

### 13. 交差点需要率解析表

検討用資料 『No.1 東京ベイ医療センター前交差点 16:00~17:00』

表-1 交差点の需要率の算出

交差点名		No.1 東京ベイ医療センター前交差点						
流入部		①	②	③	④			
車線の種類		左折・直進・右折	左折・直進・右折	左折・直進	右折	左折・直進・右折		
車線数		1	1	1	1	1		
飽和交通流率の基本値	S B	2,000	2,000	2,000	1,800	2,000		
車線幅員による補正率	$\alpha_w$	1.000	1.000	0.950	1.000	0.950		
(車線幅員)	m	(3.00)	(3.00)	(2.60)	(3.00)	(2.50)		
縦断勾配による補正率	$\alpha_G$	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000		
(縦断勾配)	%	(0.00)	(0.00)	(0.00)	(0.00)	(0.00)		
大型車混入による補正率	$\alpha_T$	0.955	0.960	0.942	1.000	1.000		
(大型車混入率)	%	(6.72)	(5.89)	(8.74)	(0.00)	(0.00)		
左折車混入による補正率	$\alpha_{LT}$	0.911	0.936	0.993		0.951		
(左折率)	L %	(37.5)	(28.4)	(2.9)		(21.4)		
(歩行者による低減率)	f p	0.150	0.150	0.150		0.150		
(有効青時間)	秒	39	23	39		23		
(歩行者用青時間)	秒	33	17	33		17		
横断歩行者による補正率	$\alpha_L$							
右折車混入による補正率	$\alpha_{RT}$	0.993	0.935			0.977		
(右折率)	R %	(3.8)	(62.7)			(21.4)		
(右折車の通過確率)	f	0.873	0.992		0.942	0.991		
(有効青時間)	秒	39	23		39	23		
(現示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	2(102)	2(102)		2(102)	2(102)		
飽和交通流率	S A	1,728	1,680	1,777	*1,023	1,765		
設計交通量	q	104	102	138	23	14		
(39+61+4)		(29+9+64)		(4+134)		(3+8+3)		
右折補正交通量	q R - N							
交差点流入部の需要率	$\rho$	0.060	0.061	0.078	-	0.008		
必要現示率	1 $\phi$	0.060		0.078	-	0.078	0.139	
	2 $\phi$		0.061			0.061	$\leq 0.886$	
有効青時間(秒)	1 $\phi$	39		39	39	70		
	2 $\phi$		23		23			
信号青時間比	G / C	39/70	23/70	39/70	39/70	23/70		
可能交通容量	C i	963	552	990	1,023	580		
交通容量比	q / C i	0.108	0.185	0.139	0.022	0.024		
交通処理案のチェック		OK	OK	OK	OK	OK		
滞留長	L s (m)				5.9			

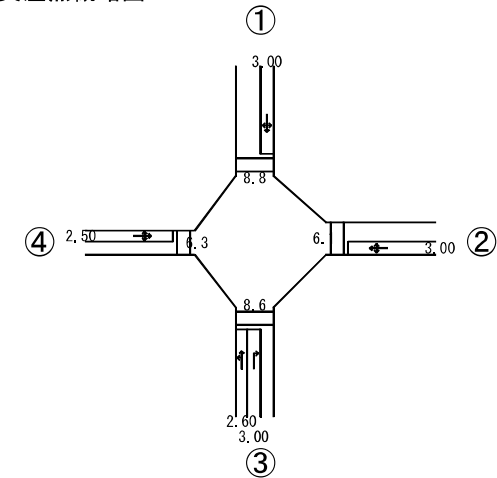
$\ast N = \frac{KER \times 3,600}{C}$

N : 1時間で右折車が交差点内に滞留する台数

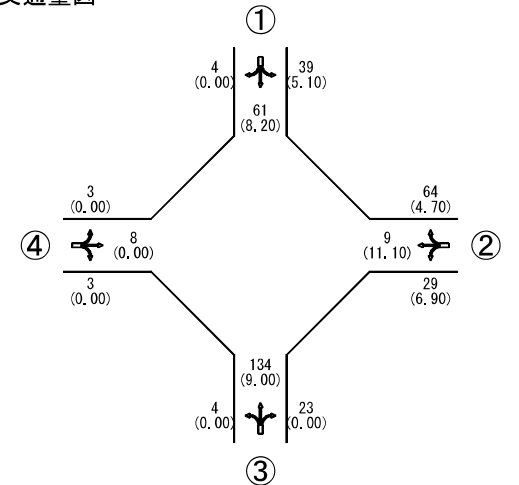
$\ast \ast$  : 交通容量 (実1時間)

- ①: 至 市川市
- ②: 至 美浜
- ③: 至 浦安駅
- ④: 至 旧江戸川

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

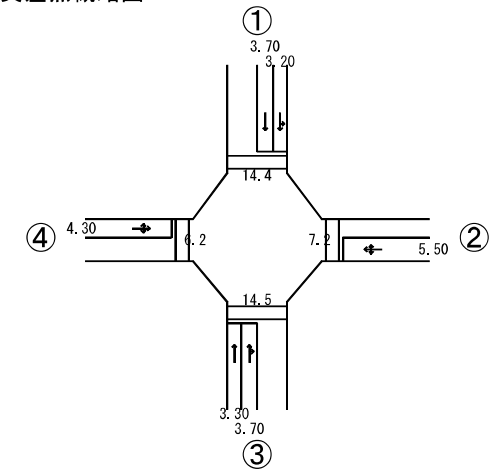
現示	1 $\phi$	2 $\phi$	
表示時間	G:38 Y:3 AR:2	G:22 Y:3 AR:2	C=70
有効青時間	39	23	G=62
損失時間	4	4	L=8
歩行者青時間	32	16	

検討用資料 『No.2 ロイヤルホスト浦安店前交差点（北栄2丁目） 17:00~18:00』

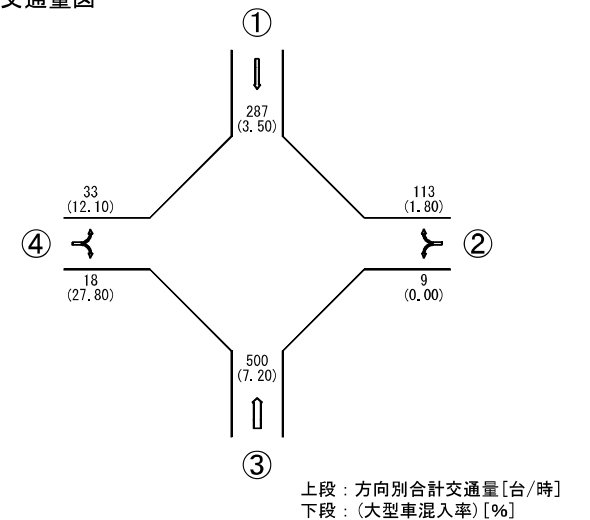
表-1 交差点の需要率の算出

交差点名	No.2 ロイヤルホスト浦安店前交差点（北栄2丁目）					
	①		②		③	
流入部	左折・直進	直進	左折・直進・右折	直進	直進・右折	左折・直進・右折
車線の種類						
車線数	1	1	1	1	1	1
飽和交通流率の基本値 S B	2,000	2,000	2,000	2,000	2,000	2,000
車線幅員による補正率 α w	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000
(車線幅員) m	(3.20)	(3.70)	(5.50)	(3.30)	(3.70)	(4.30)
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) %	(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	0.976	0.976	0.988	0.952	0.952	0.890
(大型車混入率) %	(3.50)	(3.50)	(1.67)	(7.20)	(7.20)	(17.64)
左折車混入による補正率 α L T	1.000		0.983			0.866
(左折率) L %	(0.0)		(7.4)			(64.7)
(歩行者による低減率) f p	0.150		0.150			0.150
(有効青時間) 秒	52		28			28
(歩行者用青時間) 秒	46		21			21
横断歩行者による補正率 α L						
右折車混入による補正率 α R T			0.908		1.000	0.963
(右折率) R %			(92.6)		(0.0)	(35.3)
(右折車の通過確率) f			1.000		0.740	1.000
(有効青時間) 秒			28		52	28
(現示変り目のさばけ台数増分) KER: 台/サイクル			2(80)		2(80)	2(80)
(交差点内滞留台数) K: 台/サイクル						
飽和交通流率 S A	1,952	1,952	1,764	1,904	1,904	1,484
設計交通量 q	287		122	500		51
	(0+287)		(9+0+113)			(33+0+18)
右折補正交通量 q R - N						
交差点流入部の需要率 ρ	0.074		0.069	0.131		0.034
必要現示率	1φ	0.074		0.131	0.131	0.200
	2φ		0.069		0.069	≤0.889
有効青時間(秒)	1φ	52		52	サイクル長(秒)	
	2φ		28		90	
信号青時間比 G/C	52/90		28/90	52/90		28/90
可能交通容量 C i	2,256		549	2,200		462
交通容量比 q/C i	0.127		0.222	0.227		0.110
交通処理案のチェック	OK		OK	OK		OK
滞留長 L s (m)						

交差点概略図



交通量図



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

N : 1時間で右折車が交差点内に滞留する台数

※ \* : 交通容量 (実1時間)

- ①: 至 市川市
- ②: 至 美浜
- ③: 至 浦安駅
- ④: 至 旧江戸川

現示方式の図示

現示	1φ		2φ		C=90
	①	②	①	②	
表示時間	G:51 Y:3 AR:3		G:27 Y:3 AR:3		C=90
有効青時間	52		28		G=80
損失時間	5		5		L=10
歩行者青時間	46		21		

検討用資料 『No.3 当代島公民館交差点 17:00~18:00』

表-1 交差点の需要率の算出

交差点名	No.3 当代島公民館交差点				現示の需要率	交差点の需要率 ≤ 需要率の上限値
	①	②	③	④		
流入部						
車線の種類	左折・直進・右折	左折・直進・右折	左折・直進・右折	左折・直進・右折		
車線数	1	1	1	1		
飽和交通流率の基本値 S B	2,000	2,000	2,000	2,000		
車線幅員による補正率 α w (車線幅員) m	1.000 (3.00)	1.000 (3.60)	1.000 (3.60)	1.000 (3.00)		
縦断勾配による補正率 α G (縦断勾配) %	1.000 (0.00)	1.000 (0.00)	1.000 (0.00)	1.000 (0.00)		
大型車混入による補正率 α T (大型車混入率) %	0.955 (6.72)	0.983 (2.53)	0.980 (2.89)	0.983 (2.47)		
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	0.993 (2.7) 0.150 34 28	0.875 (57.0) 0.150 28 22	0.984 (6.2) 0.150 34 28	0.994 (2.5) 0.150 28 22		
横断歩行者による補正率 α L						
右折車混入による補正率 α R T (右折率) R % (右折車の通過確率) f (有効青時間) 秒 (現示変り目のさげ台数増分) KER: 台/サイクル (交差点内滞留台数) K: 台/サイクル	0.994 (2.7) 0.859 34 2(102)	0.978 (20.3) 0.975 28 2(102)	0.975 (23.0) 0.933 34 2(102)	0.965 (32.5) 0.983 28 2(102)		
飽和交通流率 S A	1,885	1,682	1,880	1,886		
設計交通量 q	74 (2+70+2)	79 (45+18+16)	209 (13+148+48)	40 (1+26+13)		
右折補正交通量 q R - N						
交差点流入部の需要率 ρ	0.039	0.047	0.111	0.021		
必要現示率	1 φ	0.039	0.111	0.021	0.111	0.158
	2 φ		0.047		0.047	≤ 0.886
有効青時間(秒)	1 φ	34	28	34	サイクル長(秒)	
	2 φ				70	
信号青時間比 G / C	34/70	28/70	34/70	28/70		
可能交通容量 C i	916	673	913	754		
交通容量比 q / C i	0.081	0.117	0.229	0.053		
交通処理案のチェック	OK	OK	OK	OK		
滞留長 L s (m)						

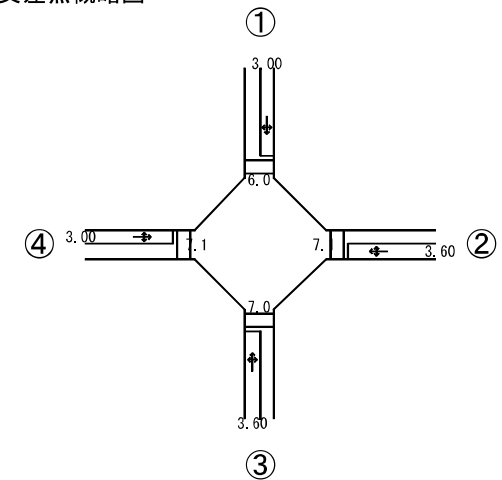
※  $N = \frac{KER \times 3,600}{C}$

N: 1時間 で右折車が交差点内に滞留する台数

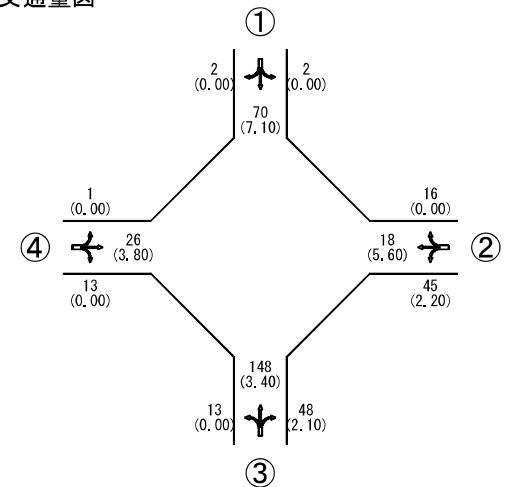
※ \*: 交通容量 (実1時間)

- ①: 至 市川市
- ②: 至 美浜
- ③: 至 舞浜
- ④: 至 旧江戸川

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		C=70
	④	①	④	①	
表示時間	G:33	Y:3 AR:2	G:27	Y:3 AR:2	C=70
有効青時間	34	28	34	28	G=62
損失時間	4	4	4	4	L=8
歩行者青時間	28	22	28	22	

検討用資料 『No.5 当代島一丁目487番2地先交差点 17:00~18:00』

表-1 交差点の需要率の算出

交差点名	No.5 当代島一丁目487番2地先交差点				
流入部	①	②	③		
車線の種類	左折・直進	左折・右折	直進・右折		
車線数	1	1	1		
飽和交通流率の基本値 S B	2,000	1,800	2,000		
車線幅員による補正率 α w (車線幅員) m	0.950 (2.80)	1.000 (3.90)	1.000 (3.30)		
縦断勾配による補正率 α G (縦断勾配) %	1.000 (0.00)	1.000 (0.00)	1.000 (0.00)		
大型車混入による補正率 α T (大型車混入率) %	0.950 (7.50)	0.977 (3.42)	0.980 (2.95)		
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	0.956 (19.4) 0.150 34 26	0.150 27			
横断歩行者による補正率 α L		0.883			
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) 秒 (現示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		1.000 (30.2) 1.000 27	0.952 (46.0) 0.949 34		
飽和交通流率 S A	1,726	1,553	1,866		
設計交通量 q	67 (13+54)	116 (81+35)	235 (127+108)		
右折補正交通量 q R - N					
交差点流入部の需要率 ρ	0.039	0.075	0.126	現示の需要率	交差点の需要率 ≤ 需要率の上限値
必要現示率	1 φ	0.039	0.126	0.126	0.201
	2 φ		0.075	0.075	≤ 0.871
有効青時間(秒)	1 φ	34	34	サイクル長(秒)	
	2 φ		27	70	
信号青時間比 G / C	34/70	27/70	34/70		
可能交通容量 C i	838	599	906		
交通容量比 q / C i	0.080	0.194	0.259		
交通処理案のチェック	OK	OK	OK		
滞留長 L s (m)					

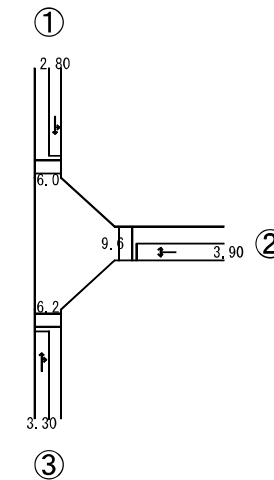
$$※ N = \frac{KER \times 3,600}{C}$$

N: 1時間で右折車が交差点内に滞留する台数

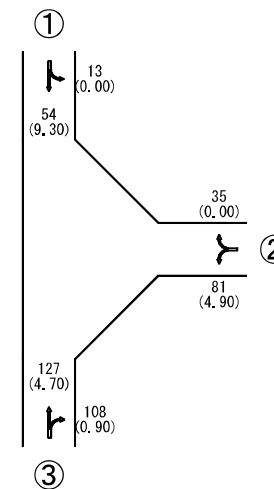
※ \*: 交通容量 (実1時間)

- ①: 至 市川市
- ②: 至 美浜
- ③: 至 浦安駅

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		
表示時間	G:33 Y:3 AR:3	G:26 Y:3 AR:2	C=70	
有効青時間	34	27	G=61	
損失時間	5	4	L=9	
歩行者青時間	26	21		

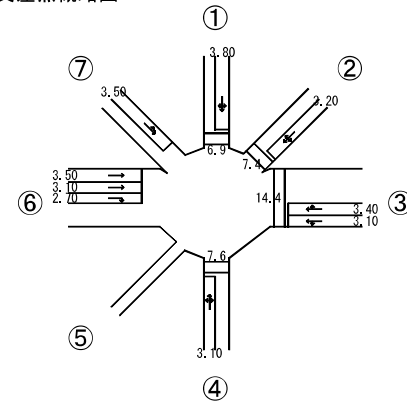
検討用資料 『No.6 浦安橋東詰交差点 17:00~18:00』

表-1 交差点の需要率の算出

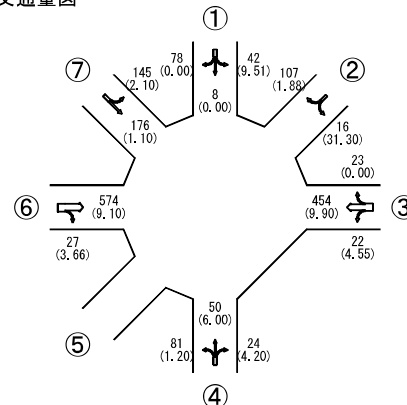
交差点名	No.6 浦安橋東詰交差点							
	①	②	③		④	⑥		⑦
流入部	左折・直進・右折	左折・直進・右折	左折・直進	直進・右折	左折・直進・右折	直進	右折	左折・直進
車線の種類	1	1	1	1	1	2	1	1
車線数	1	1	1	1	1	2	1	1
飽和交通流率の基本値 S B	2,000	2,000	2,000	2,000	2,000	2,000	1,800	2,000
車線幅員による補正率 α w	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	0.950	1.000
(車線幅員) m	(3.80)	(3.20)	(3.10)	(3.40)	(3.10)	(3.10)	(2.70)	(3.50)
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
(縦断勾配) %	(0.00)	(0.00)	(0.00)	(0.00)	(0.00)	(0.00)	(0.00)	(0.00)
大型車混入による補正率 α T	0.979	0.962	0.938	0.941	0.978	0.940	0.975	0.989
(大型車混入率) %	(3.12)	(5.71)	(9.43)	(8.99)	(3.21)	(9.10)	(3.66)	(1.55)
左折車混入による補正率 α L T	0.927	0.964	0.977		0.946			0.888
(左折率) L %	(32.8)	(13.0)	(8.8)		(52.3)			(45.2)
(歩行者による低減率) f p	0.150	0.150	0.150					0.150
(有効青時間) 秒	31	23	70					98
(歩行者用青時間) 秒	24	23	64					92
横断歩行者による補正率 α L								
右折車混入による補正率 α R T	0.937	0.913		0.907	0.983			
(右折率) R %	(60.9)	(87.0)		(9.2)	(15.5)			
(右折車の通過確率) f	0.953	1.000		0.554	0.992		0.620	
(有効青時間) 秒	31	23		70	31		70	
(現示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	2(51)	2(51)		2(51)	2(51)		2(51)	
飽和交通流率 S A	1,701	1,693	1,833	1,707	1,819	3,760	*502	1,756
設計交通量 q	128	123	499		155	574	27	321
(42+8+78)		(16+0+107)	(22+454+23)		(81+50+24)			(145+176)
右折補正交通量 q R-N								
交差点流入部の需要率 ρ	0.075	0.073	0.141		0.085	0.153	-	0.183
必要現示率	1φ	0.075			0.085			0.085
	2φ		0.073					0.073
	3φ			0.141				0.153
有効青時間(秒)	1φ	31			31			28
	2φ		23					70
	3φ			70		70	70	70
信号青時間比 G/C	31/140	23/140	70/140		31/140	70/140	70/140	98/140
可能交通容量 C i	377	278	1,770		403	1,880	502	1,229
交通容量比 q/C i	0.340	0.442	0.282		0.385	0.305	0.054	0.261
交通処理案のチェック	OK	OK	OK		OK	OK	OK	OK
滞留長 L s (m)								14.4

現示の需要率	交差点の需要率 ≤ 需要率の上限値
0.085	0.311
0.073	
0.153	≤ 0.886
サイクル長(秒)	
140	

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:30 Y:3 AR:3	G:22 Y:3 AR:3	G:69 Y:3 AR:4	C=140
有効青時間	31	23	70	G=124
損失時間	5	5	6	L=16
歩行者青時間	30	0	64	

$$※ N = \frac{KER \times 3,600}{C}$$

N: 1時間で右折車が交差点内に滞留する台数

※ \*: 交通容量(実1時間)

※ \*\*\*\*: 連続現示での使用現示

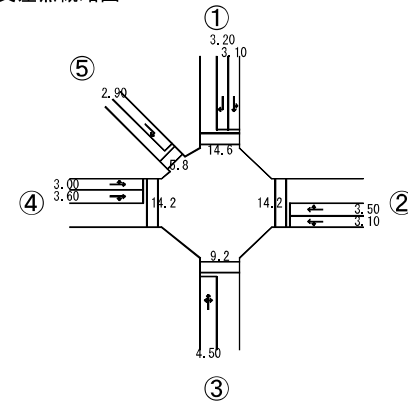
- ①: 至 市川市
- ②: 至 浦安駅
- ③: 至 舞浜
- ④: 至 江戸川区
- ⑤: 至 江戸川区
- ⑥: 至 江戸川区
- ⑦: 至 江戸川区

検討用資料 『No.7 浦安駅前交差点 10:00~11:00』

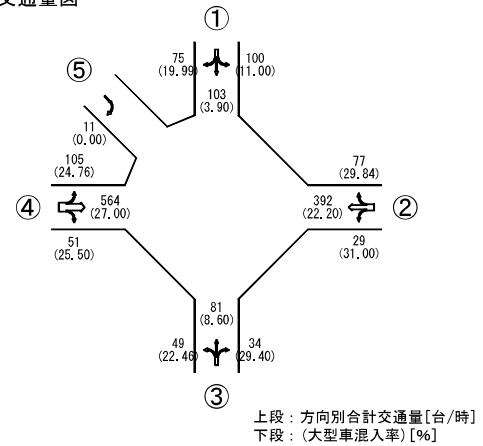
表-1 交差点の需要率の算出

交差点名	No.7 浦安駅前交差点									
	①		②		③		④		⑤	
流入部	左折・直進	右折	左折・直進	直進・右折	左折・直進・右折	左折・直進	直進・右折	右折		
車線の種類	1	1	1	1	1	1	1	1		
車線数	1	1	1	1	1	1	1	1		
飽和交通流率の基本値 S B	2,000	1,800	2,000	2,000	2,000	2,000	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	1.000	1.000	
(車線幅員) m	(3.10)	(3.20)	(3.10)	(3.50)	(4.50)	(3.00)	(3.60)	(2.90)	(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	
(縦断勾配) %	(0.00)	(0.00)	(0.00)	(0.00)	(0.00)	(0.00)	(0.00)	(0.00)	(0.00)	
大型車混入による補正率 α T	0.951	0.877	0.860	0.853	0.893	0.844	0.842	1.000	1.000	
(大型車混入率) %	(7.40)	(19.99)	(23.22)	(24.56)	(17.05)	(26.35)	(26.79)	(0.00)	(0.00)	
左折車混入による補正率 α L T	0.875		0.967		0.920	0.927				
(左折率) L %	(49.3)		(11.6)		(29.9)	(29.2)				
(歩行者による低減率) f p	0.150		0.150		0.150	0.150			0.150	
(有効青時間) 秒	28		59		28	59			7	
(歩行者用青時間) 秒	28		59		28	53			7	
横断歩行者による補正率 α L									0.850	
右折車混入による補正率 α R T			0.731		0.942		0.903			
(右折率) R %			(30.9)		(20.7)		(14.2)			
(右折車の通過確率) f		0.923		0.560	0.902		0.656			
(有効青時間) 秒		28		59	28		59			
(現示変り目のさばけ台数増分) KER : 台/サイクル				2(51)	2(51)		2(51)			
(交差点内滞留台数) K : 台/サイクル				2(51)	2(51)		2(51)			
飽和交通流率 S A	1,664	*293	1,663	1,247	1,548	1,565	1,521	1,530		
設計交通量 q	203	75	498	164	720	720	11	11		
(100+103)			(29+392+77)		(49+81+34)		(105+564+51)			
右折補正交通量 q R-N										
交差点流入部の需要率 ρ	0.122	-	0.171		0.106	0.233	0.007	0.007	交差点の需要率 ≤ 需要率の上限値	
必要現示率	1φ	0.122	-		0.106			0.122	0.362	
	2φ							0.007		
	3φ							0.000		
	4φ			0.171		0.233		0.233		
有効青時間(秒)	1φ	28	28		28			7	サイクル長(秒) 140	
	2φ									
	3φ									
	4φ			59		59				
信号青時間比 G/C	28/140	28/140	59/140		28/140	59/140	7/140			
可能交通容量 C i	333	293	1,226		310	1,301	77			
交通容量比 q/C i	0.610	0.256	0.406		0.529	0.553	0.143			
交通処理案のチェック	OK	OK	OK		OK	OK	OK			
滞留長 L s (m)		42.4					5.6			

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:27 Y:3 AR:5	G:6 Y:3 AR:2	G:24 Y:0 AR:4	G:58 Y:3 AR:5	C=140
有効青時間	28	7	24	59	G=118
損失時間	7	4	4	7	L=22
歩行者青時間	0	6	11	53	

※ N =  $\frac{KER \times 3,600}{C}$

N : 1時間で右折車が交差点内に滞留する台数

※ \* : 交通容量 (実1時間)

- ①: 至 市川市
- ②: 至 美浜
- ③: 至 舞浜
- ④: 至 江戸川区
- ⑤:

検討用資料 『No.9 りそな銀行浦安支店前交差点 9:00~10:00』

表-1 交差点の需要率の算出

交差点名	No.9 りそな銀行浦安支店前交差点					
	①		②		④	
流入部	左折・直進・右折		左折・直進		直進・右折	
車線の種類	左折・直進・右折		左折・直進		直進・右折	
車線数	1		1		1	
飽和交通流率の基本値 S B	2,000	2,000	2,000	2,000	2,000	2,000
車線幅員による補正率 α w	0.950	1.000	1.000	0.950	1.000	1.000
(車線幅員) m	(2.60)	(3.10)	(3.90)	(2.80)	(3.30)	(3.60)
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) %	(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	0.903	0.876	0.879	1.000	0.856	0.847
(大型車混入率) %	(15.31)	(20.31)	(19.75)	(0.00)	(24.00)	(25.74)
左折車混入による補正率 α L T	0.852	0.996		0.915	0.977	
(左折率) L %	(72.2)	(1.4)		(38.5)	(8.5)	
(歩行者による低減率) f p	0.150	0.150		0.150	0.150	
(有効青時間) 秒	35	96		35	96	
(歩行者用青時間) 秒	27	90		27	88	
横断歩行者による補正率 α L						
右折車混入による補正率 α R T	0.980		0.874	0.975		0.995
(右折率) R %	(18.1)		(12.7)	(23.1)		(0.6)
(右折車の通過確率) f	0.995		0.518	0.993		0.579
(有効青時間) 秒	35		96	35		96
(現示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	2(51)		2(51)	2(51)		2(51)
飽和交通流率 S A	1,433	1,745	1,537	1,695	1,673	1,686
設計交通量 q	72	569	13	680		
	(52+7+13)	(4+529+36)		(5+5+3)		(29+649+2)
右折補正交通量 q R-N						
交差点流入部の需要率 ρ	0.050	0.173	0.008	0.202	現示の需要率	交差点の需要率 ≤ 需要率の上限値
必要現示率	1φ	0.050		0.008	0.050	0.252
	2φ		0.173		0.202	≤ 0.936
有効青時間(秒)	1φ	35		35	サイクル長(秒)	
	2φ		96		96	
信号青時間比 G/C	35/140	96/140		35/140	96/140	140
可能交通容量 C i	358	2,251	424	2,303		
交通容量比 q/C i	0.201	0.253	0.031	0.295		
交通処理案のチェック	OK	OK	OK	OK		
滞留長 L s (m)						

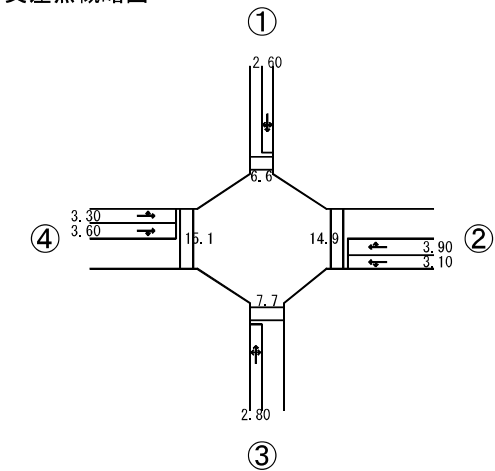
※ N = KER ×  $\frac{3,600}{C}$

N : 1時間で右折車が交差点内に滞留する台数

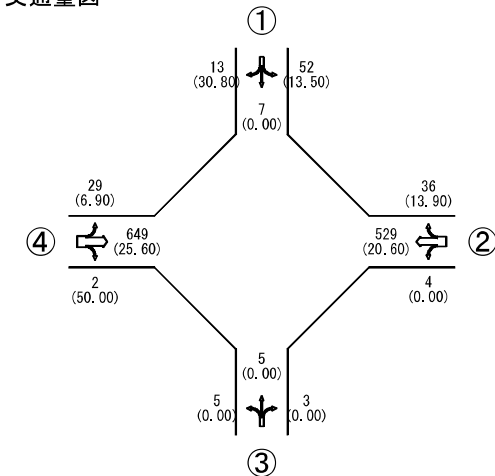
※ \* : 交通容量 (実1時間)

