

(3) 渋滞長調査

地点7 ハマスタ入口交差点において、平日・休日実施した渋滞長調査結果は、p.資 3.8-174～p.資 3.8-175 に示すとおりです。

渋滞長調査結果集計表

調査年月日

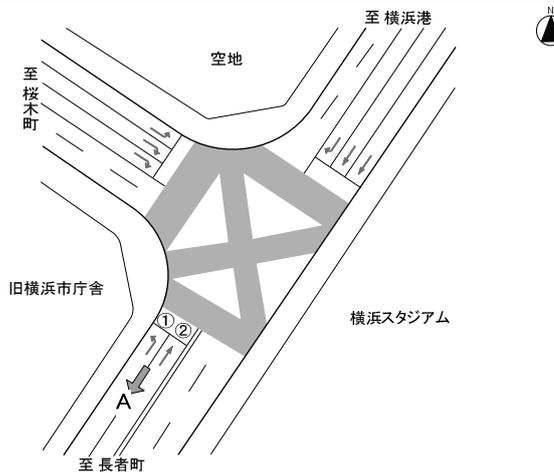
令和2年1月23日(木)

調査時間

7:00~19:00(12時間)

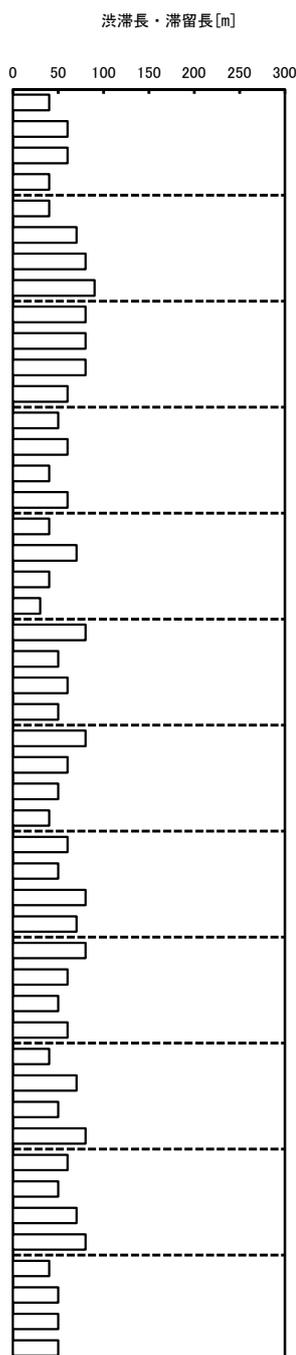
調査地点7 ハマスタ入口

方向案内図

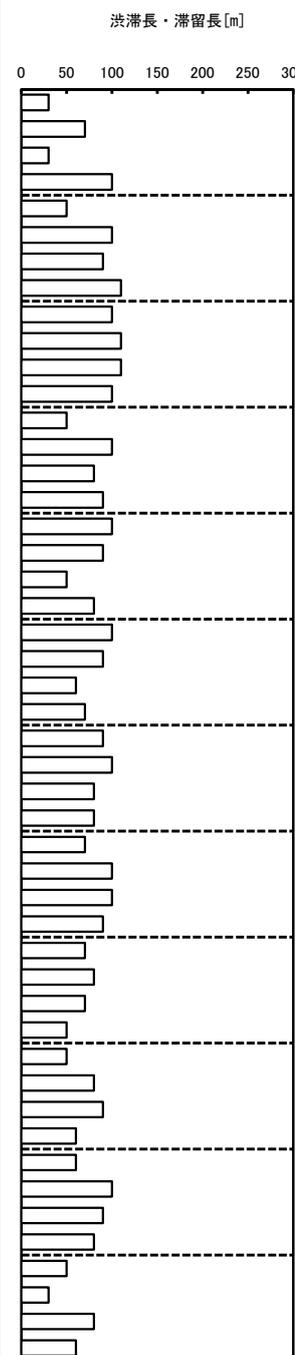


凡例 渋滞長 滞留長

方向 項目	A①			渋滞 原因
	滞留長 [m]	渋滞長 [m]	渋滞 原因	
時間帯				
7:00	40	0		
7:15	60	0		
7:30	60	0		
7:45	40	0		
8:00	40	0		
8:15	70	0		
8:30	80	0		
8:45	90	0		
9:00	80	0		
9:15	80	0		
9:30	80	0		
9:45	60	0		
10:00	50	0		
10:15	60	0		
10:30	40	0		
10:45	60	0		
11:00	40	0		
11:15	70	0		
11:30	40	0		
11:45	30	0		
12:00	80	0		
12:15	50	0		
12:30	60	0		
12:45	50	0		
13:00	80	0		
13:15	60	0		
13:30	50	0		
13:45	40	0		
14:00	60	0		
14:15	50	0		
14:30	80	0		
14:45	70	0		
15:00	80	0		
15:15	60	0		
15:30	50	0		
15:45	60	0		
16:00	40	0		
16:15	70	0		
16:30	50	0		
16:45	80	0		
17:00	60	0		
17:15	50	0		
17:30	70	0		
17:45	80	0		
18:00	40	0		
18:15	50	0		
18:30	50	0		
18:45	50	0		
最大	90	0	-	



方向 項目	A②			渋滞 原因
	滞留長 [m]	渋滞長 [m]	渋滞 原因	
時間帯				
7:00	30	0		
7:15	70	0		
7:30	30	0		
7:45	100	0		
8:00	50	0		
8:15	100	0		
8:30	90	0		
8:45	110	0		
9:00	100	0		
9:15	110	0		
9:30	110	0		
9:45	100	0		
10:00	50	0		
10:15	100	0		
10:30	80	0		
10:45	90	0		
11:00	100	0		
11:15	90	0		
11:30	50	0		
11:45	80	0		
12:00	100	0		
12:15	90	0		
12:30	60	0		
12:45	70	0		
13:00	90	0		
13:15	100	0		
13:30	80	0		
13:45	80	0		
14:00	70	0		
14:15	100	0		
14:30	100	0		
14:45	90	0		
15:00	70	0		
15:15	80	0		
15:30	70	0		
15:45	50	0		
16:00	50	0		
16:15	80	0		
16:30	90	0		
16:45	60	0		
17:00	60	0		
17:15	100	0		
17:30	90	0		
17:45	80	0		
18:00	50	0		
18:15	30	0		
18:30	80	0		
18:45	60	0		
最大	110	0	-	



渋滞原因 1.車線減少 2.信号現示不適 3.踏切 4.橋梁 5.右折、対向直進 6.左折車 7.大型車 8.二輪車 9.歩行者 10.駐車車両 11.バス停、バスレーン 12.工事、事故 13.沿道出入車両 14.道路線形 15.交差点形状 16.先詰まり (16a; 左折方面、16b; 直進方面、16c; 右折方面)、17.その他(交通集中等)

渋滞長調査結果集計表

調査年月日

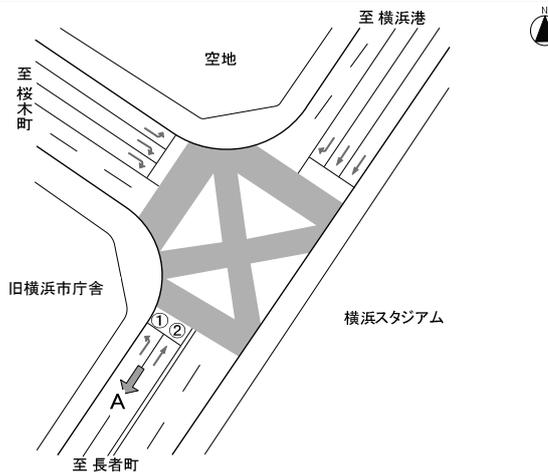
令和2年1月26日(日)

調査時間

7:00~19:00(12時間)

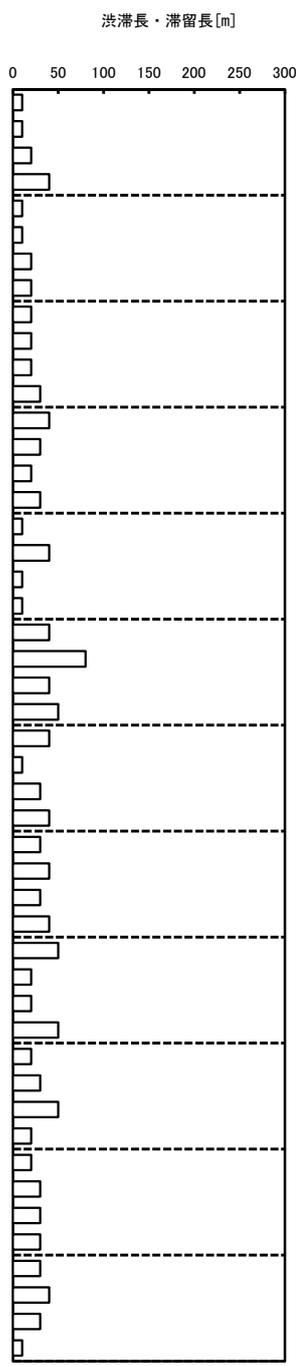
調査地点7 ハマスタ入口

方向案内図

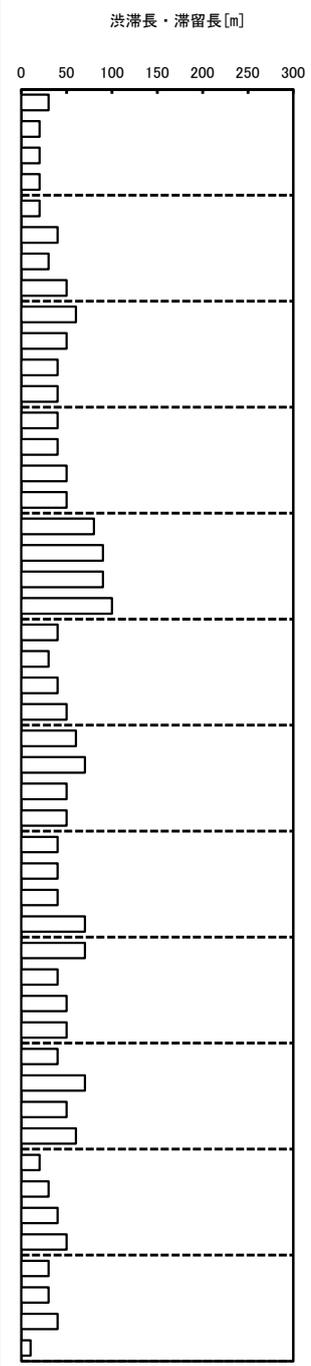


凡例 渋滞長 滞留長

方向 項目	A①			渋滞 原因
	滞留長 [m]	渋滞長 [m]	渋滞 原因	
時間帯				
7:00	10	0		
7:15	10	0		
7:30	20	0		
7:45	40	0		
8:00	10	0		
8:15	10	0		
8:30	20	0		
8:45	20	0		
9:00	20	0		
9:15	20	0		
9:30	20	0		
9:45	30	0		
10:00	40	0		
10:15	30	0		
10:30	20	0		
10:45	30	0		
11:00	10	0		
11:15	40	0		
11:30	10	0		
11:45	10	0		
12:00	40	0		
12:15	80	0		
12:30	40	0		
12:45	50	0		
13:00	40	0		
13:15	10	0		
13:30	30	0		
13:45	40	0		
14:00	30	0		
14:15	40	0		
14:30	30	0		
14:45	40	0		
15:00	50	0		
15:15	20	0		
15:30	20	0		
15:45	50	0		
16:00	20	0		
16:15	30	0		
16:30	50	0		
16:45	20	0		
17:00	20	0		
17:15	30	0		
17:30	30	0		
17:45	30	0		
18:00	30	0		
18:15	40	0		
18:30	30	0		
18:45	10	0		
最大	80	0	-	



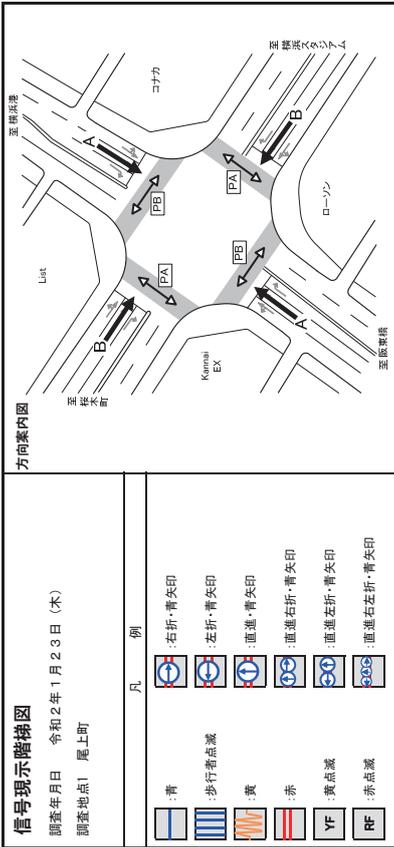
方向 項目	A②			渋滞 原因
	滞留長 [m]	渋滞長 [m]	渋滞 原因	
時間帯				
7:00	30	0		
7:15	20	0		
7:30	20	0		
7:45	20	0		
8:00	20	0		
8:15	40	0		
8:30	30	0		
8:45	50	0		
9:00	60	0		
9:15	50	0		
9:30	40	0		
9:45	40	0		
10:00	40	0		
10:15	40	0		
10:30	50	0		
10:45	50	0		
11:00	80	0		
11:15	90	0		
11:30	90	0		
11:45	100	0		
12:00	40	0		
12:15	30	0		
12:30	40	0		
12:45	50	0		
13:00	60	0		
13:15	70	0		
13:30	50	0		
13:45	50	0		
14:00	40	0		
14:15	40	0		
14:30	40	0		
14:45	70	0		
15:00	70	0		
15:15	40	0		
15:30	50	0		
15:45	50	0		
16:00	40	0		
16:15	70	0		
16:30	50	0		
16:45	60	0		
17:00	20	0		
17:15	30	0		
17:30	40	0		
17:45	50	0		
18:00	30	0		
18:15	30	0		
18:30	40	0		
18:45	10	0		
最大	100	0	-	



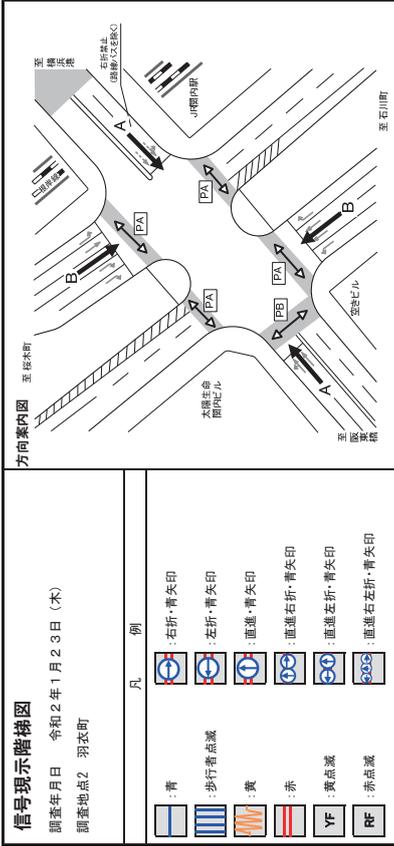
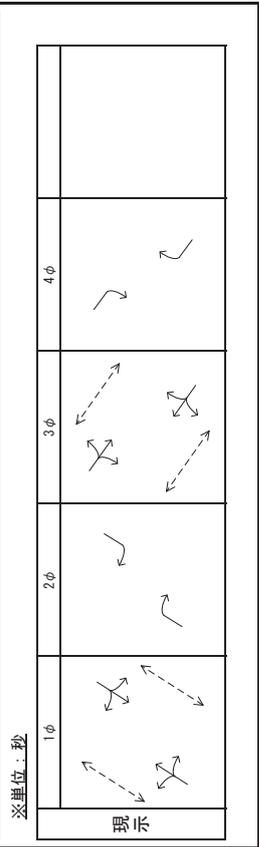
渋滞原因 1.車線減少 2.信号現示不適 3.踏切 4.橋梁 5.右折、対向直進 6.左折車 7.大型車 8.二輪車 9.歩行者 10.駐車車両 11.バス停、バスレーン 12.工事、事故 13.沿道出入車両 14.道路線形 15.交差点形状 16.先詰まり (16a; 左折方面、16b; 直進方面、16c; 右折方面)、17.その他(交通集中等)

(4) 信号現示

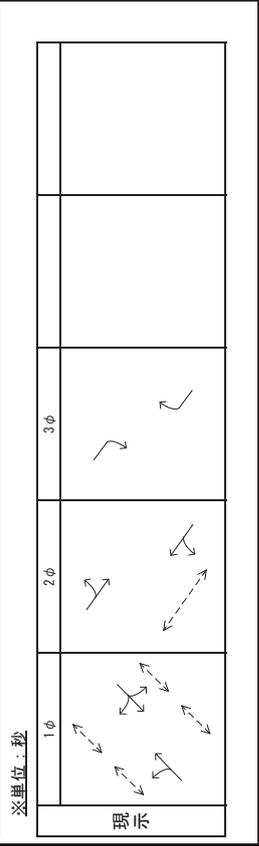
対象事業実施区域周辺の主要交差点（7 交差点）において、平日・休日実施した調査結果は、p.資 3.8-177～p.資 3.8-184 に示すとおりです。

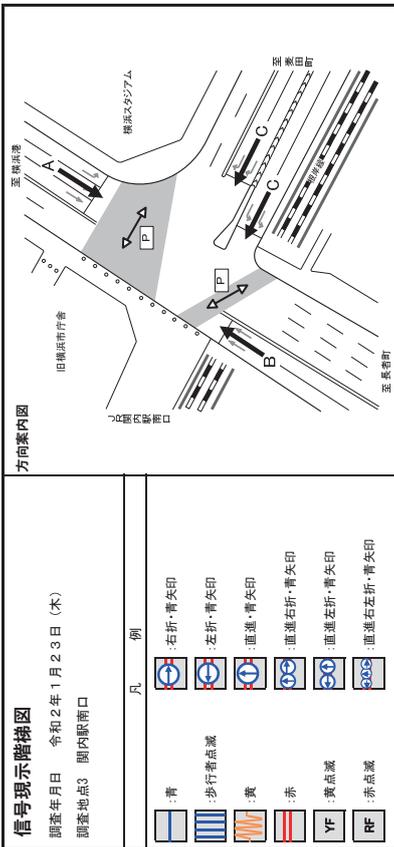


現示	1φ			2φ			3φ			4φ			計		
	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12		13	14
階梯	[Signal timing diagram showing phase sequences for A, B, PA, PB]														
朝 7-9時	24	7	23	3	8	2	3	22	7	10	3	13	2	3	130
昼 12-14時	24	7	29	3	8	2	3	22	7	13	3	14	2	3	140
夕 17-19時	24	7	29	3	8	2	3	22	7	13	3	14	2	3	140
夜 22-24時	24	7	23	3	8	2	3	22	7	10	3	13	2	3	130
計	24	7	23	3	8	2	3	22	7	10	3	13	2	3	130

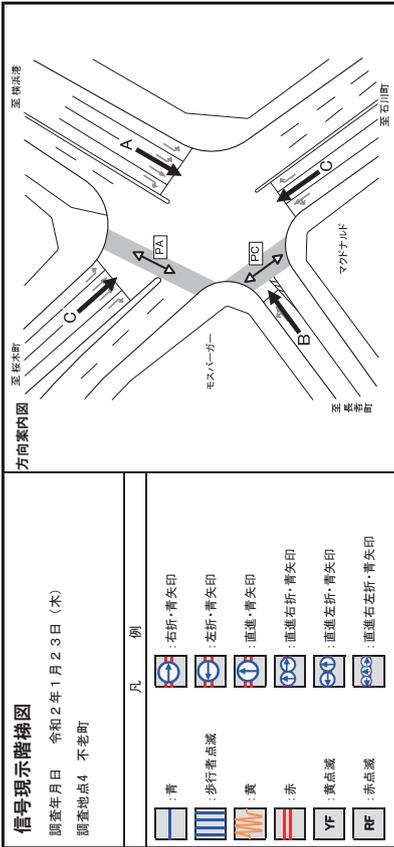
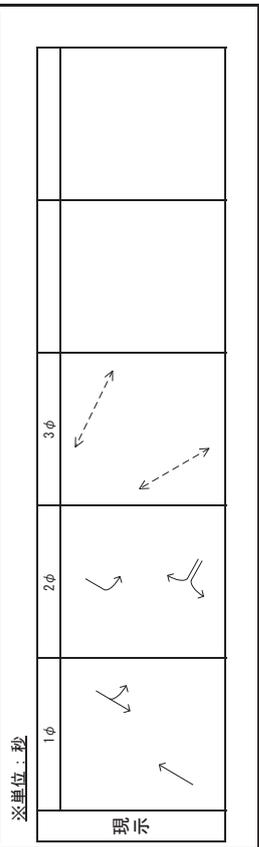


現示	1φ			2φ			3φ			計				
	1	2	3	4	5	6	7	8	9		10	11	12	13
階梯	[Signal timing diagram showing phase sequences for A, B, PA, PB]													
朝 7-9時	57	6	3	3	4	32	4	3	3	3	17	2	3	140
昼 12-14時	57	6	3	3	4	32	4	3	3	3	17	2	3	140
夕 17-19時	57	6	3	3	4	32	4	3	3	3	17	2	3	140
夜 22-24時	52	6	3	3	4	28	4	3	3	3	16	2	3	130
計	48	6	3	3	4	24	4	3	3	3	14	2	3	120
	52	6	3	3	4	28	4	3	3	3	16	2	3	130
	44	6	3	3	4	28	4	3	3	3	14	2	3	120
	44	6	3	3	4	28	4	3	3	3	14	2	3	120
	44	6	3	3	4	28	4	3	3	3	14	2	3	120

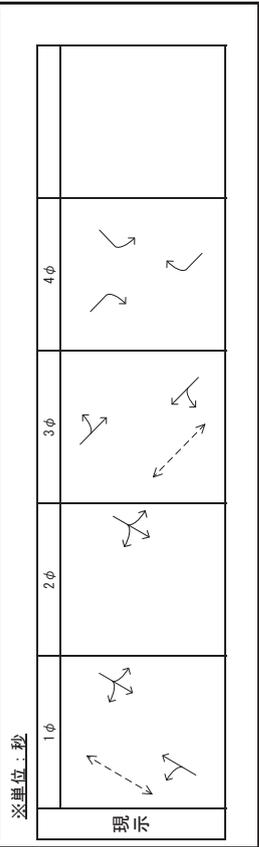


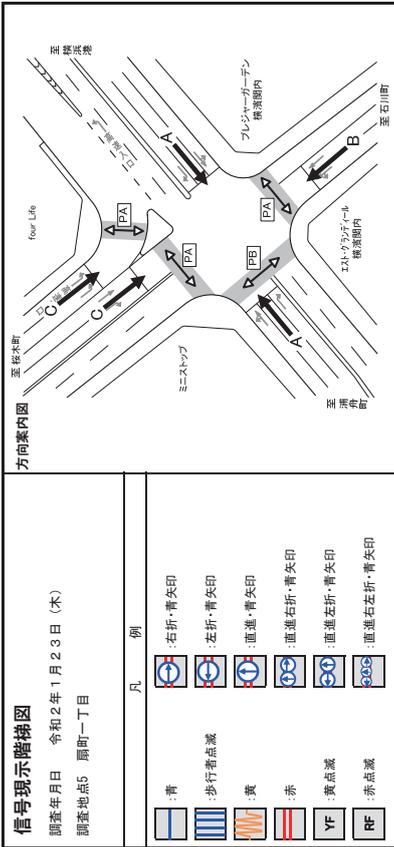


現示	1φ			2φ			3φ			計
	1	2	3	4	5	6	7	8	9	
階梯										
A	[Signal patterns]									
B	[Signal patterns]									
C	[Signal patterns]									
P	[Signal patterns]									
朝 7-9時	48	3	2	27	3	4	30	9	4	130
昼 12-14時	48	3	2	27	3	4	30	9	4	130
夕 17-19時	48	3	2	27	3	4	30	9	4	130
夜 22-24時	48	3	2	27	3	4	30	9	4	130
計	130									130

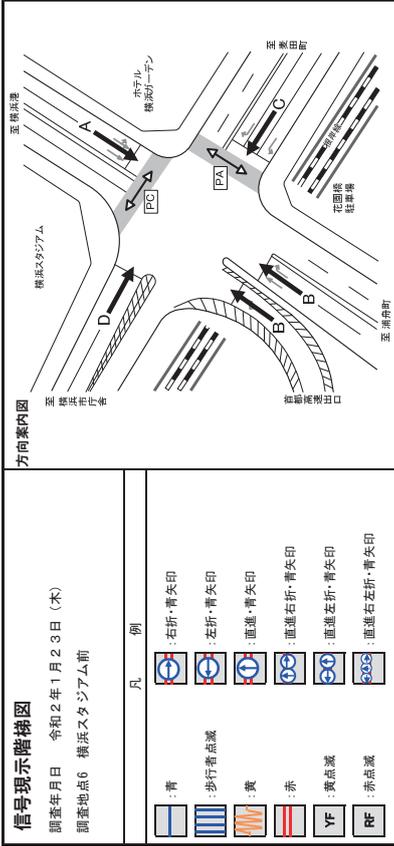
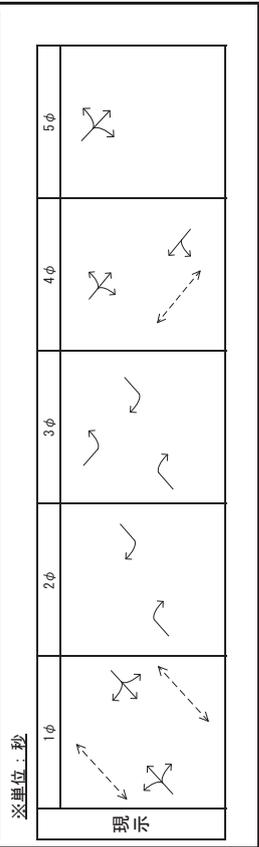


現示	1φ			2φ			3φ			4φ			計			
	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12		13	14	15
階梯																
A	[Signal patterns]															
B	[Signal patterns]															
C	[Signal patterns]															
PA	[Signal patterns]															
PC	[Signal patterns]															
朝 7-9時	38	8	2	3	11	3	2	36	8	2	3	2	11	3	2	134
昼 12-14時	38	8	2	3	11	3	2	32	8	2	3	2	7	3	2	126
夕 17-19時	38	8	2	3	11	3	2	32	8	2	3	2	10	3	2	129
夜 22-24時	38	8	2	3	11	3	2	32	8	2	3	2	11	3	2	130
計	134															134

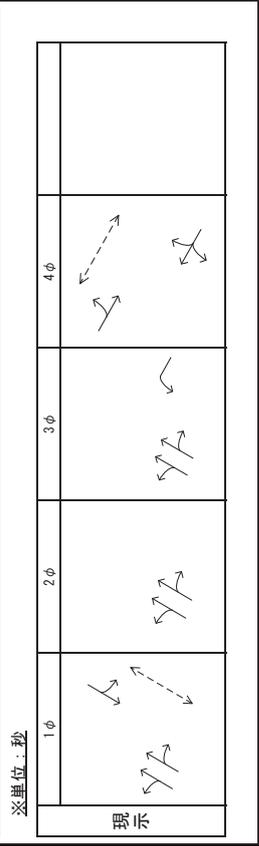




現示	1φ	2φ	3φ	4φ	5φ	計									
階梯	1 2 3 4 5 6 7 8 9 10 11 12 13 14 15														
灯器	A	B	C	PA	PB										
朝 7-9時	36	8	4	3	11	3	2	23	8	3	3	5	3	2	127
昼 12-14時	36	8	4	3	6	3	2	26	8	3	3	10	3	2	136
夕 17-19時	36	8	4	3	13	3	2	26	8	3	3	6	3	2	139
夜 22-24時	38	8	4	3	11	3	2	23	8	3	3	6	3	2	135
計	36	8	4	3	6	3	2	22	8	3	3	5	3	2	125
朝 7-9時	38	8	4	3	12	3	2	23	8	3	3	8	3	2	138
昼 12-14時	43	8	4	3	12	3	2	24	8	3	3	9	3	2	134
夕 17-19時	38	8	4	3	6	3	2	24	8	3	3	5	3	2	125
夜 22-24時	40	8	4	3	7	3	2	27	8	3	3	10	3	2	139
計	32	8	4	3	6	3	2	23	8	3	3	6	3	2	119
朝 7-9時	48	8	4	3	10	3	2	23	8	3	3	6	3	2	125
昼 12-14時	46	8	4	3	6	3	2	23	8	3	3	6	3	2	119



