

ラウンドアバウトサミットin多治見
令和6年11月7日（木）

環状交差点の整備状況と交通安全対策

1. 環状交差点の整備状況

環状交差点とは

車両が通行する部分が環状の交差点であって、道路標識等により車両が右回りに通行すべきことが指定されているものを「**環状交差点**」と定義（道路交通法第4条第3項）。



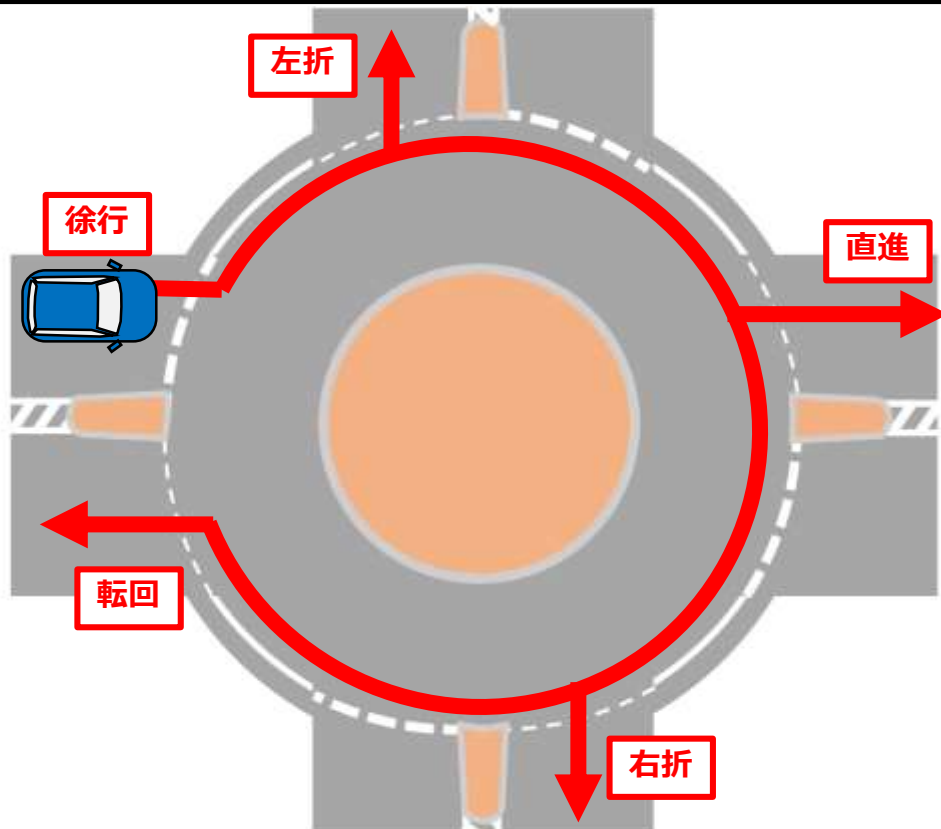
岐阜県安八郡安八町



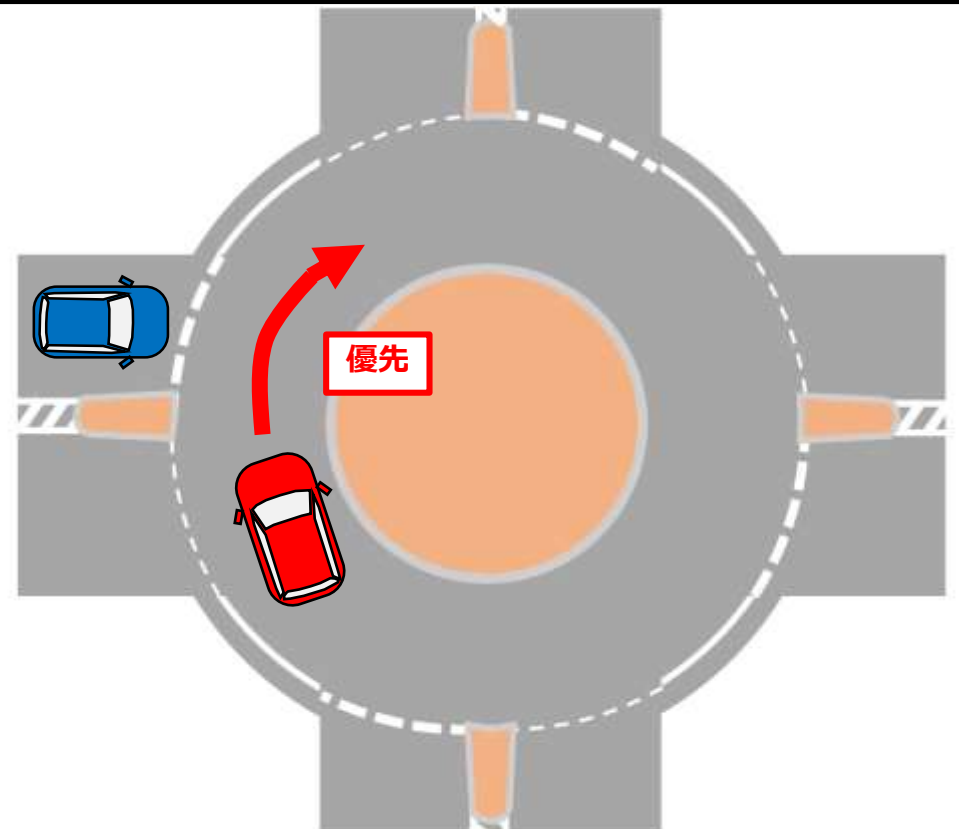
道路標識(327の10)
「環状の交差点に
おける右回り通行」

環状交差点の通行方法

- ・ 車両等は、環状交差点に入ろうとするときは、徐行。（法第37条の2第2項）
- ・ 車両は、環状交差点において左折等をするときは、あらかじめその前からできる限り道路の左側端に寄り、かつ、できる限り環状交差点の側端に沿って徐行。（法第35条の2）
- ・ 車両等は、環状交差点においては、当該環状交差点内を通行する車両の進行妨害をしてはならない。（法第37条の2第1項）
- ・ 車両の運転者は、環状交差点を出るとき合図をし、行為が終わるまで合図を継続。（法第53条第2項）



