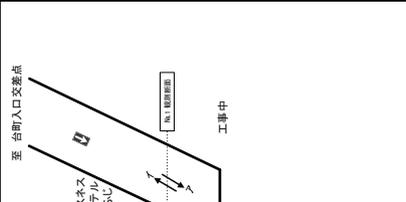


(3) 歩行者等交通量調査

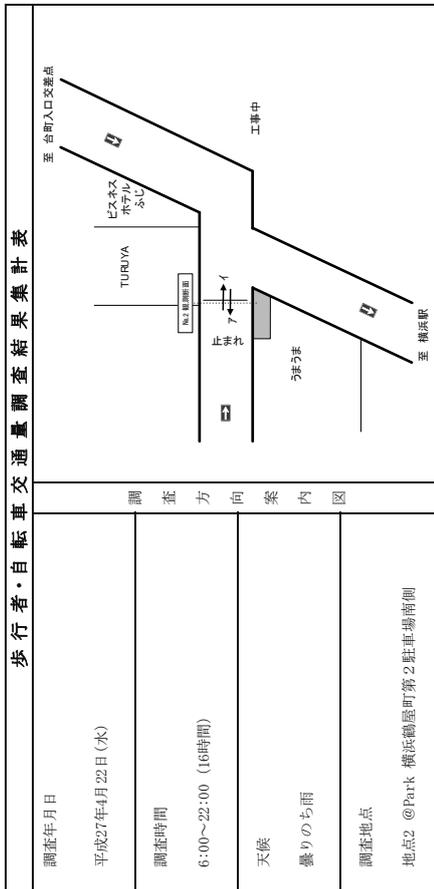
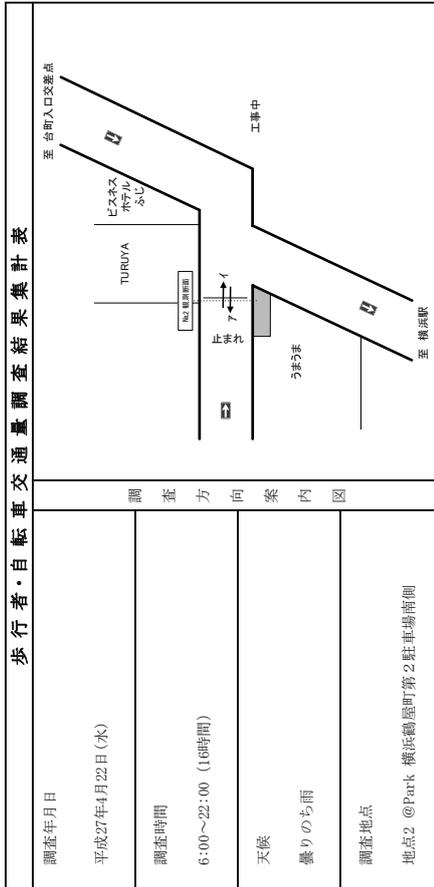
対象事業実施区域周辺の主要地点（10断面）において、平日・休日実施した調査結果は、平日は p.3.7-170～p.3.7-180、休日は p.3.7-180～p.3.7-190 に示すとおりです。

歩行者・自転車交通量調査結果集計表

調査年月日	平成27年4月22日(水)
調査時間	6:00~22:00 (16時間)
天気	曇りのち雨
調査地点	地点1 計画地北東部



時間帯	歩行者				自転車				歩行者				自転車				歩行者				自転車							
	歩行者	自転車	合計	比率																								
6:00~6:15	17	18	35	0.5	5	0	5	0.2	22	1	23	0.3	19	0	19	0.0	43	2	45	2.8	38	0	38	1.2	81	2	83	1.2
6:15~6:30	19	0	19	0.5	7	8	15	0.4	26	1	27	0.4	16	15	31	0.9	41	4	45	1.5	111	5	116	1.7	94	3	97	1.4
6:30~6:45	29	0	29	0.7	8	0	8	0.3	37	0	37	0.5	44	1	45	1.1	63	0	63	0.0	53	1.7	94	3	97	1.4	94	1.4
6:45~7:00	45	0	45	1.2	9	0	9	0.3	54	0	54	0.8	63	1	64	1.6	39	2	41	1.3	102	3	105	1.5	102	3	105	1.5
7:00~7:15	110	1	111	2.9	29	1	30	1.0	139	2	141	2.0	217	7	224	5.8	171	6	177	5.8	388	13	401	5.8	388	13	401	5.8
7:15~7:30	85	2	87	2.2	23	0	23	0.7	108	2	110	1.6	76	3	79	2.0	41	6	47	1.5	117	9	126	1.8	117	9	126	1.8
7:30~7:45	71	1	72	1.9	29	0	29	0.9	100	1	101	1.5	89	4	93	2.4	27	3	30	1.0	116	7	123	1.8	124	8	132	1.9
7:45~8:00	100	2	102	2.6	48	0	48	1.6	148	2	150	2.2	74	4	78	2.0	50	4	54	1.8	124	8	132	1.9	148	2	150	2.2
8:00~8:15	93	0	93	2.4	59	0	59	1.9	152	0	152	2.2	76	3	79	2.0	41	6	47	1.5	117	9	126	1.8	141	6	147	2.1
8:15~8:30	77	3	80	2.1	62	0	62	2.0	139	3	142	2.0	92	7	99	2.6	61	4	65	2.0	153	10	163	2.3	139	3	142	2.0
8:30~8:45	63	1	64	1.6	118	1	119	3.9	181	2	183	2.6	61	4	65	1.7	62	2	64	1.8	113	6	119	1.7	181	2	183	2.6
8:45~9:00	53	2	55	1.4	161	0	161	5.0	214	2	216	3.1	61	2	63	1.6	57	2	59	1.9	118	4	122	1.8	214	2	216	3.1
9:00~9:15	53	3	56	1.4	98	0	98	3.2	151	3	154	2.2	94	2	96	2.5	43	4	47	1.5	137	6	143	2.1	151	3	154	2.2
9:15~9:30	58	3	61	1.6	22	0	22	0.7	80	3	83	1.2	67	1	68	1.8	62	4	66	2.1	129	5	134	1.9	80	3	83	1.2
9:30~9:45	50	0	50	1.3	29	3	32	1.0	79	3	82	1.2	113	2	115	3.0	86	4	90	2.9	199	6	205	2.9	79	3	82	1.2
9:45~10:00	32	3	35	0.9	27	1	28	0.9	59	4	63	0.9	56	1	57	1.5	53	1	54	1.8	109	2	111	1.6	59	4	63	0.9
10:00~10:15	193	9	202	5.2	176	4	180	5.9	369	13	382	5.5	330	5	335	8.6	236	13	249	8.1	566	18	584	8.4	369	13	382	5.5
10:15~10:30	52	3	55	1.4	23	2	25	0.8	75	5	80	1.2	77	2	79	2.0	49	2	51	1.7	126	2	128	1.8	75	5	80	1.2
10:30~10:45	61	5	66	1.7	28	0	28	0.9	89	5	94	1.4	56	1	57	1.5	53	1	54	1.8	109	2	111	1.6	89	5	94	1.4
10:45~11:00	57	7	64	1.6	34	5	39	1.3	91	12	103	1.5	46	1	47	1.2	73	0	73	2.4	119	0	119	1.7	64	7	71	1.1
11:00~11:15	65	3	68	1.8	35	7	42	1.4	100	4	104	1.6	50	0	50	1.3	61	1	62	2.0	110	1	112	1.6	65	3	68	1.8
11:15~11:30	39	3	42	1.0	30	1	31	0.9	49	2	51	0.8	47	2	49	1.3	63	0	63	2.0	110	2	112	1.6	49	2	51	0.8
11:30~11:45	46	0	46	1.2	25	0	25	0.8	71	6	77	1.1	55	0	55	1.4	45	1	46	1.4	98	1	99	1.4	71	6	77	1.1
11:45~12:00	56	5	61	1.6	35	1	36	1.2	91	6	97	1.4	50	1	51	1.3	57	1	58	1.9	107	2	109	1.6	56	5	61	1.6
12:00~12:15	226	11	237	6.1	125	15	140	4.6	351	26	377	5.4	202	3	205	5.3	224	3	227	7.4	426	6	432	6.2	237	11	248	7.6
12:15~12:30	63	1	64	1.6	38	3	41	1.3	101	4	105	1.4	43	0	43	1.0	38	2	40	1.3	81	2	83	1.2	63	1	64	1.6
12:30~12:45	52	3	55	1.4	45	5	50	1.6	97	8	105	1.5	37	1	38	1.0	52	1	53	1.7	89	2	91	1.3	52	3	55	1.4
12:45~13:00	21	4	25	0.6	51	3	54	1.6	72	7	79	1.1	30	0	30	0.8	39	2	41	1.3	69	2	71	1.0	21	4	25	0.6
13:00~13:15	38	2	40	1.0	69	3	72	2.3	107	5	112	1.6	168	0	168	4.3	63	0	68	2.0	121	0	121	3.3	38	2	40	1.0
13:15~13:30	41	4	45	1.1	54	3	57	1.9	95	4	99	1.4	43	0	43	1.1	28	0	28	0.9	71	0	71	1.0	41	4	45	1.1
13:30~13:45	52	4	56	1.4	40	3	43	1.4	92	4	96	1.4	23	1	24	0.6	37	3	40	1.3	60	4	64	0.9	52	4	56	1.4
13:45~14:00	61	3	64	1.6	53	1	54	1.8	114	4	118	1.7	36	1	37	1.0	49	2	51	1.7	85	3	88	1.3	61	3	64	1.6
14:00~14:15	191	10	201	5.2	216	10	226	7.3	408	20	428	6.2	270	2	272	7.0	177	5	182	5.9	447	7	454	6.5	191	10	201	5.2
14:15~14:30	191	10	201	5.2	216	10	226	7.3	408	20	428	6.2	270	2	272	7.0	177	5	182	5.9	447	7	454	6.5	191	10	201	5.2
14:30~14:45	191	10	201	5.2	216	10	226	7.3	408	20	428	6.2	270	2	272	7.0	177	5	182	5.9	447	7	454	6.5	191	10	201	5.2
14:45~15:00	191	10	201	5.2	216	10	226	7.3	408	20	428	6.2	270	2	272	7.0	177	5	182	5.9	447	7	454	6.5	191	10	201	5.2
15:00~15:15	191	10	201	5.2	216	10	226	7.3	408	20	428	6.2	270	2	272	7.0	177	5	182	5.9	447	7	454	6.5	191	10	201	5.2
15:15~15:30	191	10	201	5.2	216	10	226	7.3	408	20	428	6.2	270	2	272	7.0	177	5	182	5.9	447	7	454	6.5	191	10	201	5.2
15:30~15:45	191	10	201	5.2	216	10	226	7.3	408	20	428	6.2	270	2	272	7.0	177	5	182	5.9	447	7	454	6.5	191	10	201	5.2
15:45~16:00	191	10	201	5.2	216	10	226	7.3	408	20	428	6.2	270	2	272	7.0	177	5	182	5.9	447	7	454	6.5	191	10	201	5.2
16:00~16:15	191	10	201	5.2	216	10	226	7.3	408	20	428	6.2	270	2	272	7.0	177	5	182	5.9	447	7	454	6.5	191	10	201	5.2
16:15~16:30	191	10	201	5.2	216	10	226	7.3	408	20	428	6.2	270	2	272	7.0	177	5	182	5.9	447	7	454	6.5	191	10	201	5.2
16:30~16:45	191	10	201	5.2	216	10	226	7.3	408	20	428	6.2	270	2	272	7.0	177	5	182	5.9	447	7	454	6.5	191	10	201	5.2
16:45~17:00	191	10	201	5.2	216	10	226	7.3	408	20	428	6.2	270	2	272	7.0	177	5	182	5.9	447	7	454	6.5	191	10	201	5.2
17:00~17:15	191	10	201	5.2	216	10	226	7.3	408	20	428	6.2	270	2	272	7.0	177	5	182	5.9	447	7	454	6.5	191	10	201	5.2
17:15~17:30	191	10	201	5.2	216	10	226	7.3	408	20	428	6.2	270	2	272	7.0	177	5	182	5.9	447	7	454	6.5	191	10	201	5.2

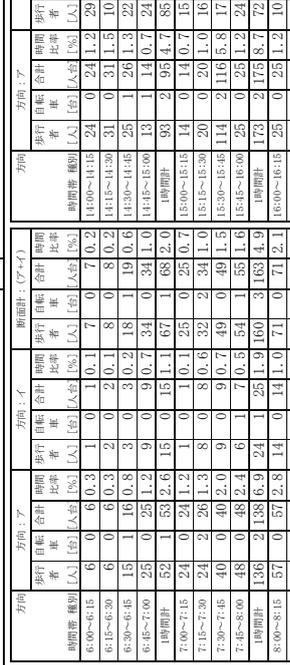


方向				全方向計				方向				全方向計						
歩行者	自転車	合計	比率	歩行者	自転車	合計	比率	歩行者	自転車	合計	比率	歩行者	自転車	合計	比率			
人数	人数	人数	(%)	人数	人数	人数	(%)	人数	人数	人数	(%)	人数	人数	人数	(%)			
14:00~14:15	2	0	2.0	2	0	2	0.4	14:00~14:15	13	0	13	2.6	14:00~14:15	13	0	13	2.6	
6:15~6:30	1	0	1.0	1	0	1	0.2	6:15~6:30	4	0	4	0.8	6:15~6:30	4	0	4	0.8	
6:30~6:45	1	0	1.0	1	0	1	0.2	6:30~6:45	7	1	8	1.6	6:30~6:45	7	1	8	1.6	
6:45~7:00	2	0	2.0	2	0	2	0.4	6:45~7:00	10	0	10	2.0	6:45~7:00	10	0	10	2.0	
7:00~7:15	6	0	6.0	6	0	6	1.2	7:00~7:15	34	1	35	6.9	7:00~7:15	34	1	35	6.9	
7:15~7:30	3	0	3.0	3	0	3	0.6	7:15~7:30	11	1	12	2.4	7:15~7:30	11	1	12	2.4	
7:30~7:45	5	0	5.0	5	0	5	1.0	7:30~7:45	6	1	7	1.4	7:30~7:45	6	1	7	1.4	
7:45~8:00	3	0	3.0	3	0	3	0.6	7:45~8:00	12	1	13	2.6	7:45~8:00	12	1	13	2.6	
8:00~8:15	6	0	6.0	6	0	6	1.2	8:00~8:15	14	0	14	2.8	8:00~8:15	14	0	14	2.8	
8:15~8:30	2	0	2.0	2	0	2	0.4	8:15~8:30	43	3	46	9.1	8:15~8:30	43	3	46	9.1	
8:30~8:45	2	0	2.0	2	0	2	0.4	8:30~8:45	10	1	11	2.2	8:30~8:45	10	1	11	2.2	
8:45~9:00	4	0	4.0	4	0	4	0.8	8:45~9:00	8	1	9	1.8	8:45~9:00	8	1	9	1.8	
9:00~9:15	5	0	5.0	5	0	5	1.0	9:00~9:15	36	4	40	7.9	9:00~9:15	36	4	40	7.9	
9:15~9:30	4	0	4.0	4	0	4	0.8	9:15~9:30	14	1	15	3.0	9:15~9:30	14	1	15	3.0	
9:30~9:45	1	0	1.0	1	0	1	0.2	9:30~9:45	13	3	16	3.1	9:30~9:45	13	3	16	3.1	
9:45~10:00	1	0	1.0	1	0	1	0.2	9:45~10:00	5	0	5	1.0	9:45~10:00	5	0	5	1.0	
10:00~10:15	8	2	10.0	8	2	10.0	2.0	10:00~10:15	45	5	50	9.8	10:00~10:15	45	5	50	9.8	
10:15~10:30	2	0	2.0	2	0	2	0.4	10:15~10:30	10	0	10	2.0	10:15~10:30	10	0	10	2.0	
10:30~10:45	5	1	6.0	5	1	6.0	1.2	10:30~10:45	10	1	11	2.2	10:30~10:45	10	1	11	2.2	
10:45~11:00	6	2	8.0	6	2	8.0	1.6	10:45~11:00	4	0	4	0.8	10:45~11:00	4	0	4	0.8	
11:00~11:15	21	5	26.0	21	5	26.0	5.1	11:00~11:15	34	1	35	6.9	11:00~11:15	34	1	35	6.9	
11:15~11:30	12	0	12.0	12	0	12.0	2.4	11:15~11:30	10	0	10	2.0	11:15~11:30	10	0	10	2.0	
11:30~11:45	5	3	8.0	5	3	8.0	1.6	11:30~11:45	8	0	8	1.6	11:30~11:45	8	0	8	1.6	
11:45~12:00	10	0	10.0	10	0	10.0	2.0	11:45~12:00	6	0	6	1.2	11:45~12:00	6	0	6	1.2	
12:00~12:15	32	3	35.0	32	3	35.0	6.9	12:00~12:15	34	0	34	6.7	12:00~12:15	34	0	34	6.7	
12:15~12:30	12	0	12.0	12	0	12.0	2.4	12:15~12:30	14	2	16	3.1	12:15~12:30	14	2	16	3.1	
12:30~12:45	13	2	15.0	13	2	15.0	3.0	12:30~12:45	6	1	7	1.4	12:30~12:45	6	1	7	1.4	
12:45~13:00	10	0	10.0	10	0	10.0	2.0	12:45~13:00	5	0	5	1.0	12:45~13:00	5	0	5	1.0	
13:00~13:15	45	4	49.0	45	4	49.0	9.6	13:00~13:15	36	3	39	7.7	13:00~13:15	36	3	39	7.7	
13:15~13:30	9	1	10.0	9	1	10.0	2.0	13:15~13:30	20	0	20	3.9	13:15~13:30	20	0	20	3.9	
13:30~13:45	6	1	7.0	6	1	7.0	1.4	13:30~13:45	4	0	4	0.8	13:30~13:45	4	0	4	0.8	
13:45~14:00	8	0	8.0	8	0	8.0	1.6	13:45~14:00	3	0	3	0.6	13:45~14:00	3	0	3	0.6	
14:00~14:15	26	3	29.0	26	3	29.0	5.7	14:00~14:15	45	0	45	8.9	14:00~14:15	45	0	45	8.9	
16:00間計	193	8	201	78.2	162	21	183	72.9	16:00間計	249	8	257	100.0	16:00間計	249	8	257	100.0
16:00間計	476	32	508	100.0	476	32	508	100.0	16:00間計	355	29	384	75.6	16:00間計	355	29	384	75.6

方向				全方向計				方向				全方向計						
歩行者	自転車	合計	比率	歩行者	自転車	合計	比率	歩行者	自転車	合計	比率	歩行者	自転車	合計	比率			
人数	人数	人数	(%)	人数	人数	人数	(%)	人数	人数	人数	(%)	人数	人数	人数	(%)			
14:00~14:15	2	0	2.0	2	0	2	0.4	14:00~14:15	13	0	13	2.6	14:00~14:15	13	0	13	2.6	
6:15~6:30	1	0	1.0	1	0	1	0.2	6:15~6:30	4	0	4	0.8	6:15~6:30	4	0	4	0.8	
6:30~6:45	1	0	1.0	1	0	1	0.2	6:30~6:45	7	1	8	1.6	6:30~6:45	7	1	8	1.6	
6:45~7:00	2	0	2.0	2	0	2	0.4	6:45~7:00	10	0	10	2.0	6:45~7:00	10	0	10	2.0	
7:00~7:15	6	0	6.0	6	0	6	1.2	7:00~7:15	34	1	35	6.9	7:00~7:15	34	1	35	6.9	
7:15~7:30	3	0	3.0	3	0	3	0.6	7:15~7:30	11	1	12	2.4	7:15~7:30	11	1	12	2.4	
7:30~7:45	5	0	5.0	5	0	5	1.0	7:30~7:45	6	1	7	1.4	7:30~7:45	6	1	7	1.4	
7:45~8:00	3	0	3.0	3	0	3	0.6	7:45~8:00	12	1	13	2.6	7:45~8:00	12	1	13	2.6	
8:00~8:15	6	0	6.0	6	0	6	1.2	8:00~8:15	14	0	14	2.8	8:00~8:15	14	0	14	2.8	
8:15~8:30	2	0	2.0	2	0	2	0.4	8:15~8:30	43	3	46	9.1	8:15~8:30	43	3	46	9.1	
8:30~8:45	2	0	2.0	2	0	2	0.4	8:30~8:45	10	1	11	2.2	8:30~8:45	10	1	11	2.2	
8:45~9:00	4	0	4.0	4	0	4	0.8	8:45~9:00	8	1	9	1.8	8:45~9:00	8	1	9	1.8	
9:00~9:15	5	0	5.0	5	0	5	1.0	9:00~9:15	36	4	40	7.9	9:00~9:15	36	4	40	7.9	
9:15~9:30	4	0	4.0	4	0	4	0.8	9:15~9:30	14	1	15	3.0	9:15~9:30	14	1	15	3.0	
9:30~9:45	1	0	1.0	1	0	1	0.2	9:30~9:45	13	3	16	3.1	9:30~9:45	13	3	16	3.1	
9:45~10:00	1	0	1.0	1	0	1	0.2	9:45~10:00	5	0	5	1.0	9:45~10:00	5	0	5	1.0	
10:00~10:15	8	2	10.0	8	2	10.0	2.0	10:00~10:15	45	5	50	9.8	10:00~10:15	45	5	50	9.8	
10:15~10:30	2	0	2.0	2	0	2	0.4	10:15~10:30	10	0	10	2.0	10:15~10:30	10	0	10	2.0	
10:30~10:45	5	1	6.0	5	1	6.0	1.2	10:30~10:45	10	1	11	2.2	10:30~10:45	10	1	11	2.2	
10:45~11:00	6	2	8.0	6	2	8.0	1.6	10:45~11:00	4	0	4	0.8	10:45~11:00	4	0	4	0.8	
11:00~11:15	21	5	26.0	21	5	26.0	5.1	11:00~11:15	34	1	35	6.9	11:00~11:15	34	1	35	6.9	
11:15~11:30	12	0	12.0	12	0	12.0	2.4	11:15~11:30	10	0	10	2.0	11:15~11:30	10	0	10	2.0	
11:30~11:45	5	3	8.0	5	3	8.0	1.6	11:30~11:45	8	0	8	1.6	11:30~11:45	8	0	8	1.6	
11:45~12:00	10	0	10.0	10	0	10.0	2.0	11:45~12:00	6	0	6	1.2	11:45~12:00	6	0	6	1.2	
12:00~12:15	32	3	35.0	32	3	35.0	6.9	12:00~12:15	34	0	34	6.7	12:00~12:15	34	0	34	6.7	
12:15~12:30	12	0	12.0	12	0	12.0	2.4	12:15~12:30	14	2	16	3.1	12:15~12:30	14	2	16	3.1	
12:30~12:45	13	2	15.0	13	2	15.0	3.0	12:30~12:45	6	1	7	1.4	12:30~12:45	6	1	7	1.4	
12:45~13:00	10	0	10.0	10	0	10.0	2.0	12:45~13:00	5	0	5	1.0	12:45~13:00	5	0	5	1.0	
13:00~13:15	45	4	49.0	45	4	49.0	9.6	13:00~13:15	36	3	39	7.7	13:00~13:15	36	3	39	7.7	
13:15~13:30	9	1	10.0	9	1	10.0	2.0	13:15~13:30	20	0	20	3.9	13:15~13:30	20	0	20	3.9	
13:30~13:45	6	1	7.0	6	1	7.0	1.4	13:30~13:45	4	0	4	0.8	13:30~13:45	4	0	4	0.8	
13:45~14:00	8	0	8.0	8	0	8.0	1.6	13:45~14:00	3	0	3	0.6	13:45~14:00	3	0	3	0.6	
14:00~14:15	26	3	29.0	26	3	29.0	5.7	14:00~14:15	45	0	45	8.9	14:00~14:15	45	0	45	8.9	
16:00間計	193	8	201	78.2	162	21	183	72.9	16:00間計	249	8	257	100.0	16:00間計	249	8	257	100.0
16:00間計	476	32	508	100.0	476	32	508	100.0	16:00間計	355	29	384	75.6	16:00間計	355	29	384	75.6

歩行者・自転車交通量調査結果集計表

調査年月日	平成27年4月22日(水)
調査時間	6:00~22:00 (16時間)
天候	曇りのち雨
調査地点	地点3 計画地北西部



方向	歩行者			自転車			歩行者			自転車			歩行者			自転車						
	歩行者	自転車	合計	歩行者	自転車	合計	歩行者	自転車	合計	歩行者	自転車	合計	歩行者	自転車	合計	歩行者	自転車	合計				
時間帯	人数	割合	人数	人数	割合	人数	人数	割合	人数	人数	割合	人数	人数	割合	人数	人数	割合	人数				
6:00~6:15	6	0.3	2	0	0.1	7	0	0.2	1900~1915	24	0.2	29	0	0.2	29	0.2	53	0.5	1.6			
6:15~6:30	15	0.8	3	0.2	1.8	0	0.6	1615~1630	31	0.2	29	0	0.7	41	0	41	1.2	48	1.4			
6:30~6:45	15	1.6	8	3	3.2	8	0	0.6	1630~1645	25	0.2	22	1.6	47	1	48	1.4	47	1.4			
6:45~7:00	25	0.25	12	9	0.7	34	0	34	1.4	0.7	24	0	24	1.8	37	1	38	1.1	38	1.1		
7:00~7:15	52	1.53	2.6	15	1.1	67	1	68	1.8	2.0	93	0	95	4.7	85	0	85	6.3	178	2	180	5.4
7:15~7:30	24	0.24	1.2	1	0.1	25	0	25	1500~1515	14	0	14	0.7	15	0	15	1.1	29	0.9	29	0.9	
7:30~7:45	40	0.4	2.0	8	0.6	32	2	34	1.0	1.0	20	0	20	1.0	16	0	16	1.2	36	1.1	36	1.1
7:45~8:00	48	0.48	2.4	6	0.5	54	1	55	1530~1545	114	2	116	5.8	17	1	18	1.3	131	3	134	4.0	
8:00~8:15	57	0.57	2.8	14	1.1	71	0	71	1545~1560	25	0	25	1.2	24	0	24	1.8	49	1.5	49	1.5	
8:15~8:30	36	0.36	1.8	15	1.1	51	0	51	1600~1615	25	0	25	1.2	20	2	22	0.9	35	2	37	1.1	
8:30~8:45	38	0.38	1.9	31	2.3	69	1	70	1615~1630	24	0	24	1.2	19	0	19	1.4	43	1.3	43	1.3	
8:45~9:00	28	0.28	1.4	51	3.8	79	2	81	1630~1645	25	1	26	1.3	3	0	3	1.0	38	1	39	1.2	
9:00~9:15	15	0.15	0.8	48	3.7	63	2	65	1645~17:00	25	0	25	1.2	4	0	4	1.2	41	1.2	41	1.2	
9:15~9:30	21	0.21	1.0	66	4.9	87	0	87	1700~1715	34	0	34	1.7	17	0	17	1.3	51	1.5	51	1.5	
9:30~9:45	19	0.19	1.0	21	1.6	40	2	42	1715~1730	24	0	24	1.2	20	0	20	1.5	44	1.3	44	1.3	
9:45~10:00	15	0.15	0.8	15	1.1	30	1	31	1730~1745	26	1	27	1.3	25	1	26	1.9	51	2	53	1.6	
10:00~10:15	20	0.2	1.0	5	0.4	25	0	25	1745~18:00	62	0	62	3.1	28	0	28	2.1	90	2.7	90	2.7	
10:15~10:30	12	0.12	0.6	12	0.9	24	1	25	1800~1815	65	1	66	3.3	29	0	29	2.2	94	2.8	94	2.8	
10:30~10:45	19	0.19	1.0	16	1.2	35	0	35	1815~1830	44	1	45	2.2	35	0	35	2.6	79	2.3	79	2.3	
10:45~11:00	19	0.19	1.0	16	1.2	35	0	35	1830~1845	42	0	42	2.1	28	0	28	2.1	70	2.1	70	2.1	
11:00~11:15	26	0.26	1.3	6	0.4	32	1	33	1845~19:00	25	0	25	1.2	43	0	43	3.2	68	2.0	68	2.0	
11:15~11:30	34	0.34	1.7	6	0.4	40	2	42	1900~1915	67	2	69	3.4	27	1	28	2.1	94	3	97	2.9	
11:30~11:45	38	0.38	1.9	15	1.1	53	2	55	1915~1930	47	0	47	2.3	29	0	29	2.2	76	2.3	76	2.3	
11:45~12:00	21	0.21	1.0	23	1.7	44	1	45	1930~1945	25	0	25	1.2	27	2	29	2.2	52	2	54	1.6	
12:00~12:15	119	1.19	6.0	51	3.8	170	13	183	1945~20:00	26	0	26	1.3	34	1	35	2.6	60	1.8	61	1.8	
12:15~12:30	33	0.33	1.6	33	2.5	66	3	69	2000~20:15	30	0	30	1.5	17	0	17	1.3	47	1.4	47	1.4	
12:30~12:45	36	0.36	1.8	26	1.9	62	0	62	2015~20:30	30	1	31	1.5	28	0	28	2.1	58	1.8	58	1.8	
12:45~13:00	38	0.38	1.9	26	1.9	64	1	65	2030~20:45	38	0	38	1.9	17	0	17	1.3	55	1.6	55	1.6	
13:00~13:15	20	0.2	1.0	12	0.9	32	0	32	2045~21:00	39	2	41	2.0	21	2	23	1.7	60	1.8	62	1.8	
13:15~13:30	20	0.2	1.0	12	0.9	32	0	32	1300~1315	45	0	45	2.2	25	1.9	70	2.0	70	2.0			
13:30~13:45	24	0.24	1.2	19	1.4	43	1	44	2130~21:45	31	0	31	1.5	36	0	36	2.7	67	2.0	67	2.0	
13:45~14:00	24	0.24	1.2	21	1.6	45	1	46	2145~22:00	41	0	41	2.0	26	0	26	1.9	67	2.0	67	2.0	
14:00~14:15	84	0.84	4.3	73	5.4	157	3	160	1800~1815	150	0	150	7.5	103	0	103	7.7	253	7.5	253	7.5	
14:15~14:30	84	0.84	4.3	73	5.4	157	3	160	1815~1830	146	1	147	7.3	90	1	91	6.8	236	7.1	236	7.1	
14:30~14:45	84	0.84	4.3	73	5.4	157	3	160	1830~1845	65	1	66	3.3	29	0	29	2.2	94	2.8	94	2.8	
14:45~15:00	84	0.84	4.3	73	5.4	157	3	160	1845~19:00	44	1	45	2.2	35	0	35	2.6	79	2.3	79	2.3	
15:00~15:15	84	0.84	4.3	73	5.4	157	3	160	1830~1845	42	0	42	2.1	28	0	28	2.1	70	2.1	70	2.1	
15:15~15:30	84	0.84	4.3	73	5.4	157	3	160	1845~19:00	25	0	25	1.2	43	0	43	3.2	68	2.0	68	2.0	
15:30~15:45	84	0.84	4.3	73	5.4	157	3	160	1900~1915	67	2	69	3.4	27	1	28	2.1	94	3	97	2.9	
15:45~16:00	84	0.84	4.3	73	5.4	157	3	160	1915~1930	47	0	47	2.3	29	0	29	2.2	76	2.3	76	2.3	
16:00~16:15	84	0.84	4.3	73	5.4	157	3	160	1930~1945	25	0	25	1.2	27	2	29	2.2	52	2	54	1.6	
16:15~16:30	84	0.84	4.3	73	5.4	157	3	160	1945~20:00	26	0	26	1.3	34	1	35	2.6	60	1.8	61	1.8	
16:30~16:45	84	0.84	4.3	73	5.4	157	3	160	2000~20:15	165	2	167	8.3	117	4	121	9.0	282	8.6	282	8.6	
16:45~17:00	84	0.84	4.3	73	5.4	157	3	160	2015~20:30	30	0	30	1.5	17	0	17	1.3	47	1.4	47	1.4	
17:00~17:15	84	0.84	4.3	73	5.4	157	3	160	2030~20:45	30	1	31	1.5	28	0	28	2.1	58	1.8	58	1.8	
17:15~17:30	84	0.84	4.3	73	5.4	157	3	160	2045~21:00	38	0	38	1.9	17	0	17	1.3	55	1.6	55	1.6	
17:30~17:45	84	0.84	4.3	73	5.4	157	3	160	2030~20:45	39	2	41	2.0	21	2	23	1.7	60	1.8	62	1.8	
17:45~18:00	84	0.84	4.3	73	5.4	157	3	160	2045~21:00	37	3	40	2.0	83	2	85	6.3	220	6.7	220	6.7	
18:00~18:15	84	0.84	4.3	73	5.4	157	3	160	2100~21:15	45	0	45	2.2	25	1.9	70	2.0	70	2.0			
18:15~18:30	84	0.84	4.3	73	5.4	157	3	160	2115~21:30	31	0	31	1.5	36	0	36	2.7	67	2.0	67	2.0	
18:30~18:45	84	0.84	4.3	73	5.4	157	3	160	2130~21:45	33	0	33	1.6	16	0	16	1.2	49	1.5	49	1.5	
18:45~19:00	84	0.84	4.3	73	5.4	157	3	160	2145~22:00	41	0	41	2.0	26	0	26	1.9	67	2.0	67	2.0	
19:00~19:15	84	0.84	4.3	73	5.4	157	3	160	1800~1815	146	1	147	7.3	90	1	91	6.8	236	7.1	236	7.1	
19:15~19:30	84	0.84	4.3	73	5.4	157	3	160	1815~1830	65	1	66	3.3	29	0	29	2.2	94	2.8	94	2.8	
19:30~19:45	84	0.84	4.3	73	5.4	157	3	160	1830~1845	44	1	45	2.2	35	0	35	2.6	79	2.3	79	2.3	
19:45~20:00	84	0.84	4.3	73	5.4	157	3	160	1845~19:00	42	0	42	2.1	28	0	28	2.1	70	2.1	70	2.1	
20:00~20:15	84	0.84	4.3	73	5.4	157	3	160	1830~1845	25	0	25	1.2	43	0	43	3.2	68	2.0	68	2.0	
20:15~20:30	84	0.84	4.3	73	5.4	157	3	160	1900~1915	67	2	69	3.4	27	1	28	2.1	94	3	97	2.9	
20:30~20:45	84	0.84	4.3	73	5.4	157	3	160	1915~1930	47	0	47	2.3	29	0	29	2.2	76	2.3	76	2.3	
20:45~21:00	84	0.84	4.3	73	5.4	157	3	160	1930~1945	25	0	25	1.2	27	2	29	2.2	52	2	54	1.6	
21:00~21:15	84	0.84	4.3	73	5.4	157	3	160	1945~20:00	26	0	26	1.3	34	1	35	2.6	60	1.8	61	1.8	
21:15~21:30	84	0.84	4.3	73	5.4	157	3	160	2000~20:15	165	2	167	8.3	117	4	121	9.0	282	8.6	282	8.6	
21:30~21:45	84	0.84	4.3	73	5.4	157	3	160	2015~20:30	30	0	30	1.5	17	0	17	1.3	47	1.4	47	1.4	
21:45~22:00	84	0.84	4.3	73	5.4	157	3	160	2030~20:45	30	1	31	1.5	28	0	28	2.1	58	1.8	58	1.8	
22:00~22:15	84	0.84	4.3	73	5.4	157	3	160	2045~21:00	38	0	38	1.9	17	0	17	1.3	55	1.6	55	1.6	

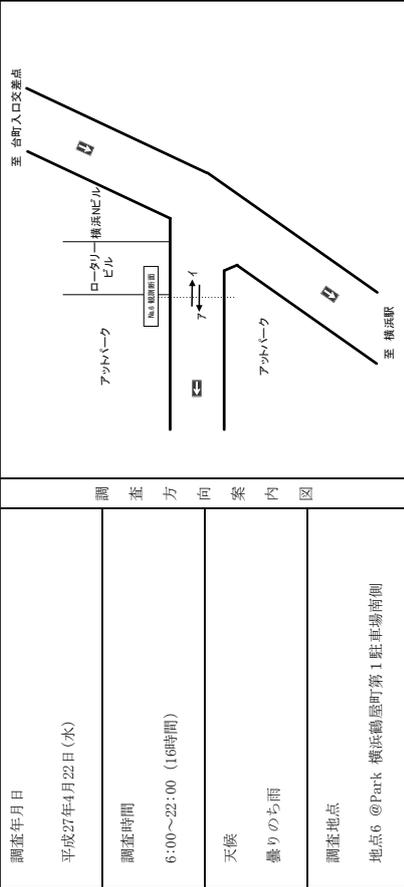
調査年月日		平成27年4月22日(水)	
調査時間		6:00~22:00 (16時間)	
天候		曇りのち雨	
調査地点		地点4 パチンコ会館前	

方向	歩行者				自転車				合計			
	歩行者 人数	歩行者 比率	歩行者 割合	歩行者 割合	自転車 人数	自転車 比率	自転車 割合	自転車 割合	合計 人数	合計 比率	合計 割合	合計 割合
14:00~14:11	7	0.2	1.8	0.2	39	1.1	46	1.3	46	1.3	46	1.3
14:15~14:26	8	0.2	1.9	0.2	45	1.3	53	1.5	53	1.5	53	1.5
14:30~14:41	18	0.5	4.5	0.5	59	1.7	77	2.2	77	2.2	77	2.2
14:45~14:56	34	1.0	8.6	1.0	41	1.2	75	2.2	75	2.2	75	2.2
15:00~15:11	27	0.8	6.8	0.8	182	5.2	209	6.0	209	6.0	209	6.0
15:15~15:26	31	0.9	7.8	0.9	31	0.9	62	1.8	62	1.8	62	1.8
15:30~15:41	48	1.4	12.0	1.4	141	4.0	189	5.4	189	5.4	189	5.4
15:45~15:56	45	1.3	11.2	1.3	45	1.3	90	2.6	90	2.6	90	2.6
16:00~16:11	42	1.2	10.5	1.2	42	1.2	84	2.4	84	2.4	84	2.4
16:15~16:26	49	1.4	12.2	1.4	49	1.4	98	2.8	98	2.8	98	2.8
16:30~16:41	42	1.2	10.5	1.2	42	1.2	84	2.4	84	2.4	84	2.4
16:45~16:56	37	1.0	9.3	1.0	37	1.0	74	2.1	74	2.1	74	2.1
17:00~17:11	52	1.5	13.0	1.5	171	4.8	223	6.3	223	6.3	223	6.3
17:15~17:26	50	1.4	12.6	1.4	50	1.4	100	2.8	100	2.8	100	2.8
17:30~17:41	44	1.2	11.0	1.2	44	1.2	88	2.5	88	2.5	88	2.5
17:45~17:56	42	1.2	10.5	1.2	42	1.2	84	2.4	84	2.4	84	2.4
18:00~18:11	52	1.5	13.0	1.5	52	1.5	104	2.9	104	2.9	104	2.9
18:15~18:26	49	1.4	12.2	1.4	49	1.4	98	2.8	98	2.8	98	2.8
18:30~18:41	79	2.3	19.2	2.3	79	2.3	158	4.5	158	4.5	158	4.5
18:45~18:56	84	2.4	21.0	2.4	84	2.4	168	4.7	168	4.7	168	4.7
19:00~19:11	111	3.2	27.5	3.2	111	3.2	222	6.1	222	6.1	222	6.1
19:15~19:26	85	2.4	21.0	2.4	85	2.4	170	4.7	170	4.7	170	4.7
19:30~19:41	60	1.7	15.0	1.7	60	1.7	120	3.3	120	3.3	120	3.3
19:45~20:00	60	1.7	15.0	1.7	60	1.7	120	3.3	120	3.3	120	3.3
20:00~20:11	65	1.8	16.2	1.8	65	1.8	130	3.6	130	3.6	130	3.6
20:15~20:26	62	1.7	15.0	1.7	62	1.7	124	3.4	124	3.4	124	3.4
20:30~20:41	64	1.8	16.0	1.8	64	1.8	128	3.5	128	3.5	128	3.5
20:45~21:00	77	2.2	19.2	2.2	77	2.2	154	4.2	154	4.2	154	4.2
21:00~21:11	75	2.1	18.7	2.1	75	2.1	150	4.1	150	4.1	150	4.1
21:15~21:26	74	2.1	18.5	2.1	74	2.1	148	4.0	148	4.0	148	4.0
21:30~21:41	67	1.9	16.7	1.9	67	1.9	134	3.7	134	3.7	134	3.7
21:45~22:00	68	1.9	17.0	1.9	68	1.9	136	3.7	136	3.7	136	3.7
12時間計	284	8.0	71.7	8.0	284	8.0	568	15.6	568	15.6	568	15.6
18時間計	261	7.6	65.7	7.6	261	7.6	522	14.5	522	14.5	522	14.5
合計	545	15.6	137.4	15.6	545	15.6	1090	29.1	1090	29.1	1090	29.1

調査年月日		平成27年4月22日(水)	
調査時間		6:00~22:00 (16時間)	
天候		曇りのち雨	
調査地点		地点4 パチンコ会館前	

方向	歩行者				自転車				合計			
	歩行者 人数	歩行者 比率	歩行者 割合	歩行者 割合	自転車 人数	自転車 比率	自転車 割合	自転車 割合	合計 人数	合計 比率	合計 割合	合計 割合
14:00~14:11	6	0.3	1.5	0.3	7	0.2	13	0.4	13	0.4	13	0.4
14:15~14:26	6	0.3	1.5	0.3	8	0.2	14	0.4	14	0.4	14	0.4
14:30~14:41	16	0.8	4.0	0.8	18	0.5	34	0.9	34	0.9	34	0.9
14:45~14:56	28	1.2	6.8	1.2	8	0.2	36	1.0	36	1.0	36	1.0
15:00~15:11	54	2.6	13.2	2.6	67	1.9	121	3.5	121	3.5	121	3.5
15:15~15:26	25	1.2	6.0	1.2	27	0.8	52	1.4	52	1.4	52	1.4
15:30~15:41	41	2.0	9.6	2.0	7	0.2	48	1.4	48	1.4	48	1.4
15:45~15:56	48	2.3	11.2	2.3	7	0.2	55	1.5	55	1.5	55	1.5
16:00~16:11	39	1.8	9.3	1.8	17	0.5	56	1.5	56	1.5	56	1.5
16:15~16:26	34	1.6	8.0	1.6	51	1.4	85	2.3	85	2.3	85	2.3
16:30~16:41	35	1.7	8.2	1.7	57	1.6	92	2.5	92	2.5	92	2.5
16:45~16:56	29	1.4	6.8	1.4	47	1.3	76	2.1	76	2.1	76	2.1
17:00~17:11	49	2.3	11.5	2.3	96	2.7	145	3.9	145	3.9	145	3.9
17:15~17:26	41	2.0	9.6	2.0	41	1.1	82	2.2	82	2.2	82	2.2
17:30~17:41	29	1.4	6.4	1.4	93	2.6	122	3.2	122	3.2	122	3.2
17:45~17:56	15	0.7	3.6	0.7	29	0.8	44	1.2	44	1.2	44	1.2
18:00~18:11	19	0.9	4.5	0.9	8	0.2	27	0.7	27	0.7	27	0.7
18:15~18:26	15	0.7	3.6	0.7	13	0.4	28	0.8	28	0.8	28	0.8
18:30~18:41	13	0.6	3.0	0.6	14	0.4	27	0.7	27	0.7	27	0.7
18:45~18:56	15	0.7	3.6	0.7	14	0.4	29	0.8	29	0.8	29	0.8
19:00~19:11	82	3.8	18.1	3.8	141	4.0	223	6.0	223	6.0	223	6.0
19:15~19:26	19	0.9	4.5	0.9	8	0.2	27	0.7	27	0.7	27	0.7
19:30~19:41	29	1.4	6.4	1.4	64	1.8	93	2.5	93	2.5	93	2.5
19:45~20:00	13	0.6	3.0	0.6	14	0.4	27	0.7	27	0.7	27	0.7
20:00~20:11	15	0.7	3.6	0.7	14	0.4	29	0.8	29	0.8	29	0.8
20:15~20:26	13	0.6	3.0	0.6	15	0.4	28	0.7	28	0.7	28	0.7
20:30~20:41	16	0.8	4.2	0.8	42	1.2	58	1.6	58	1.6	58	1.6
20:45~21:00	14	0.7	3.4	0.7	15	0.4	29	0.8	29	0.8	29	0.8
21:00~21:11	25	1.2	6.0	1.2	9	0.3	34	0.9	34	0.9	34	0.9
21:15~21:26	32	1.5	7.8	1.5	12	0.3	44	1.2	44	1.2	44	1.2
21:30~21:41	23	1.1	5.4	1.1	47	1.3	70	1.9	70	1.9	70	1.9
21:45~22:00	18	0.8	4.2	0.8	42	1.2	60	1.6	60	1.6	60	1.6
12時間計	400	1.8	15.2	1.8	57	1.6	457	12.8	457	12.8	457	12.8
18時間計	41	2.0	9.6	2.0	79	2.2	120	3.2	120	3.2	120	3.2
22時間計	461	1.9	16.8	1.9	136	3.8	597	16.0	597	16.0	597	16.0
合計	441	1.8	15.2	1.8	136	3.8	577	15.2	577	15.2	577	15.2

歩行者・自転車交通量調査結果集計表



調査年月日
平成27年4月22日(水)

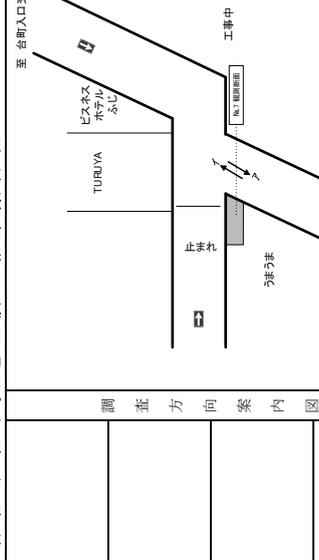
調査時間
6:00~22:00 (16時間)

天気
曇りのち雨

調査地点
地点6 @Park 横浜鶴屋町第1駐車場南側

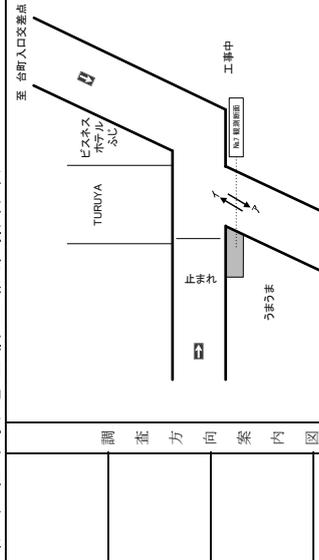
方向		歩行者		自転車		合計		歩行者		自転車		合計	
時間	種別	人数	比率	人数	比率	人数	比率	人数	比率	人数	比率	人数	比率
6:00~6:15	1時間計	0	0.0	0	0.0	0	0.0	4	0.4	1.8	0.4	4	1.8
6:15~6:30	1時間計	0	0.0	0	0.0	0	0.0	141.30~141.30	2	0.2	0.9	2	0.9
6:30~6:45	1時間計	1	0.5	1	0.5	2	0.9	141.30~141.45	2	0.2	0.9	2	0.9
6:45~7:00	1時間計	1	0.5	1	0.5	2	0.9	141.45~15:00	2	0.2	0.9	2	0.9
7:00~7:15	1時間計	2	0.9	2	0.9	4	1.8	15:00~15:15	1	0.1	0.5	1	0.5
7:15~7:30	1時間計	1	0.5	1	0.5	2	0.9	15:15~15:30	5	0.5	2.3	5	2.3
7:30~7:45	1時間計	0	0.0	0	0.0	0	0.0	15:30~15:45	2	0.2	0.9	2	0.9
7:45~8:00	1時間計	0	0.0	0	0.0	0	0.0	15:45~16:00	0	0.0	0.0	0	0.0
8:00~8:15	1時間計	2	0.9	2	0.9	4	1.8	16:00~16:15	1	0.1	0.5	1	0.5
8:15~8:30	1時間計	2	0.9	2	0.9	4	1.8	16:15~16:30	2	1.3	4.4	2	1.4
8:30~8:45	1時間計	5	2.3	5	2.3	10	4.5	16:30~16:45	1	0.1	0.5	1	0.5
8:45~9:00	1時間計	1	0.5	1	0.5	2	0.9	16:45~17:00	4	0.4	1.8	4	1.8
9:00~9:15	1時間計	0	0.0	0	0.0	0	0.0	17:00~17:15	4	1.5	2.3	4	1.5
9:15~9:30	1時間計	2	0.9	2	0.9	4	1.8	17:15~17:30	1	0.1	0.5	1	0.5
9:30~9:45	1時間計	2	0.9	2	0.9	4	1.8	17:30~17:45	6	0.6	2.7	6	2.7
9:45~10:00	1時間計	1	0.5	1	0.5	2	0.9	17:45~18:00	6	0.6	2.7	6	2.7
10:00~10:15	1時間計	3	1.4	3	1.4	6	2.7	18:00~18:15	3	0.3	1.4	3	1.4
10:15~10:30	1時間計	4	1.8	4	1.8	8	3.6	18:15~18:30	2	0.2	0.9	2	0.9
10:30~10:45	1時間計	4	1.8	4	1.8	8	3.6	18:30~18:45	5	1.6	2.7	5	1.6
10:45~11:00	1時間計	3	1.4	3	1.4	6	2.7	18:45~19:00	6	0.6	2.7	6	2.7
11:00~11:15	1時間計	7	3.2	7	3.2	14	6.3	19:00~19:15	0	0.0	0.0	0	0.0
11:15~11:30	1時間計	1	0.5	1	0.5	2	0.9	19:15~19:30	6	2.8	3.6	6	2.8
11:30~11:45	1時間計	1	0.5	1	0.5	2	0.9	19:30~19:45	2	0.2	0.9	2	0.9
11:45~12:00	1時間計	5	2.3	5	2.3	10	4.5	19:45~20:00	3	0.3	1.4	3	1.4
12:00~12:15	1時間計	19	8.6	19	8.6	38	17.1	20:00~20:15	2	0.2	0.9	2	0.9
12:15~12:30	1時間計	9	4.1	9	4.1	18	8.3	20:15~20:30	4	0.4	1.8	4	1.8
12:30~12:45	1時間計	9	4.1	9	4.1	18	8.3	20:30~20:45	3	0.3	1.4	3	1.4
12:45~13:00	1時間計	3	1.4	3	1.4	6	2.7	20:45~21:00	2	0.2	0.9	2	0.9
13:00~13:15	1時間計	4	1.8	4	1.8	8	3.6	21:00~21:15	11	1.1	4.8	11	4.8
13:15~13:30	1時間計	2	0.9	2	0.9	4	1.8	21:15~21:30	13	0.13	5.9	13	0.13
13:30~13:45	1時間計	3	1.4	3	1.4	6	2.7	21:30~21:45	9	0.9	4.1	9	4.1
13:45~14:00	1時間計	3	1.4	3	1.4	6	2.7	21:45~22:00	2	1.3	4.4	2	1.3
14:00~14:15	1時間計	10	4.5	10	4.5	20	9.0	22:00~22:15	33	3.3	15.4	33	3.3
14:15~14:30	1時間計	10	4.5	10	4.5	20	9.0	22:15~22:30	150	15.0	72.4	150	15.0
14:30~14:45	1時間計	10	4.5	10	4.5	20	9.0	22:30~22:45	207	20.7	100.0	207	20.7
14:45~15:00	1時間計	10	4.5	10	4.5	20	9.0	22:45~23:00	14	1.4	6.3	14	1.4
15:00~15:15	1時間計	10	4.5	10	4.5	20	9.0	23:00~23:15	150	15.0	72.4	150	15.0
15:15~15:30	1時間計	10	4.5	10	4.5	20	9.0	23:15~23:30	207	20.7	100.0	207	20.7
15:30~15:45	1時間計	10	4.5	10	4.5	20	9.0	23:30~23:45	14	1.4	6.3	14	1.4
15:45~16:00	1時間計	10	4.5	10	4.5	20	9.0	23:45~24:00	150	15.0	72.4	150	15.0
16:00~16:15	1時間計	10	4.5	10	4.5	20	9.0	24:00~24:15	207	20.7	100.0	207	20.7
16:15~16:30	1時間計	10	4.5	10	4.5	20	9.0	24:15~24:30	14	1.4	6.3	14	1.4
16:30~16:45	1時間計	10	4.5	10	4.5	20	9.0	24:30~24:45	150	15.0	72.4	150	15.0
16:45~17:00	1時間計	10	4.5	10	4.5	20	9.0	24:45~25:00	207	20.7	100.0	207	20.7
17:00~17:15	1時間計	10	4.5	10	4.5	20	9.0	25:00~25:15	14	1.4	6.3	14	1.4
17:15~17:30	1時間計	10	4.5	10	4.5	20	9.0	25:15~25:30	150	15.0	72.4	150	15.0
17:30~17:45	1時間計	10	4.5	10	4.5	20	9.0	25:30~25:45	207	20.7	100.0	207	20.7
17:45~18:00	1時間計	10	4.5	10	4.5	20	9.0	25:45~26:00	14	1.4	6.3	14	1.4
18:00~18:15	1時間計	10	4.5	10	4.5	20	9.0	26:00~26:15	150	15.0	72.4	150	15.0
18:15~18:30	1時間計	10	4.5	10	4.5	20	9.0	26:15~26:30	207	20.7	100.0	207	20.7
18:30~18:45	1時間計	10	4.5	10	4.5	20	9.0	26:30~26:45	14	1.4	6.3	14	1.4
18:45~19:00	1時間計	10	4.5	10	4.5	20	9.0	26:45~27:00	150	15.0	72.4	150	15.0
19:00~19:15	1時間計	10	4.5	10	4.5	20	9.0	27:00~27:15	207	20.7	100.0	207	20.7
19:15~19:30	1時間計	10	4.5	10	4.5	20	9.0	27:15~27:30	14	1.4	6.3	14	1.4
19:30~19:45	1時間計	10	4.5	10	4.5	20	9.0	27:30~27:45	150	15.0	72.4	150	15.0
19:45~20:00	1時間計	10	4.5	10	4.5	20	9.0	27:45~28:00	207	20.7	100.0	207	20.7
20:00~20:15	1時間計	10	4.5	10	4.5	20	9.0	28:00~28:15	14	1.4	6.3	14	1.4
20:15~20:30	1時間計	10	4.5	10	4.5	20	9.0	28:15~28:30	150	15.0	72.4	150	15.0
20:30~20:45	1時間計	10	4.5	10	4.5	20	9.0	28:30~28:45	207	20.7	100.0	207	20.7
20:45~21:00	1時間計	10	4.5	10	4.5	20	9.0	28:45~29:00	14	1.4	6.3	14	1.4
21:00~21:15	1時間計	10	4.5	10	4.5	20	9.0	29:00~29:15	150	15.0	72.4	150	15.0
21:15~21:30	1時間計	10	4.5	10	4.5	20	9.0	29:15~29:30	207	20.7	100.0	207	20.7
21:30~21:45	1時間計	10	4.5	10	4.5	20	9.0	29:30~29:45	14	1.4	6.3	14	1.4
21:45~22:00	1時間計	10	4.5	10	4.5	20	9.0	29:45~30:00	150	15.0	72.4	150	15.0
22:00~22:15	1時間計	10	4.5	10	4.5	20	9.0	30:00~30:15	207	20.7	100.0	207	20.7
22:15~22:30	1時間計	10	4.5	10	4.5	20	9.0	30:15~30:30	14	1.4	6.3	14	1.4
22:30~22:45	1時間計	10	4.5	10	4.5	20	9.0	30:30~30:45	150	15.0	72.4	150	15.0
22:45~23:00	1時間計	10	4.5	10	4.5	20	9.0	30:45~31:00	207	20.7	100.0	207	20.7
23:00~23:15	1時間計	10	4.5	10	4.5	20	9.0	31:00~31:15	14	1.4	6.3	14	1.4
23:15~23:30	1時間計	10	4.5	10	4.5	20	9.0	31:15~31:30	150	15.0	72.4	150	15.0
23:30~23:45	1時間計	10	4.5	10	4.5	20	9.0	31:30~31:45	207	20.7	100.0	207	20.7
23:45~24:00	1時間計	10	4.5	10	4.5	20	9.0	31:45~32:00	14	1.4	6.3	14	1.4
24:00~24:15	1時間計	10	4.5	10	4.5	20	9.0	32:00~32:15	150	15.0	72.4	150	15.0
24:15~24:30	1時間計	10	4.5	10	4.5	20	9.0	32:15~32:30	207	20.7	100.0	207	20.7
24:30~24:45	1時間計	10	4.5	10	4.5	20	9.0	32:30~32:45	14	1.4	6.3	14	1.4
24:45~25:00	1時間計	10	4.5	10	4.5	20	9.0	32:45~33:00	150	15.0	72.4	150	15.0
25:00~25:15	1時間計	10	4.5	10	4.5	20	9.0	33:00~33:15	207	20.7	100.0	207	20.7
25:15~25:30	1時間計	10	4.5	10	4.5	20	9.0	33:15~33:30	14	1.4	6.3	14	1.4
25:30~25:45	1時間計	10	4.5	10	4.5	20	9.0	33:30~33:45	150	15.0	72.4	150	15.0
25:45~26:00	1時間計	10	4.5	10	4.5	20	9.0	33:45~34:00	207	20.7	100.0	207	20.7
26:00~26:15	1時間計	10	4.5	10	4.5	20	9.0	34:00~34:15	14	1.4	6.3	14	1.4
26:15~26:30	1時間計	10	4.5	10	4.5	20	9.0	34:15~34:30	150	15.0	72.4	150</	

歩行者・自転車交通量調査結果集計表

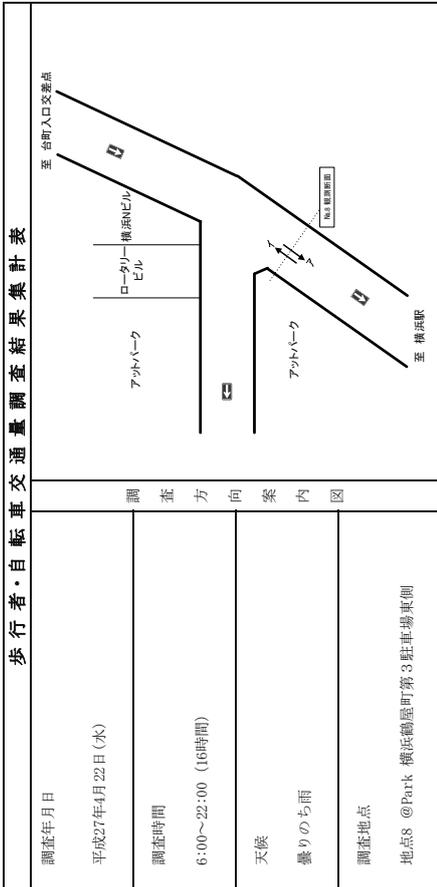
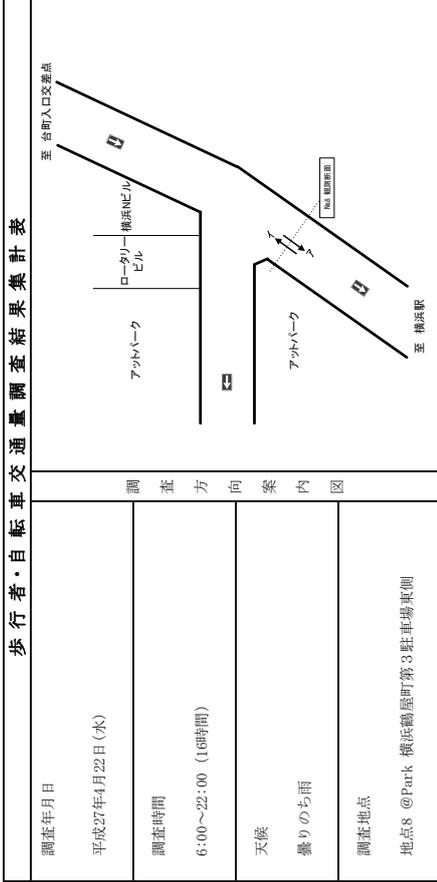
調査年月日 平成27年4月22日(水)		
調査時間 6:00~22:00 (16時間)		
天気 曇りのち雨		
調査地点 地点7 横浜Nビル前		

方向				全方向計				歩行者				自転車			
時間帯	種別	人数	比率	歩行者	自転車	合計	比率	歩行者	自転車	合計	比率	歩行者	自転車	合計	比率
6:00~6:15	23	1	24	0	4	79	2	81	1	2	11	1	1	2	11
6:15~6:30	25	1	26	0	4	92	2	94	1	4	5	1	1	2	6
6:30~6:45	40	0	40	0	6	96	3	99	1	5	6	1	1	2	3
6:45~7:00	50	1	51	0	7	380	12	382	15	8	17	1	1	2	3
7:00~7:15	75	3	78	1	1	1222	8	1223	19	1	20	1	1	2	3
7:15~7:30	112	2	114	1	1	1111	6	1112	7	1	8	1	1	2	3
7:30~7:45	104	1	105	1	5	127	7	132	2	0	2	1	1	2	3
7:45~8:00	151	2	153	2	2	83	10	93	1	4	5	1	1	2	3
8:00~8:15	442	8	450	6	6	443	31	474	7	0	7	1	1	2	3
8:15~8:30	155	0	155	2	3	124	7	131	9	1	10	1	1	2	3
8:30~8:45	135	3	138	2	0	154	7	161	2	4	6	1	1	2	3
8:45~9:00	183	2	185	2	7	110	7	117	7	1	8	1	1	2	3
9:00~9:15	214	2	216	3	2	495	3	500	6	6	12	1	1	2	3
9:15~9:30	687	7	694	10	2	1065	24	1067	26	2	28	1	1	2	3
9:30~9:45	147	3	150	2	2	132	5	137	2	0	2	1	1	2	3
9:45~9:59	80	3	83	1	2	173	4	174	1	1	2	1	1	2	3
10:00~10:15	84	3	87	1	3	186	3	189	2	8	10	1	1	2	3
10:15~10:30	58	4	62	0	9	101	1	102	1	5	6	1	1	2	3
10:30~10:45	369	13	382	5	6	539	13	542	8	1	9	1	1	2	3
10:45~11:00	58	9	67	1	0	123	2	125	1	8	9	1	1	2	3
11:00~11:15	70	3	73	1	1	160	4	161	2	4	6	1	1	2	3
11:15~11:30	84	6	90	1	3	95	1	96	1	4	5	1	1	2	3
11:30~11:45	92	9	101	1	5	115	0	115	1	7	8	1	1	2	3
11:45~12:00	92	9	101	1	5	109	1	110	1	6	7	1	1	2	3
12:00~12:15	304	27	331	4	9	493	7	500	7	3	10	1	1	2	3
12:15~12:30	86	4	90	1	3	109	2	111	1	6	7	1	1	2	3
12:30~12:45	69	2	71	1	0	96	1	97	1	4	5	1	1	2	3
12:45~13:00	85	6	91	1	3	101	2	103	1	5	6	1	1	2	3
13:00~13:15	337	21	358	5	3	415	6	421	6	2	8	1	1	2	3
13:15~13:30	104	4	108	1	6	79	0	79	1	2	3	1	1	2	3
13:30~13:45	123	4	127	1	9	89	1	90	1	3	4	1	1	2	3
13:45~14:00	88	6	94	1	4	72	3	75	1	1	2	1	1	2	3
14:00~14:15	82	23	105	5	9	314	5	319	4	7	11	1	1	2	3
14:15~14:30	94	3	97	1	4	104	0	104	3	1	4	1	1	2	3
14:30~14:45	94	6	100	1	5	76	0	76	1	1	2	1	1	2	3
14:45~15:00	106	4	110	1	6	61	4	65	1	0	1	1	1	2	3
15:00~15:15	106	4	110	1	6	98	3	101	1	5	6	1	1	2	3
15:15~15:30	398	17	415	16	1	449	7	456	16	7	23	1	1	2	3
16:00計	3,677	121	3,798	100.0	0.2	103	3.0	1,033	6.2	203	5.7	1,236	100.0	0	0
16時間計	3,677	121	3,798	100.0	0.2	103	3.0	1,033	6.2	203	5.7	1,236	100.0	0	0

歩行者・自転車交通量調査結果集計表

調査年月日 平成27年4月22日(水)		
調査時間 6:00~22:00 (16時間)		
天気 曇りのち雨		
調査地点 地点7 横浜Nビル前		

方向				全方向計				歩行者				自転車				
時間帯	種別	人数	比率	歩行者	自転車	合計	比率	歩行者	自転車	合計	比率	歩行者	自転車	合計	比率	
6:00~6:15	18	1	19	0	5	23	1	24	0	4	79	2	81	1	2	
6:15~6:30	22	1	23	0	5	23	1	24	0	4	79	2	81	1	2	
6:30~6:45	32	0	32	0	8	3	35	1	26	0	4	5	1	2	3	
6:45~7:00	43	0	43	1	7	8	50	1	51	0	7	1	1	2	3	
7:00~7:15	62	2	64	1	13	14	77	3	81	1	1	1	2	3		
7:15~7:30	90	2	92	2	0	7	112	2	114	1	7	1	1	2	3	
7:30~7:45	74	1	75	2	0	30	1	104	1	105	1	1	1	2	3	
7:45~8:00	98	2	100	2	6	53	1	153	2	2	83	1	1	2	3	
8:00~8:15	324	7	331	7	118	1	449	8	450	6	6	1	1	2	3	
8:15~8:30	93	0	93	2	4	62	0	155	2	3	124	7	131	9	1	
8:30~8:45	74	3	77	2	61	0	135	3	138	2	0	154	7	161	2	
8:45~9:00	63	1	64	1	120	1	183	2	185	2	7	110	7	117	7	
9:00~9:15	52	2	54	1	4	162	1	166	3	2	168	3	171	6	6	
9:15~9:30	282	6	288	7	6	405	1	406	13	687	7	694	10	2	2	
9:30~9:45	53	3	56	1	5	94	0	99	3	1	102	1	103	1	5	
9:45~9:59	55	3	58	1	5	25	0	63	1	2	65	1	67	1	0	
10:00~10:15	46	3	49	1	4	30	3	33	1	84	3	87	1	3	3	
10:15~10:30	57	6	63	1	7	35	3	38	1	3	41	0	41	1	1	
10:30~10:45	29	3	32	0	8	29	1	30	1	58	4	62	0	9	9	
10:45~11:00	191	9	200	5	3	178	4	182	6	0	369	13	382	5	6	
11:00~11:15	38	7	45	1	2	20	2	22	0	7	15	9	16	1	0	
11:15~11:30	49	3	52	1	4	21	0	21	0	7	7	1	1	2	3	
11:30~11:45	55	6	61	1	6	28	1	29	1	84	6	90	1	3	3	
11:45~12:00	50	5	55	1	4	35	1	36	1	3	39	9	42	1	3	
12:00~12:15	64	2	66	1	7	33	7	34	3	92	9	101	1	5	5	
12:15~12:30	58	3	61	1	6	28	1	29	1	86	4	90	1	3	3	
12:30~12:45	45	4	49	1	2	24	2	26	0	89	2	71	1	0	1	
12:45~13:00	50	5	55	1	4	35	1	36	1	3	39	6	45	1	3	
13:00~13:15	64	1	65	1	7	40	3	43	1	104	4	108	1	6	6	
13:15~13:30	40	2	42	1	64	2	66	2	104	4	108	1	6	6	6	
13:30~13:45	52	3	55	1	4	42	3	45	1	5	94	3	97	1	4	
13:45~14:00	55	3	58	1	5	1	52	1	52	1	4	47	4	49	1	5
14:00~14:15	187	9	196	5	2	211	8	219	7	3	398	17	415	16	1	
16:00計	3,677	121	3,798	100.0	0.2	103	3.0	1,033	6.2	203	5.7	1,236	100.0	0	0	
16時間計	3,677	121	3,798	100.0	0.2	103	3.0	1,033	6.2	203	5.7	1,236	100.0	0	0	



方向	歩行者				自転車				合計				
	歩行者 数	自転車 数	歩行者 比率[%]	自転車 比率[%]	歩行者 数	自転車 数	歩行者 比率[%]	自転車 比率[%]	歩行者 数	自転車 数	歩行者 比率[%]	自転車 比率[%]	
東側	6:00~6:15	22	1	23	0.3	14300~14315	88	2	90	1.3	14300~14315	110	3
	6:15~6:30	38	1	29	0.4	14315~14330	94	6	100	1.5	14315~14330	100	7
	6:30~6:45	28	0	38	0.6	14330~14345	73	2	75	1.1	14330~14345	75	2
	6:45~7:00	55	0	55	0.8	14345~14360	79	2	81	1.2	14345~14360	81	2
	7:00~7:15	143	2	145	2.1	14360~14375	334	12	346	5.0	14360~14375	336	14
	7:15~7:30	100	2	102	1.5	14375~14390	109	5	114	1.7	14375~14390	111	7
	7:30~7:45	114	1	115	1.7	14390~14405	115	6	121	1.8	14390~14405	121	8
	7:45~8:00	154	2	156	2.3	14405~14420	123	7	130	1.9	14405~14420	130	9
	8:00~8:15	441	7	448	6.5	14420~14435	466	28	494	7.1	14420~14435	473	35
	8:15~8:30	139	3	142	2.1	14435~14450	144	8	152	2.2	14435~14450	147	11
	8:30~8:45	196	2	198	2.9	14450~14465	135	9	144	2.1	14450~14465	144	11
	8:45~9:00	207	2	209	3.0	14465~14480	121	2	123	1.8	14465~14480	123	4
	9:00~9:15	104	2	106	1.5	14480~14495	516	25	541	7.9	14480~14495	518	27
	9:15~9:30	84	2	86	1.3	14495~14510	114	4	118	1.7	14495~14510	116	6
	9:30~9:45	66	1	67	1.0	14510~14525	137	2	139	2.0	14510~14525	139	4
	9:45~10:00	66	1	67	1.0	14525~14540	149	1	150	2.4	14525~14540	150	3
10:00~10:15	360	8	368	5.4	14540~14555	565	12	577	8.4	14540~14555	567	20	
10:15~10:30	66	3	69	1.0	14555~14570	132	2	134	2.0	14555~14570	134	4	
10:30~10:45	73	4	77	1.1	14570~14585	133	3	136	2.0	14570~14585	136	5	
10:45~11:00	97	6	103	1.5	14585~14600	129	4	133	1.9	14585~14600	133	6	
11:00~11:15	294	18	312	4.5	14600~14615	533	9	542	7.9	14600~14615	533	18	
11:15~11:30	83	7	87	1.3	14615~14630	84	0	84	1.2	14615~14630	84	0	
11:30~11:45	82	1	83	1.2	14630~14645	90	1	91	1.3	14630~14645	91	1	
11:45~12:00	103	5	108	1.6	14645~14660	91	2	93	1.4	14645~14660	93	4	
12:00~12:15	358	18	376	5.5	14660~14675	378	4	382	5.6	14660~14675	378	8	
12:15~12:30	85	5	90	1.3	20105~20120	69	0	69	1.0	20105~20120	69	0	
12:30~12:45	94	8	102	1.5	20120~20135	90	1	91	1.3	20120~20135	91	1	
12:45~13:00	100	9	109	1.6	20135~20150	83	2	85	1.2	20135~20150	85	2	
13:00~13:15	414	27	441	6.4	20150~20165	331	4	335	4.9	20150~20165	331	8	
13:15~13:30	107	4	109	1.6	21105~21120	195	0	195	2.8	21105~21120	195	0	
13:30~13:45	87	5	92	1.3	21120~21135	91	0	91	1.3	21120~21135	91	0	
13:45~14:00	108	3	111	1.6	21135~21150	58	1	59	1.4	21135~21150	59	1	
14:00~14:15	402	14	416	6.1	21150~21165	442	5	447	6.5	21150~21165	442	10	
16時間計	5,368	185	5,553	100.0	16時間計	6,659	200	6,859	100.0	16時間計	6,659	200	

方向	歩行者				自転車				合計				
	歩行者 数	自転車 数	歩行者 比率[%]	自転車 比率[%]	歩行者 数	自転車 数	歩行者 比率[%]	自転車 比率[%]	歩行者 数	自転車 数	歩行者 比率[%]	自転車 比率[%]	
西側	6:00~6:15	15	1	16	0.4	14300~14315	48	2	50	1.3	14300~14315	63	3
	6:15~6:30	22	0	22	0.6	14315~14330	32	4	36	1.4	14315~14330	54	6
	6:30~6:45	29	0	29	0.8	14330~14345	62	2	64	0.9	14330~14345	91	4
	6:45~7:00	44	0	44	1.1	14345~14360	54	0	54	1.4	14345~14360	98	0
	7:00~7:15	110	1	111	1.43	14360~14375	196	6	202	5.3	14360~14375	206	7
	7:15~7:30	64	1	65	1.3	14375~14390	69	3	72	1.9	14375~14390	75	4
	7:30~7:45	82	1	83	2.2	14390~14405	88	4	92	2.4	14390~14405	92	5
	7:45~8:00	101	2	103	2.7	14405~14420	97	5	102	3.2	14405~14420	102	8
	8:00~8:15	322	6	328	8.5	14420~14435	281	17	298	7.8	14420~14435	305	24
	8:15~8:30	91	0	91	2.4	14435~14450	71	2	73	1.9	14435~14450	73	4
	8:30~8:45	75	2	77	2.4	14450~14465	86	5	91	2.4	14450~14465	91	7
	8:45~9:00	64	1	65	1.7	14465~14480	60	6	66	2.2	14465~14480	66	8
	9:00~9:15	55	2	57	1.52	14480~14495	67	1	68	1.7	14480~14495	69	2
	9:15~9:30	43	2	45	1.2	14495~14510	303	14	317	8.3	14495~14510	317	16
	9:30~9:45	63	3	66	1.7	14510~14525	76	1	77	2.0	14510~14525	77	3
	9:45~10:00	32	1	33	0.9	14525~14540	66	1	67	1.0	14525~14540	67	2
10:00~10:15	37	4	41	1.1	14540~14555	79	1	80	2.1	14540~14555	80	5	
10:15~10:30	47	3	50	1.3	14555~14570	77	2	79	2.1	14555~14570	79	4	
10:30~10:45	47	4	51	1.3	14570~14585	73	0	73	1.9	14570~14585	73	0	
10:45~11:00	54	4	58	1.5	14585~14600	53	0	53	1.4	14585~14600	53	0	
11:00~11:15	58	2	60	1.6	14600~14615	52	0	52	1.4	14600~14615	52	0	
11:15~11:30	61	6	63	1.6	14615~14630	37	0	37	1.0	14615~14630	37	0	
11:30~11:45	47	1	48	1.2	14630~14645	58	0	58	1.5	14630~14645	58	0	
11:45~12:00	54	4	58	1.5	14645~14660	41	1	42	1.1	14645~14660	42	2	
12:00~12:15	86	2	88	2.3	14660~14675	38	0	38	1.0	14660~14675	38	0	
12:15~12:30	43	4	43	1.1	20105~20120	41	1	42	1.1	20105~20120	41	1	
12:30~12:45	52	4	56	1.5	20120~20135	38	1	39	1.0	20120~20135	39	1	
12:45~13:00	39	5	44	1.1	20135~20150	43	0	43	1.1	20135~20150	43	0	
13:00~13:15	220	9	229	6.0	20150~20165	160	2	162	4.2	20150~20165	162	4	
13:15~13:30	50	4	52	1.4	21105~21120	153	0	153	4.0	21105~21120	153	0	
13:30~13:45	49	5	51	1.3	21120~21135	28	2	30	0.8	21120~21135	30	2	
13:45~14:00	56	2	58	1.5	21135~21150	48	1	49	1.3	21135~21150	49	1	
14:00~14:15	197	6	203	5.3	21150~21165	160	2	162	5.4	21150~21165	162	4	
16時間計	5,371	185	5,556	100.0	16時間計	6,869	200	7,069	100.0	16時間計	6,869	200	

※12時間計は朝から16時まで合計

※8時間計は朝から16時まで合計

調査年月日
平成27年4月22日(水)

調査時間
6:00~22:00(16時間)

天気
曇りのち雨

調査地点
地点10 岩崎学園入口前北側

調査方向案内図

調査年月日
平成27年4月22日(水)

調査時間
6:00~22:00(16時間)

天気
曇りのち雨

調査地点
地点10 岩崎学園入口前北側

調査方向案内図

歩行者・自転車交通量調査結果集計表

時間帯	歩行者			自転車			合計		
	歩行者	自転車	歩行者+自転車	歩行者	自転車	歩行者+自転車	歩行者	自転車	歩行者+自転車
6:00~6:15	10	0	10	25	0	25	35	0	35
6:15~6:30	14	0	14	102	0	102	116	0	116
6:30~6:45	29	0	29	42	0	42	71	0	71
6:45~7:00	43	0	43	37	0	37	80	0	80
7:00~7:15	98	1	99	121	1	122	220	2	222
7:15~7:30	43	1	44	50	1	51	95	2	97
7:30~7:45	65	0	65	60	0	60	125	0	125
7:45~8:00	64	0	64	99	1	100	163	1	164
8:00~8:15	223	1	224	271	2	273	494	3	497
8:15~8:30	68	0	68	168	1	169	236	1	237
8:30~8:45	53	1	54	261	1	262	314	2	316
8:45~9:00	48	0	48	195	0	195	243	1	244
9:00~9:15	35	0	35	159	0	159	194	0	194
9:15~9:30	42	0	42	138	1	139	180	1	181
9:30~9:45	37	0	37	141	1	142	178	1	179
9:45~10:00	42	0	42	101	1	102	143	0	143
10:00~10:15	50	0	50	77	0	77	127	0	127
10:15~10:30	32	0	32	89	0	89	121	0	121
10:30~10:45	44	0	44	87	0	87	131	0	131
10:45~11:00	44	0	44	87	0	87	131	0	131
11:00~11:15	42	1	43	60	3	63	102	4	106
11:15~11:30	79	1	80	186	2	188	265	3	268
11:30~11:45	66	1	67	103	2	105	170	3	173
11:45~12:00	111	1	112	118	1	119	229	2	231
12:00~12:15	298	3	301	367	3	370	668	6	674
12:15~12:30	120	0	120	108	0	108	228	0	228
12:30~12:45	110	0	110	156	2	158	266	2	268
12:45~13:00	121	0	121	114	3	117	235	3	238
13:00~13:15	481	0	481	616	6	622	1097	6	1103
13:15~13:30	102	1	103	116	4	120	219	5	224
13:30~13:45	94	0	94	132	0	132	226	0	226
13:45~14:00	100	2	102	115	1	116	217	3	220
14:00~14:15	404	5	409	512	5	517	926	10	936

歩行者・自転車交通量調査結果集計表

時間帯	歩行者			自転車			合計		
	歩行者	自転車	歩行者+自転車	歩行者	自転車	歩行者+自転車	歩行者	自転車	歩行者+自転車
6:00~6:15	6	0	6	3	0	3	9	0	9
6:15~6:30	8	0	8	8	0	8	16	0	16
6:30~6:45	10	0	10	2	0	2	12	0	12
6:45~7:00	6	0	6	13	0	13	19	0	19
7:00~7:15	30	0	30	35	0	35	65	0	65
7:15~7:30	14	0	14	21	0	21	35	0	35
7:30~7:45	24	0	24	46	0	46	70	0	70
7:45~8:00	28	0	28	77	0	77	105	1	106
8:00~8:15	20	1	21	89	0	89	110	1	111
8:15~8:30	10	0	10	160	0	160	170	0	170
8:30~8:45	29	0	29	303	0	303	332	0	332
8:45~9:00	27	0	27	349	0	349	376	0	376
9:00~9:15	27	0	27	166	0	166	193	0	193
9:15~9:30	66	1	67	105	1	106	171	2	173
9:30~9:45	66	1	67	303	0	303	332	0	332
9:45~10:00	66	1	67	138	0	138	204	0	204
10:00~10:15	199	1	200	537	2	539	736	3	739
10:15~10:30	49	0	49	160	0	160	209	0	209
10:30~10:45	66	1	67	75	1	76	141	1	142
10:45~11:00	60	0	60	84	3	87	144	3	147
11:00~11:15	39	0	39	54	0	54	93	0	93
11:15~11:30	49	1	50	108	0	108	157	1	158
11:30~11:45	76	0	76	38	0	38	114	0	114
11:45~12:00	90	1	91	54	1	55	144	2	146
12:00~12:15	254	1	255	205	1	206	460	2	462
12:15~12:30	94	0	94	74	1	75	168	1	169
12:30~12:45	118	1	119	80	0	80	199	1	200
12:45~13:00	106	0	106	210	1	211	316	2	318
13:00~13:15	102	0	102	424	7	431	533	7	540
13:15~13:30	420	1	421	533	2	535	954	3	957
13:30~13:45	75	0	75	94	0	94	169	0	169
13:45~14:00	61	0	61	98	0	98	159	0	159
14:00~14:15	76	0	76	117	2	119	193	2	195
14:15~14:30	63	0	63	74	0	74	137	0	137
14:30~14:45	275	0	275	63	1	64	338	1	339

