

## 9.17-8 工事用車両の運行に係る環境保全措置実施後の交差点需要率

工事用車両の運行に係る環境保全措置実施後の地域社会 1～地域社会 4において求めた交差点需要率は、以下に示すとおりです。

- ・ 平日 P.資料 地域-1045～1049
- ・ 休日 P.資料 地域-1050～1054

環境保全措置実施後の工事中交差点検討資料

工事中(平日) 地域社会Ⅰ 日黒 7:00~8:00 の需要率の算出

| 流 入 部 類                    | ①        |          | ②        |          | ③        |          | ④        |          |
|----------------------------|----------|----------|----------|----------|----------|----------|----------|----------|
|                            | 左折<br>直進 | 右折<br>直進 | 左折<br>直進 | 右折<br>直進 | 左折<br>直進 | 右折<br>直進 | 左折<br>直進 | 右折<br>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      | 1800     | 1636     | 1451     | 1427     | 1788     | 1821     | 1788     |
| 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        | (2.70)   | (3.20)   | (3.00)   | (3.00)   | (3.00)   | (3.20)   | (3.10)   |
| 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      | 0.855    | 0.791    | 0.829    | 0.770    | 0.852    | 0.857    | 0.800    |
| (大型車混入率)                   | %        | (24.15)  | (37.80)  | (29.37)  | (42.74)  | (21.74)  | (23.77)  | (33.15)  |
| 左折車混入による補正率                | α L T    | 0.956    |          | 0.921    |          |          | 0.852    |          |
| (左折率)                      | l %      | (20.9)   | (40.6)   | (0.13)   |          |          | (82.9)   |          |
| (歩行者による低減率)                | f D      | 0.12     |          | 0.12     |          |          | 0.13     |          |
| (有効青時間)                    | 秒        | 66       |          | 66       |          |          | 34       |          |
| (通行者混入率)                   | 秒        | 56       |          | 56       |          |          | 24       |          |
| 横断歩行者による補正率                | α L      |          |          | 0.898    |          |          |          |          |
| 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        | 0.608    |          |          |          |          | 0.627    |          |
| (有効青時間)                    | 秒        | 66       |          |          |          |          | 66       |          |
| (現示要り日のさばり枚数増分)            | K R      | 2(15)    |          |          |          |          | 2(15)    |          |
| K R : 右/サイクル<br>(交差点内滞留台数) |          |          |          |          |          |          |          |          |
| K : 行/サイクル                 |          |          |          |          |          |          |          |          |
| 飽和交通流率                     | S A      | 1219     | 1424     | 1219     | 1188     | 1003     | 1216     | 1360     |
| 設計交通量                      | q        | 559      | 82       | 143      | 241      | 324      | 477      | 181      |
| (117~142)                  |          |          |          | (58+85)  |          |          |          | (150+31) |
| 右折補正交通量                    | q R-N    | 0        | 0        |          |          |          | 0        |          |
| 流入部の需要率                    | n        | 0.459    | 0.000    | 0.114    | 0.203    | 0.323    | 0.392    | 0.109    |
| 必要現示率                      | 1 φ      |          |          | 0.114    |          |          | 0.000    | 0.144    |
| 2 φ                        |          |          |          |          |          |          |          | 0.141    |
| 3 φ                        |          |          |          |          |          |          |          | 0.203    |
| 4 φ                        |          |          |          |          |          |          |          | 0.459    |
| 有効青時間(秒)                   | 1 φ      |          |          |          |          |          |          | 0.000    |
| 2 φ                        |          |          |          |          |          |          |          | 34       |
| 3 φ                        |          |          |          |          |          |          |          | 66       |
| 4 φ                        |          |          |          |          |          |          |          | 11       |
| 信号青時間比                     | G/C      | 66/160   | 11/160   | 34/160   | 66/160   | 66/160   | 66/160   | 11/160   |
| 可能交通容量                     | C I      | 503      | 245      | 238      | 411      | 502      | 325      | 298      |
| 交通容量比                      | q/C I    | 1.111    | 0.335    | 0.540    | 1.013    | 0.783    | 0.950    | 0.375    |
|                            |          |          |          |          |          |          |          | 0.517    |
| 現在の<br>需要率                 |          |          |          |          |          |          |          |          |
| 需要率                        |          |          |          |          |          |          |          |          |
| サイクル長(秒)                   |          |          |          |          |          |          |          |          |
| 160                        |          |          |          |          |          |          |          |          |
| 32                         |          |          |          |          |          |          |          |          |
| 34                         |          |          |          |          |          |          |          |          |
| 66                         |          |          |          |          |          |          |          |          |
| 11                         |          |          |          |          |          |          |          |          |
| 32/160                     |          |          |          |          |          |          |          |          |
| 66/160                     |          |          |          |          |          |          |          |          |
| 11/160                     |          |          |          |          |          |          |          |          |
| 34/160                     |          |          |          |          |          |          |          |          |
| 298                        |          |          |          |          |          |          |          |          |
| 320                        |          |          |          |          |          |          |          |          |
| 0.517                      |          |          |          |          |          |          |          |          |

$$N = K \times \frac{3600}{C}$$

N : 表1時間現示変化時右折車の捌け台数

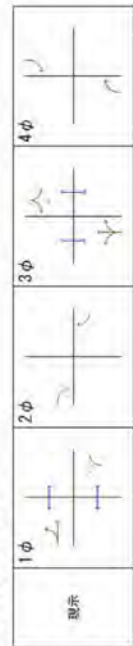
K : 至 つきみ野

①: 至 海老名

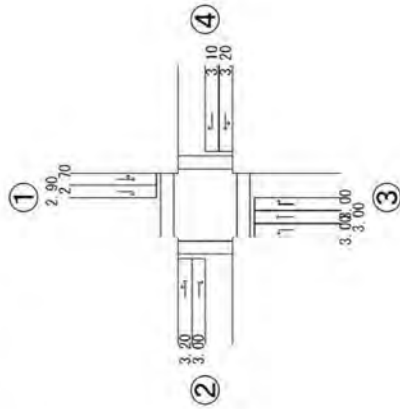
②: 至 鶴ヶ峰

③: 至 青葉台駅

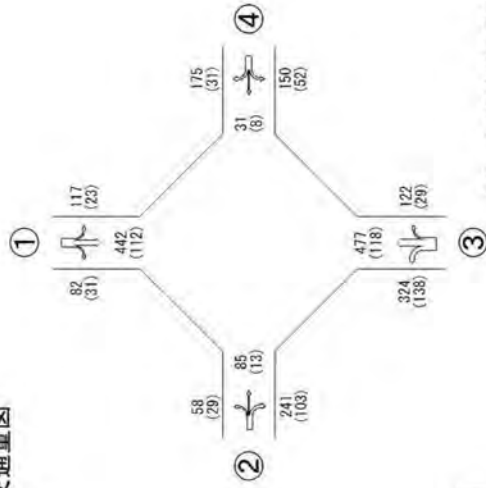
現示方式の図示



交差点概略図



交通量図



上段: 方向別合計交通量(台)  
下段: 大型車混入台数(台)

