

(仮称) イオンスタイルつくば学園の森

## 交通処理計画書

令和 7 年 6 月

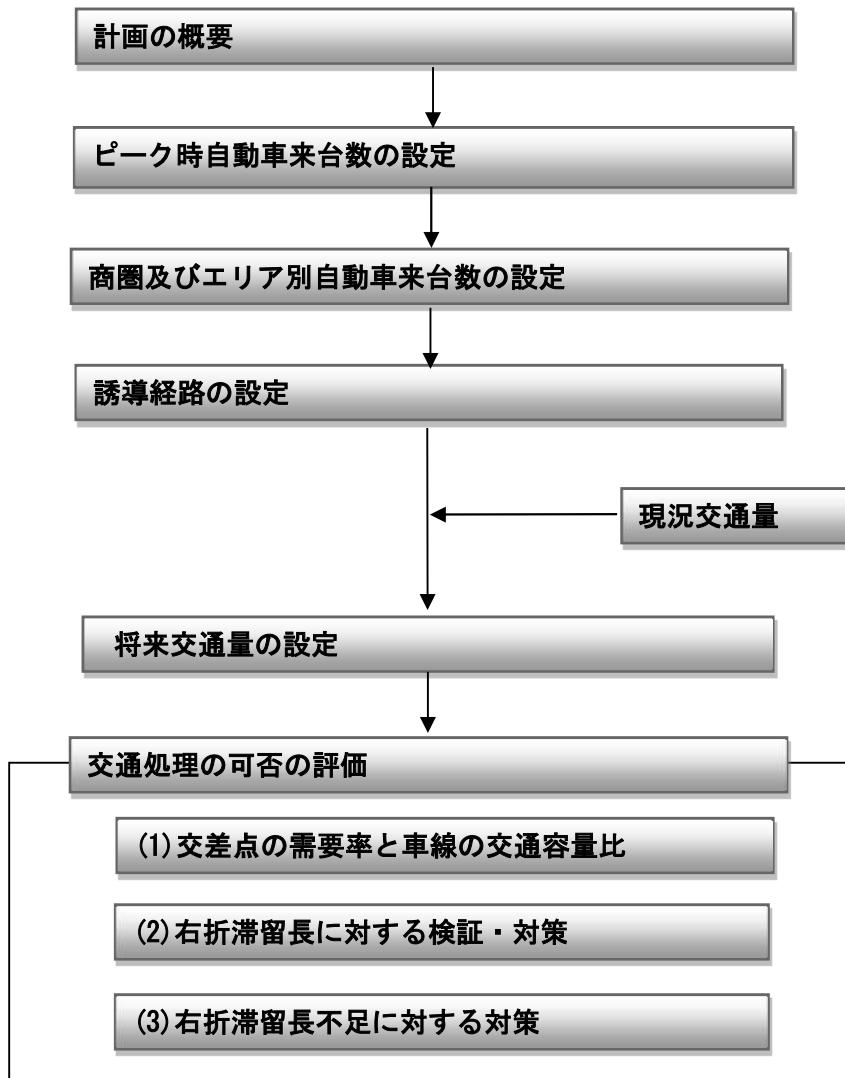
## 目 次

1	本検討の手順	1
2	計画の概要	2
2.1	計画地の位置	2
2.2	計画地の用途地域	3
2.3	計画店舗面積等	3
3	ピーク時自動車来台数の設定	7
4	商圈及びエリア別自動車来店台数の設定	9
4.1	商圈について	9
4.2	誘導経路の設定	9
4.3	エリア区分け及びエリア内世帯数の整理	9
4.4	エリア別自動車来退店台数の設定	10
5	誘導経路の設定	12
6	現況交通量の把握	15
7	将来交通量の設定	21
8	交通処理の可否の評価	26
8.1	交差点需要率と車線の交通容量	26
8.2	右折滞留長に対する検証	31
8.3	右折滞留不足に対する対策案	33

資料編：交差点需要率計算結果

## 1 本検討の手順

本検討の手順は、以下に示すとおりです。



## 2 計画の概要

### 2.1 計画地の位置

茨城県つくば市学園の森三丁目 8 番 4



図 1 計画地位置

## 2.2 計画地の用途地域

### 準工業地域



図 2 用途地域

## 2.3 計画店舗面積等

物販面積 4,968 m<sup>2</sup>

非物販面積 1,397 m<sup>2</sup>

建物：1階・2階店舗、屋上駐車場

計画駐車場 256 台（平面駐車場 125 台、屋上駐車場 131 台）

(余白)

## 土地利用計画図 S=1/300 (A3:S=1/600)

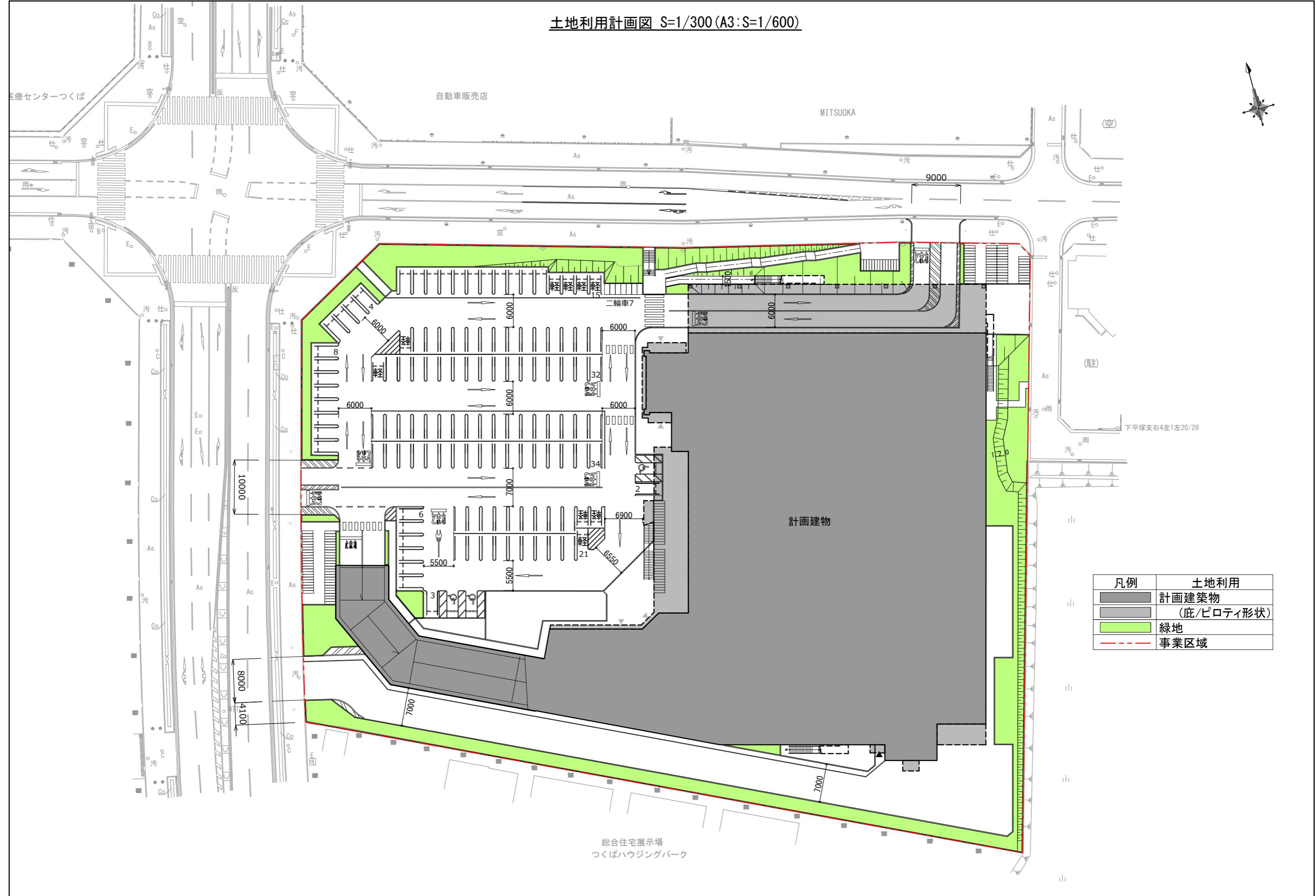


図3 配置図 (S=1 : 600)

(余白)

### 3 ピーク時自動車来台数の設定

ピーク時自動車来台数は、「大規模小売店舗を設置する者が配慮すべき事項に関する指針（平成 19 年 2 月 1 日経済産業省告示 16 号）」（以下、「指針」という）に示された数式及び指針値を用いて算出しました。

なお、「指針」によると、ピーク率は 14.4% とされていますが、イオンリテールの既存店舗の実績によると、10~11% 程度であります。

既存類似店舗であるイオン那珂町店の時間帯別来店比率は、図 4 に示すとおりであり、休日の 17 時台に 10.1%、平日の 18 時台に 11.0% であることから、本検討に用いるピーク率は休日 10.1%、平日 11.0% と設定します。

但し、イオン那珂店は 24 時間営業店であります、本計画店舗においては、営業時間が 7 時から 24 時までの営業時間を予定しているため、イオン那珂店の 7 時から 24 時までの割合で算出しました。

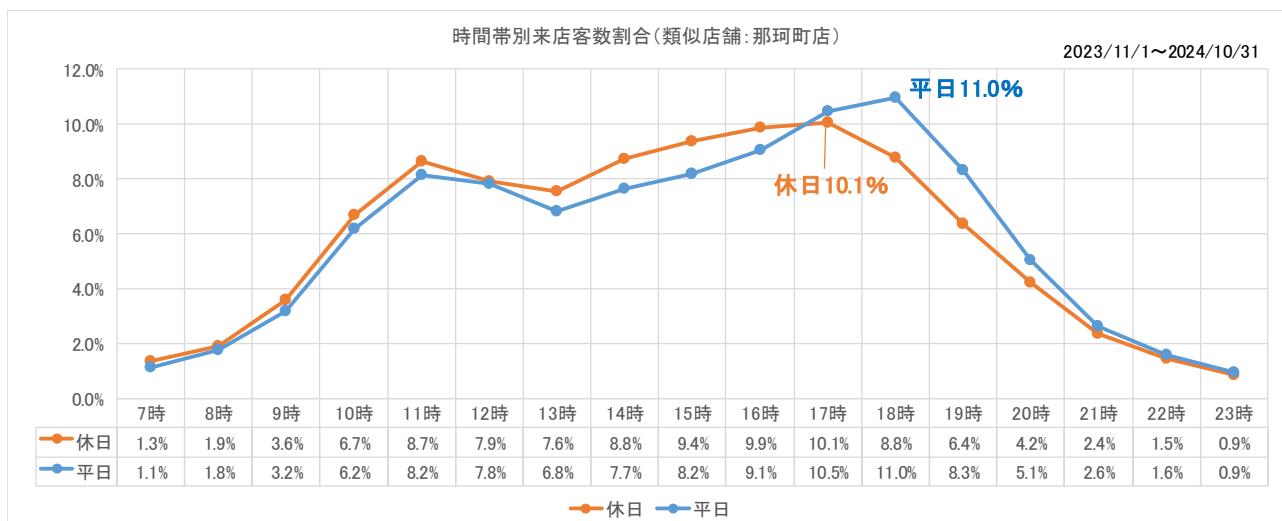


図 4 時間別来店客数比率

算出した結果を表 1 に、算出過程を表 2、表 3 に示します。

表 1 ピーク時自動車来台数

休日	平日
181 台/時	197 台/時

表 2 ピーク時自動車来台数算出過程（休日）

休日	項目	単位	数値	
物販店舗	S 店舗面積	千m <sup>2</sup>	4.968	4,968m <sup>2</sup>
	A 店舗面積あたり日来客数原単位	人/千m <sup>2</sup>	951	立地市町村の人口40万人未満 その他地区（準工業地域） 店舗面積5,000m <sup>2</sup> 未満 1,100-30S
	B ピーク率	%	10.1	実績値（休日）
	C 自動車分担率	%	70.0	人口10万人以上40万人未満 その他地区（準工業地域）
	D 平均乗車人員	人/台	2.0	店舗面積10,000m <sup>2</sup> 未満
	E 平均駐車時間係数		0.955	店舗面積10,000m <sup>2</sup> 未満 (30+5.5S)/60
	F ピーク1時間当たりの自動車来台数	台/ピーク1時間	167	$S \times A \times B \times C \div D$
	G 必要駐車台数	台	227	$S \times A \times B \times C \times 14.4\% \times D \div E$
非物販店舗	H 店舗面積	千m <sup>2</sup>	1.397	1,397m <sup>2</sup>
	I 非物販部割合	%	28.1	
店舗全体	J 比率		1.081	非物販部割合20%以上50%未満 0.010×28.1+0.80
	K ピーク1時間当たりの自動車来台数	台	181	$F \times J$
	L 必要駐車台数	台	245	$G \times J$

表 3 ピーク時自動車来台数算出過程（平日）

S 店舗面積	千m <sup>2</sup>	4.968	4,968m <sup>2</sup>	
物販店舗	A 店舗面積あたり日来客数原単位	人/千m <sup>2</sup>	951	立地市町村の人口40万人未満 その他地区（準工業地域） 店舗面積5,000m <sup>2</sup> 未満 1,100-30S
	B ピーク率	%	11.0	実績値（平日）
	C 自動車分担率	%	70.0	人口10万人以上40万人未満 その他地区（準工業地域）
	D 平均乗車人員	人/台	2.0	店舗面積10,000m <sup>2</sup> 未満
	E 平均駐車時間係数		0.955	店舗面積10,000m <sup>2</sup> 未満 (30+5.5S)/60
	F ピーク1時間当たりの自動車来台数	台/ピーク1時間	182	$S \times A \times B \times C \div D$
	G 必要駐車台数	台	227	$S \times A \times B \times C \times 14.4\% \times D \div E$
	H 店舗面積	千m <sup>2</sup>	1.397	1,397m <sup>2</sup>
非物販店舗	I 非物販部割合	%	28.1	
	J 比率		1.081	非物販部割合20%以上50%未満 0.010×28.1+0.80
店舗全体	K ピーク1時間当たりの自動車来台数	台	197	$F \times J$
	L 必要駐車台数	台	245	$G \times J$

## 4 商圏及びエリア別自動車来店台数の設定

### 4.1 商圏について

商圏は、店舗規模及び計画地周辺の住宅の立地状況等を勘案し、図 5 に示す 3km 圏と設定しました。

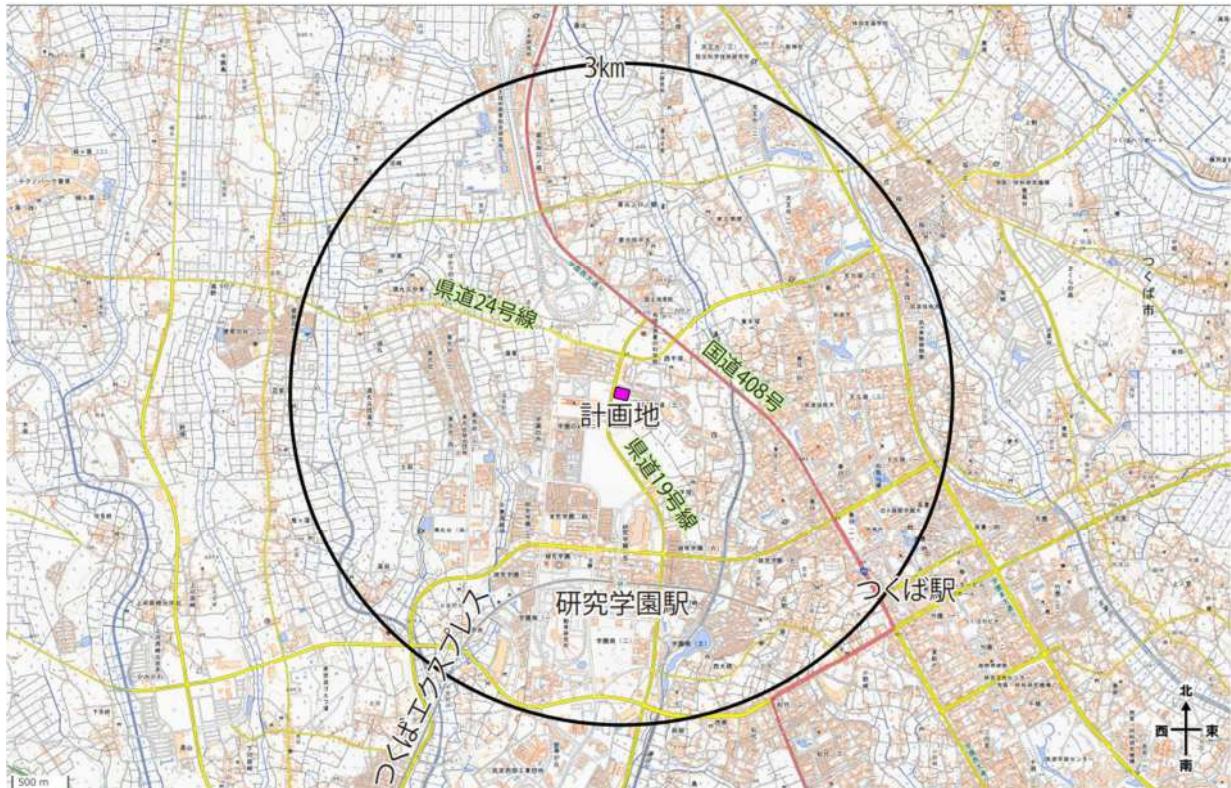


図 5 計画地周辺状況

### 4.2 誘導経路の設定

誘導経路は、商圈内の国道 408 号、県道 19 号線、県道 24 号線等、原則として道路規格のより高い道路を優先して、本計画地までの誘導経路を方面別に設定しました。

### 4.3 エリア区分け及びエリア内世帯数の整理

主要な誘導経路への流入動線を勘案し、図 6 に示す 5 つのエリアに区分けしました。

また、各エリア内の世帯数を調査し、世帯数の割合を算出しました。エリア別世帯数割合は、表 4 のとおりです。

表 4 エリア別世帯数割合

エリア	世帯数	世帯数割合 (%)
エリア 1	1,004	3.4
エリア 2	7,263	24.7
エリア 3-1	706	2.4
エリア 3-2	10,798	36.8
エリア 3 計	11,504	39.2
エリア 4	7,733	26.3
エリア 5	1,872	6.4
合計	29,376	100.0

#### 4.4 エリア別自動車来退店台数の設定

4.3 で設定したエリアごとの世帯数の割合に応じ、ピーク時自動車来店台数を配分しました。配分した結果は、表 5 に示すとおりです。

自動車退店台数については、安全側（交通影響が大きくなる側）とし、ピーク時間帯に自動車来店台数と同数が生じるものと設定しました。

表 5 エリア別ピーク時自動車来退店台数

エリア	世帯割合 (%)	来退店車両台数 (台/時)	
		休日	平日
エリア 1	3.4	6	7
エリア 2	24.7	45	48
エリア 3-1	2.4	4	5
エリア 3-2	36.8	67	72
エリア 3 計	39.2	71	77
エリア 4	26.3	47	52
エリア 5	6.4	12	13
合計	100.0	181	197

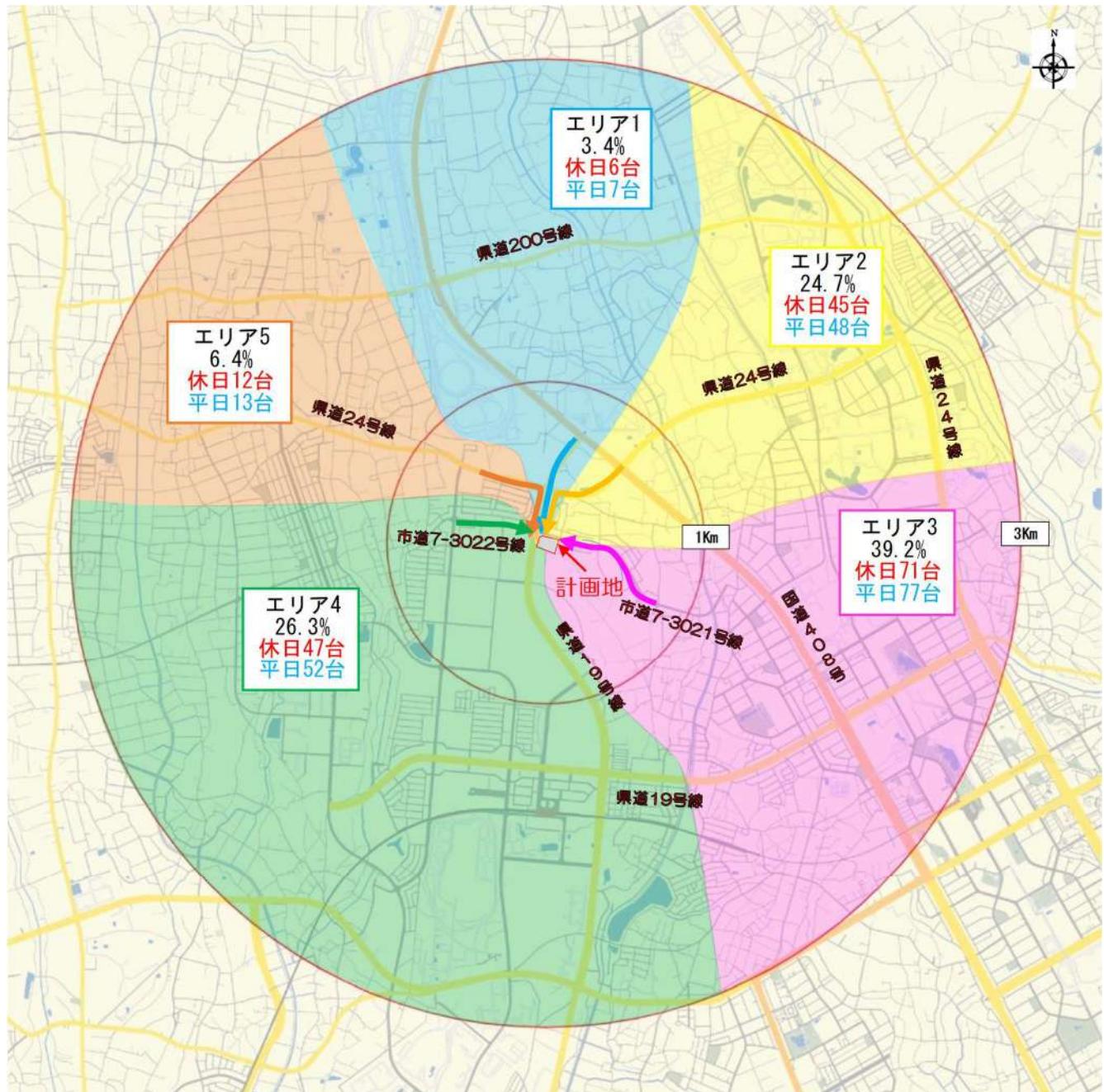


図 6 商圏及びエリア区分図

## 5 誘導経路の設定

各エリアからの計画地までの誘導経路は、図 7 に示すとおりに設定します。

なお、計画地への入出庫は、左折入庫、左折出庫とします。

エリア 4 の来店車両は左折入庫するため、市道 7-3022 号線経由の誘導とします。

エリア 3 の退店車両は県道 19 号線、No. 6 交差点経由と設定します。



図 7 エリア別誘導経路及び自動車来退店台数（ピーク 1 時間）

休日のエリア別出入口別入出庫台数は、図 8 に示すとおりです。

北側の入口から 71 台/時、出口から 110 台/時、西側の入口から 110 台/時、出口から 71 台/時がピーク時に出入庫する計画です。

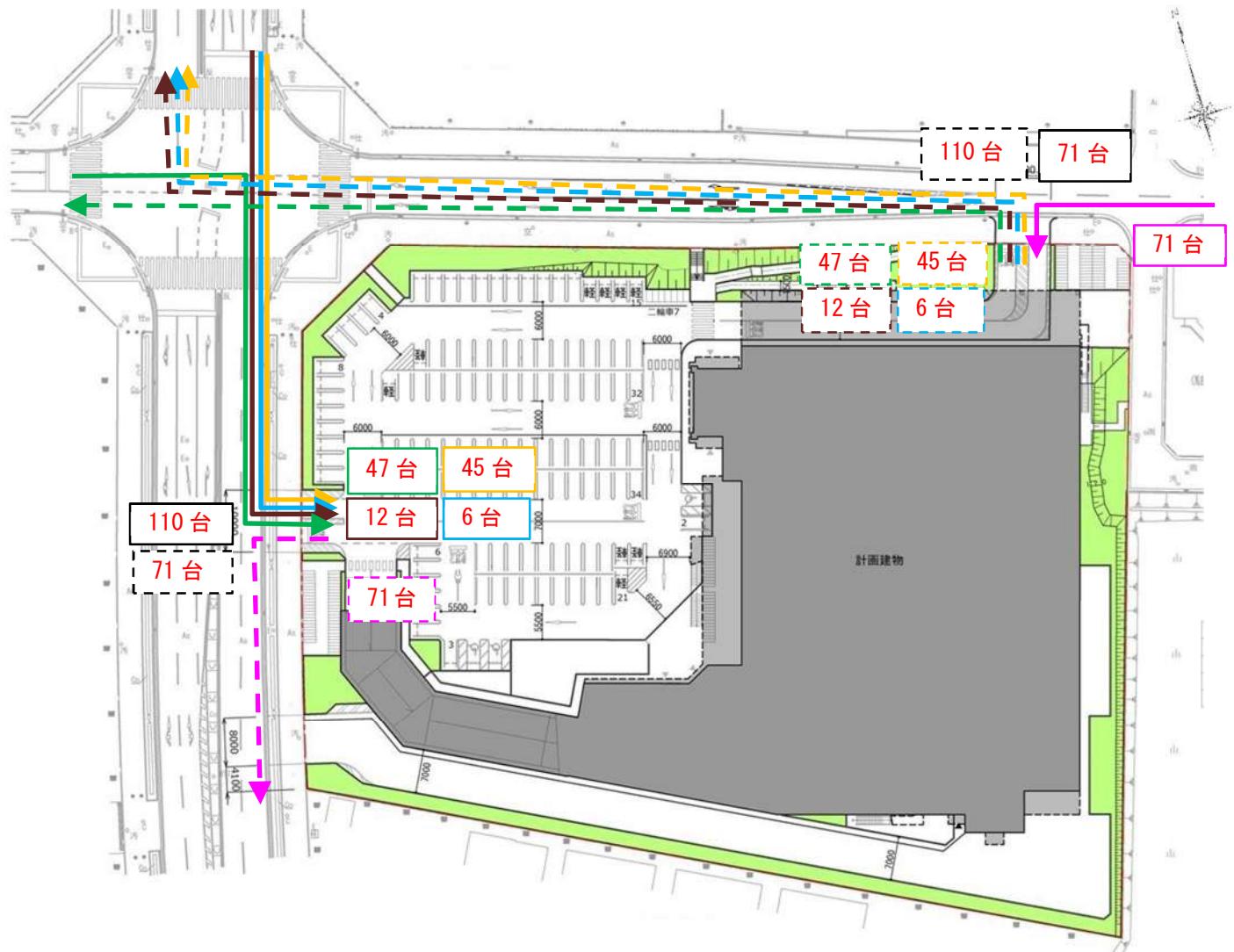


図 8 エリア別出入口別入出庫台数(休日ピーク 1 時間)