歩行者・自転車交通量調査結果集計表

調査年月日 平成27年4月22日(水)

調査時間 6:00~22:00 (16時間)

天気 曇りのち雨

調査地点 地点10 岩崎学園入口前北側

調査方向案内図

至 鶴屋町丁自交差点
至 台町入口交差点

機法郵便郵便局
エフテム白十字ビル
鶴屋橋
至 構兵駅

時間帯	全方向計				歩行者				自転車			
	歩行者	自転車	合計	比率	歩行者	自転車	合計	比率	歩行者	自転車	合計	比率
6:00~6:15	44	0	44	0.0	44	0	44	100.0	0	0	0	0.0
6:15~6:30	58	0	58	0.0	58	0	58	100.0	0	0	0	0.0
6:30~6:45	82	1	83	0.3	82	1	83	97.6	1	1	2.4	0.3
6:45~7:00	99	1	100	0.4	99	1	100	99.0	1	1	1.0	0.4
7:00~7:15	125	4	129	0.5	125	4	129	96.9	4	4	3.1	0.5
7:15~7:30	148	0	148	0.0	148	0	148	100.0	0	0	0.0	0.0
7:30~7:45	195	0	195	0.0	195	0	195	100.0	0	0	0.0	0.0
7:45~8:00	268	1	269	1.0	268	1	269	99.6	1	1	0.4	1.0
8:00~8:15	322	1	323	1.2	322	1	323	99.7	1	1	0.3	1.2
8:15~8:30	406	1	407	1.5	406	1	407	99.8	1	1	0.2	1.5
8:30~8:45	646	2	648	2.4	646	2	648	99.8	2	2	0.3	2.4
8:45~9:00	719	0	719	0.0	719	0	719	100.0	0	0	0.0	0.0
9:00~9:15	387	0	387	1.5	387	0	387	100.0	0	0	0.0	1.5
9:15~9:30	348	4	352	1.3	348	4	352	98.9	4	4	1.1	1.3
9:30~9:45	349	3	352	1.3	349	3	352	99.1	3	3	0.9	1.3
9:45~10:00	347	3	350	1.3	347	3	350	99.1	3	3	0.9	1.3
10:00~10:15	275	7	282	5.4	275	7	282	97.5	7	7	2.5	5.4
10:15~10:30	262	0	262	1.0	262	0	262	100.0	0	0	0.0	1.0
10:30~10:45	254	3	257	1.0	254	3	257	99.2	3	3	1.1	1.0
10:45~11:00	278	1	279	1.0	278	1	279	99.7	1	1	0.3	1.0
11:00~11:15	247	0	247	0.9	247	0	247	100.0	0	0	0.0	0.9
11:15~11:30	262	0	262	1.0	262	0	262	100.0	0	0	0.0	1.0
11:30~11:45	253	3	256	1.1	253	3	256	98.8	3	3	1.1	1.1
11:45~12:00	373	3	376	1.4	373	3	376	99.2	3	3	0.8	1.4
12:00~12:15	396	4	400	4.3	396	4	400	99.0	4	4	1.0	4.3
12:15~12:30	387	1	388	1.5	387	1	388	99.7	1	1	0.3	1.5
12:30~12:45	466	2	468	1.8	466	2	468	99.6	2	2	0.5	1.8
12:45~13:00	482	3	485	1.8	482	3	485	99.4	3	3	0.6	1.8
13:00~13:15	416	3	419	1.6	416	3	419	99.3	3	3	0.7	1.6
13:15~13:30	387	1	388	1.5	387	1	388	99.7	1	1	0.3	1.5
13:30~13:45	409	2	411	1.5	409	2	411	99.5	2	2	0.5	1.5
13:45~14:00	386	3	389	1.5	386	3	389	99.2	3	3	0.8	1.5
14:00~14:15	238	7	245	8.5	238	7	245	97.1	7	7	2.9	8.5
14:15~14:30	281	11	292	5.9	281	11	292	96.2	11	11	3.8	5.9
14:30~14:45	91	16	107	75.5	91	16	107	85.1	16	16	15.0	75.5
14:45~15:00	111	36	147	100.0	111	36	147	100.0	36	36	25.2	100.0
15:00~15:15	111	36	147	100.0	111	36	147	100.0	36	36	25.2	100.0

歩行者・自転車交通量調査結果集計表

調査年月日 平成27年4月19日(日)

調査時間 6:00~22:00 (16時間)

天気 曇り一時雨

調査地点 地点1 計画地北東部

調査方向案内図

至 台町入口交差点

ヒサネスホウビル
TURUYA
至 構兵駅

時間帯	全方向計				歩行者				自転車			
	歩行者	自転車	合計	比率	歩行者	自転車	合計	比率	歩行者	自転車	合計	比率
6:00~6:15	7	1	8	0.3	7	1	8	87.5	1	1	2.5	0.3
6:15~6:30	6	0	6	0.2	6	0	6	100.0	0	0	0.0	0.2
6:30~6:45	8	1	9	0.3	8	1	9	88.9	1	1	2.2	0.3
6:45~7:00	7	0	7	0.2	7	0	7	100.0	0	0	0.0	0.2
7:00~7:15	28	2	30	1.0	28	2	30	93.3	2	2	6.7	1.0
7:15~7:30	12	1	13	0.4	12	1	13	92.3	1	1	7.7	0.4
7:30~7:45	16	1	17	0.5	16	1	17	94.1	1	1	5.9	0.5
7:45~8:00	18	0	18	0.6	18	0	18	100.0	0	0	0.0	0.6
8:00~8:15	64	2	66	2.2	64	2	66	97.0	2	2	3.0	2.2
8:15~8:30	19	2	21	0.7	19	2	21	90.5	2	2	9.5	0.7
8:30~8:45	29	2	31	0.2	29	2	31	93.5	2	2	6.5	0.2
8:45~9:00	38	0	38	1.2	38	0	38	100.0	0	0	0.0	1.2
9:00~9:15	45	1	46	1.3	45	1	46	97.8	1	1	2.2	1.3
9:15~9:30	47	1	48	1.5	47	1	48	97.9	1	1	2.1	1.5
9:30~9:45	69	3	72	2.3	69	3	72	95.8	3	3	4.2	2.3
9:45~10:00	48	3	51	1.6	48	3	51	94.1	3	3	5.9	1.6
10:00~10:15	209	8	217	7.0	209	8	217	96.3	8	8	3.7	7.0
10:15~10:30	60	3	63	2.0	60	3	63	95.2	3	3	4.8	2.0
10:30~10:45	47	3	50	1.7	47	3	50	94.0	3	3	6.4	1.7
10:45~11:00	76	3	79	2.5	76	3	79	96.2	3	3	3.9	2.5
11:00~11:15	256	11	267	8.6	256	11	267	95.9	11	11	4.1	8.6
11:15~11:30	68	7	75	2.5	68	7	75	90.7	7	7	10.7	2.5
11:30~11:45	48	2	50	1.6	48	2	50	96.0	2	2	4.2	1.6
11:45~12:00	58	5	63	2.0	58	5	63	92.1	5	5	8.1	2.0
12:00~12:15	238	22	260	8.4	238	22	260	91.5	22	22	8.1	8.4
12:15~12:30	99	4	103	3.3	99	4	103	96.1	4	4	3.9	3.3
12:30~12:45	64	6	70	2.2	64	6	70	91.4	6	6	8.6	2.2
12:45~13:00	48	0	48	1.3	48	0	48	100.0	0	0	0.0	1.3
13:00~13:15	81	2	83	2.7	81	2	83	97.6	2	2	2.4	2.7
13:15~13:30	63	5	68	2.2	63	5	68	92.8	5	5	7.9	2.2
13:30~13:45	72	1	73	2.3	72	1	73	98.6	1	1	1.4	2.3
13:45~14:00	70	1	71	2.3	70	1	71	98.6	1	1	1.4	2.3
14:00~14:15	286	9	295	9.5	286	9	295	97.3	9	9	3.1	9.5
14:15~14:30	277	12	289	10.8	277	12	289	95.8	12	12	4.3	10.8
14:30~14:45	91	16	107	75.5	91	16	107	85.1	16	16	15.0	75.5
14:45~15:00	111	36	147	100.0	111	36	147	100.0	36	36	25.2	100.0
15:00~15:15	111	36	147	100.0	111	36	147	100.0	36	36	25.2	100.0

歩行者・自転車交通量調査結果集計表

調査年月日 平成27年4月19日(日)

調査時間 6:00~22:00 (16時間)

天気 曇り一時雨

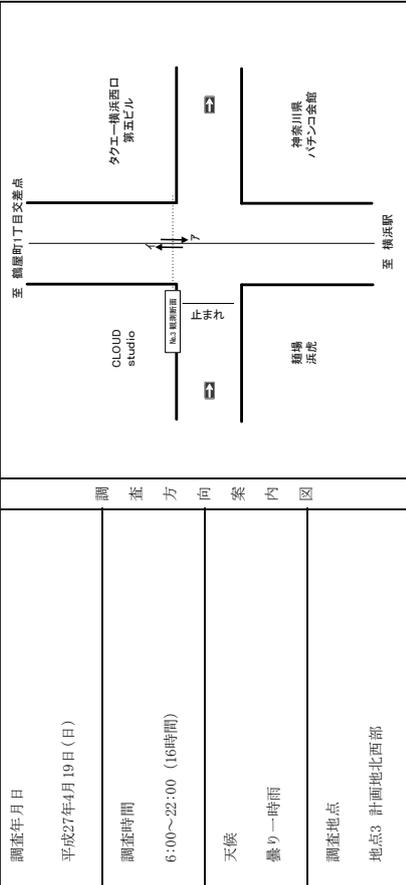
調査地点 地点1 計面地北東部

調査方向案内図

至 台町入口交差点
至 橋原駅

時間帯	全方向計				歩行者				自転車			
	歩行者	自転車	合計	比率	歩行者	自転車	合計	比率	歩行者	自転車	合計	比率
6:00~6:15	10	11	0.2		85	5	90	1.6				
6:15~6:30	8	2	10.2		1415	443	121	122	2.2			
6:30~6:45	14	2	16.3		1430	445	123	126	2.3			
6:45~7:00	9	0	9.2		1445	1500	115	2	117	2.1		
7:00~7:15	41	5	46.5		444	11	455	8.1				
7:15~7:30	19	1	20.4		1500	1515	115	3	118	2.1		
7:30~7:45	21	1	22.4		1515	1530	90	100	1.8			
7:45~8:00	31	1	32.6		1530	1545	123	6	129	2.3		
8:00~8:15	92	4	96.1		1545	1600	136	8	144	2.6		
8:15~8:30	35	3	38.0		1600	1615	111	6	117	2.1		
8:30~8:45	41	0	41.7		1615	1630	121	5	126	2.3		
8:45~9:00	56	2	58.1		1630	1645	150	8	158	2.8		
9:00~9:15	69	1	70.1		1645	1700	99	3	102	1.8		
9:15~9:30	74	1	75.1		1700	1715	141	5	146	2.6		
9:30~9:45	85	3	88.1		1715	1730	138	7	143	2.6		
9:45~10:00	80	4	84.1		1730	1800	117	4	121	2.2		
10:00~10:15	81	3	84.1		1800	1815	100	5	105	1.9		
10:15~10:30	73	6	79.1		1815	1830	117	7	124	2.2		
10:30~10:45	109	2	111.2		1830	1845	99	1	100	1.8		
10:45~11:00	98	5	103.1		1845	1900	95	5	100	1.8		
11:00~11:15	96	12	108.1		1900	1915	94	3	97	1.7		
11:15~11:30	103	8	111.2		1915	1930	42	2	44	0.8		
11:30~11:45	81	3	84.1		1930	1945	75	2	77	1.4		
11:45~12:00	122	10	132.1		1945	2000	67	4	71	1.3		
12:00~12:15	372	35	407.1		2000	2015	278	11	289	5.2		
12:15~12:30	144	7	151.1		2015	2030	150	3	153	2.7		
12:30~12:45	110	9	119.1		2030	2045	64	1	65	1.2		
12:45~13:00	79	2	81.1		2045	2100	38	0	38	0.7		
13:00~13:15	441	31	472.1		2100	2115	237	5	242	4.3		
13:15~13:30	121	2	123.1		2115	2130	65	4	69	1.2		
13:30~13:45	101	5	106.1		2130	2145	55	1	56	1.0		
13:45~14:00	114	4	118.1		2145	2200	47	1	48	0.9		
14:00~14:15	126	4	130.1		2200	2215	208	8	216	3.9		
14:15~14:30	142	14	156.1		2215	2230	144	4	148	2.6		
14:30~14:45	146	14	160.1		2230	2245	144	4	148	2.6		
14:45~15:00	146	14	160.1		2245	2300	144	4	148	2.6		
15:00~15:15	146	14	160.1		2300	2315	144	4	148	2.6		
15:15~15:30	146	14	160.1		2315	2330	144	4	148	2.6		
15:30~15:45	146	14	160.1		2330	2345	144	4	148	2.6		
15:45~16:00	146	14	160.1		2345	2400	144	4	148	2.6		
16:00~16:15	146	14	160.1		2400	2415	144	4	148	2.6		
16:15~16:30	146	14	160.1		2415	2430	144	4	148	2.6		
16:30~16:45	146	14	160.1		2430	2445	144	4	148	2.6		
16:45~17:00	146	14	160.1		2445	2500	144	4	148	2.6		
17:00~17:15	146	14	160.1		2500	2515	144	4	148	2.6		
17:15~17:30	146	14	160.1		2515	2530	144	4	148	2.6		
17:30~17:45	146	14	160.1		2530	2545	144	4	148	2.6		
17:45~18:00	146	14	160.1		2545	2600	144	4	148	2.6		
18:00~18:15	146	14	160.1		2600	2615	144	4	148	2.6		
18:15~18:30	146	14	160.1		2615	2630	144	4	148	2.6		
18:30~18:45	146	14	160.1		2630	2645	144	4	148	2.6		
18:45~19:00	146	14	160.1		2645	2700	144	4	148	2.6		
19:00~19:15	146	14	160.1		2700	2715	144	4	148	2.6		
19:15~19:30	146	14	160.1		2715	2730	144	4	148	2.6		
19:30~19:45	146	14	160.1		2730	2745	144	4	148	2.6		
19:45~20:00	146	14	160.1		2745	2800	144	4	148	2.6		
20:00~20:15	146	14	160.1		2800	2815	144	4	148	2.6		
20:15~20:30	146	14	160.1		2815	2830	144	4	148	2.6		
20:30~20:45	146	14	160.1		2830	2845	144	4	148	2.6		
20:45~21:00	146	14	160.1		2845	2900	144	4	148	2.6		
21:00~21:15	146	14	160.1		2900	2915	144	4	148	2.6		
21:15~21:30	146	14	160.1		2915	2930	144	4	148	2.6		
21:30~21:45	146	14	160.1		2930	2945	144	4	148	2.6		
21:45~22:00	146	14	160.1		2945	3000	144	4	148	2.6		
22:00~22:15	146	14	160.1		3000	3015	144	4	148	2.6		
22:15~22:30	146	14	160.1		3015	3030	144	4	148	2.6		
22:30~22:45	146	14	160.1		3030	3045	144	4	148	2.6		
22:45~23:00	146	14	160.1		3045	3100	144	4	148	2.6		
23:00~23:15	146	14	160.1		3100	3115	144	4	148	2.6		
23:15~23:30	146	14	160.1		3115	3130	144	4	148	2.6		
23:30~23:45	146	14	160.1		3130	3145	144	4	148	2.6		
23:45~24:00	146	14	160.1		3145	3200	144	4	148	2.6		
24:00~24:15	146	14	160.1		3200	3215	144	4	148	2.6		
24:15~24:30	146	14	160.1		3215	3230	144	4	148	2.6		
24:30~24:45	146	14	160.1		3230	3245	144	4	148	2.6		
24:45~25:00	146	14	160.1		3245	3300	144	4	148	2.6		
25:00~25:15	146	14	160.1		3300	3315	144	4	148	2.6		
25:15~25:30	146	14	160.1		3315	3330	144	4	148	2.6		
25:30~25:45	146	14	160.1		3330	3345	144	4	148	2.6		
25:45~26:00	146	14	160.1		3345	3400	144	4	148	2.6		
26:00~26:15	146	14	160.1		3400	3415	144	4	148	2.6		
26:15~26:30	146	14	160.1		3415	3430	144	4	148	2.6		
26:30~26:45	146	14	160.1		3430	3445	144	4	148	2.6		
26:45~27:00	146	14	160.1		3445	3500	144	4	148	2.6		
27:00~27:15	146	14	160.1		3500	3515	144	4	148	2.6		
27:15~27:30	146	14	160.1		3515	3530	144	4	148	2.6		
27:30~27:45	146	14	160.1		3530	3545	144	4	148	2.6		
27:45~28:00	146	14	160.1		3545	3600	144	4	148	2.6		
28:00~28:15	146	14	160.1		3600	3615	144	4	148	2.6		
28:15~28:30	146	14	160.1		3615	3630	144	4	148	2.6		
28:30~28:45	146	14	160.1		3630	3645	144	4	148	2.6		
28:45~29:00	146	14	160.1		3645	3700	144	4	148	2.6		
29:00~29:15	146	14	160.1		3700	3715	144	4	148	2.6		
29:15~29:30	146	14	160.1		3715	3730	144	4	148	2.6		
29:30~29:45	146	14	160.1		3730	3745	144	4	148	2.6		
29:45~30:00	146	14	160.1		3745	3800	144	4	148	2.6		
30:00~30:15	146	14	160.1		3800	3815	144	4	148	2.6		
30:15~30:30	146	14	160.1		3815	3830	144	4	148	2.6		
30:30~30:45	146	14	160.1		3830	3845	144	4	148	2.6		
30:45~31:00	146	14	160.1		3845	3900	144	4	148	2.6		
31:00~31:15	146	14	160.1		3900	3915	144	4	148	2.6		
31:15~31:30	146	14	160.1		3915	3930	144	4	148	2.6		
31:30~31:45	146	14	160.1		3930	3945	144	4	148	2.6		
31:45~32:00	146	14	160.1		3945	4000	144	4	148	2.6		
40:00~40:15	146	14	160.1		4000	4015	144	4	148	2.6		
40:15~40:30	146	14	160.1		4015	4030	144	4	148	2.6		
40:30~40:45	146	14	160.1		4030	4045	144	4	148	2.6		
40:45~41:00	146	14	160.1		4045	4100	144	4	148	2.6		
41:00~41:15	146	14	160.1		4100	4115	144	4	148	2.6		
41:15~41:30	146	14	160.1		4115	4130	144	4	148	2.6		
41:30~41:45	146	14	160.1		4130	4145	144	4	148	2.6		
41:45~42:00	146	14	160.1		4145	4200	144	4	148	2.6		
42:00~42:15	146	14	160.1		4200	4215	144	4	148	2.6		
42:15~42:30	146	14	160.1		4215	4230	144	4	148	2.6		
42:30~42:45	146	14	160.1									

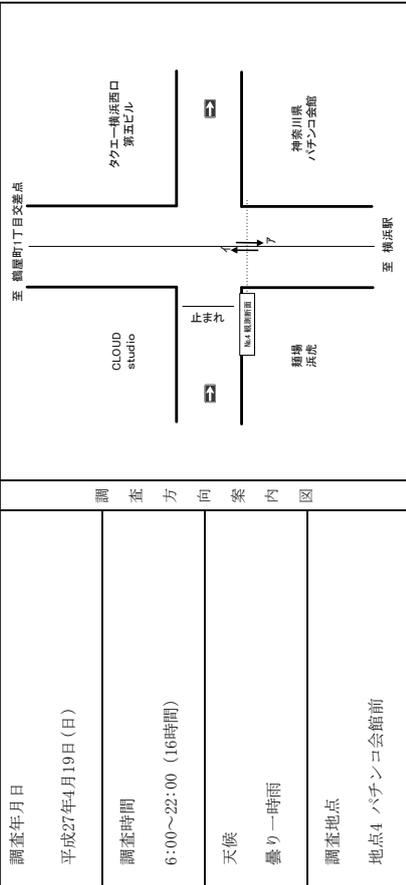
歩行者・自転車交通量調査結果集計表



調査年月日	調査時間	天気	調査地点	歩行者・自転車交通量調査結果集計表											
				全方向計				全方向計				全方向計			
歩行者	自転車	合計	歩行者	自転車	合計	歩行者	自転車	合計	歩行者	自転車	合計	歩行者	自転車	合計	
10:00~10:15	65	0	65	2	3	5	0	5	5	0	5	5	0	5	
10:15~10:30	57	2	59	2	1	3	0	3	3	0	3	3	0	3	
10:30~10:45	53	2	55	2	0	2	0	2	2	0	2	2	0	2	
10:45~11:00	71	3	74	2	7	3	74	2	7	3	74	2	7	3	
11:00計	246	7	253	9	1	10	253	9	1	10	253	9	1	10	
7:00~7:15	6	0	6	0	2	65	3	68	2	4	67	2	4	66	
7:15~7:30	5	0	5	0	2	83	3	86	0	0	86	0	0	86	
7:30~7:45	6	0	6	0	2	4	56	2	4	56	2	4	56	2	
7:45~8:00	7	2	9	0	3	3	47	1	7	1	47	1	7	1	
11:00計	24	2	26	0	9	244	10	254	9	1	253	9	1	254	
8:00~8:15	11	1	12	0	4	66	0	66	2	4	68	2	4	70	
8:15~8:30	18	0	18	0	6	31	2	33	1	2	32	1	2	33	
8:30~8:45	45	1	46	1	7	37	1	38	0	0	38	0	0	38	
8:45~9:00	29	1	30	1	1	65	3	68	2	4	70	2	4	72	
11:00計	103	3	106	3	8	199	5	204	7	3	201	7	3	204	
9:00~9:15	28	2	30	1	1	63	2	65	2	3	67	2	3	69	
9:15~9:30	25	0	25	0	9	56	1	57	2	1	59	2	1	60	
9:30~9:45	27	0	27	0	1	43	0	43	1	5	44	1	5	45	
9:45~10:00	31	0	31	1	1	36	0	36	1	3	37	1	3	38	
11:00計	111	2	113	4	1	198	3	201	7	2	201	7	2	203	
10:00~10:15	36	1	37	1	3	65	3	68	2	4	70	2	4	72	
10:15~10:30	36	1	37	1	3	44	0	44	1	6	45	1	6	46	
10:30~10:45	14	1	15	0	5	54	2	56	2	0	56	2	0	56	
10:45~11:00	49	6	55	2	0	54	1	55	0	0	55	0	0	55	
11:00計	135	9	144	5	2	217	5	222	8	9	222	8	9	223	
11:00~11:15	37	0	37	1	3	56	0	56	2	0	56	2	0	56	
11:15~11:30	39	0	39	1	4	48	0	48	1	0	48	1	0	48	
11:30~11:45	44	0	44	1	6	51	1	52	1	8	53	1	8	54	
11:45~12:00	54	2	56	2	0	58	1	59	2	1	59	2	1	59	
12:00計	174	2	176	6	3	213	1	214	7	7	214	7	7	215	
12:00~12:15	67	1	68	2	4	29	0	29	1	0	29	1	0	29	
12:15~12:30	65	0	65	2	3	33	1	34	1	2	35	1	2	36	
12:30~12:45	51	0	51	1	8	62	3	65	2	3	67	2	3	69	
12:45~13:00	66	2	68	2	4	46	1	47	1	7	48	1	7	49	
13:00計	249	3	252	9	1	170	4	174	6	3	173	6	3	176	
13:00~13:15	52	0	52	1	9	63	0	63	3	3	66	3	3	69	
13:15~13:30	52	1	53	1	9	50	0	50	1	8	51	1	8	52	
13:30~13:45	54	0	54	1	9	46	0	46	1	0	46	1	0	46	
13:45~14:00	71	1	72	2	6	22	0	22	0	8	22	0	8	22	
14:00計	229	2	231	8	3	181	0	181	5	5	181	5	5	181	
14:00計	229	2	231	8	3	181	0	181	5	5	181	5	5	181	
14:00計	229	2	231	8	3	181	0	181	5	5	181	5	5	181	

※12時以降は歩行者のみ調査

歩行者・自転車交通量調査結果集計表



調査年月日	調査時間	天気	調査地点	歩行者・自転車交通量調査結果集計表											
				全方向計				全方向計				全方向計			
歩行者	自転車	合計	歩行者	自転車	合計	歩行者	自転車	合計	歩行者	自転車	合計	歩行者	自転車	合計	
10:00~10:15	65	0	65	2	3	5	0	5	5	0	5	5	0	5	
10:15~10:30	57	2	59	2	1	3	0	3	3	0	3	3	0	3	
10:30~10:45	53	2	55	2	0	2	0	2	2	0	2	2	0	2	
10:45~11:00	71	3	74	2	7	3	74	2	7	3	74	2	7	3	
11:00計	246	7	253	9	1	10	253	9	1	10	253	9	1	10	
7:00~7:15	6	0	6	0	2	65	3	68	2	4	67	2	4	66	
7:15~7:30	5	0	5	0	2	83	3	86	0	0	86	0	0	86	
7:30~7:45	6	0	6	0	2	4	56	2	4	56	2	4	56	2	
7:45~8:00	7	2	9	0	3	3	47	1	7	1	47	1	7	1	
11:00計	24	2	26	0	9	244	10	254	9	1	253	9	1	254	
8:00~8:15	11	1	12	0	4	66	0	66	2	4	68	2	4	70	
8:15~8:30	18	0	18	0	6	31	2	33	1	2	32	1	2	33	
8:30~8:45	45	1	46	1	7	37	1	38	0	0	38	0	0	38	
8:45~9:00	29	1	30	1	1	65	3	68	2	4	70	2	4	72	
11:00計	103	3	106	3	8	199	5	204	7	3	201	7	3	204	
9:00~9:15	28	2	30	1	1	63	2	65	2	3	67	2	3	69	
9:15~9:30	25	0	25	0	9	56	1	57	2	1	59	2	1	60	
9:30~9:45	27	0	27	0	1	43	0	43	1	5	44	1	5	45	
9:45~10:00	31	0	31	1	1	36	0	36	1	3	37	1	3	38	
11:00計	111	2	113	4	1	198	3	201	7	2	201	7	2	203	
10:00~10:15	36	1	37	1	3	65	3	68	2	4	70	2	4	72	
10:15~10:30	36	1	37	1	3	44	0	44	1	6	45	1	6	46	
10:30~10:45	14	1	15	0	5	54	2	56	2	0	56	2	0	56	
10:45~11:00	49	6	55	2	0	54	1	55	0	0	55	0	0	55	
11:00計	135	9	144	5	2	217	5	222	8	9	222	8	9	223	
11:00~11:15	37	0	37	1	3	56	0	56	2	0	56	2	0	56	
11:15~11:30	39	0	39	1	4	48	0	48	1	0	48	1	0	48	
11:30~11:45	44	0	44	1	6	51	1	52	1	8	53	1	8	54	
11:45~12:00	54	2	56	2	0	58	1	59	2	1	59	2	1	59	
12:00計	174	2	176	6	3	213	1	214	7	7	214	7	7	215	
12:00~12:15	67	1	68	2	4	29	0	29	1	0	29	1	0	29	
12:15~12:30	65	0	65	2	3	33	1	34	1	2	35	1	2	36	
12:30~12:45	51	0	51	1	8	62	3	65	2	3	67	2	3	69	
12:45~13:00	66	2	68	2	4	46	1	47	1	7	48	1	7	49	
13:00計	249	3	252	9	1	170	4	174	6	3	173	6	3	176	
13:00~13:15	52	0	52	1	9	63	0	63	3	3	66	3	3	69	
13:15~13:30	52	1	53	1	9	50	0	50	1	8	51	1	8	52	
13:30~13:45	54	0	54	1	9	46	0	46	1	0	46	1	0	46	
13:45~14:00	71	1	72	2	6	22	0	22	0	8	22	0	8	22	
14:00計	229	2	231	8	3	181	0	181	5	5	181	5	5	181	
14:00計	229	2	231	8	3	181	0	181	5	5	181	5	5	181	
14:00計	229	2	231	8	3	181	0	181	5	5	181	5	5	181	

※12時以降は歩行者のみ調査

歩行者・自転車交通量調査結果集計表

調査年月日: 平成27年4月19日(日)
調査時間: 6:00~22:00 (16時間)
天気: 曇り一時雨
調査地点: 地点4 パチンコ会館前
調査方向案内図: 包括CLOUD studio, タワー横浜西口第五ビル, 神奈川山手パチンコ会館, 榊原 浜虎, 榊原 浜虎, 榊原 浜虎, 榊原 浜虎

Table with columns for direction (方向), time period (時間), and mode (歩行者, 自転車, 合計). Includes sub-sections for '全方向計' and '別方向計'.

※1時間計は時から19時までの合計

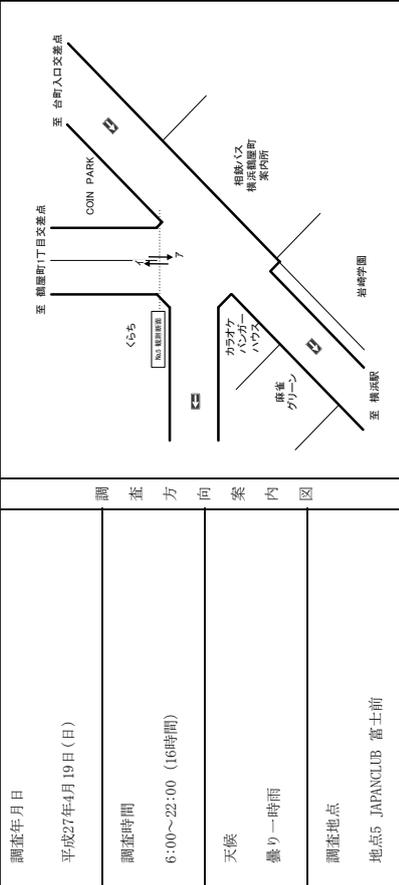
歩行者・自転車交通量調査結果集計表

調査年月日: 平成27年4月19日(日)
調査時間: 6:00~22:00 (16時間)
天気: 曇り一時雨
調査地点: 地点5 JAPANCLUB 富士前
調査方向案内図: 包括COIN PARK, 榊原 浜虎, 榊原 浜虎, 榊原 浜虎, 榊原 浜虎

Table with columns for direction (方向), time period (時間), and mode (歩行者, 自転車, 合計). Includes sub-sections for '全方向計' and '別方向計'.

※1時間計は時から19時までの合計

歩行者・自転車交通量調査結果集計表



調査年月日
平成27年4月19日(日)

調査時間
6:00~22:00 (16時間)

天候
曇り一時雨

調査地点
地点5 JAPANCLUB 富士前

方向	全方向計				方向：ア				方向：イ				新道計：(ア+イ)			
	歩行者 者数	自転車 者数	合計 [人]	歩行者 比率 [%]	歩行者 者数	自転車 者数	合計 [人]	歩行者 比率 [%]	歩行者 者数	自転車 者数	合計 [人]	歩行者 比率 [%]	歩行者 者数	自転車 者数	合計 [人]	歩行者 比率 [%]
6:00~6:15	7	0	7	100.0	0	0	0	0.0	0	0	0	0.0	0	0	0	0.0
6:15~6:30	9	0	9	100.0	0	0	0	0.0	0	0	0	0.0	0	0	0	0.0
6:30~6:45	9	0	9	100.0	0	0	0	0.0	0	0	0	0.0	0	0	0	0.0
6:45~7:00	10	0	10	100.0	0	0	0	0.0	0	0	0	0.0	0	0	0	0.0
7:00~7:15	33	0	33	100.0	0	0	0	0.0	0	0	0	0.0	0	0	0	0.0
7:15~7:30	9	0	9	100.0	0	0	0	0.0	0	0	0	0.0	0	0	0	0.0
7:30~7:45	11	12	23	47.8	84	0	84	2.0	0	0	0	0.0	0	0	0	0.0
7:45~8:00	8	2	10	80.0	56	2	58	1.4	0	0	0	0.0	0	0	0	0.0
8:00~8:15	37	3	40	92.5	302	9	311	7.5	0	0	0	0.0	0	0	0	0.0
8:15~8:30	19	0	19	100.0	105	0	105	2.5	0	0	0	0.0	0	0	0	0.0
8:30~8:45	30	0	30	100.0	65	2	67	1.6	0	0	0	0.0	0	0	0	0.0
8:45~9:00	29	1	30	96.7	64	0	64	1.5	0	0	0	0.0	0	0	0	0.0
9:00~9:15	33	1	34	97.1	334	4	338	2.5	0	0	0	0.0	0	0	0	0.0
9:15~9:30	32	0	32	100.0	115	2	117	2.8	0	0	0	0.0	0	0	0	0.0
9:30~9:45	36	0	36	100.0	68	0	68	1.6	0	0	0	0.0	0	0	0	0.0
9:45~10:00	34	0	34	100.0	101	0	101	2.4	0	0	0	0.0	0	0	0	0.0
10:00~10:15	41	0	41	100.0	128	0	128	3.1	0	0	0	0.0	0	0	0	0.0
10:15~10:30	31	0	31	100.0	412	2	414	10.0	0	0	0	0.0	0	0	0	0.0
10:30~10:45	20	2	22	90.9	116	0	116	2.8	0	0	0	0.0	0	0	0	0.0
10:45~11:00	50	4	54	92.6	79	0	79	1.9	0	0	0	0.0	0	0	0	0.0
11:00~11:15	54	1	55	98.2	89	0	89	2.2	0	0	0	0.0	0	0	0	0.0
11:15~11:30	59	0	59	100.0	84	0	84	2.0	0	0	0	0.0	0	0	0	0.0
11:30~11:45	70	0	70	100.0	368	0	368	8.9	0	0	0	0.0	0	0	0	0.0
11:45~12:00	74	2	76	97.4	106	0	106	2.6	0	0	0	0.0	0	0	0	0.0
12:00~12:15	100	2	102	98.0	72	0	72	1.7	0	0	0	0.0	0	0	0	0.0
12:15~12:30	88	0	88	100.0	101	0	101	2.4	0	0	0	0.0	0	0	0	0.0
12:30~12:45	70	0	70	100.0	83	2	85	2.1	0	0	0	0.0	0	0	0	0.0
12:45~13:00	112	2	114	98.2	362	2	364	8.8	0	0	0	0.0	0	0	0	0.0
13:00~13:15	79	1	80	98.8	65	1	66	1.7	0	0	0	0.0	0	0	0	0.0
13:15~13:30	94	1	95	98.9	35	0	35	0.8	0	0	0	0.0	0	0	0	0.0
13:30~13:45	93	0	93	100.0	103	0	103	2.5	0	0	0	0.0	0	0	0	0.0
13:45~14:00	109	0	109	100.0	51	0	51	1.2	0	0	0	0.0	0	0	0	0.0
14:00~14:15	1375	2	1377	99.5	36	0	36	0.9	0	0	0	0.0	0	0	0	0.0
14:15~14:30	1375	2	1377	99.5	4	0	4	0.1	0	0	0	0.0	0	0	0	0.0
14:30~14:45	1375	2	1377	99.5	4	0	4	0.1	0	0	0	0.0	0	0	0	0.0
14:45~15:00	1375	2	1377	99.5	4	0	4	0.1	0	0	0	0.0	0	0	0	0.0
15:00~15:15	1375	2	1377	99.5	4	0	4	0.1	0	0	0	0.0	0	0	0	0.0
15:15~15:30	1375	2	1377	99.5	4	0	4	0.1	0	0	0	0.0	0	0	0	0.0
15:30~15:45	1375	2	1377	99.5	4	0	4	0.1	0	0	0	0.0	0	0	0	0.0
15:45~16:00	1375	2	1377	99.5	4	0	4	0.1	0	0	0	0.0	0	0	0	0.0
16:00~16:15	1375	2	1377	99.5	4	0	4	0.1	0	0	0	0.0	0	0	0	0.0
16:15~16:30	1375	2	1377	99.5	4	0	4	0.1	0	0	0	0.0	0	0	0	0.0
16:30~16:45	1375	2	1377	99.5	4	0	4	0.1	0	0	0	0.0	0	0	0	0.0
16:45~17:00	1375	2	1377	99.5	4	0	4	0.1	0	0	0	0.0	0	0	0	0.0
17:00~17:15	1375	2	1377	99.5	4	0	4	0.1	0	0	0	0.0	0	0	0	0.0
17:15~17:30	1375	2	1377	99.5	4	0	4	0.1	0	0	0	0.0	0	0	0	0.0
17:30~17:45	1375	2	1377	99.5	4	0	4	0.1	0	0	0	0.0	0	0	0	0.0
17:45~18:00	1375	2	1377	99.5	4	0	4	0.1	0	0	0	0.0	0	0	0	0.0
18:00~18:15	1375	2	1377	99.5	4	0	4	0.1	0	0	0	0.0	0	0	0	0.0
18:15~18:30	1375	2	1377	99.5	4	0	4	0.1	0	0	0	0.0	0	0	0	0.0
18:30~18:45	1375	2	1377	99.5	4	0	4	0.1	0	0	0	0.0	0	0	0	0.0
18:45~19:00	1375	2	1377	99.5	4	0	4	0.1	0	0	0	0.0	0	0	0	0.0
19:00~19:15	1375	2	1377	99.5	4	0	4	0.1	0	0	0	0.0	0	0	0	0.0
19:15~19:30	1375	2	1377	99.5	4	0	4	0.1	0	0	0	0.0	0	0	0	0.0
19:30~19:45	1375	2	1377	99.5	4	0	4	0.1	0	0	0	0.0	0	0	0	0.0
19:45~20:00	1375	2	1377	99.5	4	0	4	0.1	0	0	0	0.0	0	0	0	0.0
20:00~20:15	1375	2	1377	99.5	4	0	4	0.1	0	0	0	0.0	0	0	0	0.0
20:15~20:30	1375	2	1377	99.5	4	0	4	0.1	0	0	0	0.0	0	0	0	0.0
20:30~20:45	1375	2	1377	99.5	4	0	4	0.1	0	0	0	0.0	0	0	0	0.0
20:45~21:00	1375	2	1377	99.5	4	0	4	0.1	0	0	0	0.0	0	0	0	0.0
21:00~21:15	1375	2	1377	99.5	4	0	4	0.1	0	0	0	0.0	0	0	0	0.0
21:15~21:30	1375	2	1377	99.5	4	0	4	0.1	0	0	0	0.0	0	0	0	0.0
21:30~21:45	1375	2	1377	99.5	4	0	4	0.1	0	0	0	0.0	0	0	0	0.0
21:45~22:00	1375	2	1377	99.5	4	0	4	0.1	0	0	0	0.0	0	0	0	0.0
22:00~22:15	1375	2	1377	99.5	4	0	4	0.1	0	0	0	0.0	0	0	0	0.0
22:15~22:30	1375	2	1377	99.5	4	0	4	0.1	0	0	0	0.0	0	0	0	0.0
22:30~22:45	1375	2	1377	99.5	4	0	4	0.1	0	0	0	0.0	0	0	0	0.0
22:45~23:00	1375	2	1377	99.5	4	0	4	0.1	0	0	0	0.0	0	0	0	0.0
23:00~23:15	1375	2	1377	99.5	4	0	4	0.1	0	0	0	0.0	0	0	0	0.0
23:15~23:30	1375	2	1377	99.5	4	0	4	0.1	0	0	0	0.0	0	0	0	0.0
23:30~23:45	1375	2	1377	99.5	4	0	4	0.1	0	0	0	0.0	0	0	0	0.0
23:45~24:00	1375	2	1377	99.5	4	0	4	0.1	0	0	0	0.0	0	0	0	0.0
24:00~24:15	1375	2	1377	99.5	4	0	4	0.1	0	0	0	0.0	0	0	0	0.0
24:15~24:30	1375	2	1377	99.5	4	0	4	0.1	0	0	0	0.0	0	0	0	0.0
24:30~24:45	1375	2	1377	99.5	4	0	4	0.1	0	0	0	0.0	0	0	0	0.0
24:45~25:00	1375	2	1377	99.5	4	0	4	0.1	0	0	0	0.0	0	0	0	0.0
25:00~25:15	1375	2	1377	99.5	4	0	4	0.1	0	0	0	0.0	0	0	0	0.0
25:15~25:30	1375	2	1377	99.5	4	0	4	0.1	0	0	0	0.0	0	0	0	0.0
25:30~25:45	1375	2	1377	99.5	4	0	4	0.1	0	0	0	0.0	0	0	0	0.0
25:45~26:00	1375	2	1377	99.5	4	0	4	0.1	0	0	0	0.0	0	0	0	0.0
26:00~26:15	1375	2	1377	99.5	4	0	4	0.1	0	0	0	0.0	0	0	0	0.0
26:15~26:30	1375	2	1377	99.5	4	0	4	0.1	0	0	0	0.0	0	0	0	0.0
26:30~26:45	1375	2	1377	99.5	4	0	4	0.1	0	0	0	0.0	0	0	0	0.0
26:45~27:00	1375	2	1377	99.5	4	0	4	0.1	0	0	0	0.0	0	0	0	0.0
27:00~27:15	1375	2	1377	99.5	4	0	4	0.1	0	0	0	0.0	0	0	0	0.0
27:15~27:30	1375	2	1377	99.5	4	0	4	0.1	0	0	0	0.0	0	0	0	0.0
27:30~27:45	1375	2	1377	99.5	4	0	4	0.1	0	0	0	0.0	0	0	0	0.0
27:45~28:00	1375	2	1377	99.5	4	0	4	0.1	0	0	0	0.0	0	0	0	0.0
28:00~28:15	1375	2	1377	99.5	4	0	4	0.1	0	0	0	0.0	0	0	0	0.0
28:15~28:30	1375	2	1377	99.5	4	0	4	0.1	0	0	0	0.0	0	0		

歩行者・自転車交通量調査結果集計表

調査年月日: 平成27年4月19日(日)
調査時間: 6:00~22:00 (16時間)
調査方向: 調査案内図
調査地点: 地点7 横浜ニビル前

Table with columns for direction (全方向計), time intervals, and counts for pedestrians and bicycles. Includes a summary row at the bottom.

歩行者・自転車交通量調査結果集計表

調査年月日: 平成27年4月19日(日)
調査時間: 6:00~22:00 (16時間)
調査方向: 調査案内図
調査地点: 地点8 @Park 横浜鶴屋町第3駐車場東側

Table with columns for direction (全方向計), time intervals, and counts for pedestrians and bicycles. Includes a summary row at the bottom.

歩行者・自転車交通量調査結果集計表

調査年月日
平成27年4月19日(日)

調査時間
6:00~22:00(16時間)

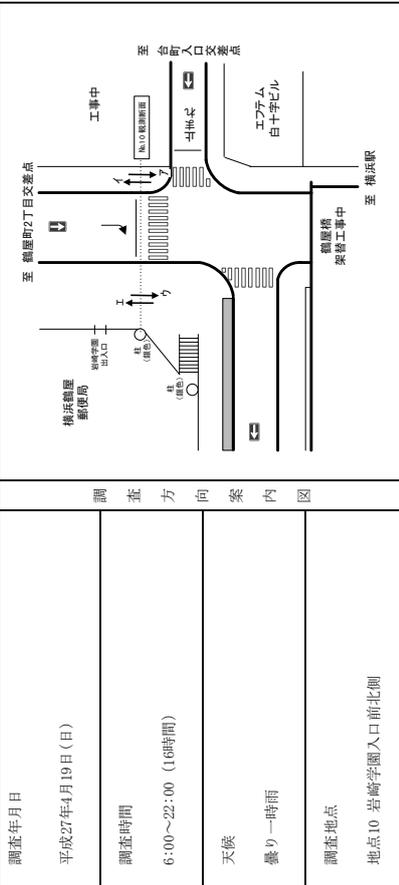
天候
曇り一時雨

調査地点
地点8 @Park 横浜鶴岡町第3駐車場東側

調査方向案内図

時間帯	歩行者			自転車			合計		
	人数	割合	歩数	人数	割合	歩数	人数	割合	歩数
6:00~6:15	11	12.0	2	1	1.1	2	12	13.1	4
6:15~6:30	8	10.2	2	1	1.2	3	16	17.3	5
6:30~6:45	15	17.3	3	2	2.3	5	20	21.6	7
6:45~7:00	8	8.0	1	1	1.1	2	11	11.8	3
7:00~7:15	42	47.0	8	8.8	18	50.8	50	53.6	13
7:15~7:30	25	26.5	2	2.1	4	27	28.6	31	
7:30~7:45	23	24.4	1	1.1	2	24	25.5	26	
7:45~8:00	30	31.5	1	1.1	2	31	32.6	33	
8:00~8:15	92	96.1	4	4.2	8	100	106.3	112	
8:15~8:30	43	43.7	3	3.1	6	50	52.8	56	
8:30~8:45	60	62.1	2	2.1	4	62	64.2	66	
8:45~9:00	66	66.1	1	1.0	2	67	67.1	70	
9:00~9:15	69	70.1	1	1.0	2	70	70.1	73	
9:15~9:30	64	64.1	1	1.0	2	65	65.1	68	
9:30~9:45	98	98.0	1	1.0	2	99	99.0	103	
9:45~10:00	57	57.0	1	1.0	2	58	58.0	61	
10:00~10:15	82	82.0	1	1.0	2	83	83.0	87	
10:15~10:30	65	65.0	1	1.0	2	66	66.0	69	
10:30~10:45	103	103.0	1	1.0	2	104	104.0	108	
10:45~11:00	108	108.0	1	1.0	2	109	109.0	114	
11:00~11:15	86	86.0	1	1.0	2	87	87.0	91	
11:15~11:30	106	106.0	1	1.0	2	107	107.0	112	
11:30~11:45	70	70.0	1	1.0	2	71	71.0	74	
11:45~12:00	94	94.0	1	1.0	2	95	95.0	99	
12:00~12:15	356	356.0	6	6.0	12	362	362.0	374	
12:15~12:30	133	133.0	2	2.0	4	135	135.0	141	
12:30~12:45	116	116.0	2	2.0	4	118	118.0	123	
12:45~13:00	102	102.0	1	1.0	2	103	103.0	107	
13:00~13:15	89	89.0	1	1.0	2	90	90.0	94	
13:15~13:30	136	136.0	4	4.0	8	140	140.0	146	
13:30~13:45	111	111.0	4	4.0	8	115	115.0	120	
13:45~14:00	124	124.0	5	5.0	10	129	129.0	135	
14:00~14:15	160	160.0	8	8.0	16	168	168.0	176	
14:15~14:30	164	164.0	8	8.0	16	172	172.0	180	
14:30~14:45	176	176.0	9	9.0	18	185	185.0	194	
14:45~15:00	184	184.0	10	10.0	20	194	194.0	204	
15:00~15:15	128	128.0	3	3.0	6	131	131.0	137	
15:15~15:30	96	96.0	1	1.0	2	97	97.0	101	
15:30~15:45	170	170.0	8	8.0	16	178	178.0	186	
15:45~16:00	127	127.0	7	7.0	14	134	134.0	141	
16:00~16:15	114	114.0	2	2.0	4	116	116.0	120	
16:15~16:30	134	134.0	3	3.0	6	137	137.0	143	
16:30~16:45	182	182.0	8	8.0	16	190	190.0	198	
16:45~17:00	106	106.0	3	3.0	6	109	109.0	114	
17:00~17:15	142	142.0	2	2.0	4	144	144.0	149	
17:15~17:30	155	155.0	3	3.0	6	158	158.0	164	
17:30~17:45	157	157.0	5	5.0	10	162	162.0	167	
17:45~18:00	125	125.0	3	3.0	6	128	128.0	134	
18:00~18:15	112	112.0	2	2.0	4	114	114.0	119	
18:15~18:30	121	121.0	3	3.0	6	124	124.0	129	
18:30~18:45	120	120.0	1	1.0	2	121	121.0	126	
18:45~19:00	66	66.0	4	4.0	8	70	70.0	74	
19:00~19:15	93	93.0	5	5.0	10	98	98.0	103	
19:15~19:30	55	55.0	2	2.0	4	57	57.0	60	
19:30~19:45	87	87.0	2	2.0	4	89	89.0	93	
19:45~20:00	74	74.0	4	4.0	8	78	78.0	82	
20:00~20:15	309	309.0	13	13.0	26	322	322.0	335	
20:15~20:30	67	67.0	2	2.0	4	69	69.0	72	
20:30~20:45	81	81.0	2	2.0	4	83	83.0	87	
20:45~21:00	63	63.0	1	1.0	2	64	64.0	67	
21:00~21:15	54	54.0	1	1.0	2	55	55.0	58	
21:15~21:30	265	265.0	7	7.0	14	272	272.0	283	
21:30~21:45	58	58.0	3	3.0	6	61	61.0	64	
21:45~22:00	62	62.0	1	1.0	2	63	63.0	66	
22:00~22:15	49	49.0	3	3.0	6	52	52.0	55	
22:15~22:30	41	41.0	0	0.0	0	41	41.0	43	
22:30~22:45	210	210.0	7	7.0	14	217	217.0	224	
22:45~23:00	186	186.0	4	4.0	8	190	190.0	198	
23:00~23:15	189	189.0	4	4.0	8	193	193.0	201	
23:15~23:30	193	193.0	5	5.0	10	198	198.0	204	
23:30~23:45	196	196.0	5	5.0	10	201	201.0	207	
23:45~24:00	199	199.0	5	5.0	10	204	204.0	210	
24:00~24:15	202	202.0	5	5.0	10	207	207.0	213	
24:15~24:30	210	210.0	6	6.0	12	216	216.0	222	
24:30~24:45	216	216.0	6	6.0	12	222	222.0	228	
24:45~25:00	224	224.0	7	7.0	14	231	231.0	238	
25:00~25:15	231	231.0	7	7.0	14	238	238.0	245	
25:15~25:30	240	240.0	8	8.0	16	248	248.0	256	
25:30~25:45	248	248.0	8	8.0	16	256	256.0	264	
25:45~26:00	256	256.0	9	9.0	18	265	265.0	273	
26:00~26:15	264	264.0	9	9.0	18	273	273.0	281	
26:15~26:30	273	273.0	10	10.0	20	283	283.0	291	
26:30~26:45	281	281.0	10	10.0	20	291	291.0	299	
26:45~27:00	290	290.0	11	11.0	22	301	301.0	309	
27:00~27:15	299	299.0	11	11.0	22	310	310.0	318	
27:15~27:30	308	308.0	12	12.0	24	320	320.0	328	
27:30~27:45	317	317.0	13	13.0	26	330	330.0	338	
27:45~28:00	326	326.0	14	14.0	28	340	340.0	348	
28:00~28:15	335	335.0	15	15.0	30	350	350.0	358	
28:15~28:30	344	344.0	16	16.0	32	360	360.0	368	
28:30~28:45	353	353.0	17	17.0	34	370	370.0	378	
28:45~29:00	362	362.0	18	18.0	36	380	380.0	388	
29:00~29:15	371	371.0	19	19.0	38	390	390.0	398	
29:15~29:30	380	380.0	20	20.0	40	400	400.0	408	
29:30~29:45	389	389.0	21	21.0	42	410	410.0	418	
29:45~30:00	398	398.0	22	22.0	44	420	420.0	428	
30:00~30:15	407	407.0	23	23.0	46	430	430.0	438	
30:15~30:30	416	416.0	24	24.0	48	440	440.0	448	
30:30~30:45	425	425.0	25	25.0	50	450	450.0	458	
30:45~31:00	434	434.0	26	26.0	52	460	460.0	468	
31:00~31:15	443	443.0	27	27.0	54	470	470.0	478	
31:15~31:30	452	452.0	28	28.0	56	480	480.0	488	
31:30~31:45	461	461.0	29	29.0	58	490	490.0	498	
31:45~32:00	470	470.0	30	30.0	60	500	500.0	508	
32:00~32:15	479	479.0	31	31.0	62	510	510.0	518	
32:15~32:30	488	488.0	32	32.0	64	520	520.0	528	
32:30~32:45	497	497.0	33	33.0	66	530	530.0	538	
32:45~33:00	506	506.0	34	34.0	68	540	540.0	548	
33:00~33:15	515	515.0	35	35.0	70	550	550.0	558	
33:15~33:30	524	524.0	36	36.0	72	560	560.0	568	
33:30~33:45	533	533.0	37	37.0	74	570	570.0	578	
33:45~34:00	542	542.0	38	38.0	76	580	580.0	588	
34:00~34:15	551	551.0	39	39.0	78	590	590.0	598	
34:15~34:30	560	560.0	40	40.0	80	600	600.0	608	
34:30~34:45	569	569.0	41	41.0	82	610	610.0	618	
34:45~35:00	578	578.0	42	42.0	84	620	620.0	628	
35:00~35:15	587	587.0	43	43.0	86	630	630.0	638	
35:15~35:30	596	596.0	44	44.0	88	640	640.0	648	
35:30~35:45	605	605.0	45	45.0	90	650	650.0	658	
35:45~36:00	614	614.0	46	46.0	92	660	660.0	668	
36:00~36:15	623	623.0	47	47.0	94	670	670.0	678	
36:15~36:30	632	632.0	48	48.0	96	680	680.0	688	
36:30~36:45	641	641.0	49	49.0	98	690	690.0	698	
36:45~37:00	650	650.0	50	50.0	100	700	700.0	708	
37:00~37:15	659	659.0	51	51.0	102	710	710.0	718	

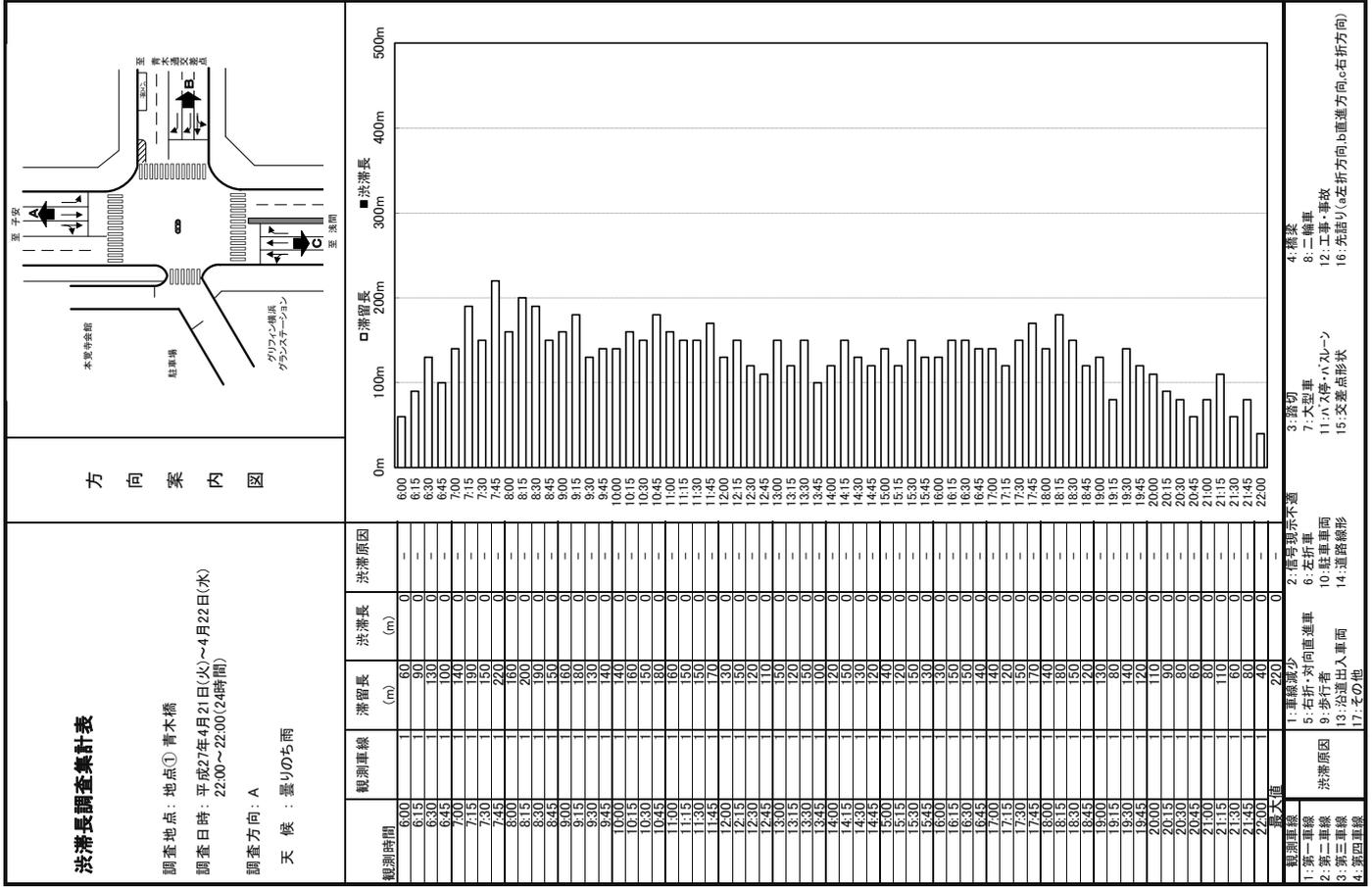
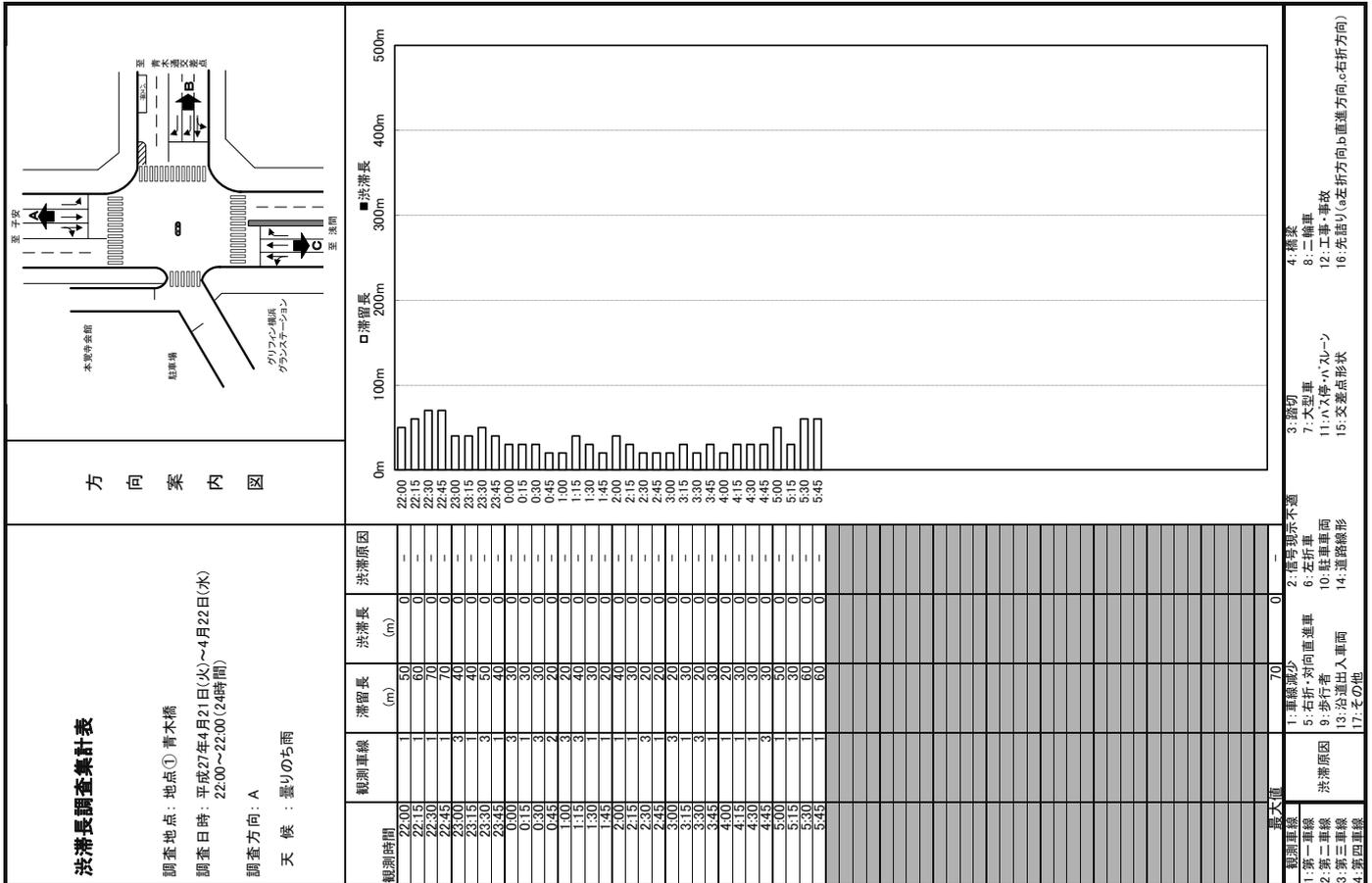
歩行者・自転車交通量調査結果集計表

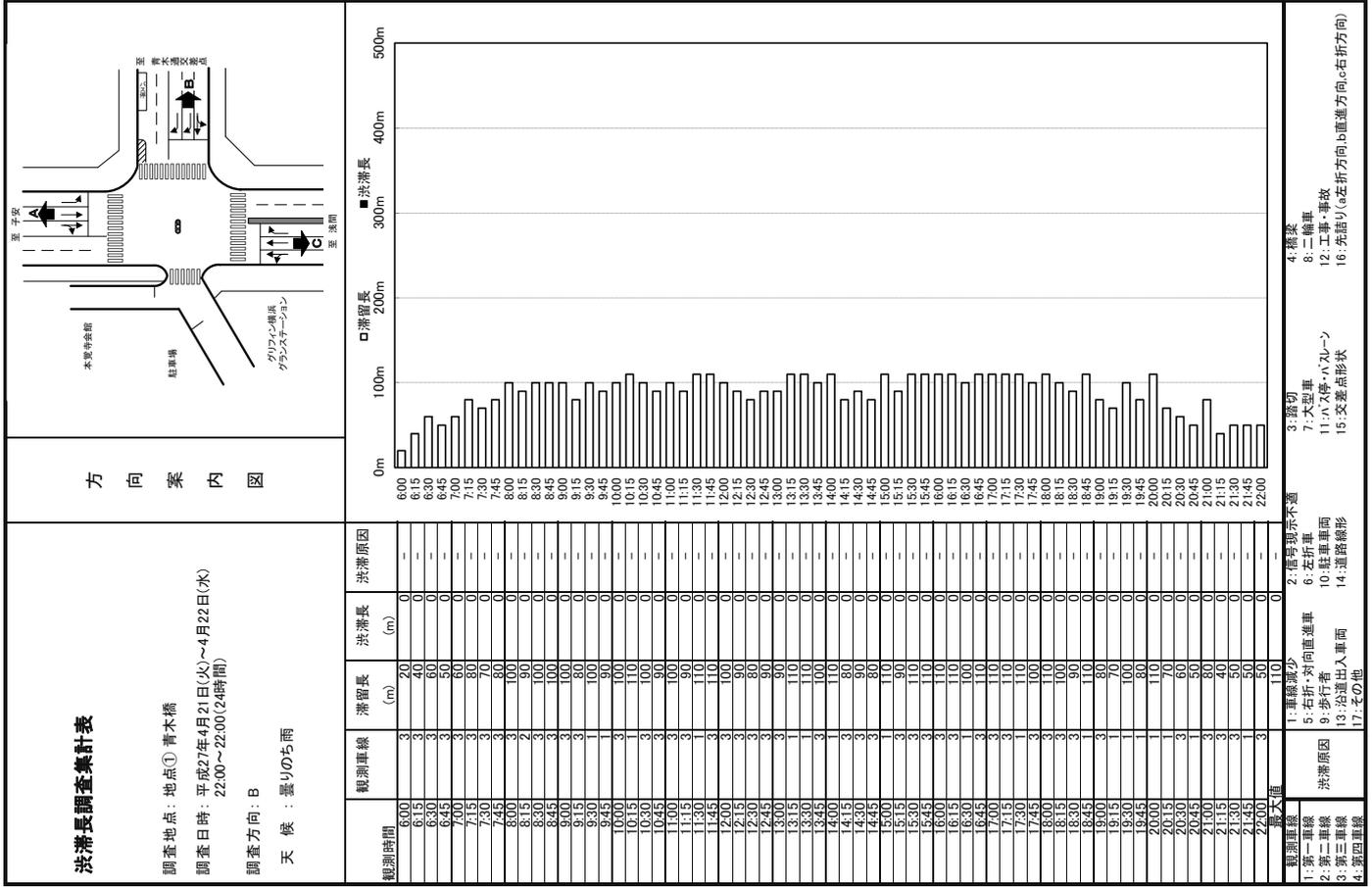
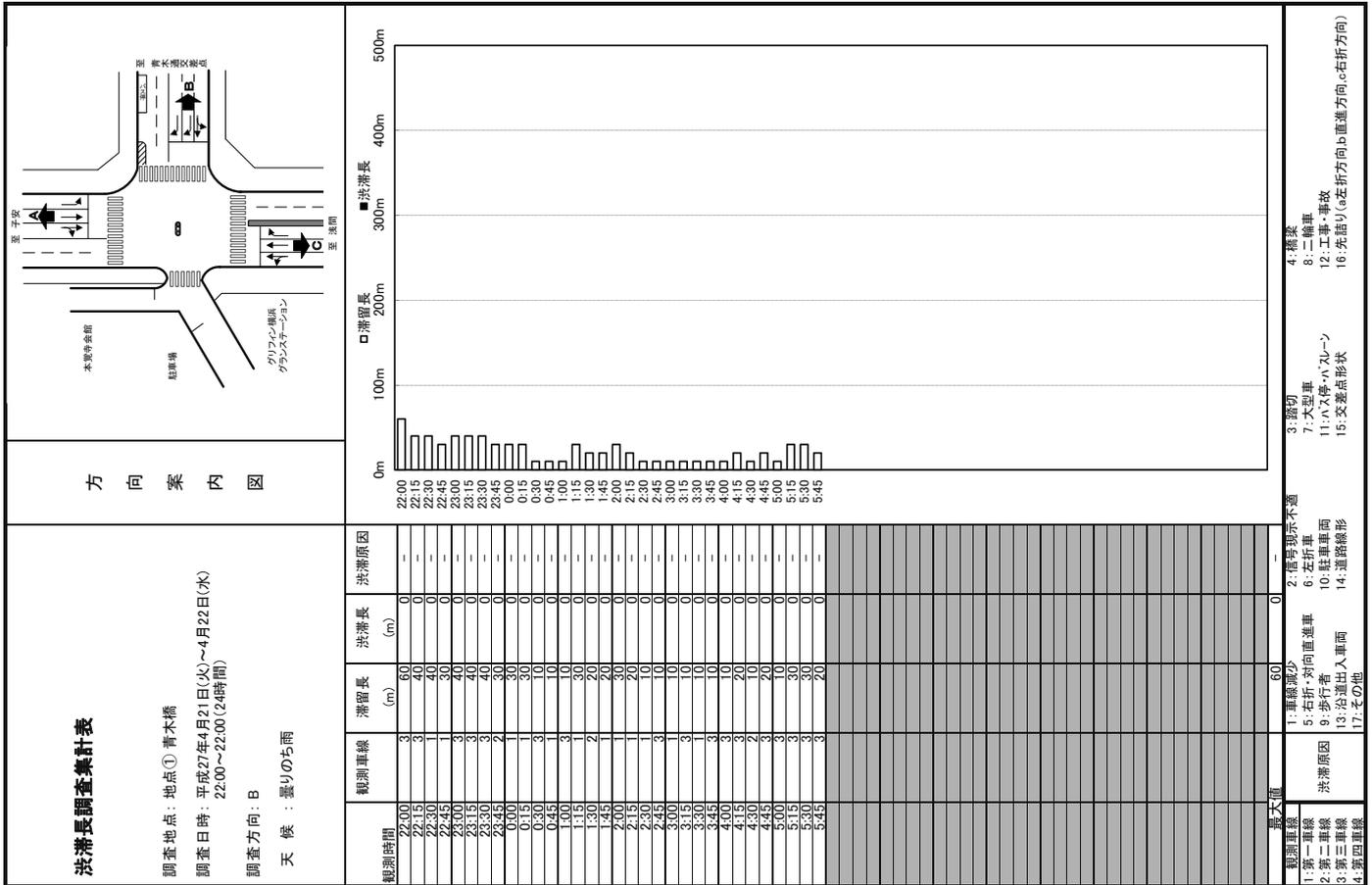


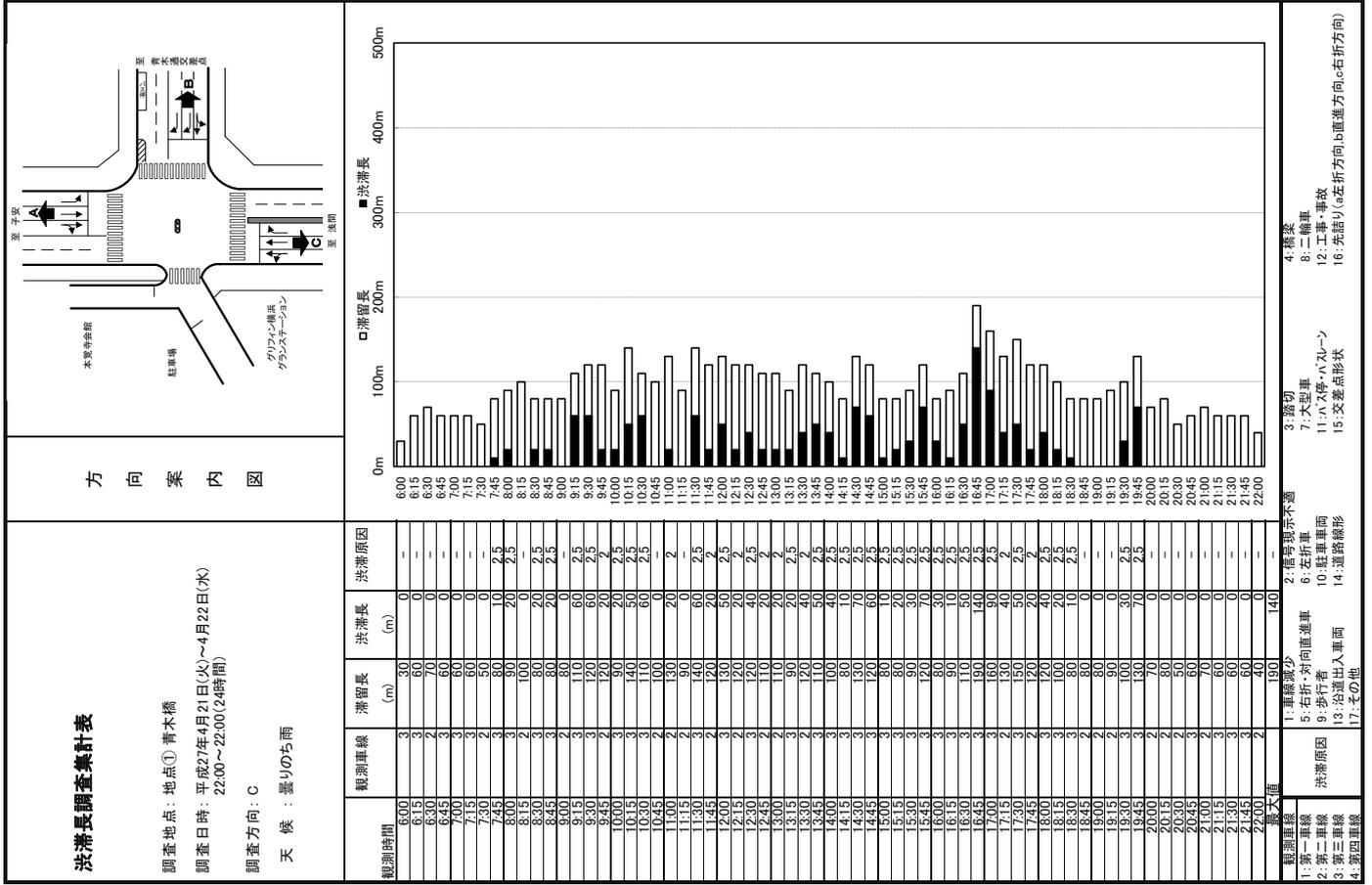
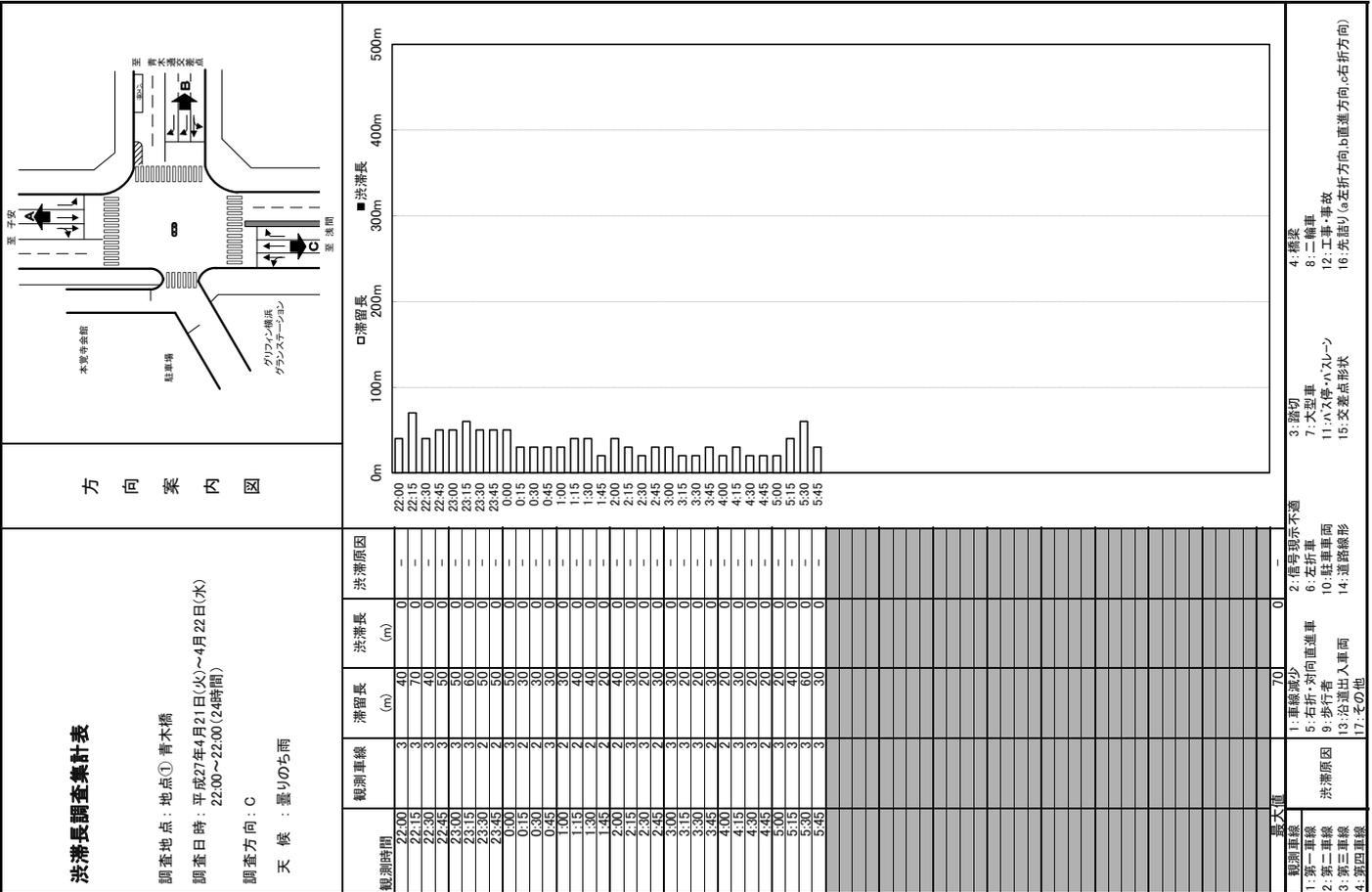
時間帯	歩行者			自転車			合計		
	人数	比率	歩数	人数	比率	歩数	人数	比率	歩数
6:00~6:15	33	0.33	0.1	0	0	0	33	0.33	0.1
6:15~6:30	39	0.39	0.2	0	0	0	39	0.39	0.2
6:30~6:45	56	0.56	0.2	0	0	0	56	0.56	0.2
6:45~7:00	68	1.69	0.3	0	0	0	68	1.69	0.3
7:00~7:15	196	1.97	0.9	0	0	0	196	1.97	0.9
7:15~7:30	55	0.55	0.2	0	0	0	55	0.55	0.2
7:30~7:45	64	0.64	0.3	0	0	0	64	0.64	0.3
7:45~8:00	58	2.60	0.3	0	0	0	58	2.60	0.3
8:00~8:15	81	0.81	0.4	0	0	0	81	0.81	0.4
8:15~8:30	258	2.58	1.1	0	0	0	258	2.58	1.1
8:30~8:45	117	4.12	0.5	0	0	0	117	4.12	0.5
8:45~9:00	149	0.149	0.6	0	0	0	149	0.149	0.6
9:00~9:15	242	3.24	1.2	0	0	0	242	3.24	1.2
9:15~9:30	242	3.24	1.2	0	0	0	242	3.24	1.2
9:30~9:45	329	3.30	1.4	0	0	0	329	3.30	1.4
9:45~10:00	837	8.84	3.7	0	0	0	837	8.84	3.7
10:00~10:15	350	4.35	1.5	0	0	0	350	4.35	1.5
10:15~10:30	285	0.285	1.2	0	0	0	285	0.285	1.2
10:30~10:45	252	0.252	1.1	0	0	0	252	0.252	1.1
10:45~11:00	265	1.266	1.2	0	0	0	265	1.266	1.2
11:00~11:15	132	5.157	5.0	0	0	0	132	5.157	5.0
11:15~11:30	228	3.231	1.0	0	0	0	228	3.231	1.0
11:30~11:45	202	3.207	0.9	0	0	0	202	3.207	0.9
11:45~12:00	254	0.254	1.1	0	0	0	254	0.254	1.1
12:00~12:15	273	1.274	1.2	0	0	0	273	1.274	1.2
12:15~12:30	967	9.666	4.2	0	0	0	967	9.666	4.2
12:30~12:45	320	5.825	4.4	0	0	0	320	5.825	4.4
12:45~13:00	352	1.953	1.5	0	0	0	352	1.953	1.5
13:00~13:15	294	2.296	1.3	0	0	0	294	2.296	1.3
13:15~13:30	391	1.392	1.7	0	0	0	391	1.392	1.7
13:30~13:45	1357	9.1369	5.9	0	0	0	1357	9.1369	5.9
13:45~14:00	438	2.440	1.9	0	0	0	438	2.440	1.9
14:00~14:15	366	3.669	1.6	0	0	0	366	3.669	1.6
14:15~14:30	329	2.331	1.4	0	0	0	329	2.331	1.4
14:30~14:45	376	3.769	1.6	0	0	0	376	3.769	1.6
14:45~15:00	1069	10.690	6.6	0	0	0	1069	10.690	6.6
15:00~15:15	385	1.385	1.7	0	0	0	385	1.385	1.7
15:15~15:30	394	1.394	1.7	0	0	0	394	1.394	1.7
15:30~15:45	395	2.397	1.7	0	0	0	395	2.397	1.7
15:45~16:00	431	4.317	1.9	0	0	0	431	4.317	1.9
16:00~16:15	1061	8.101	7.0	0	0	0	1061	8.101	7.0
16:15~16:30	87	0.87	0.3	0	0	0	87	0.87	0.3
16:30~16:45	87	0.87	0.3	0	0	0	87	0.87	0.3
16:45~17:00	87	0.87	0.3	0	0	0	87	0.87	0.3
17:00~17:15	87	0.87	0.3	0	0	0	87	0.87	0.3
17:15~17:30	87	0.87	0.3	0	0	0	87	0.87	0.3
17:30~17:45	87	0.87	0.3	0	0	0	87	0.87	0.3
17:45~18:00	87	0.87	0.3	0	0	0	87	0.87	0.3
18:00~18:15	87	0.87	0.3	0	0	0	87	0.87	0.3
18:15~18:30	87	0.87	0.3	0	0	0	87	0.87	0.3
18:30~18:45	87	0.87	0.3	0	0	0	87	0.87	0.3
18:45~19:00	87	0.87	0.3	0	0	0	87	0.87	0.3
19:00~19:15	87	0.87	0.3	0	0	0	87	0.87	0.3
19:15~19:30	87	0.87	0.3	0	0	0	87	0.87	0.3
19:30~19:45	87	0.87	0.3	0	0	0	87	0.87	0.3
19:45~20:00	87	0.87	0.3	0	0	0	87	0.87	0.3
20:00~20:15	87	0.87	0.3	0	0	0	87	0.87	0.3
20:15~20:30	87	0.87	0.3	0	0	0	87	0.87	0.3
20:30~20:45	87	0.87	0.3	0	0	0	87	0.87	0.3
20:45~21:00	87	0.87	0.3	0	0	0	87	0.87	0.3
21:00~21:15	87	0.87	0.3	0	0	0	87	0.87	0.3
21:15~21:30	87	0.87	0.3	0	0	0	87	0.87	0.3
21:30~21:45	87	0.87	0.3	0	0	0	87	0.87	0.3
21:45~22:00	87	0.87	0.3	0	0	0	87	0.87	0.3
22:00~22:15	87	0.87	0.3	0	0	0	87	0.87	0.3
22:15~22:30	87	0.87	0.3	0	0	0	87	0.87	0.3
22:30~22:45	87	0.87	0.3	0	0	0	87	0.87	0.3
22:45~23:00	87	0.87	0.3	0	0	0	87	0.87	0.3
23:00~23:15	87	0.87	0.3	0	0	0	87	0.87	0.3
23:15~23:30	87	0.87	0.3	0	0	0	87	0.87	0.3
23:30~23:45	87	0.87	0.3	0	0	0	87	0.87	0.3
23:45~24:00	87	0.87	0.3	0	0	0	87	0.87	0.3
24:00~24:15	87	0.87	0.3	0	0	0	87	0.87	0.3
24:15~24:30	87	0.87	0.3	0	0	0	87	0.87	0.3
24:30~24:45	87	0.87	0.3	0	0	0	87	0.87	0.3
24:45~25:00	87	0.87	0.3	0	0	0	87	0.87	0.3
25:00~25:15	87	0.87	0.3	0	0	0	87	0.87	0.3
25:15~25:30	87	0.87	0.3	0	0	0	87	0.87	0.3
25:30~25:45	87	0.87	0.3	0	0	0	87	0.87	0.3
25:45~26:00	87	0.87	0.3	0	0	0	87	0.87	0.3
26:00~26:15	87	0.87	0.3	0	0	0	87	0.87	0.3
26:15~26:30	87	0.87	0.3	0	0	0	87	0.87	0.3
26:30~26:45	87	0.87	0.3	0	0	0	87	0.87	0.3
26:45~27:00	87	0.87	0.3	0	0	0	87	0.87	0.3
27:00~27:15	87	0.87	0.3	0	0	0	87	0.87	0.3
27:15~27:30	87	0.87	0.3	0	0	0	87	0.87	0.3
27:30~27:45	87	0.87	0.3	0	0	0	87	0.87	0.3
27:45~28:00	87	0.87	0.3	0	0	0	87	0.87	0.3
28:00~28:15	87	0.87	0.3	0	0	0	87	0.87	0.3
28:15~28:30	87	0.87	0.3	0	0	0	87	0.87	0.3
28:30~28:45	87	0.87	0.3	0	0	0	87	0.87	0.3
28:45~29:00	87	0.87	0.3	0	0	0	87	0.87	0.3
29:00~29:15	87	0.87	0.3	0	0	0	87	0.87	0.3
29:15~29:30	87	0.87	0.3	0	0	0	87	0.87	0.3
29:30~29:45	87	0.87	0.3	0	0	0	87	0.87	0.3
29:45~30:00	87	0.87	0.3	0	0	0	87	0.87	0.3
30:00~30:15	87	0.87	0.3	0	0	0	87	0.87	0.3
30:15~30:30	87	0.87	0.3	0	0	0	87	0.87	0.3
30:30~30:45	87	0.87	0.3	0	0	0	87	0.87	0.3
30:45~31:00	87	0.87	0.3	0	0	0	87	0.87	0.3
31:00~31:15	87	0.87	0.3	0	0	0	87	0.87	0.3
31:15~31:30	87	0.87	0.3	0	0	0	87	0.87	0.3
31:30~31:45	87	0.87	0.3	0	0	0	87	0.87	0.3
31:45~32:00	87	0.87	0.3	0	0	0	87	0.87	0.3
32:00~32:15	87	0.87	0.3	0	0	0	87	0.87	0.3
32:15~32:30	87	0.87	0.3	0	0	0	87	0.87	0.3
32:30~32:45	87	0.87	0.3	0	0	0	87	0.87	0.3
32:45~33:00	87	0.87	0.3	0	0	0	87	0.87	0.3
33:00~33:15	87	0.87	0.3	0	0	0	87	0.87	0.3
33:15~33:30	87	0.87	0.3	0	0	0	87	0.87	0.3
33:30~33:45	87	0.87	0.3	0	0	0	87	0.87	0.3
33:45~34:00	87	0.87	0.3	0	0	0	87	0.87	0.3
34:00~34:15	87	0.87	0.3	0	0	0	87	0.87	0.3
34:15~34:30	87	0.87	0.3	0	0	0	87	0.87	0.3
34:30~34:45	87	0.87	0.3	0	0	0	87	0.87	0.3
34:45~35:00	87	0.87	0.3	0	0	0	87	0.87	0.3
35:00~35:15	87	0.87	0.3	0	0	0	87	0.87	0.3
35:15~35:30	87	0.87	0.3	0	0	0	87	0.87	0.3
35:30~35:45	87	0.87	0.3	0	0	0	87	0.87	0.3
35:45~36:00	87	0.87	0.3	0	0	0	87	0.87	0.3

