

現況交通量交差点需要率 (No.5 (深谷) : 休日ピーク時 11 : 45~12 : 45)

交差点名		0.5深谷交差点			
流入部		①		③	
車線の種類		左折・直進	右折	左折・直進	右折
車線数		1	1	1	1
飽和交通流率の基本値 S R		1,587	1,405	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
車線幅員による補正率 α M		(3.05)	(2.95)	(3.05)	(2.80)
縦断勾配による補正率 α G		0.945	0.825	0.950	0.950
(縦断勾配)		(2.10)	(4.50)	(-6.00)	(-6.00)
大型車混入による補正率 α T		0.990	0.974	0.983	1.000
(大型車混入率)		(1.49)	(3.77)	(8.75)	(1.99)
左折車混入による補正率 α L T		0.971			0.927
(左折率)		(11.9)			(31.4)
L %		0.130	0.130		0.130
f p		37	34		36
(歩行者用着時間)		44	34		33
右折車混入による補正率 α R T		0.881		1.000	
(右折率)					
(右折車の通過確率)					
f					
(有効歩時間)					
秒					
(現示変り目のさばけ台数増分)					
KER : 台/サイクル					
(交差点内滞留台数)					
K : 台/サイクル					
飽和交通流率 S A		1,442	1,293	1,429	1,515
設計交通量 q		402	53	283	402
(48+354)				(166+117)	
右折補正交通量 q R					
N		0.279	0.041	0.188	0.265
交差点流入部の需要率 ρ					
必要現示率		1 φ			
		2 φ			
		3 φ			
		4 φ			
有効歩時間(秒)		1 φ	37	37	36
		2 φ			
		3 φ			
		4 φ			
信号青時間比 G / C		44	13		13
可能交通容量 C i		44/150	13/150	36/150	44/150
交通容量比 q / C i		423	112	295	367
交通処理率のチェック		OK	OK	OK	OK
滞留長 L, s (m)		153.0	29.7	106.7	97.9
				153.7	87.4

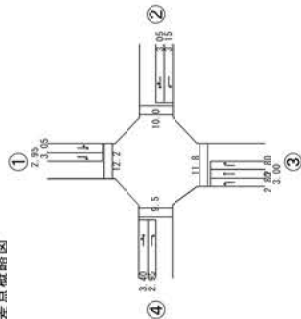
※ $N = KER \times \frac{3,600}{C}$

N : 1 時間で右折車が交差点内に滞留する台数

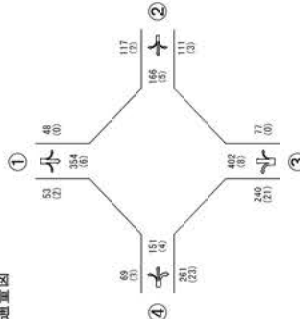
※ * : 交通容量(台/美1 時間)

- ①: 至 泉
②: 至 阿久和
③: 至 原宿
④: 至 国道467号

交差点概略図



交通量図



上段 : 方向別台数交通量(台/時)
下段 : (大型車混入台数)

現示方式の図示

表示	1 φ	2 φ	3 φ	4 φ
表示時間	6:36 Y:3 AM:3	6:35 Y:3 AM:5	6:43 Y:3 AM:2	6:12 Y:3 AM:2
有効歩時間	37	36	44	13
滞留時間	5	7	4	4
歩行者滞留時間	34	33	41	0

(2) 工事中一般交通量

対象事業実施区域周辺の主要交差点（5 交差点）において求めた交差点需要率は、以下に示すとおりです。

- ・ 工事中一般交通量 p. 資 2.4-374～2.4-380

工事中一般交通量交差点需要率 (No.1 (立場) : 平日ピーク時 7 : 45~8 : 45)

交差点名	①立場交差点									
	①		②		③		④		⑤	
流入部	左折・直進	右折	左折・直進	直進	右折	左折・直進	右折	左折・直進	直進	右折
車線数	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1
車線幅員	1.637	1.800	1.496	1.490	1.537	1.537	1.800	1.677	1.341	1.551
車線幅員による補正率	0.950	0.950	1.000	1.000	0.950	0.950	0.950	0.950	1.000	1.000
(車線幅員)	(2.50)	(2.65)	(3.80)	(3.00)	(2.65)	(2.65)	(2.50)	(2.80)	(3.05)	(2.95)
縦断勾配による補正率	1.000	1.000	0.995	0.995	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000
(縦断勾配)	(-0.40)	(-0.40)	(1.10)	(1.10)	(0.20)	(0.20)	(0.20)	(-0.80)	(-0.80)	(-0.80)
大型車混入による補正率	0.908	0.963	0.914	0.921	0.933	0.939	0.940	0.879	0.853	0.953
(大型車混入率)	(14.48)	(5.56)	(13.47)	(12.20)	(10.19)	(9.29)	(9.09)	(19.60)	(24.62)	(7.08)
左折車混入による補正率	0.975		0.978		0.976		0.969			
(左折率)	(23.1)		(20.3)		(22.1)		(28.6)			
(歩行者による低減率)										
(有効歩時間)										
(歩行者歩行率)										
補正歩行者による補正率										
右折車混入による補正率										
(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)										
KER : 右/サイクル										
(交差点内滞留台数)										
K : 右/サイクル										
飽和交通流率	1.377	1.647	1.331	1.365	1.440	1.338	1.007	1.357	1.144	1.478
S A	290	36	748		108	280	33	692		113
設計交通量	(67+223)		(76+672)			(62+218)		(99+593)		
右折補正交通量										
q R - N	0.211	0.000	0.277	0.277	0.000	0.209	0.000	0.277	0.001	0.001
交差点流入部の需要率	0.211	0.000	0.277	0.277	0.000	0.209	0.000	0.277	0.001	0.001
p	0.211	0.000	0.277	0.277	0.000	0.209	0.000	0.277	0.001	0.001
必要現示率	1φ	2φ	3φ	4φ	5φ	1φ	2φ	3φ	4φ	5φ
有効歩時間(秒)	27	8	37	37	15	27	8	37	15	15
信号青時間比	37/130	8/130	37/130	37/130	15/130	27/130	8/130	37/130	15/130	15/130
G / C	286	257	767	767	285	278	259	712	283	283
可能交通容量	1.014	0.140	0.975	0.975	0.379	1.007	0.127	0.972	0.399	0.399
C i	NG	OK	OK	OK	OK	NG	OK	OK	OK	OK
交通容量比	107.9	18.1	137.1	137.1	49.2	99.4	17.2	137.3	49.6	49.6
交通処理率のサマツ										
L s (m)										
滞留長										

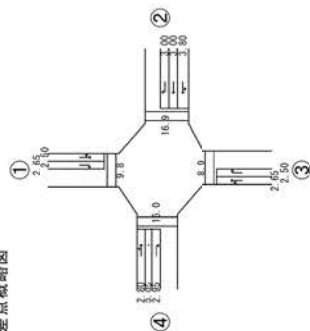
$$N = \text{KER} \times \frac{3,600}{C}$$

N : 1 時間で右折車が交差点内に滞留する台数

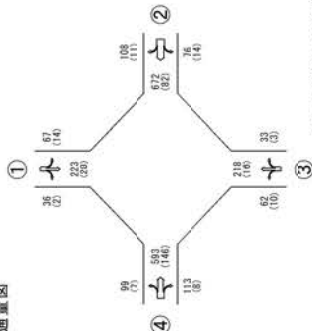
* : 交通容量(台/1 時間)

- ①: 至 阿久和
②: 至 戸塚駅
③: 至 原宿
④: 至 長後

交差点概略図



交通量図

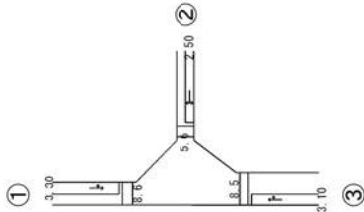


上段 : 方向別合計交通量 [台/時]
下段 : (大型車混入台数) [台/時]

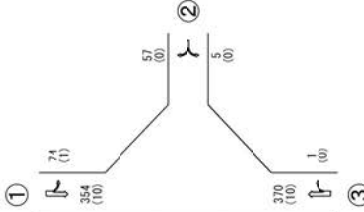
現示方式の図示

指示	1φ	2φ	3φ	4φ
表示				
表示時間	6:27 Y:3 AR:0	6:7 Y:2 AR:3	6:37 Y:3 AR:0	6:14 Y:2 AR:3
有効歩時間	27	8	37	15
必要歩時間	3	4	3	4
歩行者歩行率	0	0	0	0
歩行者歩行時間	5φ			
表示				
表示時間	6:26 Y:0 AR:3			
有効歩時間	0			
必要歩時間	29			
歩行者歩行率	26			

交差点概略図



交通量図



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

現示方式の図示

現示	1φ	2φ	3φ
表示時間	G:54 Y:3 AR:3	G:24 Y:3 AR:3	C:90
有効青時間	55	25	G:40
赤火時間	5	5	L:10
歩行者青時間	51	21	

交差点名	02高砂苑バス停交差点			
流入部	①	②	③	
車線の種類	左折・直進	左折・右折	直進・右折	
車線数	1	1	1	
飽和交通流率の基本値	SB	1,422	1,800	1,285
車線幅員による補正率	α _w	1,000	0,950	1,000
(車線幅員)	m	(3.30)	(2.50)	(3.10)
縦断勾配による補正率	α _G	1,000	0,880	1,000
(縦断勾配)	%	(0.20)	(3.40)	(0.90)
大型車混入による補正率	α _T	0,982	1,000	0,981
(大型車混入率)	%	(2.57)	(0.00)	(2.70)
左折車混入による補正率	α _L	0,948		
(左折率)	L %	(17.3)		
(歩行者による低減率)	f _p	0,180	0,180	
(有効青時間)	秒	55	25	
(歩行者用青時間)	秒	51	21	
横断歩行者による補正率	α _L	0,849		
右折車混入による補正率	α _R	1,000	0,998	
(右折率)	R %	(91.9)	(0.3)	
(右折車の通過確率)	f _r	1,000	0,687	
(有効青時間)	秒	25	55	
(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)	
K : 台/サイクル				
飽和交通流率	SA	1,324	1,278	1,258
設計交通量	q	428	62	371
(74+354)		(5+57)	(370+1)	
右折補正交通量	q _{R-N}			
交差点流入部の需要率	ρ	0,323	0,049	0,295
必要現示率		1φ	0,323	0,295
		2φ	0,049	0,372
有効青時間(秒)		1φ	55	55
		2φ	25	90
信号青時間比	G/C	55/90	25/90	55/90
可能交通容量	C _i	809	355	769
交通容量比	q/C _i	0,529	0,175	0,482
交通処理案のチェック		OK	OK	OK
滞留長	L _s (m)	98.8	20.5	88.0

※ $N = KER \times \frac{3,600}{C}$

N : 1時間で右折車が交差点内に滞留する台数

※ * : 交通容量(台/実1時間)

- ①: 至 阿久和
②: 至 坂浜中学校
③: 至 原宿

工事中一般交通量交差点需要率 (No.3 (通信隊東側) : 平日ピーク時 7 : 30~8 : 30)

交差点名	03通信隊東側交差点		
	①	②	③
流入部	左折・直通	左折・右折	直通・右折
車線数	1	1	1
飽和交通率の基本値	S B	1,752	1,901
車線幅員による補正率	α w	1,000 (3.20)	0,950 (2.90)
(車線幅員)	m		(2.75)
縦断勾配による補正率	α G	1,000 (0.30)	1,000 (0.40)
(縦断勾配)	%		
大型車混入による補正率	α T	0,943 (8.68)	0,950 (10.37)
(大型車混入率)	%		
左折車混入による補正率	α L T	0,998 (0.6)	
(左折率)	L %		
(歩行者による低減率)	f p	0.150	0.150
(有効青時間)	秒	73	22
(歩行者用青時間)	秒	69	18
横断歩行者による補正率	α L	0.877	
右折車混入による補正率	α R T	1,000 (3.0)	0,868 (14.1)
(右折率)	R %		
(右折車の通過確率)	f	1,000	0,593
(有効青時間)	秒	22	73
(現示変り目のさばけ台数増分)			
KER : 台/サイクル			
(交差点内滞留台数)			2 (68)
K : 台/サイクル			
飽和交通流率	S A	1,501	1,352
設計交通量	q	507 (3+504)	66 (64+2)
右折補正交通量	q R-N		
交差点流入部の需要率	ρ	0.338	0.049
必要現示率		1 φ 2 φ	0.185 0.338
有効青時間(秒)		1 φ 2 φ	73 22
信号青時間比	G/C	73/105	22/105
可能交通容量	C i	1,044	283
交通容量比	q/C i	0.486	0.233
交通処理案のチェック		OK	OK
滞留長	L s (m)	144.6	27.3

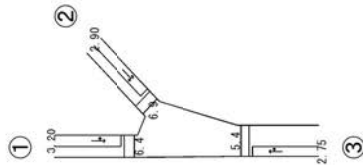
※ N = $KER \times \frac{3,600}{C}$

N : 1 時間で右折車が交差点内に滞留する台数

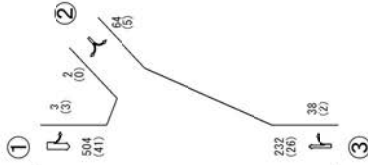
※ * : 交通容量(台/実1 時間)

- ①: 至 阿久和
②: 至 波央中学校
③: 至 原宿

交差点概略図



交通量図



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

現示方式の図示

現示	1 φ	2 φ	1 φ	2 φ	3 φ
表示時間	G:72 Y:3 AR:3	G:21 Y:3 AR:3	G:105		
有効青時間	73	22	6=95		
損失時間	5	5	L=10		
歩行者青時間	69	18			

工事中一般交通量交差点需要率 (No.3 (通信隊東側) : 平日ピーク時 17 : 30~18 : 30)

交差点名 流入部	03通信隊東側交差点			
	①	②	③	
車線の種類	左折・直進	左折・右折	直進・右折	
車線数	1	1	1	
飽和交通流率の基本値	S B	1, 536	1, 691	1, 749
車線幅員による補正率	α w	1, 000	0, 950	0, 950
(車線幅員)	m	(3, 20)	(2, 90)	(2, 75)
縦断勾配による補正率	α G	1, 000	0, 975	1, 000
(縦断勾配)	%	(0, 30)	(1, 50)	(0, 40)
大型車混入による補正率	α T	0, 981	0, 984	0, 974
(大型車混入率)	%	(2, 72)	(2, 38)	(3, 75)
左折車混入による補正率	α L T	0, 996		
(左折率)	L %	(1, 4)		
(歩行者による低減率)	f p	0, 150	0, 150	
(有効青時間)	秒	73	22	
(歩行者用青時間)	秒	69	18	
横断歩行者による補正率	α L		0, 877	
右折車混入による補正率	α R T		1, 000	0, 903
(右折率)	R %		(7, 1)	(15, 2)
(右折車の通過確率)	f		1, 000	0, 680
(有効青時間)	秒		22	73
(現示変り目のさばけ台数増分)				
KER : 台/サイクル				
(交差点内滞留台数)				2 (68)
K : 台/サイクル				
飽和交通流率	S A	1, 501	1, 352	1, 461
設計交通量	q	367	42	427
		(5+362)	(39+3)	(362+65)
右折補正交通量	q R - N			
交差点流入部の需要率	ρ	0, 245	0, 031	0, 292
必要現示率		1 φ 0, 245	0, 031	0, 292
		2 φ 73		
有効青時間(秒)		1 φ 73	22	73
		2 φ		
信号青時間比	G / C	73 / 105	22 / 105	73 / 105
可能交通容量	C i	1, 044	283	1, 016
交通容量比	q / C i	0, 352	0, 148	0, 420
交通処理案のチェック		OK	OK	OK
滞留長	L s (m)	99, 0	16, 6	116, 3