環境保全措置実施後の工事中交差点検討資料

交差点概略図

工事申出(平日) 地域社会2 目黒交番前 17:00~18:00の需要率の算出

| 車線の種別           | 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      |
| 車線数             | 1      | 1       | 1       | 1       | 1       | 1       | 1        | 1       |
| 飽和交通流率の基本値      | 1617   | 1800    | 1388    | 1519    | 1352    | 1733    | 1536     | 1800    |
| 車線幅員による補正率      | 1.000  | 1.000   | 0.950   | 1.000   | 1.000   | 1.000   | 1.000    | 1.000   |
| (車線幅員)          | (3.30) | (3.10)  | (2.90)  | (3.00)  | (2.80)  | (3.20)  | (3.00)   | (2.75)  |
| 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   |
| (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     | 0.964  | 0.925   | 0.919   | 0.896   | 0.923   | 0.886   | 0.889    | 0.777   |
| (大型車混入率)        | (5.34) | (11.59) | (12.64) | (16.52) | (12.00) | (18.39) | (17.91)  | (40.98) |
| 左折車混入による補正率     | 0.995  |         |         |         |         |         | 0.974    |         |
| (左折率)           | (2.5)  |         |         |         |         |         | (11.2)   |         |
| (歩行者による低減率)     | 1.0    |         | 0.13    |         |         |         | 0.13     |         |
| (歩行者歩幅時間)       | 28     |         | 103     |         |         |         | 103      |         |
| 横断歩行者による補正率     | 17     |         | 89      |         |         |         | 89       |         |
| 右折車混入による補正率     |        |         | 0.888   |         |         |         |          |         |
| (右折率)           |        |         |         |         |         |         |          |         |
| (右折車の通過確率)      |        |         |         |         |         |         |          |         |
| (有効歩幅時間)        |        |         |         |         |         |         |          |         |
| (歩行者歩幅のさばり台数増分) |        |         |         |         |         |         |          |         |
| KLR: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    | 1586    | 1665    | 1361    | 1248    | 1380    | 1330     | 1399    |
| 設計交通量           | q      | 314     | 164     | 182     | 672     | 793     | 409      | 122     |
| (4:310)         |        |         |         |         |         |         | (89:704) |         |
| 右折補正交通量         | q R    | N       |         |         | 0       |         |          | 0       |
| 混入部の必要率         | μ      | 0.099   | 0.098   | 0.169   | 0.494   | 0.162   | 0.065    | 0.596   |
| 必要現示率           | 1 φ    | 0.099   |         |         |         | 0.162   |          |         |
|                 | 2 φ    |         | 0.098   |         |         |         | 0.065    |         |
|                 | 3 φ    |         |         | 0.169   | 0.494   |         |          | 0.596   |
|                 | 4 φ    |         |         |         |         | 0.000   |          | 0.000   |
| 有効歩幅時間(秒)       | 1 φ    | 28      |         |         |         | 28      |          | 170     |
|                 | 2 φ    |         | 15      |         |         |         | 15       |         |
|                 | 3 φ    |         |         | 103     |         |         |          | 103     |
|                 | 4 φ    |         |         |         | 7       |         |          | 7       |
| 信号青時間比          | G/C    | 28/170  | 15/170  | 103/170 | 7/170   | 28/170  | 15/170   | 103/170 |
| 可能交通容量          | C i    | 521     | 447     | 825     | 261     | 417     | 133      | 308     |
| 交通容量比           | q/C i  | 0.603   | 1.116   | 0.279   | 0.816   | 0.981   | 0.737    | 0.994   |

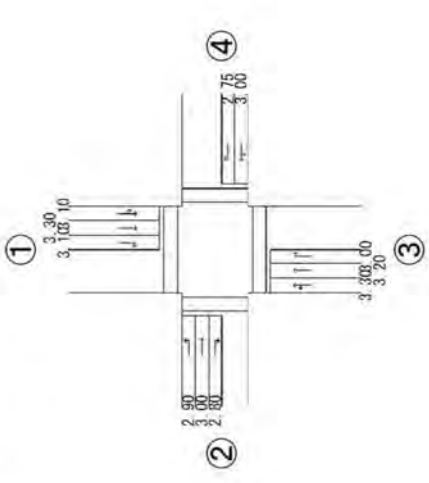
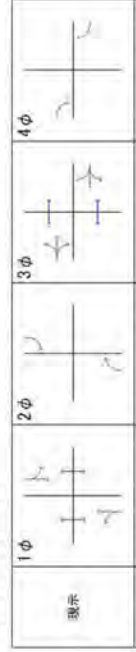
※ N = K ×  $\frac{3600}{C}$

N : 1時間現示変化時右折車の捌け行數

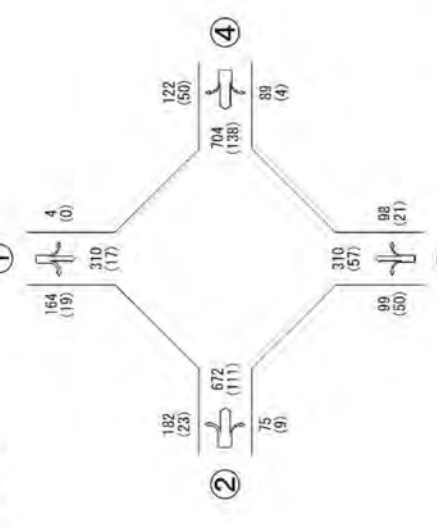
※ φ : 交通容量(実1時間)

- ①: 空 1口市場
- ②: 空 つさみ野
- ③: 空 泉
- ④: 空 鶴ヶ峰

現示方式の図示



交通量図



上段: 方向別合計交通量(台)  
下段: 大型車混入台数(台)

