

第3章 要請交差点の現状と課題

3.1 要請関連交差点実施済み案件の現状と課題

3.1.1 交差点の位置

今回要請対象となった交差点および今回の調査対象に深い関連を有する交差点を、図 2.1-1 のプロジェクトサイト位置図に示している。ここで、要請関連交差点は、以下の2種類に分類される。

① JICA マスタープラン(M/P)(1993年)で提案され、今回要請から外れた交差点

- タパタリ交差点(C-1 : Thapathali)
- ティンドウハラ交差点(C-5 : Tindhara)
- バドゥラカリ交差点(D-8 : Bhadrakali)
- ナガサン交差点(D-9 : Nagasthan)

※ () 内の記号は 1993 年の調査報告書で使用された番号

② 今回の協力要請書に記載されているが、その後改良済みまたは改良中の交差点

- アーニコハイウェイサノティミ交差点(A-3 : Arniko Highway-Sanothimi)
- ガウシャラ交差点(B-6 : Gaushala)
- チャバヒル交差点(B-7 : Chababil)
- マハラジガンジ交差点(B-8 : Maharajgani)
- サトドバト交差点(B-11 : Stdobato)
- バラジュ交差点(B-13 : Balaju)

以下に各交差点の現状について述べる。

3.1.2 要請関連交差点実施済み案件の現状と課題

(1) タパタリ交差点(C-1 : Thapathali)

タパタリ交差点は、新パグマティ橋と同時期に、日本政府資金により改良されている。主要な改良内容は次の通りである。

- 従来の信号付きロータリー形式交差点から信号機付き4枝交差点への交差点形式の変更(用地の拡幅も行っている)

- 横断歩道と歩行者用信号機の設置

当該交差点に関するネパール側の要請では、歩道橋を設置する交差点改良計画となっていたが、「ネパール王国 新バグマティ橋建設計画 基本設計調査報告書 平成5年11月」では、

- 建設資金の制約
- 歩行者の利便性
- 景観に対する配慮

の3点の理由から、歩道橋を伴わない交差点改良とした。ただし、歩道橋の必要性に関しては、将来の交通量の増大によって交差点の渋滞が著しくなった時点で、地下道案も含めて検討することを提案している。

改良の効果

以下に当該交差点の改良後の効果などに関するネパール国の道路局に対するアンケートおよび調査団員の現地観察結果（ドライバーへのインタビュー含む）を示す。

① 混雑の状況

- 信号機の設置により以前より混雑度は改善された。
- 交差点を通過する車両が増大した。理由として、改善効果により以前は他の道路を通過していた車両が当該交差点を通過するようになった、ことをDORは挙げている。
- 改善された当該交差点を通過する車両の増大が、近接する交差点の渋滞の一つの要因となっている。（トゥリプレスウォール交差点／バドゥラカリ交差点／シンハドゥルバル交差点／マイティガール交差点）

② 信号機の効果

- 混雑のピーク時においても交通量の処理が容易になった。
- 日本式信号機に慣れていないため交通警察官の誘導を同時に行っている。
- DORの意見では、信号機の位置が高すぎる。（市内の既設の信号機は低い位置にある）

③ 安全性

- 方向別車両の優先度がはっきりしているため安全性が増大した。
- 歩行者は、横断歩道を利用しており、有効に機能しており、歩行者の安全性は増大した。
- DORの意見では、歩行者用の信号時間が短いとなっているが、調査団の観察では、歩行

者の大半は信号に従ってはなく、信号時間より交通道德の問題が安全性を増大する上で大きいと思われる。

④ 信号機の点灯時間

DOR のアンケート回答では、24 時間となっているが、現地 JICA 事務所、調査団の観察では、夜間には点灯していない。

⑤ 信号機の電気代

- 5,000～6,000 ルピー／月
- 資金は、道路維持管理費から充当（分離された予算となっていない）

⑥ その他

アンケートに回答してもらった DOR の職員の個人的な意見を以下に示す。

- U ターンする施設がない。
- 歩道橋が必要である。
- 電気代が高く、低容量（消費電力の少ない）の信号機を選択が必要である。
- タパタリとマイティガール交差点(A-2)間のバスの停車による混雑が解決すべき課題である。

(2) ティンドゥハラ交差点(C-5 : Tindhara)

この交差点は、M/P で改良が提案されたが、次の理由により DOR の要請から外された。

- 交通の流れが他の道路へシフトし、結果として混雑が解消された。
- 交通事故の件数が少ない。

(3) バドゥラカリ交差点(D-8 : Bhadrakali)

