

カーブミラー要否判定の指針（平成26年6月改正）

1 主旨

この指針は、市民からのカーブミラー設置要望に対し、市担当者がその必要性について同一の基準で公正かつ適切に判断するための目安として定めたものである。

2 要否判定の手順

次の二段階の安全確認を行い、左右の見通しを確認する。

	確認位置	確認結果	ミラー設置の必要性	判断例
1	停止線 (交差点手前)	安全確認できる	必要性なし	判断例1
		安全確認できない	(交差点直近まで前進し判断)	—
2	交差点直近	安全確認できる	必要性低い	判断例2
		安全確認できない	必要性高い	判断例3

(交通量による修正判断)

判断例2の場合において、次の2点を満たす場合は、設置の必要性が高いものとする。
(判断例4)

◎交通量が多く速度の速い道路（速度規制 50 km/h 以上）と交差する。

◎交差点直近から見通せる距離が、次の長さに満たない。

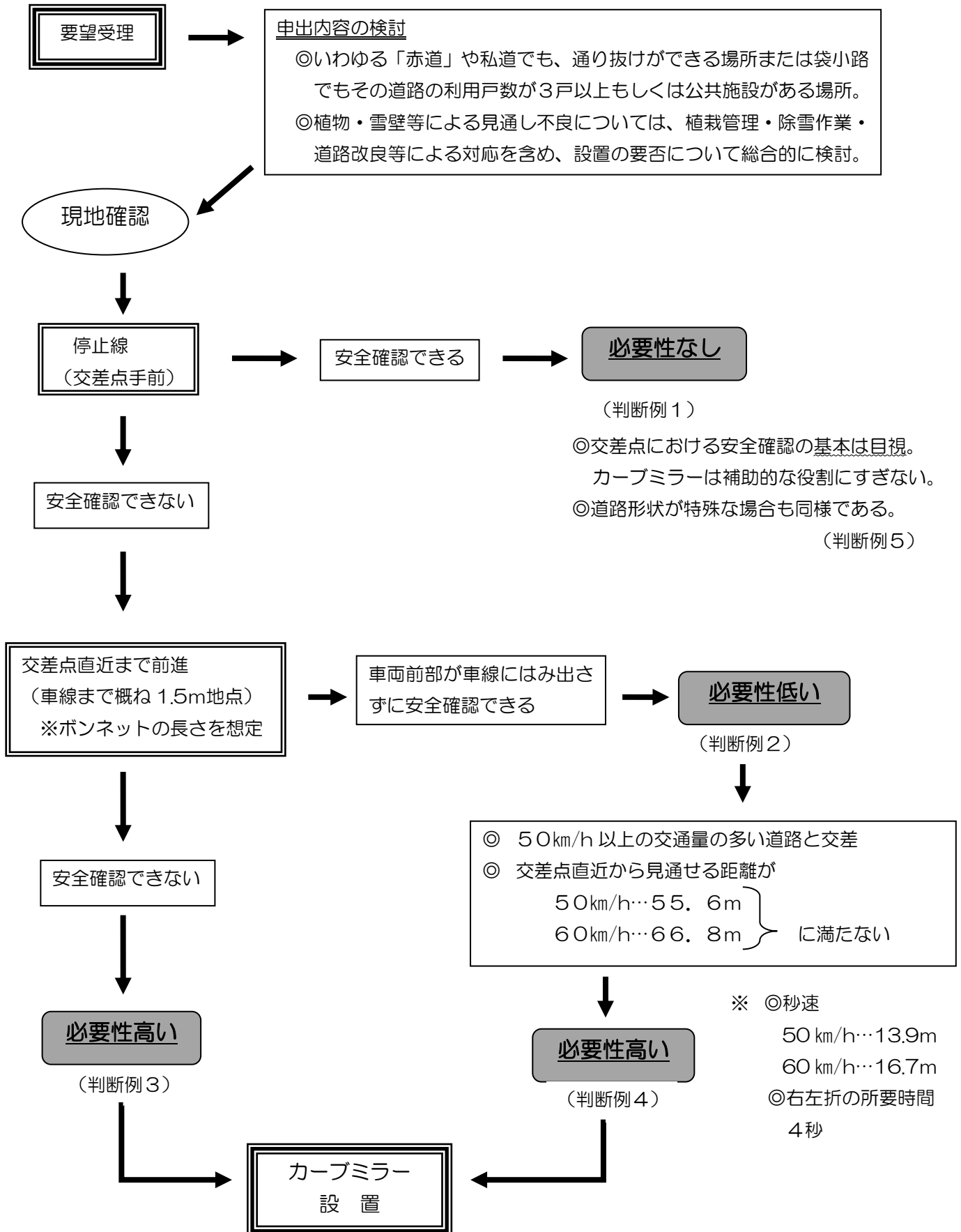
通過車両の速度	必要な見通し距離	備考
時速50km以上	55.6m	◎秒速 50km/h…13.9m 60km/h…16.7m
時速60km以上	66.8m	◎右左折の所要時間 4秒

