

配分交通量：西5丁目・梅川通 → 西2丁目線 (1/3)

北8条通

西5丁目・梅川通

西6丁目方面

創成川通方面

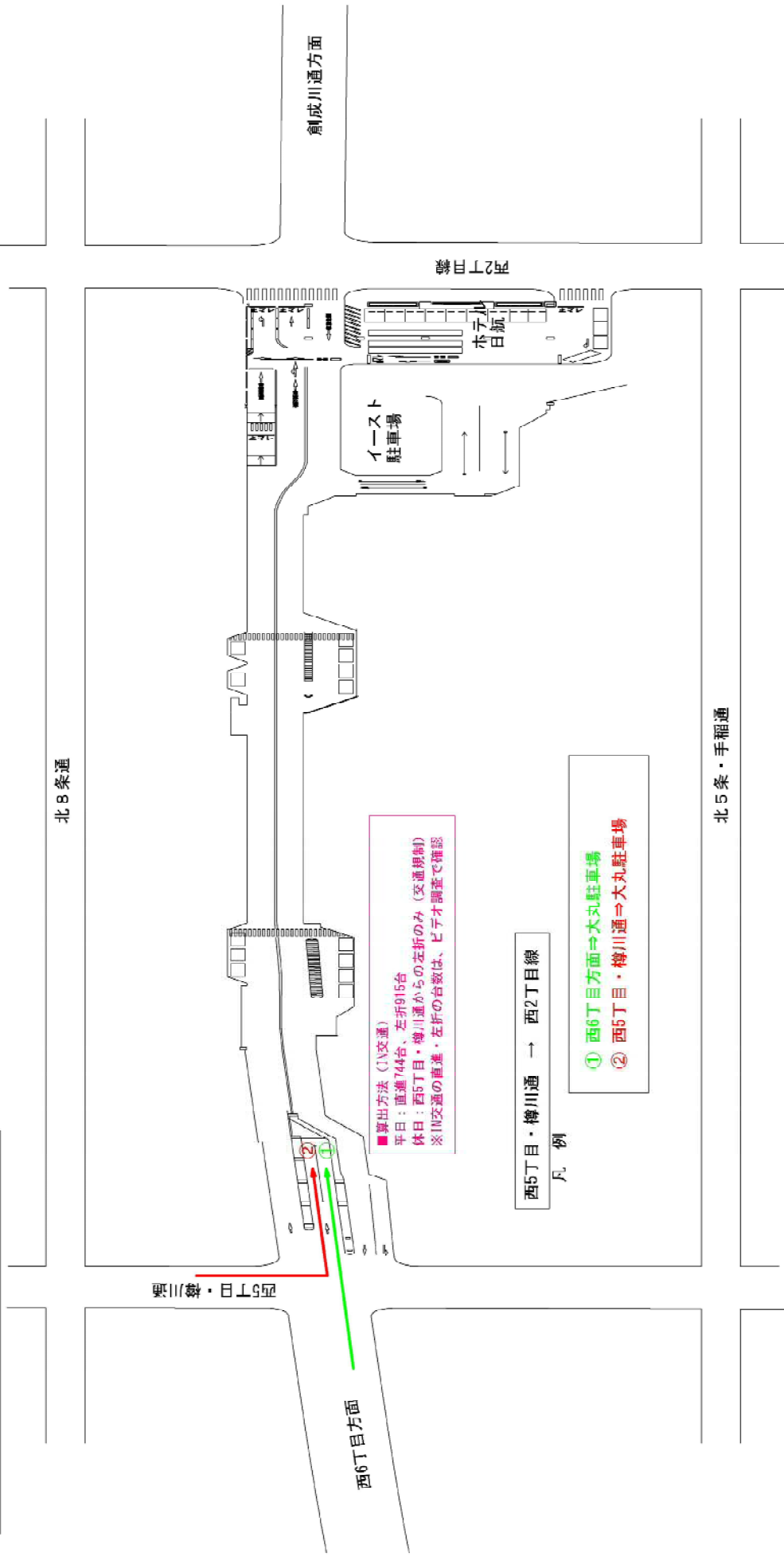
西2丁目線

■算出方法 (1/A交通)
 平日：直進 744台、左折 915台
 休日：西5丁目・梅川通からの左折のみ (交通規制)
 ※IV交通の直進・左折の台数は、ビデオ調査で確認

西5丁目・梅川通 → 西2丁目線
凡例

- ① 西6丁目方面⇒大丸駐車場
- ② 西5丁目・梅川通⇒大丸駐車場

北5条・手稲通

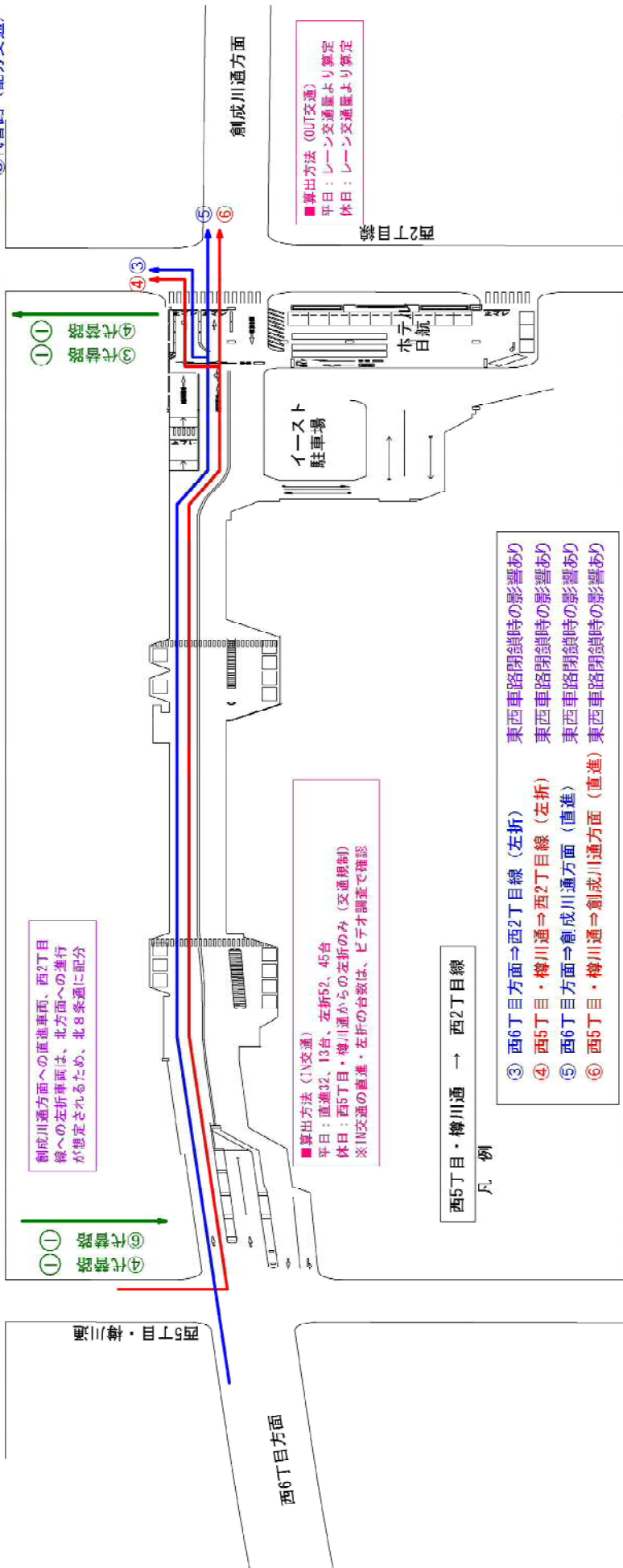


配分交通量：西5丁目・榊川通 → 西2丁目線 (2/3)

- ③代替路
- ④代替路
- ⑤代替路
- ⑥代替路

北8条通

- ④代替路 (配分交通)
- ③代替路 (配分交通)
- ⑥代替路 (配分交通)
- ⑤代替路 (配分交通)



創成川通方面への直進車両、西2丁目線への左折車両は、北方面への進行が想定されるため、北8条通に配分

■算出方法 (IV交通)
平日：直進32、13台、左折52、45台
休日：西5丁目・榊川通からの左折のみ (交通規制)
※IV交通の直進・左折の台数は、ビデオ調査で確認

■算出方法 (OUT交通)
平日：レーン交通量より算定
休日：レーン交通量より算定

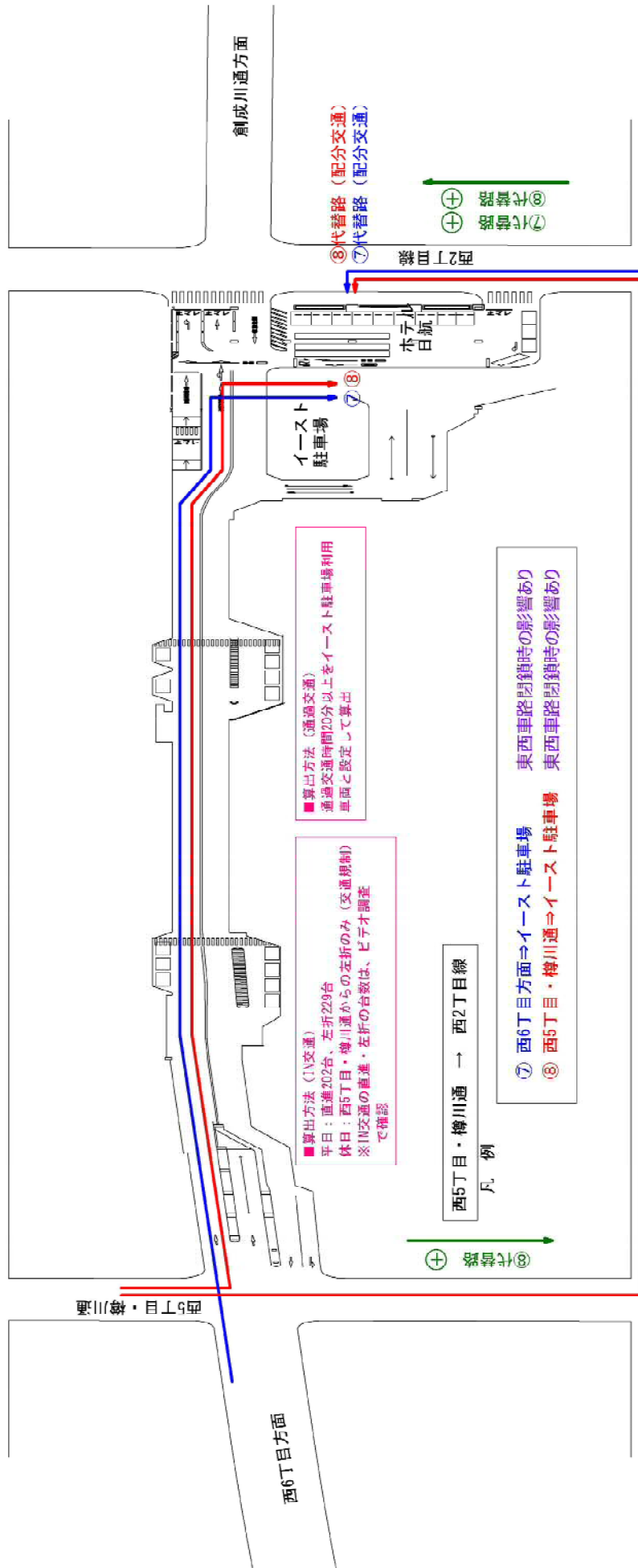
西5丁目・榊川通 → 西2丁目線
凡例

- ③ 西6丁目方面 → 西2丁目線 (左折) 東西車路閉鎖時の影響あり
- ④ 西5丁目・榊川通 → 西2丁目線 (左折) 東西車路閉鎖時の影響あり
- ⑤ 西6丁目方面 → 創成川通方面 (直進) 東西車路閉鎖時の影響あり
- ⑥ 西5丁目・榊川通 → 創成川通方面 (直進) 東西車路閉鎖時の影響あり

北5条・手稲通

配分交通量：西5丁目・梅川通 → 西2丁目線 (3/3)

北8条通



■算出方法 (通過交通)
通過交通時間20分以上をイースト駐車場利用
車両と設定して算出

■算出方法 (1V交通)
平日：直進202台、左折229台
休日：西5丁目・梅川通からの左折のみ (交通規制)
※1V交通の直進・左折の台数は、ビデオ調査
で確認

