

## 1-2. 交差点解析

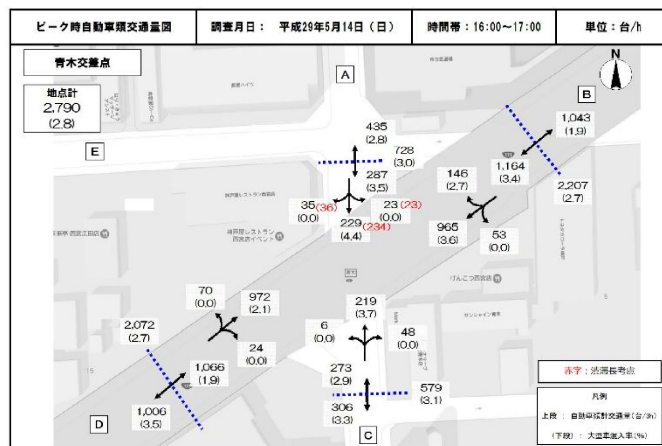
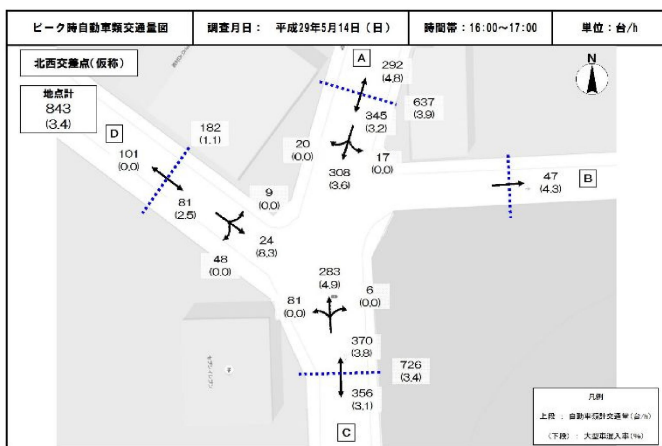
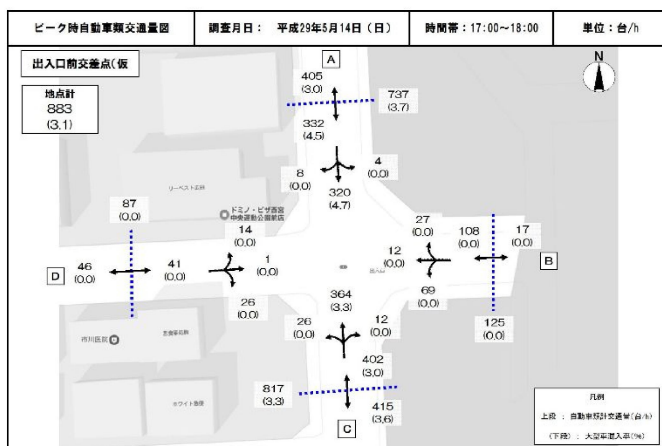
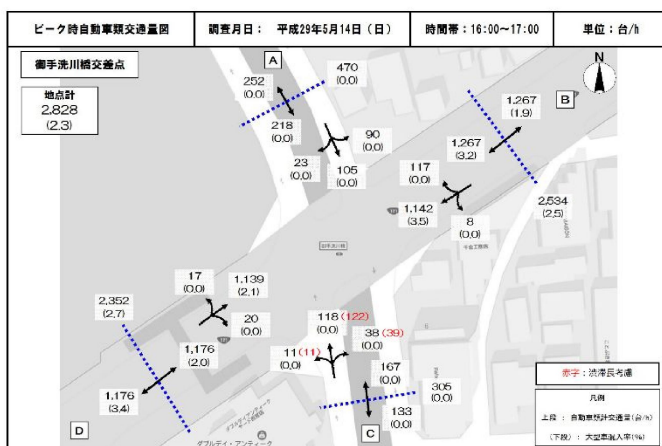
交差点の処理能力を確認するために信号交差点を対象に交差点解析を行った。

なお、発注者との協議により来場車両の主な出入口を西側現況出入口とし、国道 171 号および市道西 448 号線等への影響を極力抑えた計画とするため、青木交差点、出入口前交差点（仮）、北西交差点（仮）、御手洗川橋交差点について交差点解析を行った。

