

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

流入部の種類	①至十丁目場駅		②至瀬谷駅		③	
	左折・直進	直進	左折	右折	左折・右折	右折
車線数	1	1	1	1	1	1
飽和交通流率の基本値	1545	1545	1513	1800	1428	1428
車線幅員による補正率	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000
車線幅員による補正率	(3.10)	(3.20)	(3.00)	(3.00)	(3.10)	(3.20)
総断面による補正率	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000
総断面による補正率	(0.00)	(0.00)	(0.00)	(0.00)	(0.00)	(0.00)
大型車混入による補正率	0.977	0.970	0.984	0.857	0.883	0.994
大型車混入率	(3.37)	(4.46)	(2.30)	(23.81)	(18.85)	(0.93)
左折車混入による補正率	0.899					
左折車混入率	(50.9)					
(歩行者による低減率)	0.12				0.12	
(歩行者用青時間)	51				37	
横断歩行者による補正率	42				28	
右折車混入による補正率	0.909				0.909	
右折車混入率	1.000				1.000	
(右折率)	(0.0)				(0.0)	
(右折車の通過確率)	0.665				0.665	
(有効青時間)	54				54	
(現示変更目によるさげ台数増分)	1(32)				1(32)	
KER・台/サイクル						
(交差点内滞留台数)						
K:台/サイクル	1357	1499	2978	1543	1146	1419
飽和交通流率	511	610	21	122	216	216
設計交通量	(130+381)				(122+0)	
右折補正交通量	q R-N	0				
流入部の必要率	ρ	0.179	0.205	0.000	0.106	0.152
必要現示率	1 φ	0.179	0.179		0.179	0.357
	2 φ		0.026	0.000		0.026
	3 φ					0.152
有効青時間(秒)	1 φ	51	54		0.152	
	2 φ		8			110
	3 φ					
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	1324	1679	574	385	477
交通容量比	q/C i	0.386	0.363	0.037	0.317	0.453

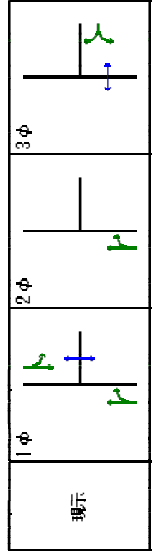
$$* N = K \times \frac{3600}{C}$$

N : 実1時間現示変化時右折車の捌け台数

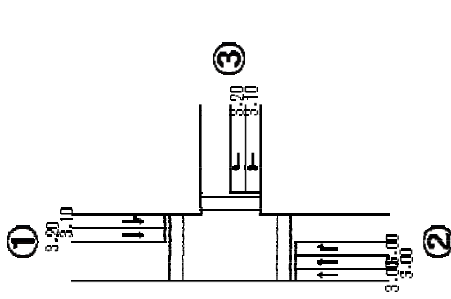
* : 交通容量(実1時間)

* : 連続現示での使用現示

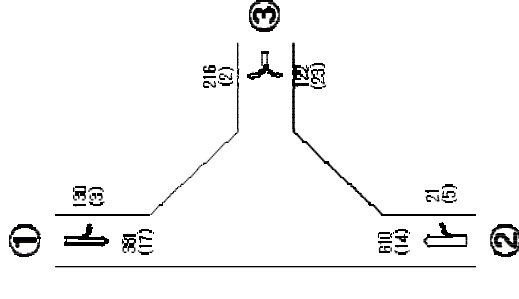
現示方式の図示



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

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

車線の種類	①至④市街状		⑤至瀬谷駅		①	②	③	④
	左折+直進	直進	直進	右折				
車線数	1	1643	1514	1506	1800	1604	1	1
飽和交通流率の基本値	αw	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000
(車線幅員)	m	(3.20)	(3.30)	(3.00)	(3.30)	(3.60)	(3.00)	(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	0.969	0.976	0.972	0.968	0.968	0.968	0.968
(大型車混入率)	%	(7.02)	(4.65)	(3.52)	(4.76)	(1.76)	(4.76)	(1.76)
左折車混入による補正率	αLT	0.944						
(左折率)	L%	(29.6)						
(歩行者による低減率)	f	0.12					0.12	
(有効歩時間)	f p	43					31	
(歩行者用歩時間)	秒	31					19	
欄断歩行者による補正率	αL						0.926	
右折車混入による補正率	αRT							
(左折率)	R%							
(右折車の通過確率)	f							
(有効歩時間)	秒							
(現示変り目のさげ台数増分)								
KER: 右/サイクル								
K: 右/サイクル								
飽和交通流率	SA	1478	2956	1464	1613	1585	1613	1585
設計交通量	q	480	398	49	21	227	21	227
(71+409)								
右折補正交通量	qR-N							
流入部の必要率	ρ	0.156	0.135	0.033	0.013	0.143	0.156	0.332
必要現示率	1 φ	0.156	0.110	0.033	0.033	0.143	0.033	0.143
	2 φ		0.025				0.143	サイクル長(秒)
	3 φ							100
有効歩時間(秒)	1 φ	43	48	11				
	2 φ							
	3 φ							
信号車時間比	G/C	43/100	59/100	11/100	31/100	31/100	31/100	
可能交通容量	C-I	1320	1744	161	500	491		
交通容量比	q/C-I	0.364	0.228	0.304	0.042	0.462		

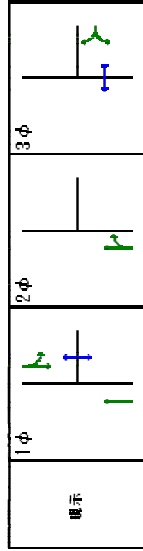
※ N = K × $\frac{3600}{C}$

N : 実1時間現示変化時右折車の捌け台数

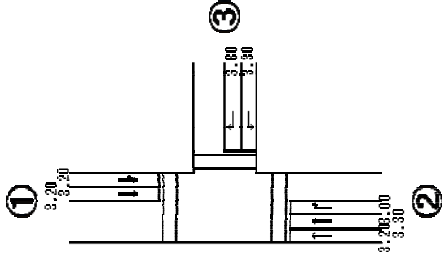
* : 交通容量 (実1時間)

*** : 連続現示での使用現示

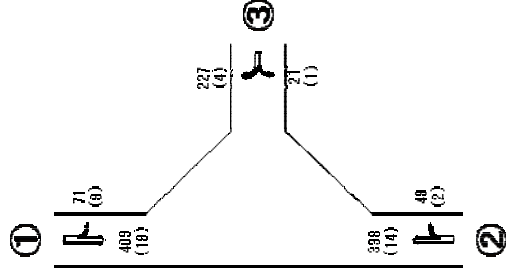
現示方式の図示



交差点概観図



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

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
車線の種類	左折・直進	直進・右折	左折・右折
車線の幅数	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	αw 1.000	1.000	1.000
(車線幅員)	m (3.00)	(3.00)	(3.00)
総幹線による補正率	αG 1.000	1.000	1.000
(幹線勾配)	% (0.00)	(0.00)	(0.00)
大型車混入による補正率	αT 0.984	0.981	0.995
(大型車混入率)	% (2.35)	(2.71)	(0.75)
左折車混入による補正率	$\alpha L T$ 0.938		
(左折率)	L % (30.2)		
(走行者による低減率)	f D 0.12		0.12
(有効青時間)	秒 44		21
(走行者用青時間)	秒 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	$\alpha R T$ 0.911		1.000
(右折率)	R % (10.8)		(68.7)
(右折車の通過確率)	f 0.685		1.000
(有効青時間)	秒 54		21
(現示変り目のさばり台数増分)			
K E R : 右/サイクル			
K : 交差点内滞留台数			
K : 右/サイクル			1 (42)
飽和交通流率	S A 1290	1177	1310
設計交通量	q 510	443	265
	(154+356)	(385+48)	(83+182)
右折補正交通量	q R - N		
流入部の必要率	ρ 0.415	0.376	0.202
必要現示率	1 ϕ 0.415	0.327	0.415
	2 ϕ 0.049	0.049	0.049
	3 ϕ 0.202	0.202	0.202
有効青時間(秒)	1 ϕ 44	47	サイクル長(秒)
	2 ϕ	7	85
	3 ϕ		
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

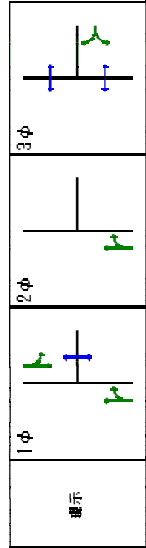
$$\ast N = K \times \frac{3600}{C}$$

N : 現示時間現示率化時右折車の捌け台数

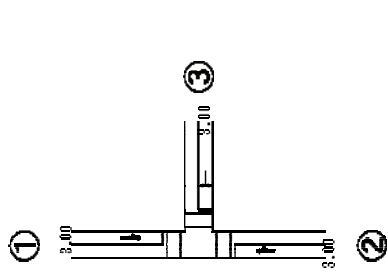
* * : 交通容量 (実1時間)

* * * * : 現示での使用現示

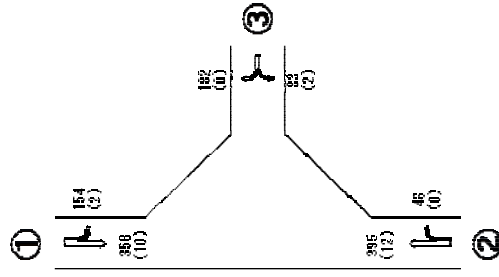
現示方式の図示



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



交差点概観図

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

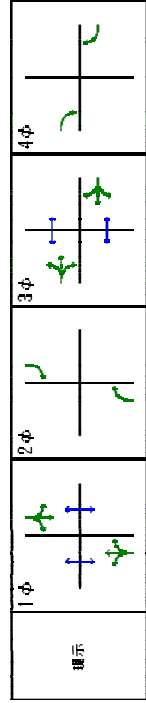
流入の種類	①至 十日市場		②至 国道246号		③至 泉		④至 瀬谷小学校	
	左折	右折	左折	右折	左折	右折	左折	右折
直進	1705	1800	1800	1800	1544	1477	1575	1800
左折	1711	1800	1800	1800	1000	1000	1000	1000
右折	1000	1000	950	1000	1000	980	980	1000
船舶交通流率の基本値	SB	1800	1800	1800	1800	1477	1575	1800
船舶交通流率による補正率	α _{SB}	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000
(船舶職員)	m	(3.00)	(2.75)	(2.90)	(3.00)	(3.00)	(2.90)	(2.80)
総野交配による補正率	α _G	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000
(総野交配)	%	(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	0.981	0.994	0.993	0.989	0.989	0.982	0.982
(大型車混入率)	%	(2.83)	(0.87)	(1.00)	(1.62)	(3.47)	(2.67)	(2.67)
左折車混入による補正率	α _{L.T}	0.00	0.979	0.979	0.979	0.929	0.929	0.929
(左折率)	L%	(0.00)	(10.5)	(10.5)	(38.5)	(38.5)	(38.5)	(38.5)
(走行者による低減率)	f _D	0.13	0.13	0.13	0.13	0.13	0.13	0.13
(有効時間)	f _P	35	32	32	35	32	32	32
(歩行者用時間)	秒	25	20	20	25	20	20	20
(歩行者用時間)	秒	25	20	20	25	20	20	20
機歩行者による補正率	α _L	0.907			0.907			
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)	R%		0.632	0.815		0.716		0.806
(有効時間)	f		35	32		35		32
(有効時間)	秒		2(72)	2(72)		2(72)		2(72)
(現示変り目のほけ台数増分)	台							
KER:右/サイクル								
K:右/サイクル								
船舶交通流率	S.A	1552	1800	1690	1787	1371	1357	1768
船舶交通量	q	104	27	229	200	262	317	75
右折補正交通量	q _{R-N}		0	(24+205)	0	0	(122+195)	0
流入部の必要率	ρ	0.067	0.000	0.136	0.000	0.191	0.234	0.000
必要現示率	1φ	0.067	0.000	0.136	0.000	0.191	0.234	0.000
2φ								
3φ								
4φ								
有効時間(秒)	1φ	35	8	32	9	35	32	9
2φ								
3φ								
4φ								
信号青時間比	G/C	35/100	8/100	32/100	9/100	35/100	32/100	9/100
可能交通容量	C _i	543	323	541	559	480	434	565
交通容量比	q/C _i	0.192	0.084	0.423	0.358	0.546	0.730	0.133

