（仮称）深谷通信所跡地公園整備事業及び
（仮称）深谷通信所跡地墓園整備事業
環境影響評価準備書に関する補足資料

＜補足資料内容＞

46 建設機械の稼働に係る事後調査について 1
47 外周道路西側の一般交通量について 5
48 地域社会の環境保全措置について 63
49 地域社会の供用時の安全対策について 66
50 滞留長の検討・評価について 67
51 地域社会の予測に使用した信号現示について 71

令和８年 10 月
横　浜　市

この資料は審査会用に作成したものです。審査の過程で変更されることもありますので、取扱いにご注意願います。

46　建設機械の稼働に係る事後調査について

【令和７年度第 17 回審査会ご意見】

建設工事の騒音の予測のところで、準備書 6.8-26 ページに予測結果が載っているのですけれども、準備書 6.8-14 ページ表 6.8.13 の建設機械の稼働に伴う騒音に係る環境保全目標の 85 デシベルの基準に対して、表 6.8.17(3)の建設機械の稼働に伴う騒音というのが、79 デシベルや 83 デシベルとかなり高い値まで出ています。これに対して、事後調査項目の選定が準備書の 8-3 ページにまとまっていますけれども、建設機械の稼働の採用した予測方法が「予測の不確実性はないことから事後調査項目として選定しません」ということで結論づけられています。予測方法は、確かに確立されているのですけれども、建設機械の個体差みたいなこととか、いろいろな不確実性がないとは言えないので、先ほどの予測結果ではかなり高い値が出ていて、近くに住宅などもあるというところで、ここはやはりしっかり事後調査で評価した方がいいのではないかと思っていまして、その辺に対する見解をお聞かせいただきたいと思います。特に地点Ｂが 83 デシベルという高い値で、Ａは 79 デシベルなのですけれども、近くには保育園などもありまして、そういったところへの影響が気になってのコメントになります。

【事業者の見解】

委員のご意見を踏まえ、予測の不確実性が機械の個体差等により存在すること、発生する騒音が大きいことから、建設機械の稼働に係る騒音、振動について事後調査を実施する方針とします。

また、ご指摘事項ではありませんが、地域社会の事後調査の調査頻度について、工事用車両の走行台数の多い第０期、第１期、第２期の３回とします。

環境影響評価書では、準備書「第８章　事後調査の実施に関する事項」の「環境影響評価項目の選定した理由・選定しない理由（工事中）」を表 46-1（2）、「事後調査の内容（工事中）」を表 46-2（2）のとおり変更します。なお、準備書からの変更は赤字で示すとおりです。

この資料は審査会用に作成したものです。審査の過程で変更されることもありますので、取扱いにご注意願います。

表 46-1（1）　事後調査項目を選定した理由・選定しない理由（工事中）

（準備書　p.8-3　表 8.1（2））

環境影響評価項目		環境影響要因	選定	選定した理由・選定しない理由
評価項目	細目			
騒音	騒音	建設機械の稼働	×	採用した予測方法は、予測精度に係る知見が十分に蓄積されていると判断でき、予測の不確実性はないことから、事後調査項目として選定しません。
		工事用車両の走行	×	工事用車両の走行に伴う騒音の影響は小さいと考えられることから、事後調査項目として選定しません。
振動	振動	建設機械の稼働	×	採用した予測方法は、予測精度に係る知見が十分に蓄積されていると判断でき、予測の不確実性はないことから、事後調査項目として選定しません。
		工事用車両の走行	×	工事用車両の走行に伴う振動の影響は小さいと考えられることから、事後調査項目として選定しません。
悪臭	悪臭	建設行為等	×	廃棄物層上部は適切な覆土厚を確保する計画のため、事後調査項目として選定しません。

表 46-1（2）　事後調査項目を選定した理由・選定しない理由（工事中）

（赤字：準備書からの変更箇所）

環境影響評価項目		環境影響要因	選定	選定した理由・選定しない理由
評価項目	細目			
騒音	騒音	建設機械の稼働	○	建設機械の稼働に伴う騒音の影響は、環境保全目標を達成するものの、比較的高い予測値となっているため、予測結果を補完するため事後調査項目として選定します。
		工事用車両の走行	×	工事用車両の走行に伴う騒音の影響は小さいと考えられることから、事後調査項目として選定しません。
振動	振動	建設機械の稼働	○	建設機械の稼働に伴う振動の影響は、環境保全目標を達成するものの、比較的高い予測値となっているため、予測結果を補完するため事後調査項目として選定します。
		工事用車両の走行	×	工事用車両の走行に伴う振動の影響は小さいと考えられることから、事後調査項目として選定しません。
悪臭	悪臭	建設行為等	×	廃棄物層上部は適切な覆土厚を確保する計画のため、事後調査項目として選定しません。

この資料は審査会用に作成したものです。審査の過程で変更されることもありますので、取扱いにご注意願います。

表 46-2（1）　事後調査の内容（工事中）

（準備書　p.8-7　表 8.3）

環境影響評価項目		調査項目	調査位置	調査頻度	調査時期	調査方法
評価項目	細目					
生物多様性	動物	・移設により保全措置を講ずる注目すべき動物の生息状況	移設の実施先	1回 （工事等の状況に応じて適宜調整）	移設対応後の適切な時期 （工事等の状況に応じて適宜調整）	現地調査（任意観察）により、移設した動物種の生息状況を確認します。
生物多様性	生態系	・表土の移設等により保全措置を講ずるチガヤ群落の生育状況	表土の移設等の実施先	1回 （工事等の状況に応じて適宜調整）	表土の移設等対応後の適切な時期 （工事等の状況に応じて適宜調整）	現地調査（任意観察）により、チガヤ群落の生育状況を確認します。
地域社会	交通混雑	・工事用車両の運行台数	予測を行った主要交差点のうち、下記の2交差点と工事ヤード出入口ゲート ・立場交差点 ・深谷交差点	1回 （平日1日）	予測時点（工事の最盛期）において、工事時間に前後1時間を加えた時間帯	交差点では、方向別、車種別、時間帯別の交通量を、カウンターを用いて観測します。 工事現場ゲートでは大型・小型別の入・出庫の記録を確認します。

この資料は審査会用に作成したものです。審査の過程で変更されることもありますので、取扱いにご注意願います。

表 46-2（2）　事後調査の内容（工事中）

（赤字：準備書からの変更箇所）

環境影響評価項目		調査項目	調査位置	調査頻度	調査時期	調査方法
評価項目	細目					
生物多様性	動物	・移設により保全措置を講ずる注目すべき動物の生息状況	移設の実施先	1 回 （工事等の状況に応じて適宜調整）	移設対応後の適切な時期 （工事等の状況に応じて適宜調整）	現地調査（任意観察）により、移設した動物種の生息状況を確認します。
生物多様性	生態系	・表土の移設等により保全措置を講ずるチガヤ群落の生育状況	表土の移設等の実施先	1 回 （工事等の状況に応じて適宜調整）	表土の移設等対応後の適切な時期 （工事等の状況に応じて適宜調整）	現地調査（任意観察）により、チガヤ群落の生育状況を確認します。
騒音	騒音	・建設機械の稼働に伴う騒音レベル	居住環境等に近接し、かつ影響が最大と想定される工事敷地境界付近（4 地点）	1 回 （工事等の状況に応じて適宜調整）	予測時点（工事の最盛期）において、工事時間に前後 1 時間を加えた時間帯	「特定建設作業に伴って発生する騒音の規制に関する基準」（昭和 43 年厚生省）及び「環境騒音の表示・測定方法」（JIS Z 8731）に定める方法により騒音の状況を確認します。
		・建設機械の稼働台数・概ねの稼働位置	対象事業実施区域内	1 回 （工事等の状況に応じて適宜調整）	上記、現地調査日と同日に実施	工事資料の整理等により確認します。
振動	振動	・建設機械の稼働に伴う振動レベル	居住環境等に近接し、かつ影響が最大と想定される工事敷地境界付近（4 地点）	1 回 （工事等の状況に応じて適宜調整）	予測時点（工事の最盛期）において、工事時間に前後 1 時間を加えた時間帯	「振動規制法施行規則」（昭和 51 年総理府令第 58 号）及び「振動レベル測定方法」（JIS Z 8735）に定める方法により振動の状況を確認します。
		・建設機械の稼働台数・概ねの稼働位置	対象事業実施区域内	1 回 （工事等の状況に応じて適宜調整）	上記、現地調査日と同日に実施	工事資料の整理等により確認します。
地域社会	交通混雑	・工事用車両の運行台数	予測を行った主要交差点のうち、下記の 2 交差点と工事ヤード出入口ゲート ・立場交差点 ・深谷交差点	3 回 （第 0 期、第 1 期、第 2 期の平日 1 日）	予測時点（工事の最盛期）において、工事時間に前後 1 時間を加えた時間帯	交差点では、方向別、車種別、時間帯別の交通量を、カウンターを用いて観測します。 工事現場ゲートでは大型・小型別の入・出庫の記録を確認します。

この資料は審査会用に作成したものです。審査の過程で変更されることもありますので、取扱いにご注意願います。

47　外周道路西側の一般交通量について

【令和７年度第 17 回審査会ご意見①】

供用時の道路交通騒音の予測のことなのですけれども、準備書の 6.8-45 ページになりますが、現地調査の時の交通量をそのまま予測条件として入れて計算をしているということで、その結果が次のページの表 6.8.24 に示されています。この地点３、４は、外周道路の西側の半円のところに当たるわけなのですけれども、そこの将来一般交通量の予測条件は０（台）という値が入っています。これは、道路は造るのだけれども一般車両は通行しないということでよろしいのでしょうかということを、まず質問させていただきたいと思います。

【令和７年度第 17 回審査会ご意見②】

一般の車両も通るというお答えですよね。通るのだけれども予測には入っていないというお答えで大丈夫ですか。

【令和７年度第 17 回審査会ご意見③】

この予測条件に基づいて予測をした結果の評価を見ると、ここの地点３、４は来園車両等による増加分がないことになっているのですね。実際には現状全く道路がないところから道路を造って、そこに車が一定の台数通るということで、かなり生活環境に対する影響は大きくなる（可能性がある）、特にそこに面するところには保育園などもあったりして、環境変化の影響は大きいと思います。準備書 6.8-56 ページには、その評価の結果が要約されていますけれども、この地点３、４のところは来園車両等による道路交通騒音レベルの増加分が計算できないために、生活環境に対する影響はないということになっていますが、影響がないとは言えないので、書き方を考えた方が良いのではないかと思います。

【令和７年度第 17 回審査会ご意見④】

予測上０台となっている部分については、御回答でもおっしゃったように、やはり道路ができますと、そこを使う車というのが現れてくるわけです。配分の計算上、比較的遠い場所同士の交通に関しては考慮されているかもしれませんけれども、周辺の地域で発生する交通、そうしたものはこういう新しい道ができるとそこを利用するようになるかと思いますので、そういったものを考慮していただくと、もう少し現実的な数字といいますか、交通の予測ができるのではないかなと、それに基づいて騒音などの予測もしていただくのが良いのではないかというふうに思いますが、いかがでしょうか。

【令和７年度第 17 回審査会ご意見⑤】

配慮のことをしっかり書いていただくのはもちろん結構なのですけれども、数値として、ここに０が並んでしまうというところが、きちんと予測と環境影響の評価をしているのかなと見えてしまうかと思います。後は連絡道路と言いますか、今後できる道路も、この外周の道路につながると思うのですけれども、今回、それは予測しないという御説明ではありましたが、そういうことも将来的にあるというようなところで、ここの数値が０というところが、やはりきちんと現実的な交通量を想定した評価をしたのかな、と見えてしまうと思います。

【令和７年度第 17 回審査会ご意見⑥】

供用時の将来交通量に関して、騒音の話をされていたのですが、同じような内容で、振動ですとか、大気質、交通混雑が共通しておりますので、そこは全般的にということでよろしいでしょうか。供用時の将来交通量に関して、騒音の話をしていましたが、同じような内容で、振動、大気質、交通混雑が共通しておりますので、全般的にということでお願いします。

この資料は審査会用に作成したものです。審査の過程で変更されることもありますので、取扱いにご注意願います。

【事業者の見解】

(1) 外周道路西側の将来一般交通量の設定

ご意見を踏まえ、外周道路西側の将来一般交通量について、新たに将来一般交通量を設定しました。併せて、交通量の変更に伴い、一部項目の再予測を行いました。

将来一般交通量の設定について、外周道路西側を新たに利用する交通量は、図 47-1 に示すとおり、外周道路に隣接する接道地域である泉区（下和泉３丁目、４丁目、和泉が丘１丁目）及び戸塚区（深谷町（北））を起終点とする既存の交通が、外周道路の供用に伴いルート変更をすることで発生する交通量と想定しました。

将来一般交通量は、「平成 27 年度 全国道路・街路交通情勢調査（道路交通センサス）」（国土交通省、平成 29 年６月）の結果より、小型車では泉区側で 699 台/日、戸塚区側で 1,086 台/日、合計で 1,785 台/日が外周道路を流出入すると設定しました。

流出入する車両は№2（高砂苑バス停）と№3（通信隊東側）に同数ずつ移動するとし、断面交通量で 893※台/日、内回りと外回りで等分し、各方向 447※台/日としました。時間別交通量及び大型車の台数は、外周道路東側の時間別交通量を参考に設定しました。平日、休日、混雑期については、周辺の土地利用を踏まえ、同程度であるとしました。設定した交通量は表 47-1 に示すとおりです。

なお、これらの内容の概要は、p. 62 に示すとおり、環境影響評価書資料編 p. 資 2. 2-27 に反映いたします。修正箇所は赤字で示すとおりです。

※　交通量について、安全側の数値とするため、少数点以下の数値を切り上げて整数値としています。

表 47-1　外周道路西側の将来一般交通量

	外回り		内回り	
	将来一般交通量		将来一般交通量	
	大型車	小型車	大型車	小型車
6時	0	12	0	12
7時	0	17	0	17
8時	1	31	1	31
9時	1	31	1	31
10時	1	36	1	36
11時	1	36	1	36
12時	1	32	1	32
13時	1	32	1	32
14時	1	32	1	32
15時	1	35	1	35
16時	1	34	1	34
17時	1	35	1	35
18時	1	27	1	27

	外回り		内回り	
	将来一般交通量		将来一般交通量	
	大型車	小型車	大型車	小型車
19時	1	18	1	18
20時	0	10	0	10
21時	0	9	0	9
22時	0	4	0	4
23時	0	3	0	3
0時	0	2	0	2
1時	0	4	0	4
2時	0	1	0	1
3時	0	1	0	1
4時	0	1	0	1
5時	0	4	0	4
合計	12	447	12	447

環境影響評価書資料編においては、表 2.2.21（1）～表 2.2.23（p. 資 2.2-28～p. 資 2.2-31）において、表内の数値を反映した、各予測断面の将来一般交通量を記載します。

この資料は審査会用に作成したものです。審査の過程で変更されることもありますので、取扱いにご注意願います。

(2) 再予測の結果及び評価の修正

将来一般交通量の設定に伴い、予測評価への影響がある箇所を検討し、表 47-2 に示すとおり、予測断面を走行する車両台数が変化する箇所、交差点の交通量が変化すると考えられる箇所を再予測しました。

再設定した交通量及び予測結果、評価の内容は、環境影響評価書に反映します。反映する内容は表 47-3 以降に示すとおりです。

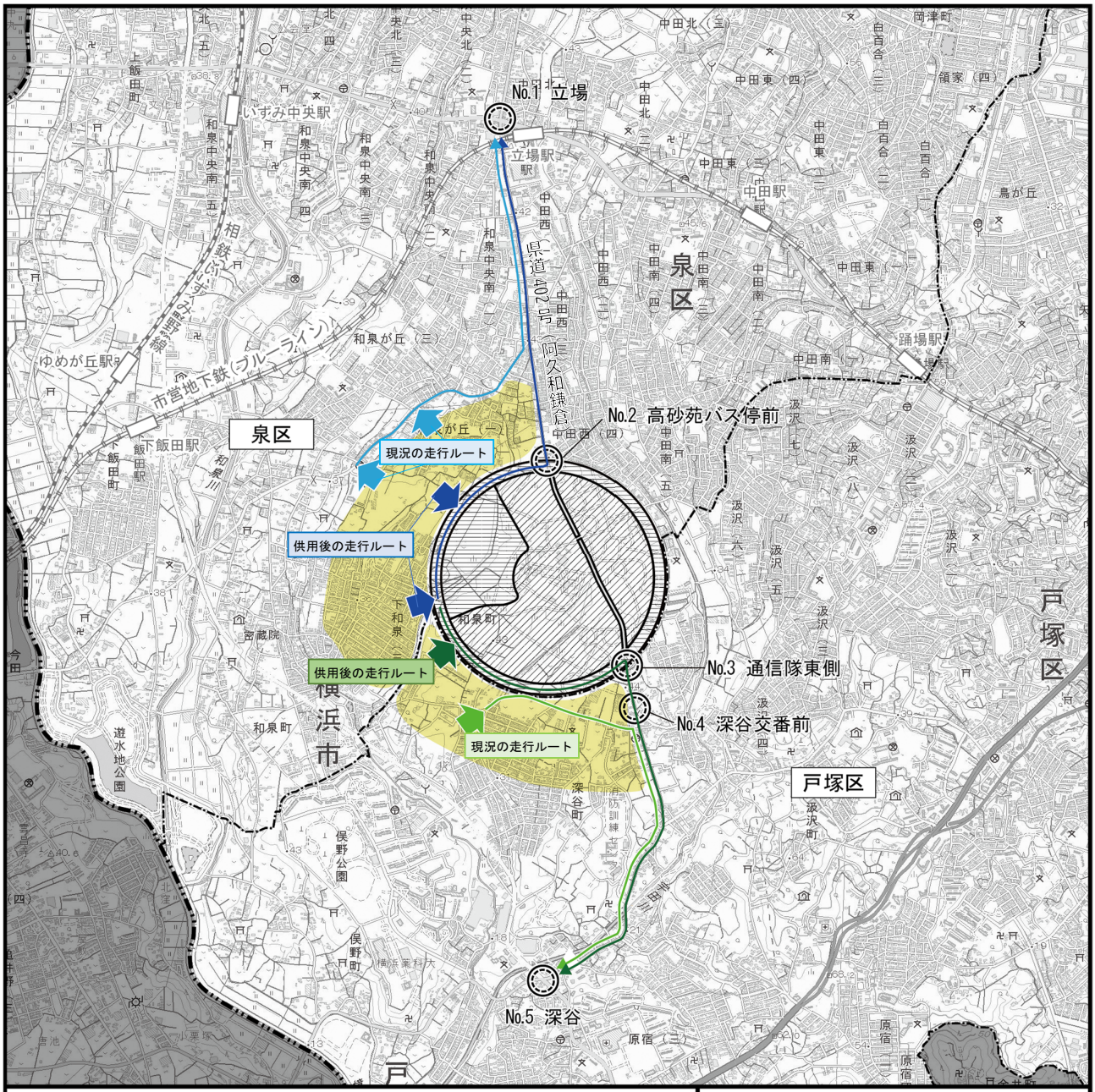
また、来園車両等の走行に伴う騒音の影響について、新たな外周道路の供用に伴い将来一般交通量の増加が見込まれる地点３，地点４において、将来交通量による道路交通騒音レベルは最大で59.7 dBと予測されます。環境基準（60 dB）を下回るものの、外周道路の供用に伴う周辺環境への騒音の影響が比較的大きいことから、来園車両の走行に伴う騒音の事後調査を新たに選定します。環境影響評価書の反映内容は表 47-27 及び表 47-28 に示すとおりです。

なお、地域社会の予測結果及び評価の修正については、「51　地域社会の予測に使用した信号現示について」において、信号現示の修正と合わせてお示しします。

表 47-2　再予測する項目及び予測地点の選別とその理由

項目	予測地点	選別	選別の理由
大気質	地点 1（県道 402 北側） 地点 2（県道 402 南側） 地点 3（外周道路西側）	○	外周道路に転換した交通により、予測断面における断面交通量が変化するため。
	地点 4（外周道路東側）	×	設定した外周道路西側の将来一般交通量は、県道 402 号（阿久和鎌倉）に流出入し、外周道路東側の交通量は変化しないと想定されるため。
騒音・振動	地点 1（県道 402 北側） 地点 2（県道 402 南側）	○	外周道路に転換した交通により、予測断面における断面交通量が変化するため。
	地点 3、地点 4（外周道路西側）	○	外周道路に転換した交通により、予測断面における断面交通量が変化するため。
	地点 5、地点 6（外周道路東側）	×	設定した外周道路西側の将来一般交通量は、県道 402 号（阿久和鎌倉）に流出入し、外周道路東側の交通量は変化しないと想定されるため。
地域社会	No.1（立場） No.5（深谷）	×	外周道路西側に転換した交通は、図 47-1 に示すとおり、現況においても交差点到達までの間に、県道 402 号（阿久和鎌倉）に流出入すると想定され、交差点の交通量は変化しないと想定されるため。
	No.2（高砂苑バス停） No.3（通信隊東側） No.4（深谷交番前）	○	外周道路に転換した交通により、交差点の交通量が変化するため。

この資料は審査会用に作成したものです。審査の過程で変更されることもありますので、取扱いにご注意願います。



凡　例

- ：対象事業実施区域（公園）
- ：対象事業実施区域（墓園）
- ：市　境
- ：区　境
- ：自動車交通量調査地点
- ：歩行者交通量調査地点
- ：接道地域よりNo.1（現況）
- ：接道地域よりNo.1（供用後）
- ：接道地域よりNo.5（現況）
- ：接道地域よりNo.5（供用後）
- ：接道地域

N

0　250　500　1,000 m

1:25,000

図 47-1　外周道路西側に移動する交通量のイメージ

この資料は審査会用に作成したものです。審査の過程で変更されることもありますので、取扱いにご注意願います。

(3) 準備書「6.5　大気質」の修正

表 47-3 (1)　予測交通量（来園車両等の走行に伴う大気質濃度（平日））
（準備書　p.6.5-64　表 6.5.44 (1)）

（単位：台/日）

予測地点	道路名	方向	車種分類	24時間交通量			
				将来一般交通量	来園車両等台数		将来交通量
					公園	墓園	
				A	B	C	A+B+C
地点1	県道402号	北行	大型車	309	0	0	309
			小型車	4,726	462	64	5,252
			合計	5,035	462	64	5,561
		南行	大型車	435	0	0	435
			小型車	5,740	462	64	6,266
			合計	6,175	462	64	6,701
地点2	県道402号	北行	大型車	290	0	0	290
			小型車	4,487	728	96	5,311
			合計	4,777	728	96	5,601
		南行	大型車	403	0	0	403
			小型車	5,706	728	96	6,530
			合計	6,109	728	96	6,933
地点3	外周道路	外回り（時計回り）	大型車	0	0	0	0
			小型車	0	0	0	0
			合計	0	0	0	0
		内回り（反時計回り）	大型車	0	0	0	0
			小型車	0	581	160	741
			合計	0	581	160	741
地点4	外周道路	外回り（時計回り）	大型車	41	0	0	41
			小型車	836	0	0	836
			合計	877	0	0	877
		内回り（反時計回り）	大型車	36	0	0	36
			小型車	634	599	0	1,233
			合計	670	599	0	1,269

この資料は審査会用に作成したものです。審査の過程で変更されることもありますので、取扱いにご注意願います。

表 47-3（2）　予測交通量（来園車両等の走行に伴う大気質濃度（平日））

（赤字：準備書からの変更箇所）

（単位：台/日）

予測地点	道路名	方向	車種分類	24時間交通量			
				将来一般交通量	来園車両等台数		将来交通量
					公園	墓園	
				A	B	C	A+B+C
地点1	県道402号	北行	大型車	321	0	0	321
			小型車	5,173	462	64	5,699
			合計	5,494	462	64	6,020
		南行	大型車	447	0	0	447
			小型車	6,187	462	64	6,713
			合計	6,634	462	64	7,160
地点2	県道402号	北行	大型車	302	0	0	302
			小型車	4,934	728	96	5,758
			合計	5,236	728	96	6,060
		南行	大型車	415	0	0	415
			小型車	6,153	728	96	6,977
			合計	6,568	728	96	7,392
地点3	外周道路	外回り（時計回り）	大型車	12	0	0	12
			小型車	447	0	0	447
			合計	459	0	0	459
		内回り（反時計回り）	大型車	12	0	0	12
			小型車	447	581	160	1,188
			合計	459	581	160	1,200
地点4	外周道路	外回り（時計回り）	大型車	41	0	0	41
			小型車	836	0	0	836
			合計	877	0	0	877
		内回り（反時計回り）	大型車	36	0	0	36
			小型車	634	599	0	1,233
			合計	670	599	0	1,269

この資料は審査会用に作成したものです。審査の過程で変更されることもありますので、取扱いにご注意願います。

表 47-4 (1)　予測交通量（来園車両等の走行に伴う大気質濃度（休日））

（準備書　p.6.5-65　表 6.5.44 (2)）

（単位：台/日）

予測地点	道路名	方向	車種分類	24 時間交通量			
				将来一般交通量	来園車両等台数		将来交通量
					公園	墓園	
				A	B	C	A+B+C
地点 1	県道 402 号	北行	大型車	125	0	0	125
			小型車	4,550	718	171	5,439
			合計	4,675	718	171	5,564
		南行	大型車	160	0	0	160
			小型車	5,264	718	171	6,153
			合計	5,424	718	171	6,313
地点 2	県道 402 号	北行	大型車	131	6	0	137
			小型車	4,181	1,126	259	5,566
			合計	4,312	1,132	259	5,703
		南行	大型車	161	6	0	167
			小型車	5,247	1,126	259	6,632
			合計	5,408	1,132	259	6,799
地点 3	外周道路	外回り（時計回り）	大型車	0	0	0	0
			小型車	0	0	0	0
			合計	0	0	0	0
		内回り（反時計回り）	大型車	0	3	0	3
			小型車	0	903	430	1,333
			合計	0	906	430	1,336
地点 4	外周道路	外回り（時計回り）	大型車	6	0	0	6
			小型車	866	0	0	866
			合計	872	0	0	872
		内回り（反時計回り）	大型車	6	3	0	9
			小型車	560	931	0	1,491
			合計	566	934	0	1,500

この資料は審査会用に作成したものです。審査の過程で変更されることもありますので、取扱いにご注意願います。

表 47-4（2）　予測交通量（来園車両等の走行に伴う大気質濃度（休日））

（赤字：準備書からの変更箇所）

（単位：台/日）

予測地点	道路名	方向	車種分類	24時間交通量			
				将来一般交通量	来園車両等台数		将来交通量
					公園	墓園	
				A	B	C	A+B+C
地点1	県道402号	北行	大型車	137	0	0	137
			小型車	4,997	718	171	5,886
			合計	5,134	718	171	6,023
		南行	大型車	172	0	0	172
			小型車	5,711	718	171	6,600
			合計	5,883	718	171	6,772
地点2	県道402号	北行	大型車	143	6	0	149
			小型車	4,628	1,126	259	6,013
			合計	4,771	1,132	259	6,162
		南行	大型車	173	6	0	179
			小型車	5,694	1,126	259	7,079
			合計	5,867	1,132	259	7,258
地点3	外周道路	外回り（時計回り）	大型車	12	0	0	12
			小型車	447	0	0	447
			合計	459	0	0	459
		内回り（反時計回り）	大型車	12	3	0	15
			小型車	447	903	430	1,780
			合計	459	906	430	1,795
地点4	外周道路	外回り（時計回り）	大型車	6	0	0	6
			小型車	866	0	0	866
			合計	872	0	0	872
		内回り（反時計回り）	大型車	6	3	0	9
			小型車	560	931	0	1,491
			合計	566	934	0	1,500

この資料は審査会用に作成したものです。審査の過程で変更されることもありますので、取扱いにご注意願います。

表 47-5 (1)　予測交通量（来園車両等の走行に伴う大気質濃度（混雑期））

（準備書　p.6.5-66　表 6.5.44 (3)）

（単位：台/日）

予測地点	道路名	方向	車種分類	24 時間交通量			
				将来一般交通量	来園車両等台数		将来交通量
					公園	墓園	
				A	B	C	A+B+C
地点 1	県道 402 号	北行	大型車	125	0	6	131
			小型車	4,550	718	933	6,201
			合計	4,675	718	939	6,332
		南行	大型車	160	0	6	166
			小型車	5,264	718	933	6,915
			合計	5,424	718	939	7,081
地点 2	県道 402 号	北行	大型車	131	6	13	150
			小型車	4,181	1,126	1,406	6,713
			合計	4,312	1,132	1,419	6,863
		南行	大型車	161	6	13	180
			小型車	5,247	1,126	1,406	7,779
			合計	5,408	1,132	1,419	7,959
地点 3	外周道路	外回り（時計回り）	大型車	0	0	0	0
			小型車	0	0	0	0
			合計	0	0	0	0
		内回り（反時計回り）	大型車	0	3	19	22
			小型車	0	903	2,339	3,242
			合計	0	906	2,358	3,264
地点 4	外周道路	外回り（時計回り）	大型車	6	0	0	6
			小型車	866	0	0	866
			合計	872	0	0	872
		内回り（反時計回り）	大型車	6	3	0	9
			小型車	560	931	0	1,491
			合計	566	934	0	1,500

この資料は審査会用に作成したものです。審査の過程で変更されることもありますので、取扱いにご注意願います。

表 47-5（2）　予測交通量（来園車両等の走行に伴う大気質濃度（混雑期））

（赤字：準備書からの変更箇所）

（単位：台/日）

予測地点	道路名	方向	車種分類	24時間交通量			
				将来一般交通量	来園車両等台数		将来交通量
					公園	墓園	
				A	B	C	A+B+C
地点1	県道402号	北行	大型車	137	0	6	143
			小型車	4,997	718	933	6,648
			合計	5,134	718	939	6,791
		南行	大型車	172	0	6	178
			小型車	5,711	718	933	7,362
			合計	5,883	718	939	7,540
地点2	県道402号	北行	大型車	143	6	13	162
			小型車	4,628	1,126	1,406	7,160
			合計	4,771	1,132	1,419	7,322
		南行	大型車	173	6	13	192
			小型車	5,694	1,126	1,406	8,226
			合計	5,867	1,132	1,419	8,418
地点3	外周道路	外回り（時計回り）	大型車	12	0	0	12
			小型車	447	0	0	447
			合計	459	0	0	459
		内回り（反時計回り）	大型車	12	3	19	34
			小型車	447	903	2,339	3,689
			合計	459	906	2,358	3,723
地点4	外周道路	外回り（時計回り）	大型車	6	0	0	6
			小型車	866	0	0	866
			合計	872	0	0	872
		内回り（反時計回り）	大型車	6	3	0	9
			小型車	560	931	0	1,491
			合計	566	934	0	1,500

この資料は審査会用に作成したものです。審査の過程で変更されることもありますので、取扱いにご注意願います。

＜準備書 p.6.5-71＞

3）予測

（4）来園車両等の走行に伴う大気質（二酸化窒素及び浮遊粒子状物質）濃度

⑥予測結果

来園車両等の走行に伴う二酸化窒素及び浮遊粒子状物質の予測結果は、表 6.5.47（1）～（3）及び表 6.5.48（1）～（3）に示すとおりです。

公園及び墓園整備事業の全体供用開始後の来園車両等に伴う将来濃度（年平均値）は、公園整備事業では、二酸化窒素で 0.01100～0.01149ppm、浮遊粒子状物質で 0.01500～0.01503 mg/m³となり、将来濃度に対する寄与率は、二酸化窒素で 0.00～0.36%程度、浮遊粒子状物質で 0.00～0.01%程度であると予測します。

墓園整備事業では、二酸化窒素で 0.01102～0.01147ppm、浮遊粒子状物質で 0.01500～0.01503 mg/m³となり、将来濃度に対する寄与率は、二酸化窒素で 0.08～0.24%程度、浮遊粒子状物質で 0.00～0.01%程度であると予測します。

合計では、二酸化窒素で 0.01100～0.01151ppm、浮遊粒子状物質で 0.01500～0.01503 mg/m³となり、将来濃度に対する寄与率は、二酸化窒素で 0.00～0.60%程度、浮遊粒子状物質で 0.00～0.02%程度であると予測します。

＜赤字：準備書からの変更箇所＞

3）予測

（4）来園車両等の走行に伴う大気質（二酸化窒素及び浮遊粒子状物質）濃度

⑥予測結果

来園車両等の走行に伴う二酸化窒素及び浮遊粒子状物質の予測結果は、表 6.5.47（1）～（3）及び表 6.5.48（1）～（3）に示すとおりです。

公園及び墓園整備事業の全体供用開始後の来園車両等に伴う将来濃度（年平均値）は、公園整備事業では、二酸化窒素で 0.01100～0.01152ppm、浮遊粒子状物質で 0.01500～0.01503 mg/m³となり、将来濃度に対する寄与率は、二酸化窒素で 0.00～0.36%程度、浮遊粒子状物質で 0.00～0.01%程度であると予測します。

墓園整備事業では、二酸化窒素で 0.01105～0.01150ppm、浮遊粒子状物質で 0.01500～0.01503 mg/m³となり、将来濃度に対する寄与率は、二酸化窒素で 0.08～0.23%程度、浮遊粒子状物質で 0.00～0.01%程度であると予測します。

合計では、二酸化窒素で 0.01100～0.01154ppm、浮遊粒子状物質で 0.01500～0.01503 mg/m³となり、将来濃度に対する寄与率は、二酸化窒素で 0.00～0.59%程度、浮遊粒子状物質で 0.00～0.02%程度であると予測します。

この資料は審査会用に作成したものです。審査の過程で変更されることもありますので、取扱いにご注意願います。

表 47-6（1）　来園車両等の走行に伴う大気質濃度（二酸化窒素）（公園整備事業）

（準備書　p.6.5-71　表 6.5.47（1））

（単位：ppm）

予測地点	予測位置	バックグラウンド濃度	将来一般交通量による寄与濃度	来園車両等による寄与濃度	将来濃度	寄与率※1
地点 1	西側	0.011	0.00044	0.00003	0.01147	0.22%
	東側		0.00039	0.00002	0.01141	0.20%
地点 2	西側		0.00045	0.00004	0.01149	0.36%
	東側		0.00033	0.00003	0.01136	0.28%
地点 3	西側		—※2	0.00002	0.01102	0.17%
地点 4	東側		0.00000	0.00000	0.01100	0.00%

※1　寄与率は、「将来濃度」に占める「来園車両等による寄与濃度」の割合を示します。
※2　地点 3 においては来園車両台数以外の車両走行は 0 台と仮定しています。

表 47-6（2）　来園車両等の走行に伴う大気質濃度（二酸化窒素）（公園整備事業）

（赤字：準備書からの変更箇所）

（単位：ppm）

予測地点	予測位置	バックグラウンド濃度	将来一般交通量による寄与濃度	来園車両等による寄与濃度	将来濃度	寄与率※1
地点 1	西側	0.011	0.00047	0.00003	0.01150	0.22%
	東側		0.00041	0.00002	0.01143	0.20%
地点 2	西側		0.00047	0.00004	0.01152	0.36%
	東側		0.00035	0.00003	0.01138	0.27%
地点 3	西側		0.00003	0.00002	0.01105	0.15%
地点 4	東側		0.00000	0.00000	0.01100	0.00%

※1　寄与率は、「将来濃度」に占める「来園車両等による寄与濃度」の割合を示します。
※2　表内の数値は、端数の処理を行っているため、表内で記載している将来濃度及び寄与率は、表内で記載している寄与濃度の数値を用いて計算した結果と異なる場合があります。

この資料は審査会用に作成したものです。審査の過程で変更されることもありますので、取扱いにご注意願います。

表 47-7（1）　来園車両等の走行に伴う大気質濃度（二酸化窒素）（墓園整備事業）

（準備書　p.6.5-71　表 6.5.47（2））

（単位：ppm）

予測地点	予測位置	バックグラウンド濃度	将来一般交通量による寄与濃度	来園車両等による寄与濃度	将来濃度	寄与率※1
地点 1	西側	0.011	0.00044	0.00001	0.01145	0.10%
	東側		0.00039	0.00001	0.01140	0.08%
地点 2	西側		0.00045	0.00003	0.01147	0.24%
	東側		0.00033	0.00002	0.01135	0.17%
地点 3	西側		—※2	0.00002	0.01102	0.20%
地点 4※3	東側		—	—	—	—

※1　寄与率は、「将来濃度」に占める「来園車両等による寄与濃度」の割合を示します。
※2　地点 3 においては来園車両台数以外の車両走行は 0 台と仮定しています。
※3　地点 4 は墓園に来園する車両が通らないため「－」としています。

表 47-7（2）　来園車両等の走行に伴う大気質濃度（二酸化窒素）（墓園整備事業）

（赤字：準備書からの変更箇所）

（単位：ppm）

予測地点	予測位置	バックグラウンド濃度	将来一般交通量による寄与濃度	来園車両等による寄与濃度	将来濃度	寄与率※1
地点 1	西側	0.011	0.00047	0.00001	0.01148	0.10%
	東側		0.00041	0.00001	0.01142	0.08%
地点 2	西側		0.00047	0.00003	0.01150	0.23%
	東側		0.00035	0.00002	0.01137	0.17%
地点 3	西側		0.00003	0.00002	0.01105	0.18%
地点 4※2	東側					

※1　寄与率は、「将来濃度」に占める「来園車両等による寄与濃度」の割合を示します。
※2　地点 4 は墓園に来園する車両が通らないため斜線としています。
※3　表内の数値は、端数の処理を行っているため、表内で記載している将来濃度及び寄与率は、表内で記載している寄与濃度の数値を用いて計算した結果と異なる場合があります。

この資料は審査会用に作成したものです。審査の過程で変更されることもありますので、取扱いにご注意願います。

表 47-8（1）　来園車両等の走行に伴う大気質濃度（二酸化窒素）（合計）

（準備書　p.6.5-72　表 6.5.47（3））

（単位：ppm）

予測地点	予測位置	バックグラウンド濃度	将来一般交通量による寄与濃度	来園車両等による寄与濃度	将来濃度	寄与率※1
地点 1	西側	0.011	0.00044	0.00004	0.01148	0.32%
	東側		0.00039	0.00003	0.01142	0.28%
地点 2	西側		0.00045	0.00007	0.01151	0.60%
	東側		0.00033	0.00005	0.01138	0.44%
地点 3	西側		—※2	0.00004	0.01104	0.37%
地点 4	東側		0.00000	0.00000	0.01100	0.00%

※1　寄与率は、「将来濃度」に占める「来園車両等による寄与濃度」の割合を示します。
※2　地点 3 においては来園車両台数以外の車両走行は 0 台と仮定しています。

表 47-8（2）　来園車両等の走行に伴う大気質濃度（二酸化窒素）（合計）

（赤字：準備書からの変更箇所）

（単位：ppm）

予測地点	予測位置	バックグラウンド濃度	将来一般交通量による寄与濃度	来園車両等による寄与濃度	将来濃度	寄与率※1
地点 1	西側	0.011	0.00047	0.00004	0.01151	0.32%
	東側		0.00041	0.00003	0.01144	0.27%
地点 2	西側		0.00047	0.00007	0.01154	0.59%
	東側		0.00035	0.00005	0.01140	0.44%
地点 3	西側		0.00003	0.00004	0.01107	0.32%
地点 4	東側		0.00000	0.00000	0.01100	0.00%

※1　寄与率は、「将来濃度」に占める「来園車両等による寄与濃度」の割合を示します。
※2　表内の数値は、端数の処理を行っているため、表内で記載している将来濃度及び寄与率は、表内で記載している寄与濃度の数値を用いて計算した結果と異なる場合があります。

この資料は審査会用に作成したものです。審査の過程で変更されることもありますので、取扱いにご注意願います。

表 47-9（1）　来園車両等の走行に伴う大気質濃度（浮遊粒子状物質）（公園整備事業）

（準備書　p.6.5-72　表 6.5.48（1））

（単位：mg/m³）

予測地点	予測位置	バックグラウンド濃度	将来一般交通量による寄与濃度	来園車両等による寄与濃度	将来濃度	寄与率※1
地点 1	西側	0.015	0.00002	0.000001	0.01503	0.01%
	東側		0.00002	0.000001	0.01502	0.01%
地点 2	西側		0.00002	0.000002	0.01503	0.01%
	東側		0.00002	0.000002	0.01502	0.01%
地点 3	西側		—※2	0.000001	0.01500	0.00%
地点 4	東側		0.00000	0.000000	0.01500	0.00%

※1　寄与率は、「将来濃度」に占める「来園車両等による寄与濃度」の割合を示します。
※2　地点 3 においては来園車両台数以外の車両走行は 0 台と仮定しています。

表 47-9（2）　来園車両等の走行に伴う大気質濃度（浮遊粒子状物質）（公園整備事業）

（赤字：準備書からの変更箇所）

（単位：mg/m³）

予測地点	予測位置	バックグラウンド濃度	将来一般交通量による寄与濃度	来園車両等による寄与濃度	将来濃度	寄与率※1
地点 1	西側	0.015	0.00003	0.000001	0.01503	0.01%
	東側		0.00002	0.000001	0.01502	0.01%
地点 2	西側		0.00003	0.000002	0.01503	0.01%
	東側		0.00002	0.000002	0.01502	0.01%
地点 3	西側		0.00000	0.000001	0.01500	0.00%
地点 4	東側		0.00000	0.000000	0.01500	0.00%

※1　寄与率は、「将来濃度」に占める「来園車両等による寄与濃度」の割合を示します。
※2　表内の数値は、端数の処理を行っているため、表内で記載している将来濃度及び寄与率は、表内で記載している寄与濃度の数値を用いて計算した結果と異なる場合があります。

この資料は審査会用に作成したものです。審査の過程で変更されることもありますので、取扱いにご注意願います。

表 47-10（1）　来園車両等の走行に伴う大気質濃度（浮遊粒子状物質）（墓園整備事業）

（準備書　p.6.5-72　表 6.5.48（2））

（単位：mg/m³）

予測地点	予測位置	バックグラウンド濃度	将来一般交通量による寄与濃度	来園車両等による寄与濃度	将来濃度	寄与率※1
地点 1	西側	0.015	0.00002	0.000001	0.01503	0.00%
	東側		0.00002	0.000000	0.01502	0.00%
地点 2	西側		0.00002	0.000001	0.01503	0.01%
	東側		0.00002	0.000001	0.01502	0.01%
地点 3	西側		—※2	0.000001	0.01500	0.01%
地点 4※3	東側		—	—	—	—

※1　寄与率は、「将来濃度」に占める「来園車両等による寄与濃度」の割合を示します。
※2　地点 3 においては来園車両台数以外の車両走行は 0 台と仮定しています。
※3　地点 4 は墓園に来園する車両が通らないため「－」としています。

表 47-10（2）　来園車両等の走行に伴う大気質濃度（浮遊粒子状物質）（墓園整備事業）

（赤字：準備書からの変更箇所）

（単位：mg/m³）

予測地点	予測位置	バックグラウンド濃度	将来一般交通量による寄与濃度	来園車両等による寄与濃度	将来濃度	寄与率※1
地点 1	西側	0.015	0.00003	0.000001	0.01503	0.00%
	東側		0.00002	0.000000	0.01502	0.00%
地点 2	西側		0.00003	0.000001	0.01503	0.01%
	東側		0.00002	0.000001	0.01502	0.01%
地点 3	西側		0.00000	0.000001	0.01500	0.01%
地点 4※2	東側					

※1　寄与率は、「将来濃度」に占める「来園車両等による寄与濃度」の割合を示します。
※2　地点 4 は墓園に来園する車両が通らないため斜線としています。
※3　表内の数値は、端数の処理を行っているため、表内で記載している将来濃度及び寄与率は、表内で記載している寄与濃度の数値を用いて計算した結果と異なる場合があります。

この資料は審査会用に作成したものです。審査の過程で変更されることもありますので、取扱いにご注意願います。

表 47-11（1）　来園車両等の走行に伴う大気質濃度（浮遊粒子状物質）（合計）

（準備書　p.6.5-73　表 6.5.48（3））

（単位：mg/m³）

予測地点	予測位置	バックグラウンド濃度	将来一般交通量による寄与濃度	来園車両等による寄与濃度	将来濃度	寄与率※1
地点 1	西側	0.015	0.00002	0.000002	0.01503	0.01%
	東側		0.00002	0.000002	0.01502	0.01%
地点 2	西側		0.00002	0.000004	0.01503	0.02%
	東側		0.00002	0.000003	0.01502	0.02%
地点 3	西側		—※2	0.000001	0.01500	0.01%
地点 4	東側		0.00000	0.000000	0.01500	0.00%

※1　寄与率は、「将来濃度」に占める「来園車両等による寄与濃度」の割合を示します。
※2　地点 3 においては来園車両台数以外の車両走行は 0 台と仮定しています。

表 47-11（2）　来園車両等の走行に伴う大気質濃度（浮遊粒子状物質）（合計）

（赤字：準備書からの変更箇所）

（単位：mg/m³）

予測地点	予測位置	バックグラウンド濃度	将来一般交通量による寄与濃度	来園車両等による寄与濃度	将来濃度	寄与率※1
地点 1	西側	0.015	0.00003	0.000002	0.01503	0.01%
	東側		0.00002	0.000002	0.01502	0.01%
地点 2	西側		0.00003	0.000004	0.01503	0.02%
	東側		0.00002	0.000003	0.01502	0.02%
地点 3	西側		0.00000	0.000001	0.01500	0.01%
地点 4	東側		0.00000	0.000000	0.01500	0.00%

※1　寄与率は、「将来濃度」に占める「来園車両等による寄与濃度」の割合を示します。
※2　表内の数値は、端数の処理を行っているため、表内で記載している将来濃度及び寄与率は、表内で記載している寄与濃度の数値を用いて計算した結果と異なる場合があります。

この資料は審査会用に作成したものです。審査の過程で変更されることもありますので、取扱いにご注意願います。

＜準備書 p.6.5-73＞

3）予測

（4）来園車両等の走行に伴う大気質（二酸化窒素及び浮遊粒子状物質）濃度

⑥予測結果

予測した年平均値を環境基準と比較するために、年平均値から日平均値（年間 98%値、２%除外値）への換算結果は、表 6.5.49（1）～（3）に示すとおりです。なお、日平均値への換算は、「(2)建設機械の稼働に伴う大気質(二酸化窒素、浮遊粒子状物質)濃度」の予測と同様としました(p.6.5-39 参照)。

公園整備事業では二酸化窒素の日平均値の年間 98%値で 0.0275～0.0279ppm、浮遊粒子状物質の年平均値は日平均値の２%除外値で 0.03722～0.03725 mg/m³と換算され、環境保全目標（二酸化窒素 0.04ppm 以下、浮遊粒子状物質 0.10 mg/m³以下）に適合しています。

墓園整備事業では二酸化窒素の年平均値は日平均値の年間 98%値で 0.0275～0.0279ppm、浮遊粒子状物質の年平均値は日平均値の２%除外値で 0.03722～0.03724 mg/m³と換算され、環境保全目標（二酸化窒素 0.04ppm 以下、浮遊粒子状物質 0.10 mg/m³以下）に適合しています。

合計では二酸化窒素の年平均値は日平均値の年間 98%値で 0.0275～0.0279ppm、浮遊粒子状物質の年平均値は日平均値の２%除外値で 0.03722～0.03725 mg/m³と換算され、環境保全目標（二酸化窒素 0.04ppm 以下、浮遊粒子状物質 0.10 mg/m³以下）に適合しています。

＜赤字：準備書からの変更箇所＞

3）予測

（4）来園車両等の走行に伴う大気質（二酸化窒素及び浮遊粒子状物質）濃度

⑥予測結果

予測した年平均値を環境基準と比較するために、年平均値から日平均値（年間 98%値、２%除外値）への換算結果は、表 6.5.49（1）～（3）に示すとおりです。なお、日平均値への換算は、「(2)建設機械の稼働に伴う大気質(二酸化窒素、浮遊粒子状物質)濃度」の予測と同様としました(p.6.5-39 参照)。

公園整備事業では二酸化窒素の日平均値の年間 98%値で 0.0275～0.0279ppm、浮遊粒子状物質の年平均値は日平均値の２%除外値で 0.03723～0.03725 mg/m³と換算され、環境保全目標（二酸化窒素 0.04ppm 以下、浮遊粒子状物質 0.10 mg/m³以下）に適合しています。

墓園整備事業では二酸化窒素の年平均値は日平均値の年間 98%値で 0.0275～0.0279ppm、浮遊粒子状物質の年平均値は日平均値の２%除外値で 0.03723～0.03725 mg/m³と換算され、環境保全目標（二酸化窒素 0.04ppm 以下、浮遊粒子状物質 0.10 mg/m³以下）に適合しています。

合計では二酸化窒素の年平均値は日平均値の年間 98%値で 0.0275～0.0279ppm、浮遊粒子状物質の年平均値は日平均値の２%除外値で 0.03723～0.03725 mg/m³と換算され、環境保全目標（二酸化窒素 0.04ppm 以下、浮遊粒子状物質 0.10 mg/m³以下）に適合しています。

この資料は審査会用に作成したものです。審査の過程で変更されることもありますので、取扱いにご注意願います。

表 47-12（1）　年平均値から日平均値への換算結果（公園整備事業）

（準備書　p.6.5-73　表 6.5.49（1））

予測地点	予測位置	二酸化窒素（ppm）		浮遊粒子状物質（mg/m³）	
		年平均値（予測結果）	日平均値の年間 98%値※	年平均値（予測結果）	日平均値の2%除外値※
地点 1	西側	0.01147	0.0279	0.01503	0.03724
	東側	0.01141	0.0278	0.01502	0.03724
地点 2	西側	0.01149	0.0279	0.01503	0.03725
	東側	0.01136	0.0278	0.01502	0.03724
地点 3	西側	0.01102	0.0275	0.01500	0.03722
地点 4	東側	0.01100	0.0275	0.01500	0.03723

※　環境保全目標は、二酸化窒素 0.04ppm 以下、浮遊粒子状物質 0.10 mg/m³以下。

表 47-12（2）　年平均値から日平均値への換算結果（公園整備事業）

（赤字：準備書からの変更箇所）

予測地点	予測位置	二酸化窒素（ppm）		浮遊粒子状物質（mg/m³）	
		年平均値（予測結果）	日平均値の年間 98%値※	年平均値（予測結果）	日平均値の2%除外値※
地点 1	西側	0.01150	0.0279	0.01503	0.03725
	東側	0.01143	0.0278	0.01502	0.03724
地点 2	西側	0.01152	0.0279	0.01503	0.03725
	東側	0.01138	0.0278	0.01502	0.03724
地点 3	西側	0.01105	0.0275	0.01500	0.03723
地点 4	東側	0.01100	0.0275	0.01500	0.03723

※　環境保全目標は、二酸化窒素 0.04ppm 以下、浮遊粒子状物質 0.10 mg/m³以下。

この資料は審査会用に作成したものです。審査の過程で変更されることもありますので、取扱いにご注意願います。

表 47-13（1）　年平均値から日平均値への換算結果（墓園整備事業）

（準備書　p.6.5-74　表 6.5.49（2））

予測地点	予測位置	二酸化窒素（ppm）		浮遊粒子状物質（mg/m³）	
		年平均値（予測結果）	日平均値の年間 98%値※1	年平均値（予測結果）	日平均値の2%除外値※1
地点 1	西側	0.01145	0.0279	0.01503	0.03724
	東側	0.01140	0.0278	0.01502	0.03724
地点 2	西側	0.01147	0.0279	0.01503	0.03724
	東側	0.01135	0.0278	0.01502	0.03724
地点 3	西側	0.01102	0.0275	0.01500	0.03722
地点 4※2	東側	－	－	－	－

※1　環境保全目標は、二酸化窒素 0.04ppm 以下、浮遊粒子状物質 0.10 mg/m³以下。
※2　地点 4 は墓園に来園する車両が通らないため「－」としています。

表 47-13（2）　年平均値から日平均値への換算結果（墓園整備事業）

（赤字：準備書からの変更箇所）

予測地点	予測位置	二酸化窒素（ppm）		浮遊粒子状物質（mg/m³）	
		年平均値（予測結果）	日平均値の年間 98%値※1	年平均値（予測結果）	日平均値の2%除外値※1
地点 1	西側	0.01148	0.0279	0.01503	0.03725
	東側	0.01142	0.0278	0.01502	0.03724
地点 2	西側	0.01150	0.0279	0.01503	0.03725
	東側	0.01137	0.0278	0.01502	0.03724
地点 3	西側	0.01105	0.0275	0.01500	0.03723
地点 4※2	東側				

※1　環境保全目標は、二酸化窒素 0.04ppm 以下、浮遊粒子状物質 0.10 mg/m³以下。
※2　地点 4 は墓園に来園する車両が通らないため斜線としています。

この資料は審査会用に作成したものです。審査の過程で変更されることもありますので、取扱いにご注意願います。

表 47-14（1）　年平均値から日平均値への換算結果（合計）

（準備書　p.6.5-74　表 6.5.49（3））

予測地点	予測位置	二酸化窒素（ppm）		浮遊粒子状物質（mg/m³）	
		年平均値（予測結果）	日平均値の年間98%値※	年平均値（予測結果）	日平均値の2%除外値※
地点1	西側	0.01148	0.0279	0.01503	0.03724
	東側	0.01142	0.0278	0.01502	0.03724
地点2	西側	0.01151	0.0279	0.01503	0.03725
	東側	0.01138	0.0278	0.01502	0.03724
地点3	西側	0.01104	0.0275	0.01500	0.03722
地点4	東側	0.01100	0.0275	0.01500	0.03723

※　環境保全目標は、二酸化窒素 0.04ppm 以下、浮遊粒子状物質 0.10 mg/m³以下。

表 47-14（2）　年平均値から日平均値への換算結果（合計）

（赤字：準備書からの変更箇所）

予測地点	予測位置	二酸化窒素（ppm）		浮遊粒子状物質（mg/m³）	
		年平均値（予測結果）	日平均値の年間98%値※	年平均値（予測結果）	日平均値の2%除外値※
地点1	西側	0.01151	0.0279	0.01503	0.03725
	東側	0.01144	0.0278	0.01502	0.03724
地点2	西側	0.01154	0.0279	0.01503	0.03725
	東側	0.01140	0.0278	0.01502	0.03724
地点3	西側	0.01107	0.0275	0.01500	0.03723
地点4	東側	0.01100	0.0275	0.01500	0.03723

※　環境保全目標は、二酸化窒素 0.04ppm 以下、浮遊粒子状物質 0.10 mg/m³以下。

この資料は審査会用に作成したものです。審査の過程で変更されることもありますので、取扱いにご注意願います。

＜準備書 p.6.5-78＞

5）評価

（4）来園車両等の走行に伴う大気質（二酸化窒素及び浮遊粒子状物質）濃度

来園車両等の走行に伴う将来濃度（年平均値）は、公園整備事業では、二酸化窒素で 0.01100～0.01149ppm、浮遊粒子状物質で 0.01500～0.01503 mg/㎥となり、将来濃度に対する寄与率は、二酸化窒素で 0.00～0.33%程度、浮遊粒子状物質で 0.00～0.01%程度であると予測します。

墓園整備事業では、二酸化窒素で 0.01102～0.01147ppm、浮遊粒子状物質で 0.01500～0.01503 mg/㎥となり、将来濃度に対する寄与率は、二酸化窒素で 0.08～0.24%程度、浮遊粒子状物質で 0.00～0.01%であると予測します。

合計では、二酸化窒素で 0.01100～0.01151ppm、浮遊粒子状物質で 0.01500～0.01503 mg/㎥となり、将来濃度に対する寄与率は、二酸化窒素で 0.00～0.60%程度、浮遊粒子状物質で 0.00～0.02%と予測します。

なお、予測した年平均値を日平均値に換算した結果は、公園整備事業では二酸化窒素の日平均値の年間 98%値で 0.0275～0.0279ppm、浮遊粒子状物質の年平均値は日平均値の２%除外値で 0.03722～0.03725 mg/㎥、墓園整備事業では二酸化窒素の日平均値の年間 98%値で 0.0275～0.0279ppm、浮遊粒子状物質の日平均値の２%除外値で 0.03722～0.03724 mg/㎥、合計では二酸化窒素の日平均値の年間 98%値が 0.0275～0.0279ppm、浮遊粒子状物質の日平均値の２%除外値が 0.03722～0.03725 mg/㎥であり、環境保全目標（二酸化窒素 0.04ppm 以下、浮遊粒子状物質 0.10 mg/㎥以下）に適合しています。

また、協力会社や従業員等に対して、駐車場におけるアイドリングストップや、急発進･急加速、空ぶかしをしない等、エコドライブの取組を促す等の環境の保全のための措置を講じることで可能な限り影響の低減を図ります。

このように、予測結果を踏まえ、供用時において環境の保全のための措置を適切に講ずることで、環境保全目標「(二酸化窒素) 周辺の生活環境に著しい影響を及ぼさないこととし、１日平均値の年間 98%値が 0.04ppm 以下であること。」「(浮遊粒子状物質) 周辺の生活環境に著しい影響を及ぼさないこととし、１日平均値の年間２%除外値が 0.10 mg/㎥を超えないこと。」は達成されるものと考えます。

この資料は審査会用に作成したものです。審査の過程で変更されることもありますので、取扱いにご注意願います。

＜赤字：準備書からの変更箇所＞

5）評価

（4）来園車両等の走行に伴う大気質（二酸化窒素及び浮遊粒子状物質）濃度

来園車両等の走行に伴う将来濃度（年平均値）は、公園整備事業では、二酸化窒素で0.01100～0.01152ppm、浮遊粒子状物質で0.01500～0.01503 mg/m³となり、将来濃度に対する寄与率は、二酸化窒素で0.00～0.36%程度、浮遊粒子状物質で0.00～0.01%程度であると予測します。

墓園整備事業では、二酸化窒素で0.01105～0.01150ppm、浮遊粒子状物質で0.01500～0.01503 mg/m³となり、将来濃度に対する寄与率は、二酸化窒素で0.08～0.23%程度、浮遊粒子状物質で0.00～0.01%であると予測します。

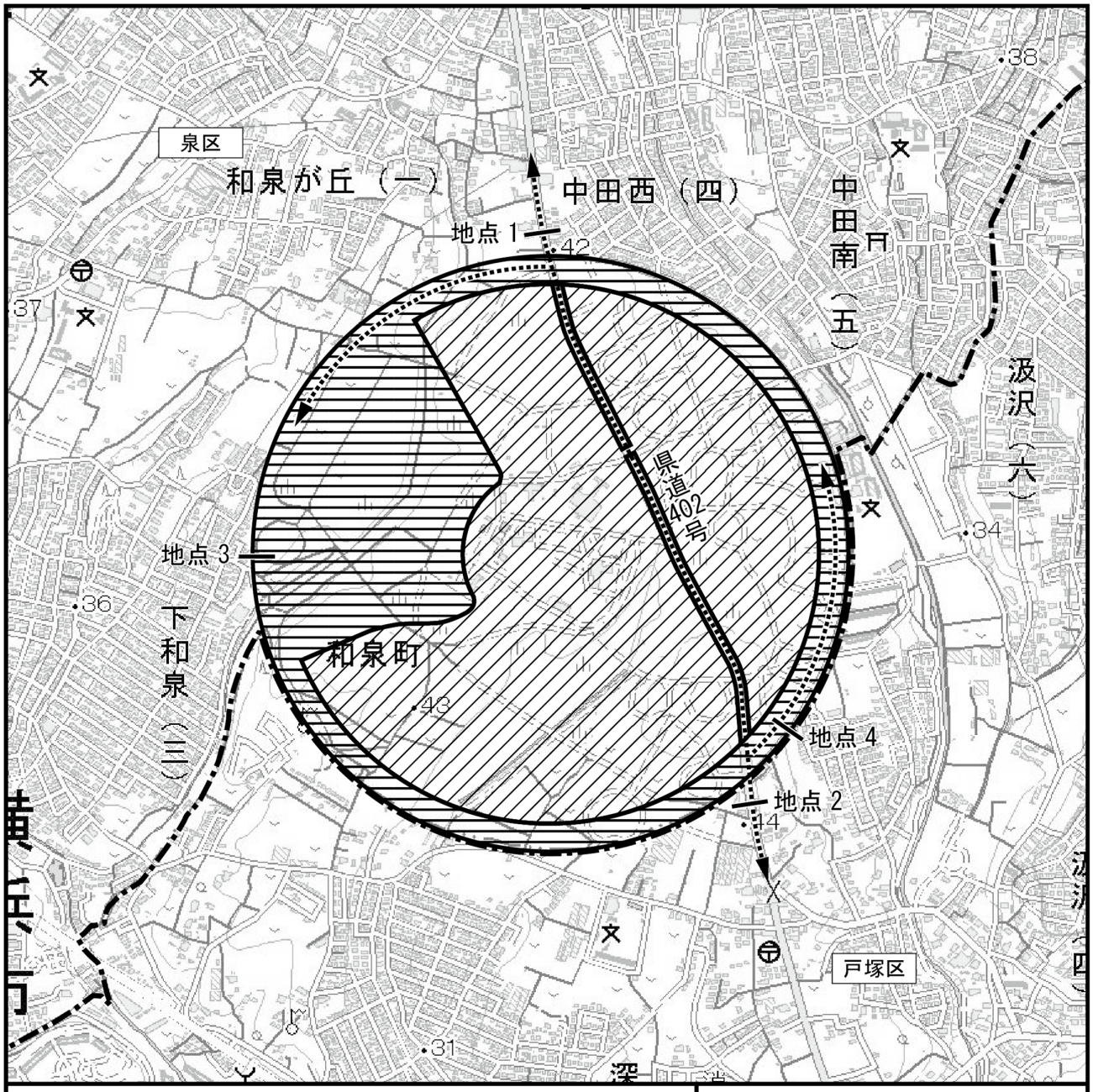
合計では、二酸化窒素で0.01100～0.01154ppm、浮遊粒子状物質で0.01500～0.01503 mg/m³となり、将来濃度に対する寄与率は、二酸化窒素で0.00～0.59%程度、浮遊粒子状物質で0.00～0.02%と予測します。

なお、予測した年平均値を日平均値に換算した結果は、公園整備事業では二酸化窒素の日平均値の年間98%値で0.0275～0.0279ppm、浮遊粒子状物質の年平均値は日平均値の２%除外値で0.03723～0.03725 mg/m³、墓園整備事業では二酸化窒素の日平均値の年間98%値で0.0275～0.0279ppm、浮遊粒子状物質の日平均値の２%除外値で0.03723～0.03725 mg/m³、合計では二酸化窒素の日平均値の年間98%値が0.0275～0.0279ppm、浮遊粒子状物質の日平均値の２%除外値が0.03723～0.03725 mg/m³であり、環境保全目標（二酸化窒素0.04ppm以下、浮遊粒子状物質0.10 mg/m³以下）に適合しています。

また、協力会社や従業員等に対して、駐車場におけるアイドリングストップや、急発進･急加速、空ぶかしをしない等、エコドライブの取組を促す等の環境の保全のための措置を講じることで可能な限り影響の低減を図ります。

このように、予測結果を踏まえ、供用時において環境の保全のための措置を適切に講ずることで、環境保全目標「（二酸化窒素）周辺の生活環境に著しい影響を及ぼさないこととし、１日平均値の年間98%値が0.04ppm以下であること。」「（浮遊粒子状物質）周辺の生活環境に著しい影響を及ぼさないこととし、１日平均値の年間２%除外値が0.10 mg/m³を超えないこと。」は達成されるものと考えます。

