

クリエイトS・D綾瀬上土棚店

新設に伴う

交通報告書

目 次

1．概要

- (1) 目的1
- (2) 店舗計画の概要1

2．交通量予測

- (1) 交通量調査.....1
- (2) 交通量調査の結果.....2

3．交通計画

- (1) 来店交通量の予測.....6
- (2) 方面別来店台数の予測.....7
- (3) 交差点需要率及び交通容量の算出.....10
 - 1) 交通量の算出.....10
 - 2) 交差点需要率及び交通容量比の算出14
 - 3) 無信号交差点の交通容量評価.....15

< 別表 > 交差点需要率の算定

< 資料 > 交通調査結果

1．概要

(1) 目的

本報告書は、大規模小売店舗立地法に基づく新設の届出の要件である交通計画に関するものです。交通状況について該店舗周辺の現状を確認し、その開店後の予測を行い、届出に必要な交通影響評価を行うことを目的としています。

(2) 店舗計画の概要

交通に関連するクリエイイトS・D綾瀬上土棚店の店舗計画概要は、表1.に示すとおりです。

表1．店舗計画の概要

店 舗 名	クリエイイトS・D綾瀬上土棚店
主な販売品目	総合
営業時間	9：00～22：00
店舗面積	1,297 m ²
必要駐車台数	49 台
駐車場台数	50 台
所在地	神奈川県綾瀬市上土棚北4丁目453 ほか

2．交通量予測

計画地周辺の交通状況を把握するため、交通量調査を実施しました。

(1) 交通量調査

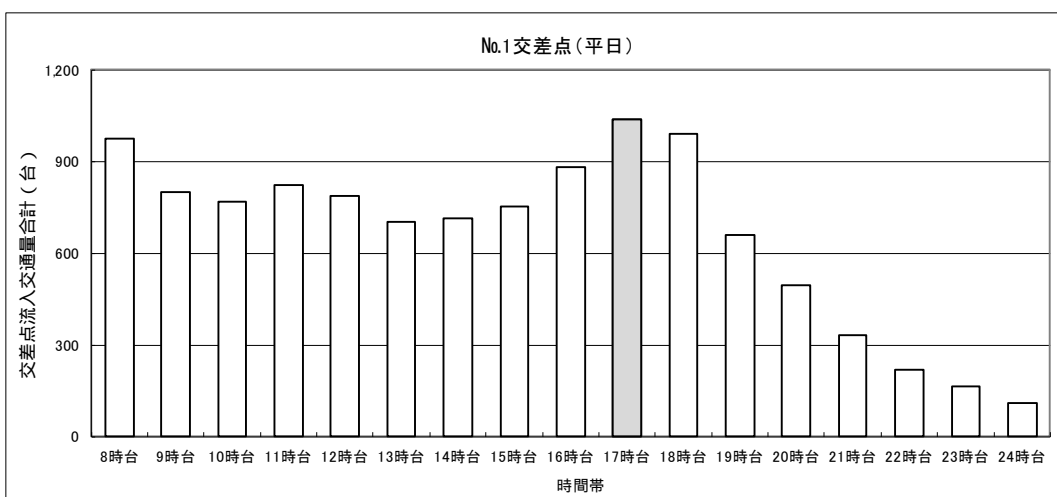
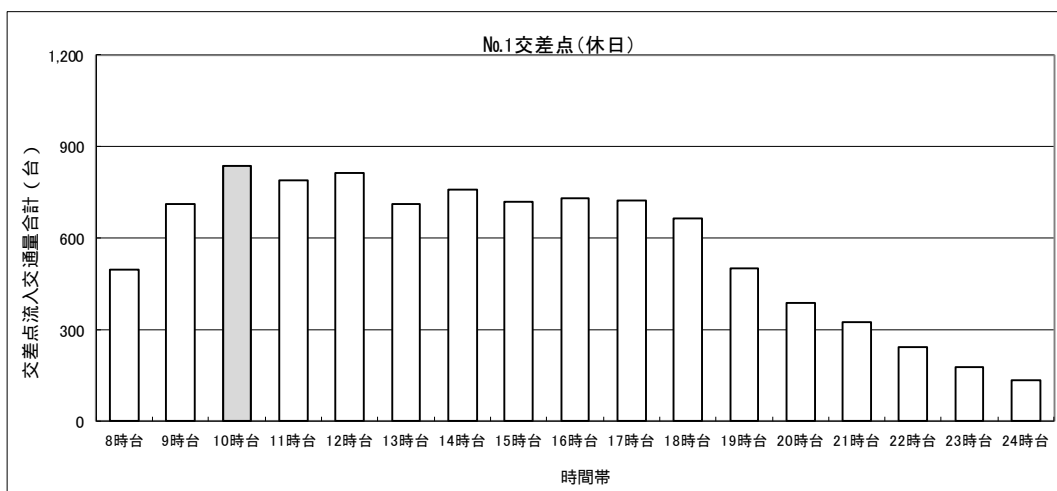
調査の概要は下記のとおりです。

調 査 年 月 日	休日：令和7年8月31日（日）8:00～24:00（17時間調査） 平日：令和7年9月 1日（月）8:00～24:00（17時間調査）			
調 査 場 所	計画地周辺の№1交差点～№4交差点の4ヶ所			
調 査 方 法	調査地点に於いて交差点を通過する車両を車種別・方向別・時間別にカウンターを用いて観測し、歩行者・自転車も含めて調査表に記録する。			
	車種別			
	車 種		内 容	車頭番号
	普通車	乗用車	乗用車、ワゴン、軽乗用車等	3 , 5 , 7
		小型貨物車	小型トラック、ライトバン、軽トラック等	4 , 6
	大型車	バス	マイクロバス、路線バス、観光バス等	2
		大型貨物車	大型トラック、タンクローリー等	1 , 9 , 0
	二 輪 車		原付、自動二輪車	-
車頭番号8の特殊車及び外交官ナンバーは大きさ・形状により該当する車種に分類して観測する				

(2) 交通量調査の結果

交差点名：№1 交差点

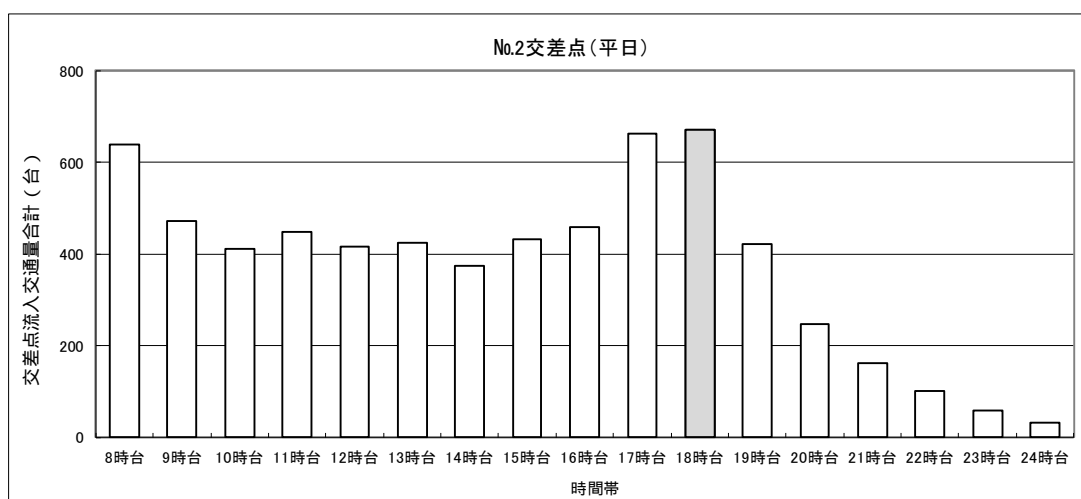
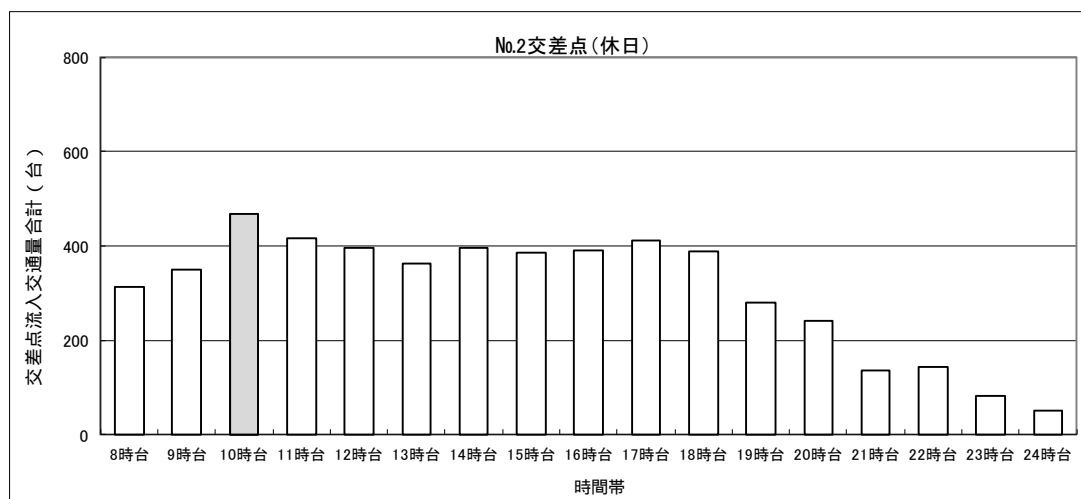
流入方向 時間帯	(休日)				(平日)				(単位：台)	
	B 西より	C 南より	D 東より	計	B 西より	C 南より	D 東より	計		
8時台	143	97	256	496	272	219	485	976		
9時台	220	120	371	711	275	184	341	800		
10時台	283	156	398	837	220	191	357	768		
11時台	297	163	331	791	293	185	343	821		
12時台	306	166	343	815	299	175	315	789		
13時台	262	149	300	711	255	164	284	703		
14時台	287	158	315	760	257	154	301	712		
15時台	301	148	270	719	283	191	280	754		
16時台	299	144	287	730	324	232	324	880		
17時台	316	137	272	725	376	307	354	1,037		
18時台	303	121	240	664	331	282	379	992		
19時台	214	93	194	501	249	163	249	661		
20時台	149	87	153	389	174	116	204	494		
21時台	125	55	146	326	149	62	120	331		
22時台	116	32	95	243	94	35	89	218		
23時台	84	17	74	175	74	23	68	165		
24時台	65	13	54	132	50	13	47	110		
合計	3,770	1,856	4,099	9,725	3,975	2,696	4,540	11,211		