※ 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 1 目黒 11:15~12:15 の需要率の算出

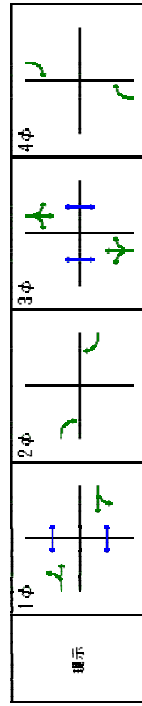
流線の種類	① 塚つきみ野		② 至 海老名		③ 至 鶴ヶ峰		④ 至 事業台駅	
	左折	右折	左折	右折	左折	右折	左折	右折
車線数	1	1	1	1	1	1	1	1
車線の本数	1579	1482	1596	1711	1686	1641	1682	1548
車線交通流率の基本値	S B	0.950	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000
車線幅員による補正率	α w	(2.70)	(2.90)	(3.20)	(3.00)	(3.00)	(3.10)	(3.10)
(車線幅員)	m	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000
総断面積による補正率	α G	(0.00)	(0.00)	(0.00)	(0.00)	(0.00)	(0.00)	(0.00)
(総断面積)	%	0.936	0.941	0.953	0.880	0.843	0.931	0.876
大型車混入による補正率	T	(9.83)	(9.00)	(7.05)	(24.23)	(26.69)	(10.64)	(20.27)
(大型車混入率)	%	0.944	0.880	0.889	0.889	0.889	0.889	0.889
左折車混入による補正率	α L T	(26.0)	(59.0)	0.12	0.12	0.12	0.12	0.13
(左折率)	L %	0.12	0.13	0.12	0.12	0.12	0.12	0.13
(歩行者による低減率)	f	70	35	70	70	70	70	35
(有効歩時間)	p	60	25	60	60	60	60	25
(歩行者用歩時間)	秒	0.897	0.897	0.897	0.897	0.897	0.897	0.897
権断歩行者による補正率	α L	0.596	0.596	0.596	0.596	0.596	0.596	0.596
右折車混入による補正率	α R T	70	70	70	70	70	70	70
(右折率)	R %	2(45)	2(45)	2(45)	2(45)	2(45)	2(45)	2(45)
(右折車の通過確率)	f	0.115	0.115	0.115	0.115	0.115	0.115	0.115
(有効歩時間)	秒	0.115	0.115	0.115	0.115	0.115	0.115	0.115
(表示変り目のさげ台数増分)	K	3600	3600	3600	3600	3600	3600	3600
(K: 台/サイクル)								
(交差点内滞留台数)	K							
(K: 台/サイクル)								
飽和交通流率	S A	1325	1386	1354	1420	1275	1528	1447
設計交通量	q	488	100	156	195	326	498	74
(119+339)								
(92+64)								
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	0.346	0.000	0.115	0.137	0.256	0.326	0.000
必要表示率	1 φ	0.115	0.115	0.115	0.137	0.256	0.326	0.000
2 φ	0.115	0.115	0.115	0.137	0.256	0.326	0.000	0.181
3 φ	0.346	0.346	0.346	0.346	0.346	0.346	0.346	0.346
4 φ	0.346	0.346	0.346	0.346	0.346	0.346	0.346	0.346
有効歩時間(秒)	1 φ	35	35	35	35	35	35	35
2 φ	70	70	70	70	70	70	70	70
3 φ	105	105	105	105	105	105	105	105
4 φ	140	140	140	140	140	140	140	140
信号青時間比	G / C	70/160	6/160	35/160	32/160	70/160	70/160	6/160
可能交通容量	C i	580	257	296	284	558	669	386
交通容量比	q / C i	0.790	0.389	0.527	0.687	0.584	0.744	0.192
表示方式の図示								

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

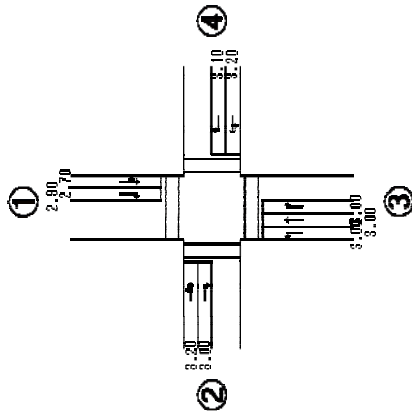
N : 実1時間表示変化時右折車の掛け台数

* : 交通容量(実1時間)

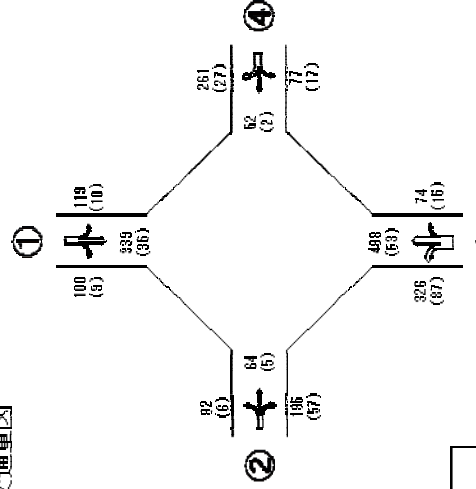
表示方式の図示



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



現況混雑交差点検討資料

交差点概略図

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

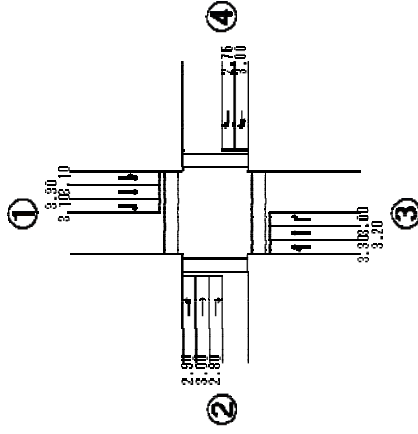
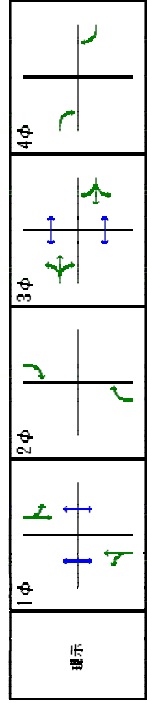
流入の種類 線数	①至十市場		②至つきみ野		③至果		④至鶴ヶ峰	
	左折・直進 1	右折 1	左折 1	直進 1	左折・直進 1	右折 1	左折・直進 1	右折 1
総和交通流率の基本値 SB	1594	1800	1642	1544	1491	1800	1656	1800
車線幅員による補正率 αw	1.000	1.000	0.950	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000
(車線幅員) m	(3.10)	(3.10)	(2.90)	(3.00)	(3.30)	(2.80)	(3.00)	(2.75)
総断面分配による補正率 αG	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000
(総断面分配) %	(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 T	0.959	0.954	0.949	0.919	0.933	0.932	0.914	1.000
(大型車混入率) %	(6.17)	(5.81)	(7.62)	(12.64)	(10.47)	(10.47)	(10.47)	(0.00)
左折車混入による補正率 αLT	0.987				0.938		0.977	
(左折率) L%	(6.7)				(32.9)		(9.6)	
(歩行者による低減率) f	0.13		0.13		0.13		0.13	
(有効歩時間) p	29		95		29		95	
(歩行者用青時間) 秒	18		81		18		81	
権限歩行者による補正率 αL			0.889					
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								
(表示変更目目のさげ台数増分) K								
αBk : 台/サイクル (交差点内滞留台数)								
総和交通流率 設計交通量	1509	1717	1316	1419	1333	1678	1479	1800
設計交通量	267	175	223	522	377	86	635	5
	(9+238)				(62+315)		(61+574)	
右折補正交通量 qR-N								
流入線の需要率 ρ	0.088	0.102	0.169	0.368	0.000	0.000	0.429	0.000
必要現示率								
1φ	0.088				0.135		0.135	0.135
2φ								0.102
3φ								0.429
4φ								0.000
有効青時間(秒)								
1φ	29	16	95	95	29	16	95	165
2φ								
3φ								
4φ								
信号青時間比 G/C	29/165	16/165	95/165	95/165	29/165	16/165	95/165	8/165
可能交通容量 C-I	534	186	758	817	490	152	852	507
交通容量比 q/C-I	0.500	1.054	0.294	0.639	0.191	0.769	0.368	0.010

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

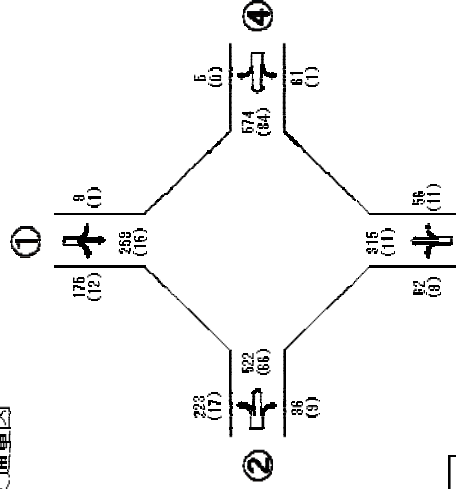
N : 第1時間現況変化時右折車の捌け台数

* : 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

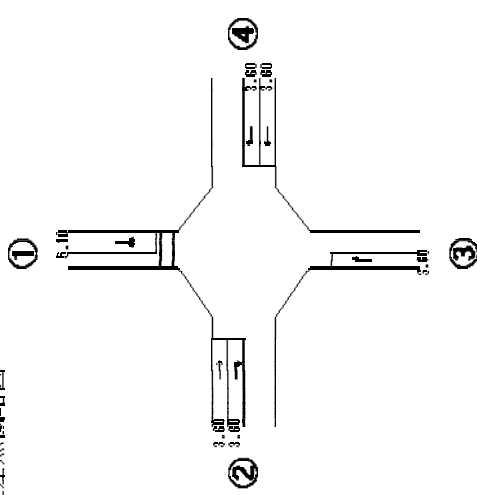
現況混雑時 地域社会3 上山井 IC 17:45~18:45の需要率の算出

流入部 車線の種類 車線数	①近 横浜町田 IC 左折・右折		②近 つきみ野 直進		③近 下山井 IC 右折		④近 鶴ヶ峰 直進	
	1	1	1	1	1	1	1	1
船舶交通流率の基本値	S B	1.671	1.564	1.718	1.449	1.517	1.583	
車線幅員による補正率	αw	1.000 (3.10)	1.000 (3.60)	1.000 (3.60)	1.000 (3.60)	1.000 (3.60)	1.000 (3.60)	
総断面積による補正率	αG	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	
(船舶分配)	%	(0.00)	(0.00)	(0.00)	(0.00)	(0.00)	(0.00)	
大型車混入による補正率	αT	0.921	0.974	0.922	0.961	0.966	0.956	
(大型車混入率)	%	(12.26)	(12.14)	(5.77)	(4.98)	(6.62)	(6.62)	
左折車混入による補正率	$\alpha L, T$							
(左折率)	L %							
(非行者による低減率)	f p							
(有効時間)	f							
(非行者用車時間)	秒							
補脚歩行者による補正率	$\alpha R, T$	1.000						
(右折率)	R %	(6.6)						
(右折車の通過確率)	f	1.000						
(有効時間)	秒	20						
(現示変り目のさげ台数増分)								
KER : 台/サイクル		2 (65)						
K : 台/サイクル								
飽和交通流率	S A	1539	1523	1584	1392	1465	1513	
設計交通量	q	106 (99+7)	234	420	104	241	136	
右折補正交通量	$q R-N$							
流入部の需要率	ρ	0.069	0.154	0.265	0.075	0.165	0.090	
必要現示率		0.069	0.154	0.265	0.075	0.165	0.090	交差点の 需要率 0.505
有効時間(秒)		20	20	20	20	20	20	0.165 0.265 サイクル長(秒)
信号青時間比	G/C	20/110	29/110	43/110	29/110	29/110	43/110	110
可能交通容量	C i	280	402	619	253	386	591	
交通容量比	$q/C, i$	0.379	0.582	0.679	0.411	0.624	0.230	

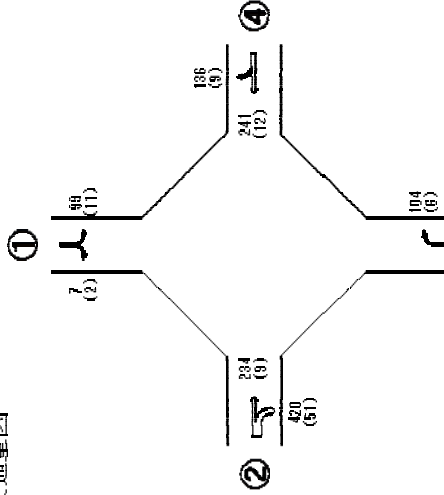
$$N = K \times \frac{3600}{C}$$

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)

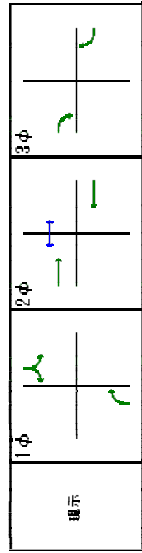


交通量図



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



現況混雑交差点検討資料

交差点概要図

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	左折・直進	直進	右折	左折・右折	右折	
車線の種類	1	2	1	1	1	1	1	1	
車線数	1570	1532	1800	1429	1429	1429	1429	1429	
飽和交通流率の基本値	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	(3.10)	(3.20)	(3.00)	(3.00)	(3.10)	(3.20)	(3.20)	(3.20)	
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)	(0.00)	
大型車混入による補正率	α T	0.962	0.972	0.741	0.893	0.977	0.893	0.977	
(大型車混入率)	(5.70)	(7.22)	(4.05)	(50.00)	(17.16)	(3.42)	(3.42)	(3.42)	
左折車混入による補正率	α L T	0.902							
(左折率)	L%	(51.7)							
(歩行者による低減率)	f D	0.12					0.12		
(有効青時間)	秒	37					31		
(歩行者滞留時間)	秒	28					22		
横断歩行者による補正率	α L						0.915		
(右折車の通過確率)	α R T			0.611			1.000		
(右折率)	R%			40			1.000		
(有効青時間)	f			1(40)			31		
(現示変り目のさげ台数増分)	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	1362	1495	2978	1334	1168	1396	263	
設計交通量	q	635	692		10	169			
右折補正交通量	q R - N	(164+471)		0			(169+0)		
流入部の必要率	ρ	0.222	0.232	0.000	0.145	0.188	0.188	0.188	
必要現示率	1-φ	0.222	0.193	0.000	0.039	0.188	0.188	0.188	
	2-φ								
	3-φ								
有効青時間(秒)	1-φ	37	40	8	31	31	31	31	
	2-φ		8						
	3-φ								
信号青時間比	G/C	37/90	48/90	8/90	31/90	31/90	31/90	31/90	
可能交通容量	C i	1175	1588	441	402	481	481	481	
交通容量比	q/C i	0.540	0.436	0.023	0.420	0.547	0.547	0.547	

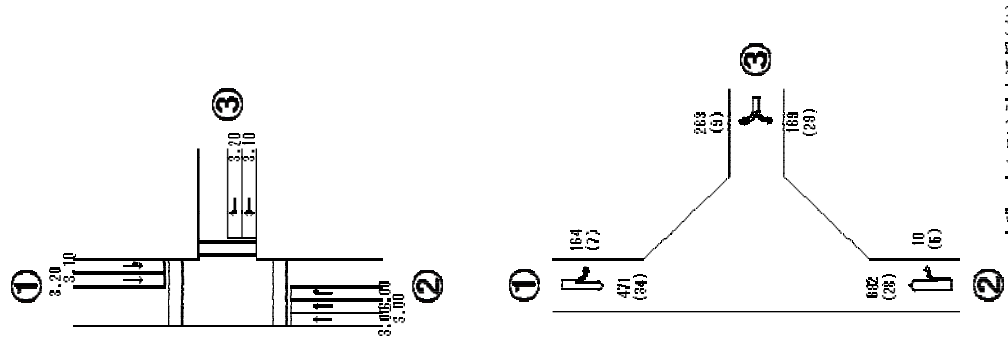
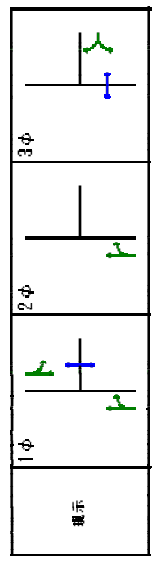
※ N = K × $\frac{3600}{C}$

