

(仮称) 上郷開発事業

修正届添付資料に関する補足資料

1. オオタカの事後調査について
2. 盛土造成について
3. 交通量調査及び予測、評価

平成 26 年 5 月 27 日

東急建設株式会社

1. オオタカの事後調査について

オオタカの事後調査について、平成 26 年 4 月 23 日の横浜市環境影響評価審査会の審議を踏まえ、ご専門の葉山委員にご意見をいただきました。

- ・ オオタカへの影響は工事中が最も高く、工事完了後（供用時）は環境条件が安定するので影響は低くなる。
- ・ オオタカの事後調査は、最も影響のある工事中の調査が重要で、今回の開発が活動に影響を及ぼすとは考えにくく、供用時の事後調査は必要ないとする。
- ・ 保全措置として緑地再生等を行う場合は、餌となる小鳥たちの生息地である植生の再生状況を事後調査として確認すべきである。
- ・ 工事中に、繁殖を放棄するなど、繁殖行動等に変化があった場合は、供用後に戻ってくるかの検証は必要である。

以上より、新事業計画においても評価書^{※1}と同様に、事後調査の時期については、工事実施前^{※2}～工事期間中に行います。

※1：（仮称）上郷開発事業環境影響評価書/平成 19 年 6 月/東急建設株式会社

※2：新事業計画における工事実施前とは、都市計画提案が認められ、事業が実施される状況が整った時点とします。

2. 盛土造成について

1) 事業計画の修正に伴う変化について

事業計画の修正に伴う盛土造成計画の変化について、表 2-1 に示します。

新事業計画は、評価書の事業計画に比べて、盛土造成面積、最大盛土高、盛土量のいずれも縮小しています。

次頁以降に平面図と断面図を示します。

表 2-1 盛土造成計画の変化（環境影響評価書における事業計画との比較）

	環境影響評価書 における事業計画 (平成 19 年 6 月)	新事業計画	評価書との差異
盛土造成面積	北西側：約 5.5ha 南東側：約 4.3ha	北西側：約 4.8ha 南東側：約 1.7ha	北西側：▲約 0.7ha 南東側：▲約 2.6ha
最大盛土高	北西側：約 17m 南東側：約 11m	北西側：約 14m 南東側：約 9m※	北西側：▲約 3m 南東側：▲約 2m
盛 土 量	北西側：約 30 万 m ³ 南東側：約 20 万 m ³ 全域：約 50 万 m ³	北西側：約 24 万 m ³ 南東側：約 6 万 m ³ 全域：約 30 万 m ³	北西側：▲約 6 万 m ³ 南東側：▲約 14 万 m ³ 全域：▲約 20 万 m ³

※平成 26 年 4 月 23 日の横浜市環境影響評価審査会事業者資料は、南北方向の造成形状の代表断面として選定したので、盛土高さは約 8m でした。

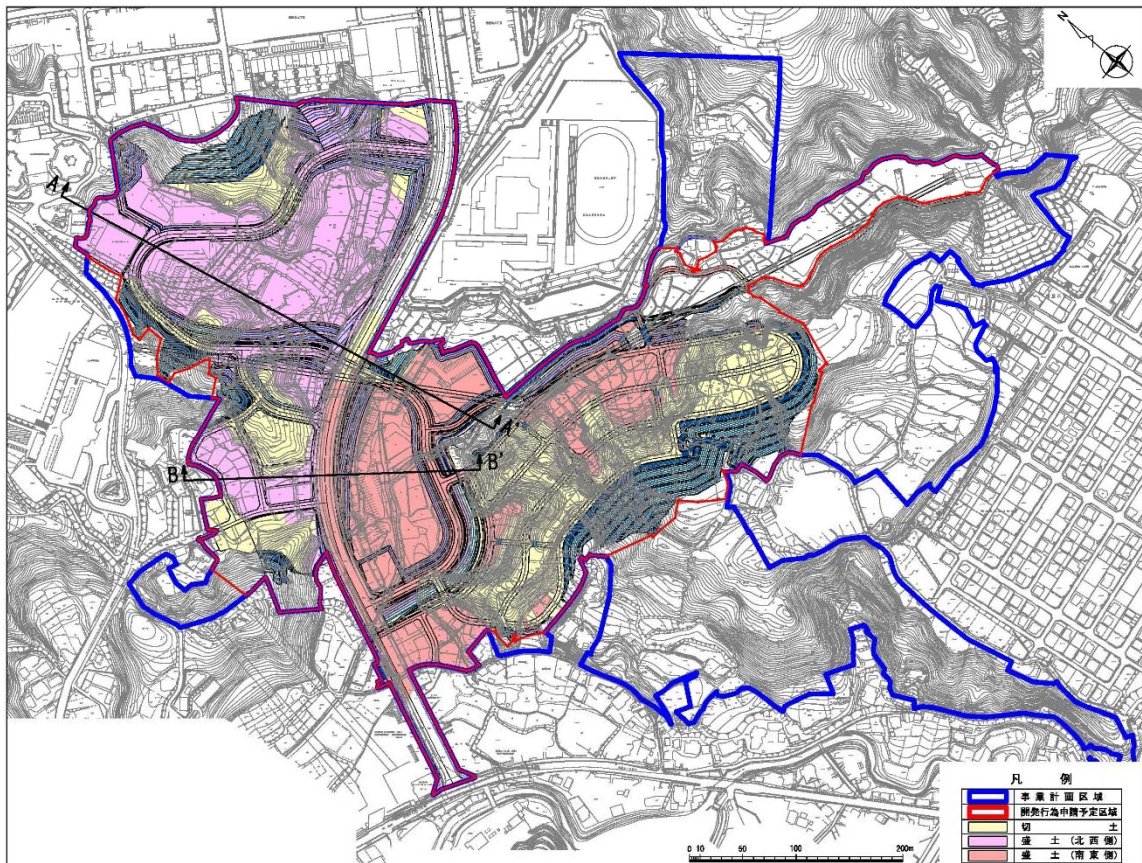


図 2-1 造成計画平面図（環境影響評価書/平成 19 年 6 月）

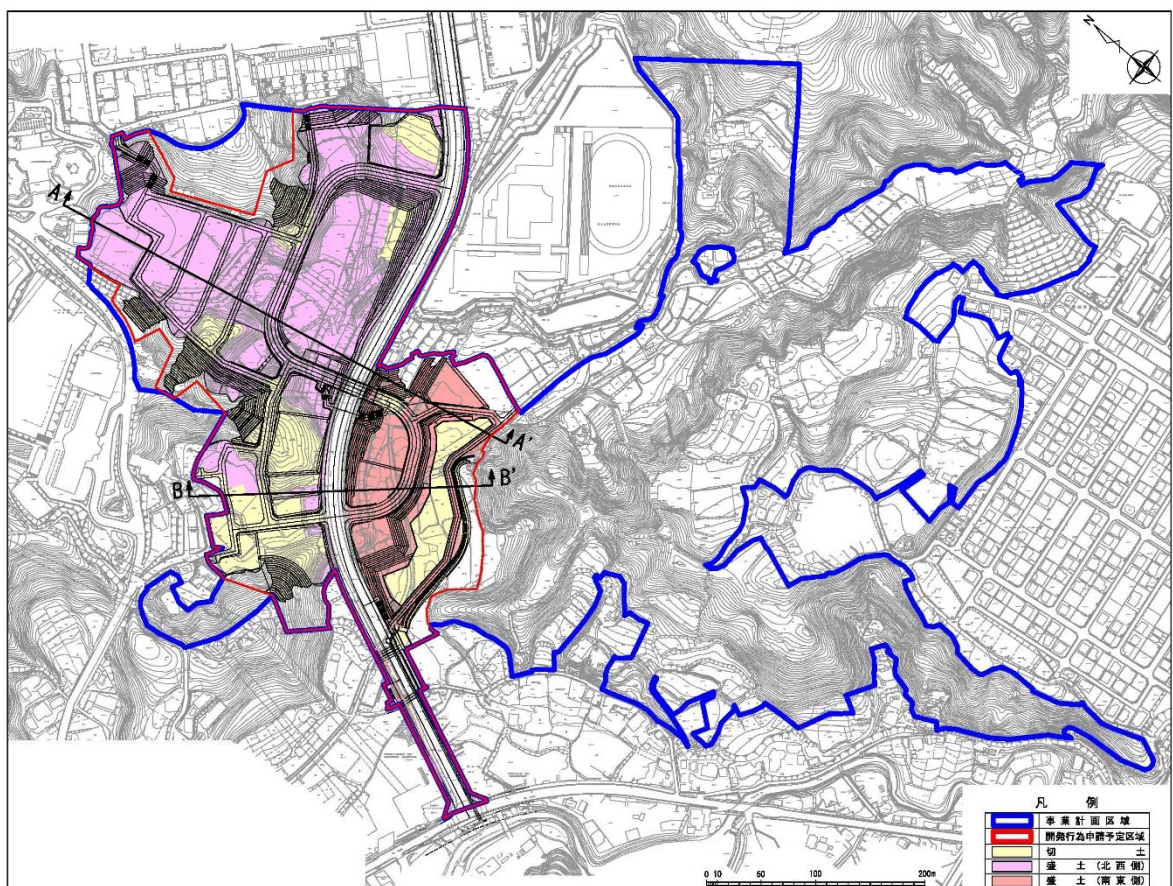
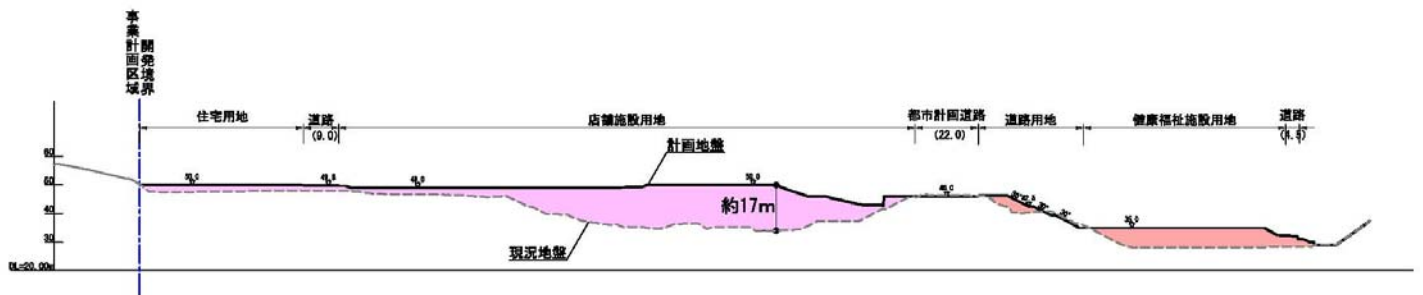


図 2-2 新事業計画の造成計画平面図（修正添付資料/平成 26 年 1 月）

A-A' 断面



C35 計画

B-B' 断面

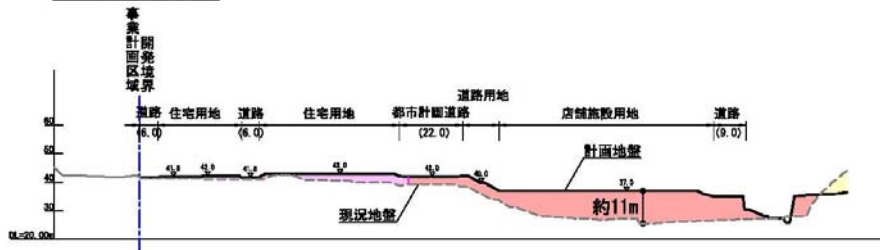
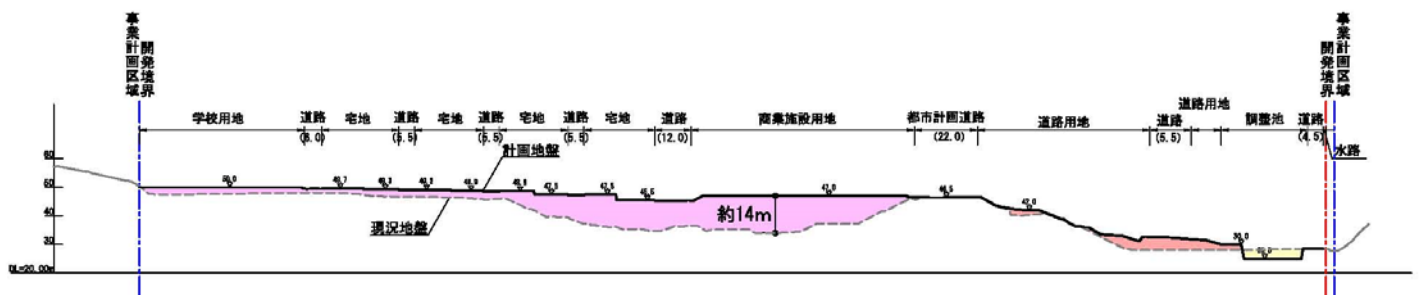


図 2-3 造成計画断面図（環境影響評価書（平成 19 年 6 月）における事業計画）

A-A' 断面



B-B' 断面

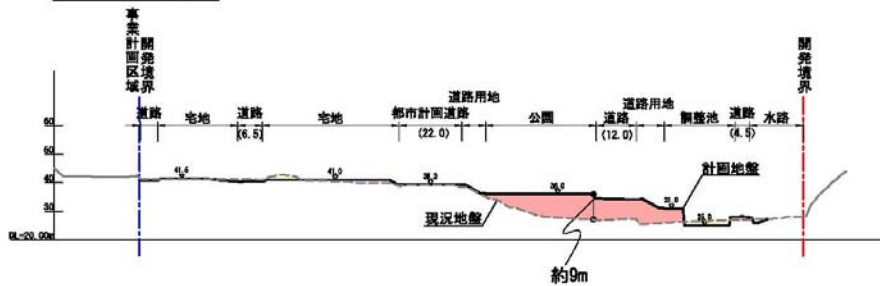


図 2-4 造成計画断面図（修正添付資料における新事業計画）

空白

2) 既存の大規模盛土造成地について

① 国土交通省 Press Release（平成 26 年 3 月 20 日）の検証データについて

検証データについて国土交通省に問い合わせを行いました。開示できるデータはないとのことでした。

② 既存大規模盛土造成地の事例

2011 年 3 月 11 日の東日本大震災で大きな被害を受けた仙台市では、ホームページで以下の情報を提供しています。

- ・仙台市被災宅地状況図…図 2-8 に示す
- ・仙台市宅地造成履歴等情報マップ（切土・盛土図）…図 2-9 に示す
- ・仙台市宅地造成履歴等情報マップ（造成年代図）…図 2-10 に示す
- ・造成宅地滑動崩落緊急対策事業^{※1}の実施状況

これらの資料より以下のことが確認できました。

- ・仙台市においても当該事業計画と同規模以上の盛土造成地が各年代にあること。
- ・大規模な盛土造成地においても、滑動崩落の被害がない宅地造成地があること。

既存大規模盛土造成地の事例として、仙台市内の宅地造成地の概要と被害状況を表 2-2、位置を図 2-6 に示します。

表 2-2 既存大規模盛土造成地の概要と被害状況

既存大規模盛土造成地	開発面積	施工時期	盛土高さ ^{※2}	被害
1. 青葉区折立 4 丁目、5 丁目	約 40ha ^{※3}	1960 年代 ^{※3}	10～15m	対策事業実施 工事中 ^{※5}
2. 泉区北中山 3 丁目、4 丁目	約 110ha ^{※3}	1970 年代 ^{※3}	30m 以上	対策事業実施 工事中 ^{※5}
3. 泉区館三丁目	約 55ha ^{※4}	1978. 10～1984. 5 ^{※4}	20～30m	無
4. 青葉区錦ヶ丘 1 丁目～9 丁目	約 211ha ^{※4}	1985. 9～2014. 4 ^{※4}	30m 以上	無
5. 泉区館 一丁目、二丁目	約 34ha ^{※4}	1998. 3～2005. 2 ^{※4}	20～30m	無
6. 青葉区南中山 6 丁目	約 11ha ^{※4}	2004. 10～2005. 11 ^{※4}	15～20m	無

※1：東日本大震災により地盤の滑動崩落被害を受けた宅地について仙台市が公共事業として行っている造成宅地滑動崩落防止対策事業

※2：仙台市宅地造成履歴等情報マップ（切土・盛土図）より

※3：仙台市宅地造成履歴等情報マップ（造成年代図）より

※4：仙台市の開発登録簿より

※5：平成 26 年 4 月実施状況（仙台市 HP より）

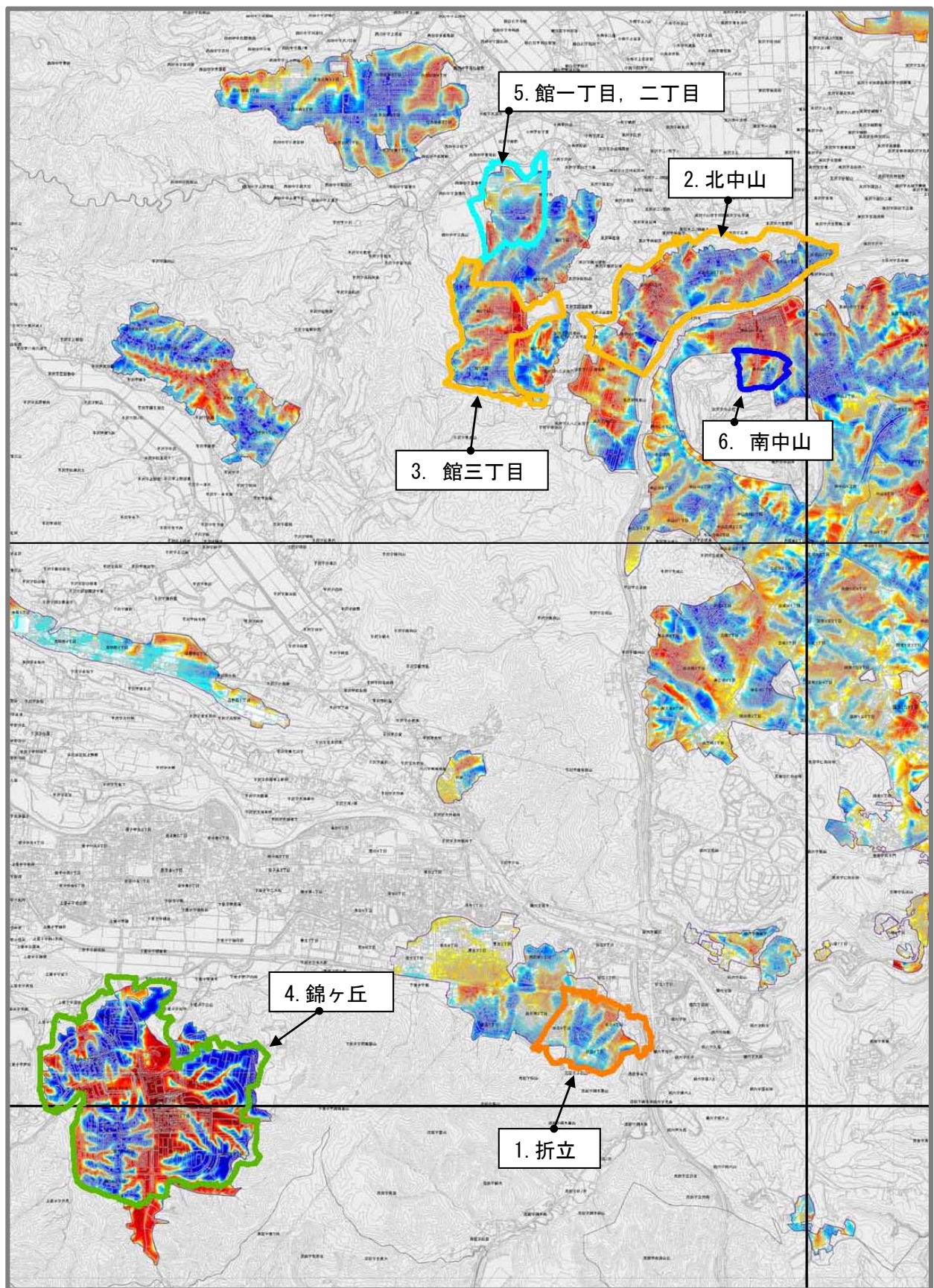


図 2-6 既存大規模盛土造成地の事例位置図

(仙台市宅地造成履歴等情報マップの切土・盛土図と造成年代図との重ね合わせ)

