

令和4年10月27日

ラウンドアバウトサミットin 長井@長井市民文化会館

ラウンドアバウトと道路交通安全対策

国土交通省 道路局
環境安全・防災課 道路交通安全対策室



環道

- 車道の交通が優先
- 環道は1車線で時計回りに通行
- 環道内では停車を避ける

中央島

- 乗り上げが斜線としてないもの
- 車道の見通しを十分に確保できる構造

エプロン

- 利用者が認識できるように環道と区分が明確に構えること
- エプロンにはセミトラレーサ線等、大型の車の動き等が一部乗り上げの進行方向を可視化する一方、一般車の進路を導き入れるのを防止するようを構造

分岐島

- 設置すること望ましい
- 完全止点等の工夫をすることが望ましい

外径

- 必要外径は、27m程度が望ましい
- 設計車両の種別、環道構造、交差点角、分岐角等の可視距離800mを設定

流出入部

- 環道に接続する流入入部は、いずれも車線
- 通行する車両の見通しを十分に確保でき、歩行者・自転車に進入するも構造

0 5 10 単位

- 「望ましいラウンドアバウトの構造について」(平成26年8月8日国土交通省道路局長通知)
- 「ラウンドアバウトマニュアル2021」(一般社団法人交通工学研究会)



1



ラウンドアバウトの構造

中央島

エプロン

▶ 段差構造が望ましい

環道

外径

▶ 27m程度が目安



ラウンドアバウトの特徴

1. 交通量が少ない平面交差部に導入可能
2. 交差点の**安全性**が向上
3. 赤信号による**待ち時間が減少**
4. 多枝交差点など複雑な形状の交差点でも導入可能
5. 信号停止によるアイドリング時間を削減し**環境負荷を軽減**
6. 災害等に伴う**停電時でも安全**に通行が可能