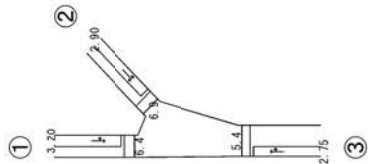
※ $N = KER \times \frac{3,600}{C}$

N : 1 時間で右折車が交差点内に滞留する台数

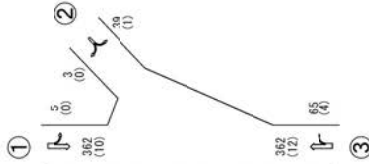
※ * : 交通容量(台/実1時間)

- ①: 至 阿久和
②: 至 波沢中学校
③: 至 原宿

交差点概略図



交通量図



上段 : 方面別台数交通量「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
表示		
表示時間	G:72 Y:3 AR:3	G:21 Y:3 AR:3
有効青時間	73	22
損失時間	5	5
歩行者青時間	69	18

工事中一般交通量交差点需要率 (No.4 (深谷交番前)) : 平日ピーク時 17 : 30~18 : 30)

交差点名	04深谷交番前交差点			
	①	②	③	
流入部	左折・直進	左折・右折	直進・右折	
車線の種類				
車線数	1	1	1	
飽和交通流率の基本値	S B 1,720	1,771	1,525	
車線幅員による補正率	α w (2.50)	0.950 (2.80)	0.950 (2.50)	
(車線幅員)	m			
縦断勾配による補正率	α G (0.00)	0.930 (2.40)	1.000 (-0.10)	
(縦断勾配)	%			
大型車混入による補正率	α T (2.73)	0.982 (2.62)	0.979 (3.13)	
(大型車混入率)	%			
左折車混入による補正率	α L T (43.7)			
(左折率)	L %			
(歩行者による低減率)	f p 0.150	0.150		
(有効青時間)	秒	33		
(歩行者用青時間)	秒	28		
横断歩行者による補正率	α L 0.873			
右折車混入による補正率	α R T (59.0)	1.000 (59.0)	0.980 (4.7)	
(右折率)	R %			
(右折車の通過確率)	f 1.000	1.000	0.788	
(有効青時間)	秒	33	60	
(現示変り目のさばけ台数増分)				
KER : 台/サイクル				
(交差点内滞留台数)			2 (68)	
飽和交通流率	S A 1,433	1,341	1,390	
設計交通量	q (176+227)	305 (125+180)	256 (244+12)	
右折補正交通量	q R - N			
交差点流入部の需要率	α 0.281	0.227	0.184	現示の需要率 交差点の需要率
必要現示率	1 φ 0.281	0.227	0.184	0.281 0.227 0.508
有効青時間(秒)	1 φ 60	33	60	サイクル長(秒)
信号青時間比	G / C 60/105	33/105	60/105	105
可能交通容量	C i 819	421	794	
交通容量比	q / C i 0.492	0.724	0.322	
交通処理案のチェック	OK	OK	OK	
滞留長	L s (m) 108.7	85.4	75.8	

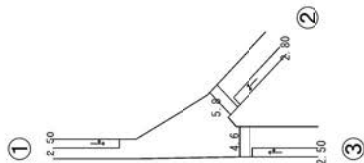
※ $N = KER \times \frac{3,600}{C}$

N : 1 時間で右折車が交差点内に滞留する台数

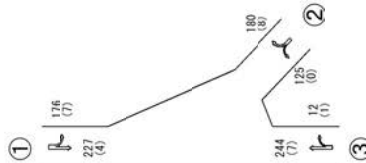
※ * : 交通容量(台/実1時間)

①: 至 阿久和
②: 至 中村三差路
③: 至 原宿

交差点概略図



交通量図



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

現示方式の図示

現示	1 φ	2 φ	①	②	③
表示時間	G:59 Y:3 AR:4	G:32 Y:3 AR:4	G:105	G:93	L:12
有効青時間	60	33			
損失時間	6	6			
歩行者青時間	54	28			

工事中一般交通量交差点需要率 (No.5 (深谷) : 平日ピーク時 17 : 00~18 : 00)

交差点名 流入源	0.5深谷交差点									
	①		②		③		④		⑤	
車線の種類	左折・直進	右折	直進・右折	左折	直進	右折	左折・直進	右折	左折・直進	右折
車線数	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1
飽和交通流率の基本値 S B	1,539	1,618	1,779	1,984	1,800	1,752	2,000	1,800	2,000	1,800
車線幅員による補正率 α w	1.000	1.000	1.000	1.000	0.950	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000
(車線幅員)	(3.05)	(2.95)	(3.15)	(3.05)	(2.80)	(3.00)	(2.80)	(3.40)	(2.95)	(2.95)
縦断勾配による補正率 α G	0.945	0.945	0.825	0.825	0.950	0.950	0.950	0.785	0.785	0.785
(縦断勾配)	(2.10)	(2.10)	(4.50)	(4.50)	(-6.00)	(-6.00)	(-6.00)	(5.30)	(5.30)	(5.30)
大規模車混入による補正率 α T	0.965	0.930	0.986	0.971	0.916	0.962	0.954	0.955	0.903	0.903
(大規模車混入率)	(5.17)	(10.81)	(2.08)	(4.20)	(13.08)	(5.69)	(6.73)	(6.73)	(15.41)	(15.41)
左折車混入による補正率 α L T	0.980						0.964		0.964	
(左折率)	(8.1)						(14.8)		(14.8)	
(歩行者による低減率) f p	0.130		0.130				0.130		0.130	
(有効歩行時間) 秒	44		43				39		39	
(歩行者用青時間) 秒	41		40				36		36	
横断歩行者による補正率 α L			0.879							
右折車混入による補正率 α R T				0.965						
(右折率)				(32.9)						
(右折車の通過率) R %				1.000						
(有効歩行時間) 秒				43						
(現示変り目のさばけ台数増分)				2 (45)						
KER : 台/サイクル K : 台/サイクル										
飽和交通流率 S A	1,375	1,422	1,272	1,534	1,488	1,601	1,601	1,445	1,276	
設計交通量 q	406	37	96	286	344	439	102	223	279	
(33+373)				(192+94)			(33+190)			
右折補正交通量 q R - N										
交差点流入部の需要率 ρ	0.295	0.026	0.075	0.186	0.231	0.274	0.064	0.154	0.219	
必要現示率	1 φ									
	2 φ	0.295	0.075	0.186	0.231		0.194	0.219		
	3 φ									
	4 φ									
	5 φ									
	6 φ									
	7 φ									
	8 φ									
	9 φ									
	10 φ									
有効青時間(秒)			43	43	39		39	39		
信号青時間比 G / C	44/160	14/160	43/160	43/160	39/160	44/160	14/160	39/160	39/160	
可能交通容量 C i	378	124	342	412	363	440	140	352	311	
交通容量比 q / C i	1.074	0.298	0.281	0.694	0.948	0.998	0.729	0.634	0.897	
交通処理案のチェック	NG	OK	OK	OK	OK	OK	OK	OK	OK	
滞留長 L s (m)	170.8	24.1	48.9	119.2	155.6	185.6	53.8	95.2	128.8	

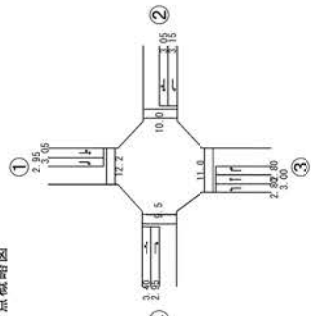
$$※ N = KER \times \frac{3,600}{C}$$

N : 1時間で右折車が交差点内に滞留する台数

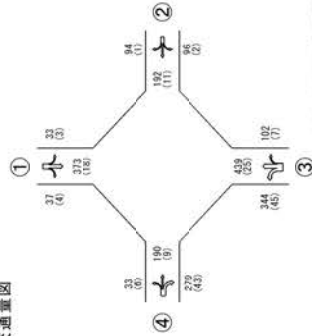
※ * : 交通容量(台/実1時間)

- ①: 至 泉
②: 至 阿久和
③: 至 原宿
④: 至 国道467号

交差点概略図



交通量図



上段 : 方向別合流交通量(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	3 φ	4 φ
表示時間	G-42 Y:3 AR:3	G-38 Y:3 AR:5	G-43 Y:3 AR:2	G-13 Y:3 AR:2
有効青時間	43	39	44	14
滞留時間	5	7	4	4
歩行者青時間	40	36	41	0

(3) 工事中交通量

対象事業実施区域周辺の主要交差点（5 交差点）において求めた交差点需要率は、以下に示すとおりです。

- ・ 工事中交通長 第0期 p. 資 2.4-382～2.4-386
- ・ 工事中交通量 第1期 p. 資 2.4-387～2.4-391
- ・ 工事中交通量 第2期 p. 資 2.4-392～2.4-396

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

01.立場交差点									
交差点名	①		②		③		④		
流入部	左折・直進	右折	左折・直進	直進	右折	左折・直進	右折	左折・直進	直進
車線数	1	1	1	1	1	1	1	1	1
飽和交通流量の基本値 SB	1,560	1,977	1,505	1,519	1,551	1,492	1,740	1,618	1,310
飽和交通流量による補正率 αw	0.950	0.950	1.000	1.000	1.000	0.950	0.950	1.000	1.000
車線幅員による補正率 m	(2.50)	(2.65)	(3.80)	(3.00)	(3.00)	(2.65)	(2.50)	(2.80)	(3.05)
縦断勾配による補正率 αG	1.000	1.000	0.995	0.995	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000
縦断勾配による補正率 %	(-0.40)	(-0.40)	(1.10)	(1.10)	(1.10)	(0.20)	(-0.80)	(-0.80)	(-0.80)
大動車混入による補正率 αT	0.922	0.877	0.881	0.903	0.933	0.962	0.972	0.880	0.847
(大型車混入率)	(12.15)	(20.00)	(19.30)	(15.38)	(10.29)	(5.58)	(4.17)	(19.52)	(20.83)
左折車混入による補正率 αLT	0.985		0.988			0.981		0.985	
(左折率)	(14.3)		(10.9)			(17.5)		(13.5)	
(歩行者による低減率) LP									
(歩行者による低減率) 秒									
(歩行者用青時間) 秒									
横断歩行者による補正率 αL									
右折車混入による補正率 αRT									
(右折率)									
(右折車の通過確率) I	0.804								
(有効青時間) 秒	27								
(現示変り目のさばけ台数増分) KER：台/サイクル	2(55)								
(交差点内部滞留台数) K：台/サイクル									
飽和交通流量 SA	1,346	1,647	1,303	1,365	1,440	1,338	1,607	1,357	1,144
設計交通量 q	321	30	715		68	251	24	798	105
(46+275)			(39+676)			(44+207)		(54+744)	
右折補正交通量 QR-N	0				12				
交差点流入部の需要率 p	0.238	0.000	0.268		0.008	0.188	0.000	0.319	0.000
必要現示率	2φ	0.000	0.268		0.008	0.188	0.000	0.319	0.000
	3φ								
	4φ								
	5φ								
有効青時間(秒)	1φ	8	37			27	8	37	15
	2φ								
	3φ								
	4φ								
	5φ								
信号青時間比 G/C	27/130	8/130	37/130	15/130	27/130	8/130	37/130	15/130	15/130
可能交通容量 Ci	280	262	759	222	278	200	712	272	272
交通容量比 q/C1	1.146	0.115	0.942	0.306	0.903	0.120	1.121	0.386	0.386
交通処理率のチェック	NG	OK	OK	OK	OK	OK	OK	OK	OK
滞留長 Ls (m)	117.0	17.2	136.3		34.3	89.0	11.9	155.8	54.9

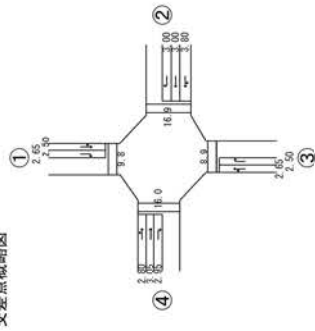
$$\text{※ } N = \text{KER} \times \frac{3,000}{C}$$

N：1時間で右折車が交差点内に滞留する台数

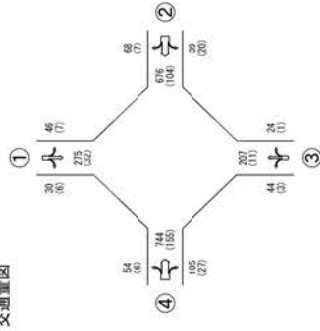
※*：交通容量(台/実1時間)

- ①: 至 阿久和
 ②: 至 戸塚駅
 ③: 至 原宿
 ④: 至 長後

交差点概略図



交通量図



上段：方向別台数交通量[台/時]
 下段：(大型車混入台数)[台/時]

現示方式の図示

現示	1φ	2φ	3φ	4φ
表示時間	G:27 Y:3 AR:0	G:7 Y:2 AR:3	G:37 Y:3 AR:0	G:14 Y:2 AR:3
有効青時間	27	8	37	15
最大滞留	3	4	3	4
歩行者滞留時間	0	0	0	0
現示	5φ			
表示時間	G:26 Y:0 AR:3	C:130		
有効青時間	0	0+07		
最大滞留	29	1+43		
歩行者滞留時間	26			

工事中（第0期）交通量交差点需要率（No.2（高砂苑バス停）：平日ピーク時 17：30～18：30）

交差点名	02_高砂苑バス停交差点			
	①	②	③	
流入部	左折・直進	左折・右折	直進・右折	
車線数	1	1	1	
飽和交通流率の基本値	S B	1,422	1,800	1,285
車線幅員による補正率	α w	1,000	0,950	1,000
(車線幅員)	m	(3.30)	(2.50)	(3.10)
縦断勾配による補正率	α G	1,000	0,880	1,000
(縦断勾配)	%	(0.20)	(3.40)	(0.90)
大型車混入による補正率	α T	0,982	1,000	0,941
(大型車混入率)	%	(2.57)	(0.00)	(8.89)
左折車混入による補正率	α L T	0,948		
(左折率)	L %	(17.3)		
(歩行者による低減率)	f p	0,180	0,180	
(有効青時間)	秒	55	25	
(歩行者用青時間)	秒	51	21	
横断歩行者による補正率	α L	0,849		
右折車混入による補正率	α R T	1,000	0,998	
(右折率)	R %	(91.9)	(0.2)	
(右折車の通過確率)	f	1,000	0,687	
(有効青時間)	秒	25	55	
(現示変り目のさげ台数増分)				
KER：台/サイクル				
(交差点内滞留台数)			2(80)	
K：台/サイクル				
飽和交通流率	S A	1,324	1,278	1,207
設計交通量	q	428	62	416
(74+354)		(5+57)		(415+1)
右折補正交通量	q R - N			
交差点流入部の需要率	p	0,323	0,049	0,345
必要現示率		1φ 0,323	0,049	0,345
		2φ		
		1φ 55	55	
		2φ		
有効青時間(秒)		25		90
信号青時間比	G / C	55/90	25/90	55/90
可能交通容量	C i	809	355	738
交通容量比	q / C i	0,529	0,175	0,564
交通処理案のチェック		OK	OK	OK
滞留長	L s (m)	98.8	20.5	101.9

※ N = KER × 3,600 / C

N：1時間で右折車が交差点内に滞留する台数

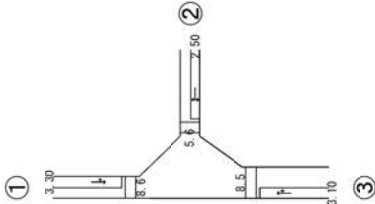
※＊：交通容量(台/実1時間)

