

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

交差点名		05深谷交差点									
流入部		①		②		③		④			
車線の種類		左折・直進	右折	左折	直進・右折	左折	直進	右折	左折・直進	右折	
車線数		1	1	1	1	1	1	1	1	1	
飽和交通流率の基本値	S B	1,587	1,405	1,676	1,841	1,800	1,617	1,762	1,836	1,800	
車線幅員による補正率	α w	1,000	1,000	1,000	1,000	0.950	1,000	1,000	1,000	1,000	
(車線幅員)	m	(3.05)	(2.95)	(3.15)	(3.05)	(2.80)	(3.00)	(2.80)	(3.40)	(2.95)	
縦断勾配による補正率	α G	0.945	0.945	0.825	0.825	0.950	0.950	0.950	0.785	0.785	
(縦断勾配)	%	(2.10)	(2.10)	(4.50)	(4.50)	(-6.00)	(-6.00)	(-6.00)	(5.30)	(5.30)	
大車重進入による補正率	α T	0.990	0.974	0.981	0.983	0.942	0.986	1,000	0.978	0.942	
(大車重進入率)	%	(1.49)	(3.77)	(2.70)	(2.47)	(8.75)	(1.99)	(0.00)	(3.18)	(8.81)	
左折車進入による補正率	α L T	0.971							0.927		
(左折率)	L %	(11.9)							(31.4)		
(歩行者による低減率)	f p	0.130		0.130					0.130		
(有効荷時間)	秒	44		37					36		
(歩行者用時間)	秒	41		34					33		
横断歩行者による補正率	α L			0.881		1,000					
右折車進入による補正率	α R T				0.957						
(右折率)	R %				(41.3)						
(右折車の通過確率)	f				1,000						
(有効荷時間)	秒				37						
(現示変り目のさげ台数増分)	K E D : 台/サイクル				2(48)						
(交差点内滞留台数)	R : 台/サイクル										
飽和交通流率	S A	1,442	1,293	1,195	1,429	1,530	1,515	1,674	1,307	1,331	
設計交通量	q	402	53	111	283	240	402	77	220	261	
(48+354)					(166+117)				(69+151)		
右折補正交通量	q R - N										
交差点流入部の需要率	ρ	0.279	0.041	0.093	0.198	0.157	0.265	0.046	0.168	0.196	
必要現示率											
1φ											
2φ											
3φ											
4φ											
有効荷時間(秒)											
1φ			0.041	37	37			0.046			
2φ											
3φ											
4φ											
信号青時間比	G / C	44/150	13/150	37/150	37/150	36/150	44/150	13/150	36/150	36/150	
可能交通容量	C i	423	112	295	352	367	444	145	314	319	
交通容量比	q / C i	0.950	0.473	0.376	0.804	0.654	0.905	0.531	0.701	0.818	
交通処理率のチェック		OK	OK	OK	OK	OK	OK	OK	OK	OK	
滞留長	L s (m)	153.0	29.7	52.4	108.7	97.9	153.7	38.1	87.4	106.5	

※ N = KER × $\frac{3,600}{C}$

N : 1 時間で右折車が交差点内に滞留する台数

※ * : 交通容量(台/実1 時間)

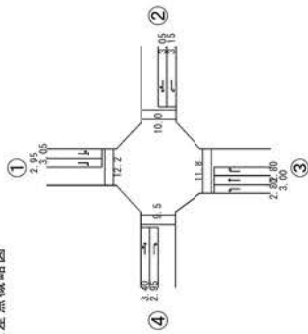
①: 至 泉

②: 至 阿久和

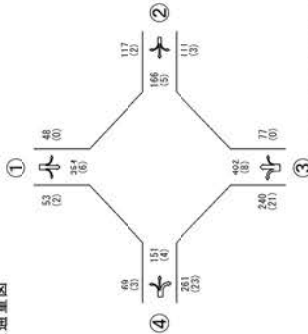
③: 至 原宿

④: 至 国道467号

交差点概略図



交通量図



上段 : 方向別合流交通量 [台/時]
下段 : (大型車流入台数) [台/時]

現示方式の図示

図示	1φ	2φ	3φ	4φ
表示時間	0:36 Y:3 AR:3	0:35 Y:3 AR:5	0:43 Y:3 AR:2	0:12 Y:3 AR:2
有効青時間	37	36	44	13
損失時間	5	7	4	4
歩行者青時間	34	33	41	0

(5) 将来交通量

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。

- ・ 将来交通量 平日 p. 資 2. 4-414～2. 4-418
- ・ 将来交通量 休日 p. 資 2. 4-419～2. 4-423
- ・ 将来交通量 混雑期 p. 資 2. 4-424～2. 4-428

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

交差点名		01立地交差点									
流入部		(1)		(2)		(3)		(4)			
車線の種類		左折・直進		左折・直進		左折・直進		左折・直進			
車線数		1		1		1		1			
飽和交通量の基本値		S B		S B		S B		S B			
車線幅員による補正率		α w		α w		α w		α w			
(車線幅員)		m		m		m		m			
縦断勾配による補正率		α G		α G		α G		α G			
(縦断勾配)		%		%		%		%			
大型車混入による補正率		α T		α T		α T		α T			
(大型車混入率)		%		%		%		%			
左折車混入による補正率		α L T		α L T		α L T		α L T			
(左折率)		L %		L %		L %		L %			
(歩行者による低減率)		f p		f p		f p		f p			
(有効歩道時間)		秒		秒		秒		秒			
(歩行者通行時間)		秒		秒		秒		秒			
横断歩行者による補正率		α L		α L		α L		α L			
右折車混入による補正率		α R T		α R T		α R T		α R T			
(左折率)		R %		R %		R %		R %			
(右折車の通過確率)		p		p		p		p			
(有効歩道時間)		秒		秒		秒		秒			
(現示変更日目のさばけ台数増分)		KER : 台/サイクル		KER : 台/サイクル		KER : 台/サイクル		KER : 台/サイクル			
(交差点内部留台数)		K : 台/サイクル		K : 台/サイクル		K : 台/サイクル		K : 台/サイクル			
飽和交通量		S A		S A		S A		S A			
設計交通量		q		q		q		q			
右折補正交通量		q R - N		q R - N		q R - N		q R - N			
交差点流入部の需要率		p		p		p		p			
必要現示率		1 φ		2 φ		3 φ		4 φ			
有効歩道時間 (秒)		1 φ		2 φ		3 φ		4 φ			
信号青時間比		G / C		G / C		G / C		G / C			
可能交通容量		C i		C i		C i		C i			
交通容量比		q / C i		q / C i		q / C i		q / C i			
交通処理率のチェック		N G		N G		N G		N G			
滞留長		L s (m)		L s (m)		L s (m)		L s (m)			

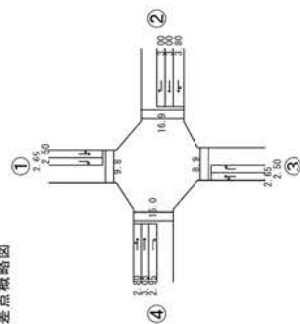
$$N = \text{KER} \times \frac{3,600}{C}$$

N : 1 時間で右折車が交差点内に滞留する台数

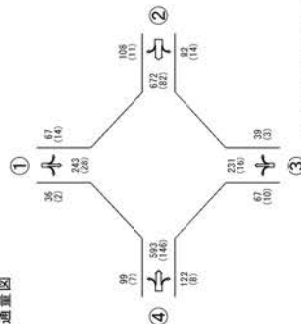
※ w : 交通容量 (台/秒1 時間)