平日のエリア別出入口別入出庫台数は、図 9 に示すとおりです。  
北側の入口から 77 台/時、出口から 120 台/時、西側の入口から 120 台/時、出口から 77 台/時がピーク時に出入庫する計画です。

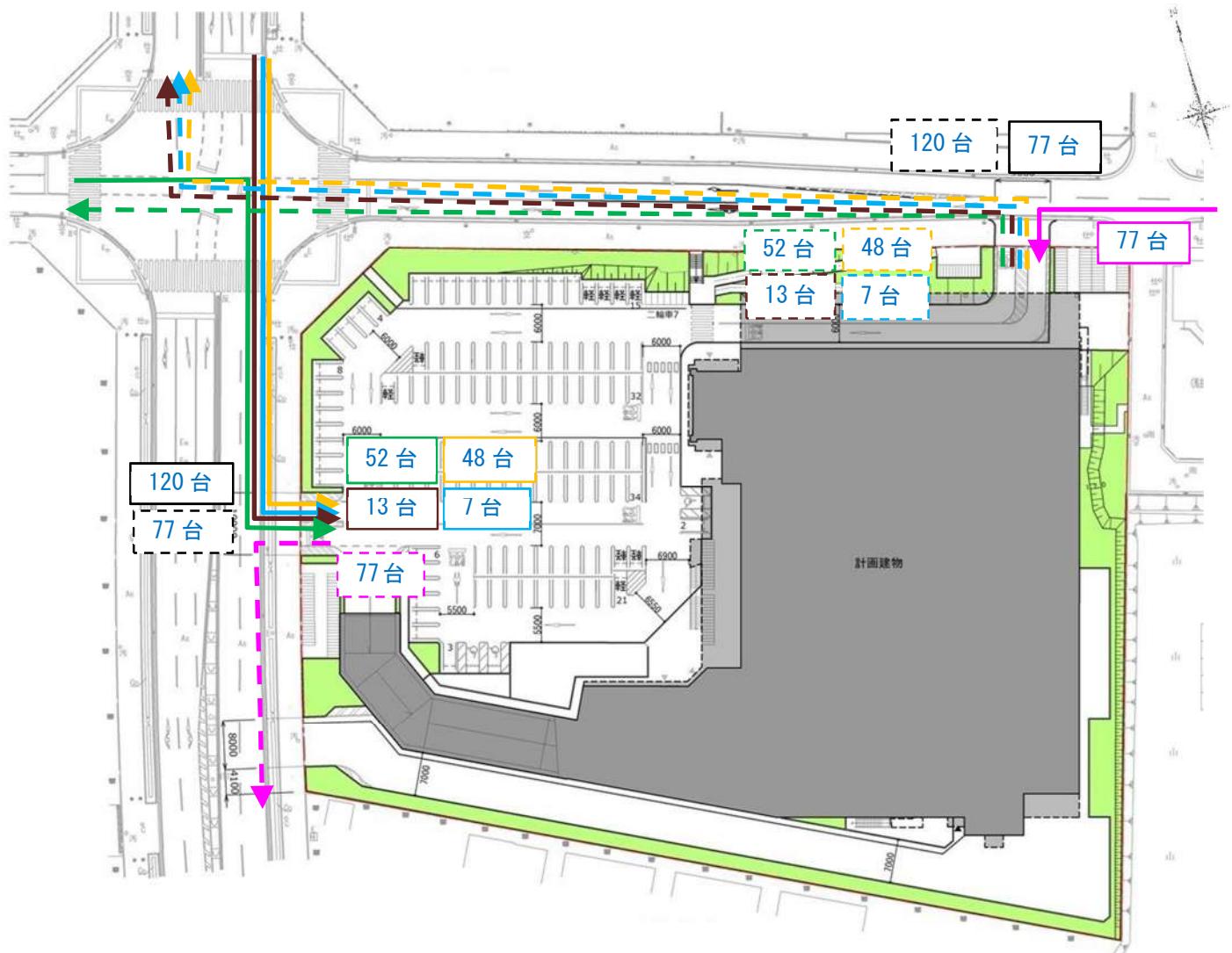


図 9 エリア別出入口別入出庫台数(平日 ピーク 1 時間)

## 6 現況交通量の把握

本計画に伴い「来退店車両が集中する誘導経路上」であり、交通影響が生じると予測される主要な6交差点において、現状の交通環境を把握するために、交通量調査を実施しました（図10参照）。

交通量調査の実施概要は以下のとおりです。

交通量調査結果の概要については、休日が表6、図11に、平日が表7、図12に示すとおりです

**【調査日】** 平日：令和6年9月20日（金）（6:00～24:00）天候：曇り  
休日：令和6年9月23日（祝）（6:00～24:00）天候：曇りのち晴れ  
**【調査項目】**  
①交通量調査（方向別、2車種（大型、小型）別、1時間集計）  
②歩行者交通量調査（横断歩道別、歩行者・自転車別、1時間1回）  
③信号現示調査（毎正時1回）  
④道路状況調査（道路幅員、右折車線長）



図10 交通量調査地点

(余白)

表 6 休日の調査地点別交通量総括表

交差点名	流入部名	交通量(台)		
		18時間合計	昼間12時間合計	ピーク1時間17時台
No. 1国土地理院前交差点	北西:学園東大通り	11,256	9,794	789
	南西:学園の森交差点	7,217	5,813	646
	南東:西平塚交差点	7,076	5,940	566
	北東:国土地理院	135	119	8
	交差点流入計	25,684	21,666	2,009
No. 2西平塚交差点	北西:国土地理院前交差点	7,060	6,146	552
	南西:学園の森交差点	6,607	5,385	593
	南東:古内交差点	7,106	6,062	507
	北東:学園東大通り	7,076	5,940	566
	交差点流入計	28,457	24,058	2,245
No. 3古内交差点	北西:西平塚交差点	8,224	7,094	632
	南西:学園の森中央交差点	3,572	2,953	368
	南東:国道6号	9,580	8,117	757
	北東:しらかし公園	805	688	61
	交差点流入計	22,181	18,852	1,818
No. 4学園の森交差点	北:国土地理院前交差点	6,813	5,938	525
	西:長嶺橋	6,911	5,979	556
	南:学園の森中央交差点	11,020	8,891	952
	東:西平塚交差点	8,425	7,030	673
	交差点流入計	33,169	27,838	2,706
No. 5学園の森中央交差点	北:学園の森交差点	9,738	8,502	733
	西:遠東新田公民館	4,740	4,048	371
	南:研究学園交差点	12,069	9,807	929
	東:古内交差点	4,244	3,679	357
	交差点流入計	30,791	26,036	2,390
No. 6研究学園交差点	北:学園の森中央交差点	9,764	7,855	777
	西:万博記念公園駅	12,229	9,756	1,115
	南:みずほの村市場	9,821	8,060	715
	東:学園東大通り	12,415	10,644	875
	交差点流入計	44,229	36,315	3,482

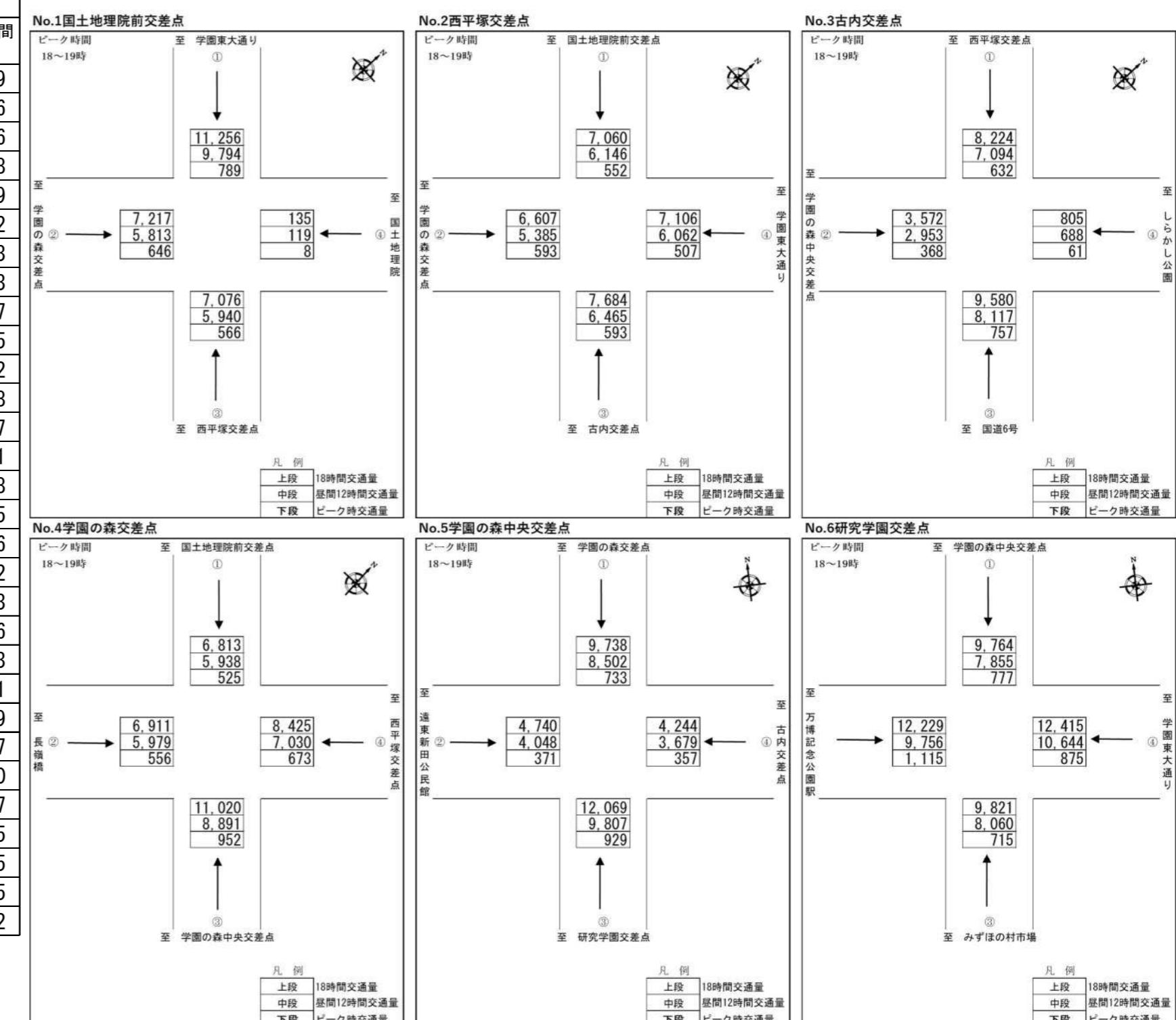


図 11 休日の調査地点別交通量総括図

(余白)

表 7 平日の調査地点別交通量総括表

交差点名	流入部名	交通量(台)		
		18時間合計	昼間12時間合計	ピーク1時間18時台
No. 1国土地理院前交差点	北西:学園東大通り	15,495	12,971	1,191
	南西:学園の森交差点	8,974	6,959	653
	南東:西平塚交差点	10,033	8,134	714
	北東:国土地理院	336	294	52
	交差点流入計	34,838	28,358	2,610
No. 2西平塚交差点	北西:国土地理院前交差点	10,457	8,815	899
	南西:学園の森交差点	8,127	6,349	573
	南東:古内交差点	10,777	8,749	808
	北東:学園東大通り	8,937	7,276	647
	交差点流入計	38,298	31,189	2,927
No. 3古内交差点	北西:西平塚交差点	11,164	9,397	879
	南西:学園の森中央交差点	4,145	3,210	307
	南東:国道6号	12,676	10,250	805
	北東:しらかし公園	1,075	878	92
	交差点流入計	29,060	23,735	2,083
No. 4学園の森交差点	北:国土地理院前交差点	8,174	6,763	578
	西:長嶺橋	8,796	7,271	552
	南:学園の森中央交差点	11,983	9,231	855
	東:西平塚交差点	10,865	8,733	878
	交差点流入計	39,818	31,998	2,863
No. 5学園の森中央交差点	北:学園の森交差点	11,256	9,292	930
	西:遠東新田公民館	5,552	4,534	397
	南:研究学園交差点	13,239	10,268	920
	東:古内交差点	4,851	3,799	454
	交差点流入計	34,898	27,893	2,701
No. 6研究学園交差点	北:学園の森中央交差点	10,611	7,939	843
	西:万博記念公園駅	14,309	11,066	970
	南:みずほの村市場	10,946	8,630	734
	東:学園東大通り	14,622	11,786	1,096
	交差点流入計	50,488	39,421	3,643

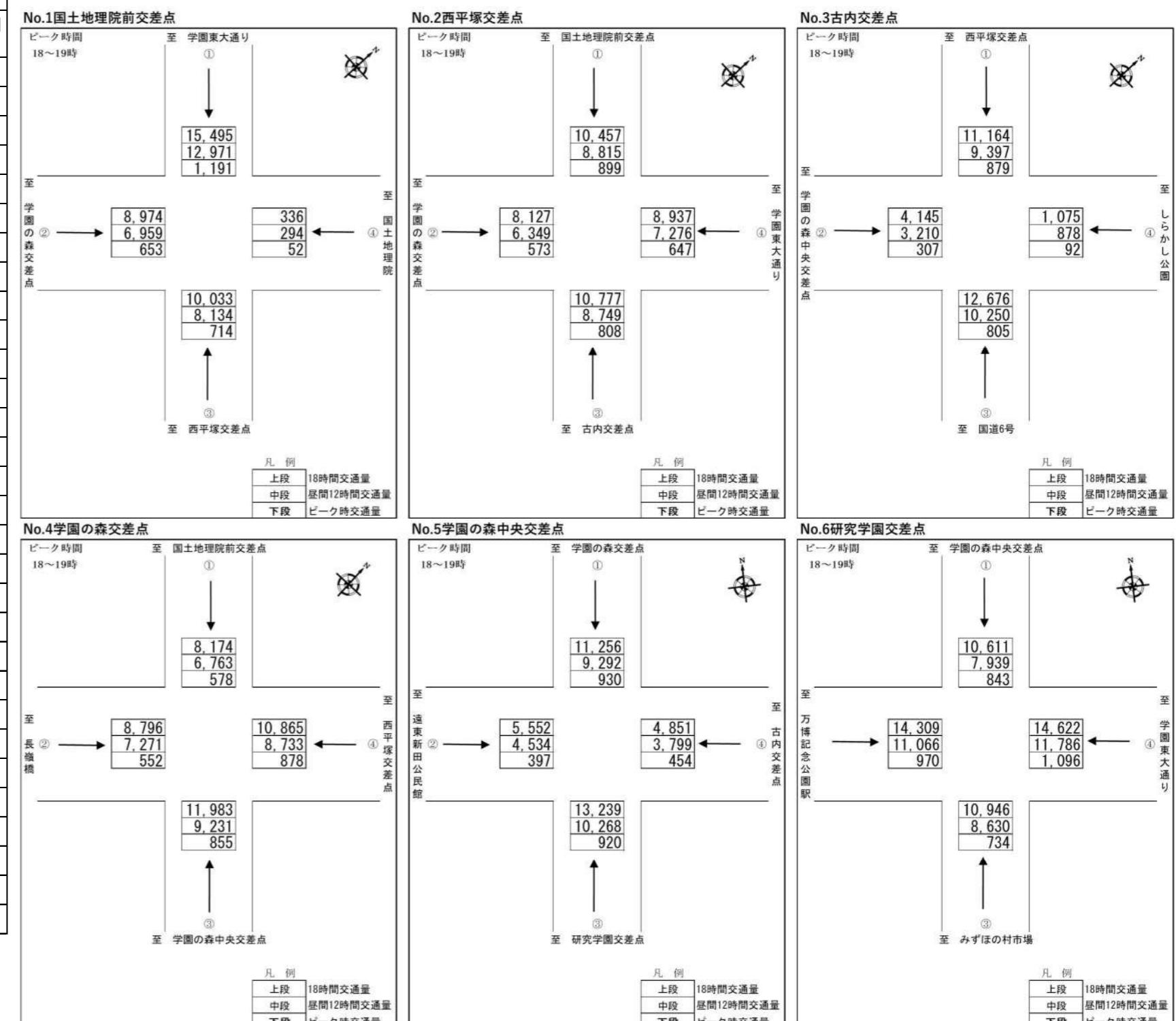


図 12 平日の調査地点別交通量総括図

(余白)

## 7 将来交通量の設定

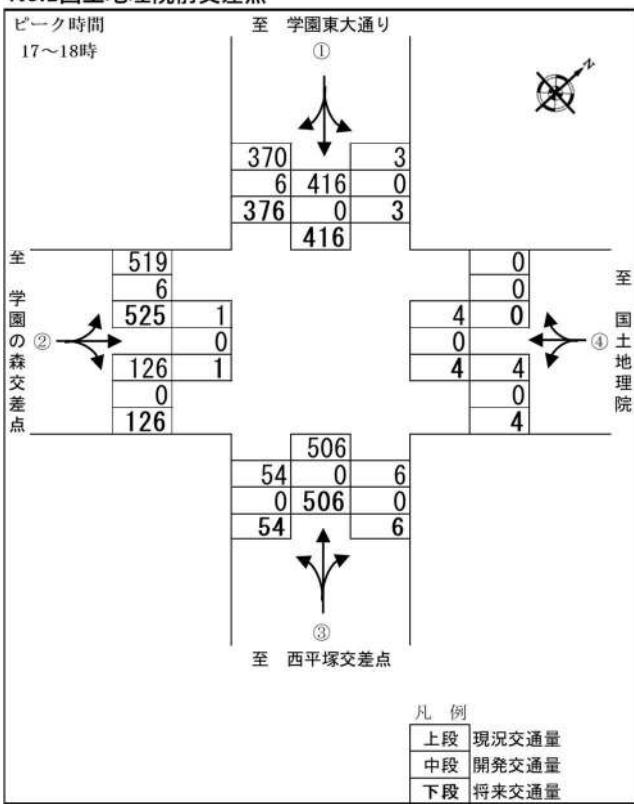
将来交通量は、交通量調査結果の各交差点のピーク時交通量(現況交通量)に、本計画地へ来退店するピーク時交通量(開発交通量)を来退店経路別に加算した交通量と設定します。

なお、休日の現況交通量のピーク時間は、類似店舗である那珂町店の来店客数のピーク時間である 17 時台としました。

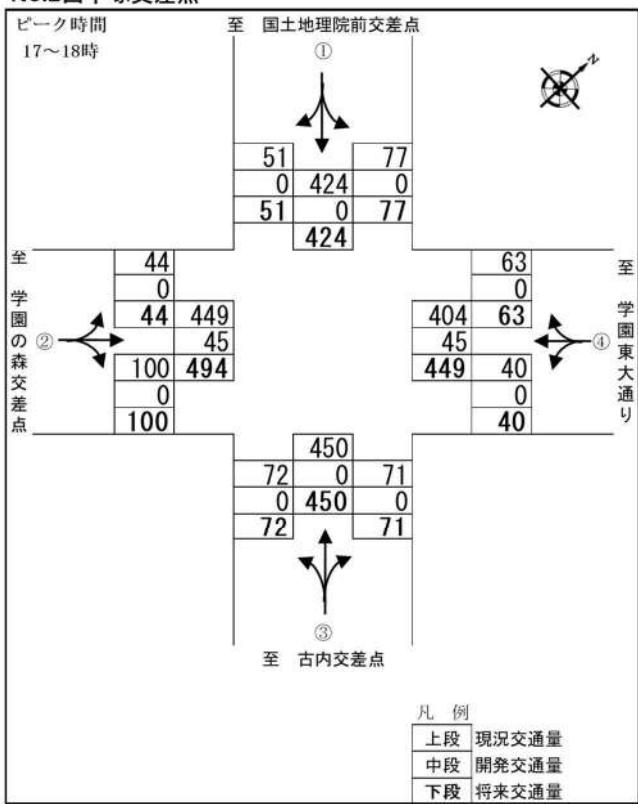
平日の現況交通量のピーク時間は、類似店舗である那珂町店の来店客数のピーク時間である 18 時台としました。