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)

※ **** : 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)

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

流入線の種類	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
車線数	1	1	2	1	1	1
飽和交通流量の基本値	1707	1544	1707	1549	1800	1634
車線幅員による補正率	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000
(車線幅員)	(3.20)	(3.20)	(3.20)	(3.00)	(3.30)	(3.60)
総幹線配による補正率	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000
(総幹線配)	(0.00)	(0.00)	(0.00)	(0.00)	(0.00)	(0.00)
大型車混入による補正率	0.917	0.932	0.957	0.945	0.941	0.970
(大型車混入率)	(12.97)	(10.48)	(6.35)	(8.33)	(9.00)	(4.36)
左折車混入による補正率	0.945					
(左折混入)	(27.6)					
(歩行者による低減率)	1%				0.12	
(歩行者による低減率)	54				29	
(歩行者用青時間)	秒				17	
横断歩行者による補正率	0.930				0.930	
(横断歩行者による補正率)	αRT					
(右折率)	R%					
(右折車の通過確率)	f					
(有効青時間)	秒					
(現示赤り目のさげ台数増分)	KER					
(交差点内滞留台数)	K					
飽和交通流量	SA	1479	1591	2956	1464	1575
設計交通量	q	631	362		48	100
		(87+544)				321
右折補正交通量	qR-N					
流入部の需要率	ρ	0.206	0.122	0.033	0.063	0.203
必要現示率	1φ	0.206	0.103			0.206
	2φ		0.019	0.033		0.033
	3φ					0.203
有効青時間(秒)	1φ	54	59			109
	2φ		11			
	3φ					29
信号青時間比	G/C	54/109	70/109	11/109	29/109	29/109
可能交通容量	Ci	1521	1898	148	419	422
交通容量比	q/Ci	0.415	0.191	0.324	0.239	0.761

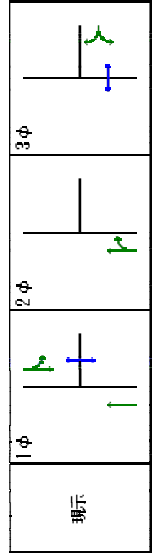
$$* N = K \times \frac{3600}{C}$$

N : 実1時間現示変化時右折車の捌け台数

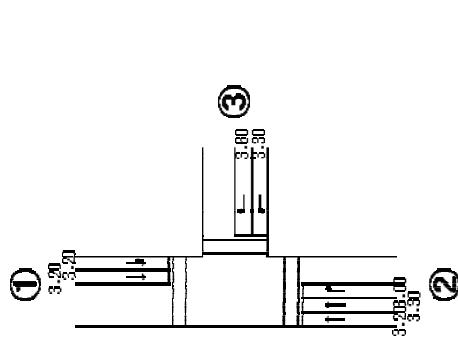
* * : 交通容量(実1時間)

* * * * : 連続現示での使用現示

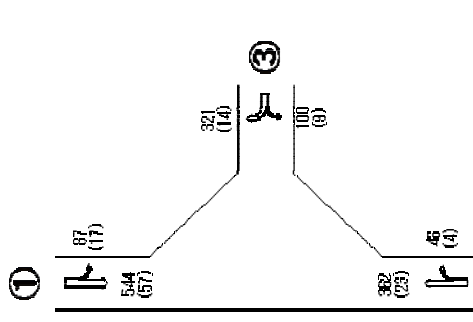
現示方式の図示



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 十日市場 左折・直進	②至 五泉 直進・右折	③ 左折・右折
重線の種類	1	1	1
重線の幅	1413	1387	1391
車線交通流率の基本値 (車線幅員)	αw 1,000 (3,000)	1,000 (3,000)	1,000 (3,000)
総計交通流率による補正率 (総線幅員)	αG 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)	αT 0,914 (13,38)	0,944 (8,48)	0,968 (4,71)
左折車混入による補正率 (左折率)	αLT 0,962 (23,0)		
(歩行者による低減率)	L% 0,12		0,12
(有効青時間)	f 秒 44		18
(歩行者用青時間)	秒 37		4
横断歩行者による補正率	αL	0,973	0,973
右折車混入による補正率	αRT	0,899 (15,4)	1,000 (58,8)
(右折率)	R%	0,708	1,000
(右折車の通過確率)	f	54	18
(有効青時間)	秒		
(現示変り目のさばり台数(分))	SA	1,433	1,433
KBR: 右/サイクル	1220	1177	1310
(交差点内滞留台数)	q	448	255
K: 右/サイクル	98+328	(379+69)	(105+150)
飽和交通流率	qR-N		
設計交通量			
流入部の需要率	ρ	0,346	0,381
必要現示率	1φ	0,346	0,346
	2φ	0,049	0,049
	3φ	0,049	0,195
有効時間(秒)	1φ	44	47
	2φ		7
	3φ		
信号青時間比	G/C	44/82	18/82
可能交通容量	Ci	660	775
交通容量比	q/Ci	0,645	0,885
現示の 需要率			
必要率			
サイクル長(秒)			

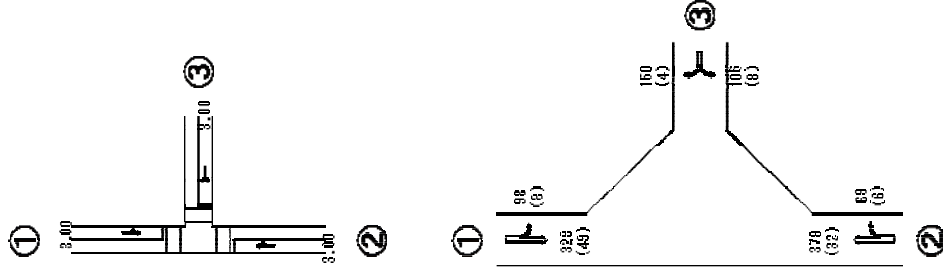
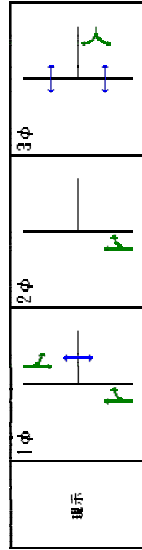
$$\ast N = K \times \frac{3600}{C}$$

N : 実1時間現示変化時右折車の捌け台数

* : 交通容量(実1時間)

* : 現示での使用現示

現示方式の図示



上段：方向別台計交通量(台)
下段：大型車混入台数(台)

交差点概観図

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

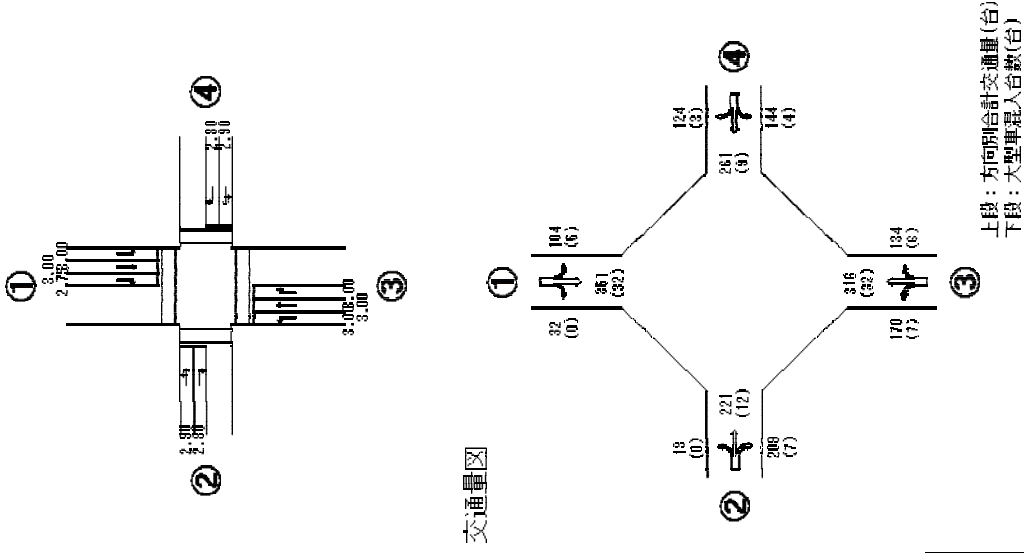
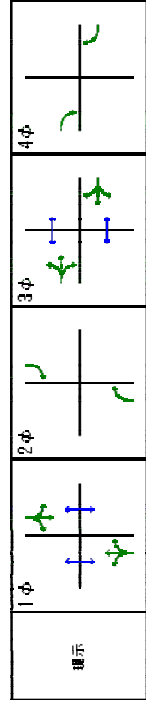
流入の種類	①至 十日市場		②至 国道246号		③至 泉		④至 瀬谷小学校	
	左折	右折	左折	右折	左折	右折	左折	右折
車線数	1	1	1	1	1	1	1	1
飽和交通流率の基本値	1800	1800	1864	1800	1623	1497	1564	1800
αw	1.000	1.000	0.950	1.000	1.000	1.000	0.950	1.000
m	(3.00)	(2.75)	(2.90)	(2.80)	(3.00)	(3.00)	(2.90)	(2.80)
αG	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000
αT	0.967	0.940	0.965	0.977	0.934	0.970	0.978	0.983
αL	(4.81)	(9.12)	(5.13)	(3.35)	(4.12)	(4.48)	(3.21)	(2.42)
αLT			0.989				0.934	
L%			(5.6)				(65.6)	
I p	0.13		0.13		0.13		0.13	
f	35		32		35		32	
R%	25		20		25		20	
αRT	0.907				0.907			
R%								
f	0.717		0.761		0.689		0.793	
f	35		32		35		32	
αR-N	2(72)		2(72)		2(72)		2(72)	
KER	台/サイクル		台/サイクル		台/サイクル		台/サイクル	
K	台/サイクル		台/サイクル		台/サイクル		台/サイクル	
S/A	1579	1674	1690	1759	1371	1516	1482	1357
q	104	351	234	209	170	316	134	405
qR-N	0	0	(13+221)	0	0	(144+261)	0	0
ρ	0.066	0.210	0.138	0.000	0.124	0.208	0.000	0.298
必要現示率	0.065	0.210	0.138	0.000	0.124	0.208	0.000	0.298
1φ								
2φ								
3φ								
4φ								
有効青時間(秒)	35	35	0.138	0.000	35	8	0.000	0.298
2φ								
3φ								
4φ								
G/C	35/100	35/100	32/100	9/100	35/100	35/100	8/100	32/100
C i	553	586	541	476	480	531	379	434
q/C i	0.188	0.599	0.433	0.439	0.354	0.595	0.354	0.933
交通容量比								

※ 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)

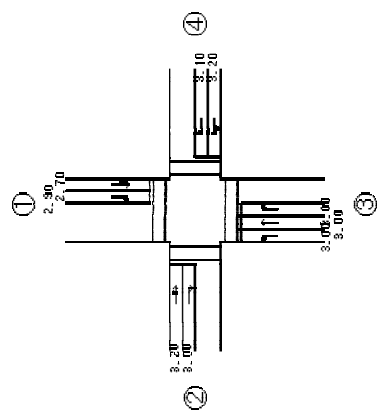
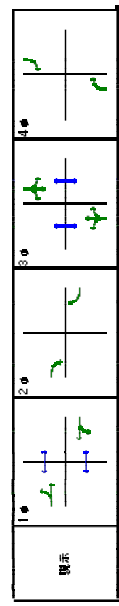
交差点概略図

工事中(平日) 地域社会 1 目黒 17:00~18:00 の需要率の算出

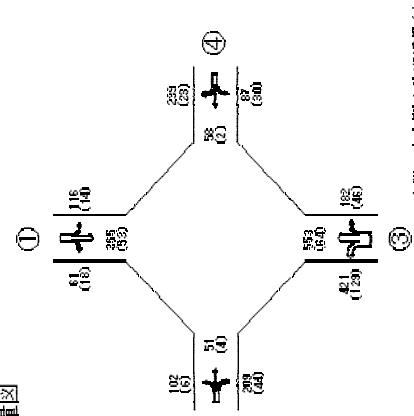
流入部の種類	①		②		③		④	
	左折・直進	右折	左折・直進	右折	左折	右折	直進	右折
車線数	1	1	1	1	1	1	1	1
総和交通流率の基本値	1570	1800	1636	1543	1451	1427	1788	1821
車線幅員による補正率	α _w	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000
(車線幅員)	m	(2.70)	(2.90)	(3.00)	(3.00)	(3.00)	(3.00)	(3.10)
縦断勾配による補正率	α _G	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000
(縦断勾配)	%	(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	0.909	0.829	0.986	0.872	0.823	0.925	0.866
(大型車混入率)	%	(14.23)	(24.51)	(6.54)	(21.05)	(30.64)	(11.57)	(22.07)
左折車混入による補正率	α _{L T}	0.949		0.877				0.888
(左折率)	L %	(24.6)		(66.7)				(60.0)
(右折率)	R %	0.12		0.13		0.12		0.13
(右折車の通過確率)	f _D	63		32		63		32
(有効青時間)	秒	53		22		53		22
(歩行者用青時間)	秒							
(乗用車による補正率)	α _L			0.899				
右折車混入による補正率	α _{R T}							
(右折率)	R %	0.566				0.686		
(右折車の通過確率)	f _I	63				63		
(有効青時間)	秒	2(47)				2(47)		
(現示変り目のさげ台数増分)	K _{ER}							
(交差点内滞留台数)	K _S							
総和交通流率	S A	1287	1492	1372	1346	1074	1320	1520
設計交通量	q	471	61	153	209	421	553	182
(116+355)				(102+51)			(87+58)	
右折補正交通量	q _{R-N}	0	0	0	0	0	0	0
流入部の需要率	ρ	0.366	0.000	0.112	0.155	0.392	0.419	0.000
必要現示率	1 φ			0.112			0.104	
2 φ				0.155			0.104	
3 φ				0.392			0.142	
4 φ				32			0.142	
1 φ							0.000	
2 φ							0.419	
3 φ							0.155	
4 φ							0.419	
有効青時間(秒)								
1 φ								
2 φ								
3 φ								
4 φ								
信号青時間比	G/C	63/153	10/153	32/153	31/153	63/153	63/153	10/153
可能交通容量	C _I	530	178	287	273	442	544	396
交通容量比	q/C _I	0.889	0.343	0.533	0.766	0.952	1.017	0.460
必要現示率	N	3600						