- ①: 至 阿久和
②: 至 戸塚駅
③: 至 原宿
④: 至 長後

交差点縮略図



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	5 φ
青信号時間	0.27 Y 3 AR 0	0.7 Y 2 AR 3	0.37 Y 3 AR 0	0.14 Y 2 AR 3	
有効青信号時間	27	8	37	15	
歩行赤信号時間	3	4	3	4	
歩行赤信号時間	0	0	0	0	
現示	5 φ	2 φ	3 φ	4 φ	5 φ
青信号時間	0.26 Y 0 AR 3	0	0.37	0.14	
有効青信号時間	26	0	37	14	
歩行赤信号時間	29	26	29	26	

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

交差点名		02高砂苑バス停交差点							
流入部		①		②		③		④	
車線の種類		左折・直進	右折	左折・直進	右折	左折・直進	右折	左折・直進	右折
車線数		1	1	1	1	1	1	1	1
飽和交通流率の基本値		2,000	2,000	2,000	1,800	2,000	1,800	2,000	1,800
車線幅員による補正率		1,000	1,000	1,000	1,000	1,000	1,000	1,000	1,000
(車線幅員)		(3.00)	(3.00)	(3.00)	(3.00)	(3.00)	(3.00)	(3.00)	(3.00)
縦断勾配による補正率		1,000	1,000	1,000	1,000	1,000	1,000	1,000	1,000
α G		(0.00)	(0.00)	(0.00)	(0.00)	(0.00)	(0.00)	(0.00)	(0.00)
(縦断勾配)		0.983	1,000	1,000	1,000	0.984	1,000	1,000	1,000
α T		(2.45)	(0.00)	(0.00)	(0.00)	(2.34)	(0.00)	(0.00)	(0.00)
(大型車混入率)		0.965	0.806	0.806	0.806	0.984	1,000	1,000	1,000
左折車混入による補正率 α L T		(16.5)	0.150	0.150	0.150	(7.5)	(0.0)	(0.0)	(0.0)
L %		15	22	22	15	15	22	22	15
f p		10	17	17	10	10	17	17	10
(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)		15	22	22	15	15	22	22	15
秒		10	17	17	10	10	17	17	10
(歩行者用青時間)		0.150	0.150	0.150	0.150	0.150	0.150	0.150	0.150
α L		0.150	0.150	0.150	0.150	0.150	0.150	0.150	0.150
横断歩行者による補正率		0.150	0.150	0.150	0.150	0.150	0.150	0.150	0.150
α R T		0.150	0.150	0.150	0.150	0.150	0.150	0.150	0.150
右折車混入による補正率		0.150	0.150	0.150	0.150	0.150	0.150	0.150	0.150
R %		0.653	0.653	0.653	0.653	0.670	0.670	0.670	0.670
(右折率)		15	15	15	15	15	15	15	15
(右折車の通過確率)		2(102)	2(102)	2(102)	2(102)	2(102)	2(102)	2(102)	2(102)
f		0.653	0.653	0.653	0.653	0.670	0.670	0.670	0.670
(有効青時間)		15	15	15	15	15	15	15	15
秒		10	17	17	10	10	17	17	10
(現示変り目のさばり台数増分)		0.653	0.653	0.653	0.653	0.670	0.670	0.670	0.670
KER : 台/サイクル		2(102)	2(102)	2(102)	2(102)	2(102)	2(102)	2(102)	2(102)
(交差点内滞留台数)		0.653	0.653	0.653	0.653	0.670	0.670	0.670	0.670
K : 台/サイクル		2(102)	2(102)	2(102)	2(102)	2(102)	2(102)	2(102)	2(102)
飽和交通流率		1,897	1,800	1,612	1,800	1,937	1,800	2,000	1,800
S A		449	20	44	82	428	1	0	0
設計交通量		(74.375)	(44.0)	(44.0)	(32.396)	(32.396)	(0.0)	(0.0)	(0.0)
q		0.237	0.000	0.027	0.046	0.221	0.000	0.000	0.000
右折補正交通量		0.237	0.000	0.027	0.046	0.221	0.000	0.000	0.000
q R - N		0.237	0.000	0.027	0.046	0.221	0.000	0.000	0.000
ρ		0.237	0.000	0.027	0.046	0.221	0.000	0.000	0.000
交差点流入部の需要率		0.237	0.000	0.027	0.046	0.221	0.000	0.000	0.000
必要現示率		0.237	0.000	0.027	0.046	0.221	0.000	0.000	0.000
1 φ		0.237	0.000	0.027	0.046	0.221	0.000	0.000	0.000
2 φ		0.237	0.000	0.027	0.046	0.221	0.000	0.000	0.000
3 φ		0.237	0.000	0.027	0.046	0.221	0.000	0.000	0.000
4 φ		0.237	0.000	0.027	0.046	0.221	0.000	0.000	0.000
有効青時間(秒)		15	16	22	22	15	16	22	22
信号青時間比		15/70	16/70	22/70	22/70	15/70	16/70	22/70	22/70
G / C		0.214	0.229	0.314	0.314	0.214	0.229	0.314	0.314
可能交通容量		407	537	507	694	415	553	629	694
C i		1.103	1.103	1.103	1.103	1.103	1.103	1.103	1.103
q / C i		0.037	0.037	0.037	0.037	0.037	0.037	0.037	0.037
交通容量比		0.037	0.037	0.037	0.037	0.037	0.037	0.037	0.037
交通処理案のチェック		OK	OK	OK	OK	OK	OK	OK	OK
L s (m)		83.7	5.1	11.3	21.0	80.7	0.3	0.0	0.0
滞留長		83.7	5.1	11.3	21.0	80.7	0.3	0.0	0.0

※ N = $KER \times \frac{3,600}{C}$

N : 1時間で右折車が交差点内に滞留する台数

※ * : 交通容量(台/車1時間)

※ **** : 連続で使用する現示

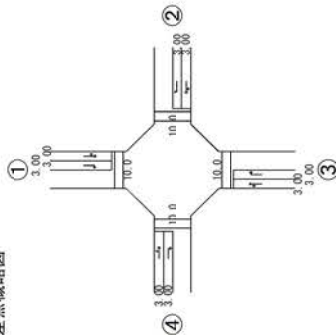
①: 至 阿久和

②: 至 波津中学校

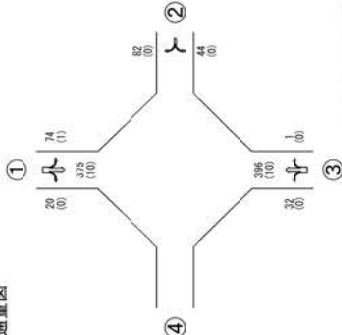
③: 至 原宿

④: 篠園側

交差点概略図



交通量図



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

現示方式の図示

現示	1φ	2φ	3φ	4φ	10
表示時間	6:15 Y 2 AR 0	6:16 Y 2 AR 0	6:22 Y 2 AR 2	6:5 Y 2 AR 2	C-70
有効青時間	15	16	22	5	6-58
飽和時間	2	4	2	4	L-12
歩行者青時間	10	0	17	0	0

