

9.17-7 交差点需要率

対象事業実施区域周辺の主要交差点（9 交差点）において求めた交差点需要率は、以下に示すとおりです。

- ・現況交通量 平日 P. 資料 地域-995～1001
- ・現況交通量 休日 P. 資料 地域-1002～1008
- ・現況交通量 混雑時 P. 資料 地域-1009～1015
- ・工事中交通量 平日 P. 資料 地域-1016～1020
- ・工事中交通量 休日 P. 資料 地域-1021～1025
- ・供用時交通量 平日 P. 資料 地域-1026～1034
- ・供用時交通量 休日 P. 資料 地域-1035～1043

現況平日 交差点検討資料

現況平日 地域社会2 目黒交番前 17:00~18:00 の需要率の算出

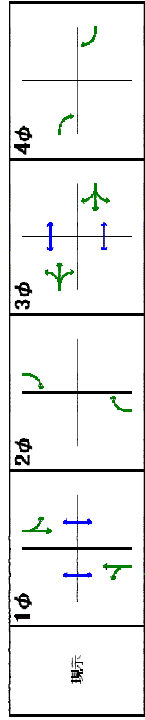
流入部 車線の種類	① 目黒市市場		② 窪つきみ野		③ 窪果		④ 窪橋ヶ峠	
	左折・直進 直進	右折	左折 直進	右折	左折・直進 直進	右折	左折・直進 右折	右折
飽和交通流量の基本値	1647	1800	1388	1352	1557	1733	1536	1800
車線幅員による補正率	α w	1.000	0.950	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000
(車線幅員)	m	(3.10)	(2.90)	(3.00)	(2.80)	(3.00)	(3.00)	(2.75)
縦断勾配による補正率	α G	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000
(縦断勾配)	%	(0.00)	(0.00)	(0.00)	(0.00)	(0.00)	(0.00)	(0.00)
大型車混入による補正率	α T	0.964	0.925	0.919	0.896	0.964	0.966	0.826
(大型車混入率)	%	(5.34)	(11.59)	(12.64)	(16.52)	(5.35)	(5.05)	(17.91)
左折車混入による補正率	α L	0.995				0.927		0.974
(左折率)	L %	(2.5)				(41.6)		(11.2)
(歩行者による低減率)	f p	0.13	0.13	0.13	0.13	0.13	0.13	0.13
(有効歩時間)	f	28	28	28	28	28	28	28
(歩行者用歩時間)	f p	89	89	89	89	17	89	89
横断歩行者による補正率	α L		0.888					
右折車混入による補正率	α R				0.493			
(右折率)	R %				103			
(右折車の通過確率)	f				2(42)			
(有効歩時間)	f							
(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								
飽和交通流量	S A	1580	1665	1076	1361	1391	1508	1487
設計交通量	q	314	164	182	672	250	98	10
(4+310)					(52+198)		(89+704)	
右折補正交通量	q R - N				0			0
流入部の需要率	ρ	0.099	0.098	0.169	0.494	0.086	0.065	0.000
必要現示率		0.099	0.098	0.169	0.494	0.086	0.065	0.783
1 φ								0.098
2 φ								0.506
3 φ								0.000
4 φ								170
有効歩時間(秒)		28	15	103	28	28	15	103
1 φ								
2 φ								
3 φ								
4 φ								
信号青時間比	G/C	28/170	15/170	103/170	7/170	28/170	15/170	103/170
可能交通容量	C i	521	147	652	825	477	133	806
交通容量比	q/C i	0.603	1.116	0.279	0.815	0.524	0.737	0.031

※ N = K × $\frac{3600}{C}$

N : 実1時間現示変化時右折車の捌け台数

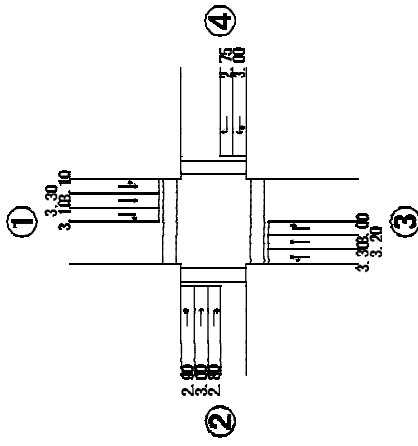
※ * : 交通容量(実1時間)

現示方式の現示

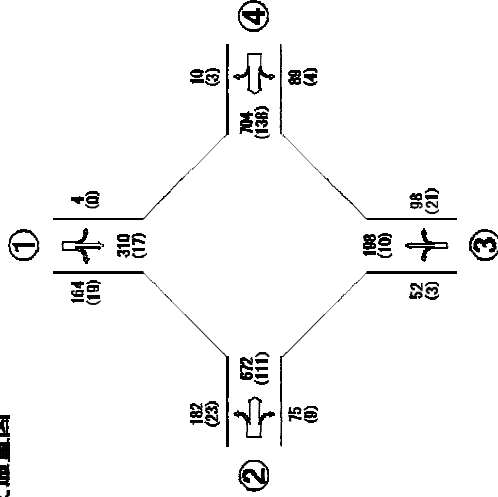


上段：方向別合計交通量(台)
下段：大型車混入台数(台)

交差点概略図



交通量図



現況平日交差点検討資料

現況平日 地域社会3 上川井 IC.17:00~18:00の需要率の算出

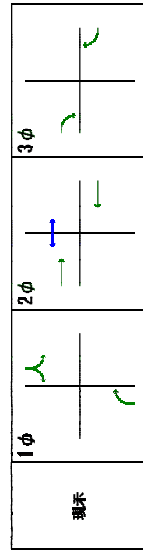
流入部	①至 構延町田IC		②至 つきみ野		③至 下山井 IC		④至 鶴ヶ峰	
	左折	右折	直進	右折	直進	右折	直進	右折
車線の種類	1	1	1	1	1	1	1	1
車線数	1387	1587	1461	1587	1349	1511	1450	1450
飽和交通流率の基本値 SB	1,000	1,000	1,000	1,000	1,000	1,000	1,000	1,000
車線幅員による補正率 αw	(5.10)	(3.60)	(3.60)	(3.60)	(3.60)	(3.60)	(3.60)	(3.60)
車線幅員 (車線幅員) m	3.60	3.60	3.60	3.60	3.60	3.60	3.60	3.60
総野勾配による補正率 αG	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000
総野勾配 (総野勾配) %	(0.00)	(0.00)	(0.00)	(0.00)	(0.00)	(0.00)	(0.00)	(0.00)
大型車混入による補正率 αT	0.887	0.888	0.915	0.898	0.905	0.933	0.939	0.939
大型車混入 (大型車混入率) %	(23.84)	(16.21)	(13.27)	(16.21)	(15.08)	(10.27)	(9.24)	(9.24)
左折車混入による補正率 αLT								
(左折率) L%								
(旅行者による低減率) f p								
(有効青時間) f								
(旅行者用青時間) f p								
横断歩行者による補正率 αL	1.000							
右折車混入による補正率 αRT	1.000							
(右折率) R%	(17.2)							
(右折車の通過確率) f	1.000							
(有効青時間) f	20							
(現示変り目のさげ台数増分) KfER	2(61)							
(交差点内滞留台数) K								
(台/サイクル) K								
飽和交通流率 SA	1189	1337	1425	1425	1221	1410	1362	
設計交通量 q	151	294	475	475	126	224	184	
設計交通量 (125+26)								
右折補正交通量 q R-N								
流入部の必要率 ρ	0.127	0.220	0.220	0.333	0.103	0.159	0.135	
必要現示率	0.127	0.220	0.220	0.333	0.103	0.159	0.135	
有効青時間(秒)								
1 φ								
2 φ								
3 φ								
2 φ								
3 φ								
G/C	20/118	30/118	50/118	50/118	20/118	30/118	50/118	
信号青時間比								
Ci	202	340	604	604	207	358	577	
可能交通容量								
交通容量比 q/Ci	0.748	0.865	0.786	0.786	0.609	0.626	0.319	

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

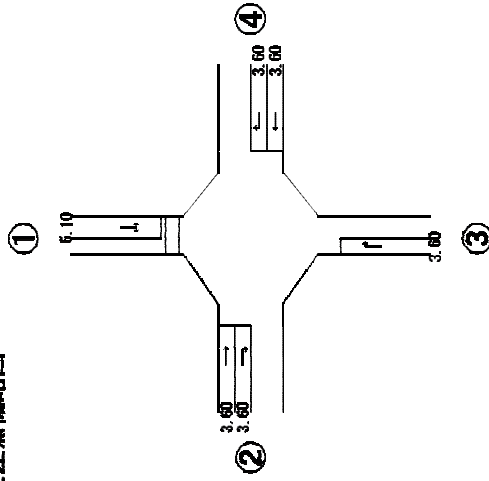
N : 実1時間現示変り台右折車の捌け台数

* * : 交通容量 (実1時間)

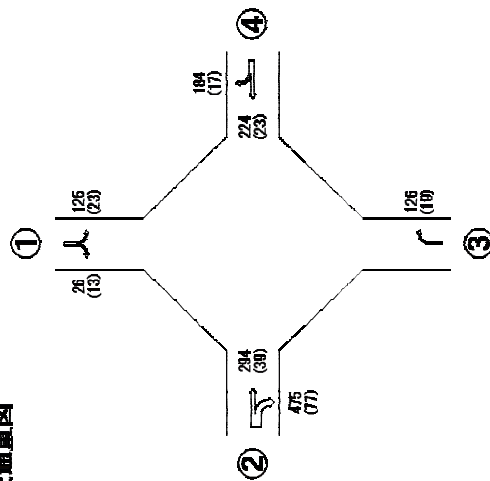
現示方式の図示



交差点概略図



交通量図



上段 : 方向別合計交通量 (台)
下段 : 大型車混入台数 (台)