①: 至 阿久和

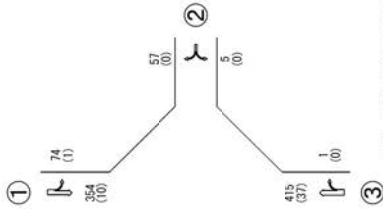
②: 至 汲沢中学校

③: 至 原宿

交差点概略図



交通量図

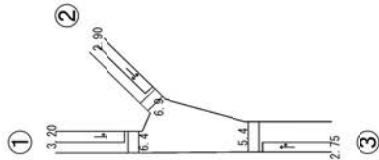


上段：方向別合計交通量[台/時]
下段：(大型車混入台数)[台/時]

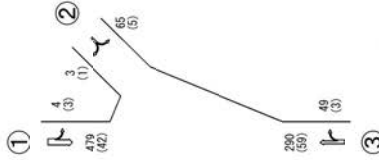
現示方式の図示

現示	1φ	2φ	
表示時間	G:54 Y:3 AR:3	G:24 Y:3 AR:3	C=90
有効青時間	55	25	G=80
損失時間	5	5	L=10
歩行者青時間	51	21	

交差点概略図



交通量図



上段：方向別合計交通量[台/時]
下段：(大型車混入台数)[台/時]

現示方式の図示

現示	1φ	2φ	1φ	2φ	1φ	2φ
表示時間	G:72 Y:3 AR:3	G:21 Y:3 AR:3	G:105	G:105	G:105	G:105
有効青時間	73	22	69	69	69	69
損失時間	5	5	5	5	5	5
歩行者青時間	69	18	69	18	69	18

交差点名		03 通信隊東側交差点			
流入部		①	②	③	④
車線の種類		左折・直進	左折・右折	直進・右折	直進・右折
車線数		1	1	1	1
飽和交通流率の基本値		1,595	1,752	1,901	1,901
車線幅員による補正率		1,000	0,950	0,950	0,950
(車線幅員)		(3.20)	(2.90)	(2.75)	(2.75)
縦断勾配による補正率		1,000	0,975	1,000	1,000
(縦断勾配)		(0.30)	(1.50)	(0.40)	(0.40)
大型車混入による補正率		0,939	0,942	0,887	0,887
(大型車混入率)		(9.32)	(8.82)	(18.29)	(18.29)
左折車混入による補正率		0,998			
(左折率)		(0.8)			
歩行者による低減率		0,150	0,150		
(歩行者による低減率)		73	22		
(有効青時間)		69	18		
歩行者用青時間			0,877		
権限歩行者による補正率			1,000	0,872	0,872
右折車混入による補正率			(4.4)	(14.5)	(14.5)
(右折率)			1,000	0,607	0,607
(右折車の通過確率)			22	73	73
(有効青時間)					
(現示変り目のさばけ台数増分)					
KER：右/サイクル					
(交差点内滞留台数)				2(68)	
飽和交通流率		1,495	1,341	1,397	1,397
設計交通量		483	68	339	339
右折補正交通量		(4+479)	(65+3)	(290+49)	(290+49)
交差点流入部の需要率		0,323	0,051	0,243	0,243
必要現示率		1φ 0,323	0,051	0,243	0,243
		2φ			
有効青時間(秒)		1φ 73	22	73	73
		2φ			
信号青時間比		73/105	22/105	73/105	73/105
可能交通容量		1,039	281	971	971
交通容量比		0,465	0,242	0,349	0,349
交通処理案のチェック		OK	OK	OK	OK
滞留長		138.6	28.5	105.0	105.0

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

N：1時間で右折車が交差点内に滞留する台数

※：交通容量(台/実1時間)

- ①：至 阿久和
②：至 汲沢中学校
③：至 原宿

交差点名	04 深谷交番前交差点			
	①	②	③	
流入部	左折・直進	左折・右折	直進・右折	
車線の種類	1	1	1	
車線数	1,720	1,771	1,525	
飽和交通流率の基本値	S B	0.950	0.950	
車線幅員による補正率	α w	(2.50)	(2.80)	
(車線幅員)	m			
縦断勾配による補正率	α G	1.000	0.930	
(縦断勾配)	%	(0.00)	(2.40)	
大型車混入による補正率	α T	0.929	0.982	
(大型車混入率)	%	(10.94)	(2.62)	
左折車混入による補正率	α L T	0.893		
(左折率)	L %	(44.2)		
(歩行者による低減率)	f p	0.150	0.150	
(有効青時間)	秒	60	33	
(歩行者用青時間)	秒	54	28	
横断歩行者による補正率	α L	0.873	0.977	
右折車混入による補正率	α R T	1.000	(59.0)	
(右折率)	R %	1.000	0.770	
(右折車の通過確率)	f	33	60	
(有効青時間)	秒			
(表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		2(68)	
飽和交通流率	S A	1,356	1,341	
設計交通量	q	448	306	
右折補正交通量	q R-N	(198+250)	(125+180)	
交差点流入部の需要率	p	0.330	0.227	
必要現示率		1φ 2φ	0.330 0.227	現示の需要率 交差点の需要率 0.330 0.227 0.557
有効青時間(秒)		1φ 2φ	60 33	サイクル長(秒) 105
信号青時間比	G/C	60/105	33/105	60/105
可能交通容量	C i	775	421	792
交通容量比	q/C i	0.578	0.724	0.323
交通処理案のチェック		OK	OK	OK
滞留長	L s (m)	130.5	85.4	75.8

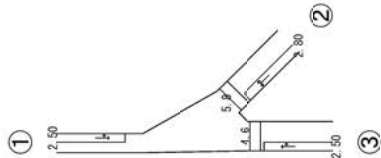
※ $N = KER \times \frac{3,600}{C}$

N：1時間で右折車が交差点内に滞留する台数

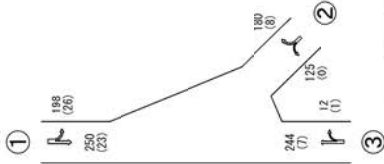
※＊：交通容量(台/美1時間)

- ①：至 阿久和
②：至 中村二差路
③：至 原宿

交差点概略図



交通量図



上段：方向別合計交通量〔台/時〕
下段：(大型車混入台数)〔台/時〕

現示方式の図示

現示	1φ	2φ	10
表示時間	G:59 Y:3 AR:4	G:32 Y:3 AR:4	C:105
有効青時間	60	33	G:93
損失時間	6	6	L:12
歩行者青時間	54	28	

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

交差点名 流入部		05 深谷交差点									
		①		②		③		④		⑤	
車線の種類		左折・直進	右折	左折	直進・右折	左折	直進	右折	左折・直進	右折	
車線数		1	1	1	1	1	1	1	1	1	
緩和交通速度の基本値	S B	1,539	1,618	1,779	1,984	1,800	1,752	1,767	2,000	1,800	
車線幅員による補正率	a w	1,000	1,000	1,000	1,000	0,950	1,000	1,000	1,000	1,000	
縦断勾配による補正率	m	(3.05)	(2.95)	(3.15)	(3.05)	(2.80)	(3.00)	(2.80)	(3.40)	(2.95)	
縦断勾配による補正率	a G	0,945	0,945	0,825	0,825	0,950	0,950	0,950	0,785	0,785	
(縦断勾配)	%	(2.10)	(2.10)	(4.50)	(4.50)	(-6.00)	(-6.00)	(-6.00)	(5.30)	(5.30)	
大型車混入による補正率	a T	0,965	0,930	0,949	0,947	0,916	0,962	0,954	0,955	0,903	
(大型車混入率)	%	(5.17)	(10.81)	(7.69)	(7.97)	(13.08)	(5.69)	(6.86)	(6.73)	(15.41)	
左折車混入による補正率	a L	0,980							0,964		
(左折率)	L %	(8.1)							(14.8)		
(歩行者による低減率)	f p	0,130		0,130					0,130		
(歩行者混入率)	%	41		43					39		
横断歩行者による補正率	a L	0,879				1,000			36		
右折車混入による補正率	a R										
(右折率)	R %				0,964						
(右折車の通過距離)	f				(33.6)						
(有効歩時間)	%				1,000						
(現示変り目のさばり係数増分)					43						
(KER : 台/サイクル)					2(45)						
緩和交通速度	S A	1,375	1,422	1,224	1,494	1,488	1,601	1,601	1,445	1,276	
設計交通量	q	406	37	104	301	344	439	102	223	279	
右折補正交通量	q R - N	(33+373)			(200+101)				(33+190)		
交差点流入部の需要率	p	0,285	0,026	0,085	0,201	0,231	0,274	0,064	0,154	0,219	
必要現示率		1φ									
		2φ									
		3φ									
		4φ									
有効歩時間(秒)		1φ		0,026	43			0,064			
		2φ									
		3φ									
		4φ									
信号青時間比	G/C	44/160	14/160	43/160	43/160	39/160	44/160	14/160	39/160	39/160	
可能交通容量	C i	378	124	329	402	363	440	140	352	311	
交通容量比	q/C i	1.074	0,298	0,316	0,749	0,948	0,998	0,729	0,834	0,897	
交通処理率のチェック		NG	OK	OK	OK	OK	OK	OK	OK	OK	
滞留長	L s (m)	170.8	24.1	55.9	130.9	155.6	185.6	53.8	95.2	128.8	

※ $N = KER \times \frac{3,600}{C}$

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(台/美1時間)

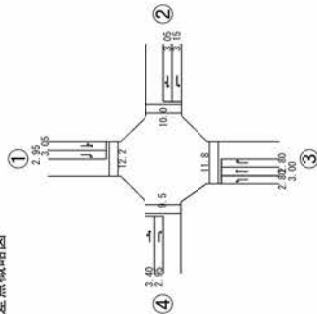
①: 至 来

②: 至 阿久和

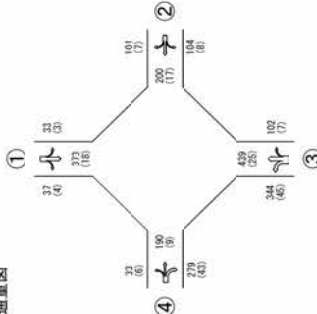
③: 至 原宿

④: 至 国道467号

交差点概略図



交通量図



上段: 方向別合計交通量[台/時]
下段: (大型車混入台数)[台/時]

現示方式の図示

現示	1φ	2φ	3φ	4φ
表示時間	G:42 Y:3 AR:3	G:38 Y:3 AR:5	G:43 Y:3 AR:2	G:13 Y:3 AR:2
有効歩時間	43	39	44	14
必要現示率	5	7	4	4
歩行青時間	40	36	41	0