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

交差点名	03通信隊東側交差点							
	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	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	1,800	2,000	1,800	2,000	1,800	2,000	1,800
車線幅員による補正率	α _w	1,000	1,000	1,000	1,000	1,000	1,000	1,000
(車線幅員)	m	(3.00)	(3.00)	(3.00)	(3.00)	(3.00)	(3.00)	(3.00)
縦断勾配による補正率	α _G	1,000	1,000	1,000	1,000	1,000	1,000	1,000
(縦断勾配)	%	(0.00)	(0.00)	(0.00)	(0.00)	(0.00)	(0.00)	(0.00)
大型車混入による補正率	α _T	0.984	1,000	0.982	1,000	0.979	1,000	1,000
(大型車混入率)	%	(2.34)	(0.00)	(2.56)	(0.00)	(3.05)	(0.00)	(0.00)
左折車混入による補正率	α _L	0.987		0.806		1,000	0.806	
(左折率)	L %	(6.1)			(0.0)			
(歩行者による低減率)	f _p	0.150		0.150		0.150	0.150	
(有効歩時間)	f _p	15	22	22	15	15	22	
(歩行者歩行時間)	秒	10	17	17	10	10	17	
横断歩行者による補正率	α _L							
右折車混入による補正率	α _R							
(右折率)	R %	0.655				0.649		
(右折車の通過確率)	f _r	15				15		
(有効歩時間)	秒	2(102)				2(102)		
(表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)	K : 台/サイクル							
飽和交通流率	S A	1,942	1,800	1,583	1,800	1,958	1,750	1,800
設計交通量	q	428	0	39	3	394	98	39
右折補正交通量	q _{R-N}	(26+402)	0	(39+0)		(0+394)	(25+0)	
交差点流入部の需要率	p	0.220	0.000	0.025	0.002	0.201	0.000	0.022
必要現示率		1φ 0.220			0.201			
	2φ							0.220
	3φ			0.025	0.002		0.000	0.000
	4φ				****		0.000	0.000
有効歩時間(秒)		15	16			15	16	
	2φ			22	22		22	22
	3φ				5			5
	4φ							
信号青時間比	G/C	15/70	16/70	22/70	27/70	15/70	16/70	27/70
可能交通容量	C i	416	538	498	694	420	521	694
交通容量比	q/C i	1.029	0.000	0.078	0.004	0.938	0.188	0.049
交通処理案のチェック		OK	OK	OK	OK	OK	OK	OK
滞留長	L s (m)	80.7	0.0	10.3	0.8	76.7	26.2	6.4

※ N = KER × 3,600
N : 1 時間

※ * : 交通容量(台/車1 時間)

※ **** : 連続で使用する現示

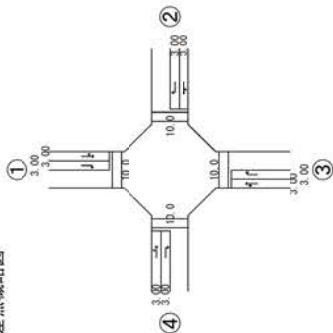
①: 至 阿久和

②: 至 汲沢中学校

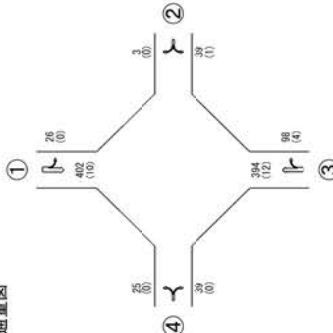
③: 至 原宿

④: 墓園側

交差点概略図



交通量図



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

現示方式の図示

現示	1φ	2φ	3φ	4φ
表示時間	0:15 Y:2 AR:0	0:16 Y:2 AR:0	0:22 Y:2 AR:0	0:5 Y:2 AR:2
有効歩時間	15	16	22	5
滞留時間	2	4	2	4
歩行者歩行時間	10	0	17	0

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

交差点名		04深谷交番前交差点			
流入部		(1)	(2)	(3)	(3)
車線の種類		左折・直進 左折・右折 直進・右折			
車線数		1	1	1	1
飽和交通流率の基本値		1,720	1,771	1,525	
車線幅員による補正率		0.950	0.950	0.950	
(車線幅員)		(2.50)	(2.80)	(2.50)	
縦断勾配による補正率		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		0.984	0.984	0.980	
(大型車混入率)		(2.28)	(2.29)	(2.80)	
左折車混入による補正率		0.885			
(左折率)		(48.0)			
(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		0.873			
右折車混入による補正率		1.000	0.979		
(右折率)		(64.3)	(4.3)		
(右折車の通過確率)		1.000	0.769		
(有効青時間)		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		1,423	1,344	1,390	
設計交通量		483	360	277	
右折補正交通量		(232+251)	(125+225)	(265+12)	
交差点流入部の需要率		0.339	0.260	0.199	
必要現示率		1φ	0.339	0.199	
		2φ	0.339	0.260	
有効青時間(秒)		1φ	60	33	
		2φ			
信号青時間比		G/C	60/105	33/105	60/105
可能交通容量		Ci	813	422	794
交通容量比		q/Ci	0.594	0.829	0.349
交通処理案のチェック			OK	OK	OK
滞留長		Ls (m)	129.7	94.0	79.8

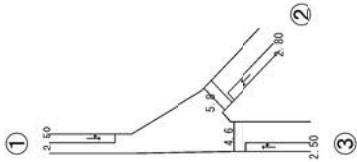
※ $N = KER \times \frac{3,600}{C}$

N : 1時間内で右折車が交差点内に滞留する台数

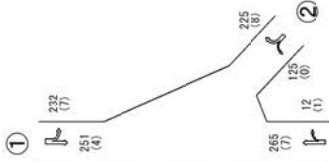
※ * : 交通容量(台/実1時間)

- ①: 至 阿久和
②: 至 中村三差路
③: 至 原宿

交差点概略図



交通量図



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

現示方式の図示

現示	1φ	2φ	3φ
表示時間	6:59 Y:3 AR:4	6:32 Y:3 AR:4	C:105
有効青時間	60	33	6:43
損失時間	6	6	L:12
歩行者青時間	54	28	

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

交差点名		05深谷交差点							
流入部		①		②		③		④	
車線の種類		左折・直進	右折	左折	直進・右折	左折	直進	右折	左折・直進
車線数		1	1	1	1	1	1	1	1
飽和交通流率の基本値	S B	1,539	1,618	1,779	1,984	1,800	1,752	1,767	2,000
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)	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	0,950	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)
大型車混入による補正率	α T	0,965	0,930	0,988	0,971	0,916	0,962	0,935	0,903
(大型車混入率)	%	(5.17)	(10.81)	(1.67)	(4.20)	(13.08)	(5.69)	(6.73)	(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)	
(歩行者による低減率)	f p	0,130						0,130	
(有効歩時間)	f	44						39	
(歩行者歩行時間)	秒	41						36	
横断歩行者による補正率	α R			0,879		1,000			
(横断歩行者混入率)	R %			(32.9)					
(右折率)	R %			1,000					
(右折車の通過確率)	f			43					
(有効歩時間)	秒			40					
(現示変り目のさげ台数増分)	KER : 台/サイクル			2 (45)					
(交差点内滞留台数)	R : 台/サイクル								
飽和交通流率	S A	1,375	1,422	1,275	1,534	1,488	1,601	1,613	1,445
設計交通量	q	406	37	120	266	344	439	122	223
(設計交通量)	q R - N	(33+373)			(192+94)				(33+190)
右折補正交通量	α R - N	0,295	0,026	0,094	0,186	0,231	0,274	0,076	0,154
交差点流入部の需要率	ρ	1.6							
必要現示率		2.6							
		3.6							
		1.6							
有効歩時間 (秒)		2.6							
		3.6							
		1.6							
		44				39	44		39
信号青時間比	G / C	11						11	
可能交通容量	C i	44/160	14/160	43/160	43/160	39/160	41/160	14/160	39/160
交通容量比	q / C i	378	121	373	412	363	440	141	352
交通処理案のチェック		1.074	0.298	0.350	0.694	0.948	0.998	0.865	0.634
滞留長	L s (m)	170.8	24.1	57.9	119.2	155.6	185.6	60.9	95.2

