

交差点需要率の予測結果

交差点需要率の予測結果は表 1 に、予測結果の詳細は表 2 に示すとおりである。

供用開始後の交差点需要率は 0.390～0.771 であり、全ての予測地点のピーク時間帯で交通流を処理できるとされる交差点需要率の目安 0.9 を下回っている。

なお、交差点需要率の計算に用いた補正值について、環境影響評価書案の見直しを行った内容は次のとおりである。

- ① 信号現示の設定について、 $G - G_p$ を 5 秒として概算で求めていたが、現状の信号現示等に合わせ、 $e-1$ 及び $e-4$ 交差点は 10 秒、 $e-2$ 交差点は 7 秒、 $e-3$ 交差点は 6 秒に再設定した（ G ：有効青時間（秒）、 G_p ：歩行者用青時間（秒））。
- ② $e-1$ 交差点の左折専用車線について、横断歩行者によってその青信号時間のうち左折車の通行が低減する割合（低減率）を 0.50 からより厳密に求めて 0.61 にし、横断歩行者による影響が大きくなるように再設定した。
- ③ $e-1$ 、 $e-4$ 交差点の右折専用車線について、右折専用現示でのみさばけるとしていたが、信号現示及び交通流動の実態に合わせて青丸信号中も対向直進車の間隙を利用して流れるとともに、青丸信号表示中に交差点内に滞留する右折車もさばけるとして再設定した。
- ④ $e-2$ 交差点の北側及び南側流入部については、右折車の影響が少なくなるよう流入部の車線が 4.0m 程度に拡幅されているため、右折専用車線を考慮した流入 2 車線としていたが、交差点需要率を過小に予測しないように直進・左折・右折の混用車線の 1 車線として再設定した。

表 1 交差点需要率の予測結果（ピーク時間帯）

| 予測地点 | 交差点需要率 | ピーク時間帯 |
|--|--------|--------|
| e-1（南千里駅前交差点） （千里中央線と南千里岸部線の交差点） | 0.434 | 8～9時 |
| | 0.496 | 17～18時 |
| e-2（豊中岸部線と山田佐井寺岸部線の交差点） （佐井寺1丁目付近） | 0.713 | 8～9時 |
| | 0.771 | 17～18時 |
| e-3（佐井寺片山高浜線と千里山佐井寺線の交差点） （千里山東4丁目付近） | 0.497 | 8～9時 |
| | 0.555 | 17～18時 |
| e-4（豊中岸部線と佐井寺片山高浜線の交差点） | 0.423 | 8～9時 |
| | 0.390 | 17～18時 |

（注）需要率の計算に用いた補正值は、環境影響評価書案で用いた値から見直しを行った。

【参 考】環境影響評価書案に記載の供用後の交差点需要率の予測結果（p. 12-301）

表 12.17.17 交差点需要率の予測結果（ピーク時間帯）

| 予測地点 | 交差点需要率 | ピーク時間帯 |
|--|--------|--------|
| e-1（南千里駅前交差点） （千里中央線と南千里岸部線の交差点） | 0.580 | 8～9時 |
| | 0.634 | 17～18時 |
| e-2（豊中岸部線と山田佐井寺岸部線の交差点） （佐井寺1丁目付近） | 0.542 | 8～9時 |
| | 0.741 | 17～18時 |
| e-3（佐井寺片山高浜線と千里山佐井寺線の交差点） （千里山東4丁目付近） | 0.499 | 8～9時 |
| | 0.555 | 17～18時 |
| e-4（豊中岸部線と佐井寺片山高浜線の交差点） | 0.505 | 8～9時 |
| | 0.464 | 17～18時 |

表 2 (1) 交差点需要率の予測結果 (e-1、8~9時)

