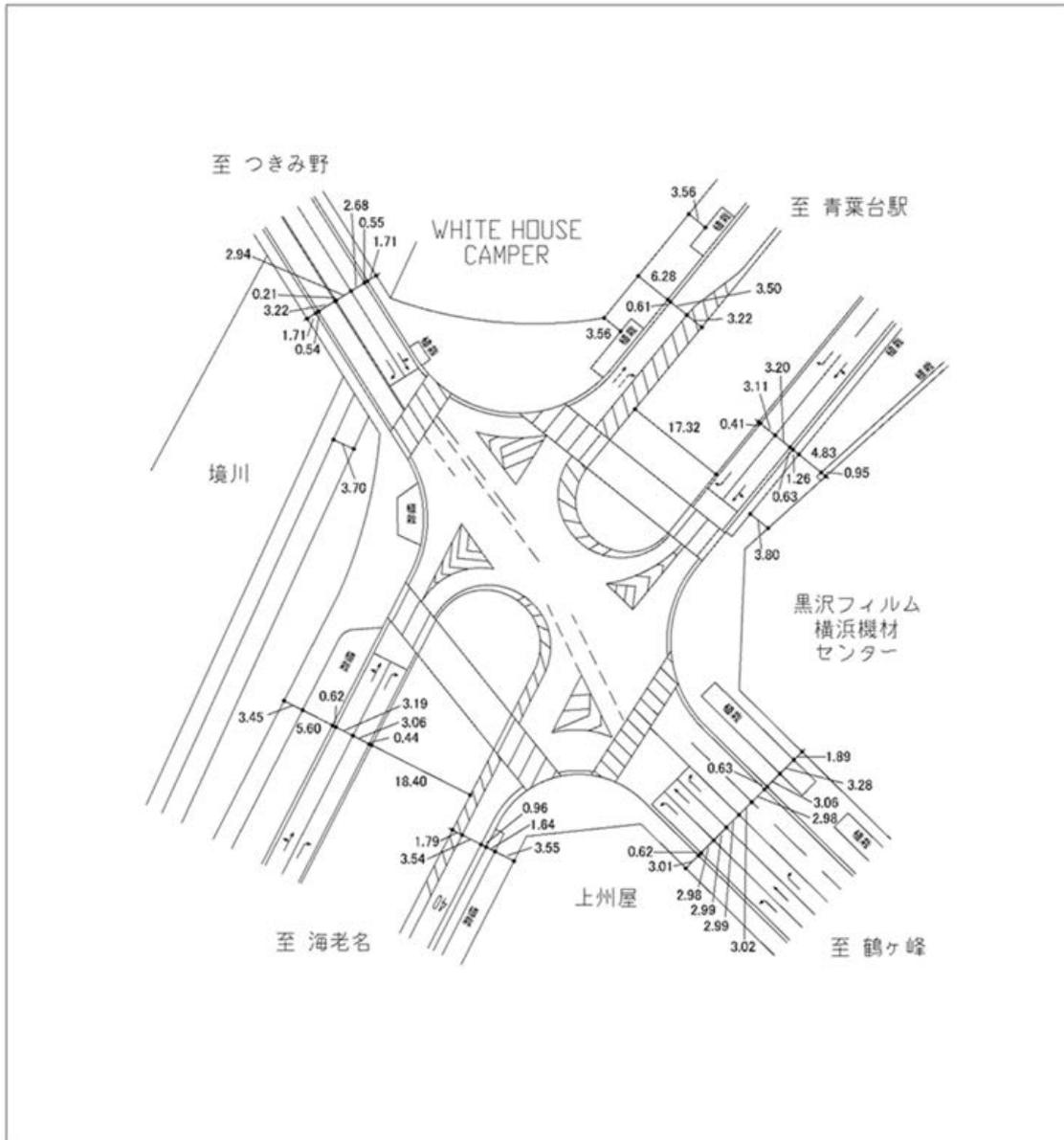


図 1.8-1(1) 交差点構造図（地点 1：目黒交差点）

単位：m

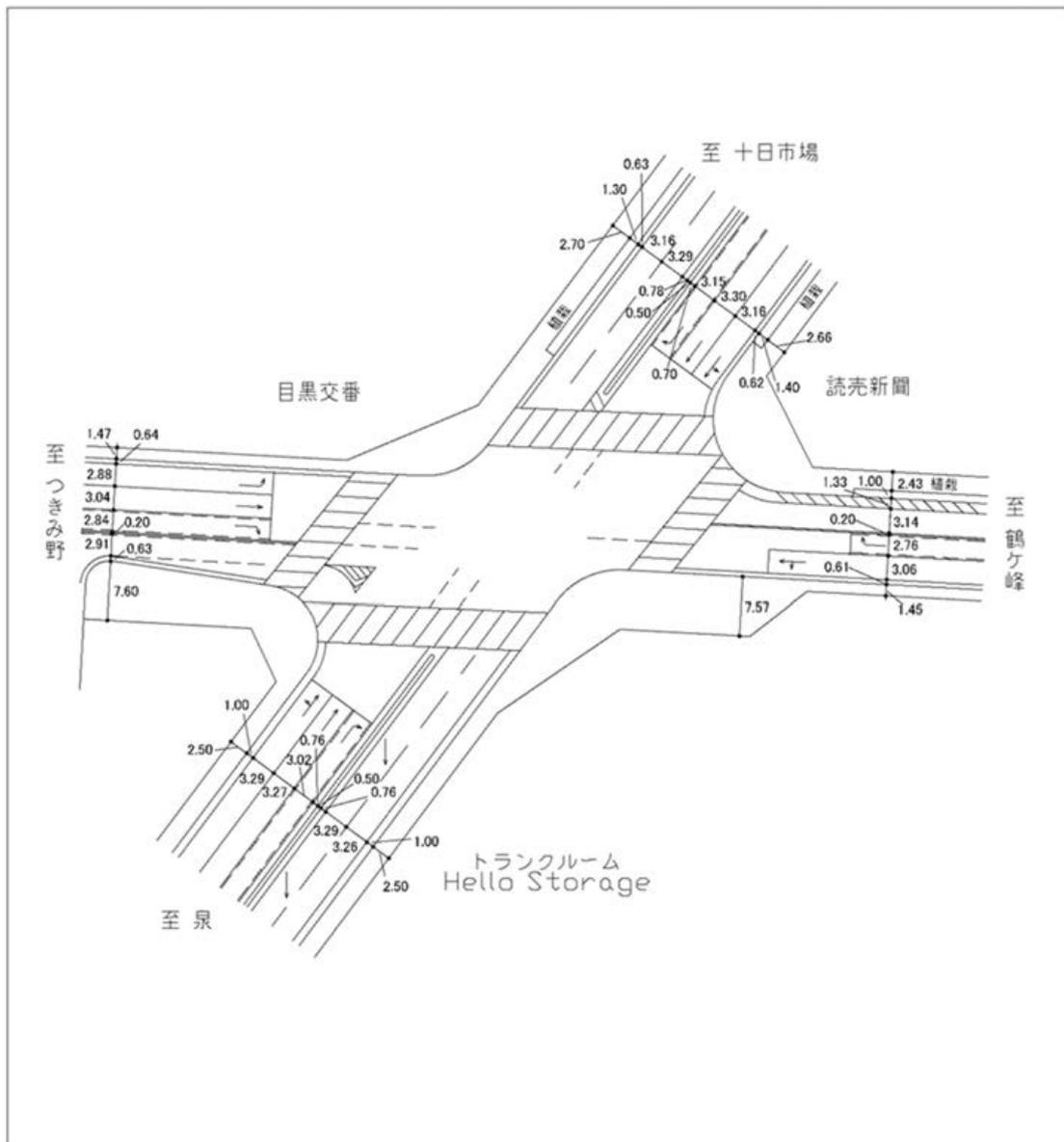


図 1.8-1(2) 交差点構造図 (地点 2 : 目黒交番前交差点)

単位：m

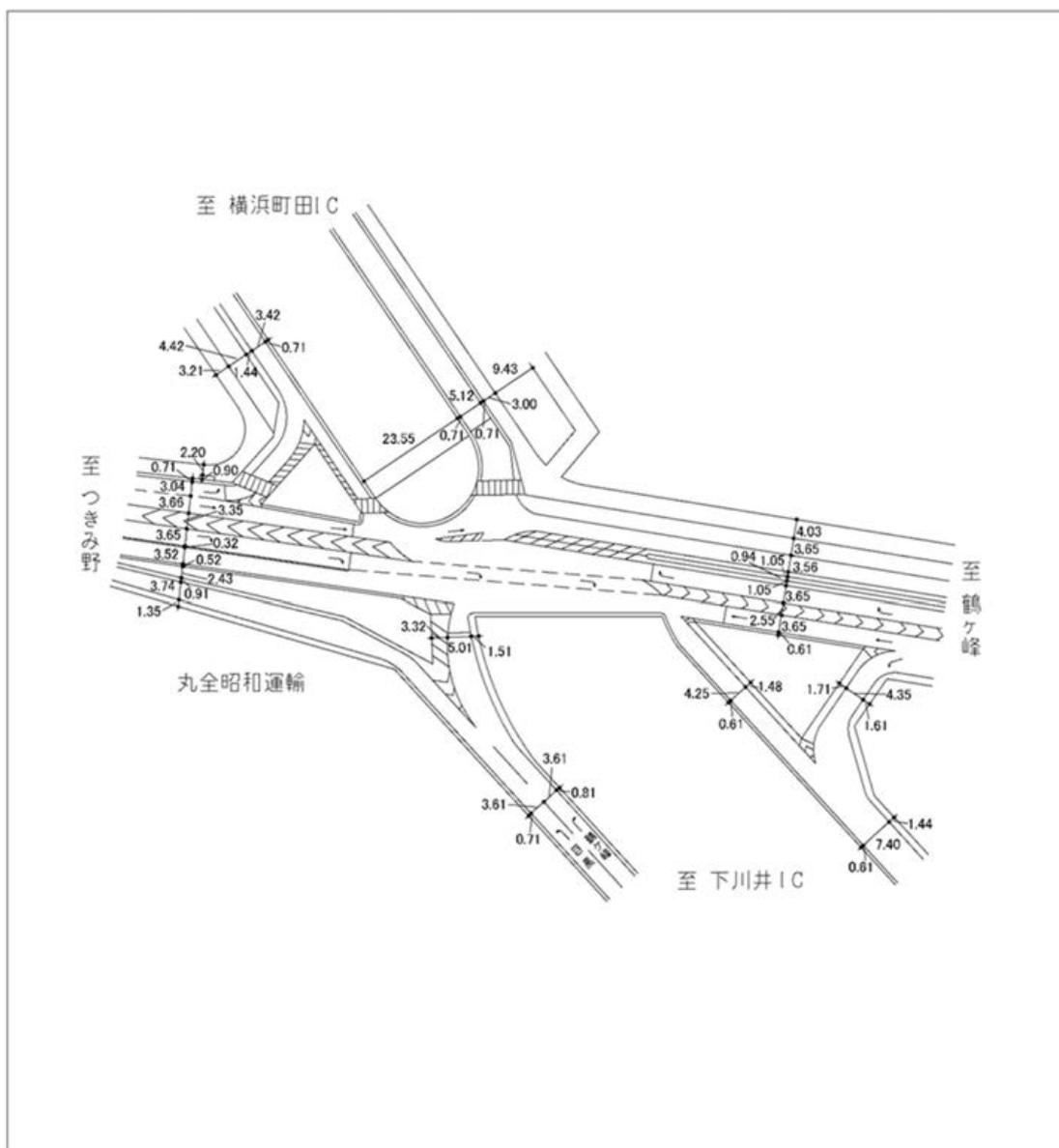


図 1.8-1(3) 交差点構造図 (地点 3 : 上川井 IC 交差点)

単位：m

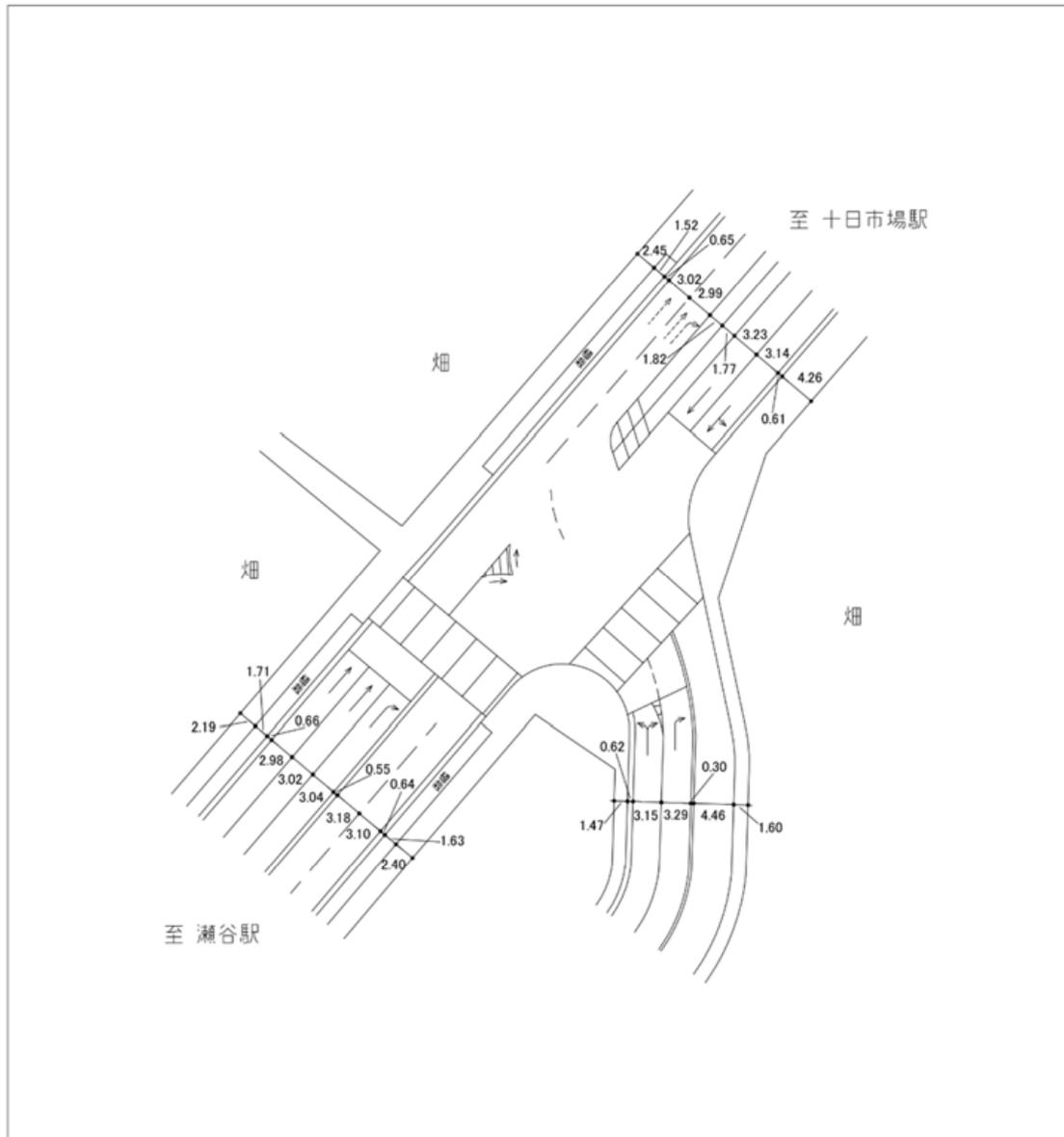


図 1.8-1(4) 交差点構造図 (地点 4 : 滝沢交差点)

単位：m

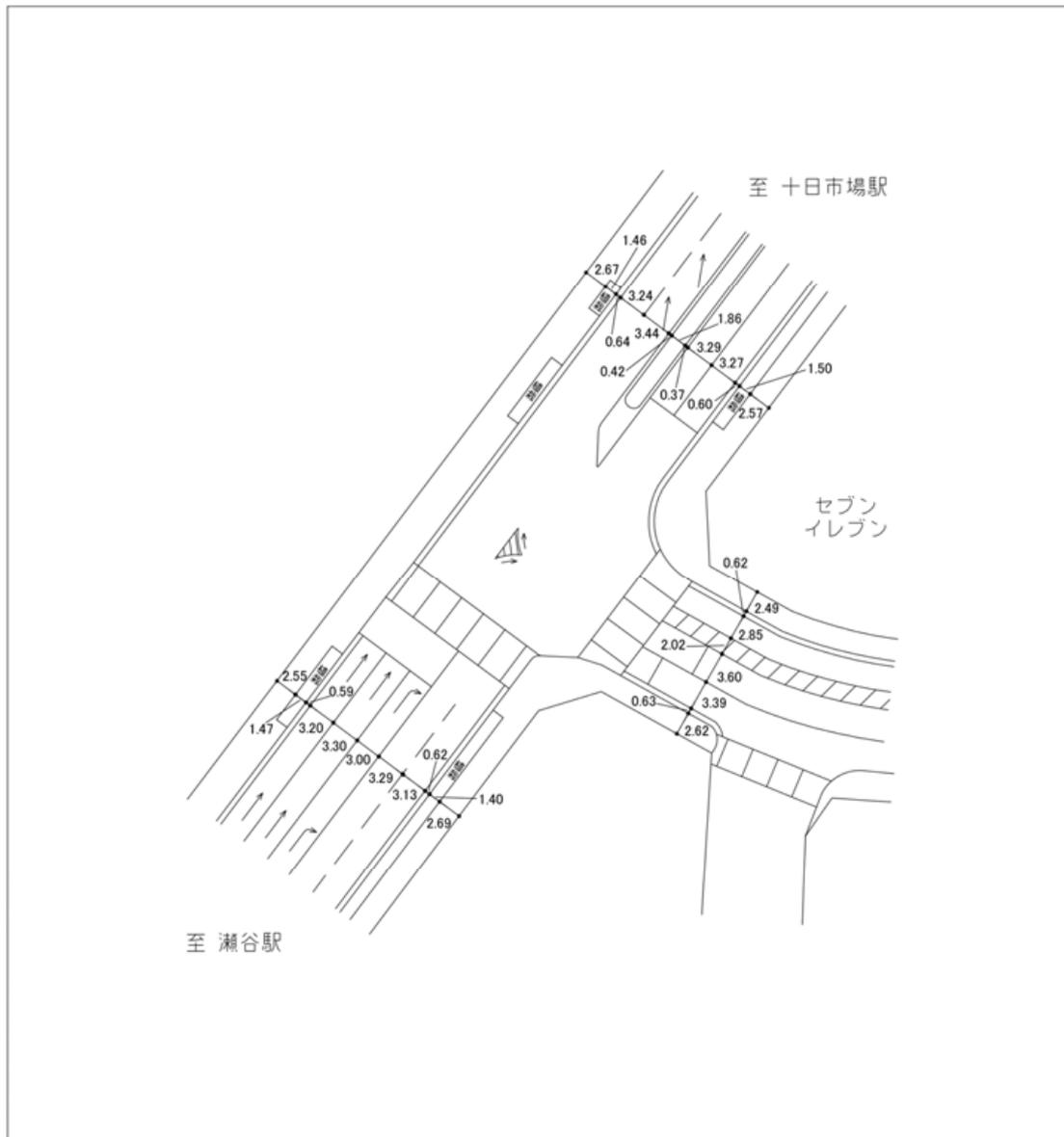


図 1.8-1(5) 交差点構造図 (地点 4 : 瀨谷土橋公園入口交差点)

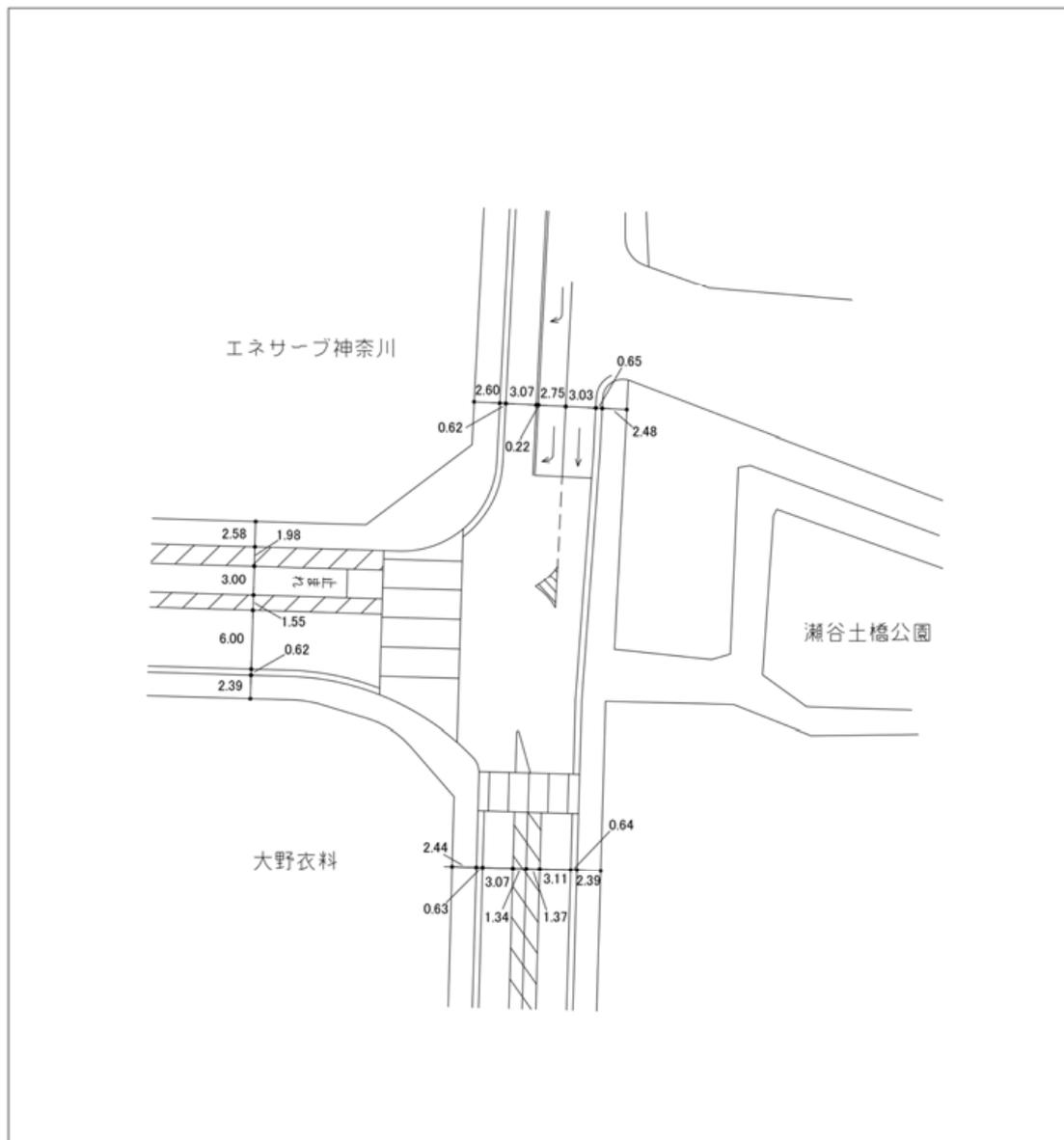


図 1.8-1(6) 交差点構造図 (地点 4 : 瀨谷土橋公園前交差点)

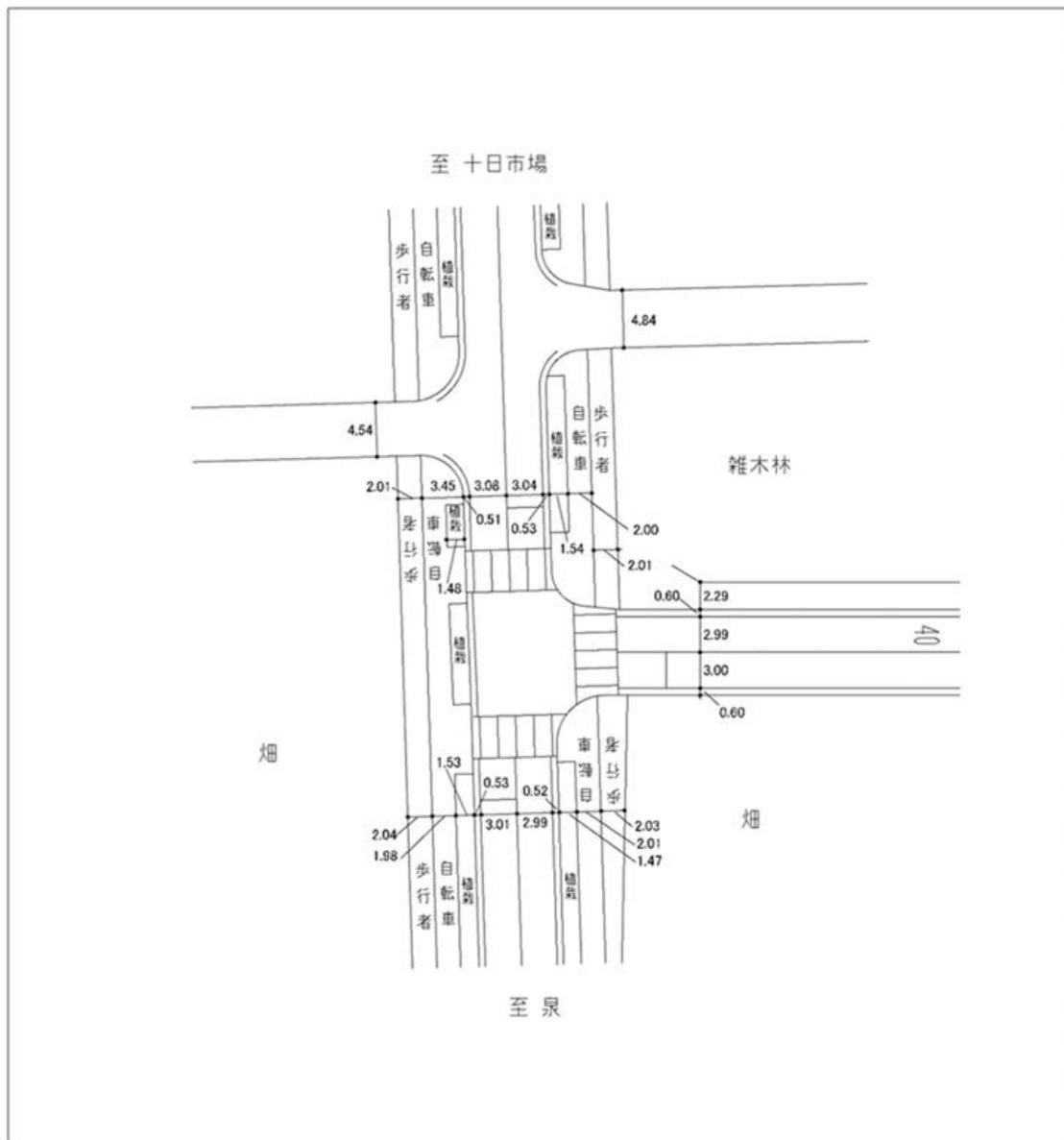


図 1.8-1(7) 交差点構造図 (地点 5 : 中瀬谷消防署出張所北側)

単位：m

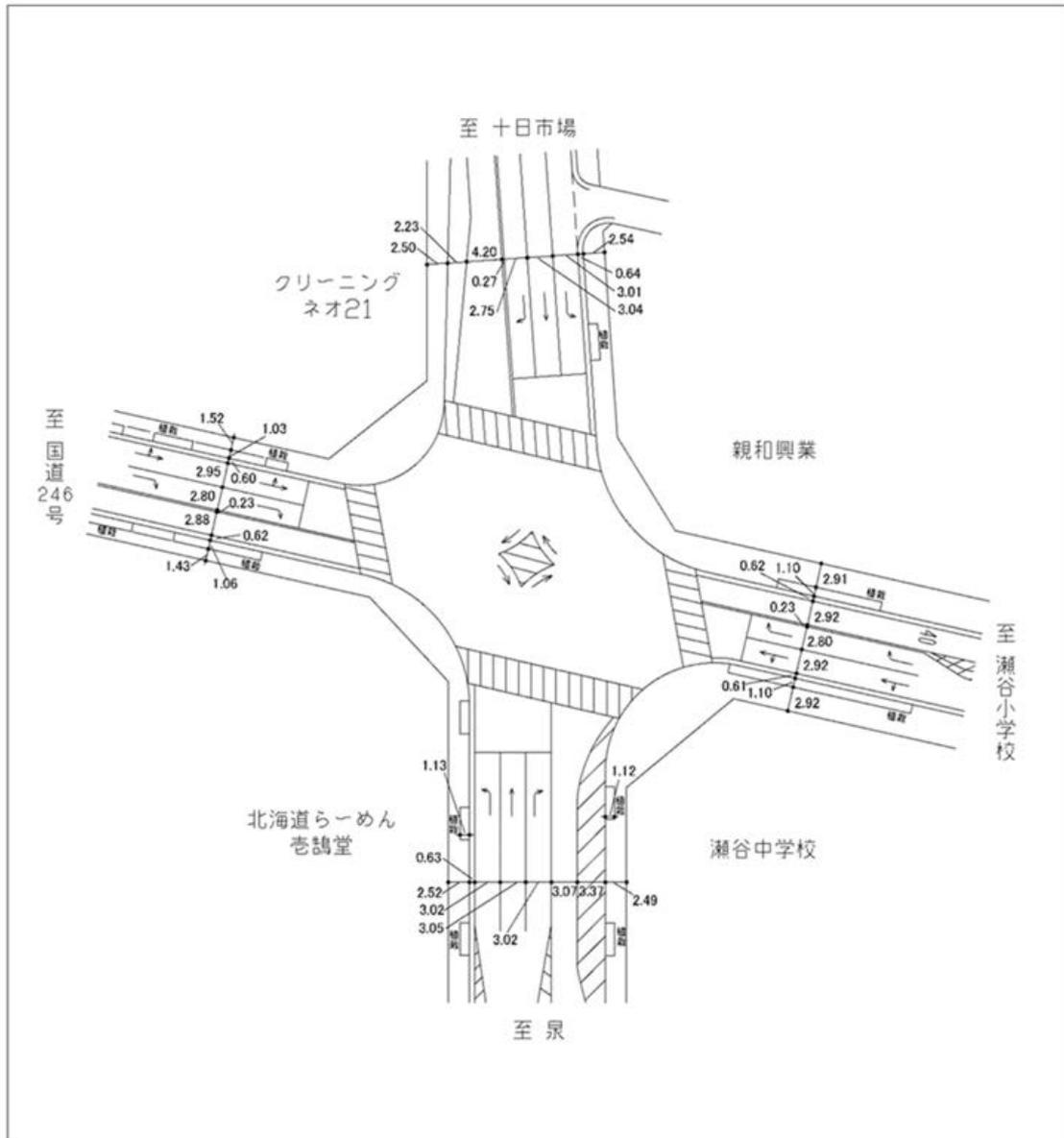
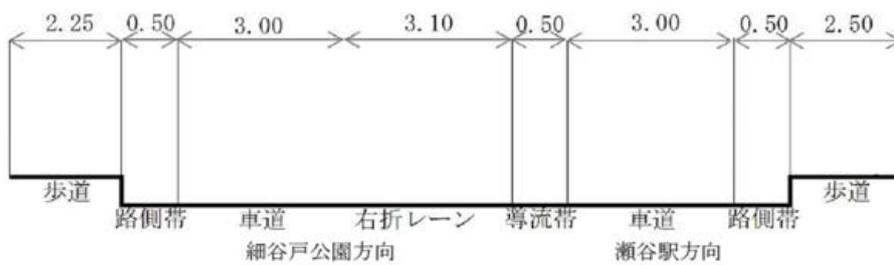


図 1.8-1(8) 交差点構造図 (地点6：瀬谷中学校前交差点)



単位：m

図 1.8-2 道路構造図 (地点7)

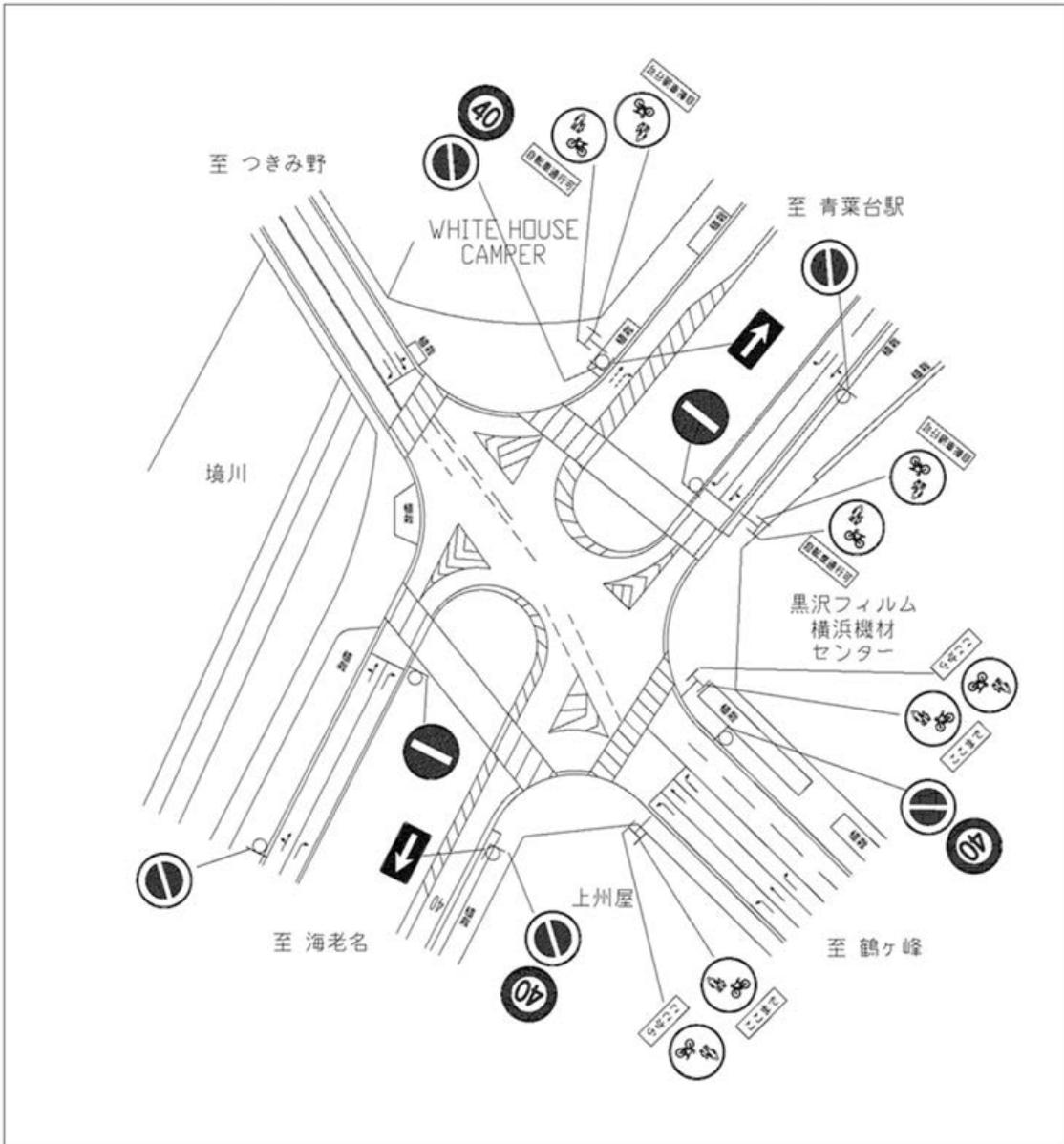


図 1.8-3(1) 道路規制・標識図 (地点1: 目黒交差点)

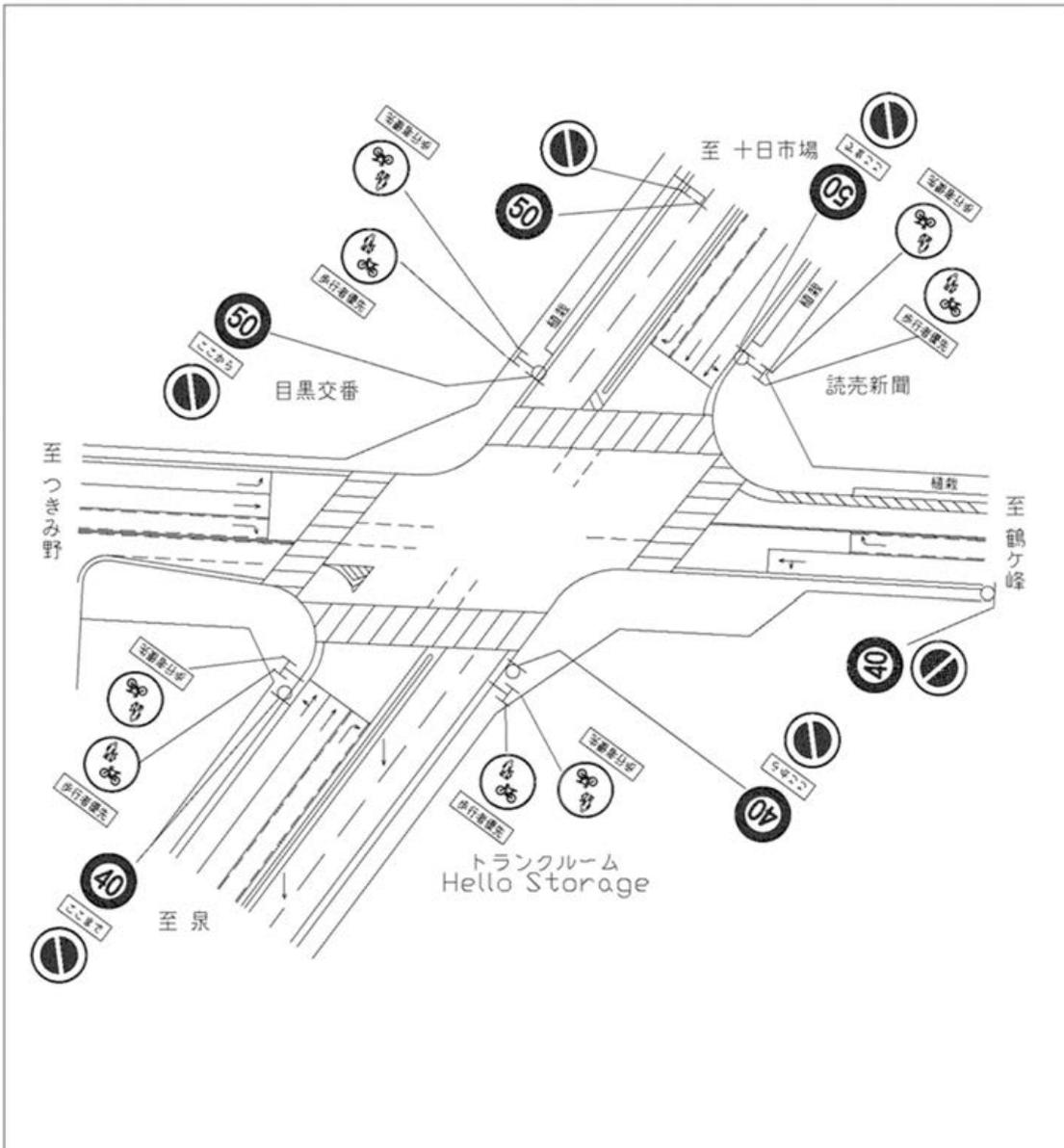


図 1.8-3(2) 道路規制・標識図 (地点 2 : 目黒交番前交差点)

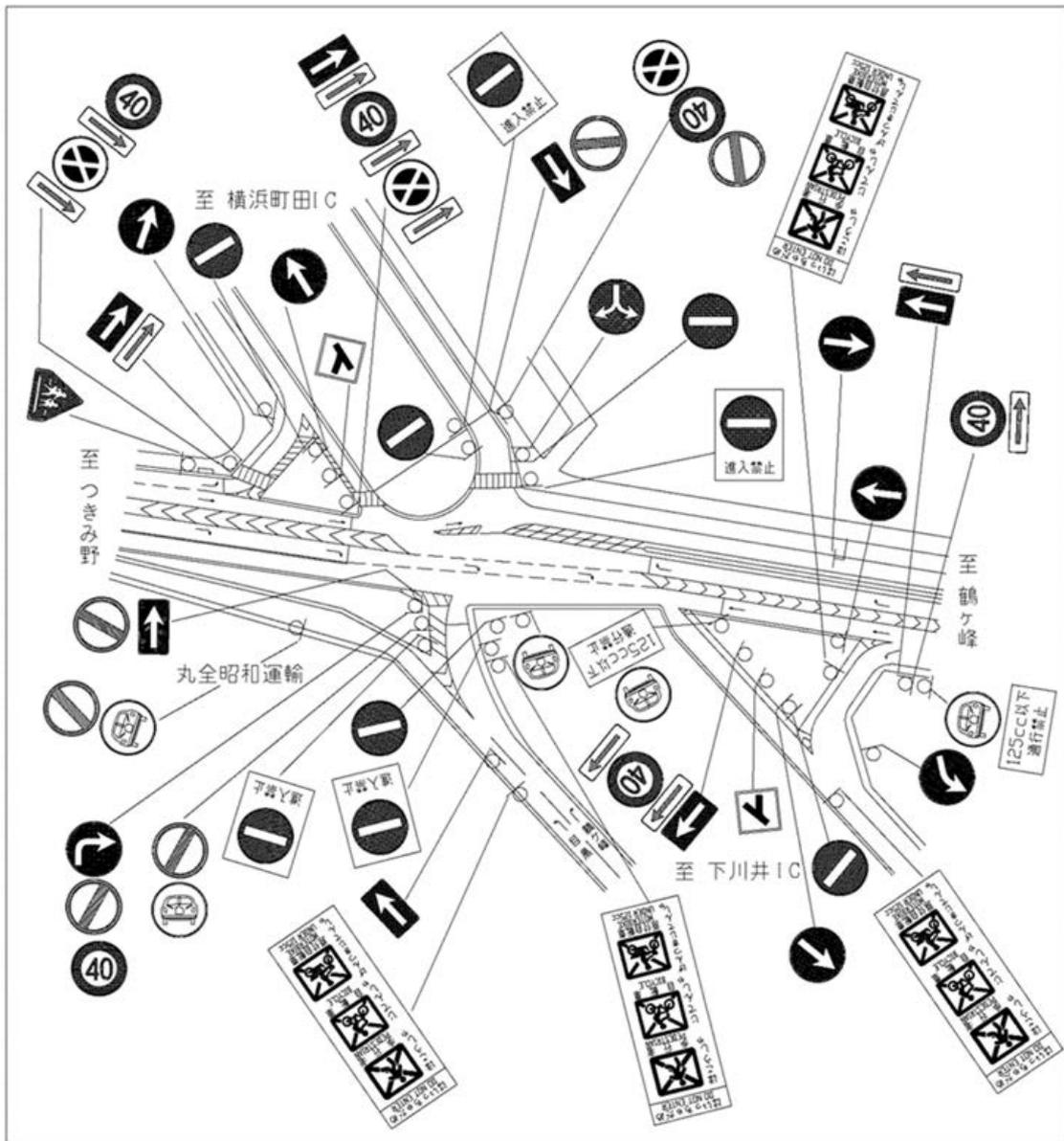


图 1.8-3(3) 道路規制・標識図 (地点 3 : 上川井 IC 交差点)

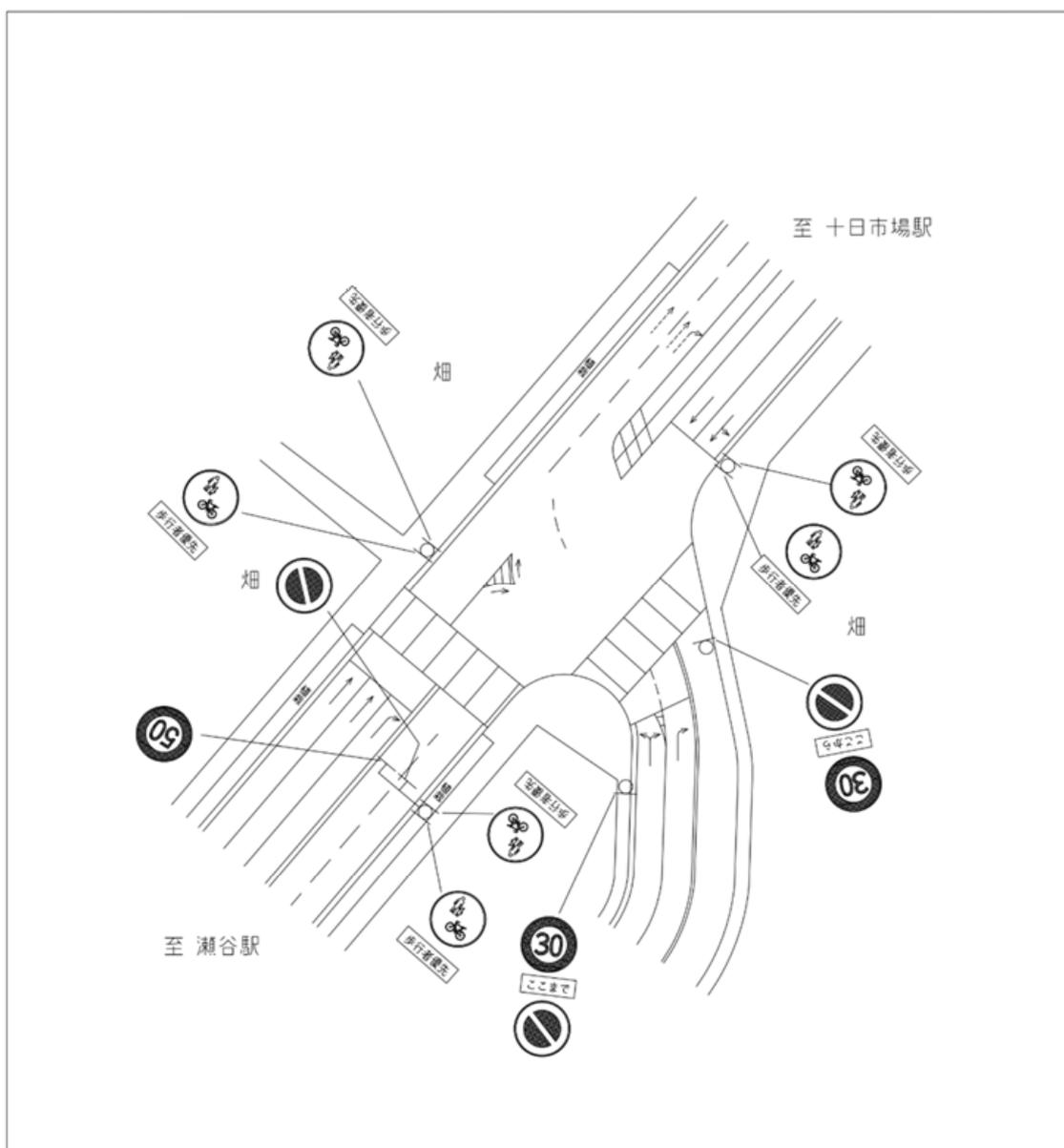


図 1.8-3(4) 道路規制・標識図 (地点4: 滝沢交差点)

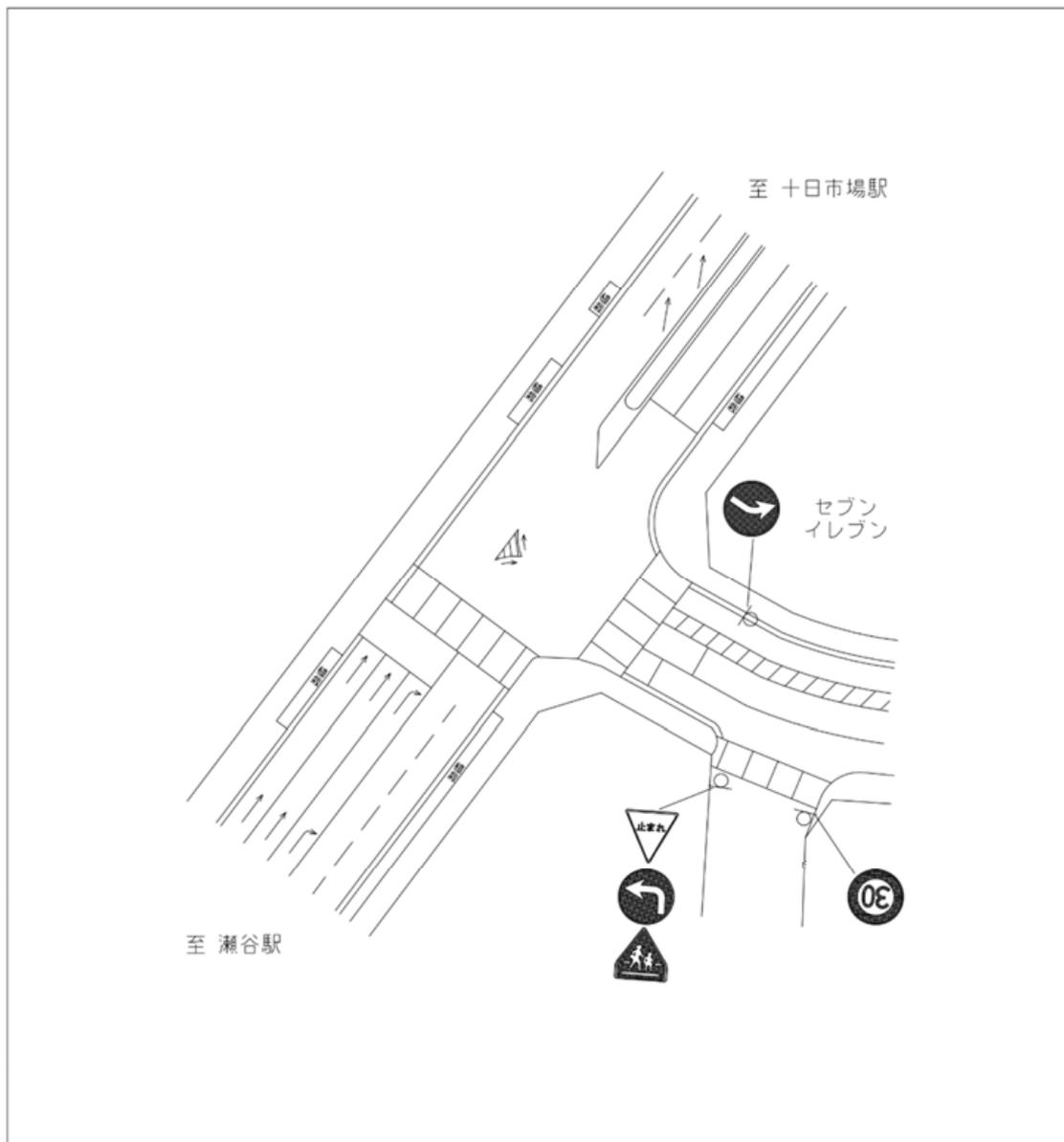


図 1.8-3(5) 道路規制・標識図 (地点 4 : 瀬谷土橋公園入口交差点)

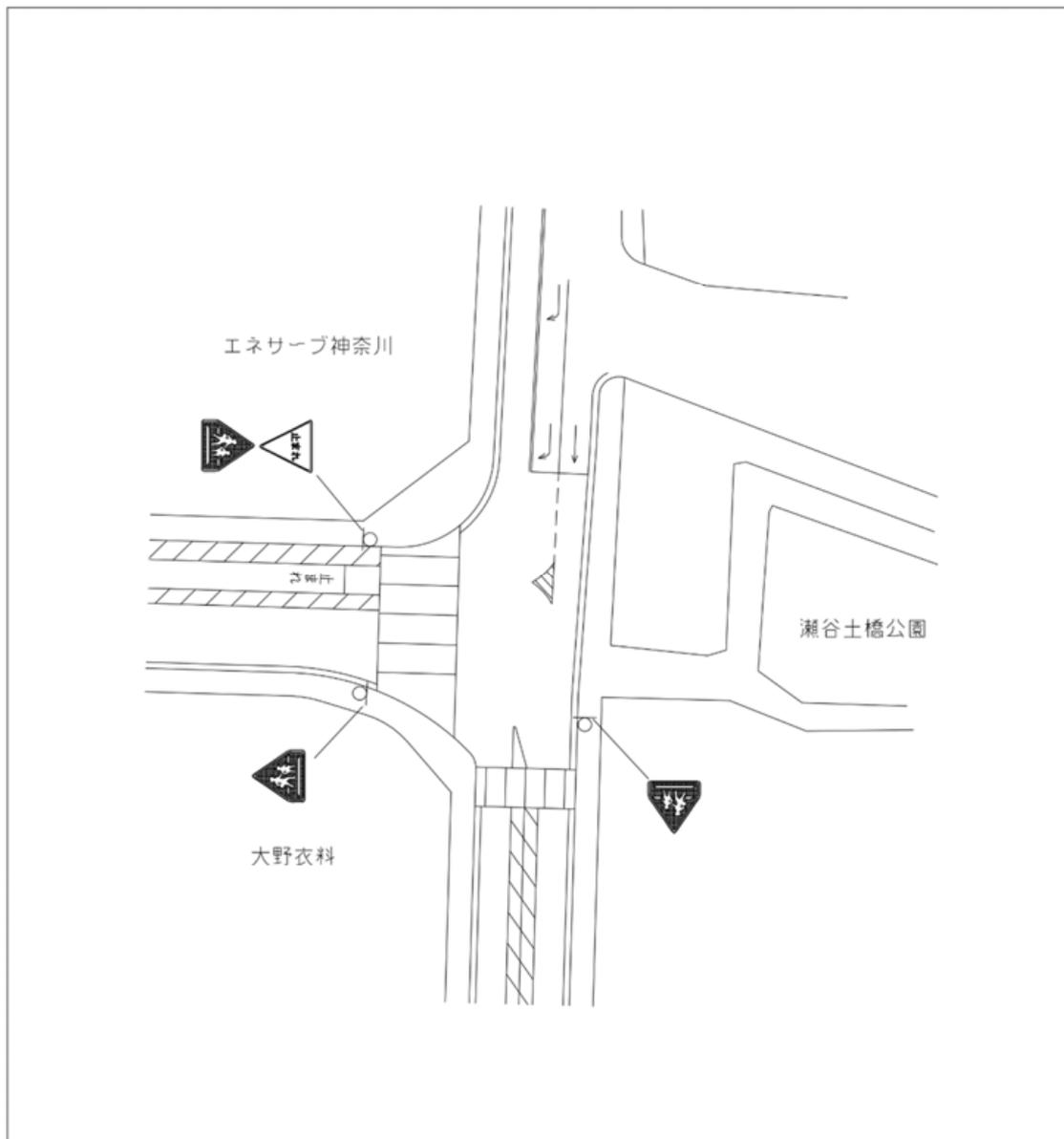


図 1.8-3(6) 道路規制・標識図 (地点 4 : 瀬谷土橋公園前交差点)

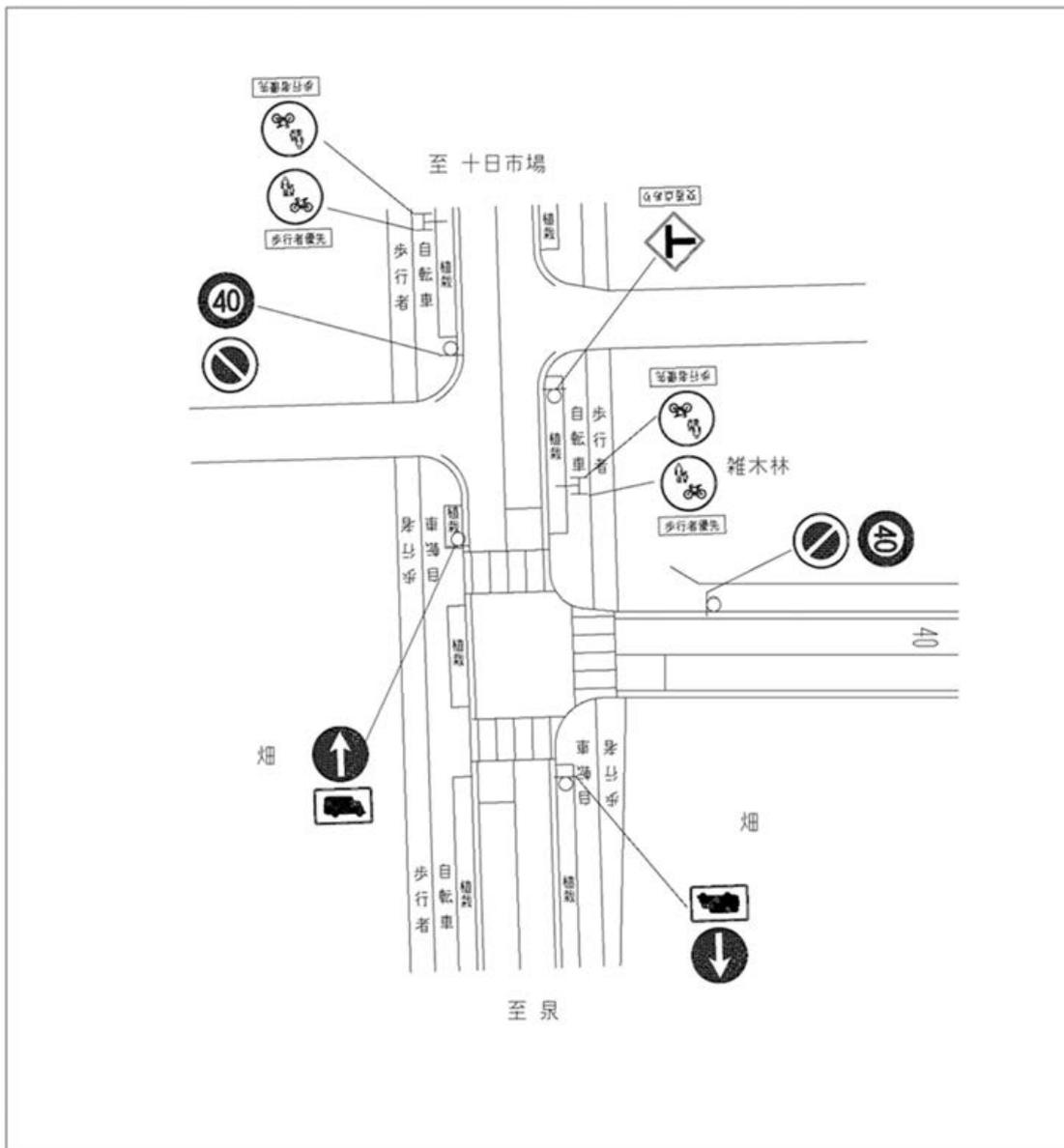


図 1.8-3(7) 道路規制・標識図 (地点 5 : 中瀬谷消防署出張所北側交差点)

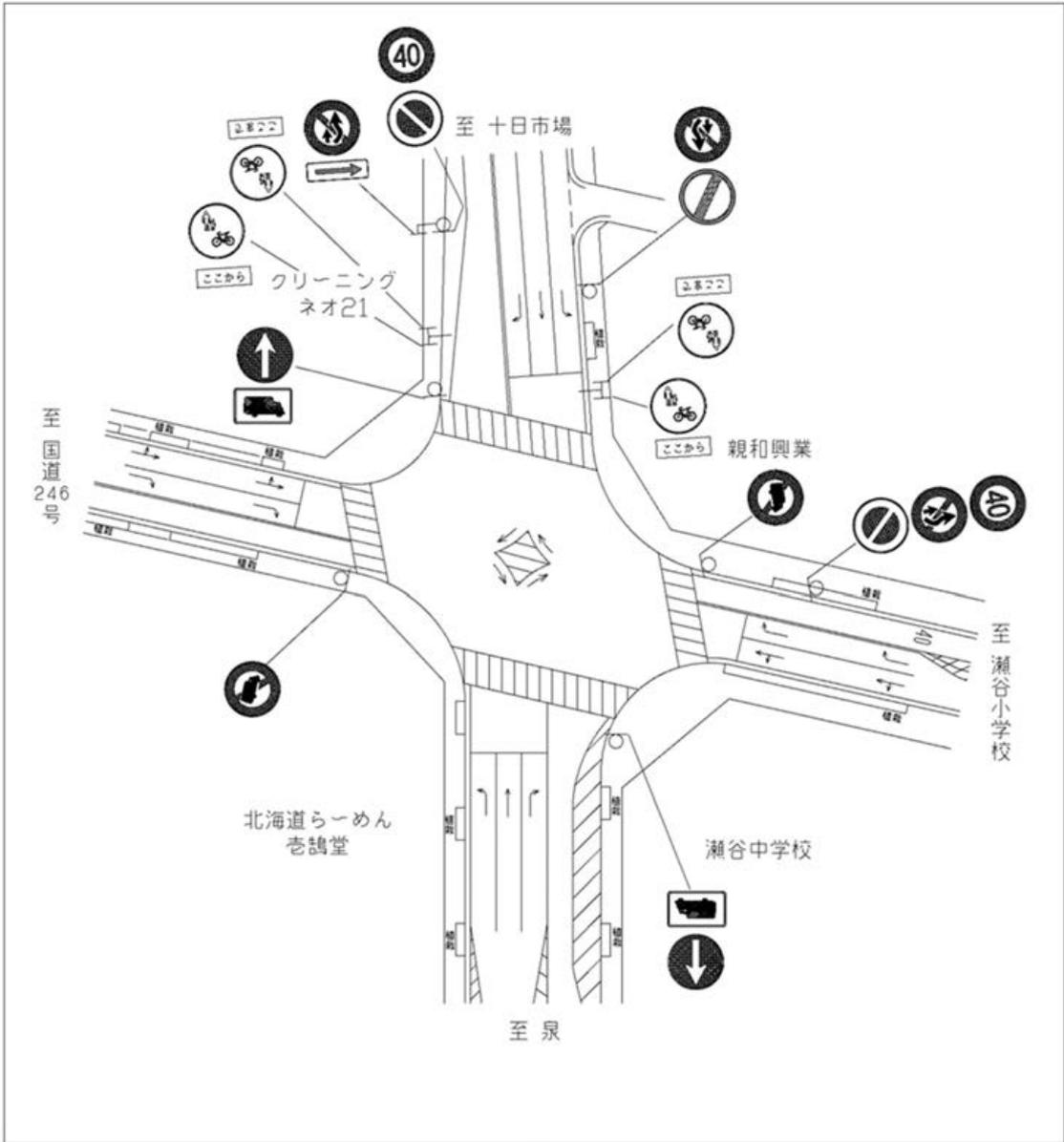
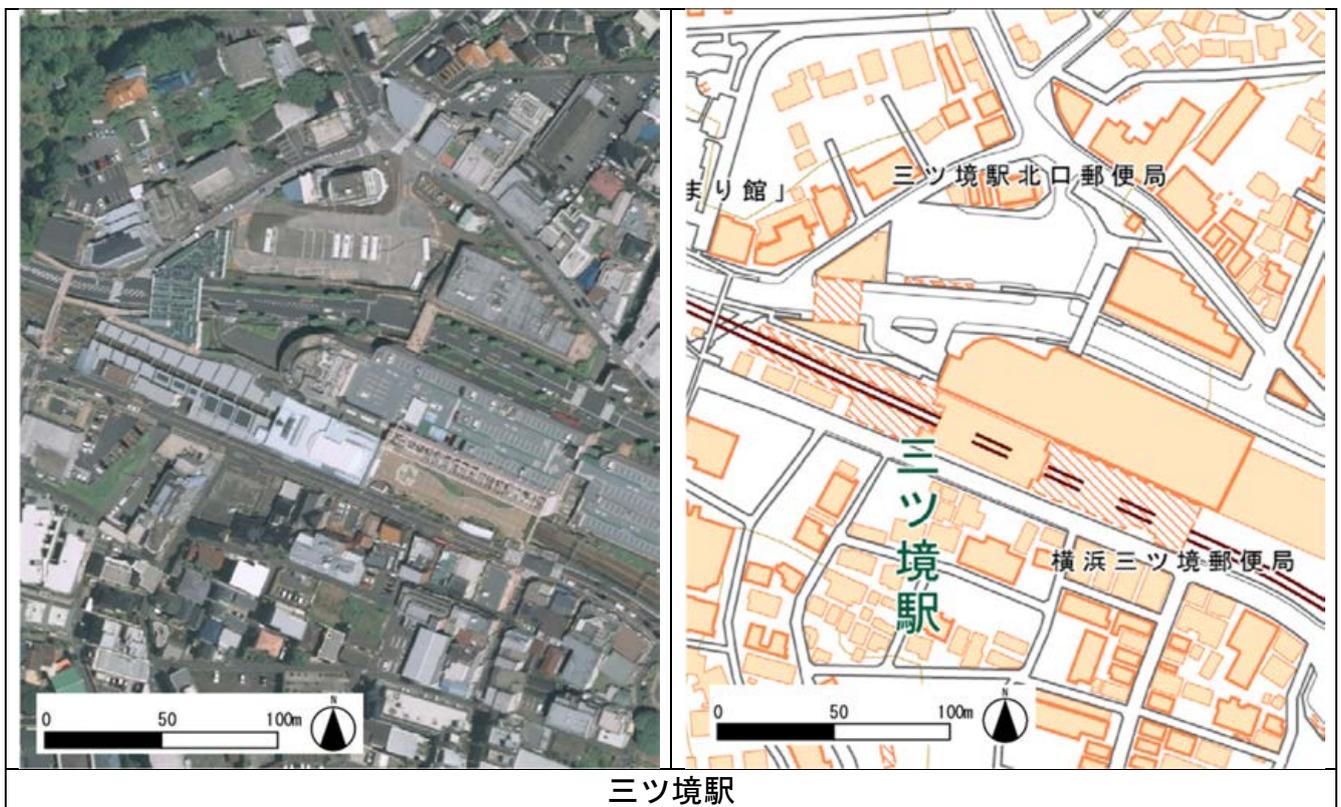
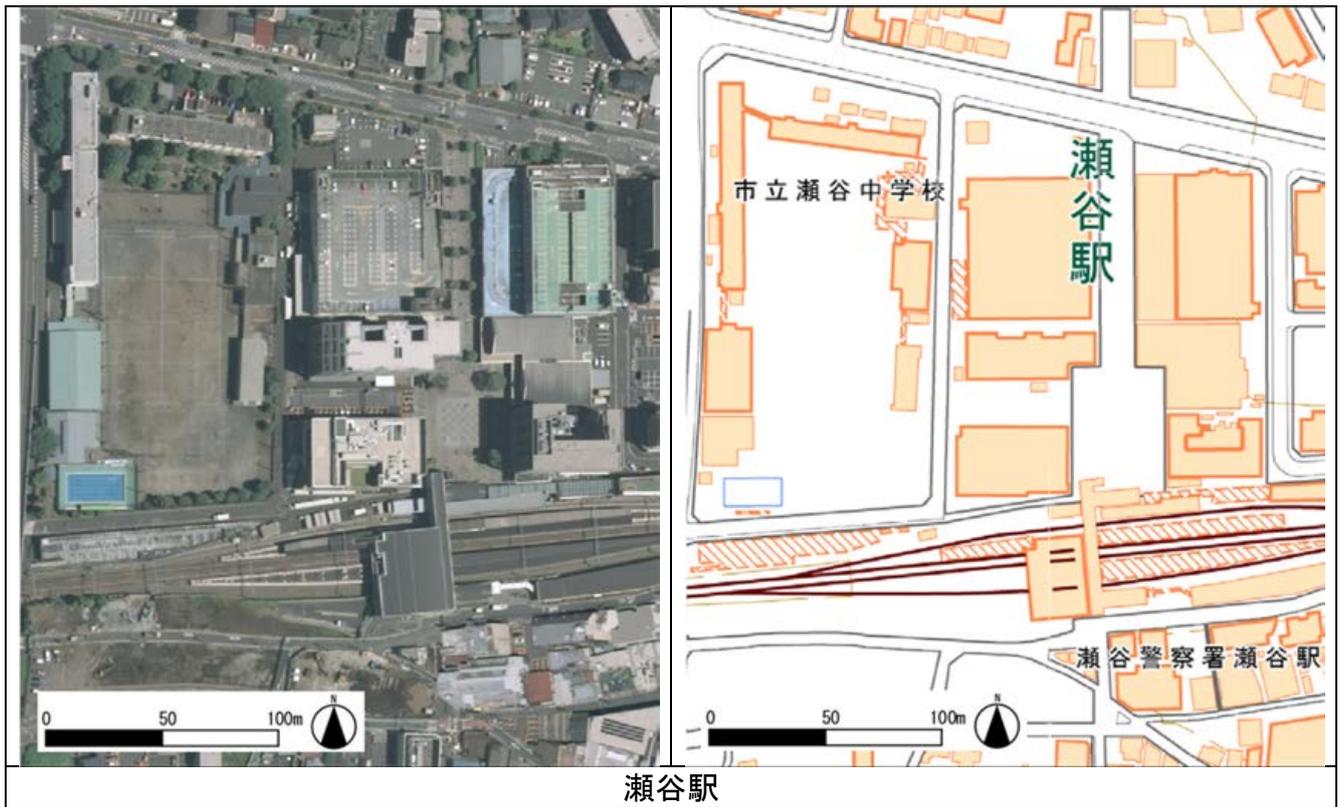


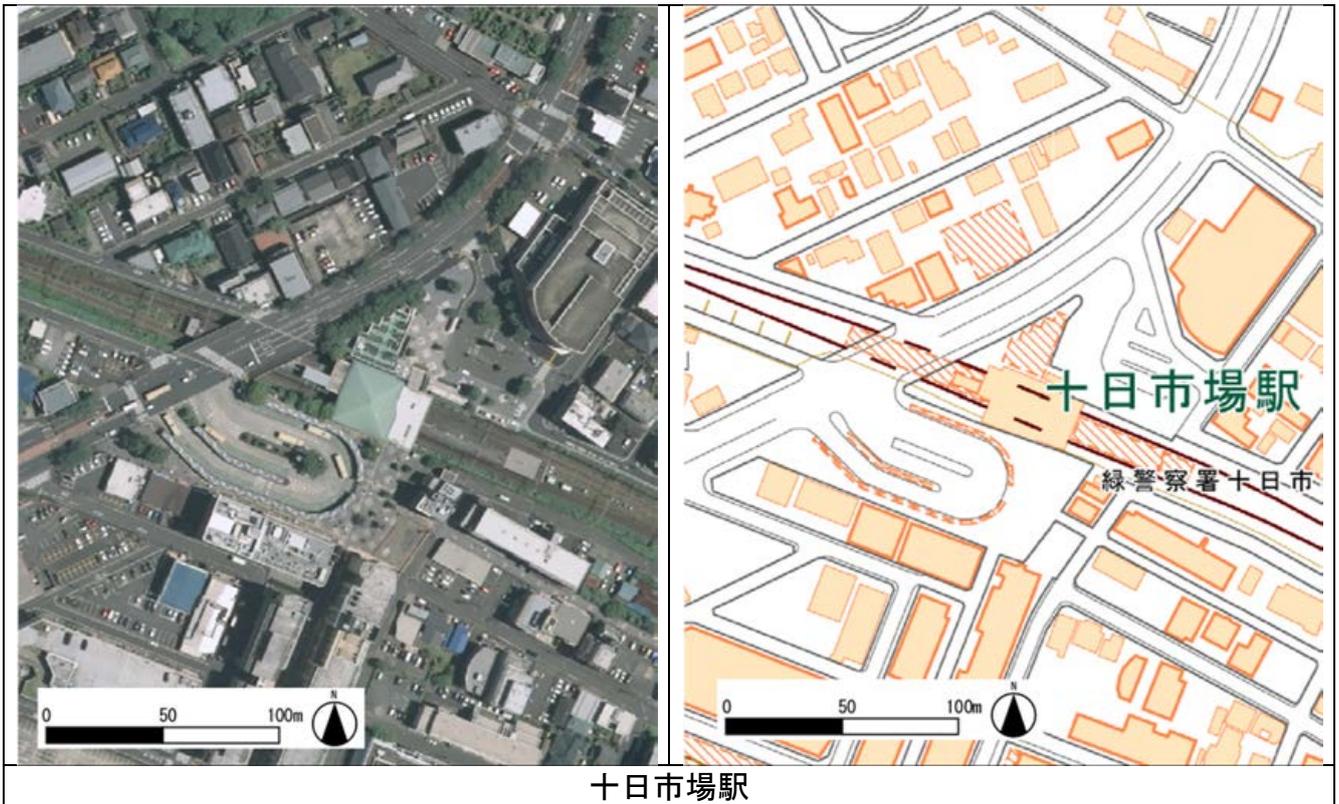
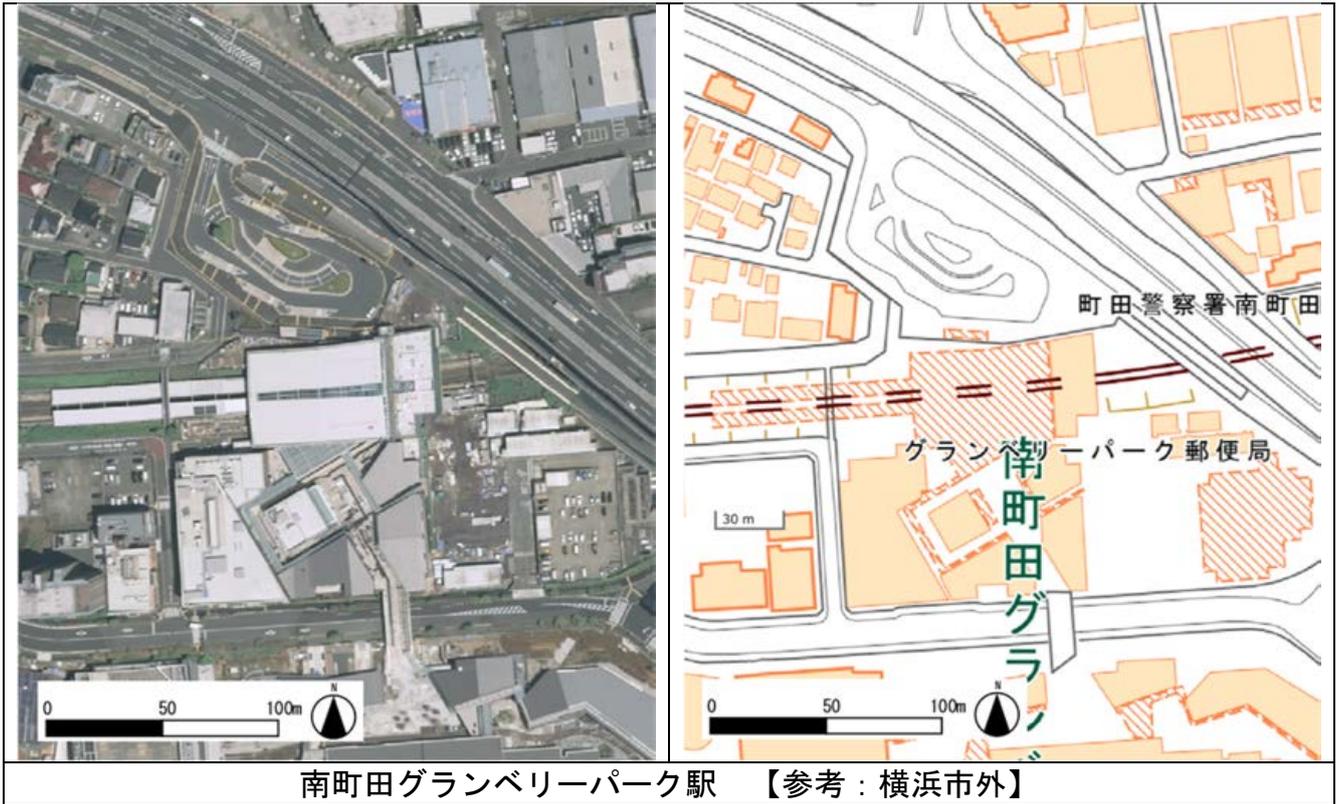
図 1.8-3(8) 道路規制・標識図 (地点 6 : 瀬谷中学校前交差点)

