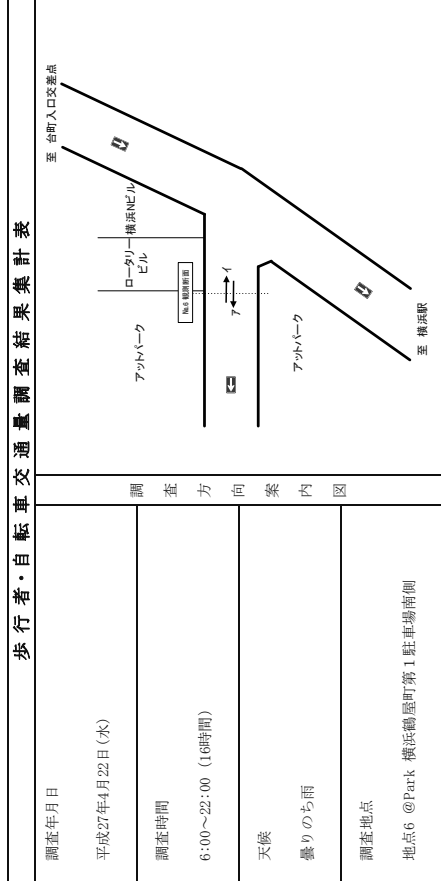
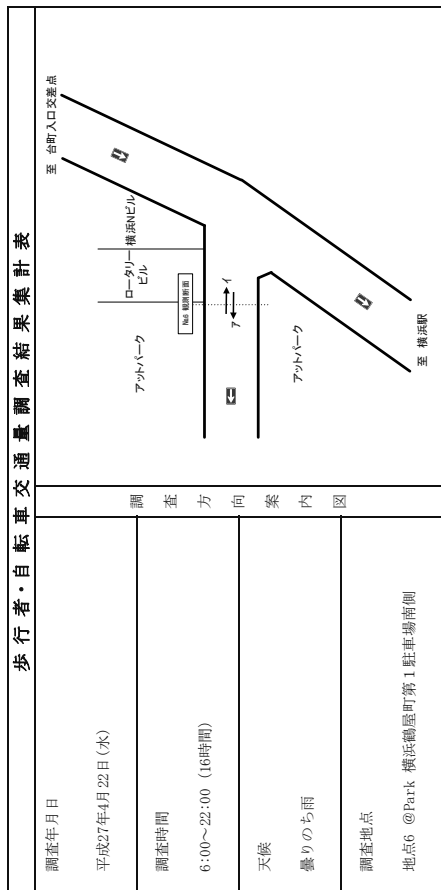


(3) 歩行者等交通量調査

対象事業実施区域周辺の主要地点（10断面）において、平日・休日実施した調査結果は、平日は p.3.7-170～p.3.7-180、休日は p.3.7-180～p.3.7-190 に示すとおりです。



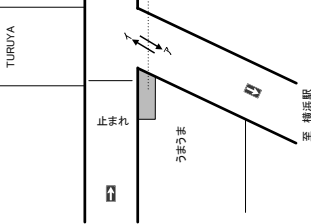
時間帯	歩行者			自転車			合計			歩行者比率 [%]	自転車比率 [%]	合計比率 [%]
	人数 [人]	割合 [%]	人数 [人]	人数 [人]	割合 [%]	人数 [人]	人数 [人]	割合 [%]	人数 [人]			
6:00~6:15	0	0.0	0	0	0.0	0	0	0.0	4	0	1.8	
6:15~6:30	1	0.0	0	0	0.0	1	0	0.0	4	0	2.0	
6:30~6:45	0	0.0	0	0	0.0	0	0	0.0	2	0	0.9	
6:45~7:00	1	0.0	0	0	0.0	1	0	0.0	2	0	0.9	
1時間計	2	0.0	0	0	0.0	2	0	0.0	10	0	4.5	
7:00~7:15	1	0.0	0	0	0.0	1	0	0.0	1	0	0.5	
7:15~7:30	1	0.0	0	0	0.0	1	0	0.0	5	0	2.3	
7:30~7:45	0	0.0	0	0	0.0	0	0	0.0	2	0	0.9	
7:45~8:00	0	0.0	0	0	0.0	0	0	0.0	2	0	0.9	
1時間計	2	0.0	0	0	0.0	2	0	0.0	10	0	4.5	
8:00~8:15	2	0.0	0	0	0.0	2	0	0.0	1	0	0.5	
8:15~8:30	2	0.0	0	0	0.0	2	0	0.0	1	0	0.5	
8:30~8:45	5	0.0	0	0	0.0	5	0	0.0	2	0	0.9	
8:45~9:00	1	0.0	0	0	0.0	1	0	0.0	4	0	1.8	
1時間計	9	0.0	0	0	0.0	9	0	0.0	8	0	3.6	
9:00~9:15	0	0.0	0	0	0.0	0	0	0.0	4	1	1.8	
9:15~9:30	2	0.0	0	0	0.0	2	0	0.0	1	0	0.5	
9:30~9:45	2	0.0	0	0	0.0	2	0	0.0	6	0	2.7	
9:45~10:00	1	0.0	0	0	0.0	1	0	0.0	6	0	2.7	
1時間計	5	0.0	0	0	0.0	5	0	0.0	17	1	7.8	
10:00~10:15	3	1.4	0	0.0	0	0.0	3	0	0	3.1	4.4	
10:15~10:30	4	1.8	0	0.0	0	0.0	4	1.8	2	0	0.9	
10:30~10:45	4	1.8	0	0.0	0	0.0	4	1.8	5	1	6.2	
10:45~11:00	3	1.4	0	0.0	0	0.0	3	1.4	6	0	2.7	
1時間計	10	3.1	0	0.0	0	0.0	10	3.1	16	1	7.7	
11:00~11:15	7	0	0	0.0	0	0.0	7	0	1	0.5	10.5	
11:15~11:30	1	0	0	0.0	0	0.0	1	0	6	2	8.6	
11:30~11:45	1	0	0	0.0	0	0.0	1	0	2	0	0.9	
11:45~12:00	5	0	0	0.0	0	0.0	5	0	3	0	3.1	
1時間計	13	1.4	0	0.0	0	0.0	13	1.4	11	3	14.6	
12:00~12:15	19	0	0	0.0	0	0.0	19	0	2	0	0.9	
12:15~12:30	9	0	0	0.0	0	0.0	9	0	4	0	1.8	
12:30~12:45	9	0	0	0.0	0	0.0	9	0	3	0	1.4	
12:45~13:00	3	1.4	0	0.0	0	0.0	3	1.4	2	0	0.9	
1時間計	40	4.1	0	0.0	0	0.0	40	4.1	11	0	11.5	
13:00~13:15	2	0	0	0.0	0	0.0	2	0	13	0	13.5	
13:15~13:30	2	0	0	0.0	0	0.0	2	0	9	0	4.1	
13:30~13:45	3	0	0	0.0	0	0.0	3	0	9	0	4.1	
13:45~14:00	3	0	0	0.0	0	0.0	3	0	2	1	3.1	
1時間計	10	0	0	0.0	0	0.0	10	0	1	1	4.5	
16時間計	98	8.1	76	4	79	68.7	150	10	160	72.4	100.0	
18時間計	98	8.1	109	6	115	100.0	207	14	221	100.0	100.0	



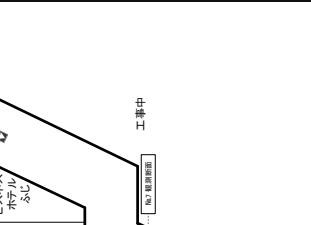
時間帯	歩行者			自転車			合計			歩行者比率 [%]	自転車比率 [%]	合計比率 [%]
	人数 [人]	割合 [%]	人数 [人]	人数 [人]	割合 [%]	人数 [人]	人数 [人]	割合 [%]	人数 [人]			
6:00~6:15	0	0.0	0	0	0.0	0	0	0.0	4	0	1.8	
6:15~6:30	1	0.0	0	0	0.0	1	0	0.0	4	0	2.0	
6:30~6:45	0	0.0	0	0	0.0	0	0	0.0	2	0	0.9	
6:45~7:00	1	0.0	0	0	0.0	1	0	0.0	2	0	0.9	
1時間計	2	0.0	0	0	0.0	2	0	0.0	10	0	4.5	
7:00~7:15	1	0.0	0	0	0.0	1	0	0.0	1	0	0.5	
7:15~7:30	1	0.0	0	0	0.0	1	0	0.0	5	0	2.3	
7:30~7:45	0	0.0	0	0	0.0	0	0	0.0	2	0	0.9	
7:45~8:00	0	0.0	0	0	0.0	0	0	0.0	2	0	0.9	
1時間計	2	0.0	0	0	0.0	2	0	0.0	10	0	4.5	
8:00~8:15	2	0.0	0	0	0.0	2	0	0.0	1	0	0.5	
8:15~8:30	2	0.0	0	0	0.0	2	0	0.0	1	0	0.5	
8:30~8:45	2	0.0	0	0	0.0	2	0	0.0	2	0	0.9	
8:45~9:00	1	0.0	0	0	0.0	1	0	0.0	4	0	1.8	
1時間計	4	0.0	0	0	0.0	4	0	0.0	8	0	3.6	
9:00~9:15	0	0.0	0	0	0.0	0	0	0.0	4	1	1.8	
9:15~9:30	1	0.0	0	0	0.0	1	0	0.0	1	0	0.5	
9:30~9:45	1	0.0	0	0	0.0	1	0	0.0	6	0	2.7	
9:45~10:00	1	0.0	0	0	0.0	1	0	0.0	6	0	2.7	
1時間計	3	1.4	0	0.0	0	0.0	3	1.4	17	1	7.8	
10:00~10:15	2	0	0	0.0	0	0.0	2	0	0	3.1	4.4	
10:15~10:30	4	1.8	0	0.0	0	0.0	4	1.8	2	0	0.9	
10:30~10:45	4	1.8	0	0.0	0	0.0	4	1.8	5	1	6.2	
10:45~11:00	3	1.4	0	0.0	0	0.0	3	1.4	6	0	2.7	
1時間計	10	3.1	0	0.0	0	0.0	10	3.1	16	1	7.7	
11:00~11:15	7	0	0	0.0	0	0.0	7	0	1	0.5	10.5	
11:15~11:30	1	0	0	0.0	0	0.0	1	0	6	2	8.6	
11:30~11:45	1	0	0	0.0	0	0.0	1	0	2	0	0.9	
11:45~12:00	5	0	0	0.0	0	0.0	5	0	3	0	3.1	
1時間計	13	1.4	0	0.0	0	0.0	13	1.4	11	3	14.6	
12:00~12:15	19	0	0	0.0	0	0.0	19	0	2	0	0.9	
12:15~12:30	9	0	0	0.0	0	0.0	9	0	4	0	1.8	
12:30~12:45	9	0	0	0.0	0	0.0	9	0	3	0	1.4	
12:45~13:00	3	1.4	0	0.0	0	0.0	3	1.4	2	0	0.9	
1時間計	21	19.8	19	2	17	4	40	1	11	0	11.5	
13:00~13:15	1	0	0	0.0	0	0.0	1	0	13	0	13.5	
13:15~13:30	0	0.0	0	0	0.0	0	0	0.0	9	0	4.1	
13:30~13:45	0	0.0	0	0	0.0	0	0	0.0	9	0	4.1	
13:45~14:00	2	0	0	0.0	0	0.0	2	0	2	1	3.1	
1時間計	3	0	0	0.0	0	0.0	3	0	1	1	4.5	
16時間計	98	8.1	76	4	79	68.7	150	10	160	72.4	100.0	
18時間計	98	8.1	109	6	115	100.0	207	14	221	100.0	100.0	

歩行者・自転車交通量調査結果集計表

調査年月日
平成27年4月22日(水)
調査時間
6:00~22:00 (16時間)
調査方向
調査案内図
天気
曇りのち雨
調査地点
地点7 横浜Nビル前



調査年月日
平成27年4月22日(水)
調査時間
6:00~22:00 (16時間)
調査方向
調査案内図
天気
曇りのち雨
調査地点
地点7 横浜Nビル前

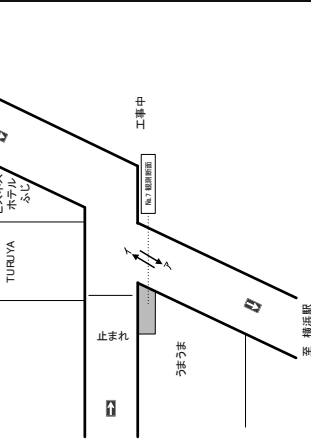


時間帯	方向				東向き(台町方面)				西向き(横浜方面)			
	歩行者	自転車	合計	比率	歩行者	自転車	合計	比率	歩行者	自転車	合計	比率
6:00~6:15	18	1	19	0.4	41	2	43	1.3	38	0	38	1.3
6:15~6:30	18	0	18	0.7	71	1	72	1.9	42	4	46	1.8
6:30~6:45	32	0	32	0.8	39	2	41	1.1	53	0	53	1.8
6:45~7:00	43	0	43	1.1	59	1	60	1.6	37	2	39	1.3
7:00~7:15	62	2	64	1.7	170	6	176	5.8	380	12	392	5.8
7:15~7:30	90	2	92	2.4	220	7	227	6.1	112	2	114	1.7
7:30~7:45	74	1	75	2.0	30	0	30	0.8	104	1	105	1.5
7:45~8:00	98	2	100	2.6	53	1	54	1.8	151	2	153	2.2
8:00~8:15	93	0	93	2.4	118	1	119	3.0	422	8	430	6.6
8:15~8:30	74	3	77	2.0	61	2	63	1.7	135	3	138	2.0
8:30~8:45	63	1	64	1.7	120	1	121	3.0	183	2	185	2.7
8:45~9:00	52	2	54	1.4	162	1	163	4.3	214	2	216	3.2
9:00~9:15	53	3	56	1.5	94	0	94	3.1	147	3	150	2.2
9:15~9:30	55	3	58	1.5	25	0	25	0.8	80	3	83	1.2
9:30~9:45	54	0	54	1.4	30	3	33	1.1	84	3	87	1.3
9:45~10:00	29	3	32	0.8	29	1	30	0.8	29	4	33	0.9
10:00~10:15	38	7	45	1.2	20	2	22	0.7	68	9	77	1.0
10:15~10:30	49	3	52	1.4	21	0	21	0.7	70	3	73	1.1
10:30~10:45	56	6	62	1.7	35	3	38	1.3	92	9	101	1.5
10:45~11:00	57	6	63	1.7	35	3	38	1.3	94	9	103	1.5
11:00~11:15	64	2	66	1.7	33	7	40	1.3	97	10	107	1.6
11:15~11:30	58	6	64	1.6	28	1	29	1.0	86	4	90	1.3
11:30~11:45	45	4	49	1.2	24	2	26	0.9	69	2	71	1.0
11:45~12:00	50	5	55	1.4	35	1	36	1.2	85	9	94	1.3
12:00~12:15	64	1	65	1.7	40	3	43	1.4	104	4	108	1.6
12:15~12:30	65	0	65	1.7	48	4	52	1.7	124	4	128	1.9
12:30~12:45	46	2	48	1.3	42	4	46	1.5	88	6	94	1.4
12:45~13:00	23	4	27	0.7	44	5	49	1.6	67	9	76	1.1
13:00~13:15	40	2	42	1.1	64	2	66	2.0	104	4	108	1.6
13:15~13:30	40	1	41	1.1	54	2	56	1.9	94	3	97	1.4
13:30~13:45	52	3	55	1.4	42	3	45	1.5	94	6	100	1.5
13:45~14:00	55	3	58	1.5	51	1	52	1.6	106	4	110	1.6
14:00~14:15	187	9	196	5.2	211	8	219	7.3	398	17	415	6.1
16時間計	3,677	121	3,798	100.0	2,988	103	3,091	80.0	6,299	203	6,502	80.4
12時間計	2,981	112	3,093	86.0	2,318	91	2,409	60.0	5,299	203	5,502	68.4

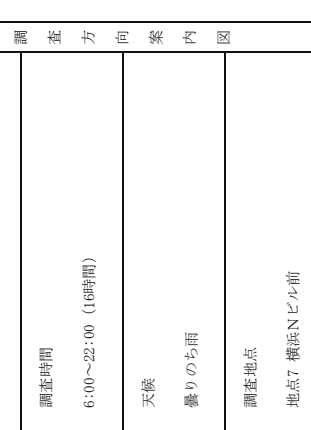
*8: 16時間計は7時から19時までの合計

歩行者・自転車交通量調査結果集計表

調査年月日
平成27年4月22日(水)
調査時間
6:00~22:00 (16時間)
調査方向
調査案内図
天気
曇りのち雨
調査地点
地点7 横浜Nビル前



調査年月日
平成27年4月22日(水)
調査時間
6:00~22:00 (16時間)
調査方向
調査案内図
天気
曇りのち雨
調査地点
地点7 横浜Nビル前



時間帯	方向				東向き(台町方面)				西向き(横浜方面)			
	歩行者	自転車	合計	比率	歩行者	自転車	合計	比率	歩行者	自転車	合計	比率
6:00~6:15	23	1	24	0.4	43	2	45	1.3	39	0	39	1.3
6:15~6:30	25	1	26	0.4	71	1	72	1.9	42	4	46	1.8
6:30~6:45	40	0	40	0.6	39	2	41	1.1	53	0	53	1.8
6:45~7:00	50	1	51	0.7	59	1	60	1.6	37	2	39	1.3
7:00~7:15	75	3	78	1.1	170	6	176	5.8	380	12	392	5.8
7:15~7:30	112	2	114	1.7	220	7	227	6.1	112	2	114	1.7
7:30~7:45	104	1	105	1.5	30	0	30	0.8	104	1	105	1.5
7:45~8:00	151	2	153	2.2	53	1	54	1.8	151	2	153	2.2
8:00~8:15	155	0	155	2.3	118	1	119	3.0	422	8	430	6.6
8:15~8:30	135	3	138	2.0	61	2	63	1.7	135	3	138	2.0
8:30~8:45	183	2	185	2.7	120	1	121	3.0	183	2	185	2.7
8:45~9:00	214	2	216	3.2	162	1	163	4.3	214	2	216	3.2
9:00~9:15	147	3	150	2.2	94	0	94	3.1	147	3	150	2.2
9:15~9:30	80	3	83	1.2	25	0	25	0.8	80	3	83	1.2
9:30~9:45	84	3	87	1.3	30	3	33	1.1	84	3	87	1.3
9:45~10:00	58	4	62	0.9	29	1	30	0.8	29	4	33	0.9
10:00~10:15	369	13	382	5.6	207	8	215	5.9	398	17	415	6.1
10:15~10:30	58	9	67	1.0	20	2	22	0.7	68	9	77	1.0
10:30~10:45	70	3	73	1.1	21	0	21	0.7	70	3	73	1.1
10:45~11:00	84	6	90	1.3	35	3	38	1.3	92	9	101	1.5
11:00~11:15	92	9	101	1.5	35	3	38	1.3	94	9	103	1.5
11:15~11:30	86	4	90	1.3	28	1	29	1.0	86	4	90	1.3
11:30~11:45	69	2	71	1.0	24	2	26	0.9	69	2	71	1.0
11:45~12:00	85	6	91	1.3	36	1	37	1.2	85	6	91	1.3
12:00~12:15	104	4	108	1.6	40	3	43	1.4	104	4	108	1.6
12:15~12:30	123	4	127	1.9	48	4	52	1.7	124	4	128	1.9
12:30~12:45	72	3	75	1.1	42	4	46	1.5	72	3	75	1.1
12:45~13:00	74	1	75	1.1	44	5	49	1.6	67	9	76	1.1
13:00~13:15	104	4	108	1.6	64	2	66	2.0	104	4	108	1.6
13:15~13:30	76	0	76	1.1	54	2	56	1.9	94	3	97	1.4
13:30~13:45	61	4	65	1.0	42	3	45	1.5	94	6	100	1.5
13:45~14:00	98	3	101	1.5	51	1	52	1.6	106	4	110	1.6
14:00~14:15	449	7	456	6.7	211	8	219	7.3	398	17	415	6.1
16時間計	6,381	224	6,605	100.0	5,299	183	5,482	86.0	11,680	407	12,087	86.0
12時間計	5,299	203	5,502	86.0	4,409	170	4,579	76.0	10,708	373	11,081	76.0

*8: 16時間計は7時から19時までの合計

歩行者・自転車交通量調査結果集計表

調査年月日 平成27年4月19日(日)
調査時間 6:00~22:00(16時間)
天気 曇り一時雨
調査地点 地点3 @Park 横浜鶴屋町第2駐車場南側

至 台町入口交差点

時間帯	歩行者 数	自転車 数	合計 数	歩行者		自転車		合計		歩行者		自転車		合計	
				人数	割合	人数	割合	人数	割合	人数	割合	人数	割合		
6:00~6:15	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
6:15~6:30	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
6:30~6:45	2	0	2	0	0.4	2	0	0.4	0	0	0	0	0	0	
6:45~7:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
7:00~7:15	2	0	2	0	0.4	2	0	0.4	0	0	0	0	0	0	
7:15~7:30	1	0	1	0	0.2	1	0	0.2	0	0	0	0	0	0	
7:30~7:45	1	0	1	0	0.2	1	0	0.2	0	0	0	0	0	0	
7:45~8:00	1	0	1	0	0.2	1	0	0.2	0	0	0	0	0	0	
8:00~8:15	3	1	4	0.3	0.6	3	0.7	1.3	0.3	0.6	3	0.7	1.3	0.3	
8:15~8:30	1	0	1	0	0.2	1	0	0.2	0	0	0	0	0	0	
8:30~8:45	2	0	2	0	0.4	2	0	0.4	0	0	0	0	0	0	
8:45~9:00	1	1	2	0.5	0.5	1	0.5	1	0.5	1	0.5	2	1.0	1.0	
9:00~9:15	2	0	2	0.4	0	2	0.4	0	0	2	0.4	0	0	0	
9:15~9:30	1	1	2	0.5	0.5	1	0.5	1	0.5	1	0.5	2	1.0	1.0	
9:30~9:45	1	1	2	0.5	0.5	1	0.5	1	0.5	1	0.5	2	1.0	1.0	
9:45~10:00	1	1	2	0.5	0.5	1	0.5	1	0.5	1	0.5	2	1.0	1.0	
10:00~10:15	5	1	6	1.2	0.2	5	1.0	1.4	0.2	6	1.2	0.2	1.4	0.2	
10:15~10:30	4	0	4	0.8	0	4	0.8	0	0	4	0.8	0	0	0	
10:30~10:45	3	1	4	0.6	0.2	3	0.6	1	0.2	4	0.6	0.2	0.8	0.2	
10:45~11:00	7	0	7	1.4	0	7	1.4	0	0	7	1.4	0	0	0	
11:00~11:15	4	1	5	0.8	0.2	4	0.8	1	0.2	5	0.8	0.2	1	0.2	
11:15~11:30	4	0	4	0.8	0	4	0.8	0	0	4	0.8	0	0	0	
11:30~11:45	11	2	13	2.2	0.4	11	2.2	2	0.4	13	2.2	0.4	3	0.4	
11:45~12:00	17	1	18	3.2	0.2	17	3.2	1	0.2	18	3.2	0.2	2	0.2	
12:00~12:15	36	4	40	6.7	0.8	36	6.7	4	0.8	40	6.7	0.8	5	0.8	
12:15~12:30	8	0	8	1.6	0	8	1.6	0	0	8	1.6	0	0	0	
12:30~12:45	13	1	14	2.6	0.2	13	2.6	1	0.2	14	2.6	0.2	2	0.2	
12:45~13:00	10	1	11	2.0	0.2	10	2.0	1	0.2	11	2.0	0.2	1	0.2	
13:00~13:15	19	2	21	3.6	0.4	19	3.6	2	0.4	21	3.6	0.4	2	0.4	
13:15~13:30	4	0	4	0.8	0	4	0.8	0	0	4	0.8	0	0	0	
13:30~13:45	19	0	19	3.6	0	19	3.6	0	0	19	3.6	0	0	0	
13:45~14:00	14	0	14	2.6	0	14	2.6	0	0	14	2.6	0	0	0	
14:00~14:15	54	0	54	11.8	0	54	11.8	0	0	54	11.8	0	0	0	
14時以降	34	0	34	6.2	0	34	6.2	0	0	34	6.2	0	0	0	
14時以降計	390	23	413	72.0	4.1	390	72.0	23	4.1	413	72.0	4.1	23	4.1	
16時以降計	469	23	492	85.4	4.1	469	85.4	23	4.1	492	85.4	4.1	23	4.1	
※16時以降は朝から19時まで合計															

歩行者・自転車交通量調査結果集計表

調査年月日 平成27年4月19日(日)
調査時間 6:00~22:00(16時間)
天気 曇り一時雨
調査地点 地点3 計画地北西部

至 鶴屋町1丁目交差点

時間帯	歩行者 数	自転車 数	合計 数	歩行者		自転車		合計		歩行者		自転車		合計	
				人数	割合	人数	割合	人数	割合	人数	割合	人数	割合		
6:00~6:15	5	0	5	1.0	0	5	1.0	0	0	5	1.0	0	0	0	
6:15~6:30	3	1	4	0.6	0.2	4	0.6	1	0.2	3	0.6	0	0	0	
6:30~6:45	7	0	7	1.3	0	7	1.3	0	0	7	1.3	0	0	0	
6:45~7:00	5	0	5	0.9	0	5	0.9	0	0	5	0.9	0	0	0	
7:00~7:15	20	1	21	3.6	0.2	21	3.6	1	0.2	20	3.6	0	0	0	
7:15~7:30	4	0	4	0.7	0	4	0.7	0	0	4	0.7	0	0	0	
7:30~7:45	6	0	6	1.0	0	6	1.0	0	0	6	1.0	0	0	0	
7:45~8:00	3	2	5	0.5	0.3	5	0.5	0.3	0.3	3	0.5	0.3	0.3	0.3	
8:00~8:15	17	2	19	3.2	0.4	19	3.2	2	0.4	17	3.2	0.4	2	0.4	
8:15~8:30	9	1	10	1.8	0.2	10	1.8	1	0.2	9	1.8	0	0	0	
8:30~8:45	24	1	25	4.2	0.2	25	4.2	1	0.2	24	4.2	0	0	0	
8:45~9:00	13	0	13	2.3	0	13	2.3	0	0	13	2.3	0	0	0	
9:00~9:15	14	1	15	2.7	0.2	15	2.7	1	0.2	14	2.7	0	0	0	
9:15~9:30	15	0	15	2.7	0	15	2.7	0	0	15	2.7	0	0	0	
9:30~9:45	14	0	14	2.5	0	14	2.5	0	0	14	2.5	0	0	0	
9:45~10:00	16	0	16	2.8	0	16	2.8	0	0	16	2.8	0	0	0	
10:00~10:15	25	3	28	4.5	0.5	28	4.5	3	0.5	25	4.5	0.5	3	0.5	
10:15~10:30	58	2	60	10.4	0.3	60	10.4	2	0.3	58	10.4	0.3	2	0.3	
10:30~10:45	14	1	15	2.7	0.2	15	2.7	1	0.2	14	2.7	0	0	0	
10:45~11:00	15	0	15	2.7	0	15	2.7	0	0	15	2.7	0	0	0	
11:00~11:15	25	1	26	4.5	0.2	26	4.5	1	0.2	25	4.5	0.2	1	0.2	
11:15~11:30	18	0	18	3.2	0	18	3.2	0	0	18	3.2	0	0	0	
11:30~11:45	27	2	29	5.0	0.4	29	5.0	2	0.4	27	5.0	0.4	2	0.4	
11:45~12:00	39	3	42	7.2	0.5	42	7.2	3	0.5	39	7.2	0.5	3	0.5	
12:00~12:15	129	0	129	22.5	0	129	22.5	0	0	129	22.5	0	0	0	
12:15~12:30	37	0	37	6.4	0	37	6.4	0	0	37	6.4	0	0	0	
12:30~12:45	34	0	34	6.0	0	34	6.0	0	0	34	6.0	0	0	0	
12:45~13:00	31	2	33	5.5	0.3	33	5.5	2	0.3	31	5.5	0.3	2	0.3	
13:00~13:15	137	2	139	24.5	0.3	139	24.5	2	0.3	137	24.5	0.3	2	0.3	
13:15~13:30	27	0	27	4.9	0	27	4.9	0	0	27	4.9	0	0	0	
13:30~13:45	40	0	40	7.2	0	40	7.2	0	0	40	7.2	0	0	0	
13:45~14:00	41	0	41	7.4	0	41	7.4	0	0	41	7.4	0	0	0	
14:00~14:15	145	1	146	25.7	0.1	146	25.7	1	0.1	145	25.7	0	0	0	
14時以降計	1451	146	1597	277.9	22.1	1597	277.9	146	22.1	1451	277.9	0	146	22.1	
※16時以降は朝から19時まで合計															

歩行者・自転車交通量調査結果集計表

Table with survey details: 調査年月日 (平成27年4月19日), 調査時間 (6:00~22:00), 調査方向 (Aattパーク, ローター横浜ビル), 調査地点 (地点6 @Park 横浜鶴屋町第1駐車場南側).

Main data table for Survey 6, showing pedestrian and bicycle counts by direction and time period. Includes columns for direction, time, and counts for pedestrians and bicycles.

※2時間計は7時から10時までの合計

Table with survey details: 調査年月日 (平成27年4月19日), 調査時間 (6:00~22:00), 調査方向 (TUBUYA, ビスネスホテル), 調査地点 (地点7 横浜Nビル前).

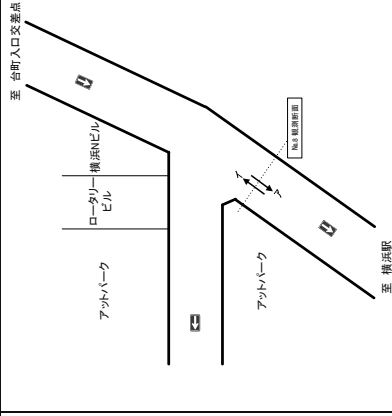
Main data table for Survey 7, showing pedestrian and bicycle counts by direction and time period. Includes columns for direction, time, and counts for pedestrians and bicycles.

※2時間計は7時から10時までの合計

調査年月日		平成27年4月19日(日)																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																									
調査時間		6:00~22:00(16時間)																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																									
天候		曇り一時雨																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																									
調査地点		地点7 横浜ビルの前																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																									
調査方向案内図																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																											
調査結果集計表		<table border="1"> <thead> <tr> <th colspan="2">全方向計</th> <th colspan="2">歩行者</th> <th colspan="2">自転車</th> <th colspan="2">合計</th> </tr> <tr> <th>歩行者</th> <th>自転車</th> <th>歩行者</th> <th>自転車</th> <th>歩行者</th> <th>自転車</th> <th>歩行者</th> <th>自転車</th> </tr> <tr> <th>人数</th> <th>人数</th> <th>人数</th> <th>人数</th> <th>人数</th> <th>人数</th> <th>人数</th> <th>人数</th> </tr> </thead> <tbody> <tr><td>19:00~19:15</td><td>74</td><td>3</td><td>77</td><td>1.4</td><td></td><td>77</td><td></td></tr> <tr><td>19:15~19:30</td><td>113</td><td>1</td><td>114</td><td>2.1</td><td></td><td>114</td><td></td></tr> <tr><td>19:30~19:45</td><td>132</td><td>3</td><td>135</td><td>2.5</td><td></td><td>135</td><td></td></tr> <tr><td>19:45~20:00</td><td>117</td><td>2</td><td>119</td><td>2.2</td><td></td><td>119</td><td></td></tr> <tr><td>20:00計</td><td>436</td><td>9</td><td>445</td><td>8.1</td><td></td><td>445</td><td></td></tr> <tr><td>7:00~7:15</td><td>19</td><td>1</td><td>20</td><td>0.4</td><td></td><td>20</td><td></td></tr> <tr><td>7:15~7:30</td><td>22</td><td>1</td><td>23</td><td>0.4</td><td></td><td>23</td><td></td></tr> <tr><td>7:30~7:45</td><td>21</td><td>1</td><td>22</td><td>0.4</td><td></td><td>22</td><td></td></tr> <tr><td>7:45~8:00</td><td>30</td><td>1</td><td>31</td><td>0.6</td><td></td><td>31</td><td></td></tr> <tr><td>8:00~8:15</td><td>93</td><td>4</td><td>97</td><td>1.8</td><td></td><td>97</td><td></td></tr> <tr><td>8:15~8:30</td><td>40</td><td>0</td><td>40</td><td>0.7</td><td></td><td>40</td><td></td></tr> <tr><td>8:30~8:45</td><td>55</td><td>2</td><td>57</td><td>1.0</td><td></td><td>57</td><td></td></tr> <tr><td>8:45~9:00</td><td>67</td><td>0</td><td>67</td><td>1.2</td><td></td><td>67</td><td></td></tr> <tr><td>9:00~9:15</td><td>72</td><td>1</td><td>73</td><td>1.3</td><td></td><td>73</td><td></td></tr> <tr><td>9:15~9:30</td><td>68</td><td>0</td><td>68</td><td>1.2</td><td></td><td>68</td><td></td></tr> <tr><td>9:30~9:45</td><td>79</td><td>3</td><td>82</td><td>1.5</td><td></td><td>82</td><td></td></tr> <tr><td>9:45~10:00</td><td>79</td><td>5</td><td>84</td><td>1.5</td><td></td><td>84</td><td></td></tr> <tr><td>10:00計</td><td>298</td><td>9</td><td>307</td><td>5.6</td><td></td><td>307</td><td></td></tr> <tr><td>10:00~10:15</td><td>79</td><td>2</td><td>81</td><td>1.5</td><td></td><td>81</td><td></td></tr> <tr><td>10:15~10:30</td><td>71</td><td>6</td><td>77</td><td>1.4</td><td></td><td>77</td><td></td></tr> <tr><td>10:30~10:45</td><td>106</td><td>1</td><td>107</td><td>1.9</td><td></td><td>107</td><td></td></tr> <tr><td>10:45~11:00</td><td>94</td><td>5</td><td>99</td><td>1.8</td><td></td><td>99</td><td></td></tr> <tr><td>11:00~11:15</td><td>103</td><td>11</td><td>114</td><td>2.1</td><td></td><td>114</td><td></td></tr> <tr><td>11:15~11:30</td><td>106</td><td>8</td><td>114</td><td>2.1</td><td></td><td>114</td><td></td></tr> <tr><td>11:30~11:45</td><td>75</td><td>3</td><td>78</td><td>1.4</td><td></td><td>78</td><td></td></tr> <tr><td>11:45~12:00</td><td>93</td><td>11</td><td>104</td><td>1.9</td><td></td><td>104</td><td></td></tr> <tr><td>12:00計</td><td>377</td><td>33</td><td>410</td><td>7.5</td><td></td><td>410</td><td></td></tr> <tr><td>12:00~12:15</td><td>132</td><td>9</td><td>141</td><td>2.6</td><td></td><td>141</td><td></td></tr> <tr><td>12:15~12:30</td><td>110</td><td>7</td><td>117</td><td>2.1</td><td></td><td>117</td><td></td></tr> <tr><td>12:30~12:45</td><td>103</td><td>12</td><td>115</td><td>2.1</td><td></td><td>115</td><td></td></tr> <tr><td>12:45~13:00</td><td>79</td><td>1</td><td>80</td><td>1.5</td><td></td><td>80</td><td></td></tr> <tr><td>13:00~13:15</td><td>424</td><td>29</td><td>453</td><td>8.3</td><td></td><td>453</td><td></td></tr> <tr><td>13:15~13:30</td><td>112</td><td>6</td><td>118</td><td>2.2</td><td></td><td>118</td><td></td></tr> <tr><td>13:30~13:45</td><td>107</td><td>3</td><td>110</td><td>2.0</td><td></td><td>110</td><td></td></tr> <tr><td>13:45~14:00</td><td>119</td><td>3</td><td>122</td><td>2.2</td><td></td><td>122</td><td></td></tr> <tr><td>14:00計</td><td>455</td><td>13</td><td>468</td><td>8.5</td><td></td><td>468</td><td></td></tr> <tr><td>12時間計</td><td>5,364</td><td>193</td><td>5,557</td><td>100.0</td><td></td><td>5,557</td><td></td></tr> <tr><td>16時間計</td><td>5,264</td><td>224</td><td>5,488</td><td>100.0</td><td></td><td>5,488</td><td></td></tr> </tbody> </table>		全方向計		歩行者		自転車		合計		歩行者	自転車	歩行者	自転車	歩行者	自転車	歩行者	自転車	人数	人数	人数	人数	人数	人数	人数	人数	19:00~19:15	74	3	77	1.4		77		19:15~19:30	113	1	114	2.1		114		19:30~19:45	132	3	135	2.5		135		19:45~20:00	117	2	119	2.2		119		20:00計	436	9	445	8.1		445		7:00~7:15	19	1	20	0.4		20		7:15~7:30	22	1	23	0.4		23		7:30~7:45	21	1	22	0.4		22		7:45~8:00	30	1	31	0.6		31		8:00~8:15	93	4	97	1.8		97		8:15~8:30	40	0	40	0.7		40		8:30~8:45	55	2	57	1.0		57		8:45~9:00	67	0	67	1.2		67		9:00~9:15	72	1	73	1.3		73		9:15~9:30	68	0	68	1.2		68		9:30~9:45	79	3	82	1.5		82		9:45~10:00	79	5	84	1.5		84		10:00計	298	9	307	5.6		307		10:00~10:15	79	2	81	1.5		81		10:15~10:30	71	6	77	1.4		77		10:30~10:45	106	1	107	1.9		107		10:45~11:00	94	5	99	1.8		99		11:00~11:15	103	11	114	2.1		114		11:15~11:30	106	8	114	2.1		114		11:30~11:45	75	3	78	1.4		78		11:45~12:00	93	11	104	1.9		104		12:00計	377	33	410	7.5		410		12:00~12:15	132	9	141	2.6		141		12:15~12:30	110	7	117	2.1		117		12:30~12:45	103	12	115	2.1		115		12:45~13:00	79	1	80	1.5		80		13:00~13:15	424	29	453	8.3		453		13:15~13:30	112	6	118	2.2		118		13:30~13:45	107	3	110	2.0		110		13:45~14:00	119	3	122	2.2		122		14:00計	455	13	468	8.5		468		12時間計	5,364	193	5,557	100.0		5,557		16時間計	5,264	224	5,488	100.0		5,488	
全方向計		歩行者		自転車		合計																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																					
歩行者	自転車	歩行者	自転車	歩行者	自転車	歩行者	自転車																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																				
人数	人数	人数	人数	人数	人数	人数	人数																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																				
19:00~19:15	74	3	77	1.4		77																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																					
19:15~19:30	113	1	114	2.1		114																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																					
19:30~19:45	132	3	135	2.5		135																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																					
19:45~20:00	117	2	119	2.2		119																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																					
20:00計	436	9	445	8.1		445																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																					
7:00~7:15	19	1	20	0.4		20																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																					
7:15~7:30	22	1	23	0.4		23																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																					
7:30~7:45	21	1	22	0.4		22																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																					
7:45~8:00	30	1	31	0.6		31																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																					
8:00~8:15	93	4	97	1.8		97																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																					
8:15~8:30	40	0	40	0.7		40																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																					
8:30~8:45	55	2	57	1.0		57																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																					
8:45~9:00	67	0	67	1.2		67																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																					
9:00~9:15	72	1	73	1.3		73																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																					
9:15~9:30	68	0	68	1.2		68																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																					
9:30~9:45	79	3	82	1.5		82																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																					
9:45~10:00	79	5	84	1.5		84																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																					
10:00計	298	9	307	5.6		307																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																					
10:00~10:15	79	2	81	1.5		81																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																					
10:15~10:30	71	6	77	1.4		77																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																					
10:30~10:45	106	1	107	1.9		107																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																					
10:45~11:00	94	5	99	1.8		99																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																					
11:00~11:15	103	11	114	2.1		114																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																					
11:15~11:30	106	8	114	2.1		114																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																					
11:30~11:45	75	3	78	1.4		78																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																					
11:45~12:00	93	11	104	1.9		104																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																					
12:00計	377	33	410	7.5		410																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																					
12:00~12:15	132	9	141	2.6		141																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																					
12:15~12:30	110	7	117	2.1		117																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																					
12:30~12:45	103	12	115	2.1		115																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																					
12:45~13:00	79	1	80	1.5		80																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																					
13:00~13:15	424	29	453	8.3		453																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																					
13:15~13:30	112	6	118	2.2		118																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																					
13:30~13:45	107	3	110	2.0		110																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																					
13:45~14:00	119	3	122	2.2		122																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																					
14:00計	455	13	468	8.5		468																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																					
12時間計	5,364	193	5,557	100.0		5,557																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																					
16時間計	5,264	224	5,488	100.0		5,488																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																					

調査年月日		平成27年4月19日(日)																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																									
調査時間		6:00~22:00(16時間)																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																									
天候		曇り一時雨																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																									
調査地点		地点8 @Park 横浜鶴屋町第3駐車場東側																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																									
調査方向案内図																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																											
調査結果集計表		<table border="1"> <thead> <tr> <th colspan="2">全方向計</th> <th colspan="2">歩行者</th> <th colspan="2">自転車</th> <th colspan="2">合計</th> </tr> <tr> <th>歩行者</th> <th>自転車</th> <th>歩行者</th> <th>自転車</th> <th>歩行者</th> <th>自転車</th> <th>歩行者</th> <th>自転車</th> </tr> <tr> <th>人数</th> <th>人数</th> <th>人数</th> <th>人数</th> <th>人数</th> <th>人数</th> <th>人数</th> <th>人数</th> </tr> </thead> <tbody> <tr><td>19:00~19:15</td><td>74</td><td>3</td><td>77</td><td>1.4</td><td></td><td>77</td><td></td></tr> <tr><td>19:15~19:30</td><td>113</td><td>1</td><td>114</td><td>2.1</td><td></td><td>114</td><td></td></tr> <tr><td>19:30~19:45</td><td>132</td><td>3</td><td>135</td><td>2.5</td><td></td><td>135</td><td></td></tr> <tr><td>19:45~20:00</td><td>117</td><td>2</td><td>119</td><td>2.2</td><td></td><td>119</td><td></td></tr> <tr><td>20:00計</td><td>436</td><td>9</td><td>445</td><td>8.1</td><td></td><td>445</td><td></td></tr> <tr><td>7:00~7:15</td><td>19</td><td>1</td><td>20</td><td>0.4</td><td></td><td>20</td><td></td></tr> <tr><td>7:15~7:30</td><td>22</td><td>1</td><td>23</td><td>0.4</td><td></td><td>23</td><td></td></tr> <tr><td>7:30~7:45</td><td>21</td><td>1</td><td>22</td><td>0.4</td><td></td><td>22</td><td></td></tr> <tr><td>7:45~8:00</td><td>30</td><td>1</td><td>31</td><td>0.6</td><td></td><td>31</td><td></td></tr> <tr><td>8:00~8:15</td><td>93</td><td>4</td><td>97</td><td>1.8</td><td></td><td>97</td><td></td></tr> <tr><td>8:15~8:30</td><td>40</td><td>0</td><td>40</td><td>0.7</td><td></td><td>40</td><td></td></tr> <tr><td>8:30~8:45</td><td>55</td><td>2</td><td>57</td><td>1.0</td><td></td><td>57</td><td></td></tr> <tr><td>8:45~9:00</td><td>67</td><td>0</td><td>67</td><td>1.2</td><td></td><td>67</td><td></td></tr> <tr><td>9:00~9:15</td><td>72</td><td>1</td><td>73</td><td>1.3</td><td></td><td>73</td><td></td></tr> <tr><td>9:15~9:30</td><td>68</td><td>0</td><td>68</td><td>1.2</td><td></td><td>68</td><td></td></tr> <tr><td>9:30~9:45</td><td>79</td><td>3</td><td>82</td><td>1.5</td><td></td><td>82</td><td></td></tr> <tr><td>9:45~10:00</td><td>79</td><td>5</td><td>84</td><td>1.5</td><td></td><td>84</td><td></td></tr> <tr><td>10:00計</td><td>298</td><td>9</td><td>307</td><td>5.6</td><td></td><td>307</td><td></td></tr> <tr><td>10:00~10:15</td><td>79</td><td>2</td><td>81</td><td>1.5</td><td></td><td>81</td><td></td></tr> <tr><td>10:15~10:30</td><td>71</td><td>6</td><td>77</td><td>1.4</td><td></td><td>77</td><td></td></tr> <tr><td>10:30~10:45</td><td>106</td><td>1</td><td>107</td><td>1.9</td><td></td><td>107</td><td></td></tr> <tr><td>10:45~11:00</td><td>94</td><td>5</td><td>99</td><td>1.8</td><td></td><td>99</td><td></td></tr> <tr><td>11:00~11:15</td><td>103</td><td>11</td><td>114</td><td>2.1</td><td></td><td>114</td><td></td></tr> <tr><td>11:15~11:30</td><td>106</td><td>8</td><td>114</td><td>2.1</td><td></td><td>114</td><td></td></tr> <tr><td>11:30~11:45</td><td>75</td><td>3</td><td>78</td><td>1.4</td><td></td><td>78</td><td></td></tr> <tr><td>11:45~12:00</td><td>93</td><td>11</td><td>104</td><td>1.9</td><td></td><td>104</td><td></td></tr> <tr><td>12:00計</td><td>377</td><td>33</td><td>410</td><td>7.5</td><td></td><td>410</td><td></td></tr> <tr><td>12:00~12:15</td><td>132</td><td>9</td><td>141</td><td>2.6</td><td></td><td>141</td><td></td></tr> <tr><td>12:15~12:30</td><td>110</td><td>7</td><td>117</td><td>2.1</td><td></td><td>117</td><td></td></tr> <tr><td>12:30~12:45</td><td>103</td><td>12</td><td>115</td><td>2.1</td><td></td><td>115</td><td></td></tr> <tr><td>12:45~13:00</td><td>79</td><td>1</td><td>80</td><td>1.5</td><td></td><td>80</td><td></td></tr> <tr><td>13:00~13:15</td><td>424</td><td>29</td><td>453</td><td>8.3</td><td></td><td>453</td><td></td></tr> <tr><td>13:15~13:30</td><td>112</td><td>6</td><td>118</td><td>2.2</td><td></td><td>118</td><td></td></tr> <tr><td>13:30~13:45</td><td>107</td><td>3</td><td>110</td><td>2.0</td><td></td><td>110</td><td></td></tr> <tr><td>13:45~14:00</td><td>119</td><td>3</td><td>122</td><td>2.2</td><td></td><td>122</td><td></td></tr> <tr><td>14:00計</td><td>455</td><td>13</td><td>468</td><td>8.5</td><td></td><td>468</td><td></td></tr> <tr><td>12時間計</td><td>5,364</td><td>193</td><td>5,557</td><td>100.0</td><td></td><td>5,557</td><td></td></tr> <tr><td>16時間計</td><td>5,264</td><td>224</td><td>5,488</td><td>100.0</td><td></td><td>5,488</td><td></td></tr> </tbody> </table>		全方向計		歩行者		自転車		合計		歩行者	自転車	歩行者	自転車	歩行者	自転車	歩行者	自転車	人数	人数	人数	人数	人数	人数	人数	人数	19:00~19:15	74	3	77	1.4		77		19:15~19:30	113	1	114	2.1		114		19:30~19:45	132	3	135	2.5		135		19:45~20:00	117	2	119	2.2		119		20:00計	436	9	445	8.1		445		7:00~7:15	19	1	20	0.4		20		7:15~7:30	22	1	23	0.4		23		7:30~7:45	21	1	22	0.4		22		7:45~8:00	30	1	31	0.6		31		8:00~8:15	93	4	97	1.8		97		8:15~8:30	40	0	40	0.7		40		8:30~8:45	55	2	57	1.0		57		8:45~9:00	67	0	67	1.2		67		9:00~9:15	72	1	73	1.3		73		9:15~9:30	68	0	68	1.2		68		9:30~9:45	79	3	82	1.5		82		9:45~10:00	79	5	84	1.5		84		10:00計	298	9	307	5.6		307		10:00~10:15	79	2	81	1.5		81		10:15~10:30	71	6	77	1.4		77		10:30~10:45	106	1	107	1.9		107		10:45~11:00	94	5	99	1.8		99		11:00~11:15	103	11	114	2.1		114		11:15~11:30	106	8	114	2.1		114		11:30~11:45	75	3	78	1.4		78		11:45~12:00	93	11	104	1.9		104		12:00計	377	33	410	7.5		410		12:00~12:15	132	9	141	2.6		141		12:15~12:30	110	7	117	2.1		117		12:30~12:45	103	12	115	2.1		115		12:45~13:00	79	1	80	1.5		80		13:00~13:15	424	29	453	8.3		453		13:15~13:30	112	6	118	2.2		118		13:30~13:45	107	3	110	2.0		110		13:45~14:00	119	3	122	2.2		122		14:00計	455	13	468	8.5		468		12時間計	5,364	193	5,557	100.0		5,557		16時間計	5,264	224	5,488	100.0		5,488	
全方向計		歩行者		自転車		合計																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																					
歩行者	自転車	歩行者	自転車	歩行者	自転車	歩行者	自転車																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																				
人数	人数	人数	人数	人数	人数	人数	人数																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																				
19:00~19:15	74	3	77	1.4		77																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																					
19:15~19:30	113	1	114	2.1		114																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																					
19:30~19:45	132	3	135	2.5		135																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																					
19:45~20:00	117	2	119	2.2		119																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																					
20:00計	436	9	445	8.1		445																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																					
7:00~7:15	19	1	20	0.4		20																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																					
7:15~7:30	22	1	23	0.4		23																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																					
7:30~7:45	21	1	22	0.4		22																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																					
7:45~8:00	30	1	31	0.6		31																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																					
8:00~8:15	93	4	97	1.8		97																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																					
8:15~8:30	40	0	40	0.7		40																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																					
8:30~8:45	55	2	57	1.0		57																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																					
8:45~9:00	67	0	67	1.2		67																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																					
9:00~9:15	72	1	73	1.3		73																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																					
9:15~9:30	68	0	68	1.2		68																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																					
9:30~9:45	79	3	82	1.5		82																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																					
9:45~10:00	79	5	84	1.5		84																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																					
10:00計	298	9	307	5.6		307																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																					
10:00~10:15	79	2	81	1.5		81																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																					
10:15~10:30	71	6	77	1.4		77																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																					
10:30~10:45	106	1	107	1.9		107																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																					
10:45~11:00	94	5	99	1.8		99																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																					
11:00~11:15	103	11	114	2.1		114																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																					
11:15~11:30	106	8	114	2.1		114																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																					
11:30~11:45	75	3	78	1.4		78																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																					
11:45~12:00	93	11	104	1.9		104																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																					
12:00計	377	33	410	7.5		410																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																					
12:00~12:15	132	9	141	2.6		141																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																					
12:15~12:30	110	7	117	2.1		117																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																					
12:30~12:45	103	12	115	2.1		115																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																					
12:45~13:00	79	1	80	1.5		80																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																					
13:00~13:15	424	29	453	8.3		453																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																					
13:15~13:30	112	6	118	2.2		118																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																					
13:30~13:45	107	3	110	2.0		110																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																					
13:45~14:00	119	3	122	2.2		122																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																					
14:00計	455	13	468	8.5		468																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																					
12時間計	5,364	193	5,557	100.0		5,557																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																					
16時間計	5,264	224	5,488	100.0		5,488																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																					

歩行者・自転車交通量調査結果集計表

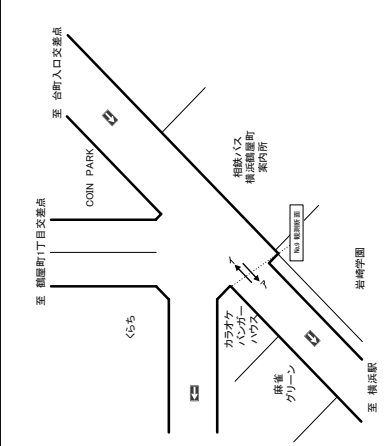


調査年月日: 平成27年4月19日(日)
調査時間: 6:00~22:00 (16時間)
天気: 曇り一時雨
調査地点: 地点8 @Park 横浜鶴岡町第3駐車場東側

Main data table for Point 8, showing pedestrian and bicycle counts by direction and time interval.

※12時間計は7時から19時までの合計

歩行者・自転車交通量調査結果集計表



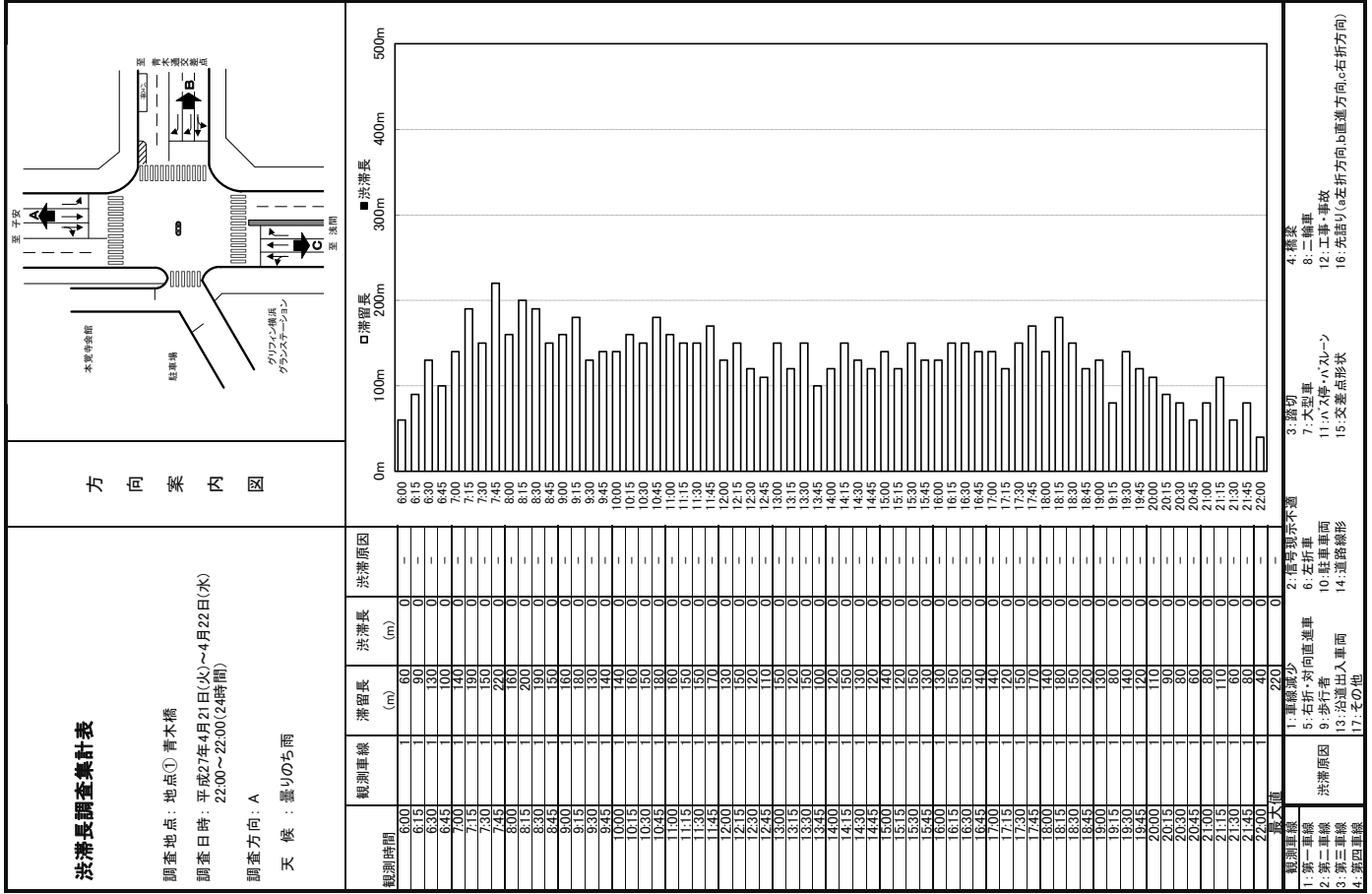
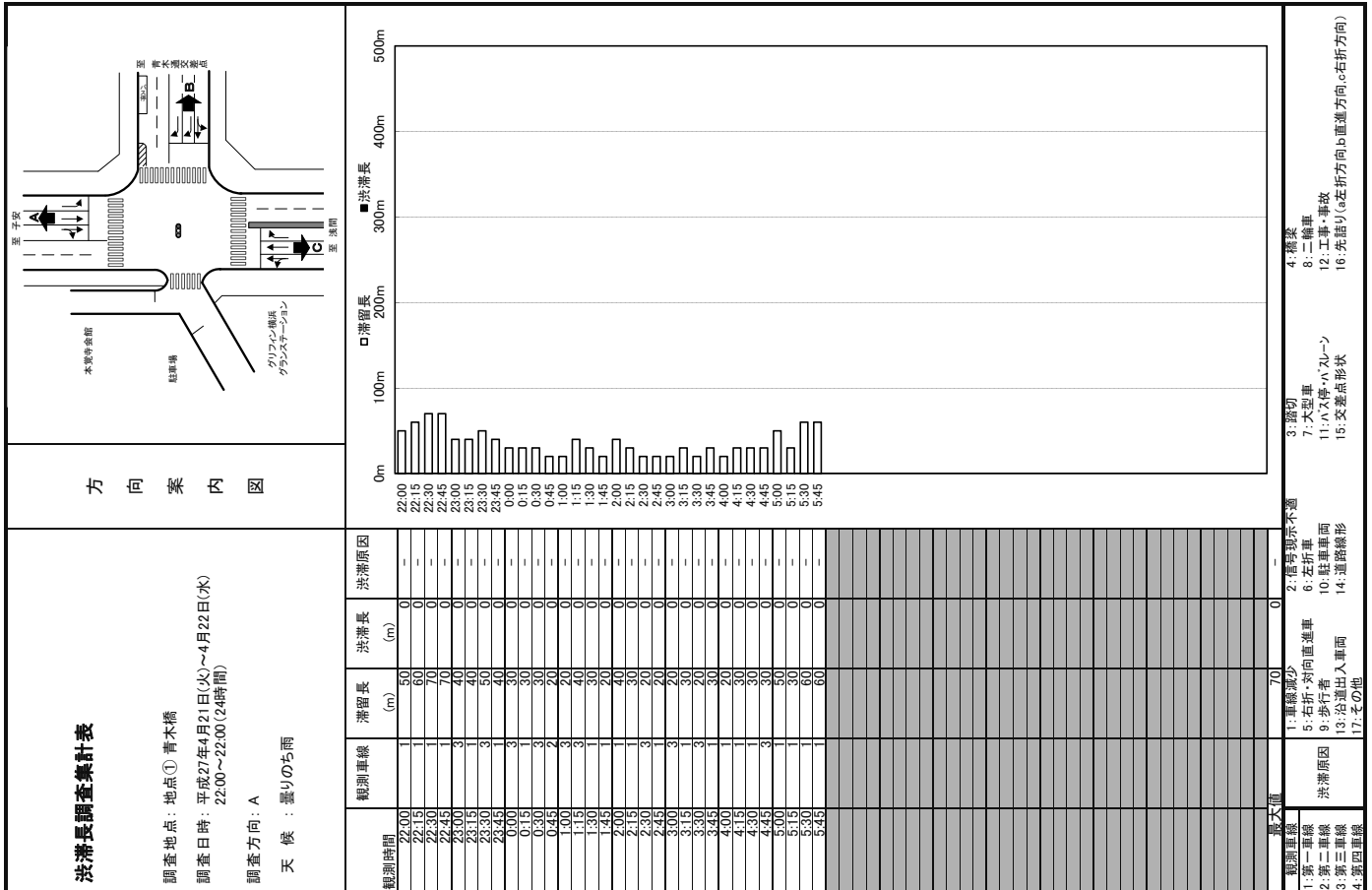
調査年月日: 平成27年4月19日(日)
調査時間: 6:00~22:00 (16時間)
天気: 曇り一時雨
調査地点: 地点9 情報セキュリティ大学院大学入口前

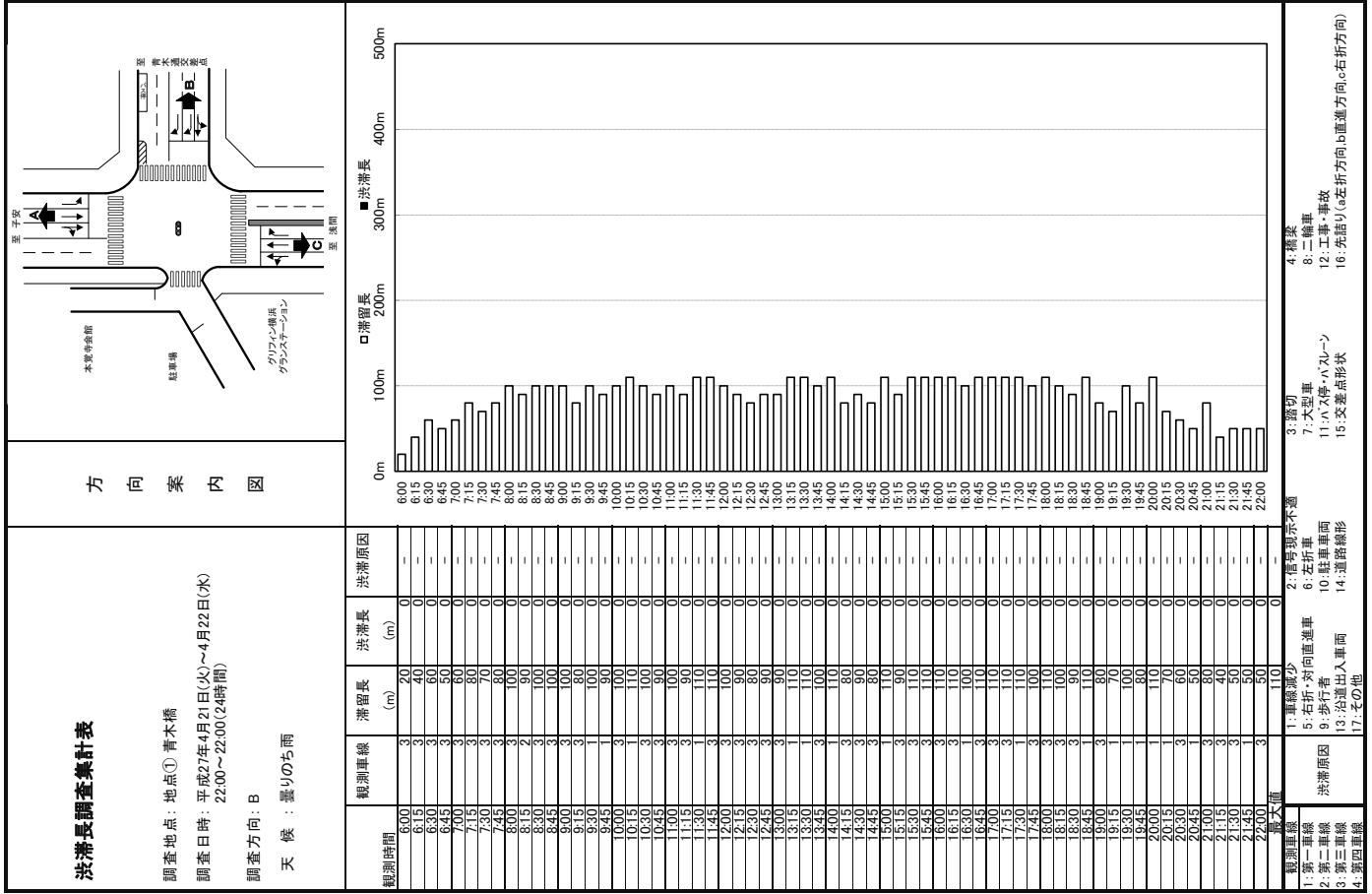
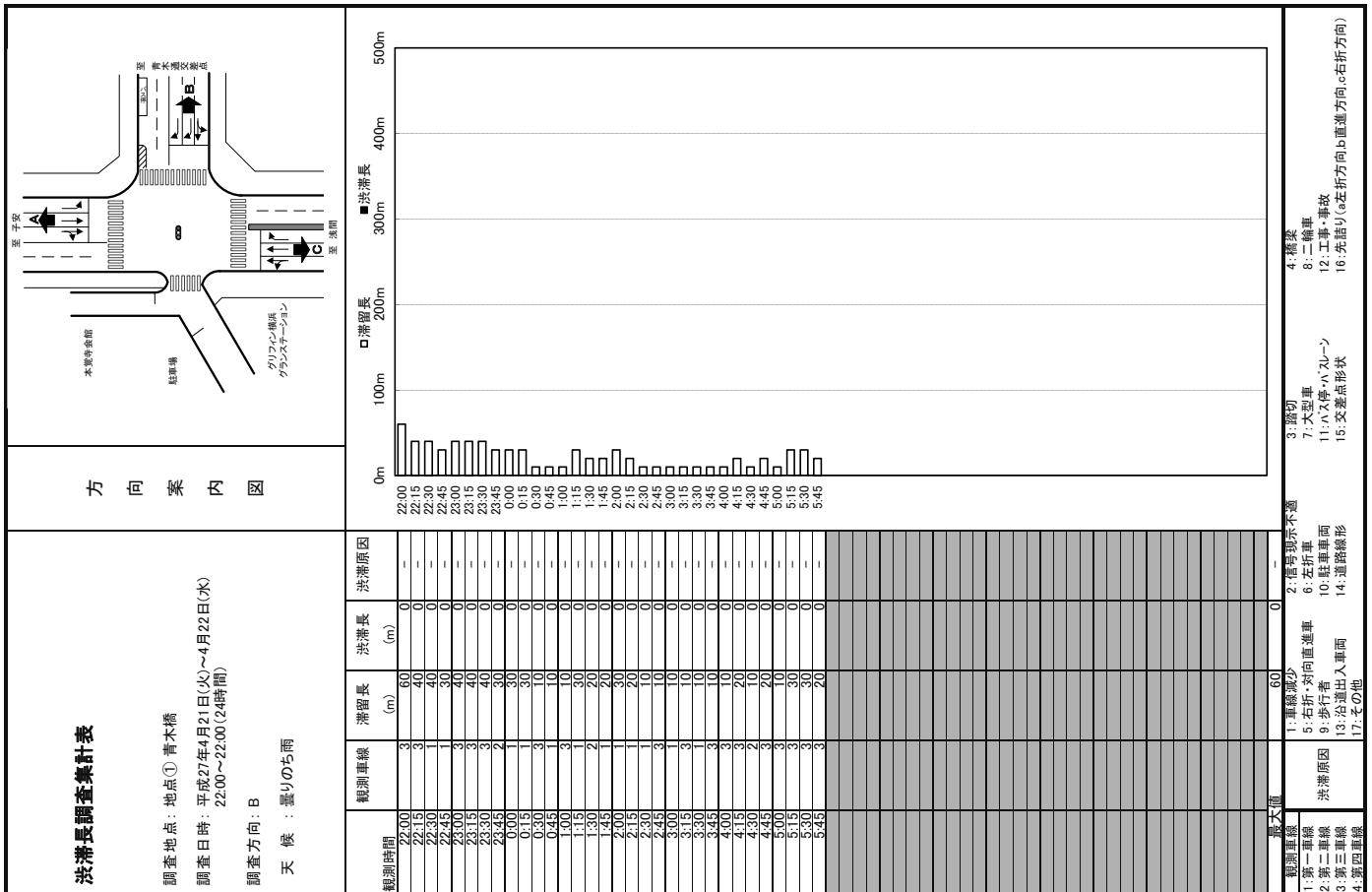
Main data table for Point 9, showing pedestrian and bicycle counts by direction and time interval.

