令和6年11月7日 岐阜県多治見市
ラウンドアバウトサミットin多治見
@バロー文化ホール（多治見市文化会館）

ラウンドアバウトと道路交通安全対策

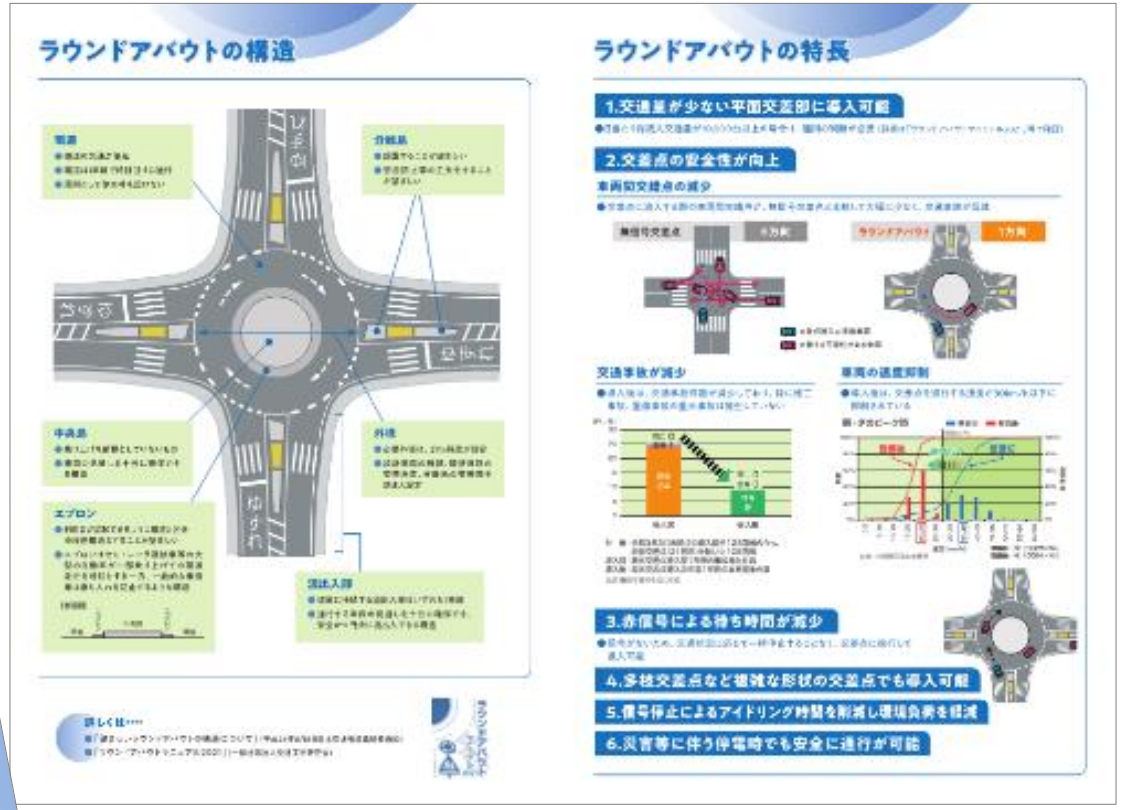
国土交通省　道路局
環境安全・防災課　道路交通安全対策室

国土交通省

Ministry of Land, Infrastructure, Transport and Tourism

ラウンドアバウトのすすめ

国土交通省

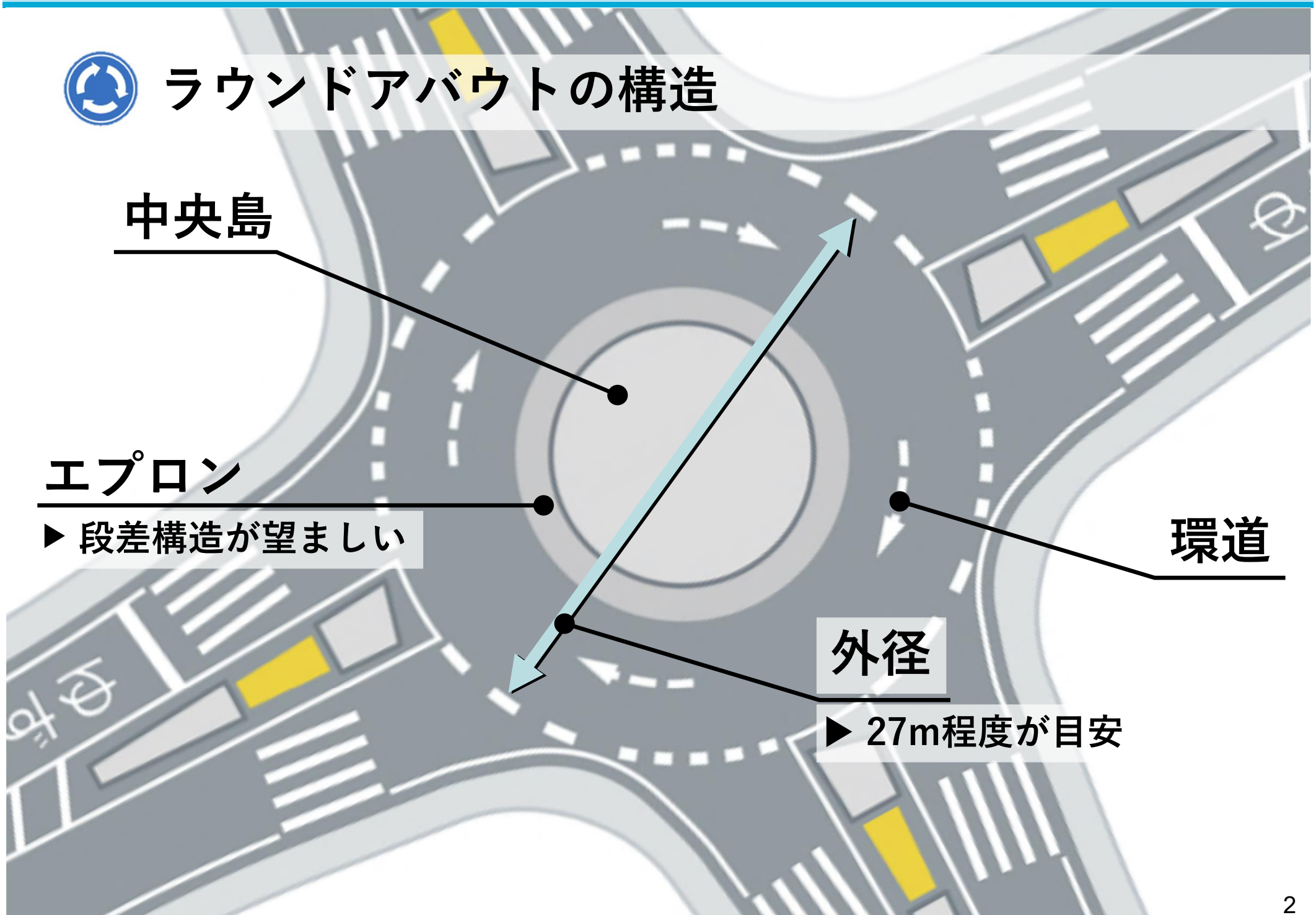


https://www.mlit.go.jp/road/road/traffic/sesaku/pdf/roundabout.pdf

ラウンドアバウトのすすめ

国土交通省

ラウンドアバウトの構造



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**

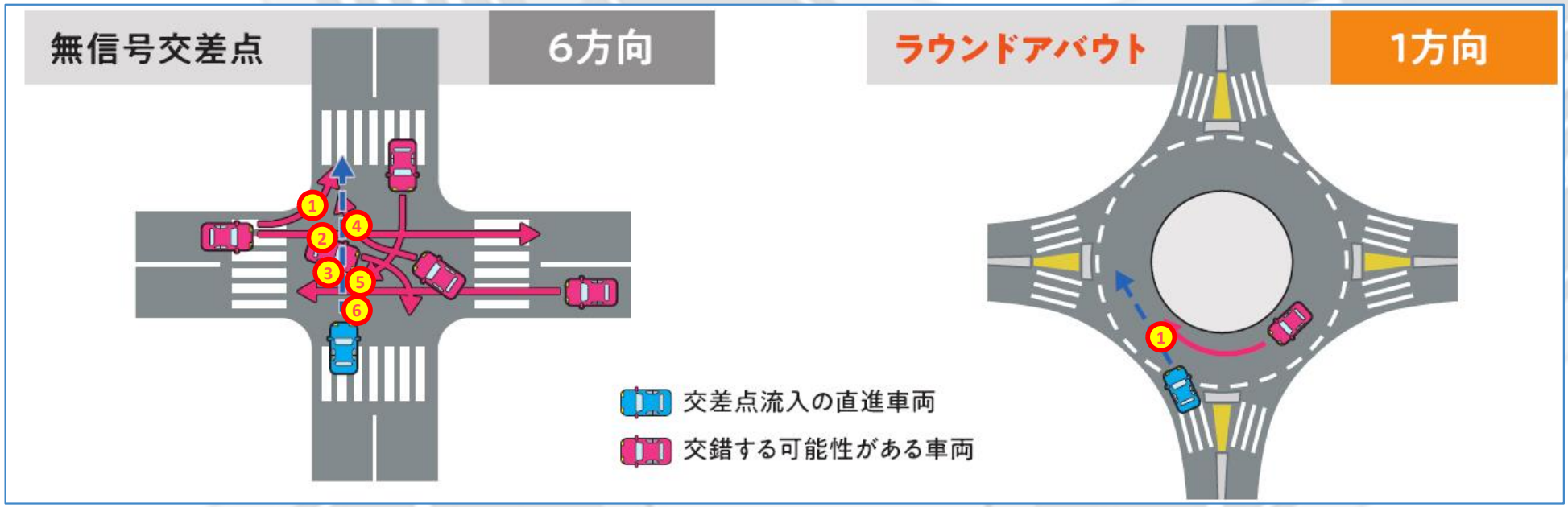
5．信号停止によるアイドリング時間を削減し**環境負荷を軽減**