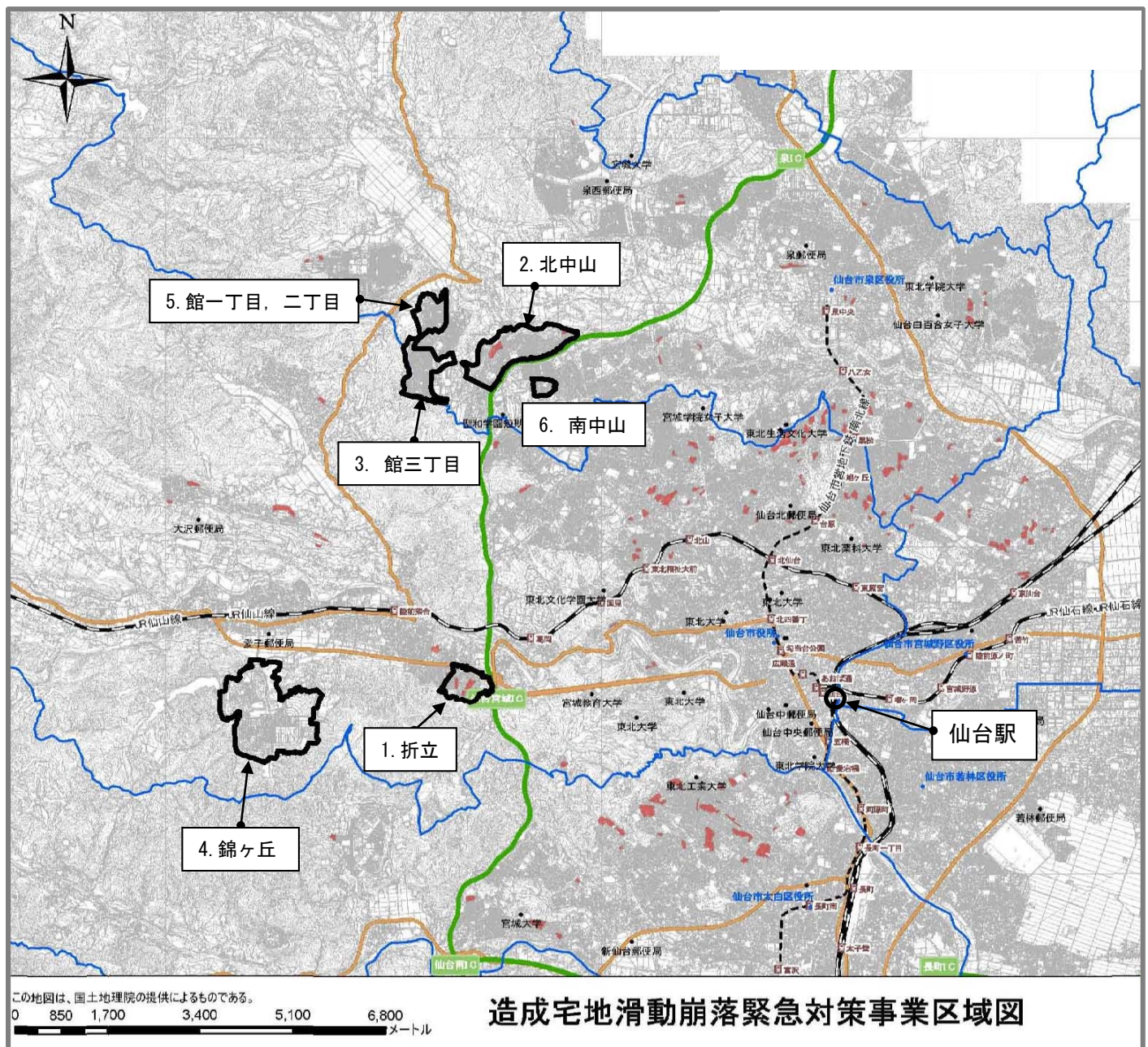


図 2-7 造成宅地滑動崩落緊急対策事業区域図（事例位置追記）

※仙台市が大規模盛土造成地の滑動崩落に伴う対策事業を実施する地区を示した図

（平成 26 年 4 月 1 日現在）

※表 2-2 の既存大規模盛土造成地の位置を追記

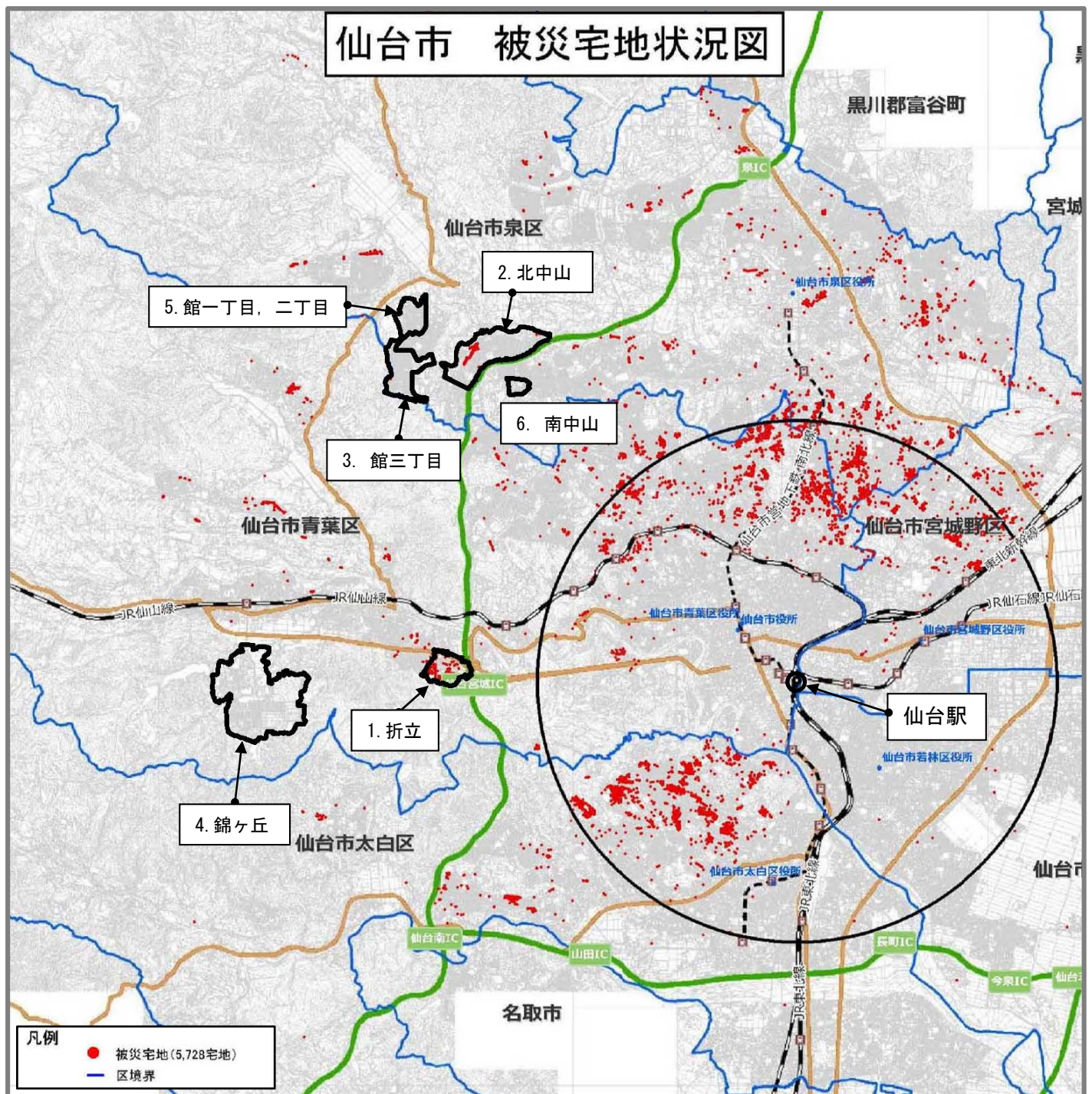


図 2-8 被災宅地状況図（事例位置追記）

※宅地危険判定や調査により、仙台市が把握している中程度以上の被災宅地を示した図
（平成 25 年 7 月 31 日現在）

※表 2-2 の既存大規模盛土造成地の位置を追記

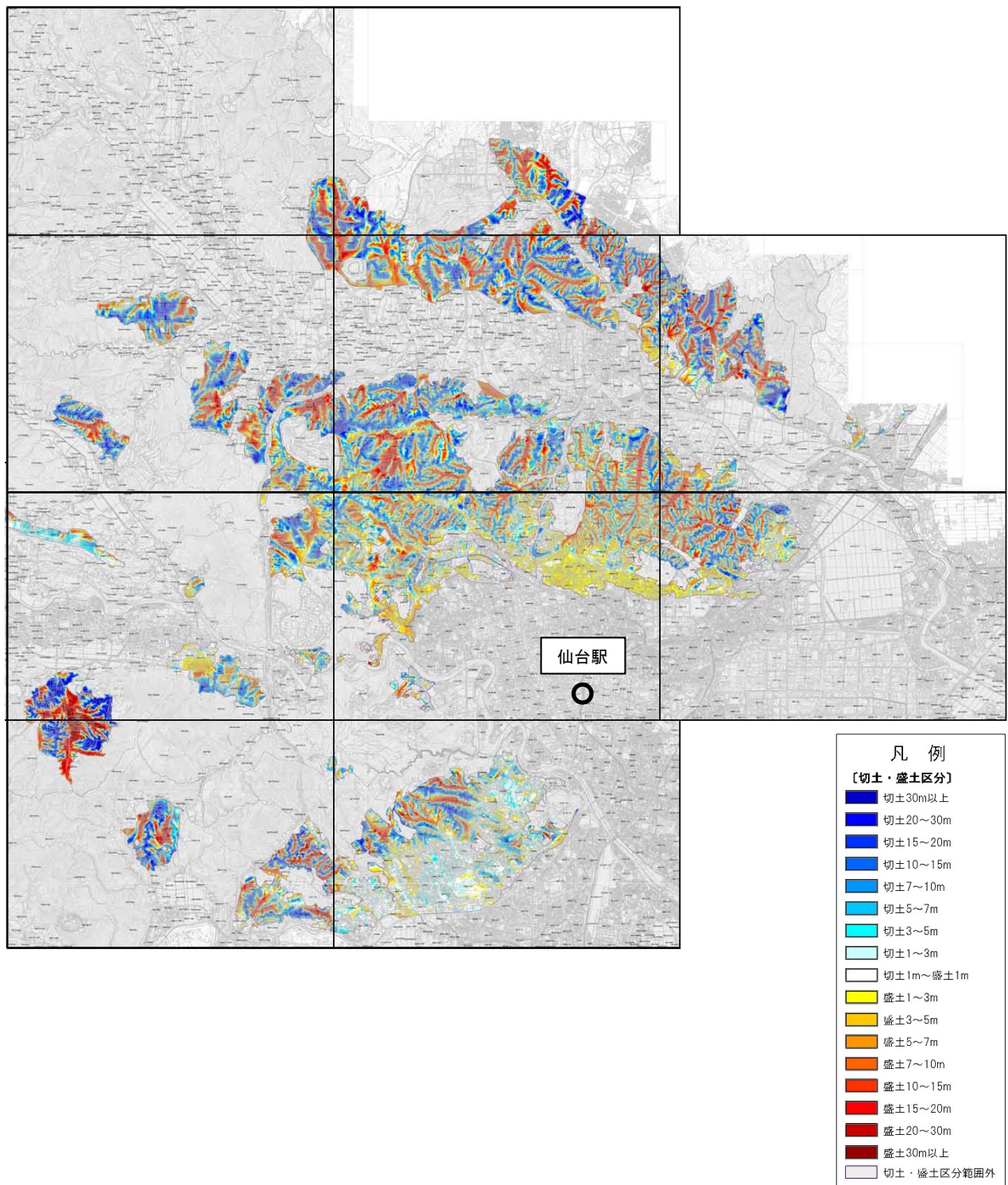


図 2-9 仙台市宅地造成履歴等情報マップ（切土・盛土図）

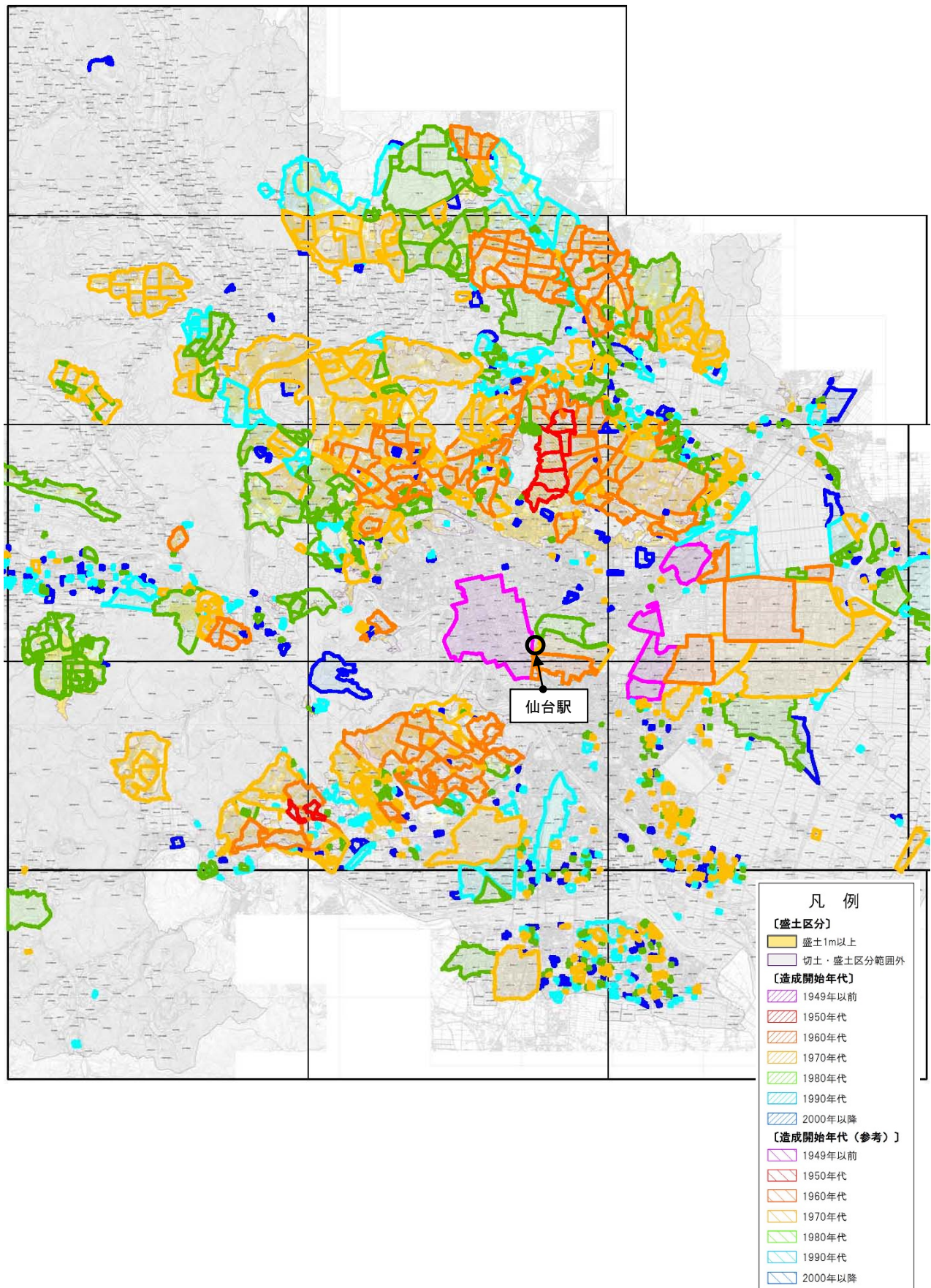


図 2-10 仙台市宅地造成履歴等情報マップ（造成年代図）

③ 国土交通省「宅地造成等規制法」および「宅地防災マニュアル」の変遷について

「宅地造成等規制法（以下規制法）」は、宅地造成に伴うがけ崩れや土砂の流出による災害の防止のために、都市計画法の施行に先立つ 1961 年に施行されました。また、1989 年には、開発事業に伴う防災措置に関し、それまで各地方自治体が各個別に策定していた技術基準や指針などを体系的に整理し、各自治体に「宅地防災マニュアル（以下マニュアル）」という助言として通達されました。

その後、「マニュアル」は、1995 年の兵庫県南部地震による宅地被害を受け、宅地の耐震性能に関する記述の充実化が図られ、盛土のり面や擁壁の安定性の検討に震度法を採用し、地盤の液状化判定項目も追加するなどの第一次改訂が図られました。

さらに、2004 年の新潟中越地震の発生を受け、2006 年には、「規制法」における技術基準の強化が図られ、「マニュアル」にも盛土全体の安定性の検討項目が追加され、地下水排除工や締固め頻度の強化という第二次改定がされて今日に至っております。

横浜市の「宅地造成の手引き／平成 26 年 1 月」はこれら「規制法」および「マニュアル」の改訂に準拠し、さらに詳細な設計・施工基準を規定しております。

先に提示した国土交通省の報道資料によれば、2011 年の東日本大震災の発生および広範かつ甚大な宅地被害の発生を受け、現行「規制法」（および「マニュアル」）の施行以降に造成された宅地における被害が発生していないことから、現行の基準が有効であったことを確認するものの、今後の予防対策としては、締固めの留意点等を「マニュアル」等助言に追記することが予定されております。

また、同報道資料によれば既存の大規模盛土造成地の滑動崩落防止対策（予測調査・情報開示・対策工事）を推進することとしており、各被害箇所の調査検討・対策工法の確立という過程を経て、これらの基準・指針等が今後も強化されていくものと思われます。

次頁以降に「宅地造成等規制法」および「宅地防災マニュアル」の策定経緯を示します。

「宅地防災マニュアル」の策定経緯

1961 年 宅地造成等規制法 施行

宅地造成に関する工事等について必要な規制を行う法律である。宅地造成に伴う崖崩れや土砂の流出によって多くの人が死傷することを防ぐことを目的とする。工事を許可制とした。

1968 年 都市計画法 施行

都市計画の内容及びその決定手続、都市計画制限、都市計画事業その他都市計画に関し必要な事項を定めることにより、都市の健全な発展と秩序ある整備を図り、もつて国土の均衡ある発展と公共の福祉の増進に寄与することを目的とする。

1989 年 宅地防災マニュアル

建設省が上記法令以外にも開発に伴う防災措置に関する基本的な考え方や具体的な手法等を体系的に整理し、各自治体に通達。

1998 年 宅地防災マニュアル 第一次改訂版

1995年 兵庫県南部地震での宅地被害を受けての改訂で、宅地の耐震に関する記述の充実化が図られた。

”耐震対策”の追加

※供用時1～2度程度発生する確率の中地震については宅地の機能に重大な支障は生じさせず、発生確率は低いながらも高レベルな大地震に際しては人命に重大な影響を与えないことを耐震対策の基本的な目標とする。

※盛土の面及び擁壁の安定性に関する検討において震度法を採用(地震時安全率1.0、常時1.5)

”地盤の液状化”の追加

※地盤の液状化判定に関する検討においては簡易法により設計を行う

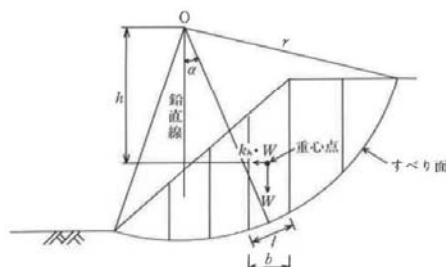
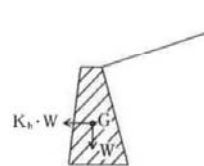
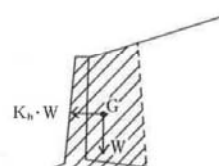


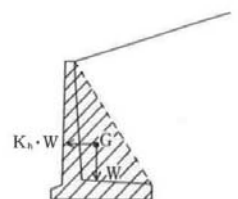
図-5 円弧すべり面を用いた地震時安定計算法



(a)重力式擁壁の場合



(b)片持ばり式擁壁の場合(1)



(c)片持ばり式擁壁の場合(2)

図VIII.3-20 地震時慣性力の考え方

2006 年 宅地造成等規制法 改正

2004年 新潟中越地震を受けて改正。改正後の法律では技術基準等の強化がなされた。

2007年 宅地防災マニュアル 第二次改訂版

”盛土全体の安定性の検討”の追加

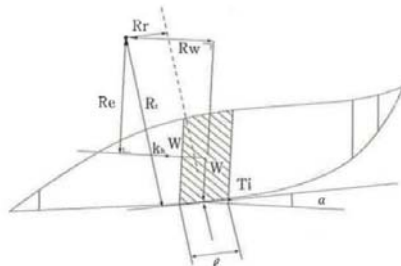
※谷埋め型大規模造成盛土、腹付け型大規模造成盛土の安定性の検討

※安定計算に用いる粘着力、内部摩擦角の設定は盛土に使用する土を試験しての設定が原則

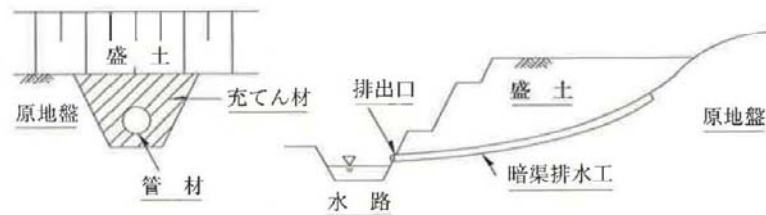
”地下水排除工”の強化

※降雨浸透水、地山からの浸出水、地盤・盛土の圧密排水の処理

”まき出し厚は30～50cm程度が一般的である”が、概ね30cm以下に設置に変更



図VI.5-5 二次元の分割法における各分割片に働く力（地震時）



図VI.7-5 地下水排除工の基本構造

2011年 東日本大震災

2014年 国土交通省 ”東日本大震災の宅地滑動崩落被害を踏まえた現行の宅地造成基準の検証結果について”を発表

※東日本大震災の甚大な宅地被害を踏まえ、国土交通省では、学識経験者や被災した地方公共団体等で構成される検討ワーキングを設置し、被害実態の分析を行い、現行の宅地造成に関する技術基準の課題等を検証した。

※その結果

- (1)仙台市をはじめ都市部周辺の丘陵地を中心に大規模盛土造成地で滑動崩落が発生し、宅地の存続に重大な影響を及ぼす被害が生じていたこと、
- (2)滑動崩落を予防するために宅地造成等規制法等を改正した2006年以降に造成された宅地では、同被害は発生しておらず、大地震時の被害防止に現行の基準が有効であったこと、
- (3)滑動崩落により被害を受けた宅地の多くは1970年代以前に造成されたものであり、締固め度が低い盛土に集中していること

等が明らかとなった。

※この検証結果を踏まえ、政令で定められた現行の技術基準の改正は行わないものの、今後の予防対策として、地方公共団体に示している技術的助言に締固めの留意点等を追記するとともに、既存の大規模盛土造成地の滑動崩落防止対策（変動予測調査、大規模盛土造成地の有無等に関する情報の公表、対策工事）を一層推進することにする。

3) 現地盤の沈下予測について

西側の盛土造成地において、現地盤にシルト層があること、約 14mの盛土を行うことから、沈下予測を行いました。

予測位置は、盛土高さが約 14mとなる北西側としました。

地層構成は、平成 18 年 6 月 1 日～平成 18 年 8 月 31 日に実施した地質調査において、シルト層がボーリング No. 6 及び No. 7 で確認されており、地層厚及び沈下特性が異なることから、それぞれの地層をモデル化して 2 パターン行いました。予測モデル断面図を図 2-9、図 2-10 に示します。

設計条件及び計算結果を表 2-3 に、計算結果として沈下曲線を図 2-11、図 2-12 に示します。

表 2-3 設計条件及び計算結果

予測断面	モデル断面①		モデル断面②	
盛土	14.00 m	18.0 kN/m ³ ※1	14.00 m	18.0 kN/m ³ ※1
地層構成	ボーリング No. 6		ボーリング No. 7	
シルト（圧密層、片面排水）	6.28 m	17.2 kN/m ³ ※2	5.30 m	17.9 kN/m ³ ※2
砂岩（非圧密層）	3.72 m	19.0 kN/m ³ ※2	4.70 m	19.0 kN/m ³ ※2
沈下特性	室内試験結果 ※2		室内試験結果 ※2	
沈下量	約 27cm (26.870cm)		約 45cm (44.948cm)	

※1：盛土層の単位体積重量は「宅地防災マニュアルの解説」より、砂質土として設定

※2：平成 18 年 6 月 1 日～平成 18 年 8 月 31 日に実施した地質調査による室内試験結果

沈下量は大きい方で約 45cm でした。施工においては、出来上がり地盤高さが計画地盤高さとなるよう沈下量を考慮して盛土を行います。また、工事中にほぼ残留沈下がなくなるよう実施設計においては、改めて沈下予測を行い施工手順を検討します。

したがって、地盤沈下については、評価書と同様に本事業の工事において、地下水位の低下を招くような地下水の揚水、排除、遮断はないこと、評価書より盛土造成の規模が縮小になること、また盛土による沈下は工事中にほぼ収束すること、以上より新事業計画においても評価項目として選定しないこととしました。

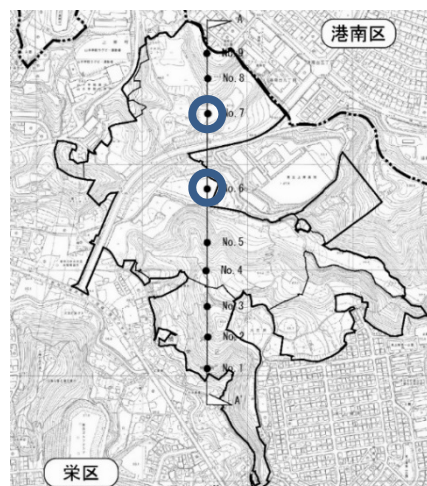


図 2-8 ボーリング調査地点（評価書資料編 P345）



図 2-9 予測モデル断面①（ボーリング NO. 6）



図 2-10 予測モデル断面②（ボーリング NO. 7）

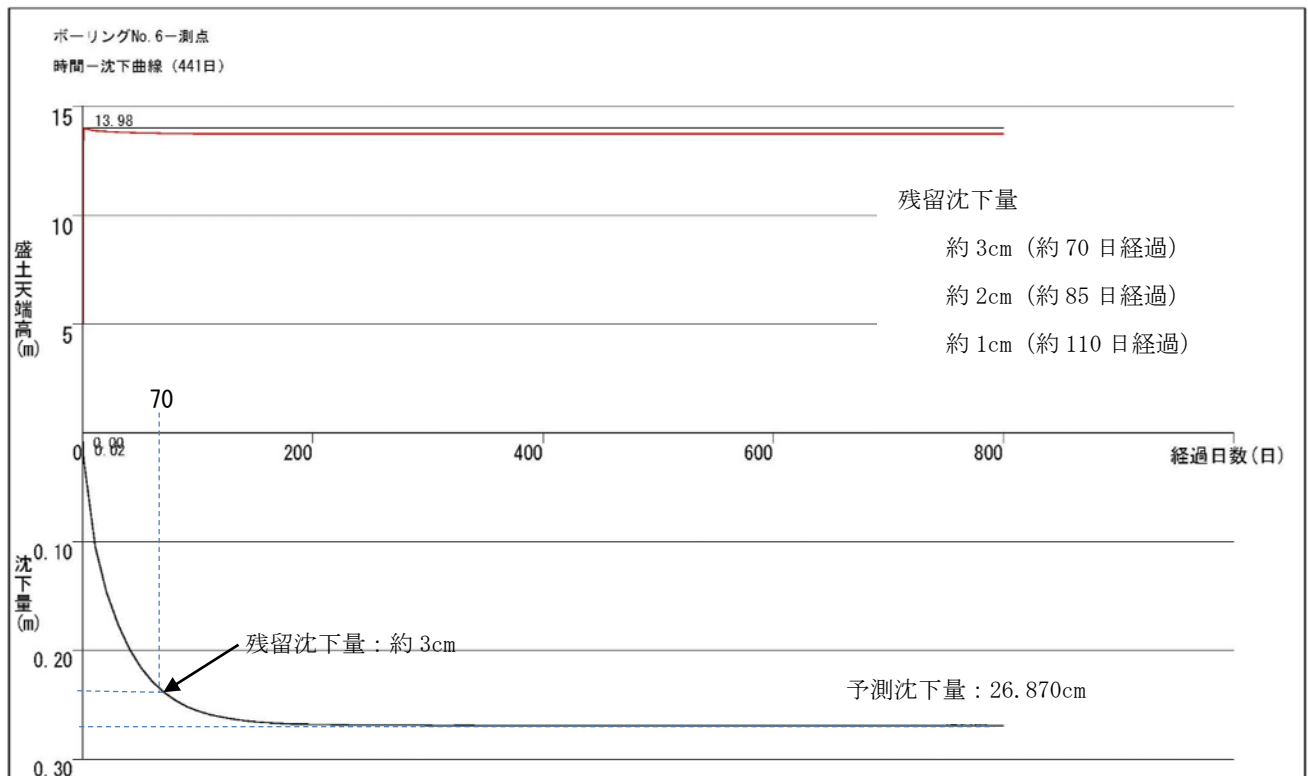


図 2-11 時間-沈下曲線 (予測モデル断面①)

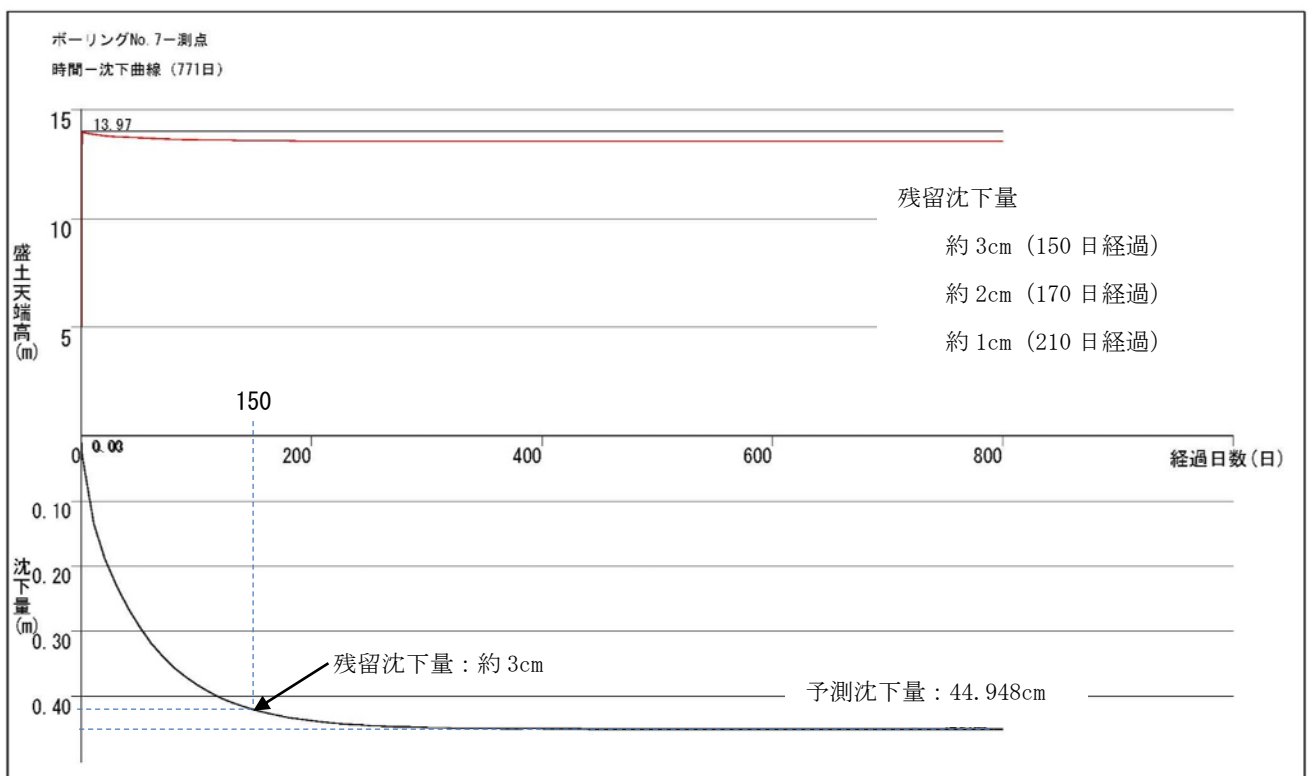


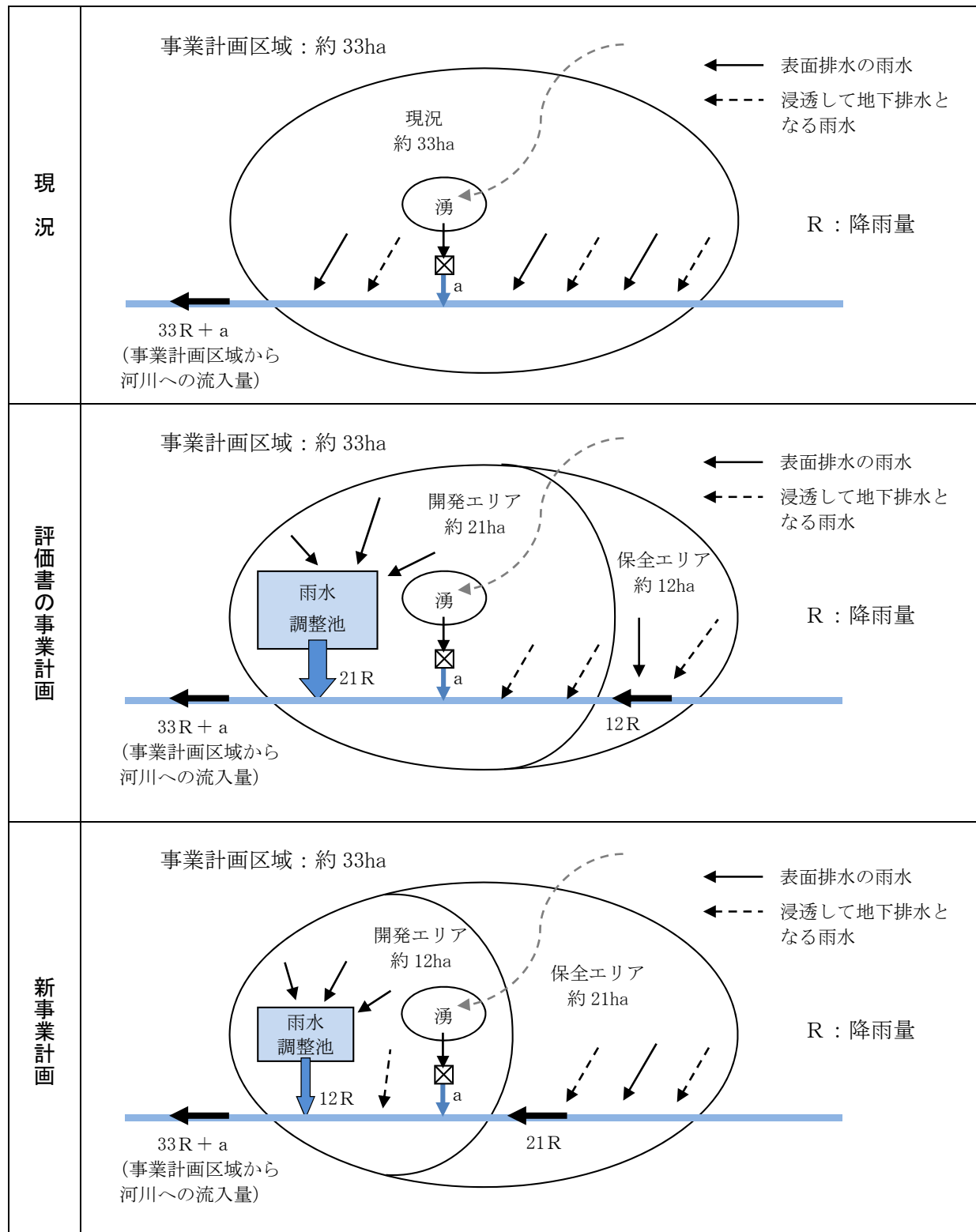
図 2-12 時間-沈下曲線 (予測モデル断面②)

