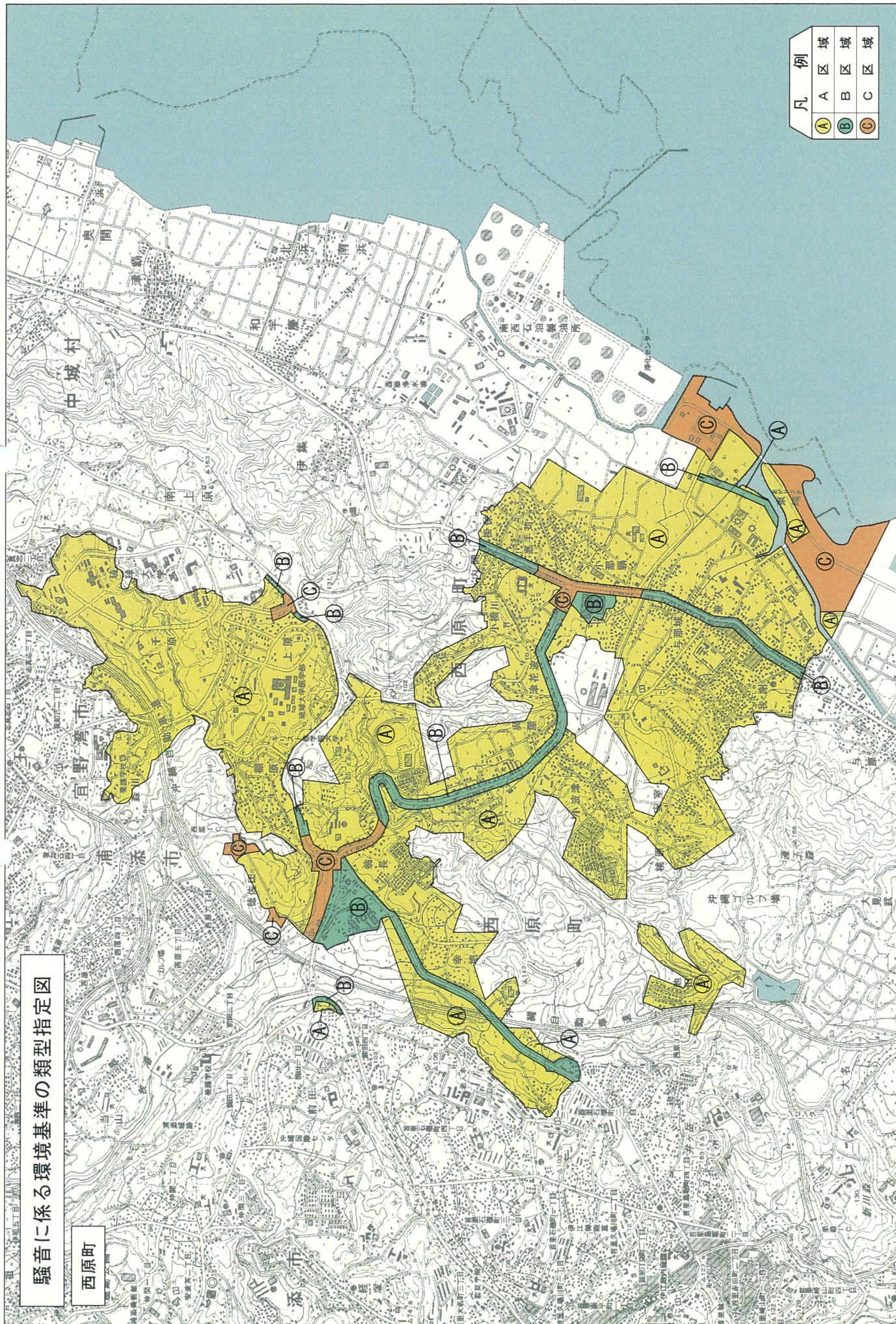


騒音に係る環境基準の類型指定図

西原町

凡 例	
A	A 区 域
B	B 区 域
C	C 区 域



検討用資料 『St-1交差点 (平日現状) メイクマンニューマーン店』

表-1 交差点の需要率の算出

交差点名	St-1交差点			
	①	②	③	④
流入部	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	2,000	2,000	2,000	2,000
車線幅員による補正率	1,000	1,000	1,000	1,000
(車線幅員)	(3.50)	(3.50)	(3.50)	(3.50)
縦断勾配による補正率	1,000	1,000	1,000	1,000
(縦断勾配)	(0.00)	(0.00)	(0.00)	(0.00)
大型車混入による補正率	0.980	0.993	0.962	1,000
(大型車混入率)	(2.89)	(0.97)	(5.68)	(0.00)
左折車混入による補正率	0.997	0.990	0.990	0.960
(左折率)	(1.2)	(22.7)	(3.9)	(17.9)
左折車の通過確率	0.85	0.85	0.85	0.85
(有効青時間)	56	17	56	17
(歩行者現示時間)	51	12	51	12
右折車混入による補正率	0.925	0.925	0.925	0.931
(右折率)	(73.4)	(73.4)	(73.4)	(67.9)
右折車の通過確率	0.996	0.996	0.996	0.992
(有効青時間)	17	17	17	17
(サイクル長)	82	82	82	82
飽和交通流率	1,954	1,745	1,905	1,788
設計交通量	1,108	207	1,197	28
(13+1095)	(47+8+152)	(47+1150)	(5+4+19)	
流入部各車線の需要率	0.567	0.119	0.628	0.016
現示の需要率	0.567	0.119	0.628	0.016
有効青時間(秒)	56.0	56.0	56.0	56.0
可能交通容量	1,334	362	1,301	88
交通容量比	0.831	0.080	0.920	0.023
交通容量の照査結果	OK	OK	OK	OK
滞留長	2.1	2.1	0.6	0.6
L s (m)				

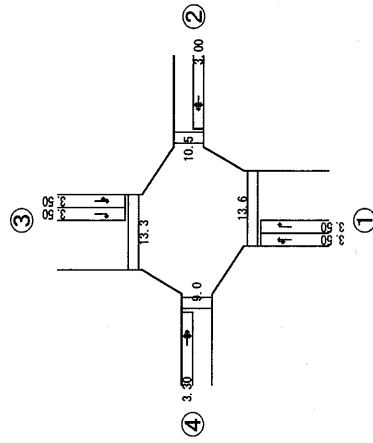
現示の需要率	0.628	0.747
サイクル長(秒)	0.119	≤0.890