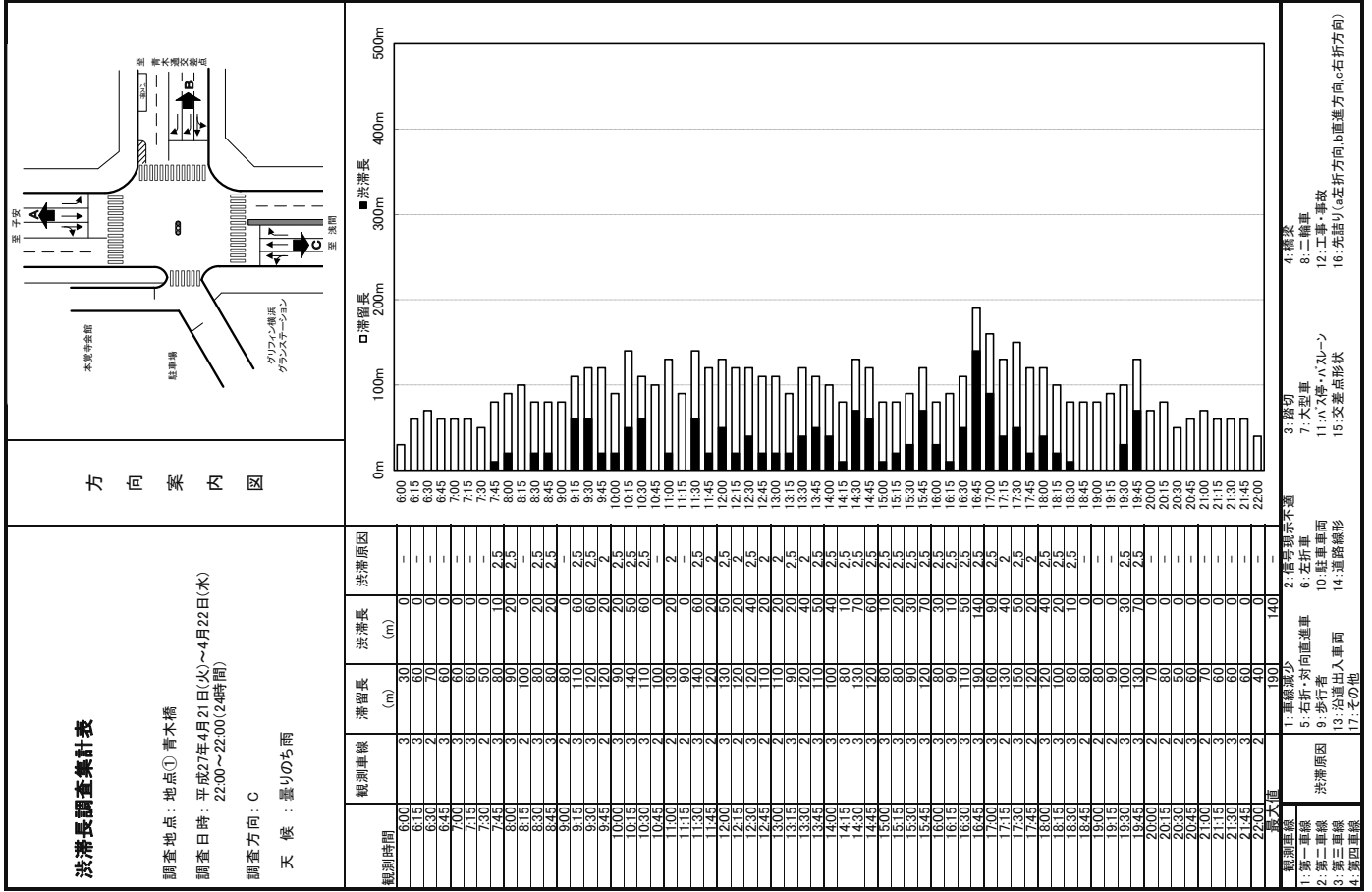
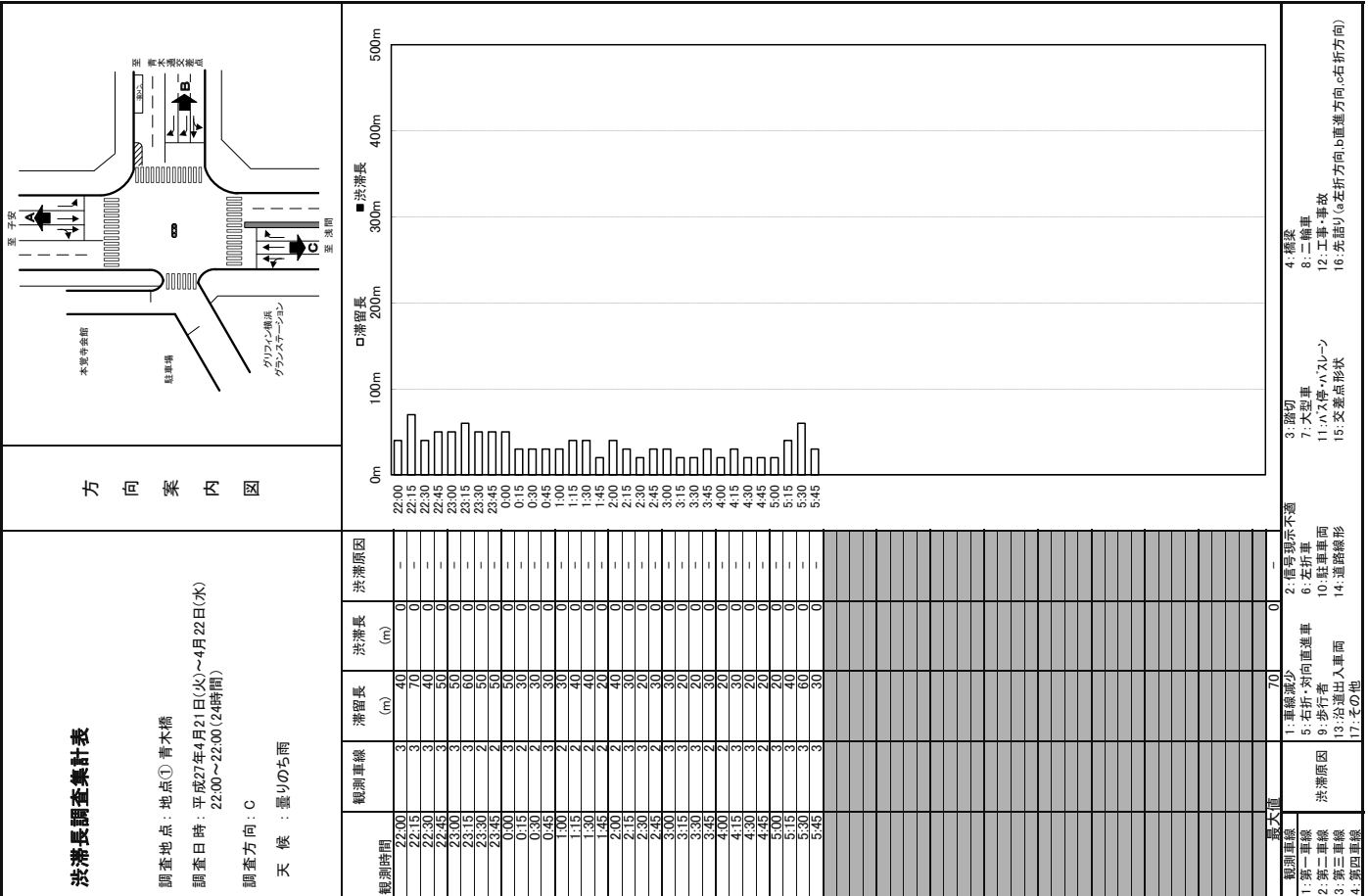
※12時間計は7時から19時までの合計

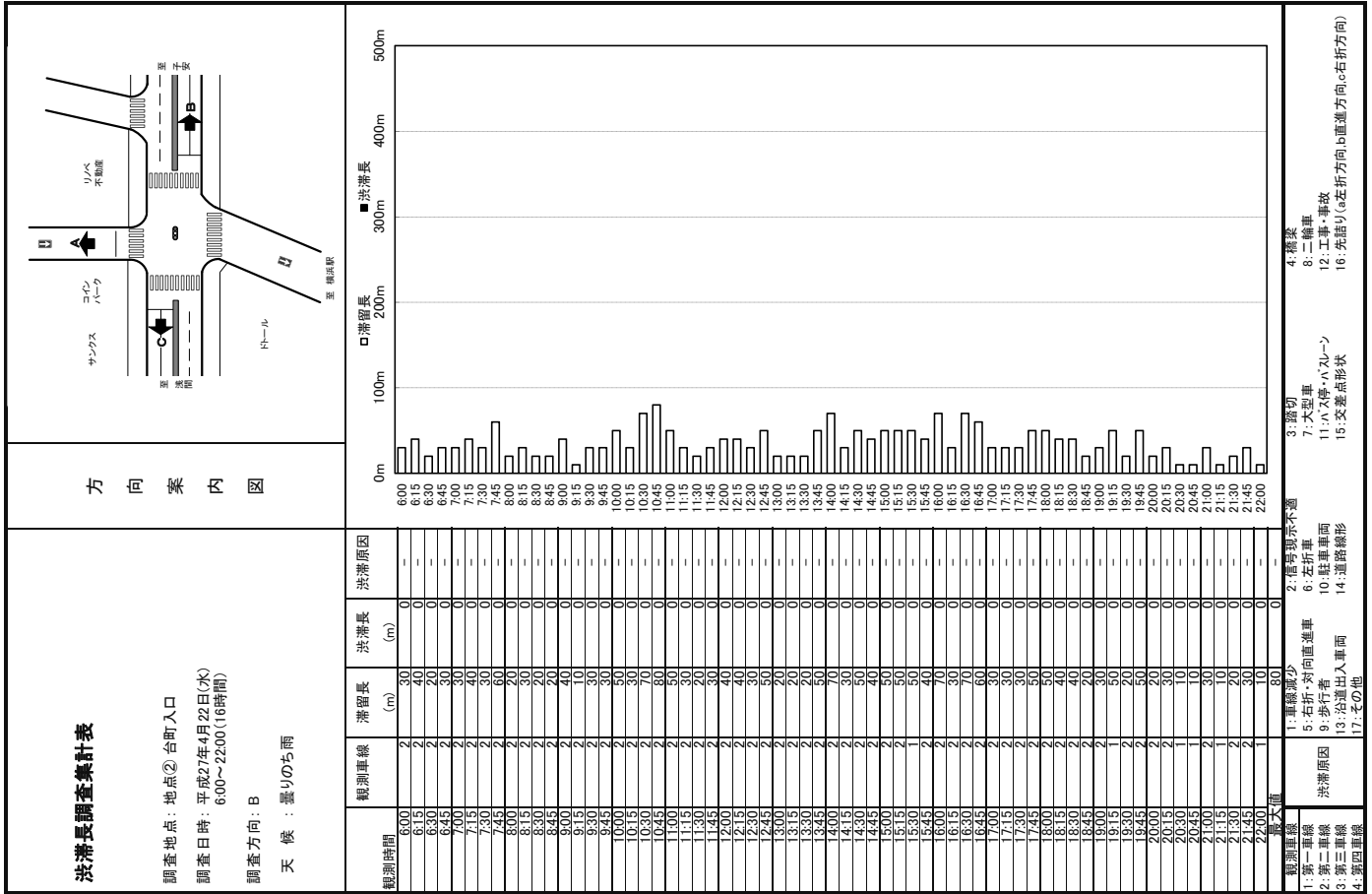
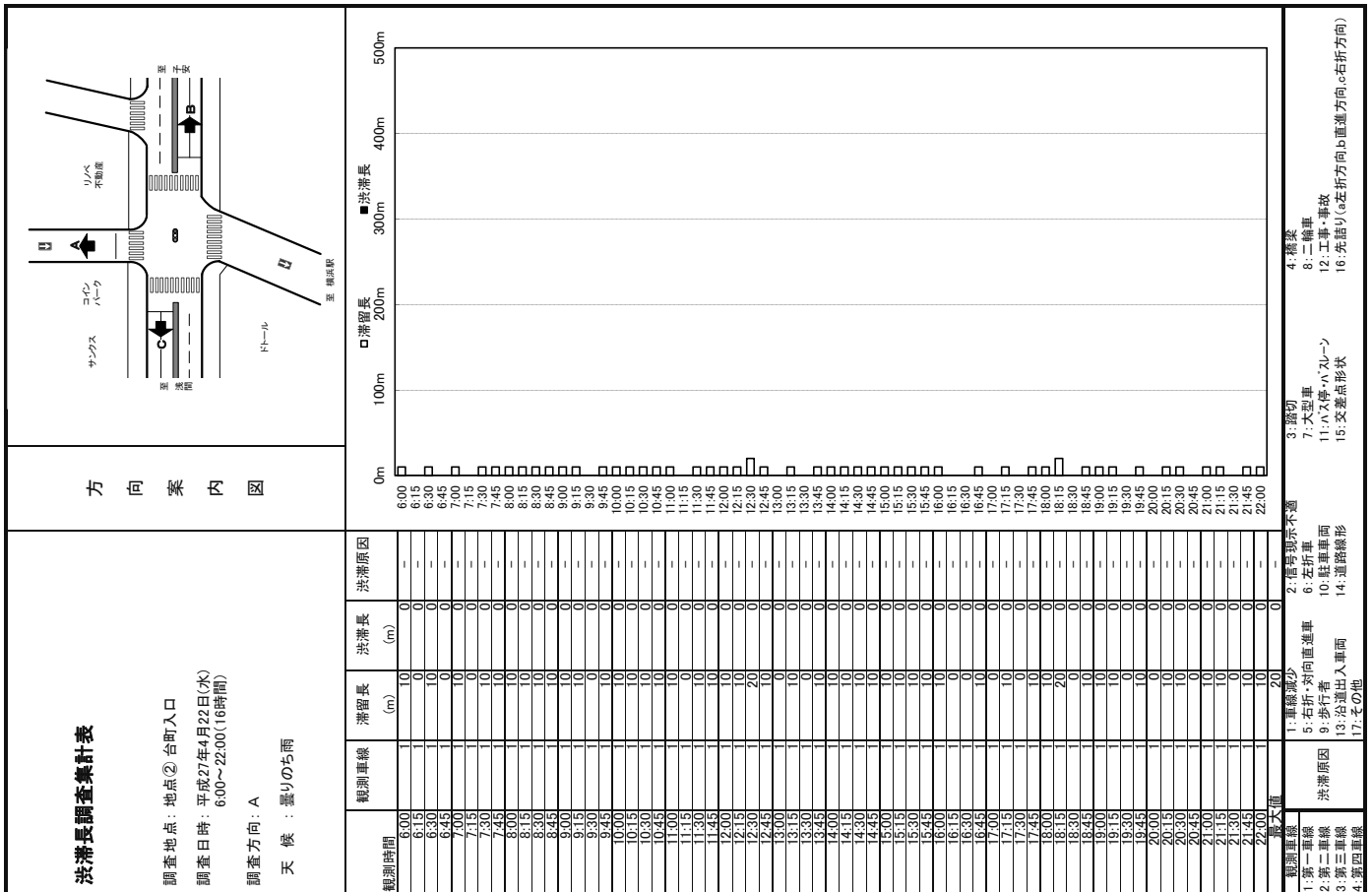
(4) 渋滞長調査

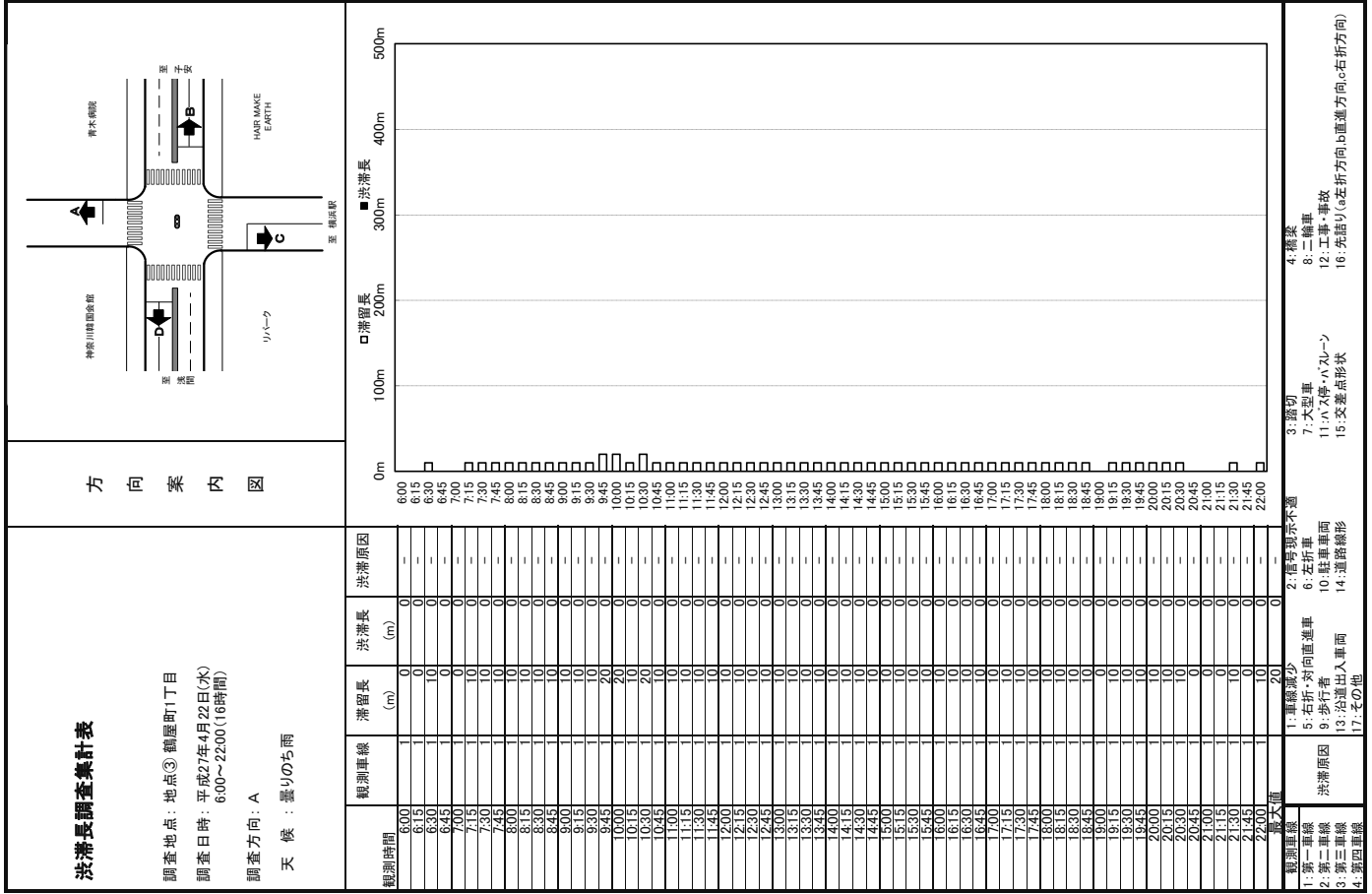
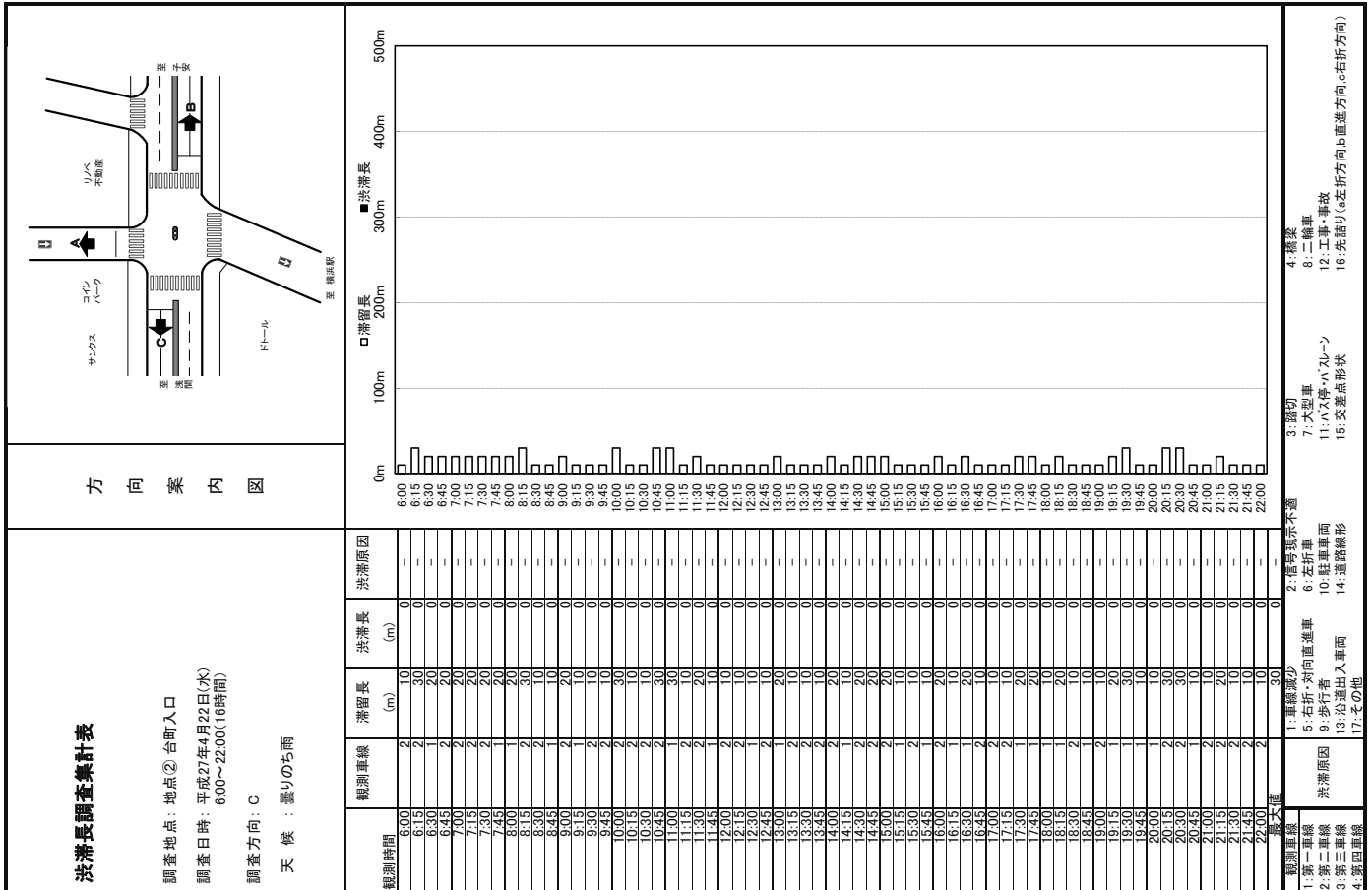
対象事業実施区域周辺の主要交差点（7 交差点）において、平日・休日実施した調査結果は、平日は p.3.7-192～p.3.7-206、休日は p.3.7-207～p.3.7-221 に示すとおりです。

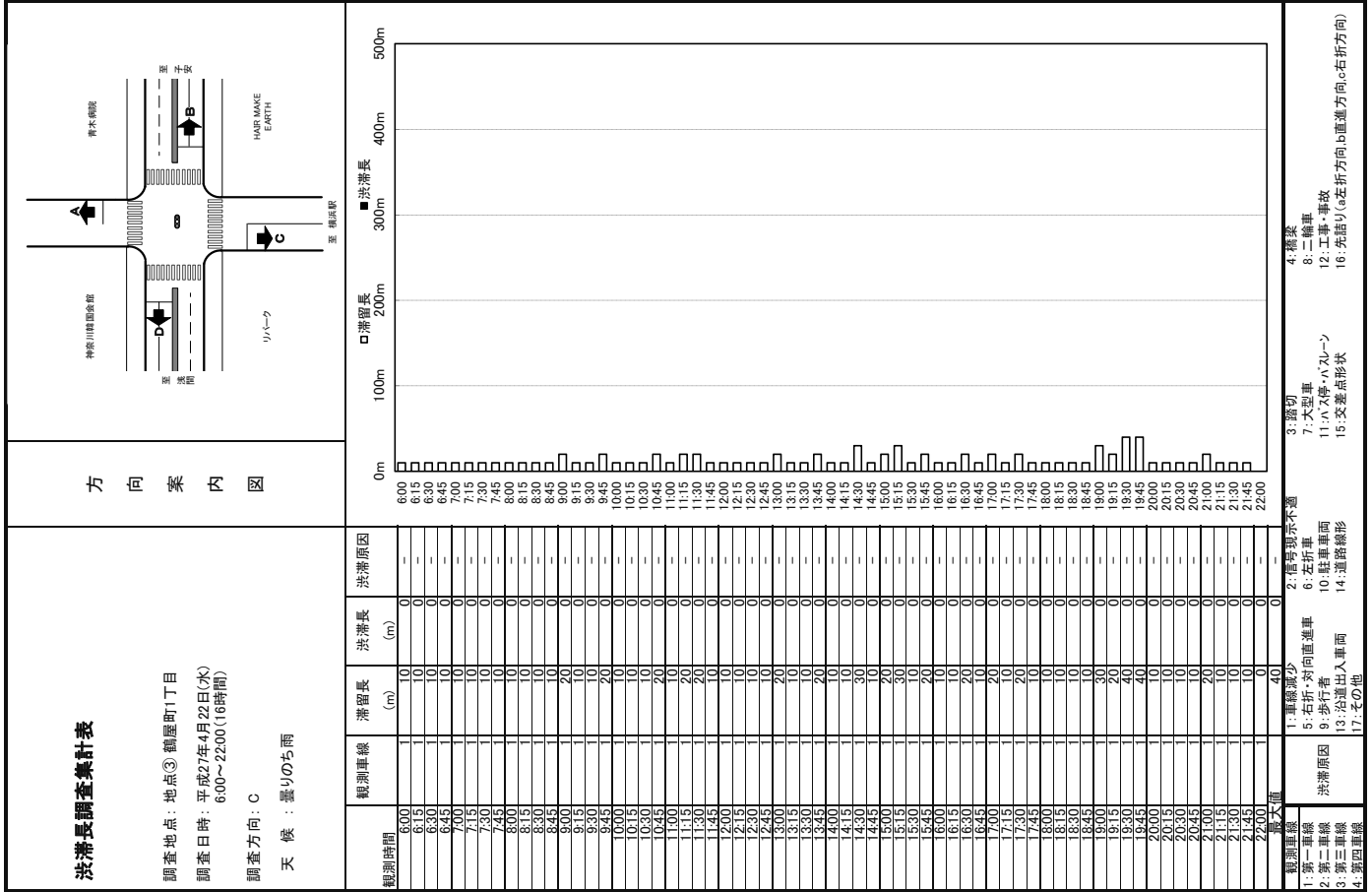
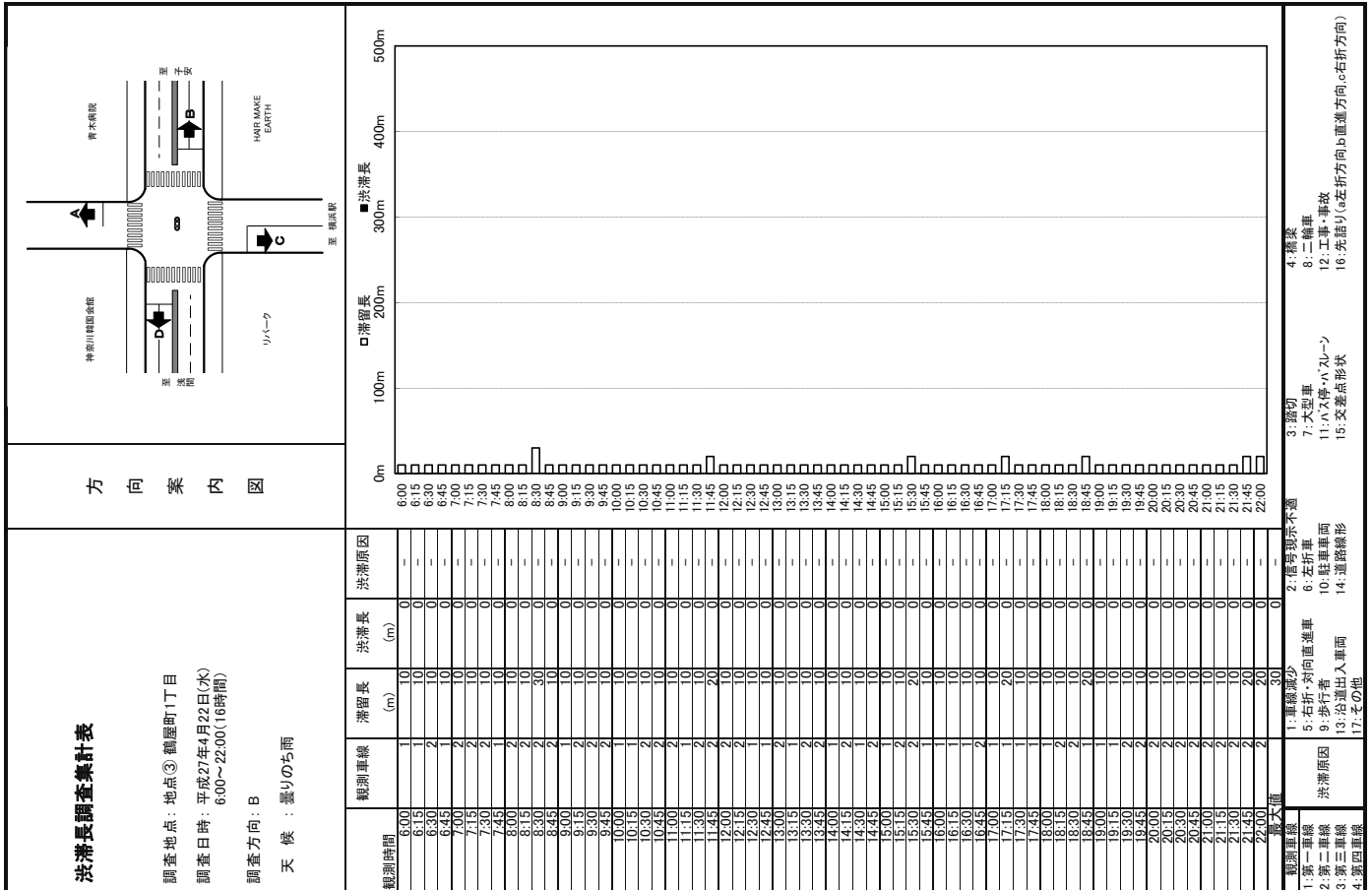


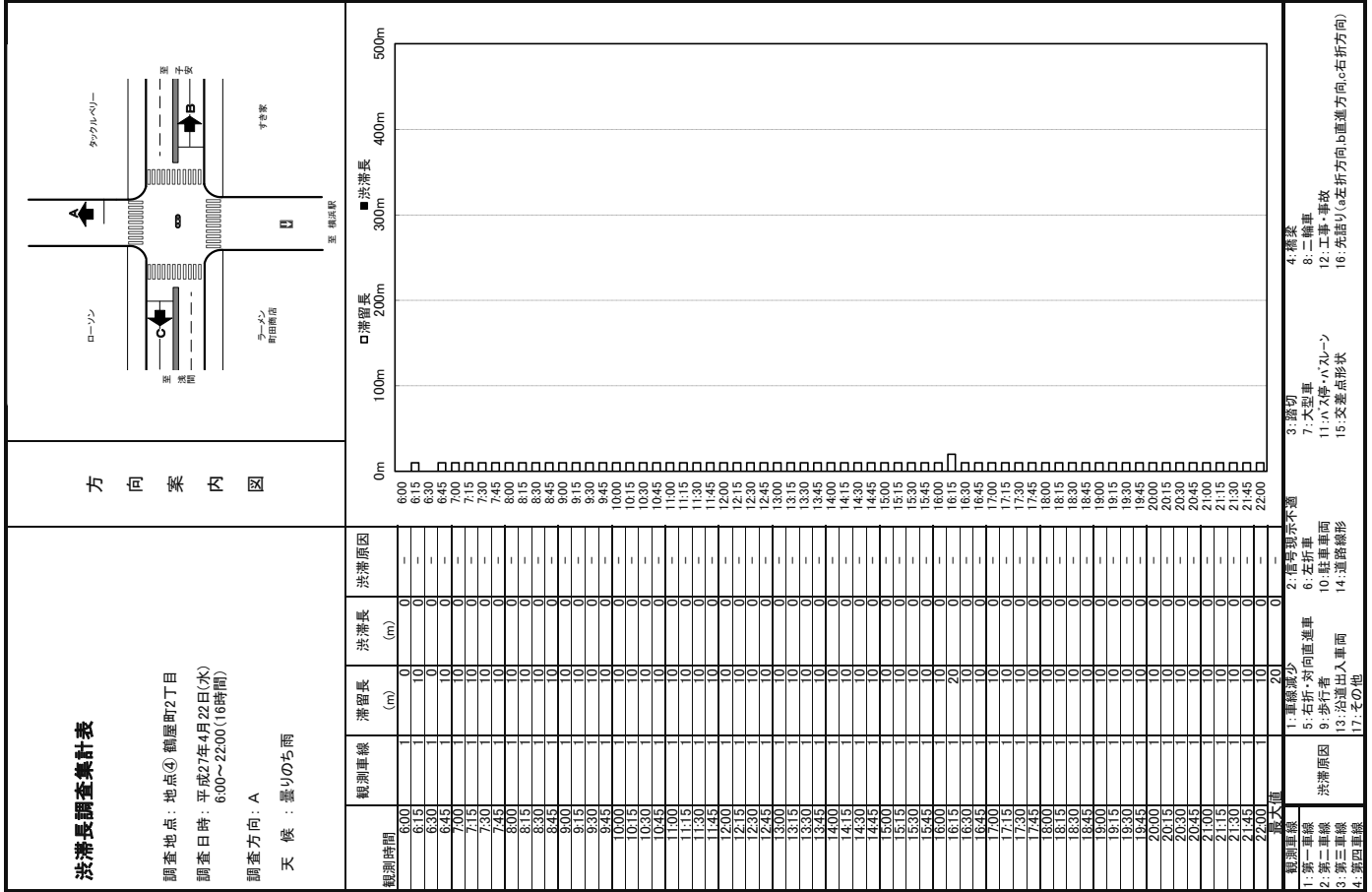
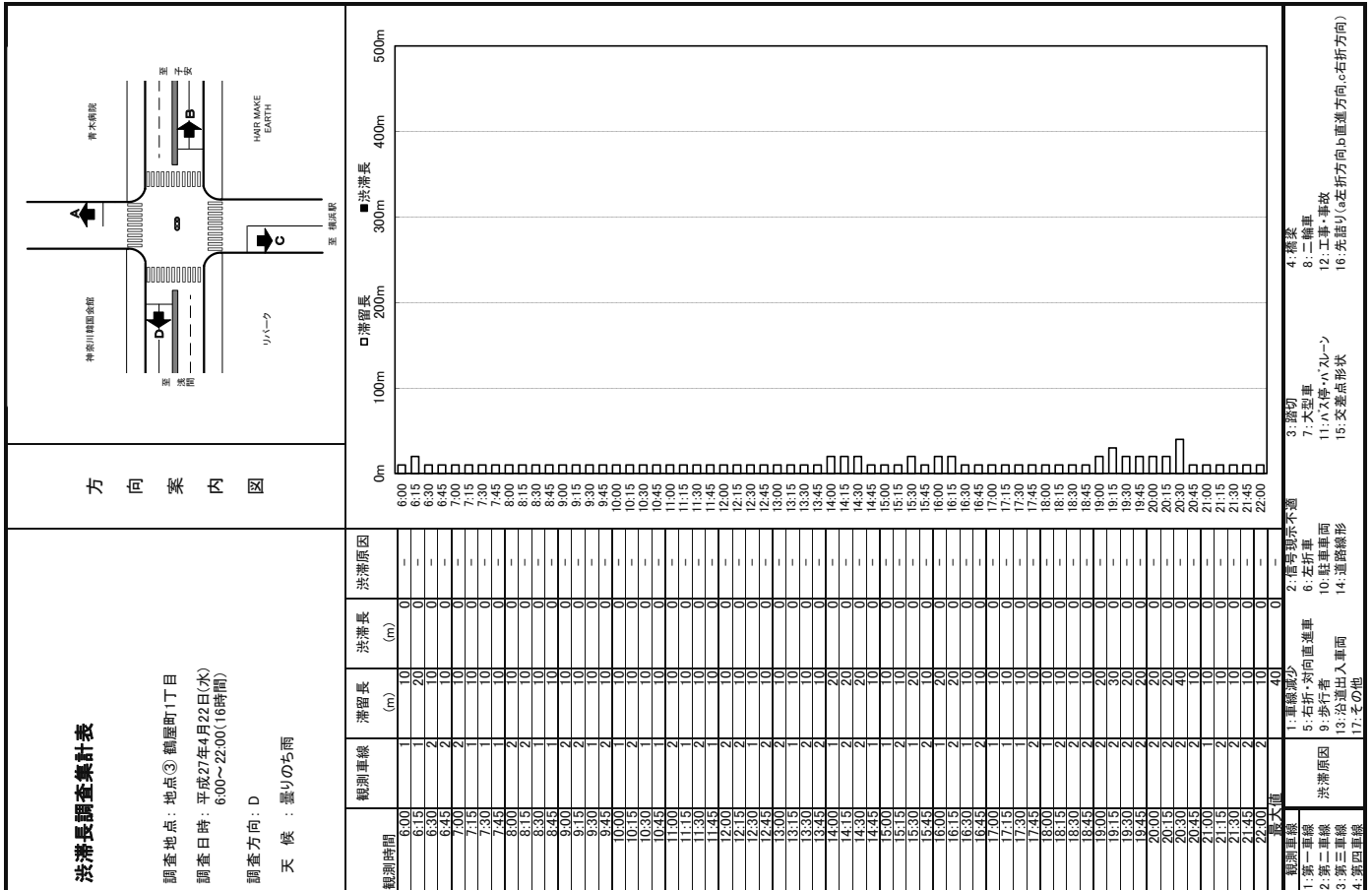


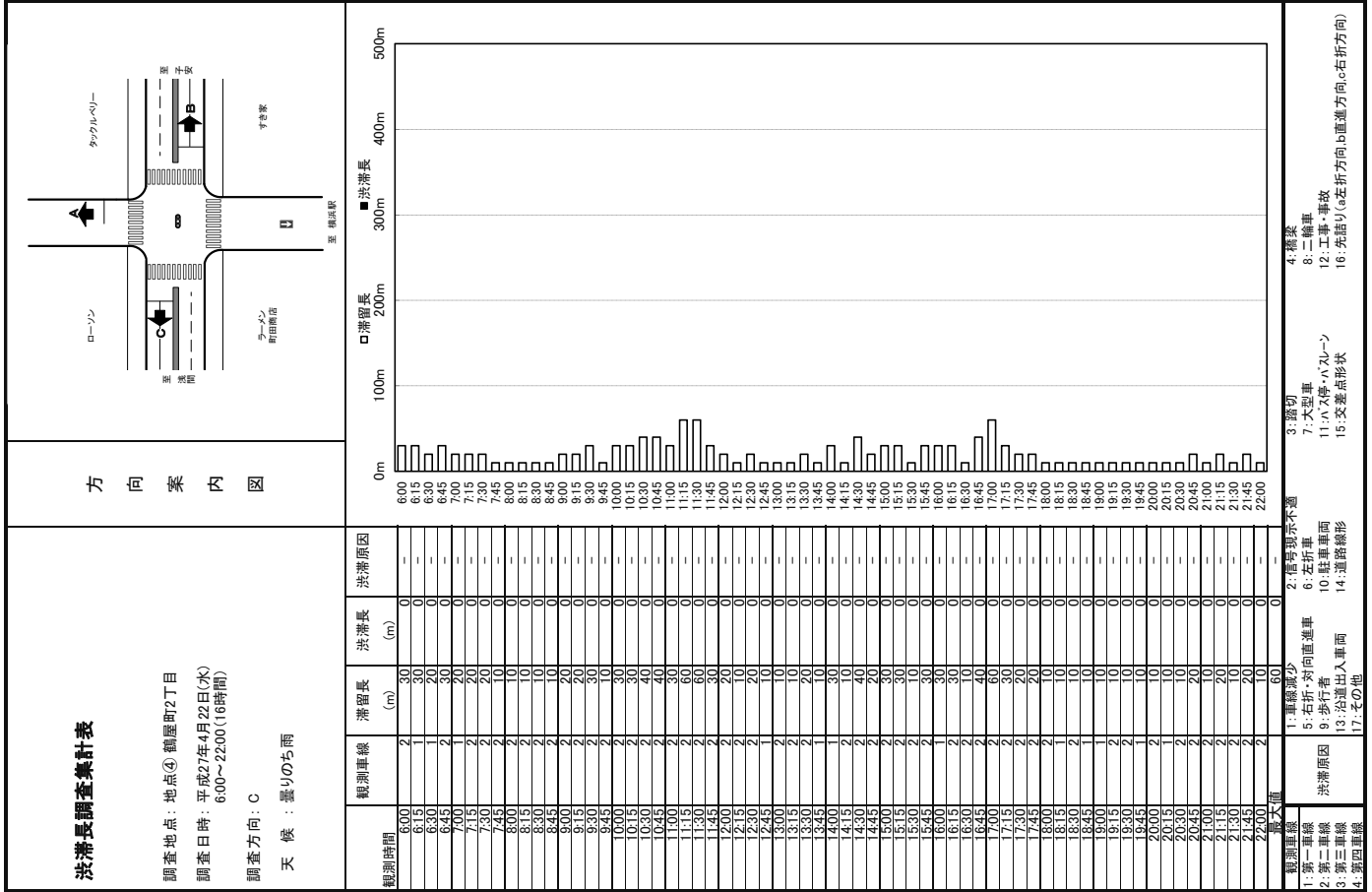
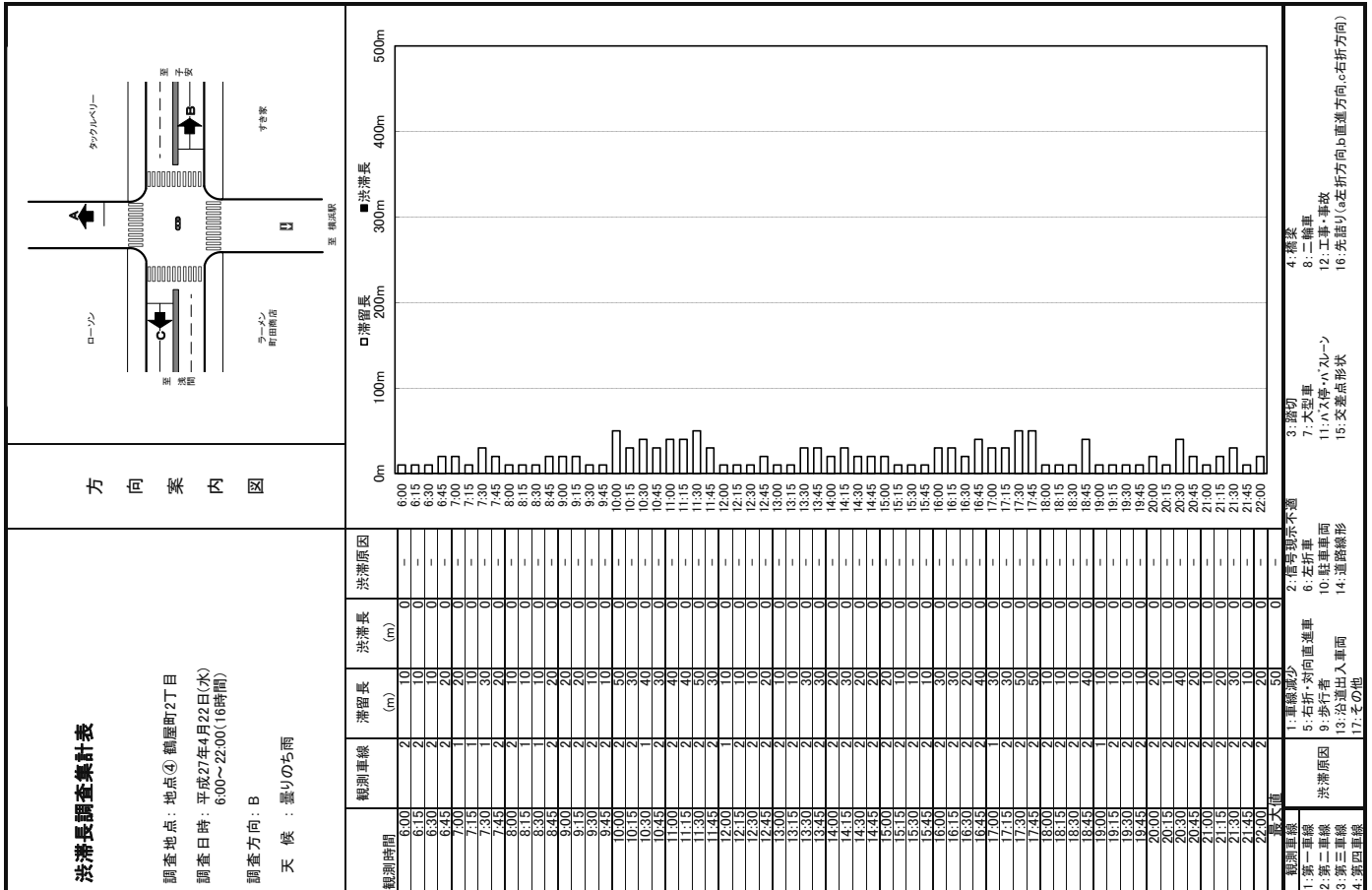


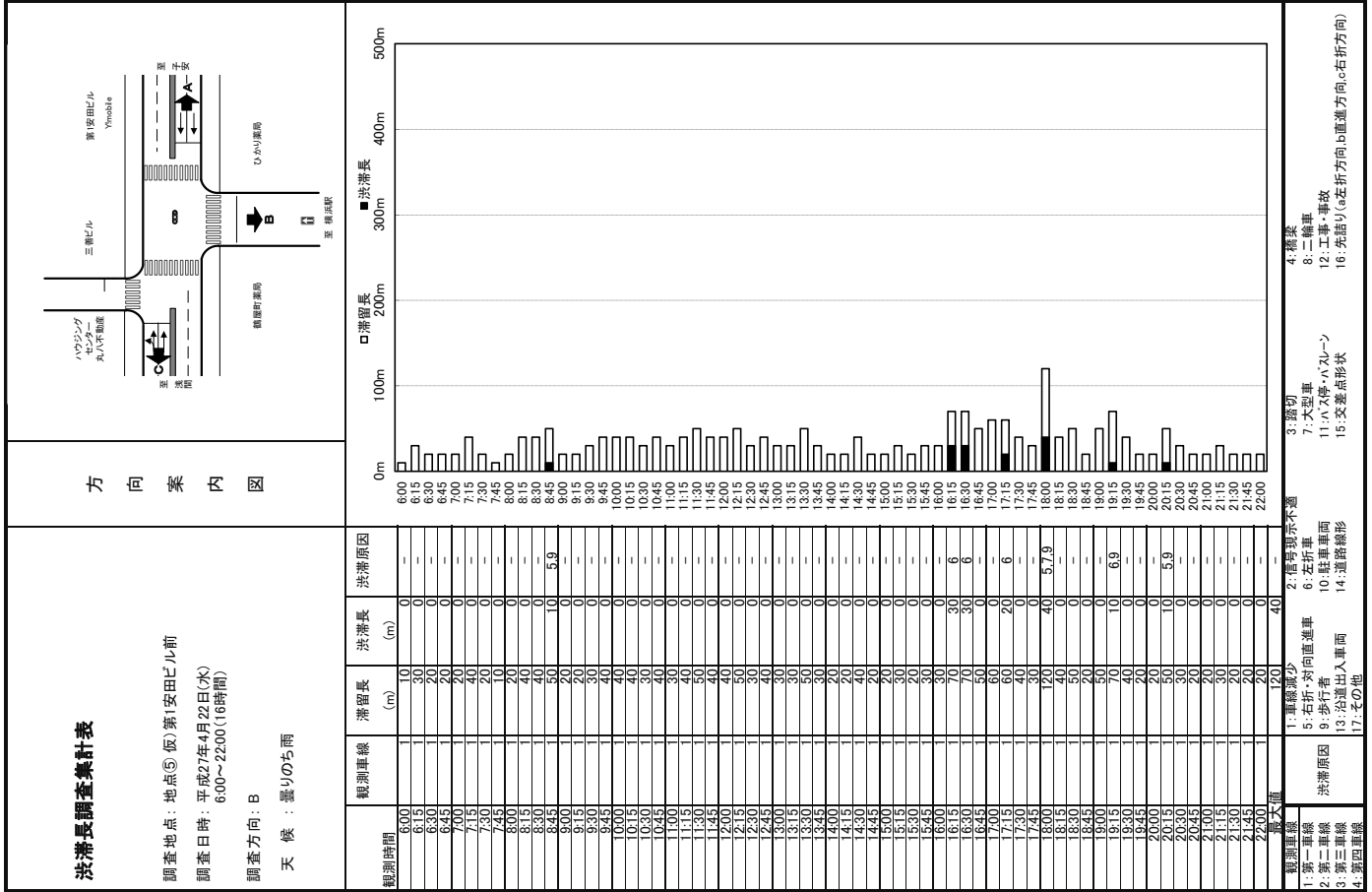
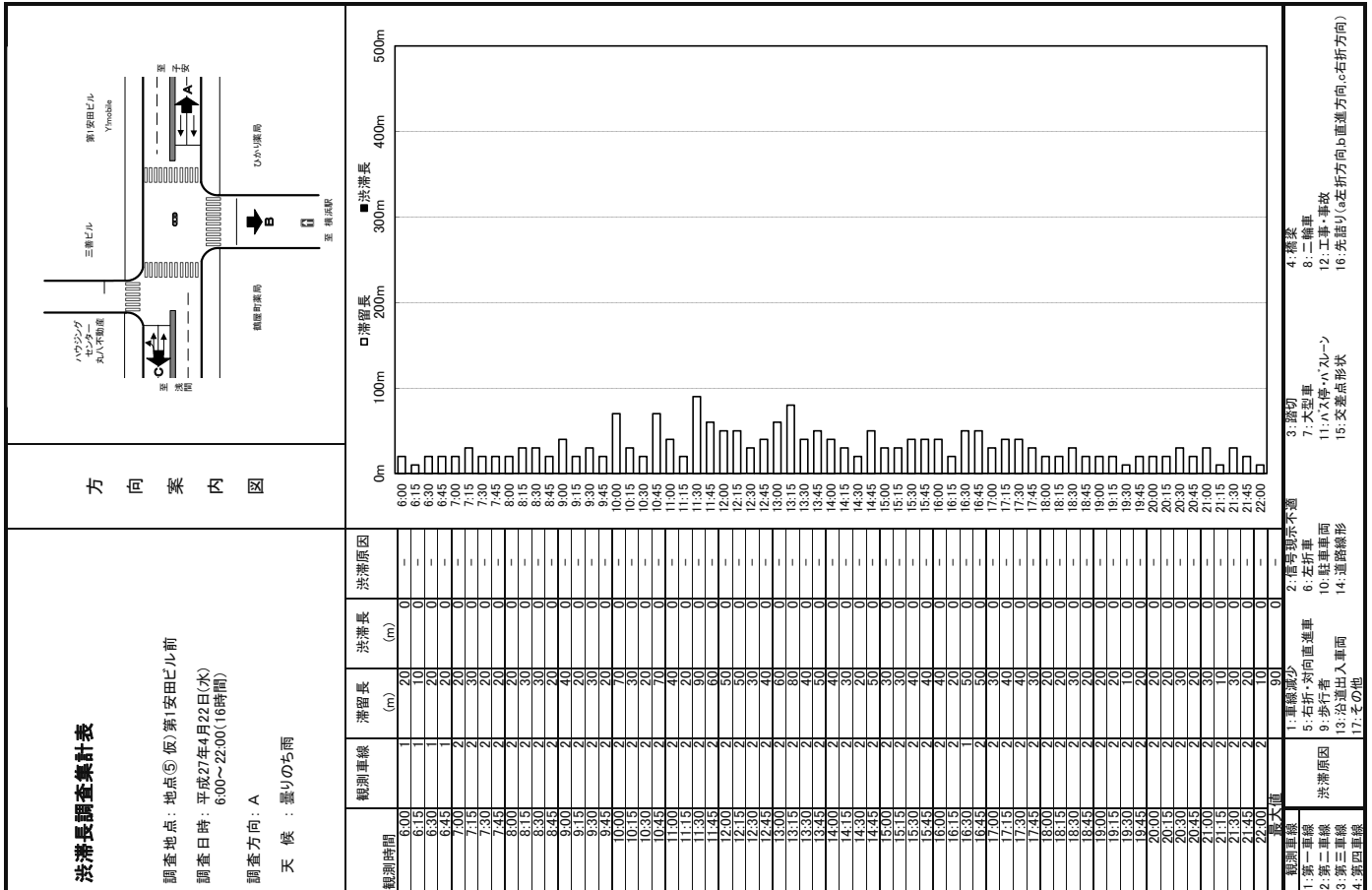


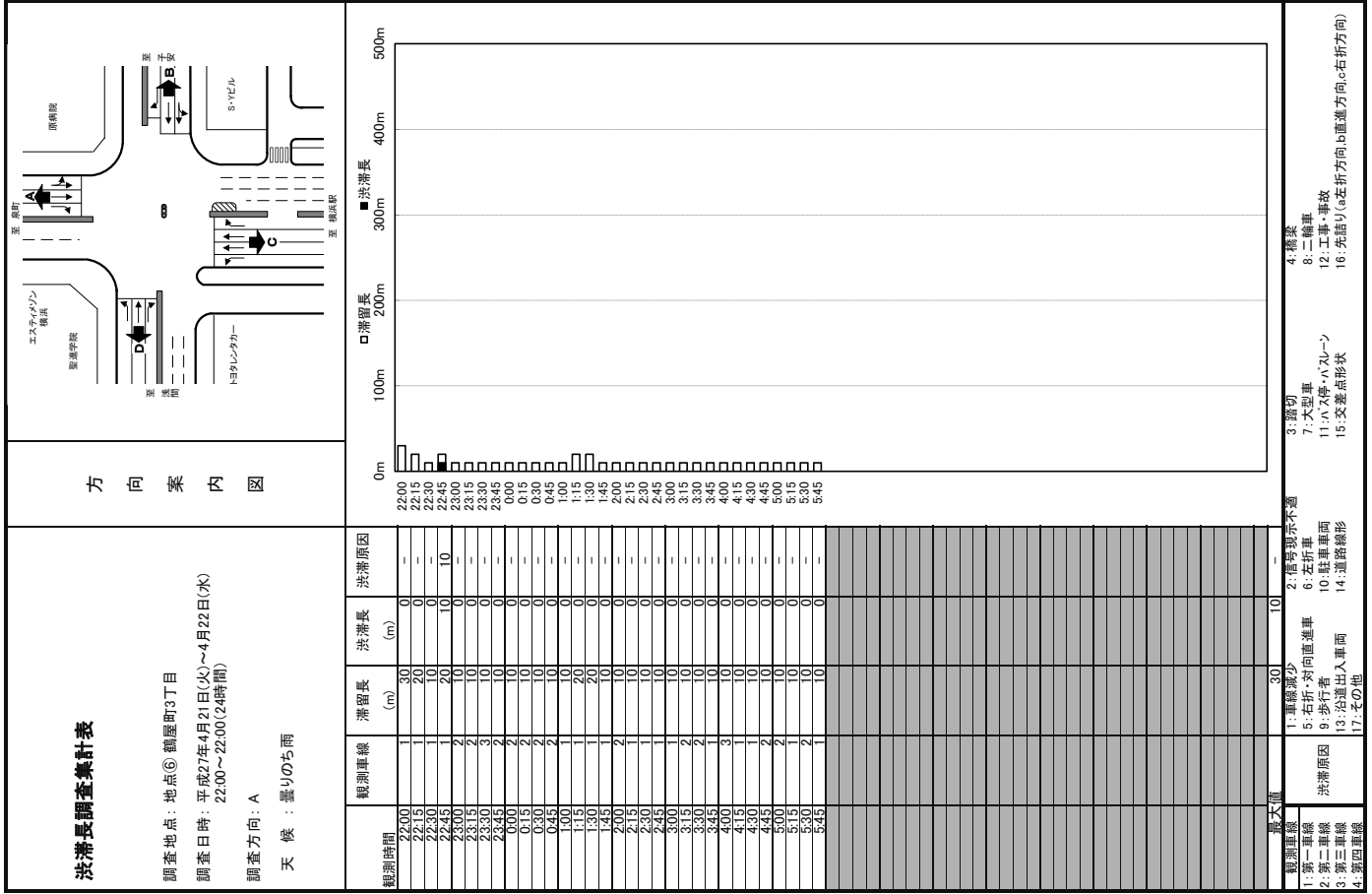
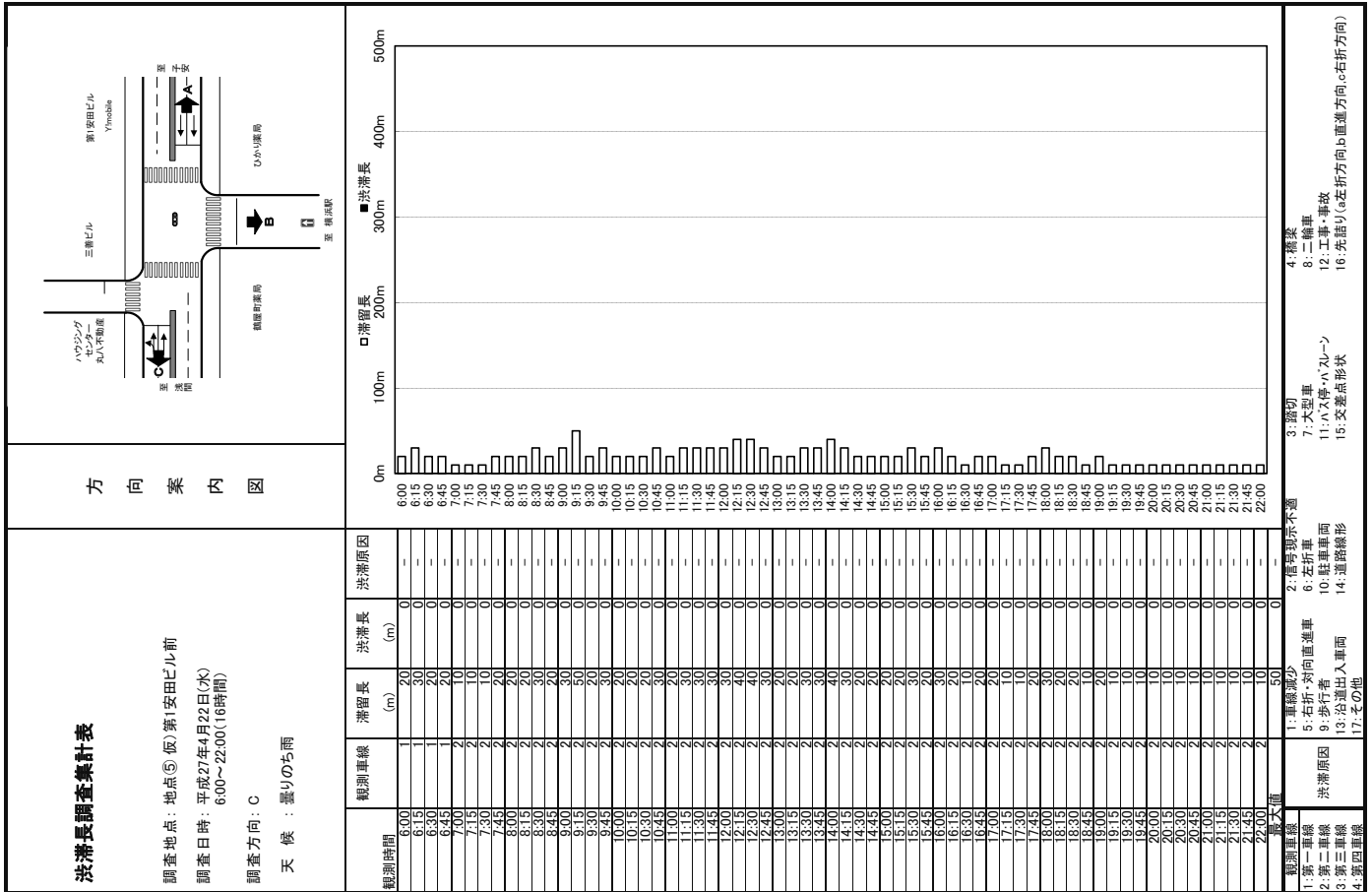


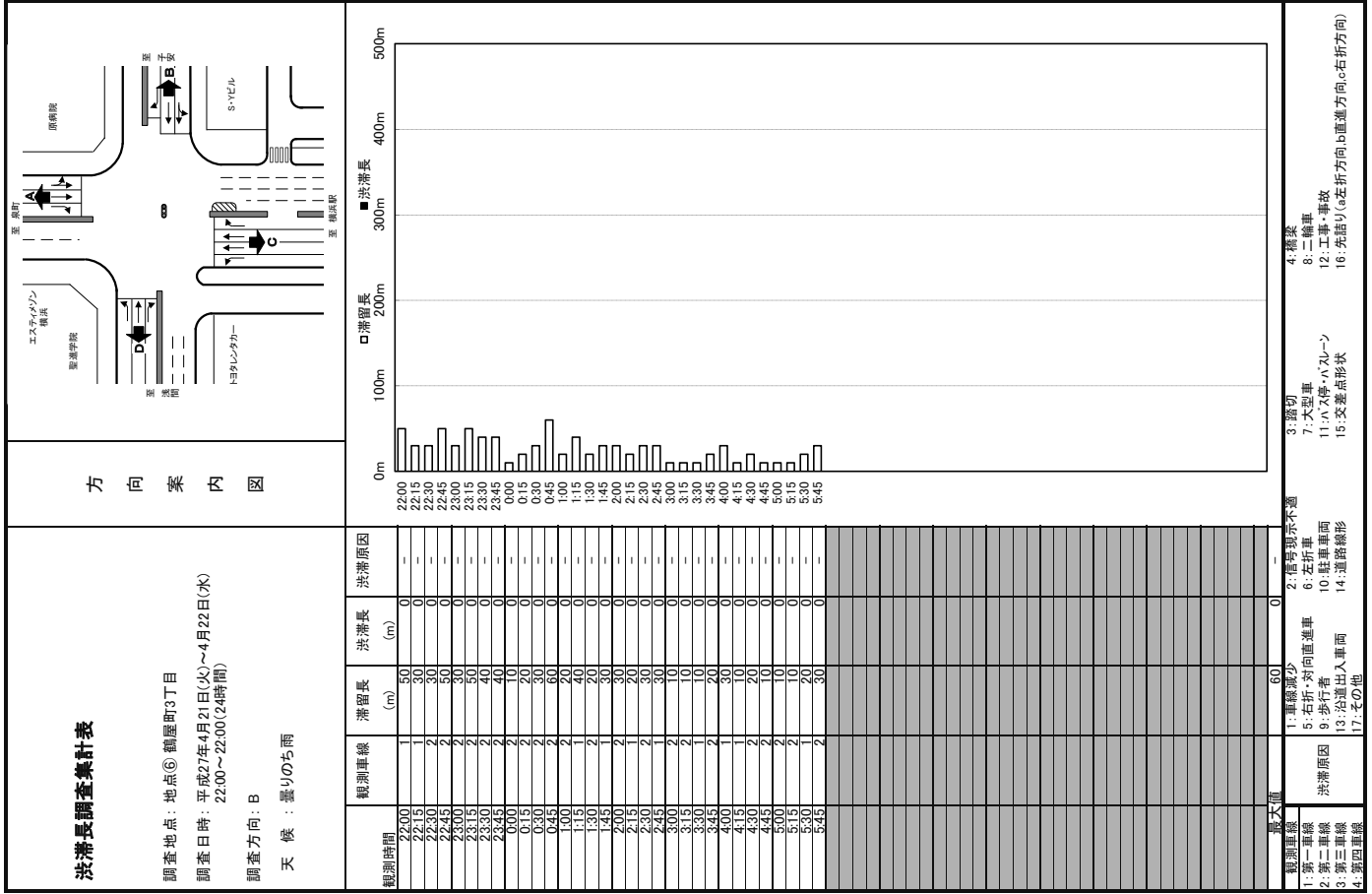
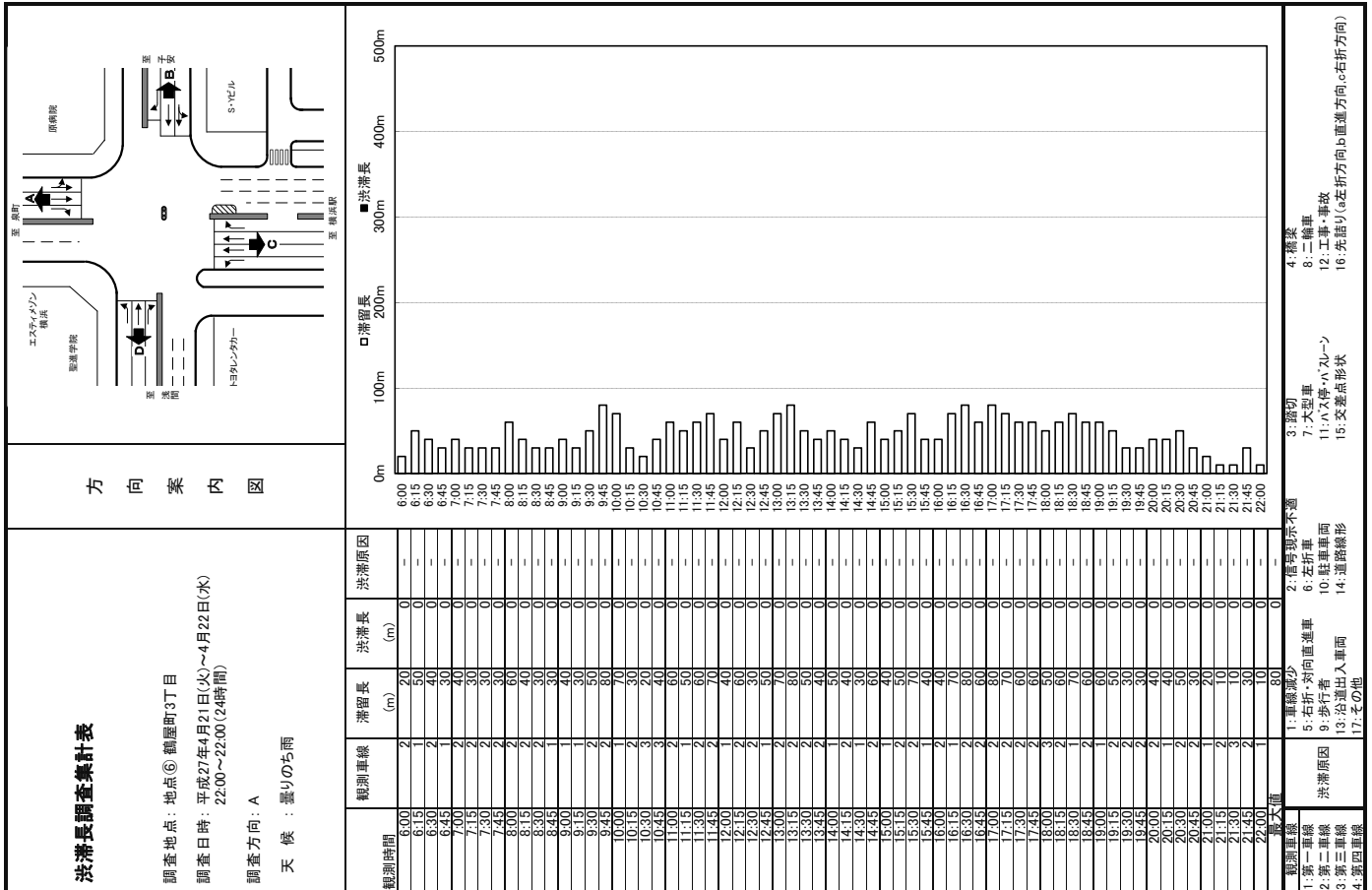


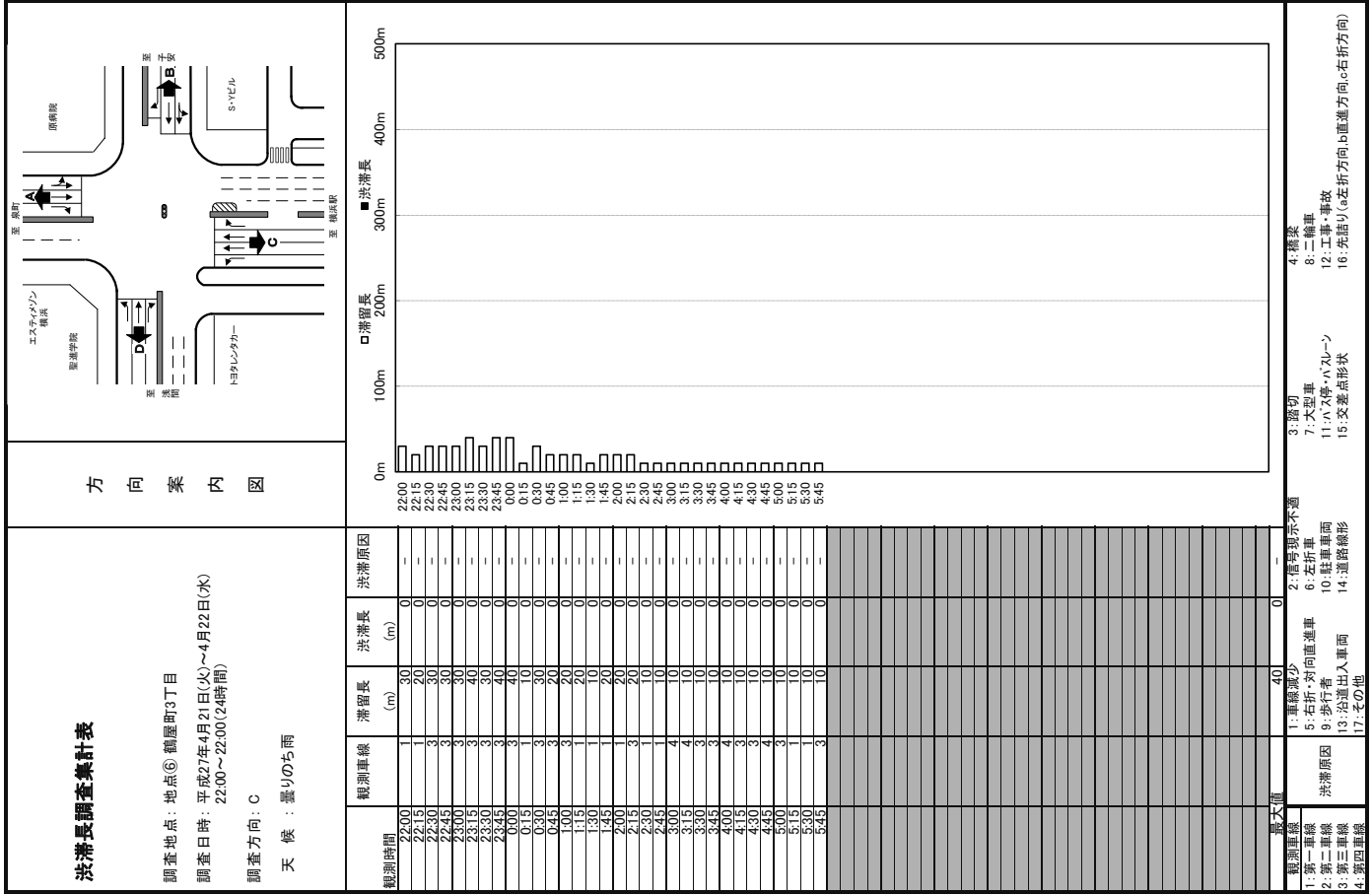
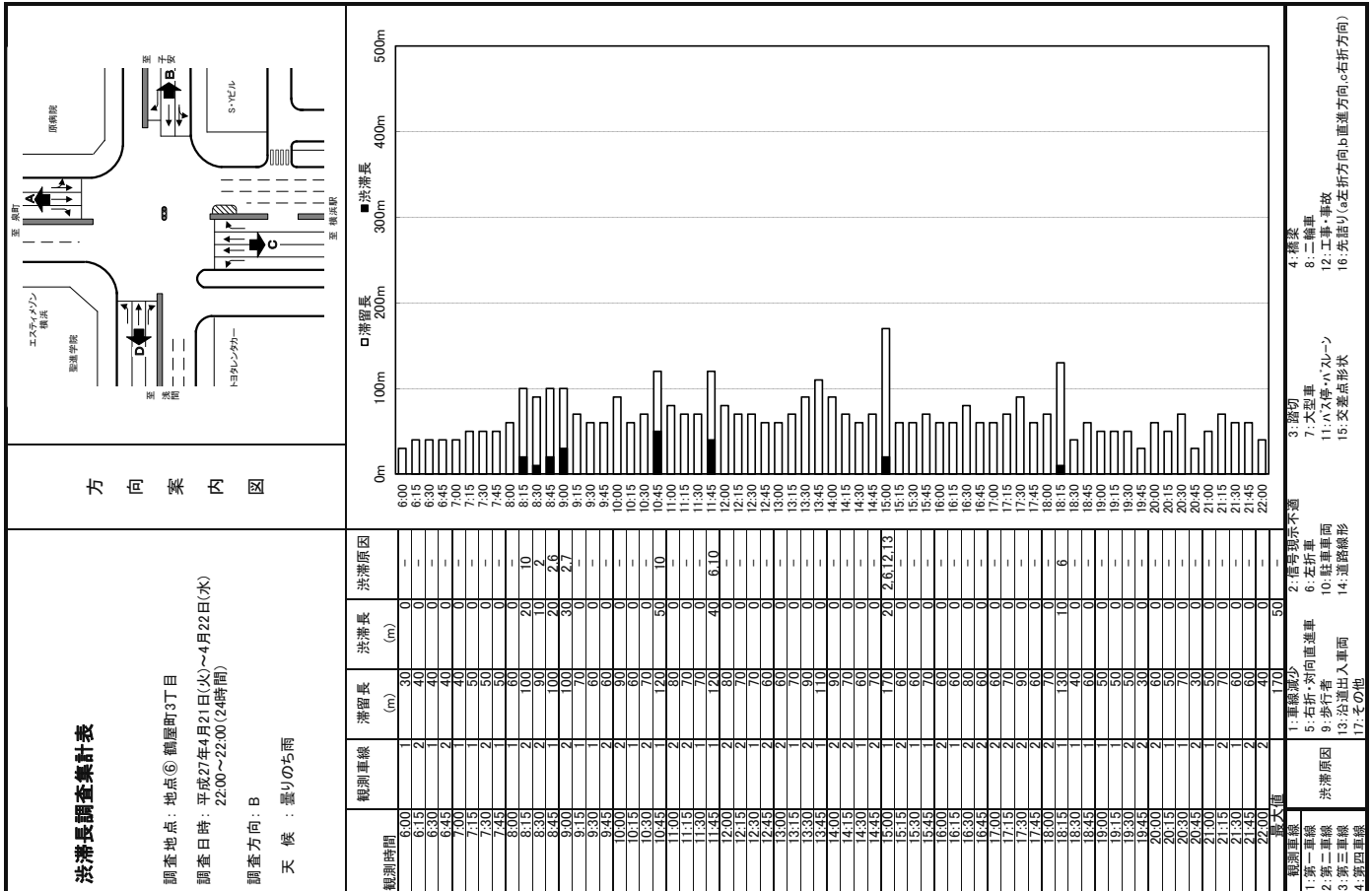


