

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

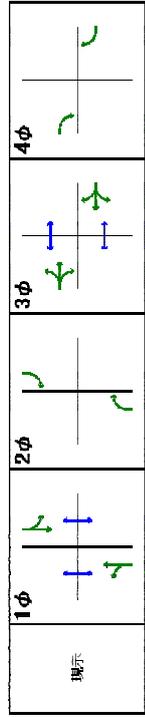
流入部 車線の種類	① 目黒市市場		② 窪つきみ野		③ 赤果		④ 窪み峠	
	左折・直進	右折	左折・直進	右折	左折・直進	右折	左折・直進	右折
飽和交通流率の基本値	1647	1800	1388	1352	1557	1733	1536	1800
車線幅員による補正率	α w	1.000	0.950	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000
(車線幅員)	m	(3.10)	(2.90)	(3.00)	(3.30)	(3.20)	(3.00)	(2.75)
縦断勾配による補正率	α G	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000
(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	秒	28	28	28	103	103	103
(歩行者用歩時間)	f p	秒	89	89	17	89	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							
(右折率)	R %							
(右折車の通過確率)	f							
(有効歩時間)	f p							
(現示変り目のさげ台数増分)								
KER: 台/サイクル								
(交差点内滞留台数)								
K: 台/サイクル								
飽和交通流率	S A	1580	1665	1076	1361	1248	1508	1487
設計交通量	q	314	164	182	672	75	98	10
右折補正交通量	q R - N					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	0.000
1 φ								
2 φ								
3 φ								
4 φ								
有効歩時間(秒)		28	15	103	7	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

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

N : 実1時間現示変り右折車の捌け台数

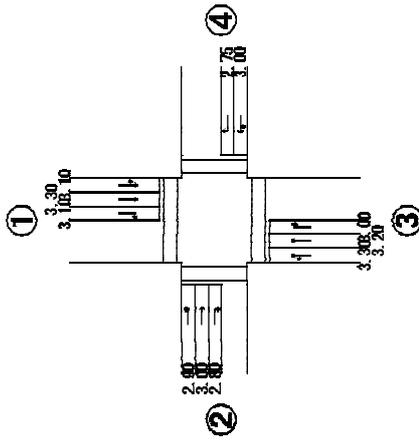
* : 交通容量(実1時間)

現示方式の現示

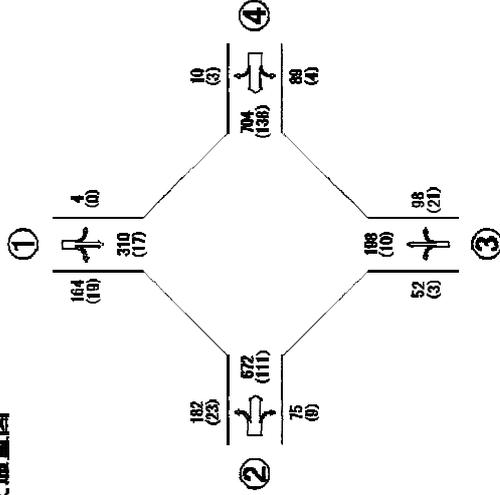


上段：方向別合計交通量(台)
下段：大型車混入台数(台)

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

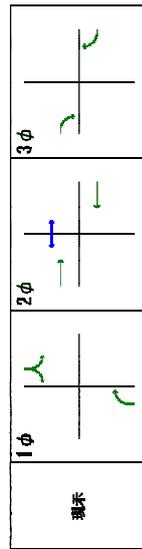
流入部	①至 構延町田IC		②至 つきみ野		③至 下山井 IC		④至 鶴ヶ峰	
	左折	右折	直進	右折	直進	右折	直進	右折
車線の種数	1	1	1	1	1	1	1	1
車線数	1387	1587	1461	1587	1349	1511	1450	1450
総和交通流率の基本値	SB							
車線幅員による補正率	αw	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000
(車線幅員)	m	(5.10)	(3.60)	(3.60)	(3.60)	(3.60)	(3.60)	(3.60)
総和分配による補正率	αG	1.000	1.000	1.000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

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

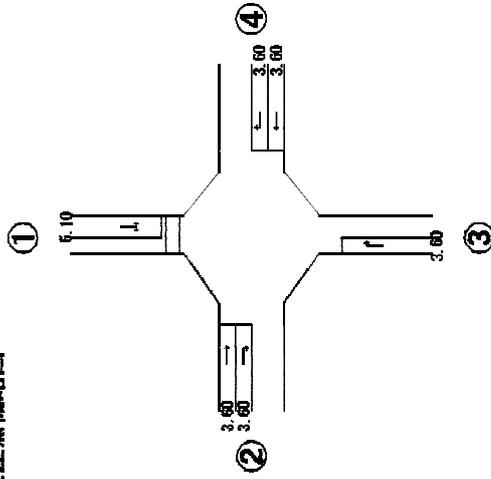
N : 実1時間現示変り時右折車の捌け台数

* * : 交通容量(実1時間)

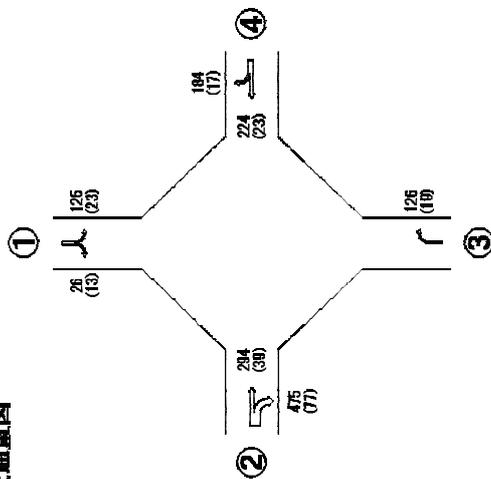
現示方式の図示



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 車線	①		②		③	
	左折・直進	直進	直進	右折	左折・右折	右折
車線数	1	1	2	1	1	1
飽和交通流量の基本値 SB	1658	1658	1618	1800	1800	1640
車線幅員による補正率 αw	1.000 (3.10)	1.000 (3.20)	1.000 (3.00)	1.000 (3.00)	1.000 (3.10)	1.000 (3.20)
縦断勾配による補正率 αG	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000
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)	0.896 (16.56)	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: 台/サイクル						40
(交差点内滞留台数) K: 台/サイクル						1(40)
飽和交通流量 SA	1454	1575	3152	1406	1476	1581
設計交通量 q	637 (128+509)	703	326 (326+0)	20	326 (326+0)	359
右折補正交通量 qR-N			0			
流入部の需要率 ρ	0.210	0.223	0.223	0.000	0.221	0.227
必要現示率 1φ	0.210	0.186	0.186	0.000	0.210	0.210
2φ		0.037	0.037	0.000	0.037	0.037
3φ						0.227
有効車時間(秒) 1φ	37	40	8	8	0.221	0.227
2φ						90
3φ						31
信号車時間比 G/C	37/90	48/90	31/90	8/90	31/90	31/90
可能交通容量 C1	1245	1681	450	508	508	545
交通容量比 q/C1	0.512	0.418	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)

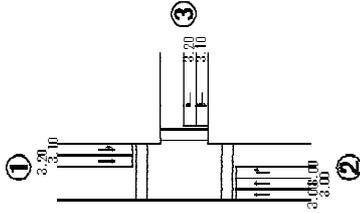
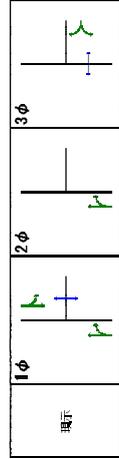
**** : 連続現示での使用現示