環境保全措置実施後の工事中交差点検討資料

工事中(平日) 地域社会3 上川井IC 17:00~18:00の需要率の算出

| 流入部              | ①       |          | ②        |          | ③        |          | ④        |        |
|------------------|---------|----------|----------|----------|----------|----------|----------|--------|
|                  | 左折      | 右折       | 左折       | 右折       | 左折       | 右折       | 左折       | 右折     |
| 車線の種類            | 1       | 1        | 1        | 1        | 1        | 1        | 1        | 1      |
| 車線数              | 1,387   | 1,461    | 1,387    | 1,461    | 1,387    | 1,461    | 1,387    | 1,461  |
| 飽和交通流率の基本値       | S B     | 1,000    | 1,000    | 1,000    | 1,000    | 1,000    | 1,000    | 1,000  |
| 車線幅員による補正率       | α w     | (5.10)   | (3.60)   | (3.60)   | (3.60)   | (3.60)   | (3.60)   | (3.60) |
| 車線幅員             | m       | 1,000    | 1,000    | 1,000    | 1,000    | 1,000    | 1,000    | 1,000  |
| 視界幅員による補正率       | α G     | (0.00)   | (0.00)   | (0.00)   | (0.00)   | (0.00)   | (0.00)   | (0.00) |
| 視界幅員             | %       | 0.839    | 0.915    | 0.898    | 0.905    | 0.933    | 0.939    | 0.939  |
| 大型車混入による補正率      | α T     | (27.51)  | (13.27)  | (16.21)  | (15.08)  | (10.27)  | (9.24)   | (9.24) |
| (大型車混入率)         | %       |          |          |          |          |          |          |        |
| 左折車混入による補正率      | α L T   |          |          |          |          |          |          |        |
| (左折率)            | L %     |          |          |          |          |          |          |        |
| (歩行者による低減率)      | f p     |          |          |          |          |          |          |        |
| (歩行者による低減率)      | %       |          |          |          |          |          |          |        |
| (有効青時間)          | 秒       |          |          |          |          |          |          |        |
| (歩行者用青時間)        | 秒       |          |          |          |          |          |          |        |
| 横断歩行者による補正率      | α L     | 1.000    |          |          |          |          |          |        |
| 横断歩行者による補正率      | α R T   | (13.8)   |          |          |          |          |          |        |
| (右折率)            | R %     | 1.000    |          |          |          |          |          |        |
| (右折率)            | %       | 20       |          |          |          |          |          |        |
| (右折車の通過確率)       | f       |          |          |          |          |          |          |        |
| (有効青時間)          | 秒       |          |          |          |          |          |          |        |
| (現示変り目のさげ台数(個分)) | K B R   | 2(61)    |          |          |          |          |          |        |
| (交差点内滞留台数)       | 台       |          |          |          |          |          |          |        |
| 飽和交通流率           | S A     | 1,164    | 1,337    | 1,425    | 1,221    | 1,410    | 1,362    |        |
| 設計交通量            | q       | 189      | 294      | 475      | 126      | 224      | 184      |        |
| (163+26)         |         |          |          |          |          |          |          |        |
| 左折補正交通量          | q R - N |          |          |          |          |          |          |        |
| 流入部の需要率          | α       | 0.162    | 0.220    | 0.333    | 0.103    | 0.159    | 0.135    |        |
| 必要現示率            | 1 φ     | 0.162    |          |          | 0.103    |          |          |        |
|                  | 2 φ     |          | 0.220    |          |          | 0.159    |          |        |
|                  | 3 φ     |          |          | 0.333    |          |          | 0.135    |        |
| 有効青時間(秒)         | 1 φ     | 20       |          |          | 20       |          |          |        |
|                  | 2 φ     |          | 30       |          |          | 30       |          |        |
|                  | 3 φ     |          |          | 50       |          |          | 50       |        |
| 信号青時間比           | G / C   | 20 / 118 | 30 / 118 | 50 / 118 | 20 / 118 | 30 / 118 | 50 / 118 |        |
| 可能交通容量           | C i     | 197      | 340      | 604      | 207      | 358      | 577      |        |
| 交通容量比            | q / C i | 0.959    | 0.865    | 0.786    | 0.609    | 0.626    | 0.319    |        |

$$※ N = K \times \frac{3600}{C}$$

N : 実行時間乱示変化時右折車の掛け台数

※ \* : 交通容量 (実行時間)

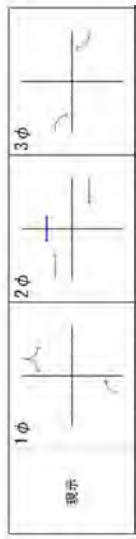
①: 至 横浜町田 IC

②: 至 つきみ野

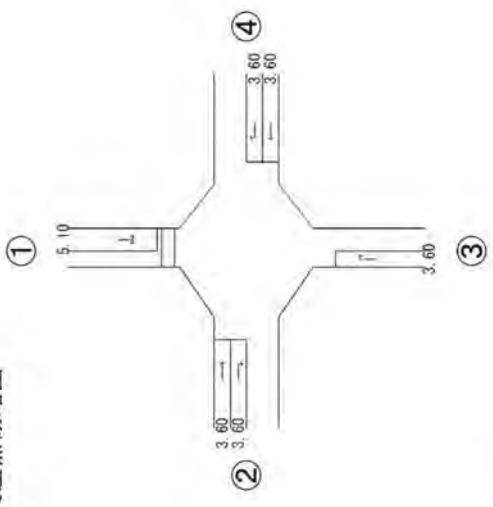
③: 至 下川井 IC

④: 至 鶴ヶ峰

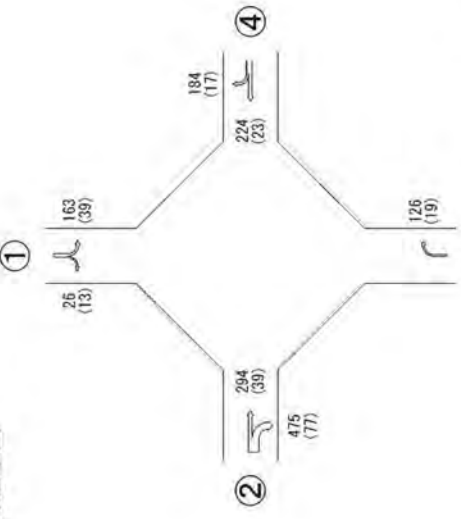
現示方式の図示



交差点概略図



交通量図



上段: 方向別合計交通量(台)  
下段: 大型車混入台数(台)

環境保全措置実施後の工事中交差点検討資料

工事中(平日) 地域社会4 流況 18:00~19:00 の需要率の算出

| 流入の種類           | ①                   |        | ②      |         | ③       |        |
|-----------------|---------------------|--------|--------|---------|---------|--------|
|                 | 左折・直進               | 直進     | 直進     | 右折      | 左折・右折   | 右折     |
| 車線数             | 1                   | 2      | 1      | 1       | 1       | 1      |
| 飽和交通流量の基本値      | SB 1678             | 1628   | 1800   | 1800    | 1639    | 1639   |
| 車線幅員による補正率      | $\alpha_w$ 1.000    | 1.000  | 1.000  | 1.000   | 1.000   | 1.000  |
| (車線幅員)          | m (3.10)            | (3.20) | (3.00) | (3.00)  | (3.10)  | (3.20) |
| 縦断勾配による補正率      | $\alpha_G$ 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) |
| 大型車混入による補正率     | $\alpha_T$ 0.951    | 0.950  | 0.941  | 0.772   | 0.909   | 0.964  |
| (大型車混入率)        | % (7.29)            | (7.47) | (8.98) | (42.11) | (16.56) | (5.29) |
| 右折車混入による補正率     | $\alpha_{LT}$ 0.922 |        |        |         |         |        |
| (左折率)           | L% (10.2)           |        |        |         |         |        |
| (歩行者による低減率)     | I% 0.12             |        |        |         | 0.12    |        |
| (有効歩行時間)        | I P 秒 37            |        |        |         | 31      |        |
| (歩行者歩行時間)       | I P 秒 28            |        |        |         | 22      |        |
| 横断歩行者による補正率     | $\alpha_L$          |        |        |         | 0.915   |        |
| 右折車混入による補正率     | $\alpha_{RT}$       |        |        |         | 1.000   |        |
| (右折率)           | R% (0.0)            |        |        |         | (0.0)   |        |
| (右折車の通過確率)      | I 秒                 |        |        |         | 1.000   |        |
| (有効歩行時間)        | I 秒                 |        |        |         | 40      |        |
| (現が必要り目の上げ台数増分) | KIR: 1/サイクル         |        |        |         | 1(40)   |        |
| (交差点内滞留台数)      | K: 1/サイクル           |        |        |         | 1(40)   |        |
| 飽和交通流量          | S A 1171            | 1594   | 3064   | 1390    | 1107    | 1599   |
| 設計交通量           | q (128+509)         | 813    | 95     |         | 326     | 359    |
| 右折補正交通量         | $q_{R-N}$           |        | 0      |         | (326+0) |        |
| 流入部の必要率         | $\rho$ 0.208        |        | 0.255  | 0.000   | 0.218   | 0.225  |
| 必要現示率           | 1φ 0.208            |        | 0.221  | 0.000   | 0.221   | 0.490  |
|                 | 2φ                  |        | 0.044  | 0.000   | 0.044   | 0.014  |
|                 | 3φ                  |        |        |         | 0.225   | 0.225  |
| 有効歩行時間(秒)       | 1φ 37               |        | 10     |         | 0.218   | 0.225  |
|                 | 2φ                  |        | 8      |         |         | 90     |
|                 | 3φ                  |        |        |         |         |        |
| 信号青時間比          | G/C 37/90           |        | 48/90  | 8/90    | 31/90   | 31/90  |
| 可能交通容量          | C I 1260            |        | 1634   | 447     | 518     | 551    |
| 交通容量比           | q/C I 0.506         |        | 0.498  | 0.213   | 0.632   | 0.652  |

$$N = K \times \frac{3600}{C}$$

N: 実1時間現況変化時点近市の捌け台数

※\*: 交通容量(実1時間)

