

国道交安第 39 号  
平成 26 年 8 月 8 日

北海道開発局長  
沖縄総合事務局長  
各地方整備局長 殿  
(別途、高速道路会社あて送付)

国土交通省 道路局長

### ラウンドアバウトの導入について

平面交差の計画及び設計に当たっては、道路及び交通の性格、機能、地域特性、沿道状況、歩行者の交通量等を総合的に判断して行われているが、近年、地方部の道路において円形の平面交差部の一種であるラウンドアバウトのニーズが高まりつつある。

ラウンドアバウトは、交通量等が一定の条件下において安全かつ円滑な道路交通を確保することができる。国土交通省では、平成 25 年度より有識者等から構成される「ラウンドアバウト検討委員会」を開催し、社会実験の結果、諸外国の導入事例等を分析し、導入に当たっての技術的な課題等を検討してきたところである。

今般、これまでの議論を踏まえ、望ましいラウンドアバウトの構造について別途通知することとした。については、ラウンドアバウトの導入に当たっては、都道府県公安委員会との緊密な連携のもと、期待される効果が十分に発揮できるよう適切に対応されたい。

なお、本通知の内容については、警察庁交通局と調整済であることを申し添える。

国道企第 26 号  
国道国防第 106 号  
国道交安第 40 号  
国道高第 116 号  
平成 26 年 8 月 8 日

北海道開発局 建設部長  
各地方整備局 道路部長  
沖縄総合事務局 開発建設部長 殿  
(別途、高速道路会社あて送付)

道路局企画課長  
道路局国道・防災課長  
道路局環境安全課長  
道路局高速道路課長

### 望ましいラウンドアバウトの構造について

「ラウンドアバウトの導入について」(平成 26 年 8 月 8 日国道交安第 39 号、道路局長通知)における望ましいラウンドアバウトの構造について、別紙のとおり通知する。

また、平成 25 年 6 月 14 日に公布された道路交通法の一部を改正する法律(平成 25 年法律第 43 号)が平成 26 年 9 月 1 日から施行され、環状交差点(道路交通法第 4 条第 3 項に規定される車両の交通の用に供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当該部分を右回りに通行すべきことが指定されているものをいう。以下同じ。)の運用が開始される。施行後は、ラウンドアバウトの構造を有する平面交差部のうち、道路交通法等関連法令に従い都道府県公安委員会により環状交差点の指定がされることとなる。については、以下の点に留意されたい。

1. 環状交差点の指定に当たっては、都道府県公安委員会から道路管理者に対し、道路交通法第 110 条の 2 第 3 項の規定に基づき意見の聴取がなされるので、本通知の内容を踏まえ、適切に対応されたい。
2. 道路管理者が道路の交差部分を改築しようとするときは、道路法第 95 条の 2 第 1 項に基づき、都道府県交安委員会の意見を聴いているところであるが、環状交差点の指定に向けて改築しようとするときも、本通知の内容に基づき、都道府県公安委員会と十分な調整及び連携を図られたい。

さらに、改正道路交通法の施行と同日に道路標識、区画線及び道路標示に関する命令を改正する命令（平成26年内閣府令・国土交通省令第4号）が施行される予定であること、別添の通り「交通規制基準」が改正されたこと、並びに本通知の内容については警察庁交通局と調整済であることを申し添える。

なお、貴管内の都道府県及び政令市に対して同局長通知ならびに本通知の内容を周知するとともに、都道府県から管内市町村に対して周知頂くよう依頼願いたい。

## 望ましいラウンドアバウトの構造について

### 第1章 総則

#### 1-1 目的

本通知は、道路管理者がラウンドアバウトを計画及び設計するに当たっての、当面の適用条件と留意事項についてまとめ、安全かつ円滑な道路交通の確保及び利用者の利便性の向上を図ることを目的とする。