交差点 : e-1 (8時台)

| 流入部 | | 北側 | | | 東側 | | | 南側 | | | 西側 | | | |
|---|----|----------------|----------------|----------------|----------------|----------------|----------------|----------------|----------------|----------------|----------------|----------------|----------------|--|
| 車線 | | 左折 | 直進 | 右折 | 直進・左折 | 直進 | 右折 | 直進・左折 | 直進 | 右折 | 直進・左折 | 直進 | 右折 | |
| 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 (台/青1時間) | | 1800 | 2000 | 1800 | 2000 | 2000 | 1800 | 2000 | 2000 | 1800 | 2000 | 2000 | 1800 | |
| 車線幅員による補正率 α_w (車線幅員) m | | 1.00 (3.25) | 1.00 (3.25) | 1.00 (3.25) | 1.00 (3.00) | 1.00 (3.00) | 1.00 (3.00) | 1.00 (3.00) | 1.00 (3.00) | 1.00 (2.75) | 0.95 (2.60) | 1.00 (3.00) | 0.95 (2.60) | |
| バス停留所による補正率 α_B (交差点までの距離) m (バス本数) 台/時 | | | | | | | | | | | | | | |
| 縦断勾配による補正率 α_i (縦断勾配) % | | 1.00 (-0.7) | 1.00 (-0.7) | 1.00 (-0.7) | 1.00 (-0.6) | 1.00 (-0.6) | 1.00 (-0.6) | 1.00 (0.8) | 1.00 (0.8) | 1.00 (0.8) | 1.00 (-1.0) | 1.00 (-1.0) | 1.00 (-1.0) | |
| 大型車混入による補正率 α_T (大型車混入率) % | | 0.92 (12.0) | 0.93 (10.5) | 0.93 (11.3) | 0.94 (8.8) | 0.94 (8.8) | 0.94 (8.6) | 0.96 (6.1) | 0.96 (5.9) | 0.96 (6.6) | 0.95 (7.4) | 0.95 (7.7) | 0.95 (7.7) | |
| 左折車混入による補正率 α_{LT} (左折率) L% (歩行者による低減率) f_p (有効青時間) 秒 (歩行者用青時間) 秒 | | 0.53 | | | 0.81 65 | | | 0.82 100 | | | 0.94 16 | | | |
| 右折車混入による補正率 α_{RT} (右折率) R% (右折車の通過確率) f (有効青時間) 秒 (現示変わり目のさばけ台数増分) K_{ER} : 台/サイクル (交差点内滞留台数) K: 台/サイクル | | | | 0.87 2 | | | 0.57 2 | | | 0.84 2 | | | 0.58 2 | |
| 飽和交通流率 (台/青1時間) S | | 878 | 1860 | 1674 | 1523 | 1880 | 1692 | 1574 | 1920 | 1728 | 1697 | 1900 | 1625 | |
| 右折専用車線の交通容量 (台/時) | | | | 656 | | | 414 | | | 603 | | | 410 | |
| 交通量 q | | 181 | 171 | 53 | 775 | | 151 | 314 | | 229 | 596 | | 194 | |
| 交差点流入部の需要率 | | 0.206 | 0.092 | - | 0.228 | | - | 0.090 | | - | 0.166 | | - | |
| 必要現示率 | 1φ | 0.206 | 0.092 | | | | | 0.090 | | | | | 0.206 | |
| | 2φ | | | - | | | | | | - | | | 0.000 | |
| | 3φ | | | | 0.228 | | | | | | 0.166 | | 0.228 | |
| | 4φ | | | | | | - | | | | | - | 0.000 | |
| 有効青時間 (秒) | 1φ | 44 | 44 | | | | | 44 | | | | | サイクル長 (秒) | |
| | 2φ | | | 11 | | | | | | 11 | | | 130 | |
| | 3φ | | | | 49 | | | | | | 49 | | | |
| | 4φ | | | | | | 7 | | | | | 7 | | |
| 可能交通容量 (台/時) | | 297 | 630 | 656 | 574 | 709 | 414 | 533 | 650 | 603 | 640 | 716 | | |
| 車線別混雑度 | | 0.609 | 0.271 | 0.081 | 0.674 | 0.547 | 0.365 | 0.336 | 0.208 | 0.380 | 0.464 | 0.418 | 0.473 | |

表 2 (2) 交差点需要率の予測結果 (e-1、17~18時)