3 配注意事項

- (1) 道路脇の植物や冬季間の雪壁による視界不良を理由とする設置要望については、植栽管理や除雪作業、道路改良等による対応を含め、設置の要否について総合的に検討する。
- (2) カーブミラーは、交差点における安全確認に際して補助的な役割を果たすものにならず、道路の形状がどうであれ、目視による安全確認が基本であることをよく理解して要否判断にあたる。(判断例5)
- (3) いわゆる「赤道」や私道であっても、通り抜けができる場所または袋小路でもその道路の利用戸数が3戸以上もしくは公共施設がある場所は検討対象とする。

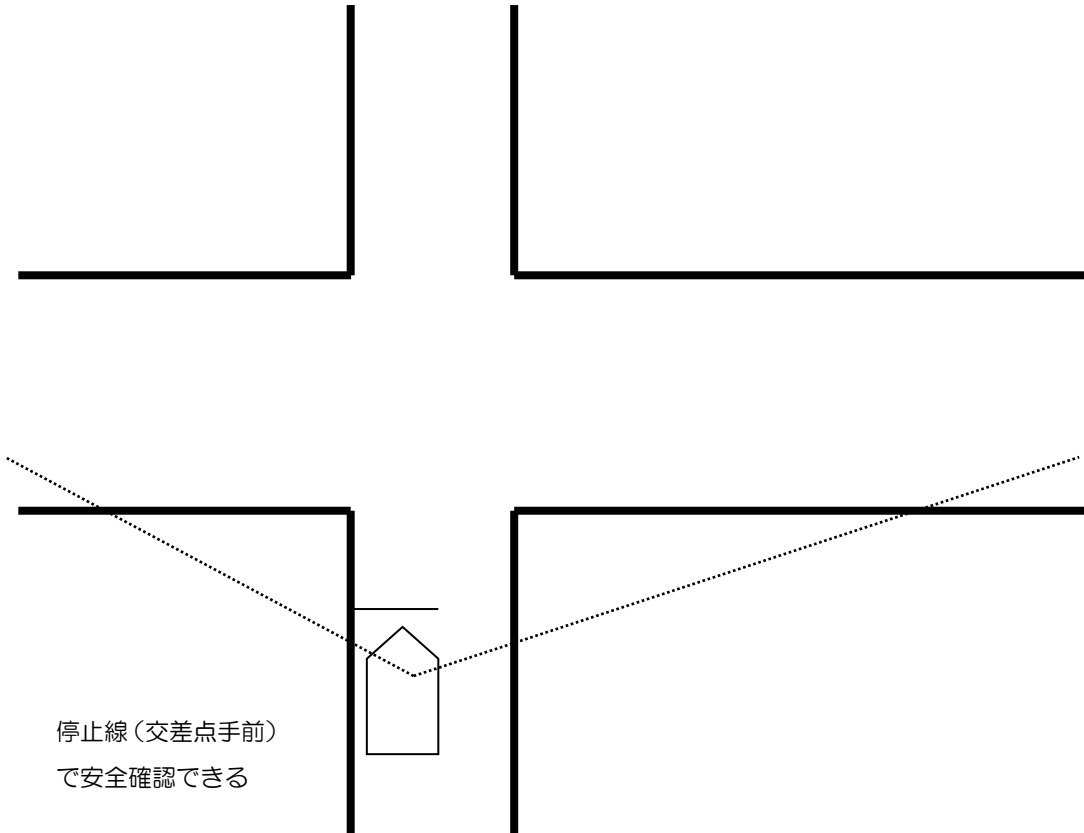
参考資料

【要望受理から設置までのフローチャート】



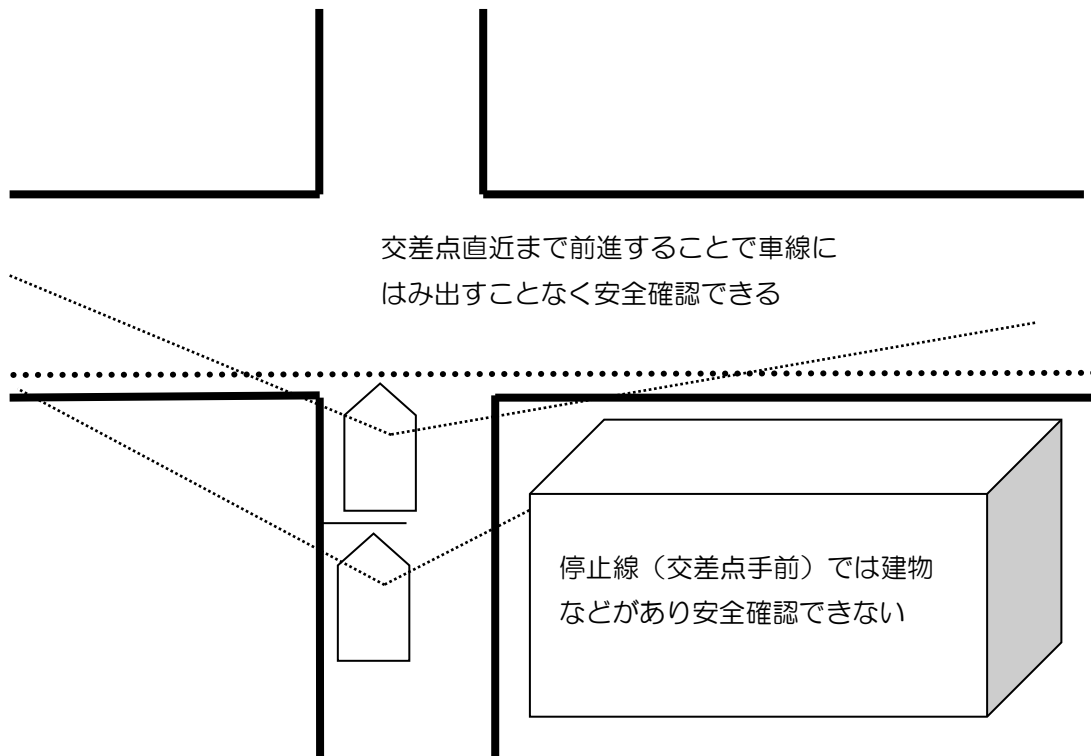
【判断例1の図解】

建物などがいないため交差点の見通しがよく、カーブミラーの必要性がない場合