①: 至 十日市場駅

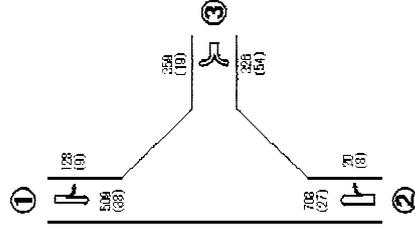
②: 至 瀬谷駅

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

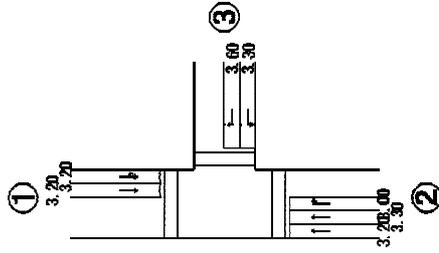
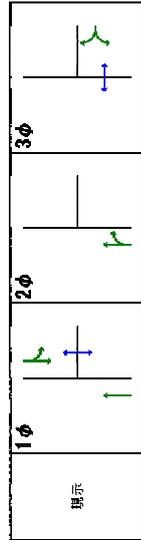
交差点概略図

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

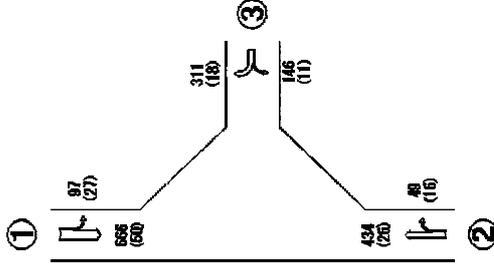
流入線 車線	①至 十日市場駅		②至 瀬谷駅		③	
	左折	直進	直進	右折	左折	右折
車線	1	1	2	1	1	1
総和交通流率の基本値	1577	1877	1315	1369	1800	1682
車線幅員による補正率	αw	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000
縦断勾配による補正率	αG	(3.20)	(3.20)	(3.30)	(3.30)	(3.60)
縦断勾配による補正率	αT	(0.00)	(0.00)	(0.00)	(0.00)	(0.00)
大型車混入による補正率	αL	0.919	0.960	0.814	0.950	0.961
左折車混入による補正率	$\alpha L T$	(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)による補正率	$R\%$					
(右折車の通過確率)	f					
(有効車時間)	t					
(現示変り目のさばり台数増分)	$K R$					
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)

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

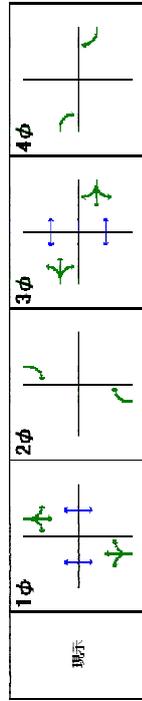
流入部 車線の種類	①至 十日市場		②至 国道246号		③至 泉		④至 瀬谷小学校	
	左折 1	直進 1	左折・直進 1	右折 1	左折 1	直進 1	右折 1	左折・直進 1
飽和交通量の基本値 SB	1147	1873	1800	1800	1249	1532	1594	1466
車線員による補正率 αw	1.000	1.000	0.950	1.000	1.000	1.000	1.000	0.950
(車線員)	(3.00)	(3.00)	(2.75)	(2.80)	(3.00)	(3.00)	(3.00)	(2.50)
縦断分配による補正率 αG	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000
(縦断分配)	(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 αT	0.923	0.914	0.900	0.963	0.971	0.935	0.923	0.952
(大型車混入率)	(11.93)	(13.51)	(15.79)	(6.87)	(5.44)	(9.87)	(12.00)	(7.22)
左折車混入による補正率 αLT			0.986					0.952
(左折率)			(7.1)					(25.3)
(歩行者による低減率) L%	0.13		0.13		0.13			0.13
(有効歩時間) fD	35		32		35			32
(歩行者歩行時間) 秒	25		20		25			20
横断歩行者による補正率 αL	0.907				0.907			
右折車混入による補正率 αRT								
(右折率) R%			0.654				0.704	0.700
(右折車の通過確率) f			35				35	32
(有効歩時間) 秒			2(72)				2(72)	2(72)
(現示変り目のほげ台数増分) K			2(72)				2(72)	2(72)
KER: 右/サイクル K: 右/サイクル								
飽和交通量 S.A	960	1712	1620	1733	1100	1432	1471	1273
設計交通量 q	109	333	19	239	237	395	100	392
右折補正交通量 qR-N			0				0	(84+248)
流入部の需要率 必要現示率	1 φ 0.114	0.195	0.000	0.000	0.215	0.276	0.000	0.261
	2 φ 0.114	0.195	0.000	0.000	0.215	0.276	0.000	0.261
	3 φ		0.000					0.261
	4 φ							0.000
有効歩時間(秒)	1 φ 35	35		0.000	35	35		100
	2 φ		8				8	
	3 φ							32
	4 φ			9				
信号青時間比	G/C 35/100	35/100	8/100	9/100	35/100	35/100	8/100	32/100
可能交通容量	C i 336	599	334	471	385	501	407	344
交通容量比	q/C i 0.324	0.556	0.057	0.507	0.616	0.788	0.246	0.816

※ $N = K \times \frac{3600}{C}$

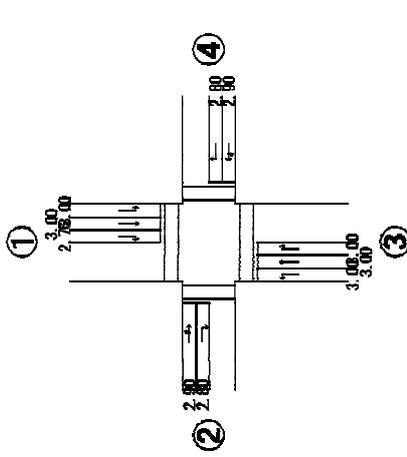
N : 実1時間現示変化時右折車の捌け台数

※ * : 交通容量 (実1時間)