現況平日交差点検討資料

交差点概略図

現況平日 地域社会 4 滝沢 18:00~19:00 の需要率の算出

流入の種別	①		②		③	
	左折・直進	直進	右折	左折・右折	右折	右折
車線数	1	1	1	1	1	1
飽和交通容量の基本値	1658	1658	1618	1800	1800	1640
車線幅員による補正率	SB αw	1.000 (3.20)	1.000 (3.00)	1.000 (3.10)	1.000 (3.00)	1.000 (3.20)
縦断勾配による補正率	αG	1.000 (0.00)	1.000 (0.00)	1.000 (0.00)	1.000 (0.00)	1.000 (0.00)
縦断勾配による補正率	αT	0.951 (7.29)	0.950 (7.47)	0.974 (3.84)	0.781 (40.00)	0.964 (5.29)
左折車混入による補正率	αLT	0.922 (40.2)				
(歩行者による低減率)	L%	0.12				0.12
(有効車時間)	f	37				31
(歩行者歩行による補正率)	αLT	28				22
右折車混入による補正率	αRT					0.915
(右折率)	R%					1.000
(右折車の通過確率)	f					(0.0)
(有効車時間)	秒					0.590
(現示変り目のさげ台数増分)	KER					40
(交差点内滞留台数)	K					1(40)
K:台/サイクル						1(40)
飽和交通容量	SA	1454	1575	1406	1476	1581
設計交通容量	q	637 (128+509)	703	20 (326+0)	326 359	1581
右折補正交通容量	qR-N			0		
流入部の需要率	ρ	0.210	0.223	0.000	0.221	0.227
必要現示率	1φ	0.210	0.186			
	2φ		0.037	0.000		
	3φ					
有効車時間(秒)	1φ	37	40		0.221	0.227
	2φ		8			
	3φ					90
信号車時間比	G/C	37/90	48/90	8/90	31/90	31/90
可能交通容量	Ci	1245	1681	450	508	545
交通容量比	q/Ci	0.512	0.418	0.044	0.642	0.659

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

N : 実1時間現示変化する右折車の捌け台数

* : 交通容量(実1時間)

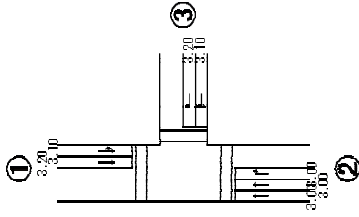
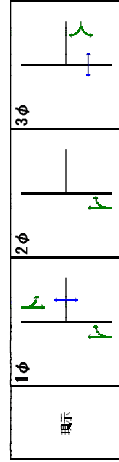
※**** : 連続現示での使用現示

①: 至 十日市場駅

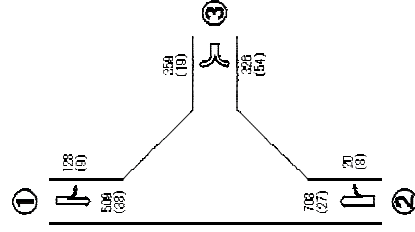
②: 至 瀬谷駅

③:

現示方式の図示



交通量図



上段: 方向別飽和交通容量(台)
下段: 大型車混入台数(台)

現況平日 交差点検討資料

交差点概略図

現況平日 地域社会4 瀬谷土樋公園入口 17:30~18:30の需要率の算出

流入線 車線	①至 十日市場駅		②至 瀬谷駅		③	
	左折	直進	直進	右折	左折	右折
車線	1	1	2	1	1	1
総和交通流率の基本値	1577	1877	1315	1369	1800	1682
車線幅員による補正率	αw	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000
縦断勾配による補正率	αG	(3.20)	(3.20)	(3.30)	(3.30)	(3.60)
縦断勾配による補正率	αT	(0.00)	(0.00)	(0.00)	(0.00)	(0.00)
大型車混入による補正率	αL	0.919	0.960	0.814	0.950	0.961
左折車混入による補正率	$\alpha L T$	(12.67)	(7.51)	(5.99)	(32.65)	(7.53)
(右折車)による低減率	$L\%$	0.949				
(歩行者による低減率)	$f p$	(25.4)				0.12
(有効車時間)	t	48				39
(歩行者滞留時間)	s	36				27
横断歩行者による補正率	αL					0.917
右折車混入による補正率	$\alpha R T$					
(右折車)による低減率	$R\%$					
(右折車の通過確率)	f					
(有効車時間)	t					
(現示変り目のさばけ台数増分)	$K R$					
KR: 台/サイクル						
K: 台/サイクル						
飽和交通流率	S A	1375	1498	2524	1114	1568
設計交通量	q	763	(97+666)	434	49	146
右折補正交通量	q R - N					311
流入部の需要率	ρ	0.266		0.172	0.044	0.093
必要現示率	1 ϕ	0.266		0.138		0.192
	2 ϕ			0.034	0.044	0.044
	3 ϕ					0.192
有効車時間(秒)	1 ϕ	48		53		115
	2 ϕ			13		39
	3 ϕ					39/115
信号青時間比	G / C	48/115		66/115	13/115	39/115
可能交通容量	C i	1199		1449	126	548
交通容量比	q / C i	0.636		0.300	0.389	0.274
						0.568
現示の需要率						
						0.266
						0.502
						0.044
						0.192
						サイクル長(秒)
						115

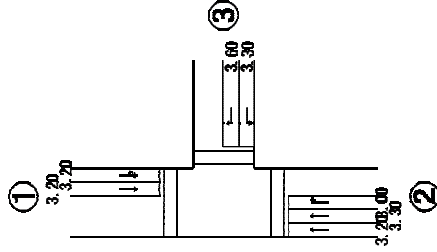
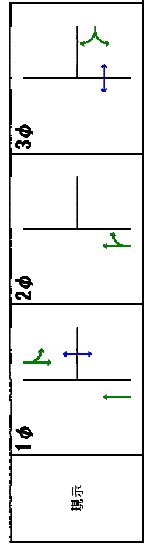
$$* N = K \times \frac{3600}{C}$$

N : 第1時間現示変化時右折車の捌け台数

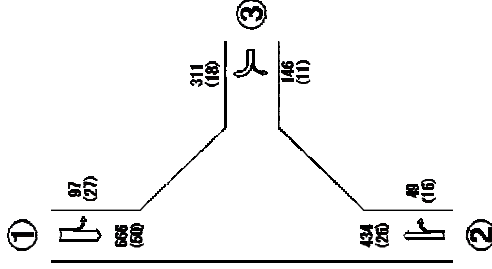
* : 交通容量(第1時間)

**** : 連続現示での使用現示

現示方式の図示

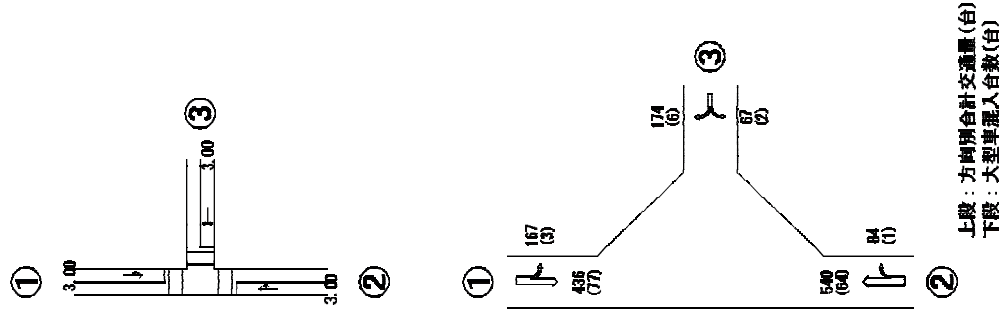


交通量図



上段：方向別合計交通量(台)
下段：大型車混入台数(台)

交差点概略図



上段：方向別合計交通量(台)
下段：大型車混入台数(台)

現況平日交差点検討資料

現況平日 地域社会5 中瀬谷消防署出張所北側 7:00~8:00 の需要率の算出

流入部	①至十日市場		②至泉		③	
	左折・直進	直進・右折	左折・直進	直進・右折	左折・右折	右折
車線の種別	1	1	1	1	1	1
車線数	1487	1592	1536	1536	1536	1536
車線交通流率の基本値	SB	SB	SB	SB	SB	SB
車線員による補正率	αw	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000
(車線員)	m	(3.00)	(3.00)	(3.00)	(3.00)	(3.00)
縦断分配による補正率	αG	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000
(縦断分配)	%	(0.00)	(0.00)	(0.00)	(0.00)	(0.00)
大型車混入による補正率	αT	0.915	0.932	0.977	0.977	0.977
(大型車混入率)	%	(13.27)	(10.42)	(3.32)	(3.32)	(3.32)
左折車混入による補正率	$\alpha L T$	0.943	0.943	0.943	0.943	0.943
(左折率)	L%	(27.7)	(27.7)	(27.7)	(27.7)	(27.7)
(歩行者による低減率)	f	0.12	0.12	0.12	0.12	0.12
(有効車時間)	秒	46	46	46	46	46
(歩行者用青時間)	秒	39	39	39	39	39
横断歩行者による補正率	αL					
右折車混入による補正率	$\alpha R T$					
(右折率)	R%					
(右折車の通過確率)	f	0.864	0.864	0.864	0.864	0.864
(有効車時間)	秒	(13.5)	(13.5)	(13.5)	(13.5)	(13.5)
(現示変り目のさばけ台数増分)	KER	0.630	0.630	0.630	0.630	0.630
(交差点内滞留台数)	KC	56	56	56	56	56
(台/サイクル)						
飽和交通流率	SA	1283	1282	1426	1426	1426
設計交通量	q	603	624	241	241	241
(167+436)			(540+84)	(67+174)		
右折補正交通量	q R-N					
流入部の必要率	ρ	0.470	0.487	0.169	0.169	0.169
必要現示率	2ϕ	0.470	0.426	0.061	0.061	0.061
	3ϕ			0.169	0.169	0.169
有効車時間(秒)	1ϕ	46	49	7	7	7
	2ϕ					
	3ϕ					
信号青時間比	G/C	46/90	56/90	24/90	24/90	24/90
可能交通容量	Ci	656	798	380	380	380
交通容量比	q/Ci	0.919	0.782	0.634	0.634	0.634

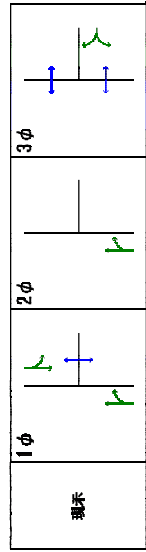
$$* N = K \times \frac{3600}{C}$$

N : 実1時間現示変化時右折車の割け台数

* * : 交通容量 (実1時間)