網かけ部は交差点流入交通量合計ピーク時を示す

交差点名：No.2 交差点

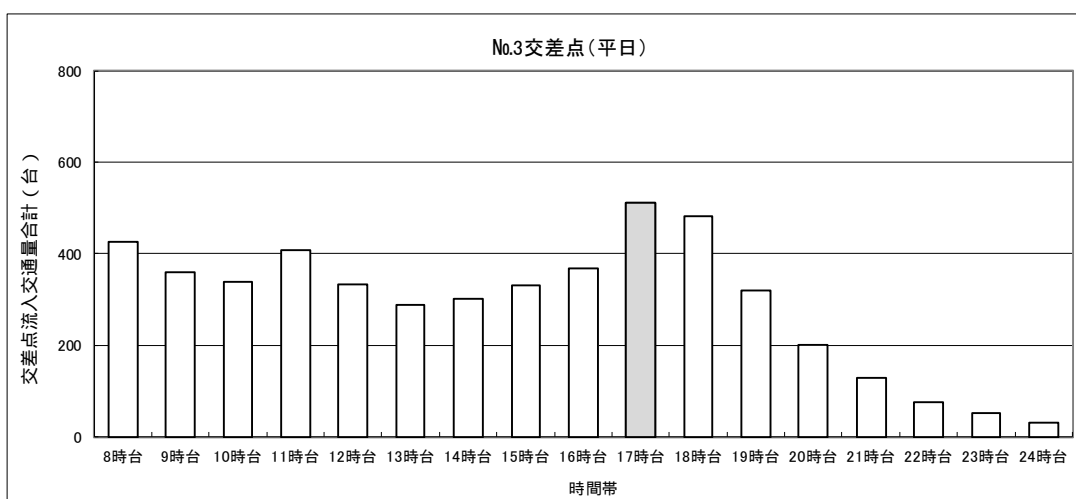
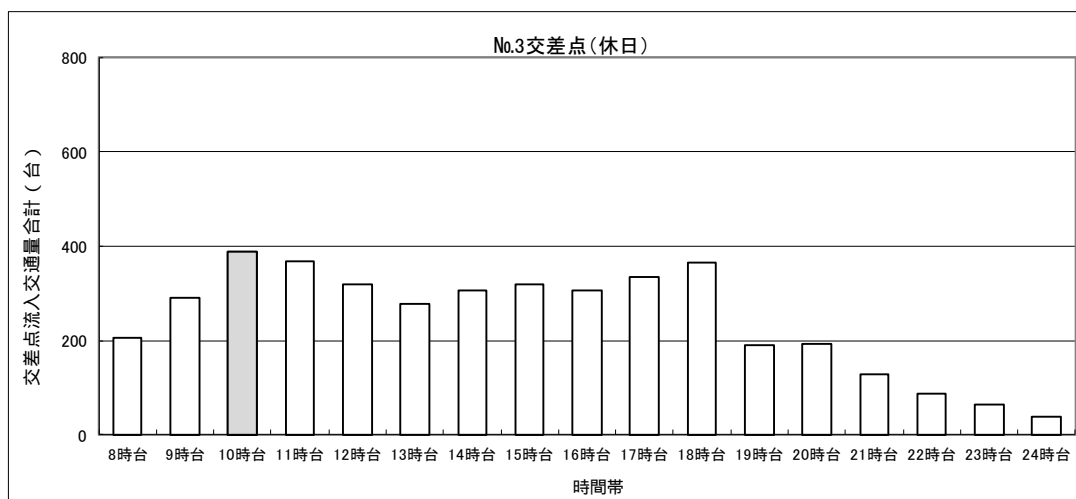
流入方向 時間帯	(休日)					(平日)				
	A 北より	B 西より	C 南より	D 東より	計	A 北より	B 西より	C 南より	D 東より	計
8時台	100	102	38	73	313	190	177	117	156	640
9時台	96	100	58	97	351	143	147	79	104	473
10時台	145	153	64	106	468	104	123	73	111	411
11時台	93	163	76	85	417	116	158	77	99	450
12時台	112	126	56	103	397	106	144	62	104	416
13時台	101	115	59	89	364	129	122	83	92	426
14時台	107	126	80	83	396	117	120	69	68	374
15時台	99	145	54	89	387	128	135	73	96	432
16時台	102	127	74	87	390	113	136	103	108	460
17時台	107	125	79	100	411	174	236	124	129	663
18時台	113	126	70	79	388	157	239	137	138	671
19時台	74	88	46	73	281	102	147	79	95	423
20時台	63	74	37	67	241	67	82	34	64	247
21時台	31	42	21	41	135	39	41	31	51	162
22時台	34	42	17	51	144	25	28	13	35	101
23時台	19	24	10	28	81	12	17	9	20	58
24時台	12	14	6	18	50	6	12	4	11	33
合計	1,408	1,692	845	1,269	5,214	1,728	2,064	1,167	1,481	6,440



網かけ部は交差点流入交通量合計ピーク時を示す

交差点名：№ 3 交差点

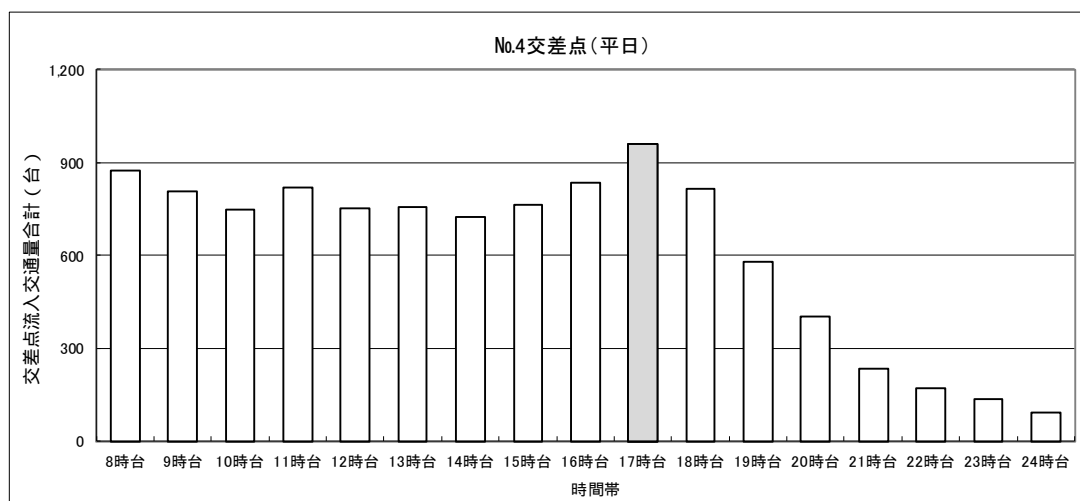
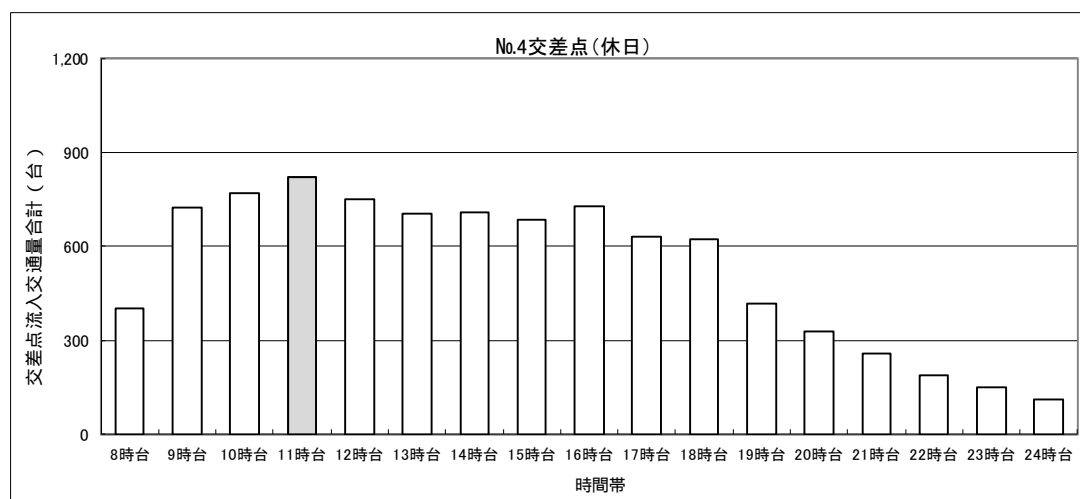
流入方向 時間帯	(休日)				(平日)				(単位：台)	
	A 北より	B 西より	C 東より	計	A 北より	B 西より	C 東より	計		
8時台	46	68	92	206	101	135	190	426		
9時台	77	81	132	290	107	102	151	360		
10時台	110	121	158	389	108	94	138	340		
11時台	115	127	126	368	116	122	169	407		
12時台	103	96	120	319	102	107	125	334		
13時台	86	66	125	277	63	94	130	287		
14時台	93	94	118	305	83	96	122	301		
15時台	109	103	107	319	100	108	123	331		
16時台	105	86	116	307	97	111	160	368		
17時台	94	100	141	335	146	170	194	510		
18時台	175	92	99	366	144	163	174	481		
19時台	61	63	65	189	98	103	118	319		
20時台	60	53	80	193	53	61	87	201		
21時台	34	42	52	128	31	39	59	129		
22時台	10	32	45	87	15	20	40	75		
23時台	9	24	32	65	9	15	29	53		
24時台	5	14	20	39	5	7	18	30		
合計	1,292	1,262	1,628	4,182	1,378	1,547	2,027	4,952		



網かけ部は交差点流入交通量合計ピーク時を示す

交差点名：№ 4 交差点

		(休日)					(平日)					(単位：台)	
流入方向 時間帯		A 北より	B 西より	C 南より	D 東より	計	A 北より	B 西より	C 南より	D 東より	計		
8時台		8	178	45	172	403	35	406	104	328	873		
9時台		15	307	84	318	724	22	376	134	274	806		
10時台		28	325	88	327	768	23	329	100	297	749		
11時台		26	414	87	294	821	26	384	136	275	821		
12時台		19	397	77	256	749	21	363	87	282	753		
13時台		16	345	78	264	703	16	380	77	282	755		
14時台		13	365	82	246	706	26	353	73	275	727		
15時台		20	355	80	228	683	17	390	89	267	763		
16時台		13	361	82	270	726	19	408	107	302	836		
17時台		10	328	94	198	630	34	474	127	324	959		
18時台		21	341	70	192	624	24	421	86	285	816		
19時台		11	234	33	138	416	13	321	58	186	578		
20時台		9	182	23	113	327	9	190	50	156	405		
21時台		3	136	19	98	256	6	110	13	104	233		
22時台		3	108	10	67	188	3	79	11	80	173		
23時台		2	83	7	58	150	3	62	9	62	136		
24時台		1	62	4	44	111	1	45	6	43	95		
合計		218	4,521	963	3,283	8,985	298	5,091	1,267	3,822	10,478		



網かけ部は交差点流入交通量合計ピーク時を示す

3 . 交通計画

(1) 来店交通量の予測

	各項目算出のための計算式等	
行政人口	82,563 人	綾瀬市ホームページより 令和 8 年 5 月 1 日現在
地区の区分	その他地区	準工業地域
S : 店舗面積 (小数点第 4 位四捨五入)	1.297 千 m ²	
A : 店舗面積当たり 日来客数原単位	1,061 人/千 m ²	人口 40 万人未満 店舗面積 5 千 m ² 未満 : 1,100-30 S
B : ピーク率	14.4%	指針による
L : 駅からの距離	1,600m	小田急江ノ島線 長後駅
C : 自動車分担率	80%	人口 10 万未満 その他地区 : 80
D : 平均乗車人員	2.0 人/台	10,000 m ² 未満 : 2.0
E : 平均駐車時間係数	0.619	10,000 m ² 未満 : (30 + 5.5 S) ÷ 60
日来店台数	550 台/日	$A \times S \times C \div D$
ピーク 1 時間来店台数	79 台	$A \times S \times B \times C \div D$
必要駐車台数 (小数点以下四捨五入)	49 台	$A \times S \times B \times C \div D \times E$

(2) 方面別来店台数の予測

商圈を半径 1km 以内と考え、エリアを 8 方面に分け、エリア別世帯数構成比により方面別ピーク時来店台数を予測しました。

表 2. 方面別ピーク時来店台数予測

方面	世帯数 (構成比)	予測来店数
方面	1,820(20.3%)	16
方面	618(6.9%)	5
方面	1,613(18.0%)	14
方面	1,664(18.5%)	15
方面	544(6.1%)	5
方面	638(7.1%)	6
方面	1,390(15.5%)	12
方面	684(7.6%)	6
計	8,971(100.0%)	79