(3) シャトルバスの発着駅の現況図



出典：国土地理院ウェブサイト 地理院地図（全国最新写真(シームレス)撮影期間：2019年6月～8月、標準地図)

図 1.8-4(1) シャトルバス発着駅の現況図



出典：国土地理院ウェブサイト 地理院地図（全国最新写真(シームレス)撮影期間：2019年6月～8月、標準地図）

図 1.8-4(2) シャトルバス発着駅の現況図

## 1.8.2 予測

### (1) 開催中の予測交通量

本編第 6 章（環境影響の予測及び評価）で使用する開催中の予測交通量は、以下のとおり交通量推計を行い設定しました。

#### 1) 発生集中交通量の設定

開催中における交通量の検討手順は、図 1.8-5 に示すとおりであり、国際園芸博覧会の開催される 2027 年時点の将来一般交通の OD 表、及び本博覧会の関係車両等の交通の OD 表を作成し、足し合わせることで、開催中の将来 OD 表を設定しました。

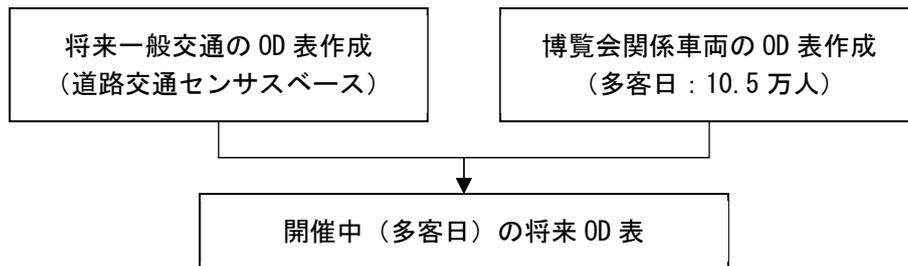


図 1.8-5 開催中の予測交通量 (OD 表) の検討手順

#### 2) 交通量の推計

配分対象道路への交通量配分は、交通管理者や所管省庁等との協議・調整において他事業との整合を図る観点から、転換率式併用 QV 分割配分手法を用いました。この手法は、ある発地 (O) から着地 (D) までの経路について、有料高速道路経由と一般道路経由それぞれに時間距離が最短となる経路を探索し、両者の時間差及び料金差等から求められる「転換率」に基づいて高速道路を利用する OD の割合を設定し、高速道路及び一般道路へ配分する方法です。

なお、推計に用いた道路交通網については、博覧会開催時に想定される状況<sup>註</sup>を考慮しました。

注：会場周辺については、環状 4 号線の整備 (2 車線→4 車線)、市道五貫目第 33 号線 (八王子街道) の整備 (2 車線→4 車線) 等が挙げられます。

以上の手法により推計した開催中交通量には、[①将来一般交通量] と [②本博覧会の関係車両の発生集中交通量] が含まれますが、このうち①は、②に起因する交通流の変化が加味されたものとなります。

開催中交通量の推計シミュレーションにおいて、本博覧会会場周辺に関係車両等が集中するという前提であることから、一般車両は会場周辺の混雑を避けて発地 (O) から着地 (D) までの経路を選択している可能性があり、結果として、将来一般交通量だけを見ると、現地調査結果の交通量と比べて少なくなっている可能性があります。

#### 3) 算定結果

上述の考え方に基づいて設定し、本編第 6 章（環境影響の予測及び評価）で使した開催中交通量は、表 1.8-1～表 1.8-11 に示すとおりです。

表 1.8-1(1) 開催中の方向別交通量 (地点1: 目黒 / 将来一般交通量)

	A→B	A→C	A→D	B→A	B→C	B→D	C→A	C→B	C→D	D→A	D→B	D→C	計		D	
小型	1時	22	41	32	23	29	11	38	46	13	28	6	11	300	A	
	2時	20	37	29	21	26	10	34	42	12	26	6	10	273	B	C
	3時	16	32	24	18	22	8	29	35	10	22	5	9	230		
	4時	15	29	22	16	20	8	26	32	9	20	4	8	209		
	5時	25	48	37	27	33	12	43	53	15	33	7	13	346		
	6時	34	65	50	37	45	17	59	72	21	44	10	18	472		
	7時	50	95	73	54	66	25	86	106	31	65	14	26	691		
	8時	70	134	103	76	92	35	122	149	43	92	20	37	973		
	9時	76	146	112	83	101	38	132	162	47	100	22	40	1,059		
	10時	91	174	134	99	120	46	159	194	57	120	26	48	1,268		
	11時	88	169	130	96	117	44	153	188	55	116	25	46	1,227		
	12時	85	162	124	92	112	42	147	181	53	111	24	44	1,177		
	13時	87	167	128	95	115	44	152	186	54	115	25	46	1,214		
	14時	87	166	127	94	114	43	151	185	54	114	25	46	1,206		
	15時	87	167	128	95	115	44	152	186	54	115	25	46	1,214		
	16時	91	174	133	99	120	45	158	193	56	119	26	48	1,262		
	17時	91	174	134	99	120	46	158	194	57	120	26	48	1,267		
	18時	85	163	126	93	113	43	149	182	53	112	25	45	1,189		
	19時	80	154	118	88	106	40	140	172	50	106	23	42	1,119		
	20時	64	123	94	70	85	32	111	137	40	84	18	34	892		
	21時	54	104	80	59	72	27	94	116	34	71	16	29	756		
	22時	57	109	84	62	75	29	99	122	35	75	16	30	793		
	23時	35	66	51	38	46	17	60	74	22	46	10	18	483		
	24時	26	49	38	28	34	13	45	55	16	34	7	14	359		
	A→B	A→C	A→D	B→A	B→C	B→D	C→A	C→B	C→D	D→A	D→B	D→C	計			
大型	1時	4	13	7	5	17	7	12	23	2	8	4	1	103		
	2時	4	12	6	5	16	6	11	21	2	7	3	1	94		
	3時	3	10	5	4	13	5	9	18	1	6	3	1	78		
	4時	3	9	5	4	12	5	8	16	1	6	3	0	72		
	5時	5	15	8	6	20	8	14	27	2	9	4	1	119		
	6時	7	20	11	8	27	11	19	36	3	13	6	1	162		
	7時	10	30	16	12	40	16	27	53	4	18	8	2	236		
	8時	14	42	23	17	56	23	39	75	6	26	12	2	335		
	9時	15	46	25	19	61	25	42	82	6	28	13	2	364		
	10時	18	55	29	22	73	30	50	98	8	34	16	3	436		
	11時	18	53	29	21	71	29	49	95	7	33	15	3	423		
	12時	17	51	27	21	68	28	47	91	7	31	14	3	405		
	13時	18	53	28	21	70	29	48	94	7	32	15	3	418		
	14時	18	52	28	21	69	28	48	93	7	32	15	3	414		
	15時	18	53	28	21	70	29	48	94	7	32	15	3	418		
	16時	18	55	29	22	73	30	50	97	8	34	15	3	434		
	17時	18	55	29	22	73	30	50	98	8	34	16	3	436		
	18時	17	52	28	21	68	28	47	92	7	32	15	3	410		
	19時	16	49	26	20	65	26	45	86	7	30	14	3	387		
	20時	13	39	21	16	51	21	35	69	5	24	11	2	307		
	21時	11	33	18	13	44	18	30	58	5	20	9	2	261		
	22時	12	35	18	14	46	19	32	61	5	21	10	2	275		
	23時	7	21	11	8	28	11	19	37	3	13	6	1	165		
	24時	5	16	8	6	21	8	14	28	2	10	4	1	123		
	A→B	A→C	A→D	B→A	B→C	B→D	C→A	C→B	C→D	D→A	D→B	D→C	計			
小型+大型	1時	26	54	39	28	46	18	50	69	15	36	10	12	403		
	2時	24	49	35	26	42	16	45	63	14	33	9	11	367		
	3時	19	42	29	22	35	13	38	53	11	28	8	10	308		
	4時	18	38	27	20	32	13	34	48	10	26	7	8	281		
	5時	30	63	45	33	53	20	57	80	17	42	11	14	465		
	6時	41	85	61	45	72	28	78	108	24	57	16	19	634		
	7時	60	125	89	66	106	41	113	159	35	83	22	28	927		
	8時	84	176	126	93	148	58	161	224	49	118	32	39	1,308		
	9時	91	192	137	102	162	63	174	244	53	128	35	42	1,423		
	10時	109	229	163	121	193	76	209	292	65	154	42	51	1,704		
	11時	106	222	159	117	188	73	202	283	62	149	40	49	1,650		
	12時	102	213	151	113	180	70	194	272	60	142	38	47	1,582		
	13時	105	220	156	116	185	73	200	280	61	147	40	49	1,632		
	14時	105	218	155	115	183	71	199	278	61	146	40	49	1,620		
	15時	105	220	156	116	185	73	200	280	61	147	40	49	1,632		
	16時	109	229	162	121	193	75	208	290	64	153	41	51	1,696		
	17時	109	229	163	121	193	76	208	292	65	154	42	51	1,703		
	18時	102	215	154	114	181	71	196	274	60	144	40	48	1,599		
	19時	96	203	144	108	171	66	185	258	57	136	37	45	1,506		
	20時	77	162	115	86	136	53	146	206	45	108	29	36	1,199		
	21時	65	137	98	72	116	45	124	174	39	91	25	31	1,017		
	22時	69	144	102	76	121	48	131	183	40	96	26	32	1,068		
	23時	42	87	62	46	74	28	79	111	25	59	16	19	648		
	24時	31	65	46	34	55	21	59	83	18	44	11	15	482		

表 1.8-1(2) 開催中の方向別交通量 (地点1: 目黒 / 花博交通量)

		A→B	A→C	A→D	B→A	B→C	B→D	C→A	C→B	C→D	D→A	D→B	D→C	計		D	
小型	1時	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0		A	C
	2時	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0		B	
	3時	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0			
	4時	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0			
	5時	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0			
	6時	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0			
	7時	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0			
	8時	0	70	0	0	28	0	0	0	0	0	0	0	101			
	9時	0	81	0	0	32	0	0	0	0	0	0	0	117			
	10時	0	63	0	0	25	0	0	0	0	0	0	0	91			
	11時	0	51	0	0	20	0	14	14	23	0	0	0	73			
	12時	0	45	0	0	18	0	23	24	38	0	0	0	65			
	13時	0	41	0	0	16	0	37	38	61	0	0	0	59			
	14時	0	34	0	0	14	0	51	53	83	0	0	0	50			
	15時	0	26	0	0	10	0	54	56	88	0	0	0	38			
	16時	0	38	0	0	15	0	57	58	92	0	0	0	55			
	17時	0	67	0	0	27	0	43	45	70	0	0	0	97			
	18時	0	38	0	0	15	0	39	40	63	0	0	0	55			
	19時	0	16	0	0	6	0	46	48	75	0	0	0	24			
	20時	0	0	0	0	0	0	162	168	265	0	0	0	595			
	21時	0	0	0	0	0	0	57	58	92	0	0	0	207			
	22時	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0			
	23時	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0			
	24時	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0			
		A→B	A→C	A→D	B→A	B→C	B→D	C→A	C→B	C→D	D→A	D→B	D→C	計			
大型	1時	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0				
	2時	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0				
	3時	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0				
	4時	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0				
	5時	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0				
	6時	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0				
	7時	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0				
	8時	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0				
	9時	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0				
	10時	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0				
	11時	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0				
	12時	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0				
	13時	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0				
	14時	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0				
	15時	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0				
	16時	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0				
	17時	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0				
	18時	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0				
	19時	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0				
	20時	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0				
	21時	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0				
	22時	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0				
	23時	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0				
	24時	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0				
		A→B	A→C	A→D	B→A	B→C	B→D	C→A	C→B	C→D	D→A	D→B	D→C	計			
小型+大型	1時	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0				
	2時	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0				
	3時	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0				
	4時	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0				
	5時	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0				
	6時	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0				
	7時	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0				
	8時	0	71	0	0	28	0	0	0	0	0	0	0				
	9時	0	82	0	0	32	0	0	0	0	0	0	0				
	10時	0	64	0	0	25	0	0	0	0	0	0	0				
	11時	0	52	0	0	20	0	14	14	23	0	0	0				
	12時	0	45	0	0	18	0	23	24	38	0	0	0				
	13時	0	41	0	0	16	0	37	38	61	0	0	0				
	14時	0	34	0	0	14	0	51	53	83	0	0	0				
	15時	0	26	0	0	10	0	55	56	88	0	0	0				
	16時	0	38	0	0	15	0	58	58	92	0	0	0				
	17時	0	67	0	0	27	0	44	45	70	0	0	0				
	18時	0	38	0	0	15	0	40	40	63	0	0	0				
	19時	0	16	0	0	6	0	46	48	75	0	0	0				
	20時	0	0	0	0	0	0	162	168	265	0	0	0				
	21時	0	0	0	0	0	0	57	58	92	0	0	0				
	22時	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0				
	23時	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0				
	24時	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0				

表 1.8-1(3) 開催中の方向別交通量（地点1：目黒 / 将来一般＋花博交通量）

	A→B	A→C	A→D	B→A	B→C	B→D	C→A	C→B	C→D	D→A	D→B	D→C	計		D	
小型	1時	22	41	32	23	29	11	38	46	13	28	6	11	300		
	2時	20	37	29	21	26	10	34	42	12	26	6	10	273	A	
	3時	16	32	24	18	22	8	29	35	10	22	5	9	230		B
	4時	15	29	22	16	20	8	26	32	9	20	4	8	209		
	5時	25	48	37	27	33	12	43	53	15	33	7	13	346		
	6時	34	65	50	37	45	17	59	72	21	44	10	18	472		
	7時	50	95	73	54	66	25	86	106	31	65	14	26	691		
	8時	70	204	103	76	120	35	122	149	43	92	20	138	1,172		
	9時	76	227	112	83	133	38	132	162	47	100	22	157	1,289		
	10時	91	237	134	99	145	46	159	194	57	120	26	139	1,447		
	11時	88	220	130	96	137	44	167	202	78	116	25	119	1,422		
	12時	85	207	124	92	130	42	170	205	91	111	24	109	1,390		
	13時	87	208	128	95	131	44	189	224	115	115	25	105	1,466		
	14時	87	200	127	94	128	43	202	238	137	114	25	96	1,491		
	15時	87	193	128	95	125	44	206	242	142	115	25	84	1,486		
	16時	91	212	133	99	135	45	215	251	148	119	26	103	1,577		
	17時	91	241	134	99	147	46	201	239	127	120	26	145	1,616		
	18時	85	201	126	93	128	43	188	222	116	112	25	100	1,439		
	19時	80	170	118	88	112	40	186	220	125	106	23	66	1,334		
	20時	64	123	94	70	85	32	273	305	305	84	18	34	1,487		
	21時	54	104	80	59	72	27	151	174	126	71	16	29	963		
	22時	57	109	84	62	75	29	99	122	35	75	16	30	793		
	23時	35	66	51	38	46	17	60	74	22	46	10	18	483		
	24時	26	49	38	28	34	13	45	55	16	34	7	14	359		
	A→B	A→C	A→D	B→A	B→C	B→D	C→A	C→B	C→D	D→A	D→B	D→C	計			
大型	1時	4	13	7	5	17	7	12	23	2	8	4	1	103		
	2時	4	12	6	5	16	6	11	21	2	7	3	1	94		
	3時	3	10	5	4	13	5	9	18	1	6	3	1	78		
	4時	3	9	5	4	12	5	8	16	1	6	3	0	72		
	5時	5	15	8	6	20	8	14	27	2	9	4	1	119		
	6時	7	20	11	8	27	11	19	36	3	13	6	1	162		
	7時	10	30	16	12	40	16	27	53	4	18	8	2	236		
	8時	14	43	23	17	56	23	39	75	6	26	12	2	336		
	9時	15	47	25	19	61	25	42	82	6	28	13	2	365		
	10時	18	56	29	22	73	30	50	98	8	34	16	3	437		
	11時	18	54	29	21	71	29	49	95	7	33	15	3	424		
	12時	17	51	27	21	68	28	47	91	7	31	14	3	405		
	13時	18	53	28	21	70	29	48	94	7	32	15	3	418		
	14時	18	52	28	21	69	28	48	93	7	32	15	3	414		
	15時	18	53	28	21	70	29	49	94	7	32	15	3	419		
	16時	18	55	29	22	73	30	51	97	8	34	15	3	435		
	17時	18	55	29	22	73	30	51	98	8	34	16	3	437		
	18時	17	52	28	21	68	28	48	92	7	32	15	3	411		
	19時	16	49	26	20	65	26	45	86	7	30	14	3	387		
	20時	13	39	21	16	51	21	35	69	5	24	11	2	307		
	21時	11	33	18	13	44	18	30	58	5	20	9	2	261		
	22時	12	35	18	14	46	19	32	61	5	21	10	2	275		
	23時	7	21	11	8	28	11	19	37	3	13	6	1	165		
	24時	5	16	8	6	21	8	14	28	2	10	4	1	123		
	A→B	A→C	A→D	B→A	B→C	B→D	C→A	C→B	C→D	D→A	D→B	D→C	計			
小型+大型	1時	26	54	39	28	46	18	50	69	15	36	10	12	403		
	2時	24	49	35	26	42	16	45	63	14	33	9	11	367		
	3時	19	42	29	22	35	13	38	53	11	28	8	10	308		
	4時	18	38	27	20	32	13	34	48	10	26	7	8	281		
	5時	30	63	45	33	53	20	57	80	17	42	11	14	465		
	6時	41	85	61	45	72	28	78	108	24	57	16	19	634		
	7時	60	125	89	66	106	41	113	159	35	83	22	28	927		
	8時	84	247	126	93	176	58	161	224	49	118	32	140	1,508		
	9時	91	274	137	102	194	63	174	244	53	128	35	159	1,654		
	10時	109	293	163	121	218	76	209	292	65	154	42	142	1,884		
	11時	106	274	159	117	208	73	216	297	85	149	40	122	1,846		
	12時	102	258	151	113	198	70	217	296	98	142	38	112	1,795		
	13時	105	261	156	116	201	73	237	318	122	147	40	108	1,884		
	14時	105	252	155	115	197	71	250	331	144	146	40	99	1,905		
	15時	105	246	156	116	195	73	255	336	149	147	40	87	1,905		
	16時	109	267	162	121	208	75	266	348	156	153	41	106	2,012		
	17時	109	296	163	121	220	76	252	337	135	154	42	148	2,053		
	18時	102	253	154	114	196	71	236	314	123	144	40	103	1,850		
	19時	96	219	144	108	177	66	231	306	132	136	37	69	1,721		
	20時	77	162	115	86	136	53	308	374	310	108	29	36	1,794		
	21時	65	137	98	72	116	45	181	232	131	91	25	31	1,224		
	22時	69	144	102	76	121	48	131	183	40	96	26	32	1,068		
	23時	42	87	62	46	74	28	79	111	25	59	16	19	648		
	24時	31	65	46	34	55	21	59	83	18	44	11	15	482		

表 1.8-2(1) 開催中の方向別交通量 (地点2: 目黒交番前 / 将来一般交通量)

	A→B	A→C	A→D	B→A	B→C	B→D	C→A	C→B	C→D	D→A	D→B	D→C	計		A	
小型	1時	15	0	0	13	9	48	0	7	2	1	48	8	151	B	D
	2時	14	0	0	12	9	44	0	7	2	1	44	7	140	C	
	3時	13	0	0	11	8	42	0	6	2	1	42	7	132		
	4時	14	0	0	12	9	44	0	7	2	1	44	7	140		
	5時	24	0	1	20	15	74	0	11	3	2	74	12	236		
	6時	34	0	1	28	21	108	0	17	5	3	107	17	341		
	7時	48	0	1	40	30	151	0	23	7	4	150	24	478		
	8時	70	0	1	57	43	218	0	33	10	6	216	34	688		
	9時	73	0	2	60	45	229	0	35	11	6	227	36	724		
	10時	80	0	2	65	49	249	0	38	11	6	247	39	786		
	11時	73	0	2	60	45	229	0	35	10	6	227	36	723		
	12時	72	0	2	59	44	226	0	35	10	6	224	36	714		
	13時	78	0	2	64	48	245	0	38	11	6	243	38	773		
	14時	76	0	2	63	47	238	0	37	11	6	236	37	753		
	15時	78	0	2	64	48	243	0	37	11	6	241	38	768		
	16時	77	0	2	64	47	242	0	37	11	6	240	38	764		
	17時	82	0	2	67	50	256	0	39	12	7	254	40	809		
	18時	80	0	2	65	49	249	0	38	11	7	247	39	787		
	19時	66	0	1	54	40	205	0	32	9	5	204	32	648		
	20時	53	0	1	43	32	165	0	25	8	4	164	26	521		
	21時	50	0	1	41	31	157	0	24	7	4	156	25	496		
	22時	49	0	1	41	30	154	0	24	7	4	153	24	487		
	23時	28	0	1	23	17	88	0	14	4	2	87	14	278		
	24時	22	0	0	18	14	70	0	11	3	2	70	11	221		
	A→B	A→C	A→D	B→A	B→C	B→D	C→A	C→B	C→D	D→A	D→B	D→C	計			
大型	1時	6	0	0	5	2	22	0	2	5	0	19	1	62		
	2時	6	0	0	4	2	20	0	2	4	0	18	1	57		
	3時	5	0	0	4	2	19	0	1	4	0	17	1	53		
	4時	6	0	0	4	2	20	0	2	4	0	18	1	57		
	5時	9	0	0	7	3	33	0	3	7	0	30	2	94		
	6時	14	0	0	11	4	48	0	4	10	0	43	3	137		
	7時	19	0	0	15	6	68	0	5	14	0	61	4	192		
	8時	28	0	0	22	9	98	0	8	21	1	87	6	280		
	9時	29	0	0	23	9	103	0	8	22	1	92	6	293		
	10時	32	0	0	25	10	112	0	9	24	1	100	7	320		
	11時	29	0	0	23	9	103	0	8	22	1	92	6	293		
	12時	29	0	0	23	9	102	0	8	22	1	91	6	291		
	13時	31	0	0	24	10	110	0	9	23	1	98	7	313		
	14時	30	0	0	24	10	107	0	8	23	1	95	7	305		
	15時	31	0	0	24	10	109	0	8	23	1	97	7	310		
	16時	31	0	0	24	10	109	0	8	23	1	97	7	310		
	17時	33	0	0	26	11	115	0	9	24	1	103	7	329		
	18時	32	0	0	25	10	112	0	9	24	1	100	7	320		
	19時	26	0	0	20	8	92	0	7	20	1	82	6	262		
	20時	21	0	0	16	7	74	0	6	16	0	66	5	211		
	21時	20	0	0	16	6	71	0	5	15	0	63	4	200		
	22時	20	0	0	15	6	69	0	5	15	0	62	4	196		
	23時	11	0	0	9	4	40	0	3	8	0	35	2	112		
	24時	9	0	0	7	3	32	0	2	7	0	28	2	90		
	A→B	A→C	A→D	B→A	B→C	B→D	C→A	C→B	C→D	D→A	D→B	D→C	計			
小型+大型	1時	21	0	0	18	11	70	0	9	7	1	67	9	213		
	2時	20	0	0	16	11	64	0	9	6	1	62	8	197		
	3時	18	0	0	15	10	61	0	7	6	1	59	8	185		
	4時	20	0	0	16	11	64	0	9	6	1	62	8	197		
	5時	33	0	1	27	18	107	0	14	10	2	104	14	330		
	6時	48	0	1	39	25	156	0	21	15	3	150	20	478		
	7時	67	0	1	55	36	219	0	28	21	4	211	28	670		
	8時	98	0	1	79	52	316	0	41	31	7	303	40	968		
	9時	102	0	2	83	54	332	0	43	33	7	319	42	1,017		
	10時	112	0	2	90	59	361	0	47	35	7	347	46	1,106		
	11時	102	0	2	83	54	332	0	43	32	7	319	42	1,016		
	12時	101	0	2	82	53	328	0	43	32	7	315	42	1,005		
	13時	109	0	2	88	58	355	0	47	34	7	341	45	1,086		
	14時	106	0	2	87	57	345	0	45	34	7	331	44	1,058		
	15時	109	0	2	88	58	352	0	45	34	7	338	45	1,078		
	16時	108	0	2	88	57	351	0	45	34	7	337	45	1,074		
	17時	115	0	2	93	61	371	0	48	36	8	357	47	1,138		
	18時	112	0	2	90	59	361	0	47	35	8	347	46	1,107		
	19時	92	0	1	74	48	297	0	39	29	6	286	38	910		
	20時	74	0	1	59	39	239	0	31	24	4	230	31	732		
	21時	70	0	1	57	37	228	0	29	22	4	219	29	696		
	22時	69	0	1	56	36	223	0	29	22	4	215	28	683		
	23時	39	0	1	32	21	128	0	17	12	2	122	16	390		
	24時	31	0	0	25	17	102	0	13	10	2	98	13	311		

表 1.8-2(2) 開催中の方向別交通量 (地点2: 目黒交番前 / 花博交通量)

	A→B	A→C	A→D	B→A	B→C	B→D	C→A	C→B	C→D	D→A	D→B	D→C	計		A	
小型	1時	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	B	
	2時	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	C	
	3時	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0		
	4時	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0		
	5時	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0		
	6時	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0		
	7時	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0		
	8時	0	381	0	0	206	0	0	0	0	0	0	33	620		
	9時	0	439	0	0	237	0	0	0	0	0	0	38	714		
	10時	0	341	0	0	184	0	0	0	0	0	0	30	555		
	11時	0	275	0	0	148	0	0	34	0	0	0	24	481		
	12時	0	244	0	0	132	0	0	57	0	0	0	21	454		
	13時	0	221	0	0	119	0	0	91	0	0	0	19	450		
	14時	0	188	0	0	101	0	0	126	0	0	0	16	431		
	15時	0	144	0	0	78	0	0	133	0	0	0	13	368		
	16時	0	206	0	0	111	0	0	139	0	0	0	18	474		
	17時	0	365	0	0	197	0	0	106	0	0	0	32	700		
	18時	0	205	0	0	111	0	0	95	0	0	0	18	429		
	19時	0	89	0	0	48	0	0	113	0	0	0	8	258		
	20時	0	0	0	0	0	0	0	399	0	0	0	0	399		
	21時	0	0	0	0	0	0	0	139	0	0	0	0	139		
	22時	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0		
	23時	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0		
	24時	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0		
大型	1時	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0		
	2時	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0		
	3時	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0		
	4時	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0		
	5時	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0		
	6時	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0		
	7時	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0		
	8時	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	1		
	9時	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	1		
	10時	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	1		
	11時	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	1		
	12時	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0		
	13時	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0		
	14時	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0		
	15時	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	1		
	16時	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	1		
	17時	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	1		
	18時	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	1		
	19時	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0		
	20時	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0		
	21時	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0		
	22時	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0		
	23時	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0		
	24時	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0		
小型+大型	1時	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0		
	2時	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0		
	3時	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0		
	4時	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0		
	5時	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0		
	6時	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0		
	7時	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0		
	8時	0	381	0	0	207	0	0	0	0	0	0	33	621		
	9時	0	439	0	0	238	0	0	0	0	0	0	38	715		
	10時	0	341	0	0	185	0	0	0	0	0	0	30	556		
	11時	0	275	0	0	149	0	0	34	0	0	0	24	482		
	12時	0	244	0	0	132	0	0	57	0	0	0	21	454		
	13時	0	221	0	0	119	0	0	91	0	0	0	19	450		
	14時	0	188	0	0	101	0	0	126	0	0	0	16	431		
	15時	0	144	0	0	78	0	0	134	0	0	0	13	369		
	16時	0	206	0	0	111	0	0	140	0	0	0	18	475		
	17時	0	365	0	0	197	0	0	107	0	0	0	32	701		
	18時	0	205	0	0	111	0	0	96	0	0	0	18	430		
	19時	0	89	0	0	48	0	0	113	0	0	0	8	258		
	20時	0	0	0	0	0	0	0	399	0	0	0	0	399		
	21時	0	0	0	0	0	0	0	139	0	0	0	0	139		
	22時	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0		
	23時	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0		
	24時	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0		

注: 小型車両A→Cは、駐車場に入場する観点から、オーバypassを通過せず交差点を通過することを想定した値となります。

表 1.8-2 (3) 開催中の方向別交通量 (地点 2 : 目黒交番前 / 将来一般+花博交通)

		A→B	A→C	A→D	B→A	B→C	B→D	C→A	C→B	C→D	D→A	D→B	D→C	計		A	
小型	1時	15	0	0	13	9	48	0	7	2	1	48	8	151		B	D
	2時	14	0	0	12	9	44	0	7	2	1	44	7	140		C	
	3時	13	0	0	11	8	42	0	6	2	1	42	7	132			
	4時	14	0	0	12	9	44	0	7	2	1	44	7	140			
	5時	24	0	1	20	15	74	0	11	3	2	74	12	236			
	6時	34	0	1	28	21	108	0	17	5	3	107	17	341			
	7時	48	0	1	40	30	151	0	23	7	4	150	24	478			
	8時	70	381	1	57	249	218	0	33	10	6	216	67	1,308			
	9時	73	439	2	60	282	229	0	35	11	6	227	74	1,438			
	10時	80	341	2	65	233	249	0	38	11	6	247	69	1,341			
	11時	73	275	2	60	193	229	0	69	10	6	227	60	1,204			
	12時	72	244	2	59	176	226	0	92	10	6	224	57	1,168			
	13時	78	221	2	64	167	245	0	129	11	6	243	57	1,223			
	14時	76	188	2	63	148	238	0	163	11	6	236	53	1,184			
	15時	78	144	2	64	126	243	0	170	11	6	241	51	1,136			
	16時	77	206	2	64	158	242	0	176	11	6	240	56	1,238			
	17時	82	365	2	67	247	256	0	145	12	7	254	72	1,509			
	18時	80	205	2	65	160	249	0	133	11	7	247	57	1,216			
	19時	66	89	1	54	88	205	0	145	9	5	204	40	906			
	20時	53	0	1	43	32	165	0	424	8	4	164	26	920			
	21時	50	0	1	41	31	157	0	163	7	4	156	25	635			
	22時	49	0	1	41	30	154	0	24	7	4	153	24	487			
	23時	28	0	1	23	17	88	0	14	4	2	87	14	278			
	24時	22	0	0	18	14	70	0	11	3	2	70	11	221			
		A→B	A→C	A→D	B→A	B→C	B→D	C→A	C→B	C→D	D→A	D→B	D→C	計			
大型	1時	6	0	0	5	2	22	0	2	5	0	19	1	62			
	2時	6	0	0	4	2	20	0	2	4	0	18	1	57			
	3時	5	0	0	4	2	19	0	1	4	0	17	1	53			
	4時	6	0	0	4	2	20	0	2	4	0	18	1	57			
	5時	9	0	0	7	3	33	0	3	7	0	30	2	94			
	6時	14	0	0	11	4	48	0	4	10	0	43	3	137			
	7時	19	0	0	15	6	68	0	5	14	0	61	4	192			
	8時	28	0	0	22	10	98	0	8	21	1	87	6	281			
	9時	29	0	0	23	10	103	0	8	22	1	92	6	294			
	10時	32	0	0	25	11	112	0	9	24	1	100	7	321			
	11時	29	0	0	23	10	103	0	8	22	1	92	6	294			
	12時	29	0	0	23	9	102	0	8	22	1	91	6	291			
	13時	31	0	0	24	10	110	0	9	23	1	98	7	313			
	14時	30	0	0	24	10	107	0	8	23	1	95	7	305			
	15時	31	0	0	24	10	109	0	9	23	1	97	7	311			
	16時	31	0	0	24	10	109	0	9	23	1	97	7	311			
	17時	33	0	0	26	11	115	0	10	24	1	103	7	330			
	18時	32	0	0	25	10	112	0	10	24	1	100	7	321			
	19時	26	0	0	20	8	92	0	7	20	1	82	6	262			
	20時	21	0	0	16	7	74	0	6	16	0	66	5	211			
	21時	20	0	0	16	6	71	0	5	15	0	63	4	200			
	22時	20	0	0	15	6	69	0	5	15	0	62	4	196			
	23時	11	0	0	9	4	40	0	3	8	0	35	2	112			
	24時	9	0	0	7	3	32	0	2	7	0	28	2	90			
		A→B	A→C	A→D	B→A	B→C	B→D	C→A	C→B	C→D	D→A	D→B	D→C	計			
小型+大型	1時	21	0	0	18	11	70	0	9	7	1	67	9	213			
	2時	20	0	0	16	11	64	0	9	6	1	62	8	197			
	3時	18	0	0	15	10	61	0	7	6	1	59	8	185			
	4時	20	0	0	16	11	64	0	9	6	1	62	8	197			
	5時	33	0	1	27	18	107	0	14	10	2	104	14	330			
	6時	48	0	1	39	25	156	0	21	15	3	150	20	478			
	7時	67	0	1	55	36	219	0	28	21	4	211	28	670			
	8時	98	381	1	79	259	316	0	41	31	7	303	73	1,589			
	9時	102	439	2	83	292	332	0	43	33	7	319	80	1,732			
	10時	112	341	2	90	244	361	0	47	35	7	347	76	1,662			
	11時	102	275	2	83	203	332	0	77	32	7	319	66	1,498			
	12時	101	244	2	82	185	328	0	100	32	7	315	63	1,459			
	13時	109	221	2	88	177	355	0	138	34	7	341	64	1,536			
	14時	106	188	2	87	158	345	0	171	34	7	331	60	1,489			
	15時	109	144	2	88	136	352	0	179	34	7	338	58	1,447			
	16時	108	206	2	88	168	351	0	185	34	7	337	63	1,549			
	17時	115	365	2	93	258	371	0	155	36	8	357	79	1,839			
	18時	112	205	2	90	170	361	0	143	35	8	347	64	1,537			
	19時	92	89	1	74	96	297	0	152	29	6	286	46	1,168			
	20時	74	0	1	59	39	239	0	430	24	4	230	31	1,131			
	21時	70	0	1	57	37	228	0	168	22	4	219	29	835			
	22時	69	0	1	56	36	223	0	29	22	4	215	28	683			
	23時	39	0	1	32	21	128	0	17	12	2	122	16	390			
	24時	31	0	0	25	17	102	0	13	10	2	98	13	311			

表 1.8-3(1) 開催中の方向別交通量 (地点3: 上川井 IC / 将来一般交通量)

		A→B	A→C	A→D	B→A	B→C	B→D	C→A	C→B	C→D	D→A	D→B	D→C	計	A	B	C	D
小型	1時	2	0	19	0	29	36	0	28	37	14	35	22	222				
	2時	2	0	18	0	28	34	0	27	35	13	33	21	211				
	3時	2	0	14	0	22	27	0	21	28	11	26	17	168				
	4時	2	0	17	0	25	31	0	25	32	12	30	19	193				
	5時	4	0	28	0	42	53	0	42	54	21	51	33	328				
	6時	5	0	41	0	61	77	0	61	79	30	74	47	475				
	7時	7	0	53	0	79	99	0	78	102	39	96	61	614				
	8時	9	0	71	0	106	133	0	104	136	51	128	82	820				
	9時	10	0	76	0	115	143	0	113	147	56	139	88	887				
	10時	10	0	82	0	124	154	0	122	159	60	150	95	956				
	11時	10	0	77	0	116	145	0	114	149	56	141	89	897				
	12時	10	0	77	0	116	145	0	114	149	56	141	89	897				
	13時	10	0	75	0	112	141	0	111	144	55	136	87	871				
	14時	10	0	80	0	120	150	0	118	154	58	145	92	927				
	15時	10	0	81	0	121	152	0	119	156	59	147	93	938				
	16時	10	0	82	0	123	153	0	121	158	60	149	94	950				
	17時	11	0	86	0	130	162	0	128	166	63	157	100	1,003				
	18時	9	0	73	0	110	137	0	108	141	53	133	85	849				
	19時	8	0	62	0	93	116	0	91	119	45	112	71	717				
	20時	7	0	56	0	83	104	0	82	107	41	101	64	645				
	21時	7	0	54	0	81	101	0	80	104	39	98	62	626				
	22時	6	0	47	0	70	88	0	69	90	34	85	54	543				
	23時	4	0	33	0	50	62	0	49	64	24	60	38	384				
	24時	3	0	24	0	36	45	0	35	46	17	43	28	277				
		A→B	A→C	A→D	B→A	B→C	B→D	C→A	C→B	C→D	D→A	D→B	D→C	計				
大型	1時	1	0	5	0	13	14	0	12	3	2	12	2	64				
	2時	1	0	4	0	12	13	0	12	3	2	11	2	60				
	3時	1	0	3	0	10	10	0	9	3	2	9	2	49				
	4時	1	0	4	0	11	12	0	11	3	2	10	2	56				
	5時	2	0	7	0	19	20	0	18	5	3	17	3	94				
	6時	2	0	10	0	28	29	0	26	7	5	25	5	137				
	7時	3	0	13	0	36	38	0	34	9	6	32	6	177				
	8時	4	0	17	0	48	51	0	45	13	8	43	8	237				
	9時	4	0	18	0	52	55	0	49	14	9	46	9	256				
	10時	5	0	20	0	56	59	0	53	15	10	50	10	278				
	11時	5	0	19	0	52	55	0	49	14	9	47	9	259				
	12時	5	0	19	0	52	55	0	49	14	9	47	9	259				
	13時	4	0	18	0	51	54	0	48	13	9	45	9	251				
	14時	5	0	19	0	54	57	0	51	14	10	48	9	267				
	15時	5	0	19	0	55	58	0	52	14	10	49	10	272				
	16時	5	0	20	0	55	59	0	52	15	10	49	10	275				
	17時	5	0	21	0	58	62	0	55	15	10	52	10	288				
	18時	4	0	18	0	49	53	0	47	13	9	44	9	246				
	19時	4	0	15	0	42	44	0	39	11	7	37	7	206				
	20時	3	0	13	0	38	40	0	36	10	7	33	7	187				
	21時	3	0	13	0	37	39	0	35	10	6	33	6	182				
	22時	3	0	11	0	32	34	0	30	8	6	28	6	158				
	23時	2	0	8	0	22	24	0	21	6	4	20	4	111				
	24時	1	0	6	0	16	17	0	15	4	3	14	3	79				
		A→B	A→C	A→D	B→A	B→C	B→D	C→A	C→B	C→D	D→A	D→B	D→C	計				
小型+大型	1時	3	0	24	0	42	50	0	40	40	16	47	24	286				
	2時	3	0	22	0	40	47	0	39	38	15	44	23	271				
	3時	3	0	17	0	32	37	0	30	31	13	35	19	217				
	4時	3	0	21	0	36	43	0	36	35	14	40	21	249				
	5時	6	0	35	0	61	73	0	60	59	24	68	36	422				
	6時	7	0	51	0	89	106	0	87	86	35	99	52	612				
	7時	10	0	66	0	115	137	0	112	111	45	128	67	791				
	8時	13	0	88	0	154	184	0	149	149	59	171	90	1,057				
	9時	14	0	94	0	167	198	0	162	161	65	185	97	1,143				
	10時	15	0	102	0	180	213	0	175	174	70	200	105	1,234				
	11時	15	0	96	0	168	200	0	163	163	65	188	98	1,156				
	12時	15	0	96	0	168	200	0	163	163	65	188	98	1,156				
	13時	14	0	93	0	163	195	0	159	157	64	181	96	1,122				
	14時	15	0	99	0	174	207	0	169	168	68	193	101	1,194				
	15時	15	0	100	0	176	210	0	171	170	69	196	103	1,210				
	16時	15	0	102	0	178	212	0	173	173	70	198	104	1,225				
	17時	16	0	107	0	188	224	0	183	181	73	209	110	1,291				
	18時	13	0	91	0	159	190	0	155	154	62	177	94	1,095				
	19時	12	0	77	0	135	160	0	130	130	52	149	78	923				
	20時	10	0	69	0	121	144	0	118	117	48	134	71	832				
	21時	10	0	67	0	118	140	0	115	114	45	131	68	808				
	22時	9	0	58	0	102	122	0	99	98	40	113	60	701				
	23時	6	0	41	0	72	86	0	70	70	28	80	42	495				
	24時	4	0	30	0	52	62	0	50	50	20	57	31	356				

表 1.8-3(2) 開催中の方向別交通量 (地点3: 上川井 IC / 花博交通量)

		A→B	A→C	A→D	B→A	B→C	B→D	C→A	C→B	C→D	D→A	D→B	D→C	計	A	B	C	D
小型	1時	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0				
	2時	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0				
	3時	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0				
	4時	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0				
	5時	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0				
	6時	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0				
	7時	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0				
	8時	234	0	0	0	0	0	0	185	0	0	82	0	501				
	9時	270	0	0	0	0	0	0	214	0	0	94	0	578				
	10時	210	0	0	0	0	0	0	166	0	0	73	0	449				
	11時	169	0	0	52	45	19	0	134	0	0	59	0	478				
	12時	150	0	0	88	75	32	0	119	0	0	52	0	516				
	13時	136	0	0	139	119	51	0	107	0	0	47	0	599				
	14時	115	0	0	192	164	70	0	91	0	0	40	0	672				
	15時	88	0	0	203	174	74	0	70	0	0	31	0	640				
	16時	127	0	0	213	182	77	0	100	0	0	44	0	743				
	17時	224	0	0	162	139	59	0	178	0	0	78	0	840				
	18時	126	0	0	146	125	53	0	100	0	0	44	0	594				
	19時	55	0	0	173	148	63	0	43	0	0	19	0	501				
	20時	0	0	0	611	523	222	0	0	0	0	0	0	1,356				
	21時	0	0	0	212	182	77	0	0	0	0	0	0	471				
	22時	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0				
	23時	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0				
	24時	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0				
		A→B	A→C	A→D	B→A	B→C	B→D	C→A	C→B	C→D	D→A	D→B	D→C	計				
大型	1時	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0				
	2時	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0				
	3時	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0				
	4時	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0				
	5時	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0				
	6時	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0				
	7時	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0				
	8時	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0				
	9時	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0				
	10時	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0				
	11時	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0				
	12時	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0				
	13時	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0				
	14時	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0				
	15時	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0				
	16時	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0				
	17時	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0				
	18時	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0				
	19時	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0				
	20時	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0				
	21時	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0				
	22時	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0				
	23時	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0				
	24時	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0				
		A→B	A→C	A→D	B→A	B→C	B→D	C→A	C→B	C→D	D→A	D→B	D→C	計				
小型+大型	1時	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0				
	2時	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0				
	3時	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0				
	4時	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0				
	5時	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0				
	6時	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0				
	7時	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0				
	8時	234	0	0	0	0	0	0	185	0	0	82	0	501				
	9時	270	0	0	0	0	0	0	214	0	0	94	0	578				
	10時	210	0	0	0	0	0	0	166	0	0	73	0	449				
	11時	169	0	0	52	45	19	0	134	0	0	59	0	478				
	12時	150	0	0	88	75	32	0	119	0	0	52	0	516				
	13時	136	0	0	139	119	51	0	107	0	0	47	0	599				
	14時	115	0	0	192	164	70	0	91	0	0	40	0	672				
	15時	88	0	0	203	174	74	0	70	0	0	31	0	640				
	16時	127	0	0	213	182	77	0	100	0	0	44	0	743				
	17時	224	0	0	162	139	59	0	178	0	0	78	0	840				
	18時	126	0	0	146	125	53	0	100	0	0	44	0	594				
	19時	55	0	0	173	148	63	0	43	0	0	19	0	501				
	20時	0	0	0	611	523	222	0	0	0	0	0	0	1,356				
	21時	0	0	0	212	182	77	0	0	0	0	0	0	471				
	22時	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0				
	23時	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0				
	24時	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0				

表 1.8-3 (3) 開催中の方向別交通量 (地点3: 上川井 IC / 将来一般+花博交通)

		A→B	A→C	A→D	B→A	B→C	B→D	C→A	C→B	C→D	D→A	D→B	D→C	計	A	B	C	D
小型	1時	2	0	19	0	29	36	0	28	37	14	35	22	222				
	2時	2	0	18	0	28	34	0	27	35	13	33	21	211				
	3時	2	0	14	0	22	27	0	21	28	11	26	17	168				
	4時	2	0	17	0	25	31	0	25	32	12	30	19	193				
	5時	4	0	28	0	42	53	0	42	54	21	51	33	328				
	6時	5	0	41	0	61	77	0	61	79	30	74	47	475				
	7時	7	0	53	0	79	99	0	78	102	39	96	61	614				
	8時	243	0	71	0	106	133	0	289	136	51	210	82	1,321				
	9時	280	0	76	0	115	143	0	327	147	56	233	88	1,465				
	10時	220	0	82	0	124	154	0	288	159	60	223	95	1,405				
	11時	179	0	77	52	161	164	0	248	149	56	200	89	1,375				
	12時	160	0	77	88	191	177	0	233	149	56	193	89	1,413				
	13時	146	0	75	139	231	192	0	218	144	55	183	87	1,470				
	14時	125	0	80	192	284	220	0	209	154	58	185	92	1,599				
	15時	98	0	81	203	295	226	0	189	156	59	178	93	1,578				
	16時	137	0	82	213	305	230	0	221	158	60	193	94	1,693				
	17時	235	0	86	162	269	221	0	306	166	63	235	100	1,843				
	18時	135	0	73	146	235	190	0	208	141	53	177	85	1,443				
	19時	63	0	62	173	241	179	0	134	119	45	131	71	1,218				
	20時	7	0	56	611	606	326	0	82	107	41	101	64	2,001				
	21時	7	0	54	212	263	178	0	80	104	39	98	62	1,097				
	22時	6	0	47	0	70	88	0	69	90	34	85	54	543				
	23時	4	0	33	0	50	62	0	49	64	24	60	38	384				
	24時	3	0	24	0	36	45	0	35	46	17	43	28	277				
		A→B	A→C	A→D	B→A	B→C	B→D	C→A	C→B	C→D	D→A	D→B	D→C	計				
大型	1時	1	0	5	0	13	14	0	12	3	2	12	2	64				
	2時	1	0	4	0	12	13	0	12	3	2	11	2	60				
	3時	1	0	3	0	10	10	0	9	3	2	9	2	49				
	4時	1	0	4	0	11	12	0	11	3	2	10	2	56				
	5時	2	0	7	0	19	20	0	18	5	3	17	3	94				
	6時	2	0	10	0	28	29	0	26	7	5	25	5	137				
	7時	3	0	13	0	36	38	0	34	9	6	32	6	177				
	8時	4	0	17	0	48	51	0	45	13	8	43	8	237				
	9時	4	0	18	0	52	55	0	49	14	9	46	9	256				
	10時	5	0	20	0	56	59	0	53	15	10	50	10	278				
	11時	5	0	19	0	52	55	0	49	14	9	47	9	259				
	12時	5	0	19	0	52	55	0	49	14	9	47	9	259				
	13時	4	0	18	0	51	54	0	48	13	9	45	9	251				
	14時	5	0	19	0	54	57	0	51	14	10	48	9	267				
	15時	5	0	19	0	55	58	0	52	14	10	49	10	272				
	16時	5	0	20	0	55	59	0	52	15	10	49	10	275				
	17時	5	0	21	0	58	62	0	55	15	10	52	10	288				
	18時	4	0	18	0	49	53	0	47	13	9	44	9	246				
	19時	4	0	15	0	42	44	0	39	11	7	37	7	206				
	20時	3	0	13	0	38	40	0	36	10	7	33	7	187				
	21時	3	0	13	0	37	39	0	35	10	6	33	6	182				
	22時	3	0	11	0	32	34	0	30	8	6	28	6	158				
	23時	2	0	8	0	22	24	0	21	6	4	20	4	111				
	24時	1	0	6	0	16	17	0	15	4	3	14	3	79				
		A→B	A→C	A→D	B→A	B→C	B→D	C→A	C→B	C→D	D→A	D→B	D→C	計				
小型+大型	1時	3	0	24	0	42	50	0	40	40	16	47	24	286				
	2時	3	0	22	0	40	47	0	39	38	15	44	23	271				
	3時	3	0	17	0	32	37	0	30	31	13	35	19	217				
	4時	3	0	21	0	36	43	0	36	35	14	40	21	249				
	5時	6	0	35	0	61	73	0	60	59	24	68	36	422				
	6時	7	0	51	0	89	106	0	87	86	35	99	52	612				
	7時	10	0	66	0	115	137	0	112	111	45	128	67	791				
	8時	247	0	88	0	154	184	0	334	149	59	253	90	1,558				
	9時	284	0	94	0	167	198	0	376	161	65	279	97	1,721				
	10時	225	0	102	0	180	213	0	341	174	70	273	105	1,683				
	11時	184	0	96	52	213	219	0	297	163	65	247	98	1,634				
	12時	165	0	96	88	243	232	0	282	163	65	240	98	1,672				
	13時	150	0	93	139	282	246	0	266	157	64	228	96	1,721				
	14時	130	0	99	192	338	277	0	260	168	68	233	101	1,866				
	15時	103	0	100	203	350	284	0	241	170	69	227	103	1,850				
	16時	142	0	102	213	360	289	0	273	173	70	242	104	1,968				
	17時	240	0	107	162	327	283	0	361	181	73	287	110	2,131				
	18時	139	0	91	146	284	243	0	255	154	62	221	94	1,689				
	19時	67	0	77	173	283	223	0	173	130	52	168	78	1,424				
	20時	10	0	69	611	644	366	0	118	117	48	134	71	2,188				
	21時	10	0	67	212	300	217	0	115	114	45	131	68	1,279				
	22時	9	0	58	0	102	122	0	99	98	40	113	60	701				
	23時	6	0	41	0	72	86	0	70	70	28	80	42	495				
	24時	4	0	30	0	52	62	0	50	50	20	57	31	356				

表 1.8-4(1) 開催中の方向別交通量 (地点 4-1 : 滝沢 / 将来一般交通量)

	A→B	A→C	A→D	B→A	B→C	B→D	C→A	C→B	C→D	D→A	D→B	D→C	計		A	
小型	1時	42	34		50	0		28	5				159	(D)		C
	2時	30	24		35	0		20	3				112		B	
	3時	31	25		37	0		21	3				117			
	4時	33	27		39	0		22	4				125			
	5時	61	49		72	0		40	7				229			
	6時	173	139		203	1		115	19				650			
	7時	243	196		286	2		162	27				916			
	8時	374	301		440	2		249	41				1,407			
	9時	317	255		373	2		211	35				1,193			
	10時	395	318		465	2		263	44				1,487			
	11時	302	243		356	2		201	33				1,137			
	12時	326	262		384	2		217	36				1,227			
	13時	293	236		345	2		195	32				1,103			
	14時	318	256		374	2		212	35				1,197			
	15時	264	213		311	2		176	29				995			
	16時	277	223		325	2		184	30				1,041			
	17時	251	202		295	2		167	28				945			
	18時	286	230		337	2		191	32				1,078			
	19時	205	165		241	1		136	23				771			
	20時	188	151		221	1		125	21				707			
	21時	156	126		184	1		104	17				588			
	22時	107	87		126	1		72	12				405			
	23時	73	59		86	0		49	8				275			
	24時	63	51		74	0		42	7				237			
	A→B	A→C	A→D	B→A	B→C	B→D	C→A	C→B	C→D	D→A	D→B	D→C	計			
大型	1時	12	3		11	0		6	2				34			
	2時	8	2		8	0		4	2				24			
	3時	9	3		8	0		5	2				27			
	4時	9	3		8	0		5	2				27			
	5時	17	5		15	0		9	3				49			
	6時	48	14		44	0		26	9				141			
	7時	68	20		62	0		37	13				200			
	8時	104	31		95	0		56	20				306			
	9時	88	26		80	0		48	17				259			
	10時	110	32		100	0		60	22				324			
	11時	84	25		77	0		46	17				249			
	12時	91	27		83	0		49	18				268			
	13時	82	24		74	0		44	16				240			
	14時	88	26		81	0		48	17				260			
	15時	73	22		67	0		40	14				216			
	16時	77	23		70	0		42	15				227			
	17時	70	20		64	0		38	14				206			
	18時	80	23		73	0		43	16				235			
	19時	57	17		52	0		31	11				168			
	20時	52	15		48	0		28	10				153			
	21時	43	13		40	0		24	9				129			
	22時	30	9		27	0		16	6				88			
	23時	20	6		19	0		11	4				60			
	24時	18	5		16	0		9	3				51			
	A→B	A→C	A→D	B→A	B→C	B→D	C→A	C→B	C→D	D→A	D→B	D→C	計			
小型+大型	1時	54	37		61	0		34	7				193			
	2時	38	26		43	0		24	5				136			
	3時	40	28		45	0		26	5				144			
	4時	42	30		47	0		27	6				152			
	5時	78	54		87	0		49	10				278			
	6時	221	153		247	1		141	28				791			
	7時	311	216		348	2		199	40				1,116			
	8時	478	332		535	2		305	61				1,713			
	9時	405	281		453	2		259	52				1,452			
	10時	505	350		565	2		323	66				1,811			
	11時	386	268		433	2		247	50				1,386			
	12時	417	289		467	2		266	54				1,495			
	13時	375	260		419	2		239	48				1,343			
	14時	406	282		455	2		260	52				1,457			
	15時	337	235		378	2		216	43				1,211			
	16時	354	246		395	2		226	45				1,268			
	17時	321	222		359	2		205	42				1,151			
	18時	366	253		410	2		234	48				1,313			
	19時	262	182		293	1		167	34				939			
	20時	240	166		269	1		153	31				860			
	21時	199	139		224	1		128	26				717			
	22時	137	96		153	1		88	18				493			
	23時	93	65		105	0		60	12				335			
	24時	81	56		90	0		51	10				288			

表 1.8-4(2) 開催中の方向別交通量 (地点 4-1 : 滝沢 / 花博交通量)

		A→B	A→C	A→D	B→A	B→C	B→D	C→A	C→B	C→D	D→A	D→B	D→C	計		A		
小型	1時	0	0		0	0		0	0					0	(D)		C	
	2時	0	0		0	0		0	0					0		B		
	3時	0	0		0	0		0	0					0				
	4時	0	0		0	0		0	0					0				
	5時	0	0		0	0		0	0					0				
	6時	0	0		0	0		0	0					0				
	7時	0	0		0	0		0	0					0				
	8時	182	0		0	0		0	163						345			
	9時	209	0		0	0		0	187						396			
	10時	163	0		0	0		0	146						309			
	11時	131	0		36	0		0	117						284			
	12時	116	0		60	0		0	104						280			
	13時	105	0		95	0		0	94						294			
	14時	89	0		131	0		0	80						300			
	15時	69	0		139	0		0	61						269			
	16時	98	0		145	0		0	88						331			
	17時	174	0		111	0		0	156						441			
	18時	98	0		100	0		0	87						285			
	19時	43	0		118	0		0	38						199			
	20時	0	0		417	0		0	0						417			
	21時	0	0		145	0		0	0						145			
	22時	0	0		0	0		0	0						0			
	23時	0	0		0	0		0	0						0			
	24時	0	0		0	0		0	0						0			
		A→B	A→C	A→D	B→A	B→C	B→D	C→A	C→B	C→D	D→A	D→B	D→C	計				
大型	1時	0	0		0	0		0	0					0				
	2時	0	0		0	0		0	0					0				
	3時	0	0		0	0		0	0					0				
	4時	0	0		0	0		0	0					0				
	5時	0	0		0	0		0	0					0				
	6時	0	0		0	0		0	0					0				
	7時	0	0		0	0		0	0					0				
	8時	15	0		15	0		0	73						103			
	9時	61	0		60	0		0	119						240			
	10時	36	0		36	0		0	114						186			
	11時	30	0		30	0		0	81						141			
	12時	24	0		24	0		0	76						124			
	13時	24	0		24	0		0	76						124			
	14時	24	0		24	0		0	54						102			
	15時	30	0		30	0		0	43						103			
	16時	30	0		31	0		0	43						104			
	17時	24	0		24	0		0	35						83			
	18時	20	0		20	0		0	32						72			
	19時	24	0		24	0		0	34						82			
	20時	80	0		80	0		0	65						225			
	21時	24	0		24	0		0	22						70			
	22時	0	0		0	0		0	0						0			
	23時	0	0		0	0		0	0						0			
	24時	0	0		0	0		0	0						0			
		A→B	A→C	A→D	B→A	B→C	B→D	C→A	C→B	C→D	D→A	D→B	D→C	計				
小型+大型	1時	0	0		0	0		0	0					0				
	2時	0	0		0	0		0	0					0				
	3時	0	0		0	0		0	0					0				
	4時	0	0		0	0		0	0					0				
	5時	0	0		0	0		0	0					0				
	6時	0	0		0	0		0	0					0				
	7時	0	0		0	0		0	0					0				
	8時	197	0		15	0		0	236						448			
	9時	270	0		60	0		0	306						636			
	10時	199	0		36	0		0	260						495			
	11時	161	0		66	0		0	198						425			
	12時	140	0		84	0		0	180						404			
	13時	129	0		119	0		0	170						418			
	14時	113	0		155	0		0	134						402			
	15時	99	0		169	0		0	104						372			
	16時	128	0		176	0		0	131						435			
	17時	198	0		135	0		0	191						524			
	18時	118	0		120	0		0	119						357			
	19時	67	0		142	0		0	72						281			
	20時	80	0		497	0		0	65						642			
	21時	24	0		169	0		0	22						215			
	22時	0	0		0	0		0	0						0			
	23時	0	0		0	0		0	0						0			
	24時	0	0		0	0		0	0						0			

表 1.8-4 (3) 開催中の方向別交通量 (地点 4-1 : 滝沢 / 将来一般+花博交通)

		A→B	A→C	A→D	B→A	B→C	B→D	C→A	C→B	C→D	D→A	D→B	D→C	計		A	
小型	1時	42	34		50	0		28	5					159	(D)		C
	2時	30	24		35	0		20	3					112		B	
	3時	31	25		37	0		21	3					117			
	4時	33	27		39	0		22	4					125			
	5時	61	49		72	0		40	7					229			
	6時	173	139		203	1		115	19					650			
	7時	243	196		286	2		162	27					916			
	8時	556	301		440	2		249	204					1,752			
	9時	526	255		373	2		211	222					1,589			
	10時	558	318		465	2		263	190					1,796			
	11時	433	243		392	2		201	150					1,421			
	12時	442	262		444	2		217	140					1,507			
	13時	398	236		440	2		195	126					1,397			
	14時	407	256		505	2		212	115					1,497			
	15時	333	213		450	2		176	90					1,264			
	16時	375	223		470	2		184	118					1,372			
	17時	425	202		406	2		167	184					1,386			
	18時	384	230		437	2		191	119					1,363			
	19時	248	165		359	1		136	61					970			
	20時	188	151		638	1		125	21					1,124			
	21時	156	126		329	1		104	17					733			
	22時	107	87		126	1		72	12					405			
	23時	73	59		86	0		49	8					275			
	24時	63	51		74	0		42	7					237			
		A→B	A→C	A→D	B→A	B→C	B→D	C→A	C→B	C→D	D→A	D→B	D→C	計			
大型	1時	12	3		11	0		6	2					34			
	2時	8	2		8	0		4	2					24			
	3時	9	3		8	0		5	2					27			
	4時	9	3		8	0		5	2					27			
	5時	17	5		15	0		9	3					49			
	6時	48	14		44	0		26	9					141			
	7時	68	20		62	0		37	13					200			
	8時	119	31		110	0		56	93					409			
	9時	149	26		140	0		48	136					499			
	10時	146	32		136	0		60	136					510			
	11時	114	25		107	0		46	98					390			
	12時	115	27		107	0		49	94					392			
	13時	106	24		98	0		44	92					364			
	14時	112	26		105	0		48	71					362			
	15時	103	22		97	0		40	57					319			
	16時	107	23		101	0		42	58					331			
	17時	94	20		88	0		38	49					289			
	18時	100	23		93	0		43	48					307			
	19時	81	17		76	0		31	45					250			
	20時	132	15		128	0		28	75					378			
	21時	67	13		64	0		24	31					199			
	22時	30	9		27	0		16	6					88			
	23時	20	6		19	0		11	4					60			
	24時	18	5		16	0		9	3					51			
		A→B	A→C	A→D	B→A	B→C	B→D	C→A	C→B	C→D	D→A	D→B	D→C	計			
小型+大型	1時	54	37		61	0		34	7					193			
	2時	38	26		43	0		24	5					136			
	3時	40	28		45	0		26	5					144			
	4時	42	30		47	0		27	6					152			
	5時	78	54		87	0		49	10					278			
	6時	221	153		247	1		141	28					791			
	7時	311	216		348	2		199	40					1,116			
	8時	675	332		550	2		305	297					2,161			
	9時	675	281		513	2		259	358					2,088			
	10時	704	350		601	2		323	326					2,306			
	11時	547	268		499	2		247	248					1,811			
	12時	557	289		551	2		266	234					1,899			
	13時	504	260		538	2		239	218					1,761			
	14時	519	282		610	2		260	186					1,859			
	15時	436	235		547	2		216	147					1,583			
	16時	482	246		571	2		226	176					1,703			
	17時	519	222		494	2		205	233					1,675			
	18時	484	253		530	2		234	167					1,670			
	19時	329	182		435	1		167	106					1,220			
	20時	320	166		766	1		153	96					1,502			
	21時	223	139		393	1		128	48					932			
	22時	137	96		153	1		88	18					493			
	23時	93	65		105	0		60	12					335			
	24時	81	56		90	0		51	10					288			

表 1.8-5(1) 開催中の方向別交通量 (地点 4-2 : 瀬谷土橋公園入口 / 将来一般交通量)

		A→B	A→C	A→D	B→A	B→C	B→D	C→A	C→B	C→D	D→A	D→B	D→C	計		A	
小型	1時	36	9		35	0		13	0					93	(D)		C
	2時	34	9		32	0		12	0					87		B	
	3時	35	9		34	0		13	0					91			
	4時	35	9		34	0		13	0					91			
	5時	57	14		55	0		21	0					147			
	6時	104	26		100	0		39	0					269			
	7時	190	48		183	0		71	0					492			
	8時	266	67		256	0		99	1					689			
	9時	251	64		242	0		93	1					651			
	10時	266	68		257	0		99	1					691			
	11時	309	78		298	0		115	1					801			
	12時	290	74		280	0		108	1					753			
	13時	315	80		304	0		117	1					817			
	14時	334	85		322	0		124	1					866			
	15時	339	86		327	0		126	1					879			
	16時	342	87		330	0		127	1					887			
	17時	337	86		325	0		125	1					874			
	18時	278	71		268	0		103	1					721			
	19時	229	58		221	0		85	0					593			
	20時	187	48		181	0		70	0					486			
	21時	165	42		159	0		61	0					427			
	22時	130	33		125	0		48	0					336			
	23時	88	22		84	0		33	0					227			
	24時	48	12		46	0		18	0					124			
		A→B	A→C	A→D	B→A	B→C	B→D	C→A	C→B	C→D	D→A	D→B	D→C	計			
大型	1時	11	2		9	0		1	0					23			
	2時	10	2		9	0		1	0					22			
	3時	11	2		9	0		1	0					23			
	4時	11	2		9	0		1	0					23			
	5時	18	4		15	0		2	0					39			
	6時	32	7		27	0		3	0					69			
	7時	58	13		49	0		6	0					126			
	8時	82	18		68	0		8	0					176			
	9時	77	17		65	0		8	0					167			
	10時	82	18		69	0		8	0					177			
	11時	95	21		79	0		9	0					204			
	12時	89	20		75	0		9	0					193			
	13時	97	21		81	0		10	0					209			
	14時	103	23		86	0		10	0					222			
	15時	104	23		87	0		10	0					224			
	16時	105	23		88	0		10	0					226			
	17時	104	23		87	0		10	0					224			
	18時	86	19		72	0		9	0					186			
	19時	71	16		59	0		7	0					153			
	20時	58	13		48	0		6	0					125			
	21時	51	11		43	0		5	0					110			
	22時	40	9		34	0		4	0					87			
	23時	27	6		23	0		3	0					59			
	24時	15	3		12	0		1	0					31			
		A→B	A→C	A→D	B→A	B→C	B→D	C→A	C→B	C→D	D→A	D→B	D→C	計			
小型+大型	1時	47	11		44	0		14	0					116			
	2時	44	11		41	0		13	0					109			
	3時	46	11		43	0		14	0					114			
	4時	46	11		43	0		14	0					114			
	5時	75	18		70	0		23	0					186			
	6時	136	33		127	0		42	0					338			
	7時	248	61		232	0		77	0					618			
	8時	348	85		324	0		107	1					865			
	9時	328	81		307	0		101	1					818			
	10時	348	86		326	0		107	1					868			
	11時	404	99		377	0		124	1					1,005			
	12時	379	94		355	0		117	1					946			
	13時	412	101		385	0		127	1					1,026			
	14時	437	108		408	0		134	1					1,088			
	15時	443	109		414	0		136	1					1,103			
	16時	447	110		418	0		137	1					1,113			
	17時	441	109		412	0		135	1					1,098			
	18時	364	90		340	0		112	1					907			
	19時	300	74		280	0		92	0					746			
	20時	245	61		229	0		76	0					611			
	21時	216	53		202	0		66	0					537			
	22時	170	42		159	0		52	0					423			
	23時	115	28		107	0		36	0					286			
	24時	63	15		58	0		19	0					155			

表 1.8-5(2) 開催中の方向別交通量 (地点 4-2 : 瀬谷土橋公園入口 / 花博交通量)

		A→B	A→C	A→D	B→A	B→C	B→D	C→A	C→B	C→D	D→A	D→B	D→C	計		A		
小型	1時	0	0		0	0		0	0					0	(D)		C	
	2時	0	0		0	0		0	0					0		B		
	3時	0	0		0	0		0	0					0				
	4時	0	0		0	0		0	0					0				
	5時	0	0		0	0		0	0					0				
	6時	0	0		0	0		0	0					0				
	7時	0	0		0	0		0	0					0				
	8時	344	0		0	0		0	37						381			
	9時	397	0		0	0		0	43						440			
	10時	308	0		0	0		0	33						341			
	11時	249	0		36	17		0	27						329			
	12時	220	0		60	29		0	24						333			
	13時	199	0		95	46		0	21						361			
	14時	169	0		131	64		0	18						382			
	15時	130	0		139	67		0	14						350			
	16時	186	0		145	71		0	20						422			
	17時	330	0		111	54		0	35						530			
	18時	185	0		100	48		0	20						353			
	19時	81	0		118	57		0	9						265			
	20時	0	0		417	203		0	0						620			
	21時	0	0		145	70		0	0						215			
	22時	0	0		0	0		0	0						0			
	23時	0	0		0	0		0	0						0			
	24時	0	0		0	0		0	0						0			
		A→B	A→C	A→D	B→A	B→C	B→D	C→A	C→B	C→D	D→A	D→B	D→C	計				
大型	1時	0	0		0	0		0	0					0				
	2時	0	0		0	0		0	0					0				
	3時	0	0		0	0		0	0					0				
	4時	0	0		0	0		0	0					0				
	5時	0	0		0	0		0	0					0				
	6時	0	0		0	0		0	0					0				
	7時	0	0		0	0		0	0					0				
	8時	88	0		15	23		0	0					126				
	9時	180	0		60	57		0	0					297				
	10時	150	0		36	47		0	0					233				
	11時	111	0		30	40		0	0					181				
	12時	100	0		24	48		0	0					172				
	13時	100	0		24	56		0	0					180				
	14時	78	0		24	69		0	0					171				
	15時	73	0		30	99		0	0					202				
	16時	73	0		31	106		0	0					210				
	17時	59	0		24	91		0	0					174				
	18時	52	0		20	72		0	0					144				
	19時	58	0		24	54		0	0					136				
	20時	145	0		80	74		0	0					299				
	21時	46	0		24	31		0	0					101				
	22時	0	0		0	0		0	0					0				
	23時	0	0		0	0		0	0					0				
	24時	0	0		0	0		0	0					0				
		A→B	A→C	A→D	B→A	B→C	B→D	C→A	C→B	C→D	D→A	D→B	D→C	計				
小型+大型	1時	0	0		0	0		0	0					0				
	2時	0	0		0	0		0	0					0				
	3時	0	0		0	0		0	0					0				
	4時	0	0		0	0		0	0					0				
	5時	0	0		0	0		0	0					0				
	6時	0	0		0	0		0	0					0				
	7時	0	0		0	0		0	0					0				
	8時	432	0		15	23		0	37					507				
	9時	577	0		60	57		0	43					737				
	10時	458	0		36	47		0	33					574				
	11時	360	0		66	57		0	27					510				
	12時	320	0		84	77		0	24					505				
	13時	299	0		119	102		0	21					541				
	14時	247	0		155	133		0	18					553				
	15時	203	0		169	166		0	14					552				
	16時	259	0		176	177		0	20					632				
	17時	389	0		135	145		0	35					704				
	18時	237	0		120	120		0	20					497				
	19時	139	0		142	111		0	9					401				
	20時	145	0		497	277		0	0					919				
	21時	46	0		169	101		0	0					316				
	22時	0	0		0	0		0	0					0				
	23時	0	0		0	0		0	0					0				
	24時	0	0		0	0		0	0					0				

表 1.8-5 (3) 開催中の方向別交通量 (地点 4-2 : 瀬谷土橋公園入口 / 将来一般+花博交通)