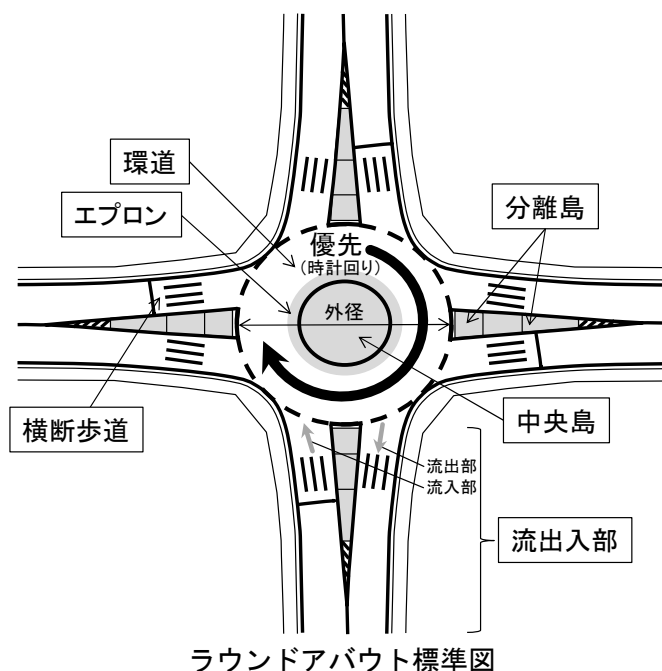
#### 1-2 基本方針

ラウンドアバウトの導入に当たっては、その必要性を明確にした上で、交通量及び幾何構造の観点から適用が可能かどうかを確認し、他の交差形状と比較して安全性、円滑性等の効果、維持管理の容易さ、経済性等の観点から優位性を評価した上で、導入の可否を判断するものとする。なお、導入に当たっては、利用者及び地域住民への情報提供並びに合意形成を図るものとする。

#### 1-3 用語の定義

この通知において、次に掲げる用語の定義は、次のとおりによる。

- ① ラウンドアバウトとは、円形の平面交差部のうち、主に、環道、中央島、エプロン、路肩、分離島、流出入部及び交通安全施設を有し、環道において車両が時計回りに通行しかつ進入する車両によりその通行を妨げられない交通が確保できる構造であるものをいう。
- ② 環道とは、専ら車両の通行の用に供する部分のうち、環状を形成している部分をいう。
- ③ 中央島とは、環道における車両の安全かつ円滑な通行を確保するために、ラウンドアバウトの中央部に設ける島状の施設をいう。
- ④ エプロンとは、環道のみでは通行困難な普通自動車又はセミトレーラー連結車が通行の用に供してもよい部分をいう。
- ⑤ 分離島とは、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、環道の流出入部に設ける島状の施設をいう。
- ⑥ 流出入部とは、単路部と環道を接続する部分をいい、単路部から環道へ流入する流入部及び環道から単路部へ流出する流出部より構成される。
- ⑦ 流入交通量とは、環道に接続する道路の一流入部当たりの交通量をいう。
- ⑧ 総流入交通量とは、環道に接続する全ての道路から流入する交通量をいう。



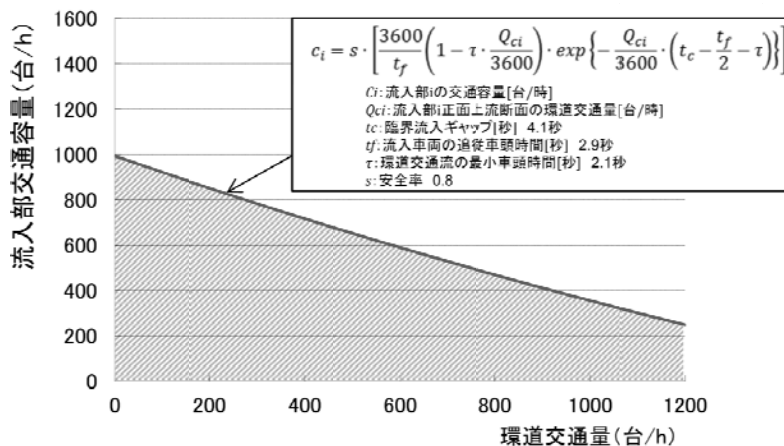
#### 1-4 対象

本通知は、環状の車線数及び環道に接続する道路の車線数が1車線であるか、又は環状の車線数が1車線であり、かつ環道に接続する道路の車線数が片側1車線であるラウンドアバウトを対象とする。