※ N = K × $\frac{3600}{C}$
 N : 実1時間現示変化時右折車の捌け台数
 ※ * : 交通容量(実1時間)
 ①: 至 つきみ野
 ②: 至 海老名
 ③: 至 鶴ヶ峰
 ④: 至 青葉台駅

現示方式の図示



交通量図



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(平日) 地域社会2 目黒交番前 17:00~18:00の需要率の算出

車線の種類	①		②		③		④	
	左折・直進	右折	左折・直進	右折	左折・直進	右折	左折・直進	右折
飽和交通流量の基本値	1647	1800	1388	1519	1557	1733	1536	1800
車線幅員による補正率	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)	(3.30)	(3.20)	(3.00)	(2.75)
縦断勾配による補正率	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	0.964	0.925	0.919	0.896	0.813	0.853	0.889	0.826
(大型車混入率)	(5.34)	(11.59)	(12.64)	(16.52)	(32.82)	(24.52)	(35.83)	(30.00)
左折車混入による補正率	0.995				0.869		0.974	
(左折率)	(2.5)				(79.0)		(11.2)	
(歩行者による低減率)	0.13		0.13		0.13		0.13	
(有効青時間)	28		103		28		103	
(歩行者用青時間)	17		89		17		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 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	1665	1076	1361	1248	1328	1386	1487
設計交通量	q	164	182	672	75	694	321	10
(4+310)						(274+420)		
右折補正交通量	q R - N				0			0
流入部の需要率	ρ	0.098	0.169	0.494	0.000	0.286	0.232	0.596
必要現示率	1 φ					0.286		
2 φ								
3 φ								
4 φ								
有効青時間(秒)	1 φ	28				28		
2 φ								
3 φ								
4 φ								
信号青時間比	G/C	15/170	103/170	103/170	7/170	28/170	15/170	103/170
可能交通容量	C i	147	652	825	261	400	122	806
交通容量比	q/C i	1.116	0.279	0.815	0.287	1.735	2.631	0.984
現示の需要率								
1 φ								
2 φ								
3 φ								
4 φ								
サイクル長(秒)		170				15		170
170								
103								
103/170								
28/170								
15/170								
7/170								
103/170								
806/170								
324/170								
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)

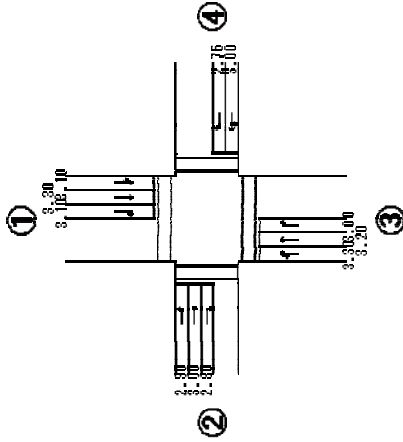
①: 至 十日市場

②: 至 つきみ野

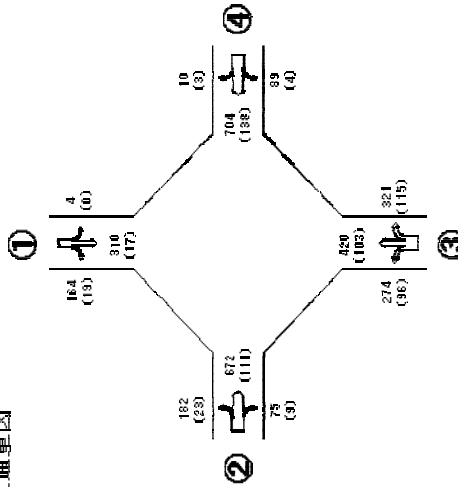
③: 至 泉

④: 至 鶴ヶ峰

交差点概略図

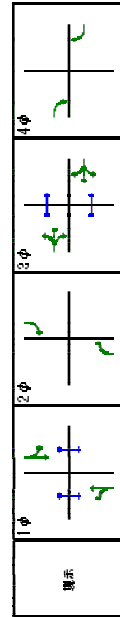


交通量図



上段: 方向別合計交通量(台)
下段: 大型車混入台数(台)

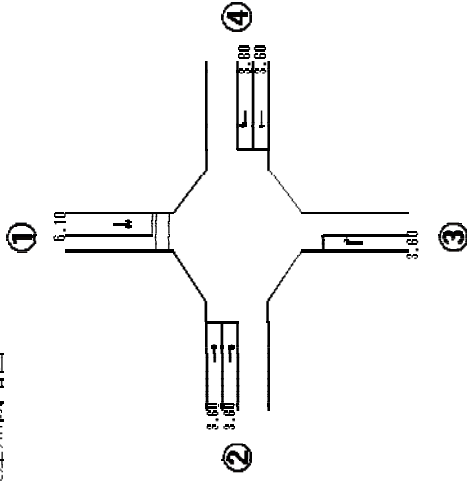
現示方式の図示



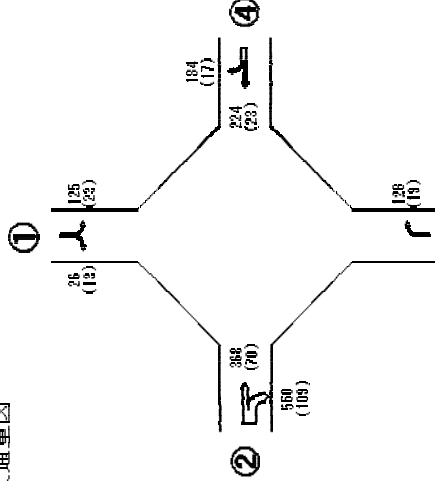
工事中交差点検討資料

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

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)

流入線の種類	① 左折・右折		② 直進		③ 右折		④ 直進	
	左折	右折	直進	右折	直進	右折	直進	
飽和交通流量の基本値	S B	1387	1461	1587	1349	1511	1450	
車線幅員による補正率	αw	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	αG	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	αT	0.857 (23.84)	0.882 (19.02)	0.878 (19.82)	0.905 (15.08)	0.933 (10.27)	0.939 (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							
(有効車時間)	f							
(歩行者歩行時間)	秒							
横断歩行者による補正率	$\alpha R T$	1.000 (17.2)						
(左折率)	R %							
(右折車の通過確率)	f							
(有効車時間)	秒							
(表示変り目のさげ台数増分)	KER・台/サイクル	2 (61)						
(交差点内滞留台数)	K : 台/サイクル	1189	1289	1393	1221	1410	1362	
飽和交通流量	S A	151	368	550	126	224	184	
設計交通量	q	(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	
必要現示率	1 ϕ	0.127			0.103			
	2 ϕ		0.285			0.159		
	3 ϕ			0.395			0.135	
有効車時間(秒)	1 ϕ	20			20			
	2 ϕ						118	
	3 ϕ		30			30		
信号車時間比	G / C	20 / 118	50 / 118	50	20 / 118	30 / 118	50 / 118	
可能交通容量	C i	202	328	590	207	358	577	
交通容量比	q / C i	0.748	1.122	0.932	0.609	0.626	0.319	

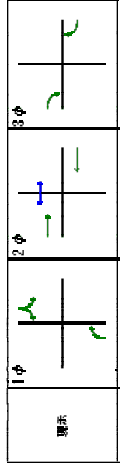
$$* N = K \times \frac{3600}{C}$$

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

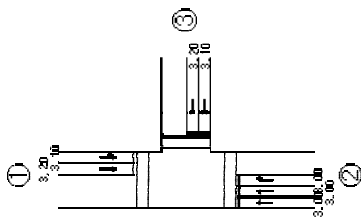
現示方式の図示



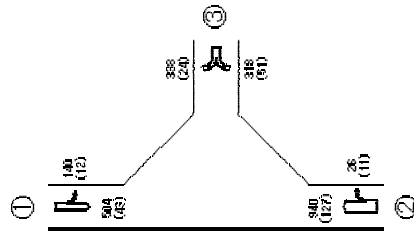
工事中交差点検討資料

工事中 (平日) 地域社会4 滝沢 17:30~18:30 の需要率の算出

交差点概略図



交通量図



上段：方向別合計交通量(台)
下段：大型車混入台数(台)

流入車線	①		②		③	
	左折・直進	直進	直進	右折	左折・右折	右折
飽和交通流率の基本値	1678	1678	1628	1800	1800	1659
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	(3.10)	(3.20)	(3.00)	(3.10)	(3.20)
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	0.944	0.914	0.772	0.899	0.953
(大型車混入率)	%	(8.55)	(13.51)	(42.31)	(16.04)	(7.10)
左折車混入による補正率	α L T	0.913				
(左折率)	L %	(43.5)				
(歩行者による低減率)	f p	0.12			0.12	
(有効青時間)	秒	54			39	
(歩行者目撃時間)	秒	45			30	
横断歩行者による補正率	α L				0.908	
右折車混入による補正率	α R T				1.000	
(右折率)	R %	(0.0)			(0.0)	
(右折車の通過確率)	f		0.593		1.000	
(有効青時間)	秒		57		39	
(現示変り目のさげ台数増分)	KER:台/サイクル		1(31)			
(交差点内滞留台数)	K:台/サイクル				1(31)	
飽和交通流率	S A	1446	2976	1390	1469	1581
設計交通量	q	644	940	26	318	338
(140+504)					(318+0)	
右折補正交通量	q R-N		0			
流入線の需要率	ρ	0.213	0.316	0.000	0.216	0.214
必要現示率	1 φ	0.213	0.277	0.000	0.277	0.277
	2 φ		0.039	0.000	0.039	0.039
	3 φ		57		0.216	0.216
有効青時間(秒)	1 φ	54	8		サイクル長(秒)	115
	2 φ		8			
	3 φ					
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	1682	463	498	536
交通容量比	q/C i	0.453	0.559	0.056	0.639	0.631

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

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)

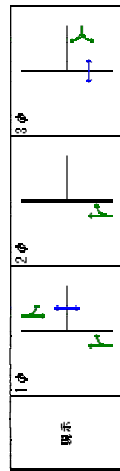
*** : 運轉現示での使用現示

①: 至 十日市場駅

②: 至 瀬谷駅

③:

現示方式の図示



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

流入車線の種類	①		②		③	
	直進	左折	直進	右折	直進	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	αw 1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000
(車線幅員)	m (3.20)	(3.20)	(3.30)	(3.00)	(3.30)	(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)	(7.51)	(18.14)	(32.65)	(7.53)	(6.79)
左折車混入による補正率	$\alpha L T$ 0.949					
(左折率)	L % (25.4)					
(歩行者による低減率)	f p 0.12				0.12	
(有効青時間)	秒 48				39	
(歩行者用青時間)	秒 36				27	
権限歩行者による補正率	αL				0.917	
右折車混入による補正率	$\alpha R T$					
(右折率)	R %					
(右折車の通過確率)	f					
(有効青時間)	秒					
(表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	2332	1114	1568	1616
設計交通量	q 763	(97+666)	656	49	146	311
右折補正交通量	q R-N					
流入部の需要率	1ϕ ρ 0.266		0.281	0.044	0.093	0.192
必要現示率	2ϕ 0.226		0.226			0.266
	3ϕ		0.055	0.044	0.055	0.055
有効青時間(秒)	1ϕ 48		53		0.192	0.192
	2ϕ		13			サイクル長(秒)
	3ϕ					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		1338	126	532	548
交通容量比	q/C i 0.636		0.490	0.389	0.274	0.568

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

N: 実1時間現示変化時右折車の割け台数

$\ast \ast$: 交通容量(実1時間)

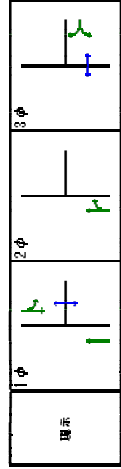
$\ast \ast \ast \ast$: 連続現示での使用現示

①: 至 十日市場駅

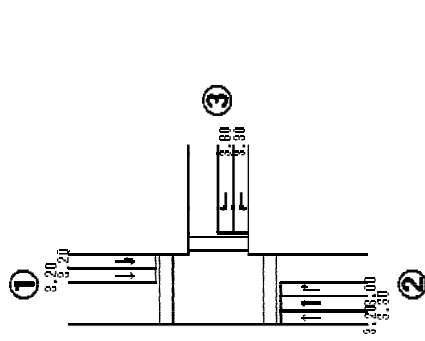
②: 至 瀬谷駅

③:

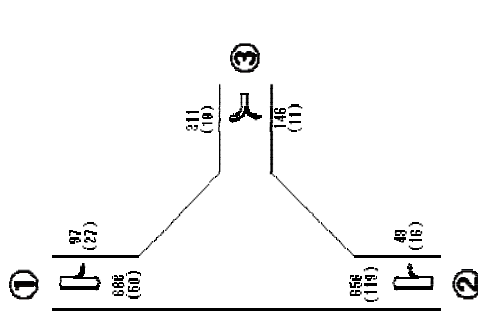
現示方式の図示



交差点概略図



交通量図

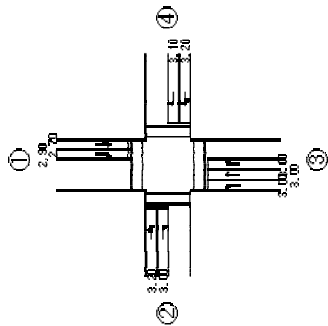


上段: 方向別合計交通量(台)
下段: 大型車混入台数(台)

