

継続

原議保存期間	10年(令和16年3月31日まで)
有効期間	一種(令和11年3月31日まで)

警視庁交通部長
各道府県警察本部長
殿
(参考送付先)
警察大学校交通教養部長
各管区警察局広域調整担当部長

警察庁丁規発第49号
令和6年3月26日
警察庁交通局交通規制課長

歩車分離式信号に関する指針の制定について (通達)

この度、別添のとおり「歩車分離式信号に関する指針」を制定したので、各都道府県警察にあっては、本指針に基づき、歩車分離式信号の整備を推進し、信号交差点における歩行者等の安全確保に努められたい。

【継続措置状況】

初回発出日：平成14年9月12日
(有効期間：平成31年3月31日)
継続措置日：平成31年3月20日
(有効期間：平成36年3月31日)

歩車分離式信号に関する指針

1 目的

この指針は、信号交差点における歩行者等の安全を確保するため、標準的な交差点において歩車分離制御を導入し、運用する場合の一般的配意事項を定めることを目的とする。

2 用語の定義

(1) 自動車等

自動車及び原動機付自転車をいう。

(2) 歩行者等

歩行者及び歩行者と同一の信号灯火で自転車横断帯又は横断歩道付近を通行する自転車をいう。

(3) 横断歩道等

横断歩道並びに歩行者と同一の信号灯火で自転車が通行する自転車横断帯及び横断歩道付近の道路の部分を用いる。

(4) 歩車分離制御

歩行者等と自動車等の交錯が全く生じない信号表示又は歩行者等と自動車等の交錯が少ない信号表示により信号制御することをいう。

3 歩車分離制御の方式（付図参照）

(1) スクランブル方式

すべての方向の自動車等を同時に停止させている間にすべての方向の歩行者等を同時に横断させる方式であって、斜め方向の横断を認めるものをいう。

(2) 歩行者専用現示方式

すべての方向の自動車等を同時に停止させている間にすべての方向の歩行者等を同時に横断させる方式であって、斜め方向の横断を認めないものをいう。

(3) 右左折車両分離方式

歩行者等を横断させるときには同一方向に進行する自動車等を右左折させない方式をいい、主道路又は従道路のいずれかについて実施する場合を含む。

(4) 右折車両分離方式

歩行者等を横断させるときには同一方向に進行する自動車等を右折させない方式をいい、主道路又は従道路のいずれかについて実施する場合を含む。

4 指針

(1) 歩車分離制御の導入を検討すべき交差点

次の条件のいずれかに該当する場合は、歩車分離制御の導入を検討するものとする。

ア 歩車分離制御により防止することができたと考えられる事故（信号交差点で歩行者等が横断歩道等を横断中に発生した人対車両の事故のうち、右折流出部

及び左折流出部で発生した事故で、歩行者等が第1当事者の事故及び自動車等の信号無視による事故を除いたものをいう。以下同じ。)が過去2年間で2件以上発生している場合、又はその危険性が高いと見込まれる場合。

イ 公共施設等の付近又は通学路等において、生徒、児童、幼児、高齢者及び身体障害者等の交通の安全を特に確保する必要があり、かつ、歩車分離制御導入の要望がある場合。

ウ 自動車等の右左折交通量及び歩行者等の交通量が多く、歩車分離制御の導入により歩行者等横断時の安全性向上と交差点処理能力の改善を図ることができると認められる場合。

(2) 考慮すべき条件

対象交差点が次のいずれかに該当する場合は、歩車分離制御の効果と影響を総合的に勘案し、導入の適否を判断するものとする。

ア 歩車分離制御の導入により渋滞が悪化し、又は新たに渋滞が発生することによって、交通の円滑に著しい影響が及ぶと見込まれる場合。

イ 歩車分離制御の導入により信号の待ち時間が増加することによって、歩行者等又は自動車等の信号無視を誘発するおそれのある場合。

(3) 方式選定の考え方

歩車分離制御により抑止することができたと考えられる事故の発生場所、発生形態、交差点の形状等に応じ、次により最も適切な方式を選定するものとする。

ア 事故が発生した横断歩道等の位置、事故発生形態及び事故発生時の信号現示を分析し、事故発生時の歩行者等及び自動車等の流線を特定することにより、当該流線の交錯が生じない方式を選択する。

例えば、すべて横断歩道等で右左折する自動車等と歩行者等の事故が発生している場合はスクランブル方式、歩行者専用現示方式又は右左折車両分離方式(全横断歩道)を、従道路を横断する横断歩道等において自動車等の右折時の事故が発生している場合は主道路側に右折車両分離方式(一部横断歩道)を採用する。

イ 右左折車両分離方式では右折及び左折専用の車両通行帯が、また、右折車両分離方式では右折専用の車両通行帯が必要となることから、対象交差点の形状に応じた方式を採用する。

なお、右左折専用の車両通行帯が確保されていない場合又は長さが十分でない場合、歩行者等の滞留スペースが狭い場合等、交差点の構造が歩車分離制御の導入に適していないと認められる場合は、改善措置が講じられた後、歩車分離制御を導入するものとする。

ウ 右折車両分離方式では、歩車分離されない横断歩道等において左折の矢印で左折する自動車等と歩行者等の交錯が生ずることから、主従道路の交差角及び左折部の曲率半径の関係等から左折時の自動車等の速度が低く、かつ、左折する自動車等から横断歩道等の見通しが確保されているなど、左折時の事故の危険性が低い交差点を対象とする。