- ①: 至 市川市
- ②: 至 美浜
- ③: 至 浦安小
- ④: 至 江戸川区

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	C=140
	表示時間	G:34 Y:3 AR:2	
有効青時間	35	96	6=131
損失時間	4	5	L=9
歩行者青時間	27	90	



検討用資料 『No.10 ダイエー浦安駅前店交差点 10:00~11:00』

表-1 交差点の需要率の算出

交差点名	No.10 ダイエー浦安駅前店交差点							④	
	①	②		③	④				
流入部	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	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		
車線数	1	1	1	1	1	1	1		
飽和交通流率の基本値 S B	2,000	2,000	2,000	1,800	2,000	2,000	1,800		
車線幅員による補正率 α w (車線幅員) m	0.950 (2.50)	1.000 (3.50)	1.000 (3.00)	1.000 (3.10)	1.000 (3.00)	1.000 (3.30)	1.000 (3.60)		
縦断勾配による補正率 α G (縦断勾配) %	1.000 (0.00)	1.000 (0.00)	1.000 (0.00)	1.000 (0.00)	1.000 (0.00)	1.000 (0.00)	1.000 (0.00)		
大型車混入による補正率 α T (大型車混入率) %	0.937 (9.68)	0.868 (21.71)	0.865 (22.30)	0.969 (4.50)	0.920 (12.49)	0.852 (24.76)	0.851 (25.00)		
左折車混入による補正率 α L T (左折率) L % (歩行者による低減率) f p (有効青時間) 秒 (歩行者用青時間) 秒	0.906 (45.2) 0.150 28 20	0.988 (4.5) 0.150 89 83			0.900 (48.2) 0.150 28 20	0.995 (1.7) 0.150 89 83			
横断歩行者による補正率 α L									
右折車混入による補正率 α R T (右折率) R % (右折車の通過確率) f (有効青時間) 秒 (現示変り目のさばけ台数増分) KER: 台/サイクル (交差点内滞留台数) K: 台/サイクル	0.976 (22.6) 0.985 28 2(51)				0.975 (23.2) 0.972 28 2(51)		0.606 89 2(51)		
飽和交通流率 S A	1,574	1,715	1,730	1,744	1,615	1,695	*595		
設計交通量 q	93 (42+30+21)	491 (11+480)	44	44	56 (27+16+13)	714 (12+702)	16		
右折補正交通量 q R-N				0					
交差点流入部の需要率 ρ	0.059	0.143	0.000	0.000	0.035	0.421	-	現示の需要率	
必要現示率	1φ		0.143			0.421	-	0.421	交差点の需要率 ≦ 需要率の上限值
	2φ			0.000				0.000	
	3φ	0.059			0.035			0.059	
有効青時間(秒)	1φ		89			89	89	サイクル長(秒)	
	2φ			12				140	
	3φ	28			28				
信号青時間比 G/C	28/140	89/140	12/140	12/140	28/140	89/140	89/140		
可能交通容量 C i	315	2,190	200	200	323	1,078	595		
交通容量比 q/C i	0.295	0.224	0.220	0.220	0.173	0.662	0.027		
交通処理案のチェック	OK	OK	OK	OK	OK	OK	OK		
滞留長 L s (m)					23.6		10.3		

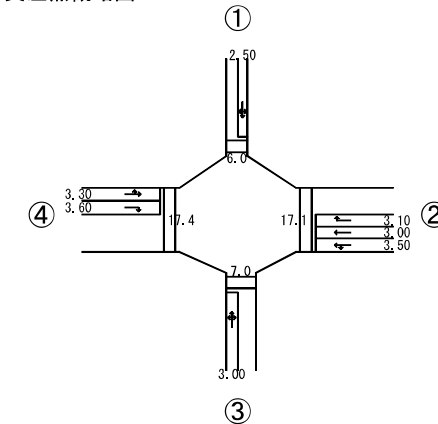
$$N = KER \times \frac{3,600}{C}$$

N: 1時間で右折車が交差点内に滞留する台数

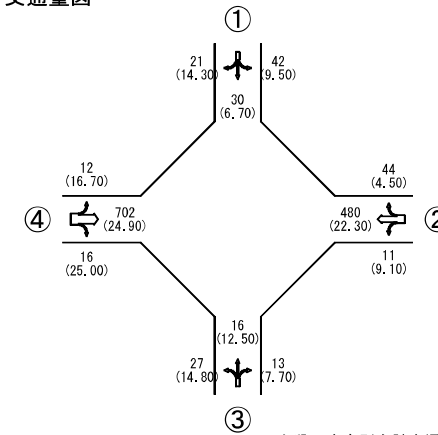
※ \*: 交通容量 (実1時間)

- ①: 至 市川市
- ②: 至 美浜
- ③: 至 舞浜
- ④: 至 江戸川区

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	C=140
表示時間	G:88 Y:3 AR:0	G:11 Y:3 AR:3	G:27 Y:3 AR:2	C=140
有効青時間	89	12	28	G=129
損失時間	2	5	4	L=11
歩行者青時間	83	0	20	

検討用資料 『No.11 コミュニティケア24 浦安きたさかえ館前交差点 10:00~11:00』

表-1 交差点の需要率の算出

交差点名		No.11 コミュニティケア24 浦安きたさかえ館前交差点			
流入部		①	②	③	④
車線の種類		左折・直進・右折	左折・直進・右折	左折・直進・右折	左折・直進・右折
車線数		1	1	1	1
飽和交通流率の基本値	S B	2,000	2,000	2,000	2,000
車線幅員による補正率	$\alpha w$	0.950	1.000	0.950	1.000
(車線幅員)	m	(2.50)	(3.00)	(2.50)	(3.00)
縦断勾配による補正率	$\alpha G$	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	$\alpha T$	0.945	0.951	0.955	0.943
(大型車混入率)	%	(8.32)	(7.41)	(6.76)	(8.59)
左折車混入による補正率	$\alpha L T$	0.909	0.897	0.860	0.989
(左折率)	L %	(41.7)	(48.1)	(67.6)	(4.8)
(歩行者による低減率)	f p	0.150	0.150	0.150	0.150
(有効青時間)	秒	26	26	26	26
(歩行者用青時間)	秒	20	20	20	20
横断歩行者による補正率	$\alpha L$				
右折車混入による補正率	$\alpha R T$	0.973	0.994	0.974	0.947
(右折率)	R %	(25.0)	(5.6)	(24.3)	(50.5)
(右折車の通過確率)	f	0.994	0.955	0.996	0.976
(有効青時間)	秒	26	26	26	26
(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	2(120)	2(120)	2(120)	2(120)
飽和交通流率	S A	1,588	1,696	1,520	1,766
設計交通量	q	12 (5+4+3)	54 (26+25+3)	74 (50+6+18)	105 (5+47+53)
右折補正交通量	q R - N				
交差点流入部の需要率	$\rho$	0.008	0.032	0.049	0.059
必要現示率	1φ	0.008		0.049	0.049
	2φ		0.032		0.059
有効青時間(秒)	1φ	26		26	26
	2φ		26		26
信号青時間比	G/C	26/60	26/60	26/60	26/60
可能交通容量	C i	688	735	659	765
交通容量比	q/C i	0.017	0.073	0.112	0.137
交通処理案のチェック		OK	OK	OK	OK
滞留長	L s (m)				

現示の需要率	交差点の需要率 ≤ 需要率の上限值
0.049	0.108
0.059	≤ 0.867
サイクル長(秒)	
60	

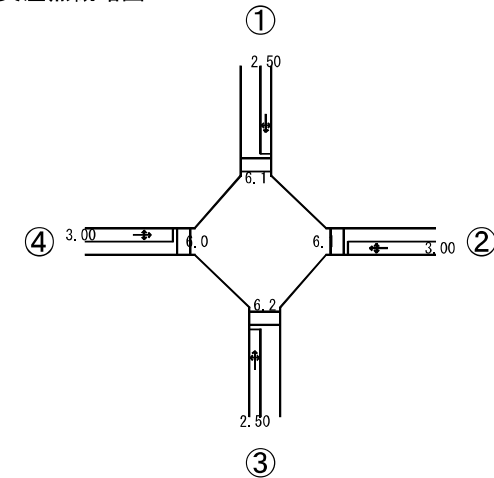
※  $N = \frac{KER \times 3,600}{C}$

N : 1時間で右折車が交差点内に滞留する台数

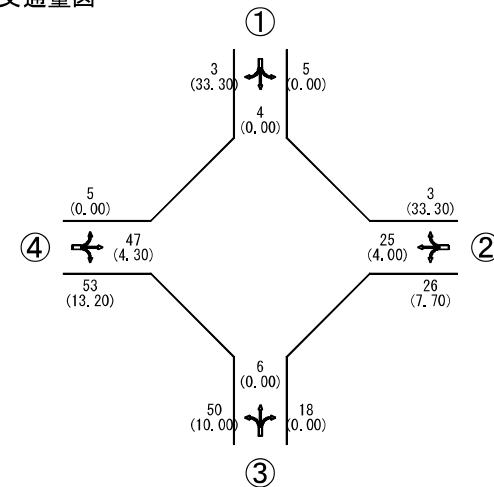
※ \* : 交通容量 (実1時間)

- ①: 至 市川市
- ②: 至 美浜
- ③: 至 舞浜
- ④: 至 県道6号

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		C=60
	表示時間	G:25 Y:3 AR:2	G:25 Y:3 AR:2		
有効青時間	26	26	26	G=52	
損失時間	4	4	4	L=8	
歩行者青時間	20	20	20		

検討用資料 『No.13 夢屋浦安店前交差点 17:00~18:00』

表-1 交差点の需要率の算出

交差点名	No.13 夢屋浦安店前交差点			
	①	②	③	④
流入部				
車線の種類	左折・直進・右折	左折・直進・右折	左折・直進・右折	左折・直進・右折
車線数	1	1	1	1
飽和交通流率の基本値 S B	2,000	2,000	2,000	2,000
車線幅員による補正率 α w (車線幅員) m	1.000 (4.50)	1.000 (4.40)	1.000 (3.40)	0.950 (2.90)
縦断勾配による補正率 α G (縦断勾配) %	1.000 (0.00)	1.000 (0.00)	1.000 (0.00)	1.000 (0.00)
大型車混入による補正率 α T (大型車混入率) %	0.976 (3.46)	0.977 (3.37)	0.960 (5.91)	0.947 (8.00)
左折車混入による補正率 α L T (左折率) L % (歩行者による低減率) f p (有効青時間) 秒 (歩行者用青時間) 秒	0.962 (14.3) 0.150 79 73	0.982 (7.3) 0.150 31 25	0.983 (6.3) 0.150 79 73	0.847 (72.0) 0.150 31 25
横断歩行者による補正率 α L				
右折車混入による補正率 α R T (右折率) R % (右折車の通過確率) f (有効青時間) 秒 (現示変り目のさげ台数増分) KER: 台/サイクル (交差点内滞留台数) K: 台/サイクル	0.904 (9.7) 0.583 79 2(60)	0.943 (54.7) 0.996 31 2(60)	0.989 (2.4) 0.758 79 2(60)	0.985 (12.0) 0.935 31 2(60)
飽和交通流率 S A	1,698	1,809	1,867	1,501
設計交通量 q	349 (50+265+34)	179 (13+68+98)	572 (36+522+14)	25 (18+4+3)
右折補正交通量 q R - N				
交差点流入部の需要率 ρ	0.206	0.099	0.306	0.017
必要現示率	1 φ	0.206	0.306	
	2 φ		0.099	
有効青時間(秒)	1 φ	79	79	
	2 φ		31	
信号青時間比 G / C	79/120	31/120	79/120	31/120
可能交通容量 C i	1,118	467	1,229	388
交通容量比 q / C i	0.312	0.383	0.465	0.064
交通処理案のチェック	OK	OK	OK	OK
滞留長 L s (m)				

現示の需要率	交差点の需要率 ≤ 需要率の上限值
0.306	0.405
0.099	≤ 0.917
サイクル長(秒)	
120	

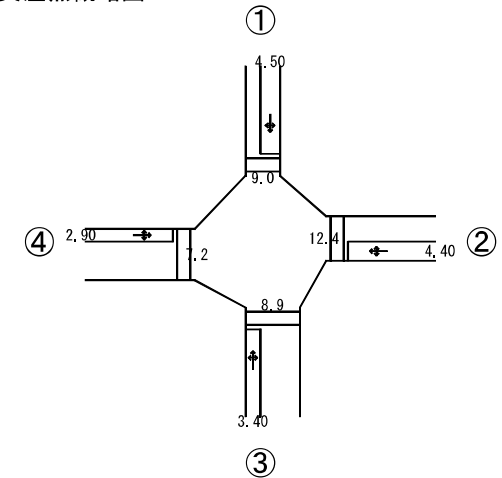
※  $N = \frac{KER \times 3,600}{C}$

N: 1時間 で右折車が交差点内に滞留する台数

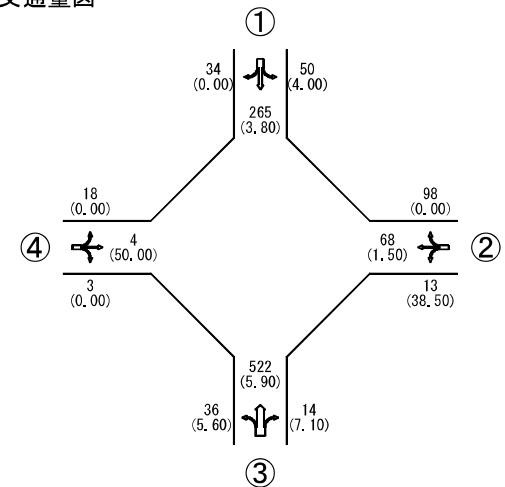
※ \*: 交通容量 (実1時間)

- ①: 至 市川市
- ②: 至 美浜
- ③: 至 舞浜
- ④: 至 県道6号

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		C=120
	④	①	④	①	
表示時間	G:78	Y:3 AR:3	G:30	Y:3 AR:3	
有効青時間	79		31		6=110
損失時間	5		5		L=10
歩行者青時間	73		25		

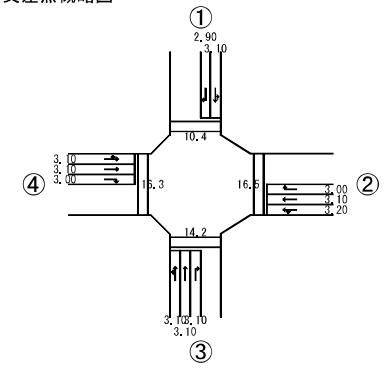
検討用資料 『No.14 猫実3丁目交差点 17:00~18:00』

表-1 交差点の需要率の算出

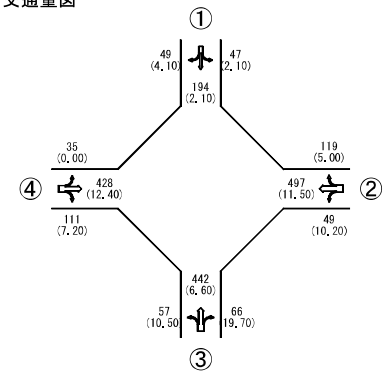
交差点名 流入部	No.14 猫実3丁目交差点										
	①		②			③			④		
車線の種類	左折・直進	右折	左折・直進	直進	右折	左折・直進	直進	右折	左折・直進	直進	右折
車線数	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1
飽和交通流率の基本値 S B	2,000	1,800	2,000	2,000	1,800	2,000	2,000	1,800	2,000	2,000	1,800
車線幅員による補正率 α w (車線幅員) m	1.000 (3.10)	1.000 (2.90)	1.000 (3.20)	1.000 (3.10)	1.000 (3.00)	1.000 (3.10)	1.000 (3.10)	1.000 (3.10)	1.000 (3.10)	1.000 (3.10)	1.000 (3.00)
縦断勾配による補正率 α G (縦断勾配) %	1.000 (0.00)	1.000 (0.00)	1.000 (0.00)	1.000 (0.00)	1.000 (0.00)	1.000 (0.00)	1.000 (0.00)	1.000 (0.00)	1.000 (0.00)	1.000 (0.00)	1.000 (0.00)
大型車混入による補正率 α T (大型車混入率) %	0.986 (2.10)	0.972 (4.10)	0.927 (11.27)	0.925 (11.50)	0.966 (5.00)	0.950 (7.49)	0.956 (6.60)	0.879 (19.70)	0.931 (10.53)	0.920 (12.40)	0.952 (7.20)
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	0.952 (19.5) 0.150 51 43		0.954 (17.9) 0.150 61 54		0.944 (22.8) 0.150 51 43				0.961 (15.1) 0.150 61 54		
横断歩行者による補正率 α L 右折車混入による補正率 α R T (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											2(51) 2(51) 2(51)
飽和交通流率 S A	1,877	1,750	1,769	1,850	1,739	1,794	1,912	1,582	1,789	1,840	1,714
設計交通量 q	241 (47+194)	49	546 (49+497)	119	499 (57+442)	66	463 (35+428)	111			
右折補正交通量 q R-N		0		68		15		60			
交差点流入部の需要率 ρ	0.128	0.000	0.151	0.039	0.135	0.009	0.128	0.035			
必要現示率	1φ	0.128				0.135					
	2φ		0.000				0.009				
	3φ			0.151				0.128			
	4φ				0.039				0.035		
有効青時間(秒)	1φ	51				51					
	2φ		5				5				
	3φ			61				61			
	4φ				9				9		
信号青時間比 G/C	51/140	5/140	61/140	9/140	51/140	5/140	61/140	9/140			
可能交通容量 C i	684	114	1,577	163	1,350	108	1,581	161			
交通容量比 q/C i	0.352	0.430	0.346	0.730	0.370	0.611	0.293	0.689			
交通処理案のチェック	OK	OK	OK	OK	OK	OK	OK	OK			
滞留長 L s (m)		26.2		53.6		38.5		51.9			

現示の需要率	0.135	0.009	0.128	0.035
交差点の需要率 ≤ 需要率の上限値	0.334			
サイクル長(秒)	140			

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

	1φ	2φ	3φ	4φ	
現示					
表示時間	G:50 Y:3 AR:0	G:4 Y:3 AR:3	G:60 Y:3 AR:0	G:8 Y:3 AR:3	C=140
有効青時間	51	5	61	9	G=126
損失時間	2	5	2	5	L=14
歩行者青時間	43	0	54	0	

※  $N = \frac{KER \times 3,600}{C}$   
N: 1時間で右折車が交差点内に滞留する台数  
※\*: 交通容量(実1時間)

- ①: 至 市川市
- ②: 至 美浜
- ③: 至 舞浜
- ④: 至 江戸川区

検討用資料 『No.17 猫実四丁目727 番地先（新中通りとみなと線の交差点） 10：00～11：00』

表-1 交差点の需要率の算出

交差点名	No.17 猫実四丁目727 番地先（新中通りとみなと線の交差点）				
流入部	①	②	③	④	
車線の種類	左折・直進・右折	左折・直進・右折	左折・直進・右折	左折・直進・右折	
車線数	1	1	1	1	
飽和交通流率の基本値 S B	2,000	2,000	2,000	2,000	
車線幅員による補正率 α w (車線幅員) m	1.000 (3.10)	0.950 (2.50)	0.950 (2.60)	0.950 (2.50)	
縦断勾配による補正率 α G (縦断勾配) %	1.000 (0.00)	1.000 (0.00)	1.000 (0.00)	1.000 (0.00)	
大型車混入による補正率 α T (大型車混入率) %	0.922 (12.05)	0.906 (14.83)	0.951 (7.29)	0.929 (10.94)	
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	0.939 (25.9) 0.150 29 23	0.967 (14.8) 0.150 21 15	0.952 (20.0) 0.150 29 23	0.968 (14.5) 0.150 21 15	
横断歩行者による補正率 α L					
右折車混入による補正率 α R T (右折率) R % (右折車の通過確率) f (有効青時間) 秒 (現示変り目のさばけ台数増分) KER：台/サイクル (交差点内滞留台数) K：台/サイクル	0.996 (3.4) 0.968 29 2(120)	0.967 (31.5) 0.963 21 2(120)	0.980 (18.2) 0.961 29 2(120)	0.984 (14.5) 0.972 21 2(120)	
飽和交通流率 S A	1,725	1,610	1,686	1,681	
設計交通量 q	58 (15+41+2)	54 (8+29+17)	55 (11+34+10)	55 (8+39+8)	
右折補正交通量 q R - N					
交差点流入部の需要率 ρ	0.034	0.034	0.033	0.033	
必要現示率	1 φ	0.034	0.033	0.033	現示の需要率 ≤ 交差点の需要率 0.034 ≤ 0.068
	2 φ		0.034	0.033	
有効青時間(秒)	1 φ	29	29	21	サイクル長(秒) 60
	2 φ		21	21	
信号青時間比 G / C	29/60	21/60	29/60	21/60	
可能交通容量 C i	834	564	815	588	
交通容量比 q / C i	0.070	0.096	0.067	0.094	
交通処理案のチェック	OK	OK	OK	OK	
滞留長 L s (m)					

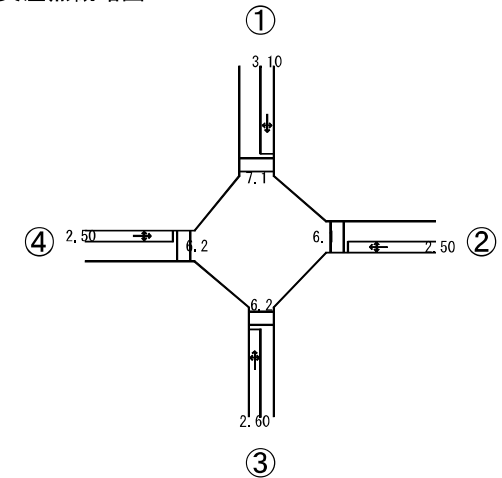
※  $N = \frac{KER \times 3,600}{C}$

N：1時間で右折車が交差点内に滞留する台数

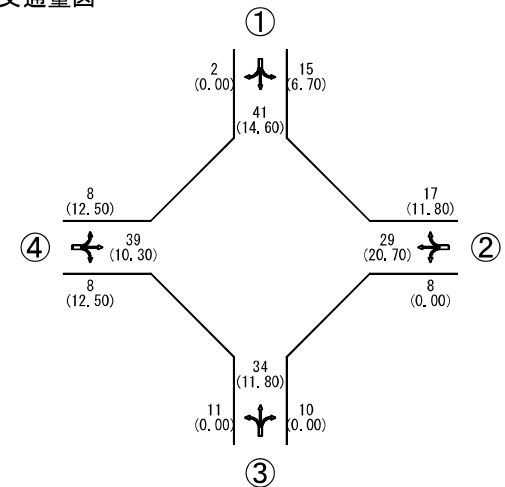
※ \*：交通容量（実1時間）

- ①：至 市川市
- ②：至 美浜
- ③：至 舞浜
- ④：至 旧江戸川

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	
表示時間	G:28 Y:3 AR:3	G:20 Y:3 AR:3	C=60
有効青時間	29	21	G=50
損失時間	5	5	L=10
歩行者青時間	23	15	

検討用資料 『No.18 堀江三丁目1006 番地先交差点（新中通りと5番通りの交差点） 18：00～19：00』

表-1 交差点の需要率の算出

交差点名		No.18 堀江三丁目1006 番地先交差点（新中通りと5番通りの交差点）			
流入部		①	②	③	④
車線の種類		左折・直進・右折	左折・直進・右折	左折・直進・右折	左折・直進・右折
車線数		1	1	1	1
飽和交通流率の基本値	S B	2,000	2,000	2,000	2,000
車線幅員による補正率 (車線幅員)	$\alpha w$ m	0.950 (2.50)	1.000 (3.20)	0.950 (2.50)	1.000 (3.20)
縦断勾配による補正率 (縦断勾配)	$\alpha G$ %	1.000 (0.00)	1.000 (0.00)	1.000 (0.00)	1.000 (0.00)
大型車混入による補正率 (大型車混入率)	$\alpha T$ %	0.988 (1.72)	0.981 (2.72)	0.969 (4.55)	0.948 (7.91)
左折車混入による補正率 (左折率)	$\alpha L T$ L %	0.992 (3.4)	0.987 (5.4)	0.917 (37.9)	0.950 (21.1)
(歩行者による低減率)	f p	0.150	0.150	0.150	0.150
(有効青時間)	秒	23	29	23	29
(歩行者用青時間)	秒	17	23	17	23
横断歩行者による補正率	$\alpha L$				
右折車混入による補正率 (右折率)	$\alpha R T$ R %	0.983 (15.5)	0.980 (18.9)	0.995 (4.5)	0.950 (47.4)
(右折車の通過確率)	f	0.964	0.989	0.955	0.973
(有効青時間)	秒	23	29	23	29
(現示変り目のさげ台数増分)	KER : 台/サイクル				
(交差点内滞留台数)	K : 台/サイクル	2(120)	2(120)	2(120)	2(120)
飽和交通流率	S A	1,831	1,898	1,680	1,711
設計交通量	q	58 (2+47+9)	37 (2+28+7)	66 (25+38+3)	38 (8+12+18)
右折補正交通量	q R - N				
交差点流入部の需要率	$\rho$	0.032	0.019	0.039	0.022
必要現示率	1 $\phi$	0.032		0.039	
	2 $\phi$		0.019		0.022
有効青時間(秒)	1 $\phi$	23		23	
	2 $\phi$		29		29
信号青時間比	G / C	23/60	29/60	23/60	29/60
可能交通容量	C i	702	917	644	827
交通容量比	q / C i	0.083	0.040	0.102	0.046
交通処理案のチェック		OK	OK	OK	OK
滞留長	L s (m)				

現示の需要率	交差点の需要率 ≤ 需要率の上限值
0.039	0.061
0.022	≤ 0.867

サイクル長(秒)	
1 $\phi$	23
2 $\phi$	29
60	

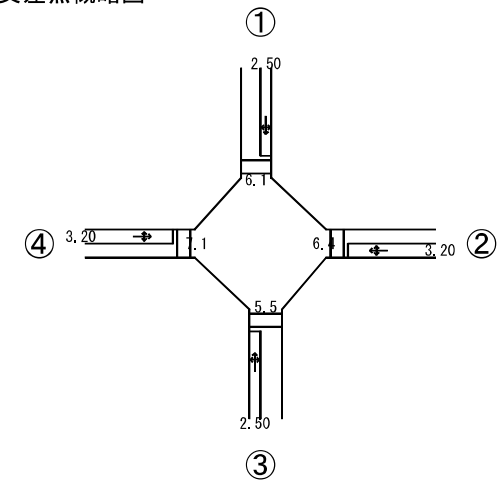
※  $N = \frac{KER \times 3,600}{C}$

N : 1時間で右折車が交差点内に滞留する台数

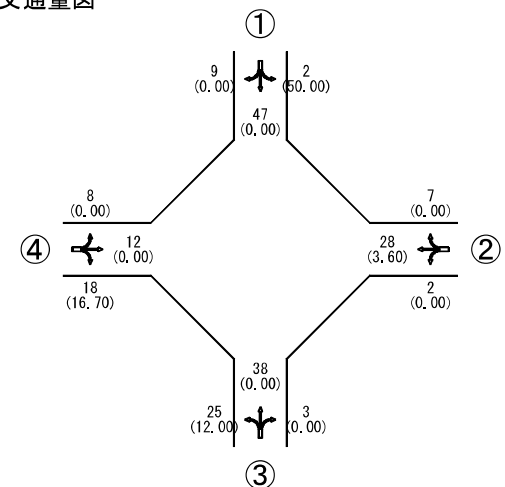
※ \* : 交通容量 (実1時間)

- ①: 至 市川市
- ②: 至 富岡
- ③: 至 舞浜
- ④: 至 旧江戸川

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 $\phi$	2 $\phi$	C=60
	表示時間	G:22 Y:3 AR:2	
有効青時間	23	29	G=52
損失時間	4	4	L=8
歩行者青時間	17	23	

検討用資料 『No.19 堀江ドック入口交差点 8:00~9:00』

表-1 交差点の需要率の算出

交差点名	No.19 堀江ドック入口交差点				現示の需要率	交差点の需要率 ≤ 需要率の上限値
	流入部	①	②	③		
車線の種類		左折・右折	直進	右折	左折・直進	
車線数		1	1	1	1	
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	$\alpha w$	1.000	1.000	1.000	1.000	
(車線幅員)	m	(3.70)	(3.20)	(3.20)	(4.90)	
縦断勾配による補正率	$\alpha G$	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	$\alpha T$	0.916	0.902	0.898	0.914	
(大型車混入率)	%	(13.04)	(15.60)	(16.20)	(13.41)	
左折車混入による補正率	$\alpha L T$				0.958	
(左折率)	L %				(16.4)	
(歩行者による低減率)	f p	0.150			0.150	
(有効青時間)	秒	28			47	
(歩行者用青時間)	秒	22			41	
横断歩行者による補正率	$\alpha L$	0.882				
右折車混入による補正率	$\alpha R T$	1.000				
(右折率)	R %	(4.1)				
(右折車の通過確率)	f	1.000				
(有効青時間)	秒	28				
(現示変り目のさげ台数増分)				2(72)		
KER : 台/サイクル						
(交差点内滞留台数)		2(72)				
K : 台/サイクル						
飽和交通流率	S A	1,454	1,804	1,616	1,751	
設計交通量	q	269	32	185	67	
		(258+11)			(11+56)	
右折補正交通量	q R - N			113		
交差点流入部の需要率	$\rho$	0.185	0.018	0.070	0.038	
必要現示率	1 $\phi$	0.185			0.185	0.293 ≤ 0.850
	2 $\phi$		0.018		0.038	
	3 $\phi$		****	0.070	0.070	
有効青時間(秒)	1 $\phi$	28			サイクル長(秒)	
	2 $\phi$		52		100	
	3 $\phi$		10	10		
信号青時間比	G / C	28/100	62/100	10/100	47/100	
可能交通容量	C i	407	1,118	234	823	
交通容量比	q / C i	0.661	0.029	0.791	0.081	
交通処理案のチェック		OK	OK	OK	OK	
滞留長	L s (m)			64.1		

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

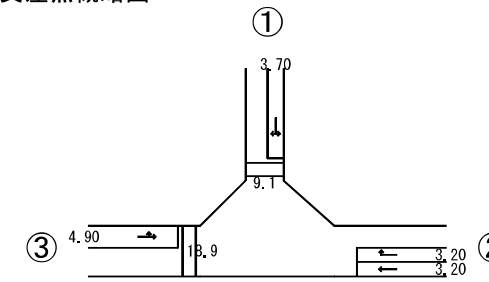
N : 1時間で右折車が交差点内に滞留する台数

※ \* : 交通容量 (実1時間)