休日の各交差点の将来交通量は図 13、図 14 に、平日の各交差点の将来交通量は図 15、図 16 に示すとおりです。

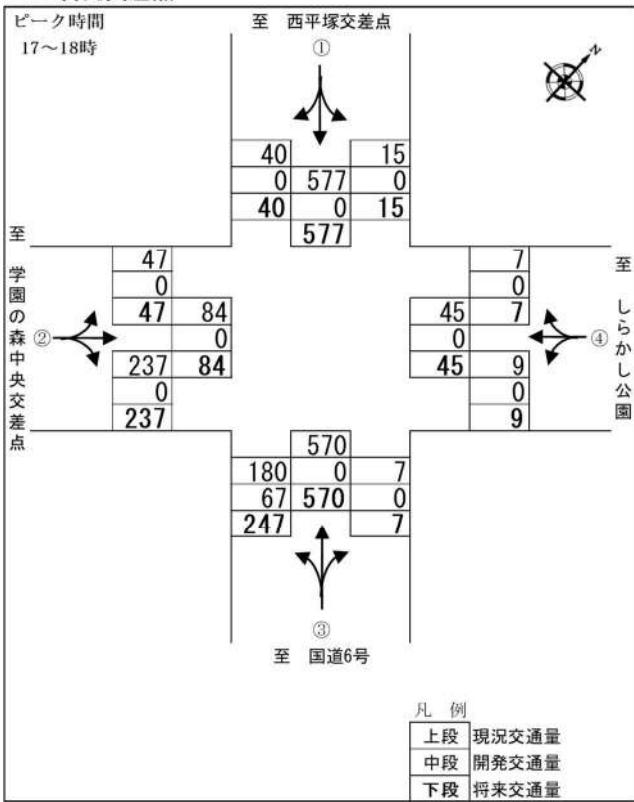
No.1国土地理院前交差点



No.2西平塚交差点



No.3古内交差点



No.4学園の森交差点

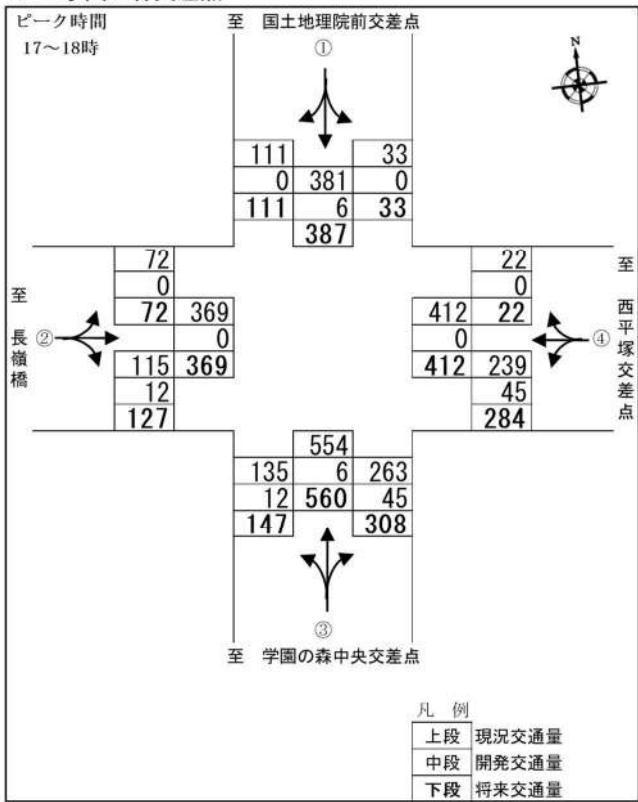
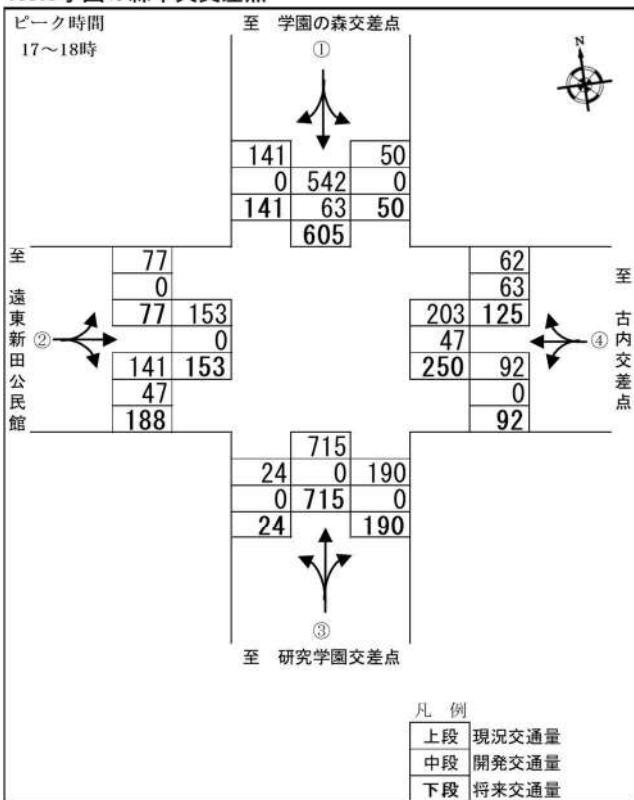


図 13 休日の将来交通量（ピーク時）1/2

No.5学園の森中央交差点



No.6研究学園交差点

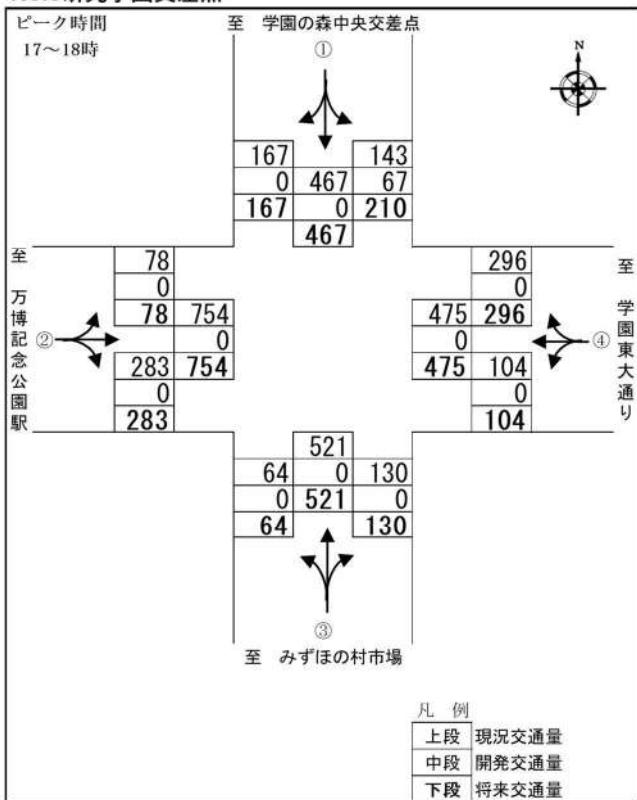
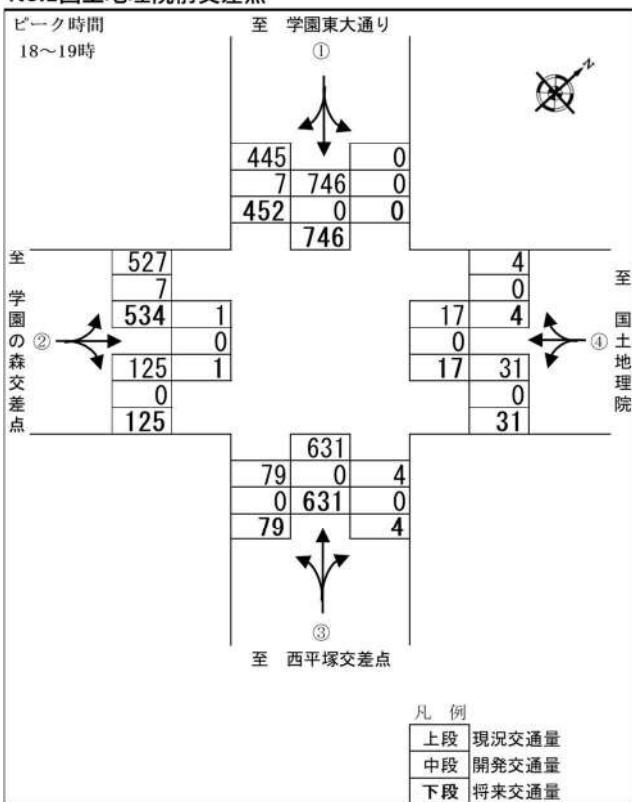
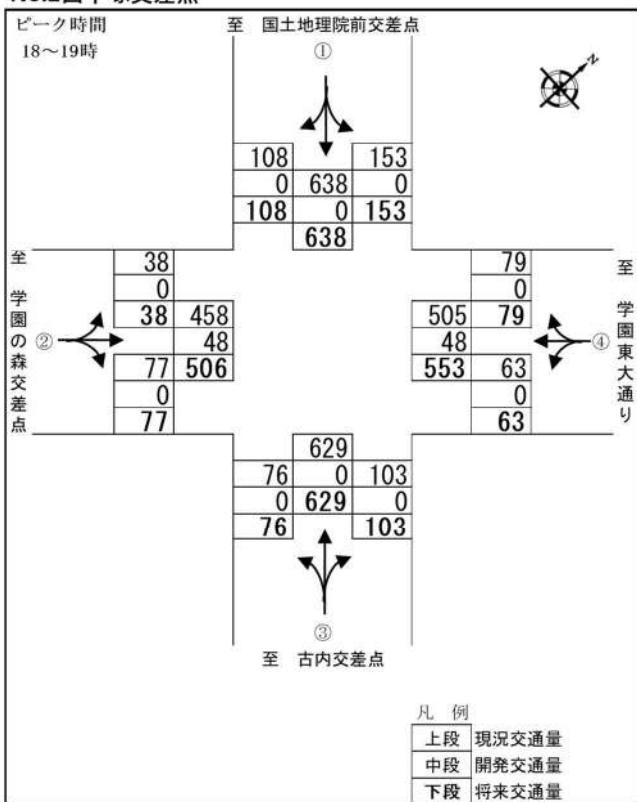


図 14 休日の将来交通量（ピーク時）2/2

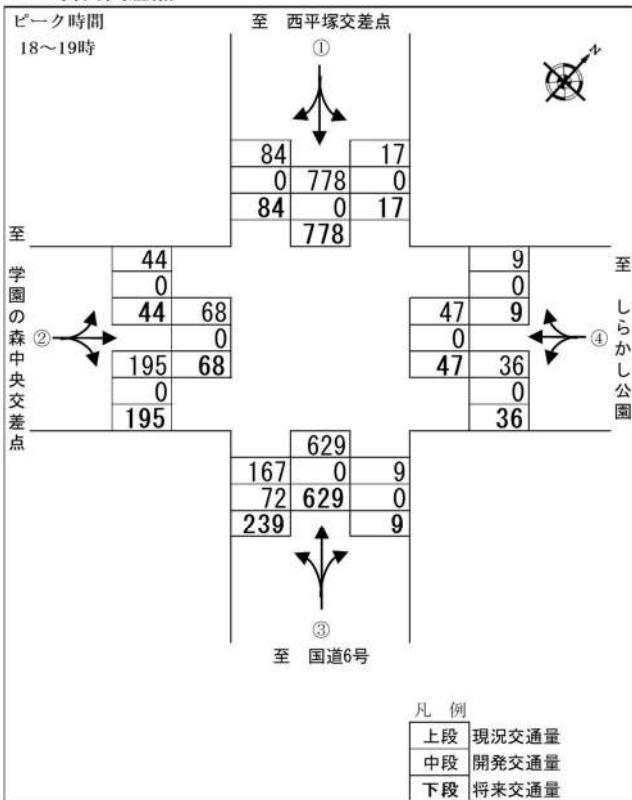
No.1国土地理院前交差点



No.2西平塚交差点



No.3古内交差点



No.4学園の森交差点

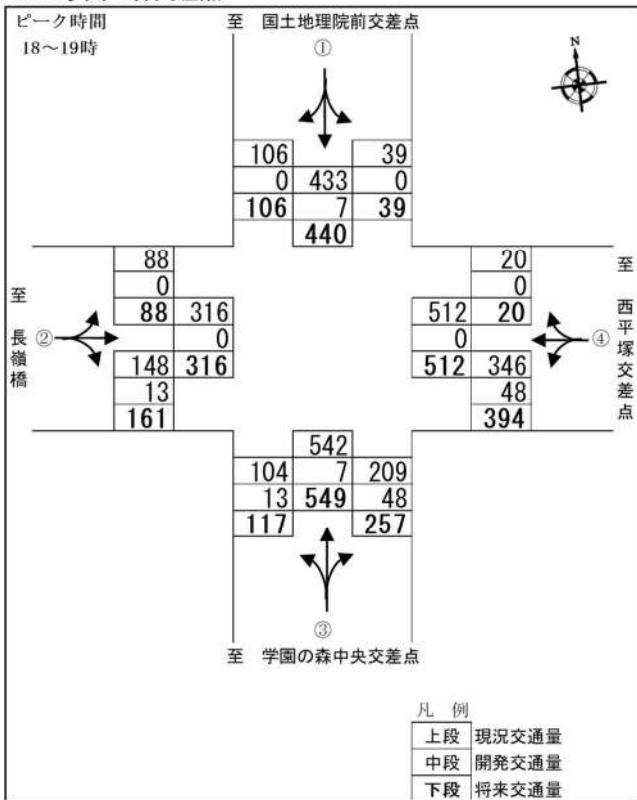
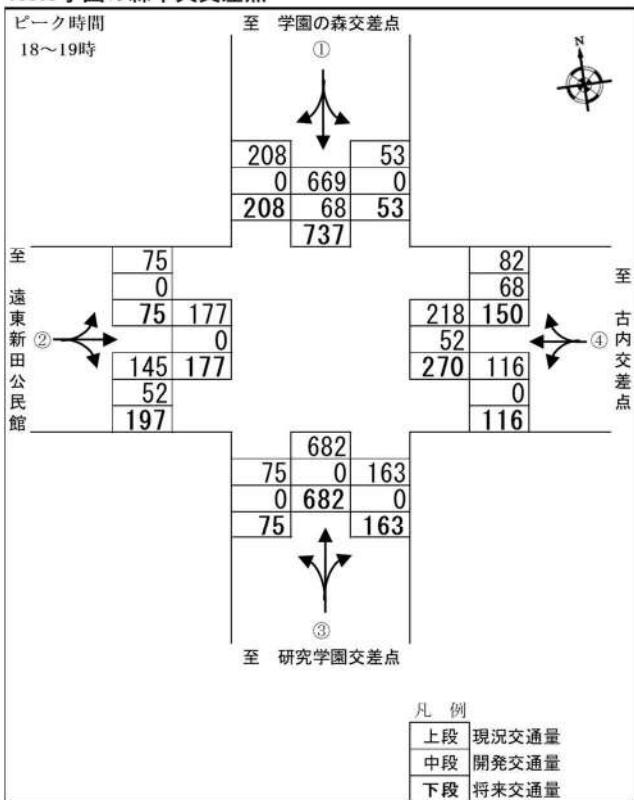


図 15 平日の将来交通量（ピーク時）1/2

No.5学園の森中央交差点



No.6研究学園交差点

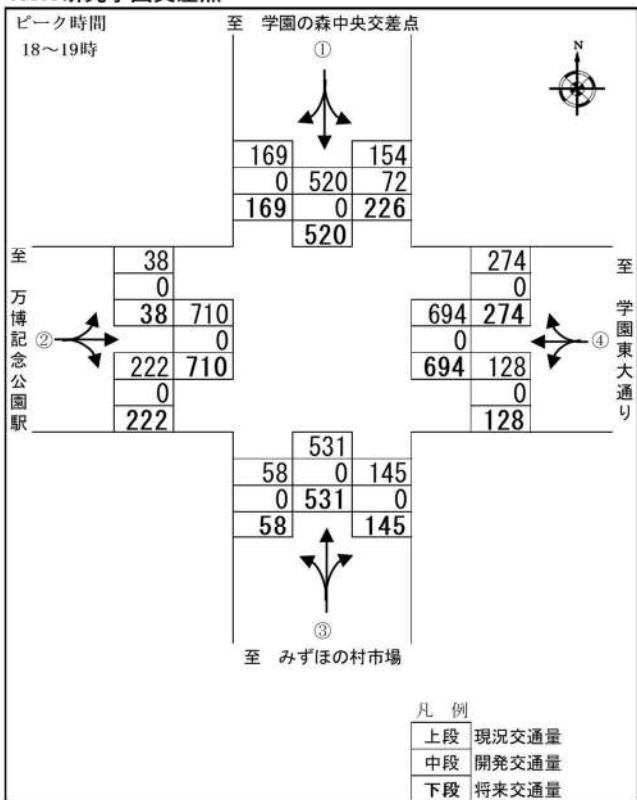


図 16 平日の将来交通量(ピーク時) 2/2

## 8 交通処理の可否の評価

### 8.1 交差点需要率と車線の交通容量

計画地周辺交差点に及ぼす交通影響の程度は、交差点の需要率及び車線の交通容量比を用いて評価します。

交差点需要率の上限値及び車線の交通容量比は、以下の式により算出される値です。

交差点需要率の算出結果が上限値を下回り、車線の交通容量比が 1.0 を下回れば交差点における交通処理が可能であるとされています。

#### ■交差点需要率

全方向から交差点に流入する交通需要を処理するのに最低限必要な有効青時間の全時間に対する割合

#### ■交差点需要率の上限値

$$\text{交差点需要率の上限値} = \frac{(C - L)}{C}$$

C : サイクル長

L : 損失時間 (黄色表示時間\* + 赤表示時間)

\*黄色表示時間が 3 秒以上の場合は 1 秒減して計算します。

#### ■車線の交通容量比 : 信号による車線処理能力に対する実流入交通量の割合

$$\text{車線の交通容量比} = \frac{\text{車線流入交通量}}{\text{車線処理能力}}$$

#### ■交通処理が可能とされる値 1.0 以下

計画地周辺交差点における現況及び将来の交差点需要率及び車線の交通容量比の予測結果は、休日は表 8、図 17 に、平日は表 9、図 18 に示すとおりです。

全交差点において交差点需要率は平日、休日ともに上限値を下回り、車線の交通容量比も平日、休日ともに 1.0 以下となることから、全ての交差点において交通処理は可能であると考えます。

表 8 休日の交差点需要率と車線の交通容量比の予測結果

交差点名	流入部名	車線	現況		将来	
			交差点 需要率 ・上限値	車線の 交通容量比	交差点 需要率 ・上限値	車線の 交通容量比
No. 1国土地理院前交差点 17時台	北西:学園東大通り	左直・直進	0.204	0.204	0.224	0.224
		右折	0.445	0.452	0.914	0.914
	南西:学園の森交差点	左折2	0.410	0.415		
		直右	0.346	0.346		
	南東:西平塚交差点	左直・直進	0.281	0.281		
		右折	0.007	0.007		
No. 2西平塚交差点 17時台	北東:国土地理院	左直右	0.020	0.020		
	北西:国土地理院前交差点	左折	0.177	0.177		
		直進2	0.228	0.228		
		右折	0.367	0.367		
	南西:学園の森交差点	左直・直進	0.449	0.489		
		右折	0.351	0.379		
No. 3古内交差点 17時台	南東:古内交差点	左折	0.163	0.163		
		直進2	0.243	0.243		
		右折	0.480	0.480		
	北東:学園東大通り	左直・直進	0.411	0.451		
		右折	0.245	0.265		
	北西:西平塚交差点	左直・直進	0.217	0.217		
No. 4学園の森交差点 17時台		右折	0.058	0.058		
	南西:学園の森中央交差点	左直	0.346	0.346		
		右折	0.562	0.562		
	南東:国道6号	左直・直進	0.288	0.318		
		右折	0.009	0.009		
	北東:しらかし公園	左直右	0.148	0.148		
No. 5学園の森中央交差点 17時台	北:国土地理院前交差点	左直・直進	0.299	0.303		
		右折	0.267	0.268		
	西:長嶺橋	左直・直進	0.292	0.292		
		右折	0.211	0.233		
	南:学園の森中央交差点	左直・直進	0.510	0.525		
		右折	0.516	0.609		
No. 6研究学園交差点 17時台	東:西平塚交差点	左直・直進	0.475	0.512		
		右折	0.041	0.041		
	北:学園の森交差点	左直・直進	0.307	0.337		
		右折	0.305	0.305		
	西:遠東新田公民館	左直	0.450	0.450		
		右折	0.301	0.441		
No. 6研究学園交差点 17時台	南:研究学園交差点	左直・直進	0.371	0.371		
		右折	0.345	0.370		
	東:古内交差点	左直	0.575	0.659		
		右折	0.120	0.242		
	北:学園の森中央交差点	左直・直進	0.616	0.691		
		右折	0.874	0.874		
No. 6研究学園交差点 17時台	西:万博記念公園駅	左直・直進	0.560	0.560		
		右折	0.448	0.448		
	南:みずほの村市場	左直・直進	0.585	0.585		
		右折	0.674	0.674		
	東:学園東大通り	左直・直進	0.398	0.398		
		右折	0.582	0.582		

は、商業施設の車両を誘導している車線



図 17 休日の各交差点の交差点需要率予測結果

(余白)

表 9 平日の交差点需要率と車線の交通容量比の予測結果

交差点名	流入部名	車線	現況		将来	
			交差点 需要率 ・上限値	車線の 交通容量比	交差点 需要率 ・上限値	車線の 交通容量比
No. 1国土地理院前交差点 18時台	北西:学園東大通り	左直・直進	0.365	0.365	0.294 ≤0.918	0.294 ≤0.918
		右折	0.595	0.604		
	南西:学園の森交差点	左折2	0.410	0.416		
		直右	0.329	0.329		
	南東:西平塚交差点	左直・直進	0.361	0.361		
		右折	0.006	0.006		
No. 2西平塚交差点 18時台	北東:国土地理院	左直右	0.129	0.129	0.375 ≤0.849	0.387 ≤0.849
	北西:国土地理院前交差点	左折	0.331	0.331		
		直進2	0.358	0.358		
		右折	0.761	0.761		
	南西:学園の森交差点	左直・直進	0.420	0.459		
		右折	0.278	0.301		
No. 3古内交差点 18時台	南東:古内交差点	左折	0.165	0.165	0.279 ≤0.937	0.302 ≤0.937
		直進2	0.354	0.354		
		右折	0.696	0.696		
	北東:学園東大通り	左直・直進	0.486	0.525		
		右折	0.272	0.294		
	北西:西平塚交差点	左直・直進	0.289	0.289		
No. 4学園の森交差点 18時台		右折	0.133	0.133	0.410 ≤0.900	0.431 ≤0.900
	南西:学園の森中央交差点	左直	0.273	0.273		
		右折	0.460	0.460		
	南東:国道6号	左直・直進	0.306	0.338		
		右折	0.015	0.015		
	北東:しらかし公園	左直右	0.223	0.223		
No. 5学園の森中央交差点 18時台	北:学園の森交差点	左直・直進	0.341	0.345	0.379 ≤0.895	0.412 ≤0.895
		右折	0.253	0.255		
	西:長嶺橋	左直・直進	0.271	0.271		
		右折	0.298	0.324		
	南:学園の森中央交差点	左直・直進	0.479	0.495		
		右折	0.435	0.539		
No. 6研究学園交差点 18時台	東:西平塚交差点	左直・直進	0.587	0.623	0.525 ≤0.900	0.548 ≤0.900
		右折	0.040	0.040		
	北:学園の森交差点	左直・直進	0.371	0.405		
		右折	0.439	0.439		
	西:遠東新田公民館	左直	0.492	0.492		
		右折	0.319	0.482		
No. 6研究学園交差点 18時台	南:研究学園交差点	左直・直進	0.391	0.391	0.525 ≤0.900	0.548 ≤0.900
		右折	0.344	0.370		
	東:古内交差点	左直	0.654	0.748		
		右折	0.167	0.305		
	北:学園の森中央交差点	左直・直進	0.690	0.775		
		右折	0.880	0.880		
No. 6研究学園交差点 18時台	西:万博記念公園駅	左直・直進	0.496	0.496	0.525 ≤0.900	0.548 ≤0.900
		右折	0.417	0.417		
	南:みずほの村市場	左直・直進	0.589	0.589		
		右折	0.767	0.767		
	東:学園東大通り	左直・直進	0.573	0.573		
		右折	0.522	0.522		

は、商業施設の車両を誘導している車線

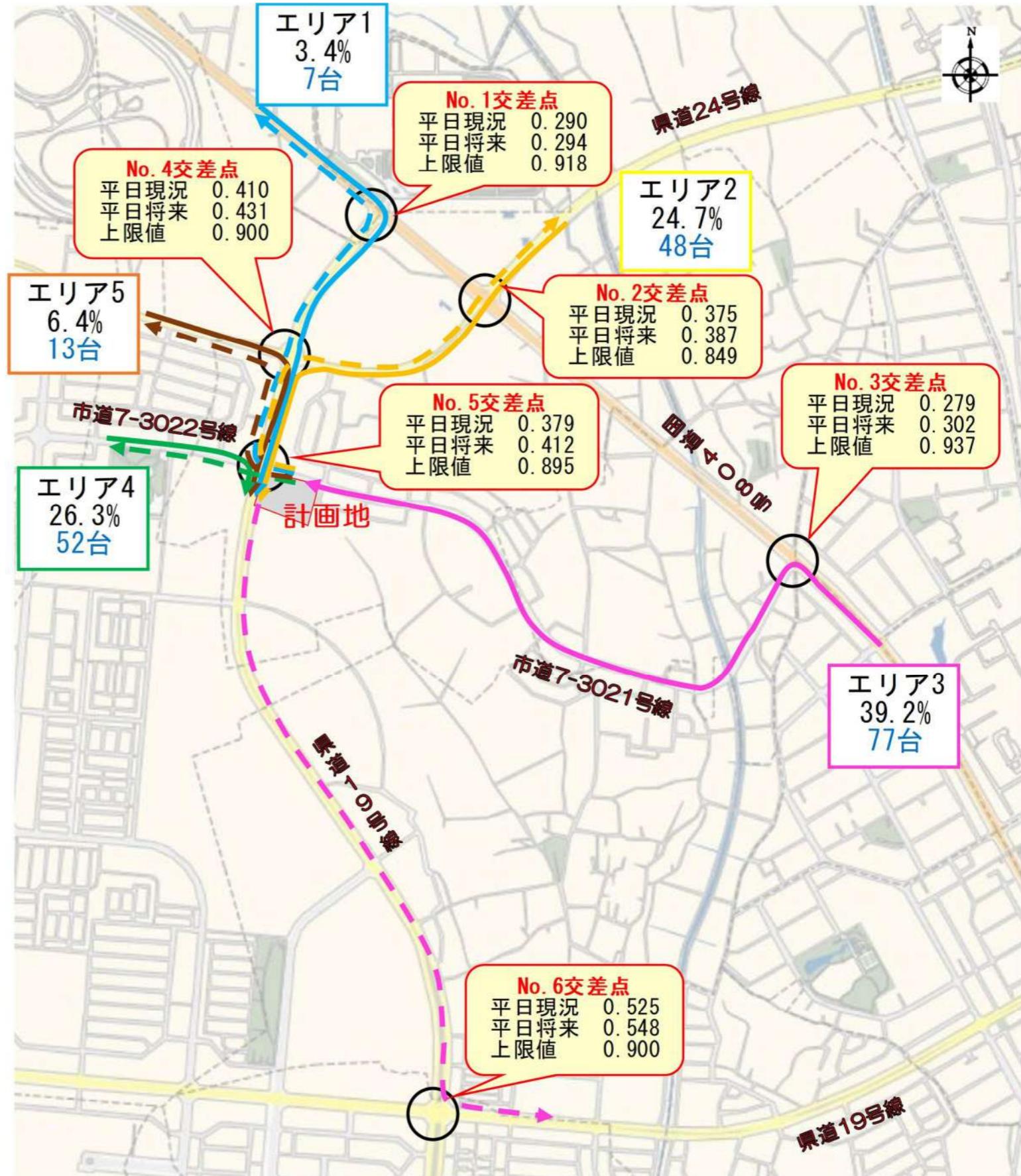


図 18 平日の各交差点の交差点需要率予測結果

(余白)