上記結果を次ページの図 1. 方面別来店予測範囲図と、次々ページの図 2. 車両経路図に示します。

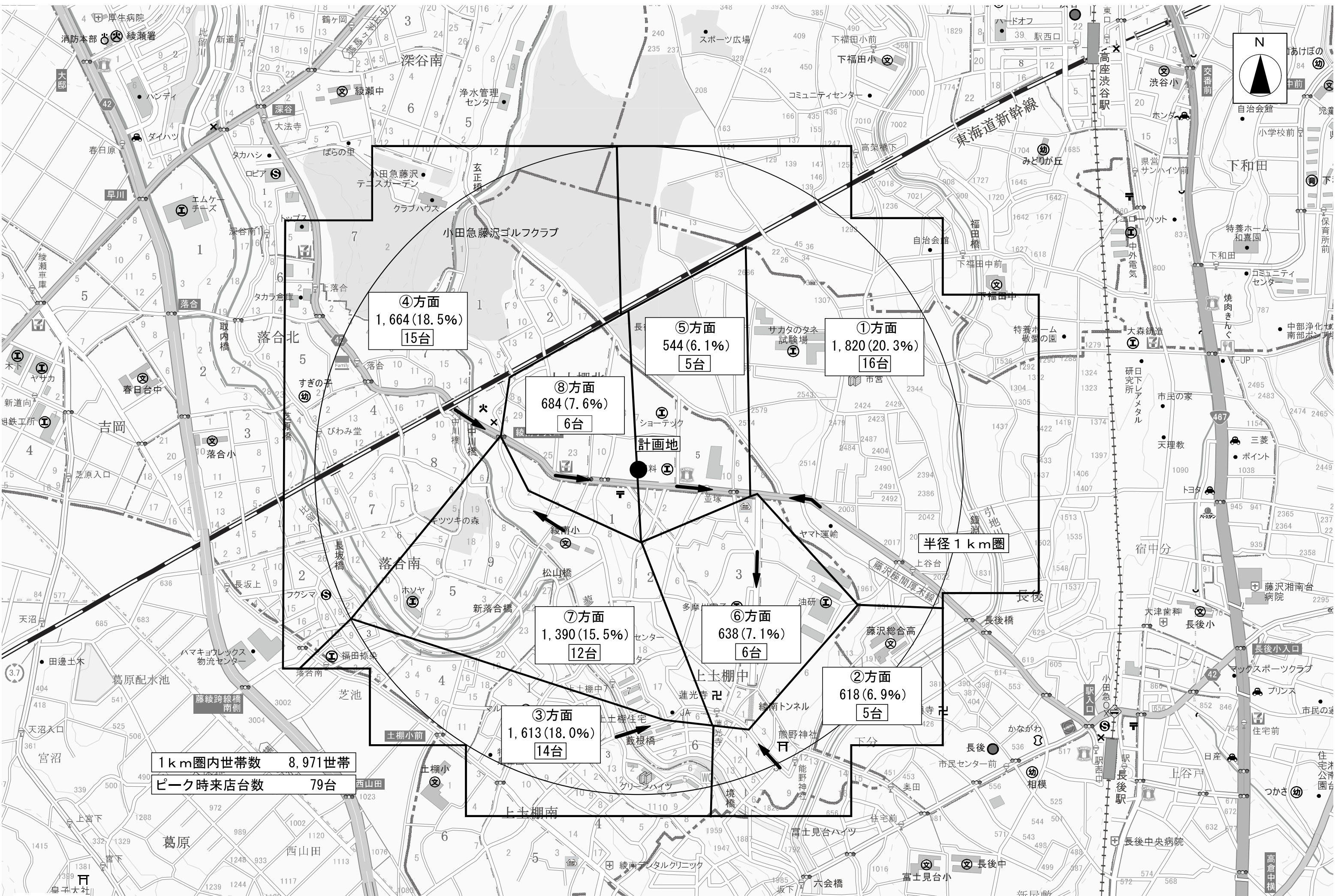


図1. 方面別来店予測範囲図(1 : 10,000) (仮称) クリエイトS D綾瀬上土棚北店

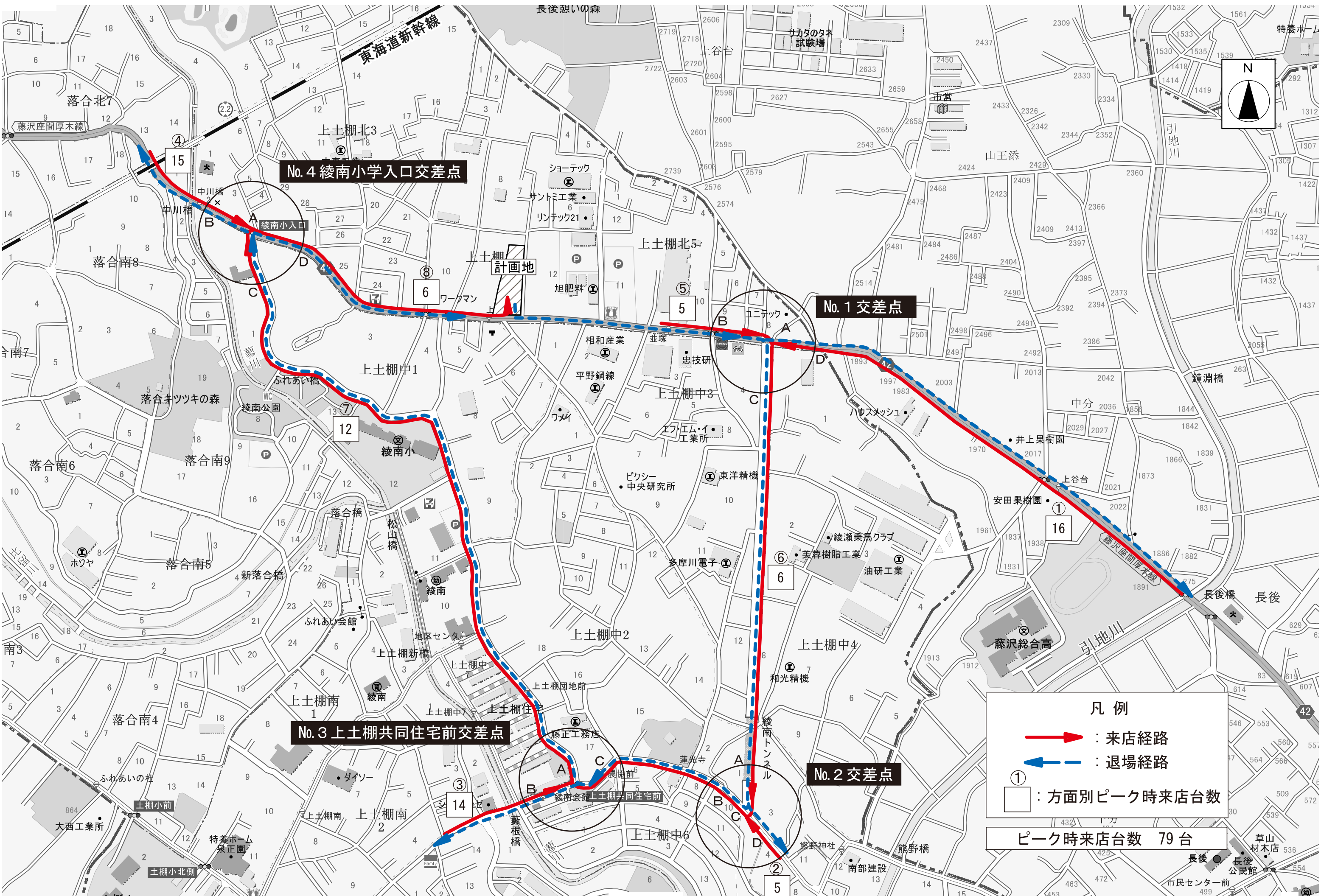


図2. 車両経路図(1 : 5,000) クリエイトSD綾瀬上土棚北店

(3) 交差点需要率及び交通容量の算出

現況交通量に計画店舗へのピーク時間帯における来店及び退店車両台数を加算して、開店後の交通量及び交差点需要率を算出した。

なお、ピーク時間帯は、現況交通量における交差点流入交通量合計台数が最も多い時間帯としました。

1) 交通量の算出

各交差点において、現況ピーク時交通量に開店後に発生する交通量を加算して、現況、開店後の交通量の比較を行いました。開店前後の交差点方向別交通量比較は図3.開店前後の交差点方向別交通量比較に示すとおりです。

No 1 交差点

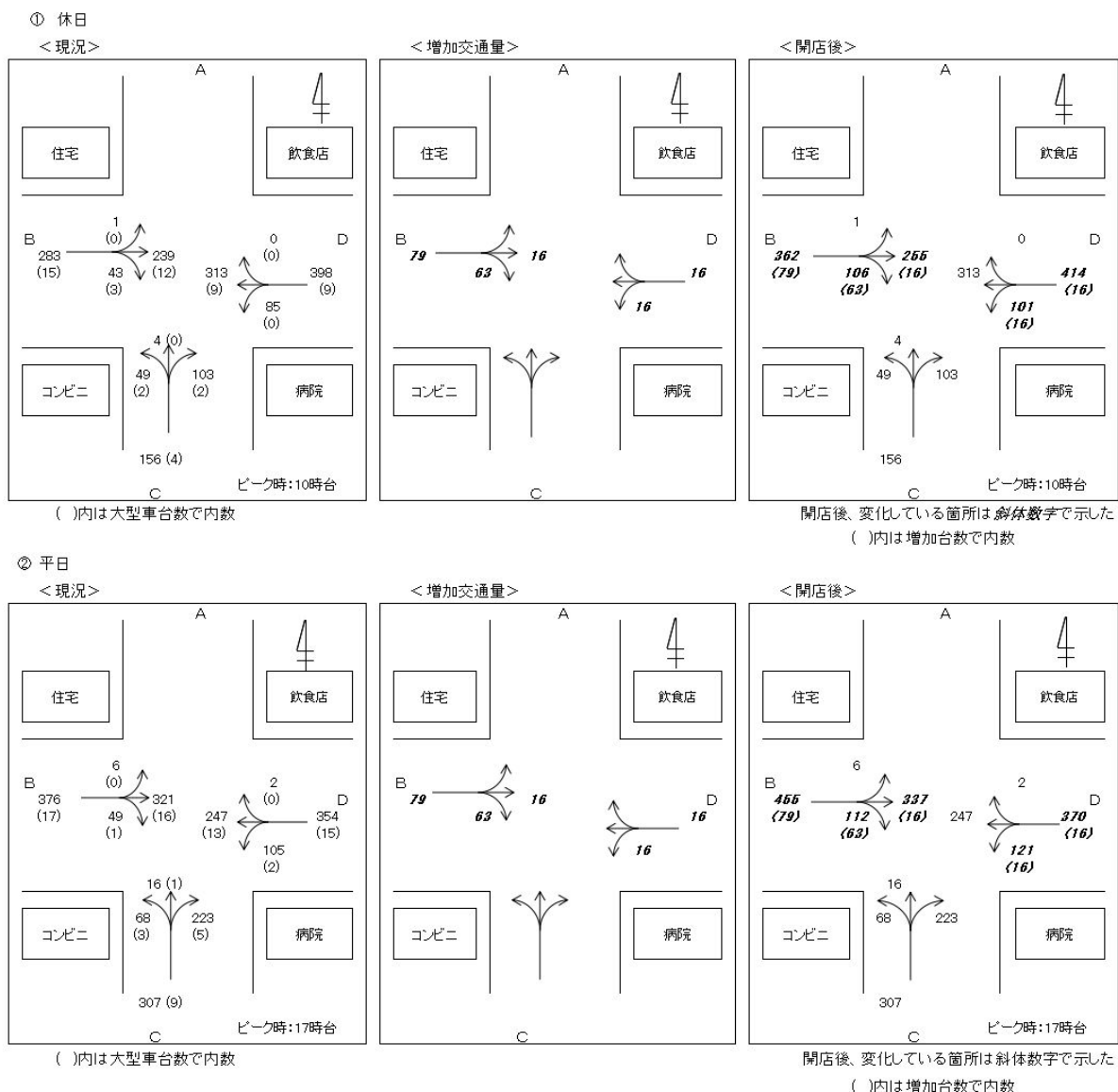
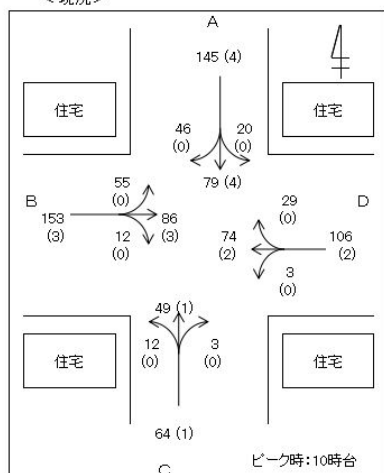