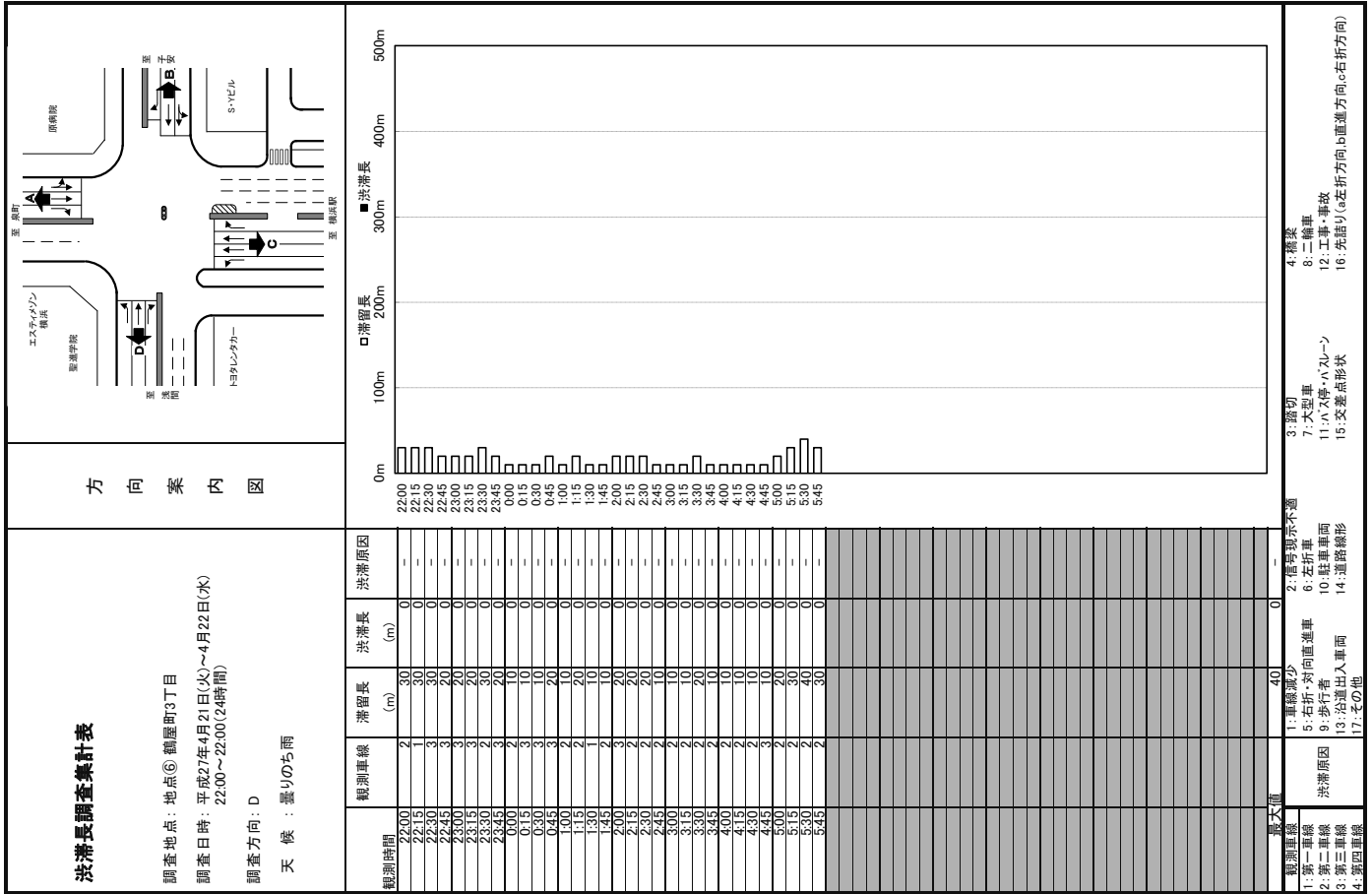
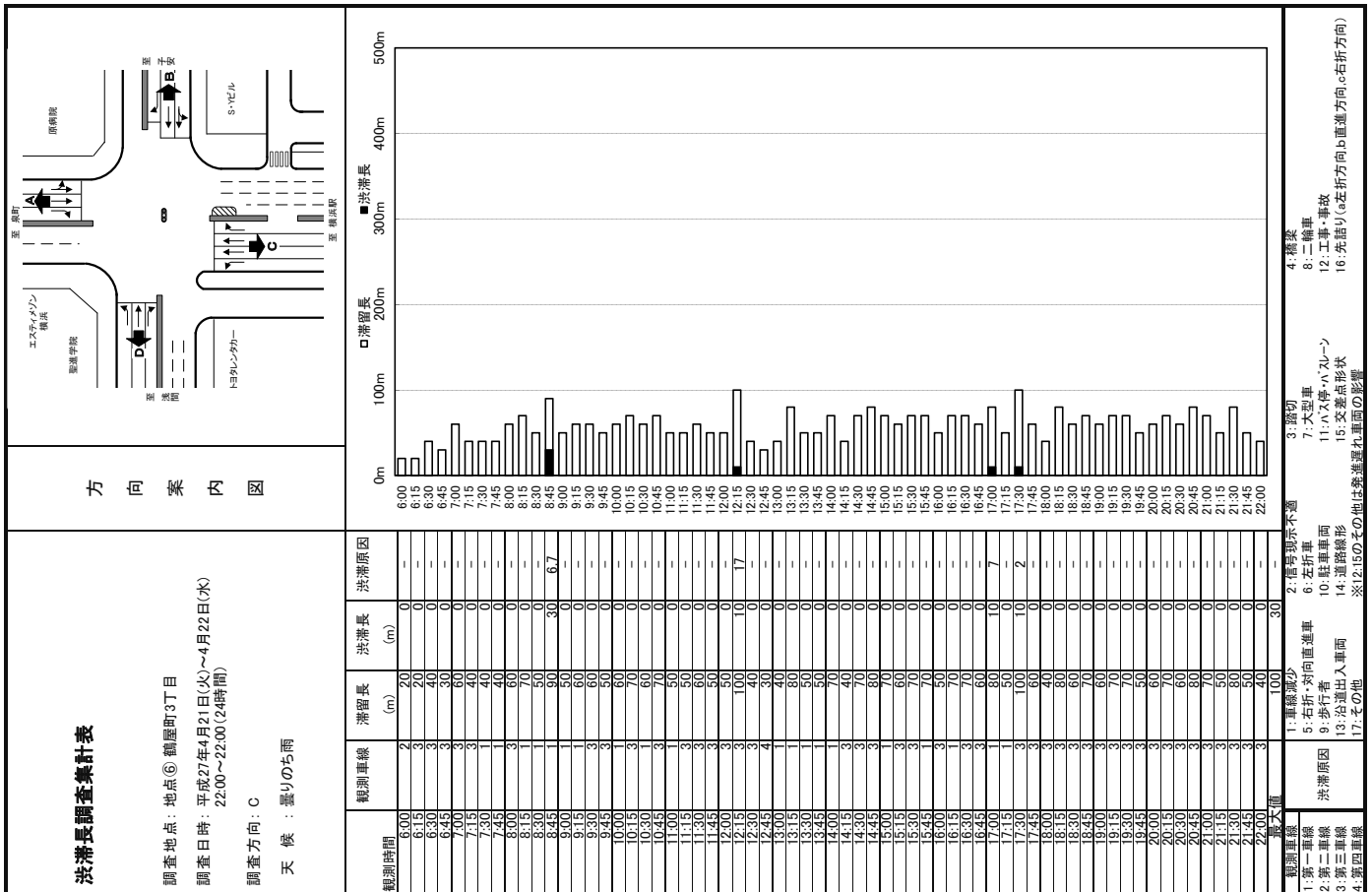


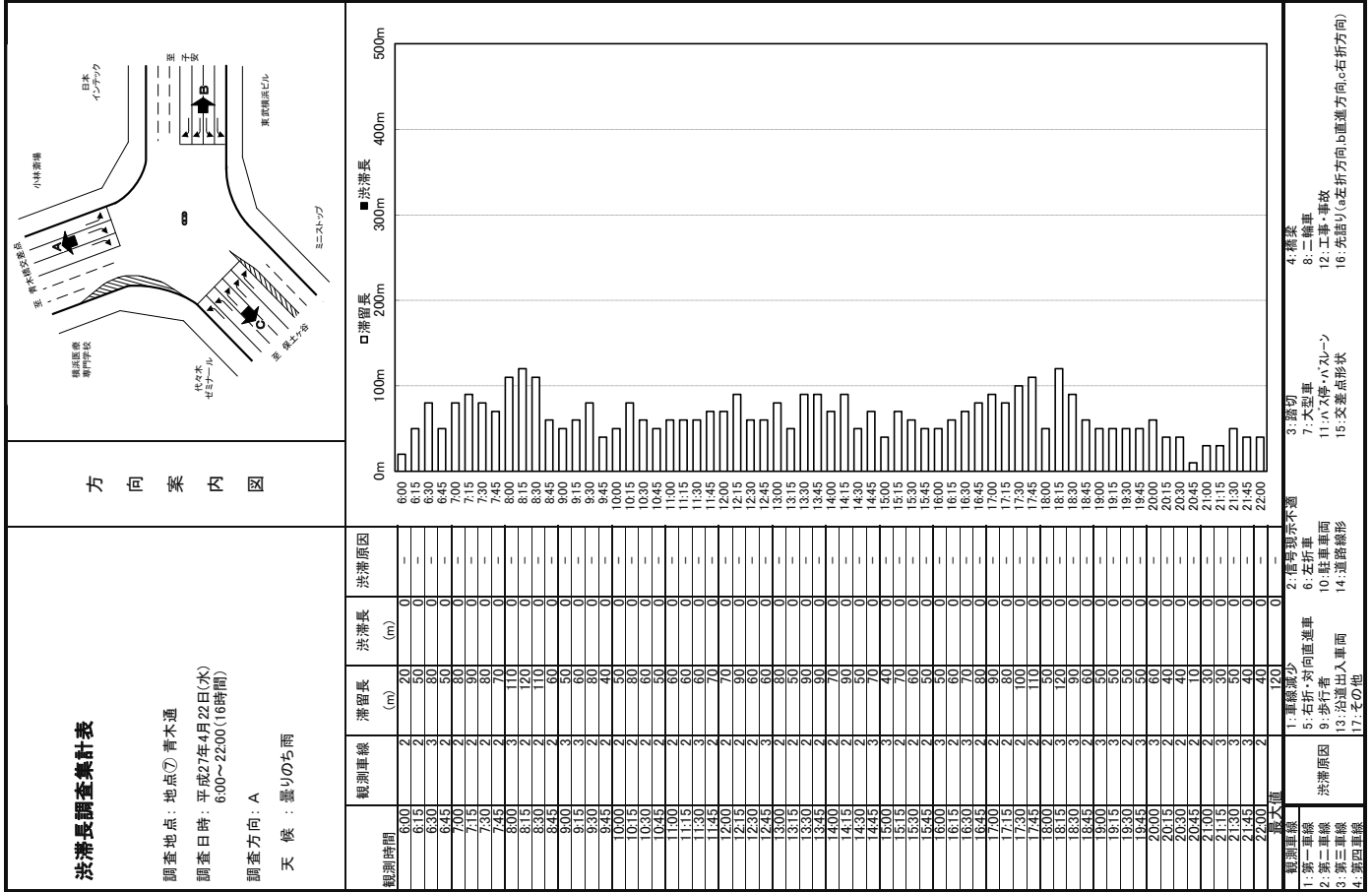
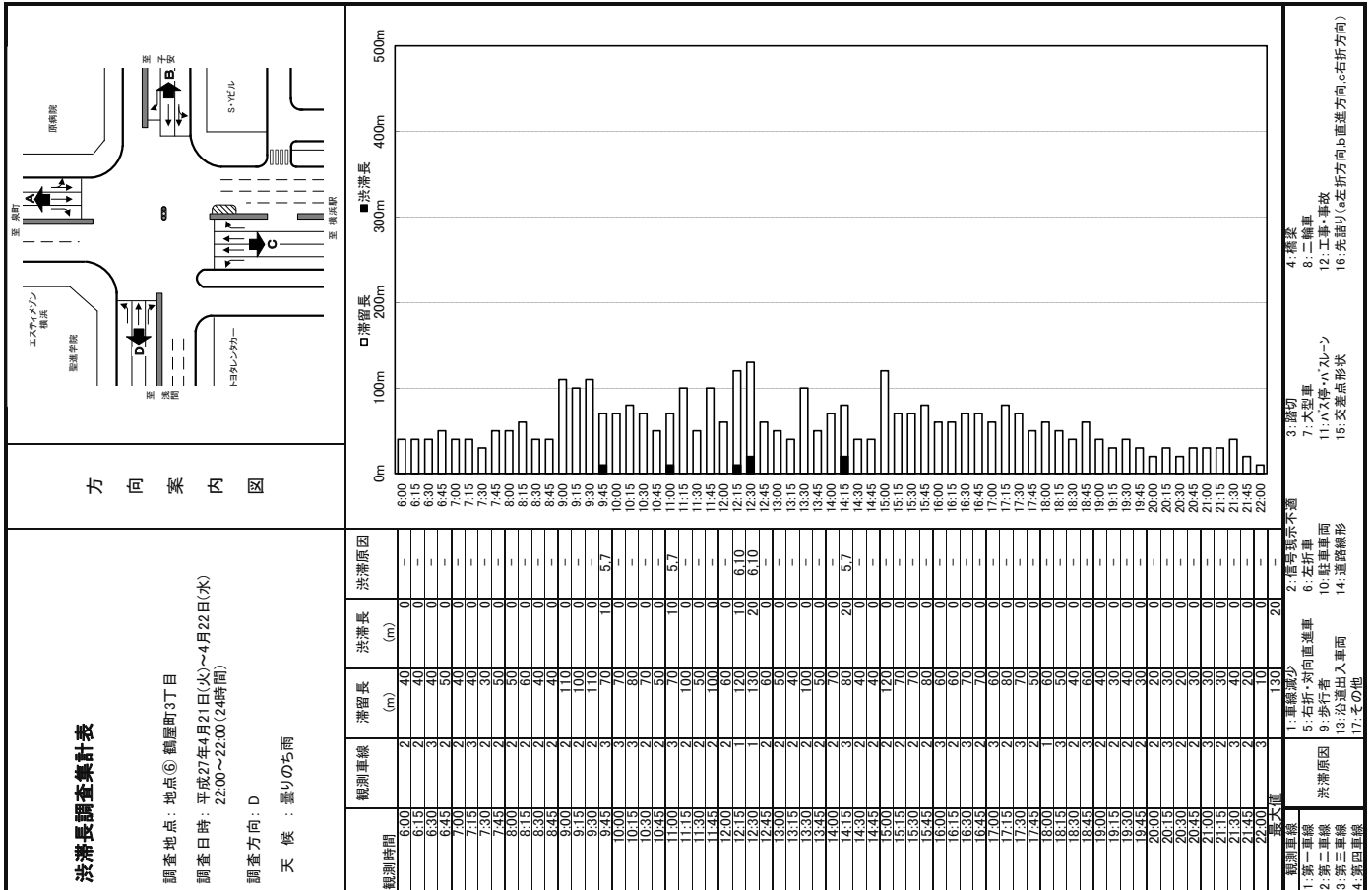


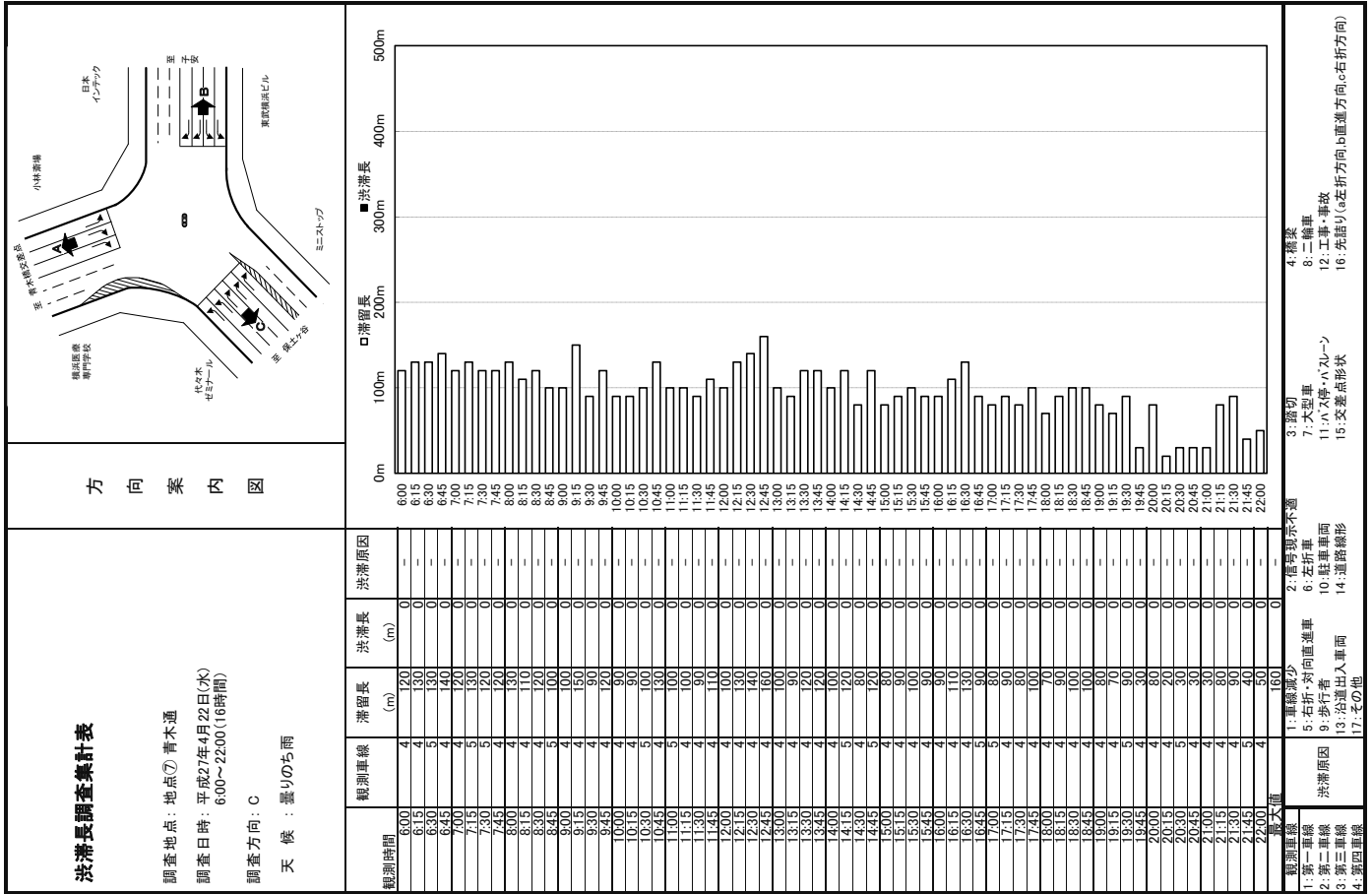
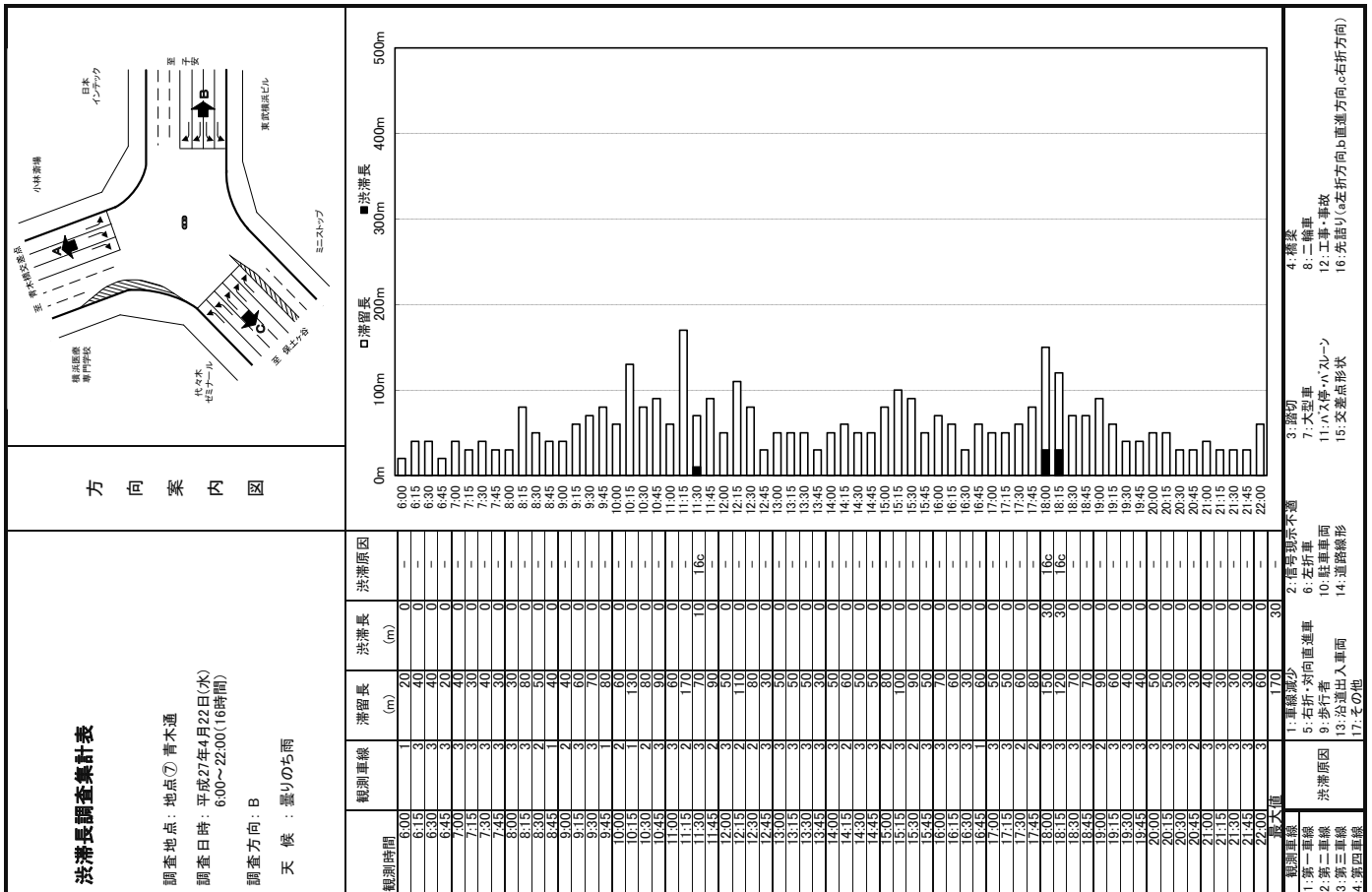


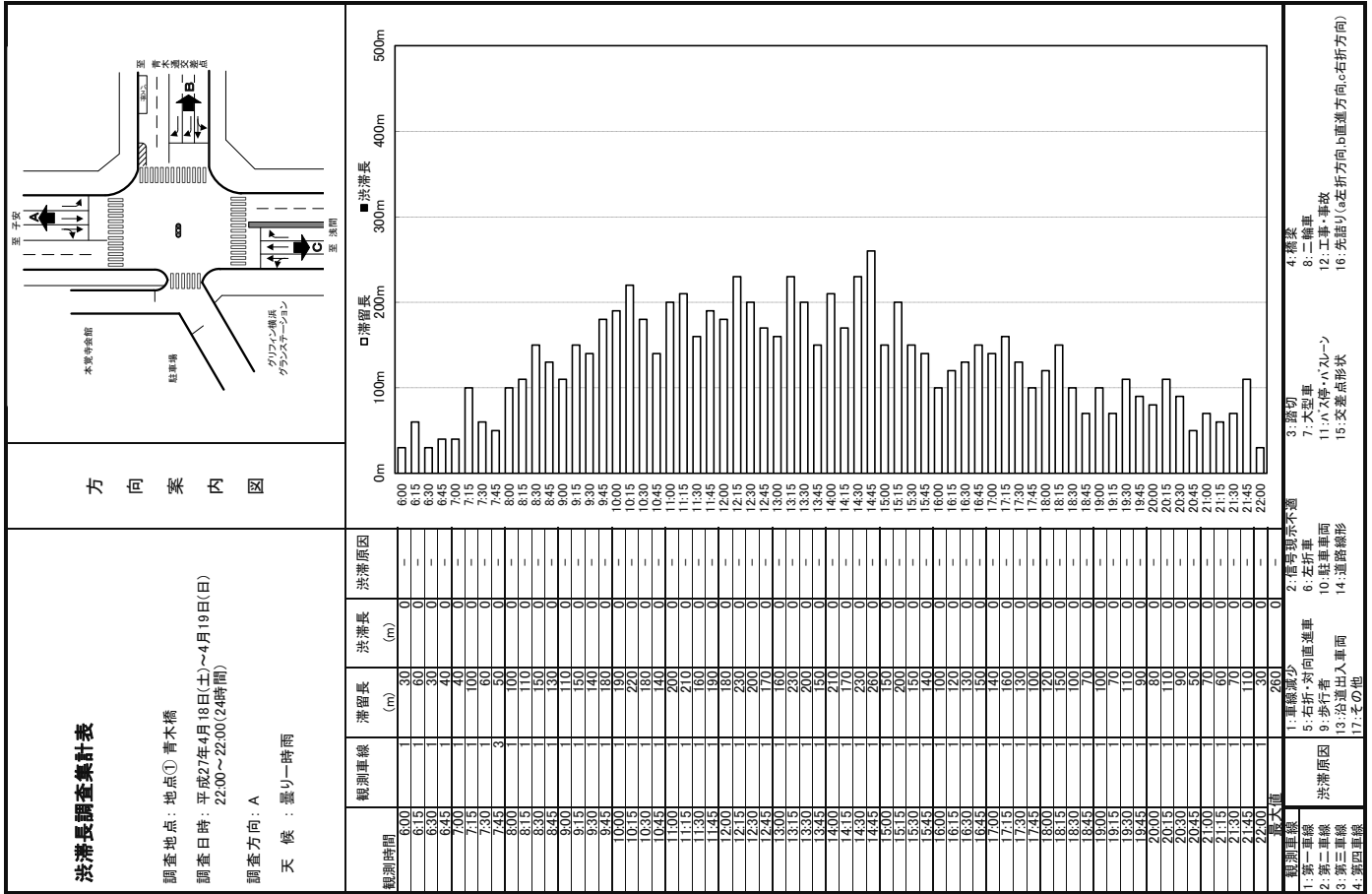
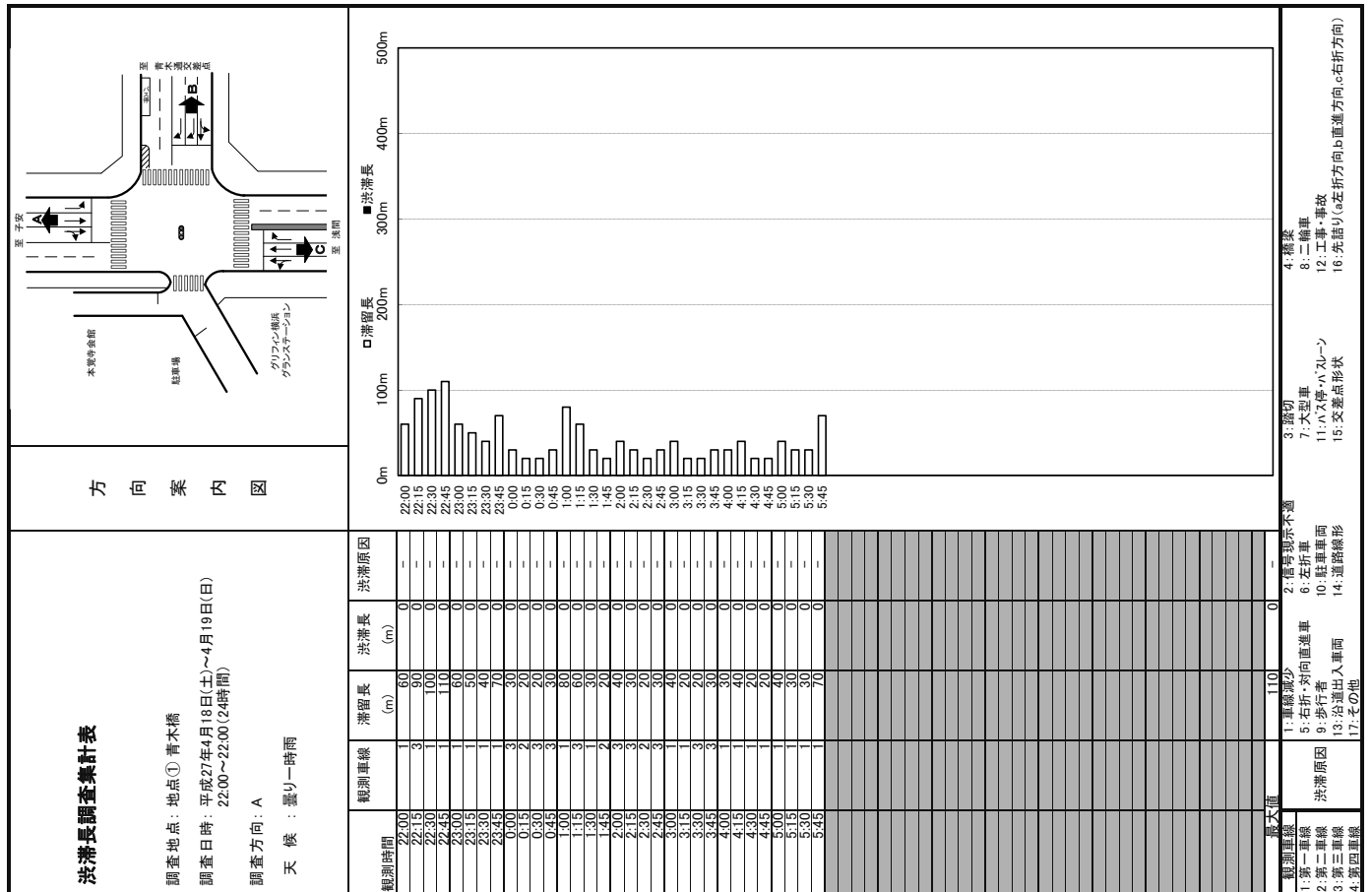


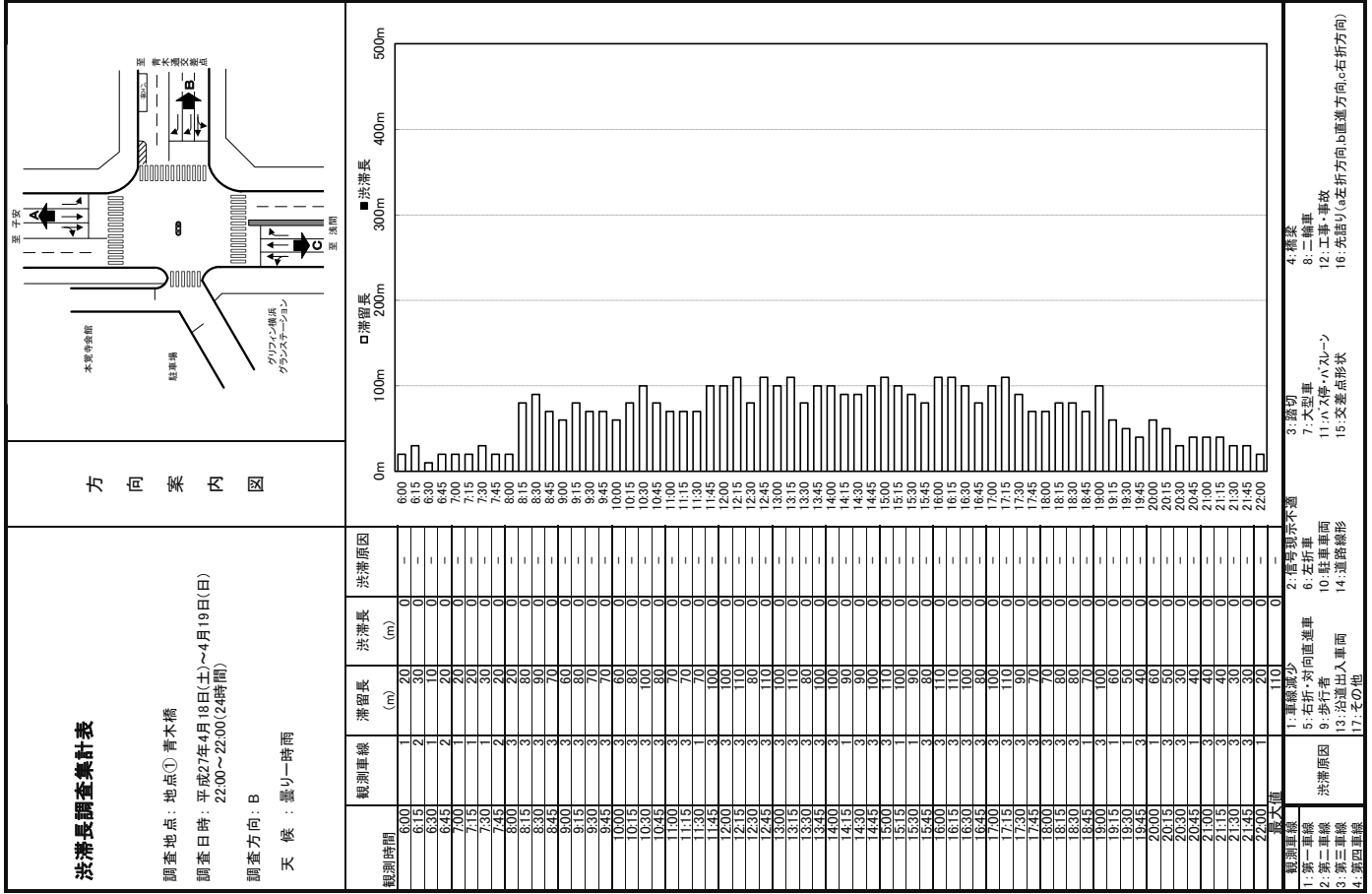
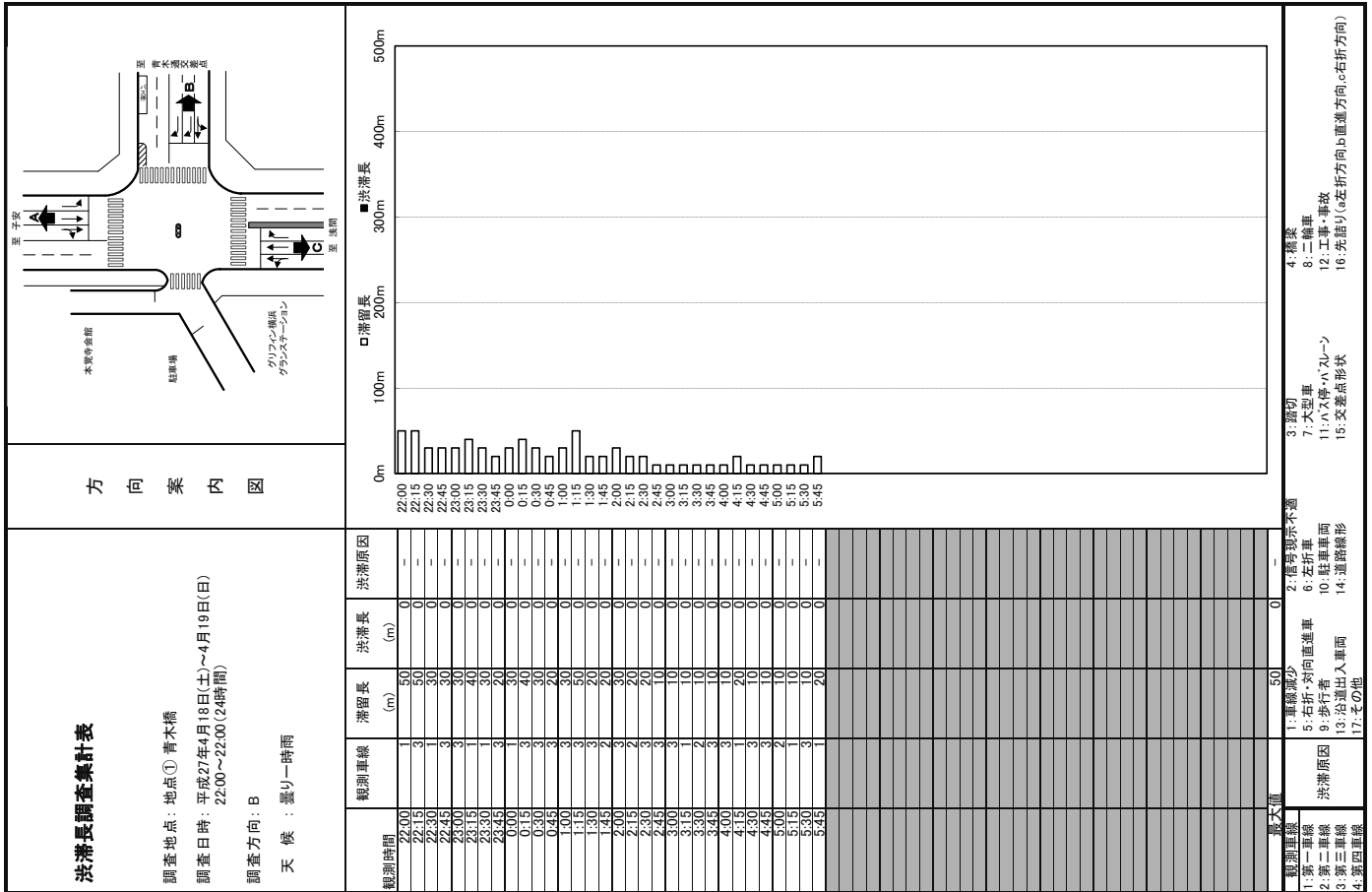


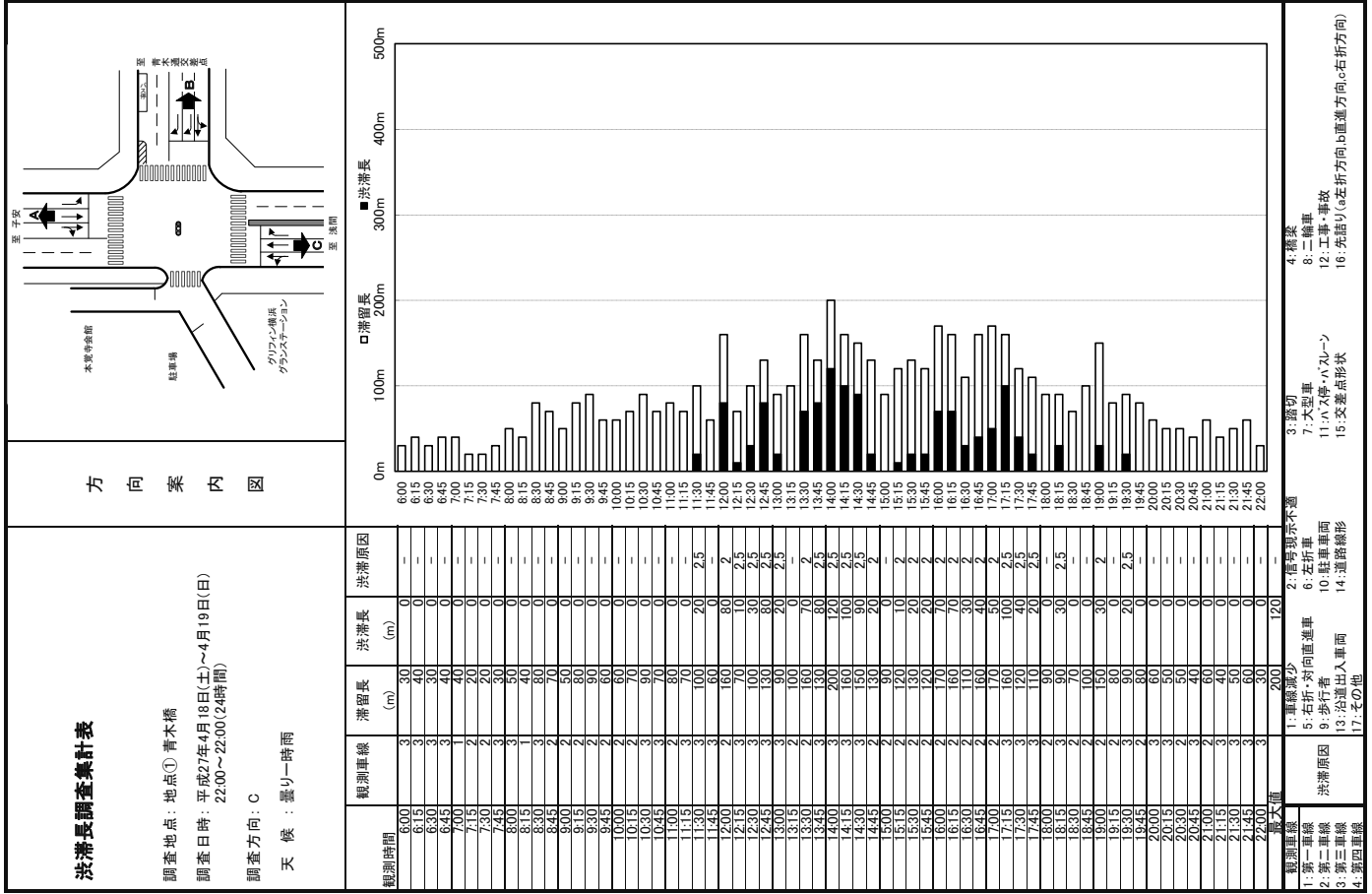
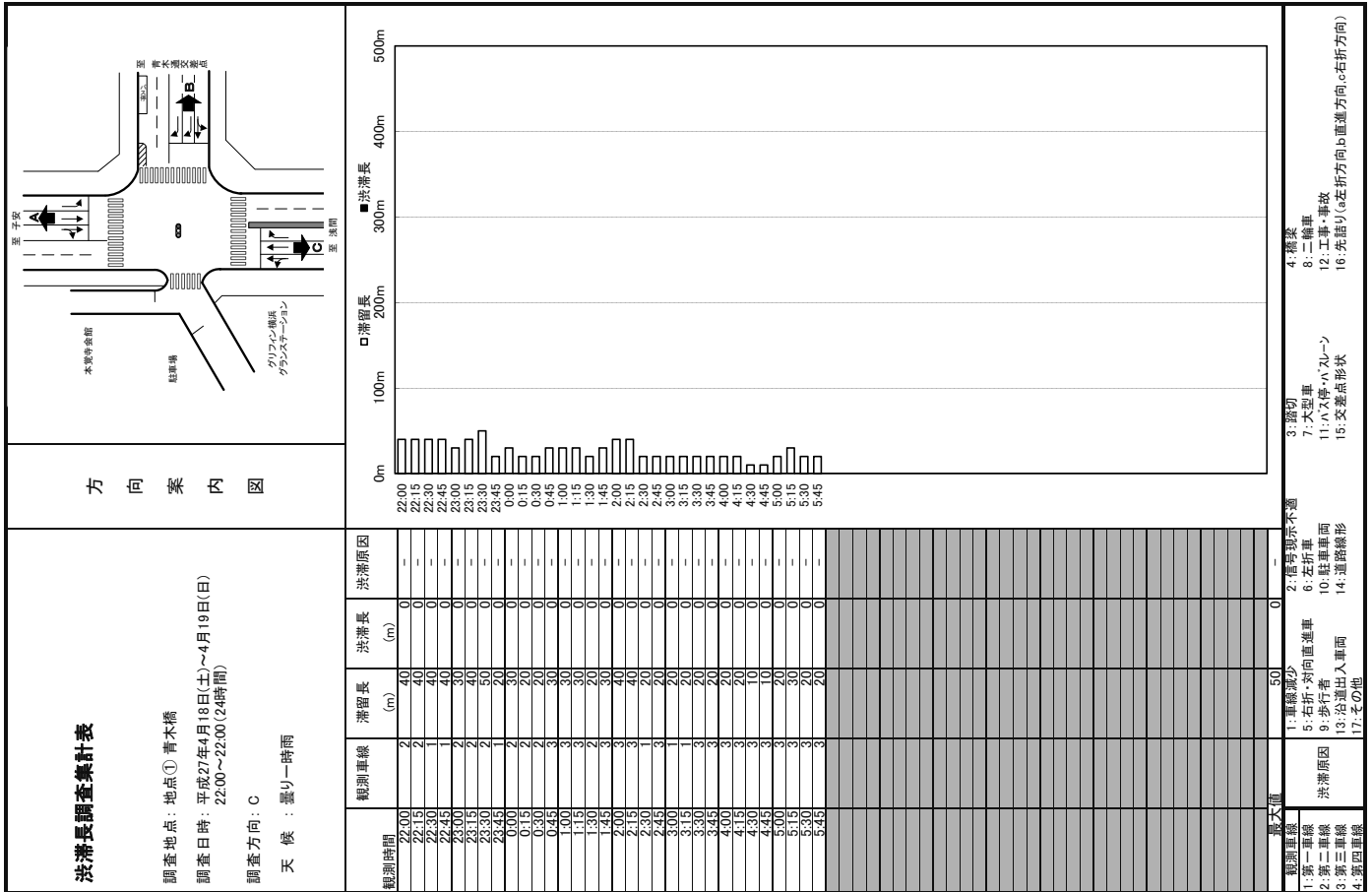


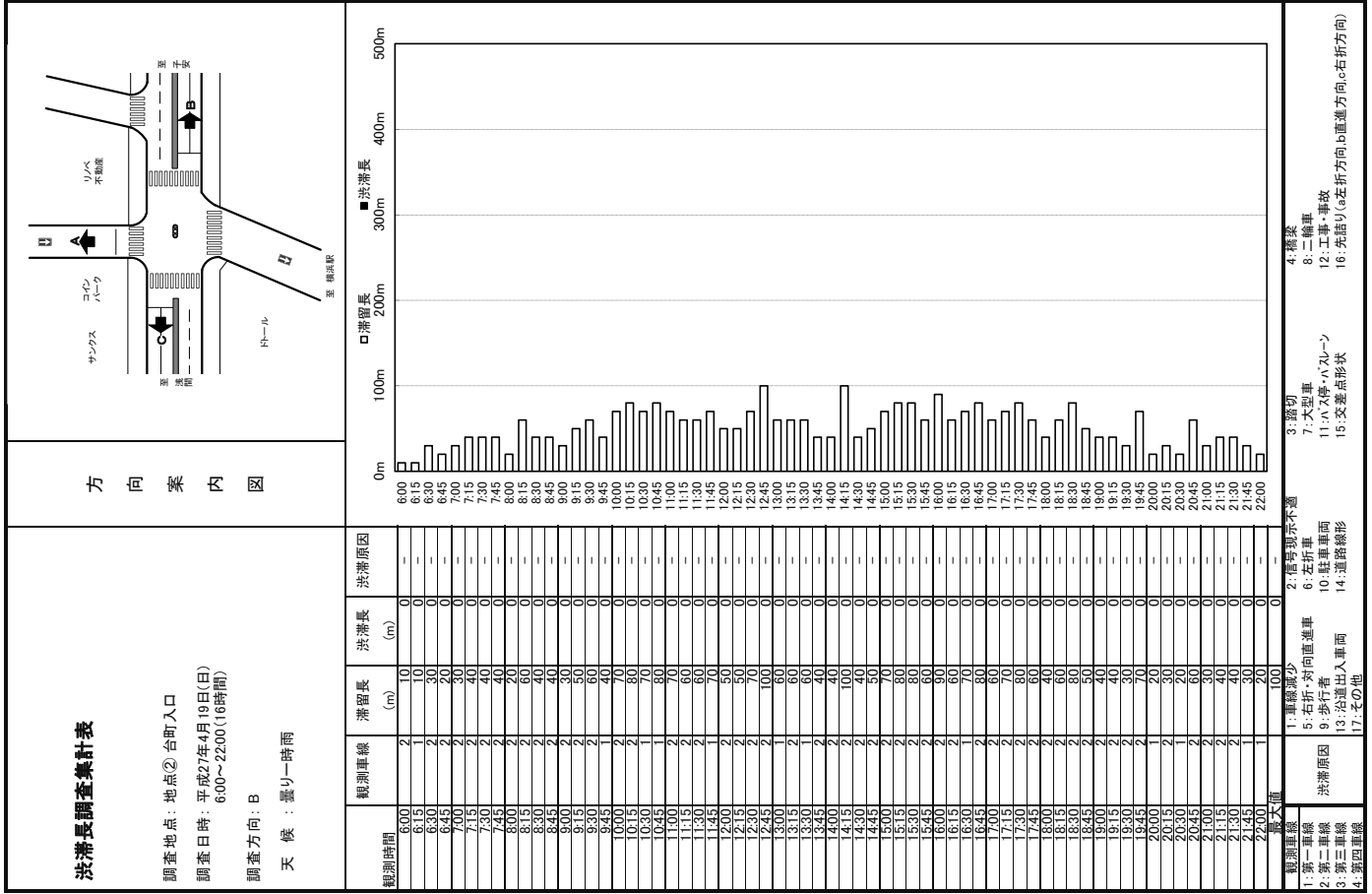
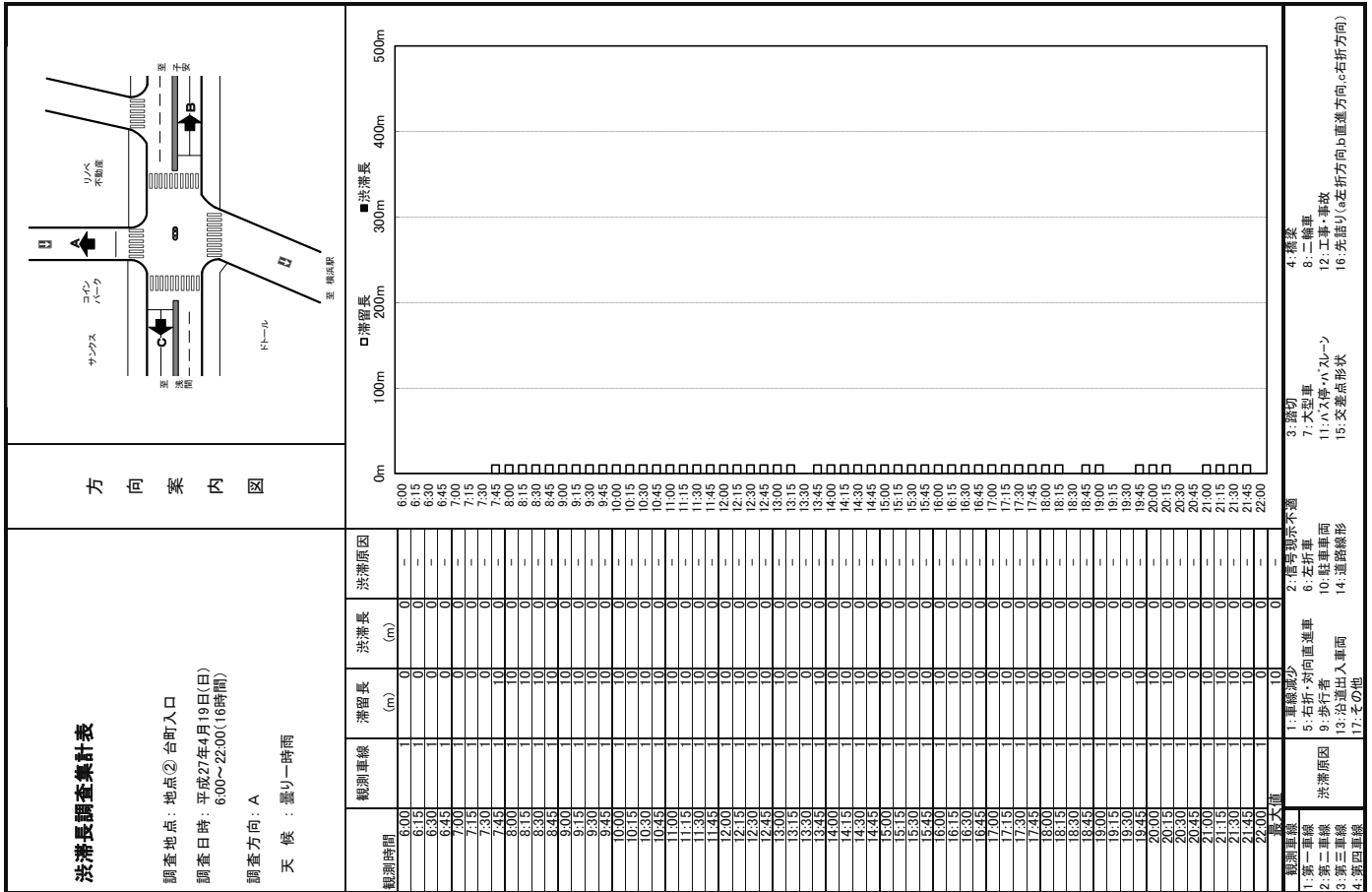


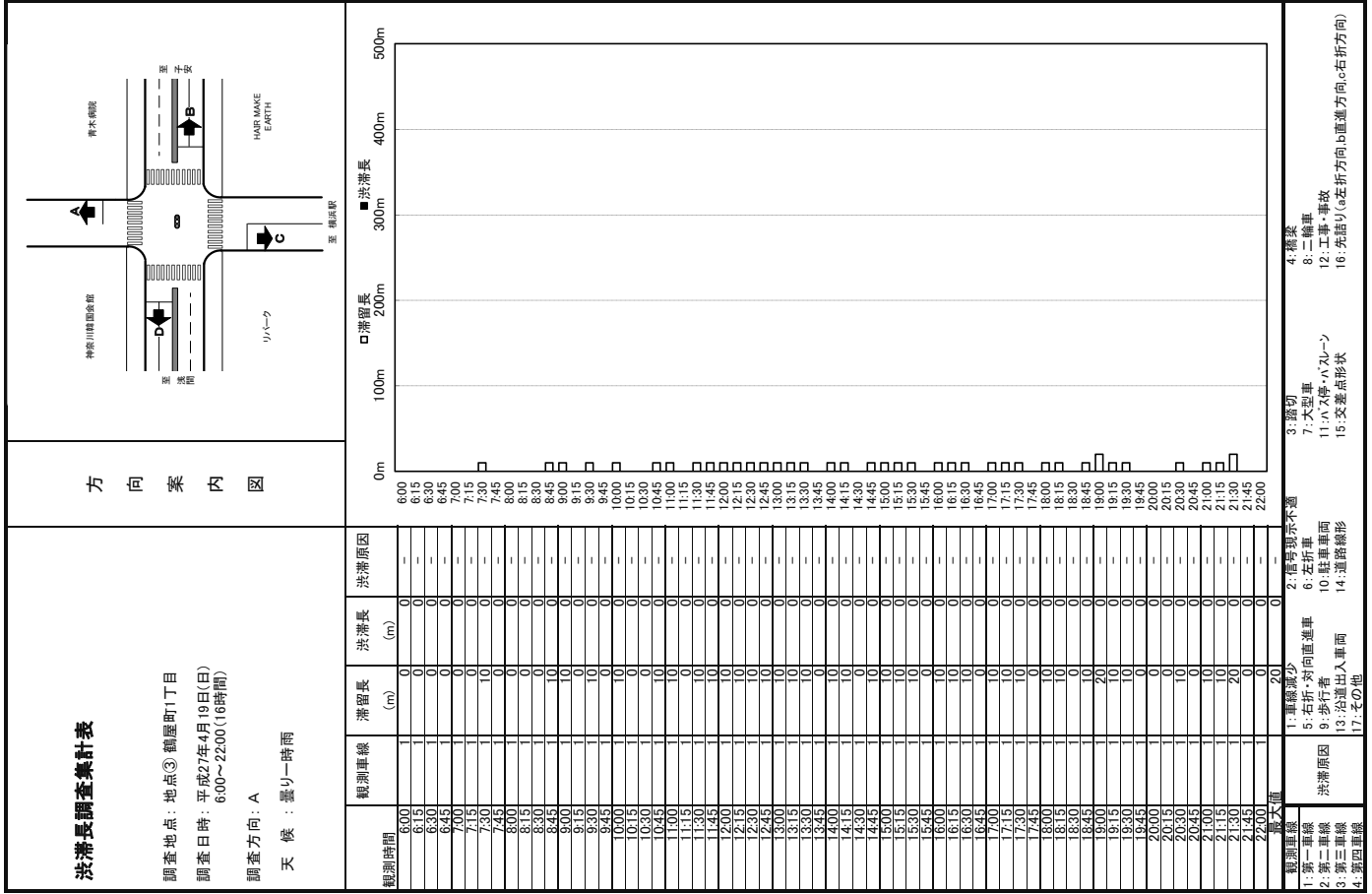
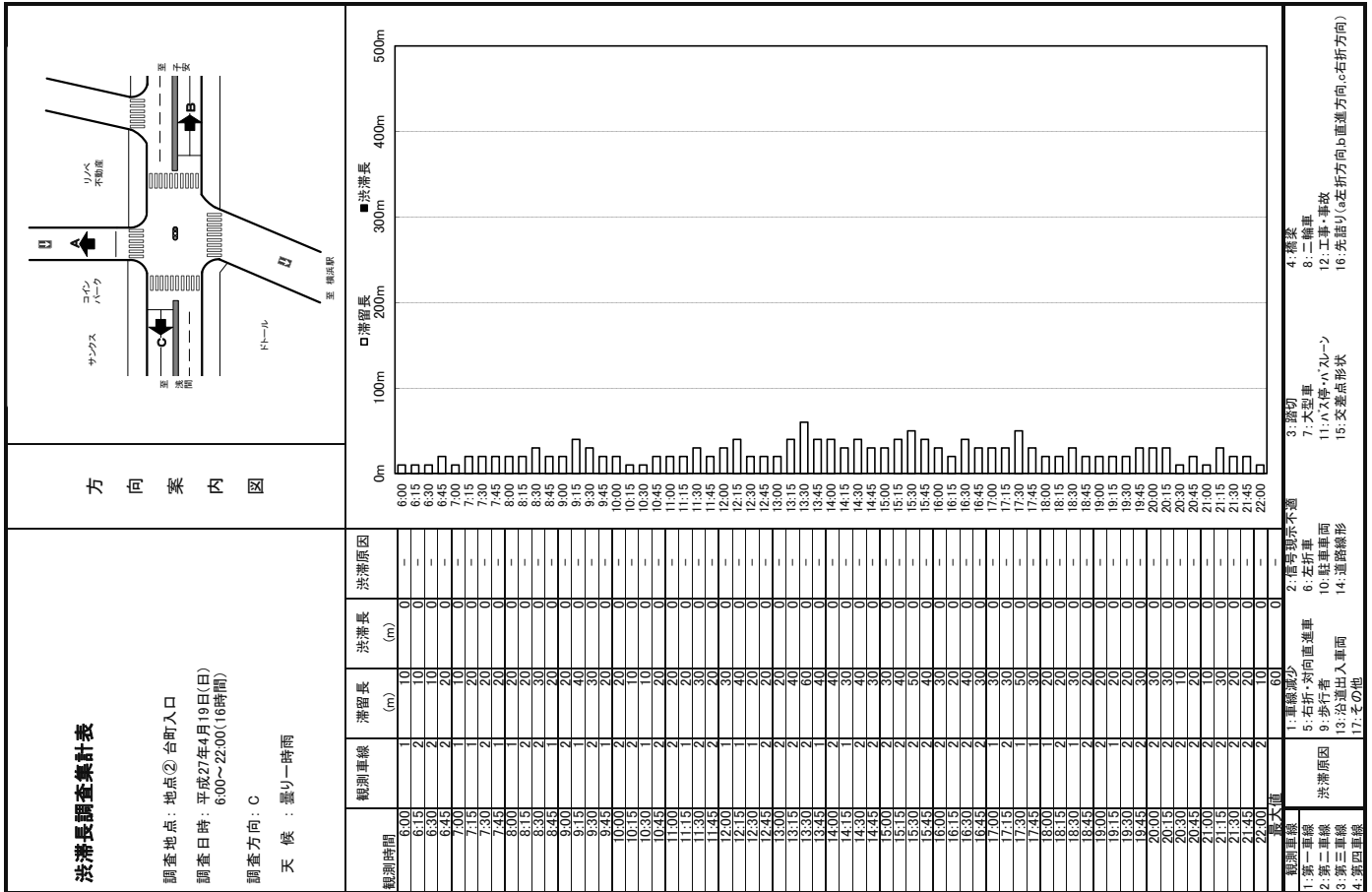


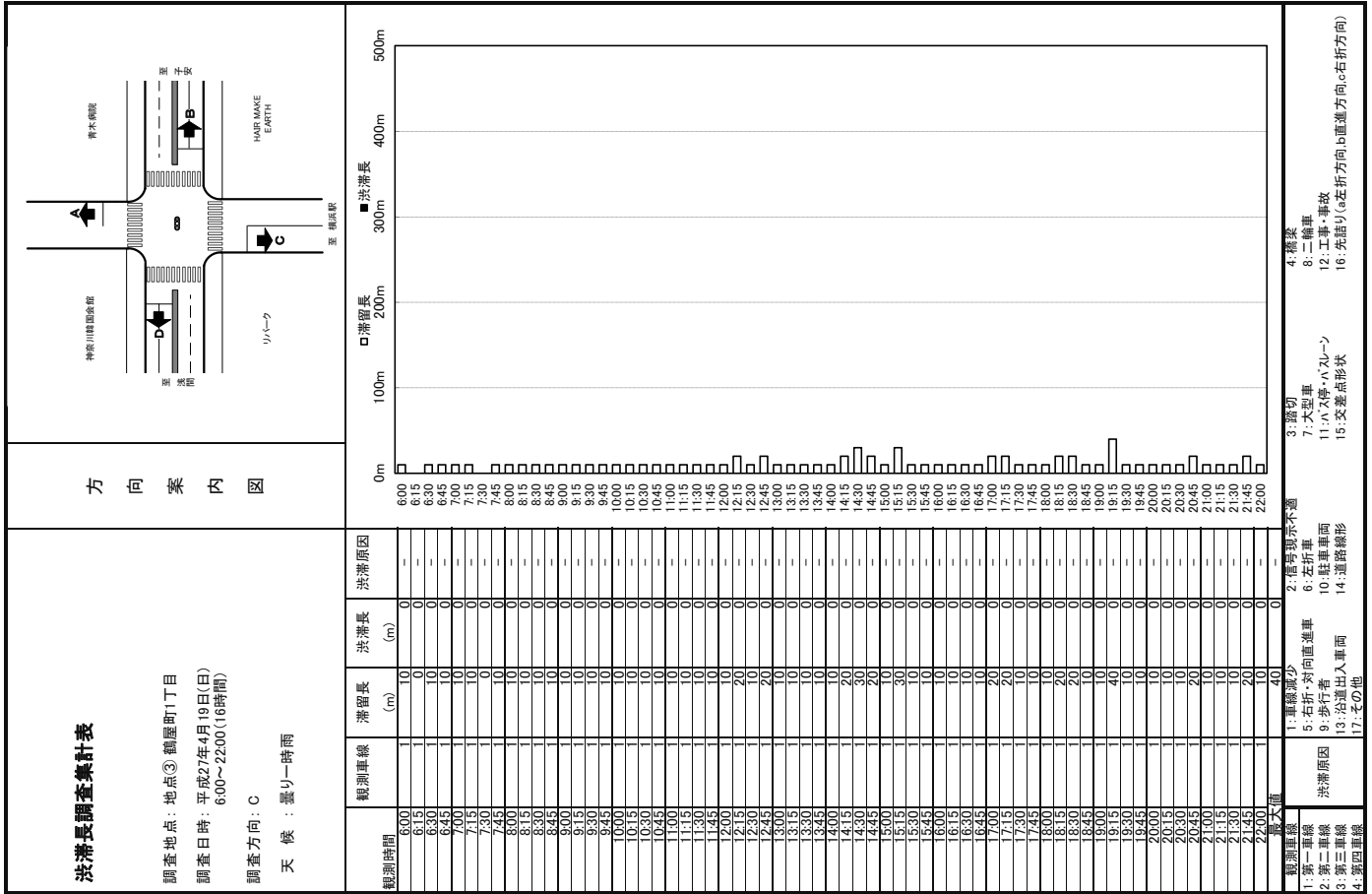
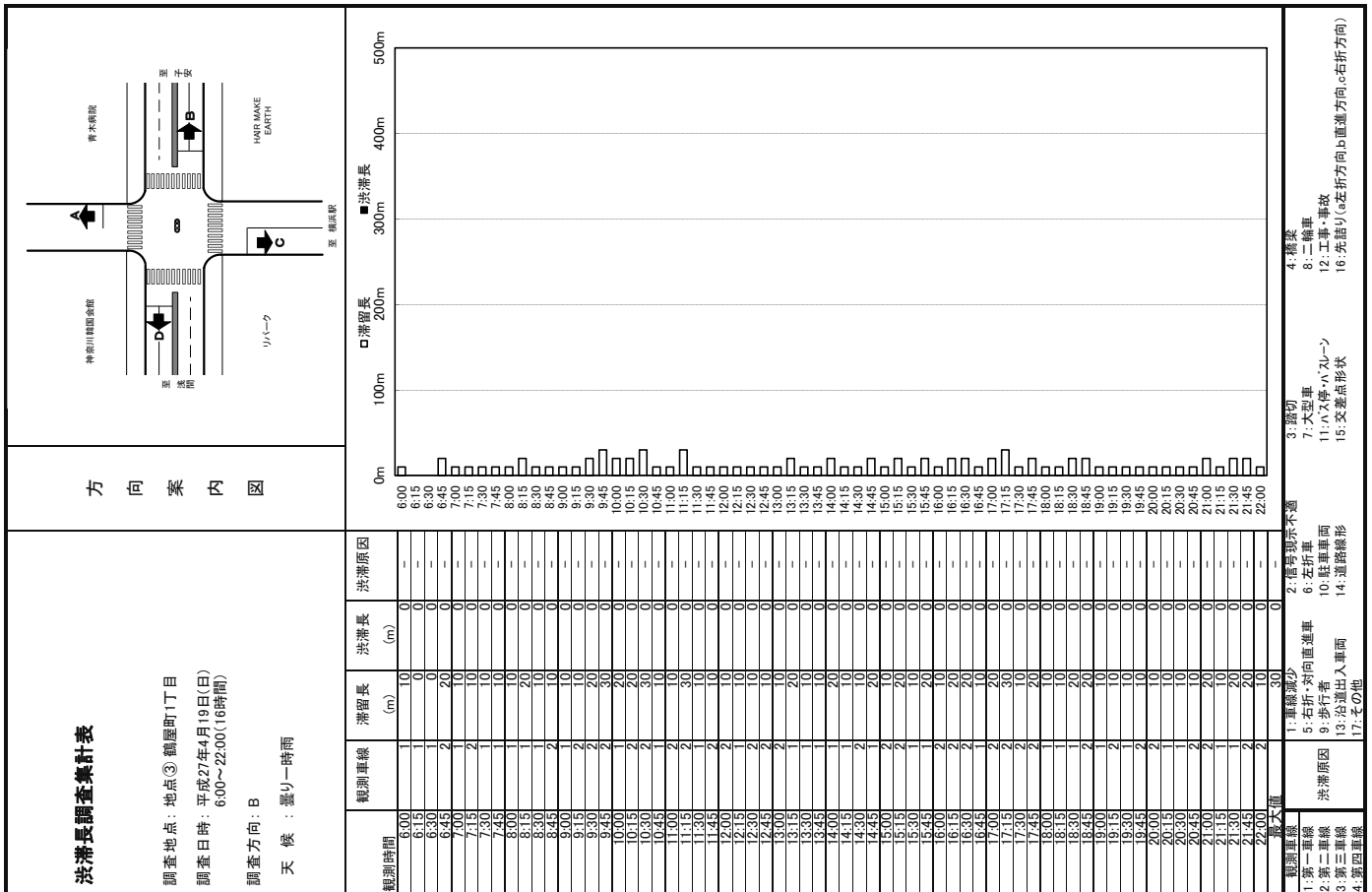


