

工事中交差点検討資料

交差点概略図

工事中(平日) 地域社会2 目黒交番前 17:00~18:00の需要率の算出

流線の種類	①				②				③				④			
	左折・直進	直進	右折	左折・直進	左折	直進	右折	左折・直進	直進	右折	左折・直進	直進	右折	左折・直進	直進	右折
車線の種数	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1
飽和交通流率の基本値	1647	1647	1800	1388	1519	1352	1557	1536	1800	1536	1800	1536	1800	1536	1800	1800
車線幅員による補正率	αw	1.000	1.000	0.950	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	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)	(3.30)	(3.00)	(2.75)	(3.00)	(2.75)	(3.00)	(2.75)	(3.00)	(2.75)	(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	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000
(縦断勾配)	%	(0.00)	(0.00)	(0.00)	(0.00)	(0.00)	(0.00)	(0.00)	(0.00)	(0.00)	(0.00)	(0.00)	(0.00)	(0.00)	(0.00)	(0.00)
大型車混入による補正率	αT	0.964	0.963	0.925	0.896	0.923	0.813	0.853	0.826	0.853	0.889	0.800	0.826	0.889	0.826	0.826
(大型車混入率)	%	(5.34)	(5.48)	(11.59)	(16.52)	(12.00)	(32.82)	(24.52)	(30.00)	(35.83)	(17.91)	(30.00)	(30.00)	(17.91)	(30.00)	(30.00)
左折車混入による補正率	αLT	0.995					0.869				0.974					
(左折率)	L%	(2.5)					(79.0)				(11.2)					
(歩行者による低減率)	f	0.13			0.13		0.13				0.13					
(有効青時間)	p	28			103		28				103					
(歩行者用青時間)	f	17			89		17				89					
横断歩行者による補正率	αL				0.888											
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						0.493				0.508					
(有効青時間)	f						103				103					
(表示変り目のさばけ台数増分)	f						2(42)				2(42)					
KER: 白/サイクル																
(交差点内滞留台数)																
K: 白/サイクル																
飽和交通流率	SA	1580	1586	1665	1076	1361	1100	1328	1487	1330	1487	1330	1487	1330	1487	1487
設計交通量	q	314		164	182	672	694	321	10	793	10	793	10	793	10	10
(4*310)							(274+420)			(89+704)						
右折補正交通量	qR-N						0									
流入部の需要率	ρ	0.099		0.098	0.169	0.494	0.286	0.232	0.000	0.596	0.000	0.232	0.000	0.596	0.000	0.000
必要現示率		0.099		0.098	0.169	0.494	0.286	0.232	0.000	0.596	0.000	0.232	0.000	0.596	0.000	0.000
1φ																
2φ																
3φ																
4φ																
有効青時間		28					28									
(秒)																
1φ																
2φ																
3φ																
4φ																
信号青時間比	G/C	28/170		15/170	103/170	103/170	28/170	15/170	7/170	103/170	7/170	103/170	7/170	103/170	7/170	7/170
可能交通容量	Ci	521		147	652	825	400	122	806	324	806	324	806	324	324	324
交通容量比	q/Ci	0.603		1.116	0.279	0.815	0.287	1.735	0.984	0.984	0.031	0.984	0.031	0.984	0.031	0.031

※ $N = K \times \frac{3600}{C}$

N: 実1時間現示変化時右折車の捌け台数

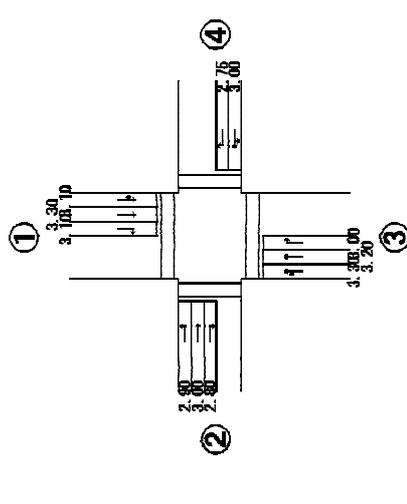
※*: 交通容量(実1時間)