西5丁目・梅川通 → 西2丁目線
凡 例

⑦ 西6丁目方面⇒イースト駐車場 東西車路閉鎖時の影響あり
⑧ 西5丁目・梅川通⇒イースト駐車場 東西車路閉鎖時の影響あり

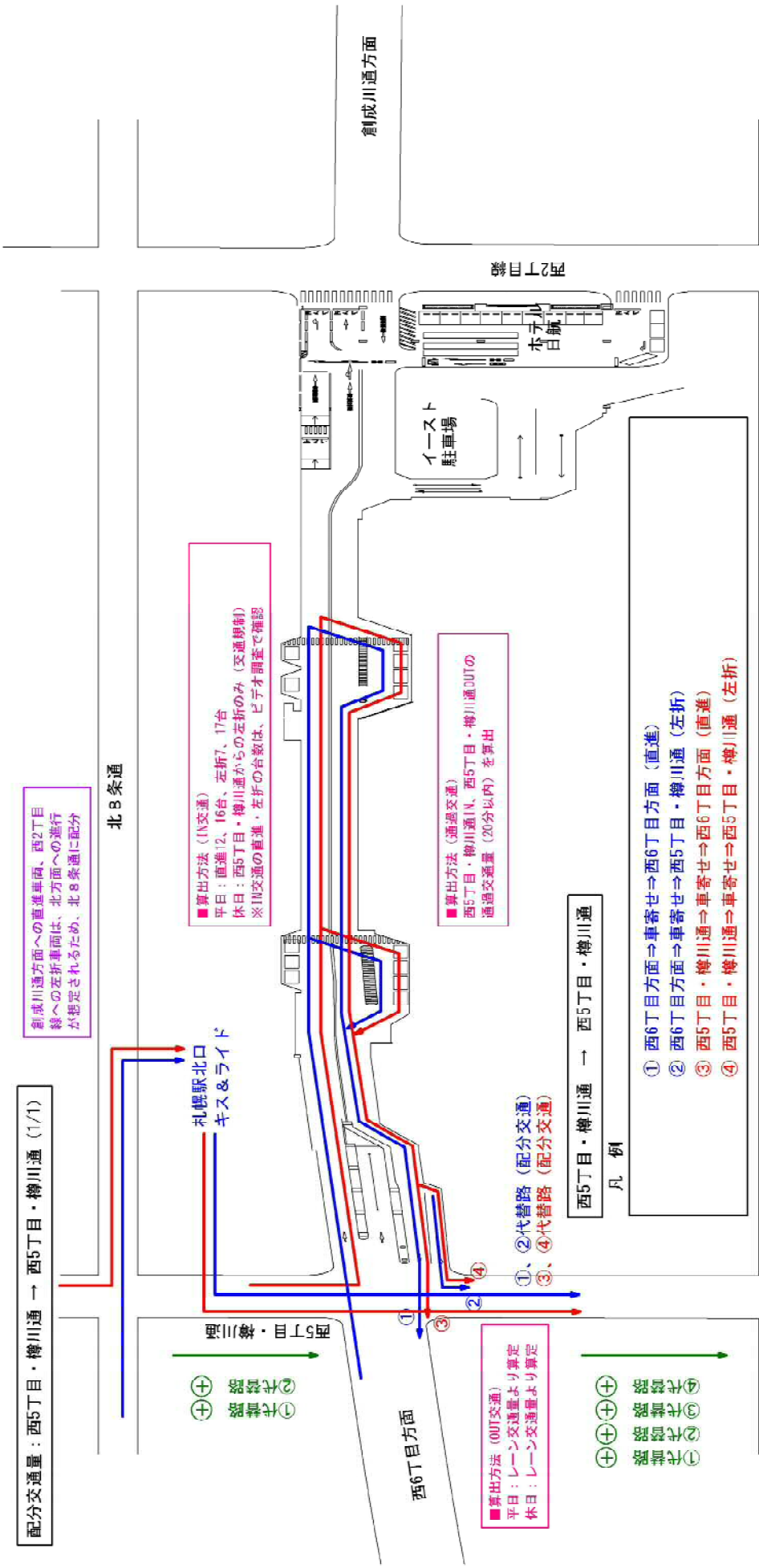
⑦代替路 (配分交通)
⑧代替路 (配分交通)

⑦代替路
⑧代替路

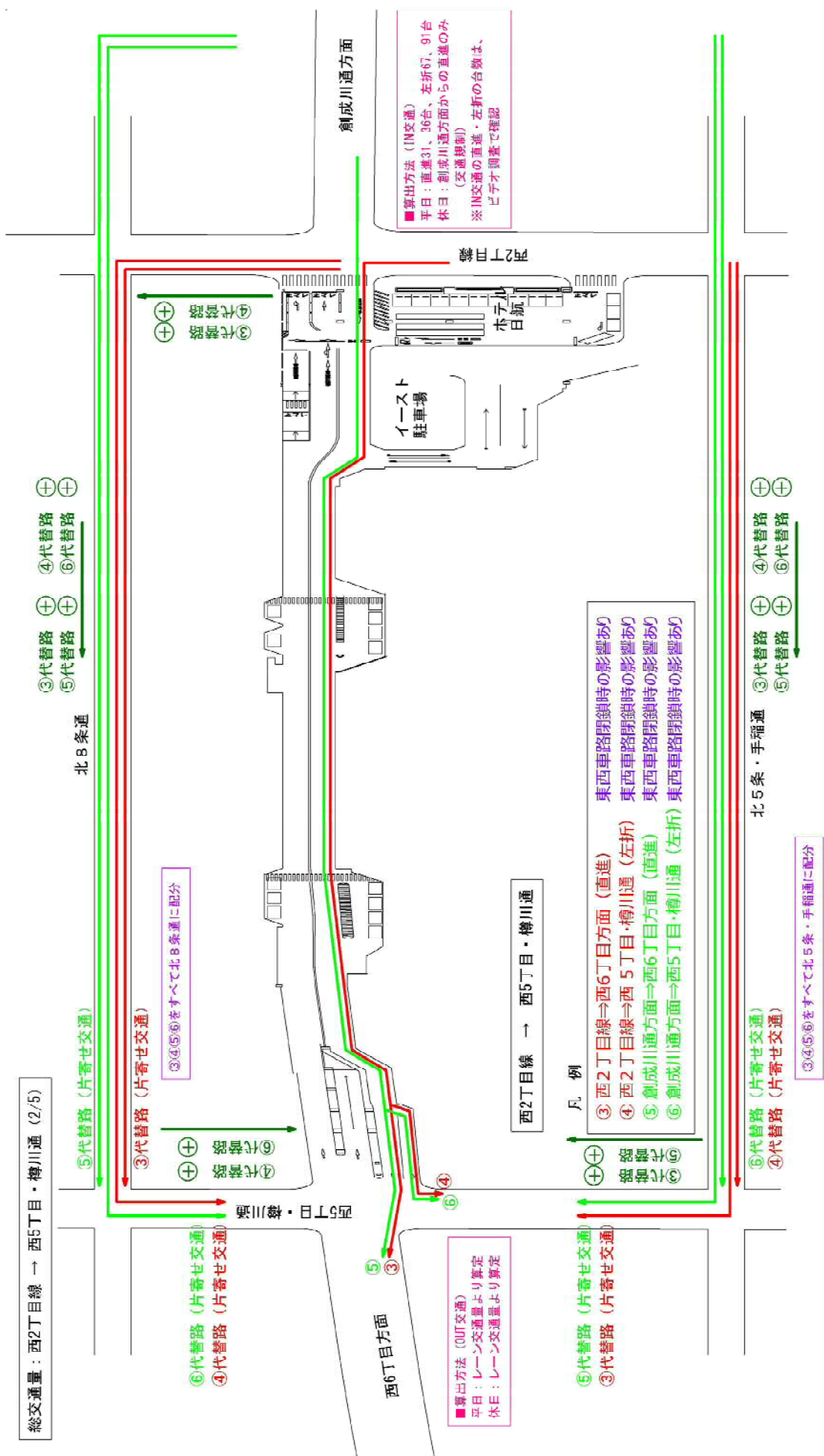
北5条・手稲通

⑦代替路
⑧代替路

イースト駐車場への入口は右折進入禁
止のため、西2丁目線からの左折進入
が想定されるため、北5条・手稲通に
配分



※車路内の車寄せスペースは施設利用者の送迎が主目的であると想定されるため、代替処置として周辺道路でのキス&ライドの設置などの対策が必要。



総交通量：西5丁目・榊川通 → 西2丁目線 (2/3)

- ③代替路
- ④代替路
- ⑤代替路
- ⑥代替路

北8条通

- ④代替路 (片寄せ交通)
- ③代替路 (片寄せ交通)

- ⑥代替路 (片寄せ交通)
- ⑤代替路 (片寄せ交通)

③④⑤⑥をすべて北8条通に配分

西5丁目・榊川通

西6丁目方面

■算出方法 (1N交通)
 平日：直進32、13台、左折52、45台
 休日：西5丁目・榊川通からの左折のみ (交通規制)
 ※1N交通の直進・左折の台数は、ビデオ調査で確認

西5丁目・榊川通 → 西2丁目線
 凡 例

- ③ 西6丁目方面 → 西2丁目線 (左折) 東西車路閉鎖時の影響あり
- ④ 西5丁目・榊川通 → 西2丁目線 (左折) 東西車路閉鎖時の影響あり
- ⑤ 西6丁目方面 → 創成川通方面 (直進) 東西車路閉鎖時の影響あり
- ⑥ 西5丁目・榊川通 → 創成川通方面 (直進) 東西車路閉鎖時の影響あり

- ③ 経路
- ④ 経路

- ④代替路 (片寄せ交通)
- ③代替路 (片寄せ交通)

■算出方法 (OUT交通)
 平日：レーン交通量より算定
 休日：レーン交通量より算定

- ③ 経路
- ④ 経路

- ⑥代替路 (片寄せ交通)
- ⑤代替路 (片寄せ交通)

北5条・手稲通

- ③代替路
- ④代替路
- ⑤代替路
- ⑥代替路

③④⑤⑥をすべて北5条・手稲通に配分

配分交通量 (24h)

平日

西5丁目・榊川通	193	254	186	186
西2丁目線	261	667	667	667
東西連絡車路	201			
		561	561	561
		165	165	165

《北8条通》

	517
	517
	443

《北5条・手稲通》

休日

西5丁目・榊川通	252	143	126	126
西2丁目線	269	698	698	698
東西連絡車路	546			
		675	675	675
		146	146	146

《北8条通》

	556
	556
	675

《北5条・手稲通》

閉鎖時の沿道交通量増減 模式図

平日

④	⑤
⑥	
⑦	
⑧	

《北8条通》

①	②	③
⑨	⑩	

《北5条・手稲通》

平日

IN	OUT	交通パターン	交通量		車路閉鎖時の沿道交通量の増減										代替路			
			12h	24h	①	②	③	④	⑤	⑥	⑦	⑧	⑨	⑩				
西2丁目	西5丁目	③ 西2丁目線⇒西6丁目方面	67	87						+				+		+	北8条通	
		④ 西2丁目線⇒西5丁目・榊川通	91	118											+		北5条・手稲通	
		⑤ 創成川通⇒西5丁目方面	31	40													北8条通	
		⑥ 創成川通⇒西5丁目・榊川通	36	47												+		北5条・手稲通
		⑦ ホテル日航⇒西6丁目方面	6	8														北8条通
		⑧ ホテル日航⇒西5丁目・榊川通	68	88	+													北8条通
西5丁目	西2丁目	⑨ ホテル日航⇒ホテル日航		0													北8条通	
		⑩ イースト駐車場⇒西5丁目方面	139	181													北8条通	
		⑪ イースト駐車場⇒西5丁目・榊川通	202	263	+												北8条通	
		⑬ 西6丁目方面⇒西2丁目線	32	42						+							北8条通	
		⑭ 西5丁目・榊川通⇒西2丁目線	52	68	-												北8条通	
		⑮ 西6丁目方面⇒創成川通方面	13	17													北8条通	
西5丁目	西5丁目	⑯ 西5丁目・榊川通⇒創成川通方面	45	59	-												北8条通	
		⑰ 西6丁目方面⇒イースト駐車場	202	263												+	北5条・手稲通	
		⑱ 西5丁目・榊川通⇒イースト駐車場	229	298												+	北5条・手稲通	
		⑲ 西6丁目方面⇒車寄せ⇒西6丁目方面	12	16													北口萩&74'	
		⑳ 西5丁目方面⇒車寄せ⇒西5丁目・榊川通	16	21													北口萩&74'	
		㉑ 西5丁目・榊川通⇒車寄せ⇒西6丁目方面	7	9	-												北口萩&74'	
西5丁目	西5丁目	㉒ 西5丁目・榊川通⇒車寄せ⇒西5丁目・榊川通	17	22	-												北口萩&74'	

※交通量(24h) = 交通量(12h) × 1.3

休日

IN	OUT	交通パターン	交通量		車路閉鎖時の沿道交通量の増減										代替路		
			12h	24h	①	②	③	④	⑤	⑥	⑦	⑧	⑨	⑩			
西2丁目	西5丁目	⑤ 創成川通⇒西6丁目方面	45	59													北8条通
		⑥ 創成川通⇒西5丁目・榊川通	112	146													北5条・手稲通
		⑦ ホテル日航⇒西6丁目方面	12	16													北8条通
		⑧ ホテル日航⇒西5丁目・榊川通	78	101	+												北8条通
		⑩ イースト駐車場⇒西6丁目方面	175	228													北8条通
		⑪ イースト駐車場⇒西5丁目・榊川通	226	294	+												北8条通
西5丁目	西2丁目	⑬ 西5丁目・榊川通⇒西2丁目線	64	83	-												北8条通
		⑭ 西5丁目・榊川通⇒創成川通方面	33	43	-												北8条通
		⑯ 西5丁目・榊川通⇒イースト駐車場	519	675													北5条・手稲通
		⑲ 西5丁目・榊川通⇒車寄せ⇒西6丁目方面	4	5	-												北口萩&74'
		㉒ 西5丁目・榊川通⇒車寄せ⇒西5丁目線	9	12	-												北口萩&74'