### (1) 交通量の設定

交差点解析に用いる交通量は、前述の実測交通量（H29.5.14）に渋滞状況および上記計画駐車台数を考慮したピーク時交通量とした。

以下に渋滞長を考慮した各交差点の方向別交通量を示す。



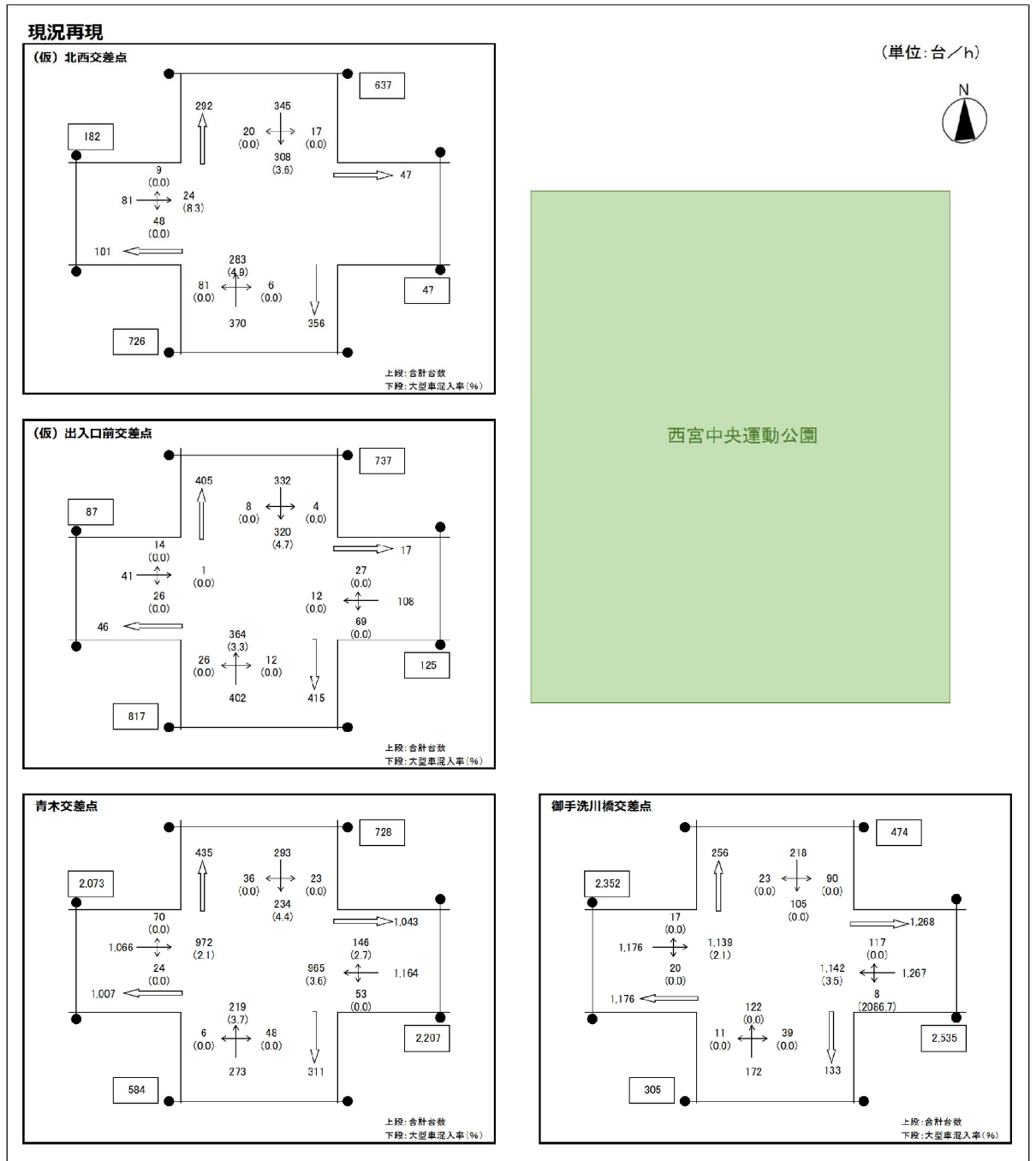
前頁のピーク時交通量に計画駐車台数を考慮した方向別交通量を以下に示す。

なお、計画駐車台数は公安協議の際に西宮市より指示のあった駐車台数とする。また交差点処理能力を確認するため、次に示す計画駐車台数の全車両をピーク時交通量に加味した。

【計画駐車台数】

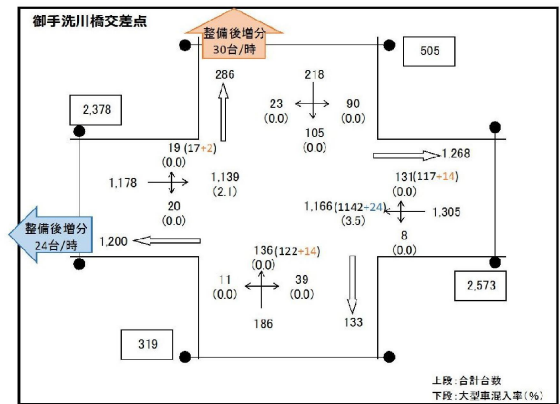
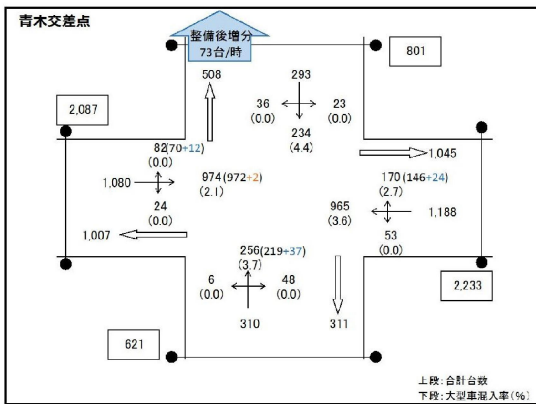
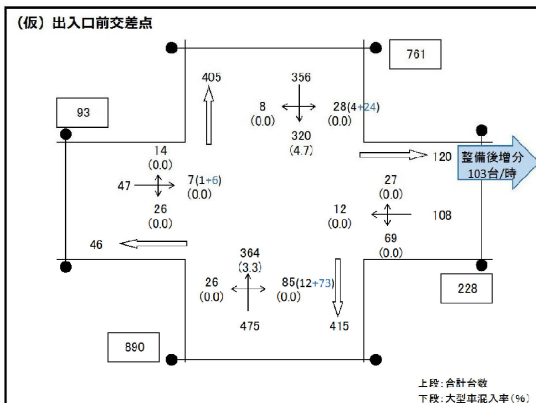
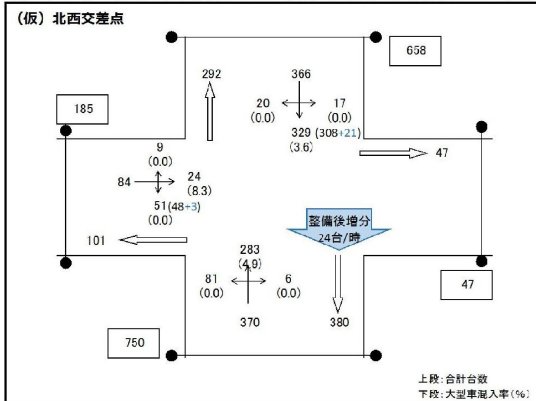
西側（既存）出入口利用車両：120 台