* * * * : 連続現示での使用現示

現示方式の図示



現況平日交差点検討資料

交差点概略図

現況平日 地域社会6 瀬谷中学校前 7:45~8:45の需要率の算出

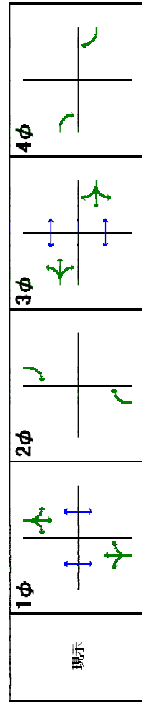
流入部 の種類 車線数	①至 十日市場		②至 国道246号		③至 泉		④至 瀬谷小学校	
	左折 1	直進 1	左折・直進 1	右折 1	左折 1	直進 1	左折・直進 1	右折 1
飽和交通流率の基本値 SB	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000
車線員による補正率 αw	(3.00)	(2.75)	(2.90)	(2.80)	(3.00)	(3.00)	(2.90)	(2.80)
車線員による補正率 αG	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000
縦断分配による補正率 %	(0.00)	(0.00)	(0.00)	(0.00)	(0.00)	(0.00)	(0.00)	(0.00)
大型車混入による補正率 αT	0.923	0.914	0.900	0.963	0.971	0.935	0.923	0.962
(大型車混入率)	(11.93)	(13.51)	(15.79)	(6.87)	(5.44)	(9.87)	(6.02)	(7.22)
左折車混入による補正率 αLT								
(左折率)								
(走行者による低減率) L%	0.13	(7.1)	0.13		0.13		0.13	
(有効歩時間) fD	35	32	32		35		32	
(走行者歩時間) αL	0.907	0.907	0.907		0.907		0.907	
右折車混入による補正率 αRT								
(右折率) R%								
(右折車の通過確率) f								
(有効歩時間) KER	35	35	35	0.772	32	0.704	35	0.700
(現示変り目のほげ台数増分)	2(72)	2(72)	2(72)	2(72)	2(72)	2(72)	2(72)	2(72)
KER: 右/サイクル K: 右/サイクル								
飽和交通流率 SA	960	1712	1620	1613	1733	1100	1432	1471
設計交通量 q	109	333	19	264	239	237	395	100
設計交通量 q R-N			0	(26+338)	0			0
右折補正交通量								
流入部の需要率 1φ	0.114	0.195	0.000	0.226	0.000	0.215	0.276	0.000
必要現示率 2φ	0.114	0.195	0.000	0.226	0.000	0.215	0.276	0.000
3φ								
4φ								
有効歩時間(秒) 1φ	35	35	35	32	35	35	35	35
2φ								
3φ								
4φ								
信号青時間比 G/C	35/100	35/100	8/100	32/100	9/100	35/100	35/100	8/100
可能交通容量 Ci	336	599	334	516	471	385	501	407
交通容量比 q/Ci	0.324	0.556	0.057	0.705	0.507	0.616	0.788	0.246
現示の需要率								
必要率								
サイクル長(秒)								
100								
0.537								
0.000								
0.276								
0.261								
0.000								
100								

※ N = K × $\frac{3600}{C}$

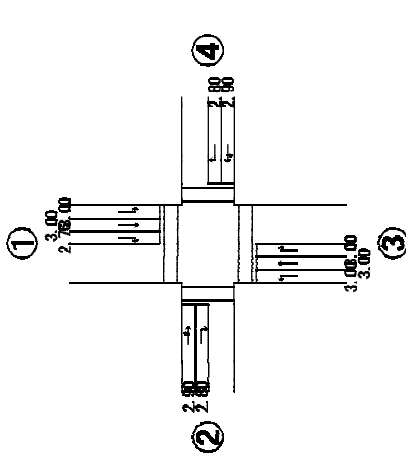
N : 実1時間現示変化時右折車の捌け台数

※ * : 交通容量 (実1時間)

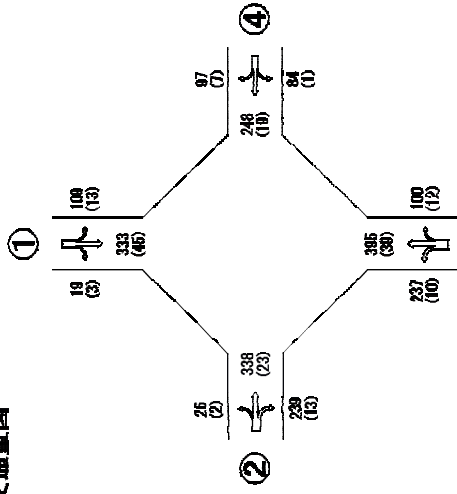
現示方式の現示



上段：方向別合計交通量(台)
下段：大型車混入台数(台)



交通量図



現況休日 地域社会1 目黒 16:45~17:45の需要率の算出

交差点概略図

現況休日 地域社会1 目黒 16:45~17:45の需要率の算出

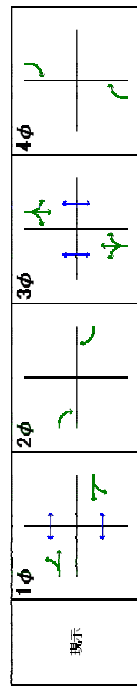
流入線の種別	① 環つぎみ野		② 環若名		③ 環鶴ヶ峰		④ 環 東葉台駅	
	左折/直進	右折	左折/直進	右折	左折/直進	右折	左折/直進	右折
車線数	1	1	1	1	1	1	1	1
車線数	1540	1446	1524	1534	1517	1589	1478	1500
車線数による補正率	α _B	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000
(車線幅員)	(2.70)	(2.90)	(3.20)	(3.00)	(3.00)	(3.00)	(3.20)	(3.10)
総野分配による補正率	α _G	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000
(総野均配)	(0.00)	(0.00)	(0.00)	(0.00)	(0.00)	(0.00)	(0.00)	(0.00)
大型車混入による補正率	α _T	0.965	0.965	0.926	0.936	0.974	0.979	0.962
(大型車混入率)	(6.60)	(5.17)	(1.69)	(11.39)	(9.82)	(3.79)	(3.03)	(6.79)
左折車混入による補正率	α _L	0.948	0.899	0.899	0.899	0.898	0.898	0.898
(左折率)	(25.1)	(53.4)	(53.4)	(53.4)	(53.4)	(53.4)	(53.4)	(53.4)
(右折率)	R%	0.12	0.13	0.12	0.13	0.12	0.13	0.12
(有効車時間)	f	66	66	66	66	66	66	66
(現示変り目のさげ台数増分)	K	2(45)	2(45)	2(45)	2(45)	2(45)	2(45)	2(45)
設計交通量	q	1326	1354	1420	1447	1528	1447	1443
飽和交通量	S _A	530	118	202	387	422	66	162
(133+397)		(63+55)					(88+74)	233
右折補正交通量	q _{R-N}	0	0	0	0	0	0	0
流入線の需要率	ρ	0.400	0.087	0.142	0.304	0.276	0.000	0.119
必要現示率		0.087	0.087	0.142	0.304	0.276	0.000	0.119
有効車時間(秒)								
1φ								
2φ								
3φ								
4φ								
サイクル長(秒)								
1φ			34				34	
2φ								
3φ								
4φ								
信号機時間比	G/C	66/160	32/160	66/160	11/160	66/160	11/160	32/160
可能交通容量	C ₁	547	288	284	526	630	341	289
交通容量比	q/C ₁	0.969	0.184	0.711	0.736	0.670	0.194	0.806

※ N = K × $\frac{3600}{C}$

N : 実1時間現示変化時右折車の捌け台数

※ * : 交通容量(実1時間)

現示方式の図示



上段：方向混合計交通量(台)
下段：大型車混入台数(台)

現況休日交差点検討資料

交差点標路図

現況休日 地域社会2 目黒交番前 16:45~17:45の需要率の算出

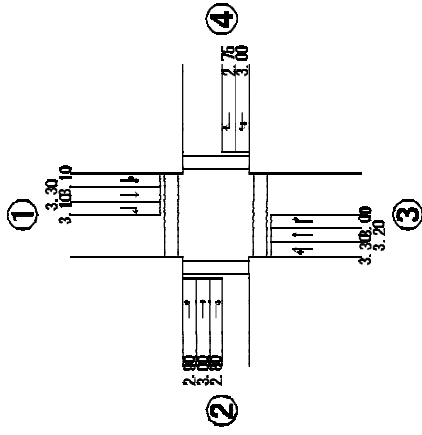
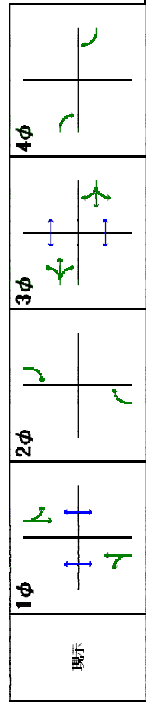
流入種別	①至十日市場		②至つきみ野		③至泉		④至鶴ヶ峰	
	左折	直進	左折	直進	左折	直進	左折	直進
車線数	1	1	1	1	1	1	1	1
飽和交通流量の基本値 SB	1568	1568	1616	1505	1800	1454	1695	1800
車線幅員による補正率 αw	1.000	1.000	0.950	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000
(車線幅員) m	(3.10)	(3.30)	(2.90)	(3.00)	(2.80)	(3.20)	(3.00)	(2.75)
網野分配による補正率 αG	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000
(網野分配) %	(0.00)	(0.00)	(0.00)	(0.00)	(0.00)	(0.00)	(0.00)	(0.00)
大型車混入による補正率 αT	0.971	0.980	0.963	0.943	0.966	0.985	0.943	0.969
(大型車混入率) %	(4.29)	(2.88)	(5.52)	(8.59)	(5.00)	(2.05)	(11.94)	(4.55)
左折車混入による補正率 αLT	0.987							
(左折率) L %	(6.4)							
(歩行者による低減率) f	0.13							
(有効歩時間) p	31							
(歩行者用青時間) 秒	20							
横断歩行者による補正率 αL	0.890							
右折車混入による補正率 αRT								
(右折率) R %								
(右折車の通過確率) f								
(有効歩時間) 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								
飽和交通流量 SA	1503	1537	1316	1419	1739	1434	1564	1744
設計交通量 q	251	137	181	582	60	277	67	22
(8+243)						(33+244)		(58+583)
右折補正交通量 qR-N	0	0	0	0	0	0	0	0
流入側の需要率 ρ	0.083	0.080	0.138	0.410	0.000	0.099	0.043	0.433
必要現示率	0.083	0.080	0.138	0.410	0.000	0.099	0.043	0.433
有効歩時間(秒)	31	31	31	31	31	31	31	31
1φ								
2φ								
3φ								
4φ								
信号青時間比 G/C	31/160	14/160	90/160	90/160	8/160	31/160	14/160	90/160
可能交通容量 C-i	589	130	740	798	430	540	137	832
交通容量比 q/C-i	0.426	0.913	0.245	0.729	0.140	0.513	0.489	0.770
現在の需要率								
現在の需要率								
サイクル長(秒)								
160								
交差点の需要率								
0.612								
0.099								
0.080								
0.433								
0.000								
0.000								
8								
8/160								
407								
0.054								