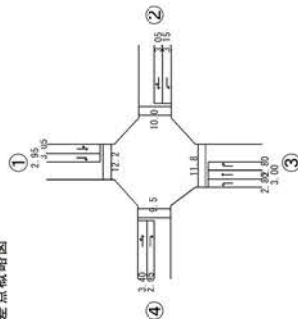
$$\text{※ } N = \text{KER} \times \frac{3,600}{C}$$

N : 1 時間で右折車が交差点内に滞留する台数

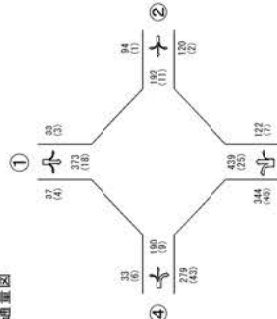
※ * : 交通容量 (台/実1 時間)

- ①: 至 泉
②: 至 阿久和
③: 至 御宿
④: 至 国道467号

交差点略図



交通量図



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

現示方式の図示

図示	1φ	2φ	3φ	4φ
表示				
表示時間	G-42 Y:3 AR:3	G-38 Y:3 AR:3	G-43 Y:3 AR:2	G-13 Y:3 AR:2
有効時間	43	39	44	14
損失時間	5	7	4	4
歩行者歩行時間	40	36	41	0

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

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	左折・直進	右折	左折・直進	右折
車線数		1	1	1	1	1	1	1	1
飽和交通流率の基本値	S B	1,492	1,781	1,458	1,650	1,706	1,618	1,769	1,672
飽和流量による補正率	α w	0.950	0.950	1,000	1,000	0.950	0.950	0.950	1,000
(車線幅員)	m	(2.50)	(2.65)	(3.80)	(3.00)	(3.00)	(2.65)	(2.80)	(2.95)
縦断勾配による補正率	α G	1,000	1,000	0.995	0.995	0.995	1,000	1,000	1,000
(縦断勾配)	%	(-0.40)	(-0.40)	(1.10)	(1.10)	(1.10)	(0.20)	(-0.80)	(-0.80)
大型車混入による補正率	α P	0.990	0.967	0.983	0.974	0.969	0.976	0.991	0.987
(大型車混入率)	%	(1.46)	(3.88)	(2.47)	(3.80)	(4.55)	(3.46)	(4.14)	(5.91)
左折車混入による補正率	α L T	0.984		0.955		0.965		0.967	
(左折率)	L %	(14.9)		(43.0)		(33.1)		(30.7)	
(歩行者による低減率)	f p								
(有効歩行時間)	秒								
(歩行者用青時間)	秒								
横断歩行者による補正率	α L								
右折車混入による補正率	α R T								
(右折率)	R %								
(右折車の通過確率)	f								
(有効歩行時間)	秒								
(現示変り目のさげ台数割合)	KER	0.784	31	2(55)		0.612	31	2(55)	0.581
(交差点内滞留台数)	R : 右/サイクル								31
	K : 右/サイクル								2(55)
飽和交通流率	S A	1,381	1,638	1,362	1,599	1,645	1,448	1,665	1,590
設計交通量	q	342	41	670	154	347	81	554	205
(51+291)				(144+526)		(115+232)		(85+169)	
右折補正交通量	q R - N	0				0			60
交差点流入部の需要率	p	0.248	0.000	0.226	0.000	0.240	0.000	0.188	0.036
必要現示率		0.248	0.000			0.240	0.000		0.036
1φ									0.248
2φ									0.000
3φ									0.226
4φ									0.036
5φ									0.000
有効青時間(秒)		31	9	31		31	9	31	130
1φ									
2φ									
3φ									
4φ									
5φ									
信号青時間比	G/C	31/130	9/130	31/130	17/130	31/130	9/130	31/130	17/130
可能交通容量	C i	329	310	706	384	345	236	702	361
交通容量比	q/C i	1.040	0.132	0.949	0.401	1.006	0.343	0.789	0.568
交通処理率のチェック		NG	OK	OK	OK	OK	OK	OK	OK
滞留長	L s (m)	112.8	20.5	112.3	61.4	116.7	35.9	94.6	74.3

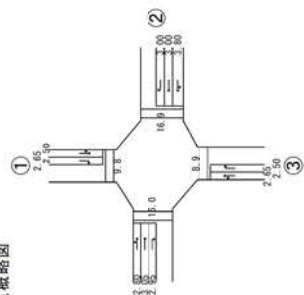
$$\text{※ } N = \text{KER} \times \frac{3,600}{C}$$

N : 1時間で右折車が交差点内に滞留する台数

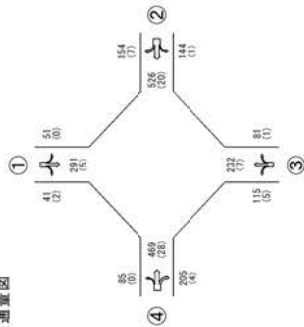
※ * : 交通容量(台/1時間)

- 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 : 方向別各料交通量 [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
青信号時間	31	9	31	17
赤信号時間	3	4	3	4
歩行者青信号時間	0	0	0	0
表示				
表示時間	G:25 Y:0 AR:3	C:130		
青信号時間	0	0:00		
赤信号時間	28	L:42		
歩行者青信号時間	25			

将来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)