(4) 広報等

歩車分離制御の導入に当たっては、当該地域の住民、視覚障害者の団体等に対

して事前に歩車分離制御の効果及び影響を説明し、理解を得ること。

また、導入に先立ち、当該交差点を利用する歩行者等及び運転者に対して、立て看板等により導入の時期、導入する方式（主道路又は従道路のいずれかについて歩車分離制御を実施する場合は、その方向を含む。）等を周知すること。

5 留意事項

(1) スクランブル方式及び歩行者専用現示方式において留意すべき事項

ア スクランブル方式又は歩行者専用現示方式で運用していることを周知するため標示板を信号柱、信号灯器等に設置する場合は、以下の例を参考とすること。

①スクランブル方式

スクランブル式

②歩行者専用現示方式

歩車分離式

（注）標示板の形状、塗色等については、案内標識の主要地点に準ずる。

イ 歩行者等交通量が極めて少ない時間帯において、押ボタンが押下されたときスクランブル方式又は歩行者専用現示方式の信号表示を行い、押ボタンが押下されないときは歩行者等横断のための専用現示を表示しない運用を行う場合は、以下に例示する標示板を歩行者等及び運転者から見易い位置に設置するものとする。

夜間押ボタン式

**夜間押ボタン式
22時－6時**

**スクランブル式
21－翌5 押ボタン式**

**歩車分離式
22時－5時 押ボタン式**

（注）標示板の形状、塗色等については、案内標識の主要地点に準ずる。

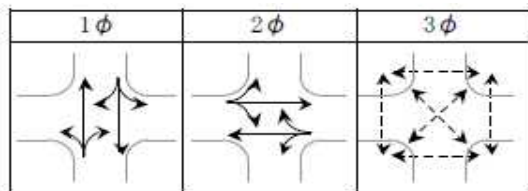
(2) 右左折車両分離方式又は右折車両分離方式において留意すべき事項

ア 右左折車両分離方式及び右折車両分離方式においては、視認性を確保するため、原則としてLED式の矢印灯器を使用するものとする。

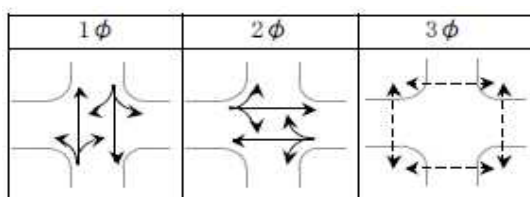
イ 右左折車両分離方式において、左折専用の車両通行帯の駐停車車両が左折する自動車等の進行を阻害するおそれがあるときは、駐停車禁止の交通規制を実施するものとする。

付図 歩車分離制御の方式

1 スクランブル方式

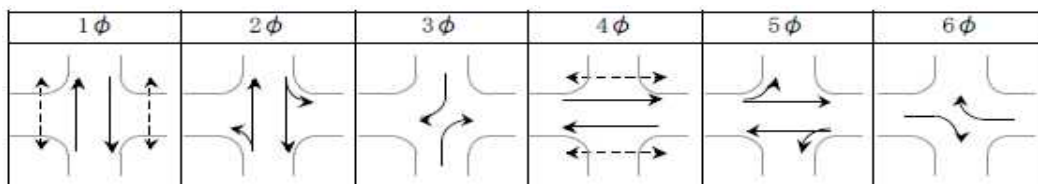


2 歩行者専用現示方式

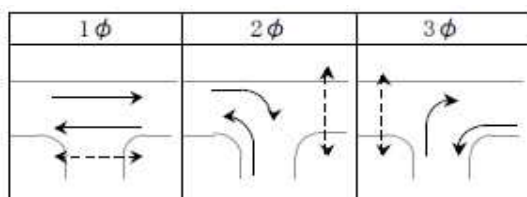


3 右左折車両分離方式

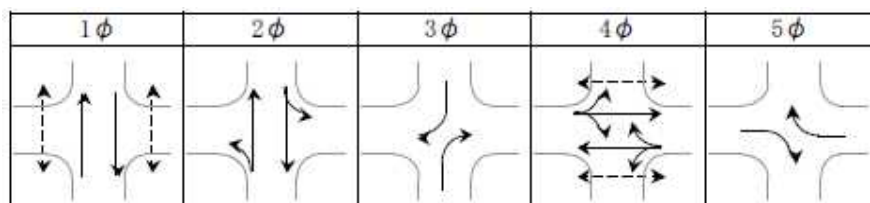
(1) 全横断歩道



(T字交差点の場合)

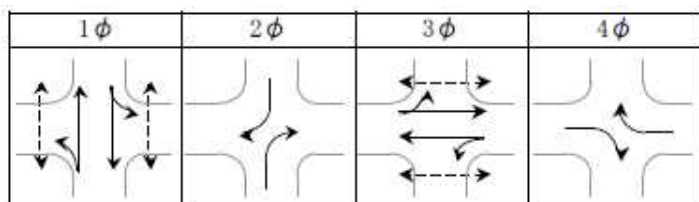


(2) 一部横断歩道



4 右折車両分離方式

(1) 全横断歩道



(2) 一部横断歩道