※ N = K × C

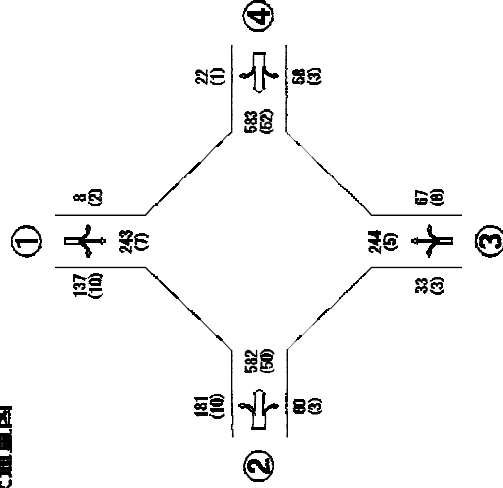
N : 実1時間現示変り時右折車の捌け台数

※ * : 交通容量(実1時間)

現示方式の標示



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)

現況休日交差点検討資料

現況休日 地域社会3 上川井 IC 16 : 45~17 : 45 の需要率の算出

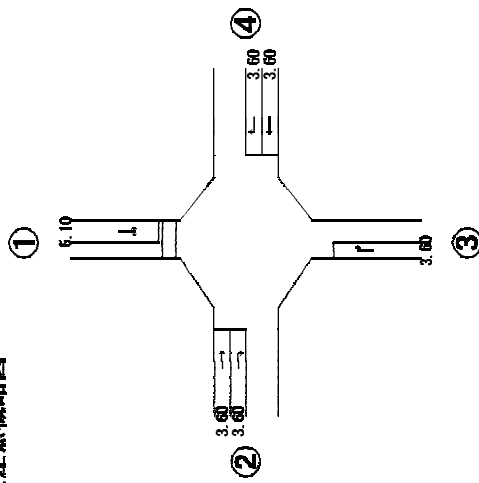
流入部	①至 横浜町田 IC		②至 つきみ野		③至 下川井 IC		④至 鶴ヶ峰	
	左折・右折	直進	左折	右折	左折	右折	直進	右折
車線の種類	1	1	1	1	1	1	1	1
車線数	1	1	1	1	1	1	1	1
船舶交通流の基本値	SB	1646	1583	1705	1400	1525	1544	1544
船舶員による補正率	αw	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000
(船舶員)	m	(5.10)	(3.60)	(3.60)	(3.60)	(3.60)	(3.60)	(3.60)
船舶交通による補正率	αG	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000
(船舶交通)	%	(0.00)	(0.00)	(0.00)	(0.00)	(0.00)	(0.00)	(0.00)
大型車混入による補正率	αT	0.935	0.962	0.929	0.994	0.962	0.980	0.980
(大型車混入率)	%	(10.00)	(5.60)	(10.91)	(0.79)	(5.64)	(2.96)	(2.96)
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)	L%							
(歩行者)	f							
(有効歩時間)	p							
(歩行者用歩時間)	秒							
権限歩行者による補正率	$\alpha R T$	1.000						
(左折率)	R%	(18.0)						
右折車混入による補正率	$\alpha R T$	1.000						
(左折率)	R%	20						
(有効歩時間)	f							
(有効歩時間)	秒							
(現示変り目のさげ台数増分)	KER	2(68)						
(交差点内滞留台数)	K							
(右/サイクル)								
(左/サイクル)								
飽和交通流量	S A	1539	1523	1584	1392	1467	1513	1513
設計交通量	q	100	232	394	126	195	169	169
(82+18)								
右折補正交通量	q R-N							
流入部の必要率	ρ	0.065	0.152	0.249	0.091	0.133	0.112	0.112
必要現示率		0.065			0.091			0.492
1 ϕ								0.091
2 ϕ								0.152
3 ϕ								0.249
1 ϕ		20		20		20		105
2 ϕ								
3 ϕ								
信号青時間比	G/C	20/105	27/105	40/105	20/105	27/105	40/105	40/105
可能交通容量	C i	293	392	603	265	377	576	576
交通容量比	q/C i	0.341	0.592	0.653	0.475	0.517	0.293	0.293

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

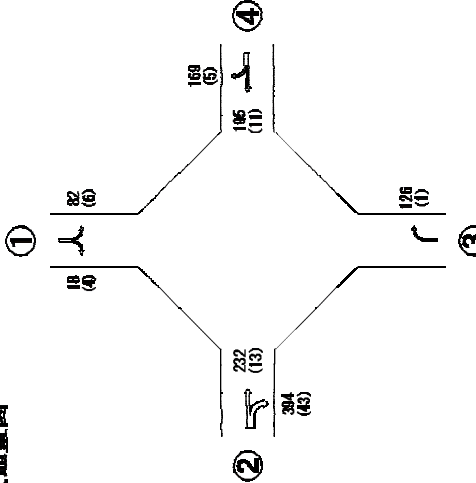
N : 実1時間現示変化時右折車の捌け台数

$\ast \ast$: 交通容量 (実1時間)

交差点概略図

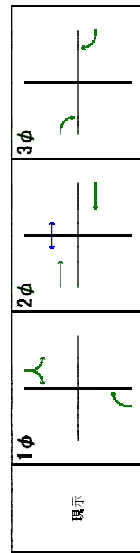


交通量図



上段 : 方向別合計交通量 (台)
下段 : 大型車混入台数 (台)

現示方式の図示



現況休日交差点検討資料

交差点概略図

現況休日 地域社会4 滝沢 15:45~16:45の需要率の算出

流入部	①至十市場駅		②至瀬谷駅		③	
	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
緩和交通流率の基本値	1545	1545	1800	1428	1428	1428
車線幅員による補正率	α _w	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000
(車線幅員)	(3.10)	(3.20)	(3.00)	(3.10)	(3.20)	(3.20)
総幹路配による補正率	α _G	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000
(幹路分配)	(0.00)	(0.00)	(0.00)	(0.00)	(0.00)	(0.00)
大型車混入による補正率	α _T	0.977	0.984	0.883	0.984	0.984
(大型車混入率)	(3.37)	(4.46)	(23.81)	(18.85)	(0.93)	(0.93)
左折車混入による補正率	α _L	0.899				
(左折率)	(50.9)					
(非行者による低減率)	L%	0.12				
(有効車時間)	f _p	51				
(歩行者有効車時間)	f _p	42				
機動歩行者による補正率	α _R	1.000				
右折車混入による補正率	α _R	1.000				
(右折率)	(0.0)					
(右折車の通過確率)	R%	0.665				
(有効車時間)	f	54				
(現示変更目による台数増分)	f	1(32)				
KER: 台/サイクル						
(交差点内滞留台数)						
K: 台/サイクル						
設計交通量	SA	1357	2978	1543	1419	1419
右折補正交通量	q _{R-N}	511	610	21	122	216
(130+381)					(122+0)	
流入部の需要率	ρ	0.179	0.205	0.000	0.106	0.152
必要現示率	1φ	0.179	0.179	0.179	0.179	0.357
	2φ		0.026	0.000	0.026	0.026
	3φ					
有効車時間(秒)	1φ	51	54	8	0.152	0.152
	2φ		8			
	3φ					
信号車時間比	G/C	51/110	62/110	8/110	37/110	37/110
可能交通容量	C _i	1324	1679	574	385	477
交通容量比	q/C _i	0.386	0.363	0.037	0.317	0.453

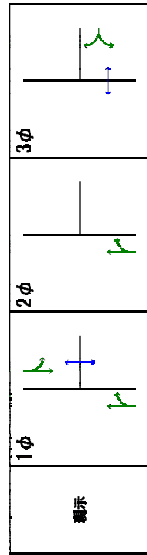
$$\ast N = K \times \frac{3600}{C}$$

N : 実1時間現示変化時右折車の捌け台数

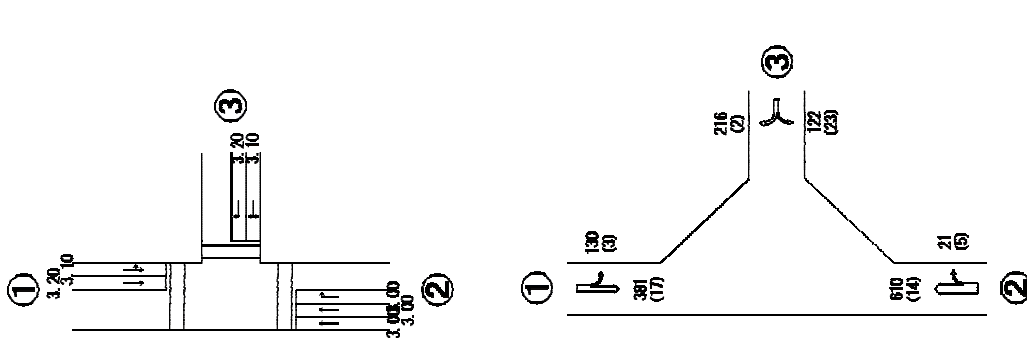
* : 交通容量(実1時間)

**** : 連続現示での使用現示

現示方式の図示



上段: 方向別合計交通量(台)
下段: 大型車混入台数(台)