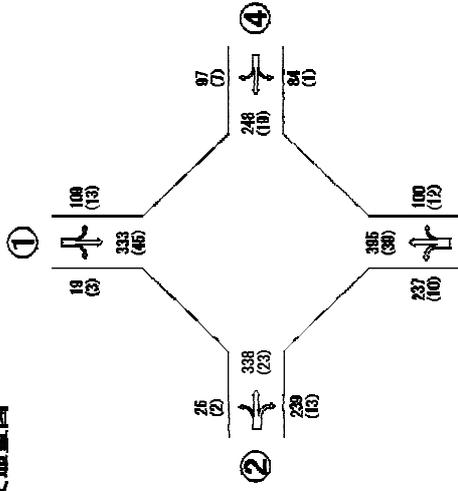
現示方式の現示



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

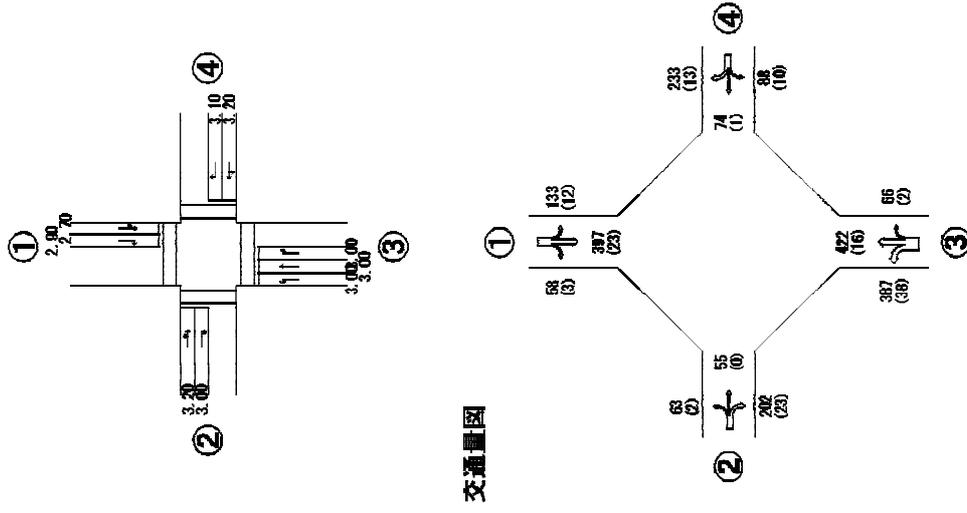
現況休日 地域社会 1 目黒 16 : 45 ~ 17 : 45 の需要率の算出

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	0.950 (2.70)	1.000 (2.90)	1.000 (3.20)	1.000 (3.00)	1.000 (3.00)	1.000 (3.00)	1.000 (3.20)	1.000 (3.10)
車線幅員による補正率	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)
総野分配による補正率	0.956 (5.17)	0.965 (5.17)	0.988 (1.69)	0.926 (11.39)	0.936 (9.82)	0.974 (3.79)	0.979 (3.03)	0.962 (5.58)
大型車混入による補正率	0.948 (25.1)	0.948 (25.1)	0.899 (53.4)	0.899 (53.4)	0.12 (0.13)		0.898 (54.3)	
左折車混入による低減率	0.12 (66)	0.12 (66)	0.13 (34)	0.13 (34)	0.898 (56)		0.13 (34)	
(有効車時間)	56	56	24	24	0.898		24	
横断歩行者による補正率	α L							
右折車混入による補正率	α R T							
(左折率)	R %							
(右折車の通過確率)	f	0.638						
(有効車時間)	f 秒	66						
(視界変り目のさげ台数増分)	K	2(45)						
KER : 右/サイクル								
(交差点内滞留台数)	K :							
右/サイクル								
飽和交通流量	S A	1326	1354	1420	1275	1528	1447	1443
設計交通流量	q	530 (133+397)	118 (63+55)	202	387	422	66 (88+74)	162 233
右折補正交通量	q R-N	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
1 φ								0.161
2 φ								0.400
3 φ								0.000
4 φ								サイクル長(秒)
1 φ			34				34	160
2 φ				32				32
3 φ					66			
4 φ						66		
信号機時間比	G/C	66/160	32/160	66/160	66/160	11/160	34/160	32/160
可能交通容量	C i	547	288	284	526	630	341	289
交通容量比	q / C i	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

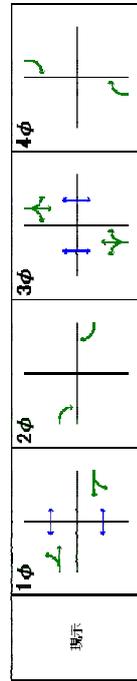
※ * : 交通容量(実1時間)



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

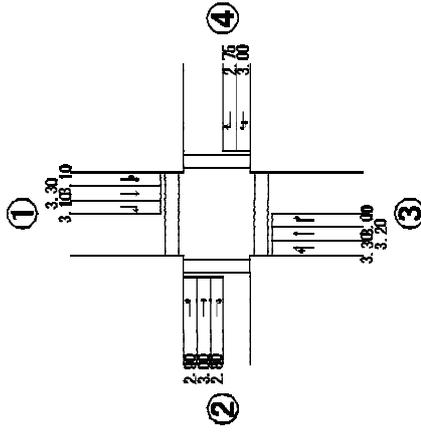
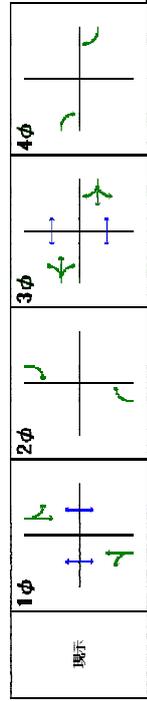
流入種別	①至十日市場		②至つきみ野		③至東		④至鶴ヶ峰	
	左折	直進	左折	直進	左折	直進	左折	直進
車線数	1	1	1	1	1	1	1	1
飽和交通流率の基本値 SB	1568	1568	1616	1505	1800	1454	1695	1800
車線幅員による補正率 αw (車線幅員)	1.000 (3.10)	1.000 (3.10)	0.950 (2.90)	1.000 (3.00)	1.000 (2.80)	1.000 (3.20)	1.000 (3.00)	1.000 (2.75)
網野分配による補正率 αG (網野分配)	1.000 (0.00)	1.000 (0.00)	1.000 (0.00)	1.000 (0.00)	1.000 (0.00)	1.000 (0.00)	1.000 (0.00)	1.000 (0.00)
大型車混入による補正率 αT (大型車混入率)	0.971 (4.29)	0.980 (2.88)	0.963 (5.52)	0.943 (8.59)	0.966 (5.00)	0.985 (2.05)	0.943 (11.94)	0.969 (4.55)
左折車混入による補正率 αLT (左折率)	0.987 (6.4)					0.955 (23.8)		0.979 (9.0)
(歩行者による低減率) L%	0.13					0.13		0.13
(有効歩時間) f p	31					31		90
(歩行者用青時間) 秒	20					20		76
横断歩行者による補正率 αL (右折率)	0.890							
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								
飽和交通流率 SA	1503	1537	1316	1419	1739	1434	1564	1744
設計交通量 q	251 (8+243)	137	181	582	60	277 (33+244)	67	641 (58+583)
右折補正交通量 qR-N					0			0
流入率の需要率 ρ	0.083	0.080	0.138	0.410	0.000	0.099	0.043	0.433
必要現示率	1φ 0.083					0.099		
	2φ	0.080					0.043	
	3φ							0.433
	4φ							0.000
有効歩時間(秒)	1φ 31				0.000			0.000
	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								0.612
現在の需要率								0.080
現在の需要率								0.433
現在の需要率								0.000
サイクル長(秒)								160