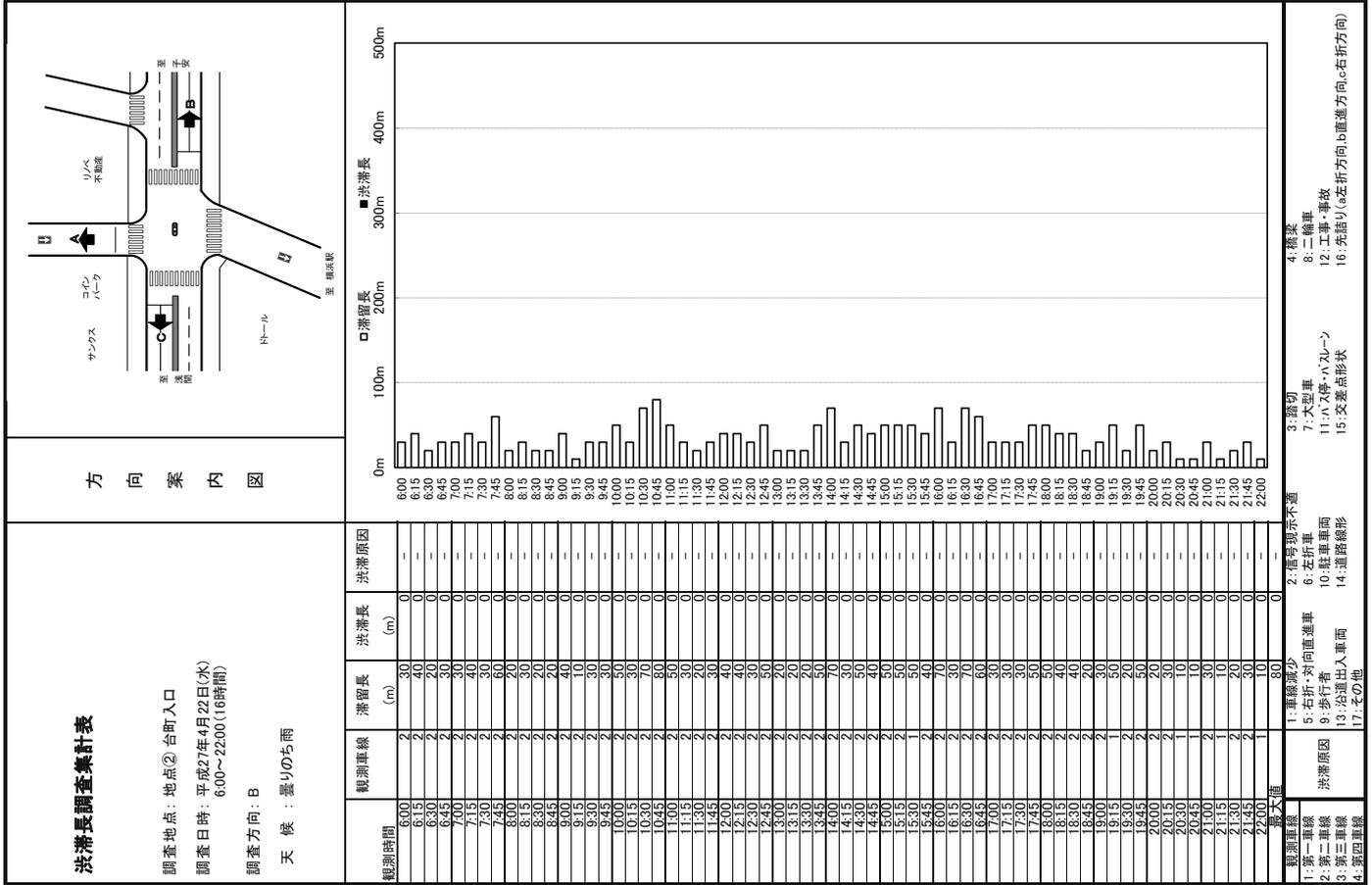
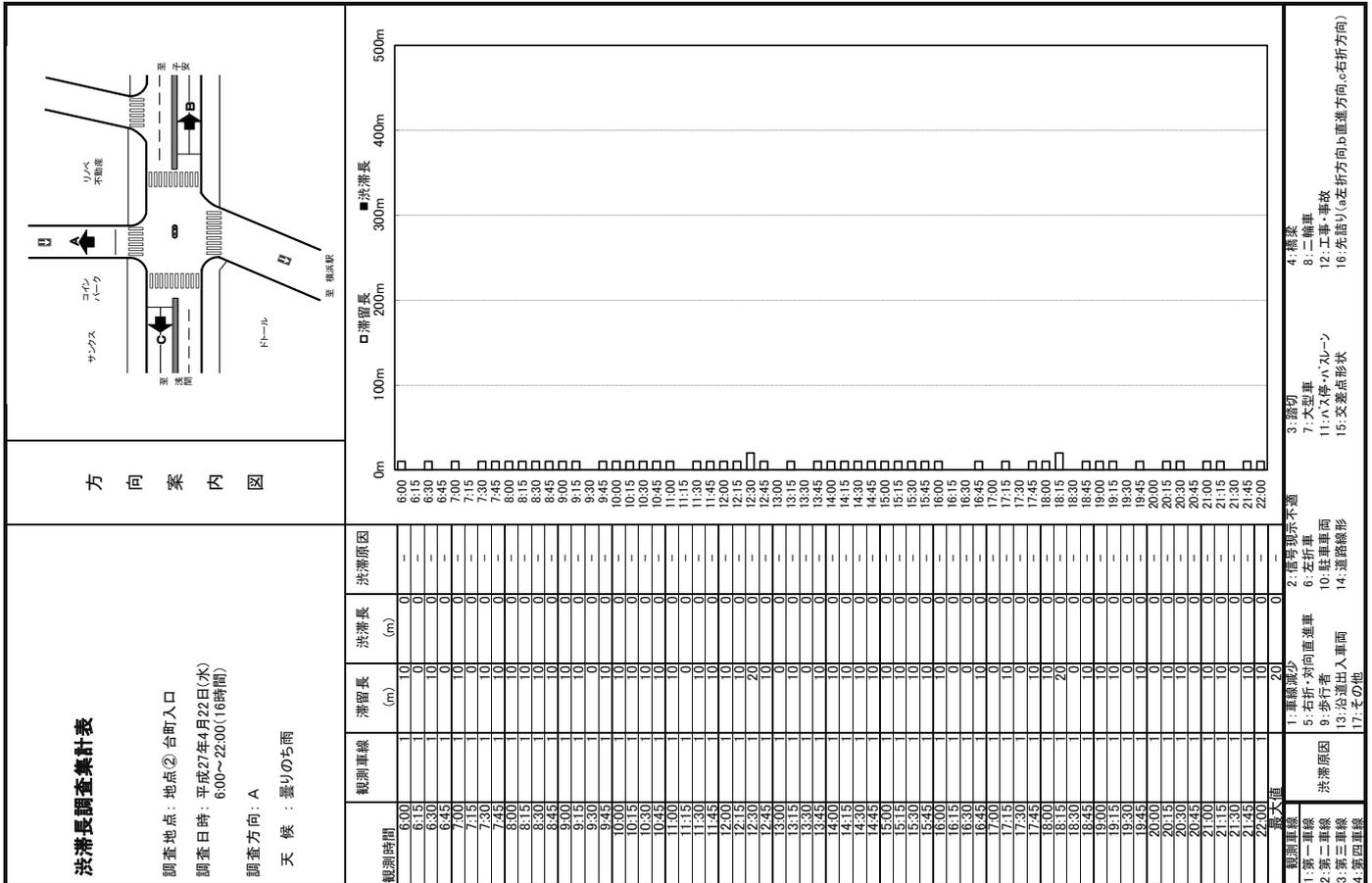
(4) 渋滞長調査

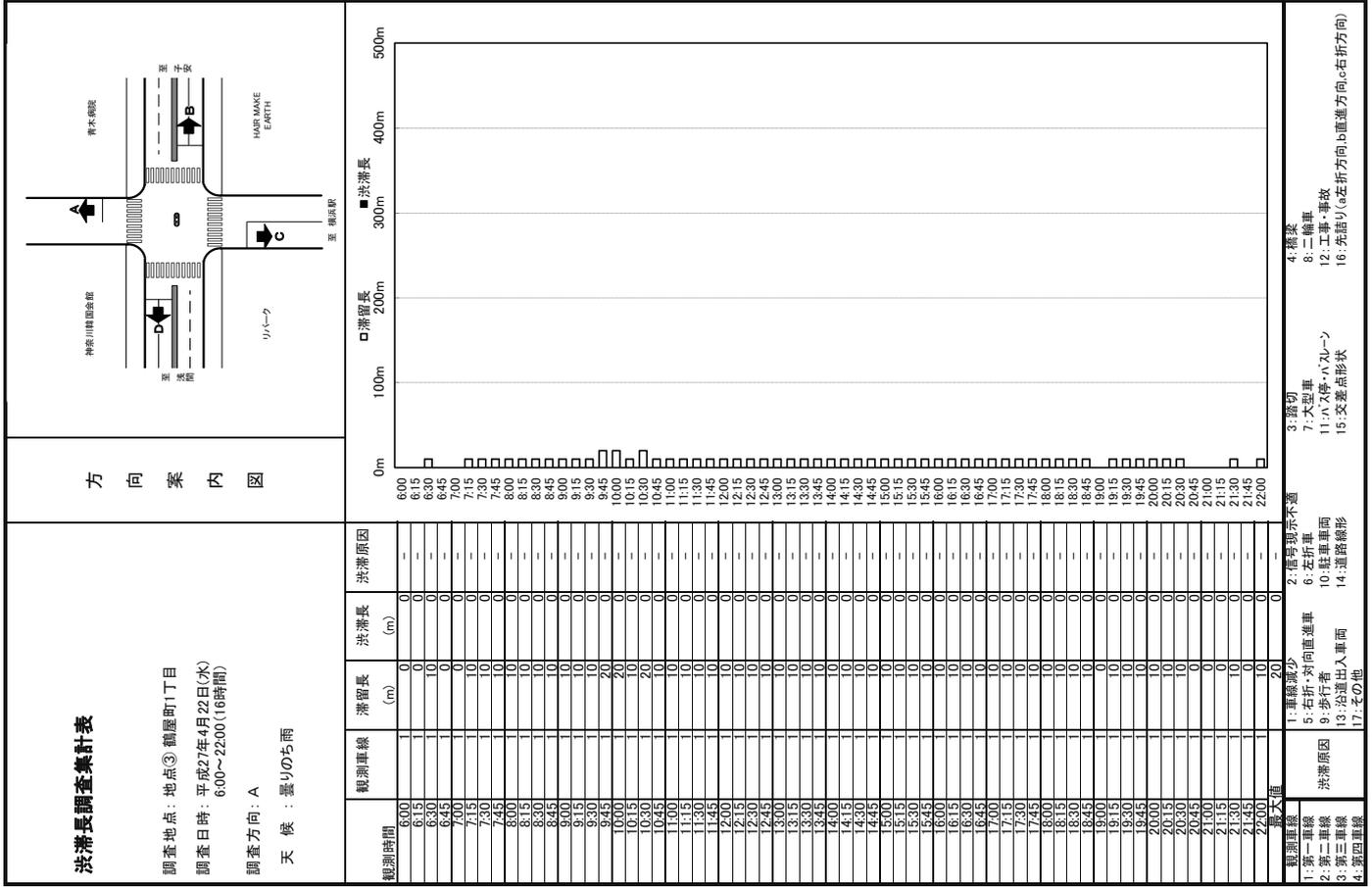
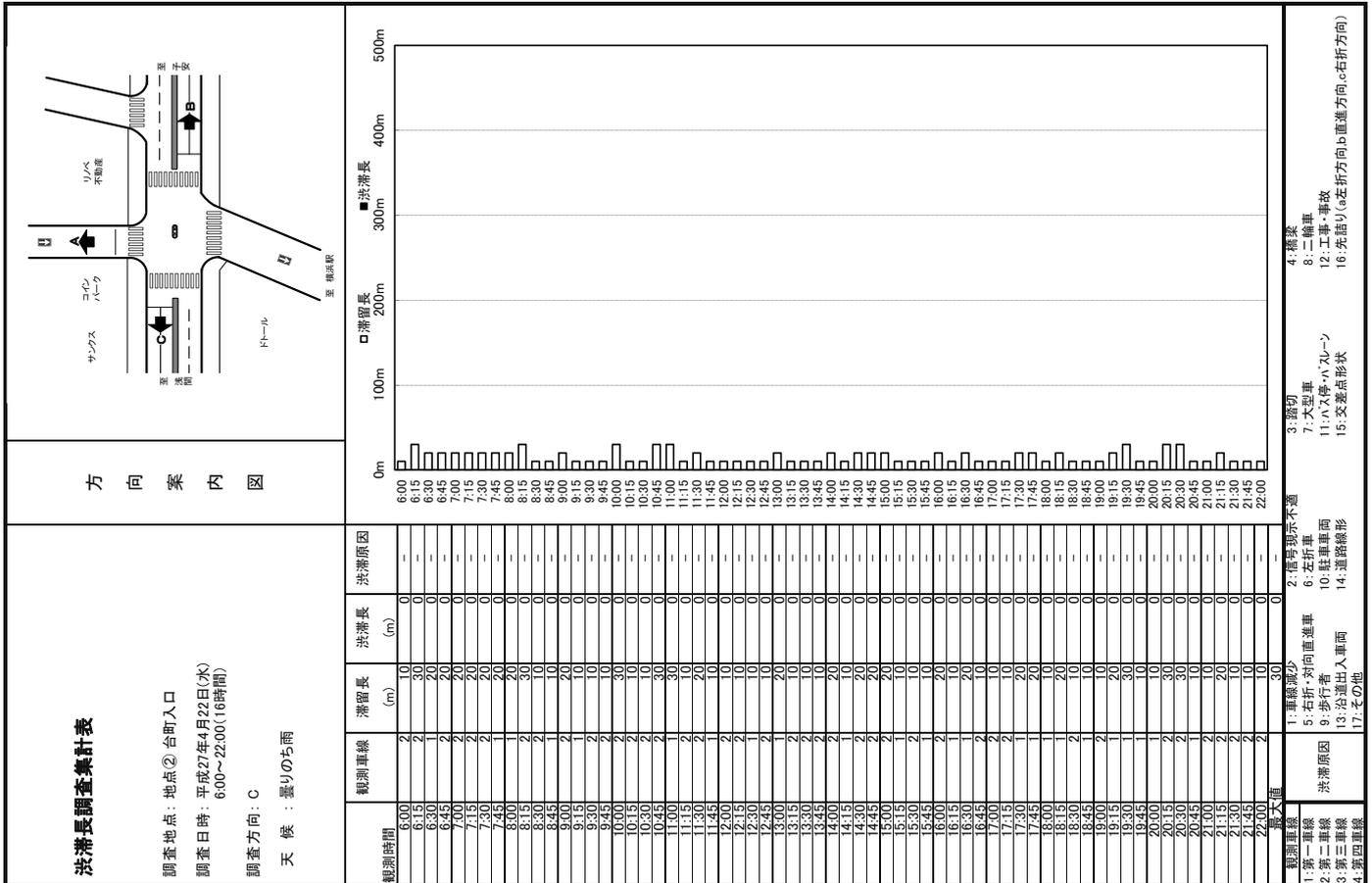
対象事業実施区域周辺の主要交差点（7 交差点）において、平日・休日実施した調査結果は、平日は p.3.7-192～p.3.7-206、休日は p.3.7-207～p.3.7-221 に示すとおりです。

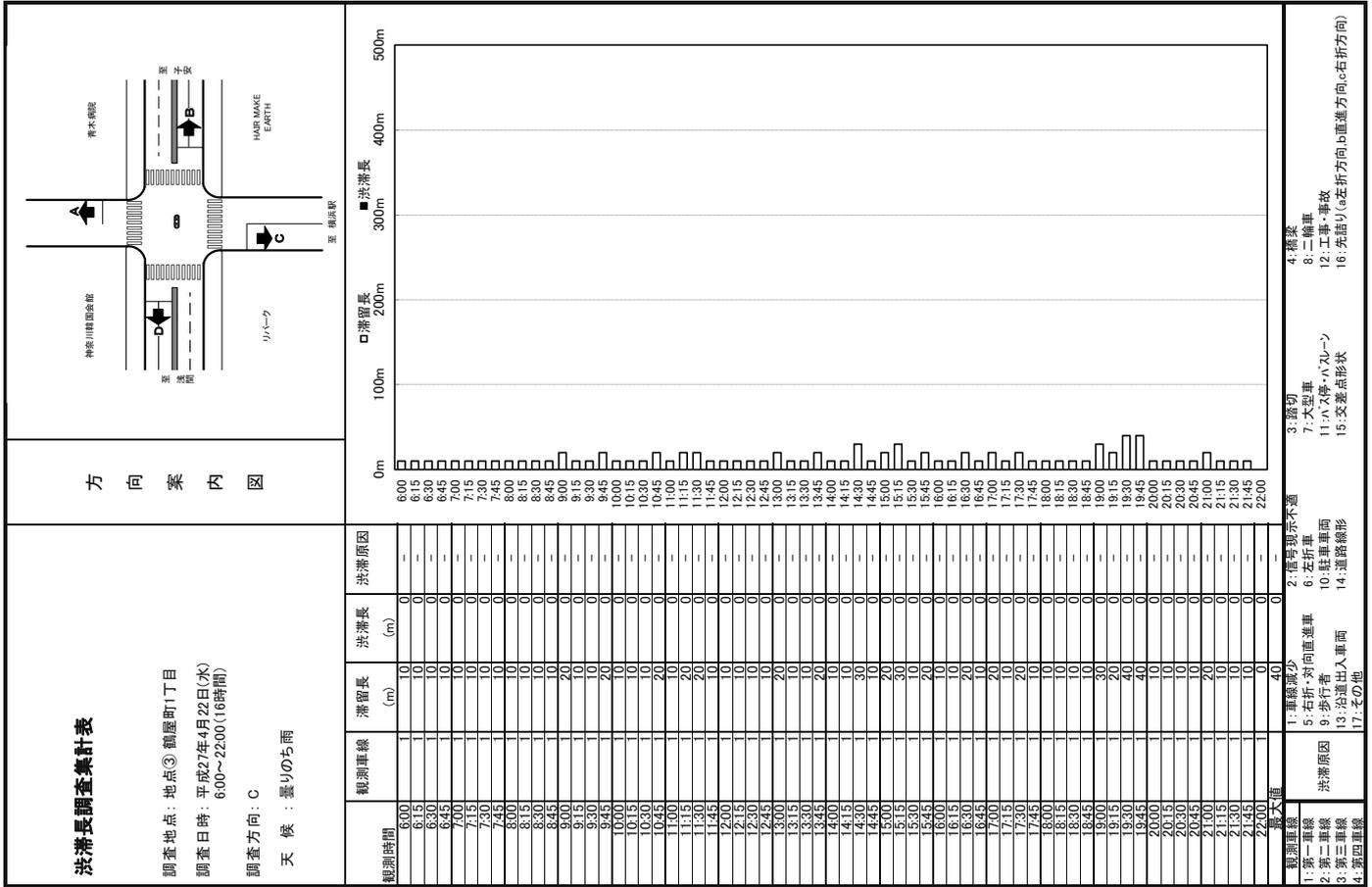
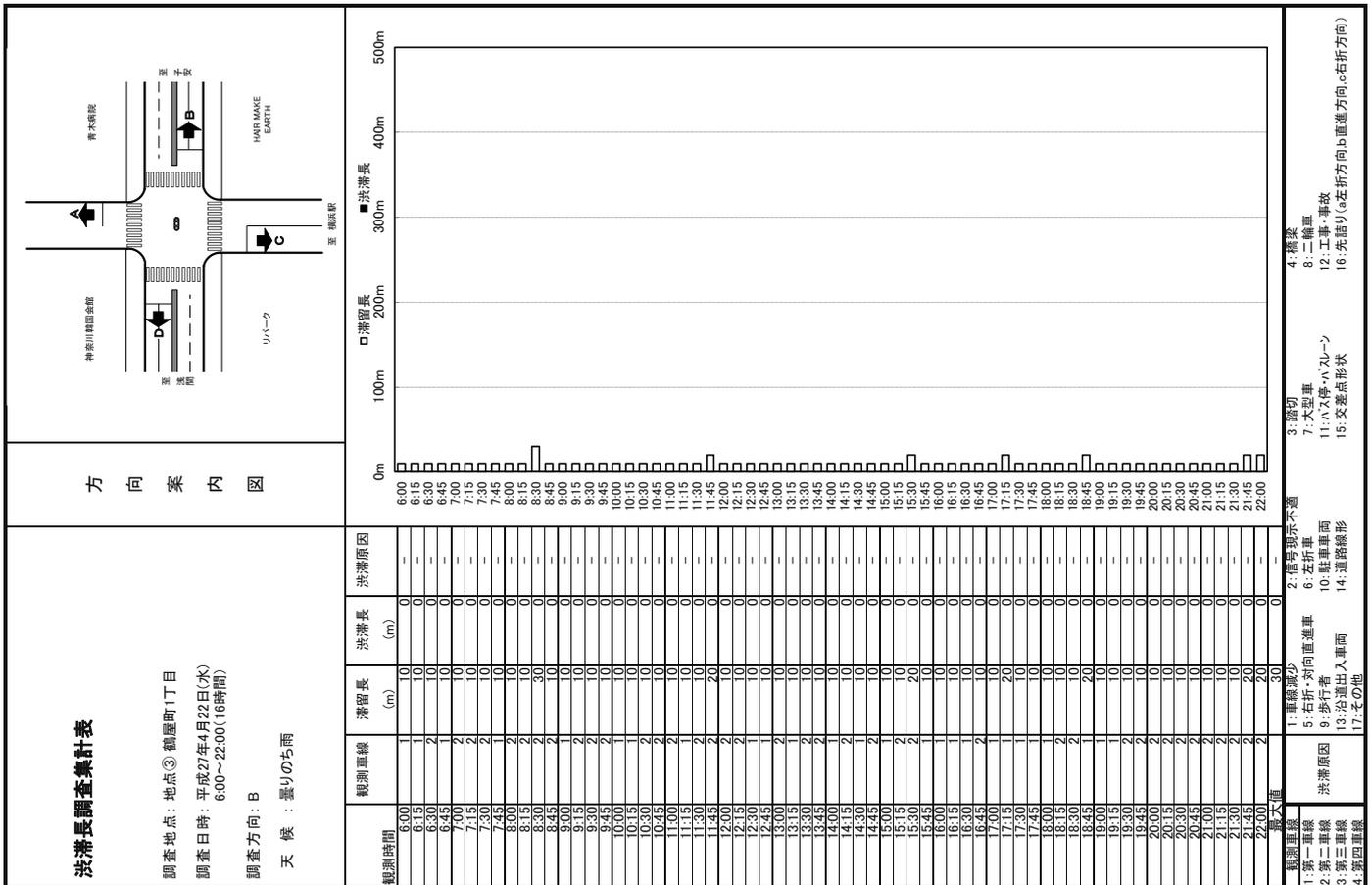


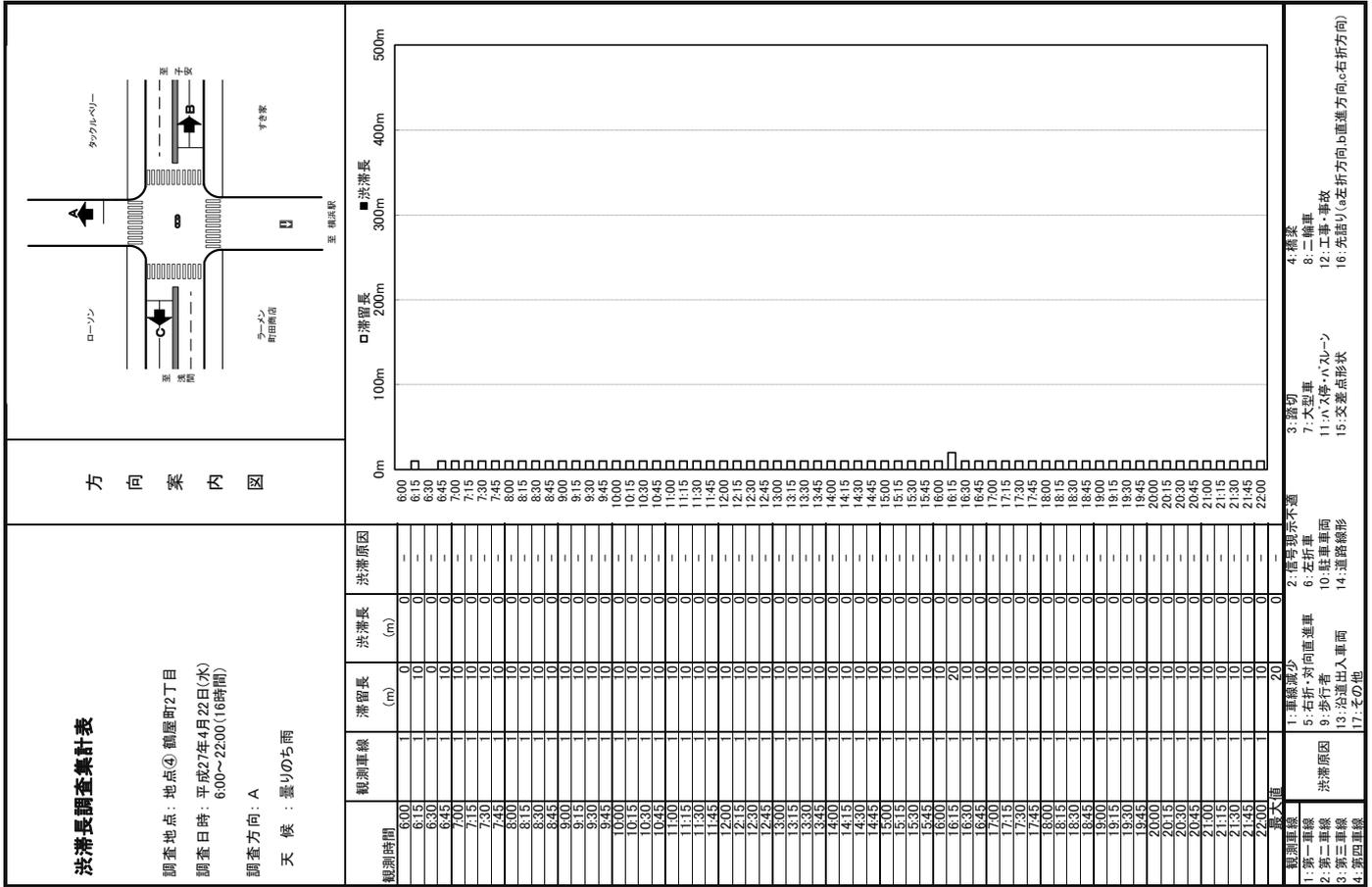
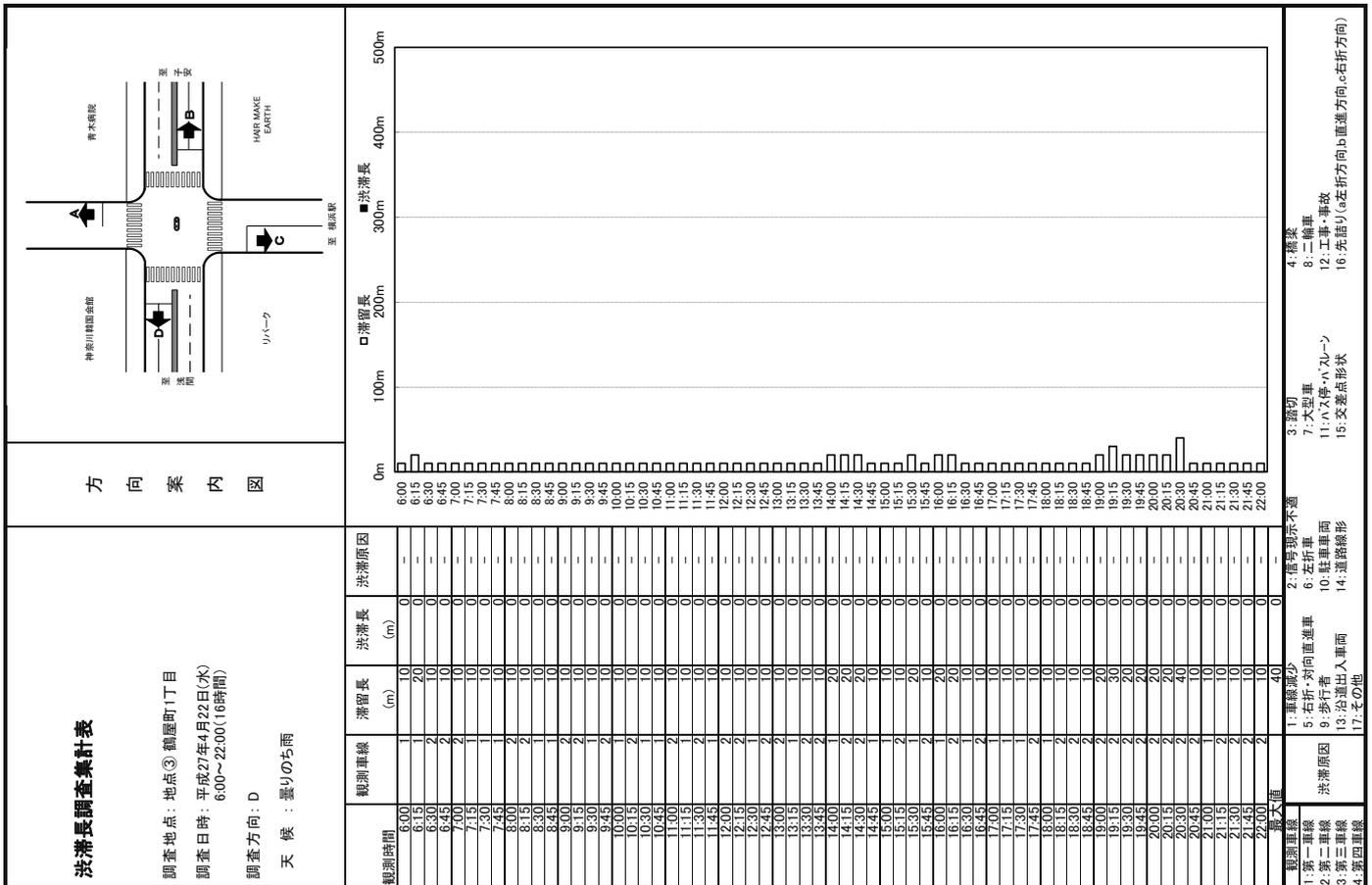


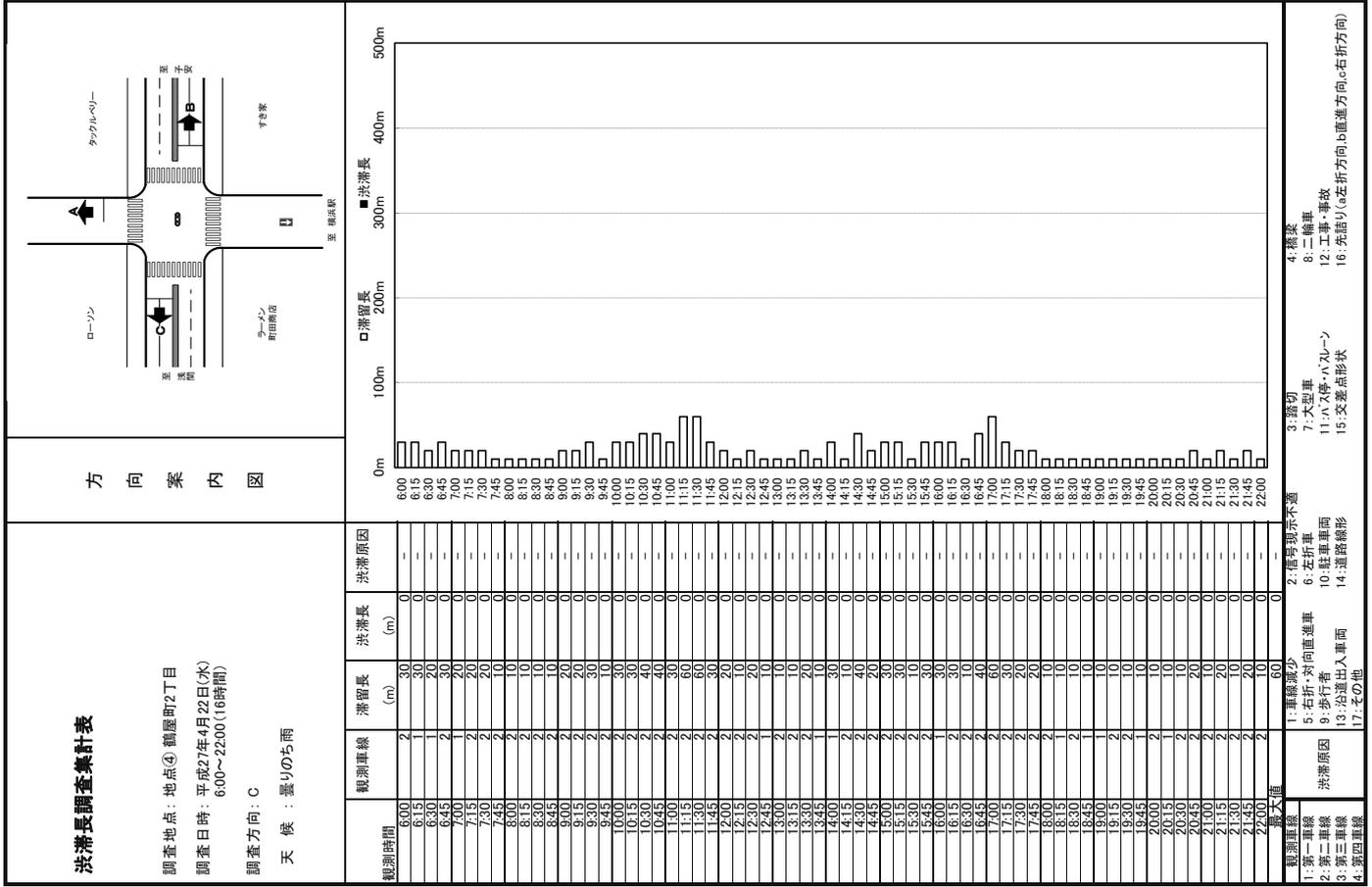
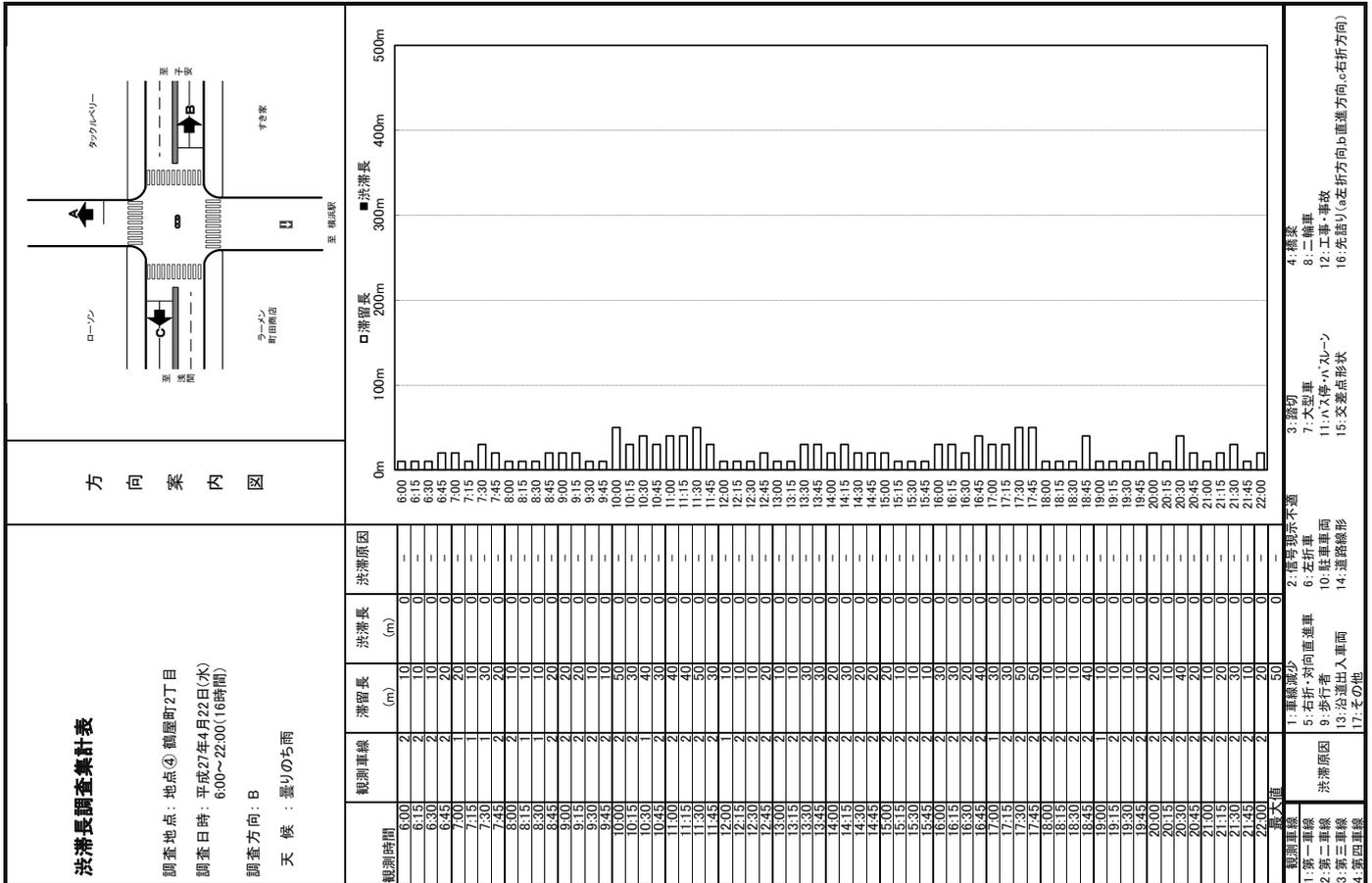


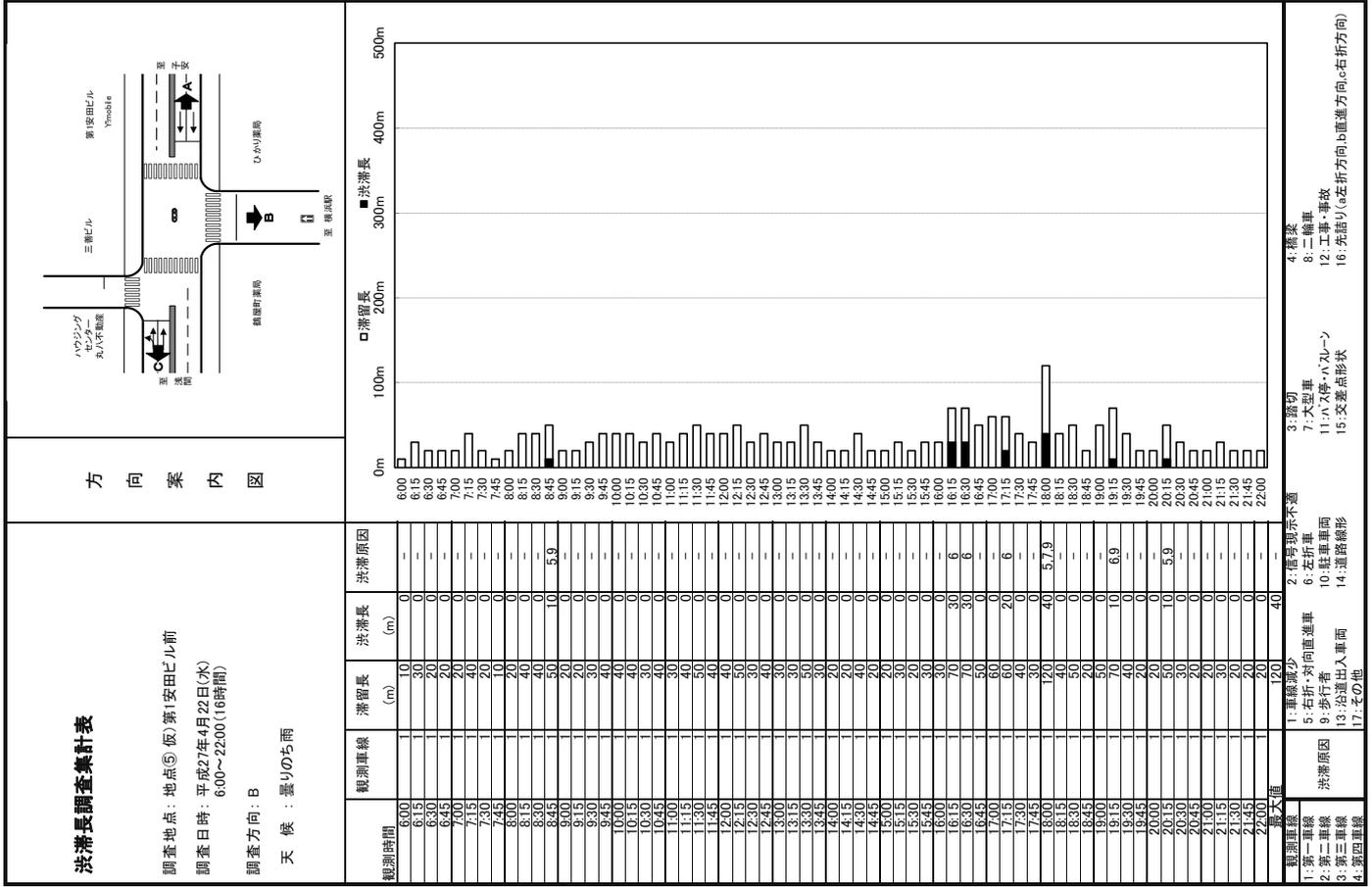
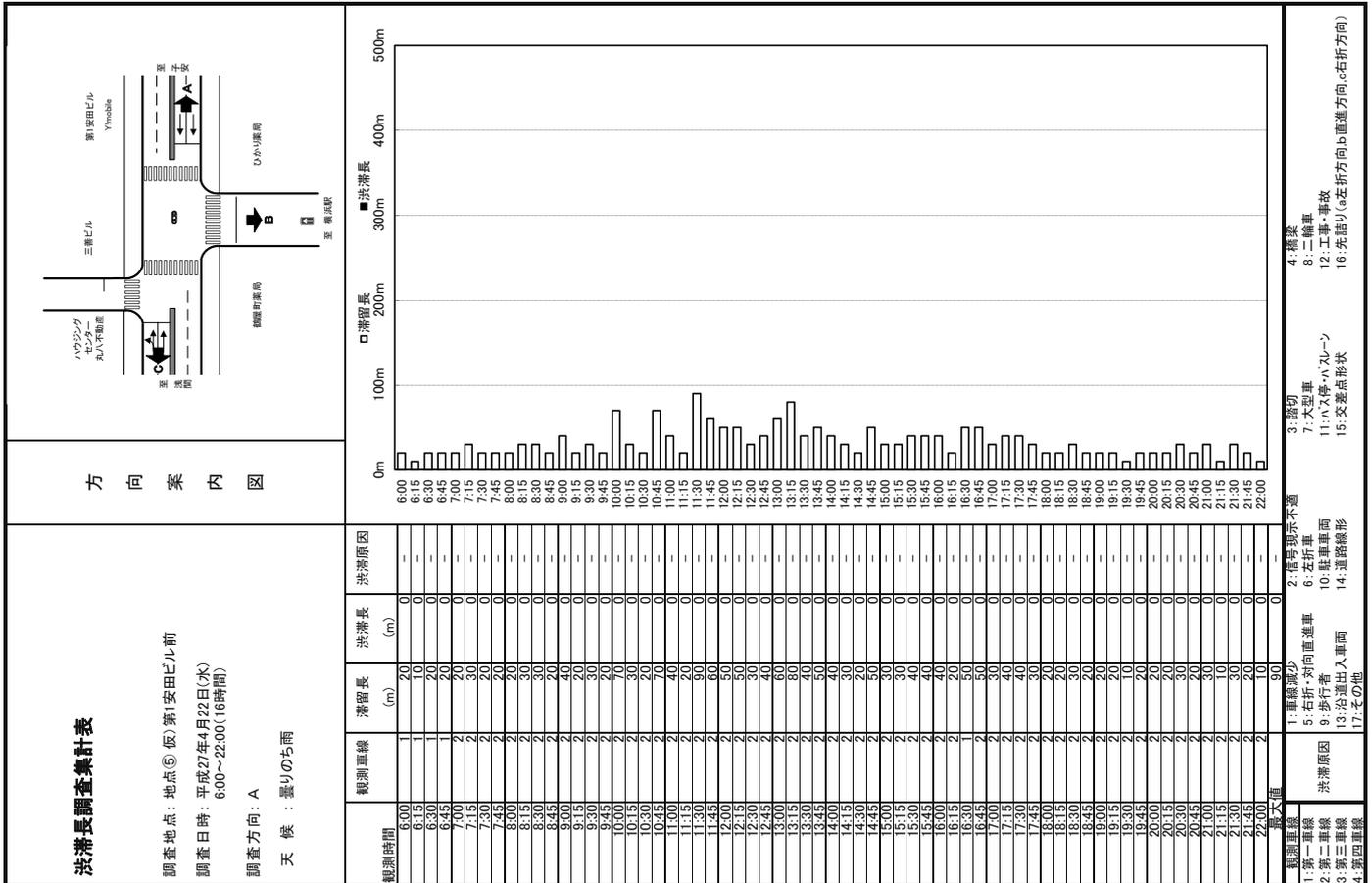


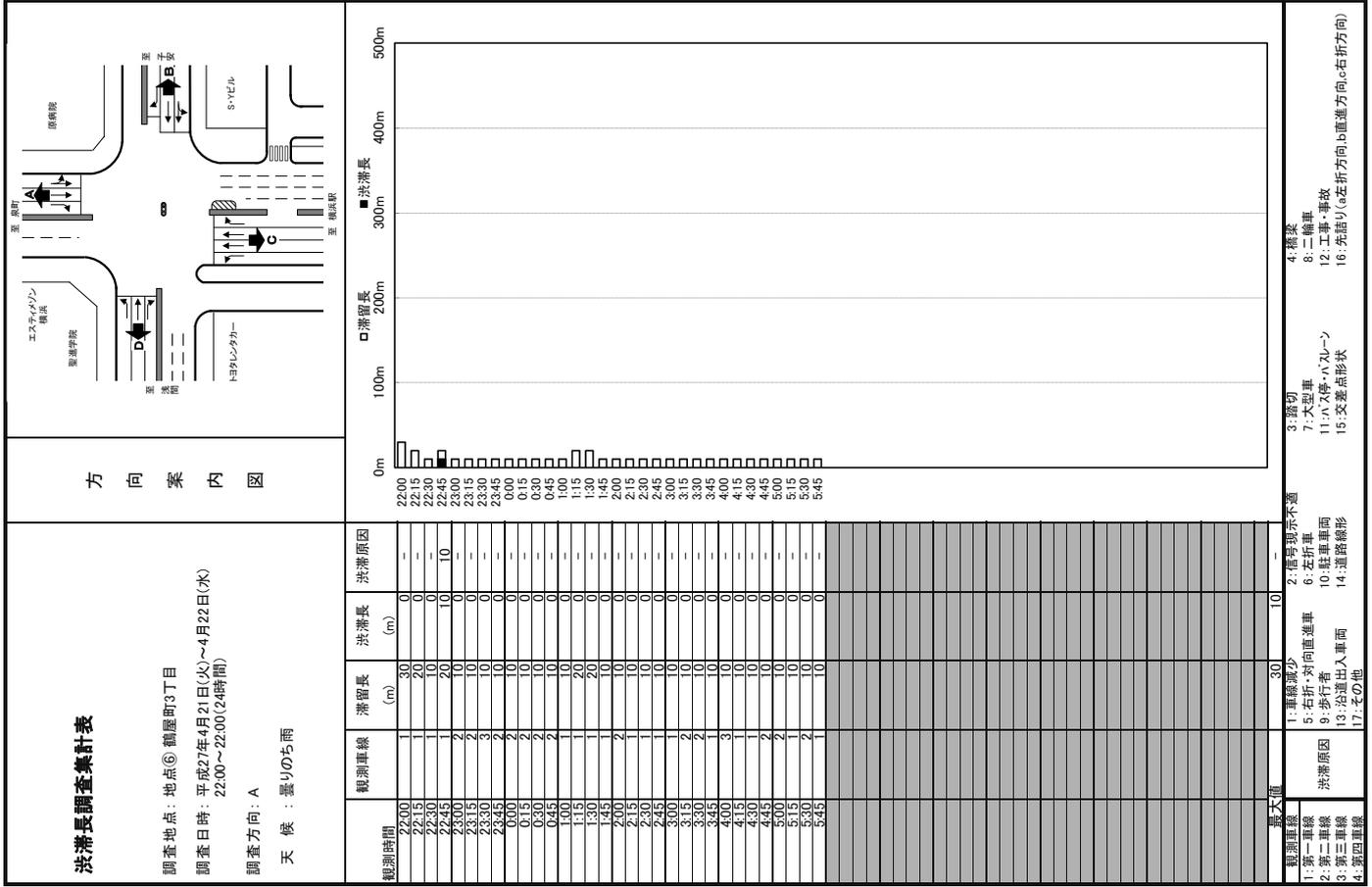
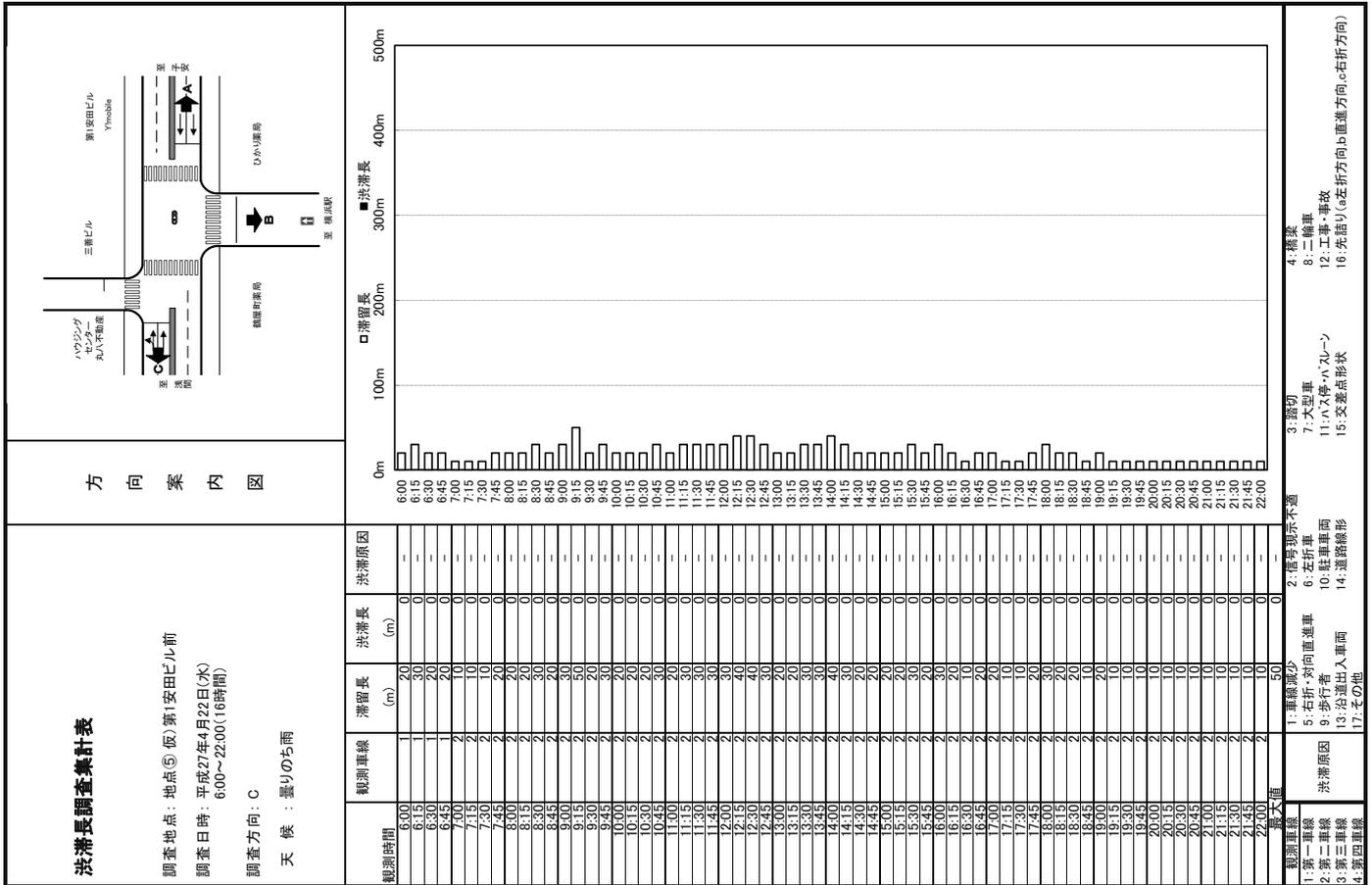


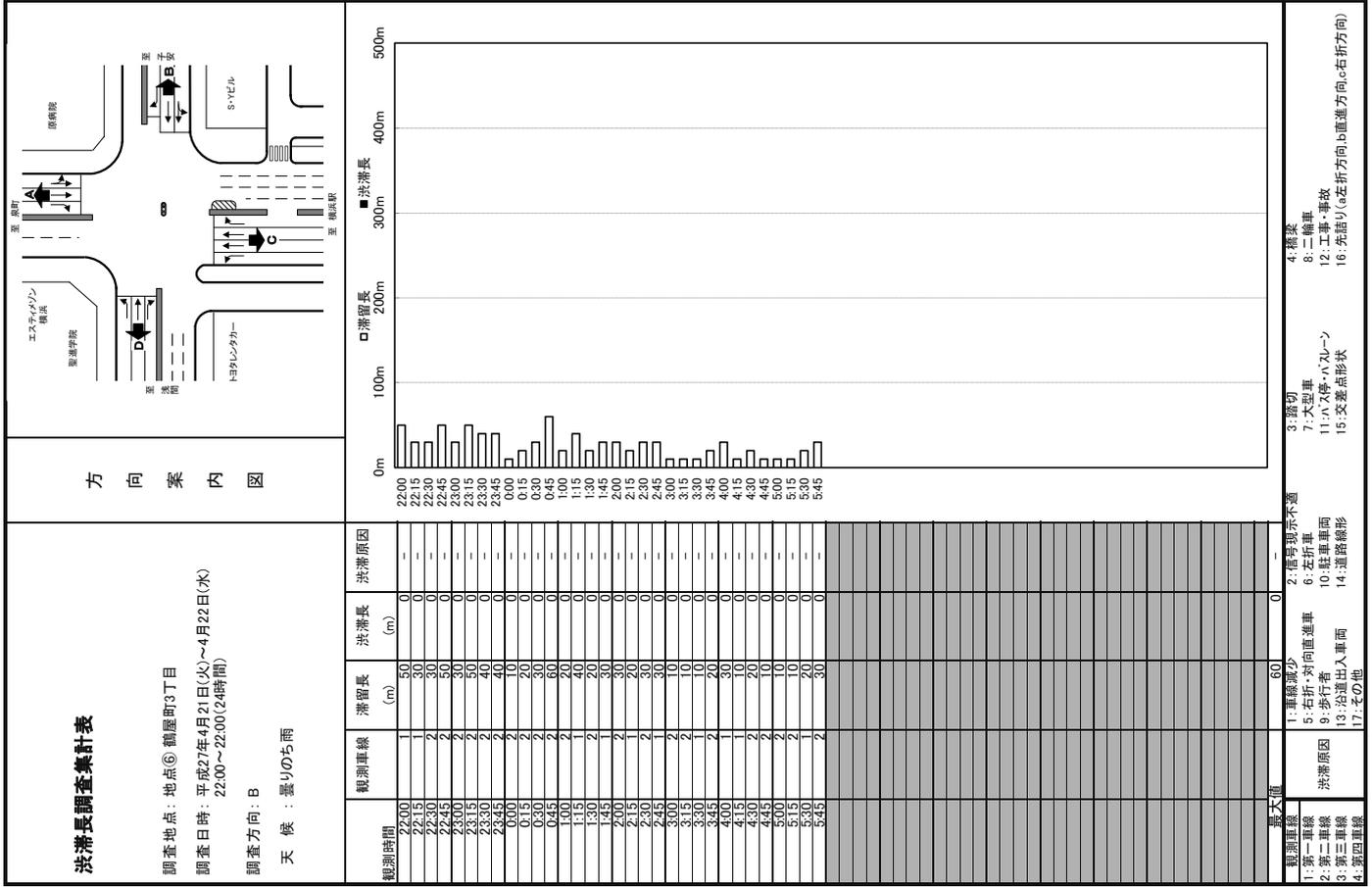
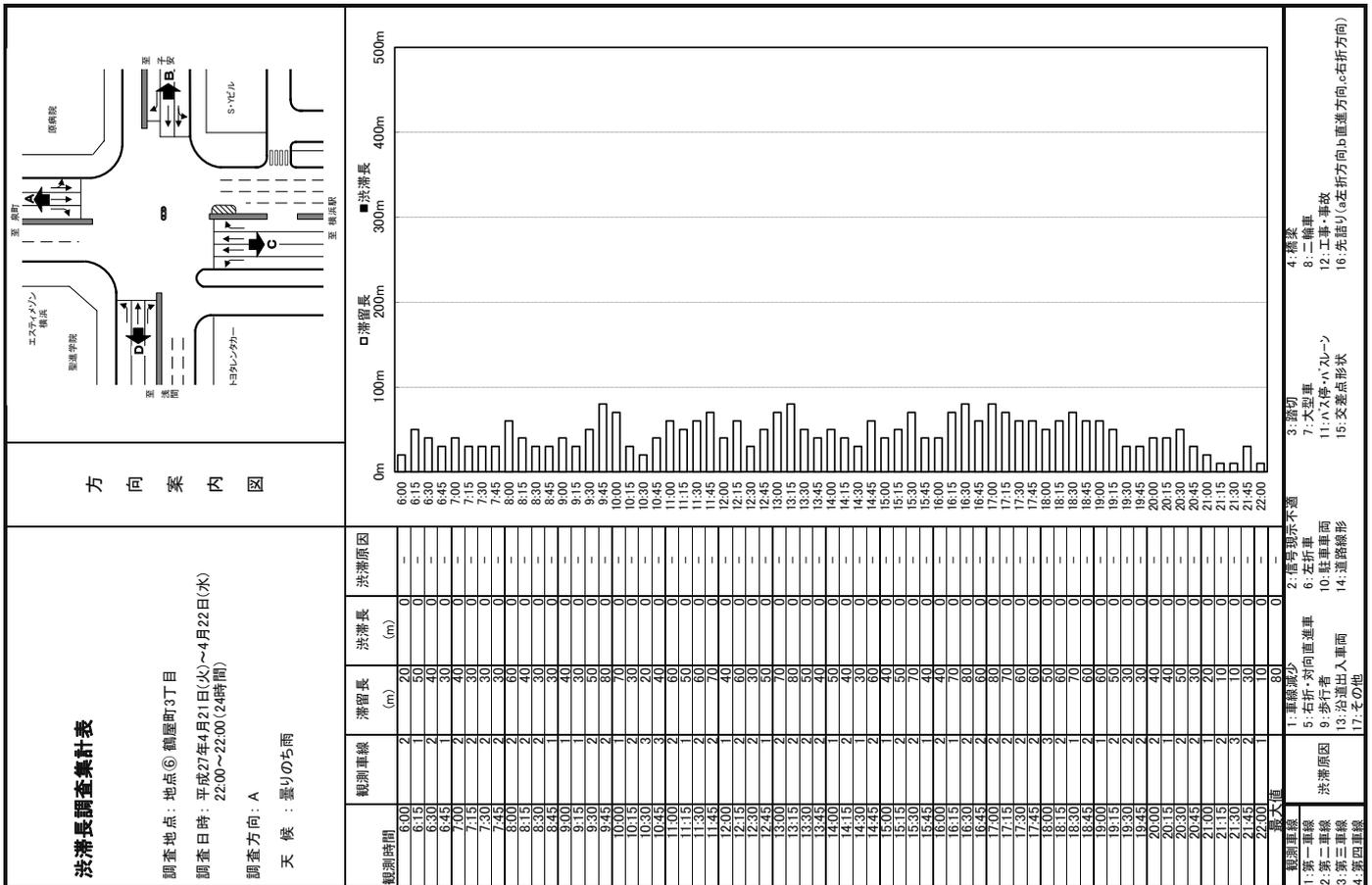


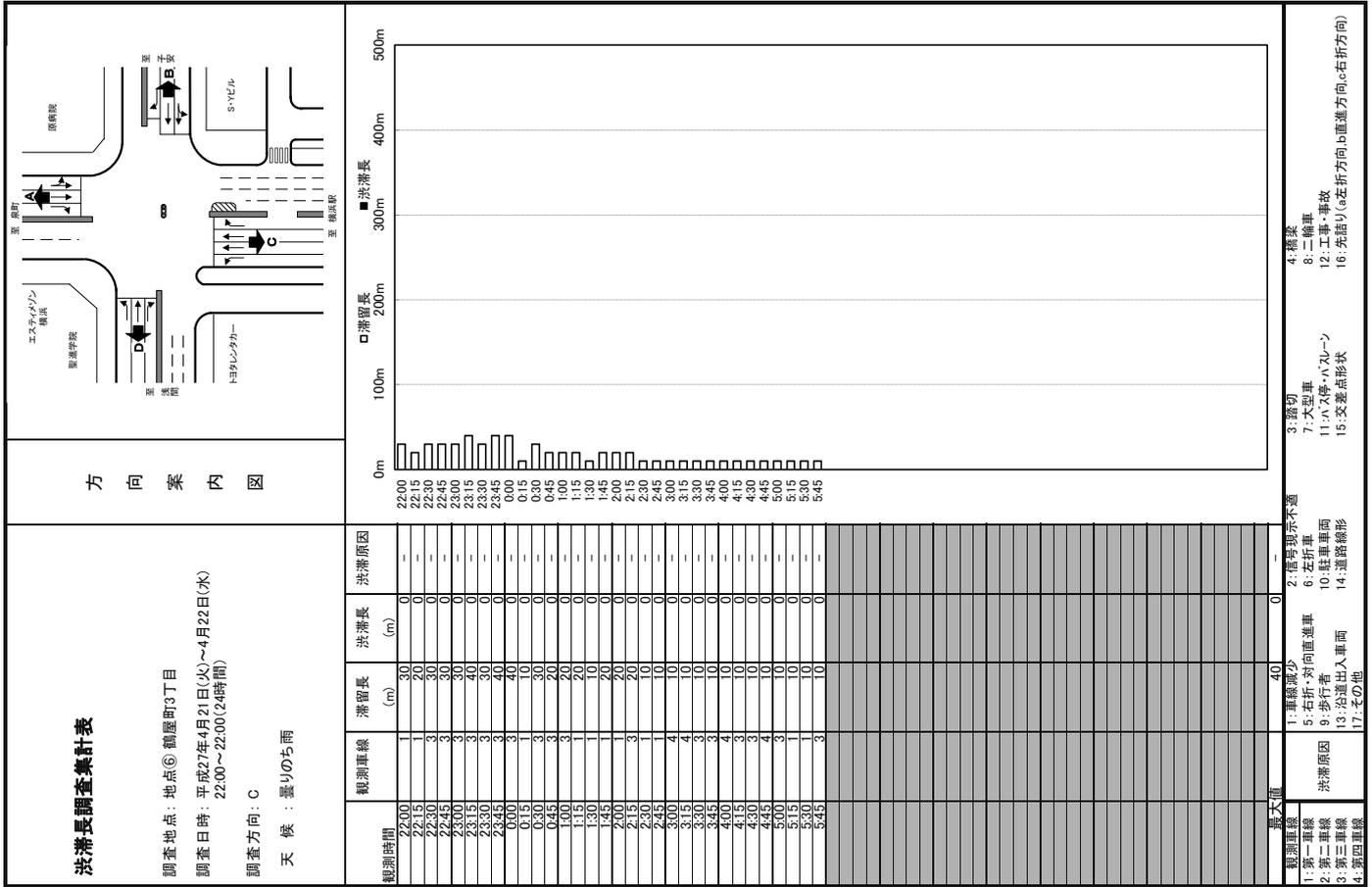
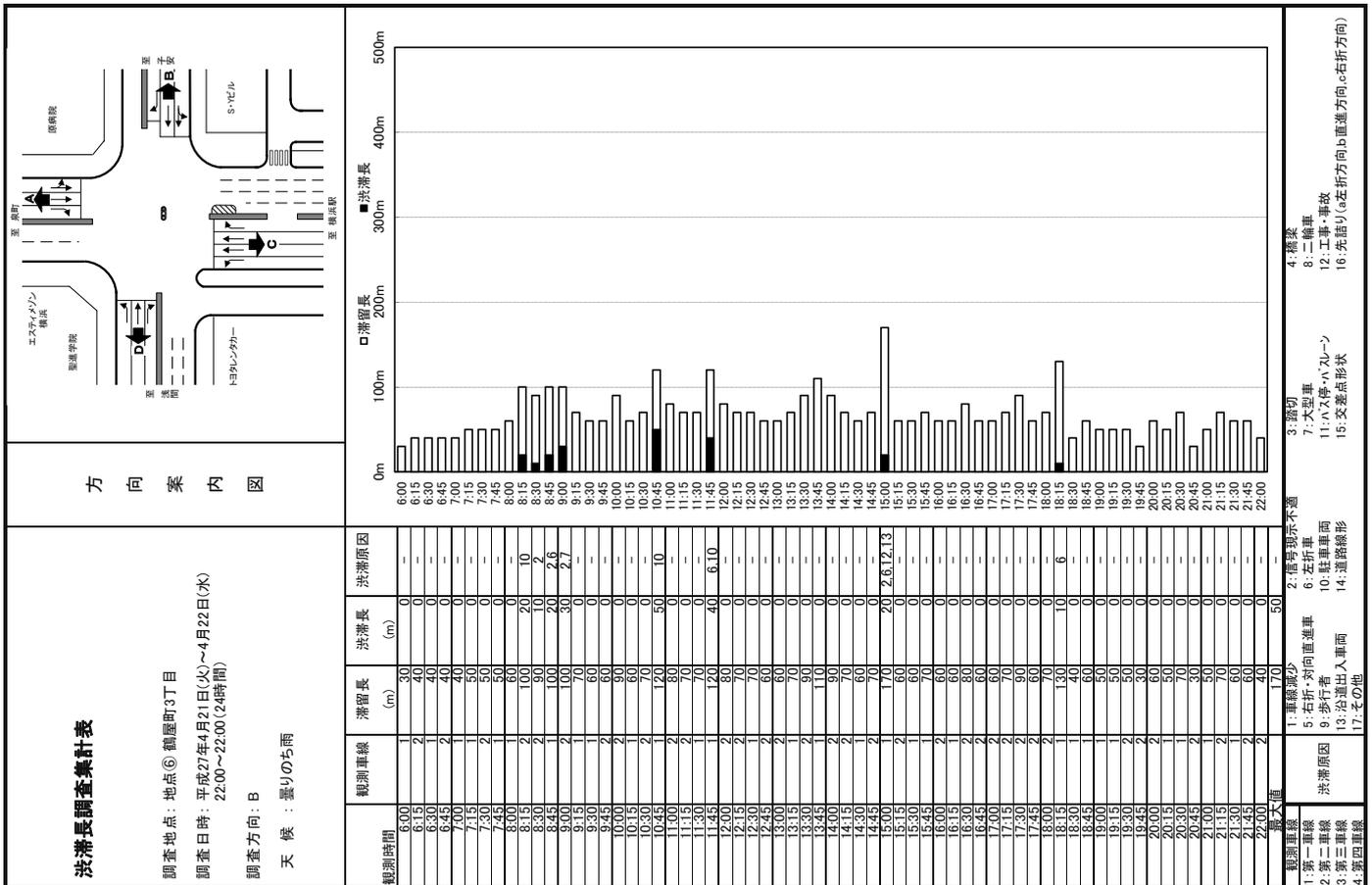


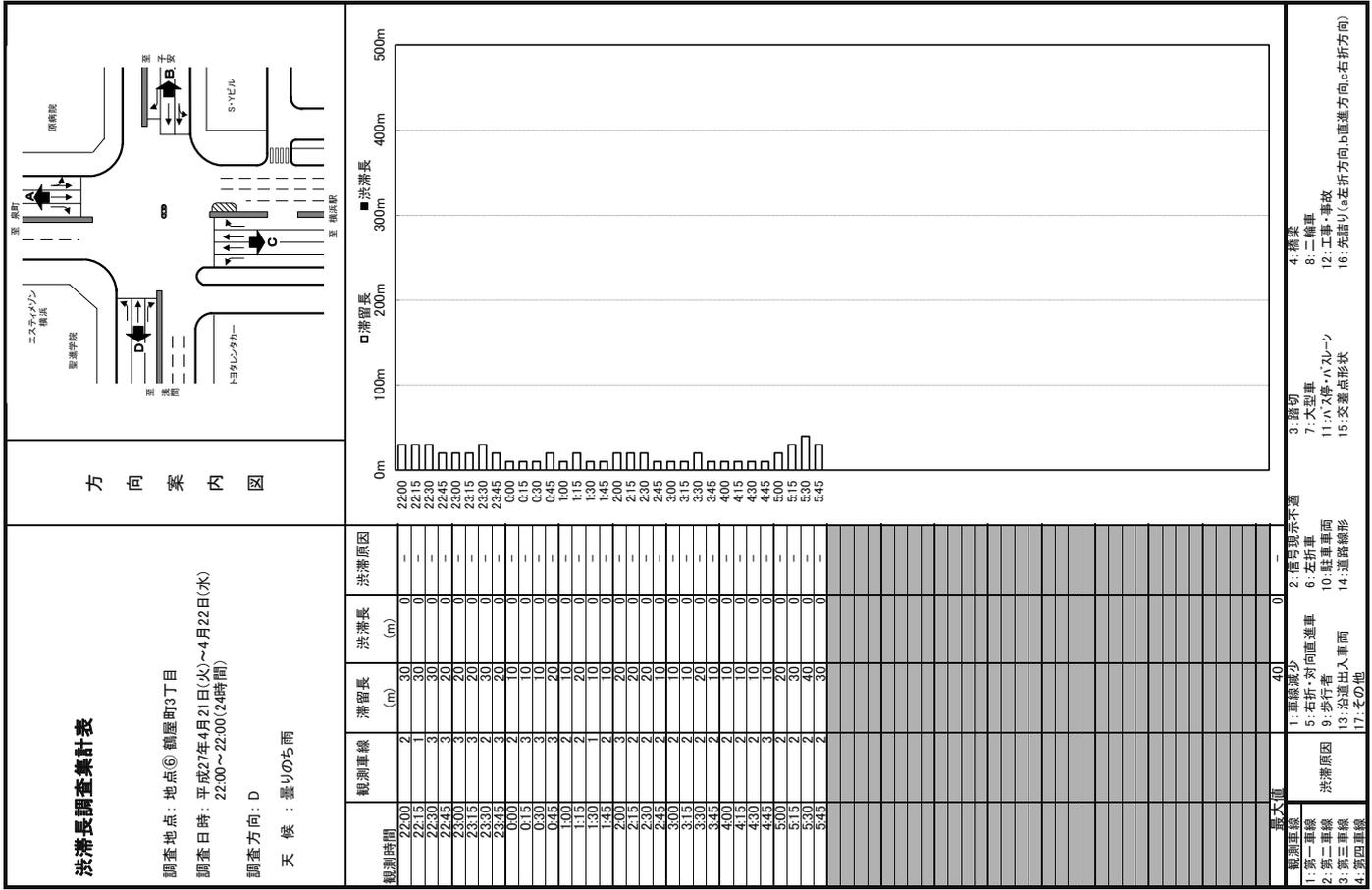
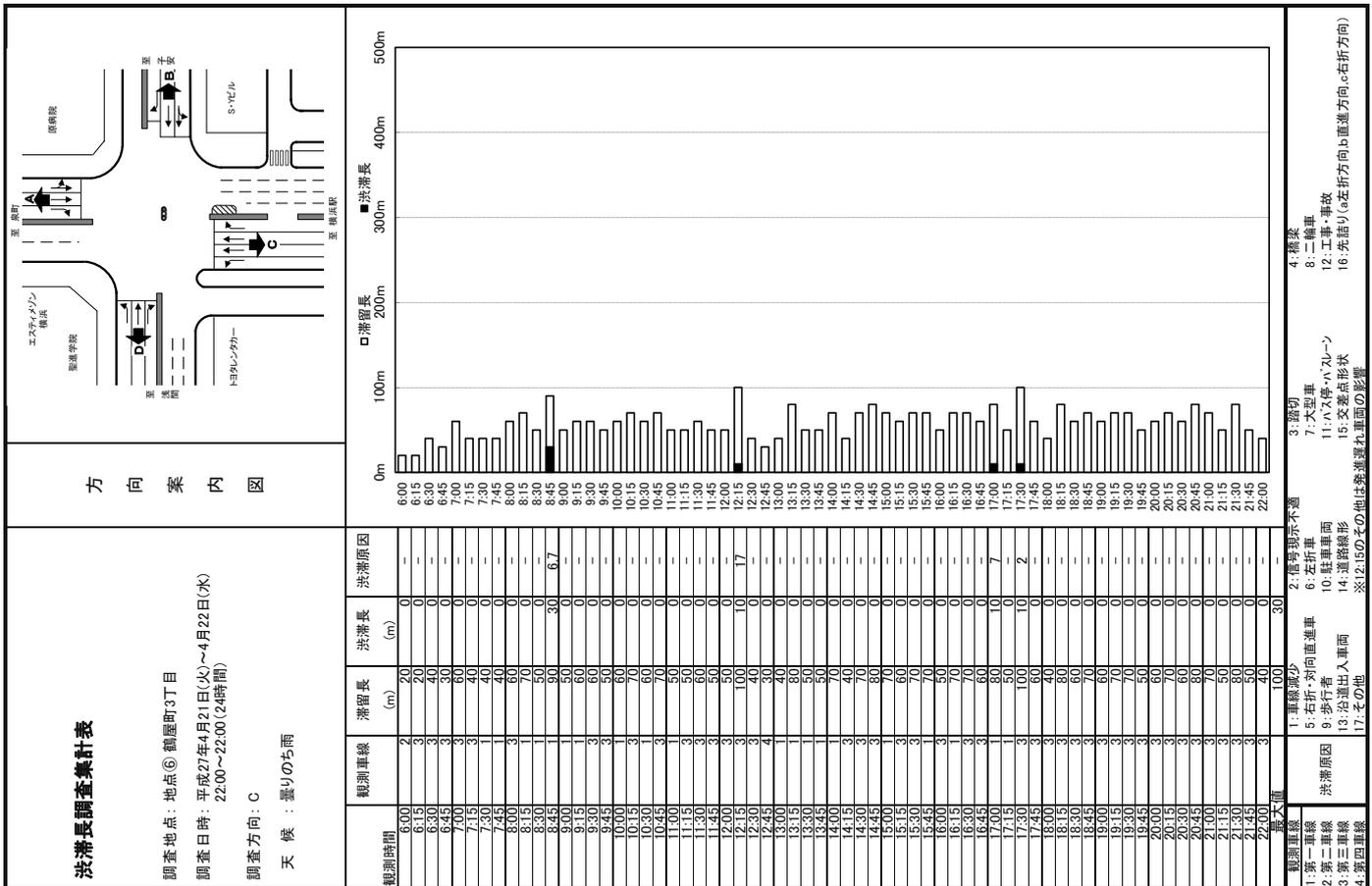