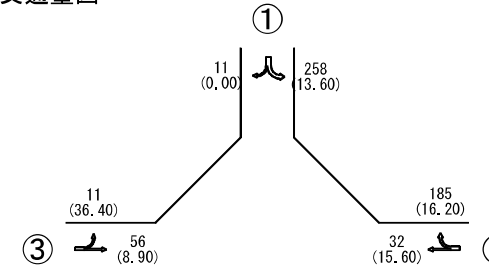
※ \*\*\*\* : 連続現示での使用現示

- ①: 至 市川市
- ②: 至 富岡
- ③: 至 旧江戸川

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 $\phi$	2 $\phi$	3 $\phi$	
表示時間	G:27 Y:3 AR:3	G:46 Y:3 AR:3	G:9 Y:3 AR:3	C=100
有効青時間	28	47	10	G=85
損失時間	5	5	5	L=15
歩行者青時間	22	41	0	

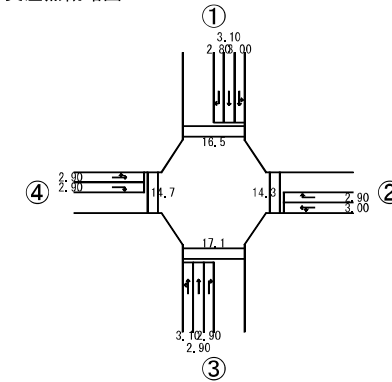
検討用資料 『No.20 堀江交差点 17:00~18:00』

表-1 交差点の需要率の算出

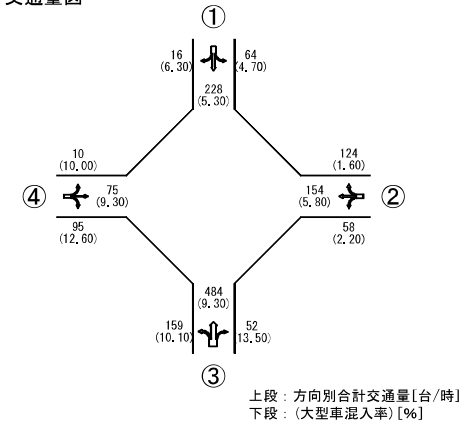
交差点名	No.20 堀江交差点									
	①			②		③		④		左折
流入部	左折・直進	直進	右折	左折・直進	右折	左折・直進	直進	右折	左折・直進	
車線の種類	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1
車線数	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1
飽和交通流率の基本値	S B	2,000	2,000	1,800	2,000	1,800	2,000	2,000	1,800	2,000
車線幅員による補正率	$\alpha_w$	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	0.950	1.000	0.950	1.000
(車線幅員)	m	(3.00)	(3.10)	(2.80)	(3.00)	(2.90)	(3.10)	(2.90)	(2.90)	(2.90)
縦断勾配による補正率	$\alpha_G$	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000
(縦断勾配)	%	(0.00)	(0.00)	(0.00)	(0.00)	(0.00)	(0.00)	(0.00)	(0.00)	(0.00)
大型車混入による補正率	$\alpha_T$	0.966	0.964	0.958	0.967	0.989	0.936	0.939	0.914	0.938
(大型車混入率)	%	(5.04)	(5.30)	(6.30)	(4.82)	(1.60)	(9.70)	(9.30)	(13.50)	(9.38)
左折車混入による補正率	$\alpha_{LT}$	0.901			0.938		0.890		0.972	
(左折率)	L%	(43.8)			(27.4)		(49.5)		(11.8)	
(歩行者による低減率)	f p	0.150			0.150		0.150		0.150	
(有効青時間)	秒	44			31		44		31	
(歩行者用青時間)	秒	36			23		36		23	
横断歩行者による補正率	$\alpha_L$									
右折車混入による補正率	$\alpha_{RT}$									
(右折率)	R%									
(右折車の通過確率)	f									
(有効青時間)	秒			2(72)	2(72)			2(72)		2(72)
(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	1,741	1,928	1,724	1,814	1,780	1,666	1,784	1,645	1,732
設計交通量	q	292 (64+228)		16	212 (58+154)	124	643 (159+484)	52	85 (10+75)	95
右折補正交通量	q R-N			0	52			0		23
交差点流入部の需要率	$\rho$	0.080	0.000	0.117	0.029	0.186	0.000	0.049	0.014	
必要現示率	1φ	0.080				0.186				
	2φ		0.000				0.000			
	3φ			0.117				0.049		
	4φ				0.029				0.014	
有効青時間(秒)	1φ	44				44				
	2φ		5				5			
	3φ			31				31		
	4φ				6				6	
信号青時間比	G/C	44/100	5/100	31/100	6/100	44/100	5/100	31/100	6/100	
可能交通容量	C i	1,614	158	562	179	1,518	154	537	171	
交通容量比	q/C i	0.181	0.101	0.377	0.693	0.424	0.338	0.158	0.556	
交通処理案のチェック		OK	OK	OK	OK	OK	OK	OK	OK	
滞留長	L s (m)		6.2		41.2		21.6		36.9	

必要現示率	現示の需要率	0.186
	交差点の需要率	0.332
	≤ 需要率の上限値	≤ 0.860
	サイクル長(秒)	100

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:4 Y:3 AR:3	G:30 Y:3 AR:0	G:5 Y:3 AR:3	C=100
有効青時間	44	5	31	6	C=86
損失時間	2	5	2	5	L=14
歩行者青時間	36	0	23	0	

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

N : 1時間で右折車が交差点内に滞留する台数

\* : 交通容量 (実1時間)

- ①: 至 市川市
- ②: 至 富岡
- ③: 至 舞浜
- ④: 至 旧江戸川



検討用資料 『No.22 富士見交番交差点 17:00~18:00』

表-1 交差点の需要率の算出

交差点名	No.22 富士見交番交差点					
	①		②		③	
流入部	左折・直進	直進	左折	右折	直進	直進・右折
車線の種類						
車線数	1	1	1	1	1	1
飽和交通流率の基本値 S B	2,000	2,000	1,800	1,800	2,000	2,000
車線幅員による補正率 α w (車線幅員) m	1.000 (3.20)	1.000 (3.30)	1.000 (3.10)	1.000 (3.40)	1.000 (3.20)	1.000 (3.30)
縦断勾配による補正率 α G (縦断勾配) %	1.000 (0.00)	1.000 (0.00)	1.000 (0.00)	1.000 (0.00)	1.000 (0.00)	1.000 (0.00)
大型車混入による補正率 α T (大型車混入率) %	0.954 (6.92)	0.946 (8.10)	0.967 (4.90)	0.948 (7.90)	0.932 (10.50)	0.947 (8.00)
左折車混入による補正率 α L T (左折率) L % (歩行者による低減率) f p (有効青時間) 秒 (歩行者用青時間) 秒	0.844 (74.0) 0.150 47 37		0.150 34 28	0.150 34 28		
横断歩行者による補正率 α L			0.876	0.876		
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) 秒 (現示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						0.917 (30.1) 0.801 47 2(79)
飽和交通流率 S A	1,610	1,892	1,525	1,495	1,864	1,737
設計交通量 q	335 (124+211)		103	214	604	
右折補正交通量 q R - N						
交差点流入部の需要率 ρ	0.096	0.068	0.143	0.168	現示の需要率	交差点の需要率 ≤ 需要率の上限値
必要現示率	1 φ	0.096			0.168	0.311
	2 φ		0.068	0.143	0.143	≤ 0.890
有効青時間(秒)	1 φ	47			47	サイクル長(秒)
	2 φ		34	34	47	
信号青時間比 G / C		47/91	34/91	34/91	47/91	91
可能交通容量 C i		1,809	570	559	1,860	
交通容量比 q / C i		0.185	0.181	0.383	0.325	
交通処理案のチェック		OK	OK	OK	OK	
滞留長 L s (m)			34.1	62.0		

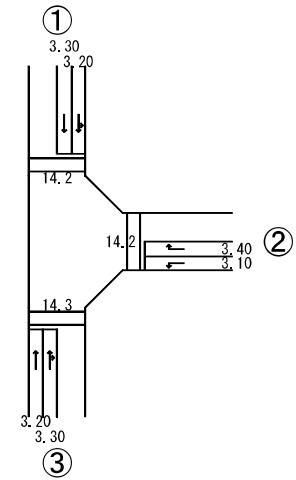
※  $N = \frac{KER \times 3,600}{C}$

N: 1時間で右折車が交差点内に滞留する台数

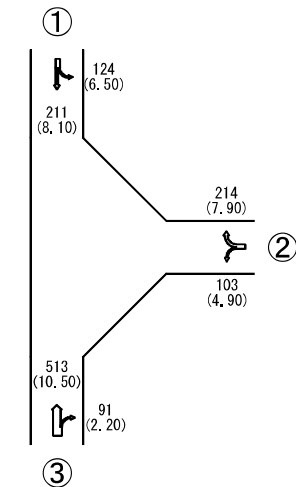
※ \*: 交通容量 (実1時間)

- ①: 至 市川市
- ②: 至 富岡
- ③: 至 舞浜

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		C=91
	①	②	①	②	
表示時間	G:46 Y:3 AR:3		G:33 Y:3 AR:3		C=91
有効青時間	47		34		G=81
損失時間	5		5		L=10
歩行者青時間	37		28		

検討用資料 『No.23 砂田橋バス停前交差点（北栄四丁目） 17:00~18:00』

表-1 交差点の需要率の算出

交差点名		No.23 砂田橋バス停前交差点（北栄四丁目）		
流入部		①	②	③
車線の種類		左折・直進・右折	左折・直進・右折	左折・直進・右折
車線数		1	1	1
飽和交通流率の基本値	S B	2,000	2,000	2,000
車線幅員による補正率 (車線幅員)	$\alpha w$ m	1.000 (3.50)	1.000 (3.00)	1.000 (3.60)
縦断勾配による補正率 (縦断勾配)	$\alpha G$ %	1.000 (0.00)	1.000 (0.00)	1.000 (0.00)
大型車混入による補正率 (大型車混入率)	$\alpha T$ %	0.943 (8.65)	1.000 (0.00)	0.959 (6.13)
左折車混入による補正率 (左折率)	$\alpha L T$ L %	0.997 (1.2)	0.916 (40.0)	0.940 (24.7)
(歩行者による低減率)	f p	0.150	0.150	0.150
(有効青時間)	秒	39	23	39
(歩行者用青時間)	秒	33	16	33
横断歩行者による補正率	$\alpha L$			
右折車混入による補正率 (右折率)	$\alpha R T$ R %	0.957 (18.5)	0.978 (20.0)	0.995 (4.4)
(右折車の通過確率)	f	0.847	1.000	0.938
(有効青時間)	秒	39	23	39
(現示変り目のさげ台数増分) KER: 台/サイクル (交差点内滞留台数) K: 台/サイクル		2(102)	2(102)	2(102)
飽和交通流率	S A	1,799	1,792	1,794
設計交通量	q	81 (1+65+15)	10 (4+4+2)	227 (56+161+10)
右折補正交通量	q R - N			
交差点流入部の需要率	$\rho$	0.045	0.006	0.127
必要現示率	1 $\phi$	0.045		0.127
	2 $\phi$		0.006	
有効青時間(秒)	1 $\phi$	39		39
	2 $\phi$		23	
信号青時間比	G / C	39/70	23/70	39/70
可能交通容量	C i	1,002	589	1,000
交通容量比	q / C i	0.081	0.017	0.227
交通処理案のチェック		OK	OK	OK
滞留長	L s (m)			

現示の需要率	交差点の需要率 ≤ 需要率の上限値
0.127	0.133
0.006	≤ 0.886
サイクル長(秒)	
70	

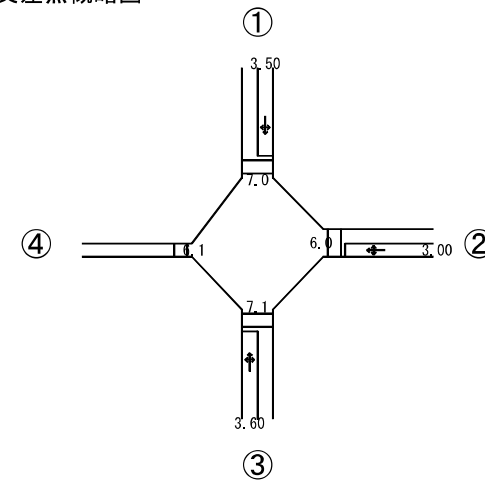
※  $N = \frac{KER \times 3,600}{C}$

N: 1時間で右折車が交差点内に滞留する台数

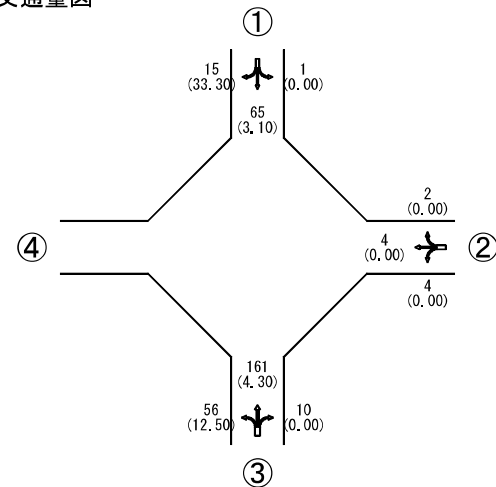
※ \*: 交通容量 (実1時間)

- ①: 至 市川市
- ②: 至 美浜
- ③: 至 舞浜
- ④: 至 浦安駅

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

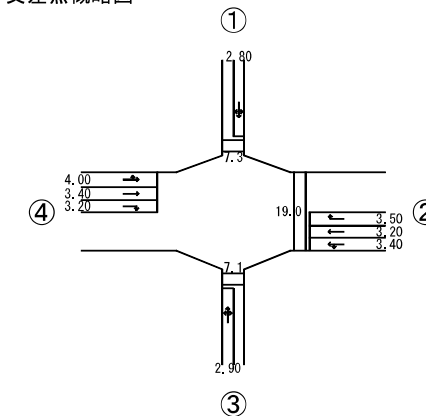
現示	1 $\phi$	2 $\phi$	
表示時間	G:38 Y:3 AR:2	G:22 Y:3 AR:2	C=70
有効青時間	39	23	G=62
損失時間	4	4	L=8
歩行者青時間	33	16	

検討用資料 『No.25 浦安消防本部前交差点 8:00~9:00』

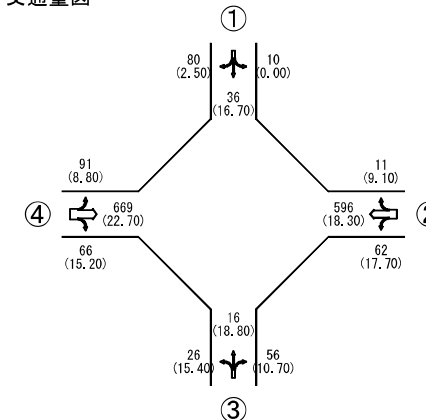
表-1 交差点の需要率の算出

交差点名	No.25 浦安消防本部前交差点							
	①	②		③		④		
流入部	左折・直進・右折	左折・直進	直進	右折	左折・直進・右折	左折・直進	直進	右折
車線の種類	1	1	1	1	1	1	1	1
車線数	1	1	1	1	1	1	1	1
飽和交通流率の基本値 S B	2,000	2,000	2,000	1,800	2,000	2,000	2,000	1,800
車線幅員による補正率 α w (車線幅員) m	0.950 (2.80)	1.000 (3.40)	1.000 (3.20)	1.000 (3.50)	0.950 (2.90)	1.000 (4.00)	1.000 (3.40)	1.000 (3.20)
縦断勾配による補正率 α G (縦断勾配) %	1.000 (0.00)	1.000 (0.00)	1.000 (0.00)	1.000 (0.00)	1.000 (0.00)	1.000 (0.00)	1.000 (0.00)	1.000 (0.00)
大型車混入による補正率 α T (大型車混入率) %	0.957 (6.36)	0.887 (18.19)	0.886 (18.30)	0.940 (9.10)	0.915 (13.27)	0.881 (19.37)	0.863 (22.70)	0.904 (15.20)
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	0.982 (7.9) 0.150 36 26	0.950 (18.8) 0.150 83 77			0.943 (26.5) 0.150 36 26	0.974 (23.9)		
横断歩行者による補正率 α L								
右折車混入による補正率 α R T (右折率) R % (右折車の通過確率) f (有効青時間) 秒 (現示変り目のさばけ台数増分) KER: 台/サイクル (交差点内滞留台数) K: 台/サイクル	0.935 (63.5) 0.985 36 2(51)				0.941 (57.1) 0.966 36 2(51)			2(51)
飽和交通流率 S A	1,670	1,685	1,772	1,692	1,543	1,716	1,726	1,627
設計交通量 q	126 (10+36+80)	658 (62+596)	11	98 (26+16+56)	760 (91+669)	66		
右折補正交通量 q R-N			0			15		
交差点流入部の需要率 ρ	0.075	0.190	0.000	0.064	0.221	0.009		
必要現示率	1φ	0.075		0.064		0.075	現示の需要率	
	2φ		0.190			0.221	交差点の需要率	
	3φ			0.000		0.009	≤ 需要率の上限値	
有効青時間(秒)	1φ	36		36			サイクル長(秒)	
	2φ		83		83		140	
	3φ			8		8		
信号青時間比 G/C	36/140	83/140	8/140	36/140	83/140	8/140		
可能交通容量 C i	429	2,050	148	397	2,041	144		
交通容量比 q/C i	0.294	0.321	0.074	0.247	0.372	0.458		
交通処理案のチェック	OK	OK	OK	OK	OK	OK		
滞留長 L s (m)			6.2					37.1

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:35 Y:3 AR:3	G:82 Y:3 AR:0	G:7 Y:3 AR:4	C=140
有効青時間	36	83	8	6=127
損失時間	5	2	6	L=13
歩行者青時間	26	77	0	

※  $N = \frac{KER \times 3,600}{C}$

N: 1時間で右折車が交差点内に滞留する台数

※ \*: 交通容量 (実1時間)

- ①: 至 市川市
- ②: 至 美浜
- ③: 至 舞浜
- ④: 至 江戸川区

検討用資料 『No.26 ミニストップ浦安猫実2 丁目店前交差点 17:00~18:00』

表-1 交差点の需要率の算出

交差点名	No.26 ミニストップ浦安猫実2 丁目店前交差点				
	①	②	③	④	
流入部					
車線の種類	左折・直進・右折	左折・直進・右折	左折・直進・右折	左折・直進・右折	
車線数	1	1	1	1	
飽和交通流率の基本値 S B	2,000	2,000	2,000	2,000	
車線幅員による補正率 α w (車線幅員) m	1.000 (3.60)	1.000 (3.00)	1.000 (3.50)	1.000 (3.00)	
縦断勾配による補正率 α G (縦断勾配) %	1.000 (0.00)	1.000 (0.00)	1.000 (0.00)	1.000 (0.00)	
大型車混入による補正率 α T (大型車混入率) %	0.978 (3.19)	0.966 (5.03)	1.000 (0.00)	0.932 (10.40)	
左折車混入による補正率 α L T (左折率) L % (歩行者による低減率) f p (有効青時間) 秒 (歩行者用青時間) 秒	0.914 (39.4) 0.150 26 20	0.995 (2.0) 0.150 41 35	0.980 (8.7) 0.150 26 20	0.914 (36.4) 0.150 41 35	
横断歩行者による補正率 α L					
右折車混入による補正率 α R T (右折率) R % (右折車の通過確率) f (有効青時間) 秒 (現示変り目のさばけ台数増分) KER: 台/サイクル (交差点内滞留台数) K: 台/サイクル	0.986 (12.8) 0.915 26 2(96)	0.960 (37.4) 0.967 41 2(96)	0.995 (4.9) 0.957 26 2(96)	0.980 (18.2) 0.943 41 2(96)	
飽和交通流率 S A	1,763	1,845	1,950	1,670	
設計交通量 q	94 (37+45+12)	99 (2+60+37)	103 (9+89+5)	77 (28+35+14)	
右折補正交通量 q R - N					
交差点流入部の需要率 ρ	0.053	0.054	0.053	0.046	
必要現示率	1 φ	0.053	0.053	0.053	交差点の需要率 ≤ 需要率の上限值
	2 φ		0.054	0.046	
有効青時間(秒)	1 φ	26	26	26	サイクル長(秒)
	2 φ		41	41	
信号青時間比 G / C	26/75	41/75	26/75	41/75	
可能交通容量 C i	611	1,009	676	913	
交通容量比 q / C i	0.154	0.098	0.152	0.084	
交通処理案のチェック	OK	OK	OK	OK	
滞留長 L s (m)					

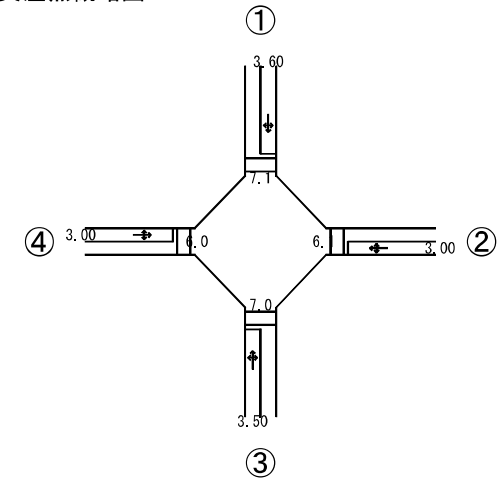
※  $N = \frac{KER \times 3,600}{C}$

N: 1時間で右折車が交差点内に滞留する台数

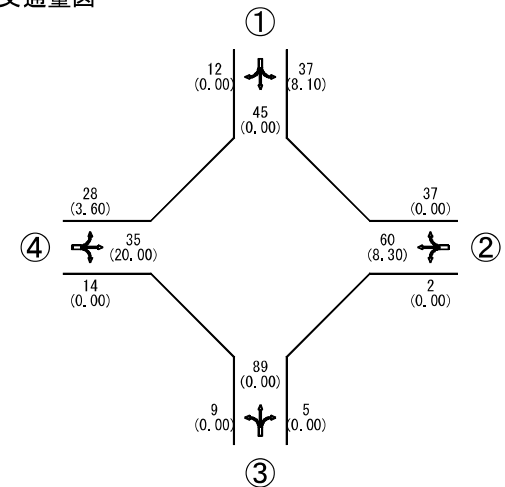
※ \*: 交通容量 (実1時間)

- ①: 至 市川市
- ②: 至 浦安市消防本部
- ③: 至 舞浜
- ④: 至 旧江戸川

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		C=75		
	④	③	④	③			
表示時間	G:25	Y:3	AR:2	G:40	Y:3	AR:2	C=75
有効青時間	26			41			G=67
損失時間	4			4			L=8
歩行者青時間	20			35			

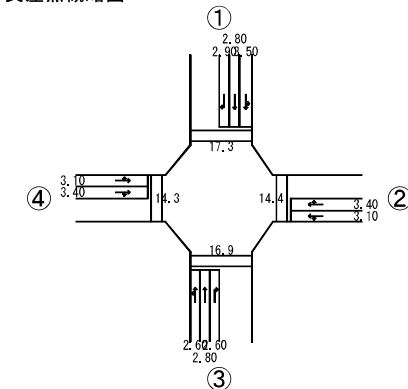
検討用資料 『No.28 東野交差点 17:00~18:00』

表-1 交差点の需要率の算出

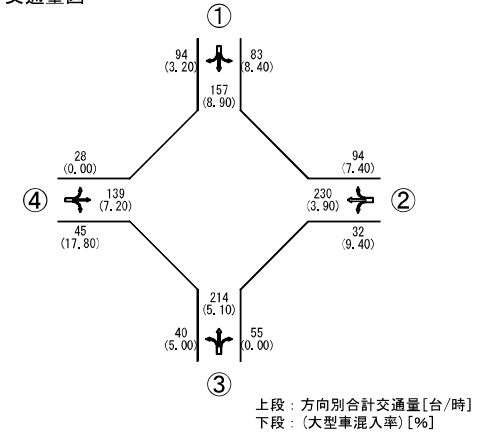
交差点名 流入部	No.28 東野交差点									
	①			②		③		④		
車線の種類	左折・直進	直進	右折	左折・直進	直進・右折	左折・直進	直進	右折	左折・直進	直進・右折
車線数	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1
飽和交通流率の基本値 S/B	2,000	2,000	1,800	2,000	2,000	2,000	2,000	1,800	2,000	2,000
車線幅員による補正率 αw (車線幅員) m	1.000 (3.50)	0.950 (2.80)	1.000 (2.90)	1.000 (3.10)	1.000 (3.40)	0.950 (2.60)	0.950 (2.80)	0.950 (2.60)	1.000 (3.10)	1.000 (3.40)
縦断勾配による補正率 αG (縦断勾配) %	1.000 (0.00)	1.000 (0.00)	1.000 (0.00)	1.000 (0.00)	1.000 (0.00)	1.000 (0.00)	1.000 (0.00)	1.000 (0.00)	1.000 (0.00)	1.000 (0.00)
大型車混入による補正率 αT (大型車混入率) %	0.944 (8.55)	0.941 (8.90)	0.978 (3.20)	0.967 (4.89)	0.961 (5.75)	0.966 (5.07)	0.966 (5.10)	1.000 (0.00)	0.964 (5.30)	0.924 (11.70)
左折車混入による補正率 αLT (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	0.873 (69.2) 0.150 47 29			0.965 (18.0) 0.150 45 26		0.938 (31.5) 0.150 47 29			0.950 (26.4) 0.150 45 26	
横断歩行者による補正率 αL										
右折車混入による補正率 αRT (右折率) R % (右折車の通過確率) f (有効青時間) 秒 (現示変り日のさげ台数増分) KER: 台/サイクル (交差点内滞留台数) K: 台/サイクル			0.799 47 2(60)	0.896 (52.8) 0.868 45 2(60)				0.851 47 2(60)		0.861 (42.5) 0.786 45 2(60)
飽和交通流率 S/A	1,648	1,788	*563	1,866	1,722	1,722	1,835	*594	1,832	1,591
設計交通量 q	240 (83+157)		94	356 (32+230+94)		254 (40+214)		55	212 (28+139+45)	
右折補正交通量 q R-N										
交差点流入部の需要率 ρ	0.070		-	0.099		0.071		-	0.062	
必要現示率	1φ			0.099					0.062	
	2φ								0.000	
	3φ	0.070	-			0.071		-	0.071	
有効青時間(秒)	1φ			45					45	
	2φ								サイクル長(秒)	
	3φ	47	47	45		47		47	120	
信号青時間比 G/C	47/120		47/120	45/120		47/120		47/120	45/120	
可能交通容量 C i	1,346		563	1,346		1,393		594	1,284	
交通容量比 q/C i	0.178		0.167	0.264		0.182		0.093	0.165	
交通処理案のチェック	OK		OK	OK		OK		OK	OK	
滞留長 L s (m)			38.6					24.2		

現示の需要率	交差点の需要率 ≤ 需要率の上限值
0.099	0.170
0.000	≤ 0.867
0.071	
サイクル長(秒)	
120	

交差点概略図



交通量図



現示方式の図示

現示	1φ	2φ	3φ	C=120
表示時間	G:44 Y:3 AR:3	G:11 Y:3 AR:3	G:46 Y:3 AR:4	
有効青時間	45	12	47	G=104
損失時間	5	5	6	L=16
歩行者青時間	26	0	29	

※ N =  $KER \times \frac{3,600}{C}$

N: 1時間で右折車が交差点内に滞留する台数

※ \*: 交通容量 (実1時間)

- ①: 至 市川市
- ②: 至 富岡
- ③: 至 舞浜
- ④: 至 旧江戸川

検討用資料 『No.29 とんでん浦安店前交差点 17:00~18:00』

表-1 交差点の需要率の算出

交差点名	No.29 とんでん浦安店前交差点					
	流入部	①	②	③		
車線の種類		直進	右折	左折・直進	直進	左折・右折
車線数		1	1	1	1	1
飽和交通流率の基本値	S B	2,000	1,800	2,000	2,000	1,800
車線幅員による補正率	$\alpha w$	1.000	1.000	1.000	1.000	0.950
(車線幅員)	m	(3.20)	(3.40)	(3.10)	(3.40)	(2.80)
縦断勾配による補正率	$\alpha G$	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000
(縦断勾配)	%	(0.00)	(0.00)	(0.00)	(0.00)	(0.00)
大型車混入による補正率	$\alpha T$	0.986	0.879	0.950	0.981	0.909
(大型車混入率)	%	(2.10)	(19.60)	(7.59)	(2.70)	(14.37)
左折車混入による補正率	$\alpha L T$			0.898		
(左折率)	L %			(43.8)		
(歩行者による低減率)	f p			0.150		0.150
(有効青時間)	秒			48		24
(歩行者用青時間)	秒			41		16
横断歩行者による補正率	$\alpha L$					0.900
右折車混入による補正率	$\alpha R T$					1.000
(右折率)	R %					(42.5)
(右折車の通過確率)	f		0.764			1.000
(有効青時間)	秒		48			24
(現示変り目のさげ台数増分)						
KER : 台/サイクル			2(90)			2(90)
(交差点内滞留台数)	K : 台/サイクル					
飽和交通流率	S A	1,972	*782	1,706	1,962	1,399
設計交通量	q	191	46	329 (72+257)		167 (96+71)
右折補正交通量	q R - N					
交差点流入部の需要率	$\rho$	0.097	-	0.090		0.119
必要現示率	1φ				0.119	0.216
	2φ	0.097	-	0.090	0.097	≤0.900
有効青時間(秒)	1φ					24
	2φ	48	48	48		80
信号青時間比	G / C	48/80	48/80	48/80		24/80
可能交通容量	C i	1,183	782	2,201		420
交通容量比	q / C i	0.161	0.059	0.149		0.398
交通処理案のチェック		OK	OK	OK		OK
滞留長	L s (m)		16.1			

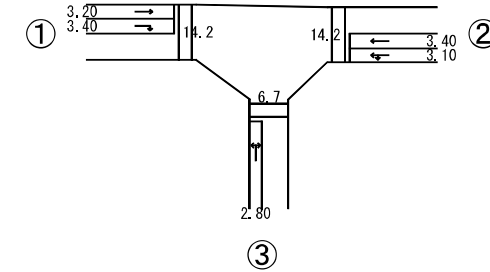
※  $N = \frac{KER \times 3,600}{C}$

N : 1時間で右折車が交差点内に滞留する台数

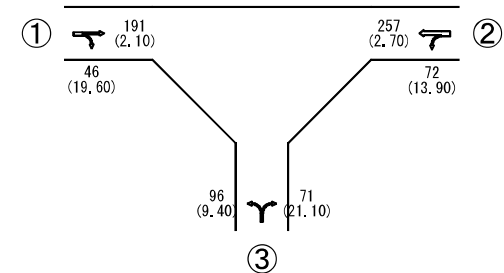
※ \* : 交通容量 (実1時間)

