

表 8-4(15) 車頭時間調査及び飽和交通流率 (交差点 C(元木交差点 4/8))

飽和交通流率調査 結果集計表		調査地点図				
調査年月日：令和6年12月6日(金)		調査地点：交差点C 元木				
●流入部：C ※青現示開始時の先頭から3台目以降の結果。「—」は3台以下のサイクル。						
	14時台		15時台		16時台	
	通過台数 (台)	通過時間 (秒)	飽和交通流率 (台/h)	通過台数 (台)	通過時間 (秒)	飽和交通流率 (台/h)
1回目	3	12.0	900	7	20.7	1,217
2回目	3	10.4	1,038	3	16.9	639
3回目	14	48.0	1,050	5	27.2	662
4回目	12	48.3	894	8	32.0	900
5回目	5	36.2	497	12	39.3	1,099
6回目	5	32.3	557	11	42.3	936
7回目	8	43.4	664	6	22.0	982
8回目	15	48.5	1,113	7	18.9	1,333
9回目	6	30.0	720	11	44.2	896
10回目	10	48.0	750	7	35.4	712
11回目	12	33.7	1,282	2	8.2	878
12回目	7	42.2	597	3	10.9	991
13回目	8	41.5	694	8	34.4	837
14回目	5	28.7	627	5	18.5	973
15回目	6	32.2	671	4	12.0	1,200
16回目	6	24.5	882	2	23.3	309
17回目	11	38.1	1,039	3	12.5	864
18回目	11	45.0	880	9	40.0	810
19回目	7	32.2	783	3	12.3	878
20回目	12	27.7	1,560	6	39.2	551
21回目	11	29.5	1,342	9	45.6	711
22回目	3	17.2	628			
23回目						
24回目						
25回目						
26回目						
27回目						
28回目						
29回目						
30回目						
全サイクル 平均	8.2	34.1	871	6.2	26.5	875
車列10台 以上平均	10.6	40.5	973	8.9	35.3	945
車時間率:10 台以上平均				9.7	38.8	920

飽和交通流率調査 結果集計表		調査地点図				
調査年月日：令和6年12月6日(金)		調査地点：交差点C 元木				
●流入部：B ※青現示開始時の先頭から3台目以降の結果。「—」は3台以下のサイクル。						
	14時台		15時台		16時台	
	通過台数 (台)	通過時間 (秒)	飽和交通流率 (台/h)	通過台数 (台)	通過時間 (秒)	飽和交通流率 (台/h)
1回目	—	—	—	4	9.3	1,548
2回目	—	—	—	1	2.2	1,636
3回目	—	—	—	—	—	—
4回目	—	—	—	—	—	—
5回目	—	—	—	—	—	—
6回目	—	—	—	1	2.4	1,500
7回目	—	—	—	2	5.7	1,263
8回目	1	5.2	692	—	—	—
9回目	—	—	—	1	4.7	766
10回目	—	—	—	—	—	—
11回目	4	11.7	1,231	—	—	—
12回目	5	14.3	1,259	—	—	—
13回目	—	—	—	6	13.8	1,565
14回目	2	6.1	1,180	—	—	—
15回目	5	14.8	1,216	—	—	—
16回目	1	3.3	1,091	2	5.8	1,241
17回目	—	—	—	1	4.2	857
18回目	—	—	—	—	—	—
19回目	2	6.4	1,125	—	—	—
20回目	—	—	—	1	4	900
21回目	1	3.2	1,125	—	—	—
22回目				2	6.7	1,075
23回目				3	8.8	1,227
24回目						
25回目						
26回目						
27回目						
28回目						
29回目						
30回目						
全サイクル 平均	2.6	8.1	1,115	2.1	5.8	1,253
車列10台 以上平均	—	—	—	—	—	—
車時間率:10 台以上平均				—	—	—

表 8-4(17) 車頭時間調査及び飽和交通流率 (交差点 C(元木交差点 6/8))

飽和交通流率調査 結果集計表		調査地点図									
調査年月日：令和6年12月6日(金)		調査地点：交差点C・元木									
●流入部：D ※青現示開始時の先頭から3台目以降の結果。「—」は3台以下のサイクル。											
	第1車線			飽和交通流率 (台/h)	飽和交通流率 (台/h)	通過台数 (台)	通過時間 (秒)	飽和交通流率 (台/h)	通過台数 (台)	通過時間 (秒)	飽和交通流率 (台/h)
	14時台	15時台	16時台								
1回目	1	2.5	1,440	3	10.4	1,038	1	5.6	643		
2回目	7	22.4	1,125	2	5.7	1,263	2	5.7	1,263		
3回目	6	18.2	1,187	—	—	—	3	8.7	1,241		
4回目	9	61.7	525	1	3.2	1,125	3	10.7	1,009		
5回目	2	5.1	1,412	1	4.3	837	5	15.1	1,192		
6回目	—	—	—	—	—	—	5	13.0	1,385		
7回目	—	—	—	2	5.9	1,220	5	14.0	1,286		
8回目	—	—	—	2	5.8	1,241	—	—	—		
9回目	2	6.6	1,091	—	—	—	—	—	—		
10回目	4	12.1	1,190	—	—	—	—	—	—		
11回目	—	—	—	—	—	—	2	5.7	1,263		
12回目	—	—	—	—	—	—	3	8.6	1,256		
13回目	—	—	—	1	3.5	1,029	—	—	—		
14回目	—	—	—	—	—	—	—	—	—		
15回目	2	4.3	1,674	—	—	—	—	—	—		
16回目	2	5.7	1,263	—	—	—	3	7.4	1,459		
17回目	4	12.4	1,161	—	—	—	5	14.2	1,268		
18回目	5	17.1	1,053	5	15.0	1,200	—	—	—		
19回目	—	—	—	—	—	—	3	11.2	964		
20回目	3	7.6	1,421	3	7.4	1,459	1	3.3	1,091		
21回目	4	12.1	1,190	3	7.1	1,521	1	3.1	1,161		
22回目	—	—	—	—	—	—	—	—	—		
23回目	—	—	—	—	—	—	—	—	—		
24回目	—	—	—	—	—	—	—	—	—		
25回目	—	—	—	—	—	—	—	—	—		
26回目	—	—	—	—	—	—	—	—	—		
27回目	—	—	—	—	—	—	—	—	—		
28回目	—	—	—	—	—	—	—	—	—		
29回目	—	—	—	—	—	—	—	—	—		
30回目	—	—	—	—	—	—	—	—	—		
全サイクル 平均	3.9	14.4	1,210	2.3	6.8	1,193	3.0	9.0	1,177		
車列10台 以上平均	8.0	42.1	825	—	—	—	—	—	—		
全時間帯:10 台以上平均	—	—	—	8.0	42.1	—	—	—	—	8.0	42.1

飽和交通流率調査 結果集計表		調査地点図									
調査年月日：令和6年12月6日(金)		調査地点：交差点C・元木									
●流入部：C ※青現示開始時の先頭から3台目以降の結果。「—」は3台以下のサイクル。											
	第4車線			飽和交通流率 (台/h)	飽和交通流率 (台/h)	通過台数 (台)	通過時間 (秒)	飽和交通流率 (台/h)	通過台数 (台)	通過時間 (秒)	飽和交通流率 (台/h)
	14時台	15時台	16時台								
1回目	1	2.5	1,440	—	—	4	10.4	1,385	—	—	—
2回目	3	6.5	1,662	2	5.3	1,358	3	6.6	1,636		
3回目	5	12.6	1,429	8	18.0	1,600	4	8.3	1,735		
4回目	—	—	—	5	12.0	1,500	2	6.2	1,161		
5回目	1	2.5	1,440	4	12.3	1,171	—	—	—		
6回目	9	20.8	1,558	3	8.1	1,333	5	13.2	1,364		
7回目	5	9.6	1,875	2	4.6	1,565	—	—	—		
8回目	—	—	—	2	5.9	1,220	—	—	—		
9回目	1	3.4	1,059	5	11.3	1,593	2	3.8	1,895		
10回目	4	7.5	1,920	—	—	—	3	10.1	1,069		
11回目	—	—	—	—	—	—	4	11.1	1,297		
12回目	3	7.5	1,440	2	4.3	1,674	3	6.1	1,770		
13回目	—	—	—	8	18.2	1,582	2	5.1	1,412		
14回目	—	—	—	—	—	—	4	10.3	1,398		
15回目	5	12.3	1,463	—	—	—	1	1.9	1,895		
16回目	4	9.2	1,565	6	13.2	1,636	9	19.3	1,679		
17回目	2	12.6	571	—	—	—	3	6.6	1,636		
18回目	5	12.7	1,417	1	2.0	1,800	5	10.8	1,667		
19回目	3	7.0	1,543	5	10.9	1,651	4	10.2	1,412		
20回目	2	4.9	1,469	2	4.9	1,469	5	10.2	1,765		
21回目	4	8.7	1,655	1	3.2	1,125	—	—	—		
22回目	—	—	—	—	—	—	—	—	—		
23回目	—	—	—	—	—	—	—	—	—		
24回目	—	—	—	—	—	—	—	—	—		
25回目	—	—	—	—	—	—	—	—	—		
26回目	—	—	—	—	—	—	—	—	—		
27回目	—	—	—	—	—	—	—	—	—		
28回目	—	—	—	—	—	—	—	—	—		
29回目	—	—	—	—	—	—	—	—	—		
30回目	—	—	—	—	—	—	—	—	—		
全サイクル 平均	3.6	8.8	1,469	3.7	8.9	1,485	3.7	8.8	1,540		
車列10台 以上平均	9.0	20.8	1,558	8.0	18.1	1,591	9.0	19.3	1,679		
全時間帯:10 台以上平均	—	—	—	—	—	—	8.5	19.1	1,605		