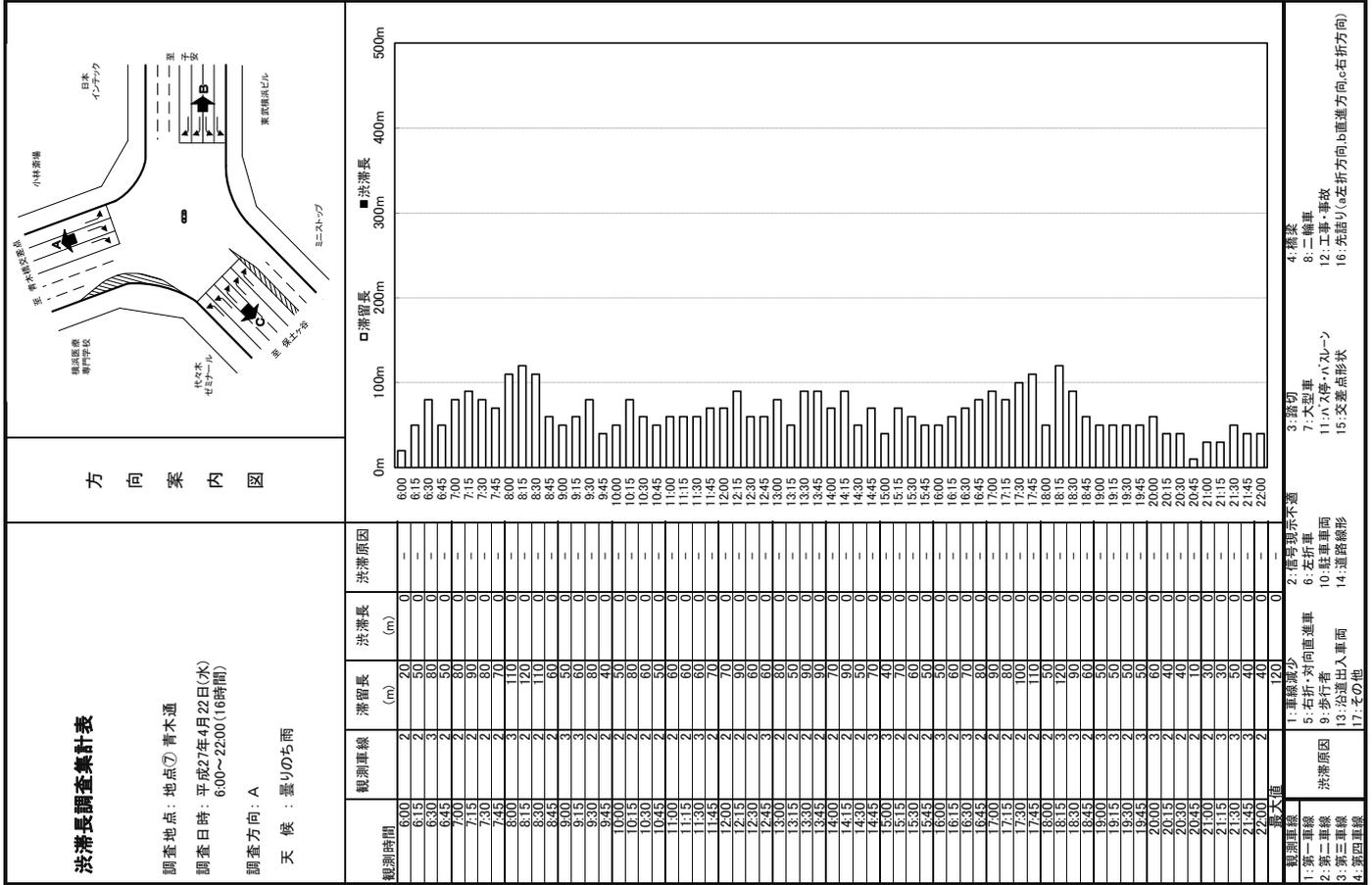
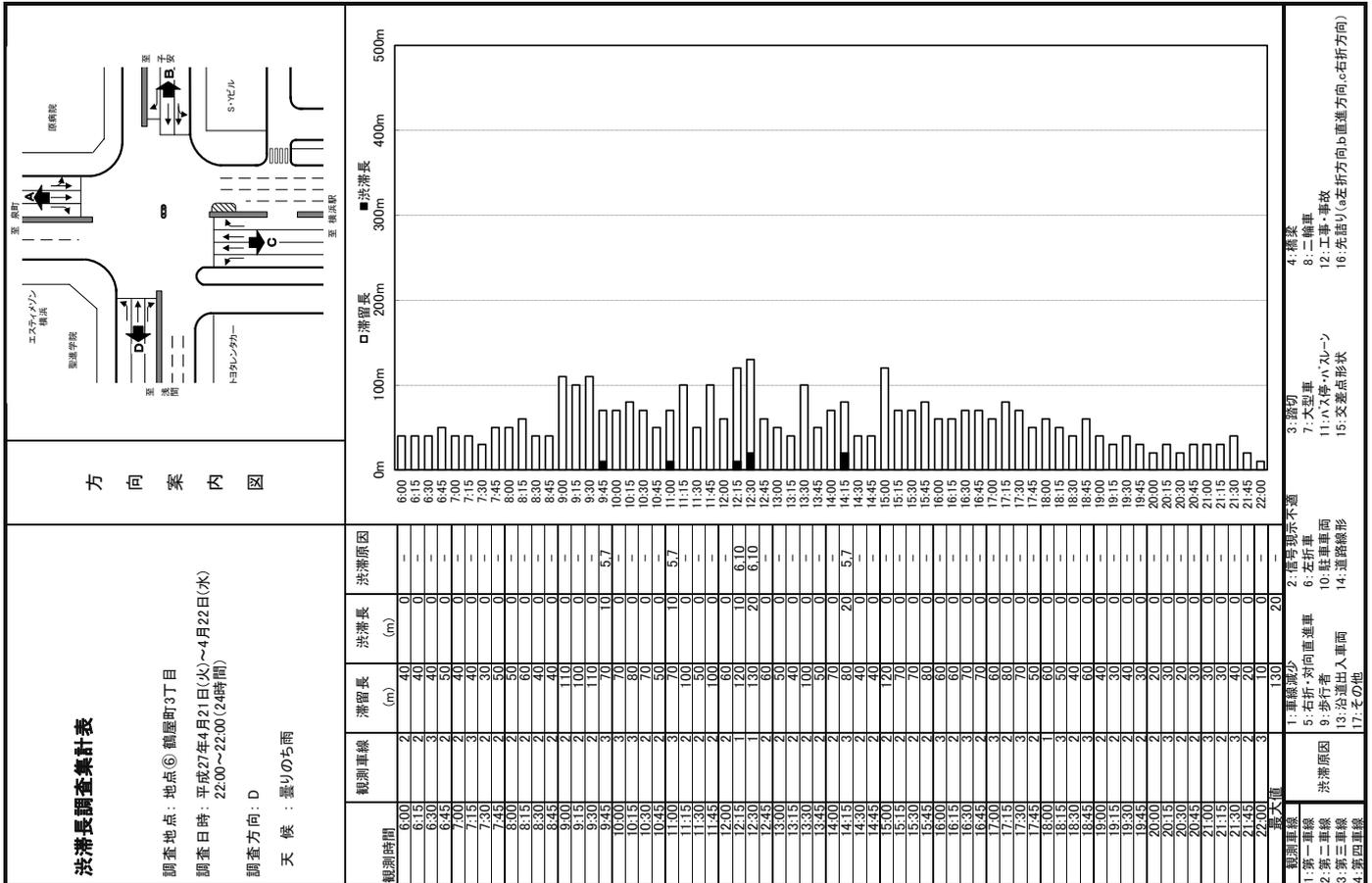


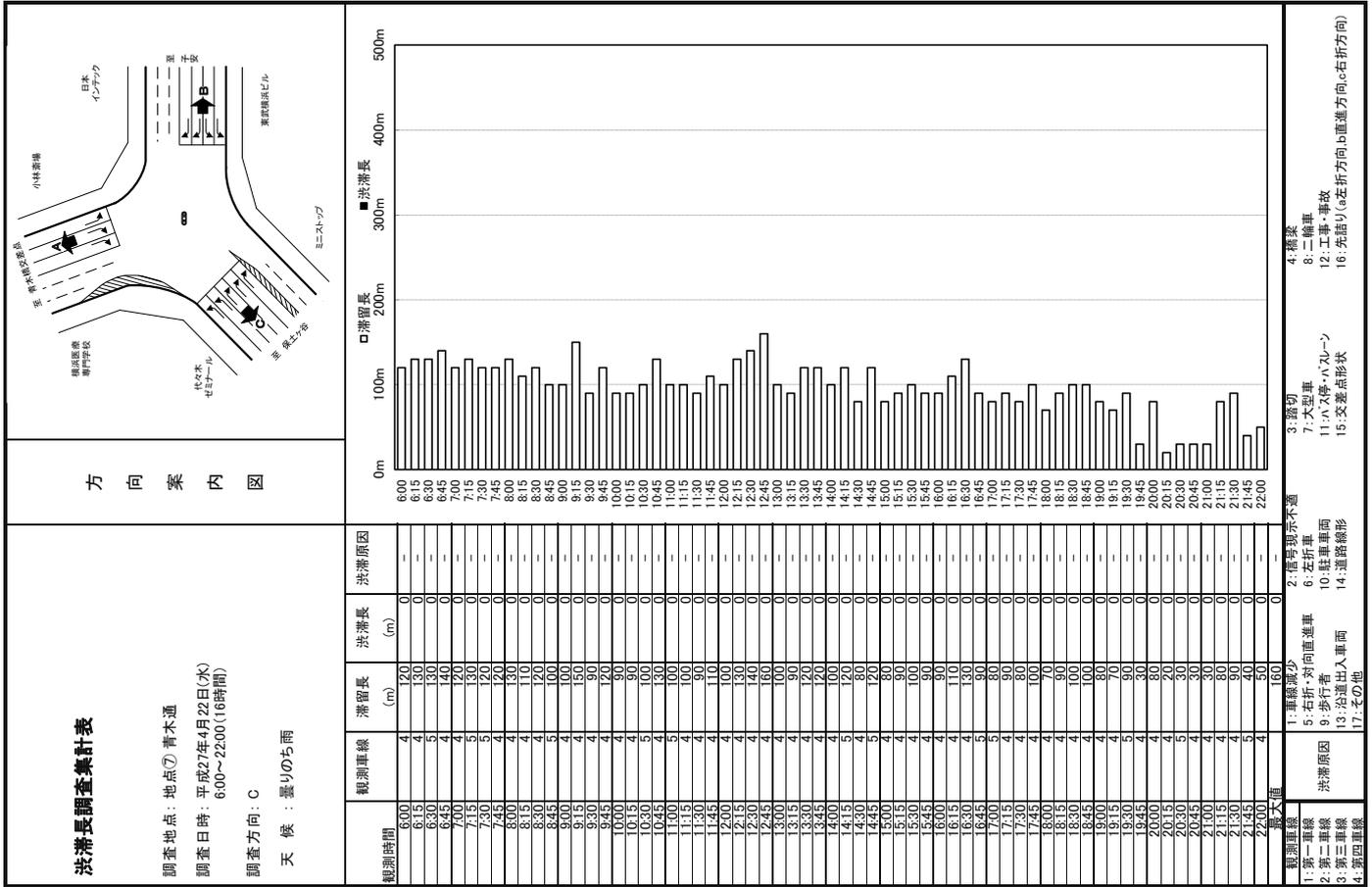
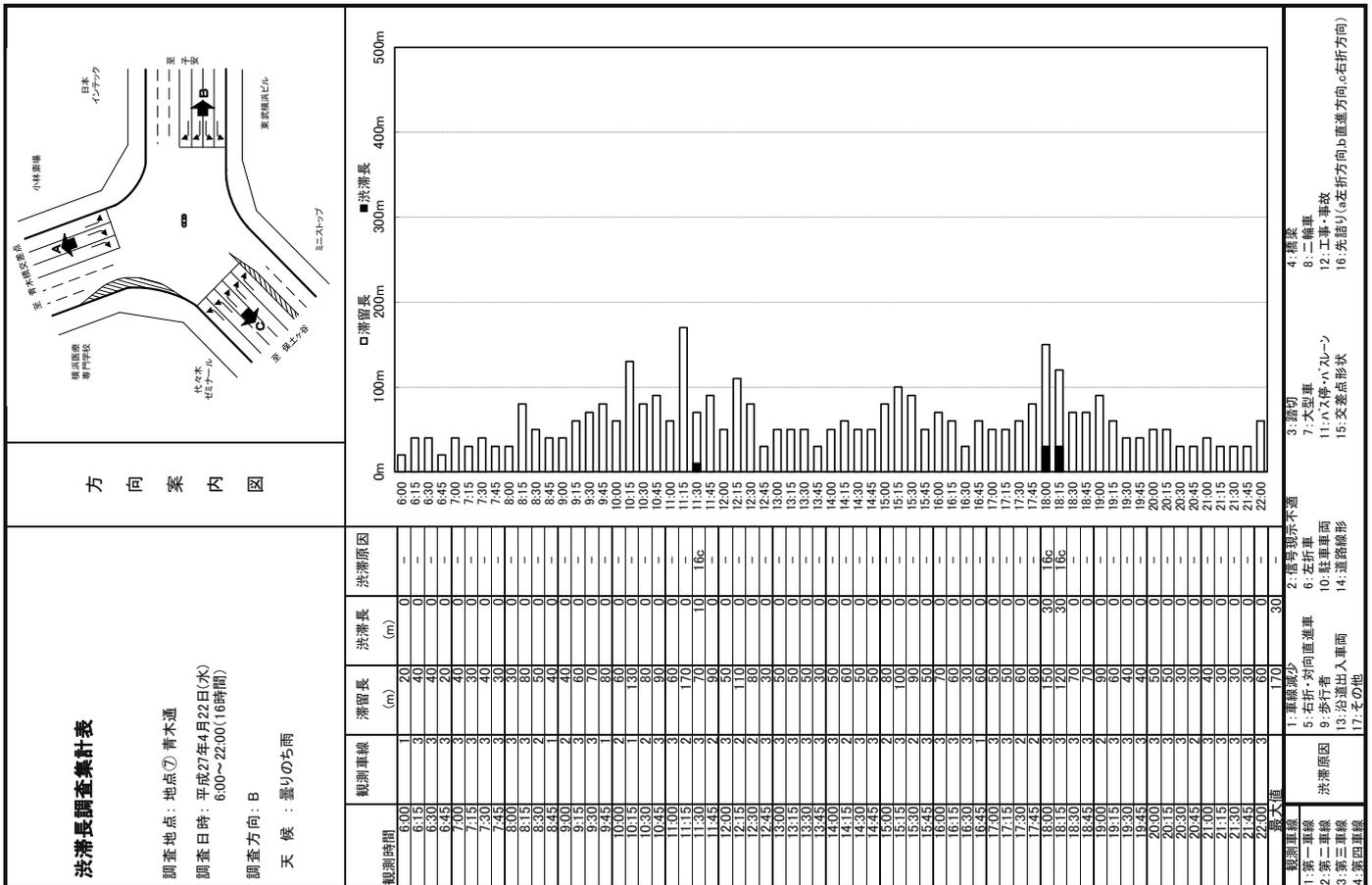


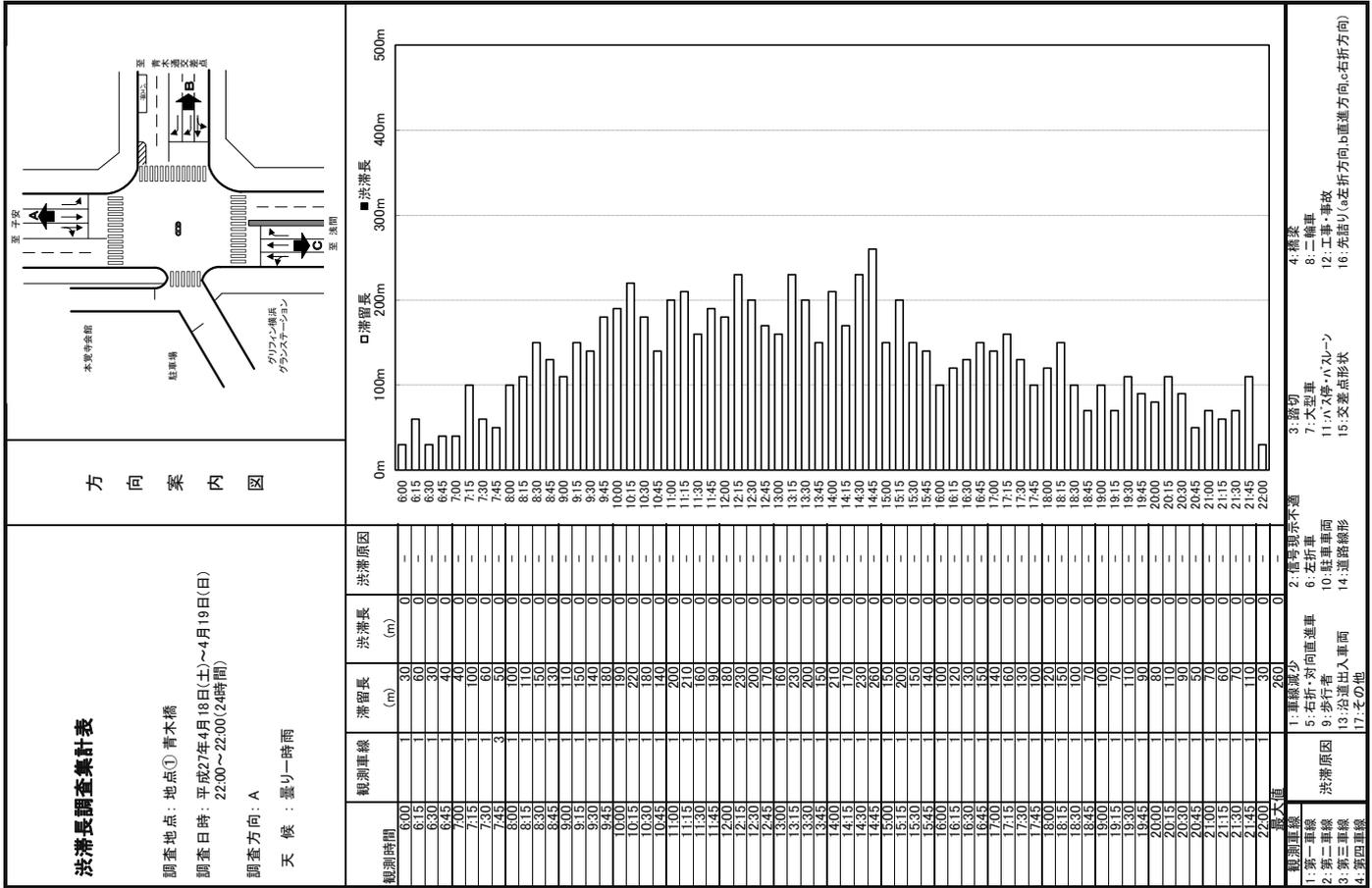
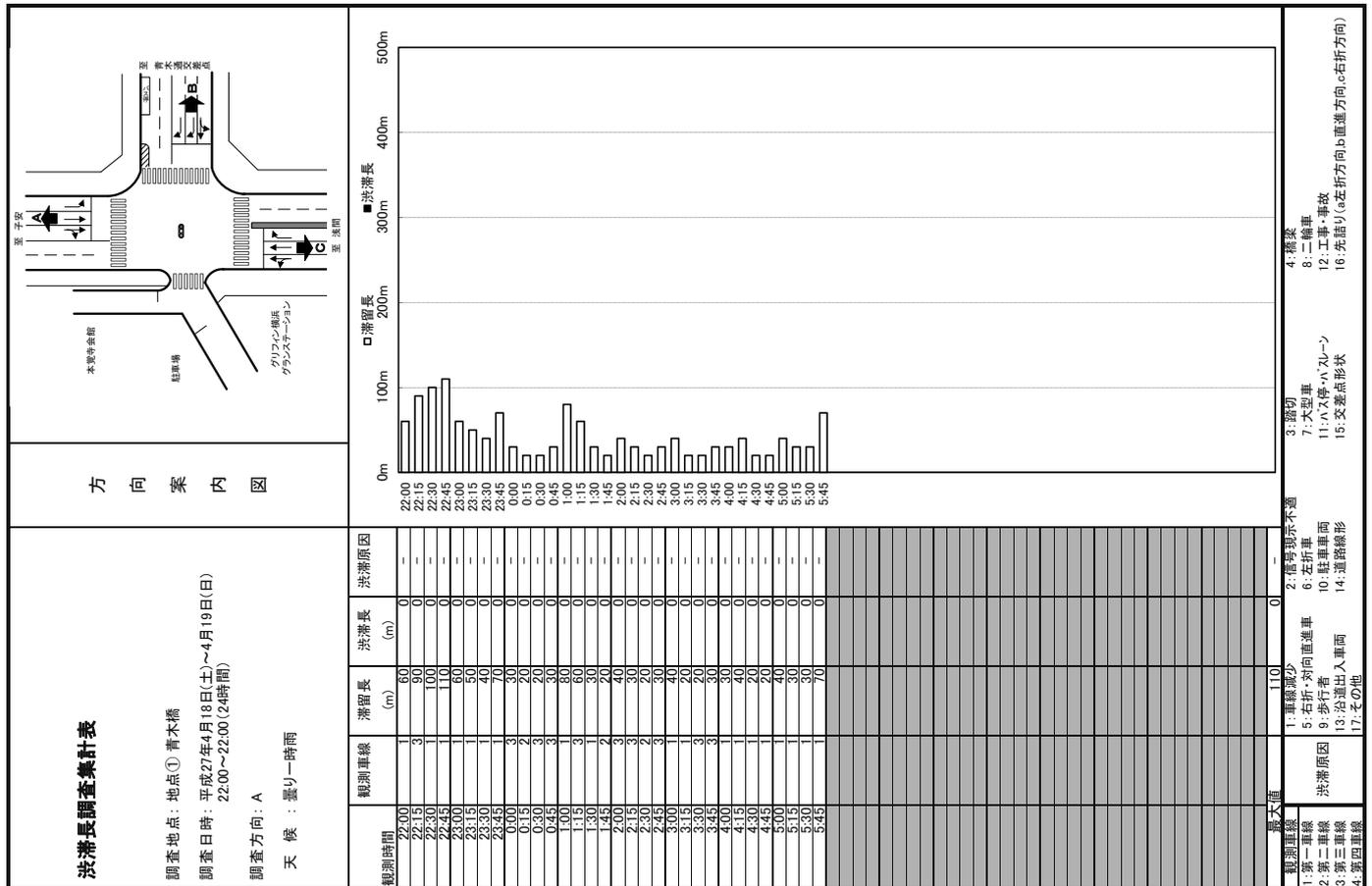


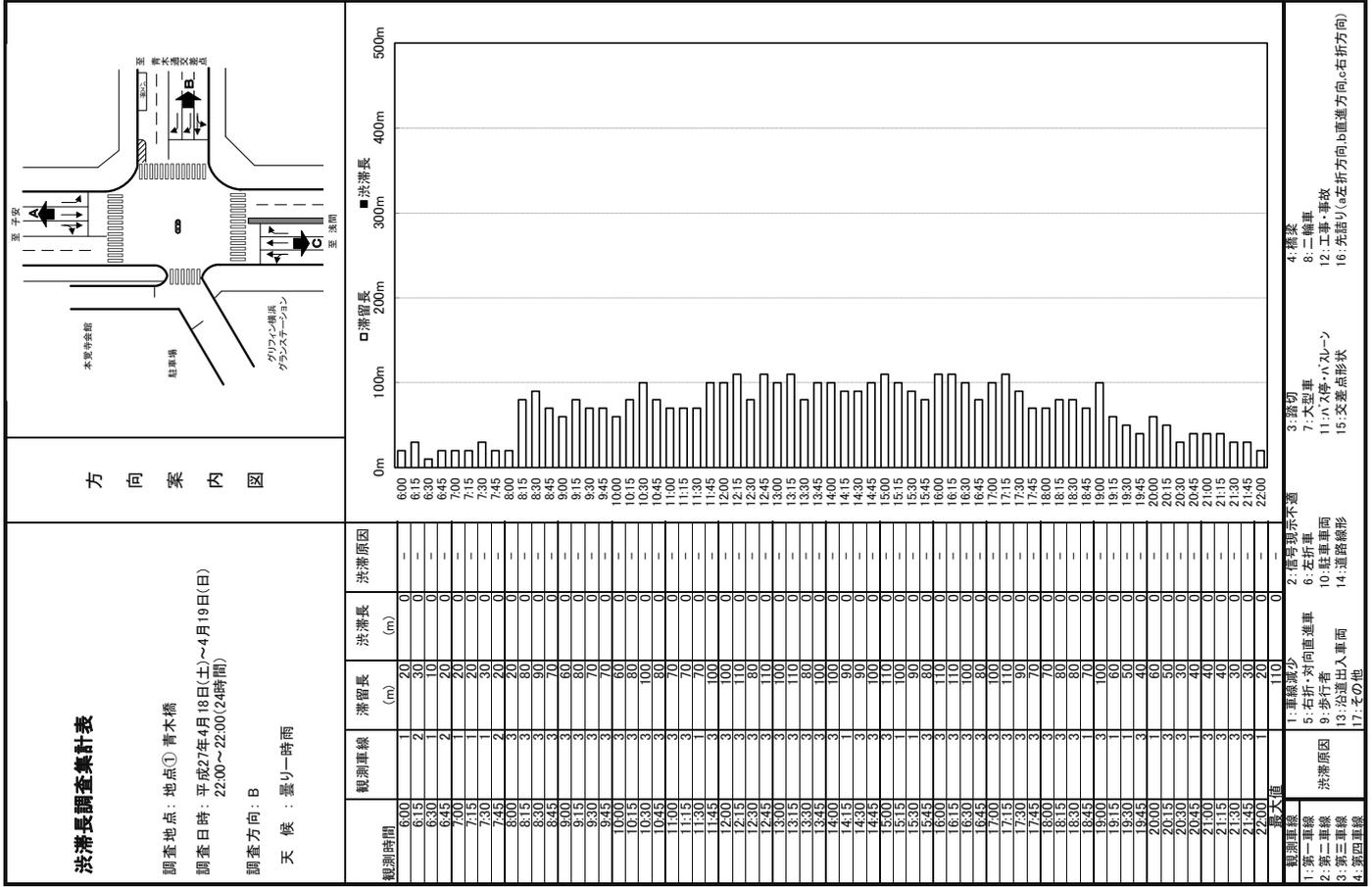
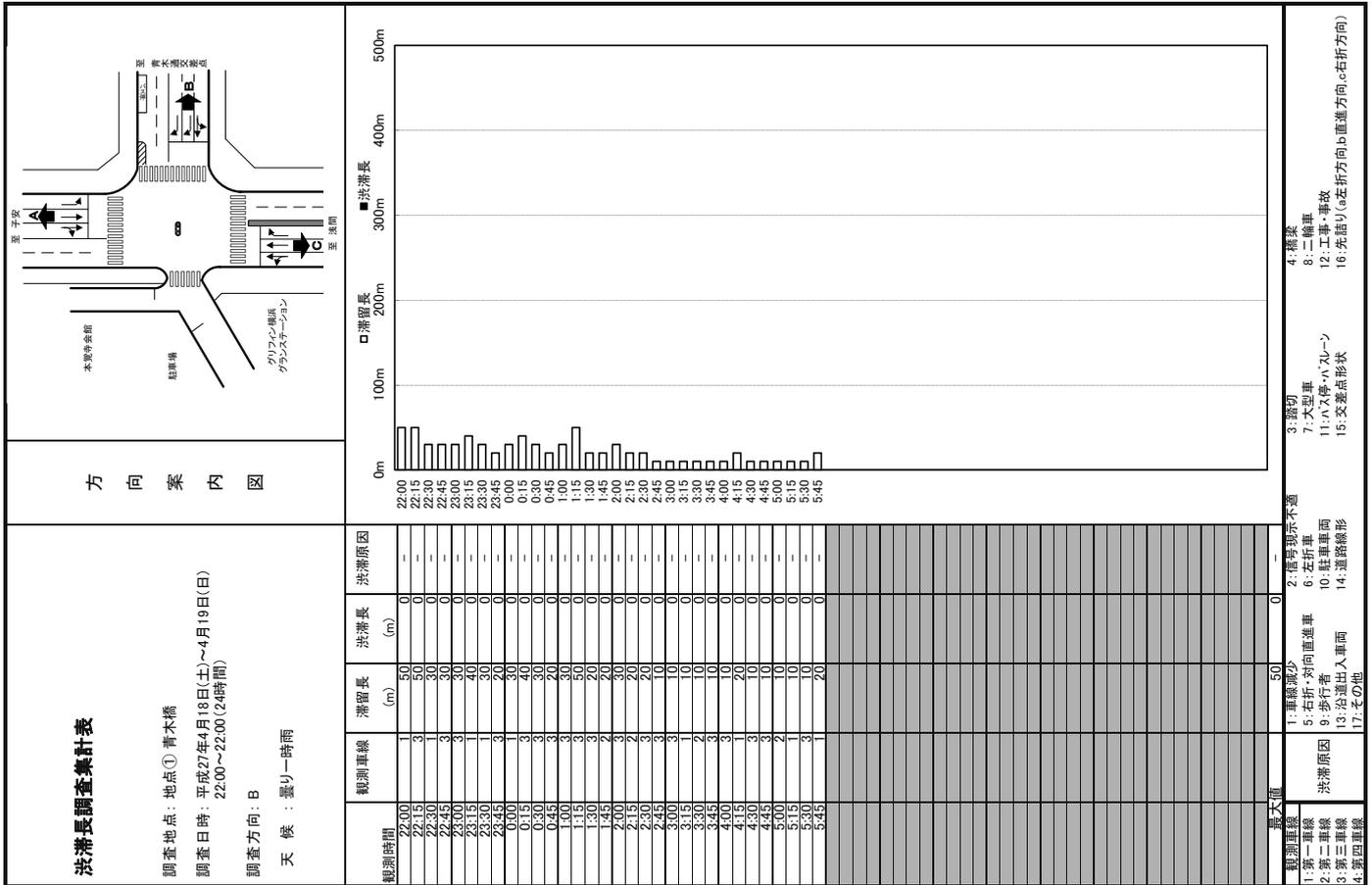


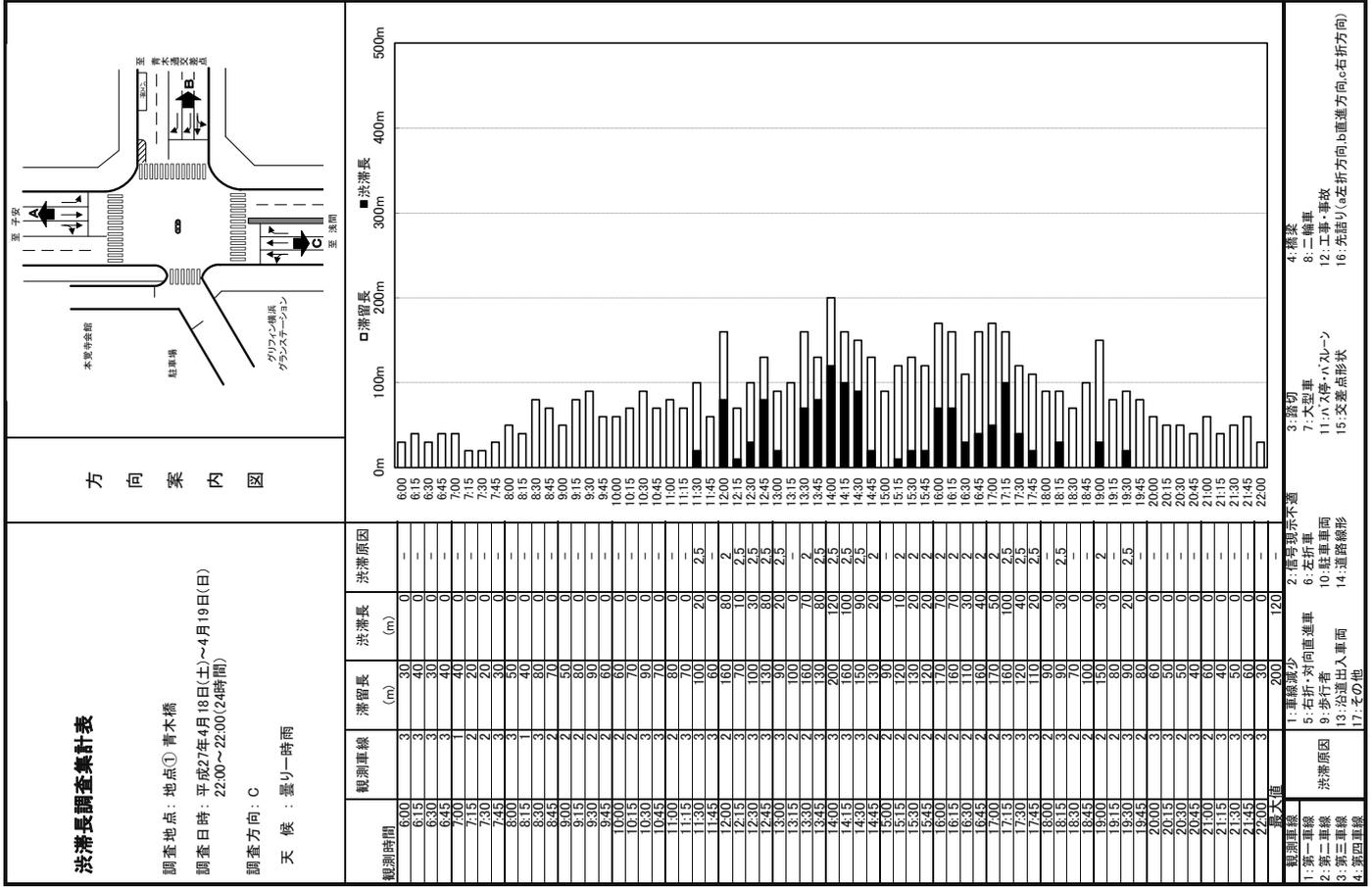
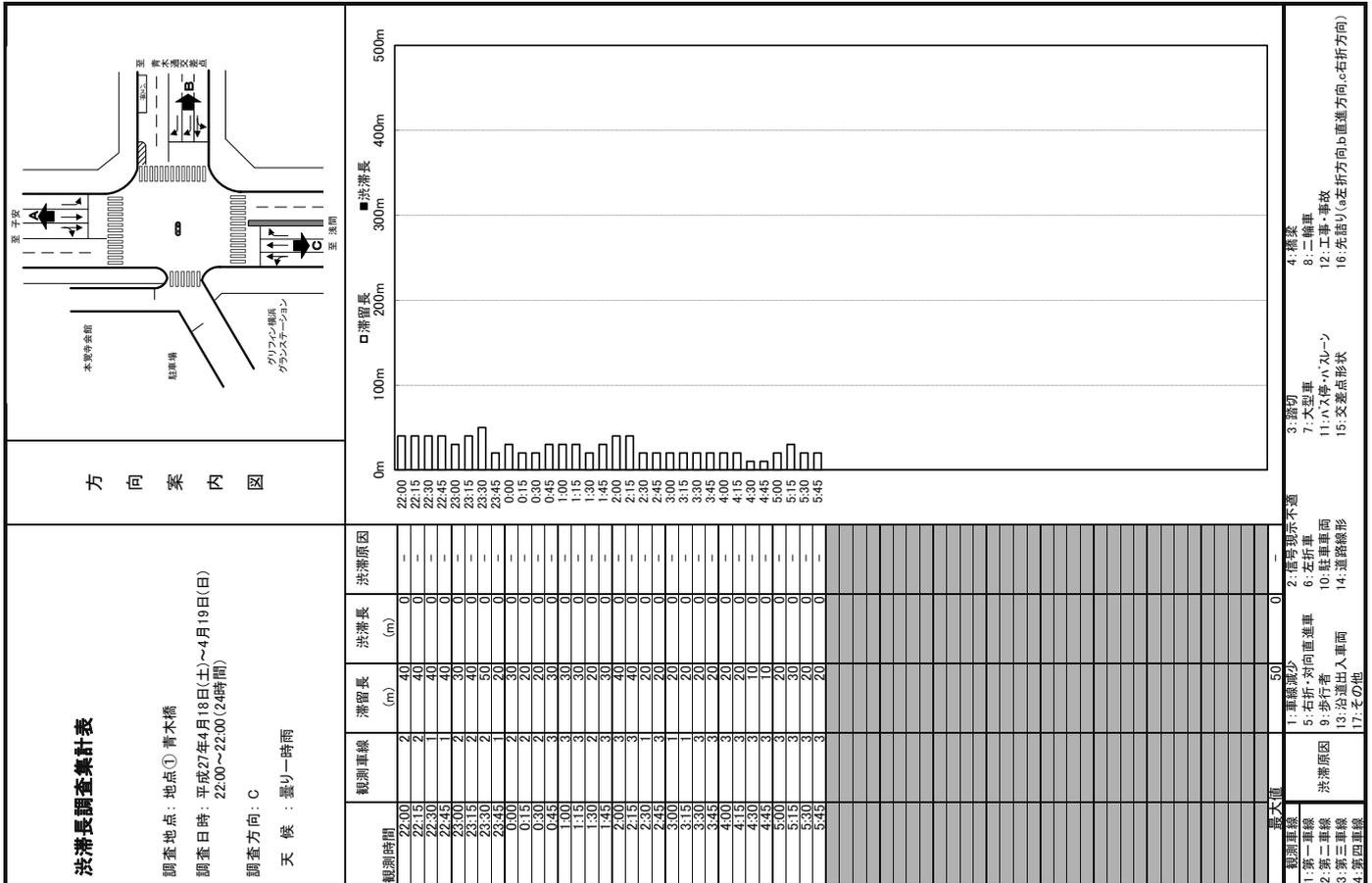


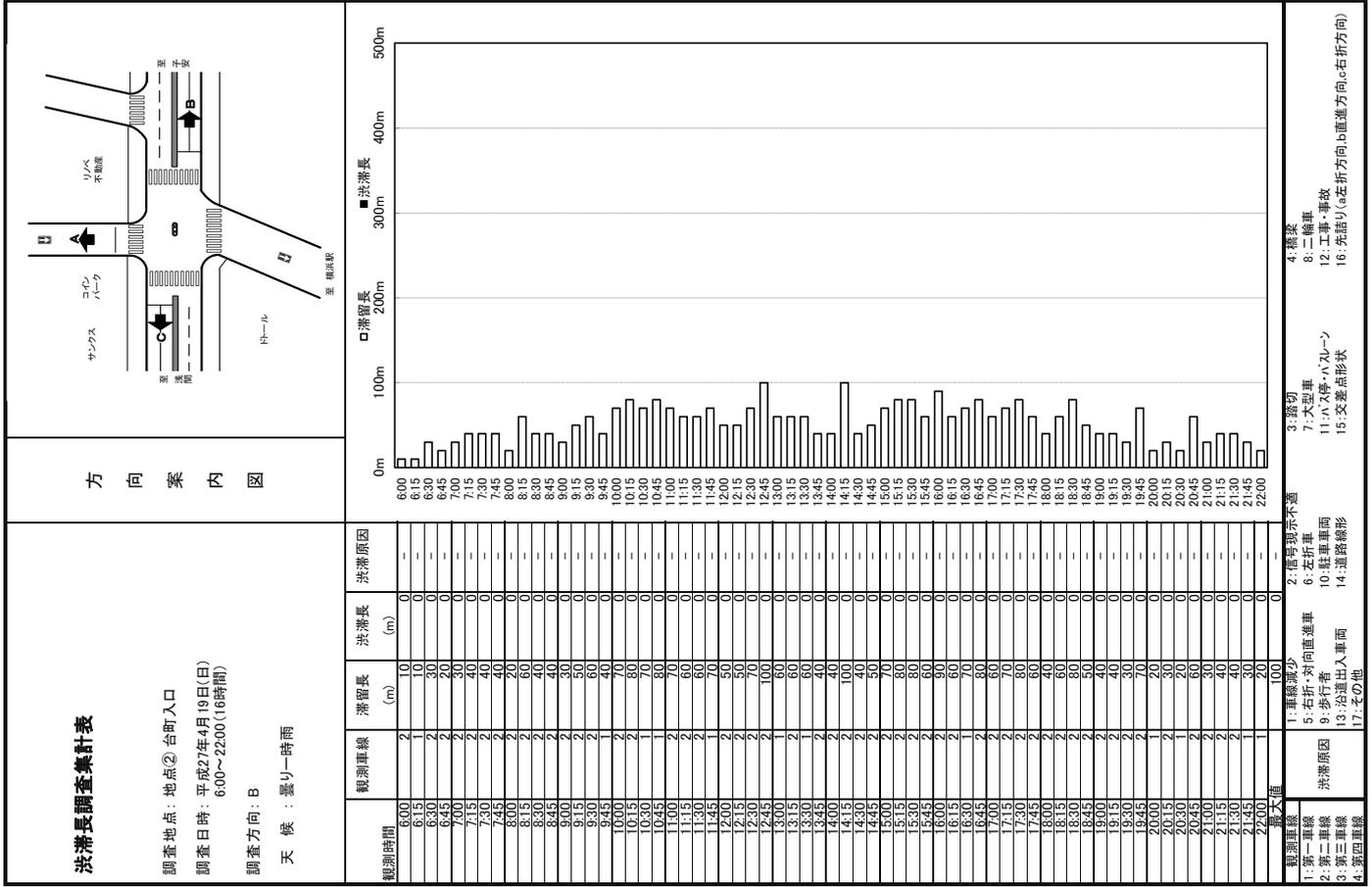
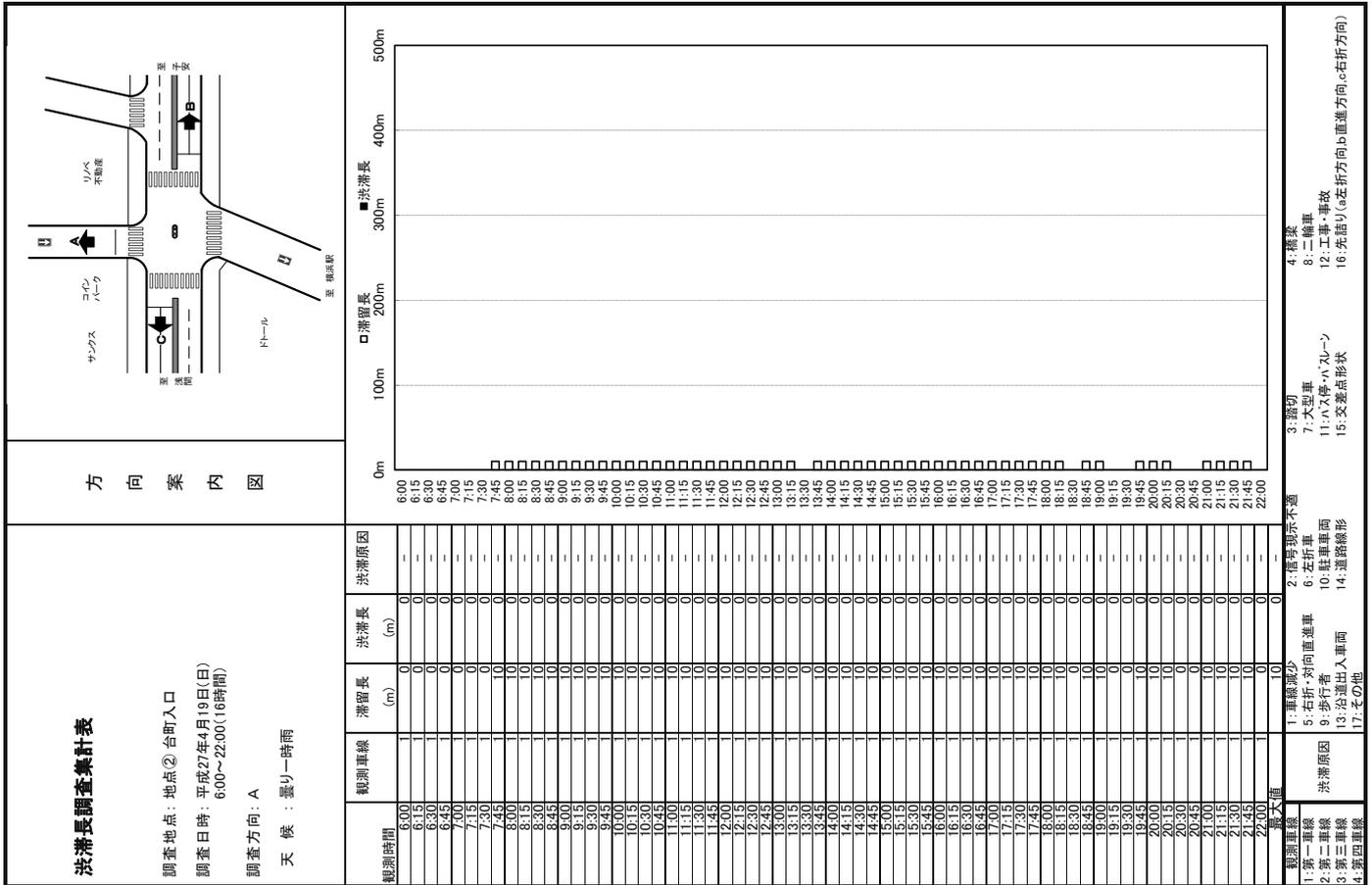


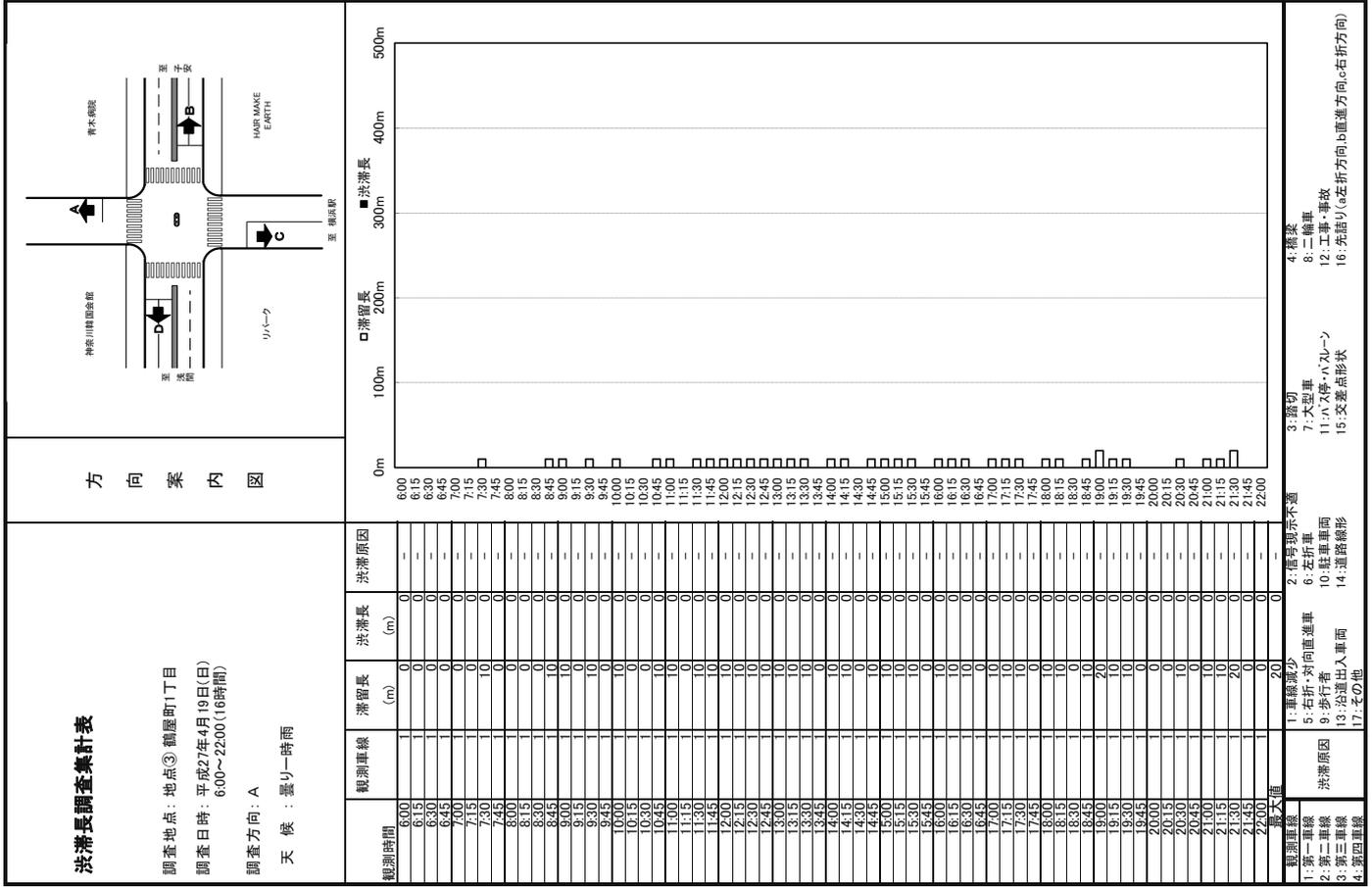
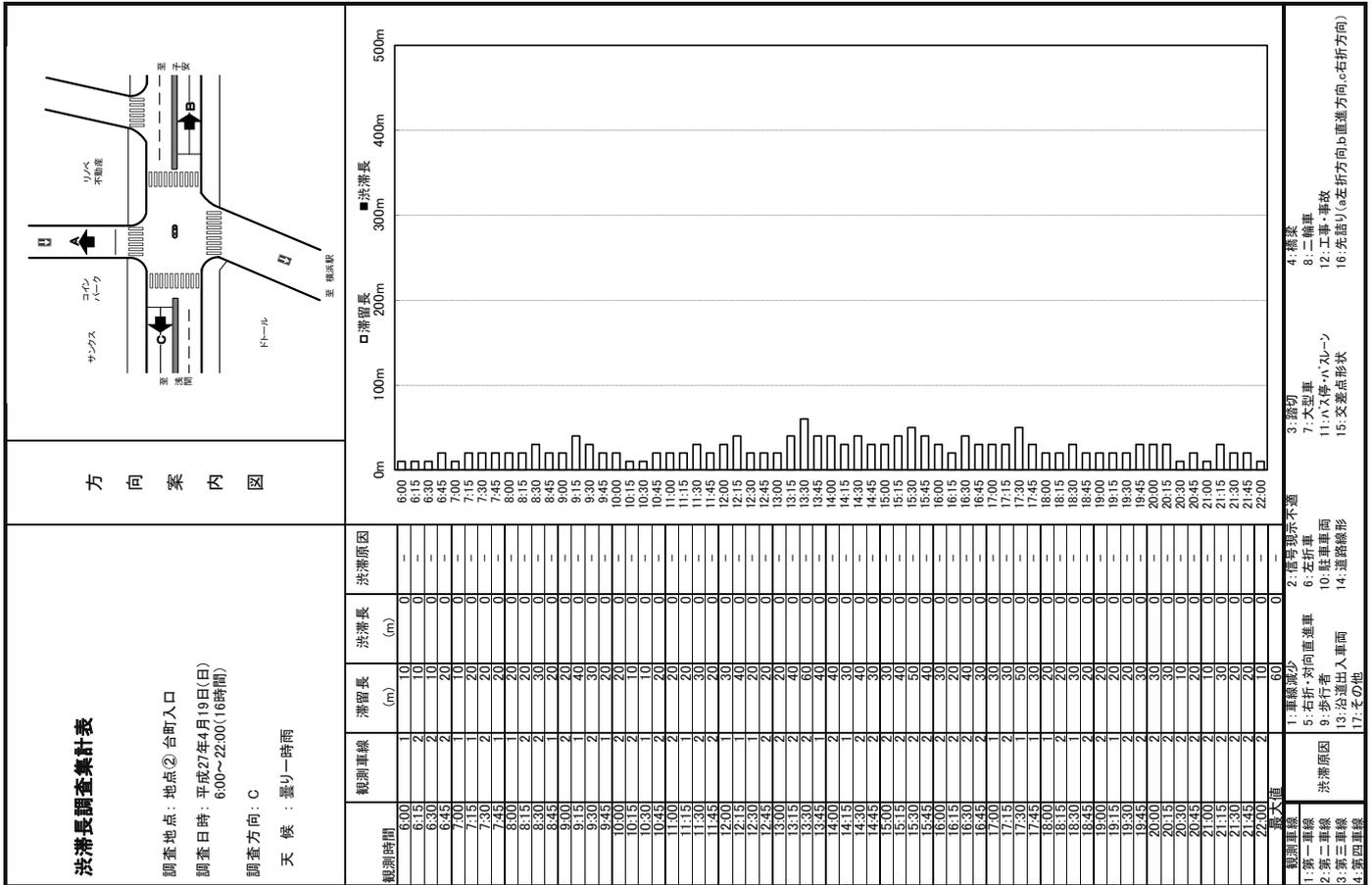


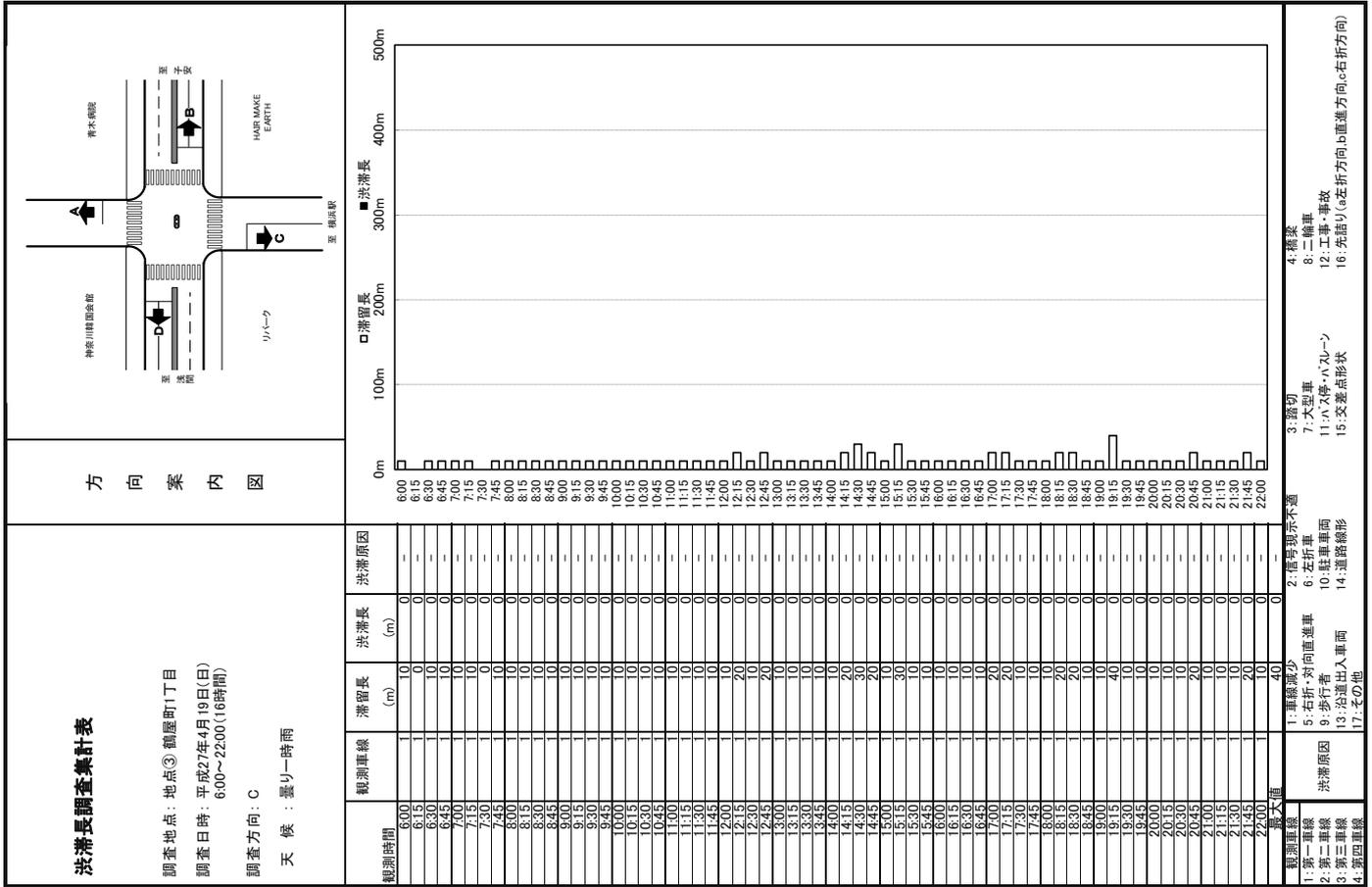
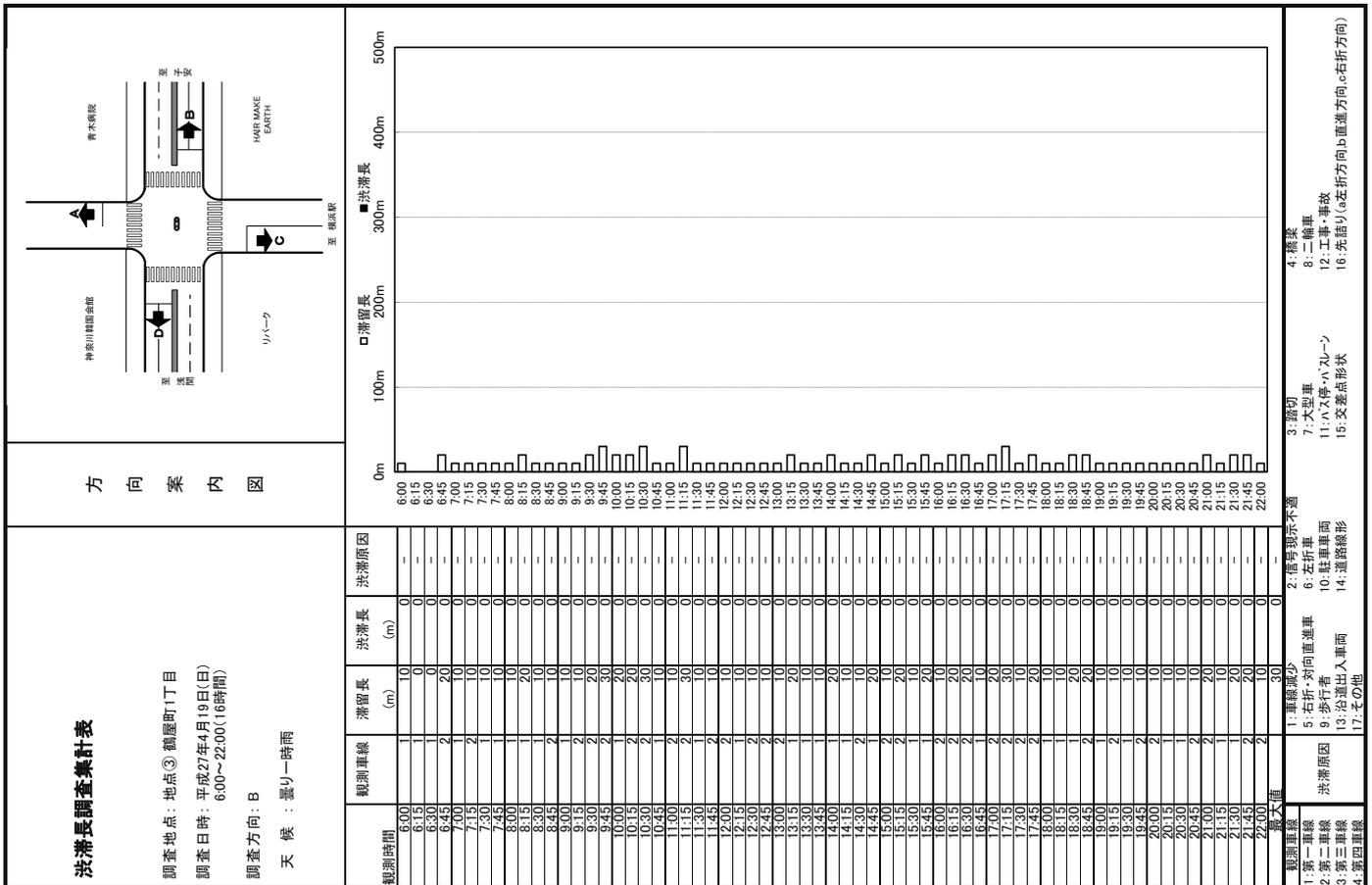


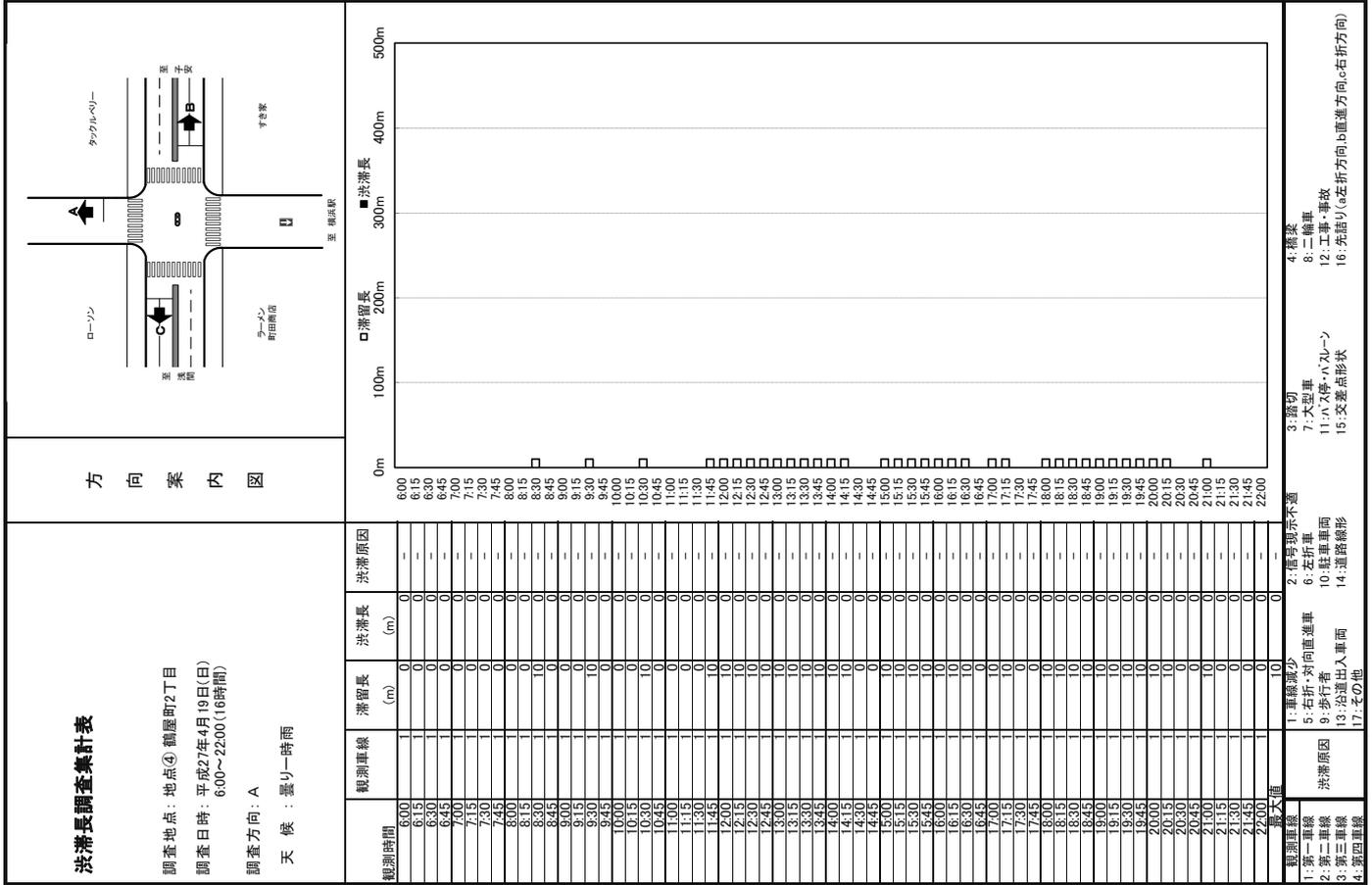
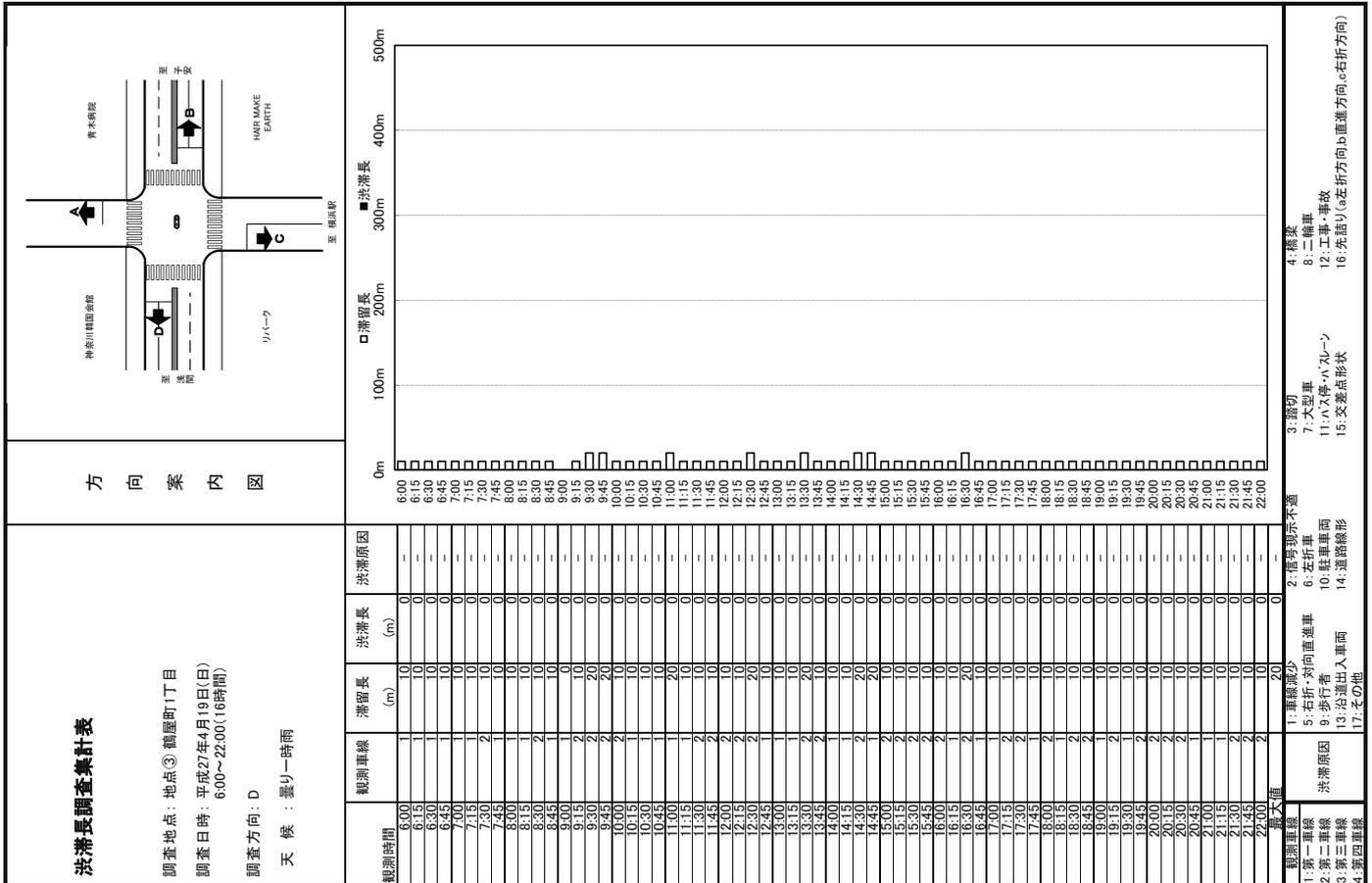


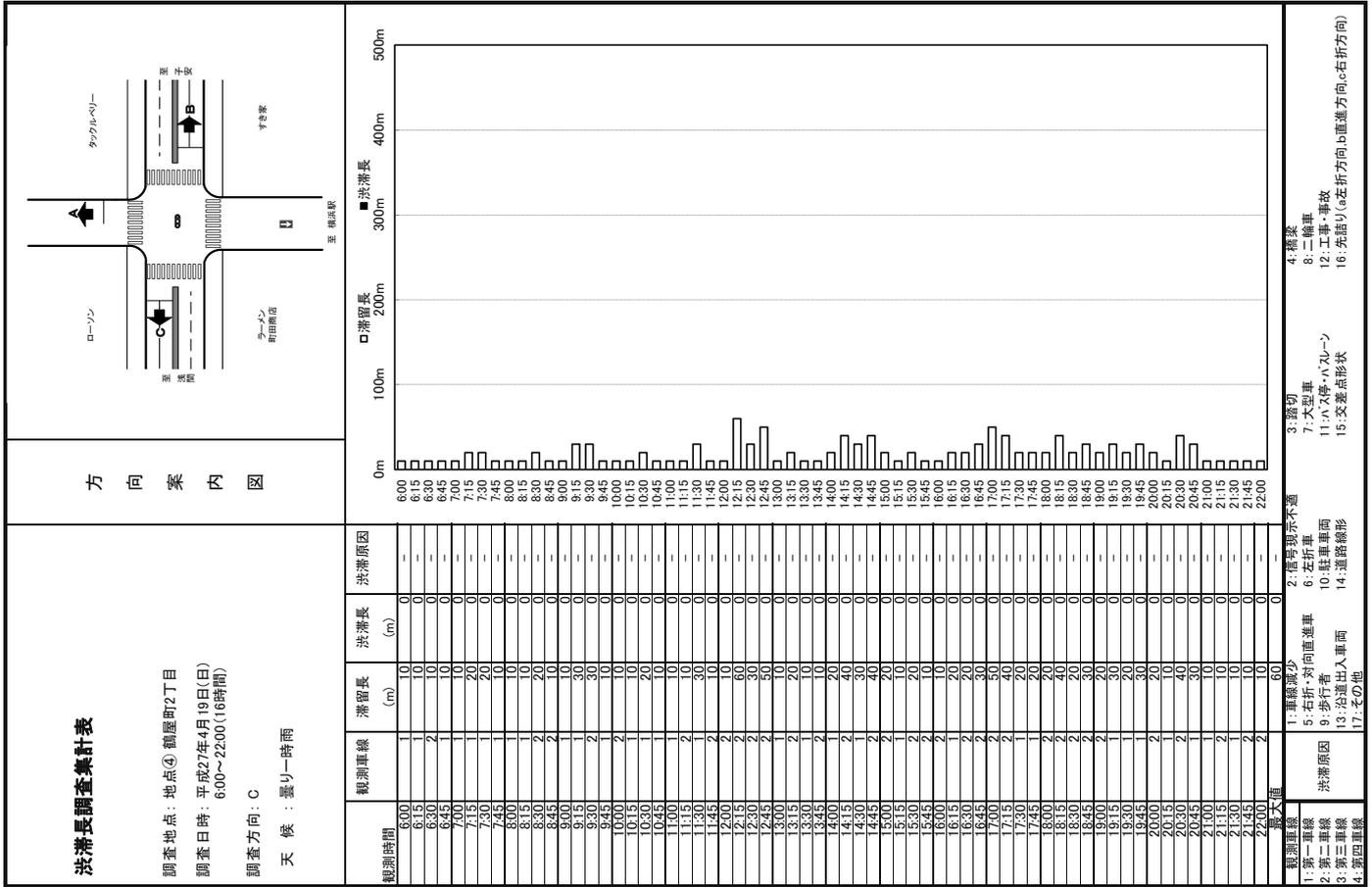
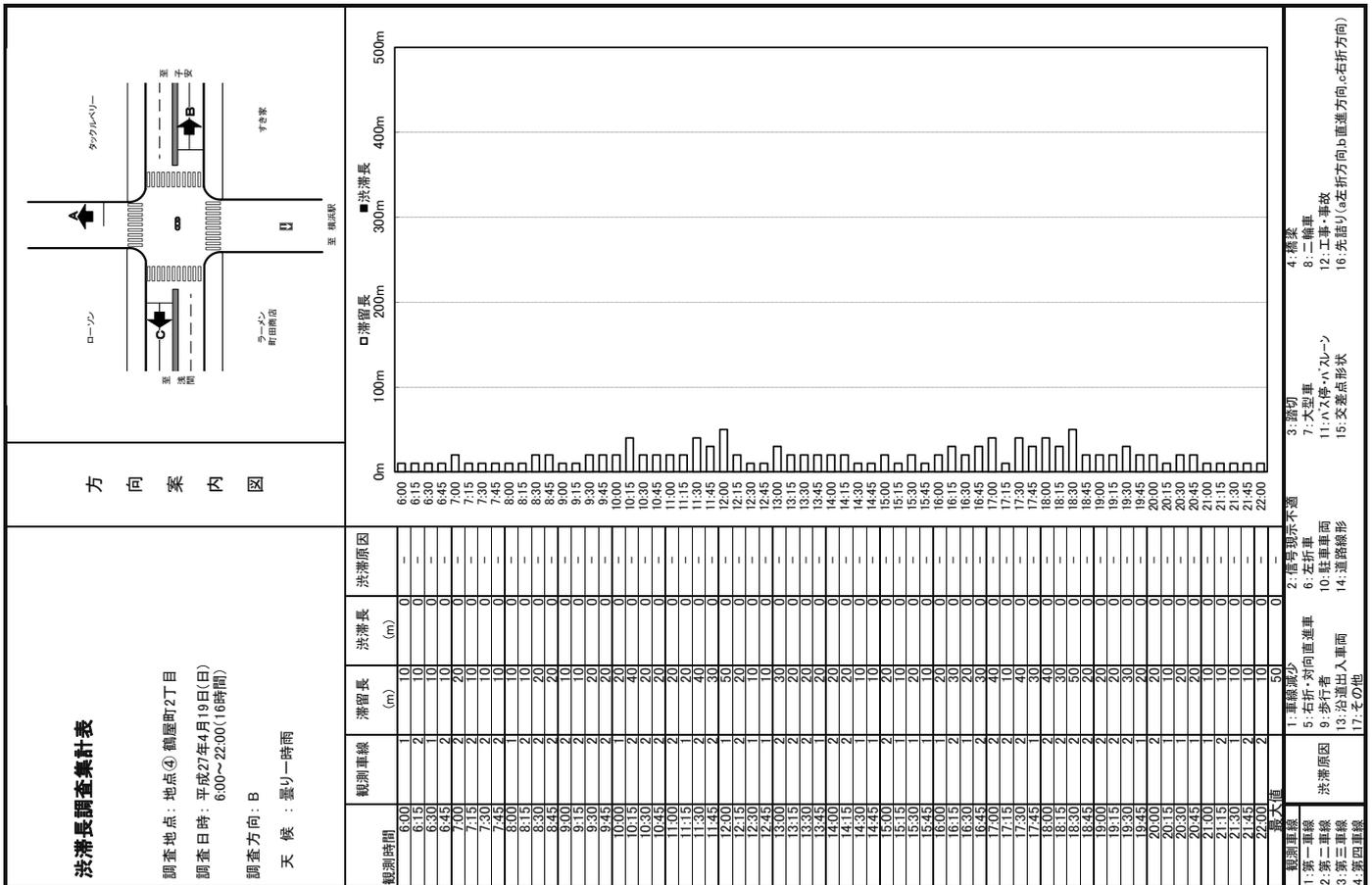