## 8.2 右折滞留長に対する検証

右折誘導が発生する右折車線の「現地の右折車線長」と「将来交通の予測滞留長」を比較し、右折車線長の充足について検証を行います。

計画地への交通を誘導している車線の右折滞留長は休日を表 10 に、平日を表 11 に示します。

表 10 休日の右折誘導車線の右折滞留長（17 時台）

交差点名	流入部名	車線	現地の滞留長 (m)	現況交通の滞留長 (m)	将来交通の予測滞留長 (m)	備考
No. 1国土地理院前交差点	北西:学園東大通り	右折	88.0	130.6	132.7	
No. 4学園の森交差点	西:長嶺橋	右折	50.0	50.9	54.9	
	南:学園の森中央交差点	右折	30.0	92.8	108.5	
No. 5学園の森中央交差点	西:遠東新田公民館	右折	30.0	59.6	73.5	
	東:古内交差点	右折	30.0	31.2	54.0	対策検討

表 11 平日の右折誘導車線の右折滞留長（18 時台）

交差点名	流入部名	車線	現地の滞留長 (m)	現況交通の滞留長 (m)	将来交通の予測滞留長 (m)	備考
No. 1国土地理院前交差点	北西:学園東大通り	右折	88.0	165.4	167.9	
No. 4学園の森交差点	西:長嶺橋	右折	50.0	61.2	65.4	
	南:学園の森中央交差点	右折	30.0	78.3	90.7	
No. 5学園の森中央交差点	西:遠東新田公民館	右折	30.0	57.6	72.4	
	東:古内交差点	右折	30.0	36.8	58.9	対策検討

休日よりも平日の方が、発生集中交通量が多いと予測されることから、平日について検証します。

将来交通の予測滞留長が不足する流入部および流入の程度は、以下の通りです。

### No.1 国土地理院前交差点

- No.1 国土地理院前交差点北西側流入部は、休日、平日ともに現況で車線長不足（最大 77.4m）が生じています。
- 開発に伴う増加長 2.5m（台数換算すると 1 台未満/サイクル）で、現行の不足長に対して 3.2% と微小です。
- 反対側の右折帯と連続しており、物理的に右折滞留長の延長が困難です。

### No.4 学園の森交差点

- No.4 学園の森交差点南側流入部は、休日、平日ともに現況で車線長不足（最大 62.8m）が生じています。

- 開発に伴う増加長 15.7m（台数換算すると約 3 台/サイクル）で、現況の不足長に対して 25.0% と 50% 未満です。
- 中央分離帯の撤去工事（約 80m）が必要となり大規模工事となってしまいます。
- No.4 学園の森交差点西側流入部は、休日、平日ともに現況で車線長不足（最大 11.2m）が生じています。
- 開発に伴う増加長 4.2m（台数換算すると 1 台未満約 0.5 台/サイクル）で、2 サイクルで 1 台分の増加であり、現況交通量に対する負荷は極めて小さいと考えます。

#### No.5 学園の森中央交差点

- (1) 西側流入部は、休日、平日ともに現況で車線長不足（最大 29.6m）が生じています。
  - 開発に伴う増加長 13.9m（台数換算すると約 2 台/サイクル）で現況の不足長に対して 47.0% と 50% 未満です。
  - 区画線等の引き直しにより約 45m 延長させた場合、信号無し交差点及び他店舗の出入口に跨ることになり交通安全上課題があります。
- (2) 東側流入部は、休日、平日ともに現況で車線長不足（最大 6.8m）が生じています。
  - 開発に伴う増加長 22.1m（台数換算すると約 3 台/サイクル）で現況の不足長に対して 325.0% と開発の影響が大きい。
  - 区画線等の引き直しにより延長可能。

⇒ 対策案の検討

### 8.3 右折滞留不足に対する対策案

No.5 学園の森中央交差点の東側流入部は現況の右折車線長 30mに対し、平日で 58.9m の右折滞留長が必要となると予測します。

そこで、当該車線については、交通管理者・道路管理者と協議した結果、右折車線を現況より 30m 長い 60m への延伸を計画します。

道路計画平面図を図 19 に、現況との重ね図を図 20 に示します。

(余白)

## 道路計画平面図 S=1:250 (A3:S=1:500)

## 构造条件

種別	計算式	道路構造令による最小値	採用値
テ-ハ°-長	$L=V \times \Delta W \times 1/6$ $60 \times 3 \times 1/6 = 30.0\text{m}$	30m	30.0m
本線シフト	$L=V \times \Delta W \times 1/3$ $60 \times 1.5 \times 1/3 = 30.0\text{m}$	40m	40.0m
滞留長	-	30m	60.0m

設計條件

道路規格	第4種2級
設計速度	$V = 60 \text{ km/h}$

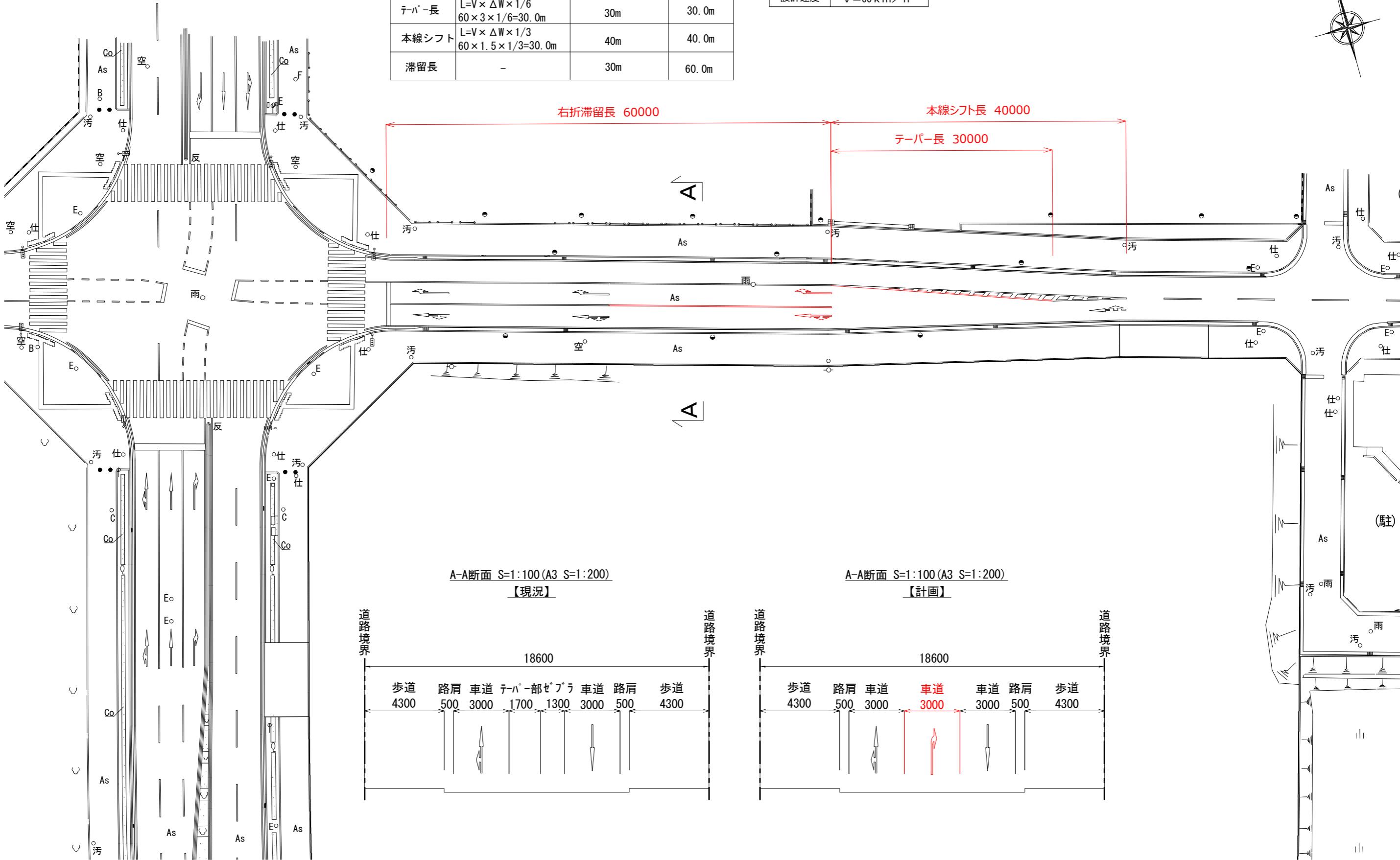


図 19 道路計画平面図

(余白)

# 道路計画平面図 S=1:250 (A3:S=1:500)

(重ね図)

## 構造条件

種別	計算式	道路構造令による最小値	採用値
テーパー長	$L=V \times \Delta W \times 1/6$ $60 \times 3 \times 1/6 = 30.0m$	30m	30.0m
本線シフト	$L=V \times \Delta W \times 1/3$ $60 \times 1.5 \times 1/3 = 30.0m$	40m	40.0m
滞留長	-	30m	60.0m

## 設計条件

道路規格	第4種2級
設計速度	$V = 60 km/h$

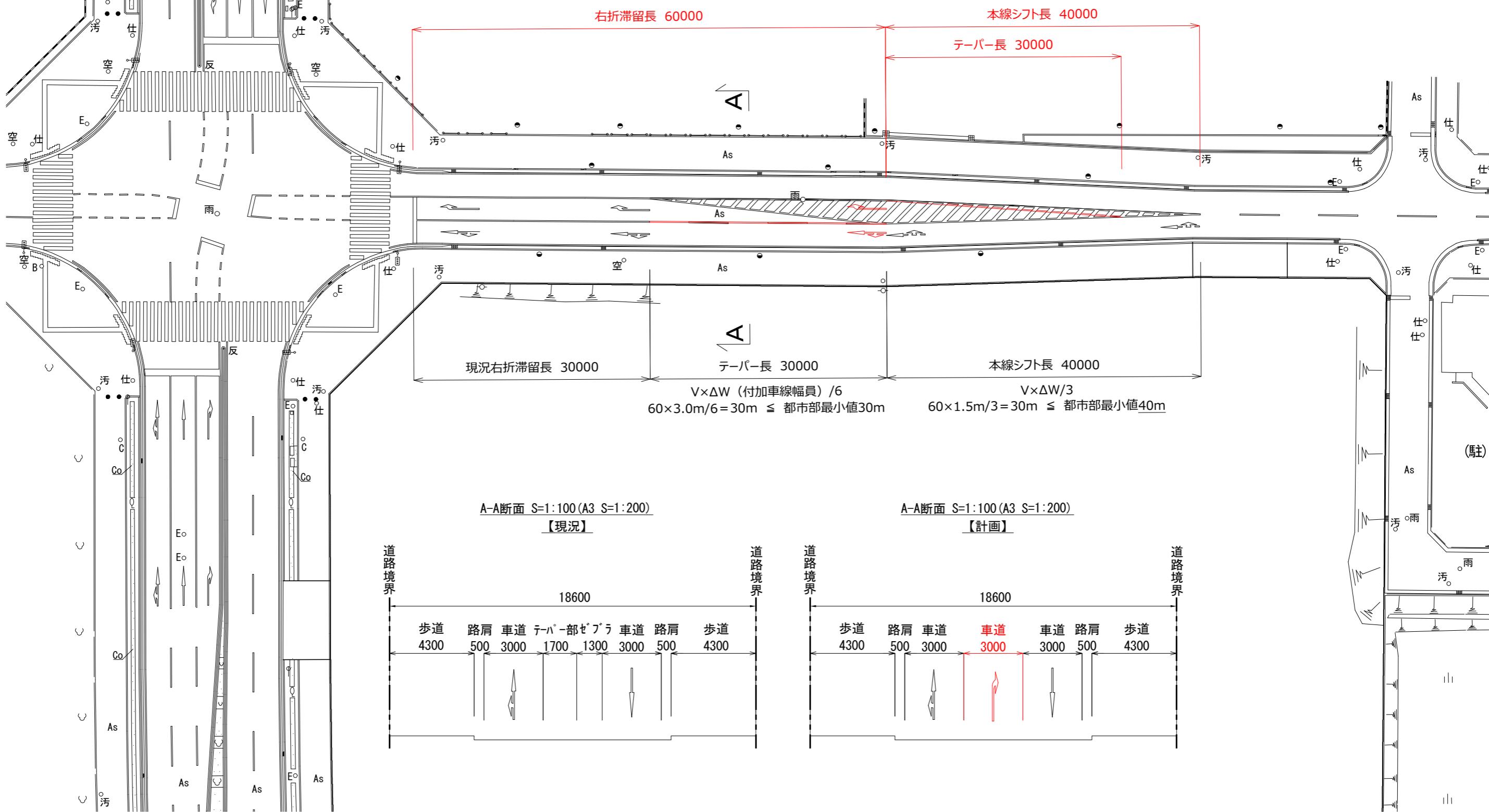


図20 道路計画平面図（重ね図）

(余白)

## 資料編

---

交差点需要率算出結果

(余白)

## 『No. 1 国土地理院前交差点 休日現況』 (17 時台)

交差点名	No. 1 国土地理院前交差点							
流入部	①			②		③		④
	北西: 学園東大通り			南西: 学園の森交差点		南東: 西平塚交差点		北東: 国土地理院
車線の種類	左折・直進	直進	右折	左折	直進・右折	左折・直進	直進	右折
車線数	1	1	1	2	1	1	1	1
飽和交通流率の基本値 S B	2,000	2,000	1,800	1,800	2,000	2,000	1,800	2,000
車線幅員による補正率 $\alpha_w$ (車線幅員) m	1.000 (3.00)	1.000 (3.00)	1.000 (3.00)	1.000 (3.00)	1.000 (3.00)	1.000 (3.00)	1.000 (3.00)	1.000 (3.00)
縦断勾配による補正率 $\alpha_G$ (%) (縦断勾配)	1.000 (0.00)	1.000 (0.00)	1.000 (0.00)	1.000 (0.00)	1.000 (0.00)	1.000 (0.00)	1.000 (0.00)	1.000 (0.00)
大型車混入による補正率 $\alpha_T$ (%) (大型車混入率)	0.989 (1.66)	0.988 (1.68)	0.994 (0.81)	0.993 (0.96)	0.919 (12.60)	0.976 (3.46)	0.980 (2.96)	1.000 (0.00)
左折車混入による補正率 $\alpha_{LT}$ (%) (左折率)	0.996 (1.4)					0.952 (19.3)		0.897 (50.0)
(左折車の通過確率) f L	0.87			0.87		0.87		0.87
(有効青時間) 秒	73			53		73		31
(歩行者現示時間) 秒	70			26		70		26
右折車混入による補正率 $\alpha_{RT}$ (%) (右折率)					0.902 (99.2)			1.000 (0.0)
(右折車の通過確率) f R					0.996			0.999
(有効青時間) 秒					31			31
(サイクル長) 秒					140			140
飽和交通流率 S	1,970	1,976	1,789	*1,266	1,658	1,858	1,960	1,800
設計交通量 q		419 (3+416)		370	519	127 (1+126)	560 (54+506)	6 (4+4+0)
流入部各車線の需要率	0.106		0.000	-	0.077	0.147	0.000	0.004
現示の需要率	1φ 0.106					0.147		0.147
	2φ		0.000				0.000	0.000
	3φ		****	-			****	****
	4φ			****	0.077			0.004 0.077
有効青時間(秒)	1φ 73.0					73.0		サイクル長(秒)
	2φ		2.0				2.0	
	3φ		22.0	22.0			22.0	140
	4φ			31.0	31.0			31.0
可能交通容量 C i	2,058	832	1,266	367		1,991	893	397
交通容量比 q / C i	0.204	0.445	0.410	0.346		0.281	0.007	0.020
交通容量の照査結果		OK	OK	OK		OK	OK	
滞留長 L s (m)		130.6	91.7				3.1	

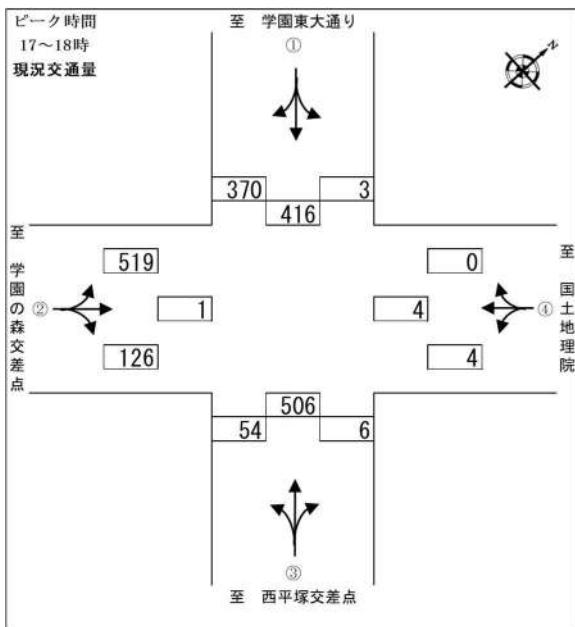
※ 交差点需要率 上限値

$$(C-L)/C = (140 - 12)/140 = 0.914$$

C : サイクル長(秒)、L : 損失時間(秒)

※ \* : 交通容量(台/実1時間)

※ \*\*\*\* : 連続で使用する現示



現示方式の図示

現示	1φ	2φ	3φ	4φ	
表示時間	G:72 Y:3 AR:0	G:2 Y:0 AR:0	G:21 Y:3 AR:4	G:30 Y:3 AR:2	C=140
有効青時間	73	2	22	31	G=130
損失時間	2	0	6	4	L=12
歩行者現示時間	70	0	0	26	

## 『No. 1 国土地理院前交差点 休日将来』 (17 時台)

交差点名		No. 1 国土地理院前交差点								
流入部	北西:学園東大通り	①			②		③			④
		左折・直進	直進	右折	左折	直進・右折	左折・直進	直進	右折	左折・直進・右折
車線の種類		1	1	1	2	1	1	1	1	1
車線数		1	1	1	2	1	1	1	1	1
飽和交通流率の基本値	S B	2,000	2,000	1,800	1,800	2,000	2,000	1,800	1,800	2,000
車線幅員による補正率	$\alpha_w$	1.000 (車線幅員) m	1.000 (3.00)	1.000 (3.00)	1.000 (3.00)	1.000 (3.00)	1.000 (3.00)	1.000 (3.00)	1.000 (3.00)	1.000 (3.00)
縦断勾配による補正率	$\alpha_G$ (縦断勾配) %	1.000 (0.00)	1.000 (0.00)	1.000 (0.00)	1.000 (0.00)	1.000 (0.00)	1.000 (0.00)	1.000 (0.00)	1.000 (0.00)	1.000 (0.00)
大型車混入による補正率	$\alpha_T$ (大型車混入率) %	0.989 (1.66)	0.988 (1.68)	0.994 (0.80)	0.993 (0.95)	0.919 (12.60)	0.976 (3.46)	0.980 (2.96)	1.000 (0.00)	1.000 (0.00)
左折車混入による補正率	$\alpha_{LT}$ (左折率) L %	0.996 (1.4)				0.952 (19.3)			0.897 (50.0)	
(左折車の通過確率)	f L	0.87			0.87		0.87		0.87	
(有効青時間)	秒	73			53		73		31	
(歩行者現示時間)	秒	70			26		70		26	
右折車混入による補正率	$\alpha_{RT}$ (右折率) R %				0.902 (99.2)				1.000 (0.0)	
(右折車の通過確率)	f R				0.996 31 140				0.999 31 140	
飽和交通流率	S	1,970	1,976	1,789	*1,266	1,658	1,858	1,960	1,800	1,794
設計交通量	q	419 (3+416)		376	525	127 (1+126)	560 (54+506)	6	8 (4+4+0)	
流入部各車線の需要率		0.106	0.000	-	0.077	0.147	0.000	0.004	現示の需要率	交差点の需要率
現示の需要率	1φ	0.106				0.147			0.147	0.224
	2φ	0.000					0.000		0.000	
	3φ	****	-				****		****	
	4φ		****	0.077				0.004	0.077	
有効青時間(秒)	1φ	73.0				73.0			73.0	サイクル長(秒)
	2φ	2.0					2.0			140
	3φ	22.0	22.0				22.0			
	4φ		31.0	31.0				31.0		
可能交通容量	C i	2,058	832	1,266	367	1,991	893	397		
交通容量比	q / C i	0.204	0.452	0.415	0.346	0.281	0.007	0.020		
交通容量の照査結果		OK	OK	OK	OK	OK	OK	OK		
滞留長	L s (m)		132.7	92.7				3.1		

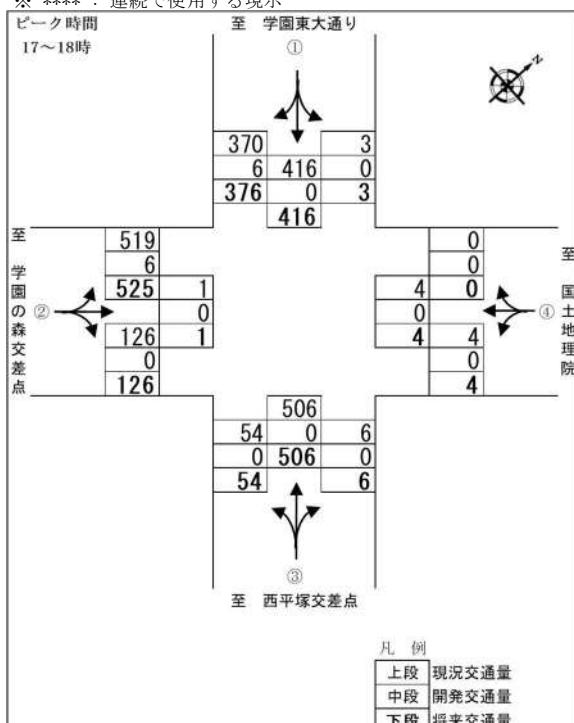
※ 交差点需要率 上限値

$$(C-L)/C = (140 - 12) / 140 = 0.914$$

C : サイクル長 (秒)、L : 損失時間 (秒)

※ \* : 交通容量(台/実1時間)

※ \*\*\*\* : 連続で使用する現示



## 現示方式の図示

現示	1φ	2φ	3φ	4φ
表示時間	G:72 Y:3 AR:0	G:2 Y:0 AR:0	G:21 Y:3 AR:4	G:30 Y:3 AR:2
有効青時間	73	2	22	31
損失時間	2	0	6	4
歩行者 現示時間	70	0	0	26
				C=140
				G=130
				L=12