表 8-4(18) 車頭時間調査及び飽和交通流率 (交差点 C(元木交差点 7/8))

飽和交通流率調査 結果集計表		調査地点図		
調査年月日：令和6年12月6日(金)		調査地点：交差点C-元木		
●流入部：D ※青現示開始時の先頭から3台目以降の結果。「—」は3台以下のサイクル。				
14時台	15時台		16時台	
	通過台数 (台)	通過時間 (秒)	飽和交通流率 (台/h)	飽和交通流率 (台/h)
1回目	5	13.9	1,295	1,461
2回目	7	18.4	1,370	1,328
3回目	5	12.4	1,452	1,343
4回目	16	44.3	1,300	1,325
5回目	8	16.8	1,714	1,500
6回目	14	38.5	1,309	1,301
7回目	10	25.0	1,440	1,770
8回目	6	14.0	1,543	1,342
9回目	23	50.3	1,646	1,210
10回目	4	11.8	1,220	639
11回目	12	37.4	1,155	1,408
12回目	6	12.5	1,728	8
13回目	14	35.1	1,436	5
14回目	9	24.8	1,306	18
15回目	15	35.0	1,543	16
16回目	5	13.1	1,374	3
17回目	9	27.0	1,200	15
18回目	16	41.5	1,388	7
19回目	5	10.4	1,731	12
20回目	6	14.9	1,450	7
21回目	4	10.6	1,358	
22回目	18	54.2	1,196	
23回目				
24回目				
25回目				
26回目				
27回目				
28回目				
29回目				
30回目				
全サイクル 平均	9.9	25.5	1,416	1,360
系列10台 以上平均	13.2	34.5	1,385	1,398
全時間帯:10 台以上平均				12.2
				31.9
				1,383

飽和交通流率調査 結果集計表		調査地点図		
調査年月日：令和6年12月6日(金)		調査地点：交差点C-元木		
●流入部：D ※青現示開始時の先頭から3台目以降の結果。「—」は3台以下のサイクル。				
14時台	15時台		16時台	
	通過台数 (台)	通過時間 (秒)	飽和交通流率 (台/h)	飽和交通流率 (台/h)
1回目	2	9.4	766	1,301
2回目	1	11.7	308	1,782
3回目	15	47.9	1,127	5
4回目	1	3.5	1,029	9
5回目	2	8.8	818	12
6回目	—	—	—	4
7回目	3	9.5	1,137	3
8回目	6	19.7	1,096	1
9回目	9	33.4	970	8
10回目	4	15.8	911	4
11回目	—	—	—	4
12回目	6	6.7	3,224	8
13回目	4	17.9	804	6
14回目	10	32.7	1,101	4
15回目	4	12.8	1,125	6
16回目	9	31.3	1,035	11
17回目	7	24.6	1,024	6
18回目	13	34.6	1,353	6
19回目	—	—	—	9
20回目	4	9.6	1,500	6
21回目	9	27.6	1,174	11
22回目				
23回目				
24回目				
25回目				
26回目				
27回目				
28回目				
29回目				
30回目				
全サイクル 平均	6.1	19.9	1,139	6.7
系列10台 以上平均	10.3	33.2	1,112	10.0
全時間帯:10 台以上平均				8.8
				27.8
				1,148
				9.5
				29.4
				1,174

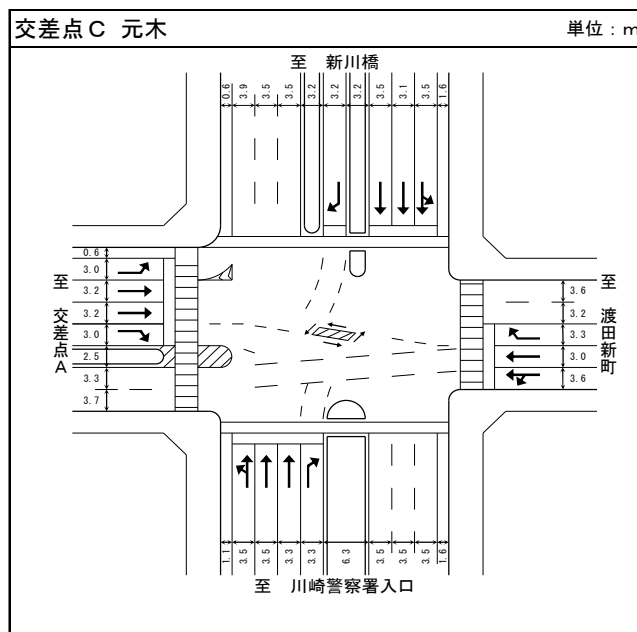
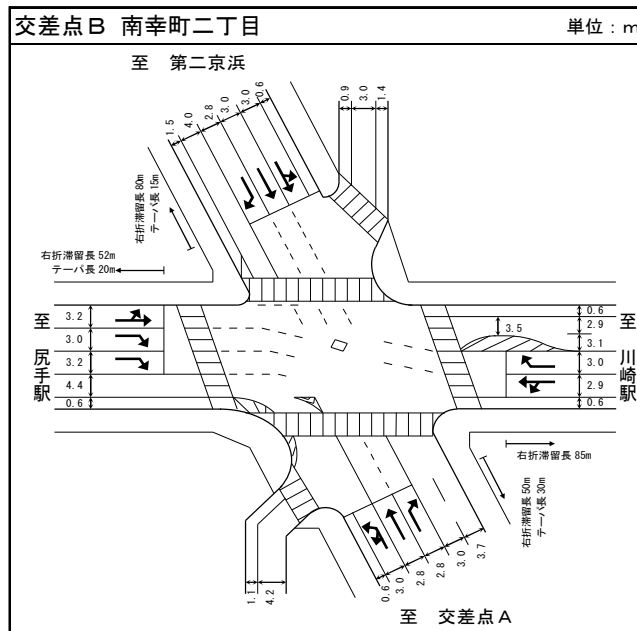
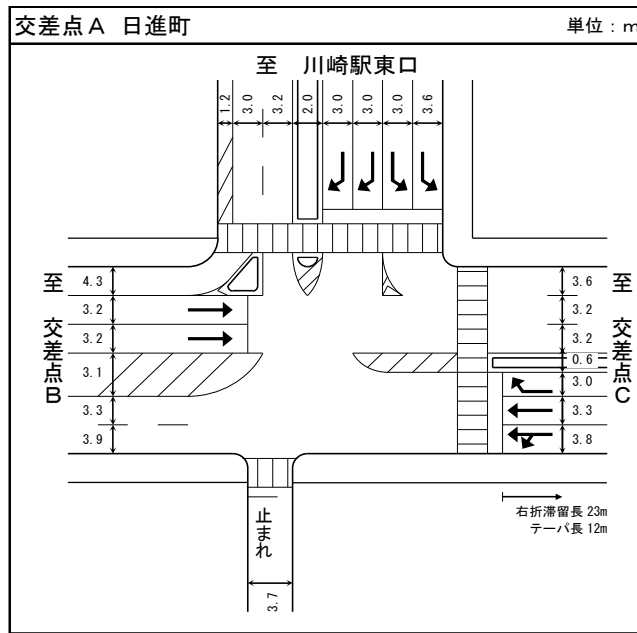


図 8-1 道路幅員図

(2) 予測、環境保全のための措置及び評価

各交差点における工事中の将来交通量は、表 8-5(1)～(3)に示すとおりである。需要交通量（渋滞長を考慮した計算値）の算定にあたっては、「平面交差の計画と設計 基礎編」（平成 30 年 11 月（一社）交通工学研究会）に準じて、流入交通量と待ち行列台数の増減から、交通需要（到着交通量）を算出する方法を用いた。