環状交差点における左折等

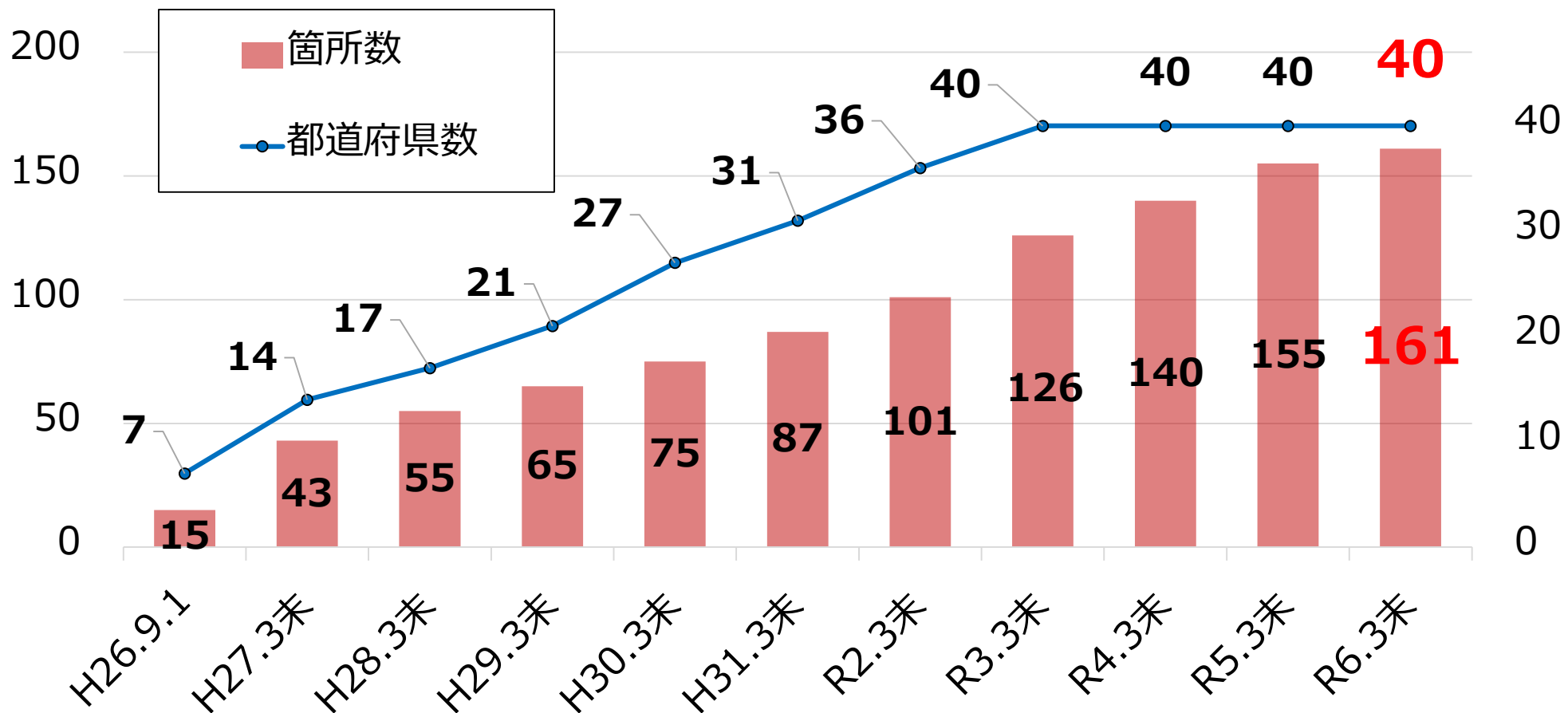


環状交差点における他の車両との関係

環状交差点の整備状況

- 令和6年3月末現在、**40都道府県161箇所**で導入

環状交差点整備数の推移



環状交差点の整備状況（都道府県別）

都道府県名	市区町村名	
	箇所数	箇所数
北海道	3	檜山郡上ノ国町
		枝幸郡浜頓別町
		北広島市
青森県	1	八戸市
岩手県	4	宮古市
		大船渡市
		西磐井郡平泉町
		北上市
宮城県	28	仙台市太白区
		名取市
		仙台市青葉区
		亘理郡山元町
		石巻市
		大崎市
		東松島市
		仙台市宮城野区
		仙台市泉区
		塩竈市
山形県	4	酒田市
		村山市
		長井市
福島県	2	相馬郡新地町
		いわき市
東京都	2	多摩市
		武蔵村山市
茨城県	2	日立市
		坂東市
栃木県	2	大田原市
		宇都宮市
群馬県	1	安中市
埼玉県	5	入間市
		入間郡毛呂山町
		日高市
		羽生市
		大里郡寄居町
千葉県	6	市原市
		千葉市稲毛区
		市川市
		長生郡長柄町
		長生郡長生村
神奈川県	3	横浜市金沢区
		横浜市港北区
		横須賀市

都道府県名	市区町村名	
	箇所数	箇所数
新潟県	3	南蒲原郡田上町
		新潟市西蒲区
		三条市
山梨県	2	南巨摩郡富士川町
		北都留郡小菅村
長野県	11	飯田市
		北佐久郡軽井沢町
		須坂市
		安曇野市
		下伊那郡高森町
		北安曇郡白馬村
		焼津市
静岡県	9	浜松市浜北区
		菊川市
		富士宮市
		静岡市清水区
		浜松市東区
		浜松市中区
		駿東郡小山町
富山県	1	中新川郡上市町
石川県	5	加賀市
		かほく市
		白山市
福井県	2	三方郡美浜町
		大野市
岐阜県	3	安八郡安八町
		岐阜市
		多治見市
愛知県	14	豊田市
		安城市
		一宮市
		常滑市
		愛西市
		豊橋市
		名古屋市中区
		岡崎市
		愛知郡東郷町
		みよし市
		東海市
		稲沢市
		多気郡多気町
三重県	3	伊賀市