交差点：e-1 (17時台)

| 流入部 | | 北側 | | | 東側 | | | 南側 | | | 西側 | | | |
|---|----|----------------|----------------|----------------|----------------|----------------|----------------|----------------|----------------|----------------|----------------|----------------|----------------|--|
| 車線 | | 左折 | 直進 | 右折 | 直進・左折 | 直進 | 右折 | 直進・左折 | 直進 | 右折 | 直進・左折 | 直進 | 右折 | |
| 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 (台/青1時間) | | 1800 | 2000 | 1800 | 2000 | 2000 | 1800 | 2000 | 2000 | 1800 | 2000 | 2000 | 1800 | |
| 車線幅員による補正率 α_w (車線幅員) m | | 1.00 (3.25) | 1.00 (3.25) | 1.00 (3.25) | 1.00 (3.00) | 1.00 (3.00) | 1.00 (3.00) | 1.00 (3.00) | 1.00 (3.00) | 1.00 (2.75) | 0.95 (2.60) | 1.00 (3.00) | 0.95 (2.60) | |
| バス停留所による補正率 α_B (交差点までの距離) m (バス本数) 台/時 | | | | | | | | | | | | | | |
| 縦断勾配による補正率 α_i (縦断勾配) % | | 1.00 (-0.7) | 1.00 (-0.7) | 1.00 (-0.7) | 1.00 (-0.6) | 1.00 (-0.6) | 1.00 (-0.6) | 1.00 (0.8) | 1.00 (0.8) | 1.00 (0.8) | 1.00 (-1.0) | 1.00 (-1.0) | 1.00 (-1.0) | |
| 大型車混入による補正率 α_T (大型車混入率) % | | 0.99 (1.9) | 0.99 (1.9) | 0.99 (1.3) | 0.97 (3.9) | 0.97 (4.1) | 0.97 (3.8) | 0.99 (1.3) | 0.99 (0.8) | 0.99 (1.4) | 0.97 (4.9) | 0.96 (5.2) | 0.97 (4.8) | |
| 左折車混入による補正率 α_{LT} (左折率) L% (歩行者による低減率) f_p (有効青時間) 秒 (歩行者用青時間) 秒 | | 0.56 | | | 0.86 65 | | | 0.82 100 | | | 0.95 16 | | | |
| 右折車混入による補正率 α_{RT} (右折率) R% (右折車の通過確率) f (有効青時間) 秒 (現示変わり目のさばけ台数増分) K_{ER} : 台/サイクル (交差点内滞留台数) K: 台/サイクル | | | | 0.89 | | | 0.58 | | | 0.76 | | | 0.58 | |
| 飽和交通流率 (台/青1時間) S | | 998 | 1980 | 1782 | 1668 | 1940 | 1746 | 1624 | 1980 | 1782 | 1751 | 1920 | 1659 | |
| 右折専用車線の交通容量 (台/時) | | | | 711 | | | 435 | | | 532 | | | 416 | |
| 交通量 q | | 268 | 257 | 77 | 819 | | 159 | 270 | | 208 | 571 | | 187 | |
| 交差点流入部の需要率 | | 0.269 | 0.130 | - | 0.227 | | - | 0.075 | | - | 0.156 | | - | |
| 必要現示率 | 1φ | 0.269 | 0.130 | | | | | 0.075 | | | | | 0.269 | |
| | 2φ | | | - | | | | | | - | | | 0.000 | |
| | 3φ | | | | 0.227 | | | | | | 0.156 | | 0.227 | |
| | 4φ | | | | | | - | | | | | - | 0.000 | |
| 有効青時間 (秒) | 1φ | 44 | 44 | | | | | 44 | | | | | サイクル長 (秒) | |
| | 2φ | | | 11 | | | | | | 11 | | | 130 | |
| | 3φ | | | | 49 | | | | | | 49 | | | |
| | 4φ | | | | | | 7 | | | | | 7 | | |
| 可能交通容量 (台/時) | | 338 | 670 | 711 | 629 | 731 | 435 | 550 | 670 | 532 | 660 | 724 | | |
| 車線別混雑度 | | 0.793 | 0.384 | 0.108 | 0.650 | 0.561 | 0.366 | 0.276 | 0.176 | 0.391 | 0.432 | 0.395 | 0.450 | |

表 2 (3) 交差点需要率の予測結果 (e-2、8~9時)