表 8-5(1) 工事中の将来交通量

◎交差点 A（日進町交差点）

○通過交通量

流入部 進行方向	A				B				C			D		交差点計
	左折	直進	右折	計	左折	直進	右折	計	左折	直進	計	左折	計	
7:00～8:00	129	0	138	267	0	693	177	870	152	1312	1464	29	29	2630
8:00～9:00	133	0	182	315	0	766	147	913	116	1077	1193	26	26	2447
9:00～10:00	111	0	240	351	1	700	130	831	111	961	1072	29	29	2283
10:00～11:00	143	1	226	370	2	650	129	781	112	1025	1137	22	22	2310
11:00～12:00	146	0	230	376	0	783	125	908	99	1034	1133	21	21	2438
12:00～13:00	146	0	248	394	0	694	123	817	89	884	973	27	27	2211
13:00～14:00	150	0	263	413	3	716	109	828	92	987	1079	30	30	2350
14:00～15:00	157	0	328	485	1	760	127	888	111	916	1027	23	23	2423
15:00～16:00	168	0	341	509	3	758	136	897	84	915	999	20	20	2425
16:00～17:00	188	0	344	532	0	825	128	953	85	987	1072	38	38	2595
17:00～18:00	207	0	414	621	0	942	112	1054	84	989	1073	49	49	2797
18:00～19:00	223	0	404	627	0	837	125	962	72	769	841	30	30	2460
12時間計	1901	1	3358	5260	10	9124	1568	10702	1207	11856	13063	344	344	29369

○待ち行列台数の増減

流入部 進行方向	流入A				流入B				流入C			D		交差点計
	左折	直進	右折	計	左折	直進	右折	計	左折	直進	計	左折	計	
7:00 - 8:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
8:00 - 9:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
9:00 - 10:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
10:00 - 11:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
11:00 - 12:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
12:00 - 13:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
13:00 - 14:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
14:00 - 15:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
15:00 - 16:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
16:00 - 17:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
17:00 - 18:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
18:00 - 19:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
12時間計	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0

○需要交通量（渋滞長を加味した交通量）

流入部 進行方向	流入A				流入B				流入C			流入D		交差点計
	左折	直進	右折	計	左折	直進	右折	計	左折	直進	計	左折	計	
7:00 - 8:00	129	0	138	267	0	693	177	870	152	1312	1464	29	29	2630
8:00 - 9:00	133	0	182	315	0	766	147	913	116	1077	1193	26	26	2447
9:00 - 10:00	111	0	240	351	1	700	130	831	111	961	1072	29	29	2283
10:00 - 11:00	143	1	226	370	2	650	129	781	112	1025	1137	22	22	2310
11:00 - 12:00	146	0	230	376	0	783	125	908	99	1034	1133	21	21	2438
12:00 - 13:00	146	0	248	394	0	694	123	817	89	884	973	27	27	2211
13:00 - 14:00	150	0	263	413	3	716	109	828	92	987	1079	30	30	2350
14:00 - 15:00	157	0	328	485	1	760	127	888	111	916	1027	23	23	2423
15:00 - 16:00	168	0	341	509	3	758	136	897	84	915	999	20	20	2425
16:00 - 17:00	188	0	344	532	0	825	128	953	85	987	1072	38	38	2595
17:00 - 18:00	207	0	414	621	0	942	112	1054	84	989	1073	49	49	2797
18:00 - 19:00	223	0	404	627	0	837	125	962	72	769	841	30	30	2460
12時間計	1901	1	3358	5260	10	9124	1568	10702	1207	11856	13063	344	344	29369

○工事中交通量

交差点 流入交通量	工事用車両		将来交通量 交差点計
	全車	大型	
7:00 - 8:00	8	4	2638
8:00 - 9:00	8	7	2455
9:00 - 10:00	5	4	2288
10:00 - 11:00	4	4	2314
11:00 - 12:00	4	4	2442
12:00 - 13:00	0	0	2211
13:00 - 14:00	4	3	2354
14:00 - 15:00	3	3	2426
15:00 - 16:00	3	3	2428
16:00 - 17:00	2	2	2597
17:00 - 18:00	0	0	2797
18:00 - 19:00	0	0	2460
12時間計	41	34	29410

※網掛けは工事用車両（大型車）が走行しない時間帯を示す。

※工事中交通量のピーク時間帯は太字斜体で示す。

※待ち行列台数の増減は、「平面交差の計画と設計 基礎編」に準じ、「渋滞長*(0.14-0.01)」で求めた。左折直進車線などの場合は、台数比に応じて按分とした。

表 8-5(2) 工事中の将来交通量

◎交差点 B (南幸町二丁目交差点)

○通過交通量

流入部 進行方向	A				B				C				D				交差点計
	左折	直進	右折	計	左折	直進	右折	計	左折	直進	右折	計	左折	直進	右折	計	
7:00～8:00	71	510	6	587	5	150	66	221	425	298	36	759	15	209	644	868	2435
8:00～9:00	72	402	7	481	10	149	71	230	398	354	41	793	22	207	597	826	2330
9:00～10:00	75	425	13	513	5	146	91	242	443	365	61	869	24	175	512	711	2335
10:00～11:00	69	418	11	498	13	153	62	228	367	380	76	823	14	182	468	664	2213
11:00～12:00	73	370	14	457	9	181	79	269	425	424	70	919	23	208	469	700	2345
12:00～13:00	65	345	18	428	11	154	68	233	409	330	74	813	21	175	394	590	2064
13:00～14:00	61	391	5	457	14	157	83	254	436	366	88	890	27	181	499	707	2308
14:00～15:00	70	300	12	382	40	174	96	310	512	409	73	994	19	174	441	634	2320
15:00～16:00	66	333	10	409	19	163	67	249	475	446	79	1000	20	167	399	586	2244
16:00～17:00	78	312	12	402	6	188	94	288	488	466	72	1026	13	207	408	628	2344
17:00～18:00	70	348	7	425	11	191	94	296	485	571	62	1118	28	186	385	599	2438
18:00～19:00	50	271	3	324	15	211	92	318	495	483	68	1046	36	194	387	617	2305
12時間計	820	4425	118	5363	158	2017	963	3138	5358	4892	800	11050	262	2265	5603	8130	27681

○待ち行列台数の増減

流入部 進行方向	流入A				流入B				流入C				流入D				交差点計
	左折	直進	右折	計	左折	直進	右折	計	左折	直進	右折	計	左折	直進	右折	計	
7:00～8:00	0	1	0	1	0	3	0	3	0	0	1	1	0	0	9	9	14
8:00～9:00	0	-1	0	-1	0	5	0	5	0	0	0	0	0	1	-9	-8	-4
9:00～10:00	0	4	0	4	0	0	0	0	0	0	-1	-1	0	-1	3	2	5
10:00～11:00	0	-3	0	-3	0	-8	0	-8	0	0	1	1	0	0	-3	-3	-13
11:00～12:00	0	1	0	1	0	4	0	4	0	0	-1	-1	0	1	0	1	5
12:00～13:00	0	-2	0	-2	0	4	0	4	0	0	0	0	0	-1	0	-1	1
13:00～14:00	0	0	0	0	0	-5	0	-5	0	0	4	4	0	0	22	22	21
14:00～15:00	0	4	0	4	2	10	0	12	0	0	-3	-3	0	0	-22	-22	-9
15:00～16:00	0	-4	0	-4	-2	-13	0	-15	0	0	1	1	0	0	0	0	-18
16:00～17:00	0	0	0	0	0	5	0	5	0	0	-2	-2	0	0	0	0	3
17:00～18:00	0	0	0	0	0	4	0	4	38	38	0	76	0	0	0	0	80
18:00～19:00	0	0	0	0	0	-9	0	-9	-30	-18	0	-48	0	0	0	0	-57
12時間計	0	0	0	0	0	0	0	0	8	20	0	28	0	0	0	0	28

○需要交通量(渋滞長を加味した交通量)

流入部 進行方向	流入A				流入B				流入C				流入D				交差点計
	左折	直進	右折	計	左折	直進	右折	計	左折	直進	右折	計	左折	直進	右折	計	
7:00～8:00	71	511	6	588	5	153	66	224	425	298	37	760	15	209	653	877	2449
8:00～9:00	72	401	7	480	10	154	71	235	398	354	41	793	22	208	588	818	2326
9:00～10:00	75	429	13	517	5	146	91	242	443	365	60	868	24	174	515	713	2340
10:00～11:00	69	415	11	495	13	145	62	220	367	380	77	824	14	182	465	661	2200
11:00～12:00	73	371	14	458	9	185	79	273	425	424	69	918	23	209	469	701	2350
12:00～13:00	65	343	18	426	11	158	68	237	409	330	74	813	21	174	394	589	2065
13:00～14:00	61	391	5	457	14	152	83	249	436	366	92	894	27	181	521	729	2329
14:00～15:00	70	304	12	386	42	184	96	322	512	409	70	991	19	174	419	612	2311
15:00～16:00	66	329	10	405	17	150	67	234	475	446	80	1001	20	167	399	586	2226
16:00～17:00	78	312	12	402	6	193	94	293	488	466	70	1024	13	207	408	628	2347
17:00～18:00	70	348	7	425	11	195	94	300	523	609	62	1194	28	186	385	599	2518
18:00～19:00	50	271	3	324	15	202	92	309	465	465	68	998	36	194	387	617	2248
12時間計	820	4425	118	5363	158	2017	963	3138	5366	4912	800	11078	262	2265	5603	71	27709