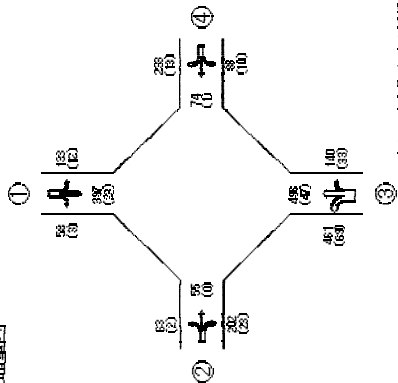
工事中交差点検討資料

工事中 (休日) 地域社会 1 目黒 16:45~17:45 の需要率の算出

交差点概観図



交通量図



上層：折角設計交通量(台)
下層：大型車混入台数(台)

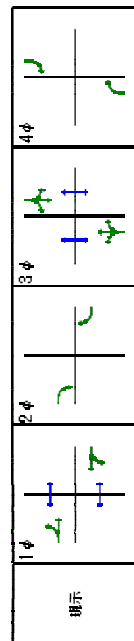
流入の種類 車線	①		②		③		④	
	左折・直進	右折	左折・直進	右折	左折	右折	左折・直進	右折
飽和交通流率の基本値	1540	1446	1524	1534	1517	1569	1478	1500
車線幅員による補正率	0.950 (2.70)	1.000 (2.90)	1.000 (3.20)	1.000 (3.00)	1.000 (3.00)	1.000 (3.00)	1.000 (3.00)	1.000 (3.10)
縦断勾配による補正率	1.000 (0.00)	1.000 (0.00)	1.000 (0.00)	1.000 (0.00)	1.000 (0.00)	1.000 (0.00)	1.000 (0.00)	1.000 (0.00)
大型車混入による補正率	0.956 (6.60)	0.965 (5.17)	0.988 (1.69)	0.926 (11.39)	0.905 (14.97)	0.938 (9.48)	0.955 (23.57)	0.962 (5.58)
左折車混入による補正率	0.948 (25.1)	0.899 (63.4)	0.889 (63.4)	0.899 (63.4)	0.12	0.898	0.898	0.898
(左折車による低減率)	L%	f	L%	f	0.12	0.13	0.13	0.13
(歩行者用青時間)	f P	66	34	34	66	56	34	34
視距歩行者による補正率	α L	56	24	24	56	24	24	24
右折車混入による補正率	α R T				0.898			
(右折率)	R %							
(右折車の通過確率)	f	0.597						0.652
(有効青時間)	秒	66						66
(現示変更目のさばけ台数増分)	秒	2(45)						2(45)
KER : 台/サイクル (交差点内滞留台数)	台	1395	1394	1420	1420	1472	1298	1443
K : 台/サイクル (交差点内滞留台数)	台	53	118 (63*55)	202	202	496	140 (88*74)	233
飽和交通流率	SA	1326	1395	1420	1420	1472	1298	1443
設計交通量	q	530 (133*397)	58	202	202	496	140	233
右折補正交通量	q R - N	0	0	0	0	0	0	0
流入部の需要率	ρ	0.400	0.000	0.087	0.142	0.337	0.000	0.119
必要現示率	1 φ	0.400	0.000	0.087	0.142	0.337	0.000	0.119
	2 φ							
	3 φ	0.400	0.000			0.337	0.000	0.161
	4 φ							
	1 φ							
	2 φ							
	3 φ	66				66		32
	4 φ							
信守青時間比	G/C	66/160	11/160	34/160	32/160	66/160	11/160	34/160
可能交通容量	C i	547	258	288	284	509	304	289
交通容量比	q/C i	0.969	0.225	0.410	0.711	0.906	0.817	0.559
	q/C i	0.969	0.225	0.410	0.711	0.906	0.817	0.559
現示の必要率	必要率	0.161	0.161	0.161	0.161	0.161	0.161	0.161
交差点の必要率	必要率	0.161	0.161	0.161	0.161	0.161	0.161	0.161
サイクル長(秒)	サイクル長(秒)	160	160	160	160	160	160	160

$$※ N = K \times \frac{3600}{C}$$

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

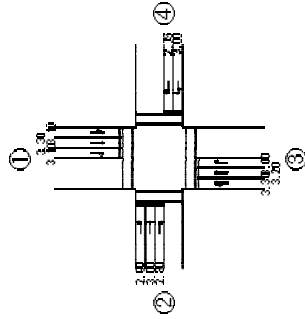


- ①: 至 つさみ野
- ②: 至 海老名
- ③: 至 鶴ヶ峰
- ④: 至 青葉台駅

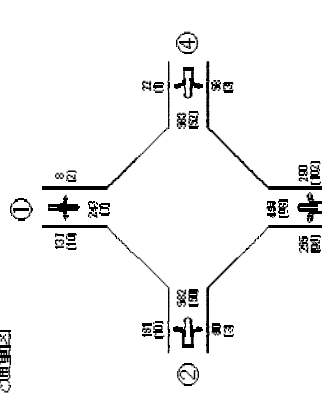
工事中交差点検討資料

工事中(休日) 地域社会2 目黒交番前 16:45~17:45の需要率の算出

交差点概略図



交通量図



流入車線の種別	①		②		③		④	
	左折	直進	右折	直進	左折	直進	右折	直進
流入交通量の基本値	1568	1800	1616	1505	1800	1454	1695	1800
車線幅員による補正率	αw	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)	(3.20)	(3.00)	(2.75)
総歩道幅による補正率	αG	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000
(歩道歩幅)	%	(0.00)	(0.00)	(0.00)	(0.00)	(0.00)	(0.00)	(0.00)
大気汚染による補正率	αT	0.987	0.951	0.963	0.943	0.872	0.943	0.989
(大気汚染)	%	(4.29)	(2.88)	(5.32)	(8.59)	(2.77)	(6.58)	(4.55)
左折車進入による補正率	αLT	0.987				0.876	0.979	
(左折車)	L%	(6.4)				(0.0)	(9.0)	
(右折車による低減率)	f	0.13		0.13		0.15	0.13	
(歩行者による低減率)	f	0.13		0.13		0.15	0.13	
(歩行者利用時間)	秒	31		76		31	90	
機所歩行者による補正率	αL	20		76		20	76	
(右折車)	R%	0.890		0.890				
右折車進入による補正率	αRT							
(右折車)	R%							
(右折車の通過率)	秒							
(有効歩時間)	秒							
(現示変り目のさばけ台数増分)	台							
(現示変り目のさばけ台数増分)	台							
KER:右/サイクル								
(交差点内歩道台数)								
K:右/サイクル								
飽和交通量	S/A	1503	1712	1316	1419	1036	1268	1359
設計交通量	q	251	137	181	582	721	290	641
(8+243)						(255+466)		(58+583)
右折補正交通量	qR-N							
流入部の必要率	1-ρ	0.083	0.080	0.138	0.410	0.313	0.213	0.433
必要現示率	2-φ	0.083	0.080	0.138	0.410	0.313	0.213	0.433
3-φ								
4-φ								
有効歩時間(秒)	1-φ	31	14			31	14	
2-φ								
3-φ								
4-φ								
信歩時間比	G/C	31/160	14/160	90/160	90/160	31/160	14/160	90/160
可能交通量	C-Y	589	150	740	798	430	448	407
交通量比	q/C	0.426	0.913	0.245	0.729	1.617	2.437	0.770
交差点の必要率								
現示の必要率								
0.313								
0.213								
0.433								
0.400								
サイクル長(秒)								
160								

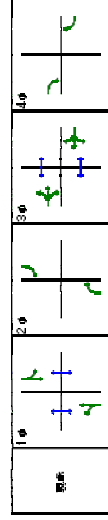
※ N = K × $\frac{3600}{C}$

N: 歩1時間現示変り目右折車の捌け台数

※*: 交通量(歩1時間)

- ①: 至 十日市場
- ②: 至 つきみ野
- ③: 至 泉
- ④: 至 鶴ヶ崎

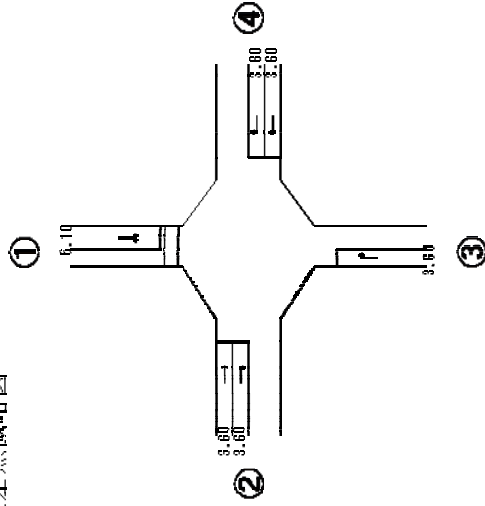
現示方式の図示



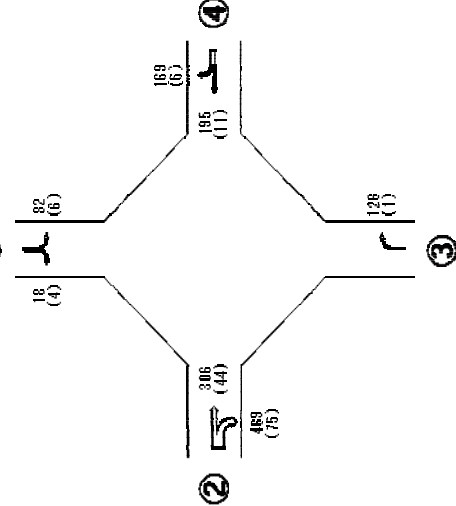
工事中交差点検討資料

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：方向別合計交通量(台)
下段：大型車混入台数(台)

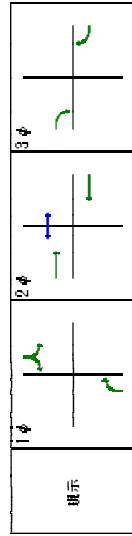
流入線の種類	①		②		③		④	
	左折	右折	直進	右折	直進	右折	直進	右折
飽和交通流量の基本値 S/B	1646	1705	1583	1400	1525	1544		
車線幅員による補正率 α w (車線幅員)	1.000 (5.10)	1.000 (3.60)	1.000 (3.60)	1.000 (3.60)	1.000 (3.60)	1.000 (3.60)		
縦断勾配による補正率 α G (縦断勾配)	1.000 (0.00)	1.000 (0.00)	1.000 (0.00)	1.000 (0.00)	1.000 (0.00)	1.000 (0.00)		
大型車混入による補正率 α T (大型車混入率)	0.935 (10.00)	0.899 (15.99)	0.909 (14.38)	0.994 (0.79)	0.962 (5.64)	0.980 (2.96)		
左折車混入による補正率 α L T (左折率)								
(歩行者による低減率) L %								
(有効車時間) f p 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 (右折率)	1.000 (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) K E R ; 台/サイクル (交差点内滞留台数) K ; 台/サイクル	2(68)							
飽和交通流量 S A	1539	1533	1439	1392	1467	1513		
設計交通量 q	100 (82+18)	469	306	126	195	169		
右折補正交通量 q R - N								
流入部の需要率 ρ	0.065	0.306	0.213	0.091	0.133	0.112	現示の交差点の需要率	
必要現示率	1 φ 0.091 2 φ 0.213 3 φ 0.306			0.091	0.133	0.213	0.091 0.213 0.306	0.610
有効青時間(秒)	1 φ 20 2 φ 3 φ	0.306		20		0.112	0.306	サイクル長(秒)
信号青時間比 G/C	20/105	40/105	27/105	20/105	27/105	40/105		
可能交通容量 C i	293	584	370	265	377	576		
交通容量比 q/C i	0.341	0.803	0.827	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

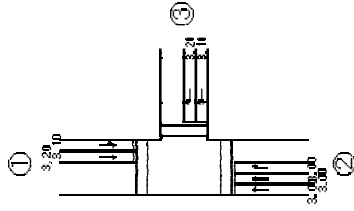


- ①: 至 横浜町田 IC
- ②: 至 つきみ野
- ③: 至 下川井 IC
- ④: 至 鶴ヶ峰

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



流入車線の種別	①		②		③	
	左折-直進	直進	直進	右折	左折-右折	右折
流入車線の種別	1	2	1	1	1	1
飽和交通流量の基本値	1545	1513	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)	m	(3.10)	(3.20)	(3.10)	(3.20)	(3.20)
総踏勾配による補正率	α _G	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000
(総踏勾配)	%	(0.00)	(0.00)	(0.00)	(0.00)	(0.00)
大型車混入による補正率	α _T	0.978	0.972	0.726	0.865	0.991
(大型車混入率)	%	(3.14)	(4.05)	(12.48)	(53.85)	(22.22)
左折車混入による補正率	α _L	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)	p	51			37	
(歩行者用青時間)	p	42			28	
欄断歩行者による補正率	α _L	1.000			0.909	
(右折率)	R%	(0.0)			(0.0)	
(左折車の通過確率)	f	0.683			1.000	
(有効青時間)	f	54			37	
(現示変り目のさげ台数増分)	KBR	1(32)			1(32)	
K:右/サイクル						
K:右/サイクル						
設計交通量	S.A.	1351	1502	2784	1307	1123
飽和交通流量	q	473	833	13	99	224
(127+346)					(99+0)	
右折補正交通量	q _{R-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	0.000	0.039	0.457
	2φ		0.039			
	3φ					
有効青時間(秒)	1φ	51	54		0.158	0.158
	2φ		8			
	3φ					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 ₁	1323	1569	513	378	476
交通容量比	q/C ₁	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)

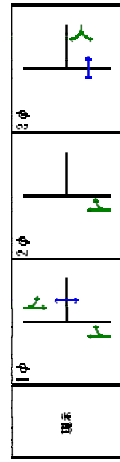
※****: 連続現示での使用現示

①: 至 十日市場駅

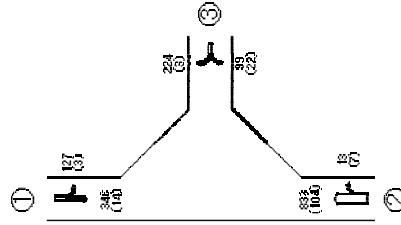
②: 至 瀬谷駅

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)