		A→B	A→C	A→D	B→A	B→C	B→D	C→A	C→B	C→D	D→A	D→B	D→C	計		A	
小型	1時	36	9		35	0		13	0					93	(D)		C
	2時	34	9		32	0		12	0					87		B	
	3時	35	9		34	0		13	0					91			
	4時	35	9		34	0		13	0					91			
	5時	57	14		55	0		21	0					147			
	6時	104	26		100	0		39	0					269			
	7時	190	48		183	0		71	0					492			
	8時	610	67		256	0		99	38					1,070			
	9時	648	64		242	0		93	44					1,091			
	10時	574	68		257	0		99	34					1,032			
	11時	558	78		334	17		115	28					1,130			
	12時	510	74		340	29		108	25					1,086			
	13時	514	80		399	46		117	22					1,178			
	14時	503	85		453	64		124	19					1,248			
	15時	469	86		466	67		126	15					1,229			
	16時	528	87		475	71		127	21					1,309			
	17時	667	86		436	54		125	36					1,404			
	18時	463	71		368	48		103	21					1,074			
	19時	310	58		339	57		85	9					858			
	20時	187	48		598	203		70	0					1,106			
	21時	165	42		304	70		61	0					642			
	22時	130	33		125	0		48	0					336			
	23時	88	22		84	0		33	0					227			
	24時	48	12		46	0		18	0					124			
		A→B	A→C	A→D	B→A	B→C	B→D	C→A	C→B	C→D	D→A	D→B	D→C	計			
大型	1時	11	2		9	0		1	0					23			
	2時	10	2		9	0		1	0					22			
	3時	11	2		9	0		1	0					23			
	4時	11	2		9	0		1	0					23			
	5時	18	4		15	0		2	0					39			
	6時	32	7		27	0		3	0					69			
	7時	58	13		49	0		6	0					126			
	8時	170	18		83	23		8	0					302			
	9時	257	17		125	57		8	0					464			
	10時	232	18		105	47		8	0					410			
	11時	206	21		109	40		9	0					385			
	12時	189	20		99	48		9	0					365			
	13時	197	21		105	56		10	0					389			
	14時	181	23		110	69		10	0					393			
	15時	177	23		117	99		10	0					426			
	16時	178	23		119	106		10	0					436			
	17時	163	23		111	91		10	0					398			
	18時	138	19		92	72		9	0					330			
	19時	129	16		83	54		7	0					289			
	20時	203	13		128	74		6	0					424			
	21時	97	11		67	31		5	0					211			
	22時	40	9		34	0		4	0					87			
	23時	27	6		23	0		3	0					59			
	24時	15	3		12	0		1	0					31			
		A→B	A→C	A→D	B→A	B→C	B→D	C→A	C→B	C→D	D→A	D→B	D→C	計			
小型+大型	1時	47	11		44	0		14	0					116			
	2時	44	11		41	0		13	0					109			
	3時	46	11		43	0		14	0					114			
	4時	46	11		43	0		14	0					114			
	5時	75	18		70	0		23	0					186			
	6時	136	33		127	0		42	0					338			
	7時	248	61		232	0		77	0					618			
	8時	780	85		339	23		107	38					1,372			
	9時	905	81		367	57		101	44					1,555			
	10時	806	86		362	47		107	34					1,442			
	11時	764	99		443	57		124	28					1,515			
	12時	699	94		439	77		117	25					1,451			
	13時	711	101		504	102		127	22					1,567			
	14時	684	108		563	133		134	19					1,641			
	15時	646	109		583	166		136	15					1,655			
	16時	706	110		594	177		137	21					1,745			
	17時	830	109		547	145		135	36					1,802			
	18時	601	90		460	120		112	21					1,404			
	19時	439	74		422	111		92	9					1,147			
	20時	390	61		726	277		76	0					1,530			
	21時	262	53		371	101		66	0					853			
	22時	170	42		159	0		52	0					423			
	23時	115	28		107	0		36	0					286			
	24時	63	15		58	0		19	0					155			

表 1.8-6(1) 開催中の方向別交通量（地点5：中瀬谷消防署出張所北側 / 将来一般交通量）

		A→B	A→C	A→D	B→A	B→C	B→D	C→A	C→B	C→D	D→A	D→B	D→C	計	A	B	C	D
小型	1時	0	31	24	0	0	0	34	0	5	30	0	5	129				
	2時	0	26	21	0	0	0	30	0	4	26	0	5	112				
	3時	0	26	20	0	0	0	29	0	4	25	0	4	108				
	4時	0	28	22	0	0	0	32	0	5	27	0	5	119				
	5時	0	50	39	0	0	0	56	0	8	48	0	9	210				
	6時	0	82	65	0	0	0	92	0	14	79	0	14	346				
	7時	0	139	110	0	0	0	156	0	23	135	0	24	587				
	8時	0	175	138	0	0	0	197	0	29	170	0	30	739				
	9時	0	172	136	0	0	0	194	0	29	167	0	30	728				
	10時	0	192	151	0	0	0	216	0	32	186	0	33	810				
	11時	0	207	164	0	0	0	234	0	35	201	0	36	877				
	12時	0	212	167	0	0	0	238	0	35	205	0	36	893				
	13時	0	192	152	0	0	0	217	0	32	187	0	33	813				
	14時	0	215	170	0	0	0	242	0	36	208	0	37	908				
	15時	0	216	171	0	0	0	244	0	36	210	0	37	914				
	16時	0	211	166	0	0	0	237	0	35	204	0	36	889				
	17時	0	209	165	0	0	0	235	0	35	202	0	36	882				
	18時	0	182	144	0	0	0	205	0	30	176	0	31	768				
	19時	0	145	114	0	0	0	163	0	24	140	0	25	611				
	20時	0	132	104	0	0	0	148	0	22	128	0	23	557				
	21時	0	119	94	0	0	0	134	0	20	115	0	20	502				
	22時	0	102	81	0	0	0	115	0	17	99	0	17	431				
	23時	0	67	53	0	0	0	76	0	11	65	0	12	284				
	24時	0	42	33	0	0	0	48	0	7	41	0	7	178				
		A→B	A→C	A→D	B→A	B→C	B→D	C→A	C→B	C→D	D→A	D→B	D→C	計				
大型	1時	0	7	4	0	0	0	8	0	0	5	0	0	24				
	2時	0	6	4	0	0	0	7	0	0	4	0	0	21				
	3時	0	6	3	0	0	0	7	0	0	4	0	0	20				
	4時	0	6	4	0	0	0	7	0	0	4	0	0	21				
	5時	0	11	7	0	0	0	13	0	1	8	0	1	41				
	6時	0	19	11	0	0	0	21	0	1	13	0	1	66				
	7時	0	32	19	0	0	0	36	0	2	22	0	2	113				
	8時	0	40	23	0	0	0	45	0	2	28	0	2	140				
	9時	0	40	23	0	0	0	45	0	2	27	0	2	139				
	10時	0	44	26	0	0	0	50	0	2	31	0	2	155				
	11時	0	48	28	0	0	0	54	0	2	33	0	2	167				
	12時	0	49	28	0	0	0	55	0	2	34	0	2	170				
	13時	0	44	26	0	0	0	50	0	2	31	0	2	155				
	14時	0	50	29	0	0	0	56	0	2	34	0	3	174				
	15時	0	50	29	0	0	0	56	0	2	35	0	3	175				
	16時	0	49	28	0	0	0	54	0	2	34	0	2	169				
	17時	0	48	28	0	0	0	54	0	2	33	0	2	167				
	18時	0	42	24	0	0	0	47	0	2	29	0	2	146				
	19時	0	33	19	0	0	0	37	0	2	23	0	2	116				
	20時	0	30	18	0	0	0	34	0	1	21	0	2	106				
	21時	0	27	16	0	0	0	31	0	1	19	0	1	95				
	22時	0	23	14	0	0	0	26	0	1	16	0	1	81				
	23時	0	16	9	0	0	0	17	0	1	11	0	1	55				
	24時	0	10	6	0	0	0	11	0	0	7	0	0	34				
		A→B	A→C	A→D	B→A	B→C	B→D	C→A	C→B	C→D	D→A	D→B	D→C	計				
小型+大型	1時	0	38	28	0	0	0	42	0	5	35	0	5	153				
	2時	0	32	25	0	0	0	37	0	4	30	0	5	133				
	3時	0	32	23	0	0	0	36	0	4	29	0	4	128				
	4時	0	34	26	0	0	0	39	0	5	31	0	5	140				
	5時	0	61	46	0	0	0	69	0	9	56	0	10	251				
	6時	0	101	76	0	0	0	113	0	15	92	0	15	412				
	7時	0	171	129	0	0	0	192	0	25	157	0	26	700				
	8時	0	215	161	0	0	0	242	0	31	198	0	32	879				
	9時	0	212	159	0	0	0	239	0	31	194	0	32	867				
	10時	0	236	177	0	0	0	266	0	34	217	0	35	965				
	11時	0	255	192	0	0	0	288	0	37	234	0	38	1,044				
	12時	0	261	195	0	0	0	293	0	37	239	0	38	1,063				
	13時	0	236	178	0	0	0	267	0	34	218	0	35	968				
	14時	0	265	199	0	0	0	298	0	38	242	0	40	1,082				
	15時	0	266	200	0	0	0	300	0	38	245	0	40	1,089				
	16時	0	260	194	0	0	0	291	0	37	238	0	38	1,058				
	17時	0	257	193	0	0	0	289	0	37	235	0	38	1,049				
	18時	0	224	168	0	0	0	252	0	32	205	0	33	914				
	19時	0	178	133	0	0	0	200	0	26	163	0	27	727				
	20時	0	162	122	0	0	0	182	0	23	149	0	25	663				
	21時	0	146	110	0	0	0	165	0	21	134	0	21	597				
	22時	0	125	95	0	0	0	141	0	18	115	0	18	512				
	23時	0	83	62	0	0	0	93	0	12	76	0	13	339				
	24時	0	52	39	0	0	0	59	0	7	48	0	7	212				

表 1.8-6(2) 開催中の方向別交通量（地点5：中瀬谷消防署出張所北側 / 花博交通量）

		A→B	A→C	A→D	B→A	B→C	B→D	C→A	C→B	C→D	D→A	D→B	D→C	計		A		
小型	1時	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0		B	D	
	2時	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0				
	3時	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0				
	4時	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0				
	5時	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0				
	6時	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0				
	7時	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0				
	8時	0	0	0	0	0	0	0	99	0	0	41	0	0	140			
	9時	0	0	0	0	0	0	114	0	0	48	0	0	0	162			
	10時	0	0	0	0	0	0	89	0	0	37	0	0	0	126			
	11時	0	0	0	0	15	7	72	0	0	30	0	0	0	124			
	12時	0	0	0	0	26	12	64	0	0	26	0	0	0	128			
	13時	0	0	0	0	41	19	58	0	0	24	0	0	0	142			
	14時	0	0	0	0	56	26	49	0	0	20	0	0	0	151			
	15時	0	0	0	0	60	28	38	0	0	16	0	0	0	142			
	16時	0	0	0	0	62	29	54	0	0	22	0	0	0	167			
	17時	0	0	0	0	48	22	95	0	0	40	0	0	0	205			
	18時	0	0	0	0	43	20	53	0	0	22	0	0	0	138			
	19時	0	0	0	0	51	24	23	0	0	10	0	0	0	108			
	20時	0	0	0	0	179	83	0	0	0	0	0	0	0	262			
	21時	0	0	0	0	62	29	0	0	0	0	0	0	0	91			
	22時	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0			
	23時	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0			
	24時	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0			
大型		A→B	A→C	A→D	B→A	B→C	B→D	C→A	C→B	C→D	D→A	D→B	D→C	計				
	1時	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0				
	2時	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0				
	3時	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0				
	4時	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0				
	5時	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0				
	6時	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0				
	7時	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0				
	8時	0	16	6	0	0	0	15	0	19	0	0	0	0	56			
	9時	0	57	24	0	0	0	23	0	57	0	0	0	0	161			
	10時	0	39	15	0	0	0	23	0	39	0	0	0	0	116			
	11時	0	31	12	0	0	0	15	0	33	0	0	0	0	91			
	12時	0	32	10	0	0	0	15	0	26	0	0	0	0	83			
	13時	0	35	10	0	0	0	15	0	26	0	0	0	0	86			
	14時	0	40	10	0	0	0	8	0	26	0	0	0	0	84			
	15時	0	55	12	0	0	0	1	0	33	0	0	0	0	101			
	16時	0	56	12	0	0	0	1	0	33	0	0	0	0	102			
	17時	0	51	10	0	0	0	0	0	31	0	0	0	0	92			
	18時	0	39	10	0	0	0	0	0	25	0	0	0	0	74			
	19時	0	35	10	0	0	0	0	0	27	0	0	0	0	72			
	20時	0	71	30	0	0	0	0	0	69	0	0	0	0	170			
	21時	0	21	10	0	0	0	0	0	18	0	0	0	0	49			
	22時	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0			
	23時	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0			
24時	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0				
小型+大型		A→B	A→C	A→D	B→A	B→C	B→D	C→A	C→B	C→D	D→A	D→B	D→C	計				
	1時	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0				
	2時	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0				
	3時	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0				
	4時	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0				
	5時	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0				
	6時	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0				
	7時	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0				
	8時	0	16	6	0	0	0	114	0	19	41	0	0	0	196			
	9時	0	57	24	0	0	0	137	0	57	48	0	0	0	323			
	10時	0	39	15	0	0	0	112	0	39	37	0	0	0	242			
	11時	0	31	12	0	15	7	87	0	33	30	0	0	0	215			
	12時	0	32	10	0	26	12	79	0	26	26	0	0	0	211			
	13時	0	35	10	0	41	19	73	0	26	24	0	0	0	228			
	14時	0	40	10	0	56	26	57	0	26	20	0	0	0	235			
	15時	0	55	12	0	60	28	39	0	33	16	0	0	0	243			
	16時	0	56	12	0	62	29	55	0	33	22	0	0	0	269			
	17時	0	51	10	0	48	22	95	0	31	40	0	0	0	297			
	18時	0	39	10	0	43	20	53	0	25	22	0	0	0	212			
	19時	0	35	10	0	51	24	23	0	27	10	0	0	0	180			
	20時	0	71	30	0	179	83	0	0	69	0	0	0	0	432			
	21時	0	21	10	0	62	29	0	0	18	0	0	0	0	140			
	22時	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0			
	23時	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0			
24時	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0				

表 1.8-6(3) 開催中の方向別交通量 (地点5: 中瀬谷消防署出張所北側 / 将来一般+花博交通)

		A→B	A→C	A→D	B→A	B→C	B→D	C→A	C→B	C→D	D→A	D→B	D→C	計	A	B	C	D
小型	1時	0	31	24	0	0	0	34	0	5	30	0	5	129				
	2時	0	26	21	0	0	0	30	0	4	26	0	5	112				
	3時	0	26	20	0	0	0	29	0	4	25	0	4	108				
	4時	0	28	22	0	0	0	32	0	5	27	0	5	119				
	5時	0	50	39	0	0	0	56	0	8	48	0	9	210				
	6時	0	82	65	0	0	0	92	0	14	79	0	14	346				
	7時	0	139	110	0	0	0	156	0	23	135	0	24	587				
	8時	0	175	138	0	0	0	296	0	29	211	0	30	879				
	9時	0	172	136	0	0	0	308	0	29	215	0	30	890				
	10時	0	192	151	0	0	0	305	0	32	223	0	33	936				
	11時	0	207	164	0	15	7	306	0	35	231	0	36	1,001				
	12時	0	212	167	0	26	12	302	0	35	231	0	36	1,021				
	13時	0	192	152	0	41	19	275	0	32	211	0	33	955				
	14時	0	215	170	0	56	26	291	0	36	228	0	37	1,059				
	15時	0	216	171	0	60	28	282	0	36	226	0	37	1,056				
	16時	0	211	166	0	62	29	291	0	35	226	0	36	1,056				
	17時	0	209	165	0	48	22	330	0	35	242	0	36	1,087				
	18時	0	182	144	0	43	20	258	0	30	198	0	31	906				
	19時	0	145	114	0	51	24	186	0	24	150	0	25	719				
	20時	0	132	104	0	179	83	148	0	22	128	0	23	819				
	21時	0	119	94	0	62	29	134	0	20	115	0	20	593				
	22時	0	102	81	0	0	0	115	0	17	99	0	17	431				
	23時	0	67	53	0	0	0	76	0	11	65	0	12	284				
	24時	0	42	33	0	0	0	48	0	7	41	0	7	178				
		A→B	A→C	A→D	B→A	B→C	B→D	C→A	C→B	C→D	D→A	D→B	D→C	計				
大型	1時	0	7	4	0	0	0	8	0	0	5	0	0	24				
	2時	0	6	4	0	0	0	7	0	0	4	0	0	21				
	3時	0	6	3	0	0	0	7	0	0	4	0	0	20				
	4時	0	6	4	0	0	0	7	0	0	4	0	0	21				
	5時	0	11	7	0	0	0	13	0	1	8	0	1	41				
	6時	0	19	11	0	0	0	21	0	1	13	0	1	66				
	7時	0	32	19	0	0	0	36	0	2	22	0	2	113				
	8時	0	56	29	0	0	0	60	0	21	28	0	2	196				
	9時	0	97	47	0	0	0	68	0	59	27	0	2	300				
	10時	0	83	41	0	0	0	73	0	41	31	0	2	271				
	11時	0	79	40	0	0	0	69	0	35	33	0	2	258				
	12時	0	81	38	0	0	0	70	0	28	34	0	2	253				
	13時	0	79	36	0	0	0	65	0	28	31	0	2	241				
	14時	0	90	39	0	0	0	64	0	28	34	0	3	258				
	15時	0	105	41	0	0	0	57	0	35	35	0	3	276				
	16時	0	105	40	0	0	0	55	0	35	34	0	2	271				
	17時	0	99	38	0	0	0	54	0	33	33	0	2	259				
	18時	0	81	34	0	0	0	47	0	27	29	0	2	220				
	19時	0	68	29	0	0	0	37	0	29	23	0	2	188				
	20時	0	101	48	0	0	0	34	0	70	21	0	2	276				
	21時	0	48	26	0	0	0	31	0	19	19	0	1	144				
	22時	0	23	14	0	0	0	26	0	1	16	0	1	81				
	23時	0	16	9	0	0	0	17	0	1	11	0	1	55				
	24時	0	10	6	0	0	0	11	0	0	7	0	0	34				
		A→B	A→C	A→D	B→A	B→C	B→D	C→A	C→B	C→D	D→A	D→B	D→C	計				
小型+大型	1時	0	38	28	0	0	0	42	0	5	35	0	5	153				
	2時	0	32	25	0	0	0	37	0	4	30	0	5	133				
	3時	0	32	23	0	0	0	36	0	4	29	0	4	128				
	4時	0	34	26	0	0	0	39	0	5	31	0	5	140				
	5時	0	61	46	0	0	0	69	0	9	56	0	10	251				
	6時	0	101	76	0	0	0	113	0	15	92	0	15	412				
	7時	0	171	129	0	0	0	192	0	25	157	0	26	700				
	8時	0	231	167	0	0	0	356	0	50	239	0	32	1,075				
	9時	0	269	183	0	0	0	376	0	88	242	0	32	1,190				
	10時	0	275	192	0	0	0	378	0	73	254	0	35	1,207				
	11時	0	286	204	0	15	7	375	0	70	264	0	38	1,259				
	12時	0	293	205	0	26	12	372	0	63	265	0	38	1,274				
	13時	0	271	188	0	41	19	340	0	60	242	0	35	1,196				
	14時	0	305	209	0	56	26	355	0	64	262	0	40	1,317				
	15時	0	321	212	0	60	28	339	0	71	261	0	40	1,332				
	16時	0	316	206	0	62	29	346	0	70	260	0	38	1,327				
	17時	0	308	203	0	48	22	384	0	68	275	0	38	1,346				
	18時	0	263	178	0	43	20	305	0	57	227	0	33	1,126				
	19時	0	213	143	0	51	24	223	0	53	173	0	27	907				
	20時	0	233	152	0	179	83	182	0	92	149	0	25	1,095				
	21時	0	167	120	0	62	29	165	0	39	134	0	21	737				
	22時	0	125	95	0	0	0	141	0	18	115	0	18	512				
	23時	0	83	62	0	0	0	93	0	12	76	0	13	339				
	24時	0	52	39	0	0	0	59	0	7	48	0	7	212				

表 1.8-7(1) 開催中の方向別交通量 (地点 6 : 瀬谷中学校前 / 将来一般交通量)

	A→B	A→C	A→D	B→A	B→C	B→D	C→A	C→B	C→D	D→A	D→B	D→C	計		A	
小型	1時	3	28	2	2	23	27	31	22	11	2	27	12	190	B	D
	2時	2	18	1	2	15	18	20	15	7	1	18	8	125	C	
	3時	1	12	1	1	10	12	14	10	5	1	12	5	84		
	4時	2	19	1	2	16	19	22	16	8	2	19	8	134		
	5時	3	28	2	2	24	28	32	23	11	2	28	12	195		
	6時	6	60	5	5	50	60	67	49	24	5	59	26	416		
	7時	10	99	7	8	83	98	111	80	40	8	96	43	683		
	8時	14	146	11	13	123	146	165	119	59	12	143	63	1,014		
	9時	18	188	14	16	157	187	211	153	76	15	183	81	1,299		
	10時	22	228	17	20	191	227	257	186	92	19	223	99	1,581		
	11時	23	235	18	20	197	234	265	192	95	19	230	102	1,630		
	12時	22	223	17	19	187	222	251	182	90	18	218	97	1,546		
	13時	23	239	18	21	201	239	270	195	97	20	234	104	1,661		
	14時	21	220	17	19	185	219	248	179	89	18	215	95	1,525		
	15時	22	224	17	19	188	224	253	183	91	18	219	97	1,555		
	16時	25	257	19	22	216	257	290	210	104	21	252	111	1,784		
	17時	21	219	16	19	184	218	246	178	89	18	214	95	1,517		
	18時	22	229	17	20	192	228	258	187	93	19	224	99	1,588		
	19時	15	160	12	14	134	159	180	130	65	13	156	69	1,107		
	20時	14	141	11	12	119	141	159	115	57	12	138	61	980		
	21時	11	109	8	9	92	109	123	89	44	9	107	47	757		
	22時	11	113	9	10	95	113	127	92	46	9	110	49	784		
	23時	6	61	5	5	52	61	69	50	25	5	60	27	426		
	24時	4	46	3	4	38	45	51	37	18	4	45	20	315		
	A→B	A→C	A→D	B→A	B→C	B→D	C→A	C→B	C→D	D→A	D→B	D→C	計			
大型	1時	0	6	0	0	5	5	7	4	4	0	5	3	39		
	2時	0	4	0	0	4	4	4	3	2	0	3	2	26		
	3時	0	3	0	0	2	2	3	2	2	0	2	1	17		
	4時	0	4	0	0	4	4	5	3	3	0	4	2	29		
	5時	0	6	0	0	6	6	7	4	4	0	5	3	41		
	6時	1	13	1	1	12	12	14	9	8	1	11	7	90		
	7時	1	22	1	1	20	20	24	14	13	2	18	12	148		
	8時	2	32	2	2	29	29	35	21	19	2	27	18	218		
	9時	2	41	3	2	37	37	45	27	25	3	35	23	280		
	10時	2	50	3	3	45	45	55	32	30	4	42	28	339		
	11時	2	51	3	3	47	47	57	33	31	4	44	28	350		
	12時	2	49	3	3	44	44	54	32	30	4	42	27	334		
	13時	2	52	3	3	48	48	58	34	32	4	45	29	358		
	14時	2	48	3	3	44	44	53	31	29	4	41	27	329		
	15時	2	49	3	3	45	45	54	32	30	4	42	27	336		
	16時	3	56	4	3	51	51	62	37	34	4	48	31	384		
	17時	2	48	3	3	43	43	53	31	29	4	41	26	326		
	18時	2	50	3	3	45	45	55	33	30	4	43	28	341		
	19時	2	35	2	2	32	32	39	23	21	3	30	19	240		
	20時	1	31	2	2	28	28	34	20	19	2	26	17	210		
	21時	1	24	2	1	22	22	26	16	15	2	20	13	164		
	22時	1	25	2	1	22	22	27	16	15	2	21	14	168		
	23時	1	13	1	1	12	12	15	9	8	1	11	7	91		
	24時	0	10	1	1	9	9	11	6	6	1	8	6	68		
	A→B	A→C	A→D	B→A	B→C	B→D	C→A	C→B	C→D	D→A	D→B	D→C	計			
小型+大型	1時	3	34	2	2	28	32	38	26	15	2	32	15	229		
	2時	2	22	1	2	19	22	24	18	9	1	21	10	151		
	3時	1	15	1	1	12	14	17	12	7	1	14	6	101		
	4時	2	23	1	2	20	23	27	19	11	2	23	10	163		
	5時	3	34	2	2	30	34	39	27	15	2	33	15	236		
	6時	7	73	6	6	62	72	81	58	32	6	70	33	506		
	7時	11	121	8	9	103	118	135	94	53	10	114	55	831		
	8時	16	178	13	15	152	175	200	140	78	14	170	81	1,232		
	9時	20	229	17	18	194	224	256	180	101	18	218	104	1,579		
	10時	24	278	20	23	236	272	312	218	122	23	265	127	1,920		
	11時	25	286	21	23	244	281	322	225	126	23	274	130	1,980		
	12時	24	272	20	22	231	266	305	214	120	22	260	124	1,880		
	13時	25	291	21	24	249	287	328	229	129	24	279	133	2,019		
	14時	23	268	20	22	229	263	301	210	118	22	256	122	1,854		
	15時	24	273	20	22	233	269	307	215	121	22	261	124	1,891		
	16時	28	313	23	25	267	308	352	247	138	25	300	142	2,168		
	17時	23	267	19	22	227	261	299	209	118	22	255	121	1,843		
	18時	24	279	20	23	237	273	313	220	123	23	267	127	1,929		
	19時	17	195	14	16	166	191	219	153	86	16	186	88	1,347		
	20時	15	172	13	14	147	169	193	135	76	14	164	78	1,190		
	21時	12	133	10	10	114	131	149	105	59	11	127	60	921		
	22時	12	138	11	11	117	135	154	108	61	11	131	63	952		
	23時	7	74	6	6	64	73	84	59	33	6	71	34	517		
	24時	4	56	4	5	47	54	62	43	24	5	53	26	383		

表 1.8-7(2) 開催中の方向別交通量（地点 6：瀬谷中学校前 / 花博交通量）

		A→B	A→C	A→D	B→A	B→C	B→D	C→A	C→B	C→D	D→A	D→B	D→C	計		A		
小型	1時	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0		B	D	
	2時	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0		C		
	3時	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0				
	4時	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0				
	5時	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0				
	6時	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0				
	7時	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0				
	8時	0	0	0	5	0	0	93	0	0	1	0	0	0	99			
	9時	0	0	0	5	0	0	108	0	0	2	0	0	0	115			
	10時	0	0	0	4	0	0	84	0	0	1	0	0	0	89			
	11時	0	15	0	3	0	0	67	0	0	1	0	0	0	86			
	12時	0	25	1	3	0	0	60	0	0	1	0	0	0	90			
	13時	0	40	1	3	0	0	54	0	0	1	0	0	0	99			
	14時	0	55	1	2	0	0	46	0	0	1	0	0	0	105			
	15時	0	58	1	2	0	0	35	0	0	1	0	0	0	97			
	16時	0	60	1	3	0	0	51	0	0	1	0	0	0	116			
	17時	0	46	1	4	0	0	89	0	0	1	0	0	0	141			
	18時	0	41	1	3	0	0	50	0	0	1	0	0	0	96			
	19時	0	49	1	1	0	0	22	0	0	0	0	0	0	73			
	20時	1	174	4	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	179			
	21時	0	60	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	61			
	22時	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0			
	23時	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0			
	24時	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0			
		A→B	A→C	A→D	B→A	B→C	B→D	C→A	C→B	C→D	D→A	D→B	D→C	計				
大型	1時	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0				
	2時	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0				
	3時	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0				
	4時	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0				
	5時	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0				
	6時	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0				
	7時	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0				
	8時	0	0	16	0	0	0	15	0	0	19	0	0	0	50			
	9時	0	0	57	0	0	0	23	0	0	57	0	0	0	137			
	10時	0	0	39	0	0	0	23	0	0	39	0	0	0	101			
	11時	0	1	31	0	0	0	15	0	0	33	0	0	0	80			
	12時	0	5	27	0	0	0	15	0	0	27	0	0	0	74			
	13時	0	8	27	0	0	0	15	0	0	27	0	0	0	77			
	14時	0	13	27	0	0	0	8	0	0	26	0	0	0	74			
	15時	0	22	33	0	0	0	1	0	0	33	0	0	0	89			
	16時	0	23	33	0	0	0	1	0	0	33	0	0	0	90			
	17時	0	20	31	0	0	0	0	0	0	30	0	0	0	81			
	18時	0	14	25	0	0	0	0	0	0	24	0	0	0	63			
	19時	0	8	26	0	0	0	0	0	0	26	0	0	0	60			
	20時	0	2	69	0	0	0	0	0	0	69	0	0	0	140			
	21時	0	0	21	0	0	0	0	0	0	19	0	0	0	40			
	22時	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0			
	23時	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0			
	24時	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0			
		A→B	A→C	A→D	B→A	B→C	B→D	C→A	C→B	C→D	D→A	D→B	D→C	計				
小型+大型	1時	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0				
	2時	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0				
	3時	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0				
	4時	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0				
	5時	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0				
	6時	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0				
	7時	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0				
	8時	0	0	16	5	0	0	108	0	0	20	0	0	0	149			
	9時	0	0	57	5	0	0	131	0	0	59	0	0	0	252			
	10時	0	0	39	4	0	0	107	0	0	40	0	0	0	190			
	11時	0	16	31	3	0	0	82	0	0	34	0	0	0	166			
	12時	0	30	28	3	0	0	75	0	0	28	0	0	0	164			
	13時	0	48	28	3	0	0	69	0	0	28	0	0	0	176			
	14時	0	68	28	2	0	0	54	0	0	27	0	0	0	179			
	15時	0	80	34	2	0	0	36	0	0	34	0	0	0	186			
	16時	0	83	34	3	0	0	52	0	0	34	0	0	0	206			
	17時	0	66	32	4	0	0	89	0	0	31	0	0	0	222			
	18時	0	55	26	3	0	0	50	0	0	25	0	0	0	159			
	19時	0	57	27	1	0	0	22	0	0	26	0	0	0	133			
	20時	1	176	73	0	0	0	0	0	0	69	0	0	0	319			
	21時	0	60	22	0	0	0	0	0	0	19	0	0	0	101			
	22時	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0			
	23時	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0			
	24時	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0			

表 1.8-7(3) 開催中の方向別交通量（地点 6：瀬谷中学校前 / 将来一般+花博交通）

		A→B	A→C	A→D	B→A	B→C	B→D	C→A	C→B	C→D	D→A	D→B	D→C	計		A		
小型	1時	3	28	2	2	23	27	31	22	11	2	27	12	190		B		D
	2時	2	18	1	2	15	18	20	15	7	1	18	8	125			C	
	3時	1	12	1	1	10	12	14	10	5	1	12	5	84				
	4時	2	19	1	2	16	19	22	16	8	2	19	8	134				
	5時	3	28	2	2	24	28	32	23	11	2	28	12	195				
	6時	6	60	5	5	50	60	67	49	24	5	59	26	416				
	7時	10	99	7	8	83	98	111	80	40	8	96	43	683				
	8時	14	146	11	18	123	146	258	119	59	13	143	63	1,113				
	9時	18	188	14	21	157	187	319	153	76	17	183	81	1,414				
	10時	22	228	17	24	191	227	341	186	92	20	223	99	1,670				
	11時	23	250	18	23	197	234	332	192	95	20	230	102	1,716				
	12時	22	248	18	22	187	222	311	182	90	19	218	97	1,636				
	13時	23	279	19	24	201	239	324	195	97	21	234	104	1,760				
	14時	21	275	18	21	185	219	294	179	89	19	215	95	1,630				
	15時	22	282	18	21	188	224	288	183	91	19	219	97	1,652				
	16時	25	317	20	25	216	257	341	210	104	22	252	111	1,900				
	17時	21	265	17	23	184	218	335	178	89	19	214	95	1,658				
	18時	22	270	18	23	192	228	308	187	93	20	224	99	1,684				
	19時	15	209	13	15	134	159	202	130	65	13	156	69	1,180				
	20時	15	315	15	12	119	141	159	115	57	12	138	61	1,159				
	21時	11	169	9	9	92	109	123	89	44	9	107	47	818				
	22時	11	113	9	10	95	113	127	92	46	9	110	49	784				
	23時	6	61	5	5	52	61	69	50	25	5	60	27	426				
	24時	4	46	3	4	38	45	51	37	18	4	45	20	315				
		A→B	A→C	A→D	B→A	B→C	B→D	C→A	C→B	C→D	D→A	D→B	D→C	計				
大型	1時	0	6	0	0	5	5	7	4	4	0	5	3	39				
	2時	0	4	0	0	4	4	4	3	2	0	3	2	26				
	3時	0	3	0	0	2	2	3	2	2	0	2	1	17				
	4時	0	4	0	0	4	4	5	3	3	0	4	2	29				
	5時	0	6	0	0	6	6	7	4	4	0	5	3	41				
	6時	1	13	1	1	12	12	14	9	8	1	11	7	90				
	7時	1	22	1	1	20	20	24	14	13	2	18	12	148				
	8時	2	32	18	2	29	29	50	21	19	21	27	18	268				
	9時	2	41	60	2	37	37	68	27	25	60	35	23	417				
	10時	2	50	42	3	45	45	78	32	30	43	42	28	440				
	11時	2	52	34	3	47	47	72	33	31	37	44	28	430				
	12時	2	54	30	3	44	44	69	32	30	31	42	27	408				
	13時	2	60	30	3	48	48	73	34	32	31	45	29	435				
	14時	2	61	30	3	44	44	61	31	29	30	41	27	403				
	15時	2	71	36	3	45	45	55	32	30	37	42	27	425				
	16時	3	79	37	3	51	51	63	37	34	37	48	31	474				
	17時	2	68	34	3	43	43	53	31	29	34	41	26	407				
	18時	2	64	28	3	45	45	55	33	30	28	43	28	404				
	19時	2	43	28	2	32	32	39	23	21	29	30	19	300				
	20時	1	33	71	2	28	28	34	20	19	71	26	17	350				
	21時	1	24	23	1	22	22	26	16	15	21	20	13	204				
	22時	1	25	2	1	22	22	27	16	15	2	21	14	168				
	23時	1	13	1	1	12	12	15	9	8	1	11	7	91				
	24時	0	10	1	1	9	9	11	6	6	1	8	6	68				
		A→B	A→C	A→D	B→A	B→C	B→D	C→A	C→B	C→D	D→A	D→B	D→C	計				
小型+大型	1時	3	34	2	2	28	32	38	26	15	2	32	15	229				
	2時	2	22	1	2	19	22	24	18	9	1	21	10	151				
	3時	1	15	1	1	12	14	17	12	7	1	14	6	101				
	4時	2	23	1	2	20	23	27	19	11	2	23	10	163				
	5時	3	34	2	2	30	34	39	27	15	2	33	15	236				
	6時	7	73	6	6	62	72	81	58	32	6	70	33	506				
	7時	11	121	8	9	103	118	135	94	53	10	114	55	831				
	8時	16	178	29	20	152	175	308	140	78	34	170	81	1,381				
	9時	20	229	74	23	194	224	387	180	101	77	218	104	1,831				
	10時	24	278	59	27	236	272	419	218	122	63	265	127	2,110				
	11時	25	302	52	26	244	281	404	225	126	57	274	130	2,146				
	12時	24	302	48	25	231	266	380	214	120	50	260	124	2,044				
	13時	25	339	49	27	249	287	397	229	129	52	279	133	2,195				
	14時	23	336	48	24	229	263	355	210	118	49	256	122	2,033				
	15時	24	353	54	24	233	269	343	215	121	56	261	124	2,077				
	16時	28	396	57	28	267	308	404	247	138	59	300	142	2,374				
	17時	23	333	51	26	227	261	388	209	118	53	255	121	2,065				
	18時	24	334	46	26	237	273	363	220	123	48	267	127	2,088				
	19時	17	252	41	17	166	191	241	153	86	42	186	88	1,480				
	20時	16	348	86	14	147	169	193	135	76	83	164	78	1,509				
	21時	12	193	32	10	114	131	149	105	59	30	127	60	1,022				
	22時	12	138	11	11	117	135	154	108	61	11	131	63	952				
	23時	7	74	6	6	64	73	84	59	33	6	71	34	517				
	24時	4	56	4	5	47	54	62	43	24	5	53	26	383				

表 1.8-8(1) 開催中の方向別交通量 (地点9 / 将来一般交通量)

		A→B	A→C	A→D	B→A	B→C	B→D	C→A	C→B	C→D	D→A	D→B	D→C	計		A	
小型	1時	0	42	52	0	0	0	54	0	0	56	0	0	204		B	D
	2時	0	33	41	0	0	0	43	0	0	45	0	0	162		C	
	3時	0	29	37	0	0	0	38	0	0	40	0	0	144			
	4時	0	25	32	0	0	0	33	0	0	34	0	0	124			
	5時	0	31	38	0	0	0	40	0	0	41	0	0	150			
	6時	0	58	72	0	0	0	74	0	0	78	0	0	282			
	7時	0	98	122	0	0	0	127	0	0	132	0	0	479			
	8時	0	121	151	0	0	0	157	0	0	163	0	0	592			
	9時	0	136	170	0	0	0	176	0	0	183	0	0	665			
	10時	0	133	166	0	0	0	172	0	0	179	0	0	650			
	11時	0	143	178	0	0	0	185	0	0	192	0	0	698			
	12時	0	139	173	0	0	0	179	0	0	187	0	0	678			
	13時	0	149	186	0	0	0	193	0	0	201	0	0	729			
	14時	0	147	183	0	0	0	190	0	0	198	0	0	718			
	15時	0	151	188	0	0	0	195	0	0	203	0	0	737			
	16時	0	150	187	0	0	0	194	0	0	202	0	0	733			
	17時	0	151	188	0	0	0	195	0	0	203	0	0	737			
	18時	0	152	189	0	0	0	196	0	0	204	0	0	741			
	19時	0	151	188	0	0	0	195	0	0	203	0	0	737			
	20時	0	130	162	0	0	0	168	0	0	175	0	0	635			
	21時	0	111	138	0	0	0	143	0	0	149	0	0	541			
	22時	0	95	119	0	0	0	123	0	0	128	0	0	465			
	23時	0	67	84	0	0	0	87	0	0	90	0	0	328			
	24時	0	49	61	0	0	0	63	0	0	66	0	0	239			
		A→B	A→C	A→D	B→A	B→C	B→D	C→A	C→B	C→D	D→A	D→B	D→C	計			
大型	1時	0	5	9	0	0	0	7	0	0	10	0	0	31			
	2時	0	4	7	0	0	0	6	0	0	8	0	0	25			
	3時	0	4	6	0	0	0	5	0	0	7	0	0	22			
	4時	0	3	5	0	0	0	4	0	0	6	0	0	18			
	5時	0	4	6	0	0	0	5	0	0	7	0	0	22			
	6時	0	7	12	0	0	0	10	0	0	14	0	0	43			
	7時	0	12	20	0	0	0	16	0	0	23	0	0	71			
	8時	0	15	25	0	0	0	20	0	0	29	0	0	89			
	9時	0	17	28	0	0	0	23	0	0	33	0	0	101			
	10時	0	17	28	0	0	0	22	0	0	32	0	0	99			
	11時	0	18	30	0	0	0	24	0	0	34	0	0	106			
	12時	0	17	29	0	0	0	23	0	0	33	0	0	102			
	13時	0	19	31	0	0	0	25	0	0	36	0	0	111			
	14時	0	18	30	0	0	0	25	0	0	35	0	0	108			
	15時	0	19	31	0	0	0	25	0	0	36	0	0	111			
	16時	0	19	31	0	0	0	25	0	0	36	0	0	111			
	17時	0	19	31	0	0	0	25	0	0	36	0	0	111			
	18時	0	19	31	0	0	0	25	0	0	36	0	0	111			
	19時	0	19	31	0	0	0	25	0	0	36	0	0	111			
	20時	0	16	27	0	0	0	22	0	0	31	0	0	96			
	21時	0	14	23	0	0	0	18	0	0	26	0	0	81			
	22時	0	12	20	0	0	0	16	0	0	23	0	0	71			
	23時	0	8	14	0	0	0	11	0	0	16	0	0	49			
	24時	0	6	10	0	0	0	8	0	0	12	0	0	36			
		A→B	A→C	A→D	B→A	B→C	B→D	C→A	C→B	C→D	D→A	D→B	D→C	計			
小型+大型	1時	0	47	61	0	0	0	61	0	0	66	0	0	235			
	2時	0	37	48	0	0	0	49	0	0	53	0	0	187			
	3時	0	33	43	0	0	0	43	0	0	47	0	0	166			
	4時	0	28	37	0	0	0	37	0	0	40	0	0	142			
	5時	0	35	44	0	0	0	45	0	0	48	0	0	172			
	6時	0	65	84	0	0	0	84	0	0	92	0	0	325			
	7時	0	110	142	0	0	0	143	0	0	155	0	0	550			
	8時	0	136	176	0	0	0	177	0	0	192	0	0	681			
	9時	0	153	198	0	0	0	199	0	0	216	0	0	766			
	10時	0	150	194	0	0	0	194	0	0	211	0	0	749			
	11時	0	161	208	0	0	0	209	0	0	226	0	0	804			
	12時	0	156	202	0	0	0	202	0	0	220	0	0	780			
	13時	0	168	217	0	0	0	218	0	0	237	0	0	840			
	14時	0	165	213	0	0	0	215	0	0	233	0	0	826			
	15時	0	170	219	0	0	0	220	0	0	239	0	0	848			
	16時	0	169	218	0	0	0	219	0	0	238	0	0	844			
	17時	0	170	219	0	0	0	220	0	0	239	0	0	848			
	18時	0	171	220	0	0	0	221	0	0	240	0	0	852			
	19時	0	170	219	0	0	0	220	0	0	239	0	0	848			
	20時	0	146	189	0	0	0	190	0	0	206	0	0	731			
	21時	0	125	161	0	0	0	161	0	0	175	0	0	622			
	22時	0	107	139	0	0	0	139	0	0	151	0	0	536			
	23時	0	75	98	0	0	0	98	0	0	106	0	0	377			
	24時	0	55	71	0	0	0	71	0	0	78	0	0	275			

表 1.8-8(2) 開催中の方向別交通量（地点9 / 花博交通量）

		A→B	A→C	A→D	B→A	B→C	B→D	C→A	C→B	C→D	D→A	D→B	D→C	計		A		
小型	1時	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0		B	D	
	2時	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0				
	3時	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0		C		
	4時	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0				
	5時	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0				
	6時	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0				
	7時	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0				
	8時	0	0	0	0	0	0	39	0	0	1	0	0	0	40			
	9時	0	0	0	0	0	0	45	0	0	1	0	0	0	46			
	10時	0	0	0	0	0	0	35	0	0	1	0	0	0	36			
	11時	0	7	0	0	0	0	28	0	0	1	0	0	0	36			
	12時	0	11	0	0	0	0	25	0	0	1	0	0	0	37			
	13時	0	18	0	0	0	0	23	0	0	0	0	0	0	41			
	14時	0	25	1	0	0	0	19	0	0	0	0	0	0	45			
	15時	0	26	1	0	0	0	15	0	0	0	0	0	0	42			
	16時	0	27	1	0	0	0	21	0	0	0	0	0	0	49			
	17時	0	21	1	0	0	0	38	0	0	1	0	0	0	61			
	18時	0	19	0	0	0	0	21	0	0	0	0	0	0	40			
	19時	0	22	1	0	0	0	9	0	0	0	0	0	0	32			
	20時	0	79	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	81			
	21時	0	27	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	28			
	22時	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0			
	23時	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0			
	24時	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0			
		A→B	A→C	A→D	B→A	B→C	B→D	C→A	C→B	C→D	D→A	D→B	D→C	計				
大型	1時	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0				
	2時	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0				
	3時	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0				
	4時	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0				
	5時	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0				
	6時	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0				
	7時	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0				
	8時	0	0	6	0	0	0	0	0	0	6	0	0	0	12			
	9時	0	0	24	0	0	0	0	0	0	24	0	0	0	48			
	10時	0	0	15	0	0	0	0	0	0	15	0	0	0	30			
	11時	0	0	12	0	0	0	0	0	0	12	0	0	0	24			
	12時	0	0	10	0	0	0	0	0	0	10	0	0	0	20			
	13時	0	0	10	0	0	0	0	0	0	10	0	0	0	20			
	14時	0	0	10	0	0	0	0	0	0	10	0	0	0	20			
	15時	0	0	12	0	0	0	0	0	0	12	0	0	0	24			
	16時	0	0	12	0	0	0	0	0	0	12	0	0	0	24			
	17時	0	0	10	0	0	0	0	0	0	10	0	0	0	20			
	18時	0	0	10	0	0	0	0	0	0	10	0	0	0	20			
	19時	0	0	10	0	0	0	0	0	0	10	0	0	0	20			
	20時	0	0	30	0	0	0	0	0	0	30	0	0	0	60			
	21時	0	0	10	0	0	0	0	0	0	10	0	0	0	20			
	22時	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0			
	23時	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0			
	24時	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0			
		A→B	A→C	A→D	B→A	B→C	B→D	C→A	C→B	C→D	D→A	D→B	D→C	計				
小型+大型	1時	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0				
	2時	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0				
	3時	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0				
	4時	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0				
	5時	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0				
	6時	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0				
	7時	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0				
	8時	0	0	6	0	0	0	39	0	0	7	0	0	0	52			
	9時	0	0	24	0	0	0	45	0	0	25	0	0	0	94			
	10時	0	0	15	0	0	0	35	0	0	16	0	0	0	66			
	11時	0	7	12	0	0	0	28	0	0	13	0	0	0	60			
	12時	0	11	10	0	0	0	25	0	0	11	0	0	0	57			
	13時	0	18	10	0	0	0	23	0	0	10	0	0	0	61			
	14時	0	25	11	0	0	0	19	0	0	10	0	0	0	65			
	15時	0	26	13	0	0	0	15	0	0	12	0	0	0	66			
	16時	0	27	13	0	0	0	21	0	0	12	0	0	0	73			
	17時	0	21	11	0	0	0	38	0	0	11	0	0	0	81			
	18時	0	19	10	0	0	0	21	0	0	10	0	0	0	60			
	19時	0	22	11	0	0	0	9	0	0	10	0	0	0	52			
	20時	0	79	32	0	0	0	0	0	0	30	0	0	0	141			
	21時	0	27	11	0	0	0	0	0	0	10	0	0	0	48			
	22時	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0			
	23時	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0			
	24時	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0			

表 1.8-8 (3) 開催中の方向別交通量 (地点 9 / 将来一般+花博交通)

		A→B	A→C	A→D	B→A	B→C	B→D	C→A	C→B	C→D	D→A	D→B	D→C	計	A	B	C	D
小型	1時	0	42	52	0	0	0	54	0	0	56	0	0	204				
	2時	0	33	41	0	0	0	43	0	0	45	0	0	162				
	3時	0	29	37	0	0	0	38	0	0	40	0	0	144				
	4時	0	25	32	0	0	0	33	0	0	34	0	0	124				
	5時	0	31	38	0	0	0	40	0	0	41	0	0	150				
	6時	0	58	72	0	0	0	74	0	0	78	0	0	282				
	7時	0	98	122	0	0	0	127	0	0	132	0	0	479				
	8時	0	121	151	0	0	0	196	0	0	164	0	0	632				
	9時	0	136	170	0	0	0	221	0	0	184	0	0	711				
	10時	0	133	166	0	0	0	207	0	0	180	0	0	686				
	11時	0	150	178	0	0	0	213	0	0	193	0	0	734				
	12時	0	150	173	0	0	0	204	0	0	188	0	0	715				
	13時	0	167	186	0	0	0	216	0	0	201	0	0	770				
	14時	0	172	184	0	0	0	209	0	0	198	0	0	763				
	15時	0	177	189	0	0	0	210	0	0	203	0	0	779				
	16時	0	177	188	0	0	0	215	0	0	202	0	0	782				
	17時	0	172	189	0	0	0	233	0	0	204	0	0	798				
	18時	0	171	189	0	0	0	217	0	0	204	0	0	781				
	19時	0	173	189	0	0	0	204	0	0	203	0	0	769				
	20時	0	209	164	0	0	0	168	0	0	175	0	0	716				
	21時	0	138	139	0	0	0	143	0	0	149	0	0	569				
	22時	0	95	119	0	0	0	123	0	0	128	0	0	465				
	23時	0	67	84	0	0	0	87	0	0	90	0	0	328				
	24時	0	49	61	0	0	0	63	0	0	66	0	0	239				
		A→B	A→C	A→D	B→A	B→C	B→D	C→A	C→B	C→D	D→A	D→B	D→C	計				
大型	1時	0	5	9	0	0	0	7	0	0	10	0	0	31				
	2時	0	4	7	0	0	0	6	0	0	8	0	0	25				
	3時	0	4	6	0	0	0	5	0	0	7	0	0	22				
	4時	0	3	5	0	0	0	4	0	0	6	0	0	18				
	5時	0	4	6	0	0	0	5	0	0	7	0	0	22				
	6時	0	7	12	0	0	0	10	0	0	14	0	0	43				
	7時	0	12	20	0	0	0	16	0	0	23	0	0	71				
	8時	0	15	31	0	0	0	20	0	0	35	0	0	101				
	9時	0	17	52	0	0	0	23	0	0	57	0	0	149				
	10時	0	17	43	0	0	0	22	0	0	47	0	0	129				
	11時	0	18	42	0	0	0	24	0	0	46	0	0	130				
	12時	0	17	39	0	0	0	23	0	0	43	0	0	122				
	13時	0	19	41	0	0	0	25	0	0	46	0	0	131				
	14時	0	18	40	0	0	0	25	0	0	45	0	0	128				
	15時	0	19	43	0	0	0	25	0	0	48	0	0	135				
	16時	0	19	43	0	0	0	25	0	0	48	0	0	135				
	17時	0	19	41	0	0	0	25	0	0	46	0	0	131				
	18時	0	19	41	0	0	0	25	0	0	46	0	0	131				
	19時	0	19	41	0	0	0	25	0	0	46	0	0	131				
	20時	0	16	57	0	0	0	22	0	0	61	0	0	156				
	21時	0	14	33	0	0	0	18	0	0	36	0	0	101				
	22時	0	12	20	0	0	0	16	0	0	23	0	0	71				
	23時	0	8	14	0	0	0	11	0	0	16	0	0	49				
	24時	0	6	10	0	0	0	8	0	0	12	0	0	36				
		A→B	A→C	A→D	B→A	B→C	B→D	C→A	C→B	C→D	D→A	D→B	D→C	計				
小型+大型	1時	0	47	61	0	0	0	61	0	0	66	0	0	235				
	2時	0	37	48	0	0	0	49	0	0	53	0	0	187				
	3時	0	33	43	0	0	0	43	0	0	47	0	0	166				
	4時	0	28	37	0	0	0	37	0	0	40	0	0	142				
	5時	0	35	44	0	0	0	45	0	0	48	0	0	172				
	6時	0	65	84	0	0	0	84	0	0	92	0	0	325				
	7時	0	110	142	0	0	0	143	0	0	155	0	0	550				
	8時	0	136	182	0	0	0	216	0	0	199	0	0	733				
	9時	0	153	222	0	0	0	244	0	0	241	0	0	860				
	10時	0	150	209	0	0	0	229	0	0	227	0	0	815				
	11時	0	168	220	0	0	0	237	0	0	239	0	0	864				
	12時	0	167	212	0	0	0	227	0	0	231	0	0	837				
	13時	0	186	227	0	0	0	241	0	0	247	0	0	901				
	14時	0	190	224	0	0	0	234	0	0	243	0	0	891				
	15時	0	196	232	0	0	0	235	0	0	251	0	0	914				
	16時	0	196	231	0	0	0	240	0	0	250	0	0	917				
	17時	0	191	230	0	0	0	258	0	0	250	0	0	929				
	18時	0	190	230	0	0	0	242	0	0	250	0	0	912				
	19時	0	192	230	0	0	0	229	0	0	249	0	0	900				
	20時	0	225	221	0	0	0	190	0	0	236	0	0	872				
	21時	0	152	172	0	0	0	161	0	0	185	0	0	670				
	22時	0	107	139	0	0	0	139	0	0	151	0	0	536				
	23時	0	75	98	0	0	0	98	0	0	106	0	0	377				
	24時	0	55	71	0	0	0	71	0	0	78	0	0	275				

表 1.8-9(1) 開催中の方向別交通量 (地点 10 / 将来一般交通量)

		A→B	A→C	A→D	B→A	B→C	B→D	C→A	C→B	C→D	D→A	D→B	D→C	計		A	
小型	1時	0	0	1	0	0	0	0	0	64	0	0	65	130		C	D
	2時	0	0	1	0	0	0	0	0	61	0	0	62	124		B	
	3時	0	0	1	0	0	0	0	0	48	0	0	49	98			
	4時	0	0	1	0	0	0	0	0	56	0	0	57	114			
	5時	0	0	1	0	0	0	0	0	94	1	0	96	192			
	6時	0	0	2	0	0	0	0	0	137	1	0	139	279			
	7時	0	0	2	0	0	0	0	0	177	1	0	180	360			
	8時	0	0	3	0	0	0	0	0	236	2	0	240	481			
	9時	0	0	3	0	0	0	0	0	256	2	0	260	521			
	10時	0	0	3	0	0	0	0	0	275	2	0	280	560			
	11時	0	0	3	0	0	0	0	0	259	2	0	263	527			
	12時	0	0	3	0	0	0	0	0	259	2	0	263	527			
	13時	0	0	3	0	0	0	0	0	250	2	0	255	510			
	14時	0	0	3	0	0	0	0	0	267	2	0	271	543			
	15時	0	0	3	0	0	0	0	0	270	2	0	274	549			
	16時	0	0	3	0	0	0	0	0	274	2	0	278	557			
	17時	0	0	3	0	0	0	0	0	289	2	0	293	587			
	18時	0	0	3	0	0	0	0	0	245	2	0	249	499			
	19時	0	0	2	0	0	0	0	0	206	2	0	210	420			
	20時	0	0	2	0	0	0	0	0	186	1	0	189	378			
	21時	0	0	2	0	0	0	0	0	181	1	0	184	368			
	22時	0	0	2	0	0	0	0	0	156	1	0	159	318			
	23時	0	0	1	0	0	0	0	0	111	1	0	112	225			
	24時	0	0	1	0	0	0	0	0	80	1	0	81	163			
		A→B	A→C	A→D	B→A	B→C	B→D	C→A	C→B	C→D	D→A	D→B	D→C	計			
大型	1時	0	0	0	0	0	0	0	0	27	0	0	25	52			
	2時	0	0	0	0	0	0	0	0	26	0	0	24	50			
	3時	0	0	0	0	0	0	0	0	20	0	0	19	39			
	4時	0	0	0	0	0	0	0	0	23	0	0	22	45			
	5時	0	0	0	0	0	0	0	0	39	0	0	37	76			
	6時	0	0	0	0	0	0	0	0	57	0	0	53	110			
	7時	0	0	0	0	0	0	0	0	74	0	0	69	143			
	8時	0	0	0	0	0	0	0	0	98	0	0	92	190			
	9時	0	0	0	0	0	0	0	0	106	0	0	99	205			
	10時	0	0	0	0	0	0	0	0	115	0	0	107	222			
	11時	0	0	0	0	0	0	0	0	108	0	0	100	208			
	12時	0	0	0	0	0	0	0	0	108	0	0	100	208			
	13時	0	0	0	0	0	0	0	0	104	0	0	97	201			
	14時	0	0	0	0	0	0	0	0	111	0	0	103	214			
	15時	0	0	0	0	0	0	0	0	112	0	0	105	217			
	16時	0	0	0	0	0	0	0	0	114	0	0	106	220			
	17時	0	0	0	0	0	0	0	0	120	0	0	112	232			
	18時	0	0	0	0	0	0	0	0	102	0	0	95	197			
	19時	0	0	0	0	0	0	0	0	86	0	0	80	166			
	20時	0	0	0	0	0	0	0	0	77	0	0	72	149			
	21時	0	0	0	0	0	0	0	0	75	0	0	70	145			
	22時	0	0	0	0	0	0	0	0	65	0	0	61	126			
	23時	0	0	0	0	0	0	0	0	46	0	0	43	89			
	24時	0	0	0	0	0	0	0	0	33	0	0	31	64			
		A→B	A→C	A→D	B→A	B→C	B→D	C→A	C→B	C→D	D→A	D→B	D→C	計			
小型+大型	1時	0	0	1	0	0	0	0	0	91	0	0	90	182			
	2時	0	0	1	0	0	0	0	0	87	0	0	86	174			
	3時	0	0	1	0	0	0	0	0	68	0	0	68	137			
	4時	0	0	1	0	0	0	0	0	79	0	0	79	159			
	5時	0	0	1	0	0	0	0	0	133	1	0	133	268			
	6時	0	0	2	0	0	0	0	0	194	1	0	192	389			
	7時	0	0	2	0	0	0	0	0	251	1	0	249	503			
	8時	0	0	3	0	0	0	0	0	334	2	0	332	671			
	9時	0	0	3	0	0	0	0	0	362	2	0	359	726			
	10時	0	0	3	0	0	0	0	0	390	2	0	387	782			
	11時	0	0	3	0	0	0	0	0	367	2	0	363	735			
	12時	0	0	3	0	0	0	0	0	367	2	0	363	735			
	13時	0	0	3	0	0	0	0	0	354	2	0	352	711			
	14時	0	0	3	0	0	0	0	0	378	2	0	374	757			
	15時	0	0	3	0	0	0	0	0	382	2	0	379	766			
	16時	0	0	3	0	0	0	0	0	388	2	0	384	777			
	17時	0	0	3	0	0	0	0	0	409	2	0	405	819			
	18時	0	0	3	0	0	0	0	0	347	2	0	344	696			
	19時	0	0	2	0	0	0	0	0	292	2	0	290	586			
	20時	0	0	2	0	0	0	0	0	263	1	0	261	527			
	21時	0	0	2	0	0	0	0	0	256	1	0	254	513			
	22時	0	0	2	0	0	0	0	0	221	1	0	220	444			
	23時	0	0	1	0	0	0	0	0	157	1	0	155	314			
	24時	0	0	1	0	0	0	0	0	113	1	0	112	227			

表 1.8-9(2) 開催中の方向別交通量 (地点 10 / 花博交通量)

		A→B	A→C	A→D	B→A	B→C	B→D	C→A	C→B	C→D	D→A	D→B	D→C	計		A		D	
小型	1時	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0		C			
	2時	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0			B		
	3時	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0					
	4時	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0					
	5時	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0					
	6時	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0					
	7時	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0					
	8時	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	501	0	501				
	9時	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	577	0	577				
	10時	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	449	0	449				
	11時	0	0	0	0	0	116	0	0	0	0	0	362	0	478				
	12時	0	0	0	0	0	195	0	0	0	0	0	321	0	516				
	13時	0	0	0	0	0	309	0	0	0	0	0	290	0	599				
	14時	0	0	0	0	0	427	0	0	0	0	0	247	0	674				
	15時	0	0	0	0	0	451	0	0	0	0	0	189	0	640				
	16時	0	0	0	0	0	472	0	0	0	0	0	271	0	743				
	17時	0	0	0	0	0	360	0	0	0	0	0	480	0	840				
	18時	0	0	0	0	0	324	0	0	0	0	0	269	0	593				
	19時	0	0	0	0	0	384	0	0	0	0	0	117	0	501				
	20時	0	0	0	0	0	1,355	0	0	0	0	0	0	0	1,355				
	21時	0	0	0	0	0	471	0	0	0	0	0	0	0	471				
	22時	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0				
	23時	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0				
	24時	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0				
		A→B	A→C	A→D	B→A	B→C	B→D	C→A	C→B	C→D	D→A	D→B	D→C	計					
大型	1時	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0					
	2時	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0					
	3時	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0					
	4時	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0					
	5時	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0					
	6時	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0					
	7時	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0					
	8時	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0					
	9時	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0					
	10時	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0					
	11時	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0					
	12時	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0					
	13時	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0					
	14時	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0					
	15時	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0					
	16時	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0					
	17時	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0					
	18時	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0					
	19時	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0					
	20時	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0					
	21時	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0					
	22時	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0					
	23時	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0					
	24時	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0					
		A→B	A→C	A→D	B→A	B→C	B→D	C→A	C→B	C→D	D→A	D→B	D→C	計					
小型+大型	1時	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0					
	2時	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0					
	3時	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0					
	4時	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0					
	5時	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0					
	6時	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0					
	7時	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0					
	8時	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	501	0	501				
	9時	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	577	0	577				
	10時	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	449	0	449				
	11時	0	0	0	0	0	116	0	0	0	0	0	362	0	478				
	12時	0	0	0	0	0	195	0	0	0	0	0	321	0	516				
	13時	0	0	0	0	0	309	0	0	0	0	0	290	0	599				
	14時	0	0	0	0	0	427	0	0	0	0	0	247	0	674				
	15時	0	0	0	0	0	451	0	0	0	0	0	189	0	640				
	16時	0	0	0	0	0	472	0	0	0	0	0	271	0	743				
	17時	0	0	0	0	0	360	0	0	0	0	0	480	0	840				
	18時	0	0	0	0	0	324	0	0	0	0	0	269	0	593				
	19時	0	0	0	0	0	384	0	0	0	0	0	117	0	501				
	20時	0	0	0	0	0	1,355	0	0	0	0	0	0	0	1,355				
	21時	0	0	0	0	0	471	0	0	0	0	0	0	0	471				
	22時	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0				
	23時	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0				
	24時	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0				

表 1.8-9 (3) 開催中の方向別交通量 (地点 10 / 将来一般+花博交通)

		A→B	A→C	A→D	B→A	B→C	B→D	C→A	C→B	C→D	D→A	D→B	D→C	計		A		
小型	1時	0	0	1	0	0	0	0	0	64	0	0	65	130		C		D
	2時	0	0	1	0	0	0	0	0	61	0	0	62	124			B	
	3時	0	0	1	0	0	0	0	0	48	0	0	49	98				
	4時	0	0	1	0	0	0	0	0	56	0	0	57	114				
	5時	0	0	1	0	0	0	0	0	94	1	0	96	192				
	6時	0	0	2	0	0	0	0	0	137	1	0	139	279				
	7時	0	0	2	0	0	0	0	0	177	1	0	180	360				
	8時	0	0	3	0	0	0	0	0	236	2	501	240	982				
	9時	0	0	3	0	0	0	0	0	256	2	577	260	1,098				
	10時	0	0	3	0	0	0	0	0	275	2	449	280	1,009				
	11時	0	0	3	0	0	116	0	0	259	2	362	263	1,005				
	12時	0	0	3	0	0	195	0	0	259	2	321	263	1,043				
	13時	0	0	3	0	0	309	0	0	250	2	290	255	1,109				
	14時	0	0	3	0	0	427	0	0	267	2	247	271	1,217				
	15時	0	0	3	0	0	451	0	0	270	2	189	274	1,189				
	16時	0	0	3	0	0	472	0	0	274	2	271	278	1,300				
	17時	0	0	3	0	0	360	0	0	289	2	480	293	1,427				
	18時	0	0	3	0	0	324	0	0	245	2	269	249	1,092				
	19時	0	0	2	0	0	384	0	0	206	2	117	210	921				
	20時	0	0	2	0	0	1,355	0	0	186	1	0	189	1,733				
	21時	0	0	2	0	0	471	0	0	181	1	0	184	839				
	22時	0	0	2	0	0	0	0	0	156	1	0	159	318				
	23時	0	0	1	0	0	0	0	0	111	1	0	112	225				
	24時	0	0	1	0	0	0	0	0	80	1	0	81	163				
		A→B	A→C	A→D	B→A	B→C	B→D	C→A	C→B	C→D	D→A	D→B	D→C	計				
大型	1時	0	0	0	0	0	0	0	0	27	0	0	25	52				
	2時	0	0	0	0	0	0	0	0	26	0	0	24	50				
	3時	0	0	0	0	0	0	0	0	20	0	0	19	39				
	4時	0	0	0	0	0	0	0	0	23	0	0	22	45				
	5時	0	0	0	0	0	0	0	0	39	0	0	37	76				
	6時	0	0	0	0	0	0	0	0	57	0	0	53	110				
	7時	0	0	0	0	0	0	0	0	74	0	0	69	143				
	8時	0	0	0	0	0	0	0	0	98	0	0	92	190				
	9時	0	0	0	0	0	0	0	0	106	0	0	99	205				
	10時	0	0	0	0	0	0	0	0	115	0	0	107	222				
	11時	0	0	0	0	0	0	0	0	108	0	0	100	208				
	12時	0	0	0	0	0	0	0	0	108	0	0	100	208				
	13時	0	0	0	0	0	0	0	0	104	0	0	97	201				
	14時	0	0	0	0	0	0	0	0	111	0	0	103	214				
	15時	0	0	0	0	0	0	0	0	112	0	0	105	217				
	16時	0	0	0	0	0	0	0	0	114	0	0	106	220				
	17時	0	0	0	0	0	0	0	0	120	0	0	112	232				
	18時	0	0	0	0	0	0	0	0	102	0	0	95	197				
	19時	0	0	0	0	0	0	0	0	86	0	0	80	166				
	20時	0	0	0	0	0	0	0	0	77	0	0	72	149				
	21時	0	0	0	0	0	0	0	0	75	0	0	70	145				
	22時	0	0	0	0	0	0	0	0	65	0	0	61	126				
	23時	0	0	0	0	0	0	0	0	46	0	0	43	89				
	24時	0	0	0	0	0	0	0	0	33	0	0	31	64				
		A→B	A→C	A→D	B→A	B→C	B→D	C→A	C→B	C→D	D→A	D→B	D→C	計				
小型+大型	1時	0	0	1	0	0	0	0	0	91	0	0	90	182				
	2時	0	0	1	0	0	0	0	0	87	0	0	86	174				
	3時	0	0	1	0	0	0	0	0	68	0	0	68	137				
	4時	0	0	1	0	0	0	0	0	79	0	0	79	159				
	5時	0	0	1	0	0	0	0	0	133	1	0	133	268				
	6時	0	0	2	0	0	0	0	0	194	1	0	192	389				
	7時	0	0	2	0	0	0	0	0	251	1	0	249	503				
	8時	0	0	3	0	0	0	0	0	334	2	501	332	1,172				
	9時	0	0	3	0	0	0	0	0	362	2	577	359	1,303				
	10時	0	0	3	0	0	0	0	0	390	2	449	387	1,231				
	11時	0	0	3	0	0	116	0	0	367	2	362	363	1,213				
	12時	0	0	3	0	0	195	0	0	367	2	321	363	1,251				
	13時	0	0	3	0	0	309	0	0	354	2	290	352	1,310				
	14時	0	0	3	0	0	427	0	0	378	2	247	374	1,431				
	15時	0	0	3	0	0	451	0	0	382	2	189	379	1,406				
	16時	0	0	3	0	0	472	0	0	388	2	271	384	1,520				
	17時	0	0	3	0	0	360	0	0	409	2	480	405	1,659				
	18時	0	0	3	0	0	324	0	0	347	2	269	344	1,289				
	19時	0	0	2	0	0	384	0	0	292	2	117	290	1,087				
	20時	0	0	2	0	0	1,355	0	0	263	1	0	261	1,882				
	21時	0	0	2	0	0	471	0	0	256	1	0	254	984				
	22時	0	0	2	0	0	0	0	0	221	1	0	220	444				
	23時	0	0	1	0	0	0	0	0	157	1	0	155	314				
	24時	0	0	1	0	0	0	0	0	113	1	0	112	227				

表 1.8-10(1) 開催中の方向別交通量 (地点 11 / 将来一般交通量)

		A→B	A→C	A→D	B→A	B→C	B→D	C→A	C→B	C→D	D→A	D→B	D→C	計		A	
小型	1時	55	0	0	64	0	0	0	0	0	0	0	0	119		C	D
	2時	47	0	0	55	0	0	0	0	0	0	0	0	102		B	
	3時	46	0	0	54	0	0	0	0	0	0	0	0	100			
	4時	50	0	0	59	0	0	0	0	0	0	0	0	109			
	5時	89	0	0	104	0	0	0	0	0	0	0	0	193			
	6時	146	0	0	172	0	0	0	0	0	0	0	0	318			
	7時	248	0	0	291	0	0	0	0	0	0	0	0	539			
	8時	314	0	0	367	0	0	0	0	0	0	0	0	681			
	9時	308	0	0	361	0	0	0	0	0	0	0	0	669			
	10時	343	0	0	402	0	0	0	0	0	0	0	0	745			
	11時	371	0	0	435	0	0	0	0	0	0	0	0	806			
	12時	379	0	0	444	0	0	0	0	0	0	0	0	823			
	13時	344	0	0	403	0	0	0	0	0	0	0	0	747			
	14時	385	0	0	451	0	0	0	0	0	0	0	0	836			
	15時	387	0	0	453	0	0	0	0	0	0	0	0	840			
	16時	377	0	0	442	0	0	0	0	0	0	0	0	819			
	17時	374	0	0	438	0	0	0	0	0	0	0	0	812			
	18時	326	0	0	381	0	0	0	0	0	0	0	0	707			
	19時	259	0	0	303	0	0	0	0	0	0	0	0	562			
	20時	236	0	0	276	0	0	0	0	0	0	0	0	512			
	21時	213	0	0	249	0	0	0	0	0	0	0	0	462			
	22時	182	0	0	214	0	0	0	0	0	0	0	0	396			
	23時	120	0	0	141	0	0	0	0	0	0	0	0	261			
	24時	76	0	0	89	0	0	0	0	0	0	0	0	165			
		A→B	A→C	A→D	B→A	B→C	B→D	C→A	C→B	C→D	D→A	D→B	D→C	計			
大型	1時	11	0	0	13	0	0	0	0	0	0	0	0	24			
	2時	10	0	0	11	0	0	0	0	0	0	0	0	21			
	3時	9	0	0	11	0	0	0	0	0	0	0	0	20			
	4時	10	0	0	12	0	0	0	0	0	0	0	0	22			
	5時	18	0	0	21	0	0	0	0	0	0	0	0	39			
	6時	30	0	0	34	0	0	0	0	0	0	0	0	64			
	7時	51	0	0	58	0	0	0	0	0	0	0	0	109			
	8時	64	0	0	73	0	0	0	0	0	0	0	0	137			
	9時	63	0	0	72	0	0	0	0	0	0	0	0	135			
	10時	70	0	0	80	0	0	0	0	0	0	0	0	150			
	11時	76	0	0	87	0	0	0	0	0	0	0	0	163			
	12時	77	0	0	89	0	0	0	0	0	0	0	0	166			
	13時	70	0	0	80	0	0	0	0	0	0	0	0	150			
	14時	78	0	0	90	0	0	0	0	0	0	0	0	168			
	15時	79	0	0	90	0	0	0	0	0	0	0	0	169			
	16時	77	0	0	88	0	0	0	0	0	0	0	0	165			
	17時	76	0	0	87	0	0	0	0	0	0	0	0	163			
	18時	66	0	0	76	0	0	0	0	0	0	0	0	142			
	19時	53	0	0	60	0	0	0	0	0	0	0	0	113			
	20時	48	0	0	55	0	0	0	0	0	0	0	0	103			
	21時	43	0	0	50	0	0	0	0	0	0	0	0	93			
	22時	37	0	0	43	0	0	0	0	0	0	0	0	80			
	23時	24	0	0	28	0	0	0	0	0	0	0	0	52			
	24時	15	0	0	18	0	0	0	0	0	0	0	0	33			
		A→B	A→C	A→D	B→A	B→C	B→D	C→A	C→B	C→D	D→A	D→B	D→C	計			
小型+大型	1時	66	0	0	77	0	0	0	0	0	0	0	0	143			
	2時	57	0	0	66	0	0	0	0	0	0	0	0	123			
	3時	55	0	0	65	0	0	0	0	0	0	0	0	120			
	4時	60	0	0	71	0	0	0	0	0	0	0	0	131			
	5時	107	0	0	125	0	0	0	0	0	0	0	0	232			
	6時	176	0	0	206	0	0	0	0	0	0	0	0	382			
	7時	299	0	0	349	0	0	0	0	0	0	0	0	648			
	8時	378	0	0	440	0	0	0	0	0	0	0	0	818			
	9時	371	0	0	433	0	0	0	0	0	0	0	0	804			
	10時	413	0	0	482	0	0	0	0	0	0	0	0	895			
	11時	447	0	0	522	0	0	0	0	0	0	0	0	969			
	12時	456	0	0	533	0	0	0	0	0	0	0	0	989			
	13時	414	0	0	483	0	0	0	0	0	0	0	0	897			
	14時	463	0	0	541	0	0	0	0	0	0	0	0	1,004			
	15時	466	0	0	543	0	0	0	0	0	0	0	0	1,009			
	16時	454	0	0	530	0	0	0	0	0	0	0	0	984			
	17時	450	0	0	525	0	0	0	0	0	0	0	0	975			
	18時	392	0	0	457	0	0	0	0	0	0	0	0	849			
	19時	312	0	0	363	0	0	0	0	0	0	0	0	675			
	20時	284	0	0	331	0	0	0	0	0	0	0	0	615			
	21時	256	0	0	299	0	0	0	0	0	0	0	0	555			
	22時	219	0	0	257	0	0	0	0	0	0	0	0	476			
	23時	144	0	0	169	0	0	0	0	0	0	0	0	313			
	24時	91	0	0	107	0	0	0	0	0	0	0	0	198			