交通量図

現況休日交差点検討資料

交差点概略図

現況休日 地域社会4 瀬谷土橋公園入口 15:45~16:45の需要率の算出

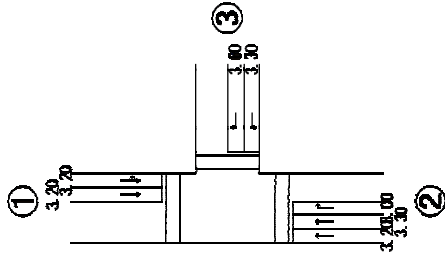
流入部の種類	①至①市場駅		②至瀬谷駅		③	
	左折+直進	直進	直進	右折	左折	右折
車線数	1	2	1	1	1	1
飽和交通流率の基本値 S.B	1643	1514	1506	1800	1604	
車線幅員による補正率 αw (車線幅員)	1.000 (3.20)	1.000 (3.20)	1.000 (3.00)	1.000 (3.30)	1.000 (3.60)	
縦断勾配による補正率 αG (縦断勾配)	1.000 (0.00)	1.000 (0.00)	1.000 (0.00)	1.000 (0.00)	1.000 (0.00)	
大型車混入による補正率 αT (大型車混入率)	0.953 (7.02)	0.976 (3.52)	0.972 (4.08)	0.968 (4.76)	0.988 (1.76)	
左折車混入による補正率 αLT (左折率)	0.944 (29.6)					
(歩行者による低減率) f p (有効青時間)	0.12			0.12	0.31	
欄干歩行者による補正率 αL (歩行者用青時間)	0.31			0.19	0.926	
右折車混入による補正率 αRT (右折率)						
(右折車の通過確率) R% (有効青時間)						
(現示変り目のさばけ台数増分) KER : 右/サイクル (交差点内滞留台数) K : 右/サイクル						
飽和交通流率 S.A	1478	1592	1464	1613	1585	
設計交通量 q (71+409)	480	398	49	21	227	
右折補正交通量 qR-N						
流入部の需要率 ρ	0.156	0.135	0.033	0.013	0.143	交差点の需要率
必要現示率	0.156	0.110			0.156	0.332
1φ		0.025	0.033		0.033	
2φ					0.143	
3φ	43	48			0.143	サイクル長(秒)
1φ		11			100	
2φ						
3φ				31	31	
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-1	1320	1744	161	500	491	
交通容量比 q/C-1	0.364	0.228	0.304	0.042	0.462	

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

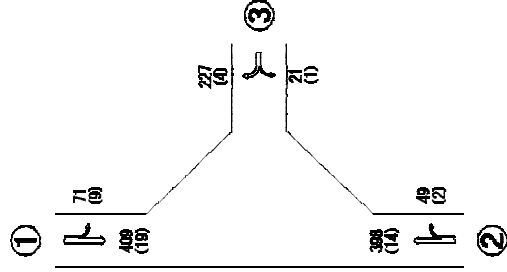
N : 実1時間現示変化時右折車の捌け台数

* : 交通容量 (実1時間)

** : 連続現示での使用現示

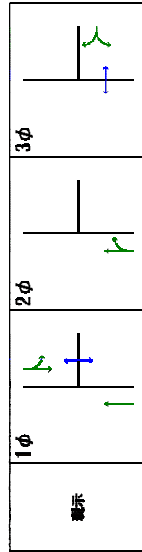


交通量図



上段：方向別合計交通量(台)
下段：大型車混入台数(台)

現示方式の図示



現況休日交差点検討資料

交差点概略図

現況休日 地域社会5 中瀬谷消防署出張所北側 16:30~17:30 の需要率の算出

流入部	①至 十日市場		②至 泉		③	
	直進・直進	左折・右折	直進・直進	左折・右折	直進・直進	左折・右折
車線の種類	1	1	1	1	1	1
車線数	1333	1317	1317	1371	1371	1371
飽和交通流率の基本値	SB	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000
車線幅員による補正率	αw	(3.00)	(3.00)	(3.00)	(3.00)	(3.00)
総野分配による補正率	αG	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000
(総野分配)	%	(0.00)	(0.00)	(0.00)	(0.00)	(0.00)
大型車混入による補正率	αT	0.984	0.981	0.981	0.985	0.985
(大型車混入率)	%	(2.35)	(2.71)	(0.75)		
左折車混入による補正率	$\alpha L T$	0.838				
(左折率)	L%	(30.2)				
(持行者による低減率)	f	0.12			0.12	
(有効青時間)	f _D	44			21	
(歩行者用青時間)	f _P	37			7	
横断歩行者による補正率	αL				0.960	
右折車混入による補正率	$\alpha R T$					
(右折率)	R%	0.911	0.911	1.000	1.000	1.000
(右折車の通過補率)	f	(10.8)	(68.7)			
(有効青時間)	f	0.685	1.000	1.000	1.000	1.000
(視界変更目による割合増分)	KER	54	21			
(交差点内滞留台数)	K	1(42)	1(42)	1(42)	1(42)	1(42)
(台/サイクル)						
飽和交通流率	SA	1290	1177	1310	1310	1310
設計交通量	q	510	443	265	265	(83+182)
(154+356)			(395+48)			
右折補正交通量	q R-N					
流入部の需要率	ρ	0.415	0.376	0.202	0.202	0.202
必要現示率	ρ	0.415	0.327	0.415	0.415	0.666
1φ				0.049	0.049	0.049
2φ				0.202	0.202	0.202
3φ				サイクル長(秒)	サイクル長(秒)	サイクル長(秒)
有効青時間(秒)		44	47	85	85	85
1φ						
2φ						
3φ						
信号青時間比	G/C	44/85	54/85	21/85	21/85	21/85
可能交通容量	Ci	637	748	324	324	324
交通容量比	q/Ci	0.801	0.592	0.818	0.818	0.818

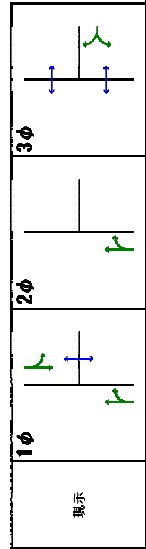
$$\ast N = K \times \frac{3600}{C}$$

N : 変1時間現示変化時右折車の捌け台数

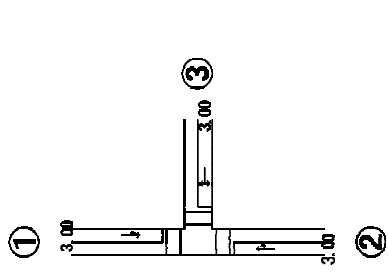
* : 交通容量(変1時間)

** : 現示方式での使用現示

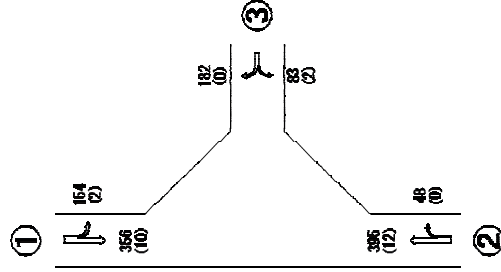
現示方式の図示



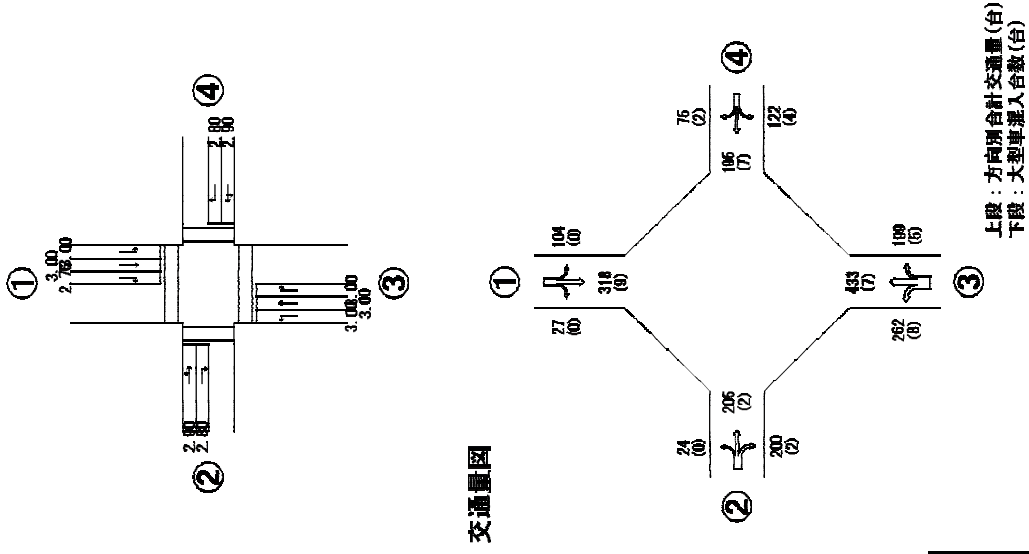
上段：方向別合計交通量(台)
下段：大型車混入台数(台)



交通量図



交差点概略図



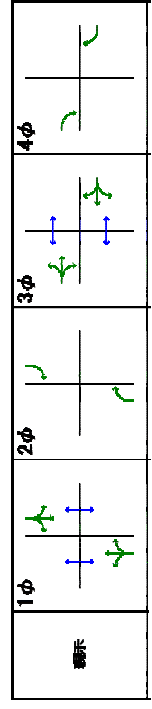
上段：方向別合計交通量(台)
下段：大型車混入台数(台)