総交通量(24h)

平日

《西5丁目・榑川通》		《北8条通》	
IN	OUT	平日	休日
	①	254	186
	②	832	832
西5丁目	③	485	745
榑川通	④	553	745
	⑤	493	671
	⑥	747	747
	⑦	292	292
	⑧	292	292

休日

《西5丁目・榑川通》		《北8条通》	
IN	OUT	平日	休日
	①	143	126
	②	844	844
西5丁目	③	524	639
榑川通	④	541	639
	⑤	818	758
	⑥	801	801
	⑦	205	205
	⑧	205	205

閉鎖時の沿道交通量増減 模式図



IN	OUT	交通パターン	交通量(12h)		交通量(24h)		代替ルート①北5	代替ルート②北8	車路閉鎖時の沿道交通量の増減																	
			平日	休日	平日	休日			①	②	③	④	⑤	⑥	⑦	⑧	⑨	⑩	⑪							
西2丁目	西5丁目	① 西2丁目線⇒イースト駐車場	662	861																						
		② 創成川通方面⇒イースト駐車場	484	1,785	629	2,321																				
		③ 西2丁目線⇒西6丁目方面	67		87				西2⇒北8																	
		④ 西2丁目線⇒西5丁目・榑川通	91		118				西2⇒北8⇒西5																	
		⑤ 創成川通方面⇒西6丁目方面	31	45	40	59			北8																	
		⑥ 創成川通方面⇒西5丁目・榑川通	36	112	47	146			北8⇒西5																	
		⑦ ホテル日航⇒西6丁目方面	6	12	8	16			西2⇒北8																	
		⑧ ホテル日航⇒西5丁目・榑川通	68	78	88	101			西2⇒北8⇒西5																	
		⑨ ホテル日航⇒ホテル日航																								
西2丁目	西5丁目	⑩ イースト駐車場⇒西6丁目方面	139	175	181	228			西2⇒北8																	
		⑪ イースト駐車場⇒西5丁目・榑川通	202	226	263	294			西2⇒北8⇒西5																	
		① 西5丁目・榑川通⇒大丸駐車場	744		967																					
		② 西5丁目・榑川通⇒大丸駐車場	915	1,688	1,190	2,194																				
		③ 西6丁目方面⇒西5丁目・榑川通	32	42	42	42			北5⇒西2																	
		④ 西5丁目・榑川通⇒西5丁目・榑川通	52	64	68	83			西5⇒北8																	
		⑤ 西6丁目方面⇒創成川通方面	13	17	17	17			西5⇒北8⇒創成川																	
		⑥ 西5丁目・榑川通⇒創成川通方面	45	33	59	43			北5⇒北5⇒創成川																	
		⑦ 西6丁目方面⇒イースト駐車場	202	263	263	263			北5⇒西2																	
		⑧ 西5丁目・榑川通⇒イースト駐車場	229	519	298	675			西5⇒北5⇒西2																	
西5丁目	西5丁目	① 西6丁目方面⇒車寄せ⇒西6丁目方面	12	16	16	16																				
		② 西6丁目方面⇒車寄せ⇒西5丁目・榑川通	16	21	21	21																				
		③ 西5丁目・榑川通⇒車寄せ⇒西6丁目方面	7	4	9	5																				
		④ 西5丁目・榑川通⇒車寄せ⇒西5丁目・榑川通	17	9	22	12																				

※交通量(24h) = 交通量(12h) × 1.3

現況交差点解析 (1/6)

検討用資料 『北5×西2(休)』

表-1 交差点の需要率の算出

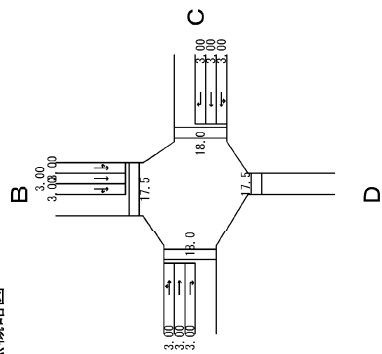
流入源	A		B		C	
	左折・直進	直進	左折・直進	直進・右折	左折・直進	直進・右折
車線の種別	1	1	1	1	1	1
車線数	2000	800	2000	2000	2000	1800
船舶交通基本法の基本値	S.B	2000	1800	2000	2000	1800
車線幅員による修正率 (車線幅員)	α _w	1.000 (3.000)	1.000 (3.000)	1.000 (3.000)	1.000 (3.000)	1.000 (3.000)
経路幅員による修正率 (経路幅員)	α _L	1.000 (0.000)	1.000 (0.000)	1.000 (0.000)	1.000 (0.000)	1.000 (0.000)
大型車混入による修正率 (大型車混入率)	α _T	0.981 (2.791)	0.986 (2.833)	0.985 (28.07)	0.853 (24.57)	0.964 (5.26)
左折車混入による修正率 (左折率)	α _{L.T}	0.534 (41.3)	0.711 (56.2)	0.711 (33.0)	0.773 (33.0)	
(歩行者による低減率)	β _p	0.71	0.24	0.46	0.46	
(歩行者歩行時間)	φ	56	50	56	56	
横断歩行者による修正率	α _L	51	45	51	51	
右折車混入による修正率 (右折率)	α _{R.T}				0.966 (32.2)	
(右折車の通過率)	K%	0.628			1.000	0.514
(右折車の歩行時間)	φ	56			50	56
(歩行者による低減率)	β _p	4.08			2.08	
(歩行者歩行時間)	φ					2.08
(交差点内滞留台数)	K					
(交差点内滞留台数)	K					
船舶交通修正率	S.A	1018	1972	1214	1706	1677
設計交通量	3	829 (171+658)	136	550 (158+392+50)	527 (57+440)	69
右折車左折交通量	α _{R-N}		0			
交差点左折の必要率	1φ	0.275	0.000	0.120	0.158	-
必要車台数	2φ	0.275		0.120	0.158	-
有効歩行時間(秒)	3φ		0.000			
	1φ	56		50	56	
	3φ					
信号青時間比	G/C	56/124	5/124	50/124	56/124	56/124
可能交通容量	C	1364	523	1852	1511	364
交通容量比	α/C	0.608	0.260	0.227	0.349	0.190
交通量調整のチェック		OK	OK	OK	OK	OK
橋長	L.s (m)	53.4				31.8

* Y = K × 3600 / C

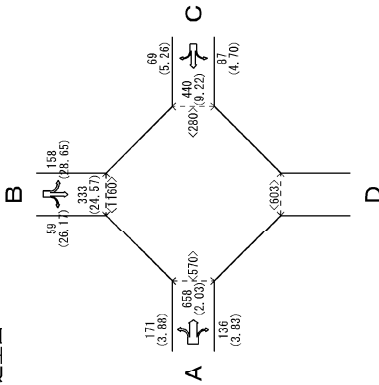
N : 第1時間区分高化車台数

* : 交通容量 (毎1時間)

交差点概略図



交通量図



現示方式の図示

現示	1φ	2φ	3φ
表示時間	6:50 Y:3 AR:3	6:56 Y:3 AR:3	6:3 Y:3 AR:3
有効青時間	50	56	3
損失時間	6	3	6
歩行者歩行時間	50	51	0

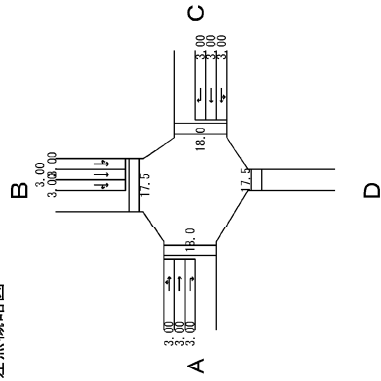
上段：方向別合計交通量[台/時]

下段：(大型車混入率)[%]

<歩行者数>[人/時]

現況交差点解析 (2/6)

交差点概略図



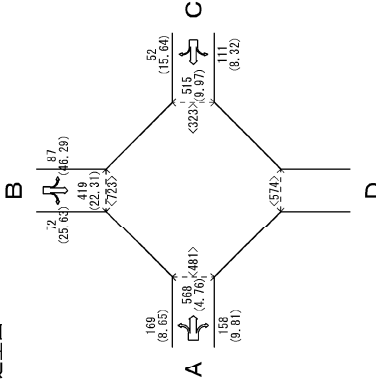
検討用資料 『北5×西2(平)』

表-1 交差点の需要率の算出

流入源	A		B		C	
	左折・直進	直進	左折・直進	直進・右折	左折・直進	直進
車線の種別	1	1	1	1	1	1
車線の数	2000	800	2000	2000	2000	1800
船舶交通基本法の基本値	S/B	S/B	S/B	S/B	S/B	S/B
車線幅員による補正率 (車線幅員)	α _w	1.000 (3.00)	1.000 (3.00)	1.000 (3.00)	1.000 (3.00)	1.000 (3.00)
経路分配による補正率 (経路分配)	α _c	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 (大型車混入率)	α _T	0.956 (6.51)	0.968 (5.81)	0.936 (3.12)	0.935 (9.38)	0.901 (15.64)
左折車混入による補正率 (左折率)	α _{L/T}	0.687 (45.9)	0.825 (45.2)	0.766 (36.5)	0.766 (36.5)	0.766 (36.5)
(歩行者による低減率)	L _p	0.52	0.28	0.28	0.45	0.45
(歩行者歩行時間)	φ	56	50	50	56	56
機界歩行者による補正率	α _L	51	45	45	51	51
右折車混入による補正率 (右折率)	α _{R/T}				0.960 (37.4)	0.528 (56)
(右折車の通過率)	K%	0.587 (56)			1.000 (50)	2 (58)
(歩行者歩行時間)α _L (歩行者歩行時間)φ (歩行者歩行時間)φ (交差点内滞留時間)α _L (交差点内滞留時間)α _L		4 (58)			2 (58)	
船舶交通基本法	S/A	1275	1956	1685	1310	1750
設計交通量	3	737 (1694568)	158	578 (87419472)	1437	1870
右折補正交通量	α _{R-N}	0	0	0	626 (111451)	52
交差点流入部の必要率	1 φ	0.230	0.000	0.123	0.189	-
必要車寄せ	2 φ			0.123	0.189	-
有効歩行時間 (秒)	3 φ		0.000			
信号機周期 (秒)	1 φ	56		50	56	56
信号機周期比	G/C	56/124	56/124	56/124	56/124	56/124
可能交通容量	C	1450	465	1902	1493	385
交通容量比	α/C	0.268	0.340	0.304	0.419	0.135
交通容量のチェック		OK	OK	OK	OK	OK
橋渡長	L s (m)		73.5			27.3

* Y = K × 3600 / C
 N : 第1時間区分高化歩行者車の割合係数
 ** : 交通容量 (毎1時間)

交通量図



現示方式の図示

現示	1φ	2φ	3φ	φ
現示				
表示時間	6:50 Y:3 AR:3	6:56 Y:3 AR:0	6:3 Y:3 AR:3	C=124
有効歩行時間	50	56	3	6=109
歩行時間	6	3	6	L=15
歩行者歩行時間	50	51	0	

上段：方向別合計交通量[台/時]
 下段：(大型車混入率) [%]
 <歩行者数> [人/時]

現況交差点解析 (3/6)

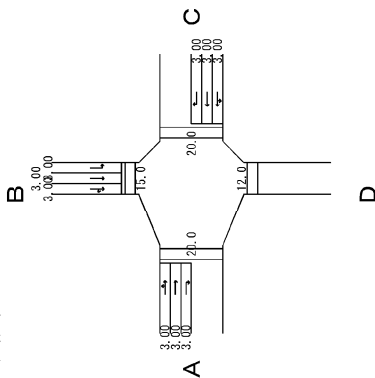
検討用資料 『北5×西5(休)』

表-1 交差点の需要率の算出

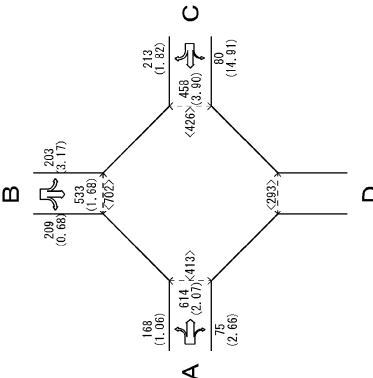
流入源	A		B		C	
	左折・直進	直進	左折	直進	左折・直進	直進
車線数	1	1	1	1	1	1
船舶交通基本の基本係数	S.B	2000	1800	2000	2000	1800
車線幅員による修正率	α _w	1.000 (3.000)	1.000 (3.000)	1.000 (3.000)	1.000 (3.000)	1.000 (3.000)
経路分配による修正率	α _G	1.000 (0.000)	1.000 (0.000)	1.000 (0.000)	1.000 (0.000)	1.000 (0.000)
大型車進入による修正率	α _T	0.989 (1.64)	0.986 (2.07)	0.978 (3.17)	0.988 (1.68)	0.987 (3.90)
左折車線進入による修正率	α _{L.T}	0.685 (43.0)				
(歩行者による低減率)	L _w	0.34				
(歩行者歩時間)	f _p	50				
(歩行者歩時間)	φ	50				
横断歩行者による修正率	α _L	0.698				
右折車線進入による修正率	α _{R.T}					
(右折車)	K	0.942 (36.3)				
(右折車の歩道幅率)	L	1.000				
(有効歩時間)	f _p	45				
(歩行者歩時間)	φ	50				
(交差点内歩道幅率)	K	2.68				
(交差点内歩道幅率)	K	2.68				
船舶交通修正率	S.A	1355	1972	1768	1869	1946
設計交通量		782 (168+614)	75	203 (533+509)	742 (80+458)	538 (80+458)
右折車線交通量	α _{R-N}		0			0
交差点車線必要率		0.235	0.000	0.165	0.133	0.148
必要車線数	1φ			0.165	0.133	
	2φ					
	3φ		0.000			0.148
有効歩時間(秒)	1φ	50		45		50
	3φ					
信号青時間比	G/C	50/124	14/124	45/124	45/124	50/124
可能交通容量	C	1312	614	446	1335	1403
交通容量比	N/C1	0.283	0.122	0.455	0.552	0.268
交通容量のチェック		OK	OK	OK	OK	OK
歩道長	L _s (m)		53.1	72.3		73.5

