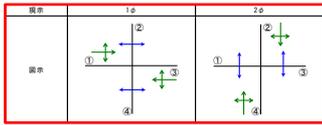


交通容量

■車線別の交通容量の計算式が変更されました。

滞留するKの考え方、青矢時は有効青時間を増加して計算する方法に変更されました。混用車線時は以下2種類の計算式より選択できます。

(右折専用車線) : 青信号のみで右折車が通行する場合



C_R : 右折交通容量[台/時]
 C_{R1} : 対向直進車が存在する時間帯に通行できる右折車両の1時間あたりの台数[台/時]
 C_{R2} : 青信号表示中に停止線を通過して交差点内で待機している右折車の1時間あたりの台数[台/時]
 S_R : 右折車線の飽和交通流率
 f_R : 右折車の通過確率 ($q > 1000$ のときは $f_R = 0$)

q	0	200	400	600	800	1000
f_R	1.00	0.81	0.65	0.54	0.45	0.37

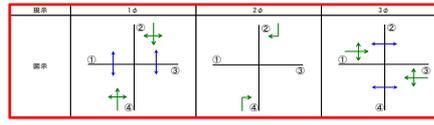
q : 対向直進交通の交通流率[台/時]
 s : 対向直進交通の飽和交通流率
 C, G : サイクル長、有効青時間[秒]
 K : 青時間表示中に停止線を越えて交差点内に待機できる車両台数
 $K = D/S$
 D : 停止線から右折導流標示下流端までの距離[m]
 S : 停止時の平均車頭距離[m]

$$C_R = C_{R1} + C_{R2}$$

$$C_{R1} = S_R \times \frac{SG - qC}{C(S - q)} \times f_R$$

$$C_{R2} = K \times \frac{3600}{C}$$

(右折専用車線) : 青信号表示に右折青矢印信号が続く場合



C_R : 右折交通容量[台/時]
 C_{R1} : 対向直進車が存在する時間帯に通行できる右折車両の1時間あたりの台数[台/時]
 C_{R3} : 青信号表示中に続いて右折青矢印信号表示される場合に通行できる右折車両の1時間あたりの台数[台/時]
 S_R : 右折車線の飽和交通流率
 f_R : 対向直進車の間隙を利用して右折車が通過できる時間[秒]
 f_R : 右折車の通過確率 ($q > 1000$ のときは $f_R = 0$)

q	0	200	400	600	800	1000
f_R	1.00	0.81	0.65	0.54	0.45	0.37

G_{R3} : 右折青矢印信号表示の有効青時間[秒]
 G_R : 有効青時間の増加分[秒] (D/v)
 D : 停止線から右折導流標示下流端までの距離[m]
 v : 右折車走行速度[m/秒]

$$C_R = C_{R1} + C_{R3}$$

$$C_{R1} = S_R \times \frac{SG - qC}{C(S - q)} \times f_R$$

$$C_{R3} = S_R \times \frac{G_{R3}}{C}$$

(左折専用車線)

$$C_L = C_{L1} + C_{L2}$$

$$C_{L1} = S_L \times \frac{G_p}{C} \times f_L$$

$$C_{L2} = S_L \times \frac{G - G_p}{C}$$

C_L, C_{L1}, C_{L2} : 左折交通容量[台/時]
 S_L : 左折車線の飽和交通流率
 C, G : サイクル長、有効青時間[秒]
 G_p : 歩行者用青信号表示時間 + 青点滅信号表示時間[秒]
 f_L : 歩行者の間隙を利用して左折できる確率 (左折車の通過確率)

(混用車線)

- 観測又は推定された混用車線の飽和交通流率を用いて求める

$$C_M = S_M \times \frac{C}{C}$$
- 専用車線の交通容量と方向別交通混入率を用いる方法
 各方向が専用で運用される場合の車線の交通容量、及び、混用車線における方向別交通混入率に応じて、混用車線の交通容量を近似的に計算します

C_M : 混用車線の交通容量[台/時]
 S_M : 混用車線の飽和交通流率[台/青1時間]
 C : 信号サイクル長[秒]
 G : 直進信号の有効青時間の長さ[秒]