①: 至 十日市場

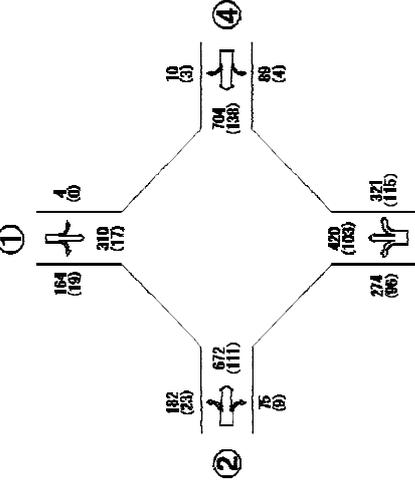
②: 至 つきみ野

③: 至 泉

④: 至 鶴ヶ峰

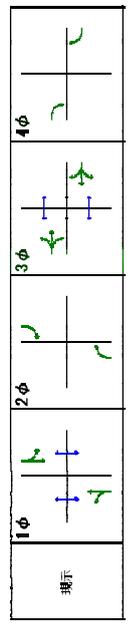


交通量図



上段: 方向別合計交通量(白)
下段: 大型車混入台数(白)

現示方式の図示



工事中交差点検討資料

工事中(平日) 地域社会3 上川井 IC 17:00~18:00 の需要率の算出

流線の種類	①		②		③		④	
	左折	右折	直進	右折	直進	右折	直進	右折
車線の種別	1	1	1	1	1	1	1	1
車線数	1387	1461	1587	1349	1511	1450	1450	1450
飽和交通流率の基本値	S B	1461	1587	1349	1511	1450	1450	1450
車線幅員による補正率	αw	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000
(車線幅員)	m	(5.10)	(3.60)	(3.60)	(3.60)	(3.60)	(3.60)	(3.60)
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
(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	αT	0.857	0.882	0.878	0.905	0.933	0.939	0.939
(大型車混入率)	%	(23.84)	(19.02)	(19.82)	(15.08)	(10.27)	(9.24)	(9.24)
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							
権限歩行者による補正率	$\alpha R T$	1.000						
右折車混入による補正率	$\alpha R T$	1.000						
(右折率)	R %	(17.2)						
(右折車の通過確率)	f	1.000						
(有効青時間)	秒	20						
(現示変り目のさげ台数増分)	KER	2 (61)						
(交差点内滞留台数)	K							
(台/サイクル)	q	1189	1289	1393	1221	1410	1362	184
飽和交通流率	S A	1189	1289	1393	1221	1410	1362	184
設計交通量	q	151	368	550	126	224	224	184
(125+26)								
右折補正交通量	q R - N							
流入部の需要率	ρ	0.127	0.285	0.395	0.103	0.159	0.135	0.135
必要現示率	1 ϕ	0.127	0.285	0.395	0.103	0.159	0.135	0.135
	2 ϕ							
	3 ϕ							
有効青時間(秒)	1 ϕ	20			20			
	2 ϕ							
	3 ϕ							
信号青時間比	G/C	20/118	30/118	50/118	20/118	30/118	50/118	50/118
可能交通容量	C i	202	328	590	207	358	577	577
交通容量比	q/C i	0.748	1.122	0.932	0.609	0.626	0.319	0.319

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

N : 実1時間現示変化時右折車の捌け台数

* : 交通容量(実1時間)

