

テーマ； 話題あれこれ

上城技術情報株式会社

～ 建設コンサルタント技術者からみた一考 ～

宮城 富夫

2005/8/10

■ 国道330号宜野湾街道の渋滞緩和策、走行性改善策の一提言

それは、中央ゼブラゾーン（右折専用＋緊急避難用）の設置です。

（アメリカの市街地で一般的な中央右折車線）

現況の4車線を 2車線＋中央1車線 に変更する案



宜野湾街道の現状

- 沿線に小さい交差点、進入路、店舗等乗り入れ口が多く、右折、左折共に多い。
- 駐車スペースのない店舗前での停車が多い。
- 信号付きの交差点においても、右折帯がない箇所が多い。
- 本来設計速度60Km/時の等級国道であるが、40Km/時で運用していて、街路的要素の道路であり、右折左折の制限をしにくい。

そのため、片側2車線が1車線以下の機能状態で、著しく通行能力が低下し、慢性的な交通渋滞を引き起こすと同時に、無理な車線変更が多く、一般ドライバーに多大な精神的負担を強いている状況にある。

右折専用車線としての中央ゼブラゾーンの設置の効用

- 中央ゼブラゾーンはどこでも右折可能。又、緊急時の避難場所や下水道本管などライフライン埋設スペースにも活用できます。
- 路肩が広くなり、前方左折車による直進障害も著しく少なくなる。
- 交差点への新たな右折帯の設置は、用地拡張が必要になるが、本方式では、発生しない。

そのため、多少の渋滞緩和と、車線変更が著しく減少し快適なドライブ、走行性の確保の増進が計れます。

用地取得がなく、工事費、工期が小で、認可後の供用開始が早い。

停車を奨励するものではないが、路肩が広く沿線の活性化に寄与する。

道路管理者が「交通シミュレーション」を試す価値はある、と思料する。

説明

添付参照図A3 1枚

- 上が道路平面図で、下が断面図です。現況幅員は図示のとおりです。左が現況4車線で、右が提案の中央ゼブラゾーン設置案です。
- 右折車 の左現況と、右案を比べて見てください。
現況 は、後続車障害を気にするだけでなく、対向2車線を横断しなければならないプレッシャーを感じます。
右案は、右折車が中央1車線(ゼブラ)でゆったり待機できます。
- 直進車 と、敷地や車庫などに乗り入れ中の左折車 をみると、
現況は の直進を障害し、右案はスムーズに走行できます。
- 直進車 と、停車中の車 を見ると、
現況は の直進を障害し、右案はスムーズに走行できます。終。