※ N = K × C

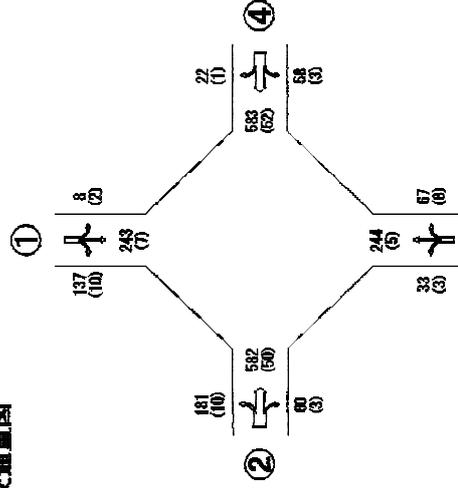
N : 実1時間現示変時右折車の捌け台数

※ * : 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

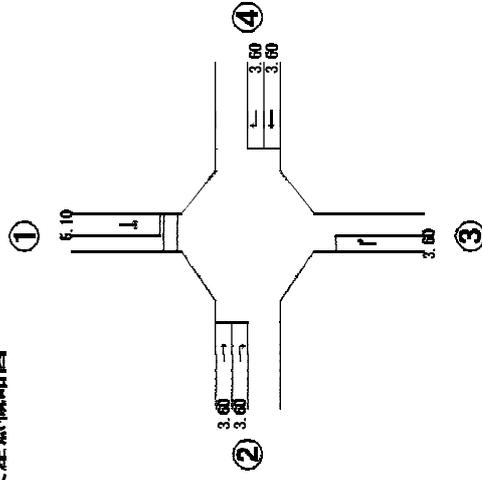
流入部	①至 横浜町田 IC		②至 つきみ野		③至 下川井 IC		④至 鶴ヶ峰	
	左折・右折	直進	左折	直進	左折	直進	左折	直進
車線の種類	1	1	1	1	1	1	1	1
車線数	1	1	1	1	1	1	1	1
船舶交通流の基本値	SB	1646	1583	1705	1400	1525	1544	1544
船舶員による補正率	αw	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000
(船舶員)	m	(5.10)	(3.60)	(3.60)	(3.60)	(3.60)	(3.60)	(3.60)
船舶空配による補正率	αG	1.000	1.000	1.000	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	0.935	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	αR	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)	q	1539	1523	1584	1392	1467	1513	1513
船舶交通流量	S A	100	232	394	126	195	169	169
設計交通量	q	(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

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

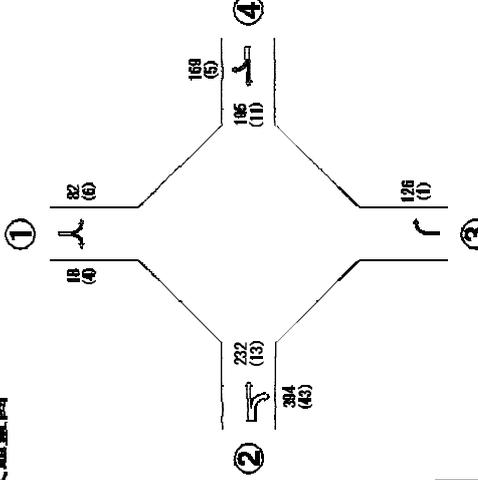
N : 実1時間現示変化時右折車の捌け台数

$\ast \ast$: 交通容量 (実1時間)

交差点概略図

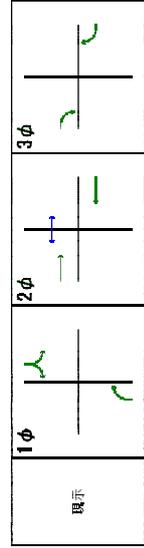


交通量図



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
流入口の需要率	1545	1545	1800	1428	1428	1428
飽和交通流率の基本値	S B	1,000	1,000	1,000	1,000	1,000
車線幅員による補正率	αw	(3.10)	(3.20)	(3.00)	(3.10)	(3.20)
(車線幅員)		1,000	1,000	1,000	1,000	1,000
総幹路配による補正率	αG	(0.00)	(0.00)	(0.00)	(0.00)	(0.00)
(細幹路配)		1,000	1,000	1,000	1,000	1,000
大型車混入による補正率	αT	0.977	0.984	0.857	0.883	0.984
(大型車混入率)		(3.37)	(4.46)	(2.30)	(23.81)	(18.85)
左折車混入による補正率	$\alpha L T$	0.899				
(左折率)		(50.9)				
(非行者による低減率)	L %	0.12			0.12	
(有効車時間)	f p	51			37	
(歩行者用車時間)	f	42			28	
機師歩行者による補正率	$\alpha R T$	0.909			0.909	
右折車混入による補正率	$\alpha R L$	1.000			1.000	
(右折率)		(0.0)			(0.0)	
(右折車の通過確率)	R %	0.665			1.000	
(有効車時間)	f	54			37	
(現示変更目による台数増分)		1(32)				
KER: 台/サイクル						
(交差点内滞留台数)						
K: 台/サイクル						
飽和交通流率	S A	1357	2978	1543	1146	1419
設計交通量	q	511	610	21	122	216
(130+381)					(122+0)	
右折補正交通量	q R-N			0		
流入部の需要率	ρ	0.179	0.205	0.000	0.106	0.152
必要現示率	1 ϕ	0.179	0.179	0.179	0.179	0.357
	2 ϕ		0.026	0.000	0.026	0.026
	3 ϕ					
有効車時間(秒)	1 ϕ	51	54	8	110	110
	2 ϕ		8			
	3 ϕ					
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

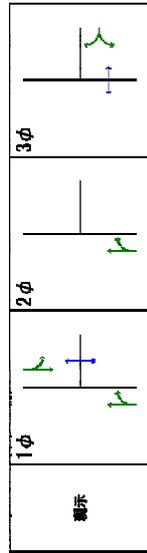
$$\ast N = K \times \frac{3600}{C}$$

N : 実1時間現示変化時右折車の捌け台数

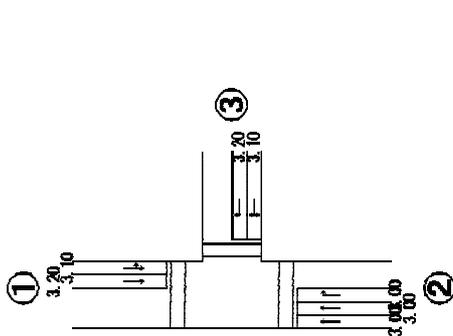
* : 交通容量(実1時間)

**** : 連続現示での使用現示

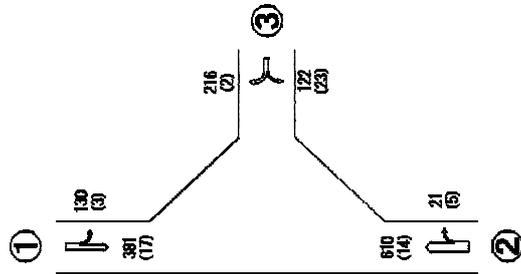
現示方式の図示



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

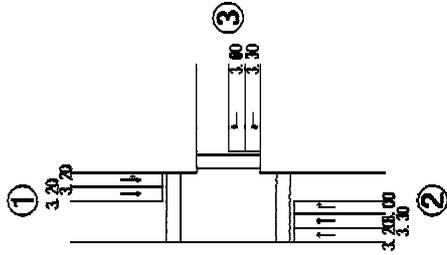
流入部 車線 の種別	①至 土市場駅		②至 瀬谷駅		③	
	左折+直進	直進	直進	右折	左折	右折
車線数	1	2	1	1	1	1
飽和交通流率の基本値 S/B	1643	1514	1506	1800	1604	
車線幅員による補正率 αw (車線幅員)	1.000 (3.20)	1.000 (3.20)	1.000 (3.00)	1.000 (3.30)	1.000 (3.60)	
縦断勾配による補正率 αG (縦断勾配)	1.000 (0.00)	1.000 (0.00)	1.000 (0.00)	1.000 (0.00)	1.000 (0.00)	
大型車混入による補正率 αT (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) L%	0.12			0.12		
(有効青時間) f p	43			31		
(歩行者用青時間) 秒	31			19		
欄干歩行者による補正率 αL				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) 秒						
(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
1φ		0.025	0.033			0.033
2φ						0.143
3φ	43	48				サイクル長(秒)
1φ		11				100
2φ						
3φ						
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	