都道府県名	市区町村名	
	箇所数	箇所数
滋賀県	7	草津市
		守山市
		米原市
		蒲生郡日野町
		東近江市
		栗東市
京都府	2	南丹市
		福知山市
大阪府	9	堺市北区
		堺市東区
		豊能郡能勢町
		和泉市
		箕面市
		泉南市
		泉佐野市
		茨木市
兵庫県	3	神戸市中央区
		朝来市
		神戸市須磨区
奈良県	1	奈良市
和歌山県	1	田辺市
島根県	2	大田市
		浜田市
岡山県	2	浅口市
		加賀郡吉備中央町
広島県	1	広島市安佐北区
香川県	1	綾歌郡宇多津町
愛媛県	1	伊予郡松前町
福岡県	2	北九州市八幡東区
		宗像市
熊本県	5	上益城郡御船町
		宇城市
		合志市
		玉名郡南関町
大分県	1	宇佐市
宮崎県	1	日向市
鹿児島県	1	いちき串木野市
沖縄県	5	糸満市
		うるま市
		中頭群読谷村

2. 環状交差点における事故発生状況

環状交差点における交通事故発生状況（導入前後比較）

- 環状交差点導入前後では、事故件数が**約 6 割減少**するなど事故減少効果が見られています。

(件)

	導入前				導入後			
	全体				全体			
		死亡	重傷	軽傷		死亡	重傷	軽傷
全体 (119箇所)	26	0	1	25	9	0	0	9

※対 象：導入前後の比較が可能な119箇所

※導入前：環状交差点導入前 1 年間の事故発生件数

※導入後：環状交差点導入次年度 1 年間の事故発生件数

環状交差点における交通事故発生状況（年度別発生件数）

- 環状交差点では、**重大事故の発生が少なく**なっています。

(件)

		H27 年度	H28 年度	H29 年度	H30 年度	R元 年度	R 2 年度	R 3 年度	R 4 年度	R 5 年度
人身事故	死亡事故	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	重傷事故	0	0	2	0	0	0	0	0	1
	軽傷事故	3	4	6	9	10	6	7	14	6
合計		3	4	8	9	10	6	7	14	7
(参考) 総箇所数		55	65	75	87	101	126	140	155	161

環状交差点における事故類型別事故発生状況

- 環状交差点で発生した人身事故のうち車両相互が約9割を占めています。

(件)

		H27 年度	H28 年度	H29 年度	H30 年度	R元 年度	R 2 年度	R 3 年度	R 4 年度	R 5 年度	合計
事故類型	車両相互	2	4	7	8	10	6	4	14	5	<u>60</u>
	車両単独	0	0	1	0	0	0	2	0	0	3
	人対車両	1	0	0	1	0	0	1	0	2	5
合計		3	4	8	9	10	6	7	14	7	68
(参考) 総箇所数		55	65	75	87	101	126	140	155	161	

環状交差点における事故類型別事故発生状況

- 環状交差点で発生した車両相互の人身事故のうち、**出会い頭**事故が**約8割**を占めています。

(件)

		H27 年度	H28 年度	H29 年度	H30 年度	R元 年度	R 2 年度	R 3 年度	R 4 年度	R 5 年度	小計	合計
事故類型 (車両相互)	追突	1	0	1	2	0	1	1	2	0	8	60
	出会い 頭	1	4	6	4	9	5	2	11	3	45	
	その他	0	0	0	2	1	0	1	1	2	7	
(参考) 総箇所数		55	65	75	87	101	126	140	155	161		