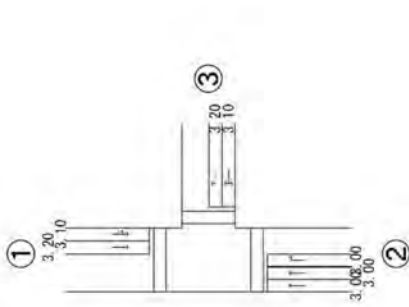
※\*\*\*: 連続現示での使用現示

①: 至 平日市場駅

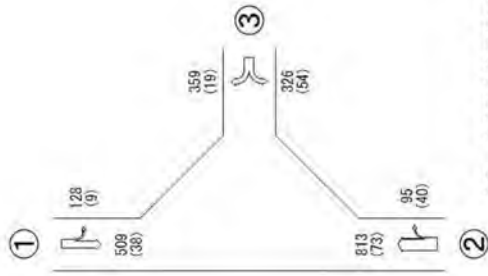
②: 右 瀬谷駅

③:

交差点概略図

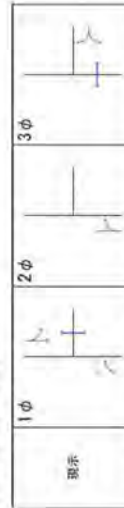


交通量図



上段: 方向別合計交通量(台)  
下段: 大型車混入台数(台)

現示方式の図示





環境保全措置実施後の工事中交差点検討資料

交差点概略図

「工事中(平日) 地域社会 4 瀬谷上橋公園」人口 7:00~8:00 の需要率の算出

| 流入車種の種類          | ①     |         | ②       |         | ③       |         |
|------------------|-------|---------|---------|---------|---------|---------|
|                  | 左折・直進 | 直進      | 左折      | 直進      | 右折      | 左折      |
| 車線の数             | 1     | 1       | 1       | 2       | 1       | 1       |
| 総和交通流率の基本値       | S B   | 1577    | 1315    | 1369    | 1800    | 1682    |
| 直線幅員による補正率       | α w   | 1.000   | 1.000   | 1.000   | 1.000   | 1.000   |
| (車線幅員)           | m     | (3.20)  | (3.30)  | (3.00)  | (3.30)  | (3.00)  |
| 縦断勾配による補正率       | α G   | 1.000   | 1.000   | 1.000   | 1.000   | 1.000   |
| (縦断勾配)           | %     | (0.00)  | (0.00)  | (0.00)  | (0.00)  | (0.00)  |
| 大型車混入による補正率      | α T   | 0.865   | 0.862   | 0.921   | 0.877   | 0.919   |
| (大型車混入率)         | %     | (24.19) | (22.80) | (20.00) | (20.00) | (12.54) |
| 左折車混入による補正率      | α L T | 0.908   |         |         |         |         |
| (左折率)            | L %   | (31.5)  |         |         |         |         |
| (歩行者による低減率)      | f p   | 0.12    |         |         |         | 0.12    |
| (右折歩行者による補正率)    | α R T | 0.925   |         |         |         | 0.925   |
| 機断歩行者による補正率      | α L   |         |         |         |         |         |
| (右折率)            | R %   |         |         |         |         |         |
| (右折車の通過確率)       | f     |         |         |         |         |         |
| (有効青時間)          | t     |         |         |         |         |         |
| (現が走り目のさげ台数(秒分)) | K K K |         |         |         |         |         |
| (交差点内滞留台数)       | K     |         |         |         |         |         |
| (交差点内滞留台数)       | K     |         |         |         |         |         |
| 総和交通流率           | S A   | 1265    | 1359    | 2422    | 1201    | 1460    |
| 設計交通量            | q     | 864     | 534     | 85      | 75      | 311     |
| 右折補正交通量          | q R-N |         |         |         |         |         |
| 流入部の需要率          | ρ     | 0.329   | 0.226   | 0.071   | 0.051   | 0.201   |
| 必要現示             | 1 φ   | 0.329   | 0.178   | 0.071   | 0.071   | 0.329   |
|                  | 2 φ   |         | 0.012   | 0.071   | 0.071   | 0.071   |
|                  | 3 φ   |         |         |         |         | 0.201   |
| 有効青時間(秒)         | 1 φ   | 50      | 55      | 13      |         | 110     |
|                  | 2 φ   |         | 13      |         |         |         |
|                  | 3 φ   |         |         |         |         | 32      |
| 信号青時間比           | G/C   | 50/110  | 68/110  | 13/110  | 32/110  | 32/110  |
| 可能交通容量           | C 1   | 1193    | 1497    | 142     | 425     | 450     |
| 交通容量比            | q/C 1 | 0.724   | 0.357   | 0.599   | 0.176   | 0.691   |
| 表示の需要率           |       |         |         |         |         |         |
| 表示の需要率           |       |         |         |         |         |         |
| 表示の需要率           |       |         |         |         |         |         |
| サイクル長(秒)         |       |         |         |         |         | 110     |

$$\text{※ } N = K \times \frac{3600}{C}$$

N : 実行時間現示変化時右折車の捌け台数

※ \* : 交通容量 (実行時間)

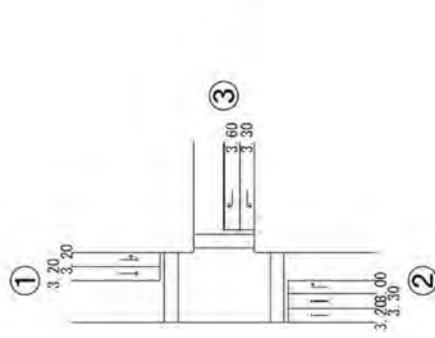
※ \*\*\*\* : 連続現示での使用現示

①: 至 1 山田地蔵

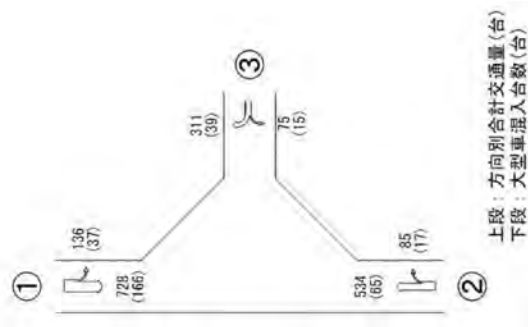
②: 至 瀬谷駅

③

現示方式の図示



交通量図



上段: 方向別合計交通量(台)  
下段: 大型車進入台数(台)