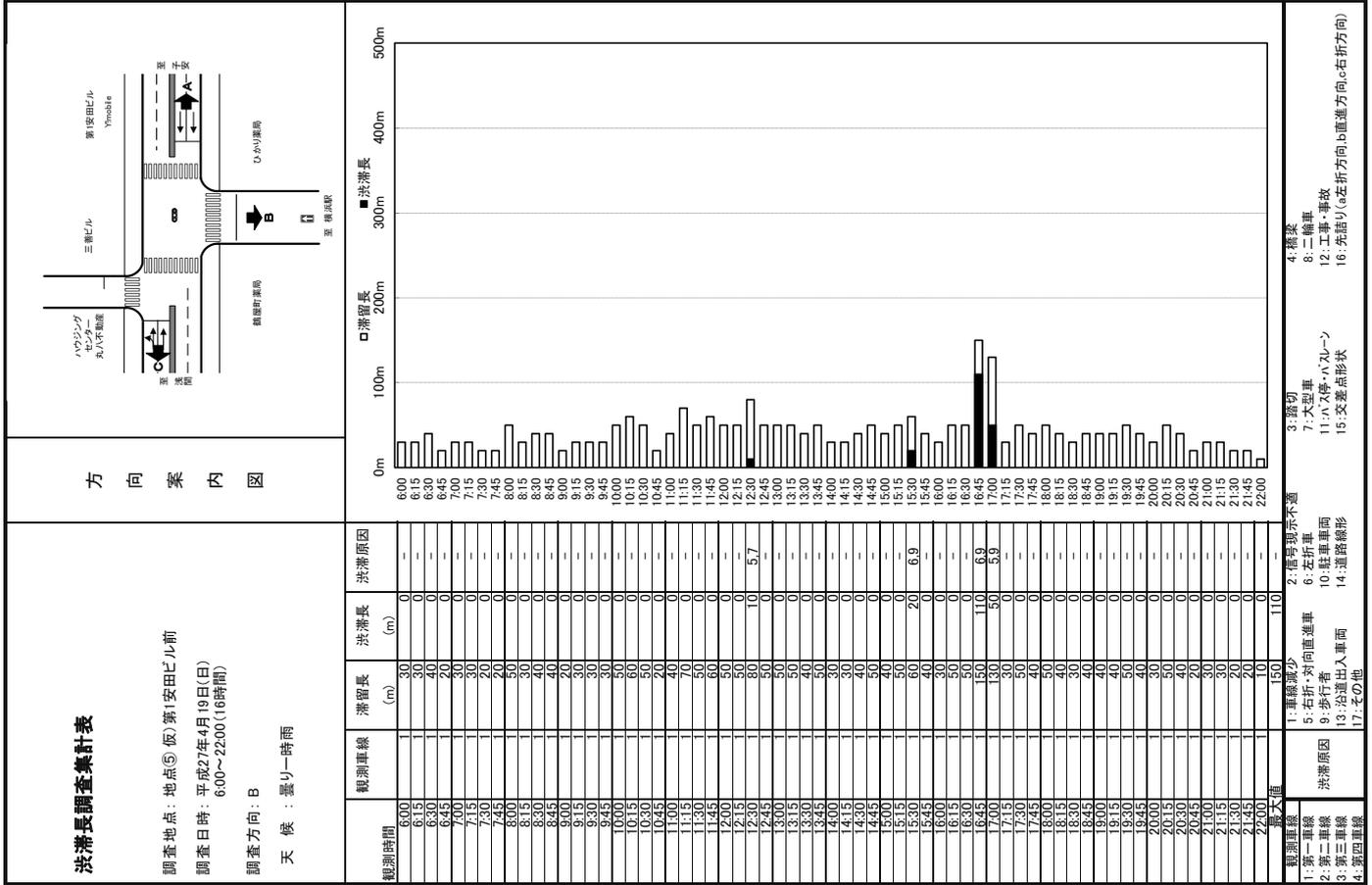
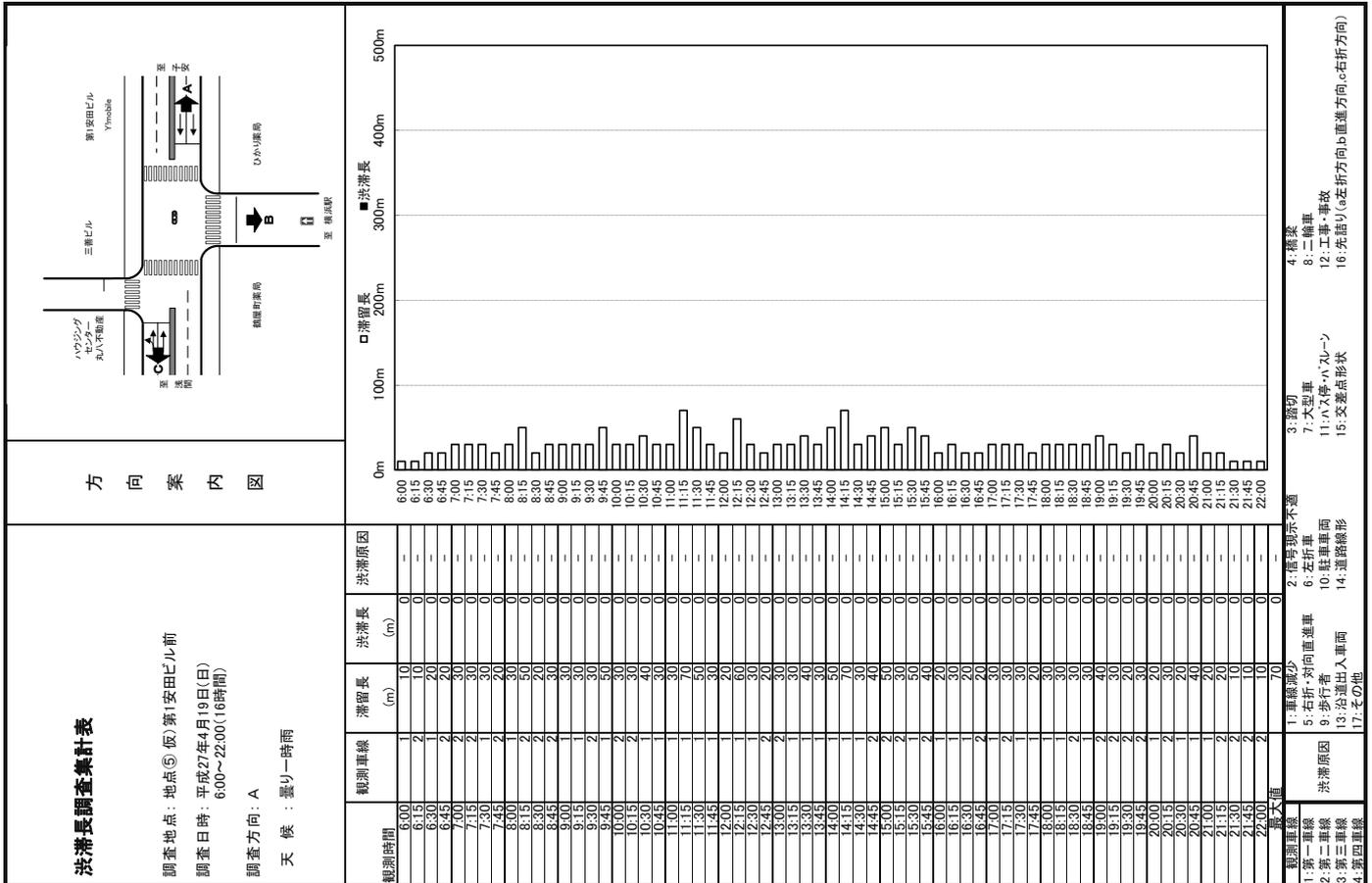


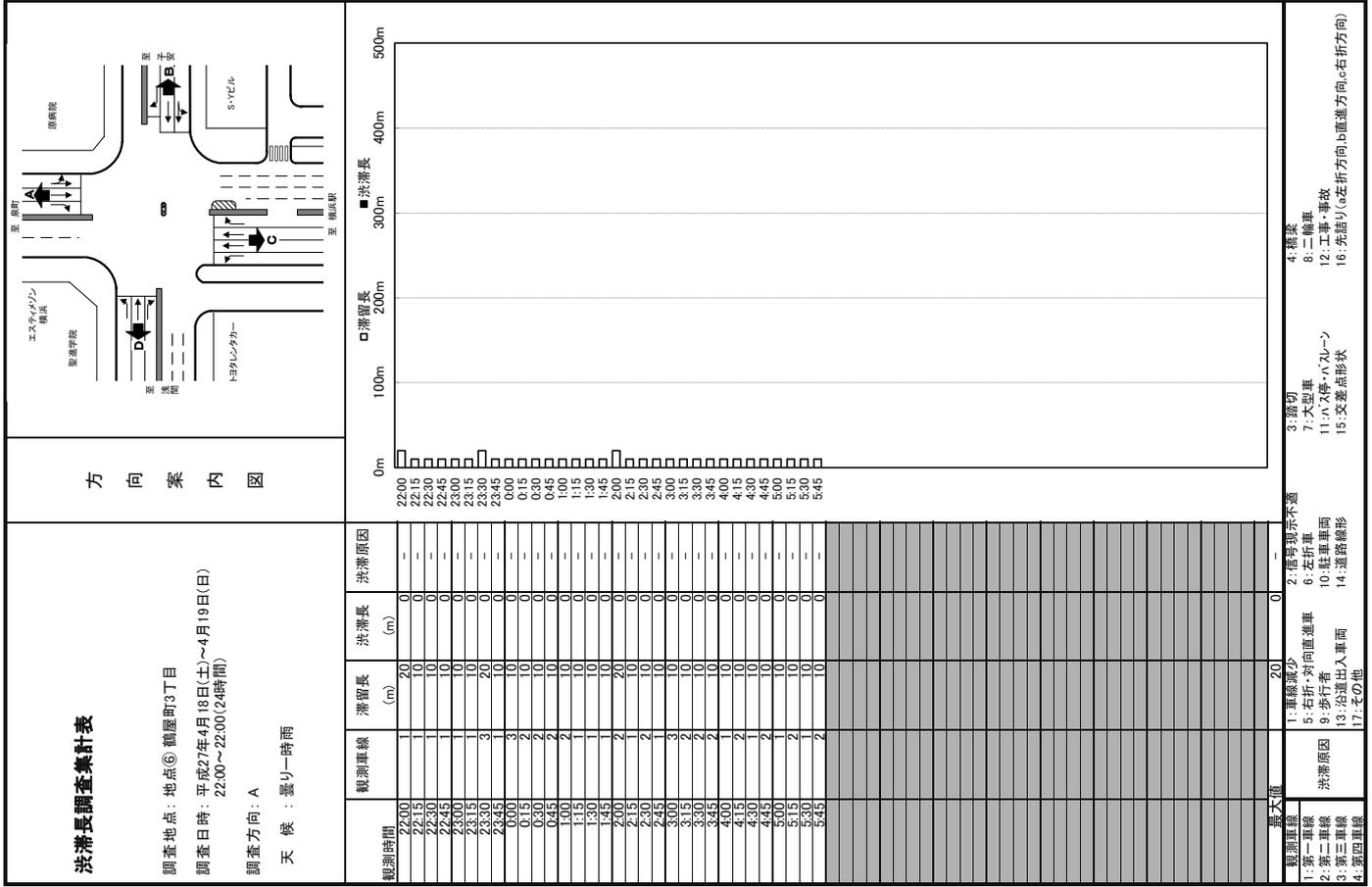
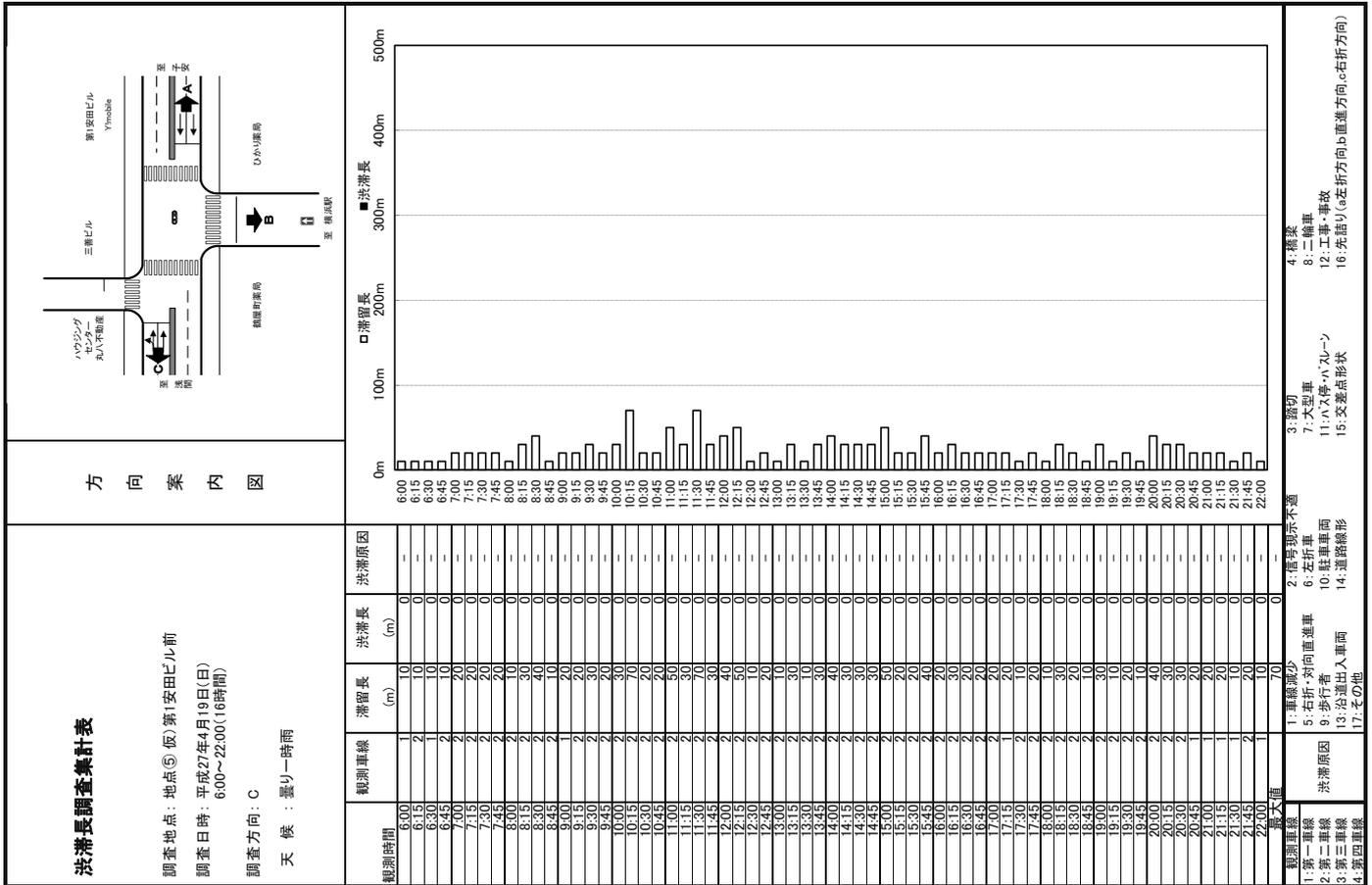


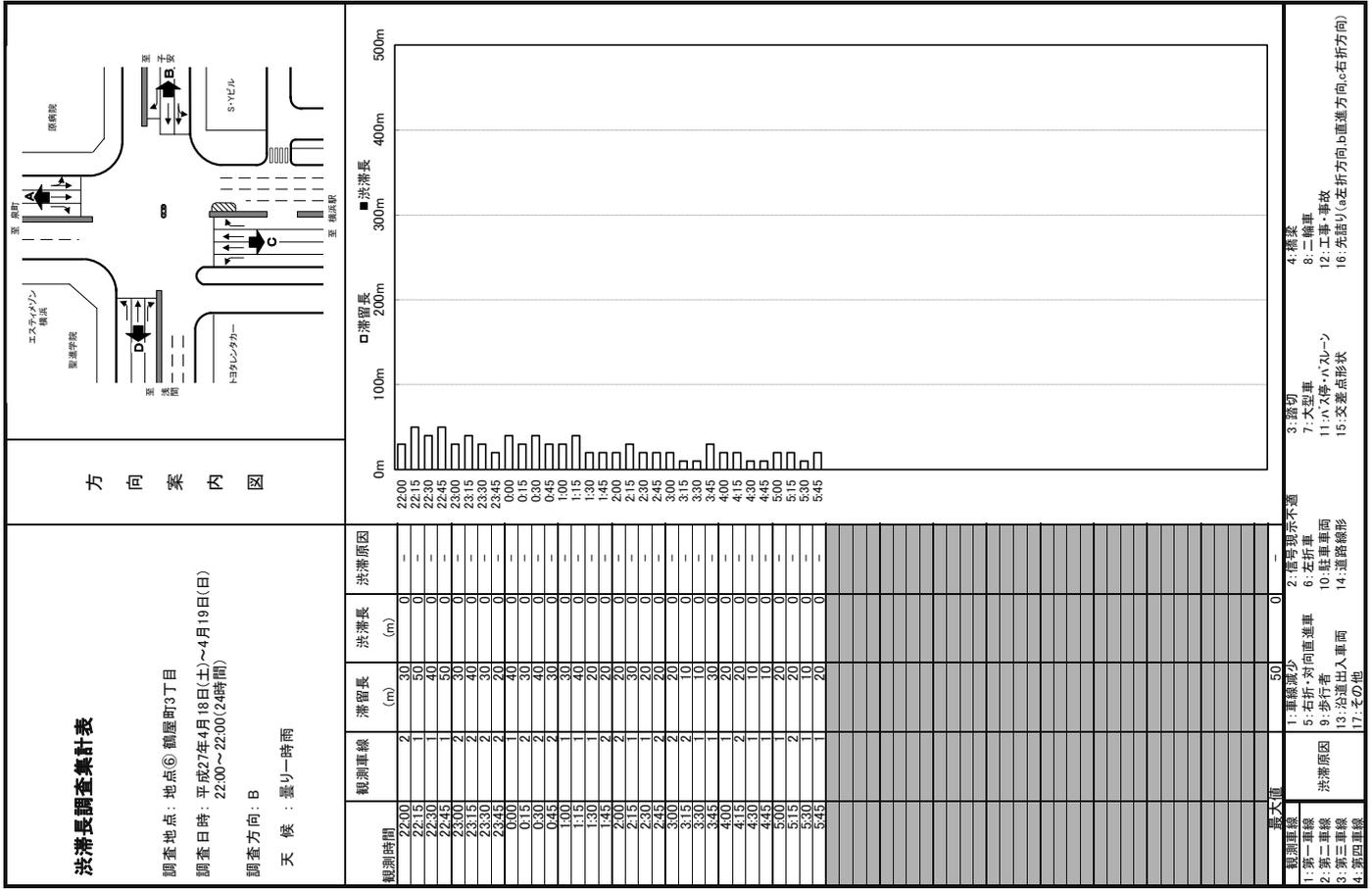
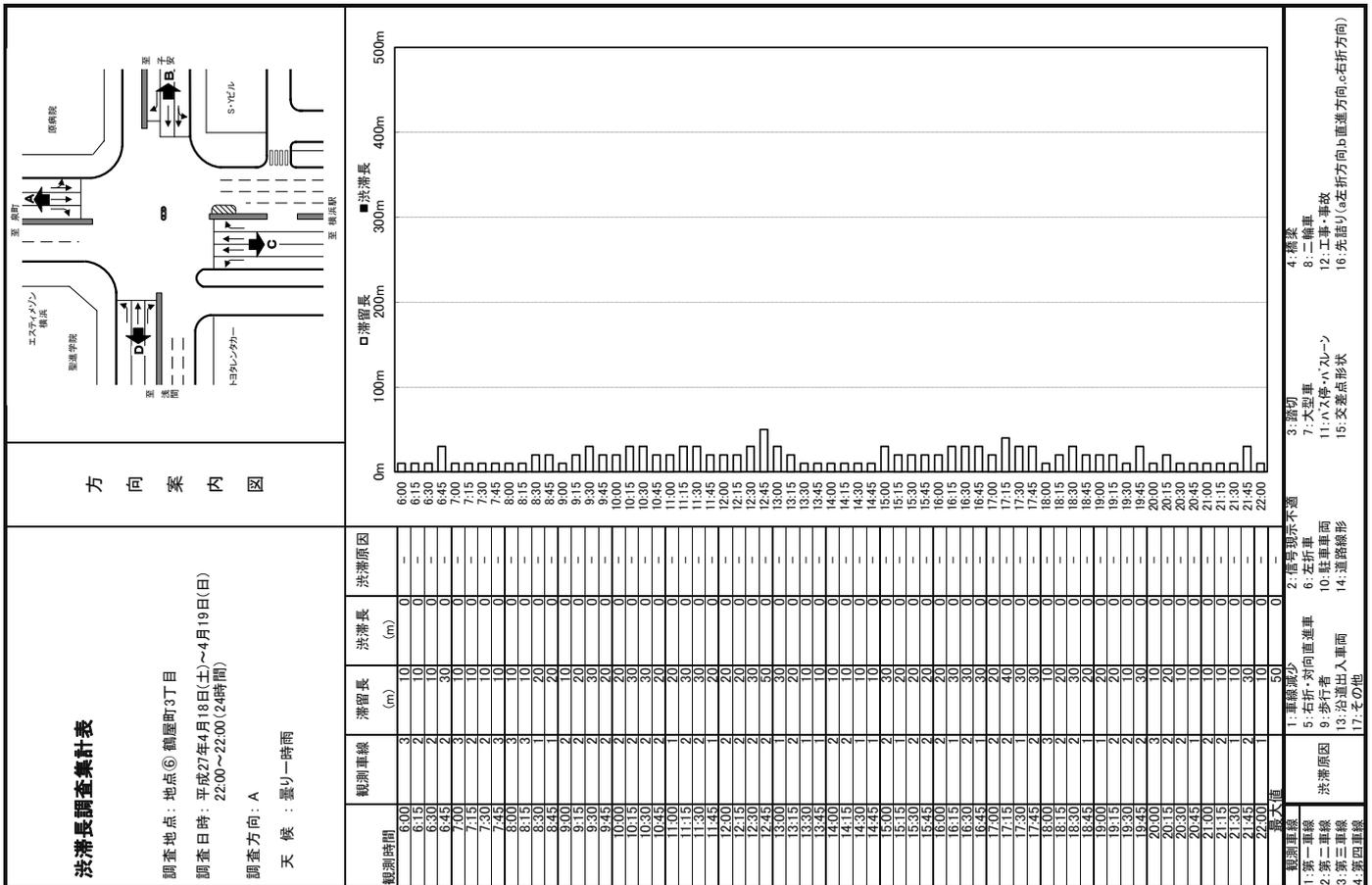


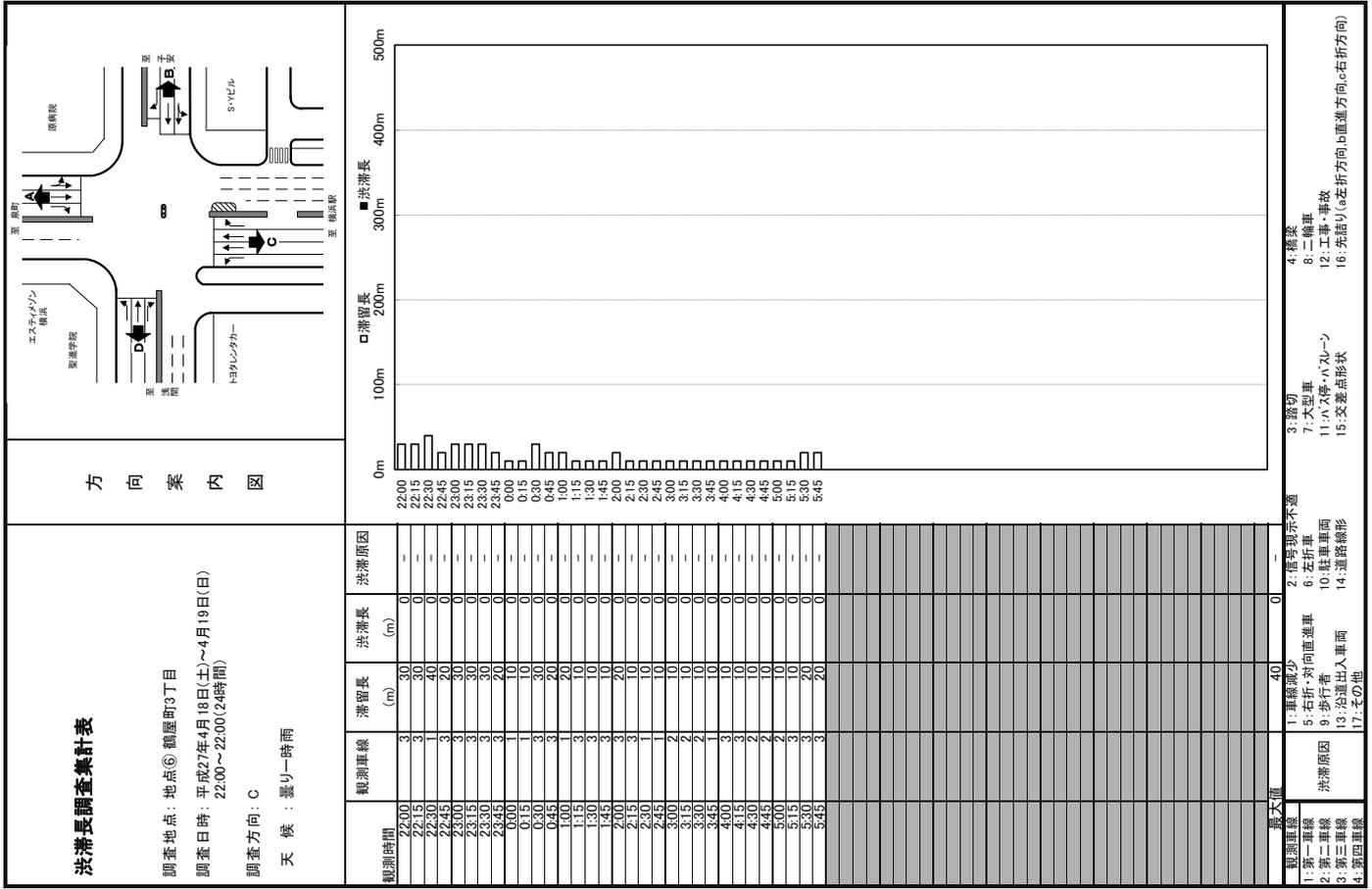
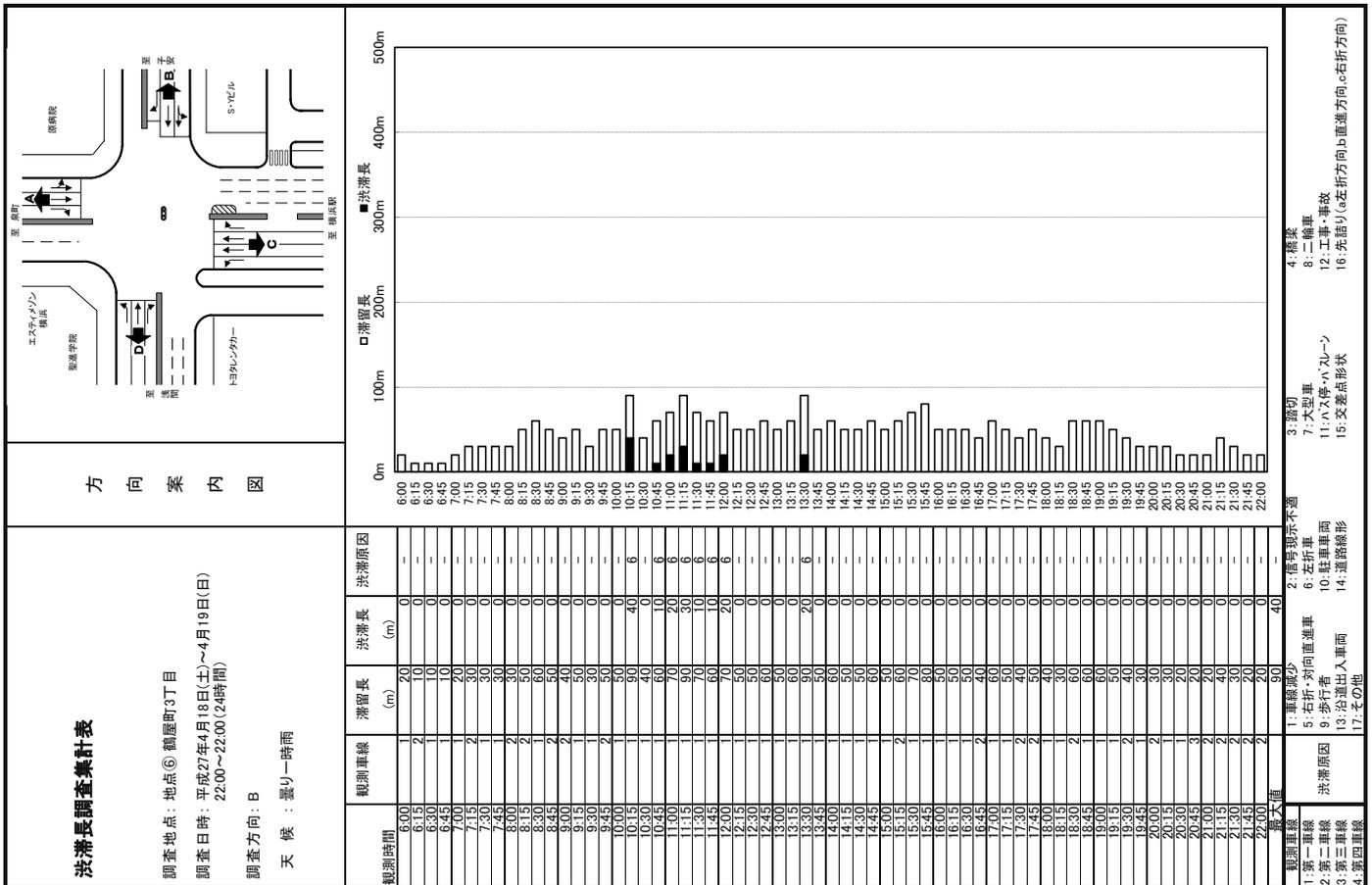


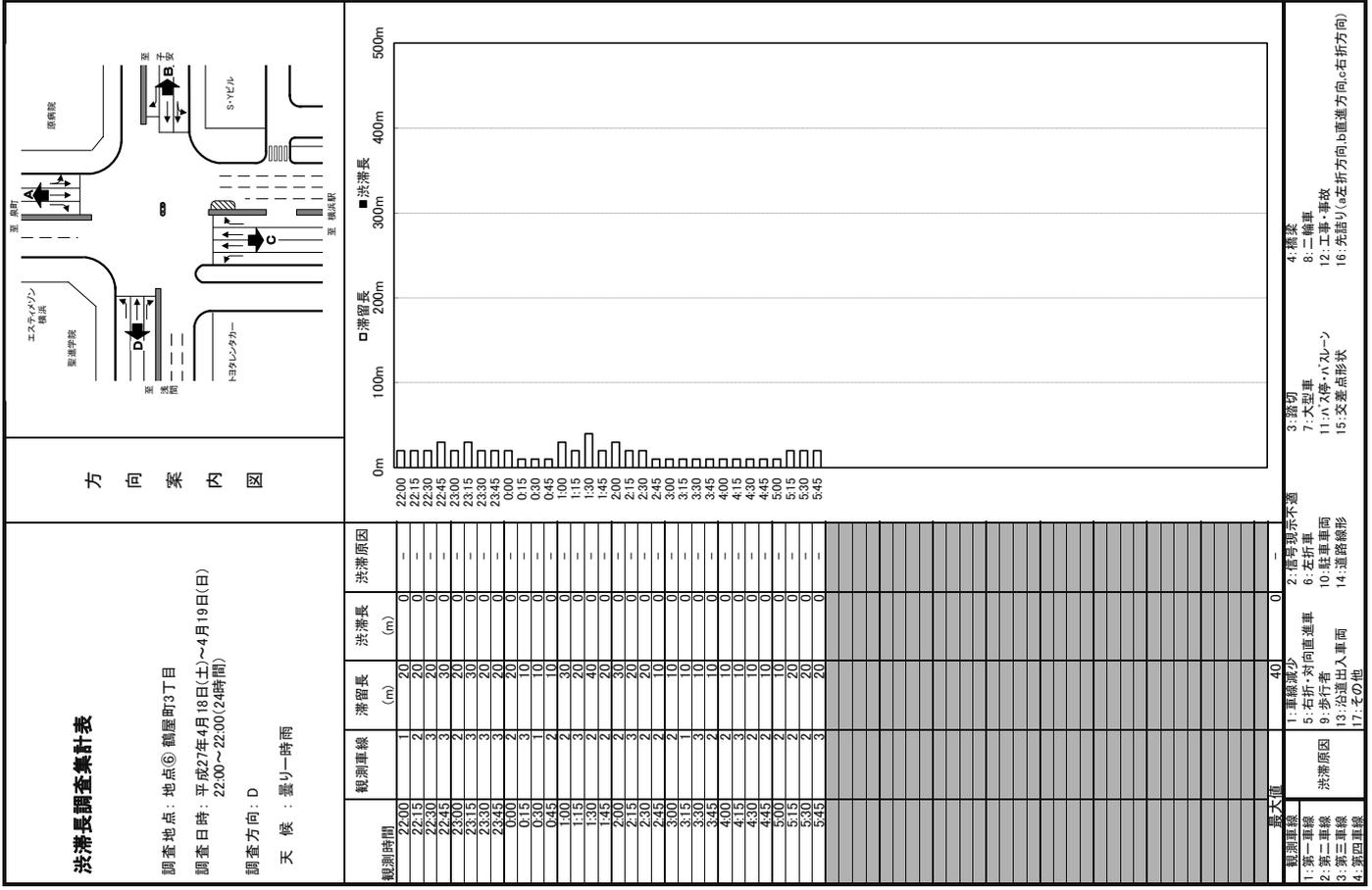
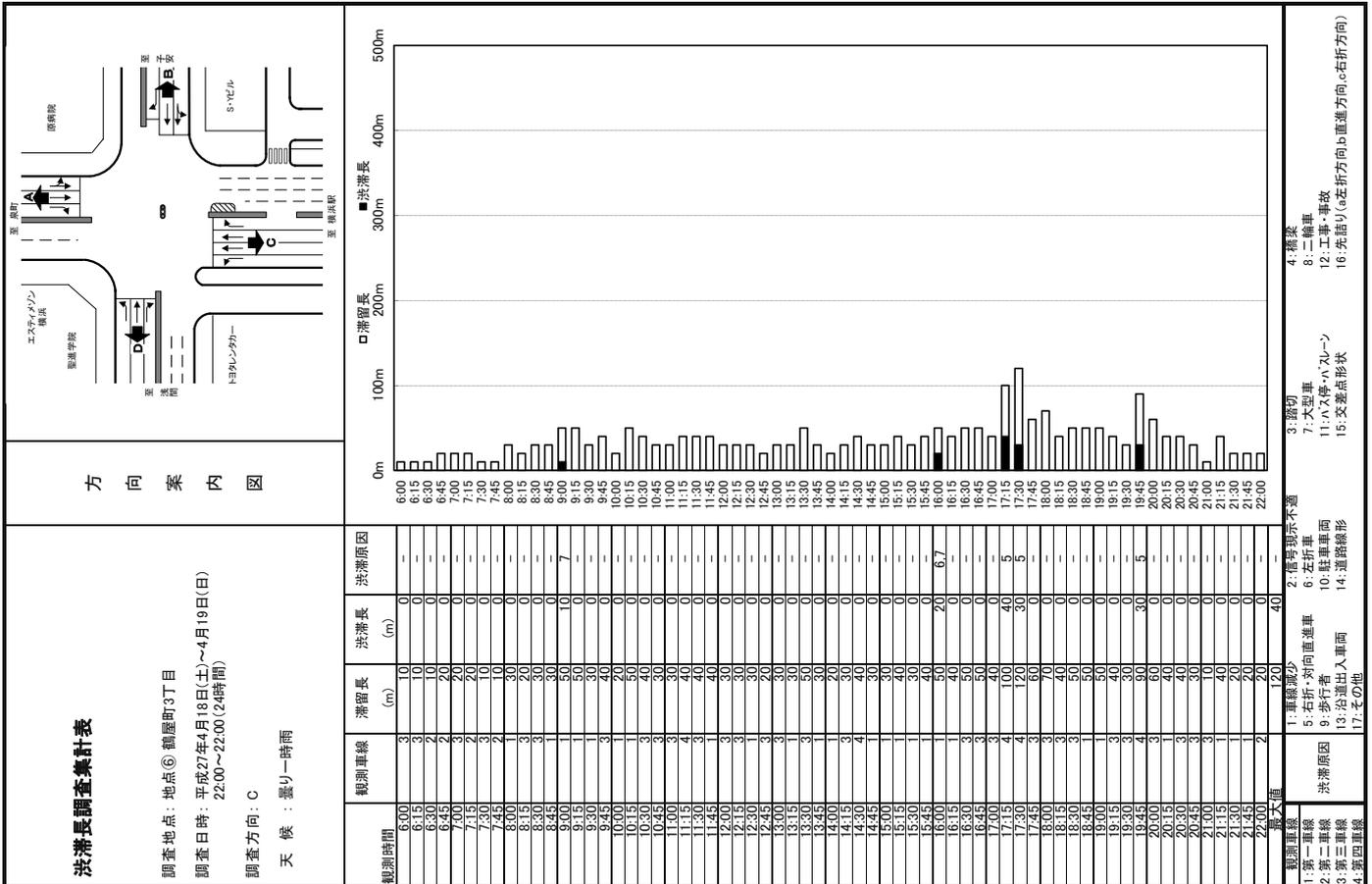


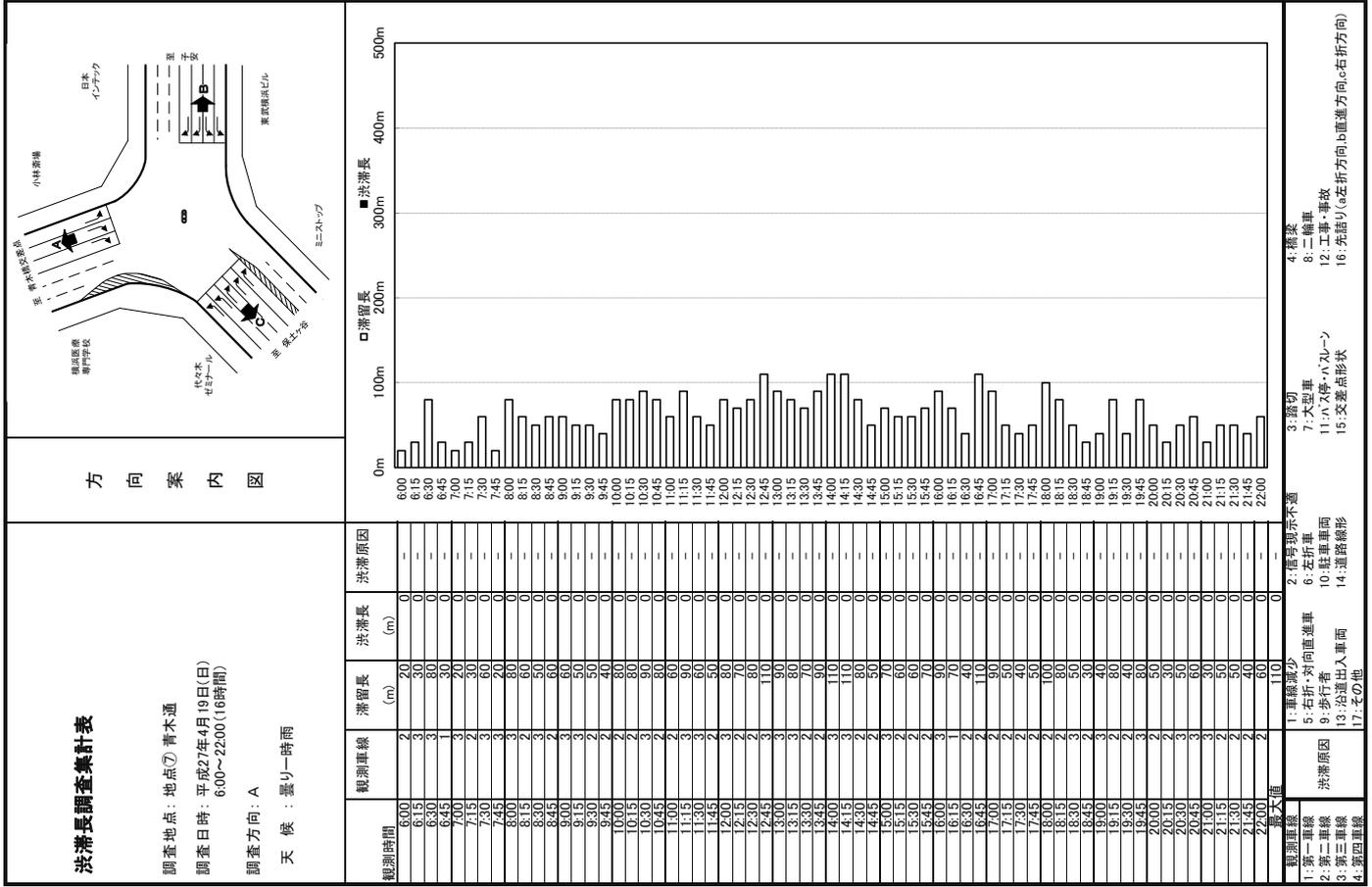
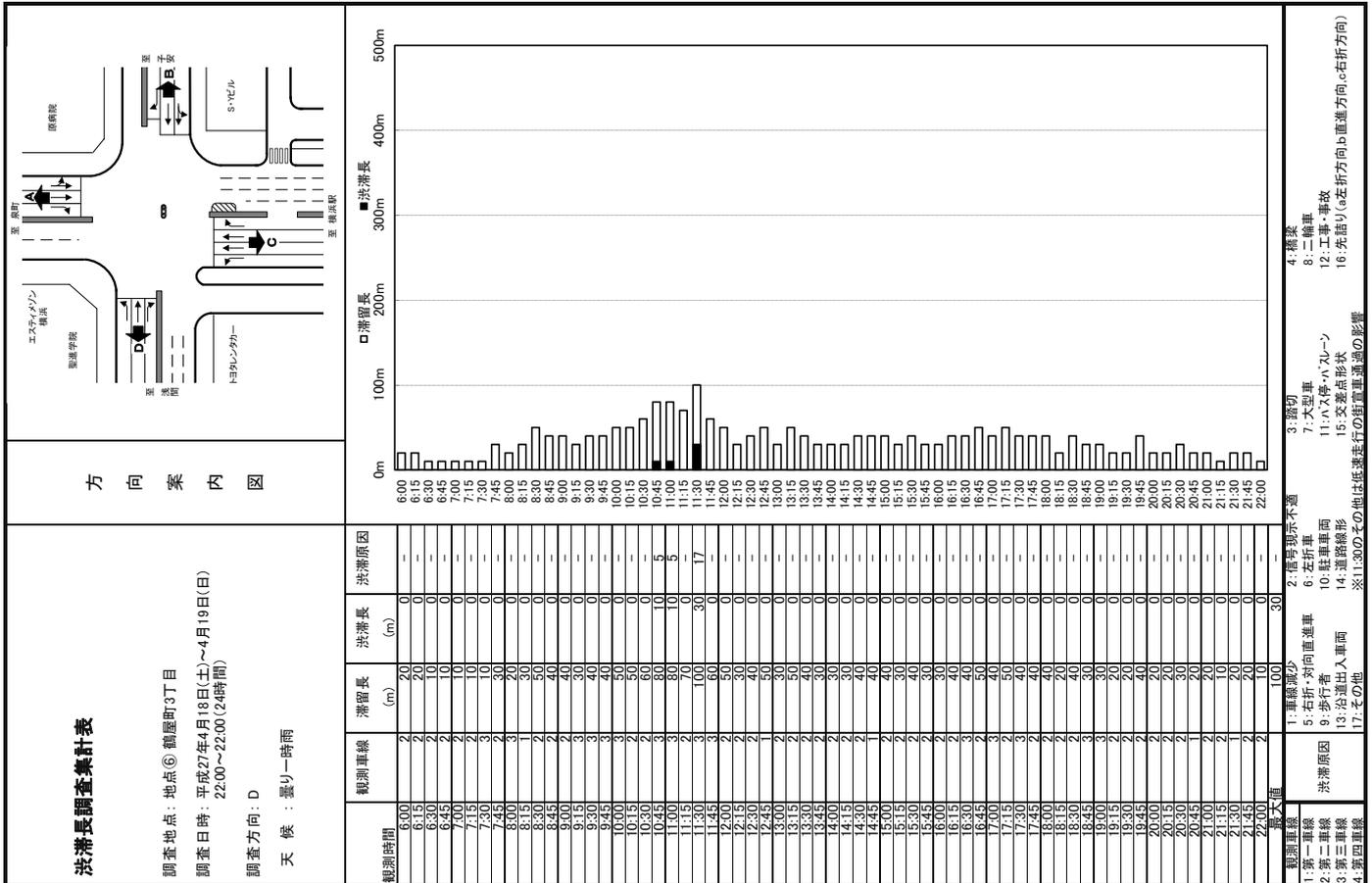


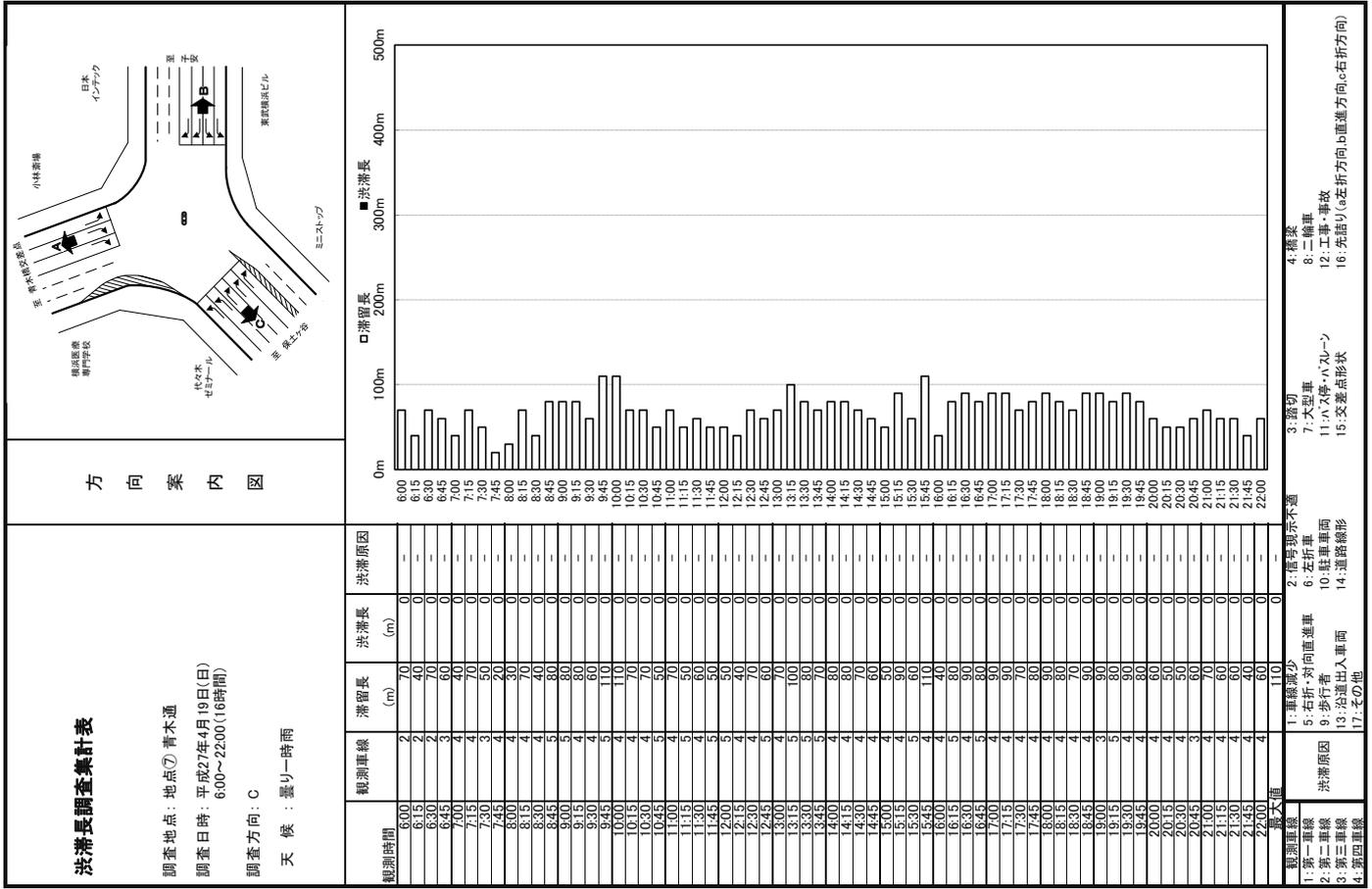
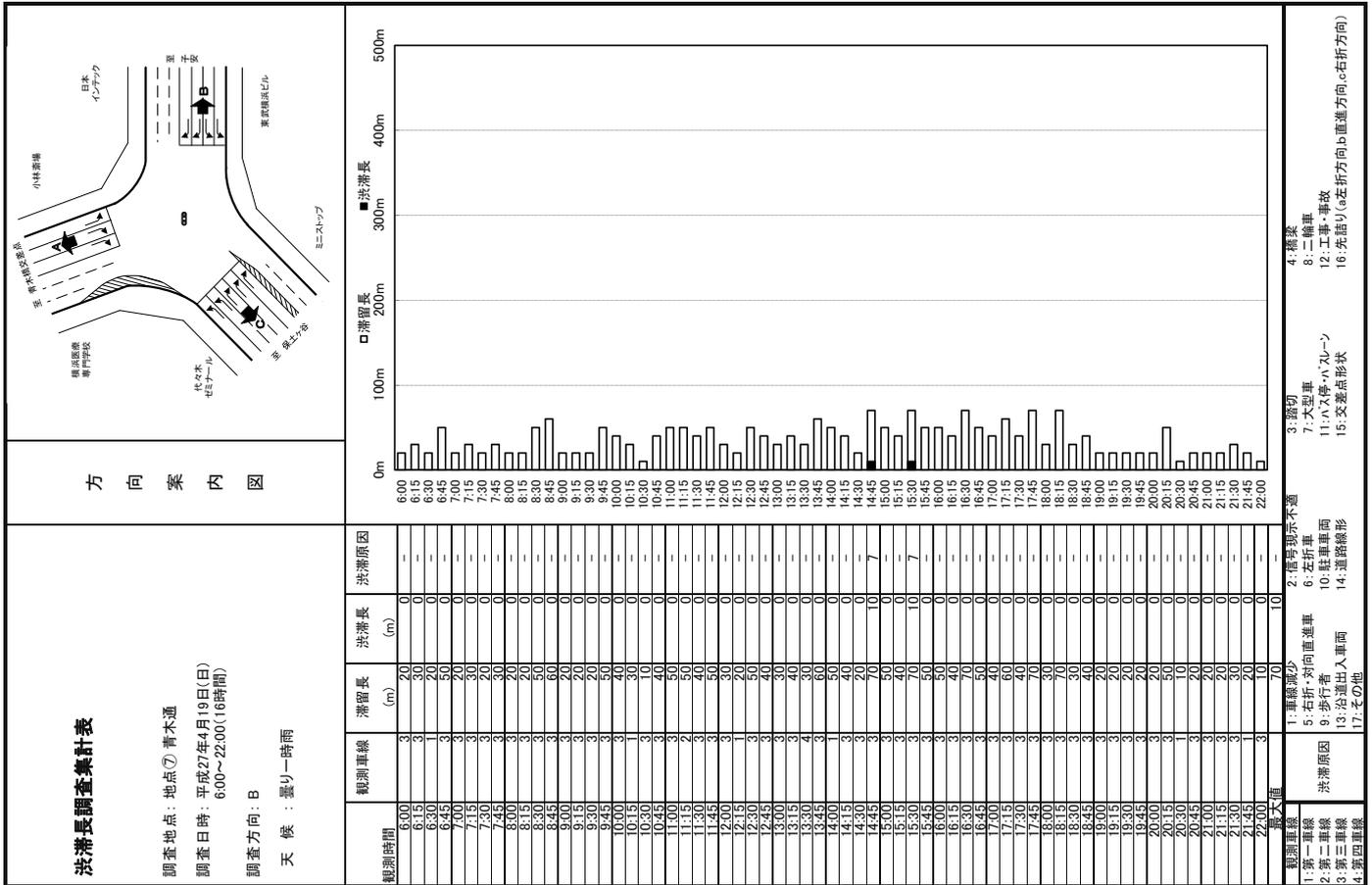












(5) 信号現示

対象事業実施区域周辺の主要交差点（7 交差点）において、平日・休日実施した調査結果は、p.3.7-223～p.3.7-229 に示すとおりです。

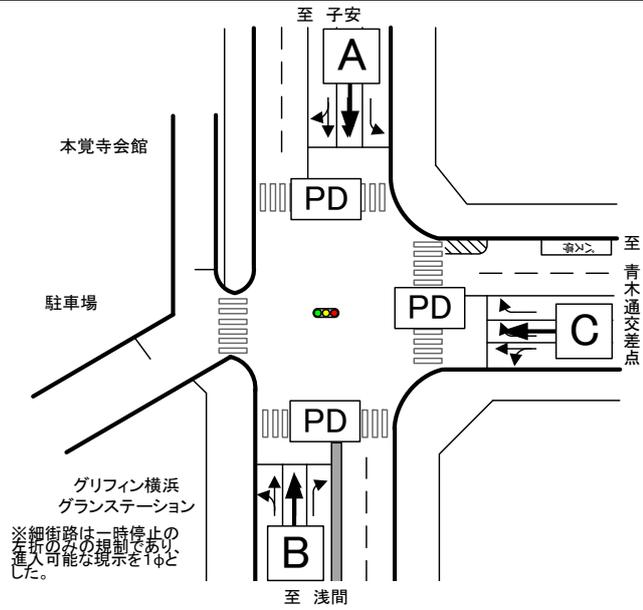
調査年月日
 平日：平成27年4月21日(火)～4月22日(水)
 休日：平成27年4月18日(土)～4月19日(日)

調査地点
 地点① 青木橋

凡 例

- : 青
- : 右折青矢
- : 左折青矢
- : 歩行者点滅
- : 直進青矢
- : 直進左折青矢
- : 黄
- : 直進右折青矢
- : 赤
- : 黄直進青矢
- : 黄点滅
- : 赤点滅

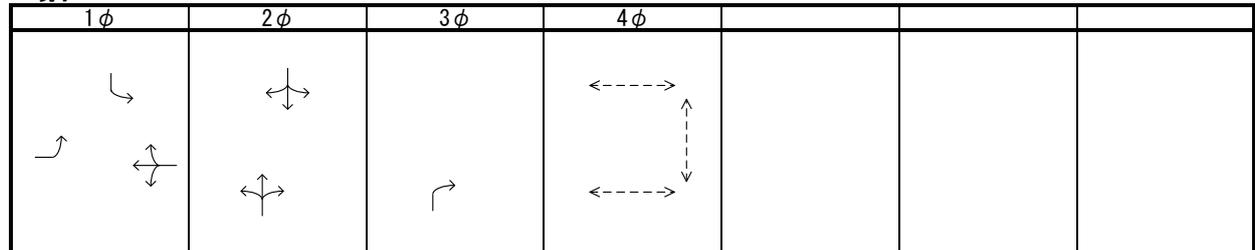
方
向
案
内
図



現示	1φ			2φ		3φ			4φ									計				
	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17		18			
灯器																						
A																						
B																						
C																						
PD																						
平日	夜	52	3	2	25	3	12	2	3	27	8	3									140	
		52	3	2	25	3	12	2	3	27	8	3										140
		54	3	2	26	3	9	2	3	27	8	3										140
	朝	50	3	2	24	3	8	2	3	24	8	3										130
		53	3	2	26	3	12	2	3	27	8	3										142
		52	3	2	25	3	12	2	3	27	8	3										140
	昼	60	3	2	30	3	12	2	3	24	8	3										150
		60	3	2	30	3	12	2	3	24	8	3										150
		57	3	2	33	3	12	2	3	24	8	3										150
	夕	63	3	2	27	3	11	2	3	25	8	3										150
		63	3	2	27	3	11	2	3	25	8	3										150
		69	3	2	29	3	11	2	3	25	8	3										158
休日	夜	48	3	2	23	3	12	2	3	25	6	3									130	
		43	3	2	23	3	12	2	3	25	6	3										125
		48	3	2	23	3	12	2	3	25	6	3										130
	朝	37	3	2	19	3	6	2	3	24	8	3										110
		37	3	2	19	3	6	2	3	24	8	3										110
		38	3	2	20	3	6	2	3	24	8	3										112
	昼	60	3	2	32	3	10	2	3	24	8	3										150
		60	3	2	32	3	10	2	3	24	8	3										150
		60	3	2	32	3	10	2	3	24	8	3										150
	夕	64	3	2	27	3	10	2	3	25	8	3										150
		64	3	2	27	3	10	2	3	25	8	3										150
		64	3	2	27	3	10	2	3	25	8	3										150

※夜：22時～24時 朝：7時～9時 昼：12時～14時 夕：17時～19時 (秒)

・現示



信号現示階梯図

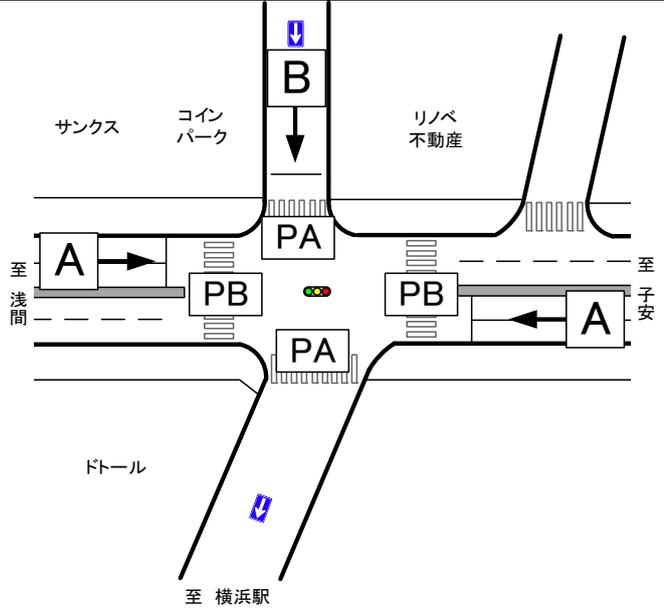
調査年月日
 平日：平成27年4月22日(水)
 休日：平成27年4月19日(日)

調査地点
 地点② 台町入口

凡 例

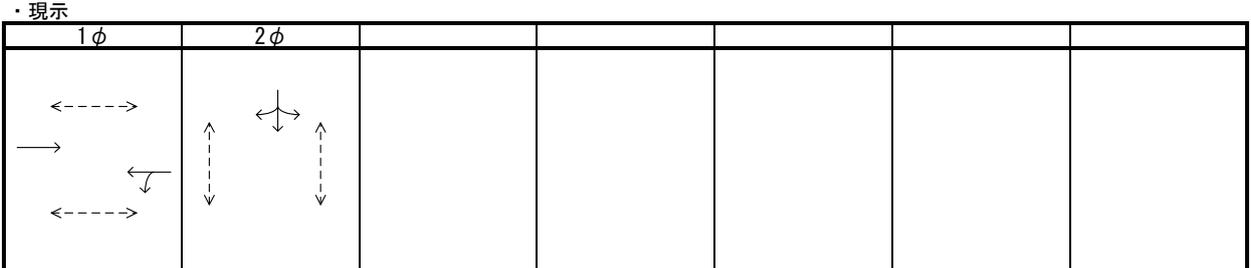
- : 青
- : 歩行者点滅
- : 黄
- : 赤
- : 黄点滅
- : 赤点滅
- : 右折青矢
- : 左折青矢
- : 直進青矢
- : 直進左折青矢
- : 直進右折青矢
- : 黄直進青矢

方
向
案
内
図



現示	1φ					2φ													計	
	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18		
階梯																				
A	[Signal pattern for A]																			
B	[Signal pattern for B]																			
PA	[Signal pattern for PA]																			
PB	[Signal pattern for PB]																			
平日	夜	[Night signal pattern]																	0	
	朝	44	4	2	3	2	22	6	2	3	2									90
	昼	55	4	2	3	2	21	6	2	3	2									100
	夕	55	4	2	3	2	21	6	2	3	2									100
	夜	[Night signal pattern]																	0	
	朝	35	4	2	3	2	21	6	2	3	2									80
	昼	53	4	2	3	2	21	6	2	3	2									98
	夕	44	4	2	3	2	22	6	2	3	2									90
休日	夜	[Night signal pattern]																	0	
	朝	35	4	2	3	2	21	6	2	3	2									80
	昼	55	4	2	3	2	21	6	2	3	2									100
	夕	44	4	2	3	2	22	6	2	3	2									90
	夜	[Night signal pattern]																	0	
	朝	35	4	2	3	2	21	6	2	3	2									80
	昼	53	4	2	3	2	21	6	2	3	2									98
	夕	44	4	2	3	2	22	6	2	3	2									90

※夜：22時～24時 朝：7時～9時 昼：12時～14時 夕：17時～19時 (秒)



信号現示階梯図

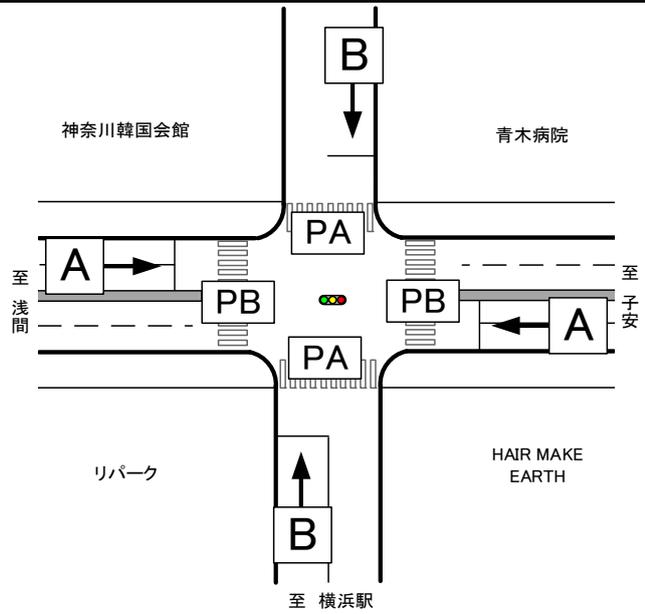
調査年月日
 平日：平成27年4月22日(水)
 休日：平成27年4月19日(日)

調査地点
 地点③ 鶴屋町1丁目

凡 例

- : 青
- : 右折青矢
- : 左折青矢
- : 歩行者点滅
- : 直進青矢
- : 黄
- : 直進左折青矢
- : 赤
- : 直進右折青矢
- : 黄点滅
- : 直進右折青矢
- : 赤点滅
- : 黄直進青矢

方
向
案
内
図

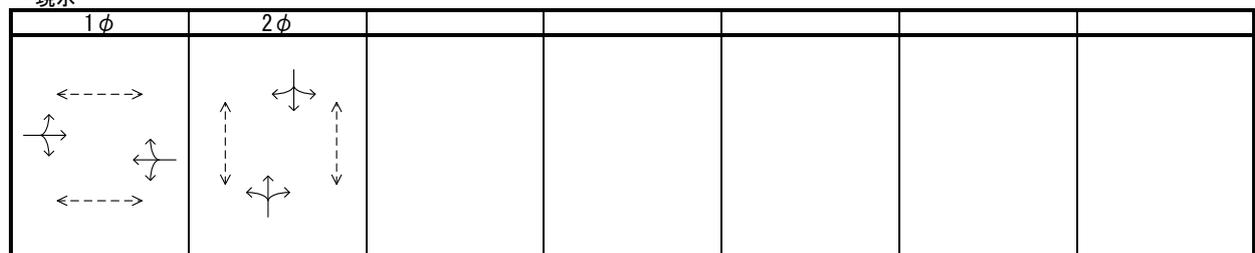


現示	1φ					2φ													計	
	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18		
灯器																				
階梯																				
A	[Signal timing diagram for phase A]																			
B	[Signal timing diagram for phase B]																			
PA	[Signal timing diagram for phase PA]																			
PB	[Signal timing diagram for phase PB]																			
平日	夜	[Night weekday signal timing]																	0	
	朝	44	4	2	3	2	22	6	2	3	2									90
	昼	44	4	2	3	2	22	6	2	3	2									90
	夕	44	4	2	3	2	22	6	2	3	2									90
	夜	[Night weekday signal timing]																	0	
	朝	35	4	2	3	2	21	6	2	3	2									80
	昼	35	4	2	3	2	21	6	2	3	2									80
	夕	35	4	2	3	2	21	6	2	3	2									80
	夜	[Night weekday signal timing]																	0	
	朝	54	4	2	3	2	22	6	2	3	2									100
昼	54	4	2	3	2	22	6	2	3	2									100	
夕	54	4	2	3	2	22	6	2	3	2									100	
夜	[Night weekday signal timing]																	0		
朝	44	4	2	3	2	22	6	2	3	2									90	
昼	44	4	2	3	2	22	6	2	3	2									90	
夕	44	4	2	3	2	22	6	2	3	2									90	
夜	[Night weekday signal timing]																	0		
朝	44	4	2	3	2	22	6	2	3	2									90	
昼	44	4	2	3	2	22	6	2	3	2									90	
夕	44	4	2	3	2	22	6	2	3	2									90	

※夜：22時～24時 朝：7時～9時 昼：12時～14時 夕：17時～19時

(秒)

・現示



信号現示階梯図

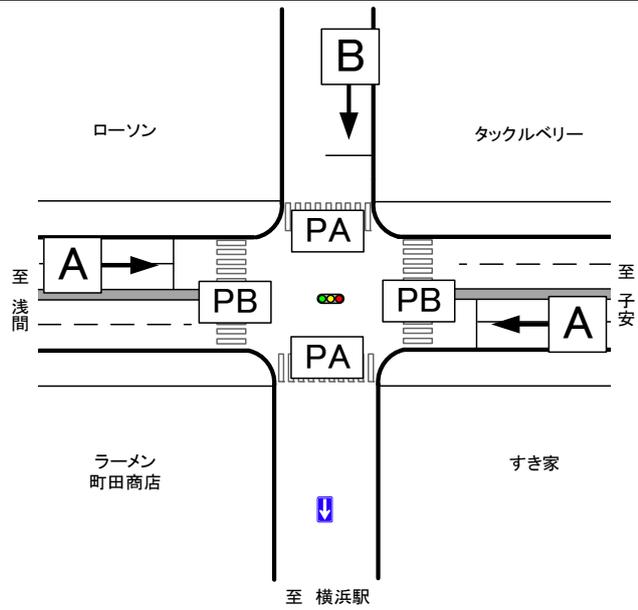
調査年月日
 平日：平成27年4月22日(水)
 休日：平成27年4月19日(日)

調査地点
 地点④ 鶴屋町2丁目

凡 例

- : 青
- : 歩行者点滅
- : 黄
- : 赤
- : 黄点滅
- : 赤点滅
- : 右折青矢
- : 左折青矢
- : 直進青矢
- : 直進左折青矢
- : 直進右折青矢
- : 黄直進青矢

方
向
案
内
図

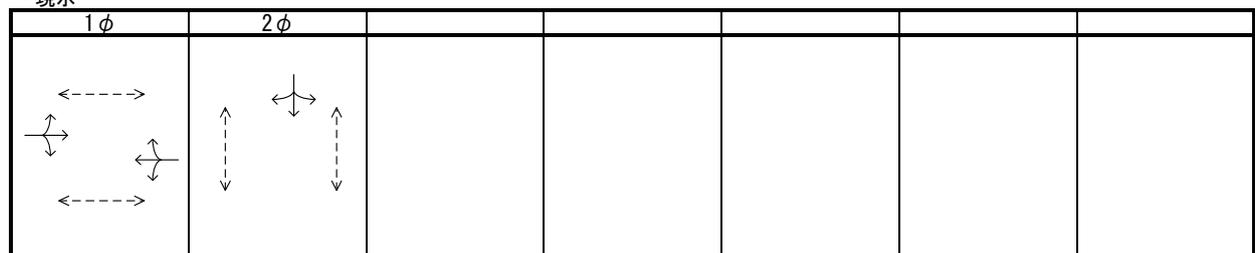


現示	1φ					2φ													計	
	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18		
灯器																				
階梯																				
A																				
B																				
PA																				
PB																				
平日	夜																			0
																				0
																				0
	朝	44	4	2	3	2	22	6	2	3	2									90
		44	4	2	3	2	22	6	2	3	2									90
		44	4	2	3	2	22	6	2	3	2									90
	昼	52	4	2	3	2	22	6	2	3	2									98
		55	4	2	3	2	22	6	2	3	2									101
		54	4	2	3	2	22	6	2	3	2									100
	夕	54	4	2	3	2	22	6	2	3	2									100
54		4	2	3	2	22	6	2	3	2									100	
54		4	2	3	2	22	6	2	3	2									100	
休日	夜																			0
																				0
																				0
	朝	35	4	2	3	2	21	6	2	3	2									80
		35	4	2	3	2	21	6	2	3	2									80
		35	4	2	3	2	21	6	2	3	2									80
	昼	44	4	2	3	2	22	6	2	3	2									90
		44	4	2	3	2	22	6	2	3	2									90
		44	4	2	3	2	22	6	2	3	2									90
	夕	44	4	2	3	2	22	6	2	3	2									90
44		4	2	3	2	22	6	2	3	2									90	
44		4	2	3	2	22	6	2	3	2									90	

※夜：22時～24時 朝：7時～9時 昼：12時～14時 夕：17時～19時

(秒)

・現示



信号現示階梯図

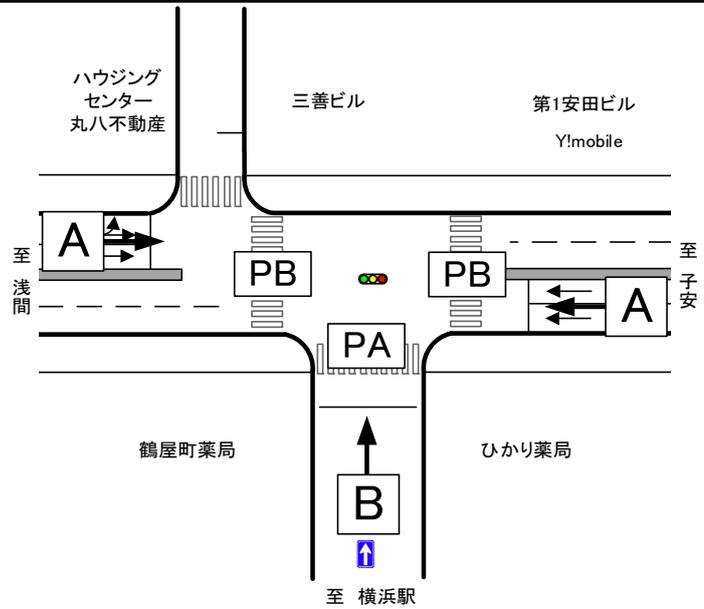
調査年月日
 平日：平成27年4月22日(水)
 休日：平成27年4月19日(日)

調査地点
 地点⑤ 仮) 第1安田ビル前

凡 例

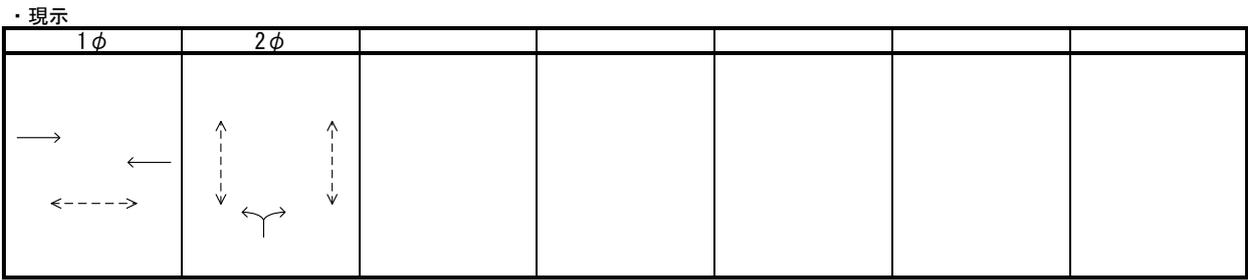
- : 青
- : 歩行者点滅
- : 黄
- : 赤
- : 黄点滅
- : 赤点滅
- : 右折青矢
- : 左折青矢
- : 直進青矢
- : 直進左折青矢
- : 直進右折青矢
- : 黄直進青矢

方 向
 案 内
 図



現示	階梯	1φ					2φ													計						
		1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18							
A																										
B																										
PA																										
PB																										
平日	夜																								0	
																									0	
	朝	43	5	2	3	2	22	6	2	3	2														90	
		43	5	2	3	2	22	6	2	3	2														90	
	昼	43	5	2	3	2	22	6	2	3	2														100	
		53	5	2	3	2	22	6	2	3	2														100	
	夕	53	5	2	3	2	22	6	2	3	2														100	
		53	5	2	3	2	22	6	2	3	2														100	
	夜																									0
																										0
休日	朝	34	5	2	3	2	21	6	2	3	2														80	
		34	5	2	3	2	21	6	2	3	2														80	
	昼	43	5	2	3	2	22	6	2	3	2														90	
		43	5	2	3	2	22	6	2	3	2														90	
	夕	43	5	2	3	2	22	6	2	3	2														90	
		43	5	2	3	2	22	6	2	3	2														90	
	夜																									0
																										0
																										0

※夜：22時～24時 朝：7時～9時 昼：12時～14時 夕：17時～19時 (秒)



信号現示階梯図

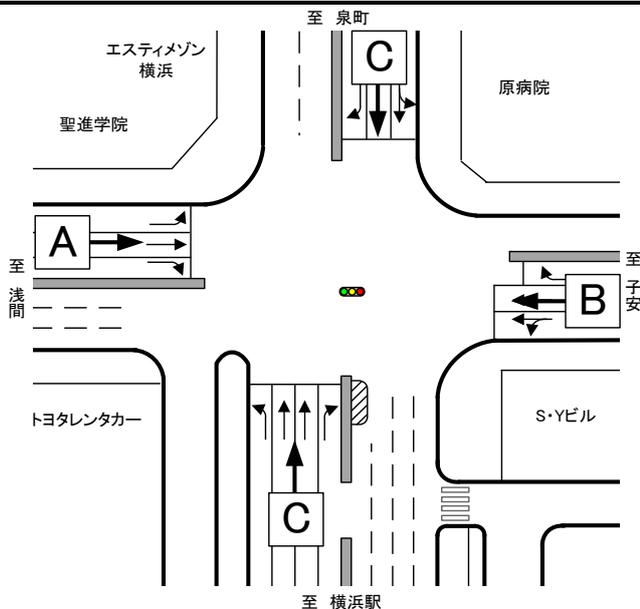
調査年月日
 平日：平成27年4月21日(火)～4月22日(水)
 休日：平成27年4月18日(土)～4月19日(日)

調査地点
 地点⑥ 鶴屋町3丁目

凡 例

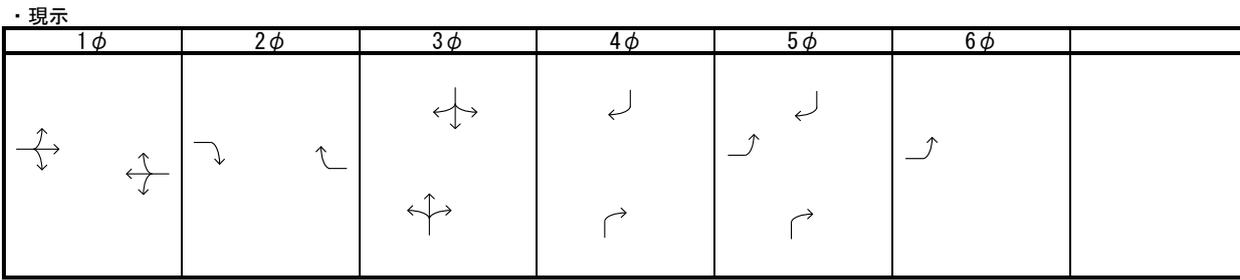
- : 青
- : 歩行者点滅
- : 黄
- : 赤
- : 黄点滅
- : 赤点滅
- : 右折青矢
- : 左折青矢
- : 直進青矢
- : 直進左折青矢
- : 直進右折青矢
- : 黄直進青矢

方
向
案
内
図



現示	1φ		2φ			3φ		4φ	5φ	6φ								計		
	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17		18	
灯器																				
階梯																				
A																				
B																				
C																				
平日	夜	27	3	8	2	3	31	3	2	6	2	3								90
		29	3	7	2	3	30	3	2	6	2	3								90
		29	3	7	2	3	30	3	2	6	2	3								90
	朝	25	3	17	2	3	23	3	2	6	2	3								89
		25	3	17	2	3	23	3	2	6	2	3								89
		26	3	16	2	3	22	3	2	8	2	3								90
	昼	33	3	15	2	3	26	3	2	8	2	3								100
		33	3	15	2	3	26	3	2	8	2	3								100
		33	3	14	2	3	27	3	2	8	2	3								100
	夕	33	3	17	2	3	24	3	2	8	2	3								100
		33	3	17	2	3	24	3	2	8	2	3								100
		33	3	17	2	3	24	3	2	8	2	3								100
休日	夜	25	3	8	2	3	25	3	2	4	2	3								80
		30	3	5	2	3	22	3	2	5	2	3								80
		31	3	6	2	3	20	3	2	5	2	3								80
	朝	27	3	15	2	3	24	3	2	6	2	3								90
		27	3	15	2	3	24	3	2	6	2	3								90
		28	3	16	2	3	22	3	2	6	2	3								90
	昼	24	3	13	2	3	35	3	2	10	2	3								100
		24	3	14	2	3	34	3	2	10	2	3								100
		24	3	15	2	3	33	3	2	10	2	3								100
	夕	28	3	16	2	3	22	3	2	6	2	3								90
		28	3	16	2	3	22	3	2	6	2	3								90
		27	3	16	2	3	23	3	2	6	2	3								90

※夜：22時～24時 朝：7時～9時 昼：12時～14時 夕：17時～19時 (秒)

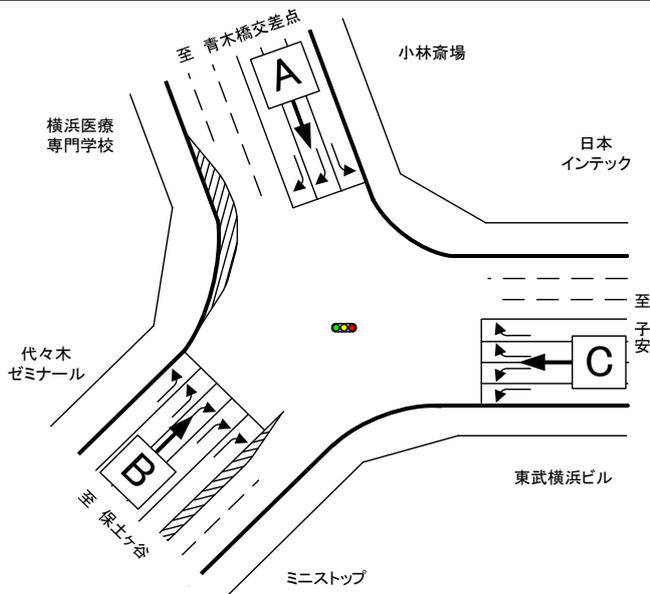


信号現示階梯図

調査年月日
 平日：平成27年4月22日(水)
 休日：平成27年4月19日(日)

調査地点
 地点⑦ 青木通

方
向
案
内
図



凡 例

	: 青		: 右折青矢
	: 歩行者点滅		: 左折青矢
	: 黄		: 直進青矢
	: 赤		: 直進左折青矢
	: 黄点滅		: 直進右折青矢
	: 赤点滅		: 黄直進青矢

現示	1φ	2φ		3φ		4φ		5φ		6φ								計		
灯器	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18		
A																				
B																				
C																				
平日	夜																			0
	朝	53	3	2	50	3	2	21	3	2										139
	昼	55	3	2	50	3	2	19	3	2										139
	夕	63	3	2	53	3	2	19	3	2										150
	夜	63	3	2	53	3	2	19	3	2										150
	朝	62	3	2	53	3	2	19	3	2										149
	昼	63	3	2	53	3	2	19	3	2										150
	夕	63	3	2	53	3	2	19	3	2										150
休日	夜																			0
	朝	36	3	2	42	3	2	17	3	2										110
	昼	36	3	2	42	3	2	17	3	2										110
	夕	36	3	2	42	3	2	17	3	2										110
	夜	63	3	2	53	3	2	19	3	2										150
	朝	63	3	2	53	3	2	19	3	2										150
	昼	63	3	2	53	3	2	19	3	2										150
	夕	63	3	2	53	3	2	19	3	2										150

※夜：22時～24時 朝：7時～9時 昼：12時～14時 夕：17時～19時 (秒)