※ ①: 至 阿久和
②: 至 波沢中学校
③: 至 原宿
④: 磐園園

交差点名		02高砂苑バス停交差点							
流入部		①		②		③		④	
車線数	車線幅員	左折・直進	右折	左折・直進	右折	左折・直進	右折	左折・直進	右折
飽和交通流率の基本値	S B	2,000	1,800	2,000	1,800	2,000	1,800	2,000	1,800
車線幅員による補正率	α w	1,000	1,000	1,000	1,000	1,000	1,000	1,000	1,000
(車線幅員)	m	(3.00)	(3.00)	(3.00)	(3.00)	(3.00)	(3.00)	(3.00)	(3.00)
縦断勾配による補正率	α G	1,000	1,000	1,000	1,000	1,000	1,000	1,000	1,000
(縦断勾配)	%	(0.00)	(0.00)	(0.00)	(0.00)	(0.00)	(0.00)	(0.00)	(0.00)
大型車混入による補正率	α T	0.984	1,000	0.990	1,000	0.987	1,000	1,000	1,000
(大型車混入率)	%	(2.26)	(0.00)	(1.49)	(0.00)	(1.94)	(0.00)	(0.00)	(0.00)
左折車混入による補正率	α L T	0.978		0.806		0.975		1,000	
(左折率)	L %	(10.4)				(11.5)		(0.0)	
(歩行者による低減率)	f p	0.150		0.150		0.150		0.150	
(有効青時間)	秒	15		22		15		22	
(歩行者用青時間)	秒	10		17		10		17	
横断歩行者による補正率	α I								
右折車混入による補正率	α R T								
(右折率)	R %		0.619				0.652		
(右折車の通過確率)	f		15				15		
(有効青時間)	秒		2(102)				2(102)		
(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	1,925	1,800	1,596	1,800	1,925	1,800	2,000	1,800
設計交通量	q	443	38	67	86	515	6	0	0
(46・397)				(67+0)		(59+156)		(0+0)	
右折補正交通量	q R - N	0	0	0.042	0.048	0.268	0.000	0.000	0.000
交差点流入部の需要率	p	0.230	0.230			0.268			
必要現示率			0.000	0.042	0.048		0.000	0.000	0.000
1φ									
2φ									
3φ									
4φ									
有効青時間(秒)		15	16	22	22	15	16	22	22
信号青時間比	G / C	15/70	16/70	22/70	22/70	15/70	16/70	22/70	22/70
可能交通容量	C i	413	513	502	694	413	536	629	694
交通容量比	q / C i	1.073	0.074	0.133	0.124	1.247	0.011	0.000	0.000
交通免理案のチェック		NG	OK	OK	OK	NG	OK	OK	OK
滞留長	L s (m)	83.0	9.8	17.5	22.1	91.9	1.5	0.0	0.0

※ $N = KER \times \frac{3,600}{C}$

N : 1時間で右折車が交差点内に滞留する台数

※ * : 交通容量(台/実1時間)

※ **** : 連続で使用する現示

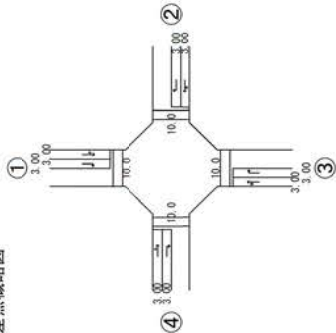
①: 至 阿久和

②: 至 波沢中学校

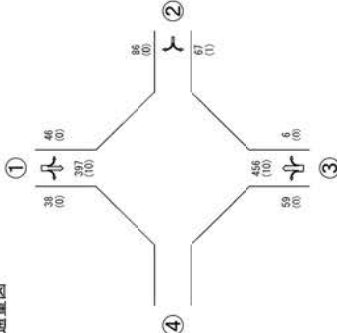
③: 至 原宿

④: 磐園園

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	1φ	2φ	3φ	4φ
表示時間	G:15 Y:2 AR:0	G:16 Y:2 AR:2	G:22 Y:2 AR:0	G:5 Y:2 AR:2	15	16	22	5
有効青時間					2	4	2	4
最大時間					10	0	17	0
歩行者青時間								

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

03通信隊東側交差点									
交差点名	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	左折・直進	右折	
車線数	1	1	1	1	1	1	1	1	
飽和交通流率の基本値 SB	2,000	1,800	2,000	1,800	2,000	1,800	2,000	1,800	
車線幅員による補正率 α _w	1,000	1,000	1,000	1,000	1,000	1,000	1,000	1,000	
(車線幅員) m	(3.00)	(3.00)	(3.00)	(3.00)	(3.00)	(3.00)	(3.00)	(3.00)	
縦断勾配による補正率 α _G	1,000	1,000	1,000	1,000	1,000	1,000	1,000	1,000	
(縦断勾配) %	(0.00)	(0.00)	(0.00)	(0.00)	(0.00)	(0.00)	(0.00)	(0.00)	
大型車混入による補正率 α _T	0.983	1,000	0.990	1,000	0.987	1,000	0.993	1,000	
(大型車混入率) %	(2.47)	(0.00)	(1.52)	(0.00)	(1.85)	(0.00)	(1.00)	(0.00)	
左折車混入による補正率 α _L	0.980		0.806		1,000		0.806		
L %	(9.3)				(0.0)				
(歩行者による低減率) f _p	0.150		0.150		0.150		0.150		
(歩行者用青時間) 秒	15		22		15		22		
横断歩行者による補正率 α _L	10		17		10		17		
右折車混入による補正率 α _R									
(右折率) R %	0.668						0.628		
(右折車の通過確率) f	15						15		
(有効青時間) 秒	2(102)						2(102)		
(現示変り目目のさげ台数増分)									
KCB : 台/サイクル									
(交差点内滞留台数)									
K : 台/サイクル									
飽和交通流率 SA	1,927	1,800	1,596	1,800	1,974	1,787	1,612	1,800	
設計交通量 q	485	0	66	15	378	100	67	104	
(45+440)			(66+0)		(0+378)		(67+0)		
右折補正交通量 q _{R-N}	0								
交差点流入部の需要率 ρ	0.252	0.000	0.041	0.008	0.191	0.000	0.042	0.058	
必要現示率	0.252				0.191				
1φ									現示の需要率 交差点の需要率
2φ									0.252
3φ									0.000
4φ									0.058
有効青時間(秒)	15	16			15	16			サイクル長(秒)
1φ									
2φ									
3φ									
4φ									
信号青時間比 G/C	15/70	16/70	22/70	27/70	15/70	16/70	22/70	27/70	
可能交通容量 C ₁	413	550	502	694	423	510	507	694	
交通容量比 q/C ₁	1.174	0.000	0.131	0.022	0.894	0.196	0.132	0.150	
交通処理案のチェック	NG	OK	OK	OK	OK	OK	OK	OK	
滞留長 L _s (m)	88.7	0.0	17.2	3.9	73.7	25.9	17.2	26.7	

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

N : 1 時間で右折車が交差点内に滞留する台数

※ * : 交通容量(台/実1時間)

※ **** : 連続で使用する現示

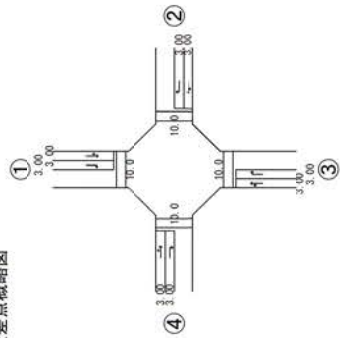
①: 至 阿久和

②: 至 茂沢中学校

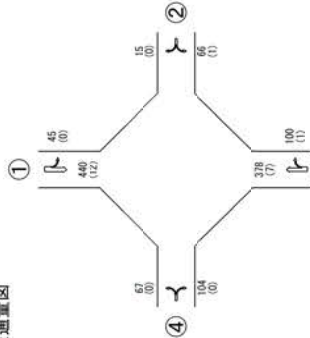
③: 至 原宿

④: 島側側

交差点概略図



交通量図



上段：方向別合計交通量[台/時]
下段：(大型車混入台数)[台/時]

現示方式の図示

現示	1φ	2φ	3φ	4φ	1φ
現示時間	G:15 Y:2 AR:0	G:16 Y:2 AR:2	G:22 Y:2 AR:0	G:5 Y:2 AR:2	C:10
有効青時間	15	16	22	5	0-58
横断歩道	2	4	2	4	L:12
歩行者青時間	10	0	17	0	