現示	1φ	2φ	3φ	4φ	計						
階梯	1 2 3 4 5 6 7 8 9 10 11 12 13										
灯器	A	B	C	D	PA	PC					
朝 7-9時	36	8	4	3	26	8	3	3	3	130	
昼 12-14時	36	8	4	3	26	8	3	3	3	130	
夕 17-19時	36	8	4	3	26	8	3	3	3	130	
夜 22-24時	38	8	4	3	30	3	22	8	3	3	130
計	38	8	4	3	30	3	22	8	3	3	130
朝 7-9時	38	8	4	3	30	3	22	8	3	3	130
昼 12-14時	38	8	4	3	30	3	22	8	3	3	130
夕 17-19時	43	8	4	3	33	3	29	8	3	3	145
夜 22-24時	38	8	4	3	30	3	23	8	3	3	131
計	40	8	4	3	31	3	24	8	3	3	135
朝 7-9時	32	8	4	3	25	3	23	8	3	3	120
昼 12-14時	32	8	4	3	25	3	23	8	3	3	120
夕 17-19時	32	8	4	3	25	3	23	8	3	3	120
夜 22-24時	32	8	4	3	25	3	23	8	3	3	120



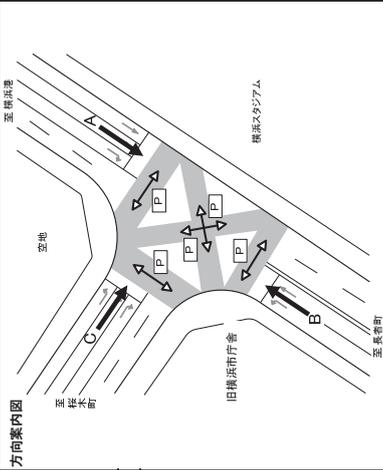
信号現示階梯図

調査年月日 令和2年1月23日(木)

調査地点7 ハマスタ入口

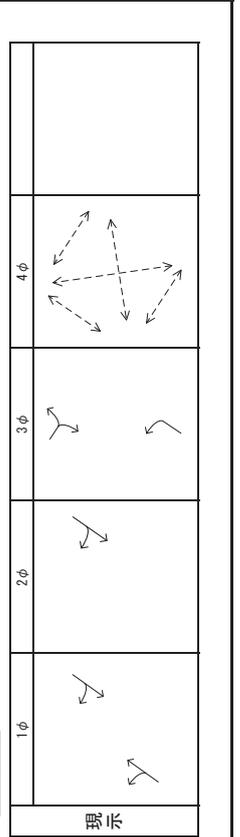
凡 例

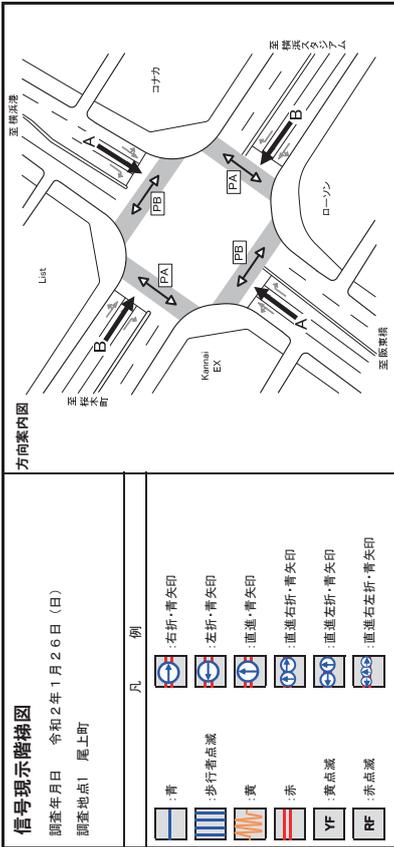
-  : 青
-  : 歩行者点滅
-  : 黄
-  : 赤
-  : 黄点滅
-  : 赤点滅
-  : 右折・青矢印
-  : 左折・青矢印
-  : 直進・青矢印
-  : 直進右折・青矢印
-  : 直進左折・青矢印
-  : 直進右左折・青矢印



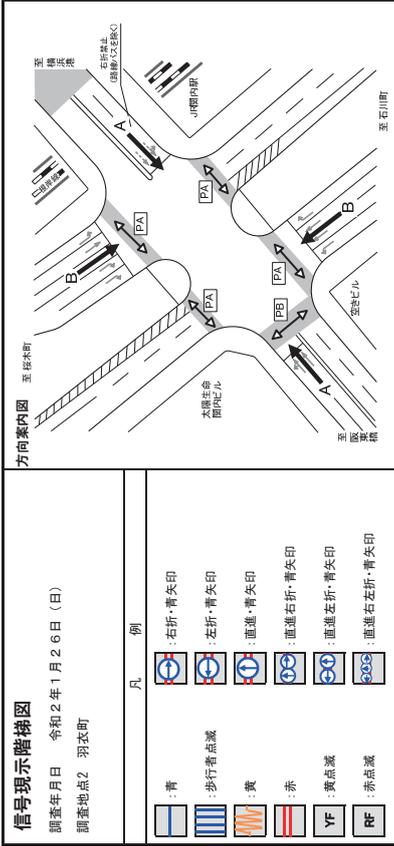
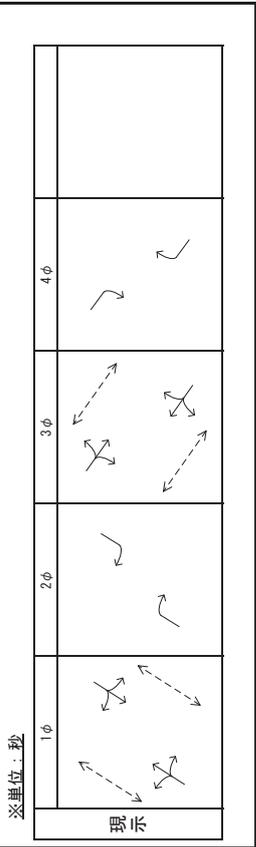
現示階梯	1φ		2φ		3φ		4φ		計					
	1	2	3	4	5	6	7	8		9	10	11		
A	[Blue bar]		[Blue bar]		[Blue bar]		[Blue bar]							
B	[Blue bar]		[Blue bar]		[Blue bar]		[Blue bar]							
C	[Blue bar]		[Blue bar]		[Blue bar]		[Blue bar]							
P	[Blue bar]		[Blue bar]		[Blue bar]		[Blue bar]							
朝 7-9時	36	3	7	3	2	28	3	4	32	8	4			130
昼 12-14時	43	3	7	3	2	26	3	4	35	8	4			138
夕 17-19時	43	3	7	3	2	26	3	4	35	8	4			138
夜 22-24時	37	3	7	3	2	22	3	4	31	8	4			124
計	40	3	7	3	2	26	3	4	31	8	4			131
	43	3	7	3	2	26	3	4	32	8	4			135
	42	3	7	3	2	25	3	4	34	8	4			135
	38	3	7	3	2	29	3	4	34	8	4			135
	38	3	7	3	2	28	3	4	34	8	4			135
	25	3	7	3	2	21	3	4	40	8	4			120
	25	3	7	3	2	21	3	4	40	8	4			120
	25	3	7	3	2	21	3	4	40	8	4			120

※単位：秒

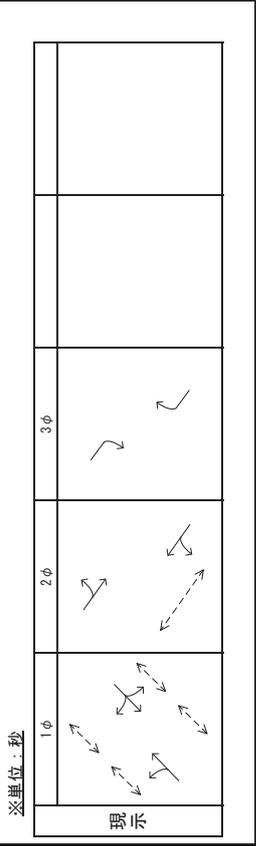


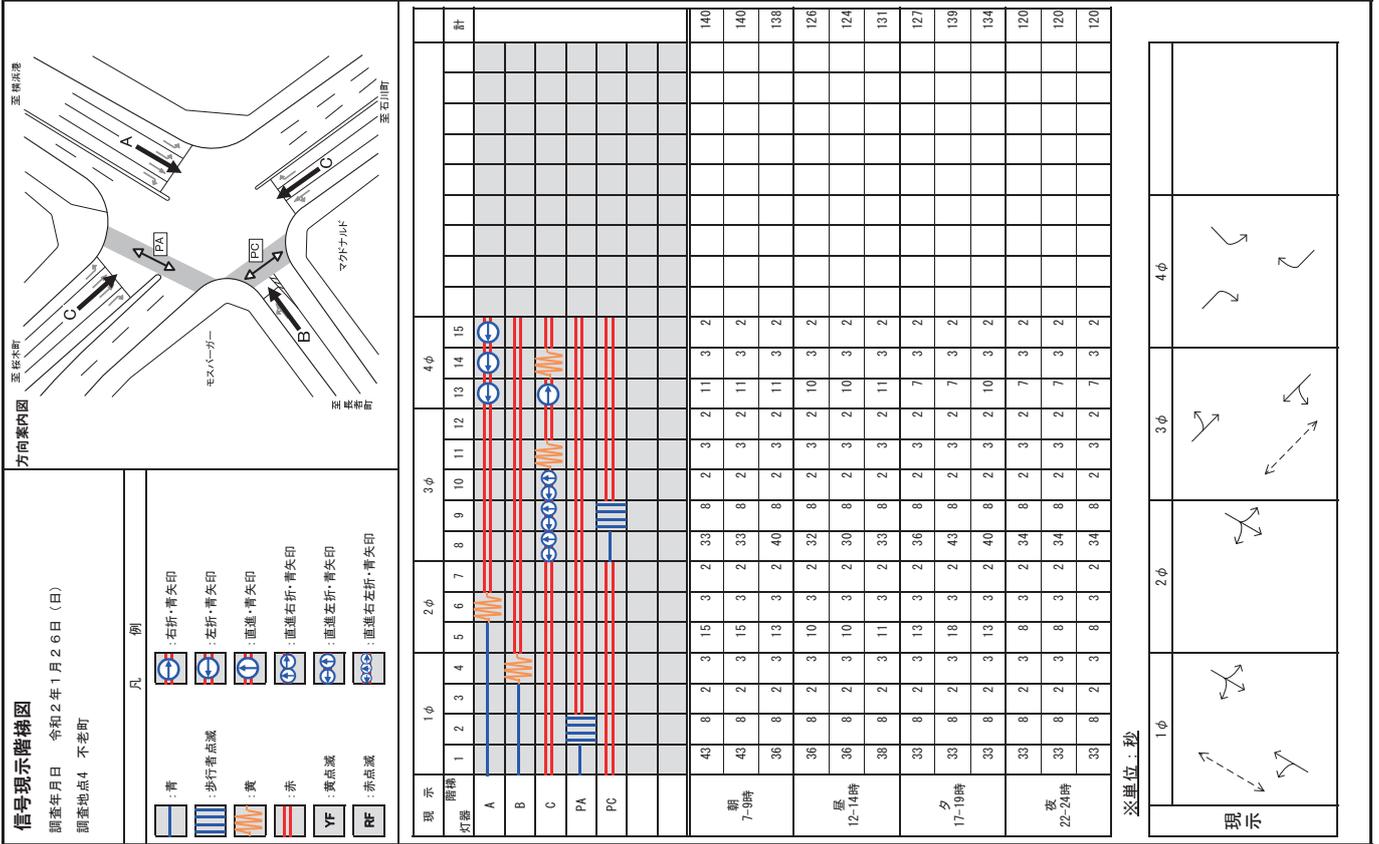
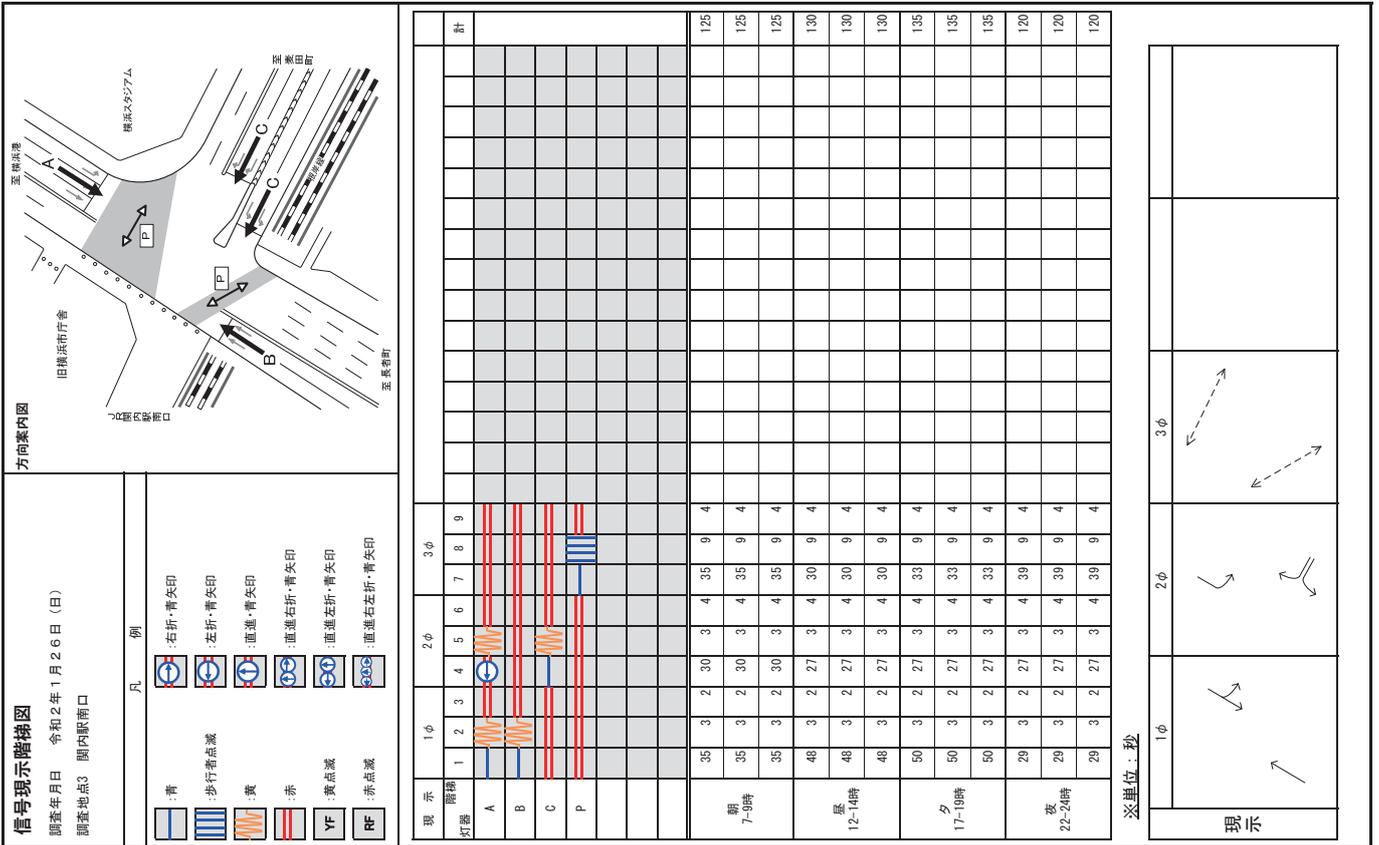


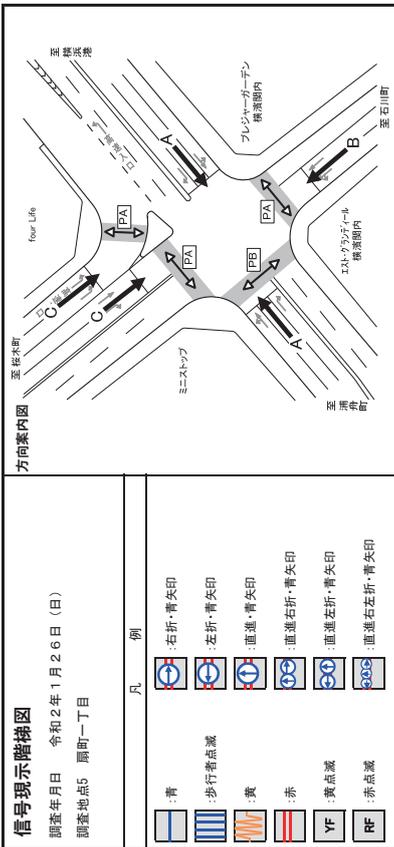
現示	1φ			2φ			3φ			4φ			計		
	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12		13	14
階梯	[Signal timing diagram showing phase sequences for A, B, PA, PB]														
朝 7-9時	24	7	14	3	7	2	3	22	7	9	3	14	2	3	120
昼 12-14時	24	7	14	3	7	2	3	22	7	9	3	14	2	3	120
夕 17-19時	24	7	14	3	7	2	3	22	7	9	3	14	2	3	120
夜 22-24時	24	7	14	3	7	2	3	22	7	9	3	14	2	3	120
計	24	7	14	3	7	2	3	22	7	9	3	14	2	3	120



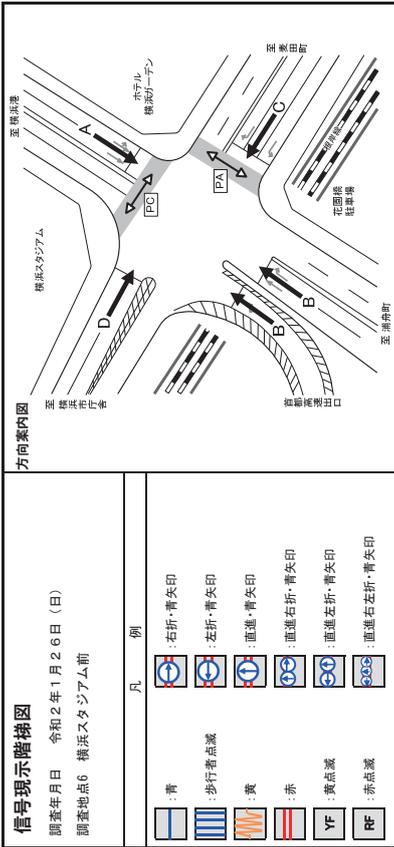
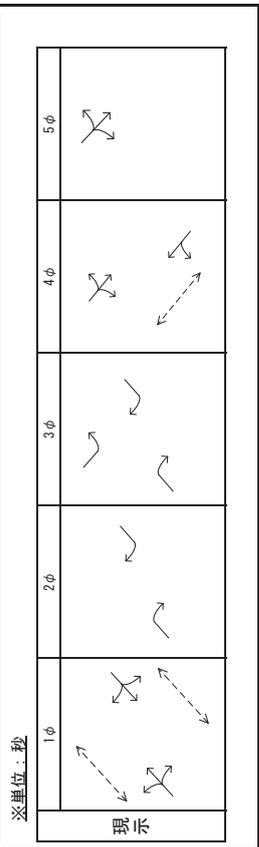
現示	1φ			2φ			3φ			計				
	1	2	3	4	5	6	7	8	9		10	11	12	13
階梯	[Signal timing diagram showing phase sequences for A, B, PA, PB]													
朝 7-9時	43	6	3	3	4	28	5	3	3	3	14	2	3	120
昼 12-14時	43	6	3	3	4	28	5	3	3	3	14	2	3	120
夕 17-19時	43	6	3	3	4	28	5	3	3	3	14	2	3	120
夜 22-24時	43	6	3	3	4	28	5	3	3	3	14	2	3	120
計	43	6	3	3	4	28	5	3	3	3	14	2	3	120



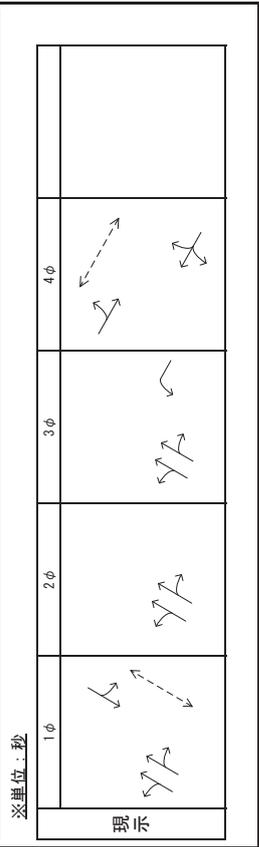




現示	1φ	2φ	3φ	4φ	5φ	計
階梯	1 2 3 4 5 6 7 8 9 10 11 12 13 14 15					
灯器	A	B	C	PA	PB	
朝 7-9時	41	8 2 3 1 6 3 2 20	8 3 3 5 3 2			110
昼 12-14時	41	8 2 3 1 6 3 2 20	8 3 3 5 3 2			110
夕 17-19時	39	8 2 3 1 6 3 2 20	8 3 3 6 3 2			109
夜 22-24時	47	8 2 3 1 10 3 2 22	8 3 3 5 3 2			122
計	53	8 2 3 1 6 3 2 22	8 3 3 6 3 2			125
	53	8 2 3 1 12 3 2 24	8 3 3 6 3 2			133
	53	8 2 3 1 6 3 2 25	8 3 3 5 3 2			127
	57	8 2 3 1 12 3 2 27	8 3 3 6 3 2			140
	55	8 2 3 1 10 3 2 26	8 3 3 8 3 2			137
	46	8 2 3 1 6 3 2 24	8 3 3 6 3 2			120
	48	8 2 3 1 7 3 2 23	8 3 3 6 3 2			122
	46	8 2 3 1 6 3 2 24	8 3 3 6 3 2			120



現示	1φ	2φ	3φ	4φ	計	
階梯	1 2 3 4 5 6 7 8 9 10 11 12 13					
灯器	A	B	C	D	PA	PC
朝 7-9時	28	8 4 3 3 22	3 2 20	8 3 3 3		110
昼 12-14時	33	8 4 3 3 17	3 2 20	8 3 3 3		110
夕 17-19時	33	8 4 3 3 17	3 2 20	8 3 3 3		110
夜 22-24時	38	8 4 3 3 30	3 2 22	8 3 3 3		130
計	38	8 4 3 3 30	3 2 22	8 3 3 3		130
	38	8 4 3 3 30	3 2 22	8 3 3 3		130
	32	8 4 3 3 25	3 2 23	8 3 3 3		120
	32	8 4 3 3 25	3 2 23	8 3 3 3		120
	32	8 4 3 3 25	3 2 23	8 3 3 3		120
	32	8 4 3 3 25	3 2 23	8 3 3 3		120
	37	8 4 3 3 20	3 2 23	8 3 3 3		120
	37	8 4 3 3 20	3 2 23	8 3 3 3		120

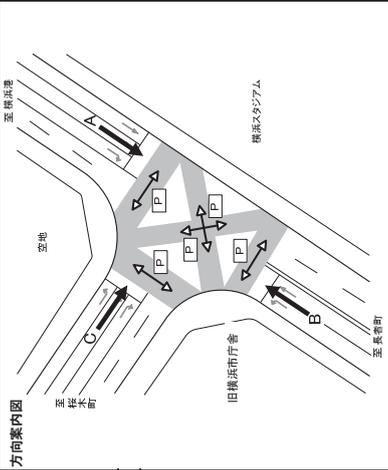


信号指示階梯図

調査年月日 令和2年1月26日(日)
調査地点7 ハマスタタ入口

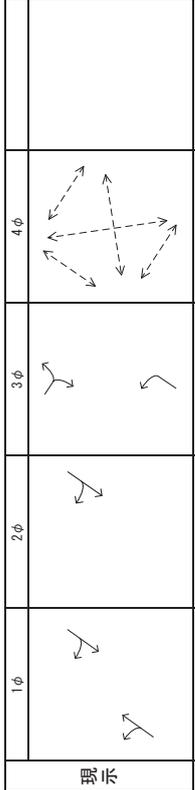
凡例

- : 青
- : 右折・青矢印
- : 左折・青矢印
- : 通行者点滅
- : 直進・青矢印
- : 直進右折・青矢印
- : 直進左折・青矢印
- : 直進右左折・青矢印
- : 黄
- : 赤
- : 黄点滅
- : 赤点滅



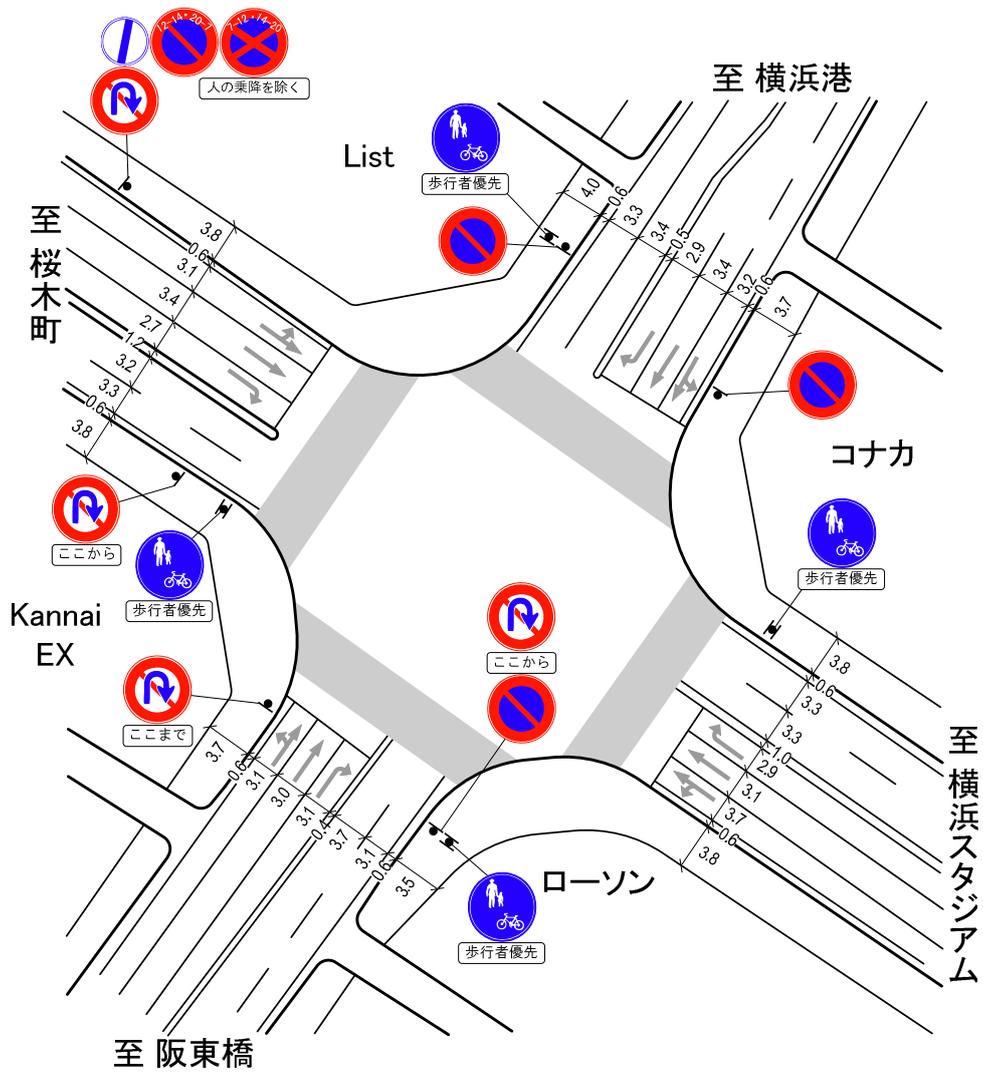
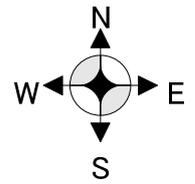
現示 灯器	1φ				2φ				3φ				4φ				計	
	1	2	3	4	1	2	3	4	1	2	3	4	1	2	3	4		
A																		
B																		
C																		
P																		
朝 7~9時	35	3	7	3	2	3	2	20	3	4	36	8	4					125
昼 12~14時	35	3	7	3	2	20	3	4	36	8	4							125
夕 17~19時	35	3	7	3	2	20	3	4	36	8	4							125
夜 22~24時	40	3	7	3	2	24	3	4	32	8	4							130
計	40	3	7	3	2	24	3	4	32	8	4							130
	40	3	7	3	2	24	3	4	32	8	4							130
	47	3	7	3	2	20	3	4	34	8	4							135
	42	3	7	3	2	25	3	4	34	8	4							135
	42	3	7	3	2	25	3	4	34	8	4							135
	25	3	7	3	2	21	3	4	40	8	4							120
	25	3	7	3	2	21	3	4	40	8	4							120
	25	3	7	3	2	21	3	4	40	8	4							120