6．災害等に伴う**停電時でも安全**に通行が可能

ラウンドアバウトのすすめ

国土交通省

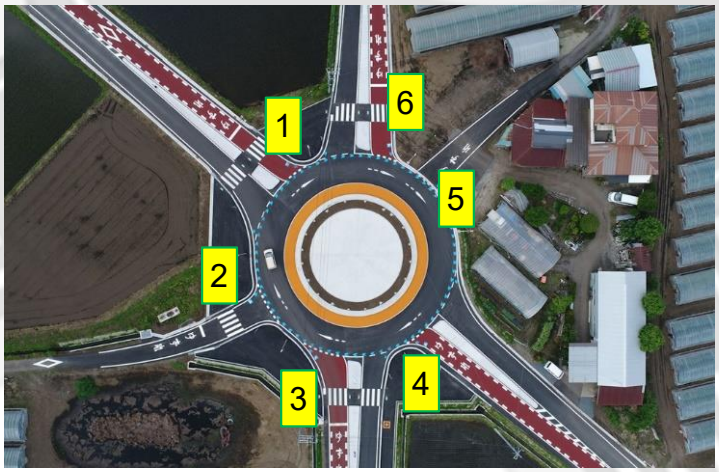
2．交差点の安全性が向上



4．多枝交差点など複雑な形状の交差点でも導入可能
6．災害等に伴う停電時でも安全に通行が可能

左：栃木県大田原市
六枝交差点での導入事例

右：宮城県亘理郡亘理町
東日本大震災の被災地で、信号機がなく、災害に伴う停電時も機能するRABを地域復興のシンボルとして整備



国土交通省HP　ラウンドアバウト導入事例

国土交通省

道 路 交 通 安 全 対 策 H P　検索 → ラウンドアバウト導入事例

URL:https://www.mlit.go.jp/road/road/traffic/sesaku/roundabout.html#r7-3

望ましいラウンドアバウトの構造について

国土交通省

- 平成26年8月8日 国土交通省道路局通知
- 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に、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たもの

第１章　総則

１－１　目的
１－２　基本方針
１－３　用語の定義
１－４　対象

第２章　適用条件

２－１　交通量
２－２　幾何構造

第３章　留意事項

３－１　交通量
３－２　幾何構造
３－３　交通安全施設

望ましいラウンドアバウトの構造について

国土交通省

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部に導入**するものとする。平面交差部の日当たり総流入交通量が10,000台未満にあっては、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台以上にあっては、各流出入部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。

- ☐ 日当たり総流入交通量が10,000 台未満
  - ▶ ラウンドアバウトを適用することができる
- ☐ 日当たり総流入交通量が10,000 台以上
  - ▶ **適用の判断が必要**　≫ 「できない」ではない！