山形県長井市



長野県北佐久郡軽井沢町



岐阜県安八郡安八町



岩手県大舟渡市



宮城県亘理郡亘理町



兵庫県神戸市



大阪府堺市



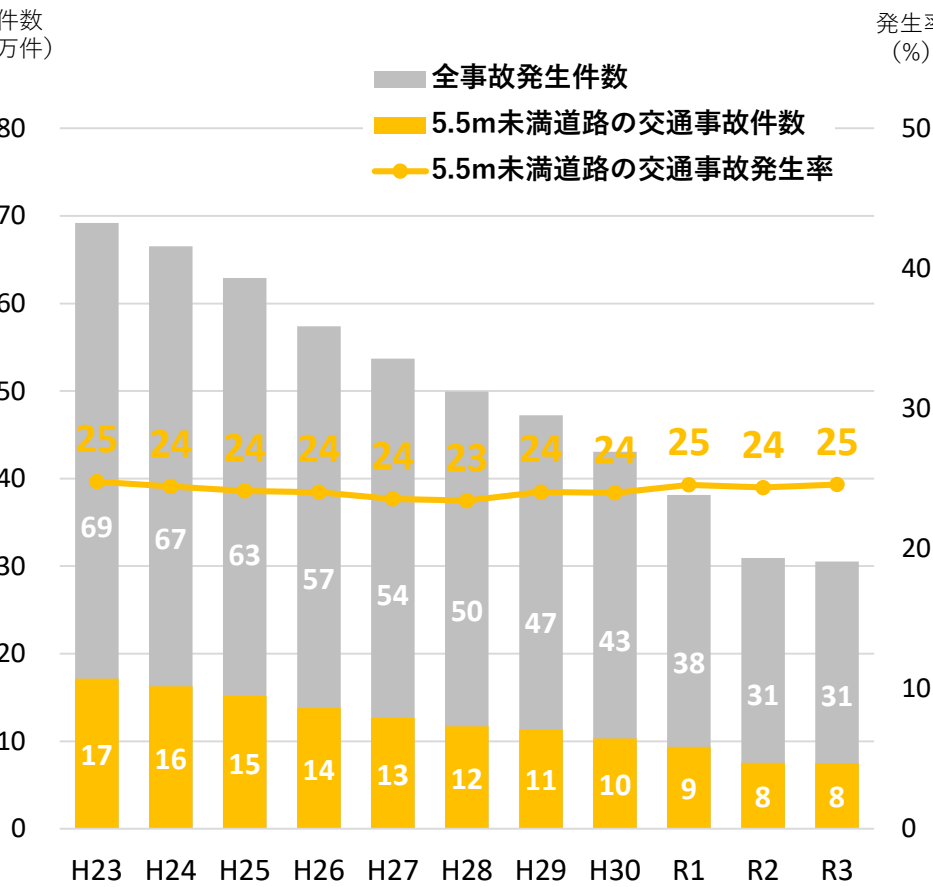
福岡県北九州市



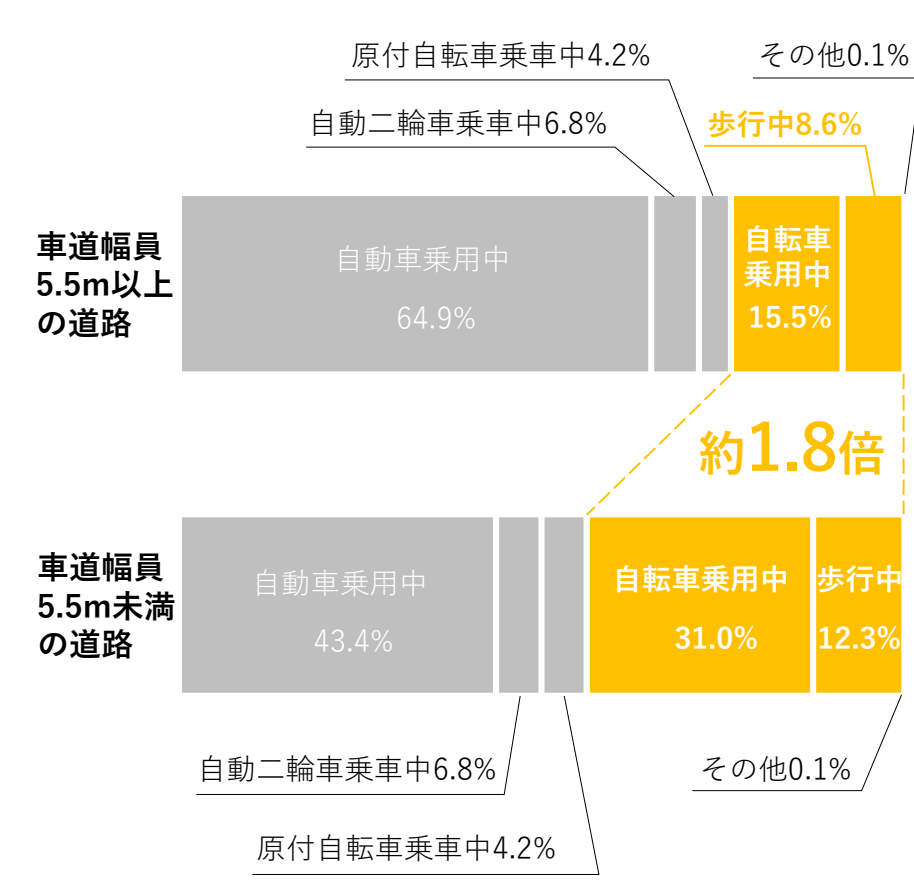
岡山県加賀郡吉備中央町

生活道路における交通事故の発生状況

交通事故発生件数と
車道幅員5.5m未満道路の交通事故発生率