※単位：秒



(5) 道路現況

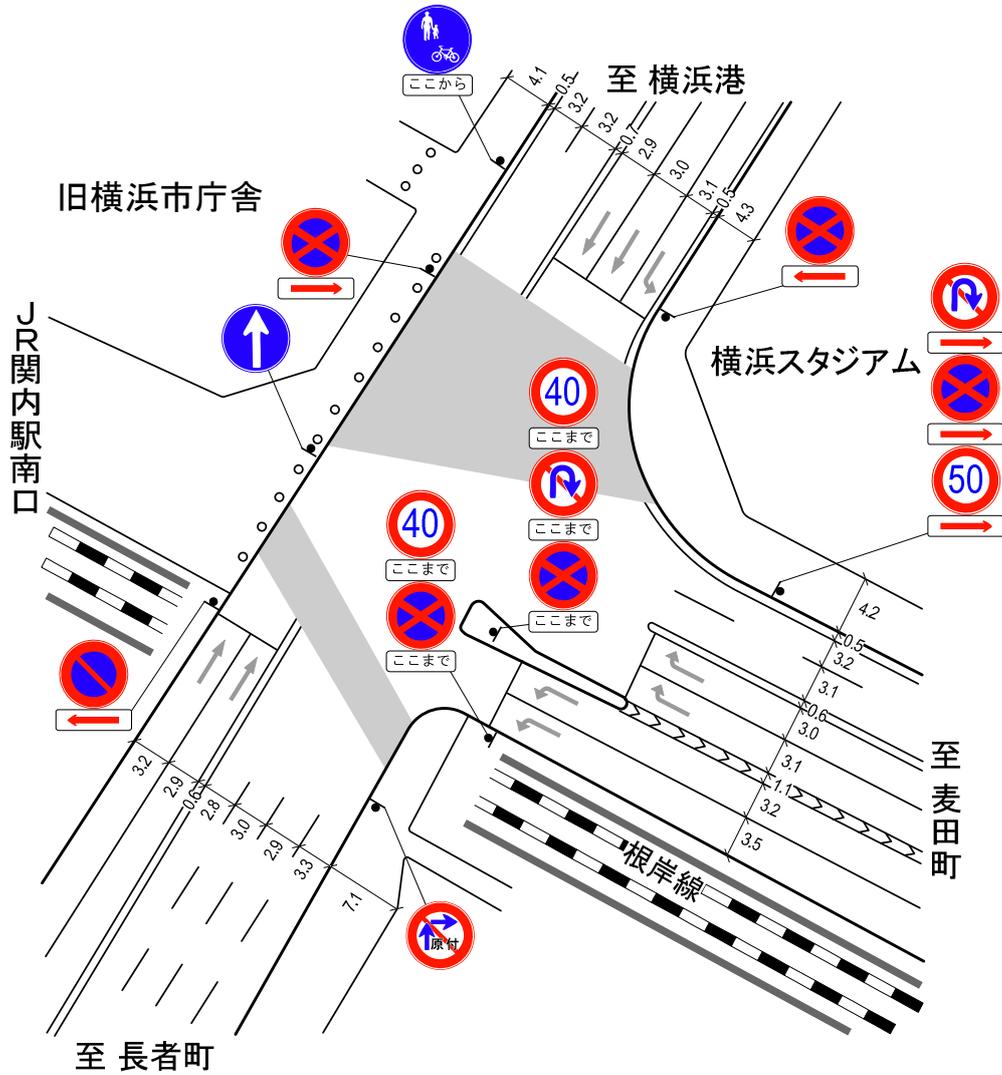
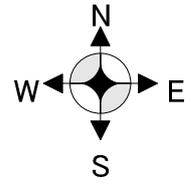
対象事業実施区域周辺の主要交差点（7 交差点）において実施した調査結果は、p.資 3.8-186～p.資 3.8-192 に示すとおりです。



単位:m

地点1 尾上町

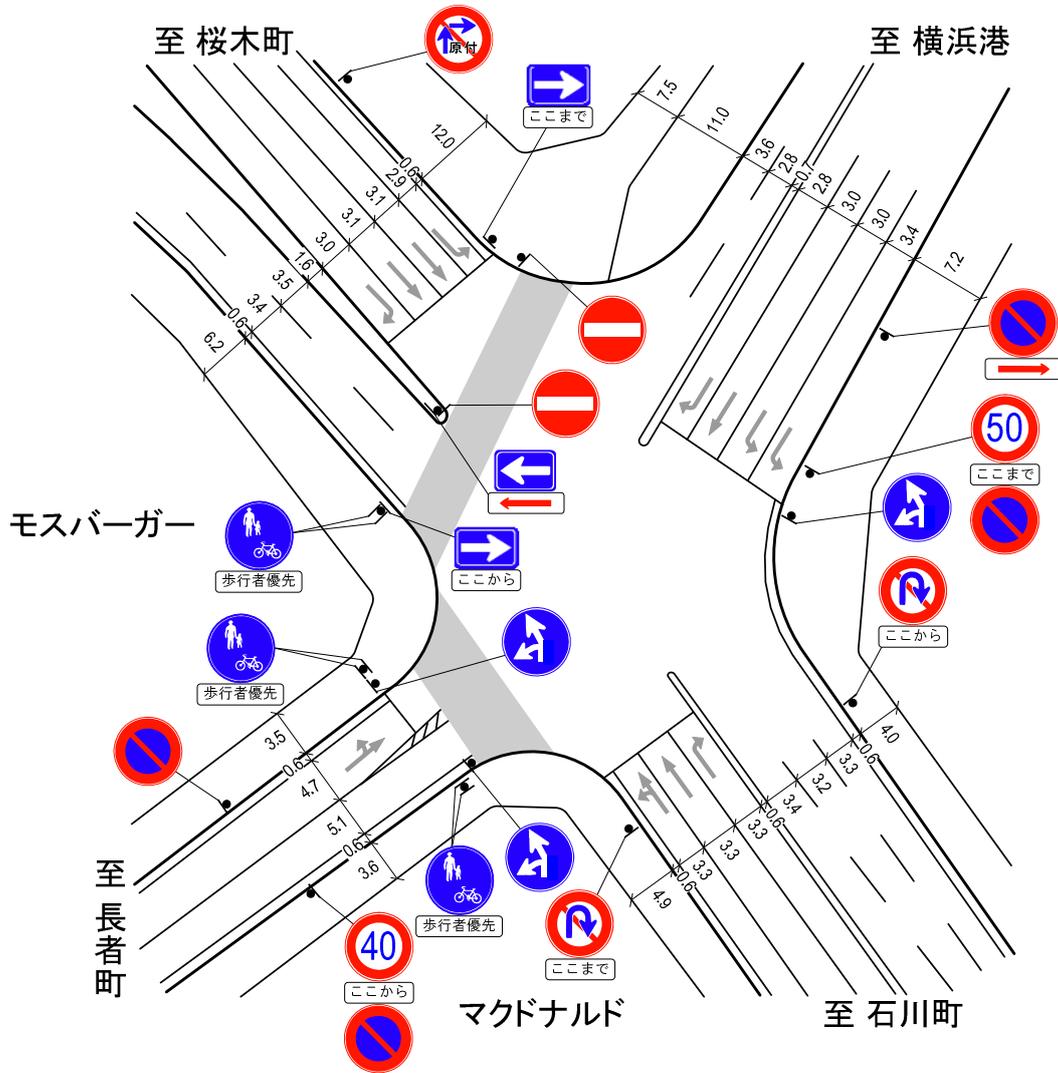
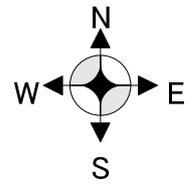
道路現況調査結果



単位:m

地点3 関内駅南口

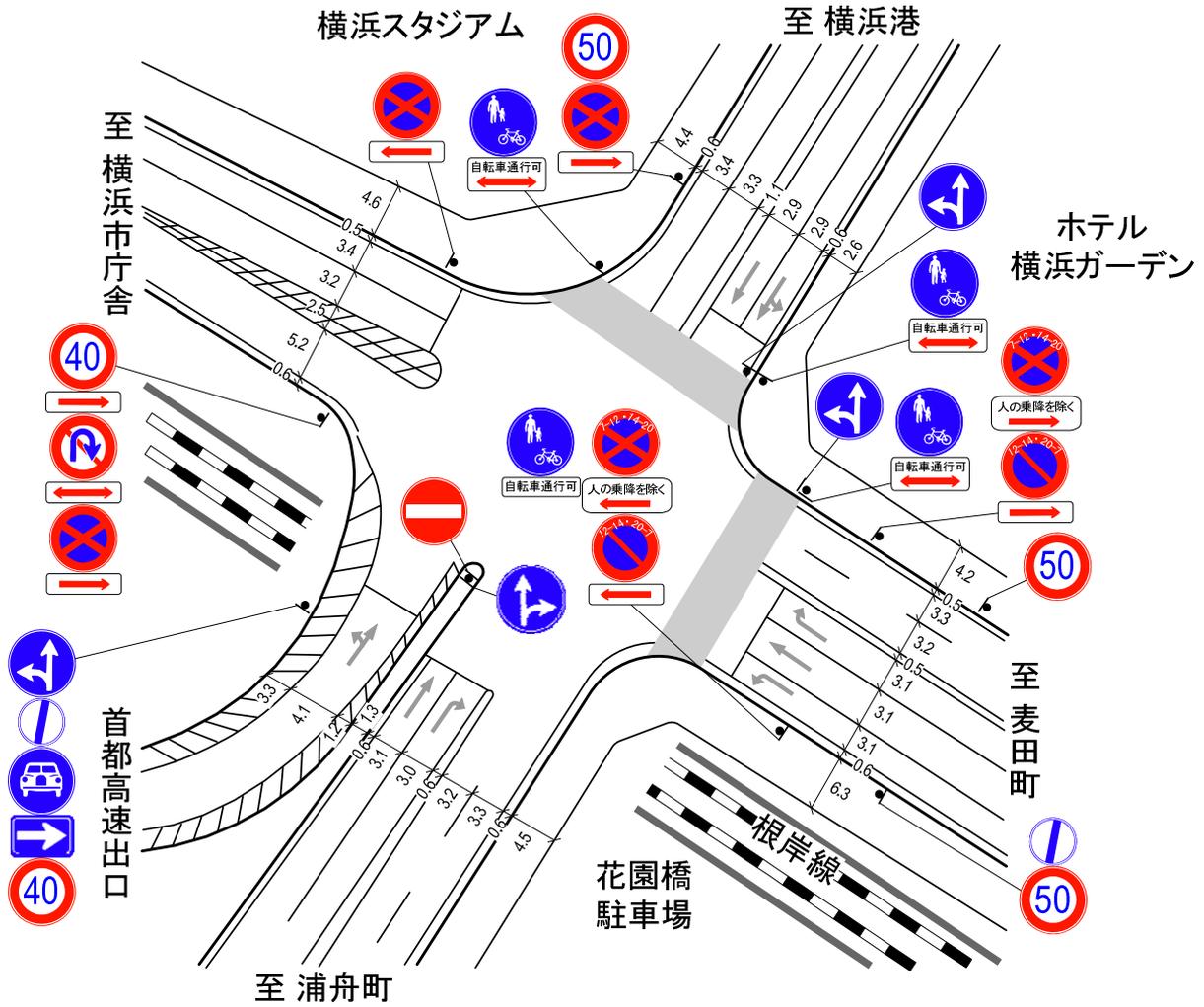
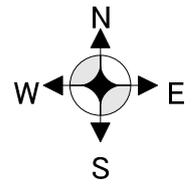
道路現況調査結果



単位:m

地点4 不老町

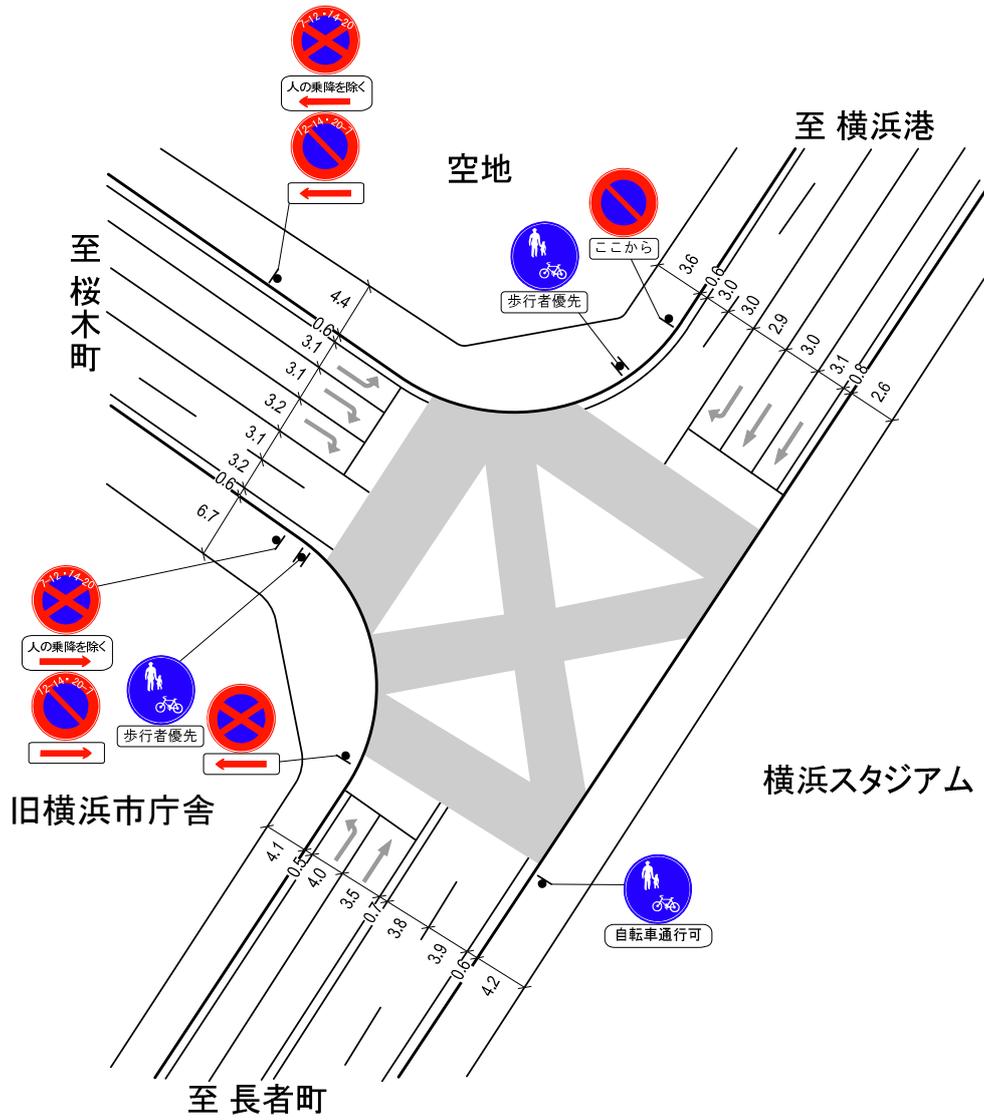
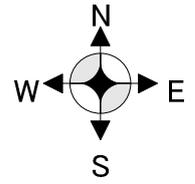
道路現況調査結果



単位:m

地点6 横浜スタジアム前

道路現況調査結果



単位:m

地点7 ハマスタ入口

道路現況調査結果

(6) 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
（工事中基礎交通量） （平日） p.資 3.8-194～p.資 3.8-200
- ・ 現況交通量 （休日） p.資.3.8-201～p.資 3.8-207
- ・ 工事中交通量 （平日） p.資 3.8-208～p.資 3.8-214
- ・ 将来基礎交通量 （平日） p.資 3.8-215～p.資 3.8-221
- ・ 将来交通量 （平日） p.資 3.8-222～p.資 3.8-228

【現況・工事中基礎交通量：平日(13:30~14:30)】地点1 尾上町

交差点名	地点1 尾上町											
	① 横浜港			② 横浜スタジアム			③ 阪東橋			④ 桜木町		
流入部	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	1	1	1	1
飽和交通流率の基本値	2,000	2,000	1,800	2,000	2,000	1,800	2,000	2,000	1,800	2,000	2,000	1,800
車線幅員による補正率	1,000	1,000	1,000	1,000	1,000	1,000	1,000	1,000	1,000	1,000	1,000	0,950
車線幅員	(3.20)	(3.40)	(2.90)	(3.70)	(3.10)	(2.90)	(3.10)	(3.10)	(3.10)	(3.10)	(3.40)	(2.70)
縦断勾配による補正率	1,000	1,000	1,000	1,000	1,000	1,000	1,000	1,000	1,000	1,000	1,000	1,000
縦断勾配	(0.00)	(0.00)	(0.00)	(0.00)	(0.00)	(0.00)	(0.00)	(0.00)	(0.00)	(0.00)	(0.00)	(0.00)
大規模車混入による補正率	0.928	0.913	0.985	0.971	0.935	0.941	0.947	0.920	0.947	0.957	0.959	0.971
(主要車混入率)	(11.00)	(13.56)	(2.17)	(4.26)	(9.90)	(3.46)	(8.00)	(12.37)	(7.97)	(6.37)	(6.13)	(4.27)
左折車混入による補正率	0.886			0.729			0.785			0.834		
(左折率)	(27.5)			(64.0)			(58.3)			(34.4)		
L%	0.500			0.500			0.500			0.500		
f	61			43			61			43		
p	31			26			31			26		
横断歩行者による補正率	α L											
横断歩行者による補正率	α R											
(右折率)	0.731			0.800			0.734			0.734		
(右折車の通過確率)	61			43			61			43		
(有効歩時間)	2(61)			2(61)			2(61)			2(61)		
(現示変更目的のさげ台数(歩分))												
KER: 台/サイクル												
(交差点内滞留台数)												
K: 台/サイクル												
S A	1,644	1,826	1,773	1,416	1,870	1,694	1,487	1,840	1,705	1,596	1,918	1,650
飽和交通流率	342	46	297	422	67	138	256	164				
(47+295)			(95+202)				(123+299)			(44+212)		
設計交通量	q											
右折補正交通量	α R-N											
交差点流入部の需要率	ρ											
必要現示率												
1φ	0.089			0.090			0.127			0.073		
2φ												
3φ												
4φ												
有効歩時間(秒)												
1φ	61			61			61			43		
2φ												
3φ												
4φ												
信号青時間比	G/C											
1φ	61/140			43/140			61/140			43/140		
2φ												
3φ												
4φ												
可能交通容量	C i											
1φ	1,512			1,009			650			1,079		
2φ												
3φ												
4φ												
交通容量比	α/C i											
1φ	0.238			0.294			0.212			0.237		
2φ												
3φ												
4φ												
交通処理率のチェック	OK			OK			OK			OK		
滞留長	L s (m)											
1φ	22.6			32.4			55.6			43		
2φ												
3φ												
4φ												
現示の需要率/交差点の需要率												
1φ	0.127			0.127			0.073			0.073		
2φ												
3φ												
4φ												
サイクル長(秒)												
1φ	140			140			140			140		
2φ												
3φ												
4φ												

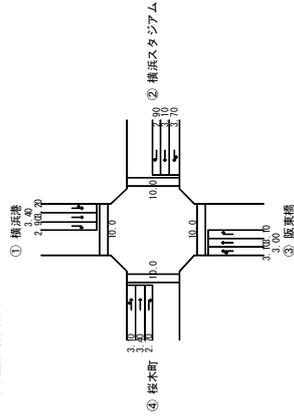
※ N = KER × 3,600 / C

N : 1時間で右折車が交差点内に滞留する台数

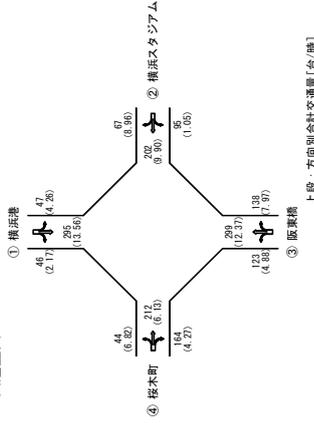
※ * : 交通容量(実1時間)

※ 滞留長 N は C-g で計算のため、改訂 平面交差の計画と設計 基礎編 第3版に転載していません

交差点概略図



交通量図



現示方式の図示

車種	1φ	2φ	3φ	4φ
表示時間	G:60 Y:3 AR:0	G:8 Y:2 AR:3	G:42 Y:3 AR:0	G:14 Y:2 AR:3
有効歩時間	61	9	43	15
滞留時間	2	4	2	4
歩行者滞留時間	31	0	26	0

【現況・工事中基礎交通量：平日(17:15~18:15)】地点2 羽衣町

交差点名	地点2 羽衣町											
	① 横浜港			② 石川町			③ 阪東橋			④ 榎木町		
	左折	直進	右折	左折	直進	右折	左折	直進	右折	左折	直進	右折
流入部												
重線の種類												
重線数	1	1	2	1	1	1	1	1	1	2	2	2
飽和交通流率の基本値 S/B	2,000	2,000	1,800	1,800	2,000	2,000	1,800	2,000	2,000	1,800	2,000	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	1,000
(車線幅員)	(3.30)	(3.40)	(3.30)	(3.40)	(3.30)	(3.40)	(3.30)	(3.30)	(3.30)	(3.30)	(3.30)	(3.70)
縦断勾配による補正率 α _G	1,000	1,000	1,000	1,000	1,000	1,000	1,000	1,000	1,000	1,000	1,000	1,000
(縦断勾配)	(0.00)	(0.00)	(0.00)	(0.00)	(0.00)	(0.00)	(0.00)	(0.00)	(0.00)	(0.00)	(0.00)	(0.00)
大規模混入による補正率 α _T	0.987	0.982	0.988	1,000	0.986	1,000	0.946	0.960	0.983	0.987	0.983	0.987
(大型車混入率)	(6.42)	(7.21)	(1.69)	(2.01)	(5.26)	(8.12)	(6.00)	(2.52)	(1.93)	(1.93)	(1.93)	(1.93)
左折車混入による補正率 α _{L.T}												
(左折率)	0.908											
L %	(11.0)											
(歩行者による低減率)	0.500											
f	36											
(有効歩行時間)	62											
(歩行者利用歩行時間)	53											
横断歩行者による補正率 α _{R.T}												
(右折率)	0.597											
R %	1,000											
(右折車の通過確率)												
f												
(有効歩行時間)												
(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	1,738	1,904	1,062	3,944	1,800	1,800	1,413	1,892	1,642	3,932	3,554	207
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 ρ	0.145	0.056	0.139	0.042	0.176	0.176	0.030	0.111	0.058	0.176	0.176	0.373
必要現示率	0.145	0.056	0.139	0.042	0.176	0.176	0.030	0.111	0.058	0.176	0.176	0.373
1φ												
2φ												
3φ												
有効歩行時間(秒)	62	36	36	17	62	36	36	36	36	36	36	17
信号青時間比 G/C	62/130	36/130	36/130	17/130	62/130	36/130	36/130	36/130	36/130	36/130	36/130	17/130
可能交通容量 C _i	1,737	294	1,092	235	1,576	455	1,089	465	1,089	465	1,089	465
交通容量比 q/C _i	0.304	0.201	0.502	0.323	0.370	0.110	0.401	0.445	0.445	0.445	0.445	0.445
交通処理案のチェック	OK	OK	OK	OK	OK	OK	OK	OK	OK	OK	OK	OK
滞留長 L _s (m)	28.2	30.3	25.3	39.3	25.3	39.3	25.3	39.3	25.3	39.3	25.3	39.3

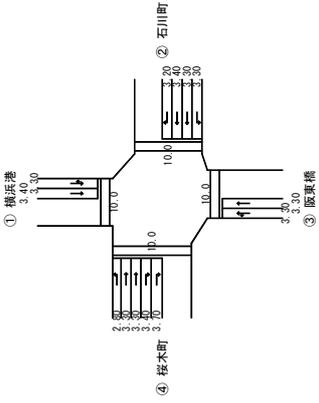
※ N = KER × $\frac{3,600}{C}$

※ * : 1時間内で右折車が交差点内に滞留する台数

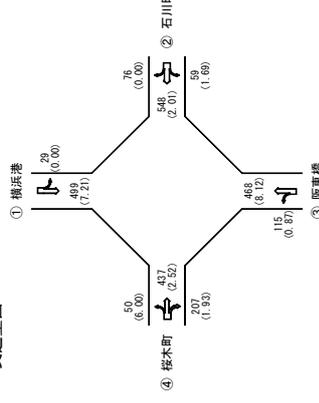
※ * : 交通容量(実1時間)

※ 滞留長 NはC-gで計算のため、「改訂 平面交差の計画と設計」基礎編 第3版に準拠していません

交差点略図



交通量図



上段：方向別合計交通量(台/時)
下段：次型車混入率[%]

現示方式の図示

現示	1φ	2φ	3φ
表示			
表示時間	G-61 Y-3 AR-4	G-35 Y-3 AR-3	G-16 Y-2 AR-3
有効表示時間	62	36	17
表示時間	6	5	4
歩行者表示時間	53	29	0

【現況・工事中基礎交通量：平日(15:30~16:30)】地点3 関内駅南口

交差点名	地点3 関内駅南口			
	① 横浜港		② 長春町	
流入部	左折	直進	左折	右折
車線の種類	1	2	2	2
車線数	1,800	2,000	1,800	2,000
飽和交通流率の基本値 SB	1,000	0,950	1,000	0,950
車線幅員による補正率 αw	-3.1	-2.9	-3	-2.9
(車線幅員)	1,000	1,000	1,000	1,000
縦断勾配による補正率 αG	0	0	0	0
(縦断勾配)	0.929	0.961	0.966	0.981
大型車混入による補正率 αT	-10.89	-5.87	-5.04	-10.51
(大型車混入率)	1,000		1,000	
左折車混入による補正率 αLT				
(左折率)				
(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				
機歩歩行者による補正率 αL				
(機歩歩行者による補正率 αL)				
右折車混入による補正率 αRT				
(右折率) R%				
(右折車の通過確率) f				
(有効青時間) 秒				
(現示変り目のさばり台数増分)				
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 SA	1,672	3,748	3,478	3,352
設計交通量 q	202	375	337	295
右折補正交通量 qR-N				
交差点流入部の需要率 ρ	0.121	0.100	0.097	0.088
必要現示率	0.121	0.100	0.097	0.077
1φ	0.121	0.100	0.097	0.077
2φ	***			
3φ				
有効青時間(秒)	50	50	13	13
1φ	50	50	13	13
2φ	13	13	13	13
3φ	13	13	13	13
信号青時間比 G/C	63/118	50/118	13/118	13/118
可能交通容量 C i	893	1,588	383	369
交通容量比 q/C i	0.226	0.236	0.880	0.799
交通処理案のチェック	OK	OK	OK	OK
滞留長 L s (m)	74.4	61.6	53.3	53.3

※ N = KER × $\frac{3,600}{C}$

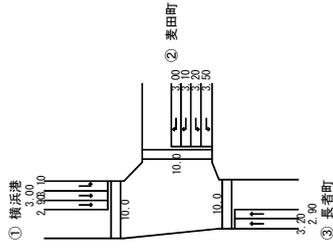
N : 1時間で右折車が交差点内に滞留する台数

※ * : 交通容量(表1時間)

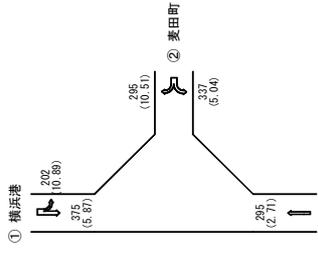
※ *** : 連続現示での使用現示

※ 滞留長 N は C-g で計算のため、「改訂 平面交差の計画と設計」基礎編 第3版に準拠していません

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
表示時間	6:49 Y:3 AR:2	6:12 Y:3 AR:4	6:32 Y:9 AR:4
有効青時間	50	13	33
滞留時間	4	6	12
歩行者青時間	0	0	32

