

環状交差点（ラウンドアバウト）の導入について

環状交差点の交通規制について

欧米諸国等において多く見られる、車両が通行する部分が環状の構造を有する平面交差点で、その交通方法が環状の一方通行となる、いわゆるラウンドアバウト（以下「ラウンドアバウト」という。）については、一定の条件下において交通の安全と円滑等に資するものとされる。我が国にも同様の交差点が相当数存在しているが、道路交通法において、従前は、その交通方法が定められていなかった。

このような状況を踏まえ、道路交通法の一部を改正する法律（平25法43）により、環状交差点の定義及びその交通方法が定められ、当該規定が平成26年9月1日から施行された。

環状交差点とは、ラウンドアバウトのうち図-1の道路標識が設置されたものをいい、環状交差点では、車両は中央に設置された工作物等の周囲を右回りに通行することとされ、工作物等の周囲を通行している車両が交差点に進入しようとする車両に優先することとされた。

警察庁及び都道府県警察では、環状交差点における交通方法について、広報啓発用ポスターを活用するなどして国民への周知を図っている。



図-1 規制標識「環状の交差点における右回り通行（327の10）」



図-2 環状交差点に係る広報啓発用ポスター

一定の要件を満たす環状交差点においてこのような規制を行うことにより、交通事故の減少、被害の軽減、交差点における待ち時間の減少、災害時の対応力の向上等の効果が見込まれるところであり、平成27年3月末までに14都府県43箇所で環状交差点の交通規制が導入された。

都道府県警察では、今後とも、道路管理者と連携の上、環状交差点の交通規制について、その効果が発揮できる適切な箇所への導入を推進することとしている。

望ましいラウンドアバウトの構造について

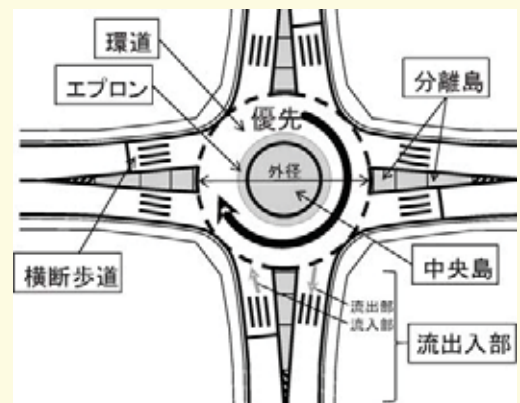
国土交通省は、ラウンドアバウトが期待される効果を発揮し、安全で円滑な道路交通に寄与するため、都道府県公安委員会の環状交差点（ラウンドアバウト）指定の開始に先立ち、平成26年8月に、望ましいラウンドアバウトの構造について全国の道路管理者に提示した。提示に当たっては、国内外の文献調査、全国数力所で行われた社会実験、有識者等から構成される「ラウンドアバウト検討委員会」での討議等を経た上で、適用条件及び留意事項を取りまとめた。

ラウンドアバウトは円形の平面交差点のうち、環道、中央島、エプロン、路肩、分離島、流出入口及び交通安全施設から構成される。環道は、車両が時計回りに通行することができる道路である。環道の内側にはエプロンと呼ばれる環道のみでは通行困難なセミトレーラー等が通行しても良い部分がある。分離島は、環道への流入又は環道から流出する車両の分離、横断歩行者の安全性の確保等を行うために設けられる。

ラウンドアバウトが期待される効果を発揮するための適用条件は、交通量と外径に関するものである。交通量は対象とする交差点の日あたり総流入交通量が1万台未満（1万台を超える場合は別途検討）であること、外径は道路を通行する車両が左折、転回等のできる径であることである。留意事項は、形状、幅員等幾何構造に関すること、照明、案内標識等交通安全施設に関することが明記されている。



ラウンドアバウト構造を持つ平面交差点
（長野県飯田市の東和町交差点）



ラウンドアバウト標準図



案内標識
「方面及び横行（108の2-A）」の例

【政府ホームページ掲載先】

環状交差点の交通方法についての映像は、下記ホームページに掲載している。

http://www.npa.go.jp/koutsuu/index.htm#aze_seibi

ラウンドアバウト検討委員会については、下記ホームページに掲載している。

<http://www.mlit.go.jp/road/ir/ir-council/roundabout/index.html>

望ましいラウンドアバウトの構造については、下記ホームページに掲載している。

<http://www.mlit.go.jp/road/sign/kijyun/pdf/20140901tuuti.pdf>