東側出入口利用車両（施設関係者車両）：30 台



計 画 (西側駐車台数 : 120台、東側駐車台数 : 30台)

(単位:台/h)



## (2) 解析結果

### ① 青木交差点 (現況)

検計用資料 『青木交差点 (現況)』 (16:00~17:00)

表-1 交差点の需要率の算出

交差点名	青木交差点								現示の需要率	交差点の需要率
	①		②		③		④			
流入部	左折・直進	直進	右折	折・直進・右	左折	直進	右折	折・直進・右折		
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	1,800	2,000	1,800	2,000	1,800	2,000		
車線幅員による補正率 α w	1.000	1.000	0.950	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000		
(車線幅員) m	(3.00)	(3.00)	(2.50)	(3.50)	(3.00)	(3.00)	(3.00)	(3.00)		
縦断勾配による補正率 α G	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000		
(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	0.987	0.986	1.000	0.976	1.000	0.975	0.981	0.980		
(大型車混入率) %	(1.82)	(2.10)	(0.00)	(3.51)	(0.00)	(3.60)	(2.70)	(2.97)		
左折車混入による補正率 α L T	0.964			0.979				0.994		
(左折率) L %	(13.4)			(7.8)				(2.2)		
(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	70			41	70			41		
(歩行者用青時間) 秒	65			36	65			36		
横断歩行者による補正率 α L					0.861					
右折車混入による補正率 α R T				0.917				0.874		
(右折率) R %				(12.3)				(17.6)		
(右折車の通過確率) f				0.795				0.783		
(有効青時間) 秒				41				41		
(現示変り目のさげ台数増分) KER : 台/サイクル			2(48)				2(48)			
(交差点内滞留台数) K : 台/サイクル				2(48)				2(48)		
飽和交通流率 S A	1,903	1,972	1,710	1,752	1,550	3,900	1,766	1,703		
設計交通量 q	1,042 (70+972)		24	293 (23+234+36)		53	965	146	273 (6+219+48)	
右折補正交通量 q R-N			0				98			
交差点流入部の需要率 ρ	0.269		-	0.167	0.034	0.247	0.055	0.160		
必要現示率	1φ	0.269			0.034	0.247		0.055	0.269	0.491
	2φ							0.055	0.055	
	3φ			0.167				0.160	0.167	
有効青時間(秒)	1φ	70			70	70			サイクル長(秒)	
	2φ			24			24		150	
	3φ				41			41		
信号青時間比 G/C	70/150		24/150	41/150	70/150	70/150	24/150	41/150		
可能交通容量 C i	1,808		322	479	723	1,820	331	465		
交通容量比 q/C i	0.576		0.075	0.612	0.073	0.530	0.441	0.587		
交通処理案のチェック	OK		OK	OK	OK	OK	OK	OK		
滞留長 L s (m)			13.2		28.6		64.8			

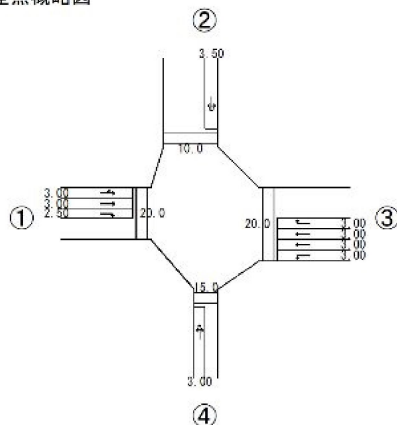
$$* N = KER \times \frac{3,600}{C}$$

N : 1時間で右折車が交差点内に滞留する台数

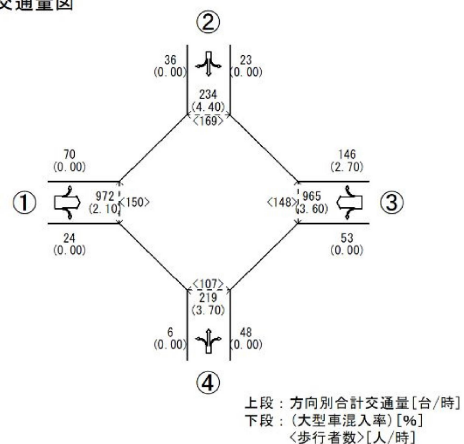
\* : 交通容量 (実1時間)