【現況・工事中基礎交通量：平日(16:45~17:45)】地点4 不老町

交差点名	地点4 不老町															
	① 横浜港				② 石川町				③ 長春町				④ 桜木町			
	左折	直進	右折	左折・直進	直進	右折	左折・直進	直進	右折	左折・直進	直進	右折	左折・直進	直進	右折	
重線数	2	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	
飽和交通流の基本値 S/B	1,800	2,000	1,800	2,000	2,000	1,800	2,000	2,000	1,800	2,000	1,800	2,000	2,000	1,800	1,800	
車線幅員による補正率 αw	1,000	1,000	1,000	1,000	1,000	1,000	1,000	1,000	1,000	1,000	1,000	1,000	1,000	1,000	1,000	
(車線幅員)	(3.00)	(2.80)	(2.80)	(3.30)	(3.30)	(3.30)	(4.70)	(4.70)	(2.90)	(3.10)	(3.00)	(3.00)	(3.10)	(3.00)	(3.00)	
縦断勾配による補正率 αG	1,000	1,000	1,000	1,000	1,000	1,000	1,000	1,000	1,000	1,000	1,000	1,000	1,000	1,000	1,000	
(縦断勾配)	(0.00)	(0.00)	(0.00)	(0.00)	(0.00)	(0.00)	(0.00)	(0.00)	(0.00)	(0.00)	(0.00)	(0.00)	(0.00)	(0.00)	(0.00)	
大型車混入による補正率 αT	0.955	0.972	0.981	0.985	0.986	0.986	0.986	0.986	0.986	0.986	0.986	0.986	0.986	0.986	0.986	
(大型車混入率)	(6.71)	(4.06)	(2.80)	(2.13)	(1.97)	(1.27)	(1.27)	(1.27)	(1.27)	(1.27)	(1.27)	(1.27)	(1.27)	(1.27)	(1.27)	
左折車混入による補正率 αLT				0.906												
(左折率)				(12.7)												
L%				0.500												
(歩行者による低減率)				53												
f				42												
(有効歩時間)																
歩行者歩行時間																
(歩行者歩行時間)																
機断歩行者による補正率 αLT	1,000															
(機断歩行者による補正率)																
右折車混入による補正率 αRT																
(右折率)																
R%																
(右折車の通過確率)																
f	0.881															
(有効歩時間)	46															
(現示変り目のさげ台数増分)	2(52)															
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	3,438	1,944	1,766	1,785	1,972	1,669	1,755	1,710	3,920	1,764						
設計交通量 q	298	345	107	488	(31+457)	71	151	49	444	69						
右折補正率 R-N																
交差点流入部の需要率 ρ	0.087	0.177	-	0.130	0.130	0.043	0.086	0.029	0.113	0.039						
必要現示率	2φ	***	***	***	***	***	***	***	***	***						
3φ	0.087	46	46	46	46	46	46	46	46	46						
4φ	14	14	14	14	14	14	14	14	14	14						
有効歩時間(秒)	3φ	15	15	53	53	11	53	53	53	53						
4φ	75/136	60/136	14/136	53/136	11/136	11/136	43/136	53/136	53/136	53/136						
信号青時間比 G/C	1,896	858	692	1,464	1,35	1,35	555	666	1,528	143						
可能交通容量 C-i	0.157	0.402	0.155	0.333	0.526	0.272	0.074	0.291	0.483	0.483						
交通処理率のチェック	OK	OK	OK	OK	OK	OK	OK	OK	OK	OK						
滞留長 L_s (m)	63.4	43.4	43.4	34.7	24.4	24.4	24.4	24.4	24.4	24.4						

※ N = KER × $\frac{3,600}{C}$

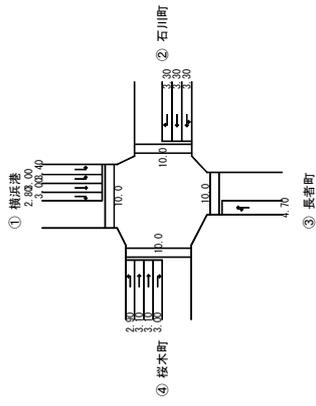
N: 1時間での右折車が交差点内に滞留する台数

※*: 交通容量(実1時間)

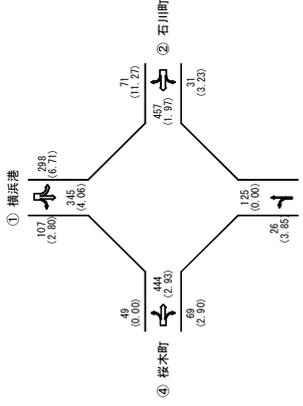
***: 運搬現示での使用現示

※ 滞留長 N は G-g で計算のため、「改訂」平面交差の計画と設計」基礎編 第3版に準拠していません

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	c=136
表示時間	6:43 Y:3 AR:0	6:13 Y:3 AR:0	6:52 Y:3 AR:2	6:10 Y:3 AR:2	c=136
有効青時間	43	14	53	11	c=131
最大青時間	3	4	4	4	L=15
歩行者青時間	33	0	42	0	

【現況・工事中基礎交通量：平日(17:00~18:00)】地点5 扇町一丁目

交差点名	地点5 扇町一丁目											
	① 横浜港			② 石川町			③ 浦舟町			④ 桜木町		
流入部	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	1	2	1	1
車線数	2,000	2,000	1,800	2,000	2,000	1,800	2,000	2,000	1,800	1,800	2,000	1,800
飽和交通流率の基本値 S/B	0.950	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000
車線幅員による補正率 α w	(2.90)	(2.90)	(2.90)	(3.30)	(3.30)	(2.90)	(3.30)	(3.30)	(2.90)	(3.30)	(3.30)	(2.90)
縦断勾配による補正率 α G	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000
(縦断勾配)	(0.00)	(0.00)	(0.00)	(0.00)	(0.00)	(0.00)	(0.00)	(0.00)	(0.00)	(0.00)	(0.00)	(0.00)
大型車混入による補正率 α T	0.973	0.979	0.975	0.974	0.980	0.971	0.974	0.977	0.946	0.973	0.964	0.983
(大型車混入率)	(3.97)	(3.00)	(3.60)	(4.21)	(3.80)	(4.21)	(3.80)	(2.86)	(3.40)	(3.90)	(5.30)	(2.40)
左折車混入による補正率 α L T	0.948	0.948	0.948	0.948	0.948	0.948	0.948	0.948	0.948	0.948	0.948	0.948
(左折率)	(22.1)	(22.1)	(22.1)	(22.1)	(22.1)	(22.1)	(22.1)	(22.1)	(22.1)	(22.1)	(22.1)	(22.1)
(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	0.150	0.150	0.150	0.150
(有幼童時間) f	62	62	62	62	62	62	62	62	62	62	62	62
(歩行者用青時間) f	51	51	51	51	51	51	51	51	51	51	51	51
横断歩行者による補正率 α R T	0.948	0.948	0.948	0.948	0.948	0.948	0.948	0.948	0.948	0.948	0.948	0.948
(右折率) R %	0.563	0.563	0.563	0.563	0.563	0.563	0.563	0.563	0.563	0.563	0.563	0.563
(右折車の通過確率) f	62	62	62	62	62	62	62	62	62	62	62	62
(有幼童時間) f	2(63)	2(63)	2(63)	2(63)	2(63)	2(63)	2(63)	2(63)	2(63)	2(63)	2(63)	2(63)
(現示変り目のさばり台数増分) KER : 右/サイクル												
(交差点内滞留台数) K : 右/サイクル												
飽和交通流率 S/A	1.845	1.860	1.755	1.812	1.948	1.812	1.948	1.778	1.954	1.703	1.928	1.769
設計交通量 q	489	249	225	249	704	225	704	(145+559)	61	258	301	165
右折補正交通量 q R - N	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
交差点流入部の需要率 p	0.132	0.132	0.066	0.066	0.066	0.066	0.066	0.189	0.189	0.074	0.156	0.074
必要現示率	0.189	0.189	0.074	0.074	0.156	0.156	0.156	0.156	0.156	0.156	0.156	0.156
有幼童時間(秒)	62	62	62	62	62	62	62	62	62	62	62	62
信号青時間比 G/C	62/134	62/134	62/134	62/134	62/134	62/134	62/134	62/134	62/134	62/134	62/134	62/134
可能交通容量 C i	1,714	607	982	982	1,699	607	1,699	1,699	691	691	691	691
交通容量比 q/C i	0.285	0.371	0.254	0.254	0.408	0.371	0.408	0.408	0.093	0.152	0.436	0.311
交通処理率のチェック	OK	OK	OK	OK	OK	OK	OK	OK	OK	OK	OK	OK
滞留長 L s (m)	76.0	76.0	76.0	76.0	76.0	76.0	76.0	76.0	76.0	76.0	76.0	76.0

※ N = KER × $\frac{3,600}{C}$

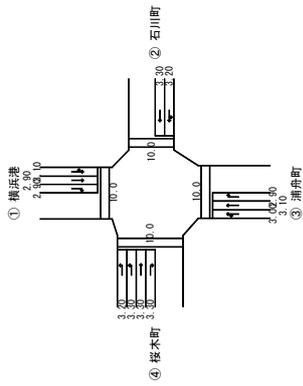
N : 1時間で右折車が交差点内に滞留する台数

※ * : 交通容量(表1時間)

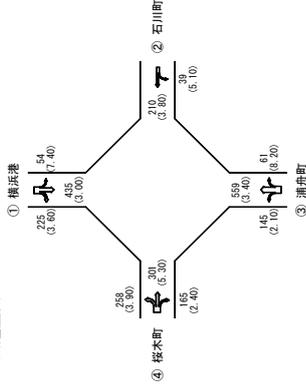
※ *** : 連続現示での使用現示

※ 滞留長 N は C-g で計算のため、「改訂 平面交差の計画と設計」基礎編 第3版に準拠していません

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
車名時間	6.61 Y.3 AR.0	6.1 Y.0 AR.0	6.12 Y.3 AR.2	6.35 Y.3 AR.0
有効青時間	62	-1	13	35
滞留時間	2	2	4	3
歩行者青時間	51	0	0	24

現示	5φ	6φ	7φ	8φ
車名時間	6.9 Y.3 AR.2	C=134		
有効青時間	10	G=119		
滞留時間	4	L=15		
歩行者青時間	0			

【現況・工事中基礎交通量：平日(17:15~18:15)】地点6 横浜スタジアム前

流入部	① 横浜港				② 麦田町				③ 浦舟町				④ 首都高速出口				⑤ 横浜市府舎			
	左折	直進	右折	直進	左折	直進	右折	直進	左折	直進	右折	直進	左折	直進	右折	直進	左折	直進		
車線数	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1		
飽和交通流率の基本値 S/B	2,000	2,000	1,800	1,800	2,000	2,000	1,800	1,800	2,000	2,000	1,800	1,800	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	0.950	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000		
車線幅員による補正率 αm	(2.90)	(2.90)	(3.10)	(3.10)	(3.10)	(3.10)	(3.10)	(3.10)	(3.10)	(3.10)	(3.10)	(3.10)	(3.10)	(3.10)	(3.10)	(3.10)	(3.10)	(3.10)		
縦断勾配による補正率 αG	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000		
(縦断勾配)	(0.00)	(0.00)	(0.00)	(0.00)	(0.00)	(0.00)	(0.00)	(0.00)	(0.00)	(0.00)	(0.00)	(0.00)	(0.00)	(0.00)	(0.00)	(0.00)	(0.00)	(0.00)		
大型車混入による補正率 αT	0.967	0.974	0.987	0.942	0.931	0.987	0.992	0.987	0.992	0.992	0.992	0.991	0.897	0.916	0.897	0.916	0.897	0.916		
(大型車混入率)	(4.82)	(3.76)	(1.84)	(10.64)	(8.74)	(1.82)	(1.20)	(1.20)	(1.20)	(1.20)	(1.20)	(1.20)	(1.20)	(1.20)	(1.20)	(1.20)	(1.20)	(1.20)		
左折車混入による補正率 αLT	0.927																			
(左折率)	(31.3)																			
L %	0.150																			
(歩行者による低減率)	55																			
f p	43																			
(有効歩時間)																				
(歩行者用歩時間)																				
機断歩行者による補正率 αL	1.000																			
(機断歩行者による補正率)																				
右折車混入による補正率 αRT																				
(右折率)																				
R %																				
(右折車の通過確率)																				
f																				
(有効歩時間)																				
(現況変り目のさばけ台数増分)																				
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	1,703	1,851	1,777	1,884	*392	47	0.825	41	0.621	58	2 (49)									
設計交通量 q	(84+482)		272	206																
右折補正交通量 qR-N																				
交差点流入部の必要率 ρ	0.151		0.153	0.109	-	-	0.111	-	0.082											
必要現示率	0.151																			
1φ																				
2φ																				
3φ																				
4φ																				
有効歩時間(秒)	55			58			58		58											
1φ																				
2φ																				
3φ																				
4φ																				
信号青時間比 G/C	55/145		79/145	41/145	41/145	95/145	37/145	95/145	95/145	95/145	95/145	95/145	95/145	95/145	95/145	95/145	95/145	95/145		
可能交通容量 C i	1,348		968	533	392	864	1,270	864	1,270	864	1,270	864	1,270	864	1,270	864	1,270	864		
交通容量比 q/C i	0.398		0.281	0.386	0.120	0.170	0.384	0.125	0.125	0.125	0.125	0.125	0.125	0.125	0.125	0.125	0.125	0.125		
交通処理率のチェック	OK		OK	OK	OK	OK	OK	OK	OK	OK	OK	OK	OK	OK	OK	OK	OK	OK		
滞留長 L s (m)	100.4		19.8				90.7													

※ N = KER × $\frac{3,600}{C}$

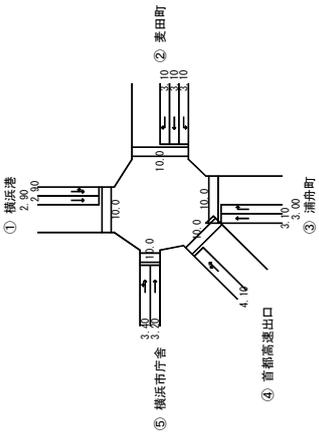
N : 1時間内右折車が交差点内に滞留する台数

※ * : 交通容量(実1時間)

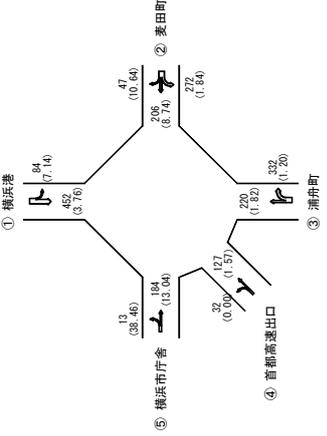
※ **** : 運転現示での使用現示

※ 滞留長 N は C-g で計算のため、「改訂 平面交差の計画と設計」基礎編 第3版に準拠していません

交差点概略図



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	3φ	4φ
表示時間	G:55 Y:3 AR:0	G:3 Y:0 AR:0	G:33 Y:3 AR:2	G:40 Y:3 AR:3
有効歩時間	55	3	34	41
滞留時間	3	0	4	5
歩行者滞留時間	43	0	0	29

【現況・工事中基礎交通量：平日(17:15~18:15)】地点7 ハマスタ入口

交差点名	地点7 ハマスタ入口			
	① 横浜港		② 長者町	
流入部	直進	右折	左折	直進
重線の種類	2	1	1	1
重線数	2,000	1,800	1,800	1,800
飽和交通流率の基本値 S/B	1,000	1,000	1,000	1,000
重線幅員による補正率 α w	(3.00)	(2.90)	(4.00)	(3.10)
(重線幅員) m	1,000	1,000	1,000	1,000
縦断勾配による補正率 α G	(0.00)	(0.00)	(0.00)	(0.00)
(縦断勾配) %	0.944	0.978	0.957	0.928
大型車混入による補正率 α T	(8.53)	(3.16)	(6.44)	(11.04)
(大型車混入率) %				
左折車混入による補正率 α L T				
(左折率) %				
(歩行者による低減率) 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				
機断歩行者による補正率 α L				
右折車混入による補正率 α R T				
(右折率) %				
(右折車の通過確率) R %				
(有効青時間) f				
(現示変り目のさげ台数増分) 秒				
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	3,776	1,760	1,723	1,856
設計交通量 q	340	95	264	317
右折補正交通量 q R-N				
交差点流入部の必要率 ρ	0.090	0	0.153	0.171
必要現示率	0.090	-	0.153	0.171
1φ	0.090	-	0.153	0.171
2φ	****	-	****	0.000
3φ				0.077
4φ				0.000
有効青時間(秒)	46	8	43	43
2φ	8			
3φ				
4φ				
信号青時間比 G/C	54/135	8/135	70/135	43/135
可能交通容量 C i	1,510	430	893	591
交通容量比 q/C i	0.225	0.221	0.296	0.536
交通処理案のチェック	OK	OK	OK	OK
滞留長 L s (m)		40.7	94.8	56.7

※ 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

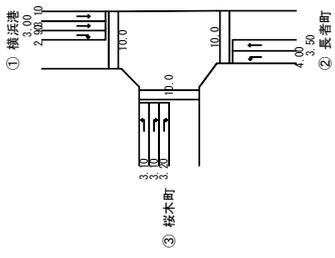
※ * : 交通容量(表1時間)

※ **** : 連続現示での使用現示

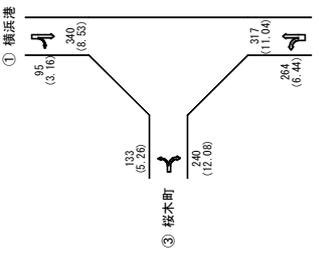
※ 滞留長 N は C-g で計算のため、「改訂 平面交差の計画と設計」基礎編 第3版に準拠していません

※ 同一交通流で不連続現示となっているため、「改訂 平面交差の計画と設計」基礎編 第3版に準拠していません

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

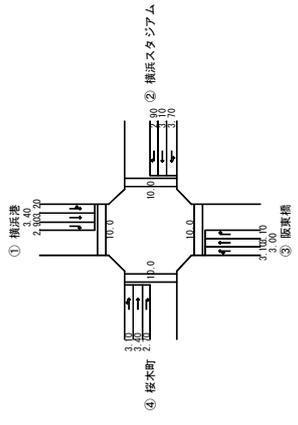
現示	1φ	2φ	3φ	4φ
表示				
表示時間	6:43 Y:3 AR:0	6:7 Y:3 AR:2	6:26 Y:3 AR:4	6:32 Y:8 AR:4
有効青時間	43	8	27	33
滞留時間	3	4	6	11
歩行青時間	0	0	0	32

【現況：休日(12:45~13:45)】地点1 尾上町

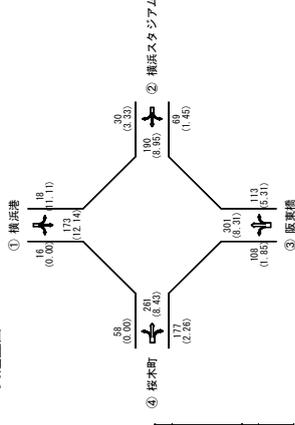
流入部	① 横浜港				② 横浜スタジアム				③ 阪東橋				④ 桜木町			
	左折・直進	右折	左折・直進	右折	左折・直進	右折	左折・直進	右折	左折・直進	右折	左折・直進	右折	左折・直進	右折		
車線数	2	1	2	1	2	1	2	1	2	1	2	1	2	1		
飽和交通流率の基本値	2,000	1,800	2,000	1,800	2,000	1,800	2,000	1,800	2,000	1,800	2,000	1,800	2,000	1,800		
車線幅員による補正率 αw	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000		
(車線幅員)	(3.20)	(2.90)	(3.70)	(2.90)	(3.10)	(2.90)	(3.10)	(2.90)	(3.10)	(2.90)	(3.10)	(2.90)	(3.10)	(2.70)		
縦断勾配による補正率 αG	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000		
(縦断勾配)	(0.00)	(0.00)	(0.00)	(0.00)	(0.00)	(0.00)	(0.00)	(0.00)	(0.00)	(0.00)	(0.00)	(0.00)	(0.00)	(0.00)		
大型車混入による補正率 αT	0.923	0.922	1.000	0.966	0.941	0.977	0.987	0.945	0.945	0.984	0.944	0.984	0.944	0.984		
(大型車混入率)	(11.95)	(12.14)	(0.00)	(4.97)	(8.95)	(3.33)	(4.91)	(8.31)	(8.31)	(5.31)	(8.43)	(5.31)	(8.43)	(2.26)		
左折車混入による補正率 αLT	0.919	(18.8)	0.764	(58.3)	0.801	(52.8)	0.826	(36.4)	0.801	(52.8)	0.826	(36.4)	0.801	(52.8)		
(左折率)	(18.8)															
(歩行者による低減率) f p	0.500	0.500	0.500	0.500	0.500	0.500	0.500	0.500	0.500	0.500	0.500	0.500	0.500	0.500		
(有効歩時間)	61	61	43	61	61	43	61	43	61	43	61	43	61	43		
(歩行者歩行時間)	31	31	26	31	31	26	31	26	31	26	31	26	31	26		
横断歩行者による補正率 αL																
横断歩行者による補正率 αLT																
右折車混入による補正率 αRT																
(右折率)																
(右折車の通過確率) f		0.729				0.761			0.761					0.820		
(有効歩時間)		61				43			43					43		
(現示変り目のさばけ台数割合)		2(51)				2(51)			2(51)					2(51)		
(交差点内滞留台数)																
(交差点内滞留台数)																
飽和交通流率 SA	1,696	1,844	1,476	1,882	1,759	1,559	1,593	1,890	1,735	1,593	1,888	1,683	1,888			
設計交通量 q	191	16	259	(69+190)	30	0	0	409	113	(58+261)	319	177	319			
(18+173)																
右折補正交通量 qR-N	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0			
交差点流入部の必要率 ρ	0.054	0.054	0.077	0.077	0.077	0.077	0.119	0.119	0.119	0.092	0.092	0.119	0.092			
必要現示率																
1φ																
2φ																
3φ																
4φ																
有効歩時間(秒)	61	9	43	43	9	43	61	61	9	43	43	61	43			
信号機時間比 G/C	61/140	9/140	43/140	43/140	15/140	15/140	61/140	61/140	9/140	43/140	43/140	15/140	43/140			
可能交通容量 C-1	1,542	678	1,031	585	1,498	758	1,069	1,069	607	607	607	607	607			
交通容量比 q/C-1	0.124	0.024	0.251	0.251	0.051	0.149	0.298	0.298	0.292	0.298	0.298	0.292	0.298			
交通処理率のチェック	OK	OK	OK	OK	OK	OK	OK	OK	OK	OK	OK	OK	OK			
滞留長 L s (m)	7.7	7.7	14.2	14.2	49.1	49.1	49.1	49.1	49.1	49.1	49.1	49.1	49.1			

※ N = KER × $\frac{3,600}{C}$
 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(第1時間)
 ※ 滞留長 N は Cg で計算のため、「改訂 平面交差の計画と設計」基礎編 第3版に準拠していません

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
車線数	61	9	43	15
滞留時間	2	4	2	4
歩行者滞留時間	31	0	26	0

【現況：休日(15:00~16:00)】地点2 羽衣町

交差点名 流入部	地点2:羽衣町											
	① 横浜港			② 石川町			③ 阪東橋			④ 桜木町		
	左折+直進	直進	右折	左折+直進	直進	右折	左折+直進	直進	右折	左折+直進	直進	右折
車線の種類	1	1	2	1	1	1	1	1	1	2	2	2
重線数	2,000	2,000	2,000	2,000	2,000	1,800	2,000	2,000	1,800	1,800	2,000	1,800
飽和交通流率の基本値 S/B	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	0.950	1.000	1.000	1.000
車線幅員による補正率 α w	(3.30)	(3.40)	(3.30)	(3.40)	(3.20)	(3.30)	(3.30)	(3.30)	(2.80)	(3.30)	(3.30)	(3.70)
縦断内配による補正率 α G	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000
(縦断内配)	(0.00)	(0.00)	(0.00)	(0.00)	(0.00)	(0.00)	(0.00)	(0.00)	(0.00)	(0.00)	(0.00)	(0.00)
大型車混入による補正率 α T	0.970	0.970	0.994	1.000	0.976	1.000	0.976	0.962	0.968	0.990	1.000	1.000
(大型車混入率)	(4.42)	(4.41)	(10.00)	(0.80)	(3.46)	(7.14)	(3.46)	(7.14)	(4.65)	(1.38)	(0.00)	(0.00)
左折車混入による補正率 α L T	0.824				0.652			(56.8)				
(左折率)	(8.8)							0.500				
L %	0.500				0.500			0.500				
(低減率)	67				67			67				
f p	58				58			58				
(有効青時間)												
(歩行者用青時間)												
機断歩行者による補正率 α L	0.588				1.000							
(機断歩行者)												
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												
(有効青時間)												
(現示変り目のさばけ台数増分)												
(交差点内滞留台数)												
K: 右/左/サイクル												
飽和交通流率 S/A	1.793	1.940	990	3.976	1.800	1.800	1.273	1.904	1.655	3.960	3.600	186
設計交通量 q	498	(22+476)	80	501	30		(150+378)		43	362	186	
右折補正交通量 q R-N												
交差点流入部の需要率 ρ	0.133		0.081	0.126	0.017		0.166	0.166	0.026	0.091	0.052	
必要現示率	0.133		0.081	0.126			0.166	0.166	0.026	0.091	0.052	
有効青時間(秒)	67		40	40	18		67	67	40	40	18	
信号青時間比 G/C	67/140		40/140	40/140	18/140		67/140	67/140	40/140	40/140	18/140	
可能交通容量 C i	1,787		283	1,136	231		1,520	1,520	473	1,131	463	
交通容量比 q/C i	0.279		0.283	0.441	0.130		0.347	0.347	0.091	0.320	0.402	
交通処理案のチェック	OK		OK	OK	OK		OK	OK	OK	OK	OK	
滞留長 L s (m)			40.9		13.4				23.1		37.4	

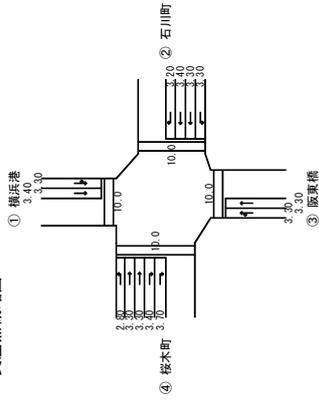
※ N = KER × $\frac{3,600}{C}$

N: 1時間で右折車が交差点内に滞留する台数

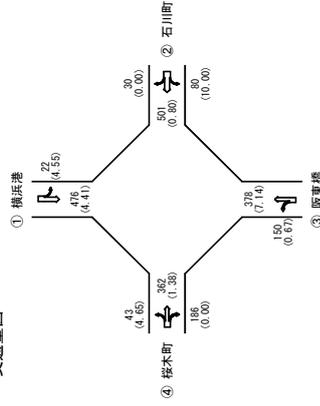
※*: 交通容量(1時間)

※ 滞留長 N は G-g で計算のため、「改訂 平面交差点の計画と設計」基礎編 第3版に準拠していません

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	0
表示時間	G:66 Y:3 AR:4	G:39 Y:3 AR:3	G:17 Y:2 AR:3	C:140
有効青時間	67	40	18	18
滞留長	6	5	4	L=15
歩行者青時間	58	33	0	0

【現況：休日(12：45～13：45)】地点3 関内駅南口

交差点名	地点3 関内駅南口				
	① 横浜港		② 麦田町		③ 長者町
流入部	左折	直進	左折	右折	直進
車線の種類	1	2	2	2	2
車線数	1,800	2,000	1,800	1,800	2,000
飽和交通流率の基本値	SB	SB	SB	SB	SB
飽和交通流率による補正率	α_w	0.950	1.000	1.000	0.950
車線幅員による補正率	α_m	(3.10)	(3.20)	(3.00)	(2.90)
縦断勾配による補正率	α_G	1.000	1.000	1.000	1.000
縦断勾配	%	(0.00)	(0.00)	(0.00)	(0.00)
大型車混入による補正率	α_T	0.938	0.977	0.954	0.949
(大型車混入率)	%	(9.52)	(3.33)	(6.93)	(7.72)
左折車混入による補正率	α_{LT}				
(左折率)	L%				
(歩行者による低減率)	f				
(有効青時間)	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	1.000	1.000
右折車混入による補正率	α_{RT}				
(右折率)	R%				
(右折車の通過確率)	f				
(有効青時間)	秒				
(現示変り目のさびけ台数増分)					
KER：台/サイクル					
(交差点内滞留台数)	K				
	K				
飽和交通流率	SA	1,688	3,810	3,434	3,416
設計交通量	q	210	210	231	272
右折補正交通量	q _{R-N}				
交差点流入部の需要率	ρ	0.124	0.055	0.067	0.080
必要現示率		0.124	0.055	0.067	0.080
	1φ	0.124	0.055	0.067	0.080
	2φ	0.124	0.055	0.067	0.080
	3φ	0.124	0.055	0.067	0.080
有効青時間(秒)		49	49	28	28
	1φ	49	49	28	28
	2φ	49	49	28	28
	3φ	49	49	28	28
信号青時間比	G/C	77/130	49/130	28/130	28/130
可能交通容量	C _i	1,000	1,436	740	736
交通容量比	q/C _i	0.210	0.146	0.312	0.370
交通処理率のチェック		OK	OK	OK	OK
滞留長	L _s (m)	81.2	50.3	47.6	47.6

