

凡例

二重線：削除

強調，下線：追加

査読者： 森田委員長

第Ⅲ編 計画設計の具体的手法

3.6.3(4) 右折車線の設置方法

- ・ 現在の記述は特殊な場合である.
- ・ 設置の手順を考慮して書き直した方がよい.

＜対応方針＞

- ・ 既設交差点を対象にしていることを明確にする.
- ・ 具体的な設置の手順について記述する.

○作業の進捗状況

修正提案

（記述案）

(4)既設交差点における右折車線の設置方法

右折車線のない既設交差点において新たに右折車線を設ける場合には、通常 2 つの方策が考えられる。一つは拡幅が可能な場合であり、もう一つは特に都市部で多い拡幅が困難な場合である。

拡幅が可能な場合には右折車線の設置に必要な幅員を拡幅すればよいが、拡幅が困難な場合には限られた空間の中でどのように右折車線を生み出すかが計画のポイントとなり、一般的には道路を構成する要素を以下の順に縮小することとなる。

- ① 停車帯の縮小
- ② 中央分離帯の切削
- ③ 植樹帯の切削
- ④ 車線幅の縮小
- ⑤ 歩道幅員の縮小

上記において歩道幅員の縮小が最後となっている理由は、通常、平面交差付近では歩行者が集中することから滞留スペースが必要となる他、高齢者や身体障害者等の通行にも配慮する（バリアフリー化）必要があるとともに、信号・標識・照明等の施設が設置されるので平面交差周辺の歩道幅を狭めることは好ましくないことによるものである。また、図 3.6.12 のように歩道のない道路の場合には、事実上路肩が歩行者や自転車の通行に使われることが多く、このような場合には、平面交差部の路肩は単路部と同じか、または、それ以上の幅員を交通の実態に応じて確保することが必要である。

また、中央分離帯の幅を切削して右折車線を設ける場合には、右折車線と対向車線とを分離する中央帯の幅は少なくとも 0.5m 以上とし、チャッターバー等の両側にマーキングするなどの方法により明瞭に区分することが望ましい。

その他、積雪地等では堆雪スペースの関係より停車帯の縮小を行わない場合もある他、安全性の観点から右折車線と対向車線とを分離する中央帯（分離帯）を確保することを優先する場合もある等、上記順序を絶対条件とせず、地域特性や道路状況に留意した計画とすることが重要である。

~~（1）中央分離帯のない道路で交差点付近だけ拡中する場合~~

~~図5-3-3(a)のような歩道のない道路では、事実上路肩が歩行者や自転車の通行に使われることが多い。このような場合には、平面交差部の路肩は単路部と同じか、または、それ以上の幅員を交通の実態に応じて確保することが必要である。~~

~~（2）狭い分離帯のある都市部：流入側の線形をすこし振って右折車線をつくる(図5-3-3(b)参照)。~~

~~平面交差付近では歩行者が集中し、信号・標識・照明等の施設が設置されるので平面交差周辺の歩道幅を狭めることは一般に好ましいことではない。~~

~~上記(1)、(2)のような場合分離帯の幅を削って右折車線を設けることになるが、右折車線と対向車線とを分離する中央帯の幅は少なくとも0.5m以上とし、チャッターバー等の両側にマーキングする方法により明瞭に区分しなければならない。~~

~~この場合、緑石で立ちあがった分離帯は、右折車線へのすりつけ部で打ち切られ、右折車線は道路紙とマーキングによって交差部に誘導されることになる。~~

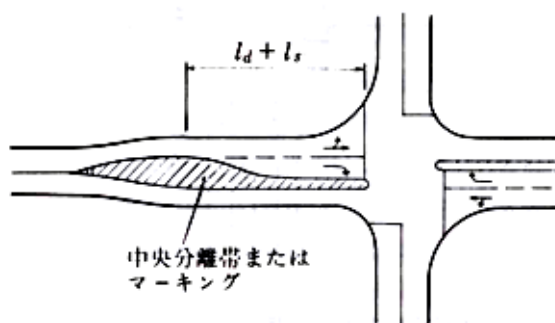


図 3.6.12（図は修正予定）