この資料は審査会用に作成したものです。審査の過程で変更されることもありますので、取扱いにご注意願います。



凡　例

- ▨ : 対象事業実施区域（公園）
- ▤ : 対象事業実施区域（墓園）
- -·-·- : 区　境
- ── : 予測地点（沿道大気質・交通量）
- ·····► : 来園車両等の走行が想定される経路

N

0　100　200　400 m

1:10,000

【参考】図 47-2　予測地点
（来園車両の走行に伴う大気質濃度）
（準備書 p.6.5-62　図 6.5.14）

この資料は審査会用に作成したものです。審査の過程で変更されることもありますので、取扱いにご注意願います。

(4) 準備書「6.8　騒音」の修正

表 47-15 (1)　来園車両等の走行に伴う予測交通量（平日）
（準備書　p.6.8-46　表 6.8.24 (1)）

（単位：台/16 時間）

予測地点	道路名	方向	車種分類	16 時間交通量			
				将来一般交通量	来園車両等台数		将来交通量
					公園	墓園	
				A	B	C	A+B+C
地点 1	県道 402 号	北行	大型車	280	0	0	280
			小型車	4,432	462	64	4,958
			合計	4,712	462	64	5,238
		南行	大型車	395	0	0	395
			小型車	5,390	462	64	5,916
			合計	5,785	462	64	6,311
地点 2	県道 402 号	北行	大型車	259	0	0	259
			小型車	4,197	728	96	5,021
			合計	4,456	728	96	5,280
		南行	大型車	363	0	0	363
			小型車	5,368	728	96	6,192
			合計	5,731	728	96	6,555
地点 3 地点 4	外周道路	外回り (時計回り)	大型車	0	0	0	0
			小型車	0	0	0	0
			合計	0	0	0	0
		内回り (反時計回り)	大型車	0	0	0	0
			小型車	0	581	160	741
			合計	0	581	160	741
地点 5 地点 6	外周道路	外回り (時計回り)	大型車	39	0	0	39
			小型車	810	0	0	810
			合計	849	0	0	849
		内回り (反時計回り)	大型車	35	0	0	35
			小型車	606	599	0	1,205
			合計	641	599	0	1,240

この資料は審査会用に作成したものです。審査の過程で変更されることもありますので、取扱いにご注意願います。

表 47-15（2）　来園車両等の走行に伴う予測交通量（平日）

（赤字：準備書からの変更箇所）

（単位：台/16 時間）

予測地点	道路名	方向	車種分類	16 時間交通量			
				将来一般交通量	来園車両等台数		将来交通量
					公園	墓園	
				A	B	C	A+B+C
地点 1	県道 402 号	北行	大型車	292	0	0	292
			小型車	4,859	462	64	5,385
			合計	5,151	462	64	5,677
		南行	大型車	407	0	0	407
			小型車	5,817	462	64	6,343
			合計	6,224	462	64	6,750
地点 2	県道 402 号	北行	大型車	271	0	0	271
			小型車	4,624	728	96	5,448
			合計	4,895	728	96	5,719
		南行	大型車	375	0	0	375
			小型車	5,795	728	96	6,619
			合計	6,170	728	96	6,994
地点 3 地点 4	外周道路	外回り （時計回り）	大型車	12	0	0	12
			小型車	427	0	0	427
			合計	439	0	0	439
		内回り （反時計回り）	大型車	12	0	0	12
			小型車	427	581	160	1,168
			合計	439	581	160	1,180
地点 5 地点 6	外周道路	外回り （時計回り）	大型車	39	0	0	39
			小型車	810	0	0	810
			合計	849	0	0	849
		内回り （反時計回り）	大型車	35	0	0	35
			小型車	606	599	0	1,205
			合計	641	599	0	1,240

この資料は審査会用に作成したものです。審査の過程で変更されることもありますので、取扱いにご注意願います。

表 47-16（1）　来園車両等の走行に伴う予測交通量（休日）

（準備書　p.6.8-47　表 6.8.24（2））

（単位：台/16 時間）

予測地点	道路名	方向	車種分類	16 時間交通量			
				将来一般交通量	来園車両等台数		将来交通量
					公園	墓園	
				A	B	C	A+B+C
地点 1	県道 402 号	北行	大型車	111	0	0	111
			小型車	4,233	718	171	5,122
			合計	4,344	718	171	5,233
		南行	大型車	146	0	0	146
			小型車	4,930	718	171	5,819
			合計	5,076	718	171	5,965
地点 2	県道 402 号	北行	大型車	117	6	0	123
			小型車	3,863	1,126	259	5,248
			合計	3,980	1,132	259	5,371
		南行	大型車	147	6	0	153
			小型車	4,942	1,126	259	6,327
			合計	5,089	1,132	259	6,480
地点 3 地点 4	外周道路	外回り （時計回り）	大型車	0	0	0	0
			小型車	0	0	0	0
			合計	0	0	0	0
		内回り （反時計回り）	大型車	0	3	0	3
			小型車	0	903	430	1,333
			合計	0	906	430	1,336
地点 5 地点 6	外周道路	外回り （時計回り）	大型車	6	0	0	6
			小型車	844	0	0	844
			合計	850	0	0	850
		内回り （反時計回り）	大型車	6	3	0	9
			小型車	515	931	0	1,446
			合計	521	934	0	1,455

この資料は審査会用に作成したものです。審査の過程で変更されることもありますので、取扱いにご注意願います。

表 47-16（2）　来園車両等の走行に伴う予測交通量（休日）

（赤字：準備書からの変更箇所）

（単位：台/16 時間）

予測地点	道路名	方向	車種分類	16 時間交通量			
				将来一般交通量	来園車両等台数		将来交通量
					公園	墓園	
				A	B	C	A+B+C
地点 1	県道 402 号	北行	大型車	123	0	0	123
			小型車	4,660	718	171	5,549
			合計	4,783	718	171	5,672
		南行	大型車	158	0	0	158
			小型車	5,357	718	171	6,246
			合計	5,515	718	171	6,404
地点 2	県道 402 号	北行	大型車	129	6	0	135
			小型車	4,290	1,126	259	5,675
			合計	4,419	1,132	259	5,810
		南行	大型車	159	6	0	165
			小型車	5,369	1,126	259	6,754
			合計	5,528	1,132	259	6,919
地点 3 地点 4	外周道路	外回り （時計回り）	大型車	12	0	0	12
			小型車	427	0	0	427
			合計	439	0	0	439
		内回り （反時計回り）	大型車	12	3	0	15
			小型車	427	903	430	1,760
			合計	439	906	430	1,775
地点 5 地点 6	外周道路	外回り （時計回り）	大型車	6	0	0	6
			小型車	844	0	0	844
			合計	850	0	0	850
		内回り （反時計回り）	大型車	6	3	0	9
			小型車	515	931	0	1,446
			合計	521	934	0	1,455

この資料は審査会用に作成したものです。審査の過程で変更されることもありますので、取扱いにご注意願います。

表 47-17 (1)　来園車両等の走行に伴う予測交通量（混雑期）

（準備書　p.6.8-48　表 6.8.24 (3)）

（単位：台/16 時間）

予測地点	道路名	方向	車種分類	16 時間交通量			
				将来一般交通量	来園車両等台数		将来交通量
					公園	墓園	
				A	B	C	A+B+C
地点 1	県道 402 号	北行	大型車	111	0	6	117
			小型車	4,233	718	933	5,884
			合計	4,344	718	939	6,001
		南行	大型車	146	0	6	152
			小型車	4,930	718	933	6,581
			合計	5,076	718	939	6,733
地点 2	県道 402 号	北行	大型車	117	6	13	136
			小型車	3,863	1,126	1,406	6,395
			合計	3,980	1,132	1,419	6,531
		南行	大型車	147	6	13	166
			小型車	4,942	1,126	1,406	7,474
			合計	5,089	1,132	1,419	7,640
地点 3 地点 4	外周道路	外回り (時計回り)	大型車	0	0	0	0
			小型車	0	0	0	0
			合計	0	0	0	0
		内回り (反時計回り)	大型車	0	3	19	22
			小型車	0	903	2,339	3,242
			合計	0	906	2,358	3,264
地点 5 地点 6	外周道路	外回り (時計回り)	大型車	6	0	0	6
			小型車	844	0	0	844
			合計	850	0	0	850
		内回り (反時計回り)	大型車	6	3	0	9
			小型車	515	931	0	1,446
			合計	521	934	0	1,455

この資料は審査会用に作成したものです。審査の過程で変更されることもありますので、取扱いにご注意願います。

表 47-17（2）　来園車両等の走行に伴う予測交通量（混雑期）

（赤字：準備書からの変更箇所）

（単位：台/16 時間）

予測地点	道路名	方向	車種分類	16 時間交通量			
				将来一般交通量	来園車両等台数		将来交通量
					公園	墓園	
				A	B	C	A+B+C
地点 1	県道 402 号	北行	大型車	123	0	6	129
			小型車	4,660	718	933	6,311
			合計	4,783	718	939	6,440
		南行	大型車	158	0	6	164
			小型車	5,357	718	933	7,008
			合計	5,515	718	939	7,172
地点 2	県道 402 号	北行	大型車	129	6	13	148
			小型車	4,290	1,126	1,406	6,822
			合計	4,419	1,132	1,419	6,970
		南行	大型車	159	6	13	178
			小型車	5,369	1,126	1,406	7,901
			合計	5,528	1,132	1,419	8,079
地点 3 地点 4	外周道路	外回り （時計回り）	大型車	12	0	0	12
			小型車	427	0	0	427
			合計	439	0	0	439
		内回り （反時計回り）	大型車	12	3	19	34
			小型車	427	903	2,339	3,669
			合計	439	906	2,358	3,703
地点 5 地点 6	外周道路	外回り （時計回り）	大型車	6	0	0	6
			小型車	844	0	0	844
			合計	850	0	0	850
		内回り （反時計回り）	大型車	6	3	0	9
			小型車	515	931	0	1,446
			合計	521	934	0	1,455

この資料は審査会用に作成したものです。審査の過程で変更されることもありますので、取扱いにご注意願います。

＜準備書 p. 6. 8-50＞

3）予測

（3）来園車両等の走行に伴う道路交通騒音

⑥予測結果

来園車両等の走行に伴う道路交通騒音の予測結果は、表 6. 8. 26 (1) ～ (3) に示すとおりです。

公園及び墓園整備事業の全体供用開始後の道路交通騒音レベル（L_{Aeq}）は、来園車両等走行ルート上の地点１、地点２において、公園整備事業では平日の昼間 67. 0～68. 5 dB、休日の昼間 66. 4～67. 9 dB、墓園整備事業では平日の昼間 66. 6～68. 2 dB、休日の昼間 65. 7～67. 2 dB、混雑期の昼間 66. 6～68. 1 dB、合計では平日の昼間 67. 1～68. 5 dB、休日の昼間 66. 6～68. 1 dB、混雑期の昼間 67. 3～68. 9 dBと予測します。このうち来園車両等による道路交通騒音レベルの増加分は、平日の昼間１dB以下（0. 3～0. 5 dB）、休日の昼間２dB以下（0. 6～1. 1 dB）、混雑期の昼間２dB以下（1. 2～1. 9 dB）、と予測します。また、地点３、地点４において、道路交通騒音レベル（L_{Aeq}）は、墓園、公園の合計で平日 45. 8～52. 6 dB、休日 48. 5～55. 2 dB、混雑期 52. 4～59. 2 dB、地点５、地点６において、道路交通騒音レベル（L_{Aeq}）は、平日 50. 8～53. 2 dB、休日 50. 7～53. 1 dB、混雑期 50. 7～53. 1 dBと予測します。このうち、地点５、６の来園車両等の道路交通騒音レベルの増加分は、平日の昼間、休日の昼間ともに３dB以下（1. 1～2. 3 dB）、と予測します。

＜赤字：準備書からの変更箇所＞

3）予測

（3）来園車両等の走行に伴う道路交通騒音

⑥予測結果

来園車両等の走行に伴う道路交通騒音の予測結果は、表 6. 8. 26 (1) ～ (3) に示すとおりです。

公園及び墓園整備事業の全体供用開始後の道路交通騒音レベル（L_{Aeq}）は、来園車両等走行ルート上の地点１、地点２において、公園整備事業では平日の昼間 67. 3～68. 8 dB、休日の昼間 66. 7～68. 3 dB、墓園整備事業では平日の昼間 66. 9～68. 5 dB、休日の昼間 66. 1～67. 6 dB、混雑期の昼間 66. 9～68. 5 dB、合計では平日の昼間 67. 4～68. 8 dB、休日の昼間 66. 9～68. 4 dB、混雑期の昼間 67. 5～69. 1 dBと予測します。このうち来園車両等による道路交通騒音レベルの増加分は、平日の昼間１dB以下（0. 3～0. 5 dB）、休日の昼間１dB以下（0. 6～1. 0 dB）、混雑期の昼間２dB以下（1. 1～1. 7 dB）、と予測します。また、新たに外周道路が供用される地点３、地点４において、道路交通騒音レベル（L_{Aeq}）は、合計で平日 56. 0 dB、休日 57. 2 dB、混雑期 59. 7 dB、地点５、地点６において、道路交通騒音レベル（L_{Aeq}）は、平日 53. 2 dB、休日 53. 1 dB、混雑期 53. 1 dBと予測します。このうち、地点３、４の来園車両等の道路交通騒音レベルの増加分は、平日の昼間、休日の昼間ともに４dB以下（2. 1～3. 3 dB）、混雑期において最大 5. 8 dB、地点５、６の来園車両等の道路交通騒音レベルの増加分は、平日の昼間、休日の昼間及び混雑期昼間ともに２dB以下（1. 1～2. 0 dB）と予測します。

この資料は審査会用に作成したものです。審査の過程で変更されることもありますので、取扱いにご注意願います。

表 47-18（1）　来園車両等の走行に伴う道路交通騒音（公園整備事業）

（準備書　p.6.8-51　表 6.8.26（1））

（単位：dB）

予測地点		予測時期	将来一般交通量による等価騒音レベル	将来交通量による等価騒音レベル	来園車両等による等価騒音レベルの増加分
地点	区分				
地点 1	西側	平日	67.6	67.9	0.3
		休日	66.6	67.1	0.5
	東側	平日	68.1	68.4	0.3
		休日	67.0	67.6	0.6
地点 2	西側	平日	68.0	68.5	0.5
		休日	67.0	67.9	0.9
	東側	平日	66.6	67.0	0.4
		休日	65.5	66.4	0.9
地点 3 地点 4	西側	平日	－	51.6	－
		休日	－	53.6	－
	東側	平日	－	44.8	－
		休日	－	46.8	－
地点 5 地点 6	西側	平日	49.5	50.8	1.3
		休日	48.4	50.7	2.3
	東側	平日	52.1	53.2	1.1
		休日	51.1	53.1	2.0

※1　予測時間帯は昼間（6:00～22:00）としました。
※2　来園車両等の走行時間帯は、7:00～20:00 です。
※3　地点 3、地点 4 は来園する車両以外が通らないため「－」としています。

この資料は審査会用に作成したものです。審査の過程で変更されることもありますので、取扱いにご注意願います。

表 47-18（2）　来園車両等の走行に伴う道路交通騒音（公園整備事業）

（赤字：準備書からの変更箇所）

（単位：dB）

予測地点		予測時期	将来一般交通量による等価騒音レベル	将来交通量による等価騒音レベル	来園車両等による等価騒音レベルの増加分
地点	区分				
地点 1	西側	平日	67.9	68.2	0.3
		休日	67.0	67.5	0.5
	東側	平日	68.4	68.7	0.3
		休日	67.4	67.9	0.5
地点 2	西側	平日	68.3	68.8	0.5
		休日	67.4	68.3	0.9
	東側	平日	66.9	67.3	0.4
		休日	65.9	66.7	0.8
地点 3 地点 4	西側	平日	53.9	55.6	1.7
		休日	53.9	56.3	2.4
	東側※3	平日	(46.1)	(48.1)	(2.0)
		休日	(46.1)	(49.0)	(2.9)
地点 5 地点 6	西側※3	平日	(49.5)	(50.8)	(1.3)
		休日	(48.4)	(50.7)	(2.3)
	東側	平日	52.1	53.2	1.1
		休日	51.1	53.1	2.0

※1　予測時間帯は昼間（6:00～22:00）としました。
※2　来園車両等の走行時間帯は、7:00～20:00 です。
※3　地点 3、地点 4 の東側、地点 5、6 の西側は対象事業実施区域内であるため、() で示します。なお事業影響は地点 3、地点 4 の西側、地点 5、地点 6 の東側でそれぞれ示します。

※　地点 3、4 及び地点 5、6 について、対象事業実施区域内の予測結果、増加分については、周辺への事業影響にならないことから、() を記載し、参考値としての記載としました。

この資料は審査会用に作成したものです。審査の過程で変更されることもありますので、取扱いにご注意願います。

表 47-19（1）　来園車両等の走行に伴う道路交通騒音（墓園整備事業）

（準備書　p.6.8-52　表 6.8.26（2））

（単位：dB）

予測地点		予測時期	将来一般交通量による等価騒音レベル	将来交通量による等価騒音レベル	来園車両等による等価騒音レベルの増加分
地点	区分				
地点 1	西側	平日	67.6	67.6	0.0
		休日	66.6	66.7	0.1
		混雑期	66.6	67.3	0.7
	東側	平日	68.1	68.2	0.1
		休日	67.0	67.2	0.2
		混雑期	67.0	67.7	0.7
地点 2	西側	平日	68.0	68.1	0.1
		休日	67.0	67.2	0.2
		混雑期	67.0	68.1	1.1
	東側	平日	66.6	66.6	0.0
		休日	65.5	65.7	0.2
		混雑期	65.5	66.6	1.1
地点 3 地点 4	西側	平日	－	48.4	－
		休日	－	51.8	－
		混雑期	－	59.0	－
	東側	平日	－	41.6	－
		休日	－	45.0	－
		混雑期	－	52.2	－
地点 5 地点 6	西側	平日	49.5	49.5	0.0
		休日	48.4	48.4	0.0
		混雑期	48.4	48.4	0.0
	東側	平日	52.1	52.1	0.0
		休日	51.1	51.1	0.0
		混雑期	51.1	51.1	0.0

※1　予測時間帯は昼間（6:00～22:00）としました。
※2　来園車両等の走行時間帯は、6:00～17:00 です。
※3　地点 3、地点 4 は来園する車両以外が通らないため「－」としています。

この資料は審査会用に作成したものです。審査の過程で変更されることもありますので、取扱いにご注意願います。

表 47-19（2）来園車両等の走行に伴う道路交通騒音（墓園整備事業）

（赤字：準備書からの変更箇所）

（単位：dB）

予測地点		予測時期	将来一般交通量による等価騒音レベル	将来交通量による等価騒音レベル	来園車両等による等価騒音レベルの増加分
地点	区分				
地点 1	西側	平日	67.9	67.9	0.0
		休日	67.0	67.1	0.1
		混雑期	67.0	67.6	0.6
	東側	平日	68.4	68.5	0.1
		休日	67.4	67.5	0.1
		混雑期	67.4	68.1	0.7
地点 2	西側	平日	68.3	68.4	0.1
		休日	67.4	67.6	0.2
		混雑期	67.4	68.5	1.1
	東側	平日	66.9	66.9	0.0
		休日	65.9	66.1	0.2
		混雑期	65.9	66.9	1.0
地点 3 地点 4	西側	平日	53.9	56.0	2.1
		休日	53.9	57.2	3.3
		混雑期	53.9	59.4	5.5
	東側※3	平日	(46.1)	(48.6)	(2.5)
		休日	(46.1)	(49.9)	(3.8)
		混雑期	(46.1)	(52.6)	(6.5)
地点 5 地点 6	西側※3	平日	(49.5)	(49.5)	(0.0)
		休日	(48.4)	(48.4)	(0.0)
		混雑期	(48.4)	(48.4)	(0.0)
	東側	平日	52.1	52.1	0.0
		休日	51.1	51.1	0.0
		混雑期	51.1	51.1	0.0

※1　予測時間帯は昼間（6:00～22:00）としました。
※2　来園車両等の走行時間帯は、6:00～17:00 です。
※3　地点 3、地点 4 の東側、地点 5、6 の西側は対象事業実施区域内であるため、() で示します。なお事業影響は地点 3、地点 4 の西側、地点 5、地点 6 の東側でそれぞれ示します。

※　地点 3、4 及び地点 5、6 について、対象事業実施区域内の予測結果、増加分については、周辺への事業影響にならないことから、() を記載し、参考値としての記載としました。

この資料は審査会用に作成したものです。審査の過程で変更されることもありますので、取扱いにご注意願います。

表 47-20（1）　来園車両等の走行に伴う道路交通騒音（合計）

（準備書　p.6.8-53　表 6.8.26（3））

（単位：dB）

予測地点		予測時期	将来一般交通量による等価騒音レベル	将来交通量による等価騒音レベル	来園車両等による等価騒音レベルの増加分
地点	区分				
地点 1	西側	平日	67.6	67.9	0.3
		休日	66.6	67.2	0.6
		混雑期	66.6	67.8	1.2
	東側	平日	68.1	68.5	0.4
		休日	67.0	67.7	0.7
		混雑期	67.0	68.2	1.2
地点 2	西側	平日	68.0	68.5	0.5
		休日	67.0	68.1	1.1
		混雑期	67.0	68.9	1.9
	東側	平日	66.6	67.1	0.5
		休日	65.5	66.6	1.1
		混雑期	65.5	67.3	1.8
地点 3 地点 4	西側	平日	－	52.6	－
		休日	－	55.2	－
		混雑期	－	59.2	－
	東側	平日	－	45.8	－
		休日	－	48.5	－
		混雑期	－	52.4	－
地点 5 地点 6	西側	平日	49.5	50.8	1.3
		休日	48.4	50.7	2.3
		混雑期	48.4	50.7	2.3
	東側	平日	52.1	53.2	1.1
		休日	51.1	53.1	2.0
		混雑期	51.1	53.1	2.0

※1　予測時間帯は昼間（6:00～22:00）としました。
※2　来園車両等の走行時間帯は、公園整備事業 7:00～20:00、墓園整備事業 6:00～17:00 です。
※3　地点 3、地点 4 は来園する車両以外が通らないため「－」としています。

この資料は審査会用に作成したものです。審査の過程で変更されることもありますので、取扱いにご注意願います。

表 47-20（2）　来園車両等の走行に伴う道路交通騒音（合計）

（赤字：準備書からの変更箇所）

（単位：dB）

予測地点		予測時期	将来一般交通量による等価騒音レベル	将来交通量による等価騒音レベル	来園車両等による等価騒音レベルの増加分
地点	区分				
地点 1	西側	平日	67.9	68.2	0.3
		休日	67.0	67.6	0.6
		混雑期	67.0	68.1	1.1
	東側	平日	68.4	68.7	0.3
		休日	67.4	68.0	0.6
		混雑期	67.4	68.5	1.1
地点 2	西側	平日	68.3	68.8	0.5
		休日	67.4	68.4	1.0
		混雑期	67.4	69.1	1.7
	東側	平日	66.9	67.4	0.5
		休日	65.9	66.9	1.0
		混雑期	65.9	67.5	1.6
地点 3 地点 4	西側	平日	53.9	56.0	2.1
		休日	53.9	57.2	3.3
		混雑期	53.9	59.7	5.8
	東側※3	平日	(46.1)	(48.6)	(2.5)
		休日	(46.1)	(49.9)	(3.8)
		混雑期	(46.1)	(52.6)	(6.5)
地点 5 地点 6	西側※3	平日	(49.5)	(50.8)	(1.3)
		休日	(48.4)	(50.7)	(2.3)
		混雑期	(48.4)	(50.7)	(2.3)
	東側	平日	52.1	53.2	1.1
		休日	51.1	53.1	2.0
		混雑期	51.1	53.1	2.0

※1　予測時間帯は昼間（6:00～22:00）としました。
※2　来園車両等の走行時間帯は、公園整備事業 7:00～20:00、墓園整備事業 6:00～17:00 です。
※3　地点 3、地点 4 の東側、地点 5、6 の西側は対象事業実施区域内であるため、() で示します。なお事業影響は地点 3、地点 4 の西側、地点 5、地点 6 の東側でそれぞれ示します。

※　地点 3、4 及び地点 5、6 について、対象事業実施区域内の予測結果、増加分については、周辺への事業影響にならないことから、() を記載し、参考値としての記載としました。

この資料は審査会用に作成したものです。審査の過程で変更されることもありますので、取扱いにご注意願います。

＜準備書 p.6.8-56＞

5）評価

（3）来園車両等の走行に伴う道路交通騒音

公園及び墓園整備事業の全体供用開始後の道路交通騒音レベル（L_{Aeq}）は、来園車両等走行ルート上の地点１、地点２において、公園整備事業では平日の昼間 67.0～68.5 dB、休日の昼間 66.4～67.9 dB、墓園整備事業では平日の昼間 66.6～68.2 dB、休日の昼間 65.7～67.2 dB、混雑期の昼間 66.6～68.1 dB、合計では平日の昼間 67.1～68.5 dB、休日の昼間 66.6～68.1 dB、混雑期の昼間 67.3～68.9 dBと予測します。このうち来園車両等による道路交通騒音レベルの増加分は、平日の昼間１dB以下（0.3～0.5 dB）、休日の昼間２dB以下（0.6～1.1 dB）、混雑期の昼間２dB以下（1.2～1.9 dB）、と予測します。また、地点３、地点４において、道路交通騒音レベル（L_{Aeq}）は、平日 45.8～52.6 dB、休日 48.5～55.2 dB、混雑期 52.4～59.2 dB、地点５、地点６において、道路交通騒音レベル（L_{Aeq}）は、平日 50.8～53.2 dB、休日 50.7～53.1 dB、混雑期 50.7～53.1 dBと予測します。このうち、地点５、６の来園車両等の道路交通騒音レベルの増加分は、平日の昼間、休日の昼間ともに３dB以下（1.1～2.3 dB）と予測します。

さらに、公園及び墓園整備事業の全体供用開始後に際しては、公共交通機関の利用促進について周知し、マイカー利用の抑制に努め、騒音の影響低減を図る等、環境の保全のための措置を講じます。

このように、予測結果を踏まえ、供用時において環境の保全のための措置を適切に講ずることで、環境保全目標「現在の状況から、周辺の生活環境に著しい影響を及ぼさないこと。」は達成されるものと考えます。

この資料は審査会用に作成したものです。審査の過程で変更されることもありますので、取扱いにご注意願います。

＜赤字：準備書からの変更箇所＞

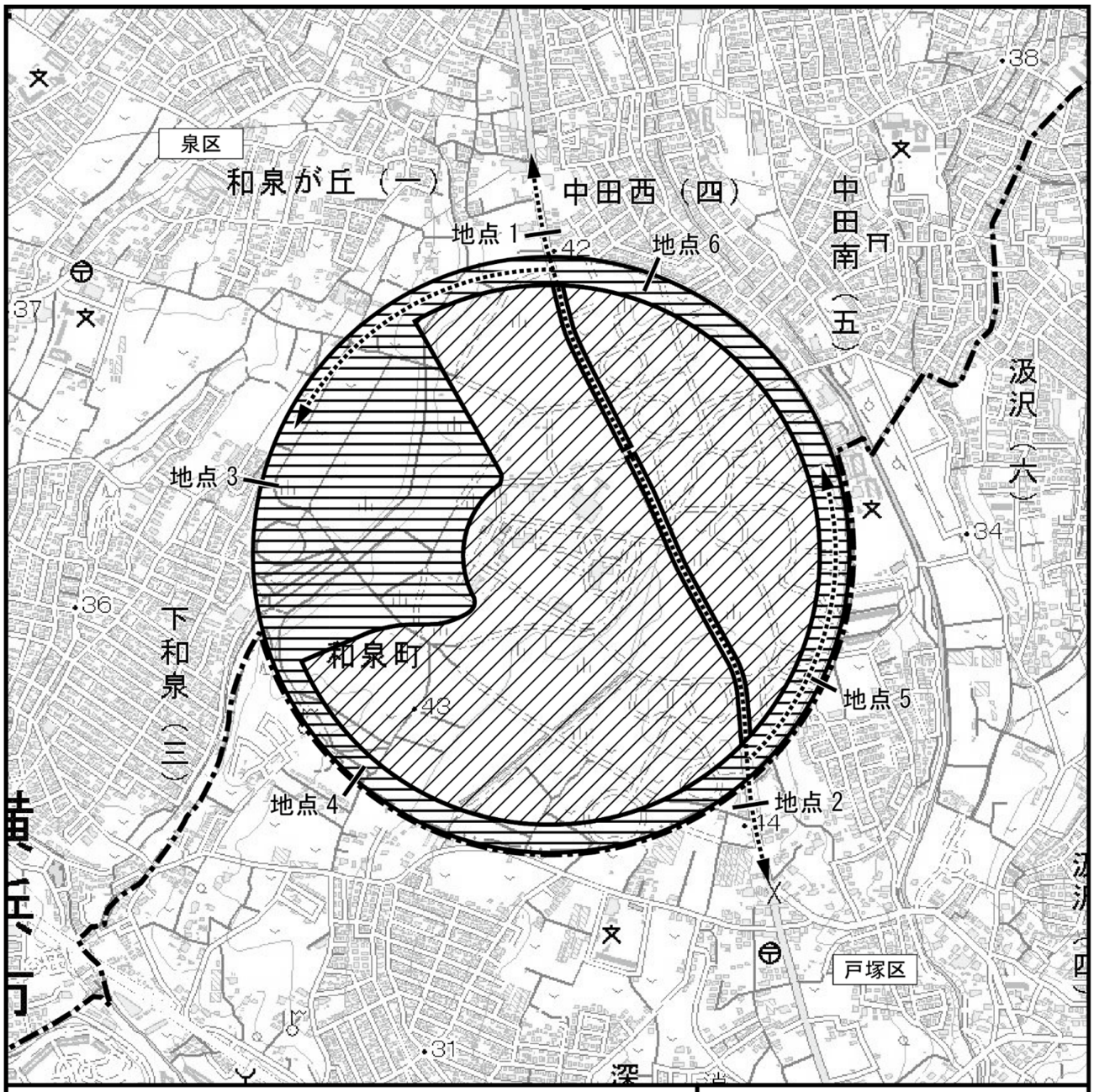
公園及び墓園整備事業の全体供用開始後の道路交通騒音レベル（L_{Aeq}）は、来園車両等走行ルート上の地点１、地点２において、公園整備事業では平日の昼間 67.3～68.8 dB、休日の昼間 66.7～68.3 dB、墓園整備事業では平日の昼間 66.9～68.5 dB、休日の昼間 66.1～67.6 dB、混雑期の昼間 66.9～68.5 dB、合計では平日の昼間 67.4～68.8 dB、休日の昼間 66.9～68.4 dB、混雑期の昼間 67.5～69.1 dBと予測します。このうち来園車両等による道路交通騒音レベルの増加分は、平日の昼間１dB以下（0.3～0.5 dB）、休日の昼間１dB以下（0.6～1.0 dB）、混雑期の昼間２dB以下（1.1～1.7 dB）、と予測します。また、新たに外周道路が供用される地点３、地点４において、道路交通騒音レベル（L_{Aeq}）は、合計で平日 56.0 dB、休日 57.2 dB、混雑期 59.7 dB、地点５、地点６において、道路交通騒音レベル（L_{Aeq}）は、平日 53.2 dB、休日 53.1 dB、混雑期 53.1 dBと予測します。このうち、地点３、４の来園車両等の道路交通騒音レベルの増加分は、平日の昼間、休日の昼間ともに４dB以下（2.1～3.3 dB）、混雑期において最大 5.8 dB、地点５、６の来園車両等の道路交通騒音レベルの増加分は、平日の昼間、休日の昼間及び混雑期昼間ともに２dB以下（1.1～2.0 dB）と予測します。

なお、外周道路の供用に伴い将来一般交通量の増加が見込まれる地点３，地点４において、将来交通量による道路交通騒音レベル（L_{Aeq}）は最大で 59.7 dBと予測されますが、環境基準（60 dB）を下回ります。

さらに、公園及び墓園整備事業の全体供用開始後に際しては、公共交通機関の利用促進について周知し、マイカー利用の抑制に努め、騒音の影響低減を図る等、環境の保全のための措置を講じます。

このように、予測結果を踏まえ、供用時において環境の保全のための措置を適切に講ずることで、環境保全目標「現在の状況から、周辺の生活環境に著しい影響を及ぼさないこと。」は達成されるものと考えます。

この資料は審査会用に作成したものです。審査の過程で変更されることもありますので、取扱いにご注意願います。



凡　例

- ：対象事業実施区域（公園）
- ：対象事業実施区域（墓園）
- ：区　境
- ：予測地点（道路交通騒音・交通量）
- ：来園車両等の走行が想定される経路

N

0　100　200　400 m

1:10,000

【参考】図 47-3

来園車両等の走行に係る予測地点

（準備書 p.6.8-43　図 6.8.9）

この資料は審査会用に作成したものです。審査の過程で変更されることもありますので、取扱いにご注意願います。

この資料は審査会用に作成したものです。審査の過程で変更されることもありますので、取扱いにご注意願います。

(5) 準備書「6.9　振動」の修正

表 47-21 (1)　来園車両等の走行に伴う予測交通量（平日）
（準備書　p.6.9-41　表 6.9.24 (1)）

（単位：台/日）

予測地点	道路名	方向	車種分類	24時間交通量			
				将来一般交通量	来園車両等台数		将来交通量
					公園	墓園	
				A	B	C	A+B+C
地点1	県道402号	北行	大型車	309	0	0	309
			小型車	4,726	462	64	5,252
			合計	5,035	462	64	5,561
		南行	大型車	435	0	0	435
			小型車	5,740	462	64	6,266
			合計	6,175	462	64	6,701
地点2	県道402号	北行	大型車	290	0	0	290
			小型車	4,487	728	96	5,311
			合計	4,777	728	96	5,601
		南行	大型車	403	0	0	403
			小型車	5,706	728	96	6,530
			合計	6,109	728	96	6,933
地点3 地点4	外周道路	外回り (時計回り)	大型車	0	0	0	0
			小型車	0	0	0	0
			合計	0	0	0	0
		内回り (反時計回り)	大型車	0	0	0	0
			小型車	0	581	160	741
			合計	0	581	160	741
地点5 地点6	外周道路	外回り (時計回り)	大型車	41	0	0	41
			小型車	836	0	0	836
			合計	877	0	0	877
		内回り (反時計回り)	大型車	36	0	0	36
			小型車	634	599	0	1,233
			合計	670	599	0	1,269

※　予測時間帯は昼間 8:00～19:00、夜間 19:00～8:00 としました。

この資料は審査会用に作成したものです。審査の過程で変更されることもありますので、取扱いにご注意願います。

表 47-21（2）　来園車両等の走行に伴う予測交通量（平日）

（赤字：準備書からの変更箇所）

（単位：台/日）

予測地点	道路名	方向	車種分類	24時間交通量			
				将来一般交通量	来園車両等台数		将来交通量
					公園	墓園	
				A	B	C	A+B+C
地点1	県道402号	北行	大型車	321	0	0	321
			小型車	5,173	462	64	5,699
			合計	5,494	462	64	6,020
		南行	大型車	447	0	0	447
			小型車	6,187	462	64	6,713
			合計	6,634	462	64	7,160
地点2	県道402号	北行	大型車	302	0	0	302
			小型車	4,934	728	96	5,758
			合計	5,236	728	96	6,060
		南行	大型車	415	0	0	415
			小型車	6,153	728	96	6,977
			合計	6,568	728	96	7,392
地点3 地点4	外周道路	外回り (時計回り)	大型車	12	0	0	12
			小型車	447	0	0	447
			合計	459	0	0	459
		内回り (反時計回り)	大型車	12	0	0	12
			小型車	447	581	160	1,188
			合計	459	581	160	1,200
地点5 地点6	外周道路	外回り (時計回り)	大型車	41	0	0	41
			小型車	836	0	0	836
			合計	877	0	0	877
		内回り (反時計回り)	大型車	36	0	0	36
			小型車	634	599	0	1,233
			合計	670	599	0	1,269

※　予測時間帯は昼間8:00～19:00、夜間19:00～8:00としました。

この資料は審査会用に作成したものです。審査の過程で変更されることもありますので、取扱いにご注意願います。

表 47-22（1）　来園車両等の走行に伴う予測交通量（休日）

（準備書　p.6.9-42　表 6.9.24（2））

（単位：台/日）

予測地点	道路名	方向	車種分類	24 時間交通量			
				将来一般交通量	来園車両等台数		将来交通量
					公園	墓園	
				A	B	C	A+B+C
地点 1	県道 402 号	北行	大型車	125	0	0	125
			小型車	4,550	718	171	5,439
			合計	4,675	718	171	5,564
		南行	大型車	160	0	0	160
			小型車	5,264	718	171	6,153
			合計	5,424	718	171	6,313
地点 2	県道 402 号	北行	大型車	131	6	0	137
			小型車	4,181	1,126	259	5,566
			合計	4,312	1,132	259	5,703
		南行	大型車	161	6	0	167
			小型車	5,247	1,126	259	6,632
			合計	5,408	1,132	259	6,799
地点 3 地点 4	外周道路	外回り (時計回り)	大型車	0	0	0	0
			小型車	0	0	0	0
			合計	0	0	0	0
		内回り (反時計回り)	大型車	0	3	0	3
			小型車	0	903	430	1,333
			合計	0	906	430	1,336
地点 5 地点 6	外周道路	外回り (時計回り)	大型車	6	0	0	6
			小型車	866	0	0	866
			合計	872	0	0	872
		内回り (反時計回り)	大型車	6	3	0	9
			小型車	560	931	0	1,491
			合計	566	934	0	1,500

※　予測時間帯は昼間 8:00～19:00、夜間 19:00～8:00 としました。

この資料は審査会用に作成したものです。審査の過程で変更されることもありますので、取扱いにご注意願います。

表 47-22（2）　来園車両等の走行に伴う予測交通量（休日）

（赤字：準備書からの変更箇所）

（単位：台/日）

予測地点	道路名	方向	車種分類	24時間交通量			
				将来一般交通量	来園車両等台数		将来交通量
					公園	墓園	
				A	B	C	A+B+C
地点1	県道402号	北行	大型車	137	0	0	137
			小型車	4,997	718	171	5,886
			合計	5,134	718	171	6,023
		南行	大型車	172	0	0	172
			小型車	5,711	718	171	6,600
			合計	5,883	718	171	6,772
地点2	県道402号	北行	大型車	143	6	0	149
			小型車	4,628	1,126	259	6,013
			合計	4,771	1,132	259	6,162
		南行	大型車	173	6	0	179
			小型車	5,694	1,126	259	7,079
			合計	5,867	1,132	259	7,258
地点3 地点4	外周道路	外回り (時計回り)	大型車	12	0	0	12
			小型車	447	0	0	447
			合計	459	0	0	459
		内回り (反時計回り)	大型車	12	3	0	15
			小型車	447	903	430	1,780
			合計	459	906	430	1,795
地点5 地点6	外周道路	外回り (時計回り)	大型車	6	0	0	6
			小型車	866	0	0	866
			合計	872	0	0	872
		内回り (反時計回り)	大型車	6	3	0	9
			小型車	560	931	0	1,491
			合計	566	934	0	1,500

※　予測時間帯は昼間8:00～19:00、夜間19:00～8:00としました。

この資料は審査会用に作成したものです。審査の過程で変更されることもありますので、取扱いにご注意願います。

表 47-23（1）　来園車両等の走行に伴う予測交通量（混雑期）

（準備書　p.6.9-43　表 6.9.24（3））

（単位：台/日）

予測地点	道路名	方向	車種分類	24時間交通量			
				将来一般交通量	来園車両等台数		将来交通量
					公園	墓園	
				A	B	C	A+B+C
地点1	県道402号	北行	大型車	125	0	6	131
			小型車	4,550	718	933	6,201
			合計	4,675	718	939	6,332
		南行	大型車	160	0	6	166
			小型車	5,264	718	933	6,915
			合計	5,424	718	939	7,081
地点2	県道402号	北行	大型車	131	6	13	150
			小型車	4,181	1,126	1,406	6,713
			合計	4,312	1,132	1,419	6,863
		南行	大型車	161	6	13	180
			小型車	5,247	1,126	1,406	7,779
			合計	5,408	1,132	1,419	7,959
地点3 地点4	外周道路	外回り (時計回り)	大型車	0	0	0	0
			小型車	0	0	0	0
			合計	0	0	0	0
		内回り (反時計回り)	大型車	0	3	19	22
			小型車	0	903	2,339	3,242
			合計	0	906	2,358	3,264
地点5 地点6	外周道路	外回り (時計回り)	大型車	6	0	0	6
			小型車	866	0	0	866
			合計	872	0	0	872
		内回り (反時計回り)	大型車	6	3	0	9
			小型車	560	931	0	1,491
			合計	566	934	0	1,500

※　予測時間帯は昼間8:00～19:00、夜間19:00～8:00としました。

この資料は審査会用に作成したものです。審査の過程で変更されることもありますので、取扱いにご注意願います。

表 47-23（2）　来園車両等の走行に伴う予測交通量（混雑期）

（赤字：準備書からの変更箇所）

（単位：台/日）

予測地点	道路名	方向	車種分類	24時間交通量			
				将来一般交通量	来園車両等台数		将来交通量
					公園	墓園	
				A	B	C	A+B+C
地点1	県道402号	北行	大型車	137	0	6	143
			小型車	4,997	718	933	6,648
			合計	5,134	718	939	6,791
		南行	大型車	172	0	6	178
			小型車	5,711	718	933	7,362
			合計	5,883	718	939	7,540
地点2	県道402号	北行	大型車	143	6	13	162
			小型車	4,628	1,126	1,406	7,160
			合計	4,771	1,132	1,419	7,322
		南行	大型車	173	6	13	192
			小型車	5,694	1,126	1,406	8,226
			合計	5,867	1,132	1,419	8,418
地点3 地点4	外周道路	外回り (時計回り)	大型車	12	0	0	12
			小型車	447	0	0	447
			合計	459	0	0	459
		内回り (反時計回り)	大型車	12	3	19	34
			小型車	447	903	2,339	3,689
			合計	459	906	2,358	3,723
地点5 地点6	外周道路	外回り (時計回り)	大型車	6	0	0	6
			小型車	866	0	0	866
			合計	872	0	0	872
		内回り (反時計回り)	大型車	6	3	0	9
			小型車	560	931	0	1,491
			合計	566	934	0	1,500

※　予測時間帯は昼間8:00～19:00、夜間19:00～8:00としました。

この資料は審査会用に作成したものです。審査の過程で変更されることもありますので、取扱いにご注意願います。

＜準備書 p. 6. 9-45＞

3）予測

（3）来園車両等の走行に伴う道路交通振動

⑥予測結果

来園車両等の走行に伴う道路交通振動の予測結果は、表 6. 9. 26（1）～（3）に示すとおりです。

公園及び墓園整備事業の全体供用開始後の道路交通振動レベル(L_{10})は、来園車両等の走行ルート上の地点１、地点２において公園整備事業では平日最大 46. 1 dB、休日最大 44. 0 dB、墓園整備事業では平日最大 46. 0 dB、休日最大 43. 6 dB、混雑期最大 44. 8 dB、合計では平日最大 46. 1 dB、休日最大 44. 1 dB、混雑期最大 45. 4 dBと予測します。このうち来園車両等による道路交通振動レベルの増加分は、平日 0. 1～0. 2 dB、休日 0. 7～1. 2（dB）、混雑期 1. 2～2. 6（dB）と予測します。また、外周道路において、道路交通振動レベル(L_{10})は、平日、休日ともに最大 42 dBと予測します。また、地点３、地点４において、道路交通振動レベル（L_{Aeq}）は、平日 30 dB未満、休日 34. 8 dB、混雑期 41. 7 dB、地点５、地点６において、道路交通振動レベル（L_{Aeq}）は、平日 36. 9 dB、休日 36. 1 dB、混雑期 36. 1 dBと予測します。

＜赤字：準備書からの変更箇所＞

⑥予測結果

来園車両等の走行に伴う道路交通振動の予測結果は、表 6. 9. 26（1）～（3）に示すとおりです。

公園及び墓園整備事業の全体供用開始後の道路交通振動レベル(L_{10})は、来園車両等の走行ルート上の地点１、地点２において公園整備事業では平日最大 47. 8 dB、休日最大 45. 8 dB、墓園整備事業では平日最大 47. 6 dB、休日最大 45. 8 dB、混雑期最大 47. 2 dB、合計では平日最大 47. 8 dB、休日最大 46. 6 dB、混雑期最大 47. 7 dBと予測します。このうち来園車両等による道路交通振動レベルの増加分は、平日最大 0. 2 dB、休日最大 1. 1 dB、混雑期最大 2. 2 dBと予測します。また、新たに外周道路が供用される地点３、地点４において、道路交通振動レベル（L_{10}）は、平日 34. 5 dB、休日 37. 7 dB、混雑期 42. 6 dB、地点５、地点６において、道路交通振動レベル（L_{10}）は、平日 36. 9 dB、休日 36. 1 dB、混雑期 36. 1 dBと予測します。

この資料は審査会用に作成したものです。審査の過程で変更されることもありますので、取扱いにご注意願います。

表 47-24（1）　来園車両等の走行に伴う道路交通振動（公園整備事業）

（準備書　p.6.9-46　表 6.9.26（1））

（単位：dB）

区分	予測地点	時間	将来一般交通量による道路交通振動レベル	将来交通量による道路交通振動レベル	来園車両等による道路交通振動レベルの増加分
平日	地点 1	昼間	46.0	46.1	0.1
		夜間	43.6	43.6	0.0
	地点 2	昼間	45.2	45.4	0.2
		夜間	43.0	43.0	0.0
	地点 3 地点 4	昼間	－	－	－
		夜間	－	－	－
	地点 5 地点 6	昼間	35.8	36.9	1.1
		夜間	－	－	－
休日	地点 1	昼間	43.4	44.0	0.6
		夜間	39.2	39.4	0.2
	地点 2	昼間	42.8	43.7	0.9
		夜間	38.4	38.7	0.3
	地点 3 地点 4	昼間	－	30.4	－
		夜間	－	－	－
	地点 5 地点 6	昼間	32.1	36.1	4.0
		夜間	－	－	－

※1　振動規制法に基づく時間区分は、昼間：8:00～19:00、夜間：19:00～8:00 です。
※2　表内の「－」は交通量が少ないまたは存在しないため、予測値が予測結果の閾値（30 dB）を下回ることから記載しておりません。

この資料は審査会用に作成したものです。審査の過程で変更されることもありますので、取扱いにご注意願います。

表 47-24（2）　来園車両等の走行に伴う道路交通振動（公園整備事業）

（赤字：準備書からの変更箇所）

（単位：dB）

区分	予測地点	時間	将来一般交通量による道路交通振動レベル	将来交通量による道路交通振動レベル	来園車両等による道路交通振動レベルの増加分
平日	地点 1	昼間	47.3	47.4	0.1
		夜間	44.4	44.4	0.0
	地点 2	昼間	47.6	47.8	0.2
		夜間	44.6	44.6	0.0
	地点 3 地点 4	昼間	－	33.2	－
		夜間	－	－	－
	地点 5 地点 6	昼間	35.8	36.9	1.1
		夜間	－	－	－
休日	地点 1	昼間	44.9	45.4	0.5
		夜間	40.2	40.3	0.1
	地点 2	昼間	45.5	45.8	0.3
		夜間	41.0	41.0	0.0
	地点 3 地点 4	昼間	－	35.4	－
		夜間	－	－	－
	地点 5 地点 6	昼間	32.1	36.1	4.0
		夜間	－	－	－

※1　振動規制法に基づく時間区分は、昼間：8:00～19:00、夜間：19:00～8:00 です。
※2　表内の「－」は交通量が少なく、予測値が予測結果の閾値（30 dB）を下回ることから記載しておりません。

この資料は審査会用に作成したものです。審査の過程で変更されることもありますので、取扱いにご注意願います。

表 47-25（1）　来園車両等の走行に伴う道路交通振動（墓園整備事業）

（準備書　p.6.9-47　表 6.9.26（2））

（単位：dB）

区分	予測地点	時間	将来一般交通量による道路交通振動レベル	将来交通量による道路交通振動レベル	来園車両等による道路交通振動レベルの増加分
平日	地点 1	昼間	46.0	46.0	0.0
		夜間	43.6	43.6	0.0
	地点 2	昼間	45.2	45.2	0.0
		夜間	43.0	43.0	0.0
	地点 3 地点 4	昼間	－	－	－
		夜間	－	－	－
	地点 5 地点 6	昼間	35.8	35.8	0.0
		夜間	－	－	－
休日	地点 1	昼間	43.4	43.6	0.2
		夜間	39.2	39.2	0.0
	地点 2	昼間	42.8	43.2	0.4
		夜間	38.4	38.4	0.0
	地点 3 地点 4	昼間	－	－	－
		夜間	－	－	－
	地点 5 地点 6	昼間	32.1	32.1	0.0
		夜間	－	－	－
混雑期	地点 1	昼間	43.4	44.1	0.7
		夜間	39.2	39.2	0.0
	地点 2	昼間	42.8	44.8	2.0
		夜間	38.4	38.4	0.0
	地点 3 地点 4	昼間	－	40.7	－
		夜間	－	－	－
	地点 5 地点 6	昼間	32.1	32.1	0.0
		夜間	－	－	－

※1　振動規制法に基づく時間区分は、昼間：8:00～19:00、夜間：19:00～8:00 です。
※2　表内の「－」は交通量が少ないまたは存在しないため、予測値が予測結果の閾値（30 dB）を下回ることから記載しておりません。
※3　地点 5,6 は墓園の来園車両の走行はありません。

この資料は審査会用に作成したものです。審査の過程で変更されることもありますので、取扱いにご注意願います。

表 47-25（2）　来園車両等の走行に伴う道路交通振動（墓園整備事業）

（赤字：準備書からの変更箇所）

（単位：dB）

区分	予測地点	時間	将来一般交通量による道路交通振動レベル	将来交通量による道路交通振動レベル	来園車両等による道路交通振動レベルの増加分
平日	地点 1	昼間	47.3	47.3	0.0
		夜間	44.4	44.4	0.0
	地点 2	昼間	47.6	47.6	0.0
		夜間	44.6	44.6	0.0
	地点 3 地点 4	昼間	－	32.1	－
		夜間	－	－	－
	地点 5 地点 6	昼間	35.8	35.8	0.0
		夜間	－	－	－
休日	地点 1	昼間	44.9	45.1	0.2
		夜間	40.2	40.2	0.0
	地点 2	昼間	45.5	45.8	0.3
		夜間	41.0	41.0	0.0
	地点 3 地点 4	昼間	－	34.4	－
		夜間	－	－	－
	地点 5 地点 6	昼間	32.1	32.1	0.0
		夜間	－	－	－
混雑期	地点 1	昼間	44.9	46.0	1.1
		夜間	40.2	40.2	0.0
	地点 2	昼間	45.5	47.2	1.7
		夜間	41.0	41.0	0.0
	地点 3 地点 4	昼間	－	41.8	－
		夜間	－	－	－
	地点 5 地点 6	昼間	32.1	32.1	0.0
		夜間	－	－	－

※1　振動規制法に基づく時間区分は、昼間：8:00～19:00、夜間：19:00～8:00 です。
※2　表内の「－」は交通量が少なく、予測値が予測結果の閾値（30 dB）を下回ることから記載しておりません。
※3　地点 5, 6 は墓園の来園車両の走行はありません。

この資料は審査会用に作成したものです。審査の過程で変更されることもありますので、取扱いにご注意願います。

表 47-26（1）　来園車両等の走行に伴う道路交通振動（合計）

（準備書　p.6.9-48　表 6.9.26（3））

（単位：dB）

区分	予測地点	時間	将来一般交通量による道路交通振動レベル	将来交通量による道路交通振動レベル	来園車両等による道路交通振動レベルの増加分
平日	地点 1	昼間	46.0	46.1	0.1
		夜間	43.6	43.6	0.0
	地点 2	昼間	45.2	45.4	0.2
		夜間	43.0	43.0	0.0
	地点 3 地点 4	昼間	－	－	－
		夜間	－	－	－
	地点 5 地点 6	昼間	35.8	36.9	1.1
		夜間	－	－	－
休日	地点 1	昼間	43.4	44.1	0.7
		夜間	39.2	39.4	0.2
	地点 2	昼間	42.8	44.0	1.2
		夜間	38.4	38.7	0.3
	地点 3 地点 4	昼間	－	34.8	－
		夜間	－	－	－
	地点 5 地点 6	昼間	32.1	36.1	4.0
		夜間	－	－	－
混雑期	地点 1	昼間	43.4	44.6	1.2
		夜間	39.2	39.4	0.2
	地点 2	昼間	42.8	45.4	2.6
		夜間	38.4	38.4	0.0
	地点 3 地点 4	昼間	－	41.7	－
		夜間	－	－	－
	地点 5 地点 6	昼間	32.1	36.1	4.0
		夜間	－	－	－

※1　振動規制法に基づく時間区分は、昼間：8:00～19:00、夜間：19:00～8:00 です。

※2　表内の「－」は交通量が少ないまたは存在しないため、予測値が予測結果の閾値（30 dB）を下回ることから記載しておりません。

※3　地点 5,6 は墓園の来園車両の走行はありません。

この資料は審査会用に作成したものです。審査の過程で変更されることもありますので、取扱いにご注意願います。

表 47-26（2）　来園車両等の走行に伴う道路交通振動（合計）

（赤字：準備書からの変更箇所）

（単位：dB）

区分	予測地点	時間	将来一般交通量による道路交通振動レベル	将来交通量による道路交通振動レベル	来園車両等による道路交通振動レベルの増加分
平日	地点 1	昼間	47.3	47.4	0.1
		夜間	44.4	44.4	0.0
	地点 2	昼間	47.6	47.8	0.2
		夜間	44.6	44.6	0.0
	地点 3 地点 4	昼間	－	34.5	－
		夜間	－	－	－
	地点 5 地点 6	昼間	35.8	36.9	1.1
		夜間	－	－	－
休日	地点 1	昼間	44.9	45.5	0.6
		夜間	40.2	40.3	0.1
	地点 2	昼間	45.5	46.6	1.1
		夜間	41.0	41.2	0.2
	地点 3 地点 4	昼間	－	37.7	－
		夜間	－	－	－
	地点 5 地点 6	昼間	32.1	36.1	4.0
		夜間	－	－	－
混雑期	地点 1	昼間	44.9	46.3	1.4
		夜間	40.2	40.3	0.1
	地点 2	昼間	45.5	47.7	2.2
		夜間	41.0	41.2	0.2
	地点 3 地点 4	昼間	－	42.6	－
		夜間	－	－	－
	地点 5 地点 6	昼間	32.1	36.1	4.0
		夜間	－	－	－

※1　振動規制法に基づく時間区分は、昼間：8:00～19:00、夜間：19:00～8:00 です。
※2　表内の「－」は交通量が少なく、予測値が予測結果の閾値（30 dB）を下回ることから記載しておりません。
※3　地点 5, 6 は墓園の来園車両の走行はありません。

この資料は審査会用に作成したものです。審査の過程で変更されることもありますので、取扱いにご注意願います。

＜準備書 p6.9-50＞

5）評価

（3）来園車両等の走行に伴う道路交通振動

公園及び墓園整備事業の全体供用開始後の道路交通振動レベル（L_{10}）は、来園車両等走行ルート上の地点１、地点２において、公園整備事業では平日最大 46.1 dB、休日最大 44.0 dB、墓園整備事業では平日最大 46.0 dB、休日最大 43.6 dB、混雑期最大 44.8 dB、合計では平日最大 46.1 dB、休日最大 44.1 dB、混雑期最大 45.4 dBと予測します。このうち来園車両等による道路交通振動レベルの増加分は、平日 0.1～0.2 dB、休日 0.7～1.2 dB、混雑期 1.2～2.6 dBと予測します。また、外周道路において、道路交通振動レベル（L_{10}）は、平日、休日ともに最大 42 dBと予測します。また、地点３、地点４において、道路交通振動レベル（L_{Aeq}）は、平日 30 dB未満、休日 34.8 dB、混雑期 41.7 dB、地点５、地点６において、道路交通振動レベル（L_{Aeq}）は、平日 36.9 dB、休日 36.1 dB、混雑期 36.1 dBと予測します。

さらに、公園及び墓園の供用に際しては、公共交通機関の利用促進について周知し、マイカー利用の抑制に努め、振動の影響低減を図る等環境保全のための措置を講じます。

このように、予測結果を踏まえ、供用時において環境の保全のための措置を適切に講ずることで、環境保全目標「現在の状況から、周辺の生活環境に著しい影響を及ぼさないこと。」は達成されるものと考えます。

＜赤字：準備書からの変更箇所＞

5）評価

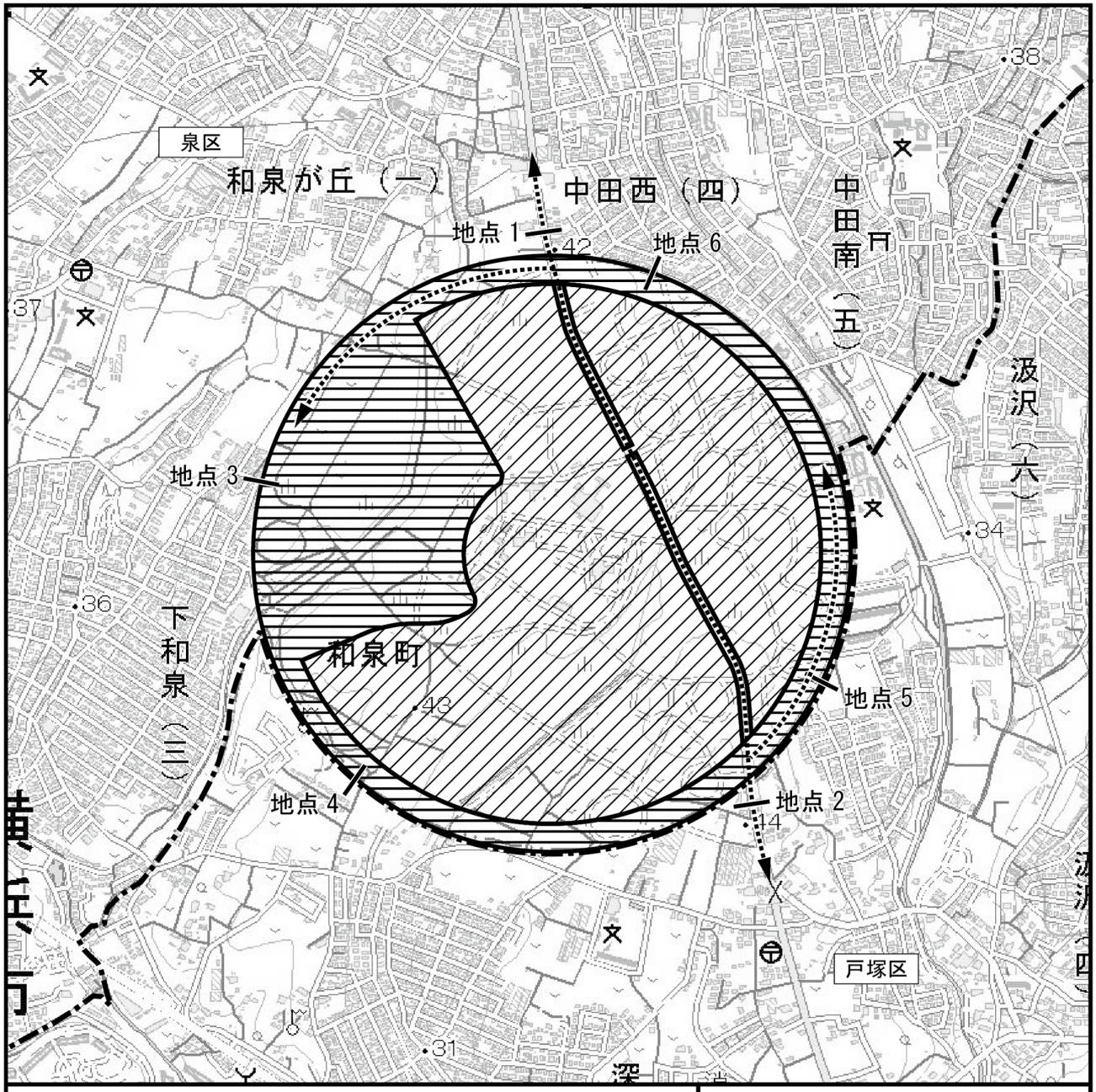
（3）来園車両等の走行に伴う道路交通振動

公園及び墓園整備事業の全体供用開始後の道路交通振動レベル（L_{10}）は、来園車両等走行ルート上の地点１、地点２において、公園整備事業では平日最大 47.8 dB、休日最大 45.8 dB、墓園整備事業では平日最大 47.6 dB、休日最大 45.8 dB、混雑期最大 47.2 dB、合計では平日最大 47.8 dB、休日最大 46.6 dB、混雑期最大 47.7 dBと予測します。このうち来園車両等による道路交通振動レベルの増加分は、平日最大 0.2 dB、休日最大 1.1 dB、混雑期最大 2.2 dBと予測します。また、新たに外周道路が供用される地点３、地点４において、道路交通振動レベル（L_{10}）は、平日 34.5 dB、休日 37.7 dB、混雑期 42.6 dB、地点５、地点６において、道路交通振動レベル（L_{10}）は、平日 36.9 dB、休日 36.1 dB、混雑期 36.1 dBと予測します。

さらに、公園及び墓園の供用に際しては、公共交通機関の利用促進について周知し、マイカー利用の抑制に努め、振動の影響低減を図る等環境保全のための措置を講じます。

このように、予測結果を踏まえ、供用時において環境の保全のための措置を適切に講ずることで、環境保全目標「現在の状況から、周辺の生活環境に著しい影響を及ぼさないこと。」は達成されるものと考えます。

この資料は審査会用に作成したものです。審査の過程で変更されることもありますので、取扱いにご注意願います。



凡　例

- ▨ : 対象事業実施区域（公園）
- ▤ : 対象事業実施区域（墓園）
- -·-·- : 区　境
- ― : 予測地点（道路交通振動・交通量）
- ·····► : 来園車両等の走行が想定される経路

N

0　100　200　400 m

1:10,000

【参考】図 47-4

来園車両等の走行に係る予測地点

（準備書 p.6.9-39　図 6.9.8）

この資料は審査会用に作成したものです。審査の過程で変更されることもありますので、取扱いにご注意願います。

(6) 準備書「第 8 章　事後調査の実施に関する事項」の修正

表 47-27（1）　事後調査項目を選定した理由・選定しない理由（供用時）
（準備書　p.8-5　表 8.2（1））

環境影響評価項目		環境影響要因	選定	選定した理由・選定しない理由
評価項目	細目			
騒音	騒音	来園車両等の走行	×	来園車両の走行に伴う騒音の影響は小さいと考えられることから、事後調査項目として選定しません。

表 47-27（2）　事後調査項目を選定した理由・選定しない理由（供用時）
（赤字：準備書からの変更箇所）

環境影響評価項目		環境影響要因	選定	選定した理由・選定しない理由
評価項目	細目			
騒音	騒音	来園車両等の走行	○	来園車両の走行に伴う騒音の影響は小さいと考えられますが、外周道路の供用に伴う周辺環境への騒音の影響が比較的大きいことから、事後調査項目として選定します。