望ましいラウンドアバウトの構造について

国土交通省

第２章　適用条件

２－２　幾何構造

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。

第３章　留意事項

３－２　幾何構造

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。　（図は省略）

☐ 外径27m確保できない場合はラウンドアバウトは導入できない？

▶ **適用の判断が必要**　　» 「できない」ではない！

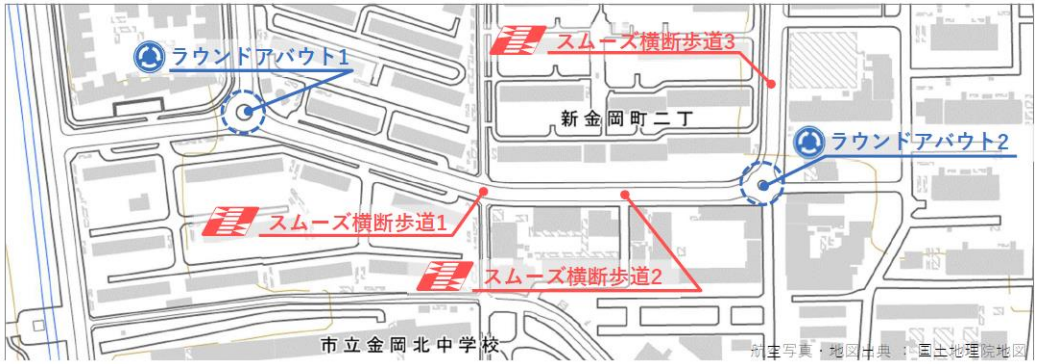
※地域における対象交差点の役割、設計車両の種類、車両規制、接続道路の数、交差角度等を踏まえた検討が必要。

望ましいラウンドアバウトの構造について

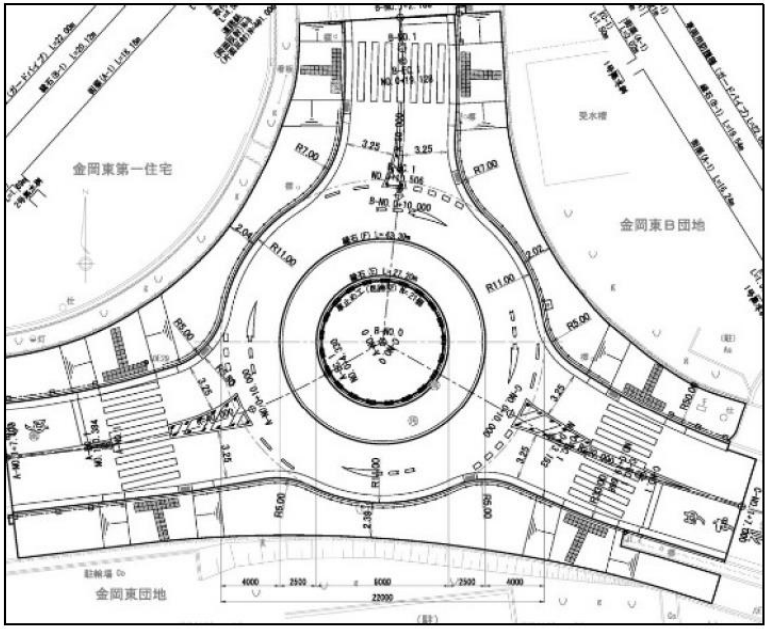
国土交通省

生活道路の面的交通安全対策としての活用事例（大阪府堺市）
（域内道路は3t車規制、ラウンドアバウトの設計車両は小型自動車等⇒外径小さめ）

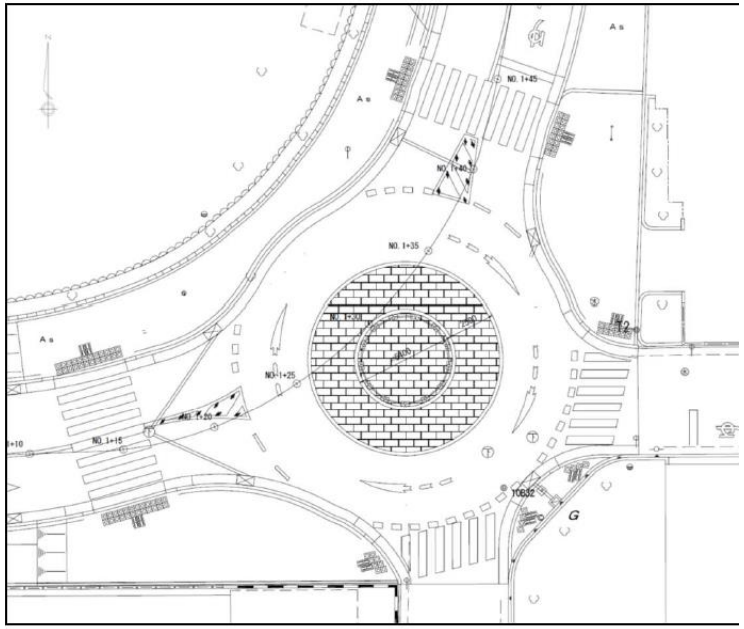
堺市北区



ラウンドアバウト1平面図



ラウンドアバウト2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		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	

ラウンドアバウト構造（東側）					
交差道路	4枝				
分離島	無		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	