## 第2章 適用条件

### 2-1 交通量

ラウンドアバウトは、交通量の少ない平面交差点に導入するものとする。平面交差点の日当たり総流入交通量が10,000台未満にあつては、ラウンドアバウトを適用することができる。日当たりの総流入交通量が10,000台以上にあつては、各流出入口において時間当たりの流入部交通容量（通過しうる最大の交通量）及びピーク時間当たりの流入交通量を比較し、適用を判断するものとする。参考として、次の図にラウンドアバウトとして適用しても差し支えない流入部交通容量と環道交通量の範囲を斜線で示す。

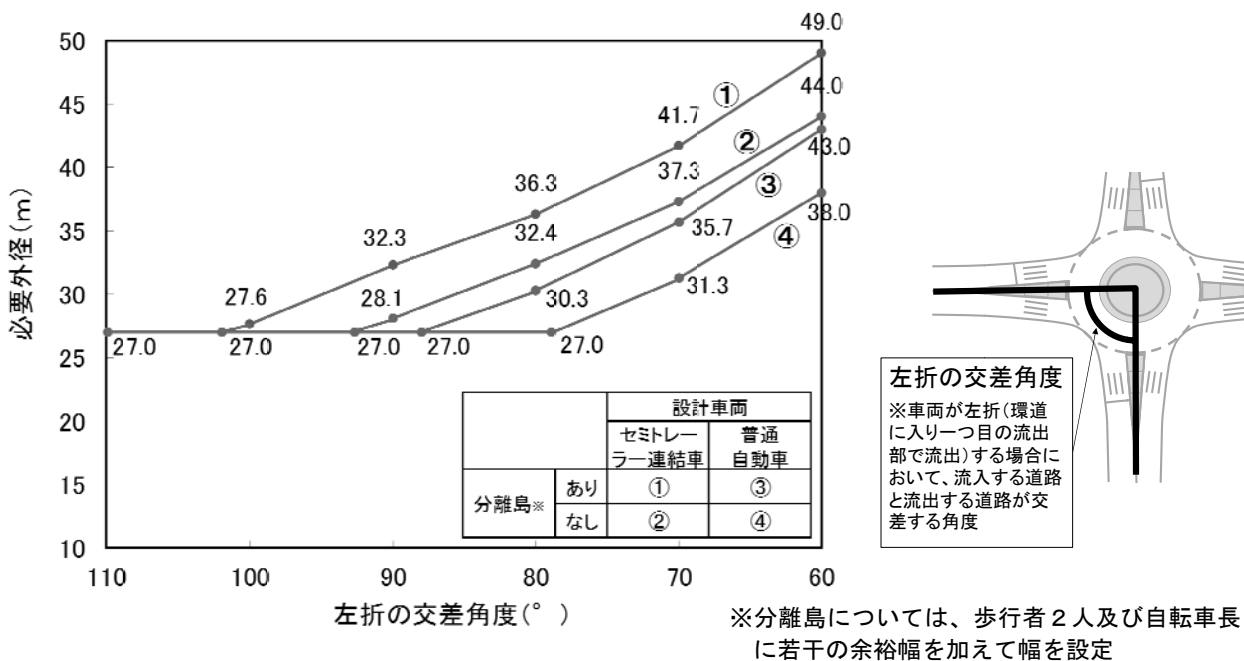


流入部交通容量と環道交通量の関係

注) 環道交通量は、各流入部の上流断面における環道の交通量をいう

## 2-2 幾何構造

- (1) 外径は、ラウンドアバウトを通行する車両が安全かつ円滑に通行できるよう、設計車両の種類、隣接して接続する道路の交差角度及び分離島の有無を踏まえ設定するものとする。参考として、次の図に左折時の内輪差及び周回時の車両の軌跡を考慮した必要外径の目安を示す。