## 『No. 2 西平塚交差点 休日現況』 (17時台)

交差点名		No. 2 西平塚交差点													
流入部	車線の種類	①			②			③			④				
		北西:国土地理院前交差点	南西:学園の森交差点	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	2	1	1	1	1	2	1	1	1	1			
飽和交通流率の基本値	S B	1,800	2,000	1,800	2,000	2,000	1,800	2,000	1,800	2,000	2,000	1,800			
車線幅員による補正率	$\alpha_w$	1.000	1.000	1.000	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)	(3.00)	(3.00)	(3.00)			
縦断勾配による補正率	$\alpha_G$	1.000	1.000	1.000	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)	(0.00)	(0.00)	(0.00)			
大型車混入による補正率	$\alpha_T$	0.940	0.987	0.901	0.982	0.979	1.000	0.954	0.983	0.962	0.967	0.963	0.968		
(大型車混入率)	%	(9.09)	(1.89)	(15.69)	(2.56)	(3.12)	(0.00)	(6.94)	(2.44)	(5.63)	(4.91)	(5.45)	(4.76)		
左折車混入による補正率	$\alpha_{LT}$					0.957 (17.8)					0.957 (18.0)				
(左折率)	L %					0.870			0.870		0.870				
(左折車の通過確率)	f L	0.870				41			41		40				
(有効青時間)	秒					39			39		37				
(歩行者現示時間)	秒														
右折車混入による補正率	$\alpha_{RT}$														
(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	S	*434	3,948	1,622	1,880	1,958	1,800	*441	3,932	1,732	1,851	1,926	1,742		
設計交通量	q	77	424	51	493 (44+449)		100	72	450	71	444 (40+404)		63		
流入部各車線の需要率		-	0.107	0.031	0.128		0.000	-	0.114	0.041	0.118	0.000	現示の需要率	交差点の需要率	
現示の需要率	1φ	0.107							0.114				0.114	0.283 ≤0.843	
	2φ	-	****					-	****				****		
	3φ		0.031						0.041				0.041		
	4φ			0.128						0.118			0.128		
	5φ				0.000						0.000	0.000	0.000		
有効青時間(秒)	1φ	25.0						25.0					サイクル長(秒)		
	2φ	41.0	41.0					41.0	41.0					140	
	3φ		12.0							12.0					
	4φ			40.0							40.0				
	5φ				3.5							3.6			
可能交通容量	C i	434	1,861	139	1,097	285	441	1,854	148	1,079	257				
交通容量比	q / C i	0.177	0.228	0.367	0.449	0.351	0.163	0.243	0.480	0.411	0.245				
交通容量の照査結果		OK	OK	OK	OK	OK	OK	OK	OK	OK	OK				
滞留長	L s (m)	39.2		30.3			44.6	36.7	35.9		32.5				

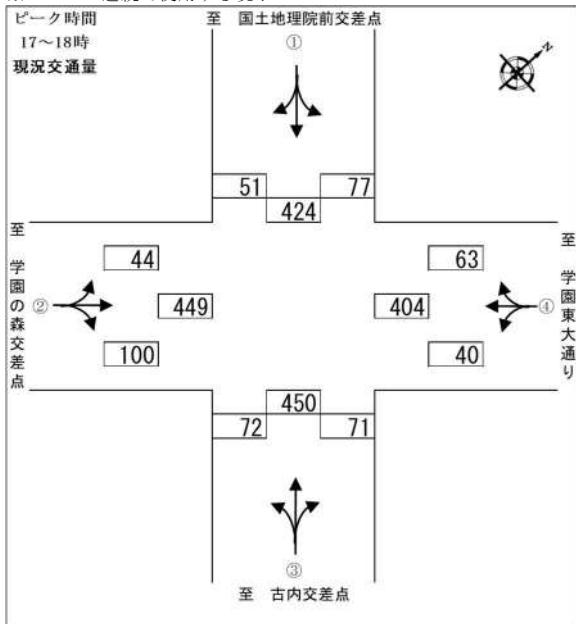
※ 交差点需要率 上限値

$$(C-L)/C = (140 - 22) / 140 = 0.843$$

C : サイクル長(秒)、L : 損失時間(秒)

※ \* : 交通容量(台/実1時間)

※ \*\*\* : 連続で使用する現示



## 現示方式の図示

現示	1φ	① ② ③ ④	2φ	① ② ③ ④	3φ	① ② ③ ④	4φ	① ② ③ ④
	表示時間	G:25 Y:0 AR:0	G:40 Y:3 AR:0	G:11 Y:3 AR:3	G:39 Y:3 AR:0			
有効青時間	25	41	12	40				
損失時間	0	2	5	2				
歩行者現示時間	25	0	0	37				
現示	5φ	① ② ③ ④						
	表示時間	G:7 Y:3 AR:3	C=140					
有効青時間	0	G=118						
損失時間	13	L=22						
歩行者現示時間	0							

## 『No. 2 西平塚交差点 休日将来』 (17 時台)

交差点名		No. 2 西平塚交差点											
流入部	北西:国土地理院前交差点	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	2	1	1	1	1	1	2	1	1	1	1
飽和交通流率の基本値	S B	1,800	2,000	1,800	2,000	2,000	1,800	1,800	2,000	1,800	2,000	2,000	1,800
車線幅員による補正率	$\alpha_w$	1.000	1.000	1.000	1.000	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)	(3.00)	(3.00)	(3.00)	(3.00)
縦断勾配による補正率	$\alpha_G$	1.000	1.000	1.000	1.000	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)	(0.00)	(0.00)	(0.00)	(0.00)	(0.00)
大型車混入による補正率	$\alpha_T$	0.940	0.987	0.901	0.984	0.981	1.000	0.954	0.983	0.962	0.969	0.967	0.968
(大型車混入率)%	(9.09)	(1.89)	(15.69)	(2.37)	(2.83)	(0.00)	(6.94)	(2.44)	(5.63)	(4.51)	(4.90)	(4.76)	(4.76)
左折車混入による補正率	$\alpha_{LT}$				0.961					0.961			
(左折率)L%					(16.4)					(16.4)			
(左折車の通過確率)fL	0.870				0.870			0.870		0.870			
(有効青時間)秒	41				40			41		40			
(歩行者現示時間)秒	39				37			39		37			
右折車混入による補正率	$\alpha_{RT}$												
(右折率)R%													
(右折車の通過確率)fR													
(有効青時間)秒													
(サイクル長)秒													
飽和交通流率	S	*434	3,948	1,622	1,891	1,962	1,800	*441	3,932	1,732	1,862	1,934	1,742
設計交通量	q	77	424	51	538		100	72	450	71	489	63	
流入部各車線の需要率		-	0.107	0.031	0.140	0.000	-	0.114	0.041	0.129	0.000	現示の需要率	交差点の需要率
現示の需要率	1φ	0.107						0.114				0.114	0.295
	2φ	-	****					-	****			****	
	3φ		0.031							0.041		0.041	
	4φ			0.140						0.129		0.140	
	5φ				0.000						0.000	0.000	≤0.843
有効青時間(秒)	1φ	25.0						25.0				サイクル長(秒)	140
	2φ	41.0	41.0					41.0	41.0				
	3φ		12.0							12.0			
	4φ			40.0							40.0		
	5φ				3.5							3.6	
可能交通容量	C i	434	1,861	139	1,101	264	441	1,854	148	1,085	238		
交通容量比	q / C i	0.177	0.228	0.367	0.489	0.379	0.163	0.243	0.480	0.451	0.265		
交通容量の照査結果		OK	OK	OK	OK	OK	OK	OK	OK	OK	OK		
滞留長	L s (m)	39.2		30.3			44.6	36.7		35.9		32.5	

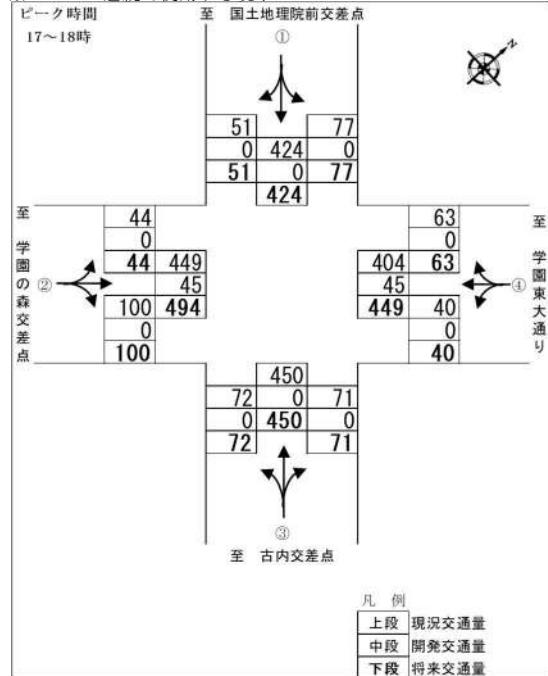
※ 交差点需要率 上限値

$$(C-L)/C = (140 - 22) / 140 = 0.843$$

C : サイクル長(秒)、L : 損失時間(秒)

※ \* : 交通容量(台/実1時間)

※ \*\*\*\* : 連続で使用する現示



## 現示方式の図示

現示	1φ	2φ	3φ	4φ
表示時間	G:25 Y:0 AR:0	G:40 Y:3 AR:0	G:11 Y:3 AR:3	G:39 Y:3 AR:0
有効青時間	25	41	12	40
損失時間	0	2	5	2
歩行者現示時間	25	0	0	37
現示	5φ			
表示時間	G:7 Y:3 AR:3	0=140		
有効青時間	0	0=118		
損失時間	13	L=22		
歩行者現示時間	0			

## 『No. 3 古内交差点 休日現況』 (17 時台)

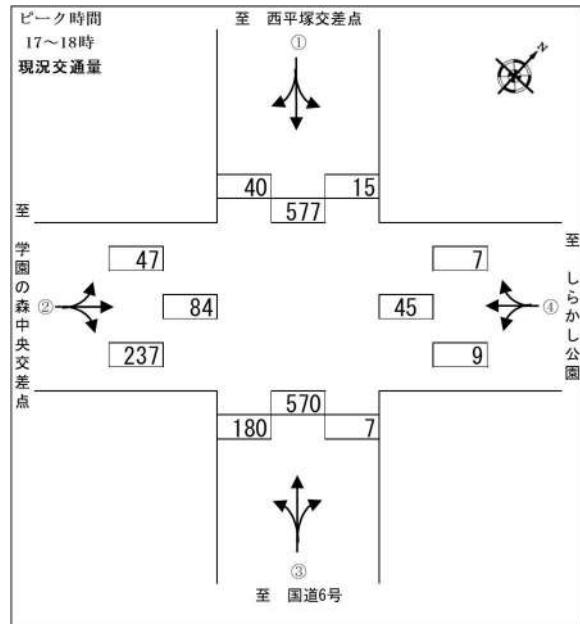
交差点名		No. 3古内交差点							
流入部	北西:西平塚交差点	①		②		③		④	
		南西:学園の森中央交差点		南東:国道6号		北東:しらかし公園			
車線の種類	左折・直進	直進	右折	左折・直進	右折	左折・直進	直進	右折	左折・直進・右折
車線数	1	1	1	1	1	1	1	1	1
飽和交通流率の基本値 S B	2,000	2,000	1,800	2,000	1,800	2,000	2,000	1,800	2,000
車線幅員による補正率 $\alpha_w$ (車線幅員) m	1.000 (3.00)	1.000 (3.00)	1.000 (3.00)	1.000 (3.00)	1.000 (3.00)	1.000 (3.00)	1.000 (3.00)	1.000 (3.00)	1.000 (3.00)
縦断勾配による補正率 $\alpha_G$ (%)	1.000 (0.00)	1.000 (0.00)	1.000 (0.00)	1.000 (0.00)	1.000 (0.00)	1.000 (0.00)	1.000 (0.00)	1.000 (0.00)	1.000 (0.00)
大型車混入による補正率 $\alpha_T$ (大型車混入率) %	0.981 (2.80)	0.980 (2.95)	1.000 (0.00)	0.926 (11.45)	0.997 (0.42)	0.990 (1.46)	0.981 (2.81)	1.000 (0.00)	0.978 (3.28)
左折車混入による補正率 $\alpha_{LT}$ (左折率) L %	0.987 (5.1)			0.896 (35.9)		0.889 (48.0)			0.966 (14.8)
(左折車の通過確率) f L	0.87					0.87			0.87
(有効青時間) 秒	98					98			32
(歩行者現示時間) 秒	96					96			28
右折車混入による補正率 $\alpha_{RT}$ (右折率) R %									0.956 (11.5)
(右折車の通過確率) f R									0.920
(有効青時間) 秒									32
(サイクル長) 秒									140
飽和交通流率 S	1,936	1,960	*695	1,659	*422	1,760	1,962	*751	1,806
設計交通量 q	592 (15+577)	40 (47+84)	131	237	750 (180+570)	7	61 (9+45+7)		
流入部各車線の需要率	0.152	-	0.079	-	0.202	-	0.034	現示の需要率	交差点の需要率
現示の需要率	1φ 0.152	-			0.202	-		0.202	0.281
	2φ		0.079	-			0.034	0.079	≤0.929
有効青時間(秒)	1φ 98.0	98.0			98.0	98.0		サイクル長(秒)	
	2φ		32.0	32.0			32.0		
可能交通容量 C i	2,727	695	379	422	2,605	751	413	140	
交通容量比 q / C i	0.217	0.058	0.346	0.562	0.288	0.009	0.148		
交通容量の照査結果	OK	OK	OK	OK	OK	OK	OK		
滞留長 L s (m)		20.5		85.5		3.6			

※ 交差点需要率 上限値

$$(C-L)/C = (140 - 10) / 140 = 0.929$$

C : サイクル長(秒)、L : 損失時間(秒)

※ \* : 交通容量(台/実1時間)



## 現示方式の図示

現示	1φ	2φ	
	① ② ③ ④	① ② ③ ④	
表示時間	G:97 Y:3 AR:3	G:31 Y:3 AR:3	C=140
有効青時間	98	32	G=130
損失時間	5	5	L=10
歩行者現示時間	96	28	

## 『No. 3 古内交差点 休日将来』 (17 時台)

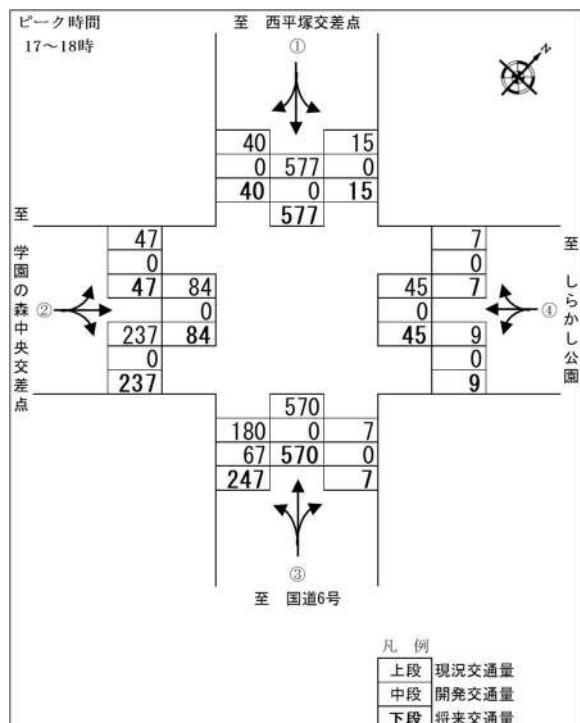
交差点名		No. 3古内交差点								
流入部		①			②		③			④
		北西:西平塚交差点			南西:学園の森中央交差点		南東:国道6号			北東:しらかし公園
車線の種類		左折・直進	直進	右折	左折・直進	右折	左折・直進	直進	右折	左折・直進・右折
車線数		1	1	1	1	1	1	1	1	1
飽和交通流率の基本値	S B	2,000	2,000	1,800	2,000	1,800	2,000	2,000	1,800	2,000
車線幅員による補正率	$\alpha_w$	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000
(車線幅員)	m	(3.00)	(3.00)	(3.00)	(3.00)	(3.00)	(3.00)	(3.00)	(3.00)	(3.00)
縦断勾配による補正率	$\alpha_G$	1.000	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)	(0.00)
大型車混入による補正率	$\alpha_T$	0.981	0.980	1.000	0.926	0.997	0.992	0.981	1.000	0.978
(大型車混入率)	%	(2.80)	(2.95)	(0.00)	(11.45)	(0.42)	(1.11)	(2.81)	(0.00)	(3.28)
左折車混入による補正率	$\alpha_{LT}$	0.987			0.896		0.864			0.966
(左折率)	L %	(5.1)			(35.9)		(60.5)			(14.8)
(左折車の通過確率)	f L	0.87					0.87			0.87
(有効青時間)	秒	98					98			32
(歩行者現示時間)	秒	96					96			28
右折車混入による補正率	$\alpha_{RT}$									0.956
(右折率)	R %									(11.5)
(右折車の通過確率)	f R									0.920
(有効青時間)	秒									32
(サイクル長)	秒									140
飽和交通流率	S	1,936	1,960	*695	1,659	*422	1,714	1,962	*751	1,806
設計交通量	q	592		40	131	237	817		7	61
流入部各車線の需要率		0.152		-	0.079	-	0.222		-	0.034
現示の需要率	1φ	0.152		-			0.222		-	0.222
	2φ				0.079	-				0.301
有効青時間(秒)	1φ	98.0		98.0			98.0		98.0	0.079
	2φ				32.0	32.0				≤0.929
可能交通容量	C i	2,727		695	379	422	2,573		751	413
交通容量比	q / C i	0.217		0.058	0.346	0.562	0.318		0.009	0.148
交通容量の照査結果		OK		OK	OK	OK	OK		OK	OK
滞留長	L s (m)			20.5		85.5			3.6	

※ 交差点需要率 上限値

$$(C-L)/C = (140 - 10) / 140 = 0.929$$

C : サイクル長 (秒)、L : 損失時間 (秒)

※ \* : 交通容量(台/実1時間)



## 現示方式の図示

現示	1φ	2φ		
	① ② ③ ④	① ② ③ ④		
表示時間	G:97 Y:3 AR:3	G:31 Y:3 AR:3	C=140	
有効青時間	98	32	G=130	
損失時間	5	5	L=10	
歩行者現示時間	96	28		

## 『No.4 学園の森交差点 休日現況』 (17時台)

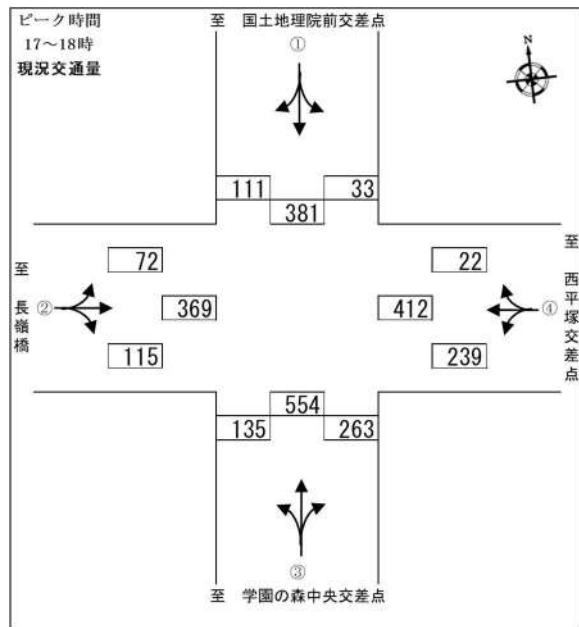
交差点名		No.4学園の森交差点												
流入部	車線の種類	①			②			③			④			
		北:国土地理院前交差点	西:長嶺橋	南:学園の森中央交差点	東:西平塚交差点	左折・直進	直進	右折	左折・直進	直進	右折	左折・直進	直進	右折
車線数		1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1
飽和交通流率の基本値	S B	2,000	2,000	1,800	2,000	2,000	1,800	2,000	2,000	1,800	2,000	2,000	1,800	2,000
車線幅員による補正率	$\alpha_w$	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	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)	(3.00)	(3.00)	(3.00)	(3.00)	(3.00)
縦断勾配による補正率	$\alpha_G$	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	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)	(0.00)	(0.00)	(0.00)	(0.00)	(0.00)
大型車混入による補正率	$\alpha_T$	0.989	0.987	0.981	0.957	0.972	0.982	0.990	0.988	0.995	0.957	0.953	0.913	0.913
(大型車混入率)	%	(1.54)	(1.84)	(2.70)	(6.36)	(4.07)	(2.61)	(1.39)	(1.81)	(0.76)	(6.48)	(7.04)	(13.64)	(13.64)
左折車混入による補正率	$\alpha_{LT}$	0.962				0.924			0.911			0.764		
(左折率)	L %	(15.9)				(32.7)			(39.2)			(73.4)		
(左折車の通過確率)	f L	0.870				0.870			0.870			0.760		
(有効青時間)	秒	50				57			50			57		
(歩行者現示時間)	秒	47				54			47			54		
右折車混入による補正率	$\alpha_{RT}$													
(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	S	1,903	1,974	1,766	1,769	1,944	1,768	1,804	1,976	1,791	1,462	1,906	1,643	1,643
設計交通量	q	414		111	441		115	689		263	651		22	
流入部各車線の需要率		0.107	0.000		0.119	0.000		0.182	0.000		0.193	0.000		
現示の需要率	1φ	0.107						0.182					0.182	0.375
	2φ		0.000							0.000			0.000	
	3φ			0.119							0.193		0.193	
	4φ				0.000							0.000	0.000	
有効青時間(秒)	1φ	50.0						50.0					サイクル長(秒)	140
	2φ		12.9							12.9				
	3φ			57.0							57.0			
	4φ				12.6								12.5	
可能交通容量	C i	1,385	416	1,512	544	1,350	510	1,371	532					
交通容量比	q / C i	0.299	0.267	0.292	0.211	0.510	0.516	0.475	0.041					
交通容量の照査結果		OK	OK	OK	OK	OK	OK	OK	OK					
滞留長	L s (m)		49.7			50.9			92.8			12.8		

※ 交差点需要率 上限値

$$(C-L)/C = (140 - 14) / 140 = 0.900$$

C : サイクル長(秒)、L : 損失時間(秒)

※ \* : 交通容量(台/実1時間)



現示方式の図示

現示	1φ	2φ	3φ	4φ	C=140
	①	②	③	④	
表示時間	G:49 Y:3 AR:0	G:9 Y:3 AR:3	G:56 Y:3 AR:0	G:8 Y:3 AR:3	
有効青時間	50	10	57	9	0:126
損失時間	2	5	2	5	L=14
歩行者現示時間	47	0	54	0	

## 『No. 4 学園の森交差点 休日将来』 (17 時台)

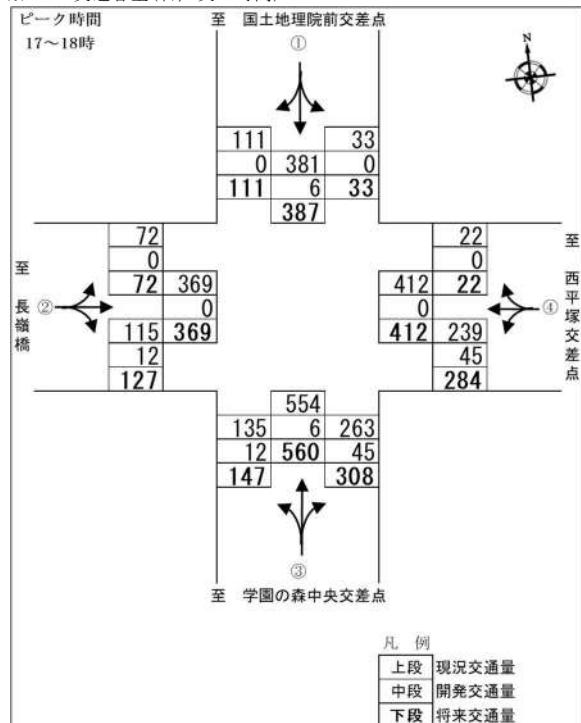
交差点名	No. 4 学園の森交差点											
	①			②			③			④		
流入部	北:国土地理院前交差点						西:長嶺橋			南:学園の森中央交差点		
車線の種類	左折・直進	直進	右折	左折・直進	直進	右折	左折・直進	直進	右折	左折・直進	直進	右折
車線数	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1
飽和交通流率の基本値	S B	2,000	2,000	1,800	2,000	2,000	1,800	2,000	1,800	2,000	2,000	1,800
車線幅員による補正率	$\alpha_w$	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	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)	(3.00)	(3.00)	(3.00)
縦断勾配による補正率	$\alpha_G$	1.000	1.000	1.000	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)	(0.00)	(0.00)	(0.00)
大型車混入による補正率	$\alpha_T$	0.989	0.987	0.981	0.957	0.972	0.984	0.991	0.988	0.995	0.962	0.953
(大型車混入率)	%	(1.52)	(1.81)	(2.70)	(6.36)	(4.07)	(2.36)	(1.33)	(1.79)	(0.65)	(5.60)	(7.04)
左折車混入による補正率	$\alpha_{LT}$	0.962			0.924			0.906			0.745	
(左折率)	L %	(15.7)			(32.7)			(41.6)			(81.6)	
(左折車の通過確率)	f L	0.870			0.870			0.870			0.760	
(有効青時間)	秒	50			57			50			57	
(歩行者現示時間)	秒	47			54			47			54	
右折車混入による補正率	$\alpha_{RT}$											
(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	S	1,903	1,974	1,766	1,769	1,944	1,771	1,796	1,976	1,791	1,433	1,906
設計交通量	q	420		111	441		127	707		308	696	22
流入部各車線の需要率		0.108		0.000	0.119		0.000	0.187		0.000	0.208	
現示の需要率	1φ	0.108						0.187				0.187
	2φ		0.000							0.000		0.000
	3φ			0.119						0.208		0.208
	4φ				0.000						0.000	0.000
有効青時間(秒)	1φ	50.0						50.0				サイクル長(秒)
	2φ		12.9						12.9			
	3φ			57.0						57.0		140
	4φ				12.6							12.5
可能交通容量	C i	1,385	414	1,512	545	1,347	506	1,359	532			
交通容量比	q / C i	0.303	0.268	0.292	0.233	0.525	0.609	0.512	0.041			
交通容量の照査結果		OK										
滞留長	L s (m)		49.7		54.9		108.5		12.8			