※：盛土は 1 日で 14m の荷重を載せました。

4) 流量の変化について

開発行為に伴う河川への流入量の変化は、流域変更をしないので表 2-4 に示す概要図のとおり、変化はありません。

表 2-4 現況、事業計画、新事業計画における排水流量



土地利用の変化に伴う表面排水と地下水の変化について、表 2-5 にまとめました。

表 2-5 土地利用の変化に伴う表面排水と地下水の変化

		現況	評価書の 事業計画	新事業計画	比較	
					現況と 評価書	現況と 新事業計画
流域 面積	市街化区域 (住居系地域) 流出係数 0.7 ^{※1}	4.1ha	29.5ha	15.3	25.4ha	11.2ha
	市街化調整区域 流出係数 0.4 ^{※1}	91.0ha	65.6ha	79.8ha	▲25.4ha	▲11.2ha
	合 計	95.1ha	95.1ha	95.1ha	—	—
表 面 排 水 ^{※2}		41%	49%	45%	8%	4%
地 下 水 ^{※2}		59%	51%	55%	▲8%	▲4%

※1：横浜市の技術基準より

※2：流出係数より全体流量に対する割合を算出

現況と評価書を比較すると変化の割合は 8%、現況と新事業計画を比較すると変化の割合は 4%でした。

なお、水象における地下水については、評価書と同様に、地下水位及び湧水の流量に影響を与えるような揚水、排除、遮断は行わないこと、また評価書より造成面積が縮小になることから、評価項目として選定しませんでした。

3. 交通量調査及び予測、評価

1) 交通量調査

地域社会(交通混雑)の検討に際しての基礎資料として、交通量調査を実施しました。

(1) 調査日時

①平日：平成 26 年 4 月 16 日(水)7 時～19 時

②休日：平成 26 年 3 月 9 日(日)7 時～19 時

(2) 調査地点

調査地点は以下に示す 4 交差点としました。

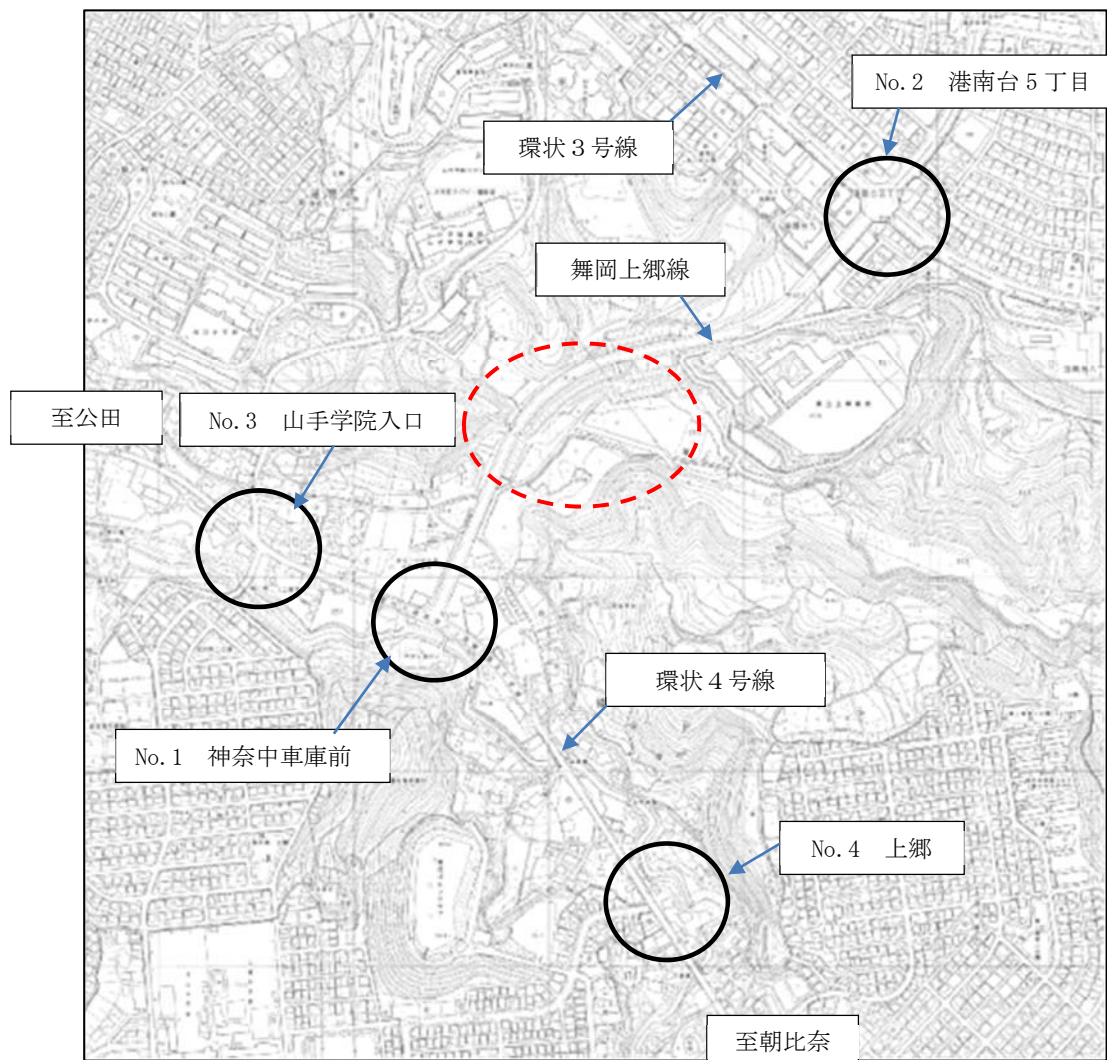


図 3-1 調査地点位置図

(3) 調査結果

①交通量

現況調査結果は図 3-2、図 3-3 に示すとおりです。

混雑の発生状況は、以下のとおりです。

- ・環状 4 号線の公田側と朝比奈側では、神奈中車庫交差点を先頭に渋滞が発生していた。
- ・環状 4 号線の朝比奈側では、右折車両がさばけず滞留車線からはみ出し、後続の直進車両の流れを阻害し、上流の上郷交差点まで延伸し先詰まりすることもあった。
- ・環状 4 号線の公田側では、青時間の不足により車両がさばけず、車列が上流の山手学院入口交差点まで延伸することもあった。
- ・舞岡上郷線では、環状 4 号線の朝比奈側の右折交通が、サイクルによっては、青時間の不足により車両がさばけていなかった。
- ・なお、環状 4 号線の公田側の左折交通は、混雑することはない。

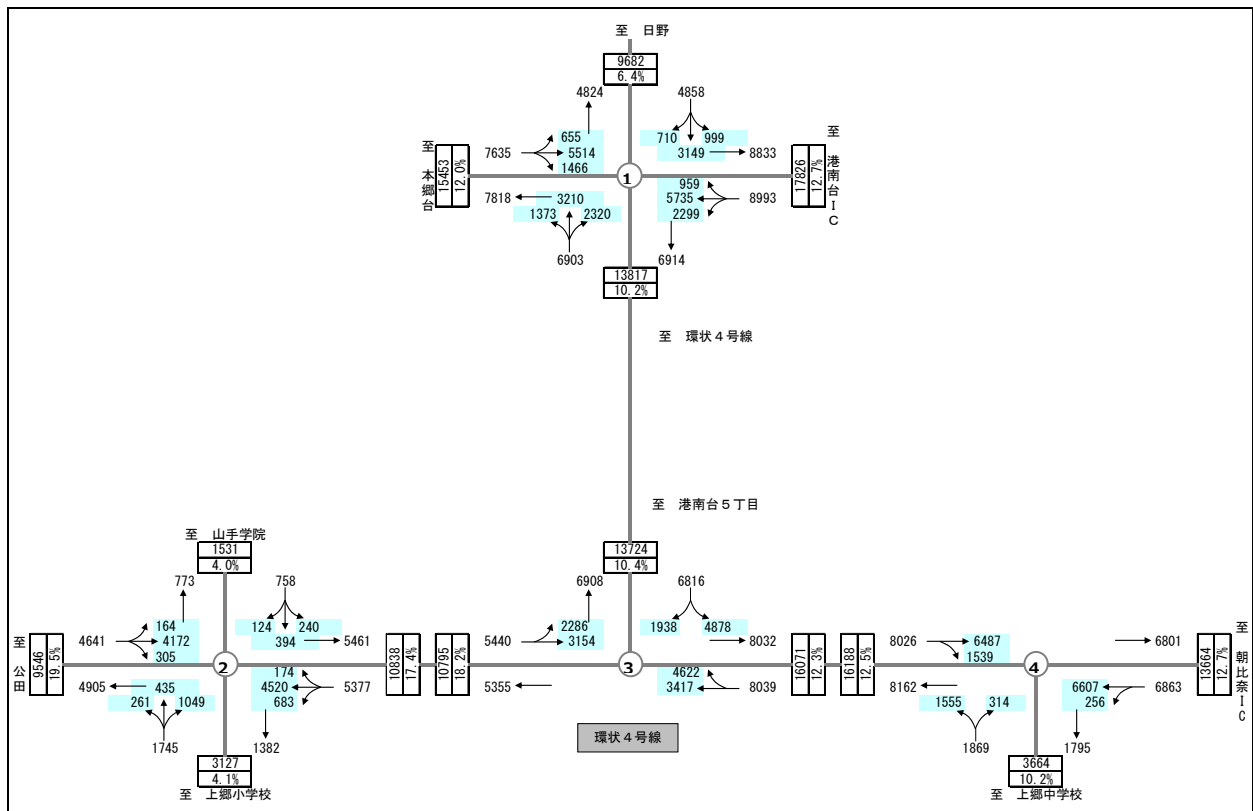


図 3-2 平日の昼間12時間交通量

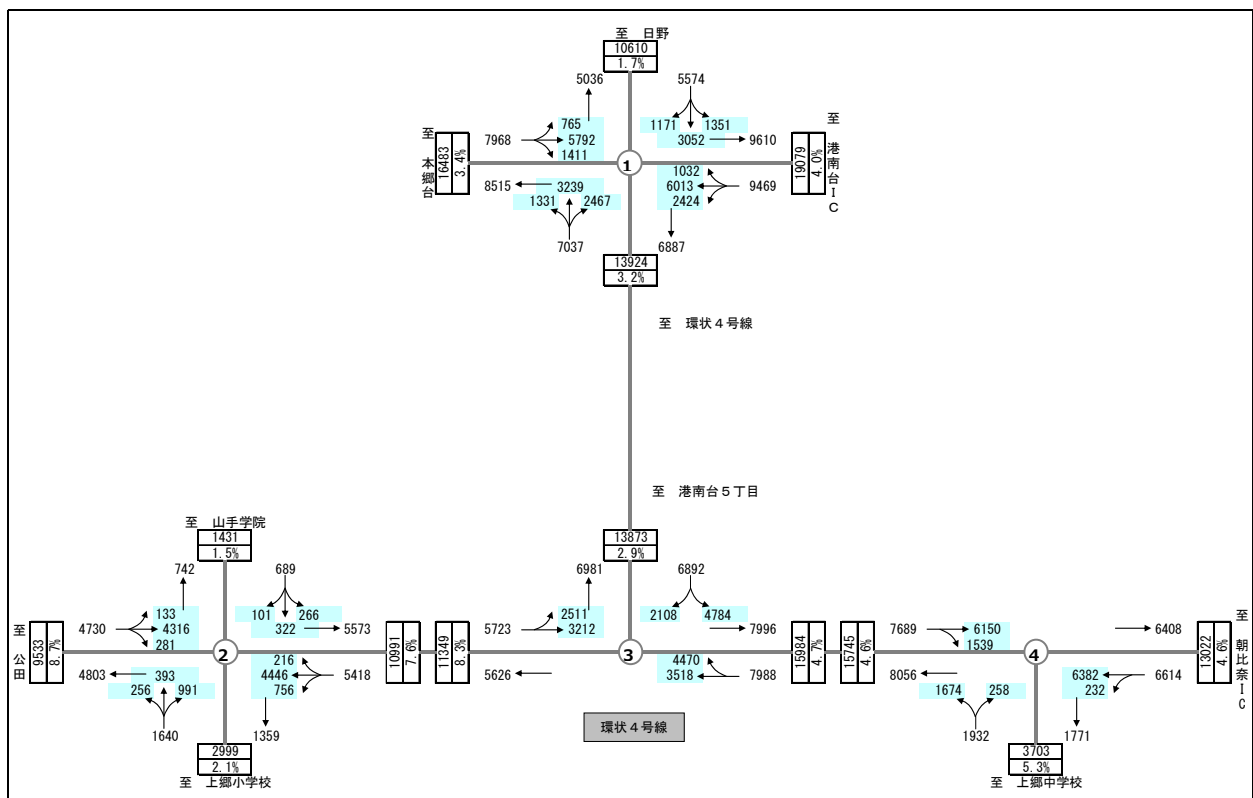


図 3-3 休日の昼間12時間交通量

2) 予測、評価

神奈中車庫前交差点における飽和交通流率について、評価書と同様に「平面交差の計画と設計」（社団法人 交通工学研究会）の計算方法に基づき、今回実施した交通量調査の実測値を用いて算定しました。なお、その他の港南台5丁目交差点は渋滞が見られず、山手学院入口交差点及び上郷交差点は神奈中車庫前交差点の渋滞により先づまりの影響があることから実測値を用いた算定は行なっていません。

(1) 需要交通量の設定

需要交通量の設定方法は、「平面交差の計画と設計 事例集」（社団法人 交通工学研究会）の「付4 渋滞時の需要交通量の求め方」に準じて、神奈中車庫前交差点の停止線の通過交通量及び渋滞長の数値により、需要交通量（到着交通量）を設定しました。

その結果、ピーク時間は、平日が7時30分～8時30分、休日が12時～13時となりました。そのピーク時の各流入部の需要交通量（到達交通量）を停止線の通過交通量の方向比率で算出した結果は表3-1に示すとおりです。

表3-1 方向別の需要交通量

【平日7:30～8:30】

流入部		方向	停止線の通過交通量 台/時	停止線の通過交通 量比率	到着交通量 台/時
舞岡上郷線	港南台5丁目	左折	435	78.4%	435
		右折	120	21.6%	120
		小計	555	100.0%	555
環状4号線	公田	直進	236	48.4%	238
		左折	252	51.6%	254
		小計	488	100.0%	492
環状4号線	朝比奈IC	右折	448	62.1%	504
		直進	273	37.9%	307
		小計	721	100.0%	811

【休日12:00～13:00】

流入部		方向	停止線の通過交通量 台/時	停止線の通過交通 量比率	到着交通量 台/時
舞岡上郷線	港南台5丁目	左折	455	70.0%	450
		右折	195	30.0%	193
		小計	650	100.0%	643
環状4号線	公田	直進	215	41.8%	209
		左折	299	58.2%	290
		小計	514	100.0%	499
環状4号線	朝比奈IC	右折	415	54.7%	443
		直進	344	45.3%	307
		小計	759	100.0%	750

(2) 信号制御

神奈中車庫前交差点の信号制御は、評価書時点から信号の制御方法が変更され、押しボタン歩車分離式となり、信号サイクル長もサイクルによって異なっていました。

平日・休日の信号制御を集計した結果は表 3-2 に示すとおりです。

歩行者用現示（4φ）があるサイクル数の割合は以下のとおりです。

- ・平日：全 29 サイクルのうち 25 サイクル（86％）
- ・休日：全 29 サイクルのうち 22 サイクル（76％）

表 3-2 信号制御の集計結果

【平日】

項目	数値	備考
①サイクル数	29	
②歩行者専用現示のあるサイクル数	25	
③信号サイクル長の最大値(秒)	164.1	
④信号サイクル長の最小値(秒)	76.0	
⑤信号サイクル長の1時間値(秒)	3516.3	29サイクルの合計値
⑥環状4号線内回り・左直車線の青時間の1時間値(秒)	1383.2	階段1の時間
	0.39	
⑦環状4号線外回り・直進車線と右折車線の青時間の1時間値(秒)	2206.7	階段1～4の時間
	0.63	
⑧舞岡上郷線左折車線の青時間の1時間値(秒)	1214.4	階段4～7の時間
	0.35	
⑨舞岡上郷線右折車線の青時間の1時間値(秒)	365.2	階段7の時間
	0.10	
⑩全赤時間の1時間値(秒)	709.7	階段9～12の時間
	0.20	

【休日】

項目	数値	備考
①サイクル数	29	
②歩行者専用現示のあるサイクル数	22	
③信号サイクル長の最大値(秒)	162.1	
④信号サイクル長の最小値(秒)	81.0	
⑤信号サイクル長の1時間値(秒)	3467.2	29サイクルの合計値
⑥環状4号線内回り・左直車線の青時間の1時間値(秒)	1406.4	階段1の時間
	0.41	
⑦環状4号線外回り・直進車線と右折車線の青時間の1時間値(秒)	2151.1	階段1～4の時間
	0.62	
⑧舞岡上郷線左折車線の青時間の1時間値(秒)	1253.0	階段4～7の時間
	0.36	
⑨舞岡上郷線右折車線の青時間の1時間値(秒)	468.7	階段7の時間
	0.14	
⑩全赤時間の1時間値(秒)	580.0	階段9～12の時間
	0.17	

※項目⑥～⑩の下段の小数点の値は、信号サイクル長の1時間値に対する比率

(3) 限界需要率の算定

信号サイクル長の平均値による限界需要率を算定した結果は表 3-3 に示すとおりです。

表 3-3 限界需要率

【平日】

項目	数値	備考
サイクル長(秒):C(秒)	124.7	各階段平均値の合計値
損失時間(秒):L(秒)	27.9	階段9～12の時間
限界需要率 λ : $C-L/C$	0.776	

【休日】

項目	数値	備考
サイクル長(秒):C(秒)	125.0	各階段平均値の合計値
損失時間(秒):L(秒)	25.4	階段9～12の時間
限界需要率 λ : $C-L/C$	0.797	

(4) 実測値による交差点解析結果

神奈中車庫前の交差点解析結果は、表 3-4 に示すとおりです。

①交差点需要率の算定

交差点需要率については、将来は開発により交通量が増加し、現況(平日：0.706、休日：0.733)より悪化することになります。また、限界需要率も越えていることから、評価書時と同様に交差点の改良を行うことにしました。交差点の改良後は、交差点需要率は低下します。

②交通容量比

開発により交通量が増加することによる交差点処理が可能かの判定として、交通容量比による算定を行いました。

算定のケースは、以下の場合を設定しました。

- ① 現況
- ② 将来：交差点及び信号は現状のまま
- ③ 将来：交差点改良
- ④ 将来（ケース 1）：交差点改良及び青時間の調整、歩行者青時間は現況
- ⑤ 将来（ケース 2）：交差点改良及び青時間の調整、歩行者青時間は全サイクル

[信号サイクル及びサイクル長]

平日：29 サイクル、サイクル長 3605.7 秒

休日：29 サイクル、サイクル長 3623.6 秒

算定の結果、将来開発により自動車交通量が増加し、歩行者・自転車の交通量も増加して全サイクルに歩行者青時間が加わっても、交差点改良を行い、信号の青時間調整を行えば処理が可能となります。

表 3-4 交差点解析結果

【平日】

項 目			交通容量比判定結果				
			現況	将来	将来 (交差点改良)	将来(ケース 1) (交差点改良及び 青時間調整)	将来(ケース 2) (交差点改良及び 青時間調整)
交差点需要率			0.706	0.788	0.613	0.613	0.613
流入部 交通容量比	舞岡上郷線 港南台 5 丁目	左折車線	0.923 OK	1.012 NG	1.012 NG	0.882 OK	0.904 OK
		右折車線	0.802 OK	1.237 NG	1.237 NG	0.884 OK	0.907 OK
	環状 4 号線 公田	左折車線	0.984 OK	1.114 NG	0.671 OK	0.880 OK	0.903 OK
		直進車線	OK	NG	0.420 OK	0.551 OK	0.565 OK
	環状 4 号線 朝比奈 IC	直進車線	0.421 OK	0.421 OK	0.421 OK	0.479 OK	0.491 OK
		右折車線	0.561 OK	0.608 OK	0.608 OK	0.693 OK	0.711 OK

NG : 交通容量比が 1.0 以上

OK : 交通容量比が 1.0 未満

【休日】

項 目			交通容量比判定結果				
			現況	将来	将来 (交差点改良)	将来(ケース 1) (交差点改良及び 青時間調整)	将来(ケース 2) (交差点改良及び 青時間調整)
交差点需要率			0.733	0.865	0.661	0.661	0.661
流入部 交通容量比	舞岡上郷線 港南台 5 丁目	左折車線	0.943 OK	1.083 NG	1.083 NG	0.925 OK	0.968 OK
		右折車線	0.997 OK	1.534 NG	1.534 NG	0.926 OK	0.967 OK
	環状 4 号線 公田	左折車線	0.966 OK	1.168 NG	0.666 OK	0.924 OK	0.965 OK
		直進車線	OK	NG	0.490 OK	0.680 OK	0.710 OK
	環状 4 号線 朝比奈 IC	直進車線	0.491 OK	0.491 OK	0.491 OK	0.619 OK	0.648 OK
		右折車線	0.519 OK	0.597 OK	0.597 OK	0.754 OK	0.790 OK

NG : 交通容量比が 1.0 以上

OK : 交通容量比が 1.0 未満

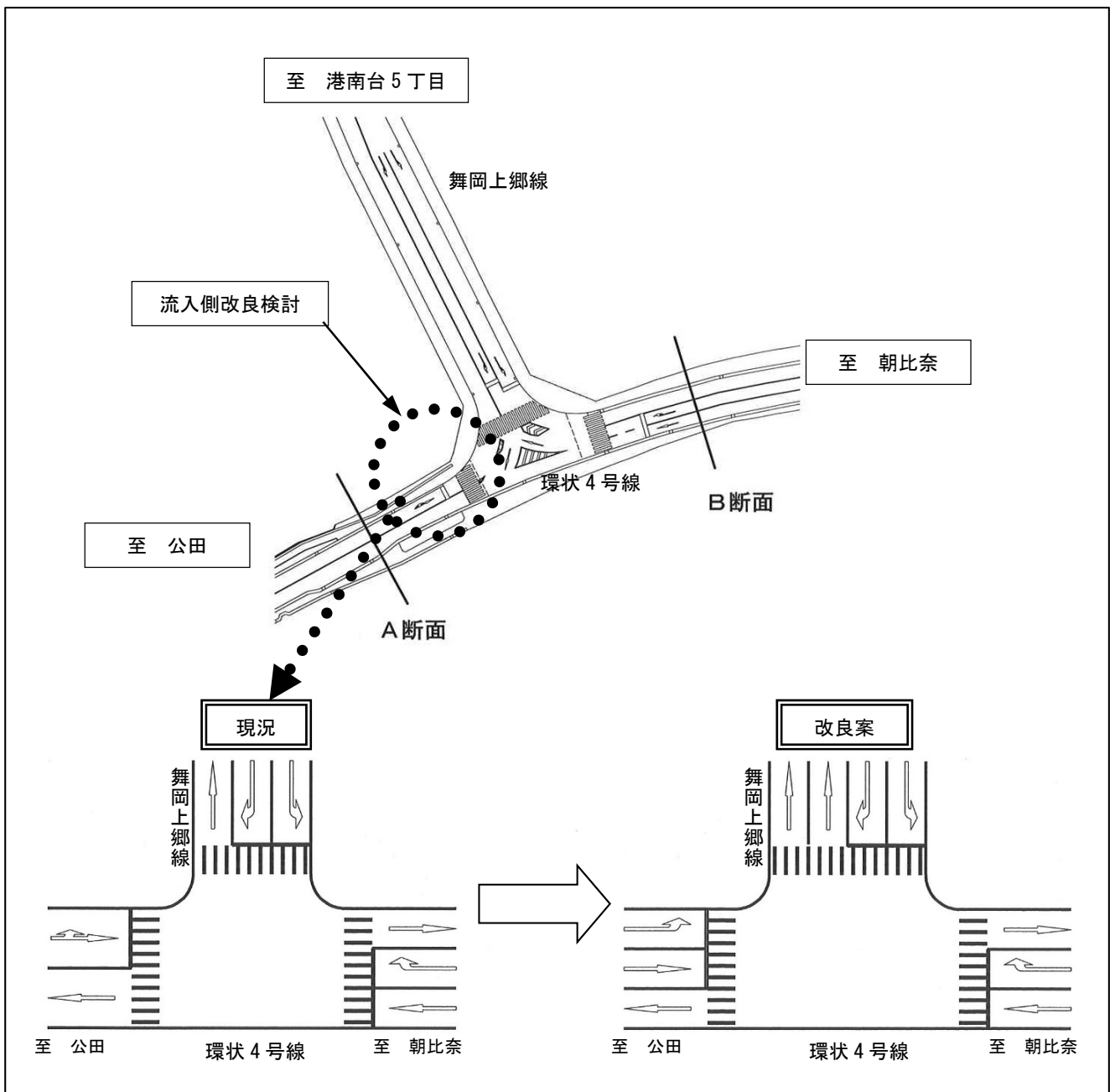
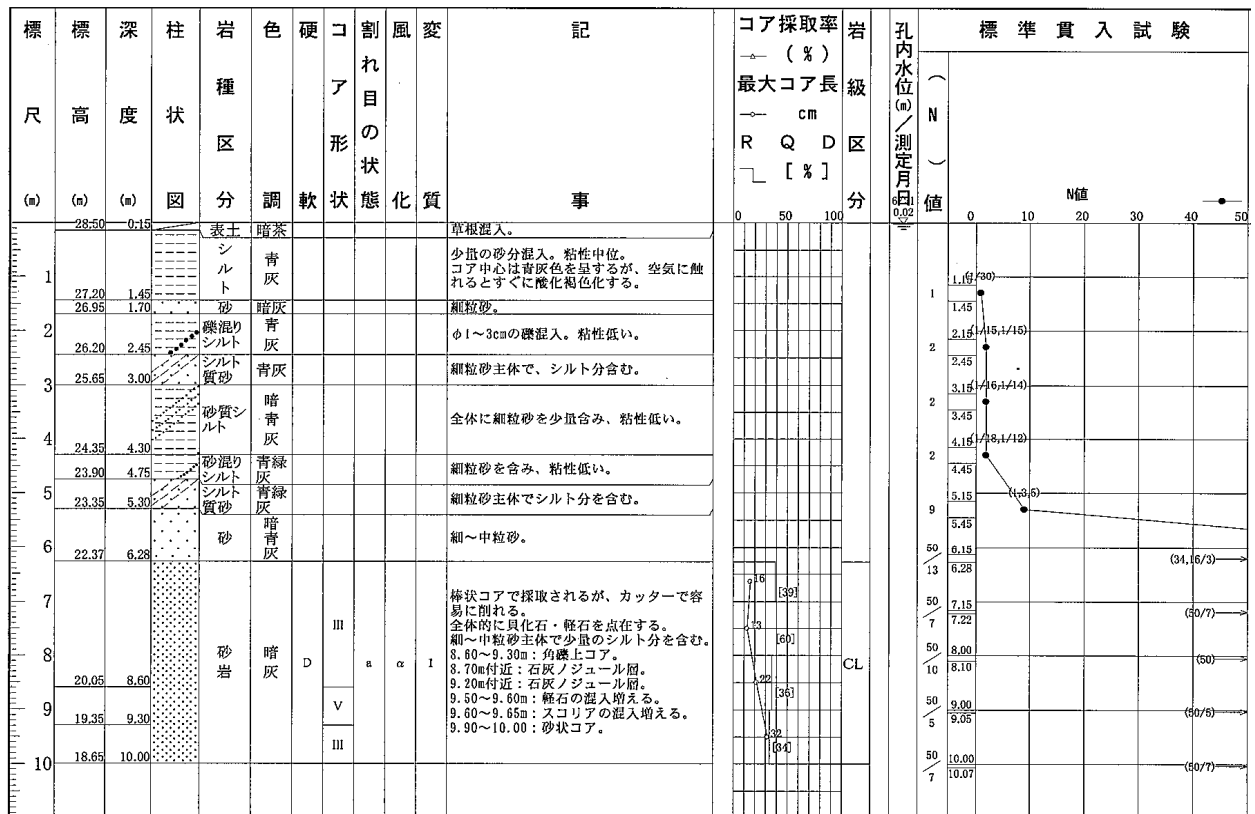