※ $V = K \times \frac{3600}{C}$
 N : 第1時間間帯正常化歩行者車の割合係数
 ※ * : 交通容量 (毎1時間)

交差点概略図



交通量図



現示方式の図示

現示	1φ	2φ	3φ
表示時間	G:45 Y:3 AR:3	G:50 Y:3 AR:0	G:14 Y:3 AR:3
有効歩時間	45	50	14
損失歩時間	6	3	6
歩行者歩時間	45	45	0

上段：方向別合計交通量[台/時]
 下段：(大型車混入率) [%]
 <歩行者数> [人/時]

現況交差点解析 (4/6)

検討用資料 『北8×西2(休)』

表-1 交差点の需要率の算出

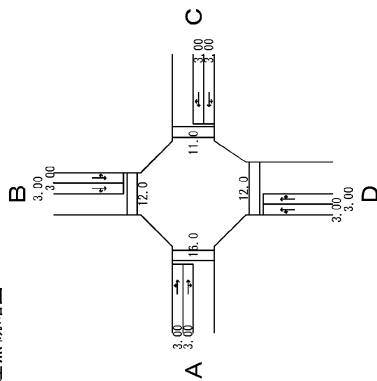
流入源	A		B		C		D	
	左折・直進	直進・右折	左折・直進	直進・右折	左折・直進	直進・右折	左折・直進	直進・右折
車線の種類	1	1	1	1	1	1	1	1
車線の数	2000	2000	2000	2000	2000	2000	2000	2000
船舶交通流率の基本係数	S/B							
車線幅員による修正率 (車線幅員)	α _w	1.000 (3.00)	1.000 (3.00)	1.000 (3.00)	1.000 (3.00)	1.000 (3.00)	1.000 (3.00)	1.000 (3.00)
経路分配による修正率 (経路分配)	α _G	1.000 (0.00)	1.000 (0.00)	1.000 (0.00)	1.000 (0.00)	1.000 (0.00)	1.000 (0.00)	1.000 (0.00)
大型車混入による修正率 (大型車混入率)	α _T	0.960 (4.26)	0.979 (3.69)	0.981 (3.44)	0.977 (3.89)	0.974 (3.82)	0.979 (3.89)	0.979 (3.82)
左折車混入による修正率 (左折率)	α _L	0.983 (7.0)	0.966 (15.4)	0.945 (24.4)	0.854 (74.6)	0.945 (24.4)	0.854 (74.6)	0.945 (24.4)
(歩行者による低減率)	L%	0.13	0.13	0.13	0.13	0.13	0.13	0.13
(歩行者歩時間)	f _p	45	28	45	28	45	28	45
(歩行者歩時間)	f _b	40	23	40	23	40	23	23
横断歩行者による修正率	α _L							
右折車混入による修正率 (右折率)	α _R	0.671 (45.3)	0.961 (20.2)	0.961 (20.2)	0.962 (4.5)	0.962 (4.5)	0.962 (4.5)	0.962 (4.5)
(右折車の増減率)	K%	0.539	0.877	0.877	0.585	0.585	0.585	0.585
(右折歩時間)	f _R	45	28	28	45	45	28	28
(歩行者歩時間)	f _b	40	23	23	40	40	23	23
(交差点内滞留率)	K _{RR}	2.658	2.658	2.658	2.658	2.658	2.658	2.658
(交差点内滞留率)	K _{LR}							
船舶交通流率	S/A	1887	1303	1885	1847	1851	1664	1764
設計交通量	3	658 (28+519+116)	298 (16+171+21)	704 (86+632+16)	285 (110+129+56)			
右折車混入率	R/N							
交差点左側への必要率	1φ	0.206	0.055	0.190	0.085	0.085	0.085	0.085
必要車行率	2φ	0.206		0.190				
	3φ		0.055		0.085	0.085	0.085	0.085
	4φ							
有効歩時間 (秒)	1φ	45		45				
	2φ							
	3φ		28		28			
	4φ							
信号時間比	G/C	45/124	28/124	45/124	45/124	28/124	28/124	28/124
可能交通量	C	1158	853	1342	1342	774	774	774
交通量率比	q/C	0.598	0.244	0.525	0.525	0.381	0.381	0.381
交通量率のチェック		O/K	O/K	O/K	O/K	O/K	O/K	O/K
歩道幅	Ls (m)							

※ Y = K × 3600

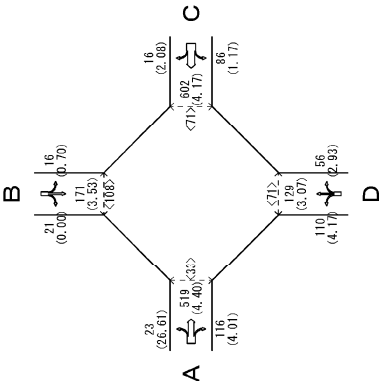
※ N : 第1歩道幅員 (歩行者歩時間の割合)

※ X : 交通量 (歩1時間)

交差点概略図



交通量図



上段：方向別合計交通量[台/時]
下段：(大型車混入率)[%]
<歩行者数>[人/時]

現示方式の図示

表示	1φ	2φ	3φ	4φ	G=124
表示時間	G:45 Y:3 AR:0	G:28 Y:3 AR:3	G:25 Y:3 AR:3	G:25 Y:3 AR:3	G=124
有効歩時間	45	5	28	25	G=103
歩道幅	3	6	6	6	L=21
歩行者歩時間	0	0	0	25	

現況交差点解析 (5/6)

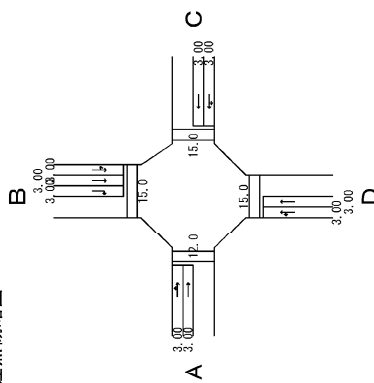
検討用資料 『北8×西5(休)』

表-1 交差点の需要率の算出

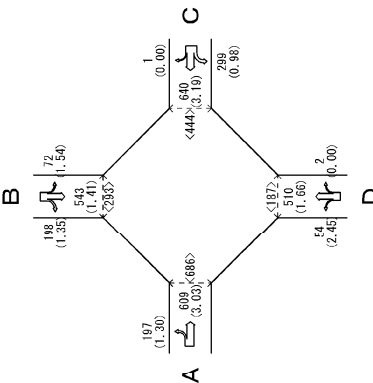
流入源	A		B		C		D	
	左折・直進	直進	左折・直進	直進	左折・直進	直進	左折・直進	直進
車線の種類	1	1	1	1	1	1	1	1
車線の数	2000	2000	2000	2000	1800	2000	2000	2000
船舶交通基本法の基本値	S/B	2000	2000	2000	1800	2000	2000	2000
車線幅員による修正率	α _w	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000
(車線幅員)	α _w	(3.00)	(3.00)	(3.00)	(3.00)	(3.00)	(3.00)	(3.00)
経路分配による修正率	α _G	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000
(経路分配)	α _G	(0.00)	(0.00)	(0.00)	(0.00)	(0.00)	(0.00)	(0.00)
大型車混入による修正率	α _T	0.985	0.979	0.990	0.990	0.991	0.988	0.989
(大型車混入率)	α _T	(2.18)	(3.03)	(1.34)	(1.11)	(1.35)	(1.79)	(3.19)
左折車混入による修正率	α _{L/T}	0.823	0.872	0.872	0.840	0.841	0.841	0.841
(左折率)	α _{L/T}	(48.9)	(23.4)	(63.6)	(19.1)	(19.1)	(19.1)	(19.1)
(歩行者による低減率)	L _p	0.26	0.36	0.17	0.50	0.50	0.50	0.50
(歩行者歩行時間)	f _p	56	54	54	47	47	47	47
(歩行者歩行時間)	φ	51	49	51	42	42	42	42
構形歩行者による修正率	α _L							
右折車混入による修正率	α _{R/T}							
(右折率)	K%	0.590	0.590	0.590	0.590	0.590	0.590	0.590
(右折車の増減率)	L	47	47	47	47	47	47	47
(有効歩行時間) (歩行者歩行時間)	φ	2(57)	2(57)	2(57)	2(57)	2(57)	2(57)	2(57)
(歩行者歩行時間) (歩行者歩行時間)	K/RB	右: サイクル	右: サイクル	右: サイクル	右: サイクル	右: サイクル	右: サイクル	右: サイクル
(交差点内滞留台数)	K	右: サイクル	右: サイクル	右: サイクル	右: サイクル	右: サイクル	右: サイクル	右: サイクル
船舶交通混雑率	S/A	1621	1958	1727	1980	1784	1660	1956
設計交通量	3	806	615	940	198	940	566	566
(設計交通量)		(197+609)	(72+513)	(299+940)	(54+510)			
右折車混入による修正率	α _{R-N}			0				
交差点混入率の必要率	α _{R-N}	0.225	0.166	0.166	0.166	0.166	0.166	0.166
必要歩行率	1φ							
	2φ							
	3φ							
有効歩行時間(秒)	1φ	0.225	47					47
	2φ		7					
	3φ	56						
信号青時間比	G/C	56/125	54/125	56/125	56/125	56/125	56/125	56/125
可能交通容量	C	1608	1601	1629	1629	1629	1629	1629
交通容量比	α/C	0.203	0.384	0.433	0.433	0.433	0.433	0.433
交通混雑率のチェック		OK	OK	OK	OK	OK	OK	OK
橋長	L s (m)			70.2				

※ Y = K × 3600 / C
 N : 第1時間間隔内消化車折車の割合
 ※ * : 交通容量 (実1時間)
 ※ *** : 運転免許での使用状況

交差点概略図



交通量図



現示方式の図示

現示	1φ	2φ	3φ
表示時間	G:47 Y:3 AR:0	G:7 Y:3 AR:3	G:56 Y:3 AR:3
有効歩行時間	47	7	56
歩行時間	3	6	6
歩行者歩行時間	47	0	51

上段: 方向別合計交通量[台/時]
 下段: (大型車混入量)[%]
 <歩行者数>[人/時]

現況交差点解析 (6/6)