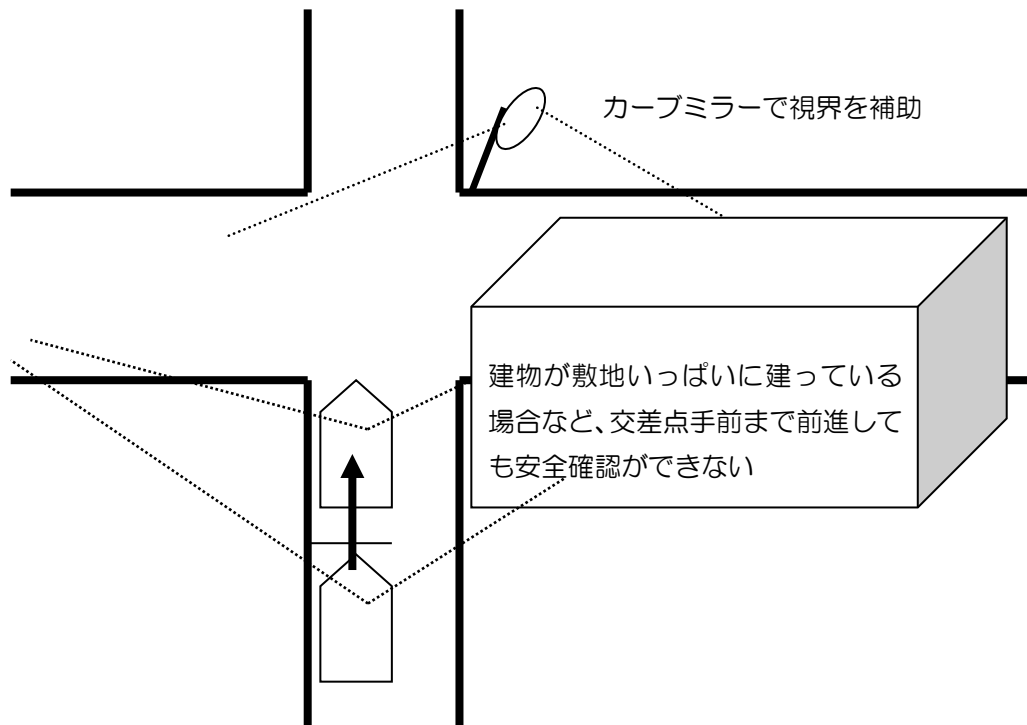
【判断例2の図解】

停止線（交差点手前）では安全確認できないが、交差点直近まで前進すれば安全確認できるためカーブミラーの必要性が低い場合



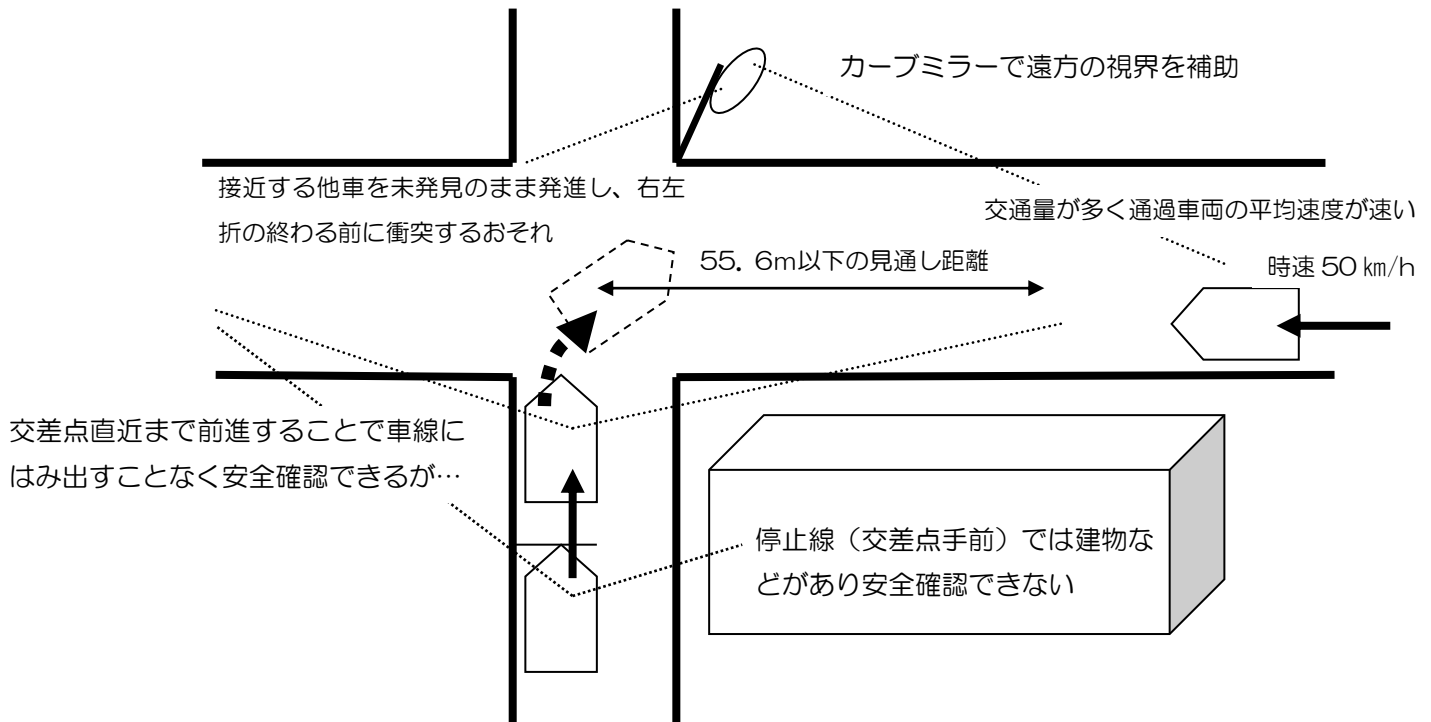
【判断例3の図解】

交差点直近でも安全確認ができないためカーブミラーの必要性が高い場合