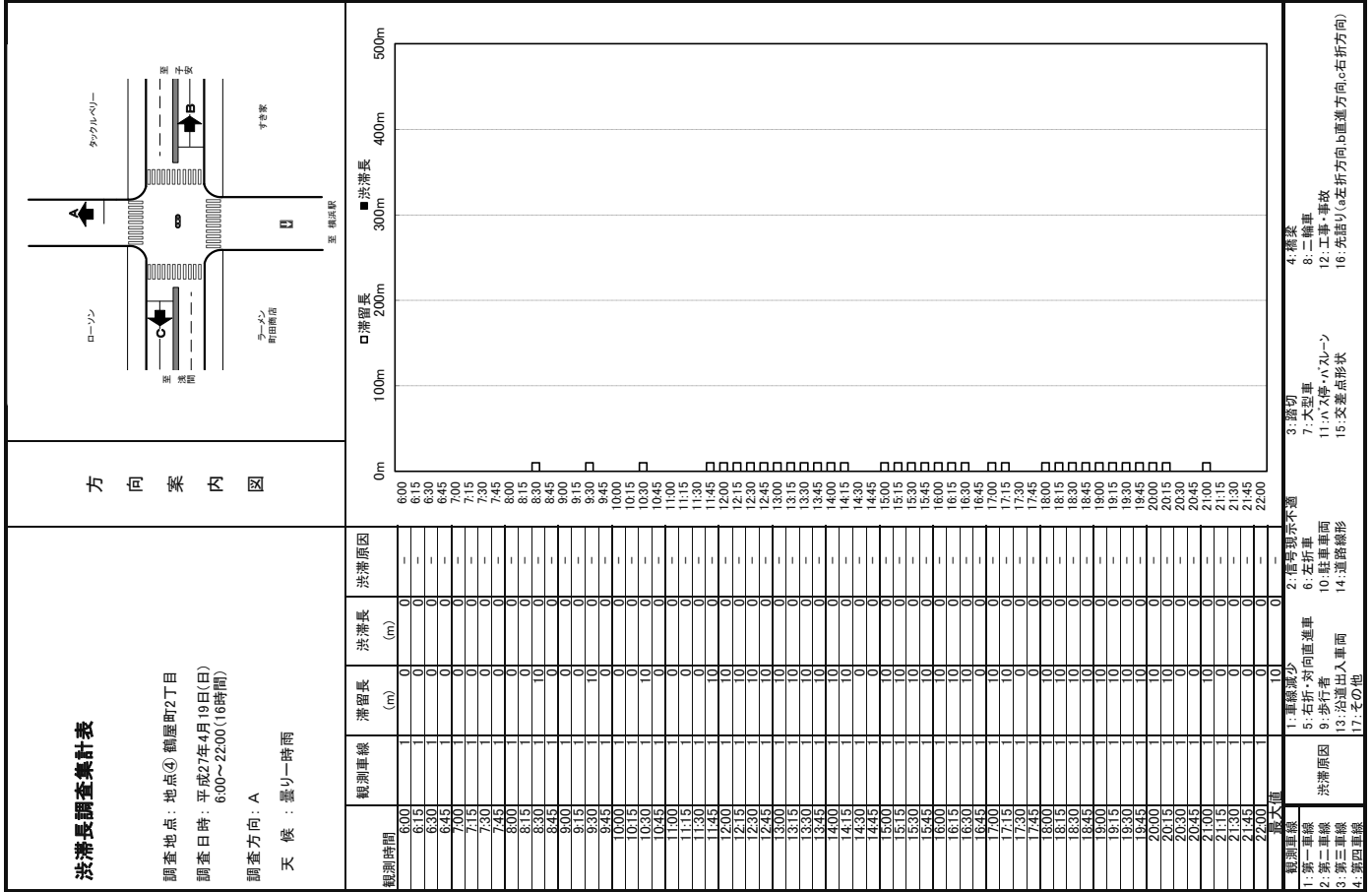
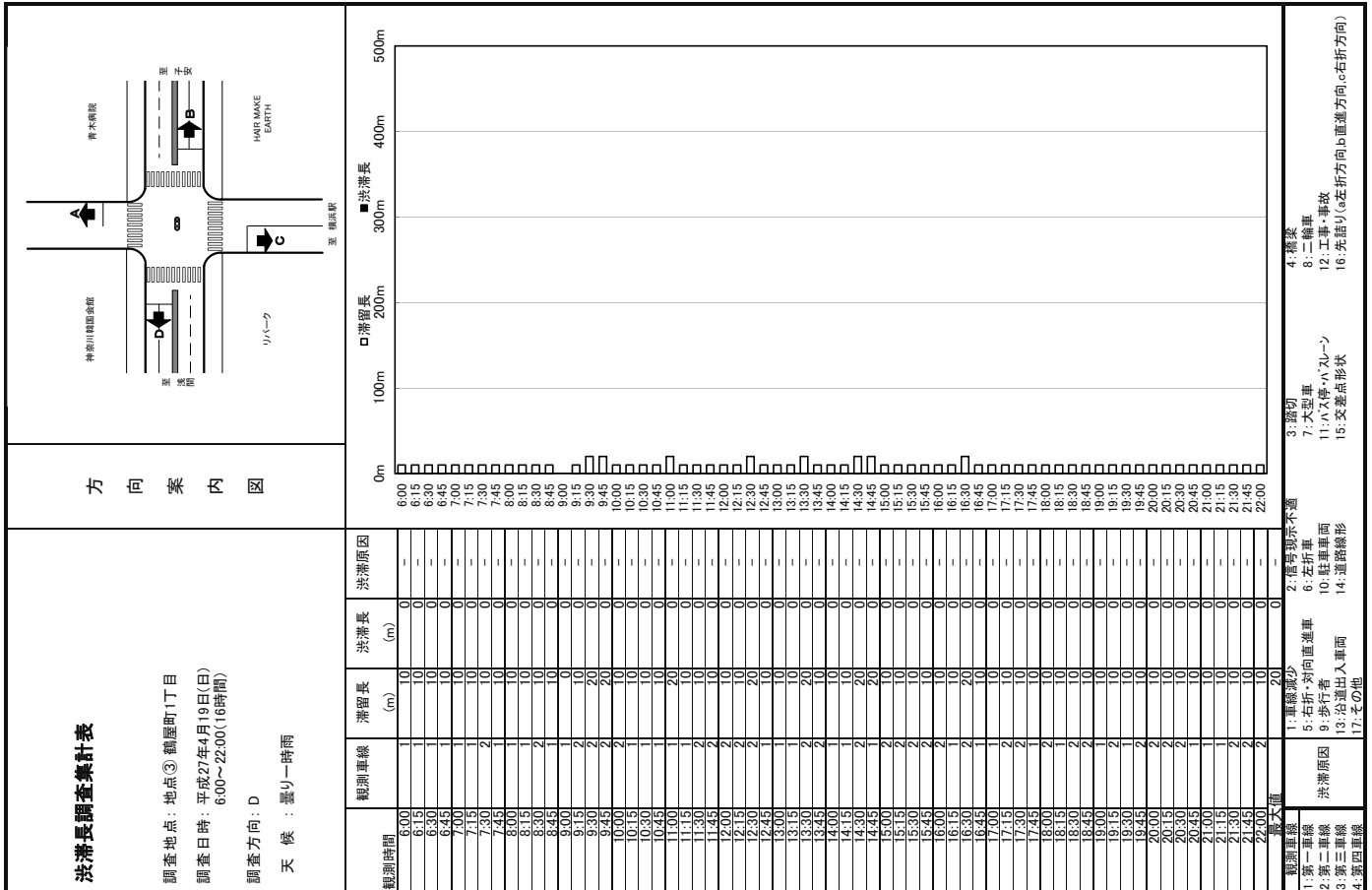


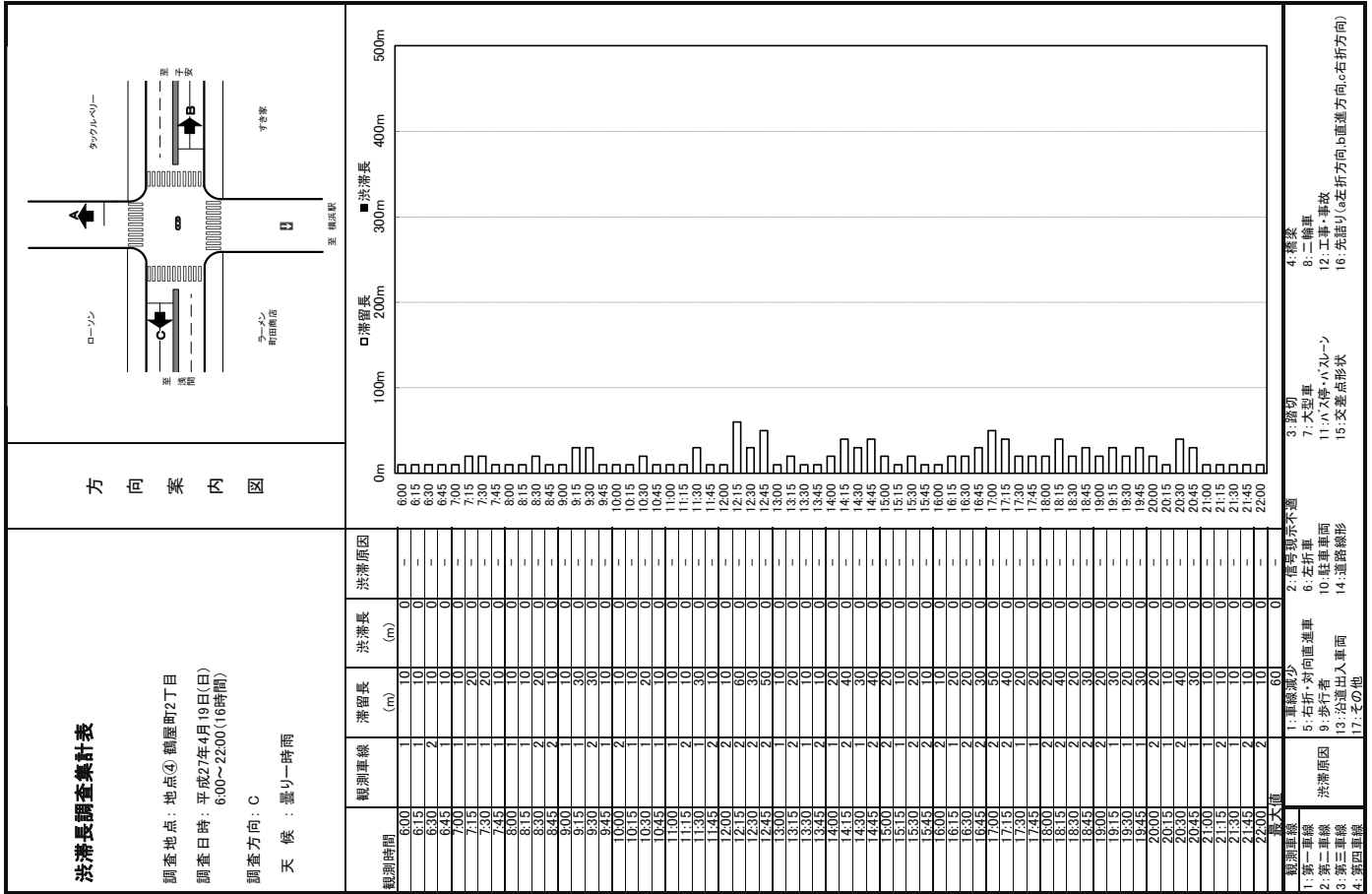
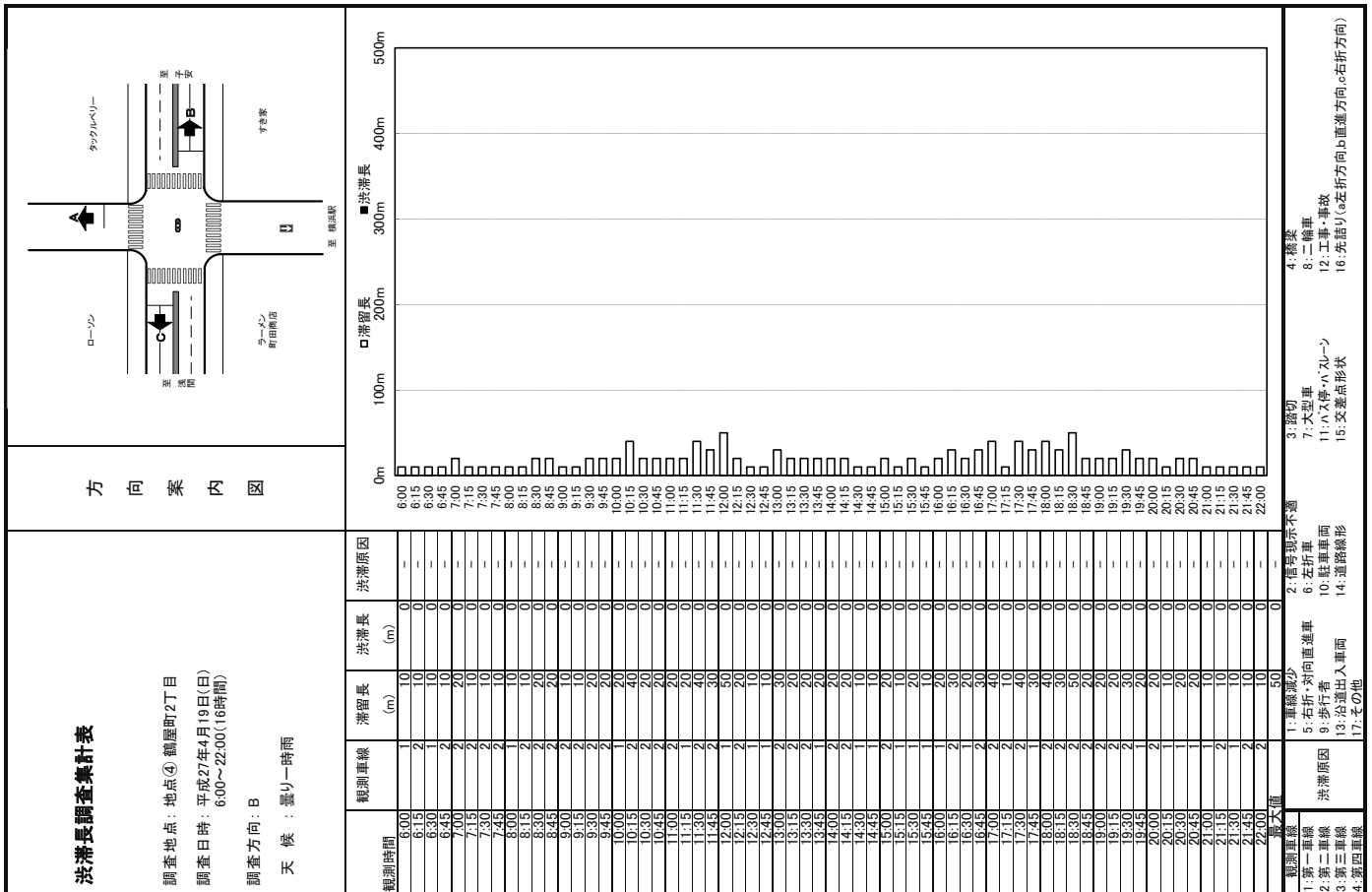


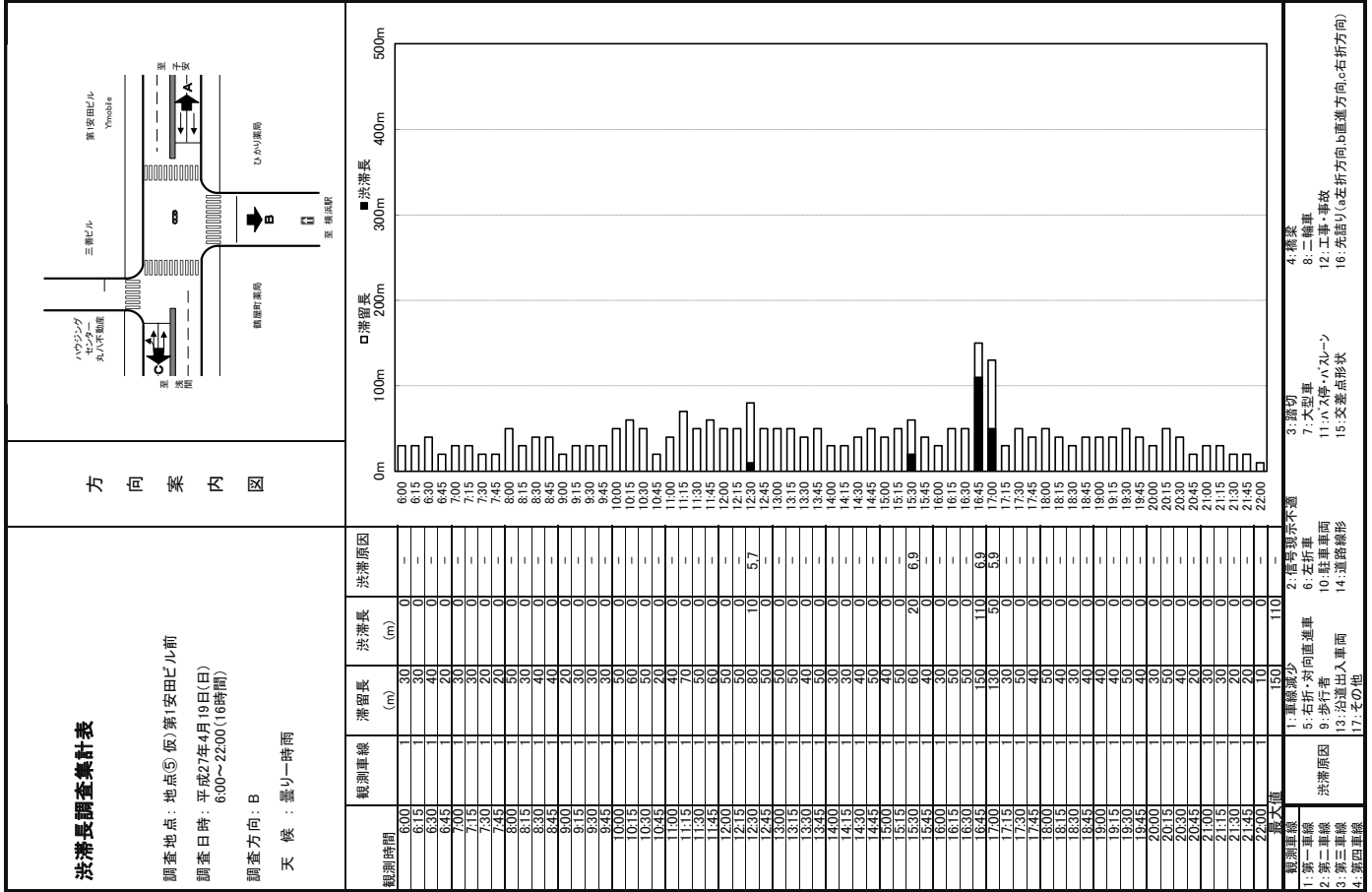
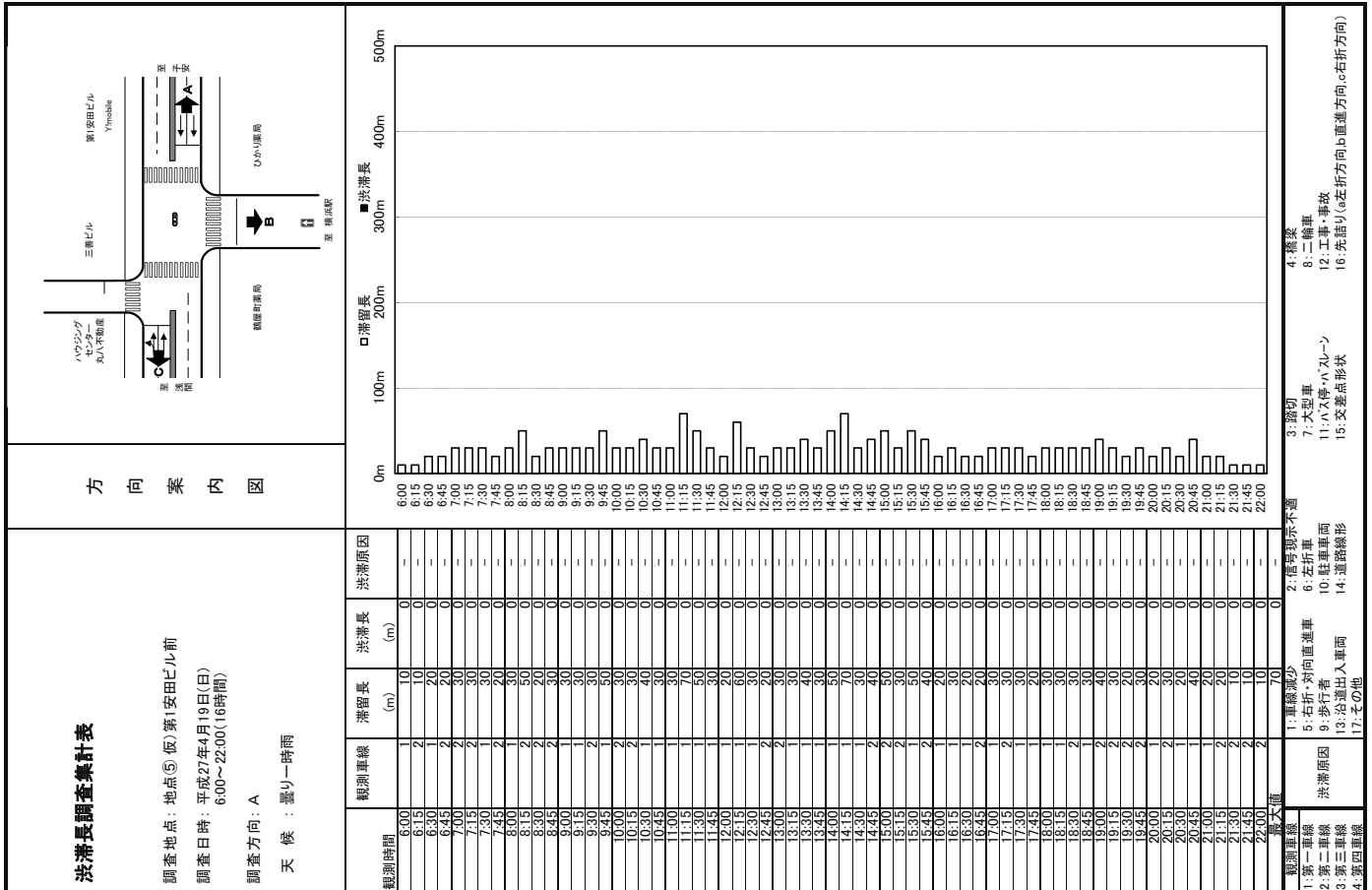


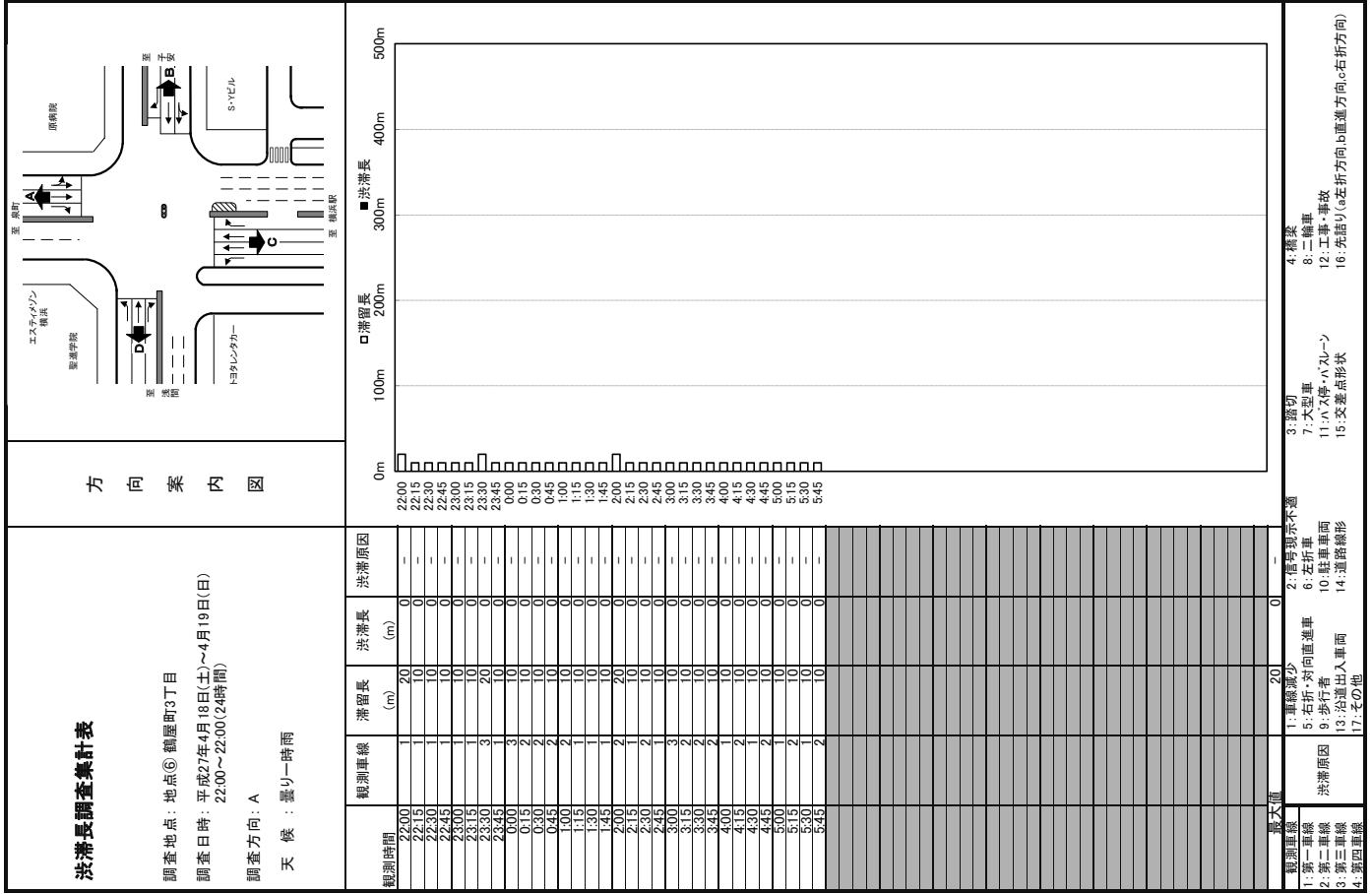
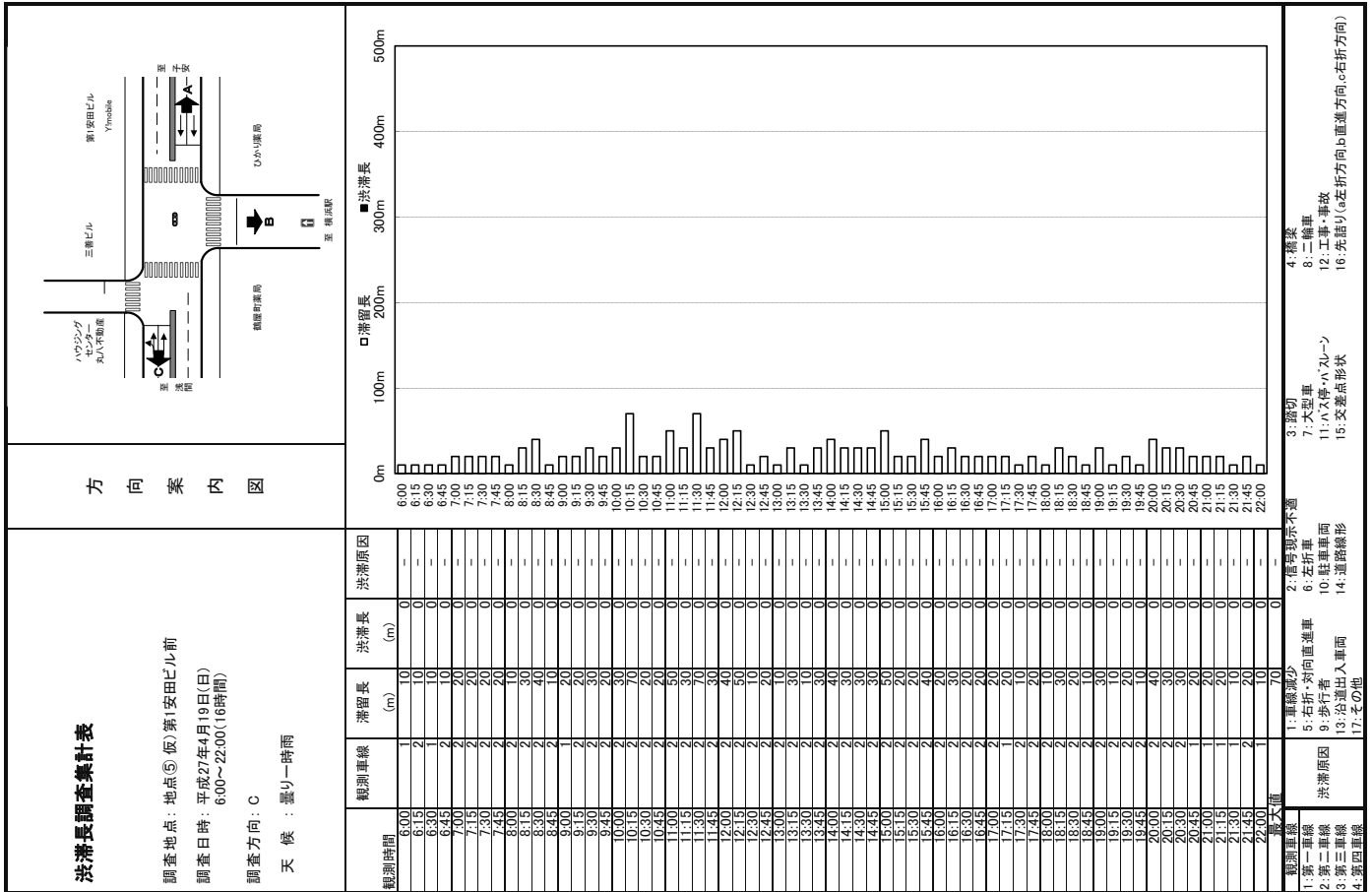


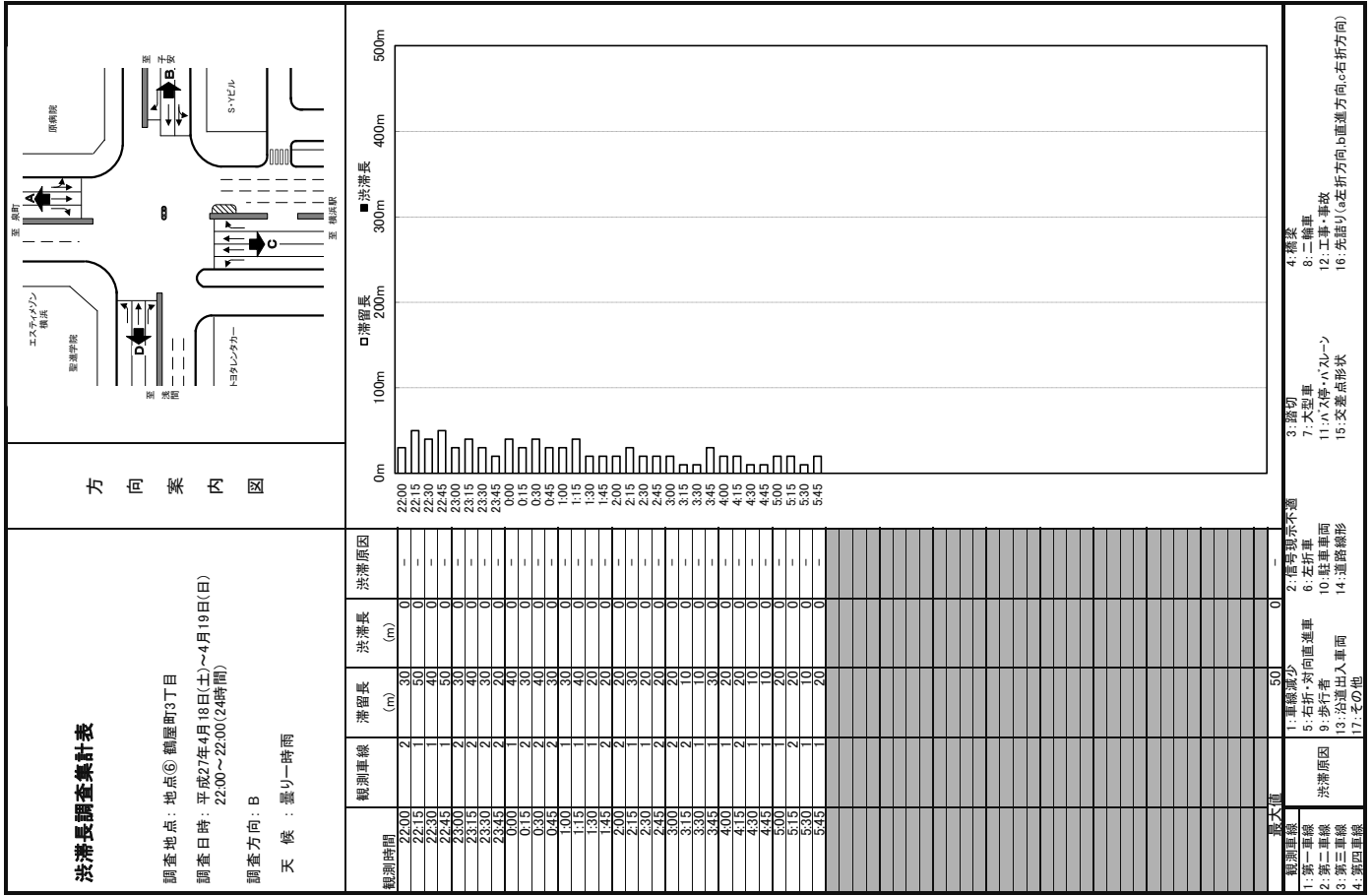
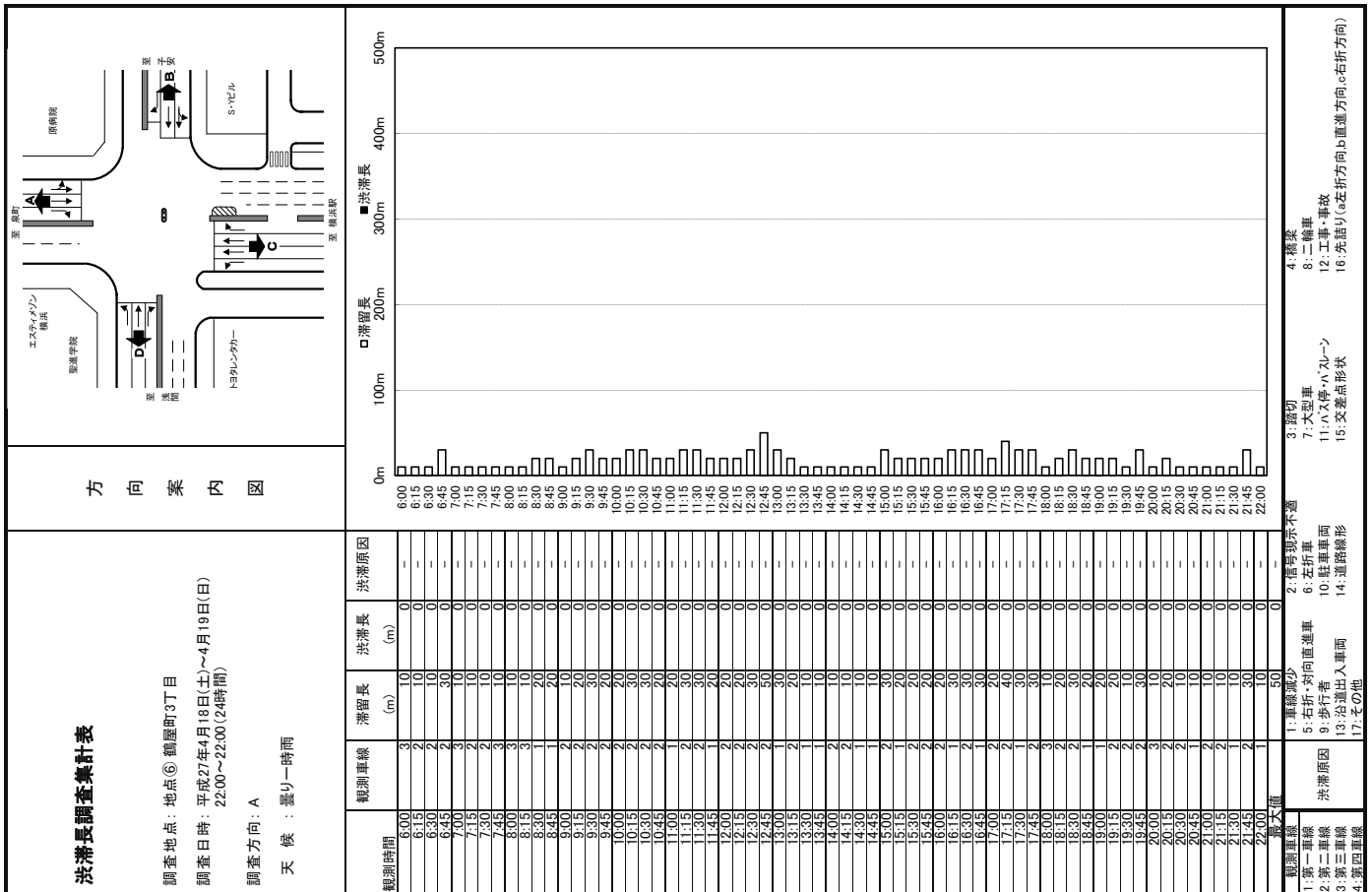


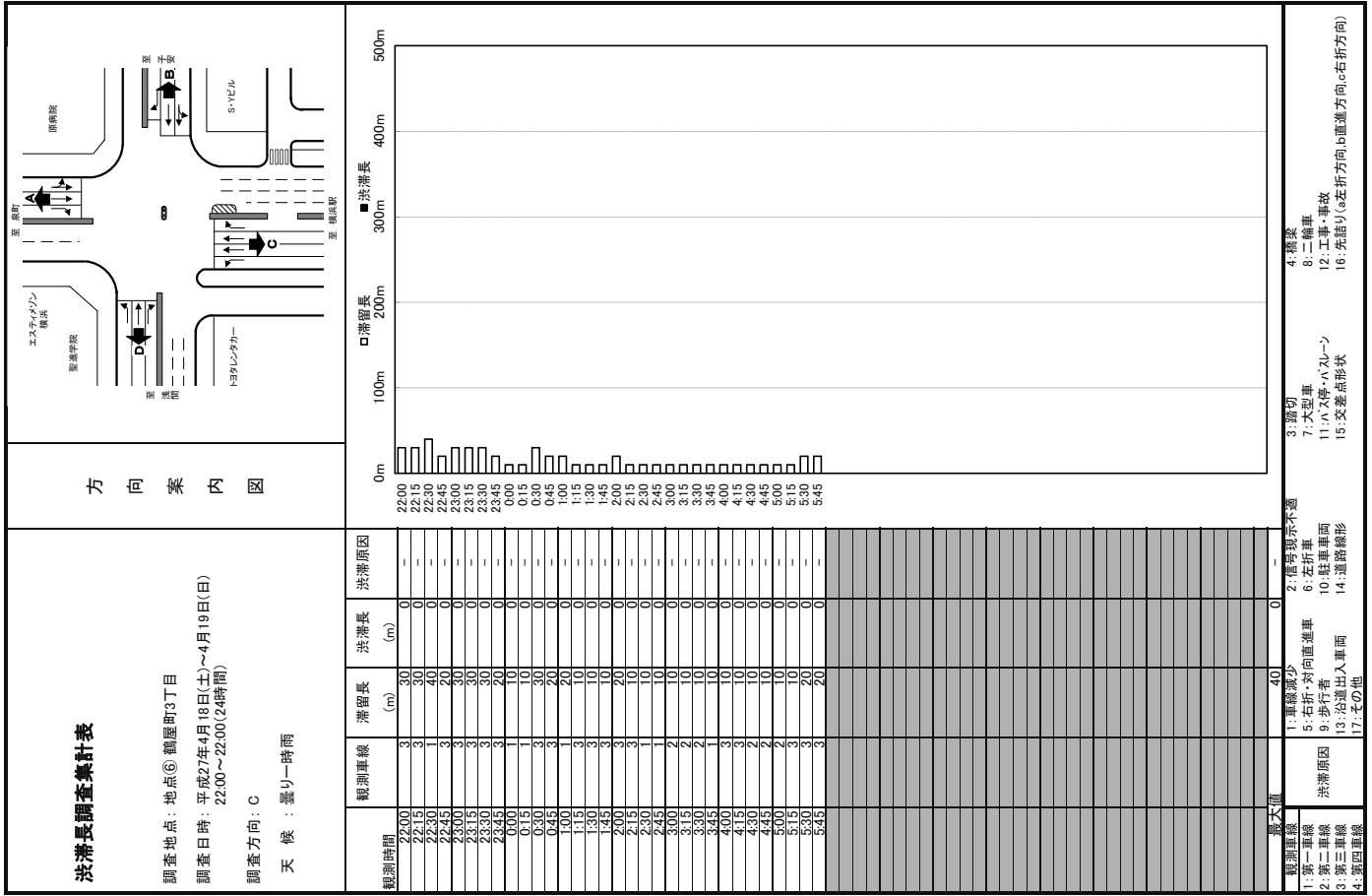
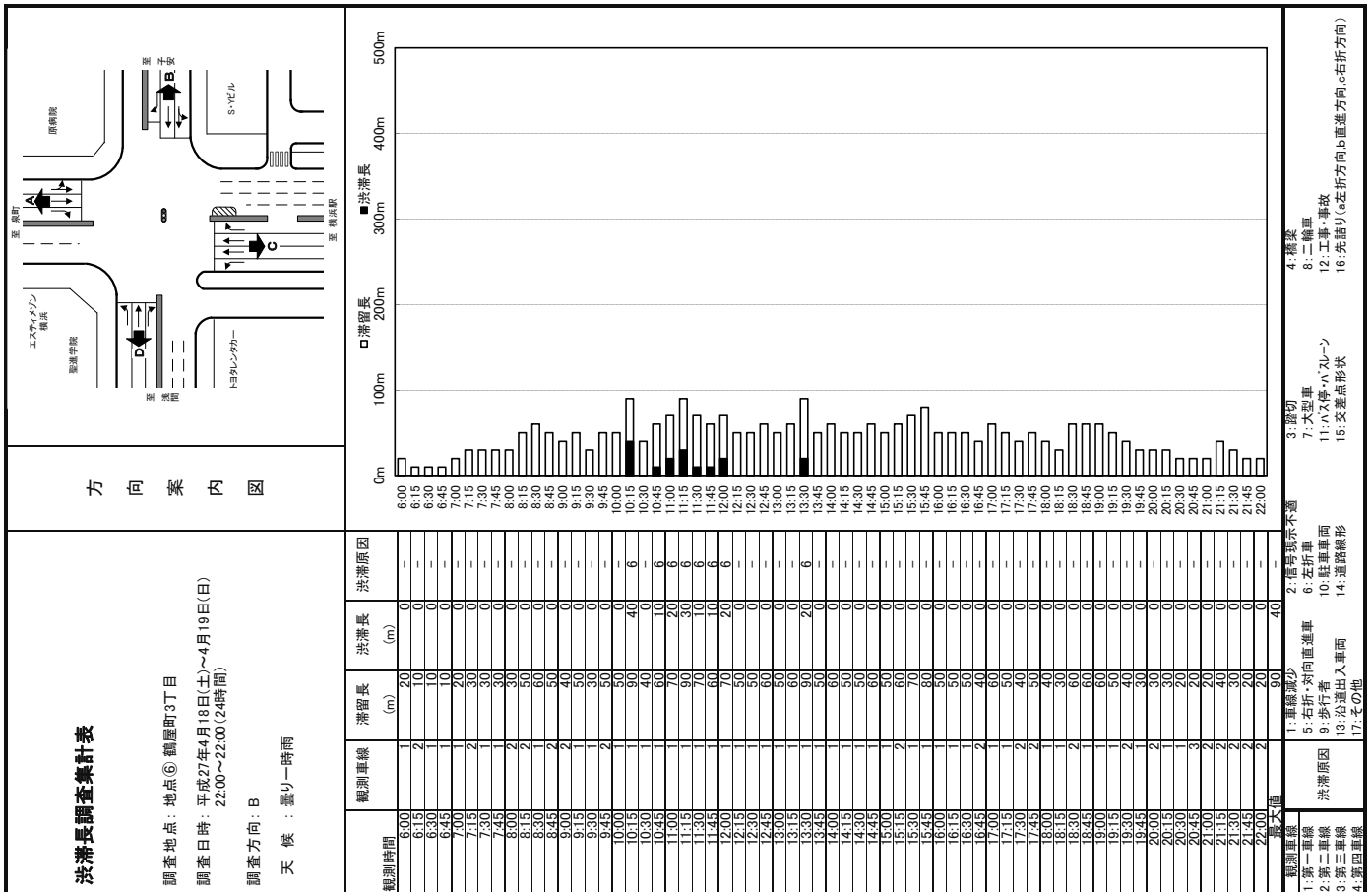


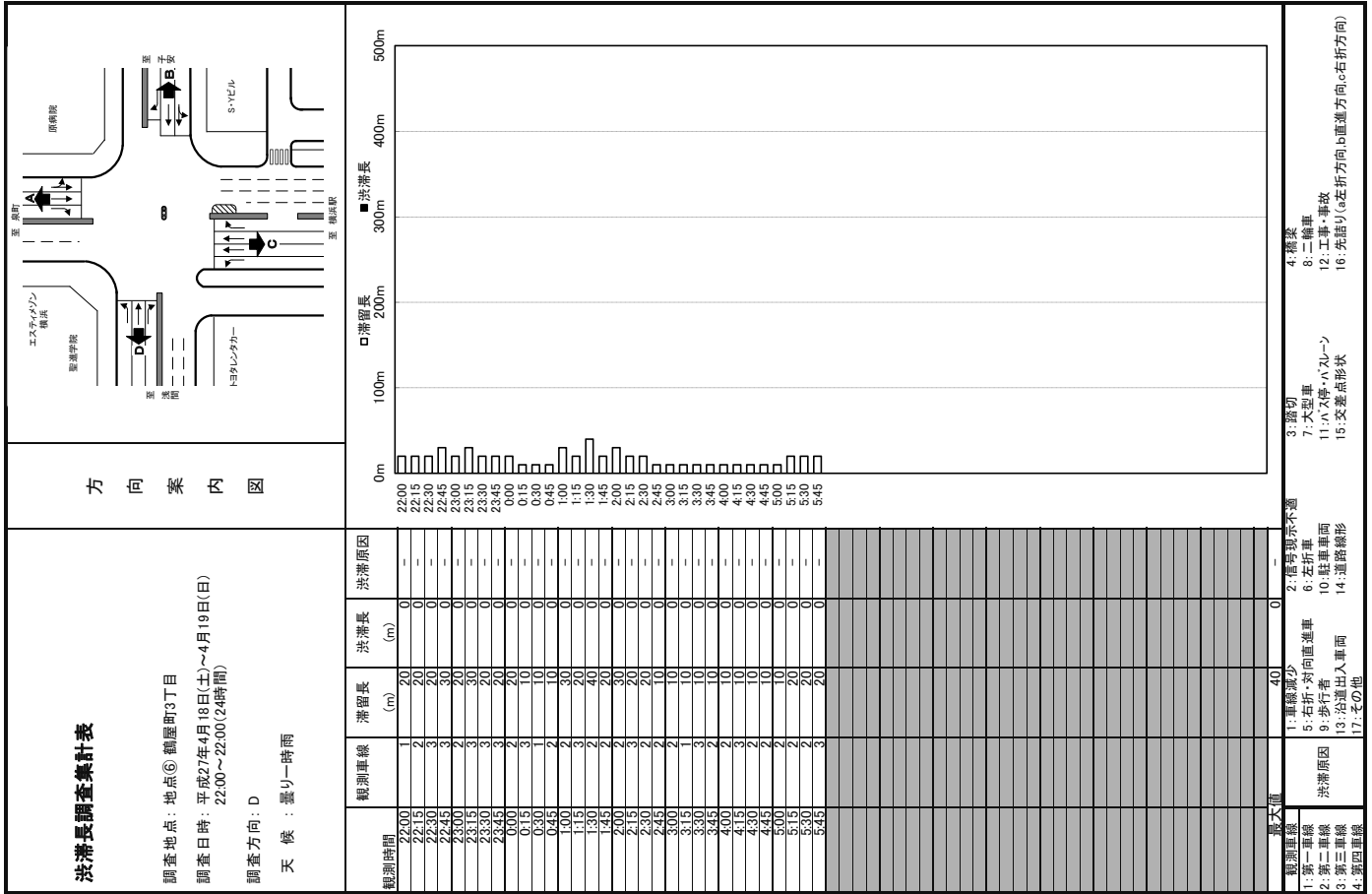
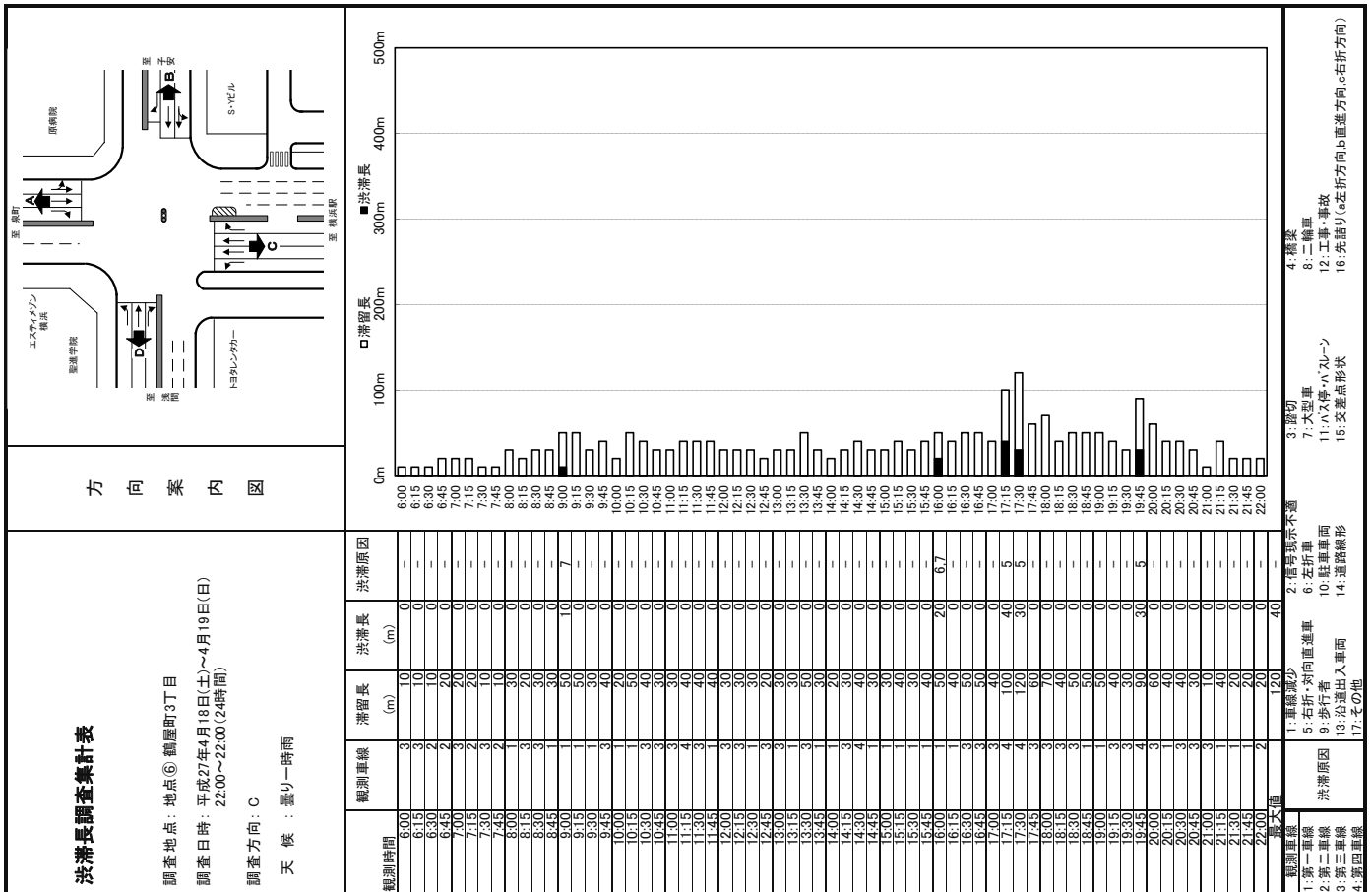


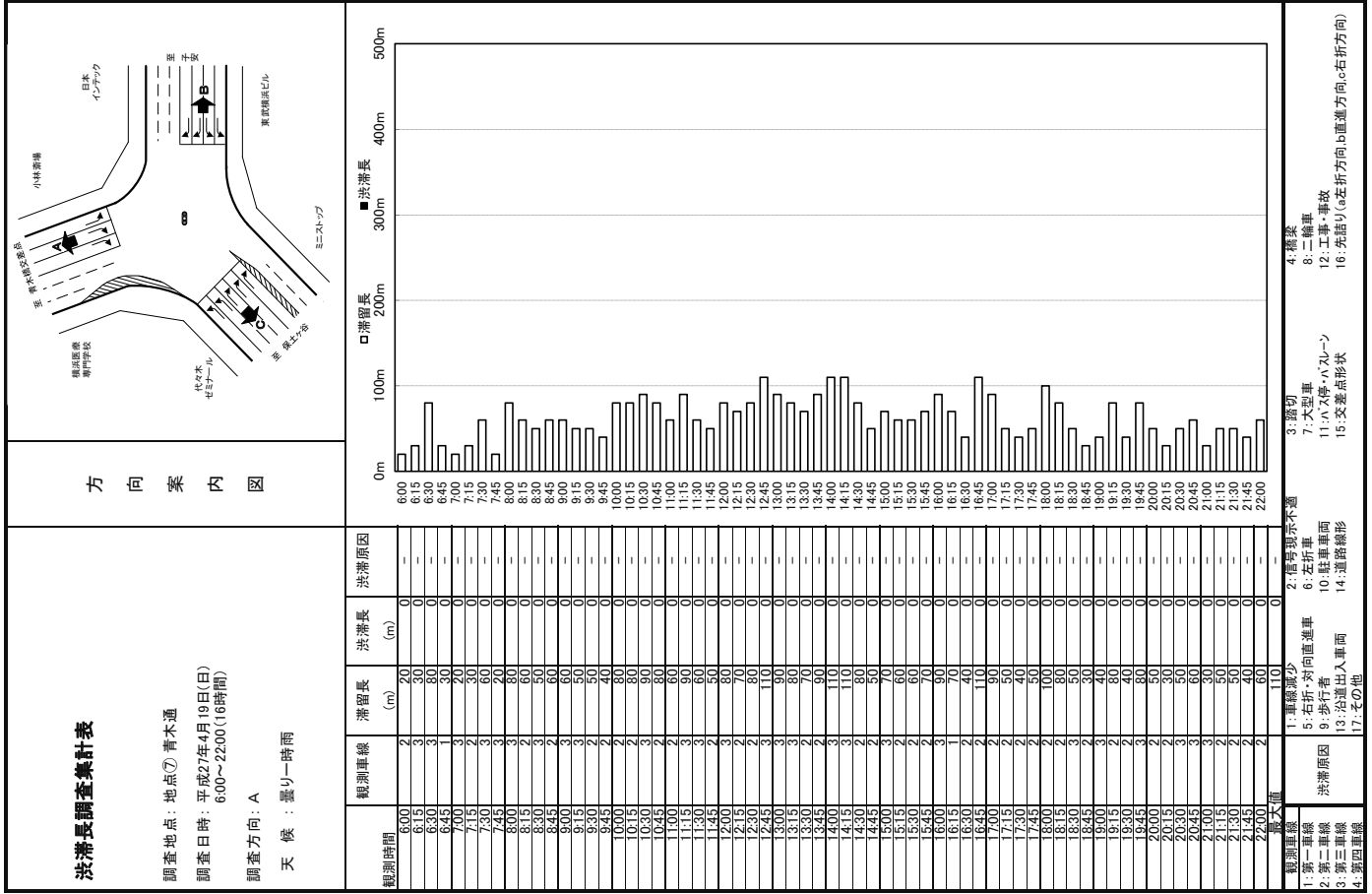
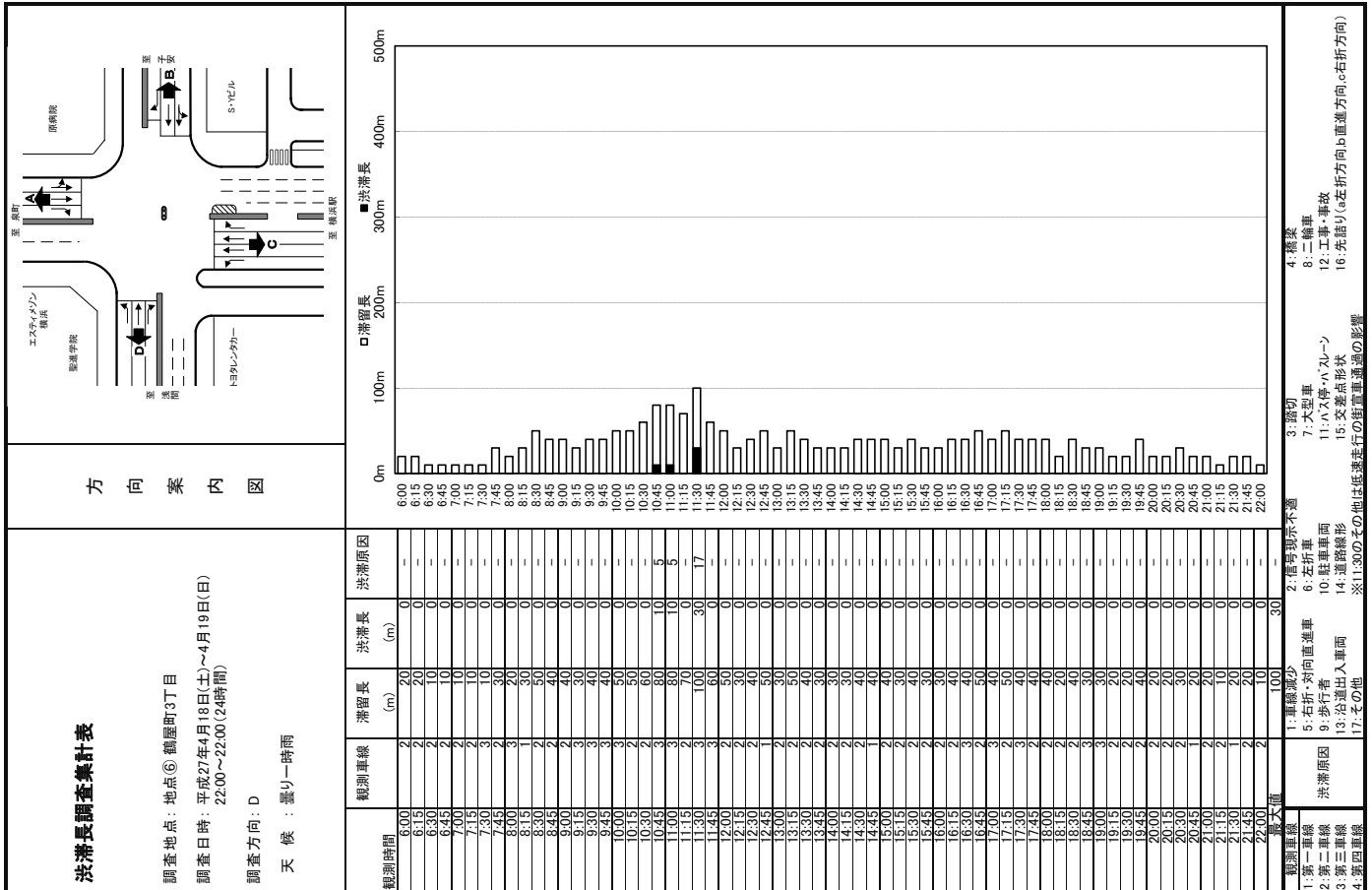


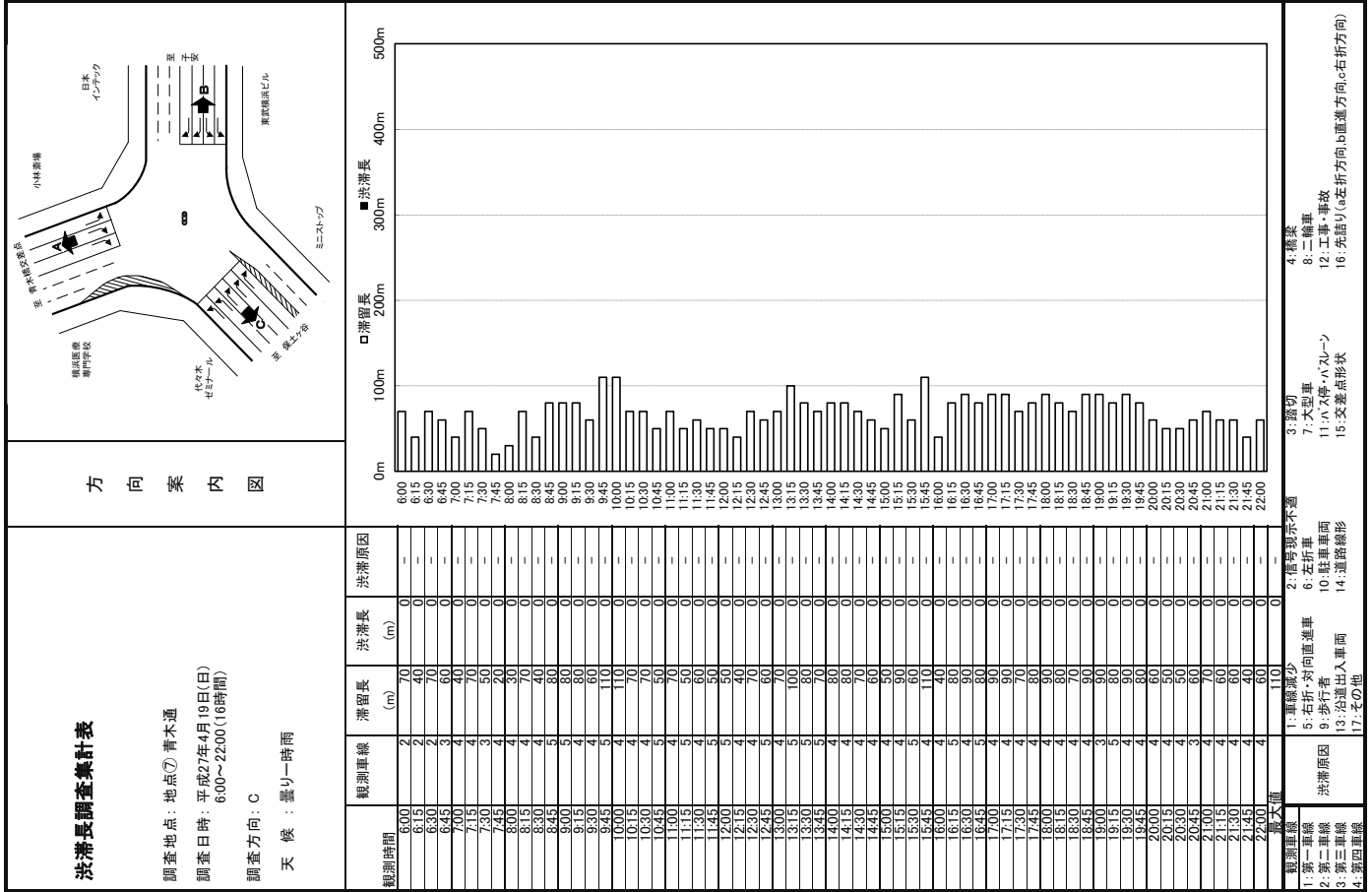
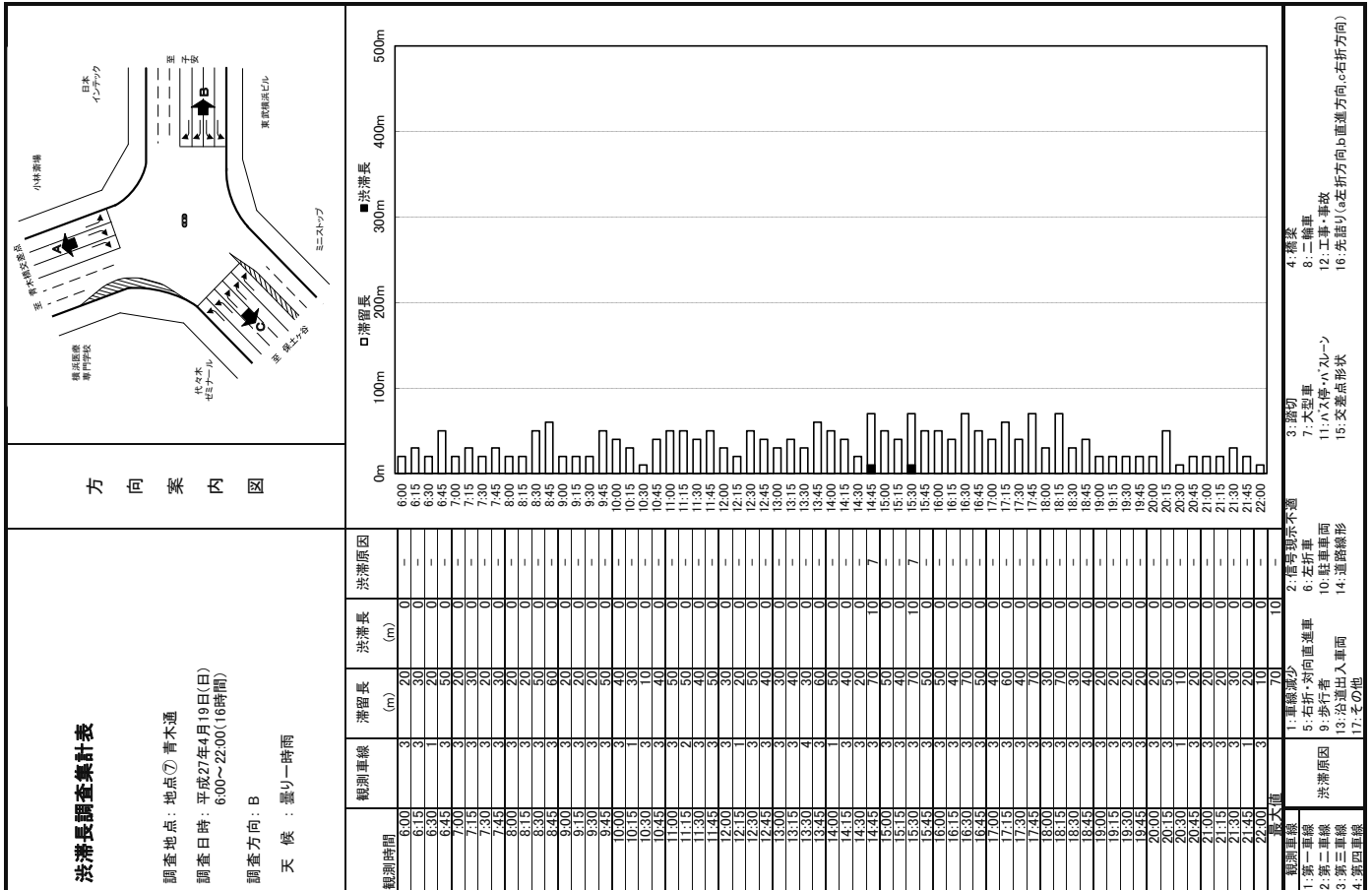












(5) 信号現示

対象事業実施区域周辺の主要交差点（7 交差点）において、平日・休日実施した調査結果は、p.3.7-223～p.3.7-229 に示すとおりです。

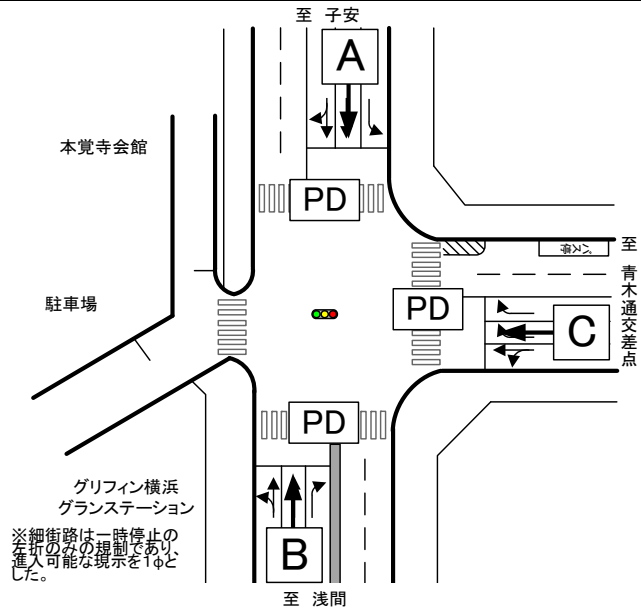
調査年月日
 平日：平成27年4月21日(火)～4月22日(水)
 休日：平成27年4月18日(土)～4月19日(日)

調査地点
 地点① 青木橋

凡 例

- : 青
- : 右折青矢
- : 左折青矢
- : 歩行者点滅
- : 直進青矢
- : 直進左折青矢
- : 黄
- : 直進右折青矢
- : 赤
- : 黄直進青矢
- : 黄点滅
- : 赤点滅