カトマンドゥ市のマスタープランで検討中である。

(4) ナガサン交差点(D-9 : Nagasthan)

この交差点は、ADB の資金によりカトマンドゥ市で改良済みである。改良項目と効果は、次の通りである。

① 2 つの歩道橋を設置

歩道橋は、よく利用されており、設置場所が適切であれば非常に有効であることが示された。また、同時に歩道の改良も行われており、電線の地中化で、景観上も好ましくなっている。

② 一方通行規制の導入

ラトナ公園を中心とした一方通行となっており、交通の流れはスムーズである。

③ 3つのバスベイの設置

バスの停車で交通が阻害されず、交通の流れはスムーズである。

(5) アーニコハイウェイサノティミ交差点(A-3 : Arniko Highway-Sanothimi)

調査時点で、施工業者の契約交渉中であり、改良は完成していない。改良項目と期待している効果は次の通りである。

- 2つのバスベイの設置 ⇒ 交通混雑の緩和
- 歩道の改良(すべての交差道路) ⇒ 歩行者の安全性の向上
- 歩行者用柵の設置 ⇒ 歩行者の安全性の向上
- 交通島の設置 ⇒ 交通混雑の緩和

実施機関 : Traffic Engg.and Safety Unit(TESU) / DOR

資金 : Department for International Development(DFID) / HMG

(6) ガウシャラ交差点(B-6 : Gaushala)

改良を既に実施しており、改良項目と改良効果は次の通りである。

- ロータリー直径の拡張($\phi 2m$ から $8m$ へ)
 - ⇒交通の流れのスムーズ化
 - ⇒車両の交差点での減速(交通量が少ない時のスピードの出し過ぎの防止)
 - ⇒交通事故の低減
 - ⇒大型車の交通のスムーズ化(車輛の回転半径との関係)
- 歩道の新設 ⇒歩行者の安全性向上
- 歩行者用柵の延伸(L=50m から 400m へ)
 - ⇒歩行者の安全性の向上
 - ⇒むやみな横断の防止
- 交通島の新設 ⇒交通の流れの整理、横断歩行者の一時待避場所の提供

実施機関 : TESU/DOR

資金 : DFID/HMG

(7) チャバヒル交差点(B-7 : Chababil)

改良を既に実施しており、改良項目と改良効果(DOR へのヒヤリ感)は次の通りである。

- ロータリー直径の拡張($\phi 2m$ から $8m$ へ)および中心の移動

- ⇒交通の流れのスムーズ化
- ⇒車両の交差点での減速
- ⇒交通事故の低減
- ⇒大型車の交通のスムーズ化
- 歩道路面の舗装 ⇒歩行者への環境改善
- 歩行者用柵の新設 ⇒歩行者の安全性の向上
⇒むやみな横断の防止
- 交通島の新設 ⇒交通の流れの整理、横断歩行者の一時待避場所の提供

実施機関 : TESU / DOR

資金 : DFID / HMG

(8) マハラジガンジ交差点(B-8 : Maharajganj)

改良を既に実施しており、改良項目と改良効果は次の通りである。

- ロータリー直径の拡張(φ2m から 10m へ)
 - ⇒交通の流れのスムーズ化
 - ⇒車両の交差点での減速
 - ⇒交通事故の低減(改良後致命的事故ゼロ)
 - ⇒大型車の交通のスムーズ化
- 歩道路面の舗装 ⇒歩行者への環境改善、3 輪車の安全な停車
- 歩行者用柵の新設
 - ⇒歩行者の安全性の向上
 - ⇒むやみな横断の防止
- 交通島の新設 ⇒交通混雑の緩和

実施機関 : TESU / DOR

資金 : DFID / HMG

(9) サトドバト交差点(B-11 : Satdobato)

建設会社との契約交渉中であり、未改良である。改良項目と期待されている改良効果(DOR へのヒヤリング)は次の通りである。

- ロータリー直径の拡張(φ2m から 10m へ)
 - ⇒交通の流れのスムーズ化
 - ⇒車両の交差点での減速(速度のコントロール機能)

- ⇒交通事故の低減
- 歩道の新設 ⇒歩行者の安全性向上
- 歩行者用柵の新設
- ⇒歩行者の安全性の向上
- ⇒むやみな横断の防止
- 交通島の新設 ⇒交通混雑の緩和
- 排水施設の新設 ⇒排水機能の向上

実施機関 : TESU / DOR

資金 : DFID / HMG

(10) バラジュ交差点(B-13 : Balaju)