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

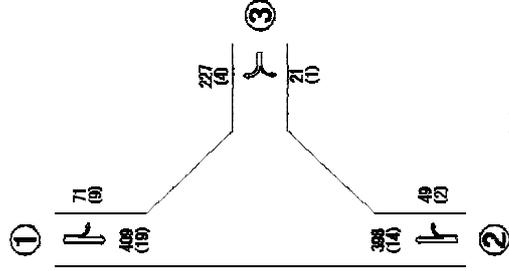
N: 実1時間現示変化時右折車の捌け台数

* : 交通容量(実1時間)

** : 連続現示での使用現示

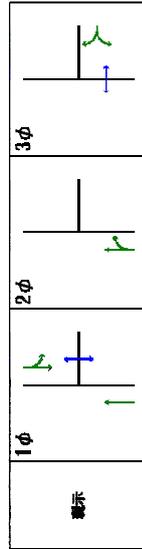


交通量図



上段: 方向割合計交通量(台)
下段: 大型車混入台数(台)

現示方式の図示



交差点概略図

現況休日交差点検討資料

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)	(0.75)	(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)	$f D$	0.12				0.12
(有効青時間)	秒	44				21
(歩行者用青時間)	秒	37				7
横断歩行者による補正率	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)
(右折車の通過補正率)	f		0.685			1.000
(有効青時間)	秒		54			21
(現示変り目のさげ台数増分)						
KER: 台/サイクル			1(42)			1(42)
(交差点内滞留台数)						
K: 台/サイクル						
飽和交通流率	SA	1290	1177	1310		
設計交通量	q	510	443	265		
(154+356)			(395+48)	(83+182)		
右折補正交通量	q R-N					
流入部の需要率	ρ	0.415	0.376	0.202		
必要現示率	1ϕ	0.415	0.327	0.415		
	2ϕ		0.049	0.049		
	3ϕ			0.202		
有効青時間(秒)	1ϕ	44	47	85		
	2ϕ		7			
	3ϕ					
信号青時間比	G/C	44/85	54/85	21/85		
可能交通容量	Ci	637	748	324		
交通容量比	q/Ci	0.801	0.592	0.818		
現示の 需要率						
交差点の 需要率						
サイクル長(秒)						

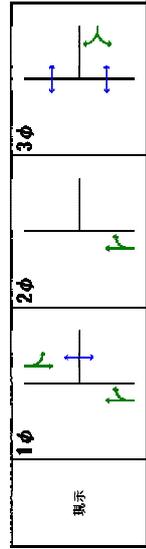
$$* N = K \times \frac{3600}{C}$$

N : 現示時間現示変化時右折車の捌け台数

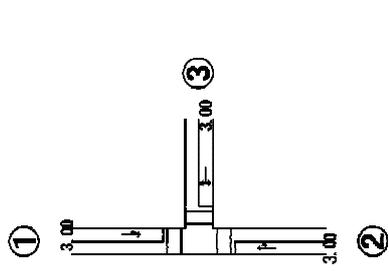
* : 交通容量 (実1時間)

** : 現示での使用現示

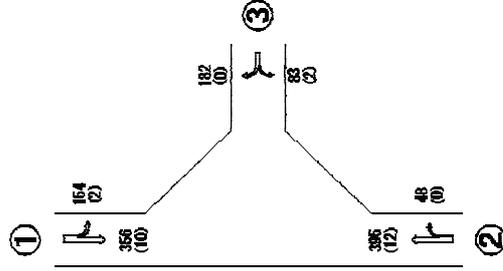
現示方式の図示



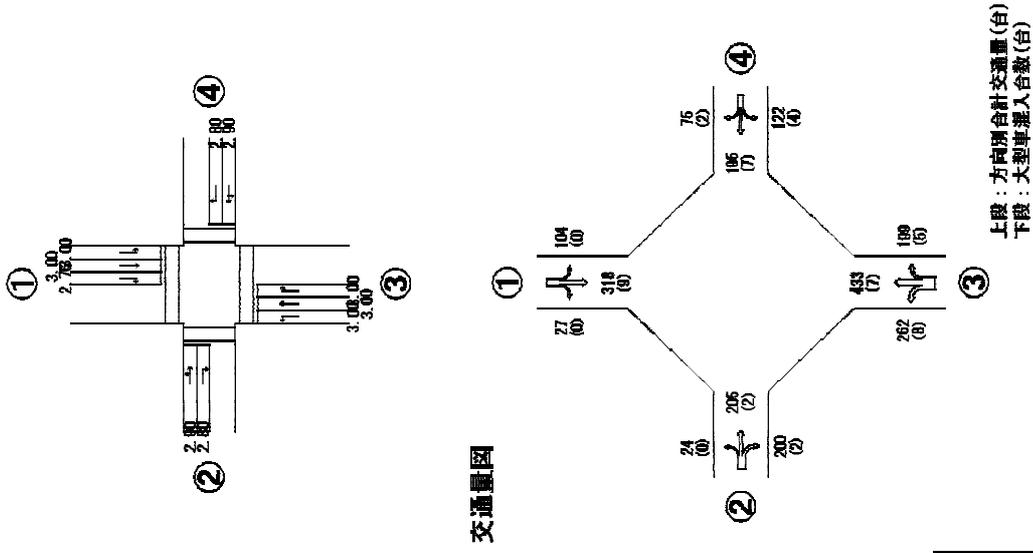
上段：方向別合計交通量(台)
下段：大型車混入台数(台)