図3(1) 開店前後の交差点方向別交通量比較

№ 2 交差点

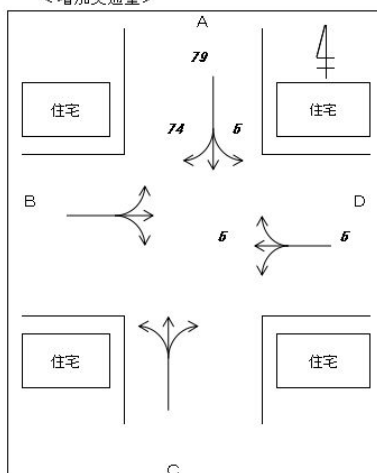
① 休日

< 現況 >

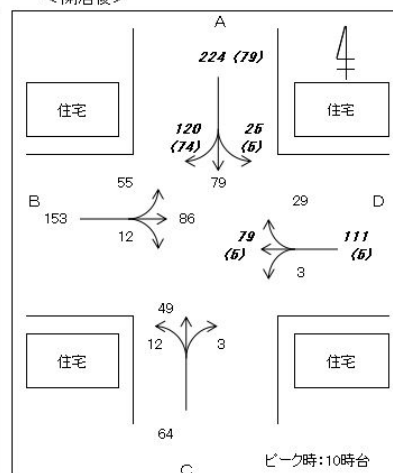


()内は大型車台数で内数

< 増加交通量 >



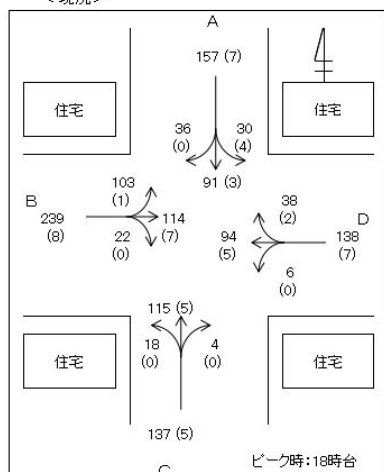
< 開店後 >



開店後、変化している箇所は斜体数字で示した
()内は増加台数で内数

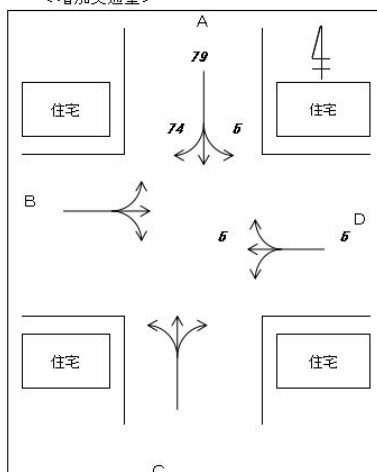
② 平日

< 現況 >

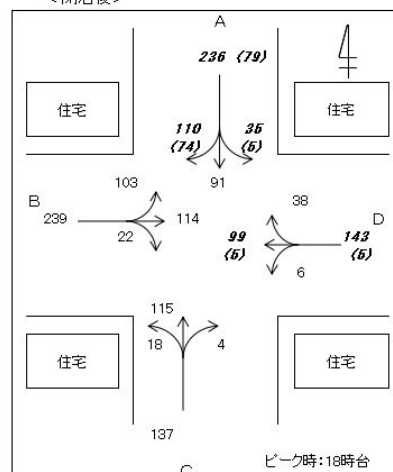


()内は大型車台数で内数

< 増加交通量 >



< 開店後 >



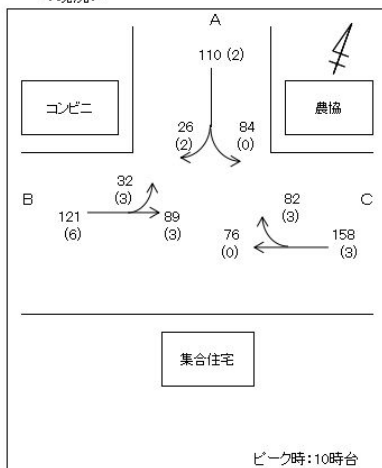
開店後、変化している箇所は斜体数字で示した
()内は増加台数で内数

図 3 (2) 開店前後の交差点方向別交通量比較

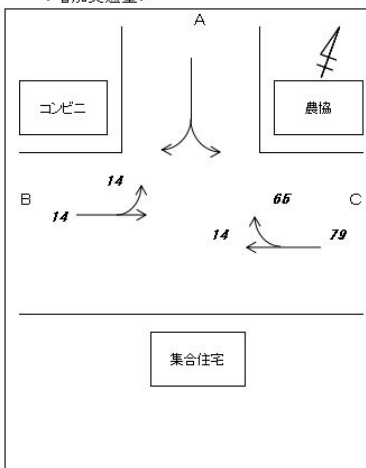
No 3 交差点

① 休日

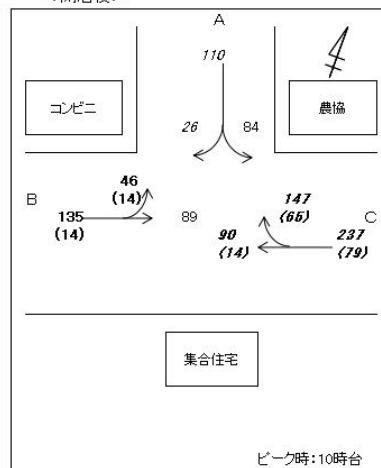
<現況>



<増加交通量>



<開店後>

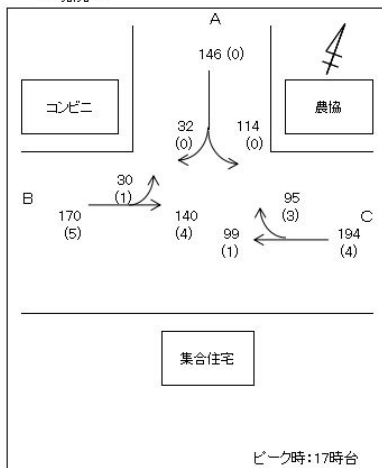


()内は来店車両で内数

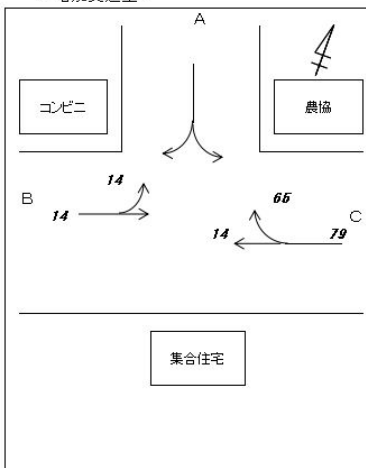
開店後、変化している箇所は斜体数字で示した

② 平日

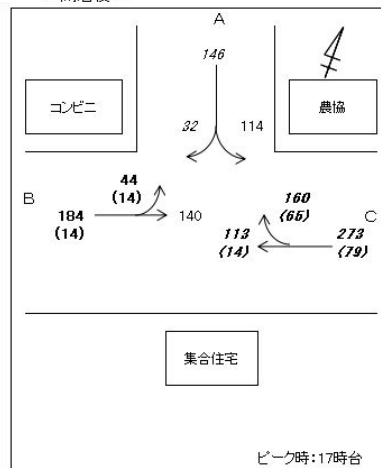
<現況>



<増加交通量>



<開店後>



()内は来店車両で内数

開店後、変化している箇所は斜体数字で示した

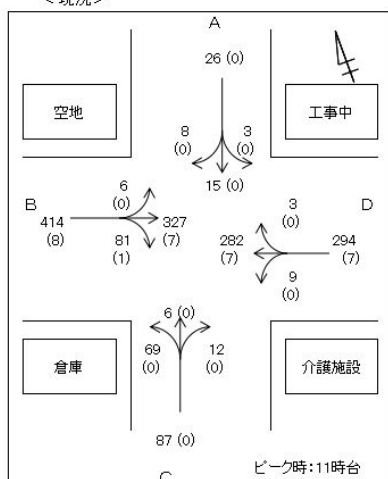
()内は増加台数で内数

図 3 (3) 開店前後の交差点方向別交通量比較

No 4 交差点

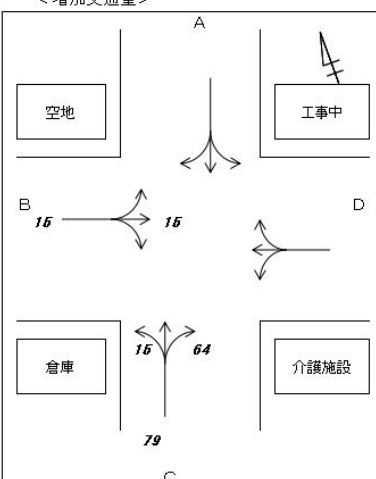
① 休日

<現況>

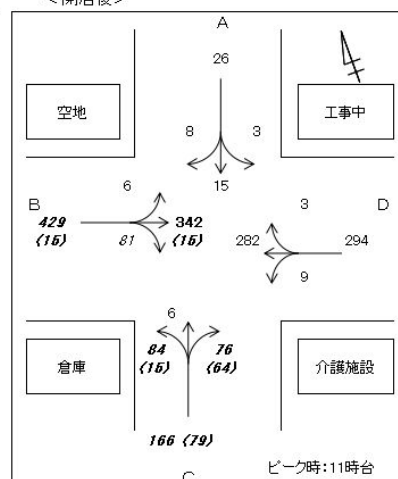


()内は大型車台数で内数

<増加交通量>



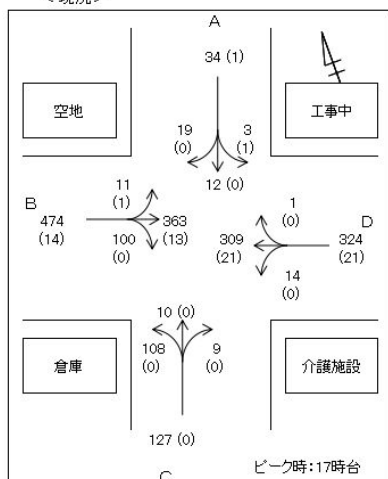
<開店後>



開店後、変化している箇所は斜体数字で示した
()内は増加台数で内数

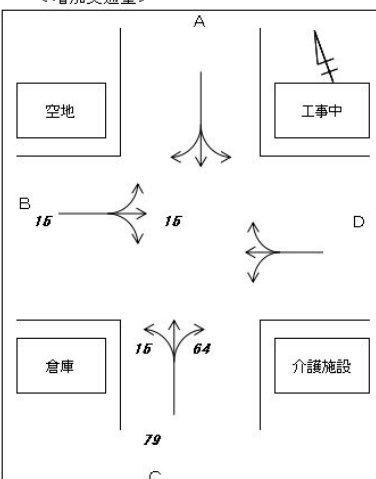
② 平日

<現況>

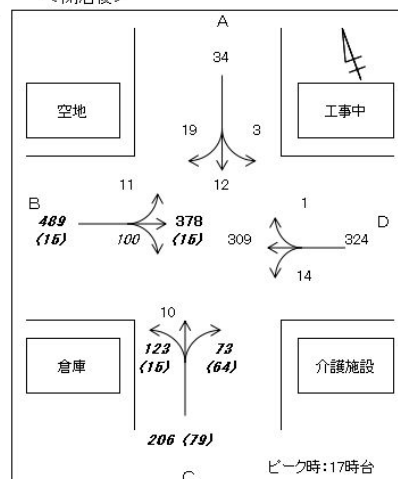


()内は大型車台数で内数

<増加交通量>



<開店後>



開店後、変化している箇所は斜体数字で示した
()内は増加台数で内数

図 3 (4) 開店前後の交差点方向別交通量比較

2) 交差点需要率及び交通容量比の算出

来店車両が交差点に及ぼす影響を検討するため、ピーク時における交差点需要率及び交通容量比を算出し、「現況」「開店後」について検討を行いました。

交差点需要率・交通容量比の算出結果は表3.に、算定の詳細は＜別表＞に示すとおりです。

表3.交差点需要率等の算定結果

(休日)

地点名	流入部名	車線種別	混雑度		交差点需要率	
			現況	開店後	現況	開店後
№1 交差点	Bより	直右左	0.298	0.401	0.309	0.319
	Cより	直右左	0.284	0.284		
	Dより	直右左	0.408	0.426		
№3 交差点	Aより	右左折	0.196	0.196	0.176	0.229
	Bより	直左	0.191	0.218		
	Cより	直右	0.212	0.317		
№4 交差点	Aより	直右左	0.062	0.062	0.286	0.347
	Bより	直右左	0.370	0.382		
	Cより	直右左	0.230	0.455		
	Dより	直右左	0.242	0.242		

(平日)

地点名	流入部名	車線種別	混雑度		交差点需要率	
			現況	開店後	現況	開店後
№1 交差点	Bより	直右左	0.384	0.479	0.388	0.438
	Cより	直右左	0.559	0.559		
	Dより	直右左	0.379	0.398		
№3 交差点	Aより	右左折	0.257	0.257	0.221	0.277
	Bより	直左	0.258	0.284		
	Cより	直右	0.260	0.366		
№4 交差点	Aより	直右左	0.084	0.084	0.351	0.412
	Bより	直右左	0.435	0.447		
	Cより	直右左	0.334	0.558		
	Dより	直右左	0.274	0.274		

3) 無信号交差点の交通容量評価

無信号交差点における交通容量評価については「平面交差の計画と設計 基礎編」
無信号交差点の交通容量（一時停止交差点の交通容量）により評価しました。

- 従道路流入部の方向別交通流の横断可能容量は、次式で求める

$$C_{p,x} = V_{c,x} \times \frac{\exp(-V_{c,x} \times t_{c,x} \div 3600)}{1 - \exp(-V_{c,x} \times t_{f,x} \div 3600)}$$

ここで、 $C_{p,x}$: 従道路流入部の方向別交通流（ x は直進，右折，左折の別）の
横断可能交通量〔台／時〕

$V_{c,x}$: 従道路の各方向別交通流が交錯する交通流の交通流率〔台／時〕

$t_{c,x}$: 従道路の方向別交通流の臨界ギャップ〔秒〕

$t_{f,x}$: 従道路の方向別交通流の追従車頭時間〔秒〕

【「改訂 平面交差の計画と設計」基礎編 第3版 P81 式 3.3.2】

表. 一時停止交差点における基本臨界ギャップと追従車頭時間(HCM2010 の例)

交通流			基本臨界ギャップ〔秒〕			基本追従車頭時間〔秒〕		
			2車線道路 (主道路)	4車線道路 (主道路)	6車線道路 (主道路)	2車線道路	4車線道路	6車線道路
主道路からの右折			4.1	4.1	5.3	2.2	2.2	3.1
主道路からのUターン			—	8.4 (広幅員) 8.9 (狭幅員)	5.6	—	2.5 (広幅員) 3.1 (狭幅員)	2.3
従道路からの左折			6.2	6.9	7.1	3.3	3.3	3.9
従道路の直進	1段階横断		6.5	6.5	6.5	4.0	4.0	4.0
	2段階横断	1段階通過時 (沿道側通過待ち)	5.5	5.5	5.5			
		2段階通過時 (中分通過待ち)	5.5	5.5	5.5			
従道路からの右折	1段階横断		7.1	7.5	6.4	3.5	3.5	3.5
	2段階横断	1段階通過時 (沿道側通過待ち)	6.1	6.5	7.3			
		2段階通過時 (中分通過待ち)	6.1	6.5	6.7			