この資料は審査会用に作成したものです。審査の過程で変更されることもありますので、取扱いにご注意願います。

表 47-28（1）　事後調査の内容（供用時）

（準備書　p.8-8　表 8.4）

環境影響評価項目		調査項目	調査位置	調査頻度	調査時期	調査方法
評価項目	細目					
水循環	地下水位及び湧水の流量	・地下水の状況	環境影響評価時の調査地点と同じ地点	12 回 （1 回/月）	全体供用後 1 年間	現地調査により地下水の状況及び河川の流量を調査します（事前調査と同様の方法とします）。
	河川の形態、流量	・河川の流量	環境影響評価時の調査地点と同じ地点	2 季 （夏季、冬季）		
地域社会	交通混雑	・建物供用後の関連車両台数	予測を行った 5 交差点 ・立場 ・高砂苑バス停前 ・通信隊東側 ・深谷交番前 ・深谷	1 回 （平日、休日、混雑期）	事業活動が定常な状態になる時期	交差点では、方向別、車種別、時間帯別の交通量を、カウンターを用いて観測します。

表 47-28（2）　事後調査の内容（供用時）

（赤字：準備書からの変更箇所）

環境影響評価項目		調査項目	調査位置	調査頻度	調査時期	調査方法
評価項目	細目					
水循環	地下水位及び湧水の流量	・地下水の状況	環境影響評価時の調査地点と同じ地点	12 回 （1 回/月）	全体供用後 1 年間	現地調査により地下水の状況及び河川の流量を調査します（事前調査と同様の方法とします）。
	河川の形態、流量	・河川の流量	環境影響評価時の調査地点と同じ地点	2 季 （夏季、冬季）		
騒音	騒音	・来園車両等の走行に伴う道路交通騒音レベル	2 地点 （予測を行った 6 地点のうち外周道路沿道の地点 3 西側及び地点 4 西側）	3 回 （平日、休日、混雑期の各 1 回）	事業活動が定常な状態になる時期	「騒音に係る環境基準について」（平成 10 年 9 月 30 日環境庁告示第 64 号）及び「環境騒音の表示・測定方法」（JIS Z 8731）に定める方法により、騒音の状況を確認します。
		・騒音の主要な発生源の状況				自動車断面交通量を調査し、1 時間ごとに集計します
地域社会	交通混雑	・建物供用後の関連車両台数	予測を行った 5 交差点 ・立場 ・高砂苑バス停前 ・通信隊東側 ・深谷交番前 ・深谷	3 回 （平日、休日、混雑期の各 1 回）	事業活動が定常な状態になる時期	交差点では、方向別、車種別、時間帯別の交通量を、カウンターを用いて観測します。

この資料は審査会用に作成したものです。審査の過程で変更されることもありますので、取扱いにご注意願います。

(7) 準備書資料編「2.2　大気質」の修正

＜準備書　p 資 2.2-27　一部抜粋＞

(2) 将来交通量

将来交通量の算出にあたっては、予測時期の将来一般交通量に来園車両台数を加えて算出しました。

将来一般交通量 ＝ 現況交通量（平日及び休日の現地調査結果）
将来交通量　　＝ 将来一般交通量＋来園車両台数

① 将来一般交通量

将来一般交通量は、過年度の道路交通センサス調査では著しい増加傾向（伸び）が見られないことから、現地調査時の交通量がそのまま推移するものと想定しました。将来一般交通量の設定根拠は「資料編　2.4 地域社会」（p. 資 2.4-1～p. 資 2.4-196）に示すとおりです。

＜赤字：準備書からの変更箇所＞

(2) 将来交通量

将来交通量の算出にあたっては、予測時期の将来一般交通量に来園車両台数を加えて算出しました。

将来一般交通量 ＝ 現況交通量＋外周道路の供用に伴う転換交通量
将来交通量　　＝ 将来一般交通量＋来園車両台数

※1：現況交通量は平日及び休日の現地調査結果を用います。
※2：外周道路の供用に伴う転換交通量は、他のルートより外周道路西側を経由するルートに切り替わると想定される交通量を用います。

①将来一般交通量

将来一般交通量は、過年度の道路交通センサス調査では著しい増加傾向（伸び）が見られないことから、外周道路供用による一部地点の交通量の変化はあるものの、現地調査時の交通量がそのまま推移するものと想定しました。将来一般交通量の設定根拠は「資料編　2.4 地域社会」（p. 資 2.4-1～p. 資 2.4-196）に示すとおりです。

また、外周道路の供用に伴う転換交通量は、外周道路西側の沿道地域である泉区（下和泉３丁目、４丁目、和泉が丘１丁目）及び戸塚区（深谷町（北））より外周道路に流出入するとし、H27 道路交通センサス調査の結果を基に断面交通量で 894 台/日、内回り、外回りともに小型車 447 台/日、大型車 12 台/日に設定しました。

この資料は審査会用に作成したものです。審査の過程で変更されることもありますので、取扱いにご注意願います。

48　地域社会の環境保全措置について

【令和７年度第 11 回審査会ご意見】

保全措置としてですね、工事車両を計画的に運用するであるとか、あるいは一般の関連車両に関しては公共交通機関の利用を促すとあります。これによって、超えてしまっている交差点について、改善できるような内容になっているか、そういった保全措置になっているかというところで、特に工事車両はなかなか車両の数は減らないかと思うのですけれども、そういったところをお聞きしたいと思います。

【事業者の見解】

工事中における地域社会への影響予測については、影響を過小に評価することがないよう、公園、墓園及び外周道路の各事業における工事用車両の走行による影響がそれぞれ最大となる時期が同時に重なった時期とし、影響を安全側で予測、評価しています。

ご指摘いただいた工事中の環境の保全のための措置については、準備書に記載の「工事用車両が特定の日や時間帯に集中しないよう計画的な運行管理に努めること」により、予測結果と比較して影響の低減が図られると考えています。工事は本市の監督のもとで実施されることから、工事用車両の運行については、各事業が連携して計画的な運行管理を行うよう指導することで、特定の時期に車両が集中しないよう確実な分散を図ります。

また、今回のご指摘を踏まえ、地域社会の工事中における環境の保全のための措置として、「本市工事に伴い排出する建設副産物の処分要領」に従い、計画・設計段階から掘削断面の合理化や事業間での調整など発生土量の抑制を図り、建設発生土については可能な限り場内での利用を図ることにより、対象事業実施区域外を走行する工事用車両の台数低減に努める旨を環境影響評価書に追記します。これらの措置により、工事用車両の走行による影響を最小限に留めるよう配慮します。

環境影響評価書においては、「環境の保全のための措置」を表 48-1（2）のとおり変更します。なお、準備書からの変更箇所は赤字で示すとおりです。

供用時における地域社会への影響予測については、混雑が最も大きくなる１時間当たりの交通量を対象として算出し、交通集中により一部で滞留が発生する可能性を確認しました。

墓参期である混雑期に来園車両が突出するのは墓園です。本市には市営墓園メモリアルグリーンがあり、「いつ頃混雑するのか」、「空いている時間帯はいつか」といった問合せを受けることや、駐車場が全て埋まったことが無いこと等から、墓園の来園者は混雑時間帯を避ける傾向があると認識してきました。その実態を把握するため、令和８年８月の墓参期に、市営墓園駐車場の利用者 202 名を対象に実施した聞き取り調査では、「墓参日時を変更できない」と回答した来園者は 23%に対し、「混雑状況等に応じて墓参日時を変更できる」と回答した利用者は 77%であったことから、混雑期の来園車両には時間的な分散余地が存在することを確認できました。このため、来園者に対してピーク時間帯を避けた来園を促すことにより、交通が分散し、混雑が緩和されると考えます。これを踏まえた環境保全措置として、施設供用後に開設するホームページや案内看板、パンフレット等で比較的混雑の少ない時間帯に関する情報を周知することにより、来園者の混雑時間帯を避けた計画的な来園や、公共交通機関の利用を呼びかけ、交差点を通過する車両台数の低減を図る計画としています。環境影響評価書においては、「環境の保全のための措置」を表 50-1（2）のとおり変更します。なお、準備書からの変更箇所は赤字で示すとおりです。

今後は、環境の保全のための措置を実施するとともに、さらなる対策について適宜関係機関と協議・検討してまいります。

この資料は審査会用に作成したものです。審査の過程で変更されることもありますので、取扱いにご注意願います。

表 48-1（1）　環境の保全のための措置

（準備書　p.6.13-61　表 6.13.27（1））

区分	環境の保全のための措置
【工事中】 工事用車両の走行に伴う交通混雑	・対象事業実施区域内に工事用車両の待機スペースを確保し、路上駐車及び工事用車両出入口での滞留を防止します。 ・工事用車両の滞留スペースを確保した工事用仮設経路を設けるとともに、仮設経路出入口に誘導員を配置し、対象事業実施区域周辺の混雑緩和を図ります。 ・工事用車両が特定の日、特定の時間帯に集中しないよう、計画的な運行管理に努めます。 ・周辺道路での路上待機車両が発生しないよう、入退場時間の事前調整及び工事用車両の運転者への指導を徹底します。 ・工事用車両の運転者に対する交通安全教育を十分行い、対象事業実施区域周辺での路上駐車を防止します。 ・対象事業実施区域周辺において他の事業の工事が実施される場合は、必要に応じて関係者間での情報共有、工事内容の調整等に努めます。
【工事中】 工事用車両の走行に伴う交通安全	・工事用車両出入口及び仮設経路出入口に誘導員を配置し、歩行者、自転車や一般通行車両の安全を確保します。 ・児童の通学時間帯における搬出入を極力抑えた運行計画を策定します。 ・工事用車両の走行経路は、極力住宅地を避けた経路を設定します。 ・公園の一部供用開始後において、公園内に工事用車両と公園利用者の分離を図る車両動線の確保や必要に応じ誘導員を配置する等、安全に配慮します。 ・公園の一部供用開始後における工事用車両の出入口は、一般車両との交錯を避けた計画とし、安全に配慮します。 ・工事用車両の運転者に対する交通安全教育について施工業者を通じ十分行い、規制速度、走行ルートの厳守を徹底します。 ・周辺に中学校等があることに留意して、工事用車両の運転者に対する交通安全教育を十分に行い、規制速度、走行ルートの厳守を徹底します。 ・使用する工事用車両出入口の箇所数は、工事の進捗、作業内容、施工範囲等に応じて必要最小限となるように調整します。

この資料は審査会用に作成したものです。審査の過程で変更されることもありますので、取扱いにご注意願います。

表 48-1（2）　環境の保全のための措置

（赤字：準備書からの変更箇所）

区分	環境の保全のための措置
【工事中】 工事用車両の走行に伴う交通混雑	・対象事業実施区域内に工事用車両の待機スペースを確保し、路上駐車及び工事用車両出入口での滞留を防止します。 ・工事用車両の滞留スペースを確保した工事用仮設経路を設けるとともに、仮設経路出入口に誘導員を配置し、対象事業実施区域周辺の混雑緩和を図ります。 ・工事用車両が特定の日、特定の時間帯に集中しないよう、各事業で連携し計画的な運行管理を行います。 ・周辺道路での路上待機車両が発生しないよう、入退場時間の事前調整及び工事用車両の運転者への指導を徹底します。 ・工事用車両の運転者に対する交通安全教育を十分行い、対象事業実施区域周辺での路上駐車を防止します。 ・対象事業実施区域周辺において他の事業の工事が実施される場合は、必要に応じて関係者間での情報共有、工事内容の調整等に努めます。 ・「本市工事に伴い排出する建設副産物の処分要領」に従い、計画・設計段階から掘削断面の合理化や事業間での調整など発生土量の抑制を図り、建設発生土は可能な限り場内利用し、対象事業実施区域外を走行する工事用車両の台数低減に努めます。
【工事中】 工事用車両の走行に伴う交通安全	・工事用車両出入口及び仮設経路出入口に誘導員を配置し、歩行者、自転車や一般通行車両の安全を確保します。 ・児童の通学時間帯における搬出入を極力抑えた運行計画を策定します。 ・工事用車両の走行経路は、極力住宅地を避けた経路を設定します。 ・公園の一部供用開始後において、公園内に工事用車両と公園利用者の分離を図る車両動線の確保や必要に応じ誘導員を配置する等、安全に配慮します。 ・公園の一部供用開始後における工事用車両の出入口は、一般車両との交錯を避けた計画とし、安全に配慮します。 ・工事用車両の運転者に対する交通安全教育について施工業者を通じ十分行い、規制速度、走行ルートの厳守を徹底します。 ・周辺に中学校等があることに留意して、工事用車両の運転者に対する交通安全教育を十分に行い、規制速度、走行ルートの厳守を徹底します。 ・使用する工事用車両出入口の箇所数は、工事の進捗、作業内容、施工範囲等に応じて必要最小限となるように調整します。

この資料は審査会用に作成したものです。審査の過程で変更されることもありますので、取扱いにご注意願います。

49　地域社会の供用時の安全対策について

【令和７年度第 11 回審査会ご意見】

駐車場出入口の安全対策で、出庫灯を設置するという記載はあったかと思います。出入口地点の対策としてはそれで良いのかもしれませんが、今回の道路、外周道路は幅員が 50ｍくらいありまして、道路の範囲内にも歩道やジョギング道、あるいは自転車道と交差する部分が 30ｍくらいありますので、そこの部分を横断する車との安全対策という意味では、もう少し何か必要なのではないかと思います。その辺りをどのようにお考えになっているかをお聞きしたいと思います。

【事業者の見解】

外周道路部分における歩行者の安全確保については、今後の詳細設計の中で、交通管理者である警察との協議・調整や土地利用状況も踏まえながら検討してまいります。また、駐車場等からの外周道路の横断部を整備する際は、道路整備事業単独ではなく、公園及び墓園整備事業と一体で安全対策を検討し整備を行います。なお、安全対策の検討について、現時点では、混雑期（墓参期）やイベント開催時において、道路横断部に誘導員を配置する等の安全対策の実施を想定しています。

これらの内容は、環境影響評価書に反映します。「環境の保全のための措置」は表 50-1（2）（「50 滞留長の検討・評価について」p. 70）のとおり変更します。なお、準備書からの変更箇所は赤字で示すとおりです。

この資料は審査会用に作成したものです。審査の過程で変更されることもありますので、取扱いにご注意願います。

50　滞留長の検討・評価について

【令和７年度第 11 回審査会ご意見①】

あとは、同じく駐車場です。特に混雑期、例えばお彼岸とか、そういったお墓参りの方がたくさん来る時には、非常に来場車両も多くなると思います。駐車場の出入口について、入退場の車で行列ができる可能性もあると思うのですけれども、その行列が伸びて上流側の交差点まで達すると、その交差点の処理能力も落ちてしまうということが起こり得ます。そういった検討について、つまり滞留長がどこまで伸びるかといった検討については何かされているか。されていなければした方が良いとは思うのですけれども、どのように考えておられるかをお聞きしたいと思います。

【令和７年度第 11 回審査会ご意見②】

滞留長の評価自体も行わないということですか。

【事業者の見解】

滞留長の検討について、既存市営墓園であるメモリアルグリーンの駐車場が全て埋まることはこれまでありませんでした。また、墓参期にこの墓園駐車場の混雑時間帯の実績値を確認し、駐車場ゲートで駐車券をとるために３台程度の滞留発生を確認していますが、直近４年間（令和４年以降）でこの墓園の駐車場入庫待ちに関する陳情はいただいていません。また、墓園整備事業の駐車場は、「横浜市墓地等の経営の許可等に関する条例」に基づく必要台数を確保します。これらの実態を踏まえ、墓園整備事業においても大規模な滞留は生じる可能性は低いものと考えています。

墓園整備事業では墓園入口から駐車場ゲートまで２車線に相当する幅員の園内通路を 150m以上確保する計画としています。駐車場の料金ゲート等を入口から離れたところに設けることによって、駐車券を取るための滞留が発生した場合においても、外周道路側へ滞留が至らない計画とします。なお、墓園の園内通路イメージ図は図 50-1 に示すとおりです。

これらの内容は、環境影響評価書に反映します。「環境の保全のための措置」は表 50-1（2）のとおり変更します。なお、準備書からの変更箇所は赤字で示すとおりです。

この資料は審査会用に作成したものです。審査の過程で変更されることもありますので、取扱いにご注意願います。



凡　例

：対象事業実施区域

：運動場・園路等　：納骨施設等　：草地広場等

：道路・駐車場等　：緑地空間等　：樹林等

資料：「深谷通信所跡地利用基本計画」（横浜市、平成 30 年 2 月）を基に加工して作成

図 50-1　墓園の園内通路イメージ図

この資料は審査会用に作成したものです。審査の過程で変更されることもありますので、取扱いにご注意願います。

表 50-1（1）　環境の保全のための措置

（準備書　p.6.13-62　表 6.13.27（2））

区分	環境の保全のための措置
【供用時】 来園車両等の走行に伴う交通混雑	・必要駐車台数を確保した駐車場を整備します。 ・路上に入庫待ちする車両が滞留することのないよう、駐車場入庫口に十分なスペースを確保します。 ・公園及び墓園利用者に対して公共交通機関の利用を促し、自家用車利用を抑制します。 ・従業員に対しては、通勤時や業務の移送等において、可能な限り公共交通機関の利用を依頼していきます。 ・イベント等開催時等来園車両の増加が想定される場合は、必要に応じて臨時駐車スペースを確保します。 ・公園整備事業で整備する駐車場は、横浜市駐車場条例の附置義務に基づく必要台数（隔地駐車場を含む）を確保、墓園整備事業で整備する駐車場は、「横浜市墓地等の経営の許可等に関する条例」に基づく必要台数を確保し、待機車両の発生の抑制に努めます。 ・施設利用者に関しては、施設供用後に開設するホームページや案内看板、パンフレット等で公共交通機関の利用を呼びかけ、対象事業実施区域周辺への自動車交通の集中の低減に努めます。
【供用時】 来園車両等の走行に伴う交通安全	・敷地内の歩行者の安全確保、バリアフリーについて配慮します。 ・駐車場出口に出庫灯を設置する等、歩行者や自転車及び一般車両への注意喚起を図ります。 ・駐車場出入口付近の植栽は、適宜剪定を行い、十分な見通しを確保します。

この資料は審査会用に作成したものです。審査の過程で変更されることもありますので、取扱いにご注意願います。

表 50-1（2）　環境の保全のための措置

（赤字：準備書からの変更箇所）

区分	環境の保全のための措置
【供用時】 来園車両等の走行に伴う交通混雑	・必要駐車台数を確保した駐車場を整備します。 ・墓園入口から駐車場ゲートまで2車線に相当する幅員の園内通路を150m以上確保します。駐車場の料金ゲート等を入口から離れたところに設けることで、駐車券を取るための滞留が発生した場合においても、外周道路側へ滞留が至らない計画とします。 ・公園及び墓園利用者に対して公共交通機関の利用を促し、自家用車利用を抑制します。 ・従業員に対しては、通勤時や業務の移送等において、可能な限り公共交通機関の利用を依頼していきます。 ・イベント等開催時等来園車両の増加が想定される場合は、必要に応じて臨時駐車スペースを確保します。 ・公園整備事業で整備する駐車場は、横浜市駐車場条例の附置義務に基づく必要台数（隔地駐車場を含む）を確保、墓園整備事業で整備する駐車場は、「横浜市墓地等の経営の許可等に関する条例」に基づく必要台数を確保し、待機車両の発生の抑制に努めます。 ・施設供用後に開設するホームページや案内看板、パンフレット等で、比較的混雑の少ない時間帯に関する情報を周知することにより、来園者の混雑時間帯を避けた計画的な来園を促します。
【供用時】 来園車両等の走行に伴う交通安全	・敷地内の歩行者の安全確保、バリアフリーについて配慮します。 ・駐車場出口に出庫灯を設置する等、歩行者や自転車及び一般車両への注意喚起を図ります。 ・駐車場出入口付近の植栽は、適宜剪定を行い、十分な見通しを確保します。 ・駐車場等からの外周道路の横断部を整備する際は、道路整備事業単独ではなく、公園及び墓園整備事業と一体で安全対策を検討し整備を行います。 ・混雑期（墓参期）やイベント開催時において、道路横断部に誘導員を配置する等の安全対策を、交通管理者等の関係機関と協議・検討し歩行者の安全確保を図ります。

この資料は審査会用に作成したものです。審査の過程で変更されることもありますので、取扱いにご注意願います。

51　地域社会の予測に使用した信号現示について

【令和７年度第 11 回審査会ご意見①】

地域社会の予測結果につきまして、工事中それから供用時ともに、一部の交差点で、交差点需要率や車線混雑度が基準となる値を超えているようです。これについて、信号の設定などは予想している交通量に合わせて見直しをされたのか、青の時間のスプリットなどを適切に配分しても超えてしまう車線、あるいは交差点が出てしまうのかということをお聞きしたいと思います。

【事業者の見解】

準備書における地域社会の予測では、工事中については、現地調査により確認した現況の信号現示を使用しました。

供用時については、事業により交差点形状を変更する「No.2（高砂苑バス停）」及び「No.3（通信隊東側）」は、変更後の交差点形状を踏まえて設定された信号現示を使用しました。交差点形状を変更しない「No.1（立場）」「No.4（深谷交番前）」「No.5（深谷）」は、現地調査により確認した現況の信号現示を使用しました（交通量調査地点は、図 47-1（p.8）参照）。

また、「48　外周道路西側の一般交通量について」にて頂いたご指摘への対応として、供用時の「No.2（高砂苑バス停）」、「No.3（通信隊東側）」及び「No.4（深谷交番前）」については、外周道路の供用に伴う転換交通量を考慮した交差点解析を実施しました。外周道路の供用に伴う転換交通量を考慮した交差点解析の結果は、表 51-7～表 51-12、図 51-7～図 51-15、図 51-17～図 51-19、図 51-22～図 51-24、図 51-26～図 51-28 のそれぞれ（2）に示すとおりです。

これらの内容は、次ページ以降に示すとおり、環境影響評価書にて修正します。なお、準備書からの変更箇所は赤字もしくは■・□で示すとおりです。

さらに、準備書における地域社会の予測結果では、多くの交差点において車線混雑度が 1.0 を超えると予測されました。このためご指摘を踏まえ、将来的な交通運用の可能性を考慮したケースとして参考的に、車線混雑度が 1.0 を超える交差点を対象として、最適な信号条件を設定し、再度交差点解析を実施しました。交差点解析の結果は、表 51-1～表 51-6、図 51-1～図 51-6、図 51-7～図 51-15、図 51-16、図 51-20、図 51-21、図 51-25、図 51-29 のそれぞれ（2）と、表 51-7～表 51-12、図 51-17～図 51-18、図 51-22、図 51-23、図 51-26、図 51-27 のそれぞれ（3）に示すとおりです。

最適な信号条件を設定した交差点解析の結果、工事中・供用時（平日）・供用時（休日）は、全ての車線で車線混雑度が 1.0 以下となり、混雑状況の改善が確認されました。

供用時（混雑期）の「No.1（立場）」については、車線混雑度 1.0 を上回りますが、準備書の予測結果と比較して影響が低減しています。「No.4（深谷交番前）」については、信号現示の再設定による影響の低減は見込めませんでした。

これらの内容についても、参考として、次ページ以降に示すとおり、環境影響評価書に追加します。なお、信号現示調整前の交差点需要率との比較において、数値に変更が生じている箇所を青字もしくは■・□で示しており、評価書では、黒字とします。

なお、渋滞の解消には、図 51-25（2）（p.159）に示す「No.1（立場）の流入部③（C 原宿の左折・直進）では約 19 台、図 51-28（2）（p.167）に示す「No.4（深谷交番前）」の流入部①（A 阿久和の左折・直進）では約 190 台及び流入部②（C 中村三差路の左折・右折）では約 105 台の通行の削減が必要となります。

この資料は審査会用に作成したものです。審査の過程で変更されることもありますので、取扱いにご注意願います。

そのため、「50　滞留長の検討・評価について」の表 50-1（2）（p.70）に示す環境の保全のための措置（ホームページ等で混雑状況の予測情報を事前に公表し、来園者が混雑時間帯を避けて計画的に来園できるよう促す等、交通量の分散を図る等）の実施により、来園車両の走行による影響の低減を図ります。

今後は、事後調査を実施し環境の保全のための措置の不確実性を補う他、実際の交通状況に即した信号条件の検討及び調整等について、交通管理者等の関係機関と実施するとともに、さらなる対策についても、適宜、関係機関と協議・検討してまいります。

この資料は審査会用に作成したものです。審査の過程で変更されることもありますので、取扱いにご注意願います。

＜準備書　p.6.13-44＞

⑥予測結果

ア 工事用車両の走行に伴う交通混雑（自動車）

(ｱ) 工事中第０期

工事用車両の走行に伴う交通混雑（自動車）について、対象事業実施区域周辺の主要交差点におけるピーク時間帯の交差点需要率は表 6.13.19 に、交差点車線混雑度は表 6.13.20 に示すとおりです。

工事中交通量による交差点需要率が高い交差点は、№５（深谷）の 0.791 であり、いずれの交差点においても限界需要率を下回っており、交通処理は可能であると予測します。

工事中交通量による車線混雑度が高い交差点は、№１（立場）Ａ断面の左直車線で 1.146、Ｄ断面の左直車線で 1.121、№５（深谷）Ａ断面の左直車線で 1.074 と 1.000 を上回る結果となっており、渋滞の発生が懸念されます。

＜赤字：準備書からの変更箇所＞

⑥予測結果

ア 工事用車両の走行に伴う交通混雑（自動車）

(ｱ) 工事中第０期

工事用車両の走行に伴う交通混雑（自動車）について、現地調査から得られた信号現示を用いた予測と、信号現示を調整し最適な信号現示を用いた予測を実施しました。対象事業実施区域周辺の主要交差点におけるピーク時間帯の交差点需要率は表 6.13.19（1）～（2）に、交差点車線混雑度は表 6.13.20（1）～（2）に示すとおりです。

工事中交通量による交差点需要率が高い交差点は、現地調査から得られた信号現示を用いた場合と、最適な信号現示を用いた場合の双方においても、№５（深谷）の 0.791 であり、いずれの交差点においても限界需要率を下回っており、交通処理は可能であると予測します。

工事中交通量による車線混雑度が高い交差点は、現地調査から得られた信号現示を用いた場合は、№１（立場）Ａ断面の左直車線で 1.146、Ｄ断面の左直車線で 1.121、№５（深谷）Ａ断面の左直車線で 1.074 と 1.000 を上回る結果となっており、渋滞の発生が懸念されます。最適な信号現示を用いた場合は、№１（立場）Ｄ断面の左直車線で 0.988 であり、いずれの交差点においても 1.0 を下回っており、交通処理は可能であると予測します。

この資料は審査会用に作成したものです。審査の過程で変更されることもありますので、取扱いにご注意願います。

表 51-1（1）　交差点需要率（信号制御交差点）（工事中ピーク時間帯：工事中第 0 期）

（準備書　p.6.13-44　表 6.13.19）

予測地点 （交差点名）	交差点需要率			限界需要率※3
	工事中 一般交通量※1 ①	工事中 交通量※2 ②	増分 ③＝②－①	
No.1 （立場）	0.549	0.565	0.016	0.669
No.2 （高砂苑バス停）	0.372	0.394	0.022	0.889
No.3 （通信隊東側）	0.387	0.374	-0.013	0.905
No.4 （深谷交番前）	0.508	0.557	0.049	0.886
No.5 （深谷）	0.776	0.791	0.015	0.875

※1　工事中一般交通量は、現況交通量としました。
※2　工事中交通量は、工事中一般交通量に工事用車両を加えた交通量です。
※3　限界需要率：「(サイクル長－損失時間（黄色＋赤色)）／サイクル長」で算出される値であり、交差点の処理能力の上限を示します。

表 51-1（2）　交差点需要率（信号制御交差点）（工事中ピーク時間帯：工事中第 0 期）

（評価書　表 6.13.19（2）として追加）

【信号現示調整後】

予測地点 （交差点名）	交差点需要率			限界需要率※3
	工事中 一般交通量※1 ①	工事中 交通量※2 ②	増分 ③＝②－①	
No.1 （立場）	0.549	**0.557**	**0.008**	0.669
No.2 （高砂苑バス停）	0.372	0.394	0.022	0.889
No.3 （通信隊東側）	0.387	0.374	-0.013	0.905
No.4 （深谷交番前）	0.508	0.557	0.049	0.886
No.5 （深谷）	0.776	0.791	0.015	0.875

※1　工事中一般交通量は、現況交通量としました。
※2　工事中交通量は、工事中一般交通量に工事用車両を加えた交通量です。
※3　限界需要率：「(サイクル長－損失時間（黄色＋赤色)）／サイクル長」で算出される値であり、交差点の処理能力の上限を示します。

注　信号現示調整前の交差点需要率との比較において、数値に変更が生じている箇所を**青字**で示しています。なお、評価書では、黒字とします。

この資料は審査会用に作成したものです。審査の過程で変更されることもありますので、取扱いにご注意願います。

表 51-2（1）　交差点車線混雑度（工事中ピーク時間帯：工事中第 0 期）

（準備書　p.6.13-45　表 6.13.20）

予測地点（交差点名）	流入断面（交差点流入方向）	車線	車線混雑度		
			工事中一般交通量※1 ①	工事中交通量※2 ②	増分 ③＝②－①
No.1（立場）	A　阿久和	左折・直進	1.070	1.146	0.076
		右折	0.115	0.115	0
	B　戸塚駅	左折・直進	0.913	0.942	0.029
		直進			
		右折	0.306	0.306	0
	C　原宿	左折・直進	0.903	0.903	0
		右折	0.112	0.120	0.008
	D　長後	左折・直進	1.121	1.121	0
		直進			
		右折	0.315	0.386	0.071
No.2（高砂苑バス停）	A　阿久和	左折・直進	0.529	0.529	0
	B　汲沢中学校	左折・右折	0.175	0.175	0
	C　原宿	直進・右折	0.482	0.564	0.082
No.3（通信隊東側）	A　阿久和	左折・直進	0.486	0.465	-0.021
	B　汲沢中学校	左折・右折	0.233	0.242	0.009
	C　原宿	直進・右折	0.266	0.349	0.083
No.4※3（深谷交番前）	A　阿久和	左折・直進	0.492	0.578	0.086
	B　川むかい園	左折・右折	－	－	－
	C　中村三差路	左折・右折	0.724	0.724	0
	D　原宿	直進・右折	0.322	0.323	0.001
No.5（深谷）	A　泉	左折・直進	1.074	1.074	0
		右折	0.298	0.298	0
	B　阿久和	左折	0.281	0.316	0.035
		直進・右折	0.694	0.749	0.055
	C　原宿	左折	0.948	0.948	0
		直進	0.998	0.998	0
		右折	0.729	0.729	0
	D　国道467号	左折・直進	0.634	0.634	0
		右折	0.897	0.897	0

※1　工事中一般交通量は、現況交通量としました。
※2　工事中交通量は、工事中一般交通量に工事用車両を加えた交通量です。
※3　調査地点No.4 の流入断面 B は信号制御の対象外であるため、混雑度の算出は対象外としました。
※4　網掛けは、車線混雑度が 1.000 を超過している車線です。車線混雑度が 1.000 を超過すると、車線別に捌くことができる容量より流入交通量が多いため、渋滞の発生が懸念されます。

この資料は審査会用に作成したものです。審査の過程で変更されることもありますので、取扱いにご注意願います。

表 51-2（2）　交差点車線混雑度（工事中ピーク時間帯：工事中第 0 期）

（評価書　表 6.13.20（2）として追加）

【信号現示調整後】

予測地点（交差点名）	流入断面（交差点流入方向）	車線	車線混雑度		
			工事中一般交通量※1 ①	工事中交通量※2 ②	増分 ③＝②－①
No.1（立場）	A　阿久和	左折・直進	1.070	**0.939**	**−0.131**
		右折	0.115	**0.097**	**−0.018**
	B　戸塚駅	左折・直進	0.913	**0.829**	**−0.084**
		直進			
		右折	0.306	**0.430**	**0.124**
	C　原宿	左折・直進	0.903	**0.738**	**−0.165**
		右折	0.112	**0.099**	**−0.013**
	D　長後	左折・直進	1.121	**0.988**	**−0.133**
		直進			
		右折	0.315	**0.498**	**0.183**
No.2（高砂苑バス停）	A　阿久和	左折・直進	0.529	0.529	0
	B　汲沢中学校	左折・右折	0.175	0.175	0
	C　原宿	直進・右折	0.482	0.564	0.082
No.3（通信隊東側）	A　阿久和	左折・直進	0.486	0.465	−0.021
	B　汲沢中学校	左折・右折	0.233	0.242	0.009
	C　原宿	直進・右折	0.266	0.349	0.083
No.4※3（深谷交番前）	A　阿久和	左折・直進	0.492	0.578	0.086
	B　川むかい園	左折・右折	−	−	−
	C　中村三差路	左折・右折	0.724	0.724	0
	D　原宿	直進・右折	0.322	0.323	0.001
No.5（深谷）	A　泉	左折・直進	1.074	**0.983**	**−0.091**
		右折	0.298	0.298	0
	B　阿久和	左折	0.281	**0.348**	**0.067**
		直進・右折	0.694	**0.827**	**0.133**
	C　原宿	左折	0.948	0.948	0
		直進	0.998	**0.915**	**−0.083**
		右折	0.729	0.729	0
	D　国道 467 号	左折・直進	0.634	0.634	0
		右折	0.897	0.897	0

※1　工事中一般交通量は、現況交通量としました。
※2　工事中交通量は、工事中一般交通量に工事用車両を加えた交通量です。
※3　調査地点No.4 の流入断面 B は信号制御の対象外であるため、混雑度の算出は対象外としました。
※4　網掛けは、車線混雑度が 1.000 を超過している車線です。車線混雑度が 1.000 を超過すると、車線別に捌くことができる容量より流入交通量が多いため、渋滞の発生が懸念されます。

注　信号現示調整前の車線混雑度との比較において、数値に変更が生じている箇所を**青字**で示しています。なお、評価書では、黒字とします。

この資料は審査会用に作成したものです。審査の過程で変更されることもありますので、取扱いにご注意願います。

＜準備書　p.6.13-46＞

(ｲ) 工事中第１期

工事用車両の走行に伴う交通混雑（自動車）について、対象事業実施区域周辺の主要交差点におけるピーク時間帯の交差点需要率は表 6.13.21 に、交差点車線混雑度は表 6.13.22 に示すとおりです。

工事中交通量による交差点需要率が高い交差点は、№５（深谷）の 0.795 であり、いずれの交差点においても限界需要率を下回っており、交通処理は可能であると予測します。

工事中交通量による車線混雑度が高い交差点は、№１（立場）Ａ断面の左直車線で 1.165、Ｄ断面の左直車線で 1.121、№５（深谷）Ａ断面の左直車線で 1.074 と 1.000 を上回る結果となっており、渋滞の発生が懸念されます。

＜赤字：準備書からの変更箇所＞

(ｲ) 工事中第１期

工事用車両の走行に伴う交通混雑（自動車）について、現地調査から得られた信号現示を用いた予測と、信号現示を調整し最適な信号現示を用いた予測を実施しました。対象事業実施区域周辺の主要交差点におけるピーク時間帯の交差点需要率は表 6.13.21（1）～（2）に、交差点車線混雑度は表 6.13.22（1）～（2）に示すとおりです。

工事中交通量による交差点需要率が高い交差点は、現地調査から得られた信号現示を用いた場合と、最適な信号現示を用いた場合の双方においても、№５（深谷）の 0.795 であり、いずれの交差点においても限界需要率を下回っており、交通処理は可能であると予測します。

工事中交通量による車線混雑度が高い交差点は、現地調査から得られた信号現示を用いた場合は、№１（立場）Ａ断面の左直車線で 1.165、Ｄ断面の左直車線で 1.121、№５（深谷）Ａ断面の左直車線で 1.074 と 1.000 を上回る結果となっており、渋滞の発生が懸念されます。最適な信号現示を用いた場合は、№１（立場）Ｄ断面の左直車線で 0.988 であり、いずれの交差点においても 1.0 を下回っており、交通処理は可能であると予測します。

この資料は審査会用に作成したものです。審査の過程で変更されることもありますので、取扱いにご注意願います。

表 51-3（1）　交差点需要率（信号制御交差点）（工事中ピーク時間帯：工事中第１期）

（準備書　p.6.13-46　表 6.13.21）

予測地点 （交差点名）	交差点需要率			限界需要率※3
	工事中 一般交通量※1 ①	工事中 交通量※2 ②	増分 ③＝②－①	
No.1 （立場）	0.549	0.569	0.020	0.669
No.2 （高砂苑バス停）	0.372	0.411	0.039	0.889
No.3 （通信隊東側）	0.387	0.387	0	0.905
No.4 （深谷交番前）	0.508	0.571	0.063	0.886
No.5 （深谷）	0.776	0.795	0.019	0.875

※1　工事中一般交通量は、現況交通量としました。
※2　工事中交通量は、工事中一般交通量に工事用車両を加えた交通量です。
※3　限界需要率：「(サイクル長－損失時間（黄色＋赤色)）／サイクル長」で算出される値であり、交差点の処理能力の上限を示します。

表 51-3（2）　交差点需要率（信号制御交差点）（工事中ピーク時間帯：工事中第１期）

（評価書　表 6.13.21（2）として追加）

【信号現示調整後】

予測地点 （交差点名）	交差点需要率			限界需要率※3
	工事中 一般交通量※1 ①	工事中 交通量※2 ②	増分 ③＝②－①	
No.1 （立場）	0.549	0.561	0.012	0.669
No.2 （高砂苑バス停）	0.372	0.411	0.039	0.889
No.3 （通信隊東側）	0.387	0.387	0	0.905
No.4 （深谷交番前）	0.508	0.571	0.063	0.886
No.5 （深谷）	0.776	0.795	0.019	0.875

※1　工事中一般交通量は、現況交通量としました。
※2　工事中交通量は、工事中一般交通量に工事用車両を加えた交通量です。
※3　限界需要率：「(サイクル長－損失時間（黄色＋赤色)）／サイクル長」で算出される値であり、交差点の処理能力の上限を示します。

注　信号現示調整前の交差点需要率との比較において、数値に変更が生じている箇所を青字で示しています。なお、評価書では、黒字とします。

この資料は審査会用に作成したものです。審査の過程で変更されることもありますので、取扱いにご注意願います。

表 51-4（1）　交差点車線混雑度（工事中ピーク時間帯：工事中第１期）

（準備書　p.6.13-47　表 6.13.22）

予測地点（交差点名）	流入断面（交差点流入方向）	車線	車線混雑度		
			工事中一般交通量※1 ①	工事中交通量※2 ②	増分 ③＝②－①
No.1（立場）	A　阿久和	左折・直進	1.070	1.165	0.095
		右折	0.115	0.115	0
	B　戸塚駅	左折・直進	0.913	0.949	0.036
		直進			
		右折	0.306	0.306	0
	C　原宿	左折・直進	0.903	0.903	0
		右折	0.112	0.122	0.010
	D　長後	左折・直進	1.121	1.121	0
		直進			
		右折	0.315	0.402	0.106
No.2（高砂苑バス停）	A　阿久和	左折・直進	0.529	0.529	0
	B　汲沢中学校	左折・右折	0.175	0.175	0
	C　原宿	直進・右折	0.482	0.592	0.110
No.3（通信隊東側）	A　阿久和	左折・直進	0.486	0.486	0
	B　汲沢中学校	左折・右折	0.233	0.233	0
	C　原宿	直進・右折	0.266	0.341	0.075
No.4※3（深谷交番前）	A　阿久和	左折・直進	0.492	0.602	0.110
	B　川むかい園	左折・右折	－	－	－
	C　中村三差路	左折・右折	0.724	0.724	0
	D　原宿	直進・右折	0.322	0.323	0.001
No.5（深谷）	A　泉	左折・直進	1.074	1.074	0
		右折	0.298	0.298	0
	B　阿久和	左折	0.281	0.324	0.043
		直進・右折	0.694	0.765	0.071
	C　原宿	左折	0.948	0.948	0
		直進	0.998	0.998	0
		右折	0.729	0.729	0
	D　国道467号	左折・直進	0.634	0.634	0
		右折	0.897	0.897	0

※1　工事中一般交通量は、現況交通量としました。
※2　工事中交通量は、工事中一般交通量に工事用車両を加えた交通量です。
※3　調査地点No.4の流入断面Bは信号制御の対象外であるため、混雑度の算出は対象外としました。
※4　網掛けは、車線混雑度が1.000を超過している車線です。車線混雑度が1.000を超過すると、車線別に捌くことができる容量より流入交通量が多いため、渋滞の発生が懸念されます。

この資料は審査会用に作成したものです。審査の過程で変更されることもありますので、取扱いにご注意願います。

表 51-4（2）　交差点車線混雑度（工事中ピーク時間帯：工事中第１期）

（評価書　表 6.13.22（2）として追加）

【信号現示調整後】

予測地点（交差点名）	流入断面（交差点流入方向）	車線	車線混雑度		
			工事中一般交通量※1 ①	工事中交通量※2 ②	増分 ③＝②－①
No.1（立場）	A　阿久和	左折・直進	1.070	**0.953**	**-0.117**
		右折	0.115	**0.097**	**-0.018**
	B　戸塚駅	左折・直進	0.913	**0.836**	**-0.077**
		直進			
		右折	0.306	**0.430**	**0.124**
	C　原宿	左折・直進	0.903	**0.738**	**-0.165**
		右折	0.112	**0.100**	**-0.012**
	D　長後	左折・直進	1.121	**0.988**	**-0.133**
		直進			
		右折	0.315	**0.522**	**0.207**
No.2（高砂苑バス停）	A　阿久和	左折・直進	0.529	0.529	0
	B　汲沢中学校	左折・右折	0.175	0.175	0
	C　原宿	直進・右折	0.482	0.592	0.110
No.3（通信隊東側）	A　阿久和	左折・直進	0.486	0.486	0
	B　汲沢中学校	左折・右折	0.233	0.233	0
	C　原宿	直進・右折	0.266	0.341	0.075
No.4※3（深谷交番前）	A　阿久和	左折・直進	0.492	0.602	0.110
	B　川むかい園	左折・右折	－	－	－
	C　中村三差路	左折・右折	0.724	0.724	0
	D　原宿	直進・右折	0.322	0.323	0.001
No.5（深谷）	A　泉	左折・直進	1.074	**0.983**	**-0.091**
		右折	0.298	0.298	0
	B　阿久和	左折	0.281	**0.357**	**0.076**
		直進・右折	0.694	**0.843**	**0.149**
	C　原宿	左折	0.948	0.948	0
		直進	0.998	**0.915**	**-0.083**
		右折	0.729	0.729	0
	D　国道467号	左折・直進	0.634	0.634	0
		右折	0.897	0.897	0

※1　工事中一般交通量は、現況交通量としました。
※2　工事中交通量は、工事中一般交通量に工事用車両を加えた交通量です。
※3　調査地点No.4の流入断面Bは信号制御の対象外であるため、混雑度の算出は対象外としました。
※4　網掛けは、車線混雑度が1.000を超過している車線です。車線混雑度が1.000を超過すると、車線別に捌くことができる容量より流入交通量が多いため、渋滞の発生が懸念されます。

注　信号現示調整前の車線混雑度との比較において、数値に変更が生じている箇所を**青字**で示しています。なお、評価書では、黒字とします。

この資料は審査会用に作成したものです。審査の過程で変更されることもありますので、取扱いにご注意願います。

＜準備書　p.6.13-48＞

(ｳ) 工事中第２期

工事用車両の走行に伴う交通混雑（自動車）について、対象事業実施区域周辺の主要交差点におけるピーク時間帯の交差点需要率は表 6.13.23 に、交差点車線混雑度は表 6.13.24 に示すとおりです。

工事中交通量による交差点需要率が高い交差点は、予測地点№５（深谷）の 0.798 であり、いずれの交差点においても限界需要率を下回っており、交通処理は可能であると予測します。

工事中交通量による車線混雑度が高い交差点は、№１（立場）Ａ断面の左直車線で 1.049、Ｃ断面の左直車線で 1.036、№５（深谷）Ａ断面の左直車線で 1.074 と 1.000 を上回る結果となっており、渋滞の発生が懸念されます。

＜赤字：準備書からの変更箇所＞

(ｳ) 工事中第２期

工事用車両の走行に伴う交通混雑（自動車）について、現地調査から得られた信号現示を用いた予測と、信号現示を調整し最適な信号現示を用いた予測を実施しました。対象事業実施区域周辺の主要交差点におけるピーク時間帯の交差点需要率は表 6.13.23 に、交差点車線混雑度は表 6.13.24（1）～（2）に示すとおりです。

工事中交通量による交差点需要率が高い交差点は、現地調査から得られた信号現示を用いた場合と、最適な信号現示を用いた場合の双方においても、予測地点№５（深谷）の 0.798 であり、いずれの交差点においても限界需要率を下回っており、交通処理は可能であると予測します。

工事中交通量による車線混雑度が高い交差点は、現地調査から得られた信号現示を用いた場合は、№１（立場）Ａ断面の左直車線で 1.049、Ｃ断面の左直車線で 1.036、№５（深谷）Ａ断面の左直車線で 1.074 と 1.000 を上回る結果となっており、渋滞の発生が懸念されます。最適な信号現示を用いた場合は、№５（深谷）Ａ断面の左直車線で 0.983 であり、いずれの交差点においても 1.0 を下回っており、交通処理は可能であると予測します。

この資料は審査会用に作成したものです。審査の過程で変更されることもありますので、取扱いにご注意願います。

表 51-5（1）　交差点需要率（信号制御交差点）（工事中ピーク時間帯：工事中第 2 期）

（準備書　p.6.13-48　表 6.13.23）

予測地点 （交差点名）	交差点需要率			限界需要率※3
	工事中 一般交通量※1 ①	工事中 交通量※2 ②	増分 ③＝②－①	
No.1 （立場）	0.489	0.501	0.012	0.669
No.2 （高砂苑バス停）	0.372	0.400	0.028	0.889
No.3 （通信隊東側）	0.323	0.367	0.044	0.905
No.4 （深谷交番前）	0.508	0.606	0.098	0.886
No.5 （深谷）	0.776	0.798	0.022	0.875

※1　工事中一般交通量は、現況交通量としました。
※2　工事中交通量は、工事中一般交通量に来園車両等及び工事用車両を加えた交通量です。
※3　限界需要率：「(サイクル長－損失時間（黄色＋赤色)）／サイクル長」で算出される値であり、交差点の処理能力の上限を示します。

表 51-5（2）　交差点需要率（信号制御交差点）（工事中ピーク時間帯：工事中第 2 期）

（評価書　表 6.13.23（2）として追加）

【信号現示調整後】

予測地点 （交差点名）	交差点需要率			限界需要率※3
	工事中 一般交通量※1 ①	工事中 交通量※2 ②	増分 ③＝②－①	
No.1 （立場）	0.489	0.501	0.012	0.669
No.2 （高砂苑バス停）	0.372	0.400	0.028	0.889
No.3 （通信隊東側）	0.323	0.367	0.044	0.905
No.4 （深谷交番前）	0.508	0.606	0.098	0.886
No.5 （深谷）	0.776	0.798	0.022	0.875

※1　工事中一般交通量は、現況交通量としました。
※2　工事中交通量は、工事中一般交通量に来園車両等及び工事用車両を加えた交通量です。
※3　限界需要率：「(サイクル長－損失時間（黄色＋赤色)）／サイクル長」で算出される値であり、交差点の処理能力の上限を示します。
※4　信号条件を見直した交差点解析の結果、数値に差が生じる箇所はありません。

この資料は審査会用に作成したものです。審査の過程で変更されることもありますので、取扱いにご注意願います。

表 51-6（1）　交差点車線混雑度（工事中ピーク時間帯：工事中第 2 期）

（準備書　p.6.13-49　表 6.13.24）

予測地点（交差点名）	流入断面（交差点流入方向）	車線		車線混雑度		
		現況	工事時	工事中一般交通量※1 ①	工事中交通量※2 ②	増分 ③＝②－①
No.1（立場）	A　阿久和	左折・直進		1.014	1.049	0.035
		右折		0.140	0.145	0.005
	B　戸塚駅	左折・直進		0.975	0.979	0.004
		直進				
		右折		0.379	0.379	0
	C　原宿	左折・直進		1.007	1.036	0.029
		右折		0.127	0.144	0.017
	D　長後	左折・直進		0.972	0.972	0
		直進				
		右折		0.399	0.417	0.018
No.2（高砂苑バス停）	A　阿久和	左折・直進	左折・直進・右折	0.529	0.553	0.024
	B　汲沢中学校	左折・右折	左折・直進	0.175	0.120	-0.055
		－	右折	－	0.186	0.011
	C　原宿	直進・右折	左折・直進・右折	0.482	0.570	0.088
	D　墓園側	－	左折・直進	－	0.002	0.002
		－	右折	－	0.002	0.002
No.3（通信隊東側）	A　阿久和	左折・直進	左折・直進・右折	0.352	0.484	0.132
	B　汲沢中学校	左折・右折	左折・直進	0.148	0.121	-0.027
		－	右折	－	0.009	-0.139
	C　原宿	直進・右折	左折・直進・右折	0.420	0.493	0.073
No.4※3（深谷交番前）	A　阿久和	左折・直進		0.492	0.633	0.141
	B　川むかい園	左折・右折		－	－	－
	C　中村三差路	左折・右折		0.724	0.777	0.053
	D　原宿	直進・右折		0.322	0.337	0.015
No.5（深谷）	A　泉	左折・直進		1.074	1.074	0
		右折		0.298	0.298	0
	B　阿久和	左折		0.281	0.350	0.069
		直進・右折		0.694	0.751	0.057
	C　原宿	左折		0.948	0.948	0
		直進		0.998	0.998	0
		右折		0.729	0.794	0.065
	D　国道 467 号	左折・直進		0.634	0.634	0
		右折		0.897	0.897	0

※1　工事中一般交通量は、現況交通量としました。
※2　工事中交通量は、工事中一般交通量に来園車両等及び工事用車両を加えた交通量です。
※3　調査地点No.4 の流入断面 B は信号制御の対象外であるため、混雑度の算出は対象外としました。
※4　網掛けは、車線混雑度が 1.000 を超過している車線です。車線混雑度が 1.000 を超過すると、車線別に捌くことができる容量より流入交通量が多いため、渋滞の発生が懸念されます。

この資料は審査会用に作成したものです。審査の過程で変更されることもありますので、取扱いにご注意願います。

表 51-6（2）　交差点車線混雑度（工事中ピーク時間帯：工事中第 2 期）
（準備書　表 6.13.24（2）として追加）

【信号現示調整後】

予測地点（交差点名）	流入断面（交差点流入方向）	車線		車線混雑度		
		現況	工事時	工事中一般交通量※1 ①	工事中交通量※2 ②	増分 ③＝②－①
No.1（立場）	A　阿久和	左折・直進		1.014	**0.974**	**-0.040**
		右折		0.140	**0.132**	**-0.008**
	B　戸塚駅	左折・直進		0.975	0.979	0.004
		直進				
		右折		0.379	**0.411**	**0.032**
	C　原宿	左折・直進		1.007	**0.967**	**-0.040**
		右折		0.127	**0.132**	**0.005**
	D　長後	左折・直進		0.972	0.972	0
		直進				
		右折		0.399	**0.454**	**0.055**
No.2（高砂苑バス停）	A　阿久和	左折・直進	左折・直進・右折	0.529	0.553	0.024
	B　汲沢中学校	左折・右折	左折・直進	0.175	0.120	-0.055
		－	右折	－	0.186	0.011
	C　原宿	直進・右折	左折・直進・右折	0.482	0.570	0.088
	D　墓園側	－	左折・直進	－	0.002	0.002
		－	右折	－	0.002	0.002
No.3（通信隊東側）	A　阿久和	左折・直進	左折・直進・右折	0.352	0.484	0.132
	B　汲沢中学校	左折・右折	左折・直進	0.148	0.121	-0.027
		－	右折	－	0.009	-0.139
	C　原宿	直進・右折	左折・直進・右折	0.420	0.493	0.073
No.4※3（深谷交番前）	A　阿久和	左折・直進		0.492	0.633	0.141
	B　川むかい園	左折・右折		－	－	－
	C　中村三差路	左折・右折		0.724	0.777	0.053
	D　原宿	直進・右折		0.322	0.337	0.015
No.5（深谷）	A　泉	左折・直進		1.074	**0.983**	**-0.091**
		右折		0.298	0.298	0
	B　阿久和	左折		0.281	**0.387**	**0.106**
		直進・右折		0.694	**0.830**	**0.136**
	C　原宿	左折		0.948	0.948	0
		直進		0.998	**0.915**	**-0.083**
		右折		0.729	0.794	0.065
	D　国道 467 号	左折・直進		0.634	0.634	0
		右折		0.897	0.897	0

※1　工事中一般交通量は、現況交通量としました。
※2　工事中交通量は、工事中一般交通量に来園車両等及び工事用車両を加えた交通量です。
※3　調査地点No.4 の流入断面 B は信号制御の対象外であるため、混雑度の算出は対象外としました。
※4　網掛けは、車線混雑度が 1.000 を超過している車線です。車線混雑度が 1.000 を超過すると、車線別に捌くことができる容量より流入交通量が多いため、渋滞の発生が懸念されます。

注　信号現示調整前の交差点需要率との比較において、数値に変更が生じている箇所を**青字**で示しています。なお、評価書では、黒字とします。

この資料は審査会用に作成したものです。審査の過程で変更されることもありますので、取扱いにご注意願います。

＜準備書　p.6.13-54＞

⑥予測結果

ア 来園車両等に伴う交通混雑（自動車）

供用時ピーク時の各予測時点における交差点需要率は表 6.13.25（1）～（3）に、交差点車線混雑度は表 6.13.26（1）～（3）に示すとおりです。

供用時の将来交通量による交差点需要率が高い交差点は、平日、休日ともNo.５（深谷）の平日0.788、休日 0.745 であり、いずれの信号交差点においても限界需要率を下回っており、交通処理は可能であると考えます。ただし、混雑期については、No.４（深谷交番前）で 1.076 と限界需要率を上回っており、渋滞の発生が懸念されます。

供用時の将来交通量による車線混雑度が高い交差点は、平日ではNo.１（立場）Ａ断面の左直車線で 1.076、Ｃ断面の左直車線で 1.068、No.２（高砂苑バス停）Ａ断面の左直車線で 1.103、Ｃ断面の左直車線で 1.031、No.３（通信隊東側）Ａ断面の左直車線で 1.029、No.５（深谷）Ａ断面の左直車線で 1.074、休日ではNo.１（立場）Ａ断面の左直車線で 1.040、Ｃ断面の左直車線で 1.006、No.２（高砂苑バス停）Ａ断面の左直車線で 1.073、Ｃ断面の左直車線で 1.247、No.３（通信隊東側）Ａ断面の左直車線で 1.174、混雑期ではNo.１（立場）Ａ断面の左直車線で 1.105、Ｃ断面の左直車線で 1.439、No.２（高砂苑バス停）Ａ断面の左直車線で 1.553、Ｃ断面の左直車線で 2.061、No.３（通信隊東側）Ａ断面の左直車線で 1.174、Ｃ断面の左直車線で 1.402、No.４（深谷交番前）Ａ断面の左直車線で 1.248、Ｃ断面の左折・右折車線で 1.232、No.５（深谷）Ｃ断面右折車線で 1.076 と 1.000 を上回る結果となっており、渋滞の発生が懸念されます。

この資料は審査会用に作成したものです。審査の過程で変更されることもありますので、取扱いにご注意願います。

＜赤字：準備書からの変更箇所＞

⑥予測結果

ア 来園車両等に伴う交通混雑（自動車）

来園車両等に伴う交通混雑（自動車）について、現地調査から得られた信号現示を用いた予測と、信号現示を調整し最適な信号現示を用いた予測を実施しました。供用時ピーク時の各予測時点における交差点需要率は表 6.13.25（1）～（4）に、交差点車線混雑度は表 6.13.26（1）～（6）に示すとおりです。

供用時の将来交通量による交差点需要率が高い交差点は、現地調査から得られた信号現示を用いた場合と、最適な信号現示を用いた場合の双方においても、平日では、№5（深谷）の 0.788、休日では、№4（深谷交番前）の 0.769 であり、いずれの信号交差点においても限界需要率を下回っており、交通処理は可能であると考えます。ただし、混雑期については、№4（深谷交番前）で 1.115 と限界需要率を上回っており、渋滞の発生が懸念されます。

供用時の将来交通量による車線混雑度が高い交差点は、現地調査から得られた信号現示を用いた場合は、平日では№1（立場）A断面の左直車線で 1.076、C断面の左直車線で 1.068、№2（高砂苑バス停）A断面の左直車線で 1.103、C断面の左直車線で 1.031、№3（通信隊東側）A断面の左直車線で 1.029、C断面の左直車線で 1.044、№5（深谷）A断面の左直車線で 1.074、休日では№1（立場）A断面の左直車線で 1.040、C断面の左直車線で 1.006、№2（高砂苑バス停）A断面の左直車線で 1.073、C断面の左直車線で 1.247、№3（通信隊東側）A断面の左直車線で 1.174、混雑期では№1（立場）A断面の左直車線で 1.105、C断面の左直車線で 1.439、№2（高砂苑バス停）A断面の左直車線で 1.129、C断面の左直車線で 2.061、№3（通信隊東側）A断面の左直車線で 1.174、C断面の左直車線で 1.498、№4（深谷交番前）A断面の左直車線で 1.298、C断面の左折・右折車線で 1.265、№5（深谷）C断面右折車線で 1.076 と 1.000 を上回る結果となっており、渋滞の発生が懸念されます。

最適な信号現示を用いた場合は、平日、休日では、いずれの信号交差点においても 1.0 を下回っており、交通処理は可能であると考えます。混雑期では№1（立場）C断面の左直車線で 1.040、№4（深谷交番前）A断面の左直車線で 1.298、C断面の左折・右折車線で 1.265 と 1.000 を上回る結果となっており、渋滞の発生が懸念されます。

この資料は審査会用に作成したものです。審査の過程で変更されることもありますので、取扱いにご注意願います。

表 51-7（1）　交差点需要率（信号制御交差点）（来園車両等の走行に伴う交通混雑（自動車））

（準備書　p.6.13-55　表 6.13.25（1））

【平日】

予測地点 （交差点名）	交差点需要率			限界需要率※3
	将来一般交通量※1 ①	将来交通量※2 ②	増分 ③＝②－①	
№1 （立場）	0.489	0.511	0.022	0.669
№2 （高砂苑バス停）	0.372	0.283	-0.089	0.829
№3 （通信隊東側）	0.323	0.245	-0.078	0.829
№4 （深谷交番前）	0.508	0.599	0.091	0.886
№5 （深谷）	0.776	0.788	0.012	0.875

※1　将来一般交通量は、現況交通量としました。

※2　将来交通量は、将来一般交通量に公園及び墓園整備事業において想定している供用時の来園車両等を加えた交通量です。

※3　限界需要率：「(サイクル長－損失時間（黄色＋赤色)）／サイクル長」で算出される値であり、交差点の処理能力の上限を示します。

この資料は審査会用に作成したものです。審査の過程で変更されることもありますので、取扱いにご注意願います。

表 51-7（2）　交差点需要率（信号制御交差点）（来園車両等の走行に伴う交通混雑（自動車））

（赤字：準備書からの変更箇所）

【平日】

予測地点（交差点名）	交差点需要率			限界需要率※3
	将来一般交通量※1 ①	将来交通量※2 ②	増分 ③＝②－①	
No.1（立場）	0.489	0.511	0.022	0.669
No.2（高砂苑バス停）	0.258	0.283	0.025	0.829
No.3（通信隊東側）	0.232	0.266	0.034	0.829
No.4（深谷交番前）	0.546	0.637	0.091	0.886
No.5（深谷）	0.776	0.788	0.012	0.875

※1　将来一般交通量は、No.1 及びNo.5 については現況交通量、No.2～No.4 については現況交通量と外周道路の供用に伴う転換交通量としました。

※2　将来交通量は、将来一般交通量に公園及び墓園整備事業において想定している供用時の来園車両等を加えた交通量です。

※3　限界需要率：「(サイクル長－損失時間（黄色＋赤色)）／サイクル長」で算出される値であり、交差点の処理能力の上限を示します。

表 51-7（3）　交差点需要率（信号制御交差点）（来園車両等の走行に伴う交通混雑（自動車））

（評価書　表 6.13.25（2）として追加）

【平日：信号現示調整後】

予測地点（交差点名）	交差点需要率			限界需要率※3
	将来一般交通量※1 ①	将来交通量※2 ②	増分 ③＝②－①	
No.1（立場）	0.489	0.511	0.022	0.669
No.2（高砂苑バス停）	0.258	0.283	0.025	0.829
No.3（通信隊東側）	0.232	0.266	0.034	0.829
No.4（深谷交番前）	0.546	0.637	0.091	0.886
No.5（深谷）	0.776	0.788	0.012	0.875

※1　将来一般交通量は、No.1 及びNo.5 については現況交通量、No.2～No.4 については現況交通量と外周道路の供用に伴う転換交通量としました。

※2　将来交通量は、将来一般交通量に公園及び墓園整備事業において想定している供用時の来園車両等を加えた交通量です。

※3　限界需要率：「(サイクル長－損失時間（黄色＋赤色)）／サイクル長」で算出される値であり、交差点の処理能力の上限を示します。

※4　信号条件を見直した交差点解析の結果、交差点需要率に変更はありません。

この資料は審査会用に作成したものです。審査の過程で変更されることもありますので、取扱いにご注意願います。

表 51-8（1）　交差点需要率（信号制御交差点）（来園車両等の走行に伴う交通混雑（自動車））

（準備書　p.6.13-55　表 6.13.25（2））

【休日】

予測地点 （交差点名）	交差点需要率			限界需要率※3
	将来一般交通量※1 ①	将来交通量※2 ②	増分 ③＝②－①	
№1 （立場）	0.445	0.510	0.065	0.677
№2 （高砂苑バス停）	0.340	0.316	-0.024	0.829
№3 （通信隊東側）	0.371	0.310	-0.061	0.829
№4 （深谷交番前）	0.500	0.736	0.236	0.867
№5 （深谷）	0.719	0.745	0.026	0.867

※1　将来一般交通量は、現況交通量としました。

※2　将来交通量は、将来一般交通量に公園及び墓園整備事業において想定している供用時の来園車両等を加えた交通量です。

※3　限界需要率：「(サイクル長－損失時間（黄色＋赤色)）／サイクル長」で算出される値であり、交差点の処理能力の上限を示します。

この資料は審査会用に作成したものです。審査の過程で変更されることもありますので、取扱いにご注意願います。

表 51-8（2）　交差点需要率（信号制御交差点）（来園車両等の走行に伴う交通混雑（自動車））

（赤字：準備書からの変更箇所）

【休日】

予測地点（交差点名）	交差点需要率			限界需要率※3
	将来一般交通量※1 ①	将来交通量※2 ②	増分 ③＝②－①	
No.1（立場）	0.445	0.510	0.065	0.677
No.2（高砂苑バス停）	0.241	0.316	0.075	0.829
No.3（通信隊東側）	0.240	0.328	0.088	0.829
No.4（深谷交番前）	0.541	0.769	0.228	0.867
No.5（深谷）	0.719	0.745	0.026	0.867