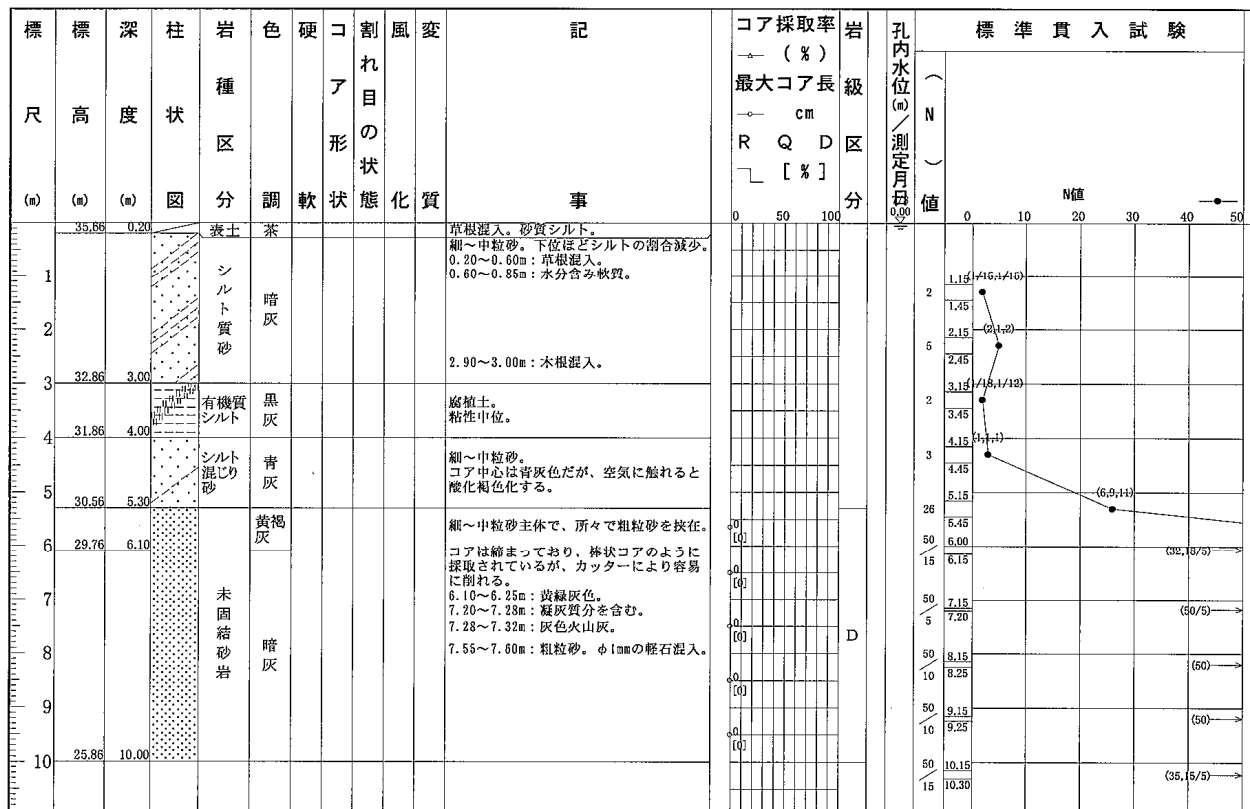
図 3-4 神奈中車庫前交差点改良計画案

資料編

2. 盛土造成について



ボーリング柱状図 NO. 6 (評価書資料編 P351)



ボーリング柱状図 NO. 7 (評価書資料編 P351)

JIS A 1217	土の段階載荷による圧密試験（計算書）	
JGS 0411		

調査件名 (仮称) 上郷開発事業地質調査

試験年月日 2006年7月13日～2006年7月21日

試料番号 (深さ)

S6-1
(3.00m ～ 3.90m)

試験者 桧森 正

試験機 No.		2		供 試 体	直 径 D cm	6.00	初 期 状 態	含水比 w_0 %	38.3
最低～最高室温 ℃					断 面 積 A cm ²	28.274		間隙比 e_0 , 体積比 f_0	1.055
土 質 名 称		(CHS)			高 さ H_0 cm	2.00		湿潤密度 ρ_t g/cm ³	1.781
土粒子の密度 ρ_s g/cm ³		2.645			質 量 m_0 g	100.70		飽和度 S_{r0} %	96.1
液性限界 w_L %		53.6			炉乾燥質量 m_s g	72.80	圧 縮 指 数 C_c		0.397
塑性限界 w_p %		20.9			実質高さ H_s cm	0.973	圧密降伏応力 p_c kN/m ²		288.2
載荷 段階	圧密圧力 p kN/m ²	圧力増分 Δp kN/m ²	圧 密 量 ΔH cm	供試体高さ H cm	平均供試体高さ \bar{H} cm	圧 縮 ひ ず み $\Delta \varepsilon = \Delta H / \bar{H} \times 100$ %	体積圧縮係数 m_v m ² / kN	間隙比 $e = H/H_s$ 体積比 $f = H/H_s$	
0	0.00			2.0000				1.055	
		19.62	0.0053		1.9973	0.268	1.37×10^{-4}		
1	19.62			1.9947				1.050	
		19.62	0.0090		1.9902	0.452	2.30×10^{-4}		
2	39.24			1.9857				1.041	
		39.24	0.0129		1.9792	0.652	1.66×10^{-4}		
3	78.48			1.9728				1.027	
		78.48	0.0227		1.9614	1.157	1.47×10^{-4}		
4	156.96			1.9501				1.004	
		156.96	0.0571		1.9215	2.972	1.89×10^{-4}		
5	313.92			1.8930				0.945	
		313.92	0.1087		1.8386	5.912	1.88×10^{-4}		
6	627.84			1.7843				0.834	
		627.84	0.1164		1.7261	6.744	1.07×10^{-4}		
7	1255.68			1.6679				0.714	
		1255.68	0.1065		1.6146	6.596	5.25×10^{-5}		
8	2511.36			1.5614				0.605	
		-2491.74	-0.0671		1.5949	-4.207	1.69×10^{-5}		
9	19.62			1.6285				0.674	
10									
載荷 段階	平均圧密圧力 \bar{p} kN/m ²	t_{90} , $\frac{H}{\bar{H}}$ min	圧密係数 c_v cm ² /d	透水係数 k cm/s	一次圧密量 ΔH_1 cm	一 次 圧 密 比 $r = \Delta H_1 / \Delta H$	補正圧密係数 $c_v' = rc_v$ cm ² /d	透水係数 k' cm/s	
0	9.81	0.257	4.73×10^3	7.34×10^{-7}	0.0026	0.478	2.26×10^3	3.50×10^{-7}	
1	27.75	0.339	3.56×10^3	9.32×10^{-7}	0.0018	0.202	7.21×10^2	1.89×10^{-7}	
2	55.49	0.286	4.18×10^3	7.89×10^{-7}	0.0021	0.162	6.77×10^2	1.28×10^{-7}	
3	110.99	0.243	4.82×10^3	8.07×10^{-7}	0.0040	0.177	8.54×10^2	1.43×10^{-7}	
4	221.97	0.339	3.32×10^3	7.14×10^{-7}	0.0148	0.259	8.59×10^2	1.85×10^{-7}	
5	443.95	0.410	2.51×10^3	5.37×10^{-7}	0.0440	0.405	1.02×10^3	2.17×10^{-7}	
6	887.90	0.605	1.50×10^3	1.83×10^{-7}	0.0618	0.531	7.97×10^2	9.72×10^{-8}	
7	1775.80	1.794	4.43×10^2	2.64×10^{-8}	0.0688	0.646	2.86×10^2	1.71×10^{-8}	
8									
9									
10									

特記事項

$$H_s = m_s / (\rho_s A)$$

$$H = H' - \Delta H$$

$$\bar{H} = (H + H') / 2$$

$$m_v = (\Delta \varepsilon / 100) / \Delta p$$

$$S_{r0} = w_0 \rho_s / (e_0 \rho_w)$$

$$\bar{p} = \sqrt{p \cdot p'}$$

$$\sqrt{t} \text{法: } c_v = 305 \times \bar{H}^2 / t_{90}$$

$$\text{曲線定規法: } c_v = 70.9 \times \bar{H}^2 / t_{50}$$

$$k = c_v m_v \gamma_w / (8.64 \times 10^6)$$

$$k' = c_v m_v \gamma_w / (8.64 \times 10^6)$$

$$\text{ただし, } \gamma_w = 9.81 \text{ kN/m}^3$$

$$[1 \text{ kN/m}^2 \approx 0.0102 \text{ kgf/cm}^2]$$

JIS A 1217	土の段階載荷 定ひずみ速度載荷による圧密試験（圧縮曲線）	JGS 0411
JIS A 1227		JGS 0412

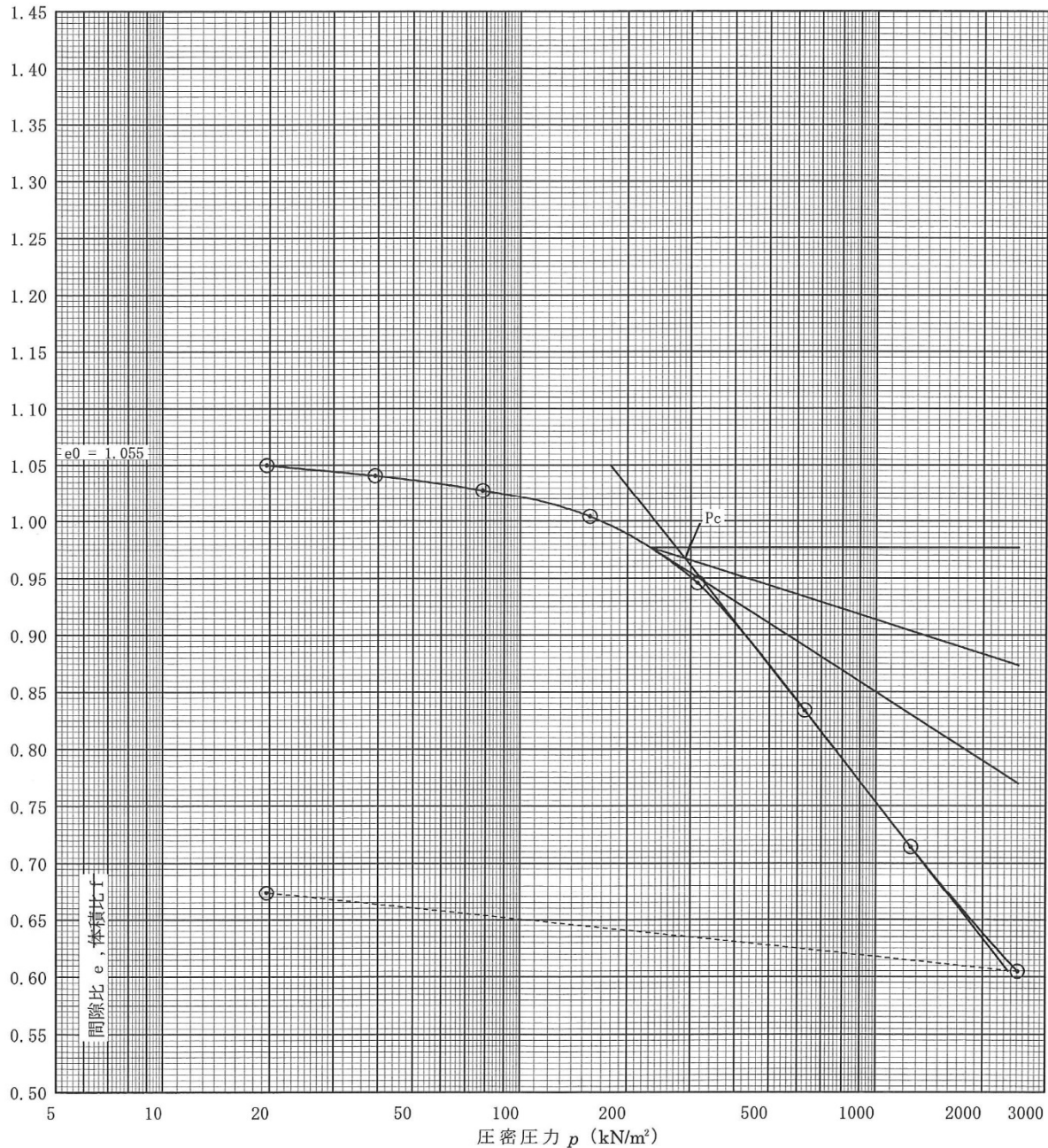
調査件名 (仮称) 上郷開発事業地質調査

試験年月日 2006年7月13日～2006年7月21日

試験番号 (深さ) S6-1
(3.00m ～ 3.90m)

試験者 桒森 正

土粒子の密度 ρ_s g/cm ³	液性限界 w_L %	塑性限界 w_p %	初期含水比 w_0 %	初期間隙比 e_0 初期体積比 f_0	圧縮指数 C_c	圧密降伏応力 p_c kN/m ²	ひずみ速度 ¹⁾ %/min
2.645	53.6	20.9	38.3	1.055	0.397	288.2	



特記事項

1) 定ひずみ速度載荷による圧密試験の時のみ記入する。

[1kN / m² ≒ 0.0102kgf / cm²]

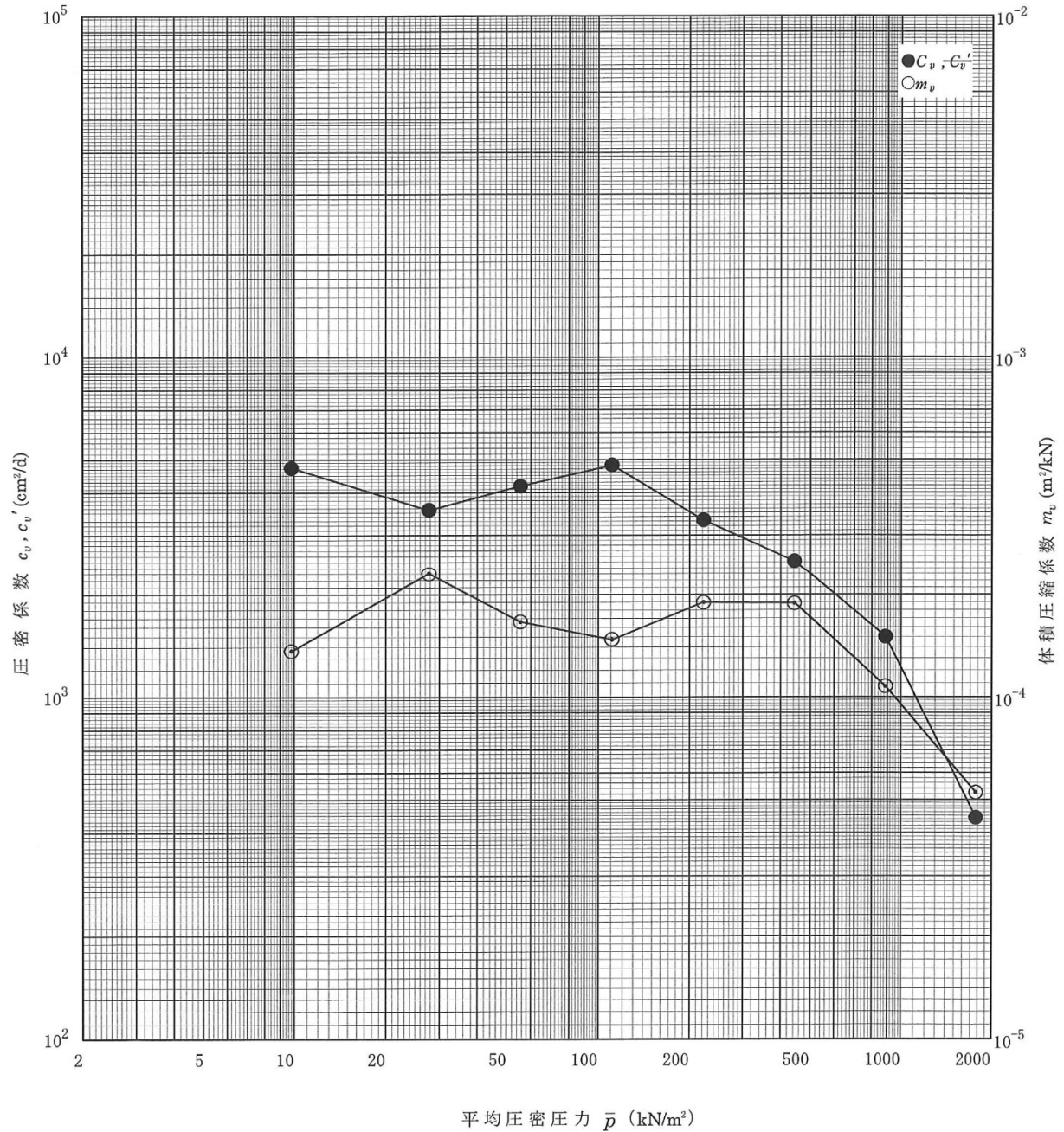
JIS A 1217	土の段階載荷 定ひずみ速度載荷による圧密試験 ($c_v, m_v - \bar{p}$ 関係)	JGS 0411
JIS A 1227		JGS 0412

調査件名 (仮称) 上郷開発事業地質調査

試験年月日 2006年7月13日～2006年7月21日

試料番号 (深さ) S6-1
(3.00m ～ 3.90m)

試験者 桧森 正



特記事項

[1kN / m² ≒ 0.0102kgf / cm²]

JIS A 1217 JGS 0411	土の段階載荷による圧密試験（計算書）
------------------------	--------------------

調査件名 (仮称) 上郷開発事業地質調査

試験年月日 2006年7月13日～2006年7月21日

試料番号 (深さ)

S7-1
(3.00m ～ 3.90m)

試験者 松森 正

試験機 No.		3		供 試 体	直 径 D cm	6.00	初 期 状 態	含水比 w_0 %	43.1
最低～最高室温 ℃		(SF)	断 面 積 A cm ²		28.274	間隙比 e_0 , 体積比 v_0		1.139	
土 質 名 称			高 さ H_0 cm		2.00	湿潤密度 ρ_t g/cm ³		1.744	
土粒子の密度 ρ_s g/cm ³			質 量 m_0 g		98.60	飽和度 S_{r0} %		98.6	
液 性 限 界 w_L %		2.606	炉乾燥質量 m_s g		68.90	圧 縮 指 数 C_c	0.325		
塑 性 限 界 w_p %		38.3	実質高さ H_s cm	0.935	圧密降伏応力 p_c kN/m ²	222.1			
22.0									
載荷 段階	圧密圧力 p kN/m ²	圧力増分 Δp kN/m ²	圧 密 量 ΔH cm	供試体高さ H cm	平均供試体高さ \bar{H} cm	圧 縮 ひ ず み $\Delta \varepsilon = \Delta H / \bar{H} \times 100$ %	体積圧縮係数 m_v m ² /kN	間隙比 $e = H/H_s - 1$ 体積比 $f = H/H_s$	
0	0.00			2.0000				1.139	
		19.62	0.0238		1.9881	1.195	6.09×10^{-4}		
1	19.62			1.9763		1.499	7.64×10^{-4}	1.114	
		19.62	0.0294		1.9615	2.160	5.50×10^{-4}		
2	39.24			1.9469		2.675	3.41×10^{-4}	1.082	
		39.24	0.0416		1.9261	3.455	2.20×10^{-4}		
3	78.48			1.9052		4.631	1.48×10^{-4}	1.038	
		78.48	0.0503		1.8801	5.132	8.17×10^{-5}		
4	156.96			1.8549		5.780	4.60×10^{-5}	0.984	
		156.96	0.0630		1.8234				
5	313.92			1.7919				0.917	
		313.92	0.0811		1.7514				
6	627.84			1.7109				0.830	
		627.84	0.0856		1.6681				
7	1255.68			1.6253				0.738	
		1255.68	0.0913		1.5796				
8	2511.36			1.5340				0.641	
		-2491.74	-0.0601		1.5640	-3.843	1.54×10^{-5}		
9	19.62			1.5941				0.705	
10									
載荷 段階	平均圧密圧力 \bar{p} kN/m ²	t_{90} , $\frac{H}{\bar{H}}$ min	圧密係数 c_v cm ² /d	透水係数 k cm/s	一次圧密量 ΔH_1 cm	一 次 圧 密 比 $r = \Delta H_1 / \Delta H$	補正圧密係数 $c_v' = r c_v$ cm ² /d	透水係数 k' cm/s	
0	9.81	0.568	2.12×10^3	1.47×10^{-6}	0.0158	0.664	1.41×10^3	9.75×10^{-7}	
1	27.75	0.710	1.65×10^3	1.43×10^{-6}	0.0132	0.448	7.40×10^2	6.42×10^{-7}	
2	55.49	0.605	1.87×10^3	1.17×10^{-6}	0.0165	0.397	7.42×10^2	4.64×10^{-7}	
3	110.99	0.548	1.97×10^3	7.62×10^{-7}	0.0243	0.484	9.52×10^2	3.69×10^{-7}	
4	221.97	0.568	1.79×10^3	4.46×10^{-7}	0.0289	0.459	8.19×10^2	2.05×10^{-7}	
5	443.95	0.568	1.65×10^3	2.76×10^{-7}	0.0423	0.522	8.60×10^2	1.44×10^{-7}	
6	887.90	0.626	1.35×10^3	1.26×10^{-7}	0.0479	0.559	7.58×10^2	7.03×10^{-8}	
7	1775.80	0.960	7.93×10^2	4.14×10^{-8}	0.0570	0.624	4.95×10^2	2.59×10^{-8}	
8									
9									
10									

特記事項

$$H_s = m_s / (\rho_s A)$$

$$H = H' - \Delta H$$

$$\bar{H} = (H + H') / 2$$

$$m_v = (\Delta \varepsilon / 100) / \Delta p$$

$$S_{r0} = w_0 \rho_s / (e_0 \rho_w)$$

$$\bar{p} = \sqrt{p \cdot p'}$$

$$\sqrt{t} \text{法: } c_v = 305 \times \bar{H}^2 / t_{90}$$

$$\text{曲線定規法: } c_v = 70.9 \times \bar{H}^2 / t_{90}$$

$$k = c_v m_v \gamma_w / (8.64 \times 10^6)$$

$$k' = c_v m_v \gamma_w / (8.64 \times 10^6)$$

$$\text{ただし, } \gamma_w = 9.81 \text{ kN}/\text{m}^3$$

$$[1 \text{ kN}/\text{m}^2 = 0.0102 \text{ kgf}/\text{cm}^2]$$

JIS A 1217	土の段階載荷 定ひずみ速度載荷	による圧密試験（圧縮曲線）	JGS 0411
JIS A 1227			JGS 0412

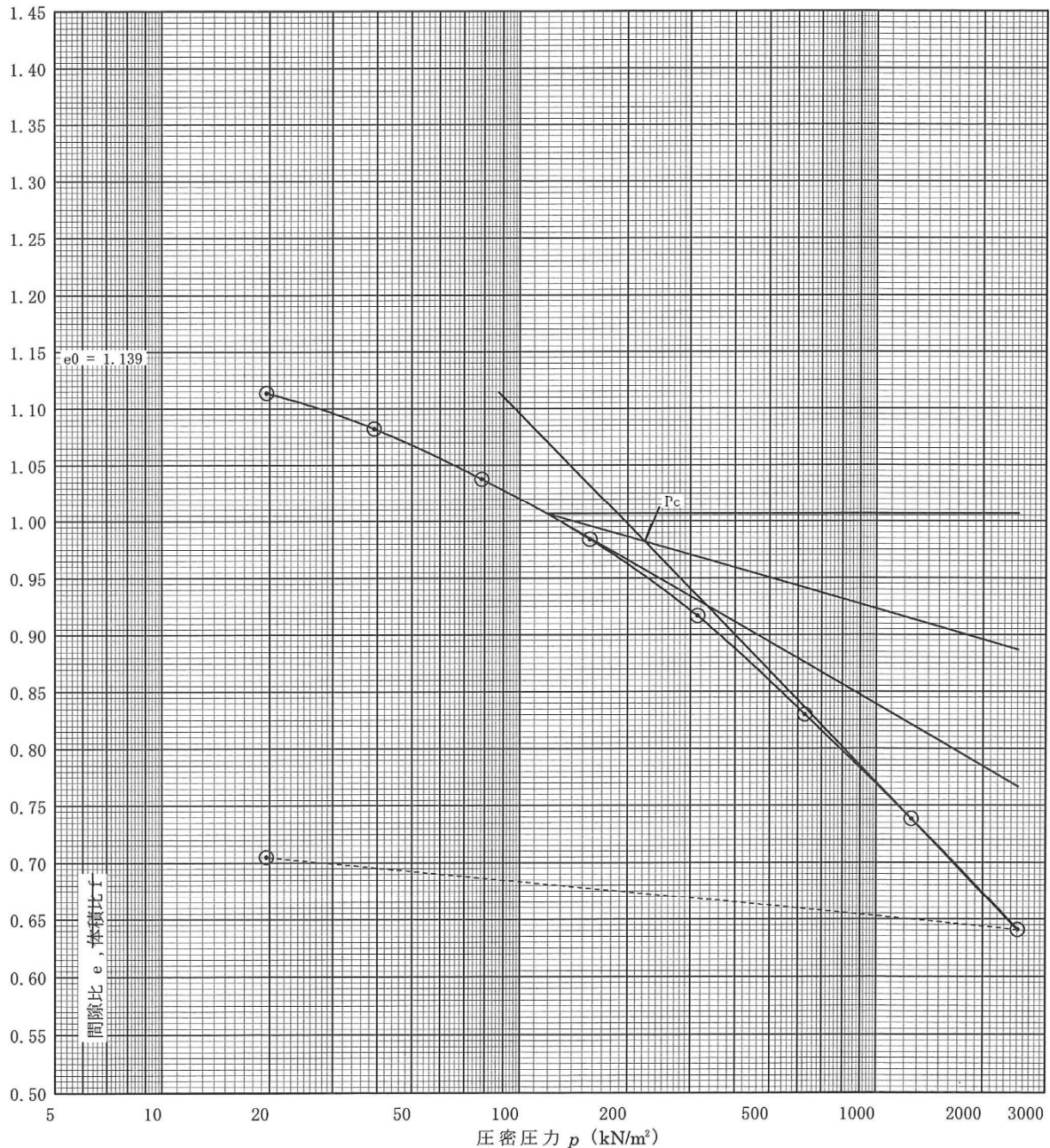
調査件名 (仮称) 上郷開発事業地質調査

試験年月日 2006年7月13日～2006年7月21日

試料番号 (深さ) S7-1
(3.00m ～ 3.90m)