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

交差点名		① 立場交差点										② 立場交差点										③ 立場交差点										④ 立場交差点									
流入部		左折・直進		右折		左折・直進		直進		右折		左折・直進		右折		左折・直進		直進		右折		左折・直進		右折		左折・直進		直進		右折		左折・直進		右折							
車線数		1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1									
飽和交通流率の基本値		1,560	1,977	1,560	1,977	1,560	1,977	1,560	1,977	1,560	1,977	1,560	1,977	1,560	1,977	1,560	1,977	1,560	1,977	1,560	1,977	1,560	1,977	1,560	1,977	1,560	1,977	1,560	1,977	1,560	1,977	1,560	1,977								
車線幅員による補正率		0.950	0.950	1.000	1.000	0.950	0.950	1.000	1.000	0.950	0.950	1.000	1.000	0.950	0.950	1.000	1.000	0.950	0.950	1.000	1.000	0.950	0.950	1.000	1.000	0.950	0.950	1.000	1.000	0.950	0.950	1.000	1.000								
(車線幅員)		(2.50)	(2.65)	(3.80)	(3.80)	(2.50)	(2.65)	(3.80)	(3.80)	(2.50)	(2.65)	(3.80)	(3.80)	(2.50)	(2.65)	(3.80)	(3.80)	(2.50)	(2.65)	(3.80)	(3.80)	(2.50)	(2.65)	(3.80)	(3.80)	(2.50)	(2.65)	(3.80)	(3.80)	(2.50)	(2.65)	(3.80)	(3.80)								
縦断勾配による補正率		1.000	1.000	0.995	0.995	1.000	1.000	0.995	0.995	1.000	1.000	0.995	0.995	1.000	1.000	0.995	0.995	1.000	1.000	0.995	0.995	1.000	1.000	0.995	0.995	1.000	1.000	0.995	0.995	1.000	1.000	0.995	0.995								
(縦断勾配)		(-0.40)	(-0.40)	(1.10)	(1.10)	(-0.40)	(-0.40)	(1.10)	(1.10)	(-0.40)	(-0.40)	(1.10)	(1.10)	(-0.40)	(-0.40)	(1.10)	(1.10)	(-0.40)	(-0.40)	(1.10)	(1.10)	(-0.40)	(-0.40)	(1.10)	(1.10)	(-0.40)	(-0.40)	(1.10)	(1.10)	(-0.40)	(-0.40)	(1.10)	(1.10)								
大型車混入による補正率		0.919	0.877	0.878	0.903	0.919	0.877	0.878	0.903	0.919	0.877	0.878	0.903	0.919	0.877	0.878	0.903	0.919	0.877	0.878	0.903	0.919	0.877	0.878	0.903	0.919	0.877	0.878	0.903	0.919	0.877	0.878	0.903	0.919							
(大型車混入率)		(12.62)	(20.00)	(19.94)	(15.38)	(12.62)	(20.00)	(19.94)	(15.38)	(12.62)	(20.00)	(19.94)	(15.38)	(12.62)	(20.00)	(19.94)	(15.38)	(12.62)	(20.00)	(19.94)	(15.38)	(12.62)	(20.00)	(19.94)	(15.38)	(12.62)	(20.00)	(19.94)	(15.38)	(12.62)	(20.00)	(19.94)	(15.38)	(12.62)	(20.00)						
左折車混入による補正率		0.985	0.987	0.987	0.987	0.985	0.987	0.987	0.987	0.985	0.987	0.987	0.987	0.985	0.987	0.987	0.987	0.985	0.987	0.987	0.987	0.985	0.987	0.987	0.987	0.985	0.987	0.987	0.987	0.985	0.987	0.987	0.987	0.985	0.987						
(左折率)		(14.2)	(12.0)	(14.2)	(12.0)	(14.2)	(12.0)	(14.2)	(12.0)	(14.2)	(12.0)	(14.2)	(12.0)	(14.2)	(12.0)	(14.2)	(12.0)	(14.2)	(12.0)	(14.2)	(12.0)	(14.2)	(12.0)	(14.2)	(12.0)	(14.2)	(12.0)	(14.2)	(12.0)	(14.2)	(12.0)	(14.2)	(12.0)	(14.2)	(12.0)	(14.2)					
(歩行者による低減率)																																									
(有効青時間)																																									
(通行者用青時間)																																									
横断歩行者による補正率		α L				α L				α L				α L					α L					α L																	
右折車混入による補正率		α R				α R				α R				α R					α R					α R																	
(右折率)																																									
(右折車の通過率)		R %				R %				R %				R %					R %					R %																	
(有効青時間)		f				f				f				f					f					f																	
(有効青時間)		秒				秒				秒				秒					秒					秒																	
(表示変り目のさげ台数増分)		2 (55)				2 (55)				2 (55)				2 (55)					2 (55)					2 (55)																	
KER : 各/サイクル																																									
(交差点内部滞留台数)																																									
K : 右/サイクル																																									
飽和交通流率		1,342	1,647	1,298	1,365	1,440	1,338	1,407	1,357	1,444	1,383	1,407	1,338	1,407	1,357	1,444	1,383	1,407	1,338	1,407	1,357	1,444	1,383	1,407	1,338	1,407	1,357	1,444	1,383	1,407	1,338	1,407	1,357	1,444	1,383	1,407					
設計交通量		325	30	719	68	251	24	798	798	109	109	798	798	325	30	719	68	251	24	798	798	109	109	798	798	325	30	719	68	251	24	798	798	109	109	798	798				
(46+279)		(46+279)		(43+676)		(44+207)		(54+744)				(44+207)		(43+676)		(54+744)		(44+207)		(43+676)		(54+744)		(44+207)		(43+676)		(54+744)		(44+207)		(43+676)		(54+744)		(44+207)		(43+676)		(54+744)	
右折補正交通量		0		0		12		0		0		0		0		0		0		0		0		0		0		0		0		0		0		0		0			
α R - N																																									
交差点流入部の需要率		0.242	0.000	0.270	0.008	0.008	0.188	0.008	0.188	0.008	0.319	0.000	0.188	0.008	0.008	0.319	0.000	0.188	0.008	0.008	0.319	0.000	0.188	0.008	0.008	0.319	0.000	0.188	0.008	0.008	0.319	0.000	0.188	0.008	0.008	0.319	0.000	0.188			
ρ		0.242	0.000	0.270	0.008	0.008	0.188	0.008	0.188	0.008	0.319	0.000	0.188	0.008	0.008	0.319	0.000	0.188	0.008	0.008	0.319	0.000	0.188	0.008	0.008	0.319	0.000	0.188	0.008	0.008	0.319	0.000	0.188	0.008	0.008	0.319	0.000	0.188			
必要現示率		0.000	0.000	0.270	0.008	0.008	0.188	0.008	0.188	0.008	0.319	0.000	0.188	0.008	0.008	0.319	0.000	0.188	0.008	0.008	0.319	0.000	0.188	0.008	0.008	0.319	0.000	0.188	0.008	0.008	0.319	0.000	0.188	0.008	0.008	0.319	0.000	0.188			
		0.000	0.000	0.270	0.008	0.008	0.188	0.008	0.188	0.008	0.319	0.000	0.188	0.008	0.008	0.319	0.000	0.188	0.008	0.008	0.319	0.000	0.188	0.008	0.008	0.319	0.000	0.188	0.008	0.008	0.319	0.000	0.188	0.008	0.008	0.319	0.000	0.188			
		0.000	0.000	0.270	0.008	0.008	0.188	0.008	0.188	0.008	0.319	0.000	0.188	0.008	0.008	0.319	0.000	0.188	0.008	0.008	0.319	0.000	0.188	0.008	0.008	0.319	0.000	0.188	0.008	0.008	0.319	0.000	0.188	0.008	0.008	0.319	0.000	0.188			
		0.000	0.000	0.270	0.008	0.008	0.188	0.008	0.188	0.008	0.319	0.000	0.188	0.008	0.008	0.319	0.000	0.188	0.008	0.008	0.319	0.000	0.188	0.008	0.008	0.319	0.000	0.188	0.008	0.008	0.319	0.000	0.188	0.008	0.008	0.319	0.000	0.188			
		0.000	0.000	0.270	0.008	0.008	0.188	0.008	0.188	0.008	0.319	0.000	0.188	0.008	0.008	0.319	0.000	0.188	0.008	0.008	0.319	0.000	0.188	0.008	0.008	0.319	0.000	0.188	0.008	0.008	0.319	0.000	0.188	0.008	0.008	0.319	0.000	0.188			
		0.000	0.000	0.270	0.008	0.008	0.188	0.008	0.188	0.008	0.319	0.000	0.188	0.008	0.008	0.319	0.000	0.188	0.008	0.008	0.319	0.000	0.188	0.008	0.008	0.319	0.000	0.188	0.008	0.008	0.319	0.000	0.188	0.008	0.008	0.319	0.000	0.188			
		0.000	0.000	0.270	0.008	0.008	0.188	0.008	0.188	0.008	0.319	0.000	0.188	0.008	0.008	0.319	0.000	0.188	0.008	0.008	0.319	0.000	0.188	0.008	0.008	0.319	0.000	0.188	0.008	0.008	0.319	0.000	0.188	0.008	0.008	0.319	0.000	0.188			
		0.000	0.000	0.270	0.008	0.008	0.188	0.008	0.188	0.008	0.319	0.000	0.188	0.008	0.008	0.319	0.000	0.188	0.008	0.008	0.319	0.000	0.188	0.008	0.008	0.319	0.000	0.188	0.008	0.008	0.319	0.000	0.188	0.008	0.008	0.319	0.000	0.188			
		0.000	0.000	0.270	0.008	0.008	0.188	0.008	0.188	0.008	0.319	0.000	0.188	0.008	0.008	0.319	0.000	0.188	0.008	0.008	0.319	0.000	0.188	0.008	0.008	0.319	0.000	0.188	0.008	0.008	0.319	0.000	0.188	0.008	0.008	0.319	0.000	0.188			
		0.000	0.000	0.270	0.008	0.008	0.188	0.008	0.188	0.008	0.319	0.000	0.188	0.008	0.008	0.319	0.000	0.188	0.008	0.008	0.319	0.000	0.188	0.008	0.008	0.319	0.000	0.188	0.008	0.008	0.319	0.000	0.188	0.008	0.008	0.319	0.000	0.188			
		0.000	0.000	0.270	0.008	0.008	0.188	0.008	0.188	0.008	0.319	0.000	0.188	0.008	0.008	0.319	0.000	0.188	0.008	0.008	0.319	0.000	0.188	0.008	0.008	0.319	0.000	0.188	0.008	0.008	0.319	0.000	0.188	0.008	0.008	0.319	0.000	0.188			
		0.000	0.000	0.270	0.008	0.008	0.188	0.008	0.188	0.008	0.319	0.000	0.188	0.008	0.008	0.319	0.000	0.188	0.008	0.008	0.319	0.000	0.188	0.008	0.008	0.319	0.000	0.188	0.008	0.008	0.319	0.000	0.188	0.008	0.008	0.319	0.000				

交差点名		02高砂苑バス停交差点				
流入部	車線の種類	①		②		③
		左折・直進	左折・右折	直進・右折		
車線数		1	1	1		
飽和交通流率の基本値		3 B	1,422	1,800	1,285	
車線幅員による補正率		α w	1,000	0,950	1,000	
(車線幅員)		m	(3.30)	(2.50)	(3.10)	
縦断勾配による補正率		α G	1,000	0,880	1,000	
(縦断勾配)		%	(0.20)	(3.40)	(0.90)	
大型車混入による補正率		α T	0,982	1,000	0,919	
(大型車混入率)		%	(2.57)	(0.00)	(12.65)	
左折車混入による補正率		α L T	0,948			
(左折率)		L %	(17.3)			
(歩行者による低減率)		f p	0,180	0,180		
(有効青時間)		秒	55	25		
(歩行者用青時間)		秒	51	21		
横断歩行者による補正率		α L		0,849		
右折車混入による補正率		α R T		1,000	0,998	
(右折率)		R %		(91.9)	(0.2)	
(右折車の通過確率)		f		1,000	0,687	
(有効青時間)		秒		25	55	
(現示変り目のさばけ台数増分)						
KER：台/サイクル						
(交差点内滞留台数)					2 (80)	
飽和交通流率		S A	1,324	1,278	1,179	
設計交通量		q	428	62	427	
右折補正交通量		q R - N	(74+354)	(5+57)	(426+1)	
交差点流入部の需要率		p	0,323	0,049	0,362	
必要現示率		1φ	0,323		0,362	
		2φ		0,049		
		1φ	55		55	
		2φ		25		
有効青時間(秒)					90	
信号青時間比		G / C	55/90	25/90	55/90	
可能交通容量		C i	809	355	721	
交通容量比		q / C i	0.529	0.175	0.592	
交通処理案のチェック			OK	OK	OK	
滞留長		L s (m)	98.8	20.5	108.2	

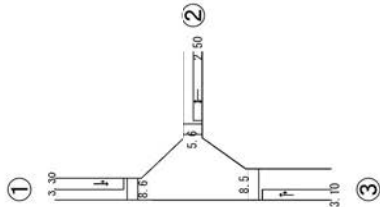
$$\text{※ } N = \text{KER} \times \frac{3,600}{C}$$

N：1時間で右折車が交差点内に滞留する台数

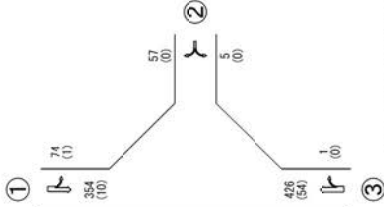
※＊：交通容量(台/美1時間)

- ①： 至 阿久和
 ②： 至 波沢中学校
 ③： 至 原宿

交差点概略図



交通量図



上段：方向別合計交通量[台/時]
 下段：(大型車混入台数)[台/時]

現示方式の図示

現示	1φ	2φ		
表示時間	G:54 Y:3 AR:3	G:24 Y:3 AR:3	C=90	
有効青時間	55	25	G=80	
損失時間	5	5	L=10	
歩行者青時間	51	21		

交差点名	03通信隊東側交差点			
	①	②	③	
流入部	左折・直進	左折・右折	直進・右折	
車線の種類				
車線数	1	1	1	
飽和交通流率の基本値	S B	1,595	1,752	1,901
車線幅員による補正率	α w	1,000	0,950	0,950
(車線幅員)	m	(3.20)	(2.90)	(2.75)
縦断勾配による補正率	α G	1,000	0,975	1,000
(縦断勾配)	%	(0.30)	(1.50)	(0.40)
大型車混入による補正率	α T	0,943	0,950	0,866
(大型車混入率)	%	(8.68)	(7.58)	(9.14)
左折車混入による補正率	α L T	0,998		
(左折率)	L %	(0.6)		
(歩行者による低減率)	f p	0,150	0,150	
(有効青時間)	秒	73	22	
(歩行者用青時間)	秒	69	18	
横断歩行者による補正率	α L	0,877		
右折車混入による補正率	α R T	1,000	0,889	
(右折率)	R %	(3.0)	(11.6)	
(右折車の通過確率)	f	1,000	0,593	
(有効青時間)	秒	22	73	
(現示変り目のさばけ台数増分)				
KER：台/サイクル				
(交差点内滞留台数)			2(68)	
K：台/サイクル				
飽和交通流率	S A	1,501	1,352	1,390
設計交通量	q	507	66	329
(3+504)		(64+2)		(291+38)
右折補正交通量	q R-N			
交差点流入部の需要率	p	0,338	0,049	0,237
必要現示率		0,338	0,237	0,387
	1φ			
	2φ			
	1φ	73	22	73
有効青時間(秒)	2φ			
信号青時間比	G/C	73/105	22/105	73/105
可能交通容量	C i	1,044	283	966
交通容量比	q/C i	0,486	0,233	0,341
交通処理案のチェック		OK	OK	OK
滞留長	L s (m)	144.6	27.3	106.9

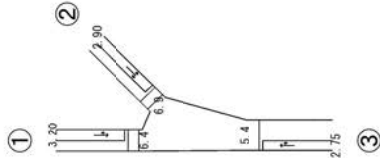
※ N = $KER \times \frac{3,600}{C}$

N：1時間で右折車が交差点内に滞留する台数

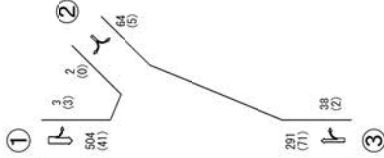
※＊：交通容量(台/実1時間)

- ①：至 阿久和
②：至 汲次中学校
③：至 原宿

交差点概略図



交通量図



上段：方向別合計交通量[台/時]
下段：(大型車混入台数)[台/時]

現示方式の図示

現示	1φ	2φ	3φ
表示時間	G:72 Y:3 AR:3	G:21 Y:3 AR:3	G:105
有効青時間	73	22	6-95
損失時間	5	5	L-10
歩行者青時間	69	18	

工事中（第1期）交通量交差点需要率（No.4（深谷交番前）：平日ピーク時 17：30～18：30）

交差点名	04深谷交番前交差点			
	①	②	③	
流入部	左折・直進	左折・右折	直進・右折	
車線の種類	1	1	1	
車線数	1,720	1,771	1,525	
飽和交通流率の基本値	S B			
車線幅員による補正率	α w	0.950	0.950	0.950
(車線幅員)	m	(2.50)	(2.80)	(2.50)
縦断勾配による補正率	α G	1.000	0.930	1.000
(縦断勾配)	%	(0.00)	(2.40)	(-0.10)
大型車混入による補正率	α T	0.921	0.982	0.979
(大型車混入率)	%	(12.34)	(2.62)	(3.13)
左折車混入による補正率	α L T	0.893		
(左折率)	L %	(44.4)		
(歩行者による低減率)	f D	0.150	0.150	
(有効青時間)	秒	60	33	
(歩行者用青時間)	秒	54	28	
横断歩行者による補正率	α L	0.873		
右折車混入による補正率	α R T	1.000	0.977	
(右折率)	R %	(59.0)	(4.7)	
(右折車の通過確率)	f	1.000	0.764	
(有効青時間)	秒	33	60	
(現示変り目のさげ台数増分)				
(交差点内滞留台数)	KER：台/サイクル		2(68)	
飽和交通流率	S A	1,344	1,341	1,386
設計交通量	q	462	305	256
右折補正交通量	q R - N	(205+257)	(125+180)	(244+12)
交差点流入部の需要率	ρ	0.344	0.227	0.185
必要現示率		1φ	0.344	0.185
		2φ	0.227	0.227
有効青時間(秒)		1φ	60	60
		2φ		
信号青時間比	G / C	60/105	33/105	60/105
可能交通容量	C i	768	421	792
交通容量比	q / C i	0.602	0.724	0.323
交通処理案のチェック		OK	OK	OK
滞留長	L s (m)	136.2	85.4	75.8

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

N：1時間で右折車が交差点内に滞留する台数

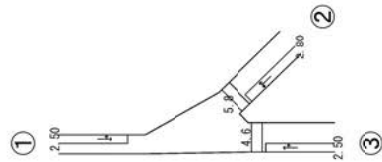
※＊：交通容量(台/英1時間)

①: 至 阿久和

②: 至 中村二差路

③: 至 原宿

交差点概略図



交通量図



上段：方向別合計交通量[台/時]
下段：(大型車混入台数)[台/時]

現示方式の図示

現示	1φ	2φ	1φ	2φ
表示時間	G:59 Y:3 AR:4	G:32 Y:3 AR:4	G:106	G:93
有効青時間	60	33	6	L=12
損失時間	6	6	54	28
歩行者青時間				

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

交差点名		05深谷交差点									
		①		②		③		④		⑤	
流入部	車線の種類	左折・直進	右折	左折	直進・右折	左折	直進	左折	直進・右折	左折・直進	右折
車線数		1	1	1	1	1	1	1	1	1	1
飽和交通流率の基本値	S B	1,539	1,618	1,779	1,984	1,800	1,752	2,000	1,767	2,000	1,800
車線幅員による補正率	a w	1,000	1,000	1,000	1,000	0,950	1,000	1,000	1,000	1,000	1,000
(車線幅員)		(3.05)	(2.95)	(3.15)	(3.05)	(2.80)	(3.00)	(2.80)	(3.40)	(2.95)	(2.95)
縦断勾配による補正率	a G	0,945	0,945	0,825	0,825	0,950	0,950	0,950	0,785	0,950	0,785
(縦断勾配)		(2.10)	(2.10)	(4.50)	(4.50)	(-6.00)	(-6.00)	(-6.00)	(5.30)	(5.30)	(5.30)
大型車混入による補正率	a T	0,965	0,930	0,944	0,944	0,916	0,962	0,954	0,955	0,903	0,903
(大型車混入率)		(5.17)	(10.81)	(8.49)	(8.50)	(13.08)	(5.69)	(6.86)	(6.73)	(15.41)	(15.41)
左折車混入による補正率	a L T	0,980							0,964		
(左折率)		(8.1)							(14.8)		
(歩行者による低減率)	L %	0,130		0,130					0,130		
(有効歩行時間)	f p	44		43					39		
(歩行者利用時間)	秒	41		40					36		
縦断歩行者による補正率	a L	0,879				1,000					
右折車混入による補正率	a R T				0,964						
(右折率)					(34.0)						
(右折車の通過確率)	R %				1,000						
(有効歩行時間)	f				43						
(現示変り目のさげ台数増分)	秒				2(45)						
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	1,379	1,422	1,218	1,490	1,488	1,401	1,401	1,415	1,415	1,216
設計交通量	q	406	37	106	306	344	439	102	223	223	279
(33・373)					(202・104)				(33・190)		
右折補正交通量	q R - N										
交差点流入部の需要率	p	0,295	0,026	0,087	0,205	0,231	0,274	0,064	0,154	0,219	0,219
必要現示率		1φ			0,087	0,205			0,154	0,219	
		2φ			0,087	0,205			0,154	0,219	
		3φ									
		4φ									
有効歩行時間(秒)		1φ			43				0,064		
		2φ									
		3φ				39			39		
		4φ									
信号青時間比	G / C	14	14	43/160	43/160	39/160	41/160	14/160	39/160	39/160	39/160
可能交通容量	C i	44/160	44/160	378	327	400	363	440	352	311	311
交通容量比	q / C i	1,074	0,299	0,324	0,765	0,948	0,998	0,729	0,634	0,697	0,697
交通処理率のチェック		NG	OK	OK	OK	OK	OK	OK	OK	OK	OK
滞留長	L, s (m)	170.8	24.1	56.1	132.8	155.6	185.6	53.8	95.2	128.8	128.8