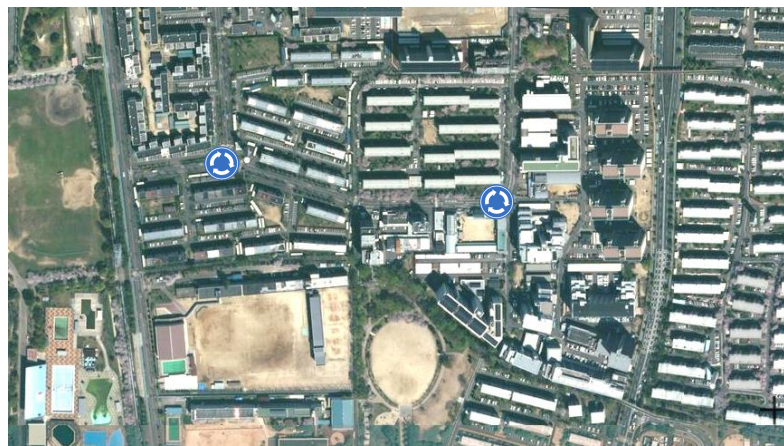
車道幅員別・
状態別交通事故死者数（令和3年中）





大阪府堺市での事例

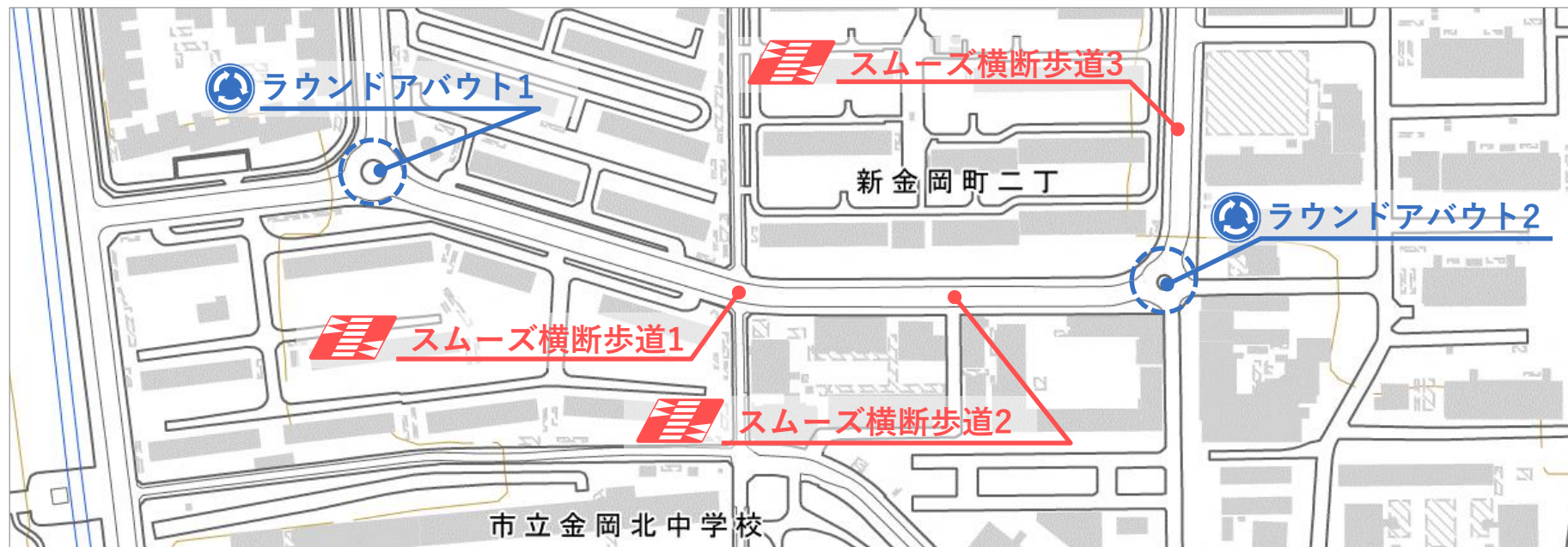
堺市北区新金岡町地内



ラウンドアバウト 1

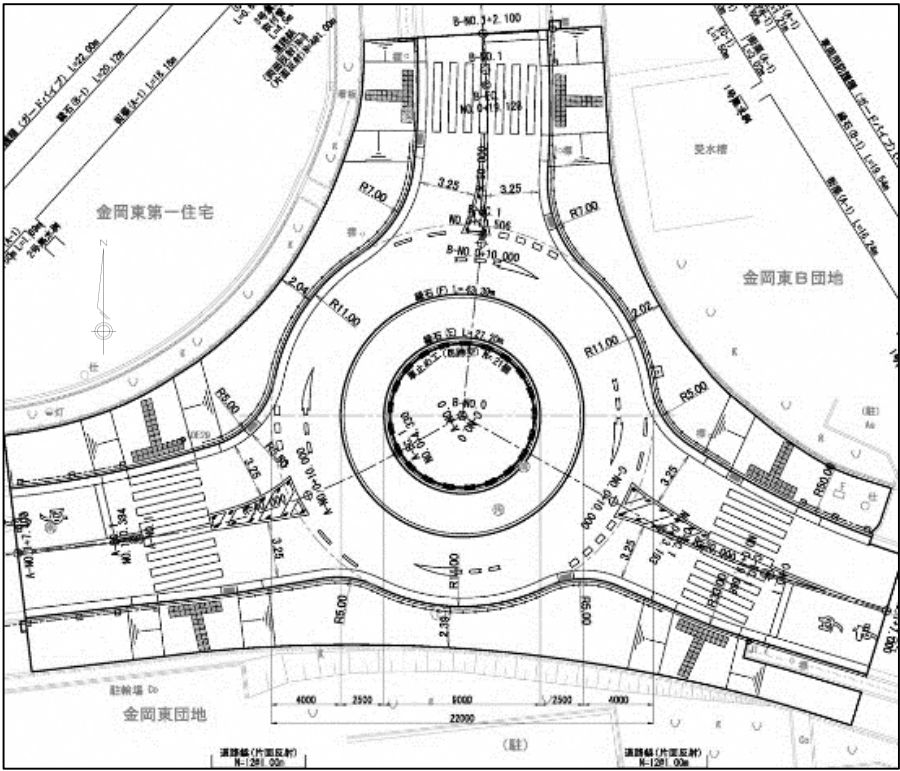


スムーズ横断歩道 2



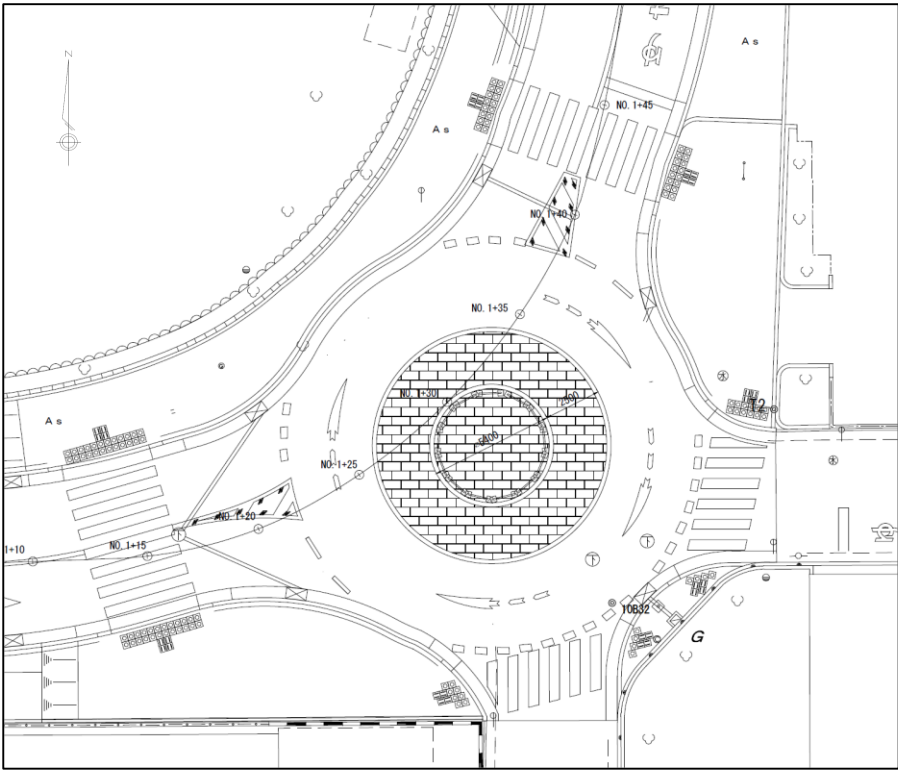
各ラウンドアバウトの構造

ラウンドアバウト1<平面図>



ラウンドアバウト構造（西側）					
交差道路		3枝			
分離島		無	エ プ ロ ン	幅員	2.5m
環 道	外径	22m		舗装	インターロッキング ブロック舗装
	幅員	4m		路面表示	-
中央島直径		9.0m		段差	5cm

ラウンドアバウト2<平面図>



ラウンドアバウト構造（東側）					
交差道路		4枝			
分離島		無	エ プ ロ ン	幅員	2.5m
環道	外径	18.4m		舗装	アスファルト 舗装
	幅員	4m		路面表示	ゼブラ
中央島直径		5.4m		段差	無