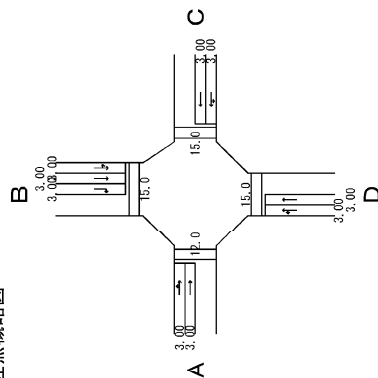
検討用資料 『北8×西5(平)』

表-1 交差点の需要率の算出

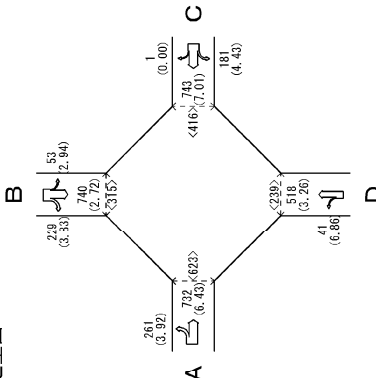
流入源	A		B		C		D	
	左折・直進	直進	左折・直進	直進	左折・直進	直進	左折・直進	直進
車線の種別	1	1	1	1	1	1	1	1
車線数	2000	2000	2000	2000	2000	2000	2000	2000
船舶交通基本法の基本値	S/B	1,000 (3,000)	1,000 (3,000)	1,000 (3,000)	1,000 (3,000)	1,000 (3,000)	1,000 (3,000)	1,000 (3,000)
車線幅員による修正率	α _w	1.000 (3,000)	1.000 (3,000)	1.000 (3,000)	1.000 (3,000)	1.000 (3,000)	1.000 (3,000)	1.000 (3,000)
経路分配による修正率	α _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)
大型車混入による修正率	α _T	0.985 (5.11)	0.981 (2.75)	0.981 (3.83)	0.981 (2.72)	0.960 (6.00)	0.974 (3.79)	0.978 (3.26)
(大型車混入率)	%	(6.43)	(3.83)	(3.83)	(2.72)	(7.01)	(3.79)	(3.26)
左折車混入による修正率	α _{L/T}	0.812 (52.6)	0.927 (13.4)	0.871 (39.1)	0.880 (14.7)	0.871 (39.1)	0.880 (14.7)	0.880 (14.7)
(左折率)	L%	(52.6)	(13.4)	(39.1)	(14.7)	(39.1)	(14.7)	(14.7)
(歩行者による低減率)	f _p	0.26	0.34	0.22	0.48	0.22	0.48	0.48
(有効歩時間)	φ	56	54	56	47	56	47	47
(歩行者歩時間)	φ _p	51	49	51	42	51	42	42
構形歩行者による修正率	α _L							
右折車混入による修正率	α _{R/T}							
(右折率)	K%							
(右折車の増減率)	τ	0.585	0.585	0.585	0.585	0.585	0.585	0.585
(有効歩時間) (歩行者歩時間)	φ	47	47	47	47	47	47	47
(歩行者歩時間) (歩行者歩時間)	φ _p	2(57)	2(57)	2(57)	2(57)	2(57)	2(57)	2(57)
(交差点内滞留台数)	K, R, τ							
(交差点内滞留台数)	K, R, τ							
船舶交通混雑率	S/A	1587	1914	1819	1962	1753	1906	1956
設計交通量	3	993 (261+732)	783 (59+740)	925 (181+743)	925 (181+743)	925 (181+743)	925 (181+743)	925 (181+743)
右折車混入交通混雑	α _{R-N}							
交差点左折車混入の必要率	α _L	0.285	0.210	0.210	0.210	0.259	0.259	0.152
必要歩行者	1φ							
	2φ							
	3φ							
有効歩時間 (秒)	1φ	0.285	47	47	47	0.259	47	47
	2φ		7	7	7			
	3φ	56	56	56	56	56	56	56
信号青時間比	G/C	56/125	54/125	54/125	54/125	56/125	56/125	47/125
可能交通容量	C	1539	1633	1633	1633	1633	1633	1380
交通容量比	α/C	0.637	0.486	0.486	0.486	0.577	0.577	0.405
交通混雑率のチェック		OK	OK	OK	OK	OK	OK	OK
橋長	L s (m)							79.3

* Y = K × 3600 / C
 N : 第1時間間隔内歩行者歩時間の割合
 ** * : 交通容量 (歩1時間)
 *** : 運転免許での使用状況

交差点概略図



交通量図



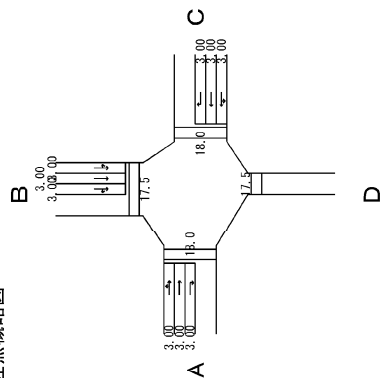
上段：方向別合計交通量[台/時]
 下段：(大型車混入量)[%]
 <歩行者数>[人/時]

現示方式の図示

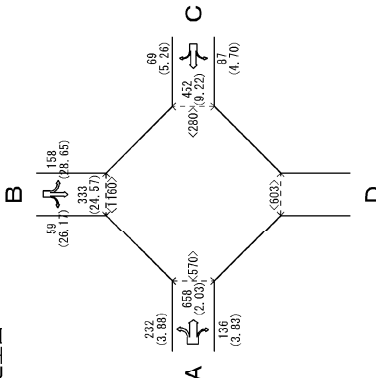
現示	1φ	2φ	3φ
表示時間	G:47 Y:3 AR:0	G:7 Y:3 AR:3	G:56 Y:3 AR:3
有効歩時間	47	7	56
歩失時間	3	6	6
歩行者歩時間	47	0	51

パターン別交通量 交差点解析 (1/6)

交差点概略図



交通量図



上段：方向別合計交通量[台/時]
下段：(大型車混入率) [%]
<歩行者数> [人/時]

検討用資料 『北5×西2(休)』

表-1 交差点の需要率の算出

流入源	A		B		C	
	左折・直進	直進	左折・直進	直進	左折・直進	直進
車線の種別数	1	1	1	1	1	1
船舶交通基本法の基本値	2000	800	2000	2000	2000	1800
車線幅員による修正率 (船舶幅員)	1.000 (3.00)	1.000 (3.00)	1.000 (3.00)	1.000 (3.00)	1.000 (3.00)	1.000 (3.00)
経路分配による修正率 (船舶分配)	1.000 (0.00)	1.000 (0.00)	1.000 (0.00)	1.000 (0.00)	1.000 (0.00)	1.000 (0.00)
大型車混入による修正率 (大型車混入率)	0.979 (2.99)	0.986 (2.03)	0.836 (28.07)	0.853 (25.08)	0.948 (7.76)	0.964 (8.22)
左折車線入による修正率 (左折率)	0.476 (52.1)		0.711 (86.2)		0.777 (33.3)	
(歩行者による低減率)	0.71		0.24		0.46	
(歩行者歩行時間)	56		50		56	
(歩行者歩行時間)	51		45		51	
右折車線入による修正率 (右折率)		0.621 56 4.08				0.514 56
(右折車の通過率)						
(右折車の歩行時間)						
(歩行者歩行時間)						
(歩行者歩行時間)						
(交差点内滞留台数)						
(交差点内滞留台数)						
船舶交通基本法	SA	932	1753	1214	1706	1644
設計交通量	3	800 (2324+658)	136	550 (158+333+59)	1473	1878
右折車線交通量					539 (67+452)	68
交差点全入路の需要率		0.306	0.000	0.120	0.161	-
必要車線数	1φ			0.120		0.126
	2φ	0.306			0.161	-
	3φ		0.000			
有効歩行時間(秒)	1φ	56		50		56
	3φ					
信号青時間比	G/C	56/124	3/124	50/124	56/124	56/124
可能交通容量	C	1311	516	1852	1513	364
交通容量比	A/C1	0.479	0.264	0.227	0.356	0.190
交通容量のチェック		OK	OK	OK	OK	OK
橋長	Ls (m)	53.4				31.8

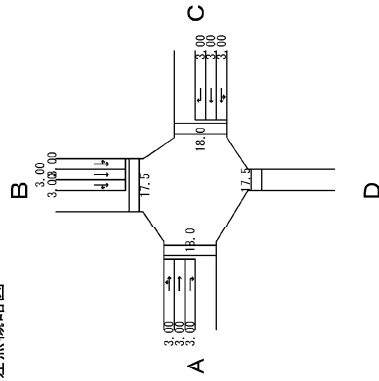
* Y = K × 3600 / C
N : 第1時間区間内歩行者歩行時間の割合
* * : 交通容量 (毎1時間)

現示方式の図示

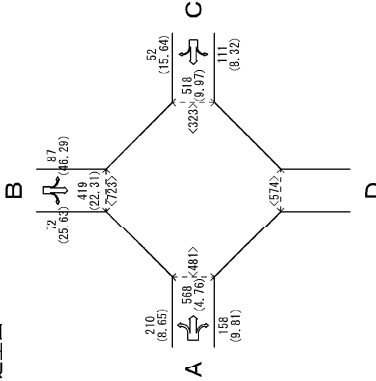
現示	1φ	2φ	3φ	φ
表示時間	6:50 Y:3 AR:3	6:56 Y:3 AR:3	6:3 Y:3 AR:3	C=124
有効青時間	50	56	3	G=109
歩行青時間	6	3	6	L=15
歩行者歩行時間	50	51	0	

パターン別別交通量 交差点解析 (2/6)

交差点概略図



交通量図



上段：方向別合計交通量[台/時]
下段：(大型車混入率) [%]
<抜行者数> [人/時]

検討用資料 『北5×西2(平)』

表-1 交差点の需要率の算出

流入源	A		B		C	
	左折・直進	直進	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
車線の数	2000	1800	2000	2000	2000	1800
飽和交通容量の基本値	S.B	S.B	S.B	S.B	S.B	S.B
車線幅員による補正率 (車線幅員)	α _w	α _w	α _w	α _w	α _w	α _w
経路分配による補正率 (経路分配)	α _G	α _G	α _G	α _G	α _G	α _G
大型車混入による補正率 (大型車混入率)	α _T	α _T	α _T	α _T	α _T	α _T
左折車混入による補正率 (左折率)	α _{L.T}	α _{L.T}	α _{L.T}	α _{L.T}	α _{L.T}	α _{L.T}
(歩行者による低減率)	L.P	L.P	L.P	L.P	L.P	L.P
(歩行者混入率)	I.P	I.P	I.P	I.P	I.P	I.P
(歩行者混入率)	P.P	P.P	P.P	P.P	P.P	P.P
横断歩行者による補正率	α _L	α _L	α _L	α _L	α _L	α _L
右折車混入による補正率 (右折率)	α _{R.T}	α _{R.T}	α _{R.T}	α _{R.T}	α _{R.T}	α _{R.T}
(右折車の混入率)	K%	K%	K%	K%	K%	K%
(歩行者による低減率)	I.P	I.P	I.P	I.P	I.P	I.P
(歩行者混入率)	P.P	P.P	P.P	P.P	P.P	P.P
(交差点内滞留率)	K	K	K	K	K	K
飽和交通容量	SA	SA	SA	SA	SA	SA
設計交通量	3	778 (210+568)	1310	1750	1439	1870
右折補正交通量	α _{R-N}	0	578 (87+419+72)	1617	629 (111+518)	4385
交差点流入率の需要率	φ	0.246	0.123	0.123	0.190	-
必要車道数	1φ	0.248	0.123	0.123	0.190	0.371
有効車道長 (秒)	1φ	56	50	50	56	124
信号青時間比	G/C	56/124	50/124	56/124	56/124	56/124
可能交通容量	C	1416	1902	1494	385	385
交通需要比	α/C	0.519	0.304	0.421	0.135	0.135
交通需要率のチェック	OK	OK	OK	OK	OK	OK
補正率	L.S (bp)	F3.5				27.3

* Y = K × $\frac{3600}{C}$
N : 第1時間区間示亮化歩行者補正率の割合
* : 交通容量 (毎1時間)

現示方式の図示

現示	1φ	2φ	3φ	φ
表示時間	6:50 Y:3 AR:3	6:56 Y:3 AR:3	6:3 Y:3 AR:3	C=124
有効青時間	50	56	3	G=109
損失時間	6	3	6	L=15
歩行者青時間	50	51	0	

パターン別交通量 交差点解析 (3/6)

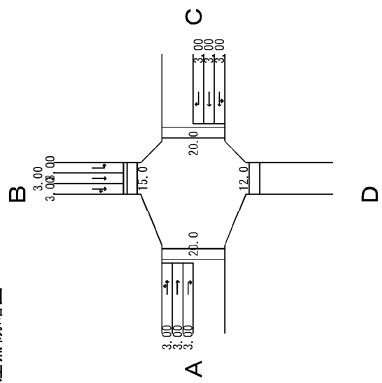
検討用資料 『北5×西5(休)』

表-1 交差点の需要率の算出

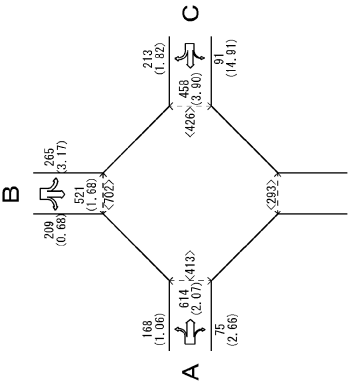
流入源	A		B		C	
	左折・直進	右折	直進	右折	左折・直進	右折
車線の種別	1	1	1	1	1	1
車線数	2000	1800	2000	2000	2000	1800
船舶交通基本の基本率	S/B					
船舶による補正率	α _w	1.000 (3.000)	1.000 (3.000)	1.000 (3.000)	1.000 (3.000)	1.000 (3.000)
経路分配による補正率	α _G	1.000 (0.000)	1.000 (0.000)	1.000 (0.000)	1.000 (0.000)	1.000 (0.000)
大型車進入による補正率	α _T	0.989 (1.64)	0.986 (2.07)	0.988 (1.68)	0.982 (1.11)	0.987 (1.82)
左折車線進入による補正率	α _{L,T}	0.685 (43.0)				
(歩行者による低減率)	L%	0.34				
(有効歩時間)	f _p	50				
(歩行者歩時間)	φ	45				
横断歩行者による補正率	α _L	0.698				
右折車線進入による補正率	α _{R,T}			0.941 (37.3)		
(右折車)	K%	0.618				
(右折車の補助率)	f _r	50				
(有効歩時間)	φ	45				
(歩行者歩時間)	φ	40				
(交差点内滞留率)	K, R, S	2.08				
(交差点内滞留率)	K, S	2.68				
飽和交通率	S/A	1355	1972	1976	1867	1777
設計交通量		780	75	265	750	213
右折車線交通率	α _{R-N}		0		549	
交差点流入部の必要率		0.235	0.000	0.216	0.130	0.152
必要歩行者	1φ			0.216	0.130	
	2φ					
	3φ					
有効歩時間(秒)	1φ			45	45	
	3φ					
信号青時間比	G/C	50/124	14/124	45/124	50/124	14/124
可能交通容量	C	1312	614	446	1335	539
交通需要比	N/C1	0.583	0.122	0.594	0.553	0.295
交通需要のチェック		OK	OK	OK	OK	OK
歩道長	L _s (m)		53.1	87.0		73.5

