

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			
	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													
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 0.61 44 34			0.81 65 0.24 49 39			0.82 100 0.13 44 34			0.94 16 0.24 49 39			
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						
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 0.57 44 34			0.86 65 0.15 49 39			0.82 100 0.13 44 34			0.95 16 0.20 49 39			
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 2 2 2	
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	1.00	1.00	1.00	1.00	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	0.95							
(交差点までの距離) m	m	(60)							
(バス本数) 台/時	台/時	(6)							
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	0.94	0.94	0.94	0.94	0.95	0.95		
(大型車混入率) %	%	(9.4)	(9.6)	(8.8)	(9.4)	(8.0)	(7.0)		
左折車混入による補正率	α_{LT}	0.90	0.98		0.89	0.91			
(左折率) L%	L%	39	9		44	38			
(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	56	26		56	26			
(歩行者用青時間) 秒	秒	49	20		49	20			
右折車混入による補正率	α_{RT}	0.94			0.98				
(右折率) R%	R%	46			17				
(右折車の通過確率) f	f	0.93		0.68	0.93		0.70		
(有効青時間) 秒	秒	56			56				
(現示変わり目のさばけ台数増分)									
K_{ER} : 台/サイクル	台/サイクル								
(交差点内滞留台数)									
K : 台/サイクル	台/サイクル	2		2	2		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 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		-		
必要現示率	1φ	0.265				0.280					0.280	0.423
	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