○ 最高速度30km/hの区域規制と物理的デバイスとの適切な組合せにより交通安全の向上を図ろうとする区域を「ゾーン30プラス」として設定

○ 道路管理者と警察が緊密に連携し、地域住民等の合意形成を図りながら、生活道路における人優先の安全・安心な通行空間を整備



<警察による交通規制>

■ 最高速度30 km/hの区域規制等（ゾーン30）



<道路管理者による物理的デバイスの設置>

● 進入抑制対策



ライジングボラード



ハンブ



スムーズ横断歩道

● 速度抑制対策



狭さく



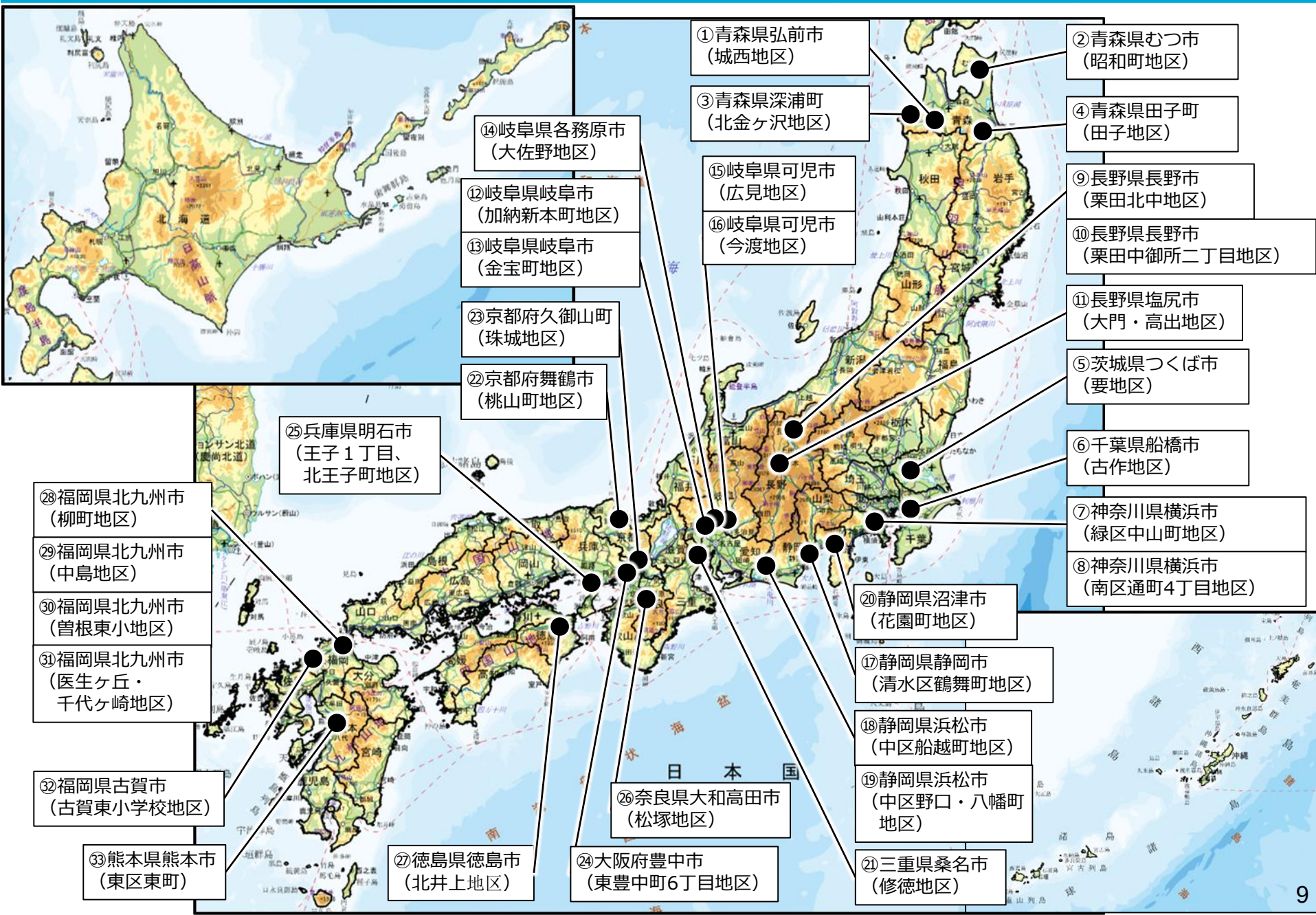
クランク



スラローム

参考「ゾーン3 0プラス」整備計画策定状況

※ 令和4年7月末時点における整備計画策定済みの地区



交通安全対策補助制度

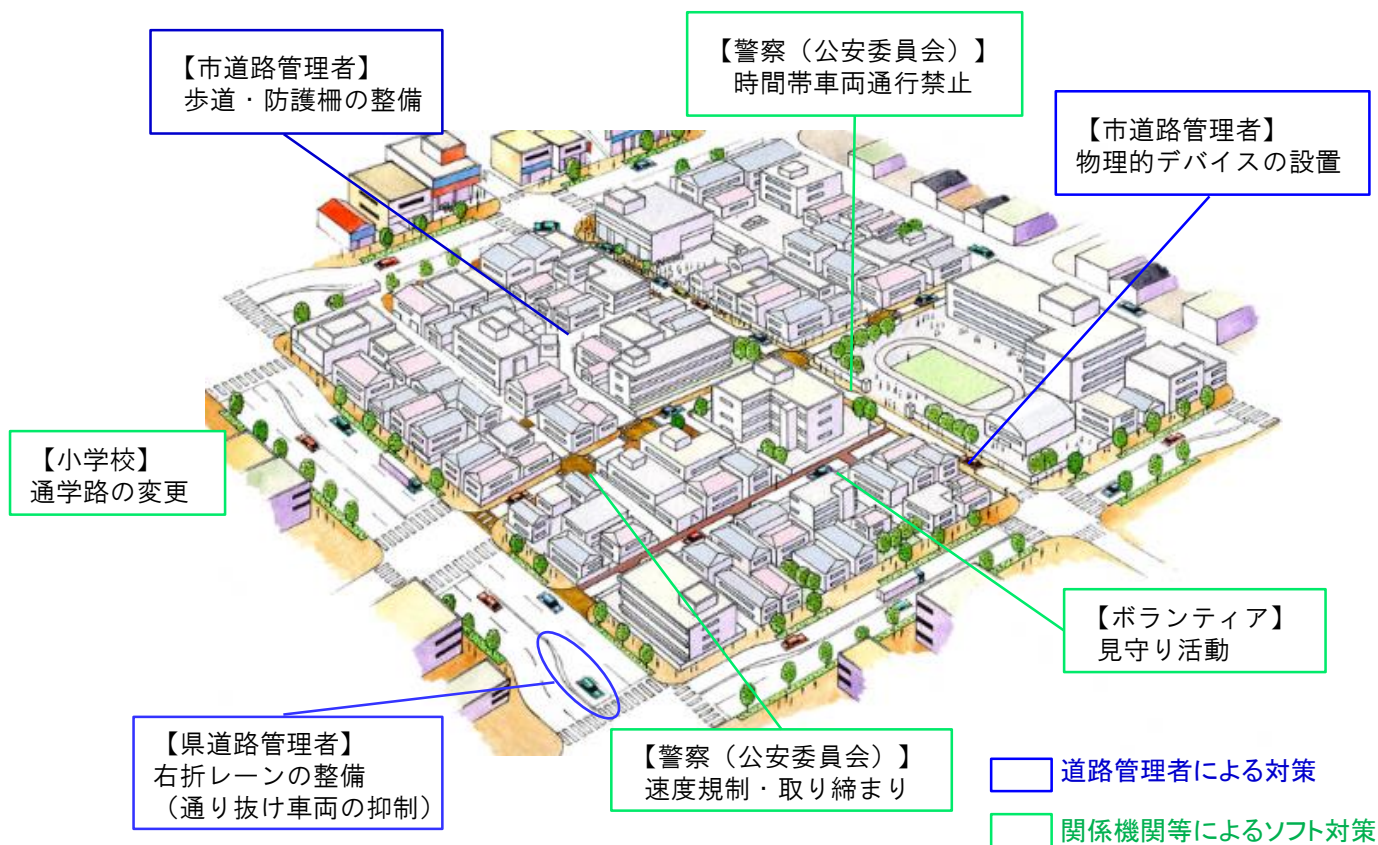
通学路緊急対策（R4創設）

通学路の安全を早急に確保するため、千葉県八街市における交通事故を受けて実施した通学路合同点検に基づき、ソフト対策の強化とあわせて実施する交通安全対策を計画的かつ集中的に支援