※ N = $\frac{KER \times 3,600}{C}$

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(台/実1時間)

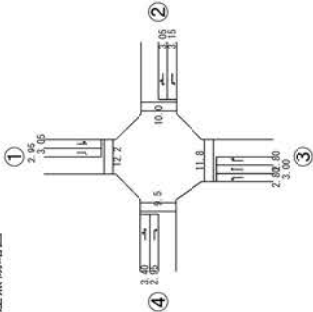
①: 至 泉

②: 至 阿久和

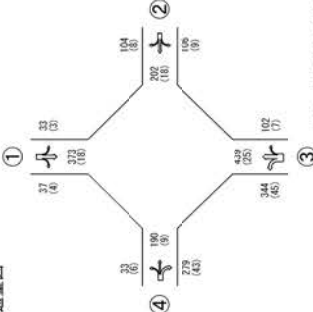
③: 至 原宿

④: 至 国道467号

交差点概略図



交通量図



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

現方式の図示

相対	1φ	2φ	3φ	4φ
表示時間	G:42 Y:3 AR:3	G:38 Y:3 AR:5	G:43 Y:3 AR:2	G:13 Y:3 AR:2
有効青時間	43	39	44	14
緑化時間	5	7	4	4
歩行者青時間	40	36	41	0

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

交差点名	①立場交差点									
	①		②		③		④		⑤	
流入部	左折・直進	右折	左折・直進	直進	左折・直進	右折	左折・直進	直進	左折・直進	右折
車線数	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1
飽和交通流量の基本値 S B	1,637	1,800	1,496	1,490	1,557	1,800	1,677	1,341	1,551	1,551
車線幅員による補正率 α w	0.950	0.950	1.000	1.000	0.950	0.950	0.950	1.000	1.000	1.000
(車線幅員)	(2.50)	(2.65)	(3.80)	(3.00)	(2.65)	(2.50)	(2.80)	(3.05)	(2.95)	(2.95)
縦断勾配による補正率 α m	1.000	1.000	0.995	0.995	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000
(縦断勾配)	(-0.40)	(-0.40)	(1.10)	(1.10)	(0.20)	(0.20)	(-0.80)	(-0.80)	(-0.80)	(-0.80)
大型車混入による補正率 α T	0.941	0.963	0.914	0.921	0.933	0.941	0.945	0.879	0.853	0.955
(大型車混入率)	(13.95)	(5.56)	(13.36)	(12.20)	(9.00)	(8.33)	(19.60)	(24.62)	(6.78)	(6.78)
左折車混入による補正率 α L T	0.976		0.977		0.976		0.969			
(左折率)	(22.3)		(21.0)		(22.1)		(28.6)			
(歩行者による低減率) f p										
(有効歩行時間) f										
(歩行者歩行時間) 秒										
横断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 T										
(右折率)										
(右折車の通過確率) f										
(有効歩行時間) 秒										
(現示変り目のさばり台数増分) K R : 右/サイクル										
(交差点内滞留台数) K : 右/サイクル										
飽和交通流量 S A	1,363	1,647	1,329	1,365	1,440	1,341	1,615	1,357	1,144	1,481
設計交通量 q	301	36	751	(79+672)	108	289	36	692	(99+593)	118
右折補正交通量 q R-N	0	0	0	0	0	0	0	0	0	6
交差点流入部の需要率 p	0.218	0.000	0.279	0.000	0.216	0.216	0.000	0.277	0.004	0.004
必要現示率	1φ	2φ	3φ	4φ	5φ	6φ	7φ	8φ	9φ	10φ
有効歩行時間(秒)	27	27	37	37	27	27	8	37	37	15
待歩時間比 G/C	27/130	8/130	37/130	15/130	27/130	8/130	37/130	15/130	15/130	15/130
可能交通容量 C i	287	249	467	285	279	250	712	285	285	285
交通容量比 q/C i	1.049	0.145	0.979	0.379	1.036	0.141	0.972	0.417	0.417	0.417
交通処理案のチェック	NG	OK	OK	OK	NG	OK	OK	OK	OK	OK
滞留長 L s (m)	111.5	18.1	137.6	49.2	102.4	18.6	137.3	51.1	51.1	51.1

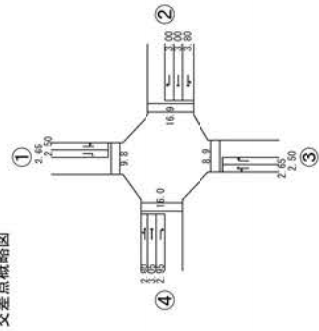
$$\text{※ } N = \text{KER} \times \frac{3,600}{C}$$

※ N : 1時間での右折車が交差点内に滞留する台数

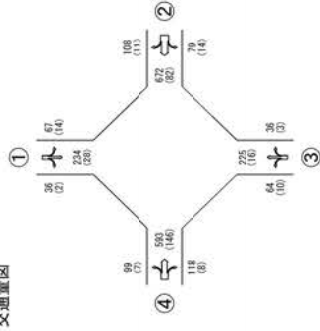
※ * : 交通容量(台/実1時間)

- ①: 至 阿久和
 ②: 至 戸塚駅
 ③: 至 原宿
 ④: 至 長後

交差点概略図



交通量図

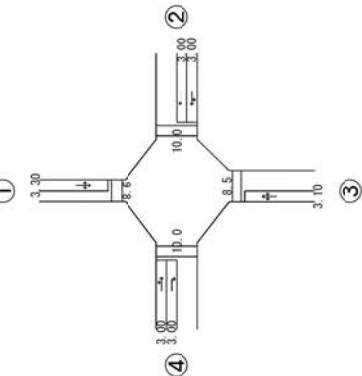


上段：方向別会計交通量(台/時)
 下段：(大車混入台数)(台/時)

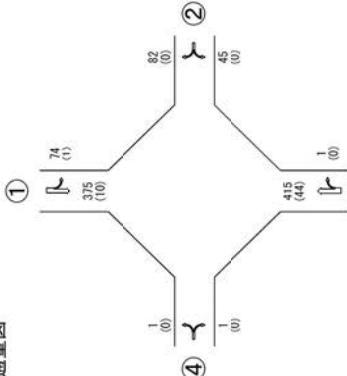
現示方式の図示

種別	1φ	2φ	3φ	4φ
表示				
表示時間	6:27 Y.3 AR.0	6:7 Y.3 AR.3	6:37 Y.3 AR.0	6:14 Y.2 AR.3
有効表示時間	27	8	37	15
横断歩道	3	4	3	4
歩行者表示時間	0	0	0	0
表示				
表示時間	6:26 Y.0 AR.3	6:26 Y.0 AR.3	6:26 Y.0 AR.3	6:26 Y.0 AR.3
有効表示時間	0	0	0	0
横断歩道	29	29	29	29
歩行者表示時間	26	26	26	26

交差点概略図



交通量図



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

現示方式の図示

現示	1φ	2φ	1φ	2φ
表示時間	G:54 Y:3 AR:3	G:24 Y:3 AR:3	G:90	G:90
有効青時間	55	25	6:00	6:00
損失時間	5	5	L=10	L=10
歩行者青時間	51	21		

交差点名 流入部	02高砂苑バス停交差点			
	① 左折・直進・右折	② 左折・直進・右折	③ 左折・直進・右折	④ 左折・直進・右折
車線数	1	1	1	1
飽和交通流率の基本値 SB	1,422	2,000	1,800	1,285
車線幅員による補正率 αw	1,000	1,000	1,000	1,000
(車線幅員) m	(3.30)	(3.00)	(3.10)	(3.00)
縦断勾配による補正率 αG	1,000	0,880	1,000	1,000
(縦断勾配) %	(0.20)	(3.40)	(0.90)	(0.00)
大型車混入による補正率 αT	0,983	1,000	0,931	1,000
(大型車混入率) %	(2.45)	(0.00)	(10.58)	(0.00)
左折車混入による補正率 αLT	0,950	0,769	1,000	0,800
(左折率) L %	(16.5)		(0.0)	
(歩行者による低減率) f p	0,180	0,180		0,150
(有効青時間) 秒	55	25		25
(歩行者用青時間) 秒	51	21		20
横断歩行者による補正率 αL				
右折車混入による補正率 αRT	1,000		0,998	
(右折率) R %	(0.0)		(0.2)	
(右折車の通過確率) f	0,642		0,670	
(有効青時間) 秒	55		55	
(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 : 右/サイクル	2(80)		2(80)	
飽和交通流率 SA	1,328	1,353	1,584	1,194
設計交通量 q	449	45	82	416
(74+375+0)		(45+0)		(0+415+1)
右折補正交通量 q R-N				
交差点流入部の需要率 ρ	0,338	0,033	0,052	0,348
必要現示率	1φ 2φ	0,338	0,052	0,348
有効青時間 (秒)	1φ 2φ	55	25	55
信号青時間比 G/C	55/90	25/90	25/90	55/90
可能交通容量 C i	812	376	440	730
交通容量比 q/C i	0,553	0,120	0,186	0,570
交通処理案のチェック	OK	OK	OK	OK
滞留長 L s (m)	103.5	14.9	26.9	103.5

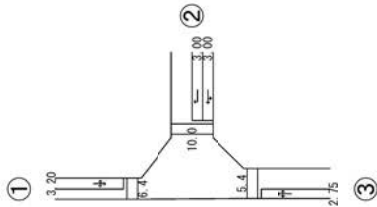
※ $N = KER \times \frac{3,600}{C}$

N : 1時間内で右折車が交差点内に滞留する台数

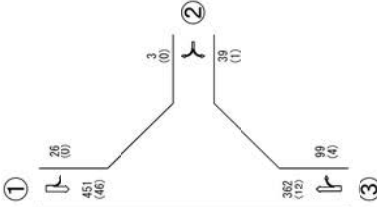
※ * : 交通容量 (台/美1時間)

- ①: 至 阿久和
②: 至 波次中学校
③: 至 原宿
④: 至 環状4号

交差点概略図



交通量図



上段：方向別合計交通量[台/時]
下段：(大型車混入台数)[台/時]

現示方式の図示

現示	1φ	2φ	3φ
表示時間	G:72 Y:3 AR:3	G:21 Y:3 AR:3	G:105
有効青時間	73	22	6-95
損失時間	5	5	L=10
歩行者青時間	69	18	

交差点名	03通信隊東側交差点			
	①	②	③	④
流入部	左折・直進・右折	左折・直進	右折	左折・直進・右折
車線数	1	1	1	1
飽和交通流率の基本値 SB	1,536	2,000	1,800	1,749
車線幅員による補正率 αw	1,000 (3.20)	1,000 (3.00)	1,000 (3.00)	0,950 (2.75)
車線幅員 (車線幅員)	m			
縦断勾配による補正率 αG	1,000 (0.30)	0,975 (1.50)	0,975 (1.50)	1,000 (0.40)
縦断勾配 (%)	%			
大型車混入による補正率 αT	0,937 (9.64)	0,982 (2.56)	1,000 (0.00)	0,976 (3.47)
(大型車混入率)	%			
左折車混入による補正率 αLT	0,985	0,800		1,000
(左折率)	(5.5)			(0.0)
(歩行者による低減率) f p	0,150	0,150	0,150	
(有効青時間) 秒	73	22	22	
(歩行者用青時間) 秒	69	18	18	
横断歩行者による補正率 αL			0,877	
右折車混入による補正率 αRT	1,000			0,830 (21.5)
(右折率)	(0.0)			
(右折車の通過確率) f	0,680			0,622
(有効青時間) 秒	73			73
(現示変り目のさばけ台数増分) KER・台/サイクル	2(68)			2(68)
(交差点内滞留台数) K：台/サイクル				
飽和交通流率 SA	1,418	1,532	1,539	1,346
設計交通量 q	477 (26+451+0)	39 (39+0)	3	461 (0+362+99)
右折補正交通量 qR-N				
交差点流入部の需要率 p	0,336	0,025	0,002	0,342
必要現示率	1φ 0,336 2φ	0,025	0,002	0,342
有効青時間(秒)	1φ 73 2φ	22	22	73
信号青時間比 G/C	73/105	22/105	22/105	73/105
可能交通容量 C I	980	321	322	936
交通容量比 q/C i	0,484	0,121	0,009	0,493
交通処理案のチェック OK	OK	OK	OK	OK
滞留長 Ls (m)	137.3	15.4	1.2	125.2

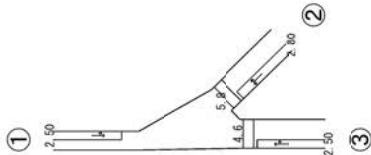
※ N = $KER \times \frac{3,600}{C}$

N：1時間で右折車が交差点内に滞留する台数

※*：交通容量(台/美1時間)

- ①：至 阿久和
②：至 坂沢中学校
③：至 原宿

交差点概略図



交通量図



上段：方向別台数交通量[台/時]
下段：(大型車混入台数)[台/時]

現示方式の図示

現示	1φ	2φ	10	10	10
表示時間	G:59 Y:3 AR:4	G:32 Y:3 AR:4	G:105	G:105	G:105
有効青時間	60	33	60	60	60
損失時間	6	6	6	6	6
歩行者青時間	54	28	54	54	54

04深谷交番前交差点				
交差点名	①	②	③	
流入部	左折・直進	左折・右折	直進・右折	
車線数	1	1	1	
飽和交通流率の基本値 SB	1,720	1,771	1,525	
車線幅員による補正率 αw	0.950	0.950	0.950	
(車線幅員)	(2.50)	(2.50)	(2.50)	
縦断勾配による補正率 αG	1,000	0.930	1,000	
(縦断勾配)	(0.00)	(2.40)	(-0.10)	
大型車混入による補正率 αT	0.937	0.983	0.979	
(大型車混入率)	(9.55)	(2.44)	(3.00)	
左折車混入による補正率 αLT	0.888			
(左折率)	(46.5)			
(歩行者による低減率)	0.150	0.150		
(有効青時間)	60	33		
(歩行者用青時間)	54	28		
横断歩行者による補正率 αL		0.873		
右折車混入による補正率 αRT		1,000	0.977	
(右折率)		(61.9)	(4.5)	
(右折車の通過確率)		1,000	0.760	
(有効青時間)		33	60	
(現示変更目目のさばけ台数増分)				
KER：台/サイクル				
(交差点内滞留台数)			2(68)	
K：右/サイクル				
飽和交通流率 SA	1,360	1,343	1,386	
設計交通量 q	492	328	267	
右折補正交通量 qR-N	(229+263)	(125+203)	(255+12)	
交差点流入部の需要率 ρ	0.362	0.244	0.193	現示の需要率 交差点の需要率
必要現示率	1φ 0.362	2φ 0.244	0.193	0.362
	2φ 0.244	1φ 0.244	0.244	0.244
有効青時間(秒)	60	33	60	サイクル長(秒)
信号青時間比 G/C	60/105	33/105	60/105	105
可能交通容量 Ci	777	422	792	
交通容量比 q/Ci	0.633	0.777	0.337	
交通処理案のチェック	OK	OK	OK	
滞留長 Ls(m)	141.5	89.4	77.5	