【判断例4の図解】

交差点直近で車線にはみ出すことなく安全確認ができるが、交差する道路は交通量が多く、速度も速い。かつ交差点直近から見通せる距離も不足カーブミラーの必要性が高い場合

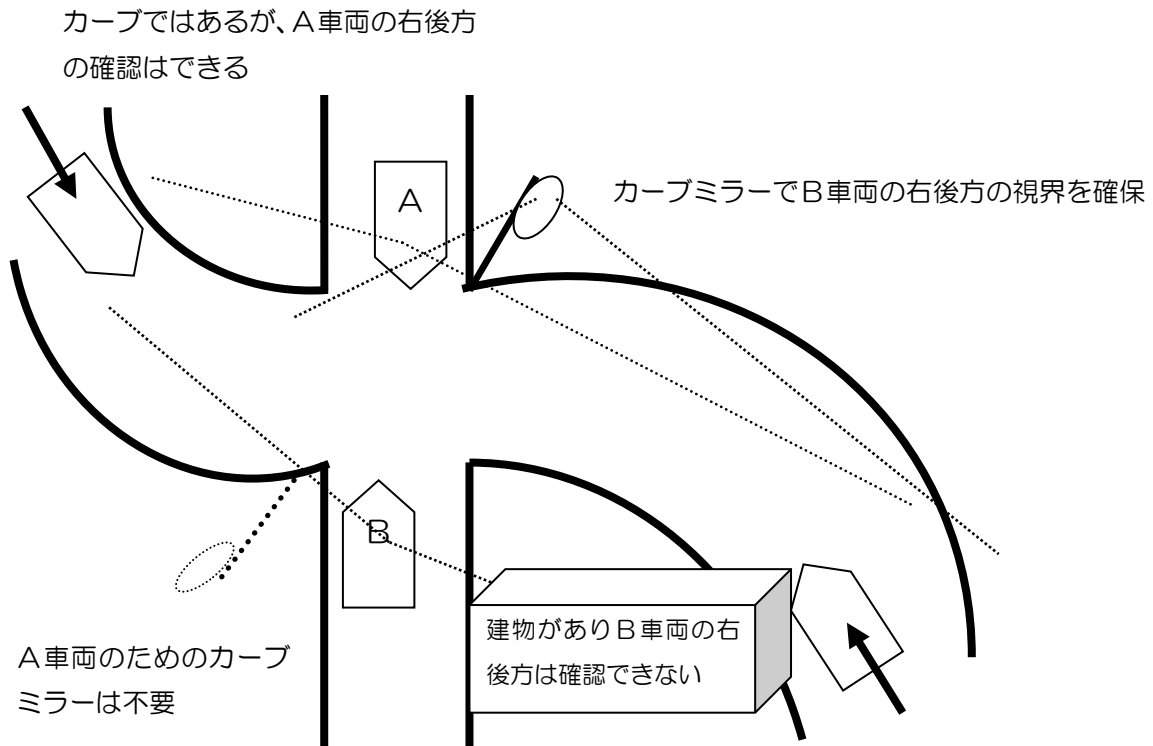


【判断例5の図解】

交差する道路がカーブ等の場合も、あくまで見通しの良し悪しによって判断する。