現況休日交差点検討資料

現況休日 地域社会6 瀬谷中学校前 14：30～15：30 の需要率の算出

流入部	①至 十日市場		②至 国道246号		③至 泉		④至 瀬谷小学校	
	左折	右折	左折・直進	右折	左折	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
総和交通流率の基本値 SB	1711	1800	1828	1800	1544	1477	1575	1800
乗換員による補正率 αw	1.000	1.000	0.960	1.000	1.000	1.000	0.960	1.000
(乗換員)	(3.00)	(2.75)	(2.90)	(2.80)	(3.00)	(3.00)	(2.90)	(2.80)
総和空配による補正率 αG	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000
(総和空配)	(0.00)	(0.00)	(0.00)	(0.00)	(0.00)	(0.00)	(0.00)	(0.00)
大型車混入による補正率 αT	1.000	1.000	0.984	0.993	0.979	0.989	0.976	0.982
(大型車混入率)	(0.00)	(2.83)	(0.87)	(1.00)	(3.05)	(1.62)	(3.47)	(2.67)
左折車混入による補正率 αLT			0.979				0.929	
(左折率)			(10.5)				(38.5)	
(走行者による低減率) fD	0.13		0.13		0.13		0.13	
(有効歩時間) fP	35		32		35		32	
(走行者目背時間) fR	25		20		25		20	
横断歩行者による補正率 αL	0.907		0.907		0.907		0.907	
右折車混入による補正率 αRT								
(右折率) R%								
(右折車の通過確率) f								
(有効歩時間) f								
(現示変り目のさげ台数増分) K								
KER：台/サイクル								
(交差点内滞留台数) K：								
右/サイクル								
総和交通流率 SA	1552	1673	1690	1787	1371	1452	1357	1768
設計交通量 q	104	318	229	200	262	199	317	75
(24+205)							(122+195)	
右折補正交通量 qR-N			0			0		0
流入部の必要率 ρ	0.067	0.190	0.136	0.000	0.191	0.286	0.000	0.234
必要現示率	0.067	0.190	0.136	0.000	0.191	0.286	0.000	0.234
1φ								
2φ								
3φ								
4φ								
有効歩時間(秒)	35	35	35	35	35	35	35	35
1φ								
2φ								
3φ								
4φ								
信号青時間比 G/C	35/100	35/100	32/100	9/100	35/100	35/100	32/100	9/100
可能交通容量 Ci	543	586	541	559	480	531	397	454
交通容量比 q/Ci	0.192	0.543	0.423	0.358	0.546	0.815	0.501	0.133

現示方式の標示



※ N = K × $\frac{3600}{C}$
N：実1時間現示変化時右折車の捌け台数
※*：交通容量(実1時間)

現況混雑交差点検討資料

交差点概略図

現況混雑時 地域社会 1 目黒 11:15~12:15 の需要率の算出

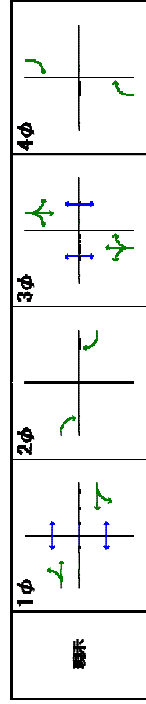
流入部	①至 つきみ野		②至 海老名		③至 鶴ヶ峰		④至 青葉台駅	
	左折	右折	左折	右折	直進	右折	左折	直進
車線数	1	1	1	1	1	1	1	1
総和交通流率の基本値	1579	1482	1596	1711	1686	1641	1632	1691
αw (車線幅員)	0.950 (2.70)	1.000 (3.20)	1.000 (3.20)	1.000 (3.00)	1.000 (3.00)	1.000 (3.00)	1.000 (3.10)	1.000 (3.10)
αG (縦線勾配)	1.000 (0.00)	1.000 (0.00)	1.000 (0.00)	1.000 (0.00)	1.000 (0.00)	1.000 (0.00)	1.000 (0.00)	1.000 (0.00)
αT (大型車混入率)	0.936 (9.83)	0.941 (9.00)	0.953 (7.05)	0.830 (29.23)	0.843 (26.69)	0.931 (10.64)	0.876 (14.73)	0.907 (10.34)
左折車混入による補正率 αLT (左折率)	0.944 (26.0)		0.890 (59.0)					0.889 (59.7)
f (有効率時間)	0.12		0.13		0.12			0.13
p (歩行者用青時間)	70		35		70			35
R% (歩行者歩行者による補正率)	60		25		60			25
右折車混入による補正率 αRT (右折率)		0.596 (70)				0.689 (70)		
L% (右折車の通過確率)		2(45)				2(46)		
f (有効率時間)								
(現示変り目によるばけ台数増分)								
KER : 台/サイクル (交差点内滞留台数)								
K : 台/サイクル								
総和交通流率	1325	1395	1354	1420	1275	1528	1447	1364
設計交通量	458 (119+339)	100	156 (92+64)	195	326	498	74	129
右折補正交通量	q R-N	0					0	0
流入部の必要率	ρ	0.346	0.115	0.137	0.256	0.326	0.000	0.095
必要現示率	1φ		0.115					0.115
2φ								0.181
3φ	0.346			0.137		0.326		0.346
4φ								0.000
有効青時間(秒)	1φ		35					35
2φ								
3φ	70			32		70		32
4φ								
信号青時間比	G/C	70/160	6/160	32/160	70/160	6/160	35/160	32/160
可能交通容量	C i	580	296	284	558	669	386	299
交通容量比	q/C i	0.790	0.389	0.527	0.687	0.584	0.192	0.433

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

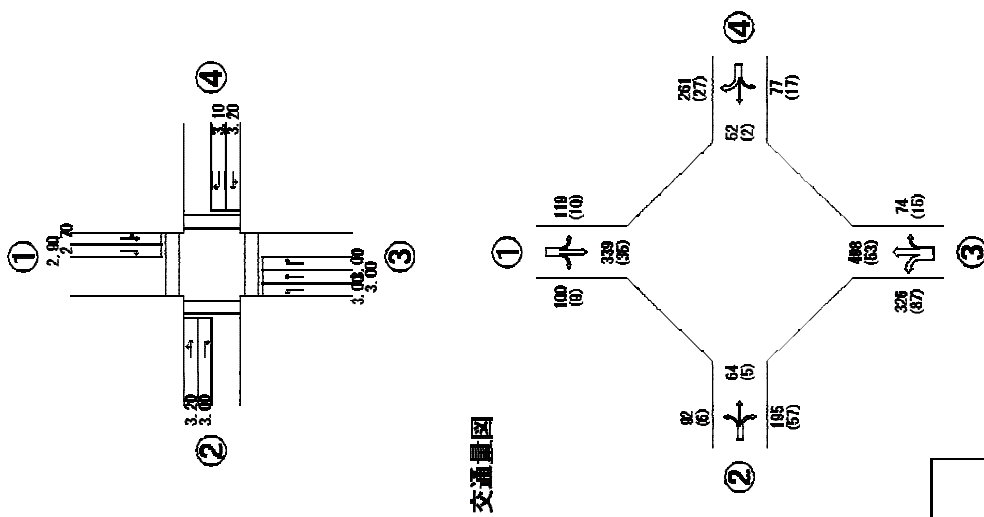
N : 実1時間現示変化時右折車の捌け台数

* : 交通容量 (実1時間)

現示方式の現示



上段：方向別合計交通量(台)
下段：大型車混入台数(台)



交通量図

現況混雑交差点検討資料

交差点標路図

現況混雑時 地域社会2 目黒交番前 16:45~17:45の需要率の算出

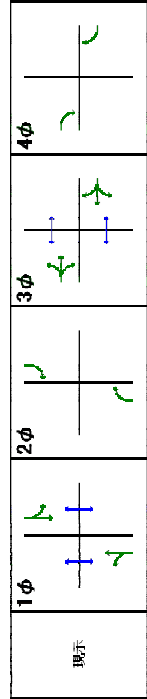
流入部	①至十日市場		②至つきみ野		③至泉		④至鶴ヶ峰	
	左折	直進	左折	直進	左折	直進	左折	直進
車線数	1	1	1	1	1	1	1	1
飽和交通流率の基本値 SB	1594	1594	1642	1544	1800	1491	1779	1800
車線幅員による補正率 αw	1.000	1.000	0.950	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000
(車線幅員)	(3.10)	(3.10)	(2.90)	(3.00)	(3.00)	(3.20)	(3.00)	(2.75)
縦断勾配による補正率 αG	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000
(縦断勾配)	(0.00)	(0.00)	(0.00)	(0.00)	(0.00)	(0.00)	(0.00)	(0.00)
大型車混入による補正率 αT	0.959	0.964	0.949	0.919	0.932	0.953	0.976	0.914
(大型車混入率)	(6.17)	(5.81)	(7.62)	(12.64)	(10.47)	(7.11)	(3.49)	(13.39)
左折車混入による補正率 αLT	0.987					0.938		0.977
(左折率)	(6.7)					(32.9)		(9.6)
(歩行者による低減率)	0.13		0.13			0.13		0.13
(有効歩時間)	95		95			29		95
(歩行者用青時間)	18		81			18		81
横断歩行者による補正率 αL			0.889					
右折車混入による補正率 αRT					0.554			0.583
(右折率)					95			95
(右折車の通過確率)					2(43)			2(43)
(有効歩時間)								
(現示変り目のさばけ台数増分)								
KER: 右/サイクル								
(交差点内滞留台数)								
K: 右/サイクル								
飽和交通流率 SA	1509	1532	1316	1419	1678	1333	1455	1564
設計交通量 q	267		223	522	86	377	56	635
(9+258)						(62+315)		(61+574)
右折補正交通量 qR-N					0			0
流入部の必要率 ρ	0.088		0.169	0.368	0.000	0.135	0.036	0.429
必要現示率	0.088		0.102	0.169	0.368	0.102	0.036	0.429
1φ								
2φ								
3φ								
4φ								
有効歩時間(秒)	29				0.000			0.000
1φ						29		
2φ								16
3φ								95
4φ								8
信号青時間比 G/C	29/165		95/165	95/165	8/165	29/165	16/165	95/165
可能交通容量 C-i	166		758	817	450	490	152	852
交通容量比 q/C-i	0.500		0.294	0.639	0.191	0.769	0.368	0.745
交通容量比								0.010

※ $N = K \times \frac{3600}{C}$

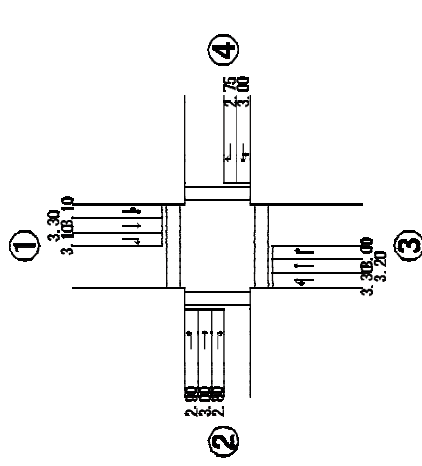
N: 実1時間現示変化時右折車の捌け台数

※ *: 交通容量(実1時間)

