

凡例

二重線：削除

強調, 下線：追加

通し番号 322

HP番号 104

第5章2. 1車線幅

下から11行から

したがって、道路の新設に伴う平面交差点の計画・設計には上記の値を用いればよい。しかしながら、現実には新設の平面交差点であっても、交差する既設道路については、沿道の制約等の関係から拡幅や線形の改良を行えない場合や、既存の平面交差点の改良であっても、新たに必要な追加買収を行うことが不可能に近い場合などが多く、このような制約がある時には歩道、中央分離帯等他の横断構成要素を事情の許す限り調整したとしても、上述の基準値に適合するような右折車線などの車線幅をとることは難しい。

そこで、いま、「車線幅はどうあるべきか」という基本に立ち帰って考えてみよう。もともと車線幅は、設計車両の幅に走行時の側方余裕幅を考慮して定められている。

したがって、走行速度の他その車線を利用する車種構成(大型車混入率)と隣接車線の走行車両、縁石、ガードレール、標識、照明、橋脚など路側障害物の位置および高さなどの条件によって相違するものである。それ故、交通量(併進、すれちがいの頻度)や大型車の混入率の大小等によって同じ効率性、安全性、快適性を維持するために、必要な車線幅は一定ではない。

また、同じ道路であっても、左側、最外側の歩道寄(あるいは民地寄)の車線では、一般に多くの運転者は舗装端や歩道縁石等に対して一定の距離を保って走行するので、他の車線よりやや広目の車線幅をとることが現実的である。

因みにAASHOでは、地方部の2車線道路では12ft.の車線幅を推奨しているが、都市部では交通条件、沿道条件、改築コストの大小等に応じて11ft.～13ft.という“幅のある値”を車線幅の推奨値としている。

英国の都市部の平面交差点については

①流入部の幅員が17ft. (5.18m)未満の時にはレンマークを標示しない。

②17ft. (5.18m)～25ft. (7.62m)幅の流入部では2車線とすること。

③25ft. (7.62m)～27ft. (8.23m)幅の流入部は、方向別交通量によって2車線とするか3車線とするかを定めること。

④27ft.(8.23m)以上の幅をもつ流入部については3車線とすることが標準とされており車線幅は全車線について同一である必要はなく各車線の交通量と車種構成によってその幅を選ぶべきであるとしている。

また、「新設又は改良の平面交差点における車線幅は10ft. (3.05m)が適当であるが、大型車の混入率が高いときには11ft. (3.35m)～12ft. (3.66m)の幅が妥当であり、一方、道路幅が制約されている箇所では8ft.6in. (2.59m)の車線幅も許容しうることや、バイクなど2輪車が多い路端寄りの車線では最高14ft. (4.27m)まで車線幅を拡げることもある。)としている。

要するに、都市部の平面交差点においては、箇所の如何を問わずただ一律の車線幅を適用するということではなく、道路条件、交通条件等当該箇所の実情に即して最適な車線幅を採用すべきであるという基本的考え方にたつて、基準そのものがある程度の自由度、弾力性をもって定められている。

以上の説明からも理解されるであろうが、車線幅というものには道路・交通条件等に応じて文字通りある程度の「幅」(許容される範囲)があるものであって、常に一定の幅が必要という性質のものではない。交差点の近くでは(特に流入部)、場合によっては車線幅を縮小しても右折車線等を設置する方が、交通をスムーズに流すためには望ましい。特に都市部では速度も遅いから、流入側の車線の幅は狭くても支障はない。しかし信号のない交差点の幹線道路側や、地方部にあつては無理に車線幅を狭くする必要はない。

また、1車線の幅が必要以上に広がると軽自動車または小型車などが1車線の中に2台並ぶなど、交通流に乱れが生じ望ましくないとする。趣旨そのものは理解できるが、実際上の幅員は道路種別で決まってくるものと道路構造令にあることから、一般国道等主要幹線道路の都市部を適用しても本線の幅員縮小は自ずと限界があることから、解説例にあるような英国同様の運用が出来ないものか？また、現行構造令通りとするならば都市部の道路に限って運用方針を決めて主要幹線道路といえども路肩の縮小又は省略できないものかご検討願いたい。

(都市部にある主要幹線道路で右折レーンを区分したいが、縮小車線を適用して車線幅と右折レーンをとることが出来るが路肩がとれないケースがあり、路肩がない交差点車線運用が出来ないものか？)

<対応方針：①対応なし。>

<備考：①ただし、P.105 中ほどに記述されている「道路構造令で定められた車線幅をいかなる場合も金科玉条…」の4行の記述は適切でないため修正する。>

○作業の進捗状況

(記述案)