C_L, C_L, C_L : 方向別専用車線交通容量
 f_L : 混用車線の左折率

$$C_M = C_L \times r_L + C_T \times (1 - r_L)$$

需要率の判定タイプ

■需要率の判定タイプが変更されました。

(旧基礎編) $\lambda \leq 0.9$
 (新基礎編) $\lambda \leq (C-L)/C$

C : サイクル長 L : 損失時間

現示	需要率	現示	青信号表示時間	黄信号表示時間	赤信号表示時間	損失時間
1φ	0.150	1φ	32	3	0	2
2φ	0.192	2φ	16	3	4	7
3φ	0.273	3φ	48	3	0	3
4φ	0.145	4φ	25	3	3	6
		合計	191			15

λはサイクル長に有効青時間の占める割合で判定されます。交差点毎で需要率の基準値は変わります。

滞留長

■右折車線長係数が変更されました。

(旧基礎編) 右折車線長係数λr
 (新基礎編) 付加車線長係数ξ (グザイ)

■右折車線長係数でやむを得ない場合の1.5を用いる表現が削除されました。

(旧基礎編) 右折車線長係数λr

(新基礎編) 付加車線長係数ξ

平均右折台数 (台/サイクル)	2	3	5	8	10台以上
右折車線長係数λr	2.2	2.0	1.8	1.6	1.5

※右折車線長を確保することが困難な状況でやむを得ない場合にはλrとして1.5を用いることができる

平均付加車線利用台数 (台/サイクル)	2	3	5	8	10台以上
付加車線長係数ξ	2.2	2.0	1.8	1.6	1.5

判定タイプ・オプションでは今まで通り係数1.5も利用できます。

その他の変更点

■需要率表のフォーマットの変更 (実測値の場合)

※ 実測値の場合、補正率が適用されないため、シンプルなフォーマットとなります。

■無信号交差点

※ 交通容量の計算単位が[台/時]から[台/秒]に変更されました。
 ※ 西ドイツ式の計算方法はHCM形式へ移行されました。

西ドイツ式は参考計算として確認できます。

■ラウンドアバウト

※ ラウンドアバウトマニュアルに変更はないため、計算および計算書に変更はありません。

Ver11.0使用時の注意点

■インストール時に2つのプログラムがセットアップされます。

※ インストールすると、新基礎編 (2018年版) に対応したVer11.0と旧基礎編 (2018年以前) に対応したVer10.59の2つのプログラムがセットアップされます。
 ※ 新仕様でファイルを保存すると、旧仕様では開くことができませんのでご注意ください。



■新旧計算結果の比較 (比較表)

※ 新仕様の比較表機能で旧ファイルを選択することで、新旧計算結果の比較ができます。

信号時間検討システム「APS-λ」 Ver10.5 ⇒ Ver11.0 バージョンアップ価格 ￥200,000 (別途消費税)
 年間保守契約料 信号時間検討システム「APS-λ」 ￥40,000 (別途消費税)
 保守契約中のお客様は弊社ホームページより無償ダウンロードできます。他バージョンからバージョンアップをご希望のお客様は弊社までお問い合わせ下さい。

■製品に関するお問い合わせは

mtc 株式会社エムティシー

本社 TEL : 03-5396-0521 FAX : 03-5396-0525
 〒171-0014 東京都豊島区池袋2-51-14 飛翔ビル 5F
 中部営業所 TEL : 0569-26-5661 FAX : 0569-26-5671
 〒475-0922 愛知県半田市昭和町1-35
 大阪営業所 TEL : 06-6396-8266 FAX : 06-6396-8267
 〒532-0003 大阪府大阪市淀川区宮原1-2-5-501
 福岡営業所 TEL : 092-629-0850 FAX : 092-629-0851
 〒812-0002 福岡県福岡市博多区空港前3-16-4-303

<https://www.mtc-aps.co.jp>
 ✉ sale@mtc-aps.co.jp

※ Microsoft®, Windows®, Excel は、米国およびその他の国における Microsoft Corporation の登録商標または商標です。
 ※ Autodesk®, AutoCAD® は、米国およびその他の国における Autodesk Inc. の登録商標または商標です。
 ※ その他記載されている会社名、製品名は、各社の登録商標または商標です。
 ※ 本カタログ記載の仕様・価格につきましては、予告なく変更させていただくことがあります。