- ①: 西
- ②: 北
- ③: 東
- ④: 南

交差点概略図



交通量図



現示方式の図示

現示	1φ	2φ	3φ	
表示時間	G:69 Y:4 AR:0	G:23 Y:4 AR:3	G:40 Y:4 AR:3	C:150
有効青時間	70	24	41	G:135
損失時間	3	6	6	L:15



## ② 青木交差点 (将来)

検討用資料 『青木交差点(駐車台数【西】120台【東】30台考慮)』 (16:00~17:00)

表-1 交差点の需要率の算出

交差点名	青木交差点							
	①			②		③		④
流入部	左折・直進	直進	右折	折・直進・右	左折	直進	右折	折・直進・右折
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	1,800	2,000	1,800	2,000	1,800	2,000
車線幅員による補正率 α w (車線幅員)	1.000 (3.00)	1.000 (3.00)	0.950 (2.50)	1.000 (3.50)	1.000 (3.00)	1.000 (3.00)	1.000 (3.00)	1.000 (3.00)
縦断勾配による補正率 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)	0.988 (1.77)	0.986 (2.10)	1.000 (0.00)	0.976 (3.51)	1.000 (0.00)	0.975 (3.60)	0.981 (2.70)	0.979 (3.06)
左折車混入による補正率 α L T (左折率)	0.958 (15.5)			0.979 (7.8)				0.995 (1.9)
(歩行者による低減率) f p (有効青時間)	0.150 70			0.150 41	0.150 70			0.150 41
(歩行者用青時間)	65			36	65			36
横断歩行者による補正率 α L					0.861			
右折車混入による補正率 α R T (右折率)				0.895 (12.3)				0.887 (15.5)
(右折車の通過確率) f (有効青時間)				0.765 41				0.783 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	1,893	1,972	1,710	1,710	1,550	3,900	1,766	1,728
設計交通量 q	1,056 (82+974)		24	293 (23+234+36)	53	965	170	310 (6+256+48)
右折補正交通量 q R - N			0				122	
交差点流入部の需要率 ρ		0.273	-	0.171	0.034	0.247	0.069	0.179
必要現示率	1φ	0.273	-		0.034	0.247		0.273
	2φ		-				0.069	0.069
	3φ			0.171				0.179
有効青時間(秒)	1φ	70			70	70		70
	2φ		24				24	24
	3φ			41				41
信号青時間比 G/C		70/150	24/150	41/150	70/150	70/150	24/150	41/150
可能交通容量 C i		1,804	322	467	723	1,820	331	472
交通容量比 q/C i		0.585	0.075	0.627	0.073	0.530	0.514	0.657
交通処理案のチェック		OK	OK	OK	OK	OK	OK	OK
滞留長 L s (m)			13.2		28.6		72.5	

現示の需要率	交差点の需要率
0.273	0.521
0.069	
0.179	
サイクル長(秒)	
150	

現況の交差点運用で処理可能

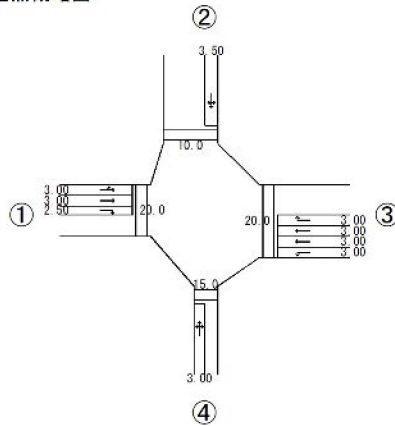
$$\ast N = \frac{KER \times 3,600}{C}$$

N: 1時間で右折車が交差点内に滞留する台数

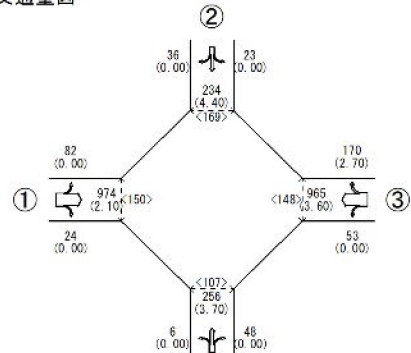
\ast \*: 交通容量(実1時間)

- ①: 西
- ②: 北
- ③: 東
- ④: 南

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)[96]  
<歩行者数>[人/時]

現示方式の図示

現示	1φ	2φ	3φ	C-150
表示時間	G:69 Y:4 AR:0	G:23 Y:4 AR:3	G:40 Y:4 AR:3	C-150
有効青時間	70	24	41	6-135
損失時間	3	6	6	L-15

③ 出入口前交差点 (仮) (現況)

検討用資料 『出入口前交差点 (現況)』 (17:00~18:00)