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

流入の種別	①		②		③	
	左折+直進	直進	左折	直進	左折	直進
車線数	1	1	1	1	1	1
幹線交通流率の基本値	SB 1643	1643	1506	1514	1800	1694
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 (3.20)	(3.20)	(3.30)	(3.30)	(3.30)	(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 0.987	0.970	0.894	0.932	1.000	0.982
(大型車混入率)	% (9.68)	(4.35)	(16.98)	(10.42)	(0.00)	(2.65)
左折車混入による補正率	$\alpha L T$ 0.988					
(左折率)	L % (82.9)				0.12	
(歩行者による低減率)	f p 0.12				31	
(有効青時間)	秒 43				19	
縦断歩行者による補正率	αL 0.31				0.926	
右折車混入による補正率	αR 1.000					
(右折率)	R % (17.1)					
(右折車の通過確率)	f 1.000					
(有効青時間)	秒 43					
(視界入り目の長さばけ台数増分)	KER: 台/サイクル					
(交差点内滞留台数)	K: 台/サイクル					
設計交通量	S.A. 444	1594	1404	2708	1667	1875
設計交通量	q 413	626	48	27	226	
右折補正交通量	q R-N					
必要現示率	ρ 0.136	0.231	0.034	0.138	0.016	0.143
1φ	0.136	0.138	0.034	0.138	0.016	0.138
2φ		0.043	0.034			0.043
3φ						0.143
1φ	43	48	11			100
2φ						
3φ						
算出青時間比	G/C 0.700	0.700	117.000	317.000	317.000	317.000
算出交通容量	C1 1046	1568	154	517	488	
交通容量比	q/C1 0.316	0.392	0.316	0.316	0.3652	0.463

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

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)

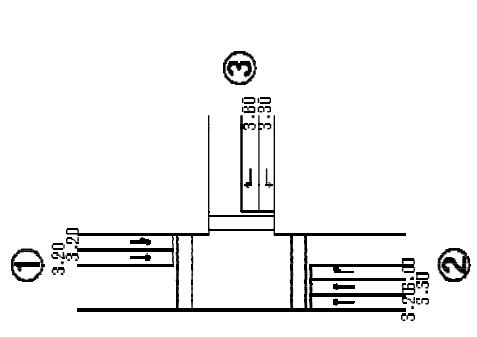
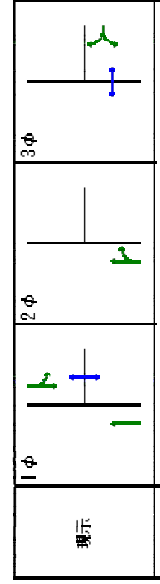
* : 運現示での使用現示

①: 至 十日市橋駅

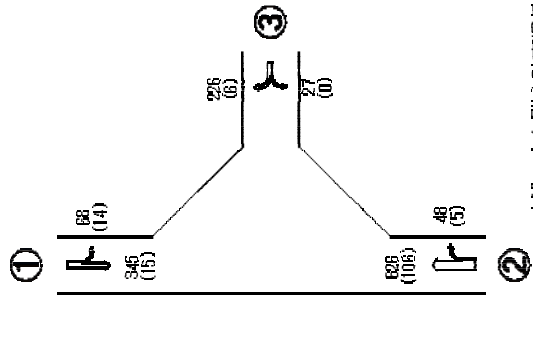
②: 至 瀬谷駅

③:

現示方式の図示



交通量図

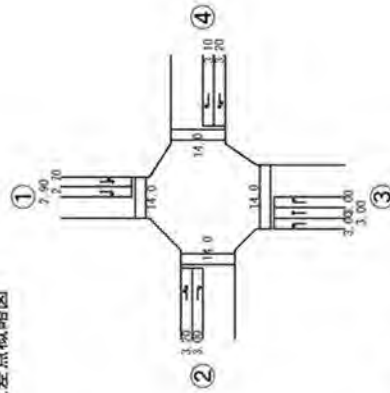


上段: 方向別合計交通量(台)
下段: 大型車混入台数(台)

供用時平日交差点検討資料

供用時平日 地蔵社1 日 17:00~18:00の観測車の算出

交差点概略図



交通量図



上段 方向別台数交通量[台/時]
下段 大型車混入台数[台/時]

実入部 車線数	①		②		③		④	
	右折	左折/直進	右折	左折/直進	右折	左折/直進	右折	左折/直進
観測交通量の基本値	1800	2000	1800	2000	1800	2000	1800	2000
車線幅員による補正係数	0.950	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000
車線幅員による補正係数	2.90	(3.20)	(3.00)	(3.00)	(3.00)	(3.20)	(3.10)	(3.10)
視界幅員による補正係数	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000
視界幅員による補正係数	(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係数	0.837	0.904	0.822	0.790	0.822	0.819	0.822	0.822
大型車混入による補正係数	(21.00)	(15.17)	(31.00)	(28.00)	(31.00)	(31.49)	(31.00)	(31.00)
左折車混入による補正係数	0.873	0.796	0.811	0.811	0.811	0.811	0.811	0.811
左折車混入による補正係数	(53.8)	(91.6)	(33.0)	(33.0)	(33.0)	(33.0)	(33.0)	(33.0)
(歩行者による補正係数)	0.15	0.15	0.15	0.15	0.15	0.15	0.15	0.15
有効歩道幅員	46	75	75	75	75	75	75	75
(歩行者歩道幅員)	41	70	70	70	70	70	70	70
視界歩行者による補正係数	αLT							
右折車混入による補正係数	αRT							
(右折車)	0.893	0.972	0.872	0.872	0.872	0.872	0.872	0.872
(右折車の通過係数)	46	75	46	46	46	46	46	46
(歩行者)目による歩道幅員	2(45)	2(45)	2(45)	2(45)	2(45)	2(45)	2(45)	2(45)
K/E _歩 (歩道幅員)								
K/E _車 (車道幅員)								
K/E _歩 (歩道幅員)								
K/E _車 (車道幅員)								
右折補正交通量	αR-N	0	0	0	0	0	0	0
交差点混入部の需要率	1φ	0.210	0.207	0.355	0.447	0.419	0.069	0.045
必要現示率	2φ		0.355	0.447	0.419	0.133	0.101	0.355
	3φ							0.419
	4φ							0.069
有効歩道幅員	1φ	46	75	75	75	75	75	75
	2φ	46	75	75	75	75	75	75
	3φ	46	75	75	75	75	75	75
	4φ	46	75	75	75	75	75	75
標準歩道幅員	G/C	46/160	75/160	75/160	46/160	75/160	75/160	75/160
可能交通量	C1	399	447	675	912	520	473	623
交通容量比	α/C1	0.732	0.757	0.725	0.987	0.229	0.166	0.283

※ $N = K \times \frac{3600}{C}$

N: 実1時間現示式化時台折差の掛け合数

※ K: 交通容量 (実1時間)

※ K_歩: 歩道現示式の使用現示

※ 交通容量、流入部の需要率を算出する際は「改訂 平面交差の計画と設計」基準編 算る版に準拠してください。

①: 至 つきら町

②: 至 海老名

③: 至 西ヶ島

④: 至 青葉台駅

現示方式の図示



供用時平日交差点検討資料

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

流 入 部	①		②		③		④	
	直進	左折	直進	左折	直進	左折	直進	左折
車 線 数	1	1	1	1	1	1	1	1
車 線 幅 員	2000	1500	2000	1500	2000	1500	2000	1500
直進交通流量の基準値	1,000	1,000	1,000	1,000	1,000	1,000	1,000	1,000
直進交通流量による補正率	(3.00)	(3.00)	(3.00)	(3.00)	(3.00)	(3.00)	(3.00)	(3.00)
左折交通流量による補正率	(0.00)	(0.00)	(0.00)	(0.00)	(0.00)	(0.00)	(0.00)	(0.00)
左折交通流量による補正率	(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	0.878	0.889	0.775	0.770	0.779	0.884	0.917	0.905
大型車混入による補正率	(19.61)	(23.46)	(41.55)	(42.57)	(40.56)	(46.87)	(42.85)	(45.08)
左折車混入による補正率	0.933		0.948		0.907		0.910	
左折車混入による補正率	(26.5)		(66.4)		(38.2)		(46.8)	
(歩行者による延滞率)	L%	0.15	0.15		0.15		0.15	
(有効時間)	f	秒 44	秒 44		秒 44		秒 50	
(歩行者による補正率)	αL	秒 39	秒 39		秒 39		秒 45	
右折車混入による補正率	αR1							
右折車混入による補正率	R%							
(右折車の通過確率)	f							
(有効時間)	f	秒						
(現示標) 目のほげ数(増分)	KBR							
(交差点内滞留台数)	K							
(右折車混入による補正率)	αR2							
右折交通流量	q	52~54)						
右折補正交通流量	qR-N							
流入部の補正率	ρ	0.117	0.166	0.205	0.077	0.179	0.179	0.168
必要停車率	α	0.117	0.166	0.205	0.077	0.179	0.179	0.168
有効時間(秒)	1.0	44	44	44	44	44	44	44
サイクル長(秒)	1.0	44	44	44	44	44	44	44
サイクル長(秒)	1.0	44	44	44	44	44	44	44
信号時間比	G/C	44/170	44/170	44/170	44/170	44/170	44/170	44/170
可能交通流量	C1	859	356	342	241	399	390	507
交通流量比	q/C1	0.452	0.688	0.697	0.689	0.693	0.664	0.570

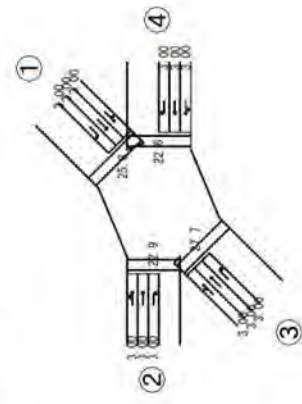
※ $N = K \times \frac{3600}{C}$

N : 実1時間平均変化時右折車の割合(台数)

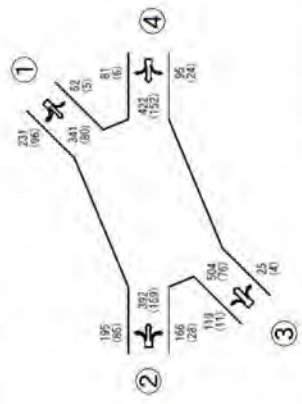
※ * : 交通流量 (実1時間)

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

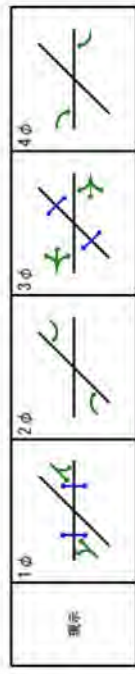
交差点概略図



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)



供用時平日交差点検討資料

供用時平日 地域社会 3 上川井 IC 8:00~9:00 の需要率の算出

流入部	①		②		③		④	
	左折	右折	左折	右折	左折	右折	左折	右折
車線数	1	1	1	2	1	1	1	1
飽和交通流率の基本値	S B 1800	1800	1800	2000	1800	1800	1800	2000
飽和交通流率による補正率	α_w 1,000	1,000	1,000	1,000	1,000	1,000	1,000	1,000
(車線幅員)	m (3.00)	(3.00)	(3.00)	(3.00)	(3.00)	(3.00)	(3.00)	(3.00)
縦断面記による補正率	α_G 1,000	1,000	1,000	1,000	1,000	1,000	1,000	1,000
(縦断面記)	% (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	T 0.950	0.955	0.907	0.890	0.792	0.855	0.945	0.938
(大型車混入率)	% (7.53)	(2.22)	(14.71)	(17.57)	(37.43)	(24.25)	(8.08)	(9.49)
左折車混入による補正率	α_{LT} 1,000							
(左折率)	L %							
(歩行者による低減率)	f p							
(有効青時間)	秒							
(歩行者滞留時間)	秒							
横断歩行者による補正率	α_L							
(右折率)	R % (60.9)							
(右折車の通過確率)	f	1,000						
(有効青時間)	秒	44						
(表示変り目のさげ台数増分)	KER、台/サイクル	2(65)						
(交差点内滞留台数)	K、台/サイクル							
飽和交通流率	S A 1710	1773	*1633	3560	1426	*1529	1701	*1703
設計交通量	q	465	484	204	74	334	474	109
(182+283)								
右折補正交通量	$\alpha R-N$							
交差点流入部の需要率	ρ	0.272	0.273	-	0.021	0.234	-	0.064
必要表示率	1 ϕ				0.021			0.064
2 ϕ								0.064
3 ϕ	0.272	0.273						0.064
有効青時間(秒)	2 ϕ			13				13
3 ϕ								38
信号青時間比	G/C	44/110	44/110	110/110	13/110	38/110	110/110	44/110
可能交通密度	C	684	709	1633	421	483	1539	680
交通容量比	q/C	0.680	0.683	0.125	0.176	0.677	0.306	0.160
表示の交差点の需要率								
表示の需要率								
サイクル長(秒)								

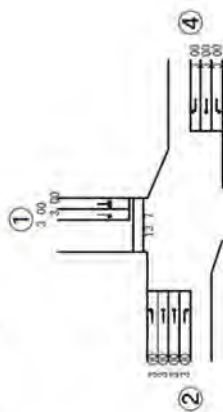
$$\ast N = K \times \frac{3500}{C}$$

N : 実1時間表示変化時右折車の割け台数

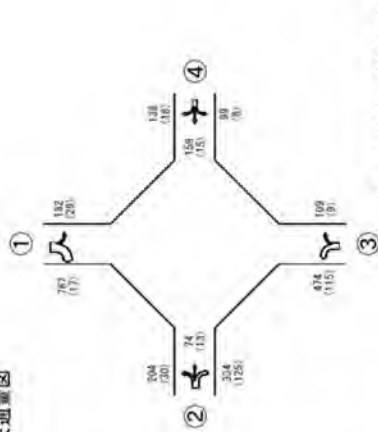
\ast : 交通容量 (実1時間)

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

交差点概略図

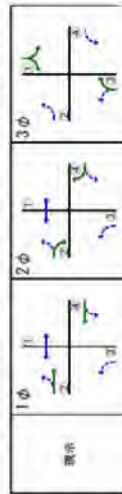


交通量図



上段: 方向別合計交通量(台/時)
下段: (大型車混入台数)(台/時)