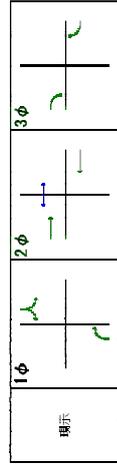
①: 至 横浜町田 IC

②: 至 つきみ野

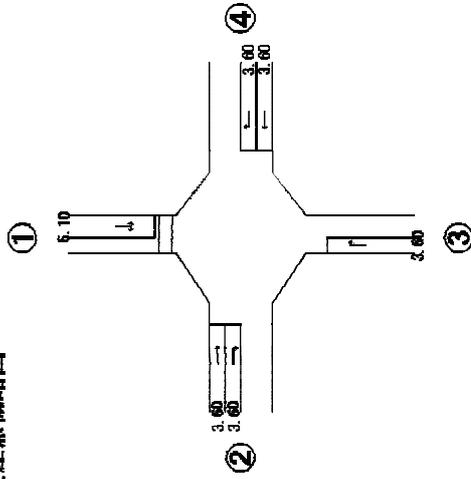
③: 至 下川井 IC

④: 至 鶴ヶ峰

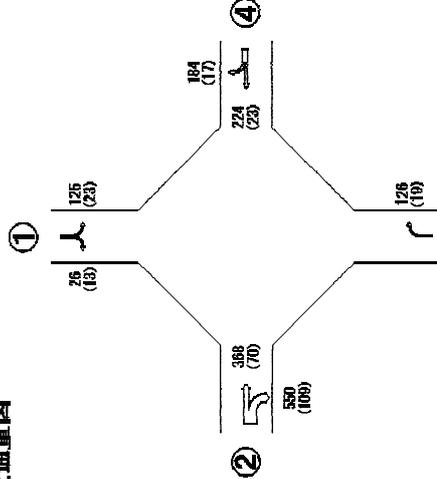
現示方式の図示



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)

交差点概略図

工事中交差点検討資料
工事中(平日) 地域社会4 瀬谷土橋公園入口 17:30~18:30の需要率の算出

流入種別	①		②		③	
	左折-直進	直進	直進	右折	左折	右折
流線の種類	1	2	1	1	1	1
車線数	1	1	1	1	1	1
飽和交通流率の基本値 SB	1577	1315	1369	1800	1682	1682
車線幅員による補正率 αw	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000
(車線幅員)	(3.20)	(3.20)	(3.00)	(3.00)	(3.60)	(3.60)
縦断勾配による補正率 αG	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)
大型車混入による補正率 αT	0.919	0.950	0.887	0.814	0.950	0.961
(大型車混入率)	(12.67)	(18.14)	(18.14)	(32.65)	(7.53)	(5.79)
左折車混入による補正率 αLT	0.949					
(左折率)	(25.4)					
(歩行者による低減率) L%	0.12				0.12	
(有効青時間) f p	48				39	
(歩行者用青時間) 秒	36				27	
権限法行者による補正率 αL					0.917	
右折車混入による補正率 αRT						
(右折率) R%						
(右折車の通過確率) f						
(有効青時間) 秒						
(現示変り目のさげ台数増分)						
KER: 台/サイクル						
(交差点内滞留台数)						
K: 台/サイクル						
飽和交通流率 SA	1375	1498	2332	1114	1568	1616
設計交通量 q	763		656	49	146	311
(97+666)						
右折補正交通量 qR-N						
流入部の需要率 ρ	0.266		0.281	0.044	0.093	0.192
必要現示率	0.266		0.226			0.513
2φ			0.055	0.044		0.055
3φ						0.192
有効青時間(秒)	48		53			115
1φ			13			
2φ						
3φ						
信号青時間比 G/C	48/115		66/115	13/115	39/115	39/115
可能交通容量 Ci	1199		1338	126	532	548
交通容量比 q/Ci	0.636		0.490	0.389	0.274	0.568

※ $N = K \times \frac{3600}{C}$

N: 実1時間現示変化時右折車の捌け台数

※ *: 交通容量(実1時間)