2.1 車線幅

車線幅は、通常、交通の安全、効率、運転のしやすさ、快適さなどの点からその基準が定められており、わが国の構造規格では、設計速度に応じて何種何級という道路の区分ごとに、一定の車線幅が定められている。都市部の平面交差点では、拡幅の困難性、事業費の増大等を勘案加味して屈折車線または変則車線といった付加車線を設ける場合には、単路部に比べ直進車線の車線幅を25cm縮小できることになっている。これは、交差点においては中央帯、停車帯、直線車線、植樹帯、停車帯、中央帯を縮小しても、付加車線を設けることが望ましいという理由による。交差点部の付加車線の幅員は3mを標準(3.25、3.00 または 2.75)とするが、やむをえない場合として都市部の既存の平面交差点において、歩道等の幅員を調整しても上記の車線の幅員がとれなく、かつ右折車線においては、の大型車の混入率が低く、かつ歩道その他を縮小しても上記の幅員がとれない場合には、2.50mまで縮小してよいを検討することができる(表5-2-1参照)。

表5-2-1 横断構成に関する基準値

~~したがって、道路の新設に伴う平面交差点の計画・設計には上記の値を用いばよい。しかしながら、現実には新設の平面交差点におけるであっても、交差する既設道路については、沿道の制約等の関係から拡幅や線形の改良を行えない場合や、既存の平面交差点の改良であっても、新たに必要な追加買収を行うことが不可能に近い場合などが多く、このような制約がある時には歩道、中央分離帯等他の横断構成要素を事情の許す限り調整したとしても、上述の基準値に適合するような右折車線などの車線幅をとることは難しい。~~

~~そこで、いま、「車線幅はどうあるべきか」という基本に立ち帰って考えてみよう。もともと車線幅は、設計車両の幅に走行時の側方余裕幅を考慮して定められている。したがって、走行速度の他その車線を利用する車種構成(大型車混入率)と隣接車線の走行車両、緑石、ガードレール、標識、照明、橋脚など路側障害物の位置および高さなどの条件によって相違するものである。それ故、交通量(併進、すれちがいの頻度)や大型車の混入率の大小等によって同じ効率性、安全性、快適性を維持するために、必要な車線幅は一定ではない。また、同じ道路であっても、左側、最外側の歩道寄(あるいは民地寄)の車線では、一般に多くの運転者は舗装端や歩道緑石等に対して一定の距離を保って走行するので、他の車線よりやや広目の車線幅をとることが現実的である。~~

~~因みにAASHTOでは、地方部の2車線道路では12ft.の車線幅を推奨しているが、都市部では交通条件、沿道条件、改築コストの大小等に応じて11ft.～13ft.という“幅のある値”を車線幅の推奨値としている。~~

~~英国の都市部の平面交差点については~~

~~①流入部の幅員が17ft.未満の時にはレーンマークを標示しない。~~

~~②17ft.～25ft.幅の流入部では2車線とすること。~~

~~③25ft.～27ft.幅の流入部は、方向別交通量によって2車線とするか3車線とするかを定めること。~~

~~④27ft(8.23m)以上の幅をもつ流入部については3車線とすることが標準とされており車線幅は全車線について同一である必要はなく各車線の交通量と車種構成によってその幅を選ぶべきであるとしている。また、「新設又は改良の平面交差における車線幅は10ft.が適当であるが、大型車の混入率が高いときには11ft.~12ft.の幅が妥当であり、一方、道路幅が制約されている箇所では8ft.6in.の車線幅も許容しうることや、バイクなど2輪車が多い路端寄りの車線では最高14ft.まで車線幅を拡げること効果がある。」としている。~~

~~要するに、都市部の平面交差においては、箇所の如何を問わずただ一律の車線幅を適用するということではなく、道路条件、交通条件等当該箇所の実情に即して最適な車線幅を採用すべきであるという基本的考え方によって、基準そのものがある程度の自由度、弾力性をもって定められている。~~

~~以上の説明からも理解されるであろうが、車線幅というものには道路・交通条件等に応じて文字通りある程度の「幅」(許容される範囲)があるものであって、常に一定の幅が必要という性質のものではない。道路構造令で定められた車線幅をいかなる場合も金科玉条とし、それを守らんがために現実の交通運用上あまり効果のないにも拘らず、僅かばかりの車道拡幅(歩道の切削)等を行う(車道拡幅は横断勾配や排水施設はもちろんのこと、時には地下埋設物、電柱、照明、標識等の路上物件等の手直しまで必要となる)ことは経済的にも引きあうものではない。したがって幅員等に制約がある場合の平面交差(とくに都市部)の計画・設計において車線幅を決めるにあたっては、車線幅というものが規定される根拠、因ってきたる基本的な考え方を踏まえたうえで、主任あるいは担当技術者が現実の交通条件、道路条件を見つめながら、慎重かつ適切な判断を下すことが必要なのである。~~

~~付言すれば、交差点の近くでは(特に流入部)、場合によっては車線幅を縮小しても右折車線等を設置する方が、交通をスムーズに流すためには望ましい。特に都市部では速度も遅いから、流入側の車線の幅は狭くても支障はない。しかし信号のない交差点の幹線道路側や、地方部にあつては無理に車線幅を狭くする必要はない。また、1車線の幅が必要以上に広くなると軽自動車または小型車などが1車線の中に2台並ぶなど、交通流に乱れが生じ望ましくない。~~