表 1.8-10(2) 開催中の方向別交通量 (地点 11 / 花博交通量)

		A→B	A→C	A→D	B→A	B→C	B→D	C→A	C→B	C→D	D→A	D→B	D→C	計		A	D	
小型	1時	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0		C		
	2時	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0		B		
	3時	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0				
	4時	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0				
	5時	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0				
	6時	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0				
	7時	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0				
	8時	0	0	0	141	0	0	0	0	0	0	0	0	0	141			
	9時	0	0	0	162	0	0	0	0	0	0	0	0	0	162			
	10時	0	0	0	126	0	0	0	0	0	0	0	0	0	126			
	11時	0	0	0	102	0	0	0	0	0	0	0	0	0	102			
	12時	0	0	0	90	0	0	0	0	0	0	0	0	0	90			
	13時	0	0	0	81	0	0	0	0	0	0	0	0	0	81			
	14時	0	0	0	69	0	0	0	0	0	0	0	0	0	69			
	15時	0	0	0	53	0	0	0	0	0	0	0	0	0	53			
	16時	0	0	0	76	0	0	0	0	0	0	0	0	0	76			
	17時	0	0	0	135	0	0	0	0	0	0	0	0	0	135			
	18時	0	0	0	76	0	0	0	0	0	0	0	0	0	76			
	19時	0	0	0	33	0	0	0	0	0	0	0	0	0	33			
	20時	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0			
	21時	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0			
	22時	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0			
	23時	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0			
	24時	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0			
		A→B	A→C	A→D	B→A	B→C	B→D	C→A	C→B	C→D	D→A	D→B	D→C	計				
大型	1時	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0				
	2時	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0				
	3時	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0				
	4時	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0				
	5時	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0				
	6時	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0				
	7時	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0				
	8時	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0				
	9時	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0				
	10時	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0				
	11時	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0				
	12時	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0				
	13時	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0				
	14時	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0				
	15時	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0				
	16時	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0				
	17時	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0				
	18時	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0				
	19時	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0				
	20時	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0				
	21時	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0				
	22時	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0				
	23時	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0				
	24時	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0				
		A→B	A→C	A→D	B→A	B→C	B→D	C→A	C→B	C→D	D→A	D→B	D→C	計				
小型+大型	1時	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0				
	2時	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0				
	3時	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0				
	4時	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0				
	5時	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0				
	6時	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0				
	7時	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0				
	8時	0	0	0	141	0	0	0	0	0	0	0	0	0	141			
	9時	0	0	0	162	0	0	0	0	0	0	0	0	0	162			
	10時	0	0	0	126	0	0	0	0	0	0	0	0	0	126			
	11時	0	0	0	102	0	0	0	0	0	0	0	0	0	102			
	12時	0	0	0	90	0	0	0	0	0	0	0	0	0	90			
	13時	0	0	0	81	0	0	0	0	0	0	0	0	0	81			
	14時	0	0	0	69	0	0	0	0	0	0	0	0	0	69			
	15時	0	0	0	53	0	0	0	0	0	0	0	0	0	53			
	16時	0	0	0	76	0	0	0	0	0	0	0	0	0	76			
	17時	0	0	0	135	0	0	0	0	0	0	0	0	0	135			
	18時	0	0	0	76	0	0	0	0	0	0	0	0	0	76			
	19時	0	0	0	33	0	0	0	0	0	0	0	0	0	33			
	20時	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0			
	21時	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0			
	22時	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0			
	23時	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0			
	24時	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0			

注1：地点12を経由して北側から来る車両は、本地点で左折し、バスターミナルに入ります。

注2：バスターミナルから出る車両は、本地点で左折し環状4号線に入ります。

表 1.8-10(3) 開催中の方向別交通量 (地点 11 / 将来一般+花博交通)

		A→B	A→C	A→D	B→A	B→C	B→D	C→A	C→B	C→D	D→A	D→B	D→C	計		A		
小型	1時	55	0	0	64	0	0	0	0	0	0	0	0	119		C		D
	2時	47	0	0	55	0	0	0	0	0	0	0	0	102			B	
	3時	46	0	0	54	0	0	0	0	0	0	0	0	100				
	4時	50	0	0	59	0	0	0	0	0	0	0	0	109				
	5時	89	0	0	104	0	0	0	0	0	0	0	0	193				
	6時	146	0	0	172	0	0	0	0	0	0	0	0	318				
	7時	248	0	0	291	0	0	0	0	0	0	0	0	539				
	8時	314	0	0	508	0	0	0	0	0	0	0	0	822				
	9時	308	0	0	523	0	0	0	0	0	0	0	0	831				
	10時	343	0	0	528	0	0	0	0	0	0	0	0	871				
	11時	371	0	0	537	0	0	0	0	0	0	0	0	908				
	12時	379	0	0	534	0	0	0	0	0	0	0	0	913				
	13時	344	0	0	484	0	0	0	0	0	0	0	0	828				
	14時	385	0	0	520	0	0	0	0	0	0	0	0	905				
	15時	387	0	0	506	0	0	0	0	0	0	0	0	893				
	16時	377	0	0	518	0	0	0	0	0	0	0	0	895				
	17時	374	0	0	573	0	0	0	0	0	0	0	0	947				
	18時	326	0	0	457	0	0	0	0	0	0	0	0	783				
	19時	259	0	0	336	0	0	0	0	0	0	0	0	595				
	20時	236	0	0	276	0	0	0	0	0	0	0	0	512				
	21時	213	0	0	249	0	0	0	0	0	0	0	0	462				
	22時	182	0	0	214	0	0	0	0	0	0	0	0	396				
	23時	120	0	0	141	0	0	0	0	0	0	0	0	261				
	24時	76	0	0	89	0	0	0	0	0	0	0	0	165				
		A→B	A→C	A→D	B→A	B→C	B→D	C→A	C→B	C→D	D→A	D→B	D→C	計				
大型	1時	11	0	0	13	0	0	0	0	0	0	0	0	24				
	2時	10	0	0	11	0	0	0	0	0	0	0	0	21				
	3時	9	0	0	11	0	0	0	0	0	0	0	0	20				
	4時	10	0	0	12	0	0	0	0	0	0	0	0	22				
	5時	18	0	0	21	0	0	0	0	0	0	0	0	39				
	6時	30	0	0	34	0	0	0	0	0	0	0	0	64				
	7時	51	0	0	58	0	0	0	0	0	0	0	0	109				
	8時	64	0	0	73	0	0	0	0	0	0	0	0	137				
	9時	63	0	0	72	0	0	0	0	0	0	0	0	135				
	10時	70	0	0	80	0	0	0	0	0	0	0	0	150				
	11時	76	0	0	87	0	0	0	0	0	0	0	0	163				
	12時	77	0	0	89	0	0	0	0	0	0	0	0	166				
	13時	70	0	0	80	0	0	0	0	0	0	0	0	150				
	14時	78	0	0	90	0	0	0	0	0	0	0	0	168				
	15時	79	0	0	90	0	0	0	0	0	0	0	0	169				
	16時	77	0	0	88	0	0	0	0	0	0	0	0	165				
	17時	76	0	0	87	0	0	0	0	0	0	0	0	163				
	18時	66	0	0	76	0	0	0	0	0	0	0	0	142				
	19時	53	0	0	60	0	0	0	0	0	0	0	0	113				
	20時	48	0	0	55	0	0	0	0	0	0	0	0	103				
	21時	43	0	0	50	0	0	0	0	0	0	0	0	93				
	22時	37	0	0	43	0	0	0	0	0	0	0	0	80				
	23時	24	0	0	28	0	0	0	0	0	0	0	0	52				
	24時	15	0	0	18	0	0	0	0	0	0	0	0	33				
		A→B	A→C	A→D	B→A	B→C	B→D	C→A	C→B	C→D	D→A	D→B	D→C	計				
小型+大型	1時	66	0	0	77	0	0	0	0	0	0	0	0	143				
	2時	57	0	0	66	0	0	0	0	0	0	0	0	123				
	3時	55	0	0	65	0	0	0	0	0	0	0	0	120				
	4時	60	0	0	71	0	0	0	0	0	0	0	0	131				
	5時	107	0	0	125	0	0	0	0	0	0	0	0	232				
	6時	176	0	0	206	0	0	0	0	0	0	0	0	382				
	7時	299	0	0	349	0	0	0	0	0	0	0	0	648				
	8時	378	0	0	581	0	0	0	0	0	0	0	0	959				
	9時	371	0	0	595	0	0	0	0	0	0	0	0	966				
	10時	413	0	0	608	0	0	0	0	0	0	0	0	1,021				
	11時	447	0	0	624	0	0	0	0	0	0	0	0	1,071				
	12時	456	0	0	623	0	0	0	0	0	0	0	0	1,079				
	13時	414	0	0	564	0	0	0	0	0	0	0	0	978				
	14時	463	0	0	610	0	0	0	0	0	0	0	0	1,073				
	15時	466	0	0	596	0	0	0	0	0	0	0	0	1,062				
	16時	454	0	0	606	0	0	0	0	0	0	0	0	1,060				
	17時	450	0	0	660	0	0	0	0	0	0	0	0	1,110				
	18時	392	0	0	533	0	0	0	0	0	0	0	0	925				
	19時	312	0	0	396	0	0	0	0	0	0	0	0	708				
	20時	284	0	0	331	0	0	0	0	0	0	0	0	615				
	21時	256	0	0	299	0	0	0	0	0	0	0	0	555				
	22時	219	0	0	257	0	0	0	0	0	0	0	0	476				
	23時	144	0	0	169	0	0	0	0	0	0	0	0	313				
	24時	91	0	0	107	0	0	0	0	0	0	0	0	198				

表 1.8-11(1) 開催中の方向別交通量 (地点 12 / 将来一般交通量)

		A→B	A→C	A→D	B→A	B→C	B→D	C→A	C→B	C→D	D→A	D→B	D→C	計		A	
小型	1時	51	0	0	63	0	0	0	0	0	0	0	0	114	-		C
	2時	40	0	0	50	0	0	0	0	0	0	0	0	90		B	
	3時	40	0	0	50	0	0	0	0	0	0	0	0	90			
	4時	53	0	0	66	0	0	0	0	0	0	0	0	119			
	5時	76	0	0	96	0	0	0	0	0	0	0	0	172			
	6時	133	0	0	166	0	0	0	0	0	0	0	0	299			
	7時	220	0	0	277	0	0	0	0	0	0	0	0	497			
	8時	269	0	0	338	0	0	0	0	0	0	0	0	607			
	9時	258	0	0	324	0	0	0	0	0	0	0	0	582			
	10時	280	0	0	351	0	0	0	0	0	0	0	0	631			
	11時	314	0	0	393	0	0	0	0	0	0	0	0	707			
	12時	297	0	0	373	0	0	0	0	0	0	0	0	670			
	13時	298	0	0	374	0	0	0	0	0	0	0	0	672			
	14時	323	0	0	405	0	0	0	0	0	0	0	0	728			
	15時	331	0	0	416	0	0	0	0	0	0	0	0	747			
	16時	334	0	0	420	0	0	0	0	0	0	0	0	754			
	17時	300	0	0	376	0	0	0	0	0	0	0	0	676			
	18時	263	0	0	329	0	0	0	0	0	0	0	0	592			
	19時	243	0	0	305	0	0	0	0	0	0	0	0	548			
	20時	188	0	0	236	0	0	0	0	0	0	0	0	424			
	21時	175	0	0	219	0	0	0	0	0	0	0	0	394			
	22時	146	0	0	183	0	0	0	0	0	0	0	0	329			
	23時	100	0	0	125	0	0	0	0	0	0	0	0	225			
	24時	65	0	0	82	0	0	0	0	0	0	0	0	147			
		A→B	A→C	A→D	B→A	B→C	B→D	C→A	C→B	C→D	D→A	D→B	D→C	計			
大型	1時	13	0	0	15	0	0	0	0	0	0	0	0	28			
	2時	10	0	0	12	0	0	0	0	0	0	0	0	22			
	3時	10	0	0	12	0	0	0	0	0	0	0	0	22			
	4時	13	0	0	16	0	0	0	0	0	0	0	0	29			
	5時	19	0	0	23	0	0	0	0	0	0	0	0	42			
	6時	33	0	0	39	0	0	0	0	0	0	0	0	72			
	7時	55	0	0	66	0	0	0	0	0	0	0	0	121			
	8時	68	0	0	80	0	0	0	0	0	0	0	0	148			
	9時	65	0	0	77	0	0	0	0	0	0	0	0	142			
	10時	70	0	0	83	0	0	0	0	0	0	0	0	153			
	11時	79	0	0	93	0	0	0	0	0	0	0	0	172			
	12時	75	0	0	89	0	0	0	0	0	0	0	0	164			
	13時	75	0	0	89	0	0	0	0	0	0	0	0	164			
	14時	81	0	0	96	0	0	0	0	0	0	0	0	177			
	15時	83	0	0	99	0	0	0	0	0	0	0	0	182			
	16時	84	0	0	100	0	0	0	0	0	0	0	0	184			
	17時	75	0	0	89	0	0	0	0	0	0	0	0	164			
	18時	66	0	0	78	0	0	0	0	0	0	0	0	144			
	19時	61	0	0	72	0	0	0	0	0	0	0	0	133			
	20時	47	0	0	56	0	0	0	0	0	0	0	0	103			
	21時	44	0	0	52	0	0	0	0	0	0	0	0	96			
	22時	37	0	0	43	0	0	0	0	0	0	0	0	80			
	23時	25	0	0	30	0	0	0	0	0	0	0	0	55			
	24時	16	0	0	19	0	0	0	0	0	0	0	0	35			
		A→B	A→C	A→D	B→A	B→C	B→D	C→A	C→B	C→D	D→A	D→B	D→C	計			
小型+大型	1時	64	0	0	78	0	0	0	0	0	0	0	0	142			
	2時	50	0	0	62	0	0	0	0	0	0	0	0	112			
	3時	50	0	0	62	0	0	0	0	0	0	0	0	112			
	4時	66	0	0	82	0	0	0	0	0	0	0	0	148			
	5時	95	0	0	119	0	0	0	0	0	0	0	0	214			
	6時	166	0	0	205	0	0	0	0	0	0	0	0	371			
	7時	275	0	0	343	0	0	0	0	0	0	0	0	618			
	8時	337	0	0	418	0	0	0	0	0	0	0	0	755			
	9時	323	0	0	401	0	0	0	0	0	0	0	0	724			
	10時	350	0	0	434	0	0	0	0	0	0	0	0	784			
	11時	393	0	0	486	0	0	0	0	0	0	0	0	879			
	12時	372	0	0	462	0	0	0	0	0	0	0	0	834			
	13時	373	0	0	463	0	0	0	0	0	0	0	0	836			
	14時	404	0	0	501	0	0	0	0	0	0	0	0	905			
	15時	414	0	0	515	0	0	0	0	0	0	0	0	929			
	16時	418	0	0	520	0	0	0	0	0	0	0	0	938			
	17時	375	0	0	465	0	0	0	0	0	0	0	0	840			
	18時	329	0	0	407	0	0	0	0	0	0	0	0	736			
	19時	304	0	0	377	0	0	0	0	0	0	0	0	681			
	20時	235	0	0	292	0	0	0	0	0	0	0	0	527			
	21時	219	0	0	271	0	0	0	0	0	0	0	0	490			
	22時	183	0	0	226	0	0	0	0	0	0	0	0	409			
	23時	125	0	0	155	0	0	0	0	0	0	0	0	280			
	24時	81	0	0	101	0	0	0	0	0	0	0	0	182			

表 1.8-11(2) 開催中の方向別交通量 (地点 12 / 花博交通量)

		A→B	A→C	A→D	B→A	B→C	B→D	C→A	C→B	C→D	D→A	D→B	D→C	計		A		
小型	1時	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	-		C	
	2時	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0		B		
	3時	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0				
	4時	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0				
	5時	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0				
	6時	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0				
	7時	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0				
	8時	0	620	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	620			
	9時	0	714	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	714			
	10時	0	555	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	555			
	11時	0	448	0	0	0	0	106	0	0	0	0	0	0	554			
	12時	0	397	0	0	67	0	178	0	0	0	0	0	0	642			
	13時	0	359	0	0	67	0	283	0	0	0	0	0	0	709			
	14時	0	305	0	0	67	0	390	0	0	0	0	0	0	762			
	15時	0	234	0	0	0	0	413	0	0	0	0	0	0	647			
	16時	0	336	0	0	0	0	432	0	0	0	0	0	0	768			
	17時	0	594	0	0	0	0	329	0	0	0	0	0	0	923			
	18時	0	333	0	0	0	0	296	0	0	0	0	0	0	629			
	19時	0	145	0	0	0	0	351	0	0	0	0	0	0	496			
	20時	0	0	0	0	0	0	1,240	1	0	0	0	0	0	1,241			
	21時	0	0	0	0	0	0	431	0	0	0	0	0	0	431			
	22時	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0			
	23時	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0			
	24時	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0			
		A→B	A→C	A→D	B→A	B→C	B→D	C→A	C→B	C→D	D→A	D→B	D→C	計				
大型	1時	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0				
	2時	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0				
	3時	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0				
	4時	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0				
	5時	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0				
	6時	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0				
	7時	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0				
	8時	89	0	0	0	15	0	38	0	0	0	0	0	0	142			
	9時	181	0	0	0	23	0	117	0	0	0	0	0	0	321			
	10時	151	0	0	0	23	0	83	0	0	0	0	0	0	257			
	11時	112	0	0	0	15	0	70	1	0	0	0	0	0	198			
	12時	100	0	0	0	15	0	72	5	0	0	0	0	0	192			
	13時	100	0	0	0	15	0	80	8	0	0	0	0	0	203			
	14時	78	0	0	0	8	0	93	13	0	0	0	0	0	192			
	15時	73	0	0	0	1	0	130	22	0	0	0	0	0	226			
	16時	73	0	0	0	1	0	138	23	0	0	0	0	0	235			
	17時	59	0	0	0	0	0	116	20	0	0	0	0	0	195			
	18時	52	0	0	0	0	0	93	14	0	0	0	0	0	159			
	19時	58	0	0	0	0	0	78	8	0	0	0	0	0	144			
	20時	145	0	0	0	0	0	154	2	0	0	0	0	0	301			
	21時	46	0	0	0	0	0	55	0	0	0	0	0	0	101			
	22時	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0			
	23時	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0			
	24時	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0			
		A→B	A→C	A→D	B→A	B→C	B→D	C→A	C→B	C→D	D→A	D→B	D→C	計				
小型+大型	1時	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0				
	2時	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0				
	3時	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0				
	4時	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0				
	5時	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0				
	6時	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0				
	7時	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0				
	8時	89	620	0	0	15	0	38	0	0	0	0	0	0	762			
	9時	181	714	0	0	23	0	117	0	0	0	0	0	0	1,035			
	10時	151	555	0	0	23	0	83	0	0	0	0	0	0	812			
	11時	112	448	0	0	15	0	176	1	0	0	0	0	0	752			
	12時	100	397	0	0	82	0	250	5	0	0	0	0	0	834			
	13時	100	359	0	0	82	0	363	8	0	0	0	0	0	912			
	14時	78	305	0	0	75	0	483	13	0	0	0	0	0	954			
	15時	73	234	0	0	1	0	543	22	0	0	0	0	0	873			
	16時	73	336	0	0	1	0	570	23	0	0	0	0	0	1,003			
	17時	59	594	0	0	0	0	445	20	0	0	0	0	0	1,118			
	18時	52	333	0	0	0	0	389	14	0	0	0	0	0	788			
	19時	58	145	0	0	0	0	429	8	0	0	0	0	0	640			
	20時	145	0	0	0	0	0	1,394	3	0	0	0	0	0	1,542			
	21時	46	0	0	0	0	0	486	0	0	0	0	0	0	532			
	22時	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0			
	23時	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0			
	24時	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0			

表 1.8-11(3) 開催中の方向別交通量 (地点 12 / 将来一般+花博交通)

		A→B	A→C	A→D	B→A	B→C	B→D	C→A	C→B	C→D	D→A	D→B	D→C	計		A	
小型	1時	51	0	0	63	0	0	0	0	0	0	0	0	114		-	C
	2時	40	0	0	50	0	0	0	0	0	0	0	0	90		B	
	3時	40	0	0	50	0	0	0	0	0	0	0	0	90			
	4時	53	0	0	66	0	0	0	0	0	0	0	0	119			
	5時	76	0	0	96	0	0	0	0	0	0	0	0	172			
	6時	133	0	0	166	0	0	0	0	0	0	0	0	299			
	7時	220	0	0	277	0	0	0	0	0	0	0	0	497			
	8時	269	620	0	338	0	0	0	0	0	0	0	0	1,227			
	9時	258	714	0	324	0	0	0	0	0	0	0	0	1,296			
	10時	280	555	0	351	0	0	0	0	0	0	0	0	1,186			
	11時	314	448	0	393	0	0	106	0	0	0	0	0	1,261			
	12時	297	397	0	373	67	0	178	0	0	0	0	0	1,312			
	13時	298	359	0	374	67	0	283	0	0	0	0	0	1,381			
	14時	323	305	0	405	67	0	390	0	0	0	0	0	1,490			
	15時	331	234	0	416	0	0	413	0	0	0	0	0	1,394			
	16時	334	336	0	420	0	0	432	0	0	0	0	0	1,522			
	17時	300	594	0	376	0	0	329	0	0	0	0	0	1,599			
	18時	263	333	0	329	0	0	296	0	0	0	0	0	1,221			
	19時	243	145	0	305	0	0	351	0	0	0	0	0	1,044			
	20時	188	0	0	236	0	0	1,240	1	0	0	0	0	1,665			
	21時	175	0	0	219	0	0	431	0	0	0	0	0	825			
	22時	146	0	0	183	0	0	0	0	0	0	0	0	329			
	23時	100	0	0	125	0	0	0	0	0	0	0	0	225			
	24時	65	0	0	82	0	0	0	0	0	0	0	0	147			
		A→B	A→C	A→D	B→A	B→C	B→D	C→A	C→B	C→D	D→A	D→B	D→C	計			
大型	1時	13	0	0	15	0	0	0	0	0	0	0	0	28			
	2時	10	0	0	12	0	0	0	0	0	0	0	0	22			
	3時	10	0	0	12	0	0	0	0	0	0	0	0	22			
	4時	13	0	0	16	0	0	0	0	0	0	0	0	29			
	5時	19	0	0	23	0	0	0	0	0	0	0	0	42			
	6時	33	0	0	39	0	0	0	0	0	0	0	0	72			
	7時	55	0	0	66	0	0	0	0	0	0	0	0	121			
	8時	157	0	0	80	15	0	38	0	0	0	0	0	290			
	9時	246	0	0	77	23	0	117	0	0	0	0	0	463			
	10時	221	0	0	83	23	0	83	0	0	0	0	0	410			
	11時	191	0	0	93	15	0	70	1	0	0	0	0	370			
	12時	175	0	0	89	15	0	72	5	0	0	0	0	356			
	13時	175	0	0	89	15	0	80	8	0	0	0	0	367			
	14時	159	0	0	96	8	0	93	13	0	0	0	0	369			
	15時	156	0	0	99	1	0	130	22	0	0	0	0	408			
	16時	157	0	0	100	1	0	138	23	0	0	0	0	419			
	17時	134	0	0	89	0	0	116	20	0	0	0	0	359			
	18時	118	0	0	78	0	0	93	14	0	0	0	0	303			
	19時	119	0	0	72	0	0	78	8	0	0	0	0	277			
	20時	192	0	0	56	0	0	154	2	0	0	0	0	404			
	21時	90	0	0	52	0	0	55	0	0	0	0	0	197			
	22時	37	0	0	43	0	0	0	0	0	0	0	0	80			
	23時	25	0	0	30	0	0	0	0	0	0	0	0	55			
	24時	16	0	0	19	0	0	0	0	0	0	0	0	35			
		A→B	A→C	A→D	B→A	B→C	B→D	C→A	C→B	C→D	D→A	D→B	D→C	計			
小型+大型	1時	64	0	0	78	0	0	0	0	0	0	0	0	142			
	2時	50	0	0	62	0	0	0	0	0	0	0	0	112			
	3時	50	0	0	62	0	0	0	0	0	0	0	0	112			
	4時	66	0	0	82	0	0	0	0	0	0	0	0	148			
	5時	95	0	0	119	0	0	0	0	0	0	0	0	214			
	6時	166	0	0	205	0	0	0	0	0	0	0	0	371			
	7時	275	0	0	343	0	0	0	0	0	0	0	0	618			
	8時	426	620	0	418	15	0	38	0	0	0	0	0	1,517			
	9時	504	714	0	401	23	0	117	0	0	0	0	0	1,759			
	10時	501	555	0	434	23	0	83	0	0	0	0	0	1,596			
	11時	505	448	0	486	15	0	176	1	0	0	0	0	1,631			
	12時	472	397	0	462	82	0	250	5	0	0	0	0	1,668			
	13時	473	359	0	463	82	0	363	8	0	0	0	0	1,748			
	14時	482	305	0	501	75	0	483	13	0	0	0	0	1,859			
	15時	487	234	0	515	1	0	543	22	0	0	0	0	1,802			
	16時	491	336	0	520	1	0	570	23	0	0	0	0	1,941			
	17時	434	594	0	465	0	0	445	20	0	0	0	0	1,958			
	18時	381	333	0	407	0	0	389	14	0	0	0	0	1,524			
	19時	362	145	0	377	0	0	429	8	0	0	0	0	1,321			
	20時	380	0	0	292	0	0	1,394	3	0	0	0	0	2,069			
	21時	265	0	0	271	0	0	486	0	0	0	0	0	1,022			
	22時	183	0	0	226	0	0	0	0	0	0	0	0	409			
	23時	125	0	0	155	0	0	0	0	0	0	0	0	280			
	24時	81	0	0	101	0	0	0	0	0	0	0	0	182			

## (2) 交差点需要率

### 1) 現況交通量

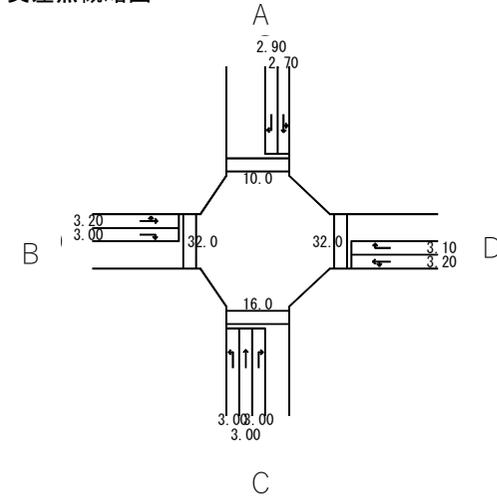
対象事業実施区域周辺の主要交差点（6 交差点）において求めた、予測に用いた現況の交差点需要率は、以下に示すとおりです。

① 現況交差点交通量 (地点1 (目黒) : 平日 17:00~18:00)

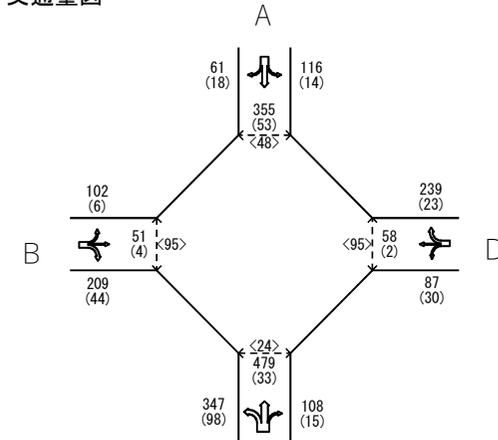
流入部	A 至 つきみ野		B 至 海老名		C 至 鶴ヶ峰			D 至 青葉台駅	
車線の種類	左折・直進	右折	左折・直進	右折	左折	直進	右折	左折・直進	右折
車線数	1	1	1	1	1	1	1	1	1
飽和交通流率の基本値 S B	1592	1800	1659	1518	1432	1405	1803	1878	1856
車線幅員による補正率 $\alpha_w$ (車線幅員) m	0.950 (2.70)	1.000 (2.90)	1.000 (3.20)	1.000 (3.00)	1.000 (3.00)	1.000 (3.00)	1.000 (3.00)	1.000 (3.20)	1.000 (3.10)
縦断勾配による補正率 $\alpha_G$ (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)	1.000 (0.00)	1.000 (0.00)
大型車混入による補正率 $\alpha_T$ (大型車混入率) %	0.909 (14.23)	0.829 (29.51)	0.956 (6.54)	0.872 (21.05)	0.835 (28.24)	0.954 (6.89)	0.911 (13.89)	0.866 (22.07)	0.937 (9.62)
左折車混入による補正率 $\alpha_{LT}$ (左折率) L % (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	0.949 (24.6)		0.877 (66.7)					0.888 (60.0)	
右折車混入による補正率 $\alpha_{RT}$ (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								0.686 (63)	
飽和交通流率 S A	1305	1492	1391	1324	1075	1340	1643	1444	1739
設計交通量 q	471 (116+355)	61	153 (102+51)	209	347	479	108	145 (87+58)	239
右折補正交通量 q R-N		0					0		
交差点流入部の需要率 $\rho$	0.361	0.000	0.110	0.158	0.323	0.357	0.000	0.100	0.137
必要現示率	1 $\phi$		0.110					0.100	
	2 $\phi$			0.158				0.137	
	3 $\phi$	0.361			0.323	0.357			
	4 $\phi$		0.000				0.000		
有効青時間(秒)	1 $\phi$		32					32	
	2 $\phi$			31					31
	3 $\phi$	63			63	63			
	4 $\phi$		10				10		
信号青時間比 G/C	63/153	10/153	32/153	31/153	63/153	63/153	10/153	32/153	31/153
可能交通容量 C i	537	249	291	268	443	552	425	302	352
交通容量比 q/C i	0.877	0.245	0.526	0.780	0.783	0.868	0.254	0.480	0.679
交通処理案のチェック	OK	OK	OK	OK	OK	OK	OK	OK	OK
滞留長 L s (m)		30.2		96.8	170.2		47.0		100.2

※ N=KER×(3600/C), N: 1時間中右折車が交差点内に滞留する台数  
 ※ \*交通容量 (台/実1時間)

交差点概略図



交通量図



C 上段: 方向別合計交通量[台/時]  
 下段: (大型車混入台数)[台/時]  
 <歩行者数>[人/時]

資1.8-81

現示方式の図示

現示	1 $\phi$	2 $\phi$	3 $\phi$	4 $\phi$	
表示時間	G:32 Y:3 AR:1	G:31 Y:3 AR:2	G:63 Y:3 AR:0	G:10 Y:3 AR:2	C=153
有効青時間	32	31	63	10	G=136
損失時間	4	5	3	5	L=17

- A: 至 つきみ野
- B: 至 海老名
- C: 至 鶴ヶ峰
- D: 至 青葉台駅

② 現況交差点交通量 (地点2 (目黒交番前) : 平日 17:00~18:00)

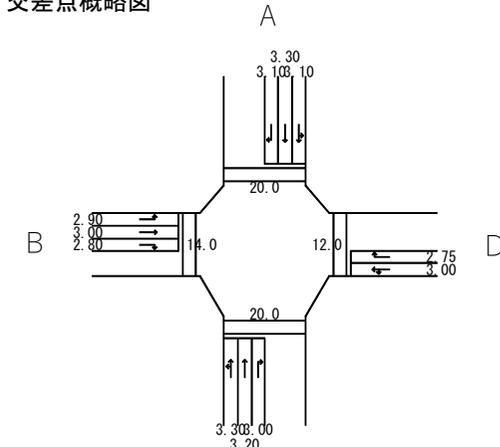
流入部	A 至 十日市場			B 至 つきみ野			C 至 泉			D 至 鶴ヶ峰	
	左折・直進	直進	右折	左折	直進	右折	左折・直進	直進	右折	左折・直進	右折
車線の種類	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1
車線数	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1
飽和交通流率の基本値 S B	1647	1647	1879	1388	1519	1352	1557	1557	1733	1536	1800
車線幅員による補正率 $\alpha_w$ (車線幅員) m	1.000 (3.10)	1.000 (3.30)	1.000 (3.10)	0.950 (2.90)	1.000 (3.00)	1.000 (2.80)	1.000 (3.30)	1.000 (3.20)	1.000 (3.00)	1.000 (3.00)	1.000 (2.75)
縦断勾配による補正率 $\alpha_G$ (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)	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 $\alpha_T$ (大型車混入率) %	0.964 (5.34)	0.963 (5.48)	0.925 (11.59)	0.919 (12.64)	0.896 (16.52)	0.923 (12.00)	0.964 (5.35)	0.966 (5.05)	0.870 (21.43)	0.889 (17.91)	0.826 (30.00)
左折車混入による補正率 $\alpha_{LT}$ (左折率) L % (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 横断歩行者による補正率 $\alpha_L$	0.995 (2.5) 0.13 28 17						0.927 (41.6) 0.13 28 17			0.974 (11.2) 0.13 103 89	
右折車混入による補正率 $\alpha_{RT}$ (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							0.493 103 2(42)			0.508 103 2(42)	
飽和交通流率 S A	1580	1586	1738	1076	1361	1248	1391	1504	1508	1330	1487
設計交通量 q	314 (4+310)		164	182	672	75	250 (52+198)		98	793 (89+704)	10
右折補正交通量 q R-N							0				0
交差点流入部の需要率 $\rho$	0.099		0.094	0.169	0.494	0.000	0.086		0.065	0.596	0.000
必要現示率	1 $\phi$ 0.099						0.086				
	2 $\phi$		0.094					0.065			
	3 $\phi$			0.169	0.494				0.596		
	4 $\phi$					0.000				0.000	
有効青時間(秒)	1 $\phi$ 28						28				
	2 $\phi$		15						15		
	3 $\phi$			103	103					103	
	4 $\phi$					7					7
信号青時間比 G/C	28/170		15/170	103/170	103/170	7/170	28/170		15/170	103/170	7/170
可能交通容量 C i	521		153	652	825	261	477		133	806	324
交通容量比 q/C i	0.603		1.072	0.279	0.815	0.287	0.524		0.737	0.984	0.031
交通処理案のチェック	OK		NG	OK	OK	OK	OK		OK	OK	OK
滞留長 L s (m)			77.8	87.1		35.7			50.6		5.5

※ N=KER×(3600/C), N: 1時間内で右折車が交差点内に滞留する台数

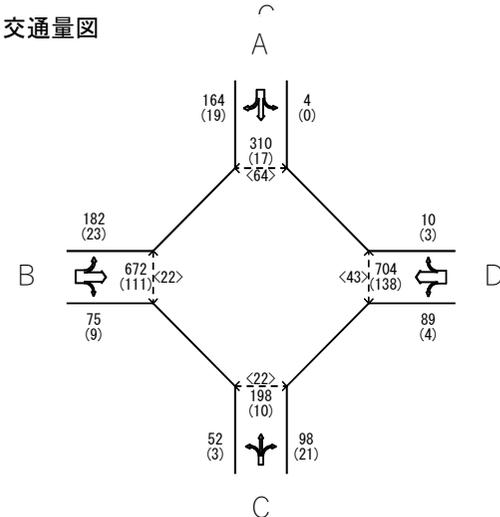
※ \*交通容量 (台/実1時間)

- A: 至 十日市場
- B: 至 つきみ野
- C: 至 泉
- D: 至 鶴ヶ峰

交差点概略図



交通量図



現示方式の図示

現示	1 $\phi$	2 $\phi$	3 $\phi$	4 $\phi$	
表示時間	G:28 Y:3 AR:1	G:15 Y:3 AR:2	G:103 Y:3 AR:0	G:7 Y:3 AR:2	C=170
有効青時間	28	15	103	7	G=153
損失時間	4	5	3	5	L=17

上段: 方向別合計交通量[台/時]  
下段: (大型車混入台数)[台/時]  
<歩行者数>[人/時]

③ 現況交差点交通量 (地点3 (上川井 IC) : 平日 17:00~18:00)

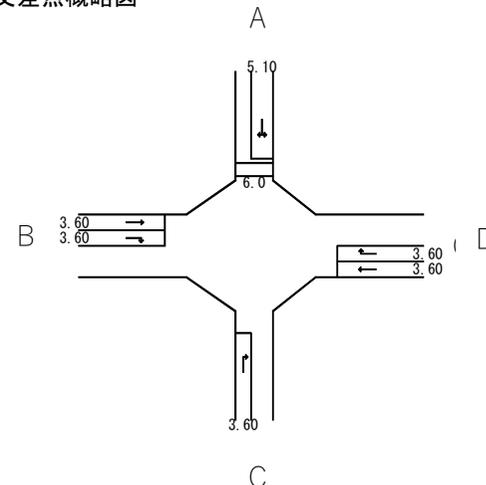
流入部	A	B	C	D			
車線の種類	左折・右折	直進	右折	直進			
車線数	1	1	1	1			
飽和交通流率の基本値	S B	1387	1461	1587	1349	1511	1450
車線幅員による補正率 (車線幅員)	$\alpha_w$ m	1.000 (5.10)	1.000 (3.60)	1.000 (3.60)	1.000 (3.60)	1.000 (3.60)	1.000 (3.60)
縦断勾配による補正率 (縦断勾配)	$\alpha_G$ %	1.000 (0.00)	1.000 (0.00)	1.000 (0.00)	1.000 (0.00)	1.000 (0.00)	1.000 (0.00)
大型車混入による補正率 (大型車混入率)	$\alpha_T$ %	0.857 (23.84)	0.915 (13.27)	0.898 (16.21)	0.905 (15.08)	0.933 (10.27)	0.939 (9.24)
左折車混入による補正率 (左折率)	$\alpha_{LT}$ L %						
(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						
横断歩行者による補正率	$\alpha_L$	1.000					
右折車混入による補正率 (右折率)	$\alpha_{RT}$ R %	1.000 (17.2)					
(右折車の通過確率)	f	1.000					
(有効青時間)	秒	20					
(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)		2(61)					
K: 台/サイクル							
飽和交通流率	S A	1189	1337	1425	1221	1410	1362
設計交通量	q	151 (125+26)	294	475	126	224	184
右折補正交通量	q R-N						
交差点流入部の需要率	$\rho$	0.127	0.220	0.333	0.103	0.159	0.135
必要現示率	1 $\phi$	0.127			0.103		
	2 $\phi$		0.220			0.159	
	3 $\phi$			0.333			0.135
有効青時間(秒)	1 $\phi$	20			20		
	2 $\phi$		30			30	
	3 $\phi$			50			50
信号青時間比	G/C	20/118	30/118	50/118	20/118	30/118	50/118
可能交通容量	C i	202	340	604	207	358	577
交通容量比	q/C i	0.748	0.865	0.786	0.609	0.626	0.319
交通処理案のチェック	OK	OK	OK	OK	OK	OK	OK
滞留長	L s (m)			162.8	42.8		59.3

※ N=KER×(3600/C), N: 1時間で右折車が交差点内に滞留する台数

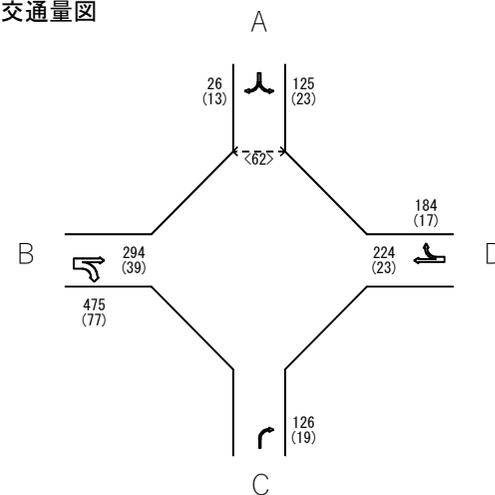
※ \*交通容量 (台/実1時間)

- A: 至 横浜町田 IC
- B: 至 つきみ野
- C: 至 下川井 IC
- D: 至 鶴ヶ峰

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]  
<歩行者数>[人/時]

現示方式の図示

現示	1 $\phi$	2 $\phi$	3 $\phi$	
表示時間	G:20 Y:3 AR:3	G:30 Y:3 AR:2	G:50 Y:3 AR:4	C=118
有効青時間	20	30	50	G=100
損失時間	6	5	7	L=18

(※記号の対応関係は次のとおり。①…A、②…B、③…C、④…D)

④ 現況交差点交通量 (地点4 (滝沢) : 平日 17:30~18:30)

流入部	A		B		C	
	左折・直進	直進	直進	右折	左折・右折	右折
車線の種類	1	2	1	1	1	1
車線数	1	2	1	1	1	1
飽和交通流率の基本値 S B	1678	1678	1628	1800	1896	1659
車線幅員による補正率 $\alpha_w$ (車線幅員) m	1.000 (3.10)	1.000 (3.20)	1.000 (3.00)	1.000 (3.00)	1.000 (3.10)	1.000 (3.20)
縦断勾配による補正率 $\alpha_G$ (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)
大型車混入による補正率 $\alpha_T$ (大型車混入率) %	0.944 (8.55)	0.944 (8.53)	0.968 (4.74)	0.772 (42.31)	0.899 (16.04)	0.953 (7.10)
左折車混入による補正率 $\alpha_{LT}$ (左折率) L % (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	0.913 (43.5)				0.12 39 30	
横断歩行者による補正率 $\alpha_L$					0.908	
右折車混入による補正率 $\alpha_{RT}$ (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				0.593 57 2(62)	1.000 (0.0) 1.000 39	
飽和交通流率 S A	1446	1584	3152	1390	1548	1581
設計交通量 q	644 (140+504)		718	26	318 (318+0)	338
右折補正交通量 q R-N				0		
交差点流入部の需要率 $\rho$	0.213		0.228	0.000	0.205	0.214
必要現示率	1 $\phi$ 0.213 2 $\phi$ 0.028 3 $\phi$	0.200 0.000		0.205	0.214	0.455 0.028 0.214
有効青時間(秒)	1 $\phi$ 54 2 $\phi$ 3 $\phi$	57 8	8	39 39		サイクル長(秒) 115
信号青時間比 G/C	54/115	65/115	8/115	39/115	39/115	
可能交通容量 C i	1423	1782	494	525	536	
交通容量比 q/C i	0.453	0.403	0.053	0.606	0.631	
交通処理案のチェック	OK	OK	OK	OK	OK	
滞留長 L s (m)			10.6		104.1	

※ N=KER×(3600/C), N: 1時間中で右折車が交差点内に滞留する台数

※ \*交通容量 (台/実1時間)

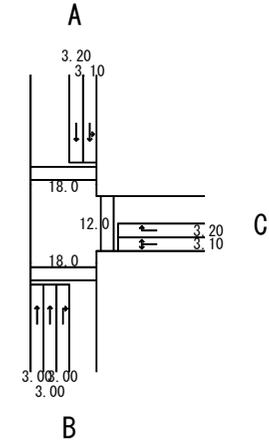
A: 至 十日市場駅  
B: 至 瀬谷駅  
C:

現示方式の図示

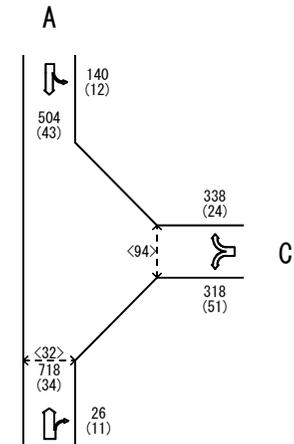
現示	1 $\phi$	2 $\phi$	3 $\phi$	
表示時間	G:54 Y:3 AR:0	G:8 Y:3 AR:2	G:39 Y:3 AR:3	C=115
有効青時間	54	8	39	G=101
損失時間	3	5	6	L=14

(※記号の対応関係は次のとおり。①…A、②…B、③…C)

交差点概略図



交通量図



B  
上段: 方向別合計交通量 [台/時]  
下段: (大型車混入台数) [台/時]  
<歩行者数> [人/時]

⑤ 現況交差点交通量 (地点4 (瀬谷土橋公園入口) : 平日 17:30~18:30)

流入部 車線の種類	A		B		C	
	左折・直進	直進	直進	右折	左折	右折
車線数	1	1	2	1	1	1
飽和交通流率の基本値 S B	1577	1577	1315	1369	1800	1682
車線幅員による補正率 (車線幅員) $\alpha_w$ m	1.000 (3.20)	1.000 (3.20)	1.000 (3.30)	1.000 (3.00)	1.000 (3.30)	1.000 (3.60)
縦断勾配による補正率 (縦断勾配) $\alpha_G$ %	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 (大型車混入率) $\alpha_T$ %	0.919 (12.67)	0.950 (7.51)	0.960 (5.99)	0.814 (32.65)	0.950 (7.53)	0.961 (5.79)
左折車混入による補正率 (左折率) $\alpha_{LT}$ L % (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	0.949 (25.4)				0.12 39 27	
横断歩行者による補正率 $\alpha_L$					0.917	
右折車混入による補正率 (右折率) $\alpha_{RT}$ 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	1375	1498	2524	1114	1568	1616
設計交通量 q	763 (97+666)		434	49	146	311
右折補正交通量 q R-N						
交差点流入部の需要率 $\rho$	0.266		0.172	0.044	0.093	0.192
必要現示率	1 $\phi$ 0.266 2 $\phi$ 0.034 3 $\phi$ 0.044	0.138 0.044			0.093 0.192	0.502
有効青時間(秒)	1 $\phi$ 49 2 $\phi$ 14 3 $\phi$ 14	53	14	14	40 40	サイクル長(秒) 115
信号青時間比 G/C	48/115	66/115	13/115	39/115	39/115	
可能交通容量 C i	1199	1449	126	532	548	
交通容量比 q/C i	0.636	0.300	0.389	0.274	0.568	
交通処理案のチェック	OK	OK	OK	OK	OK	
滞留長 L s (m)			18.7	45.1	94.6	

※ N=KER×(3600/C), N: 1時間で右折車が交差点内に滞留する台数

※ \*交通容量 (台/実1時間)

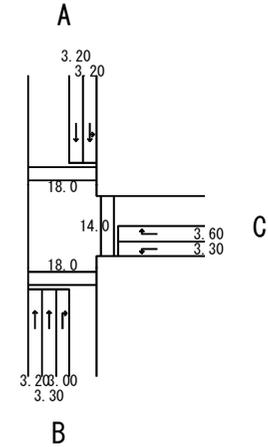
A: 至 十日市場駅  
B: 至 瀬谷駅  
C:

現示方式の図示

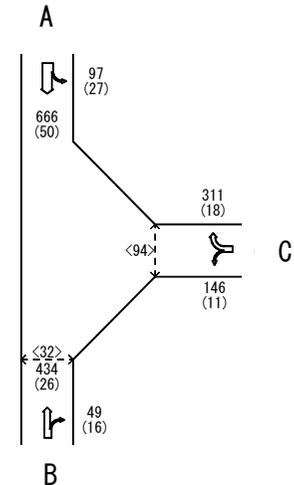
現示	1 $\phi$	2 $\phi$	3 $\phi$	
表示時間	G:48 Y:3 AR:2	G:13 Y:3 AR:2	G:39 Y:3 AR:2	C=115
有効青時間	49	14	40	G=103
損失時間	4	4	4	L=12

(※記号の対応関係は次のとおり。①…A、②…B、③…C)

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]  
<歩行者数> [人/時]

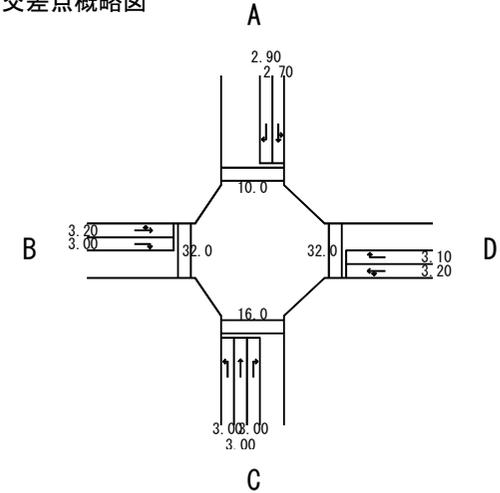
⑥ 現況交差点交通量 (地点1 (目黒) : 休日 16:45~17:45)

流入部 車線の種類	A		B		C			D	
	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
飽和交通流率の基本値 S B	1540	1446	1541	1534	1517	1569	1478	1591	1503
車線幅員による補正率 (車線幅員) m	0.950 (2.70)	1.000 (2.90)	1.000 (3.20)	1.000 (3.00)	1.000 (3.00)	1.000 (3.00)	1.000 (3.00)	1.000 (3.20)	1.000 (3.10)
縦断勾配による補正率 (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)	1.000 (0.00)	1.000 (0.00)
大型車混入による補正率 (大型車混入率) %	0.956 (6.60)	0.965 (5.17)	0.977 (3.39)	0.926 (11.39)	0.936 (9.82)	0.974 (3.79)	0.979 (3.03)	0.955 (6.79)	0.960 (6.01)
左折車混入による補正率 (左折率) α L T (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	0.948 (25.1)		0.899 (53.4)			0.12 66		0.898 (54.3)	0.13 34
横断歩行者による補正率 α L			24		0.898				24
右折車混入による補正率 (右折率) α R T (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		0.638 66 2(45)					0.652 66 2(45)		
飽和交通流率 S A	1326	1395	1354	1420	1275	1528	1447	1364	1443
設計交通量 q	530 (133+397)	58	118 (63+55)	202	387	422	66	162 (88+74)	233
右折補正交通量 q R-N		0					0		
交差点流入部の需要率 ρ	0.400	0.000	0.087	0.142	0.304	0.276	0.000	0.119	0.161
必要現示率	1 φ		0.087					0.119	
	2 φ			0.142				0.161	
	3 φ	0.400			0.304	0.276			
	4 φ		0.000				0.000		
有効青時間(秒)	1 φ		34					34	
	2 φ			32					32
	3 φ	66			66	66			
	4 φ		11				11		
信号青時間比 G/C	66/160	11/160	34/160	32/160	66/160	66/160	11/160	34/160	32/160
可能交通容量 C i	547	316	288	284	526	630	341	290	289
交通容量比 q/C i	0.969	0.184	0.410	0.711	0.736	0.670	0.194	0.559	0.806
交通処理案のチェック	OK	OK	OK	OK	OK	OK	OK	OK	OK
滞留長 L s (m)		24.4		90.0	170.0		27.2		98.8

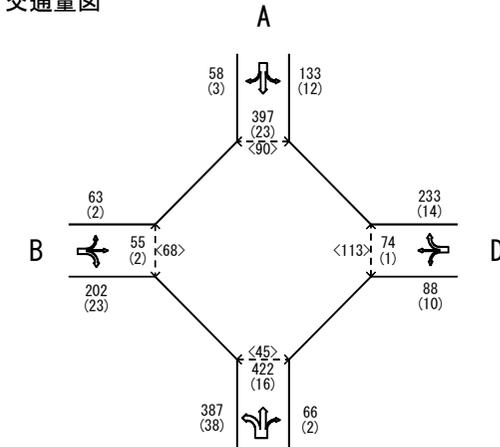
※ N=KER×(3600/C), N: 1時間内で右折車が交差点内に滞留する台数  
 ※ \*交通容量 (台/実1時間)

- A: 至 つきみ野
- B: 至 海老名
- C: 至 鶴ヶ峰
- D: 至 青葉台駅

交差点概略図



交通量図



現示方式の図示

現示	1 φ	2 φ	3 φ	4 φ	G
表示時間	G:34 Y:3 AR:1	G:32 Y:3 AR:2	G:66 Y:3 AR:0	G:11 Y:3 AR:2	C=160
有効青時間	34	32	66	11	G=143
損失時間	4	5	3	5	L=17

(※記号の対応関係は次のとおり。①…A、②…B、③…C、④…D)

上段: 方向別合計交通量 [台/時]  
 下段: (大型車混入台数) [台/時]  
 <歩行者数> [人/時]

⑦ 現況交差点交通量 (地点2 (目黒交番前): 休日 16:45~17:45)

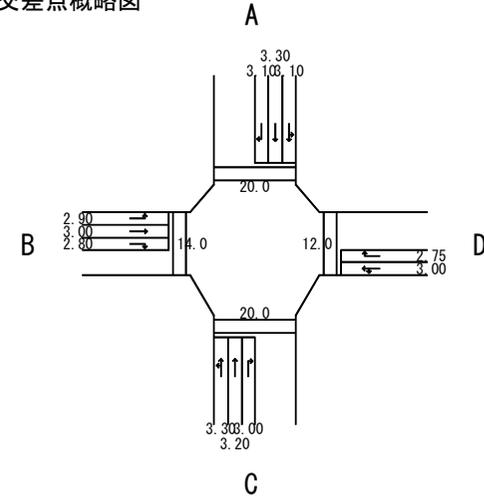
流入部	A			B			C			D		
	左折・直進	直進	右折	左折	直進	右折	左折・直進	直進	右折	左折・直進	直進	右折
車線の種類	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1
車線数	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1
飽和交通流率の基本値 S B	1568	1568	1811	1616	1505	1800	1454	1454	1695	1602	1800	
車線幅員による補正率 $\alpha_w$ (車線幅員) m	1.000 (3.10)	1.000 (3.30)	1.000 (3.10)	0.950 (2.90)	1.000 (3.00)	1.000 (2.80)	1.000 (3.30)	1.000 (3.20)	1.000 (3.00)	1.000 (3.00)	1.000 (2.75)	
縦断勾配による補正率 $\alpha_G$ (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)	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 $\alpha_T$ (大型車混入率) %	0.971 (4.29)	0.980 (2.88)	0.951 (7.30)	0.963 (5.52)	0.943 (8.59)	0.966 (5.00)	0.975 (3.72)	0.986 (2.05)	0.923 (11.94)	0.943 (8.58)	0.969 (4.55)	
左折車混入による補正率 $\alpha_{LT}$ (左折率) L % (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	0.987 (6.4) 0.13 31 20				0.13 90 76					0.979 (9.0) 0.13 90 76		
横断歩行者による補正率 $\alpha_L$				0.890								
右折車混入による補正率 $\alpha_{RT}$ (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							0.549 90 2(45)				0.550 90 2(45)	
飽和交通流率 S A	1503	1537	1722	1316	1419	1739	1354	1434	1564	1479	1744	
設計交通量 q	251 (8+243)		137	181	582	60	277 (33+244)		67	641 (58+583)	22	
右折補正交通量 q R-N						0					0	
交差点流入部の需要率 $\rho$	0.083		0.080	0.138	0.410	0.000	0.099		0.043	0.433	0.000	現示の 需要率
必要現示率	1 $\phi$ 0.083						0.099					交差点の 需要率
	2 $\phi$		0.080					0.043				0.099
	3 $\phi$			0.138	0.410				0.433			0.080
	4 $\phi$					0.000				0.000		0.433
有効青時間(秒)	1 $\phi$ 31						31					0.000
	2 $\phi$		14						14			160
	3 $\phi$			90	90					90		
	4 $\phi$					8					8	
信号青時間比 G/C	31/160		14/160	90/160	90/160	8/160	31/160		14/160	90/160	8/160	
可能交通容量 C i	589		151	740	798	430	540		137	832	407	
交通容量比 q/C i	0.426		0.907	0.245	0.729	0.140	0.513		0.489	0.770	0.054	
交通処理案のチェック	OK		OK	OK	OK	OK	OK		OK	OK	OK	
滞留長 L s (m)			58.8	76.4		25.2			30.0		9.2	

※ N=KER×(3600/C), N: 1時間 で右折車が交差点内に滞留する台数

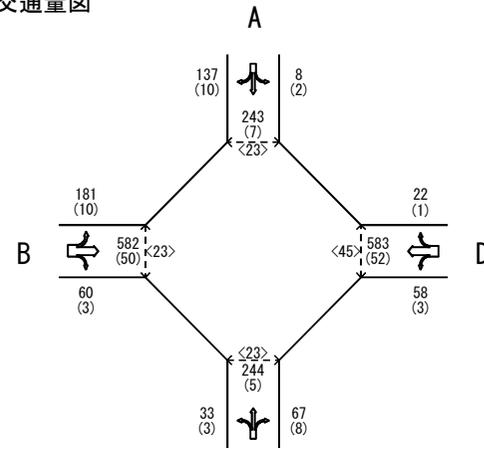
※ \*交通容量 (台/実1時間)

- A: 至 十日市場
- B: 至 つきみ野
- C: 至 泉
- D: 至 鶴ヶ峰

交差点概略図



交通量図



現示方式の図示

現示	1 $\phi$	2 $\phi$	3 $\phi$	4 $\phi$	
表示時間	G:31 Y:3 AR:1	G:14 Y:3 AR:2	G:90 Y:3 AR:0	G:8 Y:3 AR:2	C=160
有効青時間	31	14	90	8	G=143
損失時間	4	5	3	5	L=17

(※記号の対応関係は次のとおり。①…A、②…B、③…C、④…D)

C  
上段: 方向別合計交通量[台/時]  
下段: (大型車混入台数)[台/時]  
<歩行者数>[人/時]

⑧ 現況交差点交通量 (地点3 (上川井 IC) : 休日 16:45~17:45)

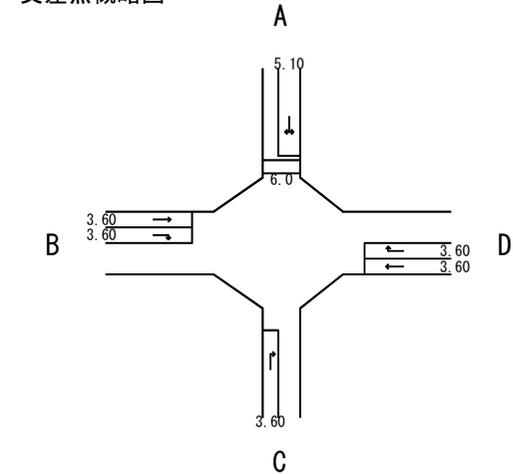
流入部	A	B	C	D
車線の種類	左折・右折	直進	右折	直進
車線数	1	1	1	1
飽和交通流率の基本値 S B	1711	1583	1705	1400
車線幅員による補正率 $\alpha_w$ (車線幅員) m	1.000 (5.10)	1.000 (3.60)	1.000 (3.60)	1.000 (3.60)
縦断勾配による補正率 $\alpha_G$ (縦断勾配) %	1.000 (0.00)	1.000 (0.00)	1.000 (0.00)	1.000 (0.00)
大型車混入による補正率 $\alpha_T$ (大型車混入率) %	0.935 (10.00)	0.962 (5.60)	0.929 (10.91)	0.994 (0.79)
左折車混入による補正率 $\alpha_{LT}$ (左折率) L % (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 横断歩行者による補正率 $\alpha_L$	1.000			
右折車混入による補正率 $\alpha_{RT}$ (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	1.000 (18.0) 1.000 20 2(68)			
飽和交通流率 S A	1600	1523	1584	1392
設計交通量 q	100 (82+18)	232	394	126
右折補正交通量 q R-N				
交差点流入部の需要率 $\rho$	0.063	0.152	0.249	0.091
必要現示率	1 $\phi$ 0.063 2 $\phi$ 0.152 3 $\phi$ 0.249			0.091 0.133 0.112
有効青時間(秒)	1 $\phi$ 20 2 $\phi$ 27 3 $\phi$ 40			20 27 40
信号青時間比 G/C	20/105	27/105	40/105	20/105
可能交通容量 C i	305	392	603	265
交通容量比 q/C i	0.328	0.592	0.653	0.475
交通処理案のチェック	OK	OK	OK	OK
滞留長 L s (m)			114.7	33.3

※ N=KER×(3600/C), N: 1時間で右折車が交差点内に滞留する台数

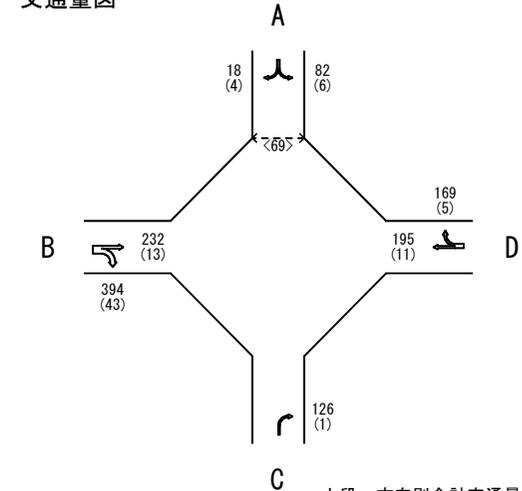
※ \*交通容量 (台/実1時間)

- A: 至 横浜町田 IC
- B: 至 つきみ野
- C: 至 下川井 IC
- D: 至 鶴ヶ峰

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]  
<歩行者数>[人/時]

現示方式の図示

現示	1 $\phi$	2 $\phi$	3 $\phi$	
表示時間	G:20 Y:3 AR:3	G:27 Y:3 AR:2	G:40 Y:3 AR:4	C=105
有効青時間	20	27	40	G=87
損失時間	6	5	7	L=18

(※記号の対応関係は次のとおり。①…A、②…B、③…C、④…D)

⑨ 現況交差点交通量 (地点4 (滝沢) : 休日 17:00~18:00)

流入部	A		B		C	
	左折・直進	直進	直進	右折	左折・右折	右折
車線の種類	1	2	1	1	1	1
車線数	1	2	1	1	1	1
飽和交通流率の基本値 S B	1547	1547	1507	1800	1457	1432
車線幅員による補正率 (車線幅員)	$\alpha w$ 1.000 (3.10)	1.000 (3.20)	1.000 (3.00)	1.000 (3.00)	1.000 (3.10)	1.000 (3.20)
縦断勾配による補正率 (縦断勾配)	$\alpha G$ 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 (大型車混入率)	$\alpha T$ 0.978 (3.14)	0.972 (4.05)	0.988 (1.80)	0.726 (53.85)	0.865 (22.22)	0.991 (1.34)
左折車混入による補正率 (左折率)	$\alpha L T$ 0.894 (53.7)					
歩行者による低減率 (有効青時間)	$f p$ 0.12 51				0.12 37	
歩行者用青時間	42				28	
横断歩行者による補正率	$\alpha L$				0.909	
右折車混入による補正率 (右折率)	$\alpha R T$ R %				1.000 (0.0)	
右折車の通過確率 (有効青時間)	$f$ 秒			0.693 54	1.000 37	
(現示変り目のさばけ台数増分)				1 (32)		
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	1353	1504	2978	1307	1146	1419
設計交通量 q	473 (127+346)		611	13	99 (99+0)	224
右折補正交通量 q R-N				0		
交差点流入部の需要率	$\rho$	0.166	0.205	0.000	0.086	0.158
必要現示率	1 $\phi$	0.166	0.179			0.179
	2 $\phi$		0.026	0.000		0.026
	3 $\phi$			0.086	0.158	0.158
有効青時間(秒)	1 $\phi$	51	54			
	2 $\phi$		8	8		
	3 $\phi$				37	37
信号青時間比 G/C	51/110		62/110	8/110	37/110	37/110
可能交通容量 C i	1325		1679	513	385	477
交通容量比 q/C i	0.357		0.364	0.025	0.257	0.470
交通処理案のチェック	OK		OK	OK	OK	OK
滞留長 L s (m)				5.5		62.4

※ N=KER×(3600/C), N: 1時間内で右折車が交差点内に滞留する台数

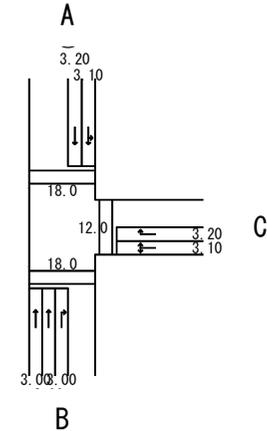
※ \*交通容量 (台/実1時間)

A: 至 十日市場駅

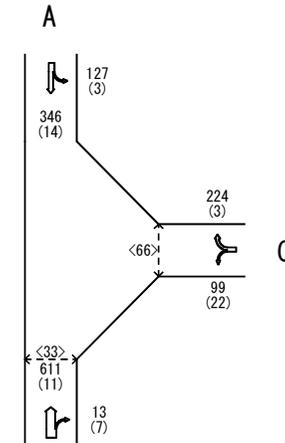
B: 至 瀬谷駅

C:

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]

<歩行者数>[人/時]

現示方式の図示

現示	1 $\phi$	2 $\phi$	3 $\phi$	
表示時間	G:51 Y:3 AR:0	G:8 Y:3 AR:2	G:37 Y:3 AR:3	C=110
有効青時間	51	8	37	G=96
損失時間	3	5	6	L=14

(※記号の対応関係は次のとおり。①…A、②…B、③…C)

⑩ 現況交差点交通量 (地点4 (瀬谷土橋公園入口) : 休日 17:00~18:00)

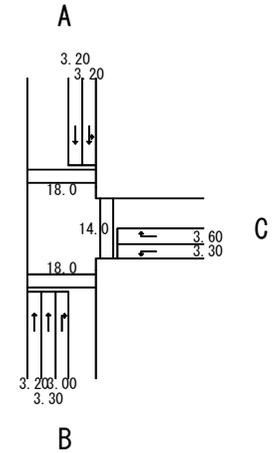
流入部 車線の種類	A		B		C	
	左折・直進	直進	直進	右折	左折	右折
車線数	1	1	2	1	1	1
飽和交通流率の基本値 S B	1661	1661	1511	1571	1800	1614
車線幅員による補正率 (車線幅員) $\alpha_w$ m	1.000 (3.20)	1.000 (3.20)	1.000 (3.30)	1.000 (3.00)	1.000 (3.30)	1.000 (3.60)
縦断勾配による補正率 (縦断勾配) $\alpha_G$ %	1.000 (0.00)	1.000 (0.00)	1.000 (0.00)	1.000 (0.00)	1.000 (0.00)	1.000 (0.00)
大型車混入による補正率 (大型車混入率) $\alpha_T$ %	0.937 (9.68)	0.970 (4.35)	0.978 (3.22)	0.932 (10.42)	1.000 (0.00)	0.982 (2.65)
左折車混入による補正率 (左折率) $\alpha_{LT}$ L % (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	0.938 (32.9) 0.12 43 31				0.12 31 19	
横断歩行者による補正率 $\alpha_L$					0.926	
右折車混入による補正率 (右折率) $\alpha_{RT}$ 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	1460	1611	2956	1464	1667	1585
設計交通量 q	413 (68+345)		404	48	27	226
右折補正交通量 q R-N						
交差点流入部の需要率 $\rho$	0.134		0.137	0.033	0.016	0.143
必要現示率	1 $\phi$	0.134	0.111			0.134
	2 $\phi$		0.026	0.033		0.033
	3 $\phi$				0.016	0.143
有効青時間(秒)	1 $\phi$	44	48			サイクル長(秒)
	2 $\phi$		12	12		100
	3 $\phi$				32	32
信号青時間比 G/C	43/100		59/100	11/100	31/100	31/100
可能交通容量 C i	1321		1744	161	517	491
交通容量比 q/C i	0.313		0.232	0.298	0.052	0.460
交通処理案のチェック	OK		OK	OK	OK	OK
滞留長 L s (m)			13.3	6.8	58.0	

※ N=KER×(3600/C), N: 1時間で右折車が交差点内に滞留する台数

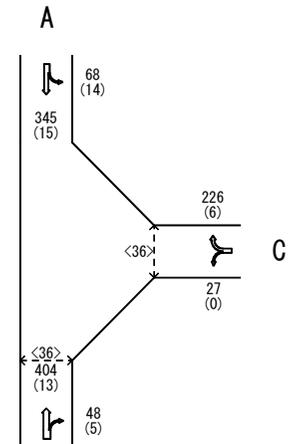
※ \*交通容量 (台/実1時間)

- A: 至 十日市場駅
- B: 至 瀬谷駅
- C:

交差点概略図



交通量図



現示方式の図示

現示	1 $\phi$	2 $\phi$	3 $\phi$	
表示時間	G:43 Y:3 AR:2	G:11 Y:3 AR:2	G:31 Y:3 AR:2	C=100
有効青時間	44	12	32	G=88
損失時間	4	4	4	L=12

(※記号の対応関係は次のとおり。①…A、②…B、③…C)

上段: 方向別合計交通量[台/時]  
下段: (大型車混入台数)[台/時]  
<歩行者数>[人/時]

⑪ 現況交差点交通量 (地点5 (中瀬谷消防署出張所北側) : 休日 16:30~17:30)

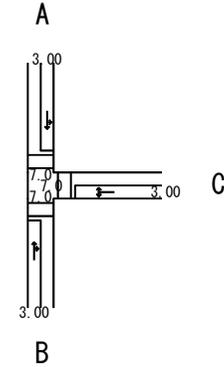
流入部	A	B	C		
車線の種類	左折・直進	直進・右折	左折・右折		
車線数	1	1	1		
飽和交通流率の基本値	S B 1333	1317	1371		
車線幅員による補正率 (車線幅員)	$\alpha w$ m 1.000 (3.00)	1.000 (3.00)	1.000 (3.00)		
縦断勾配による補正率 (縦断勾配)	$\alpha G$ % 1.000 (0.00)	1.000 (0.00)	1.000 (0.00)		
大型車混入による補正率 (大型車混入率)	$\alpha T$ % 0.984 (2.35)	0.981 (2.71)	0.995 (0.75)		
左折車混入による補正率 (左折率)	$\alpha L T$ L % 0.938 (30.2)				
(歩行者による低減率)	f p 0.12		0.12		
(有効青時間)	秒 44		21		
(歩行者用青時間)	秒 37		7		
横断歩行者による補正率	$\alpha L$		0.960		
右折車混入による補正率 (右折率)	$\alpha R T$ R %	0.911 (10.8)	1.000 (68.7)		
(右折車の通過確率)	f 0.685	1.000			
(有効青時間)	秒 54	21			
(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)		1 (42)			
K : 台/サイクル					
飽和交通流率	S A 1230	1177	1310		
設計交通量	q 510 (154+356)	443 (395+48)	265 (83+182)		
右折補正交通量	q R - N				
交差点流入部の需要率	$\rho$ 0.415	0.376	0.202	現示の 需要率	交差点の 需要率
必要現示率	1 $\phi$ 0.415	0.327		0.415	0.666
	2 $\phi$	0.049		0.049	
	3 $\phi$		0.202	0.202	
有効青時間(秒)	1 $\phi$ 44	47		サイクル長(秒)	
	2 $\phi$	7		85	
	3 $\phi$		21		
信号青時間比	G/C 44/85	54/85	21/85		
可能交通容量	C i 637	748	324		
交通容量比	q/C i 0.801	0.592	0.818		
交通処理案のチェック	OK	OK	OK		
滞留長	L s (m)				

※ N=KER×(3600/C), N:1時間で右折車が交差点内に滞留する台数

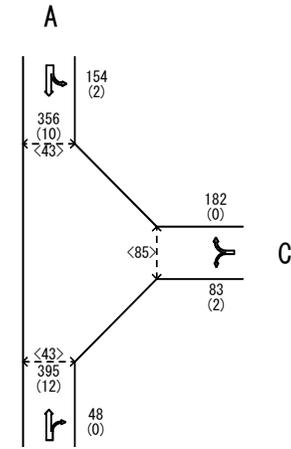
※ \*交通容量(台/実1時間)

A: 至 十日市場  
B: 至 泉  
C:

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]  
<歩行者数>[人/時]

現示方式の図示

現示	1 $\phi$	2 $\phi$	3 $\phi$	
表示時間	G:44 Y:3 AR:0	G:7 Y:3 AR:2	G:21 Y:3 AR:2	C=85
有効青時間	44	7	21	G=72
損失時間	3	5	5	L=13

(※記号の対応関係は次のとおり。①…A、②…B、③…C)

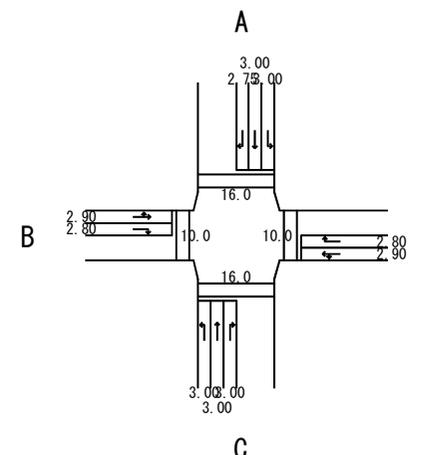
⑫ 現況交差点交通量 (地点6 (瀬谷中学校前)) : 休日 16:15~17:15)