【参考】生活道路対策「ゾーン３０プラス」

国土交通省

○　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

○　192地区において整備計画を策定（令和6年3月末時点）

「ゾーン３０プラス」の入口（イメージ）

看　板　　路面表示

＜警察による交通規制＞

■ **最高速度３０km/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

ハンプ

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

交通安全対策への支援

交通安全対策補助制度（地区内連携）の概要

制度の概要

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、計画的かつ集中的に実施していくことが必要な事業の支援を実施。

補助対象

・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との合意に基づき、計画的かつ集中的に実施していく必要のある交通安全対策（速度低下、進入抑制等を促す面的対策や歩道の設置等）

補助事業の要件

・整備地区に関係する地方公共団体の首長、対策を担当する道路管理者、関係する警察、学校･保育等の教育関係機関、関係住民の代表者等が合意している整備計画（対策内容や時期等）に位置づけられた事業

※「ゾーン３０プラス」の場合、整備計画の策定により、補助要件が満たされる。

補助率

■現行法令に規定する補助率

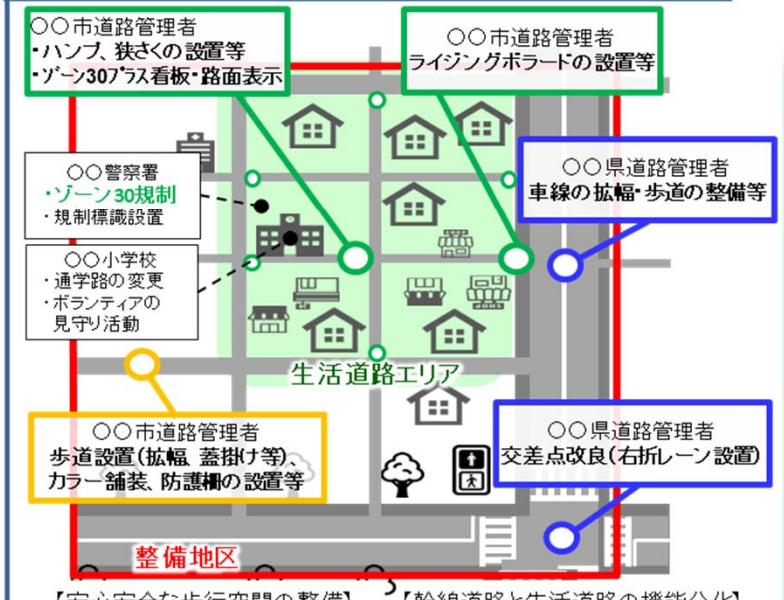
・補助国道、都道府県道又は市町村道の改築 ・・・５．５／１０

（これに加え、地域の財政力に応じた嵩上げが可能）

その他

・事業完了後に、ＥＴＣ２．０により得られるビッグデータ等を活用し、効果検証を行うことを必須とする

事業のイメージ（対策メニュー例）



交通安全対策への支援

国土交通省

令和６年度　道路関係予算概要より

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≫

○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

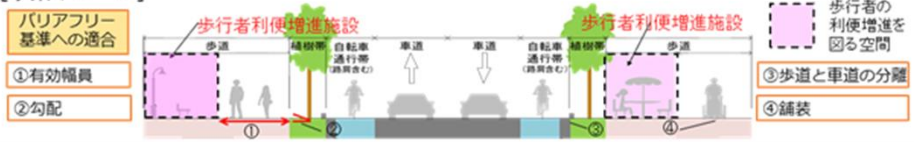
工業団地と供用時期を連携

駅の整備と供用時期を連携

≪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）

[事業イメージ]



≪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

○子育て応援等の「道の駅」の機能強化（衛生環境の改善等を含む）

≪公共交通の走行環境整備≫

○交通やまちづくりに関する計画に位置付けられた公共交通の走行環境整備（自動運転を含む）

防災・安全交付金

≪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

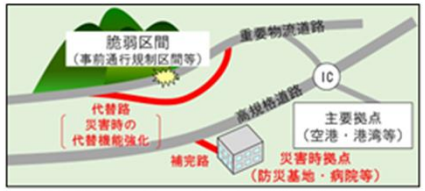
歩道拡幅

自転車通行空間の整備

≪国土強靭化地域計画に基づく事業≫

○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

【参考】 WISENET2050

国土交通省

“2050年、世界一、賢く・安全で・持続可能な基盤ネットワークシステム”をWISENET（ワイズネット※）と位置づけ、その実現のための政策展開により、新時代の課題解決と価値創造に貢献します。

WISENET（ワイズネット）：World-class Infrastructure with 3S(Smart, Safe, Sustainable) Empowered NETwork)

WISENET（ワイズネット）のコンセプト

国土交通省