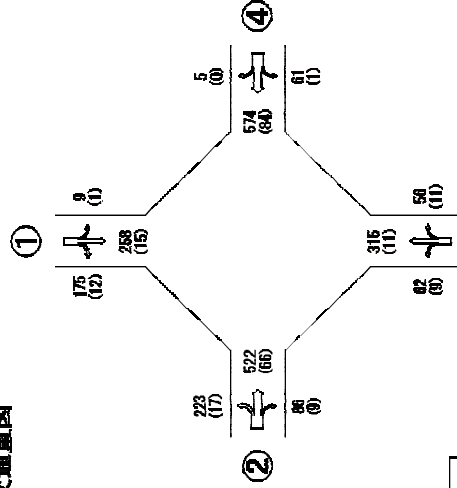
現示方式の標示



上段: 方向別合計交通量(台)
下段: 大型車混入台数(台)



交通量図



現況混雑交差点検討資料

現況混雑時 地域社会3 上川井 IC 17:45~18:45の需要率の算出

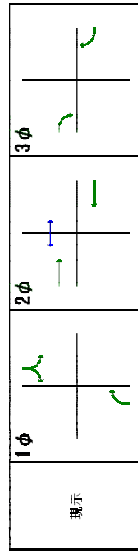
流入部	①至 横浜町田 IC		②至 つきみ野		③至 下山井 IC		④至 鶴ヶ峰	
	左折	右折	直進	右折	直進	右折	直進	右折
車線の種類	1	1	1	1	1	1	1	1
車線数	1671	1718	1564	1718	1449	1517	1583	1583
船舶交通流の基本値	SB	1718	1664	1718	1449	1517	1583	1583
船舶員による補正率	αw	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000
(船舶員)	m	(3.60)	(3.60)	(3.60)	(3.60)	(3.60)	(3.60)	(3.60)
船舶空配による補正率	αG	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000
(船舶空配)	%	(0.00)	(0.00)	(0.00)	(0.00)	(0.00)	(0.00)	(0.00)
大型車混入による補正率	αT	0.974	0.922	0.961	0.966	0.956	0.956	0.956
(大型車混入率)	%	(12.26)	(12.14)	(5.77)	(4.98)	(6.62)	(6.62)	(6.62)
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							
(有効歩時間)	秒							
(歩行者用歩時間)	秒							
補正歩行者による補正率	$\alpha R T$	1.000						
(左折率)	R%	(6.6)						
(有効歩時間)	秒	20						
(現不変り目のさばけ台数増分)								
KER: 右/サイクル		2 (65)						
K: 右/サイクル								
船舶交通流量	SA	1539	1523	1584	1392	1465	1513	1513
設計交通量	q	106	234	420	104	241	136	136
右折補正交通量	q R-N							
流入部の必要率	ρ	0.069	0.154	0.265	0.075	0.165	0.090	0.090
必要現示率								
1φ		0.075			0.075			0.075
2φ								0.165
3φ								0.265
1φ		20			20			110
2φ								
3φ								
信号青時間比	G/C	20/110	29/110	43/110	20/110	29/110	43/110	43/110
可能交通容量	C i	280	402	619	253	386	591	591
交通容量比	q/C i	0.379	0.582	0.679	0.411	0.624	0.230	0.230

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

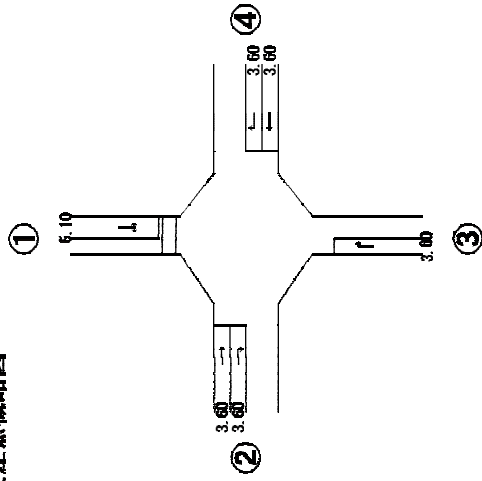
N: 第1時間現示変化時右折車の捌け台数

*: 交通容量 (実1時間)

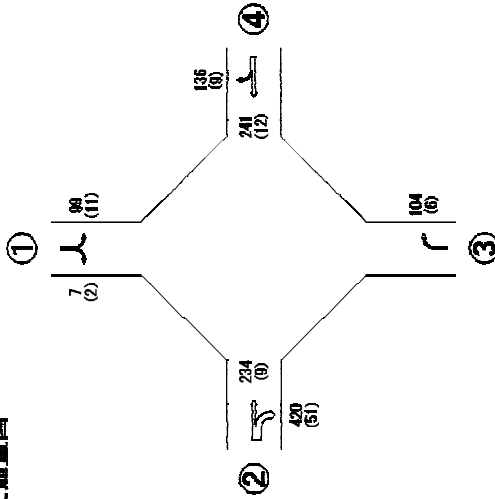
現示方式の図示



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)

現況混雑交差点検討資料

交差点概略図

現況混雑時 地域社会4 滝沢 17:30~18:30 の需要率の算出

流入部	①至 十日市場駅				②至 瀬谷駅				③			
	左折・直進	直進	右折	右折	左折・直進	直進	右折	右折	左折・右折	右折	右折	右折
車線の数	1	2	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1
飽和交通流量の基本値 (車線幅員)	S B α w m	1570 1,000 (3.10)	1570 1,000 (3.20)	1570 1,000 (3.00)	1800 1,000 (3.10)	1800 1,000 (3.00)	1800 1,000 (3.10)	1800 1,000 (3.20)	1429 1,000 (3.10)	1429 1,000 (3.10)	1429 1,000 (3.20)	1429 1,000 (3.20)
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)	1.000 (0.00)
大型車混入による補正率 (大型車混入率)	α T %	0.962 (5.70)	0.952 (7.22)	0.972 (4.05)	0.983 (50.00)	0.741 (17.16)	0.977 (3.42)	0.977 (3.42)	0.977 (3.42)	0.977 (3.42)	0.977 (3.42)	0.977 (3.42)
左折車混入による補正率 (左折率)	α L T L %	0.902 (51.7)										
(歩行者による低減率)	L %	0.12							0.12			
(有効青時間)	f p 秒	37							31			
(歩行者目撃時間)	秒	28							22			
横断歩行者による補正率 (α L)	α L								0.915			
右折車混入による補正率 (右折率)	α R T R %								1.000			
(右折車の通過確率)	f 秒				0.611				(0.0)			
(有効青時間)	秒				40				1.000			
(表示変り目のさげ右数増分)	分				1(40)				31			
KER : 右/サイクル (交差点内滞留台数)	K : 右/サイクル								1(40)			
飽和交通流量	S A q	1362 635 (164+471)	1495	2978 692	1334 10	1168 169 (169+0)	1396 263					
右折補正交通量	q R - N				0							
流入部の需要率	1 φ ρ	0.222		0.232	0.000	0.145	0.188					
必要現示率	2 φ ρ	0.222		0.193	0.000	0.039	0.188					
	3 φ ρ											
有効青時間(秒)	1 φ 秒	37		40		8	31					
	2 φ 秒			8			31					
	3 φ 秒											
信号青時間比	G / C	37 / 90		48 / 90	8 / 90	31 / 90	31 / 90					
可能交通容量	C i	1175		1588	441	402	481					
交通容量比	q / C i	0.540		0.436	0.023	0.420	0.547					

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

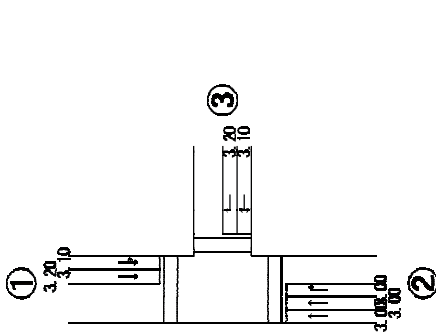
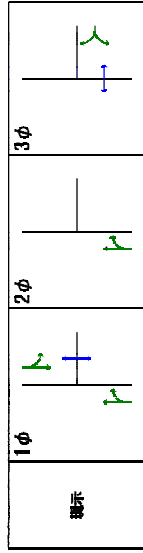
N : 実工時間現示変化時右折車の削げ台数

* : 交通容量 (実工時間)

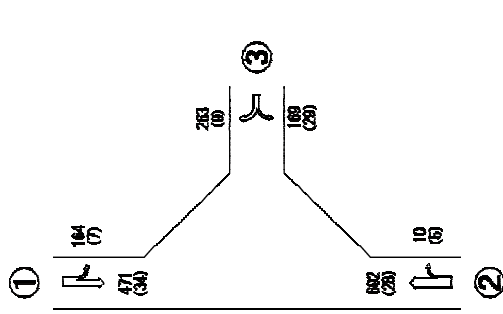
** : 必要現示率

*** : 連続現示での使用現示

現示方式の図示



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)

現況混雑交差点検討資料

交差点概略図

現況混雑時 地域社会4 瀬谷土橋公園入口 15:45~16:45の需要率の算出

流入車線の種類	①至十田市場駅		②至瀬谷駅		③	
	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 1707	1544	1549	1800	1634	
車線幅員による補正率	αw 1,000	1,000	1,000	1,000	1,000	
(車線幅員)	(3.20)	(3.20)	(3.30)	(3.30)	(3.30)	
縦断勾配による補正率	αG 1,000	1,000	1,000	1,000	1,000	
(縦断勾配)	(0.00)	(0.00)	(0.00)	(0.00)	(0.00)	
大型車混入による補正率	αT 0.917	0.982	0.945	0.970	0.970	
(大型車混入率)	(12.97)	(10.48)	(6.35)	(8.33)	(9.00)	
左折車混入による補正率	$\alpha L T$ 0.945					
(左折率)	(27.6)					
(歩行者による低減率)	I % 0.12				0.12	
(有効青時間)	f p 29				17	
(歩行者用青時間)	秒 42				0.930	
横断歩行者による補正率	$\alpha R T$					
右折車混入による補正率	αR					
(右折率)	R %					
(右折車の通過確率)	f					
(有効青時間)	秒					
(表示変り目のさげ台数増分)	K B R : 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 1479	1591	1464	1575	1585	
設計交通量	q 631	362	48	100	321	
(87+544)						
右折補正交通量	q R-N					
流入部の需要率	ρ 0.206	0.122	0.033	0.063	0.203	現在の交差点の需要率
必要現示率	1 ϕ 0.206	0.103			0.208	0.442
	2 ϕ	0.019	0.033		0.033	
	3 ϕ				0.203	
有効青時間(秒)	1 ϕ 54	59			0.063	0.203
	2 ϕ	11	11			サイクル長(秒)
	3 ϕ					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 1521	1898	148	419	422	
交通容量比	q/C i 0.415	0.191	0.324	0.239	0.761	