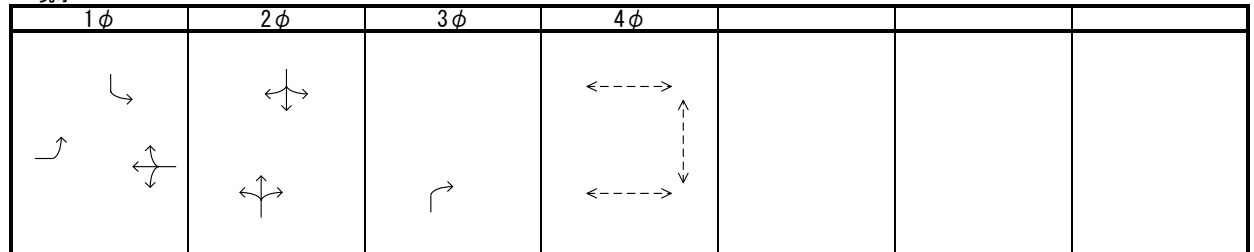
方向案内図



現示	1φ			2φ		3φ			4φ									計		
	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17		18	
灯器																				
A																				
B																				
C																				
PD																				
平日	夜	52	3	2	25	3	12	2	3	27	8	3								140
		52	3	2	25	3	12	2	3	27	8	3								140
		54	3	2	26	3	9	2	3	27	8	3								140
	朝	50	3	2	24	3	8	2	3	24	8	3								130
		53	3	2	26	3	12	2	3	27	8	3								142
		52	3	2	25	3	12	2	3	27	8	3								140
	昼	60	3	2	30	3	12	2	3	24	8	3								150
		60	3	2	30	3	12	2	3	24	8	3								150
		57	3	2	33	3	12	2	3	24	8	3								150
	夕	63	3	2	27	3	11	2	3	25	8	3								150
		63	3	2	27	3	11	2	3	25	8	3								150
		69	3	2	29	3	11	2	3	25	8	3								158
休日	夜	48	3	2	23	3	12	2	3	25	6	3								130
		43	3	2	23	3	12	2	3	25	6	3								125
		48	3	2	23	3	12	2	3	25	6	3								130
	朝	37	3	2	19	3	6	2	3	24	8	3								110
		37	3	2	19	3	6	2	3	24	8	3								110
		38	3	2	20	3	6	2	3	24	8	3								112
	昼	60	3	2	32	3	10	2	3	24	8	3								150
		60	3	2	32	3	10	2	3	24	8	3								150
		60	3	2	32	3	10	2	3	24	8	3								150
	夕	64	3	2	27	3	10	2	3	25	8	3								150
		64	3	2	27	3	10	2	3	25	8	3								150
		64	3	2	27	3	10	2	3	25	8	3								150

※夜：22時～24時 朝：7時～9時 昼：12時～14時 夕：17時～19時 (秒)

・現示



信号現示階梯図

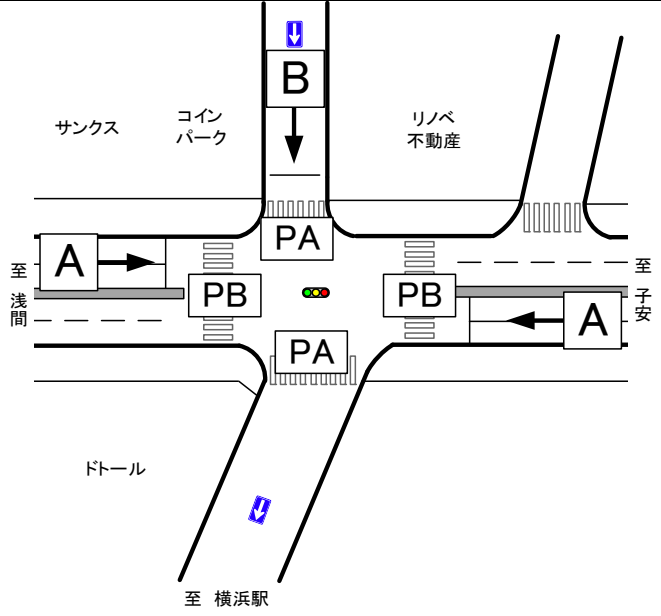
調査年月日
 平日：平成27年4月22日(水)
 休日：平成27年4月19日(日)

調査地点
 地点② 台町入口

凡 例

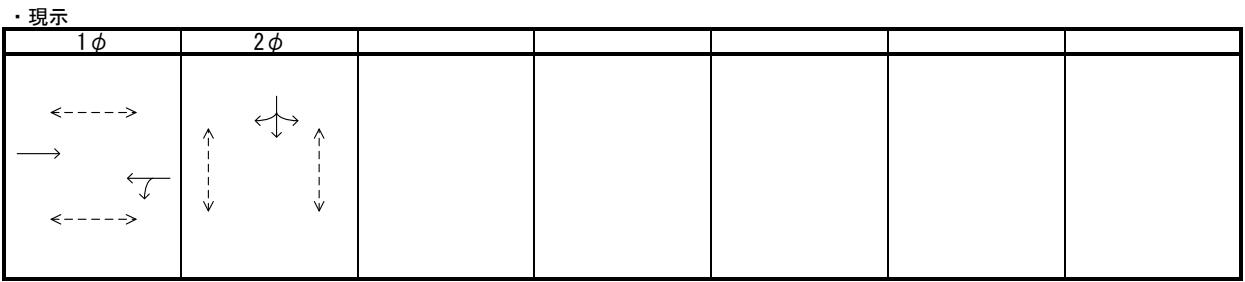
- : 青
- : 歩行者点滅
- : 黄
- : 赤
- : 黄点滅
- : 赤点滅
- : 右折青矢
- : 左折青矢
- : 直進青矢
- : 直進左折青矢
- : 直進右折青矢
- : 黄直進青矢

方
向
案
内
図



現示	階梯	1φ					2φ													計
		1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	
A		Blue			Yellow	Red														
B		Red					Blue			Yellow										
PA		Blue	Yellow		Red															
PB		Red					Blue		Yellow											
平日	夜	Grey																		0
		Grey																		0
		Grey																		0
	朝	44	4	2	3	2	22	6	2	3	2									90
		44	4	2	3	2	22	6	2	3	2									90
		44	4	2	3	2	22	6	2	3	2									90
	昼	55	4	2	3	2	21	6	2	3	2									100
		55	4	2	3	2	21	6	2	3	2									100
		53	4	2	3	2	21	6	2	3	2									98
	夕	53	4	2	3	2	21	6	2	3	2									98
55		4	2	3	2	21	6	2	3	2									100	
55		4	2	3	2	21	6	2	3	2									100	
休日	夜	Grey																		0
		Grey																		0
		Grey																		0
	朝	35	4	2	3	2	21	6	2	3	2									80
		35	4	2	3	2	21	6	2	3	2									80
		35	4	2	3	2	21	6	2	3	2									80
	昼	53	4	2	3	2	21	6	2	3	2									98
		55	4	2	3	2	21	6	2	3	2									100
		55	4	2	3	2	21	6	2	3	2									100
	夕	44	4	2	3	2	22	6	2	3	2									90
44		4	2	3	2	22	6	2	3	2									90	
44		4	2	3	2	22	6	2	3	2									90	

※夜：22時～24時 朝：7時～9時 昼：12時～14時 夕：17時～19時 (秒)



信号現示階梯図

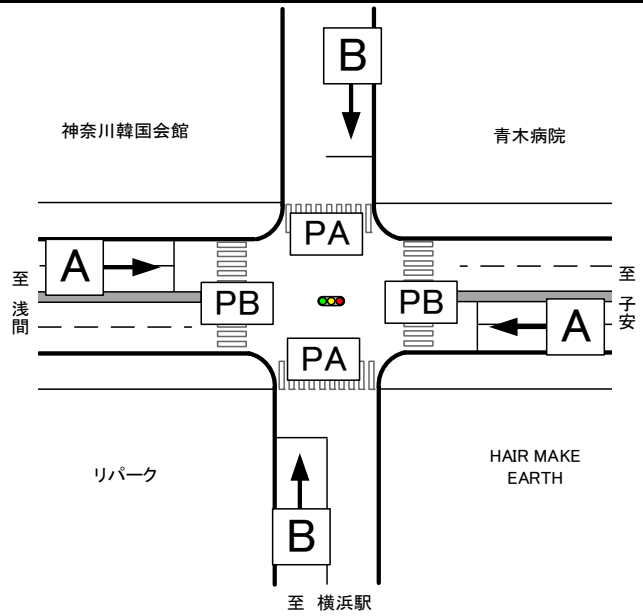
調査年月日
 平日：平成27年4月22日(水)
 休日：平成27年4月19日(日)

調査地点
 地点③ 鶴屋町1丁目

凡 例

- : 青
- : 歩行者点滅
- : 黄
- : 赤
- : 黄点滅
- : 赤点滅
- : 右折青矢
- : 左折青矢
- : 直進青矢
- : 直進左折青矢
- : 直進右折青矢
- : 黄直進青矢

方
向
案
内
図

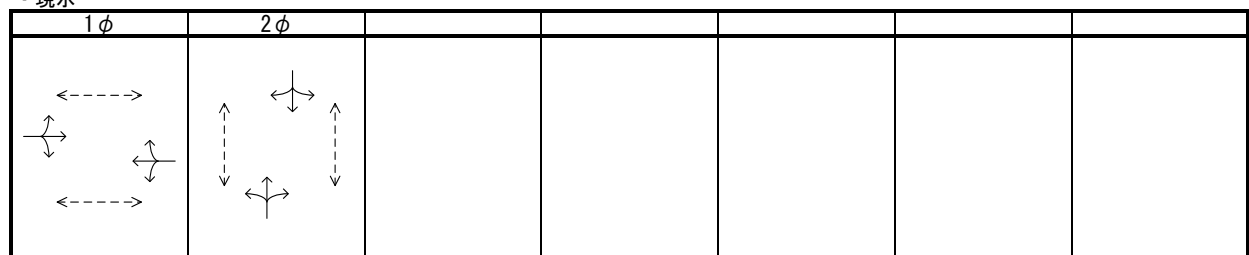


現示	1φ					2φ													計	
	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18		
灯器																				
A																				
B																				
PA																				
PB																				
平日	夜																			
	朝	44	4	2	3	2	22	6	2	3	2								90	
	昼	44	4	2	3	2	22	6	2	3	2								90	
	夕	44	4	2	3	2	22	6	2	3	2								90	
	夜																			0
	朝	35	4	2	3	2	21	6	2	3	2								80	
	昼	35	4	2	3	2	21	6	2	3	2								80	
	夕	35	4	2	3	2	21	6	2	3	2								80	
	夜																			0
	朝	54	4	2	3	2	22	6	2	3	2								100	
昼	42	4	2	3	2	20	6	2	3	2								86		
夕	44	4	2	3	2	22	6	2	3	2								90		
夜																			0	
朝	44	4	2	3	2	22	6	2	3	2								90		
昼	44	4	2	3	2	22	6	2	3	2								90		
夕	44	4	2	3	2	22	6	2	3	2								90		

※夜：22時～24時 朝：7時～9時 昼：12時～14時 夕：17時～19時

(秒)

・現示



信号現示階梯図

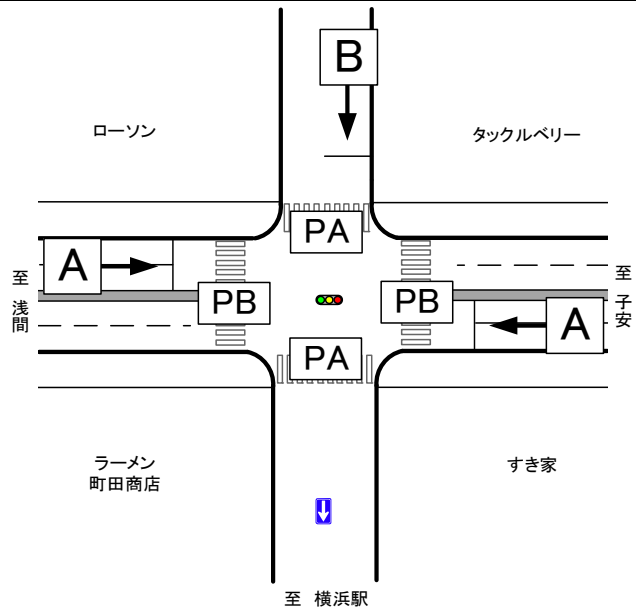
調査年月日
 平日：平成27年4月22日(水)
 休日：平成27年4月19日(日)

調査地点
 地点④ 鶴屋町2丁目

凡 例

- : 青
- : 歩行者点滅
- : 黄
- : 赤
- : 黄点滅
- : 赤点滅
- : 右折青矢
- : 左折青矢
- : 直進青矢
- : 直進左折青矢
- : 直進右折青矢
- : 黄直進青矢

方
向
案
内
図

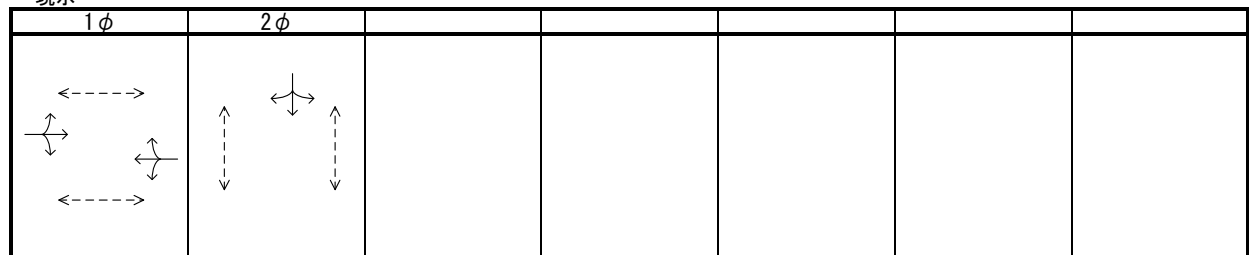


現示	1φ					2φ													計	
	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18		
灯器																				
A	[Signal timing diagram for A]																			
B	[Signal timing diagram for B]																			
PA	[Signal timing diagram for PA]																			
PB	[Signal timing diagram for PB]																			
平日	夜	[Night timing]																	0	
	朝	44	4	2	3	2	22	6	2	3	2									90
	昼	52	4	2	3	2	22	6	2	3	2									98
	夕	54	4	2	3	2	22	6	2	3	2									100
	夜	[Night timing]																	0	
	朝	35	4	2	3	2	21	6	2	3	2									80
	昼	44	4	2	3	2	22	6	2	3	2									90
	夕	44	4	2	3	2	22	6	2	3	2									90

※夜：22時～24時 朝：7時～9時 昼：12時～14時 夕：17時～19時

(秒)

・現示



信号現示階梯図

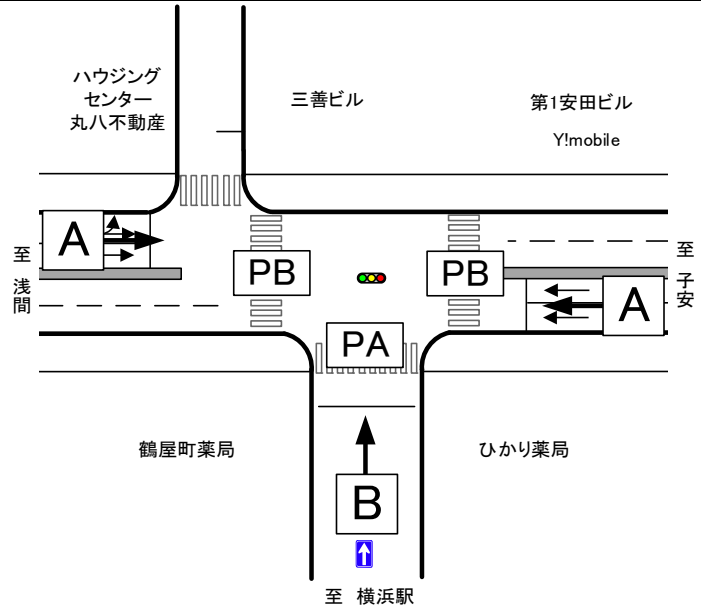
調査年月日
 平日：平成27年4月22日(水)
 休日：平成27年4月19日(日)

調査地点
 地点⑤ 仮) 第1安田ビル前

凡 例

- : 青
- : 歩行者点滅
- : 黄
- : 赤
- : 黄点滅
- : 赤点滅
- : 右折青矢
- : 左折青矢
- : 直進青矢
- : 直進左折青矢
- : 直進右折青矢
- : 黄直進青矢

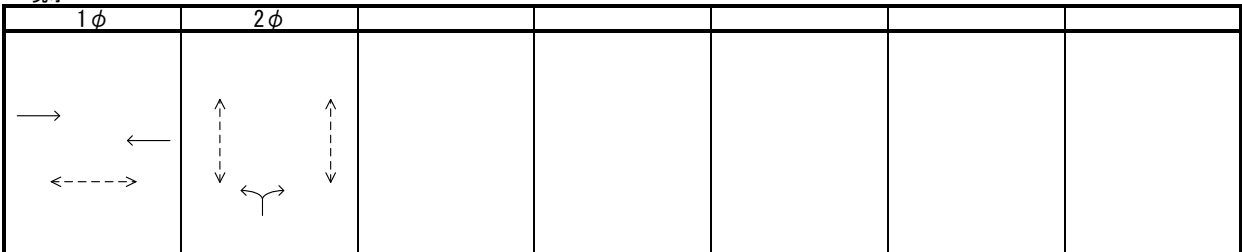
方 向
 案 内
 図



現示	階梯	1φ					2φ													計						
		1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18							
A																										
B																										
PA																										
PB																										
平日	夜																								0	
																									0	
	朝	43	5	2	3	2	22	6	2	3	2														90	
		43	5	2	3	2	22	6	2	3	2														90	
	昼	43	5	2	3	2	22	6	2	3	2														100	
		53	5	2	3	2	22	6	2	3	2														100	
	夕	53	5	2	3	2	22	6	2	3	2														100	
		53	5	2	3	2	22	6	2	3	2														100	
	休日	夜																								0
																									0	
朝	34	5	2	3	2	21	6	2	3	2														80		
	34	5	2	3	2	21	6	2	3	2														80		
昼	43	5	2	3	2	22	6	2	3	2														90		
	43	5	2	3	2	22	6	2	3	2														90		
夕	43	5	2	3	2	22	6	2	3	2														90		
	43	5	2	3	2	22	6	2	3	2														90		

※夜：22時～24時 朝：7時～9時 昼：12時～14時 夕：17時～19時 (秒)

・現示



信号現示階梯図

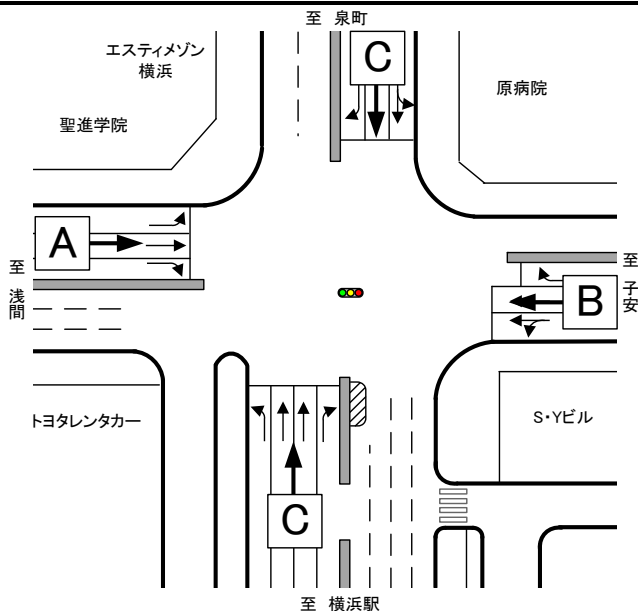
調査年月日
 平日：平成27年4月21日(火)～4月22日(水)
 休日：平成27年4月18日(土)～4月19日(日)

調査地点
 地点⑥ 鶴屋町3丁目

凡 例

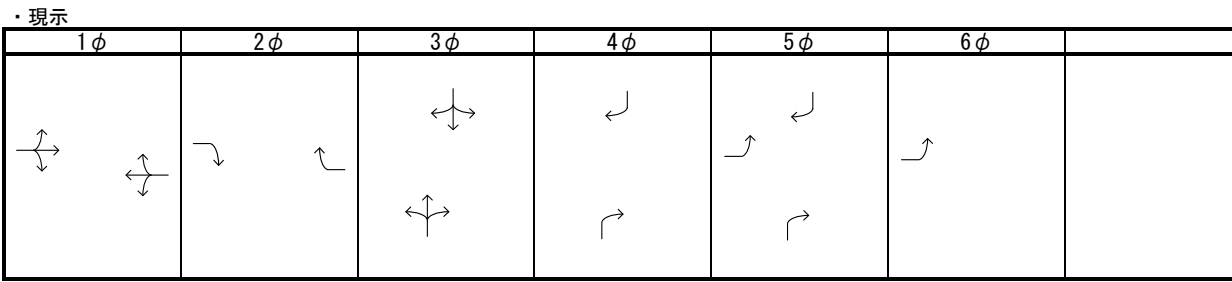
- : 青
- : 歩行者点滅
- : 黄
- : 赤
- : 黄点滅
- : 赤点滅
- : 右折青矢
- : 左折青矢
- : 直進青矢
- : 直進左折青矢
- : 直進右折青矢
- : 黄直進青矢

方
向
案
内
図



現示	1φ		2φ			3φ		4φ	5φ	6φ								計		
	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17		18	
灯器																				
階梯																				
A																				
B																				
C																				
平日	夜	27	3	8	2	3	31	3	2	6	2	3								90
		29	3	7	2	3	30	3	2	6	2	3								90
		29	3	7	2	3	30	3	2	6	2	3								90
	朝	25	3	17	2	3	23	3	2	6	2	3								89
		25	3	17	2	3	23	3	2	6	2	3								89
		26	3	16	2	3	22	3	2	8	2	3								90
	昼	33	3	15	2	3	26	3	2	8	2	3								100
		33	3	15	2	3	26	3	2	8	2	3								100
		33	3	14	2	3	27	3	2	8	2	3								100
	夕	33	3	17	2	3	24	3	2	8	2	3								100
		33	3	17	2	3	24	3	2	8	2	3								100
		33	3	17	2	3	24	3	2	8	2	3								100
休日	夜	25	3	8	2	3	25	3	2	4	2	3								80
		30	3	5	2	3	22	3	2	5	2	3								80
		31	3	6	2	3	20	3	2	5	2	3								80
	朝	27	3	15	2	3	24	3	2	6	2	3								90
		27	3	15	2	3	24	3	2	6	2	3								90
		28	3	16	2	3	22	3	2	6	2	3								90
	昼	24	3	13	2	3	35	3	2	10	2	3								100
		24	3	14	2	3	34	3	2	10	2	3								100
		24	3	15	2	3	33	3	2	10	2	3								100
	夕	28	3	16	2	3	22	3	2	6	2	3								90
		28	3	16	2	3	22	3	2	6	2	3								90
		27	3	16	2	3	23	3	2	6	2	3								90

※夜：22時～24時 朝：7時～9時 昼：12時～14時 夕：17時～19時 (秒)



信号現示階梯図

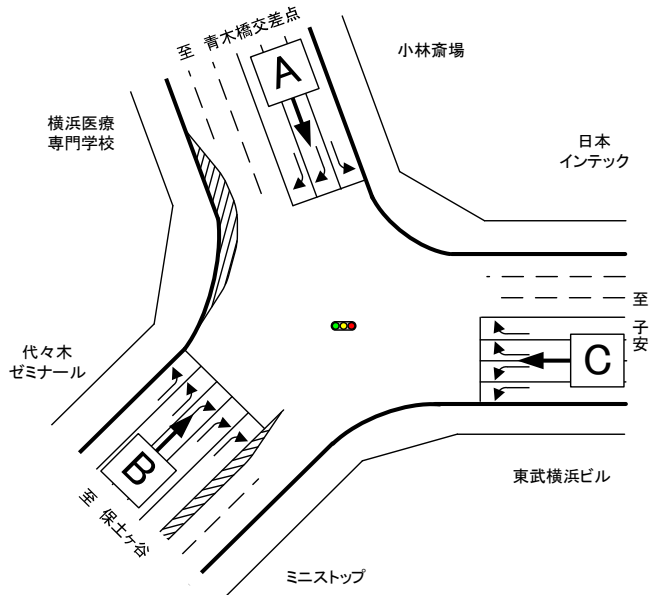
調査年月日
 平日：平成27年4月22日(水)
 休日：平成27年4月19日(日)

調査地点
 地点⑦ 青木通

凡 例

- : 青
- : 歩行者点滅
- : 黄
- : 赤
- : 黄点滅
- : 赤点滅
- : 右折青矢
- : 左折青矢
- : 直進青矢
- : 直進左折青矢
- : 直進右折青矢
- : 黄直進青矢

方
向
案
内
図



現示	1φ	2φ		3φ		4φ		5φ		6φ								計		
灯器	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18		
A																				
B																				
C																				
平日	夜																			0
	朝	53	3	2	50	3	2	21	3	2										139
	昼	55	3	2	50	3	2	19	3	2										139
	夕	63	3	2	53	3	2	19	3	2										150
	夜	63	3	2	53	3	2	19	3	2										150
	朝	62	3	2	53	3	2	19	3	2										149
	昼	63	3	2	53	3	2	19	3	2										150
	夕	63	3	2	53	3	2	19	3	2										150
休日	夜																			0
	朝	36	3	2	42	3	2	17	3	2										110
	昼	36	3	2	42	3	2	17	3	2										110
	夕	36	3	2	42	3	2	17	3	2										110
	夜	63	3	2	53	3	2	19	3	2										150
	朝	63	3	2	53	3	2	19	3	2										150
	昼	63	3	2	53	3	2	19	3	2										150
	夕	63	3	2	53	3	2	19	3	2										150

※夜：22時～24時 朝：7時～9時 昼：12時～14時 夕：17時～19時

(秒)

・現示

1φ	2φ	3φ	4φ	5φ	6φ

信号現示階梯図

(6) 道路現況

対象事業実施区域周辺の主要交差点（7 交差点）及び主要断面（10 箇所）において実施した調査結果は、p.3.7-231～p.3.7-242 に示すとおりです

至 子安

勾配 -0.1%
左折レーン長: 60.3m
シフト長: 58.6m

2.5 1.0 0.6 3.0 3.0 0.4 2.8 3.2 3.4 0.4 0.5 1.6 0.2

勾配 -7.9%

1.0 2.0 2.6

本覚寺会館

歩行者優先

2.1
0.7
3.8
3.6
3.6
3.6
3.6
0.6
2.2

勾配 -1.7%

至 青木通交差点

勾配 +4.8%

0.3
2.7
2.2
0.3

50

ここまで

原付

直左レーン長: 26.7m
シフト長: 27.6m

勾配 +4.5%

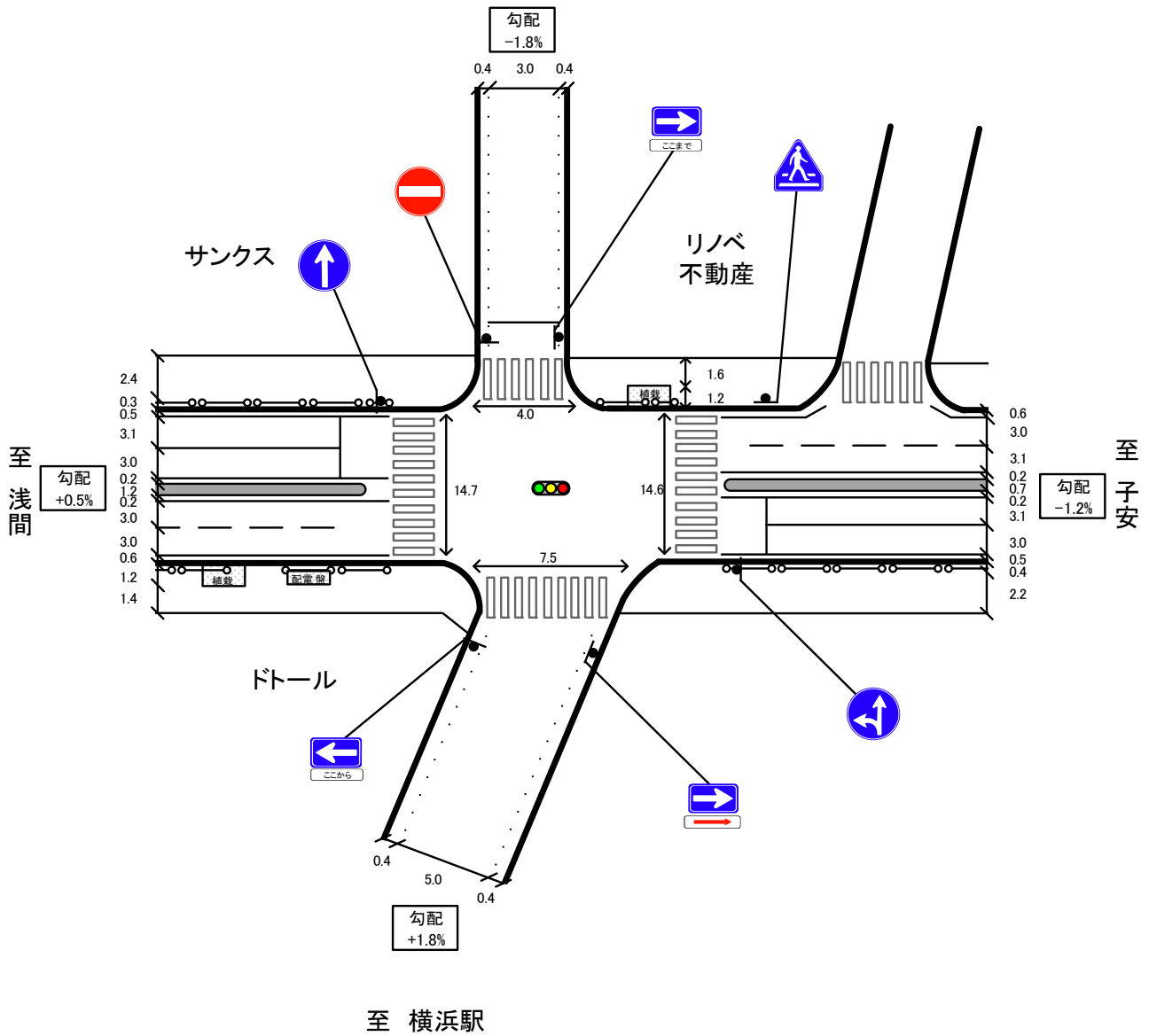
1.9 0.4 0.6 3.1 3.3 3.1 3.1 3.1 0.6 0.4 1.9

至 浅間

※図中に示す数字の単位は、メートルである。

調査地点: 地点① 青木橋(主要交差点)

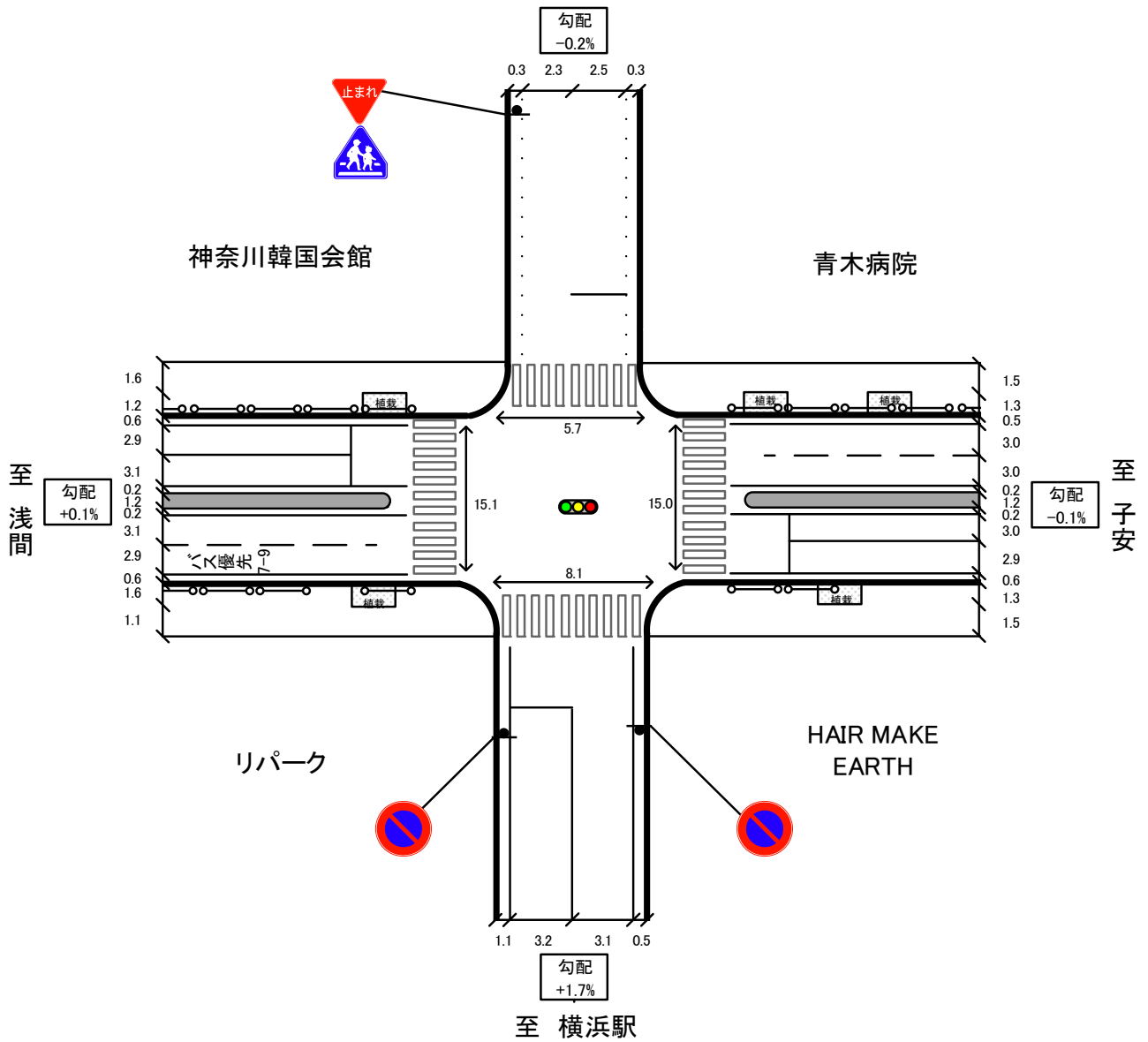
道路現況図



※図中に示す数字の単位は、メートルである。

調査地点：地点② 台町入口(主要交差点)

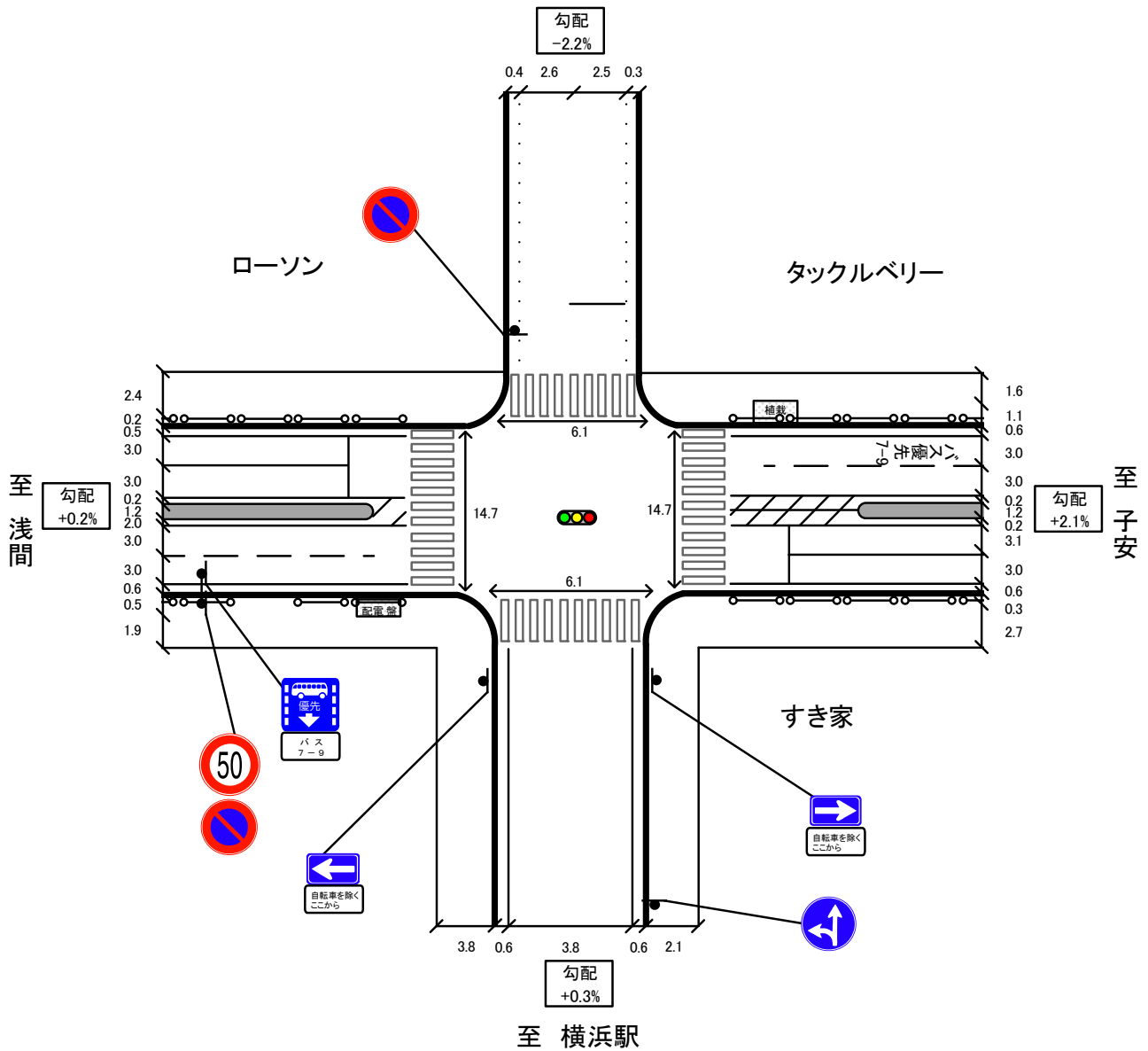
道路現況図



※図中に示す数字の単位は、メートルである。

調査地点：地点③ 鶴屋町1丁目(主要交差点)

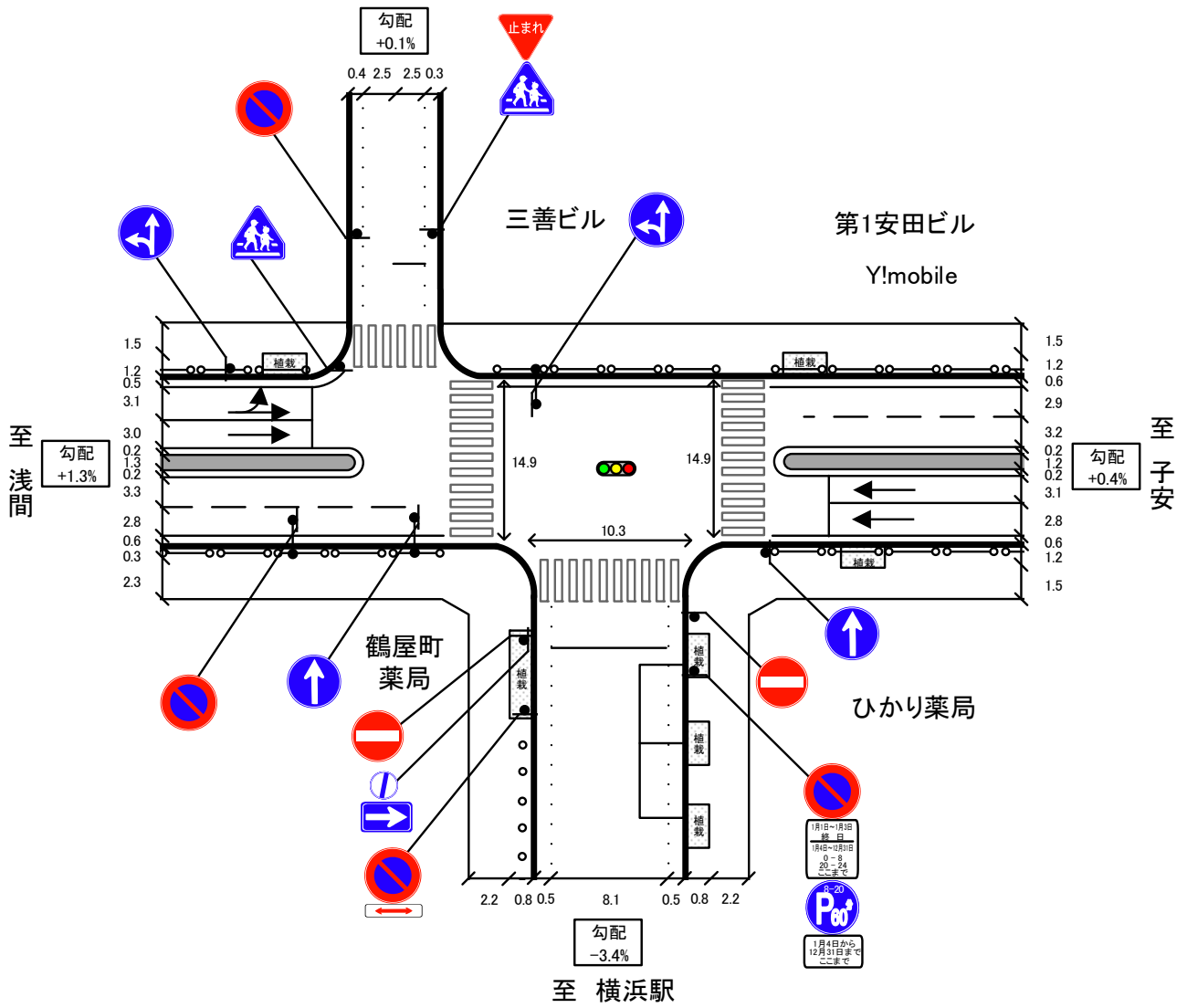
道路現況図



※図中に示す数字の単位は、メートルである。

調査地点：地点④ 鶴屋町2丁目(主要交差点)

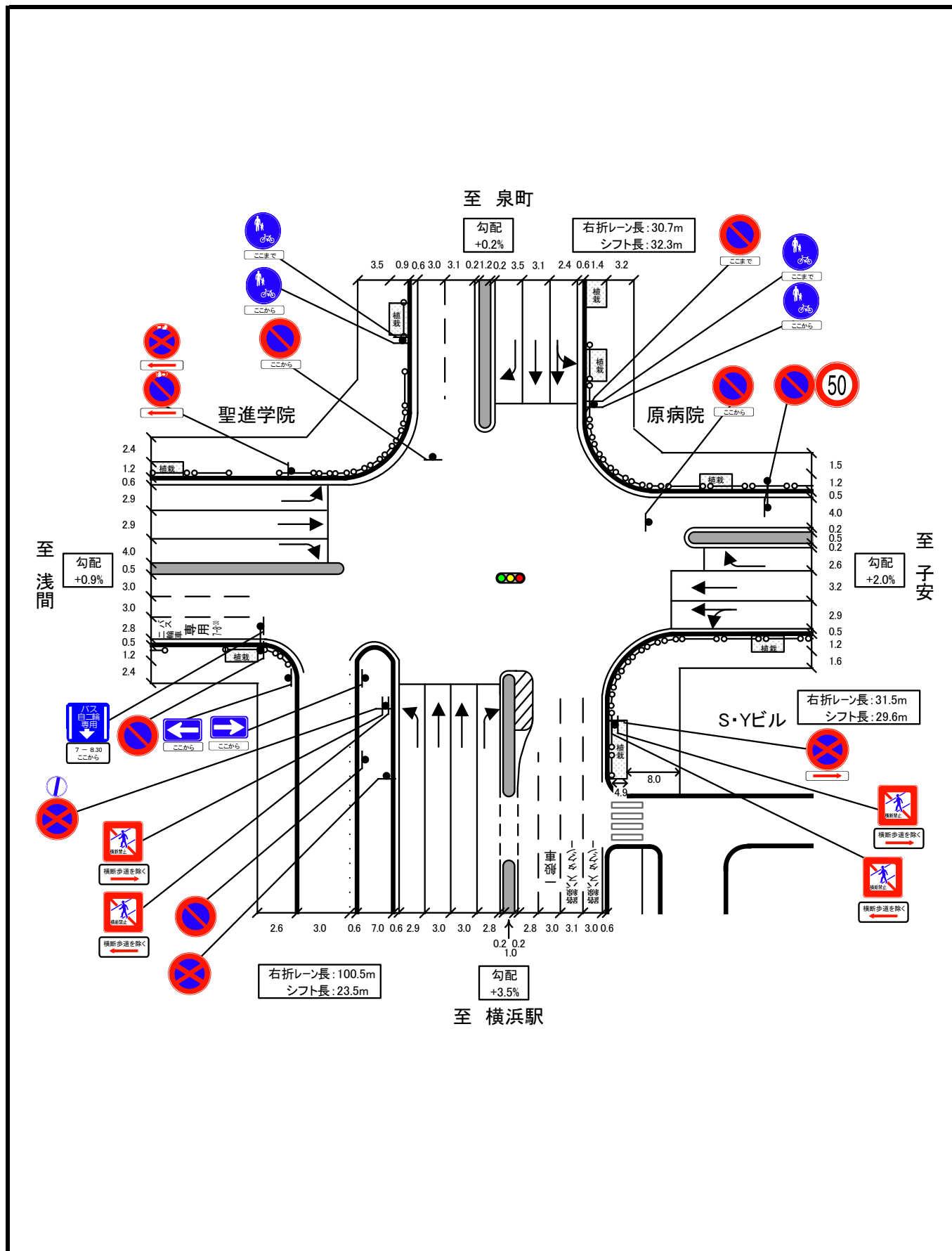
道路現況図



※図中に示す数字の単位は、メートルである。

調査地点：地点⑤ 仮)第1安田ビル前(主要交差点)

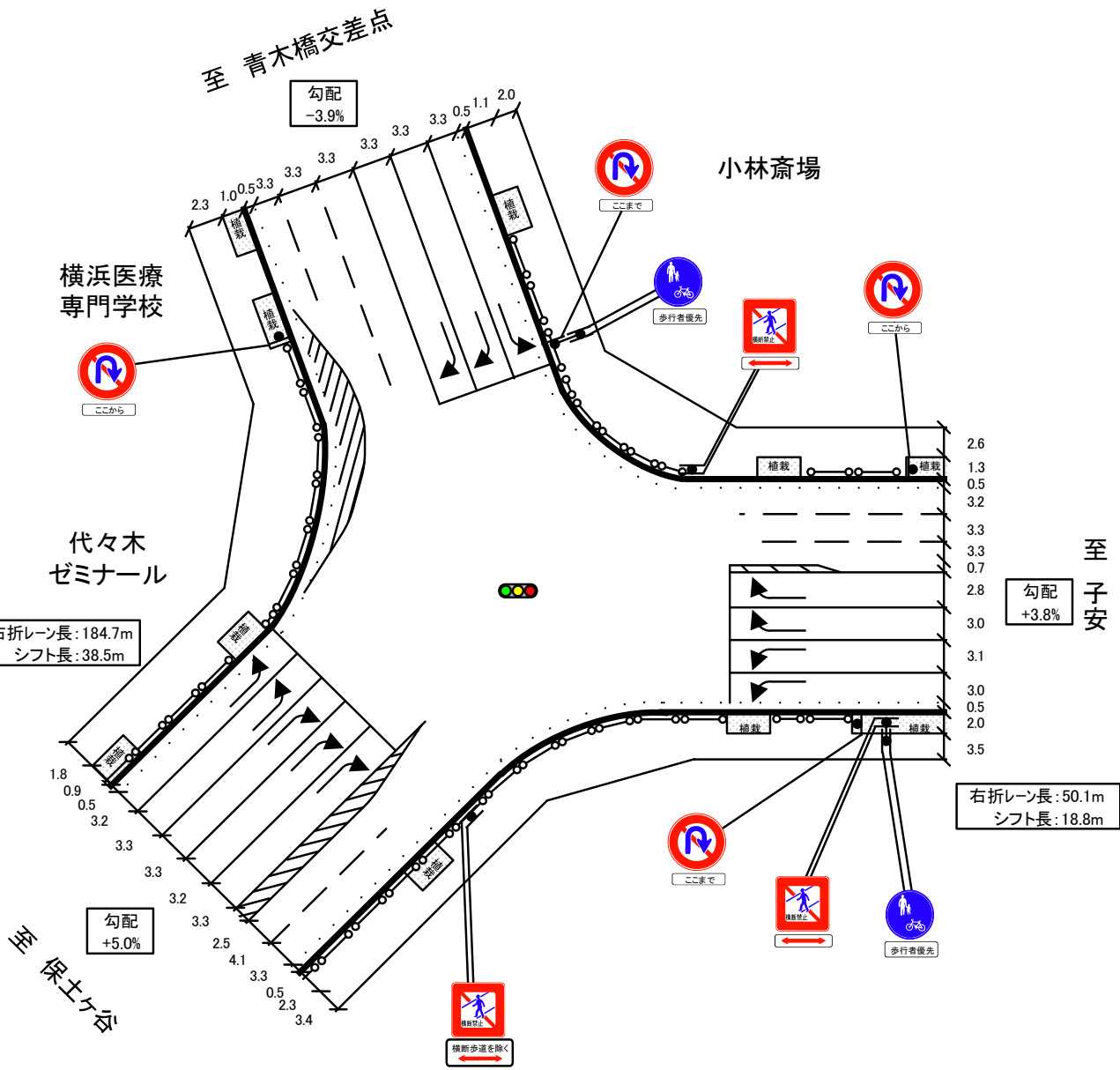
道路現況図



※図中に示す数字の単位は、メートルである。

調査地点：地点⑥ 鶴屋町3丁目(主要交差点)

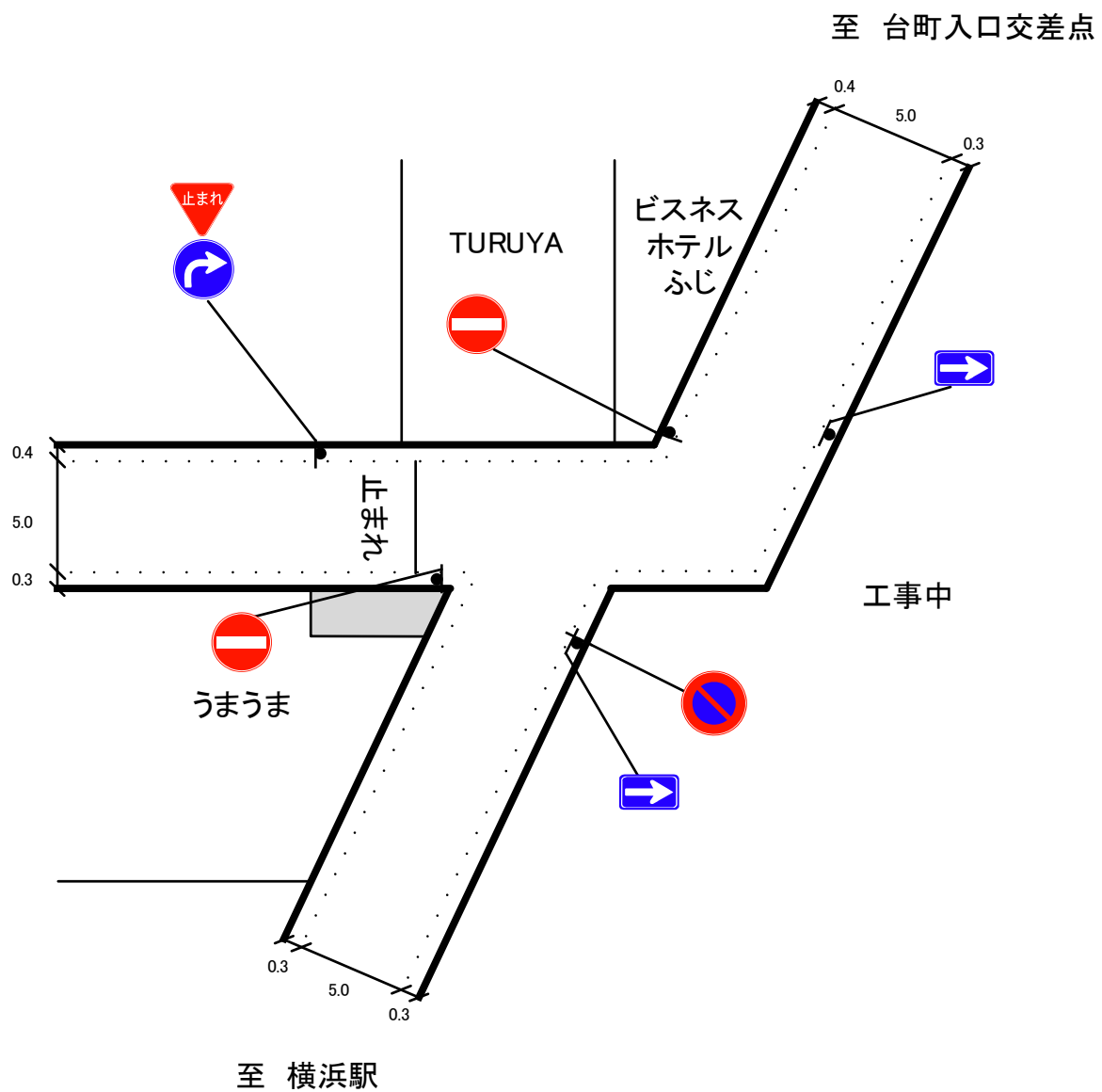
道路現況図



※図中に示す数字の単位は、メートルである。

調査地点: 地点⑦ 青木通(主要交差点)

道路現況図

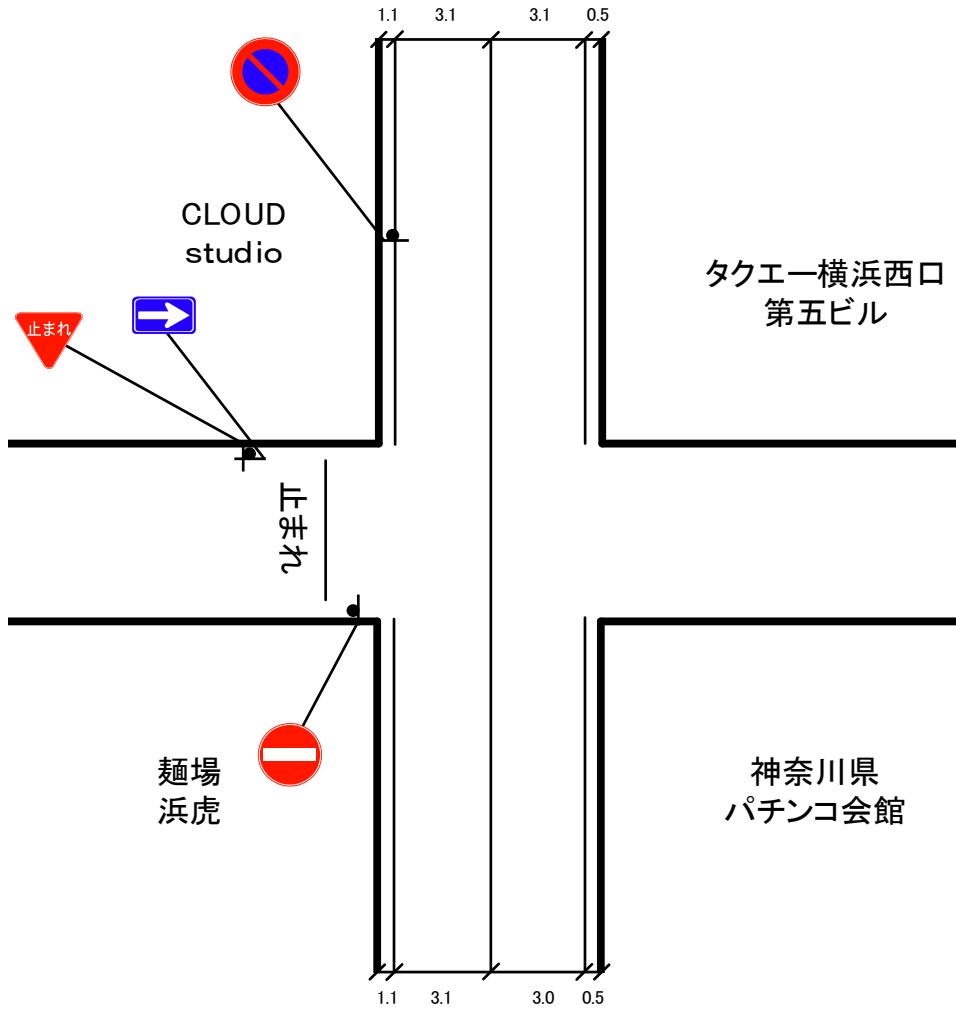


※図中に示す数字の単位は、メートルである。

調査地点：地点1、地点2、地点7（主要断面）

道路現況図

至 鶴屋町1丁目交差点



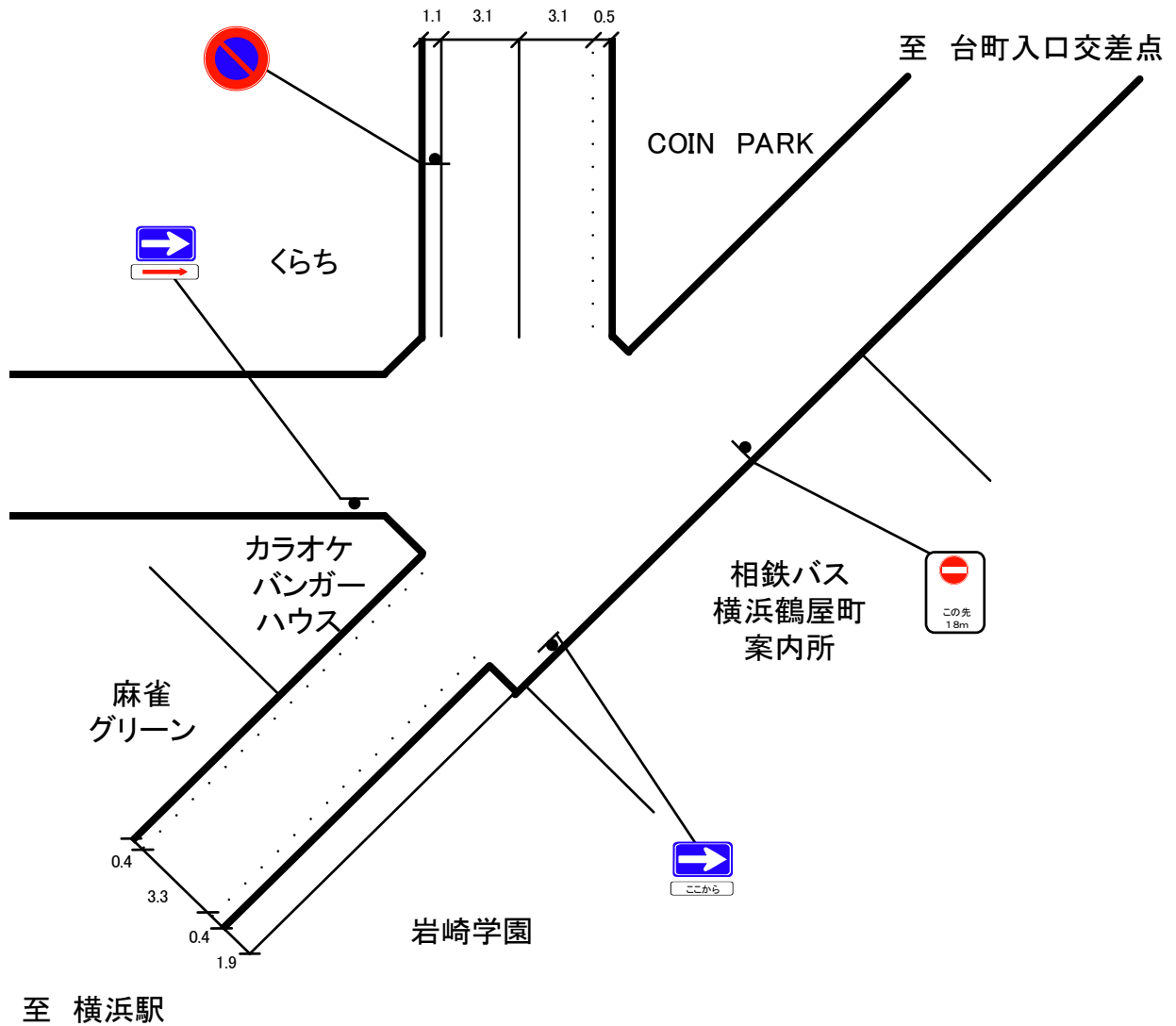
至 横浜駅

※図中に示す数字の単位は、メートルである。

調査地点：地点3、地点4（主要断面）

道路現況図

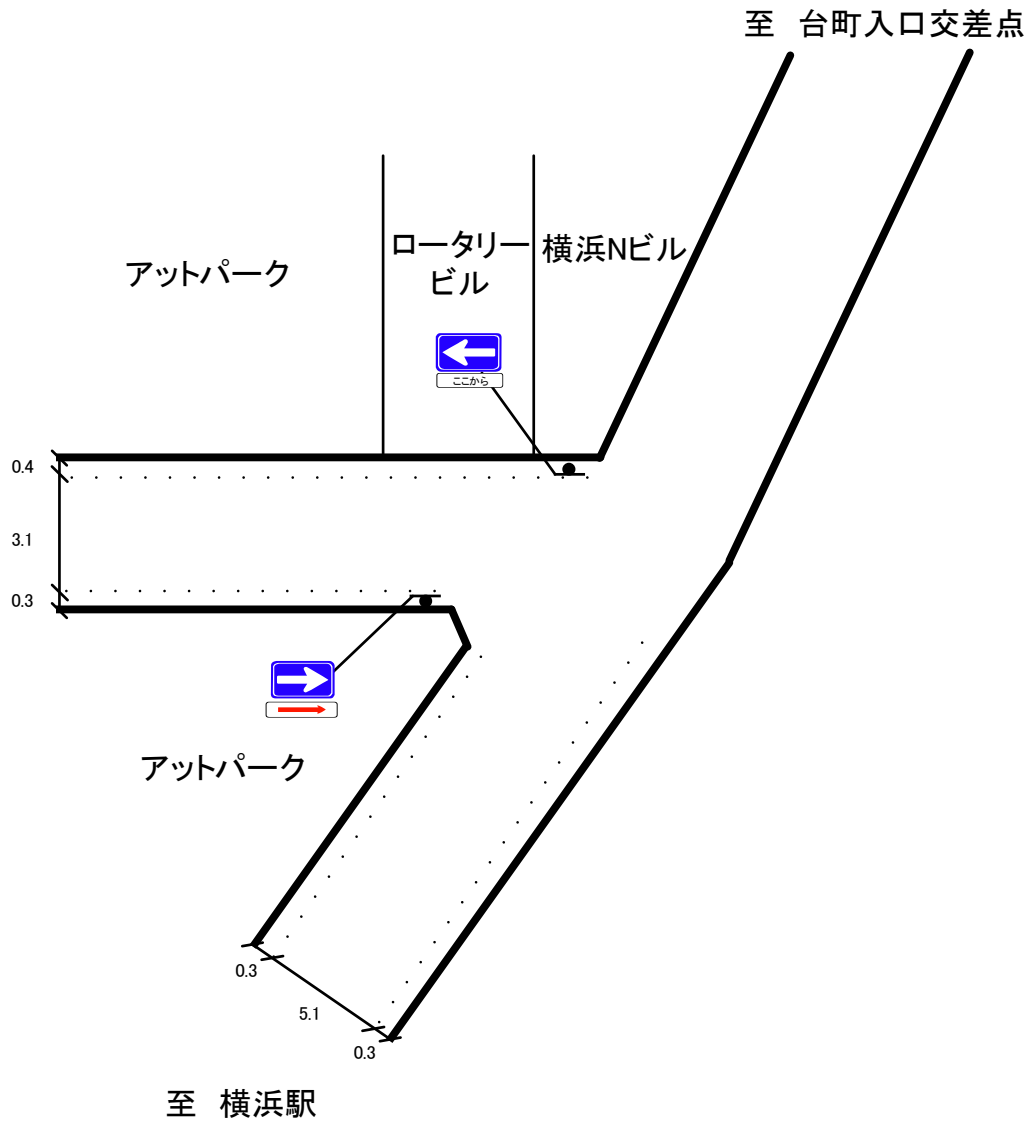
至 鶴屋町1丁目交差点



※図中に示す数字の単位は、メートルである。

調査地点：地点5、地点9（主要断面）

道路現況図

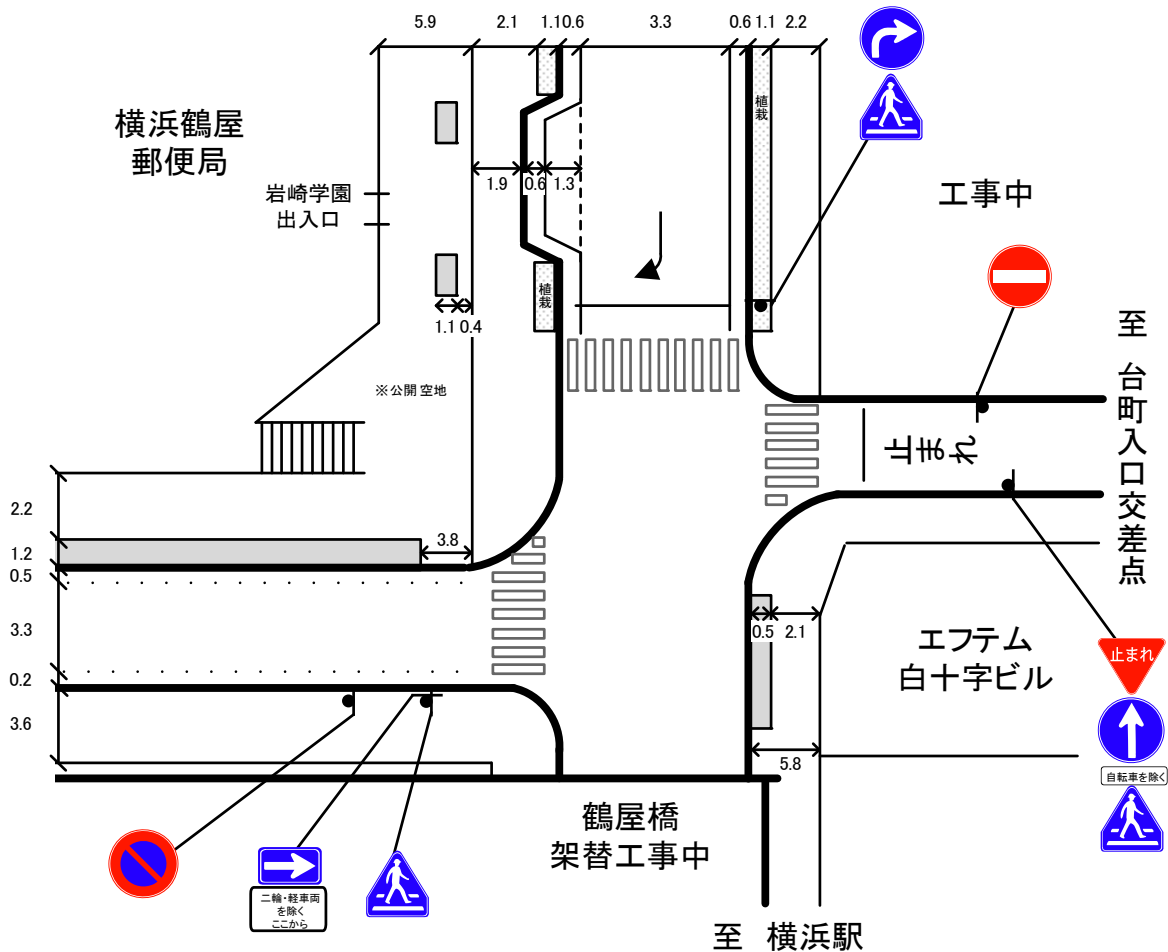


※図中に示す数字の単位は、メートルである。

調査地点：地点6、地点8（主要断面）

道路現況図

至 鶴屋町2丁目交差点



※図中に示す数字の単位は、メートルである。

調査地点：地点10（主要断面）

道路現況図

(7) 交通量需要率

対象事業実施区域周辺の主要交差点（7 交差点）において実施した調査結果は、以下に示すとおりです

- ・ 現況交通量 (平日) p.3.7-244 ~ p.3.7-250、(休日) p.3.7-251 ~ p.3.7-257
- ・ 工事中基礎交通量 p.3.7-258 ~ p.3.7-264
- ・ 工事中交通量 p.3.7-265 ~ p.3.7-271
- ・ 将来基礎交通量 (平日) p.3.7-272 ~ p.3.7-278、(休日) p.3.7-279 ~ p.3.7-285
- ・ 将来交通量 (平日) p.3.7-286 ~ p.3.7-292、(休日) p.3.7-293 ~ p.3.7-299

表 3.7-1(1) 青木橋現況交通量需要率 (平日: ピーク時 17:00~18:00)

交差点概略図

流入部	①子安		②青木通り交差点		③浅間		④細街路	
	左折	直進	左折・右折	左折・直進	左折・直進	直進	右折	左折
車線数	1	1	1	1	1	1	1	1
飽和交通流率の基本値 S B	1,800	2,000	2,000	2,000	2,000	2,000	1,800	1,800
飽和幅員による補正率 α w	1,000	1,000	1,000	1,000	1,000	1,000	1,000	0,950
(車線幅員) m	(3.40)	(3.20)	(2.80)	(3.60)	(3.10)	(3.30)	(3.10)	(2.50)
縦断勾配による補正率 α G	1,000	1,000	0,993	0,993	0,825	0,825	0,825	0,810
(縦断勾配) %	(-0.10)	(-0.10)	(-0.10)	(-1.70)	(4.50)	(4.50)	(4.50)	(4.80)
大型車混入による補正率 α T	0,964	0,948	0,953	0,970	0,927	0,929	0,936	1,000
(大型車混入率) %	(5.30)	(7.90)	(7.06)	(4.43)	(11.33)	(11.00)	(9.70)	(0.00)
左折車混入による補正率 α L T				0,924	0,992			
(左折率) L %				(75.1)	(7.5)			
(歩行者による低減率) f p								
(有効歩時間) 秒								
(歩行者用歩時間) 秒								
横断歩行者による補正率 α L	1,000							1,000
右折車混入による補正率 α R T			0,906					
(右折率) R %			(10.7)					
(右折車の通過確率) f			0,702					
(有効歩時間) 秒			27					
(現示変り目のさげ台数増分) KER: 台/サイクル								
(交差点内滞留台数) K: 台/サイクル			2(48)					
飽和交通流率(観定値) S A	1,735	1,896	1,641	1,780	1,517	1,533	1,390	1,385
飽和交通流率(観定値) S A 2	1,735	3,444		1,602	3,382		1,390	1,385
設計交通量 q	711	319		430	348		175	6
(302+17)				(323+107)	(13+335)			
右折補正交通量 q R-N							127	
交差点流入部の需要率 ρ	0.410	0.093		0.268	0.114		0.091	0.004
1φ	0.410			0.268			0.004	
2φ	****	0.093		0.267			****	
3φ				0.267			0.091	
4φ							0.000	
必要現示率							0.501	
有効歩時間(秒)	1φ	68		64	64		64	
	2φ	27						
	3φ							
	4φ							
信号青時間比 G/C		27/150		64/150			12/150	64/150
可能交通容量 C i		1,099		684			549	591
交通容量比 q/C i		0.647		0.629			1.101	0.010
交通処理案のチェック		OK		OK			OK	OK
滞留長 L s (m)		280.8		177.1			79.2	3.3