表-1 交差点の需要率の算出

交差点名	出入口前				現示の需要率	交差点の需要率
	①	②	③	④		
流入部						
車線の種類	折・直進・右折	折・直進・右折	折・直進・右折	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 (3.25)	1.000 (3.00)	1.000 (3.00)	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) %	1.000 (0.00)	0.969 (4.53)	1.000 (0.00)	0.980 (2.99)		
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	0.921 (34.1) 0.150 28 23	0.997 (1.2) 0.150 34 29	0.862 (63.9) 0.150 28 23	0.983 (6.5) 0.150 34 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	0.935 (63.4) 0.989 28 2(100)	0.982 (2.4) 0.679 34 2(100)	0.973 (25.0) 0.999 28 2(100)	0.982 (3.0) 0.714 34 2(100)		
飽和交通流率 S A	1,722	1,897	1,677	1,892		
設計交通量 q	41 (14+1+26)	332 (4+320+8)	108 (69+12+27)	402 (26+364+12)		
右折補正交通量 q R-N						
交差点流入部の需要率 ρ	0.024	0.175	0.064	0.212		
必要現示率	1 φ			0.212		0.276
	2 φ	0.024	0.064		0.064	
有効青時間(秒)	1 φ		34	34		サイクル長(秒)
	2 φ	28				
信号青時間比 G/C	28/72	34/72	28/72	34/72		72
可能交通容量 C i	670	896	652	893		
交通容量比 q/C i	0.061	0.371	0.166	0.450		
交通処理案のチェック	OK	OK	OK	OK		
滞留長 L s (m)						

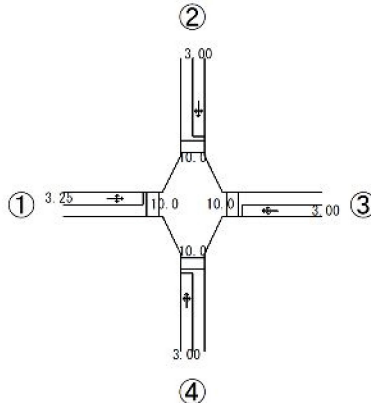
$$\ast N = \text{KER} \times \frac{3,600}{C}$$

N : 1時間で右折車が交差点内に滞留する台数

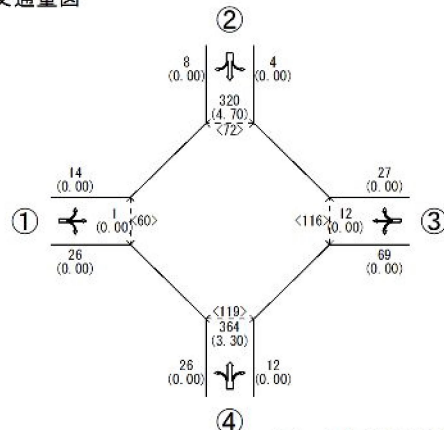
※ \* : 交通容量 (実1時間)

- ①: 西
- ②: 北
- ③: 東
- ④: 南

交差点概略図



交通量図



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

現示方式の図示

現示	1 φ	2 φ	C=72
	表示時間	G:33 Y:4 AR:2	
有効青時間	34	28	G=62
損失時間	5	5	L=10

④ 出入口前交差点 (仮) (将来)

検討用資料 『出入口前交差点(駐車台数【西】120台【東】30台考慮)』 (17:00~18:00)  
表-1 交差点の需要率の算出

交差点名	出入口前					
	①	②		③		④
流入部						
車線の種類	折・直進・右	左折・直進	右折	折・直進・右	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	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 (3.25)	1.000 (3.00)	1.000 (3.00)	1.000 (3.00)	1.000 (3.00)	1.000 (3.00)
縦断勾配による補正率 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) %	1.000 (0.00)	0.971 (4.32)	1.000 (0.00)	1.000 (0.00)	0.979 (3.08)	1.000 (0.00)
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	0.931 (29.8) 0.150 28 23	0.980 (8.0) 0.150 34 29		0.862 (63.9) 0.150 28 23	0.983 (6.7) 0.150 34 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	0.943 (55.3) 0.989 28 2(100)		0.679 34 2(100)	0.973 (25.0) 0.993 28 2(100)		0.714 34 2(100)
飽和交通流率 S A	1,756	1,903	*534	1,677	1,925	*578
設計交通量 q	47 (14+7+26)	348 (28+320)	8	108 (69+12+27)	390 (26+364)	85
右折補正交通量 q R-N						
交差点流入部の需要率 ρ	0.027	0.183	-	0.064	0.203	-
必要現示率	1φ 2φ	0.183	-	0.064	0.203	-
有効青時間(秒)	1φ 2φ	34	34	28	34	34
信号青時間比 G/C	28/72	34/72	34/72	28/72	34/72	34/72
可能交通容量 C i	683	899	534	652	909	578
交通容量比 q/C i	0.069	0.387	0.015	0.166	0.429	0.147
交通処理案のチェック	OK	OK	OK	OK	OK	OK
滞留長 L s (m)			2.1			22.4

現況の信号処理で交差点運用可能

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

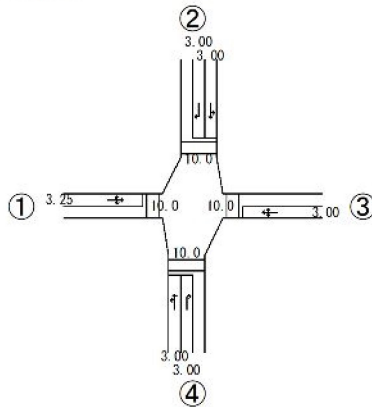
N : 1時間で右折車が交差点内に滞留する台数

※ \* : 交通容量 (実1時間)