※ 交差点需要率 上限値

$$(C-L)/C = (140 - 14) / 140 = 0.900$$

C : サイクル長(秒)、L : 損失時間(秒)

※ \* : 交通容量(台/実1時間)



## 『No. 5 学園の森中央交差点 休日現況』 (17 時台)

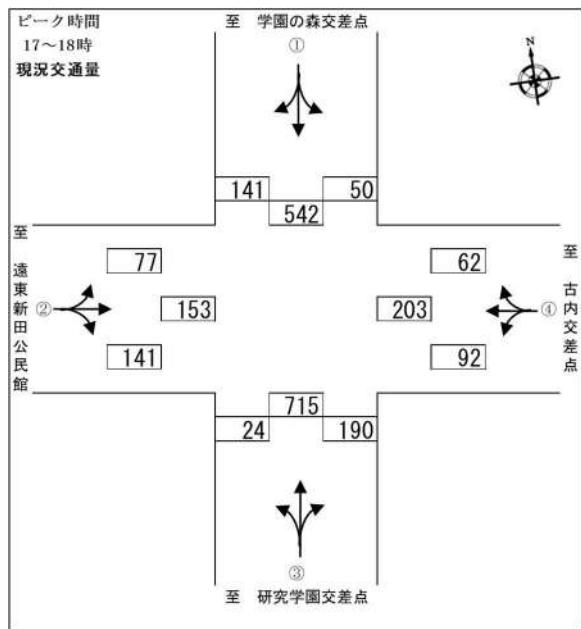
交差点名		No. 5 学園の森中央交差点										
流入部	車線の種類	①			②			③			④	
		左折・直進	直進	右折	左折・直進	右折	左折・直進	直進	右折	左折・直進	右折	
車線数		1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	
飽和交通流率の基本値	S B	2,000	2,000	1,800	2,000	1,800	2,000	2,000	1,800	2,000	1,800	
車線幅員による補正率	$\alpha_w$	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	
(車線幅員)	m	(3.00)	(3.00)	(3.00)	(3.00)	(3.00)	(3.00)	(3.00)	(3.00)	(3.00)	(3.00)	
縦断勾配による補正率	$\alpha_G$	1.000	1.000	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)	(0.00)	(0.00)	
大型車混入による補正率	$\alpha_T$	0.974	0.971	0.995	0.997	1.000	0.989	0.990	0.996	0.995	1.000	
(大型車混入率)	%	(3.86)	(4.24)	(0.71)	(0.43)	(0.00)	(1.58)	(1.40)	(0.53)	(0.68)	(0.00)	
左折車混入による補正率	$\alpha_{LT}$	0.959				0.923			0.984			
(左折率)	L %	(16.9)				(33.5)			(6.5)			
(左折車の通過確率)	f L	0.870				0.870			0.870			
(有効青時間)	秒	73				40			73			
(歩行者現示時間)	秒	69				36			69			
右折車混入による補正率	$\alpha_{RT}$											
(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	S	1,868	1,942	1,791	1,840	1,800	1,946	1,980	1,793	1,847	1,800	
設計交通量	q		592 (50+542)		141 (77+153)	230	141	739 (24+715)	190	295 (92+203)	62	
流入部各車線の需要率		0.155	0.000	0.125	0.000		0.188	0.000	0.160	0.000	現示の需要率 交差点の需要率	
現示の需要率	1φ	0.155					0.188				0.188	
	2φ		0.000								0.000	
	3φ			0.125							0.160	
	4φ				0.000						0.000	
有効青時間(秒)	1φ	73.0					73.0				サイクル長(秒)	
	2φ		9.1								8.8	
	3φ			40.0							40.0	
	4φ				14.7						14.5	
可能交通容量	C i	1,931	462	511	469	1,990	551	513	516			
交通容量比	q / C i	0.307	0.305	0.450	0.301	0.371	0.345	0.575	0.120			
交通容量の照査結果		OK	OK	OK	OK	OK	OK	OK	OK			
滞留長	L s (m)		60.0		59.6		74.7		31.2			

※ 交差点需要率 上限値

$$(C-L)/C = (144 - 14) / 144 = 0.903$$

C : サイクル長 (秒)、L : 損失時間 (秒)

※ \* : 交通容量(台/実1時間)



## 現示方式の図示

現示	1φ	2φ	3φ	4φ	
表示時間	G:72 Y:3 AR:0	G:5 Y:3 AR:3	G:39 Y:3 AR:0	G:10 Y:3 AR:3	C=144
有効青時間	73	6	40	11	G=130
損失時間	2	5	2	5	L=14
歩行者現示時間	69	0	36	0	

## 『No. 5 学園の森中央交差点 休日将来』 (17 時台)

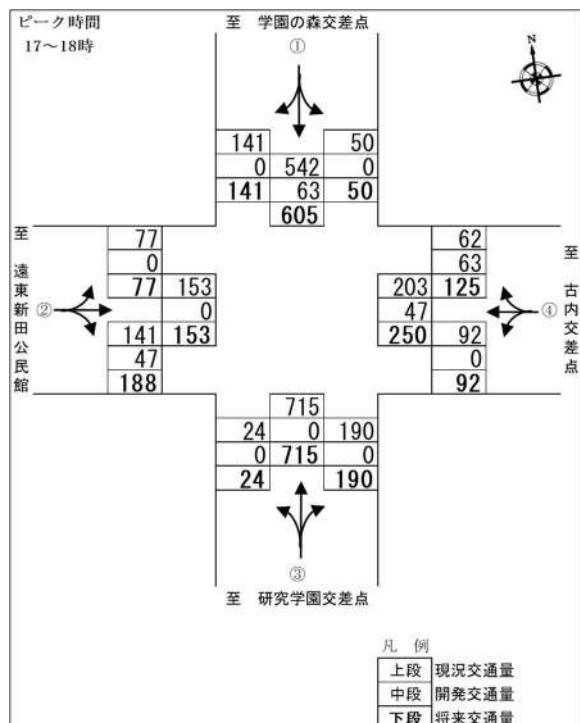
交差点名		No. 5 学園の森中央交差点									
流入部		①			②		③			④	
		北:学園の森交差点			西:遠東新田公民館		南:研究学園交差点			東:古内交差点	
車線の種類	左折・直進	直進	右折	左折・直進	右折	左折・直進	直進	右折	左折・直進	右折	
車線数	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1
飽和交通流率の基本値 S B	2,000	2,000	1,800	2,000	1,800	2,000	2,000	1,800	2,000	1,800	
車線幅員による補正率 $\alpha_w$ (車線幅員) m	1.000 (3.00)	1.000 (3.00)	1.000 (3.00)	1.000 (3.00)	1.000 (3.00)	1.000 (3.00)	1.000 (3.00)	1.000 (3.00)	1.000 (3.00)	1.000 (3.00)	
縦断勾配による補正率 $\alpha_G$ (%) (縦断勾配)	1.000 (0.00)	1.000 (0.00)	1.000 (0.00)	1.000 (0.00)	1.000 (0.00)	1.000 (0.00)	1.000 (0.00)	1.000 (0.00)	1.000 (0.00)	1.000 (0.00)	
大型車混入による補正率 $\alpha_T$ (%) (大型車混入率)	0.976 (3.53)	0.974 (3.80)	0.995 (0.71)	0.997 (0.43)	1.000 (0.00)	0.989 (1.58)	0.990 (1.40)	0.996 (0.53)	0.996 (0.58)	1.000 (0.00)	
左折車混入による補正率 $\alpha_{LT}$ (%) (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	0.963 (15.3)				0.923 (33.5)		0.984 (6.5)		0.937 (26.9)		
					0.870		0.870		0.870		
					40		73		40		
					36		69		36		
右折車混入による補正率 $\alpha_{RT}$ (%) (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 S	1,880	1,948	1,791	1,840	1,800	1,946	1,980	1,793	1,867	1,800	
設計交通量 q	655 (50+605)		141 (77+153)	230	188	739 (24+715)		190 (92+250)	342	125	
流入部各車線の需要率	0.171		0.000	0.125	0.000	0.188		0.000	0.183	0.000	現示の需要率 交差点の需要率
現示の需要率	1φ 0.171					0.188					0.188
	2φ		0.000					0.000			0.000
	3φ			0.125				0.183			0.183
	4φ				0.000				0.000	0.000	≤0.903
有効青時間(秒)	1φ 73.0					73.0					サイクル長(秒)
	2φ		9.1					8.8			
	3φ			40.0					40.0		144
	4φ				14.7					14.5	
可能交通容量 C i	1,941		462	511	426	1,990		514	519	516	
交通容量比 $q/C_i$	0.337		0.305	0.450	0.441	0.371		0.370	0.659	0.242	
交通容量の照査結果	OK		OK	OK	OK	OK		OK	OK	OK	
滞留長 L s (m)		60.0			73.5			74.7		54.0	

※ 交差点需要率 上限値

$$(C-L)/C = (144 - 14) / 144 = 0.903$$

C : サイクル長(秒)、L : 損失時間(秒)

※ \* : 交通容量(台/実1時間)



## 現示方式の図示

現示	1φ	2φ	3φ	4φ	
表示時間	G:72 Y:3 AR:0	G:5 Y:3 AR:3	G:39 Y:3 AR:0	G:10 Y:3 AR:3	C=144
有効青時間	73	6	40	11	G=130
損失時間	2	5	2	5	L=14
歩行者現示時間	69	0	36	0	

## 『No. 6 研究学園交差点 休日現況』 (17 時台)

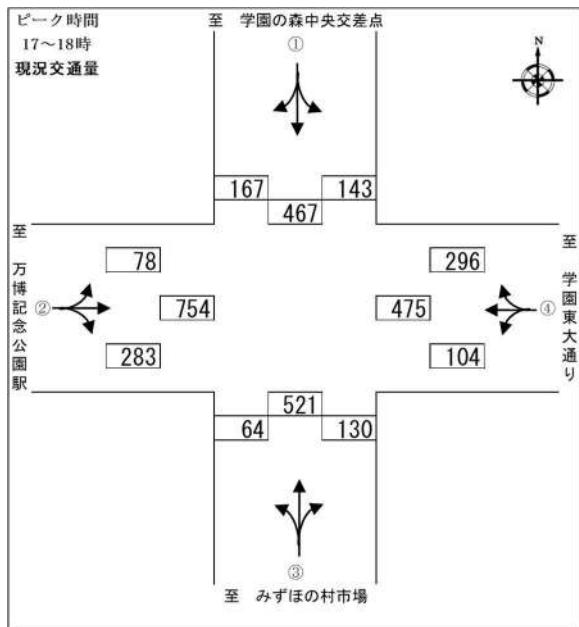
交差点名	No. 6 研究学園交差点											
流入部	①			②			③			④		
	北:学園の森中央交差点			西:万博記念公園駅			南:みずほの村市場			東:学園東大通り		
車線の種類	左折・直進	直進	右折	左折・直進	直進	右折	左折・直進	直進	右折	左折・直進	直進	右折
車線数	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1
飽和交通流率の基本値 S B	2,000	2,000	1,800	2,000	2,000	1,800	2,000	2,000	1,800	2,000	2,000	1,800
車線幅員による補正率 $\alpha_w$ (車線幅員) m	1.000 (3.00)	1.000 (3.00)	1.000 (3.00)	1.000 (3.00)	1.000 (3.00)	1.000 (3.00)	1.000 (3.00)	1.000 (3.00)	1.000 (3.00)	1.000 (3.00)	1.000 (3.00)	1.000 (3.00)
縦断勾配による補正率 $\alpha_G$ (縦断勾配) %	1.000 (0.00)	1.000 (0.00)	1.000 (0.00)	1.000 (0.00)	1.000 (0.00)	1.000 (0.00)	1.000 (0.00)	1.000 (0.00)	1.000 (0.00)	1.000 (0.00)	1.000 (0.00)	1.000 (0.00)
大型車混入による補正率 $\alpha_T$ (大型車混入率) %	0.986 (2.03)	0.978 (3.21)	0.992 (1.20)	0.995 (0.65)	0.994 (0.80)	0.995 (0.71)	0.986 (2.10)	0.982 (2.69)	1.000 (0.00)	0.989 (1.63)	0.990 (1.47)	1.000 (0.00)
左折車混入による補正率 $\alpha_{LT}$ (左折率) L %	0.910 (46.9)			0.937 (18.8)			0.923 (21.9)			0.906 (35.9)		
(左折車の通過確率) $f_L$	0.880			0.790			0.720			0.840		
(有効青時間) 秒	37			54			37			54		
(歩行者現示時間) 秒	27			49			27			49		
右折車混入による補正率 $\alpha_{RT}$ (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 S	1,795	1,956	1,786	1,865	1,988	1,791	1,820	1,964	1,800	1,792	1,980	1,800
設計交通量 q	610 (143+467)	167	832 (78+754)	283	585 (64+521)	130	579 (104+475)	296				
流入部各車線の需要率	0.163	0.094	0.216	0.000	0.155	0.072	0.153	0.050	現示の需要率	交差点の需要率		
現示の需要率	1φ 0.163				0.155				0.163			
	2φ	0.094					0.072		0.094			
	3φ		0.216					0.153		0.216		
	4φ			0.000					0.050	0.050	≤0.900	
有効青時間(秒)	1φ 37.0				37.0						サイクル長(秒)	
	2φ 15.0						15.0					140
	3φ 54.0							54.0				
	4φ 23.6								23.6			
可能交通容量 C i	991	191	1,486	632	1,000	193	1,455	509				
交通容量比 $q/C_i$	0.616	0.874	0.560	0.448	0.585	0.674	0.398	0.582				
交通容量の照査結果	OK	OK	OK	OK	OK	OK	OK	OK				
滞留長 L s (m)		67.0		99.7		54.6		103.6				

※ 交差点需要率 上限値

$$(C-L)/C = (140 - 14) / 140 = 0.900$$

C : サイクル長 (秒)、L : 損失時間 (秒)

※ \* : 交通容量(台/実1時間)



## 現示方式の図示

現示	1φ	2φ	3φ	4φ	
表示時間	G:36 Y:3 AR:0	G:14 Y:3 AR:3	G:53 Y:3 AR:0	G:19 Y:3 AR:3	C=140
有効青時間	37	15	54	20	G=126
損失時間	2	5	2	5	L=14
歩行者現示時間	27	0	49	0	

## 『No. 6 研究学園交差点 休日将来』 (17 時台)

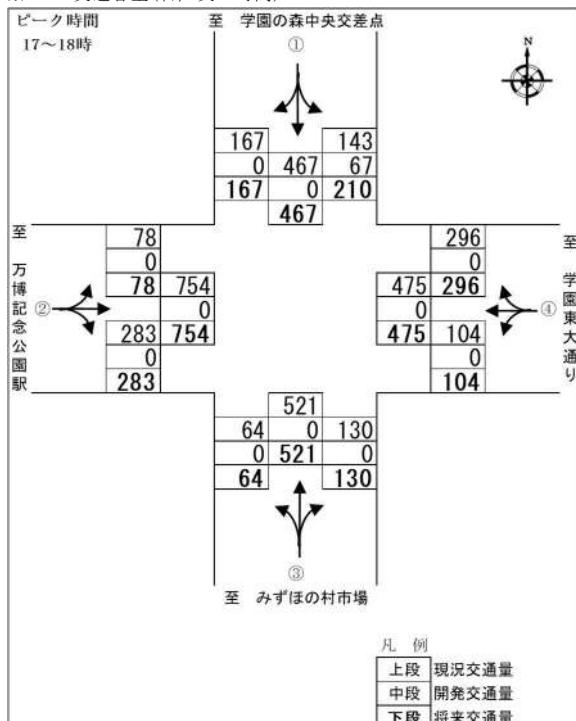
交差点名		No. 6 研究学園交差点											
流入部		①			②			③			④		
		北:学園の森中央交差点		西:万博記念公園駅		南:みずほの村市場		東:学園東大通り		左折・直進		直進	
車線の種類		左折・直進	直進	右折	左折・直進	直進	右折	左折・直進	直進	右折	左折・直進	直進	右折
車線数	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1
飽和交通流率の基本値 S B	2,000	2,000	1,800	2,000	2,000	1,800	2,000	2,000	1,800	2,000	2,000	1,800	2,000
車線幅員による補正率 $\alpha_w$ (車線幅員) m	1.000 (3.00)	1.000 (3.00)	1.000 (3.00)	1.000 (3.00)	1.000 (3.00)	1.000 (3.00)	1.000 (3.00)	1.000 (3.00)	1.000 (3.00)	1.000 (3.00)	1.000 (3.00)	1.000 (3.00)	1.000 (3.00)
縦断勾配による補正率 $\alpha_G$ (縦断勾配) %	1.000 (0.00)	1.000 (0.00)	1.000 (0.00)	1.000 (0.00)	1.000 (0.00)	1.000 (0.00)	1.000 (0.00)	1.000 (0.00)	1.000 (0.00)	1.000 (0.00)	1.000 (0.00)	1.000 (0.00)	1.000 (0.00)
大型車混入による補正率 $\alpha_T$ (大型車混入率) %	0.989 (1.52)	0.978 (3.21)	0.992 (1.20)	0.995 (0.65)	0.994 (0.80)	0.995 (0.71)	0.986 (2.10)	0.982 (2.69)	1.000 (0.00)	0.989 (1.63)	0.990 (1.47)	1.000 (0.00)	1.000 (0.00)
左折車混入による補正率 $\alpha_{LT}$ (左折率) L %	0.885 (62.0)			0.937 (18.8)			0.923 (21.9)			0.906 (35.9)			
(左折車の通過確率) f_L	0.880			0.790			0.720			0.840			
(有効青時間) 秒	37			54			37			54			
(歩行者現示時間) 秒	27			49			27			49			
右折車混入による補正率 $\alpha_{RT}$ (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 S	1,751	1,956	1,786	1,865	1,988	1,791	1,820	1,964	1,800	1,792	1,980	1,800	1,800
設計交通量 q	677 (210+467)	167	832 (78+754)	283	585 (64+521)	130	579 (104+475)	296					
流入部各車線の需要率	0.183	0.094	0.216	0.000	0.155	0.072	0.153	0.050	現示の需要率	交差点の需要率			
現示の需要率	1φ 0.183	2φ 0.094	3φ 0.216	4φ 0.000	0.155	0.072	0.153	0.050	0.183	0.094	0.216	0.050	0.543 ≤0.900
有効青時間(秒)	1φ 37.0	2φ 15.0	3φ 54.0	4φ 23.6	37.0	15.0	54.0	23.6	37.0	15.0	54.0	23.6	140
可能交通容量 C_i	980	191	1,486	632	1,000	193	1,455	509					
交通容量比 q / C_i	0.691	0.874	0.560	0.448	0.585	0.674	0.398	0.582					
交通容量の照査結果	OK	OK	OK	OK	OK	OK	OK	OK					
滞留長 L s (m)		67.0		99.7		54.6		103.6					

※ 交差点需要率 上限値

$$(C-L)/C = (140 - 14) / 140 = 0.900$$

C : サイクル長 (秒)、L : 損失時間 (秒)

※ \* : 交通容量(台/実1時間)



## 現示方式の図示

現示	1φ	2φ	3φ	4φ
表示時間	G:36 Y:3 AR:0	G:14 Y:3 AR:3	G:53 Y:3 AR:0	G:19 Y:3 AR:3
有効青時間	37	15	54	20
損失時間	2	5	2	5
歩行者現示時間	27	0	49	0
				C=140
				G=126
				L=14

## 『No. 1 国土地理院前交差点 平日現況』 (18 時台)

交差点名		No. 1 国土地理院前交差点								
流入部	車線の種類	①			②		③			④
		北西: 学園東大通り	南西: 学園の森交差点	南東: 西平塚交差点	北東: 国土地理院					
車線数	左折・直進	直進	右折	左折	直進・右折	左折・直進	直進	右折	左折・直進・右折	
車線数	1	1	1	2	1	1	1	1	1	
飽和交通流率の基本値 S B	2,000	2,000	1,800	1,800	2,000	2,000	2,000	1,800	2,000	
車線幅員による補正率 $\alpha_w$ (車線幅員) m	1.000 (3.00)	1.000 (3.00)	1.000 (3.00)	1.000 (3.00)	1.000 (3.00)	1.000 (3.00)	1.000 (3.00)	1.000 (3.00)	1.000 (3.00)	
縦断勾配による補正率 $\alpha_G$ (%)	1.000 (0.00)	1.000 (0.00)	1.000 (0.00)	1.000 (0.00)	1.000 (0.00)	1.000 (0.00)	1.000 (0.00)	1.000 (0.00)	1.000 (0.00)	
大型車混入による補正率 $\alpha_T$ (%)	0.988 (1.74)	0.988 (1.74)	0.992 (1.12)	0.980 (2.85)	0.918 (12.70)	0.977 (3.34)	0.980 (2.85)	1.000 (0.00)	1.000 (0.00)	
左折車混入による補正率 $\alpha_L T$ (%)	1.000 (0.0)				0.945 (22.3)			0.879 (59.6)		
(左折車の通過確率) f L	0.870			0.870		0.870		0.870		
(有効青時間) 秒	76			57		76		34		
(歩行者現示時間) 秒	73			27		73		27		
右折車混入による補正率 $\alpha_R T$ (%)				0.902 (99.2)				0.992 (7.7)		
(右折率) R %				0.984				0.999		
(右折車の通過確率) f R				34				34		
(有効青時間) 秒				147				147		
飽和交通流率 S	1,976	1,976	1,786	*1,284	1,656	1,847	1,960	1,800	1,744	
設計交通量 q	746 (0+746)		445	527	126 (1+125)	710 (79+631)	4	52 (31+17+4)		
流入部各車線の需要率	0.189	0.025	-	0.076	0.186	0.000	0.030	現示の需要率	交差点の需要率	
現示の需要率	1φ 0.189				0.186			0.189	0.290	
	2φ 0.025					0.000		0.025		
	3φ ***	-				***		***		
	4φ ****	0.076				0.030	0.076	≤0.932		
有効青時間(秒)	1φ 76.0				76.0			76.0	サイクル長(秒)	
	2φ 2.0					2.0		2.0	147	
	3φ 23.0	23.0				23.0		23.0		
	4φ 34.0	34.0				34.0		34.0		
可能交通容量 C i	2,043	748	1,284	383	1,968	697	403			
交通容量比 q / C i	0.365	0.595	0.410	0.329	0.361	0.006	0.129			
交通容量の照査結果	OK	OK	OK	OK	OK	OK	OK			
滞留長 L s (m)	165.4	99.6				2.2				

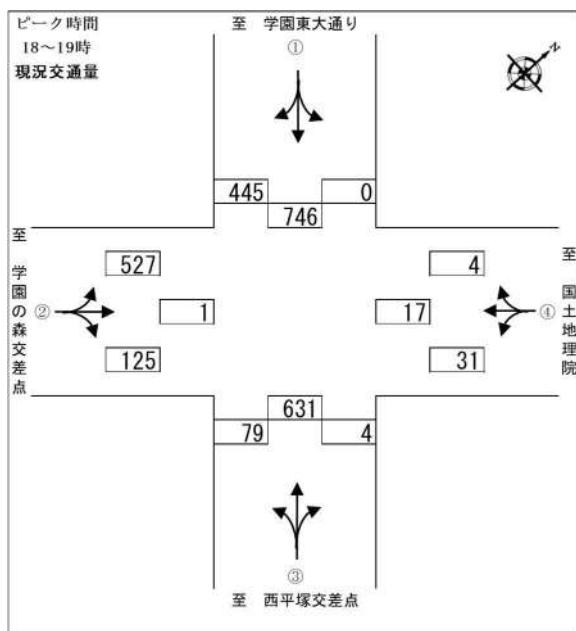
※ 交差点需要率 上限値

$$(C-L)/C = (147 - 10) / 147 = 0.932$$

C : サイクル長(秒)、L : 損失時間(秒)

※ \* : 交通容量(台/実1時間)

※ \*\*\* : 連続で使用する現示



現示方式の図示

現示	1φ	2φ	3φ	4φ	
表示時間	G:75 Y:3 AR:0	G:2 Y:0 AR:0	G:22 Y:3 AR:4	G:33 Y:3 AR:2	C=147
有効青時間	76	2	23	34	G=137
損失時間	2	0	6	4	L=12
歩行者現示時間	73	0	0	27	