- ①: 至 旧江戸川
- ②: 至 富岡
- ③: 至 舞浜

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

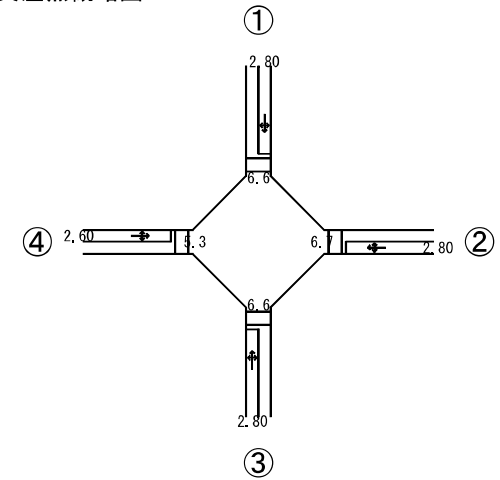
現示	1φ	2φ	C=80
	表示時間	G:23 Y:3 AR:2	
有効青時間	24	48	L=8
損失時間	4	4	
歩行者青時間	16	41	

検討用資料 『No.30 東野地区内交差点 17:00~18:00』

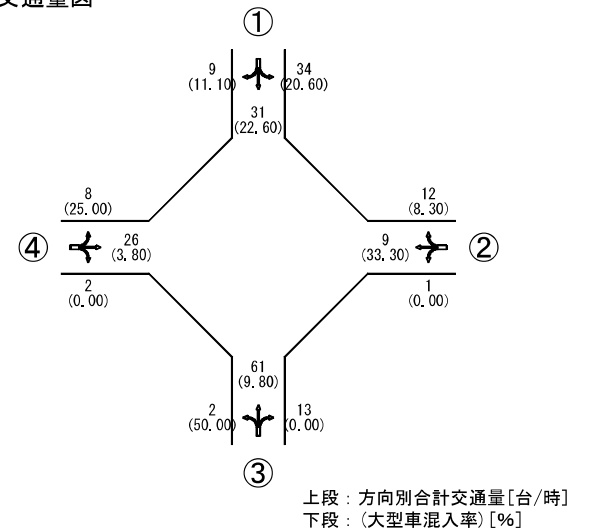
表-1 交差点の需要率の算出

交差点名	No.30 東野地区内交差点					
	①	②	③	④		
流入部						
車線の種類	左折・直進・右折	左折・直進・右折	左折・直進・右折	左折・直進・右折		
車線数	1	1	1	1		
飽和交通流率の基本値 S B	2,000	2,000	2,000	2,000		
車線幅員による補正率 α w (車線幅員) m	0.950 (2.80)	0.950 (2.80)	0.950 (2.80)	0.950 (2.60)		
縦断勾配による補正率 α G (縦断勾配) %	1.000 (0.00)	1.000 (0.00)	1.000 (0.00)	1.000 (0.00)		
大型車混入による補正率 α T (大型車混入率) %	0.876 (20.28)	0.887 (18.15)	0.940 (9.18)	0.945 (8.30)		
左折車混入による補正率 α L T (左折率) L % (歩行者による低減率) f p (有効青時間) 秒 (歩行者用青時間) 秒	0.893 (45.9) 0.150 39 33	0.990 (4.5) 0.150 21 15	0.993 (2.6) 0.150 39 33	0.951 (22.2) 0.150 21 15		
横断歩行者による補正率 α L						
右折車混入による補正率 α R T (右折率) R % (右折車の通過確率) f (有効青時間) 秒 (現示変り目のさげ台数増分) KER: 台/サイクル (交差点内滞留台数) K: 台/サイクル	0.987 (12.2) 0.942 39	0.943 (54.5) 0.975 21	0.982 (17.1) 0.971 39	0.994 (5.6) 0.991 21		
飽和交通流率 S A	1,467	1,573	1,742	1,697		
設計交通量 q	74 (34+31+9)	22 (1+9+12)	76 (2+61+13)	36 (8+26+2)		
右折補正交通量 q R - N						
交差点流入部の需要率 ρ	0.050	0.014	0.044	0.021		
必要現示率	1 φ	0.050	0.044		現示の需要率	交差点の需要率 ≤ 需要率の上限値
	2 φ		0.014	0.021	0.050	0.071
有効青時間(秒)	1 φ	39	39	21	70	サイクル長(秒)
	2 φ		21	21		
信号青時間比 G / C	39/70	21/70	39/70	21/70		
可能交通容量 C i	817	472	971	509		
交通容量比 q / C i	0.091	0.047	0.078	0.071		
交通処理案のチェック	OK	OK	OK	OK		
滞留長 L s (m)						

交差点概略図



交通量図



※  $N = \frac{KER \times 3,600}{C}$

N: 1時間で右折車が交差点内に滞留する台数

※ \*: 交通容量 (実1時間)

- ①: 至 市川市
- ②: 至 富岡
- ③: 至 舞浜
- ④: 至 旧江戸川

現示方式の図示

現示	1 φ		2 φ		C=70
	④	①	④	①	
表示時間	G:38 Y:3 AR:3		G:20 Y:3 AR:3		
有効青時間	39		21		G=60
損失時間	5		5		L=10
歩行者青時間	33		15		

検討用資料 『No.31 東海大浦安入口交差点 17:00~18:00』

表-1 交差点の需要率の算出

交差点名	No.31 東海大浦安入口交差点									
	①		②		③		④			
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
車線の種類	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1
車線数	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1
飽和交通流率の基本値 S B	2,000	2,000	1,800	2,000	2,000	2,000	2,000	1,800	2,000	2,000
車線幅員による補正率 α w (車線幅員) m	0.950 (2.90)	0.950 (2.80)	1.000 (2.80)	1.000 (3.30)	1.000 (3.40)	0.950 (2.80)	0.950 (2.80)	0.950 (2.70)	1.000 (3.10)	1.000 (3.50)
縦断勾配による補正率 α G (縦断勾配) %	1.000 (0.00)	1.000 (0.00)	1.000 (0.00)	1.000 (0.00)	1.000 (0.00)	1.000 (0.00)	1.000 (0.00)	1.000 (0.00)	1.000 (0.00)	1.000 (0.00)
大型車混入による補正率 α T (大型車混入率) %	0.922 (12.16)	0.967 (4.80)	0.967 (4.90)	0.939 (9.21)	0.968 (4.72)	0.952 (7.13)	0.951 (7.40)	0.962 (5.60)	0.959 (6.13)	0.958 (6.21)
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	0.855 (70.8) 0.150 35 27			0.964 (13.9) 0.150 65 58		0.959 (17.7) 0.150 35 27			0.955 (17.3) 0.150 65 58	
横断歩行者による補正率 α L										
右折車混入による補正率 α R T (右折率) R % (右折車の通過確率) f (有効青時間) 秒 (現示変り目のさばげ台数増分) KER: 台/サイクル (交差点内滞留台数) K: 台/サイクル			0.834 35 2(65)	0.835 (68.0) 0.820 65 2(65)				0.920 35 2(65)		0.920 (27.2) 0.800 65 2(65)
飽和交通流率 S A	1,498	1,837	*482	1,810	1,617	1,735	1,807	*524	1,832	1,763
設計交通量 q	130 (46+84)	123		359 (25+212+122)		192 (17+175)		90	243 (21+189+33)	
右折補正交通量 q R-N										
交差点流入部の需要率 ρ	0.039	-		0.105		0.054		-	0.068	
必要現示率	1φ	0.039	-			0.054		-		
	2φ				0.105				0.068	
有効青時間(秒)	1φ 2φ	35	35		65		35	35		65
信号青時間比 G/C		35/110	35/110	65/110		35/110		35/110		65/110
可能交通容量 C i		1,061	482	2,025		1,127		524		2,124
交通容量比 q/C i		0.123	0.255	0.177		0.170		0.172		0.114
交通処理案のチェック		OK	OK	OK		OK		OK		OK
滞留長 L s (m)			45.4					35.7		

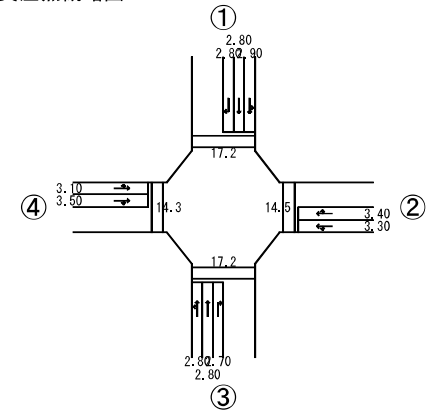
※ N = KER ×  $\frac{3,600}{C}$

N: 1時間で右折車が交差点内に滞留する台数

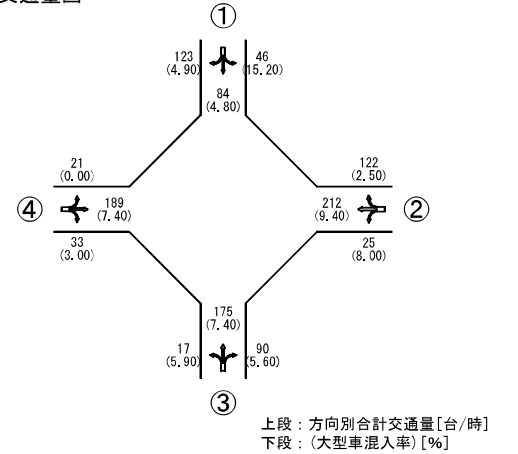
※ \*: 交通容量 (実1時間)

- ①: 至 市川市
- ②: 至 富岡
- ③: 至 舞浜
- ④: 至 旧江戸川

交差点概略図



交通量図



現示方式の図示

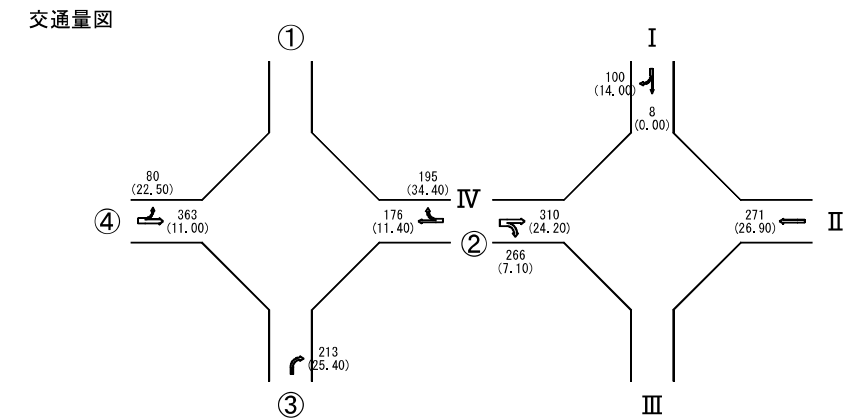
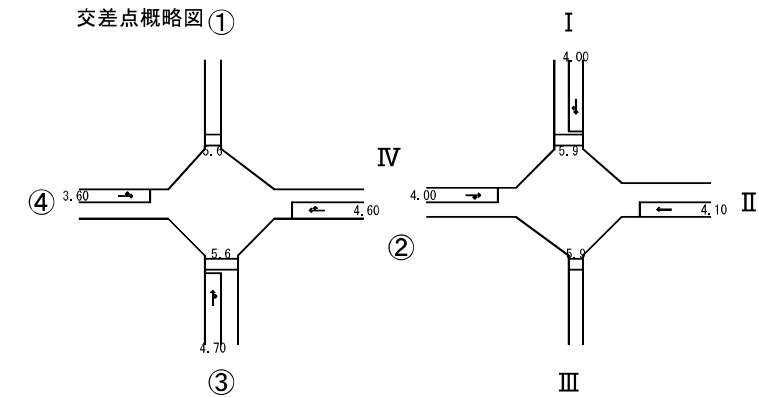
現示	1φ	2φ	C=110
	表示時間	G:34 Y:3 AR:3	
有効青時間	35	65	L=10
損失時間	5	5	
歩行者青時間	27	58	



検討用資料 『No.34 富岡立体(オーバー部) 7:00~8:00』

表-1 交差点の需要率の算出

交差点名	No.34 富岡立体(オーバー部)						現示の需要率	交差点の需要率 ≦需要率の上限値
	②	③	④	I	II	IV		
流入部	直進・右折	直進・右折	左折・直進	直進・右折	直進	直進・右折		
車線の種類	1	1	1	1	1	1		
車線数	1	1	1	1	1	1		
飽和交通流率の基本値 S B	2,000	2,000	2,000	2,000	2,000	2,000		
車線幅員による補正率 α w (車線幅員) m	1.000 (4.60)	1.000 (4.70)	1.000 (3.60)	1.000 (4.00)	1.000 (4.10)	1.000 (4.00)		
縦断勾配による補正率 α G (縦断勾配) %	1.000 (0.00)	1.000 (0.00)	1.000 (0.00)	1.000 (0.00)	1.000 (0.00)	1.000 (0.00)		
大型車混入による補正率 α T (大型車混入率) %	0.859 (23.49)	0.849 (25.40)	0.916 (13.08)	0.917 (12.96)	0.842 (26.90)	0.898 (16.30)		
左折車混入による補正率 α L T (左折率) L % (歩行者による低減率) f p (有効青時間) 秒 (歩行者用青時間) 秒			0.953 (18.1) 0.150 40 35					
横断歩行者による補正率 α L								
右折車混入による補正率 α R T (右折率) R % (右折車の通過確率) f (有効青時間) 秒 (現示変り目のさばげ台数増分) KER: 台/サイクル (交差点内滞留台数) K: 台/サイクル	0.734 (52.6) 0.680 62	0.901 1.000 27		0.908 (92.6) 1.000 27		0.818 (46.2) 0.753 62		
飽和交通流率 S A	1,261	1,530	1,746	1,665	1,684	1,469		
設計交通量 q	371 (176+195)	213 (0+213)	443 (80+363)	108 (8+100)	271	576 (310+266)		
右折補正交通量 q R-N								
交差点流入部の需要率 ρ	0.294	0.139	0.254	0.065	0.161	0.392		
必要現示率	1φ	0.294		0.254		0.392	0.531	≦0.860
	2φ	****				****		
	3φ		0.139		0.065			
有効青時間(秒)	1φ	43		40		40	サイクル長(秒)	100
	2φ	19				19		
	3φ		27		27			
信号青時間比 G/C	62/100	27/100	40/100	27/100	40/100	62/100		
可能交通容量 C i	782	413	698	450	674	911		
交通容量比 q/C i	0.474	0.516	0.635	0.240	0.402	0.632		
交通処理案のチェック	OK	OK	OK	OK	OK	OK		
滞留長 L s (m)								



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	C=100
表示時間	G:40 Y:3 AR:0	G:18 Y:3 AR:4	G:26 Y:3 AR:3	C=100
有効青時間	40	19	27	G=86
損失時間	3	6	5	L=14
歩行者青時間	35	0	0	

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

- ①: 至 市川市
- ②: 至 高洲
- ③: 至 舞浜
- ④: 至 旧江戸川
- I: 至 市川市
- II: 至 高洲
- III: 至 舞浜
- IV: 至 旧江戸川

検討用資料 『No.34 富岡立体(アンダー部・下り側) 19:00~20:00』

表-1 交差点の需要率の算出

交差点名		No.34 富岡立体(アンダー部・下り側)		
流入部		②		③
車線の種類		左折・直進	直進	左折
車線数		1	1	1
飽和交通流率の基本値 S B		2,000	2,000	1,800
車線幅員による補正率 α w (車線幅員) m		1.000 (3.40)	1.000 (3.60)	1.000 (5.00)
縦断勾配による補正率 α G (縦断勾配) %		1.000 (0.00)	1.000 (0.00)	1.000 (0.00)
大型車混入による補正率 α T (大型車混入率) %		0.877 (19.95)	0.867 (22.00)	0.900 (15.90)
左折車混入による補正率 α L T (左折率) L % (歩行者による低減率) f p (有効青時間) 秒 (歩行者用青時間) 秒		0.965 (13.0) 0.150 117 111		
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 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		1,693	1,734	1,620
設計交通量 q		1,491 (97+1394)		69
右折補正交通量 q R - N				
交差点流入部の需要率 ρ		0.435		0.043
必要現示率	1 φ	0.435		0.435
	2 φ		0.043	0.043
有効青時間(秒)	1 φ	117		サイクル長(秒)
	2 φ			23
信号青時間比 G / C		117/150		23/150
可能交通容量 C i		2,673		248
交通容量比 q / C i		0.558		0.278
交通処理事案のチェック		OK		OK
滞留長 L s (m)				40.4

現示の需要率	交差点の需要率 ≤ 需要率の上限値
0.435	0.478
0.043	≤ 0.933

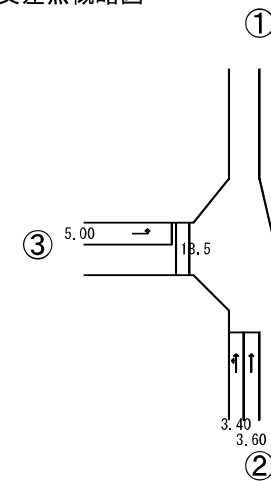
※  $N = \frac{KER \times 3,600}{C}$

N: 1時間で右折車が交差点内に滞留する台数

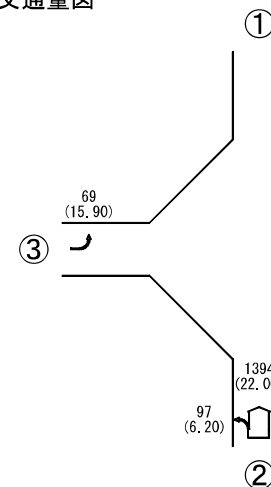
※ \*: 交通容量 (実1時間)

- ①: 至 市川市
- ②: 至 舞浜
- ③: 至 旧江戸川

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

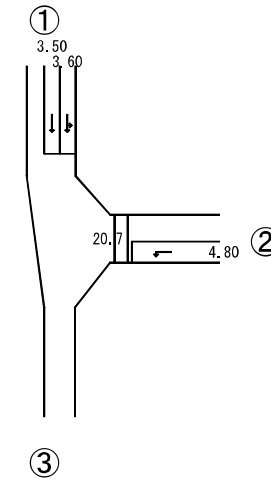
現示	1 φ	2 φ	C=150
表示時間	G:116 Y:3 AR:3	G:22 Y:3 AR:3	
有効青時間	117	23	G=140
損失時間	5	5	L=10
歩行者青時間	111	0	

検討用資料 『No.34 富岡立体(アンダー部・上り側) 7:00~8:00』

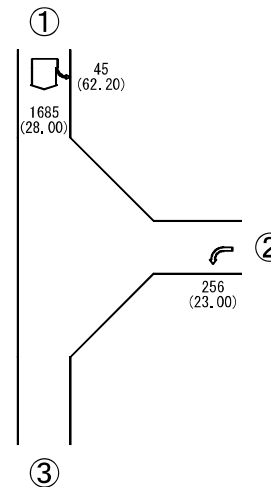
表-1 交差点の需要率の算出

交差点名	No.34 富岡立体(アンダー部・上り側)			
流入部	①	②	③	
車線の種類	左折・直進	直進	左折	
車線数	1	1	1	
飽和交通流率の基本値 S B	2,000	2,000	1,800	
車線幅員による補正率 α w (車線幅員) m	1.000 (3.60)	1.000 (3.50)	1.000 (4.80)	
縦断勾配による補正率 α G (縦断勾配) %	1.000 (0.00)	1.000 (0.00)	1.000 (0.00)	
大型車混入による補正率 α T (大型車混入率) %	0.828 (29.78)	0.836 (28.00)	0.861 (23.00)	
左折車混入による補正率 α L T (左折率) L % (歩行者による低減率) f p (有効青時間) 秒 (歩行者用青時間) 秒	0.986 (5.2) 0.150 108 101			
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 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	1,633	1,672	1,550	
設計交通量 q	1,730 (45+1685)		256	
右折補正交通量 q R - N				
交差点流入部の需要率 ρ	0.523	0.165	現示の需要率	
必要現示率	1 φ	0.523	0.523	交差点の需要率 ≤ 需要率の上限値
	2 φ		0.165	0.688 ≤ 0.933
有効青時間(秒)	1 φ	108	サイクル長(秒)	
	2 φ		32	150
信号青時間比 G / C	108/150	32/150		
可能交通容量 C i	2,380	331		
交通容量比 q / C i	0.727	0.773		
交通処理事案のチェック	OK	OK		
滞留長 L s (m)		118.1		

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) [%]

$$※ N = \frac{KER \times 3,600}{C}$$

N : 1時間で右折車が交差点内に滞留する台数

※ \* : 交通容量 (実1時間)

- ①: 至 市川市
- ②: 至 高洲
- ③: 至 舞浜

現示方式の図示

現示	1 φ		2 φ		C=150
	①	②	①	②	
表示時間	G:107	Y:3 AR:3	G:31	Y:3 AR:3	
有効青時間	108		32		G=140
損失時間	5		5		L=10
歩行者青時間	101		0		

検討用資料 『No.35 舞浜公園前交差点 8:00~9:00』

表-1 交差点の需要率の算出

交差点名	No.35 舞浜公園前交差点				
	①		②		③
流入部	左折・直進	直進	左折・右折	直進	直進・右折
車線の種類					
車線数	1	1	1	1	1
飽和交通流率の基本値 S B	2,000	2,000	1,800	1,800	1,800
車線幅員による補正率 α w (車線幅員) m	1.000 (3.20)	1.000 (3.10)	0.950 (2.90)	1.000 (3.20)	1.000 (3.20)
縦断勾配による補正率 α G (縦断勾配) %	1.000 (0.00)	1.000 (0.00)	1.000 (0.00)	1.000 (0.00)	1.000 (0.00)
大型車混入による補正率 α T (大型車混入率) %	0.921 (12.17)	0.944 (8.50)	0.925 (11.61)	0.906 (14.80)	0.901 (15.76)
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	0.899 (41.8) 0.150 70 63		0.150 31 24		
横断歩行者による補正率 α L			0.884		
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) 秒 (現示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			1.000 (60.5) 1.000 31		0.913 (9.4) 0.545 70 2(65)
飽和交通流率 S A	1,656	1,888	1,398	1,631	1,481
設計交通量 q	747 (156+591)		86 (34+52)	170	
右折補正交通量 q R-N					
交差点流入部の需要率 ρ	0.211	0.062	0.055	現示の需要率	交差点の需要率 ≤ 需要率の上限値
必要現示率	1φ	0.211		0.211	0.273
	2φ		0.062	0.062	≤ 0.918
有効青時間(秒)	1φ	70		70	サイクル長(秒)
	2φ		31		
信号青時間比 G/C	70/110		31/110	70/110	
可能交通容量 C i	2,255		394	1,980	
交通容量比 q/C i	0.331		0.218	0.086	
交通処理案のチェック	OK		OK	OK	
滞留長 L s (m)					

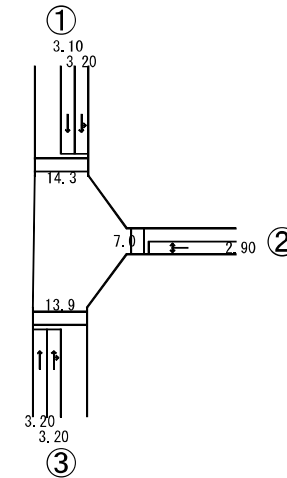
※  $N = \frac{KER \times 3,600}{C}$

N: 1時間で右折車が交差点内に滞留する台数

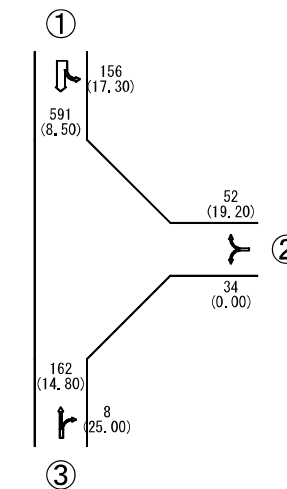
※ \*: 交通容量 (実1時間)

- ①: 至 市川市
- ②: 至 千鳥
- ③: 至 東京ディズニーリゾート

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		C=110		
	①	②	①	②			
表示時間	G:69	Y:3	AR:3	G:30	Y:3	AR:2	
有効青時間	70		31		G=101		
損失時間	5		4		L=9		
歩行者青時間	63		24				

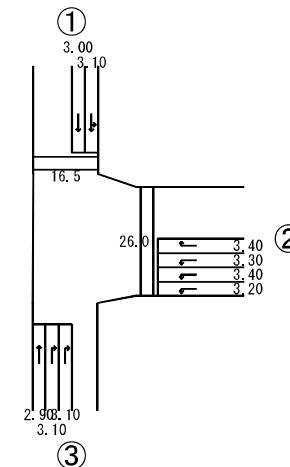
検討用資料 『No.36 舞浜ローズタウン前交差点 8:00~9:00』

表-1 交差点の需要率の算出

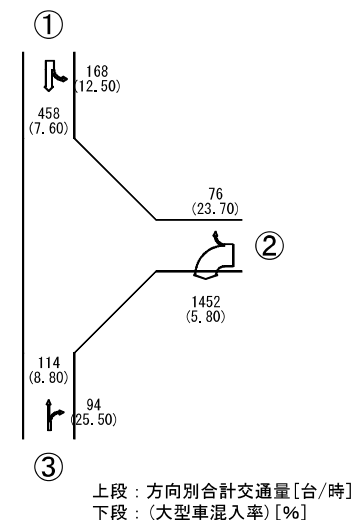
交差点名	No.36 舞浜ローズタウン前交差点					
	①		②		③	
流入部	左折・直進	直進	左折	右折	直進	右折
車線の種類						
車線数	1	1	3	1	1	2
飽和交通流率の基本値 S B	2,000	2,000	1,800	1,800	2,000	1,800
車線幅員による補正率 α w	1.000	1.000	1.000	1.000	0.950	1.000
(車線幅員) m	(3.10)	(3.00)	(3.30)	(3.40)	(2.90)	(3.10)
縦断勾配による補正率 α G	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000
(縦断勾配) %	(0.00)	(0.00)	(0.00)	(0.00)	(0.00)	(0.00)
大型車混入による補正率 α T	0.933	0.949	0.961	0.858	0.942	0.849
(大型車混入率) %	(10.23)	(7.60)	(5.80)	(23.70)	(8.80)	(25.50)
左折車混入による補正率 α L T	0.886					
(左折率) L %	(53.7)					
(歩行者による低減率) f p	0.150			0.150		
(有効青時間) 秒	41			46		
(歩行者用青時間) 秒	31			38		
横断歩行者による補正率 α L			1.000	0.876		
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) 秒						
(現示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	1,653	1,898	5,190	1,353	1,790	3,056
設計交通量 q	626		1,452	76	114	94
(168+458)						
右折補正交通量 q R-N						
交差点流入部の需要率 ρ	0.176	0.280	0.056	0.064	0.031	
必要現示率	1φ	0.176		0.064		
	2φ		0.280	****	0.031	
	3φ		****	0.056		
有効青時間(秒)	1φ	41		46		
	2φ		14		9	9
	3φ		46	46		
信号青時間比 G/C	41/110	60/110	46/110	55/110	9/110	
可能交通容量 C i	1,324	2,831	566	895	250	
交通容量比 q/C i	0.473	0.513	0.134	0.127	0.376	
交通処理案のチェック	OK	OK	OK	OK	OK	
滞留長 L s (m)		140.8	36.9		23.8	

現示の需要率	交差点の需要率 ≤ 需要率の上限値
0.176	0.456
0.280	≤ 0.873
****	
サイクル長(秒)	
110	

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:40 Y:3 AR:3	G:8 Y:3 AR:3	G:45 Y:3 AR:2	C=110
有効青時間	41	9	46	G=96
損失時間	5	5	4	L=14
歩行者青時間	31	0	38	

※  $N = KER \times \frac{3,600}{C}$

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

①: 至 市川市

②: 至 千鳥

③: 至 東京ディズニーリゾート

検討用資料 『No.37 東京ディズニーリゾート・サインモニュメント前交差点 9:00~10:00』

表-1 交差点の需要率の算出

交差点名		No.37 東京ディズニーリゾート・サインモニュメント前交差点					
流入部		①		②		③	
車線の種類		左折	直進	左折・右折	右折	直進	直進・右折
車線数		1	3	1	1	1	1
飽和交通流率の基本値 S B		1,800	2,000	1,800	1,800	2,000	2,000
車線幅員による補正率 α w (車線幅員) m		1.000 (3.10)	1.000 (3.20)	1.000 (3.10)	1.000 (3.40)	0.950 (2.90)	1.000 (3.00)
縦断勾配による補正率 α G (縦断勾配) %		1.000 (0.00)	1.000 (0.00)	1.000 (0.00)	1.000 (0.00)	1.000 (0.00)	1.000 (0.00)
大型車混入による補正率 α T (大型車混入率) %		0.886 (18.40)	0.969 (4.60)	0.854 (24.40)	0.844 (26.50)	0.924 (11.80)	0.777 (40.97)
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				0.150 65 49	0.150 35 26		
横断歩行者による補正率 α L		0.887		0.889			
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) 秒 (現示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				1.000 (0.0) 1.000 35			0.072 (76.4) 2(65)
飽和交通流率 S A		1,415	5,814	1,367	1,519	1,756	112
設計交通量 q		223	1,733	135 (135+0)	98	220	
右折補正交通量 q R-N							
交差点流入部の需要率 ρ		0.158	0.298	0.099	0.065	0.118	現示の需要率 交差点の需要率 ≤ 需要率の上限値
必要現示率	1φ	0.158	0.298			0.118	0.298
	2φ			0.099	0.065		0.099
有効青時間(秒)	1φ	65	65			65	サイクル長(秒)
	2φ			35	35		
信号青時間比 G/C		65/110	65/110	35/110	35/110	65/110	
可能交通容量 C i		836	3,436	435	483	1,104	
交通容量比 q/C i		0.267	0.504	0.310	0.203	0.199	
交通処理案のチェック		OK	OK	OK	OK	OK	
滞留長 L s (m)		81.3			45.5		