* Y = K × $\frac{3600}{C}$
 N : 第1時間区間正常化歩行者車の割合係数
 ** * : 交通容量 (毎1時間)

交差点概略図



交通量図



上段：方向別合計交通量[台/時]
 下段：(大型車混入率) [%]
 <歩行者数> [人/時]

現示方式の図示

現示	1φ	2φ	3φ
表示時間	G:45 Y:3 AR:3	G:50 Y:3 AR:0	G:14 Y:3 AR:3
有効歩時間	45	50	14
歩道歩時間	6	3	6
歩行者歩時間	45	45	0

パターン別交通量 交差点解析 (4/6)

検討用資料 『北8×西2(休)』

表-1 交差点の需要率の算出

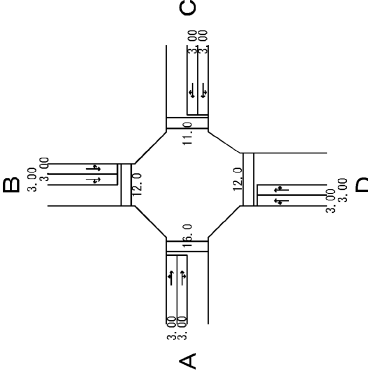
流入源	A		B		C		D	
	左折・直進	直進・右折	左折・直進	直進・右折	左折・直進	直進・右折	左折・直進	直進・右折
車線数	1	2000	1	2000	1	2000	1	2000
船舶交通基本数の基本値	S・B	2000	2000	2000	2000	2000	2000	2000
車線幅員による修正率 (車線幅員)	α_w	1.000 (3.00)	1.000 (3.00)	1.000 (3.00)	1.000 (3.00)	1.000 (3.00)	1.000 (3.00)	1.000 (3.00)
経路分配による修正率 (経路分配)	α_g	1.000 (0.00)	1.000 (0.00)	1.000 (0.00)	1.000 (0.00)	1.000 (0.00)	1.000 (0.00)	1.000 (0.00)
大型車進入による修正率 (大型車進入率)	α_T	0.958 (6.33)	0.979 (4.26)	0.981 (3.09)	0.976 (2.82)	0.972 (4.08)	0.972 (4.16)	0.979 (3.02)
左折車進入による修正率 (左折率)	α_L	0.980 (8.7)	0.966 (8.7)	0.945 (15.4)	0.945 (24.3)	0.945 (98.4)	0.815 (98.4)	0.815 (98.4)
(歩行者による低減率)	L%	0.13	0.13	0.13	0.13	0.13	0.13	0.13
(歩行者歩時間)	f _p	45	45	28	45	28	28	28
(歩行者歩時間)	f _b	40	40	23	40	23	23	23
横断歩行者による修正率	α_L							
右折車進入による修正率 (右折率)	α_R	0.671 (44.8)	0.671 (44.8)	0.965 (20.2)	0.962 (4.5)	0.962 (4.5)	0.915 (32.2)	0.915 (32.2)
(右折車の増減率)	K%	0.537	0.537	0.886	0.582	0.582	0.828	0.828
(右折歩時間)	f _r	45	45	28	45	28	28	28
(歩行者歩時間)	f _b	40	40	23	40	23	23	23
(交差点内滞留率)	K _{RR}	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000
(交差点内滞留率)	K _{LL}	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000
飽和交通率	S _A	1878	1303	1893	1845	1851	1584	1792
設計交通量	3	667 (29+522+16)	298 (16+17+121)	709 (86+607+16)	348 (172+120+56)			
右折車進入交通率	R/N							
交差点左側への需要率	1φ	0.210	0.055	0.192	0.192	0.192	0.192	0.192
必要発車数	2φ							
	3φ			0.955			0.192	0.192
有効歩時間 (秒)	4φ							
	1φ		45			45		
	2φ							
	3φ			28			28	
	4φ							
信号時間比	G/C	45/124	28/124	45/124	45/124	28/124	28/124	28/124
可能交通容量	C	1154	854	1341	1341	762	762	762
交通容量比	q/C	0.578	0.244	0.529	0.529	0.457	0.457	0.457
交通容量のチェック		O・K	O・K	O・K	O・K	O・K	O・K	O・K
滞留率	Ls (sa)							

※ Y = K × 3600

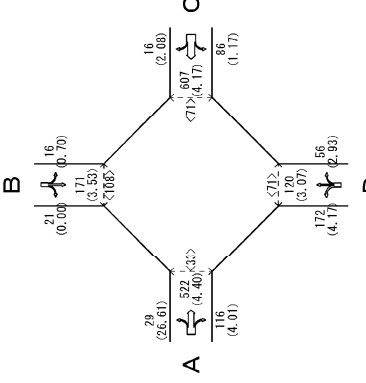
※ N : 第1時間区間平均(歩行者)車の歩行者数

※ X : 交通容量 (第1時間)

交差点概略図



交通量図



上段：方向別合計交通量[台/時]
下段：(大型車進入率)[%]
<歩行者数>[人/時]

現示方式の図示

現示	1φ	2φ	3φ	4φ	4φ	C=124
表示時間	G:45 Y:3 AR:0	G:28 Y:3 AR:3	G:25 Y:3 AR:3	G:25 Y:3 AR:3	G:25 Y:3 AR:3	G=103
有効歩時間	45	5	28	6	25	L=21
歩行者歩時間	3	6	6	6	6	
歩行者歩時間	0	0	0	0	25	

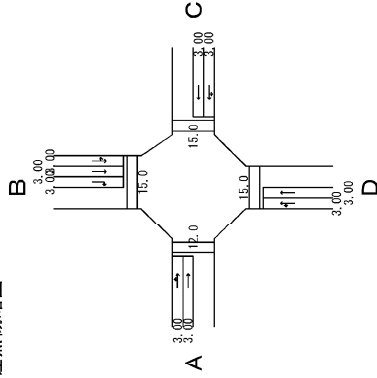
検討用資料 『北8×西5(休)』

表-1 交差点の需要率の算出

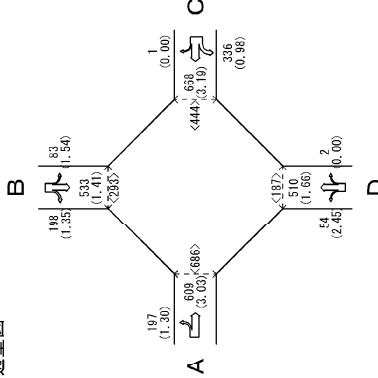
流入源	A		B		C		D	
	左折・直進	直進	左折・直進	直進	左折・直進	直進	左折・直進	直進
車線の種別数	1	1	1	1	1	1	1	1
船舶交通基本の本数	S/B	2000	2000	2000	1800	2000	2000	2000
車線幅員による修正率	α_w	1.000 (3.000)	1.000 (3.000)	1.000 (3.000)	1.000 (3.000)	1.000 (3.000)	1.000 (3.000)	1.000 (3.000)
経路分配による修正率	α_g	1.000 (0.000)	1.000 (0.000)	1.000 (0.000)	1.000 (0.000)	1.000 (0.000)	1.000 (0.000)	1.000 (0.000)
大型車混入による修正率	α_T	0.985 (2.18)	0.979 (3.03)	0.990 (1.35)	0.990 (1.71)	0.988 (3.19)	0.987 (1.81)	0.989 (1.66)
左折車混入による修正率	$\alpha_{L/T}$	0.823 (48.9)	0.855 (26.9)	0.833 (66.9)	0.833 (66.9)	0.841 (19.1)	0.841 (19.1)	0.841 (19.1)
(歩行者による低減率)	L%	0.26	0.36	0.17	0.17	0.50	0.50	0.50
(有効歩時間)	f _p	56	54	54	54	47	47	47
(歩行者歩時間)	ϕ	51	49	51	51	42	42	42
構形歩行者による修正率	α_L							
右折車混入による修正率	$\alpha_{R/T}$							
(左折車)	K%	0.590	0.590	0.47	0.47	2(57)	2(57)	2(57)
(右折車の増減率)	L%							
(有効歩時間) (歩行者歩時間)	ϕ							
(歩行者歩時間) (歩行者歩時間)	ϕ							
(交差点内滞留台数)	K, R, L							
船舶交通修正率	S/A	1621 (2.18)	1958 (3.03)	1603 (1.35)	1980 (1.71)	1646 (3.19)	1956 (1.81)	1978 (1.66)
設計交通量	3	806 (197+609)	616 (83+533)	198 (536+162)	1005 (336+669)	596 (54+551)		
右折車混入による修正率	α_{R-N}							
交差点左折車の必要率	α_{L-N}	0.225	0.168	0.168	0.168	0.279	0.156	0.156
必要発車数	1 ϕ						0.156	
	2 ϕ							0.417
	3 ϕ	0.225				0.279		0.279
有効歩時間 (秒)	1 ϕ		47				47	
	2 ϕ		7					125
	3 ϕ	56				56		
信号青時間比	G/C	56/125	54/125	56/125	56/125	56/125	56/125	56/125
可能交通容量	C	1608	1587	467	1614	1368	1368	1368
交通容量比	N/C1	0.203	0.388	0.433	0.623	0.623	0.623	0.623
交通量調整のチェック		OK	OK	OK	OK	OK	OK	OK
橋梁長	L s (m)			70.2				

* $V = K \times \frac{3600}{C}$
 N : 第1時間間隔内消化車折車の割合
 * : 交通容量 (実1時間)
 ** : 必要歩時間
 *** : 必要歩時間

交差点概略図



交通量図



上段：方向別合計交通量[台/時]
 下段：(大型車混入率)[%]
 <歩行者数>[人/時]

現示方式の図示

現示	1 ϕ	2 ϕ	3 ϕ	C=125
表示時間	G:47 Y:3 AR:0	G:7 Y:3 AR:3	G:56 Y:3 AR:3	G=110
有効歩時間	47	7	56	L=15
歩行者歩時間	3	6	6	
歩行者歩時間	47	0	51	

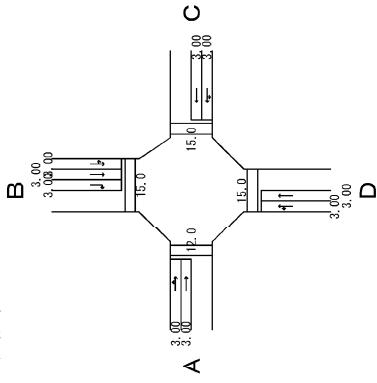
パターン別交通量 交差点解析 (6/6)

検討用資料 『北8×西5(平)』
表-1 交差点の需要率の算出

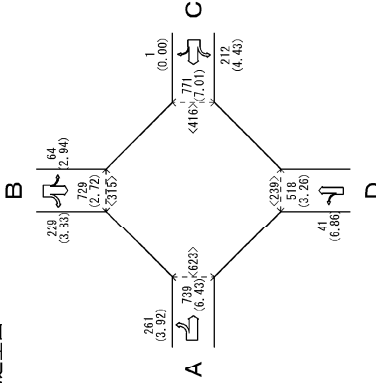
流入源	A		B		C		D	
車種の種別	左折・直進	直進	左折・直進	直進	左折・直進	直進	左折・直進	直進
車種の数	1	1	1	1	1	1	1	1
船舶交通基本の基本車	S B	2000	2000	2000	2000	2000	2000	2000
車線幅員による修正率	α_w	1.000 (3.000)	1.000 (3.000)	1.000 (3.000)	1.000 (3.000)	1.000 (3.000)	1.000 (3.000)	1.000 (3.000)
経路分配による修正率	α_g	1.000 (0.000)	1.000 (0.000)	1.000 (0.000)	1.000 (0.000)	1.000 (0.000)	1.000 (0.000)	1.000 (0.000)
大型車混入による修正率	α_T	0.985 (5.12)	0.981 (2.76)	0.981 (3.83)	0.974 (2.72)	0.960 (5.90)	0.974 (3.79)	0.978 (3.26)
左折車混入による修正率	$\alpha_{L,T}$	0.813 (52.2)	0.913 (16.1)	0.880 (14.7)	0.880 (14.7)	0.880 (14.7)	0.880 (14.7)	0.880 (14.7)
(歩行者による低減率)	L%	0.26	0.34	0.22	0.48	0.22	0.48	0.48
(有効歩時間)	f _p	56	54	56	47	56	47	47
(歩行者歩時間)	ϕ	51	49	51	42	51	42	42
構形歩行者による修正率	α_L							
右折車混入による修正率	$\alpha_{R,T}$							
(左折車)	K%	0.585	0.585	0.585	0.585	0.585	0.585	0.585
(右折車の増減率)	L%	47	47	47	47	47	47	47
(有効歩時間)	ϕ	2(57)	2(57)	2(57)	2(57)	2(57)	2(57)	2(57)
(歩行者歩時間)	ϕ							
(歩行者歩時間)	ϕ							
(交差点内滞留台数)	K, R: 右・左・直進							
船舶交通修正率	S A	1589 (5.12)	1914 (5.43)	1791 (2.76)	1962 (3.83)	1649 (5.90)	1906 (3.79)	1956 (3.26)
設計交通量	3	1000 (261+739)	783 (64+729)	884 (21+863)	884 (21+863)	884 (21+863)	884 (21+863)	884 (21+863)
右折車混入による修正率	$\alpha_{R,N}$							
交差点左折車混入による修正率	$\alpha_{L,N}$	0.287	0.211	0.211	0.211	0.277	0.152	0.152
必要歩行者	1φ							
	2φ							
	3φ							
有効歩時間(秒)	1φ	0.287	47	47	47	47	47	47
	2φ							
	3φ	56	56	56	56	56	56	56
信号青時間比	G/C	56/125	54/125	54/125	54/125	56/125	54/125	54/125
可能交通容量	C	1500	1621	1621	1621	1593	1593	1593
交通容量比	N/C1	0.611	0.489	0.489	0.489	0.618	0.618	0.405
交通量調整係数のチェック		OK	OK	OK	OK	OK	OK	OK
橋長	L s (m)					79.3		