※ $N = KER \times \frac{3,600}{C}$

N：1時間で右折車が交差点内に滞留する台数

※ *：交通容量(台/実1時間)

- ①: 至 阿久和
②: 至 中村二差路
③: 至 原宿

交差点名		05深谷交差点									
		①		②		③		④		⑤	
流入部	車線の種類	左折・直進	右折	左折	直進・右折	左折	直進	左折	直進・右折	左折	右折
車線数		1	1	1	1	1	1	1	1	1	1
車線幅員による補正率	S B	1,539	1,618	1,779	1,984	1,800	1,752	1,767	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	0.950	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000
縦断勾配による補正率	α G	(3.05)	(2.95)	(3.15)	(3.05)	(2.80)	(3.00)	(2.80)	(3.40)	(2.95)	(2.95)
縦断勾配による補正率	α G	0.945	0.945	0.825	0.825	0.950	0.950	0.950	0.785	0.785	0.785
(縦断勾配)	%	(2.10)	(2.10)	(4.50)	(4.50)	(-6.00)	(-6.00)	(-6.00)	(5.30)	(5.30)	(5.30)
大型車混入による補正率	α T	0.965	0.930	0.954	0.916	0.916	0.962	0.958	0.955	0.903	0.903
(大型車混入率)	%	(5.17)	(10.81)	(6.90)	(7.95)	(13.08)	(5.69)	(6.25)	(6.73)	(15.41)	(15.41)
左折車混入による補正率	α L	0.980							0.964		
(左折率)	L %	(8.1)							(14.8)		
(歩行者による減速率)	α P	0.130		0.130					0.130		
(有効歩時間)	秒	44		43					39		
(歩行者用青時間)	秒	41		40					36		
横断歩行者による補正率	α L			0.879		1.000					
右折車混入による補正率	α R				0.964						
(右折率)	R %				(33.8)						
(右折車の通過確率)	f				1.000						
(有効青時間)	秒				43						
(現示変り目のさばけ台数割合)					43						
(交差点内滞留台数)	KER : 右/リサイクル				2(45)						
飽和交通流率	S A	1,375	1,422	1,231	1,494	1,488	1,601	1,608	1,445	1,276	
設計交通量	q	406	37	116	302	344	439	112	223	279	
右折補正交通量	q R - N	(33・373)			(200・102)				(33・190)		
交差点流入部の需要率	ρ	0.295	0.026	0.094	0.202	0.231	0.274	0.070	0.154	0.219	
必要現示率		1 φ			0.202				0.154		
	2 φ				0.295				0.295		
	3 φ					0.231			0.274		
	4 φ			0.026			0.274	0.070			
有効青時間(秒)		44	14			39	44		39	39	
信号青時間比	G / C	44/160	14/160	43/160	43/160	39/160	44/160	14/160	39/160	39/160	
可能交通容量	C i	378	124	331	402	363	440	141	352	311	
交通容量比	q / C i	1.074	0.298	0.350	0.751	0.948	0.998	0.794	0.634	0.897	
交通処理案のチェック		NG	OK	OK	OK	OK	OK	OK	OK	OK	
滞留長	L s (m)	170.8	24.1	59.2	130.4	155.6	185.6	57.1	95.2	128.8	

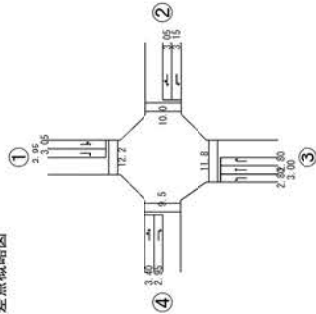
※ N = KER × $\frac{3,600}{C}$

※ * : 1 時間で右折車が交差点内に滞留する台数

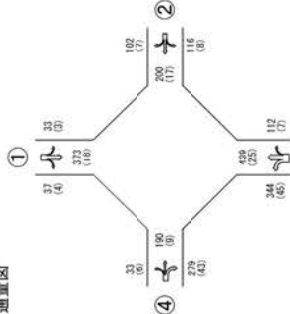
※ * : 交通容量(台/分1時間)

- ①: 至 泉
②: 至 阿久和
③: 至 原宿
④: 至 国道467号

交差点概略図



交通量図



上段：方向別合計交通量(台/時)
下段：(大型車混入台数) (台/時)

現示方式の図示

現示	1 φ	2 φ	3 φ	4 φ
表示時間	G:42 Y:3 AR:3	G:38 Y:3 AR:5	G:43 Y:3 AR:2	G:13 Y:3 AR:2
有効青時間	43	39	44	14
必要現示率	5	7	4	4
歩行者青時間	40	36	41	0

(4) 将来一般交通量

対象事業実施区域周辺の主要交差点（5 交差点）において求めた交差点需要率は、以下に示すとおりです。

- ・ 将来一般交通量 平日 p. 資 2. 4-398～2. 4-402
- ・ 将来一般交通量 休日 p. 資 2. 4-403～2. 4-407
- ・ 将来一般交通量 混雑期 p. 資 2. 4-408～2. 4-412

将来一般交通量交差点需要率 (No.1 (立場) : 平日ピーク時 7 : 45~8 : 45)

交差点名	01立場交差点									
	①		②		③		④			
流入部	左折・直進	右折	左折・直進	直進	右折	左折・直進	右折	左折・直進	直進	右折
車線数	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1
車線幅員による補正率	1.637	1.800	1.496	1.490	1.537	1.800	1.677	1.341	1.551	1.551
車線幅員による補正率	0.950	0.950	1.000	1.000	0.950	0.950	0.950	1.000	1.000	1.000
(車線幅員)	(2.50)	(2.65)	(3.00)	(3.00)	(2.65)	(2.50)	(2.80)	(3.05)	(2.95)	(2.95)
縦断勾配による補正率	1.000	1.000	0.995	0.995	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000
(縦断勾配)	(-0.40)	(-0.40)	(1.10)	(1.10)	(0.20)	(0.20)	(-0.80)	(-0.80)	(-0.80)	(-0.80)
大型車混入による補正率	0.908	0.963	0.914	0.921	0.933	0.939	0.940	0.879	0.853	0.953
(大型車混入率)	(14.48)	(5.56)	(13.47)	(12.20)	(10.19)	(9.29)	(9.09)	(19.60)	(24.62)	(7.08)
左折車混入による補正率	0.975		0.978		0.976		0.969			
(左折率)	(23.1)		(20.3)		(22.1)		(28.6)			
(歩行者による低減率)										
(有効歩時間)										
(歩行者歩行率)										
補正歩行者による補正率										
右折車混入による補正率										
(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)										
KER : 右/サイクル										
(交差点内滞留台数)										
K : 右/サイクル										
飽和交通流率	1.377	1.647	1.331	1.365	1.440	1.338	1.007	1.357	1.144	1.478
S A	290	36	748		108	280	33	692		113
設計交通量	(67+223)		(76+672)		(62+218)		(99+593)			
右折補正交通量		0			0		0			1
交差点流入部の需要率	0.211	0.000	0.277	0.277	0.000	0.209	0.000	0.277	0.001	0.001
q R - N	0.211	0.000			0.209					
必要現示率	1φ	0.000	0.277	0.277	0.000	0.000	0.277	0.001	0.001	0.489
2φ										
3φ										
4φ										
5φ										
有効歩時間(秒)	27	8	37		27	8	37			
1φ										
2φ										
3φ										
4φ										
5φ										
信号青時間比	37/130	8/130	37/130	37/130	15/130	27/130	8/130	37/130	15/130	15/130
G / C	286	257	767	767	285	278	259	712	283	283
可能交通容量	1.014	0.140	0.975	0.975	0.379	1.007	0.127	0.972	0.399	0.399
q / C i	NG	OK	OK	OK	OK	NG	OK	OK	OK	OK
交通処理率のチェック	107.9	18.1	137.1	137.1	49.2	99.4	17.2	137.3	49.6	49.6
L s (m)										

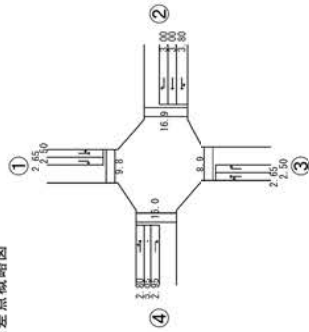
$$N = \text{KER} \times \frac{3,600}{C}$$

N : 1 時間で右折車が交差点内に滞留する台数

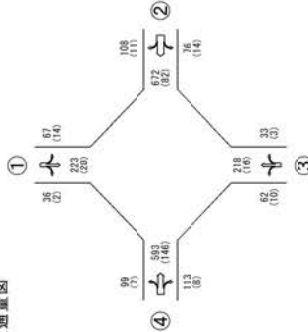
* : 交通容量(台/1 時間)

- ①: 至 阿久和
 ②: 至 戸塚駅
 ③: 至 原宿
 ④: 至 長後

交差点概略図



交通量図



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

現示方式の図示

指示	1φ	2φ	3φ	4φ
表示				
表示時間	6:27 Y:3 AR:0	6:7 Y:2 AR:3	6:37 Y:3 AR:0	6:14 Y:2 AR:3
有効歩時間	27	8	37	15
歩行者歩行率	3	4	3	4
歩行者歩行時間	0	0	0	0
表示				
表示時間	6:26 Y:0 AR:3	6:130	6:130	6:130
有効歩時間	0	0	0	0
歩行者歩行率	29	L:43	L:43	L:43
歩行者歩行時間	26			

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

交差点名	02高砂苑バス停交差点		
	①	②	③
流入部	左折・直進	左折・右折	直進・右折
車線の種類	1	1	1
車線数	1,422	1,800	1,285
飽和交通流率の基本値	SB	1,000	1,000
車線幅員による補正率	α _w	(3.30)	(2.50)
(車線幅員)	m	(3.30)	(3.10)
縦断勾配による補正率	α _G	1,000	1,000
(縦断勾配)	%	(0.20)	(0.90)
大型車混入による補正率	α _T	0.982	0.981
(大型車混入率)	%	(2.57)	(2.70)
左折車混入による補正率	α _L	0.948	
(左折率)	L %	(17.3)	
(歩行者による低減率)	f _p	0.180	0.180
(有効青時間)	秒	55	25
(歩行者用青時間)	秒	51	21
横断歩行者による補正率	α _L	0.849	0.998
右折車混入による補正率	α _R	1,000	0.998
(右折率)	R %	(91.9)	(0.3)
(右折車の通過確率)	f _r	1,000	0.687
(有効青時間)	秒	25	55
(現示変り目のさげ台数増分)			
KER : 台/サイクル			2 (80)
(交差点内滞留台数)			
K : 台/サイクル			
飽和交通流率	SA	1,324	1,278
設計交通量	q	428	371
(74+354)		(5+57)	(370+1)
右折補正交通量	q _{R-N}		
交差点流入部の需要率	ρ	0.323	0.295
必要現示率	1φ	0.323	0.295
2φ			
有効青時間(秒)	1φ	55	55
2φ			
信号青時間比	G/C	55/90	25/90
可能交通容量	C _i	809	355
交通容量比	q/C _i	0.529	0.175
交通処理案のチェック		OK	OK
滞留長	L _s (m)	98.8	20.5
			88.0

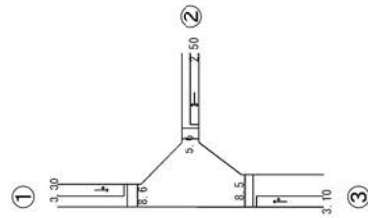
※ $N = \text{KER} \times \frac{3,600}{C}$

N : 1時間で右折車が交差点内に滞留する台数

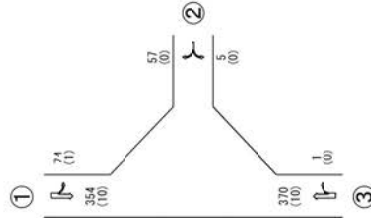
※ * : 交通容量(台/実1時間)

- ①: 至 阿久和
②: 至 歳次中学校
③: 至 原宿

交差点概略図



交通量図



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

現示方式の図示

現示	1φ	2φ
表示時間	G:54 Y:3 AR:3	G:24 Y:3 AR:3
有効青時間	55	25
赤灯時間	5	5
歩行青時間	51	21

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

交差点名 流入部	03通信隊東側交差点		
	①	②	③
車線の種類	左折・直進	左折・右折	直進・右折
車線数	1	1	1
飽和交通流率の基本値	S B	1, 536	1, 691
車線幅員による補正率	α w	1, 000	0, 950
(車線幅員)	m	(3, 20)	(2, 90)
縦断勾配による補正率	α G	1, 000	0, 975
(縦断勾配)	%	(0, 30)	(1, 50)
大型車混入による補正率	α T	0, 981	0, 984
(大型車混入率)	%	(2, 72)	(2, 38)
左折車混入による補正率	α L T	0, 996	
(左折率)	L %	(1, 4)	
(歩行者による低減率)	f n	0, 150	0, 150
(有効青時間)	秒	73	22
(歩行者用青時間)	秒	69	18
横断歩行者による補正率	α L		0, 877
右折車混入による補正率	α R T		1, 000
(右折率)	R %		(7, 1)
(右折車の通過確率)	f	1, 000	(15, 2)
(有効青時間)	秒	22	73
(現示変り目のさばけ台数増分)			
KER : 台/サイクル			2 (68)
(交差点内滞留台数)			
K : 台/サイクル			
飽和交通流率	S A	1, 501	1, 352
設計交通量	q	367	42
		(5+362)	(39+3)
右折補正交通量	q R - N		
交差点流入部の需要率	ρ	0, 245	0, 031
必要現示率		1 φ 0, 245	0, 292
		2 φ 73	0, 031
有効青時間 (秒)			73
信号青時間比	G / C	73 / 105	22 / 105
可能交通容量	C i	1, 044	283
交通容量比	q / C i	0, 352	0, 148
交通処理案のチェック		OK	OK
滞留長	L s (m)	99, 0	16, 6

※ $N = KER \times \frac{3,600}{C}$

N : 1 時間で右折車が交差点内に滞留する台数

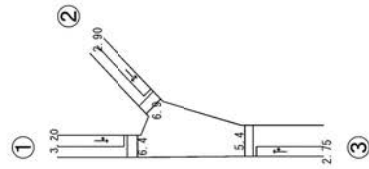
※ * : 交通容量 (台/実1 時間)

①: 至 阿久和

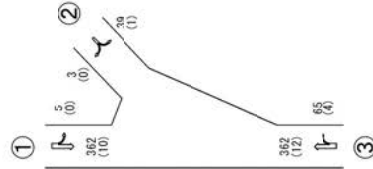
②: 至 波沢中学校

③: 至 原宿

交差点概略図



交通量図



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

現示方式の図示

指示	1 φ	2 φ
表示時間	G: 72 Y: 3 AR: 3	G: 21 Y: 3 AR: 3
有効青時間	73	22
損失時間	5	5
歩行者青時間	69	18