建設会社との契約交渉中であり、未改良である。改良項目と期待されている改良効果(DOR へのヒヤリング)は次の通りである。

- ロータリー直径の拡張(φ2m から 12m へ)
 - ⇒交通の流れのスムーズ化
 - ⇒車両の交差点での減速
 - ⇒交通事故の低減
 - ⇒違法駐車禁止、交差点内の違法駐停車の減少
- 歩道の新設 ⇒歩行者の安全性向上
- 歩行者用柵の新設
 - ⇒歩行者の安全性の向上
 - ⇒むやみな横断の防止
- 交通島の新設 ⇒交通混雑の緩和

実施機関 : TESU / DOR

資金 : DFID / HMG

なお、DOR へのアンケート結果を表 3.1-1 に示す。

表 3.1-1 要請関連改良済み(改良中)交差点のアンケート結果(DOR)

ID No.	Intersection name	Improved items	Details of Improvement	Effects(including expectation)
A-3 (on-going)	Arniko Higway-Sanothimi	Bus-bays	2 bus-bays	-to decrease congestion by bus-bay -to decrease pedestrian accident by footpath/railing -to smoothen traffic flow by splitter island/bus-bay Implement organization: TESU/DOR Source of fund: DFID/HM6
		Pedestrian foot path	All three legs	
		Railing	New installation	
		Splitter islands	New installation	
B-6 (done)	Gaushala	Roundabout	ϕ 2.0m to ϕ 8.0m	-80% reduction in accident -smoother traffic flow -easy in turning for large vehicles -reduction of speed Implement organization: TESU/DOR Source of fund:DFID/HM6
		Pedestrian foot path	New construction	
		Railing	L=50m to L= 400m	
		Splitter islands	New construction	
B-7 (done)	Chababil	Roundabout	ϕ 2.0m(not on center) to ϕ 8.0m (at center)	- about 85% reduction in accident -smoother traffic flow -easy in turning for large vehicles -a motor-cycle park has resulted in vehicle free market area Implement organization: TESU/DOR Source of fund: DFID/HM6
		Pedestrian foot path	Previous: bad \Rightarrow bituminous	
		Railing	New installation	
		Splitter islands	New construction	
B-8 (done)	Maharajganj	Roundabout	ϕ 2.0m to ϕ 10.0m (but low)	-no fatal accidents last one year -less congestion -speed control -three wheelers safely parked Implement organization: TESU/DOR Source of fund: DFID/HM6
		Pedestrian foot path	Bad condition to pavement	
		Railing	None to installation	
		Splitter islands	None to construction	
B-11 (on-going)	Satdobato	Roundabout	ϕ 2.0m to ϕ 10.0m	-reduction of accident -less congestion -smoother traffic flow -speed control Implement organization: TESU/DOR Source of fund: DFID/HM6
		Pedestrian foot path	None to construction	
		Railing	None to installation	
		Splitter islands	None to construction	
		Drain	None to construction	

ID No.	Intersection name	Improved items	Details of Improvement	Effects(including expectation)
B-13 (on-going)	Balaju	Roundabout	φ 2.0m to φ 12.0m	-reduction of accident -less congestion -smoother traffic flow -speed control -prohibition of illegal parking Implement organization: TESU/DOR Source of fund: DFID/HM6
		Pedestrian foot path	None to construction	
		Railing	None to installation	
		Splitter islands	None to construction	

Thapathali Intersection (compare to previous condition/status)

<p>(1)Safety for vehicle:</p> <p>-priorities became clear compare to previous condition</p>	<p>(2)Safety for pedestrian</p> <p>-footpaths and signals are good for pedestrian</p> <p>-not enough timing for pedestrian in signals</p> <p>-too long stretch to cross, no intermediate stopping place</p>
<p>(3)Congestion degree:</p> <p>-improved by installing signals</p> <p>-lack of bus-bays has resulted in buses stopping on road, obstructing flow</p>	<p>(4)Increased traffic volume through the intersection:</p> <p>-eased flow has attracted more traffic from the ringroad</p> <p>-the attracted traffic has resulted in congestion at adjoining junctions; Tripureshwar, Bhadrakali, Sighadurbar, Maitighar</p>
<p>(5)Effect of traffic signal:</p> <p>-easy to control the flow, even during the peak-hours.</p> <p>-signals too high, sometimes not visible</p> <p>-police unable to enforce due to signals on wrong side</p>	<p>(6)Working hours of signal in one day:</p> <p>24 hours</p>
<p>(6)Electric cost per month and source of fund</p> <p>-NRS 5,000 to 6,000 per month</p> <p>-source of funding is the yearly maintenance budget for road works, no separate fund is available</p>	<p>(7)others(your/their thoughts, etc)</p> <p>-no facility to make u-turn</p> <p>-legs too crowded</p> <p>-the pedestrian traffic has greatly increased, necessitating foot-bridges</p> <p>-electricity bill too high, necessitating low power option</p> <p>-congestion on Thapathali-Maitighar road due to parked buses is still to be resolved.</p>