設計車両及び分離島の有無による左折の交差角度に応じた必要外径の目安

- (2) 中央島は、乗り上げを前提としないものとする。

### 第3章 留意事項

#### 3-1 交通量

歩行者及び自転車の交通量が多い平面交差点では、利用者の安全かつ円滑な交通の確保に留意するものとする。

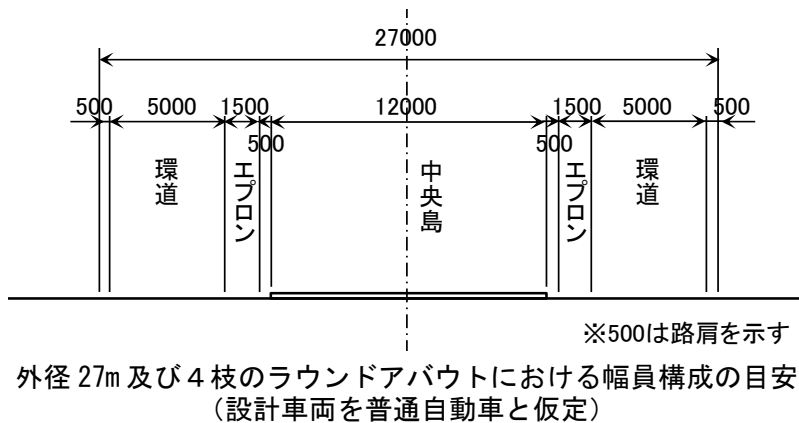
例えば、流出入部の横断歩道等のいずれかにおいて、横断交通量（横断歩行者と横断自転車の合計交通量）がピーク時間当たり100を超える場合においては、ラウンドアバウトの交通容量が大きく低下する可能性があるため、導入の可否について十分に検討することが望ましい。

また、流入部のいずれかにおいて、環道に流入する自転車交通量がピーク時間当たり100台を超える場合においては、ラウンドアバウトの交通容量が大きく低下する可能性があるため、導入の可否について十分に検討することが望ましい。

#### 3-2 幾何構造

次の事項に留意するものとする。

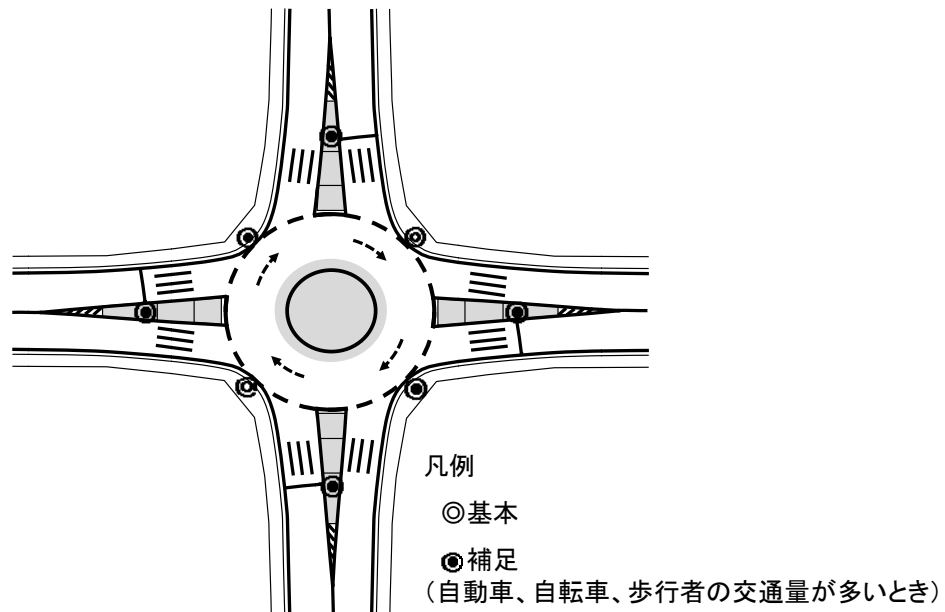
- (1) ラウンドアバウトの形状については、正円又は正円に近い形状とすることが望ましい。
- (2) 環道については、原則として停車帯を設置しないものとする。
- (3) 分離島については、設置することが望ましい。環道に流入する車両が逆走しないように、環道に接する部分の幅員を広げる等工夫することが望ましい。
- (4) 中央島については、通行する車両の見通しを十分に確保できる構造とするものとする。
- (5) 流出入部については、通行する車両の見通しを十分に確保でき、車両が安全かつ円滑に流出入できる構造とするものとする。
- (6) 環道、エプロン、中央島等の幅員については、環道において安全かつ円滑な交通を確保できる構成とするものとする。外径27m及び4枝のラウンドアバウトの場合、次の図に示す構成が考えられる。
- (7) 環道とエプロンの境界は、利用者がそれを認知できるよう区分するものとする。例えば、段差を設けることが考えられる。



