

通し番号 153及び154

HP番号

第4章 4.2 飽和交通流率の影響因子とその補正（現行版 P.66）

交差点形状（交差角・視認性）についての補正值の記述不足．高齢者補正の必要性．

<対応方針：影響要因として取り扱わない解説を追記する．>

○作業の進捗状況

以下の記述案を委員会に提出

（記述案）

4.2 飽和交通流率の影響要因とその補正

4.2.1 影響要因

飽和交通流率の値に影響を及ぼす道路・交通条件の諸要因としては、表 4-4-2 に示すようなものがある。これらの各影響要因は単独に飽和交通流率に影響を及ぼすのではなく、実際には互に関連して複合した影響を及ぼすものである。たとえば、右折車と対向直進車、左折車と横断歩行者は互に交錯することによってその挙動が制約されるし、縦断勾配や交差角、視認性は、交差点での走行速度を変化させて飽和交通流率に影響するが、これはまた、大型車や右・左折車の挙動に関連する。したがって、これら要因全体としての影響は、個々の要因の影響をかけ合わせた積の型で(相乗的に)影響するものと考えられる。

交差点流入部が区画線によって複数車線に分割されている場合には、各車線の交通運用方法によってこれらの諸要因の影響度はかなり違ったものとなる。すなわち、直進、右・左折の方向別交通について、それぞれが専用車線で運用されている場合と混用車線で運用されている場合とでは明らかにその影響度が異なる。それゆえ、影響要因は流入部の各車線で考える必要があり、飽和交通流率の補正計算は、原則として車線別に行われるべきである。

本書では、表 4-4-2 の影響要因のうち道路要因と交通要因についての補正值を以下に示す。周辺要因及び道路要因（交差点形状）については補正值を示していないが、その影響が無視できるということではなく、この種の調査研究が少なく、場合によって大きく異なるので一般的な値を示すことができないためである。ただ、新設交差点の計画、設計にあたっては、周辺条件を整えて飽和交通流率に影響を与える要因をとり除くよう考慮すべきである。

今後、高齢者、身体障害者等の取り扱いも交通要因の一因となることが考えられる。しかし、高齢者、身体障害者等に対する調査研究が始まったばかりであり、影響要因には含まないものとした。

通し番号 491②

HP番号

第5章 5.3 横断歩道の設置の指針（現行版 P.128）

分離帯の先端の位置の解説が不十分，車両の乗り上げ等注意が必要な箇所であるため図表，数値等を具体化して欲しい。

<対応方針：図を充実し，解説を追記する。>

○作業の進捗状況

以下の記述案を委員会に提出

（記述案）

5.3 横断歩道の設計の指針

① 取付部の歩道との位置関係では，歩道の延長線上に横断歩道が設けられることが望ましいが，取付部歩道では，ガードレール，電柱，その他の路上施設帯があり，有効な歩道部分が，直接車道に接しているわけではないので，通常の場合，取付部の歩車道境界の延長線から最低 **1m** 程度さげて横断歩道を設置する。

とくに左折車と横断歩行者との交錯が起り易い幹線道路相互の平面交差では，歩行者横断待ちの左折車の滞溜が後続の直進車等の進行を阻害し，平面交差全体の機能を低下させることのないよう，横断歩道を取付部の歩道延長線上から **4～5m** 程度後退させることが望ましい(図 5-5-1 参照)。

