

## 「岐阜県におけるラウンドアバウトの活用方法」

第 8 期 第 4 回 11 月 10 日 (土)

塾生 No.10 浅野 健

岐阜国道事務所所長から詳しくお話を聞かせて頂いた。そこで、我々の住む岐阜県において今後の道路の活用状況について、今年に起きた災害も振り返りながら論じていきたい。

災害は阪神・淡路や、東日本大震災のような地震災害だけではない。今年は岐阜市でも大きな災害があった。大型の台風での河川（津保川）の氾濫、大規模な停電等があった。幹線道路では強い風で信号機やミラーの向きも変わり、交通に大きな障害を引き起こしていた。

例えばラウンドアバウト（環状交差点）は欧米ではよく見かける。交差点での互いの交通の流れを阻害せずに、安全、省エネ、災害時でもスムーズに往来できるが、なぜ普及してこなかったのでしょうか。

日本ではもともと交差点の形式としてラウンドアバウトを想定しておらず、従来の道路交通法では対処ができなかった。しかし、平成 25 年 6 月 14 日に道路交通法が改正されて、「環状交差点」として位置づけられ、その後には日本各地で実証実験も盛んに行われている。

このラウンドアバウトは宮城県、長野県や、栃木県等で積極的に設置され始めている。

この利点は、災害時に大きく、停電が発生しても、信号機の不能による混乱がない。そのため、東日本大震災での被災地や、東海地震の被害想定地域で関心が高く、宮城県では 20 箇所、その内に仙台市では 11 箇所、仙台空港のある名取市では 5 箇所設置されている。

事故の減少にも期待が持てる。警察庁の調べでは道路交通法の改正、施行から 1 年間ににおける事故は死亡事故・重傷事故は 0 件、軽傷事故がわずか 5 件であった。（平成 26 年 9 月～平成 27 年 10 月）平成 30 年 3 月末の全国 27 都道府県の 75 箇所のラウンドアバウトの内、61 箇所で調査した結果では導入前の 3 年間で約 37%減少している。

一方で、不利な点もある。例えば逆走事故を起こしやすい。優先関係が分からない。方向指示器の付け方が分らない。面積（土地）が必要になる。減速で渋滞する等である。

ゆえに都市部での設置は不利であるが、郊外の幹線道路では一時停止を無視したり、速度超過の車が多く見受けられるが、その改善策としても期待ができる。また、災害時でも郊外は都心部よりも優先順位で後手となるが、交通の早期回復に貢献できる。

今後はラウンドアバウトは郊外を中心に、通行方法をしっかりと通知した上で、積極的な設置が進められていくべきである。

参考資料

### 1. 『日本のラウンドアバウト』

<https://ja.wikipedia.org/wiki/日本のラウンドアバウト>

### 2. 『ざわざわ走り書き』 ホーム>ニュース>

ラウンドアバウト、宮城、茨城、東京、静岡、愛知、長野、京都、大阪の場所はどこ？

<https://waowaowao.com/post-2300-2300>

平成 30 年 11 月 18 日 (日) 掲載可

ー以下資料ありー

1. ラウンドアバウト 仙台市泉区



2. 東海環状自動車道 豊田藤岡インターチェンジ付近 案内標識



3. ロータリーあり

201 の 2



4. 環状の交差点における右回り通行

327 の 10



出典 : <https://ja.wikipedia.org/wiki/日本のラウンドアバウト>  
<https://ja.wikipedia.org/wiki/ロータリー交差点>

—以上—