○工事中交通量

交差点 流入交通量	工事用車両		将来交通量 交差点計
	全車	大型	
7:00～8:00	0	0	2449
8:00～9:00	6	5	2332
9:00～10:00	8	7	2348
10:00～11:00	3	3	2203
11:00～12:00	3	3	2353
12:00～13:00	0	0	2065
13:00～14:00	5	4	2334
14:00～15:00	4	4	2315
15:00～16:00	4	4	2230
16:00～17:00	6	4	2353
17:00～18:00	1	0	2519
18:00～19:00	1	0	2249
12時間計	41	34	27750

※網掛けは工事用車両(大型車)が走行しない時間帯を示す。

※工事中交通量のピーク時間帯は太字斜体で示す。なお、交通量が同一の場合は工事用車両台数が多い時間帯をピーク時間帯(16時台)とした。

※待ち行列台数の増減は、「平面交差の計画と設計 基礎編」に準じ、「渋滞長*(0.14-0.01)」で求めた。左折直進車線などの場合は、台数比に応じて按分とした。

表 8-5(3) 工事中の将来交通量

◎交差点C (元木交差点)

○通過交通量

流入部 進行 方向	A				B				C				D				交差点 計
	左折	直進	右折	計	左折	直進	右折	計	左折	直進	右折	計	左折	直進	右折	計	
7:00～8:00	37	578	205	820	32	409	82	523	146	1081	149	1376	328	721	224	1273	3992
8:00～9:00	58	628	218	904	84	377	92	553	211	890	102	1203	324	619	204	1147	3807
9:00～10:00	58	628	220	906	48	349	99	496	198	862	92	1152	315	462	204	981	3535
10:00～11:00	104	619	210	933	65	339	92	496	204	852	115	1171	280	540	204	1024	3624
11:00～12:00	93	667	248	1008	70	327	90	487	185	742	97	1024	299	490	242	1031	3550
12:00～13:00	70	703	232	1005	52	368	77	497	147	708	91	946	270	467	222	959	3407
13:00～14:00	75	721	206	1002	55	379	86	520	183	693	117	993	290	539	236	1065	3580
14:00～15:00	84	682	257	1023	73	389	91	553	178	801	93	1072	304	533	235	1072	3720
15:00～16:00	90	867	250	1207	67	414	101	582	197	803	98	1098	301	510	208	1019	3906
16:00～17:00	101	971	279	1351	82	464	108	654	186	767	114	1067	270	496	175	941	4013
17:00～18:00	83	1111	227	1421	76	481	94	651	175	758	94	1027	261	538	180	979	4078
18:00～19:00	75	976	245	1296	54	476	88	618	135	657	96	888	236	503	185	924	3726
12時間計	928	9151	2797	12876	758	4772	1100	6630	2145	9614	1258	13017	3478	6418	2519	12415	44938

○待ち行列台数の増減

流入部 進行 方向	流入A				流入B				流入C				流入D				交差点 計
	左折	直進	右折	計	左折	直進	右折	計	左折	直進	右折	計	左折	直進	右折	計	
7:00 - 8:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	5	0	5	0	0	0	0	5
8:00 - 9:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	-5	0	-5	0	0	0	0	-5
9:00 - 10:00	0	0	5	5	0	0	0	0	0	3	0	3	0	0	4	4	12
10:00 - 11:00	0	0	-5	-5	0	0	0	0	1	-3	0	-2	0	0	-1	-1	-8
11:00 - 12:00	0	0	1	1	0	0	0	0	-1	0	0	-1	0	0	-3	-3	-3
12:00 - 13:00	0	0	3	3	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	3
13:00 - 14:00	0	0	1	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1
14:00 - 15:00	0	0	-1	-1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	-1
15:00 - 16:00	0	0	16	16	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	8	8	24
16:00 - 17:00	0	0	-4	-4	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	1	-3
17:00 - 18:00	0	0	-16	-16	0	0	0	0	3	0	0	3	0	0	-7	-7	-20
18:00 - 19:00	0	0	0	0	0	0	0	0	-3	0	0	-3	0	0	0	0	-3
12時間計	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2	2	2

○需要交通量(渋滞長を加味した交通量)

流入部 進行 方向	流入A				流入B				流入C				流入D				交差点 計
	左折	直進	右折	計	左折	直進	右折	計	左折	直進	右折	計	左折	直進	右折	計	
7:00 - 8:00	37	578	205	820	32	409	82	523	146	1086	149	1381	328	721	224	1273	3997
8:00 - 9:00	58	628	218	904	84	377	92	553	211	885	102	1198	324	619	204	1147	3802
9:00 - 10:00	58	628	225	911	48	349	99	496	198	865	92	1155	315	462	208	985	3547
10:00 - 11:00	104	619	205	928	65	339	92	496	205	849	115	1169	280	540	203	1023	3616
11:00 - 12:00	93	667	249	1009	70	327	90	487	184	742	97	1023	299	490	239	1028	3547
12:00 - 13:00	70	703	235	1008	52	368	77	497	147	708	91	946	270	467	222	959	3410
13:00 - 14:00	75	721	207	1003	55	379	86	520	183	693	117	993	290	539	236	1065	3581
14:00 - 15:00	84	682	256	1022	73	389	91	553	178	801	93	1072	304	533	235	1072	3719
15:00 - 16:00	90	867	266	1223	67	414	101	582	197	803	98	1098	301	510	216	1027	3930
16:00 - 17:00	101	971	275	1347	82	464	108	654	186	767	114	1067	270	496	176	942	4010
17:00 - 18:00	83	1111	211	1405	76	481	94	651	178	758	94	1030	261	538	173	972	4058
18:00 - 19:00	75	976	245	1296	54	476	88	618	132	657	96	885	236	503	185	924	3723
12時間計	928	9151	2797	12876	758	4772	1100	6630	2145	9614	1258	13017	3478	6418	2521	37	44940

○工事中交通量

交差点 流入交通量	工事用車両		将来交通量
	全車	大型	交差点計
7:00 - 8:00	8	4	4005
8:00 - 9:00	8	7	3810
9:00 - 10:00	5	4	3552
10:00 - 11:00	4	4	3620
11:00 - 12:00	4	4	3551
12:00 - 13:00	0	0	3410
13:00 - 14:00	4	3	3585
14:00 - 15:00	3	3	3722
15:00 - 16:00	3	3	3933
16:00 - 17:00	2	2	4012
17:00 - 18:00	0	0	4058
18:00 - 19:00	0	0	3723
12時間計	41	34	44981

※網掛けは工事用車両(大型車)が走行しない時間帯を示す。

※工事中交通量のピーク時間帯は太字斜体で示す。

※待ち行列台数の増減は、「平面交差の計画と設計 基礎編」に準じ、「渋滞長*(0.14-0.01)」で求めた。左折直進車線などの場合は、台数比に応じて按分とした。

各交差点の需要率、混雑度の算定根拠は、表 8-6(1)～(3)、表 8-7(1)～(3)に示すとおりである。

表 8-6(1) 交差点の需要率・交通容量比の算定資料 (将来基礎交通量：交差点 A、7～8 時)

交差点名	A 日進町交差点						現示の需要率	交差点の需要率
	A		B		C			
流入部	左折	右折	直進	右折	左折	直進		
車線の種類	2	2	2	1	1	2		
車線数	2	2	2	1	1	2		
飽和交通流率の基本値 S B	1,800				1,800			
車線幅員による補正率 α w (車線幅員) m	1.000 (3.00)				1.000 (4.30)			
縦断勾配による補正率 α G (縦断勾配) %	1.000 (0.00)				1.000 (0.00)			
大型車混入による補正率 α T (大型車混入率) %	0.790 (37.98)				0.931 (10.53)			
左折車混入による補正率 α L T (左折率) L % (左折車の通過確率) f L (有効青時間) 秒 (歩行者現示時間) 秒	0.799 (0.55) (65) (29)				0.615 (0.55) (90) (77)			
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 R (有効青時間) 秒 (サイクル長) 秒								
飽和交通流率(算定値) S	2,272				1,031			
飽和交通流率(実測値) S	-	2,817	2,659	1,483	-	2,894		
設計交通量 q	129	138	693	177	152	1,312		
流入部各車線の需要率	0.057	0.049	0.261	0.119	0.147	0.453		
現示の需要率	1φ	0.028	0.049				0.049	0.621
	2φ			0.261		0.140	0.433	
	3φ					0.007	0.020	
	4φ	0.029			0.119		0.119	
有効青時間(秒)	1φ	32.0	32.0				サイクル長(秒)	
	2φ			84.0		86.0	86.0	170
	3φ					4.0	4.0	
	4φ	33.0			33.0			
可能交通容量 C i	869	530	1,314	288	546	1,532		
交通容量比 q / C i	0.148	0.260	0.527	0.615	0.278	0.856		
交通容量の照査結果	OK	OK	OK	OK	OK	OK		