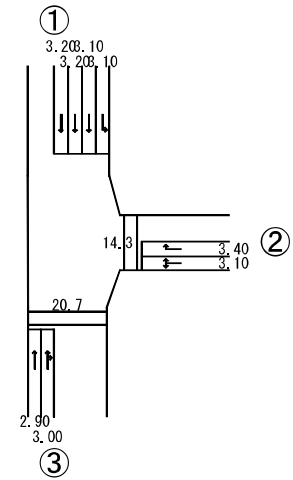
※  $N = \frac{KER \times 3,600}{C}$

N: 1時間で右折車が交差点内に滞留する台数

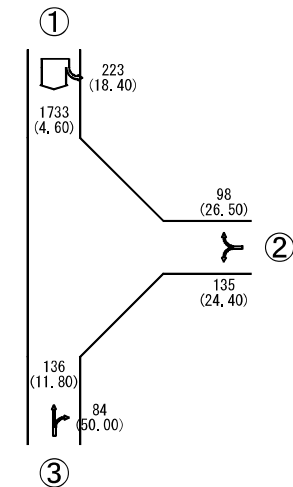
※ \*: 交通容量 (実1時間)

- ①: 至 市川市
- ②: 至 舞浜駅
- ③:

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		C=110
	①	②	①	②	
表示時間	G:64	Y:3 AR:3	G:34	Y:3 AR:3	
有効青時間	65		35		G=100
損失時間	5		5		L=10
歩行者青時間	49		26		

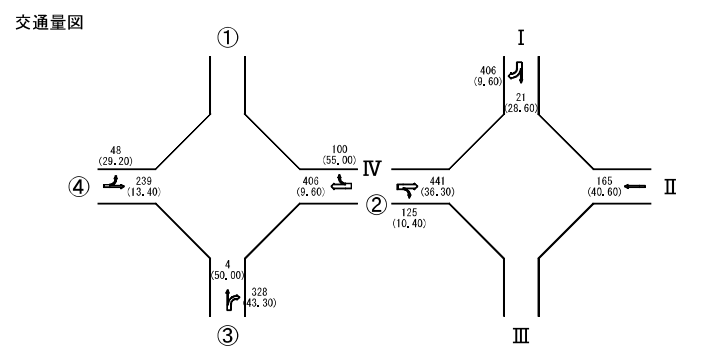
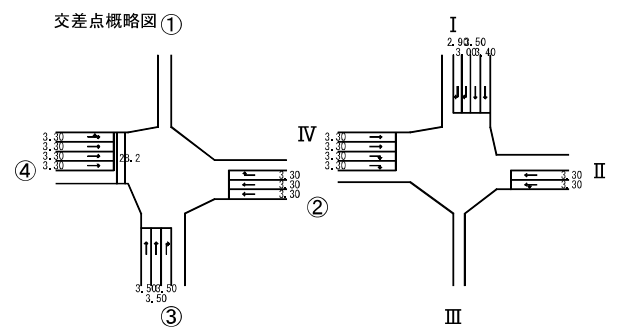
検討用資料 『No.45 舞浜交差点 8:00~9:00』

表-1 交差点の需要率の算出

交差点名	No.45 舞浜交差点												現示の需要率	交差点の需要率 ≦需要率の上限值
	②		③		④		II		IV					
流入部	直進	右折	直進	右折	左折・直進	直進	直進	右折	左折・直進	直進	直進	右折		
車線の種類	2	1	2	1	1	3	2	2	1	1	2	2		
車線数	2	1	2	1	1	3	2	2	1	1	2	2		
飽和交通流率の基本値 S/B	2,000	1,800	2,000	1,800	2,000	2,000	1,800	2,000	2,000	2,000	2,000	1,800		
車線幅員による補正率 α w (車線幅員) m	1.000 (3.30)	1.000 (3.30)	1.000 (3.50)	1.000 (3.50)	1.000 (3.30)	1.000 (3.30)	1.000 (3.50)	1.000 (2.90)	1.000 (3.30)	1.000 (3.30)	1.000 (3.30)	1.000 (3.30)		
縦断勾配による補正率 α G (縦断勾配) %	1.000 (0.00)	1.000 (0.00)	1.000 (0.00)	1.000 (0.00)	1.000 (0.00)	1.000 (0.00)	1.000 (0.00)	1.000 (0.00)	1.000 (0.00)	1.000 (0.00)	1.000 (0.00)	1.000 (0.00)		
大型車混入による補正率 α T (大型車混入率) %	0.937 (9.60)	0.722 (55.00)	0.741 (50.00)	0.767 (43.30)	0.857 (23.93)	0.914 (13.40)	0.833 (28.60)	0.937 (9.60)	0.779 (40.60)	0.779 (40.60)	0.797 (36.30)	0.932 (10.40)		
左折車混入による補正率 α L T (左折率) L % (歩行者による低減率) f p (有効青時間) 秒 (歩行者用青時間) 秒					0.931 (66.9)				1.000 (0.0)					
横断歩行者による補正率 α L														
右折車混入による補正率 α R T (右折率) R % (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	3,748	1,300	2,964	1,381	1,596	5,484	3,332	3,374	1,558	1,558	3,188	3,356		
設計交通量 q	406	100	4	328		287 (48+239)	21	406		165 (0+165)	441	125		
右折補正交通量 q R - N														
交差点流入部の需要率 ρ	0.108	0.077	0.001	0.238	0.041	0.006	0.120	0.053	0.138	0.037				
必要現示率	1φ	0.108	0.077						0.053	0.138			0.108	0.387 ≦0.817
	2φ	****	****							****			****	
	3φ												0.000	
	4φ					0.041					****	0.037	0.041	
	5φ			0.001	0.238		0.006	0.120					0.238	
	6φ						****	****					0.000	
有効青時間(秒)	1φ	14	14											120
	2φ	21	21						21	26				
	3φ										3			
	4φ					21					21	21		
	5φ			40	40									
	6φ										4	4		
信号青時間比 G/C	35/120	35/120	40/120	40/120	21/120	47/120	47/120	21/120	50/120	21/120				
可能交通容量 C i	1,093	379	988	460	1,239	1,305	1,321	545	1,328	587				
交通容量比 q/C i	0.371	0.264	0.004	0.713	0.232	0.016	0.307	0.303	0.332	0.213				
交通処理案のチェック	OK	OK	OK	OK	OK	OK	OK	OK	OK	OK				
滞留長 L s (m)		61.1		141.0				74.8						

※ 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

- ①: 至 市川市
- ②: 至 千鳥
- ③: 至 江戸川区
- ④: 至 旧江戸川
- I : 至 市川市
- II: 至 千鳥
- III: 至 江戸川区
- IV: 至 旧江戸川



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:8 Y:3 AR:3	G:23 Y:3 AR:0	G:3 Y:0 AR:0	G:23 Y:3 AR:4
有効青時間	9	21	3	21
横断時間	5	5	0	9
歩行者青時間	0	0	0	0

現示	5φ	6φ
表示時間	G:40 Y:3 AR:0	G:4 Y:0 AR:0
有効青時間	40	4
横断時間	3	0
歩行者青時間	35	0

検討用資料 『No.49 舞浜駅南口ロータリー前交差点 8:00~9:00』

表-1 交差点の需要率の算出

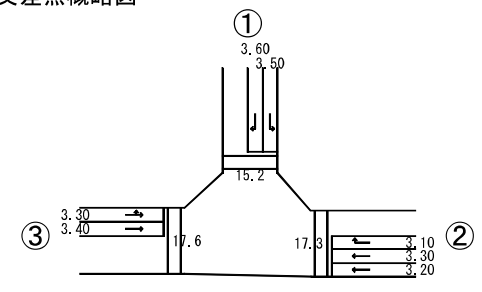
交差点名		No.49 舞浜駅南口ロータリー前交差点					
流入部		①		②		③	
車線の種類		左折	右折	直進	右折	左折・直進	直進
車線数		1	1	2	1	1	1
飽和交通流率の基本値 S B		1,800	1,800	2,000	1,800	2,000	2,000
車線幅員による補正率 α w		1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000
(車線幅員) m		(3.50)	(3.60)	(3.30)	(3.10)	(3.30)	(3.40)
縦断勾配による補正率 α G		1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000
(縦断勾配) %		(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		0.760	0.787	0.734	0.752	0.785	0.757
(大型車混入率) %		(45.20)	(38.70)	(51.90)	(47.10)	(39.19)	(45.80)
左折車混入による補正率 α L T						0.800	
(左折率) L %						(86.2)	
(歩行者による低減率) f p		0.150				0.150	
(有効青時間) 秒		33				31	
(歩行者用青時間) 秒		33				31	
横断歩行者による補正率 α L		0.850					
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) 秒							
(現示変り目のさばけ台数増分) KER:台/サイクル				2(55)			
(交差点内滞留台数) K:台/サイクル							
飽和交通流率 S A		1,163	1,417	2,936	1,354	1,256	1,514
設計交通量 q		93	106	156	68	311 (134+177)	
右折補正交通量 q R - N					13		
交差点流入部の需要率 ρ		0.080	0.075	0.053	0.010	0.112	
必要現示率	1φ			0.053		0.112	
	2φ			****	0.010	0.010	
	3φ	0.080	0.075			0.080	
	4φ					0.000	
有効青時間(秒)	1φ			34		31	
	2φ			8	8	サイクル長(秒)	
	3φ	33	33			130	
	4φ						
信号青時間比 G/C		33/130	33/130	42/130	8/130	31/130	
可能交通容量 C i		295	360	949	138	661	
交通容量比 q/C i		0.315	0.294	0.164	0.493	0.470	
交通処理案のチェック		OK	OK	OK	OK	OK	
滞留長 L s (m)		57.3	61.2		45.7		

現示の需要率	交差点の需要率 ≤ 需要率の上限値
0.112	0.202
0.010	≤ 0.831
0.080	
0.000	

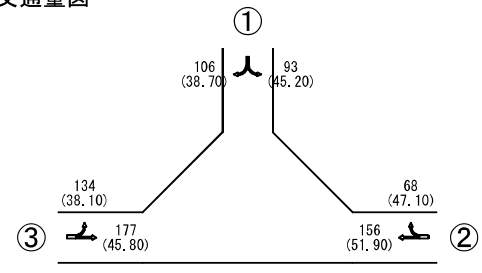
※  $N = KER \times \frac{3,600}{C}$   
 N : 1時間で右折車が交差点内に滞留する台数  
 ※ \* : 交通容量(実1時間)  
 ※ \*\*\*\* : 連続現示での使用現示

①: 至 舞浜駅  
 ②: 至 千鳥  
 ③:

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:31 Y:3 AR:0	G:7 Y:3 AR:3	G:32 Y:3 AR:3	G:35 Y:7 AR:3	C=130
有効青時間	31	8	33	36	G=108
損失時間	3	5	5	9	L=22
歩行者青時間	0	0	0	35	



検討用資料 『No.51 浦安警察署前交差点 8:00~9:00』

表-1 交差点の需要率の算出

交差点名	No.51 浦安警察署前交差点					
	①		②		③	
流入部	左折・直進	直進・右折	左折・直進・右折	左折・直進	直進・右折	左折・直進・右折
車線の種類	左折・直進	直進・右折	左折・直進・右折	左折・直進	直進・右折	左折・直進・右折
車線数	1	1	1	1	1	1
飽和交通流率の基本値 S B	2,000	2,000	2,000	2,000	2,000	2,000
車線幅員による補正率 α w	0.950	1.000	0.950	1.000	1.000	1.000
(車線幅員) m	(2.90)	(3.30)	(2.90)	(3.10)	(3.10)	(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
(縦断勾配) %	(0.00)	(0.00)	(0.00)	(0.00)	(0.00)	(0.00)
大型車混入による補正率 α T	0.901	0.865	0.929	0.817	0.843	0.870
(大型車混入率) %	(15.61)	(22.35)	(10.88)	(31.97)	(26.64)	(21.41)
左折車混入による補正率 α L T	0.834		0.972	0.976		0.857
(左折率) L %	(71.0)		(10.9)	(8.7)		(64.3)
(歩行者による低減率) f p	0.150		0.150	0.150		0.150
(有効青時間) 秒	99		41	99		41
(歩行者用青時間) 秒	93		34	93		34
横断歩行者による補正率 α L						
右折車混入による補正率 α R T		0.984	0.924		0.859	0.992
(右折率) R %		(4.8)	(75.0)		(17.5)	(7.1)
(右折車の通過確率) f		0.811	0.985		0.573	0.988
(有効青時間) 秒		99	41		99	41
(現示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		2(48)	2(48)		2(48)	2(48)
飽和交通流率 S A	1,428	1,702	1,585	1,595	1,448	1,479
設計交通量 q	870	92	229	56		
	(309+540+21)	(10+13+69)	(10+199+20)	(36+16+4)		
右折補正交通量 q R-N						
交差点流入部の需要率 ρ	0.278	0.058	0.075	0.038	現示の需要率	交差点の需要率 ≤ 需要率の上限値
必要現示率	1φ	0.278		0.075	0.278	0.336
	2φ		0.058		0.058	≤ 0.933
有効青時間(秒)	1φ	99		99	サイクル長(秒)	
	2φ		41		150	
信号青時間比 G/C	99/150	41/150	99/150	41/150		
可能交通容量 C i	2,066	433	2,008	404		
交通容量比 q/C i	0.421	0.212	0.114	0.139		
交通処理案のチェック	OK	OK	OK	OK		
滞留長 L s (m)						

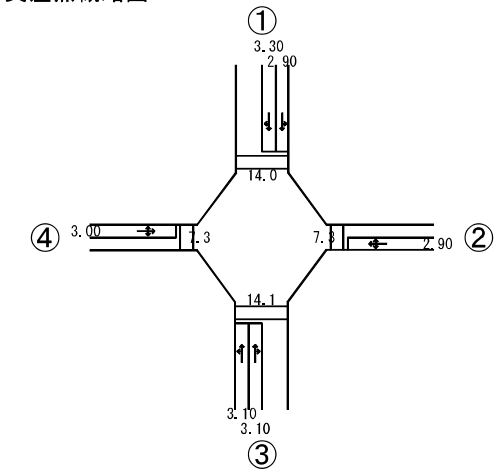
※ N = KER ×  $\frac{3,600}{C}$

N : 1時間で右折車が交差点内に滞留する台数

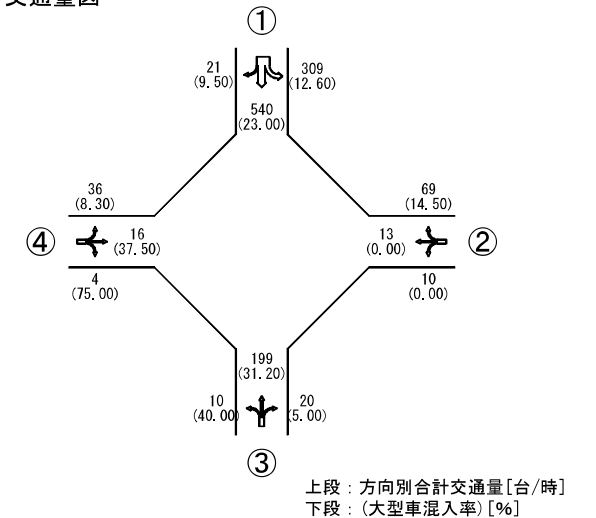
※ \* : 交通容量 (実1時間)

- ①: 至 市川市
- ②: 至 日の出
- ③: 至 新浦安駅
- ④:

交差点概略図



交通量図



現示方式の図示

現示	1φ		2φ		C=150
	表示時間	G:98 Y:3 AR:3	G:40 Y:3 AR:3	C=150	
有効青時間	99	41	6=140		
損失時間	5	5	L=10		
歩行者青時間	93	34			

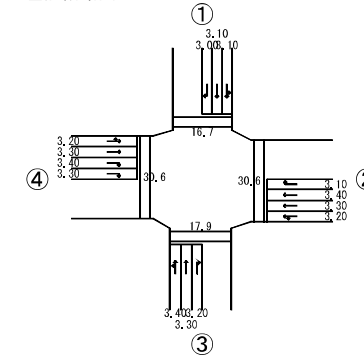
検討用資料 『No.52 入船交差点 8:00~9:00』

表-1 交差点の需要率の算出

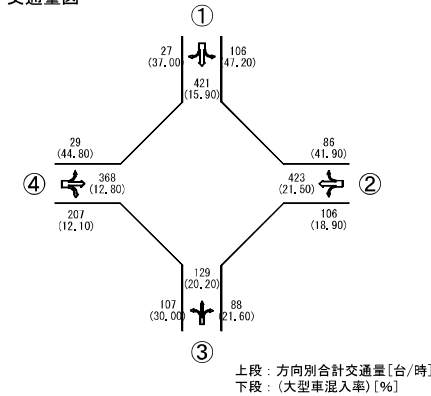
交差点名	No.52 入船交差点												
	①			②			③			④			
流入部	左折・直進	直進	右折	左折・直進	直進	右折	左折・直進	直進	右折	左折・直進	直進	右折	
車線の種類	1	1	1	1	2	1	1	1	1	1	1	2	
車線数	2,000	2,000	1,800	2,000	2,000	1,800	2,000	2,000	1,800	2,000	2,000	1,800	
飽和交通流率の基本値 S/B	1,000	1,000	1,000	1,000	1,000	1,000	1,000	1,000	1,000	1,000	1,000	1,000	
車線幅員による補正率 α w (車線幅員) m	(3.10)	(3.10)	(3.00)	(3.20)	(3.40)	(3.10)	(3.40)	(3.30)	(3.20)	(3.20)	(3.30)	(3.30)	
縦断勾配による補正率 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	1.000	
大型車混入による補正率 α T (大型車混入率) %	0.834	0.900	0.794	0.878	0.869	0.773	0.831	0.876	0.869	0.891	0.918	0.922	
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	0.909 (40.2)			0.865 (60.1)			0.792 (90.7)			0.963 (14.6)			
横断歩行者による補正率 α L (横断歩行者による補正率) 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	0.150		2(48)	0.150			0.150		2(48)	0.150			
飽和交通流率 S/A	1,516	1,800	1,429	1,519	3,476	1,391	1,316	1,752	1,564	1,716	1,836	3,320	
設計交通量 q	527 (106+421)	27		529 (106+423)		86	236 (107+129)		88	397 (29+368)		207	
右折補正交通量 q R-N			0						40				
交差点流入部の需要率 ρ	0.159	0.000	0.106	0.062	0.077	0.026	0.112	0.062	0.112	0.062	0.062	0.062	
必要現示率	1φ			0.106						0.112			0.112
	2φ					0.062						0.062	0.062
	3φ	0.159					0.077					0.159	0.159
	4φ		0.000					0.026					0.026
有効青時間(秒)	1φ			57						57			57
	2φ					15						15	15
	3φ	51					51						51
	4φ		9						9				9
信号青時間比 G/C	51/147	9/147	57/147	15/147	51/147	9/147	57/147	15/147	51/147	9/147	57/147	15/147	
可能交通容量 C i	1,150	135	1,937	142	1,064	144	1,377	339					
交通容量比 q/C i	0.458	0.200	0.273	0.606	0.222	0.611	0.288	0.611					
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)		19.9		58.3		50.9		53.4					

現示の需要率	交差点の需要率 ≤ 需要率の上限値
0.112	0.359
0.062	≤ 0.898
0.159	
0.026	
サイクル長(秒)	
57	147

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:57 Y:3 AR:0	G:14 Y:3 AR:3	G:50 Y:3 AR:0	G:8 Y:3 AR:3	C=147
有効青時間	57	15	51	9	G=132
損失時間	3	5	2	5	L=15
歩行者青時間	48	0	50	0	

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

N: 1時間で右折車が交差点内に滞留する台数

※\*: 交通容量(実1時間)

- ①: 至 市川市
- ②: 至 浦安市総合公園
- ③: 至 舞浜
- ④: 至 江戸川区

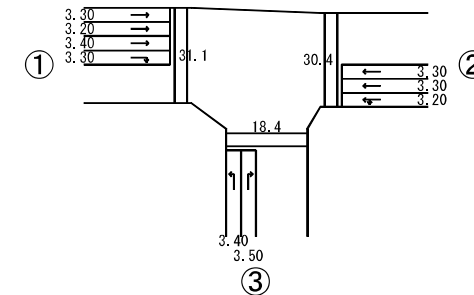
検討用資料 『No.53 新浦安駅前交差点 18:00~19:00』

表-1 交差点の需要率の算出

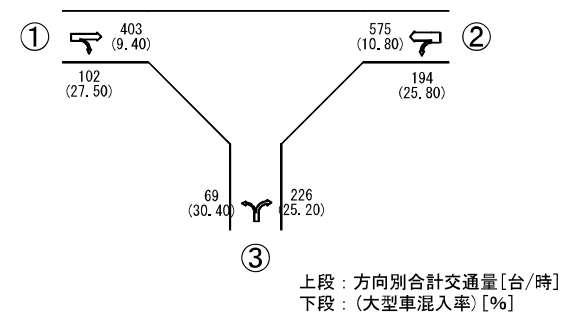
交差点名	No.53 新浦安駅前交差点					
	①		②		③	
流入部	直進	右折	左折・直進	直進	左折	右折
車線の種類						
車線数	3	1	1	2	1	1
飽和交通流率の基本値 S B	2,000	1,800	2,000	2,000	1,800	1,800
車線幅員による補正率 α w	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000
(車線幅員) m	(3.40)	(3.30)	(3.20)	(3.30)	(3.40)	(3.50)
縦断勾配による補正率 α G	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000
(縦断勾配) %	(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	0.938	0.839	0.866	0.930	0.825	0.850
(大型車混入率) %	(9.40)	(27.50)	(22.12)	(10.80)	(30.40)	(25.20)
左折車混入による補正率 α L T			0.841			
(左折率) L %			(75.7)			
(歩行者による低減率) f p			0.150		0.150	
(有効青時間) 秒			80		46	
(歩行者用青時間) 秒			65		39	
横断歩行者による補正率 α L					0.873	
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) 秒						
(現示変り目のさばけ台数増分) KER: 台/サイクル		2(48)				
(交差点内滞留台数) K: 台/サイクル						
飽和交通流率 S A	5,628	1,510	1,457	3,720	1,296	1,530
設計交通量 q	403	102	769	69	226	
			(194+575)			
右折補正交通量 q R-N		54				
交差点流入部の需要率 ρ	0.072	0.036	0.149	0.053	0.148	
必要現示率	1φ	0.072	0.149			
	2φ	****	0.036			
	3φ			0.053	0.148	
有効青時間(秒)	1φ	83	80			
	2φ	10	10			
	3φ				46	46
信号青時間比 G/C	93/148	10/148	80/148	46/148	46/148	
可能交通容量 C i	3,537	150	2,798	403	476	
交通容量比 q/C i	0.114	0.680	0.275	0.171	0.475	
交通処理案のチェック	OK	OK	OK	OK	OK	
滞留長 L s (m)		60.3		45.1	107.5	

現示の需要率	交差点の需要率 ≤ 需要率の上限値
0.149	0.333
0.036	≤ 0.919
0.148	
サイクル長(秒)	
148	

交差点概略図



交通量図



※  $N = KER \times \frac{3,600}{C}$

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

- ①: 至 江戸川区
- ②: 至 浦安市総合公園
- ③: 至 新浦安駅

現示方式の図示

	1φ	2φ	3φ	
現示				
表示時間	G:80 Y:3 AR:0	G:9 Y:3 AR:2	G:45 Y:3 AR:3	C=148
有効青時間	80	10	46	G=136
損失時間	3	4	5	L=12
歩行者青時間	65	0	39	

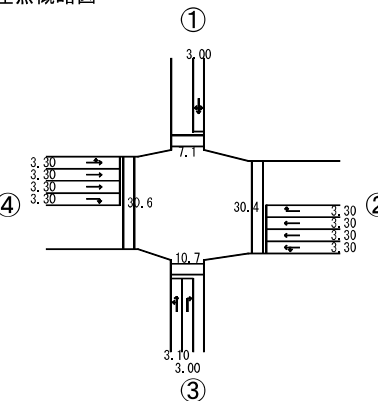
検討用資料 『No.54 入船中央交差点 16:00~17:00』

表-1 交差点の需要率の算出

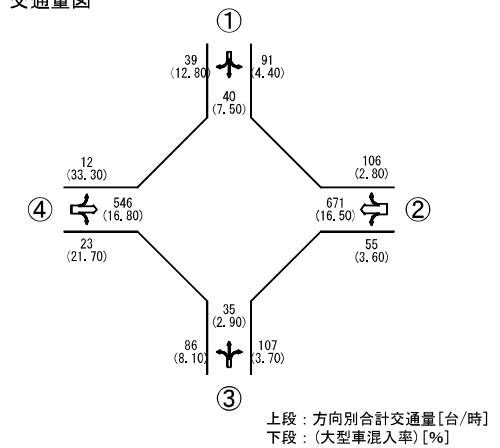
交差点名	No.54 入船中央交差点									
	①			②			③		④	
流入部	左折・直進・右折	左折・直進	直進	右折	左折・直進	右折	左折・直進	直進	右折	
車線の種類	1	1	2	1	1	1	1	2	1	
車線数	1	1	2	1	1	1	1	2	1	
飽和交通流率の基本値	S B	2,000	2,000	2,000	1,800	2,000	1,800	2,000	2,000	1,800
車線幅員による補正率	$\alpha_w$	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000
(車線幅員)	m	(3.00)	(3.30)	(3.30)	(3.30)	(3.10)	(3.00)	(3.30)	(3.30)	(3.30)
縦断勾配による補正率	$\alpha_G$	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000
(縦断勾配)	%	(0.00)	(0.00)	(0.00)	(0.00)	(0.00)	(0.00)	(0.00)	(0.00)	(0.00)
大型車混入による補正率	$\alpha_T$	0.953	0.913	0.896	0.981	0.956	0.975	0.889	0.895	0.868
(大型車混入率)	%	(7.06)	(13.57)	(16.50)	(2.80)	(6.60)	(3.70)	(17.86)	(16.80)	(21.70)
左折車混入による補正率	$\alpha_{LT}$	0.890	0.946			0.859		0.984		
(左折率)	L%	(53.5)	(22.7)			(71.1)		(6.5)		
(歩行者による低減率)	f <sub>p</sub>	0.150	0.150			0.150		0.150		
(有効青時間)	秒	56	63			56		63		
(歩行者用青時間)	秒	40	50			40		50		
横断歩行者による補正率	$\alpha_L$									
右折車混入による補正率	$\alpha_{RT}$	0.975								
(右折率)	R%	(22.9)								
(右折車の通過確率)	f	0.967					0.962			
(有効青時間)	秒	56					56			
(現示変り目のさばけ台数増分)					2(52)					2(52)
(KER:台/サイクル)										
(交差点内滞留台数)		2(52)					2(52)			
(K:台/サイクル)										
飽和交通流率	S A	1,654	1,727	3,584	1,766	1,642	*717	1,750	3,580	1,562
設計交通量	q	170	726	106	121	107		558		23
(91+40+39)			(55+671)		(86+35)			(12+546)		
右折補正交通量	q <sub>R-N</sub>				54					0
交差点流入部の需要率	$\rho$	0.103	0.137	0.031	0.074	-		0.105		0.000
必要現示率	1φ		0.137					0.105		
2φ				0.031				0.031		0.000
3φ	0.103				0.074	-		0.103		
有効青時間(秒)	1φ		63					63		
2φ				6				6		
3φ	56				56	56			6	
信号青時間比	G/C	56/138	63/138	6/138	56/138	56/138		63/138		6/138
可能交通容量	C <sub>i</sub>	671	2,425	129	666	717		2,433		120
交通容量比	q/C <sub>i</sub>	0.253	0.299	0.822	0.182	0.149		0.229		0.192
交通処理案のチェック		OK	OK	OK	OK	OK		OK		OK
滞留長	L <sub>s</sub> (m)			47.4		48.2				14.2

現示の需要率	交差点の需要率 ≦ 需要率の上限値
0.137	0.271
0.031	
0.103	≦ 0.906
サイクル長(秒)	
138	

交差点概略図



交通量図



現示方式の図示

現示	1φ	2φ	3φ	C=138
表示時間	G:62 Y:3 AR:0	G:5 Y:3 AR:3	G:55 Y:3 AR:4	
有効青時間	63	6	56	G=125
損失時間	2	5	6	L=13
歩行者青時間	50	0	40	

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

N: 1時間で右折車が交差点内に滞留する台数

\*: 交通容量(実1時間)

- ①: 至 市川市
- ②: 至 浦安市総合公園
- ③: 至 舞浜
- ④: 至 江戸川区

検討用資料 『No.55 入船中央エステート自治会館前交差点 11:00~12:00』

表-1 交差点の需要率の算出

交差点名	No.55 入船中央エステート自治会館前交差点				
	①	②	③	④	
流入部					
車線の種類	左折・直進	右折	左折・直進・右折	左折・直進・右折	左折・直進・右折
車線数	1	1	1	1	1
飽和交通流率の基本値 S B	2,000	1,800	2,000	2,000	2,000
車線幅員による補正率 α w (車線幅員) m	1.000 (3.00)	1.000 (2.80)	1.000 (3.10)	1.000 (3.00)	1.000 (3.60)
縦断勾配による補正率 α G (縦断勾配) %	1.000 (0.00)	1.000 (0.00)	1.000 (0.00)	1.000 (0.00)	1.000 (0.00)
大型車混入による補正率 α T (大型車混入率) %	0.952 (7.20)	0.951 (7.40)	0.934 (10.03)	0.943 (8.69)	0.879 (19.71)
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	0.988 (5.2) 0.150 31 23		1.000 (0.0) 0.150 24 16	0.878 (58.0) 0.150 31 23	0.878 (63.4) 0.150 24 16
横断歩行者による補正率 α L					
右折車混入による補正率 α R T (右折率) R % (右折車の通過確率) f (有効青時間) 秒 (現示変り目のさげ台数増分) KER: 台/サイクル (交差点内滞留台数) K: 台/サイクル		0.969 31	0.995 (5.0) 0.997 24	0.999 (1.2) 0.913 31	0.966 (32.4) 0.982 24
飽和交通流率 S A	1,881	*887	1,859	1,654	1,491
設計交通量 q	97 (5+92)	81	20 (0+19+1)	81 (47+33+1)	71 (45+3+23)
右折補正交通量 q R - N					
交差点流入部の需要率 ρ	0.052	-	0.011	0.049	0.048
必要現示率	1 φ	0.052	-	0.049	0.052
	2 φ		0.011	0.048	0.048
有効青時間(秒)	1 φ	31	31	31	31
	2 φ			24	24
信号青時間比 G / C	31/65	31/65	24/65	31/65	24/65
可能交通容量 C i	897	887	686	789	551
交通容量比 q / C i	0.108	0.091	0.029	0.103	0.129
交通処理案のチェック	OK	OK	OK	OK	OK
滞留長 L s (m)		20.7			