試験者 松森 正

土粒子の密度 ρ_s g/cm ³	液性限界 w_L %	塑性限界 w_P %	初期含水比 w_0 %	初期間隙比 e_0 初期体積比 f_0	圧縮指数 C_c	圧密降伏応力 p_c kN/m ²	ひずみ速度 ¹⁾ %/min
2.606	38.3	22.0	43.1	1.139	0.325	222.1	



特記事項

1) 定ひずみ速度載荷による圧密試験の時のみ記入する。

[1kN/m² ≒ 0.0102kgf/cm²]

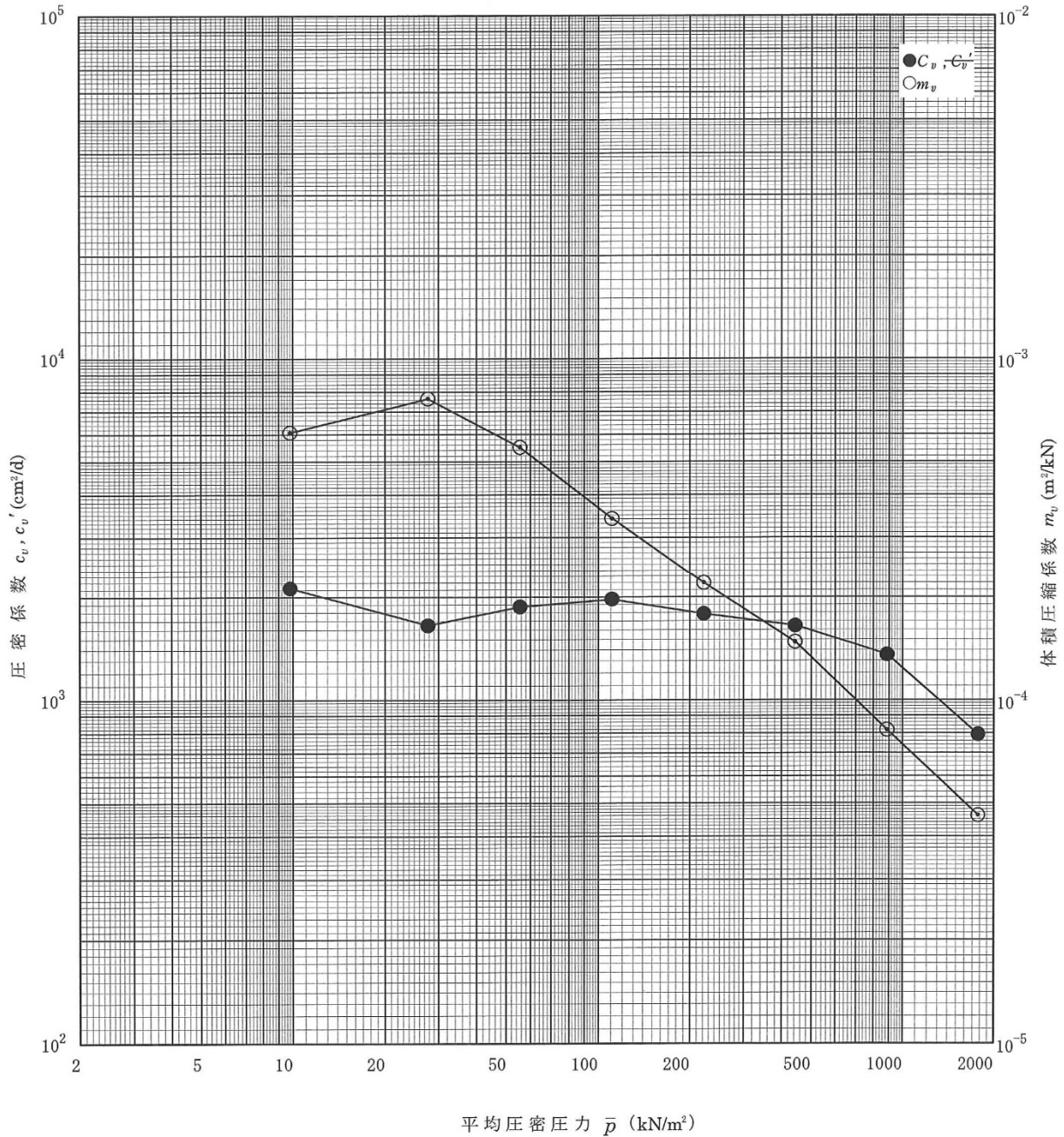
JIS A 1217	土の段階载荷	による圧密試験 ($c_v, m_v - \bar{p}$ 関係)	JGS 0411
JIS A 1227	定ひずみ速度载荷		JGS 0412

調査件名 (仮称) 上郷開発事業地質調査

試験年月日 2006年7月13日～2006年7月21日

試料番号 (深さ) S7-1
(3.00m ～ 3.90m)

試験者 桧森 正



特記事項

[1kN / m² ≒ 0.102kgf / cm²]

空白

3. 交通量調査及び予測、評価

1) 需要交通量の設定

(1) 各流入部の需要交通量の設定

神奈中車庫前交差点における、平日・休日の各流入部の交差点停止線の通過交通量及び渋滞長の数値により設定した需要交通量（到着交通量）は、表 3-1 に示すとおりである。

表 3-1 各流入部の需要交通量

①平日

舞岡上郷線 時刻	港南台5丁目				流入部		停止線の通過交通 量の累加値	待ち行列台数		到着交通量の 累加値	到着交通量
	停止線の通過交通量				大型車 混入率	末尾位置 (渋滞長:m)		換算台数			
	大型車	小型車	合計								
7:00 - 7:15	26	124	150	17.3%	150	0	0	150	150		
7:15 - 7:30	24	118	142	16.9%	292	0	0	292	142		
7:30 - 7:45	19	130	149	12.8%	441	0	0	441	149		
7:45 - 8:00	17	106	123	13.8%	564	0	0	564	123		
8:00 - 8:15	25	126	151	16.6%	715	0	0	715	151		
8:15 - 8:30	19	113	132	14.4%	847	0	0	847	132		
8:30 - 8:45	21	128	149	14.1%	996	40	6	1002	155		
8:45 - 9:00	18	131	149	12.1%	1145	150	23	1168	166		
9:00 - 9:15	22	109	131	16.8%	1276	0	0	1276	108		
9:15 - 9:30	19	110	129	14.7%	1405	0	0	1405	129		
9:30 - 9:45	21	94	115	18.3%	1520	0	0	1520	115		
9:45 - 10:00	20	106	126	15.9%	1646	40	6	1652	132		
10:00 - 10:15	19	108	127	15.0%	1773	0	0	1773	121		
10:15 - 10:30	27	95	122	22.1%	1895	0	0	1895	122		
10:30 - 10:45	22	112	134	16.4%	2029	40	6	2035	140		
10:45 - 11:00	15	105	120	12.5%	2149	0	0	2149	114		
11:00 - 11:15	30	127	157	19.1%	2306	70	10	2316	167		
11:15 - 11:30	15	140	155	9.7%	2461	0	0	2461	145		
11:30 - 11:45	13	99	112	11.6%	2573	0	0	2573	112		
11:45 - 12:00	17	138	155	11.0%	2728	0	0	2728	155		
12:00 - 12:15	11	104	115	9.6%	2843	10	2	2845	117		
12:15 - 12:30	11	134	145	7.6%	2988	10	2	2990	145		
12:30 - 12:45	11	126	137	8.0%	3125	0	0	3125	135		
12:45 - 13:00	21	86	107	19.6%	3232	0	0	3232	107		
13:00 - 13:15	19	105	124	15.3%	3356	0	0	3356	124		
13:15 - 13:30	15	117	132	11.4%	3488	20	3	3491	135		
13:30 - 13:45	13	103	116	11.2%	3604	0	0	3604	113		
13:45 - 14:00	18	118	136	13.2%	3740	20	3	3743	139		
14:00 - 14:15	19	113	132	14.4%	3872	0	0	3872	129		
14:15 - 14:30	19	117	136	14.0%	4008	0	0	4008	136		
14:30 - 14:45	7	137	144	4.9%	4152	0	0	4152	144		
14:45 - 15:00	20	121	141	14.2%	4293	40	6	4299	147		
15:00 - 15:15	11	132	143	7.7%	4436	190	30	4466	167		
15:15 - 15:30	14	126	140	10.0%	4576	50	8	4584	118		
15:30 - 15:45	11	132	143	7.7%	4719	0	0	4719	135		
15:45 - 16:00	14	124	138	10.1%	4857	10	2	4859	140		
16:00 - 16:15	9	130	139	6.5%	4996	110	18	5014	155		
16:15 - 16:30	7	129	136	5.1%	5132	140	23	5155	141		
16:30 - 16:45	13	154	167	7.8%	5299	270	42	5341	186		
16:45 - 17:00	11	130	141	7.8%	5440	250	39	5479	138		
17:00 - 17:15	9	169	178	5.1%	5618	260	42	5660	181		
17:15 - 17:30	5	150	155	3.2%	5773	180	30	5803	143		
17:30 - 17:45	9	159	168	5.4%	5941	90	15	5956	153		
17:45 - 18:00	6	159	165	3.6%	6106	170	28	6134	178		
18:00 - 18:15	8	197	205	3.9%	6311	250	41	6352	218		
18:15 - 18:30	7	146	153	4.6%	6464	290	47	6511	159		
18:30 - 18:45	5	159	164	3.0%	6628	270	44	6672	161		
18:45 - 19:00	5	183	188	2.7%	6816	200	33	6849	177		

待ち行列台数は、渋滞長と大型車混入率により設定した平均車頭間隔を用いて設定した。

事業者資料

環状4号線		朝比奈IC				流入部									
時刻		停止線の通過交通量				停止線の通過交通量の累加値	大型車混入率	待ち行列台数		到着交通量の累加値	到着交通量				
		大型車	小型車	合計	大型車混入率			末尾位置 (渋滞長:m)	換算台数						
7:00 - 7:15		22	136	158	13.9%	158		70	11	169	169				
7:15 - 7:30		24	130	154	15.6%	312		170	25	337	168				
7:30 - 7:45		29	143	172	16.9%	484		160	23	507	170				
7:45 - 8:00		28	124	152	18.4%	636		330	47	683	176				
8:00 - 8:15		24	170	194	12.4%	830		360	54	884	201				
8:15 - 8:30		27	176	203	13.3%	1033		780	115	1148	264				
8:30 - 8:45		23	129	152	15.1%	1185		90	14	1199	51				
8:45 - 9:00		30	152	182	16.5%	1367		130	19	1386	187				
9:00 - 9:15		28	151	179	15.6%	1546		0	0	1546	160				
9:15 - 9:30		27	125	152	17.8%	1698		0	0	1698	152				
9:30 - 9:45		28	130	158	17.7%	1856		60	9	1865	167				
9:45 - 10:00		25	146	171	14.6%	2027		30	5	2032	167				
10:00 - 10:15		20	140	160	12.5%	2187		80	12	2199	167				
10:15 - 10:30		22	165	187	11.8%	2374		90	14	2388	189				
10:30 - 10:45		18	140	158	11.4%	2532		0	0	2532	144				
10:45 - 11:00		15	167	182	8.2%	2714		480	74	2788	256				
11:00 - 11:15		22	161	183	12.0%	2897		430	64	2961	173				
11:15 - 11:30		26	152	178	14.6%	3075		10	2	3077	116				
11:30 - 11:45		24	144	168	14.3%	3243		0	0	3243	166				
11:45 - 12:00		19	156	175	10.9%	3418		50	8	3426	183				
12:00 - 12:15		28	142	170	16.5%	3588		10	2	3590	164				
12:15 - 12:30		22	140	162	13.6%	3750		0	0	3750	160				
12:30 - 12:45		24	136	160	15.0%	3910		0	0	3910	160				
12:45 - 13:00		10	128	138	7.2%	4048		0	0	4048	138				
13:00 - 13:15		22	172	194	11.3%	4242		50	8	4250	202				
13:15 - 13:30		21	133	154	13.6%	4396		200	30	4426	176				
13:30 - 13:45		38	150	188	20.2%	4584		50	7	4591	165				
13:45 - 14:00		20	128	148	13.5%	4732		300	45	4777	186				
14:00 - 14:15		25	136	161	15.5%	4893		90	13	4906	129				
14:15 - 14:30		27	144	171	15.8%	5064		280	41	5105	199				
14:30 - 14:45		24	171	195	12.3%	5259		100	15	5274	169				
14:45 - 15:00		18	116	134	13.4%	5393		80	12	5405	131				
15:00 - 15:15		23	143	166	13.9%	5559		30	5	5564	159				
15:15 - 15:30		17	144	161	10.6%	5720		0	0	5720	156				
15:30 - 15:45		16	140	156	10.3%	5876		60	10	5886	166				
15:45 - 16:00		16	147	163	9.8%	6039		20	4	6043	157				
16:00 - 16:15		16	135	151	10.6%	6190		50	8	6198	155				
16:15 - 16:30		12	172	184	6.5%	6374		40	7	6381	183				
16:30 - 16:45		11	141	152	7.2%	6526		0	0	6526	145				
16:45 - 17:00		17	170	187	9.1%	6713		0	0	6713	187				
17:00 - 17:15		21	145	166	12.7%	6879		80	12	6891	178				
17:15 - 17:30		14	157	171	8.2%	7050		0	0	7050	159				
17:30 - 17:45		10	149	159	6.3%	7209		0	0	7209	159				
17:45 - 18:00		14	142	156	9.0%	7365		0	0	7365	156				
18:00 - 18:15		8	167	175	4.6%	7540		0	0	7540	175				
18:15 - 18:30		18	139	157	11.5%	7697		20	3	7700	160				
18:30 - 18:45		13	169	182	7.1%	7879		40	7	7886	186				
18:45 - 19:00		10	150	160	6.3%	8039		10	2	8041	155				

待ち行列台数の設定で用いている渋滞長は、上郷交差点での先詰まり渋滞の長さも含んでいる。

環状4号線		公田				流入部									
時刻		停止線の通過交通量				停止線の通過交通量の累加値	大型車混入率	待ち行列台数		到着交通量の累加値	到着交通量				
		大型車	小型車	合計	大型車混入率			末尾位置 (渋滞長:m)	換算台数						
7:00 - 7:15		18	101	119	15.1%	119		0	0	119	119				
7:15 - 7:30		24	87	111	21.6%	230		140	20	250	131				
7:30 - 7:45		22	91	113	19.5%	343		770	108	451	201				
7:45 - 8:00		21	123	144	14.6%	487		290	43	530	79				
8:00 - 8:15		15	104	119	12.6%	606		100	15	621	91				
8:15 - 8:30		17	95	112	15.2%	718		160	24	742	121				
8:30 - 8:45		24	92	116	20.7%	834		200	28	862	120				
8:45 - 9:00		22	82	104	21.2%	938		210	29	967	105				
9:00 - 9:15		30	97	127	23.6%	1065		210	29	1094	127				
9:15 - 9:30		21	84	105	20.0%	1170		0	0	1170	76				
9:30 - 9:45		27	93	120	22.5%	1290		30	5	1295	125				
9:45 - 10:00		21	76	97	21.6%	1387		0	0	1387	92				
10:00 - 10:15		24	102	126	19.0%	1513		30	5	1518	131				
10:15 - 10:30		17	86	103	16.5%	1616		180	26	1642	124				
10:30 - 10:45		17	89	106	16.0%	1722		130	19	1741	99				
10:45 - 11:00		31	86	117	26.5%	1839		170	23	1862	121				
11:00 - 11:15		26	87	113	23.0%	1952		60	9	1961	99				
11:15 - 11:30		19	86	105	18.1%	2057		80	12	2069	108				
11:30 - 11:45		17	70	87	19.5%	2144		0	0	2144	75				
11:45 - 12:00		28	96	124	22.6%	2268		110	15	2283	139				
12:00 - 12:15		20	99	119	16.8%	2387		70	10	2397	114				
12:15 - 12:30		30	61	91	33.0%	2478		0	0	2478	81				
12:30 - 12:45		20	92	112	17.9%	2590		0	0	2590	112				
12:45 - 13:00		20	101	121	16.5%	2711		0	0	2711	121				
13:00 - 13:15		25	94	119	21.0%	2830		0	0	2830	119				
13:15 - 13:30		24	98	122	19.7%	2952		90	13	2965	135				
13:30 - 13:45		20	100	120	16.7%	3072		20	3	3075	110				
13:45 - 14:00		27	83	110	24.5%	3182		0	0	3182	107				
14:00 - 14:15		19	117	136	14.0%	3318		20	3	3321	139				
14:15 - 14:30		16	103	119	13.4%	3437		50	8	3445	124				
14:30 - 14:45		21	94	115	18.3%	3552		50	8	3560	115				
14:45 - 15:00		26	100	126	20.6%	3678		130	18	3696	136				
15:00 - 15:15		15	93	108	13.9%	3786		130	20	3806	110				
15:15 - 15:30		18	90	108	16.7%	3894		0	0	3894	88				
15:30 - 15:45		10	92	102	9.8%	3996		20	4	4000	106				
15:45 - 16:00		21	93	114	18.4%	4110		20	3	4113	113				
16:00 - 16:15		26	90	116	22.4%	4226		120	17	4243	130				
16:15 - 16:30		18	93	111	16.2%	4337		150	22	4359	116				
16:30 - 16:45		16	115	131	12.2%	4468		260	39	4507	148				
16:45 - 17:00		15	93	108	13.9%	4576		70	11	4587	80				
17:00 - 17:15		14	84	98	14.3%	4674		80	12	4686	99				
17:15 - 17:30		15	100	115	13.0%	4789		160	24	4813	127				
17:30 - 17:45		14	95	109	12.8%	4898		20	3	4901	88				
17:45 - 18:00		11	108	119	9.2%	5017		90	14	5031	130				
18:00 - 18:15		13	84	97	13.4%	5114		100	15	5129	98				
18:15 - 18:30		13	94	107	12.1%	5221		120	18	5239	110				
18:30 - 18:45		11	98	109	10.1%	5330		120	19	5349	110				</

②休日

舞岡上郷線 時刻		港南台5丁目			流入部		待ち行列台数				到着交通量の	
		停止線の通過交通量			停止線の通過交通 量の累加値	末尾位置 (渋滞長:m)	平均車頭間 隔(m)	換算台数	到着交通量の 累加値	到着交通量		
		大型車	小型車	合計								
7:00 - 7:15	6	68	74	8.1%	74	0	6.5	0	74	74		
7:15 - 7:30	9	69	78	11.5%	152	0	6.7	0	152	78		
7:30 - 7:45	5	74	79	6.3%	231	0	6.4	0	231	79		
7:45 - 8:00	6	72	78	7.7%	309	0	6.5	0	309	78		
8:00 - 8:15	4	76	80	5.0%	389	0	6.3	0	389	80		
8:15 - 8:30	13	111	124	10.5%	513	0	6.6	0	513	124		
8:30 - 8:45	6	119	125	4.8%	638	0	6.3	0	638	125		
8:45 - 9:00	5	110	115	4.3%	753	0	6.3	0	753	115		
9:00 - 9:15	3	103	106	2.8%	859	0	6.2	0	859	106		
9:15 - 9:30	4	104	108	3.7%	967	0	6.2	0	967	108		
9:30 - 9:45	1	107	108	0.9%	1075	0	6.1	0	1075	108		
9:45 - 10:00	9	128	137	6.6%	1212	0	6.4	0	1212	137		
10:00 - 10:15	5	123	128	3.9%	1340	0	6.2	0	1340	128		
10:15 - 10:30	3	158	161	1.9%	1501	50	6.1	9	1510	170		
10:30 - 10:45	4	133	137	2.9%	1638	0	6.2	0	1638	128		
10:45 - 11:00	7	133	140	5.0%	1778	0	6.3	0	1778	140		
11:00 - 11:15	5	135	140	3.6%	1918	0	6.2	0	1918	140		
11:15 - 11:30	5	134	139	3.6%	2057	50	6.2	9	2066	148		
11:30 - 11:45	7	153	160	4.4%	2217	250	6.3	40	2257	191		
11:45 - 12:00	2	143	145	1.4%	2362	100	6.1	17	2379	122		
12:00 - 12:15	1	166	167	0.6%	2529	40	6.0	7	2536	157		
12:15 - 12:30	3	170	173	1.7%	2702	60	6.1	10	2712	176		
12:30 - 12:45	7	154	161	4.3%	2863	10	6.3	2	2865	153		
12:45 - 13:00	6	153	159	3.8%	3022	0	6.2	0	3022	157		
13:00 - 13:15	7	164	171	4.1%	3193	40	6.2	7	3200	178		
13:15 - 13:30	3	140	143	2.1%	3336	20	6.1	4	3340	140		
13:30 - 13:45	2	156	158	1.3%	3494	10	6.1	2	3496	156		
13:45 - 14:00	6	152	158	3.8%	3652	30	6.2	5	3657	161		
14:00 - 14:15	1	144	145	0.7%	3797	0	6.0	0	3797	140		
14:15 - 14:30	2	173	175	1.1%	3972	10	6.1	2	3974	177		
14:30 - 14:45	4	154	158	2.5%	4130	130	6.2	22	4152	178		
14:45 - 15:00	2	169	171	1.2%	4301	70	6.1	12	4313	161		
15:00 - 15:15	2	172	174	1.1%	4475	0	6.1	0	4475	162		
15:15 - 15:30	4	152	156	2.6%	4631	50	6.2	9	4640	165		
15:30 - 15:45	2	174	176	1.1%	4807	30	6.1	5	4812	172		
15:45 - 16:00	3	157	160	1.9%	4967	20	6.1	4	4971	159		
16:00 - 16:15	3	161	164	1.8%	5131	20	6.1	4	5135	164		
16:15 - 16:30	6	136	142	4.2%	5273	100	6.3	16	5289	154		
16:30 - 16:45	11	149	160	6.9%	5433	110	6.4	18	5451	162		
16:45 - 17:00	6	149	155	3.9%	5588	170	6.2	28	5616	165		
17:00 - 17:15	3	194	197	1.5%	5785	10	6.1	2	5787	171		
17:15 - 17:30	2	154	156	1.3%	5941	0	6.1	0	5941	154		
17:30 - 17:45	3	179	182	1.6%	6123	80	6.1	14	6137	196		
17:45 - 18:00	4	148	152	2.6%	6275	20	6.2	4	6279	142		
18:00 - 18:15	6	136	142	4.2%	6417	30	6.3	5	6422	143		
18:15 - 18:30	6	168	174	3.4%	6591	30	6.2	5	6596	174		
18:30 - 18:45	4	157	161	2.5%	6752	0	6.1	0	6752	156		
18:45 - 19:00	4	136	140	2.9%	6892	10	6.2	2	6894	142		

待ち行列台数は、渋滞長と大型車混入率により設定した平均車頭間隔を用いて設定した。

環状4号線 時刻		朝比奈IC			流入部		停止線の通過交通 量の累加値	待ち行列台数			到着交通量の 累加値	到着交通量
		停止線の通過交通量			大型車 混入率	末尾位置 (渋滞長:m)		平均車頭間 隔(m)	換算台数			
大型車	小型車	合計										
7:00 - 7:15	6	84	90	6.7%	90	0	6.4	0	90	90		
7:15 - 7:30	9	79	88	10.2%	178	0	6.6	0	178	88		
7:30 - 7:45	8	95	103	7.8%	281	0	6.5	0	281	103		
7:45 - 8:00	8	108	116	6.9%	397	0	6.4	0	397	116		
8:00 - 8:15	11	117	128	8.6%	525	0	6.5	0	525	128		
8:15 - 8:30	12	143	155	7.7%	680	0	6.5	0	680	155		
8:30 - 8:45	10	146	156	6.4%	836	40	6.4	7	843	163		
8:45 - 9:00	9	167	176	5.1%	1012	20	6.3	4	1016	173		
9:00 - 9:15	8	155	163	4.9%	1175	0	6.3	0	1175	159		
9:15 - 9:30	7	129	136	5.1%	1311	80	6.3	13	1324	149		
9:30 - 9:45	4	169	173	2.3%	1484	0	6.1	0	1484	160		
9:45 - 10:00	8	132	140	5.7%	1624	50	6.3	8	1632	148		
10:00 - 10:15	8	150	158	5.1%	1782	40	6.3	7	1789	157		
10:15 - 10:30	13	164	177	7.3%	1959	130	6.4	21	1980	191		
10:30 - 10:45	4	177	181	2.2%	2140	150	6.1	25	2165	185		
10:45 - 11:00	8	150	158	5.1%	2298	250	6.3	40	2338	173		
11:00 - 11:15	8	203	211	3.8%	2509	340	6.2	55	2564	226		
11:15 - 11:30	5	158	163	3.1%	2672	280	6.2	46	2718	154		
11:30 - 11:45	10	194	204	4.9%	2876	20	6.3	4	2880	162		
11:45 - 12:00	5	144	149	3.4%	3025	90	6.2	15	3040	160		
12:00 - 12:15	8	193	201	4.0%	3226	70	6.2	12	3238	198		
12:15 - 12:30	8	214	222	3.6%	3448	190	6.2	31	3479	241		
12:30 - 12:45	9	175	184	4.9%	3632	40	6.3	7	3639	160		
12:45 - 13:00	8	203	211	3.8%	3843	40	6.2	7	3850	211		
13:00 - 13:15	13	144	157	8.3%	4000	30	6.5	5	4005	155		
13:15 - 13:30	6	174	180	3.3%	4180	80	6.2	13	4193	188		
13:30 - 13:45	8	156	164	4.9%	4344	80	6.3	13	4357	164		
13:45 - 14:00	5	147	152	3.3%	4496	40	6.2	7	4503	146		
14:00 - 14:15	10	208	218	4.6%	4714	380	6.3	61	4775	272		
14:15 - 14:30	7	157	164	4.3%	4878	260	6.3	42	4920	145		
14:30 - 14:45	6	172	178	3.4%	5056	300	6.2	49	5105	185		
14:45 - 15:00	4	156	160	2.5%	5216	10	6.2	2	5218	113		
15:00 - 15:15	6	195	201	3.0%	5417	170	6.2	28	5445	227		
15:15 - 15:30	7	161	168	4.2%	5585	230	6.3	37	5622	177		
15:30 - 15:45	7	183	190	3.7%	5775	30	6.2	5	5780	158		
15:45 - 16:00	7	173	180	3.9%	5955	30	6.2	5	5960	180		
16:00 - 16:15	5	170	175	2.9%	6130	80	6.2	13	6143	183		
16:15 - 16:30	6	174	180	3.3%	6310	20	6.2	4	6314	171		
16:30 - 16:45	10	206	216	4.6%	6526	0	6.3	0	6526	212		
16:45 - 17:00	6	145	151	4.0%	6677	0	6.2	0	6677	151		
17:00 - 17:15	8	204	212	3.8%	6889	110	6.2	18	6907	230		
17:15 - 17:30	5	139	144	3.5%	7033	80	6.2	13	7046	139		
17:30 - 17:45	5	130	135	3.7%	7168	10	6.2	2	7170	124		
17:45 - 18:00	9	159	168	5.4%	7336	90	6.3	15	7351	181		
18:00 - 18:15	4	178	182	2.2%	7518	90	6.1	15	7533	182		
18:15 - 18:30	8	157	165	4.8%	7683	0	6.3	0	7683	150		
18:30 - 18:45	9	141	150	6.0%	7833	0	6.4	0	7833	150		
18:45 - 19:00	7	148	155	4.5%	7988	0	6.3	0	7988	155		