・現示

1φ	2φ	3φ	4φ	5φ	6φ

信号現示階梯図

(6) 道路現況

対象事業実施区域周辺の主要交差点（7 交差点）及び主要断面（10 箇所）において実施した調査結果は、p.3.7-231～p.3.7-242 に示すとおりです

至 子安

勾配 -0.1%
左折レーン長: 60.3m
シフト長: 58.6m

2.5 1.0 0.6 3.0 3.0 0.4 2.8 3.2 3.4 0.4 0.5 1.6 0.2

勾配 -7.9%

1.0 2.0 2.6

本覚寺会館

歩行者優先

2.1
0.7
3.8
3.6
3.6
3.6
3.6
0.6
2.2

勾配 -1.7%

至 青木通交差点

勾配 +4.8%

0.3
2.7
2.2
0.3

50

ここまで

原付

直左レーン長: 26.7m
シフト長: 27.6m

勾配 +4.5%

至 浅間

1.9 0.4 0.6 3.1 3.3 3.1 3.1 3.1 0.6 0.4 1.9

0.3 0.3 0.6

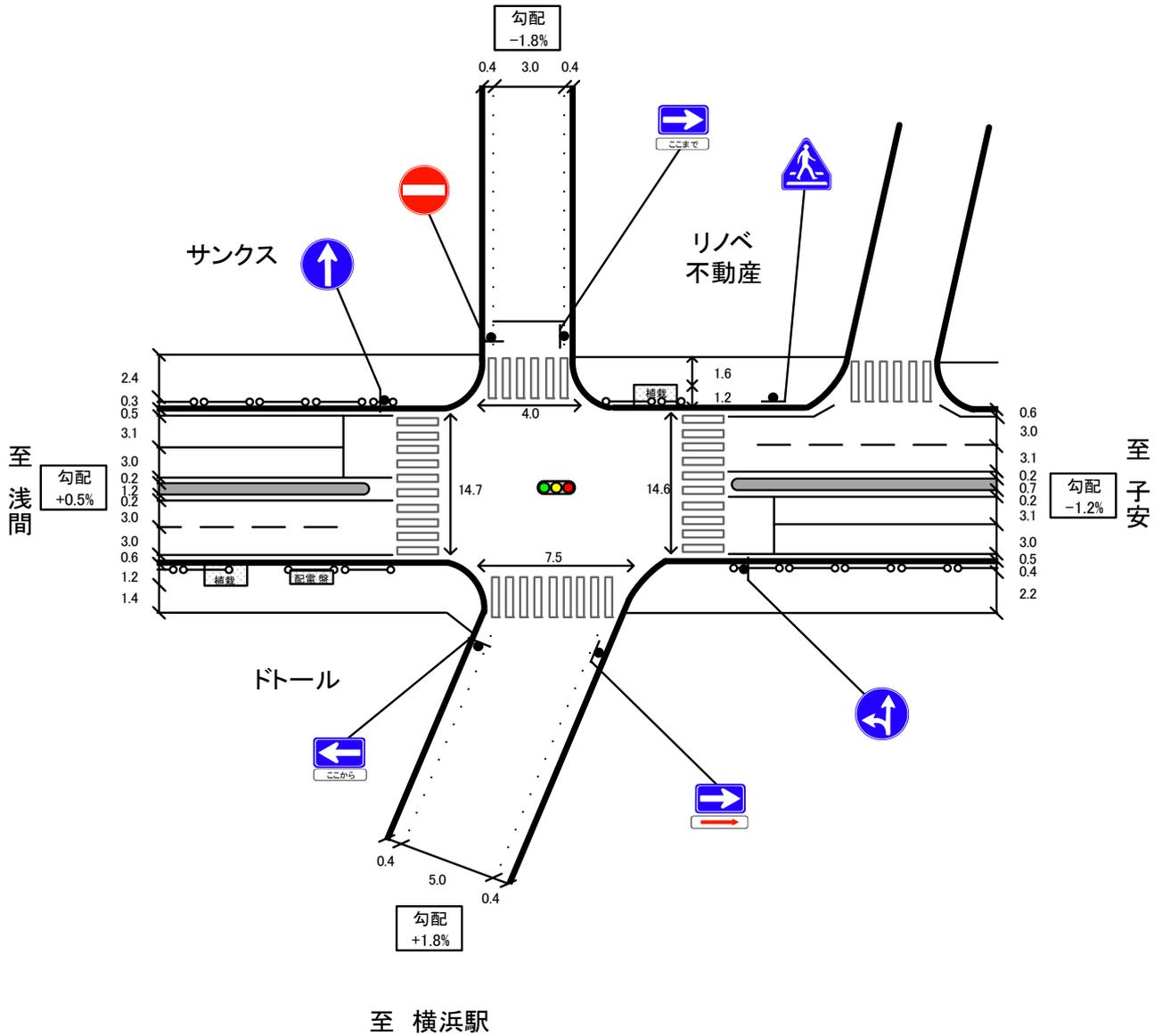
50

ここまで

※図中に示す数字の単位は、メートルである。

調査地点: 地点① 青木橋(主要交差点)

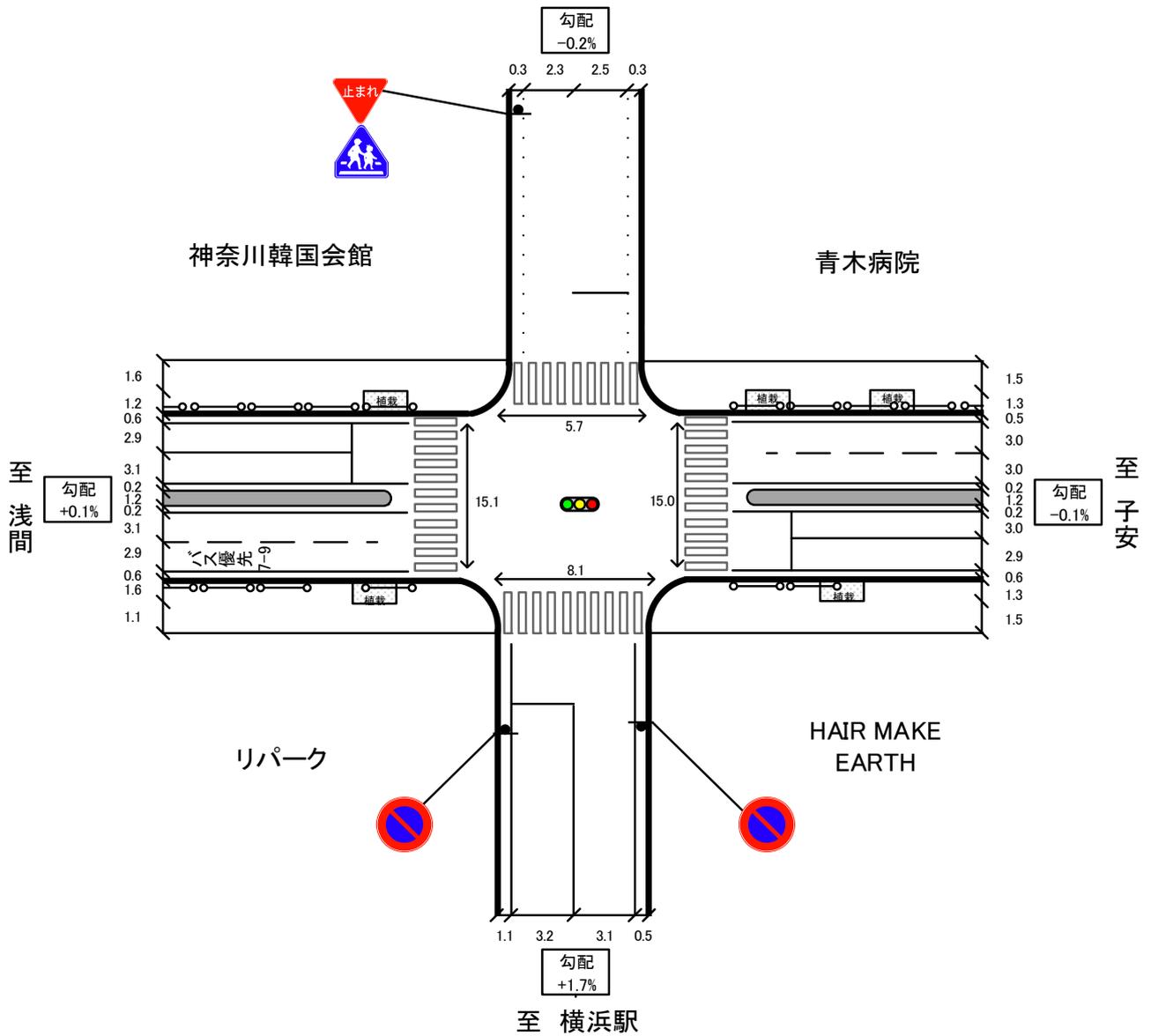
道路現況図



※図中に示す数字の単位は、メートルである。

調査地点：地点② 台町入口(主要交差点)

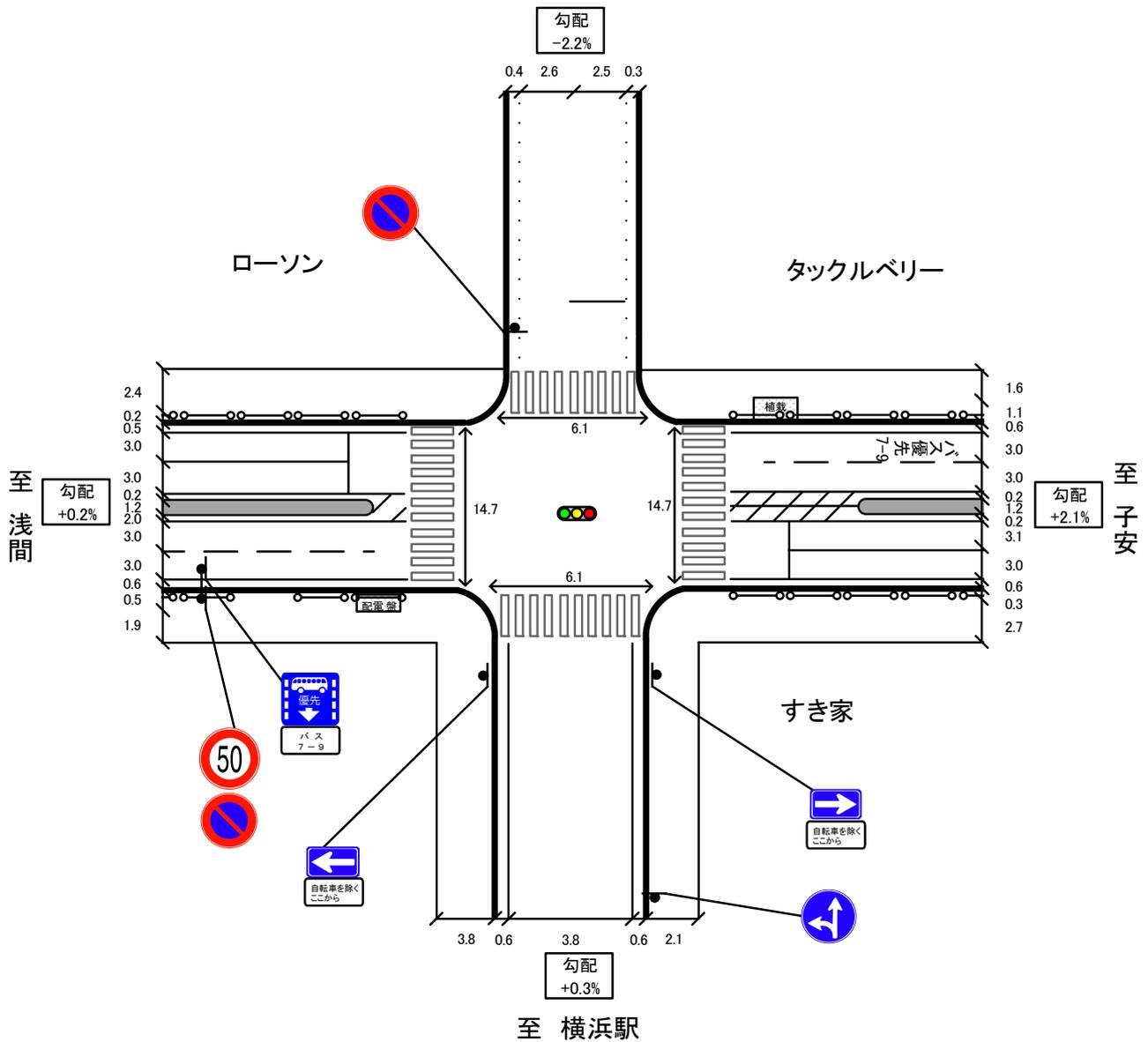
道路現況図



※図中に示す数字の単位は、メートルである。

調査地点：地点③ 鶴屋町1丁目(主要交差点)

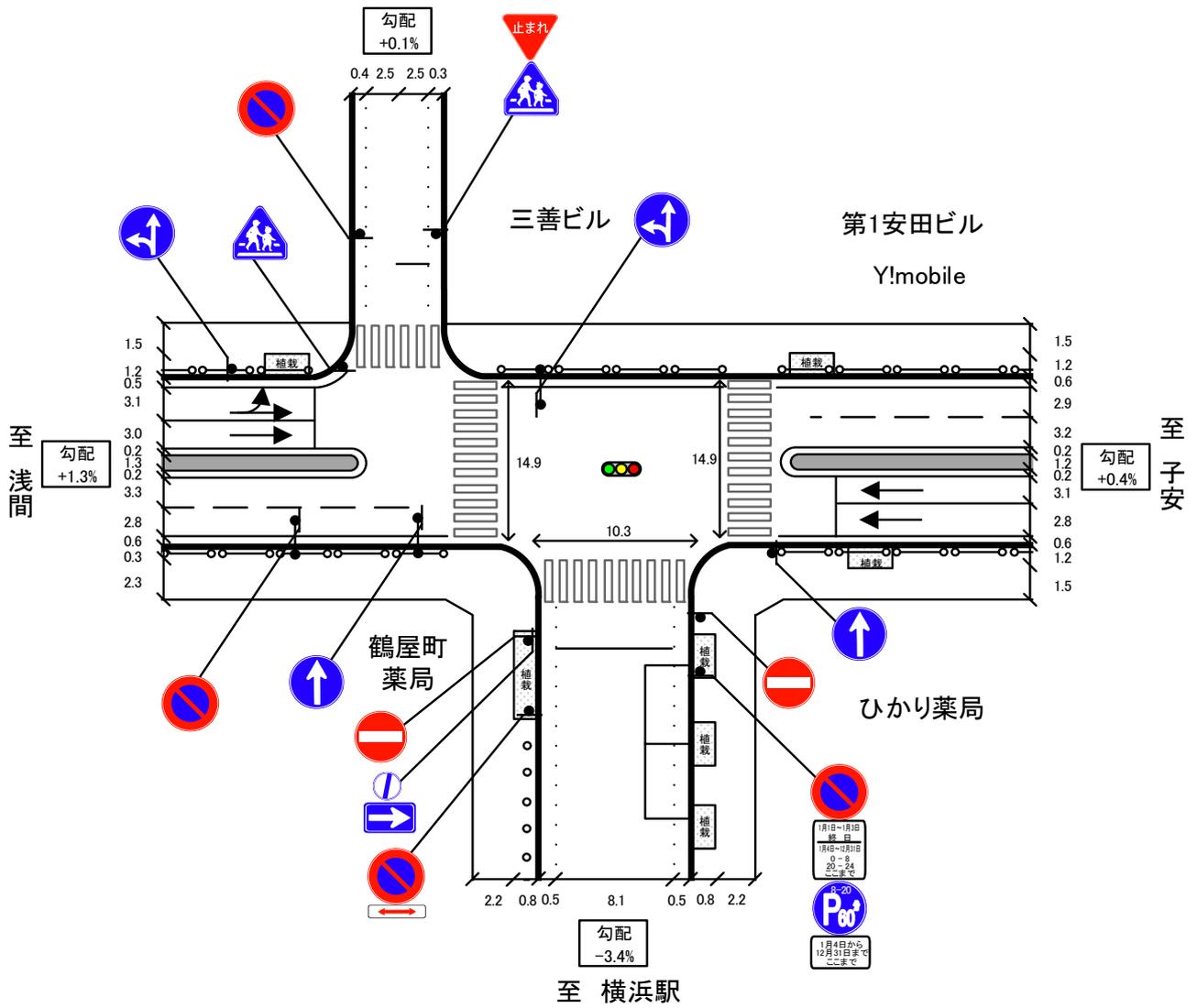
道路現況図



※図中に示す数字の単位は、メートルである。

調査地点：地点④ 鶴屋町2丁目(主要交差点)

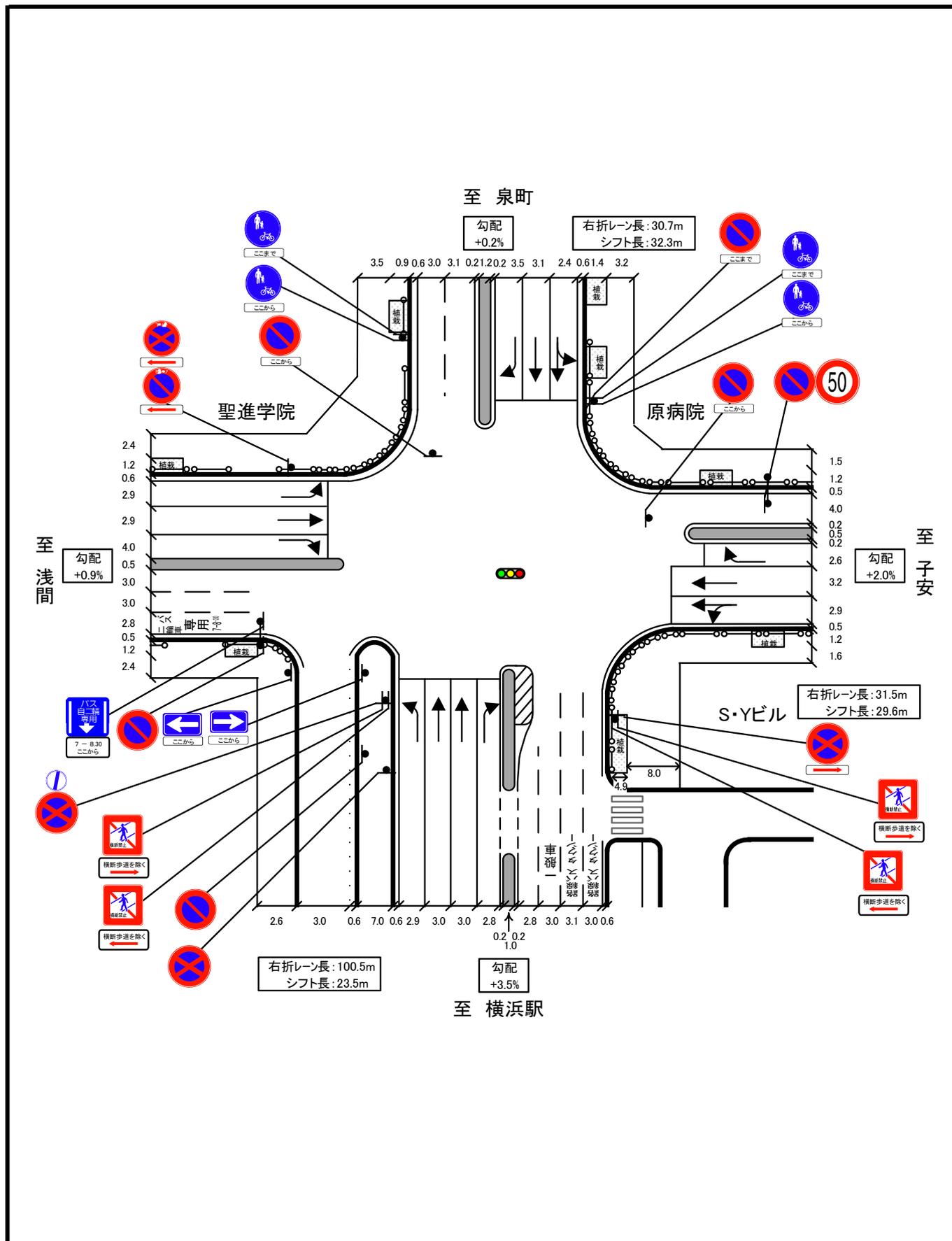
道路現況図



※図中に示す数字の単位は、メートルである。

調査地点：地点⑤ 仮)第1安田ビル前(主要交差点)

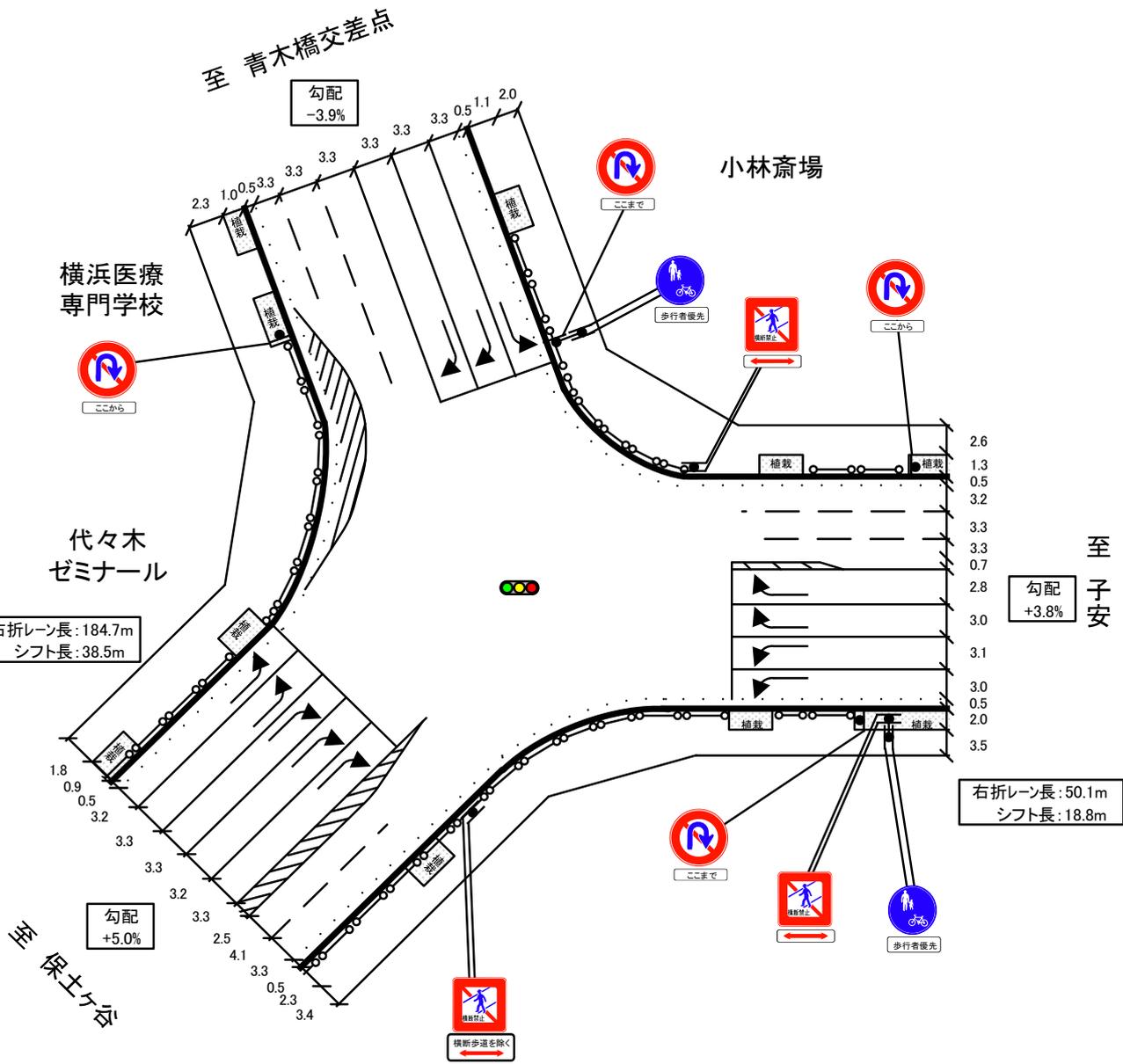
道路現況図



※図中に示す数字の単位は、メートルである。

調査地点：地点⑥ 鶴屋町3丁目(主要交差点)

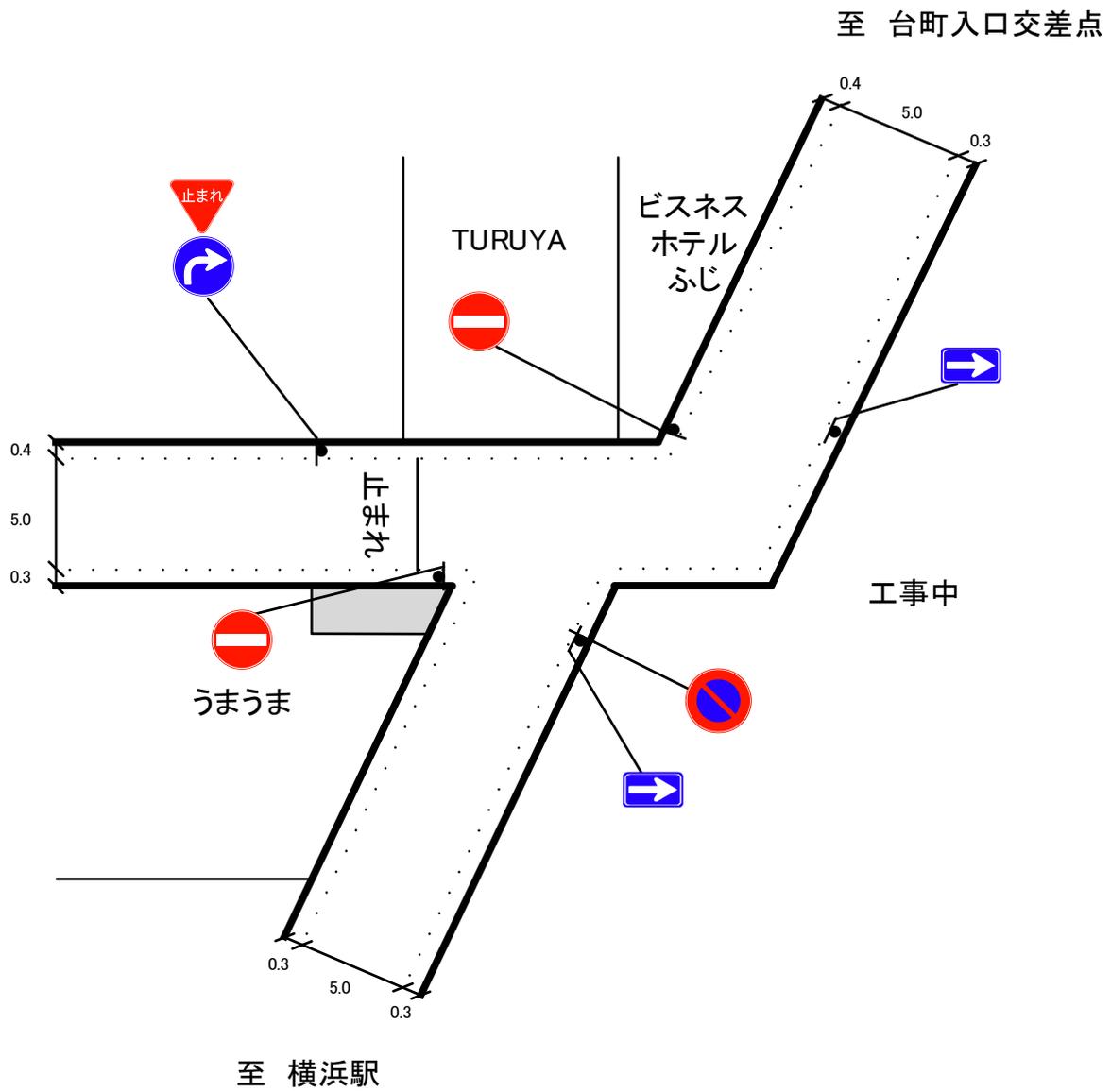
道路現況図



※図中に示す数字の単位は、メートルである。

調査地点: 地点⑦ 青木通(主要交差点)

道路現況図

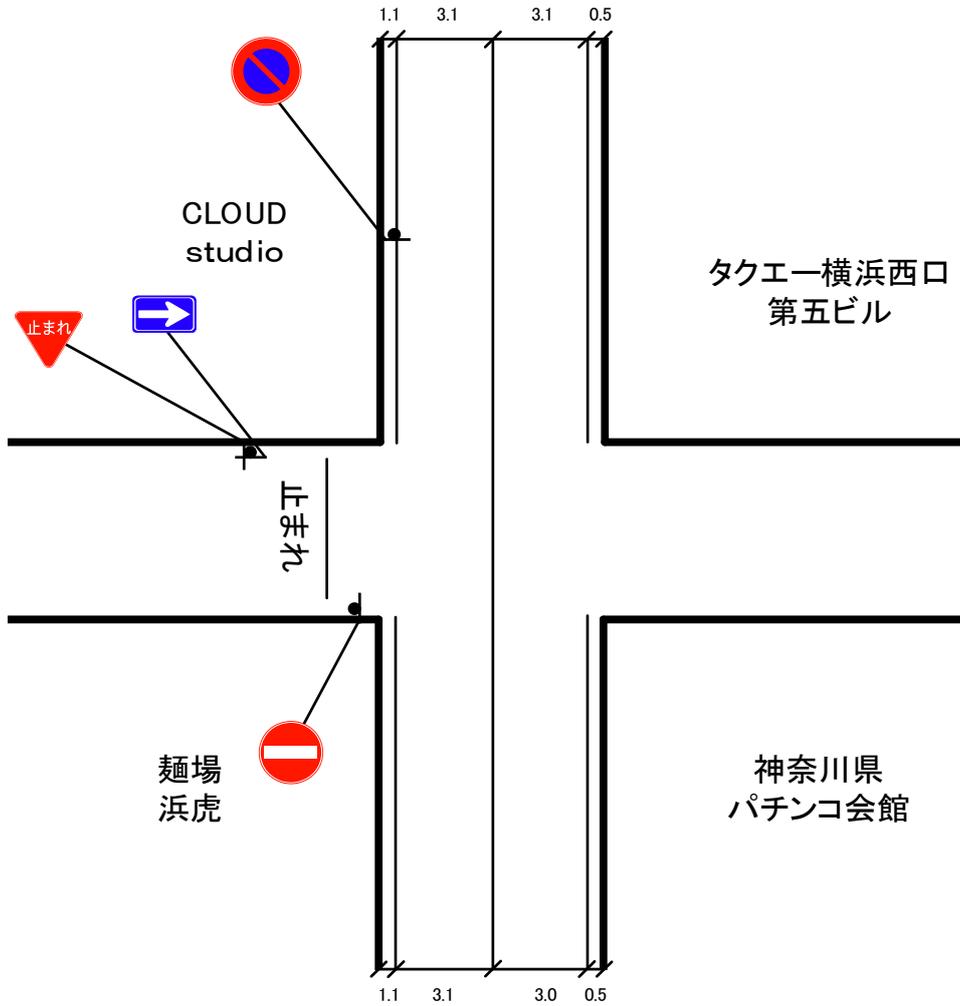


※図中に示す数字の単位は、メートルである。

調査地点：地点1、地点2、地点7（主要断面）

道路現況図

至 鶴屋町1丁目交差点



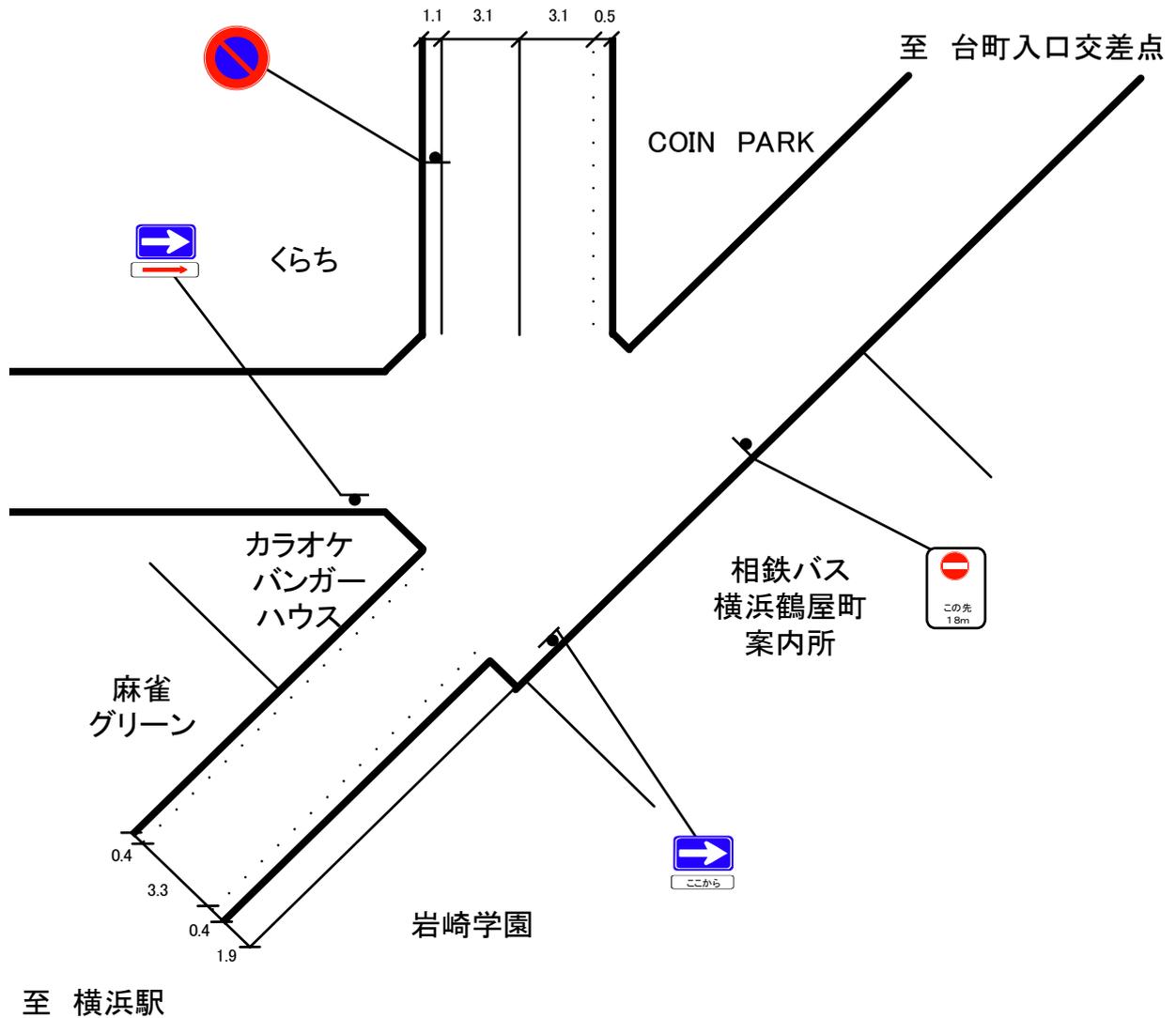
至 横浜駅

※図中に示す数字の単位は、メートルである。

調査地点：地点3、地点4（主要断面）

道路現況図

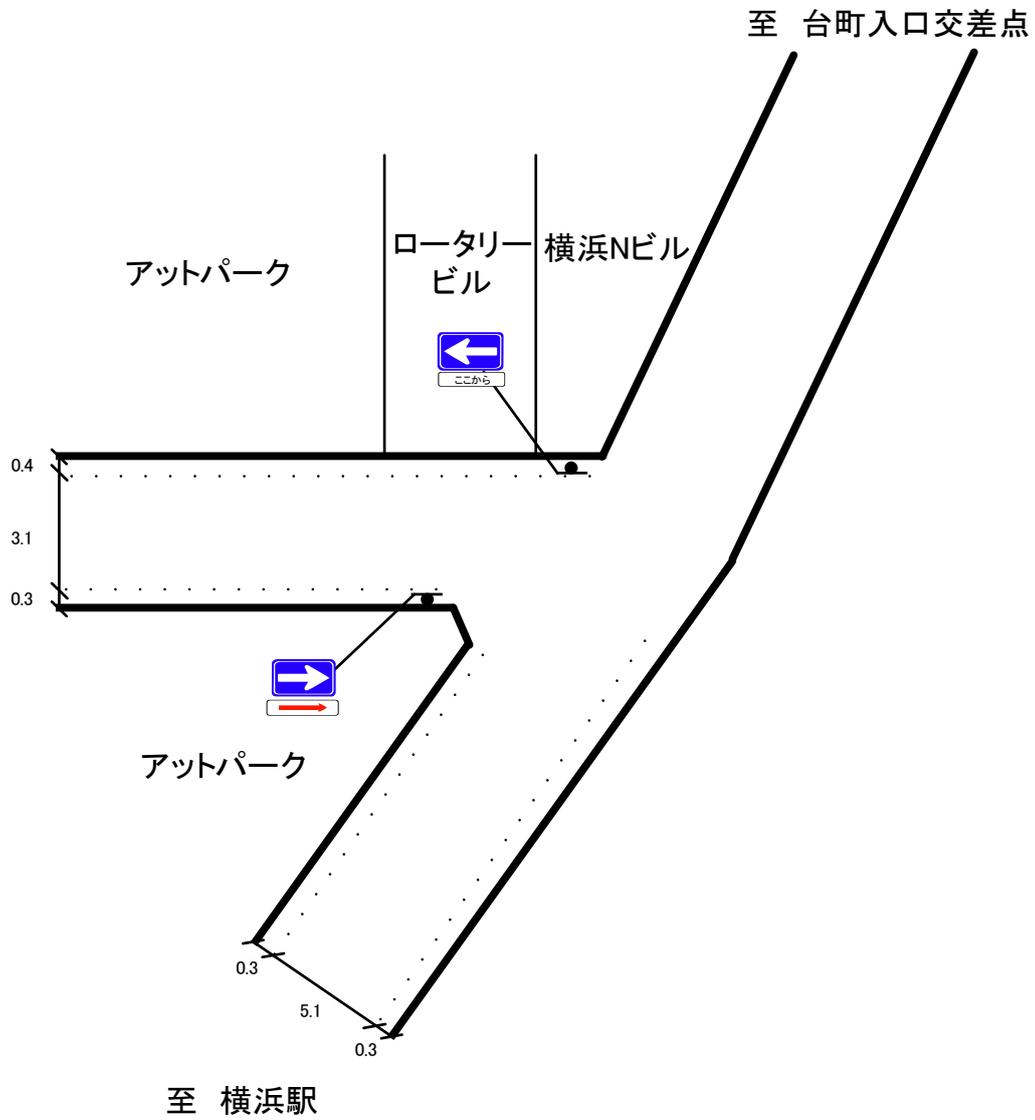
至 鶴屋町1丁目交差点



※図中に示す数字の単位は、メートルである。

調査地点：地点5、地点9（主要断面）

道路現況図

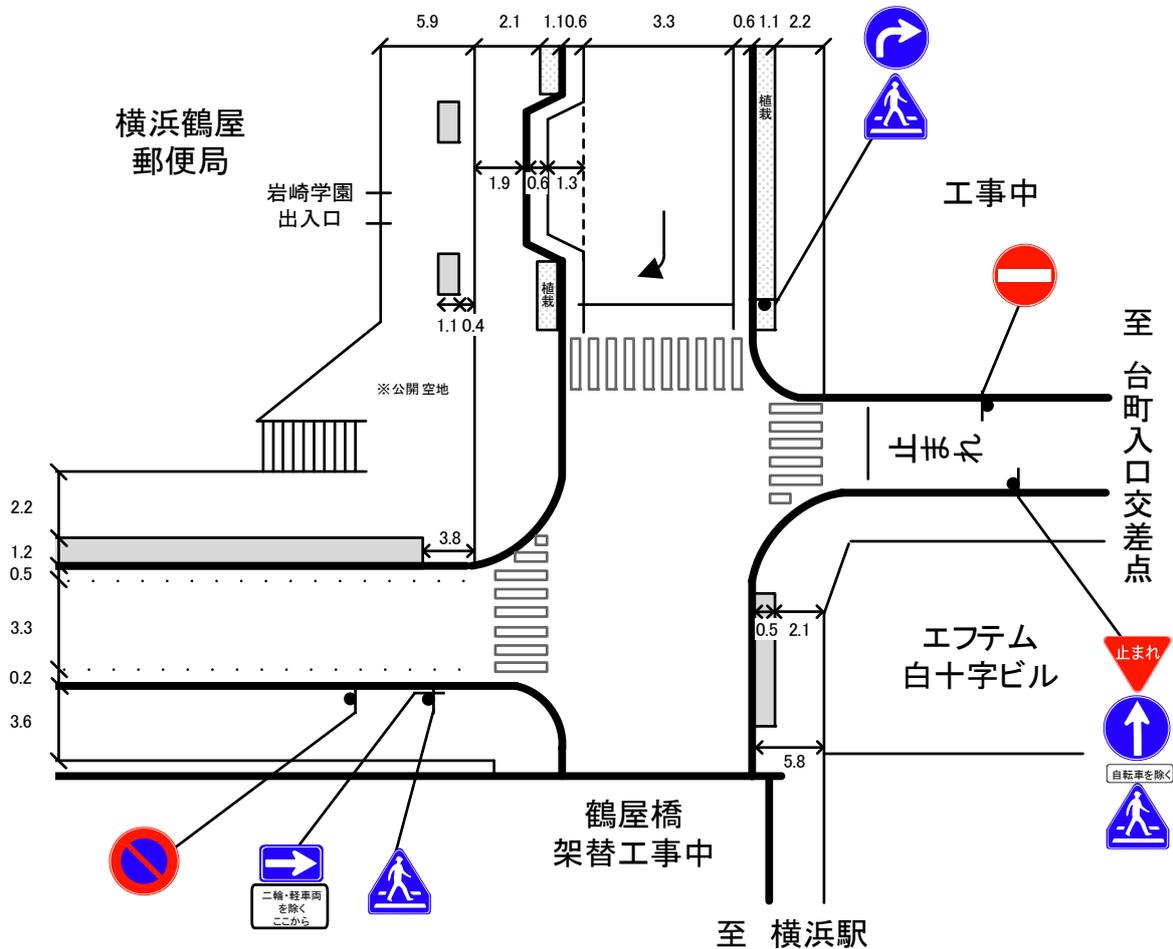


※図中に示す数字の単位は、メートルである。

調査地点：地点6、地点8（主要断面）

道路現況図

至 鶴屋町2丁目交差点



※図中に示す数字の単位は、メートルである。

調査地点：地点10（主要断面）

道路現況図

(7) 交通量需要率

対象事業実施区域周辺の主要交差点（7 交差点）において実施した調査結果は、以下に示すとおりです

- ・ 現況交通量 (平日) p.3.7-244 ~ p.3.7-250、(休日) p.3.7-251 ~ p.3.7-257
- ・ 工事中基礎交通量 p.3.7-258 ~ p.3.7-264
- ・ 工事中交通量 p.3.7-265 ~ p.3.7-271
- ・ 将来基礎交通量 (平日) p.3.7-272 ~ p.3.7-278、(休日) p.3.7-279 ~ p.3.7-285
- ・ 将来交通量 (平日) p.3.7-286 ~ p.3.7-292、(休日) p.3.7-293 ~ p.3.7-299

表 3.7-1(1) 青木橋現況交通量需要率 (平日: ピーク時 17:00~18:00)

交差点概略図

流入部	①子安		②青木通り交差点		③浅間		④細街路	
	左折	直進	左折・右折	左折・直進	左折・直進	直進	右折	左折
車線数	1	1	1	1	1	1	1	1
飽和交通流率の基本値 S B	1,800	2,000	2,000	2,000	2,000	2,000	1,800	1,800
飽和幅員による補正率 α w	1,000	1,000	1,000	1,000	1,000	1,000	1,000	0,950
(車線幅員) m	(3.40)	(3.20)	(2.80)	(3.60)	(3.10)	(3.30)	(3.10)	(2.50)
縦断勾配による補正率 α G	1,000	1,000	0,993	0,993	0,825	0,825	0,825	0,810
(縦断勾配) %	(-0.10)	(-0.10)	(-0.10)	(-1.70)	(4.50)	(4.50)	(4.50)	(4.80)
大型車混入による補正率 α T	0,964	0,948	0,953	0,970	0,927	0,929	0,936	1,000
(大型車混入率) %	(5.30)	(7.90)	(7.06)	(4.43)	(11.33)	(11.00)	(9.70)	(0.00)
左折車混入による補正率 α L T				0,924	0,992			
(左折率) L %				(75.1)	(7.5)			
(歩行者による低減率) f p								
(有効歩時間) 秒								
(歩行者用歩時間) 秒								
横断歩行者による補正率 α L	1,000							1,000
右折車混入による補正率 α R T			0,906					
(右折率) R %			(10.7)					
(右折車の通過確率) f			0,702					
(有効歩時間) 秒			27					
(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(観定値) S A	1,735	1,896	1,641	1,780	1,517	1,533	1,390	1,385
飽和交通流率(観定値) S A 2	1,735	3,444	(323+107)	3,382	3,050		1,390	1,385
設計交通量 q	711	319	430	902	348		175	6
右折補正交通量 q R-N		(302+17)			(13+335)			
交差点流入部の需要率 ρ	0.410	0.093	0.268	0.267	0.114		0.091	0.004
必要現示率	0.410	0.093	0.268	0.267	0.114		0.091	0.004
1φ	****	0.093					0.091	0.004
2φ	****						0.091	0.004
3φ	****						0.091	0.004
4φ	****						0.091	0.004
有効歩時間(秒)	68	27	64	64	27		64	150
信号青時間比 G/C	95/150	27/150	64/150	64/150	27/150		12/150	64/150
可能交通容量 C i	1,099	620	684	1,443	549		159	591
交通容量比 q/C i	0.647	0.515	0.629	0.625	0.634		1.101	0.010
交通処理案のチェック	OK	OK	OK	OK	OK		NG	OK
滞留長 L s (m)	280.8		177.1				79.2	3.3

$$* N = KER \times \frac{3,600}{C}$$

N : 1時間内で右折車が交差点内に滞留する台数

* : 交通容量(実1時間)

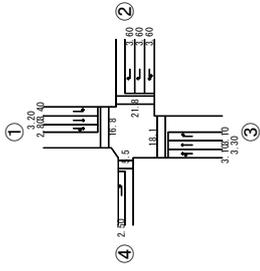
**** : 連続現示での使用現示

①: 子安

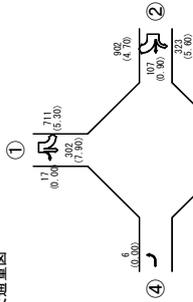
②: 青木通交差点

③: 浅間

④: 細街路



交通量図



上段: 右折別合計交通量(台/時)
下段: (大型車混入率) [%]

現示方式の図示

現示	1φ	2φ	3φ	4φ
歩行時間	6.63 Y.3 AR.2	6.27 Y.3 AR.0	6.11 Y.2 AR.3	6.25 Y.8 AR.3
有効歩時間	64	27	12	26
歩行時間	4	3	4	10
歩行者歩時間	0	0	0	25

表 3.7-1(2) 台町入口現況交通量需要率 (平日: ピーク時 17:00~18:00)

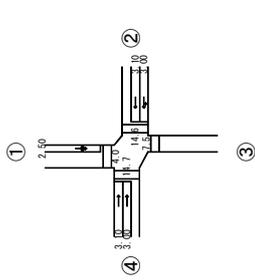
交差点概略図

流入部	①細街路 左折・直進・右折	②子安 左折・直進	④浅間 直進
車線数	1	1	2
飽和交通流率の基本値	2,000	2,000	2,000
車線幅員による補正率	0.950	1.000	1.000
(車線幅員)	(2.50)	(3.00)	(3.00)
縦断勾配による補正率	0.992	0.998	1.000
(縦断勾配)	(-1.80)	(-1.20)	(0.50)
大型車混入による補正率	1.000	0.956	0.934
(大型車混入率)	(0.00)	(6.52)	(10.10)
左折車混入による補正率	0.953	0.974	
(左折率)	(20.7)	(9.5)	
(歩行者による低減率)	0.150	0.150	
(有効青時間)	30	62	
(歩行者用青時間)	22	58	
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)	0.929		
(右折車の通過確率)	R %		
(有効青時間)	f		
(現示変更目目のさげ台数増分)	KER: 台/サイクル		
(交差点内滞留台数)	K: 右/サイクル		
飽和交通流率	S A	1,859	1,908
設計交通量	q	629	485
(30+E99)			
右折補正交通量	q R-N		
交差点流入部の需要率	ρ	0.017	0.130
必要現示率		0.167	0.130
有効青時間(秒)		62	62
信号青時間比	G/C	62/100	62/100
可能交通容量	C i	501	2,316
交通容量比	q/C i	0.058	0.209
交通処理案のチェック		OK	OK
滞留長	L s (m)		100

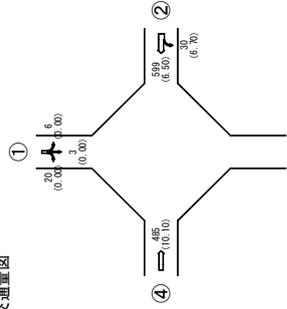
$$* N = KER \times \frac{3,600}{C}$$

N: 1時間以内で右折車が交差点内に滞留する台数
*: 交通容量(実1時間)

- ①: 細街路
- ②: 子安
- ③: 横浜駅
- ④: 浅間



交通量図



上段: 平均割合台/時
下段: (大型車混入率) [%]

現示方式の図示

現示	1φ	2φ
現示	1φ	2φ
満了時間	0.61 Y-3 MR-2	0.29 Y-3 MR-2
有効青時間	62	30
滞留時間	4	4
歩行者滞留時間	58	22

表 3.7-1(3) 鶴屋町 1 丁目現況交通量需要率 (平日 : ピーク時 17:00~18:00)

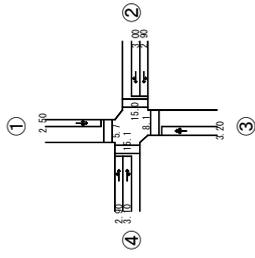
交差点概略図

流入部 車線の種類	①細街路 左折・直進・右折		②子安 左折・直進		③横浜駅 左折・直進・右折		④浅間 左折・直進	
	1	1	1	1	1	1	1	
飽和交通流率の基本値 SB	2,000	2,000	2,000	2,000	2,000	2,000	2,000	
車線幅員による補正率 α w	0.950 (2.50)	0.950 (2.90)	1.000 (3.00)	1.000 (3.20)	1.000 (3.20)	0.950 (2.90)	1.000 (3.10)	
縦断勾配による補正率 α G	1.000 (-0.20)	1.000 (-0.10)	1.000 (-0.10)	0.965 (1.70)	1.000 (1.70)	1.000 (0.10)	1.000 (0.10)	
大型車混入による補正率 α T	0.962 (5.57)	0.957 (6.46)	0.958 (6.22)	0.968 (4.77)	0.968 (4.77)	0.932 (10.46)	0.928 (11.02)	
左折車混入による補正率 α L T	0.926 (33.3)	0.993 (2.6)	0.993 (2.6)	0.895 (48.8)	0.895 (48.8)	0.997 (1.3)	0.997 (1.3)	
(歩行者による低減率) f p	0.150	0.150	0.150	0.150	0.150	0.150	0.150	
(有効歩時間) f	30	30	30	30	30	60	60	
(歩行者用歩時間) f	22	54	54	22	22	54	54	
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	0.937 (61.1)		0.991 (1.3)	0.951 (4.5)	0.951 (4.5)	0.956 (4.5)	0.956 (4.5)	
(右折率) R %				0.630 (30)	0.999 (30)	0.540 (60)	0.540 (60)	
(右折車の通過確率) f	0.996							
(有効歩時間) f	30							
(現示変り目のさげ台数増分)								
(交差点内滞留台数)	2(72)		2(72)	2(72)	2(72)	2(72)	2(72)	
KER : 台/サイクル K : 右/サイクル								
飽和交通流率 S A	1,586	1,806	1,899	1,590	1,590	1,765	1,774	
設計交通量 q	18 (6+1+1)	613 (8+60+4)		84 (4+4+39)	84 (4+4+39)	449 (3+436+10)		
右折補正交通量 q R - N								
交差点流入部の需要率 ρ	0.011	0.165	0.053	0.127	0.053	0.127	0.218	
必要現示率	1φ	2φ	1φ	0.165	0.053	0.127	0.218	
有効歩時間(秒)	1φ	60	60	60	60	60	60	
信号青時間比 G/C	30/100	60/100	30	30/100	30/100	60/100	100	
可能交通容量 C i	476	2,223	477	2,123	477	2,123		
交通容量比 q/C i	0.038	0.276	0.176	0.211	0.176	0.211		
交通処理案のチェック	OK	OK	OK	OK	OK	OK	OK	
滞留長 L s (m)								

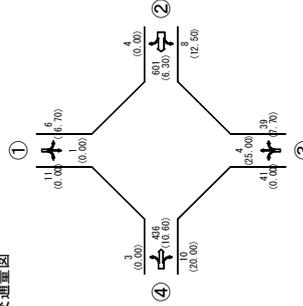
$$\ast N = KER \times \frac{3,600}{C}$$

N : 1 時間で右折車が交差点内に滞留する台数
* : 交通容量 (実 1 時間)

- ① : 細街路
- ② : 子安
- ③ : 横浜駅
- ④ : 浅間



交通量図



上段 : 右折別台数交通量(台/時)
下段 : (大型車混入率) [%]

現示方式の図示

現示	1φ	2φ
歩行時間	0:00 Y,3 AR,2	0:20 Y,3 AR,2
有効歩時間	60	30
歩行時間	5	5
歩行時間	54	22

表 3.7-1(4) 鶴屋町 2 丁目現況交通量需要率 (平日 : ピーク時 17:00~18:00)

交差点概略図

流入部 重線の種類	①細街路		②子安		④浅間	
	左折・直進・右折	1	左折・直進	直進・右折	左折・直進	直進・右折
重線数	2,000	2,000	2,000	2,000	2,000	2,000
飽和交通流量の基本値 SB	0.950	1,000	1,000	1,000	1,000	1,000
重線幅員による補正率 α w (重線幅員)	(2.50)	(3.00)	(3.00)	(3.10)	(3.00)	(3.00)
縦断勾配による補正率 α G	0.988	0.945	0.945	0.945	1,000	1,000
(縦断勾配)	(-2.20)	(2.10)	(2.10)	(2.10)	(0.20)	(0.20)
大型車混入による補正率 α T	0.945	0.964	0.957	0.957	0.932	0.935
(大型車混入率)	(8.33)	(5.29)	(6.35)	(6.35)	(10.48)	(9.98)
左折車混入による補正率 α L T	0.943	0.973	0.973	0.973	0.992	
(左折率)	(25.0)	(10.4)			(3.0)	
(歩行者による低減率) f p	0.150	0.150	0.150	0.150	0.150	
(有効青時間) 秒	30	60	60	60	60	
(歩行者用青時間) 秒	22	54	54	54	54	
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	0.932	0.980	0.980	0.980	0.926	
(右折率)	(66.7)	(2.8)			(7.6)	
(右折車の通過確率) f	1.000	0.625	0.625	0.625	0.535	
(有効青時間) 秒	30	60	60	60	60	
(現示変り目のさげ台数増分) KER ; 台/サイクル	2(72)	2(72)	2(72)	2(72)	2(72)	
(交差点内滞留台数) K ; 台/サイクル						
飽和交通流量 SA	1,559	1,773	1,773	1,773	1,849	1,732
設計交通量 q	12	653	653	471	471	
(3+1+8)		(34+610+9)		(7+446+18)		
右折補正交通量 q R-N						
交差点流入部の需要率 ρ	0.008	0.184	0.184	0.132	0.132	
必要現示率	1φ	2φ	2φ	2φ	2φ	
0.008	0.184	0.184	0.132	0.132	0.192	
有効青時間(秒)	1φ	60	60	60	60	
2φ	30					
信号青時間比 G/C	30/100	60/100	60/100	60/100	60/100	
可能交通容量 C i	468	2,128	2,149	2,149	2,149	
交通容量比 q/C i	0.026	0.307	0.307	0.219	0.219	
交通処理案のチェック	OK	OK	OK	OK	OK	
滞留長 L s (m)						

$$※ N = KER \times \frac{3,600}{C}$$

N : 1 時間で右折車が交差点内に滞留する台数

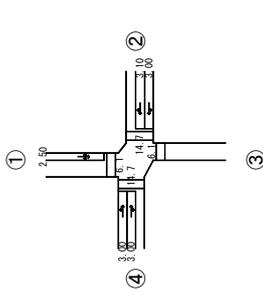
※ * : 交通容量 (実 1 時間)

① : 細街路

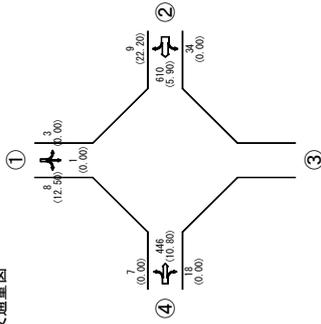
② : 子安

③ : 横浜駅

④ : 浅間



交通量図



上段 : 方向別会社交通量 [台/時]
下段 : (大型車混入率) [%]

現示方式の図示

現示	1φ	2φ	1φ	2φ
表示時間	G:60 Y:3 AR:2	G:30 Y:3 AR:2	c=100	c=100
有効青時間	60	60	β=90	β=90
滞留時間	5	5	L=10	L=10
歩行者滞留時間	54	54		22

表 3.7-1(5) 仮) 第1安田ビル現況交通量需要率 (平日: ピーク時 16:45~17:45)

交差点概略図

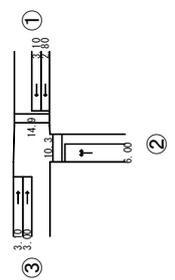
流入部	①子安 直進	②横浜駅 左折・右折	③浅間 直進
車線の種類	2	1	2
車線数	2	1	2
飽和交通流率の基本値 S B	2,000	1,800	2,000
車線幅員による補正率 α w (車線幅員)	1.000 (3.10)	1.000 (6.00)	1.000 (3.00)
縦断勾配による補正率 α G (縦断勾配)	1.000 (0.40)	0.976 (-3.40)	0.985 (1.30)
大型車混入による補正率 α T (大型車混入率)	0.958 (6.30)	0.889 (17.89)	0.966 (5.00)
左折車混入による補正率 α L T (左折率)			
(歩行者による低減率) f p (有効青時間)		0.150 30	
(歩行者用青時間) 秒		22	
横断歩行者による補正率 α L		0.890	
右折車混入による補正率 α R T (右折率)		1.000 (48.0)	
(右折車の通過確率) f (有効青時間)		1.000 30	
(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)			
飽和交通流率 S A	3,736	1,390	3,806
設計交通量 q	640	246 (128+118)	397
右折補正交通量 q R-N			
交差点流入部の需要率 ρ	0.171	0.177	0.104
必要現示率	1φ 0.171	0.177	0.104
	2φ 0.177		
有効青時間(秒)	1φ 60		60
	2φ	30	
信号青時間比 G/C	60/100	30/100	60/100
可能交通容量 C i	2,242	417	2,284
交通容量比 q/C i	0.285	0.590	0.174
交通処理案のチェック	O K	O K	O K
滞留長 L s (m)			

$$* N = KER \times \frac{3,600}{C}$$

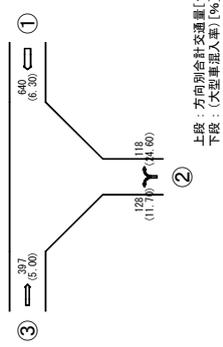
N : 1時間で右折車が交差点内に滞留する台数

* * : 交通容量(実1時間)

- ①: 子安
- ②: 横浜駅
- ③: 浅間



交通量図



上段: 右折割合社会交通量[台/時]
下段: (大型車混入率) [%]

現示方式の図示

現示	1φ	2φ
表示時間	G:60 Y:3 AR:2	G:30 Y:3 AR:2
有効青時間	60	30
表示時間	5	5
歩行者青時間	60	30

表 3.7-1(6) 鶴屋町 3 丁目現況交通量需要率 (平日 : ピーク時 17:00~18:00)

流入部	①泉町		②子安		③横浜駅		④浅間	
	左折-直進	右折	左折-直進	直進	左折	右折	左折-直進	直進
車線の種類	1	1	1	1	2	1	1	1
車線数	2,000	1,800	2,000	1,800	2,000	1,800	2,000	1,800
飽和交通流率の基本値	2,000	1,800	2,000	1,800	2,000	1,800	2,000	1,800
車線幅員による補正率	0.950	1,000	0.950	1,000	0.950	1,000	0.950	1,000
(車線幅員)	(2.50)	(3.10)	(2.90)	(3.20)	(2.60)	(2.80)	(2.90)	(4.00)
縦断勾配による補正率	1.000	1.000	0.950	0.950	0.875	0.875	1.000	1.000
(縦断勾配)	(0.20)	(0.20)	(2.00)	(2.00)	(2.00)	(3.50)	(0.90)	(0.90)
大型車混入による補正率	0.974	0.979	0.925	0.975	0.978	0.978	0.978	0.972
(大型車混入率)	(3.74)	(3.10)	(11.65)	(3.60)	(3.10)	(7.20)	(4.10)	(21.20)
左折車混入による補正率	0.960		0.928				0.913	
(左折率)	(37.6)		(70.1)				(86.4)	
(歩行者による低減率)	L %							
(歩行者による低減率)	f P							
(歩行者用着時間)	秒							
(歩行者用着時間)	秒							
横断歩行者による補正率	αL							
右折車混入による補正率	αR							
(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	S A	1,777	1,958	1,762	1,549	1,853	1,590	1,847
飽和交通流率(設定値)	S A2	3,294	3,215	1,664	3,215	3,424	1,499	3,544
設計交通量	q	441	679	162	679	340	382	245
(83+358)			(238+441)				(165+217)	
右折補正交通量	q R - N	90						
交差点流入部の需要率	ρ	0.134	0.054	0.054	0.211	0.211	0.040	0.152
								0.007
								0.007
								0.110
								0.110
								0.152
								0.054

								0.000
								サイクル長(秒)
								34
								20
								27
								9
								0
								0
								34/100
信号青時間比	G/C	27/100	9/100	20/100	27/100	27/100	27/100	9/100
可能交通容量	C i	889	222	1,093	352	924	1,205	386
交通容量比	q/C i	0.496	0.731	0.365	0.563	0.368	0.401	0.635
交通処理案のチェック		OK	OK	OK	OK	OK	OK	OK
滞留長	L s (m)		51.5	42.7	70.8	31.7	83.1	

* N = KER × 3,600 / C

N : 1 時間で右折車が交差点内に滞留する台数

** : 交通容量 (実1時間)

*** : 連続現示での使用現示

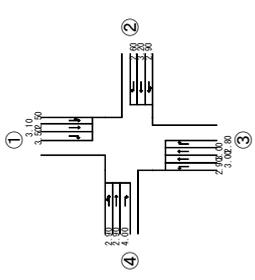
① : 泉町

② : 子安

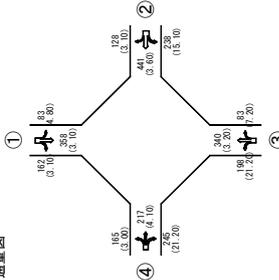
③ : 横浜駅

④ : 浅間

交差点概略図



交通量図



上段 : 方向別合計交通量 (台/時)
下段 : (大型車混入率) [%]

現示方式の図示

現示	1φ	2φ	3φ	4φ
車行時間	G:33 Y:3 AR:0	G:19 Y:2 AR:3	G:26 Y:3 AR:0	G:9 Y:0 AR:0
青灯時間	34	20	27	7
歩行青灯時間	0	4	2	2
現示	5φ	6φ	7φ	8φ
車行時間	G:0 Y:2 AR:0	G:0 Y:0 AR:0	G:0 Y:0 AR:0	G:0 Y:0 AR:0
青灯時間	0	0	0	0
歩行青灯時間	2	0	0	0

表 3.7-1(7) 青木通現況交通量需要率 (平日：ピーク時 17:15~18:15)

③ 青木橋交差点

流入部	①子安		②保土ヶ谷		③青木橋交差点	
	左折	右折	左折	右折	左折	右折
車線の種類	2	2	2	3	1	2
車線数	2	2	2	3	1	2
飽和交通流量の基本値	1,800	1,800	1,800	1,800	1,800	1,800
S B	1,800	1,800	1,800	1,800	1,800	1,800
飽和交通流量による補正率	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000
α w	(3.10)	(2.80)	(3.30)	(3.30)	(3.20)	(3.20)
車線幅員	0.860	0.860	0.800	0.800	0.971	0.971
m	(3.80)	(3.80)	(5.00)	(5.00)	(-3.90)	(-3.90)
縦断勾配による補正率	0.834	0.939	0.975	0.923	0.843	0.980
α G	(10.10)	(9.20)	(3.60)	(12.00)	(26.70)	(2.90)
縦断勾配による補正率						
α T						
(大型車混入率)						
左折車混入による補正率						
α L T						
(左折車)						
L %						
(歩行者による低減率)						
f p						
(有効歩行時間)						
f						
(歩行者用歩時間)						
歩行者による補正率						
α R T						
右折車混入による補正率						
α R						
(右折車)						
R %						
(右折車の通過確率)						
f						
(有効歩時間)						
(現示変更目目のさげ台数増分)						
KER : 右/サイクル						
(交差点内滞留台数)						
K : 台/サイクル						
飽和交通流量	2,892	2,908	2,808	3,987	1,473	3,426
S A	2,892	2,908	2,796	3,984	1,473	3,426
飽和交通流量(設定値)	2,892	2,892	2,796	3,984	1,473	3,426
S A 2	426	292	1,055	499	60	797
設計交通量						
右折補正交通量						
α R - N						
右折補正交通量	0.147	0.101	0.377	0.125	0.041	0.233
交差点流入部の需要率						
ρ						
1φ			0.376		****	0.233
2φ			****		****	****
3φ	0.147		****	0.125		0.477
4φ	****		****			****
5φ	****	0.100			0.041	0.100
6φ					****	0.100
有効歩時間(秒)			66		63	63
1φ			2			
2φ			53			
3φ	56		2	53		
4φ	2					
5φ	19				22	
6φ					2	
信号青時間比	77/150	19/150	121/150	53/150	87/150	63/150
G/C	77/150	19/150	121/150	53/150	87/150	63/150
可能交通容量	1,485	386	2,255	1,408	854	1,439
C i	1,485	386	2,255	1,408	854	1,439
交通容量比	0.287	0.797	0.468	0.354	0.070	0.584
q/C i	0.287	0.797	0.468	0.354	0.070	0.584
交通処理案のチェック	OK	OK	OK	OK	OK	OK
L s (m)	91.5	69.0	204.9	77.8	39.9	153.8

※ N = KER × 3,600 / C

N : 1時間で右折車が交差点内に滞留する台数

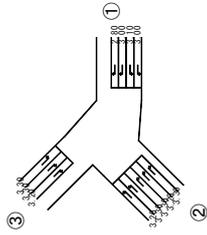
※ * : 交通容量(実1時間)

※ **** : 連続現示での使用現示

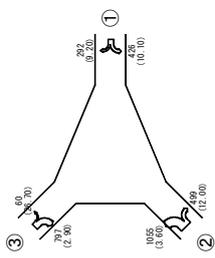
①: 子安

②: 保土ヶ谷

③: 青木橋交差点



交通量図



上段：方向別合計交通量[台/時]
下段：(大型車混入率)[%]

現示方式の図示

現示	1φ	2φ	3φ	4φ
表示時間	6:53 Y:3 AR:0	6:12 Y:0 AR:0	6:53 Y:3 AR:0	6:12 Y:0 AR:0
有効歩時間	63	2	2	53
歩行者用歩時間	3	0	3	0
歩行者用歩時間	0	0	0	0
現示	5φ	6φ	6φ	6φ
表示時間	6:19 Y:0 AR:3	6:12 Y:0 AR:3	6:12 Y:0 AR:0	6:12 Y:0 AR:0
有効歩時間	19	2	2	0
歩行者用歩時間	3	0	0	0
歩行者用歩時間	0	0	0	0

表 3.7-2(1) 青木橋現況交通量需要率 (休日：ピーク時 16:00~17:00)

交差点概略図

流入部	①子安		②青木通り交差点		③浅間		④細街路	
	左折	直進	左折・右折	左折・直進	左折・直進	直進	右折	左折
車線数	1	1	1	1	1	1	1	1
飽和交通流率の基本値 S B	1,800	2,000	2,000	2,000	2,000	2,000	1,800	1,800
車線幅員による補正率 α w	1,000	1,000	1,000	1,000	1,000	1,000	1,000	0,950
(車線幅員) m	(3.40)	(3.20)	(2.80)	(3.60)	(3.10)	(3.30)	(3.10)	(2.50)
縦断勾配による補正率 α G	1,000	1,000	1,000	0,993	0,825	0,825	0,825	0,810
(縦断勾配) %	(-0.10)	(-0.10)	(-0.10)	(-1.70)	(4.50)	(4.50)	(4.50)	(4.80)
大型車混入による補正率 α T	0,983	0,933	0,932	0,988	0,983	0,951	0,960	1,000
(大型車混入率) %	(2.50)	(10.20)	(10.35)	(1.73)	(7.12)	(7.40)	(5.90)	(0.00)
左折車混入による補正率 α L T				0,921	0,996			
(左折率) L %				(77.5)	(3.8)			
(歩行者による低減率) f p								
(有効歩時間) 秒								
(歩行者用歩時間) 秒								
横断歩行者による補正率 α L	1,000							1,000
右折車混入による補正率 α R T			0,838					
(右折率) R %			(16.9)					
(右折車の通過確率) f			0,677					
(有効歩時間) 秒			27					
(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)			2(48)					
K: 台/サイクル								
飽和交通流率 S A	1,769	1,866	1,484	1,807	3,524	1,566	1,426	1,385
飽和交通流率(観定値) S A 2	1,625	3,350		1,571	3,324	3,135	1,426	1,385
設計交通量 q	670	320		396	855	373	228	9
(293+27)				(307+89)		(7+366)		
右折補正交通量 q R - N							180	
交差点流入部の需要率 ρ	0.412	0.096		0.252	0.257	0.119	0.126	0.006
必要現示率	0.412	0.096		0.252	0.257	0.119	0.126	0.006
1φ	****							****
2φ								0.126
3φ								0.000
4φ								0.000
有効歩時間(秒)	69	27		65	65	27	65	150
2φ								
3φ								
4φ								
信号青時間比 G/C	96/150	27/150		65/150	65/150	27/150	11/150	65/150
可能交通容量 C i	1,040	603		681	1,440	564	153	600
交通容量比 q/C i	0.644	0.531		0.582	0.594	0.661	1.000	0.015
交通処理案のチェック	OK	OK		OK	OK	OK	NG	OK
滞留長 L s (m)	257.5			163.5			91.8	5.0

* N = KER × $\frac{3,600}{C}$

N : 1時間での右折車が交差点内に滞留する台数

* : 交通容量(実1時間)

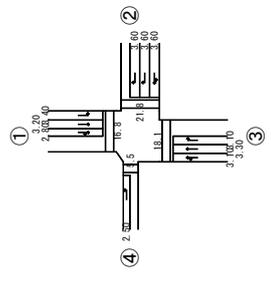
**** : 連続現示での使用現示

① : 子安

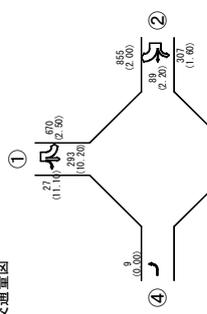
② : 青木橋交差点

③ : 浅間

④ : 細街路



交通量図



上段：青木橋別会計交通量(台/時)
下段：(大型車混入率) [%]

現示方式の図示

歩数	1φ	2φ	3φ	4φ
歩行時間	6.64 Y.3 AR.2	6.27 Y.3 AR.0	6.10 Y.2 AR.3	6.25 Y.8 AR.3
歩行時間	65	27	11	26
歩行者滞留時間	4	3	4	10
歩行者滞留時間	0	0	0	25

表 3.7-2(2) 台町入口現況交通需要率 (休日：ピーク時 16:00~17:00)

交差点概略図

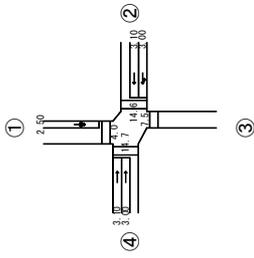
流入部	①細街路 左折・直進・右折	②子安 左折・直進	③構延駅 直進	④浅間 直進
車線数	1	1	1	2
飽和交通流率の基本値	2,000	2,000	2,000	2,000
車線幅員による補正率	0.950 (2.50)	1.000 (3.00)	1.000 (3.10)	1.000 (3.00)
縦断勾配による補正率	0.992 (-1.80)	0.998 (-1.20)	0.998 (-1.20)	1.000 (0.50)
大型車混入による補正率	1.000 (0.00)	0.960 (5.97)	0.958 (6.30)	0.955 (6.80)
左折車混入による補正率	0.946 (24.0)	0.985 (5.3)		
(歩行者による低減率)	0.150	0.150		
(有効青時間)	31	51		
(歩行者用青時間)	23	47		
横断歩行者による補正率	0.934 (64.0)			
(右折率)	1.000			
(右折車の通過確率)	31			
(有効青時間)	2(80)			
(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)				
飽和交通流率	1,665	1,887	1,912	3,820
設計交通量	25 (6+3+16)	604 (16+588)		559
右折補正交通量				
右折補正交通率	0.015	0.159		0.146
交差点流入部の需要率		0.159		0.146
必要現示率				0.174
有効青時間(秒)	1φ 2φ	51		サイクル長(秒)
信号青時間比				90
可能交通容量	G/C	51/90		51/90
交通容量比	C i	574		2,165
交通処理率のチェック	q/C i	0.044	0.281	0.258
滞留長	L s (m)	OK	OK	OK

$$\ast N = KER \times \frac{3,600}{C}$$

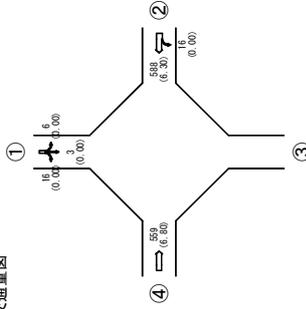
N : 1時間 で右折車が交差点内に滞留する台数

* : 交通容量 (実1時間)

- ①: 細街路
- ②: 子安
- ③: 横浜駅
- ④: 浅間



交通量図



上段：右折別台数交通量[台/時]
下段：(大型車混入率) [%]

現示方式の図示

現示	1φ	2φ
青時間	51	47
有効青時間	51	4
滞留長	4	23
歩行者青時間	47	23

表 3.7-2(3) 鶴屋町 1 丁目現況交通量需要率 (休日: ピーク時 16:00~17:00)

交差点概略図

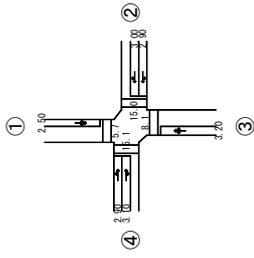
流入源	①細街路		②子左		③橋浜駅		④浅間	
	左折・直進・右折	1	左折・直進	直進・右折	1	左折・直進	直進・右折	1
車線数	2,000	2,000	2,000	2,000	2,000	2,000	2,000	2,000
飽和交通流率の基本値	0.950	0.950	0.950	1.000	1.000	1.000	0.950	1.000
車線幅員による補正率	(2.50)	(2.90)	(2.90)	(3.00)	(3.20)	(2.90)	(3.10)	(3.10)
車線幅員	1.000	1.000	1.000	1.000	0.965	1.000	1.000	1.000
縦断勾配による補正率	(-0.20)	(-0.10)	(-0.10)	(-0.10)	(-0.10)	(0.10)	(0.10)	(0.10)
縦断勾配	1.000	0.958	0.956	0.956	0.952	0.958	0.959	0.959
大型車混入による補正率	(0.00)	(6.32)	(6.56)	(6.56)	(7.17)	(6.33)	(6.14)	(6.14)
(大型車混入率)	0.862	0.989	0.989	0.989	0.883	0.997	0.997	0.997
左折車混入による補正率	(66.7)	(4.3)	(4.3)	(4.3)	(55.4)	(1.1)	(1.1)	(1.1)
(左折率)	0.150	0.150	0.150	0.150	0.150	0.150	0.150	0.150
(歩行者による低減率)	30	30	30	30	30	30	30	30
(有効歩時間)	22	44	44	44	22	44	44	44
(歩行者用歩時間)	0.965	0.994	0.994	0.994	0.959	0.961	0.961	0.961
横断歩行者による補正率	(33.3)	(4.0)	(4.0)	(4.0)	(39.3)	(4.0)	(4.0)	(4.0)
右折車混入による補正率	0.997	0.577	0.577	0.577	1.000	0.544	0.544	0.544
(右折率)	30	50	50	50	30	50	50	50
(右折車の通過確率)	2(80)	2(80)	2(80)	2(80)	2(80)	2(80)	2(80)	2(80)
(有効歩時間)	KER: 台/サイクル							
(現示変り目のさげ台数増分)	K: 右/サイクル							
(交差点内滞留台数)	1,580	1,800	1,901	1,556	1,815	1,843	1,843	1,843
飽和交通流率	6	608	608	56	547	547	547	547
設計交通量	(4+0+2)	(13+533+2)	(13+533+2)	(31+3+22)	(3+533+11)	(3+533+11)	(3+533+11)	(3+533+11)
右折補正交通量								
交差点流入部の需要率	0.004	0.164	0.164	0.036	0.150	0.150	0.150	0.150
必要現示率	1φ	2φ	2φ	0.036	0.036	0.036	0.036	0.036
有効歩時間(秒)	30	50	50	30	50	50	50	50
信号青時間比	G/C	50/90	50/90	30/90	50/90	50/90	50/90	50/90
可能交通容量	C i	527	2,056	519	2,032	2,032	2,032	2,032
交通容量比	q/C i	0.011	0.296	0.108	0.269	0.269	0.269	0.269
交通処理案のチェック		OK	OK	OK	OK	OK	OK	OK
滞留長	L s (m)							

$$* N = KER \times \frac{3,600}{C}$$

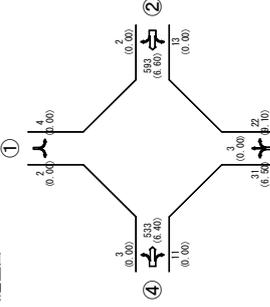
N : 1 時間で右折車が交差点内に滞留する台数

* : 交通容量 (実 1 時間)

- ①: 細街路
- ②: 子左
- ③: 橋浜駅
- ④: 浅間



交通量図



上段: 平均別社会交通量[台/時]
下段: (大型車混入率) [%]

現示方式の図示

現示	1φ	2φ
歩行青時間	5	5
歩行青時間	5	5
歩行青時間	44	22

表 3.7-2(4) 鶴屋町 2 丁目現況交通量需要率 (休日 : ピーク時 16:00~17:00)

交差点概略図

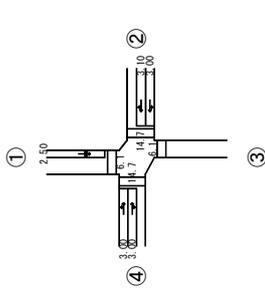
流入部 車線の種類	①細街路 左折・直進・右折		②子安 左折・直進・右折		④浅間 左折・直進・右折	
	l	1	l	1	l	1
飽和交通流率の基本値	2,000	2,000	2,000	2,000	2,000	2,000
車線幅員による補正率	0.950 (2.50)	1.000 (3.00)	1.000 (3.10)	1.000 (3.00)	1.000 (3.00)	1.000 (3.00)
車線幅員	m					
縦断勾配による補正率	0.988 (-2.20)	0.945 (2.10)	0.945 (2.10)	1.000 (0.20)	1.000 (0.20)	1.000 (0.20)
縦断勾配	%					
大型車混入による補正率	1.000 (0.00)	0.957 (6.35)	0.957 (6.80)	0.958 (6.21)	0.961 (5.73)	0.961 (5.73)
大型車混入率	%					
左折車混入による補正率	$\alpha L T$	0.917 (37.5)	0.959 (16.0)	0.996 (1.4)	0.996 (1.4)	0.996 (1.4)
左折率	L %					
歩行者による低減率	f p	0.150	0.150	0.150	0.150	0.150
歩行者による低減率	f p					
(有効青時間)	秒	30	50	50	50	50
(歩行者用青時間)	秒	22	44	44	44	44
横断歩行者による補正率	αL					
右折車混入による補正率	$\alpha R T$	0.948 (50.0)	1.000 (0.0)	1.000 (0.0)	0.919 (9.1)	0.919 (9.1)
右折率	R %					
右折車の通過確率	f	1.000	0.571	0.571	0.553	0.553
(有効青時間)	秒	30	50	50	50	50
(現示変り目のさげ台数増分)						
KER : 台/サイクル		2(80)	2(80)	2(80)	2(80)	2(80)
(交差点内滞留台数)						
K : 台/サイクル						
飽和交通流率	SA	1,632	1,735	1,805	1,908	1,766
設計交通量	q	8	626	574	574	574
右折補正交通量	q R - N	(3+1+4)	(50+576+0)	(4+54+26)	(4+54+26)	(4+54+26)
交差点流入部の需要率	ρ	0.005	0.177	0.156	0.156	0.156
必要現示率		1φ	2φ	2φ	2φ	2φ
有効青時間(秒)		30	50	50	50	50
信号青時間比	G/C	30/90	50/90	50/90	50/90	50/90
可能交通容量	C i	544	1,967	2,041	2,041	2,041
交通容量比	q/C i	0.015	0.318	0.281	0.281	0.281
交通処理案のチェック		OK	OK	OK	OK	OK
滞留長	L s (m)					

$$\ast N = KER \times \frac{3,600}{C}$$

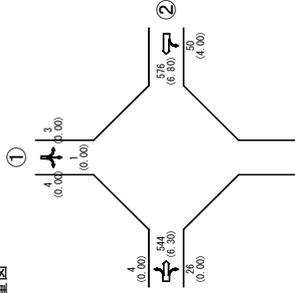
N : 1 時間で右折車が交差点内に滞留する台数

※ * : 交通容量 (実 1 時間)

- ①: 細街路
- ②: 子安
- ③: 横浜駅
- ④: 浅間



交通量図



上段 : 方向別台数計交通量 [台/周期]
下段 : 大型車混入率 [%]