環境保全措置実施後の工事中交差点検討資料

交差点概略図

工事中(休日) 地域社会Ⅰ 目黒 17:00~18:00 の需要率の算出

| 車線の種類       | ① 左折・直進          |        | ② 右折・直進 |         | ③ 左折・直進 |         | ④ 右折・直進 |         |
|-------------|------------------|--------|---------|---------|---------|---------|---------|---------|
|             | 車線数              | 1      | 1       | 1       | 1       | 1       | 1       |         |
| 飽和交通流量の基本値  | S.B              | 1540   | 1446    | 1524    | 1534    | 1517    | 1569    | 1478    |
| 中継車線による補正率  | α <sub>w</sub>   | 0.950  | 1.000   | 1.000   | 1.000   | 1.000   | 1.000   | 1.000   |
| (車線幅員)      | m                | (2.70) | (2.90)  | (3.20)  | (3.00)  | (3.00)  | (3.00)  | (3.10)  |
| 留付勾配による補正率  | α <sub>G</sub>   | 1.000  | 1.000   | 1.000   | 1.000   | 1.000   | 1.000   | 1.000   |
| (編組勾配)      | %                | (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 <sub>T</sub>   | 0.959  | 0.978   | 0.978   | 0.913   | 0.907   | 0.941   | 0.861   |
| (大型車混入率)    | %                | (6.04) | (3.17)  | (3.17)  | (13.59) | (11.52) | (9.01)  | (23.00) |
| 左折車混入による補正率 | α <sub>L</sub>   | 0.948  | 0.893   | 0.893   | 0.893   | 0.12    | 0.902   | 0.902   |
| (左折車)       | R%               | (24.8) | (57.1)  | (57.1)  | (57.1)  | 0.13    | (52.0)  | (52.0)  |
| (歩行者による減速)  | I                | 0.12   | 0.13    | 0.13    | 0.13    | 0.13    | 0.13    | 0.13    |
| (左折車時間)     | 秒                | 66     | 34      | 34      | 34      | 66      | 34      | 34      |
| (歩行者通行時間)   | 秒                | 56     | 24      | 24      | 24      | 56      | 24      | 24      |
| 横断歩行者による補正率 | α <sub>L</sub>   | 0.948  | 0.893   | 0.893   | 0.893   | 0.12    | 0.902   | 0.902   |
| (歩行者)       | R%               | (24.8) | (57.1)  | (57.1)  | (57.1)  | 0.13    | (52.0)  | (52.0)  |
| (左折車の通過確率)  | I                | 0.12   | 0.13    | 0.13    | 0.13    | 0.13    | 0.13    | 0.13    |
| (左折車時間)     | 秒                | 66     | 34      | 34      | 34      | 66      | 34      | 34      |
| (歩行者通行時間)   | 秒                | 56     | 24      | 24      | 24      | 56      | 24      | 24      |
| 飽和交通流量      | S.A              | 1330   | 1411    | 1331    | 1401    | 1236    | 1476    | 1273    |
| 設計交通量       | q                | 513    | 63      | 126     | 208     | 390     | 444     | 100     |
| (127・38)    |                  |        |         | (72・54) |         |         |         | (78・72) |
| 右折補正交通量     | q <sub>R-N</sub> | 0      | 0       | 0       | 0       | 0       | 0       | 0       |
| 流入部の需要率     | ρ                | 0.386  | 0.000   | 0.095   | 0.147   | 0.316   | 0.301   | 0.000   |
| 必要現示率       | 1φ               | 0.095  | 0.095   | 0.095   | 0.095   | 0.095   | 0.095   | 0.095   |
| 2φ          | 0.162            | 0.162  | 0.162   | 0.162   | 0.162   | 0.162   | 0.162   | 0.162   |
| 3φ          | 0.386            | 0.386  | 0.386   | 0.386   | 0.386   | 0.386   | 0.386   | 0.386   |
| 4φ          | 0.000            | 0.000  | 0.000   | 0.000   | 0.000   | 0.000   | 0.000   | 0.000   |
| 有効時間(秒)     | 1φ               | 32     | 32      | 32      | 32      | 32      | 32      | 32      |
| 2φ          | 66               | 66     | 66      | 66      | 66      | 66      | 66      | 66      |
| 3φ          | 111              | 111    | 111     | 111     | 111     | 111     | 111     | 111     |
| 4φ          | 166              | 166    | 166     | 166     | 166     | 166     | 166     | 166     |
| 1φ/160      | 0.200            | 0.200  | 0.200   | 0.200   | 0.200   | 0.200   | 0.200   | 0.200   |
| 2φ/160      | 0.400            | 0.400  | 0.400   | 0.400   | 0.400   | 0.400   | 0.400   | 0.400   |
| 3φ/160      | 0.600            | 0.600  | 0.600   | 0.600   | 0.600   | 0.600   | 0.600   | 0.600   |
| 4φ/160      | 0.800            | 0.800  | 0.800   | 0.800   | 0.800   | 0.800   | 0.800   | 0.800   |
| 可能交通量       | C <sub>1</sub>   | 519    | 302     | 283     | 280     | 510     | 603     | 315     |
| 交通容量比       | q/C <sub>1</sub> | 0.934  | 0.209   | 0.445   | 0.736   | 0.765   | 0.729   | 0.317   |

$$N = K \times \frac{3600}{C}$$

N: 実行時間現示率(歩行者車の通行台数)

K: 交通容量(実行時間)

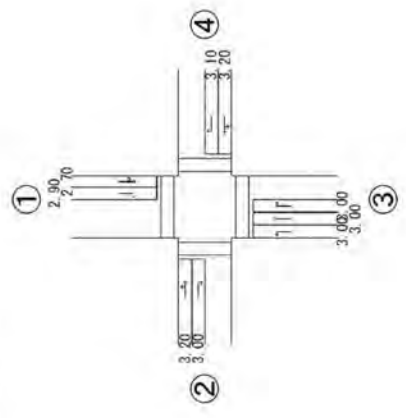
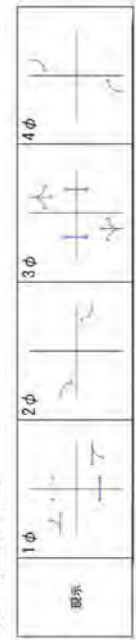
①: 至 つきみ野

②: 至 海老名

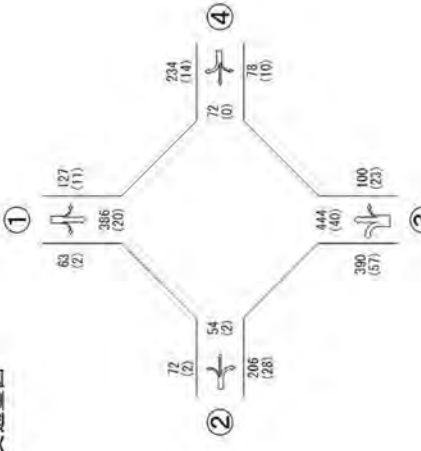
③: 在 鶴ヶ越

④: 至 青葉行野

現示方式の図示



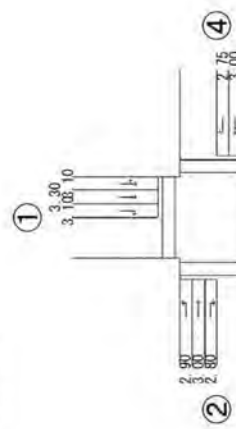
交通量図



上段: 方向別合計交通量(台)  
下段: 大型車混入台数(台)