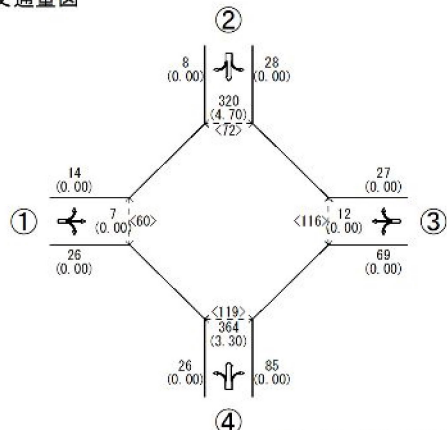
右折滞留長 22.5m 以上必要

- ①: 西
- ②: 北
- ③: 東
- ④: 南

交差点概略図



交通量図



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

現示方式の図示

	1φ	2φ	
現示			
表示時間	G:33 Y:4 AR:2	G:27 Y:4 AR:2	C=72
有効青時間	34	28	G=62
損失時間	5	5	L=10

⑤ 北西交差点（仮）（現況）

検討用資料 『北西交差点（現況）』（16：00～17：00）

表-1 交差点の需要率の算出

交差点名	北西				現示の需要率	交差点の需要率
	①	②	③	④		
流入部						
車線の種類	折・直進・右折	折・直進・右折	折・直進・右折	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 (2.50)	1.000 (3.00)	1.000 (3.00)	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) %	0.983 (2.46)	0.978 (3.21)	1.000 (0.00)	0.974 (3.75)		
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	0.973 (11.1) 0.150 24 19	0.987 (4.9) 0.150 56 51	1.000 (0.0)	0.944 (21.9)		
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	0.939 (59.3) 1.000 24 2(80)	0.973 (5.8) 0.744 56 2(80)	1.000 (0.0) 0.977 24 2(80)	0.991 (1.6) 0.724 56 2(80)		
飽和交通流率 S A	1,706	1,878	2,000	1,822		
設計交通量 q	81 (9+24+48)	345 (17+308+20)	0 (0+0+0)	370 (81+283+6)		
右折補正交通量 q R - N						
交差点流入部の需要率 ρ	0.047	0.184	-	0.203		
必要現示率	1 φ 2 φ	0.184	-	0.203	0.203 0.047	0.250
有効青時間(秒)	1 φ 2 φ	56	24	56	サイクル長(秒) 90	
信号青時間比 G / C	24/90	56/90	24/90	56/90		
可能交通容量 C i	455	1,169	533	1,134		
交通容量比 q / C i	0.178	0.295	0.000	0.326		
交通処理案のチェック	OK	OK	OK	OK		
滞留長 L s (m)						

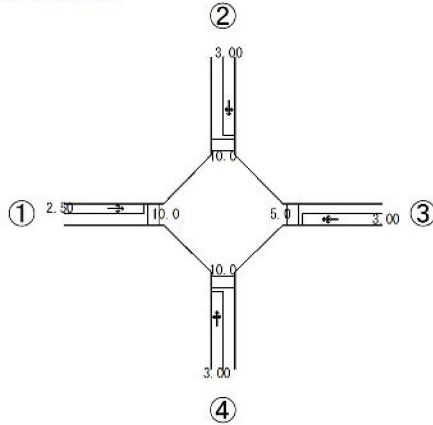
$$\text{※ } N = \text{KER} \times \frac{3,600}{C}$$

N : 1時間で右折車が交差点内に滞留する台数

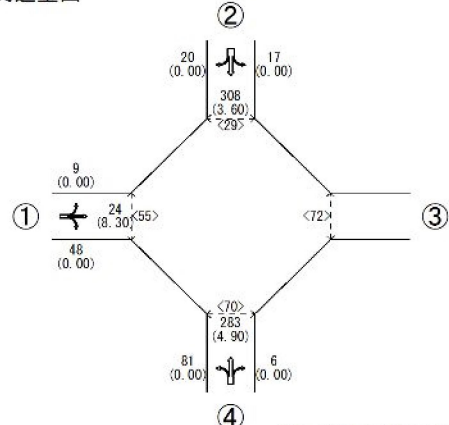
※ \* : 交通容量 (実1時間)

- ①: 西
- ②: 北
- ③: 東
- ④: 南

交差点概略図



交通量図



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

現示方式の図示

表示	1 φ	2 φ	
表示時間	G:55 Y:4 AR:2	G:23 Y:4 AR:2	C=90
有効青時間	56	24	G=80
損失時間	5	5	L=10



⑥ 北西交差点 (仮) (将来)

検討用資料 『地点⑥(北西交差点)(駐車台数【西】120台【東】30台考慮)』 (16:00~17:00)

表-1 交差点の需要率の算出

交差点名	北西			
	①	②	③	④
流入部				
車線の種類	折・直進・右折	折・直進・右折	折・直進・右折	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 (2.50)	1.000 (3.00)	1.000 (3.00)	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) %	0.984 (2.37)	0.978 (3.24)	1.000 (0.00)	0.974 (3.75)
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	0.974 (10.7) 0.150 24 19	0.988 (4.6) 0.150 56 51	1.000 (0.0)	0.944 (21.9) 0.150 56 51
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	0.937 (60.7) 1.000 24 2(80)	0.974 (5.5) 0.744 56 2(80)	1.000 (0.0) 0.977 24 2(80)	0.991 (1.6) 0.707 56 2(80)
飽和交通流率 S A	1,706	1,882	2,000	1,822
設計交通量 q	84 (9+24+51)	366 (17+329+20)	0 (0+0+0)	370 (81+283+6)
右折補正交通量 q R - N				
交差点流入部の需要率 ρ	0.049	0.194	-	0.203
必要現示率	1 φ 2 φ	0.194	-	0.203 0.049
有効青時間(秒)	1 φ 2 φ	56	24	56
信号青時間比 G / C	24/90	56/90	24/90	56/90
可能交通容量 C i	455	1,171	533	1,134
交通容量比 q / C i	0.185	0.313	0.000	0.326
交通処理案のチェック	OK	OK	OK	OK
滞留長 L s (m)				