現示方式の図示

現示	1φ	2φ	1φ	2φ
表示時間	6:50 Y:3 AR:2	6:30 Y:3 AR:2	c=90	c=90
有効青時間	50	30	50	30
損失時間	5	5	5	5
移行青時間	44	22	44	22

表 3.7-2(5) 仮) 第 1 安田ビル現況交通量需要率 (休日: ピーク時 15:45~16:45)

交差点概略図

流入部	①子安 直進	②横浜駅 左折・右折	③浅間 直進
車線の種類	2	1	2
車線数	2,000	1,800	2,000
飽和交通流率の基本値 S B	1,000	1,000	1,000
車線幅員による補正率 α w	(3.10)	(6.00)	(3.00)
(車線幅員) m	1,000	0.976	0.985
縦断勾配による補正率 α G	(0.40)	(-3.40)	(1.30)
(縦断勾配) %	5.80	(12.43)	(3.30)
大型車混入による補正率 α T	0.961	0.920	0.977
(大型車混入率) %	(5.80)	(12.43)	(3.30)
左折車混入による補正率 α L T			
(左折率) L %		0.150	
(歩行者による低減率) f p		30	
(有効歩時間) 秒		22	
(歩行者用歩時間) 秒		0.890	
横断歩行者による補正率 α L		1,000	
右折車混入による補正率 α R T		(55.4)	
(右折率) R %		1,000	
(右折車の通過確率) f		30	
(有効歩時間) 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 S A	3,748	1,438	3,850
設計交通量 q	586	249	448
(111+138)			
右折補正交通量 q R-N			
交差点流入部の需要率 ρ	0.156	0.173	0.116
必要現示率	0.156	0.116	0.156
2φ	0.173	0.173	0.329
有効歩時間(秒)	50	50	90
信号青時間比 G/C	50/90	30/90	50/90
可能交通容量 C i	2,082	479	2,139
交通容量比 q/C i	0.281	0.520	0.209
交通処理案のチェック	OK	OK	OK
滞留長 L s (m)			

$$* N = KER \times \frac{3,600}{C}$$

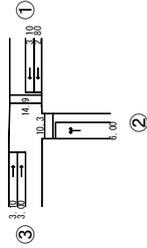
N: 1時間での右折車が交差点内に滞留する台数

*: 交通容量(実1時間)

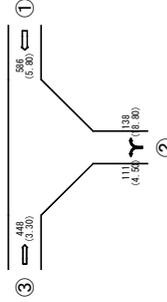
①: 子安

②: 横浜駅

③: 浅間



交通量図



上段: 有軌軌道社交通量(台/時)
下段: (大型車混入率) [%]

現示方式の図示

現示	1φ	2φ
車線時間	6.50 Y.3 AR.2	6.30 Y.3 AR.2
有効歩時間	50	30
歩行歩時間	5	5
歩行歩時間	50	30

表 3.7-2(6) 鶴屋町 3 丁目現況交通量需要率 (休日: ピーク時 15:45~16:45)

流入部 車線の種類	①泉町		②子安		③横浜駅		④浅間	
	左折-直進	右折	左折-直進	右折	直進	左折	直進	右折
車線数	1	1	1	1	2	1	1	1
飽和交通流率の基本値	2,000	1,800	2,000	1,800	2,000	1,800	2,000	1,800
車線幅員による補正率	0.950	1,000	0.950	0.950	1,000	0.950	0.950	1,000
(車線幅員)	(2.50)	(3.50)	(2.90)	(2.60)	(3.00)	(2.80)	(2.90)	(4.00)
縦断勾配による補正率	1.000	1.000	0.950	0.950	0.875	0.875	1.000	1.000
(縦断勾配)	(0.20)	(0.20)	(2.00)	(2.00)	(3.50)	(3.50)	(0.90)	(0.90)
大型車混入による補正率	0.974	0.973	0.929	0.984	0.975	0.984	0.989	0.973
(大型車混入率)	(3.75)	(3.90)	(10.89)	(2.30)	(3.70)	(2.30)	(1.54)	(4.00)
左折車混入による補正率	0.968		0.916			0.937		
(左折率)	(30.1)		(83.5)			(61.5)		
(歩行者による低減率)	L%							
(有効青時間)	f p							
(歩行者用青時間)	f p							
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	$\alpha R T$							
(右折率)	R%							
(右折車の通過確率)	f							
(有効青時間)	f							
(現示変り目のさげ台数増分)	q	2(80)		2(80)		2(80)		2(80)
(交差点内滞留台数)	KER: 台/サイクル							
飽和交通流率	S A	1,791	1,946	1,766	1,589	1,321	3,412	1,550
飽和交通流率(設定値)	S A 2	3,305	3,152	3,152	1,589	1,321	3,412	1,550
設計交通量	q	392	589	589	124	221	354	129
(50+333)			(246+343)				(112+252)	
右折補正交通量	q R - N	32		32	44		49	
交差点流入部の需要率	ρ	0.119	0.018	0.187	0.028	0.167	0.104	0.032
				0.187				0.112
必要現示率								0.187
								0.094
								0.167
								0.032

								0.000
								サイクル長(秒)
								29
有効青時間(秒)		23		17		23		23
								2
								6
								6
信号青時間比	G/C	23/90	8/90	29/90	17/90	23/90	23/90	8/90
可能交通容量	C i	845	237	1,016	380	338	872	218
交通容量比	q/C i	0.464	0.473	0.380	0.326	0.655	0.406	0.592
交通処理案のチェック		OK	OK	OK	OK	OK	OK	OK
滞留長	L s (m)		35.2		38.2	69.8		39.2
								68.9

* N = KER × 3,600 / C

N : 1 時間で右折車が交差点内に滞留する台数

* : 交通容量 (美1時間)

*** : 連続現示での使用現示

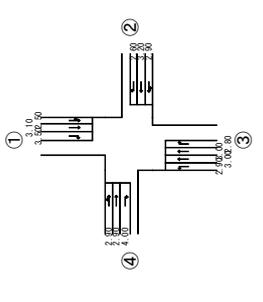
①: 泉町

②: 子安

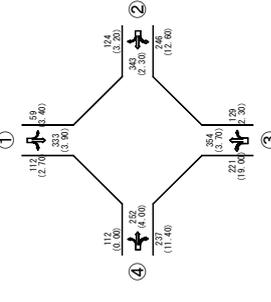
③: 横浜駅

④: 浅間

交差点概略図



交通量図



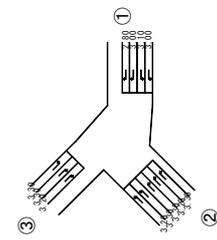
上段: 方向別合計交通量(台/時)
下段: (大型車混入率) [%]

現示方式の図示

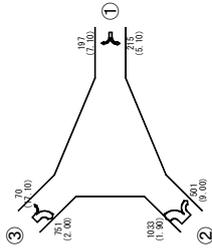
現示	1φ	2φ	3φ	4φ
現示時間	G:28 Y:3 AR:0	G:16 Y:2 AR:3	G:22 Y:3 AR:0	G:2 Y:0 AR:0
現示時間	29	17	23	0
歩行者青時間	2	4	2	2
歩行者青時間	0	0	0	0
現示	5φ	6φ	7φ	8φ
現示時間	G:6 Y:2 AR:0	G:3 Y:0 AR:0	G:90	G:90
現示時間	6	3	0/0	0/0
歩行者青時間	2	0	0	0
歩行者青時間	0	0	0	0

表 3.7-2(7) 青木通現況交通量需要率 (休日：ピーク時 16:00~17:00)

交差点概略図



交通量図



上段：方向別合計交通量 [台/時]
下段：(大型車混入率) [%]

現示方式の図示

指示	1φ	2φ	3φ	4φ
指示時間	6:03 Y:3 AR:0	6:12 Y:0 AR:0	6:53 Y:3 AR:0	6:12 Y:0 AR:0
有効時間	63	2	2	53
歩行者待合時間	3	0	0	3
歩行者待合時間	0	0	0	0
指示	5φ	6φ	7φ	8φ
指示時間	6:19 Y:0 AR:3	6:2 Y:0 AR:0	6:2 Y:0 AR:0	6:41
有効時間	19	2	2	10φ
歩行者待合時間	3	0	0	0
歩行者待合時間	0	0	0	0

流入部	①子安		②保土ヶ谷		③青木橋	
	左折	右折	左折	右折	左折	右折
車線数	2	2	2	3	1	2
飽和交通流率の基本値	1,800	1,800	1,800	1,800	1,800	1,800
車線幅員による補正率	1,000	1,000	1,000	1,000	1,000	1,000
(車線幅員)	(3.10)	(2.80)	(3.30)	(3.30)	(3.30)	(3.20)
縦断勾配による補正率	0.860	0.860	0.800	0.800	0.971	0.971
(縦断勾配)	(3.80)	(3.80)	(5.00)	(5.00)	(-3.90)	(-3.90)
大型車混入による補正率	0.966	0.963	0.987	0.941	0.893	0.986
(大型車混入率)	(5.10)	(7.10)	(1.90)	(9.00)	(17.10)	(2.00)
左折車混入による補正率						
(左折率)						
(歩行者による低減率)						
(有効時間)						
(歩行者用着時間)						
横断歩行者による補正率	1.000		1.000		1.000	
(右折率)						
(右折車の通過確率)						
(有効時間)						
(現示変更目目のさげ台数増分)						
KER: 台/サイクル						
(交差点内滞留台数)						
飽和交通流率	2,990	2,950	2,842	4,065	1,561	3,416
S A	2,990	2,950	2,842	4,065	1,528	3,354
S A2	215	197	1,033	501	70	751
設計交通量						
右折補正交通量	0.072	0.067	0.363	0.123	0.046	0.224
α R-N			0.363		***	0.224
交差点流入部の需要率			***		***	***
p			***		***	***
必要現示率	3φ	0.072	***	0.123		0.430
4φ	***		***			
5φ	***	0.067			0.046	
6φ	***				***	
7φ			66		63	63
8φ			2			
有効時間(秒)	3φ	56	53	53		
4φ	2					
5φ	19				22	
6φ					2	
信号青時間比	G/C	77/150	121/150	53/150	87/150	63/150
可能交通容量	C i	1,535	374	2,293	1,436	1,409
交通容量比	q/C i	0.140	0.527	0.451	0.349	0.533
交通処理案のチェック		O K	O K	O K	O K	O K
滞留長	L s (m)	52.3	49.8	197.4	76.0	41.4
						143.6

※ N = KER × 3,600 / C

N : 1時間での右折車が交差点内に滞留する台数

※ * : 交通容量 (実1時間)

※ *** : 連絡現示での使用現示

①: 子安

②: 保土ヶ谷

③: 青木橋交差点

表 3.7-3(2) 台町入口工事中基礎交通量需要率 (平日: ピーク時 17:00~18:00)

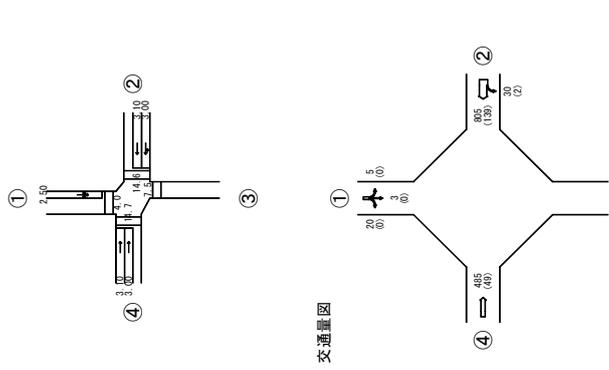
交差点略図

流入部	①細街路		②子安		④浅間	
	左折・直進	右折	左折・直進	直進	直進	直進
車線の種類	1	1	1	1	1	2
車線数	2,000	2,000	2,000	2,000	2,000	2,000
飽和交通流量の基本値	S B	2,000	2,000	2,000	2,000	2,000
車線幅員による補正率	α_w	0.950	1.000	1.000	1.000	1.000
(車線幅員)	m	(2.50)	(3.00)	(3.10)	(3.00)	(3.00)
縦断勾配による補正率	α_G	0.992	0.998	0.998	1.000	1.000
(縦断勾配)	%	(-1.80)	(-1.20)	(-1.20)	(0.50)	(0.50)
大型車混入による補正率	α_T	1.000	0.896	0.892	0.934	0.934
(大型車混入率)	%	(0.00)	(16.51)	(17.27)	(10.10)	(10.10)
左折車混入による補正率	$\alpha_L T$	0.959	0.980	0.980		
(左折率)	L %	(17.9)	(7.2)			
(歩行者による低減率)	f p	0.150	0.150			
(有効歩時間)	秒	30	62			
(歩行者用歩時間)	秒	22	58			
横断歩行者による補正率	α_L					
右折車混入による補正率	$\alpha_R T$	0.927				
(右折率)	R %	(71.4)				
(右折車の通過確率)	f	1.000				
(有効歩時間)	秒	30				
(現示変り目のさげ台数増分)						
KER: 台/サイクル		2(72)				
(交差点内滞留台数)						
K: 台/サイクル						
飽和交通流量	S A	1,676	1,753	1,780	3,736	485
設計交通量	q	28	835			
(5+3+20)			(30+805)			
右折補正交通量	q R - N					
交差点流入部の需要率	ρ	0.017	0.236	0.130	0.130	0.130
必要現示率		1 ϕ	0.236	0.130	0.130	0.253
		2 ϕ	0.017	0.017	0.017	0.017
有効歩時間(秒)		1 ϕ	62	62	62	62
		2 ϕ				100
信号歩時間比	G/C	30/100	62/100	62/100	62/100	62/100
可能交通容量	C i	503	2,190	2,316	2,316	2,316
交通容量比	q/C i	0.056	0.381	0.209	0.209	0.209
交通処理案のチェック		OK	OK	OK	OK	OK
滞留長	L s (m)					

$\ast N = KER \times \frac{3,600}{C}$

N: 1時間中右折車が交差点内に滞留する台数
 \ast : 交通容量(実1時間)

- ①: 細街路
- ②: 子安
- ③: 横浜駅
- ④: 浅間



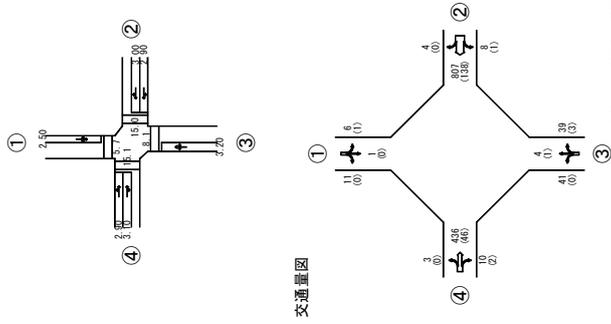
上段: 有軌電車交通量[台/時]
 下段: 大型車混入台数[台/時]

現示方式の図示

現示	1 ϕ	2 ϕ
歩行時間	62	30
歩行歩時間	4	4
歩行歩時間	58	22

表 3.7-3(3) 鶴屋町1丁目工事中基礎交通量需要率 (平日：ピーク時 17:00～18:00)

交差点概略図



上段：方向別合計交通量(台/時)
下段：(大型車混入台数)(台/時)

流入源	①細街路		②子安		③横浜駅		④浅間	
	左折・直進	右折	左折・直進	右折	左折・直進	右折	左折・直進	右折
車線の種類	1	1	1	1	1	1	1	1
車線数	2,000	2,000	2,000	2,000	2,000	2,000	2,000	2,000
飽和交通流率の基本値	0.950	0.950	1.000	1.000	1.000	1.000	0.950	1.000
車線幅員による補正率	(2.50)	(2.90)	(3.00)	(3.10)	(3.20)	(3.10)	(2.90)	(3.10)
縦断勾配による補正率	1.000	1.000	1.000	0.965	1.000	1.000	1.000	1.000
縦断勾配による補正率	(-0.20)	(-0.10)	(-0.10)	(1.70)	(1.70)	(0.10)	(0.10)	(0.10)
大型車混入による補正率	0.963	0.894	0.894	0.968	0.968	0.932	0.932	0.929
(大型車混入率)	(5.56)	(17.01)	(16.93)	(4.76)	(4.76)	(10.41)	(10.97)	(10.97)
左折車混入による補正率	0.926	0.995	0.995	0.895	0.895	0.997	0.997	0.997
(左折率)	(33.3)	(2.0)	(2.0)	(48.8)	(48.8)	(1.3)	(1.3)	(1.3)
(歩行者による低減率)	0.150	0.150	0.150	0.150	0.150	0.150	0.150	0.150
(有効青時間)	30	60	60	30	30	60	60	60
(歩行者用青時間)	22	54	54	22	22	54	54	54
横断歩行者による補正率								
右折車混入による補正率	0.937	0.993	0.993	0.951	0.951	0.936	0.936	0.936
(右折率)	(61.1)	(1.0)	(1.0)	(46.4)	(46.4)	(4.5)	(4.5)	(4.5)
(右折車の通過確率)	0.996	0.630	0.630	0.999	0.999	0.447	0.447	0.447
(有効青時間)	30	60	60	30	30	60	60	60
(現示変り目のさげ台数増分)								
(交差点内滞留台数)	2(72)	2(72)	2(72)	2(72)	2(72)	2(72)	2(72)	2(72)
K: 台/サイクル								
飽和交通流率	1,588	1,690	1,775	1,590	1,590	1,765	1,739	1,739
設計交通量	18	819	449	84	84	449	449	449
右折補正交通量	(6+1+11)	(8+807+4)	(3+436+10)	(41+4+39)	(41+4+39)	(3+436+10)	(3+436+10)	(3+436+10)
交差点流入部の需要率	0.011	0.236	0.236	0.053	0.053	0.128	0.128	0.128
必要現示率	1φ	2φ	2φ	1φ	1φ	2φ	2φ	2φ
有効青時間(秒)	30	60	60	30	30	60	60	60
信号青時間比	G/C	60/100	60/100	30/100	30/100	60/100	60/100	60/100
可能交通容量	C1	476	2,079	477	477	2,102	2,102	2,102
交通容量比	q/C1	0.038	0.394	0.176	0.176	0.214	0.214	0.214
交通処理案のチェック		OK	OK	OK	OK	OK	OK	OK
滞留長	Ls (m)							

$$N = \text{KER} \times \frac{3,600}{C}$$

N : 1時間での右折車が交差点内に滞留する台数

* : 交通容量(実1時間)

- ①：細街路
- ②：子安
- ③：横浜駅
- ④：浅間

現示方式の図示

現示	1φ	2φ	0.60 Y-3 MR-2	0.30 Y-3 MR-2	0-100
表示時間	60	30	5	5	0-100
有効青時間	5	5	5	5	0-100
歩行者青時間	54	54	54	54	0-100

表 3.7-3(4) 鶴屋町 2 丁目工事中基礎交通量需要率 (平日 : ピーク時 17:00~18:00)

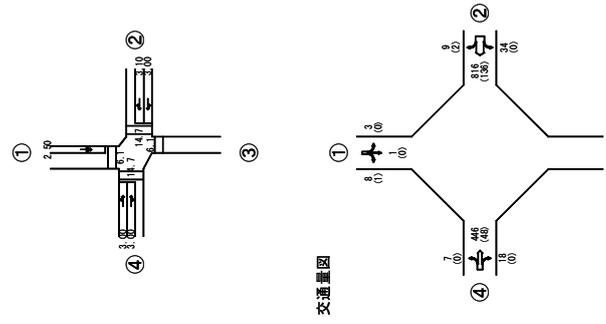
流入部	①細街路		②子安		④浅間	
	左折・直進	右折	左折・直進	右折	左折・直進	右折
車線数	1	1	1	1	1	1
飽和交通流率の基本値 S.B	2,000	2,000	2,000	2,000	2,000	2,000
飽和交通流率による補正率 α w	0.950 (2.50)	1,000 (3.00)	1,000 (3.00)	1,000 (3.10)	1,000 (3.00)	1,000 (3.00)
車線幅員 m	0.988 (2.20)	0.945 (2.10)	0.945 (2.10)	0.945 (2.10)	1,000 (2.20)	1,000 (2.20)
縦断勾配による補正率 α G	0.945 (8.33)	0.903 (15.35)	0.895 (16.78)	0.932 (10.44)	0.985 (9.94)	0.985 (9.94)
大型車混入による補正率 α T	0.943	0.979	0.979	0.992	0.992	0.992
(大型車混入率) %	(25.0)	(7.9)	(7.9)	(3.0)	(3.0)	(3.0)
左折車混入による補正率 α L	0.150	0.150	0.150	0.150	0.150	0.150
(歩行者による低減率) f p	30	60	60	60	60	60
(有効青時間) 秒	22	54	54	54	54	54
横断歩行者による補正率 α L	0.932	0.985	0.985	0.985	0.985	0.985
(右折率) α R T	(66.7)	(2.1)	(2.1)	(7.6)	(7.6)	(7.6)
(右折車の通過確率) f	1,000	0.625	0.625	0.444	0.444	0.444
(有効青時間) 秒	30	60	60	60	60	60
(現示変り目のさげ台数増分) KER : 台/サイクル	2(72)	2(72)	2(72)	2(72)	2(72)	2(72)
(交差点内滞留台数) K : 台/サイクル	1,559	1,671	1,666	1,849	1,676	1,676
飽和交通流率 SA	12	859	859	471	471	471
設計交通量 q	(3+1+8)	(34+816+9)	(34+816+9)	(7+446+18)	(7+446+18)	(7+446+18)
右折補正交通量 q R - N	0.008	0.257	0.257	0.134	0.134	0.134
交差点流入部の需要率 ρ	1 φ	0.008	0.008	0.134	0.134	0.134
必要現示率	2 φ	0.008	0.008	0.008	0.008	0.008
有効青時間(秒)	30	60	60	60	60	60
信号青時間比 G/C	30/100	60/100	60/100	60/100	60/100	60/100
可能交通容量 C i	468	2,002	2,002	2,115	2,115	2,115
交通容量比 q/C i	0.026	0.429	0.429	0.223	0.223	0.223
交通処理案のチェック	OK	OK	OK	OK	OK	OK
滞留長 L s (m)						

※ N = KER × $\frac{3,600}{C}$

N : 1 時間で右折車が交差点内に滞留する台数
 ※ * : 交通容量 (表 1 時間)

- ①: 細街路
- ②: 子安
- ③: 横浜駅
- ④: 浅間

交差点概略図



上段 : 方向別台数計交通量 (台/時)
 下段 : (大型車混入台数) (台/時)

現示方式の図示

車線	1 φ	2 φ	3 φ	4 φ
車線幅員	6.00	Y:3 AR:2	6.30	Y:3 AR:2
有効青時間	60	30	5	5
必要現示率	5	5	5	5
歩行者滞留時間	54	54	54	54

表 3.7-3(5) 仮) 第1安田ビル工事中基礎交通量需要率 (平日: ピーク時 16:45~17:45)

交差点概略図

流入部 車線の種類	①子安 直進		②横浜駅 左折・右折		③浅間 直進	
	2	1	1	2	2	2
車線数	2,000	1,800	1,800	2,000	2,000	2,000
飽和交通流率の基本値 S B	1,000	1,000	1,000	1,000	1,000	1,000
車線幅員による補正率 α w (車線幅員)	(3.10)	(6.00)	(6.00)	(3.00)	(3.00)	(3.00)
縦断勾配による補正率 α G	0.976	0.985	0.976	0.985	0.985	0.985
縦断勾配による補正率 α G	(0.40)	(1.30)	(-3.40)	(1.30)	(1.30)	(1.30)
大型車混入による補正率 α T (大型車混入率)	0.896	0.889	0.889	0.966	0.966	0.966
大型車混入による補正率 α T (大型車混入率)	(16.55)	(17.89)	(17.89)	(5.04)	(5.04)	(5.04)
左折車混入による補正率 α L T (左折率)						
(歩行者による低減率) L %	0.150		0.150			
(歩行者による低減率) f p	30		30			
(有効歩時間) 秒	22		22			
(歩行者用歩時間) 秒						
横断歩行者による補正率 α L	1,000		1,000			
横断歩行者による補正率 α R T (右折率)	1,000		1,000			
(右折率) R %	(48.0)		(48.0)			
(右折車の通過確率) f	1,000		1,000			
(有効歩時間) 秒	30		30			
(現示変更目目のさげ台数増分) 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(算定値) S A	3,494	1,390	1,390	3,806	3,806	3,806
飽和交通流率(設定値) S A 2	3,494	1,390	1,390	3,806	3,806	3,806
設計交通量 q	846	246	246	397	397	397
右折補正交通量 q R-N			(128+118)			
交差点流入部の需要率 ρ	0.242	0.177	0.177	0.104	0.104	0.104
必要現示率	1 φ	0.242	0.242	0.104	0.104	0.104
	2 φ	0.177	0.177	0.177	0.177	0.177
有効歩時間(秒)	60	60	60	60	60	60
信号青時間比 G/C	60/100	30/100	30/100	60/100	60/100	60/100
可能交通容量 C i	2,096	417	417	2,284	2,284	2,284
交通容量比 q/C i	0.404	0.590	0.590	0.174	0.174	0.174
交通処理案のチェック	OK	OK	OK	OK	OK	OK
滞留長 L s (m)						

$$* N = KER \times \frac{3,600}{C}$$

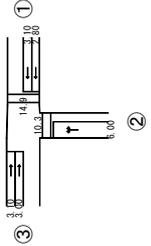
N: 1時間で右折車が交差点内に滞留する台数

* *: 交通容量(実1時間)

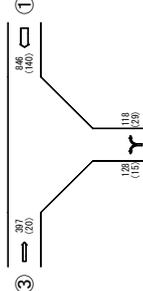
①: 子安

②: 横浜駅

③: 浅間



交通量図



上段: 方向別台数(台/時)
下段: (大型車混入台数)(台/時)

現示方式の図示

指示	1 φ	2 φ
指示	0.60 Y-3 AR-2	0.30 Y-3 AR-2
必要現示率	60	30
有効歩時間	5	5
歩行者用歩時間	60	30

表 3.7-3(6) 鶴屋町 3 丁目工事中基礎交通量需要率 (平日 : ピーク時 17:00~18:00)

流入部	①泉町		②子安		③横浜駅		④浅間	
	左折・直進	右折	左折・直進	右折	左折	右折	左折・直進	右折
車線数	1	1	1	1	2	1	1	1
飽和交通流率の基本値 SB	2,000	1,800	2,000	1,800	1,800	1,800	2,000	1,800
車線幅員による補正率 αw	0.950	1,000	0.950	1,000	0.950	1,000	0.950	1,000
縦断勾配による補正率 αG	1.000	1,000	0.950	1,000	0.875	0.875	1.000	1,000
大型車混入による補正率 αT	0.975	0.979	0.911	0.922	0.978	0.952	0.978	0.871
左折車混入による補正率 αLT	0.960	0.979	0.937	0.922	0.913	0.913	0.913	0.871
左折車による低減率 f								
(有効青時間) p								
構断歩行者による補正率 αL								
右折車混入による補正率 αRT								
(右折車の通過確率) f								
(有効青時間) p								
(現示変り目のさげ台数増分) KER : 台/サイクル								
(交差点内滞留台数) K : 台/サイクル								
飽和交通流率(算定値) SA	1,778	1,968	1,541	1,752	1,303	1,395	1,697	1,568
飽和交通流率(設定値) SA2	3,294	1,664	3,215	1,303	3,424	1,499	3,544	1,568
設計交通量 q	441	162	782	231	340	83	382	245
設計交通量 (83±358)			(238±54)				(165±217)	
右折補正交通量 qR-N	90							173
交差点流入部の需要率 ρ	0.134	0.054	0.243	0.114	0.152	0.099	0.108	0.110
必要現示率	2φ							
3φ	0.134							
4φ	0.054							
5φ	****							
6φ								
1φ			34				34	
2φ				20				20
3φ	27				27			
4φ		9				9		
5φ		0				0		
6φ								
信号青時間比 G/C	27/100	9/100	34/100	20/100	27/100	9/100	34/100	20/100
可能交通容量 C1	889	222	1,083	351	352	207	1,205	386
交通容量比 q/C1	0.496	0.731	0.715	0.658	0.563	0.401	0.317	0.635
交通処理案のチェック	OK	OK	OK	OK	OK	OK	OK	OK
滞留長 L s (m)		51.5		81.2	70.8	31.7		83.2

* N = $\frac{3,600}{C}$

N : 1 時間で右折車が交差点内に滞留する台数

** : 交通容量 (実1時間)

*** : 連続現示での使用現示

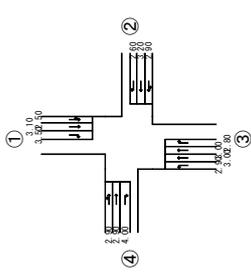
① : 泉町

② : 子安

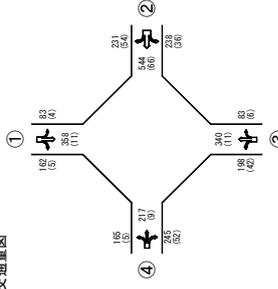
③ : 横浜駅

④ : 浅間

交差点概略図



交通量図



上段 : 方向別設計交通量 (台/時)
下段 : (大型車混入台数) (台/時)

現示方式の図示

種別	1φ	2φ	3φ	4φ
必要現示率	0	0	0	0
必要現示率	0.33 Y.3 AR.0	0.19 Y.2 AR.3	0.26 Y.3 AR.0	0.9 Y.0 AR.0
必要現示率	34	20	27	7
必要現示率	2	4	2	2
必要現示率	5φ	6φ	0	0
必要現示率	0	0	0	0
必要現示率	0	0	0	0
必要現示率	0	0	0	0
必要現示率	0	0	0	0

表 3.7-3(7) 青木通工事中基礎交通量需要率 (平日 : ピーク時 17:15~18:15)

交差点概略図

流入部	①子安		②保土ヶ谷		③青木橋	
	左折	右折	左折	右折	左折	右折
車線の種類	2	2	2	3	1	2
車線数	2	2	2	3	1	2
飽和交通流率の基本値	1,800	1,800	1,800	1,800	1,800	1,800
車線幅員による補正率	1,000	1,000	1,000	1,000	1,000	1,000
αw	(3.10)	(2.80)	(3.30)	(3.30)	(3.20)	(3.20)
車線幅員	0.860	0.860	0.800	0.800	0.971	0.971
αG	(3.80)	(3.80)	(5.00)	(5.00)	(-3.90)	(-3.90)
縦断勾配による補正率	0.934	0.934	0.971	0.922	0.843	0.980
αT	(10.09)	(10.07)	(4.30)	(12.02)	(26.67)	(2.89)
大型車混入による補正率						
$\alpha L T$						
L %						
(歩行者による低減率)						
f p						
秒						
(歩行者用青時間)						
秒						
横断歩行者による補正率	1.000		1.000		1.000	
$\alpha R T$						
R %						
(右折率)						
(右折車の通過確率)						
f						
秒						
(有効青時間)						
(現示変り目のさげ台数増分)						
KER : 右/サイクル						
(交差点内滞留台数)						
K : 台/サイクル						
飽和交通流率(算定値)	2,892	2,892	2,796	3,984	1,473	3,426
SA	2,892	2,892	2,796	3,984	1,473	3,426
飽和交通流率(設定値)	426	298	1,071	499	60	797
SA2						
設計交通量						
q						
右折補正交通量						
q R - N						
交差点流入部の需要率	0.147	0.103	0.383	0.125	0.041	0.233
ρ						
1φ			0.383		***	0.233
2φ			***		***	***
3φ	0.147		***	0.125		***
4φ	***		***			***
5φ	***	0.103			0.041	0.103
6φ	***				***	0.200
必要現示率						0.486
有効青時間(秒)			66		63	150
1φ			2			
2φ			53			
3φ	56			53		
4φ	2					
5φ	19	19			22	
6φ					2	
倍算青時間比	77/150	19/150	121/150	53/150	87/150	63/150
G/C						
可能交通容量	1,485	366	2,255	1,408	854	1,439
C i						
交通容量比	0.287	0.813	0.475	0.364	0.070	0.554
q/C i						
交通処理率のチェック	O K	O K	O K	O K	O K	O K
L s (m)	91.5	70.5	209.4	77.8	39.9	153.7

$$\text{※ } N = \text{KER} \times \frac{3,600}{C}$$

N : 1時間で右折車が交差点内に滞留する台数

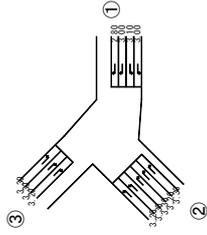
※ * : 交通容量 (実1時間)

※ *** : 運転現示での使用現示

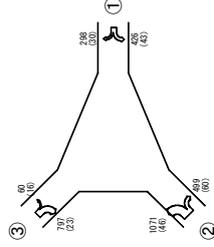
① : 子安

② : 保土ヶ谷

③ : 青木橋交差点



交通量図



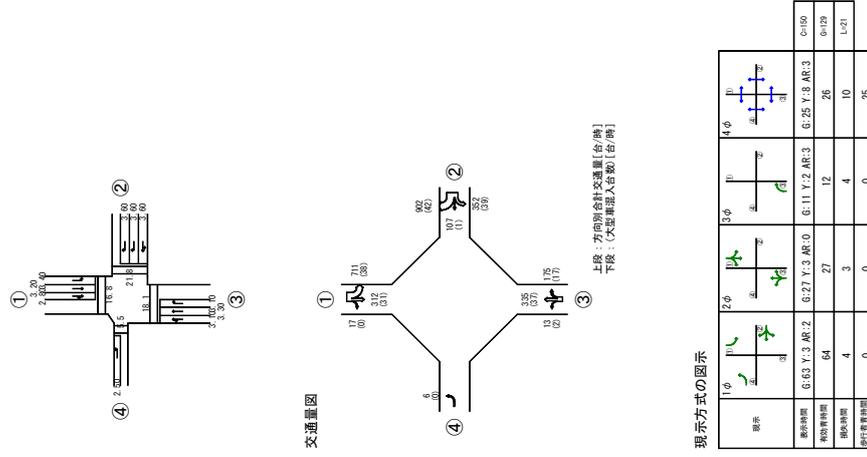
上段 : 方向別待機交通量 [台/時]
下段 : (大型車混入台数) [台/時]

現示方式の図示

種別	1φ	2φ	3φ	4φ
乗車時間	G.63 Y.3 AR.0	G.2 Y.0 AR.0	G.53 Y.3 AR.0	G.2 Y.0 AR.0
歩行者時間	63	2	53	2
歩行者時間	3	0	3	0
歩行者時間	0	0	0	0
種別	5φ	6φ	7φ	8φ
乗車時間	G.19 Y.0 AR.3	G.2 Y.0 AR.0	G.2 Y.0 AR.0	G.2 Y.0 AR.0
歩行者時間	19	2	2	2
歩行者時間	3	0	0	0
歩行者時間	0	0	0	0

表 3.7-4(1) 青木橋工事中交通量需要率 (平日: ピーク時 17:00~18:00)

交差点概略図



流入部 車線の種類	①子安		②青木通り交差点		③浅間		④細街路	
	左折	直進	直進-右折	左折-直進	右折	直進	右折	左折
車線数	1	1	1	1	2	1	1	1
飽和交通流量の基本値 S B	1,800	2,000	2,000	2,000	1,800	2,000	1,800	1,800
α w	1,000	1,000	1,000	1,000	1,000	1,000	1,000	0,950
(車線幅員) m	(3.40)	(3.20)	(2.80)	(3.60)	(3.60)	(3.10)	(3.10)	(2.50)
縦断勾配による補正率 α G	1,000	1,000	0,983	0,983	0,983	0,825	0,825	0,810
(縦断勾配) %	(-0.10)	(-0.10)	(-1.70)	(-1.70)	(-1.70)	(4.50)	(4.50)	(4.80)
大型車混入による補正率 α T	0,964	0,935	0,941	0,943	0,968	0,926	0,926	1,000
(大型車混入率) %	(5.34)	(9.94)	(8.91)	(8.71)	(4.66)	(11.37)	(11.04)	(0.00)
左折車混入による補正率 α L T				0,922		0,992		
(左折車) L %				(76.7)		(7.5)		
(歩行者による低減率) f p								
(有効青時間) 秒								
(歩行者利用青時間) 秒								
横断歩行者による補正率 α L	1,000							1,000
右折車混入による補正率 α R T			0,909					
(右折車) R %			(10.3)					
(右折車の通過確率) f			0,702					
(有効青時間) 秒			27					
(現示変更目によるさげ台数増分) KER: 右/サイクル								
(交差点内滞留台数) K: 右/サイクル								
飽和交通流量(固定値) S A	1,735	1,870	1,625	1,727	3,460	1,516	1,380	1,385
飽和交通流量(設定値) S A 2	1,735	3,444	1,602	1,602	3,382	3,050	1,390	1,385
設計交通量 q	711	329	459	459	902	348	175	6
右折補正交通量 q R-N		(312+17)		(352+107)		(13+335)		
交差点流入部の需要率 ρ	0,410	0,096	0,287	0,287	0,267	0,114	0,091	0,004
必要現示率	1φ 2φ 3φ 4φ	0,410 *** 0,096	0,287 0,287	0,287 0,287	0,267 0,267	0,114 0,114	0,091 0,091	0,004 0,004
有効青時間(秒)	1φ 2φ 3φ 4φ	68 27	64	64	64	27	64	150
信号青時間比 G/C	95/150	27/150	64/150	64/150	64/150	27/150	12/150	64/150
可能交通容量 C I	1,099	620	684	684	1,443	549	159	591
交通容量比 q/C I	0,647	0,531	0,672	0,625	0,634	0,634	1,101	0,010
交通処理率のチェック	OK	OK	OK	OK	OK	OK	NG	OK
滞留長 L s (m)	280,9		177,0				79,2	3,3

※ N = KER × 3,500 / C

N : 1 時間で右折車が交差点内に滞留する台数

※ * : 交通容量 (実1 時間)

※ *** : 連続現示での使用現示

①: 子安

②: 青木通交差点

③: 浅間

④: 細街路

表 3.7-4(2) 台町入口工事中交通量需要率 (平日 : ピーク時 17:00~18:00)

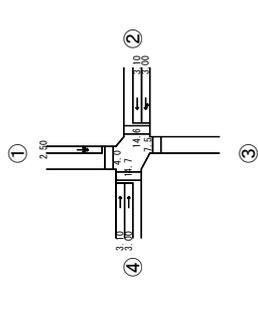
交差点概略図

流入部	①細街路 左折・直進・右折		②子安 左折・直進		③浅間 直進	
	1	2	1	1	1	2
車線の種類						
車線数	2,000	2,000	2,000	2,000	2,000	2,000
飽和交通流量の基本値	S B	1,000	1,000	1,000	1,000	1,000
車線幅員による補正率	α_w	(2.50)	(3.00)	(3.10)	(3.00)	(3.00)
縦断勾配による補正率	α_G	0.992	0.998	0.998	1.000	1.000
縦断勾配	%	(-1.80)	(-1.20)	(-1.20)	(0.50)	(0.50)
大型車混入による補正率	α_T	1.000	0.887	0.883	0.934	0.934
(大型車混入率)	%	(0.00)	(18.11)	(18.98)	(10.10)	(10.10)
左折車混入による補正率	$\alpha_L T$	0.959	0.981			
(左折率)	L %	(17.9)	(7.0)			
(歩行者による低減率)	f p	0.150	0.150			
(有効青時間)	秒	30	62			
(歩行者用青時間)	秒	22	58			
横断歩行者による補正率	α_L					
右折車混入による補正率	$\alpha_R T$	0.927				
(右折率)	R %	(71.4)				
(右折車の通過確率)	f	1.000				
(有効青時間)	秒	30				
(現示変り目のさげ台数増分)	KER : 台/サイクル	2(72)				
(交差点内滞留台数)	K : 台/サイクル					
飽和交通流量	S A	1,676	1,737	1,762	3,736	485
設計交通量	q	28	852			
(5+3+20)			(30+822)			
右折補正交通量	q R - N					
交差点流入部の需要率	ρ	0.017	0.243	0.243	0.130	0.130
必要現示率	1 ϕ		0.243		0.130	0.130
2 ϕ					0.243	0.260
有効青時間(秒)	1 ϕ		62		62	62
2 ϕ						100
信号青時間比	G/C	30/100	62/100	62/100	62/100	62/100
可能交通容量	C i	503	2,169	2,316	2,316	2,316
交通容量比	q/C i	0.056	0.393	0.393	0.209	0.209
交通処理案のチェック		OK	OK	OK	OK	OK
滞留長	L s (m)					

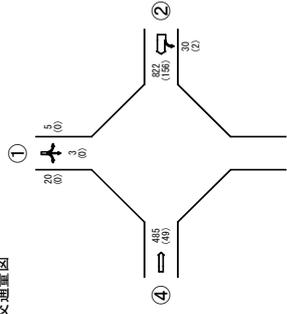
$$\ast N = KER \times \frac{3,600}{C}$$

N : 1時間 で右折車が交差点内に滞留する台数
 \ast : 交通容量 (実1時間)

- ①: 細街路
- ②: 子安
- ③: 横浜駅
- ④: 浅間



交通量図



上段: 有軌軌合社交通量[台/時]
 下段: 次型車混入台数[台/時]

現示方式の図示

現示	1 ϕ	2 ϕ	3 ϕ	4 ϕ
表示時間	6:61 Y 3 AR 2	6:28 Y 3 AR 2	6:00	6:42
有効青時間	62	30	62	62
表示時間	4	4	4	4
歩行者用青時間	58	22	58	22

表 3.7-4(3) 鶴屋町 1 丁目工事中交通量需要率 (平日 : ピーク時 17:00~18:00)

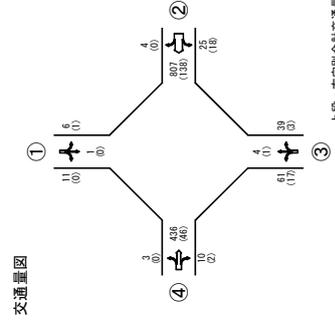
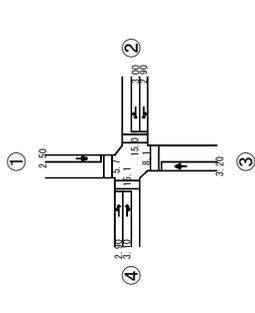
交差点概略図

流入源 車線の種類	①細街路 左折・直進・右折		②子安 直進・右折		③横浜駅 折・直進・右折		④浅間 直進・右折	
	1	1	1	1	1	1	1	1
飽和交通流率の基本値 SB	2,000	2,000	2,000	2,000	2,000	2,000	2,000	2,000
車線幅員による補正率 α w	0.950 (2.50)	0.950 (2.90)	1.000 (3.00)	1.000 (3.20)	1.000 (3.20)	0.950 (2.90)	1.000 (3.10)	1.000 (3.10)
縦断勾配による補正率 α G	1.000 (-0.20)	1.000 (-0.10)	1.000 (-0.10)	0.965 (1.70)	1.000 (1.70)	1.000 (0.10)	1.000 (0.10)	1.000 (0.10)
大型車混入による補正率 α T	0.963 (5.56)	0.875 (20.38)	0.894 (16.94)	0.876 (20.19)	0.877 (10.41)	0.932 (10.97)	0.929 (10.97)	0.929 (10.97)
左折車混入による補正率 α L T	0.926 (33.3)	0.984 (6.0)		0.877 (58.7)	0.997 (1.3)	0.997 (1.3)		
L %								
(歩行者による低減率) f p	0.150	0.150	0.150	0.150	0.150	0.150	0.150	0.150
(有効青時間) 秒	30	30	60	30	60	60	60	60
(歩行者用青時間) 秒	22	54	54	22	22	54	54	54
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	0.937 (61.1)		0.993 (1.0)	0.960 (37.5)	0.960 (37.5)	0.936 (4.5)	0.936 (4.5)	0.936 (4.5)
R %								
(右折車の通過確率) f	0.996		0.630	0.999	0.999	0.447	0.447	0.447
(有効青時間) 秒	30		60	30	30	60	60	60
(表示変り目のさげ台数増分) (交差点内滞留台数) K : 台/サイクル	2 (72)		2 (72)	2 (72)	2 (72)	2 (72)	2 (72)	2 (72)
飽和交通流率 S A	1,588	1,636	1,775	1,423	1,423	1,765	1,739	1,739
設計交通量 q	18 (6+1+11)	836 (25+807+4)		104 (61+4+39)	449 (3+436+10)			
右折補正交通量 q R - N								
交差点流入部の需要率 ρ	0.011	0.245	0.245	0.073	0.128	0.128	0.128	0.128
必要現示率	1φ 2φ	0.011	0.245	0.073	0.073	0.073	0.073	0.318
有効青時間(秒)	1φ 2φ	60	60	60	60	60	60	60
信号青時間比 G / C	30 / 100	60 / 100	60 / 100	30 / 100	60 / 100	60 / 100	60 / 100	60 / 100
可能交通容量 C i	476	2,047	427	2,102	427	2,102	2,102	2,102
交通容量比 q / C i	0.038	0.408	0.244	0.244	0.244	0.214	0.214	0.214
交通処理案のチェック	O K	O K	O K	O K	O K	O K	O K	O K
滞留長 L s (m)								

※ N = KER × $\frac{3,600}{C}$

N : 1 時間で右折車が交差点内に滞留する台数
※ : 交通容量 (実 1 時間)

- ① : 細街路
- ② : 子安
- ③ : 横浜駅
- ④ : 浅間



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

現示方式の図示

現示	1φ	2φ
表示時間	0.60 Y.3 AR.2	0.30 Y.3 AR.2
有効青時間	60	30
損失時間	5	5
歩行青時間	54	22

表 3.7-4(4) 鶴屋町 2 丁目工事中交通量需要率 (平日: ピーク時 17:00~18:00)

交差点概略図

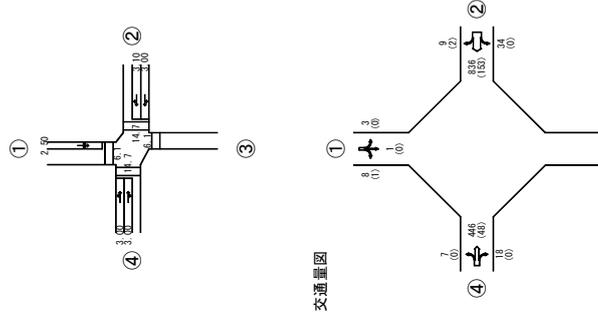
流入部	①細街路		②子安		④浅間	
	左折・直進・右折	左折・直進・右折	左折・直進・右折	左折・直進・右折	左折・直進・右折	左折・直進・右折
車線数	1	1	1	1	1	1
飽和交通流率の基本値 S.B	2,000	2,000	2,000	2,000	2,000	2,000
飽和交通流率による補正率 α w	0.950 (2.50)	1,000 (3.00)	1,000 (3.00)	1,000 (3.10)	1,000 (3.00)	1,000 (3.00)
車線幅員 m	0.988 (2.20)	0.945 (2.10)	0.945 (2.10)	0.945 (2.10)	1,000 (2.20)	1,000 (2.20)
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	0.945 (8.33)	0.886 (16.89)	0.886 (16.89)	0.886 (16.89)	0.932 (10.44)	0.932 (9.94)
大型車混入率						
左折車混入による補正率 α L.T	0.943 (25.0)	0.894 (7.7)	0.980 (7.7)		0.992 (3.0)	
左折率						
(歩行者による低減率) f p	0.150	0.150	0.150	0.150	0.150	0.150
(有効青時間) 秒	30	60	60	60	60	60
(歩行者用青時間) 秒	22	54	54	54	54	54
横断歩行者による補正率 α L						
横断歩行者による補正率 α R.T	0.932 (66.7)	0.894 (2.0)	0.986 (2.0)	0.986 (2.0)	0.983 (7.6)	0.983 (7.6)
右折率						
(右折車の通過確率) f	1,000	0.625	0.625	0.625	0.436	0.436
(有効青時間) 秒	30	60	60	60	60	60
(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)	2(72)	2(72)	2(72)	2(72)	2(72)	2(72)
K: 右/サイクル						
飽和交通流率 SA	1,559	1,656	1,651	1,651	1,849	1,670
設計交通量 q	12 (3+1+8)	879 (34+836+9)			471 (7+46+18)	
右折補正交通量 q R-N						
交差点流入部の需要率 ρ	0.008	0.266	0.266	0.266	0.134	0.134
必要現示率	1φ	2φ	2φ	2φ	2φ	2φ
有効青時間(秒)	30	60	60	60	60	60
信号青時間比 G/C	30/100	60/100	60/100	60/100	60/100	60/100
可能交通容量 C i	468	1,984	1,984	1,984	2,111	2,111
交通容量比 q/C i	0.026	0.443	0.443	0.443	0.223	0.223
交通処理案のチェック	OK	OK	OK	OK	OK	OK
滞留長 L s (m)						

※ N = KER × $\frac{3,600}{C}$

N : 1 時間で右折車が交差点内に滞留する台数

※ * : 交通容量 (表 1 時間)

- ①: 細街路
- ②: 子安
- ③: 横浜駅
- ④: 浅間



上段: 右曲別社会科交通量(台/時)
下段: (大型車混入台数/台/時)

現示方式の図示

現示	1φ	2φ	3φ
車線数	60	60	60
車線幅員	3.0	3.0	3.0
縦断勾配	5	5	5
歩行者用青時間	54	54	54

表 3.7-4(5) 仮) 第 1 安田ビル工事中交通量需要率 (平日 : ピーク時 16:45~17:45)

流入部	①子安		②横浜駅		③浅間	
	直進	左折・右折	直進	左折・右折	直進	左折・右折
車線の種類						
車線数	2		1		2	
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		1,000		1,000	
(車線幅員)	(3.10)		(6.00)		(3.00)	
縦断勾配による補正率	α G		0.976		0.985	
(縦断勾配)	(0.40)		(-3.40)		(1.30)	
大型車混入による補正率	α T		0.889		0.966	
(大型車混入率)	(18.13)		(17.89)		(5.04)	
左折車混入による補正率	α L T					
(左折率)			0.150			
(歩行者による低減率)	f p		30			
(有効青時間)			22			
(歩行者用青時間)						
横断歩行者による補正率	α L					
(右折率)			1,000			
(右折車の通過確率)	R %		(48.0)			
(有効青時間)	f		1,000			
(現示変更目目のさげ台数増分)			30			
(交差点内滞留台数)	K :		台/サイクル			
飽和交通流率(算定値)	S A		3,459		3,806	
飽和交通流率(設定値)	S A 2		3,459		3,806	
設計交通量	q		866		397	
右折補正交通量	q R - N		(128+118)			
交差点流入部の需要率	ρ		0.250		0.177	
必要現示率	1 φ		0.250		0.104	
	2 φ		0.177		0.104	
有効青時間(秒)	1 φ		60		60	
	2 φ				100	
信号青時間比	G / C		60/100		60/100	
可能交通容量	C i		2,075		2,284	
交通容量比	q / C i		0.417		0.174	
交通処理案のチェック			OK		OK	
滞留長	L s (m)					

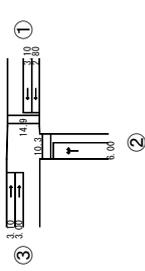
$$* N = KER \times \frac{3,600}{C}$$

N : 1時間中右折車が交差点内に滞留する台数

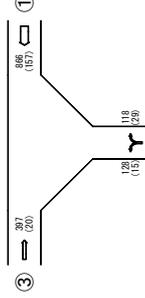
* : 交通容量(実1時間)

- ①: 子安
- ②: 横浜駅
- ③: 浅間

交差点線路図



交通量図



上段: 方向別台数(台/時)
下段: (大型車混入台数)(台/時)

現示方式の図示

現示	1 φ	2 φ
表示時間	6:60 Y, 3, AR, 2	6:30 Y, 3, AR, 2
有効青時間	60	30
損失時間	5	5
歩行青時間	60	30

表 3.7-4(6) 鶴屋町 3 丁目工事中交通量需要率 (平日 : ピーク時 17:00~18:00)

流入部	①泉町		②子安		③横浜駅		④浅間	
	左折・直進	右折	左折・直進	右折	左折	右折	左折・直進	右折
車線数	1	1	1	1	2	1	1	1
飽和交通流率の基本値 SB	2,000	1,800	2,000	1,800	1,800	1,800	2,000	1,800
車線幅員による補正率 αw	0.950	1,000	0.950	1,000	0.950	1,000	0.950	1,000
(車線幅員)	(2.50)	(3.50)	(2.90)	(3.20)	(2.60)	(2.80)	(2.90)	(4.00)
縦断勾配による補正率 αG	1.000	1,000	0.950	0.950	0.875	0.875	1.000	1.000
(縦断勾配)	(0.20)	(0.20)	(2.00)	(2.00)	(2.00)	(3.50)	(0.90)	(0.90)
大型車混入による補正率 αT	0.975	0.979	0.908	0.913	0.871	0.952	0.978	0.871
(大型車混入率)	(3.73)	(3.09)	(14.49)	(13.54)	(25.73)	(7.23)	(3.18)	(21.22)
左折車混入による補正率 αLT	0.960		0.938				0.913	
(左折率)	(37.6)		(60.1)				(86.4)	
(歩行者による低減率) f p								
(有効青時間) f d								
(歩行者利用時間) f s								
構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) f s								
(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(算定値) SA	1,778	1,968	1,537	1,735	1,303	1,424	1,697	1,568
飽和交通流率(設定値) SA2	3,294	1,664	3,215	1,303	1,303	1,499	3,544	1,568
設計交通量 q	441	162	792	241	198	340	382	245
(833+358)			(238+554)				(165+217)	
右折補正交通量 qR-N	90							173
交差点流入部の需要率 ρ	0.134	0.054	0.246	0.123	0.152	0.099	0.108	0.110
必要現示率	2φ		0.246	0.123			0.108	0.110
	3φ							0.123
	4φ	0.054						0.152
	5φ	****				0.099		0.207
	6φ					****		****
								0.000
有効青時間(秒)	2φ		34				34	
	3φ							
	4φ	27		20	27			20
	5φ							
	6φ							
信号青時間比 G/C	27/100	9/100	34/100	20/100	27/100	9/100	34/100	20/100
可能交通容量 C1	889	222	1,083	317	352	924	1,205	386
交通容量比 q/C1	0.496	0.731	0.725	0.694	0.563	0.368	0.401	0.635
交通処理案のチェック	OK	OK	OK	OK	OK	OK	OK	OK
滞留長 L s (m)		51.5		85.3	70.8		31.7	83.2

* N = KER × 3.600 / C

N : 1 時間で右折車が交差点内に滞留する台数

* : 交通容量 (実1時間)

*** : 連続現示での使用現示

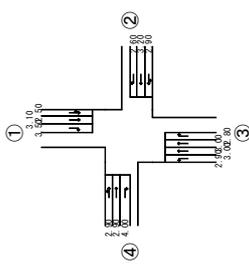
① : 泉町

② : 子安

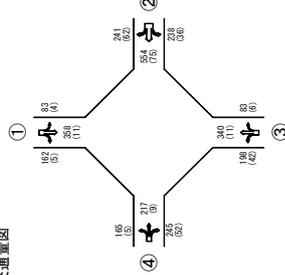
③ : 横浜駅

④ : 浅間

交差点概略図



交通量図



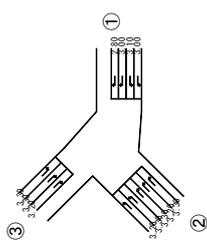
上段 : 方向別合計交通量 (台/時)
下段 : (大型車混入台数) (台/時)

現示方式の図示

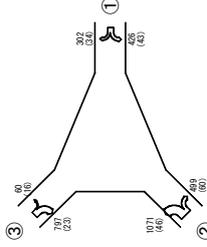
種別	1φ	2φ	3φ	4φ
現示時間	G:33 Y:3 AR:0	G:19 Y:2 AR:3	G:26 Y:3 AR:0	G:9 Y:0 AR:0
緑色時間	34	20	27	7
赤色時間	2	4	2	2
歩行者青時間	0	0	0	0
種別	5φ	6φ		
現示時間	G:0 Y:2 AR:0	G:0 Y:0 AR:0	G:0 Y:0 AR:0	G:0 Y:0 AR:0
緑色時間	0	0	0	0
赤色時間	2	0	0	0
歩行者青時間	0	0	0	0

表 3.7-4(7) 青木通工事中交通量需要率 (平日: ピーク時 17:15~18:15)

交差点概略図



交通量圖



上段: 方向別待機交通量(台/時)
下段: (大型車混入台数)(台/時)

流入部	①子安		②保土ヶ谷		③青木橋	
	左折	右折	左折	右折	左折	右折
車線の種類	2	2	2	3	1	2
車線数	1,800	1,800	1,800	1,800	1,800	1,800
飽和交通流率の基本値 SB	1,000	1,000	1,000	1,000	1,000	1,000
αw	(3.10)	(2.80)	(3.30)	(3.30)	(3.30)	(3.20)
m	0.860	0.860	0.800	0.800	0.971	0.971
αG	(3.80)	(3.80)	(5.00)	(5.00)	(-3.90)	(-3.90)
(総断勾配)	0.934	0.927	0.971	0.922	0.843	0.980
αT	(10.09)	(11.26)	(4.30)	(12.02)	(26.67)	(2.89)
(大型車混入率)						
左折車混入による補正率 αLT						
L%						
(低減率)						
f						
p						
(有効青時間)						
R%						
(右折率)						
αRT						
(右折率)						
R%						
(右折率)						
f						
(右折率)						
(有効青時間)						
(現示変り目のさげ台数増分)						
KER: 右/サイクル						
(交差点内滞留台数)						
K: 台/サイクル						
飽和交通流率(算定値) SA	2,892	2,870	2,796	3,984	1,473	3,426
飽和交通流率(校正値) SA2	2,892	2,870	2,796	3,984	1,473	3,426
設計交通量 q	426	302	1,071	499	60	797
右折補正交通量 qR-N	0.147	0.105	0.383	0.125	0.041	0.233
交差点流入部の需要率 ρ	1φ		0.383		***	0.233
	2φ		***		***	***
	3φ	0.147	***	0.125		***
	4φ	***	***			0.488
	5φ	***				0.105
	6φ	***				0.200
必要現示率						サイクル長(秒)
	1φ		66		63	
	2φ		2			150
	3φ	56	53			
	4φ	2				
	5φ	19				
	6φ					
有効青時間(秒)						
信号青時間比 G/C	77/150	19/150	121/150	53/150	87/150	63/150
可能交通容量 Ci	1,485	364	2,255	1,408	854	1,439
交通容量比 q/Ci	0.287	0.830	0.475	0.354	0.070	0.554
交通処理率のチェック	OK	OK	OK	OK	OK	OK
滞留長 L s (m)	91.5	71.8	209.4	77.8	39.9	153.7

※ N = KER × $\frac{3,600}{C}$

N: 1時間での右折車が交差点内に滞留する台数

※ *: 交通容量(実1時間)

※ ***: 運転現示での使用現示

①: 子安

②: 保土ヶ谷

③: 青木橋交差点

現示方式の図示

種別	1φ	2φ	3φ	4φ
乗車時間	G:63 Y:3 AR:0	G:2 Y:0 AR:0	G:53 Y:3 AR:0	G:2 Y:0 AR:0
歩行者時間	63	2	53	2
歩行者時間	3	0	3	0
歩行者時間	0	0	0	0
種別	5φ	6φ	7φ	8φ
乗車時間	G:19 Y:0 AR:3	G:2 Y:0 AR:0	G:19 Y:0 AR:3	G:2 Y:0 AR:0
歩行者時間	19	2	19	2
歩行者時間	3	0	3	0
歩行者時間	0	0	0	0

表 3.7-5(1) 青木橋将来基礎交通量需要率 (平日: ピーク時 17:00~18:00)

交差点概略図

流入部	①子安		②青木通り交差点		③浅間		④細路	
	左折	直進	左折・右折	直進	左折・直進	直進	右折	左折
車線数	1	1	1	1	1	1	1	1
飽和交通流率の基本値 S B	1,800	2,000	2,000	2,000	2,000	2,000	1,800	1,800
飽和交通流率による補正率 α w	1,000	1,000	1,000	1,000	1,000	1,000	1,000	0,950
(車線幅員) m	(3.40)	(3.20)	(3.60)	(3.60)	(3.10)	(3.30)	(3.10)	(2.50)
縦断勾配による補正率 α G	1,000	1,000	0,993	0,993	0,825	0,825	0,825	0,810
(縦断勾配) %	(-0.10)	(-0.10)	(-1.70)	(-1.70)	(4.50)	(4.50)	(4.50)	(4.80)
大型車混入による補正率 α T	0,964	0,948	0,969	0,969	0,927	0,929	0,936	1,000
(大型車混入率) %	(5.30)	(7.90)	(4.56)	(4.70)	(11.33)	(11.00)	(9.70)	(0.00)
左折車混入による補正率 α L T			0,921	0,921	0,992			
(左折率) %			(8.9)	(7.8)	(7.5)			
(歩行者による低減率) f p			0,702					
(有効歩時間) 秒			27					
(歩行者用歩時間) 秒								
横断歩行者による補正率 α L	1,000							1,000
右折車混入による補正率 α R T			0,921					
(右折率) %			(8.9)					
(右折車の通過確率) f			0,702					
(有効歩時間) 秒			27					
(現示変更目目のさげ台数増分)							2(48)	
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(概定値) S A	1,735	1,896	1,666	1,772	1,517	1,533	1,390	1,385
飽和交通流率(概定値) S A 2	1,735	3,444	3,382	1,602	3,382	3,050	1,390	1,385
設計交通量 q	723	383	483	483	348		175	6
(366+107)			(376+107)		(13+335)			
右折補正交通量 q R-N							127	
右折補正交通率 ρ	0.417	0.111	0.301	0.301	0.114	0.114	0.091	0.004
交差点流入部の需要率	0.417	0.111	0.270	0.301	0.270	0.114	0.091	0.004
必要現示率	0.417	0.111	0.270	0.301	0.270	0.114	0.091	0.004
1φ	0.417	0.111	0.270	0.301	0.270	0.114	0.091	0.004
2φ	****	0.111						
3φ	****							
4φ	****							
有効歩時間(秒)	68	27	64	64	27		64	
2φ	27	27						
3φ								
4φ								
信号青時間比 G/C	95/150	27/150	64/150	64/150	27/150	27/150	12/150	64/150
可能交通容量 C i	1,099	620	684	1,443	549	591	159	591
交通容量比 q/C i	0.658	0.618	0.707	0.632	0.634	0.610	1.01	0.010
交通処理案のチェック	OK	OK	OK	OK	OK	OK	NG	OK
滞留長 L s (m)	285.5		179.0				79.2	3.3

* N = KER × $\frac{3,600}{C}$

N : 1時間内で右折車が交差点内に滞留する台数

* : 交通容量(実1時間)

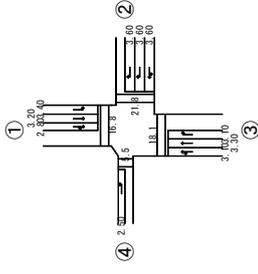
**** : 連続現示での使用現示

①: 子安

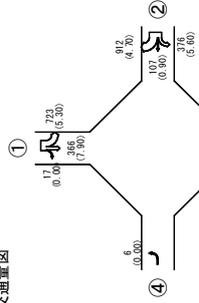
②: 青木通交差点

③: 浅間

④: 細路



交通量図



上段: 右折別合計交通量(台/時)
下段: 次型車混入率[%]

現示方式の図示

現示	1φ	2φ	3φ	4φ
歩行者用歩時間	64	27	12	26
歩行者用歩時間	4	3	4	10
歩行者用歩時間	0	0	0	25

表 3.7-5(2) 台町入口将来基礎交通量需要率 (平日 : ピーク時 17:00~18:00)

交差点概略図

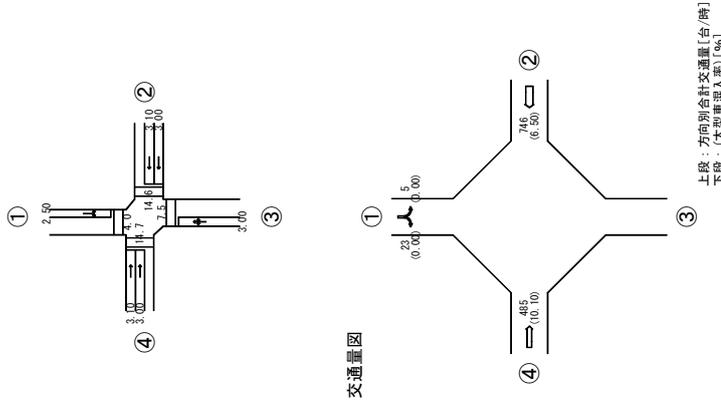
流入部	①細街路 左折・右折	②子安 直進	③横浜駅 左折・右折	④浅間 直進
車線の種類	1	2	1	2
車線数	1	2	1	2
飽和交通流率の基本値 S B	1,800	2,000	1,800	2,000
車線幅員による補正率 αw	0.950 (2.50)	1.000 (3.10)	1.000 (3.00)	1.000 (3.00)
(車線幅員) m				
縦断勾配による補正率 αG	0.992 (-1.80)	0.998 (-1.20)	0.960 (1.80)	1.000 (0.50)
(縦断勾配) %				
大型車混入による補正率 αT	1.000 (0.00)	0.956 (6.50)	1.000 (0.00)	0.934 (10.10)
(大型車混入率) %				
左折車混入による補正率 $\alpha L T$				
(左折率) L %				
(歩行者による低減率) f p	0.150 30			
(有効青時間) 秒	30			
(歩行者用青時間) 秒	22			
横断歩行者による補正率 αL	0.890			
横断歩行者による補正率 $\alpha R T$	1.000 (82.1)		1.000 (0.0)	
(右折率) R %				
(右折車の通過確率) f	1.000 30		1.000 30	
(有効青時間) 秒	30		30	
(現示変り目目のさげ台数増分) KER : 台/サイクル (交差点内滞留台数) K : 台/サイクル	2 (72)		2 (72)	
飽和交通流率 S A	1,510	3,816	1,728	3,736
設計交通量 q	28 (5+23)	746	0 (0+0)	485
右折補正交通量 q R-N				
交差点流入部の需要率 ρ	0.019	0.195	0.000	0.130
必要現示率	1 ϕ 2 ϕ	0.195 0.019	0.000	0.130 0.019
有効青時間(秒)	1 ϕ 2 ϕ	62	30	62 100
信号青時間比 G/C	30/100	62/100	30/100	62/100
可能交通容量 C i	453	2,366	518	2,316
交通容量比 q/C i	0.062	0.315	0.000	0.209
交通処理案のチェック	OK	OK	OK	OK
滞留長 L s (m)				

$$\ast N = KER \times \frac{3,600}{C}$$

N : 1時間で右折車が交差点内に滞留する台数

\ast * : 交通容量 (実1時間)

- ① : 細街路
- ② : 子安
- ③ : 横浜駅
- ④ : 浅間



現示方式の図示

現示	1 ϕ	2 ϕ	上段: 方向別合計交通量[台/時]	下段: (大型車混入率) [%]
赤青時間	6.61 Y:3 AR:2	6.29 Y:3 AR:2	C=100	
有効青時間	62	30	G=92	
滞留時間	4	4	L=8	
歩行者青時間	58	22		

表 3.7-5(3) 鶴屋町 1 丁目将来基礎交通量需要率 (平日: ピーク時 17:00~18:00)

交差点概略図

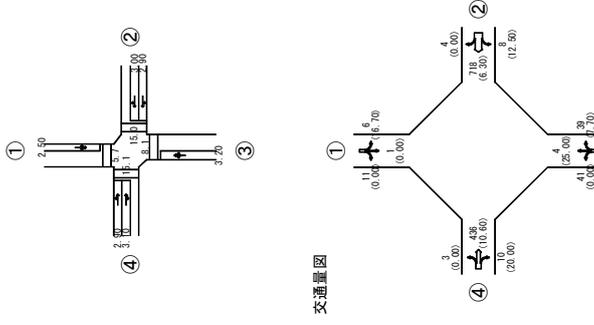
流入源	①細街路		②子安		③横浜駅		④浅間	
	左折・直進・右折	左折・直進・右折	左折・直進・右折	左折・直進・右折	左折・直進・右折	左折・直進・右折	左折・直進・右折	左折・直進・右折
車線の種類	1	1	1	1	1	1	1	1
車線数	2,000	2,000	2,000	2,000	2,000	2,000	2,000	2,000
飽和交通流率の基本値	0.950	0.950	1,000	1,000	1,000	0.950	1,000	1,000
α w	(2.50)	(2.90)	(3.00)	(3.20)	(3.20)	(2.90)	(3.10)	(3.10)
α G	1,000	1,000	1,000	0.965	1,000	1,000	1,000	1,000
α T	(-0.20)	(-0.10)	(-0.10)	(-0.10)	(1.70)	(0.10)	(0.10)	(0.10)
α L	0.962	0.957	0.958	0.958	0.968	0.932	0.928	0.928
α R	(5.57)	(6.44)	(6.23)	(4.77)	(4.77)	(10.46)	(11.02)	(11.02)
α L T	0.926	0.994		0.895	0.997		0.997	
L %	(33.3)	(2.2)		(48.8)	(1.3)		(1.3)	
f p	0.150	0.150		0.150	0.150		0.150	
f	30	60		30	60		60	
秒	22	54		22	54		54	
横断歩行者による補正率								
α L								
α R								
α R T	0.937		0.992	0.951	0.946		0.946	
R %	(61.1)		(1.1)	(46.4)	(4.5)		(4.5)	
f	0.996		0.630	0.999	0.487		0.487	
秒	30		60	30	60		60	
(現示変更目)のさげ台数(増分)								
KER: 台/サイクル								
(交差点内滞留台数)	2(72)		2(72)	2(72)	2(72)		2(72)	
K: 台/サイクル								
飽和交通流率	1,586	1,807	1,901	1,590	1,765	1,765	1,756	
S A								
設計交通量	18	730		84	449		449	
q	(6+1+11)	(8+718+4)		(41+4+39)	(3+436+10)		(3+436+10)	
右折補正交通量								
q R - N								
ρ	0.011	0.197		0.053	0.128		0.128	
交差点流入部の必要率								
必要現示率	1φ	0.197		0.053	0.250		0.250	
	2φ							
有効青時間(秒)	1φ	60		0.053	60		60	
	2φ							
信号青時間比	G/C	60/100		30	60/100		60/100	
可能交通容量	C 1	476	2,225	477	2,113		2,113	
交通容量比	q/C 1	0.038	0.328	0.176	0.212		0.212	
交通処理案のチェック		O K	O K	O K	O K		O K	
滞留長	L s (m)							

$$\ast N = KER \times \frac{3,600}{C}$$

N: 1時間での右折車が交差点内に滞留する台数

*: 交通容量(実1時間)

- ①: 細街路
- ②: 子安
- ③: 横浜駅
- ④: 浅間



上段: 有効別会計交通量[台/時]
下段: (大型車混入率[%])

現示方式の図示

現示	1φ	2φ	1φ	2φ
表示時間	0.60	Y.3 AR.2	0.30	Y.3 AR.2
有効青時間	60		30	
損失時間	5		5	
歩行者青時間	54		22	

表 3.7-5(4) 鶴屋町 2 丁目将来基礎交通量需要率 (平日: ピーク時 17:00~18:00)

交差点概略図

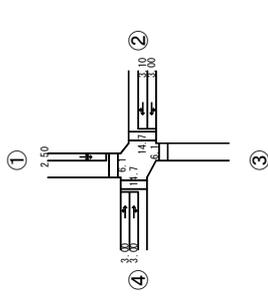
流入部 車線の種類	①細街路		②子安		④浅間	
	左折・直進・右折	直進・右折	左折・直進	直進・右折	左折・直進	直進・右折
車線数	1	1	1	1	1	1
飽和交通流率の基本値 S B	2,000	2,000	2,000	2,000	2,000	2,000
車線幅員による補正率 αw	0.950 (2.50)	1.000 (3.00)	1.000 (3.10)	1.000 (3.00)	1.000 (3.00)	1.000 (3.00)
縦断勾配による補正率 αG	0.988 (-2.20)	0.945 (2.10)	0.945 (2.10)	0.945 (2.10)	1.000 (0.20)	1.000 (0.20)
大型車混入による補正率 αT	0.945 (8.33)	0.964 (5.38)	0.958 (5.38)	0.932 (6.28)	0.935 (10.48)	0.935 (9.98)
左折車混入による補正率 $\alpha L T$	0.943 (25.0)	0.977 (8.8)	0.992 (8.8)	0.992 (3.0)	0.992 (3.0)	0.992 (3.0)
(歩行者による低減率) f p	0.150	0.150	0.150	0.150	0.150	0.150
(有効青時間) 秒	30	60	60	60	60	60
横断歩行者による補正率 αL	22	54	54	54	54	54
右折車混入による補正率 $\alpha R T$	0.932 (66.7)	0.984 (2.3)	0.984 (2.3)	0.984 (2.3)	0.910 (7.6)	0.910 (7.6)
(右折車の通過確率) f	1.000	0.625	0.625	0.625	0.483	0.483
(有効青時間) 秒	30	60	60	60	60	60
(現示変り目のさげ台数増分) KER: 台/サイクル K: 台/サイクル (交差点内滞留台数)	2(72)	2(72)	2(72)	2(72)	2(72)	2(72)
飽和交通流率 S A	1,559	1,780	1,780	1,782	1,849	1,702
設計交通量 q	12 (3+1+8)	770 (34+727+9)	770 (34+727+9)	471 (7+446+18)	471 (7+446+18)	471 (7+446+18)
右折補正交通量 q R-N						
交差点流入部の需要率 ρ	0.008	0.216	0.216	0.133	0.133	0.133
必要現示率	1φ	2φ	2φ	2φ	2φ	2φ
有効青時間(秒)	30	60	60	60	60	60
信号青時間比 G/C	30/100	60/100	60/100	60/100	60/100	60/100
可能交通容量 C i	468	2,137	2,137	2,131	2,131	2,131
交通容量比 q/C i	0.026	0.360	0.360	0.221	0.221	0.221
交通処理案のチェック	OK	OK	OK	OK	OK	OK
滞留長 L s (m)						

$$* N = KER \times \frac{3,600}{C}$$

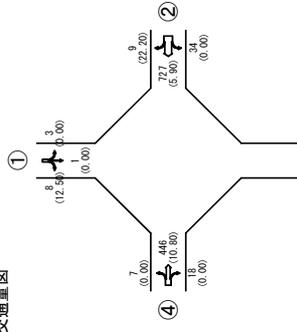
N : 1 時間で右折車が交差点内に滞留する台数

* : 交通容量 (実 I 時間)

- ①: 細街路
- ②: 子安
- ③: 横浜駅
- ④: 浅間



交通量図



上段: 方向別台数交通量[台/時]
下段: (大型車混入率) [%]

現示方式の図示

指示	1φ	2φ	3φ	4φ
表示時間	6:30 Y:3 AR:2	6:30 Y:3 AR:2	6:30 Y:3 AR:2	C=100
有効青時間	60	30	30	6=60
滞留時間	5	5	5	L=10
歩行青時間	54	54	54	L=10

表 3.7-5(5) 仮) 第1安田ビル将来基礎交通量需要率 (平日: ピーク時 16:45~17:45)

交差点概略図

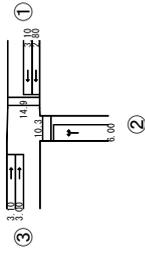
流入部	①子安		②横浜駅		③浅間	
	直進	左折・右折	直進	左折・右折	直進	直進
車線の種類						
車線数	2					
飽和交通流量の基本値 S B	1,800					
車線幅員による補正率 α w (車線幅員) m	1,000 (6.00)					
縦断勾配による補正率 α G (%) (縦断勾配)	1,000 (0.40)					
大型車混入による補正率 α T (%) (大型車混入率)	0.976 (-3.40)					
左折車混入による補正率 α L T (%) (左折率) L % (歩行者による低減率) f p (有効青時間) 秒 (歩行者用青時間) 秒 (歩行者による補正率) α L (右折率) 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	0.958 (6.30)					
飽和交通流量 S A	3,736					
設計交通量 q	757 (128+118)					
右折補正交通量 q R-N	0.177					
交差点流入部の需要率 ρ	0.203					
必要現示率	0.203 (128+118)					
有効青時間(秒)	60					
信号青時間比 G/C	60/100					
可能交通容量 C i	2,242					
交通容量比 q/C i	0.338					
交通処理案のチェック	O.K.					
滞留長 L s (m)	100					

$$* N = KER \times \frac{3,600}{C}$$

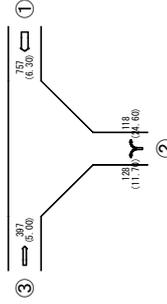
N: 1時間で右折車が交差点内に滞留する台数

* *: 交通容量 (実1時間)

- ①: 子安
- ②: 横浜駅
- ③: 浅間



交通量図



上段: 有効別社会交通量 [台/時]
下段: (大型車混入率) [%]

現示方式の図示

相対	1φ	2φ
車線時間	6.60 Y・3 AR・2	6.30 Y・3 AR・2
有効青時間	60	30
滞留時間	5	5
歩行滞留時間	60	30

表 3.7-5(6) 鶴屋町 3 丁目将来基礎交通量需要率 (平日: ピーク時 17:00~18:00)

流入部	① 泉町		② 子安		③ 横浜駅		④ 浅間	
	左折・直進	右折	左折・直進	右折	左折	直進	左折・直進	右折
車線数	1	1	1	1	1	2	1	1
飽和交通流率の基本値	2,000	1,800	2,000	1,800	1,800	2,000	2,000	1,800
車線幅員による補正率 αw	0.950	1,000	0.950	1,000	0.950	1,000	0.950	1,000
(車線幅員)	(2.50)	(3.10)	(2.90)	(3.20)	(2.60)	(3.00)	(2.90)	(4.00)
縦断勾配による補正率 αG	1,000	1,000	0.950	0.950	0.875	0.875	1,000	1,000
(縦断勾配)	(0.20)	(0.20)	(2.00)	(2.00)	(3.50)	(3.50)	(0.90)	(0.90)
大型車混入による補正率 αT	0.974	0.979	0.928	0.871	0.978	0.962	0.978	0.871
(大型車混入率)	(3.74)	(3.10)	(11.04)	(3.60)	(3.20)	(7.20)	(3.15)	(4.10)
左折車混入による補正率 αLT	0.960		0.934				0.913	
(左折率)	(37.6)		(64.7)				(86.4)	
(歩行者による低減率) f p								
(歩行者滞留時間)								
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)								
(右折車の通過確率) f		2(72)						2(72)
(有効滞留時間)								
(現示変り目のさげ台数(増分) KCR: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(算定値) SA	1,777	1,958	1,564	1,853	1,303	3,424	1,697	1,847
飽和交通流率(設定値) SA2	3,294	1,664	3,215	1,395	1,303	3,424	3,544	1,568
設計交通量 q	441	162	736	188	198	340	382	245
(83%-55%)			(238%-49%)				(165%-217)	
右折補正交通量 qR-N		90						173
交差点流入部の需要率 ρ	0.134	0.051	0.229	0.083	0.152	0.099	0.108	0.110
必要現示率	2φ			0.083			0.108	0.110
	3φ	0.134	0.051		0.152	0.099		0.152
	4φ	***	***		***	***		0.054
	5φ							0.000
	6φ							サイクル長(秒)
有効滞留時間(秒)	1φ		34				34	
	2φ	27		27		27		100
	3φ							
	4φ							
	5φ							
	6φ							
信号青時間比 G/C	27/100	9/100	34/100	20/100	27/100	27/100	34/100	20/100
可能交通容量 Ci	889	222	1,093	351	352	924	1,205	386
交通容量比 q/Ci	0.496	0.731	0.673	0.536	0.563	0.368	0.401	0.635
交通処理率のチェック	OK	OK	OK	OK	OK	OK	OK	OK
滞留長 Ls (m)		51.5		57.8	70.8	31.7		83.1

※ N = KER × 3,600 / C

N : 1 時間で右折車が交差点内に滞留する台数

※ * : 交通容量 (実 1 時間)

※ *** : 連続現示での使用現示

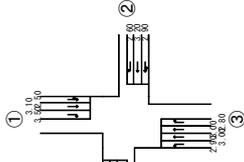
① : 泉町

② : 子安

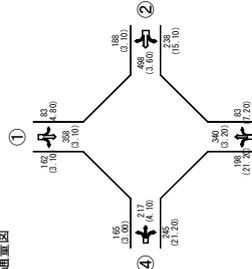
③ : 横浜駅

④ : 浅間

交差点概略図



交通量図



上段: 方向別合計交通量(台/時)
下段: (大型車混入率) [%]