注)通行は日本方式(左側通行)に換算した。

- 混用車線の交通容量は、次式で求める

$$C_{sh} = \frac{\sum V_x}{\sum (V_x \div C_{m,x})}$$

ここで、 C_{sh} : 従道路流入部の交通容量〔台／時〕

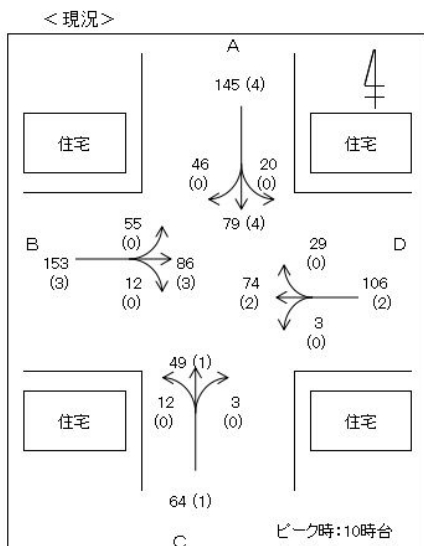
V_x : 従道路流入部の方向別交通流の交通流率〔台／時〕

$C_{m,x}$: 従道路流入部の方向別交通流の交通容量〔台／時〕

【「改訂 平面交差の計画と設計」基礎編 第3版 P82 式 3.3.3】

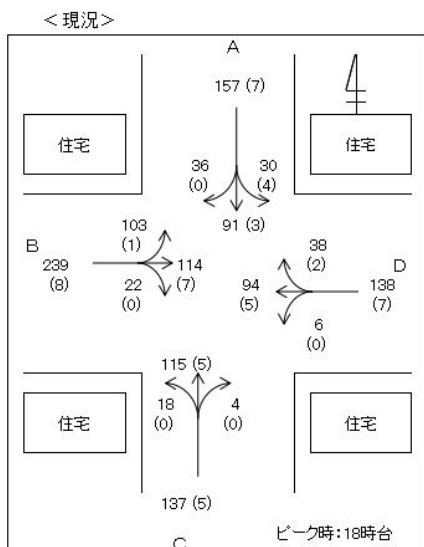
無信号交差点 < № 2 交差点 >

(休日)



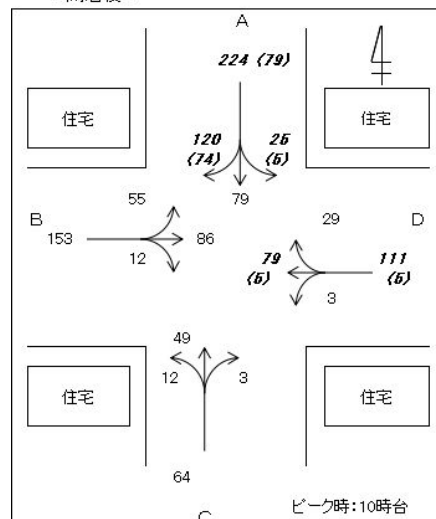
()内は大型車台数で内数

(平日)



()内は大型車台数で内数

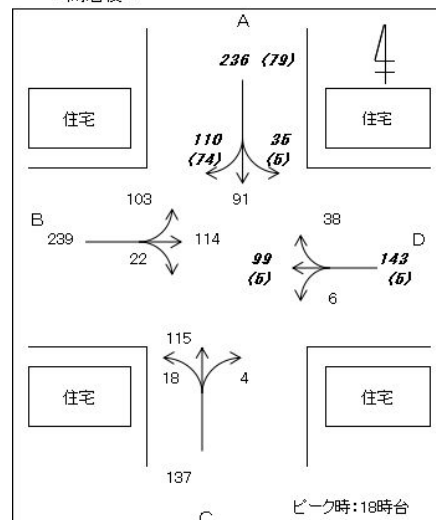
< 開店後 >



開店後、変化している箇所は斜体数字で示した

()内は増加台数で内数

< 開店後 >



開店後、変化している箇所は斜体数字で示した

()内は増加台数で内数

< № 2 無信号交差点 交通容量評価 >

№ 2 交差点		< 休日 >		< 平日 >	
主道路から 従道路へ右折 (B → C)	交通容量	1537台/時	1526台/時	1504台/時	1501台/時
	実交通量	12台/時	12台/時	22台/時	22台/時
	交通容量差 (交通容量 - 実交通量)	1525台/時	1514台/時	1482台/時	1479台/時
	評価	O K	O K	O K	O K
主道路から 従道路へ右折 (D → A)	交通容量	1454台/時	1454台/時	1364台/時	1364台/時
	実交通量	29台/時	29台/時	38台/時	38台/時
	交通容量差 (交通容量 - 実交通量)	1425台/時	1425台/時	1326台/時	1326台/時
	評価	O K	O K	O K	O K
従道路から 主道路へ左折・直進・右折 (A → D , C , B)	交通容量	725台/時	713台/時	656台/時	622台/時
	実交通量	145台/時	224台/時	157台/時	236台/時
	交通容量差 (交通容量 - 実交通量)	580台/時	489台/時	499台/時	386台/時
	評価	O K	O K	O K	O K
従道路から 主道路へ左折・直進・右折 (C → B , A , D)	交通容量	695台/時	688台/時	593台/時	590台/時
	実交通量	64台/時	64台/時	137台/時	137台/時
	交通容量差 (交通容量 - 実交通量)	631台/時	624台/時	456台/時	453台/時
	評価	O K	O K	O K	O K

別表

交差点需要率の算定

検討用資料『№1交差点 現況 休日』

表 - 1 交差点の需要率の算出

流入部		B		C		D	
車線の種類		左折・直進・右折		左折・直進・右折		左折・直進・右折	
車線数		1		1		1	
飽和交通流率の基本値		2,000		2,000		2,000	
車線幅員による補正率		1,000		1,000		1,000	
(車線幅員)		(3.00)		(4.40)		(3.00)	
縦断勾配による補正率		1,000		1,000		1,000	
(縦断勾配)		(0.00)		(0.00)		(0.00)	
大型車混入による補正率		0.984		0.982		0.984	
(大型車混入率)		(5.30)		(2.56)		(2.26)	
左折車混入による補正率		0.999		0.850		0.937	
(左折率)		(0.4)		(31.4)		(21.4)	
(左折車の通過確率)		0.85		0.85		0.85	
(有効青時間)		45				45	
(歩行者現示時間)		37				37	
右折車混入による補正率		0.932				1,000	
(右折率)		(15.2)		(66.0)		(0.0)	
(右折車の通過確率)		0.720				0.779	
(有効青時間)		45				45	
(サイクル長)		85				85	
飽和交通流率		1,795		1,669		1,844	
設計交通量		283		156		398	
流入部各車線の需要率		(1+239+43)		(49+4+103)		(85+313+0)	
現示の需要率	1φ	0.158		0.093		0.216	
	2φ	0.158				0.216	
				0.093		0.309	
有効青時間(秒)	1φ	45.0				45.0	
	2φ			28.0			
可能交通容量	C i	950		550		976	
交通容量比	q / C i	0.298		0.284		0.408	
交通容量の照査結果		O K		O K		O K	
滞留長	L s (m)						

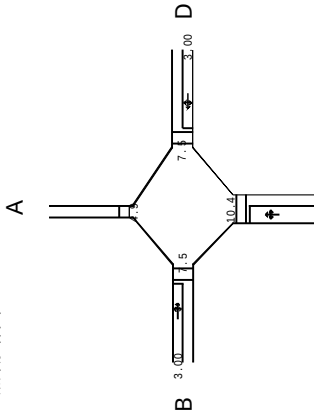
交差点需要率 上限値

$$(C-L)/C = (85 - 12) / 85 = 0.859$$

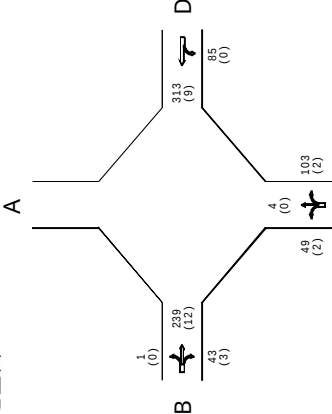
C : サイクル長 (秒)、L : 損失時間 (秒)

* : 交通容量(台 / 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/時]
 下段：(大型車混入台数)[台/時]

現示方式の図示

現示	1φ	2φ
	A' B' C'	A B C
表示時間	G:45 Y:3 AR:3	G:28 Y:3 AR:3
有効青時間	45	28
損失時間	6	6
歩行者現示時間	45	21

検討用資料 『№1 交差点 開店後 休日』

表 - 1 交差点の需要率の算出

流入部		B		C		D	
車線の種類		左折・直進・右折		左折・直進・右折		左折・直進・右折	
車線数		1		1		1	
飽和交通流率の基本値		2,000		2,000		2,000	
車線幅員による補正率		1,000		1,000		1,000	
(車線幅員)		(3.00)		(4.40)		(3.00)	
縦断勾配による補正率		1,000		1,000		1,000	
(縦断勾配)		(0.00)		(0.00)		(0.00)	
大型車混入による補正率		0.972		0.982		0.985	
(大型車混入率)		(4.14)		(2.56)		(2.17)	
左折車混入による補正率		0.999		0.850		0.931	
(左折率)		(0.3)		(31.4)		(24.4)	
左折車の通過確率		0.85		0.85		0.85	
(有効青時間)		45				45	
(歩行者現示時間)		37				37	
右折車混入による補正率		0.877				1,000	
(右折率)		(29.3)		(66.0)		(0.0)	
右折車の通過確率		0.720				0.766	
(有効青時間)		45				45	
(サイクル長)		85				85	
飽和交通流率		1,703		1,669		1,834	
設計交通量		362		156		414	
流入部各車線の需要率		(1+255*106)		(49+4+103)		(101+313+0)	
現示の需要率	1φ	0.213		0.093		0.226	
	2φ	0.213				0.226	
	1φ 2φ	45.0		0.093		45.0	
有効青時間(秒)				28.0			
可能交通容量		902		550		971	
交通容量比		q / C i		0.401		0.426	
交通容量の照査結果		OK		OK		OK	
滞留長		L s (m)					

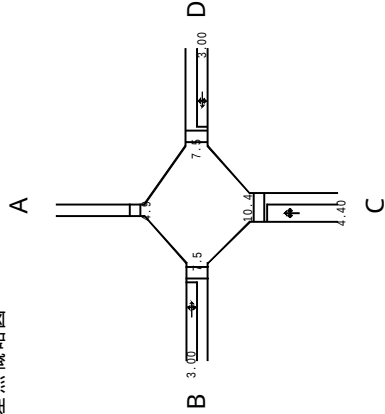
交差点需要率 上限値

$$(C-L)/C = (85 - 12) / 85 = 0.859$$

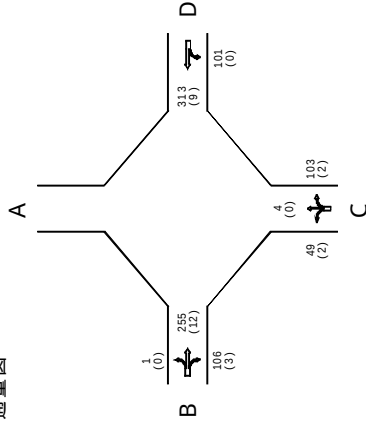
C : サイクル長 (秒)、L : 損失時間 (秒)

* : 交通容量 (台 / 実1時間)

交差点概略図



交通量図



現示方式の図示

現示	1φ	2φ	A	B	C	D
表示時間	G:45 Y:3 AR:3	G:28 Y:3 AR:3	G:28 Y:3 AR:3	G:28 Y:3 AR:3	G:28 Y:3 AR:3	G:28 Y:3 AR:3
有効青時間	45	28	28	28	28	28
損失時間	6	6	6	6	6	6
現示時間	45	21	21	21	21	21