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

N : 1時間内で右折車が交差点内に滞留する台数

* : 交通容量(実1時間)

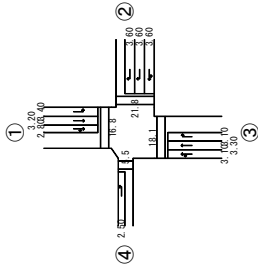
**** : 連続現示での使用現示

①: 子安

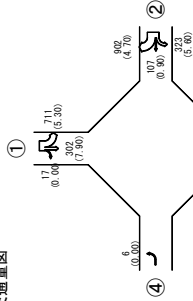
②: 青木通交差点

③: 浅間

④: 細街路



交通量図



上段: 右折別合計交通量(台/時)
下段: (大型車混入率) [%]

現示方式の図示

現示	1φ	2φ	3φ	4φ
歩行時間	6.63 Y.3 AR.2	6.27 Y.3 AR.0	6.11 Y.2 AR.3	6.25 Y.8 AR.3
有効歩時間	64	27	12	26
歩行時間	4	3	4	10
歩行者歩時間	0	0	0	25

表 3.7-1(2) 台町入口現況交通量需要率 (平日: ピーク時 17:00~18:00)

交差点概略図

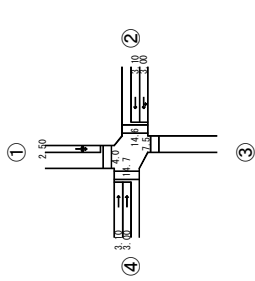
流入部	①細街路 左折・直進・右折	②子安 左折・直進	④浅間 直進
車線数	1	1	2
飽和交通流量の基本値	2,000	2,000	2,000
車線幅員による補正率	0.950	1.000	1.000
(車線幅員)	(2.50)	(3.00)	(3.00)
縦断勾配による補正率	0.992	0.998	1.000
(縦断勾配)	(-1.80)	(-1.20)	(0.50)
大型車混入による補正率	1.000	0.956	0.934
(大型車混入率)	(0.00)	(6.52)	(10.10)
左折車混入による補正率	0.953	0.974	
(左折率)	(20.7)	(9.5)	
(歩行者による低減率)	0.150	0.150	
(有効青時間)	30	62	
(歩行者用青時間)	22	58	
横断歩行者による補正率	α L		
右折車混入による補正率	α R T		
(右折率)	0.929		
(右折車の通過確率)	R %		
(有効青時間)	f		
(現示変更目目のさげ台数増分)	KER: 台/サイクル		
(交差点内滞留台数)	K: 右/サイクル		
飽和交通流量	S A	1,859	1,908
設計交通量	q	629	485
(30+E99)			
右折補正交通量	q R-N		
交差点流入部の需要率	ρ	0.017	0.130
必要現示率		0.167	0.130
有効青時間(秒)		62	62
信号青時間比	G/C	62/100	62/100
可能交通容量	C i	501	2,316
交通容量比	q/C i	0.058	0.209
交通処理案のチェック		OK	OK
滞留長	L s (m)		100

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

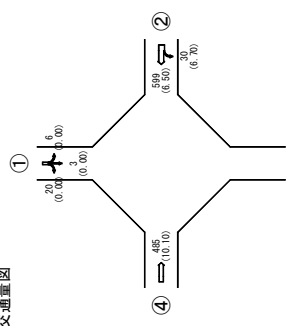
N: 1時間以内で右折車が交差点内に滞留する台数

* *: 交通容量(実1時間)

- ①: 細街路
- ②: 子安
- ③: 横浜駅
- ④: 浅間



交通量図



上段: 子安別合流交通量[台/時]
下段: (大型車混入率)[%]

現示方式の図示

現示	1φ	2φ
現示		
満了時間	0.61 Y-3 MR-2	0.20 Y-3 MR-2
有効青時間	62	30
横断歩行者	4	4
歩行者用青時間	58	22

表 3.7-1(3) 鶴屋町 1 丁目現況交通量需要率 (平日 : ピーク時 17:00~18:00)

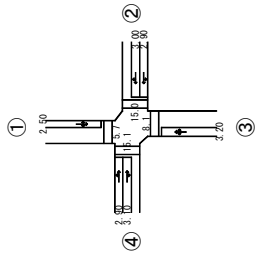
交差点概略図

流入部 車線の種類	①細街路 左折・直進・右折		②子安 左折・直進		③横浜駅 左折・直進・右折		④浅間 左折・直進	
	1	1	1	1	1	1	1	
飽和交通流率の基本値 SB	2,000	2,000	2,000	2,000	2,000	2,000	2,000	
車線幅員による補正率 α w	0.950 (2.50)	0.950 (2.90)	1.000 (3.00)	1.000 (3.20)	1.000 (3.20)	0.950 (2.90)	1.000 (3.10)	
縦断勾配による補正率 α G	1.000 (-0.20)	1.000 (-0.10)	1.000 (-0.10)	0.965 (1.70)	1.000 (1.70)	1.000 (0.10)	1.000 (0.10)	
大型車混入による補正率 α T	0.962 (5.57)	0.957 (6.46)	0.958 (6.22)	0.968 (4.77)	0.968 (4.77)	0.932 (10.46)	0.928 (11.02)	
左折車混入による補正率 α L T	0.926 (33.3)	0.993 (2.6)	0.993 (2.6)	0.895 (48.8)	0.895 (48.8)	0.997 (1.3)	0.997 (1.3)	
(歩行者による低減率) f p	0.150	0.150	0.150	0.150	0.150	0.150	0.150	
(有効歩時間) f	30	30	60	30	30	60	60	
(歩行者用歩時間) f	22	54	54	22	22	54	54	
横断歩行者による補正率 α L								
右折車混入による補正率 α R T	0.937 (61.1)		0.991 (1.3)	0.951 (4.5)	0.951 (4.5)	0.956 (4.5)	0.956 (4.5)	
(右折率) R %				0.630 (30)	0.999 (30)	0.540 (60)	0.540 (60)	
(右折車の通過確率) f	0.996							
(有効歩時間) f	30							
(現示変り目のさげ台数増分)								
(交差点内滞留台数)	2(72)		2(72)	2(72)	2(72)	2(72)	2(72)	
KER : 台/サイクル K : 右/サイクル								
飽和交通流率 SA	1,586	1,806	1,899	1,590	1,590	1,765	1,774	
設計交通量 q	18 (6+1+1)	613 (8+601+4)		84 (41+4+39)		449 (3+436+10)		
右折補正交通量 q R-N								
交差点流入部の需要率 ρ	0.011	0.165	0.053	0.127	0.053	0.127	0.218	
必要現示率	1φ	2φ	1φ	0.165	0.053	0.127	0.218	
有効歩時間(秒)	1φ	60	60	60	60	60	60	
信号青時間比 G/C	30/100	60/100	30	30/100	30	60/100	100	
可能交通容量 Ci	476	2,223	477	2,123	477	2,123	2,123	
交通容量比 q/Ci	0.038	0.276	0.176	0.211	0.176	0.211	0.211	
交通処理案のチェック	OK	OK	OK	OK	OK	OK	OK	
滞留長 L s (m)								

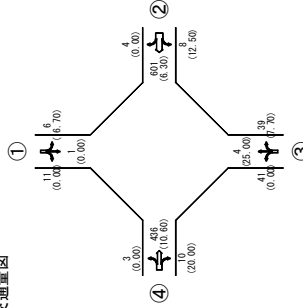
$$\ast N = KER \times \frac{3,600}{C}$$

N : 1 時間で右折車が交差点内に滞留する台数
* : 交通容量 (実 1 時間)

- ① : 細街路
- ② : 子安
- ③ : 横浜駅
- ④ : 浅間



交通量図



上段 : 右折別台数交通量 [台/分]
下段 : (大型車混入率) [%]

現示方式の図示

現示	1φ	2φ
歩行時間	0.00 Y.3 AR.2	0.20 Y.3 AR.2
有効歩時間	60	30
歩行時間	5	5
歩行時間率	54	22

表 3.7-1(4) 鶴屋町 2 丁目現況交通量需要率 (平日 : ピーク時 17:00~18:00)

交差点概略図

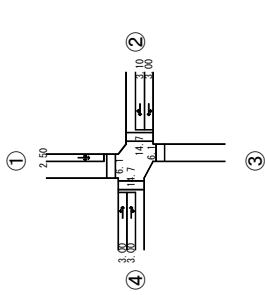
流入部 重線数	①細街路		②子安		④浅間	
	左折・直進・右折	1	左折・直進	直進・右折	左折・直進	直進・右折
飽和交通流率の基本値	S B	2,000	2,000	2,000	2,000	2,000
重線幅員による補正率	αw	0.950 (2.50)	1.000 (3.00)	1.000 (3.10)	1.000 (3.00)	1.000 (3.00)
縦断勾配による補正率	αG	0.988 (-2.20)	0.945 (2.10)	0.945 (2.10)	1.000 (0.20)	1.000 (0.20)
大型車混入による補正率	αT	0.945 (8.33)	0.964 (5.29)	0.957 (6.35)	0.932 (10.48)	0.935 (9.98)
左折車混入による補正率	$\alpha L T$	0.943 (25.0)	0.973 (10.4)		0.992 (3.0)	
(歩行者による低減率)	f p	0.150	0.150		0.150	
(有効青時間)	秒	30	60	60	60	
(歩行者用青時間)	秒	22	54		54	
横断歩行者による補正率	αL					
右折車混入による補正率	$\alpha R T$	0.932 (66.7)		0.980 (2.8)		0.926 (7.6)
(右折率)	R %	1.000		0.625		0.535
(右折車の通過確率)	f	30		60		60
(有効青時間)	秒					
(現示変り目のさげ台数増分)	KER : 台/サイクル	2(72)		2(72)		2(72)
(交差点内滞留台数)	K : 台/サイクル					
飽和交通流率	S A	1,559	1,773	1,773	1,849	1,732
設計交通量	q	12 (3+1+8)	653 (34+610+9)	471 (7+446+18)		
右折補正交通量	q R - N					
交差点流入部の需要率	ρ	0.008	0.184	0.132	0.132	0.192
必要現示率		1φ	2φ	1φ	2φ	1φ
有効青時間(秒)		30	60	60	60	60
信号青時間比	G/C	30/100	60/100	60/100	60/100	60/100
可能交通容量	C i	468	2,128	2,149	2,149	2,149
交通容量比	q/C i	0.026	0.307	0.219	0.219	0.219
交通処理案のチェック		OK	OK	OK	OK	OK
滞留長	L s (m)					

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

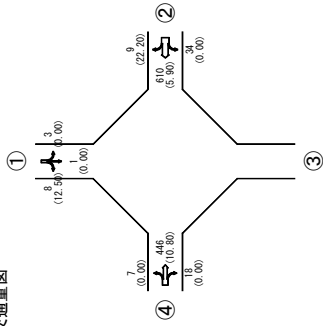
N : 1 時間で右折車が交差点内に滞留する台数

$\ast \ast$: 交通容量 (実 1 時間)

- ①: 細街路
- ②: 子安
- ③: 横浜駅
- ④: 浅間



交通量図



上段 : 方向別会社交通量 [台/時]
下段 : (大型車混入率) [%]

現示方式の図示

現示	1φ	2φ
表示時間	G: 60 Y: 3 AR: 2	G: 30 Y: 3 AR: 2
有効青時間	60	30
滞留時間	5	5
歩行者滞留時間	54	22

表 3.7-1(5) 仮) 第 1 安田ビル現況交通量需要率 (平日: ピーク時 16:45~17:45)

交差点概略図

流入部	①子安 直進	②横浜駅 左折・右折	③浅間 直進
車線の種類	2	1	2
車線数	2	1	2
飽和交通流率の基本値 S.B	2,000	1,800	2,000
車線幅員による補正率 α _w	1,000 (3.10)	1,000 (6.00)	1,000 (3.00)
縦断勾配による補正率 α _G	1,000 (0.40)	0,976 (-3.40)	0,985 (1.30)
(縦断勾配) %			
大型車混入による補正率 α _T	0,958 (6.30)	0,889 (17.89)	0,966 (5.00)
(大型車混入率) %			
左折車混入による補正率 α _L			
(左折率) L %			
(歩行者による低減率) f _p	0.150		
(有効青時間) 秒	30		
(歩行者用青時間) 秒	22		
横断歩行者による補正率 α _L	0.890		
右折車混入による補正率 α _R	1,000		
(右折率) R %	(48.0)		
(右折車の通過確率) f	1,000		
(有効青時間) 秒	30		
(現示変り目のさげ台数増分) K _{ER} : 台/サイクル			
(交差点内滞留台数) K: 台/サイクル			
飽和交通流率 S.A	3,736	1,390	3,806
設計交通量 q	640	246 (128+118)	397
右折補正交通量 q _{R-N}			
交差点流入部の需要率 ρ	0.171	0.177	0.104
必要現示率	1φ 0.171	0.177	0.104
	2φ 0.177		
有効青時間(秒)	1φ 60		60
	2φ		
信号青時間比 G/C	60/100	30/100	60/100
可能交通容量 C _i	2,242	417	2,284
交通容量比 q/C _i	0.285	0.590	0.174
交通処理案のチェック	OK	OK	OK
滞留長 L _s (m)			

※ N = $KER \times \frac{3,600}{C}$

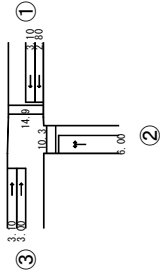
N: 1時間で右折車が交差点内に滞留する台数

※ *: 交通容量(実1時間)

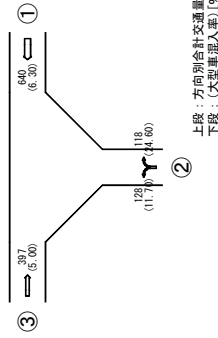
①: 子安

②: 横浜駅

③: 浅間



交通量図



上段: 方向別台数交通量[台/時]
下段: (大型車混入率) [%]

現示方式の図示

現示	1φ	2φ
表示時間	G:60 Y:3 AR:2	G:30 Y:3 AR:2
有効青時間	60	30
表示時間	5	5
歩行者青時間	60	30

表 3.7-1(6) 鶴屋町 3 丁目現況交通量需要率 (平日 : ピーク時 17:00~18:00)

流入部 車線の種類	①泉町		②子安		③横浜駅		④浅間	
	左折-直進	右折	左折-直進	直進	左折	右折	左折-直進	直進
車線数	1	1	1	2	1	1	1	1
飽和交通流率の基本値	2,000	1,800	2,000	1,800	1,800	1,800	2,000	1,800
車線幅員による補正率 (車線幅員)	0.950 (2.50)	1.000 (3.50)	0.950 (2.90)	1.000 (3.20)	0.950 (2.60)	1.000 (2.80)	0.950 (2.90)	1.000 (4.00)
縦断勾配による補正率 (縦断勾配)	1.000 (0.20)	1.000 (0.20)	0.950 (2.00)	0.950 (2.00)	0.875 (2.00)	0.875 (2.00)	1.000 (0.90)	1.000 (0.90)
大型車混入による補正率 (大型車混入率)	0.974 (3.74)	0.979 (3.10)	0.925 (11.65)	0.975 (3.60)	0.871 (21.20)	0.978 (7.20)	0.978 (4.10)	0.972 (21.20)
左折車混入による補正率 (左折車) (歩行者による低減率)	0.960 (37.6)		0.928 (70.1)				0.913 (86.4)	
L % P % 秒 秒 秒								
横断歩行者による補正率 α L				1.000				
右折車混入による補正率 α R %								
(右折車)の通過確率 f (有効青時間) 秒 (現示変り目のさげ台数増分) KER : 台/サイクル (交差点内滞留台数) K : 台/サイクル		2(72)				2(72)		2(72)
飽和交通流率(設定値)	1,777	1,958	1,777	1,853	1,590	1,499	1,697	1,847
飽和交通流率(設定値)	3,294	1,664	3,215	3,424	1,395	1,499	3,544	1,568
設計交通量	441 (83+358)	162	679 (238+441)	340	128	83	382 (165+217)	245
右折補正交通量		90			56	11		173
交差点流入部の需要率	0.134	0.054	0.211	0.211	0.040	0.007	0.108	0.110
必要現示率					0.040	0.152	0.007	0.108
	0.134				0.040	0.152	0.007	0.110
	0.054				0.152	0.007	0.152	0.152
	***				***	***	***	***
	34		34				34	
有効青時間(秒)					20			100
	27				27	9		
						0		
信号青時間比 G/C	27/100	9/100	34/100	34/100	20/100	9/100	34/100	20/100
可能交通容量 C i	889	222	1,093	924	351	207	1,205	386
交通容量比 q/C i	0.496	0.731	0.621	0.368	0.365	0.401	0.317	0.635
交通処理案のチェック	OK	OK	OK	OK	OK	OK	OK	OK
滞留長 L s (m)		51.5		42.7	70.8	31.7		83.1

* N = KER × 3,600 / C

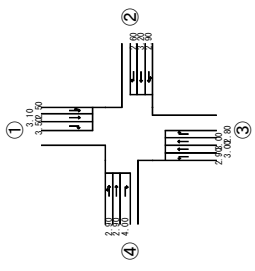
N : 1 時間で右折車が交差点内に滞留する台数

* : 交通容量 (美1時間)

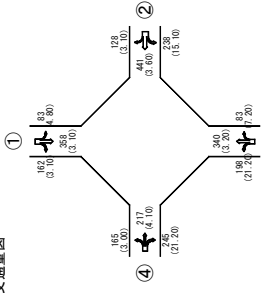
*** : 連続現示での使用現示

- ① : 泉町
- ② : 子安
- ③ : 横浜駅
- ④ : 浅間

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) [%]

現示方式の図示

現示	1φ	2φ	3φ	4φ
車行時間	G:33 Y:3 AR:0	G:19 Y:2 AR:3	G:26 Y:3 AR:0	G:9 Y:0 AR:0
車数割合	34	20	27	7
歩行歩行時間	0	4	2	2
現示	5φ	6φ	7φ	8φ
車行時間	G:0 Y:2 AR:0	G:0 Y:0 AR:0	G:0 Y:0 AR:0	G:0 Y:0 AR:0
車数割合	0	0	0	0
歩行歩行時間	2	0	0	0

表 3.7-1(7) 青木通現況交通量需要率 (平日：ピーク時 17:15~18:15)

③ 青木橋交差点

流入部	① 子安		② 保土ヶ谷		③ 青木橋交差点	
	左折	右折	左折	右折	左折	右折
車線の種類	2	2	2	3	1	2
車線数	2	2	2	3	1	2
飽和交通流量の基本値	1,800	1,800	1,800	1,800	1,800	1,800
S B	1,800	1,800	1,800	1,800	1,800	1,800
飽和交通流量による補正率	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000
α w	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000
(車線幅員)	(3.10)	(2.80)	(3.30)	(3.30)	(3.30)	(3.20)
m	0.860	0.860	0.800	0.800	0.971	0.971
α G	0.860	0.860	0.800	0.800	0.971	0.971
(縦断勾配)	(3.80)	(3.80)	(5.00)	(5.00)	(-3.90)	(-3.90)
%	0.934	0.939	0.975	0.923	0.843	0.980
α T	0.934	0.939	0.975	0.923	0.843	0.980
(大型車混入率)	(10.10)	(9.20)	(3.60)	(12.00)	(26.70)	(2.90)
α L T						
(左折率)						
L %						
(歩行者による低減率)						
f p						
(有効歩行時間)						
f						
(歩行者用着時間)						
f						
(右折車の通過確率)						
R %						
α R T						
(右折率)						
α L	1.000		1.000		1.000	
右折車混入による補正率						
α R						
(右折率)						
f						
(有効歩行時間)						
f						
(現示変更目目のさげ台数増分)						
KER : 右/サイクル						
(交差点内滞留台数)						
K : 台/サイクル						
飽和交通流量	2,892	2,908	2,808	3,987	1,473	3,426
S A	2,892	2,908	2,808	3,987	1,473	3,426
飽和交通流量(設定値)	2,892	2,892	2,796	3,984	1,473	3,426
S A 2	426	292	1,055	499	60	797
設計交通量						
右折補正交通量	0.147	0.101	0.377	0.125	0.041	0.233
α R - N						
交差点流入部の需要率						
ρ						
1φ			0.376		****	0.233
2φ			****		****	****
3φ	0.147		****	0.125	****	0.477
4φ	****		****		****	****
5φ	****	0.100			0.041	0.100
6φ					****	0.100
有効歩時間(秒)			66		63	63
1φ			2		22	
2φ			53		2	
3φ	56		53			
4φ	2					
5φ	19					
6φ						
信号青時間比	77/150	19/150	121/150	53/150	87/150	63/150
G/C	1.485	386	2,255	1,408	854	1,439
C i	0.287	0.797	0.468	0.354	0.070	0.584
可能交通容量	OK	OK	OK	OK	OK	OK
q/C i	OK	OK	OK	OK	OK	OK
交通処理案のチェック	91.5	69.0	204.9	77.8	39.9	153.8
L s (m)						

※ N = KER × 3,600 / C

N : 1時間での右折車が交差点内に滞留する台数

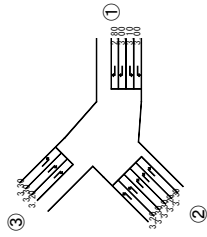
※ * : 交通容量(実1時間)

※ **** : 連続現示での使用現示

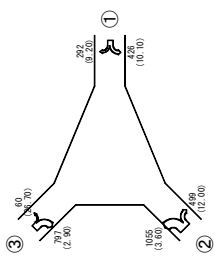
① : 子安

② : 保土ヶ谷

③ : 青木橋交差点



交通量図



上段：方向別合計交通量[台/時]
下段：(大型車混入率)[%]

現示方式の図示

現示	1φ	2φ	3φ	4φ
表示時間	6:53 Y:3 AR:0	6:12 Y:0 AR:0	6:53 Y:3 AR:0	6:12 Y:0 AR:0
有効歩時間	63	2	2	53
歩行者用着時間	3	0	0	3
歩行者用着時間	0	0	0	0
現示	5φ	2φ	3φ	4φ
表示時間	6:19 Y:0 AR:3	6:12 Y:0 AR:0	6:12 Y:0 AR:0	6:12 Y:0 AR:0
有効歩時間	19	2	2	0
歩行者用着時間	3	0	0	0
歩行者用着時間	0	0	0	0

表 3.7-2(1) 青木橋現況交通量需要率 (休日：ピーク時 16:00~17:00)

交差点概略図

流入部	①子安		②青木通り交差点		③浅間		④細野路	
	左折	直進	左折・右折	左折・直進	左折・直進	直進	右折	左折
車線数	1	1	1	1	1	1	1	1
飽和交通流率の基本値 S B	1,800	2,000	2,000	2,000	2,000	2,000	1,800	1,800
車線幅員による補正率 α w	1,000	1,000	1,000	1,000	1,000	1,000	1,000	0,950
(車線幅員) m	(3.40)	(3.20)	(2.80)	(3.60)	(3.10)	(3.30)	(3.10)	(2.50)
縦断勾配による補正率 α G	1,000	1,000	1,000	0,993	0,825	0,825	0,825	0,810
(縦断勾配) %	(-0.10)	(-0.10)	(-0.10)	(-1.70)	(4.50)	(4.50)	(4.50)	(4.80)
大型車混入による補正率 α T	0,983	0,933	0,932	0,988	0,983	0,951	0,960	1,000
(大型車混入率) %	(2.50)	(10.20)	(10.35)	(1.73)	(7.12)	(7.40)	(5.90)	(0.00)
左折車混入による補正率 α L T				0,921	0,996			
(左折率) L %				(77.5)	(3.8)			
(歩行者による低減率) f p								
(有効歩時間) 秒								
(歩行者用歩時間) 秒								
横断歩行者による補正率 α L	1,000							1,000
右折車混入による補正率 α R T			0,838					
(右折率) R %			(16.9)					
(右折車の通過確率) f			0,677					
(有効歩時間) 秒			27					
(現示変り目のさげ台数増分)							2(48)	
KER: 台/サイクル (交差点内滞留台数)			2(48)					
K: 台/サイクル								
飽和交通流率 S A	1,769	1,866	1,484	1,807	3,524	1,566	1,426	1,385
飽和交通流率(観定値) S A 2	1,625	3,350		1,571	3,324	3,135	1,426	1,385
設計交通量 q	670	320		396	855	373	228	9
(293+27)				(307+89)		(7+366)		
右折補正交通量 q R - N							180	
交差点流入部の需要率 ρ	0.412	0.096		0.252	0.257	0.119	0.126	0.006
必要現示率	0.412	0.096		0.252	0.257	0.119	0.126	0.006
1φ	****							****
3φ								0.126
4φ								0.000
有効歩時間(秒)	69	27		65	65	27	65	150
2φ	27							
3φ								
4φ								
信号青時間比 G/C	96/150	27/150		65/150	65/150	27/150	11/150	65/150
可能交通容量 C i	1,040	603		681	1,440	564	153	600
交通容量比 q/C i	0.644	0.531		0.582	0.594	0.661	1.090	0.015
交通処理案のチェック	OK	OK		OK	OK	OK	NG	OK
滞留長 L s (m)	257.5			163.5			91.8	5.0

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

N : 1時間での右折車が交差点内に滞留する台数

* : 交通容量(実1時間)

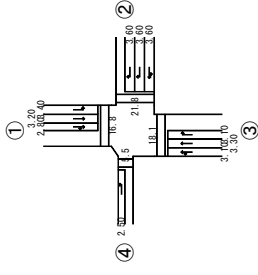
**** : 連続現示での使用現示

①: 子安

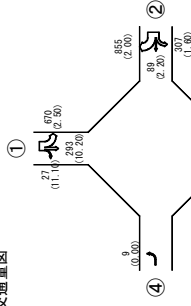
②: 青木橋交差点

③: 浅間

④: 細野路



交通量図



上段：青木橋別会計交通量(台/時)
下段：(大型車混入率) [%]

現示方式の図示

歩数	1φ	2φ	3φ	4φ
歩行時間	6.64 Y.3 AR.2	6.27 Y.3 AR.0	6.10 Y.2 AR.3	6.25 Y.8 AR.3
歩行時間	65	27	11	26
歩行者滞留時間	4	3	4	10
歩行者滞留時間	0	0	0	25

表 3.7-2(2) 台町入口現況交通需要率 (休日：ピーク時 16:00~17:00)

交差点概略図

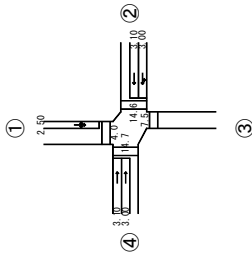
流入部	①細街路 左折・直進・右折	②子安 左折・直進	③構延駅 直進	④浅間 直進
車線数	1	1	1	2
飽和交通流率の基本値	2,000	2,000	2,000	2,000
車線幅員による補正率	0.950 (2.50)	1.000 (3.00)	1.000 (3.10)	1.000 (3.00)
縦断勾配による補正率	0.992 (-1.80)	0.998 (-1.20)	0.998 (-1.20)	1.000 (0.50)
大型車混入による補正率	1.000 (0.00)	0.960 (5.97)	0.958 (6.30)	0.955 (6.80)
左折車混入による補正率	0.946 (24.0)	0.985 (5.3)		
(歩行者による低減率)	0.150	0.150		
(有効青時間)	31	51		
(歩行者用青時間)	23	47		
横断歩行者による補正率	0.934 (64.0)			
(右折率)	1.000			
(右折車の通過確率)	31			
(有効青時間)	2(80)			
(現示変り目のさげ台数増分)				
KER : 台/サイクル (交差点内滞留台数)				
飽和交通流率	1,665	1,887	1,912	3,820
設計交通量	25 (6+3+16)	604 (16+588)		559
右折補正交通量				
右折補正交通率	0.015	0.159		0.146
交差点流入部の需要率		0.159		0.146
必要現示率				0.174
有効青時間(秒)	1φ 2φ	51		サイクル長(秒)
信号青時間比				90
可能交通容量	G/C	51/90		51/90
交通容量比	C i	574		2,165
交通処理率のチェック	q/C i	0.044	0.281	0.258
滞留長	L s (m)	OK	OK	OK

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

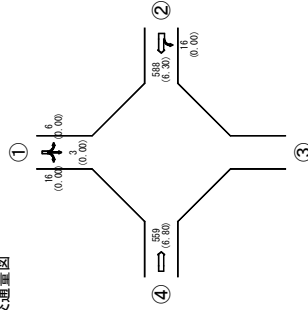
N : 1時間 で右折車が交差点内に滞留する台数

※ * : 交通容量 (実1時間)

- ① : 細街路
- ② : 子安
- ③ : 横浜駅
- ④ : 浅間



交通量図



上段：右折別台数交通量[台/時]
下段：(大型車混入率) [%]

現示方式の図示

現示	1φ	2φ
差時間	6:50 Y:3 AR:2	6:50 Y:3 AR:2
有効青時間	51	31
補正時間	4	4
歩行者青時間	47	23

表 3.7-2(3) 鶴屋町 1 丁目現況交通量需要率 (休日 : ピーク時 16:00~17:00)

交差点概略図

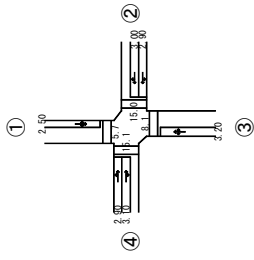
流入源	①細街路		②子安		③横浜駅		④浅間	
	左折・直進・右折	1	左折・直進	直進・右折	左折・直進	直進・右折	左折・直進	直進・右折
車線数	1	1	1	1	1	1	1	1
飽和交通流率の基本値	2,000	2,000	2,000	2,000	2,000	2,000	2,000	2,000
車線幅員による補正率	0.950	0.950	0.950	1.000	1.000	1.000	0.950	1.000
(車線幅員)	(2.50)	(2.90)	(2.90)	(3.00)	(3.20)	(3.10)	(2.90)	(3.10)
縦断勾配による補正率	1.000	1.000	1.000	1.000	0.965	1.000	1.000	1.000
(縦断勾配)	(-0.20)	(-0.10)	(-0.10)	(-0.10)	(-0.10)	(0.10)	(0.10)	(0.10)
大型車混入による補正率	1.000	0.958	0.956	0.956	0.952	0.958	0.959	0.959
(大型車混入率)	(0.00)	(6.32)	(6.56)	(6.56)	(7.17)	(6.33)	(6.14)	(6.14)
左折車混入による補正率	0.862	0.989	0.989	0.989	0.883	0.997	0.997	0.997
(左折率)	(66.7)	(4.3)	(4.3)	(4.3)	(55.4)	(1.1)	(1.1)	(1.1)
(歩行者による低減率)	0.150	0.150	0.150	0.150	0.150	0.150	0.150	0.150
(有効歩時間)	30	50	50	50	30	50	50	50
(歩行者用歩時間)	22	44	44	44	22	44	44	44
横断歩行者による補正率	0.965	0.994	0.994	0.994	0.959	0.961	0.961	0.961
(右折率)	(33.3)	(0.7)	(0.7)	(0.7)	(39.3)	(4.0)	(4.0)	(4.0)
(右折車の通過確率)	0.997	0.577	0.577	0.577	1.000	0.544	0.544	0.544
(有効歩時間)	30	50	50	50	30	50	50	50
(現示変り目のさげ台数増分)	2(80)	2(80)	2(80)	2(80)	2(80)	2(80)	2(80)	2(80)
(交差点内滞留台数)	K : 右/サイクル							
飽和交通流率	S A	1,580	1,800	1,901	1,556	1,815	1,843	1,843
設計交通量	q	6	608	547	56	547	547	547
(右折補正交通量)	q R - N	(4+0+2)	(13+583+2)	(31+3+22)	(3+533+11)	(3+533+11)	(3+533+11)	(3+533+11)
交差点流入部の需要率	p	0.004	0.164	0.036	0.036	0.150	0.150	0.150
必要現示率		1φ	0.004	0.164	0.036	0.036	0.150	0.200
有効歩時間(秒)		2φ	50	50	50	50	50	50
信号青時間比	G/C	30/90	50/90	30/90	30/90	50/90	50/90	50/90
可能交通容量	C i	527	2,056	519	2,032	519	2,032	2,032
交通容量比	q/C i	0.011	0.296	0.108	0.269	0.108	0.269	0.269
交通処理案のチェック		OK	OK	OK	OK	OK	OK	OK
滞留長	L s (m)							

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

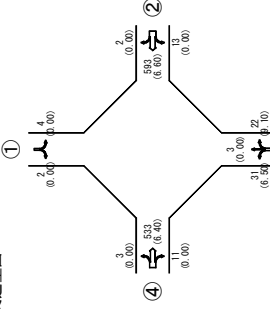
N : 1 時間で右折車が交差点内に滞留する台数

* : 交通容量 (実 1 時間)

- ① : 細街路
- ② : 子安
- ③ : 横浜駅
- ④ : 浅間



交通量図



上段 : 右折別社会交通量[台/時]
下段 : (大型車混入率) [%]

現示方式の図示

現示	1φ	2φ
歩行青時間	5	5
歩行青時間	5	5
歩行青時間	44	22

表 3.7-2(4) 鶴屋町 2 丁目現況交通量需要率 (休日 : ピーク時 16:00~17:00)

交差点概略図

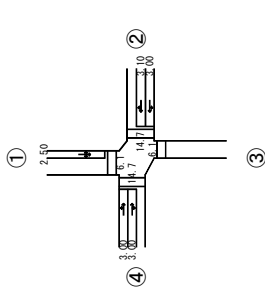
流入部 車線の種類	①細街路		②子安		④浅間	
	左折・直進・右折	左折・直進・右折	左折・直進・右折	左折・直進・右折	左折・直進・右折	左折・直進・右折
車線数	1	1	1	1	1	1
飽和交通流率の基本値	2,000	2,000	2,000	2,000	2,000	2,000
車線幅員による補正率	0.950 (2.50)	1.000 (3.00)	1.000 (3.10)	1.000 (3.00)	1.000 (3.00)	1.000 (3.00)
車線幅員	m					
縦断勾配による補正率	0.988 (-2.20)	0.945 (2.10)	0.945 (2.10)	1.000 (0.20)	1.000 (0.20)	1.000 (0.20)
縦断勾配	%					
大型車混入による補正率	1.000 (0.00)	0.957 (6.35)	0.957 (6.35)	0.958 (6.21)	0.958 (6.21)	0.961 (5.73)
大型車混入率	%					
左折車混入による補正率	$\alpha L T$	0.917 (37.5)	0.959 (16.0)	0.996 (1.4)	0.996 (1.4)	0.996 (1.4)
左折率	L %					
(歩行者による低減率)	f p	0.150	0.150	0.150	0.150	0.150
(歩行者による低減率)	f p					
(有効青時間)	秒	30	50	50	50	50
(歩行者用青時間)	秒	22	44	44	44	44
横断歩行者による補正率	αL					
右折車混入による補正率	$\alpha R T$	0.948 (50.0)	1.000 (0.0)	1.000 (0.0)	0.919 (9.1)	0.919 (9.1)
右折率	R %					
(右折車の通過確率)	f	1.000	0.571	0.571	0.553	0.553
(有効青時間)	秒	30	50	50	50	50
(現示変り目のさげ台数増分)						
KER : 台/サイクル		2(80)	2(80)	2(80)	2(80)	2(80)
(交差点内滞留台数)						
K : 台/サイクル						
飽和交通流率	SA	1,632	1,735	1,805	1,908	1,766
設計交通量	q	8	626	574	574	574
右折補正交通量	q R - N	(3+1+4)	(50+576+0)	(4+54+26)	(4+54+26)	(4+54+26)
交差点流入部の需要率	ρ	0.005	0.177	0.156	0.156	0.156
必要現示率		1φ	2φ	2φ	2φ	2φ
有効青時間(秒)		30	50	50	50	50
信号青時間比	G/C	30/90	50/90	50/90	50/90	50/90
可能交通容量	C i	544	1,967	2,041	2,041	2,041
交通容量比	q/C i	0.015	0.318	0.281	0.281	0.281
交通処理案のチェック		OK	OK	OK	OK	OK
滞留長	L s (m)					

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

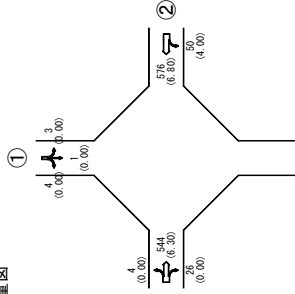
N : 1 時間で右折車が交差点内に滞留する台数

$\ast \ast$: 交通容量 (実 1 時間)

- ①: 細街路
- ②: 子安
- ③: 横浜駅
- ④: 浅間



交通量図



上段 : 方向別台数交通量 [台/時]
下段 : 大型車混入率 [%]

現示方式の図示

現示	1φ	2φ	1φ	2φ
表示時間	6:50 Y:3 AR:2	6:30 Y:3 AR:2	c=90	c=90
有効青時間	50	30	50	30
損失時間	5	5	5	5
移行青時間	44	22	44	22

表 3.7-2(5) 仮) 第 1 安田ビル現況交通量需要率 (休日: ピーク時 15:45~16:45)

交差点概略図

流入部	①子安 直進	②横浜駅 左折・右折	③浅間 直進
車線の種類	2	1	2
車線数	2,000	1,800	2,000
飽和交通流率の基本値 S B	1,000	1,000	1,000
車線幅員による補正率 α w	(3.10)	(6.00)	(3.00)
(車線幅員) m	1,000	0.976	0.985
縦断勾配による補正率 α G	(0.40)	(-3.40)	(1.30)
(縦断勾配) %	5.80	(12.43)	(3.30)
大型車混入による補正率 α T	0.961	0.920	0.977
(大型車混入率) %			
左折車混入による補正率 α L T			
(左折率) L %		0.150	
(歩行者による低減率) f p		30	
(有効歩時間) 秒		22	
(歩行者用歩時間) 秒		0.890	
横断歩行者による補正率 α L			
右折車混入による補正率 α R T			
(右折率) R %		(55.4)	
(右折車の通過確率) f		1,000	
(有効歩時間) 秒		30	
(現示変り目のさげ台数増分)			
KER: 台/サイクル (交差点内滞留台数)			
K: 台/サイクル			
飽和交通流率 S A	3,748	1,438	3,850
設計交通量 q	586	249	448
(111+138)			
右折補正交通量 q R-N			
交差点流入部の需要率 ρ	0.156	0.173	0.116
必要現示率	0.156	0.116	0.156
2φ	0.173	0.173	0.329
有効歩時間(秒)	50	50	90
信号青時間比 G/C	50/90	30/90	50/90
可能交通容量 C i	2,082	479	2,139
交通容量比 q/C i	0.281	0.520	0.209
交通処理案のチェック	OK	OK	OK
滞留長 L s (m)			

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

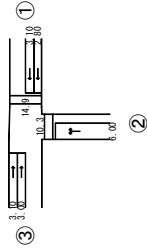
N: 1時間で右折車が交差点内に滞留する台数

* *: 交通容量(実1時間)

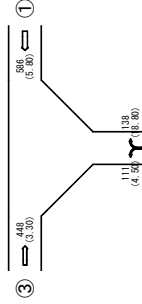
①: 子安

②: 横浜駅

③: 浅間



交通量図



上段: 有軌軌会社交通量(台/時)
下段: (大型車混入率) [%]

現示方式の図示

現示	1φ	2φ
青時間	6.50 Y.3 AR.2	6.30 Y.3 AR.2
有効歩時間	50	30
歩行速度	5	5
歩行速度時間	50	30

表 3.7-2(6) 鶴屋町 3 丁目現況交通量需要率 (休日: ピーク時 15:45~16:45)

流入部	①泉町		②子安		③横浜駅		④浅間	
	左折-直進	右折	左折-直進	右折	直進	左折	直進	右折
車線数	1	1	1	1	2	1	1	1
飽和交通流率の基本値	2,000	1,800	2,000	1,800	2,000	1,800	2,000	1,800
車線幅員による補正率	0.950	1,000	0.950	0.950	1,000	0.950	0.950	1,000
(車線幅員)	(2.50)	(3.50)	(2.90)	(2.60)	(3.00)	(2.80)	(2.90)	(4.00)
縦断勾配による補正率	1.000	1,000	0.950	0.950	0.875	0.875	1,000	1,000
(縦断勾配)	(0.20)	(0.20)	(2.00)	(2.00)	(3.50)	(3.50)	(0.90)	(0.90)
大型車混入による補正率	0.974	0.973	0.929	0.984	0.975	0.984	0.989	0.973
(大型車混入率)	(3.75)	(3.90)	(10.89)	(2.30)	(3.70)	(2.30)	(4.00)	(11.40)
左折車混入による補正率	0.968		0.916			0.937		
(左折率)	(30.1)		(83.5)			(61.5)		
(歩行者による低減率)	L%							
(有効青時間)	f p							
(歩行者用青時間)	f							
横断歩行者による補正率	αL			1.000				
右折車混入による補正率	αR							
(右折率)	R%							
(右折車の通過確率)	f							
(有効青時間)	f							
(現示変り目のさげ台数増分)	KER: 台/サイクル							
(交差点内滞留台数)	K: 台/サイクル							
飽和交通流率(設定値)	S A	1,791	1,946	1,536	1,870	1,589	1,321	1,550
飽和交通流率(設定値)	S A2	3,305	3,305	3,152	3,152	1,589	1,321	1,550
設計交通量	q	392	589	589	124	221	354	129
(50+333)				(246+343)				
右折補正交通量	q R-N	32			44			49
交差点流入部の需要率	ρ	0.119	0.018	0.187	0.028	0.167	0.104	0.032
				0.187				0.112
必要現示率								0.187
								0.094
								0.167
								0.032

								0.000
								サイクル長(秒)
								29
有効青時間(秒)		23				23		
								2
								6
								23
信号青時間比	G/C	23/90	8/90	29/90	17/90	23/90	23/90	8/90
可能交通容量	C i	845	237	1,016	380	338	872	218
交通容量比	q/C i	0.464	0.473	0.880	0.326	0.655	0.406	0.592
交通処理案のチェック		OK	OK	OK	OK	OK	OK	OK
滞留長	L s (m)		35.2		38.2	69.8		39.2
								68.9

* N = KER × 3,600 / C

N : 1 時間で右折車が交差点内に滞留する台数

** : 交通容量 (実1時間)

*** : 連続現示での使用現示

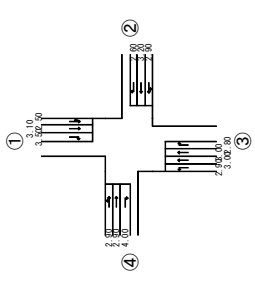
①: 泉町

②: 子安

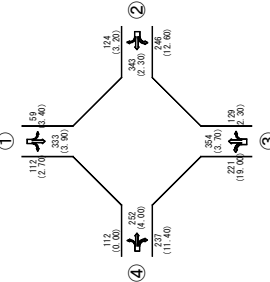
③: 横浜駅

④: 浅間

交差点概略図



交通量図



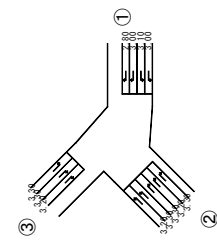
上段: 方向別合計交通量(台/時)
下段: (大型車混入率) [%]

現示方式の図示

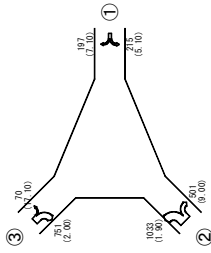
現示	1φ	2φ	3φ	4φ
現示時間	G:28 Y:3 AR:0	G:16 Y:2 AR:3	G:22 Y:3 AR:0	G:2 Y:0 AR:0
現示時間	29	17	23	0
歩行青時間	2	4	2	2
歩行青時間	0	0	0	0
現示	5φ	6φ	7φ	8φ
現示時間	G:6 Y:2 AR:0	G:3 Y:0 AR:0	G:90	G:90
現示時間	6	3	0/90	0/90
歩行青時間	2	0	0	0
歩行青時間	0	0	0	0

表 3.7-2(7) 青木通現況交通量需要率 (休日：ピーク時 16:00~17:00)

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) [%]

現示方式の図示

表示	1φ	2φ	3φ	4φ
表示時間	6:03 Y:3 AR:0	6:12 Y:0 AR:0	6:53 Y:3 AR:0	6:12 Y:0 AR:0
有効時間	63	2	2	53
歩行者待機時間	3	0	0	3
歩行者待機率	0	0	0	0
表示	5φ	6φ	7φ	8φ
表示時間	6:19 Y:0 AR:3	6:12 Y:0 AR:0	6:19 Y:0 AR:3	6:19 Y:0 AR:3
有効時間	19	2	2	19
歩行者待機時間	3	0	0	3
歩行者待機率	0	0	0	0

流入部	①子安		②保土ヶ谷		③青木橋	
	左折	右折	左折	右折	左折	右折
車線の種類	2	2	2	3	1	2
車線数	1,800	1,800	1,800	1,800	1,800	1,800
飽和交通流率の基本値 S/B	1,800	1,800	1,800	1,800	1,800	1,800
飽和交通流率による補正率 α w	1,000	1,000	1,000	1,000	1,000	1,000
(車線幅員) m	(3.10)	(2.80)	(3.30)	(3.30)	(3.30)	(3.20)
縦断勾配による補正率 α G	0.860	0.860	0.800	0.800	0.971	0.971
(縦断勾配) %	(3.80)	(3.80)	(5.00)	(5.00)	(-3.90)	(-3.90)
大型車混入による補正率 α T	0.966	0.963	0.987	0.941	0.893	0.986
(大型車混入率) %	(5.10)	(7.10)	(1.90)	(9.00)	(17.10)	(2.00)
左折車混入による補正率 α L T						
(左折車) L %						
(歩行者による低減率) f p						
(有効歩時間) 秒						
(歩行者歩時間) 秒						
横断歩行者による補正率 α R T	1.000		1.000		1.000	
(右折車) R %						
(右折車の通過確率) f						
(有効歩時間) 秒						
(現示変更目目のさげ台数増分) KER: 台/サイクル						
(交差点内滞留台数) K: 台/サイクル						
飽和交通流率 S/A	2,990	2,950	2,842	4,065	1,561	3,416
飽和交通流率(設定値) S/A2	2,990	2,950	2,842	4,065	1,528	3,354
設計交通量 q	215	197	1,033	501	70	751
右折補正交通量 q R-N						
交差点流入部の需要率 p	0.072	0.067	0.363	0.123	0.046	0.224
1φ			0.363		****	0.224
2φ			****		****	****
3φ	0.072		****	0.123		0.430
4φ	****		****			****
5φ	****	0.067			0.046	0.067
6φ					****	0.000
有効歩時間(秒)			66		63	65
2φ			2			
3φ	56		53			
4φ	2					
5φ	19				22	
6φ					2	
信号青時間比 G/C	77/150	19/150	121/150	53/150	87/150	63/150
可能交通容量 C i	1,535	374	2,293	1,436	886	1,409
交通容量比 q/C i	0.140	0.527	0.451	0.349	0.079	0.533
交通処理案のチェック	OK	OK	OK	OK	OK	OK
滞留長 L s (m)	52.3	49.8	197.4	76.0	41.4	143.6

※ N = KER × 3,600 / C

N : 1時間での右折車が交差点内に滞留する台数

※ * : 交通容量 (実1時間)

※ **** : 連絡現示での使用現示

①: 子安

②: 保土ヶ谷

③: 青木橋交差点

表 3.7-3(1) 青木橋工事中基礎交通量需要率 (平日: ピーク時 17:00~18:00)

交差点概略図

流入部	①子安		②青木通り交差点		③浅間		④細路	
	左折	直進	左折・右折	左折・直進	左折・直進	直進	右折	左折
車線数	1	1	2	1	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	2,000	1,800	1,800
飽和交通流率による補正率 α w	1,000	1,000	1,000	1,000	1,000	1,000	1,000	0,950
(車線幅員) m	(3.40)	(2.80)	(3.60)	(3.60)	(3.10)	(3.30)	(3.10)	(2.50)
縦断勾配による補正率 α G	1,000	1,000	0,993	0,993	0,825	0,825	0,825	0,810
(縦断勾配) %	(-0.10)	(-0.10)	(-1.70)	(-1.70)	(4.50)	(4.50)	(4.50)	(4.80)
大型車混入による補正率 α T	0,964	0,942	0,968	0,968	0,928	0,928	0,936	1,000
(大型車混入率) %	(5.34)	(8.77)	(4.66)	(4.66)	(11.37)	(11.04)	(9.71)	(0.00)
左折車混入による補正率 α L T			0,923	0,923	0,992	0,992		
(左折率) %			(76.0)	(76.0)	(7.5)	(7.5)		
(歩行者による低減率) f p								
(有効歩時間) 秒								
(歩行者用歩時間) 秒								
横断歩行者による補正率 α L	1,000							1,000
右折車混入による補正率 α R T		0,908						
(右折率) %		(10.5)						
(右折車の通過確率) f		0,702						
(有効歩時間) 秒		27						
(現示変更目目のさげ台数増分)								
KER: 台/サイクル (交差点内滞留台数)		2(48)						
飽和交通流率(算定値) S A	1,735	1,884	1,635	1,758	1,516	1,531	1,390	1,385
飽和交通流率(観定値) S A 2	1,735	3,444	3,382	1,602	3,050		1,390	1,385
設計交通量 q	711	325 (308+17)	902	446 (339+107)	348 (13+335)		175	6
右折補正交通量 q R - N							127	
交差点流入部の需要率 p	0.410	0.094	0.278	0.278	0.114		0.091	0.004
1φ	0.410		0.278	0.278			0.004	
3φ	****	0.094			0.114			
4φ							0.091	
必要現示率							0.000	0.501
1φ								
2φ	68		64	64			64	
3φ	27							
4φ		27			27			
有効歩時間(秒)								150
信号青時間比 G/C	95/150	27/150	64/150	64/150	27/150		12/150	64/150
可能交通容量 C i	1,099	620	684	1,443	549		159	591
交通容量比 q/C i	0.647	0.524	0.653	0.625	0.634		1.01	0.010
交通処理案のチェック	OK	OK	OK	OK	OK		NG	OK
滞留長 L s (m)	280.9		177.0				79.2	3.3

* N = KER × $\frac{3,600}{C}$

N : 1時間での右折車が交差点内に滞留する台数

* : 交通容量(実1時間)

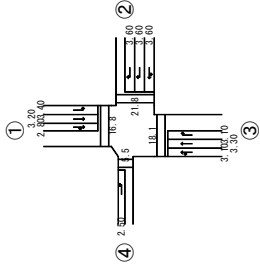
**** : 連続現示での使用現示

①: 子安

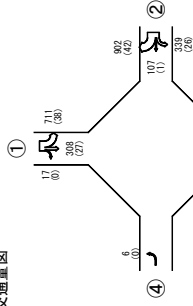
②: 青木通交差点

③: 浅間

④: 細路



交通量図



上段: 右折車計交通量(台/時)
下段: 次型車流入台数(台/時)

現示方式の図示

車種	1φ	2φ	3φ	4φ
歩行者	11	11	11	11
乗用車	64	64	64	64
歩行者歩時間	0	0	0	0
乗用車歩時間	64	27	12	26
歩行者歩時間	4	3	4	10
乗用車歩時間	0	0	0	25

表 3.7-3(2) 台町入口工事中基礎交通量需要率 (平日: ピーク時 17:00~18:00)

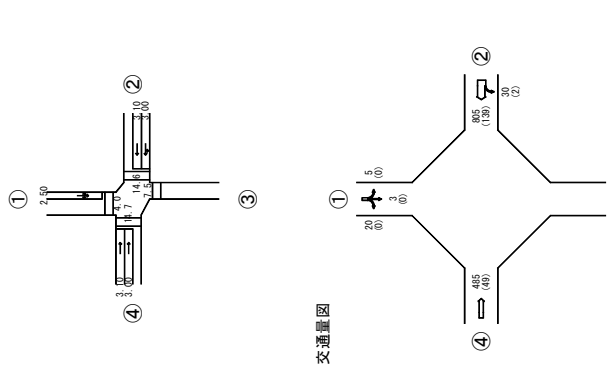
交差点概略図

流入部	①細街路		②子安		④浅間	
	左折・直進	右折	左折・直進	直進	直進	直進
車線の種類	1	1	1	1	1	2
車線数	2,000	2,000	2,000	2,000	2,000	2,000
飽和交通流量の基本値	S B	2,000	2,000	2,000	2,000	2,000
車線幅員による補正率	α_w	0.950	1.000	1.000	1.000	1.000
(車線幅員)	m	(2.50)	(3.00)	(3.10)	(3.00)	(3.00)
縦断勾配による補正率	α_G	0.992	0.998	0.998	1.000	1.000
(縦断勾配)	%	(-1.80)	(-1.20)	(-1.20)	(0.50)	(0.50)
大型車混入による補正率	α_T	1.000	0.896	0.892	0.934	0.934
(大型車混入率)	%	(0.00)	(16.51)	(17.27)	(10.10)	(10.10)
左折車混入による補正率	$\alpha_L T$	0.959	0.980	0.980		
(左折率)	L %	(17.9)	(7.2)	(7.2)		
(歩行者による低減率)	f p	0.150	0.150	0.150		
(有効歩時間)	秒	30	62	62		
(歩行者用歩時間)	秒	22	58	58		
横断歩行者による補正率	α_L					
右折車混入による補正率	$\alpha_R T$	0.927				
(右折率)	R %	(71.4)				
(右折車の通過確率)	f	1.000				
(有効歩時間)	秒	30				
(現示変り目のさげ台数増分)						
KER: 台/サイクル		2(72)				
(交差点内滞留台数)						
K: 台/サイクル						
飽和交通流量	S A	1,676	1,753	1,780	3,736	485
設計交通量	q	28	835			
(5+3+20)			(30+805)			
右折補正交通量	q R - N					
交差点流入部の需要率	ρ	0.017	0.236	0.236	0.130	0.130
必要現示率		1 ϕ	0.236	0.236	0.130	0.130
		2 ϕ	0.017	0.017	0.017	0.253
有効歩時間(秒)		1 ϕ	62	62	62	62
		2 ϕ				100
信号歩時間比	G/C	30/100	62/100	62/100	62/100	62/100
可能交通容量	C i	503	2,190	2,316	2,316	2,316
交通容量比	q/C i	0.056	0.381	0.381	0.209	0.209
交通処理案のチェック		OK	OK	OK	OK	OK
滞留長	L s (m)					

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

N: 1時間中右折車が交差点内に滞留する台数
 \ast : 交通容量(実1時間)

- ①: 細街路
- ②: 子安
- ③: 横浜駅
- ④: 浅間



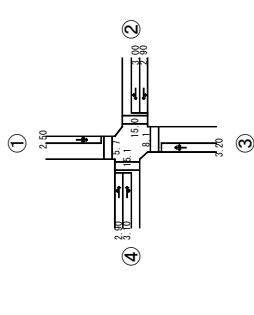
上段: 有軌軌合社交通量[台/時]
 下段: 大型車混入台数[台/時]

現示方式の図示

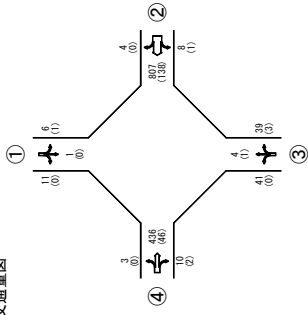
現示	1 ϕ	2 ϕ	3 ϕ	4 ϕ
乗換時間	6:11 Y 3 AR 2	6:28 Y 3 AR 2	6:40	6:42
乗換時間	62	30	4	4
乗換時間	4	4	4	4
歩行者歩時間	58	22	22	22

表 3.7-3(3) 鶴屋町1丁目工事中基礎交通量需要率 (平日：ピーク時 17:00～18:00)

交差点概略図



交通量図



上段：方向別合計交通量(台/時)
下段：(大型車混入台数)(台/時)

流入源 車線の種類	①細街路 左折・直進・右折		②子安 直進・右折		③横浜駅 折・直進・右折		④浅間 直進・右折	
	1	1	1	1	1	1	1	1
飽和交通流率の基本値 SB	2,000	2,000	2,000	2,000	2,000	2,000	2,000	2,000
車線幅員による補正率 αw	0.950 (2.50)	0.950 (2.90)	1,000 (3.00)	1,000 (3.20)	1,000 (3.10)	1,000 (3.10)	1,000 (3.10)	1,000 (3.10)
縦断勾配による補正率 αG	1,000 (-0.20)	1,000 (-0.10)	1,000 (-0.10)	0.965 (1.70)	1,000 (0.10)	1,000 (0.10)	1,000 (0.10)	1,000 (0.10)
大型車混入による補正率 αT	0.963 (5.56)	0.894 (17.01)	0.894 (16.93)	0.968 (4.76)	0.932 (10.41)	0.929 (10.97)	0.929 (10.97)	0.929 (10.97)
左折車混入による補正率 αLT	0.926 (33.3)	0.995 (2.0)	0.995 (2.0)	0.895 (48.8)	0.997 (1.3)	0.997 (1.3)	0.997 (1.3)	0.997 (1.3)
L%	0.150	0.150	0.150	0.150	0.150	0.150	0.150	0.150
f	30	30	30	30	30	30	30	30
p	22	54	54	22	54	54	54	54
横断歩行者による補正率 αL								
右折車混入による補正率 αRT	0.937 (61.1)		0.993 (1.0)	0.951 (46.4)	0.936 (4.5)	0.936 (4.5)	0.936 (4.5)	0.936 (4.5)
R%	0.996		0.630	0.999	0.447	0.447	0.447	0.447
f	30		60	30	60	60	60	60
秒								
横断歩行者による補正率 αL								
右折車混入による補正率 αRT	2(72)		2(72)	2(72)	2(72)	2(72)	2(72)	2(72)
KER: 台/サイクル (交差点内滞留台数)								
K: 台/サイクル								
飽和交通流率 SA	1,588	1,690	1,775	1,590	1,765	1,739	1,739	1,739
設計交通量 q	18 (6+1+11)	819 (8+807+4)		84 (41+4+39)	449 (3+436+10)		449 (3+436+10)	449 (3+436+10)
右折補正交通量 qR-N								
交差点流入部の需要率 ρ	0.011	0.236	0.236	0.053	0.128	0.128	0.128	0.128
必要現示率	1φ	2φ	2φ	1φ	2φ	2φ	2φ	2φ
有効青時間(秒)	30	60	60	30	60	60	60	60
信号青時間比 G/C	30/100	60/100	60/100	30/100	60/100	60/100	60/100	60/100
可能交通容量 C1	476	2,079	477	477	2,102	477	2,102	2,102
交通容量比 q/C1	0.038	0.394	0.394	0.176	0.214	0.214	0.214	0.214
交通処理案のチェック	OK	OK	OK	OK	OK	OK	OK	OK
滞留長 Ls (m)								100

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

N : 1時間での右折車が交差点内に滞留する台数

※ : 交通容量(実1時間)

- ①: 細街路
- ②: 子安
- ③: 横浜駅
- ④: 浅間

現示方式の図示

現示	1φ	2φ	0:30 Y:3 MR:2	0:30 Y:3 MR:2	0:100
表示時間	60	30	5	5	0:40
有効青時間	5	5	5	5	L:10
進行青時間	54	22			

表 3.7-3(4) 鶴屋町 2 丁目工事中基礎交通量需要率 (平日 : ピーク時 17:00~18:00)

流入部	①細街路		②子安		④浅間	
	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
飽和交通流率の基本値	2,000	2,000	2,000	2,000	2,000	2,000
飽和交通流率による補正率	0.950	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000
車線幅員による補正率	(2.50)	(3.00)	(3.10)	(3.00)	(3.00)	(3.00)
縦断勾配による補正率	0.988	0.945	0.945	1.000	1.000	1.000
縦断勾配	(-2.20)	(2.10)	(2.10)	(0.20)	(0.20)	(0.20)
大型車混入による補正率	0.945	0.903	0.895	0.932	0.932	0.935
(大型車混入率)	(8.33)	(15.35)	(16.78)	(10.44)	(9.94)	(9.94)
左折車混入による補正率	0.943	0.979	0.979	0.992	0.992	0.992
(左折率)	(25.0)	(7.9)	(3.0)	(3.0)	(3.0)	(3.0)
(歩行者による低減率)	0.150	0.150	0.150	0.150	0.150	0.150
(有効青時間)	30	60	60	60	60	60
(非行者用青時間)	22	54	54	54	54	54
横断歩行者による補正率	0.932	0.985	0.985	0.985	0.985	0.985
(右折率)	(66.7)	(2.1)	(2.1)	(7.6)	(7.6)	(7.6)
(右折車の通過確率)	1.000	0.625	0.625	0.444	0.444	0.444
(有効青時間)	30	60	60	60	60	60
(現示変り目のさげ台数増分)						
KER : 台/サイクル						
(交差点内滞留台数)	2(72)	2(72)	2(72)	2(72)	2(72)	2(72)
K : 右/サイクル						
飽和交通流率	1,559	1,671	1,671	1,666	1,849	1,676
設計交通量	12	859	859	471	471	471
(3+1+8)		(34+816+9)		(7+446+18)		(7+446+18)
右折補正交通量	q	q	q	q	q	q
右折補正率	0.008	0.257	0.257	0.134	0.134	0.134
交差点流入部の需要率	0.008	0.257	0.257	0.134	0.134	0.134
必要現示率	1φ	2φ	2φ	2φ	2φ	2φ
有効青時間(秒)	60	60	60	60	60	60
信号青時間比	G/C	G/C	G/C	G/C	G/C	G/C
可能交通容量	C i	C i	C i	C i	C i	C i
交通容量比	q/C i	q/C i	q/C i	q/C i	q/C i	q/C i
交通処理案のチェック	O K	O K	O K	O K	O K	O K
滞留長	L s (m)	L s (m)	L s (m)	L s (m)	L s (m)	L s (m)

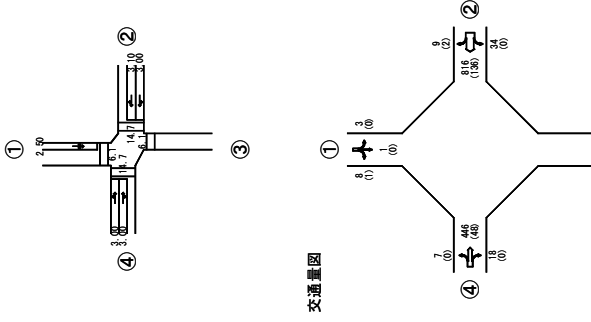
※ N = KER × $\frac{3,600}{C}$

N : 1 時間で右折車が交差点内に滞留する台数

※ * : 交通容量 (表 1 時間)

- ①: 細街路
- ②: 子安
- ③: 横浜駅
- ④: 浅間

交差点概略図



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

現示方式の図示

車線	1φ	2φ	3φ	4φ	5φ	6φ
車線数	1	2	3	4	5	6
車線幅員	3.0	3.0	3.0	3.0	3.0	3.0
縦断勾配	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
大型車混入率	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
左折率	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
歩行者による低減率	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
有効青時間	30	30	30	30	30	30
非行者用青時間	5	5	5	5	5	5
横断歩行者による補正率	0.932	0.932	0.932	0.932	0.932	0.932
(右折率)	(66.7)	(2.1)	(2.1)	(7.6)	(7.6)	(7.6)
(右折車の通過確率)	1.000	0.625	0.625	0.444	0.444	0.444
(有効青時間)	30	60	60	60	60	60
(現示変り目のさげ台数増分)						
KER : 台/サイクル						
(交差点内滞留台数)	2(72)	2(72)	2(72)	2(72)	2(72)	2(72)
K : 右/サイクル						
飽和交通流率	1,559	1,671	1,671	1,666	1,849	1,676
設計交通量	12	859	859	471	471	471
(3+1+8)		(34+816+9)		(7+446+18)		(7+446+18)
右折補正交通量	q	q	q	q	q	q
右折補正率	0.008	0.257	0.257	0.134	0.134	0.134
交差点流入部の需要率	0.008	0.257	0.257	0.134	0.134	0.134
必要現示率	1φ	2φ	2φ	2φ	2φ	2φ
有効青時間(秒)	60	60	60	60	60	60
信号青時間比	G/C	G/C	G/C	G/C	G/C	G/C
可能交通容量	C i	C i	C i	C i	C i	C i
交通容量比	q/C i	q/C i	q/C i	q/C i	q/C i	q/C i
交通処理案のチェック	O K	O K	O K	O K	O K	O K
滞留長	L s (m)	L s (m)	L s (m)	L s (m)	L s (m)	L s (m)

表 3.7-3(5) 仮) 第 1 安田ビル工事中基礎交通量需要率 (平日: ピーク時 16:45~17:45)

交差点概略図

流入部 車線の種類	①子安 直進		②横浜駅 左折・右折		③浅間 直進	
	2	1	1	2	2	2
車線数	2,000	1,800	1,800	2,000	2,000	2,000
飽和交通流率の基本値 S B	1,000	1,000	1,000	1,000	1,000	1,000
車線幅員による補正率 α w (車線幅員)	(3.10)	(6.00)	(6.00)	(3.00)	(3.00)	(3.00)
縦断勾配による補正率 α G (縦断勾配)	0.976	0.985	0.976	0.985	0.985	0.985
大型車混入による補正率 α T (大型車混入率)	(0.40)	(1.30)	(-3.40)	(1.30)	(1.30)	(1.30)
左折車混入による補正率 α L T (左折率)	0.896	0.889	0.889	0.889	0.889	0.889
(歩行者による低減率) f p (有効歩時間)	(16.55)	(5.04)	(17.89)	(5.04)	(5.04)	(5.04)
(歩行者利用歩時間) 秒	0.150	0.150	0.150	0.150	0.150	0.150
(歩行者利用歩時間) 秒	30	30	30	30	30	30
横断歩行者による補正率 α L (右折率)	0.890	0.890	0.890	0.890	0.890	0.890
右折車混入による補正率 α R T (右折率)	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000
(右折車の通過確率) f (有効歩時間)	(48.0)	(48.0)	(48.0)	(48.0)	(48.0)	(48.0)
(右折車の通過確率) 秒	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000
(現示変更目目のさげ台数増分) KER: 台/サイクル (交差点内滞留台数) K: 台/サイクル	30	30	30	30	30	30
飽和交通流率(算定値) S A	3,494	3,494	3,494	3,494	3,494	3,806
飽和交通流率(設定値) S A 2	3,494	3,494	3,494	3,494	3,494	3,806
設計交通量 q	846	246	246	397	397	397
右折補正交通量 q R-N			(128+118)			
交差点流入部の需要率 ρ	0.242	0.177	0.177	0.104	0.104	0.104
必要現示率	0.242	0.242	0.242	0.242	0.242	0.419
有効歩時間(秒)	60	60	60	60	60	サイクル長(秒)
信号青時間比 G/C	60/100	30/100	30/100	60/100	60/100	100
可能交通容量 C i	2,096	417	417	2,284	2,284	
交通容量比 q/C i	0.404	0.590	0.590	0.174	0.174	
交通処理案のチェック	OK	OK	OK	OK	OK	OK
滞留長 L s (m)						

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

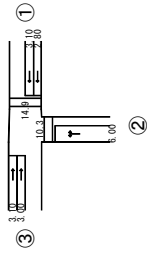
N: 1時間で右折車が交差点内に滞留する台数

* *: 交通容量(実1時間)

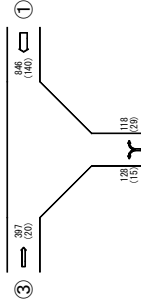
①: 子安

②: 横浜駅

③: 浅間



交通量図



上段: 方向別台数(台/分)
下段: (大型車混入台数)(台/分)

現示方式の図示

指示	1φ	2φ
指示	0.60 Y-3 AR-2	0.30 Y-3 AR-2
必要現示率	60	30
滞留時間	5	5
歩行者滞留時間	60	30

表 3.7-3(6) 鶴屋町 3 丁目工事中基礎交通量需要率 (平日 : ピーク時 17:00~18:00)

流入部	①泉町		②子安		③横浜駅		④浅間	
	左折・直進	右折	左折・直進	右折	左折	右折	左折・直進	右折
車線数	1	1	1	1	2	1	1	1
飽和交通流率の基本値 SB	2,000	1,800	2,000	1,800	1,800	1,800	2,000	1,800
車線幅員による補正率 αw	0.950	1,000	0.950	1,000	0.950	1,000	0.950	1,000
縦断勾配による補正率 αG	1.000	(3.10)	(3.50)	(3.20)	(2.60)	(2.80)	(2.90)	(4.00)
大型車混入による補正率 αT	0.975	0.979	0.911	0.922	0.875	0.875	0.875	0.875
左折車混入による補正率 αLT	0.960	(3.07)	(3.09)	(12.13)	(21.21)	(3.24)	(3.18)	(4.15)
左折車による低減率 f p								
(有効青時間) 秒								
構断歩行者による補正率 αL					1.000			
右折車混入による補正率 αRT								
(右折車の通過確率) f								
(有効青時間) 秒								
(現示変り目のさげ台数増分) KER : 台/サイクル								
(交差点内滞留台数) K : 台/サイクル								
飽和交通流率(算定値) SA	1,778	1,968	1,762	1,752	1,395	1,395	1,697	1,568
飽和交通流率(設定値) SA2	3,294	1,664	3,215	1,303	3,424	1,499	3,544	1,568
設計交通量 q	441	162	782	231	340	83	382	245
設計交通量 q R-N	(83+358)		(238+54)				(165+217)	
右折補正交通量 ρ	0.134	0.054	0.243	0.114	0.152	0.099	0.108	0.110
交差点流入部の需要率			0.243				0.108	
必要現示率	2φ		0.114				0.114	
4φ							0.152	
5φ	0.134	0.054					0.099	0.152
6φ	****	****					0.007	0.054
7φ							****	****
8φ							0.000	0.000
9φ								
10φ								
有効青時間(秒)	27	9	34	20	27	9	34	20
信号青時間比 G/C	27/100	9/100	34/100	20/100	27/100	9/100	34/100	20/100
可能交通容量 C1	889	222	1,083	351	352	207	1,205	386
交通容量比 q/C1	0.496	0.731	0.715	0.658	0.563	0.401	0.317	0.635
交通処理案のチェック	OK	OK	OK	OK	OK	OK	OK	OK
滞留長 L s (m)		51.5		81.2	70.8	31.7		83.2