現示の需要率	0.052	0.048
交差点の需要率 ≤ 需要率の上限値	0.100	≤ 0.846
サイクル長(秒)	65	

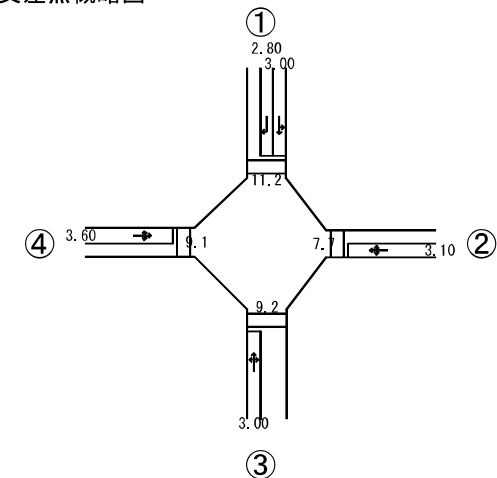
※  $N = \frac{KER \times 3,600}{C}$

N: 1時間で右折車が交差点内に滞留する台数

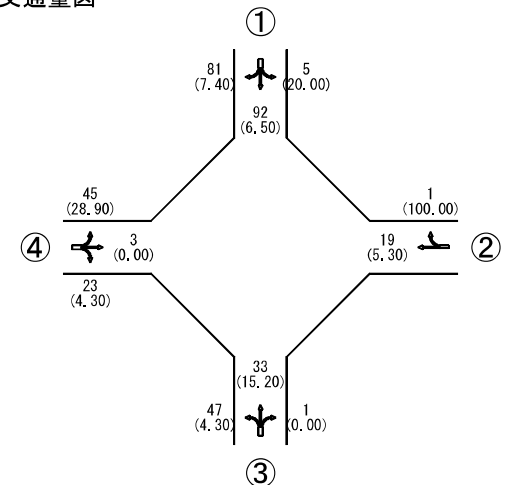
※ \*: 交通容量 (実1時間)

- ①: 至 市川市
- ②: 至 明海
- ③: 至 舞浜
- ④: 至 新浦安駅

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	
表示時間	G:30 Y:3 AR:3	G:23 Y:3 AR:3	C=65
有効青時間	31	24	G=55
損失時間	5	5	L=10
歩行者青時間	23	16	

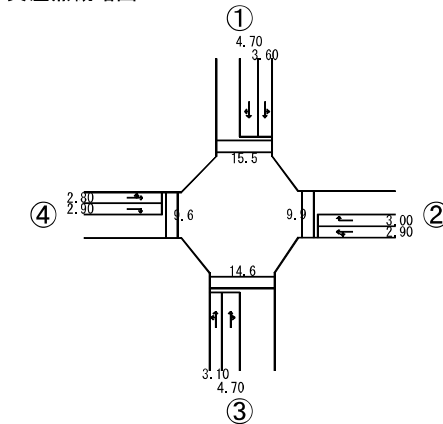
検討用資料 『No.56 今川橋東詰交差点 8:00~9:00』

表-1 交差点の需要率の算出

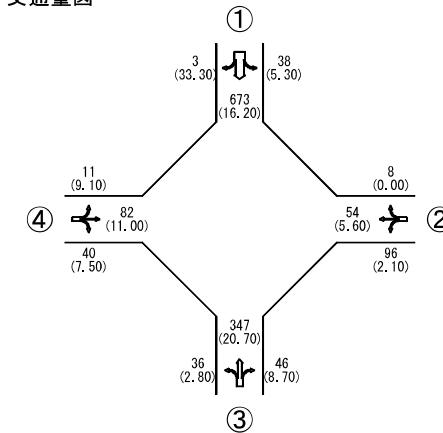
交差点名	No.56 今川橋東詰交差点							
	①		②		③		④	
流入部	左折・直進	直進・右折	左折・直進	右折	左折・直進	直進・右折	左折・直進	右折
車線の種類	左折・直進	直進・右折	左折・直進	右折	左折・直進	直進・右折	左折・直進	右折
車線数	1	1	1	1	1	1	1	1
飽和交通流率の基本値 S B	2,000	2,000	2,000	1,800	2,000	2,000	2,000	1,800
車線幅員による補正率 α w (車線幅員) m	1.000 (3.60)	1.000 (4.70)	0.950 (2.90)	1.000 (3.00)	1.000 (3.10)	1.000 (4.70)	0.950 (2.80)	1.000 (2.90)
縦断勾配による補正率 α G (縦断勾配) %	1.000 (0.00)	1.000 (0.00)	1.000 (0.00)	1.000 (0.00)	1.000 (0.00)	1.000 (0.00)	1.000 (0.00)	1.000 (0.00)
大型車混入による補正率 α T (大型車混入率) %	0.905 (15.04)	0.897 (16.34)	0.977 (3.36)	1.000 (0.00)	0.890 (17.70)	0.887 (18.13)	0.930 (10.78)	0.950 (7.50)
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	0.970 (10.6) 0.150 75 75		0.843 (64.0) 0.150 29 29		0.954 (16.8) 0.150 75 75		0.967 (11.8) 0.150 29 29	
横断歩行者による補正率 α L								
右折車混入による補正率 α R T (右折率) R % (右折車の通過確率) f (有効青時間) 秒 (現示変り目のさばけ台数増分) KER: 台/サイクル (交差点内滞留台数) K: 台/サイクル		0.995 (0.8) 0.692 75 2(48)		0.922 29 2(48)		0.769 (21.4) 0.507 75 2(48)		0.949 29 2(48)
飽和交通流率 S A	1,756	1,785	1,565	*312	1,698	1,364	1,709	*325
設計交通量 q	714 (38+673+3)	150 (96+54)	8		429 (36+347+46)	93 (11+82)	40	
右折補正交通量 q R-N								
交差点流入部の需要率 ρ	0.202	0.096	-		0.140	0.054	-	
必要現示率	1φ	0.202			0.140			
	2φ		0.096	-		0.054	-	
	3φ							0.298
有効青時間(秒)	1φ	75			75			
	2φ		29	29		29	29	
	3φ							150
信号青時間比 G/C	75/150	29/150	29/150		75/150	29/150	29/150	
可能交通容量 C i	1,771	303	312		1,531	330	325	
交通容量比 q/C i	0.403	0.495	0.026		0.280	0.282	0.123	
交通処理案のチェック	OK	OK	OK		OK	OK	OK	
滞留長 L s (m)			4.4					23.7

現示の需要率	交差点の需要率 ≦ 需要率の上限値
0.202	0.298
0.096	
0.000	≦ 0.873
サイクル長(秒)	
150	

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	C=150
表示時間	G:74 Y:3 AR:4	G:28 Y:3 AR:4	G:26 Y:5 AR:3	
有効青時間	75	29	27	G=131
損失時間	6	6	7	L=19
歩行者青時間	0	0	26	

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

N: 1時間で右折車が交差点内に滞留する台数

\*: 交通容量 (実1時間)

- ①: 至 新浦安駅
- ②: 至 明海
- ③: 至 舞浜
- ④: 至 旧江戸川

検討用資料 『No.57 今川橋西詰交差点 8:00~9:00』

表-1 交差点の需要率の算出

交差点名	No.57 今川橋西詰交差点							
	①		②		③		④	
流入部	左折・直進	直進・右折	左折・直進	右折	左折・直進	直進・右折	左折・直進	右折
車線の種類	左折・直進	直進・右折	左折・直進	右折	左折・直進	直進・右折	左折・直進	右折
車線数	1	1	1	1	1	1	1	1
飽和交通流率の基本値 S B	2,000	2,000	2,000	1,800	2,000	2,000	2,000	1,800
車線幅員による補正率 α w (車線幅員) m	1.000 (3.00)	1.000 (4.70)	1.000 (3.00)	1.000 (2.90)	1.000 (3.00)	1.000 (4.80)	0.950 (2.90)	1.000 (2.90)
縦断勾配による補正率 α G (縦断勾配) %	1.000 (0.00)	1.000 (0.00)	1.000 (0.00)	1.000 (0.00)	1.000 (0.00)	1.000 (0.00)	1.000 (0.00)	1.000 (0.00)
大型車混入による補正率 α T (大型車混入率) %	0.921 (12.30)	0.900 (15.87)	0.925 (11.52)	0.962 (5.70)	0.872 (21.04)	0.882 (19.05)	0.904 (15.25)	0.847 (25.80)
左折車混入による補正率 α L T (左折率) L % (歩行者による低減率) f p (有効青時間) 秒 (歩行者用青時間) 秒	0.918 (30.7) 0.150 75 75		0.984 (5.7) 0.150 29 29		0.941 (21.5) 0.150 75 75		0.916 (31.8) 0.150 29 29	
横断歩行者による補正率 α L								
右折車混入による補正率 α R T (右折率) R % (右折車の通過確率) f (有効青時間) 秒 (現示変り目のさばけ台数増分) KER: 台/サイクル (交差点内滞留台数) K: 台/サイクル		0.907 (19.0) 0.721 75 2(48)		0.902 29 2(48)		0.967 (2.8) 0.536 75 2(48)		0.922 29 2(48)
飽和交通流率 S A	1,691	1,633	1,820	*282	1,641	1,706	1,573	*271
設計交通量 q	809 (124+608+77)		87 (5+82)	70	354 (38+311+5)		151 (48+103)	31
右折補正交通量 q R-N								
交差点流入部の需要率 ρ	0.243	0.048	-	0.106	0.096	-	0.243	0.096
必要現示率	1φ	0.243			0.106		0.243	0.096
	2φ		0.048	-		0.096	-	0.000
	3φ							0.000
有効青時間(秒)	1φ	75			75			
	2φ		29	29		29	29	
	3φ							150
信号青時間比 G/C	75/150	29/150	29/150	75/150	29/150	29/150	29/150	
可能交通容量 C i	1,662	352	282	1,674	304	271		
交通容量比 q/C i	0.487	0.247	0.248	0.211	0.497	0.114		
交通処理案のチェック	OK	OK	OK	OK	OK	OK		
滞留長 L s (m)				37.4				21.4

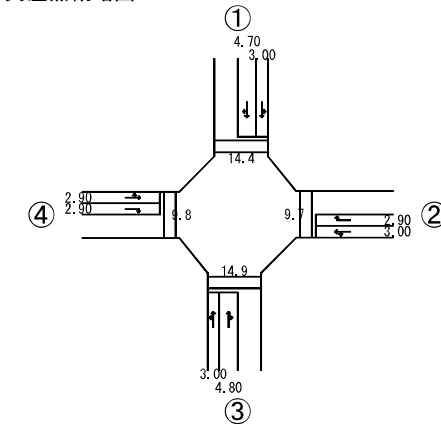
$$N = KER \times \frac{3,600}{C}$$

N: 1時間で右折車が交差点内に滞留する台数

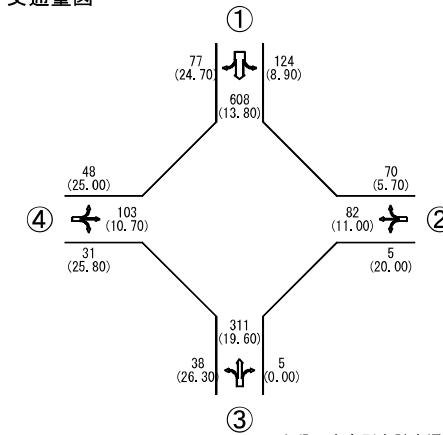
\*: 交通容量 (実1時間)

- ①: 至 新浦安駅
- ②: 至 明海
- ③: 至 舞浜
- ④: 至 旧江戸川

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	C=150
表示時間	G:74 Y:3 AR:4	G:28 Y:3 AR:4	G:26 Y:5 AR:3	
有効青時間	75	29	27	G=131
損失時間	6	6	7	L=19
歩行者青時間	0	0	26	

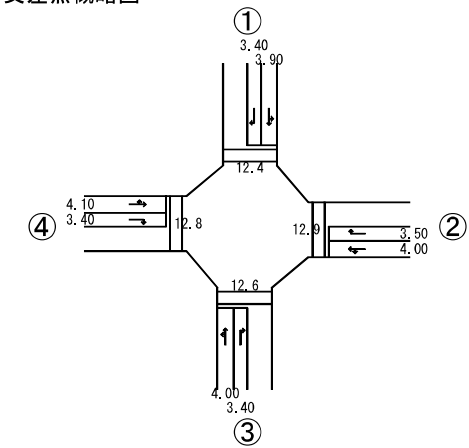
検討用資料 『No.58 富岡地区内交差点 11:00~12:00』

表-1 交差点の需要率の算出

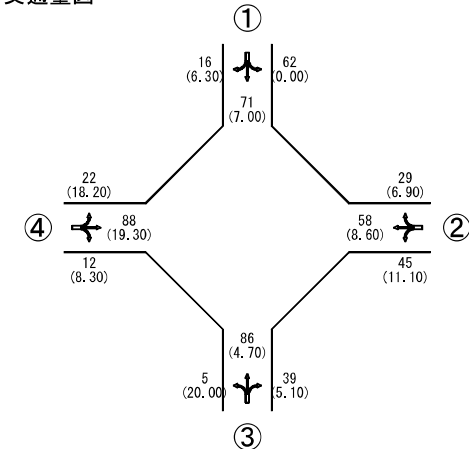
交差点名		No.58 富岡地区内交差点							
流入部		①		②		③		④	
車線の種類		左折・直進	右折	左折・直進	右折	左折・直進	右折	左折・直進	右折
車線数		1	1	1	1	1	1	1	1
飽和交通流率の基本値 S B		2,000	1,800	2,000	1,800	2,000	1,800	2,000	1,800
車線幅員による補正率 α w		1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000
(車線幅員) m		(3.90)	(3.40)	(4.00)	(3.50)	(4.00)	(3.40)	(4.10)	(3.40)
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
(縦断勾配) %		(0.00)	(0.00)	(0.00)	(0.00)	(0.00)	(0.00)	(0.00)	(0.00)
大型車混入による補正率 α T		0.975	0.958	0.936	0.954	0.963	0.966	0.882	0.945
(大型車混入率) %		(3.74)	(6.30)	(9.69)	(6.90)	(5.54)	(5.10)	(19.08)	(8.30)
左折車混入による補正率 α L T		0.899		0.909		0.987		0.956	
(左折率) L %		(46.6)		(43.7)		(5.5)		(20.0)	
(歩行者による低減率) f p		0.150		0.150		0.150		0.150	
(有効青時間) 秒		31		27		31		27	
(歩行者用青時間) 秒		23		19		23		19	
横断歩行者による補正率 α L									
右折車混入による補正率 α R T									
(右折率) R %			0.918		0.916		0.933		0.945
(右折車の通過確率) f			31		27		31		27
(有効青時間) 秒									
(現示変り目のさばけ台数増分) KER : 台/サイクル			2(102)		2(102)		2(102)		2(102)
(交差点内滞留台数) K : 台/サイクル									
飽和交通流率 S A		1,753	*763	1,702	*664	1,901	*787	1,686	*693
設計交通量 q		133	16	103	29	91	39	110	12
(62+71)				(45+58)		(5+86)		(22+88)	
右折補正交通量 q R-N									
交差点流入部の需要率 ρ		0.076	-	0.061	-	0.048	-	0.065	-
必要現示率	1φ	0.076	-			0.048	-		
	2φ			0.061	-			0.065	-
有効青時間(秒)	1φ	31	31			31	31		
	2φ			27	27			27	27
信号青時間比 G/C		31/70	31/70	27/70	27/70	31/70	31/70	27/70	27/70
可能交通容量 C i		776	763	656	664	842	787	650	693
交通容量比 q/C i		0.171	0.021	0.157	0.044	0.108	0.050	0.169	0.017
交通処理案のチェック		OK	OK	OK	OK	OK	OK	OK	OK
滞留長 L s (m)			4.4		8.0		10.5		3.3

現示の需要率	交差点の需要率 ≤ 需要率の上限値
0.076	0.141
0.065	≤ 0.829
サイクル長(秒)	
70	

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	
	表示時間	G:30 Y:3 AR:4	G:26 Y:3 AR:4	C=70
有効青時間	31	27	φ=58	
損失時間	6	6	L=12	
歩行者青時間	23	19		

※ N =  $\frac{KER \times 3,600}{C}$   
N : 1時間で右折車が交差点内に滞留する台数  
※ \* : 交通容量 (実1時間)

- ①: 至 市川市
- ②: 至 高洲
- ③: 至 舞浜
- ④: 至 旧江戸川



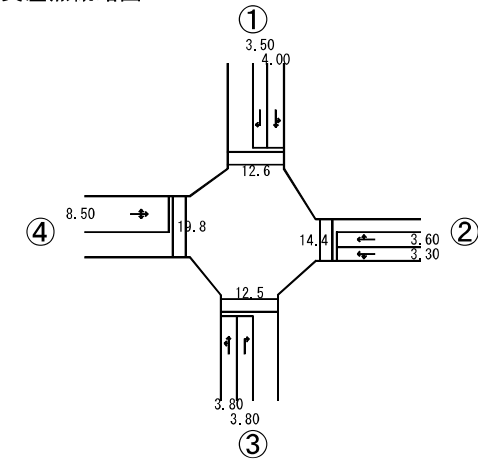
検討用資料 『No.59 中央公園南交差点 16:00~17:00』

表-1 交差点の需要率の算出

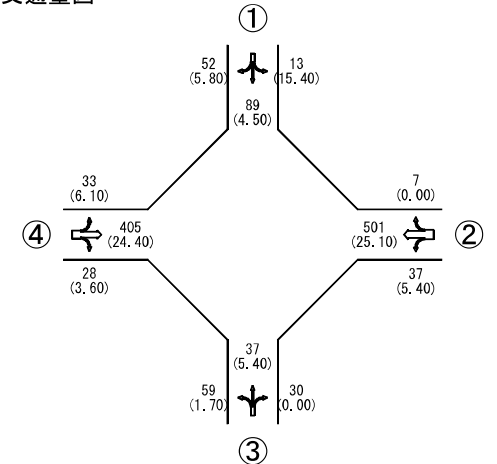
交差点名	No.59 中央公園南交差点						
	①		②		③		④
流入部	左折・直進	右折	左折・直進	直進・右折	左折・直進	右折	左折・直進・右折
車線の種類	1	1	1	1	1	1	1
車線数	1	1	1	1	1	1	1
飽和交通流率の基本値 S B	2,000	1,800	2,000	2,000	2,000	1,800	2,000
車線幅員による補正率 α w	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000
(車線幅員) m	(4.00)	(3.50)	(3.30)	(3.60)	(3.80)	(3.80)	(8.50)
縦断勾配による補正率 α G	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000
(縦断勾配) %	(0.00)	(0.00)	(0.00)	(0.00)	(0.00)	(0.00)	(0.00)
大型車混入による補正率 α T	0.960	0.961	0.864	0.854	0.979	1.000	0.867
(大型車混入率) %	(5.89)	(5.80)	(22.43)	(24.46)	(3.13)	(0.00)	(21.85)
左折車混入による補正率 α L T	0.970		0.965		0.871		0.981
(左折率) L %	(12.7)		(13.6)		(61.5)		(7.1)
(歩行者による低減率) f p	0.150		0.150		0.150		0.150
(有効青時間) 秒	34		66		34		66
(歩行者用青時間) 秒	25		59		25		59
横断歩行者による補正率 α L							
右折車混入による補正率 α R T				0.979			0.952
(右折率) R %				(2.6)			(6.0)
(右折車の通過確率) f		0.965		0.647		0.915	0.594
(有効青時間) 秒		34		66		34	66
(現示変り目のさばけ台数増分) KER : 台/サイクル			2(65)	2(65)		2(65)	2(65)
(交差点内滞留台数) K : 台/サイクル							
飽和交通流率 S A	1,862	*559	1,668	1,672	1,705	*521	1,619
設計交通量 q	102	52	545		96	30	466
(13+89)			(37+501+7)		(59+37)		(33+405+28)
右折補正交通量 q R - N							
交差点流入部の需要率 ρ	0.055	-	0.163		0.056	-	0.288
必要現示率	1φ		0.163				0.288
	2φ	0.055	-		0.056	-	0.056
有効青時間(秒)	1φ		66				66
	2φ	34	34		34	34	
信号青時間比 G / C	34/110	34/110	66/110		34/110	34/110	66/110
可能交通容量 C i	576	559	2,004		527	521	971
交通容量比 q / C i	0.177	0.093	0.272		0.182	0.058	0.480
交通処理案のチェック	OK	OK	OK		OK	OK	OK
滞留長 L s (m)		22.2				12.1	

現示の需要率	交差点の需要率 ≤ 需要率の上限値
0.288	0.344
0.056	≤ 0.909
サイクル長(秒)	
110	

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	
表示時間	G:65 Y:3 AR:3	G:33 Y:3 AR:3	C=110
有効青時間	66	34	G=100
損失時間	5	5	L=10
歩行者青時間	59	25	

※ N = KER ×  $\frac{3,600}{C}$

N : 1時間で右折車が交差点内に滞留する台数

※ \* : 交通容量 (実1時間)

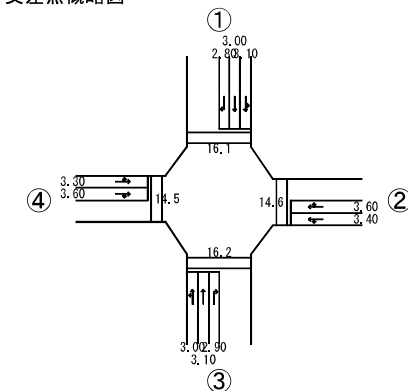
- ①: 至 市川市
- ②: 至 港
- ③: 至 舞浜
- ④: 至 旧江戸川

検討用資料 『No.60 富岡交番交差点 10:00~11:00』

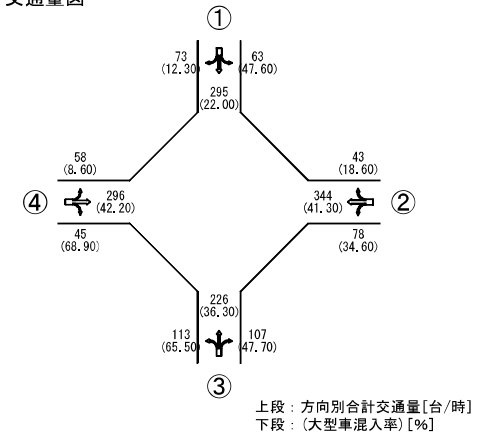
表-1 交差点の需要率の算出

交差点名 流入部	No.60 富岡交番交差点									
	①			②		③			④	
車線の種類	左折・直進	直進	右折	左折・直進	直進・右折	左折・直進	直進	右折	左折・直進	直進・右折
車線数	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1
飽和交通流率の基本値 S/B	2,000	2,000	1,800	2,000	2,000	2,000	2,000	1,800	2,000	2,000
車線幅員による補正率 α <sub>w</sub> (車線幅員) m	1.000 (3.10)	1.000 (3.00)	1.000 (2.80)	1.000 (3.40)	1.000 (3.60)	1.000 (3.00)	1.000 (3.10)	1.000 (2.90)	1.000 (3.30)	1.000 (3.60)
縦断勾配による補正率 α <sub>G</sub> (縦断勾配) %	1.000 (0.00)	1.000 (0.00)	1.000 (0.00)	1.000 (0.00)	1.000 (0.00)	1.000 (0.00)	1.000 (0.00)	1.000 (0.00)	1.000 (0.00)	1.000 (0.00)
大型車混入による補正率 α <sub>T</sub> (大型車混入率) %	0.822 (31.01)	0.867 (22.00)	0.921 (12.30)	0.785 (39.06)	0.794 (37.11)	0.719 (55.71)	0.797 (36.30)	0.750 (47.70)	0.815 (32.46)	0.748 (48.21)
左折車混入による補正率 α <sub>L</sub> T (左折率) L % (歩行者による低減率) f <sub>p</sub> (有効青時間) 秒 (歩行者用青時間) 秒	0.913 (35.2) 0.150 55 48			0.923 (33.5) 0.150 36 29		0.847 (66.7) 0.150 55 48			0.932 (29.1) 0.150 36 29	
横断歩行者による補正率 α <sub>L</sub> 右折車混入による補正率 α <sub>R</sub> 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) KER: 台/サイクル (交差点内滞留台数) K: 台/サイクル				0.912 (18.5) 0.733 36 2(65)						0.874 (22.6) 0.695 36 2(65)
飽和交通流率 S/A	1,501	1,734	1,658	1,449	1,448	1,218	1,594	1,350	1,519	1,308
設計交通量 q	358 (63+295)		73	465 (78+344+43)		339 (113+226)		107	399 (58+296+45)	
右折補正交通量 q <sub>R-N</sub>			8					42		
交差点流入部の需要率 ρ	0.111		0.005	0.161		0.121		0.031	0.141	
必要現示率	1φ	0.111				0.121				現示の需要率 ≤ 交差点の需要率 ≤ 需要率の上限值
	2φ			0.005				0.031		
	3φ			0.161				0.141		
有効青時間(秒)	1φ	55				55				サイクル長(秒)
	2φ			7				7		
	3φ			36				36		
信号青時間比 G/C	55/110		7/110		36/110		55/110		7/110	
可能交通容量 C <sub>i</sub>	1,618		171		948		1,406		925	
交通容量比 q/C <sub>i</sub>	0.221		0.427		0.491		0.241		0.431	
交通処理案のチェック	OK		OK		OK		OK		OK	
滞留長 L <sub>s</sub> (m)			32.3				57.1			

交差点概略図



交通量図



現示方式の図示

現示	1φ	2φ	3φ	C=110
表示時間	G:54 Y:3 AR:0	G:6 Y:3 AR:2	G:35 Y:3 AR:4	C=110
有効青時間	55	7	36	θ=98
損失時間	2	4	6	L=12
歩行者青時間	48	0	29	

※ N =  $KER \times \frac{3,600}{C}$

N: 1時間で右折車が交差点内に滞留する台数

※ \*: 交通容量 (実1時間)

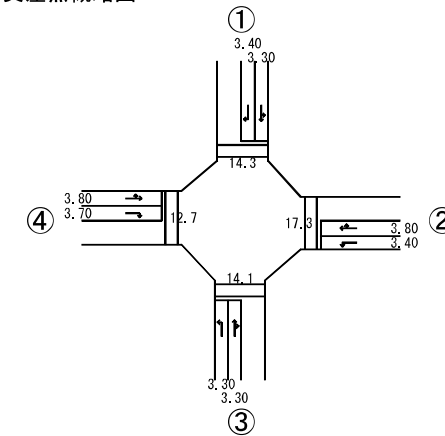
- ①: 至 市川市
- ②: 至 港
- ③: 至 舞浜
- ④: 至 旧江戸川

検討用資料 『No.61 見明川中学校交差点 8:00~9:00』

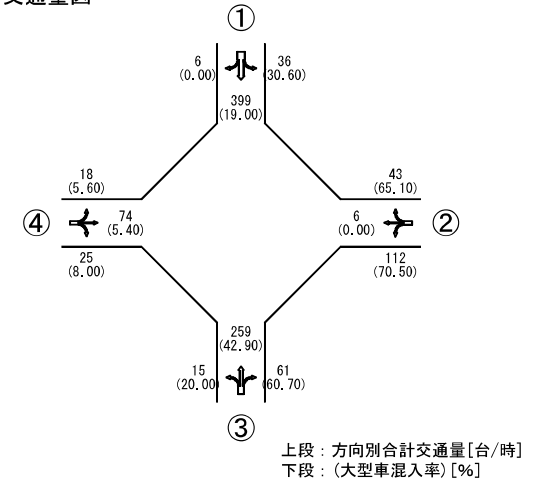
表-1 交差点の需要率の算出

交差点名	No.61 見明川中学校交差点									
	①		②		③		④			
流入部										
車線の種類	左折・直進	右折	左折	直進・右折	左折	直進・右折	左折・直進	右折		
車線数	1	1	1	1	1	1	1	1		
飽和交通流率の基本値 S B	2,000	1,800	1,800	2,000	1,800	2,000	2,000	1,800		
車線幅員による補正率 α w (車線幅員) m	1.000 (3.30)	1.000 (3.40)	1.000 (3.40)	1.000 (3.80)	1.000 (3.30)	1.000 (3.30)	1.000 (3.80)	1.000 (3.70)		
縦断勾配による補正率 α G (縦断勾配) %	1.000 (0.00)	1.000 (0.00)	1.000 (0.00)	1.000 (0.00)	1.000 (0.00)	1.000 (0.00)	1.000 (0.00)	1.000 (0.00)		
大型車混入による補正率 α T (大型車混入率) %	0.877 (19.96)	1.000 (0.00)	0.670 (70.50)	0.714 (57.13)	0.877 (20.00)	0.755 (46.29)	0.963 (5.44)	0.947 (8.00)		
左折車混入による補正率 α L T (左折率) L % (歩行者による低減率) f p (有効青時間) 秒 (歩行者用青時間) 秒	0.980 (8.3) 0.150 45 36		0.150 29 22		0.150 45 36		0.957 (19.6) 0.150 21 15			
横断歩行者による補正率 α L			0.886		0.880					
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) 秒 (現示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		0.763 45 2(65)		0.912 (87.8) 1.000 29 2(65)		0.816 (19.1) 0.651 45 2(65)				
飽和交通流率 S A	1,719	*506	1,069	1,302	1,389	1,232	1,843	1,705		
設計交通量 q	435 (36+399)	6	112	49 (6+43)	15	320 (259+61)	92 (18+74)	25		
右折補正交通量 q R-N										
交差点流入部の需要率 ρ	0.253	-	0.105	0.038	0.011	0.260	0.050	0.015		
必要現示率	1φ	0.253	-			0.011	0.260		現示の需要率 交差点の需要率 ≤ 必要率の上限値	
	2φ			0.105	0.038					0.415
	3φ						0.050	0.015		≤ 0.864
有効青時間(秒)	1φ	45	45			45	45		サイクル長(秒)	
	2φ			29	29					110
	3φ							21 21		
信号青時間比 G/C	45/110	45/110	29/110	29/110	45/110	45/110	21/110	21/110		
可能交通容量 C i	703	506	282	343	568	504	352	326		
交通容量比 q/C i	0.619	0.012	0.397	0.143	0.026	0.635	0.261	0.077		
交通処理案のチェック	OK	OK	OK	OK	OK	OK	OK	OK		
滞留長 L s (m)		2.4	68.6		7.3			10.9		

交差点概略図



交通量図



現示方式の図示

現示	1φ	2φ	3φ	C=110
表示時間	G:44 Y:3 AR:4	G:28 Y:3 AR:3	G:20 Y:3 AR:2	
有効青時間	45	29	21	G=95
損失時間	6	5	4	L=15
歩行者青時間	36	22	15	

※ N =  $KER \times \frac{3,600}{C}$

N: 1時間で右折車が交差点内に滞留する台数

※\*: 交通容量(実1時間)