飽和交通流率の網掛けは適用値を示す

※ 交差点需要率 上限値

$$(C-L)/C = (170 - 15) / 170 = 0.912$$

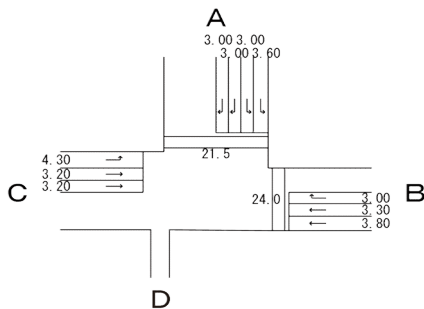
C: サイクル長 (秒)、L: 損失時間 (秒)

現示方式の図示

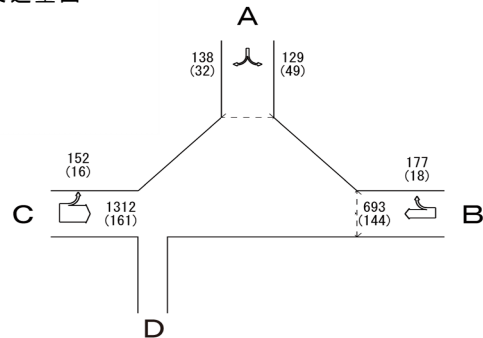
現示	1φ	2φ	3φ	4φ	
表示時間	G:31 Y:3 AR:3	G:83 Y:3 AR:0	G:3 Y:3 AR:2	G:32 Y:3 AR:4	C=170
有効青時間	32	84	4	33	G=153
損失時間	5	2	4	6	L=17
歩行者現示時間	29	77	0	0	

A: 至 川崎駅東口
B: 至 交差点 C
C: 至 交差点 B

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]

表 8-6(2) 交差点の需要率・交通容量比の算定資料 (将来基礎交通量：交差点B、16~17時)

交差点名	B南幸町二丁目交差点										現示の需要率	交差点の需要率
	A			B		C			D			
流入部	左折・直進	直進	右折	左折・直進	右折	左折	直進	右折	左折・直進	右折		
車線の種類												
車線数	1	1	1	1	1	1	1	1	1	2		
飽和交通流率の基本値	S B		1,800		1,800			1,800				
車線幅員による補正率	α_w		1.000		1.000			1.000				
(車線幅員)	m		(2.80)		(3.00)			(2.80)				
縦断勾配による補正率	α_G		1.000		1.000			1.000				
(縦断勾配)	%		(0.00)		(0.00)			(0.00)				
大型車混入による補正率	α_T		1.000		0.827			0.981				
(大型車混入率)	%		(0.00)		(29.79)			(2.78)				
左折車混入による補正率	α_{LT}											
(左折率)	L%											
(左折車の通過確率)	f L											
(有効青時間)	秒											
(歩行者現示時間)	秒											
右折車混入による補正率	α_{RT}											
(右折率)	R%											
(右折車の通過確率)	f R											
(有効青時間)	秒											
(サイクル長)	秒											
飽和交通流率(算定値)	S		1,800		1,489			1,766				
飽和交通流率(実測値)	S	1,116	1,074	-	1,356	-	1,001	1,513	-	1,238		
設計交通量	q	390	12	199	94	488	466	70	220	408		
		(78+312)		(6+193)				(13+207)				
流入部各車線の需要率		0.178	0.007	0.147	0.063	0.488	0.308	0.040	0.178	0.141		
現示の需要率	1φ	0.178				0.305	0.308				0.308	0.714
	2φ		0.007					0.040			0.040	
	3φ			0.147					0.178		0.178	
	4φ				0.002					0.005	0.005	
	5φ					0.061	0.183			0.136	0.183	
有効青時間(秒)	1φ	50.0				50.0	50.0					サイクル長(秒)
	2φ		10.0					10.0				142
	3φ			33.0					33.0			
	4φ				1.0					1.0		
	5φ					30.0	30.0				30.0	
可能交通容量	C i	771	127	315	325	564	533	124	288	632		
交通容量比	q/C_i	0.506	0.094	0.632	0.289	0.865	0.874	0.565	0.764	0.646		
交通容量の照査結果		OK	OK	OK	OK	OK	OK	OK	OK	OK		

飽和交通流率の網掛けは適用値を示す

※ 交差点需要率 上限値

$$(C-L)/C = (142 - 18) / 142 = 0.873$$

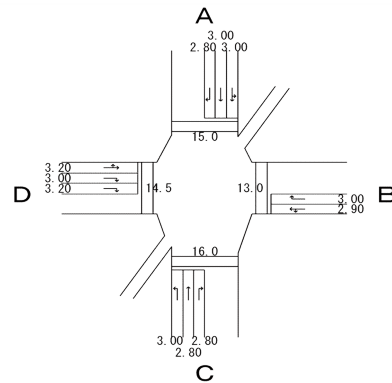
C : サイクル長 (秒)、L : 損失時間 (秒)

- A: 至 第二京浜
- B: 至 川崎駅
- C: 至 交差点A
- D: 至 尻手駅

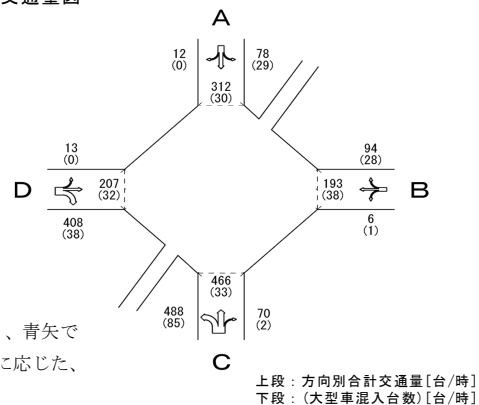
現示方式の図示

現示	1φ	2φ	3φ	4φ
表示時間	G:49 Y:3 AR:2	G:9 Y:3 AR:2	G:32 Y:3 AR:2	G:1 Y:0 AR:0
有効青時間	50	10	33	1
損失時間	4	4	4	0
歩行者現示時間	45	0	31	0
現示	5φ			
表示時間	G:29 Y:3 AR:4	C=142		
有効青時間	30	G=124		
損失時間	6	L=18		
歩行者現示時間	0			

交差点概略図



交通量図



注) 流入部Cの第1車線について、青丸では歩行者と交差するため飽和交通流率が小さくなり、青矢では歩行者が無いが大きくなる。そのため、左折車線の飽和交通流率は、信号の時間比率に応じた、(青丸 830*50+青矢 1288*30)/80 秒=1001 を実際の飽和交通流率として設定している。

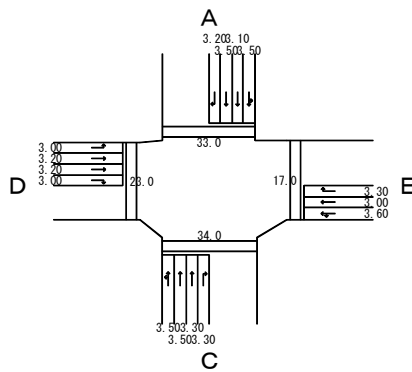
表 8-6(3) 交差点の需要率・交通容量比の算定資料 (将来基礎交通量：交差点 C、16~17 時)

交差点名	C 元木交差点											
	A			B			C			D		
流入部	左折・直進	直進	右折	左折・直進	直進	右折	左折・直進	直進	右折	左折	直進	右折
車線の種類	1	2	1	1	1	1	1	2	1	1	2	1
車線数												
飽和交通流率の基本値 S B							1,800					
車線幅員による補正率 αw (車線幅員) m							1.000 (3.30)					
縦断勾配による補正率 αG (縦断勾配) %							1.000 (0.00)					
大型車混入による補正率 αT (大型車混入率) %							0.981 (2.78)					
左折車混入による補正率 $\alpha L T$ (左折率) L % (左折車の通過確率) f L (有効青時間) 秒 (歩行者現示時間) 秒												
右折車混入による補正率 $\alpha R T$ (右折率) R % (右折車の通過確率) f R (有効青時間) 秒 (サイクル長) 秒												
飽和交通流率(算定値) S							1,766					
飽和交通流率(実測値) S	1,117	2,763	1,405	1,017	1,333	-	920	2,675	1,605	825	2,557	1,646
設計交通量 q	1,072 (101+971)		275	546 (82+464)		108	953 (186+767)		114	270	496	176
流入部各車線の需要率	0.276		0.196	0.232		0.061	0.265		0.071	0.327	0.194	0.107
現示の需要率	1φ	0.276					0.265					
	2φ		0.196					0.071	0.135			
	3φ			0.232					0.192	0.194		
	4φ				0.061						0.107	
有効青時間(秒)	1φ	57.0					57.0					
	2φ		36.0					36.0	36.0			
	3φ			51.0		51.0				51.0	51.0	
	4φ				13.1							13.1
可能交通容量 C i	1,340		307	726		291	1,242		350	435	790	272
交通容量比 $q / C i$	0.800		0.896	0.752		0.371	0.767		0.326	0.621	0.628	0.647
交通容量の照査結果	OK		OK	OK		OK	OK		OK	OK	OK	OK