環境保全措置実施後の工事中交差点検討資料

交差点概略図



工事中 (休日) 地域社会2 日曜交番前 17:00~18:00 の需要率の算出

| 車線の種類                        | 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      |
| 車線数                          | 1       | 1      | 1      | 1      | 1      | 1       | 1        | 1       |
| 飽和交通流率の基本値 S/B               | 1,568   | 1,568  | 1,616  | 1,505  | 1,800  | 1,695   | 1,602    | 1,800   |
| 車線幅員による補正率 α <sub>w</sub>    | 1.000   | 1.000  | 0.950  | 1.000  | 1.000  | 1.000   | 1.000    | 1.000   |
| (車線幅員)                       | (3.10)  | (3.30) | (2.90) | (3.00) | (2.80) | (3.00)  | (3.00)   | (2.75)  |
| 側断勾配による補正率 α <sub>G</sub>    | 1.000   | 1.000  | 1.000  | 1.000  | 1.000  | 1.000   | 1.000    | 1.000   |
| (側断勾配)                       | (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 <sub>T</sub>   | 0.978   | 0.982  | 0.964  | 0.939  | 0.954  | 0.949   | 0.931    | 0.789   |
| (大型車混入率)                     | (3.26)  | (2.38) | (5.32) | (9.25) | (6.94) | (10.67) | (7.07)   | (38.17) |
| 右折車混入による補正率 α <sub>L/T</sub> | 0.980   |        |        |        |        |         | 0.982    |         |
| (右折率)                        | (5.8)   |        |        |        |        |         | (36.1)   | (8.7)   |
| (歩行者による低減率) I <sub>p</sub>   | 0.13    |        | 0.13   |        | 0.13   |         | 0.13     |         |
| (歩行者時間)                      | 31      |        | 31     |        | 31     |         | 90       |         |
| (歩行者通行時間)                    | 76      |        | 76     |        | 20     |         | 76       |         |
| 側断法による補正率 α <sub>L</sub>     |         |        |        |        |        |         |          |         |
| 側断法による補正率 α <sub>R</sub>     |         |        |        |        |        |         |          |         |
| 右折車混入による補正率 α <sub>R/T</sub> |         |        |        |        |        |         |          |         |
| (右折率)                        |         |        |        |        |        |         |          |         |
| (有効車道幅)                      |         |        |        |        |        |         |          |         |
| (有効車道幅)                      |         |        |        |        |        |         |          |         |
| (表示変更日による差) f                |         |        |        |        |        |         |          |         |
| (表示変更日による差) f                |         |        |        |        |        |         |          |         |
| K係: 台/サイクル                   |         |        |        |        |        |         |          |         |
| (交差点内機器台数)                   |         |        |        |        |        |         |          |         |
| K: 台/サイクル                    |         |        |        |        |        |         |          |         |
| (交差点内機器台数)                   |         |        |        |        |        |         |          |         |
| 飽和交通流率 SA                    | 1517    | 1510   | 1712   | 1413   | 1717   | 1578    | 1490     | 1420    |
| 設計交通量 q                      | 240     | 240    | 136    | 488    | 573    | 72      | 331      | 587     |
| (設計交通量)                      | (7,233) |        |        |        |        |         | (79,365) |         |
| 右折補正交通量 q <sub>R-N</sub>     |         |        |        |        |        |         |          |         |
| 流入部の需要率 ρ                    | 0.079   |        | 0.079  | 0.143  | 0.106  | 0.000   | 0.179    | 0.000   |
| 必要現示率                        | 0.079   |        | 0.079  |        |        |         | 0.179    |         |
| 1φ                           |         |        |        |        |        |         |          |         |
| 2φ                           |         |        |        |        |        |         |          |         |
| 3φ                           |         |        |        |        |        |         |          |         |
| 4φ                           |         |        |        |        |        |         |          |         |
| 有効青時間(秒)                     | 31      |        | 14     |        | 0.000  |         | 31       |         |
| 1φ                           |         |        |        |        |        |         |          |         |
| 2φ                           |         |        |        |        |        |         |          |         |
| 3φ                           |         |        |        |        |        |         |          |         |
| 4φ                           |         |        |        |        |        |         |          |         |
| 信号青時間比 G/C                   | 31/160  |        | 14/160 | 90/160 | 90/160 | 8/160   | 31/160   | 8/160   |
| 可能交通容量 C <sub>I</sub>        | 592     |        | 450    | 741    | 796    | 469     | 538      | 317     |
| 交通容量比 q/C <sub>I</sub>       | 0.405   |        | 0.907  | 0.354  | 0.721  | 0.154   | 0.325    | 0.583   |
| 0.378                        |         |        |        |        |        |         |          |         |

※ N-K × 3600 / C

N: 実行時間表示変化時右折車の割合(台数)

※\*: 交通容量(実行時間)

①: 全 10日間

②: 全 つかみ野

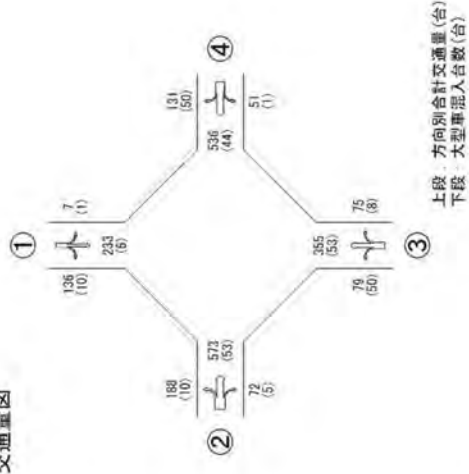
③: 全 築

④: 全 鶴ヶ峰

現示方式の図示



交通量図

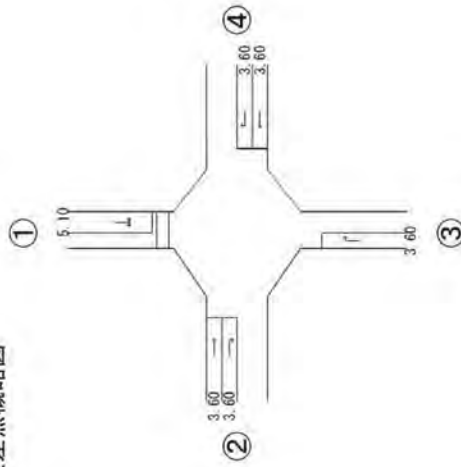


上段: 方向別合計交通量(台)  
下段: 大型車混入台数(台)

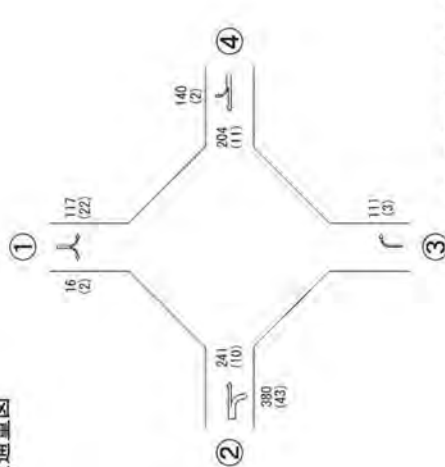


環境保全措置実施後の工事中交差点検討資料

交差点概略図



交通量図



上段：方向別合計交通量(台)  
下段：大型車混入台数(台)