Recommended Intersection for Improvement in the JICA Report 1993

ID No. and Intersection name	Improved items	Details of Improvement	Effects(including expectation)
<p>C-5 Tindhara (deleted)</p>	<p>Reasons of deleted: - diversion of traffic to other roads has resulted in less flow. -not many accidents</p>		
<p>D-8 Bhadrakali</p>	<p>- under the master plan of the municipality</p>		
<p>D-9 Nagasthan (done)</p>	<p>-pedestrian crossing -flattering of curves -bus-stops</p>	<p>-2 pedestrian bridges -lay out of entry and exit curves -3 bus-bays</p>	<p>-segregation of pedestrian -eased flow -eased parking Implement organization: KMC/M11p Source of fund: ADB</p>

3.2 対象交差点の現状と問題点および対策の概要

上述のように、今回の調査対象交差点は、合計 28 箇所であった。これらの交差点の現況、問題点および対策の概要を、カトマンドゥ市中心部、郊外部およびラリトゥプール市内の 3 つに分類して以下に述べる。

3.2.1 カトマンドゥ市中心部

(1) A-1 (Kesharmahal : ケシャルマハル)

この交差点は王宮前のロータリー型式の 4 枝の交差点である。観光客の多い Thamel 地区(土産物屋など観光客目当ての店が多く集まっている)の入り口であることから重要度が高い。交差点には古い(25 年以上)ながら信号機が設置されている。現在のピーク時の飽和度が 1 に近いことから、対策としては拡幅となる。しかし、王宮の敷地の一部を切り取るような拡幅が許されるかどうか、慎重に見通しを立てる必要がある。なお、予備調査団のカトマンドゥ滞在中に警察が実施していた規制(片側 2 車線のうち、左側 1 車線を左折車専用レーンとする)は、むしろ混雑をひどくしているように思われた。

(2) B-10 (Durbar Marg : ドゥルバール・マルグ)

この交差点は A-1 交差点の東側に隣接し王宮の前にある 3 枝交差点である。信号機と、警官が交通整理をするための小さなロータリーが設置されているが、位置・大きさとも中途半端な観がある。ここでも片側 2 車線の左側車線を左折専用としており、この規制によって混雑がひどくなっていると思われる。交通量に対して道路幅員は十分あると考えられる。T 字型交差点として割り切って、交通の流れを整理(チャンネリゼーション)すれば少なくとも現況の交通量はさばけるものと思われる。

(3) B-2 (Old Baneshwar : オールド・バネシュウォール)、A-9 (Matidevi : マイティデヴィ)

沿道は両側とも商店街で拡幅は困難。買物客が多いことから道路横断する歩行者も多く横断歩道橋が有効であるがスペースが無い。実施可能な対策としては信号機設置ぐらいしかないが、効果は疑問。根本的解決策として流入制限が考えられる。

(4) B-3 (Singha Durbar : シンハ・ドゥルバール)

官庁街であり、昔の宰相の屋敷跡でもある Singha Durbar 地区の前にある T 字型交差点である。交差点の中心に銅像の立つ小さなロータリーがあり、車輛の円滑な流れを妨げている。現状交通量をさばくだけであれば、ロータリーの外側を通らせている右折車をロータリーの手前で右折させるようにし、右折専用車線を設ければ、少なくとも A-2 (Maitighar)

交差点のほうから北上してきた車両が右折して Singha Durbar に入るのはさばける。しかし、最近の交通量の増加を見ると上記の右折専用車線の設置だけでは早晚さばききれなくなるのは目に見えており、現時点で抜本的対策を講じておく必要があると思われる。さらに、この交差点は官庁街の中心地であり、カトマンドゥ市の顔とも言うべき場所であることから、抜本的対策が望まれるところであり、ロータリー周辺の改良だけでなく、交差点近傍の道路の拡幅も検討する必要がある。また B-3、B-9、B-4 は、共に Singha Durbar～Ramshah Path～Putalisadak～Hattosar という一連の道路上の交差点である。これらの通りは目抜き通りであり、交通量も多く、交差点間の距離が短いことから、互いに整合性のとれた改良となるよう検討すべきである。特に B-9、B-4 交差点付近は商店などの建物が密集しており、道路の拡幅は極めて困難であることから、実際として可能な渋滞対策としては、B-3、B-9、B-4 の 3 つの交差点の信号を系統制御することと B-3 交差点の拡幅ぐらいしかないと思われる。