現示方式の図示 ※ 破線矢印は「左折可」標識を示す



供用時平日交差点検討資料

供用時平日 地域社会4 滝沢 7:00~8:00 の需要率の算出

流入部 車線の数	①		②		③	
	左折	直進	直進	右折	右折	右折
設計交通量の本標準	S.D. 2000	2000	1800	1800	1800	1800
車線幅員による補正率 (車線幅員)	α _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)
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)
大型車混入による補正率 (大型車混入率)	α _T 0.911 (13.91)	0.858 (23.72)	0.858 (23.72)	1.000 (0.00)	0.847 (25.78)	0.890 (17.67)
右折混入による補正率 (左折率)	α _L 0.946 (52.0)					
(歩行者による減率)	L _w					0.15
(歩行者混入)	f _p					29
(歩行者歩行時間)	歩					2.4
(歩行者歩行時間)	歩					0.876
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					(33.8)
(右折率)	R%					1.000
(右折車の遅延率)	f					28
(歩行者歩行時間)	歩					2.72
(歩行者歩行時間の歩数換算)	K _歩					2.72
(交通量局内滞留台数)	K _{局内}					1.336
(左折/右折/直進)	K _{左折}					207
(左折/直進)	K _{直進}					(137+70)
設計交通量	α 1026 (267+759)	3432	1800	1800	1800	1802
右折補正交通量	α _{R-N}	0	0	0	0	213
交差点混入部の需要率	ρ 0.298	0.196	0.196	0.155	0.133	0.451
必要表示	1.0 0.298	0.196	0.196	0.292	0.451	0.451
	2.0	****	****	0.000	0.000	0.000
	3.0			0.155	0.133	0.155
有効歩時間(秒)	1.0 55	57	57	サイクル長(秒)		
	2.0	5	5	100		
	3.0			29		29
信号機時間出	G/C 55/100	63/100	63/100	29/100	29/100	29/100
可能交通量	C _i 1892	2162	180	387	465	465
交通量比	α/C _i 0.542	0.311	0.311	0.000	0.555	0.458

※ $N = K \times \frac{3600}{C}$

N : 実1時間表示変化時右折車の割合台数

※ * : 交通容量 (実1時間)

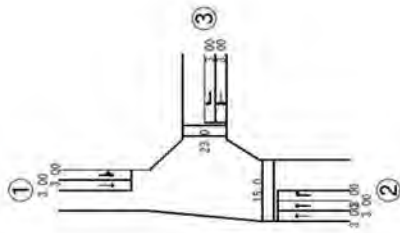
※ **** : 連続表示での使用表示

①: 至 十日市場

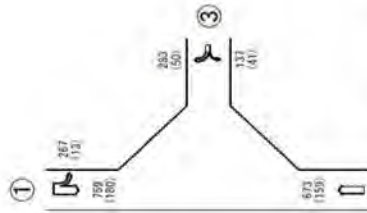
②: 至 滝谷

③:

交差点概略図

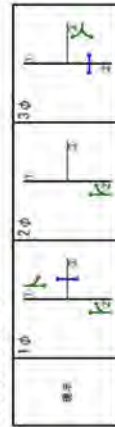


交通量図



上段 方向別合計交通量 [台/時]
下段 (大型車混入台数) [台/時]

現示方式の図示



交差点概略図

供用時平日 交差点検討資料
 供用時平日 地域社会4 徳谷土橋公園入口 18:00~19:00の需要量の算出

交差点名	徳谷土橋公園交差点		②		③	
	流入部	流出部	直進	右折	左折	右折
車線の種別	1	1	2	1	1	1
車線の幅員	2000	2000	2000	1800	1800	1800
車線幅員による補正率	αw	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000
1車線幅員	m	(3.00)	(3.00)	(3.00)	(3.50)	(3.50)
車線幅員による補正率	αG	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000
1車線幅員	%	(0.00)	(0.00)	(0.00)	(0.00)	(0.00)
大型車進入による補正率	αT	0.901	0.901	0.948	1.000	0.980
大型車進入率	%	(15.68)	(15.68)	(7.80)	(5.33)	(0.00)
大型車進入による補正率	αLT	1.000				
左折率	L%	(0.0)				0.15
(右折率による低減率)	fR	0.15				23
(有効青時間)	秒	40				18
(歩行者通行時間)	秒	35				16
歩行者通行率による補正率	αL					0.883
右折車進入による補正率	αRT					
右折率	R%					
(右折車の通過速度)	f					
(有効青時間) 秒 (赤字)						
目的および台数増分						
KER : 直・サイクル (変更)						
島内滞留台数IK : 各々サイクル						
飽和交通流量	S.A	1802	3792	1735	1588	1764
設計交通量	a	708	1013	469	0	68
右折補正交通量	αR-N					
交差点流入部の飽和率	1.φ	0.195	0.267	0.270	-	0.039
必要青時間	2.φ	0.195	0.267	0.270	0.270	0.505
	3.φ					0.195
	1.φ		37	37		0.039
	2.φ	40	40			サイクル長(秒)
	3.φ				23	23
青時間比率	G/C	40/110	77/110	37/110	23/110	23/110
可能交通容量	C.I	1311	2654	584	332	369
交通容量比	a/C.I	0.540	0.382	0.803	0.000	0.184

※ $N = K \times \frac{3600}{C}$

N : 1時間青信号化時評価量の割合(台数)

※ φ : 交通容量 (実1時間)

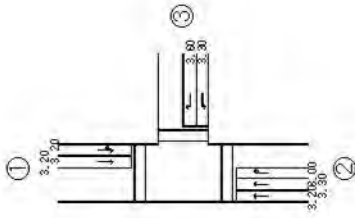
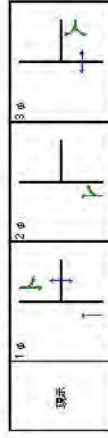
※ **** : 連続青信号の使用量

① : 至 十日市駅

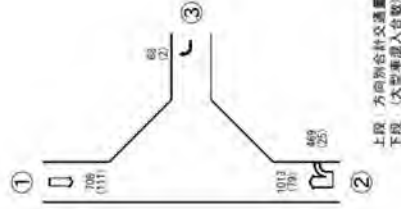
② : 至 徳谷駅

③ :

現示方式の図示



交通量図



上段：右向折込右側交通量[台/時]
 下段：(大型車進入台数)[台/時]

供用時平日交差点検討資料

供用時平日 地域社会5 中瀬谷道防署出通折北側 7:00~8:00の調査の算出

交通量の算出	①		②		③		④		
	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	1800	2000	1800	2000	1800	2000	1800	2000	1800
車線幅員による補正率 α _w	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000
(車線幅員)	(3.00)	(3.00)	(3.00)	(3.00)	(3.00)	(3.00)	(3.00)	(3.00)	(3.00)
経断分配による補正率 α _G	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000
(経断分配)	(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 α _T	0.913	0.861	0.861	1.000	0.915	0.966	0.990	0.883	0.883
(大型車混入率)	(13.66)	(21.07)	(23.08)	(0.00)	(13.22)	(5.00)	(10.71)	(18.03)	(18.03)
右折車混入による補正率 α _L				0.776			1.000	0.649	
(右折車)				(32.4)			(0.0)	(50.7)	
(歩行者による低減率) f _p	0.50			0.50			0.50	0.50	
(有効歩時間) f _p	46			31			45	26	
(歩行者歩行時間) f _p	40			26			40	26	
横断歩行者による補正率 α _L	0.556								
右折車混入による補正率 α _R									
(右折車)									
(右折車の通過確率) R%									
(有効歩時間) f									
(視界及び目のまげ台数補正) KLR									
(交差点内乗換台数) K ₁ 、K ₂ 、K ₃ 、K ₄									
飽和交通流率 S/A	914	1740	1550	1356	*674	1330	1739	1207	*607
設計交通量 q	205	318	26	34	0	469	40	36	305
(交通量)				(11+23)		(0+469)		(9+22)	
右折補正交通量 q _{R-N}			0			0			
流入部の必要歩数	1.0	0.183	-	0.025	-	0.256	-	0.045	-
必要歩数	0	0.183	-	0.025	-	0.256	-	0.045	-
有効歩時間(秒)	0	45	45	45	45	45	45	45	45
信号機時間比	G/C	45/90	45/90	31/90	31/90	45/90	6/90	31/90	31/90
可能交通量	C1	457	871	467	674	915	196	416	607
交通量比	q/C1	0.449	0.365	0.073	0.000	0.513	0.204	0.135	0.502

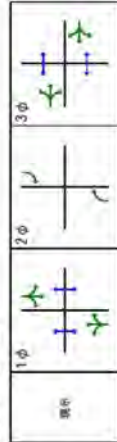
※ N = R × $\frac{3600}{C}$

N : 実1時間あたり右折車の割合台数

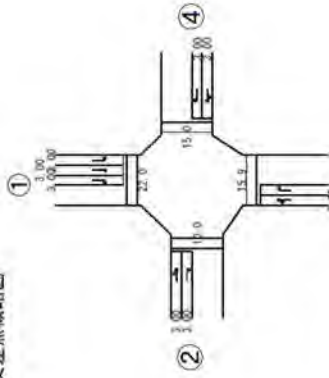
※ * : 交通量 (実1時間)

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

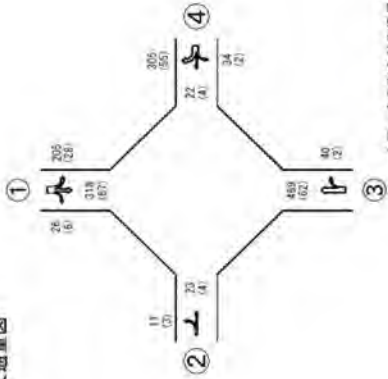
現示方式の図示



交差点概略図



交通量図

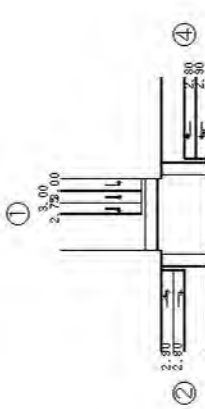


上段 方向別合計交通量[台/時]
下段 (大型車混入台数)[台/時]

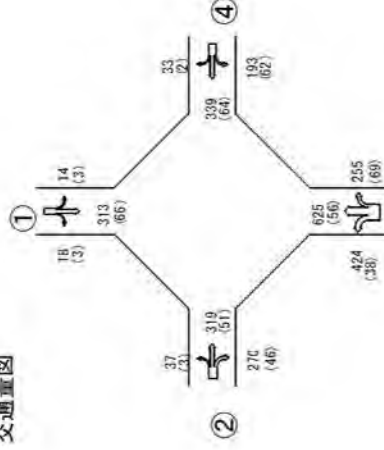
供用時平日交差点検討資料

世用時平日 地域社会6 瀬谷中学校前 7:00~8:00の需要量の算出

交差点概要図



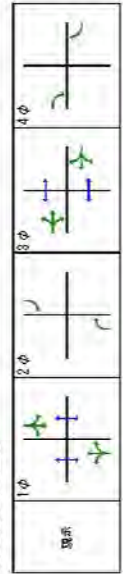
交通量図



上段：方向別合計交通量(台)
下段：(大型車混入台数(台/時))

算出の種別	①		②		③		④	
	主折	通直	主折	通直	主折	通直	主折	通直
緩和交通量の基準値	1800	2000	1800	2000	1800	2000	1800	2000
緩和交通量による補正率	0.960	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000
(算出係数)	(3.00)	(3.00)	(2.80)	(2.80)	(3.00)	(3.00)	(2.80)	(2.80)
網所勾配による補正率	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000
(網所勾配)	(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	0.968	0.972	0.905	0.905	0.944	0.944	0.944	0.944
(大型車混入率)	(19.00)	(21.00)	(14.00)	(15.06)	(17.00)	(19.00)	(17.00)	(16.00)
主折車混入による補正率	0.989		0.989				0.895	
(主折率)	(10.4)		(10.4)				(36.3)	
(歩行者による低減率)	0.50		0.50		0.50		0.50	
(歩行者)	38		38		38		38	
(歩行者利用時間)	25		25		25		25	
網所歩行者による補正率	0.653		0.653		0.653		0.653	
右折車混入による補正率	0.529		0.692		0.720		0.715	
(右折率)	(7.72)		(7.72)		(7.72)		(7.72)	
(右折車の通過率)								
(歩行者利用時間)								
(視覚的距離の目をはける距離)								
区画：右/左/直								
(交差点内停留台数)								
K・右/左/直								
緩和交通量	SA 1038	1744	1666	1809	1105	1552	1514	1459
設計交通量	q 14	318	555	270	424	625	255	532
			(37+519)			(183+239)		53
右折補正交通量	q R-N	0	0	0	0	0	0	0
流入折の需要率	Δ	0.013	0.179	0.000	0.383	0.332	0.000	0.365
必要表示率		0.013	0.179	0.000	0.383	0.332	0.000	0.365
1.0								
3.0								
4.0		40		40	40	40		
2.0		5		5	5	5		
3.0		38		38	38	38		
4.0								
信号時間(秒)								
C/C	40/100	40/100	38/100	5/100	40/100	40/100	5/100	5/100
C I	415	598	633	389	442	758	411	409
q/C I	0.094	0.448	0.054	0.731	0.959	0.833	0.520	0.081

現示方式の図示



- ①： 五 十日市道
- ②： 五 国道246号
- ③： 五 県
- ④： 五 瀬谷小学校

※ N = E × $\frac{3500}{C}$
N： 1時間現示変化時右折車の捌け台数、
※： 交通容量(真1時間)

