

凡例

二重線：削除

強調，下線：追加

通し番号 404

HP番号

第5章 4.2 導流路

解りにくい

<対応方針：極力分かり易く記述する。>

○作業の進捗状況

(記述案)

4.2 導流路

導流路の設計には、その交差点の形状、交角、速度、交通量などの事情を考慮して適切な半径、幅員、分合流角、位置を選ぶことが重要である。独立した導流路を設置することは、方向や速度の異なる流れを分離することによって、交通流の乱れを減ずる効果を持つ。また、半径、分合流角を制御できるので、安全な経路で交通をさばくことを可能にする。

右折用の導流路のように、島で分離されない(明示されない)導流路の場合にも、中央分離帯の形状、開口部寸法を導流路にしたがって設計することによって、交通の流れを整え、危険な経路を通らないように制御することができる。

導流路の形を決める要素としては、利用できる用地幅、交差点の形、設計車両、設計速度などが考えられる。都市部においては車両の走行速度は一般にそれほど高くなく、利用できる土地が極度に制限されている場合が多く、交通量も多いことが普通なので、一般には、用地および交通量から導流路の形がきめられてしまう。地方部においては、そこを通る車両の速度が高く、用地の取得が比較的容易なので、導流路の形は速度に合わせて設計されることが多い。設計速度から導流路の形がきまる地方部に対して、都市部では逆に導流路の形から設計速度がきめ成ると考えてよい。別の言葉でいえば、地方部では速度が、都市部では交通量が設計のきめ手になる。

導流路の配置は交通がなめらかに流れるように設計すべきであるが、とくに都市部においては、他の制約条件を十分総合的に判断してきめるべきである。

交差点の大きさを小さく~~＝~~することは歩行者の横断時間を短くでき交差点内に要る時間が短くなることから安全性に配慮できるばかりでなく、損失時間が短くなり交差点の容量が拡大でき効果的であり重要である。また、規則正しく交通流を導くためにも、導流路はできるだけ集約させるのがよい。交通量に対して導流路の幅を広くとりすぎると選択の幅が広がり交通流は乱れ、制御が難しくなる。したがって導流路幅は適当にし、用地に余裕があるからといって、そこになんとなく導流路を作ったり無用に

むやみに広く作ったりすることは嚴重にさげなければならない。

設計車両の選択は表 5-4-4 による。ただし、都市部において、とくに小型乗用車が多いところでは、表 5-4-3 を使って導流路を設計すると具合のわるいこともある。たとえば、二車線の左折専用の導流路をセミトレーラーで設計すれば、小型乗用車が、3 または 4 台並んで走れるぐらいの幅になることもあり、二車線で設計した設計者の意図とは別の使われ方になる場合が多く、交通を制御する上から不都合が生じやすい。そのような場合には小型自動車 3 台は並んで通れない程度まで導流路幅を狭くするのが望ましい。詳しくは 4.2.4 左折導流路を参照するとよい。