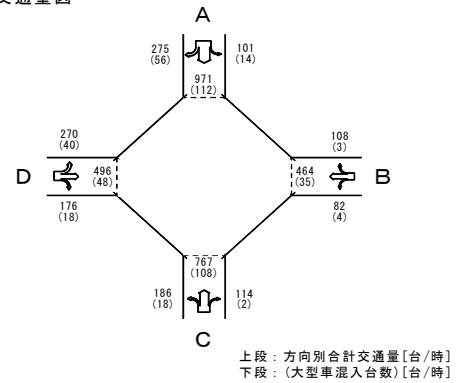
現示の需要率	0.276	交差点の需要率 0.811 ≤ 0.927
2φ	0.196	
3φ	0.232	
4φ	0.107	
有効青時間(秒)	サイクル長(秒)	165

飽和交通流率の網掛けは適用値を示す
 ※ 交差点需要率 上限値
 $(C-L)/C = (165 - 12) / 165 = 0.927$
 C: サイクル長(秒)、L: 損失時間(秒)

交差点概略図



交通量図



現示方式の図示

現示	1φ	2φ	3φ	4φ	
表示時間	G:56 Y:3 AR:1	G:35 Y:3 AR:1	G:50 Y:3 AR:0	G:8 Y:3 AR:2	C=165
有効青時間	57	36	51	9	6=153
損失時間	3	3	2	4	L=12
歩行者現示時間	46	0	46	0	

表 8-7(1) 交差点の需要率・交通容量比の算定資料（工事中交通量：交差点 A、7~8 時）

交差点名	A日進町交差点						現示の需要率	交差点の需要率
	A		B		C			
流入部								
車線の種類	左折	右折	直進	右折	左折	直進		
車線数	2	2	2	1	1	2		
飽和交通流率の基本値 S B	1,800				1,800			
車線幅員による補正率 α w (車線幅員) m	1.000 (3.00)				1.000 (4.30)			
縦断勾配による補正率 α G (縦断勾配) %	1.000 (0.00)				1.000 (0.00)			
大型車混入による補正率 α T (大型車混入率) %	0.790 (37.98)				0.931 (10.53)			
左折車混入による補正率 α L T (左折率) L %	0.799				0.615			
(左折車の通過確率) f L (有効青時間) 秒 (歩行者現示時間) 秒	0.55 65 29				0.55 90 77			
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 R (有効青時間) 秒 (サイクル長) 秒								
飽和交通流率(算定値) S	2,272				1,031			
飽和交通流率(実測値) S	-	2,817	2,659	1,483	-	2,894		
設計交通量 q	129	138	701	177	152	1,312		
流入部各車線の需要率		0.057 0.049	0.264	0.119	0.147	0.453		
現示の需要率	1φ	0.028	0.049				0.049	0.621 ≤0.912
	2φ			0.264		0.140	0.433	
	3φ					0.007	0.020	
	4φ	0.029			0.119		0.119	
有効青時間(秒)	1φ	32.0	32.0				86.0	サイクル長(秒) 170
	2φ			84.0		86.0	86.0	
	3φ					4.0	4.0	
	4φ	33.0			33.0			
可能交通容量 C i	869	530	1,314	288	546	1,532		
交通容量比 q/C i	0.148	0.260	0.533	0.615	0.278	0.856		
交通容量の照査結果	OK	OK	OK	OK	OK	OK		

飽和交通流率の網掛けは適用値を示す
 ※ 交差点需要率 上限値
 $(C-L)/C = (170 - 15) / 170 = 0.912$
 C: サイクル長(秒)、L: 損失時間(秒)

現示方式の図示 ※ 破線矢印は「左折可」標識を示す

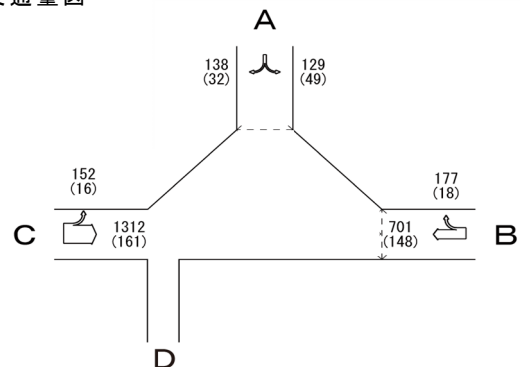
	1φ	2φ	3φ	4φ	
現示					
表示時間	G:31 Y:3 AR:3	G:83 Y:3 AR:0	G:3 Y:3 AR:2	G:32 Y:3 AR:4	C=170
有効青時間	32	84	4	33	G=153
損失時間	5	2	4	6	L=17
歩行者現示時間	29	77	0	0	

A: 至 川崎駅東口
 B: 至 交差点C
 C: 至 交差点B

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]

表 8-7(2) 交差点の需要率・交通容量比の算定資料 (工事中交通量：交差点B、16~17時)

交差点名	B南幸町二丁目交差点										現示の需要率	交差点の需要率
	A			B		C		D				
流入部	左折・直進	直進	右折	左折・直進	右折	左折	直進	右折	左折・直進	右折		
車線の種類	1	1	1	1	1	1	1	1	1	2		
車線数	1	1	1	1	1	1	1	1	1	2		
飽和交通流率の基本値	S B		1,800		1,800			1,800				
車線幅員による補正率	αw		1.000		1.000			1.000				
(車線幅員)	m		(2.80)		(3.00)			(2.80)				
縦断勾配による補正率	αG		1.000		1.000			1.000				
(縦断勾配)	%		(0.00)		(0.00)			(0.00)				
大型車混入による補正率	αT		1.000		0.827			0.981				
(大型車混入率)	%		(0.00)		(29.79)			(2.78)				
左折車混入による補正率	$\alpha L T$											
(左折率)	L %											
(左折車の通過確率)	f L											
(有効青時間)	秒											
(歩行者現示時間)	秒											
右折車混入による補正率	$\alpha R T$											
(右折率)	R %											
(右折車の通過確率)	f R											
(有効青時間)	秒											
(サイクル長)	秒											
飽和交通流率(算定値)			1,800		1,489			1,766				
飽和交通流率(実測値)	S	1,116	1,074	-	1,356	-	1,001	1,513	-	1,238	2,894	
設計交通量	q	390	12	199	94	491	469	70	220	408		
		(78+312)		(6+193)				(13+207)				
流入部各車線の需要率		0.178	0.007	0.147	0.063	0.491	0.310	0.040	0.178	0.141		
現示の需要率	1φ	0.178				0.307	0.310				0.310	0.717
	2φ		0.007					0.040			0.040	
	3φ			0.147					0.178		0.178	
	4φ				0.002					0.005	0.005	
	5φ				0.061	0.184				0.136	0.184	
有効青時間(秒)	1φ	50.0				50.0	50.0					サイクル長(秒)
	2φ		10.0					10.0				142
	3φ			33.0					33.0			
	4φ				1.0					1.0		
	5φ				30.0	30.0				30.0		
可能交通容量	C i	771	127	315	325	564	533	124	288	632		
交通容量比	q / C i	0.506	0.094	0.632	0.289	0.871	0.880	0.565	0.764	0.646		
交通容量の照査結果		OK	OK	OK	OK	OK	OK	OK	OK	OK		

飽和交通流率の網掛けは適用値を示す

※ 交差点需要率 上限値

$$(C-L)/C = (142 - 18) / 142 = 0.873$$

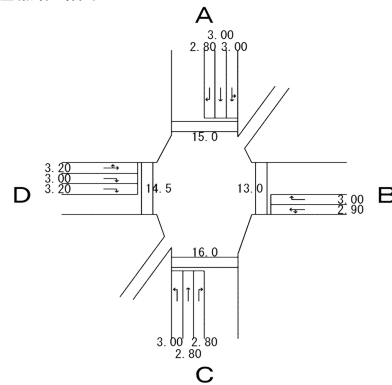
C : サイクル長 (秒)、L : 損失時間 (秒)

- A: 至 第二京浜
- B: 至 川崎駅
- C: 至 交差点A
- D: 至 尻手駅

現示方式の図示

現示	1φ	2φ	3φ	4φ
表示時間	G:49 Y:3 AR:2	G:9 Y:3 AR:2	G:32 Y:3 AR:2	G:1 Y:0 AR:0
有効青時間	50	10	33	1
損失時間	4	4	4	0
歩行者現示時間	45	0	31	0
現示	5φ			
表示時間	G:29 Y:3 AR:4	C=142		
有効青時間	30	G=124		
損失時間	6	L=18		
歩行者現示時間	0			