交通量図



交差点概略図

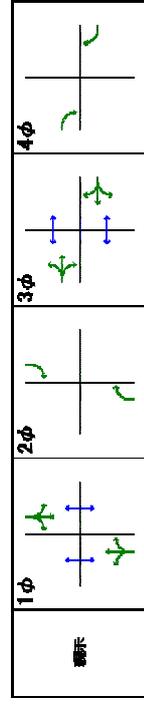


現況休日交差点検討資料

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	直進	左折	直進	左折	直進	左折	直進
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	1705	1800	1828	1800	1533	1477	1800
乗換員による補正率	αw 1.000	1.000	1.000	0.960	1.000	1.000	1.000	1.000
乗換員(乗換員)	m 3.00	(2.75)	(2.80)	(2.90)	(2.80)	(3.00)	(3.00)	(2.80)
総和分配による補正率	αG 1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000
(総和分配)	% (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 1.000	0.981	1.000	0.984	0.993	0.989	0.983	0.982
(大型車混入率)	% (0.00)	(2.83)	(0.00)	(0.87)	(1.00)	(1.62)	(2.51)	(2.67)
左折車混入による補正率	αLT 1.000	0.979	1.000	0.979	1.000	0.989	0.976	0.982
(左折率)	L% (10.5)	(10.5)	(0.00)	(10.5)	(0.00)	(1.62)	(3.47)	(2.67)
(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	0.13
(有効歩時間)	秒 35	32	35	32	35	32	35	32
(走行者目背時間)	秒 25	20	25	20	25	20	25	20
横断歩行者による補正率	αL 0.907	0.907	0.907	0.907	0.907	0.907	0.907	0.907
右折車混入による補正率	αRT 1.000	0.979	1.000	0.979	1.000	0.989	0.976	0.982
(右折率)	R% (10.5)	(10.5)	(0.00)	(10.5)	(0.00)	(1.62)	(3.47)	(2.67)
(右折車の通過確率)	f 0.806	0.806	0.806	0.806	0.806	0.806	0.806	0.806
(有効歩時間)	秒 32	32	35	32	35	32	35	32
(現示変り目のさげ台数増分)	2(72)	2(72)	2(72)	2(72)	2(72)	2(72)	2(72)	2(72)
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	SA 1562	1673	1800	1690	1787	1516	1452	1768
設計交通量	q 104	318	27	229	200	433	199	317
右折補正交通量	q R-N 0	0	0	0	0	0	0	0
流入部の必要率	ρ 0.067	0.190	0.000	0.136	0.000	0.191	0.286	0.000
必要現示率	1 φ 0.067	0.190	0.000	0.136	0.000	0.191	0.286	0.000
2 φ 0.000								
3 φ 0.000								
4 φ 0.000								
有効歩時間(秒)	1 φ 35	35	8	35	35	35	8	35
2 φ 35								
3 φ 35								
4 φ 35								
信号青時間比	G/C 35/100	35/100	8/100	32/100	9/100	35/100	8/100	32/100
可能交通容量	C i 543	586	323	541	559	480	397	454
交通容量比	q/C i 0.192	0.543	0.084	0.423	0.358	0.546	0.501	0.730
現示の必要率	0.286	0.520	0.000	0.234	0.000	0.234	0.000	0.000
サイクル長(秒)	100							

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

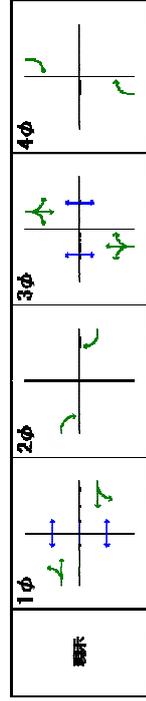
流入部	①至 つきみ野		②至 海老名		③至 鶴ヶ峰		④至 青葉台駅	
	左折	右折	左折	右折	直進	右折	左折	直進
車線数	1	1	1	1	1	1	1	1
総和交通流率の基本値 (車線幅員)	1579 (2.70)	1482 (2.90)	1596 (3.20)	1711 (3.00)	1686 (3.00)	1641 (3.00)	1632 (3.00)	1548 (3.10)
総和交通流率による補正率 (縦断勾配)	0.950 (0.00)	1.000 (0.00)	1.000 (0.00)	1.000 (0.00)	1.000 (0.00)	1.000 (0.00)	1.000 (0.00)	1.000 (0.00)
大型車混入による補正率 (大型車混入率)	0.936 (9.83)	0.941 (9.00)	0.953 (7.05)	0.830 (29.23)	0.843 (26.69)	0.931 (10.64)	0.876 (20.27)	0.907 (10.34)
左折車混入による補正率 (左折率)	0.944 (26.0)		0.890 (59.0)					
(歩行者による低減率)	0.12		0.13		0.12			
(有効歩時間)	70		35		70			
(歩行者用青時間)	60		25		60			
横断歩行者による補正率 (右折率)							0.689 (70)	
右折車混入による補正率 (右折率)		0.506 (70)					2.46)	
(右折車の通過確率)								
(有効歩時間)								
(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 (77+52)	261
右折補正交通量	q R-N	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				0.181
4φ					0.256	0.326		0.346
有効歩時間(秒)	1φ		35					0.000
2φ								0.000
3φ	70			32				35
4φ					70			70
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	298
交通容量比	q/C i	0.790	0.389	0.527	0.687	0.584	0.192	0.433

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

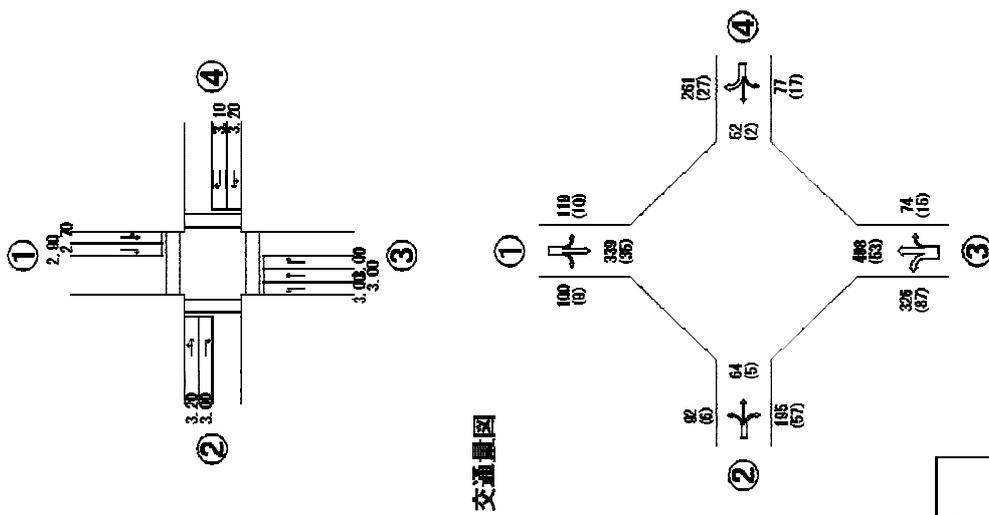
N: 実1時間現示変化時右折車の捌け台数

* *: 交通容量 (実1時間)

現示方式の現示

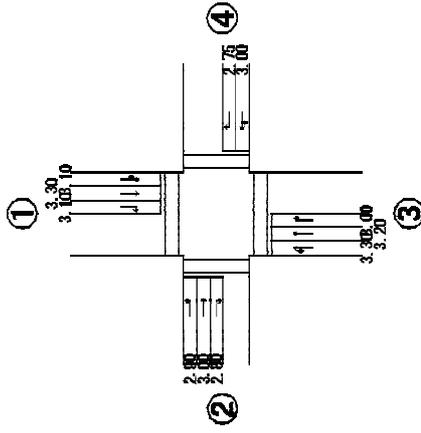


上段: 方向別合計交通量(台)
下段: 大型車混入台数(台)