待ち行列台数の設定で用いている渋滞長は、上郷交差点での先詰まり渋滞の長さも含んでいる。

事業者資料

環状4号線		公田		流入部									
時刻	停止線の通過交通量				停止線の通過交通 量の累加値	待ち行列台数			到着交通量の 累加値	到着交通量			
	大型車	小型車	合計	大型車 混入率		末尾位置 (渋滞長:m)	平均車頭間 隔(m)	換算台数					
7:00 - 7:15	9	63	72	12.5%	72	0	6.8	0	72	72			
7:15 - 7:30	11	67	78	14.1%	150	0	6.8	0	150	78			
7:30 - 7:45	13	81	94	13.8%	244	0	6.8	0	244	94			
7:45 - 8:00	14	59	73	19.2%	317	0	7.2	0	317	73			
8:00 - 8:15	10	93	103	9.7%	420	0	6.6	0	420	103			
8:15 - 8:30	12	114	126	9.5%	546	30	6.6	5	551	131			
8:30 - 8:45	7	114	121	5.8%	667	20	6.3	4	671	120			
8:45 - 9:00	19	107	126	15.1%	793	30	6.9	5	798	127			
9:00 - 9:15	10	125	135	7.4%	928	10	6.4	2	930	132			
9:15 - 9:30	12	114	126	9.5%	1054	0	6.6	0	1054	124			
9:30 - 9:45	10	135	145	6.9%	1199	0	6.4	0	1199	145			
9:45 - 10:00	6	86	92	6.5%	1291	10	6.4	2	1293	94			
10:00 - 10:15	6	113	119	5.0%	1410	30	6.3	5	1415	122			
10:15 - 10:30	15	127	142	10.6%	1552	50	6.6	8	1560	145			
10:30 - 10:45	5	129	134	3.7%	1686	70	6.2	12	1698	138			
10:45 - 11:00	5	100	105	4.8%	1791	60	6.3	10	1801	103			
11:00 - 11:15	15	107	122	12.3%	1913	0	6.7	0	1913	112			
11:15 - 11:30	10	116	126	7.9%	2039	80	6.5	13	2052	139			
11:30 - 11:45	7	123	130	5.4%	2169	130	6.3	21	2190	138			
11:45 - 12:00	8	106	114	7.0%	2283	150	6.4	24	2307	117			
12:00 - 12:15	7	128	135	5.2%	2418	200	6.3	32	2450	143			
12:15 - 12:30	10	101	111	9.0%	2529	170	6.5	26	2555	105			
12:30 - 12:45	9	128	137	6.6%	2666	130	6.4	21	2687	132			
12:45 - 13:00	11	121	132	8.3%	2798	50	6.5	8	2806	119			
13:00 - 13:15	10	114	124	8.1%	2922	90	6.5	14	2936	130			
13:15 - 13:30	3	103	106	2.8%	3028	100	6.2	17	3045	109			
13:30 - 13:45	11	130	141	7.8%	3169	40	6.5	7	3176	131			
13:45 - 14:00	6	100	106	5.7%	3275	140	6.3	23	3298	122			
14:00 - 14:15	7	130	137	5.1%	3412	80	6.3	13	3425	127			
14:15 - 14:30	14	120	134	10.4%	3546	60	6.6	10	3556	131			
14:30 - 14:45	12	132	144	8.3%	3690	60	6.5	10	3700	144			
14:45 - 15:00	4	96	100	4.0%	3790	40	6.2	7	3797	97			
15:00 - 15:15	12	96	108	11.1%	3898	40	6.7	6	3904	107			
15:15 - 15:30	8	136	144	5.6%	4042	150	6.3	24	4066	162			
15:30 - 15:45	14	119	133	10.5%	4175	210	6.6	32	4207	141			
15:45 - 16:00	5	95	100	5.0%	4275	0	6.3	0	4275	68			
16:00 - 16:15	12	122	134	9.0%	4409	30	6.5	5	4414	139			
16:15 - 16:30	2	114	116	1.7%	4525	30	6.1	5	4530	116			
16:30 - 16:45	14	126	140	10.0%	4665	30	6.6	5	4670	140			
16:45 - 17:00	8	78	86	9.3%	4751	40	6.6	7	4758	88			
17:00 - 17:15	13	134	147	8.8%	4898	10	6.5	2	4900	142			
17:15 - 17:30	9	110	119	7.6%	5017	40	6.5	7	5024	124			
17:30 - 17:45	12	102	114	10.5%	5131	0	6.6	0	5131	107			
17:45 - 18:00	8	104	112	7.1%	5243	70	6.4	11	5254	123			
18:00 - 18:15	9	141	150	6.0%	5393	30	6.4	5	5398	144			
18:15 - 18:30	10	104	114	8.8%	5507	50	6.5	8	5515	117			
18:30 - 18:45	10	87	97	10.3%	5604	10	6.6	2	5606	91			
18:45 - 19:00	12	107	119	10.1%	5723	0	6.6	0	5723	117			

待ち行列台数の設定で用いている渋滞長は、山手学院入口交差点での先詰まり渋滞の長さも含んでいる。

(2) 交差点全体の需要交通量の設定

各流入部の需要交通量を加算し、表 3-2 に示す交差点全体の需要交通量を設定した。その結果、ピーク時間帯は、平日 7 時 30 分～8 時 30 分、休日 12 時～13 時となった。

表 3-2 需要交通量の設定とピーク時簡単

【平日】

時刻	舞岡上郷線 港南台5丁目	環状4号線 朝比奈IC	公田	交差点合計
7:00 - 7:15	150	169	119	438
7:15 - 7:30	142	168	131	441
7:30 - 7:45	149	170	201	520
7:45 - 8:00	123	176	79	378
8:00 - 8:15	151	201	91	443
8:15 - 8:30	132	264	121	517
8:30 - 8:45	155	51	120	326
8:45 - 9:00	166	187	105	458
9:00 - 9:15	108	160	127	395
9:15 - 9:30	129	152	76	357
9:30 - 9:45	115	167	125	407
9:45 - 10:00	132	167	92	391
10:00 - 10:15	121	167	131	419
10:15 - 10:30	122	189	124	435
10:30 - 10:45	140	144	99	383
10:45 - 11:00	114	256	121	491
11:00 - 11:15	167	173	99	439
11:15 - 11:30	145	116	108	369
11:30 - 11:45	112	166	75	353
11:45 - 12:00	155	183	139	477
12:00 - 12:15	117	164	114	395
12:15 - 12:30	145	160	81	386
12:30 - 12:45	135	160	112	407
12:45 - 13:00	107	138	121	366
13:00 - 13:15	124	202	119	445
13:15 - 13:30	135	176	135	446
13:30 - 13:45	113	165	110	388
13:45 - 14:00	139	186	107	432
14:00 - 14:15	129	129	139	397
14:15 - 14:30	136	199	124	459
14:30 - 14:45	144	169	115	428
14:45 - 15:00	147	131	136	414
15:00 - 15:15	167	159	110	436
15:15 - 15:30	118	156	88	362
15:30 - 15:45	135	166	106	407
15:45 - 16:00	140	157	113	410
16:00 - 16:15	155	155	130	440
16:15 - 16:30	141	183	116	440
16:30 - 16:45	186	145	148	479
16:45 - 17:00	138	187	80	405
17:00 - 17:15	181	178	99	458
17:15 - 17:30	143	159	127	429
17:30 - 17:45	153	159	88	400
17:45 - 18:00	178	156	130	464
18:00 - 18:15	218	175	98	491
18:15 - 18:30	159	160	110	429
18:30 - 18:45	161	186	110	457
18:45 - 19:00	177	155	117	449

【休日】

時刻	舞岡上郷線 港南台5丁目	環状4号線 朝比奈IC	公田	交差点合計
7:00 - 7:15	74	90	72	236
7:15 - 7:30	78	88	78	244
7:30 - 7:45	79	103	94	276
7:45 - 8:00	78	116	73	267
8:00 - 8:15	80	128	103	311
8:15 - 8:30	124	155	131	410
8:30 - 8:45	125	163	120	408
8:45 - 9:00	115	173	127	415
9:00 - 9:15	106	159	132	397
9:15 - 9:30	108	149	124	381
9:30 - 9:45	108	160	145	413
9:45 - 10:00	137	148	94	379
10:00 - 10:15	128	157	122	407
10:15 - 10:30	170	191	145	506
10:30 - 10:45	128	185	138	451
10:45 - 11:00	140	173	103	416
11:00 - 11:15	140	226	112	478
11:15 - 11:30	148	154	139	441
11:30 - 11:45	191	162	138	491
11:45 - 12:00	122	160	117	399
12:00 - 12:15	157	198	143	498
12:15 - 12:30	176	241	105	522
12:30 - 12:45	153	160	132	445
12:45 - 13:00	157	211	119	487
13:00 - 13:15	178	155	130	463
13:15 - 13:30	140	188	109	437
13:30 - 13:45	156	164	131	451
13:45 - 14:00	161	146	122	429
14:00 - 14:15	140	272	127	539
14:15 - 14:30	177	145	131	453
14:30 - 14:45	178	185	144	507
14:45 - 15:00	161	113	97	371
15:00 - 15:15	162	227	107	496
15:15 - 15:30	165	177	162	504
15:30 - 15:45	172	158	141	471
15:45 - 16:00	159	180	68	407
16:00 - 16:15	164	183	139	486
16:15 - 16:30	154	171	116	441
16:30 - 16:45	162	212	140	514
16:45 - 17:00	165	151	88	404
17:00 - 17:15	171	230	142	543
17:15 - 17:30	154	139	124	417
17:30 - 17:45	196	124	107	427
17:45 - 18:00	142	181	123	446
18:00 - 18:15	143	182	144	469
18:15 - 18:30	174	150	117	441
18:30 - 18:45	156	150	91	397
18:45 - 19:00	142	155	117	414

※赤枠はピーク時間帯

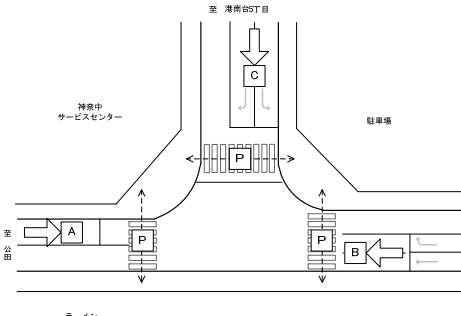





















































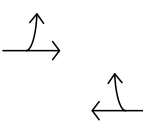
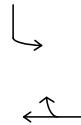
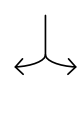
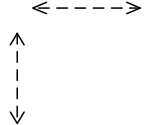













































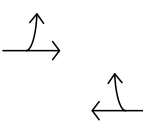
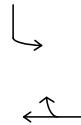
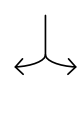
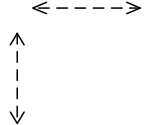













































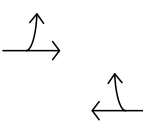
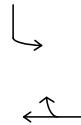
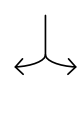
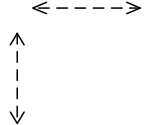
(3) 信号制御の状況

神奈中車庫前交差点の信号制御は、押しボタン歩車分離式であり、信号サイクル長はサイクルにより異なっている。

交差点解析にあたり、神奈中車庫前のピーク時における信号制御を把握した結果は、以下に示す信号階梯図である。

歩行者が押しボタンを押すと、歩行者用現示（4φ）の時間が発生する。

①平日

調査年月日 平成26年4月16日（水）		調査方向 案内図																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																															
調査地点 No3 神奈中車庫交差点																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																	
凡 例																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																	
<div><div><div>：青</div><div>：歩行者点滅</div><div>：黄</div><div>：赤</div></div><div><div>：右折青矢</div><div>：左折青矢</div><div>：直進青矢</div><div>：直進左折青矢</div></div></div>																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																	
<table><tr><th>階梯</th><th>1</th><th>2</th><th>3</th><th>4</th><th>5</th><th>6</th><th>7</th><th>8</th><th>9</th><th>10</th><th>11</th><th>12</th><th>計</th></tr><tr><td>A</td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td rowspan="5"></td></tr><tr><td>B</td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td></tr><tr><td>C</td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td></tr><tr><td>P</td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td></tr><tr><td>サイクルNo</td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td></tr><tr><td>1</td><td>65.0</td><td>3.0</td><td>1.2</td><td>29.0</td><td>3.0</td><td>2.1</td><td>13.0</td><td>3.1</td><td>2.9</td><td>16.1</td><td>6.1</td><td>2.5</td><td>147.1</td></tr><tr><td>2</td><td>37.9</td><td>3.1</td><td>1.3</td><td>28.9</td><td>3.0</td><td>2.0</td><td>12.2</td><td>2.9</td><td>3.0</td><td>16.1</td><td>6.1</td><td>2.5</td><td>119.1</td></tr><tr><td>3</td><td>38.9</td><td>3.0</td><td>1.3</td><td>28.9</td><td>3.0</td><td>2.3</td><td>10.8</td><td>2.9</td><td>3.1</td><td>16.1</td><td>6.2</td><td>2.5</td><td>119.0</td></tr><tr><td>4</td><td>40.0</td><td>3.0</td><td>1.3</td><td>9.0</td><td>3.0</td><td>2.1</td><td>13.0</td><td>3.0</td><td>3.0</td><td>16.1</td><td>6.1</td><td>2.5</td><td>102.0</td></tr><tr><td>5</td><td>57.9</td><td>3.1</td><td>1.2</td><td>28.9</td><td>3.0</td><td>2.3</td><td>12.9</td><td>3.0</td><td>3.0</td><td>15.9</td><td>6.1</td><td>2.6</td><td>140.0</td></tr><tr><td>6</td><td>38.0</td><td>3.0</td><td>1.3</td><td>28.9</td><td>3.0</td><td>2.2</td><td>12.9</td><td>3.0</td><td>3.0</td><td>16.1</td><td>6.1</td><td>2.6</td><td>120.0</td></tr><tr><td>7</td><td>38.0</td><td>3.0</td><td>1.2</td><td>29.0</td><td>3.0</td><td>2.1</td><td>10.1</td><td>2.9</td><td>3.0</td><td>16.2</td><td>5.9</td><td>2.6</td><td>117.1</td></tr><tr><td>8</td><td>41.3</td><td>2.7</td><td>1.4</td><td>28.8</td><td>3.0</td><td>2.3</td><td>12.0</td><td>2.8</td><td>2.9</td><td>16.1</td><td>6.2</td><td>2.6</td><td>122.0</td></tr><tr><td>9</td><td>39.0</td><td>3.0</td><td>1.5</td><td>8.7</td><td>3.1</td><td>2.0</td><td>13.0</td><td>3.0</td><td>3.1</td><td>16.0</td><td>6.1</td><td>2.5</td><td>101.0</td></tr><tr><td>10</td><td>58.0</td><td>3.1</td><td>1.3</td><td>28.8</td><td>3.1</td><td>2.0</td><td>13.0</td><td>3.2</td><td>2.9</td><td>16.0</td><td>6.2</td><td>2.5</td><td>140.0</td></tr><tr><td>11</td><td>38.0</td><td>3.0</td><td>1.4</td><td>28.8</td><td>3.0</td><td>2.3</td><td>13.1</td><td>2.8</td><td>3.6</td><td colspan="2">歩行者信号無し</td><td></td><td>96.0</td></tr><tr><td>12</td><td>62.0</td><td>3.0</td><td>1.4</td><td>28.8</td><td>3.0</td><td>2.3</td><td>12.0</td><td>2.0</td><td>3.0</td><td>16.1</td><td>5.9</td><td>2.6</td><td>142.1</td></tr><tr><td>13</td><td>40.0</td><td>3.0</td><td>1.2</td><td>9.0</td><td>3.0</td><td>2.0</td><td>13.1</td><td>3.0</td><td>3.1</td><td>15.9</td><td>6.1</td><td>2.6</td><td>102.0</td></tr><tr><td>14</td><td>58.1</td><td>3.0</td><td>1.4</td><td>8.8</td><td>3.0</td><td>2.3</td><td>12.9</td><td>2.9</td><td>3.2</td><td>15.8</td><td>6.1</td><td>2.6</td><td>120.1</td></tr><tr><td>15</td><td>58.0</td><td>3.0</td><td>1.3</td><td>28.8</td><td>3.0</td><td>2.2</td><td>13.0</td><td>2.9</td><td>3.1</td><td>16.0</td><td>6.1</td><td>2.6</td><td>140.0</td></tr><tr><td>16</td><td>36.0</td><td>3.0</td><td>1.3</td><td>26.9</td><td>3.0</td><td>1.6</td><td>12.7</td><td>3.0</td><td>3.0</td><td>15.1</td><td>6.2</td><td>2.3</td><td>114.0</td></tr><tr><td>17</td><td>39.0</td><td>3.0</td><td>1.2</td><td>30.0</td><td>3.0</td><td>2.1</td><td>13.0</td><td>3.1</td><td>3.0</td><td>17.1</td><td>6.1</td><td>2.5</td><td>123.1</td></tr><tr><td>18</td><td>38.0</td><td>3.0</td><td>1.4</td><td>8.8</td><td>3.0</td><td>2.2</td><td>13.0</td><td>2.8</td><td>3.8</td><td colspan="2">歩行者信号無し</td><td></td><td>76.0</td></tr><tr><td>19</td><td>82.0</td><td>3.0</td><td>1.2</td><td>29.0</td><td>3.0</td><td>2.2</td><td>9.9</td><td>2.9</td><td>3.3</td><td>15.9</td><td>5.9</td><td>2.7</td><td>161.1</td></tr><tr><td>20</td><td>41.0</td><td>3.0</td><td>1.3</td><td>8.8</td><td>3.3</td><td>2.0</td><td>13.0</td><td>2.9</td><td>3.7</td><td colspan="2">歩行者信号無し</td><td></td><td>79.0</td></tr><tr><td>21</td><td>82.0</td><td>3.0</td><td>1.2</td><td>28.9</td><td>3.0</td><td>2.2</td><td>13.0</td><td>3.0</td><td>3.1</td><td>15.9</td><td>6.1</td><td>2.5</td><td>164.1</td></tr><tr><td>22</td><td>42.0</td><td>3.0</td><td>1.2</td><td>31.9</td><td>3.0</td><td>2.2</td><td>15.0</td><td>2.9</td><td>3.0</td><td>18.2</td><td>5.9</td><td>2.6</td><td>131.1</td></tr><tr><td>23</td><td>38.0</td><td>3.0</td><td>1.3</td><td>28.8</td><td>3.0</td><td>2.3</td><td>13.2</td><td>2.7</td><td>3.8</td><td colspan="2">歩行者信号無し</td><td></td><td>96.1</td></tr><tr><td>24</td><td>62.0</td><td>3.0</td><td>1.3</td><td>28.8</td><td>3.0</td><td>2.3</td><td>12.9</td><td>3.0</td><td>2.9</td><td>16.1</td><td>6.0</td><td>2.7</td><td>144.0</td></tr><tr><td>25</td><td>38.0</td><td>3.0</td><td>1.2</td><td>29.0</td><td>3.0</td><td>2.0</td><td>10.1</td><td>3.0</td><td>2.9</td><td>16.3</td><td>6.1</td><td>2.5</td><td>117.0</td></tr><tr><td>26</td><td>41.1</td><td>3.0</td><td>1.2</td><td>28.8</td><td>3.2</td><td>2.0</td><td>13.0</td><td>3.0</td><td>2.9</td><td>16.1</td><td>6.1</td><td>2.5</td><td>123.1</td></tr><tr><td>27</td><td>38.0</td><td>3.0</td><td>1.4</td><td>28.7</td><td>3.0</td><td>2.2</td><td>13.0</td><td>3.0</td><td>3.1</td><td>16.0</td><td>6.1</td><td>2.5</td><td>120.0</td></tr><tr><td>28</td><td>38.0</td><td>3.0</td><td>1.3</td><td>8.8</td><td>3.0</td><td>2.2</td><td>13.1</td><td>2.9</td><td>3.0</td><td>16.0</td><td>6.3</td><td>2.5</td><td>100.1</td></tr><tr><td>29</td><td>58.0</td><td>3.0</td><td>1.2</td><td>28.9</td><td>3.0</td><td>2.1</td><td>13.1</td><td>2.9</td><td>3.1</td><td>16.0</td><td>6.2</td><td>2.5</td><td>140.1</td></tr><tr><td>平均値</td><td>47.7</td><td>3.0</td><td>1.3</td><td>24.1</td><td>3.0</td><td>2.1</td><td>12.6</td><td>2.9</td><td>3.1</td><td>16.1</td><td>6.1</td><td>2.5</td><td>124.7</td></tr><tr><td rowspan="2">階梯図</td><td colspan="3">1 φ</td><td colspan="3">2 φ</td><td colspan="3">3 φ</td><td colspan="3">4 φ</td><td></td></tr><tr><td colspan="3"></td><td colspan="3"></td><td colspan="3"></td><td colspan="3"></td><td></td></tr></table>			階梯	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	計	A														B													C													P													サイクルNo													1	65.0	3.0	1.2	29.0	3.0	2.1	13.0	3.1	2.9	16.1	6.1	2.5	147.1	2	37.9	3.1	1.3	28.9	3.0	2.0	12.2	2.9	3.0	16.1	6.1	2.5	119.1	3	38.9	3.0	1.3	28.9	3.0	2.3	10.8	2.9	3.1	16.1	6.2	2.5	119.0	4	40.0	3.0	1.3	9.0	3.0	2.1	13.0	3.0	3.0	16.1	6.1	2.5	102.0	5	57.9	3.1	1.2	28.9	3.0	2.3	12.9	3.0	3.0	15.9	6.1	2.6	140.0	6	38.0	3.0	1.3	28.9	3.0	2.2	12.9	3.0	3.0	16.1	6.1	2.6	120.0	7	38.0	3.0	1.2	29.0	3.0	2.1	10.1	2.9	3.0	16.2	5.9	2.6	117.1	8	41.3	2.7	1.4	28.8	3.0	2.3	12.0	2.8	2.9	16.1	6.2	2.6	122.0	9	39.0	3.0	1.5	8.7	3.1	2.0	13.0	3.0	3.1	16.0	6.1	2.5	101.0	10	58.0	3.1	1.3	28.8	3.1	2.0	13.0	3.2	2.9	16.0	6.2	2.5	140.0	11	38.0	3.0	1.4	28.8	3.0	2.3	13.1	2.8	3.6	歩行者信号無し			96.0	12	62.0	3.0	1.4	28.8	3.0	2.3	12.0	2.0	3.0	16.1	5.9	2.6	142.1	13	40.0	3.0	1.2	9.0	3.0	2.0	13.1	3.0	3.1	15.9	6.1	2.6	102.0	14	58.1	3.0	1.4	8.8	3.0	2.3	12.9	2.9	3.2	15.8	6.1	2.6	120.1	15	58.0	3.0	1.3	28.8	3.0	2.2	13.0	2.9	3.1	16.0	6.1	2.6	140.0	16	36.0	3.0	1.3	26.9	3.0	1.6	12.7	3.0	3.0	15.1	6.2	2.3	114.0	17	39.0	3.0	1.2	30.0	3.0	2.1	13.0	3.1	3.0	17.1	6.1	2.5	123.1	18	38.0	3.0	1.4	8.8	3.0	2.2	13.0	2.8	3.8	歩行者信号無し			76.0	19	82.0	3.0	1.2	29.0	3.0	2.2	9.9	2.9	3.3	15.9	5.9	2.7	161.1	20	41.0	3.0	1.3	8.8	3.3	2.0	13.0	2.9	3.7	歩行者信号無し			79.0	21	82.0	3.0	1.2	28.9	3.0	2.2	13.0	3.0	3.1	15.9	6.1	2.5	164.1	22	42.0	3.0	1.2	31.9	3.0	2.2	15.0	2.9	3.0	18.2	5.9	2.6	131.1	23	38.0	3.0	1.3	28.8	3.0	2.3	13.2	2.7	3.8	歩行者信号無し			96.1	24	62.0	3.0	1.3	28.8	3.0	2.3	12.9	3.0	2.9	16.1	6.0	2.7	144.0	25	38.0	3.0	1.2	29.0	3.0	2.0	10.1	3.0	2.9	16.3	6.1	2.5	117.0	26	41.1	3.0	1.2	28.8	3.2	2.0	13.0	3.0	2.9	16.1	6.1	2.5	123.1	27	38.0	3.0	1.4	28.7	3.0	2.2	13.0	3.0	3.1	16.0	6.1	2.5	120.0	28	38.0	3.0	1.3	8.8	3.0	2.2	13.1	2.9	3.0	16.0	6.3	2.5	100.1	29	58.0	3.0	1.2	28.9	3.0	2.1	13.1	2.9	3.1	16.0	6.2	2.5	140.1	平均値	47.7	3.0	1.3	24.1	3.0	2.1	12.6	2.9	3.1	16.1	6.1	2.5	124.7	階梯図	1 φ			2 φ			3 φ			4 φ																
階梯	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	計																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																				
A																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																	
B																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																	
C																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																	
P																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																	
サイクルNo																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																	
1	65.0	3.0	1.2	29.0	3.0	2.1	13.0	3.1	2.9	16.1	6.1	2.5	147.1																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																				
2	37.9	3.1	1.3	28.9	3.0	2.0	12.2	2.9	3.0	16.1	6.1	2.5	119.1																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																				
3	38.9	3.0	1.3	28.9	3.0	2.3	10.8	2.9	3.1	16.1	6.2	2.5	119.0																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																				
4	40.0	3.0	1.3	9.0	3.0	2.1	13.0	3.0	3.0	16.1	6.1	2.5	102.0																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																				
5	57.9	3.1	1.2	28.9	3.0	2.3	12.9	3.0	3.0	15.9	6.1	2.6	140.0																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																				
6	38.0	3.0	1.3	28.9	3.0	2.2	12.9	3.0	3.0	16.1	6.1	2.6	120.0																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																				
7	38.0	3.0	1.2	29.0	3.0	2.1	10.1	2.9	3.0	16.2	5.9	2.6	117.1																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																				
8	41.3	2.7	1.4	28.8	3.0	2.3	12.0	2.8	2.9	16.1	6.2	2.6	122.0																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																				
9	39.0	3.0	1.5	8.7	3.1	2.0	13.0	3.0	3.1	16.0	6.1	2.5	101.0																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																				
10	58.0	3.1	1.3	28.8	3.1	2.0	13.0	3.2	2.9	16.0	6.2	2.5	140.0																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																				
11	38.0	3.0	1.4	28.8	3.0	2.3	13.1	2.8	3.6	歩行者信号無し			96.0																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																				
12	62.0	3.0	1.4	28.8	3.0	2.3	12.0	2.0	3.0	16.1	5.9	2.6	142.1																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																				
13	40.0	3.0	1.2	9.0	3.0	2.0	13.1	3.0	3.1	15.9	6.1	2.6	102.0																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																				
14	58.1	3.0	1.4	8.8	3.0	2.3	12.9	2.9	3.2	15.8	6.1	2.6	120.1																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																				
15	58.0	3.0	1.3	28.8	3.0	2.2	13.0	2.9	3.1	16.0	6.1	2.6	140.0																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																				
16	36.0	3.0	1.3	26.9	3.0	1.6	12.7	3.0	3.0	15.1	6.2	2.3	114.0																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																				
17	39.0	3.0	1.2	30.0	3.0	2.1	13.0	3.1	3.0	17.1	6.1	2.5	123.1																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																				
18	38.0	3.0	1.4	8.8	3.0	2.2	13.0	2.8	3.8	歩行者信号無し			76.0																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																				
19	82.0	3.0	1.2	29.0	3.0	2.2	9.9	2.9	3.3	15.9	5.9	2.7	161.1																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																				
20	41.0	3.0	1.3	8.8	3.3	2.0	13.0	2.9	3.7	歩行者信号無し			79.0																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																				
21	82.0	3.0	1.2	28.9	3.0	2.2	13.0	3.0	3.1	15.9	6.1	2.5	164.1																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																				
22	42.0	3.0	1.2	31.9	3.0	2.2	15.0	2.9	3.0	18.2	5.9	2.6	131.1																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																				
23	38.0	3.0	1.3	28.8	3.0	2.3	13.2	2.7	3.8	歩行者信号無し			96.1																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																				
24	62.0	3.0	1.3	28.8	3.0	2.3	12.9	3.0	2.9	16.1	6.0	2.7	144.0																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																				
25	38.0	3.0	1.2	29.0	3.0	2.0	10.1	3.0	2.9	16.3	6.1	2.5	117.0																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																				
26	41.1	3.0	1.2	28.8	3.2	2.0	13.0	3.0	2.9	16.1	6.1	2.5	123.1																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																				
27	38.0	3.0	1.4	28.7	3.0	2.2	13.0	3.0	3.1	16.0	6.1	2.5	120.0																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																				
28	38.0	3.0	1.3	8.8	3.0	2.2	13.1	2.9	3.0	16.0	6.3	2.5	100.1																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																				
29	58.0	3.0	1.2	28.9	3.0	2.1	13.1	2.9	3.1	16.0	6.2	2.5	140.1																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																				
平均値	47.7	3.0	1.3	24.1	3.0	2.1	12.6	2.9	3.1	16.1	6.1	2.5	124.7																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																				
階梯図	1 φ			2 φ			3 φ			4 φ																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																							
																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																	