82		

※ 交差点需要率 上限値
 $(C-L)/C = (82-9)/82 = 0.890$
C : サイクル長 (秒)、L : 損失時間 (秒)

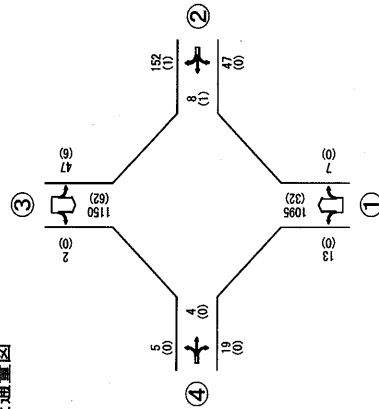
※ * : 交通容量(台/実1時間)

- ①: 至 南 (計画地方面)
②: 至 東 (南浜方向)
③: 至 北 (津覇方向)
④: 至 西 (伊東方向)

交差点概略図



交通量図



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

現示方式の図示

現示	1φ	2φ	3φ	4φ
表示時間	6:55 Y:3 AR:3	6:16 Y:3 AR:2	0:42	0:42
有効青時間	56	17	0:73	0:73
損失時間	5	4	L=9	L=9
歩行者現示時間	51	12		

表-1 交差点の需要率の算出

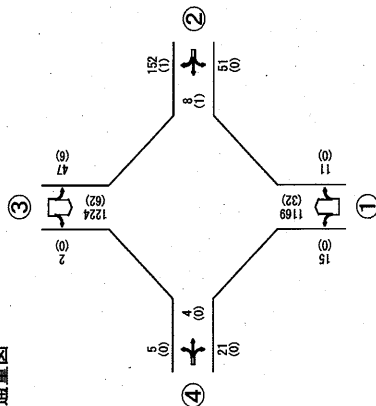
交差点名		St-1交差点			
流入部		①		②	
車線の種類		左折・直進		右折・直進・右折	
車線数		1		1	
飽和交通流量の基本値		2,000		2,000	
車線幅員による補正率		1,000		1,000	
(車線幅員)		(3.50)		(3.50)	
縦断面勾配による補正率		1,000		1,000	
(縦断面勾配)		(0.00)		(0.00)	
大型車混入による補正率		0.981		0.984	
(大型車混入率)		(2.70)		(5.35)	
左折車混入による補正率		0.997		0.990	
(左折率)		(1.3)		(3.7)	
左折車の通過確率		0.85		0.85	
(有効青時間)		56		56	
歩行者現示時間		51		51	
右折車混入による補正率		0.927		0.929	
(右折率)		(72.0)		(70.0)	
右折車の通過確率		0.996		0.992	
(有効青時間)		17		17	
(サイクル長)		82		82	
飽和交通流量		1,956		1,909	
設計交通量		1,184		1,271	
流入部各車線の需要率		(15+1169)		(47+1224)	
現示の需要率		0.605		0.666	
有効青時間(秒)		56.0		56.0	
可能交通容量		1,336		1,304	
交通容量比		0.886		0.975	
交通容量の照査結果		OK		OK	
滞留長		3.3		0.6	
L s (m)					

