

中央帯の開口に対する道路管理者の見解

1 中央帯の機能（※）

（1）交通機能

- ア 往復の交通流を分離することにより、対向車線への逸走による重大事故を防止するとともに、道路中心線側の交通抵抗を減少させ高速度の走行を可能とする。
- イ 多車線道路における対向車線の誤認を防止する。
- ウ 転回（Uターン）等を防止し、交通流の乱れをなくして安全性を高める。
- エ 特に平面交差点をもつ道路では、十分な幅員があれば右折車線を設けることができるので、交差点における交通の処理上有利となる。
- オ 相当に広い中央帯を設ければ、夜間走行時の眩光は防止される。また、幅員が小さくとも植樹、防眩網の設置によって眩光を防止することができる。
- カ 安全島と同様の機能を有し、歩行者の横断が安全かつ容易となる。
- キ 中央帯開口部では、特に幅員の大きい中央帯を設置すれば、その道路を横断するに際してまず右方に注意して中央帯まで横断した車が中央帯の幅の中で一時停止し、次に左方からの交通の間隙を利用して横断することができる。
- ク 道路標識、信号及び横断防止を目的とした歩行者自転車用柵等を設けるスペースともなる。

（2）空間機能

- ア 市街地形成、防災、景観形成機能を有したシンボル道路形成の一部となる。
- イ 収容空間として地下駐車場の出入口や平面駐車場を設置することができる。
- ウ 空間確保による騒音の減衰、樹木による大気の浄化などの生活環境保全機能や樹木による緑陰形成機能を有した緑化空間となる。

2 中央帯の設置の原則

- ・車線の数が4以上である第3種第1級の道路には、トンネルの区間等上下線が独立して設けられている場合を除き、必ず中央帯を設けることとする。
- ・車線の数4以上のその他の道路については、必要に応じ中央帯を設けることとする。一般に多車線道路において中央帯の設置は常に望ましいことであり、上記1と交通の状況・沿道の状況に照らして、安全かつ円滑な交通を確保するために必要と判断されるときは、中央帯を設置する。

3 中央帯の開口についての基本的見解

- ・道路構造令においても、第3種及び第4種の道路の場合は、安全かつ円滑な交通を確保するため、中央帯の開口部を設置することは望ましくないとされている。

- ・第3種及び第4種の道路を方向別に連続的に分離した場合は、平面交差点を介して反対車線側へ移動することにより、沿道への出入りが可能であることから、原則中央帯には開口部を設けないものとする。ただし、緊急車両の出入りのために必要な箇所について、やむを得ず中央帯開口部を設置する場合には、交通の安全性に十分配慮する必要がある
- ・道路管理者が中央帯を設ける場合において、道路法第95条の2第1項に規定する道路法施行令第38条に基づき、交通管理者（公安委員会）と十分な協議を行って決定していることを踏まえ、道路管理者以外の者が中央帯を開口する場合にも、道路管理者のみならず、交通管理者と十分協議のうえ、その同意を得る必要がある。

※ 道路構造令の解説と運用（平成27年6月 公益社団法人 日本道路協会）

■お知らせ■

中央分離帯の開口は危険です！

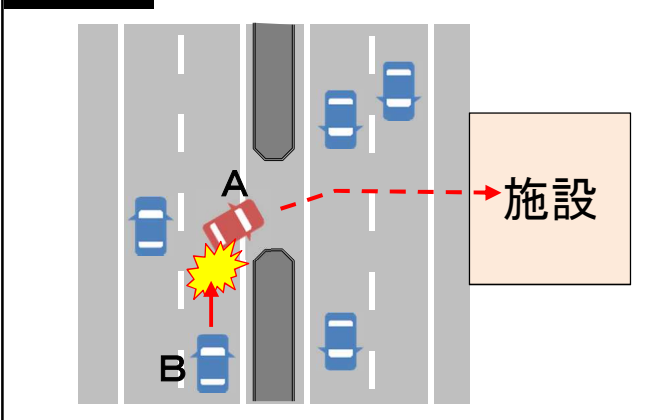
中央分離帯は、往復の交通の流れを分離することにより、対向車線へのはみ出しによる重大事故の防止や、右折を制限することで円滑な走行を確保することなどを目的として設置されているものです。