* N = $NER \times \frac{3,600}{C}$

N : 1 時間で右折車が交差点内に滞留する台数

** : 交通容量 (実1時間)

*** : 連続現示での使用現示

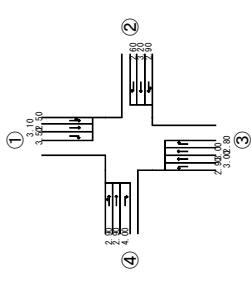
①: 泉町

②: 子安

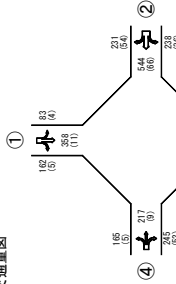
③: 横浜駅

④: 浅間

交差点概略図



交通量図



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

現示方式の図示

種別	1φ	2φ	3φ	4φ
要求時間	G:33 Y:3 AR:0	G:19 Y:2 AR:3	G:26 Y:3 AR:0	G:9 Y:0 AR:0
緑色時間	34	20	27	7
赤色時間	2	4	2	2
歩行者青時間	0	0	0	0
種別	5φ	6φ		
要求時間	G:0 Y:2 AR:0	G:0 Y:0 AR:0	G:0 Y:0 AR:0	G:0 Y:0 AR:0
緑色時間	0	0	0	0
赤色時間	2	0	0	0
歩行者青時間	0	0	0	0

表 3.7-3(7) 青木通工事中基礎交通量需要率 (平日 : ピーク時 17:15~18:15)

交差点概略図

流入部	①子安		②保土ヶ谷		③青木橋	
	左折	右折	左折	右折	左折	右折
車線の種類	2	2	2	3	1	2
車線数	2	2	2	3	1	2
飽和交通流率の基本値	1,800	1,800	1,800	1,800	1,800	1,800
車線幅員による補正率	1,000	1,000	1,000	1,000	1,000	1,000
αw	(3.10)	(2.80)	(3.30)	(3.30)	(3.20)	(3.20)
車線幅員	0.860	0.860	0.800	0.800	0.971	0.971
αG	(3.80)	(3.80)	(5.00)	(5.00)	(-3.90)	(-3.90)
縦断勾配による補正率	0.934	0.934	0.971	0.922	0.843	0.980
αT	(10.09)	(10.07)	(4.30)	(12.02)	(26.67)	(2.89)
大型車混入による補正率						
$\alpha L T$						
L %						
(歩行者による低減率)						
f p						
秒						
(歩行者用青時間)						
秒						
横断歩行者による補正率	1.000		1.000		1.000	
$\alpha R T$						
R %						
(右折率)						
(右折車の通過確率)						
f						
秒						
(有効青時間)						
(現示変り目のさげ台数増分)						
KER : 右/サイクル						
(交差点内滞留台数)						
K : 台/サイクル						
飽和交通流率(算定値)	2,892	2,892	2,796	3,984	1,473	3,426
SA	2,892	2,892	2,796	3,984	1,473	3,426
飽和交通流率(設定値)	426	298	1,071	499	60	797
SA2						
設計交通量						
q						
右折補正交通量						
q R - N						
交差点流入部の需要率	0.147	0.103	0.383	0.125	0.041	0.233
ρ						
必要現示率	1φ		0.383		0.041	0.233
	2φ		0.383		0.041	0.233
	3φ	0.147	0.383	0.125	0.041	0.233
	4φ	0.383	0.383	0.125	0.041	0.233
	5φ	0.383	0.383	0.125	0.041	0.233
	6φ	0.383	0.383	0.125	0.041	0.233
有効青時間(秒)	1φ		66		63	63
	2φ		2			
	3φ	56	53	53		
	4φ	2				
	5φ	19	19		22	2
	6φ					
信号青時間比	G/C	77/150	121/150	53/150	87/150	63/150
可能交通容量	C i	1,485	366	2,255	1,408	854
交通容量比	q/C i	0.287	0.813	0.475	0.354	0.070
交通処理率のチェック		O K	O K	O K	O K	O K
滞留長	L s (m)	91.5	70.5	209.4	77.8	39.9
						153.7

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

N : 1時間で右折車が交差点内に滞留する台数

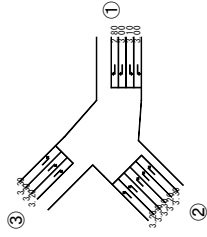
※ * : 交通容量 (実1時間)

※ **** : 運転現示での使用現示

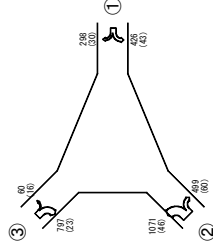
① : 子安

② : 保土ヶ谷

③ : 青木橋交差点



交通量図



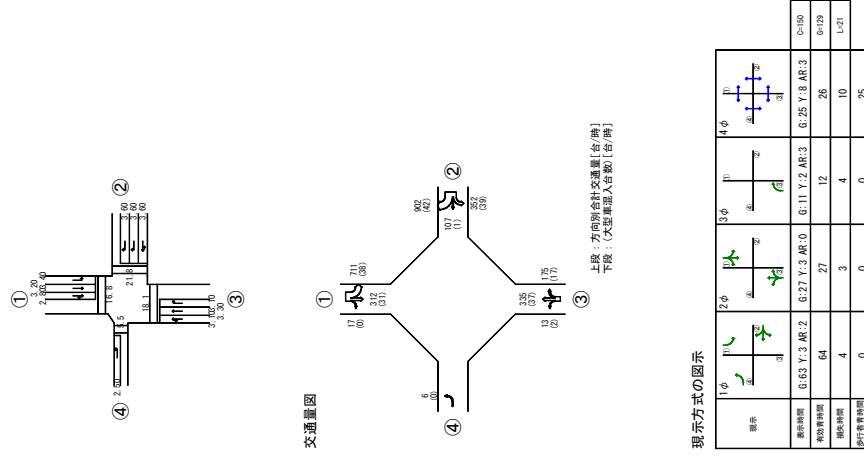
上段 : 方向別設計交通量 [台/時]
下段 : (大型車混入台数) [台/時]

現示方式の図示

種別	1φ	2φ	3φ	4φ
車線数	63	2	53	2
歩行者青時間	0	0	0	0
歩行者歩行時間	0	0	0	0
種別				
車線数	19	2	64H	0
歩行者青時間	3	0	0	0
歩行者歩行時間	0	0	0	0

表 3.7-4(1) 青木橋工事中交通量需要率 (平日: ピーク時 17:00~18:00)

交差点概略図



流入部	①子安			②青木通り交差点			③浅間			④細街路	
	左折	直進	直進+右折	左折+直進	右折	直進	左折+直進	直進	右折	左折	右折
車線数	1	1	1	1	2	1	1	1	1	1	1
飽和交通流率の基本値 S/B	1,800	2,000	2,000	2,000	1,800	2,000	2,000	2,000	1,800	1,800	1,800
車線幅員による補正率 α w	1,000	1,000	1,000	1,000	1,000	1,000	1,000	1,000	1,000	1,000	1,000
(車線幅員) m	(3.40)	(3.20)	(2.80)	(2.80)	(3.60)	(3.10)	(3.10)	(3.10)	(3.10)	(2.50)	(2.50)
縦断勾配による補正率 α G	1,000	1,000	1,000	0.983	0.993	0.825	0.825	0.825	0.825	0.810	0.810
(縦断勾配) %	(-0.10)	(-0.10)	(-0.10)	(-1.70)	(-1.70)	(4.50)	(4.50)	(4.50)	(4.50)	(4.80)	(4.80)
大型車混入による補正率 α T	0.964	0.935	0.941	0.943	0.968	0.926	0.926	0.928	0.936	1,000	1,000
(大型車混入率) %	(5.34)	(9.94)	(8.91)	(8.71)	(4.66)	(11.37)	(11.04)	(11.04)	(9.71)	(0.00)	(0.00)
左折車混入による補正率 α L T				0.922		0.992					
(左折車) L %				(76.7)		(7.5)					
(歩行者による低減率) f p											
(有効青時間) 秒											
(歩行者利用青時間) 秒											
横断歩行者による補正率 α L	1,000									1,000	
右折車混入による補正率 α R T			0.909								
(右折車) R %			(10.3)								
(右折車の通過確率) f			0.702								2 (48)
(有効青時間) 秒			27								
(現示変り目によるさげ台数増分) KER: 右/サイクル											
(交差点内滞留台数) K: 右/サイクル			2 (48)								
飽和交通流率(固定値) S/A	1,735	1,870	1,625	1,727	3,460	1,516	1,516	1,531	1,390	1,385	1,385
飽和交通流率(設定値) S/A2	1,735	3,444	1,602	1,602	3,382	3,050	3,050	3,050	1,390	1,385	1,385
設計交通量 q	711	329	459	459	902	348	348	348	175	6	6
右折補正交通量 q R-N		(312+17)	(352+107)			(13+335)					
交差点流入部の需要率 ρ	0.410	0.096	0.287	0.287	0.267	0.114	0.114	0.114	0.091	0.004	0.004
必要現示率	1 φ	0.410	0.287	0.287	0.267	0.114	0.114	0.114	0.091	0.004	0.004
	2 φ	***	0.096								
	3 φ										
	4 φ										
有効青時間(秒)	1 φ	68	64	64	64	27	27	27	64	64	64
	2 φ	27									
	3 φ										
	4 φ										
信号青時間比 G/C	95/150	27/150	64/150	64/150	64/150	27/150	27/150	27/150	12/150	64/150	64/150
可能交通容量 C I	1,099	620	684	684	1,443	549	549	549	159	591	591
交通容量比 q/C I	0.647	0.531	0.672	0.672	0.625	0.634	0.634	0.634	1.101	0.010	0.010
交通処理率のチェック	OK	OK	OK	OK	OK	OK	OK	OK	NG	OK	OK
滞留長 L s (m)	280.9		177.0						79.2	3.3	3.3

※ N = KER × 3,500 / C

N: 1 時間で右折車が交差点内に滞留する台数

※ *: 交通容量 (実1時間)

※ ***: 連続現示での使用現示

①: 子安

②: 青木通交差点

③: 浅間

④: 細街路

現示方式の図示

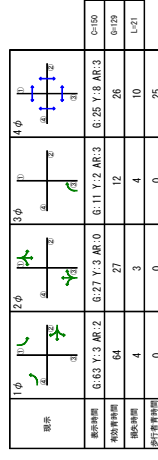


表 3.7-4(2) 台町入口工事中交通量需要率 (平日 : ピーク時 17:00~18:00)

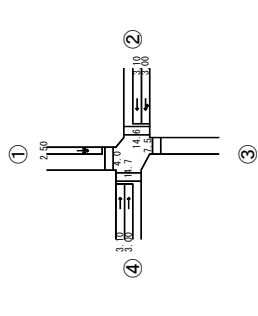
交差点概略図

流入部	①細街路		②子安		④浅間	
	左折・直進	右折	左折・直進	直進	直進	直進
車線の種類	1	1	1	1	1	2
車線数	2,000	2,000	2,000	2,000	2,000	2,000
飽和交通流率の基本値	S B	2,000	2,000	2,000	2,000	2,000
飽和幅員による補正率	α_w	0.950	1.000	1.000	1.000	1.000
(車線幅員)	m	(2.50)	(3.00)	(3.10)	(3.10)	(3.00)
縦断勾配による補正率	α_G	0.992	0.998	0.998	1.000	1.000
(縦断勾配)	%	(-1.80)	(-1.20)	(-1.20)	(-1.20)	(0.50)
大型車混入による補正率	α_T	1.000	0.887	0.883	0.934	0.934
(大型車混入率)	%	(0.00)	(18.11)	(18.98)	(10.10)	
左折車混入による補正率	$\alpha_L T$	0.959	0.981			
(左折率)	L %	(17.9)	(7.0)			
(歩行者による低減率)	f p	0.150	0.150			
(有効歩時間)	秒	30	62			
(歩行者用歩時間)	秒	22	58			
横断歩行者による補正率	α_L					
右折車混入による補正率	$\alpha_R T$	0.927				
(右折率)	R %	(71.4)				
(右折車の通過確率)	f	1.000				
(有効歩時間)	秒	30				
(現示変り目のさげ台数増分)	KER : 台/サイクル	2(72)				
(交差点内滞留台数)	K : 台/サイクル					
飽和交通流率	S A	1,676	1,737	1,762	3,736	485
設計交通量	q	28	852			
(5+3+20)			(30+822)			
右折補正交通量	q R - N					
交差点流入部の需要率	ρ	0.017	0.243	0.243	0.130	0.130
必要現示率	1 ϕ					
2 ϕ						
有効歩時間(秒)	1 ϕ		62			62
2 ϕ						
信号青時間比	G / C	30/100	62/100			62/100
可能交通容量	C i	503	2,169			2,316
交通容量比	q / C i	0.056	0.393			0.209
交通処理案のチェック		OK	OK			OK
滞留長	L s (m)					100

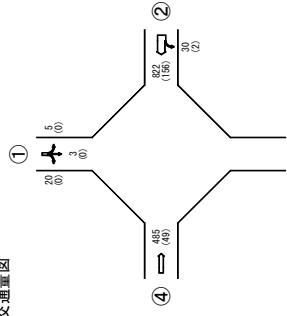
$\ast N = KER \times \frac{3,600}{C}$

N : 1時間 で右折車が交差点内に滞留する台数
 $\ast \ast$: 交通容量 (実1時間)

- ①: 細街路
- ②: 子安
- ③: 横浜駅
- ④: 浅間



交通量図



上段: 有軌別社会交通量[台/時]
 下段: 大型車混入台数[台/時]

現示方式の図示

現示	1 ϕ	2 ϕ	3 ϕ	4 ϕ
基準時間	6:61 Y 3 AR 2	6:28 Y 3 AR 2		6:00
有効歩時間	62	30		642
滞留台数	4	4		153
歩行者歩時間	58	22		

表 3.7-4(3) 鶴屋町 1 丁目工事中交通量需要率 (平日 : ピーク時 17:00~18:00)

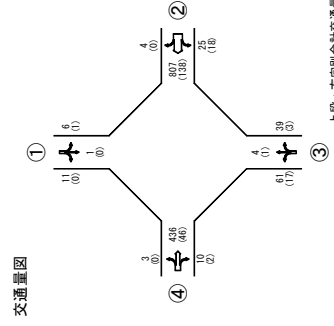
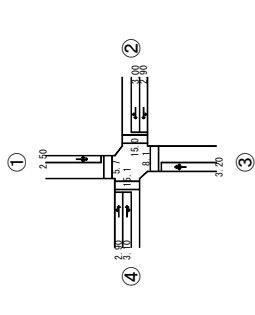
交差点概略図

流入源 車線の種類	①細街路 左折・直進・右折		②子安 直進・右折		③横浜駅 折・直進・右折		④浅間 直進・右折	
	1	1	1	1	1	1	1	1
飽和交通流率の基本値 SB	2,000	2,000	2,000	2,000	2,000	2,000	2,000	2,000
車線幅員による補正率 α w	0.950 (2.50)	0.950 (2.90)	1.000 (3.00)	1.000 (3.20)	1.000 (3.20)	0.950 (2.90)	1.000 (3.10)	1.000 (3.10)
縦断勾配による補正率 α G	1.000 (-0.20)	1.000 (-0.10)	1.000 (-0.10)	0.965 (1.70)	1.000 (1.70)	1.000 (0.10)	1.000 (0.10)	1.000 (0.10)
大型車混入による補正率 α T	0.963 (5.56)	0.875 (20.38)	0.894 (16.94)	0.876 (20.19)	0.877 (10.41)	0.932 (10.97)	0.929 (10.97)	0.929 (10.97)
左折車混入による補正率 α L T	0.926 (33.3)	0.984 (6.0)		0.877 (58.7)	0.997 (1.3)	0.997 (1.3)		
L %								
(歩行者による低減率) f p	0.150	0.150	0.150	0.150	0.150	0.150	0.150	0.150
(有効青時間) 秒	30	30	30	30	30	30	30	30
(歩行者用青時間) 秒	22	54	54	22	22	54	54	54
横断歩行者による補正率 α L								
右折車混入による補正率 α R T	0.937 (61.1)		0.993 (1.0)	0.960 (37.5)	0.960 (37.5)		0.936 (4.5)	0.936 (4.5)
R %								
(右折車の通過確率) f	0.996		0.630	0.999	0.999		0.447	0.447
(有効青時間) 秒	30		60	30	30		60	60
(表示変り目のさげ台数増分) (交差点内滞留台数) KER : 台/サイクル K : 台/サイクル	2 (72)		2 (72)	2 (72)	2 (72)		2 (72)	2 (72)
飽和交通流率 S A	1,588	1,636	1,775	1,423	1,423	1,765	1,739	1,739
設計交通量 q	18 (6+1+11)	836 (25+807+4)		104 (61+4+39)	449 (3+436+10)			
右折補正交通量 q R - N								
交差点流入部の需要率 ρ	0.011	0.245	0.245	0.073	0.128	0.073	0.128	0.128
必要現示率	1φ 2φ	0.011	0.245	0.073	0.128	0.073	0.128	0.128
有効青時間(秒)	1φ 2φ	60	60	60	60	60	60	60
信号青時間比 G / C	30 / 100	60 / 100	60 / 100	30 / 100	60 / 100	30 / 100	60 / 100	60 / 100
可能交通容量 C i	476	2,047	2,047	427	2,102	427	2,102	2,102
交通容量比 q / C i	0.038	0.408	0.408	0.244	0.214	0.244	0.214	0.214
交通処理案のチェック	O K	O K	O K	O K	O K	O K	O K	O K
滞留長 L s (m)								

※ N = KER × $\frac{3,600}{C}$

N : 1 時間で右折車が交差点内に滞留する台数
※ : 交通容量 (実 1 時間)

- ① : 細街路
- ② : 子安
- ③ : 横浜駅
- ④ : 浅間



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

現示方式の図示

現示	1φ	2φ
表示時間	0.60 Y.3 AR.2	0.30 Y.3 AR.2
有効青時間	60	30
損失時間	5	5
歩行青時間	54	22

表 3.7-4(4) 鶴屋町 2 丁目工事中交通量需要率 (平日: ピーク時 17:00~18:00)

流入部	①細街路		②子安		④浅間	
	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
飽和交通流率の基本値 S.B	2,000	2,000	2,000	2,000	2,000	2,000
飽和交通流率による補正率 αw	0.950	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000
(車線幅員) m	(2.50)	(3.00)	(3.10)	(3.00)	(3.00)	(3.00)
縦断勾配による補正率 αG	0.988	0.945	0.945	1.000	1.000	1.000
(縦断勾配) %	(-2.20)	(2.10)	(2.10)	(0.20)	(0.20)	(0.20)
大型車混入による補正率 αT	0.945	0.894	0.886	0.983	0.983	0.983
(大型車混入率) %	(8.33)	(16.89)	(18.38)	(10.44)	(9.94)	(9.94)
左折車混入による補正率 αL	0.943	0.980	0.980	0.992	0.992	0.992
(左折率) %	(25.0)	(7.7)	—	(3.0)	—	—
(歩行者による低減率) $f p$	0.150	0.150	0.150	0.150	0.150	0.150
(有効青時間) 秒	30	60	60	60	60	60
(非行者用青時間) 秒	22	54	54	54	54	54
横断歩行者による補正率 αL	—	—	—	—	—	—
右折車混入による補正率 $\alpha R T$	0.932	0.986	0.986	0.986	0.986	0.986
(右折率) %	(66.7)	(2.0)	(2.0)	(7.6)	(7.6)	(7.6)
(右折車の通過確率) f	1.000	0.625	0.625	0.436	0.436	0.436
(有効青時間) 秒	30	60	60	60	60	60
(現示変り目のさげ台数増分)	—	—	—	—	—	—
KER: 台/サイクル	—	—	—	—	—	—
(交差点内滞留台数)	2(72)	2(72)	2(72)	2(72)	2(72)	2(72)
K: 右/サイクル	—	—	—	—	—	—
飽和交通流率 SA	1,559	1,656	1,651	1,849	1,670	1,670
設計交通量 q	12	879	879	471	471	471
(3+1+8)	—	—	—	(7+4+6+18)	—	—
右折補正交通量 $q R-N$	—	—	—	—	—	—
(34+836+9)	—	—	—	—	—	—
交差点流入部の需要率 ρ	0.008	0.266	0.266	0.134	0.134	0.134
必要現示率	1φ	2φ	0.266	0.134	0.134	0.274
	0.008	0.008	0.008	0.008	0.008	0.008
	1φ	1φ	1φ	1φ	1φ	1φ
有効青時間(秒)	60	60	60	60	60	60
信号青時間比 G/C	30/100	60/100	60/100	60/100	60/100	60/100
可能交通容量 C i	468	1,984	1,984	2,111	2,111	2,111
交通容量比 $q/C i$	0.026	0.443	0.443	0.223	0.223	0.223
交通処理案のチェック	O K	O K	O K	O K	O K	O K
滞留長 L s (m)	—	—	—	—	—	—

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

N : 1時間での右折車が交差点内に滞留する台数

※ * : 交通容量 (表1時間)

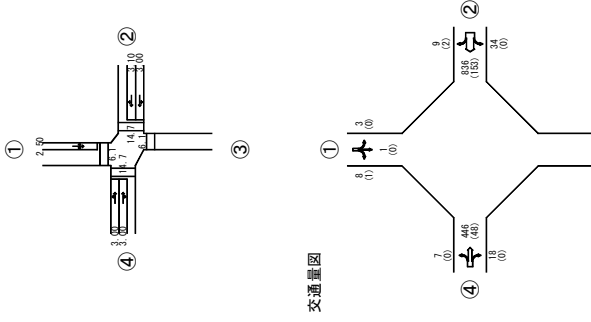
①: 細街路

②: 子安

③: 横浜駅

④: 浅間

交差点概略図



上段: 右曲別社会科交通量(台/時)
下段: (大型車混入台数/台/時)

現示方式の図示

車折	1φ	2φ
車折時間	6:00 Y.3 AR.2	6:30 Y.3 AR.2
緑旗時間	60	30
赤旗時間	5	5
歩行者時間	54	22

表 3.7-4(5) 仮) 第 1 安田ビル工事中交通量需要率 (平日 : ピーク時 16:45~17:45)

交差点概略図

流入部	①子安		②横浜駅		③浅間	
	直進	2	左折・右折	1	直進	2
車線数		2		1		2
飽和交通流率の基本値 S B		2,000		1,800		2,000
車線幅員による補正率 α w		1,000		1,000		1,000
(車線幅員) m		(3.10)		(6.00)		(3.00)
縦断勾配による補正率 α G		1,000		0.976		0.985
(縦断勾配) %		(0.40)		(-3.40)		(1.30)
大型車混入による補正率 α T		0.887		0.889		0.966
(大型車混入率) %		(18.13)		(17.89)		(5.04)
左折車混入による補正率 α L T						
(左折率) L %				0.150		
(歩行者による低減率) f p				30		
(有効青時間) 秒				22		
(歩行者用青時間) 秒						
横断歩行者による補正率 α L						
右折車混入による補正率 α R T				1,000		
(右折率) R %				(48.0)		
(右折車の通過確率) f				1,000		
(有効青時間) 秒				30		
(現示変り目のさげ台数増分)						
KER : 台/サイクル						
(交差点内滞留台数) K : 台/サイクル						
飽和交通流率(算定値) S A		3,459		1,390		3,806
飽和交通流率(設定値) S A 2		3,459		1,390		3,806
設計交通量 q		866		246		397
(128+118)						
右折補正交通量 q R - N						
交差点流入部の需要率 ρ	1φ	0.250		0.177		0.104
必要現示率	2φ	0.250		0.177		0.104
有効青時間(秒)	1φ	60		60		60
2φ						サイクル長(秒)
信号青時間比 G/C		60/100		30/100		60/100
可能交通容量 C i		2,075		417		2,284
交通容量比 q/C i		0.417		0.590		0.174
交通処理案のチェック		OK		OK		OK
滞留長 L s (m)						100

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

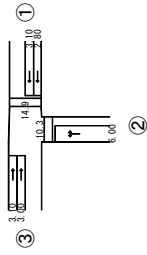
N : 1時間中右折車が交差点内に滞留する台数

* : 交通容量(実1時間)

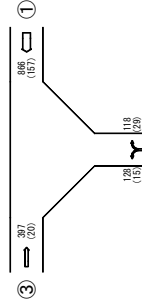
①: 子安

②: 横浜駅

③: 浅間



交通量図



上段: 方向別台数(台/時)
下段: (大型車混入台数)(台/時)

現示方式の図示

現示	1φ	2φ
表示時間	6:60 Y 3, AR 2	6:30 Y 3, AR 2
有効青時間	60	30
損失時間	5	5
歩行青時間		30

表 3.7-4(6) 鶴屋町 3 丁目工事中交通量需要率 (平日 : ピーク時 17:00~18:00)

流入部	①泉町		②子安		③横浜駅		④浅間	
	左折・直進	右折	左折・直進	右折	左折	右折	左折・直進	右折
車線数	1	1	1	1	2	1	1	1
飽和交通流率の基本値 SB	2,000	1,800	2,000	1,800	1,800	1,800	2,000	1,800
車線幅員による補正率 αw	0.950	1,000	0.950	1,000	0.950	1,000	0.950	1,000
縦断勾配による補正率 αG	1.000	(3.10)	(2.90)	(3.20)	(2.60)	(2.80)	(2.90)	(4.00)
大型車混入による補正率 αT	0.975	0.979	0.908	0.913	0.847	0.952	0.978	0.871
左折車混入による補正率 αLT	0.960	(3.07)	(3.09)	(14.49)	(25.73)	(7.23)	(3.18)	(21.22)
左折車による低減率 f p								
(有効青時間) 秒								
構断歩行者による補正率 αL								
右折車混入による補正率 αRT								
(右折車の通過確率) f								
(有効青時間) 秒								
(現示変り目のさげ台数増分) KER : 台/サイクル								
(交差点内滞留台数) K : 台/サイクル								
飽和交通流率(算定値) SA	1,778	1,968	1,537	1,735	1,376	1,499	1,697	1,568
飽和交通流率(設定値) SA2	3,294	1,664	3,215	1,303	3,424	1,499	3,544	1,568
設計交通量 q	441	162	792	241	198	83	382	245
設計交通量 (83+368)			(238+554)				(165+217)	
右折補正交通量 qR-N	90							173
交差点流入部の需要率 ρ	0.134	0.054	0.246	0.123	0.152	0.099	0.108	0.110
必要現示率	2φ	0.134	0.246	0.123	0.152	0.099	0.108	0.110
交通容量比 q/C-1	4φ	0.054				0.007		0.123
交通処理率のチェック	5φ	****				****		0.051
滞留長 L s (m)	6φ		34					0.000
有効青時間(秒)	1φ							サイクル長(秒)
	2φ							100
	3φ	27						
	4φ							
	5φ							
	6φ							
信号青時間比 G/C	27/100	9/100	34/100	20/100	27/100	9/100	34/100	20/100
可能交通容量 C-1	889	222	1,083	317	352	207	1,205	386
交通容量比 q/C-1	0.496	0.731	0.725	0.694	0.563	0.368	0.401	0.317
交通処理率のチェック	OK	OK	OK	OK	OK	OK	OK	OK
滞留長		51.5		85.3	70.8	31.7		83.2

* N = NER × $\frac{3,600}{C}$

N : 1 時間で右折車が交差点内に滞留する台数

* : 交通容量 (実1時間)

*** : 連続現示での使用現示

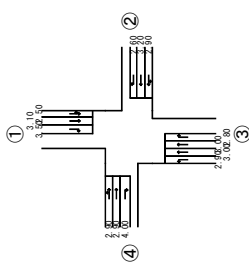
① : 泉町

② : 子安

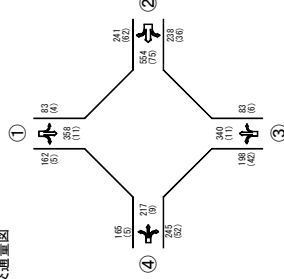
③ : 横浜駅

④ : 浅間

交差点概略図



交通量図



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

現示方式の図示

種別	1φ	2φ	3φ	4φ
現示時間	G:33 Y:3 AR:0	G:19 Y:2 AR:3	G:26 Y:3 AR:0	G:9 Y:0 AR:0
緑色時間	34	20	27	7
赤色時間	2	4	2	2
歩行者青時間	0	0	0	0
種別	5φ	6φ		
現示時間	G:0 Y:2 AR:0	G:0 Y:0 AR:0	G:0 Y:0 AR:0	G:0 Y:0 AR:0
緑色時間	0	0	0	0
赤色時間	2	0	0	0
歩行者青時間	0	0	0	0

表 3.7-4(7) 青木通工事中交通量需要率 (平日: ピーク時 17:15~18:15)

交差点概略図

流入部 車線の種類	①子安		②保土ヶ谷		③青木橋	
	左折	右折	左折	右折	左折	右折
車線数	2	2	2	3	1	2
飽和交通流率の基本値	1,800	1,800	1,800	1,800	1,800	1,800
飽和交通流率による補正率	1,000	1,000	1,000	1,000	1,000	1,000
車線幅員による補正率	1,000	(2.80)	(3.30)	(3.30)	(3.30)	(3.20)
(車線幅員)	0.860	0.860	0.800	0.800	0.971	0.971
縦断勾配による補正率	(3.80)	(3.80)	(5.00)	(5.00)	(-3.90)	(-3.90)
(縦断勾配)	0.934	0.927	0.971	0.922	0.843	0.980
大型車混入による補正率	(10.09)	(11.26)	(4.30)	(12.02)	(26.67)	(2.89)
(大型車混入率)						
左折車混入による補正率						
(左折率)						
(歩行者による低減率)						
(有効歩時間)						
(歩行者歩時間)						
縦断係数による補正率	1.000		1.000		1.000	
(右折率)						
(右折車の通過確率)						
(有効歩時間)						
(現示変り目のさげ台数増分)						
(交差点内滞留台数)						
K: 台/サイクル						
飽和交通流率(算定値)	2,892	2,870	2,796	3,984	1,473	3,426
飽和交通流率(設定値)	2,892	2,870	2,796	3,984	1,473	3,426
設計交通量	426	302	1,071	499	60	797
右折補正交通量						
交差点流入部の需要率	0.147	0.105	0.383	0.125	0.041	0.233
ρ						
必要現示率	1φ		0.383		***	0.233
	2φ		***			***
	3φ	0.147	***	0.125		***
	4φ	***	***			0.000
	5φ	***	0.105		0.041	0.105
	6φ				***	0.000
有効歩時間(秒)	1φ		66		63	
	2φ		2			
	3φ	56	53	53		
	4φ	2				
	5φ	19			22	
	6φ				2	
信号青時間比	G/C	77/150	121/150	53/150	87/150	63/150
可能交通容量	C i	1,485	364	2,255	1,408	854
交通容量比	q/C i	0.287	0.830	0.475	0.354	0.070
交通処理率のチェック		O K	O K	O K	O K	O K
滞留長	L s (m)	91.5	71.8	209.4	77.8	39.9
						153.7
						150
						サイクル長(秒)

※ $N = KER \times \frac{3,600}{C}$

N: 1時間で右折車が交差点内に滞留する台数

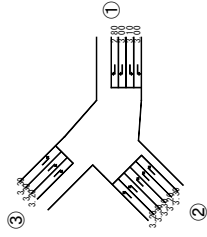
※ *: 交通容量(実1時間)

※ ***: 運転現示での使用現示

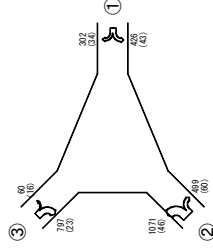
①: 子安

②: 保土ヶ谷

③: 青木橋交差点



交通量図



上段: 方向別待機交通量(台/時)
下段: (大型車混入台数)(台/時)

現示方式の図示

種別	1φ	2φ	3φ	4φ
乗車時間	G:63 Y:3 AR:0	G:2 Y:0 AR:0	G:53 Y:3 AR:0	G:2 Y:0 AR:0
歩行時間	63	2	53	2
歩行時間	3	0	3	0
歩行時間	0	0	0	0
種別	5φ	6φ	7φ	8φ
乗車時間	G:19 Y:0 AR:3	G:2 Y:0 AR:0	G:19 Y:0 AR:3	G:2 Y:0 AR:0
歩行時間	19	2	19	2
歩行時間	3	0	3	0
歩行時間	0	0	0	0

表 3.7-5(1) 青木橋将来基礎交通量需要率 (平日: ピーク時 17:00~18:00)

交差点概略図

流入部	①子安		②青木通り交差点		③浅間		④細路	
	左折	直進	直進・左折	左折・直進	左折・直進	直進	右折	左折
車線数	1	1	1	1	1	1	1	1
飽和交通流率の基本値 S B	1,800	2,000	2,000	2,000	2,000	2,000	1,800	1,800
飽和交通流率による補正率 α w	1,000	1,000	1,000	1,000	1,000	1,000	1,000	0,950
(車線幅員) m	(3.40)	(3.20)	(2.80)	(3.60)	(3.10)	(3.30)	(3.10)	(2.50)
縦断勾配による補正率 α G	1,000	1,000	1,000	0,993	0,825	0,825	0,825	0,810
(縦断勾配) %	(-0.10)	(-0.10)	(-0.10)	(-1.70)	(4.50)	(4.50)	(4.50)	(4.80)
大型車混入による補正率 α T	0,964	0,948	0,952	0,969	0,927	0,929	0,936	1,000
(大型車混入率) %	(5.30)	(7.90)	(7.20)	(4.56)	(11.33)	(11.00)	(9.70)	(0.00)
左折車混入による補正率 α L T				0,921	0,992			
(左折率) %				(77.8)	(7.5)			
(歩行者による低減率) f p								
(歩行者用青時間) 秒								
横断歩行者による補正率 α L	1,000							1,000
右折車混入による補正率 α R T			0,921					
(右折率) %			(8.9)					
(右折車の通過確率) f			0,702					
(有効青時間) 秒			27					
(現示変更目目のさげ台数増分)								
KER: 台/サイクル								
(交差点内滞留台数)							2(48)	
K: 台/サイクル								
飽和交通流率(概定値) S A	1,735	1,896	1,666	1,772	3,460	1,533	1,390	1,385
飽和交通流率(概定値) S A 2	1,735	3,444		1,602	3,382	3,050	1,390	1,385
設計交通量 q	723	383		483	912	348	175	6
		(366+17)		(376+107)		(13+335)		
右折補正交通量 q R-N							127	
交差点流入部の需要率 ρ	0.417	0.111	0.111	0.301	0.270	0.114	0.091	0.004
1φ	0.417			0.301	0.270			0.004
2φ	****	0.111		0.301	0.270	0.114		****
3φ								0.091
4φ								0.000
必要現示率								0.508
有効青時間(秒)	1φ	68		64	64		64	
	2φ	27				27		
	3φ							
	4φ							
信号青時間比 G/C		27/150		64/150	64/150	27/150	12/150	64/150
可能交通容量 C i		1,099		684	1,443	549	159	591
交通容量比 q/C i		0.658		0.707	0.632	0.634	1.01	0.010
交通処理案のチェック		OK		OK	OK	OK	NG	OK
滞留長 L s (m)		285.5		179.0	179.0		79.2	3.3

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

N: 1時間内で右折車が交差点内に滞留する台数

* *: 交通容量(実1時間)

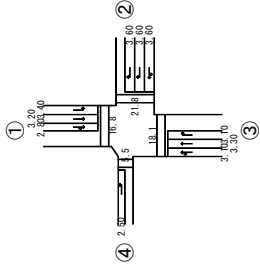
****: 連続現示での使用現示

①: 子安

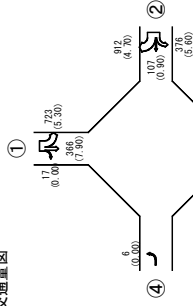
②: 青木通交差点

③: 浅間

④: 細路



交通量図



上段: 右折別合計交通量(台/時)
下段: 次型車混入率[%]

現示方式の図示

現示	1φ	2φ	3φ	4φ
歩行者用青時間	64	27	12	26
歩行者用青時間	4	3	4	10
歩行者用青時間	0	0	0	25

表 3.7-5(2) 台町入口将来基礎交通量需要率 (平日 : ピーク時 17:00~18:00)

交差点概略図

流入部	①細街路 左折・右折	②子安 直進	③横浜駅 左折・右折	④浅間 直進
車線の種類	1	2	1	2
車線数	1	2	1	2
飽和交通流率の基本値	S B 1,800	2,000	1,800	2,000
車線幅員による補正率	αw 0.950	1.000	1.000	1.000
(車線幅員)	(2.50)	(3.10)	(3.00)	(3.00)
縦断勾配による補正率	αG 0.992	1.000	0.960	1.000
(縦断勾配)	(-1.80)	(-1.20)	(1.80)	(0.50)
大型車混入による補正率	αT 1.000	0.956	1.000	0.934
(大型車混入率)	(0.00)	(6.50)	(0.00)	(10.10)
左折車混入による補正率	$\alpha L T$ L % 0.150			
(左折率)				
(歩行者による低減率)	f p 30			
(有効青時間)	秒			
(歩行者用青時間)	秒			
横断歩行者による補正率	αL 0.890		1.000	
右折車混入による補正率	$\alpha R T$ R % 1.000		1.000	
(右折率)	(82.1)		(0.0)	
(右折車の通過確率)	f 1.000		1.000	
(有効青時間)	秒		30	
(現示変り目のさげ台数増分)				
KER : 台/サイクル				
(交差点内滞留台数)	2 (72)		2 (72)	
K : 台/サイクル				
飽和交通流率	S A 1,510	3,816	1,728	3,736
設計交通量	q 28	746	0	485
(5+23)			(0+0)	
右折補正交通量	q R - N ρ	0.019	0.195	0.130
交差点流入部の需要率	ρ	0.195	0.000	0.130
必要現示率		0.195	0.000	0.130
2 ϕ		0.019		
1 ϕ		62		62
2 ϕ		30	30	62/100
信号青時間比	G / C 30/100	62/100	30/100	62/100
可能交通容量	C i 453	2,366	518	2,316
交通容量比	q / C i 0.062	0.315	0.000	0.209
交通処理案のチェック		OK	OK	OK
滞留長	L s (m)			

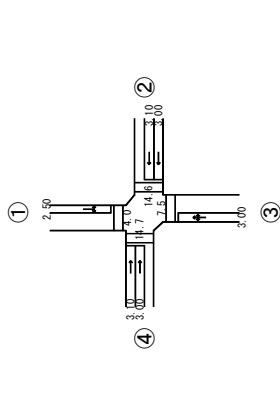
現示の需要率	交差点の需要率
0.195	0.214
0.019	サイクル長 (秒)
	100

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

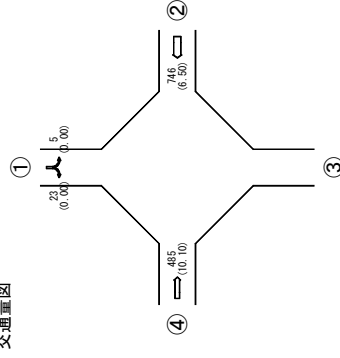
N : 1時間で右折車が交差点内に滞留する台数

$\ast \ast$: 交通容量 (実1時間)

- ① : 細街路
- ② : 子安
- ③ : 横浜駅
- ④ : 浅間



交通量図



上段 : 方向別合計交通量 [台/時]
下段 : (大型車混入率) [%]

現示方式の図示

現示	1 ϕ	2 ϕ
赤青時間	G.61 Y.3 AR.2	G.29 Y.3 AR.2
有効青時間	62	30
横断歩行者	4	4
歩行者青時間	58	22

表 3.7-5(3) 鶴屋町 1 丁目将来基礎交通量需要率 (平日: ピーク時 17:00~18:00)

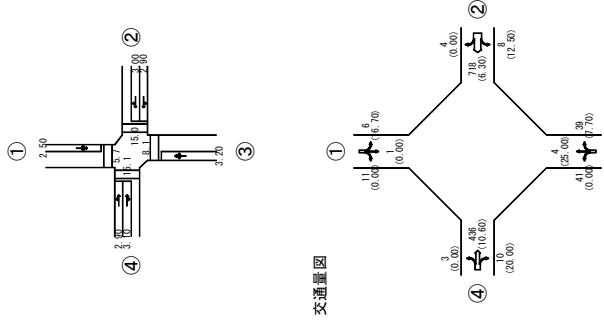
交差点概略図

流入源	①細街路		②子安		③横浜駅		④浅間	
	左折・直進・右折	左折・直進・右折	左折・直進・右折	左折・直進・右折	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	1	1	1	1	1	1	1	1
車線数	2,000	2,000	2,000	2,000	2,000	2,000	2,000	2,000
飽和交通流率の基本値	0.950	0.950	1,000	1,000	1,000	0.950	1,000	1,000
α w	(2.50)	(2.90)	(3.00)	(3.20)	(3.10)	(2.90)	(3.10)	(3.10)
α G	1,000	1,000	1,000	0.965	1,000	1,000	1,000	1,000
α T	(-0.20)	(-0.10)	(-0.10)	(-0.10)	(1.70)	(0.10)	(0.10)	(0.10)
α L	0.962	0.957	0.958	0.958	0.968	0.932	0.928	0.928
α R	(5.57)	(6.44)	(6.23)	(4.77)	(10.46)	(11.02)	(11.02)	(11.02)
α L T	0.926	0.994		0.895	0.997		0.997	
L %	(33.3)	(2.2)		(48.8)	(1.3)		(1.3)	
f p	0.150	0.150		0.150	0.150		0.150	
f	30	60		30	60		60	
秒	22	54		22	54		54	
秒								
α L	0.937		0.992	0.951	0.946		0.946	
α R T	(61.1)		(1.1)	(46.4)	(4.5)		(4.5)	
R %	0.996		0.630	0.999	0.487		0.487	
f	30		60	30	60		60	
秒								
秒								
α L	2(72)		2(72)	2(72)	2(72)		2(72)	
α R								
α T	1,586	1,807	1,901	1,590	1,765	1,756	1,756	
α R T	18	730		84	449		449	
R %	(6+1+11)	(8+718+4)		(41+4+39)	(3+436+10)		(3+436+10)	
f	0.011	0.197		0.053	0.128		0.128	
秒	0.011	0.197		0.053	0.128		0.128	
秒								
α L	30	60		0.053	60		60	
α R	30			30			30	
α T	60/100	60/100		30/100	60/100		60/100	
G/C	476	2,225		477	2,113		477	
C 1	0.038	0.328		0.176	0.212		0.212	
q/C 1	OK	OK		OK	OK		OK	
交通処理案のチェック	L s (m)							
滞留長								

※ N = $KER \times \frac{3,600}{C}$

N : 1 時間で右折車が交差点内に滞留する台数
 ※ : 交通容量 (実1 時間)

- ①: 細街路
- ②: 子安
- ③: 横浜駅
- ④: 浅間



現示方式の図示

現示	1φ	2φ
表示時間	0.60 Y.3 AR.2	0.30 Y.3 AR.2
有効時間	60	30
損失時間	5	5
有効時間率	54	22

表 3.7-5(4) 鶴屋町 2 丁目将来基礎交通量需要率 (平日: ピーク時 17:00~18:00)

交差点概略図

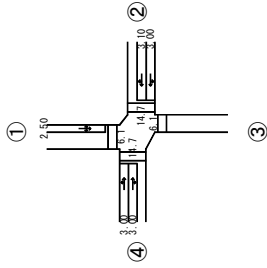
流入部 車線の種類	①細街路		②子安		④浅間	
	左折・直進・右折	直進・右折	左折・直進	直進・右折	左折・直進	直進・右折
車線数	1	1	1	1	1	1
飽和交通流率の基本値 S B	2,000	2,000	2,000	2,000	2,000	2,000
車線幅員による補正率 αw	0.950 (2.50)	1.000 (3.00)	1.000 (3.10)	1.000 (3.00)	1.000 (3.00)	1.000 (3.00)
縦断勾配による補正率 αG	0.988 (-2.20)	0.945 (2.10)	0.945 (2.10)	0.945 (2.10)	1.000 (0.20)	1.000 (0.20)
大型車混入による補正率 αT	0.945 (8.33)	0.964 (5.38)	0.958 (5.38)	0.932 (6.28)	0.935 (10.48)	0.935 (9.98)
左折車混入による補正率 $\alpha L T$	0.943 (25.0)	0.977 (8.8)	0.992 (8.8)	0.992 (3.0)	0.992 (3.0)	0.992 (3.0)
(歩行者による低減率) f p	0.150	0.150	0.150	0.150	0.150	0.150
(有効青時間) 秒	30	60	60	60	60	60
横断歩行者による補正率 αL	22	54	54	54	54	54
右折車混入による補正率 $\alpha R T$	0.932 (66.7)	0.984 (2.3)	0.984 (2.3)	0.984 (2.3)	0.910 (7.6)	0.910 (7.6)
(右折車の通過確率) f	1.000	0.625	0.625	0.625	0.483	0.483
(有効青時間) 秒	30	60	60	60	60	60
(現示変り目のさげ台数増分) KER: 台/サイクル K: 台/サイクル	2(72)	2(72)	2(72)	2(72)	2(72)	2(72)
飽和交通流率 S A	1,559	1,780	1,780	1,782	1,849	1,702
設計交通量 q	12 (3+1+8)	770 (34+727+9)	770 (34+727+9)	471 (7+446+18)	471 (7+446+18)	471 (7+446+18)
右折補正交通量 q R-N						
交差点流入部の需要率 ρ	0.008	0.216	0.216	0.133	0.133	0.133
必要現示率	1 ϕ	2 ϕ	2 ϕ	2 ϕ	2 ϕ	2 ϕ
有効青時間(秒)	30	60	60	60	60	60
信号青時間比 G/C	30/100	60/100	60/100	60/100	60/100	60/100
可能交通容量 C i	468	2,137	2,137	2,131	2,131	2,131
交通容量比 q/C i	0.026	0.360	0.360	0.221	0.221	0.221
交通処理案のチェック	OK	OK	OK	OK	OK	OK
滞留長 L s (m)				100	100	100

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

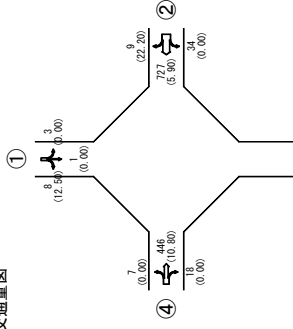
N: 1 時間で右折車が交差点内に滞留する台数

* *: 交通容量 (実 I 時間)

- ①: 細街路
- ②: 子安
- ③: 横浜駅
- ④: 浅間



交通量図



上段: 方向別台数交通量[台/時]
下段: (大型車混入率) [%]

現示方式の図示

現示	1 ϕ	2 ϕ	3 ϕ	4 ϕ
表示時間	6:30 Y:3 AR:2	6:30 Y:3 AR:2	6:30 Y:3 AR:2	C=100
有効青時間	60	60	30	6=60
滞留時間	5	5	5	L=10
歩行青時間	54	54	22	

表 3.7-5(5) 仮) 第1安田ビル将来基礎交通量需要率 (平日: ピーク時 16:45~17:45)

交差点概略図

流入部	①子安		②横浜駅		③浅間	
	直進	左折・右折	直進	左折・右折	直進	直進
車線の種類						
車線数	2					
飽和交通流率の基本値 S B	1,800					
車線幅員による補正率 α w (車線幅員) m	1,000 (6.00)					
縦断勾配による補正率 α G (%) (縦断勾配)	1,000 (0.40)					
大型車混入による補正率 α T (%) (大型車混入率)	0.976 (-3.40)					
左折車混入による補正率 α L T (%) (左折率) L % (歩行者による低減率) f p (有効青時間) 秒 (歩行者用青時間) 秒 (歩行者による補正率) α L (右折率) α R T (右折車の通過確率) R % f (有効青時間) 秒 (現示変り目のさげ台数増分) KER: 台/サイクル (交差点内滞留台数) K: 台/サイクル	0.958 (6.30)					
飽和交通流率 S A	3,736					
設計交通量 q	757 (128+118)					
右折補正交通量 q R-N	0.177					
交差点流入部の需要率 ρ	0.203					
必要現示率	0.177					
有効青時間(秒)	60					
信号青時間比 G/C	60/100					
可能交通容量 C i	2,242					
交通容量比 q/C i	0.338					
交通処理案のチェック	O.K.					
滞留長 L s (m)	100					

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

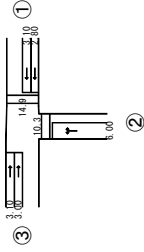
N: 1時間で右折車が交差点内に滞留する台数

* *: 交通容量(実1時間)

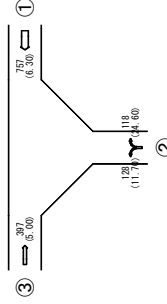
①: 子安

②: 横浜駅

③: 浅間



交通量図



上段: 有効別社会交通量[台/時]
下段: (大型車混入率) [%]

現示方式の図示

相対	1φ	2φ
現示時間	6.60 Y:3 AR:2	6.30 Y:3 AR:2
有効青時間	60	30
滞留時間	5	5
歩行滞留時間	60	30

表 3.7-5(6) 鶴屋町 3 丁目将来基礎交通量需要率 (平日 : ピーク時 17:00~18:00)

流入部	① 泉町		② 子安		③ 横浜駅		④ 浅間	
	左折・直進	右折	左折・直進	右折	左折	直進	左折・直進	右折
車線数	1	1	1	1	1	2	1	1
飽和交通容量の基本値	2,000	1,800	2,000	1,800	1,800	2,000	2,000	1,800
車線幅員による補正率 αw	0.950	1,000	0.950	1,000	0.950	1,000	0.950	1,000
(車線幅員)	(2.50)	(3.10)	(2.90)	(3.20)	(2.60)	(3.00)	(2.90)	(4.00)
縦断勾配による補正率 αG	1,000	1,000	0.950	0.950	0.950	0.875	1,000	1,000
(縦断勾配)	(0.20)	(0.20)	(2.00)	(2.00)	(3.50)	(3.50)	(0.90)	(0.90)
大型車混入による補正率 αT	0.974	0.979	0.928	0.871	0.978	0.962	0.978	0.871
(大型車混入率)	(3.74)	(3.10)	(11.04)	(3.60)	(3.20)	(7.20)	(3.15)	(4.10)
左折車混入による補正率 αLT	0.960		0.934				0.913	
(左折率)	(37.6)		(64.7)				(86.4)	
(歩行者による低減率) f p								
(歩行者滞留時間)								
横断歩行者による補正率 αL				1.000				
右折車混入による補正率 αRT								
(右折率)								
(右折車の通過確率) f								
(有効滞留時間)								
(現示変り目のさげ台数(増分) KCR : 台/サイクル		2(72)		2(72)				2(72)
(交差点内滞留台数) K : 台/サイクル								
飽和交通容量(算定値) SA	1,777	1,958	1,564	1,853	1,303	3,424	1,697	1,847
飽和交通容量(設定値) SA2	3,294	1,664	3,215	1,395	1,303	3,424	3,544	1,568
設計交通量 q	441	162	736	188	198	340	382	245
(83%-55%)			(238%-49%)				(165%-217)	
右折補正交通量 qR-N		90						173
交差点流入部の需要率 ρ	0.134	0.051	0.229	0.083	0.152	0.099	0.108	0.110
必要現示率	2φ							0.229
	3φ	0.134			0.152	0.099		0.110
	4φ							0.152
	5φ							0.054
	6φ							***
有効青時間(秒)	1φ		34				34	0.000
	2φ	27						サイクル長(秒)
	3φ							100
	4φ							
	5φ							
	6φ							
信号青時間比 G/C	27/100	9/100	34/100	20/100	27/100	27/100	34/100	20/100
可能交通容量 Ci	889	222	1,093	351	352	924	1,205	386
交通容量比 q/Ci	0.496	0.731	0.673	0.536	0.401	0.368	0.317	0.635
交通処理率のチェック	OK	OK	OK	OK	OK	OK	OK	OK
滞留長 Ls (m)		51.5		57.8	70.8	31.7		83.1

※ N = KER × 3,600 / C

N : 1 時間で右折車が交差点内に滞留する台数

※ * : 交通容量 (実 1 時間)

※ *** : 連続現示での使用現示

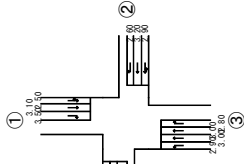
① : 泉町

② : 子安

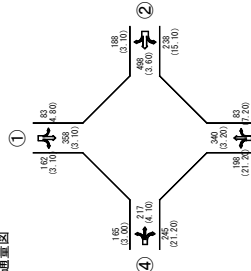
③ : 横浜駅

④ : 浅間

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) (%)

現示方式の図示

指示	1φ	2φ	3φ	4φ
表示	1)	1)	1)	1)
表示時間	6:33 Y3 AR:0	6:19 Y2 AR:3	6:26 Y3 AR:0	6:9 Y:0 AR:0
有効青時間	34	20	27	7
滞留時間	2	4	2	2
歩行者滞留時間	0	0	0	0
表示	5φ)	6φ)	7φ)	8φ)
表示時間	6:0 Y:2 AR:0	6:0 Y:0 AR:0	6:0 Y:0 AR:0	C:100
有効青時間	0	0	0	6:08
滞留時間	2	0	0	1:12
歩行者滞留時間	0	0	0	

表 3.7-5(7) 青木通将来基礎交通量需要率 (平日 : ピーク時 17:15~18:15)

交差点概略図

流入部	①子安		②保土ヶ谷		③青木橋	
	左折	右折	左折	右折	左折	右折
車線の種類	2	2	2	3	1	2
車線数	2	2	2	3	1	2
飽和交通流率の基本値	1,800	1,800	1,800	1,800	1,800	1,800
飽和交通流率による補正率	1,000	1,000	1,000	1,000	1,000	1,000
車線幅員による補正率	1,000	1,000	1,000	1,000	1,000	1,000
(車線幅員)	(3.10)	(2.80)	(3.30)	(3.30)	(3.30)	(3.20)
縦断勾配による補正率	0.860	0.860	0.800	0.800	0.971	0.971
(縦断勾配)	(3.80)	(3.80)	(5.00)	(5.00)	(-3.90)	(-3.90)
大型車混入による補正率	0.934	0.939	0.975	0.923	0.843	0.980
(大型車混入率)	(10.10)	(9.20)	(3.60)	(12.00)	(26.70)	(2.90)
左折車混入による補正率						
(左折率)						
(歩行者による低減率)						
(有効歩時間)						
(歩行者歩時間)						
横断歩行者による補正率	1.000		1.000		1.000	
(右折率)						
(右折車の通過確率)						
(有効歩時間)						
(現示変り目のさげ台数増分)						
(交差点内滞留台数)						
K : 台/サイクル						
飽和交通流率(設計値)	2,892	2,908	2,808	3,987	1,473	3,426
飽和交通流率(設計値)	2,892	2,892	2,796	3,984	1,473	3,426
設計交通量	426	310	1,100	499	60	809
右折補正交通量						
交差点流入部の需要率	0.147	0.107	0.393	0.125	0.041	0.236
ρ						
1φ			0.393		***	0.236
2φ			***		***	***
3φ	0.147		***	0.125		0.500
4φ	***		***			0.000
5φ	***	0.107			0.041	0.107
6φ					***	0.000
必要現示率						
1φ			66		63	63
2φ			2			
3φ	56		53	53		
4φ	2					
5φ	19	19			22	
6φ					2	
信号青時間比	G/C					
信号青時間	77/150	19/150	121/150	53/150	87/150	63/150
可能交通容量	C i	366	2,255	1,408	854	1,439
交通容量比	q/C i	0.287	0.846	0.488	0.354	0.070
交通処理率のチェック	OK	OK	OK	OK	OK	OK
滞留長	L s (m)	91.5	213.7	77.8	39.9	156.1

※ N = KER × $\frac{3,600}{C}$

N : 1時間内で右折車が交差点内に滞留する台数

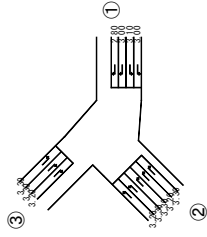
※ * : 交通容量 (実1時間)

※ *** : 運転現示での使用現示

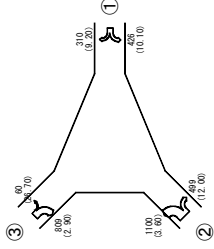
① : 子安

② : 保土ヶ谷

③ : 青木橋交差点



交通量図



上段 : 方向別設計交通量(台/時)
下段 : (大型車混入率) [%]

現示方式の図示

種別	1φ	2φ	3φ	4φ
表示				
表示時間	G:63 Y:13 AR:0	G:2 Y:0 AR:0	G:53 Y:13 AR:0	G:2 Y:0 AR:0
歩行青時間	63	2	53	2
歩行赤時間	3	0	3	0
歩行青赤時間	0	0	0	0
種別	5φ	6φ	7φ	8φ
表示				
表示時間	G:19 Y:0 AR:3	G:2 Y:0 AR:0	G:19 Y:0 AR:3	G:2 Y:0 AR:0
歩行青時間	19	2	19	2
歩行赤時間	3	0	3	0
歩行青赤時間	0	0	0	0

表 3.7-6(1) 青木橋将来基礎交通量需要率 (休日：ピーク時 16:00～17:00)

交差点概略図

流入部	①子安		②青木通り交差点		③浅間		④細野路	
	左折	直進	直進・左折	左折・直進	左折・直進	直進	右折	左折
車線数	1	1	1	1	1	1	1	1
飽和交通流率の基本値 S B	1,800	2,000	2,000	2,000	2,000	2,000	1,800	1,800
車線幅員による補正率 α w	1,000	1,000	0,950	1,000	1,000	1,000	1,000	0,950
(車線幅員) m	(3.40)	(3.20)	(2.80)	(3.60)	(3.10)	(3.30)	(3.10)	(2.50)
縦断勾配による補正率 α G	1,000	1,000	0,993	0,993	0,825	0,825	0,825	0,810
(縦断勾配) %	(-0.10)	(-0.10)	(-0.10)	(-1.70)	(4.50)	(4.50)	(4.50)	(4.80)
大型車混入による補正率 α T	0,983	0,933	0,933	0,988	0,986	0,951	0,960	1,000
(大型車混入率) %	(2.50)	(10.20)	(10.33)	(1.72)	(2.00)	(7.12)	(5.90)	(0.00)
左折車混入による補正率 α L T				0,919		0,996		
(左折率) L %				(79.8)		(3.8)		
(歩行者による低減率) f p								
(有効歩時間) 秒								
(歩行者歩時間) 秒								
横断歩行者による補正率 α L	1,000							1,000
右折車混入による補正率 α R T			0,858					
(右折率) R %			(14.5)					
(右折車の通過確率) f			0,677					
(有効歩時間) 秒			27					
(現示変更目目のさげ台数増分)								
KER: 台/サイクル								
(交差点内滞留台数)			2(48)					
K: 台/サイクル								
飽和交通流率(算定値) S A	1,769	1,866	1,521	1,803	3,524	1,566	1,426	1,385
飽和交通流率(観定値) S A2	1,625	3,387	(346+27)	1,571	3,324	3,135	1,426	1,385
設計交通量 q	681	373		440	863	373	228	9
右折補正交通量 q R-N				(351+89)		(7+366)		
右折補正交通量率 ρ	0.419	0.110	0.110	0.280	0.260	0.119	0.126	0.006
交差点流入部の需要率	0.419	0.110	0.110	0.280	0.260	0.119	0.126	0.006
必要現示率	1φ	3φ	4φ	3φ	4φ	3φ	4φ	3φ
有効歩時間(秒)	69	27	27	65	65	27	65	150
信号青時間比 G/C	96/150	27/150	65/150	65/150	65/150	27/150	11/150	65/150
可能交通容量 C i	1,040	610	681	1,440	564	661	153	600
交通容量比 q/C i	0.655	0.612	0.646	0.599	0.661	0.661	1.00	0.015
交通処理案のチェック	OK	OK	OK	OK	OK	OK	NG	OK
滞留長 L s (m)	261.8			165.0			91.8	5.0

* N = KER × $\frac{3,600}{C}$

N : 1時間内で右折車が交差点内に滞留する台数

* : 交通容量(実1時間)

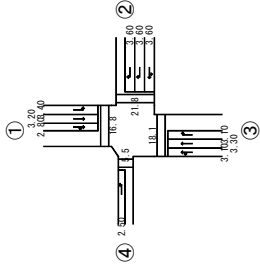
**** : 連続現示での使用現示

①: 子安

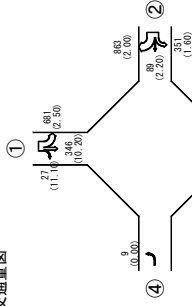
②: 青木通交差点

③: 浅間

④: 細野路



交通量図



上段: 右折別合計交通量(台/時)
下段: 次型車混入率[%]

現示方式の図示

車種	1φ	2φ	3φ	4φ
歩行者	11	11	11	11
乗用車	65	27	27	26
歩行者歩時間	4	3	4	10
歩行者歩時間	0	0	0	25

表 3.7-6(2) 台町入口将来基礎交通量需要率 (休日 : ピーク時 16:00~17:00)

交差点概略図

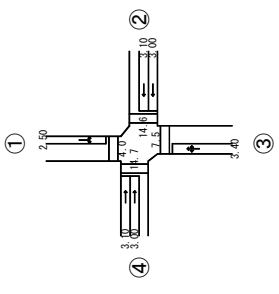
流入部	①細街路 左折・右折	②子安 直進	③横浜駅 左折・右折	④浅間 直進
車線の種類	1	2	1	2
車線数	1,800	2,000	1,800	2,000
飽和交通流率の基本値	S B	α w	1,000	1,000
車線幅員による補正率	0.950	1,000	1,000	1,000
(車線幅員)	(2.50)	(3.10)	(3.40)	(3.00)
縦断勾配による補正率	0.992	0.998	0.960	1,000
(縦断勾配)	(-1.80)	(-1.20)	(1.80)	(0.50)
大型車混入による補正率	α T	1,000	1,000	0.955
(大型車混入率)	(0.00)	(6.30)	(0.00)	(6.80)
左折車混入による補正率	α L T			
(左折率)	L %			
(歩行者による低減率)	f p	0.150		
(有効青時間)	秒	31		
(歩行者用青時間)	秒	23		
横断歩行者による補正率	α L	0.889	1,000	
右折車混入による補正率	α R T	1,000	1,000	
(右折率)	R %	(76.0)	(0.0)	
(右折車の通過確率)	f	1,000	1,000	
(有効青時間)	秒	31	31	
(現示変り目のさばけ台数増分)	KER : 台/サイクル	2(80)	2(80)	
(交差点内滞留台数)	K : 台/サイクル			
飽和交通流率	S A	1,508	1,728	3,820
設計交通量	q	25	701	559
(6+19)				
右折補正交通量	q R - N			
交差点流入部の需要率	ρ	0.017	0.183	0.146
必要現示率	1φ	0.017	0.183	0.146
2φ				
有効青時間(秒)	1φ	51	51	51
2φ	31	31	31	31
信号青時間比	G / C	31/90	51/90	51/90
可能交通容量	C i	519	2,167	595
2,165				
交通容量比	q / C i	0.048	0.323	0.000
交通処理案のチェック		OK	OK	OK
OK				
滞留長	L s (m)			

※ N = KER × $\frac{3,600}{C}$

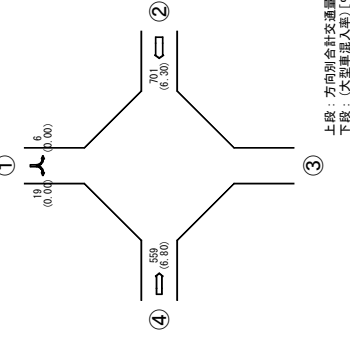
N : 1 時間で右折車が交差点内に滞留する台数

※ * : 交通容量 (実1時間)

- ①: 細街路
- ②: 子安
- ③: 横浜駅
- ④: 浅間



交通量図



上段 : 方向別合計交通量[台/時]
下段 : (大型車混入率)[%]

現示方式の図示

現示	1φ	2φ	6:50 Y:3 AR-2	6:30 Y:3 AR-2	6:00
現示時間	51	31	31	31	6:42
有効青時間	4	4	4	4	4
歩行者青時間	47	23			

表 3.7-6(3) 鶴屋町 1 丁目将来基礎交通量需要率 (休日：ピーク時 16:00~17:00)

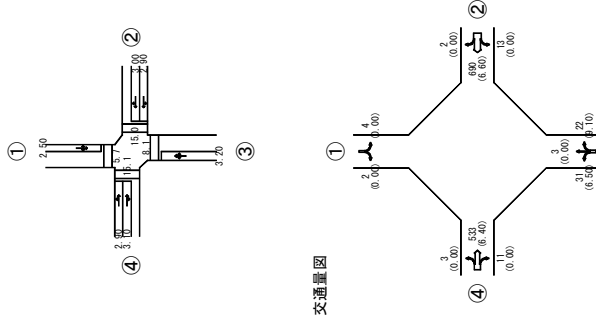
交差点概略図

流入部 車線の種類	①細街路		②子安		③横浜駅		④浅間	
	左折・直進・右折	左折・直進・右折	左折・直進・右折	左折・直進・右折	左折・直進・右折	左折・直進・右折	左折・直進・右折	左折・直進・右折
車線数	1	1	1	1	1	1	1	1
飽和交通流率の基本値 SB	2,000	2,000	2,000	2,000	2,000	2,000	2,000	2,000
車線幅員による補正率 αw	0.950 (2.50)	0.950 (2.90)	1.000 (3.00)	1.000 (3.20)	1.000 (3.20)	0.950 (2.90)	1.000 (3.10)	1.000 (3.10)
縦断勾配による補正率 αG	1.000 (-0.20)	1.000 (-0.10)	1.000 (-0.10)	0.965 (1.70)	1.000 (1.70)	1.000 (0.10)	1.000 (0.10)	1.000 (0.10)
大型車混入による補正率 αT	1.000 (0.00)	0.957 (6.36)	0.956 (6.56)	0.952 (7.17)	0.952 (7.17)	0.958 (6.33)	0.959 (6.14)	0.959 (6.14)
左折車混入による補正率 αLT	0.882 (66.7)	0.990 (3.7)		0.883 (55.4)	0.883 (55.4)	0.997 (1.1)		
L%	0.150	0.150		0.150	0.150	0.150	0.150	0.150
f p	30	50		50	50	50	50	50
(歩行者用青時間)	22	44		44	22	44	44	44
横断歩行者による補正率 αL								
右折車混入による補正率 αRT	0.965 (33.3)		0.995 (0.6)	0.959 (39.3)	0.959 (39.3)		0.954 (4.0)	0.954 (4.0)
R%	0.997		0.577	1.000	1.000		0.500	0.500
f	30		50	30	30		50	50
(有効青時間)								
(表示変り目のさげ台数増分)								
(交差点内滞留台数)	2(80)		2(80)	2(80)	2(80)		2(80)	2(80)
KER : 台/サイクル								
K : 台/サイクル								
飽和交通流率 SA	1,580	1,800	1,902	1,556	1,556	1,815	1,830	1,830
設計交通量 q	6 (4+0+2)	705 (13+690+2)		56 (31+3+22)	56 (31+3+22)	547 (3+533+11)		
右折補正交通量 qR-N								
交差点流入部の需要率 ρ	0.004	0.190	0.190	0.036	0.036	0.150	0.150	0.150
必要現示率	1φ	2φ	1φ	1φ	1φ	1φ	1φ	1φ
有効青時間(秒)	30	50	50	30	30	50	50	50
信号青時間比 G/C	30/90	50/90	30/90	30/90	30/90	50/90	50/90	50/90
可能交通容量 C1	527	2,057	519	519	519	2,025	2,025	2,025
交通容量比 q/C1	0.011	0.343	0.108	0.108	0.108	0.270	0.270	0.270
交通処理案のチェック	OK	OK	OK	OK	OK	OK	OK	OK
滞留長 Ls (m)								

※ N = KER × $\frac{3,600}{C}$

N : 1 時間で右折車が交差点内に滞留する台数
* : 交通容量 (実1時間)

- ①: 細街路
- ②: 子安
- ③: 横浜駅
- ④: 浅間



上段: 有効割合対向交通量[台/時]
下段: (大型車混入率[%])

現示方式の図示

現示	1φ	2φ
必要時間	0.50 Y.3 AR.2	0.30 Y.3 AR.2
有効青時間	50	30
損失時間	5	5
歩行者青時間	44	22

表 3.7-6(4) 鶴屋町 2 丁目 将来基礎交通量需要率 (休日：ピーク時 16:00～17:00)

流入部	①細街路		②子安		④浅間	
	左折・直進・右折	左折・直進・右折	左折・直進・右折	左折・直進・右折	左折・直進・右折	左折・直進・右折
車線数	1	1	1	1	1	1
総和交通流率の基本値	2,000	2,000	2,000	2,000	2,000	2,000
総和交通流率による補正率	0.950	1,000	1,000	1,000	1,000	1,000
車線幅員による補正率	(2.50)	(3.00)	(3.10)	(3.00)	(3.00)	(3.00)
縦断勾配による補正率	0.988	0.945	0.945	1,000	1,000	1,000
(縦断勾配)	(-2.20)	(2.10)	(2.10)	(0.20)	(0.20)	(0.20)
大型車混入による補正率	1,000	0.957	0.955	0.958	0.961	0.961
(大型車混入率)	(0.00)	(6.41)	(6.80)	(6.21)	(5.73)	(5.73)
左折車混入による補正率	0.917	0.964	0.996	0.996	0.996	0.996
(左折率)	(37.5)	(13.8)	(1.4)	(1.4)	(1.4)	(1.4)
(歩行者による低減率)	0.150	0.150	0.150	0.150	0.150	0.150
(有効青時間)	30	50	50	50	50	50
(非行者用青時間)	22	44	44	44	44	44
横断歩行者による補正率	0.948	1,000	1,000	1,000	1,000	1,000
(右折率)	(50.0)	(0.0)	(0.0)	(0.0)	(0.0)	(0.0)
(右折車の通過確率)	1,000	0.571	0.571	0.571	0.571	0.571
(有効青時間)	30	50	50	50	50	50
(現示変り目のさげ台数増分)						
KER : 台/サイクル						
(交差点内滞留台数)	2(80)	2(80)	2(80)	2(80)	2(80)	2(80)
K : 右/サイクル						
飽和交通流率	1,632	1,744	1,805	1,908	1,736	1,736
設計交通量	8	723	723	574	574	574
(3+1+4)		(50+673+0)		(4+544+26)		
右折補正交通量						
q R - N	0.005	0.204	0.204	0.158	0.158	0.158
ρ	0.005	0.204	0.204	0.158	0.158	0.158
必要現示率	1φ	2φ	2φ	2φ	2φ	2φ
有効青時間(秒)	30	50	50	50	50	50
信号青時間比	G/C	50/90	50/90	50/90	50/90	50/90
可能交通容量	C i	544	1,972	2,024	2,024	2,024
交通容量比	q/C i	0.015	0.367	0.284	0.284	0.284
交通処理案のチェック		O K	O K	O K	O K	O K
滞留長	L s (m)					