交差点概略図



交通量図

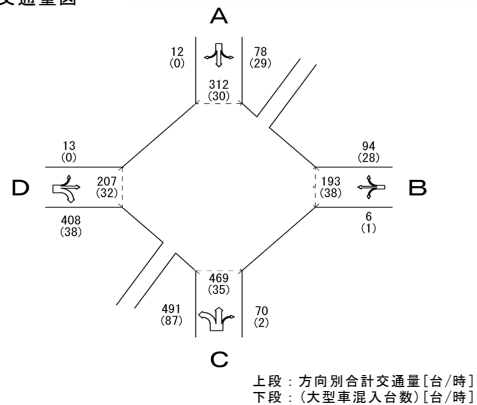


表 8-7(3) 交差点の需要率・交通容量比の算定資料 (工事中交通量：交差点C、16~17時)

交差点名	C元木交差点												現示の需要率	交差点の需要率
	A			B			C			D				
流入部	左折・直進	直進	右折	左折・直進	直進	右折	左折・直進	直進	右折	左折	直進	右折		
車線の種類														
車線数	1	2	1	1	1	1	1	2	1	1	2	1		
飽和交通流率の基本値 S B						1,800								
車線幅員による補正率 α w (車線幅員) m						1.000 (3.30)								
縦断勾配による補正率 α G (縦断勾配) %						1.000 (0.00)								
大型車混入による補正率 α T (大型車混入率) %						0.981 (2.78)								
左折車混入による補正率 α L T (左折率) L % (左折車の通過確率) f L (有効青時間) 秒 (歩行者現示時間) 秒														
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 R (有効青時間) 秒 (サイクル長) 秒														
飽和交通流率(算定値) S						1,766								
飽和交通流率(実測値) S	1,117	2,763	1,405	1,017	1,333	-	920	2,675	1,605	825	2,557	1,646		
設計交通量 q	1,072 (101+971)		276	546 (82+464)		108	954 (187+767)		114	270	496	176		
流入部各車線の需要率		0.276	0.196	0.232	0.061	0.265	0.071	0.327	0.194	0.107				
現示の需要率	1φ	0.276				0.265							0.276	0.811
	2φ		0.196				0.071	0.135					0.196	
	3φ			0.232				0.192	0.194				0.232	
	4φ				0.061					0.107			0.107	
有効青時間(秒)	1φ	57.0				57.0								サイクル長(秒)
	2φ		36.0				36.0	36.0						165
	3φ			51.0		51.0		51.0	51.0					
	4φ				13.1					13.1				
可能交通容量 C i	1,340	307	726	291	1,242	350	435	790	272					
交通容量比 q / C i	0.800	0.899	0.752	0.371	0.768	0.326	0.621	0.628	0.647					
交通容量の照査結果	OK	OK	OK	OK	OK	OK	OK	OK	OK	OK				

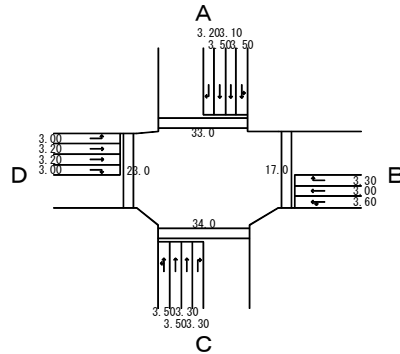
飽和交通流率の網掛けは適用値を示す

※ 交差点需要率 上限値

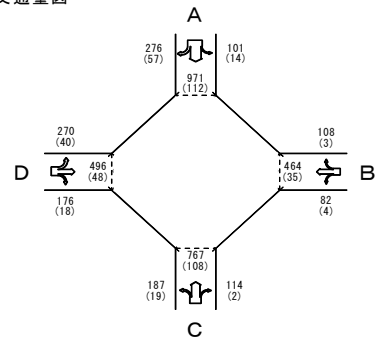
$$(C-L)/C = (165 - 12) / 165 = 0.927$$

C : サイクル長 (秒)、L : 損失時間 (秒)

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:56 Y:3 AR:1	G:35 Y:3 AR:1	G:50 Y:3 AR:0	G:8 Y:3 AR:2	C=165
有効青時間	57	36	51	9	6=153
損失時間	3	3	2	4	L=12
歩行者現示時間	46	0	46	0	

(3) 複合影響

本事業の工事中と同時期に、近隣の堤根処理センター整備事業の工事用車両が通過することからその複合影響も検討を行った。

なお、複合影響の工事用車両は「堤根処理センター整備事業に係る条例環境影響評価書」より表 8-8 に示す設定とした。

交差点需要率、交通容量比の算出結果は表 8-9 に、各交差点の需要率、混雑度の算定根拠は、表 8-10(1)～(3)に示すとおりである。

表 8-8 複合影響工事用車両台数

予測地点	時間帯 (時)	流入部	台数
交差点A (日進町交差点)	7~8	流入部B 直進	小型車 5台
交差点B (南幸町二丁目交差点)	16~17	流入部C 左折	大型車 4台
		流入部D 直進	大型車 2台
		流入部D 右折	大型車 2台
交差点C (元木交差点)	16~17	流入部A 右折	大型車 2台
		流入部C 左折	大型車 1台
		流入部D 左折	大型車 2台
		流入部D 右折	大型車 1台

表 8-9 複合影響による交差点需要率、交通容量比

予測地点	時間帯	交差点 需要率	需要率の 上限値	流入部	車線	交通容量比
交差点A (日進町交差点)	7~8	0.621	0.912	A	左折	0.148
					右折	0.260
				B	直進	0.537
					右折	0.615
				C	左折	0.278
					直進	0.856
交差点B (南幸町二丁目 交差点)	16~17	0.719	0.873	A	左折・直進	0.506
					直進	
					右折	0.094
				B	左折・直進	0.632
					右折	0.289
				C	左折	0.878
					直進	0.880
					右折	0.565
				D	左折・直進	0.771
					右折	0.649
交差点C (元木交差点)	16~17	0.814	0.927	A	左折・直進	0.800
					直進	
					右折	0.906
				B	左折・直進	0.752
					直進	
					右折	0.371
				C	左折・直進	0.769
					直進	
					右折	0.326
				D	左折	0.625
					直進	0.628
					右折	0.651

表 8-10(1) 交差点の需要率・交通容量比の算定資料（工事中複合影響：交差点A）

交差点名		A日進町交差点							
流入部		A		B		C			
車線の種類		左折	右折	直進	右折	左折	直進		
車線数		2	2	2	1	1	2		
飽和交通流率の基本値 S B		1,800				1,800			
車線幅員による補正率 α_w (車線幅員) m		1.000 (3.00)				1.000 (4.30)			
縦断勾配による補正率 α_G (縦断勾配) %		1.000 (0.00)				1.000 (0.00)			
大型車混入による補正率 α_T (大型車混入率) %		0.790 (37.98)				0.931 (10.53)			
左折車混入による補正率 α_{LT} (左折率) L % (左折車の通過確率) f L (有効青時間) 秒 (歩行者現示時間) 秒		0.799 0.55 65 29				0.615 0.55 90 77			
右折車混入による補正率 α_{RT} (右折率) R % (右折車の通過確率) f R (有効青時間) 秒 (サイクル長) 秒									
飽和交通流率(算定値) S		2,272				1,031			
飽和交通流率(実測値) S		-	2,817	2,659	1,483	-	2,894		
設計交通量 q		129	138	706	177	152	1,312		
流入部各車線の需要率		0.057	0.049	0.266	0.119	0.147	0.453	現示の需要率	交差点の需要率
現示の需要率	1φ	0.028	0.049					0.049	0.621
	2φ			0.266		0.140	0.433	0.433	
	3φ					0.007	0.020	0.020	
	4φ	0.029			0.119			0.119	
有効青時間(秒)	1φ	32.0	32.0					サイクル長(秒)	
	2φ			84.0		86.0	86.0	170	
	3φ					4.0	4.0		
	4φ	33.0			33.0				
可能交通容量 C i		869	530	1,314	288	546	1,532		
交通容量比 q/C_i		0.148	0.260	0.537	0.615	0.278	0.856		
交通容量の照査結果		OK	OK	OK	OK	OK	OK		

飽和交通流率の網掛けは適用値を示す

※ 交差点需要率 上限値

$$(C-L)/C = (170 - 15) / 170 = 0.912$$

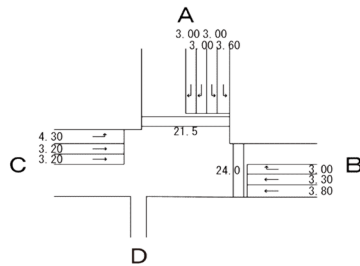
C : サイクル長 (秒)、L : 損失時間 (秒)

現示方式の図示 :