### 3-3 交通安全施設

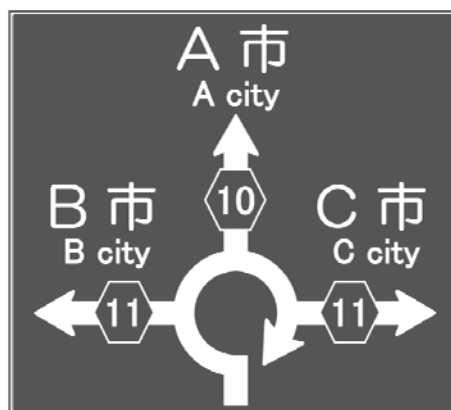
次の事項に注意するものとする。

- (1) ラウンドアバウトに接近してくる自動車の運転者に対して、その存在を示し、環道及び環道付近の状況、横断中及び横断しようとする歩行者並びに自転車の状況等がわかるように、必要に応じ、照明を適切に設置することが望ましい。外径27m及び4枝のラウンドアバウトの場合においては、次の図に示す配置が考えられる。



外径27m及び4枝のラウンドアバウトにおける灯具の配置例

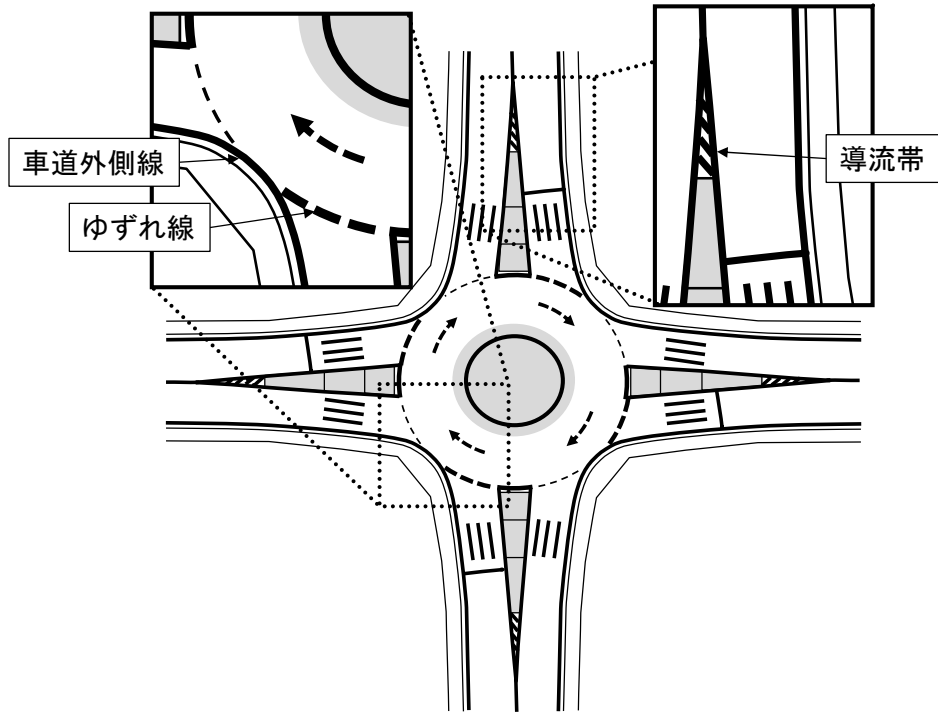
- (2) 夜間において中央島の存在が運転者から認識しにくい場合においては、中央島の適切な位置に反射板等を設置することが望ましい。
- (3) 案内標識「方面及び距離(105のC)」、「方面及び方向の予告(108-A)」、「方面及び方向(108の2-A)」及び警戒標識「ロータリーあり(201の2)」を、必要に応じ、適切に設置することが望ましい。案内標識「方面及び方向(108の2-A)」を設置する場合においては、次の図に示す標識を用いることが考えられる。



案内標識「方面及び横行(108の2-A)」の例



(4) 区画線「車道外側線 (103)」、「導流帯 (107)」及び法定外表示 (ゆずれ線) を、必要に応じて、適切に設置することが望ましい。分離島を設置しない場合においては、分離島に代えて導流帯を設置することが望ましい。次の図に示す配置が考えられる。



車道外側線 (103)、導流帯 (107) 及び法定外表示 (ゆずれ線)