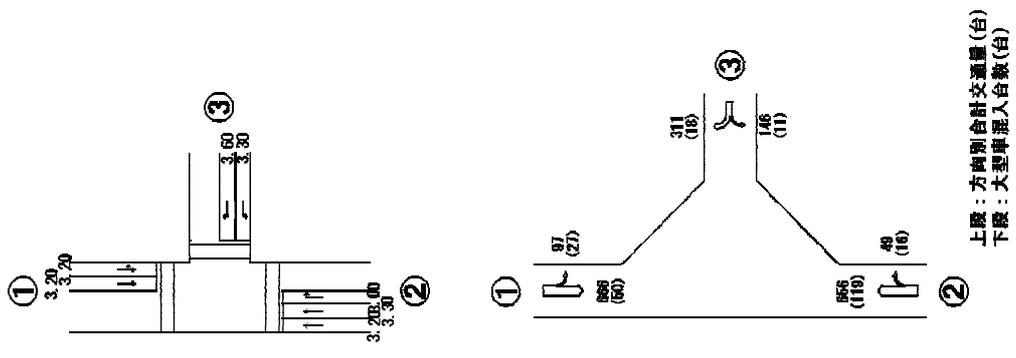
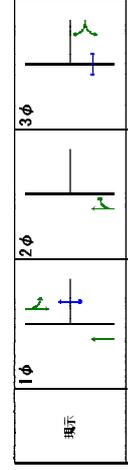
※ ****: 連続現示での使用現示

①: 至 十日市場駅

②: 至 瀬谷駅

③:

現示方式の図示

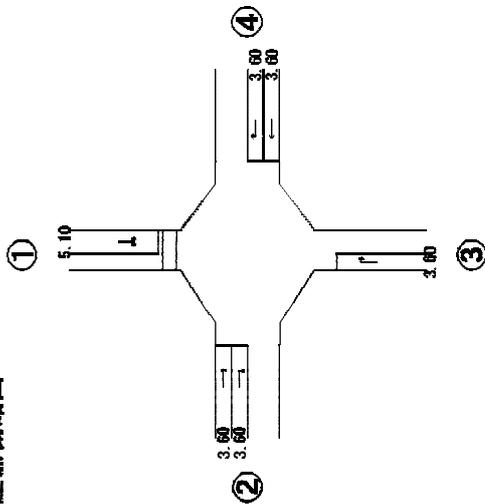


上段: 方向別合計交通量(台)
下段: 大型車混入台数(台)

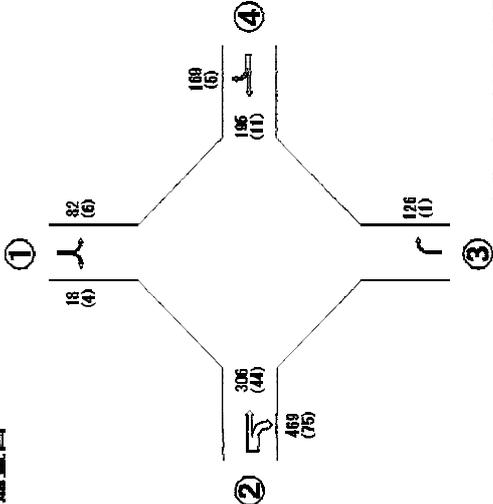
工事中交差点検討資料

工事中 (休日) 地域社会3 上川井 IC 16:45~17:45 の需要率の算出

交差点概略図



交通量図



上段：方向別台計交通量(台)
下段：大型車混入台数(台)