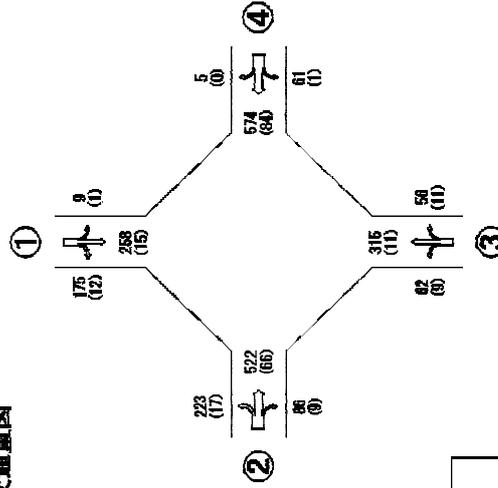


交通量図

交差点標路図



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

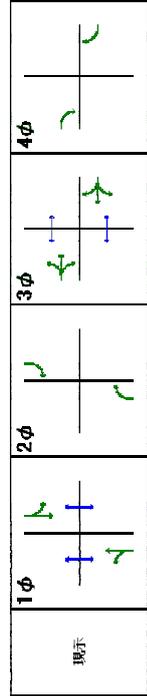
流入部	①至十日市場		②至つきみ野		③至泉		④至鶴ヶ峰			
	左折	直進	右折	直進	右折	直進	右折	左折	直進	右折
車線数	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1
飽和交通流率の基本値 SB	1594	1594	1642	1544	1800	1491	1779	1656	1800	1800
車線幅員による補正率 αw (車線幅員)	1.000 (3.10)	1.000 (3.10)	0.950 (2.90)	1.000 (3.00)	1.000 (2.80)	1.000 (3.20)	1.000 (3.00)	1.000 (3.00)	1.000 (2.75)	1.000 (2.75)
網野凸配による補正率 αG (網野凸配)	1.000 (0.00)	1.000 (0.00)	1.000 (0.00)	1.000 (0.00)	1.000 (0.00)	1.000 (0.00)	1.000 (0.00)	1.000 (0.00)	1.000 (0.00)	1.000 (0.00)
大型車混入による補正率 αT (大型車混入率)	0.959 (6.17)	0.961 (6.86)	0.949 (7.62)	0.919 (12.64)	0.932 (10.47)	0.976 (3.49)	0.879 (19.64)	0.914 (13.39)	1.000 (0.00)	1.000 (0.00)
左折車混入による補正率 αLT (左折率)	0.987 (6.7)					0.938 (32.9)		0.977 (9.6)		
(歩行者による低減率) L%	0.13		0.13			0.13		0.13		
(有効歩時間) f	29		29			29		95		
(歩行者用青時間) 秒	18		81			18		81		
横断歩行者による補正率 αL (右折率)			0.889							
右折車混入による補正率 αRT (右折率)					0.554					0.583
(右折車の通過確率) R%					95					95
(有効歩時間) 秒					2(43)					2(43)
(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	1717	1316	1419	1455	1564	1479	1800	1800
設計交通量 q	267 (9+258)		175	223	522 (62+315)	377	56	635 (61+574)	5	5
右折補正交通量 qR-N					0					0
流入部の必要率 ρ	0.088		0.102	0.169	0.368	0.135	0.036	0.429	0.000	0.000
必要現示率	0.088		0.102	0.169	0.368	0.135	0.036	0.429	0.000	0.000
有効歩時間(秒)	1φ								2φ	
2φ										
3φ										
4φ										
サイクル長(秒)	1φ								2φ	
2φ										
3φ										
4φ										
信号青時間比 G/C	29/165	16/165	95/165	8/165	8/165	29/165	16/165	95/165	8/165	8/165
可能交通容量 C-i	166	166	768	817	450	490	152	852	507	507
交通容量比 q/C-i	0.500	1.054	0.294	0.639	0.191	0.769	0.368	0.745	0.010	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)

現示方式の図示



現況混雑交差点検討資料

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

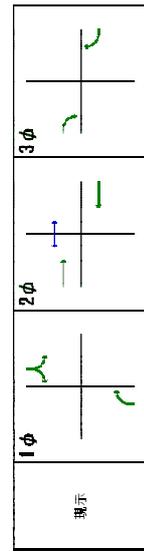
流入部	①至 横浜町田 IC		②至 つきみ野		③至 下山井 IC		④至 鶴ヶ峰	
	左折	右折	直進	右折	直進	右折	直進	右折
車線の種類	1	1	1	1	1	1	1	1
車線数	1671	1718	1564	1718	1449	1517	1583	1583
船舶交通流の基本値	SB	1718	1664	1718	1449	1517	1583	1583
船舶員による補正率	αw	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000
(船舶員)	m	(3.60)	(3.60)	(3.60)	(3.60)	(3.60)	(3.60)	(3.60)
船舶分配による補正率	αG	1.000	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)	(0.00)
大型車混入による補正率	αT	0.974	0.922	0.981	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						
(現不変り目のさばり台数増分)	KER	2 (65)						
(交差点内滞留台数)	K							
(右/サイクル)	q	1539	1523	1584	1465	1513	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	ρ	0.069	0.154	0.265	0.075	0.165	0.090	0.090
有効歩時間(秒)	1φ	20			20			
	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

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

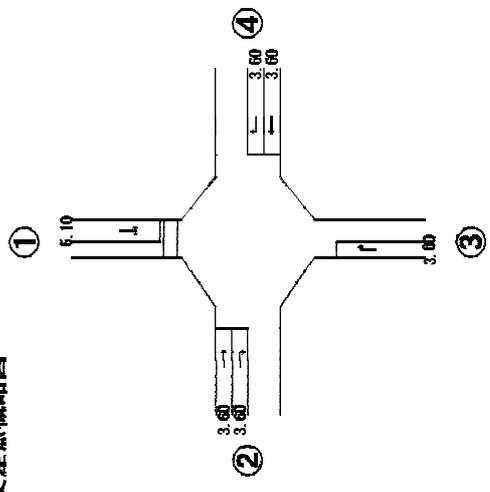
N : 第1時間現示変化時右折車の捌け台数

* : 交通容量 (実1時間)