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

交差点名	04深谷交番前交差点			
	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	α w	α w	
車線幅員による補正率	(車線幅員)	m	(2.50)	(2.50)
縦断勾配による補正率	α G	(0.00)	(2.40)	(-0.10)
大型車混入による補正率	α T	0.983	0.986	0.995
(大型車混入率)	%	(2.42)	(1.96)	(0.74)
左折車混入による補正率	α L T	0.874	(46.6)	
(左折率)	L %	0.180	28	
(歩行者による低減率)	f	50	23	
(有効青時間)	p	秒	秒	
(歩行者用青時間)	α L	0.852	1,000	0.980
横断歩行者による補正率	α R T	(78.1)	0.723	50
右折車混入による補正率	R %	1,000	28	
(右折率)	f	秒	秒	
(右折車の通過確率)	α R	0.980	0.980	0.980
(有効青時間)	p	秒	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	1,170	1,269	1,207
設計交通量	q	579	306	272
右折補正交通量	q R - N	(270+309)	(67+239)	(264+8)
交差点流入部の需要率	n	0.495	0.241	0.225
必要現示率	1 φ	0.495	0.241	0.225
	2 φ			0.495
有効青時間(秒)	1 φ	50	28	50
	2 φ			90
信号青時間比	G / C	50/90	28/90	50/90
可能交通容量	C i	650	395	671
交通容量比	q / C i	0.891	0.775	0.405
交通処理案のチェック	L s (m)	OK	OK	OK
滞留長		133.4	75.8	69.0

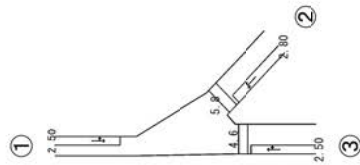
※ $N = KER \times \frac{3,600}{C}$

N : 1 時間で右折車が交差点内に滞留する台数

※ * : 交通容量(台/美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	
表示			
青灯時間	G:49 Y:3 AR:4	G:27 Y:3 AR:4	C=90
有効青時間	50	28	G=78
損失時間	6	6	L=12
歩行者青時間	44	23	

将来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		05深谷交差点							
流入部		①		②		③		④	
車線の種類		左折・直進	右折	左折	直進・右折	直進	右折	左折・直進	右折
車線数		1	1	1	1	1	1	1	1
飽和交通流率の基本値	S B	1,587	1,405	1,676	1,841	1,800	1,762	1,836	1,800
車線幅員による補正率	α w	1,000	1,000	1,000	1,000	1,000	1,000	1,000	1,000
(車線幅員)	m	(3.05)	(2.95)	(3.15)	(3.05)	(2.80)	(2.80)	(3.40)	(2.95)
縦断勾配による補正率	α G	0.945	0.945	0.925	0.925	0.950	0.950	0.765	0.765
(縦断勾配)	%	(2.10)	(2.10)	(4.50)	(4.50)	(-6.00)	(-6.00)	(5.30)	(5.30)
大型車混入による補正率	α T	0.990	0.974	0.986	0.983	0.942	0.986	0.978	0.942
(大型車混入割合)	%	(1.49)	(3.77)	(1.96)	(2.47)	(8.75)	(1.99)	(3.18)	(8.81)
左折車混入による補正率	α L T	0.971						0.927	
(左折率)	L %	(11.9)						(31.4)	
(歩行者による低減率)	f d	0.130		0.130				0.130	
(有効歩時間)	秒	44		37				36	
(歩行者用青時間)	秒	41		34				33	
横断歩行者による補正率	α R T			0.881		1.000			
右折車混入による補正率	α R								
(右折率)	R %								
(右折車の通過確率)	f								
(有効歩時間)	秒								
(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 (48)				
飽和交通流率	S A	1,442	1,293	1,201	1,429	1,530	1,674	1,307	1,331
設計交通量	q	402	63	163	283	240	402	320	361
(48+354)					(166+117)			(69+151)	
右折補正交通量	q R - N	0.279	0.041	0.127	0.198	0.157	0.072	0.168	0.196
交差点流入部の需要率	α			0.127	0.198	0.157		0.168	0.196
必要現示率		1 φ							
		2 φ							
		3 φ							
		4 φ							
有効歩時間 (秒)		1 φ	0.041	37	37		0.072		
		2 φ							
		3 φ							
		4 φ							
信号青時間比	G / C	44/150	13/150	37/150	37/150	36/150	41/150	36/150	36/150
可能交通容量	C i	423	112	296	352	367	444	314	319
交通容量比	q / C i	0.950	0.473	0.517	0.804	0.651	0.905	0.828	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	66.7	108.7	97.9	153.7	87.4	106.5

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

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/1 時間)

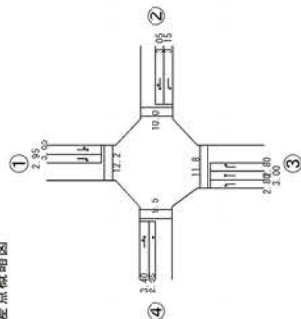
①: 至 泉

②: 至 阿久和

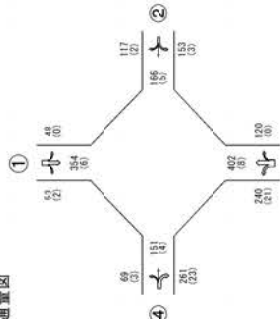
③: 至 原宿

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	0:36 Y:3 AR:3	0:35 Y:3 AR:5	0:43 Y:3 AR:2	0:12 Y:3 AR:2
有効青時間	37	36	44	13
損失時間	5	7	4	4
歩行者青時間	34	33	41	0

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

交差点名		01立脚交差点									
流入部		①		②		③		④			
車線の種類		左折・直進		左折・直進		左折・直進		左折・直進			
車線数		1		1		1		1			
飽和交通流の基本値 S B		1,505		1,460		1,670		1,600		1,525	
車線幅員による補正率 α w		0.950 (2.50)		1.000 (3.80)		0.950 (3.00)		0.950 (2.50)		0.950 (2.80)	
(車線幅員)		1,000		0.995		1,000		1,000		1,000	
縦断勾配による補正率 α G		(-0.40)		(1.10)		(1.10)		(0.20)		(-0.80)	
(縦断勾配)		0.989		0.984		0.983		1,000		0.968	
天型車流入による補正率 α T		0.950		(2.38)		(2.41)		(4.69)		(5.34)	
(天型車流入率)		0.984		(14.7)		(28.3)		(32.3)			
左折車流入による補正率 α L		0.984		(14.7)		(28.3)		(32.3)			
(左折率)		1.000		0.947		0.970		0.966			
(歩行者による低減率) f p		0.984		(14.7)		(28.3)		(32.3)			
(有効青時間) f s		0.984		(14.7)		(28.3)		(32.3)			
(歩行者利用時間) α L		0.984		(14.7)		(28.3)		(32.3)			
横断勾配による補正率 α R		0.984		(14.7)		(28.3)		(32.3)			
(右折率)		0.684		0.613		0.720		0.596		0.596	
(右折車の通過確率) f		0.31		0.31		0.31		0.31		0.31	
(有効青時間) 秒		2(55)		2(55)		2(55)		2(55)		2(55)	
(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)											
K : 右/サイクル											
飽和交通流率 S A		1,391		1,354		1,645		1,602		1,590	
設計交通量 q		367		688		137		498		558	
(54+313)				(169+499)				(141+357)		(90+468)	
右折補正交通量 q R-N		0		0		0		0.344		0.189	
交差点流入部の需要率 p		0.264		0.226		0.000		0.344		0.011	
必要現示率		0.000		0.226		0.000		0.011		0.061	
有効青時間(秒)		31		31		31		31		31	
信号青時間比 G/C		31/130		31/130		17/130		31/130		31/130	
可能交通容量 C i		332		704		383		346		702	
交通容量比 q/C i		1.105		0.949		0.358		1.139		0.795	
交通処理率のチェック		OK		OK		OK		OK		OK	
滞留長 L s (m)		121.2		20.5		54.5		165.8		95.2	