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

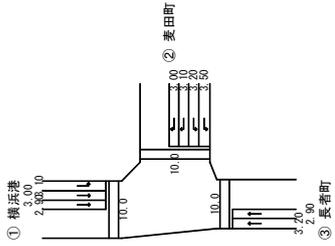
N：1時間内で右折車が交差点内に滞留する台数

*：交通容量(実1時間)

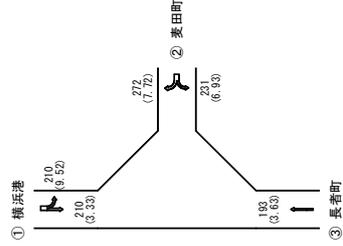
****：連続現示での使用現示

※ 滞留長 N は C_φ で計算のため、「改訂 平面交差の計画と設計」基礎編 第3版に準拠していません

交差点概略図



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	3φ	1φ	2φ	3φ
表示時間	6:48 Y:3 AR:2	6:27 Y:3 AR:4	6:30 Y:9 AR:4	6:30	6:108	6:122
有効青時間	49	28	31	49	28	31
滞留時間	4	6	12	4	6	12
歩行者青時間	0	0	30	0	0	30

【現況：休日(14：45～15：45)】地点4 不老町

交差点名	地点4 不老町											
	① 横浜港			② 石川町			③ 長者町			④ 桜木町		
	左折	直進	右折	左折・直進	直進	右折	左折	直進	右折	左折	直進	右折
重線数	2	1	1	1	1	1	1	1	2	1	1	1
飽和交通流率の基本値 S/B	1.800	2.000	1.800	2.000	2.000	1.800	2.000	2.000	1.800	1.800	2.000	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	1.000	0.950	1.000	1.000	1.000
(重線幅員) m	(3.00)	(3.00)	(2.80)	(3.30)	(3.30)	(3.30)	(4.70)	(3.10)	(3.10)	(3.00)	(3.00)	(3.00)
縦断勾配による補正率 α G	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000
(縦断勾配) %	(0.00)	(0.00)	(0.00)	(0.00)	(0.00)	(0.00)	(0.00)	(0.00)	(0.00)	(0.00)	(0.00)	(0.00)
大規模混入による補正率 α T	0.978	0.987	0.948	0.994	0.993	0.971	0.979	0.959	0.982	0.959	0.982	0.959
(大型車混入率) %	(3.14)	(1.87)	(7.78)	(0.87)	(1.06)	(4.26)	(3.08)	(6.00)	(2.55)	(6.00)	(2.55)	(0.00)
左折車混入による補正率 α L T												
(左折率) L %				0.881			0.787					
(歩行者による低減率) f p				(17.8)			(33.1)					
(有効歩行時間) 秒				0.500			0.500					
(歩行者用歩行時間) 秒				44			48					
横断歩行者による補正率 α R T	1.000						38			1.000		
(右折率) R %												
(右折車の通過確率) f			0.917									
(有効歩行時間) 秒			51									
(現示変り目のさげ台数/歩分)			2(54)									
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	3.620	1.974	1.706	1.751	1.986	1.748	1.541	1.640	3.928	1.800	1.800	1.800
設計交通量 q	191	214	90	416 (37+379)	47	47	130 (43+87)	33	392	45	45	45
右折補正交通量 q R-N												
交差点流入部の需要率 ρ	0.054	0.108	0	0.111	0.027	0.027	0.084	0.020	0.100	0.025	0.025	0.025
必要現示率	***	***	-	***			0.084		***			
1φ	***	0.108		0.111		0.027		0.020	0.100			
2φ	***	***		0.111		0.027		0.020	0.100			
3φ	***	***		0.111		0.027		0.020	0.100			
4φ	0.054	51				48						
1φ	51	12	12	44				44	44			
2φ	12	12	12	44				44	44			
3φ	12	12	12	44				44	44			
4φ	16					12					12	
信号青時間比 G/C	79/131	63/131	12/131	44/131	12/131	48/131	44/131	44/131	44/131	12/131	12/131	12/131
可能交通容量 C i	2,123	949	776	1,255	160	565	551	1,319	1,65	165	165	165
交通容量比 q/C i	0.090	0.226	0.116	0.331	0.294	0.230	0.060	0.297	0.273	0.273	0.273	0.273
交通処理率のチェック	OK	OK	OK	OK	OK	OK	OK	OK	OK	OK	OK	OK
滞留長 L s (m)	41.9	38.5	38.5	21.4	16.8	16.8	16.8	16.8	16.8	19.6	19.6	19.6

※ N = KER × $\frac{3,600}{C}$

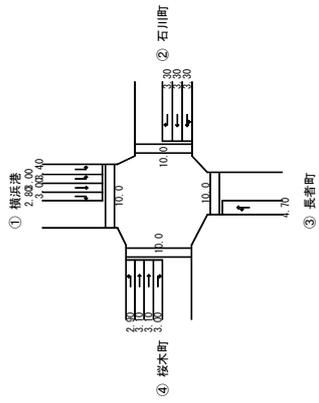
N : 1時間内で右折車が交差点内に滞留する台数

※ * : 交通容量 (第1時間)

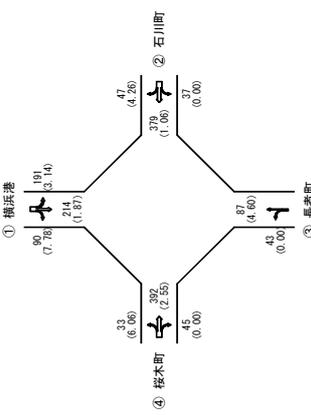
※ *** : 運搬現示での現示

※ 滞留長 N は G-g で計算のため、「改訂」平面交差の計画と設計」基礎編 第3版に準拠していません

交差点概略図



交通量図



現示方式の図示

現示	1φ	2φ	3φ	4φ
上段：方向別合計交通量[台/時]				
下段：(大型車混入率) [%]				
表示時間	G:48 Y:3 AR:0	G:11 Y:3 AR:2	G:43 Y:3 AR:2	G:11 Y:3 AR:2
緑の時間	48	12	44	12
損失時間	3	4	4	4
歩行者歩行時間	38	0	33	0

【現況：休日(15:00~16:00)】地点5 扇町一丁目

交差点名	地点5 扇町一丁目											
	① 横浜港			② 石川町			③ 浦舟町			④ 桜木町		
流入部	左折・直進	右折	直進	左折・直進	右折	直進	左折・直進	右折	直進	左折	右折	
車線の種類	1	1	1	1	1	1	1	1	1	2	1	
車線数	2,000	1,800	2,000	2,000	2,000	2,000	2,000	2,000	2,000	1,800	2,000	
飽和交通流率の基本値 S/B	1,000	0,950	1,000	1,000	1,000	1,000	1,000	1,000	1,000	1,000	1,000	
α w (車線幅員)	(3.10)	(2.90)	(3.20)	(3.30)	(3.10)	(2.90)	(3.30)	(3.10)	(2.90)	(3.30)	(3.30)	
α G (縦断勾配)	1,000	1,000	1,000	1,000	1,000	1,000	1,000	1,000	1,000	1,000	1,000	
α T (大型車混入率)	0,989	0,987	0,992	0,996	0,982	0,988	0,974	0,985	0,988	0,974	0,985	
α L T (左折車混入による補正率)	(1.57)	(1.87)	(1.15)	(0.55)	(2.67)	(1.76)	(0.00)	(3.78)	(2.16)	(0.00)	(1.69)	
α L (歩行者による低減率)	0,960		0,908	0,923		0,923						
f P (歩行者用青時間)	(16.2)		(44.3)	(32.2)								
f R (歩行者用青時間)	0,150		0,150	0,150		0,150						
α L (縦断歩行者による補正率)	64		35	64		53						
α R T (右折車の通過確率)	53		24									
α R (右折率)		0,558					0,671				0,826	
f (有効青時間)		64					64				38	
(現示変り目のさばけ台数増分)		2(54)					2(54)				2(54)	
KER: 台/サイクル (交差点内滞留台数)												
飽和交通流率 SA	1,899	1,875	1,787	1,801	1,992	1,813	1,976	1,800	3,506	1,970	1,778	
設計交通量 q	407		189	235	677	677	238	49	238	232	118	
α R-N (右折補正交通量)	(33+374)		0	(52+183)	(109+568)							
交差点流入部の需要率 ρ	0,108		0,062	0,179	0,179	0,179	0,068	0,118	0,068	0,118	0,297	
必要現示率	0,108								0,000		0,297	
有効青時間(秒)		64			64				0,088		0,118	
信号青時間比 G/C									0,088		0,118	
可能交通容量 C i	64/133	14/133	35/133	64/133	14/133	62/133	45/133	7/133	667	517	517	
交通容量比 q/C i	1,816	636	998	1,823	760	1,634	667	0,298	0,348	0,228	0,228	
交通処理案のチェック	OK	OK	OK	OK	OK	OK	OK	OK	OK	OK	OK	
滞留長 L s (m)	65.2		21.4	50.9		47.6						

* N = KER × 3,600 / C

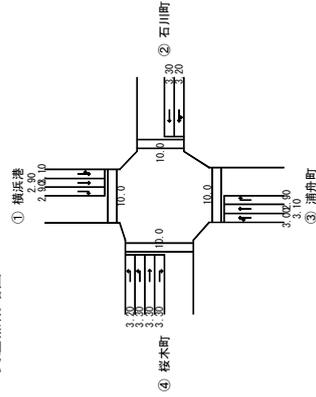
N : 1時間内で右折車が交差点内に滞留する台数

* : 交通容量 (実1時間)

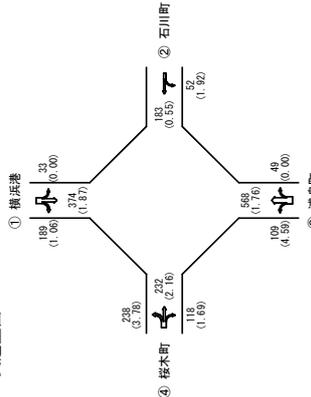
*** : 連続現示での使用現示

※ 滞留長 N は C-g で計算のため、「改訂 平面交差の計画と設計」基礎編 第3版に準拠していません

交差点概略図



交通量図



現示方式の図示

現示	1φ	2φ	3φ	4φ
表示時間	G:63 Y:3 AR:0	G:1 Y:0 AR:0	G:12 Y:3 AR:2	G:35 Y:3 AR:0
有効青時間	64	2	2	4
相対時間	64	-1	13	35
歩行者青時間	53	0	0	0

現示	5φ	6φ
表示時間	G:6 Y:3 AR:2	G:133
有効青時間	7	G:118
相対時間	4	L:15
歩行者青時間	0	

上段：方向別合計交通量(台/周)
下段：(大型車混入率) [%]

【現況：休日(12:45~13:45)】地点7 ハマスタ入口

交差点名	地点7 ハマスタ入口					
	① 横浜港		② 長者町		③ 桜木町	
流入部	直進	右折	左折	直進	左折	右折
車線の種類	2	1	1	1	1	2
車線数	2,000	1,800	1,800	2,000	1,800	1,800
飽和交通流率の基本値	SB	1,000	1,000	1,000	1,000	1,000
車線幅員による補正率	α w	(3.00)	(4.00)	(3.50)	(3.10)	(3.20)
車線幅員	m	1,000	1,000	1,000	1,000	1,000
縦断勾配による補正率	α G	(0.00)	(0.00)	(0.00)	(0.00)	(0.00)
縦断勾配	%	0.979	0.980	0.980	0.989	0.925
大型車混入による補正率	α T	(3.11)	(2.86)	(10.28)	(2.96)	(11.66)
大型車混入率	%					
左折車混入による補正率	α L T					
左折率	L %					
(歩行者による低減率)	f p					
(有効歩時間)	秒					
(歩行者歩行時間)	秒					
横断歩行者による補正率	α R T		1.000			1.000
横断歩行者による補正率	α R L					
右折車混入による補正率	α R T					
右折率	R %					
(右折車の通過確率)	f	0.754				
(有効歩時間)	秒	43				
(現示変り目のさげ台数増分)	秒	2(55)				
(交差点内滞留台数)	KER : 台/サイクル					
K : 右/サイクル						
飽和交通流率	S A	3,916	1,764	1,679	1,960	1,780
設計交通量	q	257	70	195	270	129
右折補正交通量	q R-N	0	0			
交差点流入部の需要率	ρ	0.066	-	0.116	0.138	0.072
必要現示率		0.066		0.116	0.138	0.049
	1φ	****		****		0.138
	2φ					0.000
	3φ					0.072
	4φ					0.000
有効歩時間(秒)		43	8	40	40	25
信号青時間(秒)		8		25		25
信号青時間比	G/C	51/130	8/130	65/130	40/130	25/130
可能交通容量	C i	1,536	465	840	603	342
交通容量比	q/C i	0.167	0.151	0.232	0.448	0.377
交通処理案のチェック		OK	OK	OK	OK	OK
滞留長	L s (m)		31.2	77.3		51.9

※ 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

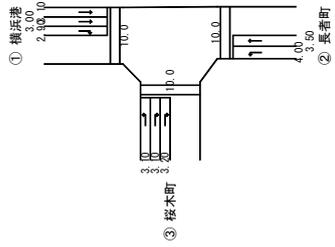
※ * : 交通容量(実1時間)

※ **** : 連続現示での使用現示

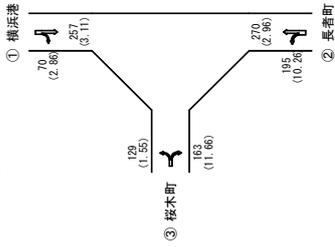
※ 滞留長 N は C-g で計算のため、「改訂 平面交差の計画と設計」基礎編 第3版に準拠していません

※ 同一交通流で不連続現示となっているため、「改訂 平面交差の計画と設計」基礎編 第3版に準拠していません

交差点概略図



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	3φ	4φ
表示時間	6:40 Y:3 AR:0	6:7 Y:3 AR:2	6:24 Y:3 AR:4	6:32 Y:8 AR:4
有効歩時間	40	8	25	33
損失時間	3	4	6	11
歩行者歩時間	0	0	0	32

【工事中交通量：平日（13：30～14：30）】地点1 尾上町

流入部	地点1 尾上町											
	① 横浜港			② 横浜スタジアム			③ 阪東橋			④ 桜木町		
	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												
車線数	2,000			2,000			2,000			2,000		
飽和交通量の基本値	1,000			1,000			1,000			1,000		
飽和交通量による補正率	α w			α w			α w			α w		
(車線幅員)	m			m			m			m		
縦断勾配による補正率	α G			α G			α G			α G		
(縦断勾配)	%			%			%			%		
大型車混入による補正率	α T			α T			α T			α T		
(大型車混入率)	%			%			%			%		
左折車混入による補正率	α L T			α L T			α L T			α L T		
(左折率)	%			%			%			%		
(歩行者による低減率)	f p			f p			f p			f p		
(有効歩時間)	秒			秒			秒			秒		
(歩行者歩時間)	秒			秒			秒			秒		
横断歩行者による補正率	α R T			α R T			α R T			α R T		
(右折率)	%			%			%			%		
(右折車の通過飽和率)	f			f			f			f		
(有効歩時間)	秒			秒			秒			秒		
(現示変更目目のさげ台数増分)	KER : 右/サイクル			KER : 右/サイクル			KER : 右/サイクル			KER : 右/サイクル		
(交差点内滞留台数)	K : 右/サイクル			K : 右/サイクル			K : 右/サイクル			K : 右/サイクル		
飽和交通流量	S A	1,644	1,826	1,773	1,381	1,848	1,694	1,487	1,840	1,705	1,918	1,660
設計交通量	q	342	314	46	67	422	67	422	123+299	138	256	164
右折補正交通量	q R - N	(47+295)	(102+212)	0	0	0	0	0	0	0	0	0
交差点流入部交通量の必要率	ρ	0.099	0.097	-	-	0.127	-	0.127	-	-	0.073	-
必要現示率		0.099	0.097	-	-	0.127	-	0.127	-	-	0.073	-
有効歩時間(秒)		61	61	9	9	61	9	61	61	9	43	15
信号機周期比	G / C	61/140	61/140	9/140	9/140	61/140	9/140	61/140	61/140	9/140	43/140	15/140
可能交通容量	C i	1,612	992	671	597	1,450	650	1,039	585	585	585	585
交通容量比	q / C i	0.226	0.317	0.112	0.291	0.237	0.237	0.237	0.237	0.237	0.237	0.237
交通処理率のチェック		OK	OK	OK	OK	OK	OK	OK	OK	OK	OK	OK
滞留長	L s (m)	22.6	32.4	55.6	62.3	55.6	62.3	55.6	62.3	55.6	62.3	62.3

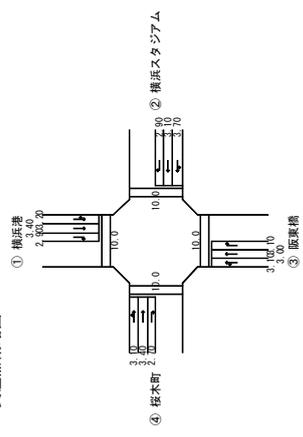
※ N = KER × $\frac{3,600}{C}$

N : 1時間での右折車が交差点内に滞留する台数

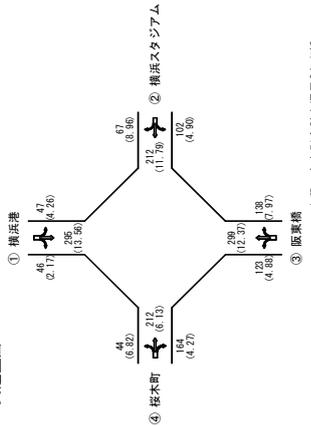
※ * : 交通容量(歩行者時間)

※ 滞留長 N は c-g で計算のため、「改訂 平面交差の計画と設計」基礎編 第3版に準拠していません

交差点概略図



交通量図



現示方式の図示

表示	1φ	2φ	3φ	4φ
表示時間	G:60 Y:3 AR:0	G:8 Y:2 AR:3	G:42 Y:3 AR:0	G:14 Y:2 AR:3
有効歩時間	61	9	43	15
滞留時間	2	4	2	4
歩行者歩時間	31	0	26	0

【工事中交通量：平日 (17:15~18:15)】地点2 羽衣町

交差点名	地点2 羽衣町											
	① 横浜港			② 石川町			③ 阪東橋			④ 桜木町		
流入部	左折・直進	直進	右折	左折・直進	直進	右折	左折・直進	直進	右折	左折・直進	直進	右折
重機の種別	1	1	2	1	1	2	1	1	2	1	1	2
重機の種数	2,000	2,000	1,800	1,800	2,000	1,800	2,000	2,000	1,800	1,800	2,000	1,800
飽和交通流率の基本値 S-B	1,000	1,000	1,000	1,000	1,000	1,000	1,000	1,000	1,000	1,000	1,000	1,000
α w	(3.30)	(3.40)	(3.30)	(3.20)	(3.30)	(3.30)	(3.30)	(3.30)	(2.80)	(3.30)	(3.30)	(3.70)
m	1,000	1,000	1,000	1,000	1,000	1,000	1,000	1,000	1,000	1,000	1,000	1,000
α G	(0.00)	(0.00)	(0.00)	(0.00)	(0.00)	(0.00)	(0.00)	(0.00)	(0.00)	(0.00)	(0.00)	(0.00)
縦断勾配による補正率 α T	0.953	0.948	0.968	0.968	0.986	1.000	0.964	0.946	0.960	0.960	0.977	0.987
大型車混入による補正率 α T	(7.05)	(7.91)	(4.69)	(0.00)	(2.01)	(0.00)	(5.26)	(8.12)	(6.00)	(6.00)	(3.37)	(1.93)
(大型車混入率)	0.910						0.733					
左折車混入による補正率 α L T	(10.8)						(39.5)					
L %	0.500		0.500				0.500					
(低減率)	f p		36				62					
(有効車時間)	f		29				53					
(歩行者用車時間)	α L		0.597									
横断歩行者による補正率 α R T												1.000
(右折車)	R %											
(右折車の通過確率)	f											
(有効車時間)	f											
(有効車時間)	(現示変更目による台数増分)											
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	1,734	1,596	1,040	1,800	1,413	1,892	1,642	3,908	3,554	207		
設計交通量 q	835	(20+506)	64	548	583	(115+468)	50	445	207			
右折補正交通量 q R-N	0.147		0.062	0.139	0.176		0.030	0.114	0.068			
交差点流入部の需要率 ρ	0.147		0.062	0.139	0.176		0.030	0.114	0.068			
必要現示率	1φ											
	2φ											
	3φ											
有効車時間(秒)	62		36	36	62		36	36	36			
信号車時間比 G/C	62/130		36/130	17/130	62/130		36/130	36/130	17/130			
可能交通容量 C-i	1,731		288	1,092	1,576		465	1,082	465			
交通容量比 q/C-i	0.309		0.222	0.502	0.370		0.110	0.411	0.445			
交通処理案のチェック	OK		OK	OK	OK		OK	OK	OK			
滞留長 L s (m)			31.1	30.3			25.3		39.3			

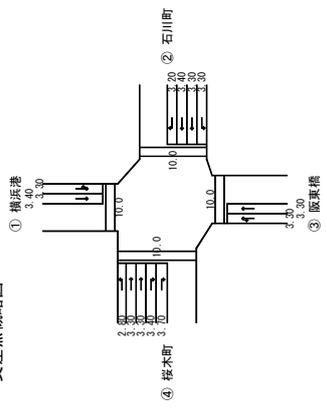
※ N = KER × $\frac{3,600}{C}$

N : 1時間内で右折車が交差点内に滞留する台数

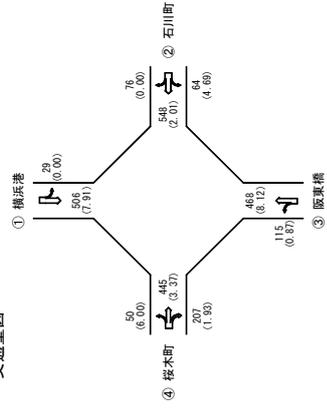
※ * : 交通容量 (実1時間)

※ 滞留長 N は C-g で計算のため、「改訂 平面交差の計画と設計」基礎編 第3版に準拠していません

交差点概略図



交通量図



上段：方向別合計交通量(台/周)
下段：(大型車混入率) [%]

現示方式の図示

現示	1φ	2φ	3φ	1φ	2φ	3φ	0
表示時間	G:61 Y:3 AR:4	G:35 Y:3 AR:3	G:16 Y:2 AR:3	C:100	G:115	17	
有効車時間	62		36				
損失時間	6	5	4				
歩行者滞留時間	53	29	0				

【工事中交通量：平日（15：30～16：30）】地点3 関内駅南口

交差点名	地点3 関内駅南口			
	① 横浜港		② 麦田町	
流入部	左折	直進	左折	右折
車線の種類	1	2	2	2
車線数	1	2	2	2
飽和交通流率の基本値	1.800	2.000	1.800	2.000
飽和交通流率による補正率	0.950	0.950	1.000	1.000
車線幅員による補正率	(3.10)	(3.20)	(3.00)	(2.90)
縦断勾配による補正率	1.000	1.000	1.000	1.000
縦断勾配による補正率	(0.00)	(0.00)	(0.00)	(0.00)
大型車混入による補正率	0.929	0.961	0.966	0.924
(大型車混入率)	(10.89)	(5.87)	(5.04)	(11.80)
左折車混入による補正率				
(左折率)				
(歩行者による低減率)				
(有効青時間)				
(歩行者用青時間)				
横断歩行者による補正率	1.000		1.000	
右折車混入による補正率				
(右折率)				
(右折車の通過確率)				
(有効青時間)				
(現示変り目のさばり台数増分)				
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	1,672	3,748	3,478	3,326
設計交通量	202	375	337	305
右折補正交通量				
交差点流入部の需要率	0.121	0.100	0.097	0.092
必要現示率	0.121	0.100	0.097	0.085
1φ	0.121	0.100	0.097	0.085
2φ	****			
3φ				
有効青時間(秒)	50	50	13	13
1φ				
2φ				
3φ				
信号青時間比	63/118	50/118	13/118	13/118
可能交通容量	893	1,588	383	366
交通容量比	0.226	0.236	0.880	0.833
交通処理率のチェック	OK	OK	OK	OK
滞留長	74.4	61.6	55.5	50/118
サイクル長(秒)				118

※ N = KER × $\frac{3,600}{C}$

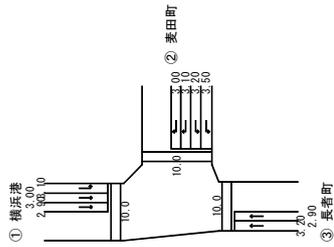
N：1時間で右折車が交差点内に滞留する台数

※*：交通容量(実1時間)

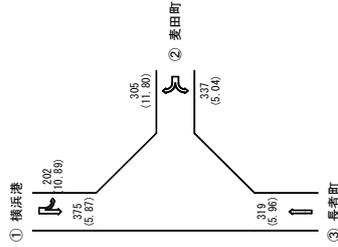
****：連続現示での使用現示

※ 滞留長 N は C-g で計算のため、「改訂 平面交差の計画と設計」基礎編 第3版に準拠していません

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
表示時間	G:49 Y:3 AR:2	G:12 Y:3 AR:4	G:32 Y:9 AR:4
有効青時間	50	13	33
損失時間	4	6	12
歩行者青時間	0	0	32

【工事中交通量：平日（16：45～17：45）】地点4 不老町

交差点名	地点4 不老町											
	① 横浜港			② 石川町			③ 長者町			④ 榎木町		
	左折	直進	右折	左折・直進	直進	右折	左折	直進	右折	左折	直進	右折
車線の種類	2	1	1	1	1	1	1	1	1	2	1	1
車線数	1,800	2,000	1,800	2,000	2,000	1,800	2,000	2,000	1,800	2,000	2,000	1,800
飽和交通流率の基本値	S B	2,000	1,800	2,000	2,000	1,800	2,000	2,000	1,800	2,000	2,000	1,800
車線幅員による補正率	α w	1,000	1,000	1,000	1,000	1,000	1,000	1,000	0.950	1,000	1,000	1,000
(車線幅員)	m	(3.00)	(3.00)	(2.80)	(3.30)	(3.30)	(3.30)	(4.70)	(2.90)	(3.10)	(3.00)	(3.00)
縦断勾配による補正率	α G	1,000	1,000	1,000	1,000	1,000	1,000	1,000	1,000	1,000	1,000	1,000
(縦断勾配)	%	(0.00)	(0.00)	(0.00)	(0.00)	(0.00)	(0.00)	(0.00)	(0.00)	(0.00)	(0.00)	(0.00)
大型車混入による補正率	α T	0.955	0.972	0.981	0.985	0.986	0.892	0.965	0.953	0.968	0.980	0.980
(大型車混入率)	%	(6.71)	(4.06)	(2.80)	(2.13)	(1.97)	(17.24)	(0.66)	(7.02)	(4.75)	(2.90)	(2.90)
左折車混入による補正率	α L T				0.906			0.882				
(左折率)	L %				(12.7)			(17.2)				
(歩行者による低減率)	f p				0.500			0.500				
(有効歩時間)	秒				53			43				
(歩行者歩時間)	秒				42			33				
横断歩行者による補正率	α R T	1.000						1.000				
右折車混入による補正率	α R											
(右折率)	R %											
(右折車の通過確率)	f			0.881								
(有効歩時間)	秒			46								
(現示変り目のさげ台数増分)	分			2(62)								
(交差点内滞留台数)	K ; 台/サイクル											
飽和交通流率	S A	3,438	1,944	1,766	1,785	1,972	1,606	1,755	1,630	3,872	1,764	1,764
設計交通量	q	298	345	107	488 (31+457)	87	87	151 (26+125)	57	463	69	69
右折補正交通量	q R - N	0.087	0.177	0				0.086	0.035	0.120	0.039	0.039
交差点流入部の需要率	ρ	****	0.177	-	0.130	0.054	0.054	0.086	0.035	0.120	0.039	0.039
必要現示率		****	****	-	****	****	****	****	0.054	****	****	****
有効歩時間(秒)		46	46	14	53	11	53	43	53	53	53	11
信号青時間比	G / C	75/136	60/136	14/136	63/136	11/136	43/136	53/136	53/136	53/136	53/136	11/136
可能交通容量	C i	1,896	858	692	1,464	130	555	1,509	635	1,509	143	143
交通容量比	q / C i	0.157	0.402	0.155	0.333	0.669	0.372	0.307	0.483	0.307	0.483	0.483
交通処理素のチェック		OK	OK	OK	OK	OK	OK	OK	OK	OK	OK	OK
滞留長	L s (m)	63.4	43.4	43.4	42.5	30.0	42.5	33.0	30.0	42	42	0