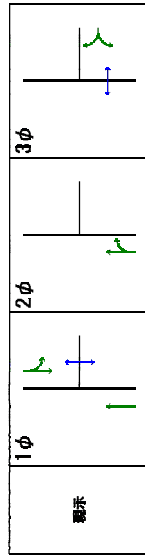
$$* N = K \times \frac{3600}{C}$$

N : 実1時間現示変化時右折車の捌け台数

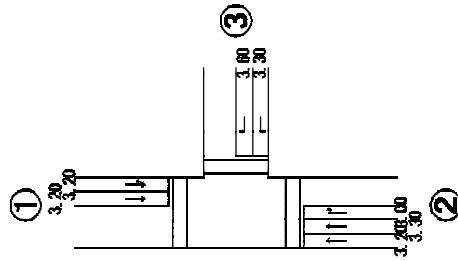
* * : 交通容量(実1時間)

* * * * : 連続現示での使用現示

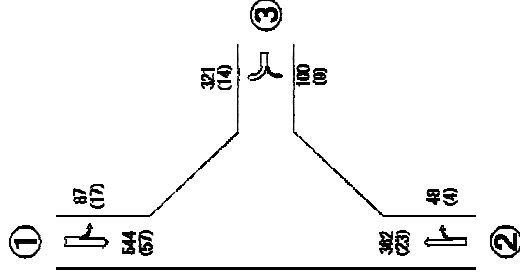
現示方式の図示



上段：方向別合流交通量(台)
下段：大型車混入台数(台)



交通量図



現況混雑交差点検討資料

交差点概略図

現況混雑時 地域社会5 中瀬谷消防署出張所北側 10:45~11:45 の需要率の算出

流入部	①至 ②		②至 ③	
	①至 十日市場 左折・直進 I	②至・右折 I	②至・直進 I	②至・右折 I
車線の種数	1	1	1	1
車線数	1413	1387	1387	1391
車線幅員	αw	1,000 (3.00)	1,000 (3.00)	1,000 (3.00)
車線幅員による補正率	m	1.000 (0.00)	1.000 (0.00)	1.000 (0.00)
縦断勾配による補正率	αG	1.000 (0.00)	1.000 (0.00)	1.000 (0.00)
縦断勾配	%	0.914 (13.38)	0.944 (8.48)	0.968 (4.71)
大型車混入による補正率	αT	0.914 (13.38)	0.944 (8.48)	0.968 (4.71)
大型車混入率	%	0.962 (23.0)		
左折車混入による補正率	αLT	0.962 (23.0)		
(左折率)	L%	0.12		
(歩行者による低減率)	f	18		
(有効青時間)	秒	44		
(歩行者用青時間)	秒	37		
横断歩行者による補正率	αL			
横断歩行者による補正率	αRT			
右折車混入による補正率	R%	0.899 (15.4)	0.899 (15.4)	1.000 (58.8)
(右折率)	f	0.708 (54)	0.708 (54)	1.000 (18)
(右折車の通過確率)	R%			
(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)	K			
(交差点内滞留台数)	KC			
(台/サイクル)				
飽和交通流量	SA	1220	1177	1310
設計交通量	q	426 (98+228)	448 (379+69)	255 (106+150)
右折補正交通量	qR-N			
流入部の必要率	ρ	0.346	0.381	0.195
必要現示率	1φ	0.346	0.332	0.346
	2φ		0.049	0.049
	3φ		0.195	0.195
有効青時間(秒)	1φ	44	47	サイクル長(秒)
	2φ		7	82
	3φ			
信号青時間比	G/C	44/82	54/82	18/82
可能交通容量	Ci	660	775	288
交通容量比	q/Ci	0.645	0.578	0.885
現示の必要率				0.590
必要現示率				0.346
				0.049
				0.195
				サイクル長(秒)
				82

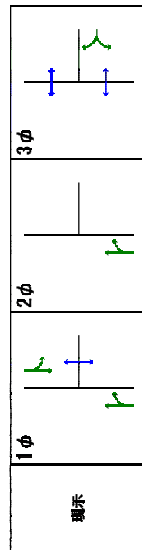
$$※ N = K \times \frac{3600}{C}$$

N : 実1時間現示変化時右折車の捌け台数

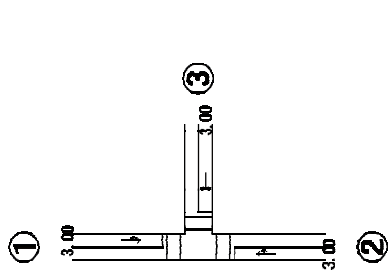
※ * : 交通容量 (実1時間)

※ **** : 連続現示での使用現示

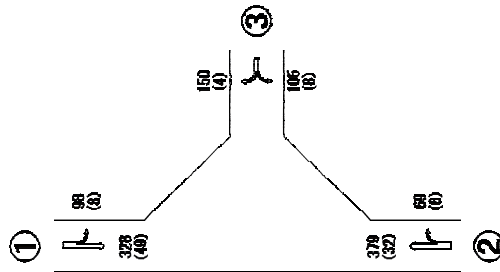
現示方式の図示



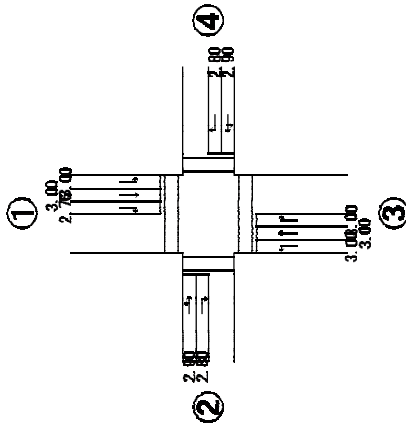
上段：方向別合計交通量(台)
下段：大型車混入台数(台)



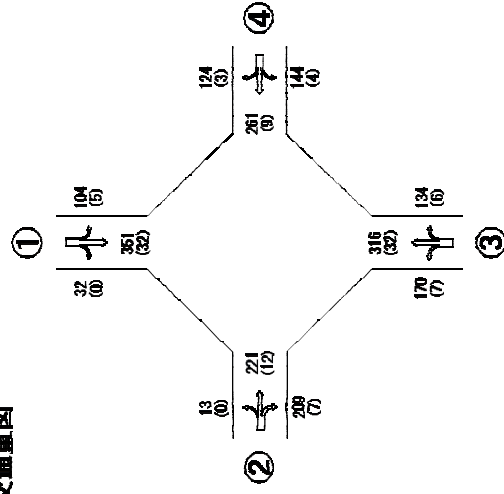
交通量図



交差点概略図



交通量図



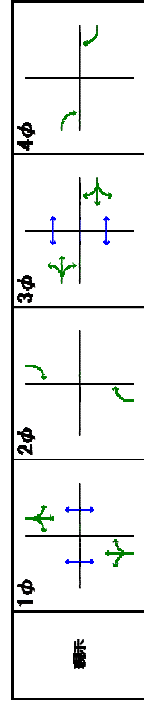
上段：方向別合計交通量(台)
下段：大型車混入台数(台)

現況混雑交差点検討資料

現況混雑時 地域社会6 瀬谷中学校前 11:15~12:15 の需要率の算出

流入部	①至 十日市場		②至 国道246号		③至 泉		④至 瀬谷小学校		
	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
車線種類	1	1	1	1	1	1	1	1	1
総和交通流率の基本値 SB	1800	1800	1864	1800	1555	1623	1497	1564	1800
乗務員による補正率 αw	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000
(乗務員) m	(3.00)	(2.75)	(2.90)	(3.00)	(3.00)	(3.00)	(3.00)	(2.90)	(2.80)
総野分配による補正率 αG	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000
(総野分配) %	(0.00)	(0.00)	(0.00)	(0.00)	(0.00)	(0.00)	(0.00)	(0.00)	(0.00)
大型車混入による補正率 αT	0.967	0.940	0.965	0.977	0.972	0.934	0.970	0.978	0.983
(大型車混入率) %	(4.81)	(9.12)	(5.13)	(3.35)	(4.12)	(10.13)	(4.48)	(3.21)	(2.42)
左折車混入による補正率 αLT	0.989		0.989					0.984	
(左折率) L%	(5.6)		(5.6)					(35.6)	
(歩行者による低減率) I p	0.13		0.13		0.13			0.13	
(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 αR	0.907		0.907		0.907			0.907	
右折車混入による補正率 αRT									
(右折率) R%									
(右折車の通過権率) f	0.717		0.717		0.761		0.689	0.793	
(有効青時間) 秒	35		32		35		35	32	
(現示変り目のえぼけ台数増分) KFR : 台/サイクル	2(72)		2(72)		2(72)		2(72)	2(72)	
(交差点内滞留台数) K : 台/サイクル									
総和交通流率 SA	1579	1674	1690	1759	1371	1516	1452	1357	1769
設計交通量 q	104	351	234	209	170	316	134	405	124
			(13+221)				(144+261)		
右折補正交通量 qR-N		0		0			0		0
流入部の需要率 ρ	0.066	0.210	0.138	0.000	0.124	0.208	0.000	0.298	0.000
必要現示率	0.066	0.210	0.138	0.000	0.124	0.208	0.000	0.210	0.508
1φ								0.000	
2φ								0.298	
3φ								0.000	
4φ								0.000	
有効青時間(秒)	35	35	35	35	35	35	8	32	100
1φ									
2φ									
3φ									
4φ									
信号青時間比 G/C	35/100	35/100	32/100	9/100	35/100	35/100	8/100	32/100	9/100
可能交通容量 Ci	553	586	541	476	480	531	379	434	552
交通容量比 q/Ci	0.188	0.599	0.433	0.439	0.354	0.595	0.354	0.933	0.225

現示方式の標示



※ N = K × $\frac{3600}{C}$

N : 実1時間現示変化時右折車の捌け台数

※ : 交通容量 (実1時間)