交差点 : e-2 (8時台)

| 流入部 | 北側 | 東側 | | 南側 | 西側 | | | |
|---|--------------------------------|-------------------------------|----------------|--------------------------------|--------------------------------|----------------|-----------|---------|
| 車線 | 直進・左折・右折 | 直進・左折 | 右折 | 直進・左折・右折 | 直進・左折 | 右折 | | |
| 車線数 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | | |
| 飽和交通流率の基本値 (台/青1時間) | 2000 | 2000 | 1800 | 2000 | 2000 | 1800 | | |
| 車線幅員による補正率 α_w (車線幅員) m | 1.00 (4.00) | 1.00 (3.00) | 1.00 (2.75) | 1.00 (4.00) | 1.00 (3.00) | 1.00 (2.75) | | |
| バス停留所による補正率 α_B (交差点までの距離) m (バス本数) 台/時 | 0.95 (60) (6) | | | | | | | |
| 縦断勾配による補正率 α_i (縦断勾配) % | 0.89 (3.3) | 0.99 (-2.4) | 0.99 (-2.4) | 0.95 (-6.0) | 1.00 (-1.4) | 1.00 (-1.4) | | |
| 大型車混入による補正率 α_T (大型車混入率) % | 0.94 (9.4) | 0.94 (9.6) | 0.94 (8.8) | 0.94 (9.4) | 0.95 (8.0) | 0.95 (7.0) | | |
| 左折車混入による補正率 α_{LT} (左折率) L% (歩行者による低減率) f_p (有効青時間) 秒 (歩行者用青時間) 秒 | 0.90 39 0.15 56 49 | 0.98 9 0.15 26 20 | | 0.89 44 0.15 56 49 | 0.91 38 0.15 26 20 | | | |
| 右折車混入による補正率 α_{RT} (右折率) R% (右折車の通過確率) f (有効青時間) 秒 (現示変わり目のさばけ台数増分) K_{ER} : 台/サイクル (交差点内滞留台数) K : 台/サイクル | 0.94 46 0.93 56 2 | | 0.68 2 | 0.98 17 0.93 56 2 | | 0.70 2 | | |
| 飽和交通流率 (台/青1時間) S | 1345 | 1824 | 1675 | 1558 | 1729 | 1710 | | |
| 右折専用車線の交通容量 (台/時) | | | 202 | | | 230 | | |
| 交通量 q | 496 | 364 | 181 | 190 | 595 | 86 | | |
| 交差点流入部の需要率 | 0.369 | 0.200 | - | 0.122 | 0.344 | - | 現示の需要率 | 交差点の需要率 |
| 必要現示率 | 1φ | 0.369 | | 0.122 | | | 0.369 | 0.713 |
| | 2φ | | 0.200 | - | 0.344 | - | 0.344 | |
| 有効青時間 (秒) | 1φ | 56 | | 56 | | | サイクル長 (秒) | |
| | 2φ | | 26 | 26 | 26 | 26 | 95 | |
| 可能交通容量 (台/時) | 793 | 499 | 202 | 918 | 473 | 230 | | |
| 車線別混雑度 | 0.625 | 0.729 | 0.896 | 0.207 | 1.257 | 0.374 | | |

表 2 (4) 交差点需要率の予測結果 (e-2、17~18時)

交差点：e-2 (17時台)

