

環状交差点に係る道路交通法改正について

関 直樹*

平成25年6月、道路交通法の一部を改正する法律(平成25年法律第43号)が成立し、環状交差点に係る規定が整備された。その主な内容は、環状交差点の定義、環状交差点における左折等を行う場合の通行方法、環状交差点における車両等の優先関係等、環状交差点における合図である。本稿では、改正の経緯、各規定の内容、趣旨等について報告する。

Revision of the Road Traffic Act Relating to Roundabouts

Naoki SEKI*

In June 2013, the law to revise the Road Traffic Act (Act No. 43 of 2013) was enacted, and the rules relating to roundabouts were formulated. The main contents include the definition of a roundabout, navigation method for a left turn and other maneuvers, vehicle right of way, and signals from drivers. This paper reports on the history behind the revision, the contents of individual rules, and the intent behind the new rules.

1. はじめに

平成25年6月、道路交通法の一部を改正する法律(平成25年法律第43号。以下、改正法)が成立し、環状交差点(一般的にはラウンドアバウトと称されることが多い)に係る規定が設けられたところである。

そこで、本稿では、環状交差点の定義やその通行方法等について記すこととする。なお、本稿中意見にわたる部分は全て筆者の私見であることをあらかじめ申し添える。

2. 改正の経緯

道路交通法(昭和35年法律第105号。以下、法)では、交差点とは、「十字路、丁字路その他二以上の道路が交わる場合における当該二以上の道路(歩道

と車道の区別のある道路においては、車道)の交わる部分」(法第2条第1項第5号)をいうものとされているが、交差点の中には、中央の工作物または道路標示が設けられ、車両が通行する部分が環状の構造を有するものが存在する。

このような環状構造の交差点においては、車両が環状部分を右回りに通行するとともに、環状部分を進行している車両が進入してくる車両より優先通行する実態となっており、法が規定する「自動車、原動機付自転車又はトロリーバスは、右折するときは、あらかじめその前からできる限り道路の中央に寄り、かつ、交差点の中心の直近の内側(道路標識等により通行すべき部分が指定されているときは、その指定された部分)を徐行しなければならない。」(法第34条第2項)、また、「車両等は、交差点で右折する場合において、当該交差点において直進し、又は左折しようとする車両等があるときは、当該車両等の進行妨害をしてはならない。」(法第37条)などによらない通行方法等によって、安全かつ円滑な交通整理がなされている。

* 警察庁交通局交通規制課課長補佐

Deputy Director, Traffic Management and Control Division,
Traffic Bureau, National Police Agency

原稿受付日 2013年12月24日

掲載決定日 2014年1月30日

一方、環状構造の交差点においては、同様の形状であっても、道路の幅員、道路構造その他の道路状況によって、一方通行、一時停止等の交通規制の実施状況が様でない上、通行方法等を示すために多数の道路標識等が用いられ、車両の運転者が道路標識等を見落とすおそれがあるなど、交通の危険を生じさせるおそれが存在している。

そこで、本改正は、環状交差点の定義を定めた上、環状交差点では、車両は中央に設置された工作物等の周囲を右回りに通行するとともに、工作物等の周囲を通行している車両が交差点に進入しようとする車両に優先することとするなど、その交通方法に関する規定の整備を行うものである。

3. 環状交差点に期待される効果

環状交差点の効果としては、一般的に以下のようなものが期待されている。

- (1)信号交差点に比して交錯点の数が少なく、車両同士が交差する地点がないため、いわゆる右直事故がなくなること
- (2)信号交差点に比して交差点を通行する車両の速度が遅くなるため、重大事故が減少すること
- (3)低速にはなるものの、信号により完全に止まることはなく、いずれの方向についても絶えず車両が流れるため、信号交差点に比して待ち時間が減少すること
- (4)待ち時間の減少により、停止時間が短くなるとともに、発進時の急加速も抑えられるため、燃料消費量や二酸化炭素の排出量が削減され、環境負荷が低減されること
- (5)信号制御を行わない場合には、大規模災害時に、信号機の倒壊または停電により信号機の機能停止に起因する交通事故等の発生を防ぐこと