※1　将来一般交通量は、No.1 及びNo.5 については現況交通量、No.2～No.4 については現況交通量と外周道路の供用に伴う転換交通量としました。

※2　将来交通量は、将来一般交通量に公園及び墓園整備事業において想定している供用時の来園車両等を加えた交通量です。

※3　限界需要率：「(サイクル長－損失時間（黄色＋赤色)）／サイクル長」で算出される値であり、交差点の処理能力の上限を示します。

表 51-8（3）　交差点需要率（信号制御交差点）（来園車両等の走行に伴う交通混雑（自動車））

（評価書　表 6.13.25（4）として追加）

【休日：信号現示調整後】

予測地点（交差点名）	交差点需要率			限界需要率※3
	将来一般交通量※1 ①	将来交通量※2 ②	増分 ③＝②－①	
No.1（立場）	0.445	0.510	0.065	0.677
No.2（高砂苑バス停）	0.241	0.316	0.075	0.829
No.3（通信隊東側）	0.240	0.328	0.088	0.829
No.4（深谷交番前）	0.541	0.769	0.228	0.867
No.5（深谷）	0.719	0.745	0.026	0.867

※1　将来一般交通量は、No.1 及びNo.5 については現況交通量、No.2～No.4 については現況交通量と外周道路の供用に伴う転換交通量としました。

※2　将来交通量は、将来一般交通量に公園及び墓園整備事業において想定している供用時の来園車両等を加えた交通量です。

※3　限界需要率：「(サイクル長－損失時間（黄色＋赤色)）／サイクル長」で算出される値であり、交差点の処理能力の上限を示します。

※4　信号条件を見直した交差点解析の結果、交差点需要率に変更はありません。

この資料は審査会用に作成したものです。審査の過程で変更されることもありますので、取扱いにご注意願います。

表 51-9（1）　交差点需要率（信号制御交差点）（来園車両等の走行に伴う交通混雑（自動車））

（準備書　p.6.13-56　表 6.13.25（3））

【混雑期】

予測地点 （交差点名）	交差点需要率			限界需要率※3
	将来一般交通量※1 ①	将来交通量※2 ②	増分 ③＝②－①	
№1 （立場）	0.446	0.642	0.196	0.677
№2 （高砂苑バス停）	0.358	0.494	0.136	0.829
№3 （通信隊東側）	0.371	0.477	0.106	0.829
№4 （深谷交番前）	0.500	1.076	0.576	0.867
№5 （深谷）	0.719	0.766	0.047	0.867

※1　将来一般交通量は、現況交通量としました。

※2　将来交通量は、将来一般交通量に公園及び墓園整備事業において想定している供用時の来園車両等と墓園の来園車両台数×5.6（類似墓園施設の休日利用台数とお彼岸の利用台数の増加率）を加えた交通量です。

※3　限界需要率：「(サイクル長－損失時間（黄色＋赤色)) /サイクル長」で算出される値であり、交差点の処理能力の上限を示します。

※4　網掛けは、交差点需要率が限界需要率を超過している交差点です。交差点需要率が限界需要率を超過すると、交差点の処理能力として流入交通量を捌くことができないため、渋滞の発生が懸念されます。

この資料は審査会用に作成したものです。審査の過程で変更されることもありますので、取扱いにご注意願います。

表 51-9（2）　交差点需要率（信号制御交差点）（来園車両等の走行に伴う交通混雑（自動車））

（赤字：準備書からの変更箇所）

【混雑期】

予測地点（交差点名）	交差点需要率			限界需要率※3
	将来一般交通量※1 ①	将来交通量※2 ②	増分 ③＝②－①	
No.1（立場）	0.446	0.642	0.196	0.677
No.2（高砂苑バス停）	0.254	0.571	0.317	0.829
No.3（通信隊東側）	0.240	0.517	0.277	0.829
No.4（深谷交番前）	0.541	1.115	0.574	0.867
No.5（深谷）	0.719	0.766	0.047	0.867

※1　将来一般交通量は、No.1 及びNo.5 については現況交通量、No.2～No.4 については現況交通量と外周道路の供用に伴う転換交通量としました。

※2　将来交通量は、将来一般交通量に公園及び墓園整備事業において想定している供用時の来園車両等と墓園の来園車両台数×5.6（類似墓園施設の休日利用台数とお彼岸の利用台数の増加率）を加えた交通量です。

※3　限界需要率：「(サイクル長－損失時間（黄色＋赤色)) /サイクル長」で算出される値であり、交差点の処理能力の上限を示します。

※4　網掛けは、交差点需要率が限界需要率を超過している交差点です。交差点需要率が限界需要率を超過すると、交差点の処理能力として流入交通量を捌くことができないため、渋滞の発生が懸念されます。

表 51-9（3）　交差点需要率（信号制御交差点）（来園車両等の走行に伴う交通混雑（自動車））

（評価書　表 6.13.25（6）として追加）

【混雑期：信号現示調整後】

予測地点（交差点名）	交差点需要率			限界需要率※3
	将来一般交通量※1 ①	将来交通量※2 ②	増分 ③＝②－①	
No.1（立場）	0.446	**0.631**	**0.185**	0.677
No.2（高砂苑バス停）	0.254	**0.501**	**0.247**	0.829
No.3（通信隊東側）	0.240	**0.518**	**0.278**	0.829
No.4（深谷交番前）	0.541	1.115	0.574	0.867
No.5（深谷）	0.719	0.766	0.047	0.867

※1　将来一般交通量は、No.1 及びNo.5 については現況交通量、No.2～No.4 については現況交通量と外周道路の供用に伴う転換交通量としました。

※2　将来交通量は、将来一般交通量に公園及び墓園整備事業において想定している供用時の来園車両等と墓園の来園車両台数×5.6（類似墓園施設の休日利用台数とお彼岸の利用台数の増加率）を加えた交通量です。

※3　限界需要率：「(サイクル長－損失時間（黄色＋赤色)) /サイクル長」で算出される値であり、交差点の処理能力の上限を示します。

※4　網掛けは、交差点需要率が限界需要率を超過している交差点です。交差点需要率が限界需要率を超過すると、交差点の処理能力として流入交通量を捌くことができないため、渋滞の発生が懸念されます。

注　信号現示調整前の交差点需要率との比較において、数値に変更が生じている箇所を**青字**で示しています。なお、評価書では、黒字とします。

この資料は審査会用に作成したものです。審査の過程で変更されることもありますので、取扱いにご注意願います。

表 51-10（1）　交差点車線混雑度（来園車両等の走行に伴う交通混雑）【平日】

（準備書　p.6.13-57　表 6.13.26（1））

調査地点（交差点名）	流入断面（交差点流入方向）	車線		車線混雑度		
		現況	供用時	将来一般交通量※1	将来交通量※2	増分
No.1（立場）	A　阿久和	左折・直進		1.014	1.076	0.062
		右折		0.140	0.148	0.008
	B　戸塚	左折・直進		0.975	0.983	0.008
		直進				
		右折		0.379	0.379	0
	C　原宿	左折・直進		1.007	1.068	0.061
		右折		0.127	0.160	0.033
	D　長後	左折・直進		0.972	0.972	0
		直進				
		右折		0.399	0.431	0.032
No.2（高砂苑バス停）	A　阿久和	左折・直進		0.529	1.103	0.574
		－	右折	－	0.037	－
	B　汲沢中学校	左折・右折	左折・直進	0.175	0.087	-0.088
		－	右折	－	0.118	－
	C　原宿	直進・右折	左折・直進	0.482	1.031	0.549
		－	右折	－	0.002	－
	D　墓園側	－	左折・直進	－	0.000	－
		－	右折	－	0.000	－
No.3（通信隊東側）	A　阿久和	左折・直進		0.352	1.029	0.677
		－	右折	－	0.000	－
	B　汲沢中学校	左折･右折	左折・直進	0.148	0.078	-0.07
		－	右折	－	0.004	－
	C　原宿	直進・右折	左折・直進	0.420	0.938	0.518
		－	右折	－	0.188	－
	D　墓園側	－	左折・直進	－	0.049	－
		－	右折	－	0.056	－
No.4※3（深谷交番前）	A　阿久和	左折・直進		0.492	0.594	0.102
	B　川むかい園	左折・右折		－	－	－
	C　中村三差路	左折・右折		0.724	0.829	0.105
	D　原宿	直進・右折		0.322	0.349	0.027
No.5（深谷）	A　泉	左折・直進		1.074	1.074	0
		右折		0.298	0.298	0
	B　阿久和	左折		0.281	0.350	0.069
		直進・右折		0.694	0.694	0
	C　原宿	左折		0.948	0.948	0
		直進		0.998	0.998	0
		右折		0.729	0.865	0.136
	D　国道 467 号	左折・直進		0.634	0.634	0
		右折		0.897	0.897	0

※1　将来一般交通量は、現況交通量としました。
※2　将来交通量は、将来一般交通量に公園及び墓園整備事業において想定している供用時の来園車両等を加えた交通量です。
※3　調査地点No..4 の流入断面 B は信号制御の対象外であるため、混雑度の算出は対象外としました。
※4　網掛けは、車線混雑度が 1.000 を超過している車線です。車線混雑度が 1.000 を超過すると、車線別に捌くことができる容量より流入交通量が多いため、渋滞の発生が懸念されます。

この資料は審査会用に作成したものです。審査の過程で変更されることもありますので、取扱いにご注意願います。

表 51-10（2）　交差点車線混雑度（来園車両等の走行に伴う交通混雑）【平日】

（赤字：準備書からの変更箇所）

調査地点（交差点名）	流入断面（交差点流入方向）	車線	車線混雑度		
		供用時	将来一般交通量※1	将来交通量※2	増分
No.1（立場）	A　阿久和	左折・直進	1.014	1.076	0.062
		右折	0.140	0.148	0.008
	B　戸塚	左折・直進	0.975	0.983	0.008
		直進			
		右折	0.379	0.379	0
	C　原宿	左折・直進	1.007	1.068	0.061
		右折	0.127	0.160	0.033
	D　長後	左折・直進	0.972	0.972	0
		直進			
		右折	0.399	0.431	0.032
No.2（高砂苑バス停）	A　阿久和	左折・直進	1.057	1.103	0.046
		右折	0.066	0.105	0.039
	B　汲沢中学校	左折・直進	0.010	0.087	0.077
		右折	0.082	0.118	0.036
	C　原宿	左折・直進	0.881	1.031	0.150
		右折	0.002	0.002	0
	D　墓園側	左折・直進	0.072	0.072	0
		右折	0.000	0.000	0
No.3（通信隊東側）	A　阿久和	左折・直進	0.876	1.029	0.153
		右折	0.000	0.000	0
	B　汲沢中学校	左折・直進	0.078	0.078	0
		右折	0.004	0.004	0
	C　原宿	左折・直進	0.968	1.044	0.076
		右折	0.119	0.188	0.069
	D　墓園側	左折・直進	0.000	0.049	0.049
		右折	0.053	0.109	0.056
No.4※3（深谷交番前）	A　阿久和	左折・直進	0.536	0.638	0.102
	B　川むかい園	左折・右折	－	－	－
	C　中村三差路	左折・右折	0.762	0.867	0.105
	D　原宿	直進・右折	0.347	0.374	0.027
No.5（深谷）	A　泉	左折・直進	1.074	1.074	0
		右折	0.298	0.298	0
	B　阿久和	左折	0.281	0.350	0.069
		直進・右折	0.694	0.694	0
	C　原宿	左折	0.948	0.948	0
		直進	0.998	0.998	0
		右折	0.729	0.865	0.136
	D　国道 467 号	左折・直進	0.634	0.634	0
		右折	0.897	0.897	0

※1　将来一般交通量は、No.1 及びNo.5 については現況交通量、No.2～No.4 については現況交通量と外周道路の供用に伴う転換交通量としました。

※2　将来交通量は、将来一般交通量に公園及び墓園整備事業において想定している供用時の来園車両等を加えた交通量です。

※3　調査地点No..4 の流入断面 B は信号制御の対象外であるため、混雑度の算出は対象外としました。

※4　網掛けは、車線混雑度が 1.000 を超過している車線です。車線混雑度が 1.000 を超過すると、車線別に捌くことができる容量より流入交通量が多いため、渋滞の発生が懸念されます。

この資料は審査会用に作成したものです。審査の過程で変更されることもありますので、取扱いにご注意願います。

表 51-10（3）　交差点車線混雑度（来園車両等の走行に伴う交通混雑）【平日】

（評価書　表 6.13.26（2）として追加）

【信号現示調整後】

調査地点（交差点名）	流入断面（交差点流入方向）	車線	車線混雑度		
		供用時	将来一般交通量※1	将来交通量※2	増分
No.1（立場）	A　阿久和	左折・直進	1.014	**0.969**	**−0.045**
		右折	0.140	**0.129**	**−0.011**
	B　戸塚	左折・直進	0.975	0.983	0.008
		直進			
		右折	0.379	**0.429**	**0.050**
	C　原宿	左折・直進	1.007	**0.961**	**−0.046**
		右折	0.127	**0.141**	**0.014**
	D　長後	左折・直進	0.972	0.972	0
		直進			
		右折	0.399	**0.490**	**0.091**
No.2（高砂苑バス停）	A　阿久和	左折・直進	1.057	**0.756**	**−0.301**
		右折	0.066	**0.083**	**0.017**
	B　汲沢中学校	左折・直進	0.010	**0.125**	**0.115**
		右折	0.082	**0.160**	**0.078**
	C　原宿	左折・直進	0.881	**0.704**	**−0.177**
		右折	0.002	**0.001**	**−0.001**
	D　墓園側	左折・直進	0.072	**0.104**	**0.032**
		右折	0.000	0.000	0
No.3（通信隊東側）	A　阿久和	左折・直進	0.876	**0.702**	**−0.174**
		右折	0.000	0.000	0
	B　汲沢中学校	左折・直進	0.078	**0.113**	**0.035**
		右折	0.004	**0.006**	**0.002**
	C　原宿	左折・直進	0.968	**0.713**	**−0.255**
		右折	0.119	**0.148**	**0.029**
	D　墓園側	左折・直進	0.000	**0.071**	**0.071**
		右折	0.053	**0.147**	**0.094**
No.4※3（深谷交番前）	A　阿久和	左折・直進	0.536	0.638	0.102
	B　川むかい園	左折・右折	−	−	−
	C　中村三差路	左折・右折	0.762	0.867	0.105
	D　原宿	直進・右折	0.347	0.374	0.027
No.5（深谷）	A　泉	左折・直進	1.074	**0.983**	**−0.091**
		右折	0.298	0.298	0
	B　阿久和	左折	0.281	**0.386**	**0.105**
		直進・右折	0.694	**0.765**	**0.071**
	C　原宿	左折	0.948	0.948	0
		直進	0.998	**0.915**	**−0.083**
		右折	0.729	0.865	0.136
	D　国道 467 号	左折・直進	0.634	0.634	0
		右折	0.897	0.897	0

※1　将来一般交通量は、No.1 及びNo.5 については現況交通量、No.2～No.4 については現況交通量と外周道路の供用に伴う転換交通量としました。
※2　将来交通量は、将来一般交通量に公園及び墓園整備事業において想定している供用時の来園車両等を加えた交通量です。
※3　調査地点No..4 の流入断面 B は信号制御の対象外であるため、混雑度の算出は対象外としました。
※4　網掛けは、車線混雑度が 1.000 を超過している車線です。車線混雑度が 1.000 を超過すると、車線別に捌くことができる容量より流入交通量が多いため、渋滞の発生が懸念されます。

注　信号現示調整前の車線混雑度との比較において、数値に変更が生じている箇所を**青字**で示しています。なお、評価書では、黒字とします。

この資料は審査会用に作成したものです。審査の過程で変更されることもありますので、取扱いにご注意願います。

表 51-11 (1)　交差点車線混雑度（来園車両等の走行に伴う交通混雑）【休日】

（準備書　p.6.13-58　表 6.13.26 (2)）

予測地点（交差点名）	流入断面（交差点流入方向）	車線		車線混雑度		
		現況	供用時	将来一般交通量※1	将来交通量※2	増分
No.1（立場）	A　阿久和	左折・直進		0.862	1.040	0.178
		右折		0.114	0.132	0.018
	B　戸塚	左折・直進		0.912	0.949	0.037
		直進				
		右折		0.401	0.401	0
	C　原宿	左折・直進		0.808	1.006	0.198
		右折		0.204	0.343	0.139
	D　長後	左折・直進		0.789	0.789	0
		直進				
		右折		0.497	0.568	0.071
No.2（高砂苑バス停）	A　阿久和	左折・直進		0.470	1.073	0.603
		－	右折	－	0.074	－
	B　汲沢中学校	左折･右折	左折・直進	0.168	0.133	-0.035
		－	右折	－	0.124	－
	C　原宿	直進･右折	左折・直進	0.455	1.247	0.792
		－	右折	－	0.011	－
	D　墓園側	－	左折・直進	－	0.000	－
		－	右折	－	0.000	－
No.3（通信隊東側）	A　阿久和	左折・直進		0.479	1.174	0.695
		－	右折	－	0.000	－
	B　汲沢中学校	左折・右折	左折・直進	0.256	0.131	-0.125
		－	右折	－	0.022	－
	C　原宿	直進・右折	左折・直進	0.367	0.894	0.527
		－	右折	－	0.196	－
	D　墓園側	－	左折・直進	－	0.132	－
		－	右折	－	0.150	－
No.4※3（深谷交番前）	A　阿久和	左折・直進		0.628	0.891	0.263
	B　川むかい園	左折・右折		－	－	－
	C　中村三差路	左折・右折		0.486	0.775	0.289
	D　原宿	直進・右折		0.342	0.405	0.063
No.5（深谷）	A　泉	左折・直進		0.950	0.950	0
		右折		0.473	0.473	0
	B　阿久和	左折		0.376	0.517	0.141
		直進・右折		0.804	0.804	0
	C　原宿	左折		0.654	0.654	0
		直進		0.905	0.905	0
		右折		0.531	0.828	0.297
	D　国道 467 号	左折・直進		0.701	0.701	0
		右折		0.818	0.818	0

※1　将来一般交通量は、現況交通量としました。
※2　将来交通量は、将来一般交通量に公園及び墓園整備事業において想定している供用時の来園車両等を加えた交通量です。
※3　調査地点No.4 の流入断面 B は信号制御の対象外であるため、混雑度の算出は対象外としました。
※4　網掛けは、車線混雑度が 1.000 を超過している車線です。車線混雑度が 1.000 を超過すると、車線別に捌くことができる容量より流入交通量が多いため、渋滞の発生が懸念されます。

この資料は審査会用に作成したものです。審査の過程で変更されることもありますので、取扱いにご注意願います。

表 51-11（2）　交差点車線混雑度（来園車両等の走行に伴う交通混雑）【休日】

（赤字：準備書からの変更箇所）

予測地点（交差点名）	流入断面（交差点流入方向）	車線	車線混雑度		
		供用時	将来一般交通量※1	将来交通量※2	増分
No.. 1（立場）	A　阿久和	左折・直進	0.862	1.040	0.178
		右折	0.114	0.132	0.018
	B　戸塚	左折・直進	0.912	0.949	0.037
		直進			
		右折	0.401	0.401	0
	C　原宿	左折・直進	0.808	1.006	0.198
		右折	0.204	0.343	0.139
	D　長後	左折・直進	0.789	0.789	0
		直進			
		右折	0.497	0.568	0.071
No.. 2（高砂苑バス停）	A　阿久和	左折・直進	1.007	1.073	0.066
		右折	0.068	0.145	0.077
	B　汲沢中学校	左折・直進	0.006	0.133	0.127
		右折	0.065	0.124	0.059
	C　原宿	左折・直進	0.945	1.247	0.302
		右折	0.011	0.011	0
	D　墓園側	左折・直進	0.072	0.072	0
		右折	0.000	0.000	0
No.. 3（通信隊東側）	A　阿久和	左折・直進	0.928	1.174	0.246
		右折	0.000	0.000	0
	B　汲沢中学校	左折・直進	0.131	0.131	0
		右折	0.022	0.022	0
	C　原宿	左折・直進	0.765	0.988	0.223
		右折	0.069	0.196	0.127
	D　墓園側	左折・直進	0.000	0.132	0.132
		右折	0.049	0.198	0.149
No.. 4※3（深谷交番前）	A　阿久和	左折・直進	0.682	0.914	0.232
	B　川むかい園	左折・右折	－	－	－
	C　中村三差路	左折・右折	0.520	0.840	0.320
	D　原宿	直進・右折	0.378	0.444	0.066
No.. 5（深谷）	A　泉	左折・直進	0.950	0.950	0
		右折	0.473	0.473	0
	B　阿久和	左折	0.376	0.517	0.141
		直進・右折	0.804	0.804	0
	C　原宿	左折	0.654	0.654	0
		直進	0.905	0.905	0
		右折	0.531	0.828	0.297
	D　国道 467 号	左折・直進	0.701	0.701	0
		右折	0.818	0.818	0

※1　将来一般交通量は、No.1 及びNo.5 については現況交通量、No.2～No.4 については現況交通量と外周道路の供用に伴う転換交通量としました。

※2　将来交通量は、将来一般交通量に公園及び墓園整備事業において想定している供用時の来園車両等を加えた交通量です。

※3　調査地点No.4 の流入断面 B は信号制御の対象外であるため、混雑度の算出は対象外としました。

※4　網掛けは、車線混雑度が 1.000 を超過している車線です。車線混雑度が 1.000 を超過すると、車線別に捌くことができる容量より流入交通量が多いため、渋滞の発生が懸念されます。

この資料は審査会用に作成したものです。審査の過程で変更されることもありますので、取扱いにご注意願います。

表 51-11（3）　交差点車線混雑度（来園車両等の走行に伴う交通混雑）【休日】

（表 6.13.26（4）として追加）

【信号現示調整後】

予測地点（交差点名）	流入断面（交差点流入方向）	車線	車線混雑度		
		供用時	将来一般交通量※1	将来交通量※2	増分
No.1（立場）	A　阿久和	左折・直進	0.862	**0.974**	**0.112**
		右折	0.114	0.123	0.009
	B　戸塚	左折・直進	0.912	0.949	0.037
		直進			
		右折	0.401	**0.429**	**0.028**
	C　原宿	左折・直進	0.808	**0.943**	**0.135**
		右折	0.204	**0.312**	**0.108**
	D　長後	左折・直進	0.789	0.789	0
		直進			
		右折	0.497	**0.612**	**0.115**
No.2（高砂苑バス停）	A　阿久和	左折・直進	1.007	**0.733**	**-0.274**
		右折	0.068	**0.117**	**0.049**
	B　汲沢中学校	左折・直進	0.006	**0.193**	**0.187**
		右折	0.065	**0.167**	**0.102**
	C　原宿	左折・直進	0.945	**0.853**	**-0.092**
		右折	0.011	**0.009**	**-0.002**
	D　墓園側	左折・直進	0.072	**0.104**	**0.032**
		右折	0.000	0.000	0
No.3（通信隊東側）	A　阿久和	左折・直進	0.928	**0.803**	**-0.125**
		右折	0.000	0.000	0
	B　汲沢中学校	左折・直進	0.131	**0.190**	**0.059**
		右折	0.022	**0.029**	**0.007**
	C　原宿	左折・直進	0.765	**0.675**	**0.090**
		右折	0.069	**0.155**	**0.086**
	D　墓園側	左折・直進	0.000	**0.191**	**0.191**
		右折	0.049	**0.268**	**0.219**
No.4※3（深谷交番前）	A　阿久和	左折・直進	0.682	0.914	0.232
	B　川むかい園	左折・右折	－	－	－
	C　中村三差路	左折・右折	0.520	0.840	0.320
	D　原宿	直進・右折	0.378	0.444	0.066
No.5（深谷）	A　泉	左折・直進	0.950	0.950	0
		右折	0.473	0.473	0
	B　阿久和	左折	0.376	0.517	0.141
		直進・右折	0.804	0.804	0
	C　原宿	左折	0.654	0.654	0
		直進	0.905	0.905	0
		右折	0.531	0.828	0.297
	D　国道 467 号	左折・直進	0.701	0.701	0
		右折	0.818	0.818	0

※1　将来一般交通量は、No.1 及びNo.5 については現況交通量、No.2～No.4 については現況交通量と外周道路の供用に伴う転換交通量としました。
※2　将来交通量は、将来一般交通量に公園及び墓園整備事業において想定している供用時の来園車両等を加えた交通量です。
※3　調査地点No.4 の流入断面 B は信号制御の対象外であるため、混雑度の算出は対象外としました。
※4　網掛けは、車線混雑度が 1.000 を超過している車線です。車線混雑度が 1.000 を超過すると、車線別に捌くことができる容量より流入交通量が多いため、渋滞の発生が懸念されます。

注　信号現示調整前の車線混雑度との比較において、数値に変更が生じている箇所を**青字**で示しています。なお、評価書では、黒字とします。

この資料は審査会用に作成したものです。審査の過程で変更されることもありますので、取扱いにご注意願います。

表 51-12（1）　交差点車線混雑度（来園車両等の走行に伴う交通混雑）【混雑期】

（準備書　p.6.13-59　表 6.13.26（3））

予測地点（交差点名）	流入断面（交差点流入方向）	車線		車線混雑度		
		現況	供用時	将来一般交通量※1	将来交通量※2	増分
No.1（立場）	A　阿久和	左折・直進		0.725	1.105	0.380
		右折		0.128	0.211	0.083
	B　戸塚	左折・直進		0.863	0.949	0.086
		直進				
		右折		0.358	0.358	0
	C　原宿	左折・直進		0.904	1.439	0.535
		右折		0.176	0.551	0.375
	D　長後	左折・直進		0.795	0.795	0
		直進				
		右折		0.531	0.691	0.160
No.2（高砂苑バス停）	A　阿久和	左折・直進		0.480	1.553	1.073
		－	右折	－	0.113	－
	B　汲沢中学校	左折・右折	左折・直進	0.218	0.124	-0.094
		－	右折	－	0.134	－
	C　原宿	直進・右折	左折・直進	0.324	2.061	1.737
		－	右折	－	0.006	－
	D　墓園側	－	左折・直進	－	0.000	－
		－	右折	－	0.000	－
No.3（通信隊東側）	A　阿久和	左折・直進		0.479	1.174	0.695
		－	右折	－	0.000	－
	B　汲沢中学校	左折・右折	左折・直進	0.256	0.131	-0.125
		－	右折	－	0.022	－
	C　原宿	直進・右折	左折・直進	0.367	1.402	1.035
		－	右折	－	0.196	－
	D　墓園側	－	左折・直進	－	0.414	－
		－	右折	－	0.460	－
No.4※3（深谷交番前）	A　阿久和	左折・直進		0.628	1.248	0.620
	B　川むかい園	左折・右折		－	－	－
	C　中村三差路	左折・右折		0.486	1.232	0.746
	D　原宿	直進・右折		0.342	0.460	0.118
No.5（深谷）	A　泉	左折・直進		0.950	0.950	0
		右折		0.473	0.473	0
	B　阿久和	左折		0.376	0.633	0.257
		直進・右折		0.804	0.804	0
	C　原宿	左折		0.654	0.654	0
		直進		0.905	0.905	0
		右折		0.531	1.076	0.545
	D　国道 467 号	左折・直進		0.701	0.701	0
		右折		0.818	0.818	0

※1　将来一般交通量は、現況交通量としました。

※2　将来交通量は、将来一般交通量に公園及び墓園整備事業において想定している供用時の公園の来園車両等と墓園の来園車両台数×5.6（類似墓園施設の休日利用台数とお彼岸の利用台数の増加率）を加えた交通量です。

※3　調査地点No.4 の流入断面 B は信号制御の対象外であるため、混雑度の算出は対象外としました。

※4　網掛けは、車線混雑度が 1.000 を超過している車線です。車線混雑度が 1.000 を超過すると、車線別に捌くことができる容量より流入交通量が多いため、渋滞の発生が懸念されます。

この資料は審査会用に作成したものです。審査の過程で変更されることもありますので、取扱いにご注意願います。

表 51-12（2）　交差点車線混雑度（来園車両等の走行に伴う交通混雑）【混雑期】

（赤字：準備書からの変更箇所）

予測地点（交差点名）	流入断面（交差点流入方向）	車線	車線混雑度		
		供用時	将来一般交通量※1	将来交通量※2	増分
No.1（立場）	A　阿久和	左折・直進	0.725	1.105	0.380
		右折	0.128	0.211	0.083
	B　戸塚	左折・直進	0.863	0.949	0.086
		直進			
		右折	0.358	0.358	0
	C　原宿	左折・直進	0.904	1.439	0.535
		右折	0.176	0.551	0.375
	D　長後	左折・直進	0.795	0.795	0
		直進			
		右折	0.531	0.691	0.160
No.2（高砂苑バス停）	A　阿久和	左折・直進	1.034	1.129	0.095
		右折	0.054	0.469	0.415
	B　汲沢中学校	左折・直進	0.010	0.122	0.112
		右折	0.082	0.134	0.052
	C　原宿	左折・直進	0.678	2.061	1.383
		右折	0.005	0.006	0.001
	D　墓園側	左折・直進	0.067	0.067	0
		右折	0.000	0.000	0
No.3（通信隊東側）	A　阿久和	左折・直進	0.928	1.174	0.246
		右折	0.000	0.000	0
	B　汲沢中学校	左折・直進	0.131	0.131	0
		右折	0.022	0.022	0
	C　原宿	左折・直進	0.765	1.498	0.733
		右折	0.069	0.196	0.127
	D　墓園側	左折・直進	0.000	0.414	0.414
		右折	0.049	0.508	0.459
No.4※3（深谷交番前）	A　阿久和	左折・直進	0.682	1.298	0.616
	B　川むかい園	左折・右折	－	－	－
	C　中村三差路	左折・右折	0.520	1.265	0.745
	D　原宿	直進・右折	0.378	0.491	0.113
No.5（深谷）	A　泉	左折・直進	0.950	0.950	0
		右折	0.473	0.473	0
	B　阿久和	左折	0.376	0.633	0.257
		直進・右折	0.804	0.804	0
	C　原宿	左折	0.654	0.654	0
		直進	0.905	0.905	0
		右折	0.531	1.076	0.545
	D　国道 467 号	左折・直進	0.701	0.701	0
		右折	0.818	0.818	0

※1　将来一般交通量は、No.1 及びNo.5 については現況交通量、No.2～No.4 については現況交通量と外周道路の供用に伴う転換交通量としました。

※2　将来交通量は、将来一般交通量に公園及び墓園整備事業において想定している供用時の公園の来園車両等と墓園の来園車両台数×5.6（類似墓園施設の休日利用台数とお彼岸の利用台数の増加率）を加えた交通量です。

※3　調査地点No.4 の流入断面 B は信号制御の対象外であるため、混雑度の算出は対象外としました。

※4　網掛けは、車線混雑度が 1.000 を超過している車線です。車線混雑度が 1.000 を超過すると、車線別に捌くことができる容量より流入交通量が多いため、渋滞の発生が懸念されます。

この資料は審査会用に作成したものです。審査の過程で変更されることもありますので、取扱いにご注意願います。

表 52-12（3）　交差点車線混雑度（来園車両等の走行に伴う交通混雑）【混雑期】
（表 6.13.26（6）として追加）

【信号現示調整後】

予測地点（交差点名）	流入断面（交差点流入方向）	車線	車線混雑度		
		供用時	将来一般交通量※1	将来交通量※2	増分
No.1（立場）	A　阿久和	左折・直進	0.725	**0.798**	**0.073**
		右折	0.128	**0.140**	**0.012**
	B　戸塚	左折・直進	0.863	0.949	0.086
		直進			
		右折	0.358	**0.509**	**0.151**
	C　原宿	左折・直進	0.904	**1.040**	**0.136**
		右折	0.176	**0.375**	**0.199**
	D　長後	左折・直進	0.795	0.795	0
		直進			
		右折	0.531	**0.996**	**0.465**
No.2（高砂苑バス停）	A　阿久和	左折・直進	1.034	**0.515**	**-0.519**
		右折	0.054	**0.436**	**0.382**
	B　汲沢中学校	左折・直進	0.010	**0.177**	**0.167**
		右折	0.082	**0.181**	**0.099**
	C　原宿	左折・直進	0.678	**0.952**	**0.274**
		右折	0.005	**0.005**	**0**
	D　墓園側	左折・直進	0.067	**0.096**	**0.029**
		右折	0.000	0.000	0
No.3（通信隊東側）	A　阿久和	左折・直進	0.928	**0.655**	**-0.273**
		右折	0.000	0.000	0
	B　汲沢中学校	左折・直進	0.131	**0.190**	**0.059**
		右折	0.022	**0.029**	**0.007**
	C　原宿	左折・直進	0.765	**0.834**	**0.069**
		右折	0.069	**0.161**	**0.092**
	D　墓園側	左折・直進	0.000	**0.598**	**0.598**
		右折	0.049	**0.686**	**0.637**
No.4※3（深谷交番前）	A　阿久和	左折・直進	0.682	1.298	0.616
	B　川むかい園	左折・右折	－	－	－
	C　中村三差路	左折・右折	0.520	1.265	0.745
	D　原宿	直進・右折	0.378	0.491	0.113
No.5（深谷）	A　泉	左折・直進	0.950	0.950	0
		右折	0.473	**0.411**	**-0.062**
	B　阿久和	左折	0.376	0.633	0.257
		直進・右折	0.804	0.804	0
	C　原宿	左折	0.654	**0.692**	**0.038**
		直進	0.905	0.905	0
		右折	0.531	**0.934**	**0.403**
	D　国道 467 号	左折・直進	0.701	**0.743**	**0.042**
		右折	0.818	**0.864**	**0.046**

※1　将来一般交通量は、No.1 及びNo.5 については現況交通量、No.2～No.4 については現況交通量と外周道路の供用に伴う転換交通量としました。
※2　将来交通量は、将来一般交通量に公園及び墓園整備事業において想定している供用時の公園の来園車両等と墓園の来園車両台数×5.6（類似墓園施設の休日利用台数とお彼岸の利用台数の増加率）を加えた交通量です。
※3　調査地点No.4 の流入断面 B は信号制御の対象外であるため、混雑度の算出は対象外としました。
※4　網掛けは、車線混雑度が 1.000 を超過している車線です。車線混雑度が 1.000 を超過すると、車線別に捌くことができる容量より流入交通量が多いため、渋滞の発生が懸念されます。

注　信号現示調整前の車線混雑度との比較において、数値に変更が生じている箇所を**青字**で示しています。なお、評価書では、黒字とします。

この資料は審査会用に作成したものです。審査の過程で変更されることもありますので、取扱いにご注意願います。

＜準備書　p.6.13-63＞

5）評価

（1）工事用車両の走行に伴う交通混雑（自動車）及び工事中の歩行者・自転車の安全

①工事用車両の走行に伴う交通混雑

第０期の工事中交通量による交差点需要率が高い交差点は、№５（深谷）の 0.791 であり、いずれの交差点においても限界需要率を下回っており、交通処理は可能であると予測します。

工事中交通量による車線混雑度が高い交差点は、№１（立場）Ａ断面の左直車線で 1.146、Ｄ断面の左直車線で 1.121、№５（深谷）Ａ断面の左直車線で 1.074 と 1.000 を上回る結果となっており、渋滞の発生が懸念されます。

第１期の工事中交通量による交差点需要率が高い交差点は、№５（深谷）の 0.795 であり、いずれの交差点においても限界需要率を下回っており、交通処理は可能であると予測します。

工事中交通量による車線混雑度が高い交差点は、№１（立場）Ａ断面の左直車線で 1.165、Ｄ断面の左直車線で 1.121、№５（深谷）Ａ断面の左直車線で 1.074 と 1.000 を上回る結果となっており、渋滞の発生が懸念されます。

第２期の工事中交通量による交差点需要率が高い交差点は、№５（深谷）の 0.798 であり、いずれの交差点においても限界需要率を下回っており、交通処理は可能であると予測します。工事中交通量による車線混雑度が高い交差点は、№１（立場）Ａ断面の左直車線で 1.049、Ｃ断面の左直車線で 1.036、№５（深谷）Ａ断面の左直車線で 1.074 と 1.000 を上回る結果となっており、渋滞の発生が懸念されます。

工事中は、工事用車両が特定の日、特定の時間帯に集中しないよう計画的な運行管理に努めるとともに、周辺道路での路上待機車両が発生しないよう、入退場時間の事前調整及び工事用車両の運転者への指導を徹底するほか、工事用車両の運転者に対しては走行ルートの厳守を徹底する等の配慮を講じていきます。

このように、予測結果を踏まえ、工事中において環境の保全のための措置を適切に講ずることで、環境保全目標「周辺交通に著しい影響を及ぼさないこと。」は達成できるものと考えます。

この資料は審査会用に作成したものです。審査の過程で変更されることもありますので、取扱いにご注意願います。

＜赤字：準備書からの変更箇所＞

5）評価

（1）工事用車両の走行に伴う交通混雑（自動車）及び工事中の歩行者・自転車の安全

①工事用車両の走行に伴う交通混雑

第０期の工事中交通量による交差点需要率が高い交差点は、現地調査から得られた信号現示を用いた場合と、最適な信号現示を用いた場合の双方においても、№５（深谷）の 0.791 であり、いずれの交差点においても限界需要率を下回っており、交通処理は可能であると予測します。

工事中交通量による車線混雑度が高い交差点は、現地調査から得られた信号現示を用いた場合は、№１（立場）Ａ断面の左直車線で 1.146、Ｄ断面の左直車線で 1.121、№５（深谷）Ａ断面の左直車線で 1.074 と 1.000 を上回る結果となっており、渋滞の発生が懸念されます。最適な信号現示を用いた場合は、№１（立場）Ｄ断面の左直車線で 0.988 であり、いずれの交差点においても 1.0 を下回っており、交通処理は可能であると予測します。

第１期の工事中交通量による交差点需要率が高い交差点は、現地調査から得られた信号現示を用いた場合と、最適な信号現示を用いた場合の双方においても、№５（深谷）の 0.795 であり、いずれの交差点においても限界需要率を下回っており、交通処理は可能であると予測します。

工事中交通量による車線混雑度が高い交差点は、現地調査から得られた信号現示を用いた場合は、№１（立場）Ａ断面の左直車線で 1.165、Ｄ断面の左直車線で 1.121、№５（深谷）Ａ断面の左直車線で 1.074 と 1.000 を上回る結果となっており、渋滞の発生が懸念されます。最適な信号現示を用いた場合は、№１（立場）Ｄ断面の左直車線で 0.988 であり、いずれの交差点においても 1.0 を下回っており、交通処理は可能であると予測します。

第２期の工事中交通量による交差点需要率が高い交差点は、現地調査から得られた信号現示を用いた場合と、最適な信号現示を用いた場合の双方においても、№５（深谷）の 0.798 であり、いずれの交差点においても限界需要率を下回っており、交通処理は可能であると予測します。

工事中交通量による車線混雑度が高い交差点は、現地調査から得られた信号現示を用いた場合は、№１（立場）Ａ断面の左直車線で 1.049、Ｃ断面の左直車線で 1.036、№５（深谷）Ａ断面の左直車線で 1.074 と 1.000 を上回る結果となっており、渋滞の発生が懸念されます。最適な信号現示を用いた場合は、№５（深谷）Ａ断面の左直車線で 0.983 であり、いずれの交差点においても 1.0 を下回っており、交通処理は可能であると予測します。

工事中は、工事用車両が特定の日、特定の時間帯に集中しないよう計画的な運行管理に努めるとともに、周辺道路での路上待機車両が発生しないよう、入退場時間の事前調整及び工事用車両の運転者への指導を徹底するほか、工事用車両の運転者に対しては走行ルートの厳守を徹底する等の配慮を講じていきます。

このように、予測結果を踏まえ、工事中において環境の保全のための措置を適切に講ずることで、環境保全目標「周辺交通に著しい影響を及ぼさないこと。」は達成できるものと考えます。

この資料は審査会用に作成したものです。審査の過程で変更されることもありますので、取扱いにご注意願います。

＜準備書　p.6.13-64＞

(2) 来園車両等の走行に伴う交通混雑（自動車）及び歩行者・自転車の安全

①来園車両等の走行に伴う交通混雑

供用時の将来交通量による交差点需要率が高い交差点は、平日、休日とも№５（深谷）の平日0.788、休日0.745であり、いずれの信号交差点においても限界需要率を下回っており、交通処理は可能であると考えます。ただし、混雑期については、№４（深谷交番前）で1.076と限界需要率を上回っており、渋滞の発生が懸念されます。

供用時の将来交通量による車線混雑度が高い交差点は、平日では№１（立場）Ａ断面の左直車線で1.076、Ｃ断面の左直車線で1.068、№２（高砂苑バス停）Ａ断面の左直車線で1.103、Ｃ断面の左直車線で1.031、№３（通信隊東側）Ａ断面の左直車線で1.029、№５（深谷）Ａ断面の左直車線で1.074、休日では№１（立場）Ａ断面の左直車線で1.040、Ｃ断面の左直車線で1.006、№２（高砂苑バス停）Ａ断面の左直車線で1.073、Ｃ断面の左直車線で1.247、№３（通信隊東側）Ａ断面の左直車線で1.174、混雑期では№１（立場）Ａ断面の左直車線で1.105、Ｃ断面の左直車線で1.439、№２（高砂苑バス停）Ａ断面の左直車線で1.553、Ｃ断面の左直車線で2.061、№３（通信隊東側）Ａ断面の左直車線で1.174、Ｃ断面の左直車線で1.402、№４（深谷交番前）Ａ断面の左直車線で1.248、Ｃ断面の左折・右折車線で1.232、№５（深谷）Ｃ断面右折車線で1.076と1.000を上回る結果となっており、渋滞の発生が懸念されます。

公園及び墓園整備事業の実施にあたっては、必要駐車台数を確保した駐車場を整備するとともに、路上に入庫待ちする車両が滞留することのないよう、駐車場入庫口に十分なスペースを確保します。また、イベント等開催時等来園車両の増加が想定される場合は、必要に応じて臨時駐車スペースを確保します。

このように、予測結果を踏まえ、供用時において環境の保全のための措置を適切に講ずることで、環境保全目標「周辺交通に著しい影響を及ぼさないこと。」は達成されるものと考えます。

この資料は審査会用に作成したものです。審査の過程で変更されることもありますので、取扱いにご注意願います。

＜赤字：準備書からの変更箇所＞

(2) 来園車両等の走行に伴う交通混雑（自動車）及び歩行者・自転車の安全

①来園車両等の走行に伴う交通混雑

供用時の将来交通量による交差点需要率が高い交差点は、現地調査から得られた信号現示を用いた場合と、最適な信号現示を用いた場合の双方においても、平日では、No.５（深谷）の 0.788、休日では、No.４（深谷交番前）の 0.769 であり、いずれの信号交差点においても限界需要率を下回っており、交通処理は可能であると考えます。ただし、混雑期については、No.４（深谷交番前）で 1.115 と限界需要率を上回っており、渋滞の発生が懸念されます。

供用時の将来交通量による車線混雑度が高い交差点は、現地調査から得られた信号現示及び交差点形状が変更される交差点（No.2、NO.3）は計画中の信号現示を用いた場合は、平日ではNo.１（立場）Ａ断面の左直車線で 1.076、Ｃ断面の左直車線で 1.068、No.２（高砂苑バス停）Ａ断面の左直車線で 1.103、Ｃ断面の左直車線で 1.031、No.３（通信隊東側）Ａ断面の左直車線で 1.029、Ｃ断面の左直車線で 1.044、No.５（深谷）Ａ断面の左直車線で 1.074、休日ではNo.１（立場）Ａ断面の左直車線で 1.040、Ｃ断面の左直車線で 1.006、No.２（高砂苑バス停）Ａ断面の左直車線で 1.073、Ｃ断面の左直車線で 1.247、No.３（通信隊東側）Ａ断面の左直車線で 1.174、混雑期ではNo.１（立場）Ａ断面の左直車線で 1.105、Ｃ断面の左直車線で 1.439、No.２（高砂苑バス停）Ａ断面の左直車線で 1.129、Ｃ断面の左直車線で 2.061、No.３（通信隊東側）Ａ断面の左直車線で 1.174、Ｃ断面の左直車線で 1.498、No.４（深谷交番前）Ａ断面の左直車線で 1.298、Ｃ断面の左折・右折車線で 1.265、No.５（深谷）Ｃ断面右折車線で 1.076 と 1.000 を上回る結果となっており、渋滞の発生が懸念されます。

最適な信号現示を用いた場合は、平日、休日では、いずれの信号交差点においても 1.0 を下回っており、交通処理は可能であると考えます。混雑期ではNo.１（立場）Ｃ断面の左直車線で 1.040、No.４（深谷交番前）Ａ断面の左直車線で 1.298、Ｃ断面の左折・右折車線で 1.265 と 1.000 を上回る結果となっており、渋滞の発生が懸念されます。

公園及び墓園整備事業の実施にあたっては、必要駐車台数を確保した駐車場を整備するとともに、路上に入庫待ちする車両が滞留することのないよう、駐車場入庫口に十分なスペースを確保します。また、イベント等開催時等来園車両の増加が想定される場合は、必要に応じて臨時駐車スペースを確保します。

このように、予測結果を踏まえ、供用時において環境の保全のための措置を適切に講ずることで、環境保全目標「周辺交通に著しい影響を及ぼさないこと。」は達成されるものと考えます。

工事中（第０期）交通量交差点需要率（No.1（立場）：平日ピーク時　6：30～7：30）

交差点名		01_立場交差点									
流入部		①		②			③		④		
車線の種類		左折・直進	右折	左折・直進	直進	右折	左折・直進	右折	左折・直進	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	1,560	1,977	1,505	1,519	1,551	1,492	1,740	1,648	1,310	1,650
車線幅員による補正率	αｗ	0.950	0.950	1.000	1.000	1.000	0.950	0.950	0.950	1.000	1.000
（車線幅員）	ｍ	(2.50)	(2.65)	(3.80)	(3.00)	(3.00)	(2.65)	(2.50)	(2.80)	(3.05)	(2.95)
縦断勾配による補正率	αＧ	1.000	1.000	0.995	0.995	0.995	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000
（縦断勾配）	％	(-0.40)	(-0.40)	(1.10)	(1.10)	(1.10)	(0.20)	(0.20)	(-0.80)	(-0.80)	(-0.80)
大型車混入による補正率	αＴ	0.922	0.877	0.881	0.903	0.933	0.962	0.972	0.880	0.873	0.847
（大型車混入率）	％	(12.15)	(20.00)	(19.30)	(15.38)	(10.29)	(5.58)	(4.17)	(19.52)	(20.83)	(25.71)
左折車混入による補正率	αＬＴ	0.985		0.988			0.981		0.985		
（左折率）	Ｌ％	(14.3)		(10.9)			(17.5)		(13.5)		
（歩行者による低減率）	ｆｐ										
（有効青時間）	秒										
（歩行者用青時間）	秒										
横断歩行者による補正率	αＬ										
右折車混入による補正率	αＲＴ										
（右折率）	Ｒ％										
（右折車の通過確率）	ｆ		0.804			0.475		0.750			0.506
（有効青時間）	秒		27			37		27			37
（現示変り目のさばけ台数増分）			2(55)			2(55)		2(55)			2(55)
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	1,346	1,647	1,303	1,365	1,440	1,338	1,607	1,357	1,144	1,398
設計交通量	ｑ	321	30	715		68	251	24	798		105
		(46+275)		(39+676)			(44+207)		(54+744)		
右折補正交通量	ｑＲ－Ｎ		0			12		0			0
交差点流入部の需要率	ρ	0.238	0.000	0.268		0.008	0.188	0.000	0.319		0.000

										現示の需要率	交差点の需要率
必要現示率	1φ	0.238					0.188			0.238	0.565
	2φ		0.000					0.000		0.000	
	3φ			0.268					0.319	0.319	
	4φ					0.008				0.008	
	5φ									0.000	
有効青時間(秒)	1φ	27					27			サイクル長(秒)	
	2φ		8					8		130	
	3φ			37					37		
	4φ					15				15	
	5φ										

信号青時間比	Ｇ／Ｃ	27/130	8/130	37/130		15/130	27/130	8/130	37/130	15/130
可能交通容量	Ｃｉ	280	262	759		222	278	200	712	272
交通容量比	ｑ／Ｃｉ	1.146	0.115	0.942		0.306	0.903	0.120	1.121	0.386
交通処理案のチェック		ＮＧ	ＯＫ	ＯＫ		ＯＫ	ＯＫ	ＯＫ	ＮＧ	ＯＫ
滞留長	Ｌｓ(ｍ)	117.0	17.2	136.3		34.3	89.0	11.9	155.8	54.9

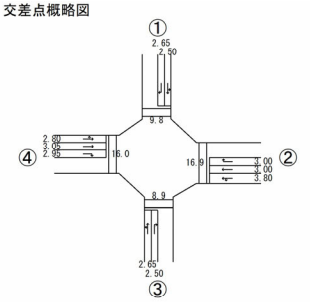
※ N = KER × 3,600 / C

N：１時間で右折車が交差点内に滞留する台数

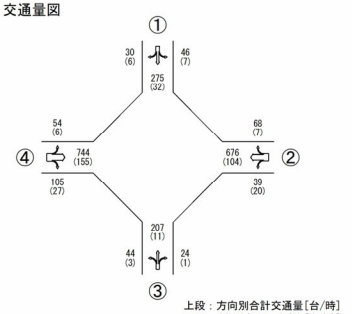
※＊：交通容量(台／実１時間)

①：至　阿久和
②：至　戸塚駅
③：至　原宿
④：至　長後

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	3φ	4φ
表示時間	G:27 Y:3 AR:0	G:7 Y:2 AR:3	G:37 Y:3 AR:0	G:14 Y:2 AR:3
有効青時間	27	8	37	15
損失時間	3	4	3	4
歩行者青時間	0	0	0	0

現示	5φ	
表示時間	G:26 Y:0 AR:3	C=130
有効青時間	0	G=87
損失時間	29	L=43
歩行者青時間	26	

図 51-1 (1)　工事中（第０期）交通量交差点需要率（No.1（立場）：平日ピーク時　6：30～7：30）

（準備書　資料編　p.資 2.4-382）

この資料は審査会用に作成したものです。審査の過程で変更されることもありますので、取扱いにご注意願います。

工事中（第０期）交通量交差点需要率（No.1（立場）：平日ピーク時　6：30～7：30）

交差点名		01_立場交差点									
流入部		①		②			③		④		
車線の種類		左折・直進	右折	左折・直進	直進	右折	左折・直進	右折	左折・直進	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	1,560	1,977	1,505	1,519	1,551	1,492	1,740	1,648	1,310	1,650
車線幅員による補正率	αｗ	0.950	0.950	1.000	1.000	1.000	0.950	0.950	0.950	1.000	1.000
（車線幅員）	ｍ	(2.50)	(2.65)	(3.80)	(3.00)	(3.00)	(2.65)	(2.50)	(2.80)	(3.05)	(2.95)
縦断勾配による補正率	αＧ	1.000	1.000	0.995	0.995	0.995	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000
（縦断勾配）	％	(-0.40)	(-0.40)	(1.10)	(1.10)	(1.10)	(0.20)	(0.20)	(-0.80)	(-0.80)	(-0.80)
大型車混入による補正率	αＴ	0.922	0.877	0.881	0.903	0.933	0.962	0.972	0.880	0.873	0.847
（大型車混入率）	％	(12.15)	(20.00)	(19.30)	(15.38)	(10.29)	(5.58)	(4.17)	(19.52)	(20.83)	(25.71)
左折車混入による補正率	αＬＴ	0.985		0.988			0.981		0.985		
（左折率）	Ｌ％	(14.3)		(10.9)			(17.5)		(13.5)		
（歩行者による低減率）	ｆｐ										
（有効青時間）	秒										
（歩行者用青時間）	秒										
横断歩行者による補正率	αＬ										
右折車混入による補正率	αＲＴ										
（右折率）	Ｒ％										
（右折車の通過確率）	ｆ		0.804			0.475		0.750			0.506
（有効青時間）	秒		33			42		33			42
（現示変り目のさばけ台数増分）			2(55)			2(55)		2(55)			2(55)
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	1,346	1,647	1,303	1,365	1,440	1,338	1,607	1,357	1,144	1,398
設計交通量	ｑ	321 (46+275)	30	715 (39+676)		68	251 (44+207)	24	798 (b4+744)		105
右折補正交通量	ｑＲ－Ｎ		0			0		0			0
交差点流入部の需要率	ρ	0.238	0.000	0.268		0.000	0.188	0.000	0.319		0.000

		現示の需要率	交差点の需要率
必要現示率	1φ	0.238	0.557
	2φ	0.000	
	3φ	0.319	
	4φ	0.000	
	5φ	0.000	

		サイクル長(秒)
有効青時間(秒)	1φ	130
	2φ	
	3φ	
	4φ	
	5φ	

1φ	33					33					
2φ		6					6				
3φ			42						42		
4φ					6						6
5φ											
信号青時間比	Ｇ／Ｃ	33/130	6/130	42/130		6/130	33/130	6/130	42/130		6/130
可能交通容量	Ｃｉ	342	308	862		158	340	242	808		211
交通容量比	ｑ／Ｃｉ	0.939	0.097	0.829		0.430	0.738	0.099	0.988		0.498
交通処理案のチェック		ＯＫ	ＯＫ	ＯＫ		ＯＫ	ＯＫ	ＯＫ	ＯＫ		ＯＫ
滞留長	Ｌｓ(ｍ)	117.0	17.2	136.3		34.3	89.0	11.9	155.8		54.9

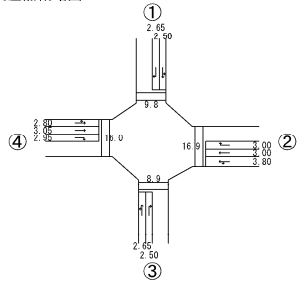
※ N ＝ KER ×$\frac{3,600}{C}$

N ： １時間で右折車が交差点内に滞留する台数

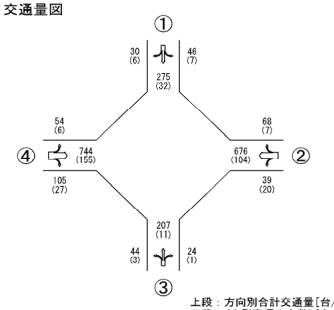
※＊： 交通容量(台／実１時間)

①：至　阿久和
②：至　戸塚駅
③：至　原宿
④：至　長後

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

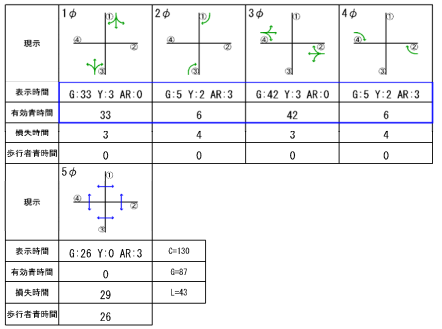


図 51-1（2）　工事中（第０期）交通量交差点需要率（No.1（立場）：平日ピーク時　6：30～7：30）

（評価書に追加します。信号現示調整前の交差点需要率との比較において、数値に変更が生じている箇所を■・□で示しています。なお、評価書では、黒字とします。）

この資料は審査会用に作成したものです。審査の過程で変更されることもありますので、取扱いにご注意願います。

この資料は審査会用に作成したものです。審査の過程で変更されることもありますので、取扱いにご注意願います。

工事中（第０期）交通量交差点需要率（№5（深谷）：平日ピーク時　17：00～18：00）

交差点名			05_深谷交差点								
流入部			①		②		③			④	
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	1	1	1	1	1
飽和交通流率の基本値	ＳＢ		1,539	1,618	1,779	1,984	1,800	1,752	1,767	2,000	1,800
車線幅員による補正率	αｗ		1.000	1.000	1.000	1.000	0.950	1.000	1.000	1.000	1.000
（車線幅員）	ｍ		(3.05)	(2.95)	(3.15)	(3.05)	(2.80)	(3.00)	(2.80)	(3.40)	(2.95)
縦断勾配による補正率	αＧ		0.945	0.945	0.825	0.825	0.950	0.950	0.950	0.785	0.785
（縦断勾配）	%		(2.10)	(2.10)	(4.50)	(4.50)	(-6.00)	(-6.00)	(-6.00)	(5.30)	(5.30)
大型車混入による補正率	αＴ		0.965	0.930	0.949	0.947	0.916	0.962	0.954	0.955	0.903
（大型車混入率）	%		(5.17)	(10.81)	(7.69)	(7.97)	(13.08)	(5.69)	(6.86)	(6.73)	(15.41)
左折車混入による補正率	αＬＴ		0.980							0.964	
（左折率）	Ｌ%		(8.1)							(14.8)	
（歩行者による低減率）	ｆｐ		0.130		0.130					0.130	
（有効青時間）	秒		44		43					39	
（歩行者用青時間）	秒		41		40					36	
横断歩行者による補正率	αＬ				0.879		1.000				
右折車混入による補正率	αＲＴ					0.964					
（右折率）	Ｒ%					(33.6)					
（右折車の通過確率）	ｆ					1.000					
（有効青時間）	秒					43					
（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）						2(45)					
Ｋ：台/サイクル											
飽和交通流率	ＳＡ		1,375	1,422	1,224	1,494	1,488	1,601	1,601	1,445	1,276
設計交通量	ｑ		406 (33+373)	37	104	301 (200+101)	344	439	102	223 (33+190)	279
右折補正交通量	ｑＲ－Ｎ										
交差点流入部の需要率	ρ		0.295	0.026	0.085	0.201	0.231	0.274	0.064	0.154	0.219
必要現示率		1φ			0.085	0.201					
		2φ					0.231			0.154	0.219
		3φ	0.295					0.274			
		4φ		0.026					0.064		
有効青時間(秒)		1φ			43	43					
		2φ					39			39	39
		3φ	44					44			
		4φ		14					14		
信号青時間比	Ｇ／Ｃ		44/160	14/160	43/160	43/160	39/160	44/160	14/160	39/160	39/160
可能交通容量	Ｃｉ		378	124	329	402	363	440	140	352	311
交通容量比	ｑ／Ｃｉ		1.074	0.298	0.316	0.749	0.948	0.998	0.729	0.634	0.897
交通処理案のチェック			ＮＧ	ＯＫ	ＯＫ	ＯＫ	ＯＫ	ＯＫ	ＯＫ	ＯＫ	ＯＫ
滞留長	Ｌｓ(ｍ)		170.8	24.1	55.0	130.0	155.6	185.6	53.8	95.2	128.8

現示の需要率	交差点の需要率
0.201	0.791
0.231	
0.295	
0.064	
サイクル長(秒)	
160	

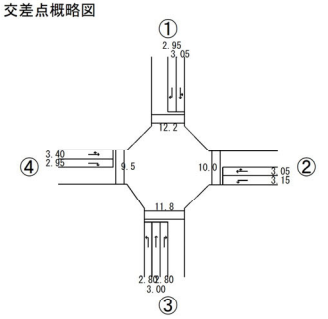
※ Ｎ ＝ ＫＥＲ × 3,600 / Ｃ

Ｎ：１時間で右折車が交差点内に滞留する台数

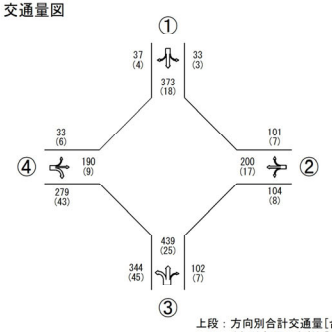
※ ＊：交通容量(台／実１時間)

①：至　泉
②：至　阿久和
③：至　原宿
④：至　国道467号

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	3φ	4φ	
表示時間	G:42 Y:3 AR:3	G:38 Y:3 AR:5	G:43 Y:3 AR:2	G:13 Y:3 AR:2	C=160
有効青時間	43	39	44	14	G=140
損失時間	5	7	4	4	L=20
歩行者青時間	40	36	41	0	

図 51-2 (1)　工事中（第０期）交通量交差点需要率（№5（深谷）：平日ピーク時　17：00～18：00）

（準備書　資料編　p.資 2.4-386）

工事中（第０期）交通量交差点需要率（No.5（深谷）：平日ピーク時　17：00～18：00）

交差点名		05_深谷交差点								
流入部		①		②		③			④	
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	1	1	1	1	1
飽和交通流率の基本値	S B	1,539	1,618	1,779	1,984	1,800	1,752	1,767	2,000	1,800
車線幅員による補正率	α w	1.000	1.000	1.000	1.000	0.950	1.000	1.000	1.000	1.000
（車線幅員）	m	(3.05)	(2.95)	(3.15)	(3.05)	(2.80)	(3.00)	(2.80)	(3.40)	(2.95)
縦断勾配による補正率	α G	0.945	0.945	0.825	0.825	0.950	0.950	0.950	0.785	0.785
（縦断勾配）	%	(2.10)	(2.10)	(4.50)	(4.50)	(-6.00)	(-6.00)	(-6.00)	(5.30)	(5.30)
大型車混入による補正率	α T	0.965	0.930	0.949	0.947	0.916	0.962	0.954	0.955	0.903
（大型車混入率）	%	(5.17)	(10.81)	(7.69)	(7.97)	(13.08)	(5.69)	(6.86)	(6.73)	(15.41)
左折車混入による補正率	α L T	0.980							0.964	
（左折率）	L %	(8.1)							(14.8)	
（歩行者による低減率）	f p	0.130		0.130					0.130	
（有効青時間）	秒	48		39					39	
（歩行者用青時間）	秒	45		36					36	
横断歩行者による補正率	α L			0.880		1.000				
右折車混入による補正率	α R T				0.964					
（右折率）	R %				(33.6)					
（右折車の通過確率）	f				1.000					
（有効青時間）	秒				39					
（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					2(45)					
飽和交通流率	S A	1,375	1,422	1,226	1,494	1,488	1,601	1,601	1,445	1,276
設計交通量	q	406 (33+373)	37	104	301 (200+101)	344	439	102	223 (33+190)	279
右折補正交通量	q R－N									
交差点流入部の需要率	ρ	0.295	0.026	0.085	0.201	0.231	0.274	0.064	0.154	0.219

		現示の需要率	交差点の需要率
必要現示率	1φ	0.201	0.791
	2φ	0.231	
	3φ	0.295	
	4φ	0.064	
有効青時間(秒)	1φ	サイクル長(秒)	
	2φ	160	
	3φ		
	4φ		

信号青時間比	G／C	48/160	14/160	39/160	39/160	39/160	48/160	14/160	39/160	39/160
可能交通容量	C i	413	124	299	364	363	480	140	352	311
交通容量比	q／C i	0.983	0.298	0.348	0.827	0.948	0.915	0.729	0.634	0.897
交通処理案のチェック		OK	OK	OK	OK	OK	OK	OK	OK	OK
滞留長	L s (m)	170.8	24.1	55.0	130.0	155.6	185.6	53.8	95.2	128.8

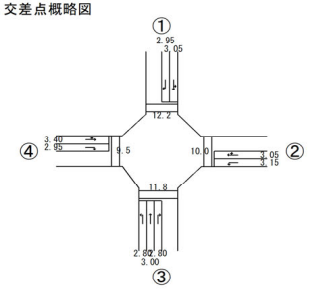
※ $N = KER \times \frac{3,600}{C}$

N ： １時間で右折車が交差点内に滞留する台数

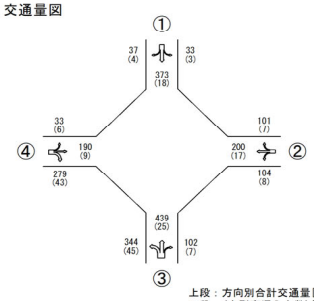
※ ＊ ： 交通容量(台／実１時間)

①：至　泉
②：至　阿久和
③：至　原宿
④：至　国道467号

交差点概略図

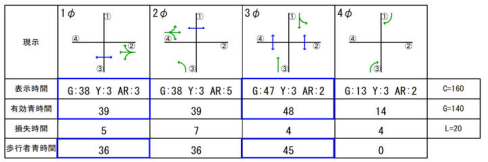


交通量図



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



	1φ	2φ	3φ	4φ	
表示時間	G:38 Y:3 AR:3	G:38 Y:3 AR:5	G:47 Y:3 AR:2	G:13 Y:3 AR:2	C=160
有効青時間	39	39	48	14	G=140
損失時間	5	7	4	4	L=20
歩行者青時間	36	36	45	0	