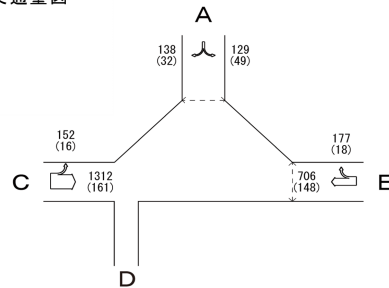
現示	1φ	2φ	3φ	4φ	
表示時間	G:31 Y:3 AR:3	G:83 Y:3 AR:0	G:3 Y:3 AR:2	G:32 Y:3 AR:4	C=170
有効青時間	32	84	4	33	G=153
損失時間	5	2	4	6	L=17
歩行者現示時間	29	77	0	0	

A: 至 川崎駅東口
B: 至 交差点C
C: 至 交差点B

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]

表 8-10(2) 交差点の需要率・交通容量比の算定資料 (工事中複合影響：交差点B)

交差点名	B南幸町交差点										現示の需要率	交差点の需要率
	A			B		C			D			
流入部	左折・直進	直進	右折	左折・直進	右折	左折	直進	右折	左折・直進	右折		
車線の種類	1	1	1	1	1	1	1	1	1	2		
車線数												
飽和交通流率の基本値	S B		1,800		1,800			1,800				
車線幅員による補正率 (車線幅員)	αw		1.000 (2.80)		1.000 (3.00)			1.000 (2.80)				
縦断勾配による補正率 (縦断勾配)	αG		1.000 (0.00)		1.000 (0.00)			1.000 (0.00)				
大型車混入による補正率 (大型車混入率)	αT		1.000 (0.00)		0.827 (29.79)			0.981 (2.78)				
左折車混入による補正率 (左折率)	$\alpha L T$											
(左折車の通過確率)	L %											
(有効青時間)	f L											
(歩行者現示時間)	秒											
右折車混入による補正率 (右折率)	$\alpha R T$											
(右折車の通過確率)	R %											
(有効青時間)	f R											
(サイクル長)	秒											
飽和交通流率(算定値)	S		1,800		1,489			1,766				
飽和交通流率(実測値)	S	1,116	1,074	-	1,356	-	1,001	1,513	-	1,238	2,894	
設計交通量	q	390 (78+312)	12	199 (6+193)	94	495	469	70	222 (13+209)	410		
流入部各車線の需要率		0.178	0.007	0.147	0.063	0.495	0.310	0.040	0.179	0.142		
現示の需要率	1φ	0.178				0.309	0.310				0.310	0.719
	2φ		0.007					0.040			0.040	
	3φ			0.147					0.179		0.179	
	4φ				0.002					0.005	0.005	
	5φ				0.061	0.186				0.137	0.186	
有効青時間(秒)	1φ	50.0				50.0	50.0				サイクル長(秒)	142
	2φ		10.0					10.0				
	3φ			33.0					33.0			
	4φ				1.0					1.0		
	5φ				30.0	30.0				30.0		
可能交通容量	C i	771	127	315	325	564	533	124	288	632		
交通容量比	q / C i	0.506	0.094	0.632	0.289	0.878	0.880	0.565	0.771	0.649		
交通容量の照査結果		OK	OK	OK	OK	OK	OK	OK	OK	OK		

飽和交通流率の網掛けは適用値を示す

※ 交差点需要率 上限値

$$(C-L)/C = (142 - 18) / 142 = 0.873$$

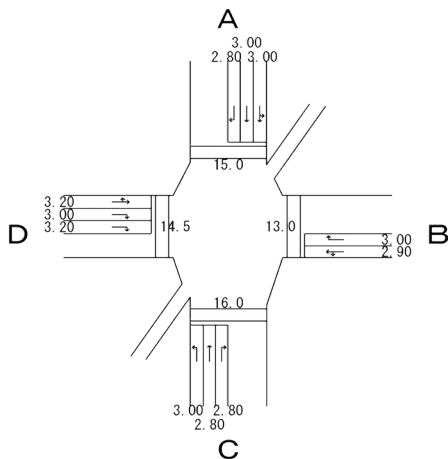
C : サイクル長 (秒)、L : 損失時間 (秒)

- A: 至 第二京浜
- B: 至 川崎駅
- C: 至 交差点A
- D: 至 尻手駅

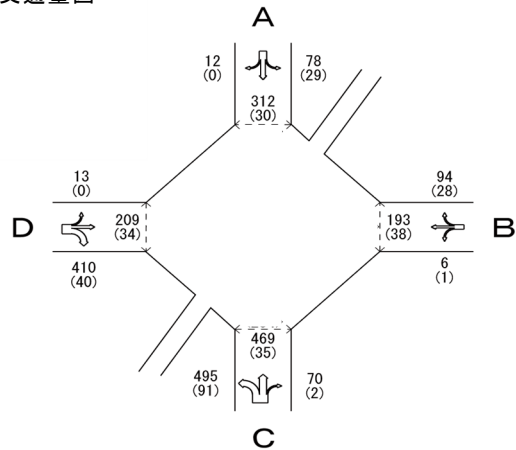
現示方式の図示

現示	1φ	2φ	3φ	4φ
表示時間	G:49 Y:3 AR:2	G:9 Y:3 AR:2	G:32 Y:3 AR:2	G:1 Y:0 AR:0
有効青時間	50	10	33	1
損失時間	4	4	4	0
歩行者 現示時間	45	0	31	0
現示	5φ			
表示時間	G:29 Y:3 AR:4	C=142		
有効青時間	30	G=124		
損失時間	6	L=18		
歩行者 現示時間	0			

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]

表 8-10(3) 交差点の需要率・交通容量比の算定資料 (工事中複合影響：交差点C)

交差点名	C元木交差点												現示の需要率	交差点の需要率
	A			B			C			D				
流入部	左折・直進	直進	右折	左折・直進	直進	右折	左折・直進	直進	右折	左折	直進	右折		
車線の種類	1	2	1	1	1	1	1	2	1	1	2	1		
車線数														
飽和交通流率の基本値	S B													
車線幅員による補正率 (車線幅員)	αw m													
縦断勾配による補正率 (縦断勾配)	αG %													
大型車混入による補正率 (大型車混入率)	αT %													
左折車混入による補正率 (左折率)	$\alpha L T$ L%													
(左折車の通過確率)	f L													
(有効青時間)	秒													
(歩行者現示時間)	秒													
右折車混入による補正率 (右折率)	$\alpha R T$ R%													
(右折車の通過確率)	f R													
(有効青時間)	秒													
(サイクル長)	秒													
飽和交通流率(算定値)	S													
飽和交通流率	S	1,117	2,763	1,405	1,017	1,333	-	920	2,675	1,605	825	2,557	1,646	
設計交通量	q	1,072 (101+971)	278	546 (82+464)	108	955 (188+767)	114	272	496	177				
流入部各車線の需要率		0.276	0.198	0.232	0.061	0.266	0.071	0.330	0.194	0.108				
現示の需要率	1φ	0.276				0.266							0.276	0.814
	2φ		0.198					0.071	0.137				0.198	
	3φ			0.232					0.193	0.194			0.232	
	4φ				0.061						0.108		0.108	
有効青時間(秒)	1φ	57.0				57.0							サイクル長(秒)	
	2φ		36.0					36.0	36.0				165	
	3φ			51.0					51.0	51.0				
	4φ				13.1						13.1			
可能交通容量	C i	1,340	307	726	291	1,242	350	435	790	272				
交通容量比	q / C i	0.800	0.906	0.752	0.371	0.769	0.326	0.625	0.628	0.651				
交通容量の照査結果		OK	OK	OK	OK	OK	OK	OK	OK	OK				

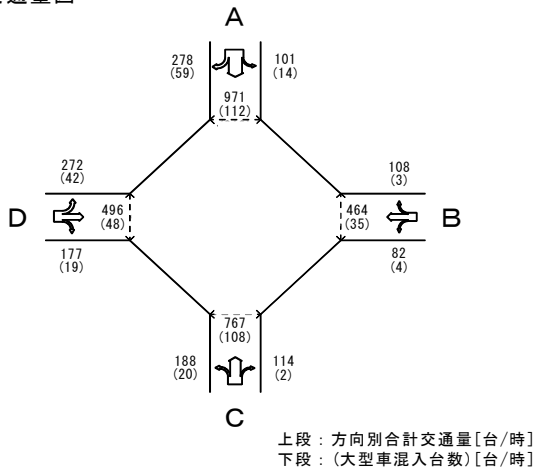
飽和交通流率の網掛けは適用値を示す
 ※ 交差点需要率 上限値
 $(C-L)/C = (165 - 12) / 165 = 0.927$
 C : サイクル長 (秒), L : 損失時間 (秒)

現示方式の図示

現示	1φ	2φ	3φ	4φ	
表示時間	G:56 Y:3 AR:1	G:35 Y:3 AR:1	G:50 Y:3 AR:0	G:8 Y:3 AR:2	C=165
有効青時間	57	36	51	9	G=153
損失時間	3	3	2	4	L=12
歩行者 現示時間	46	0	46	0	

A: 至 新川橋
 B: 至 渡田新町
 C: 至 川崎警察署入口
 D: 至 交差点A

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]

交差点概略図