| 流入部 | | 北側 | 東側 | | 南側 | 西側 | | | |
|---------------------|-------------------|----------|--------|--------|----------|--------|--------|-----------|---------|
| 車線 | | 直進・左折・右折 | 直進・左折 | 右折 | 直進・左折・右折 | 直進・左折 | 右折 | | |
| 車線数 | | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | | |
| 飽和交通流率の基本値 (台/青1時間) | | 2000 | 2000 | 1800 | 2000 | 2000 | 1800 | | |
| 車線幅員による補正率 | α_w | 1.0 | 1.0 | 1.0 | 1.0 | 1.00 | 1.00 | | |
| (車線幅員) m | m | (4.00) | (3.00) | (2.75) | (4.00) | (3.00) | (2.75) | | |
| バス停留所による補正率 | α_B | 0.97 | | | | | | | |
| (交差点までの距離) m | m | (60) | | | | | | | |
| (バス本数) 台/時 | 台/時 | (3) | | | | | | | |
| 縦断勾配による補正率 | α_i | 0.89 | 0.99 | 0.99 | 0.95 | 1.00 | 1.00 | | |
| (縦断勾配) % | % | (3.3) | (-2.4) | (-2.4) | (-6.0) | (-1.4) | (-1.4) | | |
| 大型車混入による補正率 | α_T | 0.95 | 0.97 | 0.97 | 0.96 | 0.96 | 0.97 | | |
| (大型車混入率) % | % | (7.4) | (4.0) | (4.2) | (5.2) | (5.4) | (4.9) | | |
| 左折車混入による補正率 | α_{LT} | 0.91 | 0.98 | | 0.90 | 0.91 | | | |
| (左折率) L% | L% | 39 | 9 | | 44 | 39 | | | |
| (歩行者による低減率) f_p | f_p | 0.15 | 0.15 | | 0.15 | 0.15 | | | |
| (有効青時間) 秒 | 秒 | 41 | 26 | | 41 | 26 | | | |
| (歩行者用青時間) 秒 | 秒 | 34 | 20 | | 34 | 20 | | | |
| 右折車混入による補正率 | α_{RT} | 0.95 | | | 0.98 | | | | |
| (右折率) R% | R% | 46 | | | 17 | | | | |
| (右折車の通過確率) f | f | 0.92 | | 0.70 | 0.91 | | 0.69 | | |
| (有効青時間) 秒 | 秒 | 41 | | | 41 | | | | |
| (現示変わり目のさばけ台数増分) | K_{ER} : 台/サイクル | | | | | | | | |
| (交差点内滞留台数) | K: 台/サイクル | 2 | | 2 | 2 | | 2 | | |
| 飽和交通流率 (台/青1時間) | S | 1418 | 1882 | 1729 | 1609 | 1747 | 1746 | | |
| 右折専用車線の交通容量 (台/時) | | | | 319 | | | 307 | | |
| 交通量 | q | 646 | 387 | 191 | 220 | 550 | 81 | | |
| 交差点流入部の需要率 | | 0.456 | 0.206 | - | 0.137 | 0.315 | - | 現示の需要率 | 交差点の需要率 |
| 必要現示率 | 1φ | 0.456 | | | 0.137 | | | 0.456 | 0.771 |
| | 2φ | | 0.206 | - | | 0.315 | - | 0.315 | |
| 有効青時間 (秒) | 1φ | 41 | | | 41 | | | サイクル長 (秒) | |
| | 2φ | | 26 | 26 | | 26 | 26 | 80 | |
| 可能交通容量 (台/時) | | 727 | 612 | 319 | 825 | 568 | 307 | | |
| 車線別混雑度 | | 0.889 | 0.632 | 0.599 | 0.267 | 0.969 | 0.264 | | |

表 2 (5) 交差点需要率の予測結果 (e-3、8~9時)

交差点 : e-3 (8時台)

| 流入部 | 北側 | | 東側 | 南側 | | 西側 | | |
|--|--------------------------------|----------------|--------------------------------|--------------------------------|----------------|--------------------------------|-----------|---------|
| 車線 | 直進・左折 | 右折 | 直進・左折・右折 | 直進・左折 | 右折 | 直進・左折・右折 | | |
| 車線数 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | | |
| 飽和交通流率の基本値 (台/青1時間) | 2000 | 1800 | 2000 | 2000 | 1800 | 2000 | | |
| 車線幅員による補正率 α_w (車線幅員) m | 1.00 (3.00) | 0.95 (2.50) | 1.00 (3.00) | 1.00 (3.00) | 1.00 (2.75) | 1.00 (3.00) | | |
| バス停留所による補正率 α_B (交差点までの距離) m (バス本数) 台/時 | | | | | | | | |
| 縦断勾配による補正率 α_i (縦断勾配) % | 1.00 (1.1) | 1.00 (1.1) | 0.90 (3.0) | 0.92 (2.6) | 0.92 (2.6) | 0.75 (6.0) | | |
| 大型車混入による補正率 α_T (大型車混入率) % | 0.92 (11.7) | 0.93 (11.1) | 0.97 (4.5) | 0.92 (12.5) | 0.93 (11.5) | 0.94 (9.0) | | |
| 左折車混入による補正率 α_{LT} (左折率) L% (歩行者による低減率) f_p (有効青時間) 秒 (歩行者用青時間) 秒 | 0.90 39 0.15 46 40 | | 0.94 24 0.15 32 26 | 0.94 23 0.15 46 40 | | 0.94 26 0.15 32 26 | | |
| 右折車混入による補正率 α_{RT} (右折率) R% (右折車の通過確率) f (有効青時間) 秒 (現示変わり目のさばけ台数増分) K_{ER} : 台/サイクル (交差点内滞留台数) K: 台/サイクル | | | 0.91 39 0.87 32 2 | | | 0.95 23 0.87 32 2 | | |
| 飽和交通流率 (台/青1時間) S | 1656 | 1590 | 1494 | 1591 | 1540 | 1259 | | |
| 右折専用車線の交通容量 (台/時) | | 642 | | | 603 | | | |
| 交通量 q | 411 | 81 | 372 | 298 | 96 | 278 | | |
| 交差点流入部の需要率 | 0.248 | - | 0.249 | 0.187 | - | 0.221 | 現示の需要率 | 交差点の需要率 |
| 必要現示率 | 1φ | | 0.249 | | | 0.221 | 0.249 | 0.497 |
| | 2φ | 0.248 | - | 0.187 | - | | 0.248 | |
| 有効青時間 (秒) | 1φ | | 32 | | | 32 | サイクル長 (秒) | |
| | 2φ | 46 | 46 | 46 | 46 | | 90 | |
| 可能交通容量 (台/時) | 846 | 642 | 531 | 813 | 603 | 448 | | |
| 車線別混雑度 | 0.486 | 0.126 | 0.701 | 0.366 | 0.159 | 0.621 | | |