図 51-2 (2)　工事中（第０期）交通量交差点需要率（No.5（深谷）：平日ピーク時　17：00～18：00）

（評価書に追加します。信号現示調整前の交差点需要率との比較において、数値に変更が生じている箇所を■・□で示しています。なお、評価書では、黒字とします。）

この資料は審査会用に作成したものです。審査の過程で変更されることもありますので、取扱いにご注意願います。

工事中（第１期）交通量交差点需要率（No.1（立場）：平日ピーク時　6：30～7：30）

交差点名		01立場交差点									
流入部		①		②			③		④		
車線の種類		左折・直進	右折	左折・直進	直進	右折	左折・直進	右折	左折・直進	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	1,560	1,977	1,505	1,519	1,551	1,492	1,740	1,648	1,310	1,650
車線幅員による補正率	αｗ	0.950	0.950	1.000	1.000	1.000	0.950	0.950	0.950	1.000	1.000
（車線幅員）	ｍ	(2.50)	(2.65)	(3.80)	(3.00)	(3.00)	(2.65)	(2.50)	(2.80)	(3.05)	(2.95)
縦断勾配による補正率	αＧ	1.000	1.000	0.995	0.995	0.995	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000
（縦断勾配）	％	(-0.40)	(-0.40)	(1.10)	(1.10)	(1.10)	(0.20)	(0.20)	(-0.80)	(-0.80)	(-0.80)
大型車混入による補正率	αＴ	0.919	0.877	0.878	0.903	0.933	0.962	0.972	0.880	0.873	0.838
（大型車混入率）	％	(12.62)	(20.00)	(19.94)	(15.38)	(10.29)	(5.58)	(4.17)	(19.52)	(20.83)	(27.52)
左折車混入による補正率	αＬＴ	0.985		0.987			0.981		0.985		
（左折率）	Ｌ％	(14.2)		(12.0)			(17.5)		(13.5)		
（歩行者による低減率）	ｆｐ										
（有効青時間）	秒										
（歩行者用青時間）	秒										
横断歩行者による補正率	αＬ										
右折車混入による補正率	αＲＴ										
（右折率）	Ｒ％										
（右折車の通過確率）	ｆ		0.804			0.475		0.747			0.506
（有効青時間）	秒		27			37		27			37
（現示変り目のさばけ台数増分）			2(55)			2(55)		2(55)			2(55)
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	1,342	1,647	1,298	1,365	1,440	1,338	1,607	1,357	1,144	1,383
設計交通量	ｑ	325 (46+279)	30	719 (43+676)		68	251 (44+207)	24	798 (54+744)		109
右折補正交通量	ｑＲ－Ｎ		0			12		0			0
交差点流入部の需要率	ρ	0.242	0.000	0.270		0.008	0.188	0.000	0.319		0.000

		現示の需要率	交差点の需要率
必要現示率	1φ	0.242	0.569
	2φ	0.000	
	3φ	0.319	
	4φ	0.008	
	5φ	0.000	

		サイクル長(秒)
有効青時間(秒)	1φ	130
	2φ	
	3φ	
	4φ	
	5φ	

有効青時間(秒)	1φ	27					27				
	2φ		8					8			
	3φ			37					37		
	4φ					15					15
	5φ										
信号青時間比	Ｇ／Ｃ	27/130	8/130	37/130		15/130	27/130	8/130	37/130		15/130
可能交通容量	Ｃｉ	279	262	758		222	278	196	712		271
交通容量比	ｑ／Ｃｉ	1.165	0.115	0.949		0.306	0.903	0.122	1.121		0.402
交通処理案のチェック		ＮＧ	ＯＫ	ＯＫ		ＯＫ	ＯＫ	ＯＫ	ＮＧ		ＯＫ
滞留長	Ｌｓ(m)	119.0	17.2	137.5		34.3	89.0	11.9	155.8		57.5

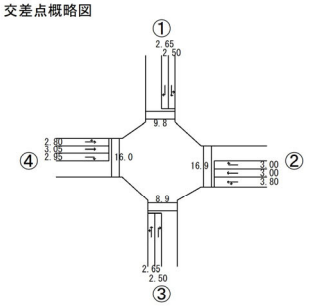
※ $N = KER \times \frac{3,600}{C}$

Ｎ：１時間で右折車が交差点内に滞留する台数

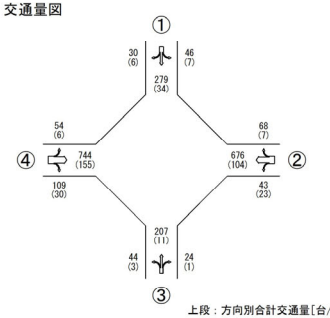
※＊：交通容量(台／実１時間)

①：至　阿久和
②：至　戸塚駅
③：至　原宿
④：至　長後

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

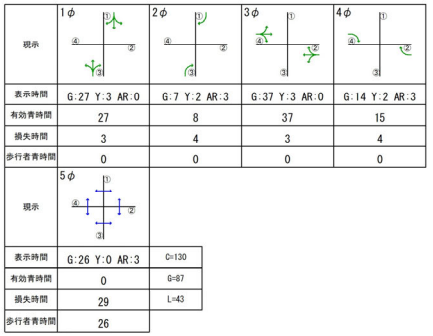


図 51-3（1）　工事中（第１期）交通量交差点需要率（No.1（立場）：平日ピーク時　6：30～7：30）

（準備書　資料編　p.資 2.4-387）

この資料は審査会用に作成したものです。審査の過程で変更されることもありますので、取扱いにご注意願います。

工事中（第１期）交通量交差点需要率（No.1（立場）：平日ピーク時　6：30～7：30）

交差点名		01立場交差点									
流入部		①		②			③		④		
車線の種類		左折・直進	右折	左折・直進	直進	右折	左折・直進	右折	左折・直進	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	1,560	1,977	1,505	1,519	1,551	1,492	1,740	1,648	1,310	1,650
車線幅員による補正率	αｗ	0.950	0.950	1.000	1.000	1.000	0.950	0.950	0.950	1.000	1.000
（車線幅員）	ｍ	(2.50)	(2.65)	(3.80)	(3.00)	(3.00)	(2.65)	(2.50)	(2.80)	(3.05)	(2.95)
縦断勾配による補正率	αＧ	1.000	1.000	0.995	0.995	0.995	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000
（縦断勾配）	％	(-0.40)	(-0.40)	(1.10)	(1.10)	(1.10)	(0.20)	(0.20)	(-0.80)	(-0.80)	(-0.80)
大型車混入による補正率	αＴ	0.919	0.877	0.878	0.903	0.933	0.962	0.972	0.880	0.873	0.838
（大型車混入率）	％	(12.62)	(20.00)	(19.94)	(15.38)	(10.29)	(5.58)	(4.17)	(19.52)	(20.83)	(27.52)
左折車混入による補正率	αＬＴ	0.985		0.987			0.981		0.985		
（左折率）	Ｌ％	(14.2)		(12.0)			(17.5)		(13.5)		
（歩行者による低減率）	ｆｐ										
（有効青時間）	秒										
（歩行者用青時間）	秒										
横断歩行者による補正率	αＬ										
右折車混入による補正率	αＲＴ										
（右折率）	Ｒ％										
（右折車の通過確率）	ｆ		0.804			0.475		0.747			0.506
（有効青時間）	秒		33			42		33			42
（現示変り目のさばけ台数増分）			2(55)			2(55)		2(55)			2(55)
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	1,342	1,647	1,298	1,365	1,440	1,338	1,607	1,357	1,144	1,383
設計交通量	ｑ	325 (46+279)	30	719 (43+676)		68	251 (44+207)	24	798 (54+744)		109
右折補正交通量	ｑＲ－Ｎ		0			0		0			0
交差点流入部の需要率	ρ	0.242	0.000	0.270		0.000	0.188	0.000	0.319		0.000

必要現示率		現示の需要率	交差点の需要率
	1φ	0.242	0.561
	2φ	0.000	
	3φ	0.270	
	4φ	0.000	
	5φ	0.000	

有効青時間(秒)		サイクル長(秒)
	1φ	33
	2φ	6
	3φ	42
	4φ	6
	5φ	

130

信号青時間比	Ｇ／Ｃ	33/130	6/130	42/130		6/130	33/130	6/130	42/130		6/130
可能交通容量	Ｃｉ	341	308	860		158	340	239	808		209
交通容量比	ｑ／Ｃｉ	0.953	0.097	0.836		0.430	0.738	0.100	0.988		0.522
交通処理案のチェック		ＯＫ	ＯＫ	ＯＫ		ＯＫ	ＯＫ	ＯＫ	ＯＫ		ＯＫ
滞留長	Ｌｓ(m)	119.0	17.2	137.5		34.3	89.0	11.9	155.8		57.5

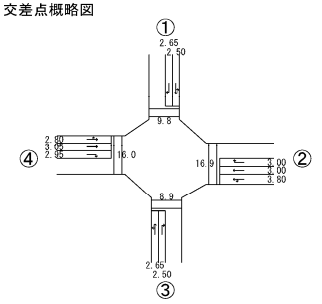
※ N = KER × 3,600 / C

N：１時間で右折車が交差点内に滞留する台数

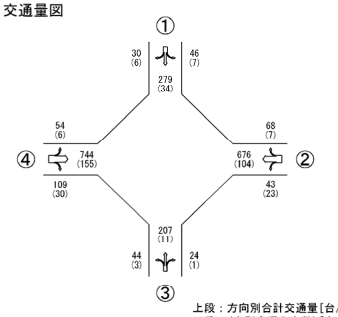
※ ＊：交通容量(台／実１時間)

①：至　阿久和
②：至　戸塚駅
③：至　原宿
④：至　長後

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

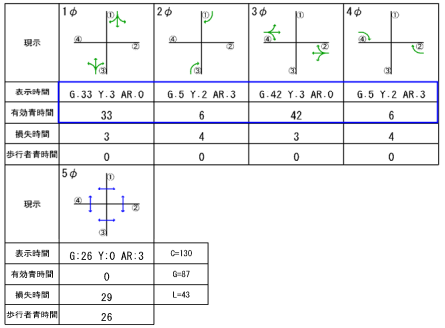


図 51-3（2）　工事中（第１期）交通量交差点需要率（No.1（立場）：平日ピーク時　6：30～7：30）

（評価書に追加します。信号現示調整前の交差点需要率との比較において、数値に変更が生じている箇所を■・□で示しています。なお、評価書では、黒字とします。）

この資料は審査会用に作成したものです。審査の過程で変更されることもありますので、取扱いにご注意願います。

この資料は審査会用に作成したものです。審査の過程で変更されることもありますので、取扱いにご注意願います。

工事中（第１期）交通量交差点需要率（No.5（深谷）：平日ピーク時　17：00～18：00）

交差点名		05深谷交差点								
流入部		①		②		③			④	
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	1	1	1	1	1
飽和交通流率の基本値	ＳＢ	1,539	1,618	1,779	1,984	1,800	1,752	1,767	2,000	1,800
車線幅員による補正率	αｗ	1.000	1.000	1.000	1.000	0.950	1.000	1.000	1.000	1.000
（車線幅員）	ｍ	(3.05)	(2.95)	(3.15)	(3.05)	(2.80)	(3.00)	(2.80)	(3.40)	(2.95)
縦断勾配による補正率	αＧ	0.945	0.945	0.825	0.825	0.950	0.950	0.950	0.785	0.785
（縦断勾配）	％	(2.10)	(2.10)	(4.50)	(4.50)	(-6.00)	(-6.00)	(-6.00)	(5.30)	(5.30)
大型車混入による補正率	αＴ	0.965	0.930	0.944	0.944	0.916	0.962	0.954	0.955	0.903
（大型車混入率）	％	(5.17)	(10.81)	(8.49)	(8.50)	(13.08)	(5.69)	(6.86)	(6.73)	(15.41)
左折車混入による補正率	αＬＴ	0.980							0.964	
（左折率）	Ｌ％	(8.1)							(14.8)	
（歩行者による低減率）	ｆｐ	0.130		0.130					0.130	
（有効青時間）	秒	44		43					39	
（歩行者用青時間）	秒	41		40					36	
横断歩行者による補正率	αＬ			0.879		1.000				
右折車混入による補正率	αＲＴ				0.964					
（右折率）	Ｒ％				(34.0)					
（右折車の通過確率）	ｆ				1.000					
（有効青時間）	秒				43					
（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					2(45)					
飽和交通流率	ＳＡ	1,375	1,422	1,218	1,490	1,488	1,601	1,601	1,445	1,276
設計交通量	ｑ	406 (33+373)	37	106	306 (202+104)	344	439	102	223 (33+190)	279
右折補正交通量	ｑＲ－Ｎ									
交差点流入部の需要率	ρ	0.295	0.026	0.087	0.205	0.231	0.274	0.064	0.154	0.219

		現示の需要率	交差点の需要率
必要現示率	1φ	0.205	0.795
	2φ	0.231	
	3φ	0.295	
	4φ	0.064	

		サイクル長(秒)
有効青時間(秒)	1φ	160
	2φ	
	3φ	
	4φ	

信号青時間比	Ｇ／Ｃ	44/160	14/160	43/160	43/160	39/160	44/160	14/160	39/160	39/160
可能交通容量	Ｃｉ	378	124	327	400	363	440	140	352	311
交通容量比	ｑ／Ｃｉ	1.074	0.298	0.324	0.765	0.948	0.998	0.729	0.634	0.897
交通処理案のチェック		ＮＧ	ＯＫ	ＯＫ	ＯＫ	ＯＫ	ＯＫ	ＯＫ	ＯＫ	ＯＫ
滞留長	Ｌｓ(m)	170.8	24.1	56.1	132.8	155.6	185.6	53.8	95.2	128.8

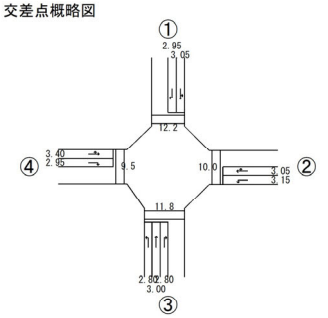
※ $N = KER \times \frac{3,600}{C}$

Ｎ：１時間で右折車が交差点内に滞留する台数

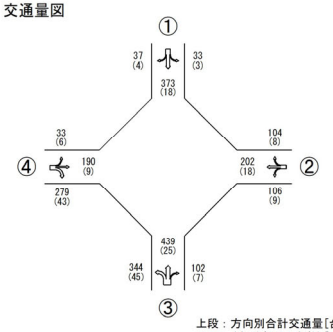
※ ＊：交通容量(台／実１時間)

①：至　泉
②：至　阿久和
③：至　原宿
④：至　国道467号

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	3φ	4φ	
表示時間	G:42 Y:3 AR:3	G:38 Y:3 AR:5	G:43 Y:3 AR:2	G:13 Y:3 AR:2	C=160
有効青時間	43	39	44	14	G=140
損失時間	5	7	4	4	L=20
歩行者青時間	40	36	41	0	

図 51-4（1）　工事中（第１期）交通量交差点需要率（No.5（深谷）：平日ピーク時　17：00～18：00）

（準備書　資料編　p.資 2.4-391）

工事中（第１期）交通量交差点需要率（No.5（深谷）：平日ピーク時　17：00～18：00）

交差点名			05_深谷交差点								
流入部			①		②		③			④	
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	1	1	1	1	1
飽和交通流率の基本値	ＳＢ		1,539	1,618	1,779	1,984	1,800	1,752	1,767	2,000	1,800
車線幅員による補正率	αｗ		1.000	1.000	1.000	1.000	0.950	1.000	1.000	1.000	1.000
（車線幅員）	ｍ		(3.05)	(2.95)	(3.15)	(3.05)	(2.80)	(3.00)	(2.80)	(3.40)	(2.95)
縦断勾配による補正率	αＧ		0.945	0.945	0.825	0.825	0.950	0.950	0.950	0.785	0.785
（縦断勾配）	%		(2.10)	(2.10)	(4.50)	(4.50)	(-6.00)	(-6.00)	(-6.00)	(5.30)	(5.30)
大型車混入による補正率	αＴ		0.965	0.930	0.944	0.944	0.916	0.962	0.954	0.955	0.903
（大型車混入率）	%		(5.17)	(10.81)	(8.49)	(8.50)	(13.08)	(5.69)	(6.86)	(6.73)	(15.41)
左折車混入による補正率	αＬＴ		0.980							0.964	
（左折率）	Ｌ%		(8.1)							(14.8)	
（歩行者による低減率）	ｆｐ		0.130		0.130					0.130	
（有効青時間）	秒		48		39					39	
（歩行者用青時間）	秒		45		36					36	
横断歩行者による補正率	αＬ				0.880		1.000				
右折車混入による補正率	αＲＴ					0.964					
（右折率）	Ｒ%					(34.0)					
（右折車の通過確率）	ｆ					1.000					
（有効青時間）	秒					39					
（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）						2(45)					
K：台/サイクル											
飽和交通流率	ＳＡ		1,375	1,422	1,219	1,490	1,488	1,601	1,601	1,445	1,276
設計交通量	ｑ		406 (33+373)	37	106	306 (202+104)	344	439	102	223 (33+190)	279
右折補正交通量	ｑＲ－Ｎ										
交差点流入部の需要率	ρ		0.295	0.026	0.087	0.205	0.231	0.274	0.064	0.154	0.219
必要現示率		1φ			0.087	0.205					
		2φ					0.231			0.154	0.219
		3φ	0.295					0.274			
		4φ		0.026					0.064		
有効青時間(秒)		1φ			39	39					
		2φ					39			39	39
		3φ	48					48			
		4φ		14					14		
信号青時間比	Ｇ／Ｃ		48/160	14/160	39/160	39/160	39/160	48/160	14/160	39/160	39/160
可能交通容量	Ｃｉ		413	124	297	363	363	480	140	352	311
交通容量比	ｑ／Ｃｉ		0.983	0.298	0.357	0.843	0.948	0.915	0.729	0.634	0.897
交通処理案のチェック			ＯＫ	ＯＫ	ＯＫ	ＯＫ	ＯＫ	ＯＫ	ＯＫ	ＯＫ	ＯＫ
滞留長	Ｌｓ(m)		170.8	24.1	56.1	132.8	155.6	185.6	53.8	95.2	128.8

現示の需要率	交差点の需要率
0.205	0.795
0.231	
0.295	
0.064	
サイクル長(秒)	
160	

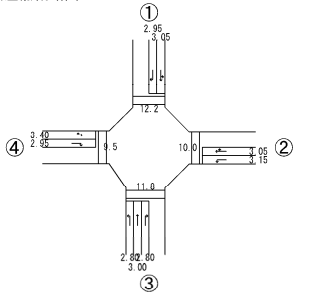
※ N ＝ KER ×$\frac{3,600}{C}$

N ： １時間で右折車が交差点内に滞留する台数

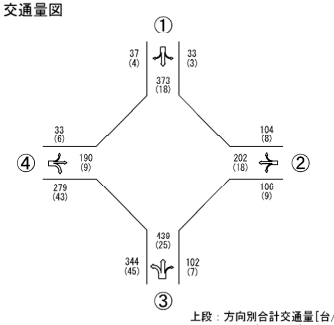
※ ＊： 交通容量(台／実１時間)

①：至　泉
②：至　阿久和
③：至　原宿
④：至　国道467号

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

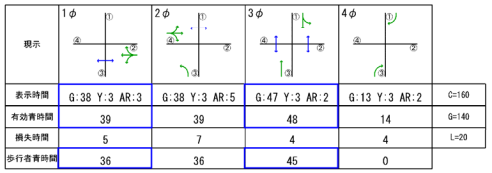


図 51-4（2）　工事中（第１期）交通量交差点需要率（No.5（深谷）：平日ピーク時　17：00～18：00）

（評価書に追加します。信号現示調整前の交差点需要率との比較において、数値に変更が生じている箇所を■・□で示しています。なお、評価書では、黒字とします。）

この資料は審査会用に作成したものです。審査の過程で変更されることもありますので、取扱いにご注意願います。

工事中（第２期）交通量交差点需要率（No.1（立場）：平日ピーク時　7：45～8：45）

交差点名		01立場交差点									
流入部		①		②			③		④		
車線の種類		左折・直進	右折	左折・直進	直進	右折	左折・直進	右折	左折・直進	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	1,637	1,800	1,496	1,490	1,551	1,537	1,800	1,677	1,341	1,551
車線幅員による補正率	αｗ	0.950	0.950	1.000	1.000	1.000	0.950	0.950	0.950	1.000	1.000
（車線幅員）	ｍ	(2.50)	(2.65)	(3.80)	(3.00)	(3.00)	(2.65)	(2.50)	(2.80)	(3.05)	(2.95)
縦断勾配による補正率	αＧ	1.000	1.000	0.995	0.995	0.995	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000
（縦断勾配）	％	(-0.40)	(-0.40)	(1.10)	(1.10)	(1.10)	(0.20)	(0.20)	(-0.80)	(-0.80)	(-0.80)
大型車混入による補正率	αＴ	0.911	0.963	0.914	0.921	0.933	0.941	0.945	0.879	0.853	0.955
（大型車混入率）	％	(13.95)	(5.56)	(13.36)	(12.20)	(10.19)	(9.00)	(8.33)	(19.60)	(24.62)	(6.78)
左折車混入による補正率	αＬＴ	0.976		0.977			0.976		0.969		
（左折率）	Ｌ％	(22.3)		(21.0)			(22.1)		(28.6)		
（歩行者による低減率）	ｉｐ										
（有効青時間）	秒										
（歩行者用青時間）	秒										
横断歩行者による補正率	αＬ										
右折車混入による補正率	αＲＴ										
（右折率）	Ｒ％										
（右折車の通過確率）	ｆ		0.790			0.544		0.783			0.508
（有効青時間）	秒		27			37		27			37
（現示変り目のさばけ台数増分）			2(55)			2(55)		2(55)			2(55)
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	1,383	1,647	1,329	1,365	1,440	1,341	1,616	1,357	1,144	1,481
設計交通量	ｑ	301 (67+234)	36	751 (79+672)		108	289 (64+225)	36	692 (99+593)		118
右折補正交通量	ｑＲ－Ｎ		0			0		0			6
交差点流入部の需要率	ρ	0.218	0.000	0.279		0.000	0.216	0.000	0.277		0.004

必要現示率		現示の需要率	交差点の需要率
1φ	0.218	0.218	0.501
2φ	0.000	0.000	
3φ	0.279	0.279	
4φ	0.000	0.004	
5φ		0.000	

有効青時間(秒)		サイクル長(秒)
1φ	27	130
2φ	8	
3φ	37	
4φ	15	
5φ		

信号青時間比	Ｇ／Ｃ	27/130	8/130	37/130		15/130	27/130	8/130	37/130		15/130
可能交通容量	Ｃｉ	287	249	767		285	279	250	712		283
交通容量比	ｑ／Ｃｉ	1.049	0.145	0.979		0.379	1.036	0.144	0.972		0.417
交通処理案のチェック		ＮＧ	ＯＫ	ＯＫ		ＯＫ	ＮＧ	ＯＫ	ＯＫ		ＯＫ
滞留長	Ｌｓ(m)	111.5	18.1	137.6		49.2	102.4	18.6	137.3		51.1

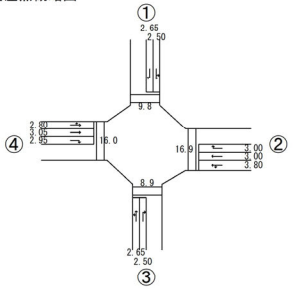
※ $N = KER \times \frac{3,600}{C}$

Ｎ：１時間で右折車が交差点内に滞留する台数

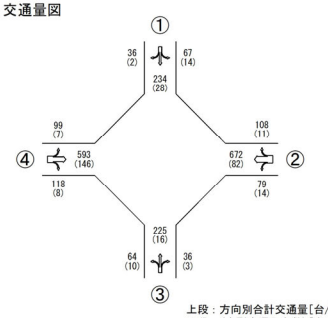
※＊：交通容量(台／実１時間)

①：至　阿久和
②：至　戸塚駅
③：至　原宿
④：至　長後

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	3φ	4φ
表示時間	G:27 Y:3 AR:0	G:7 Y:2 AR:3	G:37 Y:3 AR:0	G:14 Y:2 AR:3
有効青時間	27	8	37	15
損失時間	3	4	3	4
歩行者青時間	0	0	0	0

現示	5φ		
表示時間	G:26 Y:0 AR:3	C=130	
有効青時間	0	G=87	
損失時間	29	L=43	
歩行者青時間	26		

図 51-5（1）　工事中（第２期）交通量交差点需要率（No.1（立場）：平日ピーク時　7：45～8：45）

（準備書　資料編　p.資 2.4-392）

この資料は審査会用に作成したものです。審査の過程で変更されることもありますので、取扱いにご注意願います。

この資料は審査会用に作成したものです。審査の過程で変更されることもありますので、取扱いにご注意願います。

工事中（第２期）交通量交差点需要率（No.1（立場）：平日ピーク時　7：45～8：45）

交差点名		01立場交差点									
流入部		①		②			③		④		
車線の種類		左折・直進	右折	左折・直進	直進	右折	左折・直進	右折	左折・直進	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	1,637	1,800	1,496	1,490	1,551	1,537	1,800	1,677	1,341	1,551
車線幅員による補正率	αｗ	0.950	0.950	1.000	1.000	1.000	0.950	0.950	0.950	1.000	1.000
（車線幅員）	ｍ	(2.50)	(2.65)	(3.80)	(3.00)	(3.00)	(2.65)	(2.50)	(2.80)	(3.05)	(2.95)
縦断勾配による補正率	αＧ	1.000	1.000	0.995	0.995	0.995	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000
（縦断勾配）	％	(-0.40)	(-0.40)	(1.10)	(1.10)	(1.10)	(0.20)	(0.20)	(-0.80)	(-0.80)	(-0.80)
大型車混入による補正率	αＴ	0.911	0.963	0.914	0.921	0.933	0.941	0.945	0.879	0.853	0.955
（大型車混入率）	％	(13.95)	(5.56)	(13.36)	(12.20)	(10.19)	(9.00)	(8.33)	(19.60)	(24.62)	(6.78)
左折車混入による補正率	αＬＴ	0.976		0.977			0.976		0.969		
（左折率）	Ｌ％	(22.3)		(21.0)			(22.1)		(28.6)		
（歩行者による低減率）	ｆｐ										
（有効青時間）	秒										
（歩行者用青時間）	秒										
横断歩行者による補正率	αＬ										
右折車混入による補正率	αＲＴ										
（右折率）	Ｒ％										
（右折車の通過確率）	ｆ		0.790			0.544		0.783			0.508
（有効青時間）	秒		29			37		29			37
（現示変り目のさばけ台数増分）			2(55)			2(55)		2(55)			2(55)
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	1,383	1,647	1,329	1,365	1,440	1,341	1,616	1,357	1,144	1,481
設計交通量	ｑ	301	36	751		108	289	36	692		118
		(67+234)		(79+672)			(64+225)		(99+593)		
右折補正交通量	ｑＲ－Ｎ		0			0		0			6
交差点流入部の需要率	ρ	0.218	0.000	0.279		0.000	0.216	0.000	0.277		0.004

		現示の需要率	交差点の需要率
必要現示率	1φ	0.218	0.501
	2φ	0.000	
	3φ	0.279	
	4φ	0.004	
	5φ	0.000	
有効青時間(秒)	1φ	サイクル長(秒)	
	2φ	130	
	3φ		
	4φ		
	5φ		

信号青時間比	Ｇ／Ｃ	29/130	8/130	37/130		13/130	29/130	8/130	37/130		13/130
可能交通容量	Ｃｉ	309	273	767		263	299	272	712		260
交通容量比	ｑ／Ｃｉ	0.974	0.132	0.979		0.411	0.967	0.132	0.972		0.454
交通処理案のチェック		ＯＫ	ＯＫ	ＯＫ		ＯＫ	ＯＫ	ＯＫ	ＯＫ		ＯＫ
滞留長	Ｌｓ(ｍ)	111.5	18.1	137.6		49.2	102.4	18.6	137.3		51.1

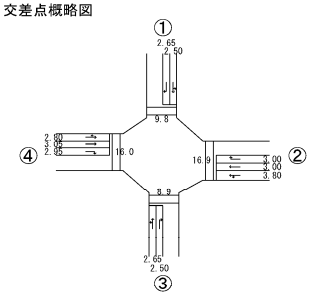
※ $N = KER \times \frac{3,600}{C}$

Ｎ：１時間で右折車が交差点内に滞留する台数

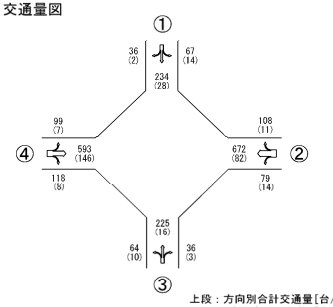
※＊：交通容量(台／実１時間)

①：至　阿久和
②：至　戸塚駅
③：至　原宿
④：至　長後

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

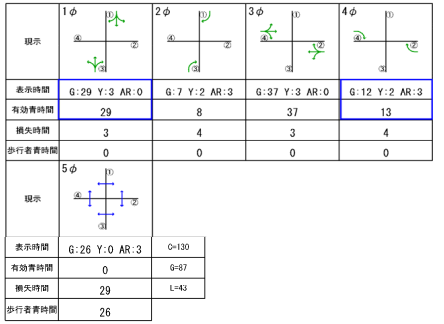


図 51-5（2）　工事中（第２期）交通量交差点需要率（No.1（立場）：平日ピーク時　7：45～8：45）

（評価書に追加します。信号現示調整前の交差点需要率との比較において、数値に変更が生じている箇所を■・□で示しています。なお、評価書では、黒字とします。）

工事中（第２期）交通量交差点需要率（No.5（深谷）：平日ピーク時　17：00～18：00）

交差点名		05深谷交差点								
流入部		①		②		③			④	
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	1	1	1	1	1
飽和交通流率の基本値	ＳＢ	1,539	1,618	1,779	1,984	1,800	1,752	1,767	2,000	1,800
車線幅員による補正率	αｗ	1.000	1.000	1.000	1.000	0.950	1.000	1.000	1.000	1.000
（車線幅員）	ｍ	(3.05)	(2.95)	(3.15)	(3.05)	(2.80)	(3.00)	(2.80)	(3.40)	(2.95)
縦断勾配による補正率	αＧ	0.945	0.945	0.825	0.825	0.950	0.950	0.950	0.785	0.785
（縦断勾配）	％	(2.10)	(2.10)	(4.50)	(4.50)	(-6.00)	(-6.00)	(-6.00)	(5.30)	(5.30)
大型車混入による補正率	αＴ	0.965	0.930	0.954	0.947	0.916	0.962	0.958	0.955	0.903
（大型車混入率）	％	(5.17)	(10.81)	(6.90)	(7.95)	(13.08)	(5.69)	(6.25)	(6.73)	(15.41)
左折車混入による補正率	αＬＴ	0.980							0.964	
（左折率）	Ｌ％	(8.1)							(14.8)	
（歩行者による低減率）	ｆｐ	0.130		0.130					0.130	
（有効青時間）	秒	44		43					39	
（歩行者用青時間）	秒	41		40					36	
横断歩行者による補正率	αＬ			0.879		1.000				
右折車混入による補正率	αＲＴ				0.964					
（右折率）	Ｒ％				(33.8)					
（右折車の通過確率）	ｆ				1.000					
（有効青時間）	秒				43					
（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					2(45)					
飽和交通流率	ＳＡ	1,375	1,422	1,231	1,494	1,488	1,601	1,608	1,445	1,276
設計交通量	ｑ	406 (33+373)	37	116	302 (200+102)	344	439	112	223 (33+190)	279
右折補正交通量	ｑＲ－Ｎ									
交差点流入部の需要率	ρ	0.295	0.026	0.094	0.202	0.231	0.274	0.070	0.154	0.219

		現示の需要率	交差点の需要率
必要現示率	1φ	0.202	0.798
	2φ	0.231	
	3φ	0.295	
	4φ	0.070	
		サイクル長(秒)	
有効青時間(秒)	1φ	160	
	2φ		
	3φ		
	4φ		

信号青時間比	Ｇ／Ｃ	44/160	14/160	43/160	43/160	39/160	44/160	14/160	39/160	39/160
可能交通容量	Ｃｉ	378	124	331	402	363	440	141	352	311
交通容量比	ｑ／Ｃｉ	1.074	0.298	0.350	0.751	0.948	0.998	0.794	0.634	0.897
交通処理案のチェック		ＮＧ	ＯＫ	ＯＫ	ＯＫ	ＯＫ	ＯＫ	ＯＫ	ＯＫ	ＯＫ
滞留長	Ｌｓ(ｍ)	170.8	24.1	59.2	130.4	155.6	185.6	57.1	95.2	128.8

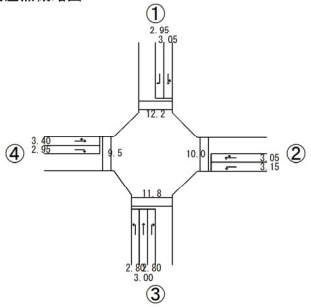
※ N = KER × 3,600 / C

N：１時間で右折車が交差点内に滞留する台数

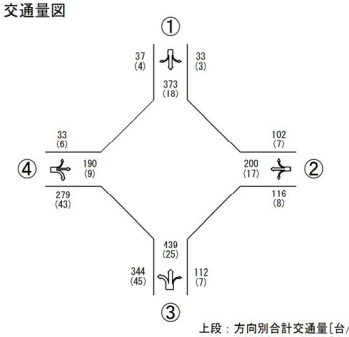
※＊：交通容量(台／実１時間)

①：至　泉
②：至　阿久和
③：至　原宿
④：至　国道467号

交差点概略図

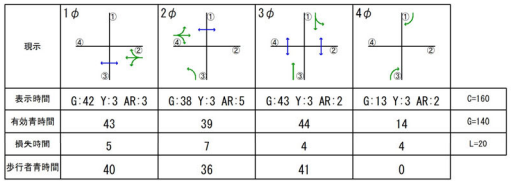


交通量図



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



	1φ	2φ	3φ	4φ	
表示時間	G:42 Y:3 AR:3	G:38 Y:3 AR:5	G:43 Y:3 AR:2	G:13 Y:3 AR:2	C=160
有効青時間	43	39	44	14	G=140
損失時間	5	7	4	4	L=20
歩行者青時間	40	36	41	0	

図 51-6（1）　工事中（第２期）交通量交差点需要率（No.5（深谷）：平日ピーク時　17：00～18：00）

（準備書　資料編　p.資 2.4-396）

この資料は審査会用に作成したものです。審査の過程で変更されることもありますので、取扱いにご注意願います。

工事中（第２期）交通量交差点需要率（No.5（深谷）：平日ピーク時　17：00～18：00）

交差点名		05_深谷交差点								
流入部		①		②		③			④	
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	1	1	1	1	1
飽和交通流率の基本値	S B	1,539	1,618	1,779	1,984	1,800	1,752	1,767	2,000	1,800
車線幅員による補正率	α w	1.000	1.000	1.000	1.000	0.950	1.000	1.000	1.000	1.000
（車線幅員）	m	(3.05)	(2.95)	(3.15)	(3.05)	(2.80)	(3.00)	(2.80)	(3.40)	(2.95)
縦断勾配による補正率	α G	0.945	0.945	0.825	0.825	0.950	0.950	0.950	0.785	0.785
（縦断勾配）	%	(2.10)	(2.10)	(4.50)	(4.50)	(-6.00)	(-6.00)	(-6.00)	(5.30)	(5.30)
大型車混入による補正率	α T	0.965	0.930	0.954	0.947	0.916	0.962	0.958	0.955	0.903
（大型車混入率）	%	(5.17)	(10.81)	(6.90)	(7.95)	(13.08)	(5.69)	(6.25)	(6.73)	(15.41)
左折車混入による補正率	α L T	0.980							0.964	
（左折率）	L %	(8.1)							(14.8)	
（歩行者による低減率）	f p	0.130		0.130					0.130	
（有効青時間）	秒	48		39					39	
（歩行者用青時間）	秒	45		36					36	
横断歩行者による補正率	α L			0.880		1.000				
右折車混入による補正率	α R T				0.964					
（右折率）	R %				(33.8)					
（右折車の通過確率）	f				1.000					
（有効青時間）	秒				39					
（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					2(45)					
飽和交通流率	S A	1,375	1,422	1,232	1,494	1,488	1,601	1,608	1,445	1,276
設計交通量	q	406 (33+373)	37	116	302 (200+102)	344	439	112	223 (33+190)	279
右折補正交通量	q R－N									
交差点流入部の需要率	ρ	0.295	0.026	0.094	0.202	0.231	0.274	0.070	0.154	0.219

		現示の需要率	交差点の需要率
必要現示率	1φ	0.202	0.798
	2φ	0.231	
	3φ	0.295	
	4φ	0.070	
		サイクル長(秒)	
有効青時間(秒)	1φ		
	2φ		
	3φ	48	
	4φ		
		160	

信号青時間比	G／C	48/160	14/160	39/160	39/160	39/160	48/160	14/160	39/160	39/160
可能交通容量	C i	413	124	300	364	363	480	141	352	311
交通容量比	q／C i	0.983	0.298	0.387	0.830	0.948	0.915	0.794	0.634	0.897
交通処理案のチェック		OK	OK	OK	OK	OK	OK	OK	OK	OK
滞留長	L s (m)	170.8	24.1	59.2	130.4	155.6	185.6	57.1	95.2	128.8

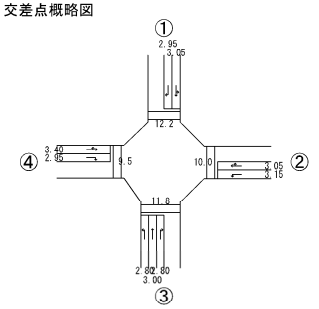
※ N = KER × $\frac{3,600}{C}$

N：１時間で右折車が交差点内に滞留する台数

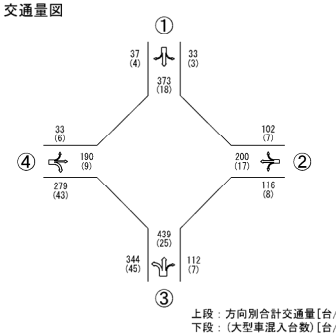
※ ＊：交通容量(台／実１時間)

①：至　泉
②：至　阿久和
③：至　原宿
④：至　国道467号

交差点概略図

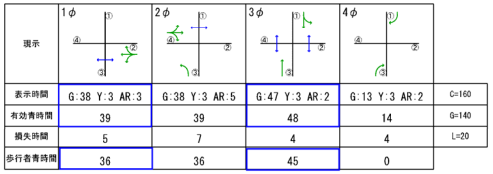


交通量図



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



	1φ	2φ	3φ	4φ	
表示時間	G:38 Y:3 AR:3	G:38 Y:3 AR:5	G:47 Y:3 AR:2	G:13 Y:3 AR:2	C=160
有効青時間	39	39	48	14	G=140
損失時間	5	7	4	4	L=20
歩行者青時間	36	36	45	0	

図 51-6（2）　工事中（第２期）交通量交差点需要率（No.5（深谷）：平日ピーク時　17：00～18：00）

（評価書に追加します。信号現示調整前の交差点需要率との比較において、数値に変更が生じている箇所を■・□で示しています。なお、評価書では、黒字とします。）

この資料は審査会用に作成したものです。審査の過程で変更されることもありますので、取扱いにご注意願います。

この資料は審査会用に作成したものです。審査の過程で変更されることもありますので、取扱いにご注意願います。

将来一般交通量交差点需要率（No.2（高砂苑バス停）：平日ピーク時　17：30～18：30）

交差点名			02高砂苑バス停交差点				
流入部			①	②	③		
車線の種類			左折・直進	左折・右折	直進・右折		
車線数			1	1	1		
飽和交通流率の基本値	ＳＢ		1,422	1,800	1,285		
車線幅員による補正率	αｗ		1.000	0.950	1.000		
（車線幅員）	ｍ		(3.30)	(2.50)	(3.10)		
縦断勾配による補正率	αＣ		1.000	0.880	1.000		
（縦断勾配）	%		(0.20)	(3.40)	(0.90)		
大型車混入による補正率	αＴ		0.982	1.000	0.981		
（大型車混入率）	%		(2.57)	(0.00)	(2.70)		
左折車混入による補正率	αＬＴ		0.948				
（左折率）	Ｌ%		(17.3)				
（歩行者による低減率）	ｆｐ		0.180	0.180			
（有効青時間）	秒		55	25			
（歩行者用青時間）	秒		51	21			
横断歩行者による補正率	αＬ			0.849			
右折車混入による補正率	αＲＴ			1.000	0.998		
（右折率）	Ｒ%			(91.9)	(0.3)		
（右折車の通過確率）	ｆ			1.000	0.687		
（有効青時間）	秒			25	55		
（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					2(80)		
飽和交通流率	ＳＡ		1,324	1,278	1,258		
設計交通量	ｑ		428 (74+354)	62 (5+57)	371 (370+1)		
右折補正交通量	ｑＲ－Ｎ						
交差点流入部の需要率	ρ		0.323	0.049	0.295	現示の需要率	交差点の需要率
必要現示率		1φ	0.323		0.295	0.323	0.372
		2φ		0.049		0.049	
有効青時間(秒)		1φ	55		55	サイクル長(秒)	
		2φ		25		90	
信号青時間比	Ｇ／Ｃ		55/90	25/90	55/90		
可能交通容量	Ｃｉ		809	355	769		
交通容量比	ｑ／Ｃｉ		0.529	0.175	0.482		
交通処理案のチェック			ＯＫ	ＯＫ	ＯＫ		
滞留長	Ｌｓ(m)		98.8	20.5	88.0		

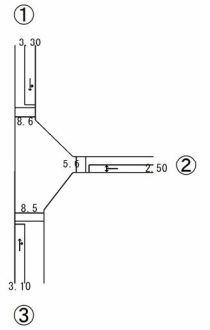
※ $N = KER \times \frac{3,600}{C}$

N：１時間で右折車が交差点内に滞留する台数

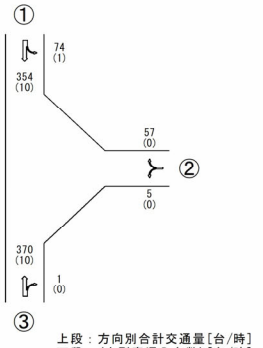
※＊：交通容量(台／実１時間)

①：至　阿久和
②：至　汲沢中学校
③：至　原宿

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

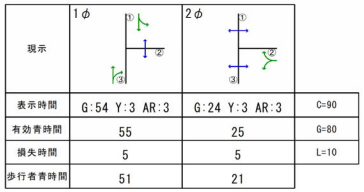


図 51-7（1）　将来一般交通量交差点需要率（No.2（高砂苑バス停）：平日ピーク時　17：30～18：30）

（準備書　資料編　p.資 2.4-399）

将来一般交通量交差点需要率（No.2（高砂苑バス停）：平日ピーク時　17：30～18：30）

交差点名			02高砂苑バス停交差点									
流入部			①		②		③		④			
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	1	1	1	1		
飽和交通流率の基本値	S B		2,000	1,800	2,000	1,800	2,000	1,800	2,000	1,800		
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		
（車線幅員）	m		(3.00)	(3.00)	(3.00)	(3.00)	(3.00)	(3.00)	(3.00)	(3.00)		
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	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		0.982	0.981	1.000	1.000	0.981	1.000	0.981	1.000		
（大型車混入率）	%		(2.57)	(2.78)	(0.00)	(0.00)	(2.70)	(0.00)	(2.78)	(0.00)		
左折車混入による補正率	α L T		0.963		0.806		1.000		0.806			
（左折率）	L %		(17.3)				(0.0)					
（歩行者による低減率）	f p		0.150		0.150		0.150		0.150			
（有効青時間）	秒		15		22		15		22			
（歩行者用青時間）	秒		10		17		10		17			
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											
（右折率）	R %											
（右折車の通過確率）	f			0.674				0.687				
（有効青時間）	秒			15				15				
（現示変り目のさばけ台数増分）				2(102)				2(102)				
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		1,891	1,766	1,612	1,800	1,962	1,800	1,581	1,800		
設計交通量	q		428	36	5	57	370	1	36	0		
			(74+354)		(5+0)		(0+370)		(36+0)			
右折補正交通量	q R－N			0				0				
交差点流入部の需要率	ρ		0.226	0.000	0.003	0.032	0.189	0.000	0.023	0.000	現示の需要率	交差点の需要率
必要現示率		1φ	0.226				0.189				0.226	0.258
		2φ		0.000				0.000			0.000	
		3φ			0.003	0.032			0.023	0.000	0.032	
		4φ				****				****	****	
有効青時間(秒)		1φ	15				15				サイクル長(秒)	
		2φ		16				16			70	
		3φ			22	22			22	22		
		4φ				5				5		
信号青時間比	G／C		15/70	16/70	22/70	27/70	15/70	16/70	22/70	27/70		
可能交通容量	C i		405	549	507	694	420	569	497	694		
交通容量比	q／C i		1.057	0.066	0.010	0.082	0.881	0.002	0.072	0.000		
交通処理案のチェック			NG	OK	OK	OK	OK	OK	OK	OK		
滞留長	L s (m)		80.9	9.5	1.3	14.6	73.1	0.3	9.5	0.0		

※ N ＝ KER ×$\frac{3,600}{C}$

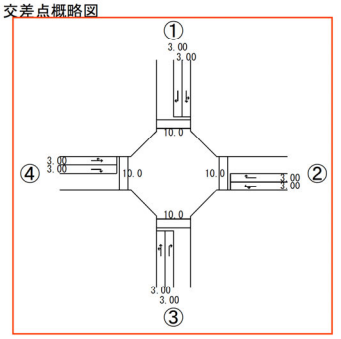
N ： 1時間で右折車が交差点内に滞留する台数

※ ＊ ： 交通容量(台／実1時間)

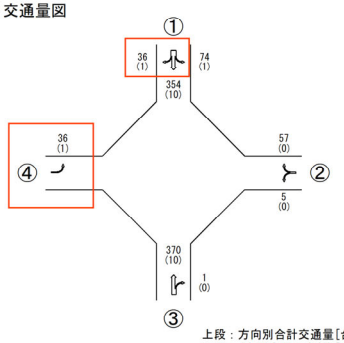
※ **** ： 連続で使用する現示

①：至　阿久和
②：至　汲沢中学校
③：至　原宿
④：至　環状4号

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	3φ	4φ	
表示時間	G:15 Y:2 AR:0	G:16 Y:2 AR:2	G:22 Y:2 AR:0	G:5 Y:2 AR:2	C=70
有効青時間	15	16	22	5	G=58
損失時間	2	4	2	4	L=12
歩行者青時間	10	0	17	0	

図 51-7（2）　将来一般交通量交差点需要率（No.2（高砂苑バス停）：平日ピーク時　17：30～18：30）

（■・□：準備書からの変更箇所）

この資料は審査会用に作成したものです。審査の過程で変更されることもありますので、取扱いにご注意願います。

将来一般交通量交差点需要率（No.3（通信隊東側）：平日ピーク時　17：30～18：30）

交差点名			03通信隊東側交差点		
流入部			①	②	③
車線の種類			左折・直進	左折・右折	直進・右折
車線数			1	1	1
飽和交通流率の基本値	ＳＢ		1,536	1,691	1,749
車線幅員による補正率	αｗ		1.000	0.950	0.950
（車線幅員）	ｍ		(3.20)	(2.90)	(2.75)
縦断勾配による補正率	αＧ		1.000	0.975	1.000
（縦断勾配）	%		(0.30)	(1.50)	(0.40)
大型車混入による補正率	αＴ		0.981	0.984	0.974
（大型車混入率）	%		(2.72)	(2.38)	(3.75)
左折車混入による補正率	αＬＴ		0.996		
（左折率）	Ｌ%		(1.4)		
（歩行者による低減率）	ｆｐ		0.150	0.150	
（有効青時間）	秒		73	22	
（歩行者用青時間）	秒		69	18	
横断歩行者による補正率	αＬ			0.877	
右折車混入による補正率	αＲＴ			1.000	0.903
（右折率）	Ｒ%			(7.1)	(15.2)
（右折車の通過確率）	ｆ			1.000	0.680
（有効青時間）	秒			22	73
（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					2(68)
飽和交通流率	ＳＡ		1,501	1,352	1,461
設計交通量	ｑ		367 (5+362)	42 (39+3)	427 (362+65)
右折補正交通量	ｑＲ－Ｎ				
交差点流入部の需要率	ρ		0.245	0.031	0.292
必要現示率		1φ	0.245		0.292
		2φ		0.031	
有効青時間(秒)		1φ	73		73
		2φ		22	
信号青時間比	Ｇ／Ｃ		73/105	22/105	73/105
可能交通容量	Ｃｉ		1,044	283	1,016
交通容量比	ｑ／Ｃｉ		0.352	0.148	0.420
交通処理案のチェック			ＯＫ	ＯＫ	ＯＫ
滞留長	Ｌｓ(m)		99.0	16.6	116.3

現示の需要率	交差点の需要率
0.292	0.323
0.031	
サイクル長(秒)	
105	

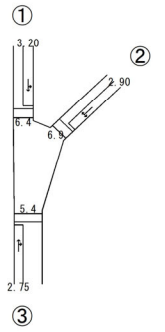
※ $N = KER \times \frac{3,600}{C}$

Ｎ：１時間で右折車が交差点内に滞留する台数

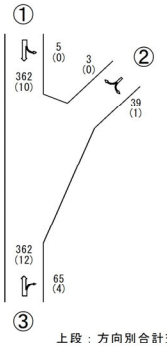
※＊：交通容量(台／実１時間)

①：至　阿久和
②：至　汲沢中学校
③：至　原宿

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

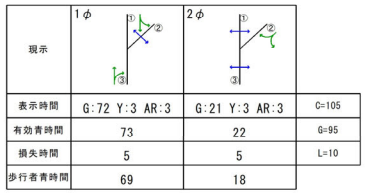


図 51-8（1）　将来一般交通量交差点需要率（No.3（通信隊東側）：平日ピーク時　17：30～18：30）

（準備書　資料編　p.資 2.4-400）

この資料は審査会用に作成したものです。審査の過程で変更されることもありますので、取扱いにご注意願います。

将来一般交通量交差点需要率（No.3（通信隊東側）：平日ピーク時　17：30～18：30）

交差点名			03通信隊東側交差点									
流入部			①		②		③		④			
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	1	1	1	1		
飽和交通流率の基本値	ＳＢ		2,000	1,800	2,000	1,800	2,000	1,800	2,000	1,800		
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	1.000		
（車線幅員）	ｍ		(3.00)	(3.00)	(3.00)	(3.00)	(3.00)	(3.00)	(3.00)	(3.00)		
縦断勾配による補正率	αＧ		1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000		
（縦断勾配）	%		(0.00)	(0.00)	(0.00)	(0.00)	(0.00)	(0.00)	(0.00)	(0.00)		
大型車混入による補正率	αＴ		0.981	1.000	0.982	1.000	0.978	0.959	1.000	0.981		
（大型車混入率）	%		(2.72)	(0.00)	(2.56)	(0.00)	(3.27)	(6.15)	(0.00)	(2.78)		
左折車混入による補正率	αＬＴ		0.997		0.806		0.981		1.000			
（左折率）	Ｌ%		(1.4)				(9.0)		(0.0)			
（歩行者による低減率）	ｆｐ		0.150		0.150		0.150		0.150			
（有効青時間）	秒		15		22		15		22			
（歩行者用青時間）	秒		10		17		10		17			
横断歩行者による補正率	αＬ											
右折車混入による補正率	αＲＴ											
（右折率）	Ｒ%											
（右折車の通過確率）	ｆ			0.680				0.680				
（有効青時間）	秒			15				15				
（現示変り目のさばけ台数増分）				2(102)				2(102)				
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		1,956	1,800	1,583	1,800	1,919	1,726	2,000	1,766		
設計交通量	ｑ		367	0	39	3	398	65	0	36		
			(5+362)		(39+0)		(36+362)		(0+0)			
右折補正交通量	ｑＲ－Ｎ			0				0				
交差点流入部の需要率	ρ		0.188	0.000	0.025	0.002	0.207	0.000	0.000	0.020	現示の需要率	交差点の需要率
必要現示率		1φ	0.188				0.207				0.207	0.232
		2φ		0.000				0.000			0.000	
		3φ			0.025	0.002			0.000	0.020	0.025	
		4φ				****				****	0.000	
有効青時間(秒)		1φ	15				15				サイクル長(秒)	
		2φ		16				16			70	
		3φ			22	22			22	22		
		4φ				5				5		
信号青時間比	Ｇ／Ｃ		15/70	16/70	22/70	27/70	15/70	16/70	22/70	27/70		
可能交通容量	Ｃｉ		419	563	498	694	411	545	629	681		
交通容量比	ｑ／Ｃｉ		0.876	0.000	0.078	0.004	0.968	0.119	0.000	0.053		
交通処理案のチェック			ＯＫ	ＯＫ	ＯＫ	ＯＫ	ＯＫ	ＯＫ	ＯＫ	ＯＫ		
滞留長	Ｌｓ(m)		73.0	0.0	10.3	0.8	77.7	17.7	0.0	9.5		

※ Ｎ － ＫＥＲ ×$\frac{3,600}{C}$

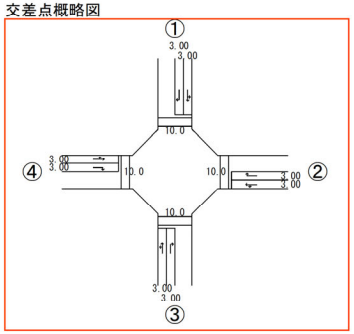
Ｎ：１時間で右折車が交差点内に滞留する台数

※ ＊：交通容量(台／実１時間)

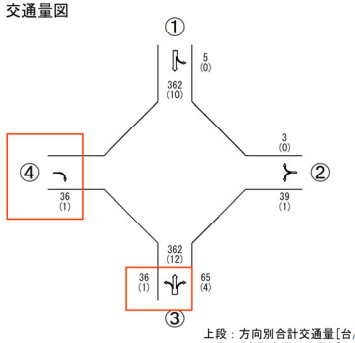
※ ****：連続で使用する現示

①：至　阿久和
②：至　汲沢中学校
③：至　原宿
④：至　環状4号

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	3φ	4φ	
表示時間	G:15 Y:2 AR:0	G:16 Y:2 AR:2	G:22 Y:2 AR:0	G:5 Y:2 AR:2	C=70
有効青時間	15	16	22	5	G=58
損失時間	2	4	2	4	l=12
歩行者青時間	10	0	17	0	

図 51-8（2）将来一般交通量交差点需要率（No.3（通信隊東側）：平日ピーク時　17：30～18：30）

（■・□：準備書からの変更箇所）

この資料は審査会用に作成したものです。審査の過程で変更されることもありますので、取扱いにご注意願います。

この資料は審査会用に作成したものです。審査の過程で変更されることもありますので、取扱いにご注意願います。

将来一般交通量交差点需要率（No.4（深谷交番前）：平日ピーク時　17：30～18：30）

交差点名			04深谷交番前交差点		
流入部			①	②	③
車線の種類			左折・直進	左折・右折	直進・右折
車線数			1	1	1
飽和交通流率の基本値	ＳＢ		1,720	1,771	1,525
車線幅員による補正率	αｗ		0.950	0.950	0.950
（車線幅員）	ｍ		(2.50)	(2.80)	(2.50)
縦断勾配による補正率	αＧ		1.000	0.930	1.000
（縦断勾配）	％		(0.00)	(2.40)	(-0.10)
大型車混入による補正率	αＴ		0.981	0.982	0.979
（大型車混入率）	％		(2.73)	(2.62)	(3.13)
左折車混入による補正率	αＬＴ		0.894		
（左折率）	Ｌ％		(43.7)		
（歩行者による低減率）	ｆｐ		0.150	0.150	
（有効青時間）	秒		60	33	
（歩行者用青時間）	秒		54	28	
横断歩行者による補正率	αＬ			0.873	
右折車混入による補正率	αＲＴ			1.000	0.980
（右折率）	Ｒ％			(59.0)	(4.7)
（右折車の通過確率）	ｆ			1.000	0.788
（有効青時間）	秒			33	60
（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					2(68)
飽和交通流率	ＳＡ		1,433	1,341	1,390
設計交通量	ｑ		403 (176+227)	305 (125+180)	256 (244+12)
右折補正交通量	ｑＲ－Ｎ				
交差点流入部の需要率	ρ		0.281	0.227	0.184
必要現示率		1φ	0.281		0.184
		2φ		0.227	
有効青時間(秒)		1φ	60		60
		2φ		33	
信号青時間比	Ｇ／Ｃ		60/105	33/105	60/105
可能交通容量	Ｃｉ		819	421	794
交通容量比	ｑ／Ｃｉ		0.492	0.724	0.322
交通処理案のチェック			ＯＫ	ＯＫ	ＯＫ
滞留長	Ｌｓ(m)		108.7	85.4	75.8

現示の需要率	交差点の需要率
0.281	0.508
0.227	
サイクル長(秒)	
105	

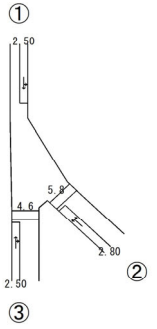
※ $N = KER \times \frac{3,600}{C}$

Ｎ：１時間で右折車が交差点内に滞留する台数

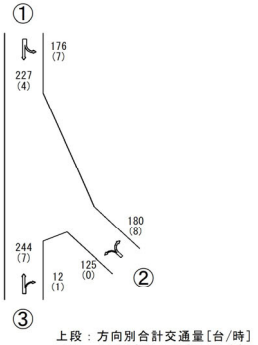
※＊：交通容量(台／実１時間)

①：至　阿久和
②：至　中村三差路
③：至　原宿

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	
表示時間	G:59 Y:3 AR:4	G:32 Y:3 AR:4	C=105
有効青時間	60	33	G=93
損失時間	6	6	L=12
歩行者青時間	54	28	

図 51-9（1）　将来一般交通量交差点需要率（No.4（深谷交番前）：平日ピーク時　17：30～18：30）

（準備書　資料編　p.資 2.4-401）

将来一般交通量交差点需要率（No.4（深谷交番前）：平日ピーク時　17：30～18：30）

交差点名		04深谷交番前交差点		
流入部		①	②	③
車線の種類		左折・直進	左折・右折	直進・右折
車線数		1	1	1
飽和交通流率の基本値	ＳＢ	1,720	1,771	1,525
車線幅員による補正率	αｗ	0.950	0.950	0.950
（車線幅員）	ｍ	(2.50)	(2.80)	(2.50)
縦断勾配による補正率	αＧ	1.000	0.930	1.000
（縦断勾配）	%	(0.00)	(2.40)	(-0.10)
大型車混入による補正率	αＴ	0.981	0.981	0.980
（大型車混入率）	%	(2.73)	(2.80)	(2.90)
左折車混入による補正率	αＬＴ	0.894		
（左折率）	Ｌ%	(43.7)		
（歩行者による低減率）	ｆｐ	0.150	0.150	
（有効青時間）	秒	60	33	
（歩行者用青時間）	秒	54	28	
横断歩行者による補正率	αＬ		0.873	
右折車混入による補正率	αＲＴ		1.000	0.980
（右折率）	Ｒ%		(61.1)	(4.3)
（右折車の通過確率）	ｆ		1.000	0.772
（有効青時間）	秒		33	60
（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				2(68)
飽和交通流率	ＳＡ	1,433	1,340	1,391
設計交通量	ｑ	439 (192+247)	321 (125+196)	276 (264+12)
右折補正交通量	ｑＲ－Ｎ			
交差点流入部の需要率	ρ	0.306	0.240	0.198
必要現示率	1φ	0.306		0.198
	2φ		0.240	
有効青時間(秒)	1φ	60		60
	2φ		33	
信号青時間比	Ｇ／Ｃ	60/105	33/105	60/105
可能交通容量	Ｃｉ	819	421	795
交通容量比	ｑ／Ｃｉ	0.536	0.762	0.347
交通処理案のチェック		ＯＫ	ＯＫ	ＯＫ
滞留長	Ｌｓ(m)	118.4	88.4	79.5

現示の需要率	交差点の需要率
0.306	0.546
0.240	
サイクル長(秒)	
105	

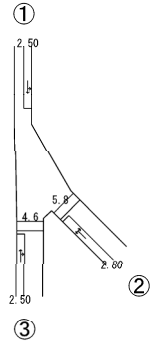
※ $N = KER \times \frac{3,600}{C}$

N：１時間で右折車が交差点内に滞留する台数

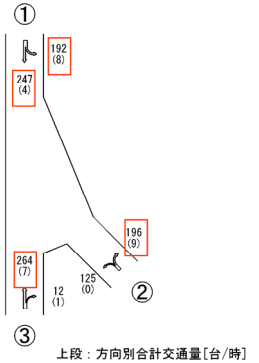
※＊：交通容量(台／実１時間)

①：至　阿久和
②：至　中村三差路
③：至　原宿

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	
表示時間	G:59 Y:3 AR:4	G:32 Y:3 AR:4	C=105
有効青時間	60	33	G=93
損失時間	6	6	L=12
歩行者青時間	54	28	

図 51-9（2）　将来一般交通量交差点需要率（No.4（深谷交番前）：平日ピーク時　17：30～18：30）

（■・□：準備書からの変更箇所）

この資料は審査会用に作成したものです。審査の過程で変更されることもありますので、取扱いにご注意願います。

この資料は審査会用に作成したものです。審査の過程で変更されることもありますので、取扱いにご注意願います。

将来一般交通量交差点需要率（No.2（高砂苑バス停）：休日ピーク時　14：30～15：30）

交差点名			02高砂苑バス停交差点				
流入部			①	②	③		
車線の種類			左折・直進	左折・右折	直進・右折		
車線数			1	1	1		
飽和交通流率の基本値	ＳＢ		1,461	1,718	1,431		
車線幅員による補正率	αｗ		1.000	0.950	1.000		
（車線幅員）	ｍ		(3.30)	(2.50)	(3.10)		
縦断勾配による補正率	αＧ		1.000	0.880	1.000		
（縦断勾配）	%		(0.20)	(3.40)	(0.90)		
大型車混入による補正率	αＴ		0.983	1.000	0.983		
（大型車混入率）	%		(2.42)	(0.00)	(2.48)		
左折車混入による補正率	αＬＴ		0.962				
（左折率）	Ｌ%		(11.1)				
（歩行者による低減率）	ｆｐ		0.210	0.210			
（有効青時間）	秒		51	19			
（歩行者用青時間）	秒		47	15			
横断歩行者による補正率	αＬ			0.834			
右折車混入による補正率	αＲＴ			1.000	0.989		
（右折率）	Ｒ%			(93.8)	(1.5)		
（右折車の通過確率）	ｆ			1.000	0.676		
（有効青時間）	秒			19	51		
（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）					2(90)		
Ｋ：台/サイクル							
飽和交通流率	ＳＡ		1,382	1,198	1,391		
設計交通量	ｑ		414	48	404		
			(46+368)	(3+45)	(398+6)		
右折補正交通量	ｑＲ－Ｎ						
交差点流入部の需要率	ρ		0.300	0.040	0.290	現示の需要率	交差点の需要率
必要現示率		1φ	0.300		0.290	0.300	0.340
		2φ		0.040		0.040	
有効青時間(秒)		1φ	51		51	サイクル長(秒)	
		2φ		19		80	
信号青時間比	Ｇ／Ｃ		51/80	19/80	51/80		
可能交通容量	Ｃｉ		881	285	887		
交通容量比	ｑ／Ｃｉ		0.470	0.168	0.455		
交通処理案のチェック			ＯＫ	ＯＫ	ＯＫ		
滞留長	Ｌｓ(m)		87.1	14.1	85.6		