流入部	A			B			C			D		
	左折	直進	右折	左折・直進	右折	左折	直進	右折	左折・直進	右折		
車線の種類	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1		
車線数	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1		
飽和交通流率の基本値 S B	1999	1708	1800	1835	1932	1530	1576	1473	1541	1800		
車線幅員による補正率 $\alpha_w$ (車線幅員) m	1.000 (3.00)	1.000 (3.00)	1.000 (2.75)	0.950 (2.90)	1.000 (2.80)	1.000 (3.00)	1.000 (3.00)	1.000 (3.00)	0.950 (2.90)	1.000 (2.80)		
縦断勾配による補正率 $\alpha_G$ (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)	1.000 (0.00)	1.000 (0.00)	1.000 (0.00)		
大型車混入による補正率 $\alpha_T$ (大型車混入率) %	0.994 (0.92)	0.980 (2.91)	1.000 (0.00)	0.989 (1.64)	0.994 (0.87)	0.988 (1.76)	0.962 (5.65)	0.986 (2.04)	0.985 (2.24)	0.993 (1.08)		
左折車混入による補正率 $\alpha_{LT}$ (左折率) L % (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				0.980 (10.2)					0.941 (31.1)			
横断歩行者による補正率 $\alpha_L$	0.13 35 25			0.13 32 20				0.13 35 25	0.13 32 20			
右折車混入による補正率 $\alpha_{RT}$ (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			0.687 35 2(72)		0.773 32 2(72)			0.723 35 2(72)		0.795 32 2(72)		
飽和交通流率 S A	1802	1674	1800	1690	1920	1371	1516	1452	1357	1787		
設計交通量 q	109	309	40	244 (25+219)	231	170	354	196	357 (111+246)	93		
右折補正交通量 q R-N			0		0			0		0		
交差点流入部の需要率 $\rho$	0.060	0.185	0.000	0.144	0.000	0.124	0.234	0.000	0.263	0.000		
必要現示率	1φ 2φ 3φ 4φ	0.060	0.185	0.000	0.144			0.000	0.263	0.000		
有効青時間(秒)	1φ 2φ 3φ 4φ	35	35	8		35	35	8		35		
信号青時間比 G/C	35/100	35/100	8/100	32/100	9/100	35/100	35/100	8/100	32/100	9/100		
可能交通容量 C i	631	586	416	541	509	480	531	405	434	557		
交通容量比 q/C i	0.173	0.527	0.096	0.451	0.454	0.354	0.667	0.484	0.823	0.167		
交通処理案のチェック	OK	OK	OK	OK	OK	OK	OK	OK	OK	OK		
滞留長 L s (m)	27.5		10.0		58.3	43.3		50.0		23.5		

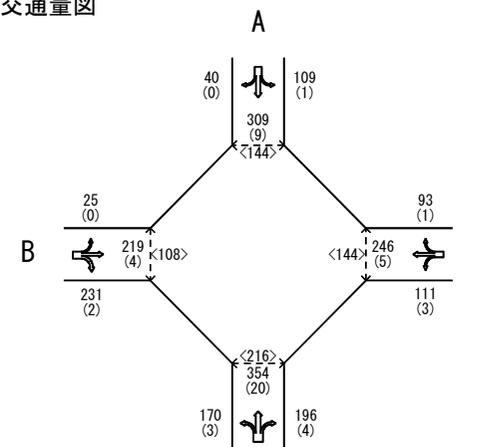
※ N=KER×(3600/C), N: 1時間で右折車が交差点内に滞留する台数  
 ※ \*交通容量 (台/実1時間)

- A: 至 十日市場
- B: 至 国道246号
- C: 至 泉
- D: 至 瀬谷小学校

交差点概略図



交通量図



現示方式の図示

現示	1φ	2φ	3φ	4φ	C=100
表示時間	G:35 Y:3 AR:0	G:8 Y:3 AR:2	G:32 Y:3 AR:0	G:9 Y:3 AR:2	C=100
有効青時間	35	8	32	9	G=84
損失時間	3	5	3	5	L=16

(※記号の対応関係は次のとおり。①…A、②…B、③…C、④…D)

C  
 上段: 方向別合計交通量 [台/時]  
 下段: (大型車混入台数) [台/時]  
 <歩行者数> [人/時]

## 2) 工事中交通量

対象事業実施区域周辺の主要交差点において求めた工事中の交差点需要率は、以下に示すとおりです。

① 工事中交差点交通量 (地点1 (目黒) : 平日ピーク時 17:00~18:00)

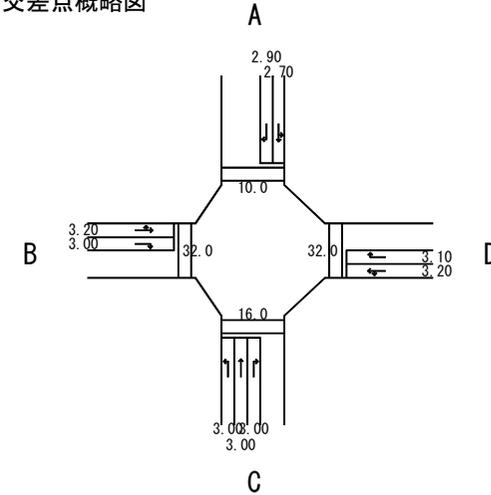
流入部	A		B		C			D	
	左折・直進	右折	左折・直進	右折	左折	直進	右折	左折・直進	右折
車線の種類	1	1	1	1	1	1	1	1	1
車線数	1	1	1	1	1	1	1	1	1
飽和交通流率の基本値 S B	1592	1800	1659	1518	1432	1405	1803	1878	1856
車線幅員による補正率 (車線幅員) $\alpha_w$ m	0.950 (2.70)	1.000 (2.90)	1.000 (3.20)	1.000 (3.00)	1.000 (3.00)	1.000 (3.00)	1.000 (3.20)	1.000 (3.10)	1.000 (3.10)
縦断勾配による補正率 (縦断勾配) $\alpha_G$ %	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)	1.000 (0.00)	1.000 (0.00)
大型車混入による補正率 (大型車混入率) $\alpha_T$ %	0.909 (14.23)	0.829 (29.51)	0.956 (6.54)	0.872 (21.05)	0.846 (25.99)	0.954 (6.89)	0.929 (10.87)	0.866 (22.07)	0.937 (9.62)
左折車混入による補正率 (左折率) $\alpha_{LT}$ L % (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	0.949 (24.6) 0.12 63 53		0.877 (66.7) 0.13 32 22					0.888 (60.0) 0.13 32 22	
横断歩行者による補正率 $\alpha_L$				0.899					
右折車混入による補正率 (右折率) $\alpha_{RT}$ 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								0.686 63 2(47)	
飽和交通流率 S A	1305	1492	1391	1324	1089	1340	1675	1444	1739
設計交通量 q	471 (116+355)	61	153 (102+51)	209	377	479	138	145 (87+58)	239
右折補正交通量 q R-N		0					0		
交差点流入部の需要率 $\rho$	0.361	0.000	0.110	0.158	0.346	0.357	0.000	0.100	0.137
必要現示率	1 $\phi$		0.110					0.100	
	2 $\phi$			0.158				0.137	
	3 $\phi$	0.361			0.346	0.357			
	4 $\phi$		0.000				0.000		
有効青時間(秒)	1 $\phi$		32					32	
	2 $\phi$			31					31
	3 $\phi$	63			63	63			
	4 $\phi$		10				10		
信号青時間比 G/C	63/153	10/153	32/153	31/153	63/153	63/153	10/153	32/153	31/153
可能交通容量 C i	537	249	291	268	448	552	433	302	352
交通容量比 q/C i	0.877	0.245	0.526	0.780	0.842	0.868	0.319	0.480	0.679
交通処理案のチェック	OK	OK	OK	OK	OK	OK	OK	OK	OK
滞留長 L s (m)		30.2		96.8	181.7		58.5		100.2

※ N=KER×(3600/C), N: 1時間 で右折車が交差点内に滞留する台数

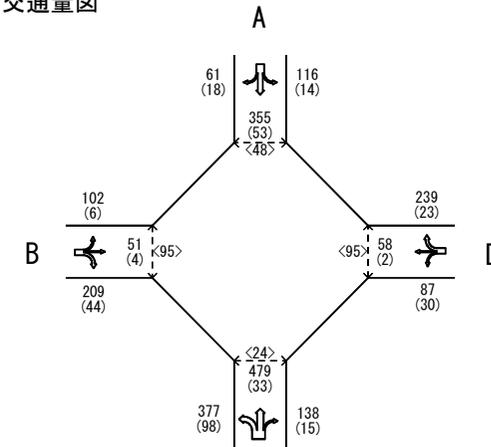
※ \*交通容量 (台/実1時間)

- A: 至 つきみ野
- B: 至 海老名
- C: 至 鶴ヶ峰
- D: 至 青葉台駅

交差点概略図



交通量図



現示方式の図示

現示	1 $\phi$	2 $\phi$	3 $\phi$	4 $\phi$	C=153
表示時間	G:32 Y:3 AR:1	G:31 Y:3 AR:2	G:63 Y:3 AR:0	G:10 Y:3 AR:2	C=153
有効青時間	32	31	63	10	G=136
損失時間	4	5	3	5	L=17

(※記号の対応関係は次のとおり。①…A、②…B、③…C、④…D)

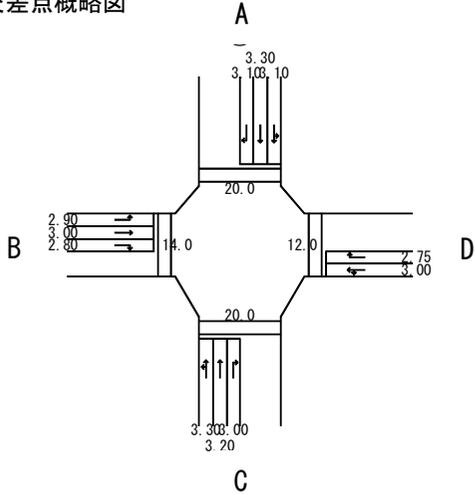
C

上段: 方向別合計交通量[台/時]  
下段: (大型車混入台数)[台/時]  
<歩行者数>[人/時]

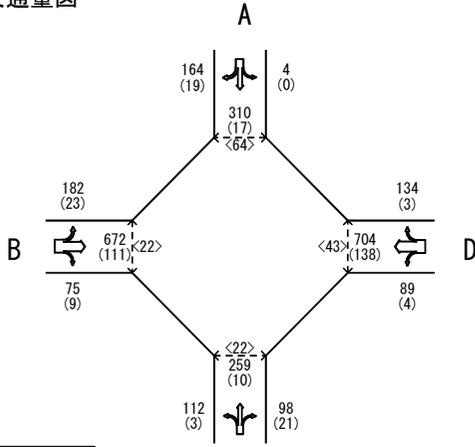
② 工事中交差点交通量 (地点2 (目黒交番前) : 平日ピーク時 17:00~18:00)

流入部 車線の種類	A			B			C			D		
	左折・直進	直進	右折	左折	直進	右折	左折・直進	直進	右折	左折・直進	右折	
車線数	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	
飽和交通流率の基本値 S B	1647	1647	1879	1388	1519	1352	1557	1557	1733	1536	1800	
車線幅員による補正率 (車線幅員) $\alpha_w$ m	1.000 (3.10)	1.000 (3.30)	1.000 (3.10)	0.950 (2.90)	1.000 (3.00)	1.000 (2.80)	1.000 (3.30)	1.000 (3.20)	1.000 (3.00)	1.000 (3.00)	1.000 (2.75)	
縦断勾配による補正率 (縦断勾配) $\alpha_G$ %	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)	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 (大型車混入率) $\alpha_T$ %	0.964 (5.34)	0.963 (5.48)	0.925 (11.59)	0.919 (12.64)	0.896 (16.52)	0.923 (12.00)	0.978 (3.15)	0.974 (3.86)	0.870 (21.43)	0.889 (17.91)	0.985 (2.24)	
左折車混入による補正率 (左折率) $\alpha_{LT}$ L % (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 横断歩行者による補正率 $\alpha_L$	0.995 (2.5) 0.13 28 17						0.897 (60.4) 0.13 28 17			0.974 (11.2) 0.13 103 89		
右折車混入による補正率 (右折率) $\alpha_{RT}$ 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											0.508 103 2(42)	
飽和交通流率 S A	1580	1586	1738	1076	1361	1248	1366	1517	1508	1330	1773	
設計交通量 q	314 (4+310)		164	182	672	75	371 (112+259)		98	793 (89+704)	134	
右折補正交通量 q R-N							0				0	
交差点流入部の需要率 必要現示率 $\rho$	0.099		0.094	0.169	0.494	0.000	0.129		0.065	0.596	0.000	現示の 需要率 交差点の 需要率
有効青時間(秒)	1φ 28 2φ 3φ 4φ		15				28		15			サイクル長(秒) 170
信号青時間比 G/C	28/170		15/170	103/170	103/170	7/170	28/170		15/170	103/170	7/170	
可能交通容量 C i	521		153	652	825	261	475		133	806	379	
交通容量比 q/C i	0.603		1.072	0.279	0.815	0.287	0.781		0.737	0.984	0.354	
交通処理案のチェック	OK		NG	OK	OK	OK	OK		OK	OK	OK	
滞留長 L s (m)			77.8	87.1		35.7			50.6		58.2	

交差点概略図



交通量図



現示方式の図示

現示	1φ	2φ	3φ	4φ	
表示時間	G:28 Y:3 AR:1	G:15 Y:3 AR:2	G:103 Y:3 AR:0	G:7 Y:3 AR:2	C=170
有効青時間	28	15	103	7	G=153
損失時間	4	5	3	5	L=17

(※記号の対応関係は次のとおり。①…A、②…B、③…C、④…D)

上段 : 方向別合計交通量 [台/時]  
下段 : (大型車混入台数) [台/時]  
<歩行者数> [人/時]

資1.8-95

- A: 至 十日市場
- B: 至 つきみ野
- C: 至 泉
- D: 至 鶴ヶ峰

③ 工事中交差点交通量 (地点3 (上川井 IC) : 平日ピーク時 17:00~18:00)

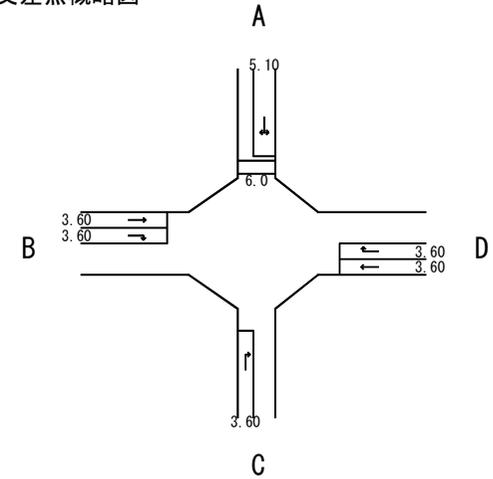
流入部	A	B	C	D			
車線の種類	左折・右折	直進	右折	右折			
車線数	1	1	1	1			
飽和交通流率の基本値	S B	1387	1461	1587	1349	1511	1450
車線幅員による補正率 (車線幅員)	$\alpha w$ m	1.000 (5.10)	1.000 (3.60)	1.000 (3.60)	1.000 (3.60)	1.000 (3.60)	1.000 (3.60)
縦断勾配による補正率 (縦断勾配)	$\alpha G$ %	1.000 (0.00)	1.000 (0.00)	1.000 (0.00)	1.000 (0.00)	1.000 (0.00)	1.000 (0.00)
大型車混入による補正率 (大型車混入率)	$\alpha T$ %	0.878 (19.78)	0.915 (13.27)	0.898 (16.21)	0.905 (15.08)	0.933 (10.27)	0.939 (9.24)
左折車混入による補正率 (左折率)	$\alpha L T$ L %						
(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						
横断歩行者による補正率	$\alpha L$	1.000					
右折車混入による補正率 (右折率)	$\alpha R T$ R %	1.000 (14.3)					
(右折車の通過確率)	f	1.000					
(有効青時間)	秒	20					
(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)		2(61)					
K: 台/サイクル							
飽和交通流率	S A	1218	1337	1425	1221	1410	1362
設計交通量	q	182 (156+26)	294	475	126	224	184
右折補正交通量	q R-N						
交差点流入部の需要率	$\rho$	0.149	0.220	0.333	0.103	0.159	0.135
必要現示率	1 $\phi$	0.149			0.103		
	2 $\phi$		0.220			0.159	
	3 $\phi$			0.333			0.135
有効青時間(秒)	1 $\phi$	20			20		
	2 $\phi$		30			30	
	3 $\phi$			50			50
信号青時間比	G/C	20/118	30/118	50/118	20/118	30/118	50/118
可能交通容量	C i	206	340	604	207	358	577
交通容量比	q/C i	0.883	0.865	0.786	0.609	0.626	0.319
交通処理案のチェック		OK	OK	OK	OK	OK	OK
滞留長	L s (m)			162.8	42.8		59.3

※ N=KER×(3600/C), N: 1時間中右折車が交差点内に滞留する台数

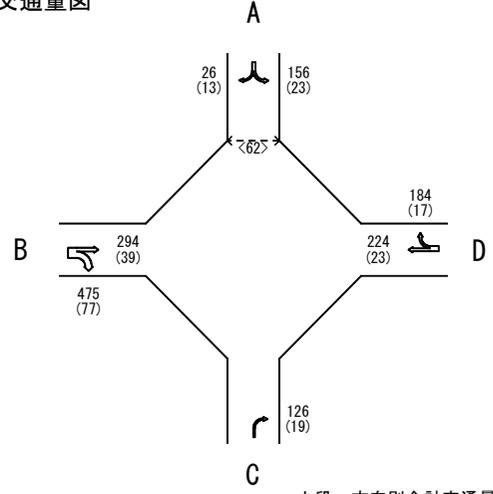
※ \*交通容量 (台/実1時間)

- A: 至 十日市場
- B: 至 つきみ野
- C: 至 泉
- D: 至 鶴ヶ峰

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]  
<歩行者数>[人/時]

現示方式の図示

現示	1 $\phi$	2 $\phi$	3 $\phi$	
表示時間	G:20 Y:3 AR:3	G:30 Y:3 AR:2	G:50 Y:3 AR:4	C=118
有効青時間	20	30	50	G=100
損失時間	6	5	7	L=18

(※記号の対応関係は次のとおり。①…A、②…B、③…C、④…D)

④ 工事中交差点交通量 (地点4 (滝沢) : 平日ピーク時 17:00~18:00)

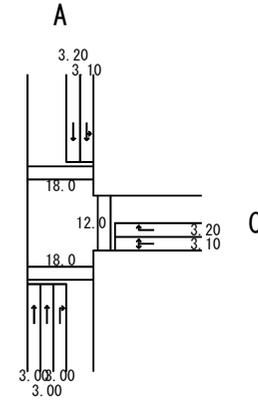
流入部	A		B		C	
	左折・直進	直進	直進	右折	左折・右折	右折
車線の種類	1	2	1	1	1	1
車線数	1	2	1	1	1	1
飽和交通流率の基本値 S B	1678	1678	1628	1800	1896	1659
車線幅員による補正率 $\alpha_w$ (車線幅員) m	1.000 (3.10)	1.000 (3.20)	1.000 (3.00)	1.000 (3.00)	1.000 (3.10)	1.000 (3.20)
縦断勾配による補正率 $\alpha_G$ (縦断勾配) %	1.000 (0.00)	1.000 (0.00)	1.000 (0.00)	1.000 (0.00)	1.000 (0.00)	1.000 (0.00)
大型車混入による補正率 $\alpha_T$ (大型車混入率) %	0.944 (8.55)	0.944 (8.53)	0.969 (4.54)	0.951 (7.33)	0.899 (16.04)	0.953 (7.10)
左折車混入による補正率 $\alpha_{LT}$ (左折率) L % (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	0.913 (43.5)				0.12 39 30	
横断歩行者による補正率 $\alpha_L$					0.908	
右折車混入による補正率 $\alpha_{RT}$ (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				0.593 57 2(62)	1.000 (0.0) 1.000 39	
飽和交通流率 S A	1446	1584	3156	1712	1548	1581
設計交通量 q	644 (140+504)		749	150	318 (318+0)	338
右折補正交通量 q R-N				0		
交差点流入部の需要率 $\rho$	0.213		0.237	0.000	0.205	0.214
必要現示率	1 $\phi$ 0.213 2 $\phi$ 0.029 3 $\phi$	0.208 0.000		0.205	0.214	0.456 0.029 0.214
有効青時間(秒)	1 $\phi$ 54 2 $\phi$ 3 $\phi$	57 8	8	39 39	115	
信号青時間比 G/C	54/115	65/115	8/115	39/115	39/115	
可能交通容量 C i	1423	1784	594	525	536	
交通容量比 q/C i	0.453	0.420	0.253	0.606	0.631	
交通処理案のチェック	OK	OK	OK	OK	OK	
滞留長 L s (m)			46.3		104.1	

※ N=KER×(3600/C), N: 1時間で右折車が交差点内に滞留する台数

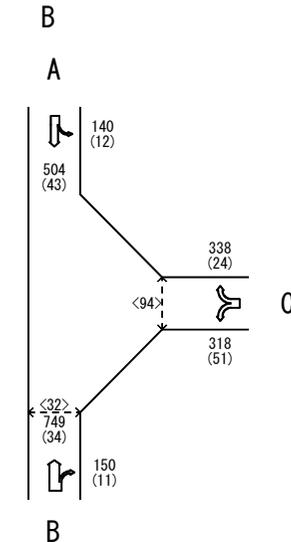
※ \*交通容量 (台/実1時間)

- A: 至 十日市場駅
- B: 至 瀬谷駅
- C:

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]  
<歩行者数> [人/時]

現示方式の図示

現示	1 $\phi$	2 $\phi$	3 $\phi$	
表示時間	G:54 Y:3 AR:0	G:8 Y:3 AR:2	G:39 Y:3 AR:3	C=115
有効青時間	54	8	39	G=101
損失時間	3	5	6	L=14

(※記号の対応関係は次のとおり。①…A、②…B、③…C)

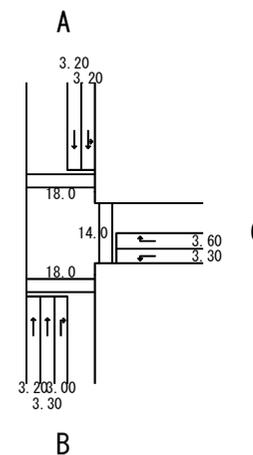
⑤ 工事中交差点交通量 (地点4 (瀬谷土橋公園入口) : 平日ピーク時 17:00~18:00)

流入部 車線の種類	A		B		C	
	左折・直進	直進	直進	右折	左折	右折
車線数	1	2	2	1	1	1
飽和交通流率の基本値 S B	1577	1577	1315	1369	1800	1682
車線幅員による補正率 (車線幅員) $\alpha_w$ m	1.000 (3.20)	1.000 (3.20)	1.000 (3.30)	1.000 (3.00)	1.000 (3.30)	1.000 (3.60)
縦断勾配による補正率 (縦断勾配) $\alpha_G$ %	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 (大型車混入率) $\alpha_T$ %	0.919 (12.67)	0.950 (7.51)	0.970 (4.41)	0.876 (20.25)	0.950 (7.53)	0.961 (5.79)
左折車混入による補正率 (左折率) $\alpha_{LT}$ L % (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 横断歩行者による補正率 $\alpha_L$	0.949 (25.4) 0.12 48 36				0.12 39 27 0.917	
右折車混入による補正率 (右折率) $\alpha_{RT}$ 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	1375	1498	2552	1199	1568	1616
設計交通量 q	763 (97+666)		589	79	146	311
右折補正交通量 q R-N						
交差点流入部の需要率 $\rho$	0.266		0.231	0.066	0.093	0.192
必要現示率	1 $\phi$ 0.266 2 $\phi$ 0.066 3 $\phi$ 0.192	0.186 0.046	0.066 0.093	0.093 0.192	0.266 0.066 0.192	0.524
有効青時間(秒)	1 $\phi$ 49 2 $\phi$ 14 3 $\phi$ 40	53 14	14 40	40 40	115	サイクル長(秒)
信号青時間比 G/C	48/115	66/115	13/115	39/115	39/115	
可能交通容量 C i	1199	1465	136	532	548	
交通容量比 q/C i	0.636	0.402	0.581	0.274	0.568	
交通処理案のチェック	OK	OK	OK	OK	OK	
滞留長 L s (m)			27.3	45.1	94.6	

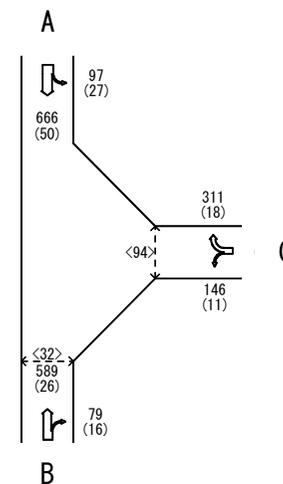
※ N=KER×(3600/C), N:1時間で右折車が交差点内に滞留する台数  
 ※ \*交通容量 (台/実1時間)

A: 至 十日市場駅  
 B: 至 瀬谷駅  
 C:

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]  
 <歩行者数>[人/時]

現示方式の図示

現示	1 $\phi$	2 $\phi$	3 $\phi$	
表示時間	G:48 Y:3 AR:2	G:13 Y:3 AR:2	G:39 Y:3 AR:2	C=115
有効青時間	49	14	40	G=103
損失時間	4	4	4	L=12

(※記号の対応関係は次のとおり。①…A、②…B、③…C)

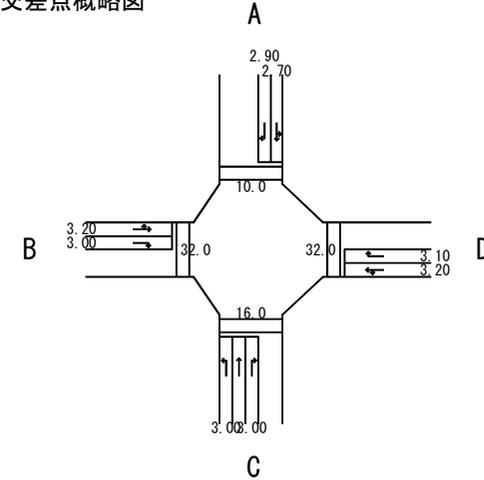
⑥ 工事中交差点交通量 (地点1 (目黒) : 休日ピーク時 17:00~18:00)

流入部 車線の種類	A		B		C			D	
	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
飽和交通流率の基本値 S B	1540	1446	1541	1534	1517	1569	1478	1591	1503
車線幅員による補正率 (車線幅員) α w m	0.950 (2.70)	1.000 (2.90)	1.000 (3.20)	1.000 (3.00)	1.000 (3.00)	1.000 (3.00)	1.000 (3.00)	1.000 (3.20)	1.000 (3.10)
縦断勾配による補正率 (縦断勾配) α G %	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)	1.000 (0.00)	1.000 (0.00)
大型車混入による補正率 (大型車混入率) α T %	0.956 (6.60)	0.965 (5.17)	0.977 (3.39)	0.926 (11.39)	0.940 (9.11)	0.974 (3.79)	0.986 (2.08)	0.955 (6.79)	0.960 (6.01)
左折車混入による補正率 (左折率) α L T L %	0.948 (25.1)		0.899 (53.4)					0.898 (54.3)	
(歩行者による低減率) f p	0.12		0.13		0.12		0.13		
(有効青時間) 秒	66		34		66		34		
(歩行者用青時間) 秒	56		24		56		24		
横断歩行者による補正率 α L					0.898				
右折車混入による補正率 (右折率) α R T R %									
(右折車の通過確率) f		0.638						0.652	
(有効青時間) 秒		66						66	
(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		2(45)						2(45)	
飽和交通流率 S A	1326	1395	1354	1420	1281	1528	1457	1364	1443
設計交通量 q	530 (133+397)	58	118 (63+55)	202	417	422	96	162 (88+74)	233
右折補正交通量 q R-N		0					0		
交差点流入部の需要率 ρ	0.400	0.000	0.087	0.142	0.326	0.276	0.000	0.119	0.161
必要現示率	1 φ		0.087					0.119	
	2 φ			0.142				0.161	
	3 φ	0.400			0.326	0.276			0.400
	4 φ		0.000				0.000		
有効青時間(秒)	1 φ		34				34		
	2 φ			32				32	
	3 φ	66			66	66			
	4 φ		11				11		
信号青時間比 G/C	66/160	11/160	34/160	32/160	66/160	66/160	11/160	34/160	32/160
可能交通容量 C i	547	316	288	284	528	630	343	290	289
交通容量比 q/C i	0.969	0.184	0.410	0.711	0.790	0.670	0.280	0.559	0.806
交通処理案のチェック	OK	OK	OK	OK	OK	OK	OK	OK	OK
滞留長 L s (m)		24.4		90.0	182.0		39.2		98.8

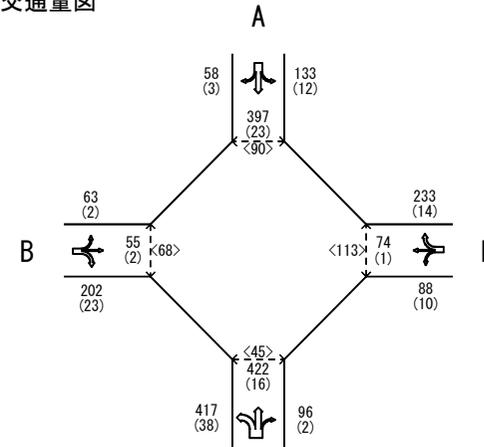
※ N=KER×(3600/C), N: 1時間中右折車が交差点内に滞留する台数  
 ※ \*交通容量 (台/実1時間)

- A: 至 つきみ野
- B: 至 海老名
- C: 至 鶴ヶ峰
- D: 至 青葉台駅

交差点概略図



交通量図



現示方式の図示

現示	1φ	2φ	3φ	4φ	
表示時間	G:34 Y:3 AR:1	G:32 Y:3 AR:2	G:66 Y:3 AR:0	G:11 Y:3 AR:2	C=160
有効青時間	34	32	66	11	G=143
損失時間	4	5	3	5	L=17

(※記号の対応関係は次のとおり。①…A、②…B、③…C、④…D)

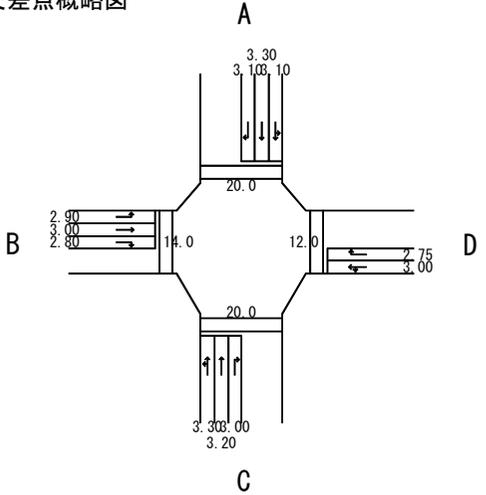
C

上段: 方向別合計交通量[台/時]  
 下段: (大型車混入台数)[台/時]  
 <歩行者数>[人/時]

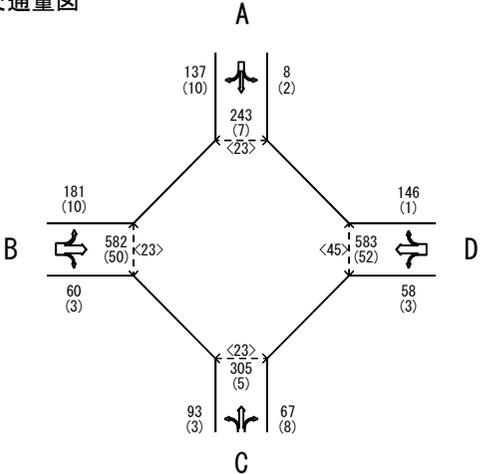
⑦ 工事中交差点交通量 (地点2 (目黒交番前): 休日ピーク時 17:00~18:00)

流入部	A			B			C			D		
	左折・直進	直進	右折	左折	直進	右折	左折・直進	直進	右折	左折・直進	右折	
車線の種類	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	
車線数	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	
飽和交通流率の基本値 S B	1568	1568	1811	1616	1505	1800	1454	1454	1695	1602	1800	
車線幅員による補正率 $\alpha_w$ (車線幅員) m	1.000 (3.10)	1.000 (3.30)	1.000 (3.10)	0.950 (2.90)	1.000 (3.00)	1.000 (2.80)	1.000 (3.30)	1.000 (3.20)	1.000 (3.00)	1.000 (3.00)	1.000 (2.75)	
縦断勾配による補正率 $\alpha_G$ (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)	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 $\alpha_T$ (大型車混入率) %	0.971 (4.29)	0.980 (2.88)	0.951 (7.30)	0.963 (5.52)	0.943 (8.59)	0.966 (5.00)	0.984 (2.38)	0.989 (1.64)	0.923 (11.94)	0.943 (8.58)	0.995 (0.68)	
左折車混入による補正率 $\alpha_{LT}$ (左折率) L % (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 横断歩行者による補正率 $\alpha_L$	0.987 (6.4) 0.13 31 20											
右折車混入による補正率 $\alpha_{RT}$ (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	1503	1537	1722	1316	1419	1739	1309	1438	1564	1479	1791	
設計交通量 q	251 (8+243)		137	181	582	60	398 (93+305)		67	641 (58+583)	146	
右折補正交通量 q R-N							0				0	
交差点流入部の需要率 $\rho$	0.083		0.080	0.138	0.410	0.000	0.145		0.043	0.433	0.000	
必要現示率	1 $\phi$ 2 $\phi$ 3 $\phi$ 4 $\phi$	0.083					0.145					
有効青時間(秒)	1 $\phi$ 2 $\phi$ 3 $\phi$ 4 $\phi$	31					31					
信号青時間比 G/C	31/160		14/160	90/160	90/160	8/160	31/160		14/160	90/160	8/160	
可能交通容量 C i	589		151	740	798	430	532		137	832	417	
交通容量比 q/C i	0.426		0.907	0.245	0.729	0.140	0.748		0.489	0.770	0.350	
交通処理案のチェック	OK		OK	OK	OK	OK	OK		OK	OK	OK	
滞留長 L s (m)			58.8	76.4		25.2			30.0		58.8	

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]  
<歩行者数>[人/時]

資1.8-100

※ N=KER×(3600/C), N: 1時間中右折車が交差点内に滞留する台数  
※ \*交通容量 (台/実1時間)

- A: 至 十日市場
- B: 至 つきみ野
- C: 至 泉
- D: 至 鶴ヶ峰

現示方式の図示

現示	1 $\phi$	2 $\phi$	3 $\phi$	4 $\phi$	
表示時間	G:31 Y:3 AR:1	G:14 Y:3 AR:2	G:90 Y:3 AR:0	G:8 Y:3 AR:2	C=160
有効青時間	31	14	90	8	G=143
損失時間	4	5	3	5	L=17

(※記号の対応関係は次のとおり。①…A、②…B、③…C、④…D)

⑧ 工事中交差点交通量 (地点3 (上川井 IC) : 休日ピーク時 17:00~18:00)

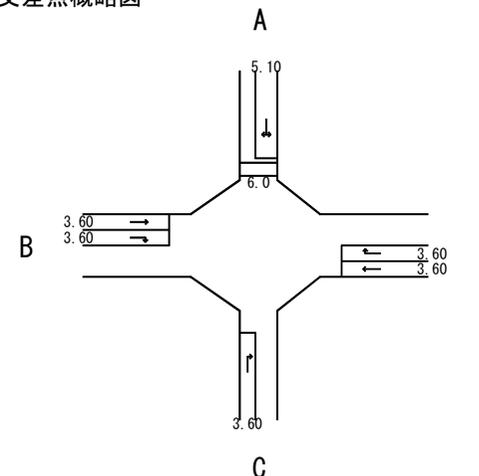
流入部	A	B	C	D					
車線の種類	左折・右折	直進	右折	右折	直進	右折			
車線数	1	1	1	1	1	1			
飽和交通流率の基本値	S B	1711	1583	1705	1400	1525	1544		
車線幅員による補正率 (車線幅員)	$\alpha_w$ m	1.000 (5.10)	1.000 (3.60)	1.000 (3.60)	1.000 (3.60)	1.000 (3.60)	1.000 (3.60)		
縦断勾配による補正率 (縦断勾配)	$\alpha_G$ %	1.000 (0.00)	1.000 (0.00)	1.000 (0.00)	1.000 (0.00)	1.000 (0.00)	1.000 (0.00)		
大型車混入による補正率 (大型車混入率)	$\alpha_T$ %	0.949 (7.63)	0.962 (5.60)	0.929 (10.91)	0.994 (0.79)	0.962 (5.64)	0.980 (2.96)		
左折車混入による補正率 (左折率)	$\alpha_{LT}$ L %								
(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								
横断歩行者による補正率	$\alpha_L$	1.000							
右折車混入による補正率 (右折率)	$\alpha_{RT}$ R %	1.000 (13.7)							
(右折車の通過確率)	f	1.000							
(有効青時間)	秒	20							
(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)		2(68)							
K: 台/サイクル									
飽和交通流率	S A	1624	1523	1584	1392	1467	1513		
設計交通量	q	131 (113+18)	232	394	126	195	169		
右折補正交通量	q R-N								
交差点流入部の需要率	$\rho$	0.081	0.152	0.249	0.091	0.133	0.112	現示の 需要率	交差点の 需要率
必要現示率	1 $\phi$	0.081			0.091			0.091	0.492
	2 $\phi$		0.152			0.133		0.152	
	3 $\phi$			0.249			0.112	0.249	
有効青時間(秒)	1 $\phi$	20			20			サイクル長(秒)	
	2 $\phi$		27			27		105	
	3 $\phi$			40			40		
信号青時間比	G/C	20/105	27/105	40/105	20/105	27/105	40/105		
可能交通容量	C i	309	392	603	265	377	576		
交通容量比	q/C i	0.424	0.592	0.653	0.475	0.517	0.293		
交通処理案のチェック		OK	OK	OK	OK	OK	OK		
滞留長	L s (m)			114.7	33.3		45.7		

※ N=KER×(3600/C), N: 1時間で右折車が交差点内に滞留する台数

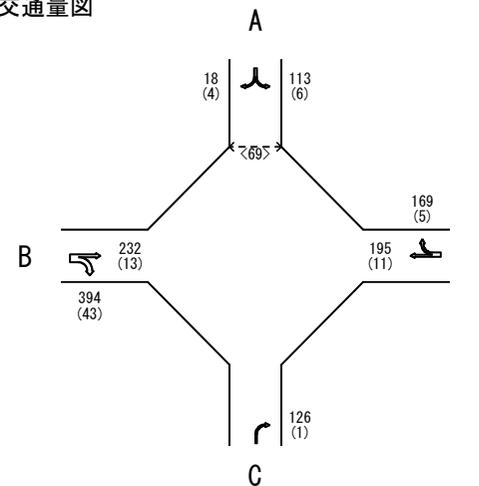
※ \*交通容量 (台/実1時間)

- A: 至 横浜町田 IC
- B: 至 つきみ野
- C: 至 下川井 IC
- D: 至 鶴ヶ峰

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]  
<歩行者数>[人/時]

現示方式の図示

現示	1 $\phi$	2 $\phi$	3 $\phi$	
表示時間	G:20 Y:3 AR:3	G:27 Y:3 AR:2	G:40 Y:3 AR:4	C=105
有効青時間	20	27	40	G=87
損失時間	6	5	7	L=18

(※記号の対応関係は次のとおり。①…A、②…B、③…C、④…D)

⑨ 工事中交差点交通量 (地点4 (滝沢) : 休日ピーク時 17:00~18:00)

流入部 車線の種類	A		B		C	
	左折・直進	直進	直進	右折	左折・右折	右折
車線数	1	2	2	1	1	1
飽和交通流率の基本値 S B	1547	1547	1507	1800	1457	1432
車線幅員による補正率 (車線幅員) $\alpha_w$ m	1.000 (3.10)	1.000 (3.20)	1.000 (3.00)	1.000 (3.00)	1.000 (3.10)	1.000 (3.20)
縦断勾配による補正率 (縦断勾配) $\alpha_G$ %	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 (大型車混入率) $\alpha_T$ %	0.978 (3.14)	0.972 (4.05)	0.988 (1.71)	0.965 (5.11)	0.865 (22.22)	0.991 (1.34)
左折車混入による補正率 (左折率) $\alpha_{LT}$ L % (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	0.894 (53.7)				0.12 37 28	
横断歩行者による補正率 $\alpha_L$					0.909	
右折車混入による補正率 (右折率) $\alpha_{RT}$ 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				0.693 54 1(32)	1.000 (0.0) 1.000 37	
飽和交通流率 S A	1353	1504	2978	1737	1146	1419
設計交通量 q	473 (127+346)		642	137	99 (99+0)	224
右折補正交通量 q R-N				0		
交差点流入部の需要率 $\rho$	0.166		0.216	0.000	0.086	0.158
必要現示率	1 $\phi$ 0.166 2 $\phi$ 3 $\phi$	0.188 0.028	0.000	0.086	0.158	0.374
有効青時間(秒)	1 $\phi$ 51 2 $\phi$ 3 $\phi$	54 8	8	37	37	110
信号青時間比 G/C	51/110	62/110	8/110	37/110	37/110	
可能交通容量 C i	1325	1679	672	385	477	
交通容量比 q/C i	0.357	0.382	0.204	0.257	0.470	
交通処理案のチェック	OK	OK	OK	OK	OK	
滞留長 L s (m)			39.6		62.4	

※ N=KER×(3600/C), N: 1時間内で右折車が交差点内に滞留する台数  
 ※ \*交通容量 (台/実1時間)

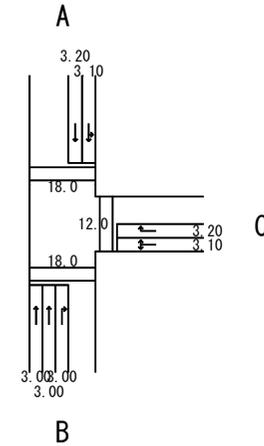
A: 至 十日市場駅  
 B: 至 瀬谷駅  
 C:

現示方式の図示

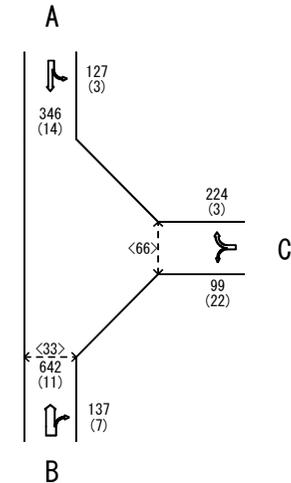
現示	1 $\phi$	2 $\phi$	3 $\phi$	
表示時間	G:51 Y:3 AR:0	G:8 Y:3 AR:2	G:37 Y:3 AR:3	C=110
有効青時間	51	8	37	G=96
損失時間	3	5	6	L=14

(※記号の対応関係は次のとおり。①…A、②…B、③…C)

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]  
 <歩行者数>[人/時]

⑩ 工事中交差点交通量 (地点4 (瀬谷土橋公園入口) : 休日ピーク時 17:00~18:00)

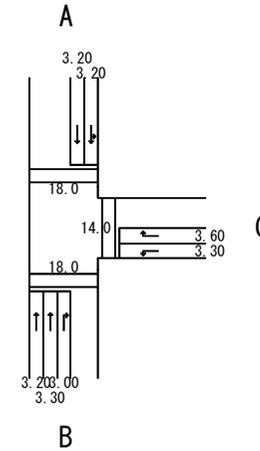
流入部 車線の種類	A		B		C	
	左折・直進	直進	直進	右折	左折	右折
車線数	1	2	2	1	1	1
飽和交通流率の基本値 S B	1661	1661	1511	1571	1800	1614
車線幅員による補正率 (車線幅員) $\alpha_w$ m	1.000 (3.20)	1.000 (3.20)	1.000 (3.30)	1.000 (3.00)	1.000 (3.30)	1.000 (3.60)
縦断勾配による補正率 (縦断勾配) $\alpha_G$ %	1.000 (0.00)	1.000 (0.00)	1.000 (0.00)	1.000 (0.00)	1.000 (0.00)	1.000 (0.00)
大型車混入による補正率 (大型車混入率) $\alpha_T$ %	0.937 (9.68)	0.970 (4.35)	0.984 (2.33)	0.957 (6.41)	1.000 (0.00)	0.982 (2.65)
左折車混入による補正率 (左折率) $\alpha_{LT}$ L % (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	0.938 (32.9) 0.12 43 31				0.12 31 19	
横断歩行者による補正率 $\alpha_L$					0.926	
右折車混入による補正率 (右折率) $\alpha_{RT}$ 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	1460	1611	2974	1503	1667	1585
設計交通量 q	413 (68+345)		559	78	27	226
右折補正交通量 q R-N						
交差点流入部の需要率 $\rho$	0.134		0.188	0.052	0.016	0.143
必要現示率	1 $\phi$ 0.134 2 $\phi$ 0.035 3 $\phi$ 0.052	0.153 0.052	0.052	0.016	0.143	0.348
有効青時間(秒)	1 $\phi$ 44 2 $\phi$ 12 3 $\phi$ 32	48 12	12	32	32	サイクル長(秒) 100
信号青時間比 G/C	43/100	59/100	11/100	31/100	31/100	
可能交通容量 C i	1321	1755	165	517	491	
交通容量比 q/C i	0.313	0.319	0.473	0.052	0.460	
交通処理案のチェック	OK	OK	OK	OK	OK	
滞留長 L s (m)			20.8	6.8	58.0	

※ N=KER×(3600/C), N: 1時間で右折車が交差点内に滞留する台数

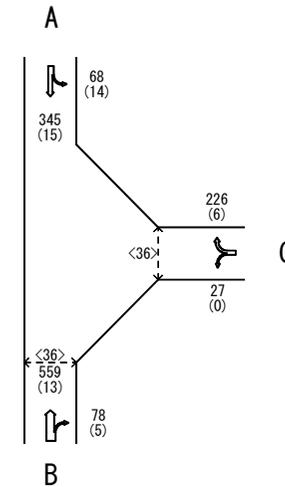
※ \*交通容量 (台/実1時間)

A: 至 十日市場駅  
B: 至 瀬谷駅  
C:

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]  
<歩行者数>[人/時]

現示方式の図示

現示	1 $\phi$	2 $\phi$	3 $\phi$	
表示時間	G:43 Y:3 AR:2	G:11 Y:3 AR:2	G:31 Y:3 AR:2	C=100
有効青時間	44	12	32	G=88
損失時間	4	4	4	L=12

(※記号の対応関係は次のとおり。①…A、②…B、③…C)

### 3) 撤去中交通量

対象事業実施区域周辺の主要交差点において求めた撤去中の交差点需要率は、以下に示すとおりです。

① 撤去中交差点交通量 (地点1 (目黒) : 平日ピーク時 17:00~18:00)

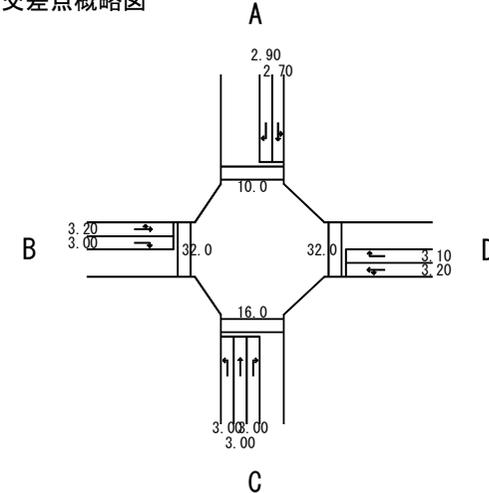
流入部 車線の種類	A		B		C			D	
	左折・直進	右折	左折・直進	右折	左折	直進	右折	左折・直進	右折
車線数	1	1	1	1	1	1	1	1	1
飽和交通流率の基本値 S B	1592	1800	1659	1518	1432	1405	1803	1878	1856
車線幅員による補正率 (車線幅員) $\alpha_w$ m	0.950 (2.70)	1.000 (2.90)	1.000 (3.20)	1.000 (3.00)	1.000 (3.00)	1.000 (3.00)	1.000 (3.00)	1.000 (3.20)	1.000 (3.10)
縦断勾配による補正率 (縦断勾配) $\alpha_G$ %	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)	1.000 (0.00)	1.000 (0.00)
大型車混入による補正率 (大型車混入率) $\alpha_T$ %	0.909 (14.23)	0.829 (29.51)	0.956 (6.54)	0.872 (21.05)	0.851 (24.94)	0.954 (6.89)	0.937 (9.68)	0.866 (22.07)	0.937 (9.62)
左折車混入による補正率 (左折率) $\alpha_{LT}$ L % (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	0.949 (24.6)		0.877 (66.7)					0.888 (60.0)	
右折車混入による補正率 (右折率) $\alpha_{RT}$ 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								0.686 63 2(47)	
飽和交通流率 S A	1305	1492	1391	1324	1096	1340	1689	1444	1739
設計交通量 q	471 (116+355)	61	153 (102+51)	209	393	479	155	145 (87+58)	239
右折補正交通量 q R-N		0					0		
交差点流入部の需要率 $\rho$	0.361	0.000	0.110	0.158	0.359	0.357	0.000	0.100	0.137
必要現示率	1 $\phi$		0.110					0.100	
	2 $\phi$			0.158				0.137	
	3 $\phi$	0.361			0.359	0.357			0.361
	4 $\phi$		0.000				0.000		
有効青時間(秒)	1 $\phi$		32					32	
	2 $\phi$			31					31
	3 $\phi$	63			63	63			
	4 $\phi$		10				10		
信号青時間比 G/C	63/153	10/153	32/153	31/153	63/153	63/153	10/153	32/153	31/153
可能交通容量 C i	537	249	291	268	451	552	436	302	352
交通容量比 q/C i	0.877	0.245	0.526	0.780	0.871	0.868	0.356	0.480	0.679
交通処理案のチェック	OK	OK	OK	OK	OK	OK	OK	OK	OK
滞留長 L s (m)		30.2		96.8	187.8		65.0		100.2

※ N=KER×(3600/C), N: 1時間中右折車が交差点内に滞留する台数

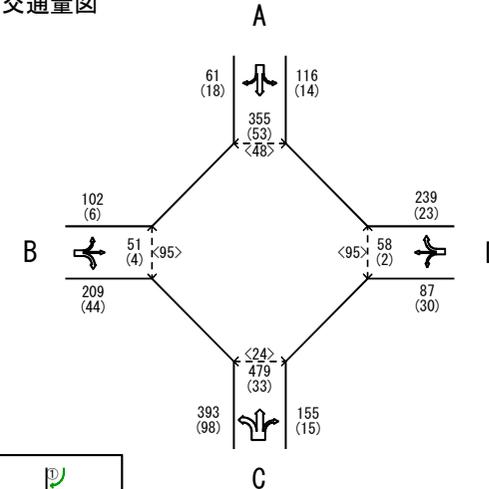
※ \*交通容量 (台/実1時間)

- A: 至 つきみ野
- B: 至 海老名
- C: 至 鶴ヶ峰
- D: 至 青葉台駅

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]  
<歩行者数>[人/時]

現示方式の図示

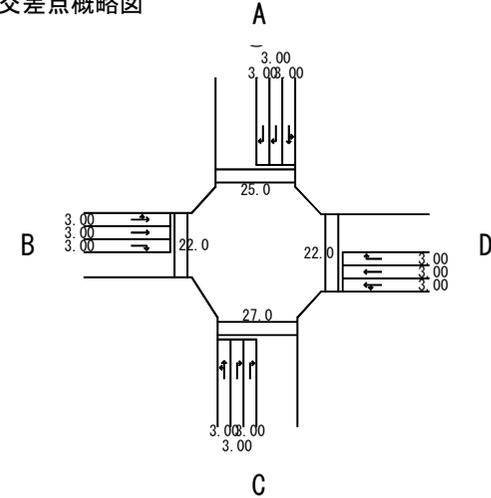
現示	1 $\phi$	2 $\phi$	3 $\phi$	4 $\phi$	
表示時間	G:32 Y:3 AR:1	G:31 Y:3 AR:2	G:63 Y:3 AR:0	G:10 Y:3 AR:2	C=153
有効青時間	32	31	63	10	G=136
損失時間	4	5	3	5	L=17

(※記号の対応関係は次のとおり。①…A、②…B、③…C、④…D)

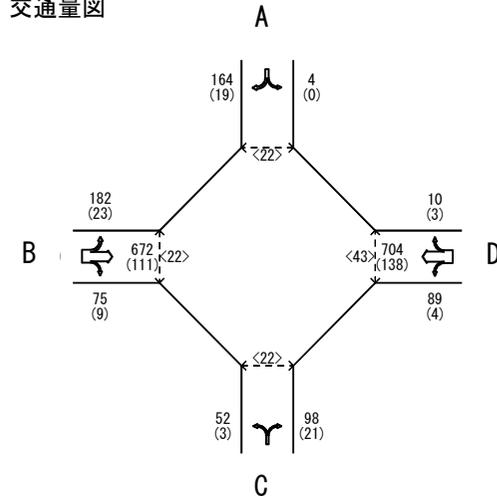
② 撤去中交差点交通量 (地点2 (目黒交番前) : 平日ピーク時 17:00~18:00)

流入部	A		B		C		D			
	左折・直進	右折	左折・直進	直進	右折	左折・直進	右折	左折・直進	直進	右折
車線の種類	1	2	1	1	1	1	2	1	1	1
車線数	1	2	1	1	1	1	2	1	1	1
飽和交通流率の基本値 S B	2000	1800	2000	2000	1800	2000	1800	2000	2000	1800
車線幅員による補正率 (車線幅員) $\alpha_w$ m	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)	1.000 (3.00)	1.000 (3.00)	1.000 (3.00)
縦断勾配による補正率 (縦断勾配) $\alpha_G$ %	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)	1.000 (0.00)	1.000 (0.00)	1.000 (0.00)
大型車混入による補正率 (大型車混入率) $\alpha_T$ %	1.000 (0.00)	0.925 (11.59)	0.906 (14.86)	0.896 (16.52)	0.923 (12.00)	0.961 (5.77)	0.870 (21.43)	0.898 (16.22)	0.879 (19.60)	0.826 (30.00)
左折車混入による補正率 (左折率) $\alpha_{LT}$ L %	0.800		0.907 (42.6)			0.800		0.949 (22.4)		
(歩行者による低減率) f p	0.13		0.13			0.13		0.13		
(有効青時間) 秒	96		43			96		43		
(歩行者用青時間) 秒	89		38			89		38		
横断歩行者による補正率 $\alpha_L$										
右折車混入による補正率 (右折率) $\alpha_{RT}$ R %										
(右折車の通過確率) f					0.493					0.508
(有効青時間) 秒					43					43
(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					2(42)					2(42)
飽和交通流率 S A	1600	3330	1643	1792	1661	1538	3132	1704	1758	1487
設計交通量 q	4 (4+0)	164	854 (182+672)		75	52 (52+0)	98	793 (89+704)		10
右折補正交通量 q R-N					0					0
交差点流入部の需要率 $\rho$	0.003	0.049	0.249		0.000	0.034	0.031	0.229		0.000
必要現示率	1 $\phi$	0.003				0.034				0.034
	2 $\phi$		0.049				0.031			0.049
	3 $\phi$			0.249				0.229		0.249
	4 $\phi$				0.000				0.000	0.000
有効青時間(秒)	1 $\phi$	96				96				96
	2 $\phi$		10				10			
	3 $\phi$			43				43		
	4 $\phi$				6				6	
信号青時間比 G/C	96/170	10/170	43/170		6/170	96/170	10/170	43/170		6/170
可能交通容量 C i	904	196	869		177	869	184	876		171
交通容量比 q/C i	0.004	0.837	0.983		0.424	0.060	0.533	0.905		0.058
交通処理案のチェック	OK	OK	OK		OK	OK	OK	OK		OK
滞留長 L s (m)		38.9			35.7			25.3		5.5

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]  
<歩行者数> [人/時]

資1.8-106

※ N=KER×(3600/C), N: 1時間中右折車が交差点内に滞留する台数  
※ \*交通容量 (台/実1時間)

- A: 至 十日市場
- B: 至 つきみ野
- C: 至 泉
- D: 至 鶴ヶ峰

現示方式の図示

現示	1 $\phi$	2 $\phi$	3 $\phi$	4 $\phi$	
表示時間	G:95 Y:3 AR:1	G:10 Y:2 AR:3	G:42 Y:3 AR:0	G:6 Y:2 AR:3	C=170
有効青時間	96	10	43	6	G=155
損失時間	3	5	2	5	L=15

(※記号の対応関係は次のとおり。①…A、②…B、③…C、④…D)

③ 撤去中交差点交通量 (地点3 (上川井 IC) : 平日ピーク時 17:00~18:00)

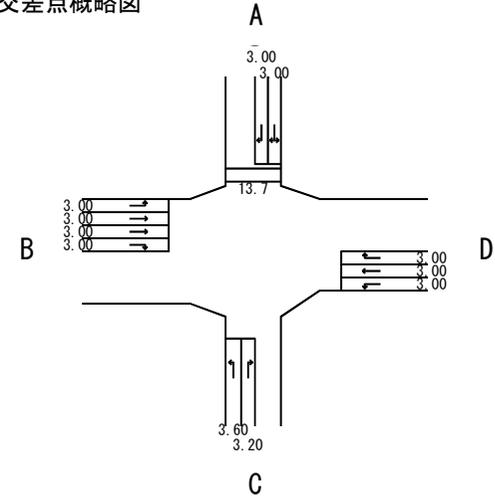
流入部 車線の種類	A		B			C		D				
	左折・右折	右折	左折	直進	右折	左折可	右折	左折可	直進	右折		
車線数	1	1	1	2	1	1	1	1	1	1		
飽和交通流率の基本値 S B	1387	1387	1800	1461	1587	1800	1349	1800	1511	1450		
車線幅員による補正率 α w (車線幅員) m	1.000 (3.00)	1.000 (3.00)	1.000 (3.00)	1.000 (3.00)	1.000 (3.00)	1.000 (3.60)	1.000 (3.20)	1.000 (3.00)	1.000 (3.00)	1.000 (3.00)		
縦断勾配による補正率 α G (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)	1.000 (0.00)	1.000 (0.00)	1.000 (0.00)		
大型車混入による補正率 α T (大型車混入率) %	0.886 (18.40)	0.741 (50.00)	0.844 (26.32)	0.934 (10.03)	0.914 (13.51)	0.812 (32.98)	0.905 (15.08)	0.979 (3.13)	0.933 (10.27)	0.939 (9.24)		
左折車混入による補正率 α L T (左折率) L % (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												
横断歩行者による補正率 α L	1.000		1.000									
右折車混入による補正率 α 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	1.000 (0.0)						1.000 (0.0)					
飽和交通流率 S A	1229	1028	1519	2730	1451	*1462	1221	*1762	1410	1362		
設計交通量 q	125 (125+0)	26	19	389	570	379	126	96	224	184		
右折補正交通量 q R-N												
交差点流入部の需要率 ρ	0.102	0.025	0.013	0.142	0.393	-	0.103	-	0.159	0.135	現示の需要率	交差点の需要率
必要現示率	1 φ 0.102	0.025	0.004				0.103				0.103	0.655
	2 φ		0.009	0.142					0.159		0.159	
	3 φ				0.393					0.135	0.393	
有効青時間(秒)	1 φ 14	14	14				14				サイクル長(秒)	
	2 φ		34	34					34		110	
	3 φ				44					44		
信号青時間比 G/C	14/110	14/110	48/110	34/110	44/110	110/110	14/110	110/110	34/110	44/110		
可能交通容量 C i	156	131	663	844	580	1462	155	1762	436	545		
交通容量比 q/C i	0.801	0.198	0.029	0.461	0.983	0.259	0.813	0.054	0.514	0.338		
交通処理案のチェック	○K	○K	○K	○K								
滞留長 L s (m)		10.7	6.6		177.9		39.9			55.3		

※ N=KER×(3600/C), N: 1時間内で右折車が交差点内に滞留する台数

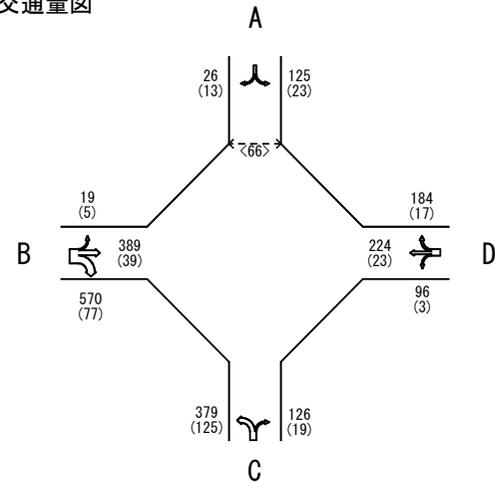
※ \*交通容量 (台/実1時間)

- A: 至 横浜町田 IC
- B: 至 つきみ野
- C: 至 下川井 IC
- D: 至 鶴ヶ峰

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]  
<歩行者数>[人/時]

現示方式の図示 ※ 破線矢印は「左折可」標識を示す

現示	1φ	2φ	3φ	C=110
表示時間	G:14 Y:2 AR:3	G:34 Y:3 AR:4	G:44 Y:2 AR:4	C=110
有効青時間	14	34	44	G=92
損失時間	5	7	6	L=18

(※記号の対応関係は次のとおり。①…A、②…B、③…C、④…D)

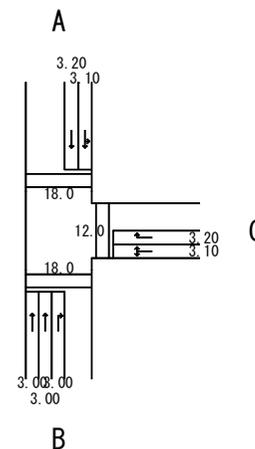
④ 撤去中交差点交通量 (地点4 (滝沢) : 平日ピーク時 17:00~18:00)

流入部 車線の種類	A		B		C	
	左折・直進	直進	直進	右折	左折・右折	右折
車線数	1	2	2	1	1	1
飽和交通流率の基本値 S B	1678	1678	1628	1800	1896	1659
車線幅員による補正率 (車線幅員) $\alpha w$ m	1.000 (3.10)	1.000 (3.20)	1.000 (3.00)	1.000 (3.00)	1.000 (3.10)	1.000 (3.20)
縦断勾配による補正率 (縦断勾配) $\alpha G$ %	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 (大型車混入率) $\alpha T$ %	0.944 (8.55)	0.944 (8.53)	0.970 (4.44)	0.772 (42.31)	0.899 (16.04)	0.953 (7.10)
左折車混入による補正率 (左折率) $\alpha L T$ L % (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 横断歩行者による補正率 $\alpha L$	0.913 (43.5) 0.12 54 45				0.12 39 30	0.908
右折車混入による補正率 (右折率) $\alpha R T$ 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				0.593 57 2(62)	1.000 (0.0) 1.000 39	
飽和交通流率 S A	1446	1584	3158	1390	1548	1581
設計交通量 q	644 (140+504)		765	26	318 (318+0)	338
右折補正交通量 q R-N				0		
交差点流入部の需要率 $\rho$	0.213		0.242	0.000	0.205	0.214
必要現示率	1 $\phi$	0.213	0.212			0.213
	2 $\phi$		0.030	0.000		0.030
	3 $\phi$				0.205	0.214
有効青時間(秒)	1 $\phi$	54	57			
	2 $\phi$		8	8		
	3 $\phi$				39	39
信号青時間比 G/C	54/115		65/115	8/115	39/115	39/115
可能交通容量 C i	1423		1785	494	525	536
交通容量比 q/C i	0.453		0.429	0.053	0.606	0.631
交通処理案のチェック	OK		OK	OK	OK	OK
滞留長 L s (m)			10.6			104.1

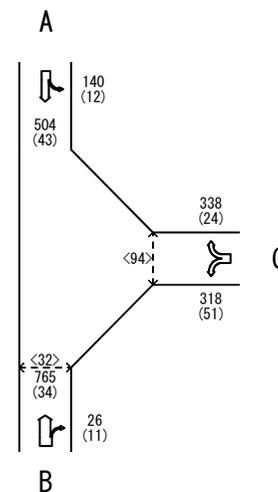
※ N=KER×(3600/C), N: 1時間中で右折車が交差点内に滞留する台数  
 ※ \*交通容量 (台/実1時間)

A: 至 十日市場駅  
 B: 至 瀬谷駅  
 C:

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]  
 <歩行者数>[人/時]

現示方式の図示

現示	1 $\phi$	2 $\phi$	3 $\phi$	
表示時間	G:54 Y:3 AR:0	G:8 Y:3 AR:2	G:39 Y:3 AR:3	C=115
有効青時間	54	8	39	G=101
損失時間	3	5	6	L=14

(※記号の対応関係は次のとおり。①…A、②…B、③…C)

⑤ 撤去中交差点交通量 (地点4 (瀬谷土橋公園入口) : 平日ピーク時 17:00~18:00)

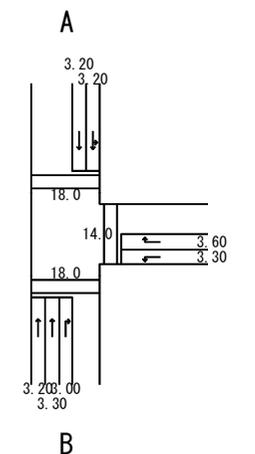
流入部 車線の種類	A		B		C	
	左折・直進	直進	直進	右折	左折	右折
車線数	1	2	2	1	1	1
飽和交通流率の基本値 S B	1577	1577	1315	1369	1800	1682
車線幅員による補正率 (車線幅員) $\alpha_w$ m	1.000 (3.20)	1.000 (3.20)	1.000 (3.30)	1.000 (3.00)	1.000 (3.30)	1.000 (3.60)
縦断勾配による補正率 (縦断勾配) $\alpha_G$ %	1.000 (0.00)	1.000 (0.00)	1.000 (0.00)	1.000 (0.00)	1.000 (0.00)	1.000 (0.00)
大型車混入による補正率 (大型車混入率) $\alpha_T$ %	0.919 (12.67)	0.950 (7.51)	0.964 (5.41)	0.895 (16.84)	0.950 (7.53)	0.961 (5.79)
左折車混入による補正率 (左折率) $\alpha_{LT}$ L % (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 横断歩行者による補正率 $\alpha_L$	0.949 (25.4) 0.12 48 36				0.12 39 27 0.917	
右折車混入による補正率 (右折率) $\alpha_{RT}$ 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	1375	1498	2536	1225	1568	1616
設計交通量 q	763 (97+666)		481	95	146	311
右折補正交通量 q R-N						
交差点流入部の需要率 $\rho$	0.266		0.190	0.078	0.093	0.192
必要現示率	1 $\phi$ 0.266 2 $\phi$ 0.078 3 $\phi$ 0.192	0.153 0.037	0.078		0.093	0.192
有効青時間(秒)	1 $\phi$ 48 2 $\phi$ 13 3 $\phi$ 39	53 13	13	39	39	115
信号青時間比 G/C	48/115	66/115	13/115	39/115	39/115	
可能交通容量 C i	1199	1455	138	532	548	
交通容量比 q/C i	0.636	0.331	0.688	0.274	0.568	
交通処理案のチェック	OK	OK	OK	OK	OK	
滞留長 L s (m)			31.9	45.1	94.6	

※ N=KER×(3600/C), N: 1時間中右折車が交差点内に滞留する台数

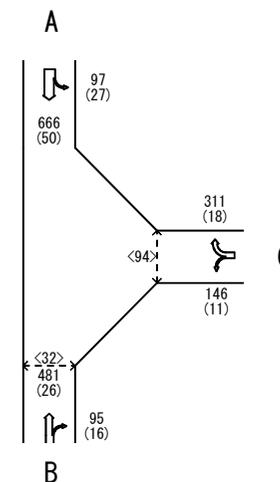
※ \*交通容量 (台/実1時間)

A: 至 十日市場駅  
B: 至 瀬谷駅  
C:

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]  
<歩行者数>[人/時]

現示方式の図示

現示	1 $\phi$	2 $\phi$	3 $\phi$	
表示時間	G:48 Y:3 AR:2	G:13 Y:3 AR:2	G:39 Y:3 AR:2	C=115
有効青時間	48	13	39	G=100
損失時間	5	5	5	L=15

(※記号の対応関係は次のとおり。①…A、②…B、③…C)

⑥ 撤去中交差点交通量 (地点10: 平日ピーク時 17:00~18:00)

流入部 車線の種類	A		B			C		D		
	左折・直進	右折	左折・直進	直進	右折	左折・直進	右折	左折	直進	
車線数	1	1	1	1	1	1	2	1	2	1
飽和交通流率の基本値 S B	2000	1800	2000	2000	1800	2000	1800	1800	2000	1800
車線幅員による補正率 (車線幅員)	$\alpha_w$ 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)	1.000 (3.00)	1.000 (3.00)	1.000 (3.00)
縦断勾配による補正率 (縦断勾配)	$\alpha_G$ 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)	1.000 (0.00)	1.000 (0.00)	1.000 (0.00)
大型車混入による補正率 (大型車混入率)	$\alpha_T$ 1.000 (0.00)	1.000 (0.00)	0.829 (29.41)	0.829 (29.41)	1.000 (0.00)	1.000 (0.00)	1.000 (0.00)	1.000 (0.00)	0.838 (27.69)	1.000 (0.00)
左折車混入による補正率 (左折率)	$\alpha_{LT}$ 0.901		1.000 (0.0)			1.000 (0.0)				
L % (歩行者による低減率)										
f p (有効青時間)										
(歩行者用青時間)										
横断歩行者による補正率	$\alpha_L$							1.000		
右折車混入による補正率 (右折率)	$\alpha_{RT}$ R %									
(右折車の通過確率)	f				0.620					0.618
(有効青時間)	秒				18					18
(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)					2(65)					2(65)
K: 台/サイクル										
飽和交通流率 S A	1802	1800	1658	1658	1800	2000	3600	1800	3352	1800
設計交通量 q	4 (4+0)	0	459 (0+459)	0	0	0 (0+0)	190	0	455	3
右折補正交通量 q R-N										
交差点流入部の需要率 $\rho$	0.002	0.000	0.138		0.000	0.000	0.053	0.000	0.136	0.002
必要現示率	1 $\phi$		0.138		0.000			0.000	0.136	0.002
	2 $\phi$	0.002	0.000			0.000	0.033		0.033	
	3 $\phi$	0.000	0.000				0.020		0.020	
	4 $\phi$								0.000	
有効青時間(秒)	1 $\phi$		18		18			18	18	18
	2 $\phi$	24	24			24	24			
	3 $\phi$		15				15			
	4 $\phi$									
信号青時間比 G/C	24/110	39/110	18/110		18/110	24/110	39/110	18/110	18/110	18/110
可能交通容量 C i	393	638	543		128	436	1276	295	549	126
交通容量比 q/C i	0.010	0.000	0.845		0.000	0.000	0.149	0.000	0.829	0.024
交通処理案のチェック	OK	OK	OK		OK	OK	OK	OK	OK	OK
滞留長 L s (m)		0.0			0.0		26.1	0.0		0.8

※ N=KER×(3600/C), N: 1時間中右折車が交差点内に滞留する台数  
 ※ \*交通容量 (台/実1時間)

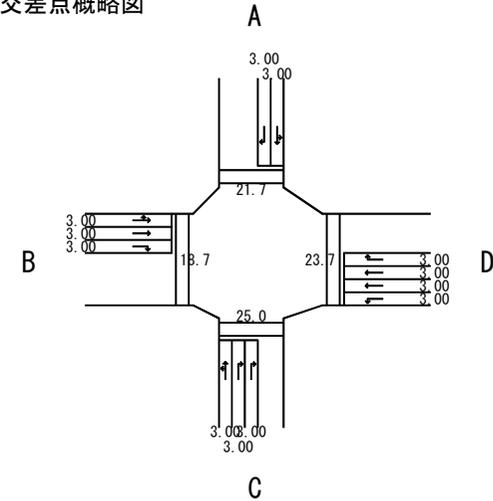
- A: 至 十日市場
- B: 至 相模原
- C: 至 跡地
- D: 至 上川井インター

現示方式の図示

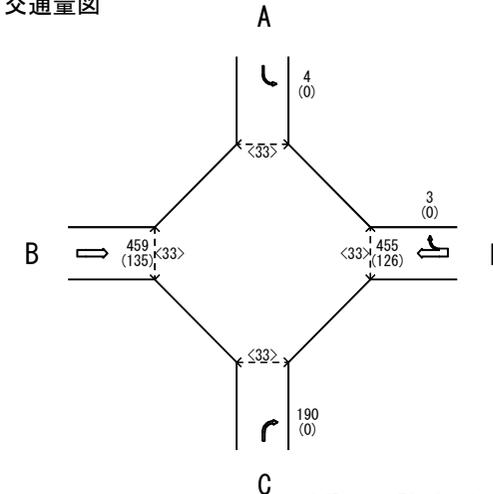
現示	1 $\phi$	2 $\phi$	3 $\phi$	4 $\phi$	
表示時間	G:18 Y:3 AR:3	G:24 Y:3 AR:0	G:15 Y:2 AR:3	G:25 Y:13 AR:1	C=110
有効青時間	18	24	15	0	G=57
損失時間	6	3	5	39	L=53

(※記号の対応関係は次のとおり。①…A、②…B、③…C、④…D)

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]  
 <歩行者数>[人/時]

⑦ 撤去中交差点交通量 (地点1 (目黒) : 休日ピーク時 17:00~18:00)