※ N = KER × $\frac{3,600}{C}$

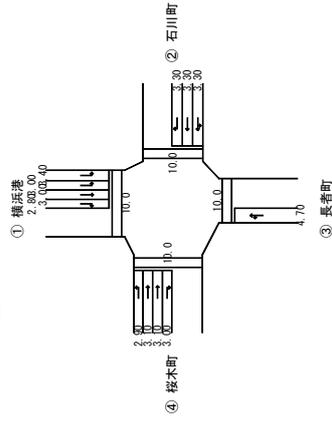
N : 1時間で右折車が交差点内に滞留する台数

※ * : 交通容量(実1時間)

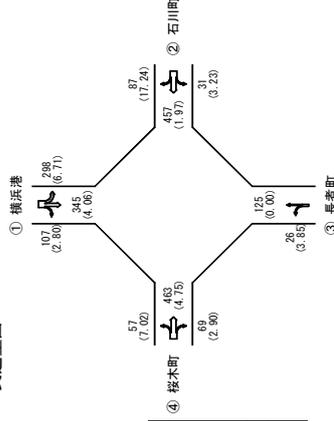
※ **** : 運転現示での使用現示

※ 滞留長 N は C-g で計算のため、「改訂 平面交差の計画と設計」基礎編 第3版に準拠していません

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
表示時間	G:43 Y:3 AR:0	G:13 Y:3 AR:2	G:52 Y:3 AR:2	G:10 Y:3 AR:2
有効歩時間	43	14	53	11
損失時間	3	4	4	4
歩行者青時間	33	0	42	0

【工事中交通量：平日 (17:15~18:15)】地点6 横浜スタジアム前

交差点名	地点6 横浜スタジアム前											
	① 横浜港		② 麦田町		③ 浦舟町		④ 首都高速出口		⑤ 横浜市庁舎		⑥ 横濱港	
流入部	左折	直進	左折	直進	右折	直進	左折	直進	右折	直進	左折	直進
車線の種類	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1
車線数	2,000	2,000	1,800	2,000	1,800	2,000	2,000	2,000	1,800	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	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000
車線幅員による補正率	(2.90)	(2.90)	(3.10)	(3.10)	(3.10)	(3.10)	(3.10)	(3.10)	(3.10)	(3.10)	(3.10)	(3.20)
車線幅員	m	m	m	m	m	m	m	m	m	m	m	m
縦断勾配による補正率	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000
縦断勾配	(0.00)	(0.00)	(0.00)	(0.00)	(0.00)	(0.00)	(0.00)	(0.00)	(0.00)	(0.00)	(0.00)	(0.00)
α G	0.967	0.974	0.987	0.935	0.931	0.984	0.984	0.984	0.992	0.984	0.984	0.916
大型車混入による補正率	(4.82)	(4.82)	(1.84)	(9.91)	(10.64)	(2.25)	(2.25)	(2.45)	(1.20)	(2.45)	(16.38)	(13.04)
α T	0.927	0.927	0.927	0.927	0.927	0.927	0.927	0.927	0.927	0.927	0.927	0.927
大型車混入率	(31.3)	(31.3)	(31.3)	(31.3)	(31.3)	(31.3)	(31.3)	(31.3)	(31.3)	(31.3)	(31.3)	(31.3)
左折車混入による補正率	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000
α L T	0.825	0.825	0.825	0.825	0.825	0.825	0.825	0.825	0.825	0.825	0.825	0.825
L %	41	41	41	41	41	41	41	41	41	41	41	41
(折行者による低減率)	58	58	58	58	58	58	58	58	58	58	58	58
f p	2(49)	2(49)	2(49)	2(49)	2(49)	2(49)	2(49)	2(49)	2(49)	2(49)	2(49)	2(49)
(有効歩行時間)	秒	秒	秒	秒	秒	秒	秒	秒	秒	秒	秒	秒
(歩行者用歩行時間)	秒	秒	秒	秒	秒	秒	秒	秒	秒	秒	秒	秒
α R	0.621	0.621	0.621	0.621	0.621	0.621	0.621	0.621	0.621	0.621	0.621	0.621
右折車混入による補正率	0.621	0.621	0.621	0.621	0.621	0.621	0.621	0.621	0.621	0.621	0.621	0.621
α R T	0.621	0.621	0.621	0.621	0.621	0.621	0.621	0.621	0.621	0.621	0.621	0.621
R %	58	58	58	58	58	58	58	58	58	58	58	58
(右折車の通過確率)	2(49)	2(49)	2(49)	2(49)	2(49)	2(49)	2(49)	2(49)	2(49)	2(49)	2(49)	2(49)
f	秒	秒	秒	秒	秒	秒	秒	秒	秒	秒	秒	秒
(有効歩行時間)	秒	秒	秒	秒	秒	秒	秒	秒	秒	秒	秒	秒
(現示変り目のさげ台数増分)	KER: 台/サイクル	KER: 台/サイクル	KER: 台/サイクル	KER: 台/サイクル	KER: 台/サイクル	KER: 台/サイクル	KER: 台/サイクル	KER: 台/サイクル	KER: 台/サイクル	KER: 台/サイクル	KER: 台/サイクル	KER: 台/サイクル
(交差点内滞留台数)	K: 台/サイクル	K: 台/サイクル	K: 台/サイクル	K: 台/サイクル	K: 台/サイクル	K: 台/サイクル	K: 台/サイクル	K: 台/サイクル	K: 台/サイクル	K: 台/サイクル	K: 台/サイクル	K: 台/サイクル
飽和交通流率	1,703	1,851	1,777	1,870	1,786	1,968	1,919	1,742	1,832	1,919	1,832	1,832
SA	536	(84+452)	272	47	332	163	197	13	68	13	68	13
q	0.151	0.151	0.153	0.113	0.085	0.113	0.085	0.085	0.085	0.085	0.085	0.085
α R - N	0.151	0.151	0.153	0.113	0.085	0.113	0.085	0.085	0.085	0.085	0.085	0.085
設計交通量	0.151	0.151	0.153	0.113	0.085	0.113	0.085	0.085	0.085	0.085	0.085	0.085
交差点流入部の需要率	0.151	0.151	0.153	0.113	0.085	0.113	0.085	0.085	0.085	0.085	0.085	0.085
ρ	0.151	0.151	0.153	0.113	0.085	0.113	0.085	0.085	0.085	0.085	0.085	0.085
必要現示率	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000
1φ	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000
2φ	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000
3φ	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000
4φ	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000
有効歩行時間(秒)	55	55	38	41	34	34	34	34	34	34	34	29
2φ	55/145	55/145	79/145	41/145	41/145	95/145	95/145	41/145	41/145	41/145	41/145	41/145
G/C	1.348	1.348	968	529	392	1,289	864	1,257	1,011	1,011	1,011	1,011
C i	0.398	0.398	0.281	0.401	0.120	0.172	0.384	0.130	0.195	0.195	0.195	0.195
q/C i	OK	OK	OK	OK	OK	OK	OK	OK	OK	OK	OK	OK
交通処理率のチェック	OK	OK	OK	OK	OK	OK	OK	OK	OK	OK	OK	OK
L s (m)	100.4	100.4	100.4	19.8	19.8	90.7	90.7	90.7	90.7	90.7	90.7	90.7

* N = KER × $\frac{3,600}{C}$

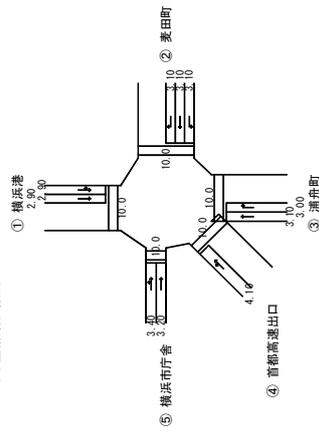
N : 1時間での右折車が交差点内に滞留する台数

* : 交通容量 (実1時間)

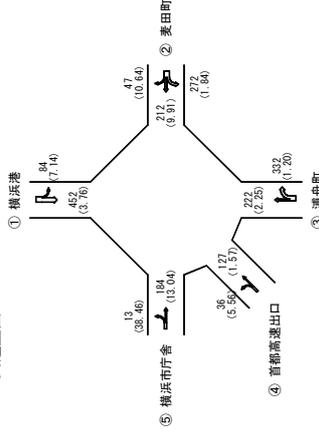
*** : 連続現示での使用現示

※ 滞留長 N は C-g で計算のため、「改訂 平面交差の計画と設計」基礎編 第3版に準拠していません

交差点概略図



交通量図



現示方式の図示

現示	1φ	2φ	3φ	4φ
表示時間	G-55 Y-3 AR-0	G-3 Y-0 AR-0	G-33 Y-3 AR-2	G-40 Y-3 AR-3
有効時間	55	3	34	41
歩行者時間	3	0	4	5
歩行者時間	43	0	0	29

【工事中交通量：平日（14：00～15：00）】地点7 ハマスタ入口

交差点名	地点7 ハマスタ入口 (旧:市庁舎前)					
	① 横浜港		② 長者町		③ 桜木町	
流入部	直進	右折	左折	直進	左折	右折
車線の種類	2	1	1	1	1	2
車線数	2,000	1,800	1,800	2,000	1,800	1,800
飽和交通流率の基本値 SB	1,000	1,000	1,000	1,000	1,000	1,000
車線幅員による補正率 α w	(3.00)	(2.90)	(4.00)	(3.50)	(3.10)	(3.20)
縦断勾配による補正率 α G	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000
縦断勾配による補正率 α T	(0.00)	(0.00)	(0.00)	(0.00)	(0.00)	(0.00)
大型車混入による補正率 α T (大型車混入率)	0.944 (3.53)	0.923 (11.97)	0.957 (6.44)	0.928 (11.04)	0.935 (10.00)	0.922 (12.08)
左折車混入による補正率 α LT (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)						
α R T (右折率)			1.000			1.000
R % (右折車の通過確率)		0.716				
f (有効歩時間)		46				
(歩行者用歩時間)		2(53)				
(表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	3,776	1,661	1,723	1,856	1,683	3,320
設計交通量 q	340	117	264	317	150	240
右折補正交通量 q R-N	0	0	0	0	0	0
交差点流入部の需要率 ρ	0.090	-	0.153	0.171	0.089	0.072
必要現示率	0.090	-	0.153	0.171	0.089	0.072
	****	-	****	****	****	****
	0.089	0.089	0.089	0.089	0.089	0.089
	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000
	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000
有効歩時間(秒)	46	8	43	43	27	27
	8					
信号青時間比 G/C	54/135	8/135	70/135	43/135	27/135	27/135
可能交通容量 C i	1,510	409	893	591	337	664
交通容量比 q/C i	0.225	0.286	0.296	0.536	0.445	0.361
交通処理案のチェック	OK	OK	OK	OK	OK	OK
滞留長 L s (m)		52.4	94.8		65.3	47.0

* 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

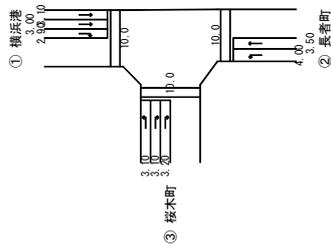
*：交通容量(実1時間)

****：連続現示での使用現示

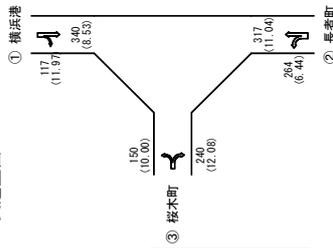
※ 滞留長 N は C-g で計算のため、「改訂 平面交差の計画と設計」基礎編 第3版に準拠していません

※ 同一交通流で不連続現示となっているため、「改訂 平面交差の計画と設計」基礎編 第3版に準拠していません

交差点概略図



交通量図



上段：方向別台数交通量[台/朝]
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	6:43 Y:3 AR:0	6:7 Y:3 AR:2	6:26 Y:3 AR:4	6:32 Y:8 AR:4
有効歩時間	43	8	27	33
歩行時間	3	4	6	11
歩行者青時間	0	0	0	32

【将来基礎交通量：平日(13：30～14：30)】地点1 尾上町

交差点名	地点1 尾上町											
	① 横浜港			② 横浜スタジアム			③ 阪東橋			④ 桜木町		
流入部	左折・直進	直進	右折	左折・直進	直進	右折	左折・直進	直進	右折	左折・直進	直進	右折
重線の本数	2,000	2,000	1,800	2,000	2,000	1,800	2,000	2,000	1,800	2,000	2,000	1,800
飽和交通流率の基本値	1,000	1,000	1,000	1,000	1,000	1,000	1,000	1,000	1,000	1,000	1,000	1,000
重線幅員による補正率	(3.20)	(3.40)	(2.90)	(3.70)	(3.10)	(2.90)	(3.10)	(3.10)	(3.10)	(3.10)	(3.40)	(2.70)
縦断勾配による補正率	(0.00)	(0.00)	(0.00)	(0.00)	(0.00)	(0.00)	(0.00)	(0.00)	(0.00)	(0.00)	(0.00)	(0.00)
大規模混入による補正率	0.928	0.913	0.985	0.971	0.935	0.941	0.947	0.920	0.947	0.957	0.959	0.971
α T	(11.00)	(13.56)	(2.17)	(4.26)	(9.90)	(8.96)	(6.00)	(12.37)	(7.97)	(6.37)	(6.13)	(4.27)
左折混入による補正率 α L T	0.886			0.729			0.785			0.834		
(左折率) L %	(27.5)			(64.0)			(58.3)			(34.4)		
(歩行者による低減率) f p	0.500			0.500			0.500			0.500		
(有効歩時間) 秒	61			43			61			43		
(歩行者歩行時間) 秒	31			26			31			26		
横断歩行者による補正率 α L												
右折歩混入による補正率 α R T												
(右折率) R %												
(右折車の通過確率) f	0.731			0.800			0.734			0.734		
(有効歩時間) 秒	61			43			61			43		
(現示変り目のさげ台数(歩分) K R : 右/サイクル	2 (61)			2 (61)			2 (61)			2 (61)		
(交差点内滞留台数) K : 右/サイクル												
飽和交通流率 S A	1.644	1.826	1.773	1.416	1.870	1.694	1.487	1.840	1.705	1.596	1.918	1.660
設計交通量 q	342	(47+295)	46	297	(95+202)	67	422	(123+299)	138	256	(44+212)	164
右折補正交通量 α R - N	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
交差点流入部の需要率 ρ	0.089	0.089	-	0.090	0.090	-	0.127	0.127	-	0.073	-	-
必要現示率	0.089	0.089	-	0.090	0.090	-	0.127	0.127	-	0.073	-	-
有効歩時間(秒)	61	61	9	43	43	61	61	61	9	43	43	140
信号青時間比 G/C	61/140	61/140	9/140	43/140	43/140	15/140	61/140	61/140	9/140	43/140	43/140	15/140
可能交通容量 C i	1,512	1,512	671	1,009	597	650	1,450	1,079	650	1,079	592	592
交通容量比 α/C i	0.226	0.226	0.069	0.294	0.294	0.112	0.291	0.212	0.212	0.237	0.237	0.277
交通処理率のチェック	OK	OK	OK	OK	OK	OK	OK	OK	OK	OK	OK	OK
滞留長 L s (m)	22.6	22.6	32.4	32.4	32.4	32.4	32.4	32.4	32.4	32.4	32.4	32.4

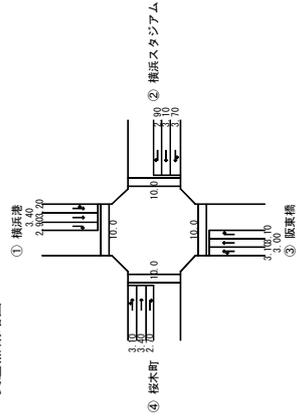
※ N = KER × $\frac{3,600}{C}$

N : 1時間で右折車が交差点内に滞留する台数

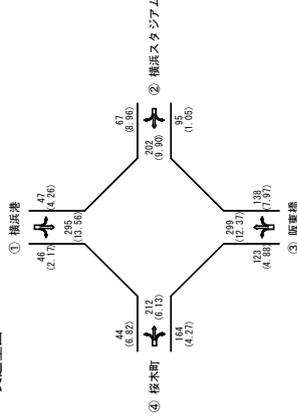
※ * : 交通容量(実1時間)

※ 滞留長 N は C-g で計算のため、「改訂 平面交差点の計画と設計」基礎編 第3版に掲載していません

交差点概略図



交通量図



上段：方向別合計交通量(台/時)
下段：(大型車流入率) [%]

現示方式の図示

現示	1φ	2φ	3φ	4φ
表示				
表示時間	G:60 Y:3 AR:0	G:8 Y:2 AR:3	G:42 Y:3 AR:0	G:14 Y:2 AR:3
表示時間	61	9	43	15
表示時間	2	4	2	4
歩行時間	31	0	26	0

【将来基礎交通量：平日(17:15~18:15)】地点2 羽衣町

交差点名	地点2 羽衣町											
	① 横浜港			② 石川町			③ 阪東橋			④ 桜木町		
流入部	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	1	1	1	2
車線数	2,000	2,000	1,800	1,800	2,000	2,000	1,800	2,000	2,000	1,800	2,000	1,800
飽和交通流率の基本値 SB	1,000	1,000	1,000	1,000	1,000	1,000	1,000	1,000	1,000	1,000	1,000	1,000
α w	(3.30)	(3.40)	(3.20)	(3.20)	(3.30)	(3.30)	(2.80)	(3.30)	(3.70)	(2.80)	(3.30)	(3.70)
α G	1,000	1,000	1,000	1,000	1,000	1,000	1,000	1,000	1,000	1,000	1,000	1,000
α T	(0.00)	(0.00)	(0.00)	(0.00)	(0.00)	(0.00)	(0.00)	(0.00)	(0.00)	(0.00)	(0.00)	(0.00)
大型車混入による補正率 α T (大型車混入率)	0.957	0.952	0.988	0.988	0.964	0.964	0.946	0.946	0.987	0.960	0.983	0.987
α L	(6.42)	(7.21)	(1.69)	(2.01)	(5.26)	(8.12)	(6.00)	(2.52)	(1.93)	(6.00)	(2.52)	(1.93)
左折車混入による補正率 α L T (左折率)	0.908				0.733							
L %	(11.0)				(39.5)							
f	0.500				0.500							
f p	36				62							
秒	62				53							
α R T	0.597				1.000							
R %												
右折車の通過率												
f												
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: 右/サイクル												
飽和交通流率 α S A	1,738	1,904	1,062	3,944	1,800	1,413	1,892	1,642	3,932	1,642	3,932	3,554
設計交通量 q	528	(29+499)	59	556	76	(115+468)	50	437	207	50	437	207
右折補正交通量 q R - N												
α	0.145			0.056	0.042		0.176	0.030	0.111	0.030	0.111	0.058
必要現示率	0.145			0.056	0.042		0.176	0.030	0.111	0.030	0.111	0.058
有効青時間(秒)	62			36	36		62	36	36	36	36	17
信号青時間比 G/C	62/130			36/130	36/130		62/130	36/130	36/130	36/130	36/130	17/130
可能交通容量 C i	1,737			294	235		1,576	455	1,089	455	1,089	465
交通容量比 q/C i	0.304			0.201	0.509		0.370	0.110	0.401	0.110	0.401	0.445
交通処理案のチェック	OK			OK	OK		OK	OK	OK	OK	OK	OK
滞留長 L s (m)				28.2	30.3		25.3	39.3		25.3	39.3	

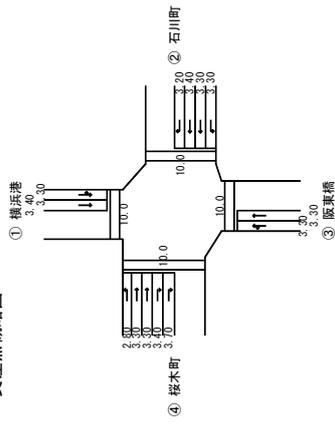
※ N = KER × $\frac{3,600}{C}$

※ *: 1 時間で右折車が交差点内に滞留する台数

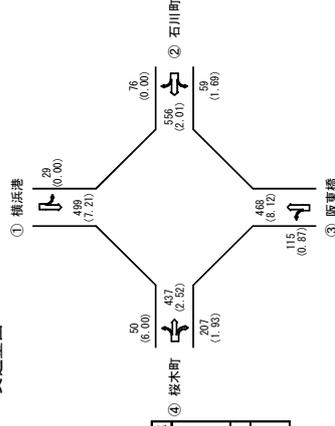
※ **: 交通容量(実1時間)

※ 滞留長 N は C-g で計算のため、「改訂 平面交差の計画と設計」基礎編 第3版に準拠していません

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	1φ	2φ	3φ
表示						
表示時間	G:61 Y:3 AR:4	G:35 Y:3 AR:3	G:16 Y:2 AR:3	G:61 Y:3 AR:4	G:35 Y:3 AR:3	G:16 Y:2 AR:3
有効青時間	62	36	17	62	36	17
損失時間	6	5	4	6	5	4
歩行者青時間	53	29	0	53	29	0

【将来基礎交通量：平日(15:30~16:30)】地点3 関内駅南口

交差点名	地点3 関内駅南口			
	①		②	
流入部	横浜港		③	
車線の種類	直進		直進	
車線数	左折 1	左折 2	左折 2	直進 2
飽和交通流率の基本値	1,800	1,800	1,800	2,000
車線幅員による補正率	1,000	1,000	1,000	0,950
(車線幅員)	(3.10)	(3.20)	(3.00)	(2.90)
縦断勾配による補正率	1,000	1,000	1,000	1,000
(縦断勾配)	(0.00)	(0.00)	(0.00)	(0.00)
大型車混入による補正率	0.929	0.966	0.931	0.981
(大型車混入率)	(10.89)	(5.04)	(10.51)	(2.71)
左折車混入による補正率 α L T				
(左折率)				
(歩行者による低減率) f p				
(有効歩時間) 秒				
(歩行者用歩時間) 秒				
欄柵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)				
(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: 台/サイクル)				
(交差点内滞留台数)				
飽和交通流率 S A	1,672	3,748	3,478	3,626
設計交通量 q	202	375	337	295
右折補正交通量 q R-N				
交差点流入部の需要率 ρ	0.121	0.100	0.097	0.088
必要現示率	0.121	0.100	0.097	0.077
	2φ	2φ	2φ	2φ
	3φ	3φ	3φ	3φ
有効歩時間(秒)	50	50	13	50
	1φ	1φ	1φ	1φ
	2φ	2φ	2φ	2φ
	3φ	3φ	3φ	3φ
信号青時間比 G/C	63/118	50/118	13/118	50/118
可能交通容量 C i	893	1,588	383	1,621
交通容量比 q/C i	0.226	0.236	0.880	0.182
交通処理案のチェック	OK	OK	OK	OK
滞留長 L s (m)	74.4	61.6	53.3	

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

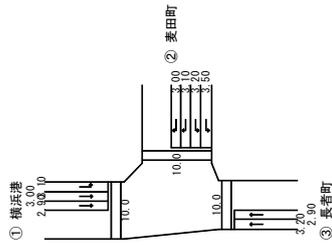
N : 1時間で右折車が交差点内に滞留する台数

* : 交通容量(実1時間)

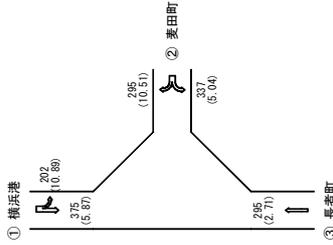
* : 連続現示での使用現示

* : 滞留長 N は C-g で計算のため、「改訂 平面交差の計画と設計」基礎編 第3版に準拠していません

交差点概略図



交通量図



③ 長者町
 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
表示時間	G:49 Y:3 AR:2	G:12 Y:3 AR:4	G:32 Y:9 AR:4
青時間	50	13	33
赤時間	4	6	12
歩行者青時間	0	0	32

【将来基礎交通量：平日(16:45~17:45)】地点4 不老町

交差点名	地点4 不老町											
	① 横浜港			② 石川町			③ 長者町			④ 榎木町		
	左折	直進	右折	左折・直進	直進	右折	左折・直進	直進	右折	左折	直進	右折
車線の種類	2	1	1	1	1	1	1	1	1	1	2	1
車線数	1,800	2,000	1,800	2,000	2,000	1,800	2,000	2,000	1,800	1,800	2,000	1,800
飽和交通流率の基本値	1,000	1,000	1,000	1,000	1,000	1,000	1,000	1,000	1,000	1,000	1,000	1,000
α w (車線幅員)	(3.00)	(3.00)	(2.80)	(3.30)	(3.30)	(3.30)	(3.30)	(4.70)	(2.90)	(3.10)	(3.00)	(3.00)
α C (縦断勾配)	1,000	1,000	1,000	1,000	1,000	1,000	1,000	1,000	1,000	1,000	1,000	1,000
α T (大型車混入率)	(0.00)	(0.00)	(0.00)	(0.00)	(0.00)	(0.00)	(0.00)	(0.00)	(0.00)	(0.00)	(0.00)	(0.00)
α L T (左折率)	0.955	0.972	0.981	0.985	0.986	0.927	0.995	0.982	1.000	0.980	0.980	0.980
L % (歩行者による低減率)	(6.71)	(4.06)	(2.80)	(2.13)	(1.97)	(11.27)	(0.66)	(0.66)	(0.00)	(0.00)	(2.93)	(2.90)
f p (有効青時間)				0.906	(12.7)							
秒 (歩行者用青時間)				0.500	(17.2)							
秒 (機歩行者による補正率)				53	43							
α L (右折率)	1.000			42	33							
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												
飽和交通流率	S A	3,438	1,944	1,766	1,785	1,972	1,669	1,755	1,710	3,920	1,764	
設計交通量	q	298	345	107	488	(31+457)	71	151	49	444	69	
交差点流入部の需要率	ρ	0.087	0.177	0	0.130		0.043	0.086	0.029	0.113	0.039	
必要現示率		****	0.177	****	****	****	0.086	0.177	****	0.130	0.350	
有効青時間(秒)		46	46	14	53		43		53	53	136	
信号青時間比	G/C	75/136	60/136	14/136	53/136	11/136	43/136	53/136	53/136	53/136	11/136	
可能交通容量	C i	1,896	858	692	1,464	135	555	666	666	1,528	143	
交通容量比	q/C i	0.157	0.402	0.165	0.333	0.092	0.272	0.074	0.291	0.483	0.483	
交通処理率のチェック		OK	OK	OK	OK	OK	OK	OK	OK	OK	OK	
滞留長	L s (m)	63.4	43.4	34.7	24.4	31.4	33	42	42	42	0	

※ N = KER × $\frac{3,600}{C}$

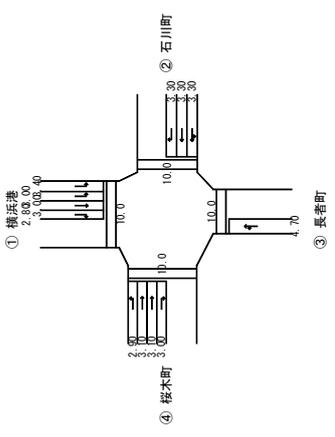
N : 1 時間で右折車が交差点内に滞留する台数

※ * : 交通容量(実1時間)

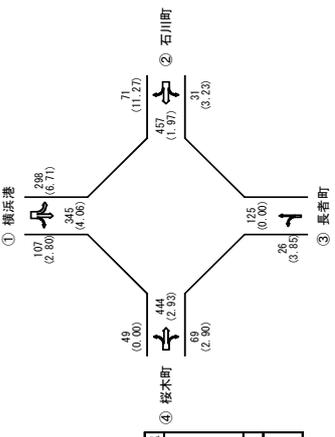
※ **** : 連続現示での使用現示

※ 滞留長 N は C-g で計算のため、「改訂 平面交差の計画と設計」基礎編 第3版に準拠していません

交差点概略図



交通量図



現示方式の図示

現示	1φ	2φ	3φ	4φ
表示時間	G-43 Y-3 AR-0	G-13 Y-3 AR-2	G-52 Y-3 AR-2	G-10 Y-3 AR-2
有効青時間	43	14	53	11
滞留時間	3	4	4	4
歩行者青時間	33	0	42	0