表 2 (6) 交差点需要率の予測結果 (e-3、17~18 時)

交差点 : e-3 (17時台)

| 流入部 | 北側 | | 東側 | 南側 | | 西側 | | |
|---|--------------------------------|----------------|--------------------------------|--------------------------------|-------------------------|--------------------------------|-----------|---------|
| | 直進・左折 | 右折 | 直進・左折・右折 | 直進・左折 | 右折 | 直進・左折・右折 | 現示の需要率 | 交差点の需要率 |
| 車線 | | | | | | | | |
| 車線数 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | | |
| 飽和交通流率の基本値 (台/青1時間) | 2000 | 1800 | 2000 | 2000 | 1800 | 2000 | | |
| 車線幅員による補正率 α_w (車線幅員) m | 1.00 (3.00) | 0.95 (2.50) | 1.00 (3.00) | 1.00 (3.00) | 1.00 (2.75) | 1.00 (3.00) | | |
| バス停留所による補正率 α_B (交差点までの距離) m (バス本数) 台/時 | | | | | | | | |
| 縦断勾配による補正率 α_i (縦断勾配) % | 1.00 (1.1) | 1.00 (1.1) | 0.90 (3.0) | 0.92 (2.6) | 0.92 (2.6) | 0.75 (6.0) | | |
| 大型車混入による補正率 α_T (大型車混入率) % | 0.97 (4.8) | 0.97 (3.9) | 0.96 (6.3) | 0.97 (4.7) | 0.97 (4.1) | 0.98 (2.6) | | |
| 左折車混入による補正率 α_{LT} (左折率) L% (歩行者による低減率) f_P (有効青時間) 秒 (歩行者用青時間) 秒 | 0.90 41 0.15 46 40 | | 0.94 24 0.15 32 26 | 0.94 22 0.15 46 40 | | 0.94 26 0.15 32 26 | | |
| 右折車混入による補正率 α_{RT} (右折率) R% (右折車の通過確率) f (有効青時間) 秒 (現示変わり目のさばけ台数増分) K_{ER} : 台/サイクル (交差点内滞留台数) K: 台/サイクル | | | 0.91 39 0.87 32 2 | | 0.78 0.78 32 2 | 0.92 23 0.83 32 2 | | |
| 飽和交通流率 (台/青1時間) S | 1746 | 1659 | 1478 | 1678 | 1606 | 1271 | | |
| 右折専用車線の交通容量 (台/時) | | 655 | | | 639 | | | |
| 交通量 q | 395 | 76 | 486 | 309 | 97 | 274 | | |
| 交差点流入部の需要率 | 0.226 | - | 0.329 | 0.184 | - | 0.216 | | |
| 必要現示率 | 1φ | | 0.329 | | | 0.216 | 0.329 | 0.555 |
| | 2φ | 0.226 | - | | 0.184 | - | 0.226 | |
| 有効青時間 (秒) | 1φ | | 32 | | | 32 | サイクル長 (秒) | |
| | 2φ | 46 | 46 | | 46 | 46 | 90 | |
| 可能交通容量 (台/時) | 892 | 655 | 526 | 858 | 639 | 452 | | |
| 車線別混雑度 | 0.443 | 0.116 | 0.924 | 0.360 | 0.152 | 0.606 | | |