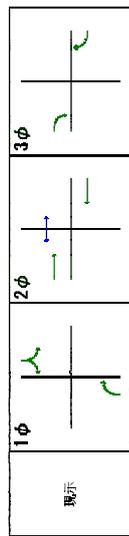
流入部 車線の種類	①		②		③		④	
	左折	右折	直進	右折	直進	右折	直進	右折
飽和交通流率の基本値	1646	1705	1400	1583	1400	1525	1544	
車線幅員による補正率	α w	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	
(車線幅員)	m	(5.10)	(3.60)	(3.60)	(3.60)	(3.60)	(3.60)	
縦断勾配による補正率	α G	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	
(縦断勾配)	%	(0.00)	(0.00)	(0.00)	(0.00)	(0.00)	(0.00)	
大型車混入による補正率	α T	0.935	0.909	0.899	0.994	0.962	0.980	
(大型車混入率)	%	(10.00)	(14.38)	(15.99)	(0.79)	(5.64)	(2.96)	
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						
右折車混入による補正率	α R T	1.000						
(右折率)	R %	(18.0)						
(右折車の通過確率)	f	1.000						
(有効青時間)	秒	20						
(現示変り目のさげ台数増分)	KER	2(68)						
(交差点内滞留台数)	K							
(台/サイクル)	q	1539	1439	1533	1392	1467	1513	
飽和交通流率	S A	100	306	469	126	195	169	
設計交通量	q	(82+18)						
右折補正交通量	q R - N							
流入部の需要率	ρ	0.065	0.213	0.306	0.091	0.133	0.112	現示の 需要率
必要現示率	1 φ	0.065	0.091	0.091	0.091	0.133	0.112	0.091
	2 φ		0.213	0.306				0.213
	3 φ							0.306
有効青時間(秒)	1 φ	20			20			サイクル長(秒)
	2 φ							105
	3 φ			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 1	293	370	584	265	377	576	
交通容量比	q / C 1	0.341	0.827	0.803	0.475	0.517	0.293	

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

N : 実1時間現示変化時右折車の捌け台数

* : 交通容量 (実1時間)

現示方式の図示

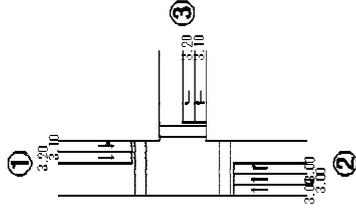


- ①: 至 横浜町田 IC
- ②: 至 つきみ野
- ③: 至 下川井 IC
- ④: 至 鶴ヶ峰

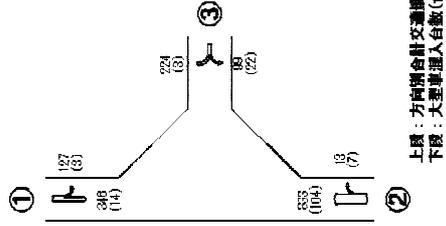
工事中交差点検討資料

工事中 (休日) 地域社会4 滝沢 17:00~18:00 の需要率の算出

交差点概略図



交通量図



流入部の種類	①		②		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
飽和交通流量の基本値	SB 1545	1545	1545	1800	1428	1428
車線幅員による補正率	αw 1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000
(車線幅員)	m 3.10	(3.20)	(3.20)	(3.00)	(3.10)	(3.20)
縦断勾配による補正率	αG 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)
大型車混入による補正率	αT 0.978	0.972	0.920	0.726	0.865	0.991
(大型車混入率)	% 3.14	(4.05)	(12.48)	(53.85)	(22.22)	(1.34)
左折車混入による補正率	αLT 0.894					
(左折率)	L% 53.7					
(歩行者による低減率)	f p 0.12				0.12	
(有効青時間)	秒 51				37	
(歩行者用青時間)	秒 42				28	
横断歩行者による補正率	αL 1.000				0.909	
右折車混入による補正率	αRT 1.000				1.000	
(右折率)	R% 0.0				(0.0)	
(右折車の通過確率)	f 0.693				0.693	
(有効青時間)	秒 54				37	
(現示変り目のさばり台数増分)	1(32)				1(32)	
KER: 台/サイクル						
(交差点内滞留台数)						
K: 台/サイクル						
飽和交通流量	SA 1351	1502	2784	1307	1123	1415
設計交通量	q 473	(127+346)	833	13	99	224
右折補正交通量	qR-N			0		
流入部の需要率	ρ 0.166		0.299	0.000	0.088	0.158
必要現示率	1φ 0.166		0.260			0.457
	2φ		0.039	0.000		0.039
	3φ					0.158
有効青時間(秒)	1φ 51		54			110
	2φ		8			
	3φ					
青劣時間比	G/C 51/110		62/110	8/110	37/110	37/110
可能交通容量	C i 1323		1569	513	378	476
交通容量比	q/C i 0.358		0.531	0.025	0.262	0.471