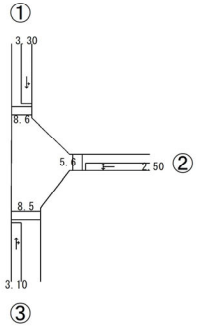
※ $N = KER \times \frac{3,600}{C}$

Ｎ：１時間で右折車が交差点内に滞留する台数

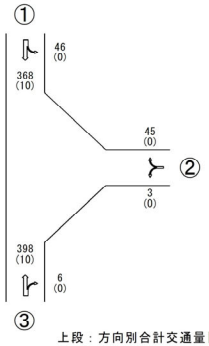
※＊：交通容量(台／実１時間)

①：至　阿久和
②：至　汲沢中学校
③：至　原宿

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

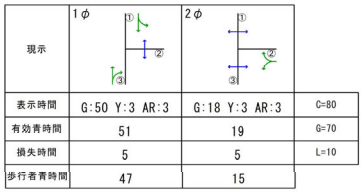


図 51-10（1）　将来一般交通量交差点需要率（No.2（高砂苑バス停）：休日ピーク時　14：30～15：30）

（準備書　資料編　p.資 2.4-404）

将来一般交通量交差点需要率（No.2（高砂苑バス停）：休日ピーク時　14：30～15：30）

交差点名		03通信隊東側交差点							
流入部		①		②		③		④	
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	1	1	1	1
飽和交通流率の基本値	S B	2,000	1,800	2,000	1,800	2,000	1,800	2,000	1,800
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
（車線幅員）	m	(3.00)	(3.00)	(3.00)	(3.00)	(3.00)	(3.00)	(3.00)	(3.00)
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	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	0.979	1.000	0.990	1.000	0.983	1.000	1.000	0.979
（大型車混入率）	%	(3.09)	(0.00)	(1.52)	(0.00)	(2.54)	(0.00)	(0.00)	(3.03)
左折車混入による補正率	α L T	0.997		0.806		0.977		1.000	
（左折率）	L %	(1.3)				(10.5)		(0.0)	
（歩行者による低減率）	f p	0.150		0.150		0.150		0.150	
（有効青時間）	秒	15		22		15		22	
（歩行者用青時間）	秒	10		17		10		17	
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								
（右折率）	R %								
（右折車の通過確率）	f		0.744				0.664		
（有効青時間）	秒		15				15		
（現示変り目のさばけ台数増分）			2(102)				2(102)		
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 Λ	1,952	1,800	1,596	1,800	1,921	1,800	2,000	1,762
設計交通量	q	388	0	66	15	315	38	0	33
		(5+383)		(66+0)		(33+282)		(0+0)	
右折補正交通量	q R－N		0				0		
交差点流入部の需要率	ρ	0.199	0.000	0.041	0.008	0.164	0.000	0.000	0.019

		現示の需要率	交差点の需要率
必要現示率	1φ	0.199	0.240
	2φ	0.000	
	3φ	0.041	
	4φ	0.000	

		サイクル長(秒)
有効青時間(秒)	1φ	70
	2φ	
	3φ	
	4φ	

必要現示率	1φ	0.199				0.164			
	2φ		0.000				0.000		
	3φ			0.041	0.008			0.000	0.019
	4φ				****				****
有効青時間(秒)	1φ	15				15			
	2φ		16				16		
	3φ			22	22			22	22
	4φ				5				5
信号青時間比	G／C	15/70	16/70	22/70	27/70	15/70	16/70	22/70	27/70
可能交通容量	C i	418	627	502	694	412	547	629	680
交通容量比	q／C i	0.928	0.000	0.131	0.022	0.765	0.069	0.000	0.049
交通処理案のチェック		OK	OK	OK	OK	OK	OK	OK	OK
滞留長	L s (m)	76.1	0.0	17.2	3.9	65.2	9.8	0.0	8.7

※ $N = KER \times \frac{3,600}{C}$

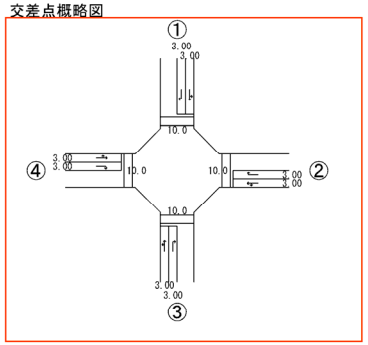
N：１時間で右折車が交差点内に滞留する台数

※ ＊：交通容量(台／実１時間)

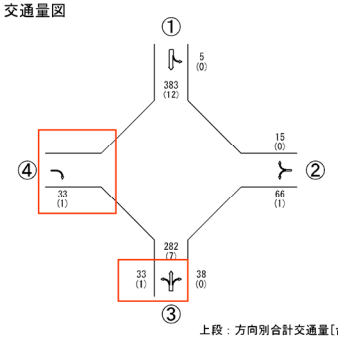
※ ****：連続で使用する現示

①：至　阿久和
②：至　汲沢中学校
③：至　原宿
④：至　環状4号

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

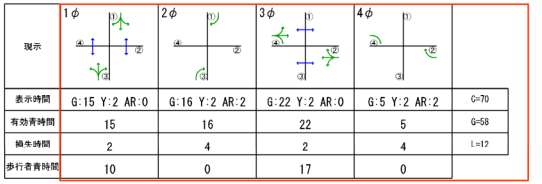


図 51-10（2）　将来一般交通量交差点需要率（No.2（高砂苑バス停）：休日ピーク時　14：30～15：30）

（■・□：準備書からの変更箇所）

この資料は審査会用に作成したものです。審査の過程で変更されることもありますので、取扱いにご注意願います。

将来一般交通量交差点需要率（No.3（通信隊東側）：休日ピーク時　11：30～12：30）

交差点名			03通信隊東側交差点				
流入部			①	②	③		
車線の種類			左折・直進	左折・右折	直進・右折		
車線数			1	1	1		
飽和交通流率の基本値	ＳＢ		1,289	1,656	1,601		
車線幅員による補正率	αｗ		1.000	0.950	0.950		
（車線幅員）	ｍ		(3.20)	(2.90)	(2.75)		
縦断勾配による補正率	αＧ		1.000	0.975	1.000		
（縦断勾配）	%		(0.30)	(1.50)	(0.40)		
大型車混入による補正率	αＴ		0.979	0.991	0.985		
（大型車混入率）	%		(3.09)	(1.23)	(2.19)		
左折車混入による補正率	αＬＴ		0.996				
（左折率）	Ｌ%		(1.3)				
（歩行者による低減率）	ｆｐ		0.180	0.180			
（有効青時間）	秒		58	22			
（歩行者用青時間）	秒		54	18			
横断歩行者による補正率	αＬ			0.853			
右折車混入による補正率	αＲＴ			1.000	0.903		
（右折率）	Ｒ%			(18.5)	(11.9)		
（右折車の通過確率）	ｆ			1.000	0.664		
（有効青時間）	秒			22	58		
（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）					2(80)		
Ｋ：台/サイクル							
飽和交通流率	ＳＡ		1,257	1,297	1,353		
設計交通量	ｑ		388 (5+383)	81 (66+15)	320 (282+38)		
右折補正交通量	ｑＲ－Ｎ						
交差点流入部の需要率	ρ		0.309	0.062	0.237	現示の需要率	交差点の需要率
必要現示率		1φ	0.309		0.237	0.309	0.371
		2φ		0.062		0.062	
有効青時間(秒)		1φ	58		58	サイクル長(秒)	
		2φ		22		90	
信号青時間比	Ｇ／Ｃ		58/90	22/90	58/90		
可能交通容量	Ｃｉ		810	317	872		
交通容量比	ｑ／Ｃｉ		0.479	0.256	0.367		
交通処理案のチェック			ＯＫ	ＯＫ	ＯＫ		
滞留長	Ｌｓ(m)		91.2	26.9	78.5		

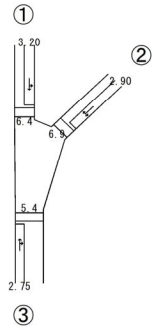
※ $N = KER \times \frac{3,600}{C}$

N ： １時間で右折車が交差点内に滞留する台数

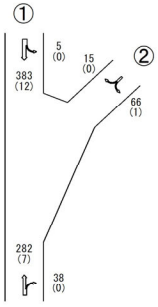
※＊： 交通容量(台／実１時間)

①: 至　阿久和
②: 至　汲沢中学校
③: 至　原宿

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

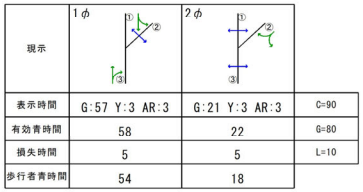


図 51-11（1）　将来一般交通量交差点需要率（No.3（通信隊東側）：休日ピーク時　11：30～12：30）

（準備書　資料編　p.資 2.4-405）

この資料は審査会用に作成したものです。審査の過程で変更されることもありますので、取扱いにご注意願います。

将来一般交通量交差点需要率（No.3（通信隊東側）：休日ピーク時　11：30～12：30）

交差点名			03通信隊東側交差点							
流入部			①		②		③		④	
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	1	1	1	1
飽和交通流率の基本値	S B		2,000	1,800	2,000	1,800	2,000	1,800	2,000	1,800
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
（車線幅員）	m		(3.00)	(3.00)	(3.00)	(3.00)	(3.00)	(3.00)	(3.00)	(3.00)
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	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		0.979	1.000	0.990	1.000	0.983	1.000	1.000	0.979
（大型車混入率）	%		(3.09)	(0.00)	(1.52)	(0.00)	(2.54)	(0.00)	(0.00)	(3.03)
左折車混入による補正率	α L T		0.997		0.806		0.977		1.000	
（左折率）	L %		(1.3)				(10.5)		(0.0)	
（歩行者による低減率）	f p		0.150		0.150		0.150		0.150	
（有効青時間）	秒		15		22		15		22	
（歩行者用青時間）	秒		10		17		10		17	
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									
（右折率）	R %									
（右折車の通過確率）	f			0.744				0.664		
（有効青時間）	秒			15				15		
（現示変り目のさばけ台数増分）				2(102)				2(102)		
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		1,952	1,800	1,596	1,800	1,921	1,800	2,000	1,762
設計交通量	q		388	0	66	15	315	38	0	33
			(5+383)		(66+0)		(33+282)		(0+0)	
右折補正交通量	q R－N			0				0		
交差点流入部の需要率	ρ		0.199	0.000	0.041	0.008	0.164	0.000	0.000	0.019
必要現示率		1φ	0.199				0.164			
		2φ		0.000				0.000		
		3φ			0.041	0.008			0.000	0.019
		4φ				****				****
有効青時間(秒)		1φ	15				15			
		2φ		16				16		
		3φ			22	22			22	22
		4φ				5				5
信号青時間比	G／C		15/70	16/70	22/70	27/70	15/70	16/70	22/70	27/70
可能交通容量	C i		418	627	502	694	412	547	629	680
交通容量比	q／C i		0.928	0.000	0.131	0.022	0.765	0.069	0.000	0.049
交通処理案のチェック			OK	OK	OK	OK	OK	OK	OK	OK
滞留長	L s (m)		76.1	0.0	17.2	3.9	65.2	9.8	0.0	8.7

現示の需要率	交差点の需要率
0.199	0.240
0.000	
0.041	
0.000	
サイクル長(秒)	
70	

※ N ＝ KER ×$\frac{3,600}{C}$

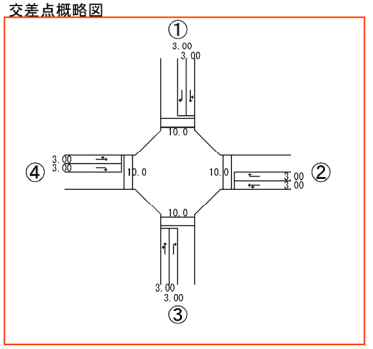
N ： 1時間で右折車が交差点内に滞留する台数

※ ＊： 交通容量(台／実1時間)

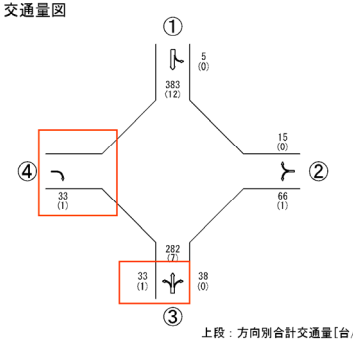
※ **** ： 連続で使用する現示

①：至　阿久和
②：至　汲沢中学校
③：至　原宿
④：至　湯状4号

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

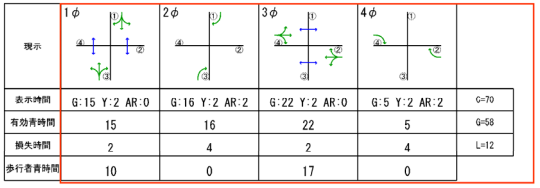


図 51-11（2）　将来一般交通量交差点需要率（No.3（通信隊東側）：休日ピーク時　11：30～12：30）

（■・□：準備書からの変更箇所）

この資料は審査会用に作成したものです。審査の過程で変更されることもありますので、取扱いにご注意願います。

この資料は審査会用に作成したものです。審査の過程で変更されることもありますので、取扱いにご注意願います。

将来一般交通量交差点需要率（No.4（深谷交番前）：休日ピーク時　11：30～12：30）

交差点名			04深谷交番前交差点				
流入部			①	②	③		
車線の種類			左折・直進	左折・右折	直進・右折		
車線数			1	1	1		
飽和交通流率の基本値	ＳＢ		1,434	1,710	1,303		
車線幅員による補正率	αｗ		0.950	0.950	0.950		
（車線幅員）	ｍ		(2.50)	(2.80)	(2.50)		
縦断勾配による補正率	αＧ		1.000	0.930	1.000		
（縦断勾配）	％		(0.00)	(2.40)	(-0.10)		
大型車混入による補正率	αＴ		0.979	0.982	0.994		
（大型車混入率）	％		(3.11)	(2.62)	(0.87)		
左折車混入による補正率	αＬＴ		0.899				
（左折率）	Ｌ％		(36.1)				
（歩行者による低減率）	ｆｐ		0.180	0.180			
（有効青時間）	秒		50	28			
（歩行者用青時間）	秒		44	23			
横断歩行者による補正率	αＬ			0.852			
右折車混入による補正率	αＲＴ			1.000	0.980		
（右折率）	Ｒ％			(64.9)	(3.5)		
（右折車の通過確率）	ｆ			1.000	0.756		
（有効青時間）	秒			28	50		
（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）					2(80)		
Ｋ：台/サイクル							
飽和交通流率	ＳＡ		1,199	1,264	1,206		
設計交通量	ｑ		418 (151+267)	191 (67+124)	229 (221+8)		
右折補正交通量	ｑＲ－Ｎ						
交差点流入部の需要率	ρ		0.349	0.151	0.190	現示の需要率	交差点の需要率
必要現示率		1φ	0.349		0.190	0.349	0.500
		2φ		0.151		0.151	
有効青時間(秒)		1φ	50		50	サイクル長(秒)	
		2φ		28		90	
信号青時間比	Ｇ／Ｃ		50/90	28/90	50/90		
可能交通容量	Ｃｉ		666	393	670		
交通容量比	ｑ／Ｃｉ		0.628	0.486	0.342		
交通処理案のチェック			ＯＫ	ＯＫ	ＯＫ		
滞留長	Ｌｓ(m)		97.0	53.5	60.6		

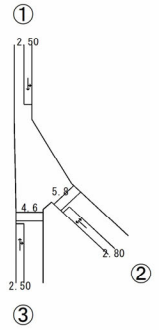
※ $N = KER \times \frac{3,600}{C}$

N ： １時間で右折車が交差点内に滞留する台数

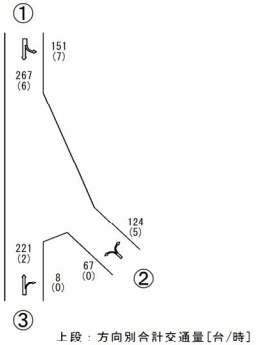
※＊： 交通容量(台／実１時間)

①：至　阿久和
②：至　中村三差路
③：至　原宿

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

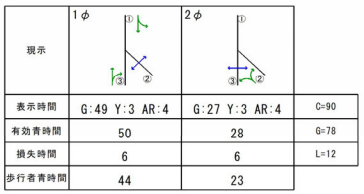


図 51-12（1）　将来一般交通量交差点需要率（No.4（深谷交番前）：休日ピーク時　11：30～12：30）

（準備書　資料編　p.資 2.4-406）

将来一般交通量交差点需要率（No.4（深谷交番前）：休日ピーク時　11：30～12：30）

交差点名			04深谷交番前交差点				
流入部			①	②	③		
車線の種類			左折・直進	左折・右折	直進・右折		
車線数			1	1	1		
飽和交通流率の基本値	ＳＢ		1,434	1,710	1,303		
車線幅員による補正率	αｗ		0.950	0.950	0.950		
（車線幅員）	ｍ		(2.50)	(2.80)	(2.50)		
縦断勾配による補正率	αＧ		1.000	0.930	1.000		
（縦断勾配）	%		(0.00)	(2.40)	(-0.10)		
大型車混入による補正率	αＴ		0.979	0.980	0.994		
（大型車混入率）	%		(3.08)	(2.94)	(0.79)		
左折車混入による補正率	αＬＴ		0.900				
（左折率）	Ｌ%		(36.0)				
（歩行者による低減率）	ｆｐ		0.180	0.180			
（有効青時間）	秒		50	28			
（歩行者用青時間）	秒		44	23			
横断歩行者による補止率	αＬ			0.852			
右折車混入による補正率	αＲＴ			1.000	0.980		
（右折率）	Ｒ%			(67.2)	(3.2)		
（右折車の通過確率）	ｆ			1.000	0.737		
（有効青時間）	秒			28	50		
（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					2(80)		
飽和交通流率	ＳＡ		1,200	1,261	1,206		
設計交通量	ｑ		455 (164+291)	204 (67+137)	253 (245+8)		
右折補正交通量	ｑＲ－Ｎ						
交差点流入部の需要率	ρ		0.379	0.162	0.210	現示の需要率	交差点の需要率
必要現示率		1φ	0.379		0.210	0.379	0.541
		2φ		0.162		0.162	
有効青時間(秒)		1φ	50		50	サイクル長(秒)	
		2φ		28		90	
信号青時間比	Ｇ／Ｃ		50/90	28/90	50/90		
可能交通容量	Ｃｉ		667	392	670		
交通容量比	ｑ／Ｃｉ		0.682	0.520	0.378		
交通処理案のチェック			ＯＫ	ＯＫ	ＯＫ		
滞留長	Ｌｓ(ｍ)		105.5	56.4	65.4		

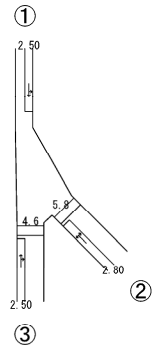
※ $N = KER \times \frac{3,600}{C}$

Ｎ：１時間で右折車が交差点内に滞留する台数

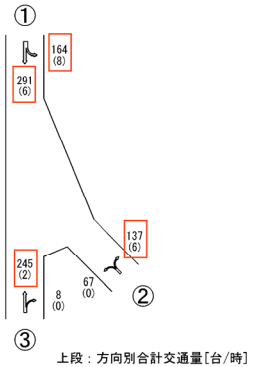
※＊：交通容量(台／実１時間)

①：至　阿久和
②：至　中村二差路
③：至　原宿

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	
表示時間	G:49 Y:3 AR:4	G:27 Y:3 AR:4	C=90
有効青時間	50	28	G=78
損失時間	6	6	L=12
歩行者青時間	44	23	

図 51-12（2）　将来一般交通量交差点需要率（No.4（深谷交番前）：休日ピーク時　11：30～12：30）

（■・□：準備書からの変更箇所）

この資料は審査会用に作成したものです。審査の過程で変更されることもありますので、取扱いにご注意願います。

この資料は審査会用に作成したものです。審査の過程で変更されることもありますので、取扱いにご注意願います。

将来一般交通量交差点需要率（No.2（高砂苑バス停）：混雑期ピーク時　11:30～12:30）

交差点名			02高砂苑バス停交差点				
流入部			①	②	③		
車線の種類			左折・直進	左折・右折	直進・右折		
車線数			1	1	1		
飽和交通流率の基本値	ＳＢ		1,477	1,718	1,431		
車線幅員による補正率	αｗ		1.000	0.950	1.000		
（車線幅員）	ｍ		(3.30)	(2.50)	(3.10)		
縦断勾配による補正率	αＧ		1.000	0.880	1.000		
（縦断勾配）	％		(0.20)	(3.40)	(0.90)		
大型車混入による補正率	αＴ		0.982	1.000	0.979		
（大型車混入率）	％		(2.60)	(0.00)	(3.14)		
左折車混入による補正率	αＬＴ		0.953				
（左折率）	Ｌ％		(13.7)				
（歩行者による低減率）	ｆｐ		0.210	0.210			
（有効青時間）	秒		51	19			
（歩行者用青時間）	秒		47	15			
横断歩行者による補正率	αＬ			0.834			
右折車混入による補正率	αＲＴ			1.000	0.993		
（右折率）	Ｒ％			(91.9)	(1.0)		
（右折車の通過確率）	ｆ			1.000	0.678		
（有効青時間）	秒			19	51		
（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					2(90)		
飽和交通流率	ＳＡ		1,382	1,198	1,391		
設計交通量	ｑ		423 (58+365)	62 (5+57)	287 (284+3)		
右折補正交通量	ｑＲ－Ｎ						
交差点流入部の需要率	ρ		0.306	0.052	0.206	現示の需要率	交差点の需要率
必要現示率		1φ	0.306		0.206	0.306	0.358
		2φ		0.052		0.052	
有効青時間(秒)		1φ	51		51	サイクル長(秒)	
		2φ		19		80	
信号青時間比	Ｇ／Ｃ		51/80	19/80	51/80		
可能交通容量	Ｃｉ		881	285	887		
交通容量比	ｑ／Ｃｉ		0.480	0.218	0.324		
交通処理案のチェック			ＯＫ	ＯＫ	ＯＫ		
滞留長	Ｌｓ(m)		88.5	18.2	67.5		

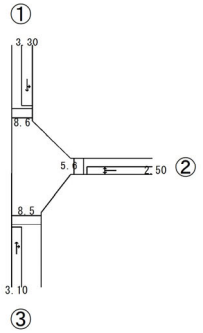
※ N = KER × $\frac{3,600}{C}$

N ： １時間で右折車が交差点内に滞留する台数

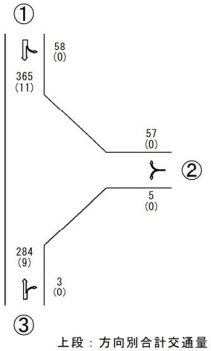
※＊： 交通容量(台／実１時間)

①: 至　阿久和
②: 至　汲沢中学校
③: 至　原宿

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

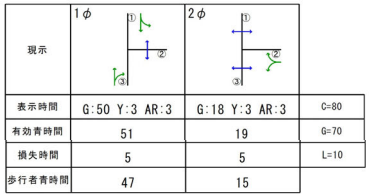


図 51-13（1）　将来一般交通量交差点需要率（No.2（高砂苑バス停）：混雑期ピーク時　11：30～12：30）

（準備書　資料編　p.資 2.4-409）

将来一般交通量交差点需要率（No.2（高砂苑バス停）：混雑期ピーク時　11:30～12:30）

交差点名			02高砂苑バス停交差点									
流入部			①		②		③		④			
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	1	1	1	1		
飽和交通流率の基本値	S B		2,000	1,800	2,000	1,800	2,000	1,800	2,000	1,800		
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		
（車線幅員）	m		(3.00)	(3.00)	(3.00)	(3.00)	(3.00)	(3.00)	(3.00)	(3.00)		
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	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		0.982	0.979	1.000	1.000	0.978	1.000	0.979	1.000		
（大型車混入率）	%		(2.60)	(3.03)	(0.00)	(0.00)	(3.17)	(0.00)	(3.03)	(0.00)		
左折車混入による補正率	α L T		0.971		0.806		1.000		0.806			
（左折率）	L %		(13.7)				(0.0)					
（歩行者による低減率）	f p		0.150		0.150		0.150		0.150			
（有効青時間）	秒		15		22		15		22			
（歩行者用青時間）	秒		10		17		10		17			
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											
（右折率）	R %											
（右折車の通過確率）	f			0.743				0.678				
（有効青時間）	秒			15				15				
（現示変り目のさばけ台数増分）				2(102)				2(102)				
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		1,907	1,762	1,612	1,800	1,956	1,800	1,578	1,800		
設計交通量	q		423 (58+365)	33	5 (5+0)	57	284 (0+284)	3	33 (33+0)	0		
右折補正交通量	q R－N			0				0				
交差点流入部の需要率	ρ		0.222	0.000	0.003	0.032	0.145	0.000	0.021	0.000	現示の需要率	交差点の需要率
必要現示率		1 φ	0.222				0.145				0.222	0.254
		2 φ		0.000				0.000			0.000	
		3 φ			0.003	0.032			0.021	0.000	0.032	
		4 φ				****				****	****	
有効青時間(秒)		1 φ	15				15				サイクル長(秒)	
		2 φ		16				16			70	
		3 φ			22	22			22	22		
		4 φ				5				5		
信号青時間比	G／C		15/70	16/70	22/70	27/70	15/70	16/70	22/70	27/70		
可能交通容量	C i		409	615	507	694	419	560	496	694		
交通容量比	q／C i		1.034	0.054	0.010	0.082	0.678	0.005	0.067	0.000		
交通処理案のチェック			NG	OK	OK	OK	OK	OK	OK	OK		
滞留長	L s (m)		80.5	8.7	1.3	14.6	60.5	0.8	8.7	0.0		

※ N ＝ KER ×$\frac{3,600}{C}$

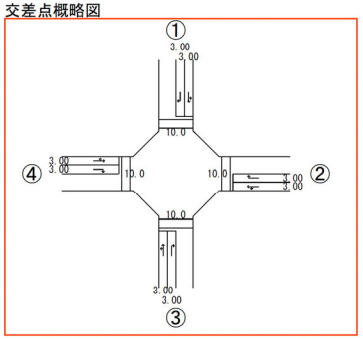
N ： 1時間で右折車が交差点内に滞留する台数

※ * ： 交通容量(台／実1時間)

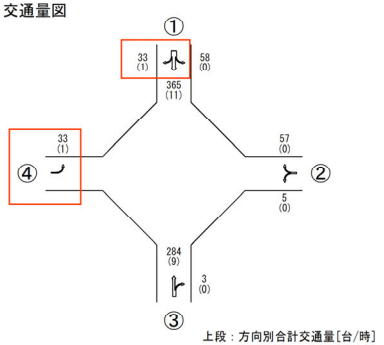
※ **** ： 連続で使用する現示

①: 至　阿久和
②: 至　汲沢中学校
③: 至　原宿
④: 至　環状4号

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

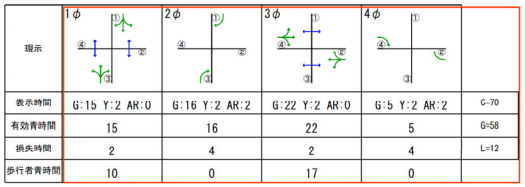


図 51-13 (2)　将来一般交通量交差点需要率（No.2（高砂苑バス停）：混雑期ピーク時　11：30～12：30）

（■・□：準備書からの変更箇所）

この資料は審査会用に作成したものです。審査の過程で変更されることもありますので、取扱いにご注意願います。

この資料は審査会用に作成したものです。審査の過程で変更されることもありますので、取扱いにご注意願います。

将来一般交通量交差点需要率（No.3（通信隊東側）：混雑期ピーク時　11:30～12:30）

交差点名			03通信隊東側交差点				
流入部			①	②	③		
車線の種類			左折・直進	左折・右折	直進・右折		
車線数			1	1	1		
飽和交通流率の基本値	ＳＢ		1,289	1,656	1,601		
車線幅員による補正率	αｗ		1.000	0.950	0.950		
（車線幅員）	ｍ		(3.20)	(2.90)	(2.75)		
縦断勾配による補正率	αＧ		1.000	0.975	1.000		
（縦断勾配）	%		(0.30)	(1.50)	(0.40)		
大型車混入による補正率	αＴ		0.979	0.991	0.985		
（大型車混入率）	%		(3.09)	(1.23)	(2.19)		
左折車混入による補正率	αＬＴ		0.996				
（左折率）	Ｌ%		(1.3)				
（歩行者による低減率）	ｆｐ		0.180	0.180			
（有効青時間）	秒		58	22			
（歩行者用青時間）	秒		54	18			
横断歩行者による補正率	αＬ			0.853			
右折車混入による補正率	αＲＴ			1.000	0.903		
（右折率）	Ｒ%			(18.5)	(11.9)		
（右折車の通過確率）	ｆ			1.000	0.664		
（有効青時間）	秒			22	58		
（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）					2(80)		
Ｋ：台/サイクル							
飽和交通流率	ＳＡ		1,257	1,297	1,353		
設計交通量	ｑ		388	81	320		
			(5+383)	(66+15)	(282+38)		
右折補正交通量	ｑＲ－Ｎ						
交差点流入部の需要率	ρ		0.309	0.062	0.237	現示の需要率	交差点の需要率
必要現示率		1φ	0.309		0.237	0.309	0.371
		2φ		0.062		0.062	
有効青時間(秒)		1φ	58		58	サイクル長(秒)	
		2φ		22		90	
信号青時間比	Ｇ／Ｃ		58/90	22/90	58/90		
可能交通容量	Ｃｉ		810	317	872		
交通容量比	ｑ／Ｃｉ		0.479	0.256	0.367		
交通処理案のチェック			ＯＫ	ＯＫ	ＯＫ		
滞留長	Ｌｓ(m)		91.2	26.9	78.5		

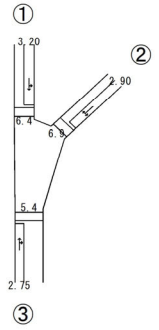
※ $N = KER \times \frac{3,600}{C}$

N ： １時間で右折車が交差点内に滞留する台数

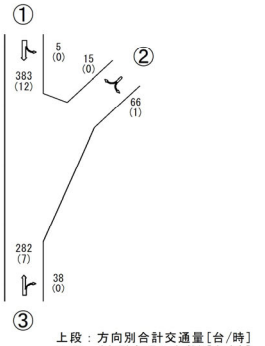
※ ＊ ： 交通容量(台／実１時間)

①：至　阿久和
②：至　汲沢中学校
③：至　原宿

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	
表示時間	G:57 Y:3 AR:3	G:21 Y:3 AR:3	C=90
有効青時間	58	22	G=80
損失時間	5	5	L=10
歩行者青時間	54	18	

図 51-14（1）　将来一般交通量交差点需要率（No.3（通信隊東側）：混雑期ピーク時　11：30～12：30）

（準備書　資料編　p.資 2.4-410）

将来一般交通量交差点需要率（No.3（通信隊東側）：混雑期ピーク時　11:30～12:30）

交差点名		03通信隊東側交差点									
流入部		①		②		③		④			
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	1	1	1	1		
飽和交通流率の基本値	S B	2,000	1,800	2,000	1,800	2,000	1,800	2,000	1,800		
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		
（車線幅員）	m	(3.00)	(3.00)	(3.00)	(3.00)	(3.00)	(3.00)	(3.00)	(3.00)		
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	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	0.979	1.000	0.990	1.000	0.983	1.000	1.000	0.979		
（大型車混入率）	%	(3.09)	(0.00)	(1.52)	(0.00)	(2.54)	(0.00)	(0.00)	(3.03)		
左折車混入による補正率	α L T	0.997		0.806		0.977		1.000			
（左折率）	L %	(1.3)				(10.5)		(0.0)			
（歩行者による低減率）	f p	0.150		0.150		0.150		0.150			
（有効青時間）	秒	15		22		15		22			
（歩行者用青時間）	秒	10		17		10		17			
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										
（右折率）	R %										
（右折車の通過確率）	f		0.744				0.664				
（有効青時間）	秒		15				15				
（現示変り目のさばけ台数増分）			2(102)				2(102)				
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	1,952	1,800	1,596	1,800	1,921	1,800	2,000	1,762		
設計交通量	q	388	0	66	15	315	38	0	33		
		(5+383)		(66+0)		(33+282)		(0+0)			
右折補正交通量	q R－N		0				0				
交差点流入部の需要率	ρ	0.199	0.000	0.041	0.008	0.164	0.000	0.000	0.019	現示の需要率	交差点の需要率
必要現示率	1φ	0.199				0.164				0.199	0.240
	2φ		0.000				0.000			0.000	
	3φ			0.041	0.008			0.000	0.019	0.041	
	4φ				****				****	0.000	
有効青時間(秒)	1φ	15				15				サイクル長(秒)	
	2φ		16				16			70	
	3φ			22	22			22	22		
	4φ				5				5		
信号青時間比	G／C	15/70	16/70	22/70	27/70	15/70	16/70	22/70	27/70		
可能交通容量	C i	418	627	502	694	412	547	629	680		
交通容量比	q／C i	0.928	0.000	0.131	0.022	0.765	0.069	0.000	0.049		
交通処理案のチェック		OK	OK	OK	OK	OK	OK	OK	OK		
滞留長	L s (m)	76.1	0.0	17.2	3.9	65.2	9.8	0.0	8.7		

※ N ＝ KER ×$\frac{3,600}{C}$

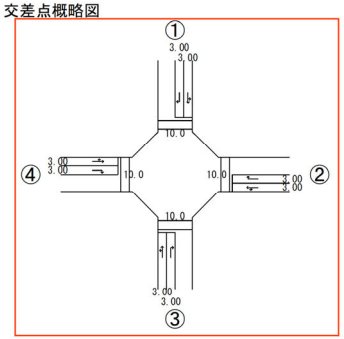
N ： 1時間で右折車が交差点内に滞留する台数

※ * ： 交通容量(台／実1時間)

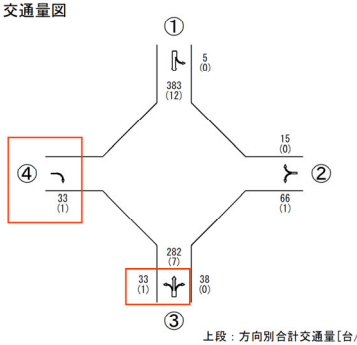
※ **** ： 連続で使用する現示

①: 至　阿久和
②: 至　汲沢中学校
③: 至　原宿
④: 至　環状4号

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	3φ	4φ	
表示時間	G:15 Y:2 AR:0	G:16 Y:2 AR:2	G:22 Y:2 AR:0	G:5 Y:2 AR:2	C=70
有効青時間	15	16	22	5	G=58
損失時間	2	4	2	4	L=12
歩行者青時間	10	0	17	0	

図 51-14 (2)　将来一般交通量交差点需要率（No.3（通信隊東側）：混雑期ピーク時　11：30～12：30）

（■・□：準備書からの変更箇所）

この資料は審査会用に作成したものです。審査の過程で変更されることもありますので、取扱いにご注意願います。

この資料は審査会用に作成したものです。審査の過程で変更されることもありますので、取扱いにご注意願います。

将来一般交通量交差点需要率（No.4（深谷交番前）：混雑期ピーク時　11:30～12:30）

交差点名			04深谷交番前交差点		
流入部			①	②	③
車線の種類			左折・直進	左折・右折	直進・右折
車線数			1	1	1
飽和交通流率の基本値	ＳＢ		1,434	1,710	1,303
車線幅員による補正率	αｗ		0.950	0.950	0.950
（車線幅員）	ｍ		(2.50)	(2.80)	(2.50)
縦断勾配による補正率	αＧ		1.000	0.930	1.000
（縦断勾配）	%		(0.00)	(2.40)	(-0.10)
大型車混入による補正率	αＴ		0.979	0.982	0.994
（大型車混入率）	%		(3.11)	(2.62)	(0.87)
左折車混入による補正率	αＬＴ		0.899		
（左折率）	Ｌ%		(36.1)		
（歩行者による低減率）	ｆｐ		0.180	0.180	
（有効青時間）	秒		50	28	
（歩行者用青時間）	秒		44	23	
横断歩行者による補正率	αＬ			0.852	
右折車混入による補正率	αＲＴ			1.000	0.980
（右折率）	Ｒ%			(64.9)	(3.5)
（右折車の通過確率）	ｆ			1.000	0.756
（有効青時間）	秒			28	50
（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					2(80)
飽和交通流率	ＳＡ		1,199	1,264	1,206
設計交通量	ｑ		418 (151+267)	191 (67+124)	229 (221+8)
右折補正交通量	ｑＲ－Ｎ				
交差点流入部の需要率	ρ		0.349	0.151	0.190
必要現示率		1φ	0.349		0.190
		2φ		0.151	
有効青時間(秒)		1φ	50		50
		2φ		28	
信号青時間比	Ｇ／Ｃ		50/90	28/90	50/90
可能交通容量	Ｃｉ		666	393	670
交通容量比	ｑ／Ｃｉ		0.628	0.486	0.342
交通処理案のチェック			ＯＫ	ＯＫ	ＯＫ
滞留長	Ｌｓ(ｍ)		97.0	53.5	60.6

現示の需要率	交差点の需要率
0.349	0.500
0.151	
サイクル長(秒)	
90	

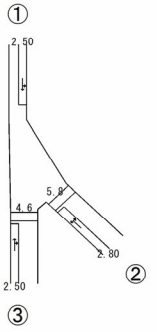
※ $N = KER \times \frac{3,600}{C}$

Ｎ：１時間で右折車が交差点内に滞留する台数

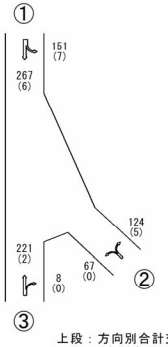
※＊：交通容量(台／実１時間)

①：至　阿久和
②：至　中村三差路
③：至　原宿

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

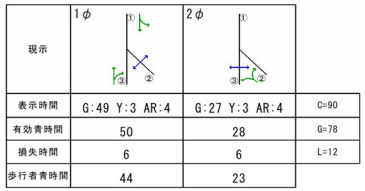


図 51-15（1）　将来一般交通量交差点需要率（No.4（深谷交番前）：混雑期ピーク時　11：30～12：30）

（準備書　資料編　p.資 2.4-411）

この資料は審査会用に作成したものです。審査の過程で変更されることもありますので、取扱いにご注意願います。

将来一般交通量交差点需要率（No.4（深谷交番前）：混雑期ピーク時　11:30～12:30）

交差点名			04深谷交番前交差点				
流入部			①	②	③		
車線の種類			左折・直進	左折・右折	直進・右折		
車線数			1	1	1		
飽和交通流率の基本値	ＳＢ		1,434	1,710	1,303		
車線幅員による補正率	αｗ		0.950	0.950	0.950		
（車線幅員）	ｍ		(2.50)	(2.80)	(2.50)		
縦断勾配による補正率	αＧ		1.000	0.930	1.000		
（縦断勾配）	%		(0.00)	(2.40)	(-0.10)		
大型車混入による補正率	αＴ		0.979	0.980	0.994		
（大型車混入率）	%		(3.08)	(2.94)	(0.79)		
左折車混入による補正率	αＬＴ		0.900				
（左折率）	Ｌ%		(36.0)				
（歩行者による低減率）	ｆｐ		0.180	0.180			
（有効青時間）	秒		50	28			
（歩行者用青時間）	秒		44	23			
横断歩行者による補止率	αＬ			0.852			
右折車混入による補正率	αＲＴ			1.000	0.980		
（右折率）	Ｒ%			(67.2)	(3.2)		
（右折車の通過確率）	ｆ			1.000	0.737		
（有効青時間）	秒			28	50		
（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					2(80)		
飽和交通流率	ＳＡ		1,200	1,261	1,206		
設計交通量	ｑ		455 (164+291)	204 (67+137)	253 (245+8)		
右折補正交通量	ｑＲ－Ｎ						
交差点流入部の需要率	ρ		0.379	0.162	0.210	現示の需要率	交差点の需要率
必要現示率		1φ	0.379		0.210	0.379	0.541
		2φ		0.162		0.162	
有効青時間(秒)		1φ	50		50	サイクル長(秒)	
		2φ		28		90	
信号青時間比	Ｇ／Ｃ		50/90	28/90	50/90		
可能交通容量	Ｃｉ		667	392	670		
交通容量比	ｑ／Ｃｉ		0.682	0.520	0.378		
交通処理案のチェック			ＯＫ	ＯＫ	ＯＫ		
滞留長	Ｌｓ(ｍ)		105.5	56.4	65.4		

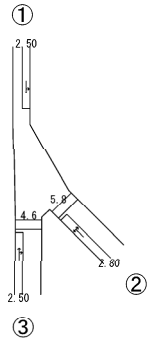
※ $N = KER \times \frac{3,600}{C}$

N：１時間で右折車が交差点内に滞留する台数

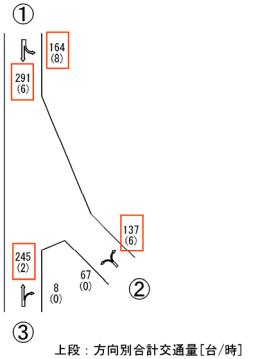
※＊：交通容量(台／実１時間)

①：至　阿久和
②：至　中村三差路
③：至　原宿

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	
表示時間	G:49 Y:3 AR:4	G:27 Y:3 AR:4	C=90
有効青時間	50	28	G=78
損失時間	6	6	L=12
歩行者青時間	44	23	

図 51-15（2）　将来一般交通量交差点需要率（No.4（深谷交番前）：混雑期ピーク時　11：30～12：30）

（■・□：準備書からの変更箇所）

この資料は審査会用に作成したものです。審査の過程で変更されることもありますので、取扱いにご注意願います。

将来交通量交差点需要率（No.1（立場）：平日ピーク時　7:45～8:45）

交差点名		01立場交差点										
流入部		①		②			③		④			
車線の種類		左折・直進	右折	左折・直進	直進	右折	左折・直進	右折	左折・直進	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	S B	1,637	1,800	1,496	1,490	1,551	1,537	1,800	1,677	1,341	1,551	
車線幅員による補正率	α w	0.950	0.950	1.000	1.000	1.000	0.950	0.950	0.950	1.000	1.000	
（車線幅員）	m	(2.50)	(2.65)	(3.80)	(3.00)	(3.00)	(2.65)	(2.50)	(2.80)	(3.05)	(2.95)	
縦断勾配による補正率	α G	1.000	1.000	0.995	0.995	0.995	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	
（縦断勾配）	%	(-0.40)	(-0.40)	(1.10)	(1.10)	(1.10)	(0.20)	(0.20)	(-0.80)	(-0.80)	(-0.80)	
大型車混入による補正率	α T	0.913	0.963	0.915	0.921	0.933	0.942	0.949	0.879	0.853	0.956	
（大型車混入率）	%	(13.55)	(5.56)	(13.26)	(12.20)	(10.19)	(8.72)	(7.69)	(19.60)	(24.62)	(6.56)	
左折車混入による補正率	α L T	0.977		0.977			0.976		0.969			
（左折率）	L %	(21.6)		(21.8)			(22.5)		(28.6)			
（歩行者による低減率）	f p											
（有効青時間）	秒											
（歩行者用青時間）	秒											
横断歩行者による補正率	α L											
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		0.785			0.544		0.776			0.508	
（有効青時間）	秒		27			37		27			37	
（現示変り目のさばけ台数増分）			2(55)			2(55)		2(55)			2(55)	
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	1,387	1,647	1,331	1,365	1,440	1,342	1,623	1,357	1,144	1,483	
設計交通量	q	310 (67+243)	36	754 (82+672)		108	298 (67+231)	39	692 (99+593)		122	
右折補正交通量	q R－N		0			0		0			10	
交差点流入部の需要率	ρ	0.224	0.000	0.280		0.000	0.222	0.000	0.277		0.007	

												現示の需要率	交差点の需要率
必要現示率	1φ	0.224					0.222					0.224	0.511
	2φ		0.000					0.000				0.000	
	3φ			0.280					0.277			0.280	
	4φ					0.000					0.007	0.007	
	5φ											0.000	
有効青時間(秒)	1φ	27					27					サイクル長(秒)	
	2φ		8					8				130	
	3φ			37					37				
	4φ					15					15		
	5φ												
信号青時間比	G／C	27/130	8/130	37/130		15/130	27/130	8/130	37/130		15/130		
可能交通容量	C i	288	243	767		285	279	243	712		283		
交通容量比	q／C i	1.076	0.148	0.983		0.379	1.068	0.160	0.972		0.431		
交通処理案のチェック		NG	OK	OK		OK	NG	OK	OK		OK		
滞留長	L s (m)	114.4	18.1	138.1		49.2	105.3	20.0	137.3		52.4		

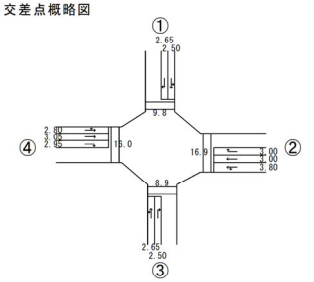
※ N = KER × $\frac{3,600}{C}$

N： 1時間で右折車が交差点内に滞留する台数

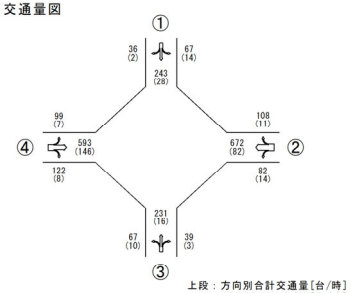
※ ＊： 交通容量(台／実１時間)

①: 至　阿久和
②: 至　戸塚駅
③: 至　原宿
④: 至　長後

交差点概略図

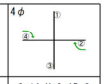


交通量図



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

	1φ	2φ	3φ	4φ
現示				
表示時間	G:27 Y:3 AR:0	G:7 Y:2 AR:3	G:37 Y:3 AR:0	G:14 Y:2 AR:3
有効青時間	27	8	37	15
損失時間	3	4	3	4
歩行者青時間	0	0	0	0

	5φ		
現示			
表示時間	G:26 Y:0 AR:3	C=130	
有効青時間	0	G=87	
損失時間	29	L=43	
歩行者青時間	26		

図 51-16（1）　将来交通量交差点需要率（No.1（立場）：平日ピーク時　7：45～8：45）

（準備書　資料編　p.資 2.4-414）

将来交通量交差点需要率（No.1（立場）：平日ピーク時　7:45～8:45）

交差点名		01立場交差点									
流入部		①		②			③		④		
車線の種類		左折・直進	右折	左折・直進	直進	右折	左折・直進	右折	左折・直進	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	S B	1,637	1,800	1,496	1,490	1,551	1,537	1,800	1,677	1,341	1,551
車線幅員による補正率	α w	0.950	0.950	1.000	1.000	1.000	0.950	0.950	0.950	1.000	1.000
（車線幅員）	m	(2.50)	(2.65)	(3.80)	(3.00)	(3.00)	(2.65)	(2.50)	(2.80)	(3.05)	(2.95)
縦断勾配による補正率	α G	1.000	1.000	0.995	0.995	0.995	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000
（縦断勾配）	%	(-0.40)	(-0.40)	(1.10)	(1.10)	(1.10)	(0.20)	(0.20)	(-0.80)	(-0.80)	(-0.80)
大型車混入による補正率	α T	0.913	0.963	0.915	0.921	0.933	0.942	0.949	0.879	0.853	0.956
（大型車混入率）	%	(13.55)	(5.56)	(13.26)	(12.20)	(10.19)	(8.72)	(7.69)	(19.60)	(24.62)	(6.56)
左折車混入による補正率	α L T	0.977		0.977			0.976		0.969		
（左折率）	L %	(21.6)		(21.8)			(22.5)		(28.6)		
（歩行者による低減率）	f p										
（有効青時間）	秒										
（歩行者用青時間）	秒										
横断歩行者による補正率	α L										
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		0.785			0.544		0.776			0.508
（有効青時間）	秒		30			37		30			37
（現示変り目のさばけ台数増分）			2(55)			2(55)		2(55)			2(55)
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	1,387	1,647	1,331	1,365	1,440	1,342	1,623	1,357	1,144	1,483
設計交通量	q	310 (67+243)	36	754 (82+672)		108	298 (67+231)	39	692 (99+593)		122
右折補正交通量	q R－N		0			0		0			10
交差点流入部の需要率	ρ	0.224	0.000	0.280		0.000	0.222	0.000	0.277		0.007

		現示の需要率	交差点の需要率
必要現示率	1φ	0.224	0.511
	2φ	0.000	
	3φ	0.280	
	4φ	0.007	
	5φ	0.000	

		サイクル長(秒)
有効青時間(秒)	1φ	30 / 30
	2φ	8 / 8
	3φ	37 / 37
	4φ	12 / 12
	5φ	

信号青時間比	G／C	30/130	8/130	37/130		12/130	30/130	8/130	37/130		12/130
可能交通容量	C i	320	278	767		252	310	277	712		249
交通容量比	q／C i	0.969	0.129	0.983		0.429	0.961	0.141	0.972		0.490
交通処理案のチェック		OK	OK	OK		OK	OK	OK	OK		OK
滞留長	L s (m)	114.4	18.1	138.1		49.2	105.3	20.0	137.3		52.4

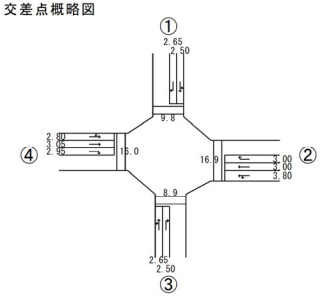
※ N ＝ KER ×$\frac{3,600}{C}$

N ： 1時間で右折車が交差点内に滞留する台数

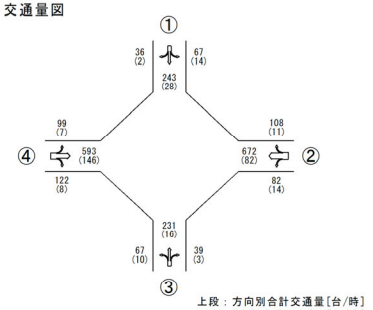
※＊： 交通容量(台／実1時間)

①：至　阿久和
②：至　戸塚駅
③：至　原宿
④：至　長後

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

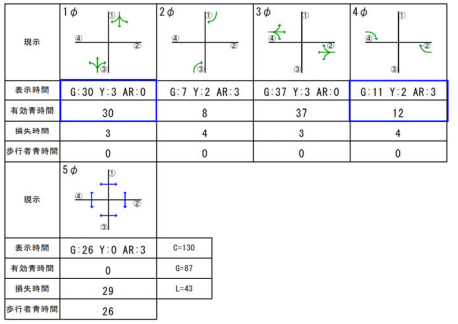


図 51-16（2）　将来交通量交差点需要率（No.1（立場）：平日ピーク時　7：45～8：45）

（評価書に追加します。信号現示調整前の交差点需要率との比較において、数値に変更が生じている箇所を■・□で示しています。なお、評価書では、黒字とします。）

この資料は審査会用に作成したものです。審査の過程で変更されることもありますので、取扱いにご注意願います。

将来交通量交差点需要率（№2（高砂苑バス停）：平日ピーク時　17：30～18：30）

交差点名			02高砂苑バス停交差点									
流入部			①		②		③		④			
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	1	1	1	1		
飽和交通流率の基本値	S B		2,000	1,800	2,000	1,800	2,000	1,800	2,000	1,800		
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		
（車線幅員）	m		(3.00)	(3.00)	(3.00)	(3.00)	(3.00)	(3.00)	(3.00)	(3.00)		
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	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		0.983	1.000	1.000	1.000	0.984	1.000	1.000	1.000		
（大型車混入率）	%		(2.45)	(0.00)	(0.00)	(0.00)	(2.34)	(0.00)	(0.00)	(0.00)		
左折車混入による補正率	α L T		0.965		0.806		0.984		1.000			
（左折率）	L %		(16.5)				(7.5)		(0.0)			
（歩行者による低減率）	f p		0.150		0.150		0.150		0.150			
（有効青時間）	秒		15		22		15		22			
（歩行者用青時間）	秒		10		17		10		17			
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											
（右折率）	R %											
（右折車の通過確率）	f			0.653				0.670				
（有効青時間）	秒			15				15				
（現示変り目のさばけ台数増分）				2(102)				2(102)				
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		1,897	1,800	1,612	1,800	1,937	1,800	2,000	1,800		
設計交通量	q		449	20	44	82	428	1	0	0		
			(74↑375)		(44↑0)		(32↑396)		(0↑0)			
右折補正交通量	q R－N			0				0				
交差点流入部の需要率	ρ		0.237	0.000	0.027	0.046	0.221	0.000	0.000	0.000	現示の需要率	交差点の需要率
必要現示率		1φ	0.237				0.221				0.237	0.283
		2φ		0.000				0.000			0.000	
		3φ			0.027	0.046			0.000	0.000	0.046	
		4φ				****				****	****	
有効青時間(秒)		1φ	15				15				サイクル長(秒)	
		2φ		16				16			70	
		3φ			22	22			22	22		
		4φ				5				5		
信号青時間比	G／C		15/70	16/70	22/70	27/70	15/70	16/70	22/70	27/70		
可能交通容量	C i		407	537	507	694	415	553	629	694		
交通容量比	q／C i		1.103	0.037	0.087	0.118	1.031	0.002	0.000	0.000		
交通処理案のチェック			NG	OK	OK	OK	NG	OK	OK	OK		
滞留長	L s (m)		83.7	5.1	11.3	21.0	80.7	0.3	0.0	0.0		

※ $N = KER \times \frac{3,600}{C}$

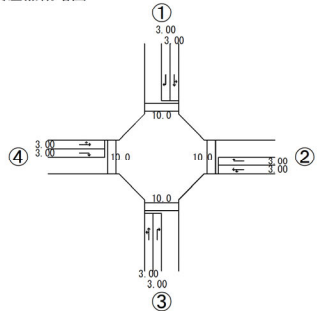
N：１時間で右折車が交差点内に滞留する台数

※ ＊：交通容量(台／実１時間)

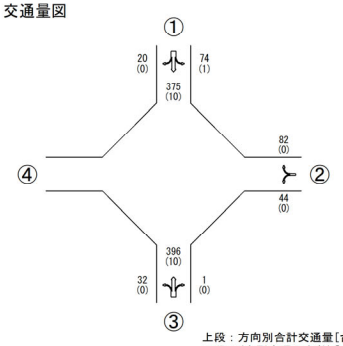
※ **** ：連続で使用する現示

①：至　阿久和
②：至　汲沢中学校
③：至　原宿
④：墓園側

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	3φ	4φ	
表示時間	G:15 Y:2 AR:0	G:16 Y:2 AR:2	G:22 Y:2 AR:0	G:5 Y:2 AR:2	C=70
有効青時間	15	16	22	5	G=58
損失時間	2	4	2	4	L=12
歩行者青時間	10	0	17	0	

図 51-17（1）　将来交通量交差点需要率（№2（高砂苑バス停）：平日ピーク時　17：30～18：30）

（準備書　資料編　p.資 2.4-415）

この資料は審査会用に作成したものです。審査の過程で変更されることもありますので、取扱いにご注意願います。

この資料は審査会用に作成したものです。審査の過程で変更されることもありますので、取扱いにご注意願います。

将来交通量交差点需要率（№2（高砂苑バス停）：平日ピーク時　17：30～18：30）

交差点名			02高砂苑バス停交差点									
流入部			①		②		③		④			
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	1	1	1	1		
飽和交通流率の基本値	S B		2,000	1,800	2,000	1,800	2,000	1,800	2,000	1,800		
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		
（車線幅員）	m		(3.00)	(3.00)	(3.00)	(3.00)	(3.00)	(3.00)	(3.00)	(3.00)		
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	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		0.983	0.988	1.000	1.000	0.984	1.000	0.981	1.000		
（大型車混入率）	%		(2.45)	(1.79)	(0.00)	(0.00)	(2.34)	(0.00)	(2.78)	(0.00)		
左折車混入による補正率	α L T		0.965		0.806		0.984		0.806			
（左折率）	L %		(16.5)				(7.5)					
（歩行者による低減率）	f p		0.150		0.150		0.150		0.150			
（有効青時間）	秒		15		22		15		22			
（歩行者用青時間）	秒		10		17		10		17			
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											
（右折率）	R %											
（右折車の通過確率）	f			0.653				0.670				
（有効青時間）	秒			15				15				
（現示変り目のさばけ台数増分）				2(102)				2(102)				
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		1,897	1,778	1,612	1,800	1,937	1,800	1,581	1,800		
設計交通量	q		449	56	44	82	428	1	36	0		
			(74+375)		(44+0)		(32+396)		(36+0)			
右折補正交通量	q R－N			0				0				
交差点流入部の需要率	ρ		0.237	0.000	0.027	0.046	0.221	0.000	0.023	0.000	現示の需要率	交差点の需要率
必要現示率		1 φ	0.237				0.221				0.237	0.283
		2 φ		0.000				0.000			0.000	
		3 φ			0.027	0.046			0.023	0.000	0.046	
		4 φ				****				****	****	
有効青時間(秒)		1 φ	15				15				サイクル長(秒)	
		2 φ		16				16			70	
		3 φ			22	22			22	22		
		4 φ				5				5		
信号青時間比	G／C		15/70	16/70	22/70	27/70	15/70	16/70	22/70	27/70		
可能交通容量	C i		407	532	507	694	415	553	497	694		
交通容量比	q／C i		1.103	0.105	0.087	0.118	1.031	0.002	0.072	0.000		
交通処理案のチェック			NG	OK	OK	OK	NG	OK	OK	OK		
滞留長	L s (m)		83.7	14.6	11.3	21.0	80.7	0.3	9.5	0.0		

※ N ＝ KER ×$\frac{3,600}{C}$

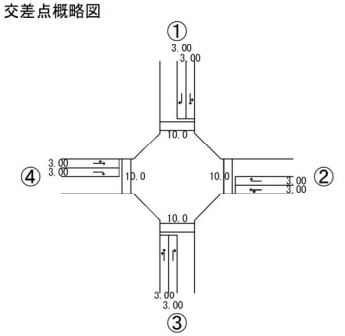
N ： 1時間で右折車が交差点内に滞留する台数

※ ＊ ： 交通容量(台／実1時間)

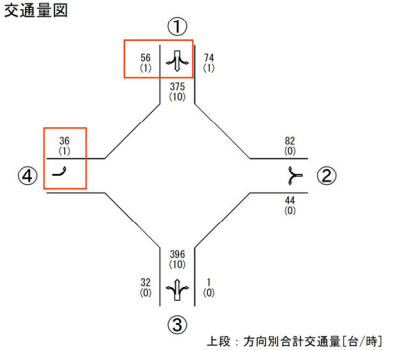
※ **** ： 連続で使用する現示

①：至　阿久和
②：至　汲沢中学校
③：至　原宿
④：至　環状4号

交差点概略図

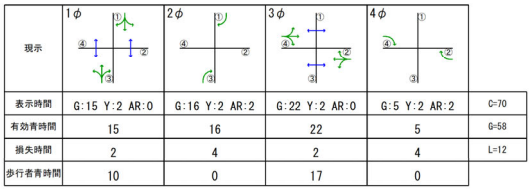


交通量図



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



	1φ	2φ	3φ	4φ	
表示時間	G:15 Y:2 AR:0	G:16 Y:2 AR:2	G:22 Y:2 AR:0	G:5 Y:2 AR:2	C=70
有効青時間	15	16	22	5	G=58
損失時間	2	4	2	4	L=12
歩行者青時間	10	0	17	0	

図 51-17（2）　将来交通量交差点需要率（№2（高砂苑バス停）：平日ピーク時　17：30～18：30）

（■・□：準備書からの変更箇所）

この資料は審査会用に作成したものです。審査の過程で変更されることもありますので、取扱いにご注意願います。

将来交通量交差点需要率（№2（高砂苑バス停）：平日ピーク時　17：30～18：30）

交差点名		02高砂苑バス停交差点									
流入部		①		②		③		④			
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	1	1	1	1		
飽和交通流率の基本値	ＳＢ	2,000	1,800	2,000	1,800	2,000	1,800	2,000	1,800		
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	1.000		
（車線幅員）	ｍ	(3.00)	(3.00)	(3.00)	(3.00)	(3.00)	(3.00)	(3.00)	(3.00)		
縦断勾配による補正率	αＧ	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000		
（縦断勾配）	%	(0.00)	(0.00)	(0.00)	(0.00)	(0.00)	(0.00)	(0.00)	(0.00)		
大型車混入による補正率	αＴ	0.983	0.988	1.000	1.000	0.984	1.000	0.981	1.000		
（大型車混入率）	%	(2.45)	(1.79)	(0.00)	(0.00)	(2.34)	(0.00)	(2.78)	(0.00)		
左折車混入による補正率	αＬＴ	0.962		0.820		0.982		0.820			
（左折率）	Ｌ%	(16.5)				(7.5)					
（歩行者による低減率）	ｆｐ	0.150		0.150		0.150		0.150			
（有効青時間）	秒	22		15		22		15			
（歩行者用青時間）	秒	17		10		17		10			
横断歩行者による補正率	αＬ										
右折車混入による補正率	αＲＴ										
（右折率）	Ｒ%										
（右折車の通過確率）	ｆ		0.653				0.670				
（有効青時間）	秒		22				22				
（現示変り目のさばけ台数増分）			2(102)				2(102)				
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	1,891	1,778	1,640	1,800	1,933	1,800	1,609	1,800		
設計交通量	ｑ	449 (74+375)	56	44 (44+0)	82	428 (32+396)	1	36 (36+0)	0		
右折補正交通量	ｑＲ－Ｎ		0				0				
交差点流入部の需要率	ρ	0.237	0.000	0.027	0.046	0.221	0.000	0.022	0.000	現示の需要率	交差点の需要率
必要現示率	1φ	0.237				0.221				0.237	0.283
	2φ		0.000				0.000			0.000	
	3φ			0.027	0.046			0.022	0.000	0.046	
	4φ				****				****	****	
有効青時間(秒)	1φ	22				22				サイクル長(秒)	
	2φ		16				16			70	
	3φ			15	15			15	15		
	4φ				5				5		
信号青時間比	Ｇ／Ｃ	22/70	16/70	15/70	20/70	22/70	16/70	15/70	20/70		
可能交通容量	Ｃｉ	594	676	351	514	608	701	345	514		
交通容量比	ｑ／Ｃｉ	0.756	0.083	0.125	0.160	0.704	0.001	0.104	0.000		
交通処理案のチェック		ＯＫ	ＯＫ	ＯＫ	ＯＫ	ＯＫ	ＯＫ	ＯＫ	ＯＫ		
滞留長	Ｌｓ(m)	83.7	14.6	11.3	21.0	80.7	0.3	9.5	0.0		

※ $N = KER \times \frac{3,600}{C}$

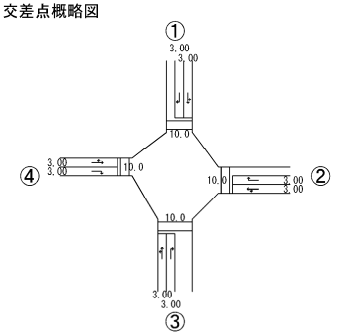
Ｎ：１時間で右折車が交差点内に滞留する台数

※ ＊：交通容量(台／実１時間)