※ 交差点需要率 上限値
(C-L)/C = (82 - 9) / 82 = 0.890
C : サイクル長 (秒)、L : 損失時間 (秒)

※ * : 交通容量(台/実1時間)

①: 至 南 (計画地方面)
②: 至 東 (南浜方向)
③: 至 北 (津覇方向)
④: 至 西 (伊集方向)

交通量図



上段：方向別合計交通量[台/時]
下段：(大型車混入台数)[台/時]

現示方式の図示

現示	1φ	2φ	3φ	4φ
表示時間	G-55 Y:3 AR-3	G-16 Y:3 AR-2	G-82	G-82
有効青時間	56	17	Q-73	Q-73
損失時間	5	4	L-9	L-9
歩行者 表示時間	51	12		

検討用資料 『St-1交差点 (休日現況) メイクマンニューマーン店 (右) 』

表-1 交差点の需要率の算出

交差点名		St-1交差点			
流入部		①		②	
車線の種類		左折・直進	右折	折・直進・右	折・直進・右折
車線数		1	1	1	1
飽和交通流率の基本値		2,000	1,800	2,000	1,800
車線幅員による補正率		1,000	1,000	1,000	1,000
(車線幅員)		(3.50)	(3.50)	(3.50)	(3.50)
縦断勾配による補正率		1,000	1,000	1,000	1,000
α G		(0.00)	(0.00)	(0.00)	(0.00)
大型車混入による補正率		0.982	1,000	0.987	1,000
α T		(2.55)	(0.00)	(1.81)	(0.00)
(大型車混入率)					
左折車混入による補正率		0.997		0.991	
α L T		(1.0)		(3.4)	
(左折率)		0.85		0.85	
左折車の通過確率		56		17	
f L		51		51	
(有効青時間)					
(歩行者現示時間)					
右折車混入による補正率				0.922	
α R T				(76.7)	
(右折率)				0.999	
右折車の通過確率				17	
f R				82	
(有効青時間)					
(サイクル長)					
飽和交通流率		1,958	*357	1,755	1,956
S					*406
設計交通量		901	5	60	997
q		(9+892)		(13+1+46)	(34+963)
流入部各車線の需要率		0.460	-	0.034	0.510
現示の需要率		0.460	-	0.034	0.510
有効青時間(秒)		56.0	56.0	56.0	56.0
可能交通容量		1,337	357	17.0	1,336
C i					406
交通容量比		0.674	0.014	0.165	0.746
q / C i					
交通容量の照査結果		OK	OK	OK	OK
滞留長			1.5		0.0
L s (m)					

現示の需要率	交差点の需要率
0.510	0.544
0.034	≤ 0.890
サイクル長(秒)	
82	

※ 交差点需要率 上限値

$$(C-L)/C = (82 - 9) / 82 = 0.890$$

C : サイクル長 (秒)、L : 損失時間 (秒)

※ * : 交通容量(台/実1時間)

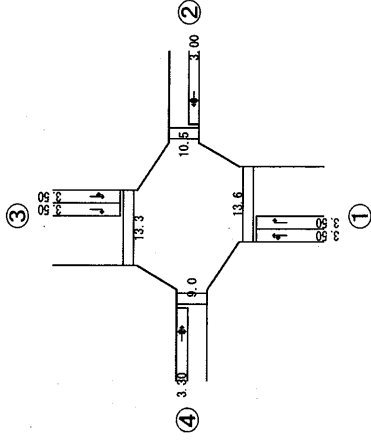
①: 至 南 (計画地方面)

②: 至 東 (南浜方向)

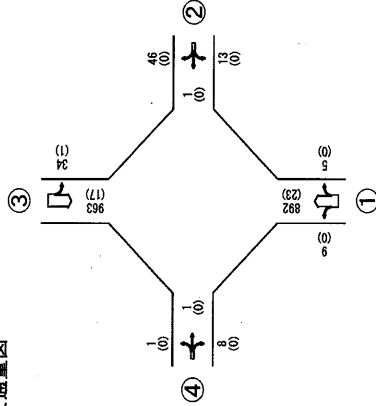
③: 至 北 (津覇方向)