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

検討用資料 『№1交差点 現況 平日』

表 - 1 交差点の需要率の算出

流入部		B		C		D	
車線の種類		左折・直進・右折		左折・直進・右折		左折・直進・右折	
車線数		1		1		1	
飽和交通流率の基本値		2,000		2,000		2,000	
車線幅員による補正率	S B α w	1,000		1,000		1,000	
(車線幅員)	m	(3.00)		(4.40)		(3.00)	
縦断勾配による補正率		1,000		1,000		1,000	
(縦断勾配)	α G %	(0.00)		(0.00)		(0.00)	
大型車混入による補正率		0.969		0.980		0.971	
(大型車混入率)	α T %	(4.52)		(2.93)		(4.24)	
左折車混入による補正率		0.997		0.850		0.911	
(左折率)	α L T L %	(1.6)		(22.1)		(29.7)	
(左折車の通過確率)	f L	0.85		0.85		0.85	
(有効青時間)	秒	45				45	
(歩行者提示時間)	秒	37				37	
右折車混入による補正率		0.956				0.997	
(右折率)	α R T R %	(13.0)		(72.6)		(0.6)	
(右折車の通過確率)	f R	0.772				0.713	
(有効青時間)	秒	45				45	
(サイクル長)	秒	85				85	
飽和交通流率	S	1,847		1,666		1,764	
設計交通量	q	376		307		354	
流入部各車線の需要率		(6+321+49)		(68+16+223)		(105+247+2)	
現示の需要率	1φ	0.204		0.184		0.201	
	2φ	0.204				0.201	
				0.184			
有効青時間(秒)		45.0		28.0		45.0	
可能交通容量	C i	978		549		934	
交通容量比	q / C i	0.384		0.559		0.379	
交通容量の照査結果		OK		OK		OK	
滞留長	L s (m)						

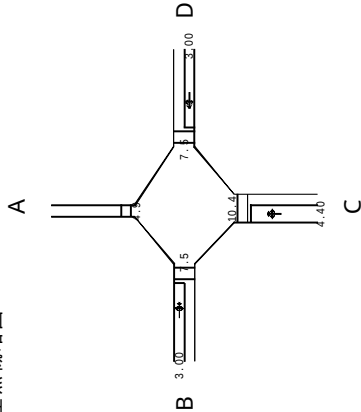
交差点需要率 上限値

$$(C-L)/C = (85 - 12)/85 = 0.859$$

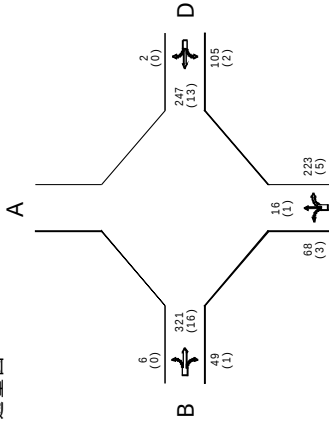
C : サイクル長 (秒)、L : 損失時間 (秒)

* : 交通容量(台/実1時間)

交差点概略図



交通量図



現示方式の図示

現示	1φ	2φ	A	B	C	D
表示時間	G:45 Y:3 AR:3	G:28 Y:3 AR:3	C=85			
有効青時間	45	28	G=73			
損失時間	6	6	L=12			
歩行者 現示時間	45	21				

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

検討用資料 『№1交差点 開店後 平日』

表 - 1 交差点の需要率の算出

流入部		B		C		D	
車線の種類		左折・直進・右折		左折・直進・右折		左折・直進・右折	
車線数		1		1		1	
飽和交通流率の基本値		2,000		2,000		2,000	
車線幅員による補正率		1,000		1,000		1,000	
(車線幅員)		(3.00)		(4.40)		(3.00)	
縦断勾配による補正率		1,000		1,000		1,000	
(縦断勾配)		(0.00)		(0.00)		(0.00)	
大型車混入による補正率		0.974		0.980		0.972	
(大型車混入率)		(3.74)		(2.93)		(4.05)	
左折車混入による補正率		0.997		0.850		0.905	
(左折率)		(1.3)		(22.1)		(32.7)	
(左折車の通過確率)		0.85		0.85		0.85	
(有効青時間)		45				45	
(歩行者現示時間)		37				37	
右折車混入による補正率		0.923				0.997	
(右折率)		(24.6)		(72.6)		(0.5)	
(右折車の通過確率)		0.772				0.700	
(有効青時間)		45				45	
(サイクル長)		85				85	
飽和交通流率		1,793		1,666		1,754	
設計交通量		485		307		370	
流入部各車線の需要率		(6+337+112)		(68+16+223)		(121+247+2)	
現示の需要率	1φ	0.254		0.184		0.211	
	2φ	0.254		0.184		0.211	
	2φ	45.0		28.0		45.0	
有効青時間(秒)							
可能交通容量		949		549		929	
交通容量比		0.479		0.559		0.398	
交通容量の照査結果		OK		OK		OK	
滞留長							
L s (m)							

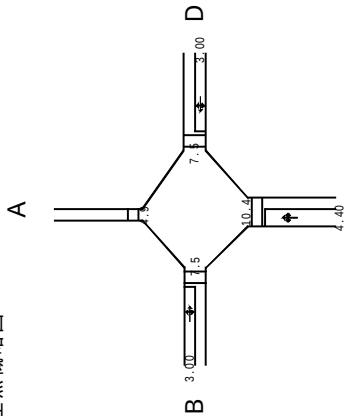
交差点需要率 上限値

$$(C-L)/C = (85 - 12) / 85 = 0.859$$

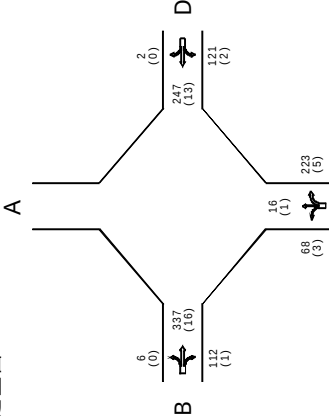
C : サイクル長 (秒)、L : 損失時間 (秒)

* : 交通容量(台/実1時間)

交差点概略図



交通量図



現示方式の図示

現示	1φ	2φ	1φ	2φ
表示時間	G:45 Y:3 AR:3	G:28 Y:3 AR:3	C=45	
有効青時間	45	28	G=73	
損失時間	6	6	L=12	
歩行者現示時間	45	21		

上段：方向別合計交通量[台/時]
下段：(大型車混入台数)[台/時]

検討用資料
 一時停止交差点の方向別交通流の横断可能容量検討
 (「平面交差の計画と設計」基礎編 (2018年版) P135～)
 『No 2 交差点 現況 休日』

表-1 横断可能容量、評価

実交通量		Qx		gx	hx	交通容量		交通容量差	交通容量比	評価
No	Mn					Cpx	Cpx-Mn	Mn / Cpx		
1	12	0.021		4.1	2.2	1,537	1,525	0.008	O K	
5	29	0.039		4.1	2.2	1,454	1,425	0.020	O K	
混1	145	—		—	—	725	580	0.200	O K	
混2	64	—		—	—	695	631	0.092	O K	

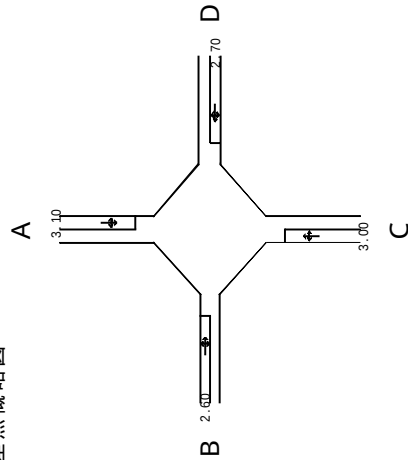
No.1 : 主道路 (流入部 B) からの右折

No.5 : 主道路 (流入部 D) からの右折

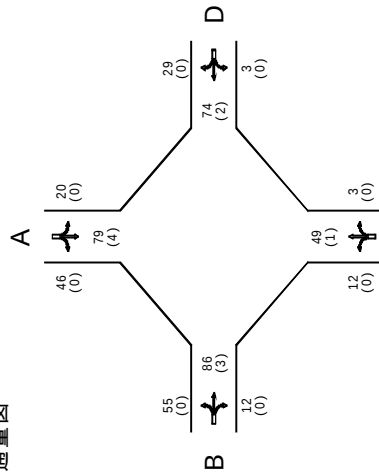
No.混1 : 従道路 (流入部 A) 左直右混用車線

No.混2 : 従道路 (流入部 C) 左直右混用車線

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]

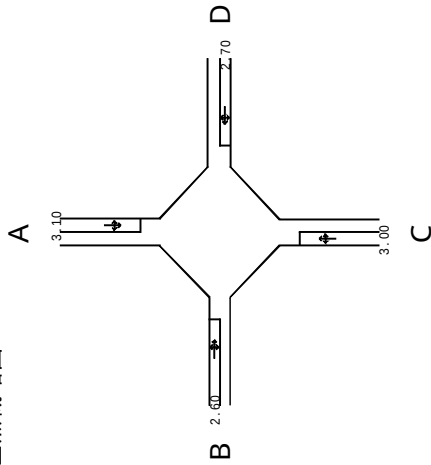
検討用資料
 一時停止交差点の方向別交通流の横断可能容量検討
 (「平面交差の計画と設計」基礎編 (2018年版) P135 ~)
 『No.2 交差点 開店後 休日』

表-1 横断可能容量、評価

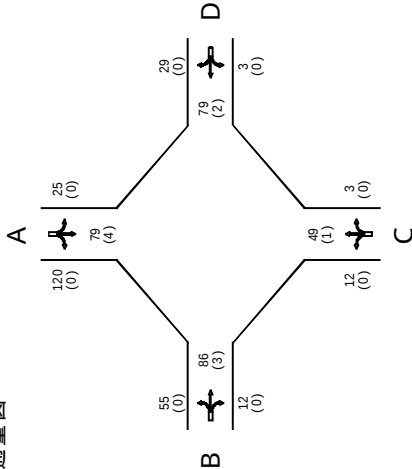
実交通量		交通容量		交通容量差		交通容量比		評価
No	Mn	Qx	gx	hx	Cpx	Cpx-Mn	Mn / Cpx	
1	12	0.023	4.1	2.2	1,526	1,514	0.008	O K
5	29	0.039	4.1	2.2	1,454	1,425	0.020	O K
混1	224	—	—	—	713	489	0.314	O K
混2	64	—	—	—	688	624	0.093	O K

No.1 : 主道路 (流入部 B) からの右折
 No.5 : 主道路 (流入部 D) からの右折
 No.混1 : 従道路 (流入部 A) 左直右混用車線
 No.混2 : 従道路 (流入部 C) 左直右混用車線

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]

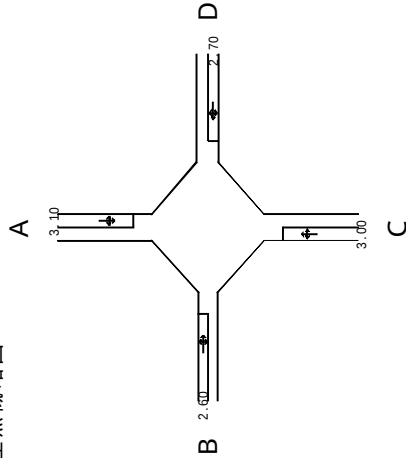
検討用資料
 一時停止交差点の方向別交通流の横断可能容量検討
 (「平面交差の計画と設計」基礎編 (2018年版) P135～)
 『No.2 交差点 現況 平日』

表-1 横断可能容量、評価

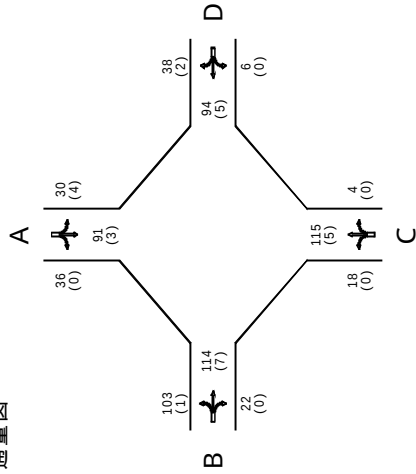
実交通量		Qx	gx	hx	交通容量 Cpx	交通容量差 Cpx-Mn	交通容量比 Mn / Cpx	評価
No	Mn							
1	22	0.028	4.1	2.2	1,504	1,482	0.015	O K
5	38	0.060	4.1	2.2	1,364	1,326	0.028	O K
混1	157	—	—	—	656	499	0.239	O K
混2	137	—	—	—	593	456	0.231	O K

No.1：主道路（流入部 B）からの右折
 No.5：主道路（流入部 D）からの右折
 No.混1：従道路（流入部 A）左直右混用車線
 No.混2：従道路（流入部 C）左直右混用車線

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]

検討用資料
 一時停止交差点の方向別交通流の横断可能容量検討
 (「平面交差の計画と設計」基礎編 (2018年版) P135 ~)
 『No.2 交差点 開店後 平日』

表-1 横断可能容量、評価

実交通量		Qx		gx	hx	交通容量		交通容量差		交通容量比		評価
No	Mn					Cpx	Mn / Cpx					
1	22	0.029		4.1	2.2	1,501	1.479					O K
5	38	0.060		4.1	2.2	1,364	1.326					O K
混1	236	—		—	—	622	366					O K
混2	137	—		—	—	590	453					O K