(5) B-9 (Padmodaya : パドゥモダヤ)

B-4 の北側に隣接する食い違い(クランク)の交差点である。上でも述べたように道路の両側に建物が密集しており、拡幅は困難。対策としては、時差式の信号機の設置が考えられる。

(6) B-4 (Ramsha Path-Dilli Bazar : ラムシャ・パサーディリ・バザール)

B-9 の北側に隣接する 4 枝交差点。主方向道路は南北方向で、それと交差する東西方向の道路は共に B-3 交差点中心に向かって流入する方向の一方通行となっている。道路の両側は商店街が密集していることから拡幅は困難。実施可能な対策としては信号機の改良、特に B-9、B-4 交差点のそれとの系統制御と思われる。

(7) A-2 (Maitighar : マイティガル)

比較的大きな三角形のロータリー交差点。交差点の形状が複雑で交通量も多く、交通の流れが複雑であるので慎重な検討が必要である。タパタリ交差点に隣接し、朝のピーク時にはラリトゥプール市方向からと B-5 交差点方向からの交通が集中する。考えられる対策としては信号機の設置による交通の整理である。

(8) A-8 (Kalimati : カリマティ)

食い違いの交差点。一つの枝の正面に野菜の卸売市場があり小型車の出入りが多い。また、一帯が商店街であり、歩行者やバス・タクシーなどが多く雑然としている。抜本的対策としては一帯の都市再開発が必要と思われる。当面の対策としては、用地買収に困難が予見されるものの、食い違いとなっている 2 つの交差点の間の道路区間を拡幅することが

有効である。

(9) A-7 (Soaltee : ソアルティー)

A-8 交差点の西側に隣接する交差点。ト(T)字型交差点で主方向道路がカーブして見通しが悪い。1993年のJICA報告書では交通安全対策の面から改良対象に挙げられている。センターライン・オーバーを防ぐため、アイランドを設置すれば、効果があると考えられる。

(10) B-5 (Naya Baneshwar : ナヤ・バネシュウォール)

野菜や果物を売る露店が多く、ここに買い物にくる歩行者が多い(特に夕方)。また、バスの乗客の乗り降りも多い。DORではバス・ベイと横断途中の歩行者が車道中央で車の切れ間を待つためのスペースとして、アイランドを設置した。DORによれば、この改良により、混雑はかなり軽減されたとのことである。しかし、横断歩行者の数が極めて多いことから、横断歩道橋を設置すれば混雑軽減・歩行者の安全の両面で更に大幅な改善が期待できる。しかし、トロリーバスの架線などの支障物件があることから、歩道橋の設置ができないことも考えられるので、次善の策として上記の横断歩行者のためのアイランドの拡充なども考えておく必要がある。

3.2.2 郊外部

(1) A-5 (Koteshwar - Tinkune : コテシュウォール - ティンクーネ)

Ring Road と Arniko Highway が交差する T 字型に近い Y 字型交差点。一辺が 300m 位ある大きな三角形のロータリー交差点となっているが、大きすぎることで三角形の各頂点が角度の小さい鋭角となっているため各枝からきた車両がロータリーとは認識せず、右折・左折に分かれて進入してしまい、ロータリーとして機能していない。三角形の各頂点の交差部では右折する車両と対向する直進車が互いに交差するが、この交差点が郊外部の入り口にあると共に、交差する道路が共に幹線道路であることから、交差点に進入してくる車両の走行速度が比較的高く、事故の危険性が高い。1993年のJICA報告書では大きな円形のロータリーに改良することが提案されているが、DORの話では、中央の三角形の土地の所有権を巡ってDORと地権者(?)の間で争いとなっており、用地の取得が難しいとのことである。また、過去に、現在の交差点形状のまま、三角形の各頂点に警官を配置して一方通行のロータリーとして走行させるよう試みたことがあったが、うまくいかなかったとのことである。以上を勘案すると、DORが考えているように、三角形の各頂点の交差部にロータリーを設けて進入する車両の速度を低下させると共に、交差部での流れを整理することが有効かもしれない。空港から市内に入る入り口に位置していることもあり、何らか