地区内連携

一定の区域において関係行政機関等や関係住民の代表者等との間での合意に基づき実施する交通安全対策を計画的かつ集中的に支援

交通安全対策補助制度（通学路緊急対策）イメージ



道路事業における社会資本整備総合交付金、防災・安全交付金の重点配分の概要

- 社会資本整備総合交付金においては、民間投資・需要を喚起する道路整備により、ストック効果を高め、活力ある地域の形成を支援するとの考えの下、広域的な道路計画や災害リスク等を勘案し、以下の事業に特化して策定される整備計画に対して重点配分を行う。
- 防災・安全交付金においては、国民の命と暮らしを守るインフラ再構築、生活空間の安全確保を図るとの考えの下、以下の事業にそれぞれ特化して策定される整備計画に対して重点配分を行う。

社会資本整備総合交付金

《ストック効果を高めるアクセス道路の整備¹⁾》

- 駅の整備や工業団地の造成など民間投資と供用時期を連携し、人流・物流の効率化や成長基盤の強化に資するアクセス道路整備事業



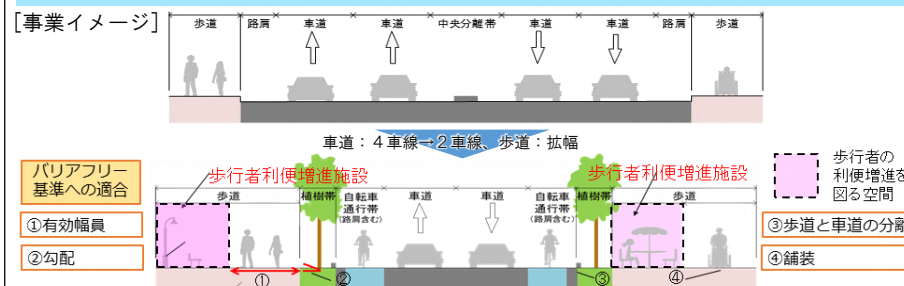
工業団地と供用時期を連携したアクセス道路の整備



駅の整備と供用時期を連携したアクセス道路の整備

《歩行者の利便増進や地域の賑わい創出に資する道路事業》

- 歩行者利便増進道路に指定された道路における歩行者の利便増進や地域の賑わい創出に資する道路事業（立地適正化計画に位置付けられた区域内の事業に限る）



《道の駅の機能強化》

- 全国モデル「道の駅」、重点「道の駅」、防災「道の駅」の機能強化
- 子育て応援の機能強化
- ポストコロナ対応（衛生環境の改善、換気対策等）に係るもの



防災・安全交付金²⁾

《子供の移動経路等の生活空間における交通安全対策》

- 通学路交通安全プログラムに基づく交通安全対策

⇒ビッグデータを活用した生活道路対策に対して特に重点的に配分

- 未就学児が日常的に集団で移動する経路における交通安全対策

- 鉄道との結節点における歩行空間のユニバーサルデザイン化

- 地方版自転車活用推進計画に基づく自転車通行空間整備

⇒ナショナルサイクルルートにおける自転車通行空間整備に対して特に重点的に配分



歩道拡幅・ユニバーサルデザイン化



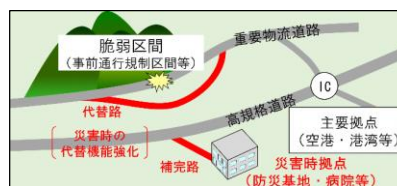
自転車通行空間の整備

- 自動運転技術を活用したまちづくり計画に基づく自動運転車の走行環境整備

《国土強靱化地域計画に基づく事業¹⁾》

- 重要物流道路の脆弱区間の代替路や災害時拠点（備蓄基地・総合病院等）への補完路として、国土交通大臣が指定した道路の整備事業

- 災害時にも地域の輸送等を支える道路の整備や防災・減災に資する事業のうち、早期の効果発現が見込める事業



重要物流道路の代替路や補完路の整備



法面法枠工



雪崩防止柵

1) 長寿化修繕計画（個別施設計画（橋梁））が未策定の場合は対象外 2) 避難確保計画未策定の要配慮者利用施設が存在、かつ、避難行動要支援者名簿未提供の場合は対象外



国土交通省