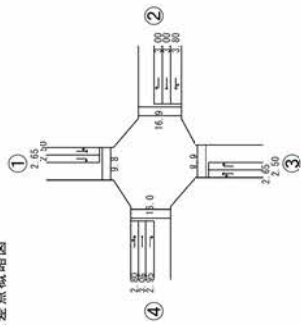
$$\text{※ } N = \text{KER} \times \frac{3,600}{C}$$

※ N : 1 時間で右折車が交差点内に滞留する台数

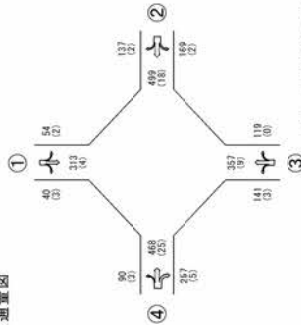
※ * : 交通容量(台/東1時間)

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

交差点縮略図



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 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
緑化時間	3	4	3	4
歩行者青時間	0	0	0	0
5φ				
表示				
表示時間	G 25 Y 0 AR 3	C 130		
有効青時間	0	0-08		
緑化時間	28	L=42		
歩行者青時間	25			

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

交差点名		02高砂苑バス停前交差点							
車線数	車線幅員	①		②		③		④	
		左折・直進	右折	左折・直進	右折	左折・直進	右折	左折・直進	右折
飽和交通流率の基本値	S B	2,000	1,800	2,000	1,800	2,000	1,800	2,000	1,800
車線幅員による補正率	α w	1,000	1,000	1,000	1,000	1,000	1,000	1,000	1,000
(車線幅員)	m	(3.00)	(3.00)	(3.00)	(3.00)	(3.00)	(3.00)	(3.00)	(3.00)
縦断勾配による補正率	α G	1,000	1,000	1,000	1,000	1,000	1,000	1,000	1,000
(縦断勾配)	%	(0.00)	(0.00)	(0.00)	(0.00)	(0.00)	(0.00)	(0.00)	(0.00)
大型車混入による補正率	α T	0.988	1,000	0.989	1,000	0.992	1,000	1,000	1,000
(大型車混入率)	%	(1.80)	(0.00)	(1.61)	(0.00)	(1.11)	(0.00)	(0.00)	(0.00)
左折車混入による補正率	α L T	0.931		0.806		0.921		1,000	
(左折率)	L %	(33.8)				(38.9)			
(歩行者による低減率)	f p	0.150		0.150		0.150		0.150	
(有効青時間)	秒	15		22		15		22	
(歩行者用青時間)	秒	10		17		10		17	
横断歩行者による補正率	α L								
右折車混入による補正率	α R T								
(右折率)	R %	0.598				0.647			
(右折車の通過確率)	f	15				15			
(有効青時間)	秒	2(102)				2(102)			
(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	1,840	1,800	1,594	1,800	1,827	1,800	2,000	1,800
設計交通量	q	612	58	62	93	808	3	0	0
(207+405)				(62+0)		(314+94)		(0+0)	
右折補正交通量	q R - N	0							
交差点流入部の需要率	p	0.333	0.000	0.039	0.052	0.442	0.000	0.000	0.000
必要現示率		0.333				0.442			
1 φ									
2 φ									
3 φ									
4 φ									
有効青時間(秒)		15				15			
1 φ									
2 φ									
3 φ									
4 φ									
信号青時間比	G / C	15/70		22/70	27/70	15/70	16/70	22/70	27/70
可能交通容量	C i	394	513	501	694	392	530	629	694
交通容量比	q / C i	1.553	0.113	0.124	0.134	2.061	0.006	0.000	0.000
交通処理案のチェック		NG	OK	OK	OK	NG	OK	OK	OK
滞留長	L s (m)	109.0	14.9	16.2	23.9	143.0	0.8	0.0	0.0

※ $N = KER \times \frac{3,600}{C}$

N : 1時間での右折車が交差点内に滞留する台数

※ * : 交通容量(台/英1時間)

※ **** : 連続で使用する現示

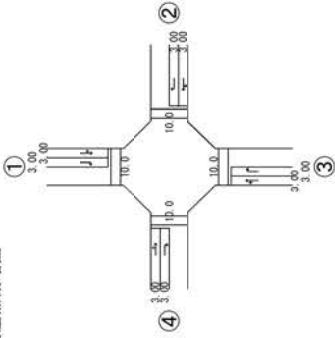
①: 至 阿久和

②: 至 汲沢中学校

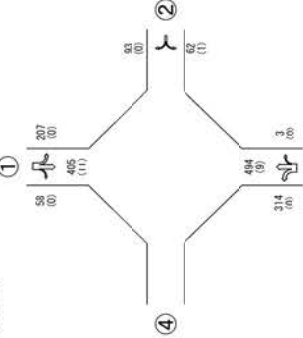
③: 至 原宿

④: 篠園側

交差点概略図



交通量図



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

現示方式の図示

現示	1 φ	2 φ	3 φ	4 φ	1 φ	2 φ	3 φ	4 φ
現示時間	G:15 Y:2 AR:0	G:15 Y:2 AR:0	G:15 Y:2 AR:2	G:15 Y:2 AR:2	G:15 Y:2 AR:0	G:15 Y:2 AR:0	G:15 Y:2 AR:2	G:15 Y:2 AR:2
有効青時間	15	15	16	22	22	22	5	5
緑色時間	2	4	2	4	2	4	4	4
歩行者青時間	10	0	0	17	0	17	0	0

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

交差点名	03通信隊東側交差点							
	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	左折・直進	右折
車線数	1	1	1	1	1	1	1	1
飽和交通流率の基本値 S B	2,000	1,800	2,000	1,800	2,000	1,800	2,000	1,800
車線幅員による補正率 α w	1,000	1,000	1,000	1,000	1,000	1,000	1,000	1,000
(車線幅員)	(3.00)	(3.00)	(3.00)	(3.00)	(3.00)	(3.00)	(3.00)	(3.00)
縦断勾配による補正率 α G	1,000	1,000	1,000	1,000	1,000	1,000	1,000	1,000
(縦断勾配)	(0.00)	(0.00)	(0.00)	(0.00)	(0.00)	(0.00)	(0.00)	(0.00)
大型車混入による補正率 α T	0.983	1,000	0.990	1,000	0.992	1,000	0.983	1,000
(大型車混入率)	(2.47)	(0.00)	(1.52)	(0.00)	(1.17)	(1.00)	(0.00)	(0.00)
左折車混入による補正率 α L T	0.980		0.806		1,000		0.806	
(左折率)	(9.3)				(0.0)			
(歩行者による低減率)	0.150		0.150		0.150		0.150	
(有効歩時間)	15		22		15		22	
(歩行者利用時間)	10		17		10		17	
横断歩行者による補正率 α L								
右折車混入による補正率 α R T								
(右折率)	0.542						0.628	
(右折車の通過確率)	15						15	
(有効歩時間)	2(102)						2(102)	
(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 S A	1,927	1,800	1,596	1,800	1,984	1,787	1,612	1,800
設計交通量 q	485	0	66	15	596	100	210	319
(45+440)			(66+0)		(0+596)		(210+0)	
右折補正交通量 q R - N	0	0				0		
交差点流入部の需要率 ρ	0.252	0.000	0.041	0.008	0.300	0.000	0.130	0.177
必要現示率	0.252	0.000			0.300	0.000		
			0.041	0.008			0.130	0.177
				****			****	****
	15	16			15			
有効歩時間(秒)			22	22		16		
				5			22	22
信号青時間比 G / C	15/70	16/70	22/70	27/70	15/70	16/70	22/70	27/70
可能交通容量 C i	413	513	502	694	425	510	507	694
交通容量比 q / C i	1.174	0.000	0.131	0.022	1.402	0.196	0.414	0.460
交通飽和率のチェック	NG	OK	OK	OK	NG	OK	OK	OK
滞留長 L s (m)	88.7	0.0	17.2	3.9	105.5	25.9	46.3	64.0