④: 至 西 (伊東方向)

交差点概略図



交通量図



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

現示方式の図示

現示	1φ	2φ	3φ	4φ
表示時間	G:55 Y:3 AR:3	G:16 Y:3 AR:2	G:42	G:73
有効青時間	56	17	4	12
損失時間	5	4	4	12
歩行者現示時間	51			

表-1 交差点の需要率の算出

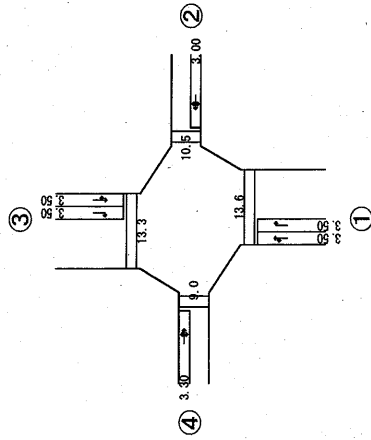
交差点名 流入部	St-1交差点			
	①	②	③	④
車線の種類	左折・直進	右折	左折・直進	右折
車線数	1	1	1	1
飽和交通流量の基本値	2,000	1,800	2,000	1,800
車線幅員による補正率	1,000	1,000	1,000	1,000
(車線幅員)	(3.50)	(3.50)	(3.50)	(3.50)
縦断面勾配による補正率	1,000	1,000	1,000	1,000
(縦断面勾配)	(0.00)	(0.00)	(0.00)	(0.00)
大型車混入による補正率	0.984	1,000	0.988	1,000
(大型車混入率)	(2.35)	(0.00)	(1.68)	(0.00)
左折車混入による補正率	0.997	0.942	0.991	0.981
(左折率)	(1.1)	(26.6)	(3.2)	(8.3)
左折車の通過確率	0.85	0.85	0.85	0.85
(有効青時間)	56	17	56	17
歩行者現示時間	51	12	51	12
右折車混入による補正率		0.927		0.916
(右折率)		(71.9)		(83.3)
右折車の通過確率		0.999		0.999
(有効青時間)		17		17
(サイクル長)		82		82
飽和交通流量	1,962	*88	1,958	*355
設計交通量	977	9	1,071	0
流入部各車線の需要率	(11+966)	(17+1+46)	(34+1037)	(1+1+10)
現示の需要率	0.498	0.037	0.547	0.007
1φ	0.498	-	0.547	-
2φ	0.498	-	0.547	-
有効青時間(秒)	56.0	56.0	56.0	56.0
可能交通容量	1,340	88	1,337	355
交通容量比	0.729	0.102	0.801	0.000
交通容量の照査結果	OK	OK	OK	OK
滞留長	2.7	2.7	2.7	2.7
L s (m)				

※ 交差点需要率 上限値
(C-L)/C = (82 - 9) / 82 = 0.890
C : サイクル長 (秒)、L : 損失時間 (秒)

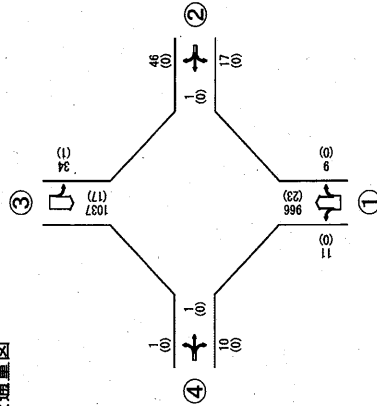
※ * : 交通容量(台/実1時間)

①: 至 南 (計画地方面)
②: 至 東 (南浜方面)
③: 至 北 (津覇方面)
④: 至 西 (伊集方面)

交差点概略図



交通量図

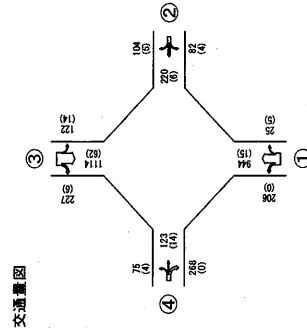
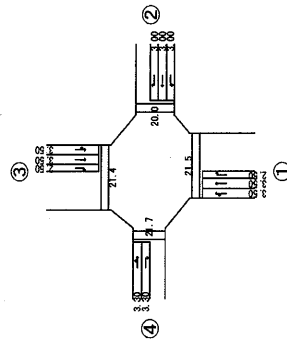


上段：方向別合計交通量[台/時]
下段：(大型車混入台数)[台/時]