中央分離帯開口部の危険性について

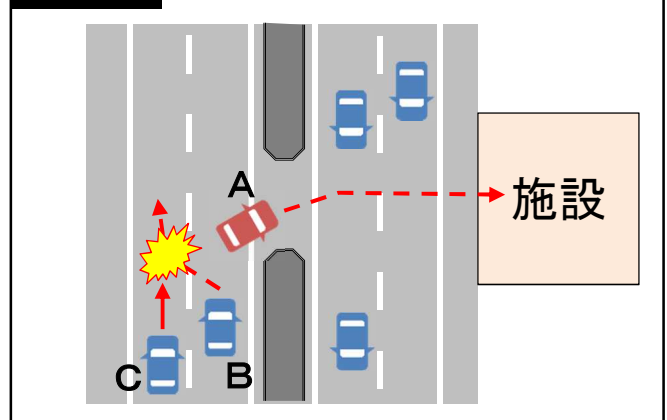
中央分離帯の開口により、以下のような交通事故リスクが高まります。また、全国的にも交通事故防止の観点から、中央分離帯開口部の閉鎖が行われています。皆様に道路を安心・安全にご利用いただくため、沿道の施設への出入りのための中央分離帯の開口は認めておりません。

- リスク1** 右折進入待ちのため停止している車両Aに、後続車両Bが追突
- リスク2** 右折進入待ちのため停止している車両Aを避けようとして、車線変更した車両Bと後続の車両Cが衝突
- リスク3** 施設から反対車線へ進入する車両Aと走行車両Dが衝突
- リスク4** 施設に右折で進入するために横断した車両Aが、自転車(歩行者)Eと衝突

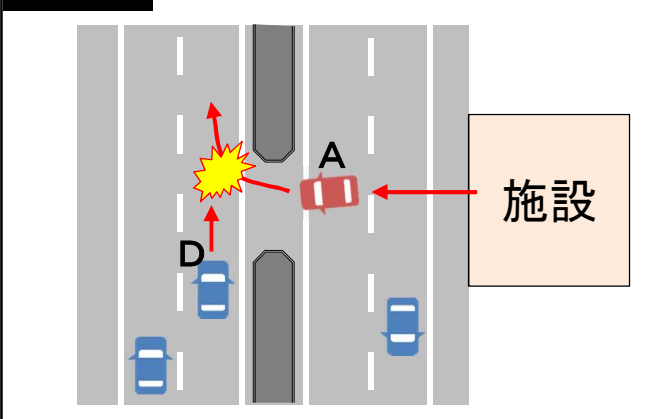
リスク1 後続車両の追突



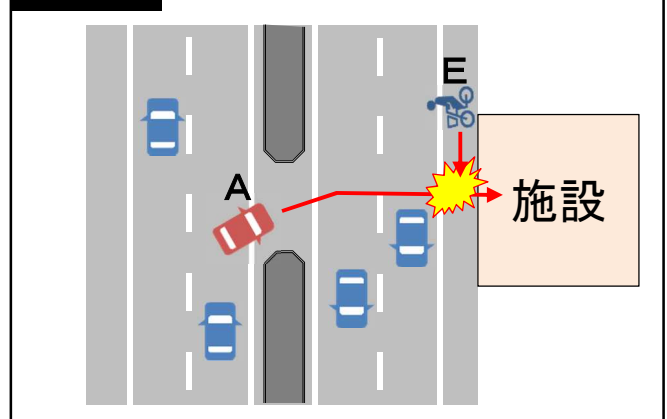
リスク2 車線変更時の衝突



リスク3 施設からの合流時の衝突



リスク4 自転車・歩行者との衝突



皆様のご理解・ご協力をよろしくお願いいたします