

凡例

二重線：削除

強調，下線：追加

通し番号 153 及び 156

HP 番号

#### 4.2 影響要因

交差角，視認性，片勾配等の交通要因の記述

<対応方針：要因として扱うが，補正は行なわない．コメントを追記する．>

○作業の進捗状況

(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．また、交差点の形状や視認性，片勾配等についても同様であり，本編の計画と設計で述べるように，要因を回避した改善を行なうことが望ましい。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．