* $V = K \times \frac{3600}{C}$
 N : 第1時間区間内消化車台数
 * : 交通容量(実1時間)
 ** : 必要歩行者
 *** : 必要歩行者

交差点概略図



交通量図



上段：方向別合計交通量[台/時]
 下段：(大型車混入率)[%]
 <歩行者数>[人/時]

現示方式の図示

現示	1φ	2φ	3φ	125
表示時間	6:47 Y:3 AR:0	6:7 Y:3 AR:3	6:56 Y:3 AR:3	C=125
有効歩時間	47	7	56	G=110
歩行青時間	3	6	6	L=15
歩行者歩時間	47	0	51	

総交通量 交差点解析 (1/6)

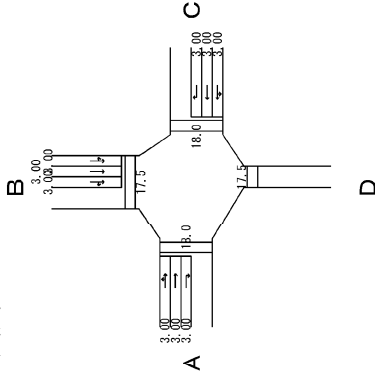
検討用資料 『北5×西2(休)』

表-1 交差点の需要率の算出

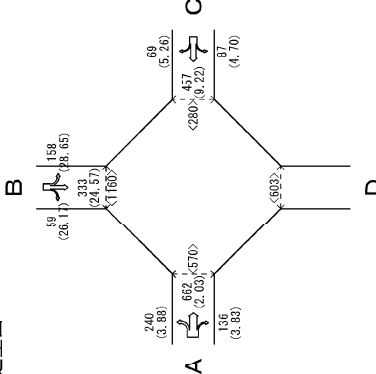
流入源	A		B		C	
	左折・直進	直進	左折・直進	直進・右折	左折・直進	直進・右折
車線の種類	1	1	1	1	1	1
車線の数	2000	1800	2000	2000	2000	1800
船舶交通基本法の基本値	SB	SB	SB	SB	SB	SB
車線幅員による補正率	α_w	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000
(車線幅員)		(3.00)	(3.00)	(3.00)	(3.00)	(3.00)
経路分配による補正率	α_g	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000
(経路分配)		(0.00)	(0.00)	(0.00)	(0.00)	(0.00)
大型車進入による補正率	α_T	0.979	0.986	0.974	0.836	0.853
(大型車進入率)		(3.01)	(2.03)	(5.83)	(28.07)	(24.57)
左折車線入による補正率	α_{LT}	0.471		0.714	0.778	
(左折率)		(53.2)		(86.2)	(32.0)	
(歩行者による低減率)	L%				0.46	
(歩行者歩行時間)	歩	56		50	56	
(自転車歩行時間)	歩	51		45	51	
右折車線入による補正率	α_{RT}				0.966	
(右折率)					(32.2)	
(右折車の通過率)	K%	0.619			1.000	
(右折車の歩行時間)	歩	56			50	
(歩行者による低減率)	L%	4.038			2.050	
(歩行者歩行時間)	歩					
(自転車歩行時間)	歩					
(交差点内滞留率)					2.050	
(交差点内滞留率)						
船舶交通基本法	SA	922	1772	1214	1706	1644
設計交通量		902		550		544
(設計交通量)		(210+692)		(158+333+59)		(57+437)
右折補正交通量	α_{RN}	0				
交差点進入部の必要率	β	0.312	0.000	0.120	0.162	0.162
必要車長	1φ			0.120		0.162
	2φ	0.312				0.162
	3φ		0.000			
有効歩行時間(秒)	1φ	56		50		56
	3φ					
信号青時間比	G/C	56/124	57/124	50/124	56/124	56/124
可能交通容量	C	1307	1852	1852	1514	363
交通容量比	α/C	0.190	0.265	0.227	0.359	0.190
交通量調整のチェック		OK	OK	OK	OK	OK
橋りば	L s (m)	53.4				31.8

* $\beta = K \times \frac{3600}{C}$
 N : 第1時間区間平均左折車の割合
 * : 交通容量 (毎1時間)

交差点概略図



交通量図



現示方式の図示

現示	1φ	2φ	3φ
表示時間	6:50 Y:3 AR:3	6:56 Y:3 AR:0	6:3 Y:3 AR:3
有効青時間	50	56	3
損失時間	6	3	6
歩行者歩行時間	50	51	0

上段：方向別合計交通量[台/時]
 下段：(大型車進入量)[%]
 <歩行者数>[人/時]

総交通量 交差点解析 (2/6)

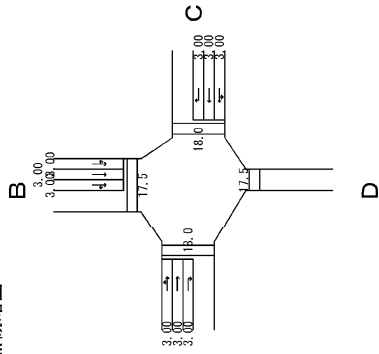
検討用資料 『北5×西2(平)』

表-1 交差点の需要率の算出

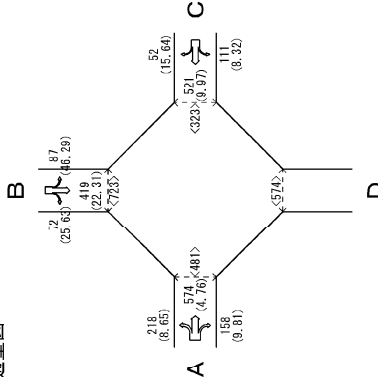
流入源	A		B		C	
	左折・直進	直進	左折・直進	直進・右折	左折・直進	直進・右折
車線の種別	1	1	1	1	1	1
車線数	2000	800	2000	2000	2000	1800
船舶交通基本法の基本値	S B	2000	800	2000	2000	1800
車線幅員による補正率 (車線幅員)	α_w	1.000 (3.00)	1.000 (3.00)	1.000 (3.00)	1.000 (3.00)	1.000 (3.00)
経路分配による補正率 (経路分配)	α_g	1.000 (0.00)	1.000 (0.00)	1.000 (0.00)	1.000 (0.00)	1.000 (0.00)
大型車混入による補正率 (大型車混入率)	α_T	0.954 (6.99)	0.968 (5.81)	0.812 (33.12)	0.865 (23.55)	0.901 (6.97)
左折車混入による補正率 (左折率)	α_L	0.625 (55.1)		0.825 (45.2)		0.768 (36.1)
(歩行者による低減率)	L	0.52		0.28		0.45
(歩行者歩留時間)	f _p	56		50		56
横断歩行者による補正率	α_L	51		45		51
右折車混入による補正率 (右折率)	α_R				0.960 (37.4)	
(右折車の通過率)	K	0.583			1.000	0.554
(歩行者歩留時間)	f _p	56			50	56
(歩行者歩留時間)	K _{RR}	4.08			2.08	2.08
(交差点内滞留台数)	K					
船舶交通基本法	S A	1193	1956	1310	1750	1617
設計交通量		799 (2184574)	158	578 (8741972)	632 (111+521)	52
右折補正交通量	α_R	0				
交差点流入の需要率	1φ	0.253	0.000	0.123	0.191	-
必要車道数	2φ	0.253		0.123	0.191	-
有効歩時間(秒)	3φ		0.000			
有効歩時間(秒)	1φ	56		50	56	56
有効歩時間(秒)	3φ					
信号歩時間比	G/C	56/124	5/124	50/124	56/124	56/124
可能交通容量	C	1413	462	1902	1495	381
交通容量比	α/C	0.361	0.342	0.304	0.423	0.136
交通量調整のチェック		OK	OK	OK	OK	OK
橋留長	L s (m)		63.5			27.3

* $V = K \times \frac{3600}{C}$
 N : 第1時間区間高化車折車の割合台数
 * : 交通容量 (毎1時間)

交差点概略図



交通量図



現示方式の図示

現示	1φ	2φ	3φ
表示時間	G:50 Y:3 AR:3	G:56 Y:3 AR:3	G:3 Y:3 AR:3
有効歩時間	50	56	3
歩留時間	6	3	6
歩行者歩留時間	50	51	0

上段：方向別合計交通量[台/時]
 下段：(大型車混入率)[%]
 <歩行者数>[人/時]

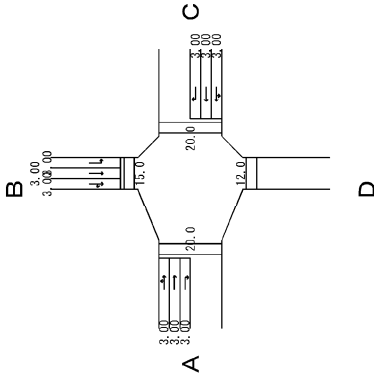
検討用資料 『北5×西5(休)』

表-1 交差点の需要率の算出

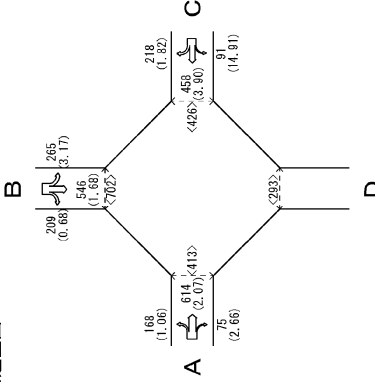
流入源	A		B		C	
	左折・直進	右折	直進	右折	左折・直進	右折
車線の種別	1	1	1	1	1	1
車線数	2000	1800	2000	2000	2000	1800
船舶交通基本の基本率	S.B					
船舶による補正率	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000
(船舶幅員)	(3.00)	(3.00)	(3.00)	(3.00)	(3.00)	(3.00)
経路分配による補正率	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000
(道路幅員)	(0.00)	(0.00)	(0.00)	(0.00)	(0.00)	(0.00)
大型車進入による補正率	α T	0.989	0.986	0.978	0.988	0.982
(大型車進入率)	(1.64)	(2.07)	(2.66)	(3.17)	(1.68)	(1.82)
左折車線進入による補正率	α L T	0.685				
(左折率)	(43.0)					
(歩行者による低減率)	L%	0.34				
(歩行者時間)	f p	50				
(歩行者歩行時間)	φ	50				
(歩行者歩行時間)	φ	45				
横断歩行者による補正率	α L	0.698				
右折車線進入による補正率	α R T			0.943		
(右折率)	K%	0.618		(58.4)		
(右折車の補助率)	L	50		1.000		
(有効歩行時間)	f p	45		45		
(歩行者歩行時間)	φ	50		50		
(歩行者歩行時間)	φ	45		45		
(交差点内滞留率)	K, R, α	2.08		2.68		
飽和交通率	S.A	1355	1972	1768	1229	1976
設計交通量		782		75	265	
(168+914)						
右折車線交通量	α R - N			0		
交差点進入の必要率	α	0.235	0.000	0.216	0.156	0.152
必要車線数	1 φ			0.216	0.156	
2 φ						
3 φ						
有効歩行時間(秒)	1 φ	50		45		
3 φ						
信号青時間比	G/C	50/124	14/124	45/124	50/124	14/124
可能交通容量	C	1312	614	446	1336	539
交通需要比	N/C	0.283	0.122	0.594	0.511	0.278
交通需要のチェック		OK	OK	OK	OK	OK
歩道長	L s (m)		53.1	87.0		74.8

* Y = K × $\frac{3600}{C}$
 N : 第1時間間帯活性化歩行者車の割合
 * : 交通容量 (毎1時間)

交差点概略図



交通量図



上段：方向別合計交通量[台/時]
 下段：(大型車混入率) [%]
 <歩行者数> [人/時]

現示方式の図示

現示	1 φ	2 φ	3 φ
表示時間	G:45 Y:3 AR:3	G:50 Y:3 AR:0	G:14 Y:3 AR:3
有効歩行時間	45	50	14
損失時間	6	3	6
歩行者歩行時間	45	45	0