表 2 (7) 交差点需要率の予測結果 (e-4、8~9時)

交差点 : e-4 (8時台)

| 流入部 | 北側 | | 東側 | | | 南側 | | 西側 | | | |
|---|--------------------------------|----------------|--------------------------------|----------------|----------------|--------------------------------|----------------|--------------------------------|----------------|----------------|----------------|
| | 直進・左折 | 右折 | 直進・左折 | 直進 | 右折 | 直進・左折 | 右折 | 直進・左折 | 直進 | 右折 | |
| 車線 | 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 (台/青1時間) | 2000 | 1800 | 2000 | 2000 | 1800 | 2000 | 1800 | 2000 | 2000 | 1800 | |
| 車線幅員による補正率 α_w (車線幅員) m | 1.00 (3.00) | 1.00 (3.00) | 1.00 (3.00) | 1.00 (3.00) | 1.00 (2.75) | 1.00 (3.00) | 1.00 (3.00) | 1.00 (3.00) | 1.00 (3.00) | 1.00 (2.75) | |
| バス停留所による補正率 α_B (交差点までの距離) m (バス本数) 台/時 | | | | | | | | | | | |
| 縦断勾配による補正率 α_i (縦断勾配) % | 1.00 (0.7) | 1.00 (0.7) | 0.99 (-2.5) | 0.99 (-2.5) | 0.99 (-2.5) | 0.93 (2.5) | 0.93 (2.5) | 0.99 (-2.2) | 0.99 (-2.2) | 0.99 (-2.2) | |
| 大型車混入による補正率 α_T (大型車混入率) % | 0.92 (12.3) | 0.97 (4.2) | 0.94 (9.0) | 0.94 (9.4) | 0.94 (9.0) | 0.92 (11.9) | 0.95 (7.9) | 0.95 (7.2) | 0.95 (7.2) | 0.95 (7.2) | |
| 左折車混入による補正率 α_{LT} (左折率) L% (歩行者による低減率) f_p (有効青時間) 秒 (歩行者用青時間) 秒 | 0.88 39 0.24 52 42 | | 0.96 20 0.13 29 19 | | | 0.92 38 0.13 52 42 | | 0.96 17 0.13 29 19 | | | |
| 右折車混入による補正率 α_{RT} (右折率) R% (右折車の通過確率) f (有効青時間) 秒 (現示変わり目のさばけ台数増分) K_{RR} : 台/サイクル (交差点内滞留台数) K: 台/サイクル | | 0.75 2 | | | 0.61 2 | | 0.76 2 | | | 0.63 2 | |
| 飽和交通流率 (台/青1時間) S | 1619 | 1746 | 1787 | 1861 | 1675 | 1574 | 1590 | 1806 | 1881 | 1693 | |
| 右折専用車線の交通容量 (台/時) | | 550 | | | 343 | | 516 | | | 360 | |
| 交通量 q | 429 | 49 | 489 | | 155 | 441 | 63 | 526 | | 167 | |
| 交差点流入部の需要率 | 0.265 | - | 0.134 | | - | 0.280 | - | 0.143 | | - | 現示の需要率 交差点の需要率 |
| 必要現示率 | 1φ | 0.265 | | | | 0.280 | | | | | 0.280 |
| | 2φ | | | | | | | | | | 0.000 |
| | 3φ | | | 0.134 | | | | 0.143 | | | 0.143 |
| | 4φ | | | | | - | | | | - | 0.000 |
| 有効青時間 (秒) | 1φ | 52 | | | | 52 | | | | | サイクル長 (秒) |
| | 2φ | | 7 | | | | 7 | | | | 130 |
| | 3φ | | | 29 | | | | 29 | | | |
| | 4φ | | | | | 13 | | | | 13 | |
| 可能交通容量 (台/時) | 648 | 550 | 399 | 415 | 343 | 630 | 516 | 403 | 420 | 360 | |
| 車線別混雑度 | 0.662 | 0.089 | 0.612 | 0.590 | 0.452 | 0.700 | 0.122 | 0.653 | 0.627 | 0.464 | |