現示方式の図示

現示	1φ	2φ	3φ	4φ
現示時間	G-55 Y:3 AR-3	G-16 Y:3 AR-2	G-82	G-73
有効青時間	56	17	56	17
損失時間	5	4	5	4
歩行者 現示時間	51	12	51	12

交差点概略図



上段：方向別合計交通量[台/時]
下段：(大型車混入台数)[台/時]

現示方式の図示

種名	1♂	2♂	3♂	4♂	
観察時間	6:75 Y-3 AM-0	6:15 Y-3 AM-3	6:34 Y-3 AM-0	6:8 Y-3 AM-3	6-160
観察時間	73	17	34	8	6-182
観察時間	5	4	3	6	L-18
観察時間	59	0	20	0	

[illegible]

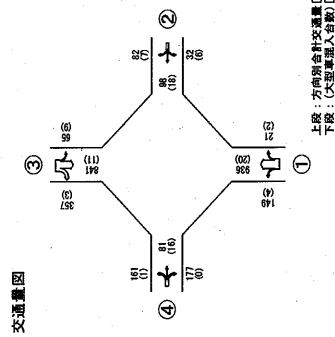
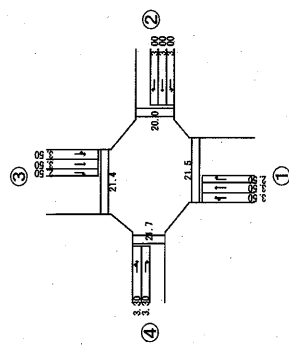
※ 交差点需要率 上限値

$$(C-L)/C = (150 - 18) / 150 = 0.880$$
 C : サイクル長 (秒)、L : 損失時間 (秒)

※※：交通容量(台/実1時間)

①: 南 (西原方面)
②: 東 (掛久保方向)
③: 北 (計面店方向)
④: 西 (宜野灣・琉大方向)

图留观点提交



表示方式の図示	1φ	2φ	3φ	4φ
線形				
線形・巻掛				
巻掛・巻掛				
巻掛・線形				
巻掛・巻掛・線形				
線形・線形				
線形・巻掛・線形				
巻掛・巻掛・巻掛				
線形・線形・線形				
線形・線形・巻掛				
線形・線形・線形・線形				
線形・線形・線形・巻掛				
線形・線形・線形・線形・線形				
線形・線形・線形・線形・巻掛				
線形・線形・線形・線形・線形・線形				
線形・線形・線形・線形・線形・巻掛				
線形・線形・線形・線形・線形・線形・線形				
線形・線形・線形・線形・線形・線形・巻掛				
線形・線形・線形・線形・線形・線形・線形・線形				
線形・線形・線形・線形・線形・線形・線形・巻掛				
線形・線形・線形・線形・線形・線形・線形・線形・線形				
線形・線形・線形・線形・線形・線形・線形・線形・巻掛				
線形・線形・線形・線形・線形・線形・線形・線形・線形・線形				
線形・線形・線形・線形・線形・線形・線形・線形・線形・線形・線形				
線形・線形・線形・線形・線形・線形・線形・線形・線形・線形・線形・線形				
線形・線形・線形・線形・線形・線形・線形・線形・線形・線形・線形・線形・線形				
線形・線形・線形・線形・線形・線形・線形・線形・線形・線形・線形・線形・線形・線形				
線形・線形・線形・線形・線形・線形・線形・線形・線形・線形・線形・線形・線形・線形・線形				
線形・線形・線形・線形・線形・線形・線形・線形・線形・線形・線形・線形・線形・線形・線形・線形				
線形・線形・線形・線形・線形・線形・線形・線形・線形・線形・線形・線形・線形・線形・線形・線形・線形				
線形・線形・線形・線形・線形・線形・線形・線形・線形・線形・線形・線形・線形・線形・線形・線形・線形・線形				
線形・線形・線形・線形・線形・線形・線形・線形・線形・線形・線形・線形・線形・線形・線形・線形・線形・線形・線形				
線形・線形・線形・線形・線形・線形・線形・線形・線形・線形・線形・線形・線形・線形・線形・線形・線形・線形・線形・線形				
線形・線形				
線形・線形				
線形・線形				
線形・線形				

[illegible]

※ 交差点需要率 上限値

$$(C-L)/C = (150 - 18) / 150 = 0.880$$
 C : サイクル長 (秒)、L : 損失時間 (秒)

※ * : 交通容量(台/実1時間)

- | | | |
|----|---|------------|
| ①: | 南 | (西原方面) |
| ②: | 東 | (掛久保方向) |
| ③: | 北 | (計画店方向) |
| ④: | 西 | (宜野湾・琉大方向) |