## 『No. 1 国土地理院前交差点 平日将来』 (18 時台)

交差点名	No. 1 国土地理院前交差点							
	①		②		③			④
流入部	北西: 学園東大通り			南西: 学園の森交差点			南東: 西平塚交差点	
車線の種類	左折・直進	直進	右折	左折	直進・右折	左折・直進	直進	右折
車線数	1	1	1	2	1	1	1	1
飽和交通流率の基本値	S B	2,000	2,000	1,800	1,800	2,000	1,800	2,000
車線幅員による補正率	$\alpha_w$	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	$\alpha_G$	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	$\alpha_T$	0.988	0.988	0.992	0.981	0.977	0.980	1.000
(大型車混入率)	%	(1.74)	(1.74)	(1.11)	(2.81)	(12.70)	(3.34)	(0.00)
左折車混入による補正率	$\alpha_{LT}$	1.000				0.945		0.879
(左折率)	L %	(0.0)				(22.3)		(59.6)
(左折車の通過確率)	f L	0.870			0.870			0.870
(有効青時間)	秒	76			57		76	34
(歩行者現示時間)	秒	73			27		73	27
右折車混入による補正率	$\alpha_{RT}$				0.902			0.992
(右折率)	R %				(99.2)			(7.7)
(右折車の通過確率)	f R				0.984			0.999
(有効青時間)	秒				34			34
(サイクル長)	秒				147			147
飽和交通流率	S	1,976	1,976	1,786	*1,285	1,656	1,847	1,960
設計交通量	q	746	(0+746)	452	534	126 (1+125)	710 (79+631)	4 (31+17+4)
流入部各車線の需要率		0.189	0.029	-	0.076	0.186	0.000	0.030
現示の需要率	1φ	0.189				0.186		0.189
	2φ	0.029					0.000	0.029
	3φ	****	-				****	****
	4φ		****	0.076			0.030	0.076
有効青時間(秒)	1φ	76.0				76.0		サイクル長(秒)
	2φ	2.0					2.0	
	3φ	23.0	23.0				23.0	147
	4φ		34.0	34.0				34.0
可能交通容量	C i	2,043	748	1,285	383	1,968	697	403
交通容量比	q / C i	0.365	0.604	0.416	0.329	0.361	0.006	0.129
交通容量の照査結果		OK	OK	OK	OK	OK	OK	OK
滞留長	L s (m)		167.9	100.9			2.2	

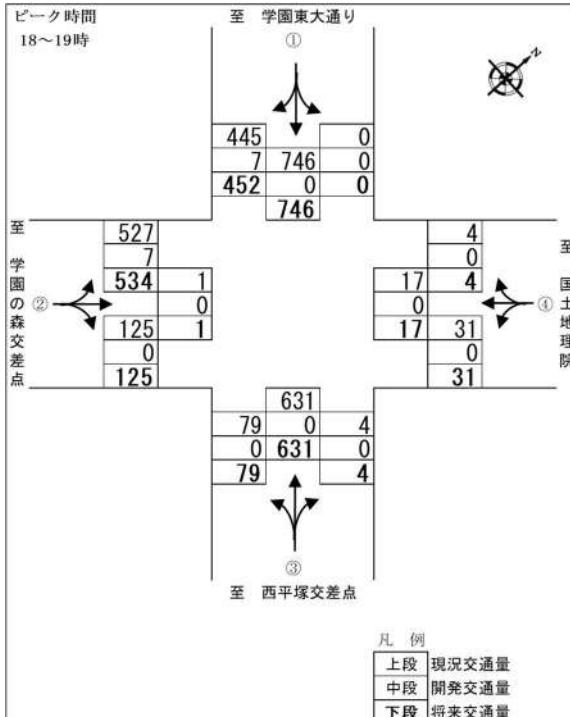
※ 交差点需要率 上限値

$$(C-L)/C = (147 - 12) / 147 = 0.918$$

C : サイクル長(秒)、L : 損失時間(秒)

※ \* : 交通容量(台/実1時間)

※ \*\*\*\* : 連続で使用する現示



## 現示方式の図示

現示	1φ	2φ	3φ	4φ	C=147
	②	②	②	②	
表示時間	G: 75 Y: 3 AR: 0	G: 2 Y: 0 AR: 0	G: 22 Y: 3 AR: 4	G: 33 Y: 3 AR: 2	
有効青時間	76	2	23	34	G=137
損失時間	2	0	6	4	L=12
歩行者現示時間	73	0	0	27	

## 『No. 2 西平塚交差点 平日現況』 (18 時台)

交差点名		No. 2 西平塚交差点											
流入部	北西:国土地理院前交差点	①			②			③			④		
		左折	直進	右折	左折・直進	直進	右折	左折	直進	右折	左折・直進	直進	右折
車線数		1	2	1	1	1	1	1	2	1	1	1	1
飽和交通流率の基本値	S B	1,800	2,000	1,800	2,000	2,000	1,800	1,800	2,000	1,800	2,000	2,000	1,800
車線幅員による補正率	$\alpha_w$	1.000	1.000	1.000	1.000	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)	(3.00)	(3.00)	(3.00)	(3.00)
縦断勾配による補正率	$\alpha_G$	1.000	1.000	1.000	1.000	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)	(0.00)	(0.00)	(0.00)	(0.00)
大型車混入による補正率	$\alpha_T$	0.960	0.986	0.957	0.976	0.975	1.000	0.956	0.984	1.000	0.975	0.972	0.966
(大型車混入率)	%	(5.88)	(2.04)	(6.48)	(3.55)	(3.71)	(0.00)	(6.58)	(2.38)	(0.00)	(3.59)	(4.16)	(5.06)
左折車混入による補正率 $\alpha_{LT}$	(左折率)				0.963	(15.3)				0.947			
(左折車の通過確率)	L %				0.870					0.870			
(有効青時間)	f L				45					45			
(歩行者現示時間)	秒				42					42			
右折車混入による補正率 $\alpha_{RT}$	(右折率)												
(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	S	1,728	3,944	1,723	1,880	1,950	1,800	1,721	3,936	1,800	1,847	1,944	1,739
設計交通量	q	153	638	108	496	(38+458)	77	76	629	103	568	(63+505)	79
流入部各車線の需要率		0.089	0.162	0.063	0.130		0.000	0.044	0.160	0.057	0.150	0.000	現示の需要率
現示の需要率	1φ	0.162						0.160					0.162
	2φ	0.089	****					0.044	****				****
	3φ		0.063							0.057			0.063
	4φ			0.130							0.150		0.150
	5φ				0.000						0.000	0.000	≤0.849
有効青時間(秒)	1φ	27.0						27.0					サイクル長(秒)
	2φ	39.0	39.0					39.0	39.0				146
	3φ		12.0							12.0			
	4φ			45.0							45.0		
	5φ				4.5							4.6	
可能交通容量	C i	462	1,783	142	1,180	277	460	1,779	148	1,168	290		
交通容量比	q / C i	0.331	0.358	0.761	0.420	0.278	0.165	0.354	0.696	0.486	0.272		
交通容量の照査結果		OK	OK	OK	OK	OK	OK	OK	OK	OK	OK		
滞留長	L s (m)	67.8		52.0			37.3	39.2	47.1		40.0		

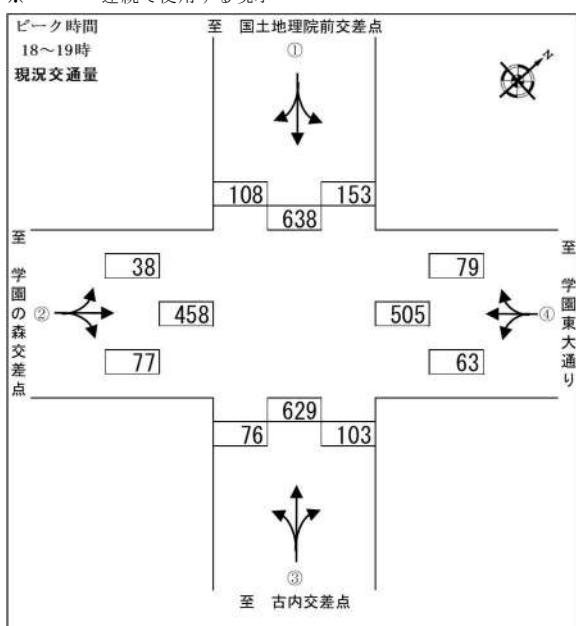
※ 交差点需要率 上限値

$$(C-L)/C = (146 - 22) / 146 = 0.849$$

C : サイクル長(秒)、L : 損失時間(秒)

※ \* : 交通容量(台/実1時間)

※ \*\*\* : 連続で使用する現示



現示方式の図示

現示	1φ	①	②	③	④	2φ	①	②	③	④	3φ	①	②	③	④	4φ	①	②	③	④
	表示時間	G:27 Y:0 AR:0	G:38 Y:3 AR:0	G:11 Y:3 AR:3	G:44 Y:3 AR:0															
	有効青時間	27	39	12	45															
	損失時間	0	2	5	2															
現示	歩行者現示時間	27	0	0	42	5φ	①	②	③	④										
	表示時間	G:8 Y:3 AR:3	C=146																	
	有効青時間	1	G=124																	
	損失時間	13	L=22																	
現示	歩行者現示時間	0																		

## 『No. 2 西平塚交差点 平日将来』 (18 時台)

交差点名	No. 2 西平塚交差点											
	①			②			③			④		
流入部	北西:国土地理院前交差点			南西:学園の森交差点			南東:古内交差点			北東:学園東大通り		
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	2	1	1	1	1	1	2	1	1	1	1
飽和交通流率の基本値	S B	1,800	2,000	1,800	2,000	2,000	1,800	2,000	1,800	2,000	2,000	1,800
車線幅員による補正率	$\alpha_w$	1.000	1.000	1.000	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)	(3.00)	(3.00)	(3.00)
縦断勾配による補正率	$\alpha_G$	1.000	1.000	1.000	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)	(0.00)	(0.00)	(0.00)
大型車混入による補正率	$\alpha_T$	0.960	0.986	0.957	0.978	0.977	1.000	0.956	0.984	1.000	0.977	0.974
(大型車混入率)	%	(5.88)	(2.04)	(6.48)	(3.26)	(3.36)	(0.00)	(6.58)	(2.38)	(0.00)	(3.35)	(3.80)
左折車混入による補正率 $\alpha_{LT}$							0.966				0.951	
(左折率) L %							(14.0)				(20.5)	
(左折車の通過確率) f_L							0.87				0.87	
(有効青時間)	秒						45				45	
(歩行者現示時間)	秒						42				42	
右折車混入による補正率 $\alpha_{RT}$												
(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	S	1,728	3,944	1,723	1,889	1,954	1,800	1,721	3,936	1,800	1,858	1,948
設計交通量	q	153	638	108	544		77	76	629	103	616	79
流入部各車線の需要率		0.089	0.162	0.063	0.142		0.000	0.044	0.160	0.057	0.162	0.000
現示の需要率	1φ	0.162						0.160				0.162
	2φ	0.089	****					0.044	****			****
	3φ		0.063							0.057		0.063
	4φ			0.142							0.162	0.162
	5φ				0.000						0.000	0.000
有効青時間(秒)	1φ	27.0						27.0				サイクル長(秒)
	2φ	39.0	39.0					39.0	39.0			
	3φ			12.0						12.0		146
	4φ				45.0						45.0	
	5φ					4.5						4.6
可能交通容量	C_i	462	1,783	142	1,184	256	460	1,779	148	1,173	269	
交通容量比	q/C_i	0.331	0.358	0.761	0.459	0.301	0.165	0.354	0.696	0.525	0.294	
交通容量の照査結果		OK	OK	OK	OK	OK	OK	OK	OK	OK	OK	
滞留長	L s (m)	67.8		52.0		37.3	39.2		47.1		40.0	

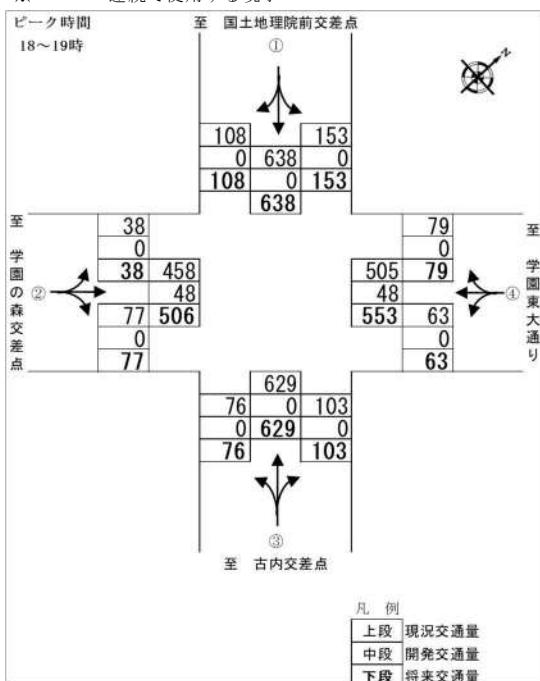
※ 交差点需要率 上限値

$$(C-L)/C = (146 - 22) / 146 = 0.849$$

C : サイクル長(秒)、L : 損失時間(秒)

※ \* : 交通容量(台/実1時間)

※ \*\*\* : 連続で使用する現示



## 現示方式の図示

現示	1φ	2φ	3φ	4φ
表示時間	G:27 Y:0 AR:0	G:38 Y:3 AR:0	G:11 Y:3 AR:3	G:44 Y:3 AR:0
有効青時間	27	39	12	45
損失時間	0	2	5	2
歩行者現示時間	27	0	0	42
現示	5φ			
表示時間	G:8 Y:3 AR:3	C=146		
有効青時間	1	6=124		
損失時間	13	L=22		
歩行者現示時間	0			

## 『No. 3 古内交差点 平日現況』 (18 時台)

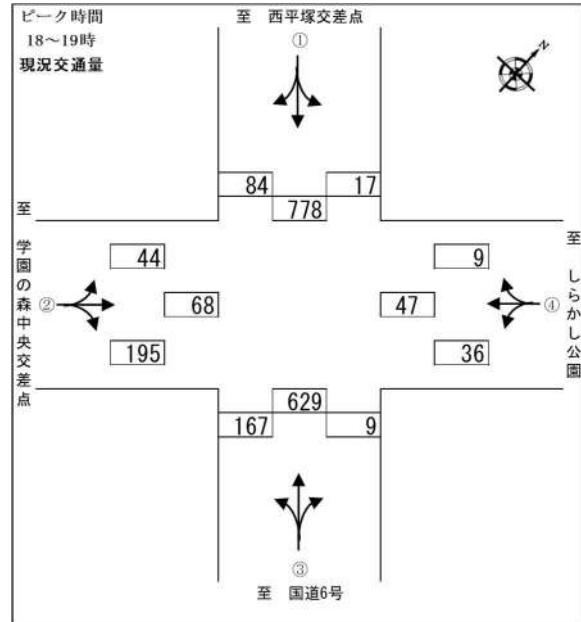
交差点名		No. 3古内交差点							
流入部	車線の種類	①		②		③		④	
		北西:西平塚交差点	南西:学園の森中央交差点	左折・直進	右折	左折・直進	右折	左折・直進	右折
車線数		1	1	1	1	1	1	1	1
飽和交通流率の基本値 S B		2,000	2,000	1,800	2,000	1,800	2,000	1,800	2,000
車線幅員による補正率 $\alpha_w$ (車線幅員) m		1.000 (3.00)	1.000 (3.00)	1.000 (3.00)	1.000 (3.00)	1.000 (3.00)	1.000 (3.00)	1.000 (3.00)	1.000 (3.00)
縦断勾配による補正率 $\alpha_G$ (%)		1.000 (0.00)	1.000 (0.00)	1.000 (0.00)	1.000 (0.00)	1.000 (0.00)	1.000 (0.00)	1.000 (0.00)	1.000 (0.00)
大型車混入による補正率 $\alpha_T$ (大型車混入率) %		0.986 (1.97)	0.986 (2.06)	0.968 (4.76)	0.994 (0.89)	1.000 (0.00)	0.989 (1.64)	0.984 (2.38)	1.000 (0.00)
左折車混入による補正率 $\alpha_{LT}$ (左折率) L %		0.989 (4.3)			0.883 (39.3)		0.876 (42.0)		0.917 (39.1)
(左折車の通過確率) f L		0.870							0.870
(有効青時間) 秒		111							37
(歩行者現示時間) 秒		108							31
右折車混入による補正率 $\alpha_{RT}$ (右折率) R %									0.969 (9.8)
(右折車の通過確率) f R									0.935
(有効青時間) 秒									37
(サイクル長) 秒									158
飽和交通流率 S		1,950	1,972	*630	1,755	*424	1,733	1,968	*615
設計交通量 q		795 (17+778)		84 (44+68)	112	195	796 (167+629)	9	92 (36+47+9)
流入部各車線の需要率		0.203		-	0.064		0.215		0.052
現示の需要率	1φ	0.203		-			0.215		0.215
	2φ			0.064	-				0.279
有効青時間(秒)	1φ	111.0		111.0			111.0		0.064
	2φ				37.0	37.0			≤0.937
可能交通容量 C i		2,755		630	411	424	2,600	615	413
交通容量比 q / C i		0.289		0.133	0.273	0.460	0.306	0.015	0.223
交通容量の照査結果		OK		OK	OK	OK	OK	OK	OK
滞留長 L s (m)				44.7		80.6		5.2	

※ 交差点需要率 上限値

$$(C-L)/C = (158 - 10) / 158 = 0.937$$

C : サイクル長 (秒)、L : 損失時間 (秒)

※ \* : 交通容量(台/実1時間)



## 現示方式の図示

現示	1φ	2φ	C=158
	①	①	
表示時間	G:110 Y:3 AR:3	G:36 Y:3 AR:3	
有効青時間	111	37	G=148
損失時間	5	5	L=10
歩行者現示時間	108	31	

## 『No. 3 古内交差点 平日将来』 (18 時台)

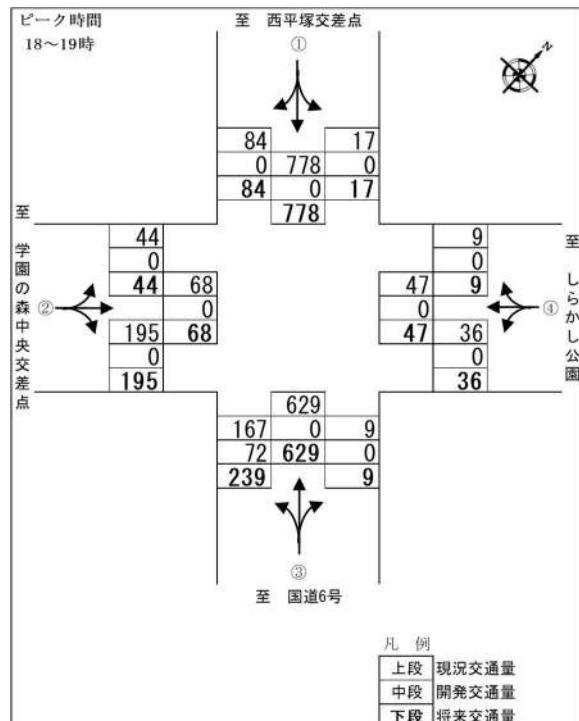
交差点名		No. 3古内交差点							
流入部	車線の種類	①		②		③		④	
		北西:西平塚交差点	南西:学園の森中央交差点	左折・直進	右折	左折・直進	右折	左折・直進	右折
車線数		1	1	1	1	1	1	1	1
飽和交通流率の基本値	S B	2,000	2,000	1,800	2,000	1,800	2,000	1,800	2,000
車線幅員による補正率	$\alpha_w$	1.000 (3.00)	1.000 (3.00)	1.000 (3.00)	1.000 (3.00)	1.000 (3.00)	1.000 (3.00)	1.000 (3.00)	1.000 (3.00)
縦断勾配による補正率	$\alpha_G$	1.000 (0.00)	1.000 (0.00)	1.000 (0.00)	1.000 (0.00)	1.000 (0.00)	1.000 (0.00)	1.000 (0.00)	1.000 (0.00)
大型車混入による補正率	$\alpha_T$	0.986 (1.97)	0.986 (2.06)	0.968 (4.76)	0.994 (0.89)	1.000 (0.00)	0.991 (1.30)	0.984 (2.38)	1.000 (0.00)
左折車混入による補正率	$\alpha_{LT}$	0.989 (左折率) L %			0.883 (39.3)		0.850 (55.1)		0.917 (39.1)
(左折車の通過確率)	$f_L$	0.870							0.870
(有効青時間)	秒	111							37
(歩行者現示時間)	秒	108							31
右折車混入による補正率	$\alpha_{RT}$								0.969 (右折率) R %
(右折率)	$f_R$								0.935
(右折車の通過確率)	秒								37
(有効青時間)	秒								158
飽和交通流率	S	1,950	1,972	*630	1,755	*424	1,685	1,968	*615
設計交通量	q	795 (17+778)		84 (44+68)	112	195	868 (239+629)	9	92 (36+47+9)
流入部各車線の需要率		0.203		-	0.064	-	0.238	-	0.052
現示の需要率	1φ	0.203		-			0.238	-	0.238
	2φ			0.064	-				0.302
有効青時間(秒)	1φ	111.0		111.0			111.0	111.0	0.064
	2φ				37.0	37.0			≤0.937
可能交通容量	C i	2,755		630	411	424	2,566	615	413
交通容量比	q / C i	0.289		0.133	0.273	0.460	0.338	0.015	0.223
交通容量の照査結果		OK		OK	OK	OK	OK	OK	OK
滞留長	L s (m)			44.7		80.6		5.2	

※ 交差点需要率 上限値

$$(C-L)/C = (158 - 10) / 158 = 0.937$$

C : サイクル長 (秒)、L : 損失時間 (秒)

※ \* : 交通容量(台/実1時間)



## 現示方式の図示

現示	1φ	①	2φ	①
	②	④	②	④
表示時間	G:110 Y:3 AR:3	G:36 Y:3 AR:3	C=158	
有効青時間	111	37	G=148	
損失時間	5	5	L=10	
歩行者現示時間	108	31		

## 『No. 4 学園の森交差点 平日現況』 (18 時台)

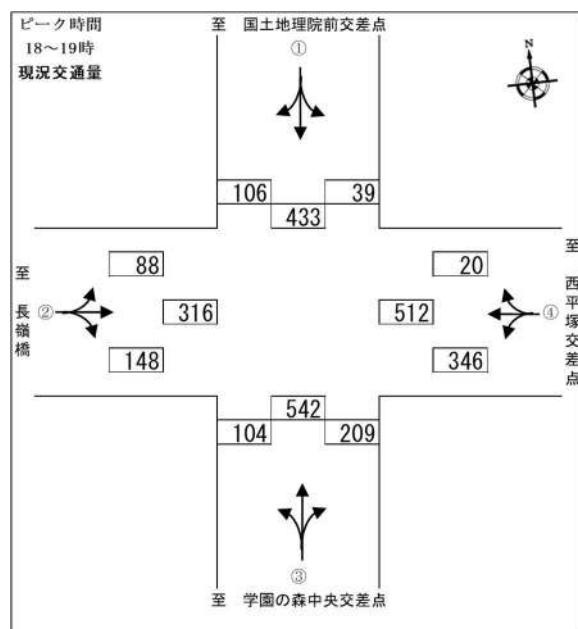
交差点名	No. 4 学園の森交差点											
	①			②			③			④		
流入部	北:国土地理院前交差点				西:長嶺橋			南:学園の森中央交差点			東:西平塚交差点	
車線の種類	左折・直進	直進	右折	左折・直進	直進	右折	左折・直進	直進	右折	左折・直進	直進	右折
車線数	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1
飽和交通流率の基本値 S B	2,000	2,000	1,800	2,000	2,000	1,800	2,000	2,000	1,800	2,000	2,000	1,800
車線幅員による補正率 $\alpha_w$ (車線幅員) m	1.000 (3.00)	1.000 (3.00)	1.000 (3.00)	1.000 (3.00)	1.000 (3.00)	1.000 (3.00)	1.000 (3.00)	1.000 (3.00)	1.000 (3.00)	1.000 (3.00)	1.000 (3.00)	1.000 (3.00)
縦断勾配による補正率 $\alpha_G$ (%)	1.000 (0.00)	1.000 (0.00)	1.000 (0.00)	1.000 (0.00)	1.000 (0.00)	1.000 (0.00)	1.000 (0.00)	1.000 (0.00)	1.000 (0.00)	1.000 (0.00)	1.000 (0.00)	1.000 (0.00)
大型車混入による補正率 $\alpha_T$ (%)	0.989 (1.58)	0.990 (1.39)	0.974 (3.77)	0.957 (6.46)	0.970 (4.43)	0.991 (1.35)	0.982 (2.62)	0.980 (2.95)	0.993 (0.96)	0.987 (1.92)	0.973 (3.91)	0.803 (35.00)
左折車混入による補正率 $\alpha_{LT}$ (%)	0.960 (L%)			0.902 (43.6)			0.925 (32.2)			0.832 (80.7)		
(左折率) f L	0.870			0.870			0.870			0.870		
(有効青時間) 秒	50			57			50			57		
(歩行者現示時間) 秒	47			54			47			54		
右折車混入による補正率 $\alpha_{RT}$ (%)												
(右折率) f R												
(右折車の通過確率)												
(有効青時間) 秒												
(サイクル長) 秒												
飽和交通流率 S	1,899	1,980	1,753	1,726	1,940	1,784	1,817	1,960	1,787	1,642	1,946	1,445
設計交通量 q	472 (39+433)	106	404 (88+316)	148	646 (104+542)	209	858 (346+512)	20				
流入部各車線の需要率	0.122	0.000	0.110	0.000	0.171	0.000	0.239	0.000	現示の需要率	交差点の需要率		
現示の需要率	1φ 0.122				0.171				0.171			
	2φ 0.000								0.000			0.410
	3φ 0.110								0.239			≤0.900
	4φ 0.000								0.000			
有効青時間(秒)	1φ 50.0				50.0							サイクル長(秒)
	2φ 12.9						12.9					140
	3φ 57.0							57.0				
	4φ 12.6											12.5
可能交通容量 C i	1,385	419	1,493	497	1,349	480	1,461	498				
交通容量比 q / C i	0.341	0.253	0.271	0.298	0.479	0.435	0.587	0.040				
交通容量の照査結果	OK	OK	OK	OK	OK	OK	OK	OK				
滞留長 L s (m)		48.5		61.2		78.3		13.9				