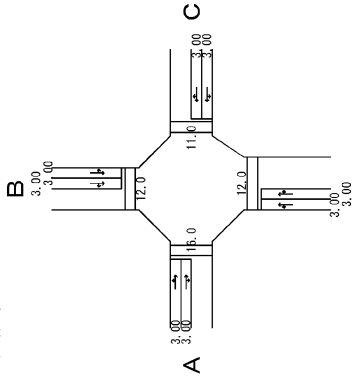
検討用資料 『北8×西2(休)』

表-1 交差点の需要率の算出

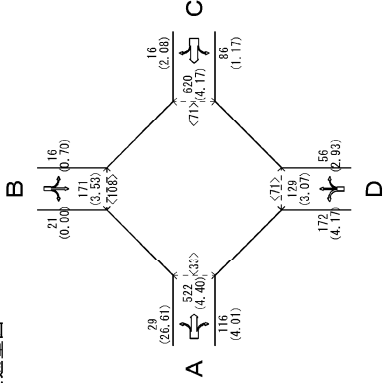
流入源	A		B		C		D	
	左折・直進	直進・右折	左折・直進	直進・右折	左折・直進	直進・右折	左折・直進	直進・右折
車線数	1	2000	1	2000	1	2000	1	2000
船舶交通基本率の基本率	S/B	2000	2000	2000	2000	2000	2000	2000
車線幅員による修正率 (車線幅員)	α_w	1.000 (3.00)	1.000 (3.00)	1.000 (3.00)	1.000 (3.00)	1.000 (3.00)	1.000 (3.00)	1.000 (3.00)
経路分配による修正率 (経路分配)	α_g	1.000 (0.00)	1.000 (0.00)	1.000 (0.00)	1.000 (0.00)	1.000 (0.00)	1.000 (0.00)	1.000 (0.00)
大型車進入による修正率 (大型車進入率)	α_T	0.958 (6.33)	0.971 (4.26)	0.979 (3.09)	0.981 (2.82)	0.976 (3.46)	0.972 (4.13)	0.979 (3.03)
左折車線進入による修正率 (左折率) (歩行者による低減率) (歩行者歩時間) (歩行者歩時間) (横断歩行者による修正率)	$\alpha_{L,T}$ L% f _p f _w α_L	0.980 (8.7) 0.13 45 40	0.966 (15.4) 0.13 28 23	0.946 (23.8) 0.13 45 40	0.946 (23.8) 0.13 45 40	0.946 (23.8) 0.13 45 40	0.946 (23.8) 0.13 28 23	0.946 (23.8) 0.13 28 23
右折車線進入による修正率 (右折率) (右折車の増減率) (右折歩時間) (歩行者歩時間) (歩行者歩時間) (交差点内滞留率)	$\alpha_{R,T}$ R% K% f _r f _w K: 右; サイクル	0.665 (44.8) 0.531 45 2(65)	0.961 (20.2) 0.877 28 2(65)	0.953 (4.4) 0.582 45 2(65)	0.953 (4.4) 0.582 45 2(65)	0.953 (4.4) 0.582 45 2(65)	0.917 (31.4) 0.828 28 2(58)	
船舶交通修正率	S/A	1878	1891	1885	1847	1853	1592	1795
総交通量	3	667 (29+522+116)	298 (16+171+21)	729 (86+620+16)	729 (86+620+16)	357 (172+124+56)	357	357
右折車線交通量	R/N							
交差点車線必要率		0.210	0.055	0.195	0.195	0.105	0.105	0.105
必要車線数	1φ	0.210						
	2φ							
	3φ							
	4φ							
有効歩時間(秒)	1φ	45				45		
	2φ							
	3φ		28				28	
	4φ							
信号時間比	G/C	45/124	28/124	45/124	45/124	28/124	28/124	
可能交通量	C	1150	853	1343	1343	705	705	
交通量需比	q/C1	0.580	0.244	0.538	0.538	0.467	0.467	
交通量需比のチェック		O.K	O.K	O.K	O.K	O.K	O.K	
踏切長	Ls (m)							

※ Y = K × 3600
N : 第1歩時間占有率(歩行者歩時間の割合)
※ x : 交通量 (第1時間)

交差点概略図



交通量図



上段：方向別合計交通量[台/時]
下段：(大型車進入率)[%]
<歩行者数>[人/時]

現示方式の図示

現示	1φ	2φ	3φ	4φ
表示時間	G:45 Y:3 AR:0	G:28 Y:3 AR:3	G:25 Y:3 AR:3	G:24
有効歩時間	45	5	28	25
歩行者時間	3	6	6	6
歩行者歩時間	0	0	0	25

総交通量 交差点解析 (5/6)

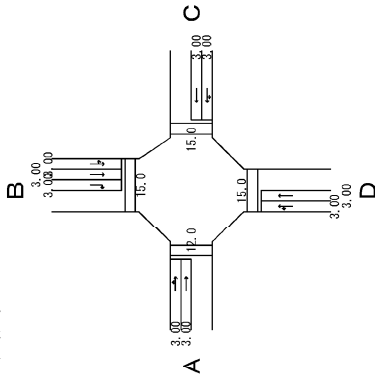
検討用資料 『北8×西5(休)』

表-1 交差点の需要率の算出

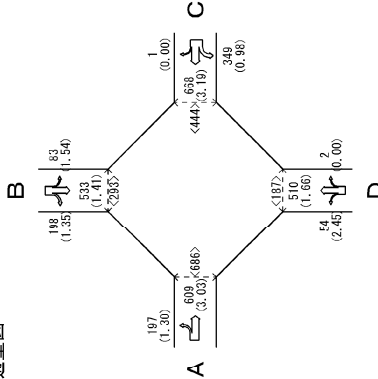
流入源	A		B		C		D	
	左折・直進	直進	左折・直進	直進	左折・直進	直進	左折・直進	直進
車線の種別	1	1	1	1	1	1	1	1
車線数	2000	2000	2000	2000	2000	2000	2000	2000
船舶交通基本の基本率	S/B							
車線幅員による修正率	α_w	1.000 (3.000)	1.000 (3.000)	1.000 (3.000)	1.000 (3.000)	1.000 (3.000)	1.000 (3.000)	1.000 (3.000)
経路分配による修正率	α_g	1.000 (0.000)	1.000 (0.000)	1.000 (0.000)	1.000 (0.000)	1.000 (0.000)	1.000 (0.000)	1.000 (0.000)
大型車混入による修正率	α_T	0.985 (2.18)	0.979 (3.03)	0.990 (1.35)	0.990 (1.67)	0.988 (3.19)	0.987 (1.81)	0.989 (1.66)
左折車混入による修正率	$\alpha_{L/T}$	0.823 (48.9)	0.855 (26.9)	0.829 (68.0)	0.841 (19.1)			
(歩行者による低減率)	L%	0.26	0.36	0.17	0.50			
(有効歩時間)	f _p	56	54	56	47			
(歩行者歩時間)	φ	51	49	51	42			
構形歩行者による修正率	α_L							
右折車混入による修正率	$\alpha_{R/T}$							
(左折車)	K%	0.590	0.590	0.590	0.590	0.590	0.590	0.590
(右折車の増減率)	L%	47	47	47	47	47	47	47
(有効歩時間)	φ	2(57)	2(57)	2(57)	2(57)	2(57)	2(57)	2(57)
(歩行者歩時間)	K:R:φ							
(交差点内滞留台数)	K:φ							
船舶交通基本率	S/A	1621 (197+609)	1603 (806)	1603 (806)	1603 (806)	1638 (1018)	1660 (566)	1678 (545+101)
設計交通量	3	806 (197+609)	616 (80+533)	198	1018 (545+468)	566	566	566
右折車混入交通量	α_{R-N}			0				
交差点左折の需要率	1φ	0.225	0.168	0.168	0.253	0.253	0.156	
必要歩行者	2φ			0.168		0.156		
	3φ			***				
有効歩時間(秒)	1φ	0.225	47		0.253	47		
	2φ		7					
	3φ	56			56			
信号青時間比	G/C	56/125	54/125	56/125	56/125	56/125	47/125	
可能交通容量	C	1603	1587	1610	1608	1608	1608	
交通容量比	N/C1	0.203	0.388	0.433	0.632	0.411	0.411	
交通量調整のチェック		OK	OK	OK	OK	OK	OK	
橋長	L s (m)			70.2				

* $V = K \times \frac{3600}{C}$
 N : 第1時間間隔正常化歩行者車の割合台数
 ** * : 交通容量(実1時間)
 *** : 運転免許での使用状況

交差点概略図



交通量図



上段：方向別合計交通量[台/時]
 下段：(大型車混入率)[%]
 <歩行者数>[人/時]

現示方式の図示

現示	1φ	2φ	3φ
表示時間	6:47 Y:3 AR:0	6:7 Y:3 AR:3	6:56 Y:3 AR:3
有効歩時間	47	7	56
歩失時間	3	6	6
歩行者歩時間	47	0	51

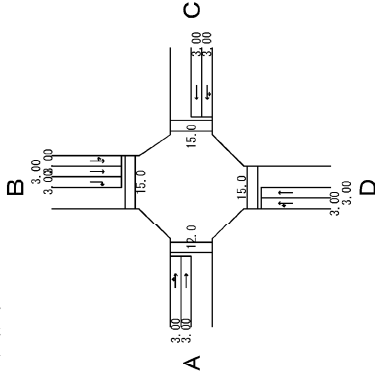
検討用資料 『北8×西5(平)』

表-1 交差点の需要率の算出

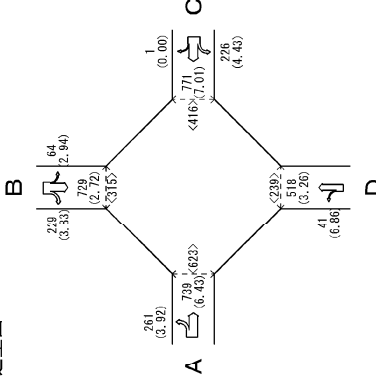
流入源	A		B		C		D	
	左折・直進	直進	左折・直進	直進	左折・直進	直進	左折・直進	直進
車線の種別	1	1	1	1	1	1	1	1
車線の数	2000	2000	2000	2000	2000	2000	2000	2000
船舶交通基本法の基本率	S/B							
車線幅員による修正率	α _w	1.000 (3.00)	1.000 (3.00)	1.000 (3.00)	1.000 (3.00)	1.000 (3.00)	1.000 (3.00)	1.000 (3.00)
経路幅員による修正率	α _L	1.000 (0.00)	1.000 (0.00)	1.000 (0.00)	1.000 (0.00)	1.000 (0.00)	1.000 (0.00)	1.000 (0.00)
大型車混入による修正率	α _T	0.985 (5.12)	0.981 (2.76)	0.981 (2.76)	0.981 (2.76)	0.961 (5.84)	0.971 (3.79)	0.978 (3.26)
左折車混入による修正率	α _{L/T}	0.813 (52.2)	0.913 (16.1)	0.880 (14.7)	0.853 (15.3)	0.222 (0.48)	0.48 (0.48)	0.48 (0.48)
(歩行者による低減率)	L%	0.26	0.34	0.26	0.26	0.26	0.26	0.26
(有効歩時間)	f _p	56	54	56	56	56	56	56
(歩行者歩時間)	φ	51	49	51	51	51	51	51
横断歩行者による修正率	α _L							
右折車混入による修正率	α _{R/T}							
(右折率)	K%							
(右折車の増減率)	L%							
(有効歩時間) (歩行者歩時間)	φ							
(歩行者歩時間) (歩行者歩時間)	φ							
(交差点内滞留台数)	K, R, φ							
(交差点内滞留台数)	K, R, φ							
船舶交通基本率	S/A	1589 (5.12)	1791 (2.76)	1914 (5.84)	1753 (5.84)	1639 (5.84)	1711 (3.79)	1956 (3.26)
設計交通量	3	1000 (261+739)	783 (61+729)	229	998 (226+771)	539	539	(41+518)
右折車混入による修正率	α _{R-N}							
交差点左折車混入の必要率	α _L	0.287	0.211	0.211	0.211	0.282	0.152	0.152
必要発車数	1φ							
	2φ							
	3φ							
有効歩時間 (秒)	1φ	0.287	47	47	47	0.282	47	47
	2φ							
	3φ							
信号青時間比	G/C	56/125	54/125	56/125	56/125	56/125	56/125	56/125
可能交通容量	C	1500	1621	1445	1588	1380	1380	1380
交通容量比	α _C	0.611	0.489	0.615	0.628	0.628	0.615	0.615
交通量調整係数のチェック		OK	OK	OK	OK	OK	OK	OK
橋梁長	L _s (m)							

* Y = K × 3600 / C
 N : 第1時間区間内高規格化車台数
 * : 交通容量 (実1時間)
 * : 必要発車数
 * : 必要発車数

交差点概略図



交通量図



現示方式の図示

現示	1φ	2φ	3φ
表示時間	G:47 Y:3 AR:0	G:7 Y:3 AR:3	G:56 Y:3 AR:3
有効歩時間	47	7	56
歩行時間	3	6	6
歩行者歩時間	47	0	51

上段：方向別合計交通量[台/時]
 下段：(大型車混入率)[%]
 <歩行者数>[人/時]