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

交差点名	04深谷交番前交差点			
	①	②	③	
流入部	左折・直進	左折・右折	直進・右折	
車線の種類				
車線数	1	1	1	
飽和交通流率の基本値	S B 1,720	1,771	1,525	
車線幅員による補正率	α w (2.50)	0.950 (2.80)	0.950 (2.50)	
(車線幅員)	m			
縦断勾配による補正率	α G (0.00)	0.930 (2.40)	1.000 (-0.10)	
(縦断勾配)	%			
大型車混入による補正率	α T (0.981)	0.982 (2.62)	0.979 (3.13)	
(大型車混入率)	%			
左折車混入による補正率	α L T (0.894)			
(左折率)	L % (43.7)			
(歩行者による低減率)	f p 0.150	0.150		
(有効青時間)	秒 60	33		
(歩行者用青時間)	秒 54	28		
横断歩行者による補正率	α L 0.873			
右折車混入による補正率	α R T 1.000	1.000	0.980	
(右折率)	R % (59.0)	(59.0)	(4.7)	
(右折車の通過確率)	f 1.000	1.000	0.788	
(有効青時間)	秒 33	33	60	
(現示変り目のさばけ台数増分)				
KER : 台/サイクル				
(交差点内滞留台数)			2 (68)	
K : 台/サイクル				
飽和交通流率	S A 1,433	1,341	1,390	
設計交通量	q 403	305	256	
右折補正交通量	q R - N (176+227)	(125+180)	(244+12)	
交差点流入部の需要率	α 0.281	0.227	0.184	
必要現示率	1 φ 0.281	0.227	0.184	
有効青時間(秒)	1 φ 60	33	60	
信号青時間比	G / C 60/105	33/105	60/105	
可能交通容量	C i 819	421	794	
交通容量比	q / C i 0.492	0.724	0.322	
交通処理案のチェック	OK	OK	OK	
滞留長	L s (m) 108.7	85.4	75.8	

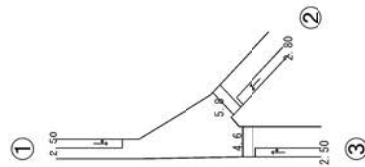
※ $N = KER \times \frac{3,600}{C}$

N : 1 時間で右折車が交差点内に滞留する台数

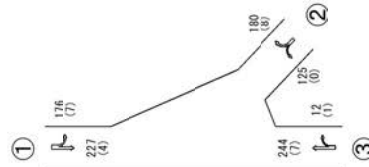
※ * : 交通容量(台/実1 時間)

①: 至 阿久和
②: 至 中村三差路
③: 至 原宿

交差点概略図



交通量図



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

現示方式の図示

現示	1 φ	2 φ	①	②	③
表示時間	G:59 Y:3 AR:4	G:32 Y:3 AR:4	G:105	G:93	L:12
有効青時間	60	33			
損失時間	6	6			
歩行者青時間	54	28			

将来一般交通量交差点需要率 (No.5 (深谷) : 平日ピーク時 17 : 00~18 : 00)

交差点名 流入部	0.5深谷交差点									
	①		②		③		④		⑤	
車線の種類	左折・直進	右折	直進・右折	左折	直進	右折	左折・直進	右折	左折・直進	右折
車線数	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1
飽和交通流率の基本値 S B	1,539	1,618	1,779	1,984	1,800	1,752	2,000	1,800	2,000	1,800
車線幅員による補正率 α w	1.000	1.000	1.000	1.000	0.950	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000
(車線幅員)	(3.05)	(2.95)	(3.15)	(3.05)	(2.80)	(3.00)	(2.80)	(3.40)	(2.95)	(2.95)
縦断勾配による補正率 α G	0.945	0.945	0.825	0.825	0.950	0.950	0.950	0.785	0.950	0.785
(縦断勾配)	(2.10)	(2.10)	(4.50)	(4.50)	(-6.00)	(-6.00)	(-6.00)	(5.30)	(-6.00)	(5.30)
大動車混入による補正率 α T	0.965	0.930	0.986	0.971	0.916	0.962	0.954	0.955	0.903	0.903
(大動車混入率)	(5.17)	(10.81)	(2.08)	(4.20)	(13.08)	(5.69)	(6.73)	(6.73)	(15.41)	(15.41)
左折車混入による補正率 α L T	0.980						0.964		0.964	
(左折率)	(8.1)						(14.8)		(14.8)	
(歩行者による低減率) f p	0.130		0.130				0.130		0.130	
(歩行者用青時間) 秒	44		43				39		39	
横断歩行者による補正率 α L	41		40				36		36	
右折車混入による補正率 α R T			0.879							
(右折率)			(32.9)							
(右折車の通過率) R %			1.000							
(有効青時間) 秒			43							
(現示変り目のさばけ台数増分)			2 (45)							
KER : 台/サイクル (交差点内滞留台数)										
飽和交通流率 S A	1,375	1,422	1,272	1,534	1,488	1,601	1,601	1,445	1,276	
設計交通量 q	406	37	96	286	344	439	102	223	279	
(33+373)				(192+94)			(33+190)			
右折補正交通量 q R - N	0.295	0.026	0.075	0.186	0.231	0.274	0.064	0.154	0.219	
交差点流入部の需要率 ρ			0.075	0.186	0.231	0.274	0.064	0.154	0.219	
必要現示率	1 φ									
	2 φ	0.295								
	3 φ									
	4 φ									
	5 φ									
	6 φ									
有効青時間(秒)		44		43			39		39	
信号青時間比 G / C	44/160	14/160	43/160	43/160	39/160	44/160	14/160	39/160	39/160	
可能交通容量 C i	378	124	342	412	363	440	140	352	311	
交通容量比 q / C i	1.074	0.298	0.281	0.694	0.948	0.998	0.729	0.634	0.897	
交通処理案のチェック	NG	OK	OK	OK	OK	OK	OK	OK	OK	
滞留長 L s (m)	170.8	24.1	48.9	119.2	155.6	185.6	53.8	95.2	128.8	

$$※ N = KER \times \frac{3,600}{C}$$

N : 1時間で右折車が交差点内に滞留する台数

※ * : 交通容量(台/実1時間)

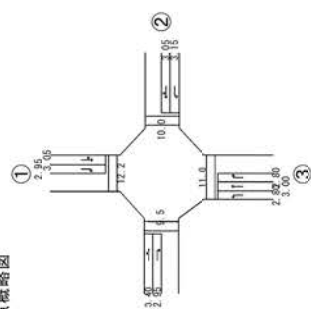
①: 至 泉

②: 至 阿久和

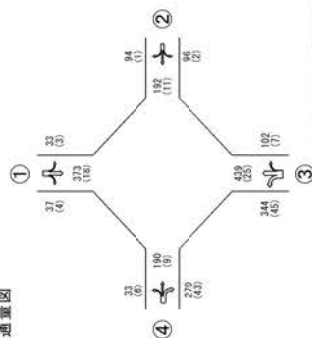
③: 至 原宿

④: 至 国道467号

交差点概略図



交通量図



上段 : 方向別台数交通量(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	3 φ	4 φ
表示時間	G-42 Y:3 AR:3	G-38 Y:3 AR:5	G-43 Y:3 AR:2	G-13 Y:3 AR:2
有効青時間	43	39	44	14
滞留時間	5	7	4	4
歩行者青時間	40	36	41	0

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

交差点名		02高砂苑バス停交差点			
流入部	車線の種類	①		②	
		左折・直進	左折・右折	直進・右折	③
車線数		1	1	1	1
飽和交通流率の基本値	S B	1,461	1,718	1,431	
車線幅員による補正率	αw	1,000	0,950	1,000	
(車線幅員)	m	(3.30)	(2.50)	(3.10)	
縦断勾配による補正率	αG	1,000	0,880	1,000	
(縦断勾配)	%	(0.20)	(3.40)	(0.90)	
大型車混入による補正率	αT	0,983	1,000	0,983	
(大型車混入率)	%	(2.42)	(0.00)	(2.48)	
左折車混入による補正率	$\alpha L T$	0,962			
(左折率)	L %	(11.1)			
(歩行者による低減率)	f p	0,210	0,210		
(有効青時間)	秒	51	19		
(歩行者用青時間)	秒	47	15		
横断歩行者による補正率	αL		0,834		
右折車混入による補正率	$\alpha R T$		1,000	0,989	
(右折率)	R %		(93.8)	(1.5)	
(右折車の通過確率)	f		1,000	0,676	
(有効青時間)	秒		19	51	
(現示変り目のさげ台数増分)					
KER : 台/サイクル					
(交差点内滞留台数)				2 (90)	
K : 台/サイクル					
飽和交通流率	S A	1,382	1,198	1,391	
設計交通量	q	414	48	404	
		(46+368)	(3+45)	(398+6)	
右折補正交通量	q R - N				
交差点流入部の需要率	ρ	1 ϕ 0,300	0,040	0,290	現示の需要率 交差点の需要率
必要現示率		2 ϕ 0,300	0,040	0,290	0,340
有効青時間(秒)		1 ϕ 51		51	サイクル長(秒)
		2 ϕ	19		80
信号青時間比	G / C	51/80	19/80	51/80	
可能交通容量	C i	881	285	887	
交通容量比	q / C i	0,470	0,168	0,455	
交通処理案のチェック		OK	OK	OK	OK
滞留長	L s (m)	87.1	14.1	85.6	

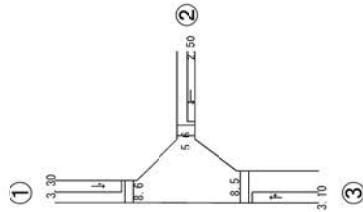
※ $N = KER \times \frac{3,600}{C}$

N : 1 時間で右折車が交差点内に滞留する台数

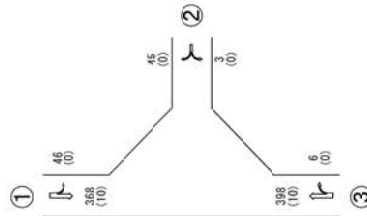
※ * : 交通容量(台/実1時間)

①: 至 阿久和
②: 至 沼沢中学校
③: 至 原宿

交差点概略図



交通量図



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

現示方式の図示

指示	1 ϕ	2 ϕ
表示		
表示時間	G:50 Y:3 AR:3	G:18 Y:3 AR:3
有効青時間	51	19
損失時間	5	5
歩行者用青時間		15

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

交差点名	03通信隊東側交差点			
	①	②	③	
流入部	左折・直進	左折・右折	直進・右折	
車線の種類	1	1	1	
車線数	1, 289	1, 656	1, 601	
飽和交通流率の基本値	1, 000	0, 950	0, 950	
車線幅員による補正率	(3. 20)	(2. 90)	(2. 75)	
車線幅員	m			
縦断勾配による補正率	1, 000	0, 975	1, 000	
縦断勾配	α G	(0. 30)	(1. 50)	(0. 40)
%				
大型車混入による補正率	α T	0. 979	0. 991	0. 985
(大型車混入率)	%	(3. 09)	(1. 23)	(2. 19)
左折車混入による補正率	α L T	0. 996		
(左折率)	L %	(1. 3)		
(歩行者による低減率)	f p	0. 180	0. 180	
(有効青時間)	秒	58	22	
(歩行者用青時間)	秒	54	18	
横断歩行者による補正率	α L	0. 853		
右折車混入による補正率	α R T	1, 000	0. 903	
(右折率)	R %	(18. 5)	(11. 9)	
(右折車の通過確率)	f	1, 000	0. 664	
(有効青時間)	秒	22	58	
(現示変り目のさばけ台数増分)				
KER : 台/サイクル				
(交差点内滞留台数)			2 (80)	
K : 台/サイクル				
飽和交通流率	S A	1, 257	1, 297	1, 353
設計交通量	q	388	81	320
(5+383)		(66+15)	(282+38)	
右折補正交通量	q R - N			
交差点流入部の需要率	p	0. 309	0. 062	0. 237
必要現示率		1 φ	0. 309	0. 237
		2 φ	0. 062	0. 371
		1 φ	58	58
有効青時間 (秒)		2 φ	22	90
信号青時間比	G / C	58/90	22/90	58/90
可能交通容量	C i	810	317	872
交通容量比	q / C i	0. 479	0. 256	0. 367
交通処理案のチェック		OK	OK	OK
滞留長	L s (m)	91. 2	26. 9	78. 5

※ $N = KER \times \frac{3,600}{C}$

N : 1 時間で右折車が交差点内に滞留する台数

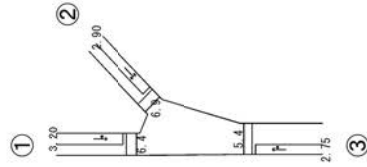
※ * : 交通容量 (台/実1 時間)

①: 至 阿久和

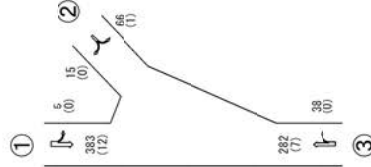
②: 至 汲沢中学校

③: 至 原宿

交差点概略図



交通量図



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

現示方式の図示

現示	1 φ	2 φ
表示時間	6:57 Y:3 AR:3	6:21 Y:3 AR:3
有効青時間	58	22
損失時間	5	5
歩行者青時間	54	18

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

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

※ $N = \frac{KER \times 3,600}{C}$

N : 1 時間で右折車が交差点内に滞留する台数

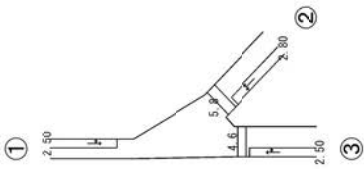
※ * : 交通容量(台/実1 時間)

①: 至 阿久和

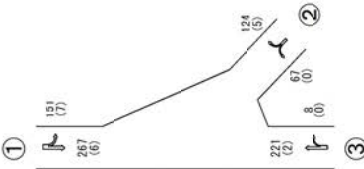
②: 至 中村三差路

③: 至 原宿

交差点概略図



交通量図



上降 : 方向別台数交通量 [台/時]
下降 : (大型車混入台数) [台/時]

現示方式の図示

現示	1φ	2φ	3φ
表示時間	G:49 Y:3 AR:4	G:27 Y:3 AR:4	C=90
有効青時間	50	28	G=78
滞留時間	6	6	L=12
歩行者青時間	44	23	

将来一般交通量交差点需要率 (No.5 (深谷) : 休日ピーク時 11 : 45~12 : 45)

交差点名		0.5深谷交差点							
流入部		①		②		③		④	
車線の種類		左折・直進	右折	左折	直進・右折	左折	直進	右折	左折・直進
車線数		1	1	1	1	1	1	1	1
飽和交通流率の基本値	S B	1,587	1,405	1,676	1,841	1,800	1,617	1,762	1,836
車線幅員による補正率	α w	1,000	1,000	1,000	1,000	0,950	1,000	1,000	1,000
車線幅員	α m	(3.05)	(2.95)	(3.15)	(3.05)	(2.80)	(3.00)	(2.80)	(3.40)
縦断勾配による補正率	α G	0.945	0.945	0.825	0.825	0.960	0.960	0.960	0.785
(縦断勾配)	%	(2.10)	(2.10)	(4.50)	(4.50)	(-6.00)	(-6.00)	(-6.00)	(5.30)
大型車混入による補正率	α T	0.990	0.974	0.981	0.983	0.942	0.986	1,000	0.942
(大型車混入率)	%	(1.49)	(3.77)	(2.70)	(2.47)	(8.75)	(1.99)	(0.00)	(8.81)
左折車混入による補正率	α L T	0.971							0.927
(左折率)	L %	(11.9)							(31.4)
(歩行者による低減率)	f p	0.130		0.130					0.130
(歩行者用歩時間)	f	44		37					36
(歩行者用歩時間)	秒	41		34					33
右折車混入による補正率	α R	0.881			0.967	1,000			
(右折率)	R %	(41.3)			(41.3)				
(右折車の通過確率)	f				1,000				
(有効歩時間)	秒	37			37				
(現示変り日のさげ台数増分)					2 (48)				
KER : 台/サイクル (交差点内滞留台数)									
飽和交通流率	S A	1,442	1,293	1,165	1,429	1,530	1,515	1,674	1,307
設計交通量	q	402	53	111	283	240	402	77	220
右折補正交通量	q R	(48+354)			(166+117)				(69+151)
交差点流入部の需要率	ρ	0.279	0.041	0.093	0.198	0.157	0.265	0.046	0.168
必要現示率		2φ		0.093	0.198	0.157	0.265		0.168
		3φ							
		1φ	0.041	37	37	36		0.046	
		2φ							
有効歩時間(秒)		44					44		
信号青時間比	G/C	44/150	13/150	37/150	37/150	36/150	44/150	13/150	36/150
可能交通容量	C i	423	112	295	352	367	444	145	314
交通容量比	q/C i	0.950	0.473	0.376	0.804	0.654	0.905	0.531	0.701
交通処理案のチェック		OK	OK	OK	OK	OK	OK	OK	OK
滞留長	L, s (m)	153.0	29.7	52.4	106.7	97.9	153.7	39.1	67.4