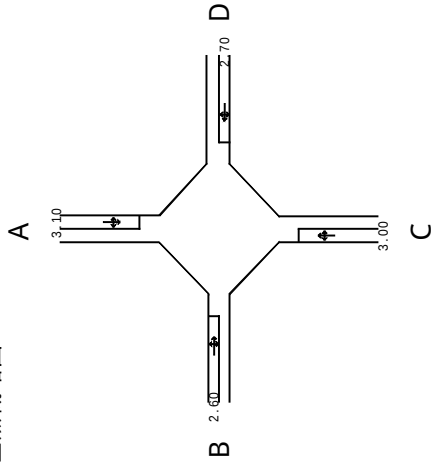
No.1 : 主道路 (流入部 B) からの右折

No.5 : 主道路 (流入部 D) からの右折

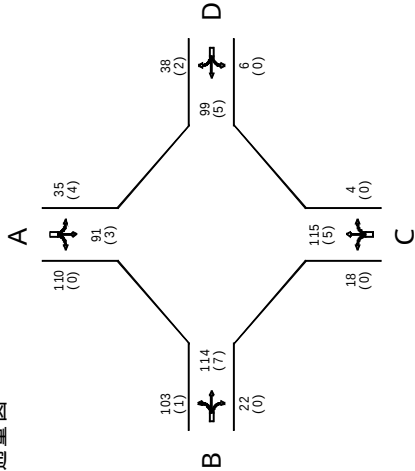
No.混1 : 従道路 (流入部 A) 左直右混用車線

No.混2 : 従道路 (流入部 C) 左直右混用車線

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]

検討用資料『№3 交差点 現況 休日』
 表 - 1 交差点の需要率の算出

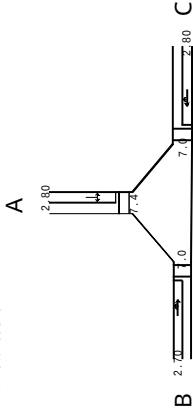
流入部		A	B	C
車線の種類		左折・右折	左折・直進	直進・右折
車線数		1	1	1
飽和交通流率の基本値	S B	1,800	2,000	2,000
車線幅員による補正率	α w	0.950	0.950	0.950
(車線幅員)	m	(2.80)	(2.70)	(2.80)
縦断勾配による補正率	α G	1.000	1.000	1.000
(縦断勾配)	%	(0.00)	(0.00)	(0.00)
大型車混入による補正率	α T	0.987	0.966	0.987
(大型車混入率)	%	(1.82)	(4.96)	(1.90)
左折車混入による補正率	α L T	0.850	0.924	0.850
(左折率)	L %	(76.4)	(26.4)	
(左折車の通過確率)	f L	0.85	0.85	0.85
(有効青時間)	秒	28	28	35
(歩行者現示時間)	秒	21	21	28
右折車混入による補正率	α R T			(51.9)
(右折率)	R %			
(右折車の通過確率)	f R			
(有効青時間)	秒			
(サイクル長)	秒			
飽和交通流率	S	1,435	1,696	1,594
設計交通量	q	110	121	158
		(84+26)	(32+89)	(76+82)
流入部各車線の需要率		0.077	0.071	0.099
現示の需要率	1φ	0.077	0.071	0.099
	2φ			
有効青時間(秒)	2φ	28.0	28.0	35.0
可能交通容量	C i	560	633	744
交通容量比	q / C i	0.196	0.191	0.212
交通容量の照査結果		O K	O K	O K
滞留長	L s (m)			

交差点需要率 上限値
 $(C-L)/C = (75 - 12)/75 = 0.840$
 C : サイクル長 (秒)、 L : 損失時間 (秒)
 * : 交通容量(台/実1時間)

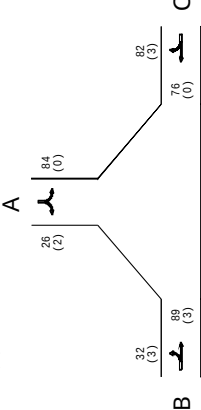
現示方式の図示

現示	1φ	2φ	A
表示時間	G:28 Y:3 AR:3	G:35 Y:3 AR:3	C=75
有効青時間	28	35	G=63
損失時間	6	6	L=12
歩行者 現示時間	21	28	

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)

検討用資料 『№3 交差点 開店後 休日』
 表 - 1 交差点の需要率の算出

流入部		A	B	C
車線の種類		左折・右折	左折・直進	直進・右折
車線数		1	1	1
飽和交通流率の基本値	S B	1,800	2,000	2,000
車線幅員による補正率	α w	0.950	0.950	0.950
(車線幅員)	m	(2.80)	(2.70)	(2.80)
縦断勾配による補正率	α G	1.000	1.000	1.000
(縦断勾配)	%	(0.00)	(0.00)	(0.00)
大型車混入による補正率	α T	0.987	0.970	0.991
(大型車混入率)	%	(1.82)	(4.44)	(1.27)
左折車混入による補正率	α L T	0.850	0.902	0.850
(左折率)	L %	(76.4)	(34.1)	
(左折車の通過確率)	f L	0.85	0.85	0.85
(有効青時間)	秒	28	28	35
(歩行者現示時間)	秒	21	21	28
右折車混入による補正率	α R T			(62.0)
(右折率)	R %			
(右折車の通過確率)	f R			
(有効青時間)	秒			
(サイクル長)	秒			
飽和交通流率	S	1,435	1,662	1,600
設計交通量	q	110	135	237
流入部各車線の需要率		(84+26)	(46+89)	(90+147)
現示の需要率	1φ	0.077	0.081	0.148
	2φ			
有効青時間(秒)	1φ	28.0	28.0	0.148
	2φ			
可能交通容量	C i	560	620	747
交通容量比	q / C i	0.196	0.218	0.317
交通容量の照査結果		O K	O K	O K
滞留長	L s (m)			

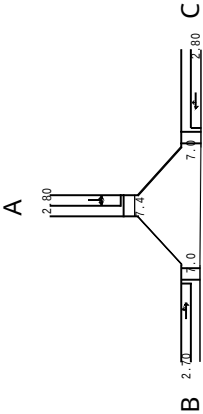
現示の需要率	交差点の需要率
0.081	0.229
0.148	0.840
サイクル長(秒)	
75	

交差点需要率 上限値
 $(C-L)/C = (75 - 12)/75 = 0.840$
 C : サイクル長 (秒)、L : 損失時間 (秒)
 * : 交通容量(台/実1時間)

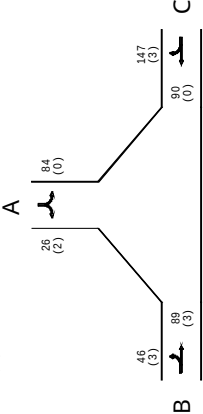
現示方式の図示

現示	1φ	2φ	A
表示時間	G:28 Y:3 AR:3	G:35 Y:3 AR:3	C=75
有効青時間	28	35	G=83
損失時間	6	6	L=12
現示時間	21	28	

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)

検討用資料 『№3 交差点 現況 平日』
 表 - 1 交差点の需要率の算出

流入部		A	B	C
車線の種類		左折・右折	左折・直進	直進・右折
車線数		1	1	1
飽和交通流率の基本値	S B	1,800	2,000	2,000
車線幅員による補正率	α w	0.950	0.950	0.950
(車線幅員)	m	(2.80)	(2.70)	(2.80)
縦断勾配による補正率	α G	1.000	1.000	1.000
(縦断勾配)	%	(0.00)	(0.00)	(0.00)
大型車混入による補正率	α T	1.000	0.980	0.986
(大型車混入率)	%	(0.00)	(2.94)	(2.06)
左折車混入による補正率	α L T	0.850	0.950	0.854
(左折率)	L %	(78.1)	(17.6)	
(左折車の通過確率)	f L	0.85	0.85	0.85
(有効青時間)	秒	28	28	35
(歩行者現示時間)	秒	21	21	28
右折車混入による補正率	α R T			(49.0)
(右折率)	R %			
(右折車の通過確率)	f R			
(有効青時間)	秒			
(サイクル長)	秒			
飽和交通流率	S	1,454	1,769	1,600
設計交通量	q	146 (114+32)	170 (30+140)	194 (99+95)
流入部各車線の需要率		0.100	0.096	0.121
現示の需要率	1φ 2φ	0.100 0.100	0.096	0.121
有効青時間(秒)	1φ 2φ	28.0 28.0	28.0	35.0
可能交通容量	C i	567	660	747
交通容量比	q / C i	0.257	0.258	0.260
交通容量の照査結果		OK	OK	OK
滞留長	L s (m)			

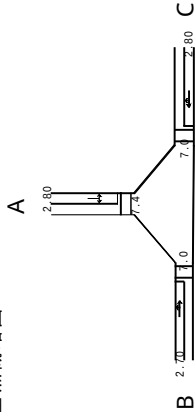
現示の需要率	交差点の需要率
0.100	0.221
0.121	0.840
サイクル長(秒)	
75	

交差点需要率 上限値
 $(C-L)/C = (75 - 12)/75 = 0.840$
 C : サイクル長 (秒)、L : 損失時間 (秒)
 * : 交通容量(台/実1時間)

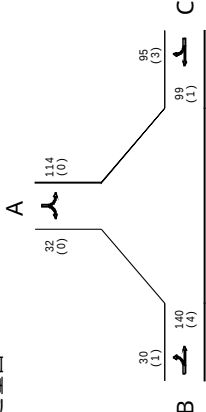
現示方式の図示

現示	1φ	2φ	A
表示時間	G:28 Y:3 AR:3	G:35 Y:3 AR:3	C=75
有効青時間	28	35	G=63
損失時間	6	6	L=12
歩行者 現示時間	21	28	

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]

検討用資料『№3交差点 開店後 平日』
 表 - 1 交差点の需要率の算出

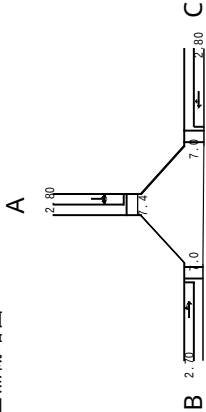
流入部		A	B	C
車線の種類		左折・右折	左折・直進	直進・右折
車線数		1	1	1
飽和交通流率の基本値	S B	1,800	2,000	2,000
車線幅員による補正率	α w	0.950	0.950	0.950
(車線幅員)	m	(2.80)	(2.70)	(2.80)
縦断勾配による補正率	α G	1.000	1.000	1.000
(縦断勾配)	%	(0.00)	(0.00)	(0.00)
大型車混入による補正率	α T	1.000	0.981	0.990
(大型車混入率)	%	(0.00)	(2.72)	(1.47)
左折車混入による補正率	α L T	0.850	0.932	0.850
(左折率)	L %	(78.1)	(23.9)	
(左折車の通過確率)	f L	0.85	0.85	0.85
(有効青時間)	秒	28	28	35
(歩行者現示時間)	秒	21	21	28
右折車混入による補正率	α R T			(58.6)
(右折率)	R %			
(右折車の通過確率)	f R			
(有効青時間)	秒			
(サイクル長)	秒			
飽和交通流率	S	1,454	1,737	1,599
設計交通量	q	146 (114+32)	184 (44+140)	273 (113+160)
流入部各車線の需要率		0.100	0.106	0.171
現示の需要率	1φ 2φ	0.100 0.100	0.106 0.106	0.171 0.171
有効青時間(秒)	1φ 2φ	28.0 28.0	28.0 28.0	35.0 35.0
可能交通容量	C i	567	648	746
交通容量比	q / C i	0.257	0.284	0.366
交通容量の照査結果		O K	O K	O K
滞留長	L s (m)			

交差点需要率 上限値
 $(C-L)/C = (75 - 12)/75 = 0.840$
 C : サイクル長 (秒)、L : 損失時間 (秒)
 * : 交通容量(台/実1時間)

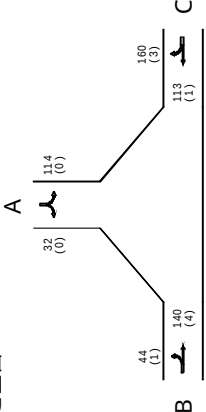
現示方式の図示

現示	1φ	2φ	A	B	C
表示時間	G:28 Y:3 AR:3	G:35 Y:3 AR:3	C=75		
有効青時間	28	35	G=63		
損失時間	6	6	L=12		
青信号時間	21	28			

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]