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

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/英1時間)

※ **** : 連続で使用する現示

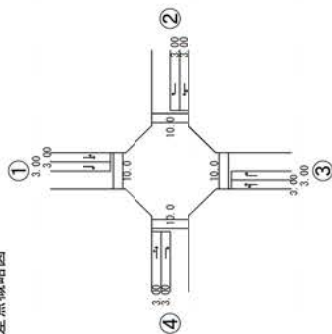
①: 至 阿久和

②: 至 波沢中学校

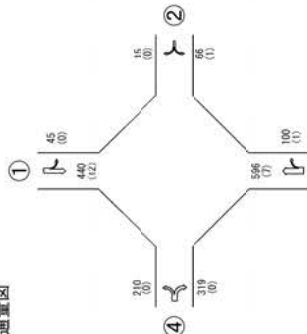
③: 至 原宿

④: 墓園側

交差点概略図



交通量図



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

現示方式の図示

現示	1φ	2φ	3φ	4φ
表示時間	G:15 Y:2 AR:0	G:16 Y:2 AR:0	G:22 Y:2 AR:2	G:5 Y:2 AR:2
有効歩時間	15	16	22	5
歩行青時間	2	4	2	4
歩行青時間	10	0	17	0

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

交差点名	04深谷交番前交差点			
	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	1,434	1,710	1,303
車線幅員による補正率	αw	0.950	0.950	0.950
(車線幅員)	m	(2.50)	(2.80)	(2.50)
縦断勾配による補正率	αG	1.000	0.930	1.000
(縦断勾配)	%	(0.00)	(2.40)	(-0.10)
大型車混入による補正率	αT	0.988	0.991	0.995
(大型車混入率)	%	(1.76)	(1.23)	(0.65)
左折車混入による補正率	$\alpha L T$	0.851		
(左折率)	L %	(56.7)		
(歩行者による低減率)	f p	0.180	0.180	
(有効青時間)	秒	50	28	
(歩行者用青時間)	秒	44	23	
横断歩行者による補正率	αL		0.852	
右折車混入による補正率	$\alpha R T$		1.000	0.979
(右折率)	R %		(86.3)	(2.6)
(右折車の通過確率)	f		1.000	0.695
(有効青時間)	秒		28	50
(現示変り目のさげ台数増分)				
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	1,145	1,276	1,206
設計交通量	q	794	489	308
		(450+344)	(67+422)	(300+8)
右折補正交通量	q R - N			
交差点流入部の需要率	ρ	0.693	0.383	0.255
必要現示率	1 ϕ	0.693	0.383	0.255
	2 ϕ		0.383	0.255
有効青時間(秒)	1 ϕ	50		50
	2 ϕ		28	90
信号青時間比	G / C	50/90	28/90	50/90
可能交通容量	C i	636	397	670
交通容量比	q / C i	1.248	1.232	0.460
交通処理案のチェック		NG	NG	OK
滞留長	L s (m)	181.8	111.4	75.3

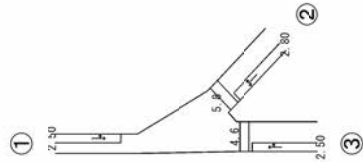
※ $N = KER \times \frac{3,600}{C}$

N : 1 時間で右折車が交差点内に滞留する台数

※ * : 交通容量(台/実1時間)

- ①: 至 阿久和
②: 至 中村二差路
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	1 ϕ	2 ϕ	
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	0:78
損失時間	6	6	L:12
歩行者青時間	44	23	

将来交通量交差点需要率 (No.5 (深谷) : 混雑期ピーク時 11 : 45~12 : 45)

交差点名		05深谷交差点									
流入部		①		②		③		④		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	
飽和交通流率の基本値		S B	1,405	1,676	1,841	1,800	1,617	1,762	1,856	1,800	
車線幅員による補正率		α w	1,000	1,000	1,000	1,000	1,000	1,000	1,000	1,000	
(車線幅員)		m	(3.05)	(3.15)	(3.05)	(2.80)	(3.00)	(2.80)	(3.40)	(2.95)	
縦断勾配による補正率		α G	0.945	0.925	0.925	0.950	0.950	0.950	0.785	0.785	
(縦断勾配)		%	(2.10)	(4.50)	(4.50)	(-6.00)	(-6.00)	(5.30)	(5.30)	(5.30)	
大型車混入による補正率		α T	0.990	0.974	0.989	0.983	0.942	0.986	1,000	0.942	
(大型車混入率)		%	(1.49)	(3.77)	(2.47)	(8.75)	(1.99)	(0.00)	(3.18)	(8.81)	
左折車混入による補正率		α L T	0.971						0.927		
(左折率)		L %	(11.9)						(31.4)		
(歩行者による低減率)		f p	0.130	0.130					0.130		
(有効歩時間)		秒	44	37					36		
(歩行者用歩時間)		秒	41	34					33		
横断歩行者による補正率		α L	0.881	0.957							
右折車混入による補正率		α R T		(41.3)							
(右折率)		R %		1,000							
(右折車の通過確率)		f		37							
(有効歩時間)		秒									
(現示変り目のさげ台数増分)		KER : 台/サイクル		2 (48)							
(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	1,515	1,674	1,307	1,331	
設計交通量		q	402	63	283	240	402	166	220	261	
(48+35+1)		q R - N			(166+117)				(69+151)		
右折補正交通量		q R - N									
交差点流入部の需要率		α	0.979	0.041	0.156	0.157	0.265	0.083	0.168	0.196	
必要現示率		1φ			0.156	0.198					
2φ <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td>											
3φ <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td>											
4φ <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td>											
有効歩時間(秒)		1φ		37	37						
2φ <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td>											
3φ <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td>											
4φ <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td>											
有効歩時間(秒)		1φ						0.093			
2φ <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td>											
3φ <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td>											
4φ <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td>											
信号青時間比		G / C	44 / 150	37 / 150	37 / 150	36 / 150	44 / 150	13 / 150	36 / 150	36 / 150	
可能交通容量		C	423	297	352	367	414	145	314	319	
交通容量比		q / C	0.950	0.473	0.633	0.804	0.905	1.076	0.701	0.818	
交通処理率のチェック		OK	OK	OK	OK	OK	OK	NG	OK	OK	
交通処理率のチェック		L s (m)	153.0	29.7	76.9	108.7	97.9	153.7	87.4	106.5	
留長											