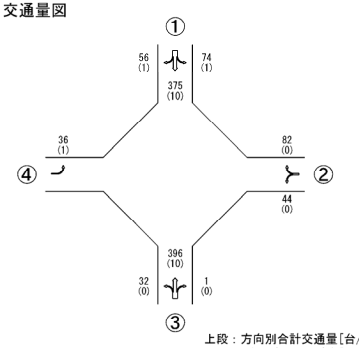
※ ****：連続で使用する現示

①：至　阿久和
②：至　汲沢中学校
③：至　原宿
④：至　環状4号

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	3φ	4φ	
表示時間	G:22 Y:2 AR:0	G:16 Y:2 AR:2	G:15 Y:2 AR:0	G:5 Y:2 AR:2	C=70
有効青時間	22	16	15	5	G=58
損失時間	2	4	2	4	L=12
歩行者青時間	17	0	10	0	

図 51-17（3）　将来交通量交差点需要率（№2（高砂苑バス停）：平日ピーク時　17：30～18：30）

（評価書に追加します。信号現示調整前の交差点需要率との比較において、数値に変更が生じている箇所を■・□で示しています。なお、評価書では、黒字とします。）

将来交通量交差点需要率（№3（通信隊東側）：平日ピーク時　17：30～18：30）

交差点名		03通信隊東側交差点									
流入部		①		②		③		④			
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	1	1	1	1		
飽和交通流率の基本値	ＳＢ	2,000	1,800	2,000	1,800	2,000	1,800	2,000	1,800		
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	1.000		
（車線幅員）	ｍ	(3.00)	(3.00)	(3.00)	(3.00)	(3.00)	(3.00)	(3.00)	(3.00)		
縦断勾配による補正率	αＧ	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000		
（縦断勾配）	％	(0.00)	(0.00)	(0.00)	(0.00)	(0.00)	(0.00)	(0.00)	(0.00)		
大型車混入による補正率	αＴ	0.984	1.000	0.982	1.000	0.979	0.972	1.000	1.000		
（大型車混入率）	％	(2.34)	(0.00)	(2.56)	(0.00)	(3.05)	(4.08)	(0.00)	(0.00)		
左折車混入による補正率	αＬＴ	0.987		0.806		1.000		0.806			
（左折率）	Ｌ％	(6.1)				(0.0)					
（歩行者による低減率）	ｆｐ	0.150		0.150		0.150		0.150			
（有効青時間）	秒	15		22		15		22			
（歩行者用青時間）	秒	10		17		10		17			
横断歩行者による補正率	αＬ										
右折車混入による補正率	αＲＴ										
（右折率）	Ｒ％										
（右折車の通過確率）	ｆ		0.655				0.649				
（有効青時間）	秒		15				15				
（現示変り目のさばけ台数増分）			2(102)				2(102)				
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	1,942	1,800	1,583	1,800	1,958	1,750	1,612	1,800		
設計交通量	ｑ	428	0	39	3	394	98	25	39		
		(26+402)		(39+0)		(0+394)		(25+0)			
右折補正交通量	ｑＲ－Ｎ		0				0				
交差点流入部の需要率	ρ	0.220	0.000	0.025	0.002	0.201	0.000	0.016	0.022	現示の需要率	交差点の需要率
必要現示率	1φ	0.220				0.201				0.220	0.245
	2φ		0.000				0.000			0.000	
	3φ			0.025	0.002			0.016	0.022	0.025	
	4φ				****				****	0.000	
有効青時間(秒)	1φ	15				15				サイクル長(秒)	
	2φ		16				16			70	
	3φ			22	22			22	22		
	4φ				5				5		
信号青時間比	Ｇ／Ｃ	15/70	16/70	22/70	27/70	15/70	16/70	22/70	27/70		
可能交通容量	Ｃｉ	416	538	498	694	420	521	507	694		
交通容量比	ｑ／Ｃｉ	1.029	0.000	0.078	0.004	0.938	0.188	0.049	0.056		
交通処理案のチェック		ＮＧ	ＯＫ	ＯＫ	ＯＫ	ＯＫ	ＯＫ	ＯＫ	ＯＫ		
滞留長	Ｌｓ(ｍ)	80.7	0.0	10.3	0.8	76.7	26.2	6.4	10.0		

※ $N = KER \times \frac{3,600}{C}$

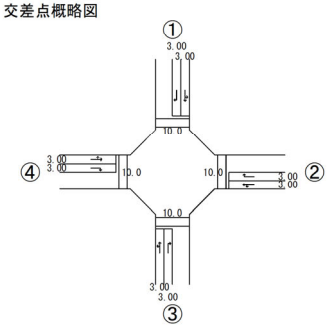
Ｎ：１時間で右折車が交差点内に滞留する台数

※ ＊：交通容量(台／実１時間)

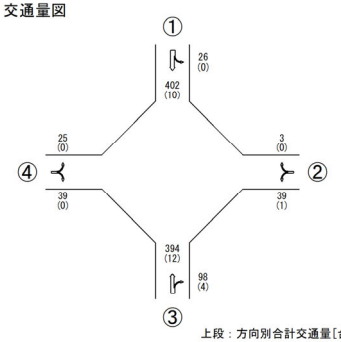
※ **** ：連続で使用する現示

①：至　阿久和
②：至　汲沢中学校
③：至　原宿
④：墓園側

交差点概略図

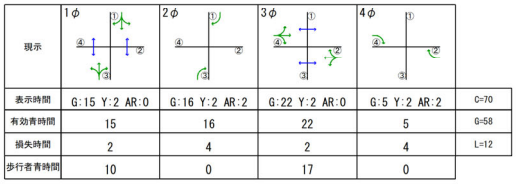


交通量図



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



	1φ	2φ	3φ	4φ	
表示時間	G:15 Y:2 AR:0	G:16 Y:2 AR:2	G:22 Y:2 AR:0	G:5 Y:2 AR:2	C=70
有効青時間	15	16	22	5	G=58
損失時間	2	4	2	4	L=12
歩行者青時間	10	0	17	0	

図 51-18（1）　将来交通量交差点需要率（№3（通信隊東側）：平日ピーク時　17：30～18：30）

（準備書　資料編　p.資 2.4-416）

この資料は審査会用に作成したものです。審査の過程で変更されることもありますので、取扱いにご注意願います。

将来交通量交差点需要率（No.3（通信隊東側）：平日ピーク時　17：30～18：30）

交差点名		03通信隊東側交差点							
流入部		①		②		③		④	
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	1	1	1	1
飽和交通流率の基本値	S B	2,000	1,800	2,000	1,800	2,000	1,800	2,000	1,800
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
（車線幅員）	m	(3.00)	(3.00)	(3.00)	(3.00)	(3.00)	(3.00)	(3.00)	(3.00)
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	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	0.984	1.000	0.982	1.000	0.979	0.972	1.000	0.991
（大型車混入率）	%	(2.34)	(0.00)	(2.56)	(0.00)	(3.02)	(4.08)	(0.00)	(1.33)
左折車混入による補正率	α L T	0.987		0.806		0.982		0.806	
（左折率）	L %	(6.1)				(8.4)			
（歩行者による低減率）	f p	0.150		0.150		0.150		0.150	
（有効青時間）	秒	15		22		15		22	
（歩行者用青時間）	秒	10		17		10		17	
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								
（右折率）	R %								
（右折車の通過確率）	f		0.655				0.649		
（有効青時間）	秒		15				15		
（現示変り目のさばけ台数増分）			2(102)				2(102)		
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	1,942	1,800	1,583	1,800	1,923	1,750	1,612	1,784
設計交通量	q	428	0	39	3	430	98	25	75
		(26+402)		(39+0)		(36+394)		(25+0)	
右折補正交通量	q R－N		0				0		
交差点流入部の需要率	ρ	0.220	0.000	0.025	0.002	0.224	0.000	0.016	0.042

		現示の需要率	交差点の需要率
必要現示率	1φ	0.224	0.266
	2φ	0.000	
	3φ	0.042	
	4φ	****	

		サイクル長(秒)
有効青時間(秒)	1φ	15
	2φ	16
	3φ	22
	4φ	5

70

信号青時間比	G／C	15/70	16/70	22/70	27/70	15/70	16/70	22/70	27/70
可能交通容量	C i	416	538	498	694	412	521	507	688
交通容量比	q／C i	1.029	0.000	0.078	0.004	1.044	0.188	0.049	0.109
交通処理案のチェック		NG	OK	OK	OK	NG	OK	OK	OK
滞留長	L s (m)	80.7	0.0	10.3	0.8	81.7	26.2	6.4	19.5

※ $N = KER \times \frac{3,600}{C}$

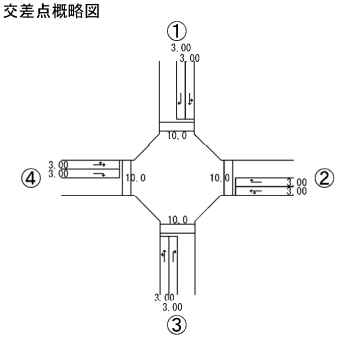
N ： 1時間で右折車が交差点内に滞留する台数

※ * ： 交通容量(台／実1時間)

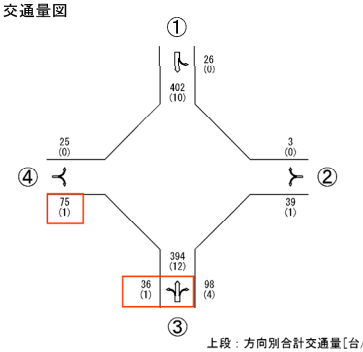
※ **** ： 連続で使用する現示

①：至　阿久和
②：至　汲沢中学校
③：至　原宿
④：至　環状4号

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

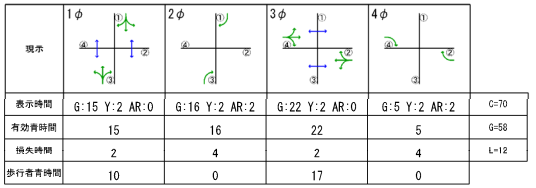


図 51-18（2）　将来交通量交差点需要率（No.3（通信隊東側）：平日ピーク時　17：30～18：30）

（■・□：準備書からの変更箇所）

この資料は審査会用に作成したものです。審査の過程で変更されることもありますので、取扱いにご注意願います。

この資料は審査会用に作成したものです。審査の過程で変更されることもありますので、取扱いにご注意願います。

将来交通量交差点需要率（No.3（通信隊東側）：平日ピーク時　17：30～18：30）

交差点名		03通信隊東側交差点									
流入部		①		②		③		④			
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	1	1	1	1		
飽和交通流率の基本値	ＳＢ	2,000	1,800	2,000	1,800	2,000	1,800	2,000	1,800		
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	1.000		
（車線幅員）	ｍ	(3.00)	(3.00)	(3.00)	(3.00)	(3.00)	(3.00)	(3.00)	(3.00)		
縦断勾配による補正率	αＧ	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000		
（縦断勾配）	％	(0.00)	(0.00)	(0.00)	(0.00)	(0.00)	(0.00)	(0.00)	(0.00)		
大型車混入による補正率	αＴ	0.984	1.000	0.982	1.000	0.979	0.972	1.000	0.991		
（大型車混入率）	％	(2.34)	(0.00)	(2.56)	(0.00)	(3.02)	(4.08)	(0.00)	(1.33)		
左折車混入による補正率	αＬＴ	0.986		0.820		0.980		0.820			
（左折率）	Ｌ％	(6.1)				(8.4)					
（歩行者による低減率）	ｆｐ	0.150		0.150		0.150		0.150			
（有効青時間）	秒	22		15		22		15			
（歩行者用青時間）	秒	17		10		17		10			
横断歩行者による補正率	αＬ										
右折車混入による補正率	αＲＴ										
（右折率）	Ｒ％										
（右折車の通過確率）	ｆ		0.655				0.649				
（有効青時間）	秒		22				22				
（現示変り目のさばけ台数増分）			2(102)				2(102)				
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	1,940	1,800	1,610	1,800	1,919	1,750	1,640	1,784		
設計交通量	ｑ	428 (26+402)	0	39 (39+0)	3	430 (36+394)	98	25 (25+0)	75		
右折補正交通量	ｑＲ－Ｎ		0				0				
交差点流入部の需要率	ρ	0.221	0.000	0.024	0.002	0.224	0.000	0.015	0.042	現示の需要率	交差点の需要率
必要現示率	1φ	0.221				0.224				0.224	0.266
	2φ		0.000				0.000			0.000	
	3φ			0.024	0.002			0.015	0.042	0.042	
	4φ				****				****	****	
有効青時間(秒)	1φ	22				22				サイクル長(秒)	
	2φ		16				16			70	
	3φ			15	15			15	15		
	4φ				5				5		
信号青時間比	Ｇ／Ｃ	22/70	16/70	15/70	20/70	22/70	16/70	15/70	20/70		
可能交通容量	Ｃｉ	610	685	345	514	603	663	351	510		
交通容量比	ｑ／Ｃｉ	0.702	0.000	0.113	0.006	0.713	0.148	0.071	0.147		
交通処理案のチェック		ＯＫ	ＯＫ	ＯＫ	ＯＫ	ＯＫ	ＯＫ	ＯＫ	ＯＫ		
滞留長	Ｌｓ(ｍ)	80.7	0.0	10.3	0.8	81.7	26.2	6.4	19.5		

※ $N = KER \times \frac{3,600}{C}$

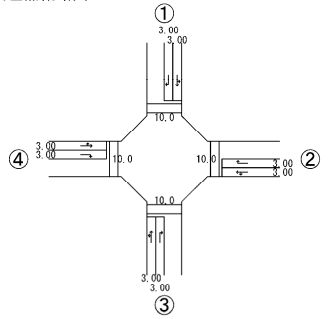
Ｎ：１時間で右折車が交差点内に滞留する台数

※ ＊：交通容量(台／実１時間)

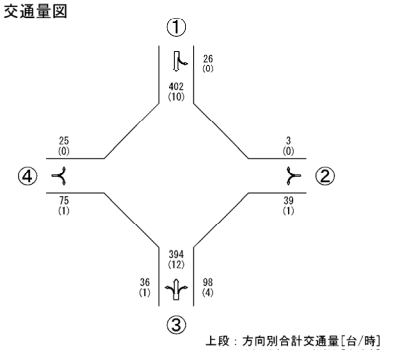
※ ****：連続で使用する現示

①：至　阿久和
②：至　汲沢中学校
③：至　原宿
④：至　環状4号

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	3φ	4φ	
表示時間	G:22 Y:2 AR:0	G:16 Y:2 AR:2	G:15 Y:2 AR:0	G:5 Y:2 AR:2	C=70
有効青時間	22	16	15	5	G=58
損失時間	2	4	2	4	L=12
歩行者青時間	17	0	10	0	

図 51-18（3）　将来交通量交差点需要率（No.3（通信隊東側）：平日ピーク時　17：30～18：30）

（評価書に追加します。信号現示調整前の交差点需要率との比較において、数値に変更が生じている箇所を■・□で示しています。なお、評価書では、黒字とします。）

この資料は審査会用に作成したものです。審査の過程で変更されることもありますので、取扱いにご注意願います。

将来交通量交差点需要率（No.4（深谷交番前）：平日ピーク時　17：30～18：30）

交差点名			04深谷交番前交差点		
流入部			①	②	③
車線の種類			左折・直進	左折・右折	直進・右折
車線数			1	1	1
飽和交通流率の基本値	ＳＢ		1,720	1,771	1,525
車線幅員による補正率	αｗ		0.950	0.950	0.950
（車線幅員）	ｍ		(2.50)	(2.80)	(2.50)
縦断勾配による補正率	αＧ		1.000	0.930	1.000
（縦断勾配）	％		(0.00)	(2.40)	(-0.10)
大型車混入による補正率	αＴ		0.984	0.984	0.980
（大型車混入率）	％		(2.28)	(2.29)	(2.89)
左折車混入による補正率	αＬＴ		0.885		
（左折率）	Ｌ％		(48.0)		
（歩行者による低減率）	ｆｐ		0.150	0.150	
（有効青時間）	秒		60	33	
（歩行者用青時間）	秒		54	28	
横断歩行者による補正率	αＬ			0.873	
右折車混入による補正率	αＲＴ			1.000	0.979
（右折率）	Ｒ％			(64.3)	(4.3)
（右折車の通過確率）	ｆ			1.000	0.769
（有効青時間）	秒			33	60
（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					2(68)
飽和交通流率	ＳＡ		1,423	1,344	1,390
設計交通量	ｑ		483 (232+251)	350 (125+225)	277 (265+12)
右折補正交通量	ｑＲ－Ｎ				
交差点流入部の需要率	ρ		0.339	0.260	0.199
必要現示率		1φ	0.339		0.199
		2φ		0.260	
有効青時間(秒)		1φ	60		60
		2φ		33	
信号青時間比	Ｇ／Ｃ		60/105	33/105	60/105
可能交通容量	Ｃｉ		813	422	794
交通容量比	ｑ／Ｃｉ		0.594	0.829	0.349
交通処理案のチェック			ＯＫ	ＯＫ	ＯＫ
滞留長	Ｌｓ(m)		129.7	94.0	79.8

現示の需要率	交差点の需要率
0.339	0.599
0.260	
サイクル長(秒)	
105	

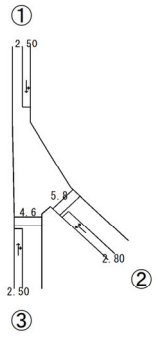
※ $N = KER \times \frac{3,600}{C}$

Ｎ：１時間で右折車が交差点内に滞留する台数

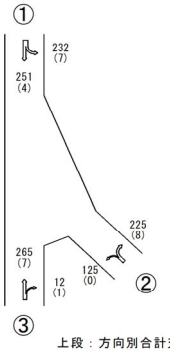
※＊：交通容量(台／実１時間)

①：至　阿久和
②：至　中村三差路
③：至　原宿

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

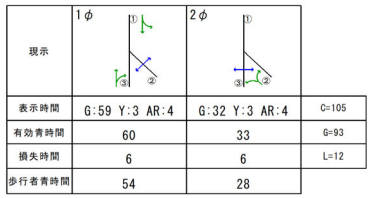


図 51-19（1）　将来交通量交差点需要率（No.4（深谷交番前）：平日ピーク時　17：30～18：30）

（準備書　資料編　p.資 2.4-417）

この資料は審査会用に作成したものです。審査の過程で変更されることもありますので、取扱いにご注意願います。

将来交通量交差点需要率（No.4（深谷交番前）：平日ピーク時　17：30～18：30）

交差点名			04深谷交番前交差点				
流入部			①	②	③		
車線の種類			左折・直進	左折・右折	直進・右折		
車線数			1	1	1		
飽和交通流率の基本値	ＳＢ		1,720	1,771	1,525		
車線幅員による補正率	αｗ		0.950	0.950	0.950		
（車線幅員）	ｍ		(2.50)	(2.80)	(2.50)		
縦断勾配による補正率	αＧ		1.000	0.930	1.000		
（縦断勾配）	%		(0.00)	(2.40)	(-0.10)		
大型車混入による補正率	αＴ		0.984	0.983	0.981		
（大型車混入率）	%		(2.31)	(2.46)	(2.69)		
左折車混入による補正率	αＬＴ		0.886				
（左折率）	Ｌ%		(47.8)				
（歩行者による低減率）	ｆｐ		0.150	0.150			
（有効青時間）	秒		60	33			
（歩行者用青時間）	秒		54	28			
横断歩行者による補正率	αＬ			0.873			
右折車混入による補正率	αＲＴ			1.000	0.979		
（右折率）	Ｒ%			(65.8)	(4.0)		
（右折車の通過確率）	ｆ			1.000	0.753		
（有効青時間）	秒			33	60		
（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					2(68)		
飽和交通流率	ＳＡ		1,425	1,343	1,391		
設計交通量	ｑ		519 (248+271)	366 (125+241)	297 (285+12)		
右折補正交通量	ｑＲ－Ｎ						
交差点流入部の需要率	ρ		0.364	0.273	0.214	現示の需要率	交差点の需要率
必要現示率		1φ	0.364		0.214	0.364	0.637
		2φ		0.273		0.273	
有効青時間(秒)		1φ	60		60	サイクル長(秒)	
		2φ		33		105	
信号青時間比	Ｇ／Ｃ		60/105	33/105	60/105		
可能交通容量	Ｃｉ		814	422	795		
交通容量比	ｑ／Ｃｉ		0.638	0.867	0.374		
交通処理案のチェック			ＯＫ	ＯＫ	ＯＫ		
滞留長	Ｌｓ(ｍ)		139.4	98.4	83.8		

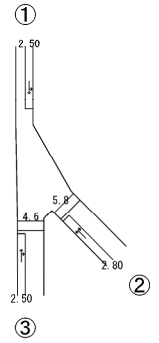
※ $N - KER \times \frac{3,600}{C}$

Ｎ：１時間で右折車が交差点内に滞留する台数

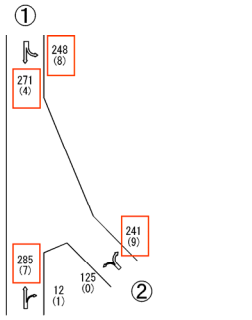
※＊：交通容量(台／実１時間)

①：至　阿久和
②：至　中村三差路
③：至　原宿

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

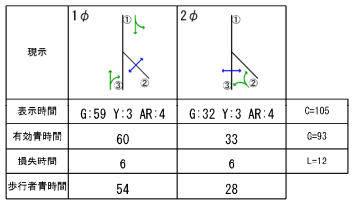


図 51-19（2）　将来交通量交差点需要率（No.4（深谷交番前）：平日ピーク時　17：30～18：30）

（■・□：準備書からの変更箇所）

将来交通量交差点需要率（№5（深谷）：平日ピーク時　17：00～18：00）

交差点名			05深谷交差点									
流入部			①		②			③			④	
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	1	1	1	1	1	
飽和交通流率の基本値	ＳＢ		1,539	1,618	1,779	1,984	1,800	1,752	1,767	2,000	1,800	
車線幅員による補正率	αｗ		1.000	1.000	1.000	1.000	0.950	1.000	1.000	1.000	1.000	
（車線幅員）	ｍ		(3.05)	(2.95)	(3.15)	(3.05)	(2.80)	(3.00)	(2.80)	(3.40)	(2.95)	
縦断勾配による補正率	αＧ		0.945	0.945	0.825	0.825	0.950	0.950	0.950	0.785	0.785	
（縦断勾配）	％		(2.10)	(2.10)	(4.50)	(4.50)	(-6.00)	(-6.00)	(-6.00)	(5.30)	(5.30)	
大型車混入による補正率	αＴ		0.965	0.930	0.988	0.971	0.916	0.962	0.961	0.955	0.903	
（大型車混入率）	％		(5.17)	(10.81)	(1.67)	(4.20)	(13.08)	(5.69)	(5.74)	(6.73)	(15.41)	
左折車混入による補正率	αＬＴ		0.980							0.964		
（左折率）	Ｌ％		(8.1)							(14.8)		
（歩行者による低減率）	ｆｐ		0.130		0.130					0.130		
（有効青時間）	秒		44		43					39		
（歩行者用青時間）	秒		41		40					36		
横断歩行者による補正率	αＬ				0.879		1.000					
右折車混入による補正率	αＲＴ					0.965						
（右折率）	Ｒ％					(32.9)						
（右折車の通過確率）	ｆ					1.000						
（有効青時間）	秒					43						
（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）						2(45)						
Ｋ：台/サイクル												
飽和交通流率	ＳＡ		1,375	1,422	1,275	1,534	1,488	1,601	1,613	1,445	1,276	
設計交通量	ｑ		406 (33+373)	37	120	286 (192+94)	344	439	122	223 (33+190)	279	
右折補正交通量	ｑＲ－Ｎ											
交差点流入部の需要率	ρ		0.295	0.026	0.094	0.186	0.231	0.274	0.076	0.154	0.219	
必要現示率		1φ			0.094	0.186						現示の需要率 0.186
		2φ					0.231			0.154	0.219	0.231
		3φ	0.295					0.274				0.295
		4φ		0.026					0.076			0.076
有効青時間(秒)		1φ			43	43						サイクル長(秒)
		2φ					39			39	39	160
		3φ	44					44				
		4φ		14					14			
信号青時間比	Ｇ／Ｃ		44/160	14/160	43/160	43/160	39/160	44/160	14/160	39/160	39/160	
可能交通容量	Ｃｉ		378	124	343	412	363	440	141	352	311	
交通容量比	ｑ／Ｃｉ		1.074	0.298	0.350	0.694	0.948	0.998	0.865	0.634	0.897	
交通処理案のチェック			ＮＧ	ＯＫ	ＯＫ	ＯＫ	ＯＫ	ＯＫ	ＯＫ	ＯＫ	ＯＫ	
滞留長	Ｌｓ(m)		170.8	24.1	57.9	119.2	155.6	185.6	60.9	95.2	128.8	

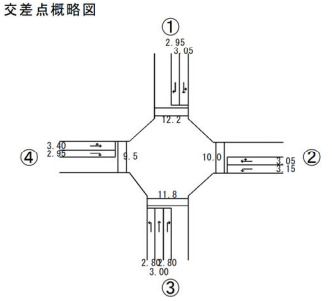
※ N = KER × 3,600 / C

N：１時間で右折車が交差点内に滞留する台数

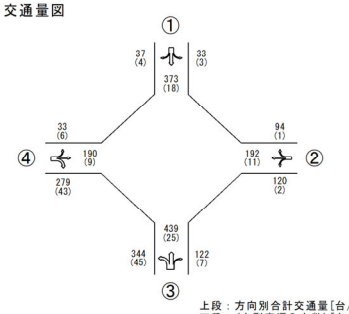
※＊：交通容量(台／実１時間)

①：至　泉
②：至　阿久和
③：至　原宿
④：至　国道467号

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

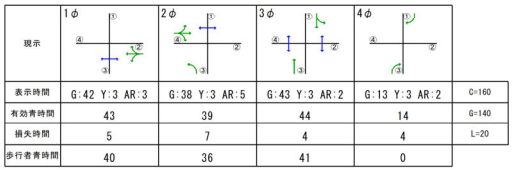


図 51-20（1）　将来交通量交差点需要率（№5（深谷）：平日ピーク時　17：00～18：00）

（準備書　資料編　p.資 2.4-418）

この資料は審査会用に作成したものです。審査の過程で変更されることもありますので、取扱いにご注意願います。

この資料は審査会用に作成したものです。審査の過程で変更されることもありますので、取扱いにご注意願います。

将来交通量交差点需要率（№5（深谷）：平日ピーク時　17：00～18：00）

交差点名		05深谷交差点								
流入部		①		②		③			④	
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	1	1	1	1	1
飽和交通流率の基本値	ＳＢ	1,539	1,618	1,779	1,984	1,800	1,752	1,767	2,000	1,800
車線幅員による補正率	αｗ	1.000	1.000	1.000	1.000	0.950	1.000	1.000	1.000	1.000
（車線幅員）	ｍ	(3.05)	(2.95)	(3.15)	(3.05)	(2.80)	(3.00)	(2.80)	(3.40)	(2.95)
縦断勾配による補正率	αＧ	0.945	0.945	0.825	0.825	0.950	0.950	0.950	0.785	0.785
（縦断勾配）	％	(2.10)	(2.10)	(4.50)	(4.50)	(-6.00)	(-6.00)	(-6.00)	(5.30)	(5.30)
大型車混入による補正率	αＴ	0.965	0.930	0.988	0.971	0.916	0.962	0.961	0.955	0.903
（大型車混入率）	％	(5.17)	(10.81)	(1.67)	(4.20)	(13.08)	(5.69)	(5.74)	(6.73)	(15.41)
左折車混入による補正率	αＬＴ	0.980							0.964	
（左折率）	Ｌ％	(8.1)							(14.8)	
（歩行者による低減率）	ｆｐ	0.130		0.130					0.130	
（有効青時間）	秒	48		39					39	
（歩行者用青時間）	秒	45		36					36	
横断歩行者による補正率	αＬ			0.880		1.000				
右折車混入による補正率	αＲＴ				0.965					
（右折率）	Ｒ％				(32.9)					
（右折車の通過確率）	ｆ				1.000					
（有効青時間）	秒				39					
（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					2(45)					
飽和交通流率	ＳＡ	1,375	1,422	1,276	1,534	1,488	1,601	1,613	1,445	1,276
設計交通量	ｑ	406 (33+373)	37	120	286 (192+94)	344	439	122	223 (33+190)	279
右折補正交通量	ｑＲ－Ｎ									
交差点流入部の需要率	ρ	0.295	0.026	0.094	0.186	0.231	0.274	0.076	0.154	0.219

		現示の需要率	交差点の需要率
必要現示率	1φ	0.186	0.788
	2φ	0.231	
	3φ	0.295	
	4φ	0.076	
有効青時間(秒)	1φ	サイクル長(秒)	
	2φ	160	
	3φ		
	4φ		

信号青時間比	Ｇ／Ｃ	48/160	14/160	39/160	39/160	39/160	48/160	14/160	39/160	39/160
可能交通容量	Ｃｉ	413	124	311	374	363	480	141	352	311
交通容量比	ｑ／Ｃｉ	0.983	0.298	0.386	0.765	0.948	0.915	0.865	0.634	0.897
交通処理案のチェック		ＯＫ	ＯＫ	ＯＫ	ＯＫ	ＯＫ	ＯＫ	ＯＫ	ＯＫ	ＯＫ
滞留長	Ｌｓ(m)	170.8	24.1	57.9	119.2	155.6	185.6	60.9	95.2	128.8

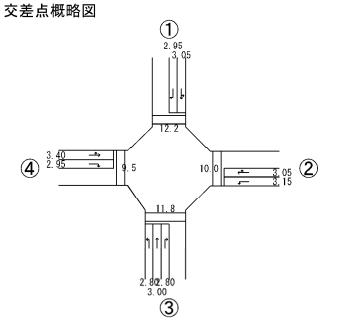
※ N ＝ KER ×$\frac{3,600}{C}$

N ： 1時間で右折車が交差点内に滞留する台数

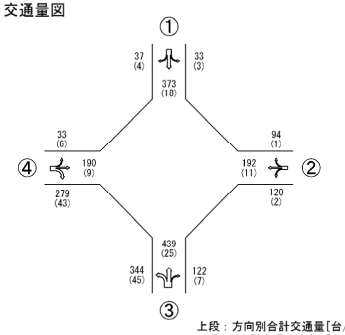
※＊： 交通容量(台／実1時間)

①：至　泉
②：至　阿久和
③：至　原宿
④：至　国道467号

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

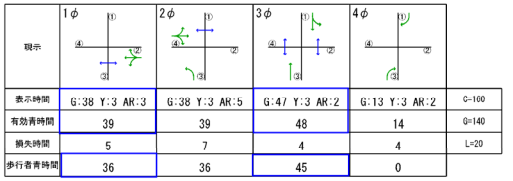


図 51-20（2）　将来交通量交差点需要率（№5（深谷）：平日ピーク時　17：00～18：00）

（評価書に追加します。信号現示調整前の交差点需要率との比較において、数値に変更が生じている箇所を■・□で示しています。なお、評価書では、黒字とします。）

将来交通量交差点需要率（No.1（立場）：休日ピーク時　10：45～11：45）

交差点名			01立場交差点									
流入部			①		②			③		④		
車線の種類			左折・直進	右折	左折・直進	直進	右折	左折・直進	右折	左折・直進	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	S B		1,492	1,781	1,458	1,650	1,706	1,618	1,769	1,517	1,656	1,672
車線幅員による補正率	α w		0.950	0.950	1.000	1.000	1.000	0.950	0.950	0.950	1.000	1.000
（車線幅員）	m		(2.50)	(2.65)	(3.80)	(3.00)	(3.00)	(2.65)	(2.50)	(2.80)	(3.05)	(2.95)
縦断勾配による補正率	α G		1.000	1.000	0.995	0.995	0.995	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000
（縦断勾配）	%		(-0.40)	(-0.40)	(1.10)	(1.10)	(1.10)	(0.20)	(0.20)	(-0.80)	(-0.80)	(-0.80)
大型車混入による補正率	α T		0.990	0.967	0.983	0.974	0.969	0.976	0.991	0.972	0.960	0.987
（大型車混入率）	%		(1.46)	(4.88)	(2.47)	(3.80)	(4.55)	(3.46)	(1.23)	(4.14)	(5.97)	(1.95)
左折車混入による補正率	α L T		0.984		0.955			0.965		0.967		
（左折率）	L %		(14.9)		(43.0)			(33.1)		(30.7)		
（歩行者による低減率）	f p											
（有効青時間）	秒											
（歩行者用青時間）	秒											
横断歩行者による補正率	α L											
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			0.784			0.612		0.737			0.581
（有効青時間）	秒			31			31		31			31
（現示変り目のさばけ台数増分）				2(55)			2(55)		2(55)			2(55)
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		1,381	1,636	1,362	1,599	1,645	1,448	1,665	1,355	1,590	1,650
設計交通量	q		342 (51+291)	41	670 (144+526)		154	347 (115+232)	81	554 (85+469)		205
右折補正交通量	q R－N			0			0		0			60
交差点流入部の需要率	ρ		0.248	0.000	0.226		0.000	0.240	0.000	0.188		0.036
必要現示率		1 φ	0.248					0.240				
		2 φ		0.000					0.000			
		3 φ			0.226					0.188		
		4 φ					0.000					0.036
		5 φ										
有効青時間(秒)		1 φ	31					31				
		2 φ		9					9			
		3 φ			31					31		
		4 φ					17					17
		5 φ										
信号青時間比	G／C		31/130	9/130	31/130		17/130	31/130	9/130	31/130		17/130
可能交通容量	C i		329	310	706		384	345	236	702		361
交通容量比	q／C i		1.040	0.132	0.949		0.401	1.006	0.343	0.789		0.568
交通処理案のチェック			NG	OK	OK		OK	NG	OK	OK		OK
滞留長	L s (m)		112.8	20.5	112.3		61.4	116.7	35.9	94.6		74.3

現示の需要率	交差点の需要率
0.248	0.510
0.000	
0.226	
0.036	
0.000	
サイクル長(秒)	
130	

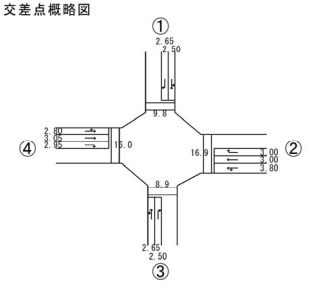
※ $N = KER \times \frac{3,600}{C}$

N：１時間で右折車が交差点内に滞留する台数

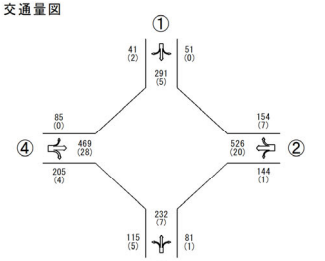
※＊：交通容量(台／実１時間)

①：至　阿久和
②：至　戸塚駅
③：至　原宿
④：至　長後

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

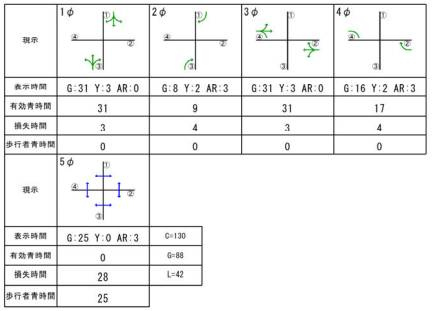


図 51-21（1）　将来交通量交差点需要率（No.1（立場）：休日ピーク時　10：45～11：45）

（準備書　資料編　p.資 2.4-419）

この資料は審査会用に作成したものです。審査の過程で変更されることもありますので、取扱いにご注意願います。

将来交通量交差点需要率（No.1（立場）：休日ピーク時　10：45～11：45）

交差点名		01立場交差点									
流入部		①		②			③		④		
車線の種類		左折・直進	右折	左折・直進	直進	右折	左折・直進	右折	左折・直進	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	S B	1,492	1,781	1,458	1,650	1,706	1,618	1,769	1,517	1,656	1,672
車線幅員による補正率	α w	0.950	0.950	1.000	1.000	1.000	0.950	0.950	0.950	1.000	1.000
（車線幅員）	m	(2.50)	(2.65)	(3.80)	(3.00)	(3.00)	(2.65)	(2.50)	(2.80)	(3.05)	(2.95)
縦断勾配による補正率	α G	1.000	1.000	0.995	0.995	0.995	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000
（縦断勾配）	%	(-0.40)	(-0.40)	(1.10)	(1.10)	(1.10)	(0.20)	(0.20)	(-0.80)	(-0.80)	(-0.80)
大型車混入による補正率	α T	0.990	0.967	0.983	0.974	0.969	0.976	0.991	0.972	0.960	0.987
（大型車混入率）	%	(1.46)	(4.88)	(2.47)	(3.80)	(4.55)	(3.46)	(1.23)	(4.14)	(5.97)	(1.95)
左折車混入による補正率	α L T	0.984		0.955			0.965		0.967		
（左折率）	L %	(14.9)		(43.0)			(33.1)		(30.7)		
（歩行者による低減率）	f p										
（有効青時間）	秒										
（歩行者用青時間）	秒										
横断歩行者による補正率	α L										
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		0.784			0.612		0.737			0.581
（有効青時間）	秒		33			31		33			31
（現示変り目のさばけ台数増分）			2(55)			2(55)		2(55)			2(55)
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	1,381	1,636	1,362	1,599	1,645	1,448	1,665	1,355	1,590	1,650
設計交通量	q	342	41	670		154	347	81	554		205
		(51+291)		(144+526)			(115+232)		(85+469)		
右折補正交通量	q R N		0			0		0			60
交差点流入部の需要率	ρ	0.248	0.000	0.226		0.000	0.240	0.000	0.188		0.036

		現示の需要率	交差点の需要率
必要現示率	1φ	0.248	0.510
	2φ	0.000	
	3φ	0.226	
	4φ	0.036	
	5φ	0.000	

		サイクル長(秒)
有効青時間(秒)	1φ	130
	2φ	
	3φ	
	4φ	
	5φ	

信号青時間比	G／C	33/130	9/130	31/130		15/130	33/130	9/130	31/130		15/130
可能交通容量	C i	351	333	706		359	368	260	702		335
交通容量比	q／C i	0.974	0.123	0.949		0.429	0.943	0.312	0.789		0.612
交通処理案のチェック		OK	OK	OK		OK	OK	OK	OK		OK
滞留長	L s (m)	112.8	20.5	112.3		61.4	116.7	35.9	94.6		74.3

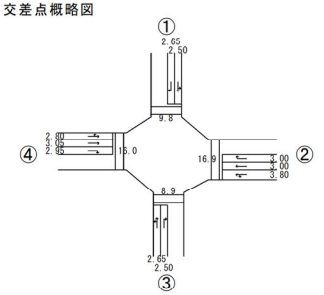
※ N ＝ KER ×$\frac{3,600}{C}$

N ： 1時間で右折車が交差点内に滞留する台数

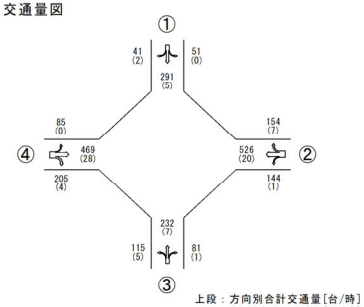
※ ＊ ： 交通容量(台／実1時間)

①：至　阿久和
②：至　戸塚駅
③：至　原宿
④：至　長後

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

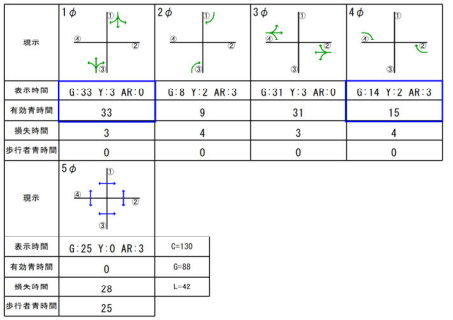


図 51-21（2）　将来交通量交差点需要率（No.1（立場）：休日ピーク時　10：45～11：45）

（評価書に追加します。信号現示調整前の交差点需要率との比較において、数値に変更が生じている箇所を■・□で示しています。なお、評価書では、黒字とします。）

この資料は審査会用に作成したものです。審査の過程で変更されることもありますので、取扱いにご注意願います。

将来交通量交差点需要率（№2（高砂苑バス停）：休日ピーク時　14：30～15：30）

交差点名		02高砂苑バス停交差点							
流入部		①		②		③		④	
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	1	1	1	1
飽和交通流率の基本値	S B	2,000	1,800	2,000	1,800	2,000	1,800	2,000	1,800
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
（車線幅員）	m	(3.00)	(3.00)	(3.00)	(3.00)	(3.00)	(3.00)	(3.00)	(3.00)
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	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	0.984	1.000	0.990	1.000	0.987	1.000	1.000	1.000
（大型車混入率）	%	(2.26)	(0.00)	(1.49)	(0.00)	(1.94)	(0.00)	(0.00)	(0.00)
左折車混入による補正率	α L T	0.978		0.806		0.975		1.000	
（左折率）	L %	(10.4)				(11.5)		(0.0)	
（歩行者による低減率）	f p	0.150		0.150		0.150		0.150	
（有効青時間）	秒	15		22		15		22	
（歩行者用青時間）	秒	10		17		10		17	
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								
（右折率）	R %								
（右折車の通過確率）	f		0.619				0.652		
（有効青時間）	秒		15				15		
（現示変り目のさばけ台数増分）			2(102)				2(102)		
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	1,925	1,800	1,596	1,800	1,925	1,800	2,000	1,800
設計交通量	q	443	38	67	86	515	6	0	0
		(46+397)		(67+0)		(59+456)		(0+0)	
右折補正交通量	q R－N		0				0		
交差点流入部の需要率	ρ	0.230	0.000	0.042	0.048	0.268	0.000	0.000	0.000

		現示の需要率	交差点の需要率
必要現示率	1φ	0.268	0.316
	2φ	0.000	
	3φ	0.048	
	4φ	****	

		サイクル長(秒)
有効青時間(秒)	1φ	15
	2φ	16
	3φ	22
	4φ	5
		70

信号青時間比	G／C	15/70	16/70	22/70	27/70	15/70	16/70	22/70	27/70
可能交通容量	C i	413	513	502	694	413	536	629	694
交通容量比	q／C i	1.073	0.074	0.133	0.124	1.247	0.011	0.000	0.000
交通処理案のチェック		NG	OK	OK	OK	NG	OK	OK	OK
滞留長	L s (m)	83.0	9.8	17.5	22.1	91.9	1.5	0.0	0.0

※ $N = KER \times \frac{3,600}{C}$

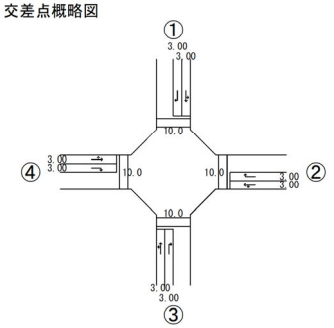
N ： 1時間で右折車が交差点内に滞留する台数

※ ＊： 交通容量(台／実1時間)

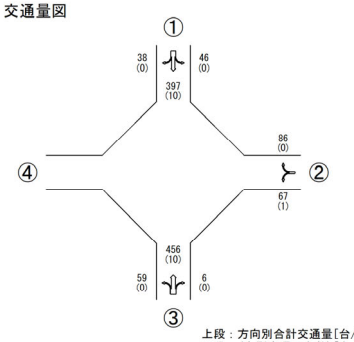
※ **** ： 連続で使用する現示

①：至　阿久和
②：至　汲沢中学校
③：至　原宿
④：墓園側

交差点概略図

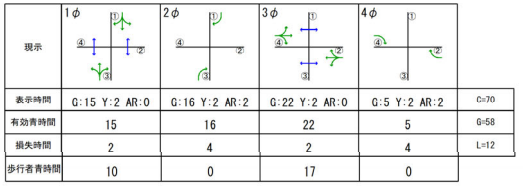


交通量図



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



	1φ	2φ	3φ	4φ	
表示時間	G:15 Y:2 AR:0	G:16 Y:2 AR:2	G:22 Y:2 AR:0	G:5 Y:2 AR:2	C=70
有効青時間	15	16	22	5	G=58
損失時間	2	4	2	4	L=12
歩行者青時間	10	0	17	0	

図 51-22（1）　将来交通量交差点需要率（№2（高砂苑バス停）：休日ピーク時　14：30～15：30）

（準備書　資料編　p.資 2.4-420）

この資料は審査会用に作成したものです。審査の過程で変更されることもありますので、取扱いにご注意願います。

将来交通量交差点需要率（№2（高砂苑バス停）：休日ピーク時　14：30～15：30）

交差点名			02高砂苑バス停交差点									
流入部			①		②		③		④			
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	1	1	1	1		
飽和交通流率の基本値	S B		2,000	1,800	2,000	1,800	2,000	1,800	2,000	1,800		
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		
（車線幅員）	m		(3.00)	(3.00)	(3.00)	(3.00)	(3.00)	(3.00)	(3.00)	(3.00)		
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	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		0.984	0.991	0.990	1.000	0.987	1.000	0.981	1.000		
（大型車混入率）	%		(2.26)	(1.35)	(1.49)	(0.00)	(1.94)	(0.00)	(2.78)	(0.00)		
左折車混入による補正率	α L T		0.978		0.806		0.975		0.806			
（左折率）	L %		(10.4)				(11.5)					
（歩行者による低減率）	f p		0.150		0.150		0.150		0.150			
（有効青時間）	秒		15		22		15		22			
（歩行者用青時間）	秒		10		17		10		17			
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											
（右折率）	R %											
（右折車の通過確率）	f			0.619				0.652				
（有効青時間）	秒			15				15				
（現示変り目のさばけ台数増分）				2(102)				2(102)				
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		1,925	1,784	1,596	1,800	1,925	1,800	1,581	1,800		
設計交通量	q		443	74	67	86	515	6	36	0		
			(46+397)		(67+0)		(59+456)		(36+0)			
右折補正交通量	q R－N			0				0				
交差点流入部の需要率	ρ		0.230	0.000	0.042	0.048	0.268	0.000	0.023	0.000	現示の需要率	交差点の需要率
必要現示率		1φ	0.230				0.268				0.268	0.316
		2φ		0.000				0.000			0.000	
		3φ			0.042	0.048			0.023	0.000	0.048	
		4φ				****				****	****	
有効青時間(秒)		1φ	15				15				サイクル長(秒)	
		2φ		16				16			70	
		3φ			22	22			22	22		
		4φ				5				5		
信号青時間比	G／C		15/70	16/70	22/70	27/70	15/70	16/70	22/70	27/70		
可能交通容量	C i		413	510	502	694	413	536	497	694		
交通容量比	q／C i		1.073	0.145	0.133	0.124	1.247	0.011	0.072	0.000		
交通処理案のチェック			NG	OK	OK	OK	NG	OK	OK	OK		
滞留長	L s (m)		83.0	19.2	17.5	22.1	91.9	1.5	9.5	0.0		

※ $N = KER \times \frac{3,600}{C}$

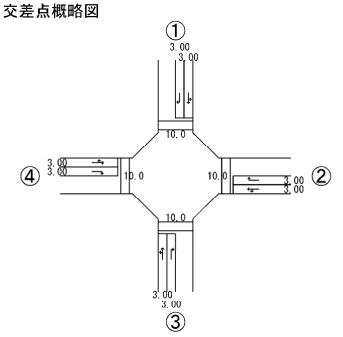
N：１時間で右折車が交差点内に滞留する台数

※ ＊：交通容量(台／実１時間)

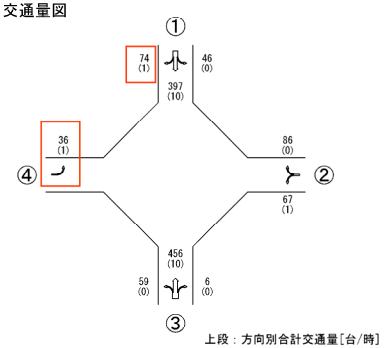
※ ****：連続で使用する現示

①：至　阿久和
②：至　汲沢中学校
③：至　原宿
④：至　環状4号

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	3φ	4φ	
表示時間	G:15 Y:2 AR:0	G:16 Y:2 AR:2	G:22 Y:2 AR:0	G:5 Y:2 AR:2	C=70
有効青時間	15	16	22	5	G=58
損失時間	2	4	2	4	L=12
歩行者青時間	10	0	17	0	

図 51-22（2）　将来交通量交差点需要率（№2（高砂苑バス停）：休日ピーク時　14：30～15：30）

（■・□：準備書からの変更箇所）

この資料は審査会用に作成したものです。審査の過程で変更されることもありますので、取扱いにご注意願います。

将来交通量交差点需要率（№2（高砂苑バス停）：休日ピーク時　14：30～15：30）

交差点名			02高砂苑バス停交差点									
流入部			①		②		③		④			
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	1	1	1	1		
飽和交通流率の基本値	ＳＢ		2,000	1,800	2,000	1,800	2,000	1,800	2,000	1,800		
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	1.000		
（車線幅員）	ｍ		(3.00)	(3.00)	(3.00)	(3.00)	(3.00)	(3.00)	(3.00)	(3.00)		
縦断勾配による補正率	αＧ		1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000		
（縦断勾配）	%		(0.00)	(0.00)	(0.00)	(0.00)	(0.00)	(0.00)	(0.00)	(0.00)		
大型車混入による補正率	αＴ		0.984	0.991	0.990	1.000	0.987	1.000	0.981	1.000		
（大型車混入率）	%		(2.26)	(1.35)	(1.49)	(0.00)	(1.94)	(0.00)	(2.78)	(0.00)		
左折車混入による補正率	αＬＴ		0.976		0.820		0.973		0.820			
（左折率）	Ｌ%		(10.4)				(11.5)					
（歩行者による低減率）	ｆｐ		0.150		0.150		0.150		0.150			
（有効青時間）	秒		22		15		22		15			
（歩行者用青時間）	秒		17		10		17		10			
横断歩行者による補正率	αＬ											
右折車混入による補正率	αＲＴ											
（右折率）	Ｒ%											
（右折車の通過確率）	ｆ			0.619				0.652				
（有効青時間）	秒			22				22				
（現示変り目のさばけ台数増分）				2(102)				2(102)				
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		1,921	1,784	1,624	1,800	1,921	1,800	1,609	1,800		
設計交通量	ｑ		443	74	67	86	515	6	36	0		
			(46+397)		(67+0)		(59+456)		(36+0)			
右折補正交通量	ｑＲ－Ｎ			0				0				
交差点流入部の需要率	ρ		0.231	0.000	0.041	0.048	0.268	0.000	0.022	0.000	現示の需要率	交差点の需要率
必要現示率		1φ	0.231				0.268				0.268	0.316
		2φ		0.000				0.000			0.000	
		3φ			0.041	0.048			0.022	0.000	0.048	
		4φ				****				****	****	
有効青時間(秒)		1φ	22				22				サイクル長(秒)	
		2φ		16				16			70	
		3φ			15	15			15	15		
		4φ				5				5		
信号青時間比	Ｇ／Ｃ		22/70	16/70	15/70	20/70	22/70	16/70	15/70	20/70		
可能交通容量	Ｃｉ		604	633	348	514	604	683	345	514		
交通容量比	ｑ／Ｃｉ		0.733	0.117	0.193	0.167	0.853	0.009	0.104	0.000		
交通処理案のチェック			ＯＫ	ＯＫ	ＯＫ	ＯＫ	ＯＫ	ＯＫ	ＯＫ	ＯＫ		
滞留長	Ｌｓ(ｍ)		83.0	19.2	17.5	22.1	91.9	1.5	9.5	0.0		

※ Ｎ ＝ ＫＥＲ ×$\frac{3,600}{C}$

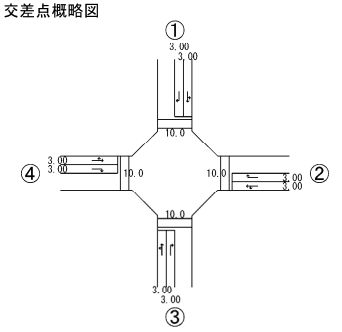
Ｎ：１時間で右折車が交差点内に滞留する台数

※ ＊：交通容量(台／実１時間)

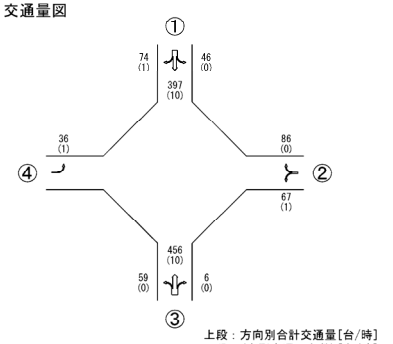
※ ****：連続で使用する現示

①：至　阿久和
②：至　汲沢中学校
③：至　原宿
④：至　環状4号

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	3φ	4φ	
表示時間	G:22 Y:2 AR:0	G:16 Y:2 AR:2	G:15 Y:2 AR:0	G:5 Y:2 AR:2	C=70
有効青時間	22	16	15	5	G=58
損失時間	2	4	2	4	L=12
歩行者青時間	17	0	10	0	

図 51-22（3）将来交通量交差点需要率（№2（高砂苑バス停）：休日ピーク時　14：30～15：30）

（評価書に追加します。信号現示調整前の交差点需要率との比較において、数値に変更が生じている箇所を■・□で示しています。なお、評価書では、黒字とします。）

この資料は審査会用に作成したものです。審査の過程で変更されることもありますので、取扱いにご注意願います。

将来交通量交差点需要率（No.3（通信隊東側）：休日ピーク時　11：30～12：30）

交差点名		03通信隊東側交差点							
流入部		①		②		③		④	
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	1	1	1	1
飽和交通流率の基本値	ＳＢ	2,000	1,800	2,000	1,800	2,000	1,800	2,000	1,800
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	1.000
（車線幅員）	ｍ	(3.00)	(3.00)	(3.00)	(3.00)	(3.00)	(3.00)	(3.00)	(3.00)
縦断勾配による補正率	αＧ	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000
（縦断勾配）	％	(0.00)	(0.00)	(0.00)	(0.00)	(0.00)	(0.00)	(0.00)	(0.00)
大型車混入による補正率	αＴ	0.983	1.000	0.990	1.000	0.987	0.993	1.000	1.000
（大型車混入率）	％	(2.47)	(0.00)	(1.52)	(0.00)	(1.85)	(1.00)	(0.00)	(0.00)
左折車混入による補正率	αＬＴ	0.980		0.806		1.000		0.806	
（左折率）	Ｌ％	(9.3)				(0.0)			
（歩行者による低減率）	ｆｐ	0.150		0.150		0.150		0.150	
（有効青時間）	秒	15		22		15		22	
（歩行者用青時間）	秒	10		17		10		17	
横断歩行者による補正率	αＬ								
右折車混入による補正率	αＲＴ								
（右折率）	Ｒ％								
（右折車の通過確率）	ｆ		0.668				0.628		
（有効青時間）	秒		15				15		
（現示変り目のさばけ台数増分）			2(102)				2(102)		
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	1,927	1,800	1,596	1,800	1,974	1,787	1,612	1,800
設計交通量	ｑ	485	0	66	15	378	100	67	104
		(45+440)		(66+0)		(0+378)		(67+0)	
右折補正交通量	ｑＲ－Ｎ		0				0		
交差点流入部の需要率	ρ	0.252	0.000	0.041	0.008	0.191	0.000	0.042	0.058

		現示の需要率	交差点の需要率
必要現示率	1φ	0.252	0.310
	2φ	0.000	
	3φ	0.058	
	4φ	****	

		サイクル長(秒)
有効青時間(秒)	1φ	70
	2φ	
	3φ	
	4φ	

信号青時間比	Ｇ／Ｃ	15/70	16/70	22/70	27/70	15/70	16/70	22/70	27/70
可能交通容量	Ｃｉ	413	550	502	694	423	510	507	694
交通容量比	ｑ／Ｃｉ	1.174	0.000	0.131	0.022	0.894	0.196	0.132	0.150
交通処理案のチェック		ＮＧ	ＯＫ	ＯＫ	ＯＫ	ＯＫ	ＯＫ	ＯＫ	ＯＫ
滞留長	Ｌｓ(m)	88.7	0.0	17.2	3.9	73.7	25.9	17.2	26.7

※ $N = KER \times \frac{3,600}{C}$

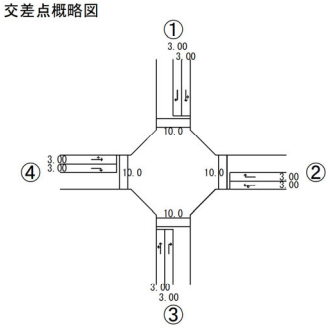
Ｎ：１時間で右折車が交差点内に滞留する台数

※ ＊：交通容量(台／実１時間)

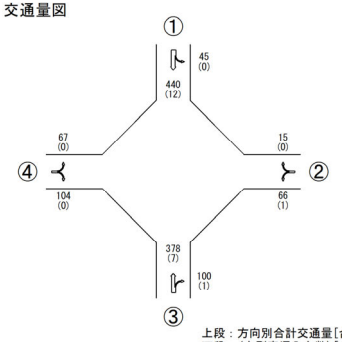
※ **** ：連続で使用する現示

①：至　阿久和
②：至　汲沢中学校
③：至　原宿
④：墓園側

交差点概略図

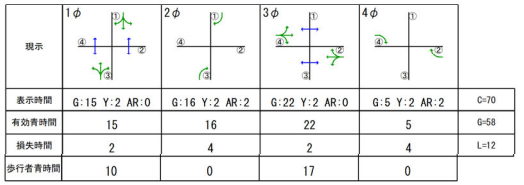


交通量図



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



	1φ	2φ	3φ	4φ	
表示時間	G:15 Y:2 AR:0	G:16 Y:2 AR:2	G:22 Y:2 AR:0	G:5 Y:2 AR:2	C=70
有効青時間	15	16	22	5	G=58
損失時間	2	4	2	4	L=12
歩行者青時間	10	0	17	0	

図 51-23（1）　将来交通量交差点需要率（No.3（通信隊東側）：休日ピーク時　11：30～12：30）

（準備書　資料編　p.資 2.4-421）

この資料は審査会用に作成したものです。審査の過程で変更されることもありますので、取扱いにご注意願います。

将来交通量交差点需要率（No.3（通信隊東側）：休日ピーク時　11：30～12：30）

交差点名			03通信隊東側交差点									
流入部			①		②		③		④			
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	1	1	1	1		
飽和交通流率の基本値	ＳＢ		2,000	1,800	2,000	1,800	2,000	1,800	2,000	1,800		
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	1.000		
（車線幅員）	ｍ		(3.00)	(3.00)	(3.00)	(3.00)	(3.00)	(3.00)	(3.00)	(3.00)		
縦断勾配による補正率	αＧ		1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000		
（縦断勾配）	％		(0.00)	(0.00)	(0.00)	(0.00)	(0.00)	(0.00)	(0.00)	(0.00)		
大型車混入による補正率	αＴ		0.983	1.000	0.990	1.000	0.987	0.993	1.000	0.995		
（大型車混入率）	％		(2.47)	(0.00)	(1.52)	(0.00)	(1.95)	(1.00)	(0.00)	(0.73)		
左折車混入による補正率	αＬＴ		0.980		0.806		0.983		0.806			
（左折率）	Ｌ％		(9.3)				(8.0)					
（歩行者による低減率）	ｆｐ		0.150		0.150		0.150		0.150			
（有効青時間）	秒		15		22		15		22			
（歩行者用青時間）	秒		10		17		10		17			
横断歩行者による補正率	αＬ											
右折車混入による補正率	αＲＴ											
（右折率）	Ｒ％											
（右折車の通過確率）	ｆ			0.668				0.628				
（有効青時間）	秒			15				15				
（現示変り目のさばけ台数増分）				2(102)				2(102)				
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		1,927	1,800	1,596	1,800	1,940	1,787	1,612	1,791		
設計交通量	ｑ		485	0	66	15	411	100	67	137		
			(45+440)		(66+0)		(33+378)		(67+0)			
右折補正交通量	ｑＲ－Ｎ			0				0				
交差点流入部の需要率	ρ		0.252	0.000	0.041	0.008	0.212	0.000	0.042	0.076	現示の需要率	交差点の需要率
必要現示率		1φ	0.252				0.212				0.252	0.328
		2φ		0.000				0.000			0.000	
		3φ			0.041	0.008			0.042	0.076	0.076	
		4φ				****				****	****	
有効青時間(秒)		1φ	15				15				サイクル長(秒)	
		2φ		16				16			70	
		3φ			22	22			22	22		
		4φ				5				5		
信号青時間比	Ｇ／Ｃ		15/70	16/70	22/70	27/70	15/70	16/70	22/70	27/70		
可能交通容量	Ｃｉ		413	550	502	694	416	510	507	691		
交通容量比	ｑ／Ｃｉ		1.174	0.000	0.131	0.022	0.988	0.196	0.132	0.198		
交通処理案のチェック			ＮＧ	ＯＫ	ＯＫ	ＯＫ	ＯＫ	ＯＫ	ＯＫ	ＯＫ		
滞留長	Ｌｓ(m)		88.7	0.0	17.2	3.9	78.2	25.9	17.2	33.3		

※ $N = KER \times \frac{3,600}{C}$

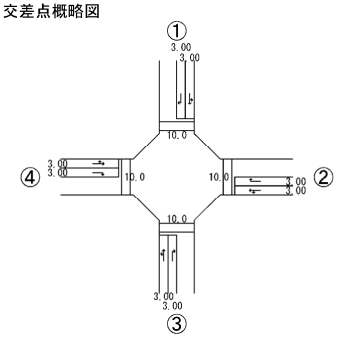
Ｎ：１時間で右折車が交差点内に滞留する台数

※＊：交通容量(台／実１時間)

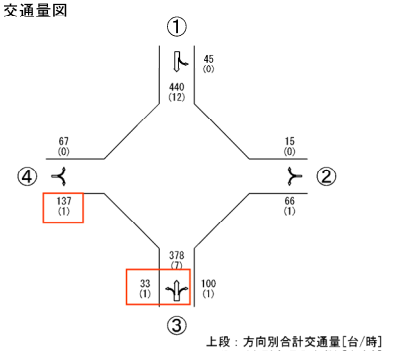
※ ****：連続で使用する現示

①：至　阿久和
②：至　汲沢中学校
③：至　原宿
④：至　環状4号

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



	1φ	2φ	3φ	4φ	
表示時間	G:15 Y:2 AR:0	G:16 Y:2 AR:2	G:22 Y:2 AR:0	G:5 Y:2 AR:2	C=70
有効青時間	15	16	22	5	G=58
損失時間	2	4	2	4	L=12
歩行者青時間	10	0	17	0	