※ $N = K \times \frac{3600}{C}$

N: 実1時間現示変化時右折車の捌け台数

※*: 交通容量(実1時間)

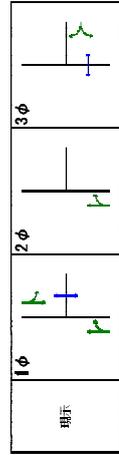
※***: 連続現示での使用現示

①: 至 十日市場駅

②: 至 滝沢駅

③:

現示方式の図示



交差点概略図

工事中(休日) 地域社会 4 瀬谷土橋公園入口 17:00~18:00の需要率の算出

車線の種類	①		②		③	
	左折車線	直進車線	左折車線	直進車線	左折車線	直進車線
車線の本数	1	1	1	1	1	1
緩和交通流量の基本値	S B	1643	1514	1506	1800	1604
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)	m	(3.20)	(3.20)	(3.20)	(3.20)	(3.60)
縦断勾配による補正率	α G	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	α T	0.937	0.970	0.932	1.000	0.982
(大型車混入率)	%	(9.68)	(16.93)	(10.42)	(0.00)	(2.65)
左折車混入による補正率	α L T	0.938				
(左折率)	L %	(32.9)				
(歩行者による低減率)	f p	0.12			0.12	
(有効青時間)	f	秒	43		31	
(有効青時間)	p	秒	43		19	
機法による補正率	α L	31			0.926	
右折車混入による補正率	α R					
(右折率)	R %					
(左折車の通過率)	f i					
(有効青時間)	f	秒				
(現示変り目のさはけ台数増分)	KER	台/サイクル				
(交差点内滞留台数)	K	台/サイクル				
緩和交通流量	S A	1444	1594	2708	1404	1667
設計交通量	q	413	626	48	27	226
右折補正交通量	q R-N					
流入部の需要率	ρ	0.136				
必要現示率	1 φ	0.136	0.231	0.034	0.016	0.143
	2 φ		0.188			0.188
	3 φ		0.043	0.034		0.043
有効青時間(秒)	1 φ	43	48			0.016
	2 φ		11			0.143
	3 φ					100
信号機時間比	G/C	49/100	59/100	11/100	31/100	1/100
車線交通量	C 1	130	159	15	51	48
交通容量比	q / C 1	0.316	0.392	0.312	0.652	0.463

※ $N = K \times \frac{3600}{C}$

N : 1時間現示変化時右折車の捌け台数

※ * : 交通容量(実1時間)

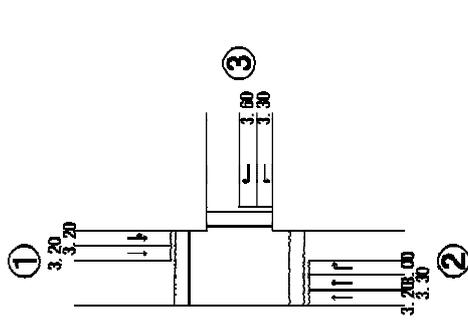
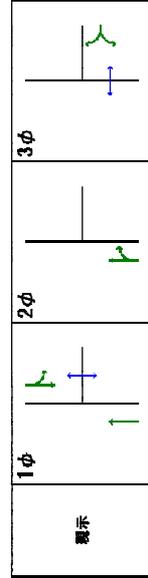
※ **** : 連続現示での使用現示

①: 至 十日市駅

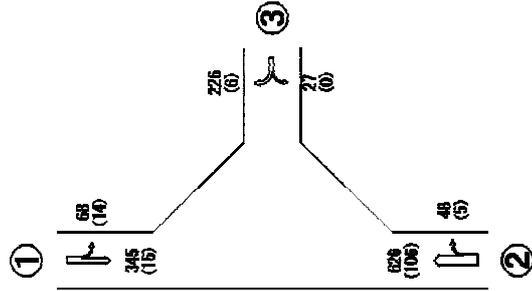
②: 至 瀬谷駅

③: 至 瀬谷駅

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)