工事中(休日) 地域社会3 七川井IC 17:00~18:00の需要率の算出

| 流車車線                         | ①       |        | ②       |        | ③      |        | ④      |        |
|------------------------------|---------|--------|---------|--------|--------|--------|--------|--------|
|                              | 左折      | 右折     | 直進      | 右折     | 直進     | 右折     | 直進     | 右折     |
| 流車車線                         | 1       | 1      | 1       | 1      | 1      | 1      | 1      | 1      |
| 流車車線                         | 1616    | 1583   | 1705    | 1705   | 1525   | 1544   | 1544   | 1544   |
| 飽和交通流率の基本値 S/B               | 1.000   | 1.000  | 1.000   | 1.000  | 1.000  | 1.000  | 1.000  | 1.000  |
| 車線幅員による補正率 α w               | (5.10)  | (3.60) | (3.60)  | (3.60) | (3.60) | (3.60) | (3.60) | (3.60) |
| 車線幅員による補正率 α G               | 1.000   | 1.000  | 1.000   | 1.000  | 1.000  | 1.000  | 1.000  | 1.000  |
| 視距勾配による補正率 %                 | (0.00)  | (0.00) | (0.00)  | (0.00) | (0.00) | (0.00) | (0.00) | (0.00) |
| 大車車混入による補正率 α T              | 0.888   | 0.972  | 0.927   | 0.981  | 0.964  | 0.990  | 0.990  | 0.990  |
| (大車車混入率) %                   | (18.05) | (4.15) | (11.32) | (2.70) | (5.39) | (1.43) | (1.43) | (1.43) |
| 左折車混入による補正率 α L T            |         |        |         |        |        |        |        |        |
| (左折率) %                      |         |        |         |        |        |        |        |        |
| (歩行者による低減率) I p              |         |        |         |        |        |        |        |        |
| (有効歩時間) 秒                    |         |        |         |        |        |        |        |        |
| (歩行者歩行時間) 秒                  |         |        |         |        |        |        |        |        |
| 網野歩行者による補正率 α R T            | 1.000   |        |         |        |        |        |        |        |
| (右折率) %                      | (12.0)  |        |         |        |        |        |        |        |
| (右折車の通過確率) R %               | 1.000   |        |         |        |        |        |        |        |
| (有効歩時間) 秒                    | 20      |        |         |        |        |        |        |        |
| (表示変り目のさばり台数増分) KEM : 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                   | 1462    | 1539   | 1581    | 1573   | 1470   | 1529   | 1529   | 1529   |
| 設計交通量 q                      | 133     | 241    | 380     | 111    | 201    | 140    | 140    | 140    |
| (117-16)                     |         |        |         |        |        |        |        |        |
| 右折補正交通量 q R-N                |         |        |         |        |        |        |        |        |
| 混入率の必要率                      | 0.091   | 0.157  | 0.240   | 0.081  | 0.139  | 0.092  | 0.092  | 0.092  |
| 必要混入率                        | 0.091   | 0.157  | 0.240   | 0.081  | 0.139  | 0.092  | 0.092  | 0.092  |
| 1φ                           |         |        |         |        |        |        |        |        |
| 2φ                           |         |        |         |        |        |        |        |        |
| 3φ                           |         |        |         |        |        |        |        |        |
| 有効歩時間(秒)                     | 20      | 32     |         | 20     | 32     |        | 105    |        |
| 1φ                           |         |        |         |        |        |        |        |        |
| 2φ                           |         |        |         |        |        |        |        |        |
| 3φ                           |         |        |         |        |        |        |        |        |
| 信号青時間比 G/C                   | 20/105  | 32/105 | 35/105  | 20/105 | 32/105 | 35/105 | 35/105 | 35/105 |
| 可能交通容量 C I                   | 278     | 469    | 527     | 362    | 448    | 510    | 510    | 510    |
| 交通容量比 q/C I                  | 0.478   | 0.511  | 0.721   | 0.421  | 0.455  | 0.275  | 0.275  | 0.275  |

※  $N = K \times \frac{3600}{C}$

N : 実1時間現示変化時右折車の捌出台数

※ : 交通容量(実1時間)

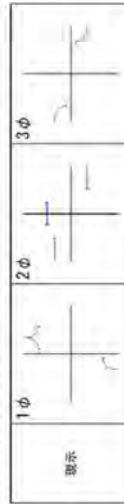
①: 至 備後町出IC

②: 至 つきみ野

③: 至 下川井IC

④: 至 鶴ヶ峰

現示方式の図示



環境保全措置実施後の工事中交差点検討資料

交差点概略図

工事中(休日) 地域社会4 滝沢 17:00~18:00 の需要率の算出

| 流 入 部 類         | ①       |        | ②      |        | ③       |         |
|-----------------|---------|--------|--------|--------|---------|---------|
|                 | 左折・直進   | 直進     | 左折     | 右折・左折  | 右折      | 右折      |
| 重 額             | 1       | 2      | 1      | 1      | 1       | 1       |
| 私和交通流率の基本値      | S/B     | 1545   | 1513   | 1800   | 1428    | 1428    |
| 車線幅員による補正率      | α W     | 1.000  | 1.000  | 1.000  | 1.000   | 1.000   |
| (車線幅員)          | in      | (3.10) | (3.20) | (3.00) | (3.10)  | (3.20)  |
| 縦断勾配による補正率      | α G     | 1.000  | 1.000  | 1.000  | 1.000   | 1.000   |
| (縦断勾配)          | %       | (0.00) | (0.00) | (0.00) | (0.00)  | (0.00)  |
| 大型車混入による補正率     | α T     | 0.978  | 0.972  | 0.766  | 0.939   | 0.991   |
| (大型車混入率)        | %       | (3.14) | (4.05) | (8.02) | (13.68) | (22.22) |
| 右折車混入による補正率     | α L T   | 0.891  |        |        |         |         |
| (左折率)           | L%      | (53.7) |        |        |         |         |
| (歩行者による低減率)     | L%      | 0.12   |        |        |         |         |
| (有効青時間)         | f P     | 51     |        |        |         |         |
| (歩行者利用青時間)      | f P     | 42     |        |        |         |         |
| 機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   |        |        |        |         |         |
| (左折率)           | R%      |        |        |        |         |         |
| (左折車の通過確率)      | f       |        |        |        |         |         |
| (有効青時間)         | f       |        |        |        |         |         |
| (現示要り目のさばけ台数増分) |         |        |        |        |         |         |
| KER: 六/サイクル     |         |        |        |        |         |         |
| (交差点内階段台数)      |         |        |        |        |         |         |
| K: 右/サイクル       |         |        |        |        |         |         |
| 飽和交通流率          | S A     | 1351   | 1502   | 2866   | 1379    | 1219    |
| 設計交通量           | q       | 473    |        | 723    | 87      | 99      |
| (127-346)       |         |        |        |        | (99+0)  |         |
| 右折補正交通量         | q R - N |        |        | 0      |         |         |
| 流入部の需要率         | ρ       | 0.166  |        | 0.252  | 0.000   | 0.081   |
| 必要現示率           | 1 φ     | 0.166  |        | 0.219  |         | 0.410   |
|                 | 2 φ     |        |        | 0.033  | 0.000   | 0.033   |
|                 | 3 φ     |        |        |        |         | 0.158   |
| 有効青時間(秒)        | 1 φ     | 51     |        | 54     |         | 110     |
|                 | 2 φ     |        |        | 8      |         |         |
|                 | 3 φ     |        |        |        |         |         |
| 信号青時間比          | G/C     | 51/110 |        | 62/110 | 8/110   | 37/110  |
| 可能交通容量          | C 1     | 1323   |        | 1615   | 540     | 410     |
| 交通容量比           | q/C 1   | 0.358  |        | 0.448  | 0.161   | 0.241   |

$$※ N - K \times \frac{3600}{c}$$

N: 実1時間現示変化(右折車の削減台数)