図 51-23（2）　将来交通量交差点需要率（No.3（通信隊東側）：休日ピーク時　11：30～12：30）

（■・□：準備書からの変更箇所）

この資料は審査会用に作成したものです。審査の過程で変更されることもありますので、取扱いにご注意願います。

この資料は審査会用に作成したものです。審査の過程で変更されることもありますので、取扱いにご注意願います。

将来交通量交差点需要率（No.3（通信隊東側）：休日ピーク時　11：30～12：30）

交差点名		03通信隊東側交差点							
流入部		①		②		③		④	
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	1	1	1	1
飽和交通流率の基本値	S B	2,000	1,800	2,000	1,800	2,000	1,800	2,000	1,800
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
（車線幅員）	m	(3.00)	(3.00)	(3.00)	(3.00)	(3.00)	(3.00)	(3.00)	(3.00)
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	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	0.983	1.000	0.990	1.000	0.987	0.993	1.000	0.995
（大型車混入率）	%	(2.47)	(0.00)	(1.52)	(0.00)	(1.95)	(1.00)	(0.00)	(0.73)
左折車混入による補正率	α L T	0.978		0.820		0.981		0.820	
（左折率）	L %	(9.3)				(8.0)			
（歩行者による低減率）	f p	0.150		0.150		0.150		0.150	
（有効青時間）	秒	22		15		22		15	
（歩行者用青時間）	秒	17		10		17		10	
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								
（右折率）	R %								
（右折車の通過確率）	f		0.668				0.628		
（有効青時間）	秒		22				22		
（現示変り目のさばけ台数増分）			2(102)				2(102)		
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	1,923	1,800	1,624	1,800	1,937	1,787	1,640	1,791
設計交通量	q	485 (45+440)	0	66 (66+0)	15	411 (33+378)	100	67 (67+0)	137
右折補正交通量	q R－N		0				0		
交差点流入部の需要率	ρ	0.252	0.000	0.041	0.008	0.212	0.000	0.041	0.076

		現示の需要率	交差点の需要率
必要現示率	1φ	0.252	0.328
	2φ	0.000	
	3φ	0.076	
	4φ	****	

		サイクル長(秒)
有効青時間(秒)	1φ	
	2φ	
	3φ	70
	4φ	

1φ	22				22				
2φ		16				16			
3φ			15	15			15	15	
4φ				5				5	
信号青時間比 G／C	22/70	16/70	15/70	20/70	22/70	16/70	15/70	20/70	
可能交通容量 C i	604	699	348	514	609	646	351	512	
交通容量比 q／C i	0.803	0.000	0.190	0.029	0.675	0.155	0.191	0.268	
交通処理案のチェック	OK	OK	OK	OK	OK	OK	OK	OK	
滞留長 L s (m)	88.7	0.0	17.2	3.9	78.2	25.9	17.2	33.3	

※ N ＝ KER ×$\frac{3,600}{C}$

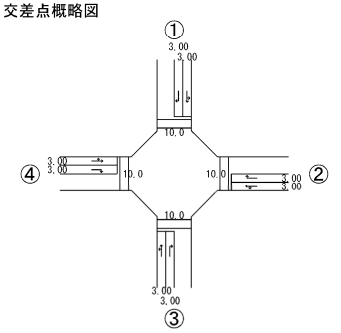
N ： 1時間で右折車が交差点内に滞留する台数

※ * ： 交通容量(台／実1時間)

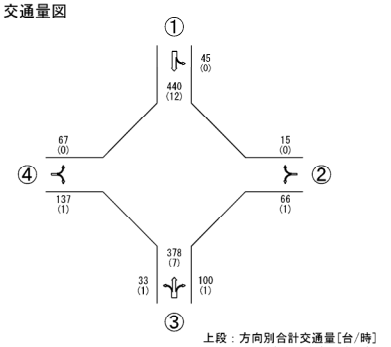
※ **** ： 連続で使用する現示

①：至　阿久和
②：至　汲沢中学校
③：至　原宿
④：至　環状4号

交差点概略図

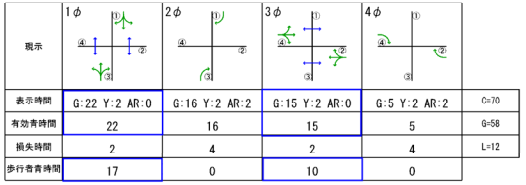


交通量図



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



	1φ	2φ	3φ	4φ	
表示時間	G:22 Y:2 AR:0	G:16 Y:2 AR:2	G:15 Y:2 AR:0	G:5 Y:2 AR:2	C=70
有効青時間	22	16	15	5	G=58
損失時間	2	4	2	4	L=12
歩行者青時間	17	0	10	0	

図 51-23（3）　将来交通量交差点需要率（No.3（通信隊東側）：休日ピーク時　11：30～12：30）

（評価書に追加します。信号現示調整前の交差点需要率との比較において、数値に変更が生じている箇所を■・□で示しています。なお、評価書では、黒字とします。）

この資料は審査会用に作成したものです。審査の過程で変更されることもありますので、取扱いにご注意願います。

将来交通量交差点需要率（No.4（深谷交番前）：休日ピーク時　11：30～12：30）

交差点名			04深谷交番前交差点				
流入部			①	②	③		
車線の種類			左折・直進	左折・右折	直進・右折		
車線数			1	1	1		
飽和交通流率の基本値	ＳＢ		1,434	1,710	1,303		
車線幅員による補正率	αｗ		0.950	0.950	0.950		
（車線幅員）	ｍ		(2.50)	(2.80)	(2.50)		
縦断勾配による補正率	αＧ		1.000	0.930	1.000		
（縦断勾配）	%		(0.00)	(2.40)	(-0.10)		
大型車混入による補正率	αＴ		0.983	0.986	0.995		
（大型車混入率）	%		(2.42)	(1.96)	(0.74)		
左折車混入による補正率	αＬＴ		0.874				
（左折率）	Ｌ%		(46.6)				
（歩行者による低減率）	ｆｐ		0.180	0.180			
（有効青時間）	秒		50	28			
（歩行者用青時間）	秒		44	23			
横断歩行者による補正率	αＬ			0.852			
右折車混入による補正率	αＲＴ			1.000	0.980		
（右折率）	Ｒ%			(78.1)	(2.9)		
（右折車の通過確率）	ｆ			1.000	0.723		
（有効青時間）	秒			28	50		
（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					2(80)		
飽和交通流率	ＳＡ		1,170	1,269	1,207		
設計交通量	ｑ		579 (270+309)	306 (67+239)	272 (264+8)		
右折補正交通量	ｑＲ－Ｎ						
交差点流入部の需要率	ρ		0.495	0.241	0.225	現示の需要率	交差点の需要率
必要現示率		1φ	0.495		0.225	0.495	0.736
		2φ		0.241		0.241	
有効青時間(秒)		1φ	50		50	サイクル長(秒)	
		2φ		28		90	
信号青時間比	Ｇ／Ｃ		50/90	28/90	50/90		
可能交通容量	Ｃｉ		650	395	671		
交通容量比	ｑ／Ｃｉ		0.891	0.775	0.405		
交通処理案のチェック			ＯＫ	ＯＫ	ＯＫ		
滞留長	Ｌｓ(m)		133.4	75.8	69.0		

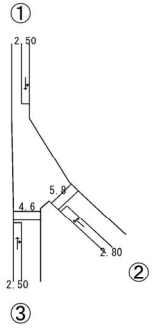
※ $N = KER \times \frac{3,600}{C}$

Ｎ：１時間で右折車が交差点内に滞留する台数

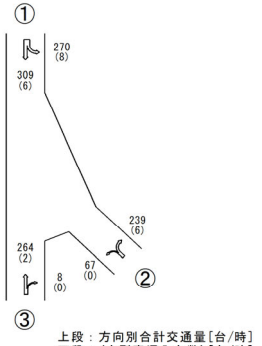
※＊：交通容量(台／実１時間)

①：至　阿久和
②：至　中村三差路
③：至　原宿

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

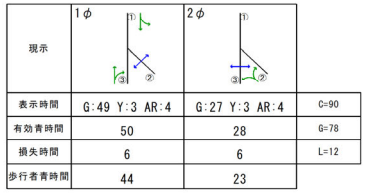


図 51-24（1）　将来交通量交差点需要率（No.4（深谷交番前）：休日ピーク時　11：30～12：30）

（準備書　資料編　p.資 2.4-422）

将来交通量交差点需要率（No.4（深谷交番前）：休日ピーク時　11：30～12：30）

交差点名			04深谷交番前交差点		
流入部			①	②	③
車線の種類			左折・直進	左折・右折	直進・右折
車線数			1	1	1
飽和交通流率の基本値	ＳＢ		1,434	1,710	1,303
車線幅員による補正率	αｗ		0.950	0.950	0.950
（車線幅員）	ｍ		(2.50)	(2.80)	(2.50)
縦断勾配による補正率	αＧ		1.000	0.930	1.000
（縦断勾配）	％		(0.00)	(2.40)	(-0.10)
大型車混入による補正率	αＴ		0.983	0.985	0.995
（大型車混入率）	％		(2.52)	(2.11)	(0.67)
左折車混入による補正率	αＬＴ		0.877		
（左折率）	Ｌ％		(45.1)		
（歩行者による低減率）	ｆｐ		0.180	0.180	
（有効青時間）	秒		50	28	
（歩行者用青時間）	秒		44	23	
横断歩行者による補正率	αＬ			0.852	
右折車混入による補正率	αＲＴ			1.000	0.980
（右折率）	Ｒ％			(79.8)	(2.7)
（右折車の通過確率）	ｆ			1.000	0.708
（有効青時間）	秒			28	50
（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					2(80)
飽和交通流率	ＳＡ		1,174	1,268	1,207
設計交通量	ｑ		596 (269+327)	331 (67+264)	298 (290+8)
右折補正交通量	ｑＲ－Ｎ				
交差点流入部の需要率	ρ		0.508	0.261	0.247
必要現示率		1φ	0.508		0.247
		2φ		0.261	
有効青時間(秒)		1φ	50		50
		2φ		28	
信号青時間比	Ｇ／Ｃ		50/90	28/90	50/90
可能交通容量	Ｃｉ		652	394	671
交通容量比	ｑ／Ｃｉ		0.914	0.840	0.444
交通処理案のチェック			ＯＫ	ＯＫ	ＯＫ
滞留長	Ｌｓ(m)		137.5	80.6	73.8

現示の需要率	交差点の需要率
0.508	0.769
0.261	
サイクル長(秒)	
90	

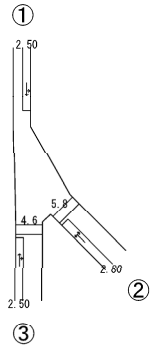
※ $N = KER \times \frac{3,600}{C}$

N：１時間で右折車が交差点内に滞留する台数

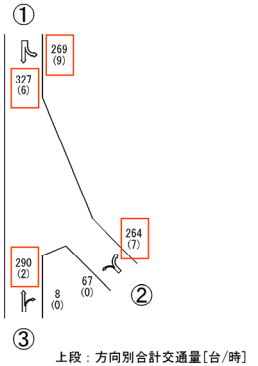
※＊：交通容量(台／実１時間)

①：至　阿久和
②：至　中村三差路
③：至　原宿

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

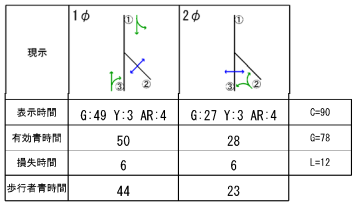


図 51-24（2）　将来交通量交差点需要率（No.4（深谷交番前）：休日ピーク時　11：30～12：30）

（■・□：準備書からの変更箇所）

この資料は審査会用に作成したものです。審査の過程で変更されることもありますので、取扱いにご注意願います。

将来交通量交差点需要率（No.1（立場）：混雑期ピーク時　12：00～13：00）

交差点名			01立場交差点									
流入部			①		②			③		④		
車線の種類			左折・直進	右折	左折・直進	直進	右折	左折・直進	右折	左折・直進	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		1,505	1,813	1,460	1,648	1,670	1,600	1,749	1,525	1,649	1,675
車線幅員による補正率	αｗ		0.950	0.950	1.000	1.000	1.000	0.950	0.950	0.950	1.000	1.000
（車線幅員）	ｍ		(2.50)	(2.65)	(3.80)	(3.00)	(3.00)	(2.65)	(2.50)	(2.80)	(3.05)	(2.95)
縦断勾配による補正率	αＧ		1.000	1.000	0.995	0.995	0.995	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000
（縦断勾配）	%		(-0.40)	(-0.40)	(1.10)	(1.10)	(1.10)	(0.20)	(0.20)	(-0.80)	(-0.80)	(-0.80)
大型車混入による補正率	αＴ		0.989	0.950	0.984	0.975	0.990	0.983	1.000	0.968	0.964	0.987
（大型車混入率）	%		(1.63)	(7.50)	(2.38)	(3.61)	(1.46)	(2.41)	(0.00)	(4.69)	(5.34)	(1.95)
左折車混入による補正率	αＬＴ		0.984		0.947			0.970		0.966		
（左折率）	Ｌ%		(14.7)		(50.6)			(28.3)		(32.3)		
（歩行者による低減率）	ｆｐ											
（有効青時間）	秒											
（歩行者用青時間）	秒											
横断歩行者による補正率	αＬ											
右折車混入による補正率	αＲＴ											
（右折率）	Ｒ%											
（右折車の通過確率）	ｆ			0.684			0.613		0.720			0.596
（有効青時間）	秒			31			31		31			31
（現示変り目のさばけ台数増分）				2(55)			2(55)		2(55)			2(55)
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		1,391	1,636	1,354	1,599	1,645	1,449	1,662	1,355	1,590	1,653
設計交通量	q		367	40	668		137	498	119	558		257
			(54+313)		(169+499)			(141+357)		(90+468)		
右折補正交通量	ｑＲ－Ｎ			0			0		18			101
交差点流入部の需要率	ρ		0.264	0.000	0.226		0.000	0.344	0.011	0.189		0.061

			現示の需要率	交差点の需要率
必要現示率	1φ	0.264	0.344	0.642
	2φ	0.000	0.011	
	3φ	0.226	0.226	
	4φ	0.000	0.061	
	5φ		0.000	

													サイクル長(秒)
有効青時間(秒)	1φ	31					31						130
	2φ		9					9					
	3φ			31					31				
	4φ					17						17	
	5φ												

信号青時間比	Ｇ／Ｃ	31/130	9/130	31/130		17/130	31/130	9/130	31/130		17/130	
可能交通容量	Ｃｉ	332	190	704		383	346	216	702		372	
交通容量比	ｑ／Ｃｉ	1.105	0.211	0.949		0.358	1.439	0.551	0.795		0.691	
交通処理案のチェック		ＮＧ	ＯＫ	ＯＫ		ＯＫ	ＮＧ	ＯＫ	ＯＫ		ＯＫ	
滞留長	Ｌｓ(m)	121.2	20.5	111.8		54.5	165.8	48.2	95.2		87.4	

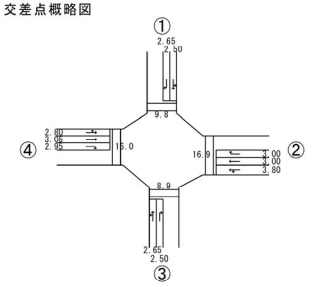
※ N = KER × $\frac{3,600}{C}$

N：１時間で右折車が交差点内に滞留する台数

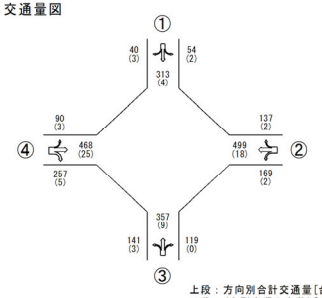
※＊：交通容量(台／実１時間)

①：至　阿久和
②：至　戸塚駅
③：至　原宿
④：至　長後

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

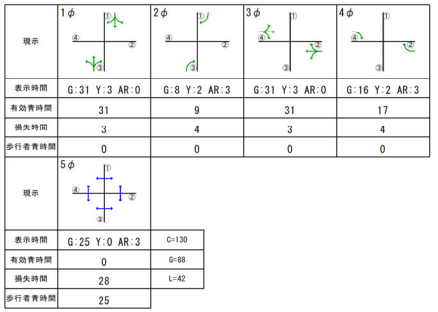


図 51-25（1）　将来交通量交差点需要率（No.1（立場）：混雑期ピーク時　12：00～13：00）

（準備書　資料編　p.資 2.4-424）

この資料は審査会用に作成したものです。審査の過程で変更されることもありますので、取扱いにご注意願います。

この資料は審査会用に作成したものです。審査の過程で変更されることもありますので、取扱いにご注意願います。

将来交通量交差点需要率（No.1（立場）：混雑期ピーク時　12：00～13：00）

交差点名		01立場交差点									
流入部		①		②			③		④		
車線の種類		左折・直進	右折	左折・直進	直進	右折	左折・直進	右折	左折・直進	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	S B	1,505	1,813	1,460	1,648	1,670	1,600	1,749	1,525	1,649	1,675
車線幅員による補正率	α w	0.950	0.950	1.000	1.000	1.000	0.950	0.950	0.950	1.000	1.000
（車線幅員）	m	(2.50)	(2.65)	(3.80)	(3.00)	(3.00)	(2.65)	(2.50)	(2.80)	(3.05)	(2.95)
縦断勾配による補正率	α G	1.000	1.000	0.995	0.995	0.995	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000
（縦断勾配）	%	(-0.40)	(-0.40)	(1.10)	(1.10)	(1.10)	(0.20)	(0.20)	(-0.80)	(-0.80)	(-0.80)
大型車混入による補正率	α T	0.989	0.950	0.984	0.975	0.990	0.983	1.000	0.968	0.964	0.987
（大型車混入率）	%	(1.63)	(7.50)	(2.38)	(3.61)	(1.46)	(2.41)	(0.00)	(4.69)	(5.34)	(1.95)
左折車混入による補正率	α L T	0.984		0.947			0.970		0.966		
（左折率）	L %	(14.7)		(50.6)			(28.3)		(32.3)		
（歩行者による低減率）	f p										
（有効青時間）	秒										
（歩行者用青時間）	秒										
横断歩行者による補正率	α L										
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		0.684			0.613		0.720			0.596
（有効青時間）	秒		43			31		43			31
（現示変り目のさばけ台数増分）			2(55)			2(55)		2(55)			2(55)
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	1,391	1,636	1,354	1,599	1,645	1,449	1,662	1,355	1,590	1,653
設計交通量	q	367	40	668		137	498	119	558		257
		(54+313)		(169+499)			(141+357)		(90+468)		
右折補正交通量	q R－N		0			0		0			101
交差点流入部の需要率	ρ	0.264	0.000	0.226		0.000	0.344	0.000	0.189		0.061

		現示の需要率	交差点の需要率
必要現示率	1φ	0.344	0.631
	2φ	0.000	
	3φ	0.226	
	4φ	0.061	
	5φ	0.000	

												サイクル長(秒)
有効青時間(秒)	1φ	43					43					130
	2φ		6					6				
	3φ			31					31			
	4φ					8					8	
	5φ											

信号青時間比	G／C	43/130	6/130	31/130		8/130	43/130	6/130	31/130		8/130
可能交通容量	C i	460	286	704		269	479	317	702		258
交通容量比	q／C i	0.798	0.140	0.949		0.509	1.040	0.375	0.795		0.996
交通処理案のチェック		OK	OK	OK		OK	NG	OK	OK		OK
滞留長	L s (m)	121.2	20.5	111.8		54.5	165.8	48.2	95.2		87.4

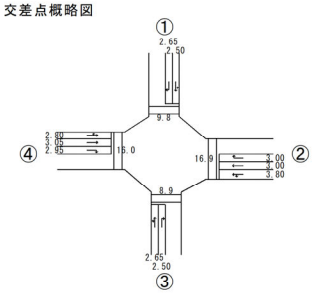
※ N ＝ KER ×$\frac{3,600}{C}$

N ： 1時間で右折車が交差点内に滞留する台数

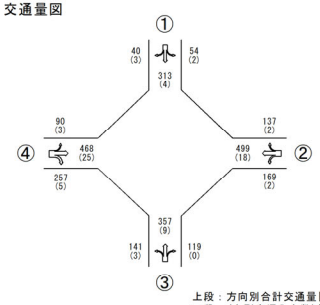
※ ＊： 交通容量(台／実1時間)

①：至　阿久和
②：至　戸塚駅
③：至　原宿
④：至　長後

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

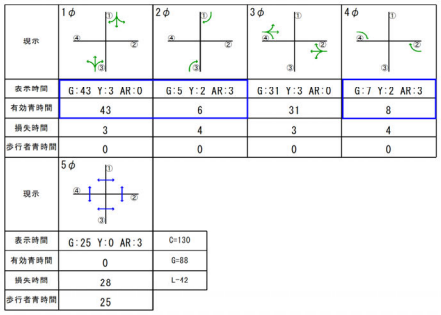


図 51-25（2）　将来交通量交差点需要率（No.1（立場）：混雑期ピーク時　12：00～13：00）

（評価書に追加します。信号現示調整前の交差点需要率との比較において、数値に変更が生じている箇所を■・□で示しています。なお、評価書では、黒字とします。）

将来交通量交差点需要率（№2（高砂苑バス停）：混雑期ピーク時　11：30～12：30）

交差点名		02高砂苑バス停交差点									
流入部		①		②		③		④			
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	1	1	1	1		
飽和交通流率の基本値	ＳＢ	2,000	1,800	2,000	1,800	2,000	1,800	2,000	1,800		
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	1.000		
（車線幅員）	ｍ	(3.00)	(3.00)	(3.00)	(3.00)	(3.00)	(3.00)	(3.00)	(3.00)		
縦断勾配による補正率	αＧ	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000		
（縦断勾配）	％	(0.00)	(0.00)	(0.00)	(0.00)	(0.00)	(0.00)	(0.00)	(0.00)		
大型車混入による補正率	αＴ	0.988	1.000	0.989	1.000	0.992	1.000	1.000	1.000		
（大型車混入率）	％	(1.80)	(0.00)	(1.61)	(0.00)	(1.11)	(0.00)	(0.00)	(0.00)		
左折車混入による補正率	αＬＴ	0.931		0.806		0.921		1.000			
（左折率）	Ｌ％	(33.8)				(38.9)		(0.0)			
（歩行者による低減率）	ｆｐ	0.150		0.150		0.150		0.150			
（有効青時間）	秒	15		22		15		22			
（歩行者用青時間）	秒	10		17		10		17			
横断歩行者による補正率	αＬ										
右折車混入による補正率	αＲＴ										
（右折率）	Ｒ％										
（右折車の通過確率）	ｆ		0.598				0.647				
（有効青時間）	秒		15				15				
（現示変り目のさばけ台数増分）			2(102)				2(102)				
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	1,840	1,800	1,594	1,800	1,827	1,800	2,000	1,800		
設計交通量	ｑ	612	58	62	93	808	3	0	0		
		(207+405)		(62+0)		(314+494)		(0+0)			
右折補正交通量	ｑＲ－Ｎ		0				0				
交差点流入部の需要率	ρ	0.333	0.000	0.039	0.052	0.442	0.000	0.000	0.000	現示の需要率	交差点の需要率
必要現示率	1φ	0.333				0.442				0.442	0.494
	2φ		0.000				0.000			0.000	
	3φ			0.039	0.052			0.000	0.000	0.052	
	4φ				****				****	****	
有効青時間(秒)	1φ	15				15				サイクル長(秒)	
	2φ		16				16			70	
	3φ			22	22			22	22		
	4φ				5				5		
信号青時間比	Ｇ／Ｃ	15/70	16/70	22/70	27/70	15/70	16/70	22/70	27/70		
可能交通容量	Ｃｉ	394	513	501	694	392	530	629	694		
交通容量比	ｑ／Ｃｉ	1.553	0.113	0.124	0.134	2.061	0.006	0.000	0.000		
交通処理案のチェック		ＮＧ	ＯＫ	ＯＫ	ＯＫ	ＮＧ	ＯＫ	ＯＫ	ＯＫ		
滞留長	Ｌｓ(ｍ)	109.0	14.9	16.2	23.9	143.0	0.8	0.0	0.0		

※ $N = KER \times \frac{3,600}{C}$

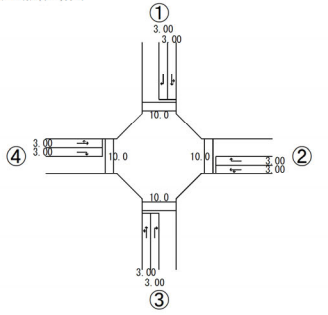
Ｎ：１時間で右折車が交差点内に滞留する台数

※ ＊：交通容量(台／実１時間)

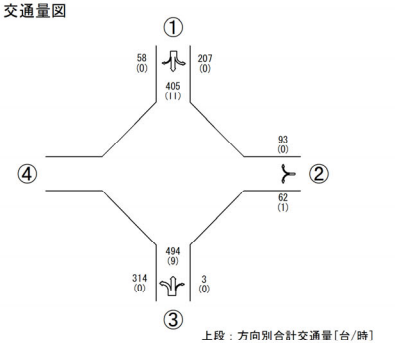
※ ****：連続で使用する現示

①：至　阿久和
②：至　汲沢中学校
③：至　原宿
④：墓園側

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

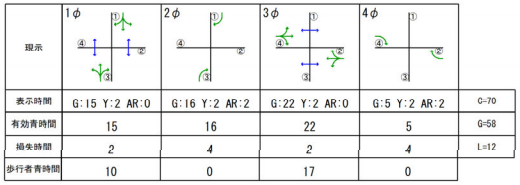


図 51-26（1）　将来交通量交差点需要率（№2（高砂苑バス停）：混雑期ピーク時　11：30～12：30）

（準備書　資料編　p.資 2.4-425）

この資料は審査会用に作成したものです。審査の過程で変更されることもありますので、取扱いにご注意願います。

将来交通量交差点需要率（№2（高砂苑バス停）：混雑期ピーク時　11：30～12：30）

交差点名		02高砂苑バス停交差点							
流入部		①		②		③		④	
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	1	1	1	1
飽和交通流率の基本値	S B	2,000	1,800	2,000	1,800	2,000	1,800	2,000	1,800
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
（車線幅員）	m	(3.00)	(3.00)	(3.00)	(3.00)	(3.00)	(3.00)	(3.00)	(3.00)
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	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	0.984	0.997	1.000	1.000	0.992	1.000	0.979	1.000
（大型車混入率）	%	(2.38)	(0.42)	(0.00)	(0.00)	(1.11)	(0.00)	(3.03)	(0.00)
左折車混入による補正率	α L T	0.973		0.806		0.921		0.806	
（左折率）	L %	(12.5)				(38.9)			
（歩行者による低減率）	f p	0.150		0.150		0.150		0.150	
（有効青時間）	秒	15		22		15		22	
（歩行者用青時間）	秒	10		17		10		17	
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								
（右折率）	R %								
（右折車の通過確率）	f		0.598				0.647		
（有効青時間）	秒		15				15		
（現示変り目のさばけ台数増分）			2(102)				2(102)		
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	1,915	1,795	1,612	1,800	1,827	1,800	1,578	1,800
設計交通量	q	463	240	62	93	808	3	33	0
		(58+405)		(62+0)		(314+494)		(33+0)	
右折補正交通量	q R－N		138				0		
交差点流入部の需要率	ρ	0.242	0.077	0.038	0.052	0.442	0.000	0.021	0.000

		現示の需要率	交差点の需要率
必要現示率	1φ	0.442	0.571
	2φ	0.077	
	3φ	0.052	
	4φ	****	
有効青時間(秒)	1φ	サイクル長(秒)	
	2φ	70	
	3φ		
	4φ		

信号青時間比	G／C	15/70	16/70	22/70	27/70	15/70	16/70	22/70	27/70
可能交通容量	C i	410	512	507	694	392	530	496	694
交通容量比	q／C i	1.129	0.469	0.122	0.134	2.061	0.006	0.067	0.000
交通処理案のチェック		NG	OK	OK	OK	NG	OK	OK	OK
滞留長	L s (m)	85.7	51.5	15.9	23.9	143.0	0.8	8.7	0.0

※ $N = KER \times \frac{3,600}{C}$

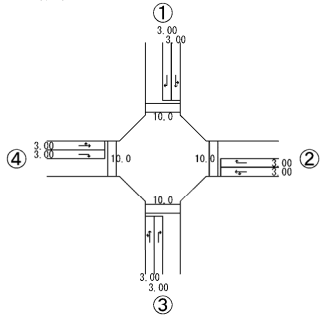
N ： 1時間で右折車が交差点内に滞留する台数

※ * ： 交通容量(台／実1時間)

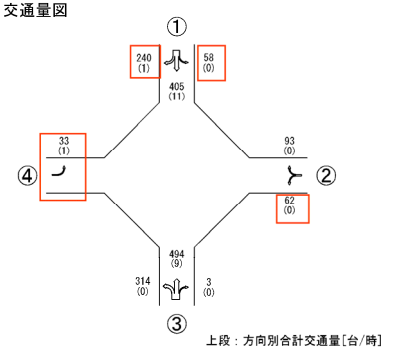
※ **** ： 連続で使用する現示

①：至　阿久和
②：至　汲沢中学校
③：至　原宿
④：至　環状4号

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	3φ	4φ	
表示時間	G:15 Y:2 AR:0	G:16 Y:2 AR:2	G:22 Y:2 AR:0	G:5 Y:2 AR:2	C=70
有効青時間	15	16	22	5	G=58
損失時間	2	4	2	4	L=12
歩行者青時間	10	0	17	0	

図 51-26（2）　将来交通量交差点需要率（№2（高砂苑バス停）：混雑期ピーク時　11：30～12：30）

（■・□：準備書からの変更箇所）

この資料は審査会用に作成したものです。審査の過程で変更されることもありますので、取扱いにご注意願います。

この資料は審査会用に作成したものです。審査の過程で変更されることもありますので、取扱いにご注意願います。

将来交通量交差点需要率（№2（高砂苑バス停）：混雑期ピーク時　11：30～12：30）

交差点名		02高砂苑バス停交差点							
流入部		①		②		③		④	
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	1	1	1	1
飽和交通流率の基本値	ＳＢ	2,000	1,800	2,000	1,800	2,000	1,800	2,000	1,800
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	1.000
（車線幅員）	ｍ	(3.00)	(3.00)	(3.00)	(3.00)	(3.00)	(3.00)	(3.00)	(3.00)
縦断勾配による補正率	αＧ	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000
（縦断勾配）	%	(0.00)	(0.00)	(0.00)	(0.00)	(0.00)	(0.00)	(0.00)	(0.00)
大型車混入による補正率	αＴ	0.984	0.997	1.000	1.000	0.992	1.000	0.979	1.000
（大型車混入率）	%	(2.38)	(0.42)	(0.00)	(0.00)	(1.11)	(0.00)	(3.03)	(0.00)
左折車混入による補正率	αＬＴ	0.969		0.820		0.908		0.820	
（左折率）	Ｌ%	(12.5)				(38.9)			
（歩行者による低減率）	ｆｐ	0.150		0.150		0.150		0.150	
（有効青時間）	秒	33		15		33		15	
（歩行者用青時間）	秒	28		10		28		10	
横断歩行者による補正率	αＬ								
右折車混入による補正率	αＲＴ								
（右折率）	Ｒ%								
（右折車の通過確率）	ｆ		0.598				0.647		
（有効青時間）	秒		33				33		
（現示変り目のさばけ台数増分）			2(102)				2(102)		
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	1,907	1,795	1,640	1,800	1,801	1,800	1,606	1,800
設計交通量	ｑ	463 (58+405)	240	62 (62+0)	93	808 (314+494)	3	33 (33+0)	0
右折補正交通量	ｑＲ－Ｎ		0				0		
交差点流入部の需要率	ρ	0.243	0.000	0.038	0.052	0.449	0.000	0.021	0.000

		現示の需要率	交差点の需要率
必要現示率	1φ	0.449	0.501
	2φ	0.000	
	3φ	0.052	
	4φ	****	
有効青時間(秒)	1φ	サイクル長(秒)	
	2φ	70	
	3φ		
	4φ		

信号青時間比	Ｇ／Ｃ	33/70	5/70	15/70	20/70	33/70	5/70	15/70	20/70
可能交通容量	Ｃｉ	899	550	351	514	849	624	344	514
交通容量比	ｑ／Ｃｉ	0.515	0.436	0.177	0.181	0.952	0.005	0.096	0.000
交通処理案のチェック		ＯＫ	ＯＫ	ＯＫ	ＯＫ	ＯＫ	ＯＫ	ＯＫ	ＯＫ
滞留長	Ｌｓ(m)	85.7	51.5	15.9	23.9	143.0	0.8	8.7	0.0

※ $N = KER \times \frac{3,600}{C}$

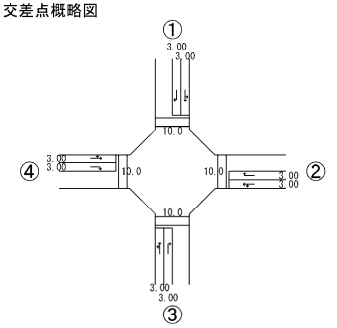
Ｎ：１時間で右折車が交差点内に滞留する台数

※ ＊：交通容量(台／実１時間)

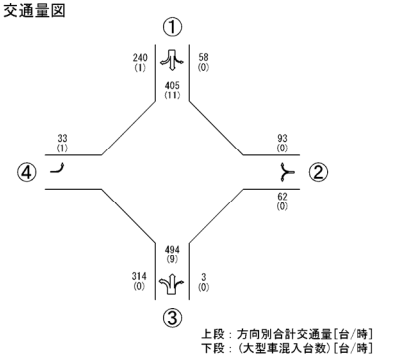
※ ****：連続で使用する現示

①：至　阿久和
②：至　汲沢中学校
③：至　原宿
④：至　環状4号

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	3φ	4φ	
表示時間	G:33 Y:2 AR:0	G:5 Y:2 AR:2	G:15 Y:2 AR:0	G:5 Y:2 AR:2	C=70
有効青時間	33	5	15	5	G=58
損失時間	2	4	2	4	L=12
歩行者青時間	28	0	10	0	

図 51-26（3）　将来交通量交差点需要率（№2（高砂苑バス停）：混雑期ピーク時　11：30～12：30）

（評価書に追加します。信号現示調整前の交差点需要率との比較において、数値に変更が生じている箇所を■・□で示しています。なお、評価書では、黒字とします。）

将来交通量交差点需要率（№3（通信隊東側）：混雑期ピーク時　11：30～12：30）

交差点名		03通信隊東側交差点									
流入部		①		②		③		④			
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	1	1	1	1		
飽和交通流率の基本値	ＳＢ	2,000	1,800	2,000	1,800	2,000	1,800	2,000	1,800		
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	1.000		
（車線幅員）	ｍ	(3.00)	(3.00)	(3.00)	(3.00)	(3.00)	(3.00)	(3.00)	(3.00)		
縦断勾配による補正率	αＧ	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000		
（縦断勾配）	%	(0.00)	(0.00)	(0.00)	(0.00)	(0.00)	(0.00)	(0.00)	(0.00)		
大型車混入による補正率	αＴ	0.983	1.000	0.990	1.000	0.992	0.993	1.000	1.000		
（大型車混入率）	%	(2.47)	(0.00)	(1.52)	(0.00)	(1.17)	(1.00)	(0.00)	(0.00)		
左折車混入による補正率	αＬＴ	0.980		0.806		1.000		0.806			
（左折率）	Ｌ%	(9.3)				(0.0)					
（歩行者による低減率）	ｆｐ	0.150		0.150		0.150		0.150			
（有効青時間）	秒	15		22		15		22			
（歩行者用青時間）	秒	10		17		10		17			
横断歩行者による補正率	αＬ										
右折車混入による補正率	αＲＴ										
（右折率）	Ｒ%										
（右折車の通過確率）	ｆ		0.542				0.628				
（有効青時間）	秒		15				15				
（現示変り目のさばけ台数増分）			2(102)				2(102)				
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	1,927	1,800	1,596	1,800	1,984	1,787	1,612	1,800		
設計交通量	ｑ	485	0	66	15	596	100	210	319		
		(45+440)		(66+0)		(0+596)		(210+0)			
右折補正交通量	ｑＲ－Ｎ		0				0				
交差点流入部の需要率	ρ	0.252	0.000	0.041	0.008	0.300	0.000	0.130	0.177	現示の需要率	交差点の需要率
必要現示率	1φ	0.252				0.300				0.300	0.477
	2φ		0.000				0.000			0.000	
	3φ			0.041	0.008			0.130	0.177	0.177	
	4φ				****				****	****	
有効青時間(秒)	1φ	15				15				サイクル長(秒)	
	2φ		16				16			70	
	3φ			22	22			22	22		
	4φ				5				5		
信号青時間比	Ｇ／Ｃ	15/70	16/70	22/70	27/70	15/70	16/70	22/70	27/70		
可能交通容量	Ｃｉ	413	513	502	694	425	510	507	694		
交通容量比	ｑ／Ｃｉ	1.174	0.000	0.131	0.022	1.402	0.196	0.414	0.460		
交通処理案のチェック		ＮＧ	ＯＫ	ＯＫ	ＯＫ	ＮＧ	ＯＫ	ＯＫ	ＯＫ		
滞留長	Ｌｓ(ｍ)	88.7	0.0	17.2	3.9	105.5	25.9	46.3	64.0		

※ N = KER × $\frac{3,600}{C}$

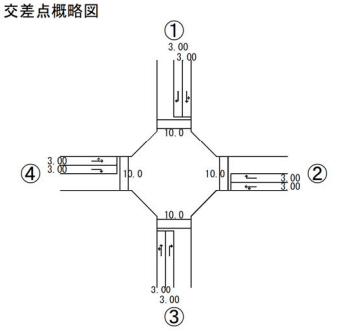
N： １時間で右折車が交差点内に滞留する台数

※ ＊： 交通容量(台／実１時間)

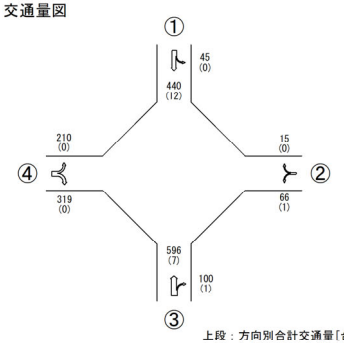
※ **** ： 連続で使用する現示

①：至　阿久和
②：至　汲沢中学校
③：至　原宿
④：墓園側

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

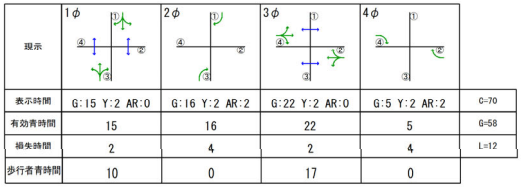


図 51-27（1）　将来交通量交差点需要率（№3（通信隊東側）：混雑期ピーク時　11：30～12：30）

（準備書　資料編　p. 資 2.4-426）

この資料は審査会用に作成したものです。審査の過程で変更されることもありますので、取扱いにご注意願います。

将来交通量交差点需要率（No.3（通信隊東側）：混雑期ピーク時　11：30～12：30）

交差点名		03通信隊東側交差点									
流入部		①		②		③		④			
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	1	1	1	1		
飽和交通流率の基本値	ＳＢ	2,000	1,800	2,000	1,800	2,000	1,800	2,000	1,800		
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	1.000		
（車線幅員）	ｍ	(3.00)	(3.00)	(3.00)	(3.00)	(3.00)	(3.00)	(3.00)	(3.00)		
縦断勾配による補正率	αＧ	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000		
（縦断勾配）	％	(0.00)	(0.00)	(0.00)	(0.00)	(0.00)	(0.00)	(0.00)	(0.00)		
大型車混入による補正率	αＴ	0.983	1.000	0.990	1.000	0.991	0.993	1.000	0.998		
（大型車混入率）	％	(2.47)	(0.00)	(1.52)	(0.00)	(1.27)	(1.00)	(0.00)	(0.28)		
左折車混入による補正率	αＬＴ	0.980		0.806		0.989		0.806			
（左折率）	Ｌ％	(9.3)				(5.2)					
（歩行者による低減率）	ｆｐ	0.150		0.150		0.150		0.150			
（有効青時間）	秒	15		22		15		22			
（歩行者用青時間）	秒	10		17		10		17			
横断歩行者による補正率	αＬ										
右折車混入による補正率	αＲＴ										
（右折率）	Ｒ％										
（右折車の通過確率）	ｆ		0.542				0.628				
（有効青時間）	秒		15				15				
（現示変り目のさばけ台数増分）			2(102)				2(102)				
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	1,927	1,800	1,596	1,800	1,960	1,787	1,612	1,796		
設計交通量	ｑ	485	0	66	15	629	100	210	352		
		(45+440)		(66+0)		(33+596)		(210+0)			
右折補正交通量	ｑＲ－Ｎ		0				0				
交差点流入部の需要率	ρ	0.252	0.000	0.041	0.008	0.321	0.000	0.130	0.196	現示の需要率	交差点の需要率
必要現示率	1φ	0.252				0.321				0.321	0.517
	2φ		0.000				0.000			0.000	
	3φ			0.041	0.008			0.130	0.196	0.196	
	4φ				****				****	****	
有効青時間(秒)	1φ	15				15				サイクル長(秒)	
	2φ		16				16			70	
	3φ			22	22			22	22		
	4φ				5				5		
信号青時間比	Ｇ／Ｃ	15/70	16/70	22/70	27/70	15/70	16/70	22/70	27/70		
可能交通容量	Ｃｉ	413	513	502	694	420	510	507	693		
交通容量比	ｑ／Ｃｉ	1.174	0.000	0.131	0.022	1.498	0.196	0.414	0.508		
交通処理案のチェック		ＮＧ	ＯＫ	ＯＫ	ＯＫ	ＮＧ	ＯＫ	ＯＫ	ＯＫ		
滞留長	Ｌｓ(m)	88.7	0.0	17.2	3.9	111.5	25.9	46.3	69.2		

※ Ｎ ＝ ＫＥＲ ×$\frac{3,600}{C}$

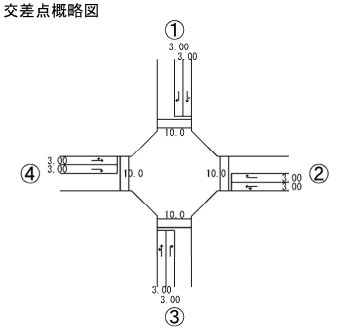
Ｎ：１時間で右折車が交差点内に滞留する台数

※ ＊：交通容量(台／実１時間)

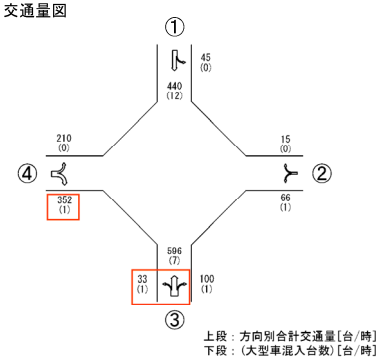
※ **** ：連続で使用する現示

①：至　阿久和
②：至　汲沢中学校
③：至　原宿
④：至　環状4号

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

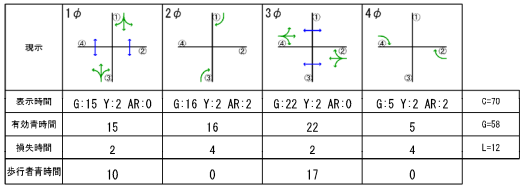


図 51-27（2）　将来交通量交差点需要率（No.3（通信隊東側）：混雑期ピーク時　11：30～12：30）

（■・□：準備書からの変更箇所）

この資料は審査会用に作成したものです。審査の過程で変更されることもありますので、取扱いにご注意願います。

将来交通量交差点需要率（No.3（通信隊東側）：混雑期ピーク時　11：30～12：30）

交差点名		03通信隊東側交差点									
流入部		①		②		③		④			
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	1	1	1	1		
飽和交通流率の基本値	ＳＢ	2,000	1,800	2,000	1,800	2,000	1,800	2,000	1,800		
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	1.000		
（車線幅員）	m	(3.00)	(3.00)	(3.00)	(3.00)	(3.00)	(3.00)	(3.00)	(3.00)		
縦断勾配による補正率	αG	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000		
（縦断勾配）	%	(0.00)	(0.00)	(0.00)	(0.00)	(0.00)	(0.00)	(0.00)	(0.00)		
大型車混入による補正率	αT	0.983	1.000	0.990	1.000	0.991	0.993	1.000	0.998		
（大型車混入率）	%	(2.47)	(0.00)	(1.52)	(0.00)	(1.27)	(1.00)	(0.00)	(0.28)		
左折車混入による補正率	αLT	0.977		0.820		0.987		0.820			
（左折率）	L%	(9.3)				(5.2)					
（歩行者による低減率）	fp	0.150		0.150		0.150		0.150			
（有効青時間）	秒	27		15		27		15			
（歩行者用青時間）	秒	22		10		22		10			
横断歩行者による補正率	αL										
右折車混入による補正率	αRT										
（右折率）	R%										
（右折車の通過確率）	f		0.542				0.628				
（有効青時間）	秒		27				27				
（現示変り目のさばけ台数増分）			2(102)				2(102)				
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	1,921	1,800	1,624	1,800	1,956	1,787	1,640	1,796		
設計交通量	q	485	0	66	15	629	100	210	352		
		(45+440)		(66+0)		(33+596)		(210+0)			
右折補正交通量	qR－N		0				0				
交差点流入部の需要率	ρ	0.252	0.000	0.041	0.008	0.322	0.000	0.128	0.196	現示の需要率	交差点の需要率
必要現示率	1φ	0.252				0.322				0.322	0.518
	2φ		0.000				0.000			0.000	
	3φ			0.041	0.008			0.128	0.196	0.196	
	4φ				****				****	****	
有効青時間(秒)	1φ	27				27				サイクル長(秒)	
	2φ		11				11			70	
	3φ			15	15			15	15		
	4φ				5				5		
信号青時間比	G／C	27/70	11/70	15/70	20/70	27/70	11/70	15/70	20/70		
可能交通容量	Ci	741	507	348	514	754	621	351	513		
交通容量比	q／Ci	0.655	0.000	0.190	0.029	0.834	0.161	0.598	0.686		
交通処理案のチェック		OK	OK	OK	OK	OK	OK	OK	OK		
滞留長	Ｌs(m)	88.7	0.0	17.2	3.9	111.5	25.9	46.3	69.2		

※ $N = KER \times \frac{3,600}{C}$

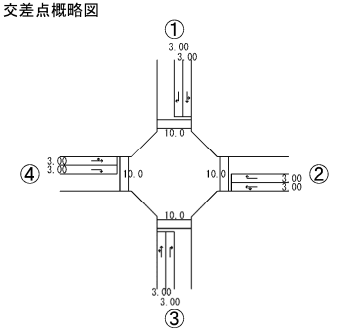
N：１時間で右折車が交差点内に滞留する台数

※ ＊：交通容量(台／実１時間)

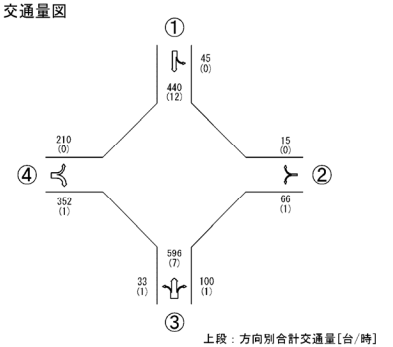
※ **** ：連続で使用する現示

①：至　阿久和
②：至　汲沢中学校
③：至　原宿
④：至　横須賀

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

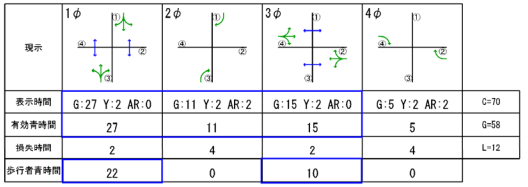


図 51-27（3）　将来交通量交差点需要率（No.3（通信隊東側）：混雑期ピーク時　11：30～12：30）

（評価書に追加します。信号現示調整前の交差点需要率との比較において、数値に変更が生じている箇所を■・□で示しています。なお、評価書では、黒字とします。）

この資料は審査会用に作成したものです。審査の過程で変更されることもありますので、取扱いにご注意願います。

この資料は審査会用に作成したものです。審査の過程で変更されることもありますので、取扱いにご注意願います。

将来交通量交差点需要率（No.4（深谷交番前）：混雑期ピーク時　11：30～12：30）

交差点名		04深谷交番前交差点		
流入部		①	②	③
車線の種類		左折・直進	左折・右折	直進・右折
車線数		1	1	1
飽和交通流率の基本値	ＳＢ	1,434	1,710	1,303
車線幅員による補正率	αｗ	0.950	0.950	0.950
（車線幅員）	ｍ	(2.50)	(2.80)	(2.50)
縦断勾配による補正率	αＧ	1.000	0.930	1.000
（縦断勾配）	％	(0.00)	(2.40)	(-0.10)
大型車混入による補正率	αＴ	0.988	0.991	0.995
（大型車混入率）	％	(1.76)	(1.23)	(0.65)
左折車混入による補正率	αＬＴ	0.851		
（左折率）	Ｌ％	(56.7)		
（歩行者による低減率）	ｆｐ	0.180	0.180	
（有効青時間）	秒	50	28	
（歩行者用青時間）	秒	44	23	
横断歩行者による補正率	αＬ		0.852	
右折車混入による補正率	αＲＴ		1.000	0.979
（右折率）	Ｒ％		(86.3)	(2.6)
（右折車の通過確率）	ｆ		1.000	0.695
（有効青時間）	秒		28	50
（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				2(80)
飽和交通流率	ＳＡ	1,145	1,276	1,206
設計交通量	ｑ	794 (450+344)	489 (67+422)	308 (300+8)
右折補正交通量	ｑＲ－Ｎ			
交差点流入部の需要率	ρ	0.693	0.383	0.255

					現示の需要率	交差点の需要率
必要現示率	1φ	0.693		0.255	0.693	1.076
	2φ		0.383		0.383	
有効青時間(秒)	1φ	50		50	サイクル長(秒)	
	2φ		28		90	

信号青時間比	Ｇ／Ｃ	50/90	28/90	50/90
可能交通容量	Ｃｉ	636	397	670
交通容量比	ｑ／Ｃｉ	1.248	1.232	0.460
交通処理案のチェック		ＮＧ	ＮＧ	ＯＫ
滞留長	Ｌｓ(m)	181.8	111.4	75.3

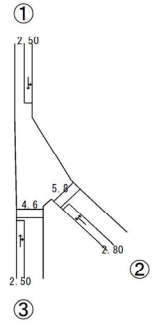
※ $N = KER \times \frac{3,600}{C}$

N：１時間で右折車が交差点内に滞留する台数

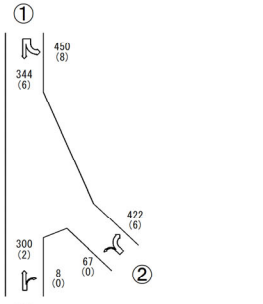
※＊：交通容量(台／実１時間)

①：至　阿久和
②：至　中村三差路
③：至　原宿

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

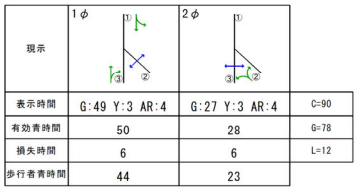


図 51-28（1）　将来交通量交差点需要率（No.4（深谷交番前）：混雑期ピーク時　11：30～12：30）

（準備書　資料編　p. 資 2.4-427）

この資料は審査会用に作成したものです。審査の過程で変更されることもありますので、取扱いにご注意願います。

将来交通量交差点需要率（No.4（深谷交番前）：混雑期ピーク時　11：30～12：30）

交差点名		04深谷交番前交差点		
流入部		①	②	③
車線の種類		左折・直進	左折・右折	直進・右折
車線数		1	1	1
飽和交通流率の基本値	ＳＢ	1,434	1,710	1,303
車線幅員による補正率	αｗ	0.950	0.950	0.950
（車線幅員）	ｍ	(2.50)	(2.80)	(2.50)
縦断勾配による補正率	αＧ	1.000	0.930	1.000
（縦断勾配）	％	(0.00)	(2.40)	(-0.10)
大型車混入による補正率	αＴ	0.987	0.990	0.996
（大型車混入率）	％	(1.81)	(1.40)	(0.61)
左折車混入による補正率	αＬＴ	0.852		
（左折率）	Ｌ％	(55.9)		
（歩行者による低減率）	ｆｐ	0.180	0.180	
（有効青時間）	秒	50	28	
（歩行者用青時間）	秒	44	23	
横断歩行者による補正率	αＬ		0.852	
右折車混入による補正率	αＲＴ		1.000	0.978
（右折率）	Ｒ％		(86.6)	(2.4)
（右折車の通過確率）	ｆ		1.000	0.678
（有効青時間）	秒		28	50
（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				2(80)
飽和交通流率	ＳＡ	1,146	1,274	1,206
設計交通量	ｑ	827 (462+365)	501 (67+434)	329 (321+8)
右折補正交通量	ｑＲ－Ｎ			
交差点流入部の需要率	ρ	0.722	0.393	0.273

					現示の需要率	交差点の需要率
必要現示率	1φ	0.722		0.273	0.722	1.115
	2φ		0.393		0.393	
有効青時間(秒)	1φ	50		50	サイクル長(秒)	
	2φ		28		90	
信号青時間比	Ｇ／Ｃ	50/90	28/90	50/90		
可能交通容量	Ｃｉ	637	396	670		
交通容量比	ｑ／Ｃｉ	1.298	1.265	0.491		
交通処理案のチェック		ＮＧ	ＮＧ	ＯＫ		
滞留長	Ｌｓ(ｍ)	189.5	114.3	78.9		

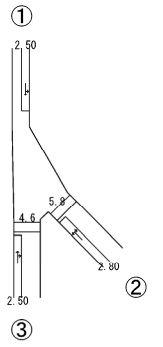
※ $N = KER \times \frac{3,600}{C}$

N：１時間で右折車が交差点内に滞留する台数

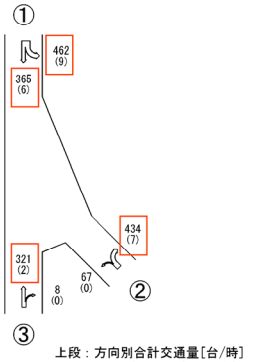
※＊：交通容量(台／実１時間)

①：至　阿久和
②：至　中村三差路
③：至　原宿

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

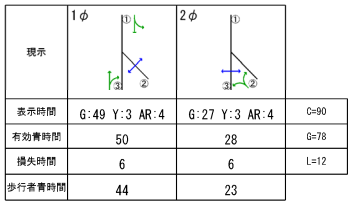


図 51-28（2）　将来交通量交差点需要率（No.4（深谷交番前）：混雑期ピーク時　11：30～12：30）

（■・□：準備書からの変更箇所）

将来交通量交差点需要率（№5（深谷）：混雑期ピーク時　11：45～12：45）

交差点名		05深谷交差点										
流入部		①		②			③			④		
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		1	1	1	1	1	
飽和交通流率の基本値	ＳＢ	1,587	1,405	1,676	1,841		1,800	1,617	1,762	1,836	1,800	
車線幅員による補正率	αｗ	1.000	1.000	1.000	1.000		0.950	1.000	1.000	1.000	1.000	
（車線幅員）	ｍ	(3.05)	(2.95)	(3.15)	(3.05)		(2.80)	(3.00)	(2.80)	(3.40)	(2.95)	
縦断勾配による補正率	αＧ	0.945	0.945	0.825	0.825		0.950	0.950	0.950	0.785	0.785	
（縦断勾配）	％	(2.10)	(2.10)	(4.50)	(4.50)		(-6.00)	(-6.00)	(-6.00)	(5.30)	(5.30)	
大型車混入による補正率	αＴ	0.990	0.974	0.989	0.983		0.942	0.986	1.000	0.978	0.942	
（大型車混入率）	％	(1.49)	(3.77)	(1.60)	(2.47)		(8.75)	(1.99)	(0.00)	(3.18)	(8.81)	
左折車混入による補正率	αＬＴ	0.971								0.927		
（左折率）	Ｌ％	(11.9)								(31.4)		
（歩行者による低減率）	ｆｐ	0.130		0.130						0.130		
（有効青時間）	秒	44		37						36		
（歩行者用青時間）	秒	41		34						33		
横断歩行者による補正率	αＬ			0.881			1.000					
右折車混入による補正率	αＲＴ				0.957							
（右折率）	Ｒ％				(41.3)							
（右折車の通過確率）	ｆ				1.000							
（有効青時間）	秒				37							
（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					2(48)							
飽和交通流率	ＳＡ	1,442	1,293	1,205	1,429		1,530	1,515	1,674	1,307	1,331	
設計交通量	ｑ	402 (48+354)	53	188	283 (166+117)		240	402	156	220 (69+151)	261	
右折補正交通量	ｑＲ－Ｎ											
交差点流入部の需要率	ρ	0.279	0.041	0.156	0.198		0.157	0.265	0.093	0.168	0.196	

		現示の需要率	交差点の需要率
必要現示率	1φ	0.198	0.766
	2φ	0.196	
	3φ	0.279	
	4φ	0.093	

		サイクル長(秒)
有効青時間(秒)	1φ	150
	2φ	
	3φ	
	4φ	

信号青時間比	Ｇ／Ｃ	44/150	13/150	37/150	37/150	36/150	44/150	13/150	36/150	36/150
可能交通容量	Ｃｉ	423	112	297	352	367	444	145	314	319
交通容量比	ｑ／Ｃｉ	0.950	0.473	0.633	0.804	0.654	0.905	1.076	0.701	0.818
交通処理案のチェック		ＯＫ	ＯＫ	ＯＫ	ＯＫ	ＯＫ	ＯＫ	ＮＧ	ＯＫ	ＯＫ
滞留長	Ｌｓ(ｍ)	153.0	29.7	76.9	108.7	97.9	153.7	66.3	87.4	106.5

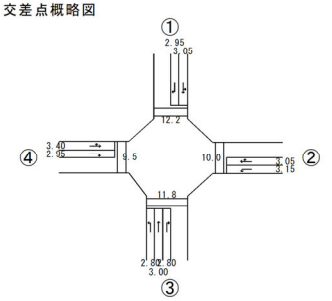
※ $N = KER \times \frac{3,600}{C}$

Ｎ：１時間で右折車が交差点内に滞留する台数

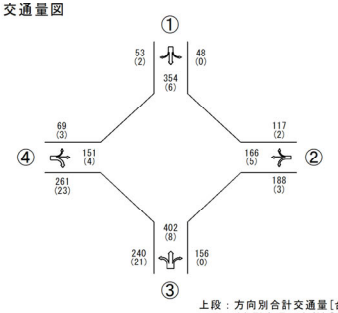
※＊：交通容量(台／実１時間)

①：至　泉
②：至　阿久和
③：至　原宿
④：至　国道467号

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	3φ	4φ	
表示時間	G:36 Y:3 AR:3	G:35 Y:3 AR:5	G:43 Y:3 AR:2	G:12 Y:3 AR:2	C=150
有効青時間	37	36	44	13	G=130
損失時間	5	7	4	4	L=20
歩行者青時間	34	33	41	0	

図 51-29（1）　将来交通量交差点需要率（№5（深谷）：混雑期ピーク時　11：45～12：45）

（準備書　資料編　p.資 2.4-428）

この資料は審査会用に作成したものです。審査の過程で変更されることもありますので、取扱いにご注意願います。

将来交通量交差点需要率（№5（深谷）：混雑期ピーク時　11：45～12：45）

交差点名			05深谷交差点								
流入部			①		②		③			④	
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	1	1	1	1	1
飽和交通流率の基本値		S B	1,587	1,405	1,676	1,841	1,800	1,617	1,762	1,836	1,800
車線幅員による補正率		α w	1.000	1.000	1.000	1.000	0.950	1.000	1.000	1.000	1.000
（車線幅員）		m	(3.05)	(2.95)	(3.15)	(3.05)	(2.80)	(3.00)	(2.80)	(3.40)	(2.95)
縦断勾配による補正率		α G	0.945	0.945	0.825	0.825	0.950	0.950	0.950	0.785	0.785
（縦断勾配）		%	(2.10)	(2.10)	(4.50)	(4.50)	(-6.00)	(-6.00)	(-6.00)	(5.30)	(5.30)
大型車混入による補正率		α T	0.990	0.974	0.989	0.983	0.942	0.986	1.000	0.978	0.942
（大型車混入率）		%	(1.49)	(3.77)	(1.60)	(2.47)	(8.75)	(1.99)	(0.00)	(3.18)	(8.81)
左折車混入による補正率		α L T	0.971							0.927	
（左折率）		L %	(11.9)							(31.4)	
（歩行者による低減率）		f p	0.130		0.130					0.130	
（有効青時間）		秒	44		37					34	
（歩行者用青時間）		秒	41		34					31	
横断歩行者による補正率		α L			0.881		1.000				
右折車混入による補正率		α R T				0.957					
（右折率）		R %				(41.3)					
（右折車の通過確率）		f				1.000					
（有効青時間）		秒				37					
（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）						2(48)					
K：台/サイクル											
飽和交通流率		S A	1,442	1,293	1,205	1,429	1,530	1,515	1,674	1,307	1,331
設計交通量		q	402	53	188	283	240	402	156	220	261
			(48+354)			(166+117)				(69+151)	
右折補正交通量		q R－N									
交差点流入部の需要率		ρ	0.279	0.041	0.156	0.198	0.157	0.265	0.093	0.168	0.196

												現示の需要率	交差点の需要率
必要現示率	1φ			0.156	0.198							0.198	0.766
	2φ					0.157			0.168	0.196		0.196	
	3φ	0.279					0.265					0.279	
	4φ		0.041					0.093				0.093	
												サイクル長(秒)	
有効青時間(秒)	1φ			37	37							150	
	2φ					34			34	34			
	3φ	44					44						
	4φ		15					15					

信号青時間比	G／C	44/150	15/150	37/150	37/150	34/150	44/150	15/150	34/150	34/150
可能交通容量	C i	423	129	297	352	347	444	167	296	302
交通容量比	q／C i	0.950	0.411	0.633	0.804	0.692	0.905	0.934	0.743	0.864
交通処理案のチェック		OK	OK	OK	OK	OK	OK	OK	OK	OK
滞留長	L s (m)	153.0	29.7	76.9	108.7	97.9	153.7	66.3	87.4	106.5

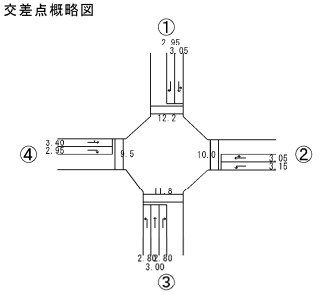
※ N ＝ KER ×$\frac{3,600}{C}$

N ： 1時間で右折車が交差点内に滞留する台数

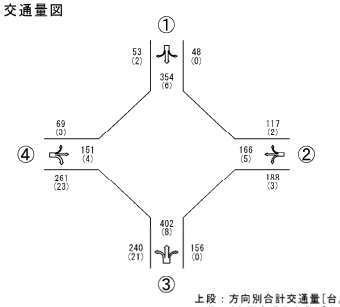
※＊： 交通容量(台／実1時間)

①: 至　泉
②: 至　阿久和
③: 至　原宿
④: 至　国道467号

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

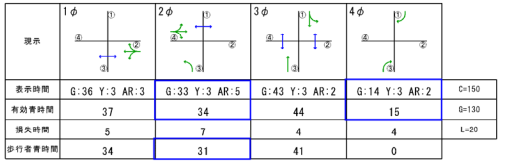


図 51-29（2）　将来交通量交差点需要率（№5（深谷）：混雑期ピーク時　11：45～12：45）

（評価書に追加します。信号現示調整前の交差点需要率との比較において、数値に変更が生じている箇所を■・□で示しています。なお、評価書では、黒字とします。）

この資料は審査会用に作成したものです。審査の過程で変更されることもありますので、取扱いにご注意願います。