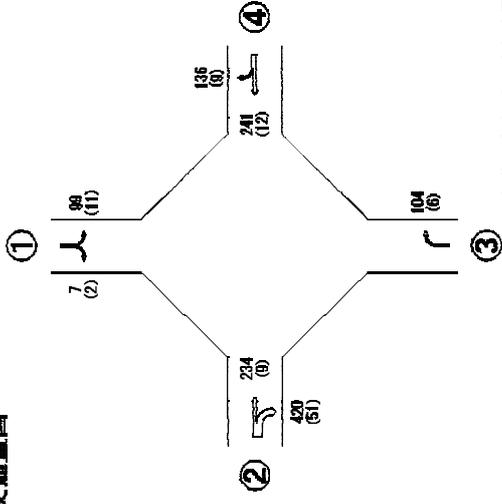
現示方式の図示



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
車線の種別	1	2	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1
車線の本数	1570	1570	1800	1429	1570	1532	1800	1429	1570	1429	1429	1429
飽和交通流量の基本値	S B	S B	S B	S B	S B	S B	S B	S B	S B	S B	S B	S B
飽和交通流量の必要率	αw											
車線幅員による補正率	m	m	m	m	m	m	m	m	m	m	m	m
(車線幅員)	(3.10)	(3.10)	(3.00)	(3.10)	(3.10)	(3.20)	(3.00)	(3.10)	(3.10)	(3.10)	(3.20)	(3.20)
縦断勾配による補正率	αG											
(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)
大型車混入による補正率	αT											
(大型車混入率)	(5.70)	(5.70)	(7.22)	(4.05)	(5.70)	(4.05)	(5.70)	(4.05)	(5.70)	(4.05)	(5.70)	(4.05)
左折車混入による補正率	$\alpha L T$											
(左折率)	(51.7)	(51.7)	(51.7)	(51.7)	(51.7)	(51.7)	(51.7)	(51.7)	(51.7)	(51.7)	(51.7)	(51.7)
(歩行者による低減率)	L%											
(有効歩時間)	f p	f p	f p	f p	f p	f p	f p	f p	f p	f p	f p	f p
(歩行者歩行時間)	秒	秒	秒	秒	秒	秒	秒	秒	秒	秒	秒	秒
樹歩行者による補正率	αL											
(樹歩行者歩行時間)	秒	秒	秒	秒	秒	秒	秒	秒	秒	秒	秒	秒
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	f	f	f	f	f	f	f	f	f	f	f
(有効歩時間)	秒	秒	秒	秒	秒	秒	秒	秒	秒	秒	秒	秒
(表示変り目のさげ右数増分)	KER											
(交差点内滞留台数)	K	K	K	K	K	K	K	K	K	K	K	K
(交差点内滞留台数)	1(40)	1(40)	1(40)	1(40)	1(40)	1(40)	1(40)	1(40)	1(40)	1(40)	1(40)	1(40)
飽和交通流量	S A	S A	S A	S A	S A	S A	S A	S A	S A	S A	S A	S A
設計交通量	q	q	q	q	q	q	q	q	q	q	q	q
右折補正交通量	q R-N											
流入部の必要率	ρ											
必要現示率	1- ϕ											
	2- ϕ											
	3- ϕ											
有効歩時間(秒)	1- ϕ											
	2- ϕ											
	3- ϕ											
信号青時間比	G/C											
可能交通容量	C i	C i	C i	C i	C i	C i	C i	C i	C i	C i	C i	C i
交通容量比	q/C i											
現示の必要率	0.222	0.222	0.222	0.222	0.222	0.222	0.222	0.222	0.222	0.222	0.222	0.222
	0.193	0.193	0.193	0.193	0.193	0.193	0.193	0.193	0.193	0.193	0.193	0.193
	0.039	0.039	0.039	0.039	0.039	0.039	0.039	0.039	0.039	0.039	0.039	0.039
	0.188	0.188	0.188	0.188	0.188	0.188	0.188	0.188	0.188	0.188	0.188	0.188
サイクル長(秒)	90	90	90	90	90	90	90	90	90	90	90	90
	31	31	31	31	31	31	31	31	31	31	31	31
	31/90	31/90	31/90	31/90	31/90	31/90	31/90	31/90	31/90	31/90	31/90	31/90
	402	402	402	402	402	402	402	402	402	402	402	402
	0.420	0.420	0.420	0.420	0.420	0.420	0.420	0.420	0.420	0.420	0.420	0.420

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

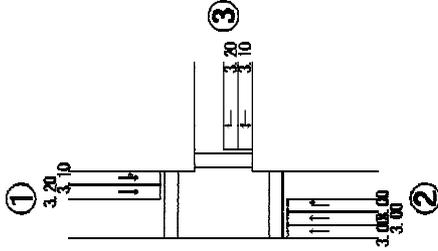
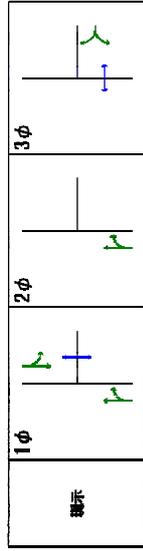
N : 実工時間現示変化時右折車の削け台数

* : 交通容量 (実工時間)

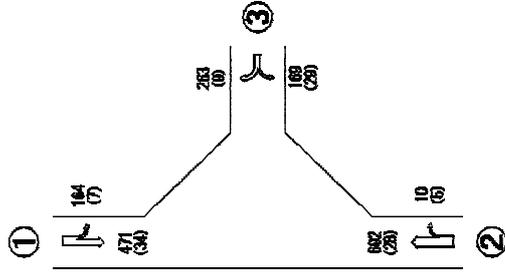
** : 連続現示での使用現示

*** : 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	
(総車道幅員)	(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	αL 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	
権限歩行者による補正率	αR					
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 BR : 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	2956	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	
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			
	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	

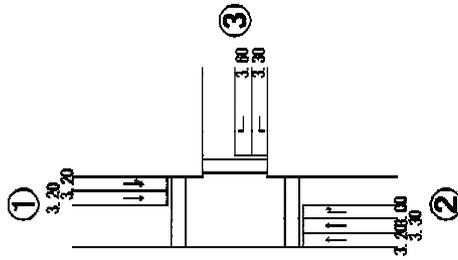
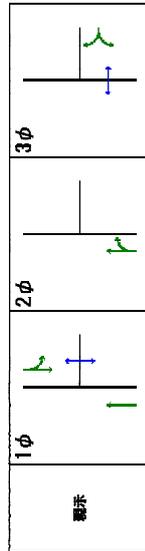
$$\ast N = K \times \frac{3600}{C}$$

N : 実1時間現示変化時右折車の捌け台数

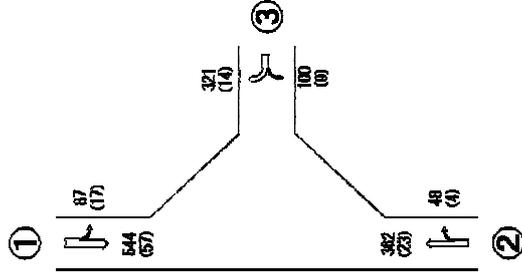
$\ast \ast$: 交通容量(実1時間)

$\ast \ast \ast \ast$: 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

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

現況混雑交差点検討資料

流入部	①至 ②		②至 ③	
	①至 十日市場 左折・直進 I	②至 市場 直進・右折 I	②至 市場 直進・右折 I	②至 市場 左折・右折 I
車線の種別	1	1	1	1
車線数	1413	1387	1391	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)	0.962 (23.0)	0.962 (23.0)
左折車混入による補正率	αLT	0.12 18 4	0.12 18 4	0.12 18 4
(左折率)	L%	0.973	0.973	0.973
(歩行者による低減率)	f	0.899 (15.4)	0.899 (15.4)	0.899 (15.4)
(有効歩時間)	f	0.708 54	0.708 54	0.708 54
(歩行者歩行速度)	秒	1.000 18	1.000 18	1.000 18
横断歩行者による補正率	αL	1.000 18	1.000 18	1.000 18
横断歩行者による補正率	αL	1.000 18	1.000 18	1.000 18
右折車混入による補正率	αRT	1.000 (58.8)	1.000 (58.8)	1.000 (58.8)
(右折率)	R%	0.708 54	0.708 54	0.708 54
(右折車の通過確率)	f	1.000 18	1.000 18	1.000 18
(有効歩時間)	秒	1.000 18	1.000 18	1.000 18
(現示変り目のさばけ台数増分)	KER	1.000 18	1.000 18	1.000 18
KER:台/サイクル		1.000 18	1.000 18	1.000 18
(交差点内滞留台数)	K	1.000 18	1.000 18	1.000 18
K:台/サイクル		1.000 18	1.000 18	1.000 18
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	0.049
	3φ	0.195	0.195	0.195
有効歩時間(秒)	1φ	44	47	サイクル長(秒)
	2φ	7	7	82
	3φ	18	18	
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		0.346	0.381	0.195
必要現示率		0.346	0.332	0.346
		0.049	0.049	0.049
		0.195	0.195	0.195
		サイクル長(秒)	82	

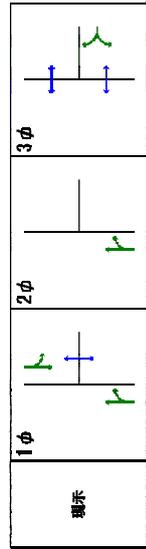
$$※ N = K \times \frac{3600}{C}$$

N : 実1時間現示変化時右折車の捌け台数

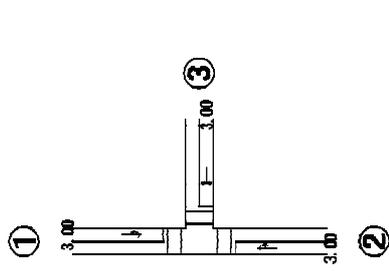
※ * : 交通容量 (実1時間)

※ **** : 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