3. 安全対策の事例

環状交差点における安全対策の事例①

優先関係を示す看板・路面表示の設置



優先関係を示す看板

滋賀県甲賀市

環状交差点における安全対策の事例②

福島県いわき市



矢羽根型路面表示等の設置



横断歩道の手前に
ハンプ路面表示の施工



エスコートゾーンの設置

あらゆる道路利用者の方が安全と感じる対策を実施

視覚障害者に配慮したラウンドアバウトの事例

福岡県北九州市

- 運用開始日：平成29年3月1日
- 既設ロータリーに交通規制を実施



グルーピング舗装
※流出する車両の存在を音で知らせる

岡山県加賀郡吉備中央町

- 運用開始日：令和元年9月6日
- 既設交差点を改良



エスコートゾーン

あらゆる道路利用者の方が安全と感じる対策を実施

4. 警察の取組

警察の取組

持続可能な交通規制の推進について（令和5年10月20日付け、交通局長通達）

- ▶ これまで行ってきた方法を漫然と踏襲するのではなく、交通規制の実施や交通安全施設等の設置に係る状況を不断かつ果敢に見直すことが必要
- ▶ 将来にわたって必要な交通安全施設等を整備し、適切な維持管理・更新等を今後も継続するためには、必要な予算の確保取組と、中長期的視点に立ったストックの適切な管理を強力に推進し、抜本的なコストの合理化が必要不可欠

持続可能な交通規制の推進に係る細目的事項について（令和5年10月20日付け、交通規制課長通達）

警視庁交通部長 殿
各道府県警察本部長
(参考送付先)
警察大学校交通教養部長
各管区警察局広域調整担当部長

原議保存期間	10年(令和16年3月31日まで)
有効期間	一種(令和11年3月31日まで)
警察庁丁規発第129号 令和5年10月20日 警察庁交通局交通規制課長	

持続可能な交通規制の推進に係る細目的事項について（通達）

交通実態に即した交通規制の実施等については、「持続可能な交通規制の推進について（通達）」（令和5年10月20日付け警察庁丙規発第32号ほか）をもって通達されたところであるが、その細目的事項については下記のとおりであるので、事務処理上遺漏のないようにされたい。

記

(8) 不要な信号機の撤去と信号機によらない環状交差点の導入

交通環境の変化等により、信号機を設置している場所が「信号機設置の指針」の制定について（通達）」（令和3年3月24日付け警察庁丙規発第7号）における諸条件に該当しなくなったときは、積極的に当該信号機の撤去を検討すること。特に、一灯点滅式信号機その他の常に灯火の点滅を行っている信号機については、必要な場合には一時停止の交通規制その他の対策を講じつつ、原則、当該信号機を撤去すること。

この点、既存の信号機を撤去しない場合でも、必要性が認められない信号灯器や信号柱の削減等の信号機の設置方法の合理化を図ることとし、例えば、道路環境の変化や信号灯器のLED化等によって信号灯器の視認性が向上した場合には、両面灯器を片面灯器にしたり、複数ある灯器の数を削減したりすること。

また、交通事故の減少や被害の軽減、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を図るため、信号機によらない環状交差点の導入が適切と認められる場合には、当該環状交差点の導入を推進すること。

まとめ

効果

- 交差点通過速度が抑制され、事故の被害が軽減
- 「正面衝突」、「右直事故」といったダメージの大きな事故が発生しにくい
- 交差点流入時の安全確認が容易
- 赤信号による待ち時間の減少
- 災害時の対応能力の向上（停電時も機能）

留意点

- 大型車の混入率の高い交差点
- 歩行者、自転車に対する安全性の確保
- 一般交差点と比べ、整備費用が高い（広い面積が必要）
- 視覚障害者への配慮

**道路管理者と連携して、環状交差点の適切な導入によって
交通事故抑止等を推進**

《導入が検討される箇所》

- ・ 環状構造の交差点が既にある箇所
- ・ 通行方法が複雑な多枝、変形交差点
- ・ 進入速度を低下させるべき交差点
- ・ 交通量が多くはない交差点

ご清聴ありがとうございました