【将来基礎交通量：平日(17:00~18:00)】地点5 扇町一丁目

交差点名	地点5 扇町一丁目											
	① 横浜港			② 石川町			③ 浦井町			④ 榎本町		
	左折・直進	右折	直進	左折・直進	右折	直進	左折・直進	右折	直進	左折	右折	
飽和交通流率の基本値 SB	2,000	1,800	2,000	2,000	2,000	2,000	2,000	1,800	2,000	1,800	1,800	
車線幅員による補正率 αw	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	(3.10)	(2.90)	(3.20)	(3.30)	(3.00)	(3.10)	(3.10)	(2.90)	(3.30)	(3.30)	(3.30)	
縦断勾配による補正率 αG	1,000	1,000	1,000	1,000	1,000	1,000	1,000	1,000	1,000	1,000	1,000	
(縦断勾配) %	(0.00)	(0.00)	(0.00)	(0.00)	(0.00)	(0.00)	(0.00)	(0.00)	(0.00)	(0.00)	(0.00)	
大型車混入による補正率 αT	0.973	0.979	0.975	0.974	0.974	0.977	0.977	0.946	0.964	0.983	0.983	
(大型車混入率) %	(3.97)	(3.00)	(3.60)	(3.80)	(3.80)	(3.40)	(3.40)	(8.20)	(5.30)	(2.40)	(2.40)	
左折車混入による補正率 αLT	0.948		0.933	0.907								
(左折率) L %	(22.1)		(31.3)	(41.2)								
(歩行者による低減率) f p	0.150		0.150	0.150								
(有効歩時間) 秒	62		35	62								
(歩行者混入による補正率 αL)	51		24	51								
右折車混入による補正率 αRT								1.000				
(右折率) R %												
(右折車の通過確率) f		0.563						0.631			0.802	
(有効歩時間) 秒		62						62			38	
(現示変更目目のさげ台数(増分) K/R : 台/サイクル)		2(53)						2(53)			2(53)	
(交差点内滞留台数) K : 台/サイクル												
飽和交通流率 SA	1,845	1,860	1,755	1,812	1,948	1,778	1,954	1,703	1,928	1,769	1,769	
設計交通量 q	489	225	249	704	704	704	704	61	301	165	165	
(54+435)			(39+210)	(145+559)								
右折補正交通量 q R-N	0.132	0.132	0.066	0.189	0.189	0.189	0.189	0.074	0.156	0.156	0.156	
交差点流入部の需要率 ρ	0.132	0.132	0.066	0.189	0.189	0.189	0.189	0.074	0.156	0.156	0.156	
必要現示率												
1φ												
2φ												
3φ												
4φ												
5φ												
有効歩時間(秒)	62	1	13	62	1	13	62	1	17	38	38	
2φ												
3φ												
4φ												
5φ												
信号機時間比 G/C	62/134	14/134	35/134	62/134	62/134	62/134	62/134	14/134	65/134	48/134	10/134	
可能交通容量 C-i	1,714	607	982	1,727	688	1,699	691	531	531	531	531	
交通容量比 q/C-i	0.285	0.371	0.254	0.408	0.093	0.152	0.436	0.311	0.236	0.111	0.111	
交通処理案のチェック	OK	OK	OK	OK	OK	OK	OK	OK	OK	OK	OK	
滞留長 L s (m)	76.0				28.9	54.5	61.1					

※ N = KER × 3,600 / C

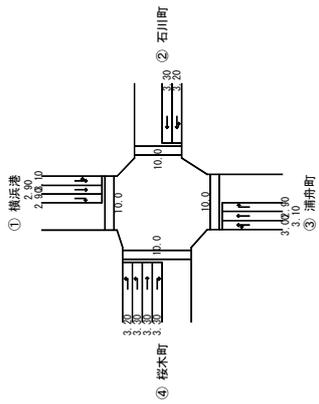
N : 1 時間で右折車が交差点内に滞留する台数

※ * : 交通容量 (実1時間)

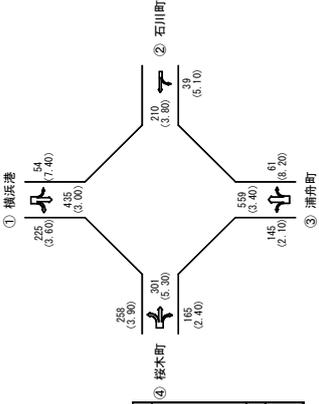
※ *** : 連続現示での使用現示

※ 滞留長 N は C-g で計算のため、「改訂」平面交差の計画と設計」基礎編 第3版に準拠していません

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
表示時間	G:61 Y:3 AR:0	G:1 Y:0 AR:0	G:12 Y:3 AR:2	G:35 Y:3 AR:0
有効歩時間	62	-1	13	35
滞留時間	2	2	4	3
歩行者歩時間	5φ	51	0	24

種別	1φ	2φ	3φ	4φ
表示時間	G:9 Y:3 AR:2	C:134	G:119	L:15
有効歩時間	10			
滞留時間	4			
歩行者歩時間	0			

【将来基礎交通量：平日(17:15~18:15)】地点6 横浜スタジアム前

交差点名	地点6 横浜スタジアム前												
	① 横浜港			② 栗田町			③ 浦舟町			④ 首都高速出口			⑤ 横浜市庁舎
流入部	左折	直進	右折	左折	直進	右折	左折	直進	右折	左折	直進	右折	直進
車線の種類	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1
車線数	2,000	2,000	1,800	1,800	2,000	1,800	1,800	2,000	1,800	2,000	1,800	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	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000
車線幅員による補正率	(2.90)	(2.90)	(3.10)	(3.10)	(3.10)	(3.10)	(3.10)	(3.10)	(3.10)	(3.10)	(3.10)	(3.10)	(3.20)
縦断勾配による補正率	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000
(縦断勾配)	(0.00)	(0.00)	(0.00)	(0.00)	(0.00)	(0.00)	(0.00)	(0.00)	(0.00)	(0.00)	(0.00)	(0.00)	(0.00)
大型車混入による補正率	0.967	0.974	0.987	0.942	0.931	0.987	0.992	0.991	0.987	0.991	0.987	0.916	0.916
(大型車混入率)	(4.82)	(4.82)	(1.84)	(8.74)	(10.64)	(1.82)	(1.20)	(1.25)	(16.38)	(13.04)			
左折車混入による補正率	0.927							0.978	0.971				
(右折率)	(31.3)							(20.1)	(13.2)				
(歩行者による低減率)	0.150							0.150	41				
(歩行者用青時間)	55							41	29				
(歩行者用青時間)	43												
横断歩行者による補正率	1.000												
(交差点内滞留台数)													
右折車混入による補正率													
(右折率)													
(右折車の通過確率)													
(有効青時間)													
(現示変更目目のさばけ台数増分)													
KER: 台/サイクル													
(交差点内滞留台数)													
飽和交通流率	SA	1,703	1,851	1,777	1,884	2,006	1,786	1,938	1,742	1,832			
設計交通量	q	536	(84+452)	272	392	47	332	159	197				
右折補正交通量	qR-N												
交差点流入部の需要率	ρ	0.151		0.153	0.109		0	0.082	0.055				
必要現示率		0.151						0.082	0.055				
	1φ							0.151					
	2φ							0.000					
	3φ							0.153					
	4φ							***					
有効青時間(秒)		55		58			58	3	3	3	3	3	3
	1φ							3					
	2φ							3					
	3φ							34					
	4φ							34					
信号青時間比	G/C	55/145		79/145	41/145		37/145	95/145	41/145				
可能交通容量	C i	1,348		968	533		1,293	864	1,270				
交通容量比	q/C i	0.398		0.281	0.386		0.170	0.384	0.125				
交通処理案のチェック		OK		OK	OK		OK	OK	OK				
滞留長	L s (m)		100.4		19.8		90.7						

※ N = KER × 3,600 / C

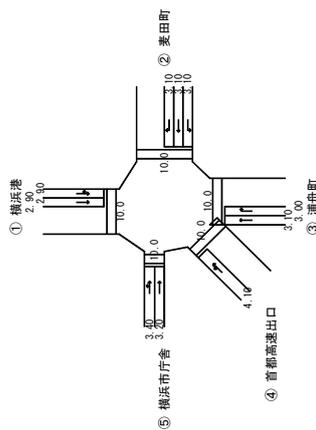
N : 1時間内で右折車が交差点内に滞留する台数

※ * : 交通容量(第1時間)

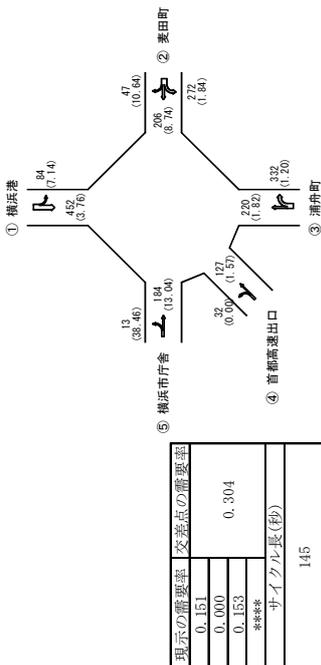
※ *** : 連続現示での使用現示

※ 滞留長 N は C-g で計算のため、「改訂 平面交差の計画と設計」基礎編 第3版に準拠していません

交差点概略図



交通量図



現示方式の図示

1φ	2φ	3φ	4φ
55	3	34	41
3	0	4	5
43	0	0	29

上段：方向別会計交通量(台/時)
下段：(大型車混入率) (%)

【将来基礎交通量：平日(13:30~14:30)】地点7 ハマスタ入口

交差点名	地点7 ハマスタ入口					
	① 横浜港		② 長者町		③ 桜木町	
流入部	直進	右折	左折	直進	左折	右折
車線の種類	2	1	1	1	1	2
車線数	2,000	1,800	1,800	2,000	1,800	1,800
飽和交通流率の基本値	SB	SB	SB	SB	SB	SB
車線幅員による補正率	α w	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000
(車線幅員)	m	(3.00)	(2.90)	(4.00)	(3.50)	(3.20)
縦断勾配による補正率	α G	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000
(縦断勾配)	%	(0.00)	(0.00)	(0.00)	(0.00)	(0.00)
大型車混入による補正率	α T	0.944	0.978	0.957	0.928	0.922
(大型車混入率)	%	(8.53)	(3.16)	(6.44)	(11.04)	(12.08)
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					
(歩行者歩時間)	秒					
横断歩行者による補正率	α R T					
(横断歩行者による補正率)	R %					
(右折率)	R %					
(右折車の通過確率)	f	0.716				
(有効歩時間)	秒	46				
(表示変り目のさげ台数増分)	秒	2(53)				
(交差点内滞留台数)	KER:台/サイクル					
K:台/サイクル						
飽和交通流率	S A	3,776	1,760	1,723	1,856	1,735
設計交通量	q	340	103	264	317	133
右折補正交通量	q R-N	0	0	0	0	0
交差点流入部の需要率	ρ	0.090	-	0.153	0.171	0.077
必要現示率		0.090	-	0.153	0.171	0.077
	1φ	0.090	-	0.153	0.171	0.077
	2φ	****	-	****	****	****
	3φ	****	-	****	****	****
	4φ	****	-	****	****	****
有効歩時間(秒)		46	8	43	43	27
	1φ	46	8	43	43	27
	2φ	8	8	27	27	27
	3φ					
	4φ					
信号歩時間比	G/C	54/135	8/135	70/135	43/135	27/135
可能交通容量	C i	1,510	430	893	591	347
交通容量比	q/C i	0.225	0.240	0.296	0.536	0.383
交通処理案のチェック		OK	OK	OK	OK	OK
滞留長	L s (m)		43.6	94.8	56.7	47.0

※ N = KER × 3,600 / C

N : 1時間右折車が交差点内に滞留する台数

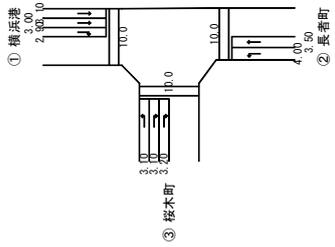
※ * : 交通容量(実1時間)

**** : 連続現示での使用現示

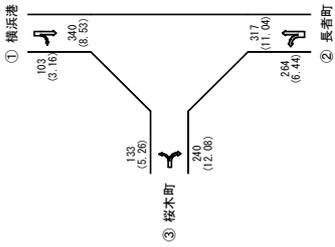
※ 滞留長 N は C-g で計算のため、「改訂 平面交差の計画と設計」基礎編 第3版に準拠していません

※ 同一交通流で不連続現示となっているため、「改訂 平面交差の計画と設計」基礎編 第3版に準拠していません

交差点概略図



交通量図



上段：方向別社会交通量(台/周)
下段：(大型車混入率) [%]

現示方式の図示

現示	1φ	2φ	3φ	4φ	備考
表示時間	6:43 Y:3 AR:0	6:7 Y:3 AR:2	6:26 Y:3 AR:4	6:32 Y:8 AR:4	C-135
有効歩時間	43	8	27	33	G-111
歩行歩時間	3	4	6	11	L-24
歩行者歩時間	0	0	0	32	

【将来交通量：平日(13:30~14:30)】地点1 尾上町

交差点名	地点1 尾上町			
	① 横浜港		② 横浜スタジアム	
流入部	直進	右折	直進	右折
車線の種類	1	1	1	1
車線数	2,000	1,800	2,000	1,800
飽和交通流量の基本値	2,000	1,800	2,000	1,800
車線幅員による補正率	1,000	1,000	1,000	1,000
車線幅員	(3.20)	(2.90)	(3.70)	(3.10)
縦断勾配による補正率	1,000	1,000	1,000	1,000
(縦断勾配)	(0.00)	(0.00)	(0.00)	(0.00)
大型車混入による補正率	0.928	0.985	0.990	0.941
(大型車混入率)	(11.00)	(13.56)	(11.51)	(8.96)
左折車混入による補正率	0.886		0.645	
(左折率)	(27.5)		(95.0)	
L %	0.500		0.500	
f p	61		43	
(有効青時間)	31		26	
横断歩行者による補正率				
(横断歩行者による補正率)				
右折車混入による補正率	0.731			
(右折率)	61			
(右折車の通過確率)	2(51)			
f				
(有効青時間)				
(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				
飽和交通流量	1,644	1,826	1,277	1,870
S A	342		457	
設計交通量	46		(217+240)	
q R=N	0		0	
交差点流入部の需要率	0.099		0.145	
p	0.099		0.127	
必要現示率				
1φ				
2φ				
3φ				
4φ				
有効青時間(秒)	61		61	
1φ				
2φ				
3φ				
4φ				
信号青時間比	61/140		43/140	
G/C	1.512		9/140	
可能交通容量	671		650	
C i	0.669		0.291	
交通容量比	0.226		0.473	
q/C i	OK		OK	
交通処理率のチェック	OK		OK	
L s (m)	22.6		32.4	
滞留長				
1φ				
2φ				
3φ				
4φ				
信号青時間	61		61	
G:60 Y:3 AR:0			G:60 Y:3 AR:0	
有効青時間	61		61	
G:14 Y:2 AR:3			G:14 Y:2 AR:3	
滞留時間	2		2	
G:42 Y:3 AR:0			G:42 Y:3 AR:0	
歩行者青時間	31		31	
G:15 Y:2 AR:3			G:15 Y:2 AR:3	
歩行者滞留時間	0		0	
G:4 AR:0			G:4 AR:0	
歩行者滞留時間	0		0	
G:26 Y:3 AR:0			G:26 Y:3 AR:0	
歩行者滞留時間	0		0	
G:15 Y:2 AR:3			G:15 Y:2 AR:3	
歩行者滞留時間	0		0	
G:4 AR:0			G:4 AR:0	
歩行者滞留時間	0		0	
G:26 Y:3 AR:0			G:26 Y:3 AR:0	
歩行者滞留時間	0		0	
G:15 Y:2 AR:3			G:15 Y:2 AR:3	
歩行者滞留時間	0		0	
G:4 AR:0			G:4 AR:0	
歩行者滞留時間	0		0	
G:26 Y:3 AR:0			G:26 Y:3 AR:0	
歩行者滞留時間	0		0	
G:15 Y:2 AR:3			G:15 Y:2 AR:3	
歩行者滞留時間	0		0	
G:4 AR:0			G:4 AR:0	
歩行者滞留時間	0		0	
G:26 Y:3 AR:0			G:26 Y:3 AR:0	
歩行者滞留時間	0		0	
G:15 Y:2 AR:3			G:15 Y:2 AR:3	
歩行者滞留時間	0		0	
G:4 AR:0			G:4 AR:0	
歩行者滞留時間	0		0	
G:26 Y:3 AR:0			G:26 Y:3 AR:0	
歩行者滞留時間	0		0	
G:15 Y:2 AR:3			G:15 Y:2 AR:3	
歩行者滞留時間	0		0	
G:4 AR:0			G:4 AR:0	
歩行者滞留時間	0		0	
G:26 Y:3 AR:0			G:26 Y:3 AR:0	
歩行者滞留時間	0		0	
G:15 Y:2 AR:3			G:15 Y:2 AR:3	
歩行者滞留時間	0		0	
G:4 AR:0			G:4 AR:0	
歩行者滞留時間	0		0	
G:26 Y:3 AR:0			G:26 Y:3 AR:0	
歩行者滞留時間	0		0	
G:15 Y:2 AR:3			G:15 Y:2 AR:3	
歩行者滞留時間	0		0	
G:4 AR:0			G:4 AR:0	
歩行者滞留時間	0		0	
G:26 Y:3 AR:0			G:26 Y:3 AR:0	
歩行者滞留時間	0		0	
G:15 Y:2 AR:3			G:15 Y:2 AR:3	
歩行者滞留時間	0		0	
G:4 AR:0			G:4 AR:0	
歩行者滞留時間	0		0	
G:26 Y:3 AR:0			G:26 Y:3 AR:0	
歩行者滞留時間	0		0	
G:15 Y:2 AR:3			G:15 Y:2 AR:3	
歩行者滞留時間	0		0	
G:4 AR:0			G:4 AR:0	
歩行者滞留時間	0		0	
G:26 Y:3 AR:0			G:26 Y:3 AR:0	
歩行者滞留時間	0		0	
G:15 Y:2 AR:3			G:15 Y:2 AR:3	
歩行者滞留時間	0		0	
G:4 AR:0			G:4 AR:0	
歩行者滞留時間	0		0	
G:26 Y:3 AR:0			G:26 Y:3 AR:0	
歩行者滞留時間	0		0	
G:15 Y:2 AR:3			G:15 Y:2 AR:3	
歩行者滞留時間	0		0	
G:4 AR:0			G:4 AR:0	
歩行者滞留時間	0		0	
G:26 Y:3 AR:0			G:26 Y:3 AR:0	
歩行者滞留時間	0		0	
G:15 Y:2 AR:3			G:15 Y:2 AR:3	
歩行者滞留時間	0		0	
G:4 AR:0			G:4 AR:0	
歩行者滞留時間	0		0	
G:26 Y:3 AR:0			G:26 Y:3 AR:0	
歩行者滞留時間	0		0	
G:15 Y:2 AR:3			G:15 Y:2 AR:3	
歩行者滞留時間	0		0	
G:4 AR:0			G:4 AR:0	
歩行者滞留時間	0		0	
G:26 Y:3 AR:0			G:26 Y:3 AR:0	
歩行者滞留時間	0		0	
G:15 Y:2 AR:3			G:15 Y:2 AR:3	
歩行者滞留時間	0		0	
G:4 AR:0			G:4 AR:0	
歩行者滞留時間	0		0	
G:26 Y:3 AR:0			G:26 Y:3 AR:0	
歩行者滞留時間	0		0	
G:15 Y:2 AR:3			G:15 Y:2 AR:3	
歩行者滞留時間	0		0	
G:4 AR:0			G:4 AR:0	
歩行者滞留時間	0		0	
G:26 Y:3 AR:0			G:26 Y:3 AR:0	
歩行者滞留時間	0		0	
G:15 Y:2 AR:3			G:15 Y:2 AR:3	
歩行者滞留時間	0		0	
G:4 AR:0			G:4 AR:0	
歩行者滞留時間	0		0	
G:26 Y:3 AR:0			G:26 Y:3 AR:0	
歩行者滞留時間	0		0	
G:15 Y:2 AR:3			G:15 Y:2 AR:3	
歩行者滞留時間	0		0	
G:4 AR:0			G:4 AR:0	
歩行者滞留時間	0		0	
G:26 Y:3 AR:0			G:26 Y:3 AR:0	
歩行者滞留時間	0		0	
G:15 Y:2 AR:3			G:15 Y:2 AR:3	
歩行者滞留時間	0		0	
G:4 AR:0			G:4 AR:0	
歩行者滞留時間	0		0	
G:26 Y:3 AR:0			G:26 Y:3 AR:0	
歩行者滞留時間	0		0	
G:15 Y:2 AR:3			G:15 Y:2 AR:3	
歩行者滞留時間	0		0	
G:4 AR:0			G:4 AR:0	
歩行者滞留時間	0		0	
G:26 Y:3 AR:0			G:26 Y:3 AR:0	
歩行者滞留時間	0		0	
G:15 Y:2 AR:3			G:15 Y:2 AR:3	
歩行者滞留時間	0		0	
G:4 AR:0			G:4 AR:0	
歩行者滞留時間	0		0	
G:26 Y:3 AR:0			G:26 Y:3 AR:0	
歩行者滞留時間	0		0	
G:15 Y:2 AR:3			G:15 Y:2 AR:3	
歩行者滞留時間	0		0	
G:4 AR:0			G:4 AR:0	
歩行者滞留時間	0		0	
G:26 Y:3 AR:0			G:26 Y:3 AR:0	
歩行者滞留時間	0		0	
G:15 Y:2 AR:3			G:15 Y:2 AR:3	
歩行者滞留時間	0		0	
G:4 AR:0			G:4 AR:0	
歩行者滞留時間	0		0	
G:26 Y:3 AR:0			G:26 Y:3 AR:0	
歩行者滞留時間	0		0	
G:15 Y:2 AR:3			G:15 Y:2 AR:3	
歩行者滞留時間	0		0	
G:4 AR:0			G:4 AR:0	
歩行者滞留時間	0		0	
G:26 Y:3 AR:0			G:26 Y:3 AR:0	
歩行者滞留時間	0		0	
G:15 Y:2 AR:3			G:15 Y:2 AR:3	
歩行者滞留時間	0		0	
G:4 AR:0			G:4 AR:0	
歩行者滞留時間	0		0	
G:26 Y:3 AR:0			G:26 Y:3 AR:0	
歩行者滞留時間	0		0	
G:15 Y:2 AR:3			G:15 Y:2 AR:3	
歩行者滞留時間	0		0	
G:4 AR:0			G:4 AR:0	
歩行者滞留時間	0		0	
G:26 Y:3 AR:0			G:26 Y:3 AR:0	
歩行者滞留時間	0		0	
G:15 Y:2 AR:3			G:15 Y:2 AR:3	
歩行者滞留時間	0		0	
G:4 AR:0			G:4 AR:0	
歩行者滞留時間	0		0	
G:26 Y:3 AR:0			G:26 Y:3 AR:0	
歩行者滞留時間	0		0	
G:15 Y:2 AR:3			G:15 Y:2 AR:3	
歩行者滞留時間	0		0	
G:4 AR:0			G:4 AR:0	
歩行者滞留時間	0		0	
G:26 Y:3 AR:0			G:26 Y:3 AR:0	
歩行者滞留時間	0		0	
G:15 Y:2 AR:3			G:15 Y:2 AR:3	
歩行者滞留時間	0		0	
G:4 AR:0			G:4 AR:0	
歩行者滞留時間	0		0	
G:26 Y:3 AR:0			G:26 Y:3 AR:0	
歩行者滞留時間	0		0	
G:15 Y:2 AR:3			G:15 Y:2 AR:3	
歩行者滞留時間	0		0	
G:4 AR:0			G:4 AR:0	
歩行者滞留時間	0		0	
G:26 Y:3 AR:0			G:26 Y:3 AR:0	
歩行者滞留時間	0		0	
G:15 Y:2 AR:3			G:15 Y:2 AR:3	
歩行者滞留時間	0		0	
G:4 AR:0			G:4 AR:0	
歩行者滞留時間	0		0	
G:26 Y:3 AR:0			G:26 Y:3 AR:0	
歩行者滞留時間	0		0	
G:15 Y:2 AR:3			G:15 Y:2 AR:3	
歩行者滞留時間	0		0	
G:4 AR:0			G:4 AR:0	
歩行者滞留時間	0		0	
G:26 Y:3 AR:0			G:26 Y:3 AR:0	
歩行者滞留時間	0		0	
G:15 Y:2 AR:3			G:15 Y:2 AR:3	
歩行者滞留時間	0		0	
G:4 AR:0			G:4 AR:0	
歩行者滞留時間	0		0	
G:26 Y:3 AR:0			G:26 Y:3 AR:0	
歩行者滞留時間	0		0	
G:15 Y:2 AR:3			G:15 Y:2 AR:3	
歩行者滞留時間	0		0	
G:4 AR:0			G:4 AR:0	
歩行者滞留時間	0		0	
G:26 Y:3 AR:0			G:26 Y:3 AR:0	
歩行者滞留時間	0		0	
G:15 Y:2 AR:3			G:15 Y:2 AR:3	
歩行者滞留時間	0		0	
G:4 AR:0			G:4 AR:0	
歩行者滞留時間	0		0	
G:26 Y:3 AR:0			G:26 Y:3 AR:0	

【将来交通量：平日(17:15~18:15)】地点2 羽衣町

交差点名	地点2 羽衣町											
	① 横浜港			② 石川町			③ 阪東橋			④ 桜木町		
	左折・直進	直進	右折	左折	直進	右折	左折・直進	直進	右折	左折	直進	右折
重線の種類	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	2
重線数	2,000	2,000	1,800	1,800	2,000	1,800	2,000	2,000	1,800	1,800	2,000	1,800
飽和交通流率の基本値	1,000	1,000	1,000	1,000	1,000	1,000	1,000	1,000	1,000	1,000	1,000	1,000
車線幅員による補正率	(3.30)	(3.40)	(3.30)	(3.20)	(3.30)	(3.30)	(2.80)	(3.30)	(3.70)	(3.30)	(3.30)	(3.70)
車線幅員	1,000	1,000	1,000	1,000	1,000	1,000	1,000	1,000	1,000	1,000	1,000	1,000
縦断勾配による補正率	(0.00)	(0.00)	(0.00)	(0.00)	(0.00)	(0.00)	(0.00)	(0.00)	(0.00)	(0.00)	(0.00)	(0.00)
縦断勾配	0.965	0.952	0.988	0.986	0.986	0.964	0.946	0.946	0.960	0.983	0.987	0.987
大型車混入による補正率	(5.12)	(7.21)	(1.69)	(2.01)	(2.01)	(5.26)	(8.12)	(8.12)	(6.00)	(2.52)	(1.93)	(1.93)
大型車混入率	0.790	0.790	0.790	0.790	0.790	0.790	0.790	0.790	0.790	0.790	0.790	0.790
左折車混入による補正率	(28.9)	(28.9)	0.500	0.500	0.500	0.500	0.500	0.500	0.500	0.500	0.500	0.500
左折率	0.500	0.500	0.500	0.500	0.500	0.500	0.500	0.500	0.500	0.500	0.500	0.500
(歩行者による低減率)	62	62	29	29	62	62	62	62	62	62	62	62
L P	53	53	0.597	0.597	0.597	0.597	0.597	0.597	0.597	0.597	0.597	0.597
(有効青時間)												
(歩行者用青時間)												
欄断歩行者による補正率												
欄断歩行者による補正率												
右折車混入による補正率												
右折率												
(右折率)												
R %												
(右折車の通過確率)												
f												
(有効青時間)												
秒												
(有効青時間)												
秒												
(現示変り目のさばけ台数増分)												
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	SA	1,525	1,904	1,062	3,944	1,800	1,413	1,892	1,642	3,932	3,554	207
設計交通量	q	650	(94+556)	59	556	76	583	(115+468)	50	469	207	0.058
右折補正交通量	q R-N											
交通量流入部の需要率	p	0.190	0.190	0.056	0.141	0.042	0.176	0.176	0.030	0.119	0.058	0.389
必要現示率		0.190	0.190	0.056	0.141	0.042	0.176	0.176	0.030	0.119	0.058	0.389
有効青時間(秒)		62	62	36	36	17	62	62	36	36	17	130
信号青時間比	G/C	62/130	62/130	36/130	36/130	17/130	62/130	62/130	36/130	36/130	17/130	130/130
可能交通容量	C i	1,635	1,635	294	1,092	235	1,576	1,576	455	1,089	465	465
交通容量比	q/C i	0.398	0.398	0.201	0.509	0.323	0.370	0.370	0.110	0.431	0.445	0.389
交通処理案のチェック		OK	OK	OK	OK	OK	OK	OK	OK	OK	OK	OK
滞留長	L s (m)			28.2	30.3	30.3	25.3	25.3	39.3	39.3	39.3	39.3

