

凡例

二重線：削除

強調，下線：追加

通し番号 103

HP番号 22

第4章 平面交差点の交通容量

- ・系統信号の場合の、交差点解析方法について、追加記述をしてほしい。

＜対応方針：「現況は、共通サイクル長の設定を中心に記述されている。」、「臨界交差点の容量が隣接交差点と比較して著しく小さくならないように注意する」等の解説をつけ、細部は参考文献（応用編、交通信号の手引き等）を紹介する。＞

通し番号 104③

HP番号 23

第4章 平面交差点の交通容量

- ・交通容量について：標準的な算定方法では実際の交通容量を表せない場合が多い。例えば、交差点間が短い交差点での飽和交通量の補正

＜対応方針：応用編を参考文献として紹介する。＞

通し番号 108②

HP番号 24

第4章 平面交差点の交通容量

- ・ダイヤモンドや近接交差点のような変則交差点、変則信号処理等の場合の計算例の追加。

＜対応方針：「現況は、共通サイクル長の設定を中心に記述されている。」、「臨界交差点の容量が隣接交差点と比較して著しく小さくならないように注意する」等の解説をつけ、細部は参考文献（応用編、交通信号の手引き等）を紹介する。＞

通し番号 116

HP番号 27

第4章 平面交差点の交通容量

- ・多枝交差点（5 差路，6 差路）の場合の計算例及び改良案の記述。

＜対応方針：事例集および応用編を参考文献として紹介する。＞

通し番号 118

HP番号 ー

第4章 平面交差点の交通容量

- ・代表的な交差点についての解析及び運用の実例を多く掲載してほしい。

＜対応方針：事例集および応用編を参考文献として紹介する。＞

○作業の進捗状況 新規提案

(記述案)

第 4 章平面交差点の交通容量

1. 平面交差点交通容量の考え方

平面交差点では、2 種以上の互に交差する交通流が同一平面を利用するので「交通をさばく能力」としての平面交差点の交通容量は、通常の道路区間(単路)の場合のように道路上の 1 断面を通過し得る最大交通量として単純に求めることはできない。

(中略)

このように、交差点の交通容量は、その交差点の制御方式や道路幾何構造によって変わり、それらを設定しなければ算定できない。さらに、交通運用の方法自体が交差点の幾何構造と互に関連し合うものであるから、平面交差点の計画設計にあたって交通容量を検討する場合には、それらの互に関連し合う条件によって、種々の検討をくり返し行う必要があるものである。

なお、街路網においては信号交差点の間隔が短いため、信号機群を互に関連づける系統制御が行われている。これらの信号機群に共通な信号サイクル長は、系統制御対象路線において最も飽和度が高い交差点（重要交差点）を基準として設定される。したがって、系統制御対象路線においても、重要交差点の信号サイクル長（共通サイクル長）及びスプリットの設定、およびその他の交差点のスプリットの設定に、本章における以下の記述が適用できる。系統制御に関する詳細は、本書第Ⅲ編の「第 6 章 3. 信号制御」を参照のこと。

代表的交差点、あるいは多枝交差点、変形・変則交差点における計画・設計事例に関しては、「平面交差の計画と設計 -応用編-」（（社）交通工学研究会編）の第 3 章及び「平面交差の計画と設計 -事例集-」（（社）交通工学研究会編）の第 3 章を参照のこと。