表 2 (8) 交差点需要率の予測結果 (e-4、17~18 時)

交差点：e-4 (17時台)

| 流入部 | | 北側 | | 東側 | | | 南側 | | 西側 | | |
|---|--|--------------------------------|----------------|--------------------------------|----------------|----------------|--------------------------------|----------------|--------------------------------|----------------|------------------|
| 車線 | | 直進・左折 | 右折 | 直進・左折 | 直進 | 右折 | 直進・左折 | 右折 | 直進・左折 | 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 (台/青1時間) | | 2000 | 1800 | 2000 | 2000 | 1800 | 2000 | 1800 | 2000 | 2000 | 1800 |
| 車線幅員による補正率 (車線幅員) | α_w m | 1.00 (3.00) | 1.00 (3.00) | 1.00 (3.00) | 1.00 (3.00) | 1.00 (2.75) | 1.00 (3.00) | 1.00 (3.00) | 1.00 (3.00) | 1.00 (3.00) | 1.00 (2.75) |
| バス停留所による補正率 (交差点までの距離) (バス本数) | α_B m 台/時 | | | | | | | | | | |
| 縦断勾配による補正率 (縦断勾配) | α_i % | 1.00 (0.7) | 1.00 (0.7) | 0.99 (-2.5) | 0.99 (-2.5) | 0.99 (-2.5) | 0.93 (2.5) | 0.93 (2.5) | 0.99 (-2.2) | 0.99 (-2.2) | 0.99 (-2.2) |
| 大型車混入による補正率 (大型車混入率) | α_T % | 0.97 (4.6) | 0.97 (4.2) | 0.97 (4.0) | 0.97 (4.4) | 0.97 (4.5) | 0.97 (4.7) | 0.97 (4.2) | 0.97 (4.8) | 0.97 (4.8) | 0.97 (5.0) |
| 左折車混入による補正率 (左折率) (歩行者による低減率) (有効青時間) (歩行者用青時間) | α_{LT} L% f_p 秒 秒 | 0.88 39 0.24 52 42 | | 0.96 19 0.13 29 19 | | | 0.92 39 0.13 52 42 | | 0.96 18 0.13 29 19 | | |
| 右折車混入による補正率 (右折率) (右折車の通過確率) (有効青時間) (現示変わり目のさばけ台数増分) K_{RR} : 台/サイクル (交差点内滞留台数) K: 台/サイクル | α_{RT} R% f 秒 K_{RR} K | | 0.76 2 | | | 0.62 2 | | 0.76 2 | | | 0.62 2 |
| 飽和交通流率 (台/青1時間) | S | 1707 | 1746 | 1844 | 1921 | 1729 | 1660 | 1624 | 1844 | 1921 | 1729 |
| 右折専用車線の交通容量 (台/時) | | | 561 | | | 360 | | 524 | | | 361 |
| 交通量 | q | 429 | 48 | 503 | | 155 | 425 | 48 | 500 | | 159 |
| 交差点流入部の需要率 | | 0.251 | - | 0.134 | | - | 0.256 | - | 0.133 | | - |
| 必要現示率 | 1φ | 0.251 | | | | | 0.256 | | | | 0.256 |
| | 2φ | | - | | | | | - | | | 0.000 |
| | 3φ | | | 0.134 | | | | | 0.133 | | 0.134 |
| | 4φ | | | | | - | | | | | 0.000 |
| 有効青時間 (秒) | 1φ | 52 | | | | | 52 | | | | サイクル長 (秒) 130 |
| | 2φ | | 7 | | | | | 7 | | | |
| | 3φ | | | 29 | | | | | 29 | | |
| | 4φ | | | | | 13 | | | | 13 | |
| 可能交通容量 (台/時) | | 683 | 561 | 411 | 429 | 360 | 664 | 524 | 411 | 429 | 361 |
| 車線別混雑度 | | 0.628 | 0.086 | 0.611 | 0.587 | 0.431 | 0.640 | 0.092 | 0.608 | 0.583 | 0.440 |