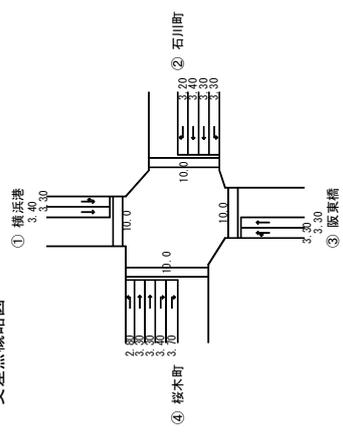
$$\ast N = KER \times \frac{3,600}{C}$$

N : 1時間で右折車が交差点内に滞留する台数

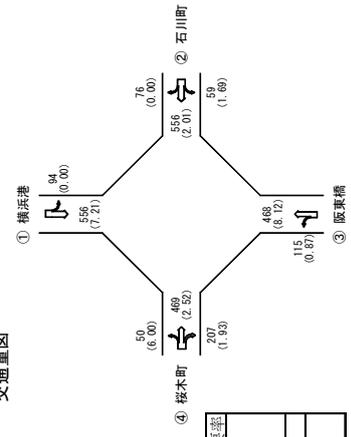
* : 交通容量 (実1時間)

※ 滞留長 N は C-g で計算のため、「改訂 平面交差の計画と設計」基礎編 第3版に準拠していません

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
表示			
表示時間	6:61 Y:3 AR:4	6:35 Y:3 AR:3	6:16 Y:2 AR:3
有効青時間	62	36	17
滞留時間	6	5	4
歩行者青時間	53	29	0

【将来交通量：平日(15：30～16：30)】地点3 関内駅南口

交差点名	地点3 関内駅南口			
	① 横浜港	② 麦田町		③ 長者町
流入部	左折	直進	左折	直進
車線の種類	1	2	2	2
車線数	1	2	2	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 α w	1.000	0.950	1.000	0.950
(車線幅員) m	(3.10)	(2.90)	(3.20)	(2.90)
縦断勾配による補正率 α G	1.000	1.000	1.000	1.000
(縦断勾配) %	(0.00)	(0.00)	(0.00)	(0.00)
大型車混入による補正率 α T	0.929	0.961	0.966	0.981
(大型車混入率) %	(10.89)	(5.87)	(5.04)	(10.51)
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	1.000		1.000	
横断歩行者による補正率 α R T				
(右折率) 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)				
(交差点内滞留台数)				
飽和交通流率 S A	1.672	3.748	3.478	3.826
設計交通量 q	202	375	337	394
右折補正交通量 q R - N				
交差点流入部の需要率 ρ	0.121	0.100	0.097	0.103
1 φ	0.121	0.100	0.097	0.103
2 φ	***		0.097	0.099
3 φ				0.000
必要現示率				0.202
有効青時間(秒)	50	50	13	50
1 φ	50	50	13	50
2 φ	13			
3 φ				
信号青時間比 G / C	63/118	50/118	13/118	50/118
可能交通容量 C i	893	1,588	383	1,621
交通容量比 q / C i	0.226	0.236	0.880	0.243
交通処理案のチェック	OK	OK	OK	OK
滞留長 L s (m)	74.4	61.6	58.3	

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

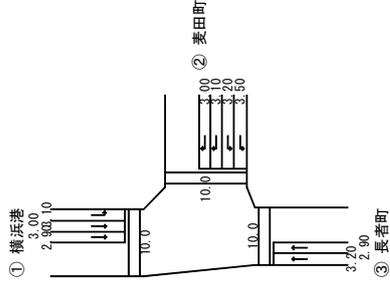
N : 1時間で右折車が交差点内に滞留する台数

* : 交通容量(実1時間)

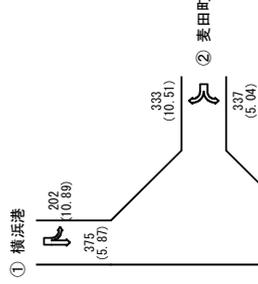
*** : 連続現示での使用現示

※ 滞留長 N は C-g で計算のため、「改訂 平面交差の計画と設計」基礎編 第3版に準拠していません

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	1 φ	2 φ	3 φ
表示時間	G:49 Y:3 AR:2	G:12 Y:3 AR:4	G:32 Y:9 AR:4
有効青時間	50	13	33
損失時間	4	6	12
歩行者青時間	0	0	32

【将来交通量：平日(16：45～17：45)】地点4 不老町

交差点名	地点4 不老町											
	① 横浜港			② 石川町			③ 長者町			④ 桜木町		
	左折	直進	右折	左折-直進	直進	右折	左折-直進	直進	右折	左折-直進	直進	右折
車線数	2	1	1	1	1	1	1	1	1	1	2	1
飽和交通流率の基本値	1,800	2,000	1,800	2,000	2,000	1,800	2,000	2,000	1,800	2,000	2,000	1,800
車線幅員による補正率	(3.00)	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(車線幅員)	(3.00)	(2.80)	(2.80)	(3.30)	(3.30)	(3.30)	(3.30)	(4.70)	(2.90)	(3.10)	(3.10)	(3.00)
縦断勾配による補正率	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000
縦断勾配(縦断勾配)	(0.00)	(0.00)	(0.00)	(0.00)	(0.00)	(0.00)	(0.00)	(0.00)	(0.00)	(0.00)	(0.00)	(0.00)
大型車混入による補正率	0.955	0.972	0.981	0.985	0.986	0.927	0.995	0.980	1.000	0.980	0.980	0.980
大型車混入率(大型車混入率)	(6.71)	(4.06)	(2.80)	(2.13)	(1.97)	(11.27)	(0.66)	(0.66)	(0.00)	(2.93)	(2.90)	(2.90)
左折車混入による補正率				0.906			0.882					
左折率(左折率)	L %			(12.7)			(17.2)					
(歩行者による低減率)	f p			0.500			0.500					
(有効歩時間)	秒			53			43					
(歩行者用歩時間)	秒			42			33					
横断歩行者による補正率	αL											
横断歩行者による補正率	αR	1.000					1.000					
右折車混入による補正率	R %											
(右折車の通過確率)	f	0.881										
(有効歩時間)	秒	46										
(現示変更目目のさばけ台数増分)	KER : 台/サイクル	2(62)										
(交差点内滞留台数)	K : 台/サイクル											
飽和交通流率	S A	3,438	1,944	1,766	1,785	1,972	1,669	1,755	1,710	3,920	1,764	69
設計交通量	q	298	345	107	488	488	133	151	86	504	504	69
右折補正交通量	q R-N			0	(31+457)			(26+125)				
交差点流入部の需要率	ρ	0.087	0.177	-	0.130	0.080	0.080	0.086	0.050	0.129	0.039	0.039
必要現示率		***	***	-	***	***	***	***	***	***	***	***
1φ		0.087	0.177	-	0.130	0.080	0.080	0.086	0.050	0.129	0.039	0.039
2φ		***	***	-	***	***	***	***	***	***	***	***
3φ		***	***	-	***	***	***	***	***	***	***	***
4φ		0.087	46	46	0.130	0.080	0.080	43	0.050	0.129	0.039	0.039
有効歩時間(秒)		14	14	14	53	53	53	53	53	53	53	53
信号青時間比	G/C	75/136	60/136	14/136	53/136	11/136	43/136	43/136	53/136	53/136	11/136	11
可能交通容量	C i	1,896	858	692	1,464	1,35	555	666	1,528	1,443	143	143
交通容量比	q/C i	0.157	0.402	0.155	0.333	0.985	0.272	0.129	0.330	0.483	0.483	0.483
交通処理案のチェック		OK	OK	OK	OK	OK	OK	OK	OK	OK	OK	OK
滞留長	L s (m)	63.4	43.4	43.4	56.7	38.6	31.4	31.4	31.4	31.4	31.4	31.4

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

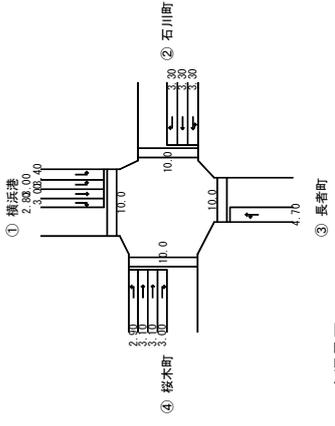
N : 1時間で右折車が交差点内に滞留する台数

$\ast \ast$: 交通容量(実1時間)

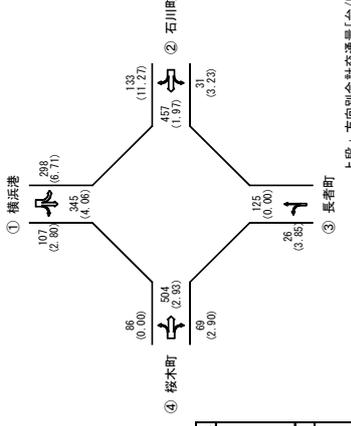
$\ast \ast \ast \ast$: 連続現示での使用現示

$\ast \ast \ast \ast \ast$: 滞留長 N は C-g で計算のため、「改訂」平面交差の計画と設計」基礎編 第3版に準拠していません

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
表示時間	6:43 Y:3 AR:0	6:13 Y:3 AR:2	6:52 Y:3 AR:2	6:10 Y:3 AR:2
有効歩時間	43	14	53	11
損失時間	3	4	4	4
歩行者歩時間	33	0	42	0

【将来交通量：平日(17:00~18:00)】地点5 扇町一丁目

交差点名	地点5 扇町一丁目											
	① 横浜港			② 石川町			③ 浦舟町			④ 桜木町		
流入部	左折・直進	直進	右折	左折・直進	直進	右折	左折・直進	直進	右折	左折・直進	直進	右折
重線の種類	1	1	1	1	1	1	2	1	1	1	1	1
重線数	2,000	2,000	1,800	2,000	2,000	1,800	1,800	2,000	1,800	1,800	2,000	1,800
飽和交通流率の基本値 S/B	1.000	0.950	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000
α w (車線幅員)	(3.10)	(2.90)	(3.20)	(3.30)	(3.10)	(2.90)	(3.30)	(3.10)	(2.90)	(3.30)	(3.10)	(2.90)
α G (縦断勾配)	(0.00)	(0.00)	(0.00)	(0.00)	(0.00)	(0.00)	(0.00)	(0.00)	(0.00)	(0.00)	(0.00)	(0.00)
大型車混入による補正率 α T (大型車混入率)	0.973	0.979	0.975	0.972	0.974	0.974	0.973	0.981	0.977	0.946	0.973	0.964
α T (大型車混入率)	(3.97)	(3.00)	(3.60)	(4.19)	(3.80)	(3.80)	(3.90)	(2.73)	(3.40)	(8.20)	(3.90)	(5.30)
左折車混入による補正率 α L T (左折率)	0.948	(22.1)	0.936	0.936	0.886	(51.5)						
L % (歩行者による低減率)	0.150	(29.8)	0.150	0.150	0.150							
f p (有効歩行時間)	62	35	62	62	62							
α G (歩行者用歩行時間)	51	24	51	51	51							
右折車混入による補正率 α R T (右折率)			0.563				1.000					
R % (右折車の通過確率)			62				0.631					
f (有効歩行時間)			2(53)				2(53)					
(現示変更目)のさばり台数増分												
(交差点内滞留台数)												
K: 台/サイクル												
飽和交通流率	1.845	1.860	1.755	1.820	1.948	1.738	3.502	1.738	1.954	1.703	3.502	1.928
設計交通量 q	489	(54+435)	225	262	(39+223)	753	288	331	165	61	288	331
右折補正交通量 q R-N	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
交差点流入部の需要率 ρ	0.132	0.132	-	0.070	0.070	0.204	0.082	0.172	0.204	0.172	0.082	0.172
必要現示率												
1φ												
2φ												
3φ												
4φ												
5φ												
有効歩行時間(秒)	62	62	13	35	35	62	17	38	10	13	17	38
信号青時間比 G/C	62/134	62/134	14/134	35/134	35/134	62/134	10/134	10	10	10	10	10
可能交通容量 C i	1,714	607	984	984	984	1,708	658	1,699	691	658	1,699	691
交通容量比 q/C i	0.285	0.371	0.266	0.266	0.266	0.441	0.170	0.479	0.315	0.170	0.479	0.315
交通処理率のチェック	OK	OK	OK	OK	OK	OK	OK	OK	OK	OK	OK	OK
滞留長 L s (m)			76.0			28.9	59.5	61.1			61.1	

※ N = $KER \times \frac{3,600}{C}$

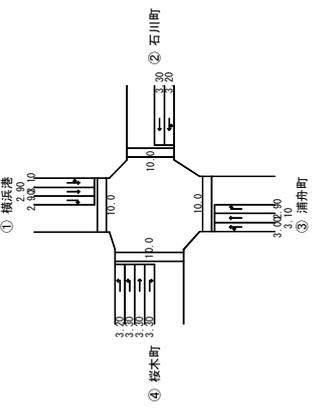
N : 1時間内で右折車が交差点内に滞留する台数

※ * : 交通容量 (実1時間)

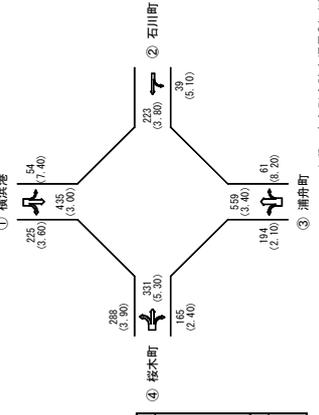
※ **** : 連続現示での使用現示

※ 滞留長 N は C-g で計算のため、「改訂 平面交差の計画と設計」基礎編 第3版に準拠していません

交差点概略図



交通量図



上段：方向別会計交通量[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				
表示時間	G:61 Y:3 AR:0	G:1 Y:0 AR:0	G:12 Y:3 AR:2	G:35 Y:3 AR:0
有効歩行時間	62	-1	13	35
損失時間	2	2	4	3
歩行者歩行時間	51	0	0	24
現示				
表示時間	G:9 Y:3 AR:2	C:104		
有効歩行時間	10	G:119		
損失時間	4	L:15		
歩行者歩行時間	0			

【将来交通量：平日(17:15~18:15)】地点6 横浜スタジアム前

交差点名	地点6 横浜スタジアム前											
	① 横浜港		② 麦田町		③ 浦舟町		④ 首都高速出口		⑤ 横浜市庁舎		⑥ 横浜市庁舎	
流入部	左折・直進	直進	左折	直進	右折	直進	右折	直進	左折・直進	直進	左折・直進	直進
車線の種類	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1
車線数	2,000	2,000	1,800	2,000	1,800	2,000	1,800	2,000	2,000	2,000	2,000	2,000
飽和交通流量の基本値	S B	0.950	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000
車線幅員による補正率	αw	(2.90)	(3.10)	(3.10)	(3.10)	(3.10)	(3.10)	(3.10)	(3.10)	(3.10)	(3.10)	(3.20)
縦断勾配による補正率	αG	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000
縦断勾配による補正率	αC	(0.00)	(0.00)	(0.00)	(0.00)	(0.00)	(0.00)	(0.00)	(0.00)	(0.00)	(0.00)	(0.00)
大型車混入による補正率	αT	0.967	0.974	0.942	0.987	0.931	0.992	0.983	0.992	0.983	0.987	0.916
大型車混入率	αT	(4.82)	(3.76)	(8.74)	(1.82)	(10.64)	(1.20)	(1.08)	(16.38)	(13.04)		
左折車混入による補正率	αL	0.927							0.967	0.971		
左折率	L	(31.3)							(31.4)	(13.2)		
(歩行者による低減率)	f	0.150							0.150	0.150		
(有効青時間)	p	55							41	41		
(歩行者用青時間)	s	43							29	29		
横断歩行者による補正率	αI	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								0.621	58		
(有効青時間)	p								2(49)			
(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												
飽和交通流量	S A	1,703	1,851	1,777	1,884	*392	1,974	1,786	1,920	1,742	1,832	1,832
設計交通量	q	536	(84+452)	272	218	47	220	332	185	(58+127)	197	(13+184)
右折補正交通量	q R-N							0				
交差点流入部の需要率	ρ	0.151		0.153	0.116	-	0.111	-	0.096	0.055		
必要現示率		0.151							0.151	0.304		
	1φ								0.151	0.304		
	2φ								0.100	0.304		
	3φ								0.153	0.304		
	4φ								0.153	0.304		
有効滞留時間(秒)		55		58			58		58	0.055		
	1φ						3		3			
	2φ						34		34			
	3φ						41		41			
	4φ						41		41			
信号青時間比	G/C	55/145	79/145	41/145	41/145	392/145	95/145	37/145	95/145	41/145	41/145	41/145
可能交通容量	C i	1,348	968	533	533	392	1,293	864	1,258	1,011	1,011	1,011
交通容量比	q/C i	0.398	0.281	0.409	0.120	0.384	0.170	0.384	0.147	0.195	0.195	0.195
交通処理案の手エック		OK	OK	OK	OK	OK	OK	OK	OK	OK	OK	OK
滞留長	L s (m)	100.4		19.8			90.7					

* N = KER × 3,600 / C

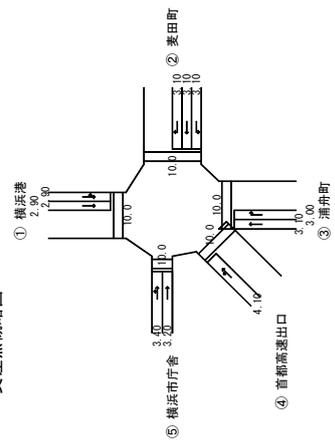
N：1時間で右折車が交差点内に滞留する台数

*：交通容量(実1時間)

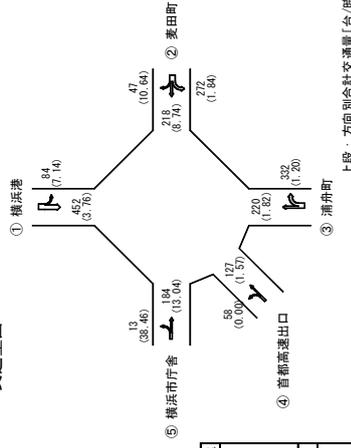
****：連続現示での使用現示

※ 滞留長 N は C-g で計算のため、「改訂 平面交差の計画と設計」基礎編 第3版に準拠していません

交差点概略図



交通量図



上段：方向別設計交通量[台/時]
下段：(大型車混入率)[%]

現示方式の図示

現示	1φ	2φ	3φ	4φ
表示時間	6:55 Y:3 AR:0	6:3 Y:0 AR:0	6:33 Y:3 AR:2	6:40 Y:3 AR:3
有効青時間	55	3	34	41
相対青時間	3	0	4	5
歩行者青時間	43	0	0	29

【将来交通量：平日(13：30～14：30)】地点7 ハマスタ入口

交差点名	地点7 ハマスタ入口			
	① 横浜港		② 長者町	
流入部	直進	右折	左折	直進
車線の種類	2	1	1	1
車線数	2	1	1	2
飽和交通流率の基本値 S _B	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
(車線幅員) m	(3.00)	(2.90)	(4.00)	(3.50)
縦断勾配による補正率 α _G	1.000	1.000	1.000	1.000
(縦断勾配) %	(0.00)	(0.00)	(0.00)	(0.00)
大型車混入による補正率 α _T	0.944	0.978	0.957	0.928
(大型車混入率) %	(8.53)	(3.16)	(6.44)	(11.04)
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				
(有効青時間) 秒				
(歩行者用青時間) 秒				
横断歩行者による補正率 α _L			1.000	
右折車混入による補正率 α _R				
(右折率) R %				
(右折車の通過確率) f	0.712			
(有効青時間) 秒	46			
(現示変り目のさげ台数増分)	2(53)			
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	3,776	1,760	1,723	1,856
設計交通量 q	340	107	396	322
右折補正交通量 q _{R-N}		0		
交差点流入部の需要率 ρ	0.090	-	0.230	0.173
1φ	0.090	-	0.230	0.173
2φ	****	-	****	****
3φ				
4φ				
必要現示率				
1φ				
2φ				
3φ				
4φ				
有効青時間(秒)				
1φ	46	8	43	43
2φ	8	8	27	27
3φ				
4φ				
信号青時間比 G/C	54/135	8/135	70/135	43/135
可能交通容量 C _i	1,510	426	893	591
交通容量比 q/C _i	0.225	0.251	0.443	0.545
交通処理案のチェック	OK	OK	OK	OK
滞留長 L _s (m)		44.9	142.2	56.7

※ 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

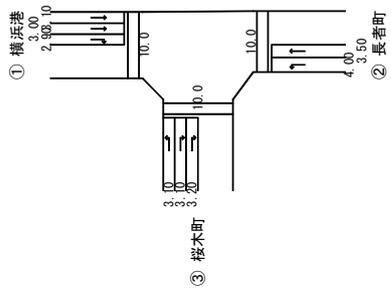
※*：交通容量(実1時間)

※****：連続現示での使用現示

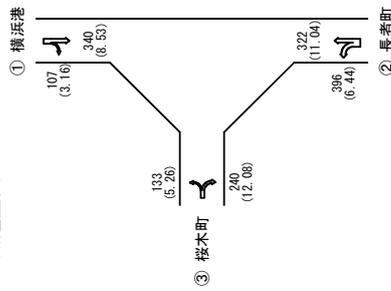
※ 滞留長 N は G-g で計算のため、「改訂 平面交差の計画と設計」基礎編 第3版に準拠していません

※ 同一交通流で不連続現示となっているため、「改訂 平面交差の計画と設計」基礎編 第3版に準拠していません

交差点概略図



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	3φ	4φ
表示時間	G:43 Y:3 AR:0	G:7 Y:3 AR:2	G:26 Y:3 AR:4	G:32 Y:8 AR:4
有効青時間	43	8	27	33
損失時間	3	4	6	11
歩行者青時間	0	0	0	32

(7) 将来基礎歩行者量

将来基礎歩行者量は、最寄り鉄道駅の乗降客数の推移とほぼ同じ傾向を示すものと考え、現地調査結果の歩行者等交通量（現況ピーク 15 分交通量）に経年変化による伸び率を考慮することとしました。

最寄り鉄道駅である JR 根岸線関内駅及び横浜市営地下鉄線関内駅の利用者数（乗降車人員（1 日平均））について最近 5 年間分を整理した結果は、表 3.8-1 に示すとおりです。

表 3.8-1 最寄り鉄道駅の利用者数（乗降車人員（1 日平均））

単位：人

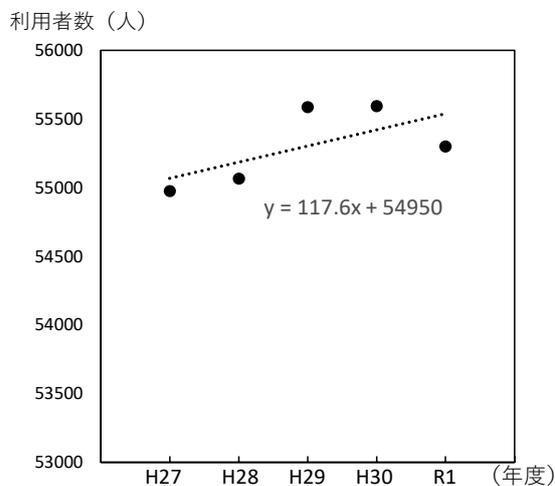
路線	駅名	平成 27 年度	平成 28 年度	平成 29 年度	平成 30 年度	令和 元年度
JR 根岸線	関内	54,975	55,064	55,586	55,592	55,299
横浜市営地下鉄線	関内	46,429	44,928	45,044	46,156	46,816

資料：「横浜市統計書」（横浜市政策局統計情報課ホームページ、令和 2 年 10 月調べ）

両駅の利用者数の経年変化を近似式で表すと、図 3.8-1 に示すとおりとなります。

- ・ JR 根岸線関内駅 $y=117.6x+54950$
- ・ 横浜市営地下鉄線関内駅 $y=200.2x+45274$

< JR 根岸線関内駅 >



< 横浜市営地下鉄線関内駅 >

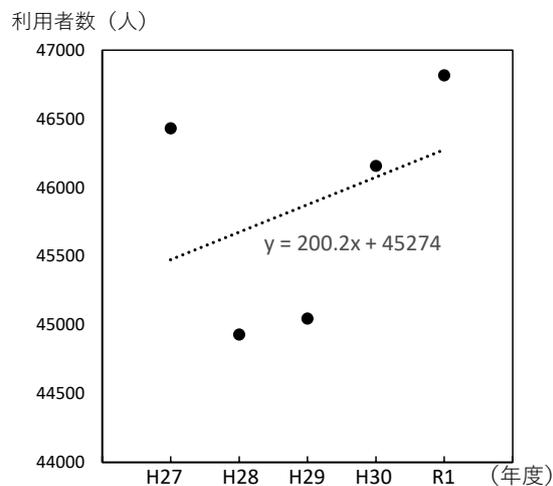


図 3.8-1 最寄り駅利用者数の経年変化（近似式）

近似式により、最寄り駅の利用者数は、表 3.8-2 に示すとおり、平成 27 年度値に対して、本事業の供用時期である令和 7 年下期には JR 根岸線関内駅で 1.036、横浜市営地下鉄線関内駅で 1.031 という伸び率が見られました。

表 3.8-2 平成 27 年度値に対する最寄り鉄道駅の利用者数の伸び率

単位：人

路線	駅名	平成 27 年度	令和 7 年下期 (x=10 年)	伸び率
JR 根岸線	関内	54,975	5,6126	1.036
横浜市営地下鉄線	関内	46,429	47,076	1.031

3.9 景觀

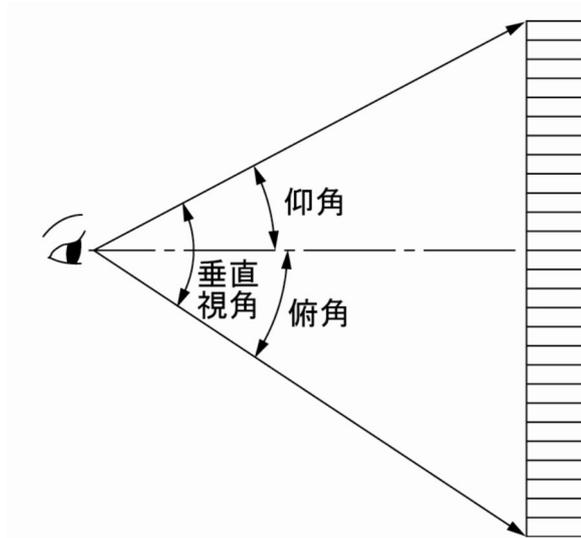
3.9 景観

1 予測

(1) 圧迫感

仰角とは、図 3.9-1 に示すとおり、物を見上げたときの、水平面と視線方向のなす角のことです。「景観工学」（平成 2 年 8 月、石井一郎・元田良孝）によると、仰角が 10° 以下であれば圧迫感はほとんどありませんが、仰角が 25° 以上となると強い圧迫感を受けるという関係があります。

仰角 10° と 25° の場合における視点から対象建物までの距離と建物壁面の高さの関係は、表 3.9-1 に示すとおりです。



資料：「自然環境アセスメント技術マニュアル」（平成 7 年 9 月、自然環境アセスメント研究会）

図 3.9-1 仰角について

表 3.9-1 視点から対象建物までの距離と建物壁面の高さの関係

視点から対象建物 までの距離 S (m)	建物壁面の高さ H (m)		備考
	仰角 ($\theta = 10^\circ$)	仰角 ($\theta = 25^\circ$)	
50	8.8	23.3	$H = S \times \tan(\theta)$ ただし 視点の標高と対象建物の位置する標高が 同じ（平坦）の場合
100	17.6	46.6	
150	26.4	69.9	
200	35.3	93.3	