の改良が必要。

(2) A-6 (Balkhu-Ring Road : バルクフーリングロード)

50m程の橋を挟んで 7~80m離れた食い違い交差点。交差点付近で乗客の乗り降りのためのバスの停車が多い。路側には市場があり、露店も多い。ここに来る客やバスから降りる客を待つオート・リキショーなどが駐車している。根本的解決策としては信号機(時差式)の設置が考えられるが、電力供給が安定して得られるか不明であるうえ、電力代の支払いがかさむことから DOR には好ましくない。交通量から見て、交差点付近の適切な位置にバス・ベイを設置して交差点内でのバスの停車を無くせばかなり改善すると思われる。

(3) B-1 (Kalanki Chowk : カランキ・チョーク)

直径 10m 程度のロータリーのある 4 枝の交差点。各枝の道路には交差点付近に中央分離帯のような低いアイランドが設置されている。歩道には柵も作られているが歩行者の車道内通行も多い。DOR の 1997 年の交通量観測データでは、ピーク時の主方向交通量が約 910 台/時とあまり多くないが、今回の現地調査時の目視による観察では、この交通量にしては混雑が激しい。西側の枝の交差点から 50m ほど入ったところにバス停として使われている小さな(バス 3~5 台分)空き地があり、バス町の客が多い結果、多くのバスが停車することとなり、これによる渋滞が交差点まで伸びているものである。また、歩行者の横断も多く、円滑な交通を阻害している。従って、横断歩道橋と交差点付近の適切な場所にバス・ベイを設置することでかなりの交通状況の改善が図れる。よく訓練された警官による交通整理も検討に値する。

(4) A-4 (Koteshwar-Ring Road : コテシュウォールーリングロード)

Ring Road と Arniko Highway が分岐する大きな交差点である。交差点付近にはテント張りのマーケットや商店が多く、これらを行き来する歩行者が多い。また、バスの乗り換え地点でもあり、バスの停車、バス待ちの客も多い。このため、横断歩行者も多く、交通渋滞の大きな原因となっている。Arniko Highway がカトマンドゥ市から東に伸びる重要な幹線国道であり、今後も、交通量の増加が見込まれることから、抜本的対策が必要である。対策としては、信号機、横断歩道橋、バス・ベイの設置であるが、信号機の維持が(電気代の支払いができなくなることも含めて)確実に行われるか疑問が残ることもあり、DOR の提案しているように、ロータリーの大型化も現実的な解決策である。なお、道路用地は十分確保されているうえ、隣接地は空港公社の所有する未使用地であることなどから、用地買収は容易であると見られる。

(5) A-3 (Arniko Highway-Sanothimi)

Arniko Highway 上の A-4 の東側のト字型交差点。バスの乗り換え地点となっており、バスの停車が多い。適切な位置にバス・ベイを設置することでかなり改善される。DOR ではバス・ベイの設置工事を発注済である。

- (6) その他の交差点：B-6 (Gaushala)、B-7 (Chabahil) B-8 (Maharjganj)、B-12 (Samakushi Chowk)、B-13 (Balaju) B-16 (Bahiti-Ring Road)、B-15 (Ekantakuna) B-11 (Satdobato)、B-14 (Gwarko)

B-6、B-7 を除き、交通量的には近い将来を含めて、平面交差点でさばける台数である。混雑の主な原因は交差点付近のバスの停車である。このため、適切な位置にバス・ベイを設置すれば解決する。これらの交差点の中には交通安全の面から要請対象に挙げられたものもあるが、交通統計から見て、今までに述べた交差点のほうが事故が多く、現時点で交通安全対策から特に優先度の高いものは認められない。なお、B-6、B-7、B-8、は既に DOR がロータリーの大型化などの対策済みであり、B-11、B-13 についても発注手続き中である。

3.2.3 ラリトゥプール市内

調査団がカトマンドゥに到着してから DOR 側よりラリトゥプール市内の 3ヶ所の交差点 (BB-1、BB-2、BB-3) を要請対象に加えて欲しいとの要望があった。これらの交差点はラリトゥプール市の中心部を縦断し、カトマンドゥ市と結ぶ最重要路線である Kupandol~Pulchok 通り上の交差点であるが、渋滞状況はカトマンドゥ市内の主要交差点に比較して特にひどいというものではない。更に、これら交差点は要請対象の地域的なバランスに対する政治的な配慮から要請されたとの、非公式のコメントがあった。