供用時休日交差点検討資料

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

車線の種別	①		②		③		④	
	左折・直進	右折	左折・直進	右折	左折・直進	右折	左折・直進	右折
車線の幅員	1	1	1	1	1	1	1	1
緩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	a.w. 1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000
(車線幅員)	m (3.00)	(3.00)	(3.00)	(3.00)	(3.00)	(3.00)	(3.00)	(3.00)
経断分配による補正率	a.G. 1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000
(経断分配)	% (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	a.T. 0.881	0.775	0.771	0.780	0.895	0.919	0.895	0.967
(大型車混入)	% (19.24)	(41.45)	(42.41)	(40.18)	(10.83)	(12.52)	(31.20)	(4.83)
左折車混入による補正率	a.L.T. 0.933		0.849		0.906		0.915	
(左折車)	L% (26.8)		(66.0)		(38.3)		(34.5)	
歩行者による延滞率	f.p. 0.15		0.15		0.15		0.15	
(歩行者時間)	秒 50		48		50		48	
歩行者用費時間	秒 45		43		45		43	
横断歩行者による補正率	a.I.							
右折車混入による補正率	a.R.T.							
(右折車)	K%							
(右折車の通過確率)	f							
(有効費時間)	秒							
(視界及び目の高さ(台数増分)	K.R. (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	S.A. 1644	1309	1309	1360	1653	1613	1572	1596
設計交通量	q 336	193	494	1360	637	24	432	82
(設計交通量)	q (45*291)	(163*331)	(163*331)	(122*515)	(73*348)			
右折補正交通量	q.R-N							
流入部の需要率	1.φ 0.100	0.138	0.172	0.151	0.151	0.015	0.135	0.023
必要顯示率	2.φ 0.100	0.138	0.172	0.151	0.151	0.015	0.135	0.023
3.φ								
4.φ								
有効費時間(秒)	1.φ 50	38	38	50	38	38	45	30
2.φ								
3.φ								
4.φ								
信号費時間比	G/C 50/170	38/170	48/170	50/170	38/170	48/170	48/170	50/170
可能交通容量	C.1 990	312	310	1038	361	375	347	247
交通容量比	q/C.1 0.339	0.619	0.610	0.615	0.066	0.482	0.332	0.332

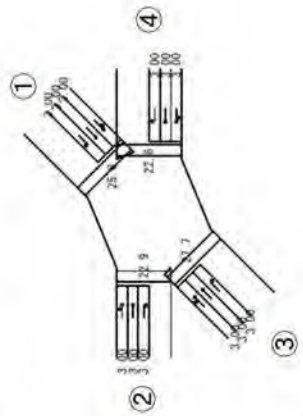
※ $N = K \times \frac{3600}{C}$

N : 美1時間現示変化時右折車の捌け台数

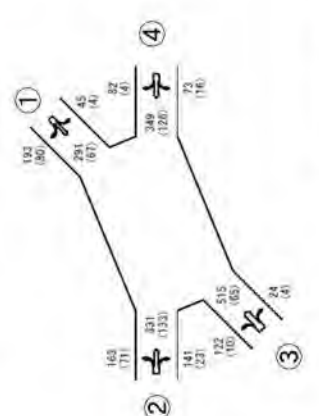
※ * : 交通容量 (美1時間)

- ①: 至 十日市場
- ②: 至 つきみ野
- ③: 至 泉
- ④: 至 鶴が峰

交差点概略図

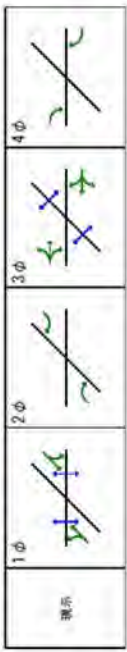


交通量図



上段 方向別合計交通量(台/時)
下段 (大型車混入台数)(台/時)

現示方式の図示



供用時休日交差点検討資料

供用時休日 地域社会4 滝沢 16:00~17:00 の需要の算出

交差点名	①	②	③
車線の規格	左折・直進	直進	左折・右折
車線数	1	2	1
都市交通流の本数	S/B 2000	2000	1800
車線幅による補正率	α_w 1.000	1.000	1.000
(車線幅)	m (3.00)	(3.00)	(3.00)
道路勾配による補正率	α_G 1.000	1.000	1.000
(道路勾配)	% (0.00)	(0.00)	(0.00)
大型車混入による補正率	α_T 0.967	0.944	1.000
(大型車混入率)	% (4.81)	(5.67)	(12.48)
左折車混入による補正率	α_L 0.942	-	-
(左折率)	L% (54.7)	-	-
(歩行者による減速)	f p	-	0.15
(有効青時間)	秒	-	29
歩行者通行時間	秒	-	24
横断歩行者による補正率	α_L	-	0.876
右折車混入による補正率	α_R	-	1.000
(右折率)	R% (43.1)	-	(43.1)
(右折車の遅延係数)	f	-	1.000
(有効青時間)	秒	-	29
(環状交差点のざぼけ合算補正)	-	-	2(72)
KER - 高サイクル	-	-	-
KS - 高サイクル	-	-	-
(交差点内滞留合数)	-	-	-
設計交通量	S/A 1824	1885	1800
設計交通量	a 844	3820	1741
(176+468)	-	525	152
右折補正交通量 a R-N	-	0	(66+90)
交差点流入車の必要率	β 0.173	0.137	0.087
必要表示率	0.173	0.137	0.173
有効青時間(秒)	1 ϕ 52	54	0.087
2 ϕ 9	9	9	サイクル長(秒)
3 ϕ 32.100	32.100	29	100
信号青時間北	G/C 32.100	50.100	29.100
可能交通量	C/T 1930	2407	421
交通量比	α/C 0.334	0.218	0.276
		0.000	0.301

※ $N = E \times \frac{3600}{C}$

N : 実1時間頭示変化時右折車の割合台数

※ * : 交通容量 (実1時間)

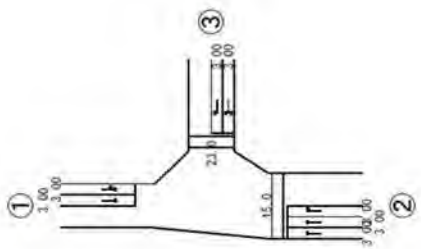
※ ** : 連続現示での使用現示

①: 至 十日市場駅

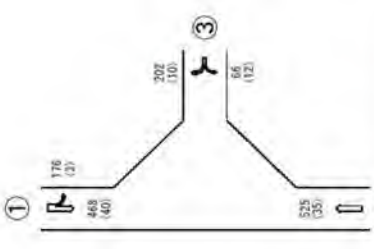
②: 至 橋谷駅

③:

交差点概略図

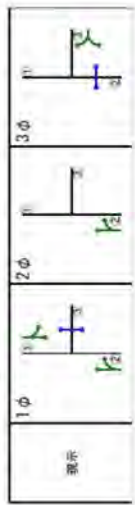


交通量図



上段 方向別合計交通量 [台/時]
下段 (大型車混入台数) [台/時]

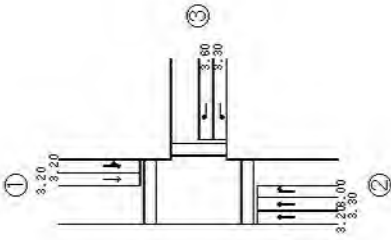
現示方式の図示



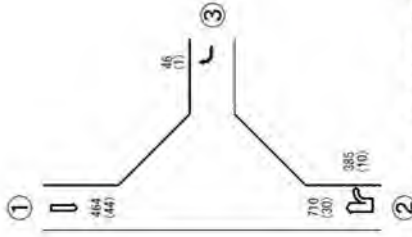
供用時休日交差点検討資料

使用時休日 雄谷土橋公園入口 17:00~18:00 の需要量の算出

交差点概要図



交通量図



上段：方向別合計交通量 [台/時]
下段：(大型車)進入台数 [台/時]

交差点名	雄谷土橋公園交差点		②		③		
	流入部	流出部	左折	直進	右折	左折	右折
車線の種類	1	2	1	2	1	1	1
車線の幅員	3.00	3.00	3.00	3.00	3.00	3.50	3.50
飽和交通流量の算定値	S B 2000	2000	1800	1800	1800	1800	1800
車線幅員による補正率	α_w	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000
横断勾配による補正率	α_G	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000
(横断勾配)	%	(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	0.983	0.971	0.982	1.000	0.985	0.985
(大型車混入率)	%	(9.48)	(4.23)	(2.80)	(0.00)	(2.17)	(2.17)
左折車混入による補正率	α_{LT}	1.000					
(左折率)	L%	(0.0)					
(歩行者による広減率)	f p	0.15				0.15	
(歩行者歩行時間)	秒	34				22	
(歩行者歩行時間)	秒	29				17	
右折車混入による補正率	α_{RT}						0.884
(右折率)	R%						
(右折車の通過確率)	f						
(有効歩行時間)	秒						
顯示方式の目ざばり合算増分							
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 1876	1876	1766	3884	1766	1591	1773
設計交通量	a	464	710	385	0	46	
(0+464)							
右折補正交通量	a R-N						
文差点流入部の需要率	ρ	0.124	0.183	0.218	-	0.026	文差点の需要率
必要顯示率	1φ	0.124	0.183	0.218		0.218	0.368
	2φ		***			0.124	0.124
	3φ					0.026	0.026
有効歩行時間(秒)	1φ	44	44	44		サイクル長(秒)	110
	2φ	34	34	34			
	3φ						
信号機時間比	G/C	54/110	78/110	44/110	44/110	22/110	22/110
可能交通容量	C i	1160	2754	707	318	355	
交通容量比	a/C i	0.400	0.258	0.545	0.000	0.130	

$$* N = K \times \frac{3800}{C}$$

N：実1時間繰示変化時右折車の割け台数

* *：交通容量(実1時間)

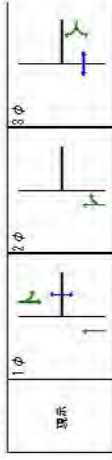
* * * * *：通統顯示での使用顯示

①：至 十日市場駅

②：至 新松駅

③：

現示方式の図示



供用時休日交差点検討資料

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

流入車種	① 直進		② 左折		③ 右折		④ 左折・直進		⑤ 右折	
	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1
流入車種	1800	2000	1800	2000	1800	2000	1800	2000	1800	1800
飽和交通流率の基準値	S/B	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000
車種構成による補正率	αV	(3.00)	(3.00)	(3.00)	(3.00)	(3.00)	(3.00)	(3.00)	(3.00)	(3.00)
(車種構成)	αG	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000
経路分配による補正率	αI	(0.00)	(0.00)	(0.00)	(0.00)	(0.00)	(0.00)	(0.00)	(0.00)	(0.00)
(経路分配)	αT	0.892	0.892	0.892	0.892	0.892	0.892	0.892	0.892	0.892
大型車混入による補正率	αL	(11.74)	(17.24)	(19.36)	(19.36)	(18.37)	(4.66)	(10.20)	(19.12)	(19.12)
(大型車混入率)	αLT	0.795	0.795	0.795	0.795	0.795	0.795	0.795	0.795	0.795
五折車混入による補正率	L%	(29.0)	(29.0)	(29.0)	(29.0)	(29.0)	(29.0)	(29.0)	(29.0)	(29.0)
(五折率)	Lf	0.50	0.50	0.50	0.50	0.50	0.50	0.50	0.50	0.50
(歩行者による低減率)	fP	36	36	36	36	36	36	36	36	36
(有効時間)	fT	31	31	31	31	31	31	31	31	31
(歩行者有効時間)	αL	0.569	0.569	0.569	0.569	0.569	0.569	0.569	0.569	0.569
横断歩行者による補正率	αRT	-	-	-	-	-	-	-	-	-
右折車混入による補正率	R%	-	-	-	-	-	-	-	-	-
(右折率)	f	0.962	0.962	0.962	0.962	0.962	0.962	0.962	0.962	0.962
(右折車の通過確率)	fR	2(90)	2(90)	2(90)	2(90)	2(90)	2(90)	2(90)	2(90)	2(90)
(有効時間)	q	1780	1605	1401	1401	1772	1742	1207	1207	1207
(設計交通量)	S/A	946	29	31	31	294	43	49	49	49
設計交通量	q	213	29	31	31	294	43	49	49	49
右折補正交通量	qR-N	0	0	0	0	0	0	0	0	0
流入前の需要率	ρ	0.285	0.154	0.022	0.022	0.166	0.166	0.041	0.041	0.041
必要車数	1φ	0.225	0.154	0.022	0.022	0.166	0.166	0.041	0.041	0.041
必要車数	2φ	-	-	-	-	-	-	-	-	-
必要車数	3φ	-	-	-	-	-	-	-	-	-
有効時間(秒)	1φ	36	36	36	36	36	36	36	36	36
有効時間(秒)	2φ	-	-	-	-	-	-	-	-	-
有効時間(秒)	3φ	-	-	-	-	-	-	-	-	-
信号機時間比	G/C	36/80	36/80	30/80	30/80	36/80	36/80	30/80	30/80	30/80
可能交通容量	Ci	495	210	505	505	797	221	453	453	453
交通容量比	q/Ci	0.500	0.138	0.059	0.059	0.369	0.196	0.105	0.105	0.105

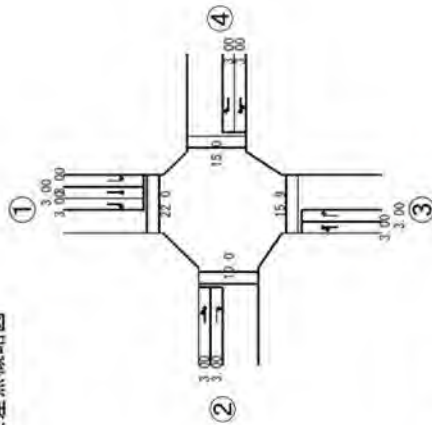
※ N = E × $\frac{3600}{C}$

N : 実1時間単位で右折車の割合台数

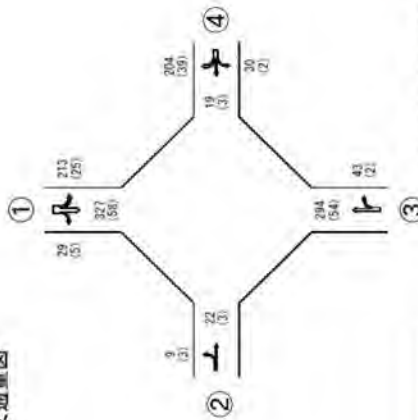
※ * : 交通容量 (実1時間)

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

交差点概略図



交通量図



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

現示方式の図示