検討用資料 『№4 交差点 現況 休日』

表 - 1 交差点の需要率の算出

流入部		A		B		C		D	
車線の種類		左折・直進・右折		左折・直進・右折		左折・直進・右折		左折・直進・右折	
車線数		1		1		1		1	
飽和交通流量の基本値	S B	2,000		2,000		2,000		2,000	
車線幅員による補正率	α w	0.950 (2.50)		1.000 (3.10)		0.950 (2.80)		1.000 (3.20)	
縦断勾配による補正率	α G	1.000 (0.00)		1.000 (0.00)		1.000 (0.00)		1.000 (0.00)	
(縦断勾配)	%								
大型車混入による補正率	α T	1.000 (0.00)		0.987 (1.93)		1.000 (0.00)		0.984 (2.38)	
(大型車混入率)	%								
左折車混入による補正率	α L T	0.967 (11.5)		0.997 (1.4)		0.850 (79.3)		0.994 (3.1)	
(左折率)	L %								
(左折車の通過確率)	f L	0.85		0.85		0.85		0.85	
(有効青時間)	秒	19		50		19		50	
(歩行者現示時間)	秒	11		50		11		50	
右折車混入による補正率	α R T	0.967 (30.8)		0.909 (19.6)		0.985 (13.8)		0.995 (1.0)	
(右折率)	R %								
(右折車の通過確率)	f R	0.994		0.744		0.986		0.708	
(有効青時間)	秒	19		50		19		50	
(サイクル長)	秒	80		80		80		80	
飽和交通流量	S	1,777		1,789		1,591		1,946	
設計交通量	q	26 (3+15+8)		414 (6+327+81)		87 (69+6+12)		294 (9+282+3)	
流入部各車線の需要率		0.015		0.231		0.055		0.151	
現示の需要率	1φ 2φ	0.015				0.055		0.151	
有効青時間(秒)	1φ 2φ	19.0		0.231		19.0		80	
可能交通容量	C i	422		50.0		378		50.0	
交通容量比	q / C i	0.062		0.370		0.230		0.242	
交通容量の照査結果		O K		O K		O K		O K	
滞留長	L s (m)								

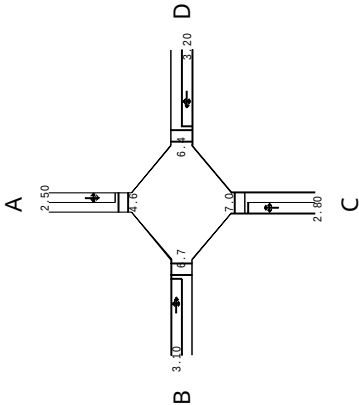
交差点需要率 上限値

$(C-L)/C = (80 - 11) / 80 = 0.863$

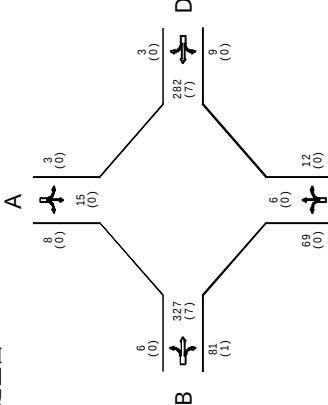
C : サイクル長 (秒)、L : 損失時間 (秒)

* : 交通容量(台 / 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 / 時]
下段 : (大型車混入台数) [台 / 時]

現示方式の図示

現示	1φ	2φ	A
表示時間	G:19 Y:3 AR:3	G:50 Y:3 AR:2	C=80
有効青時間	19	50	G=69
損失時間	6	5	L=11
現示時間	11	50	

検計用資料
 『№4交差点 開店後 休日』

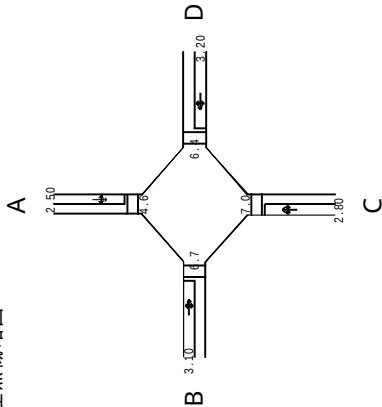
表 - 1 交差点の需要率の算出

流入部		A		B		C		D	
車線の種類		左折・直進・右折		左折・直進・右折		左折・直進・右折		左折・直進・右折	
車線数		1		1		1		1	
飽和交通流量の基本値	S B	2,000		2,000		2,000		2,000	
車線幅員による補正率	α w	0.950 (2.50)		1.000 (3.10)		0.950 (2.80)		1.000 (3.20)	
(車線幅員)	m								
縦断勾配による補正率	α G	1.000 (0.00)		1.000 (0.00)		1.000 (0.00)		1.000 (0.00)	
(縦断勾配)	%								
大型車混入による補正率	α T	1.000 (0.00)		0.987 (1.86)		1.000 (0.00)		0.984 (2.38)	
(大型車混入率)	%								
左折車混入による補正率	α L T	0.967 (11.5)		0.997 (1.4)		0.850 (50.6)		0.994 (3.1)	
(左折率)	L %								
(左折車の通過確率)	f L	0.85		0.85		0.85		0.85	
(有効青時間)	秒	19		50		19		50	
(歩行者現示時間)	秒	11		50		11		50	
右折車混入による補正率	α R T	0.967 (30.8)		0.912 (18.9)		0.952 (45.8)		0.995 (1.0)	
(右折率)	R %								
(右折車の通過確率)	f R	0.994		0.744		0.986		0.696	
(有効青時間)	秒	19		50		19		50	
(サイクル長)	秒	80		80		80		80	
飽和交通流量	S	1,777		1,795		1,537		1,946	
設計交通量	q	26 (3+15+8)		429 (6+342+81)		166 (84+6+76)		294 (9+282+3)	
流入部各車線の需要率		0.015		0.239		0.108		0.151	
現示の需要率	1 φ 2 φ	0.015				0.108		0.151	
有効青時間(秒)	1 φ 2 φ	19.0				19.0		50.0	
可能交通容量	C i	422		1,122		365		1,216	
交通容量比	q / C i	0.062		0.382		0.455		0.242	
交通容量の照査結果		O K		O K		O K		O K	
滞留長	L s (m)								

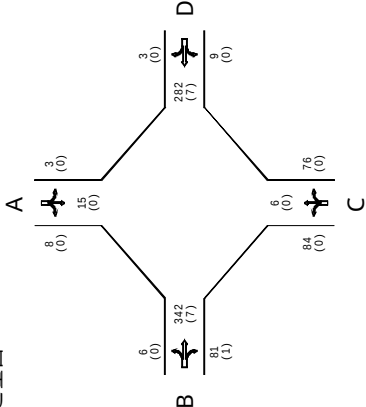
交差点需要率 上限値
 $(C-L)/C = (80 - 11) / 80 = 0.863$
 C : サイクル長 (秒)、L : 損失時間 (秒)

* : 交通容量(台 / 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/時]
 下段 : (大型車混入台数) [台/時]

現示方式の図示

現示	1 φ	2 φ
表示時間	G:19 Y:3 AR:3	G:50 Y:3 AR:2
有効青時間	19	50
損失時間	6	5
歩行者 現示時間	11	50

検討用資料 『No 4 交差点 現況 平日』

表 - 1 交差点の需要率の算出

流入部		A		B		C		D	
車線の種類		左折・直進・右折		左折・直進・右折		左折・直進・右折		左折・直進・右折	
車線数		1		1		1		1	
飽和交通流率の基本値		2,000		2,000		2,000		2,000	
車線幅員による補正率		0.950		1,000		0.950		1,000	
(車線幅員)		(2.50)		(3.10)		(2.80)		(3.20)	
縦断勾配による補正率		1,000		1,000		1,000		1,000	
(縦断勾配)		(0.00)		(0.00)		(0.00)		(0.00)	
大型車混入による補正率		0.980		0.980		1,000		0.957	
(大型車混入率)		(2.94)		(2.95)		(0.00)		(6.48)	
左折車混入による補正率		0.975		0.995		0.850		0.991	
(左折率)		(8.8)		(2.3)		(85.0)		(4.3)	
(左折車の通過確率)		0.85		0.85		0.85		0.85	
(有効青時間)		19		50		19		50	
(歩行者現示時間)		11		50		11		50	
右折車混入による補正率		0.942		0.893		0.992		0.998	
(右折率)		(55.9)		(21.1)		(7.1)		(0.3)	
(右折車の通過確率)		0.991		0.723		0.989		0.680	
(有効青時間)		19		50		19		50	
(サイクル長)		80		80		80		80	
飽和交通流率		1,710		1,742		1,602		1,893	
設計交通量		34		474		127		324	
流入部各車線の需要率		(3+12+19)		(11+363+100)		(108+10+9)		(14+309+1)	
現示の需要率	1φ	0.020		0.272		0.079		0.171	
	2φ	0.020		0.272		0.079		0.171	
有効青時間(秒)		19.0		0.272		19.0		0.171	
可能交通容量		406		50.0		380		50.0	
交通容量比		0.084		1.089		0.334		1.183	
交通容量の照査結果		O K		O K		O K		O K	
滞留長		L s (m)							

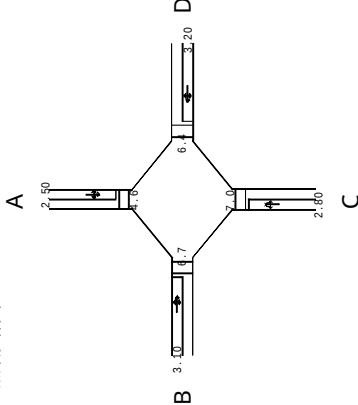
交差点需要率 上限値

$$(C-L)/C = (80 - 11) / 80 = 0.863$$

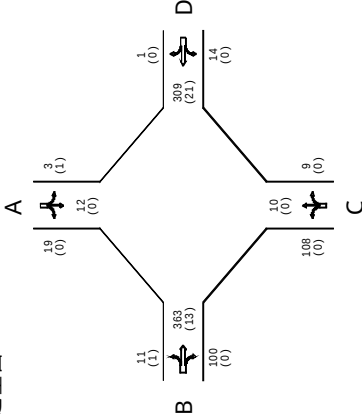
C : サイクル長 (秒)、L : 損失時間 (秒)

* : 交通容量(台/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/時]
下段：(大型車混入台数)[台/時]

現示方式の図示

現示	1φ	2φ	A	B	C	D
表示時間	G:19 Y:3 AR:3	G:50 Y:3 AR:2	C=80			
有効青時間	19	50	G=69			
損失時間	6	5	L=11			
歩行者 現示時間	11	50				

検討用資料 『№4 交差点 開店後 平日』

表 - 1 交差点の需要率の算出

流入部		A		B		C		D	
車線の種類		左折・直進・右折		左折・直進・右折		左折・直進・右折		左折・直進・右折	
車線数		1		1		1		1	
飽和交通流率の基本値		2,000		2,000		2,000		2,000	
車線幅員による補正率		0.950		1,000		0.950		1,000	
(車線幅員)		(2.50)		(3.10)		(2.80)		(3.20)	
縦断勾配による補正率		1,000		1,000		1,000		1,000	
(縦断勾配)		(0.00)		(0.00)		(0.00)		(0.00)	
大型車混入による補正率		0.980		0.980		1,000		0.957	
(大型車混入率)		(2.94)		(2.86)		(0.00)		(6.48)	
左折車混入による補正率		0.975		0.996		0.850		0.991	
(左折率)		(8.8)		(2.2)		(59.7)		(4.3)	
(左折車の通過確率)		0.85		0.85		0.85		0.85	
(有効青時間)		19		50		19		50	
(歩行者現示時間)		11		50		11		50	
右折車混入による補正率		0.942		0.896		0.963		0.998	
(右折率)		(55.9)		(20.4)		(35.4)		(0.3)	
(右折車の通過確率)		0.991		0.723		0.989		0.668	
(有効青時間)		19		50		19		50	
(サイクル長)		80		80		80		80	
飽和交通流率		1,710		1,749		1,555		1,893	
設計交通量		34		489		206		324	
流入部各車線の需要率		(3+12+19)		(11+378+100)		(123+10+73)		(14+309+1)	
現示の需要率	1φ	0.020		0.280		0.132		0.171	
	2φ	0.020				0.132			
有効青時間(秒)		19.0		0.280		19.0		0.171	
可能交通容量		406		1,093		369		1,183	
交通容量比		0.084		0.447		0.558		0.274	
交通容量の照査結果		O K		O K		O K		O K	
滞留長		L s (m)							

交差点需要率 上限値
(C-L)/C = (80 - 11) / 80 = 0.863
C : サイクル長 (秒)、L : 損失時間 (秒)

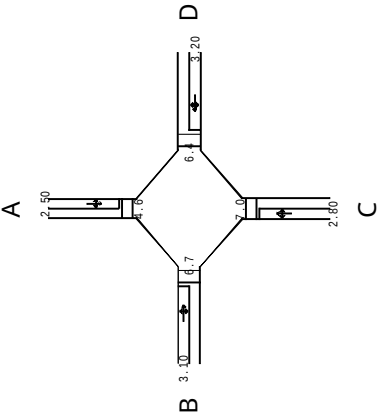
* : 交通容量(台/実1時間)

現示方式の図示

現示	1φ	2φ	表示時間	G:19 Y:3 AR:3	G:50 Y:3 AR:2	C=80
			19		50	G=69
			6		5	L=11
			11		50	

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

交差点概略図



交通量図