流入部	A		B		C			D	
	左折・直進	右折	左折・直進	右折	左折	直進	右折	左折・直進	右折
車線の種類	1	1	1	1	1	1	1	1	1
車線数	1	1	1	1	1	1	1	1	1
飽和交通流率の基本値 S B	1540	1446	1541	1534	1517	1569	1478	1591	1503
車線幅員による補正率 $\alpha_w$ (車線幅員) m	0.950 (2.70)	1.000 (2.90)	1.000 (3.20)	1.000 (3.00)	1.000 (3.00)	1.000 (3.00)	1.000 (3.00)	1.000 (3.20)	1.000 (3.10)
縦断勾配による補正率 $\alpha_G$ (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)	1.000 (0.00)	1.000 (0.00)
大型車混入による補正率 $\alpha_T$ (大型車混入率) %	0.956 (6.60)	0.965 (5.17)	0.977 (3.39)	0.926 (11.39)	0.942 (8.78)	0.974 (3.79)	0.988 (1.77)	0.955 (6.79)	0.960 (6.01)
左折車混入による補正率 $\alpha_{LT}$ (左折率) L % (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	0.948 (25.1)		0.899 (53.4)			0.12 66 56		0.898 (54.3)	0.13 34 24
右折車混入による補正率 $\alpha_{RT}$ (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								0.638 66 2(45)	0.652 66 2(45)
飽和交通流率 S A	1326	1395	1354	1420	1283	1528	1460	1364	1443
設計交通量 q	530 (133+397)	58	118 (63+55)	202	433	422	113	162 (88+74)	233
右折補正交通量 q R-N		0					0		
交差点流入部の需要率 $\rho$	0.400	0.000	0.087	0.142	0.337	0.276	0.000	0.119	0.161
必要現示率	1 $\phi$		0.087					0.119	
	2 $\phi$			0.142				0.161	
	3 $\phi$	0.400			0.337	0.276			
	4 $\phi$		0.000				0.000		
有効青時間(秒)	1 $\phi$		34					34	
	2 $\phi$			32					32
	3 $\phi$	66			66	66			
	4 $\phi$		11				11		
信号青時間比 G/C	66/160	11/160	34/160	32/160	66/160	66/160	11/160	34/160	32/160
可能交通容量 C i	547	316	288	284	529	630	343	290	289
交通容量比 q/C i	0.969	0.184	0.410	0.711	0.819	0.670	0.329	0.559	0.806
交通処理案のチェック	OK	OK	OK	OK	OK	OK	OK	OK	OK
滞留長 L s (m)		24.4		90.0	188.4		46.0		98.8

※ N=KER×(3600/C), N: 1時間中右折車が交差点内に滞留する台数

※ \*交通容量 (台/実1時間)

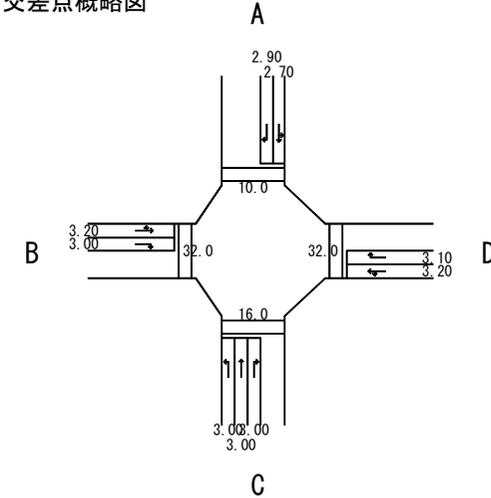
- A: 至 つきみ野
- B: 至 海老名
- C: 至 鶴ヶ峰
- D: 至 青葉台駅

現示方式の図示

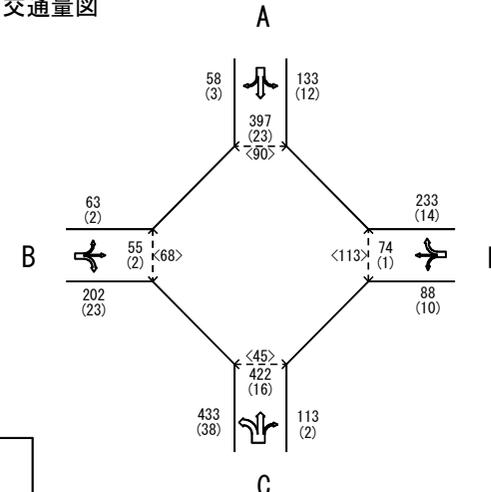
現示	1 $\phi$	2 $\phi$	3 $\phi$	4 $\phi$	
表示時間	G:34 Y:3 AR:1	G:32 Y:3 AR:2	G:66 Y:3 AR:0	G:11 Y:3 AR:2	C=160
有効青時間	34	32	66	11	G=143
損失時間	4	5	3	5	L=17

(※記号の対応関係は次のとおり。①…A、②…B、③…C、④…D)

交差点概略図



交通量図

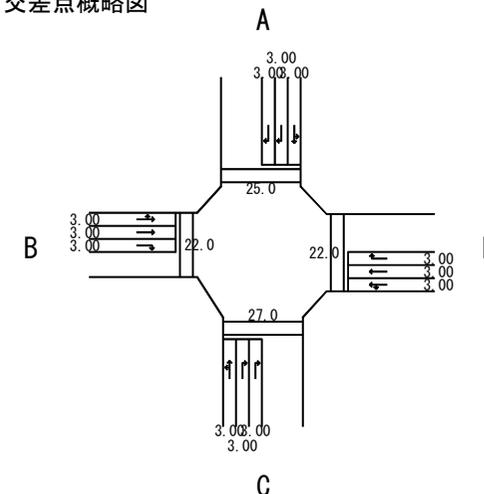


上段: 方向別合計交通量[台/時]  
下段: (大型車混入台数)[台/時]  
<歩行者数>[人/時]

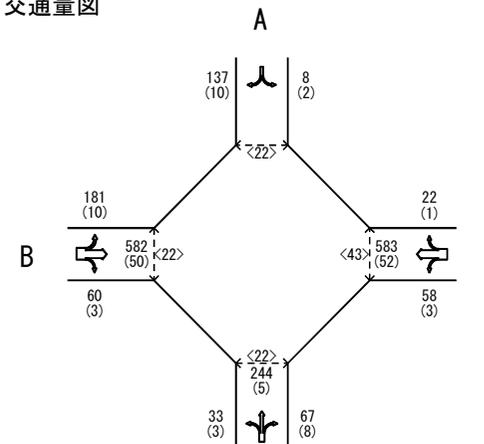
⑧ 撤去中交差点交通量 (地点2 (目黒交番前) : 休日ピーク時 17:00~18:00)

流入部	A		B			C		D		
	左折・直進	右折	左折・直進	直進	右折	左折・直進	右折	左折・直進	直進	右折
車線の種類	1	2	1	1	1	1	2	1	1	1
車線数	1	2	1	1	1	1	2	1	1	1
飽和交通流率の基本値 S B	2000	1800	2000	2000	1800	2000	1800	2000	2000	1800
車線幅員による補正率 (車線幅員) $\alpha_w$ m	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)	1.000 (3.00)	1.000 (3.00)	1.000 (3.00)
縦断勾配による補正率 (縦断勾配) $\alpha_G$ %	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)	1.000 (0.00)	1.000 (0.00)	1.000 (0.00)
大型車混入による補正率 (大型車混入率) $\alpha_T$ %	0.851 (25.00)	0.951 (7.30)	0.952 (7.14)	0.943 (8.59)	0.966 (5.00)	0.980 (2.89)	0.923 (11.94)	0.945 (8.24)	0.941 (8.92)	0.969 (4.55)
左折車混入による補正率 (左折率) $\alpha_{LT}$ L %	0.800		0.898 (47.4)			0.971 (11.9)		0.958 (18.1)		
(歩行者による低減率) f p	0.13		0.13			0.13		0.13		
(有効青時間) 秒	96		43			96		43		
(歩行者用青時間) 秒	89		38			89		38		
横断歩行者による補正率 $\alpha_L$										
右折車混入による補正率 (右折率) $\alpha_{RT}$ R %										0.550
(右折車の通過確率) f						0.549				
(有効青時間) 秒						43				43
(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						2(42)				2(42)
飽和交通流率 S A	1362	3424	1710	1886	1739	1903	3322	1811	1882	1744
設計交通量 q	8 (8+0)	137	763 (181+582)		60	277 (33+244)	67	641 (58+583)		22
右折補正交通量 q R-N					0					0
交差点流入部の需要率 $\rho$	0.006	0.040	0.212		0.000	0.146	0.020	0.174		0.000
必要現示率	1 $\phi$ 0.006					0.146				0.146
	2 $\phi$	0.040					0.020			0.040
	3 $\phi$		0.212					0.174		0.212
	4 $\phi$				0.000				0.000	0.000
有効青時間(秒)	1 $\phi$ 96					96				96
	2 $\phi$	10					10			
	3 $\phi$		43					43		
	4 $\phi$				6				6	
信号青時間比 G/C	96/170	10/170	43/170		6/170	96/170	10/170	43/170		6/170
可能交通容量 C i	769	201	910		223	1075	195	934		225
交通容量比 q/C i	0.010	0.682	0.838		0.269	0.258	0.344	0.686		0.098
交通処理案のチェック	OK	OK	OK		OK	OK	OK	OK		OK
滞留長 L s (m)		31.2			26.8		15.9			9.8

交差点概略図



交通量図



現示方式の図示

現示	1 $\phi$	2 $\phi$	3 $\phi$	4 $\phi$	
表示時間	G:95 Y:3 AR:1	G:10 Y:2 AR:3	G:42 Y:3 AR:0	G:6 Y:2 AR:3	C=170
有効青時間	96	10	43	6	G=155
損失時間	3	5	2	5	L=15

(※記号の対応関係は次のとおり。①…A、②…B、③…C、④…D)

上段：方向別合計交通量[台/時]  
下段：(大型車混入台数)[台/時]  
<歩行者数>[人/時]

- A: 至 十日市場
- B: 至 つきみ野
- C: 至 泉
- D: 至 鶴ヶ峰

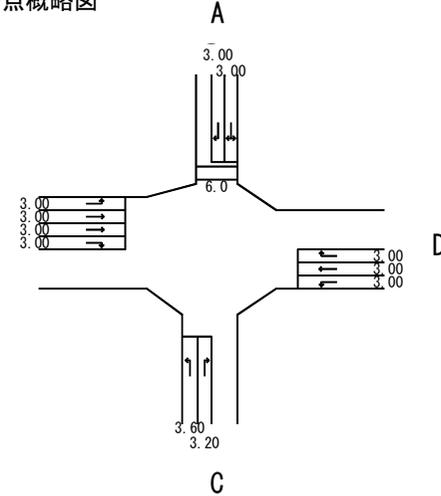
⑨ 撤去中交差点交通量 (地点3 (上川井 IC) : 休日ピーク時 17:00~18:00)

流入部 車線の種類	A		B			C		D		
	左折・右折	右折	左折	直進	右折	左折可	右折	左折可	直進	右折
車線数	1	1	1	2	1	1	1	1	1	1
飽和交通流率の基本値 S B	1711	1711	1800	1583	1705	1800	1400	1800	1525	1544
車線幅員による補正率 (車線幅員) α w m	1.000 (3.00)	1.000 (3.00)	1.000 (3.00)	1.000 (3.00)	1.000 (3.00)	1.000 (3.60)	1.000 (3.20)	1.000 (3.00)	1.000 (3.00)	1.000 (3.00)
縦断勾配による補正率 (縦断勾配) α G %	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)	1.000 (0.00)	1.000 (0.00)	1.000 (0.00)
大型車混入による補正率 (大型車混入率) α T %	0.951 (7.32)	0.865 (22.22)	0.896 (16.67)	0.973 (3.98)	0.942 (8.79)	0.931 (10.57)	0.994 (0.79)	0.976 (3.53)	0.962 (5.64)	0.980 (2.96)
左折車混入による補正率 (左折率) α L T L % (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 横断歩行者による補正率 α L										
右折車混入による補正率 (右折率) α R T 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	1.000 (0.0) 1.000 14 2(65)									
飽和交通流率 S A	1627	1480	1403	3080	1606	*1676	1392	*1757	1467	1513
設計交通量 q	82 (82+0)	18	6	327	489	407	126	85	195	169
右折補正交通量 q R-N										
交差点流入部の需要率 ρ	0.050	0.012	0.004	0.106	0.304	-	0.091	-	0.133	0.112
必要現示率	1 φ 0.050 2 φ 3 φ	0.012  	0.001 0.003	0.106	0.304		0.091		0.133	0.112
有効青時間(秒)	1 φ 14 2 φ 3 φ	14  	14 36	36	42		14		36	42
信号青時間比 G/C	14/110	14/110	50/110	36/110	42/110	110/110	14/110	110/110	36/110	42/110
可能交通容量 C i	207	188	638	1008	613	1676	177	1757	480	578
交通容量比 q/C i	0.396	0.096	0.009	0.324	0.798	0.243	0.712	0.048	0.406	0.292
交通処理案のチェック	○K	○K	○K	○K	○K	○K	○K	○K	○K	○K
滞留長 L s (m)		6.0	1.9		146.3		34.9			47.9

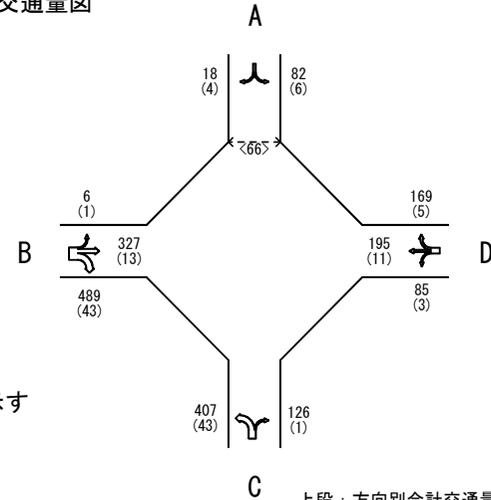
※ N=KER×(3600/C), N: 1時間で右折車が交差点内に滞留する台数  
※ \*交通容量 (台/実1時間)

- A: 至 横浜町田 IC
- B: 至 つきみ野
- C: 至 下川井 IC
- D: 至 鶴ヶ峰

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]  
<歩行者数>[人/時]

現示方式の図示 ※ 破線矢印は「左折可」標識を示す

現示	1 φ	2 φ	3 φ	
表示時間	G:14 Y:3 AR:3	G:36 Y:3 AR:2	G:42 Y:3 AR:4	C=110
有効青時間	14	36	42	G=92
損失時間	6	5	7	L=18

(※記号の対応関係は次のとおり。①…A、②…B、③…C、④…D)

⑩ 撤去中交差点交通量 (地点4 (滝沢) : 休日ピーク時 17:00~18:00)

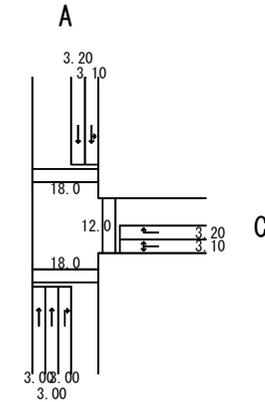
流入部 車線の種類	A		B		C	
	左折・直進	直進	直進	右折	左折・右折	右折
車線数	1	1	2	1	1	1
飽和交通流率の基本値 S B	1547	1547	1507	1800	1457	1432
車線幅員による補正率 (車線幅員)	$\alpha_w$ 1.000 (3.10)	1.000 (3.20)	1.000 (3.00)	1.000 (3.00)	1.000 (3.10)	1.000 (3.20)
縦断勾配による補正率 (縦断勾配)	$\alpha_G$ 1.000 (0.00)	1.000 (0.00)	1.000 (0.00)	1.000 (0.00)	1.000 (0.00)	1.000 (0.00)
大型車混入による補正率 (大型車混入率)	$\alpha_T$ 0.978 (3.14)	0.972 (4.05)	0.988 (1.67)	0.726 (53.85)	0.865 (22.22)	0.991 (1.34)
左折車混入による補正率 (左折率)	$\alpha_{LT}$ 0.894 (53.7)					
歩行者による低減率 (有効青時間)	$f_p$ 0.12 秒 51				0.12 37	
歩行者用青時間	42				28	
横断歩行者による補正率	$\alpha_L$				0.909	
右折車混入による補正率 (右折率)	$\alpha_{RT}$ R %				1.000 (0.0)	
右折車の通過確率 (有効青時間)	f 秒 54			0.693 54	1.000 37	
(現示変り目のさばけ台数増分)				1(32)		
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	1353	1504	2978	1307	1146	1419
設計交通量 q	473 (127+346)		658	13	99 (99+0)	224
右折補正交通量 q R-N				0		
交差点流入部の需要率 $\rho$	0.166		0.221	0.000	0.086	0.158
必要現示率	1 $\phi$ 0.166	0.192				0.192
	2 $\phi$	0.029	0.000			0.029
	3 $\phi$			0.086	0.158	0.158
有効青時間(秒)	1 $\phi$ 51	54				110
	2 $\phi$	8	8			
	3 $\phi$			37	37	
信号青時間比 G/C	51/110	62/110	8/110	37/110	37/110	
可能交通容量 C i	1325	1679	513	385	477	
交通容量比 q/C i	0.357	0.392	0.025	0.257	0.470	
交通処理案のチェック	OK	OK	OK	OK	OK	
滞留長 L s (m)			5.5		62.4	

※ N=KER×(3600/C), N: 1時間中で右折車が交差点内に滞留する台数

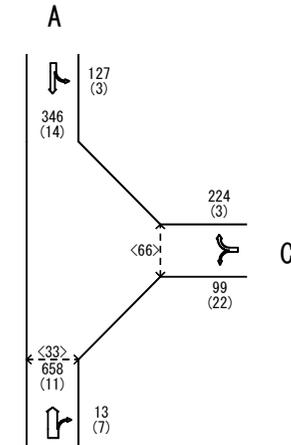
※ \*交通容量 (台/実1時間)

- A: 至 十日市場駅
- B: 至 瀬谷駅
- C:

交差点概略図



交通量図



現示方式の図示

現示	1 $\phi$	2 $\phi$	3 $\phi$	C=110
	表示時間	G:51 Y:3 AR:0	G:8 Y:3 AR:2	
有効青時間	51	8	37	G=96
損失時間	3	5	6	L=14

(※記号の対応関係は次のとおり。①…A、②…B、③…C)

⑪ 撤去中交差点交通量 (地点4 (瀬谷土橋公園入口) : 休日ピーク時 17:00~18:00)

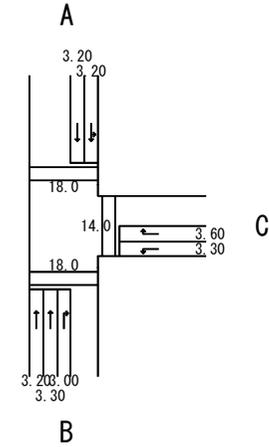
流入部 車線の種類	A		B		C	
	左折・直進	直進	直進	右折	左折	右折
車線数	1	2	1	1	1	1
飽和交通流率の基本値 S B	1661	1661	1511	1571	1800	1614
車線幅員による補正率 (車線幅員) $\alpha w$ m	1.000 (3.20)	1.000 (3.20)	1.000 (3.30)	1.000 (3.00)	1.000 (3.30)	1.000 (3.60)
縦断勾配による補正率 (縦断勾配) $\alpha G$ %	1.000 (0.00)	1.000 (0.00)	1.000 (0.00)	1.000 (0.00)	1.000 (0.00)	1.000 (0.00)
大型車混入による補正率 (大型車混入率) $\alpha T$ %	0.937 (9.68)	0.970 (4.35)	0.980 (2.88)	0.964 (5.32)	1.000 (0.00)	0.982 (2.65)
左折車混入による補正率 (左折率) $\alpha L T$ L % (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	0.938 (32.9) 0.12 43 31				0.12 31 19	
横断歩行者による補正率 $\alpha L$					0.926	
右折車混入による補正率 (右折率) $\alpha R T$ 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	1460	1611	2962	1514	1667	1585
設計交通量 q	413 (68+345)		451	94	27	226
右折補正交通量 q R-N						
交差点流入部の需要率 $\rho$	0.134		0.152	0.062	0.016	0.143
必要現示率	1 $\phi$ 0.134 2 $\phi$ 3 $\phi$	0.124 0.028	0.062	0.016	0.143	0.339 0.062 0.143
有効青時間(秒)	1 $\phi$ 43 2 $\phi$ 3 $\phi$	48 11	11	31 31	100	サイクル長(秒)
信号青時間比 G/C	43/100	59/100	11/100	31/100	31/100	
可能交通容量 C i	1321	1748	167	517	491	
交通容量比 q/C i	0.313	0.258	0.563	0.052	0.460	
交通処理案のチェック	OK	OK	OK	OK	OK	
滞留長 L s (m)			24.7	6.8	58.0	

※ N=KER×(3600/C), N: 1時間で右折車が交差点内に滞留する台数

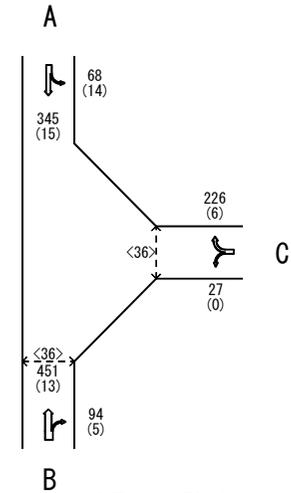
※ \*交通容量 (台/実1時間)

A: 至 十日市場駅  
B: 至 瀬谷駅  
C:

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]  
<歩行者数>[人/時]

現示方式の図示

現示	1 $\phi$	2 $\phi$	3 $\phi$	
表示時間	G:43 Y:3 AR:2	G:11 Y:3 AR:2	G:31 Y:3 AR:2	C=100
有効青時間	43	11	31	G=85
損失時間	5	5	5	L=15

(※記号の対応関係は次のとおり。①…A、②…B、③…C)

⑫ 撤去中交差点交通量 (地点10: 休日ピーク時 17:00~18:00)

流入部 車線の種類	A		B			C		D		
	左折・直進	右折	左折・直進	直進	右折	左折・直進	右折	左折	直進	
車線数	1	1	1	1	1	1	2	1	2	1
飽和交通流率の基本値 S B	2000	1800	2000	2000	1800	2000	1800	1800	2000	1800
車線幅員による補正率 (車線幅員)	$\alpha_w$ 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)	1.000 (3.00)	1.000 (3.00)	1.000 (3.00)
縦断勾配による補正率 (縦断勾配)	$\alpha_G$ 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)	1.000 (0.00)	1.000 (0.00)	1.000 (0.00)
大型車混入による補正率 (大型車混入率)	$\alpha_T$ 1.000 (0.00)	1.000 (0.00)	0.830 (29.34)	0.830 (29.34)	1.000 (0.00)	1.000 (0.00)	1.000 (0.00)	1.000 (0.00)	0.838 (27.65)	1.000 (0.00)
左折車混入による補正率 (左折率)	$\alpha_{LT}$ 0.901		1.000 (0.0)			1.000 (0.0)				
右折車混入による補正率 (右折率)	$\alpha_{RT}$ R %									
飽和交通流率 S A	1802	1800	1660	1660	1800	2000	3600	1800	3352	1800
設計交通量 q	4 (4+0)	0	409 (0+409)	0	0	0 (0+0)	190	0	405	2
右折補正交通量 q R-N										
交差点流入部の需要率 $\rho$	0.002	0.000	0.123		0.000	0.000	0.053	0.000	0.121	0.001
必要現示率	1 $\phi$		0.123		0.000			0.000	0.121	0.001
	2 $\phi$	0.002	0.000			0.000	0.033		0.033	
	3 $\phi$	0.000	0.000				0.020			
	4 $\phi$									
有効青時間(秒)	1 $\phi$		18		18			18	18	18
	2 $\phi$	24	24			24	24			
	3 $\phi$		15				15			
	4 $\phi$									
信号青時間比 G/C	24/110	39/110	18/110		18/110	24/110	39/110	18/110	18/110	18/110
可能交通容量 C i	393	638	543		146	436	1276	295	549	144
交通容量比 q/C i	0.010	0.000	0.753		0.000	0.000	0.149	0.000	0.738	0.014
交通処理案のチェック	OK	OK	OK		OK	OK	OK	OK	OK	OK
滞留長 L s (m)		0.0			0.0		26.1	0.0		0.5

※ N=KER×(3600/C), N: 1時間で右折車が交差点内に滞留する台数  
 ※ \*交通容量 (台/実1時間)

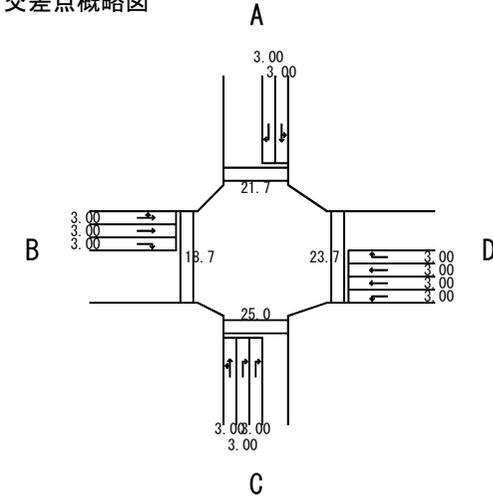
- A: 至 十日市場
- B: 至 相模原
- C: 至 跡地
- D: 至 上川井インター

現示方式の図示

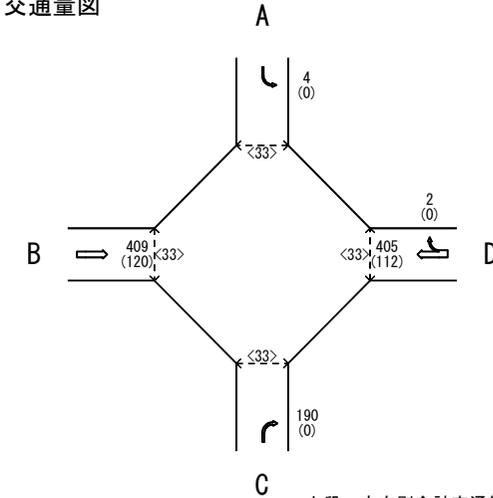
現示	1 $\phi$	2 $\phi$	3 $\phi$	4 $\phi$	
表示時間	G:18 Y:3 AR:3	G:24 Y:3 AR:0	G:15 Y:2 AR:3	G:25 Y:13 AR:1	C=110
有効青時間	18	24	15	0	G=57
損失時間	6	3	5	39	L=53

(※記号の対応関係は次のとおり。①…A、②…B、③…C、④…D)

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]  
 <歩行者数>[人/時]

#### 4) 他事業を考慮した工事中交通量

対象事業実施区域周辺の主要交差点において求めた他事業を考慮した工事中の交差点需要率は、以下に示すとおりです。

① 他事業を考慮した工事中交差点交通量 (地点1 (目黒) : 平日ピーク時 17:00~18:00)

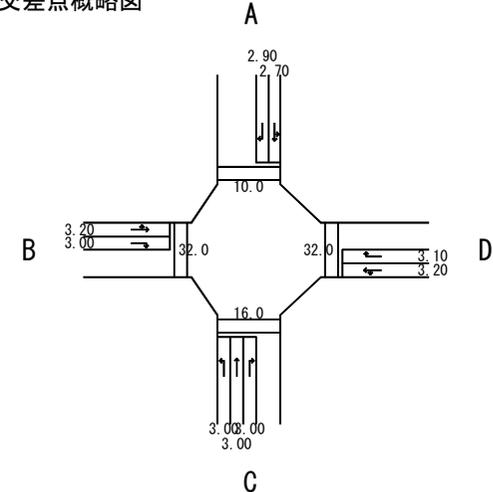
流入部 車線の種類	A		B		C			D	
	左折・直進	右折	左折・直進	右折	左折	直進	右折	左折・直進	右折
車線数	1	1	1	1	1	1	1	1	1
飽和交通流率の基本値 S B	1592	1800	1659	1518	1432	1405	1803	1878	1856
車線幅員による補正率 (車線幅員) $\alpha_w$ m	0.950 (2.70)	1.000 (2.90)	1.000 (3.20)	1.000 (3.00)	1.000 (3.00)	1.000 (3.00)	1.000 (3.00)	1.000 (3.20)	1.000 (3.10)
縦断勾配による補正率 (縦断勾配) $\alpha_G$ %	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)	1.000 (0.00)	1.000 (0.00)
大型車混入による補正率 (大型車混入率) $\alpha_T$ %	0.909 (14.23)	0.829 (29.51)	0.956 (6.54)	0.872 (21.05)	0.850 (25.13)	0.954 (6.85)	0.936 (9.74)	0.866 (22.07)	0.937 (9.62)
左折車混入による補正率 (左折率) $\alpha_{LT}$ L % (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	0.949 (24.6) 0.12 63 53		0.877 (66.7) 0.13 32 22			0.12 63 53		0.888 (60.0) 0.13 32 22	
横断歩行者による補正率 $\alpha_L$					0.899				
右折車混入による補正率 (右折率) $\alpha_{RT}$ 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			0.597 63 2(47)				0.686 63 2(47)		
飽和交通流率 S A	1305	1492	1391	1324	1094	1340	1688	1444	1739
設計交通量 q	471 (116+355)	61	153 (102+51)	209	394	496	154	145 (87+58)	239
右折補正交通量 q R-N			0				0		
交差点流入部の需要率 $\rho$	0.361	0.000	0.110	0.158	0.360	0.370	0.000	0.100	0.137
必要現示率	1 $\phi$		0.110					0.100	
	2 $\phi$			0.158				0.137	
	3 $\phi$	0.361			0.360	0.370			
	4 $\phi$		0.000				0.000		
有効青時間(秒)	1 $\phi$		32					32	
	2 $\phi$			31					31
	3 $\phi$	63			63	63			
	4 $\phi$		10				10		
信号青時間比 G/C	63/153	10/153	32/153	31/153	63/153	63/153	10/153	32/153	31/153
可能交通容量 C i	537	233	291	268	451	552	436	302	352
交通容量比 q/C i	0.877	0.262	0.526	0.780	0.874	0.899	0.353	0.480	0.679
交通処理案のチェック	OK	OK	OK	OK	OK	OK	OK	OK	OK
滞留長 L s (m)		30.2		96.8	188.6		64.6		100.2

※ N=KER×(3600/C), N: 1時間内で右折車が交差点内に滞留する台数

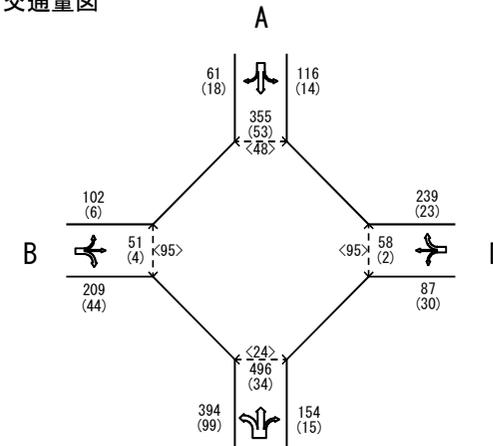
※ \*交通容量 (台/実1時間)

- A: 至 つきみ野
- B: 至 海老名
- C: 至 鶴ヶ峰
- D: 至 青葉台駅

交差点概略図



交通量図



現示方式の図示

現示	1 $\phi$	2 $\phi$	3 $\phi$	4 $\phi$	
表示時間	G:32 Y:3 AR:1	G:31 Y:3 AR:2	G:63 Y:3 AR:0	G:10 Y:3 AR:2	C=153
有効青時間	32	31	63	10	G=136
損失時間	4	5	3	5	L=17

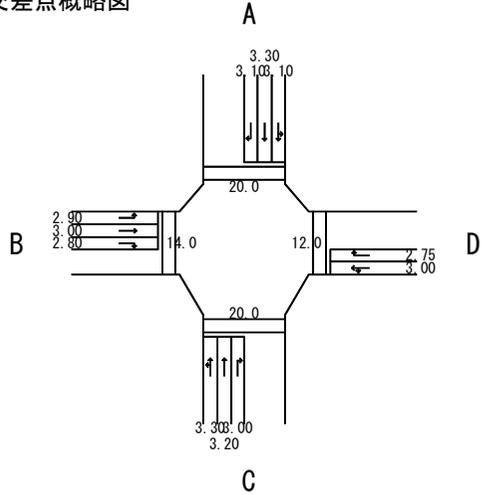
(※記号の対応関係は次のとおり。①…A、②…B、③…C、④…D)

上段: 方向別合計交通量[台/時]  
下段: (大型車混入台数)[台/時]  
<歩行者数>[人/時]

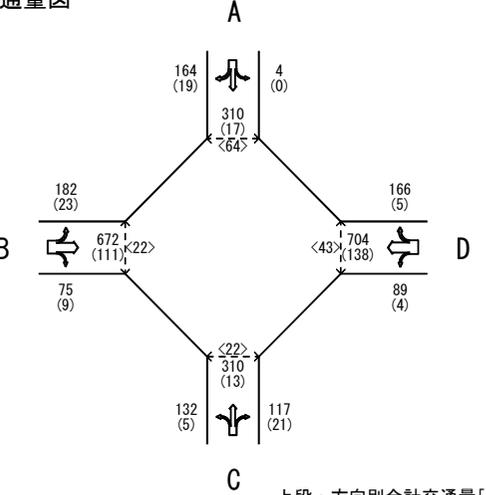
② 他事業を考慮した工事中交差点交通量 (地点2 (目黒交番前) : 平日ピーク時 17:00~18:00)

流入部 車線の種類	A			B			C			D		
	左折・直進	直進	右折	左折	直進	右折	左折・直進	直進	右折	左折・直進	右折	
車線数	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	
飽和交通流率の基本値 S B	1647	1647	1879	1388	1519	1352	1557	1557	1733	1536	1800	
車線幅員による補正率 (車線幅員)	$\alpha_w$ 1.000 (3.10)	1.000 (3.30)	1.000 (3.10)	0.950 (2.90)	1.000 (3.00)	1.000 (2.80)	1.000 (3.30)	1.000 (3.20)	1.000 (3.00)	1.000 (3.00)	1.000 (2.75)	
縦断勾配による補正率 (縦断勾配)	$\alpha_G$ 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)	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 (大型車混入率)	$\alpha_T$ 0.964 (5.34)	0.963 (5.48)	0.925 (11.59)	0.919 (12.64)	0.896 (16.52)	0.923 (12.00)	0.973 (3.95)	0.971 (4.19)	0.888 (17.95)	0.889 (17.91)	0.979 (3.01)	
左折車混入による補正率 (左折率)	$\alpha_{LT}$ 0.995 (2.5)						0.898 (59.7)			0.974 (11.2)		
歩行者による低減率 (有効青時間)	f p 0.13 28			0.13 103			0.13 28			0.13 103		
歩行者用青時間	17			89			17			89		
横断歩行者による補正率	$\alpha_L$			0.888								
右折車混入による補正率 (右折率)	$\alpha_{RT}$											
右折車の通過確率 (有効青時間)	f 秒					0.493 103 2(42)					0.508 103 2(42)	
(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	1580	1586	1738	1076	1361	1248	1360	1512	1539	1330	1762	
設計交通量 q	314 (4+310)		164	182	672	75	442 (132+310)		117	793 (89+704)	166	
右折補正交通量 q R-N							0				0	
交差点流入部の需要率	$\rho$	0.099	0.094	0.169	0.494	0.000	0.154		0.076	0.596	0.000	
必要現示率	1φ	0.099					0.154					
	2φ		0.094					0.076				
	3φ			0.169	0.494				0.596			
	4φ					0.000				0.000		
有効青時間(秒)	1φ	28					28					
	2φ		15						15			
	3φ			103	103					103		
	4φ					7					7	
信号青時間比 G/C	28/170		15/170	103/170	103/170	7/170	28/170		15/170	103/170	7/170	
可能交通容量 C i	521	153	652	825	261	473	136	806	377			
交通容量比 q/C i	0.603		1.072	0.279	0.815	0.287	0.934	0.860	0.984	0.440		
交通処理案のチェック	OK		NG	OK	OK	OK	OK	OK	OK	OK	OK	
滞留長 L s (m)			77.8	87.1		35.7			58.7		72.7	

交差点概略図



交通量図



資1.8-119

※ N=KER×(3600/C), N: 1時間で右折車が交差点内に滞留する台数  
 ※ \*交通容量 (台/実1時間)

- A: 至 十日市場
- B: 至 つきみ野
- C: 至 泉
- D: 至 鶴ヶ峰

現示方式の図示

現示	1φ	2φ	3φ	4φ	
表示時間	G:28 Y:3 AR:1	G:15 Y:3 AR:2	G:103 Y:3 AR:0	G:7 Y:3 AR:2	C=170
有効青時間	28	15	103	7	G=153
損失時間	4	5	3	5	L=17

(※記号の対応関係は次のとおり。①…A、②…B、③…C、④…D)

上段: 方向別合計交通量[台/時]  
 下段: (大型車混入台数)[台/時]  
 <歩行者数>[人/時]

③ 他事業を考慮した工事中交差点交通量 (地点3 (上川井 IC) : 平日ピーク時 17:00~18:00)

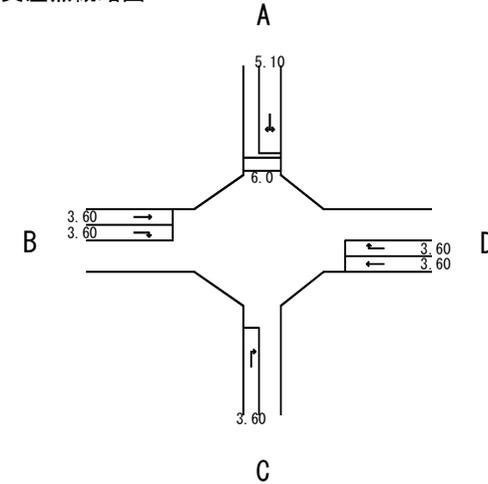
流入部	A	B	C	D
車線の種類	左折・右折	直進	右折	直進
車線数	1	1	1	1
飽和交通流率の基本値 S B	1387	1461	1587	1349
車線幅員による補正率 $\alpha_w$ (車線幅員) m	1.000 (5.10)	1.000 (3.60)	1.000 (3.60)	1.000 (3.60)
縦断勾配による補正率 $\alpha_G$ (縦断勾配) %	1.000 (0.00)	1.000 (0.00)	1.000 (0.00)	1.000 (0.00)
大型車混入による補正率 $\alpha_T$ (大型車混入率) %	0.885 (18.63)	0.917 (13.00)	0.899 (16.01)	0.905 (15.08)
左折車混入による補正率 $\alpha_{LT}$ (左折率) L % (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				
横断歩行者による補正率 $\alpha_L$	1.000			
右折車混入による補正率 $\alpha_{RT}$ (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	1.000 (12.7) 1.000 20 2(61)			
飽和交通流率 S A	1228	1340	1427	1221
設計交通量 q	204 (178+26)	300	481	126
右折補正交通量 q R-N				
交差点流入部の需要率 $\rho$	0.166	0.224	0.337	0.103
必要現示率	1 $\phi$ 0.166 2 $\phi$ 0.224 3 $\phi$ 0.337			0.103
有効青時間(秒)	1 $\phi$ 20 2 $\phi$ 30 3 $\phi$ 50			20
信号青時間比 G/C	20/118	30/118	50/118	20/118
可能交通容量 C i	208	341	605	207
交通容量比 q/C i	0.981	0.880	0.795	0.609
交通処理案のチェック	OK	OK	OK	OK
滞留長 L s (m)		164.6	42.8	59.3

※ N=KER×(3600/C), N:1時間中右折車が交差点内に滞留する台数

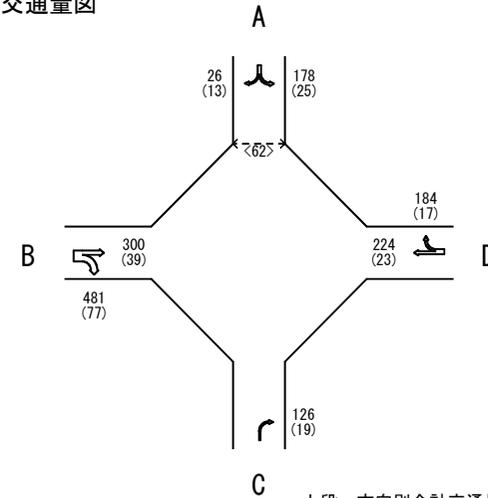
※ \*交通容量 (台/実1時間)

- A: 至 横浜町田 IC
- B: 至 つきみ野
- C: 至 下川井 IC
- D: 至 鶴ヶ峰

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]  
<歩行者数> [人/時]

現示方式の図示

現示	1 $\phi$	2 $\phi$	3 $\phi$	
表示時間	G:20 Y:3 AR:3	G:30 Y:3 AR:2	G:50 Y:3 AR:4	C=118
有効青時間	20	30	50	G=100
損失時間	6	5	7	L=18

(※記号の対応関係は次のとおり。①…A、②…B、③…C、④…D)

④ 他事業を考慮した工事中交差点交通量 (地点4 (滝沢) : 平日ピーク時 17:00~18:00)

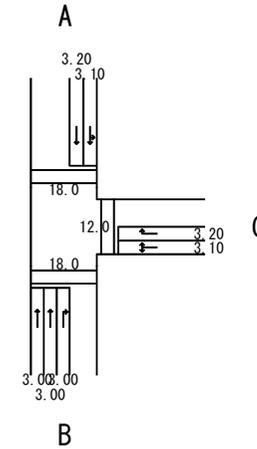
流入部 車線の種類	A		B		C	
	左折・直進	直進	直進	右折	左折・右折	右折
車線数	1	2	1	1	1	1
飽和交通流率の基本値 S B	1678	1678	1628	1800	1896	1659
車線幅員による補正率 (車線幅員) $\alpha_w$ m	1.000 (3.10)	1.000 (3.20)	1.000 (3.00)	1.000 (3.00)	1.000 (3.10)	1.000 (3.20)
縦断勾配による補正率 (縦断勾配) $\alpha_G$ %	1.000 (0.00)	1.000 (0.00)	1.000 (0.00)	1.000 (0.00)	1.000 (0.00)	1.000 (0.00)
大型車混入による補正率 (大型車混入率) $\alpha_T$ %	0.944 (8.55)	0.944 (8.53)	0.969 (4.51)	0.950 (7.56)	0.899 (16.04)	0.953 (7.10)
左折車混入による補正率 (左折率) $\alpha_{LT}$ L % (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 横断歩行者による補正率 $\alpha_L$	0.913 (43.5) 0.12 54 45				0.12 39 30	0.908
右折車混入による補正率 (右折率) $\alpha_{RT}$ 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				0.593 57 2(62)	1.000 (0.0) 1.000 39	
飽和交通流率 S A	1446	1584	3156	1710	1548	1581
設計交通量 q	644 (140+504)		799	172	318 (318+0)	338
右折補正交通量 q R-N				0		
交差点流入部の需要率 $\rho$	0.213		0.253	0.000	0.205	0.214
必要現示率	1 $\phi$	0.213	0.222			0.222
	2 $\phi$		0.031	0.000		0.031
	3 $\phi$				0.205	0.214
有効青時間(秒)	1 $\phi$	54	57			サイクル長(秒)
	2 $\phi$		8	8		115
	3 $\phi$				39	39
信号青時間比 G/C	54/115		65/115	8/115	39/115	39/115
可能交通容量 C i	1423		1784	593	525	536
交通容量比 q/C i	0.453		0.448	0.290	0.606	0.631
交通処理案のチェック	OK		OK	OK	OK	OK
滞留長 L s (m)			53.2			104.1

※ N=KER×(3600/C), N:1時間で右折車が交差点内に滞留する台数

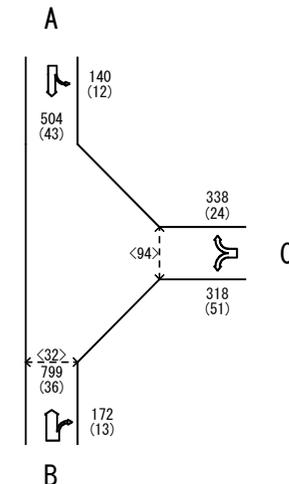
※ \*交通容量 (台/実1時間)

- A: 至 十日市場駅
- B: 至 瀬谷駅
- C:

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]  
<歩行者数>[人/時]

現示方式の図示

現示	1 $\phi$	2 $\phi$	3 $\phi$	
表示時間	G:54 Y:3 AR:0	G:8 Y:3 AR:2	G:39 Y:3 AR:3	C=115
有効青時間	54	8	39	θ=101
損失時間	3	5	6	L=14

(※記号の対応関係は次のとおり。①…A、②…B、③…C)

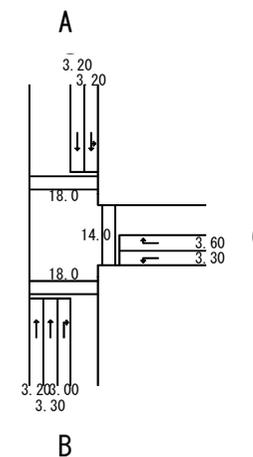
⑤ 他事業を考慮した工事中交差点交通量 (地点4 (瀬谷土橋公園入口) : 平日ピーク時 17:00~18:00)

流入部 車線の種類	A		B		C	
	左折・直進	直進	直進	右折	左折	右折
車線数	1	2	2	1	1	1
飽和交通流率の基本値 S B	1577	1577	1315	1369	1800	1682
車線幅員による補正率 (車線幅員) m	$\alpha_w$ 1.000 (3.20)	1.000 (3.20)	1.000 (3.30)	1.000 (3.00)	1.000 (3.30)	1.000 (3.60)
縦断勾配による補正率 (縦断勾配) %	$\alpha_G$ 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 (大型車混入率) %	$\alpha_T$ 0.919 (12.67)	0.950 (7.51)	0.969 (4.54)	0.883 (18.89)	0.950 (7.53)	0.961 (5.79)
左折車混入による補正率 (左折率) L % (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	$\alpha_{LT}$ 0.949 (25.4)				0.12 39 27	
横断歩行者による補正率 $\alpha_L$					0.917	
右折車混入による補正率 (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	$\alpha_{RT}$ R % f 秒					
飽和交通流率 S A	1375	1498	2548	1209	1568	1616
設計交通量 q	763 (97+666)		661	90	146	311
右折補正交通量 q R-N						
交差点流入部の需要率 $\rho$	0.266		0.259	0.074	0.093	0.192
必要現示率	1 $\phi$ 0.266 2 $\phi$ 0.074 3 $\phi$ 0.192	0.208 0.051			0.093 0.192	0.532
有効青時間(秒)	1 $\phi$ 49 2 $\phi$ 14 3 $\phi$ 40	53 14		40 40		サイクル長(秒) 115
信号青時間比 G/C	48/115	66/115	13/115	39/115	39/115	
可能交通容量 C i	1199	1462	137	532	548	
交通容量比 q/C i	0.636	0.452	0.657	0.274	0.568	
交通処理案のチェック	OK	OK	OK	OK	OK	
滞留長 L s (m)			30.8	45.1	94.6	

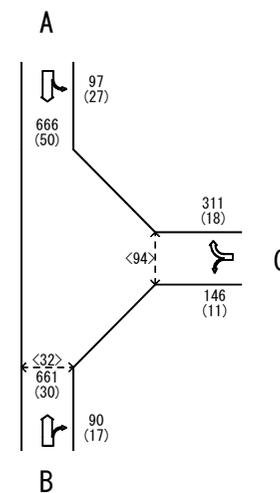
※ N=KER×(3600/C), N: 1時間で右折車が交差点内に滞留する台数  
 ※ \*交通容量 (台/実1時間)

A: 至 十日市場駅  
 B: 至 瀬谷駅  
 C:

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]  
 <歩行者数>[人/時]

現示方式の図示

現示	1 $\phi$	2 $\phi$	3 $\phi$	
表示時間	G:48 Y:3 AR:2	G:13 Y:3 AR:2	G:39 Y:3 AR:2	C=115
有効青時間	49	14	40	G=103
損失時間	4	4	4	L=12

(※記号の対応関係は次のとおり。①…A、②…B、③…C)

⑥ 他事業を考慮した工事中交差点交通量 (地点1 (目黒) : 休日ピーク時 17:00~18:00)

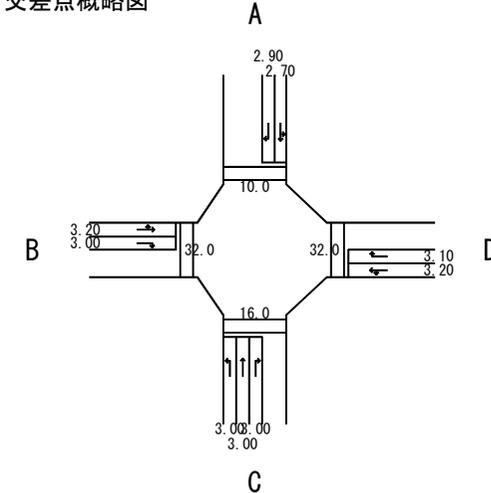
流入部 車線の種類	A		B		C		D		
	左折・直進	右折	左折・直進	右折	左折	直進	右折	左折・直進	
車線数	1	1	1	1	1	1	1	1	1
飽和交通流率の基本値 S B	1540	1446	1541	1534	1517	1569	1478	1591	1503
車線幅員による補正率 (車線幅員) $\alpha_w$ m	0.950 (2.70)	1.000 (2.90)	1.000 (3.20)	1.000 (3.00)	1.000 (3.00)	1.000 (3.00)	1.000 (3.00)	1.000 (3.20)	1.000 (3.10)
縦断勾配による補正率 (縦断勾配) $\alpha_G$ %	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)	1.000 (0.00)	1.000 (0.00)
大型車混入による補正率 (大型車混入率) $\alpha_T$ %	0.956 (6.60)	0.965 (5.17)	0.977 (3.39)	0.926 (11.39)	0.941 (8.99)	0.974 (3.87)	0.988 (1.79)	0.955 (6.79)	0.960 (6.01)
左折車混入による補正率 (左折率) $\alpha_{LT}$ L % (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	0.948 (25.1) 0.12 66 56		0.899 (53.4) 0.13 34 24			0.12 66 56		0.898 (54.3) 0.13 34 24	
横断歩行者による補正率 $\alpha_L$					0.898				
右折車混入による補正率 (右折率) $\alpha_{RT}$ 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								0.629 66 2(45)	0.652 66 2(45)
飽和交通流率 S A	1326	1395	1354	1420	1282	1528	1460	1364	1443
設計交通量 q	530 (133+397)	58	118 (63+55)	202	434	439	112	162 (88+74)	233
右折補正交通量 q R-N			0				0		
交差点流入部の需要率 $\rho$	0.400	0.000	0.087	0.142	0.339	0.287	0.000	0.119	0.161
必要現示率	1 $\phi$		0.087					0.119	0.161
	2 $\phi$			0.142				0.161	0.400
	3 $\phi$	0.400			0.339	0.287			0.000
	4 $\phi$		0.000				0.000		
有効青時間(秒)	1 $\phi$		34					34	
	2 $\phi$			32					32
	3 $\phi$	66			66	66			
	4 $\phi$		11				11		
信号青時間比 G/C	66/160	11/160	34/160	32/160	66/160	66/160	11/160	34/160	32/160
可能交通容量 C i	547	303	288	284	529	630	343	290	289
交通容量比 q/C i	0.969	0.191	0.410	0.711	0.820	0.697	0.327	0.559	0.806
交通処理案のチェック	OK	OK	OK	OK	OK	OK	OK	OK	OK
滞留長 L s (m)		24.4		90.0	189.2		45.6		98.8

※ N=KER×(3600/C), N: 1時間中右折車が交差点内に滞留する台数

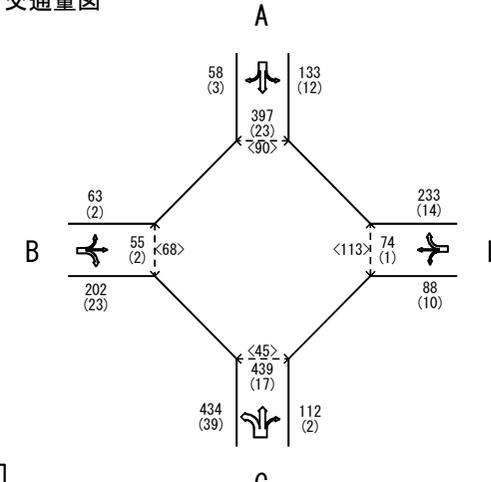
※ \*交通容量 (台/実1時間)

- A: 至 つきみ野
- B: 至 海老名
- C: 至 鶴ヶ峰
- D: 至 青葉駅

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]  
<歩行者数>[人/時]

現示方式の図示

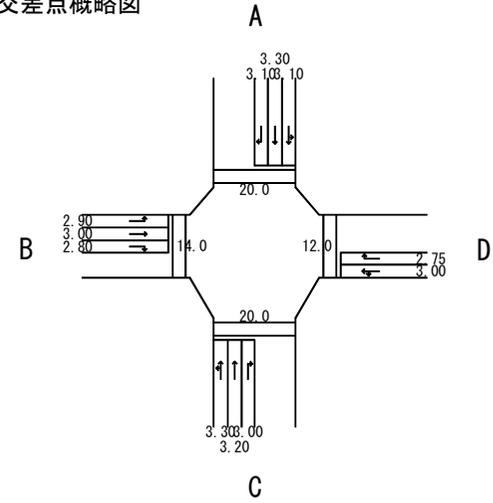
現示	1 $\phi$	2 $\phi$	3 $\phi$	4 $\phi$	C=160
表示時間	G:34 Y:3 AR:1	G:32 Y:3 AR:2	G:66 Y:3 AR:0	G:11 Y:3 AR:2	
有効青時間	34	32	66	11	G=143
損失時間	4	5	3	5	L=17

(※記号の対応関係は次のとおり。①…A、②…B、③…C、④…D)

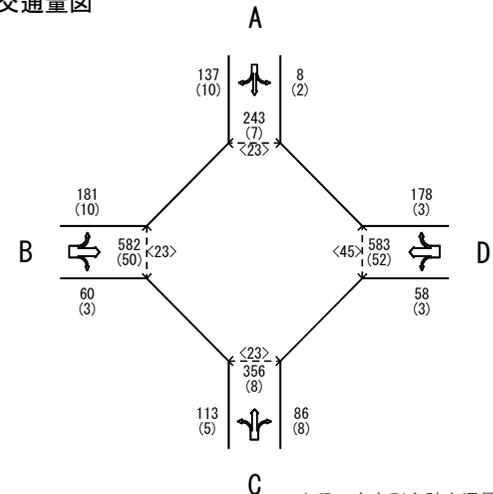
⑦ 他事業を考慮した工事中交差点交通量 (地点2 (目黒交番前): 休日ピーク時 17:00~18:00)

流入部 車線の種類	A			B			C			D		
	左折・直進	直進	右折	左折	直進	右折	左折・直進	直進	右折	左折・直進	右折	
車線数	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	
飽和交通流率の基本値 S B	1568	1568	1811	1616	1505	1800	1454	1454	1695	1602	1800	
車線幅員による補正率 (車線幅員) $\alpha_w$ m	1.000 (3.10)	1.000 (3.30)	1.000 (3.10)	0.950 (2.90)	1.000 (3.00)	1.000 (2.80)	1.000 (3.30)	1.000 (3.20)	1.000 (3.00)	1.000 (3.00)	1.000 (2.75)	
縦断勾配による補正率 (縦断勾配) $\alpha_G$ %	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)	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 (大型車混入率) $\alpha_T$ %	0.971 (4.29)	0.980 (2.88)	0.951 (7.30)	0.963 (5.52)	0.943 (8.59)	0.966 (5.00)	0.977 (3.29)	0.985 (2.25)	0.939 (9.30)	0.943 (8.58)	0.988 (1.69)	
左折車混入による補正率 (左折率) $\alpha_{LT}$ L % (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 横断歩行者による補正率 $\alpha_L$	0.987 (6.4) 0.13 31 20				0.13 90 76					0.979 (9.0) 0.13 90 76		
右折車混入による補正率 (右折率) $\alpha_{RT}$ 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						0.549 90 2(45)				0.550 90 2(45)		
飽和交通流率 S A	1503	1537	1722	1316	1419	1739	1296	1432	1592	1479	1778	
設計交通量 q	251 (8+243)		137	181	582	60	469 (113+356)		86	641 (58+583)	178	
右折補正交通量 q R-N							0				0	
交差点流入部の需要率 $\rho$	0.083		0.080	0.138	0.410	0.000	0.172		0.054	0.433	0.000	
必要現示率	1 $\phi$ 0.083 2 $\phi$ 3 $\phi$ 4 $\phi$		0.080	0.138	0.410		0.172		0.054	0.433	0.000	
有効青時間(秒)	1 $\phi$ 31 2 $\phi$ 3 $\phi$ 4 $\phi$		14	90	90	8	31		14	90	8	
信号青時間比 G/C	31/160		14/160	90/160	90/160	8/160	31/160		14/160	90/160	8/160	
可能交通容量 C i	589		151	740	798	430	529		139	832	414	
交通容量比 q/C i	0.426		0.907	0.245	0.729	0.140	0.887		0.619	0.770	0.430	
交通処理案のチェック	OK		OK	OK	OK	OK	OK		OK	OK	OK	
滞留長 L s (m)			58.8	76.4		25.2			37.6		72.4	

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]  
<歩行者数>[人/時]

資1.8-124

※ N=KER×(3600/C), N: 1時間中右折車が交差点内に滞留する台数  
※ \*交通容量 (台/実1時間)

- A: 至 十日市場
- B: 至 つきみ野
- C: 至 泉
- D: 至 鶴ヶ峰

現示方式の図示

現示	1 $\phi$	2 $\phi$	3 $\phi$	4 $\phi$	
表示時間	G:31 Y:3 AR:1	G:14 Y:3 AR:2	G:90 Y:3 AR:0	G:8 Y:3 AR:2	C=160
有効青時間	31	14	90	8	G=143
損失時間	4	5	3	5	L=17

(※記号の対応関係は次のとおり。①…A、②…B、③…C、④…D)

⑧ 他事業を考慮した工事中交差点交通量 (地点3 (上川井 IC) : 休日ピーク時 17:00~18:00)

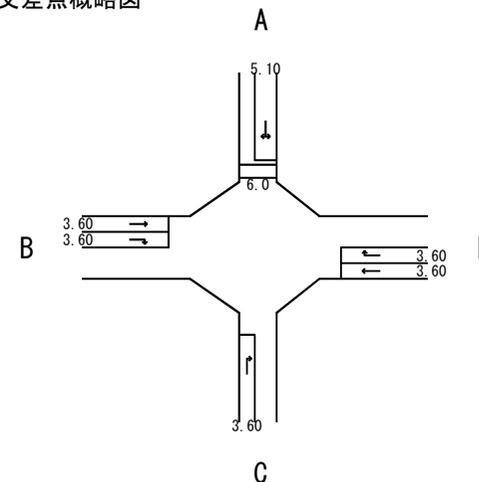
流入部	A	B	C	D					
車線の種類	左折・右折	直進	右折	右折	直進	右折			
車線数	1	1	1	1	1	1			
飽和交通流率の基本値	S B	1711	1583	1705	1400	1525	1544		
車線幅員による補正率 (車線幅員)	$\alpha_w$ m	1.000 (5.10)	1.000 (3.60)	1.000 (3.60)	1.000 (3.60)	1.000 (3.60)	1.000 (3.60)		
縦断勾配による補正率 (縦断勾配)	$\alpha_G$ %	1.000 (0.00)	1.000 (0.00)	1.000 (0.00)	1.000 (0.00)	1.000 (0.00)	1.000 (0.00)		
大型車混入による補正率 (大型車混入率)	$\alpha_T$ %	0.948 (7.84)	0.963 (5.46)	0.930 (10.75)	0.994 (0.79)	0.962 (5.64)	0.980 (2.96)		
左折車混入による補正率 (左折率)	$\alpha_{LT}$ L %								
(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								
横断歩行者による補正率	$\alpha_L$	1.000							
右折車混入による補正率 (右折率)	$\alpha_{RT}$ R %	1.000 (11.8)							
(右折車の通過確率)	f	1.000							
(有効青時間)	秒	20							
(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)		2(68)							
K: 台/サイクル									
飽和交通流率	S A	1622	1524	1586	1392	1467	1513		
設計交通量	q	153 (135+18)	238	400	126	195	169		
右折補正交通量	q R-N								
交差点流入部の需要率	$\rho$	0.094	0.156	0.252	0.091	0.133	0.112	現示の 需要率	交差点の 需要率
必要現示率	1 $\phi$	0.094			0.091			0.094	0.502
	2 $\phi$		0.156			0.133		0.156	
	3 $\phi$			0.252			0.112	0.252	
有効青時間(秒)	1 $\phi$	20			20			サイクル長(秒)	
	2 $\phi$		27			27		105	
	3 $\phi$			40			40		
信号青時間比	G/C	20/105	27/105	40/105	20/105	27/105	40/105		
可能交通容量	C i	309	392	604	265	377	576		
交通容量比	q/C i	0.495	0.607	0.662	0.475	0.517	0.293		
交通処理案のチェック		OK	OK	OK	OK	OK	OK		
滞留長	L s (m)			116.3	33.3		45.7		

※ N=KER×(3600/C), N: 1時間で右折車が交差点内に滞留する台数

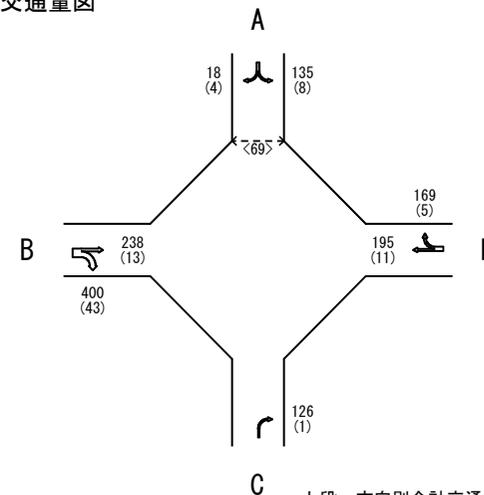
※ \*交通容量 (台/実1時間)

- A: 至 横浜町田 IC
- B: 至 つきみ野
- C: 至 下川井 IC
- D: 至 鶴ヶ峰

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]  
<歩行者数>[人/時]

現示方式の図示

現示	1 $\phi$	2 $\phi$	3 $\phi$	
表示時間	G:20 Y:3 AR:3	G:27 Y:3 AR:2	G:40 Y:3 AR:4	C=105
有効青時間	20	27	40	G=87
損失時間	6	5	7	L=18

(※記号の対応関係は次のとおり。①…A、②…B、③…C、④…D)

⑨ 他事業を考慮した工事中交差点交通量 (地点4 (滝沢) : 休日ピーク時 17:00~18:00)

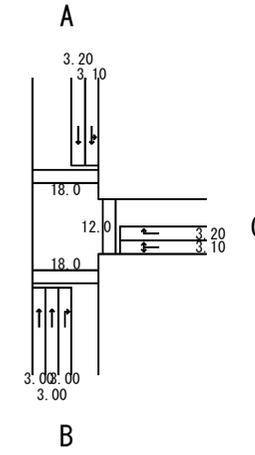
流入部 車線の種類	A		B		C	
	左折・直進	直進	直進	右折	左折・右折	右折
車線数	1	1	2	1	1	1
飽和交通流率の基本値 S B	1547	1547	1507	1800	1457	1432
車線幅員による補正率 (車線幅員) $\alpha_w$ m	1.000 (3.10)	1.000 (3.20)	1.000 (3.00)	1.000 (3.00)	1.000 (3.10)	1.000 (3.20)
縦断勾配による補正率 (縦断勾配) $\alpha_G$ %	1.000 (0.00)	1.000 (0.00)	1.000 (0.00)	1.000 (0.00)	1.000 (0.00)	1.000 (0.00)
大型車混入による補正率 (大型車混入率) $\alpha_T$ %	0.978 (3.14)	0.972 (4.05)	0.987 (1.88)	0.962 (5.66)	0.865 (22.22)	0.991 (1.34)
左折車混入による補正率 (左折率) $\alpha_{LT}$ L % (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 横断歩行者による補正率 $\alpha_L$	0.894 (53.7) 0.12 51 42				0.12 37 28	0.909
右折車混入による補正率 (右折率) $\alpha_{RT}$ 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				0.693 54 1(32)	1.000 (0.0) 1.000 37	
飽和交通流率 S A	1353	1504	2974	1732	1146	1419
設計交通量 q	473 (127+346)		692	159	99 (99+0)	224
右折補正交通量 q R-N				0		
交差点流入部の需要率 $\rho$	0.166		0.233	0.000	0.086	0.158
必要現示率	1 $\phi$ 0.166 2 $\phi$ 3 $\phi$	0.203 0.030	0.203 0.000		0.030 0.158	0.391
有効青時間(秒)	1 $\phi$ 51 2 $\phi$ 3 $\phi$	54 8	54 8		37 37	110
信号青時間比 G/C	51/110	62/110	8/110	37/110	37/110	
可能交通容量 C i	1325	1676	670	385	477	
交通容量比 q/C i	0.357	0.413	0.237	0.257	0.470	
交通処理案のチェック	OK	OK	OK	OK	OK	
滞留長 L s (m)			46.2		62.4	

※ N=KER×(3600/C), N: 1時間中で右折車が交差点内に滞留する台数

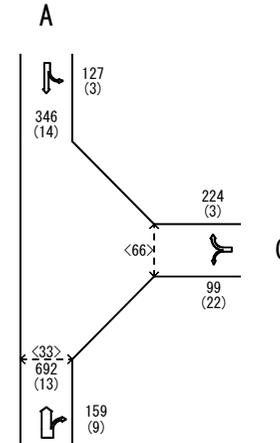
※ \*交通容量 (台/実1時間)

- A: 至 十日市場駅
- B: 至 瀬谷駅
- C:

交差点概略図



交通量図



B

上段: 方向別合計交通量[台/時]  
下段: (大型車混入台数)[台/時]  
<歩行者数>[人/時]

現示方式の図示

現示	1 $\phi$	2 $\phi$	3 $\phi$	
表示時間	G:51 Y:3 AR:0	G:8 Y:3 AR:2	G:37 Y:3 AR:3	C=110
有効青時間	51	8	37	G=96
損失時間	3	5	6	L=14

(※記号の対応関係は次のとおり。①…A、②…B、③…C)

⑩ 他事業を考慮した工事中交差点交通量 (地点4 (瀬谷土橋公園入口) : 休日ピーク時 17:00~18:00)

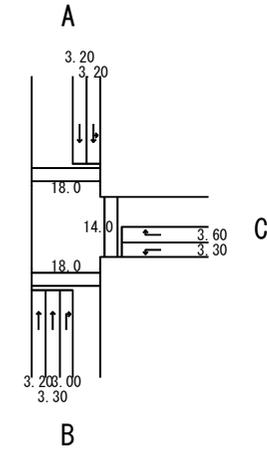
流入部	A		B		C	
	左折・直進	直進	直進	右折	左折	右折
車線の種類	1	1	2	1	1	1
車線数	1	1	2	1	1	1
飽和交通流率の基本値 S B	1661	1661	1511	1571	1800	1614
車線幅員による補正率 $\alpha_w$ (車線幅員) m	1.000 (3.20)	1.000 (3.20)	1.000 (3.30)	1.000 (3.00)	1.000 (3.30)	1.000 (3.60)
縦断勾配による補正率 $\alpha_G$ (縦断勾配) %	1.000 (0.00)	1.000 (0.00)	1.000 (0.00)	1.000 (0.00)	1.000 (0.00)	1.000 (0.00)
大型車混入による補正率 $\alpha_T$ (大型車混入率) %	0.937 (9.68)	0.970 (4.35)	0.981 (2.69)	0.955 (6.74)	1.000 (0.00)	0.982 (2.65)
左折車混入による補正率 $\alpha_{LT}$ (左折率) L % (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	0.938 (32.9) 0.12 43 31				0.12 31 19	
横断歩行者による補正率 $\alpha_L$					0.926	
右折車混入による補正率 $\alpha_{RT}$ (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	1460	1611	2964	1500	1667	1585
設計交通量 q	413 (68+345)		631	89	27	226
右折補正交通量 q R-N						
交差点流入部の需要率 $\rho$	0.134		0.213	0.059	0.016	0.143
必要現示率	1 $\phi$ 0.134 2 $\phi$ 0.040 3 $\phi$ 0.143	0.173 0.059	0.173 0.059	0.059 0.016	0.016 0.143	0.375 0.059 0.143
有効青時間(秒)	1 $\phi$ 44 2 $\phi$ 12 3 $\phi$ 32	48 12	48 12	32 32	100	サイクル長(秒)
信号青時間比 G/C	43/100	59/100	11/100	31/100	31/100	
可能交通容量 C i	1321	1749	165	517	491	
交通容量比 q/C i	0.313	0.361	0.539	0.052	0.460	
交通処理案のチェック	OK	OK	OK	OK	OK	
滞留長 L s (m)			23.7	6.8	58.0	

※ N=KER×(3600/C), N: 1時間で右折車が交差点内に滞留する台数

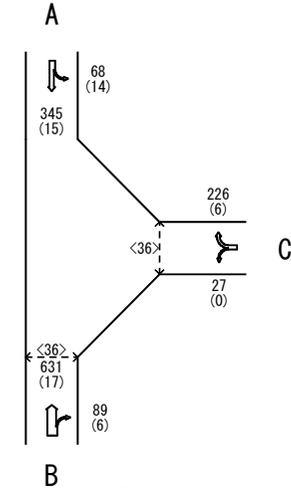
※ \*交通容量 (台/実1時間)

A: 至 十日市場駅  
B: 至 瀬谷駅  
C:

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]  
<歩行者数> [人/時]

現示方式の図示

現示	1 $\phi$	2 $\phi$	3 $\phi$	
表示時間	G:43 Y:3 AR:2	G:11 Y:3 AR:2	G:31 Y:3 AR:2	C=100
有効青時間	44	12	32	G=88
損失時間	4	4	4	L=12

(※記号の対応関係は次のとおり。①…A、②…B、③…C)

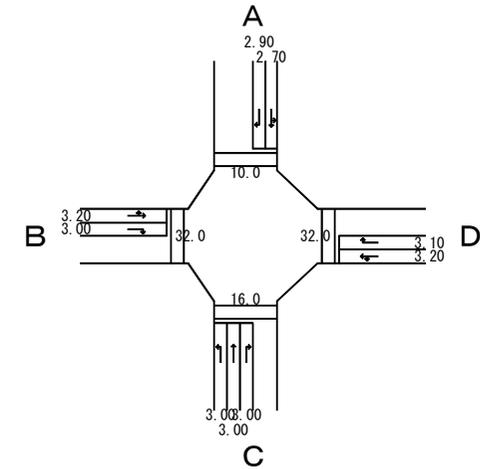
## 5) 開催中交通量

対象事業実施区域周辺の主要交差点において求めた開催中の交差点需要率は、以下に示すとおりです。

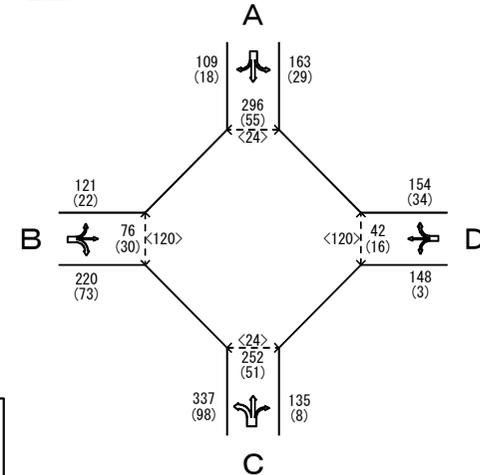
① 開催中交差点交通量 (地点1 (目黒) : ピーク時 17:00~18:00)