4. 改正の内容

4-1 改正法による改正後の道路交通法（以下、新法）第4条関係

（公安委員会の交通規制）

第四条（略）

2（略）

3 公安委員会は、環状交差点（車両の通行の用に供する部分が環状の交差点であつて、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。）

以外の交通の頻繁な交差点その他交通の危険を防止するために必要と認められる場所には、信号機を設置するように努めなければならない。

4・5（略）

（罰則（略））

（傍線の部分は改正部分。以下同）

本条第3項は、環状交差点の定義を定めるものである。

環状交差点とは、車両の通行の用に供する部分が環状の「交差点」であつて、都道府県公安委員会が設置する「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。具体的には、環状部分が全体として一つの「交差点」と認められるもの、すなわち、環状部分が狭隘で、車両が一つの道路から他の道路に乗り移るために右折や左折の走行形態をとることとなるような構造の場所を、都道府県公安委員会が選択し、環状交差点として決定することとなる。

今般の改正の趣旨は、環状構造の交差点における通行方法等の実態が法律の規定する通行方法等と乖離しており、この乖離を解消することにあることから、新法の適用対象となる環状交差点を、このような乖離が認められる「交差点」に限定したものである。

これに対して、車両の通行の用に供する部分が環状となっている場所であっても、環状部分が複数の交差点の集合体と認められるもの、すなわち、車両が一つの道路から他の道路に乗り移る際、まず、当該一つの道路から環状部分に存在する独立した道路に進入し、当該他の道路との接合部まで進行した後、当該他の道路に乗り移るような走行形態をとることとなるような構造の場所については、このような乖離が認められないことから、新法の適用対象となる環状交差点には該当しないこととした。ただし、このような場所について、都道府県公安委員会が、交通の安全と円滑を図る観点から、一方通行規制、一時停止規制等により、環状交差点と同様の通行方法等によらせることは、新法によって否定されるものではない。

また、環状交差点は、「道路標識等により」車両が環状部分を右回りに通行すべきことが指定されている交差点に限定している。この趣旨は、車両の通行の用に供する部分が環状の交差点であっても、例えば、二つの道路が近接しており、かつ、当該二つ

の接続道路を相互に往来する交通量が多い交差点において、全ての車両が右回りに通行しなければならないこととすると、交通の安全と円滑を害する場合がありますと考えられることから、このような場合にまで、環状交差点の通行方法等によらせる必要がないと考えられたためである。

4-2 新法第35条の2 関係

(環状交差点における左折等)

第三十五条の二 車両は、環状交差点において左折し、又は右折するときは、第三十四条第一項から第五項までの規定にかかわらず、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（道路標識等により通行すべき部分が指定されているときは、その指定された部分を通行して）徐行しなければならない。

2 車両は、環状交差点において直進し、又は転回するときは、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（道路標識等により通行すべき部分が指定されているときは、その指定された部分を通行して）徐行しなければならない。

(罰則 第二百一十一条第一項第五号)

本条は、環状交差点における左折等を行う場合の通行方法を定めるものである。

環状交差点において、「環状交差点の側端に沿って」進行することとした理由は、環状交差点内を進行する車両が、環状交差点の側端に沿わずに進行すると、側端に沿って進行する場合に比して、環状交差点内を通行する車両の動線が交錯する地点が増大するほか、車両の動線が交差する地点が生じるため道路交通上の危険が高まる一方、環状交差点内を進行する車両が、環状交差点の側端に沿って進行すると、環状交差点内における車両の動線が同一となり、側端に沿わずに進行する場合に比べて、環状交差点内を通行する車両の動線が交錯する地点が減少するほか、車両の動線が交差する地点がなくなり、道路交通上の危険が抑制されると考えられたためである。

また、「環状交差点の側端に沿って」の前に「できる限り」を付した理由は、上記のとおり、環状交差点において車両は側端に沿って通行しなければならないとする理由が環状交差点内における車両の動線を齊一化することにあることから、この場合には、車両を確実に交差点の側端に沿って通行させるまで

の必要はないと考えられたためである。

さらに、「道路標識等により通行すべき部分が指定されている」場合とは、都道府県公安委員会が、新法第4条の規定に基づき、道路標識等を設置して、通行すべき道路の部分指定する場合をいう。例えば、楕円形の環状交差点において、側端に沿って通行させることが交通の安全と円滑を害する場合に、それ以外の通行すべき道路の部分（例えば、交差点中央に沿う部分）を指定することなどが考えられる。