②休日

調査年月日
平成26年3月9日(日)

調査地点
No3 神奈中車庫交差点

凡 例

青

歩行者点滅

黄

赤

右折青矢

左折青矢

直進青矢

直進左折青矢

調
査
方
向
案
内
図

至 港南台5丁目

C

神奈中
サービスセンター

P

駐車場

至 品川

A

ラーメン
花庵

至 港南台5丁目

P

至 品川

B

(秒)

階段 灯器	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	計
A	<div></div>	<div></div>	<div></div>	<div></div>	<div></div>	<div></div>	<div></div>	<div></div>	<div></div>	<div></div>	<div></div>	<div></div>	
B	<div></div>	<div></div>	<div></div>	<div></div>	<div></div>	<div></div>	<div></div>	<div></div>	<div></div>	<div></div>	<div></div>	<div></div>	
C	<div></div>	<div></div>	<div></div>	<div></div>	<div></div>	<div></div>	<div></div>	<div></div>	<div></div>	<div></div>	<div></div>	<div></div>	
P	<div></div>	<div></div>	<div></div>	<div></div>	<div></div>	<div></div>	<div></div>	<div></div>	<div></div>	<div></div>	<div></div>	<div></div>	
サイクルNo													
1	40.0	3.1	1.8	22.9	3.0	3.2	15.9	3.0	3.1	14.0	6.0	2.1	118.1
2	40.0	3.0	1.8	7.9	3.0	3.1	16.0	3.0	3.2	歩行者信号無し			81.0
3	81.0	3.1	1.7	23.9	3.0	3.2	17.0	3.1	3.0	15.0	6.0	2.1	162.1
4	42.0	3.0	1.8	7.9	3.0	3.2	16.0	3.0	3.0	14.0	6.0	2.1	105.0
5	57.0	3.0	1.8	22.9	3.0	3.2	15.9	3.1	3.0	13.9	6.0	2.1	135.0
6	42.0	3.0	1.8	22.9	3.0	3.1	15.9	3.1	3.1	歩行者信号無し			98.1
7	64.0	3.0	1.7	22.9	3.0	3.1	15.9	3.1	3.0	14.0	6.0	2.2	142.0
8	42.0	3.0	1.8	22.9	3.1	3.1	15.9	3.1	3.0	13.9	6.0	2.2	120.1
9	42.0	3.0	1.7	22.9	3.0	3.1	16.0	3.1	3.0	14.0	6.0	2.1	120.0
10	42.0	3.0	1.7	22.9	3.0	3.0	16.1	3.1	3.0	14.0	6.0	2.1	120.0
11	39.1	3.0	1.8	22.9	3.0	3.1	17.9	3.1	3.2	歩行者信号無し			97.1
12	62.0	3.0	1.8	22.9	3.0	3.2	17.9	3.1	3.0	14.9	6.1	2.1	143.0
13	39.0	3.0	1.8	22.9	3.0	3.1	18.0	3.1	3.0	14.9	6.0	2.1	120.0
14	39.1	3.0	1.8	22.9	3.0	3.2	16.0	3.0	3.1	14.9	6.1	2.1	118.1
15	41.0	3.1	1.7	8.0	3.0	3.1	17.9	3.0	3.0	15.0	6.0	2.1	107.0
16	57.0	3.0	1.8	22.9	3.1	3.1	16.0	3.1	3.0	13.9	6.1	2.1	135.1
17	42.0	3.0	1.8	22.9	3.0	3.2	15.9	3.1	3.0	14.0	6.0	2.1	120.0
18	42.0	3.1	1.7	23.0	2.9	3.2	16.0	3.1	3.0	14.0	6.0	2.2	120.1
19	42.0	3.1	1.7	22.9	3.0	3.2	15.9	3.1	3.1	歩行者信号無し			98.0
20	63.9	3.1	1.7	22.9	3.0	3.1	16.0	3.1	3.0	13.9	6.1	2.1	141.9
21	42.0	3.0	1.8	22.9	3.1	3.1	12.9	3.0	3.0	14.0	6.0	2.1	117.1
22	45.0	3.0	1.8	22.9	3.0	3.1	16.0	3.1	3.1	歩行者信号無し			101.1
23	64.0	3.1	1.7	22.9	3.0	3.2	15.9	3.1	3.0	13.9	6.0	2.2	142.1
24	42.0	3.0	1.7	22.9	3.1	3.1	16.0	3.1	3.2	歩行者信号無し			98.1
25	63.9	3.0	1.7	22.9	3.0	3.1	15.9	3.1	3.1	歩行者信号無し			120.0
26	64.0	3.0	1.8	23.0	3.0	3.1	16.0	3.1	3.0	13.9	6.0	2.1	142.0
27	42.0	3.1	1.7	23.0	3.0	3.1	16.0	3.1	3.0	13.9	6.0	2.2	120.1
28	42.0	3.0	1.8	22.9	3.0	3.1	16.0	3.1	3.0	13.9	6.0	2.1	120.0
29	42.0	3.0	1.8	7.9	3.0	3.1	16.0	3.0	3.0	14.0	6.0	2.1	105.1
平均値	48.5	3.0	1.8	20.9	3.0	3.1	16.2	3.1	3.0	14.2	6.0	2.1	125.0
階段図	1 φ			2 φ			3 φ			4 φ			
	<div></div>			<div></div>			<div></div>			<div></div>			

2) 実測値による交差点需要率計算

(1) 飽和交通流率の設定

各車線別に青時間に通過車両の台数と車頭時間を計測し、それらの集計結果を青1時間に換算し、飽和交通流率を設定した。なお、環状4号線の外回りについては、車両の通行の阻害を受けていない時間で算定した。

- ・直進車両は右折車両の滞留により、通行できなくなるまでの車両を対象
- ・右折車両は環状4号線内回りが赤、環状4号外回りが青の時間帯（時差）を対象

①平日

カメラA(環状4号線外回り)

信号階梯図での青時間の対象

直進車線	サイクル	車両台数 (台)	合計車頭 時間 (秒)	備考
	1	11	33.47	
	2	0	0.00	通過車両が3台未満
	3	3	11.53	
	4	0	0.00	通過車両が3台未満
	5	1	3.17	
	6	1	4.13	
	7	2	5.13	
	8	4	10.07	
	9	3	9.33	
	10	0	0.00	通過車両が3台未満
	11	5	14.23	
	12	1	2.57	
	13	3	10.70	
	14	1	3.03	
	15	0	0.00	通過車両が3台未満
	16	0	0.00	3台目の車頭間隔57秒
	17	3	7.00	
	18	5	14.40	
	19	1	4.43	
	20	1	3.20	
	21	10	25.53	
	22	3	7.67	
	23	5	19.00	
	24	3	10.27	
	25	2	7.33	
	26	1	4.07	
	27	2	5.37	
	28	8	28.53	
	29	1	3.43	
	計	80	247.60	

カメラA(環状4号線外回り)

信号階梯図での青時間の対象

右折車線	サイクル	車両台数 (台)	合計車頭 時間 (秒)	備考
	1	9	21.10	
	2	7	16.30	
	3	6	15.57	
	4	0	0.00	通過車両が3台未満
	5	7	20.23	
	6	8	19.97	
	7	8	17.17	
	8	7	22.60	
	9	0	0.00	通過車両が3台未満
	10	8	19.50	
	11	6	14.80	
	12	9	20.67	
	13	0	0.00	通過車両が3台未満
	14	0	0.00	通過車両が3台未満
	15	6	15.23	
	16	9	19.13	
	17	8	23.10	
	18	0	0.00	通過車両が3台未満
	19	7	15.57	
	20	0	0.00	通過車両が3台未満
	21	6	18.23	
	22	9	24.87	
	23	8	18.27	
	24	8	18.43	
	25	10	25.57	
	26	8	20.80	
	27	8	19.57	
	28	0	0.00	通過車両が3台未満
	29	8	21.03	
	計	170	427.70	

◆飽和交通流率

項目	数値	単位
青時間での車両台数	80	台/1時間
車頭時間の合計値	247.60	秒
飽和交通流率	1163.17	台/青1時間

項目	数値	単位
青時間での車両台数	170	台/1時間
車頭時間の合計値	427.70	秒
飽和交通流率	1430.91	台/青1時間

◆車頭時間集計

※先頭車両2台及び黄・赤信号時通過車両を除く

カメラB(環状4号線内回り)

信号階梯図での青時間の対象

左折直進車線	サイクル	車両台数 (台)	合計車頭 時間 (秒)
	1	21	51.20
	2	7	24.63
	3	10	28.13
	4	11	33.47
	5	17	50.83
	6	13	30.77
	7	10	23.20
	8	12	36.10
	9	14	31.03
	10	18	50.50
	11	10	28.43
	12	21	54.47
	13	9	32.63
	14	21	50.17
	15	17	45.63
	16	11	29.63
	17	9	31.50
	18	11	30.13
	19	20	68.20
	20	13	31.90
	21	20	73.30
	22	12	32.37
	23	10	29.87
	24	20	53.47
	25	9	24.13
	26	11	32.30
	27	11	29.80
	28	9	29.03
	29	17	49.23
	計	394	1116.07

カメラC(舞岡上郷線)

信号階梯図での青時間の対象

左折車線	サイクル	車両台数 (台)	合計車頭 時間 (秒)
	1	15	38.37
	2	13	33.63
	3	9	21.70
	4	8	19.73
	5	12	33.00
	6	14	38.83
	7	10	27.37
	8	11	30.07
	9	7	17.23
	10	13	31.57
	11	14	40.40
	12	12	31.77
	13	4	16.23
	14	7	19.07
	15	16	38.43
	16	14	34.80
	17	16	36.57
	18	9	20.33
	19	10	27.00
	20	6	14.07
	21	9	37.13
	22	18	44.17
	23	14	36.53
	24	16	38.60
	25	8	28.43
	26	13	35.13
	27	15	38.23
	28	6	14.77
	29	16	40.13
	計	335	883.30

カメラC(舞岡上郷線)

信号階梯図での青時間の対象

右折車線	サイクル	車両台数 (台)	合計車頭 時間 (秒)
	1	2	5.83
	2	2	4.50
	3	1	2.27
	4	1	1.27
	5	2	5.57
	6	2	3.67
	7	1	3.27
	8	1	2.37
	9	1	2.63
	10	1	2.63
	11	3	6.70
	12	1	2.00
	13	1	3.63
	14	0	0.00
	15	1	2.53
	16	1	3.20
	17	0	0.00
	18	0	0.00
	19	1	2.43
	20	0	0.00
	21	0	0.00
	22	2	4.83
	23	1	2.00
	24	2	5.23
	25	1	2.90
	26	2	5.53
	27	0	0.00
	28	0	0.00
	29	1	2.50
	計	31	77.50

◆飽和交通流率

項目	数値	単位
青時間での車両台数	394	台/1時間
車頭時間の合計値	1116.07	秒
飽和交通流率	1270.89	台/青1時間

項目	数値	単位
青時間での車両台数	335	台/1時間
車頭時間の合計値	883.30	秒
飽和交通流率	1365.33	台/青1時間

項目	数値	単位
青時間での車両台数	31	台/1時間
車頭時間の合計値	77.50	秒
飽和交通流率	1440.00	台/青1時間

※信号階梯図での対象は次頁参照

調査年月日 平成26年4月16日（水）				調 査 方 向 案 内 図													
調査地点 No3 神奈中車庫交差点																	
凡 例																	
<div><div><div></div><div></div><div></div><div></div></div><div><div></div><div></div><div></div><div></div></div><div><div></div><div></div><div></div><div></div></div><div><div></div><div></div><div></div><div></div></div></div> <div><div></div><div></div><div></div><div></div></div> <div><div></div><div></div><div></div><div></div></div> <div><div></div><div></div><div></div><div></div></div> <div><div></div><div></div><div></div><div></div></div> <div><div></div><div></div><div></div><div></div></div> <div><div></div><div></div><div></div><div></div></div> <div><div></div><div></div><div></div><div></div></div>																	
(秒)																	
階梯 灯器	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	計				
A																	
B																	
C																	
P																	
サイクルNo																	
1	65.0	3.0	1.2	29.0	3.0	2.1	13.0	3.1	2.9	16.1	6.1	2.5	147.1				
2	37.9	3.1	1.3	28.9	3.0	2.0	12.2	2.9	3.0	16.1	6.1	2.5	119.1				
3	38.9	3.0	1.3	28.9	3.0	2.3	10.8	2.9	3.1	16.1	6.2	2.5	119.0				
4	40.0	3.0	1.3	9.0	3.0	2.1	13.0	3.0	3.0	16.1	6.1	2.5	102.0				
5	57.9	3.1	1.2	28.9	3.0	2.3	12.9	3.0	3.0	15.9	6.1	2.6	140.0				
6	38.0	3.0	1.3	28.9	3.0	2.2	12.9	3.0	3.0	16.1	6.1	2.6	120.0				
7	38.0	3.0	1.2	29.0	3.0	2.1	10.1	2.9	3.0	16.2	5.9	2.6	117.1				
8	41.3	2.7	1.4	28.8	3.0	2.3	12.0	2.8	2.9	16.1	6.2	2.6	122.0				
9	39.0	3.0	1.5	8.7	3.1	2.0	13.0	3.0	3.1	16.0	6.1	2.5	101.0				
10	58.0	3.1	1.3	28.8	3.1	2.0	13.0	3.2	2.9	16.0	6.2	2.5	140.0				
11	38.0	3.0	1.4	28.8	3.0	2.3	13.1	2.8	3.6	歩行者信号無し		96.0					
12	62.0	3.0	1.4	28.8	3.0	2.3	12.0	2.0	3.0	16.1	5.9	2.6	142.1				
13	40.0	3.0	1.2	9.0	3.0	2.0	13.1	3.0	3.1	15.9	6.1	2.6	102.0				
14	58.1	3.0	1.4	8.8	3.0	2.3	12.9	2.9	3.2	15.8	6.1	2.6	120.1				
15	58.0	3.0	1.3	28.8	3.0	2.2	13.0	2.9	3.1	16.0	6.1	2.6	140.0				
16	36.0	3.0	1.3	26.9	3.0	1.6	12.7	3.0	3.0	15.1	6.2	2.3	114.0				
17	39.0	3.0	1.2	30.0	3.0	2.1	13.0	3.1	3.0	17.1	6.1	2.5	123.1				
18	38.0	3.0	1.4	8.8	3.0	2.2	13.0	2.8	3.8	歩行者信号無し		76.0					
19	82.0	3.0	1.2	29.0	3.0	2.2	9.9	2.9	3.3	15.9	5.9	2.7	161.1				
20	41.0	3.0	1.3	8.8	3.3	2.0	13.0	2.9	3.7	歩行者信号無し		79.0					
21	82.0	3.0	1.2	28.9	3.0	2.2	13.0	3.0	3.1	15.9	6.1	2.5	164.1				
22	42.0	3.0	1.2	31.9	3.0	2.2	15.0	2.9	3.0	18.2	5.9	2.6	131.1				
23	38.0	3.0	1.3	28.8	3.0	2.3	13.2	2.7	3.8	歩行者信号無し		96.1					
24	62.0	3.0	1.3	28.8	3.0	2.3	12.9	3.0	2.9	16.1	6.0	2.7	144.0				
25	38.0	3.0	1.2	29.0	3.0	2.0	10.1	3.0	2.9	16.3	6.1	2.5	117.0				
26	41.1	3.0	1.2	28.8	3.2	2.0	13.0	3.0	2.9	16.1	6.1	2.5	123.1				
27	38.0	3.0	1.4	28.7	3.0	2.2	13.0	3.0	3.1	16.0	6.1	2.5	120.0				
28	38.0	3.0	1.3	8.8	3.0	2.2	13.1	2.9	3.0	16.0	6.3	2.5	100.1				
29	58.0	3.0	1.2	28.9	3.0	2.1	13.1	2.9	3.1	16.0	6.2	2.5	140.1				
平均値	47.7	3.0	1.3	24.1	3.0	2.1	12.6	2.9	3.1	16.1	6.1	2.5	124.7				
階梯図	1 φ			2 φ			3 φ			4 φ							

 : 環状4号線外回り直進車線
 : 環状4号線外回り右折車線での対象
 : 舞岡上郷線左折車線での対象
 : 舞岡上郷線右折車線での対象

信号サイクル長の合計時間（秒）：3516.3 秒（No. 1～29）

②休日

◆車頭時間集計

※先頭車両2台及び黄・赤信号時通過車両を除く

カメラA(環状4号線外回り)

信号階梯図での青時間の対象

カメラA(環状4号線外回り)

信号階梯図での青時間の対象

直進車線

サイクル	車両台数 (台)	合計車頭 時間 (秒)	備考
1	7	20.90	
2	4	11.97	
3	5	13.70	
4	1	3.63	
5	10	32.17	
6	1	3.50	
7	1	3.30	
8	6	16.07	
9	7	17.80	
10	—	—	3台目の車頭間隔約13秒
11	—	—	3台目の車頭間隔約9秒
12	6	18.07	
13	1	4.87	
14	5	16.30	
15	—	—	3台目の車頭間隔約8秒
16	5	13.00	
17	5	15.53	
18	4	13.27	
19	6	18.77	
20	4	9.97	
21	—	—	3台目の車頭間隔約5秒
22	—	—	3台目の車頭間隔約6秒
23	—	—	3台目の車頭間隔約14秒
24	1	2.63	
25	—	—	3台目の車頭間隔約12秒
26	3	11.63	
27	3	8.53	
28	6	20.03	
29	2	2.00	
計	93	277.63	

右折車線

サイクル	車両台数 (台)	合計車頭 時間 (秒)	備考
1	3	8.63	
2	—	—	通過車両が3台未満
3	2	5.50	
4	—	—	通過車両が3台未満
5	5	12.80	
6	5	14.00	
7	6	15.90	
8	6	16.13	
9	5	16.10	
10	6	14.50	
11	8	16.93	
12	4	10.37	
13	4	11.50	
14	6	15.03	
15	—	—	通過車両が3台未満
16	5	12.23	
17	6	12.87	
18	4	12.07	
19	5	13.17	
20	5	13.47	
21	7	19.47	
22	5	15.00	
23	5	14.60	
24	6	15.80	
25	7	16.63	
26	6	14.87	
27	4	10.53	
28	5	12.00	
29	—	—	通過車両が3台未満
計	130	340.10	

◆飽和交通流率

項目	数値	単位
青時間での車両台数	93	台/1時間
車頭時間の合計値	277.63	秒
飽和交通流率	1205.91	台/青1時間

項目	数値	単位
青時間での車両台数	130	台/1時間
車頭時間の合計値	340.10	秒
飽和交通流率	1376.07	台/青1時間

◆車頭時間集計

※先頭車両2台及び黄・赤信号時通過車両を除く

カメラB(環状4号線内回り)

信号階梯図での青時間の対象

カメラC(舞岡上郷線)

信号階梯図での青時間の対象

カメラC(舞岡上郷線)

信号階梯図での青時間の対象

左折直進車線

サイクル	車両台数 (台)	合計車頭 時間 (秒)
1	9	31.17
2	13	33.77
3	20	73.73
4	12	34.57
5	17	48.43
6	14	33.83
7	18	53.93
8	11	27.10
9	12	35.13
10	12	29.77
11	11	34.37
12	18	49.43
13	9	31.90
14	10	33.30
15	13	34.73
16	18	49.23
17	9	26.53
18	14	35.97
19	11	31.63
20	20	53.63
21	11	32.63
22	15	37.13
23	24	58.23
24	9	30.00
25	18	51.67
26	19	54.87
27	14	34.83
28	13	33.00
29	13	36.30
計	407	1150.83

左折車線

サイクル	車両台数 (台)	合計車頭 時間 (秒)
1	15	36.23
2	7	19.30
3	17	40.37
4	10	23.57
5	12	31.53
6	14	36.83
7	13	35.73
8	15	37.77
9	13	36.00
10	12	36.70
11	15	39.53
12	9	33.57
13	14	40.73
14	12	33.23
15	8	23.33
16	15	37.27
17	14	37.90
18	13	36.43
19	12	35.10
20	12	33.50
21	9	26.93
22	13	32.53
23	10	33.83
24	14	37.53
25	15	38.80
26	13	36.50
27	13	34.20
28	14	37.73
29	6	15.60
計	359	978.30

右折車線

サイクル	車両台数 (台)	合計車頭 時間 (秒)
1	4	9.87
2	3	6.43
3	5	12.07
4	6	11.53
5	2	6.17
6	2	9.23
7	4	9.63
8	4	8.10
9	4	7.50
10	1	1.27
11	3	9.10
12	4	9.53
13	3	10.00
14	3	8.03
15	3	7.27
16	1	2.97
17	5	9.63
18	2	6.80
19	0	0.00
20	2	5.00
21	1	2.83
22	3	7.33
23	2	6.93
24	3	6.50
25	4	10.50
26	4	9.17
27	3	9.30
28	4	9.50
29	3	9.03
計	88	221.23

◆飽和交通流率

項目	数値	単位
青時間での車両台数	407	台/1時間
車頭時間の合計値	1150.83	秒
飽和交通流率	1273.16	台/青1時間

項目	数値	単位
青時間での車両台数	359	台/1時間
車頭時間の合計値	978.30	秒
飽和交通流率	1321.07	台/青1時間

項目	数値	単位
青時間での車両台数	88	台/1時間
車頭時間の合計値	221.23	秒
飽和交通流率	1431.97	台/青1時間

※信号階梯図での対象は次頁参照

調査年月日 平成26年3月9日(日)													調査 方向 案内 図	
調査地点 No3 神奈中車庫交差点														
凡 例														
<div><div><div></div><div></div><div></div><div></div></div><div><div></div><div></div><div></div><div></div></div></div>														
(秒)														
階段 灯器	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	計	
A														
B														
C														
P														
サイクルNo														
1	40.0	3.1	1.8	22.9	3.0	3.2	15.9	3.0	3.1	14.0	6.0	2.1	118.1	
2	40.0	3.0	1.8	7.9	3.0	3.1	16.0	3.0	3.2	歩行者信号無し			81.0	
3	81.0	3.1	1.7	23.9	3.0	3.2	17.0	3.1	3.0	15.0	6.0	2.1	162.1	
4	42.0	3.0	1.8	7.9	3.0	3.2	16.0	3.0	3.0	14.0	6.0	2.1	105.0	
5	57.0	3.0	1.8	22.9	3.0	3.2	15.9	3.1	3.0	13.9	6.0	2.1	135.0	
6	42.0	3.0	1.8	22.9	3.0	3.1	15.9	3.1	3.1	歩行者信号無し			98.1	
7	64.0	3.0	1.7	22.9	3.0	3.1	15.9	3.1	3.0	14.0	6.0	2.2	142.0	
8	42.0	3.0	1.8	22.9	3.1	3.1	15.9	3.1	3.0	13.9	6.0	2.2	120.1	
9	42.0	3.0	1.7	22.9	3.0	3.1	16.0	3.1	3.0	14.0	6.0	2.1	120.0	
10	42.0	3.0	1.7	22.9	3.0	3.0	16.1	3.1	3.0	14.0	6.0	2.1	120.0	
11	39.1	3.0	1.8	22.9	3.0	3.1	17.9	3.1	3.2	歩行者信号無し			97.1	
12	62.0	3.0	1.8	22.9	3.0	3.2	17.9	3.1	3.0	14.9	6.1	2.1	143.0	
13	39.0	3.0	1.8	22.9	3.0	3.1	18.0	3.1	3.0	14.9	6.0	2.1	120.0	
14	39.1	3.0	1.8	22.9	3.0	3.2	16.0	3.0	3.1	14.9	6.1	2.1	118.1	
15	41.0	3.1	1.7	8.0	3.0	3.1	17.9	3.0	3.0	15.0	6.0	2.1	107.0	
16	57.0	3.0	1.8	22.9	3.1	3.1	16.0	3.1	3.0	13.9	6.1	2.1	135.1	
17	42.0	3.0	1.8	22.9	3.0	3.2	15.9	3.1	3.0	14.0	6.0	2.1	120.0	
18	42.0	3.1	1.7	23.0	2.9	3.2	16.0	3.1	3.0	14.0	6.0	2.2	120.1	
19	42.0	3.1	1.7	22.9	3.0	3.2	15.9	3.1	3.1	歩行者信号無し			98.0	
20	63.9	3.1	1.7	22.9	3.0	3.1	16.0	3.1	3.0	13.9	6.1	2.1	141.9	
21	42.0	3.0	1.8	22.9	3.1	3.1	12.9	3.0	3.0	14.0	6.0	2.1	117.1	
22	45.0	3.0	1.8	22.9	3.0	3.1	16.0	3.1	3.1	歩行者信号無し			101.1	
23	64.0	3.1	1.7	22.9	3.0	3.2	15.9	3.1	3.0	13.9	6.0	2.2	142.1	
24	42.0	3.0	1.7	22.9	3.1	3.1	16.0	3.1	3.2	歩行者信号無し			98.1	
25	63.9	3.0	1.7	22.9	3.0	3.1	15.9	3.1	3.1	歩行者信号無し			120.0	
26	64.0	3.0	1.8	23.0	3.0	3.1	16.0	3.1	3.0	13.9	6.0	2.1	142.0	
27	42.0	3.1	1.7	23.0	3.0	3.1	16.0	3.1	3.0	13.9	6.0	2.2	120.1	
28	42.0	3.0	1.8	22.9	3.0	3.1	16.0	3.1	3.0	13.9	6.0	2.1	120.0	
29	42.0	3.0	1.8	7.9	3.0	3.1	16.0	3.0	3.0	14.0	6.0	2.1	105.1	
平均値	48.5	3.0	1.8	20.9	3.0	3.1	16.2	3.1	3.0	14.2	6.0	2.1	125.0	
階段図	1 φ			2 φ			3 φ			4 φ				