流入部	A	B		C			D		
車線の種類	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
飽和交通流率の基本値 S B	1540	1446	1541	1534	1517	1569	1478	1591	1503
車線幅員による補正率 $\alpha_w$ (車線幅員) m	0.950 (2.70)	1.000 (2.90)	1.000 (3.20)	1.000 (3.00)	1.000 (3.00)	1.000 (3.00)	1.000 (3.00)	1.000 (3.20)	1.000 (3.10)
縦断勾配による補正率 $\alpha_G$ (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)	1.000 (0.00)	1.000 (0.00)
大型車混入による補正率 $\alpha_T$ (大型車混入率) %	0.886 (18.30)	0.896 (16.51)	0.844 (26.40)	0.812 (33.18)	0.831 (29.08)	0.876 (20.24)	0.960 (5.93)	0.935 (10.00)	0.866 (22.08)
左折車混入による補正率 $\alpha_{LT}$ (左折率) L % (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	0.918 (35.5)		0.886 (61.4)					0.859 (77.9)	
右折車混入による補正率 $\alpha_{RT}$ (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								0.733 (70)	
飽和交通流率 S A	1190	1296	1152	1246	1109	1374	1419	1278	1302
設計交通量 q	459 (163+296)	109	197 (121+76)	220	337	252	135	190 (148+42)	154
右折補正交通量 q R-N			63				89		
交差点流入部の需要率 $\rho$	0.386	0.049	0.171	0.177	0.304	0.183	0.063	0.149	0.118
必要現示率	1 $\phi$		0.171					0.149	
	2 $\phi$			0.177				0.118	
	3 $\phi$	0.386			0.304	0.183			
	4 $\phi$		0.049				0.063		
有効青時間(秒)	1 $\phi$		32					32	
	2 $\phi$			30					30
	3 $\phi$	70			70	70			
	4 $\phi$		6				6		
信号青時間比 G/C	70/155	6/155	32/155	30/155	70/155	70/155	6/155	32/155	30/155
可能交通容量 C i	537	441	238	241	501	621	435	264	252
交通容量比 q/C i	0.855	0.247	0.828	0.913	0.673	0.406	0.310	0.720	0.611
交通処理案のチェック	OK	OK	OK	OK	OK	OK	OK	OK	OK
滞留長 L s (m)		49.2		113.5	168.6		55.4		72.9

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]  
<歩行者数> [人/時]

資1.8-129

※ N=KER×(3600/C), N: 1時間で右折車が交差点内に滞留する台数

※ \*交通容量 (台/実1時間)

※ 来場者の歩行者ルートが複数ある場合は、歩行者数を等分

現示方式の図示

現示	1 $\phi$	2 $\phi$	3 $\phi$	4 $\phi$	
表示時間	G:32 Y:3 AR:1	G:30 Y:3 AR:2	G:70 Y:3 AR:0	G:6 Y:3 AR:2	C=155
有効青時間	32	30	70	6	G=138
損失時間	4	5	3	5	L=17

- A : 至 つきみ野
- B : 至 海老名
- C : 至 鶴ヶ峰
- D : 至 青葉台駅

② 開催中交差点交通量 (地点2 (目黒交番前) : ピーク時 17:00~18:00)

流入部	A		B			C		D		
	左折・直進	右折	左折・直進	直進	右折	左折・直進	右折	左折・直進	直進	右折
車線の種類	1	2	1	1	1	1	2	1	1	1
車線数	1	2	1	1	1	1	2	1	1	1
飽和交通流率の基本値 S B	2000	1800	2000	2000	1800	2000	1800	2000	2000	1800
車線幅員による補正率 $\alpha_w$ (車線幅員) m	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)	1.000 (3.00)	1.000 (3.00)	1.000 (3.00)
縦断勾配による補正率 $\alpha_G$ (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)	1.000 (0.00)	1.000 (0.00)	1.000 (0.00)
大型車混入による補正率 $\alpha_T$ (大型車混入率) %	1.000 (0.00)	0.833 (28.70)	0.828 (29.78)	0.822 (31.00)	0.971 (4.26)	0.957 (6.45)	0.682 (66.67)	0.869 (21.61)	0.832 (28.85)	0.920 (12.50)
左折車混入による補正率 $\alpha_{LT}$ (左折率) L % (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	0.999 (0.5) 0.13 96 89		0.912 (40.1) 0.13 43 38			0.800 0.13 96 89		0.920 (36.2) 0.13 43 38		
横断歩行者による補正率 $\alpha_L$										
右折車混入による補正率 $\alpha_{RT}$ (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					0.684 43 2(42)					0.673 43 2(42)
飽和交通流率 S A	1998	2998	1510	1644	1748	1531	2456	1599	1664	1656
設計交通量 q	367 (2+365)	115	464 (93+371)		258	155 (155+0)	36	436 (79+357)		8
右折補正交通量 q R-N					1					0
交差点流入部の需要率 $\rho$	0.184	0.038	0.147		0.001	0.101	0.015	0.134		0.000
必要現示率	1 $\phi$ 0.184 2 $\phi$ 3 $\phi$ 4 $\phi$					0.101		0.015		0.000
有効青時間(秒)	1 $\phi$ 96 2 $\phi$ 3 $\phi$ 4 $\phi$					96		10		43
信号青時間比 G/C	96/170	10/170	43/170		6/170	96/170	10/170	43/170		6/170
可能交通容量 C i	1128	176	798		319	865	144	825		297
交通容量比 q/C i	0.325	0.653	0.581		0.809	0.179	0.250	0.528		0.027
交通処理案のチェック	OK	OK	OK		OK	OK	OK	OK		OK
滞留長 L s (m)		31.5			114.3		12.8			3.8

※ N=KER X (3600/C), N: 1時間 で右折車が交差点内に滞留する台数

※ \*交通容量 (台/実1時間)

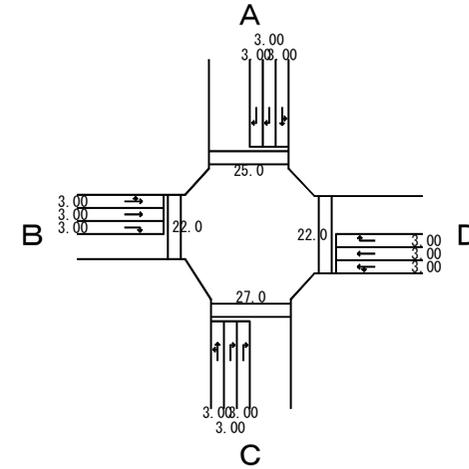
※ 環状4号線の来場者の歩行ルートは、東側歩道を通行することを想定

- A: 至 十日市場
- B: 至 つきみ野
- C: 至 泉
- D: 至 鶴ヶ峰

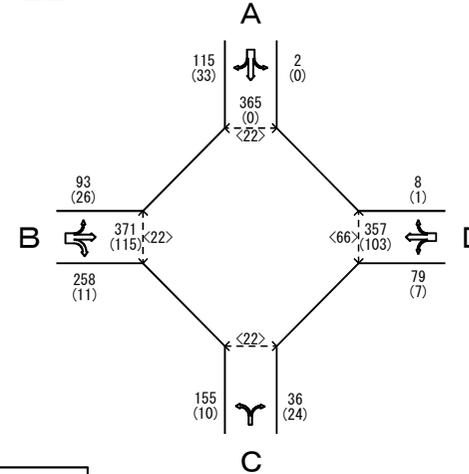
現示方式の図示

現示	1 $\phi$	2 $\phi$	3 $\phi$	4 $\phi$	
表示時間	G:95 Y:3 AR:1	G:10 Y:2 AR:3	G:42 Y:3 AR:0	G:6 Y:2 AR:3	C=170
有効青時間	96	10	43	6	G=155
損失時間	3	5	2	5	L=15

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]  
〈歩行者数〉[人/時]

③ 開催中交差点交通量 (地点3 (上川井 IC) : ピーク時 20:00~21:00)

流入部	A		B		C		D			
	左折・右折	右折	左折	直進	右折	左折可	右折	左折可	直進	右折
車線の種類	1	1	1	2	1	1	1	1	1	1
車線数	1	1	1	2	1	1	1	1	1	1
飽和交通流率の基本値 S B	1711	1711	1800	1583	1705	1800	1400	1800	1525	1544
車線幅員による補正率 $\alpha_w$ (車線幅員) m	1.000 (3.00)	1.000 (3.00)	1.000 (3.00)	1.000 (3.00)	1.000 (3.00)	1.000 (3.60)	1.000 (3.20)	1.000 (3.00)	1.000 (3.00)	1.000 (3.00)
縦断勾配による補正率 $\alpha_G$ (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)	1.000 (0.00)	1.000 (0.00)	1.000 (0.00)
大型車混入による補正率 $\alpha_T$ (大型車混入率) %	0.883 (18.84)	0.826 (30.00)	1.000 (0.00)	0.929 (10.90)	0.960 (5.90)	0.824 (30.51)	0.944 (8.55)	0.935 (9.86)	0.853 (24.63)	0.907 (14.58)
左折車混入による補正率 $\alpha_{LT}$ (左折率) L % (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 横断歩行者による補正率 $\alpha_L$										
右折車混入による補正率 $\alpha_{RT}$ (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	1.000 (0.0)									
飽和交通流率 S A	1511	1413	1625	2942	1637	*1483	1322	*1683	1301	1400
設計交通量 q	69 (69+0)	10	611	367	644	118	117	71	134	48
右折補正交通量 q R-N										
交差点流入部の需要率 $\rho$	0.046	0.007	0.376	0.125	0.393	-	0.089	-	0.103	0.034
必要現示率	1 $\phi$ 0.046 2 $\phi$ 3 $\phi$	0.007	0.134 0.242	0.125	0.393		0.089		0.103	0.034
有効青時間(秒)	1 $\phi$ 16 2 $\phi$ 3 $\phi$	16	16 29	29	47		16		29	47
信号青時間比 G/C	16/110	16/110	45/110	29/110	47/110	110/110	16/110	110/110	29/110	47/110
可能交通容量 C i	220	206	665	776	699	1483	192	1683	343	598
交通容量比 q/C i	0.314	0.049	0.919	0.473	0.921	0.080	0.609	0.042	0.391	0.080
交通処理案のチェック	OK	OK	OK	OK	OK	OK	OK	OK	OK	OK
滞留長 L s (m)		3.6	168.0		187.5		34.9			15.1

※ N=KER×(3600/C), N: 1時間内で右折車が交差点内に滞留する台数

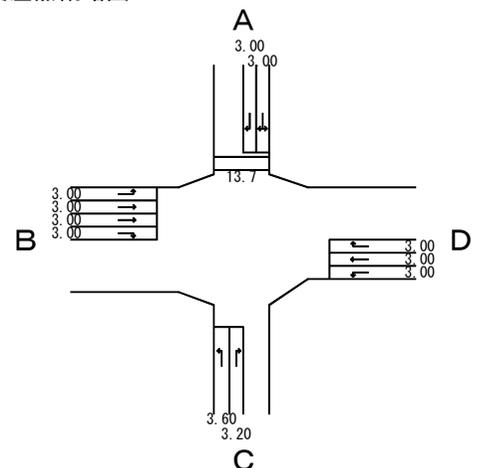
※ \*交通容量 (台/実1時間)

※ 来場者の歩行者ルートが複数ある場合は、歩行者数を等分

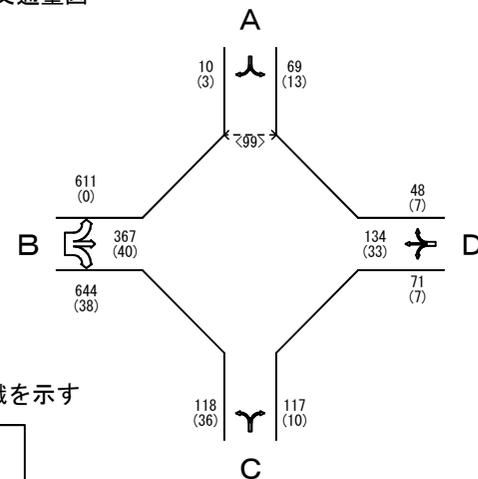
※ Cは歩道橋あり、B及びDは横断歩道なし

- A: 至 横浜町田 IC
- B: 至 つきみ野
- C: 至 下川井 IC
- D: 至 鶴ヶ峰

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]  
<歩行者数>[人/時]

現示方式の図示 ※ 破線矢印は「左折可」標識を示す

現示	1 $\phi$	2 $\phi$	3 $\phi$	
表示時間	G:16 Y:3 AR:3	G:29 Y:3 AR:2	G:47 Y:3 AR:4	C=110
有効青時間	16	29	47	G=92
損失時間	6	5	7	L=18

④ 開催中交差点交通量 (地点 4-1 (滝沢) : ピーク時 10:00~11:00)

流入部 車線の種類	A		B		C	
	左折・直進	直進	直進	右折	左折・右折	右折
車線数	1	2	1	1	1	1
飽和交通流率の基本値 S B	1547	1547	1507	1800	1457	1432
車線幅員による補正率 (車線幅員)	$\alpha w$ m	1.000 (3.10)	1.000 (3.00)	1.000 (3.00)	1.000 (3.10)	1.000 (3.20)
縦断勾配による補正率 (縦断勾配)	$\alpha G$ %	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 (大型車混入率)	$\alpha T$ %	0.916 (13.04)	0.873 (20.74)	0.863 (22.63)	1.000 (0.00)	0.773 (41.85)
左折車混入による補正率 (左折率)	$\alpha L T$ L %	0.853 (66.4)				
(歩行者による低減率)	f p	0.15			0.15	
(有効青時間)	秒	52			38	
(歩行者用青時間)	秒	43			29	
横断歩行者による補正率	$\alpha L$				0.886	
右折車混入による補正率 (右折率)	$\alpha R T$ R %				1.000 (0.0)	
(右折車の通過確率)	f			0.493	1.000	
(有効青時間)	秒			55	38	
(現示変り目のさばけ台数増分)				1 (32)		
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	1209	1351	2602	1800	998	1267
設計交通量 q	1054 (350+704)		601	2	325 (325+0)	323
右折補正交通量 q R-N				0		
交差点流入部の需要率	$\rho$	0.412	0.231	0.000	0.326	0.255
必要現示率	1 $\phi$	0.412	0.208			0.412
	2 $\phi$		0.023	0.000		0.023
	3 $\phi$			0.326	0.255	0.326
有効青時間(秒)	1 $\phi$	52	55			
	2 $\phi$		6	6		
	3 $\phi$				38	38
信号青時間比	G/C	52/110	61/110	6/110	38/110	38/110
可能交通容量	C i	1210	1443	443	345	438
交通容量比	q/C i	0.871	0.416	0.005	0.942	0.737
交通処理案のチェック	OK	OK	OK	OK	OK	OK
滞留長	L s (m)		0.5			105.3

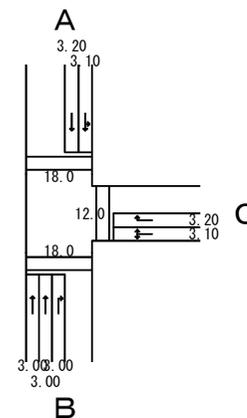
※ N=KER×(3600/C), N: 1 時間で右折車が交差点内に滞留する台数

※ \*交通容量 (台/実1時間)

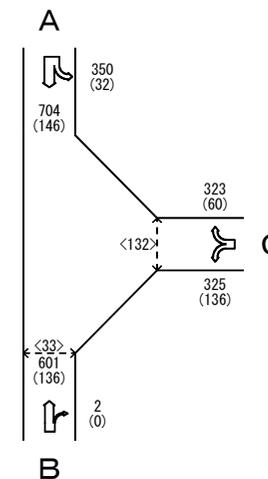
※ 環状4号線の来場者の歩行ルートは、東側歩道を通行することを想定

- A: 至 十日市場駅
- B: 至 瀬谷駅
- C: 至 滝沢駅

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]  
<歩行者数> [人/時]

現示方式の図示

現示	1 $\phi$	2 $\phi$	3 $\phi$	
表示時間	G:52 Y:3 AR:0	G:6 Y:3 AR:2	G:38 Y:3 AR:3	C=110
有効青時間	52	6	38	G=96
損失時間	3	5	6	L=14

⑤ 開催中交差点交通量 (地点 4-2 (瀬谷土橋公園入口) : ピーク時 17:00~18:00)

流入部	A		B		C	
	左折・直進	直進	直進	右折	左折	右折
車線の種類	1	2	1	1	1	1
車線数	1	2	1	1	1	1
飽和交通流率の基本値 S B	1661	1661	1511	1571	1800	1614
車線幅員による補正率 (車線幅員)	$\alpha w$ m	1.000 (3.20)	1.000 (3.30)	1.000 (3.00)	1.000 (3.30)	1.000 (3.60)
縦断勾配による補正率 (縦断勾配)	$\alpha G$ %	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 (大型車混入率)	$\alpha T$ %	0.877 (19.98)	0.879 (19.64)	0.876 (20.29)	0.695 (62.76)	1.000 (0.00)
左折車混入による補正率 (左折率)	$\alpha L T$ L %	0.947 (23.2)				
(歩行者による低減率)	f p	0.15			0.15	
(有効青時間)	秒	49			29	
(歩行者用青時間)	秒	37			17	
横断歩行者による補正率	$\alpha L$				0.912	
右折車混入による補正率 (右折率)	$\alpha R T$ 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	1380	1460	2648	1092	1642	1535
設計交通量 q	939 (109+830)		547	145	36	135
右折補正交通量 q R-N						
交差点流入部の需要率 $\rho$	0.331		0.207	0.133	0.022	0.088
必要現示率	1 $\phi$	0.331	0.160			0.331
	2 $\phi$		0.047	0.133		0.133
	3 $\phi$				0.022	0.088
有効青時間(秒)	1 $\phi$	54	54			109
	2 $\phi$		16	16		
	3 $\phi$				29	29
信号青時間比 G/C	49/109		70/109	16/109	29/109	29/109
可能交通容量 C i	1277		1701	160	437	408
交通容量比 q/C i	0.735		0.322	0.906	0.082	0.331
交通処理案のチェック	OK		OK	OK	OK	OK
滞留長 L s (m)			64.3	9.8	39.5	

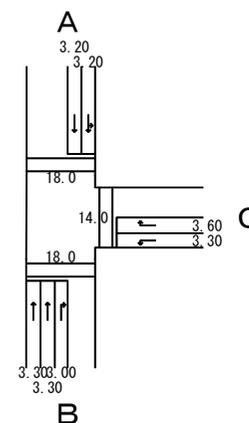
※ N=KER×(3600/C), N:1時間中右折車が交差点内に滞留する台数

※ \*交通容量 (台/実1時間)

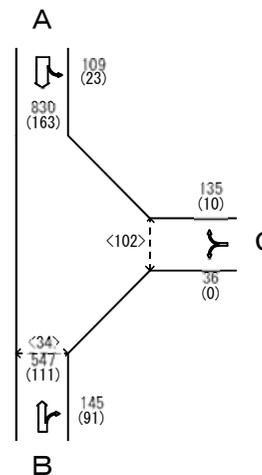
※ 環状4号線の来場者の歩行ルートは、東側歩道を通行することを想定

- A: 至 十日市場駅
- B: 至 瀬谷駅
- C:

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]  
<歩行者数> [人/時]

現示方式の図示

現示	1 $\phi$	2 $\phi$	3 $\phi$	
表示時間	G:49 Y:3 AR:2	G:16 Y:3 AR:2	G:29 Y:3 AR:2	C=109
有効青時間	54	16	29	G=99
損失時間	0	5	5	L=10

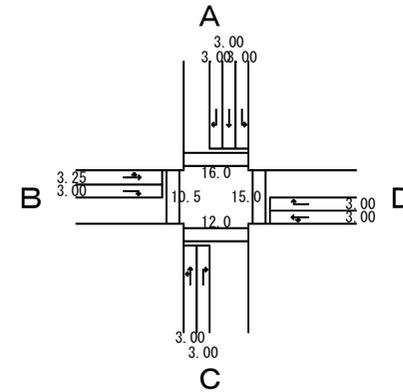
⑥ 開催中交差点交通量 (地点5 (中瀬谷消防署出張所北側) : ピーク時 17:00~18:00)

流入部	A			B			C			D		
車線の種類	左折	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	
飽和交通流率の基本値 S B	1800	2000	1800	2000	1800	2000	1800	2000	1800	2000	1800	
車線幅員による補正率 $\alpha_w$ (車線幅員) m	1.000 (3.00)	1.000 (3.00)	1.000 (3.00)	1.000 (3.25)	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 $\alpha_G$ (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)	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 $\alpha_T$ (大型車混入率) %	0.884 (18.72)	0.816 (32.14)	1.000 (0.00)	1.000 (0.00)	1.000 (0.00)	0.911 (14.03)	0.746 (48.53)	0.964 (5.26)	0.923 (12.00)			
左折車混入による補正率 $\alpha_{LT}$ (左折率) L % (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 横断歩行者による補正率 $\alpha_L$				1.000 (0.0)		1.000 (0.0)		0.769				
右折車混入による補正率 $\alpha_{RT}$ (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	987	1632	1490	2000	1519	1822	829	1483	856			
設計交通量 q	203	308	0	22 (0+22)	48	385 (0+385)	68	38 (38+0)	275			
右折補正交通量 q R-N												
交差点流入部の需要率 $\rho$	0.206	0.189	0.000	0.011	0.032	0.211	0.082	0.026	0.321	現示の 需要率	交差点の 需要率	
必要現示率	1 $\phi$	2 $\phi$	3 $\phi$							0.211	0.546	
有効青時間(秒)	1 $\phi$	2 $\phi$	3 $\phi$							0.014	0.321	
信号青時間比 G/C	40/90	40/90	48/90	30/90	30/90	40/90	48/90	30/90	30/90	サイクル長(秒)		
可能交通容量 C i	438	725	795	667	506	810	442	494	285	90		
交通容量比 q/C i	0.463	0.425	0.000	0.033	0.095	0.475	0.154	0.077	0.965			
交通処理案のチェック	OK	OK	OK	OK	OK	OK	OK	OK	OK			
滞留長 L s (m)	54.2		0.0		10.8		22.7		69.3			

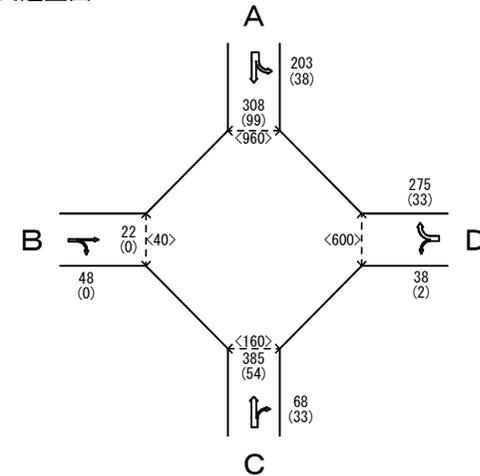
※ N=KER×(3600/C), N: 1時間内で右折車が交差点内に滞留する台数  
 ※ \*交通容量 (台/実1時間)  
 ※ 環状4号線の来場者の歩行ルートは、東側歩道を通行することを想定  
 ※ Aは、西側駐車場からの来場者による横断数を計上  
 ※ Bからの来場者はC、Dを横断することを想定

A: 至 十日市場  
 B:  
 C: 至 泉  
 D:

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]  
 <歩行者数>[人/時]

現示方式の図示

現示	1 $\phi$	2 $\phi$	3 $\phi$	
表示時間	G:40 Y:3 AR:0	G:8 Y:2 AR:2	G:30 Y:3 AR:2	C=90
有効青時間	40	8	30	G=78
損失時間	3	4	5	L=12

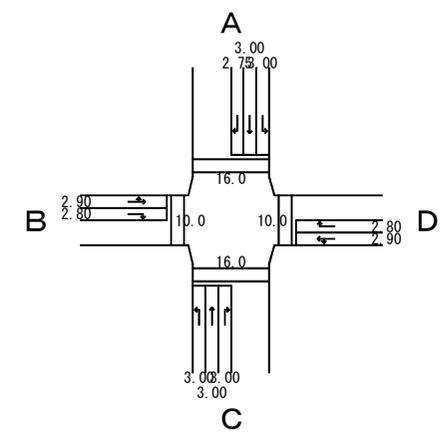
⑦ 開催中交差点交通量 (地点6 (瀬谷中学校前): ピーク時 16:00~17:00)

流入部	A			B			C			D		
	左折	直進	右折	左折・直進	右折	左折	直進	右折	左折・直進	右折		
車線の種類	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1		
車線数	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1		
飽和交通流率の基本値 S B	1999	1708	1800	1835	1932	1530	1576	1473	1541	1800		
車線幅員による補正率 $\alpha_w$ (車線幅員) m	1.000 (3.00)	1.000 (3.00)	1.000 (2.75)	0.950 (2.90)	1.000 (2.80)	1.000 (3.00)	1.000 (3.00)	1.000 (3.00)	0.950 (2.90)	1.000 (2.80)		
縦断勾配による補正率 $\alpha_G$ (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)	1.000 (0.00)	1.000 (0.00)	1.000 (0.00)		
大型車混入による補正率 $\alpha_T$ (大型車混入率) %	0.691 (63.79)	0.878 (19.90)	0.930 (10.71)	0.899 (16.07)	0.882 (19.10)	0.905 (14.98)	0.901 (15.63)	0.853 (24.64)	0.889 (17.87)	0.695 (62.71)		
左折車混入による補正率 $\alpha_{LT}$ (左折率) L % (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 横断歩行者による補正率 $\alpha_L$	0.32 35 25 0.771			0.980 (8.3) 0.16 39 27					0.928 (32.1) 0.16 39 27			
右折車混入による補正率 $\alpha_{RT}$ (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			0.648 35 2(72)		0.730 39 2(72)			0.652 35 2(72)		0.724 39 2(72)		
飽和交通流率 S A	1065	1500	1674	1536	1704	1227	1420	1256	1208	1251		
設計交通量 q	58	397	28	336 (28+308)	267	247	403	138	442 (142+300)	59		
右折補正交通量 q R-N			0		0			0		0		
交差点流入部の需要率 $\rho$	0.054	0.265	0.000	0.219	0.000	0.201	0.284	0.000	0.366	0.000		
必要現示率	1 $\phi$ 0.054 2 $\phi$ 3 $\phi$ 4 $\phi$	0.265	0.000	0.219		0.201	0.284	0.000	0.366	0.000		
有効青時間(秒)	1 $\phi$ 35 2 $\phi$ 3 $\phi$ 4 $\phi$	35	5	39	5	35	35	5	39	5		
信号青時間比 G/C	35/100	35/100	5/100	39/100	5/100	35/100	35/100	5/100	39/100	5/100		
可能交通容量 C i	373	525	293	599	438	429	497	260	471	377		
交通容量比 q/C i	0.155	0.756	0.096	0.561	0.610	0.576	0.811	0.531	0.938	0.156		
交通処理案のチェック	OK	OK	OK	OK	OK	OK	OK	OK	OK	OK		
滞留長 L s (m)	23.8		7.8		79.5	71.0		43.0		24.0		

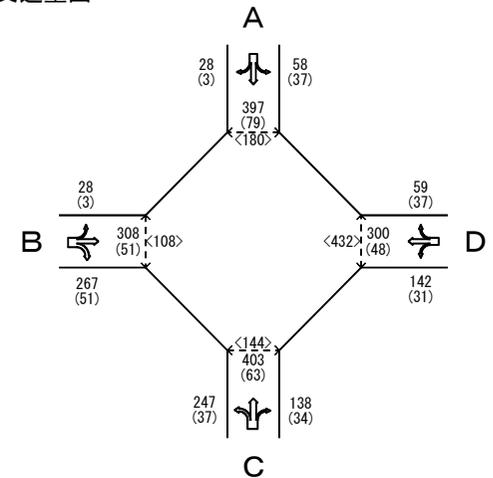
※ N=KER×(3600/C), N: 1時間で右折車が交差点内に滞留する台数  
 ※ \*交通容量 (台/実1時間)  
 ※ 環状4号線の来場者の歩行ルートは、東側歩道を通行することを想定  
 ※ 来場者の歩行者ルートが複数ある場合は、歩行者数を等分

- A: 至 十日市場
- B: 至 国道246号
- C: 至 泉
- D: 至 瀬谷小学校

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]  
 <歩行者数>[人/時]

現示方式の図示

現示	1 $\phi$	2 $\phi$	3 $\phi$	4 $\phi$	
表示時間	G:35 Y:3 AR:0	G:5 Y:3 AR:2	G:39 Y:3 AR:0	G:5 Y:3 AR:2	C=100
有効青時間	35	5	39	5	G=84
損失時間	3	5	3	5	L=16

⑧ 開催中交差点交通量 (地点9: ピーク時 17:00~18:00)

流入部	A		B		C		D	
	左折・直進	右折	左折・直進	右折	左折・直進	右折	左折・直進	右折
車線の種類	1	1	1	1	1	1	1	1
車線数	1	1	1	1	1	1	1	1
飽和交通流率の基本値 S B	2000	1800	2000	1800	2000	1800	2000	1800
車線幅員による補正率 α w (車線幅員) m	1.000 (3.00)	1.000 (3.20)	1.000 (3.00)	1.000 (3.00)	1.000 (3.20)	1.000 (3.20)	1.000 (3.00)	1.000 (3.00)
縦断勾配による補正率 α G (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)	1.000 (0.00)
大型車混入による補正率 α T (大型車混入率) %	0.909 (14.29)	1.000 (0.00)	1.000 (0.00)	1.000 (0.00)	0.936 (9.73)	1.000 (0.00)	1.000 (0.00)	0.885 (18.47)
左折車混入による補正率 α L T (左折率) L %	0.783 (54.5)		1.000 (0.0)		1.000 (0.0)		1.000 (0.0)	
(歩行者による低減率) f p	0.30	0.13	0.13	0.13	0.13	0.30	0.13	0.13
(有効青時間) 秒	57	57	34	53	57	57	34	53
(歩行者用青時間) 秒	52	52	29	48	52	52	29	48
横断歩行者による補正率 α L		0.881		0.882		0.726		0.882
右折車混入による補正率 α 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	1424	1586	2000	1588	1872	1307	2000	1405
設計交通量 q	420 (229+191)	0	0 (0+0)	0	257 (0+257)	0	0 (0+0)	249
右折補正交通量 q R-N								
交差点流入部の需要率 ρ	0.295	0.000	0.000	0.000	0.137	0.000	0.000	0.177
必要現示率	1 φ		0.000	0.000		0.000	0.114	0.114
	2 φ			0.000			0.063	0.063
	3 φ	0.295	0.000		0.137	0.000		0.295
有効青時間(秒)	1 φ		34	34		34	34	34
	2 φ			19			19	19
	3 φ	57	57		57	57		57
信号青時間比 G/C	57/120	57/120	34/120	53/120	57/120	57/120	34/120	53/120
可能交通容量 C i	676	753	567	701	889	621	567	621
交通容量比 q/C i	0.621	0.000	0.000	0.000	0.289	0.000	0.000	0.401
交通処理案のチェック	OK	OK	OK	OK	OK	OK	OK	OK
滞留長 L s (m)		0.0		0.0		0.0		88.5

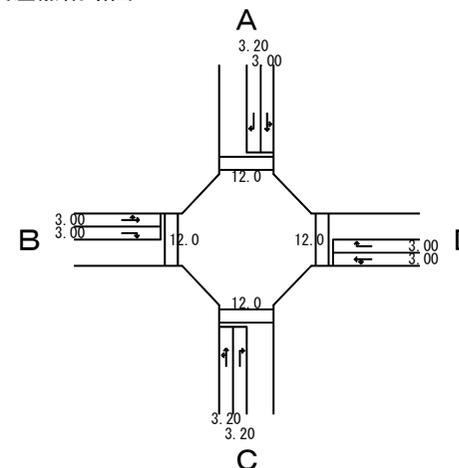
※ N=KER×(3600/C), N: 1時間で右折車が交差点内に滞留する台数  
 ※ \*交通容量 (台/実1時間)  
 ※ 瀬谷地内線の来場者の歩行ルートは、東側歩道を通行することを想定  
 ※ 来場者の歩行者ルートが複数ある場合は、歩行者数を等分  
 ※ 地点9は、新設交差点であり、信号1サイクルあたり5人として計上

- A: 至 対象事業実施区域
- B: 至 環状4号線
- C: 至 二ツ上橋交差点
- D: 至 中原街道

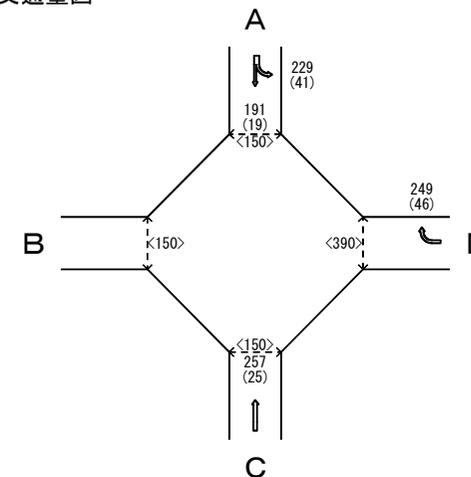
現示方式の図示

現示	1φ	2φ	3φ	
表示時間	G:34 Y:2 AR:0	G:19 Y:2 AR:2	G:57 Y:2 AR:2	C=120
有効青時間	34	19	57	G=110
損失時間	2	4	4	L=10

交差点概略図



交通量図

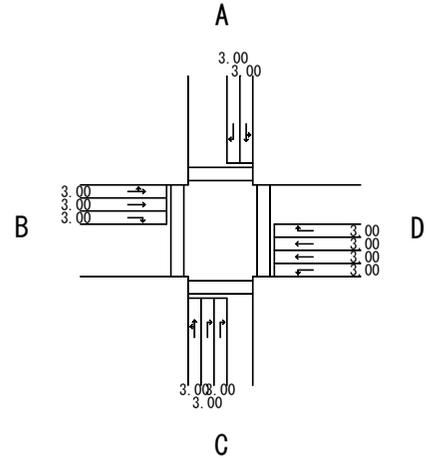


上段: 方向別合計交通量[台/時]  
 下段: (大型車混入台数)[台/時]  
 <歩行者数>[人/時]

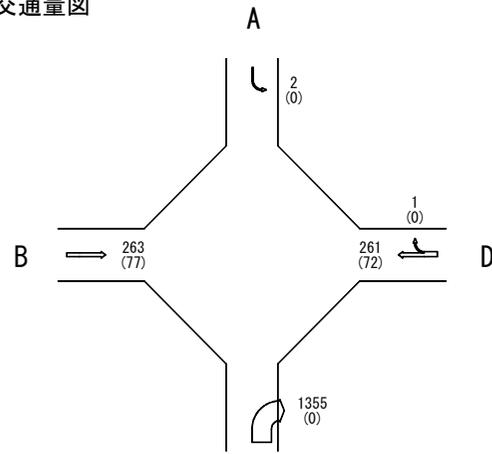
⑨ 開催中交差点交通量 (地点 10 : ピーク時 20 : 00~21 : 00)

流入部 車線の種類	A 至十日市場		B 至相模原			C 至対象事業実施区域		D 至鶴ヶ峰		
	左折・直進	右折	左折・直進	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	2	1	2	1
飽和交通流率の基本値 S B	2000	1800	2000	2000	1800	2000	1800	1800	2000	1800
車線幅員による補正率 α w (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)	1.000 (3.00)	1.000 (3.00)	1.000 (3.00)
縦断勾配による補正率 α G (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)	1.000 (0.00)	1.000 (0.00)	1.000 (0.00)
大型車混入による補正率 α T (大型車混入率)	1.000 (0.00)	1.000 (0.00)	0.830 (29.28)	0.830 (29.28)	1.000 (0.00)	1.000 (0.00)	1.000 (0.00)	1.000 (0.00)	0.838 (27.59)	1.000 (0.00)
左折車混入による補正率 α L T (左折率)	0.901		1.000 (0.0)			1.000 (0.0)				
右折車混入による補正率 α R T (右折率)					0.761 15					0.760 15
飽和交通流率 S A	1802	1800	1660	1660	1800	2000	3600	1800	3352	1800
設計交通量 q	2 (2+0)	0	263 (0+263)		0	0 (0+0)	1355	0	261	1
右折補正交通量 q R - N										
流入部の需要率 ρ	0.001	0.000	0.079		0.000	0.000	0.376	0.000	0.078	0.001
必要現示率	1 φ 0.001	2 φ 0.000	3 φ 0.000	4 φ 0.000	0.000	0.000	0.161	0.000	0.078	0.001
有効青時間(秒)	1 φ 18	2 φ 18	3 φ 24	4 φ 15	15	18	18	15	15	15
信号青時間比 G/C	18/110	42/110	15/110		15/110	18/110	42/110	15/110	15/110	15/110
可能交通容量 C i	295	687	453		169	327	1375	245	457	168
交通容量比 q/C i	0.007	0.000	0.581		0.000	0.000	0.985	0.000	0.571	0.006
交通処理案のチェック	OK	OK	OK		OK	OK	OK	OK	OK	OK
滞留長 L s (m)		0.0			0.0		186.3	0.0		0.3

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)

資1.8-137

※ N=KER×(3600/C), N : 1時間での右折車が交差点内に滞留する台数  
※ \*交通容量 (台/実1時間)

現示方式の図示

現示	1φ	2φ	3φ	4φ	
表示時間	G:15 Y:3 AR:3	G:18 Y:3 AR:0	G:24 Y:2 AR:3	G:25 Y:13 AR:1	C=110
有効青時間	15	18	24	0	G=57
損失時間	6	3	5	39	L=53

- A: 至 十日市場
- B: 至 相模原
- C: 至 対象事業実施区域
- D: 至 鶴ヶ峰

⑩ 開催中交差点交通量 (地点 12 : ピーク時 20 : 00~21 : 00)

交 差 点 名	環 4 A 交 差 点					
	A		B		C	
流 入 部	左折	直進	直進	右折	左折	右折
車 線 の 種 類	1	2	2	1	1	1
車 線 数	1	2	2	1	1	1
飽和交通流率の基本値	S B	1800	2000	2000	1800	1800
車線幅員による補正率 (車線幅員)	$\alpha_w$ m	1.000 (3.00)	1.000 (3.00)	1.000 (3.25)	1.000 (3.00)	1.000 (3.00)
縦断勾配による補正率 (縦断勾配)	$\alpha_G$ %	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 (大型車混入率)	$\alpha_T$ %	1.000 (0.00)	0.739 (50.53)	0.882 (19.18)	1.000 (0.00)	0.682 (66.67)
左折車混入による補正率 (左折率)	$\alpha_{LT}$ L %					
(歩行者による低減率)	f p	0.14			0.18	
(有効青時間)	秒	16			58	
(歩行者用青時間)	秒	15			47	
横断歩行者による補正率	$\alpha_L$	0.869			0.854	
右折車混入による補正率 (右折率)	$\alpha_{RT}$ 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	1564	2956	3528	1800	1048
設計交通量	q	0	380	292	0	3
右折補正交通量	q R-N					
交差点流入部の需要率	$\rho$	0.000	0.129	0.083	0.000	0.003
必要現示率						
1 $\phi$		0.000	0.129	0.062		
2 $\phi$				0.021	0.000	
3 $\phi$					0.003	0.835
有効青時間(秒)						
1 $\phi$		16	16	18		
2 $\phi$				6		
3 $\phi$					58	58
信号青時間比	G/C	16/90	16/90	24/90	6/90	58/90
可能交通容量	C i	278	526	941	120	676
交通容量比	q/C i	0.000	0.722	0.310	0.000	0.004
交通処理案のチェック		OK	OK	OK	OK	NG
滞留長	L s (m)	0.0	78.5	50.6	0.0	1.7
						348.3

※  $N = KER \times (3600/C)$ , N : 1 時間で右折車が交差点内に滞留する台数

※ \*交通容量 (台/実 1 時間)

※ 環状 4 号線の来場者の歩行ルートは、東側歩道を通行することを想定

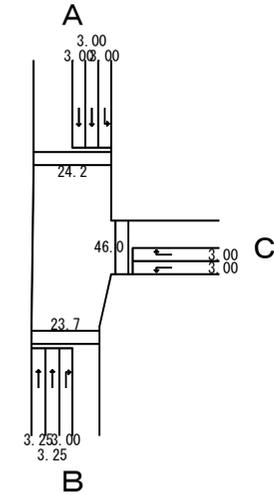
※ 本博覧会の開催中は、A の横断歩道は使用しないように誘導

- A: 至 海軍道路入口交差点
- B: 至 (跡地東 A 交差点)
- C: 至 泉区

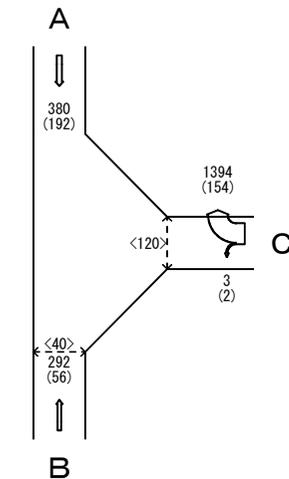
現示方式の図示

現示	1 $\phi$	2 $\phi$	3 $\phi$	
表示時間	G:15 Y:3 AR:0	G:5 Y:3 AR:2	G:57 Y:3 AR:2	C=90
有効青時間	16	6	58	G=80
損失時間	2	4	4	L=10

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]  
 <歩行者数> [人/時]

### (3) 地点 12 における迂回経路運用時の滞留緩和効果の試算

地点 12 においては、右折車線の交通容量比が 1 を超過しており、信号 1 サイクルで捌き切れない車両と次の信号サイクルによる滞留長によって、土地区画整理事業の区域内道路や駐車場内に地点 12 からの退場待ちの車両が発生すると想定します。

地点 12 における来場車両の滞留（退場時）を緩和するため、地点 10 及び地点 2 を経由した迂回経路の運用について、これを採用した場合の効果を検討しました。検討に当たっては、本博覧会の開催時における環状 4 号線や八王子街道の整備状況を考慮するとともに、地点 10 及び地点 2 に交通混雑が発生しないよう、迂回させる車両数を設定（200 台/時）し、迂回経路を利用した場合における、地点 10、地点 2 及び地点 12 の交通容量比及び交差点需要率を試算しました（表 1.8-12）。

この迂回経路の運用により、地点 12 の交通容量比及び交差点需要率は改善され、来場車両による滞留については、一定程度の緩和が期待できることから、引き続き、交通管理者等との調整を進めていきます。また、区域内道路及び駐車場内に車両が滞留できるスペースをできるだけ多く確保するとともに、ピーク時間について事前周知することで、来場車両の退出時間が集中しないよう促していきます。

なお、地点 12 については、来場車両のピーク時（20:00～21:00）における北側の横断歩道の利用は限定的であると想定され、環状 4 号線には地点 12 以外の横断箇所も複数あることから、案内看板の設置や誘導員を配置するなど、北側の横断歩道による影響については極力生じさせないように努めていきます。

表 1.8-12 迂回経路の運用効果の試算結果

No.	迂回経路の運用	地点 12			地点 10		地点 2		
		北側の横断歩道の使用	交通容量比(右折)	交差点需要率(限界需要率:0.889)	退場待ち車両台数[台]	交通容量比(左折)	交差点需要率(限界需要率:0.518)	交通容量比(右折)	交差点需要率(限界需要率:0.912)
①	なし	使用しないように誘導した場合	1.296	0.985	318	0.000	0.455	0.027	0.370
②	あり		1.110	0.865	118	0.612	0.455	0.700	0.495
③	なし	誘導しない場合	1.515	1.127	474	0.000	0.455	0.027	0.370
④	あり		1.298	0.987	274	0.612	0.455	0.700	0.495

注：試算条件及び試算方法は以下のとおりです。

<試算条件>

- ・地点 12 を右折して帰宅する来場車両台数（1,394 台）のうち約 200 台を地点 10 から退出させ、その後は地点 2（右折）を經由して環状 4 号線を北上することを想定。
- ・地点 2（目黒交番）のピーク時（17～18 時）における D 断面の右折車線（東→北方向）の可能交通容量（297 台※1[台/時]）の約 7 割（ $297 \times 0.7 \approx 208$ ）を迂回車両として設定。

<試算結果>

○退場待ち車両台数

退場待ち車両台数[台/時]=ピーク 1 時間の退場台数[台/時]-可能交通容量 [台/時]

計算①=1,394【※1】-1,076【※1】=318、計算②=計算①-200=118

計算③=1,394【※2】-920【※2】=474、計算④=計算③-200=274

○地点 12 の交通容量比（C 断面右折車線：東→北）及び交差点需要率

計算①：【※1】の計算シート参照

計算②：迂回車両（200 台）を減じた場合の車両台数=1,394【※1】-200=1,194[台/時]

当該車線の可能交通容量=1,076【※1】[台/時]

当該車線の交通容量比=1,194/1,076=1.110

当該車線の交通需要率=設計交通量÷飽和交通流率=1,194/1,670【※1】=0.715

交差点需要率=0.129(1φ)【※1】+0.021(2φ)【※1】+0.715(3φ)=0.865

計算③：【※2】の計算シート参照

計算④：迂回車両（200 台）を減じた場合の車両台数=1,394【※2】-200=1,194[台/時]

当該車線の可能交通容量=920【※2】[台/時]

当該車線の交通容量比=1,194/920=1.298

当該車線の交通需要率=設計交通量÷飽和交通流率=1,194/1,427【※2】=0.837

交差点需要率=0.129(1φ)【※2】+0.021(2φ)【※2】+0.837(3φ)=0.987

○地点10の交通容量比（C断面左折直進車線：南→西）及び交差点需要率

計算①：【※3】の計算シート参照

計算②：迂回車両（200台）が加わった場合の車両台数=0【※3】+200=200[台/時]

当該車線の可能交通容量=327【※3】[台/時]

当該車線の交通容量比=200/327=0.612

当該車線の交通需要率=設計交通量÷飽和交通流率=200/2,000【※3】=0.100

交差点需要率=0.079【※3】(1φ)+0.161【※3】(2φ)+0.215【※3】(3φ)+0.000【※3】(4φ)=0.455

・当該車線の信号現示(2φ)では別車線（C断面右折車線）の交通需要率が最大であるため、2φの必要現示率としては別車線の値（0.161）を採用

・計算③は計算①に同じ、計算④は計算②に同じ

○地点2の交通容量比（D断面右折車線：東→北）及び交差点需要率

計算①：【※4】の計算シート参照

計算②：迂回車両（200台）が加わった場合の車両台数=8【※4】+200=208[台/時]

当該車線の可能交通容量=297【※4】[台/時]

当該車線の交通容量比=208/297=0.700

当該車線の交通需要率=設計交通量÷飽和交通流率=208/1,656【※4】=0.126

交差点需要率=0.184【※4】(1φ)+0.038【※4】(2φ)+0.147【※4】(3φ)+0.126(4φ)=0.495

・当該車線の信号現示(4φ)では本車線の交通需要率が最大であるため、4φの必要現示率としては本車線の値（0.126）を採用

・計算③は計算①に同じ、計算④は計算②に同じ

<試算に用いた資料>

【※1】…地点12の計算シート（p資1.8-138参照）

【※2】…地点12（北側の横断歩道を使用する場合）の計算シート（p資1.8-141参照）

【※3】…地点10の計算シート（p資1.8-137参照）

【※4】…地点2の計算シート（p資1.8-130参照）

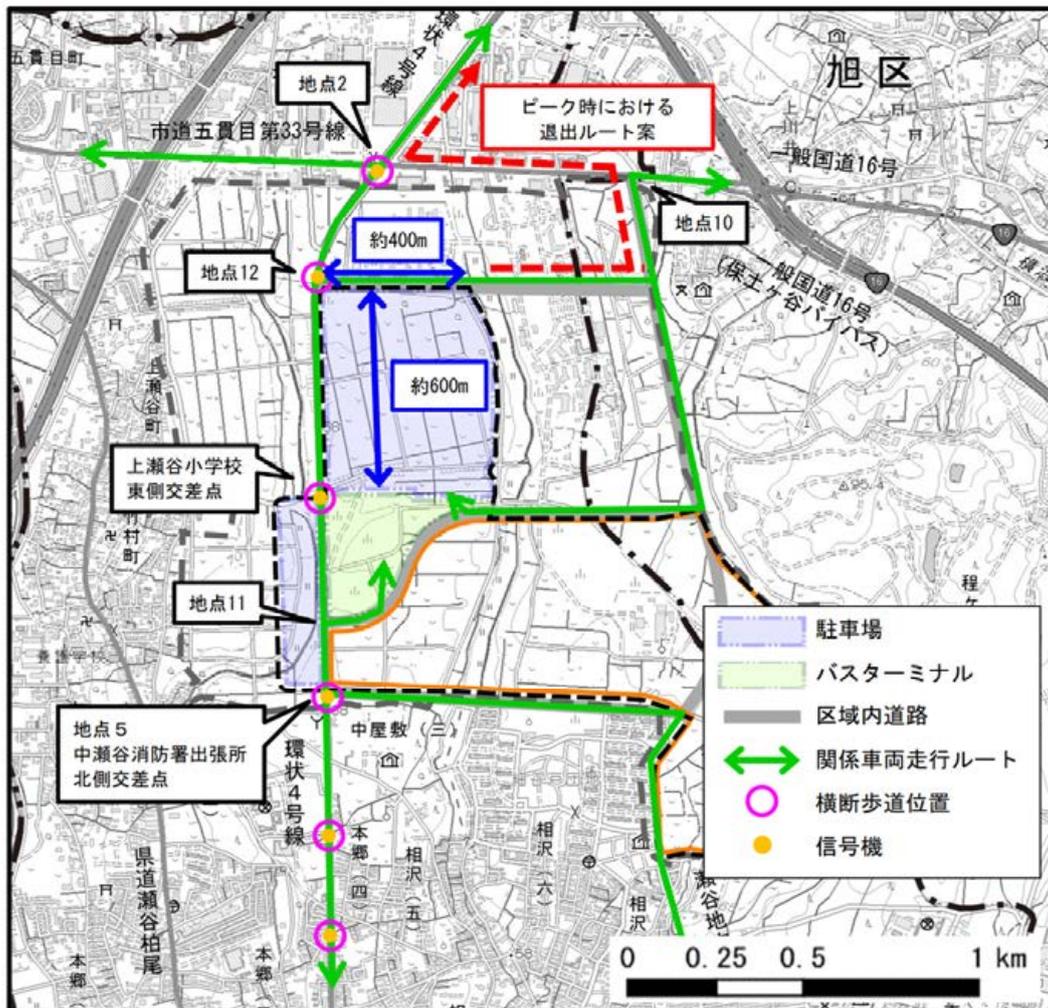


図 1.8-6 ピーク時における迂回経路案

○開催中交差点交通量 (地点 12 : ピーク時 20 : 00~21 : 00) ※北側 A の横断歩道を使用する場合(参考)

交 差 点 名	環 4 A 交 差 点					
	A		B		C	
流 入 部	左折	直進	直進	右折	左折	右折
車 線 の 種 類	1	2	2	1	1	1
車 線 数	1	2	2	1	1	1
飽和交通流率の基本値 S B	1800	2000	2000	1800	1800	1800
車線幅員による補正率 $\alpha w$ (車線幅員) m	1.000 (3.00)	1.000 (3.00)	1.000 (3.25)	1.000 (3.00)	1.000 (3.00)	1.000 (3.00)
縦断勾配による補正率 $\alpha G$ (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)
大型車混入による補正率 $\alpha T$ (大型車混入率) %	1.000 (0.00)	0.739 (50.53)	0.882 (19.18)	1.000 (0.00)	0.682 (66.67)	0.928 (11.05)
左折車混入による補正率 $\alpha L T$ (左折率) L % (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 横断歩行者による補正率 $\alpha L$					0.18 58 47	0.18 58 47
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	1564	2956	3528	1800	1048	1427
設計交通量 q	0	380	292	0	3	1394
右折補正交通量 q R-N						
交差点流入部の需要率 $\rho$	0.000	0.129	0.083	0.000	0.003	0.977
必要現示率	1 $\phi$	0.000	0.129	0.062		0.129
	2 $\phi$			0.021	0.000	0.021
	3 $\phi$				0.003	0.977
有効青時間(秒)	1 $\phi$	16	16	18		
	2 $\phi$			6	6	
	3 $\phi$				58	58
信号青時間比 G/C	16/90	16/90	24/90	6/90	58/90	58/90
可能交通容量 C i	278	526	941	120	676	920
交通容量比 q/C i	0.000	0.722	0.310	0.000	0.004	1.515
交通処理案のチェック	○K	○K	○K	○K	○K	NG
滞留長 L s (m)	0.0	78.5	50.6	0.0	1.7	348.3

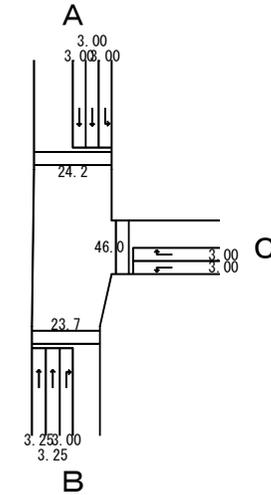
※ N=KER×(3600/C), N: 1 時間で右折車が交差点内に滞留する台数

※ \*交通容量 (台/実1時間)

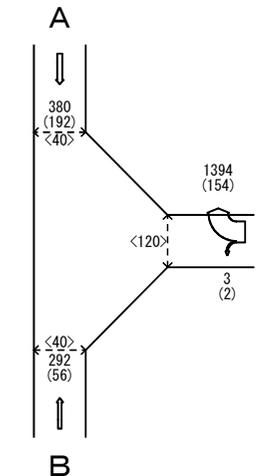
※ 環状 4 号線の来場者の歩行ルートは、東側歩道を通行することを想定

- A: 至 海軍道路入口交差点
- B: 至 (跡地東 A 交差点)
- C: 至 泉区

交差点概略図



交通量図



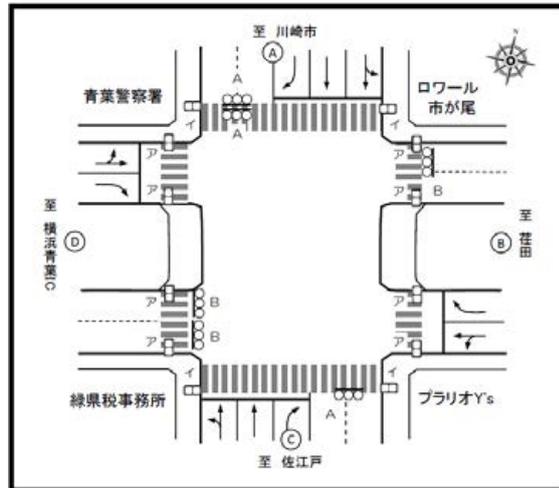
上段 : 方向別合計交通量 [台/時]  
下段 : (大型車混入台数) [台/時]  
<歩行者数> [人/時]

現示方式の図示

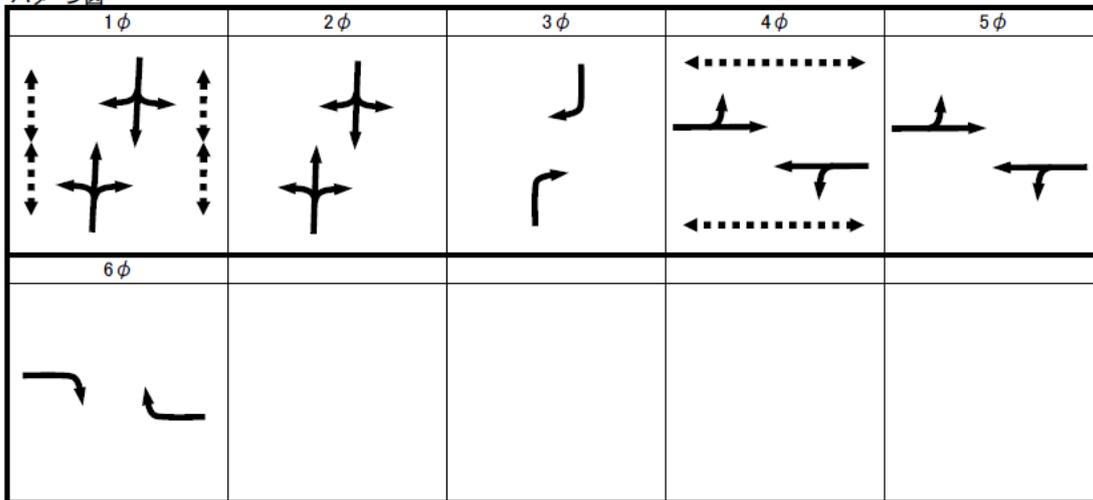
現示	1 $\phi$	2 $\phi$	3 $\phi$	
表示時間	G:15 Y:3 AR:0	G:5 Y:3 AR:2	G:57 Y:3 AR:2	C=90
有効青時間	16	6	58	G=80
損失時間	2	4	4	L=10

#### (4) パークアンドライド駐車場周辺における影響の検討諸元

本編「6.10.4 環境の保全のための措置 (5)パークアンドライドの実施による影響」で行った交差点解析（市ヶ尾交差点）の検討諸元として、信号現示パターンを図 1.8-7、道路幅員図を図 1.8-8、道路規制図を図 1.8-9 に示します。



パターン図

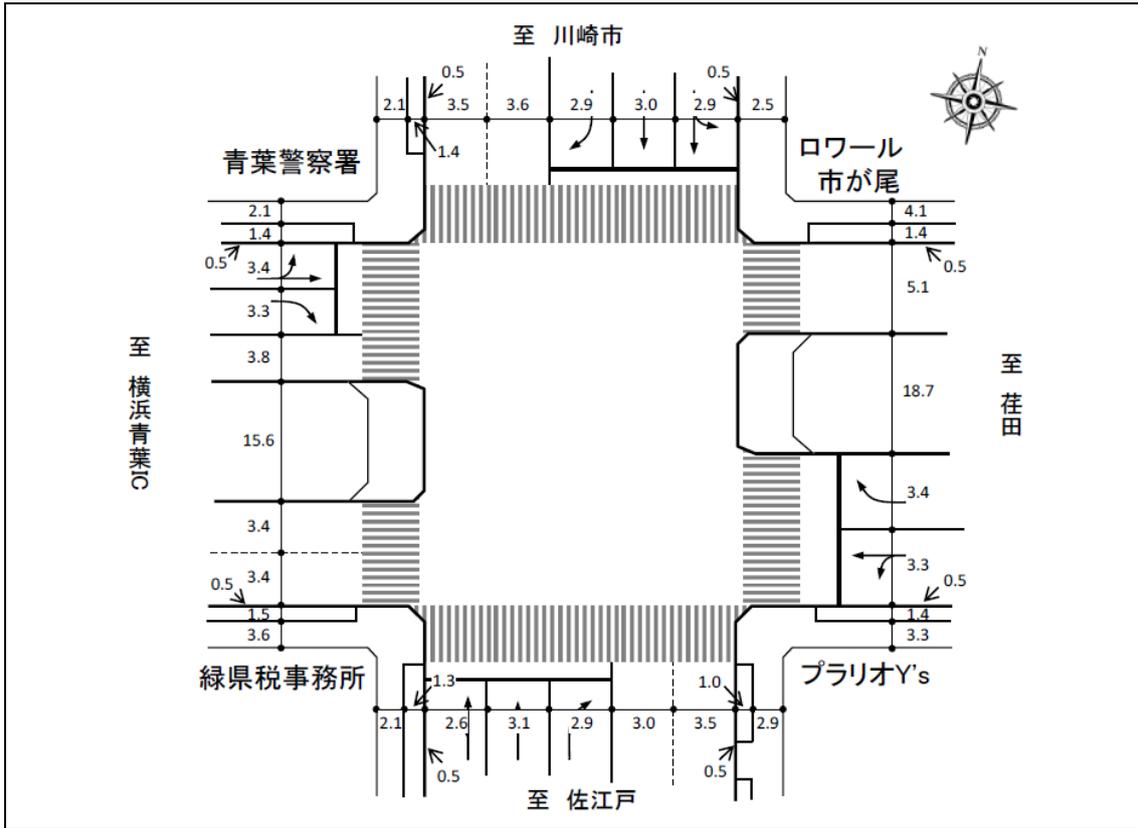


スプリット図 B 青 Y 黄 R 赤 点減 単位:秒

灯器	1φ			2φ			3φ			4φ			5φ			6φ		
A	B	B	B	Y	右	Y	R	R	R	R	R	R	R	R	R	R	R	R
B	R	R	R	R	R	R	R	R	直左	直左	直左	直左	Y	R	右	Y	R	
ア	B	点減	R	R	R	R	R	R	R	R	R	R	R	R	R	R	R	R
イ	R	R	R	R	R	R	R	B	点減	R	R	R	R	R	R	R	R	R
階梯	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	サイクル長		
朝	46	7	2	3	8	3	2	16	8	2	3	1	15	3	2	121		
昼	43	7	2	3	6	3	2	17	8	2	3	1	17	3	2	119		
夕	46	7	2	3	13	3	2	17	8	2	3	1	21	3	2	133		
夜	42	7	2	3	5	3	2	19	8	2	3	1	9	3	2	111		
朝①	57	7	2	3	9	3	2	16	8	2	3	1	17	3	2	135		
朝②	38	7	2	3	9	3	2	16	8	2	3	1	10	3	2	109		
朝③	42	7	2	3	5	3	2	16	8	2	3	1	18	3	2	117		
昼①	44	7	2	3	7	3	2	17	8	2	3	1	20	3	2	124		
昼②	44	7	2	3	5	3	2	17	8	2	3	1	20	3	2	122		
昼③	41	7	2	3	5	3	2	17	8	2	3	1	12	3	2	111		
夕①	47	7	2	3	12	3	2	17	8	2	3	1	24	3	2	136		
夕②	52	7	2	3	13	3	2	17	8	2	3	1	18	3	2	136		
夕③	40	7	2	3	13	3	2	17	8	2	3	1	20	3	2	126		
夜①	44	7	2	3	5	3	2	19	8	2	3	1	6	3	2	110		
夜②	39	7	2	3	5	3	2	19	8	2	3	1	11	3	2	110		
夜③	44	7	2	3	5	3	2	18	8	2	3	1	11	3	2	114		

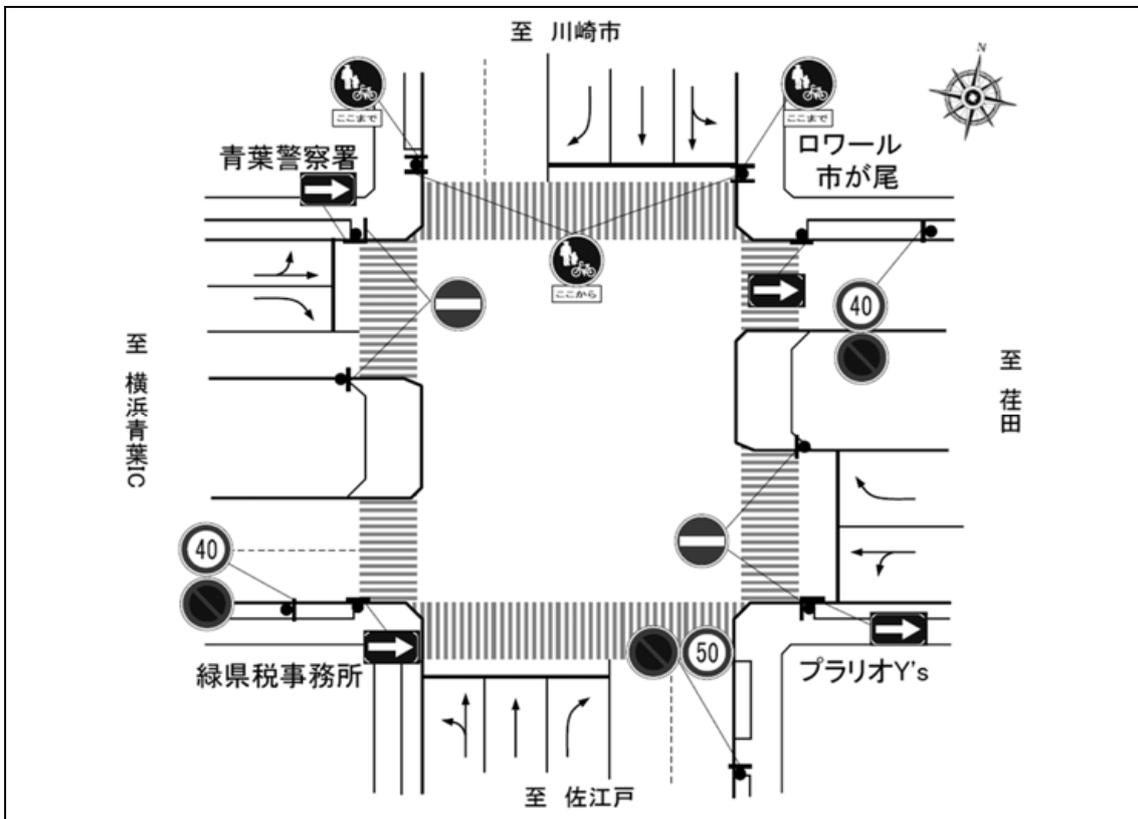
資料：横浜市からの提供資料より作成（令和2年度調査資料）

図 1.8-7 信号現示パターン（市ヶ尾交差点）



資料：横浜市からの提供資料より作成（令和2年度調査資料）

図 1.8-8 道路幅員図（市ヶ尾交差点）

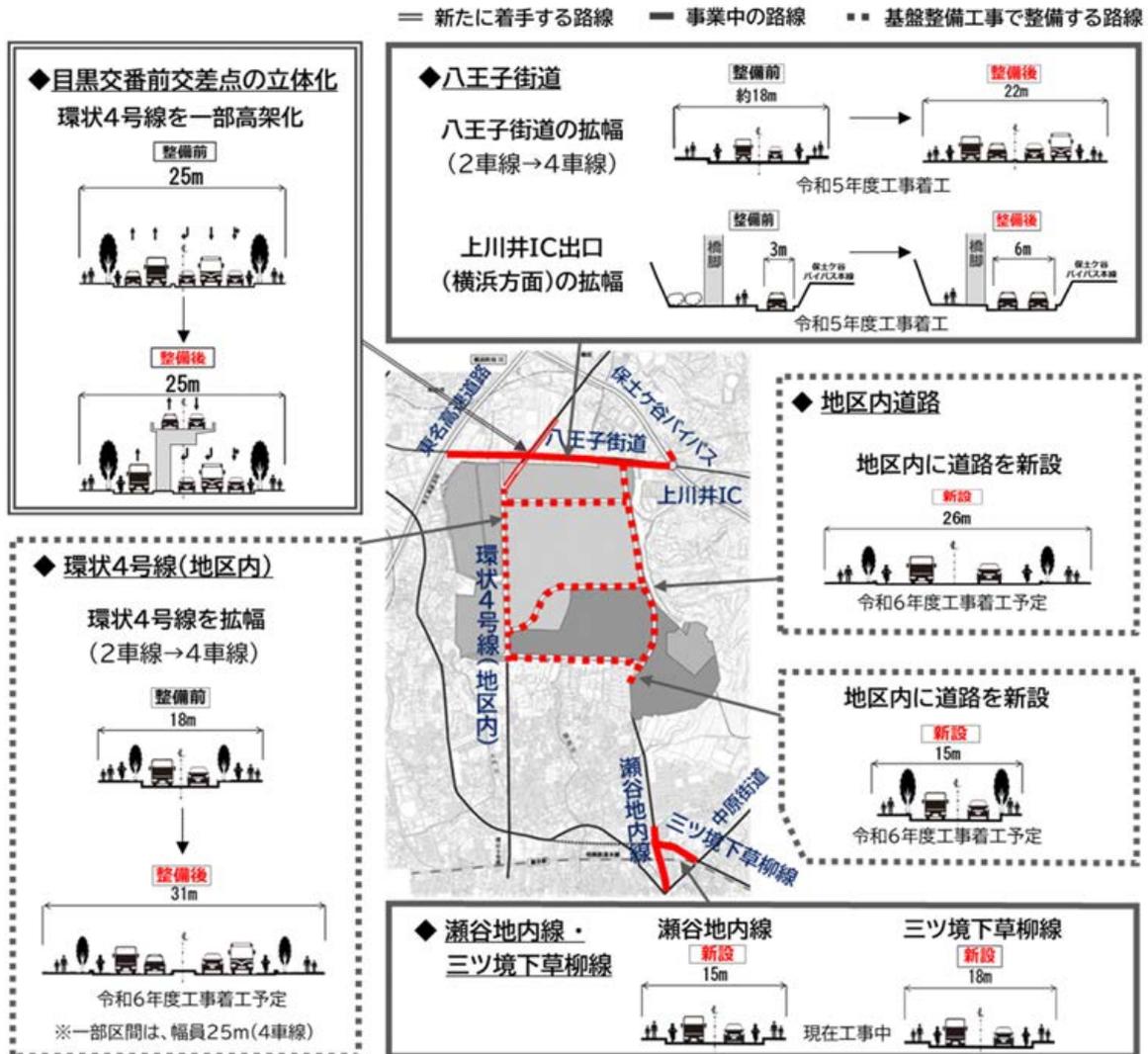


資料：横浜市からの提供資料より作成（令和2年度調査資料）

図 1.8-9 道路規制図（市ヶ尾交差点）

(5) 周辺道路に関する情報

1) 地区周辺の道路整備イメージ



資料：令和5年9月14日横浜市会（建築・都市整備・道路委員会）資料より作成

図 1.8-10 地区周辺の道路整備イメージ

2) 神奈川県 地域の主要渋滞箇所（一般道）

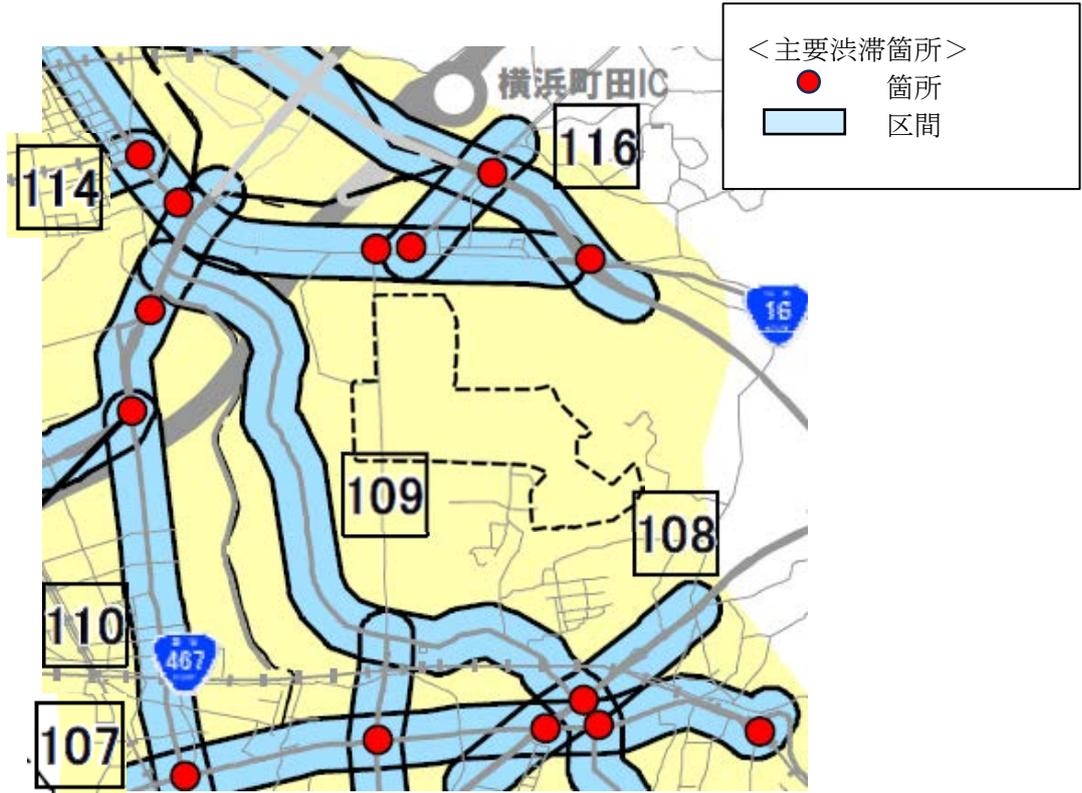


図 1.8-11 地域の主要渋滞箇所（一般道）

表 1.8-13 地域の主要渋滞箇所（一般道）

区間名		箇所名
107	横浜厚木線 （仮称）深見～二ツ橋	（仮称）深見
		瀬谷四丁目
		三ツ境駅跨線橋南口側
		南台
		二ツ橋
108	丸子中山茅ヶ崎線 二ツ上橋～南台	二ツ上橋
		南第
109	瀬谷柏尾線 二ツ上橋～二ツ橋	二ツ上橋
		二ツ橋
114	五貫目第33号線・目黒町町田線・一般国道16号 下鶴間～観音寺前	下鶴間
		観音寺前
		海軍道路入口
		（仮称）目黒交番前
116	環状4号線（鴨志田線） 卸センター入口～（仮称）目黒交番前	卸センター入口
		（仮称）目黒交番前

資料：神奈川県 地域の主要渋滞箇所（一般道）（国土交通省関東地方整備局 HP）  
[https://www.ktr.mlit.go.jp/ktr\\_content/content/000071907.pdf](https://www.ktr.mlit.go.jp/ktr_content/content/000071907.pdf)

(6) 現地調査から推定した交差点 11 の大型補正係数について

本編で示した交差点 11（無信号交差点）での交通処理検討（本編 p6. 10-57）に関して、大型車の補正係数を現地調査から推定しました。

乗用車換算の方法については、大型車、乗用車の信号交差点における左折時間の比率の実測値 2.24 を用いて試算しました。この実測値は、近隣交差点（図 1.8-12）において環状 4 号線からの左折に要する時間をビデオ計測し推定（大型 12.15 秒 ÷ 小型 5.42 秒 ≒ 2.24）したものです。