現況の交差点運用で処理可能

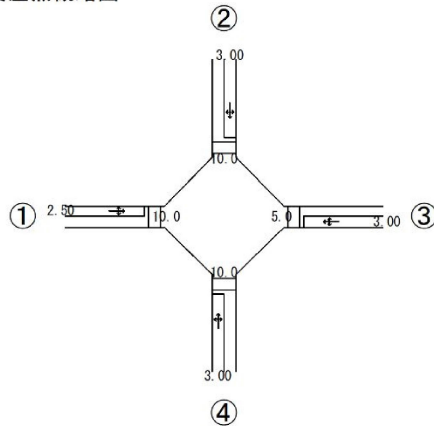
$$\ast N = \text{KER} \times \frac{3,600}{C}$$

N : 1時間で右折車が交差点内に滞留する台数

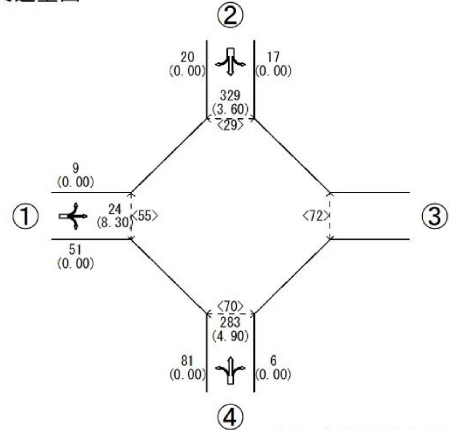
※ \* : 交通容量 (実1時間)

- ①: 西
- ②: 北
- ③: 東
- ④: 南

交差点概略図



交通量図



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

現示方式の図示

現示	1 φ	2 φ	C=90
	表示時間	G:55 Y:4 AR:2	
有効青時間	56	24	L=10
損失時間	5	5	

## ⑦ 御手洗川橋交差点（現況）

検討用資料 『御手洗川橋交差点（現況）』（16：00～17：00）

表-1 交差点の需要率の算出

交差点名 流入部	御手洗川橋交差点							
	①			②		③		④
車線の種類	左折・直進	直進	右折	折・直進・右	左折・直進	直進	右折	折・直進・右折
車線数	1	1	1	1	1	1	1	1
飽和交通流率の基本値 S B	2,000	2,000	1,800	2,000	2,000	2,000	1,800	2,000
車線幅員による補正率 α w (車線幅員)	1.000 (3.00)	1.000 (3.00)	0.950 (2.50)	1.000 (3.00)	1.000 (3.00)	1.000 (3.00)	0.950 (2.50)	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)	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 (2.04)	0.986 (2.10)	1.000 (0.00)	1.000 (0.00)	0.976 (3.45)	0.976 (3.50)	1.000 (0.00)	1.000 (0.00)
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	0.992 (2.9) 0.150 75 70			0.903 (41.3) 0.150 33 28	0.996 (1.4) 0.150 75 70			0.993 (6.4)
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				0.988 (10.6) 1.000 33 2(48)				0.976 (22.7) 1.000 16 2(48)
飽和交通流率 S A	1,956	1,972	1,710	1,784	1,944	1,952	1,710	1,938
設計交通量 q	1,156 (17+1139)		20	218 (90+105+23)		1,150 (8+1142)		172 (11+122+39)
右折補正交通量 q R - N			0			69		
交差点流入部の需要率 ρ	0.294		-	0.122	0.295		0.040	0.089
必要現示率	1φ	0.294			0.295			0.295
	2φ						0.040	0.040
	3φ			0.122				0.122
	4φ						0.089	0.089
有効青時間(秒)	1φ	75			75			サイクル長(秒)
	2φ			6			6	150
	3φ				33			
	4φ						16	
信号青時間比 G/C	75/150		6/150	33/150		75/150	6/150	
可能交通容量 C i	1,964		116	392		1,948		207
交通容量比 q/C i	0.589		0.172	0.556		0.590		0.831
交通処理率のチェック	OK		OK	OK		OK		NG
滞留長 L s (m)			11.0			32.9		

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

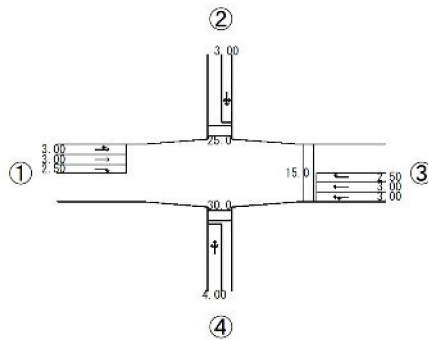
N : 1時間 で右折車が交差点内に滞留する台数

※ \* : 交通容量 (実1時間)