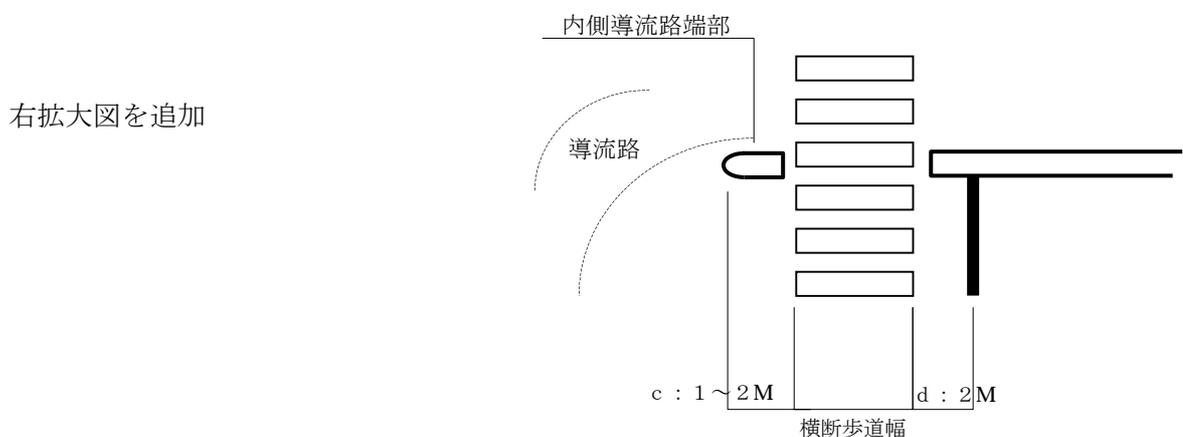


図 5 - 5 - 1 横断歩道の設置位置

このことは，横断待ちや待ち合わせの歩行者に安全な待ちスペースを確保し，歩行者の車道はみ出しを防止するとともに，歩行者用信号をはじめ，標識・照明・街渠柵等平面交差の隅角部の歩道上に設けなければならない施設の設置スペースをとるためにも必要であり，さらに歩行者の安心感，ゆとり，やすらぎなど心理的な面及び落ち着いた行動を支えることにもつながる。

② 歩道巻き込み部(図 5-5-1, e の部分)には，見苦しくないガードレール・デザインのよい軽快な柵を設けるなり，あるいは，スペースが許せば植栽等を行い，隣接する横断歩道間で生じやすい信号等を無視しての歩行者の渡りを防止するとともに，街角の景観を向上させるような配慮をすべきである。

③ 中央分離帯がある道路では、分離帯の先端の位置(図 5-5-1, b および c)は、右折車の走行に支障がないよう、右折導流路を計算して、その位置をきめる。~~特に Y 型交差などでは~~右折車による分離帯先端への乗り上げや巻き込み事故等が発生しやすいので障害物表示灯などを設置し、歩行者の安全確保に注意を要する。

また、この場合、横断歩道の位置は分離帯先端から 1~2m 後退させて設けることが望ましい。結果的に横断歩道の位置は、図において概ね a の値は 4~5m, c の値は 1~2m, d の値は 2m 程度であろう。b の値は右折導流路の形状により決まる。

④ Y 型交差

図 5-5-2 に示すような Y 型交差点の場合、導流化によって(b)に示すような横断歩道の設置も考慮する必要がある。

なお、このような斜め交差の場合、直進に近い高速の自動車交通流と歩行者が直角に錯綜するような横断歩道の配置はなるべく避けることが望ましい。

通し番号 536

HP番号

第5章 7.1 バス停留所の配置（現行版 P.140）

交差点から 30m 以上離す場合の、交差点とバス停留所との位置関係を図示して欲しい。また、横断歩道がある場合も図示して欲しい。

<対応方針：絶対ではなはないことから対応しない。しかし、参考文献として事例集を参照する主旨を記述する。（具体的番号を記載）>

○作業の進捗状況

以下の記述案を委員会に提出

（記述案）

7.1 バス停留所の配置

交差点付近にバス停留所を設置する場合の留意点を示すつぎの通りである。

- ①原則として流出部に設置すること。
- ②交差点からは 30m以上離すこと。
- ③やむを得ず流入部に設置する場合は、一般の通行車両の滞留区間に外に設置すること。
- ④③にあってバスが右折する場合には十分な織込み長を確保すること、~~あるいはバス専用の信号現示を設けること等~~について検討を行なう。

なお、設置例については「平面交差の計画と設計 事例集」交差点3、4を参考にすると良い。また、バス停留所の構造については、「高齢者、身体障害者等の公共交通機関を利用した移動の円滑化の関する法律」（平成12年11月）第4章 乗合自動車停留所を参考にすると良い。