注 環状 4 号線を左折する車両の先端が横断歩道（赤線 IN）を通過してから、車両の後端が瀬谷柏尾線の横断歩道（赤線 OUT）を通過するまでに要する時間を計測した。

写真資料：©横浜市財政局 地図情報システムデータ

図 1.8-12 瀬谷中学校前における車両左折時間計測位置

表 1.8-14 左折に要する時間（秒）の計測結果

No.	1	2	3	4	5	6	7	8	平均(秒)
大型バス	10.62	9.66	14.03	14.76	14.03	10.43	15.6	8.06	12.15
乗用車	6.72	5.91	4.85	4.47	4.81	6.24	6.05	4.27	5.42

注 1 計測にあたっては、横断中の歩行者や先行車両によって左折に要する時間が影響を受けていないと認められる事例について計測対象としました。計測位置は図 1.8-12 参照。

注 2 ビデオ撮影日は令和 5 年 10 月 15 日です。

$$\text{主道路の交通容量（大型補正後）} = 387 + 79 \times 2.24 = 564 \text{ [pcu/時]}$$

$$\text{設定する予測交通量（大型補正後）} = 99 \times 2.24 = 222 \text{ [pcu/時]}$$

C：従道路流入部の交通容量

$$= (564/3600) \times (\exp(-(564/3600) \times 9.2)) / (1 - \exp(-(564/3600) \times 5.2)) \text{ [pcu/秒]}$$

$$= 0.0665 \text{ [pcu/秒]}$$

$$\approx 239 \text{ [pcu/時]} > \text{設定する予測交通量 } 222 \text{ [pcu/時]}$$

※ 1 主道路の一般車両交通量（466 台 = 小型 387 台 + 大型 79 台）と従道路の関係車両交通量（99 台 = 小型 0 台 + 大型 99 台）はそれぞれ 1 日のうちに最大となる台数で計算しています。

## (7) 北側から地点 11 に至るシャトルバスによる環状 4 号線の交通への影響について

環状 4 号線を北側から走行するシャトルバスが、地点 11 で左折して区域内道路に入る際に、歩行者の横断により一時的に左側車線の通行ができなくなる可能性があるため、一般交通に対する影響について検討しました。

地点 11 のピーク時間（15～16 時）において、一般交通は 466 台（資料編 p. 1. 8-74）であり、一般交通はシャトルバスによって車線変更する必要はありますが、環状 4 号線は開催時に 4 車線に拡幅されており、片側 1 車線の可能交通容量は 1,242[台/時]と算定されるため、一般交通の走行に支障はないと想定します。

地点 11 から上瀬谷小学校東側交差点までは約 360m（図 1. 8-13）ですが、この交差点での交通量を考慮しても片側一車線で一般交通は処理できると考えます。地点 12 までは約 960mの距離があります。

なお、地点 11 については、土地区画整理事業によって環状 4 号線が現状の 2 車線から 4 車線に拡幅されますが、無信号の交差点となるため、東西方向の歩行者の横断は想定していません。また、南北方向については、区域内道路が本博覧会の開催時点で供用しないことから、横断歩道の設置など具体的な形状等は決まっていますが、開催中の歩行者等の安全を確保できるよう、誘導員の配置等の対応について、交通管理者等との調整を進めていきます。

### <片側 1 車線の可能交通容量の算定結果>

$$\begin{aligned} \text{当該車線の交通容量} &= CB \times \gamma L \times \gamma C \times \gamma I \times \gamma T \\ &= 2,200 \times 1 \times 0.86 \times 0.875 \times 0.75 \\ &= 1,242 \text{ [台/時]} \end{aligned}$$

ここに、CB : 基本交通容量 (=2,200 pcu/時)

$\gamma L$  : 車線幅員に関する補正 (=1<sup>※1</sup>)

$\gamma C$  : 側方余裕に関する補正 (=0.86<sup>※2</sup>)

$\gamma I$  : 沿道状況に関する補正 (=0.875<sup>※3</sup>)

$\gamma T$  : 大型車に関する補正 (=0.75<sup>※4</sup>)

※1 : 3.25m 以上の場合の補正值

※2 : スピードダウンしたシャトルバスと中央分離帯に挟まれて左右両側とも余裕がないと仮定した場合の補正值

※3 : 駐停車の影響を考慮する必要のない市街地条件の補正值

※4 : 当該車線の大型車混入率を踏まえた補正值

資料 : 「道路の交通容量」(社団法人日本道路協会、昭和 59 年初版)

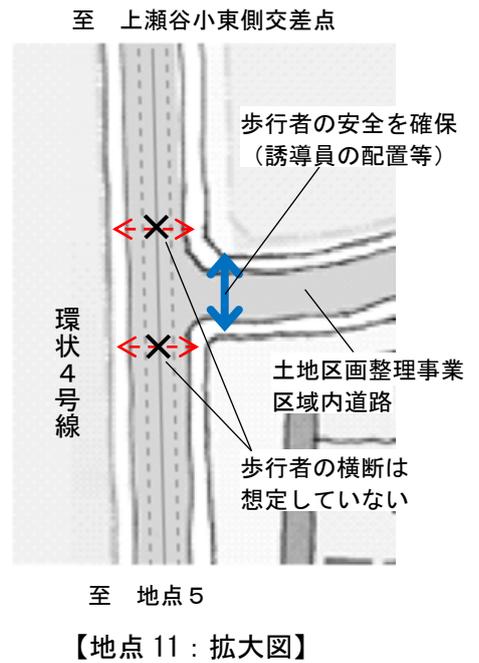
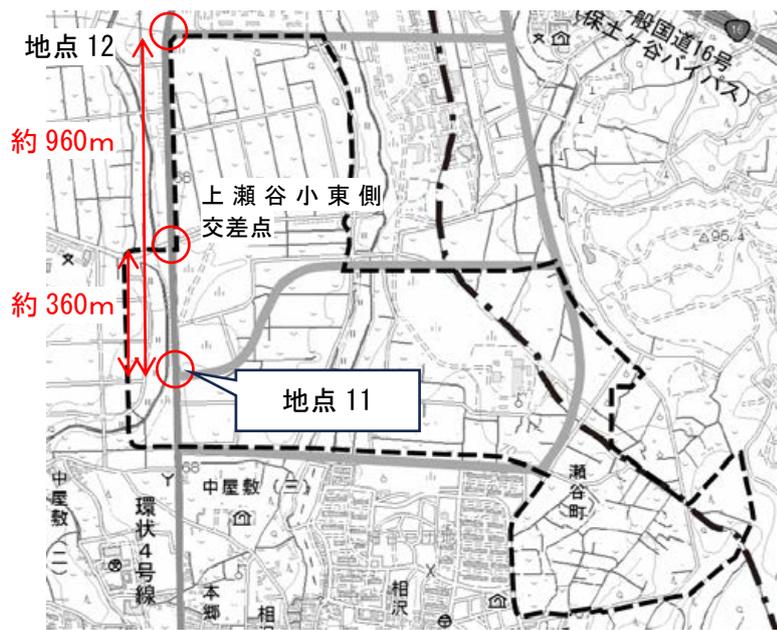


図 1.8-13 地点11における歩行者の動線

(8) 現況交通量（混雑時）を将来一般交通量とした場合の開催時の交通混雑について

現況交通量（混雑時）に本博覧会の開催によって発生する交通量（多客日）を加えた条件を用いて、開催中における会場周辺の交通混雑について予測した検証結果をご提示します。検証にあたっては、現況の交通量調査を行っている地点 1～7 を対象としました。地点 1～6 については、交差点需要率及び交通容量比を試算するとともに、地点 7 については、単路部における交通容量比を試算しました。

予測結果としては、全ての地点において、交差点需要率は限界需要率を下回り（表 1.8-15）、交差点需要率が最大となるのは、地点 1（目黒）で 0.774 でした。交通容量比については、地点 2（目黒交番前）及び地点 4（瀬谷土橋公園入口）を除いて全車線で 1.0 を下回りました（表 1.8-16）。交通容量比が 1.0 を上回る車線が生じた 2 交差点については、当該車線の交通容量比は地点 2（目黒交番前）の B 断面右折方向で 1.246、地点 4（瀬谷土橋公園入口）の B 断面右折方向で 1.882 でしたが、信号現示を調整することで、地点 2 は 0.851、地点 4 は 0.945 となり、1.0 を下回ると想定します。

地点 7 の交通容量比については 0.346 であり、準備書で算出した交通容量比を下回りました（準備書の交通容量比：0.440）が、瀬谷地内線及び三ツ境下草柳線の開通等による交通量の変化が反映されていないことが要因であると想定されます。

本博覧会協会としては、瀬谷地内線及び三ツ境下草柳線の開通及び広域交通網の変化を考慮すると、準備書のとおり、開催時の将来一般交通量を推計することで、開催時の実態に即した予測になると考えます。

※混雑時は、大型連休や行楽シーズン等の一般に交通量が増加するとされる時期を対象に設定しました。

表 1.8-15 現況交通量（混雑時）を用いた予測結果（交差点需要率）

時期	交差点名		交差点需要率（ピーク時間帯） <sup>注1</sup>			②の 限界需要率 <sup>注2</sup>
			準備書記載 の結果	現況交通量 による結果	差	
			①	②	①-②	
利用 ピーク 時期	地点 1	目黒	0.793 (17:00～18:00)	0.774 (18:00～19:00)	0.019	0.894
	地点 2	目黒交番前	0.370 (17:00～18:00)	0.509 (17:00～18:00)	-0.139	0.912
	地点 3	上川井 IC	0.732 (20:00～21:00)	0.632 (17:00～18:00)	0.100	0.836
	地点 4	滝沢	0.754 (10:00～11:00)	0.628 (17:00～18:00)	0.126	0.890
		瀬谷土橋公園入口	0.550 (17:00～18:00)	0.699 (16:00～17:00)	-0.149	0.908
	地点 5	中瀬谷消防署出張所 北側	0.398 (17:00～18:00)	0.365 (17:00～18:00)	0.033	0.867
地点 6	瀬谷中学校前	0.647 (16:00～17:00)	0.544 (17:00～18:00)	0.103	0.840	

注 1：交差点需要率：交差点需要率とは、交通流が単一な車線毎または交差点流入部毎に流入交通量を飽和交通流率で除した値で示されるその方向の交通流に対する必要な有効時間の比率（交差点流入部の需要率）のうち、交差点の信号制御において同一の信号現示の中で同時に流れる交通流の需要率の最大値（現示の需要率）の合計で示される位です。信号制御の損失時間のために限界需要率（注 2）が上限となり、限界需要率を超えると交通流を捌くことができなくなります。

注 2：限界需要率…「(サイクル長－損失時間(黄色－赤色))/サイクル長」で算出される値であり、交差点の処理能力の上限を示します。

表 1.8-16(1) 現況交通量（混雑時）を用いた予測結果（車線毎の交通容量比）

交差点名		断面	流入車線構成	車線の交通容量比				
				準備書記載の結果	現況交通量による結果	差		
				①	②	①-②		
地点 1	目黒	A	左折・直進	0.925	0.872	0.053		
			右折	0.252	0.235	0.017		
		B	左折・直進	0.804	0.463	0.341		
			右折	0.884	0.886	-0.002		
		C	左折	0.722	0.725	-0.003		
			直進	0.444	0.803	-0.359		
			右折	0.316	0.456	-0.140		
		D	左折・直進	0.699	0.639	0.060		
右折	0.592		0.754	-0.162				
地点 2	目黒交番前	A	左折・直進	0.325	0.373 <0.334>	-0.048		
			右折	0.653	0.820 <0.820>	-0.167		
			右折	0.653	0.820 <0.820>	-0.167		
		B	左折・直進	0.581	0.813 <0.813>	-0.232		
			直進	0.581	0.813 <0.813>	-0.232		
			右折	0.809	0.851 <1.246>	-0.042		
		C	左折・直進	0.179	0.214 <0.192>	-0.035		
			右折	0.250	0.284 <0.284>	-0.034		
			右折	0.250	0.284 <0.284>	-0.034		
		D	左折・直進	0.557	0.753 <0.753>	-0.196		
			直進	0.557	0.753 <0.753>	-0.196		
			右折	0.027	0.017 <0.024>	0.010		
		地点 3	上川井 IC	A	左折・右折	0.359	0.583	-0.224
					右折	0.056	0.622	-0.566
				B	左折	0.811	0.219	0.592
直進	0.429				0.328	0.101		
C	右折			0.940	0.811	0.129		
	左折可			0.080	0.340	-0.260		
D	右折			0.696	0.431	0.265		
	左折可			0.042	0.057	-0.015		
	直進	0.354	0.769	-0.415				
		右折	0.082	0.235	-0.153			

表 1.8-16(2) 現況交通量（混雑時）を用いた予測結果（車線毎の交通容量比）

交差点名	断面	流入車線構成	車線の交通容量比			
			準備書記載の結果	現況交通量による結果	差	
			①	②	①-②	
地点 4	滝沢	A	左折・直進	0.878	0.710	0.168
			直進	0.878	0.710	0.168
		B	直進	0.410	0.497	-0.087
			右折	0.004	0.046	-0.042
		C	左折・右折	0.945	0.810	0.135
			右折	0.758	0.448	0.310
	瀬谷土橋公園入口	A	左折・直進	0.844	0.783 <0.624>	0.061
			直進	0.844	0.783 <0.624>	0.061
		B	直進	0.350	0.298 <0.298>	0.052
			右折	0.884	0.945 <1.882>	-0.061
		C	左折	0.070	0.254 <0.254>	-0.184
			右折	0.284	0.747 <0.747>	-0.463
地点 5	中瀬谷消防署出張所北側	A	左折	0.295	0.203	0.092
			直進	0.386	0.485	-0.099
			右折	0.000	0.000	0.000
		B(-)	左折・直進	0.038	0.038	0.000
			右折	0.092	0.092	0.000
		C(B)	左折・直進	0.432	0.496	-0.064
			右折	0.125	0.171	-0.046
		D(C)	左折・直進	0.085	0.134	-0.049
			右折	0.553	0.310	0.243
		地点 6	瀬谷中学校前	A	左折	0.132
直進	0.756				0.679	0.077
右折	0.091				0.105	-0.014
B	左折・直進			0.589	0.584	0.005
	右折			0.627	0.367	0.260
C	左折			0.561	0.357	0.204
	直進			0.811	0.777	0.034
	右折			0.507	0.398	0.109
D	左折・直進			0.980	0.851	0.129
	右折			0.161	0.343	-0.182

注1：<>は信号現示を調整する前の値です。

注2：地点5の断面記号のうち（）内のものは、交差点改良前のものです。

表 1.8-16(3) 現況交通量（混雑時）を用いた予測結果（単路部：断面7）

準備書記載（推計交通量による予測）			現況交通量を用いた予測		
可能交通容量 (台/h)	ピーク時 流入交通量 (台/h)	交通容量比 <sup>注1</sup>	可能 交通容量 (台/h)	ピーク時 流入交通量 <sup>注2</sup> (台/h)	交通容量比 <sup>注1</sup>
1,518	668	0.440	1,399	484	0.346

注1：交通容量比…「可能交通容量」に対する「流入交通量」の比です。

注2：ピーク時流入交通量の時間帯は11：00～12：00です。算出方法は、表 1.8-17の予測条件参照。

表 1.8-17 現況交通量（混雑時）を用いた予測方法等について

予測項目	予測項目は、関係車両の走行に伴う交通混雑（自動車）としました。
予測地域・地点	<p>予測地域は関係車両の走行ルートとして想定される対象事業実施区域及びその周辺の道路としました。</p> <p>予測地点は、準備書 p6.10-9 の図 6.10-1 に示すとおり、関係車両の走行ルートとして想定される主要交差点のうち、現況交通量調査結果がある 6 地点（地点 1～6）及び、1 断面（地点 7）としました。</p> <p>なお、地点 2（目黒交番前）、地点 3（上川井 IC）及び地点 5（中瀬谷消防署出張所北側）交差点については、交差点構造の変更が予定されるため、将来の交差点構造で予測しました。</p> <p>これらの交差点の構造図は準備書 p6.10-55 の図 6.10-8 に示すとおりです。</p>
予測時期	準備書記載のとおり
予測方法	<p>準備書 p6.10-56 の記載内容のうち、バックグラウンド交通量について、既存資料（土地区画整理事業）を用いて予測しました。</p> <p>&lt;予測手順図&gt;</p> <pre> graph TD     BG[バックグラウンド交通量 (現況の交通量)] --&gt; HO[開催中交通量]     RV[関係車両の交通量 (利用ピーク時期)] --&gt; HO     HO --&gt; AT[自動車交通量の状況]     HO --&gt; DL[渋滞・滞留の状況]     AT --&gt; NT[需要交通量]     DL --&gt; NT     DS[道路状況 ・車線構成等 ・信号現示 ・歩行者交通量] --&gt; NT     HO --&gt; AN[交差点需要率の算定 (限界需要率との比較)]     NT --&gt; AN     BF[飽和交通流率] --&gt; AN     AN --&gt; EI[交通混雑に与える影響の程度]     </pre>
予測条件	<p>準備書 p6.10-57 の記載内容のうち、開催中の交通量について、現況交通量（混雑時）を基に設定しました。ただし、地点 7 は混雑時に現地調査が行われていないため、地点 5 の交差点における方向別交通量（混雑時）より現況の断面交通量を設定し、この断面交通量に、利用ピーク時期の関係車両の交通量を加えた交通量としました。また、信号現示は、現況（混雑時）を採用しますが、開催時までには交差点改良が実施される地点 2 及び地点 5 については、準備書で採用した信号現示としました。</p>

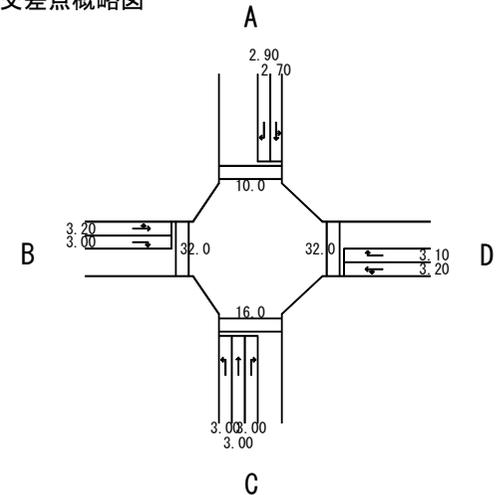
①開催中交差点交通量（地点1（目黒）：ピーク時 18:00~19:00 / 一般交通量は現況値使用）

流入部	A		B		C			D	
	左折・直進	右折	左折・直進	右折	左折	直進	右折	左折・直進	右折
車線の種類	1	1	1	1	1	1	1	1	1
車線数	1	1	1	1	1	1	1	1	1
飽和交通流率の基本値 S/B	1540	1446	1541	1534	1517	1569	1478	1591	1503
車線幅員による補正率 $\alpha_w$ (車線幅員) m	0.950 (2.70)	1.000 (2.90)	1.000 (3.20)	1.000 (3.00)	1.000 (3.00)	1.000 (3.00)	1.000 (3.00)	1.000 (3.20)	1.000 (3.10)
縦断勾配による補正率 $\alpha_G$ (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)	1.000 (0.00)	1.000 (0.00)
大型車混入による補正率 $\alpha_T$ (大型車混入率) %	0.949 (7.72)	0.936 (9.80)	0.959 (6.06)	0.885 (18.58)	0.921 (12.22)	0.962 (5.69)	0.973 (3.90)	0.943 (8.70)	0.964 (5.37)
左折車混入による補正率 $\alpha_{LT}$ (左折率) L % (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	0.951 (22.6) 0.12 72 62		0.881 (64.4) 0.13 35 25		0.12 72 62			0.878 (66.3) 0.13 35 25	
横断歩行者による補正率 $\alpha_L$					0.897				
右折車混入による補正率 $\alpha_{RT}$ (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								0.649 72 2(45)	
飽和交通流率 S/A	1320	1353	1302	1358	1253	1509	1438	1317	1449
設計交通量 q	518 (117+401)	51	132 (85+47)	226	409	545	154	184 (122+62)	205
右折補正交通量 q R - N		6					109		
交差点流入部の需要率 $\rho$	0.392	0.004	0.101	0.166	0.326	0.361	0.076	0.140	0.141
必要現示率	1 $\phi$		0.101					0.140	0.141
	2 $\phi$			0.166					0.141
	3 $\phi$	0.392			0.326	0.361			0.392
	4 $\phi$		0.004				0.076		
有効青時間(秒)	1 $\phi$		35					35	
	2 $\phi$			30					30
	3 $\phi$	72			72	72			
	4 $\phi$		6				6		
信号青時間比 G/C	72/160	6/160	35/160	30/160	72/160	72/160	6/160	35/160	30/160
可能交通容量 C i	594	217	285	255	564	679	338	288	272
交通容量比 q/C i	0.872	0.235	0.463	0.886	0.725	0.803	0.456	0.639	0.754
交通処理案のチェック	OK	OK	OK	OK	OK	OK	OK	OK	OK
滞留長 L s (m)		22.4		107.2	183.6		64.0		86.4

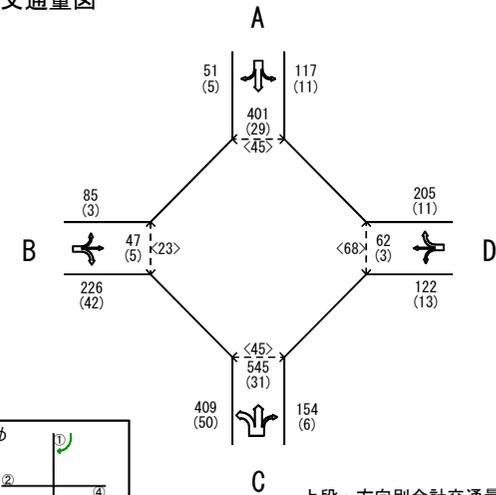
※ N=KER×(3600/C), N: 1時間中右折車が交差点内に滞留する台数  
※ \*交通容量 (台/実1時間)

- A: 至 つきみ野
- B: 至 海老名
- C: 至 鶴ヶ峰
- D: 至 青葉台駅

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]  
<歩行者数>[人/時]

現示方式の図示

現示	1 $\phi$	2 $\phi$	3 $\phi$	4 $\phi$	
表示時間	G:35 Y:3 AR:1	G:30 Y:3 AR:2	G:72 Y:3 AR:0	G:6 Y:3 AR:2	C=160
有効青時間	35	30	72	6	G=143
損失時間	4	5	3	5	L=17

(※記号の対応関係は次のとおり。①…A、②…B、③…C、④…D)

②-1 開催中交差点交通量 (地点2 (目黒交番前) : ピーク時 17:00~18:00 / 一般交通量は現況値使用)

【信号現示調整前】

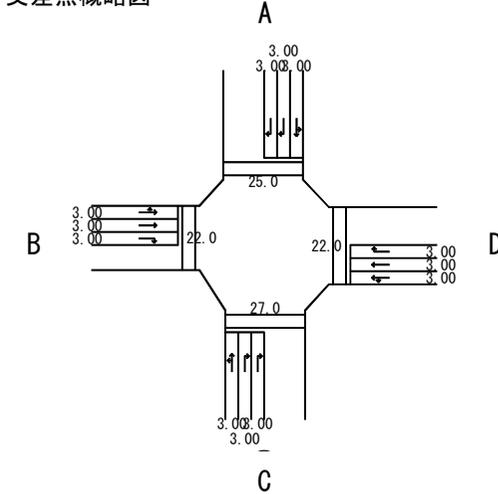
流入部	A			B			C			D		
	左折・直進	右折	左折・直進	直進	右折	左折・直進	右折	左折・直進	直進	右折		
車線の種類	1	2	1	1	1	1	2	1	1	1		
車線数	1	2	1	1	1	1	2	1	1	1		
飽和交通流率の基本値 S/B	2000	1800	2000	2000	1800	2000	1800	2000	2000	1800		
車線幅員による補正率 (車線幅員)	$\alpha_w$ 1.000 (3.00)	1.000 (3.00)	1.000 (3.00)	1.000 (3.00)	1.000 (3.00)	1.000 (3.00)	1.000 (3.00)	1.000 (3.00)	1.000 (3.00)	1.000 (3.00)		
縦断勾配による補正率 (縦断勾配)	$\alpha_G$ 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)	1.000 (0.00)	1.000 (0.00)	1.000 (0.00)		
大型車混入による補正率 (大型車混入率)	$\alpha_T$ 0.998 (0.27)	0.968 (4.76)	0.939 (9.30)	0.931 (10.62)	0.978 (3.23)	0.976 (3.55)	0.930 (10.71)	0.928 (11.01)	0.907 (14.65)	1.000 (0.00)		
左折車混入による補正率 (左折率)	$\alpha_{LT}$ 0.994 (2.4)		0.880 (56.7)			0.800		0.940 (26.8)				
(歩行者による低減率)	L % 0.13		0.13			0.13		0.13				
(有効青時間)	f p 秒 96		43			96		43				
(歩行者用青時間)	秒 89		38			89		38				
横断歩行者による補正率	$\alpha_L$											
右折車混入による補正率 (右折率)	$\alpha_{RT}$ R %											
(右折車の通過確率)	f				0.547					0.585		
(有効青時間)	秒 43				43					43		
(現示変り目のさげ台数増分)	2(42)				2(42)					2(42)		
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	1984	3484	1653	1862	1760	1562	3348	1745	1814	1800		
設計交通量 q	374 (9+365)	168 <sup>41</sup>	723 (205+518)		279	169 (169+0)	56	678 (91+587)		6		
右折補正交通量 q R-N					117					0		
交差点流入部の需要率	$\rho$	0.189	0.048	0.206	0.066	0.108	0.017	0.191	0.000	0.000		
必要現示率	1 $\phi$	0.189				0.108				0.509		
	2 $\phi$		0.048				0.017			0.048		
	3 $\phi$			0.206				0.191		0.206		
	4 $\phi$				0.066				0.000	0.066		
有効青時間(秒)	1 $\phi$	96				96				170		
	2 $\phi$		10				10					
	3 $\phi$			43				43				
	4 $\phi$				6				6			
信号青時間比 G/C	96/170	10/170	43/170		6/170	96/170	10/170	43/170		6/170		
可能交通容量 C/i	1120	205	889		224	882	197	900		255		
交通容量比 q/C i	0.334	0.820	0.813		1.246	0.192	0.284	0.753		0.024		
交通処理案のチェック	OK	OK	OK		NG	OK	OK	OK		OK		
滞留長 L s (m)		37.4			122.4		13.2			2.6		

※ N=KER×(3600/C), N: 1時間中右折車が交差点内に滞留する台数  
 ※ \*交通容量 (台/実1時間)

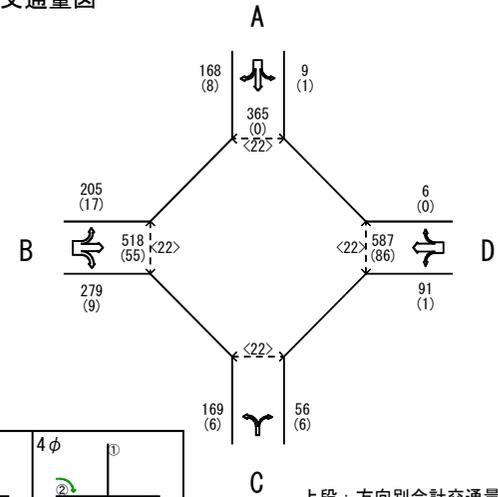
- A: 至 十日市場
- B: 至 つきみ野
- C: 至 泉
- D: 至 鶴ヶ峰

\* 1 現況交通量は、現地調査の渋滞長を加味して設定しました。予測時間帯の1時間終了時において渋滞長が発生していた場合、その渋滞も当該1時間の交通需要であるとみなし、渋滞長を車両台数に換算して交通量を補正して交差点解析に用いました。渋滞長から車両台数への換算は、予測時間帯での平均的な大型車混入率及び方向別割合を参考に設定しました。

交差点概略図



交通量図



現示方式の図示

現示	1 $\phi$	2 $\phi$	3 $\phi$	4 $\phi$	C
表示時間	G:95 Y:3 AR:1	G:10 Y:2 AR:3	G:42 Y:3 AR:0	G:6 Y:2 AR:3	C=170
有効青時間	96	10	43	6	G=155
損失時間	3	5	2	5	L=15

(※記号の対応関係は次のとおり。①…A、②…B、③…C、④…D)

上段: 方向別合計交通量 [台/時]  
 下段: (大型車混入台数) [台/時]  
 <歩行者数> [人/時]

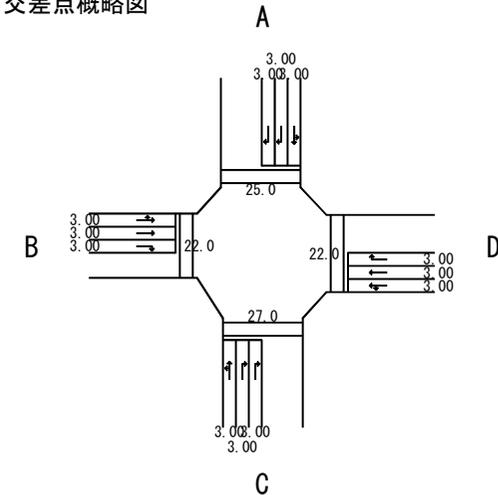
②-2 開催中交差点交通量 (地点2 (目黒交番前) : ピーク時 17:00~18:00 / 一般交通量は現況値使用)

【信号現示調整後】

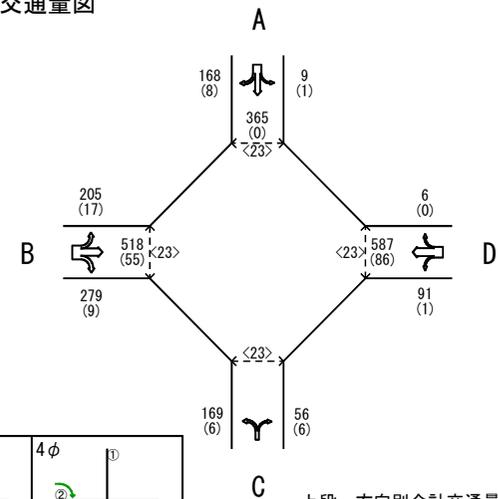
流入部	A			B			C			D		
	左折・直進	右折	左折・直進	直進	右折	左折・直進	右折	左折・直進	直進	右折		
車線の種類	1	2	1	1	1	1	2	1	1	1		
車線数	1	2	1	1	1	1	2	1	1	1		
飽和交通流率の基本値 S/B	2000	1800	2000	2000	1800	2000	1800	2000	2000	1800		
車線幅員による補正率 (車線幅員)	$\alpha_w$ 1.000 (3.00)	1.000 (3.00)	1.000 (3.00)	1.000 (3.00)	1.000 (3.00)	1.000 (3.00)	1.000 (3.00)	1.000 (3.00)	1.000 (3.00)	1.000 (3.00)		
縦断勾配による補正率 (縦断勾配)	$\alpha_G$ 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)	1.000 (0.00)	1.000 (0.00)	1.000 (0.00)		
大型車混入による補正率 (大型車混入率)	$\alpha_T$ 0.998 (0.27)	0.968 (4.76)	0.939 (9.30)	0.931 (10.62)	0.978 (3.23)	0.976 (3.55)	0.930 (10.71)	0.928 (11.01)	0.907 (14.65)	1.000 (0.00)		
左折車混入による補正率 (左折率)	$\alpha_{LT}$ 0.994 (2.4)		0.880 (56.7)			0.800		0.940 (26.8)				
(歩行者による低減率)	L %											
(歩行者による低減率)	f p	0.13	0.13			0.13		0.13				
(有効青時間)	秒	86	43			86		43				
(歩行者用青時間)	秒	79	38			79		38				
横断歩行者による補正率	$\alpha_L$											
右折車混入による補正率 (右折率)	$\alpha_{RT}$ R %											
(右折車の通過確率)	f				0.547					0.585		
(有効青時間)	秒				43					43		
(現示変り目のさげ台数増分)					2(42)					2(42)		
KER: 台/サイクル												
(交差点内滞留台数)	K:											
飽和交通流率 S/A	1984	3484	1653	1862	1760	1562	3348	1745	1814	1800		
設計交通量 q	374 (9+365)	168 <sup>4)</sup>	723 (205+518)		279	169 (169+0)	56	678 (91+587)		6		
右折補正交通量 q R-N					117					0		
交差点流入部の需要率	$\rho$	0.189	0.048	0.206	0.066	0.108	0.017	0.191	0.000	0.000		
必要現示率	1 $\phi$	0.189				0.108				0.189		
	2 $\phi$		0.048				0.017			0.048		
	3 $\phi$			0.206				0.191		0.206		
	4 $\phi$				0.066				0.000	0.066		
有効青時間(秒)	1 $\phi$	86				86				86		
	2 $\phi$		10				10			10		
	3 $\phi$			43				43		43		
	4 $\phi$				16				16	16		
信号青時間比 G/C	86/170	10/170	43/170		16/170	86/170	10/170	43/170		16/170		
可能交通容量 C/i	1004	205	889		328	790	197	900		360		
交通容量比 q/C i	0.373	0.820	0.813		0.851	0.214	0.284	0.753		0.017		
交通処理案のチェック	OK	OK	OK		OK	OK	OK	OK		OK		
滞留長 L s (m)		37.4			122.4		13.2			2.6		

※ N=KER×(3600/C), N: 1時間中右折車が交差点内に滞留する台数  
 ※ \*交通容量 (台/実1時間)

交差点概略図



交通量図



現示方式の図示

現示	1 $\phi$	2 $\phi$	3 $\phi$	4 $\phi$	C=170
表示時間	G:85 Y:3 AR:1	G:10 Y:2 AR:3	G:42 Y:3 AR:0	G:16 Y:2 AR:3	C=170
有効青時間	86	10	43	16	G=155
損失時間	3	5	2	5	L=15

(※記号の対応関係は次のとおり。①…A、②…B、③…C、④…D)

上段: 方向別合計交通量 [台/時]  
 下段: (大型車混入台数) [台/時]  
 <歩行者数> [人/時]

- A: 至 十日市場
- B: 至 つきみ野
- C: 至 泉
- D: 至 鶴ヶ峰

\* 1 現況交通量は、現地調査の渋滞長を加味して設定しました。予測時間帯の1時間終了時において渋滞長が発生していた場合、その渋滞も当該1時間の交通需要であるとみなし、渋滞長を車両台数に換算して交通量を補正して交差点解析に用いました。渋滞長から車両台数への換算は、予測時間帯での平均的な大型車混入率及び方向別割合を参考に設定しました。

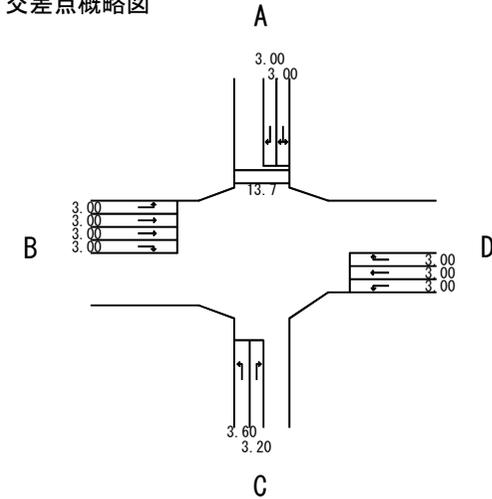
③開催中交差点交通量 (地点3 (上川井 IC) : ピーク時 17:00~18:00 / 一般交通量は現況値使用)

流入部	A		B			C		D		
	左折・右折	右折	左折	直進	右折	左折可	右折	左折可	直進	右折
車線の種類	1	1	1	2	1	1	1	1	1	1
車線数	1	1	1	2	1	1	1	1	1	1
飽和交通流率の基本値 S/B	1711	1711	1800	1583	1705	1800	1400	1800	1525	1544
車線幅員による補正率 (車線幅員)	$\alpha_w$ 1.000 (3.00)	1.000 (3.00)	1.000 (3.00)	1.000 (3.00)	1.000 (3.00)	1.000 (3.60)	1.000 (3.20)	1.000 (3.00)	1.000 (3.00)	1.000 (3.00)
縦断勾配による補正率 (縦断勾配)	$\alpha_G$ 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)	1.000 (0.00)	1.000 (0.00)	1.000 (0.00)
大型車混入による補正率 (大型車混入率)	$\alpha_T$ 0.927 (11.18)	0.988 (1.68)	0.984 (2.31)	0.990 (1.48)	0.938 (9.47)	0.909 (14.36)	0.994 (0.92)	0.986 (1.96)	0.959 (6.08)	0.951 (7.41)
左折車混入による補正率 (左折率)	$\alpha_{LT}$ L %									
(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									
横断歩行者による補正率	$\alpha_L$	1.000	1.000							
右折車混入による補正率 (右折率)	$\alpha_{RT}$ R %	1.000 (28.0)								
(右折車の通過確率)	f	1.000								
(有効青時間)	秒	20								
(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	2(65)								
K: 台/サイクル										
飽和交通流率 S/A	1586	1690	1771	3134	1599	*1636	1392	*1775	1462	1468
設計交通量 q	168 (121+47)	191	173	271	507	557	109	102	296	135
右折補正交通量 q R-N										
交差点流入部の需要率 $\rho$	0.106	0.113	0.098	0.086	0.317	-	0.078	-	0.202	0.092
必要現示率	1 $\phi$	0.106	0.113	0.040			0.078		0.113	0.632
	2 $\phi$			0.058	0.086				0.202	
	3 $\phi$					0.317			0.092	0.317
有効青時間(秒)	1 $\phi$	20	20	20			20			
	2 $\phi$			29	29				29	
	3 $\phi$					43				43
信号青時間比 G/C	20/110	20/110	49/110	29/110	43/110	110/110	20/110	110/110	29/110	43/110
可能交通容量 C i	288	307	789	826	625	1636	253	1775	385	574
交通容量比 q/C i	0.583	0.622	0.219	0.328	0.811	0.340	0.431	0.057	0.769	0.235
交通処理案のチェック	OK	OK	OK	OK	OK	OK	OK	OK	OK	OK
滞留長 L s (m)		53.4	48.7		152.6		30.2			39.9

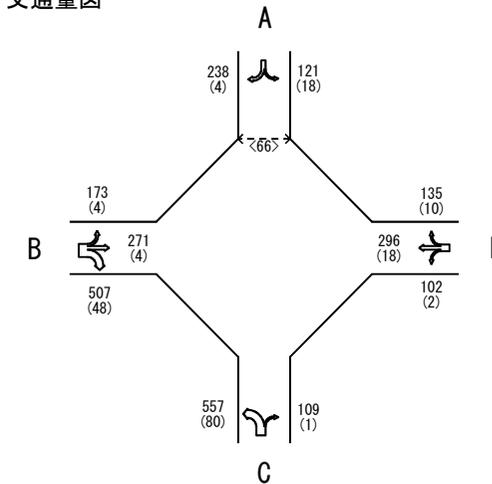
※ N=KER×(3600/C), N: 1時間内で右折車が交差点内に滞留する台数  
 ※ \*交通容量 (台/実1時間)

- A: 至 横浜町田 IC
- B: 至 つきみ野
- C: 至 下川井 IC
- D: 至 鶴ヶ峰

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]  
 <歩行者数> [人/時]

現示方式の図示 ※ 破線矢印は「左折可」標識を示す

現示	1 $\phi$	2 $\phi$	3 $\phi$	C=110
表示時間	G:20 Y:3 AR:3	G:29 Y:3 AR:2	G:43 Y:3 AR:4	C=110
有効青時間	20	29	43	G=92
損失時間	6	5	7	L=18

(※記号の対応関係は次のとおり。①…A、②…B、③…C、④…D)

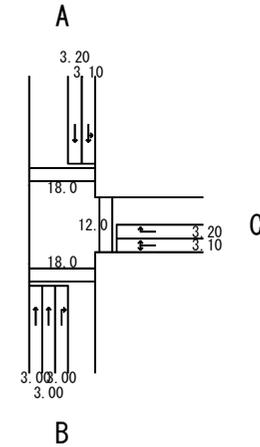
④開催中交差点交通量（地点4（滝沢）：ピーク時 17:00~18:00 / 一般交通量は現況値使用）

流入部	A		B		C	
	左折・直進	直進	直進	右折	左折・右折	右折
車線の種類	1	1	2	1	1	1
車線数	1	1	2	1	1	1
飽和交通流率の基本値 S/B	1547	1547	1507	1800	1457	1432
車線幅員による補正率 $\alpha_w$ (車線幅員) m	1.000 (3.10)	1.000 (3.20)	1.000 (3.00)	1.000 (3.00)	1.000 (3.10)	1.000 (3.20)
縦断勾配による補正率 $\alpha_G$ (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)
大型車混入による補正率 $\alpha_T$ (大型車混入率) %	0.961 (5.79)	0.945 (8.38)	0.950 (7.54)	0.837 (27.78)	0.880 (19.55)	0.981 (2.80)
左折車混入による補正率 $\alpha_{LT}$ (左折率) L % (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	0.902 (41.8)				0.16 34 25	
横断歩行者による補正率 $\alpha_L$					0.882	
右折車混入による補正率 $\alpha_{RT}$ (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				0.499 47 1(36)	1.000 (0.0)	1.000
飽和交通流率 S/A	1341	1462	2864	1507	1131	1405
設計交通量 q	875 (183+692)		783	18	312 (312+0)	214
右折補正交通量 q R-N				0		
交差点流入部の需要率 $\rho$	0.312		0.273	0.000	0.276	0.152
必要現示率	1 $\phi$ 0.312 2 $\phi$ 3 $\phi$	0.233 0.040	0.276 0.276	0.152 0.152	0.628 0.276	
有効青時間(秒)	1 $\phi$ 44 2 $\phi$ 3 $\phi$	47 8 8	34 34	100		
信号青時間比 G/C	44/100	55/100	8/100	34/100	34/100	
可能交通容量 C i	1233	1575	395	385	478	
交通容量比 q/C i	0.710	0.497	0.046	0.810	0.448	
交通処理案のチェック	OK	OK	OK	OK	OK	
滞留長 L s (m)			5.8		55.0	

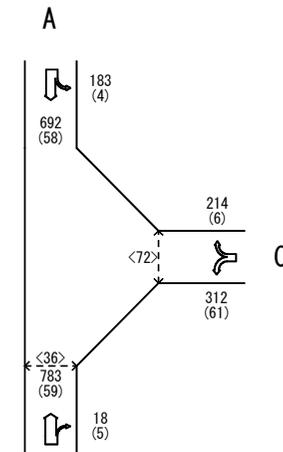
※ N=KER×(3600/C), N: 1時間中右折車が交差点内に滞留する台数  
 ※ \*交通容量 (台/実1時間)

A: 至 十日市場駅  
 B: 至 瀬谷駅  
 C: -

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]  
 <歩行者数>[人/時]

現示方式の図示

現示	1 $\phi$	2 $\phi$	3 $\phi$	
表示時間	G:44 Y:3 AR:0	G:8 Y:3 AR:2	G:34 Y:3 AR:3	C=100
有効青時間	47	8	34	G=89
損失時間	0	5	6	L=11

(※記号の対応関係は次のとおり。①…A、②…B、③…C)

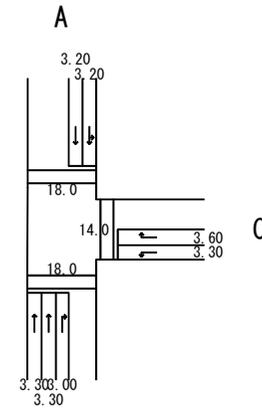
⑤-1 開催中交差点交通量（地点4（瀬谷土橋公園入口）：ピーク時 16：00～17：00 / 一般交通量は現況値使用）【信号現示調整前】

流入部	A		B		C	
	左折・直進	直進	直進	右折	左折	右折
車線の種類	1	1	2	1	1	1
車線数	1	1	2	1	1	1
飽和交通流率の基本値 S/B	1661	1661	1511	1571	1800	1614
車線幅員による補正率 $\alpha_w$ (車線幅員) m	1.000 (3.20)	1.000 (3.20)	1.000 (3.30)	1.000 (3.00)	1.000 (3.30)	1.000 (3.60)
縦断勾配による補正率 $\alpha_G$ (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)
大型車混入による補正率 $\alpha_T$ (大型車混入率) %	0.897 (16.35)	0.901 (15.61)	0.938 (9.41)	0.748 (48.21)	0.956 (6.60)	0.967 (4.84)
左折車混入による補正率 $\alpha_{LT}$ (左折率) L % (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	0.950 (20.9) 0.15 54 42				0.15 29 17	
横断歩行者による補正率 $\alpha_L$					0.912	
右折車混入による補正率 $\alpha_{RT}$ (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 S/A	1415	1497	2834	1175	1569	1561
設計交通量 q	901 (94+807)		542	224	106	310
右折補正交通量 q R-N						
交差点流入部の需要率 $\rho$	0.309		0.191	0.191	0.068	0.199
必要現示率	1 $\phi$	0.309	0.161			0.309
	2 $\phi$		0.030	0.191		0.191
	3 $\phi$				0.068	0.199
有効青時間(秒)	1 $\phi$	54	59			29
	2 $\phi$		11	11		29
	3 $\phi$					109
信号青時間比 G/C	54/109		70/109	11/109	29/109	29/109
可能交通容量 C i	1443		1820	119	418	415
交通容量比 q/C i	0.624		0.298	1.882	0.254	0.747
交通処理案のチェック	OK		OK	NG	OK	OK
滞留長 L s (m)			90.5	30.8	88.6	

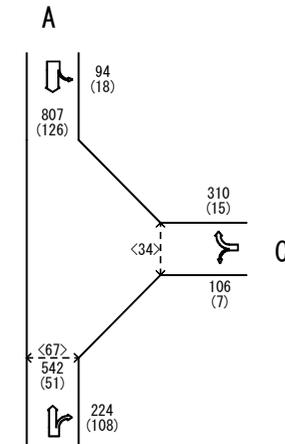
※ N=KER×(3600/C), N:1時間内で右折車が交差点内に滞留する台数  
 ※ \*交通容量(台/実1時間)

A: 至 十日市場駅  
 B: 至 瀬谷駅  
 C: -

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]  
 <歩行者数>[人/時]

現示方式の図示

現示	1 $\phi$	2 $\phi$	3 $\phi$	
表示時間	G:54 Y:3 AR:2	G:11 Y:3 AR:2	G:29 Y:3 AR:2	C=109
有効青時間	59	11	29	G=99
損失時間	0	5	5	L=10

(※記号の対応関係は次のとおり。①…A、②…B、③…C)

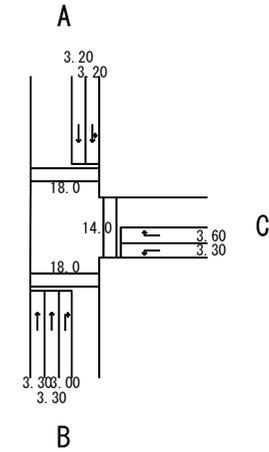
⑤-2 開催中交差点交通量（地点4（瀬谷土橋公園入口）：ピーク時 16：00～17：00 / 一般交通量は現況値使用）【信号現示調整後】

流入部	A		B		C	
	左折・直進	直進	直進	右折	左折	右折
車線の種類	1	1	2	1	1	1
車線数	1	1	2	1	1	1
飽和交通流率の基本値 S/B	1661	1661	1511	1571	1800	1614
車線幅員による補正率 $\alpha_w$ (車線幅員) m	1.000 (3.20)	1.000 (3.20)	1.000 (3.30)	1.000 (3.00)	1.000 (3.30)	1.000 (3.60)
縦断勾配による補正率 $\alpha_G$ (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)
大型車混入による補正率 $\alpha_T$ (大型車混入率) %	0.897 (16.35)	0.901 (15.61)	0.938 (9.41)	0.748 (48.21)	0.956 (6.60)	0.967 (4.84)
左折車混入による補正率 $\alpha_{LT}$ (左折率) L % (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	0.954 (20.9) 0.15 43 31				0.15 29 17	
横断歩行者による補正率 $\alpha_L$					0.912	
右折車混入による補正率 $\alpha_{RT}$ (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	1421	1497	2834	1175	1569	1561
設計交通量 q	901 (94+807)		542	224	106	310
右折補正交通量 q R-N						
交差点流入部の需要率 $\rho$	0.309		0.191	0.191	0.068	0.199
必要現示率	1 $\phi$ 0.309 2 $\phi$ 3 $\phi$		0.131 0.060	0.191	0.068 0.199	0.199 0.699
有効青時間(秒)	1 $\phi$ 43 2 $\phi$ 3 $\phi$		48 22	22	29 29	サイクル長(秒) 109
信号青時間比 G/C	43/109		70/109	22/109	29/109	29/109
可能交通容量 C i	1151		1820	237	418	415
交通容量比 q/C i	0.783		0.298	0.945	0.254	0.747
交通処理案のチェック	OK		OK	OK	OK	OK
滞留長 L s (m)			90.5	30.8	88.6	

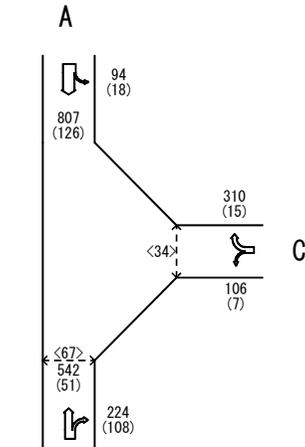
※ N=KER×(3600/C), N:1時間内で右折車が交差点内に滞留する台数  
※ \*交通容量 (台/実1時間)

A: 至 十日市場駅  
B: 至 瀬谷駅  
C: -

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]  
<歩行者数>[人/時]

現示方式の図示

現示	1 $\phi$	2 $\phi$	3 $\phi$	
表示時間	G:43 Y:3 AR:2	G:22 Y:3 AR:2	G:29 Y:3 AR:2	C=109
有効青時間	48	22	29	G=99
損失時間	0	5	5	L=10

(※記号の対応関係は次のとおり。①…A、②…B、③…C)

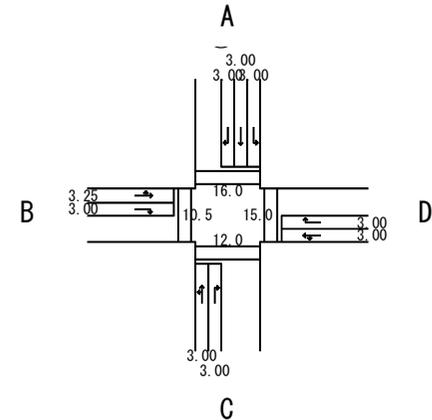
⑥開催中交差点交通量（地点5（中瀬谷消防署出張所北側）：ピーク時 17：00～18：00 / 一般交通量は現況値使用）

流入部	A			B		C		D		
	左折	直進	右折	左折・直進	右折	左折・直進	右折	左折・直進	右折	
車線の種類	1	1	1	1	1	1	1	1	1	
車線数	1	1	1	1	1	1	1	1	1	
飽和交通流率の基本値 S/B	1800	2000	1800	2000	1800	2000	1800	2000	1800	
車線幅員による補正率 (車線幅員)	$\alpha_w$ 1.000 (3.00)	1.000 (3.00)	1.000 (3.00)	1.000 (3.25)	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 (縦断勾配)	$\alpha_G$ 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)	1.000 (0.00)	1.000 (0.00)	
大型車混入による補正率 (大型車混入率)	$\alpha_T$ 0.939 (9.35)	0.872 (21.01)	1.000 (0.00)	1.000 (0.00)	1.000 (0.00)	0.968 (4.69)	0.782 (39.76)	0.894 (16.98)	1.000 (0.00)	
左折車混入による補正率 (左折率)	$\alpha_{LT}$ 1.000 (0.0)			1.000 (0.0)		1.000 (0.0)		0.769		
(歩行者による低減率)	L % 0.18			0.18		0.18		0.18		
(有効青時間)	f p 秒 44			26		44		26		
(歩行者用青時間)	秒 42			22		42		22		
横断歩行者による補正率	$\alpha_L$ 0.828									
右折車混入による補正率 (右折率)	$\alpha_{RT}$ R % f (有効青時間) 秒 44 (表示変更目のさげ台数増分) KER：台/サイクル (交差点内滞留台数) K：台/サイクル		0.612 44 1(40)				0.642 44 1(40)		0.979 26 1(40)	
飽和交通流率 S/A	1399	1744	1800	2000	1800	1936	1408	1375	1800	
設計交通量 q	139	414	0	22 (0+22)	48	469 (0+469)	83	53 (53+0)	166	
右折補正交通量 q R-N			0				43			
交差点流入部の需要率	$\rho$	0.099	0.237	0.000	0.011	0.027	0.242	0.031	0.039	0.092
必要現示率	1φ	0.099	0.237				0.242			0.365
	2φ			0.000				0.031		0.031
	3φ				0.011	0.027		0.039	0.092	0.092
有効青時間(秒)	1φ	44	44				44			90
	2φ			8			8			90
	3φ				26	26		26	26	
信号青時間比 G/C	44/90	44/90	8/90	26/90	26/90	44/90	8/90	26/90	26/90	
可能交通容量 C i	684	853	566	578	520	946	486	397	535	
交通容量比 q/C i	0.203	0.485	0.000	0.038	0.092	0.496	0.171	0.134	0.310	
交通処理案のチェック	OK	OK	OK	OK	OK	OK	OK	OK	OK	
滞留長 L s (m)	34.2		0.0		10.8		26.1		37.4	

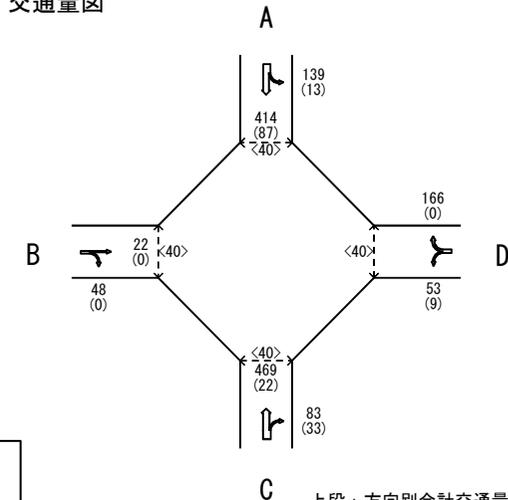
※ N=KER×(3600/C), N:1時間で右折車が交差点内に滞留する台数  
 ※ \*交通容量 (台/実1時間)

A:至 十日市場  
 B:-  
 C:至 泉  
 D:-

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]  
 <歩行者数>[人/時]

現示方式の図示

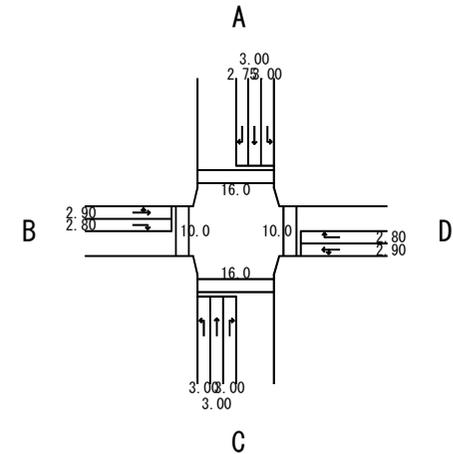
現示	1φ	2φ	3φ	
表示時間	G:44 Y:3 AR:0	G:8 Y:2 AR:2	G:26 Y:3 AR:2	G=90
有効青時間	44	8	26	G=78
損失時間	3	4	5	L=12

(※記号の対応関係は次のとおり。①…A、②…B、③…C、④…D)

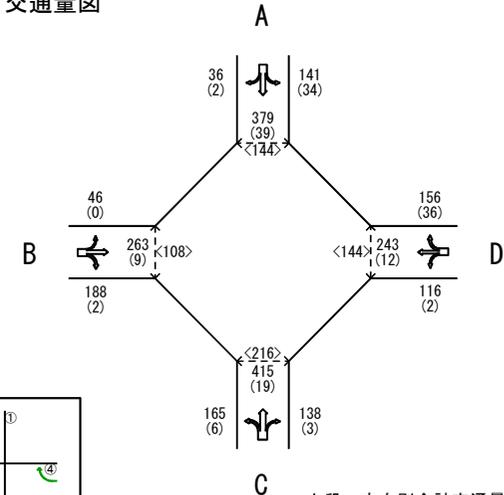
⑦開催中交差点交通量（地点6（瀬谷中学校前）：ピーク時 17:00~18:00 / 一般交通量は現況値使用）

流入部	A			B			C			D	
	左折	直進	右折	左折・直進	右折	左折	直進	右折	左折・直進	右折	
車線の種類	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	
飽和交通流率の基本値	S B	1999	1708	1800	1835	1932	1530	1576	1473	1541	1800
車線幅員による補正率 (車線幅員)	$\alpha w$ m	1.000 (3.00)	1.000 (3.00)	1.000 (2.75)	0.950 (2.90)	1.000 (2.80)	1.000 (3.00)	1.000 (3.00)	1.000 (2.90)	0.950 (2.80)	1.000 (2.80)
縦断勾配による補正率 (縦断勾配)	$\alpha G$ %	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)	1.000 (0.00)	1.000 (0.00)	1.000 (0.00)
大型車混入による補正率 (大型車混入率)	$\alpha T$ %	0.856 (24.11)	0.933 (10.29)	0.963 (5.56)	0.980 (2.91)	0.993 (1.06)	0.975 (3.64)	0.969 (4.58)	0.985 (2.17)	0.973 (3.90)	0.861 (23.08)
左折車混入による補正率 (左折率)	$\alpha L T$ L %				0.968 (14.9)					0.925 (32.3)	
(歩行者による低減率)	f p	0.16			0.16				0.16	0.19	
(有効青時間)	秒	35			32				35	32	
(歩行者用青時間)	秒	25			20				25	20	
横断歩行者による補正率	$\alpha L$	0.886							0.886		
右折車混入による補正率 (右折率)	$\alpha R T$ R %										
(右折車の通過確率)	f			0.642					0.667		0.760
(有効青時間)	秒			35					35		32
(現示変り目のさげ台数増分)				2(72)					2(72)		2(72)
KER: 台/サイクル (交差点内滞留台数)	K										
飽和交通流率	S A	1516	1594	1733	1654	1918	1322	1527	1451	1318	1550
設計交通量	q	141	379	36	309 (46+263)	188	165	415	138	359 (116+243)	156
右折補正交通量	q R-N			0					0		0
交差点流入部の需要率	$\rho$	0.093	0.238	0.000	0.187	0.000	0.125	0.272	0.000	0.272	0.000
必要現示率	1 $\phi$	0.093	0.238				0.125	0.272			
	2 $\phi$			0.000					0.000		
	3 $\phi$				0.187				0.272		
	4 $\phi$					0.000				0.000	
有効青時間(秒)	1 $\phi$	35	35				35	35			
	2 $\phi$			8					8		
	3 $\phi$				32					32	
	4 $\phi$					9					9
信号青時間比	G/C	35/100	35/100	8/100	32/100	9/100	35/100	35/100	8/100	32/100	9/100
可能交通容量	C i	530	558	342	529	512	462	534	347	422	455
交通容量比	q/C i	0.266	0.679	0.105	0.584	0.367	0.357	0.777	0.398	0.851	0.343
交通処理案のチェック	OK	OK	OK	OK	OK	OK	OK	OK	OK	OK	OK
滞留長	L s (m)	43.8		9.5		47.5	42.7		35.2		48.0

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]  
〈歩行者数〉[人/時]

資1.8-162

※ N=KER×(3600/C), N: 1時間で右折車が交差点内に滞留する台数  
※ \*交通容量 (台/実1時間)

- A: 至 十日市場
- B: 至 国道246号
- C: 至 泉
- D: 至 瀬谷小学校

現示方式の図示

現示	1 $\phi$	2 $\phi$	3 $\phi$	4 $\phi$	
表示時間	G:35 Y:3 AR:0	G:8 Y:3 AR:2	G:32 Y:3 AR:0	G:9 Y:3 AR:2	C=100
有効青時間	35	8	32	9	G=84
損失時間	3	5	3	5	L=16

(※記号の対応関係は次のとおり。①…A、②…B、③…C、④…D)

### (9) 交差点における滞留長の影響について

交差点改良等の議論が行われていない4交差点（地点1（目黒）、地点4-1（滝沢）、地点4-2（瀬谷土橋公園入口）、地点6（瀬谷中学校前））について、各交差点の右折レーンでの滞留長が実際に確保されているレーンなどに収まっているか確認しました。現状では、地点4-1（滝沢：C断面）、地点4-2（瀬谷土橋公園入口：B断面）及び、地点6（瀬谷中学校前：B断面）の3地点を除き、滞留長が右折レーン等に収まっていることが確認できました（表 1.8-18）。

右折レーン等に収まっていない3地点については、地点4-1（滝沢：C断面）及び地点6（瀬谷中学校前：B断面）の滞留は、全て一般交通によるものであり、本博覧会の来場車両が要因ではないと想定します。

また、地点4-1（滝沢：C断面）については、横断歩道のないT字路であり、右折車両の滞留による環状4号線への影響はないと想定します。地点4-2（瀬谷土橋公園入口：B断面）については、環状4号線の当該区間は片側2車線であり、右折車両の滞留によって右側車線が通行できなくなった場合でも、左側車線の断面交通容量を勘案すると直進車両の通行は可能であると考えます（直進車両台数：547台/時<1車線での断面交通容量：1,105台/時<sup>注1</sup>）。

注1 1車線の断面交通容量は、以下の式で計算（1月10日審査会補足資料17の方法に同じ）。

$$\begin{aligned} \text{当該車線の交通容量} &= [\text{基本交通容量}] \times [\text{車線幅員に関する補正}] \times [\text{側方余裕に関する補正}] \\ &\quad \times [\text{沿道状況に関する補正}] \times [\text{大型車に関する補正}] \\ &= 2,200 \times 0.94 \times 0.86 \times 0.875 \times 0.71 = 1,105 \text{ [台/時]} \end{aligned}$$

表 1.8-18 滞留長（歩行者等による影響を考慮）と現況車線長の比較結果

地点	断面	車線	右折レーン等 <sup>※1</sup> [m]	滞留長予測値[m]		備考
				開催中車両① (一般車両+博覧会関係車両)	一般車両②	
地点1 目黒	A	右折	51	49.2	49.2	博覧会関係車両なし
	B	右折	168	113.5	103.1	
	C	右折	97	55.4	28.3	
	D	右折	166	72.9	72.9	博覧会関係車両なし
地点4-1 滝沢	A	右折なし	-	-	-	
	B	右折	81	0.5	0.5	博覧会関係車両なし
	C	右折	46	105.3	105.3	博覧会関係車両なし
地点4-2 瀬谷土橋公園 入口	A	右折なし	-	-	-	
	B	右折	55	64.3	0.0	
	C	右折	63	39.5	39.5	博覧会関係車両なし
地点6 瀬谷中学 校前	A	右折	63	7.8	7.8	博覧会関係車両なし
	B	右折	71	79.5	79.5	博覧会関係車両なし
	C	右折	55	43.0	43.0	博覧会関係車両なし
	D	右折	86	24.0	7.3	

※1 車両通行が可能な幅員（本線と合わせて5m以上）が確保されている区間

※2 網掛けは「滞留長」が「右折レーン等の長さ」を超過している車線

## (10) 会場周辺4駅でのシャトルバスの運行ルートについて

### 1) 瀬谷駅

バスターミナル出入口部の信号交差点において、スムーズに左折する必要があります。現在、当該交差点においては横断歩道があり、歩行者の安全性を確保するとともに、シャトルバス定時性を確保するために、信号現示の変更による歩車分離型の交差点に改良するなどの対応を検討し、交通管理者と協議・調整を行っていきます。瀬谷中学校前の交差点においても右折するため、同様に協議・調整・検討していきます。

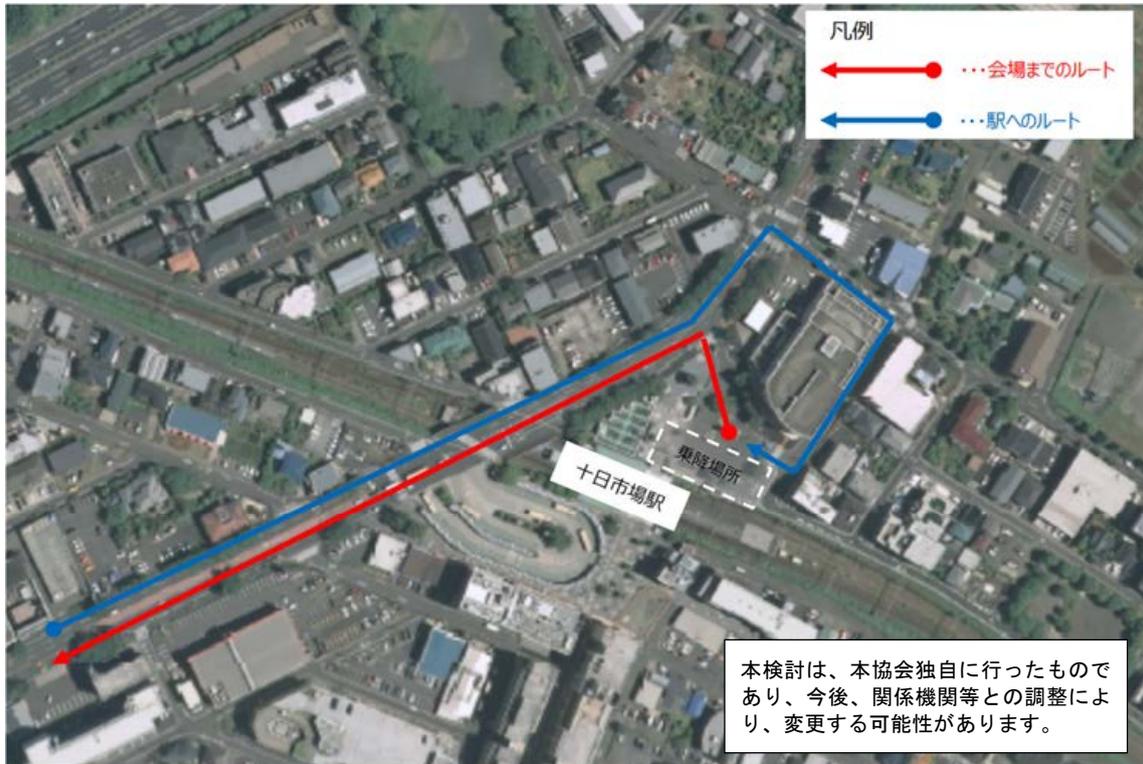


航空写真出典：国土地理院ウェブサイト 地理院地図（全国最新写真(シームレス)撮影期間：2019年6月～8月）

図 1.8-14 バスターミナル周辺におけるシャトルバスのルート図

## 2) 十日市場駅

シャトルバスの運行ルート等の検討状況については、図 1.8-15 のとおりです。

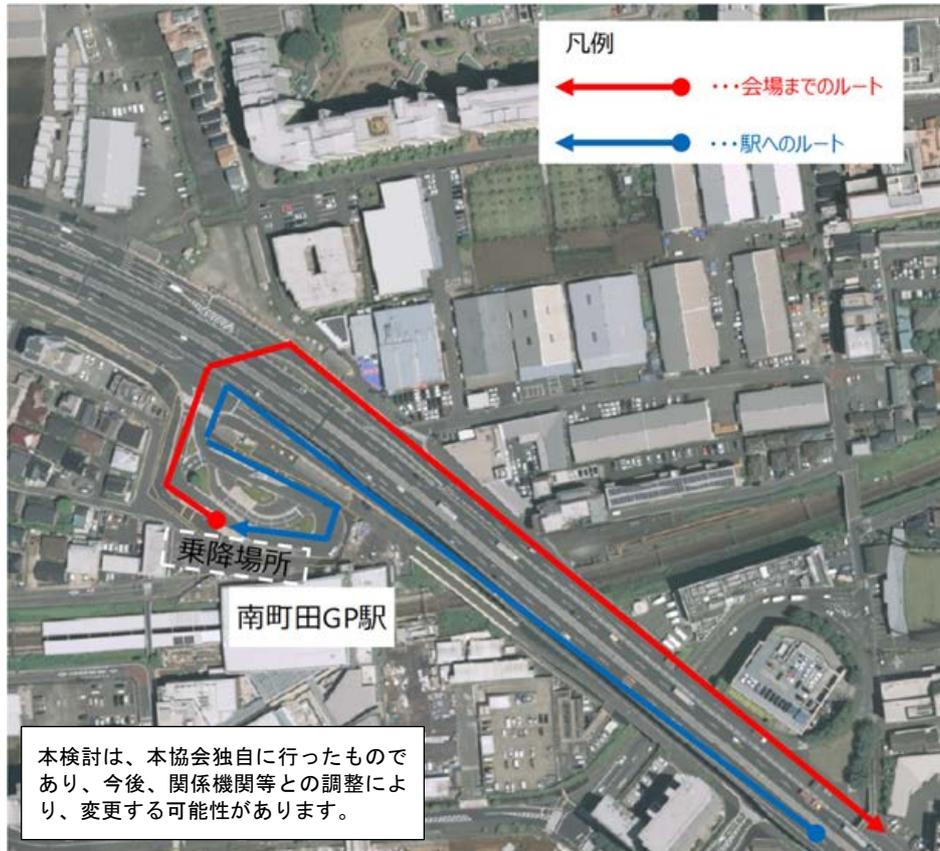


航空写真出典：国土地理院ウェブサイト 地理院地図（全国最新写真(シームレス)撮影期間：2019年6月～8月）

図 1.8-15 バスターミナル周辺におけるシャトルバスのルート図

### 3) 南町田グランベリーパーク駅

シャトルバスの運行ルート等の検討状況については、図 1.8-16 のとおりです。

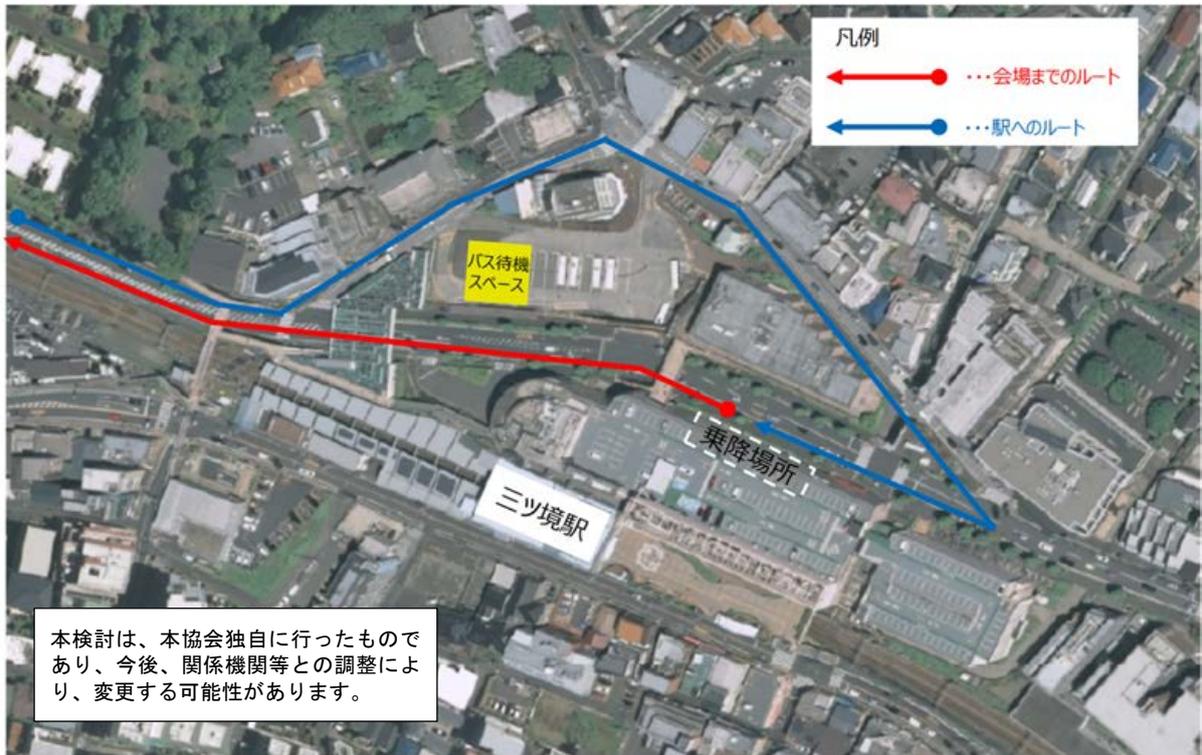


航空写真出典：国土地理院ウェブサイト 地理院地図（全国最新写真(シームレス)撮影期間：2019年6月～8月）

図 1.8-16 バスターミナル周辺におけるシャトルバスのルート図

#### 4) 三ツ境駅

シャトルバスの運行ルート等の検討状況については、図 1.8-17 のとおりです。



航空写真出典：国土地理院ウェブサイト 地理院地図（全国最新写真(シームレス)撮影期間：2019年6月～8月）

図 1.8-17 バスターミナル周辺におけるシャトルバスのルート図