現示方式の図示

現示	1φ	2φ	3φ	4φ
必要時間	6:33 Y3 AR:0	6:19 Y2 AR:3	6:26 Y3 AR:0	6:9 Y:0 AR:0
有効滞留時間	34	20	27	7
滞留時間	2	4	2	2
歩行者滞留時間	0	0	0	0
現示	5φ	6φ	7φ	8φ
必要時間	6:0 Y:2 AR:0	6:0 Y:0 AR:0	C:100	C:100
有効滞留時間	0	0	0	0:08
滞留時間	2	0	0	0:12
歩行者滞留時間	0	0	0	0

表 3.7-5(7) 青木通将来基礎交通量需要率 (平日 : ピーク時 17:15~18:15)

交差点概略図

流入部	①子安		②保土ヶ谷		③青木橋	
	左折	右折	左折	右折	左折	右折
車線の種類	2	2	2	3	1	2
車線数	2	2	2	3	1	2
飽和交通流率の基本値	1,800	1,800	1,800	1,800	1,800	1,800
飽和交通流率による補正率	1,000	1,000	1,000	1,000	1,000	1,000
車線幅員による補正率	1,000	1,000	1,000	1,000	1,000	1,000
(車線幅員)	(3.10)	(2.80)	(3.30)	(3.30)	(3.30)	(3.20)
縦断勾配による補正率	0.860	0.860	0.800	0.800	0.971	0.971
(縦断勾配)	(3.80)	(3.80)	(5.00)	(5.00)	(-3.90)	(-3.90)
大型車混入による補正率	0.934	0.939	0.975	0.923	0.843	0.980
(大型車混入率)	(10.10)	(9.20)	(3.60)	(12.00)	(26.70)	(2.90)
左折車混入による補正率						
(左折率)						
(歩行者による低減率)						
(有効歩時間)						
(歩行者歩時間)						
横断歩行者による補正率	1.000		1.000		1.000	
(右折率)						
(右折車の通過確率)						
(有効歩時間)						
(現示変り目のさげ台数増分)						
(交差点内滞留台数)						
K : 台/サイクル						
K : 台/サイクル						
飽和交通流率(設計値)	2,892	2,908	2,808	3,987	1,473	3,426
飽和交通流率(設計値)	2,892	2,892	2,796	3,984	1,473	3,426
設計交通量	426	310	1,100	499	60	809
右折補正交通量						
交差点流入部の需要率	0.147	0.107	0.393	0.125	0.041	0.236
ρ						
1φ			0.393		***	0.236
2φ			***		***	***
3φ	0.147		***	0.125		0.500
4φ	***		***			0.000
5φ	***	0.107			0.041	0.107
6φ					***	0.000
必要現示率						
1φ			66		63	63
2φ			2			
3φ	56		53	53		
4φ	2					
5φ	19	19			22	
6φ					2	
信号青時間比	G/C					
信号青時間	77/150	19/150	121/150	53/150	87/150	63/150
可能交通容量	C i	366	2,255	1,408	854	1,439
交通容量比	q/C i	0.287	0.846	0.488	0.354	0.070
交通処理率のチェック	O K	O K	O K	O K	O K	O K
滞留長	L s (m)	91.5	213.7	77.8	39.9	156.1

※ $N = KER \times \frac{3,600}{C}$

N : 1時間内で右折車が交差点内に滞留する台数

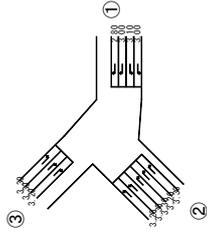
※ * : 交通容量 (実1時間)

※ *** : 運転現示での使用現示

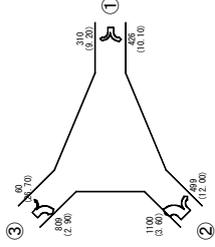
① : 子安

② : 保土ヶ谷

③ : 青木橋交差点



交通量図



上段 : 方向別設計交通量(台/時)
下段 : (大型車混入率) [%]

現示方式の図示

種別	1φ	2φ	3φ	4φ
表示				
表示時間	G:63 Y:13 AR:0	G:2 Y:0 AR:0	G:53 Y:13 AR:0	G:2 Y:0 AR:0
歩行時間	63	2	53	2
歩行時間	3	0	3	0
歩行時間	0	0	0	0
種別	5φ	6φ	7φ	8φ
表示				
表示時間	G:19 Y:9 AR:3	G:2 Y:0 AR:0	G:19 Y:9 AR:3	G:2 Y:0 AR:0
歩行時間	19	2	19	2
歩行時間	3	0	3	0
歩行時間	0	0	0	0

表 3.7-6(1) 青木橋将来基礎交通量需要率 (休日：ピーク時 16:00～17:00)

交差点概略図

流入部	①子安		②青木通り交差点		③浅間		④細野路	
	左折	直進	直進・左折	左折・直進	左折・直進	直進	右折	左折
車線数	1	1	1	1	1	1	1	1
飽和交通流率の基本値 S B	1,800	2,000	2,000	2,000	2,000	2,000	1,800	1,800
車線幅員による補正率 α w	1,000	1,000	0,950	1,000	1,000	1,000	1,000	0,950
(車線幅員) m	(3.40)	(3.20)	(2.80)	(3.60)	(3.10)	(3.30)	(3.10)	(2.50)
縦断勾配による補正率 α G	1,000	1,000	0,993	0,993	0,825	0,825	0,825	0,810
(縦断勾配) %	(-0.10)	(-0.10)	(-0.10)	(-1.70)	(4.50)	(4.50)	(4.50)	(4.80)
大型車混入による補正率 α T	0,983	0,933	0,933	0,988	0,986	0,951	0,960	1,000
(大型車混入率) %	(2.50)	(10.20)	(10.33)	(1.72)	(2.00)	(7.12)	(5.90)	(0.00)
左折車混入による補正率 α L T				0,919		0,996		
(左折率) L %				(79.8)		(3.8)		
(歩行者による低減率) f p								
(有効歩時間) 秒								
(歩行者用歩時間) 秒								
横断歩行者による補正率 α L	1,000							1,000
右折車混入による補正率 α R T			0,858					
(右折率) R %			(14.5)					
(右折車の通過確率) f			0,677					
(有効歩時間) 秒			27					
(現示変更目目のさげ台数増分)								
KER: 台/サイクル (交差点内滞留台数)			2(48)					
K: 台/サイクル								
飽和交通流率(算定値) S A	1,769	1,866	1,521	1,803	3,524	1,569	1,426	1,385
飽和交通流率(観定値) S A 2	1,625	3,387	(346+27)	1,571	3,324	3,135	1,426	1,385
設計交通量 q	681	373		440	863	373	228	9
		(346+27)		(351+89)		(7+366)		
右折補正交通量 q R-N							180	
交差点流入部の需要率 ρ	0.419	0.110	0.110	0.280	0.260	0.119	0.126	0.006
必要現示率	0.419	0.110	0.110	0.280	0.260	0.119	0.126	0.006
1φ	****							****
3φ								0.126
4φ								0.000
有効歩時間(秒)	69	27	27	65	65	27	65	150
2φ								
3φ								
4φ								
信号青時間比 G/C	96/150	27/150	65/150	65/150	65/150	27/150	11/150	65/150
可能交通容量 C i	1,040	610	681	1,440	564	661	153	600
交通容量比 q/C i	0.655	0.612	0.646	0.599	0.661	0.661	1.00	0.015
交通処理案のチェック	OK	OK	OK	OK	OK	OK	NG	OK
滞留長 L s (m)	261.8			165.0			91.8	5.0

* N = KER × $\frac{3,600}{C}$

N : 1時間での右折車が交差点内に滞留する台数

* : 交通容量(実1時間)

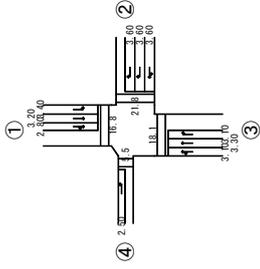
**** : 連続現示での使用現示

①: 子安

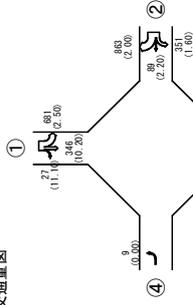
②: 青木通交差点

③: 浅間

④: 細野路



交通量図



上段：右折別合計交通量(台/時)
下段：次型車混入率[%]

現示方式の図示

現示	1φ	2φ	3φ	4φ
歩行青時間	65	27	11	26
歩行者青時間	4	3	4	10
歩行者青時間	0	0	0	25

表 3.7-6(2) 台町入口将来基礎交通量需要率 (休日 : ピーク時 16:00~17:00)

交差点概略図

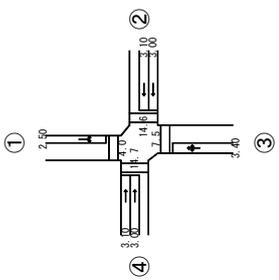
流入部	①細街路 左折・右折	②子安 直進	③横浜駅 左折・右折	④浅間 直進
車線の種類	1	2	1	2
車線数	1,800	2,000	1,800	2,000
飽和交通流率の基本値	S B	α w	1,000	1,000
車線幅員による補正率	0.950	1,000	1,000	1,000
(車線幅員)	(2.50)	(3.10)	(3.40)	(3.00)
縦断勾配による補正率	0.992	0.998	0.960	1,000
(縦断勾配)	(-1.80)	(-1.20)	(1.80)	(0.50)
大型車混入による補正率	α T	1,000	1,000	0.955
(大型車混入率)	(0.00)	(6.30)	(0.00)	(6.80)
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	0.150		
(有効青時間)	秒	31		
(歩行者用青時間)	秒	23		
横断歩行者による補正率	α L	0.889	1,000	
右折車混入による補正率	α R T	1,000	1,000	
(右折率)	R %	(76.0)	(0.0)	
(右折車の通過確率)	f	1,000	1,000	
(有効青時間)	秒	31	31	
(現示変り目のさばけ台数増分)	KER : 台/サイクル	2(80)	2(80)	
(交差点内滞留台数)	K : 台/サイクル			
飽和交通流率	S A	1,508	1,728	3,820
設計交通量	q	25	701	559
(6+19)			(0+0)	
右折補正交通量	q R - N			
交差点流入部の需要率	ρ	0.017	0.183	0.146
必要現示率	1φ	0.017	0.183	0.146
2φ				
有効青時間(秒)	1φ	51	51	51
2φ	31	31	31	31
信号青時間比	G / C	31/90	51/90	51/90
可能交通容量	C i	519	2,167	595
2,165				
交通容量比	q / C i	0.048	0.323	0.000
交通処理案のチェック		OK	OK	OK
OK				
滞留長	L s (m)			

※ N = KER × $\frac{3,600}{C}$

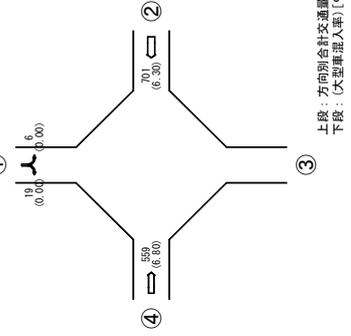
N : 1 時間で右折車が交差点内に滞留する台数

※ * : 交通容量 (実1時間)

- ①: 細街路
- ②: 子安
- ③: 横浜駅
- ④: 浅間



交通量図



上段 : 方向別合計交通量[台/時]
下段 : (大型車混入率)[%]

現示方式の図示

現示	1φ	2φ	6:50 Y:3 AR-2	6:30 Y:3 AR-2	C=90
現示時間	51	31	31	31	6=92
有効青時間	4	4	4	4	L=9
歩行者青時間	47	23			

表 3.7-6(3) 鶴屋町 1 丁目将来基礎交通量需要率 (休日：ピーク時 16:00~17:00)

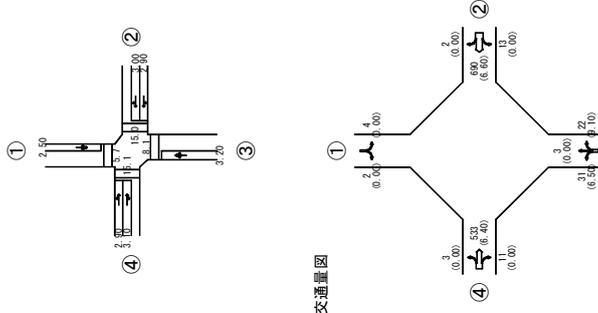
交差点概略図

流入部 車線の種類	①細街路		②子安		③横浜駅		④浅間	
	左折・直進・右折	左折・直進・右折	左折・直進・右折	左折・直進・右折	左折・直進・右折	左折・直進・右折	左折・直進・右折	左折・直進・右折
車線数	1	1	1	1	1	1	1	1
飽和交通流率の基本値 SB	2,000	2,000	2,000	2,000	2,000	2,000	2,000	2,000
車線幅員による補正率 αw	0.950 (2.50)	0.950 (2.90)	1.000 (3.00)	1.000 (3.20)	1.000 (3.20)	0.950 (2.90)	1.000 (3.10)	1.000 (3.10)
縦断勾配による補正率 αG	1.000 (-0.20)	1.000 (-0.10)	1.000 (-0.10)	0.965 (1.70)	1.000 (1.70)	1.000 (0.10)	1.000 (0.10)	1.000 (0.10)
大型車混入による補正率 αT	1.000 (0.00)	0.957 (6.36)	0.956 (6.56)	0.952 (7.17)	0.952 (7.17)	0.958 (6.33)	0.959 (6.14)	0.959 (6.14)
左折車混入による補正率 αLT	0.882 (66.7)	0.990 (3.7)		0.883 (55.4)	0.883 (55.4)	0.997 (1.1)		
L%	0.150	0.150		0.150	0.150	0.150	0.150	0.150
f p	30	50		50	50	50	50	50
(歩行者用青時間)	22	44		44	22	44	44	44
横断歩行者による補正率 αL								
右折車混入による補正率 αRT	0.965 (33.3)		0.995 (0.6)	0.959 (39.3)	0.959 (39.3)		0.954 (4.0)	0.954 (4.0)
R%	0.997		0.577	1.000	1.000		0.500	0.500
f	30		50	30	30		50	50
(有効青時間)								
(表示変り目のさげ台数増分)								
(交差点内滞留台数)	2(80)		2(80)	2(80)	2(80)		2(80)	2(80)
KER : 台/サイクル								
K : 台/サイクル								
飽和交通流率 SA	1,580	1,800	1,902	1,556	1,556	1,815	1,830	1,830
設計交通量 q	6 (4+0+2)	705 (13+690+2)		56 (31+3+22)	56 (31+3+22)	547 (3+533+11)		
右折補正交通量 qR-N								
交差点流入部の需要率 ρ	0.004	0.190	0.190	0.036	0.036	0.150	0.150	0.150
必要現示率	1φ	2φ	1φ	1φ	1φ	1φ	1φ	1φ
有効青時間(秒)	30	50	50	30	30	50	50	50
信号青時間比 G/C	30/90	50/90	30/90	30/90	30/90	50/90	50/90	50/90
可能交通容量 C1	527	2,057	519	519	519	2,025	2,025	2,025
交通容量比 q/C1	0.011	0.343	0.108	0.108	0.108	0.270	0.270	0.270
交通処理案のチェック	OK	OK	OK	OK	OK	OK	OK	OK
滞留長 Ls (m)								

※ N = KER × $\frac{3,600}{C}$

N : 1 時間で右折車が交差点内に滞留する台数
※ : 交通容量 (実1時間)

- ①: 細街路
- ②: 子安
- ③: 横浜駅
- ④: 浅間



上段: 有効別台数交通量 [台/時]
下段: (大型車混入率 [%])

現示方式の図示

現示	1φ	2φ
必要時間	0.50 Y.3 AR.2	0.30 Y.3 AR.2
有効青時間	50	30
損失時間	5	5
歩行者青時間	44	22

表 3.7-6(4) 鶴屋町 2 丁目 将来基礎交通量需要率 (休日：ピーク時 16:00~17:00)

流入部	①細街路		②子安		④浅間	
	左折・直進・右折	直進・右折	左折・直進	直進・右折	左折・直進	直進・右折
車線数	1	1	1	1	1	1
総和交通流率の基本値	2,000	2,000	2,000	2,000	2,000	2,000
総和交通流率による補正率	0.950	1,000	1,000	1,000	1,000	1,000
車線幅員による補正率	(2.50)	(3.00)	(3.10)	(3.00)	(3.00)	(3.00)
縦断勾配による補正率	0.988	0.945	0.945	1,000	1,000	1,000
(縦断勾配)	(-2.20)	(2.10)	(2.10)	(0.20)	(0.20)	(0.20)
大型車混入による補正率	1,000	0.957	0.957	0.958	0.961	0.961
(大型車混入率)	(0.00)	(6.41)	(6.80)	(6.21)	(5.73)	(5.73)
左折車混入による補正率	0.917	0.964	0.964	0.996	0.996	0.996
(左折率)	(37.5)	(13.8)	(1.4)	(1.4)	(1.4)	(1.4)
(歩行者による低減率)	0.150	0.150	0.150	0.150	0.150	0.150
(有効青時間)	30	50	50	50	50	50
(非行者用青時間)	22	44	44	44	44	44
横断歩行者による補正率	0.948	1,000	1,000	1,000	1,000	1,000
(右折率)	(50.0)	(0.0)	(0.0)	(0.0)	(0.0)	(0.0)
(右折車の通過確率)	1,000	0.571	0.571	0.507	0.507	0.507
(有効青時間)	30	50	50	50	50	50
(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)	2(80)	2(80)	2(80)	2(80)	2(80)	2(80)
K：右/サイクル						
飽和交通流率	1,632	1,744	1,805	1,908	1,736	1,736
設計交通量	8	723	723	574	574	574
(3+1+4)		(50+673+0)		(4+544+26)		(4+544+26)
右折補正交通量	q					
q R - N		0.204	0.204	0.158	0.158	0.158
必要現示率	1φ	0.005	0.204	0.158	0.158	0.158
2φ	0.005	50	50	50	50	50
有効青時間(秒)	1φ	30	50	50	50	50
2φ	30	50	50	50	50	50
信号青時間比	G/C	30/90	50/90	50/90	50/90	50/90
可能交通容量	C i	544	1,972	2,024	2,024	2,024
交通容量比	q/C i	0.015	0.367	0.284	0.284	0.284
交通処理案のチェック		OK	OK	OK	OK	OK
滞留長	L s (m)					

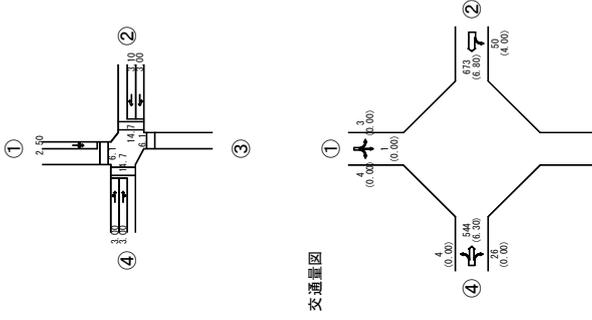
$$※ N = KER \times \frac{3,600}{C}$$

N：1時間で右折車が交差点内に滞留する台数

※*：交通容量(表1時間)

- ①：細街路
- ②：子安
- ③：横浜駅
- ④：浅間

交差点概略図



上段：右側別社会計交通量(台/時)
下段：(大型車混入率) [%]

現示方式の図示

相対	1φ	2φ	1φ	2φ
車線	直進	直進	直進	直進
車線時間	6:50 Y:3 AR:2	6:30 Y:3 AR:2	6:30 Y:3 AR:2	6:40
有効青時間	50	50	50	30
滞留時間	5	5	5	5
歩行者滞留時間	44	44	44	22

表 3.7-6(5) 仮) 第1安田ビル将来基礎交通需要率 (休日: ピーク時 15:45~16:45)

交差点概略図

流入部	①子安 直進	②横浜駅 左折・右折	③浅間 直進
車線の種類		1	2
車線数	2		
飽和交通流率の基本値 S/B	2,000	1,800	2,000
車線幅員による補正率 α w	1,000	1,000	1,000
(車線幅員) m	(3.10)	(6.00)	(3.00)
縦断勾配による補正率 α G	1,000	0.976	0.985
(縦断勾配) %	(0.40)	(-3.40)	(1.30)
大型車混入による補正率 α T	0.961	0.920	0.977
(大型車混入率) %	(5.80)	(12.43)	(3.30)
左折車混入による補正率 α L T			
(左折率) L %		0.150	
(歩行者による低減率) f p		30	
(有効歩時間) 秒		22	
(歩行者用青時間) 秒			
横断歩行者による補正率 α L		0.890	
右折車混入による補正率 α R T		1,000	
(右折率) R %		(55.4)	
(右折車の通過確率) f		1,000	
(有効青時間) 秒		30	
(現示変更目目のさげ台数増分)			
KER: 台/サイクル			
(交差点内滞留台数) K: 台/サイクル			
飽和交通流率 S/A	3,748	1,438	3,850
設計交通量 q	683	249	448
右折補正交通量 q R-N		(111+138)	
交差点流入部の需要率 ρ	0.182	0.173	0.116
必要現示率	1φ	0.182	0.116
	2φ	0.173	0.173
有効青時間(秒)	1φ	50	50
	2φ		90
信号青時間比 G/C	50/90	30/90	50/90
可能交通容量 C i	2,082	479	2,139
交通容量比 q/C i	0.328	0.520	0.209
交通処理案のチェック	OK	OK	OK
滞留長 L s (m)			

$$\ast N = KER \times \frac{3,600}{C}$$

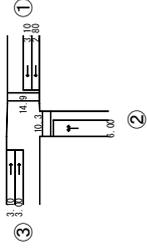
N: 1時間での右折車が交差点内に滞留する台数

※*: 交通容量(表1時間)

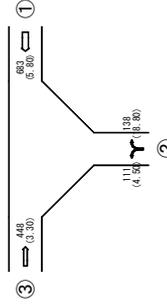
①: 子安

②: 横浜駅

③: 浅間



交通量図



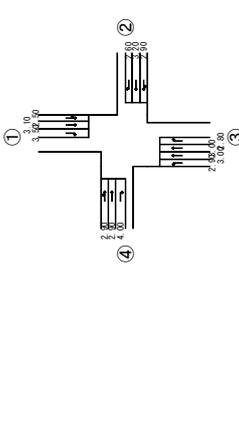
上段: 右折車割合交通量(台/時)
下段: (大型車混入率) [%]

現示方式の図示

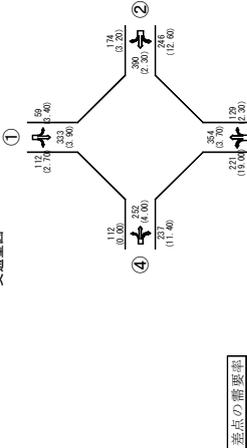
現示	1φ	2φ
青時間	0:50 Y・3 AR・2	0:30 Y・3 AR・2
青時間	50	30
歩行青時間	5	5
歩行青時間	50	30

表 3.7-6(6) 鶴屋町 3 丁目将来基礎交通量需要率 (休日: ピーク時 15:45~16:45)

交差点概略図



交通量図



上段: 方向別合計交通量(台/時)
下段: 次車種別交通量(台/時)

流入部	① 泉町		② 子安		③ 横浜駅		④ 浅間	
	左折・直進	右折	左折・直進	右折	直進	左折	直進	右折
車線数	1	1	1	1	2	1	1	1
飽和交通流率の基本値 S/B	2,000	2,000	2,000	1,800	2,000	1,800	2,000	1,800
飽和交通流率による補正率 α w	0.950	1,000	0.950	0.950	1,000	0.950	0.950	1,000
(車線幅員) m	(2.50)	(3.10)	(2.90)	(2.60)	(3.00)	(2.90)	(2.90)	(4.00)
縦断勾配による補正率 α G	1,000	1,000	0.950	0.950	0.875	1,000	1,000	1,000
(縦断勾配) %	(0.20)	(0.20)	(2.00)	(2.00)	(3.50)	(3.50)	(0.90)	(0.90)
大型車混入による補正率 α T	0.974	0.973	0.984	0.978	0.975	0.984	0.989	0.926
(大型車混入率) %	(3.75)	(3.90)	(10.27)	(3.20)	(3.70)	(2.30)	(1.54)	(4.00)
左折車混入による補正率 α L T	0.968		0.922			0.937		
L %	(30.1)		(77.4)			(61.5)		
(歩行者による低減率) f p								
(歩行者滞留時間) 秒								
(歩行者滞留時間) 秒								
横断歩行者による補正率 α L								
右折車混入による補正率 α R T								
(右折率) R %								
(右折車の通過頻率) f								
(有効時間) 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(設定値) S A	1,791	1,946	1,553	1,870	3,412	1,550	1,761	1,849
飽和交通流率(設定値) S A2	3,305	1,766	3,152	1,589	3,412	1,550	3,254	1,667
設計交通量 q	392	112	636	174	354	129	364	237
(59+333)			(246+390)				(112+252)	
右折補正交通量 q R - N								
交差点流入部の需要率 ρ	0.119	0.018	0.202	0.059	0.104	0.032	0.112	0.084
必要現示率	2φ	0.119	0.202	0.059	0.104	0.032	0.112	0.094
	3φ							0.167
	4φ							0.052
	5φ							***
	6φ							0.000
有効時間(秒)	23	2	29	17	23	2	29	17
	4φ	6				6		
	5φ							
	6φ							
信号青時間比 G/C	23/90	8/90	29/90	17/90	23/90	8/90	29/90	17/90
可能交通容量 C I	845	237	1,016	380	338	872	1,049	395
交通容量比 q/C I	0.464	0.473	0.626	0.458	0.406	0.592	0.347	0.600
交通処理率のチェック	OK	OK	OK	OK	OK	OK	OK	OK
滞留長 L s (m)	35.2	50.1	69.8	39.2	68.9			

※ N = KER × $\frac{3,600}{C}$

N: 1 時間で右折車が交差点内に滞留する台数

※ *: 交通容量(表 1 時間)

※ ***: 連続現示での使用現示

①: 泉町

②: 子安

③: 横浜駅

④: 浅間

現示方式の図示

種別	1φ	2φ	3φ	4φ
必要時間	29	17	23	0
種別時間	2	4	2	2
歩行者滞留時間	0	0	0	0
種別	1φ	2φ	3φ	4φ
必要時間	6:16 Y:3 AR:0	6:16 Y:2 AR:3	6:22 Y:3 AR:0	6:2 Y:0 AR:0
種別時間	6	3	0	0
歩行者滞留時間	2	0	0	0

表 3.7-6(7) 青木通将来基礎交通量需要率 (休日: ピーク時 16:00~17:00)

交差点概略図

流入部 車種の種類	①子安		②保土ヶ谷		③青木橋	
	左折	右折	左折	右折	左折	右折
車線数	2	2	2	3	1	2
飽和交通流率の基本値	1,800	1,800	1,800	1,800	1,800	1,800
車線幅員による補正率	1,000	1,000	1,000	1,000	1,000	1,000
αw	(3.10)	(2.80)	(3.10)	(3.30)	(3.30)	(3.20)
車線幅員による補正率	0.860	0.860	0.800	0.800	0.971	0.971
αG	(3.80)	(3.80)	(5.00)	(5.00)	(-3.90)	(-3.90)
(総断勾配)	0.966	0.983	0.987	0.941	0.883	0.986
αT	(5.10)	(7.10)	(1.90)	(9.00)	(17.10)	(2.00)
(大型車混入率)						
左折車混入による補正率						
αLT						
L%						
(歩行者による低減率)						
f						
(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	1.000		1.000		1.000	
αRL						
右折車混入による補正率						
αRT						
R%						
(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: 右/サイクル						
(交差点内滞留台数)						
K: 台/サイクル						
飽和交通流率(算定値)	2,990	2,950	2,842	4,065	1,561	3,446
SA	2,990	2,950	2,842	4,065	1,528	3,354
飽和交通流率(校正値)	215	212	1,070	501	70	762
SA2						
設計交通量						
q						
右折補正交通量						
qR-N						
交差点流入部の需要率	0.072	0.072	0.376	0.123	0.046	0.227
ρ	1φ		0.376		***	0.227
	2φ		***		***	***
	3φ	0.072	***	0.123		
	4φ	***				
	5φ	***	0.072		0.046	
	6φ	***		***	***	
必要現示率						0.448
	1φ					
	2φ		66		63	63
	3φ	56	2			
	4φ	2	53	53		
	5φ	19				
	6φ					
有効青時間(秒)						150
信号青時間比	77/150	19/150	121/150	53/150	87/150	63/150
G/C						
可能交通容量	1,535	374	2,293	1,436	886	1,409
Ci						
交通容量比	0.140	0.567	0.467	0.349	0.079	0.541
q/Ci						
交通処理案のチェック	OK	OK	OK	OK	OK	OK
L s (m)	52.3	52.8	204.4	76.0	41.4	145.7

※ N = KER × $\frac{3,600}{C}$

N: 1時間での右折車が交差点内に滞留する台数

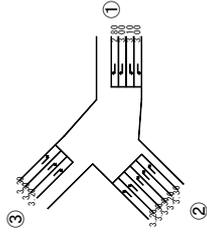
※ *: 交通容量 (実1時間)

※ ***: 運転現示での使用現示

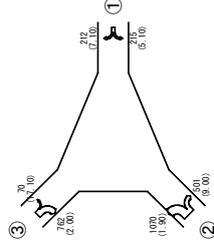
①: 子安

②: 保土ヶ谷

③: 青木橋交差点



交通量図



上段: 方向別設計交通量(台/時)
下段: (大型車混入率) [%]

現示方式の図示

種別	1φ	2φ	3φ	4φ
表示				
表示時間	G:63 Y:13 AR:0	G:2 Y:0 AR:0	G:53 Y:13 AR:0	G:2 Y:0 AR:0
歩行青時間	63	2	53	2
歩行赤時間	3	0	3	0
歩行青時間	0	0	0	0
種別	5φ	6φ		
表示				
表示時間	G:19 Y:0 AR:3	G:2 Y:0 AR:0		
歩行青時間	19	2		
歩行赤時間	3	0		
歩行青時間	0	0		

表 3.7-7(1) 青木橋将来交通量需要率 (平日 : ピーク時 17:00~18:00)

交差点概略図

流入部	①子安		②青木通り交差点		③浅間		④細野路	
	左折	直進	直進・左折	左折・直進	左折・直進	直進	右折	左折
車線数	1	1	1	1	2	1	1	1
飽和交通流率の基本値	1,800	2,000	2,000	2,000	1,800	2,000	1,800	1,800
飽和交通流率による補正率	1,000	1,000	1,000	1,000	1,000	1,000	1,000	0,950
(車線幅員)	(3.40)	(3.20)	(2.80)	(3.60)	(3.60)	(3.30)	(3.10)	(2.50)
縦断勾配による補正率	1,000	1,000	0,993	0,993	0,983	0,825	0,825	0,810
(縦断勾配)	(-0.10)	(-0.10)	(-0.10)	(-1.70)	(-1.70)	(4.50)	(4.50)	(4.80)
大型車混入による補正率	0,964	0,948	0,952	0,969	0,968	0,927	0,936	1,000
(大型車混入率)	(5.30)	(7.90)	(7.25)	(4.62)	(4.70)	(11.30)	(9.70)	(0.00)
左折車混入による補正率	1,000		0,920	0,920	0,992	0,992		1,000
(左折率)			(79.2)		(6.9)			
(歩行者による低減率)								
(歩行者用青時間)								
(歩行者用青時間)								
横断歩行者による補正率	1,000							
(歩行者用青時間)								
右折車混入による補正率		0,915						
(右折率)		(8.2)						
(右折車の通過確率)		0,678						
(有効青時間)		27						
(現示変更目目のさげ台数増分)								
KER : 台/サイクル								
(交差点内滞留台数)		2(48)					2(48)	
K : 台/サイクル								
飽和交通流率(概定値)	S A	1,735	1,896	1,655	1,770	3,460	1,533	1,385
飽和交通流率(概定値)	S A 2	1,735	3,444	1,602	1,602	3,382	1,390	1,385
設計交通量	q	723	413	514	514	912	206	6
(396+17)				(407+107)				
右折補正交通量	q R - N						158	
交差点流入部の需要率	p	0,417	0,120	0,321	0,270	0,270	0,114	0,004
必要現示率		0,417	0,120	0,321	0,270	0,270	0,114	0,004
	1φ	0,417	0,120	0,321	0,270	0,270	0,114	0,004
	3φ	****	0,120	0,321	0,270	0,270	0,114	0,004
	4φ						0,114	0,004
有効青時間(秒)		68	27	64	64	64	64	150
	2φ	27	27				27	
	3φ							
	4φ							
信号青時間比	G/C	95/150	27/150	64/150	64/150	64/150	27/150	64/150
可能交通容量	C i	1,099	620	684	1,443	1,59	549	591
交通容量比	q/C i	0,658	0,666	0,752	0,632	1,296	0,910	0,10
交通処理案のチェック		OK	OK	OK	OK	OK	OK	OK
滞留長	L s (m)	285.5			179.0		88.7	3.3

* N = KER × $\frac{3,600}{C}$

N : 1時間での右折車が交差点内に滞留する台数

* : 交通容量(実1時間)

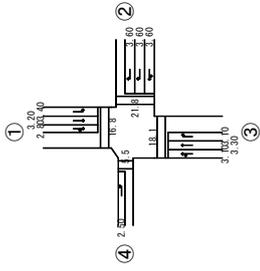
**** : 連続現示での使用現示

① : 子安

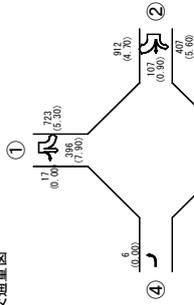
② : 青木通交差点

③ : 浅間

④ : 細野路



交通量図



上段 : 右折別合計交通量(台/時)
下段 : 次型車混入率(%)

現示方式の図示

現示	1φ	2φ	3φ	4φ
歩行者用青時間	64	27	12	26
歩行者用青時間	4	3	4	10
歩行者用青時間	0	0	0	25

表 3.7-7(2) 台町入口将来交通量需要率 (平日: ピーク時 17:00~18:00)

交差点概略図

流入部 車線の種類	①細街路		②子安		③横浜駅		④浅間	
	左折・右折	直進	左折・右折	直進	左折・右折	直進	左折・右折	直進
車線数	1	2	2	2	1	2	2	2
飽和交通流率の基本値	S B	1,800	2,000	1,800	1,800	2,000	2,000	2,000
車線幅員による補正率	αw	0.950	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000
(車線幅員)	m	(2.50)	(3.10)	(3.00)	(3.00)	(3.00)	(3.00)	(3.00)
縦断勾配による補正率	αG	0.992	0.998	0.960	1.000	1.000	1.000	1.000
(縦断勾配)	%	(-1.80)	(-1.20)	(1.80)	(0.50)	(0.50)	(0.50)	(0.50)
大型車混入による補正率	αT	1.000	0.956	1.000	0.934	1.000	0.934	1.000
(大型車混入率)	%	(0.00)	(6.50)	(0.00)	(10.10)	(0.00)	(10.10)	(0.00)
左折車混入による補正率	$\alpha L T$							
(左折率)	L %							
(歩行者による低減率)	f p	0.150		0.150		0.150		0.150
(有効青時間)	秒	30		30		30		30
(歩行者用青時間)	秒	22		22		22		22
横断歩行者による補正率	αL	0.890		0.890		0.890		0.890
右折車混入による補正率	$\alpha R T$	1.000		1.000		1.000		1.000
(右折率)	R %	(82.1)		(79.2)		(79.2)		(79.2)
(右折車の通過確率)	f	1.000		1.000		1.000		1.000
(有効青時間)	秒	30		30		30		30
(現示変り目のさげ台数増分)	KER : 台/サイクル	2(72)		2(72)		2(72)		2(72)
(交差点内滞留台数)	K : 台/サイクル							
飽和交通流率	S A	1,510	3,816	1,538	3,736	1,538	3,736	3,736
設計交通量	q	28	807	77	485	77	485	485
(5+23)				(16+61)				
右折補正交通量	q R - N							
交差点流入部の需要率	ρ	0.019	0.211	0.050	0.130	0.050	0.130	0.130
必要現示率		1.0	0.211	0.050	0.130	0.050	0.130	0.130
		2.0	0.019	0.050	0.130	0.050	0.130	0.130
		1.0	62	62	62	62	62	62
有効青時間(秒)		2.0	30	30	30	30	30	30
信号青時間比	G / C	30/100	62/100	30/100	62/100	30/100	62/100	62/100
可能交通容量	C i	453	2,366	461	2,316	461	2,316	2,316
交通容量比	q / C i	0.062	0.341	0.167	0.209	0.167	0.209	0.209
交通処理案のチェック		OK	OK	OK	OK	OK	OK	OK
滞留長	L s (m)							

$$* N = KER \times \frac{3,600}{C}$$

N : 1時間内で右折車が交差点内に滞留する台数

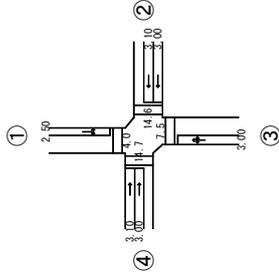
* : 交通容量 (実1時間)

①: 細街路

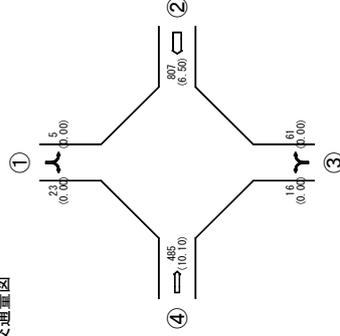
②: 子安

③: 横浜駅

④: 浅間



交通量図



上段: 方向別合計交通量[台/時]
下段: (大型車混入率) [%]

現示方式の図示

現示	1φ	2φ	3φ	4φ	5φ	6φ	7φ	8φ	9φ	10φ
表示時間	G.61	Y.3	AR.2	G.29	Y.3	AR.2	C.100			
有効青時間	62			30			G=32			L=8
表示時間	4			4						
移行青時間	58			22						

表 3.7-7(3) 鶴屋町 1 丁目将来交通量需要率 (平日 : ピーク時 17:00~18:00)

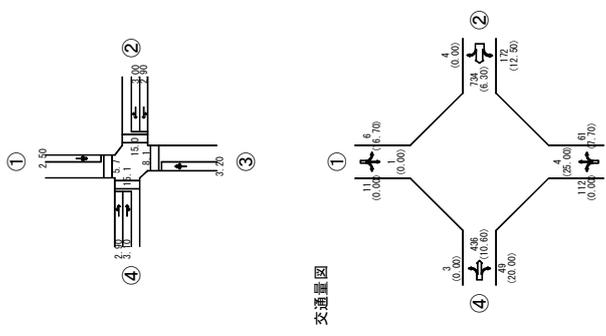
交差点概略図

流入部 車線の種類	①細街路		②子安		③横浜駅		④浅間	
	左折・直進・右折	左折・直進・右折	左折・直進・右折	左折・直進・右折	左折・直進・右折	左折・直進・右折	左折・直進・右折	左折・直進・右折
車線数	1	1	1	1	1	1	1	1
飽和交通流率の基本値	2,000	2,000	2,000	2,000	2,000	2,000	2,000	2,000
車線幅員による補正率	0.950	0.950	1.000	1.000	1.000	0.950	1.000	1.000
(車線幅員)	(2.50)	(2.90)	(3.00)	(3.20)	(3.10)	(2.90)	(3.10)	(3.10)
縦断勾配による補正率	1.000	1.000	1.000	0.965	1.000	1.000	1.000	1.000
(縦断勾配)	(-0.20)	(-0.10)	(-0.10)	(1.70)	(0.10)	(0.10)	(0.10)	(0.10)
大型車混入による補正率	0.962	0.943	0.958	0.978	0.932	0.932	0.920	0.920
(大型車混入率)	(5.57)	(8.64)	(6.24)	(3.22)	(10.47)	(12.49)		
左折車混入による補正率	0.926	0.907	0.868	0.997				
(左折率)	(33.3)	(37.8)	(63.3)	(1.2)				
(走行者による低減率)	0.150	0.150	0.150	0.150	0.150	0.150	0.150	0.150
(有効青時間)	30	60	30	60	60	60	60	60
(歩行者用青時間)	22	54	22	54	22	54	54	54
横断歩行者による補正率								
右折車混入による補正率	0.937		0.994	0.963	0.790			
(右折率)	(61.1)		(0.9)	(34.5)	(20.1)			
(右折車の通過確率)	0.996		0.630	0.999	0.480			
(有効青時間)	30		60	30	60			
(現示変り目のさげ台数増分)								
(現示変り目のさげ台数増分)								
(交差点内滞留台数)	2(72)		2(72)	2(72)	2(72)			2(72)
K : 台/サイクル								
飽和交通流率	1,586	1,625	1,905	1,578	1,765	1,454		
設計交通量	18	910	488					
(6+1+11)	(172+734+4)							
右折補正交通量	q							
q R - N								
交差点流入部の需要率	ρ							
必要現示率	1φ	0.011	0.258	0.112	0.152	0.152	0.152	0.152
2φ			0.258					
1φ				0.112	0.112	0.112	0.112	0.112
有効青時間(秒)	1φ	60	60	60	60	60	60	60
2φ								
信号青時間比	G/C	30/100	60/100	30/100	60/100	60/100	60/100	60/100
可能交通容量	C1	476	2,118	473	1,931	473	1,931	1,931
交通容量比	q/C1	0.038	0.430	0.374	0.263	0.374	0.263	0.263
交通処理案のチェック		OK						
滞留長	Ls (m)							

※ N = KER × $\frac{3,600}{C}$

N : 1 時間で右折車が交差点内に滞留する台数
 ※ : 交通容量 (実1時間)

- ①: 細街路
- ②: 子安
- ③: 横浜駅
- ④: 浅間



上段: 有向別台数交通量[台/時]
 下段: (大型車混入率[%])

現示方式の図示

現示	1φ	2φ	1φ	2φ			
表示時間	0.60	Y.3	MR.2	0.30	Y.3	MR.2	0.60
有効青時間	60	30	5	5	5	5	5
損失時間	5	5	5	5	5	5	5
歩行者滞留時間	54	54	54	54	54	54	54

表 3.7-7(4) 鶴屋町 2 丁目将来交通量需要率 (平日 : ピーク時 17:00~18:00)

交差点概略図

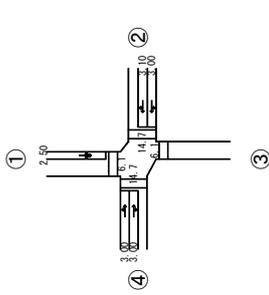
流入部	①細街路		②子安		④浅間	
	左折・直進・右折	1	左折・直進	直進・右折	左折・直進	直進・右折
車線の種類						
車線数	2,000	2,000	2,000	2,000	2,000	2,000
飽和交通流率の基本値	S B					
車線幅員による補正率	αw	0.950 (2.50)	1.000 (3.00)	1.000 (3.10)	1.000 (3.00)	1.000 (3.00)
縦断勾配による補正率	αG	0.988 (-2.20)	0.945 (2.10)	0.945 (2.10)	1.000 (0.20)	1.000 (0.20)
縦断勾配	%					
大型車混入による補正率	αT	0.945 (8.33)	0.963 (5.43)	0.958 (6.24)	0.932 (10.50)	0.934 (10.02)
(大型車混入率)	%					
左折車混入による補正率	$\alpha L T$	0.943 (25.0)	0.979 (7.9)		0.992 (2.8)	
(左折率)	L %					
(歩行者による低減率)	f p	0.150	0.150		0.150	
(有効青時間)	秒	30	60		60	
(歩行者用青時間)	秒	22	54		54	
横断歩行者による補正率	αL					
右折車混入による補正率	$\alpha R T$	0.932 (66.7)		0.984 (2.1)		0.901 (7.2)
(右折率)	R %					
(右折車の通過確率)	f	1.000		0.610		0.444
(有効青時間)	秒	30		60		60
(現示変り目のさばけ台数増分)						
(交差点内滞留台数)	KER : 台/サイクル	2(72)		2(72)		2(72)
(交差点内滞留台数)	K : 台/サイクル					
飽和交通流率	S A	1,559	1,782	1,782	1,849	1,683
設計交通量	q	12 (3+1+8)	857 (34+814+9)		497 (7+472+18)	
右折補正交通量	q R - N					
交差点流入部の需要率	ρ	0.008	0.240	0.240	0.141	0.141
必要現示率		1 ϕ	2 ϕ	2 ϕ	2 ϕ	2 ϕ
有効青時間(秒)		1 ϕ	60	60	60	60
信号青時間比	G/C	30	60/100	60/100	60/100	60/100
可能交通容量	C i	468	2,138	2,119	2,119	2,119
交通容量比	q/C i	0.026	0.401	0.235	0.235	0.235
交通処理案のチェック		OK	OK	OK	OK	OK
滞留長	L s (m)					

$$* N = KER \times \frac{3,600}{C}$$

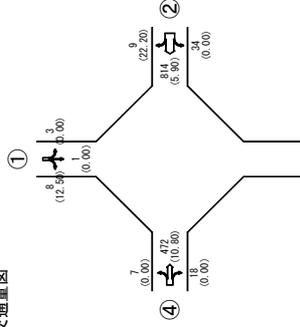
N : 1 時間で右折車が交差点内に滞留する台数

* : 交通容量 (実1 時間)

- ①: 細街路
- ②: 子安
- ③: 横浜駅
- ④: 浅間



交通量図



上段 : 方向別合計交通量 [台/時]
下段 : 大型車混入率 [%]

現示方式の図示

現示	1 ϕ	2 ϕ
表示時間	G:60 Y:3 AR:2	G:30 Y:3 AR:2
有効青時間	60	30
検出時間	5	5
歩行者青時間	54	22

表 3.7-7(5) 仮) 第 1 安田ビル将来交通量需要率 (平日: ピーク時 16:45~17:45)

交差点概略図

流入部	①子安 直進	②横浜駅 左折・右折	③浅間 直進
車線の種類	2	1	2
車線数	2,000	1,800	2,000
飽和交通流率の基本値 S B	1,000	1,000	1,000
車線幅員による補正率 α w (車線幅員) m	(3.10)	(6.00)	(3.00)
縦断勾配による補正率 α G (縦断勾配) %	1,000	0.976	0.985
	(0.40)	(-3.40)	(1.30)
大型車混入による補正率 α T (大型車混入率) %	0.958	0.889	0.966
	(6.30)	(17.89)	(5.00)
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 横断歩行者による補正率 α L (右折率) α R T (右折車の通過確率) R % (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		0.150 30 22 0.890	
飽和交通流率 S A	3,736	1,390	3,806
設計交通量 q	844	246	423
		(128+118)	
右折補正交通量 q R-N			
交差点流入部の需要率 ρ	0.226	0.177	0.111
	0.226	0.111	0.111
必要現示率		0.177	0.403
			サイクル長(秒)
有効青時間(秒)	60	60	60
信号青時間比 G/C	60/100	30/100	60/100
可能交通容量 C i	2,242	417	2,284
交通容量比 q/C i	0.376	0.590	0.185
交通処理案のチェック	O K	O K	O K
滞留長 L s (m)			100

$$* N = KER \times \frac{3,600}{C}$$

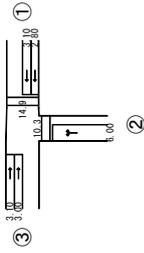
N: 1時間での右折車が交差点内に滞留する台数

* *: 交通容量(実1時間)

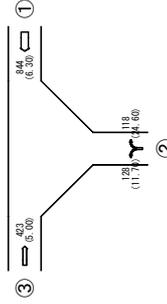
①: 子安

②: 横浜駅

③: 浅間



交通量図



上段: 有効別社会交通量[台/時]
下段: (大型車混入率) [%]

現示方式の図示

現示	1φ	2φ
車線時間	60	60
有効青時間	60	30
横断歩行者	5	5
歩行者滞留時間	60	30

表 3.7-7(6) 鶴屋町 3 丁目将来交通量需要率 (平日: ピーク時 17:00~18:00)

流入部	①泉町		②子安		③横浜駅		④浅間	
	左折・直進	右折	左折・直進	右折	直進	左折	右折	直進
車線数	1	1	1	1	2	1	1	1
飽和交通流率の基本値	2,000	1,800	2,000	1,800	2,000	1,800	2,000	1,800
車線幅員による補正率	0.950	1,000	0.950	1,000	1,000	0.950	1,000	0.950
(車線幅員)	(2.50)	(3.10)	(2.90)	(2.60)	(3.00)	(2.90)	(2.90)	(4.00)
縦断勾配による補正率	1,000	1,000	0.950	0.950	0.875	0.875	1,000	1,000
(縦断勾配)	(0.20)	(0.20)	(2.00)	(2.00)	(3.50)	(3.50)	(0.90)	(0.90)
大型車混入による補正率	0.974	0.979	0.929	0.979	0.978	0.952	0.978	0.871
(大型車混入率)	(3.80)	(3.10)	(10.88)	(3.60)	(3.20)	(7.20)	(3.19)	(4.10)
左折車混入による補正率	0.957		0.935				0.916	
(左折率)	(41.2)		(63.3)				(82.9)	
(歩行者による低減率)	f p							
(歩行者利用時間)	秒							
(歩行者利用時間)	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 %							
(右折車の通過順率)	f							
(有効時間)	秒							
(現示変更り目のさげ台数増分)	q	2(72)		2(72)		2(72)		2(72)
KER: 台/サイクル (交差点内滞留台数)								
飽和交通流率(設定値)	S A	1,771	1,568	1,853	1,303	3,424	1,702	1,568
設計交通量	q	451	752	1,986	83	3,544	898	245
(93+358)			(238+514)			(165+233)		
右折補正交通量	q R - N	90						
交差点流入部の需要率	ρ	0.137	0.054	0.234	0.152	0.099	0.007	0.110
必要現示率								
1φ								0.234
2φ								0.125
3φ								0.152
4φ								0.054
5φ								***
6φ								***
有効青時間(秒)								
1φ								34
2φ								
3φ								
4φ								
5φ								
6φ								
信号時間比	G/C	27/100	34/100	27/100	27/100	27/100	31/100	20/100
可能交通容量	C i	889	1,093	351	924	207	1,205	386
交通容量比	q/C i	0.507	0.731	0.701	0.563	0.401	0.330	0.635
交通処理率のチェック		OK	OK	OK	OK	OK	OK	OK
滞留長	L s (m)	51.5	71.0	70.8	31.7			83.1
現示の需要率								
0.234								
0.125								
0.152								
0.054								

サイクル長(秒)								
100								

※ N = KER × 3,600 / C

N : 1 時間で右折車が交差点内に滞留する台数

※ * : 交通容量 (実 1 時間)

※ *** : 連続現示での使用現示

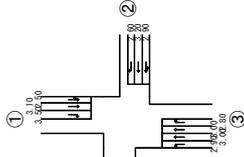
①: 泉町

②: 子安

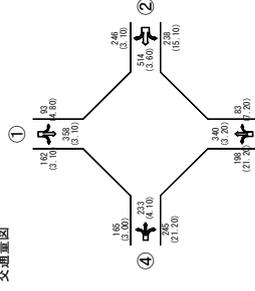
③: 横浜駅

④: 浅間

交差点概略図



交通量図



上段: 右折割合(台/車線・台時)
下段: (必要車線数)(%)

現示方式の図示

信号	1φ	2φ	3φ	4φ
必要時間	G:33 Y:3 AR:0	G:19 Y:2 AR:3	G:26 Y:3 AR:0	G:3 Y:0 AR:0
有効青時間	34	20	27	7
滞留時間	2	4	2	2
歩行者滞留時間	0	0	0	0
信号	5φ	2φ	3φ	4φ
必要時間	G:0 Y:2 AR:0	G:0 Y:2 AR:0	G:0 Y:0 AR:0	G:100
有効青時間	0	0	0	0
滞留時間	2	0	0	0
歩行者滞留時間	0	0	0	0

表 3.7-8(1) 青木橋将来交通量需要率 (休日：ピーク時 16:00~17:00)

交差点概略図

流入部	①子安		②青木通り交差点		③浅間		④細街路	
	左折	直進	直進・左折	左折・直進	左折・直進	直進	右折	左折
車線数	1	1	1	1	2	1	1	1
飽和交通流率の基本値	1,800	2,000	2,000	2,000	1,800	2,000	1,800	1,800
飽和交通流率による補正率	1,000	1,000	0.950	1,000	1,000	1,000	1,000	0.950
(車線幅員)	(3.40)	(3.20)	(2.80)	(3.60)	(3.10)	(3.30)	(3.10)	(2.50)
縦断勾配による補正率	1,000	1,000	0.993	0.993	0.825	0.825	0.825	0.810
(縦断勾配)	(-0.10)	(-0.10)	(-0.10)	(-1.70)	(4.50)	(4.50)	(4.50)	(4.80)
大型車混入による補正率	0.983	0.933	0.933	0.988	0.986	0.951	0.960	1,000
(大型車混入率)	(2.50)	(10.20)	(10.32)	(1.71)	(2.00)	(7.15)	(5.90)	(0.00)
左折車混入による補正率	α L T			0.918		0.996		
(左折率)	L %			(81.3)		(3.4)		
(歩行者による低減率)	f p							
(有効歩時間)	秒							
(歩行者用歩時間)	秒							
横断歩行者による補正率	α L							1,000
右折車混入による補正率	α R T		0.848					
(右折率)	R %		(13.2)					
(右折車の通過確率)	f		0.649					
(有効歩時間)	秒		27					
(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)			2(48)					
K: 台/サイクル								
飽和交通流率(算定値)	S A	1,769	1,866	1,801	3,524	1,569	1,426	1,385
飽和交通流率(観定値)	S A2	1,625	3,387	1,571	3,324	3,135	1,426	1,385
設計交通量	q	681	409	477	863	409	265	9
			(382+27)	(388+89)	(7+402)			
右折補正交通量	q R-N						217	
交差点流入部の需要率	p	0.419	0.121	0.304	0.260	0.130	0.152	0.006
必要現示率		0.419	0.121	0.304	0.260	0.130	0.152	0.006
1φ		0.419	0.121	0.304	0.260	0.130	0.152	0.006
3φ		****	0.121					
4φ								
有効歩時間(秒)		69	27	65	65	27	65	150
2φ		27	27					
3φ								
4φ								
信号青時間比	G/C	96/150	27/150	65/150	65/150	27/150	11/150	65/150
可能交通容量	C i	1,040	610	681	1,440	564	153	600
交通容量比	q/C i	0.655	0.671	0.701	0.599	0.725	1.732	0.015
交通処理案のチェック		OK	OK	OK	OK	OK	NG	OK
滞留長	L s (m)	261.8		165.0			105.2	5.0

* N = KER × $\frac{3,600}{C}$

N : 1時間での右折車が交差点内に滞留する台数

* : 交通容量(実1時間)

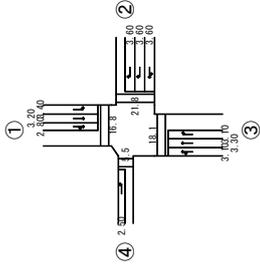
**** : 連続現示での使用現示

①: 子安

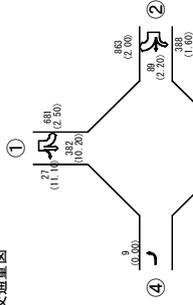
②: 青木通交差点

③: 浅間

④: 細街路



交通量図



上段：右折割合計交通量(台/時)
下段：次型車混入率[%]

現示方式の図示

現示	1φ	2φ	3φ	4φ
歩行青時間	65	27	11	26
歩行青時間	4	3	4	10
歩行青時間	0	0	0	25

表 3.7-8(2) 台町入口将来交通量需要率 (休日：ピーク時 16:00～17:00)

交差点概略図

流入部	①細街路 左折・右折	②子安 直進	③横浜駅 左折・右折	④浅間 直進
車線の種類	1	2	1	2
車線数	1	2	1	2
飽和交通流率の基本値	1,800	2,000	1,800	2,000
車線幅員による補正率	0.950	1.000	1.000	1.000
(車線幅員)	(2.50)	(3.10)	(3.40)	(3.00)
縦断勾配による補正率	0.992	0.998	0.960	1.000
(縦断勾配)	(-1.80)	(-1.20)	(1.80)	(0.50)
大型車混入による補正率	1.000	0.958	1.000	0.955
(大型車混入率)	(0.00)	(6.30)	(0.00)	(6.80)
左折車混入による補正率				
α L T				
(左折率)				
L %	0.150		0.150	
(歩行者による低減率)	31		31	
f p	23		23	
(有効青時間)	0.889		0.889	
(歩行者用青時間)				
横断歩行者による補正率				
α L	1.000		1.000	
(右折車混入による補正率)	(76.0)		(81.1)	
α R T	1.000		1.000	
(右折率)	31		31	
R %	2(80)		2(80)	
(右折車の通過確率)				
f				
(有効青時間)				
(現示変り目のさばけ台数増分)				
(交差点内滞留台数)				
KER : 台/サイクル				
K : 台/サイクル				
飽和交通流率	1,508	3,824	1,536	3,820
S A	25	774	90	559
設計交通量	(6+19)	(17+73)		
q				
右折補正交通量				
q R - N				
α R - N				
ρ	0.017	0.202	0.059	0.146
交差点流入部の需要率				
必要現示率	1φ	0.202	0.059	0.146
	2φ		0.059	
	1φ	51		51
有効青時間(秒)	2φ		31	
信号青時間比	G/C	51/90	31/90	51/90
可能交通容量	C i	2,167	529	2,165
交通容量比	q/C i	0.048	0.357	0.170
交通処理案のチェック		OK	OK	OK
滞留長	L s (m)			

$$* N = KER \times \frac{3,600}{C}$$

N : 1時間での右折車が交差点内に滞留する台数

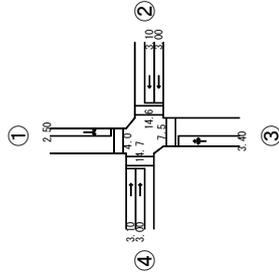
* : 交通容量 (実1時間)

①: 細街路

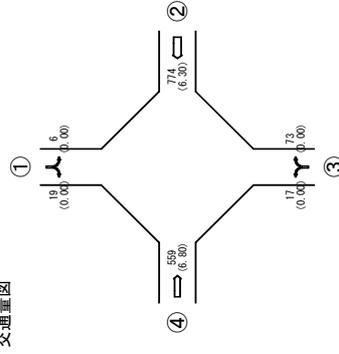
②: 子安

③: 横浜駅

④: 浅間



交通量図



上段：方向別合計交通量
下段：大型車混入率 [%]

現示方式の図示

現示	1φ	2φ	歩行者青時間
表示時間	6:50 Y:3 AR:2	6:30 Y:3 AR:2	C=90
有効青時間	51	31	G=82
損失時間	4	4	L=8
歩行者青時間		47	23

表 3.7-8(3) 鶴屋町 1 丁目将来交通量需要率 (休日 : ピーク時 16:00~17:00)

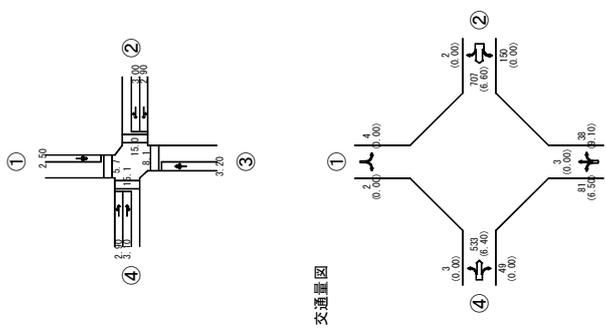
交差点概略図

流入部 車線の種類	①細街路		②子安		③横浜駅		④浅間	
	左折・直進・右折	左折・直進・右折	左折・直進・右折	左折・直進・右折	左折・直進・右折	左折・直進・右折	左折・直進・右折	左折・直進・右折
車線数	1	1	1	1	1	1	1	1
飽和交通流率の基本値	2,000	2,000	2,000	2,000	2,000	2,000	2,000	2,000
車線幅員による補正率	0.950 (2.50)	0.950 (2.90)	1.000 (3.00)	1.000 (3.20)	1.000 (3.20)	0.950 (2.90)	1.000 (3.10)	1.000 (3.10)
縦断勾配による補正率	1.000 (-0.20)	1.000 (-0.10)	1.000 (-0.10)	0.965 (1.70)	1.000 (1.70)	1.000 (1.00)	1.000 (1.00)	1.000 (1.00)
大型車混入による補正率	1.000 (0.00)	0.971 (4.30)	0.956 (6.57)	0.952 (7.15)	0.952 (6.33)	0.958 (5.33)	0.964 (5.33)	0.964 (5.33)
左折車混入による補正率	0.882 (66.7)	0.914 (34.9)		0.863 (66.4)	0.863 (66.4)	0.997 (1.0)		
L%	0.150	0.150		0.150	0.150	0.150		
f	30	50		30	30	50		
p	22	44		22	22	44		
横断歩行者による補正率								
α L	0.965 (33.3)		0.996 (0.5)	0.967 (31.1)	0.967 (31.1)		0.825 (16.8)	0.825 (16.8)
α R T				0.577 (1.000)	1.000 (30)		0.492 (50)	0.492 (50)
R%	0.997			30	30			
f	30			50	50			
秒								
秒								
秒								
KER : 台/サイクル	2(80)		2(80)	2(80)	2(80)		2(80)	2(80)
(交差点内滞留台数)								
K : 台/サイクル	1,580	1,686	1,904	1,533	1,533	1,815	1,591	1,591
飽和交通流率	6	859		122	585			
設計交通量	(4+0+2)	(150+707+2)		(81+3+38)	(3+533+49)			
右折補正交通量								
q R - N								
ρ	0.004	0.239	0.080	0.172	0.172			
必要現示率	1φ	2φ	1φ	2φ	2φ			
0.004	0.004	0.239	0.080	0.172	0.172			
有効青時間(秒)	1φ	50	50	50	50			
信号青時間比	G/C	30/90	50/90	30/90	50/90			
可能交通容量	C I	527	1,994	511	1,892			
交通容量比	q/C I	0.011	0.431	0.239	0.309			
交通処理案のチェック		OK	OK	OK	OK			
滞留長	L s (m)							

※ N = $KER \times \frac{3,600}{C}$

N : 1 時間で右折車が交差点内に滞留する台数
 ※ : 交通容量 (実1時間)

- ① : 細街路
- ② : 子安
- ③ : 横浜駅
- ④ : 浅間



現示方式の図示

現示	1φ	2φ
必要時間	0.50 Y.3 AR.2	0.30 Y.3 AR.2
有効青時間	50	30
損失時間	5	5
歩行者滞留時間	44	22

表 3.7-8(4) 鶴屋町 2 丁目将来交通量需要率 (休日 : ピーク時 16:00~17:00)

交差点概略図

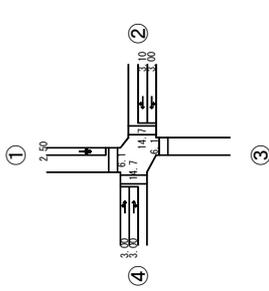
流入部	①細街路		②子安		④浅間	
	左折・直進・右折	1	左折・直進	1	左折・直進	1
車線の種類						
車線数						
飽和交通流率の基本値	S B	2,000	2,000	2,000	2,000	2,000
車線幅員による補正率	αw	0.950 (2.50)	1,000 (3.00)	1,000 (3.10)	1,000 (3.00)	1,000 (3.00)
縦断勾配による補正率	αG	0.988 (-2.20)	0.945 (2.10)	0.945 (2.10)	1,000 (0.20)	1,000 (0.20)
大型車混入による補正率	αT	1,000 (0.00)	0.957 (6.45)	0.955 (6.80)	0.958 (6.22)	0.961 (5.76)
左折車混入による補正率	$\alpha L T$	0.917 (37.5)	0.967 (12.7)		0.997 (1.3)	
(左折率)	L %	0.150	0.150		0.150	
(歩行者による低減率)	f p	30	50		50	
(有効青時間)	秒	22	44		44	
(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	$\alpha R T$	0.948 (50.0)	1,000 (0.0)	1,000 (0.0)	0.896 (8.7)	0.896 (8.7)
(右折率)	R %	1,000	0.556	0.556	0.477	0.477
(右折車の通過確率)	f	30	50	50	50	50
(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	2(80)	2(80)	2(80)	2(80)	2(80)
(交差点内滞留台数)	K : 台/サイクル					
飽和交通流率	S A	1,632	1,749	1,805	1,910	1,722
設計交通量	q	8 (3+1+4)	790 (50+740+0)	790 (50+740+0)	601 (4+571+26)	601 (4+571+26)
右折補正交通量	q R - N					
交差点流入部の需要率	ρ	0.005	0.222	0.222	0.165	0.165
必要現示率		1 ϕ	2 ϕ	2 ϕ	2 ϕ	2 ϕ
有効青時間(秒)		1 ϕ	50	50	50	50
信号青時間比	G/C	30	50/90	50/90	50/90	50/90
可能交通容量	C i	544	1,974	1,974	2,018	2,018
交通容量比	q/C i	0.015	0.400	0.400	0.298	0.298
交通処理案のチェック		O K	O K	O K	O K	O K
滞留長	L s (m)					

$$* N = KER \times \frac{3,600}{C}$$

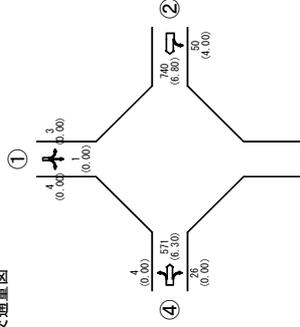
N : 1 時間で右折車が交差点内に滞留する台数

* : 交通容量 (実1 時間)

- ①: 細街路
- ②: 子安
- ③: 横浜駅
- ④: 浅間



交通量図



上段 : 方向別合計交通量 [台/時]
下段 : 大型車混入率 [%]

現示方式の図示

現示	1 ϕ	2 ϕ
表示時間	6:50 Y-3 AR-2	6:30 Y-3 AR-2
有効青時間	50	30
検出時間	5	5
歩行者青時間	44	22

表 3.7-8(6) 鶴屋町 3 丁目将来交通量需要率 (休日 : ピーク時 15:45~16:45)

流入部 車線の種類	① 泉町		② 子安		③ 横浜駅		④ 浅間	
	左折・直進	右折	左折・直進	右折	直進	左折	右折	直進
車線数	1	1	1	1	2	1	1	1
飽和交通流率の基準値 SB	2,000	1,800	2,000	1,800	2,000	1,800	2,000	1,800
車線幅員による補正率 α w	0.950	1,000	0.950	1,000	1,000	0.950	0.950	1,000
(車線幅員)	(2.50)	(3.50)	(2.90)	(3.20)	(3.00)	(2.80)	(2.90)	(4.00)
縦断勾配による補正率 α G	1.000	1,000	0.950	0.950	0.875	0.875	1.000	1,000
(縦断勾配)	(0.20)	(0.20)	(2.00)	(2.00)	(3.50)	(3.50)	(0.90)	(0.90)
大型車混入による補正率 α T	0.975	0.973	0.984	0.984	0.975	0.984	0.989	0.973
(大型車混入率)	(3.73)	(2.70)	(10.05)	(2.30)	(3.70)	(2.30)	(1.65)	(4.00)
左折車混入による補正率 α L T	0.964		0.924				0.939	
(左折率)	(34.3)		(75.3)				(58.8)	
(歩行者による低減率) f p								
(有効歩行時間) f s								
(歩行者歩行時間) α L								
構断歩行者による補正率 α R T								
(右折率) R %								
(右折車の通過確率) f								
(有効歩行時間) 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)								
飽和交通流率(算定値) SA	1,786	1,946	1,558	1,570	3,412	1,550	1,764	1,849
飽和交通流率(設定値) SA2	3,305	1,766	3,152	1,589	3,412	1,550	3,254	1,667
設計交通量 q	402	112	653	219	354	129	381	237
(69+333)			(246+407)				(112+269)	
右折補正交通量 q R-N								
交差点流入部の需要率 ρ	0.122	0.018	0.207	0.087	0.104	0.032	0.117	0.094
必要現示率	2φ	0.122	0.207	0.087	0.104	0.032	0.117	0.094
4φ								
4φ								
5φ								
6φ								
1φ								
2φ								
2φ								
4φ								
5φ								
6φ								
信号青時間比 G/C	23/90	8/90	29/90	17/90	23/90	8/90	29/90	17/90
可能交通容量 C1	845	237	1,016	380	872	218	1,049	395
交通容量比 q/C1	0.476	0.473	0.643	0.376	0.655	0.406	0.592	0.600
交通処理案のチェック	OK	OK	OK	OK	OK	OK	OK	OK
滞留長 L s (m)	35.2	60.0	69.8	39.2	68.9	39.2	68.9	39.2

* N = NER × 3.600 / C

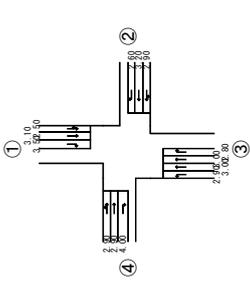
N : 1 時間で右折車が交差点内に滞留する台数

* : 交通容量 (実1時間)

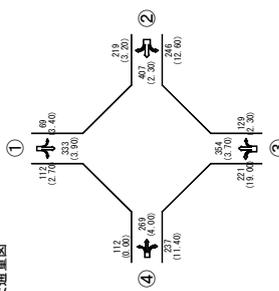
*** : 連続現示での使用現示

- ①: 泉町
- ②: 子安
- ③: 横浜駅
- ④: 浅間

交差点概略図



交通量図



上段 : 方向別設計交通量 (台/時)
下段 : (大型車混入率) [%]

現示方式の図示

種別	1φ	2φ	3φ	4φ
要求時間	G:28 Y:3 AR:0	G:16 Y:2 AR:3	G:22 Y:3 AR:0	G:2 Y:0 AR:0
緑色時間	28	17	23	0
赤色時間	2	4	2	2
歩行者青時間	0	0	0	0

種別	5φ	6φ
要求時間	G:6 Y:2 AR:0	G:3 Y:0 AR:0
緑色時間	6	3
赤色時間	2	0
歩行者青時間	0	0

表 3.7-8(7) 青木通将来交通量需要率 (休日：ピーク時 16:00~17:00)

交差点概略図

流入部	①子安		②保土ヶ谷		③青木橋	
	左折	右折	左折	右折	左折	右折
車線の種類	2	2	2	3	1	2
車線数	2	2	2	3	1	2
飽和交通流率の基本値	1,800	1,800	1,800	1,800	1,800	1,800
飽和交通流率による補正率	1,000	1,000	1,000	1,000	1,000	1,000
αw	(3.10)	(2.80)	(3.30)	(3.30)	(3.30)	(3.20)
(車線幅員)	0.860	0.860	0.800	0.800	0.971	0.971
αG	(3.80)	(3.80)	(5.00)	(5.00)	(-3.90)	(-3.90)
(縦断勾配)	0.966	0.953	0.987	0.941	0.983	0.986
αT	(5.10)	(7.10)	(1.90)	(9.00)	(17.10)	(2.00)
(大型車混入率)						
左折車混入による補正率						
αLT						
L%						
(歩行者による低減率)						
f						
(有効歩時間)						
秒						
(歩行者歩行時間)						
秒						
輻射歩行者による補正率						
αR						
R%						
(右折率)						
右折車混入による補正率						
αRT						
R%						
(右折率)						
(右折車の通過確率)						
f						
(有効歩時間)						
秒						
(現示変り目のさげ台数増分)						
KER : 右/サイクル						
(交差点内滞留台数)						
K : 台/サイクル						
飽和交通流率(算定値)	2,990	2,950	2,842	4,065	1,561	3,446
SA	2,990	2,950	2,842	4,065	1,528	3,354
飽和交通流率(設定値)	215	219	1,100	501	77	792
SA2	215	219	1,100	501	77	792
設計交通量						
q						
右折補正交通量						
qR-N						
交差点流入部の需要率						
ρ	0.072	0.074	0.387	0.123	0.050	0.236
現示の需要率			0.387		***	0.236
交差点の需要率			***		***	***
必要現示率			***	0.123	***	0.461
1φ						
2φ						
3φ	0.072		***			
4φ	***		***			
5φ	***	0.074			0.050	
6φ	***				***	
有効歩時間(秒)			66		63	
1φ			2		22	
2φ			53		2	
3φ				53		
4φ						
5φ		19				
6φ						
信号青時間比	G/C	77/150	121/150	53/150	87/150	63/150
可能交通容量	Ci	1,535	374	2,293	1,436	886
交通容量比	q/Ci	0.140	0.586	0.480	0.349	0.087
交通処理率のチェック		OK	OK	OK	OK	OK
滞留長	Ls(m)	52.3	53.9	210.2	76.0	44.6
						151.5

※ $N = KER \times \frac{3,600}{C}$

N : 1時間での右折車が交差点内に滞留する台数

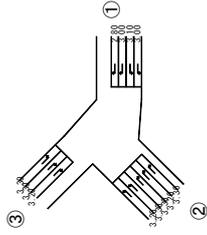
※ * : 交通容量 (実1時間)

※ *** : 運転現示での使用現示

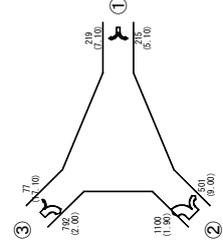
① : 子安

② : 保土ヶ谷

③ : 青木橋交差点



交通量図



上段：方向別設計交通量(台/時)
下段：(大型車混入率) [%]

現示方式の図示

種別	1φ	2φ	3φ	4φ
現示	2φ	2φ	2φ	2φ
要求時間	63	2	53	2
歩行時間	3	0	3	0
歩行歩行時間	0	0	0	0
種別	5φ	6φ	7φ	8φ
現示	5φ	5φ	5φ	5φ
要求時間	63	2	53	2
歩行時間	3	0	3	0
歩行歩行時間	0	0	0	0

2 予測

(1) 自転車の歩道上通行による歩行者換算値設定根拠

ア 自転車の歩道通行について

道路交通法上、自転車は軽車両と位置付けられ、歩道と車道の区別があるところでは車道を通行するのが原則ですが、現地調査の結果（本編図 6.11-7 参照）、対象事業実施区域の近傍では歩道と車道の区別がついていません。

このため、予測にあたっては、歩道上を通行する自転車については、下車し、自転車を押して歩行しているものとして予測を行いました。

イ 歩道通行者の通行幅等について

「道路構造令の解説と運用」（平成 16 年 2 月、社団法人日本道路協会）による道路利用者の基本的な寸法は下表のとおりです。

歩行者の占有幅は 0.75m、自転車の占有幅は 1.0m とされています。

項目	幅	占有幅	長さ
歩行者	0.5m	0.75m	0.45m [*]
自転車	0.6m	1.0m	1.9m

資料：「道路構造令の解説と運用」（社団法人日本道路協会、平成 16 年 2 月）

※歩行者の長さは「歩行者の空間 —理論とデザイナー—」（ジョン・J・フルーイン著、1974 年、鹿島出版会）に示されている体の厚みを示しています。

ウ 自転車の歩道上通行による歩行者換算について

自転車通行による占有幅は 1.0m、歩行者の占有幅は 0.75m ですが、自転車を押して歩行する場合の占有幅は、重複する部分を考慮して 1.5m としました。このほか、自転車の長さ（最大 1.9m）に前後 0.25m の余裕幅を考慮し、自転車を押して歩行する場合の面積を求めました。

さらに、歩行者については、占有幅は 0.75m ですが、長さは体の幅のほか、歩幅を考慮し、前後 0.25m のスペースを占有するものとして、歩行者の面積を求めました。

その結果、自転車を押して歩行する場合の専有面積と歩行者の専有面積の比率は、以下に示すとおり 5.0 となり、これを自転車から歩行者への換算値としました。

$$\textcircled{1} \text{ 自転車を押して歩行する場合の面積} : 1.5\text{m} \times 2.4\text{m} (1.9\text{m} + (0.25\text{m} \times 2)) = 3.6 \text{ m}^2$$

$$\textcircled{2} \text{ 歩行者の面積} : 0.75\text{m} \times 0.95\text{m} (0.45\text{m} + (0.25\text{m} \times 2)) = 0.7125 \text{ m}^2$$

$$\textcircled{3} \text{ 自転車から歩行者への換算値} : 3.6 \div 0.7125 \simeq 5.0$$

エ 歩行者サービス水準算定結果

(ア) 現況

予測地点	幅員(m)	平日現況ピーク15分		平日現況交通量(人・台/15分)			平日歩行者流量(人/m・分)	休日現況ピーク15分	休日現況交通量(人・台/15分)			休日歩行者流量(人/m・分)
		歩行者	自転車	歩行者	自転車	計			歩行者	自転車	計	
—	①	—	②	③	④=②+③		$((②+③) \times 5) \div 15 \div ①$	—	⑤	⑥	⑦=⑤+⑥	$((⑤+⑥) \times 5) \div 15 \div ①$
地点1	2.2	21:00~21:15	231	0	231	7.0		16:30~16:45	150	8	158	5.8
地点2	2.2	21:00~21:15	20	0	20	0.6		17:30~17:45	19	2	21	0.9
地点3	2.3	15:30~15:45	131	3	134	4.2		15:15~15:30	83	0	83	2.4
地点4	2.3	15:30~15:45	141	2	143	4.4		14:00~14:15	81	0	81	2.3
地点5	2.3	19:00~19:15	150	2	152	4.6		17:45~18:00	128	0	128	3.7
地点6	0.3	12:00~12:15	19	0	19	4.2		19:30~19:45	14	0	14	3.1
地点7	2.1	8:45~9:00	214	2	216	7.1		16:30~16:45	159	8	167	6.3
地点8	2.2	8:45~9:00	207	2	209	6.6		16:30~16:45	182	8	190	6.7
地点9	1.9	18:00~18:15	304	2	306	11.0		15:30~15:45	256	13	269	11.3
地点10 東側歩道	2.2	18:30~18:45	627	0	627	19.0		16:45~17:00	461	2	463	14.3
地点10 西側歩道	1.9	8:45~9:00	476	0	476	16.7		15:30~15:45	256	0	256	9.0

(イ) 供用時

平日

予測地点	幅員(m)	現況 ピーク15分	将来一般交通量(人・台/15分)			将来交通量(人・台/15分)			歩行者流量(人/m・分)	
			歩行者	自転車	計	歩行者	自転車	計	将来基礎交通量	将来交通量
—	①	—	②	③	④=②+③	⑤	⑥	⑦=⑤+⑥	$((②+③) \times 5) \div 15 \div ①$	$((⑤+⑥) \times 5) \div 15 \div ①$
地点1	2.2	21:00～21:15	231	0	231	272	5	277	7.0	9.0
地点2	2.2	21:00～21:15	234	2	236	252	6	258	7.4	8.5
地点3	2.3	15:30～15:45	131	3	134	170	7	177	4.2	5.9
地点4	2.3	15:30～15:45	355	4	359	420	14	434	10.9	14.2
地点5	2.3	19:00～19:15	364	4	368	380	9	389	11.1	12.3
地点9	1.9	18:00～18:15	304	2	306	319	7	326	11.0	12.4
デッキ	4.0	—	0	0	0	668	0	668	0.0	11.1

休日

予測地点	幅員(m)	現況 ピーク15分	将来一般交通量(人・台/15分)			将来交通量(人・台/15分)			歩行者流量(人/m・分)	
			歩行者	自転車	計	歩行者	自転車	計	将来基礎交通量	将来交通量
—	①	—	②	③	④=②+③	⑤	⑥	⑦=⑤+⑥	$((②+③) \times 5) \div 15 \div ①$	$((⑤+⑥) \times 5) \div 15 \div ①$
地点1	2.2	16:30～16:45	150	8	158	163	11	174	5.8	6.6
地点2	2.2	17:30～17:45	201	10	211	216	14	230	7.6	8.7
地点3	2.3	15:15～15:30	83	0	83	107	2	109	2.4	3.4
地点4	2.3	14:00～14:15	263	8	271	300	13	313	8.8	10.6
地点5	2.3	17:45～18:00	310	8	318	328	13	341	10.1	11.4
地点9	1.9	15:30～15:45	256	13	269	275	18	293	11.3	12.8
デッキ	4.0	—	0	0	0	458	0	458	0.0	7.6