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

N : 1 時間で右折車が交差点内に滞留する台数

※ * : 交通容量(台/美1 時間)

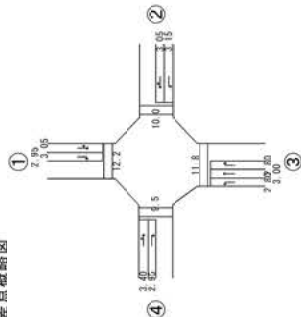
①: 至 泉

②: 至 阿久和

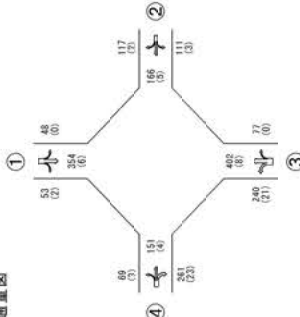
③: 至 原宿

④: 至 国道467号

交差点概略図



交通量図



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

現示方式の図示

表示	1φ	2φ	3φ	4φ
表示時間	G:36 Y:3 AR:3	G:35 Y:3 AR:5	G:43 Y:3 AR:2	G:12 Y:3 AR:2
有効歩時間	37	36	44	13
滞留時間	5	7	4	4
歩行需要時間	34	33	41	0

将来一般交通量交差点需要率 (No.1 (立場交差点) : 混雑期ピーク時 12:00~13:00)

交差点名		01立場交差点											
流入部		①			②			③			④		
車線の種類		左折・直進	右折	直進	左折・直進	右折	直進	左折・直進	右折	直進	左折・直進	右折	直進
車線数		1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1
飽和交通流率の基本値		1,505	1,813	1,460	1,648	1,670	1,600	1,600	1,749	1,649	1,625	1,649	1,675
飽和交通流率による補正率		α _w	0.950 (2.50)	0.950 (2.65)	1.000 (3.00)	1.000 (3.00)	0.950 (2.65)	0.950 (2.65)	0.950 (2.50)	0.950 (2.80)	0.950 (2.80)	0.950 (3.05)	1.000 (2.95)
縦断勾配による補正率		α _G	1.000 (-0.40)	0.995 (1.10)	0.995 (1.10)	0.995 (1.10)	1.000 (0.20)	1.000 (0.20)	1.000 (0.20)	1.000 (-0.80)	1.000 (-0.80)	1.000 (-0.80)	1.000 (-0.80)
大型車混入による補正率		α _T	0.983 (2.53)	0.980 (2.94)	0.975 (3.61)	0.990 (3.87)	0.974 (3.87)	0.974 (3.87)	0.968 (4.69)	0.968 (4.69)	0.964 (5.34)	0.964 (5.34)	0.983 (2.54)
左折車混入による補正率		α _L	0.976 (22.8)	0.961 (36.7)	0.961 (36.7)	0.972 (26.5)	0.972 (26.5)	0.972 (26.5)	0.966 (32.3)	0.966 (32.3)	0.966 (32.3)	0.966 (32.3)	0.966 (32.3)
歩行者による低減率		L %											
(歩行者による低減率)		f _p											
(歩行者利用車時間)		秒											
権限歩行者による補正率		α _L											
右折車混入による補正率		α _R											
(右折率)		R %											
(右折車の通過確率)		i											
(有効車時間)		秒											
(現示変り目のさばけ台数増分)		K _{BR}											
(交差点内滞留台数)		K											
飽和交通流率		S _A	1,312 (54+183)	1,536 (40)	1,268 (112+199)	1,445 (137)	1,439 (82+228)	1,439 (82+228)	1,682 (62)	1,355 (90+168)	1,590 (558)	1,647 (197)	1,647 (197)
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		p	0.173 0.173	0.000 0.000	0.206 0.206	0.000 0.000	0.215 0.215	0.215 0.215	0.000 0.000	0.189 0.189	0.025 0.025	0.025 0.025	0.025 0.025
必要現示率													
有効車時間(秒)			31 31 31 31 31	9 9 9 9 9	31 31 31 31 31	17 17 17 17 17	31 31 31 31 31	31 31 31 31 31	9 9 9 9 9	31 31 31 31 31	17 17 17 17 17	17 17 17 17 17	17 17 17 17 17
信歩青時間比		G/C	31/130	9/130	31/130	17/130	31/130	31/130	9/130	31/130	31/130	31/130	31/130
可能交通容量		C _i	327	312	708	383	343	353	353	702	371	371	371
交通容量比		q/C _i	0.725	0.128	0.293	0.358	0.904	0.176	0.176	0.795	0.531	0.531	0.531
交通処理率のチェック			OK	OK	OK	OK	OK	OK	OK	OK	OK	OK	OK
滞留長		L _s (m)	82.7	20.5	102.5	54.5	104.6	28.9	95.2	72.6	72.6	72.6	72.6

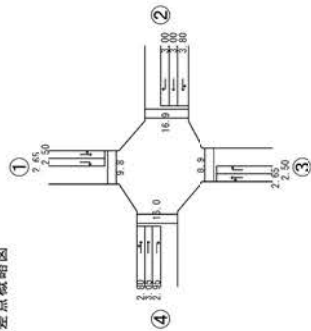
$$N = \frac{K \times C}{3,600}$$

N : 1 時間で右折車が交差点内に滞留する台数

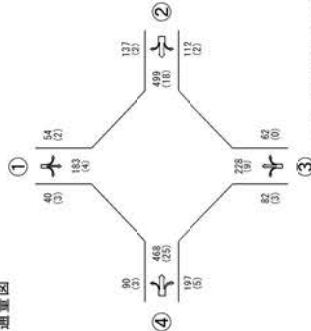
※ : 交通容量(台/1 時間)

- ①: 至 阿久和
 ②: 至 戸塚駅
 ③: 至 原宿
 ④: 至 長後

交差点概略図



交通量図



上段: 方向別合計交通量[台/時]
 下段: (大型車混入台数)[台/時]

現示方式の図示

現示	1φ	2φ	3φ	4φ
表示				
表示時間	G:31 Y:3 AR:0	G:8 Y:2 AR:3	G:31 Y:3 AR:0	G:16 Y:2 AR:3
有効青時間	31	9	31	17
有効赤時間	3	4	3	4
歩行者青時間	0	0	0	0
表示				
表示時間	G:25 Y:0 AR:3	G:25 Y:0 AR:3	G:25 Y:0 AR:3	G:25 Y:0 AR:3
有効青時間	0	0	0	0
有効赤時間	25	25	25	25
歩行者青時間	25	25	25	25

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

交差点名	02高砂苑バス停交差点			
	①	②	③	
流入部	左折・直進	左折・右折	直進・右折	
車線の種類	1	1	1	
車線数	1	1	1	
飽和交通流率の基本値	S B	1,477	1,718	1,431
車線幅員による補正率	α w	1,000	0,950	1,000
(車線幅員)	m	(3.30)	(2.50)	(3.10)
縦断勾配による補正率	α G	1,000	0,880	1,000
(縦断勾配)	%	(0.20)	(3.40)	(0.90)
大型車混入による補正率	α T	0,982	1,000	0,979
(大型車混入率)	%	(2.60)	(0.00)	(3.14)
左折車混入による補正率	α L T	0,953		
(左折率)	L %	(13.7)		
(歩行者による低減率)	f p	0,210	0,210	
(有効青時間)	秒	51	19	
(歩行者用青時間)	秒	47	15	
横断歩行者による補正率	α L		0,834	
右折車混入による補正率	α R T		1,000	0,993
(右折率)	R %		(91.9)	(1.0)
(右折車の通過確率)	f		1,000	0,678
(有効青時間)	秒		19	51
(現示変り目のさげ台数増分)				
KER : 台/サイクル				
(交差点内滞留台数)				2(90)
K : 台/サイクル				
飽和交通流率	S A	1,382	1,198	1,391
設計交通量	q	423	62	287
(58+365)		(5+57)		(284+3)
右折補正交通量	q R - N			
交差点流入部の需要率	ρ	0,306	0,052	0,206
必要現示率		1 φ	0,306	0,206
		2 φ		0,052
		1 φ	51	51
		2 φ		
有効青時間(秒)			19	
信号青時間比	G / C	51/80	19/80	51/80
可能交通容量	C i	881	285	887
交通容量比	q / C i	0,480	0,218	0,324
交通処理案のチェック		OK	OK	OK
滞留長	L s (m)	88.5	18.2	67.5

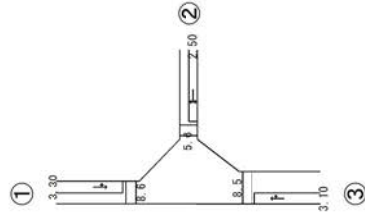
※ N = KER × $\frac{3,600}{C}$

N : 1時間中右折車が交差点内に滞留する台数

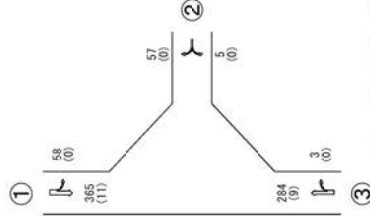
※ * : 交通容量(台/1時間)

①: 至 阿久和
②: 至 汲沢中学校
③: 至 原宿

交差点概略図



交通量図



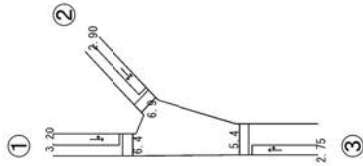
上段 : 方向別合計交通量 [台/時]
下段 : (大型車混入台数) [台/時]

現示方式の図示

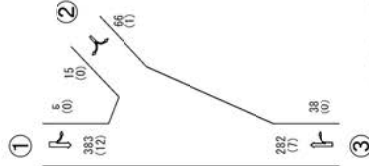
現示	1 φ	2 φ	3 φ
表示時間	G:50 Y:3 AR:3	G:18 Y:3 AR:3	C:60
有効青時間	51	19	G:70
損失時間	5	5	L:10
歩行者青時間	47	15	

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

交差点概略図



交通量図



上段：方向別合計交通量 [台/時]
下段：(大型車混入台数) [台/時]

現示方式の図示

現示	1φ	2φ	1φ	2φ	3φ
表示時間	6:57 Y:3 AR:3	6:21 Y:3 AR:3	6:40		
有効青時間	58	22	6:40		
損失時間	5	5	L=10		
歩行者青時間	54	18			

交差点名		03通信隊東側交差点	
流入部		①	②
車線の種類		左折・直進	左折・右折 直進・右折
車線数		1	1
飽和交通流率の基本値		1,289	1,656
車線幅員による補正率		1,000	0,950
(車線幅員)		(3,20)	(2,90)
縦断勾配による補正率		1,000	0,975
(縦断勾配)		(0,30)	(1,50)
大型車混入による補正率		0,979	0,991
(大型車混入率)		(3,09)	(1,23)
左折車混入による補正率		0,996	
(左折率)		(1,3)	
(歩行者による低減率)		0,180	0,180
(有効青時間)		58	22
(歩行者用青時間)		54	18
横断歩行者による補正率		0,853	
右折車混入による補正率		1,000	0,903
(右折率)		(18,5)	(11,9)
(右折車の通過確率)		1,000	0,664
(有効青時間)		22	58
(現示変り目のさばけ台数増分)			
KER: 台/サイクル			2(80)
(交差点内滞留台数)			
K: 台/サイクル			
飽和交通流率		1,257	1,297
設計交通量		388	81
右折補正交通量		(5+383)	(66+15)
交差点流入部の需要率		0,309	0,062
必要現示率		0,309	0,237
有効青時間(秒)		58	22
信号青時間比		58/90	22/90
可能交通容量		810	317
交通容量比		0,479	0,256
交通処理案のチェック		OK	OK
滞留長		91,2	26,9
L s (m)			78,5

※ $N = KER \times \frac{3,600}{C}$

N : 1時間で右折車が交差点内に滞留する台数

※ * : 交通容量(台/実1時間)

- ①: 至 阿久和
②: 至 汲沢中学校
③: 至 原宿

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

交差点名	04深谷交番前交差点			
	①	②	③	
流入部	左折・直進	左折・右折	直進・右折	
車線の種類	1	1	1	
車線数	1,434	1,710	1,303	
飽和交通流率の基本値	S B	0,950	0,950	
車線幅員による補正率	α w	(2.50)	(2.80)	(2.50)
(車線幅員)	m	1,000	0,930	1,000
縦断勾配による補正率	α G	(0.00)	(2.40)	(-0.10)
(縦断勾配)	%	0,979	0,982	0,994
大型車混入による補正率	α T	(3.11)	(2.62)	(0.87)
(大型車混入率)	%	0,899		
左折車混入による補正率	α L T	(36.1)	0,180	
(左折率)	L %	0,180	28	
(歩行者による低減率)	f p	50	23	
(有効青時間)	秒	44	0,852	
(歩行者用青時間)	秒		1,000	0,980
横断歩行者による補正率	α L		(64.9)	(3.5)
右折車混入による補正率	α R T		1,000	0,756
(右折率)	R %		28	50
(右折車の通過確率)	f			
(有効青時間)	秒			
(現示変更のさばけ台数増分)				
KER : 台/サイクル				
(交差点内滞留台数)				2(80)
K : 台/サイクル				
飽和交通流率	S A	1,199	1,264	1,206
設計交通量	q	418	191	229
(151+267)			(67+124)	(221+8)
右折補正交通量	q R - N			
交差点流入部の需要率	ρ	0,349	0,151	0,190
必要現示率	1 φ	0,349	0,151	0,190
2 φ				
有効青時間(秒)	1 φ	50	28	50
2 φ				
信号青時間比	G / C	50/90	28/90	50/90
可能交通容量	C i	666	393	670
交通容量比	q / C i	0,628	0,486	0,342
交通処理案のチェック		OK	OK	OK
滞留長	L s (m)	97.0	53.5	60.6

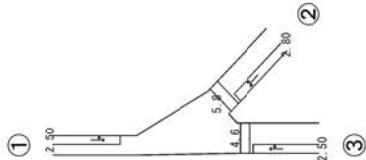
※ $N = KER \times \frac{3,600}{C}$

N : 1 時間で右折車が交差点内に滞留する台数

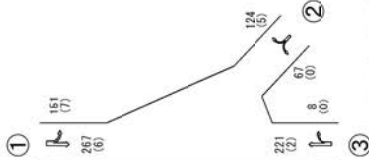
※ * : 交通容量(台/実1時間)

- ①: 至 阿久和
②: 至 中村三差路
③: 至 原宿

交差点概略図



交通量図



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

現示方式の図示

指示	1 φ	2 φ	1 φ	2 φ
表示	G:49 Y:3 AR:4	G:27 Y:3 AR:4	C=90	C=78
表示時間	50	28	6	6
表示時間	6	6	6	6
歩行者青時間	44	23		