①: 至 市川市

②: 至 港

③: 至 舞浜

④:

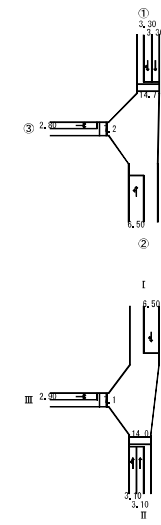
検討用資料 『No.62 伝平橋 8:00~9:00』  
表-1 交差点の需要率の算出

交差点名 流入部	No.62 伝平橋								現示の需要率	交差点の需要率 ≤ 需要率の上限値
	①		②		③		I			
車線の種類	直進	直進・右折	左折・直進	左折・右折	直進・右折	左折・直進	直進	左折・右折	直進	左折・右折
車線数	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1
飽和交通流率の基本値 S B	2,000	2,000	1,800	1,800	2,000	2,000	2,000	2,000	1,800	1,800
車線幅員による補正率 α w (車線幅員)	1.000 (3.30)	1.000 (3.30)	1.000 (6.50)	0.950 (2.80)	1.000 (6.50)	1.000 (3.10)	1.000 (3.10)	0.950 (2.90)	1.000 (3.10)	0.950 (2.90)
縦断勾配による補正率 α G (縦断勾配)	1.000 (0.00)	1.000 (0.00)	1.000 (0.00)	1.000 (0.00)	1.000 (0.00)	1.000 (0.00)	1.000 (0.00)	1.000 (0.00)	1.000 (0.00)	1.000 (0.00)
大型車混入による補正率 α T (大型車混入率)	0.817 (32.10)	0.818 (31.77)	0.748 (48.75)	0.932 (10.40)	0.842 (28.85)	0.737 (51.02)	0.713 (57.60)	0.884 (18.75)		
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			0.954 (17.9)		0.150		0.955 (17.3)			0.150
横断歩行者による補正率 α L 右折車混入による補正率 α R T (右折率) R % (右折車の通過確率) f (有効青時間) 秒 (現示変り目のさげ台数増分) KER: 台/サイクル (交差点内滞留台数) K: 台/サイクル		0.985 (2.1) 0.706 58		1.000 (84.4) 1.000 42	0.974 (5.2) 0.708 72			1.000 (53.8) 1.000 28		
飽和交通流率 S A	1,634	1,611	1,281	1,383	1,610	1,408	1,426	1,326		
設計交通量 q		563	402 (72+330)	231 (36+195)	752 (713+39)	359 (31+328)		160 (74+86)		
右折補正交通量 α R-N										
交差点流入部の需要率 ρ		0.173	0.314	0.167	0.459	0.127		0.121		
必要現示率	1φ	0.173	0.314		0.459	0.127		0.459	0.580	
	2φ	****			****			****		
	3φ				****			****		
	4φ			0.167	****			****		
	5φ			****				0.600		
	6φ			****			0.121	0.121		
有効青時間(秒)	1φ	51	48		51	48		48	サイクル長(秒) 110	
	2φ	7			10					
	3φ				2					
	4φ			12	9					
	5φ			2						
	6φ			28				28		
信号青時間比 G/C		58/110	48/110	42/110	72/110	48/110		28/110		
可能交通容量 C i		1,711	559	528	1,073	1,237		338		
交通容量比 q/C i		0.329	0.719	0.438	0.701	0.290		0.473		
交通処理案のチェック		OK	OK	OK	OK	OK		OK		
滞留長 L s (m)										

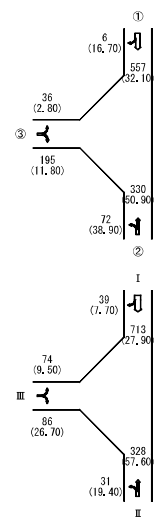
※ N = KER ×  $\frac{3,600}{C}$   
N : 1 時間で右折車が交差点内に滞留する台数  
※ \* : 交通容量 (実1時間)  
※ \*\*\*\* : 連続現示での使用現示

①: 至 市川市  
②: 至 東京ディズニーリゾート  
③: 至 旧江戸川  
I: 至 市川市  
II: 至 東京ディズニーリゾート  
III:

交差点概略図



交通量図



上段: 方向別合計交通量[台/時]  
下段: (大型車混入率)[%]

現示方式の図示

現示	1φ	2φ	3φ	4φ
現示				
表示時間	G:48 Y:3 AR:0	G:7 Y:3 AR:0	G:2 Y:0 AR:0	G:9 Y:3 AR:0
有効青時間	48	7	2	9
損失時間	3	3	0	3
歩行者青時間	0	0	0	9
現示	5φ	6φ		
現示				
表示時間	G:2 Y:0 AR:0	G:27 Y:3 AR:3	G:110	
有効青時間	2	28	G:98	
損失時間	0	5	L:14	
歩行者青時間	2	23		

検討用資料 『No.63 運動公園前交差点 21:00~22:00』

表-1 交差点の需要率の算出

交差点名	No.63 運動公園前交差点										
	①		②			③		④			
流入部	左折・直進	右折	左折・直進	直進	右折	左折	直進	右折	左折・直進	直進	右折
車線の種類	1	1	1	1	1	3	1	1	1	1	1
飽和交通流率の基本値 S B	2,000	1,800	2,000	2,000	1,800	1,800	2,000	1,800	2,000	2,000	1,800
車線幅員による補正率 α w (車線幅員) m	1.000 (3.10)	1.000 (3.20)	1.000 (3.20)	1.000 (3.30)	1.000 (3.30)	1.000 (3.30)	1.000 (3.00)	1.000 (3.00)	1.000 (3.40)	1.000 (3.20)	1.000 (3.30)
縦断勾配による補正率 α G (縦断勾配) %	1.000 (0.00)	1.000 (0.00)	1.000 (0.00)	1.000 (0.00)	1.000 (0.00)	1.000 (0.00)	1.000 (0.00)	1.000 (0.00)	1.000 (0.00)	1.000 (0.00)	1.000 (0.00)
大型車混入による補正率 α T (大型車混入率) %	0.799 (35.87)	0.882 (19.10)	0.939 (9.36)	0.953 (7.00)	0.939 (9.30)	0.966 (5.10)	0.888 (18.00)	0.781 (40.00)	0.842 (26.88)	0.742 (49.60)	0.872 (21.00)
左折車混入による補正率 α L T (左折率) L %	0.962 (14.7)		0.981 (7.5)						0.836 (75.5)		
(歩行者による低減率) f p (有効青時間) 秒	0.150 (78)		0.150 (33)			0.150 (43)			0.150 (33)		
(歩行者用青時間) 秒	69		28			34			28		
横断歩行者による補正率 α L						0.881					
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) 秒											
(現示変り目のさげ台数増分) KER: 台/サイクル (交差点内滞留台数) K: 台/サイクル					2(51)						2(51)
飽和交通流率 S A	1,537	1,588	1,842	1,906	1,690	4,596	1,776	1,406	1,408	1,484	1,570
設計交通量 q	156 (23+133)	47	694 (26+668)	118	1,112	248	40	204 (77+127)			100
右折補正交通量 q R-N					67						49
交差点流入部の需要率 ρ	0.101	0.030	0.185	0.040	0.242	0.140	0.028	0.071	0.031		
必要現示率	1φ		0.185					0.071			
	2φ				0.040					0.031	
	3φ	0.101				0.140					0.000
	4φ	****				0.242	****				0.242
	5φ		0.030					0.028			0.030
有効青時間(秒)	1φ			33					33		
	2φ				6					6	
	3φ	35				35					
	4φ	43				43	43				
	5φ		6					6			
信号青時間比 G/C	78/140	6/140	33/140	6/140	43/140	78/140	6/140	33/140	6/140	6/140	
可能交通容量 C i	856	68	883	123	1,412	989	60	682	118		
交通容量比 q/C i	0.182	0.691	0.786	0.959	0.788	0.251	0.667	0.299	0.847		
交通処理案のチェック	OK	OK	OK	OK	OK	OK	OK	OK	OK	OK	
滞留長 L s (m)		28.7			55.4	136.4		28.7			53.9

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

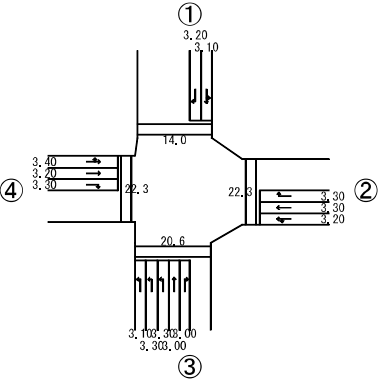
N: 1時間で右折車が交差点内に滞留する台数

※\*: 交通容量(実1時間)

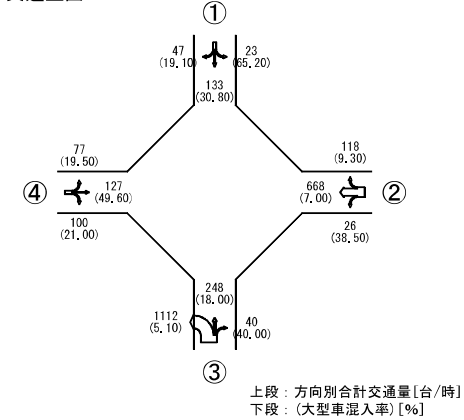
※\*\*\*\*: 連続現示での使用現示

- ①: 至 市川市
- ②: 至 千鳥
- ③: 至 東京ディズニーリゾート
- ④: 至 江戸川区

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:32 Y:3 AR:0	G:5 Y:3 AR:3	G:35 Y:0 AR:0	G:42 Y:3 AR:3
有効青時間	33	6	35	43
損失時間	2	5	0	5
歩行者青時間	28	0	35	42
現示	5φ			
表示時間	G:5 Y:3 AR:3	C=140		
有効青時間	6	Q=123		
損失時間	5	L=17		
歩行者青時間	0			

検討用資料 『No.64 今川地区中央交差点 17:00~18:00』

表-1 交差点の需要率の算出

交差点名	No.64 今川地区中央交差点				
	①	②	③	④	
流入部					
車線の種類	左折・直進・右折	左折・直進・右折	左折・直進・右折	左折・直進・右折	
車線数	1	1	1	1	
飽和交通流率の基本値 S B	2,000	2,000	2,000	2,000	
車線幅員による補正率 α w (車線幅員) m	0.950 (2.90)	0.950 (2.90)	0.950 (2.90)	0.950 (2.90)	
縦断勾配による補正率 α G (縦断勾配) %	1.000 (0.00)	1.000 (0.00)	1.000 (0.00)	1.000 (0.00)	
大型車混入による補正率 α T (大型車混入率) %	0.922 (12.01)	1.000 (0.00)	0.934 (10.02)	0.971 (4.29)	
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	0.962 (16.0) 0.150 29 23	0.954 (20.0) 0.150 23 17	0.916 (36.7) 0.150 29 23	0.915 (38.6) 0.150 23 17	
横断歩行者による補正率 α L					
右折車混入による補正率 α R T (右折率) R % (右折車の通過確率) f (有効青時間) 秒 (現示変り目のさげ台数増分) KER: 台/サイクル (交差点内滞留台数) K: 台/サイクル	0.958 (40.0) 0.968 29	0.991 (8.0) 0.972 23	0.993 (6.7) 0.990 29	0.978 (20.0) 0.983 23	
飽和交通流率 S A	1,614	1,796	1,614	1,651	
設計交通量 q	25 (4+11+10)	25 (5+18+2)	60 (22+34+4)	70 (27+29+14)	
右折補正交通量 q R - N					
交差点流入部の需要率 ρ	0.015	0.014	0.037	0.042	
必要現示率	1 φ	0.015	0.037	0.042	現示の需要率 ≤ 需要率の上限値
	2 φ		0.014	0.042	
有効青時間(秒)	1 φ	29	29	23	サイクル長(秒)
	2 φ		23	23	
信号青時間比 G / C	29/60	23/60	29/60	23/60	
可能交通容量 C i	780	688	780	633	
交通容量比 q / C i	0.032	0.036	0.077	0.111	
交通処理案のチェック	OK	OK	OK	OK	
滞留長 L s (m)					

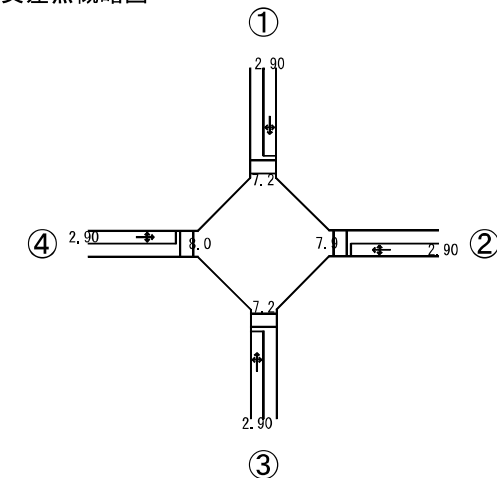
$$※ N = \frac{KER \times 3,600}{C}$$

N: 1時間(で)右折車が交差点内に滞留する台数

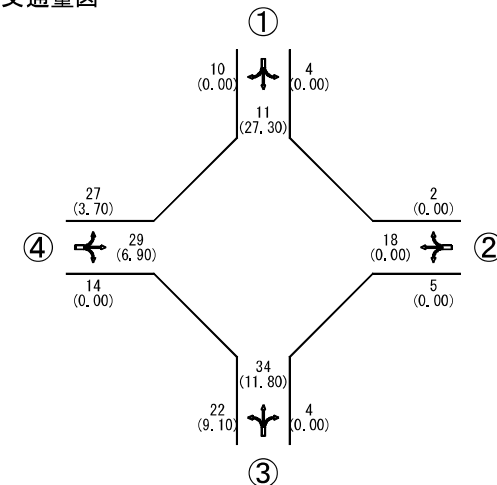
※ \*: 交通容量 (実1時間)

- ①: 至 市川市
- ②: 至 高洲
- ③: 至 舞浜
- ④: 至 富岡

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		C=60		
	④	①	④	①			
表示時間	G:28	Y:3	AR:2	G:22	Y:3	AR:2	C=60
有効青時間	29			23			G=52
損失時間	4			4			L=8
歩行者青時間	23			17			

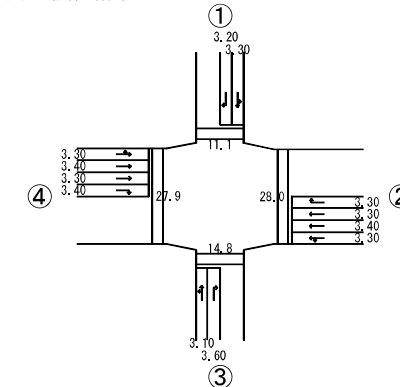
検討用資料 『No.66 明海交差点 16:00~17:00』

表-1 交差点の需要率の算出

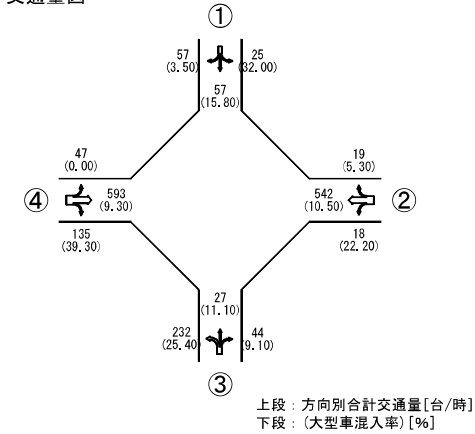
交差点名 流入部	No.66 明海交差点									
	①		②		③		④			
車線の種類	左折・直進	右折	左折・直進	直進	右折	左折・直進	右折	左折・直進	直進	右折
車線数	1	1	1	2	1	1	1	1	2	1
飽和交通流率の基本値 S B	2,000	1,800	2,000	2,000	1,800	2,000	1,800	2,000	2,000	1,800
車線幅員による補正率 α w (車線幅員) m	1.000 (3.30)	1.000 (3.20)	1.000 (3.30)	1.000 (3.30)	1.000 (3.30)	1.000 (3.10)	1.000 (3.60)	1.000 (3.30)	1.000 (3.30)	1.000 (3.40)
縦断勾配による補正率 α G (縦断勾配) %	1.000 (0.00)	1.000 (0.00)	1.000 (0.00)	1.000 (0.00)	1.000 (0.00)	1.000 (0.00)	1.000 (0.00)	1.000 (0.00)	1.000 (0.00)	1.000 (0.00)
大型車混入による補正率 α T (大型車混入率) %	0.873 (20.74)	0.976 (3.50)	0.925 (11.63)	0.932 (10.50)	0.964 (5.30)	0.857 (23.91)	0.940 (9.10)	0.952 (7.26)	0.939 (9.30)	0.784 (39.30)
左折車混入による補正率 α L T (左折率) L % (歩行者による低減率) f p (有効青時間) 秒 (歩行者用青時間) 秒	0.937 (30.5) 0.150 46 31		0.978 (9.6) 0.150 41 29			0.835 (89.6) 0.150 46 31		0.952 (22.0) 0.150 41 29		
横断歩行者による補正率 α L										
右折車混入による補正率 α R T (右折率) R % (右折車の通過確率) f (有効青時間) 秒 (現示変り目のさげ台数増分) KER: 台/サイクル (交差点内滞留台数) K: 台/サイクル		0.974 46 2(66)					0.946 46 2(66)			2(66)
飽和交通流率 S A	1,636	*775	1,809	3,728	1,735	1,431	*714	1,813	3,756	1,411
設計交通量 q	82 (25+57)	57	560 (18+542)	19	259 (232+27)	44	640 (47+593)	135		
右折補正交通量 q R-N				0						69
交差点流入部の需要率 ρ	0.050	-	0.101	0.000	0.181	-	0.115	0.049		
必要現示率	1φ		0.101				0.115			
	2φ				0.000			0.049		
	3φ	0.050	-			0.181	-			
有効青時間(秒)	1φ		41				41			
	2φ				10			10		
	3φ	46	46			46	46			
信号青時間比 G/C	46/109	46/109	41/109	10/109	46/109	46/109	41/109	10/109		
可能交通容量 C i	690	775	2,083	225	604	714	2,095	195		
交通容量比 q/C i	0.119	0.074	0.269	0.084	0.429	0.062	0.305	0.692		
交通処理案のチェック	OK	OK	OK	OK	OK	OK	OK	OK		
滞留長 L s (m)		23.6		8.0	19.2		64.6			

現示の需要率	交差点の需要率 ≦需要率の上限値
0.115	0.345
0.049	≦0.890
0.181	サイクル長(秒)
	109

交差点概略図



交通量図



現示方式の図示

現示	1φ	2φ	3φ	C=109
表示時間	G:40 Y:3 AR:0	G:9 Y:3 AR:3	G:45 Y:3 AR:3	
有効青時間	41	10	46	G=97
損失時間	2	5	5	L=12
歩行者青時間	29	0	31	

※ N =  $KER \times \frac{3,600}{C}$   
 N: 1時間で右折車が交差点内に滞留する台数  
 ※ \*: 交通容量 (実1時間)

- ①: 至 浦安市総合公園
- ②: 至 舞浜
- ③: 至 江戸川区

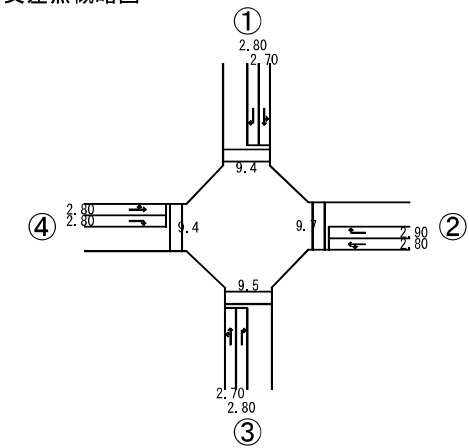
検討用資料 『No.67 マイステイズ新浦安コンファレンスセンター前交差点 8:00~9:00』

表-1 交差点の需要率の算出

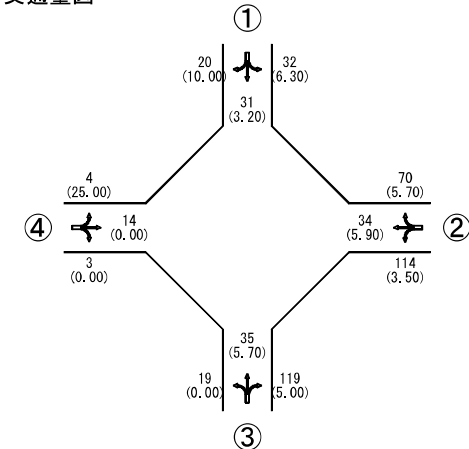
交差点名		No.67 マイステイズ新浦安コンファレンスセンター前交差点							
流入部		①		②		③		④	
車線の種類		左折・直進	右折	左折・直進	右折	左折・直進	右折	左折・直進	右折
車線数		1	1	1	1	1	1	1	1
飽和交通流率の基本値 S/B		2,000	1,800	2,000	1,800	2,000	1,800	2,000	1,800
車線幅員による補正率 αw (車線幅員) m		0.950 (2.70)	1.000 (2.80)	0.950 (2.80)	1.000 (2.90)	0.950 (2.70)	1.000 (2.80)	0.950 (2.80)	1.000 (2.80)
縦断勾配による補正率 αG (縦断勾配) %		1.000 (0.00)	1.000 (0.00)	1.000 (0.00)	1.000 (0.00)	1.000 (0.00)	1.000 (0.00)	1.000 (0.00)	1.000 (0.00)
大型車混入による補正率 αT (大型車混入率) %		0.968 (4.77)	0.935 (10.00)	0.972 (4.05)	0.962 (5.70)	0.975 (3.69)	0.966 (5.00)	0.963 (5.56)	1.000 (0.00)
左折車混入による補正率 αLT (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		0.883 (50.8) 0.150 41 34		0.839 (77.0) 0.150 29 23		0.916 (35.2) 0.150 41 34		0.947 (22.2) 0.150 29 23	
横断歩行者による補正率 αL									
右折車混入による補正率 αRT (右折率) 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			0.967 41		0.987 29		0.971 41		0.968 29
飽和交通流率 S/A		1,624	*910	1,549	*702	1,697	*942	1,733	*702
設計交通量 q		63 (32+31)	20	148 (114+34)	70	54 (19+35)	119	18 (4+14)	3
右折補正交通量 qR-N									
交差点流入部の需要率 ρ		0.039	-	0.096	-	0.032	-	0.010	-
必要現示率	1φ	0.039	-			0.032	-		
	2φ			0.096	-			0.010	-
有効青時間(秒)	1φ	41	41			41	41		
	2φ			29	29			29	29
信号青時間比 G/C		41/80	41/80	29/80	29/80	41/80	41/80	29/80	29/80
可能交通容量 C i		832	910	562	702	870	942	628	702
交通容量比 q/C i		0.076	0.022	0.263	0.100	0.062	0.126	0.029	0.004
交通処理案のチェック		OK	OK	OK	OK	OK	OK	OK	OK
滞留長 L s (m)			6.5		21.7		34.5		0.9

現示の需要率	交差点の需要率 ≤ 需要率の上限値
0.039	0.135
0.096	≤ 0.875
サイクル長(秒)	
80	

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		C=80
	表示時間	G:40 Y:3 AR:3	G:28 Y:3 AR:3	G=70	
	有効青時間	41	29	L=10	
	損失時間	5	5		
	歩行者青時間	34	23		

※ N =  $\frac{KER \times 3,600}{C}$   
N: 1時間で右折車が交差点内に滞留する台数  
※ \*: 交通容量 (実1時間)

- ①: 浦安市総合公園
- ②: 至 舞浜
- ③: 至 江戸川区
- ④: 至 江戸川区



検討用資料 『No.70 入船橋バス停前交差点 7:00~8:00』

表-1 交差点の需要率の算出

交差点名	No.70 入船橋バス停前交差点					現示の需要率	交差点の需要率 ≤ 需要率の上限値
	流入部	①	②	③			
車線の種類		左折・直進	直進	左折・右折	直進	右折	
車線数		1	1	1	1	1	
飽和交通流率の基本値	S B	2,000	2,000	1,800	2,000	1,800	
車線幅員による補正率 (車線幅員)	$\alpha w$ m	1.000 (3.50)	1.000 (3.60)	1.000 (3.10)	1.000 (3.30)	1.000 (3.60)	
縦断勾配による補正率 (縦断勾配)	$\alpha G$ %	1.000 (0.00)	1.000 (0.00)	1.000 (0.00)	1.000 (0.00)	1.000 (0.00)	
大型車混入による補正率 (大型車混入率)	$\alpha T$ %	0.883 (19.00)	0.892 (17.30)	0.909 (14.28)	0.766 (43.70)	0.877 (20.00)	
左折車混入による補正率 (左折率)	$\alpha L T$ L %	0.923 (32.1)					
(歩行者による低減率)	f p	0.150		0.150			
(有効青時間)	秒	34		31			
(歩行者用青時間)	秒	28		23			
横断歩行者による補正率	$\alpha L$			0.889			
右折車混入による補正率 (右折率)	$\alpha R T$ R %			1.000 (83.8)			
(右折車の通過確率)	f			1.000		0.629	
(有効青時間)	秒			31		34	
(現示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						2(96)	
飽和交通流率	S A	1,630	1,784	1,455	1,532	*479	
設計交通量	q	523 (84+439)		154 (25+129)	87	10	
右折補正交通量	q R - N						
交差点流入部の需要率	$\rho$	0.153	0.106	0.057	-		
必要現示率	1φ	0.153		0.057	-	0.153	0.259
	2φ		0.106			0.106	≤ 0.867
有効青時間(秒)	1φ	34		34	34	サイクル長(秒)	
	2φ			31		75	
信号青時間比	G / C	34/75		31/75	34/75	34/75	
可能交通容量	C i	1,548		601	695	479	
交通容量比	q / C i	0.338		0.256	0.125	0.021	
交通処理案のチェック		OK		OK	OK	OK	
滞留長	L s (m)					3.3	

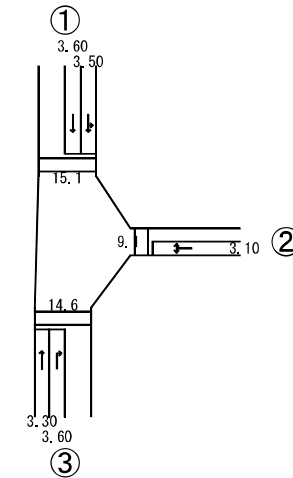
※  $N = \frac{KER \times 3,600}{C}$

N : 1時間で右折車が交差点内に滞留する台数

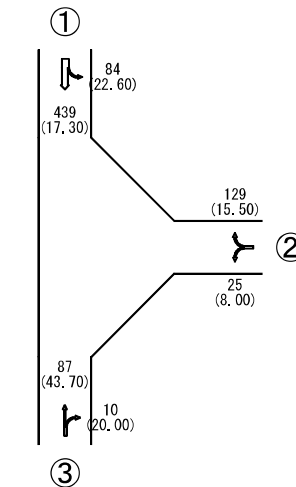
※ \* : 交通容量 (実1時間)

- ①: 至 入船
- ②: 至 高洲中央公園
- ③: 至 港

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	
表示時間	G:33 Y:3 AR:3	G:30 Y:3 AR:3	C=75
有効青時間	34	31	G=65
損失時間	5	5	L=10
歩行者青時間	28	23	

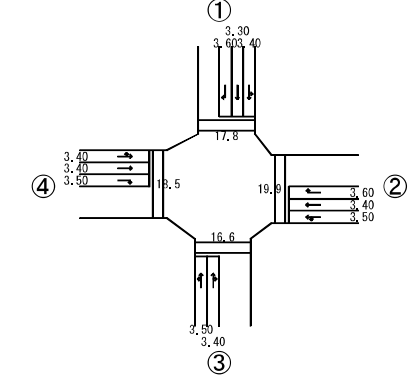
検討用資料 『No.71 高洲太陽の丘公園前交差点 8:00~9:00』

表-1 交差点の需要率の算出

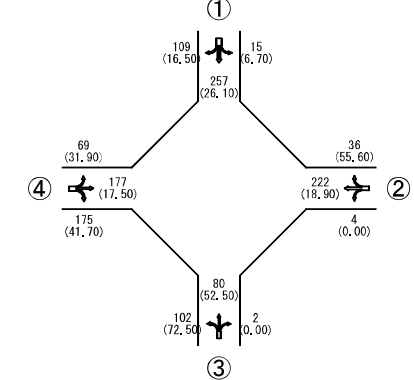
交差点名	No.71 高洲太陽の丘公園前交差点										
	①			②			③		④		
流入部	左折・直進	直進	右折	左折・直進	直進	右折	左折・直進	直進・右折	左折・直進	直進	右折
車線の種類	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1
車線数	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1
飽和交通流率の基本値 S B	2,000	2,000	1,800	2,000	2,000	1,800	2,000	2,000	2,000	2,000	1,800
車線幅員による補正率 α w (車線幅員) m	1.000 (3.40)	1.000 (3.30)	1.000 (3.60)	1.000 (3.50)	1.000 (3.40)	1.000 (3.60)	1.000 (3.50)	1.000 (3.40)	1.000 (3.40)	1.000 (3.40)	1.000 (3.50)
縦断勾配による補正率 α G (縦断勾配) %	1.000 (0.00)	1.000 (0.00)	1.000 (0.00)	1.000 (0.00)	1.000 (0.00)	1.000 (0.00)	1.000 (0.00)	1.000 (0.00)	1.000 (0.00)	1.000 (0.00)	1.000 (0.00)
大型車混入による補正率 α T (大型車混入率) %	0.856 (23.96)	0.846 (26.10)	0.896 (16.50)	0.887 (18.23)	0.883 (18.90)	0.720 (55.60)	0.663 (72.50)	0.736 (51.22)	0.848 (25.58)	0.891 (17.50)	0.774 (41.70)
左折車混入による補正率 α L T (左折率) L %	0.974 (11.0)			0.992 (3.5)			0.806		0.890 (56.1)		
(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	0.150 (45)			0.150 (30)			0.150 (45)		0.150 (30)		
横断歩行者による補正率 α L (歩行者用青時間) 秒	34			19			34		19		
右折車混入による補正率 α R T (右折率) R %								0.991 (2.2)			
(右折車の通過確率) f (有効青時間) 秒 (現示変り目のさばけ台数増分) KER:台/サイクル (交差点内滞留台数) K:台/サイクル			0.924 (45)			2(72)		0.764 (45)			2(72)
飽和交通流率 S A	1,667	1,692	*726	1,760	1,766	1,296	1,069	1,459	1,509	1,782	1,393
設計交通量 q	272 (15+257)		109	226 (4+222)		36	184 (102+80+2)		246 (69+177)		175
右折補正交通量 q R - N						0					103
交差点流入部の需要率 ρ	0.081		-	0.064		0.000	0.073		0.075		0.074
必要現示率	1φ			0.064					0.075		
	2φ					0.000			0.074		0.074
	3φ	0.081		-			0.073				0.081
有効青時間(秒)	1φ			30					30		
	2φ					13					13
	3φ	45		45			45				
信号青時間比 G/C	45/100		45/100	30/100		13/100	45/100		30/100		13/100
可能交通容量 C i	1,512		726	1,058		240	1,138		987		253
交通容量比 q/C i	0.180		0.150	0.214		0.150	0.162		0.249		0.692
交通処理案のチェック	OK		OK	OK		OK	OK		OK		OK
滞留長 L s (m)			42.3			20.5					74.8