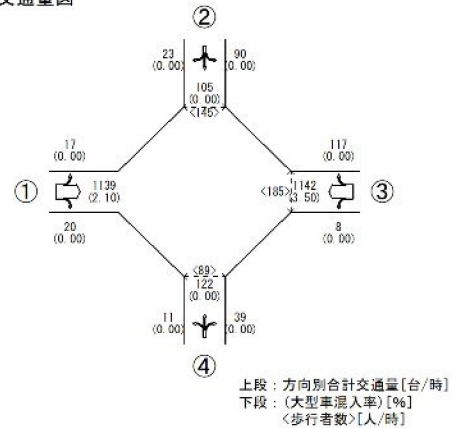
現況で国道171号東側流入部の交通容量OUT

- ①: 西
- ②: 北
- ③: 東
- ④: 南

交差点概略図



交通量図



現示方式の図示

現示	1φ	2φ	3φ	4φ	C-150
青示時間	6:73 Y:4 AR:0	6:5 Y:4 AR:3	6:32 Y:4 AR:3	6:15 Y:4 AR:3	6-150
有効青時間	75	6	33	16	6-130
損失時間	2	6	6	6	L-20



### ⑧ 御手洗川橋交差点 (将来)

検討用資料 『地点② (御手洗川橋交差点) (駐車台数【西】120台【東】30台考慮)』 (16:00~17:00)

表-1 交差点の需要率の算出

交差点名	御手洗川橋交差点							
	①		②		③		④	
流入部	左折・直進	直進	右折	折・直進・右	左折・直進	直進	右折	折・直進・右折
車線数	1	1	1	1	1	1	1	1
飽和交通流率の基本値 S B	2,000	2,000	1,800	2,000	2,000	2,000	1,800	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 (3.00)	0.950 (2.50)	1.000 (3.00)	1.000 (3.00)	1.000 (3.00)	0.950 (2.50)	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)	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 (2.03)	0.986 (2.10)	1.000 (0.00)	1.000 (0.00)	0.976 (3.45)	0.976 (3.50)	1.000 (0.00)	1.000 (0.00)
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	0.991 (3.3) 0.150 75 70			0.903 (41.3) 0.150 33 28	0.996 (1.4) 0.150 75 70			0.994 (5.9)
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 (現示変り目のさげ台数増分) KER: 台/サイクル (交差点内滞留台数) K: 台/サイクル			2(48)	0.988 (10.6) 1.000 33 2(48)			2(48)	0.977 (21.0) 1.000 16 2(48)
飽和交通流率 S A	1,954	1,972	1,710	1,784	1,944	1,952	1,710	1,942
設計交通量 q	1,158 (19+1139)	20	218 (90+105+23)		1,174 (8+1166)		131	186 (11+136+39)
右折補正交通量 q R-N			0				83	
交差点流入部の需要率 ρ	0.295	-	0.122		0.301		0.049	0.096
必要現示率	1φ	0.295	-		0.301		0.049	0.096
	2φ		-				0.049	
	3φ			0.122				0.122
	4φ							0.096
有効青時間(秒)	1φ	75			75			
	2φ		6				6	
	3φ			33				
	4φ							16
信号青時間比 G/C	75/150		6/150	33/150	75/150		6/150	16/150
可能交通容量 C i	1,963		116	392	1,948		116	207
交通容量比 q/C i	0.590		0.172	0.556	0.603		0.899	0.899
交通処理案のチェック	OK		OK	OK	OK		NG	OK
滞留長 L s (m)			11.0				58.0	

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

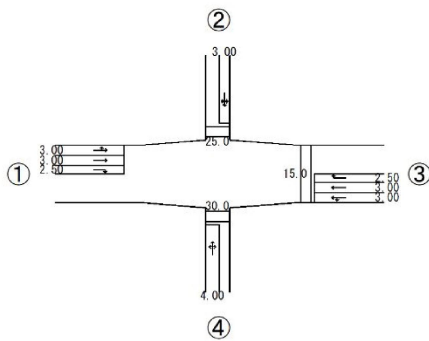
N: 1時間で右折車が交差点内に滞留する台数

※\*: 交通容量(実1時間)

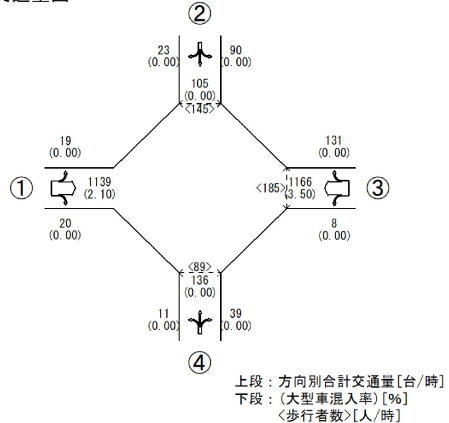
- ①: 西
- ②: 北
- ③: 東
- ④: 南

当該路線は道路管理者が西宮市ではないこと、また、イベント開催時のピークを想定した交通量であるため現時点では道路改良は行わず、経過観察とする。

交差点概略図



交通量図



現示方式の図示

現示	1φ	2φ	3φ	4φ	φ=150
表示時間	G:73 Y:4 AR:0	G:5 Y:4 AR:3	G:32 Y:4 AR:3	G:15 Y:4 AR:3	φ=150
有効青時間	75	6	33	16	φ=130
損失時間	2	6	6	6	L=20