※ \*: 交通容量(実1時間)

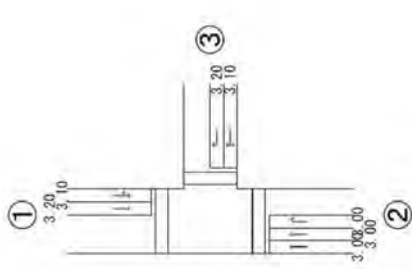
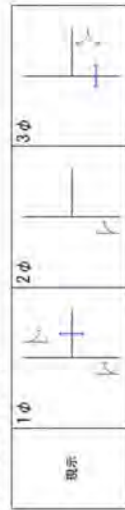
※ \*\* \*\*: 選線現示での使用現示

①: 至 十月市場駅

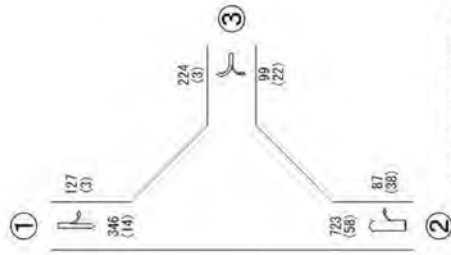
②: 至 額谷駅

③:

現示方式の図示



交通量図



上段: 方向別合計交通量(台)  
下段: 大型車混入台数(台)

環境保全措置実施後の工事中交差点概略図

交差点概略図

工事中(休日) 地域社会4 瀬谷上橋公園入口 17:00~18:00の需要率の算出

| 車線の種類           | ①                                   |        | ②      |         | ③       |        |
|-----------------|-------------------------------------|--------|--------|---------|---------|--------|
|                 | 左折・直進                               | 直進     | 直進     | 右折      | 右折      | 右折     |
| 車線の幅            | 1                                   | 1      | 1      | 1       | 1       | 1      |
| 飽和交通流量の基本値      | S B                                 | 1643   | 1514   | 1506    | 1800    | 1604   |
| 車線幅員による補正率      | $\alpha w$                          | 1.000  | 1.000  | 1.000   | 1.000   | 1.000  |
| (車線幅員)          | m                                   | (3.20) | (3.20) | (3.00)  | (3.30)  | (3.60) |
| 縦断勾配による補正率      | $\alpha G$                          | 1.000  | 1.000  | 1.000   | 1.000   | 1.000  |
| (縦断勾配)          | %                                   | (0.00) | (0.00) | (0.00)  | (0.00)  | (0.00) |
| 大型車混入による補正率     | $\alpha T$                          | 0.937  | 0.970  | 0.903   | 0.854   | 0.982  |
| (大型車混入率)        | %                                   | (9.68) | (4.35) | (15.42) | (24.42) | (0.00) |
| 左折車混入による補正率     | $\alpha L T$                        | 0.938  |        |         |         |        |
| (左折率)           | L %                                 | (32.9) |        |         |         |        |
| (歩行者利用時間)       | F D                                 | 0.12   |        |         |         | 0.12   |
| (歩行者利用時間)       | 秒                                   | 43     |        |         |         | 31     |
| 歩行者による補正率       | $\alpha L$                          | 31     |        |         |         | 19     |
| 歩行者による補正率       | $\alpha R T$                        |        |        |         |         | 0.926  |
| (右折率)           | R %                                 |        |        |         |         |        |
| (右折車の通過確率)      | F                                   |        |        |         |         |        |
| (右折車の通過確率)      | f                                   |        |        |         |         |        |
| (仮設変更目的のさげ台数割合) | K E R                               |        |        |         |         |        |
| (仮設変更目的のさげ台数割合) | K E R                               |        |        |         |         |        |
| (交差点内滞留台数)      | K <sub>i</sub> T <sub>i</sub> /サイケル |        |        |         |         |        |
| (交差点内滞留台数)      | S A                                 | 1441   | 1594   | 2731    | 1286    | 1687   |
| 飽和交通流量          | q                                   | 413    | 590    | 86      | 27      | 296    |
| 設計交通量           | $\alpha R - N$                      |        |        |         |         |        |
| 右折補正交通量         | $\mu$                               | 0.136  | 0.216  | 0.067   | 0.016   | 0.143  |
| 流入部の需要率         | $\mu$                               | 0.136  | 0.176  | 0.040   | 0.067   | 0.143  |
| 必要現示率           | 1φ                                  |        |        |         |         |        |
|                 | 2φ                                  |        |        |         |         |        |
|                 | 3φ                                  |        |        |         |         |        |
| 有効信号時間(秒)       | 1φ                                  | 43     | 48     | 11      | 11      | 31     |
|                 | 2φ                                  |        |        |         |         |        |
|                 | 3φ                                  |        |        |         |         |        |
| 信号青時間比          | G/C                                 | 43/100 | 59/100 | 11/100  | 31/100  | 48/100 |
| 可能交通容量          | C <sub>i</sub>                      | 1306   | 1613   | 141     | 517     | 488    |
| 交通容量比           | q/C <sub>i</sub>                    | 0.316  | 0.366  | 0.610   | 0.052   | 0.463  |

※  $N = K \times \frac{3600}{C}$

N : 変1時間単位の変化時右折車の捌け台数

※ \* : 交通容量(変1時間)

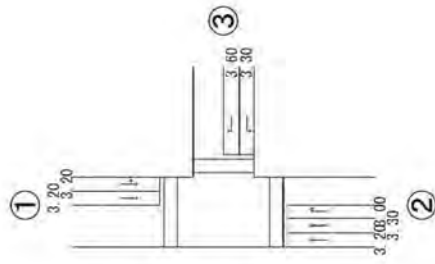
※ \*\*\* : 建設現示での使用現示

①: 至 上り市場線

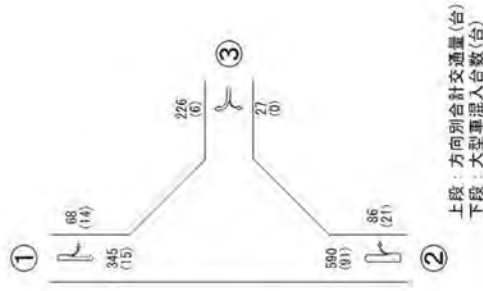
②: 至 瀬谷駅

③:

現示方式の図示



交通量図



上段: 方向別合計交通量(台)  
下段: 大型車混入台数(台)