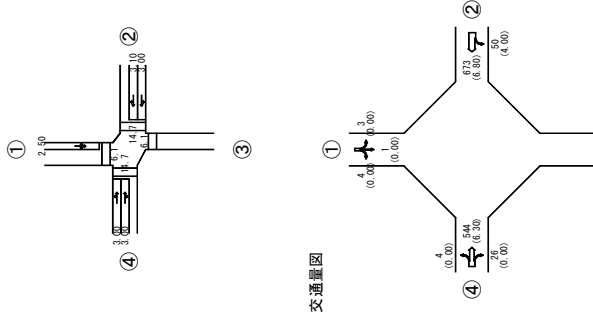
※ N = KER × $\frac{3,600}{C}$

N : 1時間での右折車が交差点内に滞留する台数

※ * : 交通容量 (表1時間)

- ①: 細街路
- ②: 子安
- ③: 横浜駅
- ④: 浅間

交差点概略図



上段：右側別社会科交通量(台/時)
下段：(大型車混入率) [%]

現示方式の図示

車線	1φ	2φ
車線	1φ	2φ
車線時間	6:50 Y:3 AR:2	6:30 Y:3 AR:2
有効青時間	50	30
滞留時間	5	5
歩行者滞留時間	44	22

表 3.7-6(5) 仮) 第1安田ビル将来基礎交通需要率 (休日: ピーク時 15:45~16:45)

交差点縮略図

流入部	①子安 直進	②横浜駅 左折・右折	③浅間 直進
車線の種類		1	2
車線数	2		
飽和交通流率の基本値 S/B	2,000	1,800	2,000
車線幅員による補正率 α_w	1,000	1,000	1,000
(車線幅員)	(3.10)	(6.00)	(3.00)
縦断勾配による補正率 α_G	1,000	0.976	0.985
(縦断勾配)	(0.40)	(-3.40)	(1.30)
大型車混入による補正率 α_T	0.961	0.920	0.977
(大型車混入率)	(5.80)	(12.43)	(3.30)
左折車混入による補正率 α_{LT}			
(左折率)			
(歩行者による低減率)		0.150	
(有効歩時間)		30	
(歩行者用歩時間)		22	
横断歩行者による補正率 α_L		0.890	
右折車混入による補正率 α_{RT}		1,000	
(右折率)		(55.4)	
(右折車の通過確率)		1,000	
(有効歩時間)		30	
(現示変更目目のさげ台数増分)			
KER: 台/サイクル			
(交差点内滞留台数)			
K: 台/サイクル			
飽和交通流率 S/A	3,748	1,438	3,850
設計交通量 q	683	249	448
右折補正交通量 q R-N		(111+138)	
交差点流入部の需要率 ρ	0.182	0.173	0.116
必要現示率	1.0	0.182	0.116
	2.0	0.173	0.355
	1.0		0.173
有効歩時間(秒)		50	90
信号車時間比 G/C	50/90	30/90	50/90
可能交通容量 C i	2,082	479	2,139
交通容量比 q/C i	0.328	0.520	0.209
交通処理案のチェック	OK	OK	OK
滞留長 L s (m)			

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

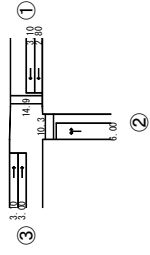
N: 1時間 で右折車が交差点内に滞留する台数

$\ast \ast$: 交通容量 (表1時間)

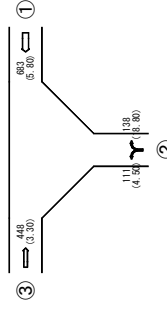
①: 子安

②: 横浜駅

③: 浅間



交通量図



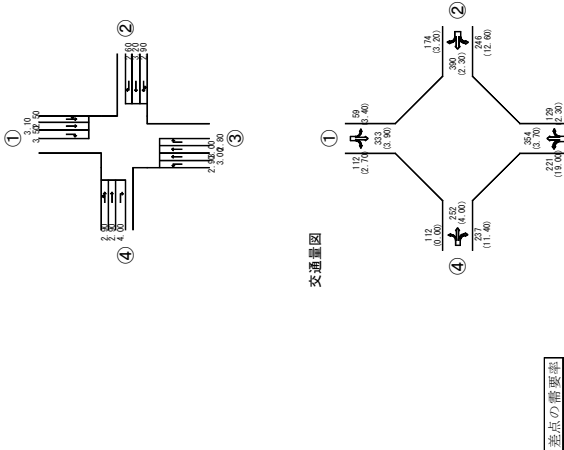
上段: 右折車対交通量(台/時)
下段: (大型車混入率) (%)

現示方式の図示

現示	1.0	2.0
歩行時間	0:50 Y.3 AR.2	0:30 Y.3 AR.2
歩行時間	50	30
歩行時間	5	5
歩行時間	50	30

表 3.7-6(6) 鶴屋町 3 丁目将来基礎交通量需要率 (休日 : ピーク時 15:45~16:45)

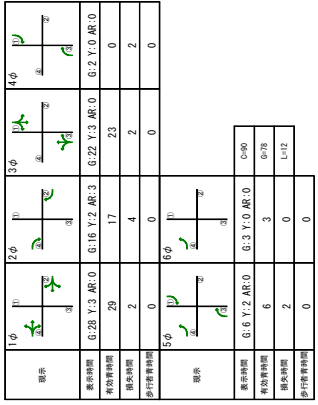
交差点構図



流入部	① 泉町			② 子安			③ 横浜駅			④ 浅間		
	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	2	0	0	2	0	0	2	0	0	2	0	0
飽和交通流率の基準値	1,800	1,800	1,800	1,800	1,800	1,800	1,800	1,800	1,800	1,800	1,800	1,800
飽和交通流率による補正率	0.950	1.000	0.950	0.950	1.000	0.950	1.000	1.000	0.950	1.000	0.950	1.000
(車線幅員)	(2.50)	(3.10)	(3.50)	(2.90)	(3.20)	(2.60)	(3.00)	(2.80)	(2.90)	(3.50)	(2.90)	(4.00)
縦断勾配による補正率	1.000	1.000	0.950	0.950	0.950	0.950	0.950	0.875	0.875	0.875	1.000	1.000
(縦断勾配)	(0.20)	(0.20)	(0.20)	(2.00)	(2.00)	(2.00)	(3.50)	(3.50)	(3.50)	(0.90)	(0.90)	(0.90)
大型車混入による補正率	0.974	0.973	0.981	0.933	0.984	0.978	0.983	0.984	0.984	0.989	0.973	0.926
(大型車混入率)	(3.75)	(3.90)	(2.70)	(10.27)	(2.30)	(3.20)	(19.00)	(3.70)	(2.30)	(1.54)	(4.00)	(11.40)
左折車混入による補正率	0.968			0.922						0.937		
(左折率)	(30.1)			(77.4)						(61.5)		
(歩行者による低減率)												
(歩行者による低減率)												
(歩行者滞留時間)												
(歩行者滞留時間)												
横断歩行者による補正率												
(α L)												
右折車混入による補正率												
(右折率)												
(右折車の通過頻率)												
(有効歩時間)												
(有効歩時間)												
(現示変更り目のさげ台数増分)												
KER : 台/サイクル												
(交差点内滞留台数)												
K : 台/サイクル												
飽和交通流率(設定値)	1,791	3,305	1,766	1,553	3,152	1,589	1,321	3,412	1,550	1,761	1,849	1,667
飽和交通流率(設定値)	392		112	636		174	221	364		364		237
設計交通量	(59+333)			(246+380)				(112+252)				
右折補正交通量	32											
交差点流入部の需要率	0.119		0.018	0.202		0.059	0.167	0.104	0.032	0.112	0.084	0.202
必要現示率	2φ	0.119	0.018	0.202	0.059	0.167	0.104	0.032	0.094	0.167	0.052	0.495
3φ									***			
4φ												
5φ												
6φ												
有効歩時間(秒)	23	23	23	23	23	23	23	23	23	23	23	23
信号青時間比	G/C	23/90	23/90	23/90	23/90	23/90	23/90	23/90	23/90	23/90	23/90	23/90
可能交通容量	C1	845	845	845	845	845	845	845	845	845	845	845
交通容量比	q/C1	0.464	0.473	0.626	0.406	0.458	0.655	0.406	0.592	0.347	0.600	0.600
交通処理率のチェック		OK	OK	OK	OK	OK	OK	OK	OK	OK	OK	OK
滞留長	Ls (m)	35.2	35.2	35.2	35.2	35.2	35.2	35.2	35.2	35.2	35.2	35.2

※ N = KER × $\frac{3,600}{C}$
 N : 1 時間で右折車が交差点内に滞留する台数
 ※ * : 交通容量 (表 1 時間)
 ※ *** : 連続現示での使用現示
 ① : 泉町
 ② : 子安
 ③ : 横浜駅
 ④ : 浅間

現示方式の図示



種別	1φ	2φ	3φ	4φ
青時間	29	17	23	0
赤時間	2	4	2	2
歩行者青時間	0	0	0	0

表 3.7-6(7) 青木通将来基礎交通量需要率 (休日: ピーク時 16:00~17:00)

交差点概略図

流入部 車種の種類 車線数	①子安		②保土ヶ谷		③青木橋	
	左折	右折	左折	右折	左折	右折
飽和交通流率の基本値 SB	1,800	1,800	1,800	1,800	1,800	1,800
αw	1,000	1,000	1,000	1,000	1,000	1,000
m	(3.10)	(2.80)	(3.30)	(3.30)	(3.30)	(3.20)
αG	0.860	0.860	0.800	0.800	0.971	0.971
(総括勾配)	(3.80)	(3.80)	(5.00)	(5.00)	(-3.90)	(-3.90)
αT	0.966	0.983	0.987	0.941	0.983	0.986
(大型車混入率)	(5.10)	(7.10)	(1.90)	(9.00)	(17.10)	(2.00)
左折車混入による補正率 αLT						
L%						
f						
p						
R%						
αR	1.000		1.000		1.000	
αRT						
f						
R%						
f						
(有効青時間)						
(表示変り目のさげ台数増分)						
KER: 右/サイクル						
(交差点内滞留台数)						
K: 台/サイクル						
飽和交通流率(算定値) SA	2,990	2,950	2,842	4,065	1,561	3,446
飽和交通流率(設定値) SA2	2,990	2,950	2,842	4,065	1,528	3,354
設計交通量 q	215	212	1,070	501	70	762
右折補正交通量 qR-N	0.072	0.072	0.376	0.123	0.046	0.227
交通量流入部の需要率 ρ	1φ		0.376		***	0.227
	2φ		***		***	***
	3φ	0.072	***	0.123		
	4φ	***	***			
	5φ	***		0.046		
	6φ	***		***		
必要表示率						0.448
	1φ		66		63	
	2φ		2			
	3φ	56	53	53		
	4φ	2				
	5φ	19				
	6φ					
有効青時間(秒)						150
信号青時間比 G/C	77/150	19/150	121/150	53/150	87/150	63/150
可能交通容量 Ci	1,535	374	2,293	1,436	886	1,409
交通容量比 q/Ci	0.140	0.567	0.467	0.349	0.079	0.541
交通処理案のチェック	OK	OK	OK	OK	OK	OK
滞留長 L s (m)	52.3	52.8	204.4	76.0	41.4	145.7

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

N: 1時間で右折車が交差点内に滞留する台数

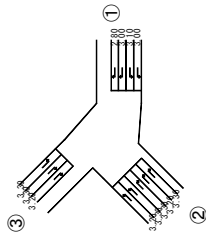
*: 交通容量(実1時間)

***: 運転表示での使用表示

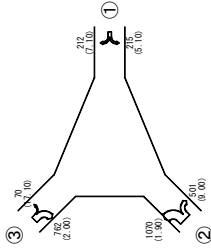
①: 子安

②: 保土ヶ谷

③: 青木橋交差点



交通量図



上段: 方向別設計交通量(台/時)
下段: (大型車混入率) [%]

現示方式の図示

種別	1φ	2φ	3φ	4φ
表示	2φ	3φ	4φ	5φ
表示時間	G.63 Y.3 AR.0	G.2 Y.0 AR.0	G.53 Y.3 AR.0	G.2 Y.0 AR.0
歩行者時間	63	2	53	2
歩行者時間	3	0	3	0
歩行者時間	0	0	0	0
種別	5φ	6φ	7φ	8φ
表示時間	G.19 Y.0 AR.3	G.2 Y.0 AR.0	C1.50	C1.41
歩行者時間	19	2	6.41	1.41
歩行者時間	3	0	0	0
歩行者時間	0	0	0	0

表 3.7-7(1) 青木橋将来交通量需要率 (平日 : ピーク時 17:00~18:00)

交差点概略図

流入部	①子安		②青木通り交差点		③浅間		④細野路	
	左折	直進	直進・左折	左折・直進	左折・直進	直進	右折	左折
車線数	1	1	1	1	2	1	1	1
飽和交通流率の基本値	1,800	2,000	2,000	2,000	1,800	2,000	1,800	1,800
飽和交通流率による補正率	1,000	1,000	1,000	1,000	1,000	1,000	1,000	0,950
(車線幅員)	(3.40)	(3.20)	(2.80)	(3.60)	(3.60)	(3.10)	(3.10)	(2.50)
縦断勾配による補正率	1,000	1,000	0,993	0,993	0,983	0,825	0,825	0,810
(縦断勾配)	(-0.10)	(-0.10)	(-0.10)	(-1.70)	(-1.70)	(4.50)	(4.50)	(4.80)
大型車混入による補正率	0,964	0,948	0,952	0,969	0,968	0,927	0,929	1,000
(大型車混入率)	(5.30)	(7.90)	(7.25)	(4.62)	(4.70)	(11.30)	(11.00)	(0.00)
左折車混入による補正率	1,000		0,920	0,920	0,992	0,992		1,000
(左折率)			(79.2)		(6.9)			
(歩行者による低減率)								
(歩行者用青時間)								
(歩行者用青時間)								
横断歩行者による補正率	1,000							
(歩行者用青時間)								
右折車混入による補正率		0,915						
(右折率)		(8.2)						
(右折車の通過確率)		0,678						
(有効青時間)		27						
(現示変更目目のさげ台数増分)								
(交差点内滞留台数)		2(48)						
K : 台/サイクル								
飽和交通流率(概定値)	S A	1,735	1,896	1,655	1,770	3,460	1,390	1,385
飽和交通流率(概定値)	S A 2	1,735	3,444	1,602	1,602	3,382	1,390	1,385
設計交通量	q	723	413	514	514	912	206	6
(396+17)				(407+107)				
右折補正交通量	q R-N						158	
交差点流入部の需要率	p	0,417	0,120	0,321	0,270	0,270	0,114	0,004
必要現示率		0,417	0,120	0,321	0,270	0,270	0,114	0,004
	1φ	0,417	0,120	0,321	0,270	0,270	0,114	0,004
	3φ	0,417	0,120	0,321	0,270	0,270	0,114	0,004
	4φ	0,417	0,120	0,321	0,270	0,270	0,114	0,004
有効青時間(秒)		68	27	64	64	64	64	150
	2φ	68	27	64	64	64	64	150
	3φ	68	27	64	64	64	64	150
	4φ	68	27	64	64	64	64	150
信号青時間比	G/C	95/150	27/150	64/150	64/150	64/150	12/150	64/150
可能交通容量	C i	1,099	620	684	1,443	549	159	591
交通容量比	q/C i	0,658	0,666	0,752	0,632	0,689	1,296	0,010
交通処理案のチェック		OK	OK	OK	OK	OK	NG	OK
滞留長	L s (m)	285.5			179.0		88.7	3.3

* N = KER × $\frac{3,600}{C}$

N : 1時間内で右折車が交差点内に滞留する台数

* : 交通容量(実1時間)

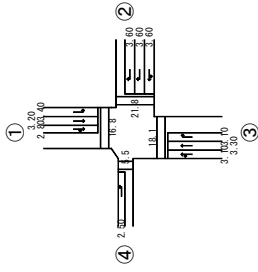
* : 連続現示での使用現示

① : 子安

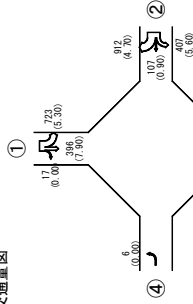
② : 青木通交差点

③ : 浅間

④ : 細野路



交通量図



上段 : 右折別合計交通量(台/時)
下段 : 次型車混入率(%)

現示方式の図示

現示方式	1φ	2φ	3φ	4φ
歩行者用青時間	64	27	12	26
歩行者用青時間	4	3	4	10
歩行者用青時間	0	0	0	25

表 3.7-7(2) 台町入口将来交通量需要率 (平日: ピーク時 17:00~18:00)

交差点概略図

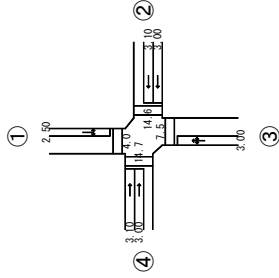
流入部 車線の種類	①細街路		②子安		③横浜駅		④浅間	
	左折・右折	直進	左折・右折	直進	左折・右折	直進	左折・右折	直進
車線数	1	2	2	2	1	2	2	2
飽和交通流率の基本値	S B	1,800	2,000	1,800	1,800	2,000	2,000	2,000
車線幅員による補正率	αw	0.950	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000
(車線幅員)	m	(2.50)	(3.10)	(3.00)	(3.00)	(3.00)	(3.00)	(3.00)
縦断勾配による補正率	αG	0.992	0.998	0.960	1.000	1.000	1.000	1.000
(縦断勾配)	%	(-1.80)	(-1.20)	(1.80)	(0.50)	(0.50)	(0.50)	(0.50)
大型車混入による補正率	αT	1.000	0.956	1.000	0.934	1.000	0.934	1.000
(大型車混入率)	%	(0.00)	(6.50)	(0.00)	(10.10)	(0.00)	(10.10)	(0.00)
左折車混入による補正率	$\alpha L T$							
(左折率)	L %							
(歩行者による低減率)	f p	0.150		0.150		0.150		0.150
(有効青時間)	秒	30		30		30		30
(歩行者用青時間)	秒	22		22		22		22
横断歩行者による補正率	αL	0.890		0.890		0.890		0.890
右折車混入による補正率	$\alpha R T$	1.000		1.000		1.000		1.000
(右折率)	R %	(82.1)		(79.2)		(79.2)		(79.2)
(右折車の通過確率)	f	1.000		1.000		1.000		1.000
(有効青時間)	秒	30		30		30		30
(現示変り目のさげ台数増分)	KER : 台/サイクル	2(72)		2(72)		2(72)		2(72)
(交差点内滞留台数)	K : 台/サイクル							
飽和交通流率	S A	1,510	3,816	1,538	3,736	1,538	3,736	3,736
設計交通量	q	28	807	77	485	77	485	485
(5+23)				(16+61)				
右折補正交通量	q R - N							
交差点流入部の需要率	ρ	0.019	0.211	0.050	0.130	0.050	0.130	0.130
必要現示率		1.0	0.211	0.050	0.130	0.050	0.130	0.130
		2.0	0.019	0.050	0.130	0.050	0.130	0.130
		1.0						
有効青時間(秒)		2.0	62	30	62	30	62	62
信号青時間比	G / C	30/100	62/100	30/100	62/100	30/100	62/100	62/100
可能交通容量	C i	453	2,366	461	2,316	461	2,316	2,316
交通容量比	q / C i	0.062	0.341	0.167	0.209	0.167	0.209	0.209
交通処理案のチェック		OK	OK	OK	OK	OK	OK	OK
滞留長	L s (m)							

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

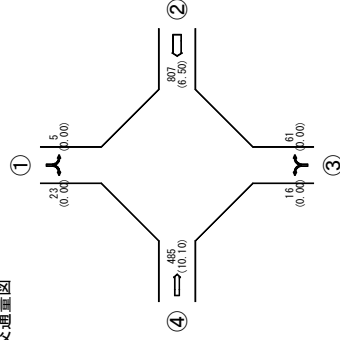
N : 1時間内で右折車が交差点内に滞留する台数

* : 交通容量 (実1時間)

- ①: 細街路
- ②: 子安
- ③: 横浜駅
- ④: 浅間



交通量図



上段: 方向別合計交通量[台/時]
下段: (大型車混入率)[%]

現示方式の図示

現示	1φ	2φ	3φ	AR-2	C-100
表示時間	G-61	Y-3	AR-2	G-29	Y-3
有効青時間	62	30	30	62	30
滞留時間	4	4	4	4	4
歩行的青時間	58	58	58	58	58

表 3.7-7(3) 鶴屋町 1 丁目将来交通量需要率 (平日 : ピーク時 17:00~18:00)

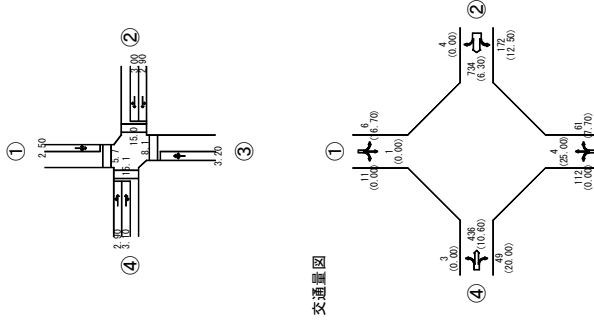
交差点構略図

流入部 車線の種類	①細街路		②子安		③横浜駅		④浅間	
	左折・直進・右折	左折・直進・右折	左折・直進・右折	左折・直進・右折	左折・直進・右折	左折・直進・右折	左折・直進・右折	左折・直進・右折
車線数	1	1	1	1	1	1	1	1
飽和交通流率の基本値 SB	2,000	2,000	2,000	2,000	2,000	2,000	2,000	2,000
車線幅員による補正率 αw	0.950 (2.50)	0.950 (2.90)	1.000 (3.00)	1.000 (3.10)	1.000 (3.20)	0.950 (2.90)	1.000 (3.10)	1.000 (3.10)
縦断勾配による補正率 αG	1.000 (-0.20)	1.000 (-0.10)	1.000 (-0.10)	1.000 (-0.10)	0.965 (1.70)	1.000 (0.10)	1.000 (0.10)	1.000 (0.10)
大型車混入による補正率 αT	0.962 (5.57)	0.943 (8.64)	0.958 (6.24)	0.932 (10.47)	0.978 (3.22)	0.932 (12.49)	0.920 (12.49)	0.920 (12.49)
左折車混入による補正率 αLT	0.926	0.907		0.868	0.868	0.997		
左折率 L%	(33.3)	(37.8)		(63.3)	(63.3)	(1.2)		
(走行者による低減率) fp	0.150	0.150		0.150	0.150	0.150		
(有効青時間) 秒	30	60		60	30	60		
(歩行者用青時間) 秒	22	54		54	22	54		
横断歩行者による補正率 αL								
右折車混入による補正率 αRT	0.937		0.994		0.963		0.790	
(右折率) R%	(61.1)		(0.9)		(34.5)		(20.1)	
(右折車の通過確率) f	0.996		0.630		0.999		0.480	
(有効青時間) 秒	30		60		30		60	
(表示変り目のさげ台数増分) (現示変り目のさげ台数増分) KER : 台/サイクル	2(72)		2(72)		2(72)		2(72)	
(交差点内滞留台数) K : 台/サイクル								
飽和交通流率 SA	1,586	1,625	1,905	1,578	1,765	1,454	488	
設計交通量 q	18 (6+1+11)	910 (172+734+4)		177 (112+4+61)		488 (3+436+49)		
右折補正交通量 qR-N								
交差点流入部の需要率 ρ	0.011	0.258	0.112	0.152	0.152	0.152	0.370	
必要現示率	1φ 2φ	0.011 0.258	0.112 0.112	0.112 0.112	0.112 0.112	0.112 0.112	0.370 0.370	
有効青時間(秒)	1φ 2φ	60 60	60	60	60	60	60	
信号青時間比 G/C	30/100	60/100	30/100	60/100	30/100	60/100	60/100	
可能交通容量 C1	476	2,118	473	1,931	473	1,931	473	
交通容量比 q/C1	0.038	0.430	0.374	0.263	0.374	0.263	0.263	
交通処理案のチェック	OK	OK	OK	OK	OK	OK	OK	
滞留長 Ls (m)							100	

$$※ N = KER \times \frac{3,600}{C}$$

N : 1 時間で右折車が交差点内に滞留する台数
※ : 交通容量 (実1時間)

- ①: 細街路
- ②: 子安
- ③: 横浜駅
- ④: 浅間



上段: 有別割合社会交通量(台/時)
下段: (大型車混入率[%])

現示方式の図示

現示	1φ	2φ
表示時間	0.60 Y.3 AR.2	0.30 Y.3 AR.2
有効青時間	60	30
損失時間	5	5
歩行者滞留時間	54	22

表 3.7-7(4) 鶴屋町 2 丁目将来交通量需要率 (平日 : ピーク時 17:00~18:00)

交差点概略図

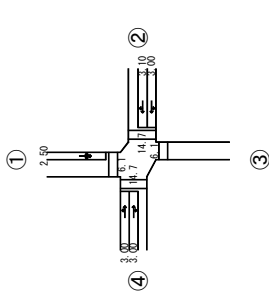
流入部	①細街路		②子安		④浅間	
	左折・直進・右折	1	左折・直進	1	左折・直進	1
車線の種類						
車線数						
飽和交通流率の基本値	S B	2,000	2,000	2,000	2,000	2,000
車線幅員による補正率	αw	0.950 (2.50)	1,000 (3.00)	1,000 (3.10)	1,000 (3.00)	1,000 (3.00)
縦断勾配による補正率	αG	0.988 (-2.20)	0.945 (2.10)	0.945 (2.10)	1,000 (0.20)	1,000 (0.20)
大型車混入による補正率	αT	0.945 (8.33)	0.963 (5.43)	0.958 (6.24)	0.932 (10.50)	0.934 (10.02)
左折車混入による補正率	$\alpha L T$	0.943 (25.0)	0.979 (7.9)		0.992 (2.8)	
(左折率)	L %				0.150	
(歩行者による低減率)	f p	0.150	0.150		60	
(有効青時間)	秒	30	60		54	
(歩行者用青時間)	秒	22	54			
横断歩行者による補正率	αL					
右折車混入による補正率	$\alpha R T$	0.932 (66.7)		0.984 (2.1)		0.901 (7.2)
(右折率)	R %					0.444
(右折車の通過確率)	f	1,000		0.610		60
(有効青時間)	秒	30		60		
(現示変り目のさばけ台数増分)						
(交差点内滞留台数)	KER : 台/サイクル	2(72)		2(72)		2(72)
(交差点内滞留台数)	K : 台/サイクル					
飽和交通流率	S A	1,559	1,782	1,782	1,849	1,683
設計交通量	q	12 (3+1+8)	857 (34+814+9)		497 (7+472+18)	
右折補正交通量	q R - N					
交差点流入部の需要率	ρ	0.008	0.240	0.240	0.141	
必要現示率		1 ϕ	2 ϕ	2 ϕ	2 ϕ	
有効青時間(秒)		1 ϕ	60	60	60	
信号青時間比	G/C	30	60/100	60/100	60/100	
可能交通容量	C i	468	2,138		2,119	
交通容量比	q/C i	0.026	0.401		0.235	
交通処理案のチェック		OK	OK	OK	OK	
滞留長	L s (m)					

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

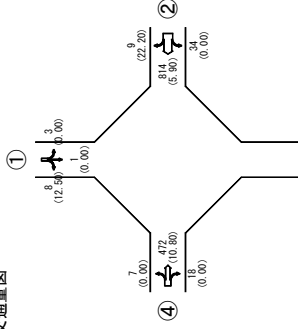
N : 1 時間で右折車が交差点内に滞留する台数

* : 交通容量 (実1 時間)

- ①: 細街路
- ②: 子安
- ③: 横浜駅
- ④: 浅間



交通量図



上段 : 右折別合計交通量 [台/周]
下段 : (大型車混入率) [%]

現示方式の図示

現示	1 ϕ	2 ϕ
表示時間	6:00 Y-3 AR-2	6:30 Y-3 AR-2
有効青時間	60	30
表示時間	5	5
歩行者青時間	54	22

表 3.7-7(5) 仮) 第 1 安田ビル将来交通量需要率 (平日: ピーク時 16:45~17:45)

交差点概略図

流入部	①子安 直進	②横浜駅 左折・右折	③浅間 直進
車線の種類	2	1	2
車線数	2,000	1,800	2,000
飽和交通流率の基本値 S B	1,000	1,000	1,000
車線幅員による補正率 α w (車線幅員) m	(3.10)	(6.00)	(3.00)
縦断勾配による補正率 α G (縦断勾配) %	1,000	0.976	0.985
	(0.40)	(-3.40)	(1.30)
大型車混入による補正率 α T (大型車混入率) %	0.958	0.889	0.966
	(6.30)	(17.89)	(5.00)
左折車混入による補正率 α L T (左折率) L % (歩行者による低減率) f p (有効歩時間) 秒 (歩行者用歩時間) 秒 横断歩行者による補正率 α L (右折率) α R T (右折車の通過確率) R % (有効歩時間) f (現示変り目のさげ台数増分) KER: 台/サイクル (交差点内滞留台数) K: 台/サイクル		0.150 30 22 0.890	
飽和交通流率 S A	3,736	1,390	3,806
設計交通量 q	844	246	423
		(128+118)	
右折補正交通量 q R-N			
交差点流入部の需要率 ρ	0.226	0.177	0.111
	1φ	0.226	0.111
必要現示率	2φ	0.177	0.177
	1φ	60	60
有効歩時間(秒)	2φ	30	100
信号青時間比 G/C	60/100	30/100	60/100
可能交通容量 C i	2,242	417	2,284
交通容量比 q/C i	0.376	0.590	0.185
交通処理案のチェック	O K	O K	O K
滞留長 L s (m)			

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

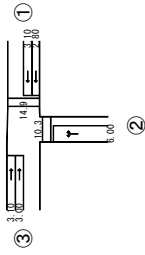
N: 1時間での右折車が交差点内に滞留する台数

* *: 交通容量(実1時間)

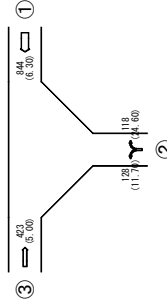
①: 子安

②: 横浜駅

③: 浅間



交通量図



上段: 有効歩時間交通量[台/時]
下段: (大型車混入率) [%]

現示方式の図示

現示	1φ	2φ
青時間	60	30
赤時間	60	30
歩行者時間	5	5
歩行者滞留時間	60	30

表 3.7-7(6) 鶴屋町 3 丁目将来交通量需要率 (平日: ピーク時 17:00~18:00)

流入部	①泉町		②子安		③横浜駅		④浅間	
	左折・直進	右折	左折・直進	右折	直進	左折	右折	直進
車線数	1	1	1	1	2	1	1	1
飽和交通流率の算本値	2,000	1,800	2,000	1,800	2,000	1,800	2,000	1,800
車線幅員による補正率 αw	0.950 (2.50)	1.000 (3.10)	0.950 (2.90)	0.950 (2.60)	1.000 (3.00)	1.000 (2.80)	0.950 (2.90)	1.000 (4.00)
縦断勾配による補正率 αG	1.000 (0.20)	1.000 (2.00)	0.950 (2.00)	0.950 (2.00)	0.875 (3.50)	0.875 (3.50)	1.000 (0.90)	1.000 (0.90)
大型車混入による補正率 αT	0.974 (3.80)	0.979 (3.10)	0.929 (10.88)	0.979 (3.10)	0.978 (3.20)	0.952 (7.20)	0.978 (4.10)	0.871 (21.20)
左折車混入による補正率 αLT	0.957 (41.2)		0.935 (63.3)				0.916 (82.9)	
左折車 (左折車)								
(歩行者による低減率) f p								
(歩行者用着時間) α L								
横断歩行者による補正率 α L								
右折車混入による補正率 α R T								
(右折車) R %								
(右折車の通過確率) f								
(有効時間) 秒								
(現示変更り目のさげ台数増分) 秒								
KER: 台/サイクル (交差点内滞留台数)								
飽和交通流率(設定値) SA	1,771	1,958	1,568	1,580	3,424	1,499	1,547	1,568
飽和交通流率(設定値) SA2	3,294	1,664	3,215	1,395	3,424	1,499	3,544	1,568
設計交通量 q	451 (93+358)	162	752 (238+514)	246	340	83	398 (165+233)	245
右折補正交通量 q R-N		90		174		11		173
交差点流入部の需要率 ρ	0.137	0.051	0.234	0.125	0.099	0.007	0.112	0.110
必要現示率								
1φ			0.234	0.125			0.112	0.234
2φ								0.125
3φ		0.137		0.125				0.152
4φ		0.051				0.007		0.054
5φ		***				***		***
6φ								0.000
有効時間(秒)			34	20			34	
1φ								
2φ		27		27				100
3φ								
4φ		9				9		
5φ		0				0		
6φ								
信号時間比 G/C	27/100	9/100	34/100	20/100	27/100	9/100	34/100	20/100
可能交通容量 Ci	889	222	1,093	351	924	207	1,205	386
交通容量比 q/Ci	0.507	0.731	0.688	0.701	0.368	0.401	0.330	0.635
交通処理率のチェック	OK	OK	OK	OK	OK	OK	OK	OK
滞留長 Ls (m)		51.5		71.0		31.7		83.1

※ N = KER × 3,600 / C

N : 1 時間で右折車が交差点内に滞留する台数

※ * : 交通容量 (実 1 時間)

※ *** : 連続現示での使用現示

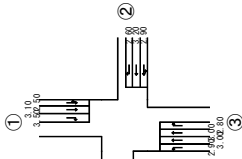
①: 泉町

②: 子安

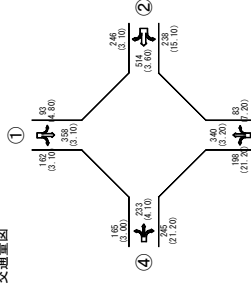
③: 横浜駅

④: 浅間

交差点概略図



交通量図



上段: 方向別合計交通量(台/時)
下段: (占有率)(%)

現示方式の図示

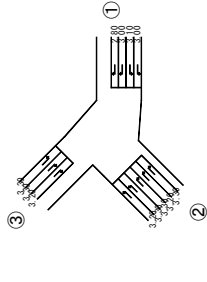
信号	1φ	2φ	3φ	4φ
表示時間	G:33 Y:3 AR:0	G:19 Y:2 AR:3	G:26 Y:3 AR:0	G:3 Y:0 AR:0
有効時間	34	20	27	7
滞留時間	2	4	2	2
歩行者滞留	0	0	0	0
信号	5φ	2φ	3φ	4φ
表示時間	G:0 Y:2 AR:0	G:0 Y:2 AR:0	G:0 Y:0 AR:0	G:100
有効時間	0	0	0	0
滞留時間	2	0	0	0
歩行者滞留	0	0	0	0

表 3.7-7(7) 青木通将来交通量需要率 (平日 : ピーク時 17:15~18:15)

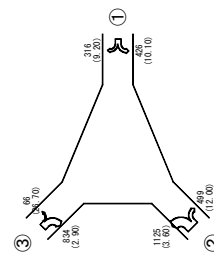
交差点概略図

流入部	①子安		②保土ヶ谷		③青木橋	
	左折	右折	左折	右折	左折	右折
車線の種類	2	2	2	3	1	2
車線数	1,800	1,800	1,800	1,800	1,800	1,800
飽和交通流率の基本値	S B					
α w	1,000	1,000	1,000	1,000	1,000	1,000
車線幅員による補正率	m	(2.80)	(2.80)	(3.30)	(3.30)	(3.20)
α G	0.860	0.860	0.800	0.800	0.971	0.971
α R T	(3.80)	(3.80)	(5.00)	(5.00)	(-3.90)	(-3.90)
大型車混入による補正率	α T	0.934	0.939	0.923	0.843	0.980
(大型車混入率)	%	(10.10)	(9.20)	(3.60)	(26.70)	(2.90)
左折車混入による補正率	α L T					
(左折率)	L %					
(歩行者による低減率)	f p					
(有効歩時間)	f					
(歩行者歩時間)	秒					
横断歩行者による補正率	α L	1.000	1.000	1.000	1.000	
右折車混入による補正率	α R T					
(右折率)	R %					
(右折車の通過確率)	f					
(有効歩時間)	秒					
(現示変り目のさげ台数増分)	KER					
(交差点内滞留台数)	K					
K : 台/サイクル						
飽和交通流率(設定値)	S A	2,892	2,908	2,808	3,987	3,426
飽和交通流率(設定値)	S A 2	2,892	2,892	2,796	3,984	3,426
設計交通量	q	426	316	1,125	499	66
右折補正交通量	q R-N	0.147	0.109	0.402	0.125	0.045
交差点流入部の需要率	ρ			0.402	0.243	0.243
必要現示率				****	****	****
	1φ			****	****	****
	2φ			****	****	****
	3φ	0.147		****	0.125	0.511
	4φ	****		****	****	****
	5φ	****	0.109		0.045	0.109
	6φ	****			****	0.000
有効歩時間(秒)			66		63	63
			2			
			53		53	
			19			22
信号青時間比	G/C	77/150	19/150	121/150	53/150	87/150
可能交通容量	C i	1,485	366	2,255	1,408	854
交通容量比	q/C i	0.287	0.863	0.499	0.354	0.077
交通処理率のチェック		O K	O K	O K	O K	O K
滞留長	L s (m)	91.5	72.9	213.5	77.8	42.9

※ $N = KER \times \frac{3,600}{C}$
 N : 1時間以内で右折車が交差点内に滞留する台数
 ※ * : 交通容量(実1時間)
 ※ **** : 連続現示での使用現示
 ① : 子安
 ② : 保土ヶ谷
 ③ : 青木橋交差点



交通量図



上段 : 方向別合計交通量(台/時)
 下段 : (大型車混入率)(%)

現示方式の図示

種別	1φ	2φ	3φ	4φ
歩行時間	G.63 Y.3 AR.0	G.2 Y.0 AR.0	G.53 Y.3 AR.0	G.2 Y.0 AR.0
歩行時間	63	2	53	2
歩行時間	3	0	3	0
歩行時間	0	0	0	0
種別	5φ	6φ	7φ	8φ
歩行時間	G.19 Y.0 AR.3	G.2 Y.0 AR.0	G.2 Y.0 AR.0	G.19 Y.0 AR.3
歩行時間	19	2	2	19
歩行時間	3	0	0	0
歩行時間	0	0	0	0

表 3.7-8(1) 青木橋将来交通量需要率 (休日：ピーク時 16:00~17:00)

交差点概略図

流入部	①子安		②青木通り交差点		③浅間		④細街路	
	左折	直進	直進・左折	左折・直進	左折・直進	直進	右折	左折
車線数	1	1	1	1	1	1	1	1
飽和交通流率の基本値	1,800	2,000	2,000	2,000	2,000	2,000	1,800	1,800
飽和交通流率による補正率	1,000	1,000	1,000	1,000	1,000	1,000	1,000	0,950
(車線幅員)	(3.40)	(3.20)	(2.80)	(3.60)	(3.10)	(3.30)	(3.10)	(2.50)
縦断勾配による補正率	1,000	1,000	0,993	0,993	0,825	0,825	0,825	0,810
(縦断勾配)	(-0.10)	(-0.10)	(-0.10)	(-1.70)	(4.50)	(4.50)	(4.50)	(4.80)
大型車混入による補正率	0,983	0,933	0,933	0,988	0,952	0,951	0,960	1,000
(大型車混入率)	(2.50)	(10.20)	(10.32)	(1.71)	(7.15)	(7.40)	(5.90)	(0.00)
左折車混入による補正率	α L T		0,918	0,996	0,996			
(左折率)	L %		(81.3)	(3.4)				
(歩行者による低減率)	f p							
(有効歩時間)	f p							
(歩行者用歩時間)	秒							
横断歩行者による補正率	α L							
右折車混入による補正率	α R T		0,848					
(右折率)	R %		(13.2)					
(右折車の通過確率)	f		0,649					
(有効歩時間)	秒		27					
(現示変り目のさげ台数増分)								
KER: 台/サイクル								
(交差点内滞留台数)			2(48)				2(48)	
K: 台/サイクル								
飽和交通流率(算定値)	S A	1,769	1,866	1,801	3,524	1,569	1,426	1,385
飽和交通流率(観定値)	S A 2	1,625	3,387	1,571	3,324	3,135	1,426	1,385
設計交通量	q	681	409	477	863	409	265	9
			(382+27)	(388+89)	(7+402)			
右折補正交通量	q R - N						217	
交差点流入部の需要率	p	0.419	0.121	0.304	0.260	0.130	0.152	0.006
必要現示率		0.419	0.121	0.304	0.260	0.130	0.152	0.006
1φ		0.419	0.121	0.304	0.260	0.130	0.152	0.006
3φ		****	0.121	0.304	0.260	0.130	0.152	0.006
4φ								
有効歩時間(秒)		69	27	65	65	27	65	150
2φ		27	27					
3φ								
4φ								
信号青時間比	G/C	96/150	27/150	65/150	65/150	27/150	11/150	65/150
可能交通容量	C i	1,040	610	681	1,440	564	153	600
交通容量比	q/C i	0.655	0.671	0.701	0.599	0.725	1.732	0.015
交通処理案のチェック		OK	OK	OK	OK	OK	NG	OK
滞留長	L s (m)	261.8		165.0			105.2	5.0

* N = KER × $\frac{3,600}{C}$

N : 1時間での右折車が交差点内に滞留する台数

* : 交通容量(実1時間)

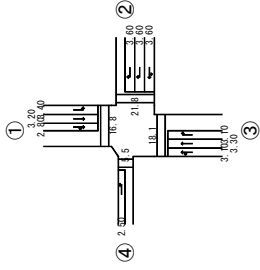
**** : 連続現示での使用現示

①: 子安

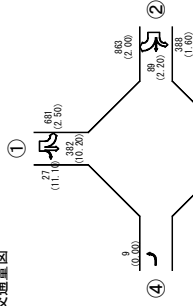
②: 青木通交差点

③: 浅間

④: 細街路



交通量図



上段：右折別合計交通量(台/時)
下段：次型車混入率(%)

現示方式の図示

現示	1φ	2φ	3φ	4φ
歩行青時間	65	27	11	26
歩行青時間	4	3	4	10
歩行青時間	0	0	0	25

表 3.7-8(2) 台町入口将来交通量需要率 (休日：ピーク時 16:00～17:00)

交差点概略図

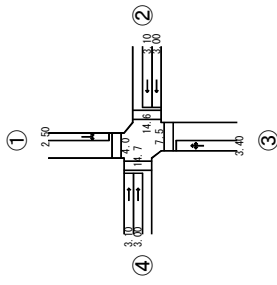
流入部 車線の種類	①細街路		②子安		③横浜駅		④浅間	
	左折・右折	直進	左折・右折	直進	左折・右折	直進	左折・右折	直進
車線数	1	2	2	1	1	2	2	2
飽和交通流率の基本値	S B	1,800	2,000	1,800	1,800	2,000	1,800	2,000
車線幅員による補正率	αw	0.950	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000
(車線幅員)	m	(2.50)	(3.10)	(3.40)	(3.40)	(3.00)	(3.40)	(3.00)
縦断勾配による補正率	αG	0.992	0.998	0.960	0.960	1.000	0.960	1.000
(縦断勾配)	%	(-1.80)	(-1.20)	(1.80)	(1.80)	(0.50)	(1.80)	(0.50)
大型車混入による補正率	αT	1.000	0.958	1.000	1.000	0.955	1.000	0.955
(大型車混入率)	%	(0.00)	(6.30)	(0.00)	(0.00)	(6.80)	(0.00)	(6.80)
左折車混入による補正率	$\alpha L T$							
(左折率)	L %							
(歩行者による低減率)	f p	0.150		0.150		0.150		
(有効青時間)	秒	31		31		31		
(歩行者用青時間)	秒	23		23		23		
横断歩行者による補正率	αL	0.889		0.889		0.889		
右折車混入による補正率	$\alpha R T$	1.000		1.000		1.000		
(右折率)	R %	(76.0)		(81.1)		(81.1)		
(右折車の通過確率)	f	1.000		1.000		1.000		
(有効青時間)	秒	31		31		31		
(現示変り目のさばけ台数増分)								
(交差点内滞留台数)	KER : 台/サイクル	2(80)		2(80)		2(80)		
	K : 台/サイクル							
飽和交通流率	S A	1,508	3,824	1,536	3,820	1,536	3,820	3,820
設計交通量	q	25	774	90	559	90	559	559
		(6+19)		(17+73)				
右折補正交通量	q R - N							
交差点流入部の需要率	ρ	0.017	0.202	0.059	0.146	0.059	0.146	0.146
必要現示率		1φ	0.202		0.146		0.202	0.261
		2φ	0.017		0.059		0.059	0.261
		1φ						
有効青時間(秒)		2φ	51		51		51	51
信号青時間比	G / C	31/90	51/90	31/90	51/90	31/90	51/90	51/90
可能交通容量	C i	519	2,167	529	2,165	529	2,165	2,165
交通容量比	q / C i	0.048	0.357	0.170	0.258	0.170	0.258	0.258
交通処理案のチェック		OK	OK	OK	OK	OK	OK	OK
滞留長	L s (m)							

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

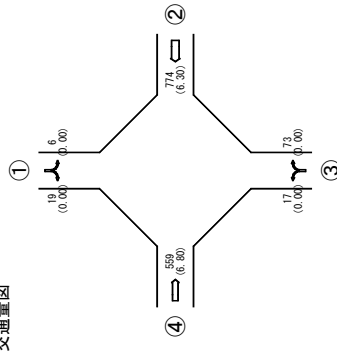
N : 1時間での右折車が交差点内に滞留する台数

* : 交通容量 (実1時間)

- ①: 細街路
- ②: 子安
- ③: 横浜駅
- ④: 浅間



交通量図



上段：方向別合計交通量
下段：大型車混入率 [%]

現示方式の図示

現示	1φ	2φ	歩行者青時間
表示時間	6:50 Y:3 AR:2	6:30 Y:3 AR:2	C=90
有効青時間	51	31	G=82
損失時間	4	4	L=8
歩行者青時間	47	23	

表 3.7-8(3) 鶴屋町 1 丁目将来交通量需要率 (休日 : ピーク時 16:00~17:00)

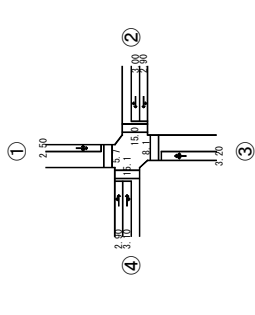
交差点概略図

流入部	①細街路		②子安		③横浜駅		④浅間	
	左折・直進・右折	左折・直進・右折	左折・直進・右折	左折・直進・右折	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	1	1	1	1	1	1	1	1
車線数	2,000	2,000	2,000	2,000	2,000	2,000	2,000	2,000
飽和交通流率の基本値	0.950	0.950	1.000	1.000	1.000	1.000	0.950	1.000
車線幅員による補正率	(2.50)	(2.90)	(3.00)	(3.20)	(3.20)	(3.10)	(2.90)	(3.10)
縦断勾配による補正率	1.000	1.000	1.000	0.965	1.000	1.000	1.000	1.000
縦断勾配による補正率	(-0.20)	(-0.10)	(-0.10)	(-0.10)	(1.70)	(0.10)	(0.10)	(0.10)
大型車混入による補正率	1.000	0.971	0.956	0.956	0.952	0.958	0.958	0.964
(大型車混入率)	(0.00)	(4.30)	(6.57)	(7.15)	(6.33)	(5.33)	(5.33)	(5.33)
左折車混入による補正率	0.882	0.914		0.863	0.997		0.997	
(左折率)	(66.7)	(34.9)		(66.4)	(1.0)		(1.0)	
(歩行者による低減率)	0.150	0.150		0.150	0.150		0.150	
(有効青時間)	30	50		30	50		50	
(歩行者用青時間)	22	44		22	44		44	
横断歩行者による補正率								
右折車混入による補正率	0.965		0.996	0.967	0.967		0.825	
(右折率)	(33.3)		(0.5)	(31.1)	(16.8)		(16.8)	
(右折車の通過確率)	0.997		0.577	1.000	0.492		0.492	
(有効青時間)	30		50	30	50		50	
(現示変り目のさげ台数増分)								
(交差点内滞留台数)	2(80)		2(80)	2(80)	2(80)		2(80)	
K : 右/サイクル								
飽和交通流率	1,580	1,686	1,904	1,533	1,815	1,591	1,591	
設計交通量	6	859		122	585		585	
(4+0+2)		(150+707+2)		(81+3+38)	(3+533+49)			
右折補正交通量								
q R - N								
交差点流入部の需要率	0.004	0.239	0.080	0.172	0.172		0.172	
必要現示率	2φ	0.239	0.080	0.172	0.172		0.172	
1φ	0.004	0.239	0.080	0.172	0.172		0.172	
有効青時間(秒)	1φ	50	50	50	50		50	
2φ	30	30	30	30	30		30	
信号青時間比	G/C	50/90	30/90	30/90	50/90		50/90	
可能交通容量	C I	527	1,994	511	1,892		1,892	
交通容量比	q/C I	0.011	0.431	0.239	0.309		0.309	
交通処理案のチェック		OK	OK	OK	OK		OK	
滞留長	L s (m)							

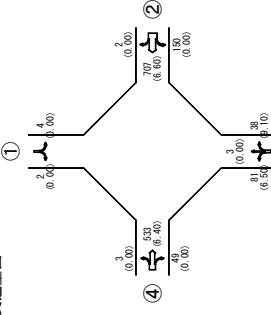
※ N = $KER \times \frac{3,600}{C}$

N : 1 時間で右折車が交差点内に滞留する台数
 ※ : 交通容量 (実1時間)

- ① : 細街路
- ② : 子安
- ③ : 横浜駅
- ④ : 浅間



交通量図



上段 : 有効別台数交通量 [台/時]
 下段 : (大型車混入率) [%]

現示方式の図示

現示	1φ	2φ
必要時間	0.50 Y.3 AR.2	0.30 Y.3 AR.2
有効青時間	50	30
損失時間	5	5
歩行者青時間	44	22

表 3.7-8(4) 鶴屋町 2 丁目将来交通量需要率 (休日 : ピーク時 16:00~17:00)

交差点概略図

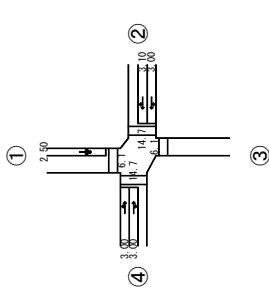
流入部	①細街路		②子安		④浅間	
	左折・直進・右折	1	左折・直進	右折・直進	左折・直進	直進・右折
車線の種類						
車線数		1	1	1	1	1
飽和交通流率の基本値	S B	2,000	2,000	2,000	2,000	2,000
車線幅員による補正率	αw	0.950 (2.50)	1.000 (3.00)	1.000 (3.10)	1.000 (3.00)	1.000 (3.00)
縦断勾配による補正率	αG	0.988 (-2.20)	0.945 (2.10)	0.945 (2.10)	1.000 (0.20)	1.000 (0.20)
大型車混入による補正率	αT	1.000 (0.00)	0.957 (6.45)	0.955 (6.80)	0.958 (5.76)	0.961 (5.76)
左折車混入による補正率	$\alpha L T$	0.917 (37.5)	0.967 (12.7)		0.997 (1.3)	
(左折率)	L %	0.150	0.150		0.150	
(歩行者による低減率)	f p	30	50		50	
(有効青時間)	秒	22	44		44	
横断歩行者による補正率	αL					
右折車混入による補正率	$\alpha R T$	0.948 (50.0)	1.000 (0.0)	1.000 (0.0)	0.896 (8.7)	0.896 (8.7)
(右折率)	R %	1.000	0.556	0.556	0.477	0.477
(右折車の通過確率)	f	30	50	50	50	50
(有効青時間)	秒					
(現示変り目のさばけ台数増分)	KER : 台/サイクル	2(80)	2(80)	2(80)	2(80)	2(80)
(交差点内滞留台数)	K : 台/サイクル					
飽和交通流率	S A	1,632	1,749	1,805	1,910	1,722
設計交通量	q	8 (3+1+4)	790 (50+740+0)	790 (50+740+0)	601 (4+571+26)	601 (4+571+26)
右折補正交通量	q R - N					
交差点流入部の需要率	ρ	0.005	0.222	0.222	0.165	0.165
必要現示率		1 ϕ	2 ϕ	2 ϕ	2 ϕ	2 ϕ
有効青時間(秒)		1 ϕ	50	50	50	50
信号青時間比	G / C	30	50/90	50/90	50/90	50/90
可能交通容量	C i	544	1,974	1,974	2,018	2,018
交通容量比	q / C i	0.015	0.400	0.400	0.298	0.298
交通処理案のチェック		O K	O K	O K	O K	O K
滞留長さ	L s (m)					

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

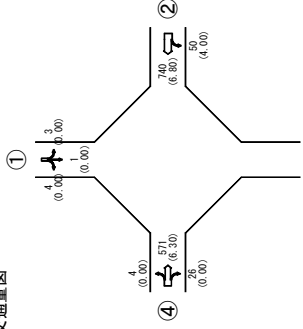
N : 1 時間で右折車が交差点内に滞留する台数

* : 交通容量 (実1 時間)

- ①: 細街路
- ②: 子安
- ③: 横浜駅
- ④: 浅間



交通量図



上段 : 右折別合計交通量 [台/周]
下段 : 大型車混入率 [%]

現示方式の図示

現示	1 ϕ	2 ϕ
表示時間	6:30 Y-3 AR-2	6:30 Y-3 AR-2
有効青時間	50	30
表示時間	5	5
歩行者青時間	44	22

表 3.7-8(5) 仮) 第1安田ビル将来交通量需要率 (休日: ピーク時 15:45~16:45)

交差点概略図

流入部	①子安	②横浜駅	③浅間
車線の種類	直進	左折・右折	直進
車線数	2	1	2
飽和交通流率の基本値 S B	2,000	1,800	2,000
車線幅員による補正率 α w (車線幅員)	1,000 (3.10)	1,000 (6.00)	1,000 (3.00)
縦断勾配による補正率 α G (縦断勾配)	1,000 (0.40)	0.976 (-3.40)	0.985 (1.30)
大型車混入による補正率 α T (大型車混入率)	0.961 (5.80)	0.920 (12.43)	0.977 (3.30)
左折車混入による補正率 α L T (左折率) L % (歩行者による低減率) f p (有効青時間) 秒 (歩行者用青時間) 秒 横断歩行者による補正率 α L (右折率) α R T (右折車の通過確率) f (有効青時間) 秒 (現示変り目のさげ台数増分) KER: 台/サイクル (交差点内滞留台数) K: 台/サイクル		0.150 30 22 0.890	
飽和交通流率 S A	3,748	1,438	3,850
設計交通量 q	750	249 (111+138)	475
右折補正交通量 q R-N			
交差点流入部の需要率 ρ	0.200	0.173	0.123
必要現示率	1φ 0.200	0.173	0.123
有効青時間(秒)	1φ 50	0.173	0.173
信号青時間比 G/C	2φ	30	90
可能交通容量 C i	50/90	30/90	50/90
交通容量比 q/C i	2,082	479	2,139
交通処理案のチェック	0.360	0.520	0.222
滞留長 L s (m)	O K	O K	O K

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

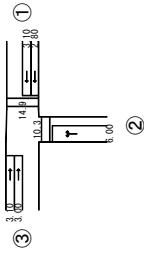
N: 1時間で右折車が交差点内に滞留する台数

* *: 交通容量(実1時間)

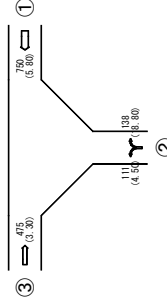
①: 子安

②: 横浜駅

③: 浅間



交通量図



上段: 有価別会社交通量[台/時]
下段: (大型車混入率) [%]

現示方式の図示

現示	1φ	2φ
青時間	50	30
有効青時間	50	30
信号青時間	50	30
歩行者用青時間	5	5
歩行者用青時間	50	30

表 3.7-8(6) 鶴屋町 3 丁目将来交通量需要率 (休日 : ピーク時 15:45~16:45)

流入部 車線の種類	① 泉町		② 子安		③ 横浜駅		④ 浅間	
	左折・直進	右折	左折・直進	右折	直進	左折・直進	右折	直進
車線数	1	1	1	1	2	1	1	1
飽和交通流率の基準値	2,000	1,800	2,000	1,800	2,000	1,800	2,000	1,800
車線幅員による補正率	0.950	1,000	0.950	1,000	1,000	0.950	0.950	1,000
(車線幅員)	(2.50)	(3.50)	(2.90)	(3.20)	(3.00)	(2.80)	(2.90)	(4.00)
縦断勾配による補正率	1.000	1,000	0.950	0.950	0.875	0.875	1.000	1.000
(縦断勾配)	(0.20)	(0.20)	(2.00)	(2.00)	(3.50)	(3.50)	(0.90)	(0.90)
大型車混入による補正率	0.975	0.973	0.934	0.883	0.975	0.984	0.989	0.973
(大型車混入率)	(3.73)	(2.70)	(10.05)	(3.20)	(3.70)	(2.30)	(1.65)	(11.40)
左折車混入による補正率	0.964		0.924				0.939	
(左折率)	(34.3)		(75.3)				(58.8)	
(歩行者による低減率)	f p							
(有効歩行時間)	f s							
(歩行者歩行時間)	α L							
構断歩行者による補正率	α R T							
右折車混入による補正率	R %							
(右折車の通過確率)	f							
(有効歩行時間)	秒							
(現示変り目のさげ台数増分)	KER : 台/サイクル							
(交差点内滞留台数)	K : 台/サイクル							
飽和交通流率(算定値)	S A	1,786	1,946	1,558	1,570	3,412	1,550	1,849
飽和交通流率(設定値)	S A 2	3,305	1,766	3,152	1,321	3,412	1,550	3,254
設計交通量	q	402	112	653	221	354	129	381
		(69+333)		(246+407)			(112+269)	
右折補正交通量	q R - N		32					157
交差点流入部の需要率	ρ	0.122	0.018	0.207	0.087	0.104	0.032	0.094
				0.207				0.207
必要現示率		0.122		0.087		0.104		0.094
			0.018				0.032	0.167
		****		****		****		0.032
			29					0.000
								0.000
有効歩行時間(秒)		23	2	23	2	23	2	90
			6				6	
信号青時間比	G / C	23/90	8/90	29/90	17/90	23/90	8/90	29/90
可能交通容量	C 1	845	237	1,016	338	872	218	1,049
交通容量比	q / C 1	0.476	0.473	0.643	0.376	0.655	0.406	0.592
交通処理案のチェック		OK	OK	OK	OK	OK	OK	OK
滞留長	L s (m)	35.2	60.0	69.8	39.2	68.9	68.9	68.9

* N = KER × 3.600 / C

N : 1 時間で右折車が交差点内に滞留する台数

* : 交通容量 (実1時間)

*** : 連続現示での使用現示

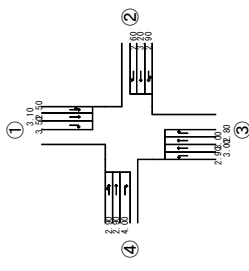
① : 泉町

② : 子安

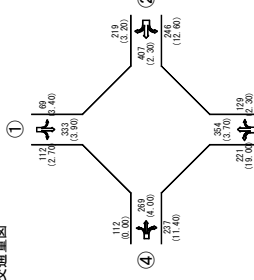
③ : 横浜駅

④ : 浅間

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) (%)

現示方式の図示

種別	1φ	2φ	3φ	4φ
要求時間	G:28 Y:3 AR:0	G:16 Y:2 AR:3	G:22 Y:3 AR:0	G:2 Y:0 AR:0
緑色時間	28	17	23	0
緑色率	2	4	2	2
歩行者歩行時間	5φ	0	0	0
種別	1φ	2φ	3φ	4φ
要求時間	G:6 Y:2 AR:0	G:3 Y:0 AR:0	0φ	0φ
緑色時間	6	3	0	0
緑色率	2	0	0	0
歩行者歩行時間	0	0	0	0

表 3.7-8(7) 青木通将来交通量需要率 (休日：ピーク時 16:00~17:00)

交差点概略図

流入部	①子安		②保土ヶ谷		③青木橋	
	左折	右折	左折	右折	左折	右折
車線の種類	2	2	2	3	1	2
車線数	2	2	2	3	1	2
飽和交通流率の基本値	1,800	1,800	1,800	1,800	1,800	1,800
飽和交通流率による補正率	1,000	1,000	1,000	1,000	1,000	1,000
αw	(3.10)	(2.80)	(3.30)	(3.30)	(3.30)	(3.20)
(車線幅員)	0.860	0.860	0.800	0.800	0.971	0.971
αG	(3.80)	(3.80)	(5.00)	(5.00)	(-3.90)	(-3.90)
(縦断勾配)	0.966	0.953	0.987	0.941	0.983	0.986
αT	(5.10)	(7.10)	(1.90)	(9.00)	(17.10)	(2.00)
(大型車混入率)						
左折車混入による補正率						
αLT						
L%						
(歩行者による低減率)						
f						
(有効歩時間)						
秒						
(歩行者歩時間)						
秒						
欄外歩行者による補正率						
αR						
R%						
(右折率)						
右折車混入による補正率						
αRT						
R%						
(右折率)						
(右折車の通過確率)						
f						
(有効歩時間)						
秒						
(現示変り目のさげ台数増分)						
KER : 右/サイクル						
(交差点内滞留台数)						
K : 台/サイクル						
飽和交通流率(算定値)	2,990	2,950	2,842	4,065	1,561	3,446
SA	2,990	2,950	2,842	4,065	1,528	3,354
飽和交通流率(設定値)	215	219	1,100	501	77	792
SA2	215	219	1,100	501	77	792
設計交通量						
q						
右折補正交通量						
qR-N						
交差点流入部の需要率						
ρ	0.072	0.074	0.387	0.123	0.050	0.236
現示の需要率			0.387		***	0.236
交差点の需要率			***		***	***
必要現示率			***	0.123	***	0.461
α	0.072		***		0.000	
β	***		***		0.074	
γ	***	0.074			0.050	
δ	***	***			***	
ε	***	***			***	
有効歩時間(秒)			66		63	
1φ			2		22	
2φ			53		2	
3φ				53		
4φ						
5φ		19				
6φ						
信号青時間比						
G/C	77/150	19/150	121/150	53/150	87/150	63/150
可能交通容量	1,535	374	2,293	1,436	886	1,409
Ci	1,535	374	2,293	1,436	886	1,409
交通容量比	0.140	0.586	0.480	0.349	0.087	0.562
q/Ci	OK	OK	OK	OK	OK	OK
交通処理率のチェック	OK	OK	OK	OK	OK	OK
滞留長						
Ls(m)	52.3	53.9	210.2	76.0	44.6	151.5

※ $N = KER \times \frac{3,600}{C}$

N : 1時間での右折車が交差点内に滞留する台数

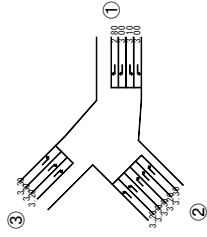
※ * : 交通容量 (実1時間)

※ *** : 運転現示での使用現示

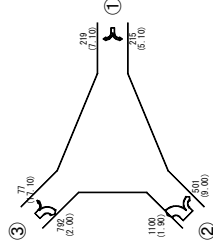
① : 子安

② : 保土ヶ谷

③ : 青木橋交差点



交通量図



上段：方向別設計交通量(台/時)
下段：(大型車混入率) [%]

現示方式の図示

種別	1φ	2φ	3φ	4φ
歩行者歩時間	63	2	53	2
歩行者歩時間	3	0	3	0
歩行者歩時間	0	0	0	0
種別	5φ	6φ	7φ	8φ
歩行者歩時間	19	2	53	2
歩行者歩時間	3	0	3	0
歩行者歩時間	0	0	0	0

2 予測

(1) 自転車の歩道上通行による歩行者換算値設定根拠

ア 自転車の歩道通行について

道路交通法上、自転車は軽車両と位置付けられ、歩道と車道の区別があるところでは車道を通行するのが原則ですが、現地調査の結果（本編図 6.11-7 参照）、対象事業実施区域の近傍では歩道と車道の区別がついていません。

このため、予測にあたっては、歩道上を通行する自転車については、下車し、自転車を押して歩行しているものとして予測を行いました。

イ 歩道通行者の通行幅等について

「道路構造令の解説と運用」（平成 16 年 2 月、社団法人日本道路協会）による道路利用者の基本的な寸法は下表のとおりです。

歩行者の占有幅は 0.75m、自転車の占有幅は 1.0m とされています。

項目	幅	占有幅	長さ
歩行者	0.5m	0.75m	0.45m [*]
自転車	0.6m	1.0m	1.9m

資料：「道路構造令の解説と運用」（社団法人日本道路協会、平成 16 年 2 月）

※歩行者の長さは「歩行者の空間 —理論とデザイナー—」（ジョン・J・フルーイン著、1974 年、鹿島出版会）に示されている体の厚みを示しています。

ウ 自転車の歩道上通行による歩行者換算について

自転車通行による占有幅は 1.0m、歩行者の占有幅は 0.75m ですが、自転車を押して歩行する場合の占有幅は、重複する部分を考慮して 1.5m としました。このほか、自転車の長さ（最大 1.9m）に前後 0.25m の余裕幅を考慮し、自転車を押して歩行する場合の面積を求めました。

さらに、歩行者については、占有幅は 0.75m ですが、長さは体の幅のほか、歩幅を考慮し、前後 0.25m のスペースを占有するものとして、歩行者の面積を求めました。

その結果、自転車を押して歩行する場合の専有面積と歩行者の専有面積の比率は、以下に示すとおり 5.0 となり、これを自転車から歩行者への換算値としました。

$$\textcircled{1} \text{ 自転車を押して歩行する場合の面積} : 1.5\text{m} \times 2.4\text{m} (1.9\text{m} + (0.25\text{m} \times 2)) = 3.6 \text{ m}^2$$

$$\textcircled{2} \text{ 歩行者の面積} : 0.75\text{m} \times 0.95\text{m} (0.45\text{m} + (0.25\text{m} \times 2)) = 0.7125 \text{ m}^2$$

$$\textcircled{3} \text{ 自転車から歩行者への換算値} : 3.6 \div 0.7125 \approx 5.0$$

エ 歩行者サービス水準算定結果

(ア) 現況

予測地点	幅員(m)	平日現況ピーク15分		平日現況交通量(人・台/15分)			平日歩行者流量(人/m・分)	休日現況ピーク15分	休日現況交通量(人・台/15分)			休日歩行者流量(人/m・分)
		歩行者	自転車	歩行者	自転車	計			歩行者	自転車	計	
—	①	—	②	③	④=②+③		$((②+③) \times 5) \div 15 \div ①$	—	⑤	⑥	⑦=⑤+⑥	$((⑤+⑥) \times 5) \div 15 \div ①$
地点1	2.2	21:00~21:15	231	0	231	7.0		16:30~16:45	150	8	158	5.8
地点2	2.2	21:00~21:15	20	0	20	0.6		17:30~17:45	19	2	21	0.9
地点3	2.3	15:30~15:45	131	3	134	4.2		15:15~15:30	83	0	83	2.4
地点4	2.3	15:30~15:45	141	2	143	4.4		14:00~14:15	81	0	81	2.3
地点5	2.3	19:00~19:15	150	2	152	4.6		17:45~18:00	128	0	128	3.7
地点6	0.3	12:00~12:15	19	0	19	4.2		19:30~19:45	14	0	14	3.1
地点7	2.1	8:45~9:00	214	2	216	7.1		16:30~16:45	159	8	167	6.3
地点8	2.2	8:45~9:00	207	2	209	6.6		16:30~16:45	182	8	190	6.7
地点9	1.9	18:00~18:15	304	2	306	11.0		15:30~15:45	256	13	269	11.3
地点10 東側歩道	2.2	18:30~18:45	627	0	627	19.0		16:45~17:00	461	2	463	14.3
地点10 西側歩道	1.9	8:45~9:00	476	0	476	16.7		15:30~15:45	256	0	256	9.0

(イ) 供用時

平日

予測地点	幅員(m)	現況 ピーク15分	将来一般交通量(人・台/15分)			将来交通量(人・台/15分)			歩行者流量(人/m・分)	
			歩行者	自転車	計	歩行者	自転車	計	将来基礎交通量	将来交通量
—	①	—	②	③	④=②+③	⑤	⑥	⑦=⑤+⑥	$((②+③) \times 5) \div 15 \div ①$	$((⑤+⑥) \times 5) \div 15 \div ①$
地点1	2.2	21:00～21:15	231	0	231	272	5	277	7.0	9.0
地点2	2.2	21:00～21:15	234	2	236	252	6	258	7.4	8.5
地点3	2.3	15:30～15:45	131	3	134	170	7	177	4.2	5.9
地点4	2.3	15:30～15:45	355	4	359	420	14	434	10.9	14.2
地点5	2.3	19:00～19:15	364	4	368	380	9	389	11.1	12.3
地点9	1.9	18:00～18:15	304	2	306	319	7	326	11.0	12.4
デッキ	4.0	—	0	0	0	668	0	668	0.0	11.1

休日

予測地点	幅員(m)	現況 ピーク15分	将来一般交通量(人・台/15分)			将来交通量(人・台/15分)			歩行者流量(人/m・分)	
			歩行者	自転車	計	歩行者	自転車	計	将来基礎交通量	将来交通量
—	①	—	②	③	④=②+③	⑤	⑥	⑦=⑤+⑥	$((②+③) \times 5) \div 15 \div ①$	$((⑤+⑥) \times 5) \div 15 \div ①$
地点1	2.2	16:30～16:45	150	8	158	163	11	174	5.8	6.6
地点2	2.2	17:30～17:45	201	10	211	216	14	230	7.6	8.7
地点3	2.3	15:15～15:30	83	0	83	107	2	109	2.4	3.4
地点4	2.3	14:00～14:15	263	8	271	300	13	313	8.8	10.6
地点5	2.3	17:45～18:00	310	8	318	328	13	341	10.1	11.4
地点9	1.9	15:30～15:45	256	13	269	275	18	293	11.3	12.8
デッキ	4.0	—	0	0	0	458	0	458	0.0	7.6