現示の需要率	交差点の需要率 ≤ 需要率の上限値
0.075	0.230
0.074	
0.081	≤ 0.880
	サイクル長(秒)
	100

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:29 Y:3 AR:0	G:12 Y:3 AR:3	G:44 Y:3 AR:3	C=100
有効青時間	30	13	45	0=88
損失時間	2	5	5	L=12
歩行者青時間	19	0	34	

※ N = KER ×  $\frac{3,600}{C}$   
N : 1時間 で右折車が交差点内に滞留する台数  
※ \* : 交通容量 (実1時間)

- ①: 至 入船
- ②:
- ③:
- ④: 至 旧江戸川

検討用資料 『No.73 運動公園前交差点（ドッグラン側） 8：00～9：00』

表-1 交差点の需要率の算出

交差点名	No.73 運動公園前交差点（ドッグラン側）					
	流入部	①	②	③		
車線の種類		直進	右折	左折	直進	左折・右折
車線数		2	1	1	1	1
飽和交通流率の基本値	S B	2,000	1,800	1,800	2,000	1,800
車線幅員による補正率 (車線幅員)	$\alpha w$ m	1.000 (3.40)	1.000 (3.20)	1.000 (3.60)	1.000 (3.40)	1.000 (3.60)
縦断勾配による補正率 (縦断勾配)	$\alpha G$ %	1.000 (0.00)	1.000 (0.00)	1.000 (0.00)	1.000 (0.00)	1.000 (0.00)
大型車混入による補正率 (大型車混入率)	$\alpha T$ %	0.838 (27.60)	0.929 (10.90)	0.701 (60.80)	0.704 (60.20)	0.766 (43.62)
左折車混入による補正率 (左折率)	$\alpha L T$ L %					
(歩行者による低減率)	f p			0.150		0.150
(有効青時間)	秒			46		35
(歩行者用青時間)	秒			39		25
横断歩行者による補正率	$\alpha L$			0.873		0.893
右折車混入による補正率 (右折率)	$\alpha R T$ R %					1.000 (75.5)
(右折車の通過確率)	f		0.700			1.000
(有効青時間)	秒		46			35
(現示変り目のさげ台数増分)	KER : 台/サイクル		2(80)			2(80)
(交差点内滞留台数)	K : 台/サイクル					
飽和交通流率	S A	3,352	*562	1,102	1,408	1,231
設計交通量	q	572	46	74	337	110 (27+83)
右折補正交通量	q R - N					
交差点流入部の需要率	$\rho$	0.171	-	0.067	0.239	0.089
必要現示率	1 $\phi$	0.171	-	0.067	0.239	0.239
	2 $\phi$					0.089
有効青時間(秒)	1 $\phi$	46	46	46	46	35
	2 $\phi$					
信号青時間比	G / C	46/90	46/90	46/90	46/90	35/90
可能交通容量	C i	1,713	562	563	720	479
交通容量比	q / C i	0.334	0.082	0.131	0.468	0.230
交通処理案のチェック		OK	OK	OK	OK	OK
滞留長	L s (m)		16.8	39.3		

現示の需要率	交差点の需要率 ≤ 需要率の上限値
0.239	0.328
0.089	≤ 0.900
サイクル長(秒)	
90	

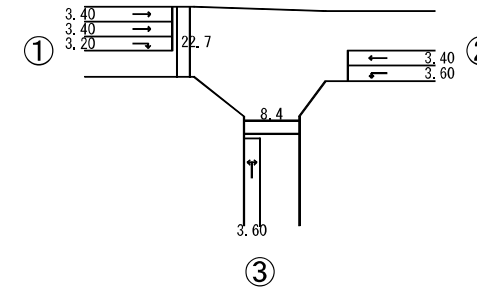
※  $N = \frac{KER \times 3,600}{C}$

N : 1時間で右折車が交差点内に滞留する台数

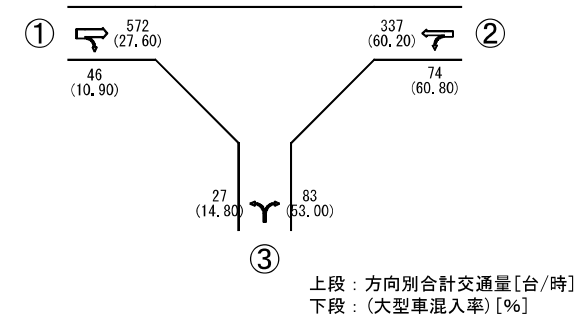
※ \* : 交通容量 (実1時間)

- ①: 至 舞浜
- ②:
- ③: 至 東京ディズニーリゾート

交差点概略図



交通量図



現示方式の図示

	1 $\phi$	2 $\phi$	
現示			
表示時間	G:45 Y:3 AR:3	G:34 Y:3 AR:2	C=90
有効青時間	46	35	G=81
損失時間	5	4	L=9
歩行者青時間	39	25	

検討用資料 『No.75 日の出公民館前交差点 16:00~17:00』

表-1 交差点の需要率の算出

交差点名	No.75 日の出公民館前交差点											
	①			②			③			④		
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
車線の種類	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1
車線数	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1
飽和交通流率の基本値 S B	2,000	2,000	1,800	2,000	2,000	1,800	2,000	2,000	1,800	2,000	2,000	1,800
車線幅員による補正率 α w (車線幅員) m	1.000 (3.00)	1.000 (3.10)	1.000 (3.10)	1.000 (3.60)	1.000 (3.60)	1.000 (3.30)	1.000 (3.00)	1.000 (3.10)	1.000 (3.10)	1.000 (3.40)	1.000 (3.30)	1.000 (3.40)
縦断勾配による補正率 α G (縦断勾配) %	1.000 (0.00)	1.000 (0.00)	1.000 (0.00)	1.000 (0.00)	1.000 (0.00)	1.000 (0.00)	1.000 (0.00)	1.000 (0.00)	1.000 (0.00)	1.000 (0.00)	1.000 (0.00)	1.000 (0.00)
大型車混入による補正率 α T (大型車混入率) %	0.944 (8.47)	0.954 (6.90)	0.871 (21.10)	0.620 (87.55)	0.606 (93.00)	1.000 (0.00)	0.953 (7.10)	1.000 (0.00)	1.000 (0.00)	0.908 (14.54)	0.920 (12.50)	0.951 (7.40)
左折車混入による補正率 α L T (左折率) L % (歩行者による低減率) f p (有効青時間) 秒 (歩行者用青時間) 秒	0.949 (21.5) 0.150 41 32			0.983 (7.0) 0.150 49 38			0.800 0.150 41 32			0.955 (19.7) 0.150 49 38		
横断歩行者による補正率 α L 右折車混入による補正率 α R T (右折率) R % (右折車の通過確率) f (有効青時間) 秒 (現示変り目のさげ台数増分) KER: 台/サイクル (交差点内滞留台数) K: 台/サイクル			0.977 41 2(65)			2(65)			0.945 41 2(65)			2(65)
飽和交通流率 S A	1,792	1,908	*630	1,219	1,212	1,800	1,525	2,000	*683	1,734	1,840	1,712
設計交通量 q	65 (7+58)	90	369 (13+356)	5	123 (99+24)	14	356 (35+321)	163	98			
右折補正交通量 q R-N			0									
交差点流入部の需要率 ρ	0.018	-	0.152	0.000	0.035	-	0.100	0.057				
必要現示率	1φ 2φ 3φ		0.152	0.000	0.035	-	0.100	0.057				
有効青時間(秒)	1φ 2φ 3φ		49	9	49	9	49	9				
信号青時間比 G/C	41/110	41/110	49/110	9/110	41/110	41/110	49/110	9/110				
可能交通容量 C i	1,379	630	1,083	212	1,314	683	1,592	205				
交通容量比 q/C i	0.047	0.143	0.341	0.024	0.094	0.020	0.224	0.795				
交通処理案のチェック	OK	OK	OK	OK	OK	OK	OK	OK				
滞留長 L s (m)		41.0	2.0	5.6				57.8				

現示の需要率	0.152	0.244
交差点の需要率 ≤ 需要率の上限値	0.057	≤ 0.900
サイクル長(秒)	110	

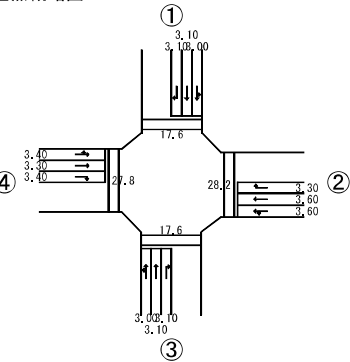
※ N = KER ×  $\frac{3,600}{C}$

N : 1時間で右折車が交差点内に滞留する台数

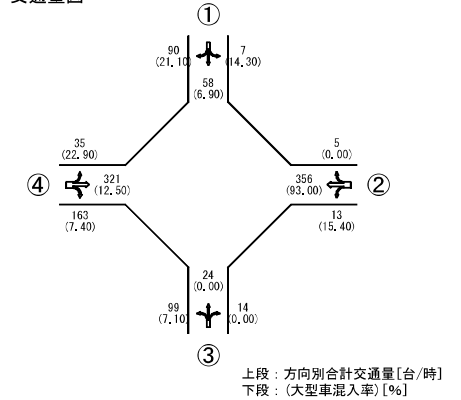
※ \* : 交通容量 (実1時間)

- ①: 至 浦安市墓地公園
- ②: 至 浦安市総合公園
- ③: 至 高洲中央公園
- ④: 至 江戸川区

交差点概略図



交通量図



現示方式の図示

現示	1φ	2φ	3φ	C=110
表示時間	G:48 Y:3 AR:0	G:8 Y:3 AR:2	G:40 Y:3 AR:3	G=110
有効青時間	49	9	41	G=99
損失時間	2	4	5	L=11
歩行者青時間	38	0	32	

検討用資料 『No.77 パークシティ東京ベイ前交差点 9:00~10:00』

表-1 交差点の需要率の算出

交差点名	No.77 パークシティ東京ベイ前交差点											
	①			②			③			④		
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
車線の種類	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1
車線数	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1
飽和交通流率の基本値 S B	2,000	2,000	1,800	2,000	2,000	1,800	2,000	2,000	1,800	2,000	2,000	1,800
車線幅員による補正率 α w	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) m	(2.90)	(3.20)	(3.20)	(3.60)	(3.60)	(3.30)	(3.10)	(3.00)	(3.00)	(3.50)	(3.60)	(3.40)
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	0.953	0.945	0.935	0.798	0.803	1.000	0.921	0.946	0.688	0.877	0.737	0.964
(大型車混入率) %	(7.05)	(8.30)	(10.00)	(36.25)	(35.10)	(0.00)	(12.20)	(8.20)	(64.70)	(19.96)	(51.10)	(5.40)
左折車混入による補正率 α L T	0.964			0.860			0.806			0.845		
(左折率) L %	(15.4)			(67.9)			(76.3)			(76.3)		
(歩行者による低減率) f p	0.150			0.150			0.150			0.150		
(有効青時間) 秒	41			39			41			39		
(歩行者用青時間) 秒	31			29			31			29		
横断歩行者による補正率 α L												
右折車混入による補正率 α R T												
(右折率) R %												
(右折車の通過確率) f			0.953			0.955			0.966			0.965
(有効青時間) 秒			41			39			41			39
(現示変り目のさばけ台数増分) KER:台/サイクル			2(80)			2(80)			2(80)			2(80)
(交差点内滞留台数) K:台/サイクル												
飽和交通流率 S A	1,746	1,890	*800	1,373	1,606	*813	1,485	1,892	*619	1,482	1,474	*797
設計交通量 q	39 (3+36)		20	56 (19+37)		2	98 (49+49)		17	76 (29+47)		56
右折補正交通量 q R-N												
交差点流入部の需要率 ρ	0.011		-	0.019		-	0.029		-	0.026		-
必要現示率	1φ			0.019		-				0.026		-
	2φ	0.011		-			0.029		-			
有効青時間(秒)	1φ			39		39				39		39
	2φ	41		41		41		41		41		41
信号青時間比 G/C	41/90		41/90	39/90		39/90	41/90		41/90	39/90		39/90
可能交通容量 C i	1,656		800	1,291		813	1,538		619	1,281		797
交通容量比 q/C i	0.024		0.025	0.043		0.002	0.064		0.027	0.059		0.070
交通処理案のチェック	OK		OK	OK		OK	OK		OK	OK		OK
滞留長 L s (m)			7.3			0.7			9.2			19.5

現示の需要率	交差点の需要率 ≤ 需要率の上限値
0.026	0.055
0.029	≤ 0.889
	サイクル長(秒)
	90

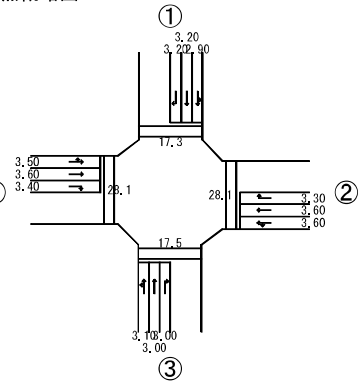
※  $N = \frac{KER \times 3,600}{C}$

N: 1時間で右折車が交差点内に滞留する台数

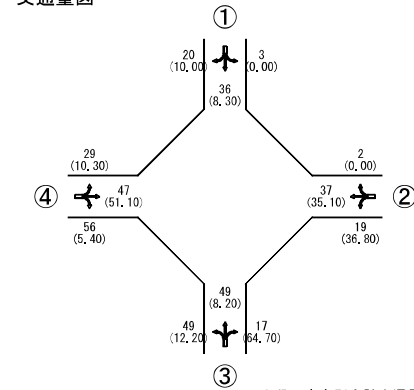
※ \*: 交通容量(実1時間)

- ①: 至 日の出第5街区公園
- ②: 至 浦安市総合公園
- ③: 至 高洲海浜公園
- ④: 至 江戸川区

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

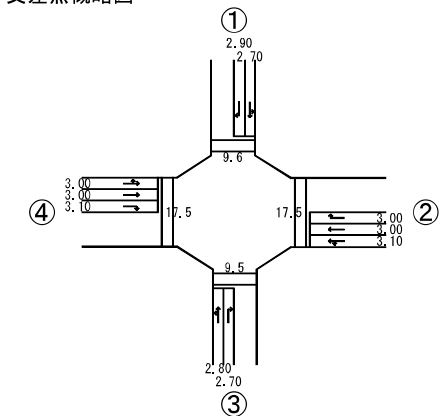
現示	1φ	2φ	0=90
表示時間	G:38 Y:3 AR:3	G:40 Y:3 AR:3	0=90
有効青時間	39	41	0=80
損失時間	5	5	L=10
歩行者青時間	29	31	

検討用資料 『No.78 明海第3街区公園前交差点 17:00~18:00』

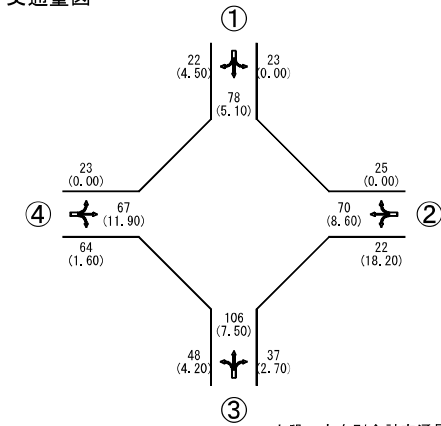
表-1 交差点の需要率の算出

交差点名	No.78 明海第3街区公園前交差点									
	①		②		③		④			
流入部	左折・直進	右折	左折・直進	直進	右折	左折・直進	右折	左折・直進	直進	右折
車線の種類	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1
車線数	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1
飽和交通流率の基本値 S B	2,000	1,800	2,000	2,000	1,800	2,000	1,800	2,000	2,000	1,800
車線幅員による補正率 α w (車線幅員) m	0.950 (2.70)	1.000 (2.90)	1.000 (3.10)	1.000 (3.00)	1.000 (3.00)	0.950 (2.80)	0.950 (2.70)	1.000 (3.00)	1.000 (3.00)	1.000 (3.10)
縦断勾配による補正率 α G (縦断勾配) %	1.000 (0.00)	1.000 (0.00)	1.000 (0.00)	1.000 (0.00)	1.000 (0.00)	1.000 (0.00)	1.000 (0.00)	1.000 (0.00)	1.000 (0.00)	1.000 (0.00)
大型車混入による補正率 α T (大型車混入率) %	0.973 (3.94)	0.969 (4.50)	0.915 (13.19)	0.943 (8.60)	1.000 (0.00)	0.957 (6.47)	0.981 (2.70)	0.961 (5.82)	0.923 (11.90)	0.989 (1.60)
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	0.950 (22.8) 0.150 32 23		0.905 (47.8) 0.150 28 19			0.933 (31.2) 0.150 32 23		0.899 (51.1) 0.150 28 19		
横断歩行者による補正率 α L										
右折車混入による補正率 α R T (右折率) R % (右折車の通過確率) f (有効青時間) 秒 (現示変り目のさばけ台数増分) KER: 台/サイクル (交差点内滞留台数) K: 台/サイクル		0.899 32 2(102)			0.936 28 2(102)		0.926 32 2(102)			0.933 28 2(102)
飽和交通流率 S A	1,756	*771	1,656	1,886	*759	1,696	*778	1,728	1,846	*749
設計交通量 q	101 (23+78)	22	92 (22+70)		25	154 (48+106)	37	90 (23+67)		64
右折補正交通量 q R-N										
交差点流入部の需要率 ρ	0.058	-	0.026	-	0.091	-	0.025	-		
必要現示率	1φ		0.026	-			0.025	-	現示の需要率	交差点の需要率 ≦ 必要率の上限値
	2φ	0.058	-			0.091	-		0.026	0.117
有効青時間(秒)	1φ		28		28		28		サイクル長(秒)	
	2φ	32	32			32	32		70	
信号青時間比 G/C	32/70	32/70	28/70	28/70	32/70	32/70	28/70	28/70	28/70	
可能交通容量 C i	803	771	1,417	759	775	778	1,430	749		
交通容量比 q/C i	0.126	0.029	0.065	0.033	0.199	0.048	0.063	0.085		
交通処理案のチェック	OK	OK	OK	OK	OK	OK	OK	OK		
滞留長 L s (m)		5.9		6.4		9.8		16.7		

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	C=70
	表示時間	G:27 Y:3 AR:3	
有効青時間	28	32	G=60
損失時間	5	5	L=10
歩行者青時間	19	23	

※ N = KER ×  $\frac{3,600}{C}$

N: 1時間で右折車が交差点内に滞留する台数

※ \*: 交通容量 (実1時間)

- ①: 至 浦安市総合公園
- ②: 至 高洲海浜公園
- ③: 至 新浦安駅

検討用資料 『No.79 高洲中央公園前交差点 16:00~17:00』

表-1 交差点の需要率の算出

交差点名	No.79 高洲中央公園前交差点						現示の需要率	交差点の需要率 ≤需要率の上限値
	①		②		③			
流入部	左折	右折	直進	右折	左折・直進			
車線の種類								
車線数	1	1	1	1	1			
飽和交通流率の基本値 S B	1,800	1,800	2,000	1,800	2,000			
車線幅員による補正率 α w (車線幅員) m	0.950 (2.90)	1.000 (3.10)	1.000 (3.80)	1.000 (2.80)	1.000 (3.10)			
縦断勾配による補正率 α G (縦断勾配) %	1.000 (0.00)	1.000 (0.00)	1.000 (0.00)	1.000 (0.00)	1.000 (0.00)			
大型車混入による補正率 α T (大型車混入率) %	1.000 (0.00)	0.953 (7.00)	0.928 (11.10)	0.988 (1.70)	0.956 (6.57)			
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						0.888 (46.9)		
横断歩行者による補正率 α L	0.150				0.150			
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) 秒 (現示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				0.885 54				
飽和交通流率 S A	1,513	1,715	1,856	*984	1,698			
設計交通量 q	43	86	108	59	228 (107+121)			
右折補正交通量 q R - N								
交差点流入部の需要率 ρ	0.028	0.050	0.058	-	0.134			
必要現示率	1 φ		0.058	-	0.134	0.134	0.184	
	2 φ	0.028	0.050			0.050	≤0.889	
有効青時間(秒)	1 φ		54	54	54	サイクル長(秒)		
	2 φ	26	26			90		
信号青時間比 G/C	26/90	26/90	54/90	54/90	54/90			
可能交通容量 C i	437	495	1,114	984	1,019			
交通容量比 q/C i	0.098	0.174	0.097	0.060	0.224			
交通処理案のチェック	OK	OK	OK	OK	OK			
滞留長 L s (m)	14.2	30.0		19.8				

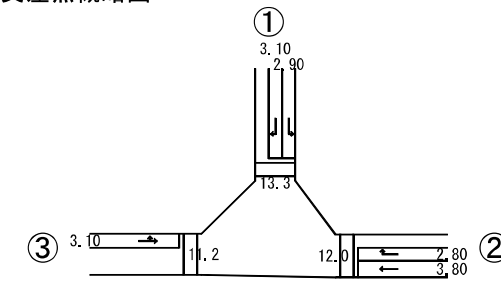
※ N = KER ×  $\frac{3,600}{C}$

N: 1時間で右折車が交差点内に滞留する台数

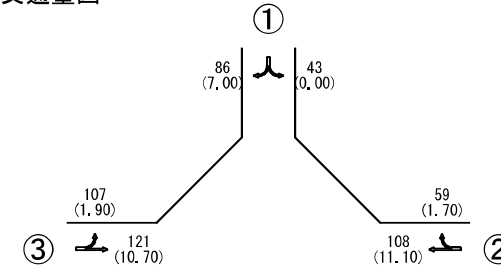
※ \*: 交通容量 (実1時間)

- ①: 至 明海
- ②: 至 高洲海浜公園
- ③:

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		C=90
	③	①	③	①	
表示時間	G:53	Y:3 AR:3	G:25	Y:3 AR:3	
有効青時間	54		26		G=80
損失時間	5		5		L=10
歩行者青時間	47		20		

検討用資料 『No.80 高洲海浜公園前交差点 8:00~9:00』

表-1 交差点の需要率の算出

交差点名	No.80 高洲海浜公園前交差点						
	①		②		③		
流入部	左折	右折	直進	右折	左折・直進	直進	
車線の種類							
車線数	1	1	2	1	1	1	
飽和交通流率の基本値 S B	1,800	1,800	2,000	1,800	2,000	2,000	
車線幅員による補正率 α w	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	
(車線幅員) m	(3.10)	(3.20)	(3.10)	(3.00)	(3.10)	(3.10)	
縦断勾配による補正率 α G	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	
(縦断勾配) %	(0.00)	(0.00)	(0.00)	(0.00)	(0.00)	(0.00)	
大型車混入による補正率 α T	0.930	0.861	0.928	0.962	0.767	0.851	
(大型車混入率) %	(10.70)	(23.00)	(11.10)	(5.60)	(43.51)	(25.00)	
左折車混入による補正率 α L T					0.909		
(左折率) L %					(38.4)		
(歩行者による低減率) f p	0.150				0.150		
(有効青時間) 秒	29				41		
(歩行者用青時間) 秒	21				34		
横断歩行者による補正率 α L	0.891						
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				0.924			
(有効青時間) 秒				41			
(現示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				2(90)			
飽和交通流率 S A	1,492	1,550	3,712	*894	1,394	1,702	
設計交通量 q	28	61	117	18	99		
右折補正交通量 q R - N					(19+80)		
交差点流入部の需要率 ρ	0.019	0.039	0.032	-	0.032		
必要現示率	1 φ		0.032	-	0.032	0.032	交差点の需要率 ≤ 需要率の上限值
	2 φ	0.019	0.039			0.039	≤ 0.875
有効青時間(秒)	1 φ		41	41	41	サイクル長(秒)	
	2 φ	29	29			80	
信号青時間比 G / C	29/80	29/80	41/80	41/80	41/80		
可能交通容量 C i	541	562	1,902	894	1,587		
交通容量比 q / C i	0.052	0.109	0.062	0.020	0.062		
交通処理案のチェック	OK	OK	OK	OK	OK		
滞留長 L s (m)	9.1	22.0		5.6			

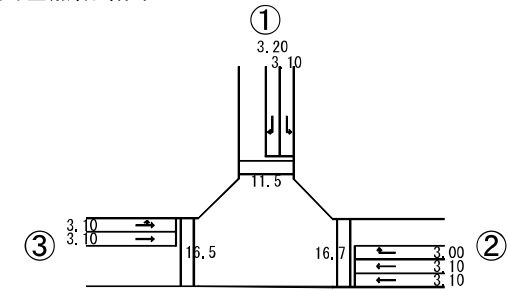
$$※ N = KER \times \frac{3,600}{C}$$

N : 1時間で右折車が交差点内に滞留する台数

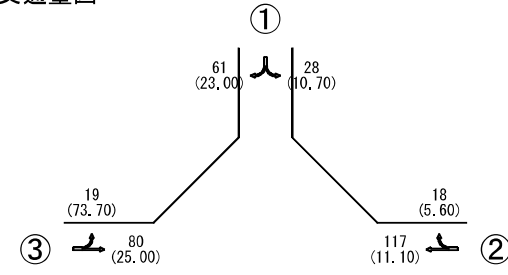
※ \* : 交通容量 (実1時間)

- ①: 至 浦安市総合公園
- ②: 至 港
- ③: 至 港

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	
表示時間	G:40 Y:3 AR:3	G:28 Y:3 AR:3	C=80
有効青時間	41	29	G=70
損失時間	5	5	L=10
歩行者青時間	34	21	



検討用資料 『No.81 高洲西側緑地交差点 8:00~9:00』

表-1 交差点の需要率の算出

交差点名	No.81 高洲西側緑地交差点							
	①	②	③		④			
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			
車線数	1	1	1	1	1			
飽和交通流率の基本値 S B	2,000	2,000	1,800	2,000	2,000			
車線幅員による補正率 α w (車線幅員) m	0.950 (2.90)	1.000 (3.30)	1.000 (3.40)	1.000 (3.50)	1.000 (3.30)			
縦断勾配による補正率 α G (縦断勾配) %	1.000 (0.00)	1.000 (0.00)	1.000 (0.00)	1.000 (0.00)	1.000 (0.00)			
大型車混入による補正率 α T (大型車混入率) %	0.837 (27.87)	0.861 (23.00)	0.694 (62.90)	0.728 (53.33)	0.851 (25.05)			
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	1.000 (0.0) 0.150 29 22	0.996 (1.4) 0.150 43 36	0.150 29 22	0.150 29 22	0.948 (20.9) 0.150 43 36			
横断歩行者による補正率 α L		0.886						
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) 秒 (現示変り目のさげ台数増分) KER: 台/サイクル (交差点内滞留台数) K: 台/サイクル	0.951 (46.8) 0.991 29 2(90)	0.998 (1.4) 0.925 43 2(90)		0.965 (33.3) 0.960 29 2(90)	0.949 (25.7) 0.872 43 2(90)			
飽和交通流率 S A	1,512	1,712	1,107	1,405	1,531			
設計交通量 q	79 (0+42+37)	139 (2+135+2)	35	15 (10+5)	148 (31+79+38)			
右折補正交通量 q R - N								
交差点流入部の需要率 ρ	0.052	0.081	0.032	0.011	0.097			
必要現示率	1 φ	0.081			0.097	現示の需要率	交差点の需要率 ≦ 需要率の上限値	0.149
	2 φ	0.052		0.032	0.011			
有効青時間(秒)	1 φ		43			43	サイクル長(秒)	
	2 φ	29		29	29		80	
信号青時間比 G / C	29/80	43/80	29/80	29/80	43/80			
可能交通容量 C i	548	920	401	509	823			
交通容量比 q / C i	0.144	0.151	0.087	0.029	0.180			
交通処理案のチェック	OK	OK	OK	OK	OK			
滞留長 L s (m)			16.7					

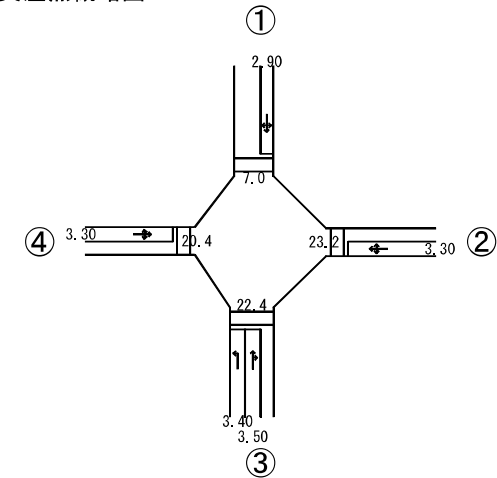
※  $N = \frac{KER \times 3,600}{C}$

N: 1時間で右折車が交差点内に滞留する台数

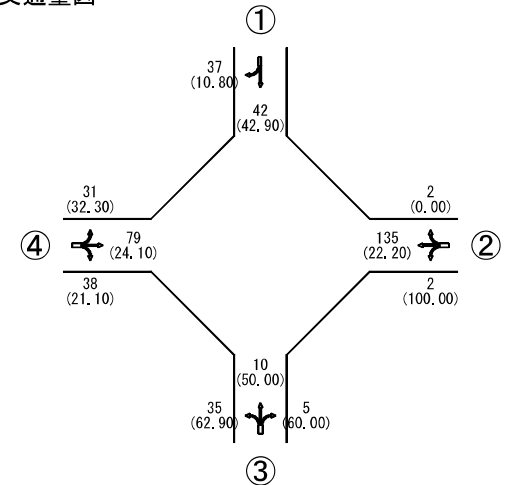
※ \*: 交通容量 (実1時間)

- ①: 高洲海浜公園
- ②: 至 高洲海浜公園
- ③: 至 旧江戸川
- ④: 至 旧江戸川

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	
表示時間	G:42 Y:3 AR:2	G:28 Y:3 AR:2	C=80
有効青時間	43	29	G=72
損失時間	4	4	L=8
歩行者青時間	36	22	