なお、本条に規定する通行方法に違反した者については、2万円以下の罰金または料料に処すこととした(新法第121条第1項第5号)。

4-3 新法第37条の2 関係

(環状交差点における他の車両等との関係等)

第三十七条の二 車両等は、環状交差点においては、第三十六条第一項及び第二項並びに前条の規定にかかわらず、当該環状交差点内を通行する車両等の進行妨害をしてはならない。

2 車両等は、環状交差点に入ろうとするときは、第三十六条第三項の規定にかかわらず、徐行しなければならない。

3 車両等は、環状交差点に入ろうとし、及び環状交差点内を通行するときは、第三十六条第四項の規定にかかわらず、当該環状交差点の状況に応じ、当該環状交差点に入ろうとする車両等、当該環状交差点内を通行する車両等及び当該環状交差点又はその直近で道路を横断する歩行者に特に注意し、かつ、できる限り安全な速度と方法で進行しなければならない。

(罰則 第一百九条第一項第二号の二)

本条は、環状交差点における車両等の優先関係等を定めるものである。

本条第1項により、環状交差点において、環状部分を通行している車両等が交差点に入ろうとする車両等より優先することとした理由は、環状部分を通行している車両等を優先して通行させることにより、環状交差点内に滞留する車両を抑制し、環状交差点内における渋滞の発生を防ぐことができると考えられたためである。

なお、本条に規定する環状交差点における車両等の優先関係等に違反した者については、3月以下の懲役または5万円以下の罰金に処すこととした(新法第119条第1項第2号の2)。

4-4 新法第53条関係

(合図)

第五十三条 車両（自転車以外の軽車両を除く。次項及び第四項において同じ。）の運転者は、左折し、右折し、転回し、徐行し、停止し、後退し、又は同一方向に進行しながら進路を変えるときは、手、方向指示器又は灯火により合図をし、かつ、これらの行為が終わるまで当該合図を継続しなければならない。

2 車両の運転者は、環状交差点においては、前項の規定にかかわらず、当該環状交差点を出るとき、又は当該環状交差点において徐行し、停止し、若しくは後退するときは、手、方向指示器又は灯火により合図をし、かつ、これらの行為が終わるまで当該合図を継続しなければならない。

3 前二項の合図を行う時期及び合図の方法について必要な事項は、政令で定める。

4 車両の運転者は、第一項又は第二項に規定する行為を終わったときは、当該合図をやめなければならないものとし、また、これらの規定に規定する合図に係る行為をしないのかかわらず、当該合図をしてはならない。

(罰則 第一項、第二項及び第四項については第百二十条第一項第八号、同条第二項)

本条第2項は、環状交差点における合図を定めるものである。また、本条第3項により、合図の時期および方法については、道路交通法施行令（昭和35年政令第270号）で定めることとされた。

「環状交差点を出るとき」に合図をしなければならない理由としては、環状交差点を通行する車両が、いずれの道路から環状交差点を出るか、外見上明らかでないことから、歩行者、環状交差点に入ろうとしている車両および後続車に対し、当該環状交差点を通行する車両が出ようとしている道路を明らかにし、当該車両の挙動について予測させることが必要であると考えられたためである。

一方、環状交差点に入るときの合図を定めなかった理由は、環状交差点に入るときは、全ての車両が左の方向に進行し、同じ挙動をすることから、これを歩行者、環状交差点内を走行している車両および後続車に明らかにする必要がないと考えられたためである。

なお、第2項および第4項に規定する環状交差点における合図に違反した者については、5万円以下の罰金に処すこととした(新法第120条第1項第8号および第2項)。

5. おわりに

交通の安全と円滑を図る観点から、環状交差点には多くの効果が期待される。一方、交通量が過大であるなどの場合には、その効果が低減するとされている。

今後、環状交差点がその効果を発揮するにふさわしい箇所を導入されるためには、都道府県公安委員会や道路管理者をはじめとする関係機関が連携を密にし、引き続き課題に取り組んでいく必要がある。