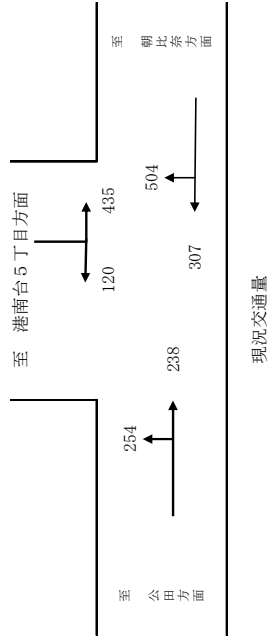
- 緑: 環状4号線外回り直進車線
赤: 環状4号線外回り右折車線での対象
紫: 舞岡上郷線左折車線での対象
青: 舞岡上郷線右折車線での対象

信号サイクル長の合計時間(秒): 3467.2 秒 (No. 1~29)

No. 3 神奈中車庫前交差点 平日 現況
表-1 交差点の需要率の算出

流入部	① 港南台5丁目方面		② 公田方面		③ 朝比奈方面	
	左折	右折	直進・左折	右折	直進	右折
車線の種類						
車線数	1	1	1		1	1
飽和交通流量の基本値 SB						
車線幅員による補正率 α _w						
(車線幅員) m						
縦断勾配による補正率 α _G						
(縦断勾配) %						
大型車混入による補正率 α _T						
(大型車混入率) %						
左折車混入による補正率 α _{L,T}						
(左折率) L%						
(歩行者による低減率) f _p						
(有効車時間) 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						
(有効青時間) 秒						
(現示変り目のさげ台数増分) KER: 台/サイクル						
(交差点内滞留台数) K: 台/サイクル						
飽和交通流量 SA	1,365	1,440	1,271	1,163	1,431	
実測交通量 q	435	120	492	307	504	
右折補正交通量 q _{R-N}						
交差点流入部の需要率 ρ	0.319	0.083	0.387	0.264	0.352	
必要現示率	1φ		0.387		0.352	
	2φ		0.387		0.352	
	3φ					
青時間1時間計(秒)	1φ		1,383.2	2206.7	2206.7	
	2φ					
	3φ					
信号青時間比 G/C	0.35	0.10	0.39	0.63	0.63	
可能交通容量 C _i	472	150	500	730	898	
交通容量比 q/C _i	0.923	0.802	0.984	0.421	0.561	
交通処理案のチェック	OK	OK	OK	OK	OK	OK

現示の需要率	交差点の需要率
0.387	0.706
0.319	
サイクル長1時間計(秒)	赤時間1時間計(秒)
3516.3	709.7



現況交通量

実測交通量は、交通量調査結果、渋滞長調査結果による需要交通量の値
青時間、サイクル長、赤時間1時間計の値は、集計値を使用

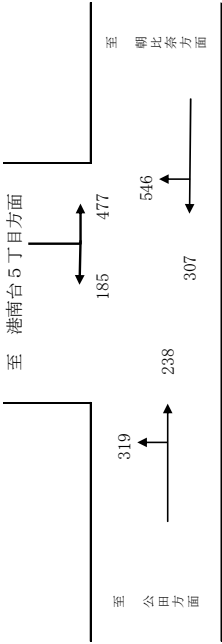
No.3 神奈中車庫前交差点 平日 実測値による計算 将来

表-2 交差点の需要率の算出

流入部	① 港南台5丁目方面			② 公田方面			③ 朝比奈方面		
	左折	右折	直進	左折	直進	右折	直進	右折	
車線数	1	1	1	1	1	1	1	1	
飽和交通流量の基本値 $S B$									
車線幅員による補正率 αw									
(車線幅員) m									
縦断勾配による補正率 αG (縦断勾配) $\%$									
大型車混入による補正率 αT $\%$									
(大型車混入率) $\%$									
左折車混入による補正率 $\alpha L T$ (左折率) $\%$									
(歩行者による低減率) $f p$ 秒									
(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 $\alpha R T$ (右折率) $\%$									
(右折車の通過確率) f 秒									
(有効青時間) 秒									
(現示変り目のさばげ台数増分) KER : 台/サイクル (交差点内滞留台数) K : 台/サイクル									
飽和交通流量率 $S A$	1,365 477	1,440 185	1,271 557	1,163 307	1,431 546				
将来交通量 q									
右折補正交通量 $q R - N$									
交差点流入部の需要率 ρ	0.349	0.128	0.438	0.264	0.382				
必要現示率	1φ		0.438		0.382				
	2φ								
	3φ	0.349							
青時間1時間計(秒)	1φ		1383.2	2206.7	2206.7				
	2φ								
	3φ	1214.4	365.2						
信号青時間比 G / C	0.35	0.10	0.39	0.63	0.63				
可能交通容量 $C i$	472	150	500	730	898				
交通容量比 $q / C i$	1.012	1.237	1.114	0.421	0.608				
交通処理案のチェック	NG	NG	NG	OK	OK				

将来交通量は、実測交通量と発生集中交通量の合計値
青時間、サイクル長、赤時間1時間計の値は、集計値を使用

	① 港南台5丁目方面		② 公田方面		③ 朝比奈方面	
	左折	右折	直進・左折	直進	右折	
集計交通量	435	120	492	307	504	
発生集中交通量	42	65	65	307	42	
将来交通量	477	185	557	307	546	



事業者資料

将来(交差点改良)：車線変更

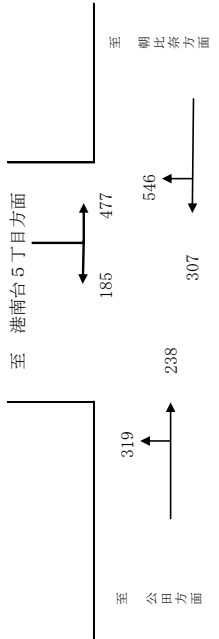
実測値による計算

平日

No.3 神奈中車庫前交差点
表-3 交差点の需要率の算出

流入部	①				②		③	
	港南台5丁目方面		公田方面		朝比奈方面			
車線の種類	左折	右折	左折	直進	直進	右折		
車線数	1	1	1	1	1	1		
飽和交通流率の基本値 S B			1,800	2,000				
車線幅員による補正率 α w			0.950 (2.75)	0.950 (2.75)				
縦断勾配による補正率 α G			1.000 (0.00)	1.000 (0.00)				
大型車混入による補正率 α T			0.945 (8.33)	0.862 (22.88)				
バス停留所による補正率 α B			0.850 49.0					
バス停止線の距離 m								
バス運行頻度 台			17					
左折車混入による補正率 α L T								
(左折率) L %								
(歩行者による低減率) f p								
(有効青時間) 秒								
(歩行者用青時間) 秒								
権限歩行者による補正率 α L			1.000					
右折車混入による補正率 α R T								
(右折率) R %								
(右折車の通過確率) f								
(有効青時間) 秒								
(現示変り目のさばけ台数増分) KER : 台/サイクル (交差点内滞留台数) K : 台/サイクル								
飽和交通流率 S A	1,365	1,440	1,209	1,441	1,163	1,431		
将来交通量 q	477	185	319	238	307	546		
右折補正交通量 q R = N								
交差点流入部の需要率 ρ	0.349	0.128	0.264	0.165	0.264	0.382		
必要現示率	1 φ							
	2 φ							
	3 φ							
青時間1時間計(秒)	1 φ		1,383.2	1,383.2	2206.7	2206.7		
	2 φ	1214.4						
	3 φ							
信号青時間比 G / C	0.35	0.10	0.39	0.39	0.63	0.63		
可能交通容量 C i	472	150	476	567	730	898		
交通容量比 q / C i	1.012	1.237	0.671	0.420	0.421	0.608		
交通処理案のチェック	NG	NG	OK	OK	OK	OK		

	①		②		③	
	港南台5丁目方面	公田方面	朝比奈方面	直進	右折	右折
実測交通量	435	120	254	238	307	504
発生集中交通量	42	65	65			42
将来交通量	477	185	319	238	307	546



現示の需要率	交差点の需要率
0.264	0.613
0.349	
サイクル長1時間計(秒)	赤時間1時間計(秒)
3516.3	709.7

公田方面の飽和交通流率の補正係数 実測値 / 算定値 = 1271 / 1452 ≙ 0.88
左折車線 1373 × (1271 / 1452) = 1209
将来交通量は、実測交通量と発生集中交通量の合計値
青時間、サイクル長、赤時間1時間計の値は、集計値を使用

将来(ケースI)：車線変更及び青時間の調整(歩行者青時間は現況)

現示の需要率	交差点の需要率
0.264	0.613
0.349	
サイクル長(秒)	
3516.3	

●歩行者青時間(4φ)があるの場合
(信号サイクル数・22サイクル)

●歩行者青時間（4φ）があるの場合（信号サイクル数：22サイクル）

青時間の合計値＝サイクル長－1φ～3φの黄・赤時間と4φの歩行者時間

$$= 1818.1 \text{ (ft)}$$
$$1\phi\text{の青時間} = 1818.1 \times (0.264/0.613) = 783.0 \text{ (秒)}$$
$$2\phi\text{の青時間} = 1818.1 \times ((0.349 - 0.128) / 0.613) = 655.5 \text{ (秒)}$$
$$3\phi\text{の青時間} = 1818.1 \times (0.128 / 0.613) = 379.6 \text{ (秒)}$$

●歩行者青時間(4φ)がなしの場合(信号サイクル数:7サイクル)

青時間の合計値＝サイクル長 - 1φ～3φの黄・赤時間と4φの歩行者時間

$$= 629.3 \text{ (秒)}$$
$$1\phi\text{の青時間} = 629.3 \times (0.264/0.613) = 271.0 \text{ (秒)}$$
$$2\phi \text{ の青時間} = 629.3 \times (0.349 - 0.128) / 0.613 = 226.9 \text{ (秒)}$$
$$3\phi\text{の青時間} = 629.3 \times (0.128/0.613) = 128.1$$

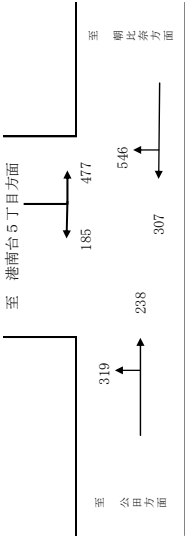
● 北三孝事略 (イ) おきりしやしの合社

● 少門君月時間 (40) が足りとなしの合計

14の基準時間	- 783	0	+	371	0	-	1054	0 (秒)
---------	-------	---	---	-----	---	---	------	-------

100月時間	-183.0	+271.0	-1034.0 (秒)
240季節間	-655.5	+226.0	-882.4 (秒)

$$200 \text{ 月時間} = 000.0 + 220.0 = 220.0 \text{ 月}$$

$$34 \text{ の素時間} = 379.6 + 131.4 = 511.0 \text{ (秒)}$$


事業者資料

No. 3 神奈中車庫前交差点 平日 実測値による計算 将来(ケース2)：車線変更及び青時間の調整(歩行者青時間は全サイクル)

表-5 交差点の需要率の算出

流入部	①			②			③		
	港南台5丁目方面		公田方面	公田方面		朝比奈方面	朝比奈方面		
車線の種類	左折	右折	直進	左折	直進	直進	左折	右折	
車線数	1	1	1	1	1	1	1	1	
飽和交通流率の基本値	SB		2,000	1,800	2,000				
車線幅員による補正率	α _w		0.950	(2.75)	0.950				
(車線幅員)	m		(2.75)		(2.75)				
縦断勾配による補正率	α _G		1.000	1.000	1.000				
(縦断勾配)	%		(0.00)	(0.00)	(0.00)				
大型車混入による補正率	α _T		0.945	0.862	0.862				
(大型車混入率)	%		(8.33)	(22.88)	(22.88)				
バス停留所による補正率	α _B		0.850	49.0					
(バス停留所の停止線の距離)	m		17						
(バス運行頻度)	台								
左折車混入による補正率	α _L								
(左折率)	L %								
(歩行者による低減率)	f _p								
(有効青時間)	秒								
(歩行者用青時間)	秒								
横断歩行者による補正率	α _R		1.000						
右折車混入による補正率	α _R								
(右折率)	R %								
(右折車の通過確率)	f _f								
(有効青時間)	秒								
(現示変り目目のさばけ台数増分)									
KER：台/サイクル									
(交差点内滞留台数)									
K：台/サイクル									
飽和交通流率	SA	1,365	1,440	1,209	1,441	1,163	1,431		
将来交通量	q	477	185	319	238	307	546		
右折補正交通量	q _{R-N}								
交差点流入部の需要率	ρ	0.349	0.128	0.264	0.165	0.264	0.382		
必要現示率		1φ							
	2φ	0.349		0.264	0.165	0.264	0.382		
	3φ		0.128						
青時間1時間計(秒)		1φ		1054.0	1,054.0	1,936.4			
	2φ	1393.4							
	3φ		511.0						
信号青時間比	G/C	0.39	0.14	0.29	0.29	0.54	0.54		
可能交通容量	C _i	528	204	353	421	625	768		
交通容量比	q/C _i	0.904	0.907	0.903	0.565	0.491	0.711		
交通処理案のチェック		OK	OK	OK	OK	OK	OK		

至 港南台5丁目方面

至 公田方面

至 朝比奈方面

319

238

185

477

546

307

港南台5丁目方面

公田方面

朝比奈方面

435

120

254

238

307

504

42

65

65

238

307

546

実測交通量

発生集中交通量

将来交通量

現示の需要率

交差点の需要率

0.264

0.349

0.613

サイクル長(秒)

3605.7

公田方面の飽和交通流率の補正係数

実測値/算定値 = 1273 / 1547 ≒ 0.82

左折車線 1414 × (1273 / 1547) = 1159

直進車線 1780 × (1273 / 1547) = 1460

将来交通量は、実測交通量と発生集中交通量の合計値

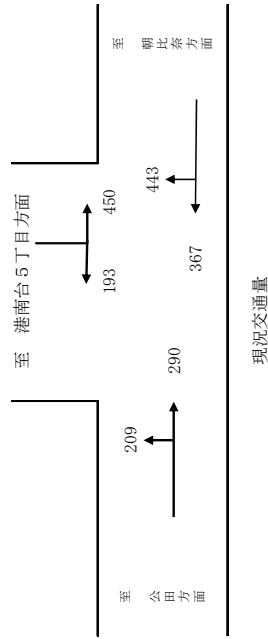
青時間の配分について
青時間の合計値=サイクル長 - 1φ〜3φの黄・赤時間と4φの歩行者時間 = 2447.4 (29サイクル分合算)
1φの青時間 = 2447.4 × (0.264/0.613) = 1054.0 (秒)
2φの青時間 = 2447.4 × ((0.349-0.128)/0.613) = 882.4 (秒)
3φの青時間 = 2447.4 × (0.128/0.613) = 511.0 (秒)

No. 3 神奈中車庫前交差点
表-6 交差点の需要率の算出

休日 実測値による計算

現況

流入部	①		②		③	
	港南台5丁目方面 左折	右折	公田方面 直進・左折	右折	朝比奈方面 直進	右折
車線の種類						
車線数	1	1	1	1	1	1
飽和交通流量の基本値 $S B$						
飽和交通流量による補正率 αw						
車線幅員による補正率 m						
縦断勾配による補正率 αG						
(縦断勾配) %						
大型車混入による補正率 αT						
(大型車混入率) %						
左折車混入による補正率 $\alpha L T$						
(左折率) %						
(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 αL						
右折車混入による補正率 $\alpha R T$						
(右折率) %						
(右折車の通過確率) f						
(有効青時間) 秒						
(現示変り目のさげ台数増分) KER : 台/サイクル (交差点内滞留台数) K : 台/サイクル						
飽和交通流量率 $S A$	1,321	1,432	1,273	1,206	1,376	
実測交通流量 q	450	193	499	367	443	
右折補正交通流量率 $q R - N$						
交差点流入部の需要率 ρ	0.341	0.135	0.392	0.304	0.322	
必要現示率	1 ϕ					
	2 ϕ		0.392	0.304	0.322	
	3 ϕ	0.341				
青時間1時間計(秒)	1 ϕ		1,406.4	2151.1	2151.1	
	2 ϕ					
	3 ϕ	1253.0	468.7			
信号青時間比 G / C	0.36	0.14	0.41	0.62	0.62	
可能交通容量 $C i$	477	194	516	748	854	
交通容量比 $q / C i$	0.943	0.997	0.966	0.491	0.519	
交通処理率のチェック	OK	OK	OK	OK	OK	OK



現況交通量

実測交通量は、交通量調査結果、渋滞長調査結果による需要交通量の値
青時間、サイクル長、赤時間1時間計の値は、集計値を使用

No.3 神奈中車庫前交差点休日
表-7 交差点の需要率の算出

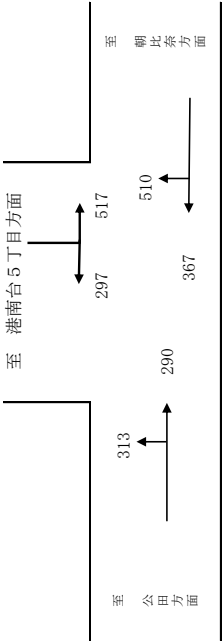
実測値による計算

将来

流入部	① 港南台5丁目方面			② 公田方面			③ 朝比奈方面		
	左折	右折	直進・左折	直進・左折	直進・左折	直進・左折	直進・左折	直進・左折	右折
車線数	1	1	1	1	1	1	1	1	1
飽和交通流量の基本値 $S B$									
車線幅員による補正率 αw									
(車線幅員) m									
縦断勾配による補正率 αG (縦断勾配) %									
大型車混入による補正率 αT (大型車混入率) %									
左折車混入による補正率 $\alpha L T$ (左折率) %									
(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 αL									
右折車混入による補正率 $\alpha R T$ (右折率) %									
(右折車の通過確率) f (有効青時間) 秒									
(現示変り目のさげ台数増分) KER : 台/サイクル (交差点内滞留台数) K : 台/サイクル									
飽和交通流量 $S A$	1,321	1,432	1,273	1,206	1,376				
将来交通量 q	517	297	603	367	510				
右折補正交通量 $q R-N$									
交差点流入部の需要率 ρ	0.391	0.207	0.474	0.304	0.371	現示の需要率	交差点の需要率		
必要現示率	1φ		0.474			0.474			
	2φ					0.391	0.865		
	3φ	0.391	0.207			サイクル長1時間計(秒)			
青時間1時間計(秒)	1φ		1,406.4	2151.1	2151.1	赤時間1時間計(秒)			
	2φ	1253.0				3467.2		580.0	
	3φ		468.7						
信号青時間比 G/C	0.36	0.14	0.41	0.62	0.62				
可能交通容量 $C i$	477	194	516	748	854				
交通容量比 $q/C i$	1.083	1.534	1.168	0.491	0.597				
交通処理案のチェック	NG	NG	NG	OK	OK				

将来交通量は、実測交通量と発生集中交通量の合計値
青時間、サイクル長、赤時間1時間計の値は、集計値を使用

	① 港南台5丁目方面		② 公田方面		③ 朝比奈方面	
	左折	右折	直進・左折	直進・左折	直進・左折	右折
実測交通量	450	193	499	367	443	
発生集中交通量	67	104	104	367	67	
将来交通量	517	297	603	367	510	



事業者資料

将来(交差点改良)：車線変更

実測値による計算

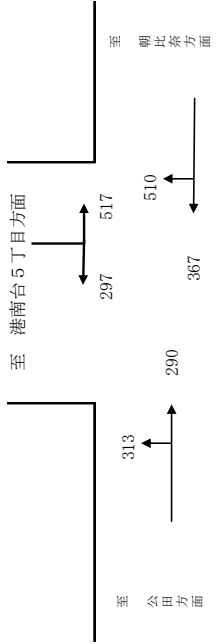
休日

No.3 神奈中車庫前交差点

表-8 交差点の需要率の算出

流入部	①				③			
	港南台5丁目方面		公田方面		朝比奈方面			
車線の種類	左折	右折	左折	直進	直進	右折		
車線数	1	1	1	1	1	1		
飽和交通流率の基本値 SB			1,800	2,000				
車線幅員による補正率 αw			0.950	0.950				
(車線幅員) m			(2.75)	(2.75)				
縦断勾配による補正率 αG			1.000	1.000				
(縦断勾配) %			(0.00)	(0.00)				
大型車混入による補正率 αT			0.973	0.937				
(大型車混入率) %			(4.00)	(9.60)				
バス停留所による補正率 αB			0.850					
(バスの停止線の距離) m			49.0					
(バス運行頻度) 台			17					
左折車混入による補正率 αLT								
(左折率) L %								
(歩行者による低減率) f p								
(有効青時間) 秒								
(歩行者用青時間) 秒								
横断歩行者による補正率 αL			1.000					
右折車混入による補正率 αRT								
(右折率) R %								
(右折車の通過確率) f								
(有効青時間) 秒								
(現示変り目のさげ台数増分) KER: 台/サイクル								
(交差点内滞留台数) K: 台/サイクル								
飽和交通流率 SA	1,321	1,432	1,159	1,460	1,206	1,376		
将来交通量 q	517	297	313	290	367	510		
右折補正交通量 q R-N								
交差点流入部の需要率 ρ	0.391	0.207	0.270	0.199	0.304	0.371		
必要現示率	1φ		0.270	0.199	0.304	0.371		
	2φ							
	3φ	0.391	0.207					
青時間1時間計(秒)	1φ		1,406.4	1,406.4	2151.1	2151.1		
	2φ	1253.0						
	3φ		468.7					
信号青時間比 G/C	0.36	0.14	0.41	0.41	0.62	0.62		
可能交通容量 Ci	477	194	470	592	748	854		
交通容量比 q/Ci	1.083	1.534	0.666	0.490	0.491	0.597		
交通処理案のチェック	NG	NG	OK	OK	OK	OK		

	①		②		③	
	港南台5丁目方面	公田方面	左折	直進	朝比奈方面	右折
実測交通量	450	193	193	290	367	443
発生集中交通量	67	104	104	290	367	67
将来交通量	517	297	313	290	367	510



$$= 1273 \div 1547 \times 0.82 = 0.661$$

$$\text{直進車線 } 1780 \times (1273 \div 1547) = 1460$$

サイクル長1時間計(秒)	赤時間1時間計(秒)
3467.2	580.0

公田方面の飽和交通流率の補正係数 実測値/算定値 = 1273 / 1547 × 0.82 = 0.661
左折車線 1414 × (1273 / 1547) = 1159
将来交通量は、実測交通量と発生集中交通量の合計値
青時間、サイクル長、赤時間1時間計の値は、集計値を使用

将来(ケース1) : 車線変更及び青時間の調整 (歩行者青時間は現況)

[illegible]

将来(ケース2)：車線変更及び青時間の調整(歩行者青時間は全サイクル)

流入部		①			②			③		
車線の種類		港南台5丁目方面			公田方面			朝比奈方面		
車線数		左折	右折	直進	左折	右折	直進	左折	右折	直進
1		1	1	1	1	1	1	1	1	1
SB	飽和交通流率の基本値	1,800	2,000		0.950	0.950		0.950	0.950	
αw	車線幅員による補正率	(2.75)	(2.75)		1.000	1.000		1.000	1.000	
m	(車線幅員)	(0.00)	(0.00)		0.973	0.937		0.973	0.937	
αG	縦断勾配による補正率	(4.00)	(9.60)		0.850			0.850		
%	(縦断勾配)				49.0			17		
αT	大型車混入による補正率									
%	(大型車混入率)									
αB	バス停留所による補正率									
m	(バスの停止線の距離)									
台	(バス運行頻度)									
αLT	左折車混入による補正率									
L%	(左折率)									
f p	(歩行者による低減率)									
秒	(有効青時間)									
秒	(歩行者用青時間)									
αL	横断歩行者による補正率									
αRT	右折車混入による補正率									
R%	(右折率)									
f	(右折車の通過確率)									
秒	(有効青時間)									
増分)	(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										
SA	飽和交通流率	1,321	1,432	1,159	1,460	1,206	1,376	517	297	510
q	将来交通量									
q R-N	右折補正交通量									
ρ	交差点流入部の需要率	0.391	0.207	0.270	0.199	0.304	0.371	0.270	0.371	0.661
必要現示率		0.391	0.207	0.270	0.199	0.304	0.371	0.270	0.371	0.661
1φ	青時間1時間計(秒)	1464.6	777.0	1013.4	1,013.4	1,701.0	1,701.0	3623.6		
2φ										
3φ										
G/C	信号青時間比	0.40	0.21	0.28	0.28	0.47	0.47	0.47	0.47	0.82
C i	可能交通容量	534	307	324	408	566	646	566	646	1414
q/C i	交通容量比	0.968	0.967	0.965	0.710	0.648	0.790	0.648	0.790	1273 / 1547
OK	交通処理案のチェック	OK	OK	OK	OK	OK	OK	OK	OK	OK

至 公田方面

313

290

367

510

297

517

至 港南台5丁目方面

至 朝比奈方面

367

510

実測値/算定値 = 1273 / 1547 ≈ 0.82

直進車線 1780 × (1273 / 1547) = 1460

将来交通量は、実測交通量と発生集中交通量の合計値

青時間の配分について

青時間の合計値	= サイクル長	-	1φ ~ 3φの黄・赤時間と4φの歩行者時間	= 2480.9 (秒)	(29サイクル)
1φの青時間	= 2480.9	×	(0.270 / 0.661)	= 1013.4 (秒)	
2φの青時間	= 2480.9	×	(0.391 - 0.207) / 0.661	= 690.5 (秒)	
3φの青時間	= 2480.9	×	(0.297 / 0.661)	= 777 (秒)	