※ 交差点需要率 上限値

$$(C-L)/C = (140 - 14) / 140 = 0.900$$

C : サイクル長 (秒)、L : 損失時間 (秒)

※ \* : 交通容量(台/実1時間)



## 現示方式の図示

現示	1φ	2φ	3φ	4φ	C=140
	① ② ③ ④	① ② ③ ④	① ② ③ ④	① ② ③ ④	
表示時間	G:49 Y:3 AR:0	G:9 Y:3 AR:3	G:56 Y:3 AR:0	G:8 Y:3 AR:3	G=140
有効青時間	50	10	57	9	G=126
損失時間	2	5	2	5	L=14
歩行者現示時間	47	0	54	0	

## 『No. 4 学園の森交差点 平日将来』 (18 時台)

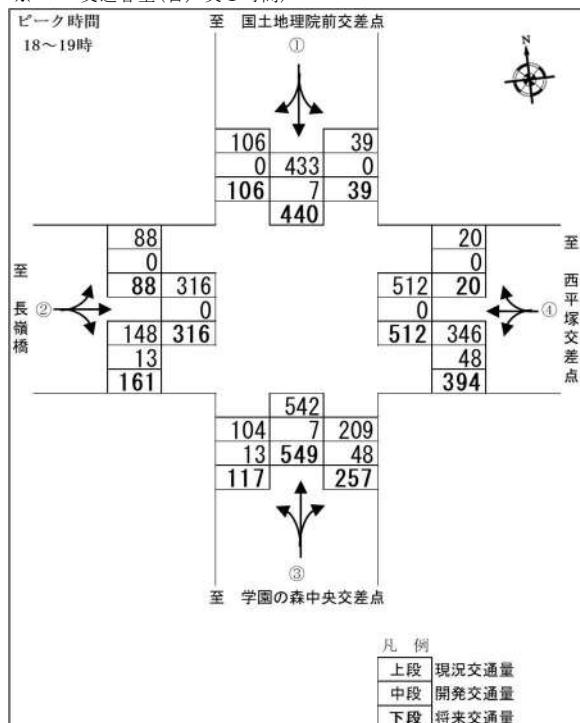
交差点名		No. 4 学園の森交差点											
流入部		①			②			③			④		
		北:国土地理院前交差点			西:長嶺橋			南:学園の森中央交差点			東:西平塚交差点		
車線の種類		左折・直進	直進	右折	左折・直進	直進	右折	左折・直進	直進	右折	左折・直進	直進	右折
車線数		1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1
飽和交通流率の基本値	S B	2,000	2,000	1,800	2,000	2,000	1,800	2,000	2,000	1,800	2,000	2,000	1,800
車線幅員による補正率	$\alpha_w$	1.000	1.000	1.000	1.000	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)	(3.00)	(3.00)	(3.00)	(3.00)
縦断勾配による補正率	$\alpha_G$	1.000	1.000	1.000	1.000	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)	(0.00)	(0.00)	(0.00)	(0.00)
大型車混入による補正率	$\alpha_T$	0.989	0.991	0.974	0.957	0.970	0.991	0.983	0.980	0.995	0.989	0.973	0.803
(大型車混入率)	%	(1.56)	(1.36)	(3.77)	(6.46)	(4.43)	(1.24)	(2.49)	(2.91)	(0.78)	(1.61)	(3.91)	(35.00)
左折車混入による補正率	$\alpha_{LT}$	0.961			0.902			0.919			0.821		
(左折率)	L %	(16.3)			(43.6)			(35.1)			(87.0)		
(左折車の通過確率)	f L	0.870			0.870			0.870			0.870		
(有効青時間)	秒	50			57			50			57		
(歩行者現示時間)	秒	47			54			47			54		
右折車混入による補正率	$\alpha_{RT}$												
(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	S	1,901	1,982	1,753	1,726	1,940	1,784	1,807	1,960	1,791	1,624	1,946	1,445
設計交通量	q	479		106	404		161	666		257	906		20
流入部各車線の需要率		0.123	0.000		0.110	0.000		0.177	0.000		0.254	0.000	
現示の需要率	1φ	0.123						0.177					0.177
	2φ		0.000						0.000				0.000
	3φ			0.110						0.254			0.254
	4φ				0.000						0.000	0.000	≤0.900
有効青時間(秒)	1φ	50.0						50.0					サイクル長(秒)
	2φ		12.9						12.9				140
	3φ			57.0						57.0			
	4φ				12.6						12.5		
可能交通容量	C i	1,387	416	1,493	497	1,345	477	1,454	498				
交通容量比	q / C i	0.345	0.255	0.271	0.324	0.495	0.539	0.623	0.040				
交通容量の照査結果		OK	OK	OK	OK	OK	OK	OK	OK				
滞留長	L s (m)		48.5			65.4			90.7			13.9	

※ 交差点需要率 上限値

$$(C-L)/C = (140 - 14) / 140 = 0.900$$

C : サイクル長(秒)、L : 損失時間(秒)

※ \* : 交通容量(台/実1時間)



現示	1φ	2φ	3φ	4φ
表示時間	G:49 Y:3 AR:0	G:9 Y:3 AR:3	G:56 Y:3 AR:0	G:8 Y:3 AR:3
有効青時間	50	10	57	9
損失時間	2	5	2	5
歩行者現示時間	47	0	54	0

## 『No. 5 学園の森中央交差点 平日現況』 (18 時台)

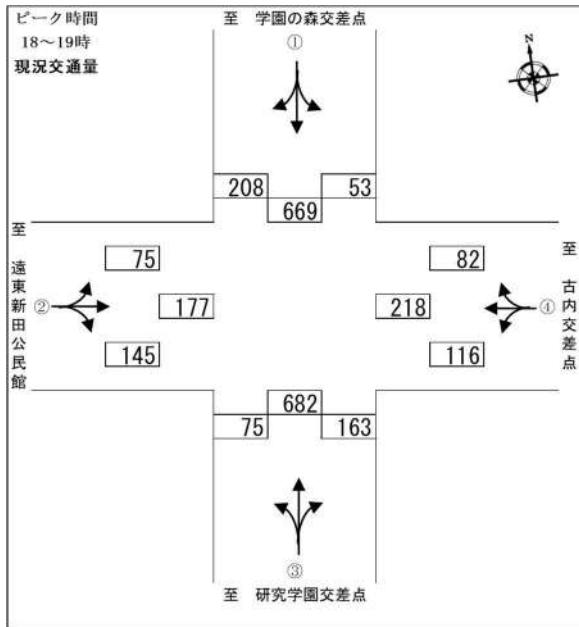
交差点名		No. 5 学園の森中央交差点									
流入部	車線の種類	①			②		③			④	
		北:学園の森交差点	西:遠東新田公民館	右折	左折・直進	右折	左折・直進	直進	右折	左折・直進	右折
車線数		1	1	1	1	1	1	1	1	1	1
飽和交通流率の基本値	S B	2,000	2,000	1,800	2,000	1,800	2,000	2,000	1,800	2,000	1,800
車線幅員による補正率	$\alpha_w$	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000
(車線幅員)	m	(3.00)	(3.00)	(3.00)	(3.00)	(3.00)	(3.00)	(3.00)	(3.00)	(3.00)	(3.00)
縦断勾配による補正率	$\alpha_G$	1.000	1.000	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)	(0.00)	(0.00)
大型車混入による補正率	$\alpha_T$	0.983	0.983	1.000	0.989	0.995	0.984	0.983	0.996	0.998	0.992
(大型車混入率)	%	(2.45)	(2.54)	(0.00)	(1.59)	(0.69)	(2.26)	(2.49)	(0.61)	(0.30)	(1.22)
左折車混入による補正率	$\alpha_L T$	0.965			0.931		0.953			0.920	
(左折率)	L %	(14.7)			(29.8)		(19.8)			(34.7)	
(左折車の通過確率)	f L	0.870			0.870		0.870			0.870	
(有効青時間)	秒	67			37		67			37	
(歩行者現示時間)	秒	63			34		63			34	
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	S	1,897	1,966	1,800	1,842	1,791	1,876	1,966	1,793	1,836	1,786
設計交通量	q	722 (53+669)		208 (75+177)	252 (75+682)	145	757 (75+682)		163 (116+218)	334 (116+218)	82
流入部各車線の需要率		0.187	0.000	0.137	0.000	0.197	0.000	0.182	0.000	現示の需要率	交差点の需要率
現示の需要率	1 φ	0.187				0.197				0.197	0.379
	2 φ		0.000				0.000			0.000	
	3 φ			0.137				0.182		0.182	
	4 φ				0.000				0.000	0.000	
有効青時間(秒)	1 φ	67.0				67.0				67.0	サイクル長(秒)
	2 φ		8.1					7.8		7.8	133
	3 φ			37.0					37.0	37.0	
	4 φ				13.7					13.5	
可能交通容量	C i	1,946	474	512	455	1,935	474	511	490		
交通容量比	q / C i	0.371	0.439	0.492	0.319	0.391	0.344	0.654	0.167		
交通容量の照査結果		OK	OK	OK	OK	OK	OK	OK	OK		
滞留長	L s (m)		74.7		57.6			62.9		36.8	

※ 交差点需要率 上限値

$$(C-L)/C = (133 - 14) / 133 = 0.895$$

C : サイクル長 (秒)、L : 損失時間 (秒)

※ \* : 交通容量(台/実1時間)



## 現示方式の図示

現示	1 φ	2 φ	3 φ	4 φ	
表示時間	G:66 Y:3 AR:0	G:4 Y:3 AR:3	G:36 Y:3 AR:0	G:9 Y:3 AR:3	C=133
有効青時間	67	5	37	10	G=119
損失時間	2	5	2	5	L=14
歩行者現示時間	63	0	34	0	

## 『No. 5 学園の森中央交差点 平日将来』 (18 時台)

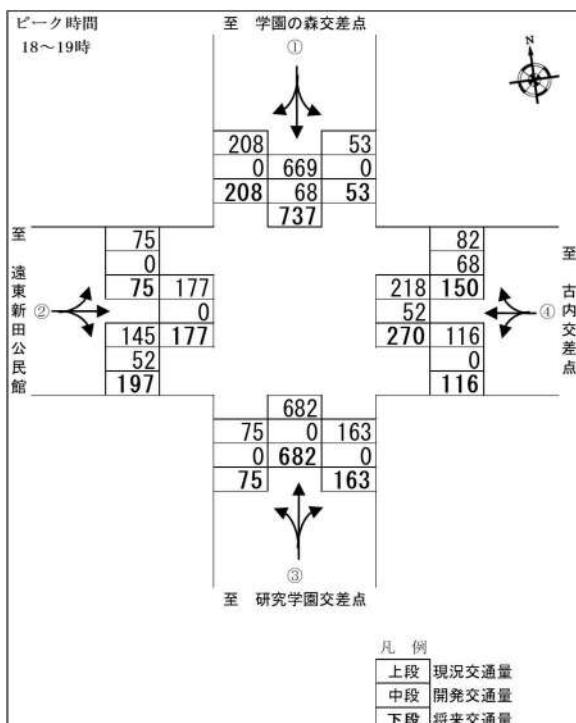
交差点名		No. 5 学園の森中央交差点									
流入部	車線の種類	①			②		③			④	
		左折・直進	直進	右折	左折・直進	右折	左折・直進	直進	右折	左折・直進	右折
車線数		1	1	1	1	1	1	1	1	1	1
飽和交通流率の基本値	S B	2,000	2,000	1,800	2,000	1,800	2,000	2,000	1,800	2,000	1,800
車線幅員による補正率	$\alpha_w$	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000
(車線幅員)	m	(3.00)	(3.00)	(3.00)	(3.00)	(3.00)	(3.00)	(3.00)	(3.00)	(3.00)	(3.00)
縦断勾配による補正率	$\alpha_G$	1.000	1.000	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)	(0.00)	(0.00)
大型車混入による補正率	$\alpha_T$	0.984	0.984	1.000	0.989	0.996	0.984	0.983	0.996	0.998	0.995
(大型車混入率)	%	(2.25)	(2.31)	(0.00)	(1.59)	(0.51)	(2.26)	(2.49)	(0.61)	(0.26)	(0.67)
左折車混入による補正率	$\alpha_{LT}$	0.968			0.931		0.953			0.930	
(左折率)	L %	(13.4)			(29.8)		(19.8)			(30.1)	
(左折車の通過確率)	f L	0.870			0.870		0.870			0.870	
(有効青時間)	秒	67			37		67			37	
(歩行者現示時間)	秒	63			34		63			34	
右折車混入による補正率	$\alpha_{RT}$										
(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	S	1,905	1,968	1,800	1,842	1,793	1,876	1,966	1,793	1,856	1,791
設計交通量	q	790 (53+737)		208	252 (75+177)	197	757 (75+682)		163 (116+270)	386	150
流入部各車線の需要率		0.204		0.000	0.137	0.000	0.197		0.000	0.208	0.000
現示の需要率	1φ	0.204					0.197				0.204
	2φ		0.000						0.000		0.000
	3φ			0.137					0.208		0.208
	4φ				0.000					0.000	0.000
有効青時間(秒)	1φ	67.0					67.0				サイクル長(秒)
	2φ		8.1						7.8		
	3φ			37.0					37.0		133
	4φ				13.7					13.5	
可能交通容量	C i	1,951		474	512	409	1,935		441	516	492
交通容量比	q / C i	0.405		0.439	0.492	0.482	0.391		0.370	0.748	0.305
交通容量の照査結果		OK		OK	OK	OK	OK		OK	OK	OK
滞留長	L s (m)		74.7		72.4			62.9		58.9	

※ 交差点需要率 上限値

$$(C-L)/C = (133 - 14) / 133 = 0.895$$

C : サイクル長(秒)、L : 損失時間(秒)

※ \* : 交通容量(台/実1時間)



現示方式の図示

現示	1φ	2φ	3φ	4φ	
表示時間	G:66 Y:3 AR:0	G:4 Y:3 AR:3	G:36 Y:3 AR:0	G:9 Y:3 AR:3	C=133
有効青時間	67	5	37	10	G=119
損失時間	2	5	2	5	L=14
歩行者現示時間	63	0	34	0	

## 『No. 6 研究学園交差点 平日現況』 (18 時台)

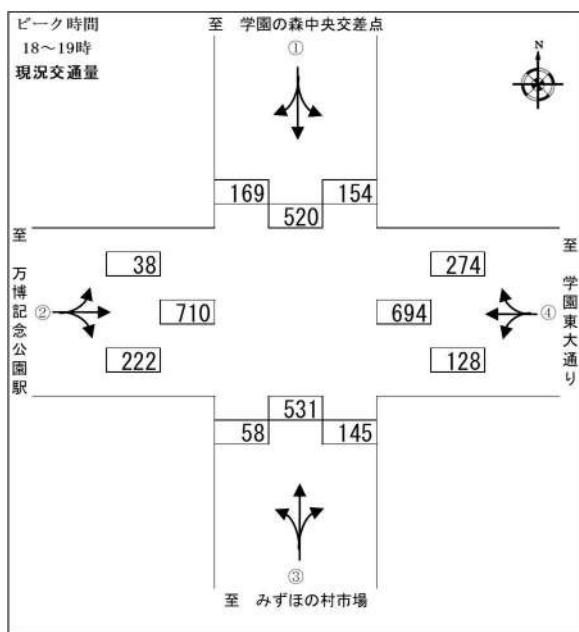
交差点名		No. 6 研究学園交差点											
流入部	北:学園の森中央交差点	①			②			③			④		
		左折・直進	直進	右折	左折・直進	直進	右折	左折・直進	直進	右折	左折・直進	直進	右折
車線の種類		1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1
車線数		1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1
飽和交通流率の基本値	S B	2,000	2,000	1,800	2,000	2,000	1,800	2,000	2,000	1,800	2,000	2,000	1,800
車線幅員による補正率	$\alpha_w$	1.000	1.000	1.000	1.000	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)	(3.00)	(3.00)	(3.00)	(3.00)
縦断勾配による補正率	$\alpha_G$	1.000	1.000	1.000	1.000	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)	(0.00)	(0.00)	(0.00)	(0.00)
大型車混入による補正率	$\alpha_T$	0.979	0.980	0.996	0.992	0.993	1.000	0.981	0.979	0.981	0.993	0.990	0.995
(大型車混入率)	%	(3.05)	(2.88)	(0.59)	(1.15)	(0.99)	(0.00)	(2.76)	(3.01)	(2.76)	(0.99)	(1.44)	(0.73)
左折車混入による補正率	$\alpha_L T$	0.887			0.971			0.930			0.875		
(左折率)	L %	(45.7)			(10.2)			(19.7)			(31.1)		
(左折車の通過確率)	f L	0.81			0.84			0.72			0.73		
(有効青時間)	秒	37			54			37			54		
(歩行者現示時間)	秒	27			49			27			49		
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	S	1,737	1,960	1,793	1,926	1,986	1,800	1,825	1,958	1,766	1,738	1,980	1,791
設計交通量	q	674		169	748		222	589		145	822		274
流入部各車線の需要率		0.182	0.094		0.191	0.000		0.156	0.082	0.221	0.028	現示の需要率	交差点の需要率
現示の需要率	1φ	0.182						0.156				0.182	0.525 ≤0.900
	2φ		0.094						0.082			0.094	
	3φ			0.191						0.221		0.221	
	4φ				0.000						0.028	0.028	
有効青時間(秒)	1φ	37.0						37.0				37.0	サイクル長(秒)
	2φ		15.0						15.0			15.0	140
	3φ			54.0						54.0		54.0	
	4φ				23.6						23.6	23.6	
可能交通容量	C i	977	192	1,509	533	1,000		189	1,434			525	
交通容量比	q / C i	0.690	0.880	0.496	0.417	0.589		0.767	0.573			0.522	
交通容量の照査結果		OK	OK	OK	OK	OK		OK	OK			OK	
滞留長	L s (m)		67.4			81.3			61.2			96.6	

※ 交差点需要率 上限値

$$(C-L)/C = (140 - 14) / 140 = 0.900$$

C : サイクル長(秒)、L : 損失時間(秒)

※ \* : 交通容量(台/実1時間)



現示方式の図示

現示	1φ	2φ	3φ	4φ	
表示時間	G:36 Y:3 AR:0	G:14 Y:3 AR:3	G:53 Y:3 AR:0	G:19 Y:3 AR:3	C=140
有効青時間	37	15	54	20	G=126
損失時間	2	5	2	5	L=14
歩行者現示時間	27	0	49	0	

## 『No. 6 研究学園交差点 平日将来』 (18 時台)

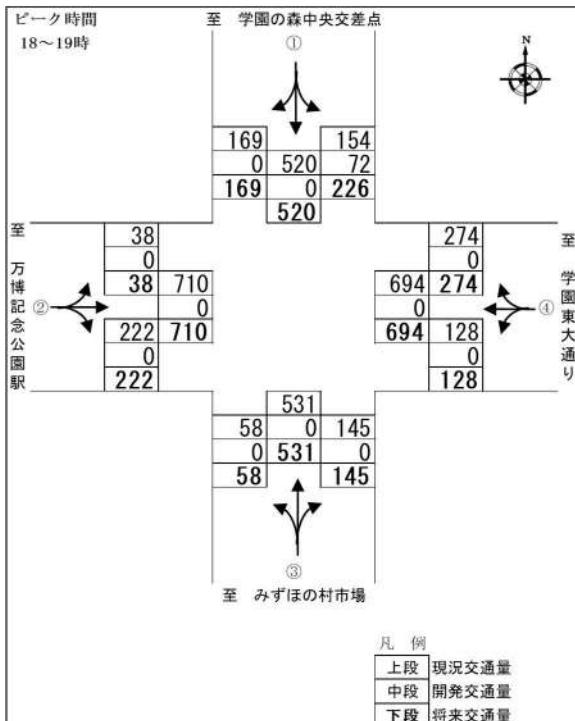
交差点名		No. 6 研究学園交差点											
流入部		①			②			③			④		
		北:学園の森中央交差点		西:万博記念公園駅	南:みずほの村市場		東:学園東大通り		左折・直進		直進	右折	
車線の種類		左折・直進	直進	右折	左折・直進	直進	右折	左折・直進	直進	右折	左折・直進	直進	右折
車線数		1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1
飽和交通流率の基本値	S B	2,000	2,000	1,800	2,000	2,000	1,800	2,000	2,000	1,800	2,000	2,000	1,800
車線幅員による補正率	$\alpha_w$	1.000	1.000	1.000	1.000	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)	(3.00)	(3.00)	(3.00)	(3.00)
縦断勾配による補正率	$\alpha_G$	1.000	1.000	1.000	1.000	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)	(0.00)	(0.00)	(0.00)	(0.00)
大型車混入による補正率	$\alpha_T$	0.983	0.980	0.996	0.992	0.993	1.000	0.981	0.979	0.981	0.993	0.990	0.995
(大型車混入率)	%	(2.48)	(2.88)	(0.59)	(1.15)	(0.99)	(0.00)	(2.76)	(3.01)	(2.76)	(0.99)	(1.44)	(0.73)
左折車混入による補正率	$\alpha_{LT}$	0.855			0.971			0.930			0.875		
(左折率)	L %	(60.6)			(10.2)			(19.7)			(31.1)		
(左折車の通過確率)	f L	0.81			0.84			0.72			0.73		
(有効青時間)	秒	37			54			37			54		
(歩行者現示時間)	秒	27			49			27			49		
右折車混入による補正率	$\alpha_{RT}$												
(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	S	1,681	1,960	1,793	1,926	1,986	1,800	1,825	1,958	1,766	1,738	1,980	1,791
設計交通量	q	746		169	748		222	589		145	822		274
流入部各車線の需要率		0.205		0.094	0.191		0.000	0.156		0.082	0.221		0.028
現示の需要率	1φ	0.205						0.156					0.205
	2φ		0.094							0.082			0.094
	3φ			0.191							0.221		0.221
	4φ				0.000							0.028	0.028
有効青時間(秒)	1φ	37.0						37.0					サイクル長(秒)
	2φ		15.0							15.0			140
	3φ			54.0							54.0		
	4φ				23.6								23.6
可能交通容量	C i	962		192	1,509		533	1,000		189	1,434		525
交通容量比	q / C i	0.775		0.880	0.496		0.417	0.589		0.767	0.573		0.522
交通容量の照査結果		OK		OK	OK		OK	OK		OK	OK		OK
滞留長	L s (m)			67.4			81.3			61.2			96.6

※ 交差点需要率 上限値

$$(C-L)/C = (140 - 14) / 140 = 0.900$$

C : サイクル長(秒)、L : 損失時間(秒)

※ \* : 交通容量(台/実1時間)



現示方式の図示

現示	1φ	2φ	3φ	4φ	
表示時間	G:36 Y:3 AR:0	G:14 Y:3 AR:3	G:53 Y:3 AR:0	G:19 Y:3 AR:3	C=140
有効青時間	37	15	54	20	G=126
損失時間	2	5	2	5	L=14
歩行者現示時間	27	0	49	0	