A車両…右側の道路がカーブしているが、建物などはなく見通しがよいので必要性なし

B車両…右側の道路がカーブしているうえ、建物があり見通しが悪いので必要性が高い



単路におけるカーブミラー設置基準

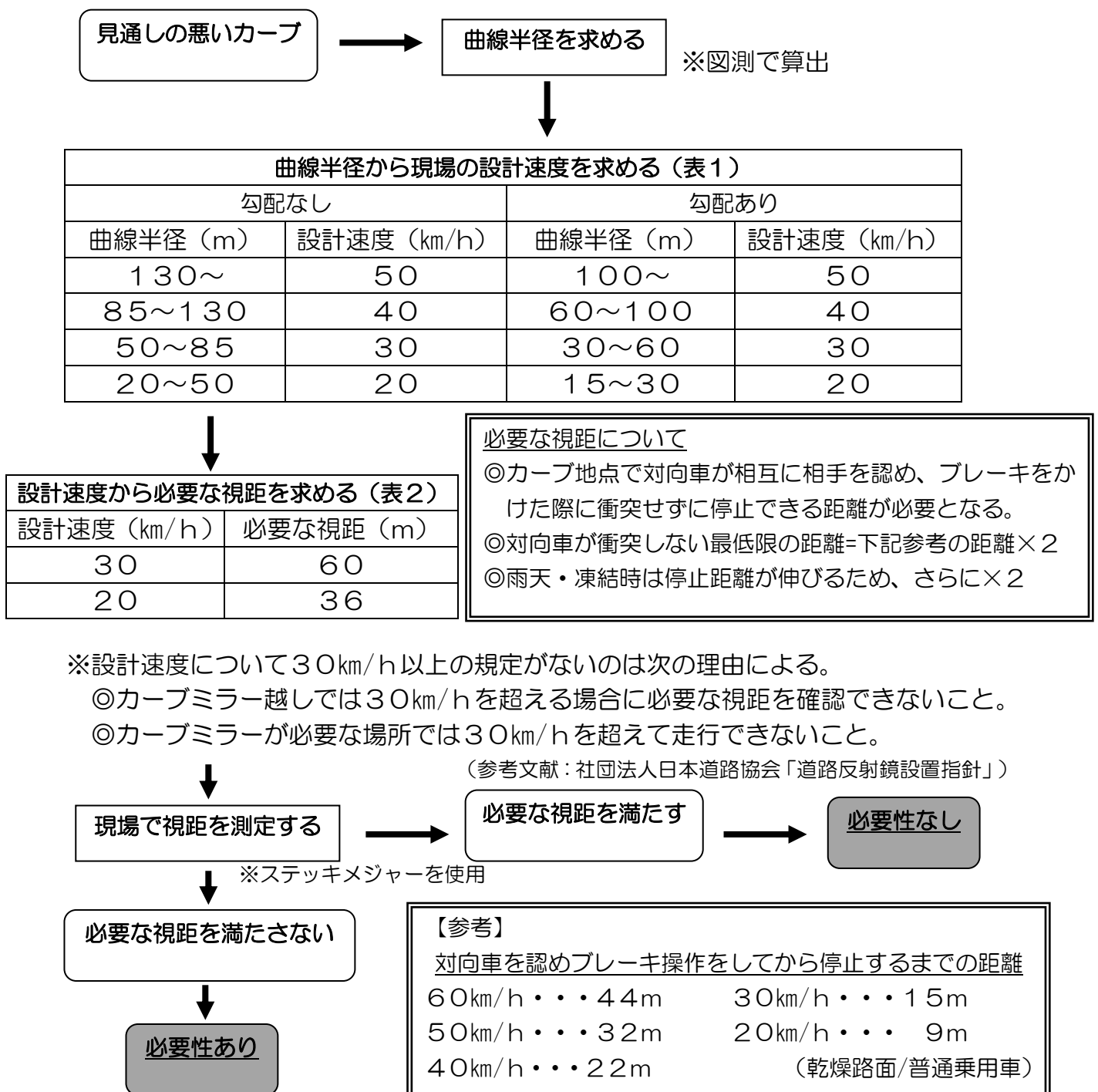
○カーブミラーの設置目的

単路のカーブ地点における衝突事故を防止するため、カーブミラーによって進路の安全確認を補助することを目的とする。

○検討対象

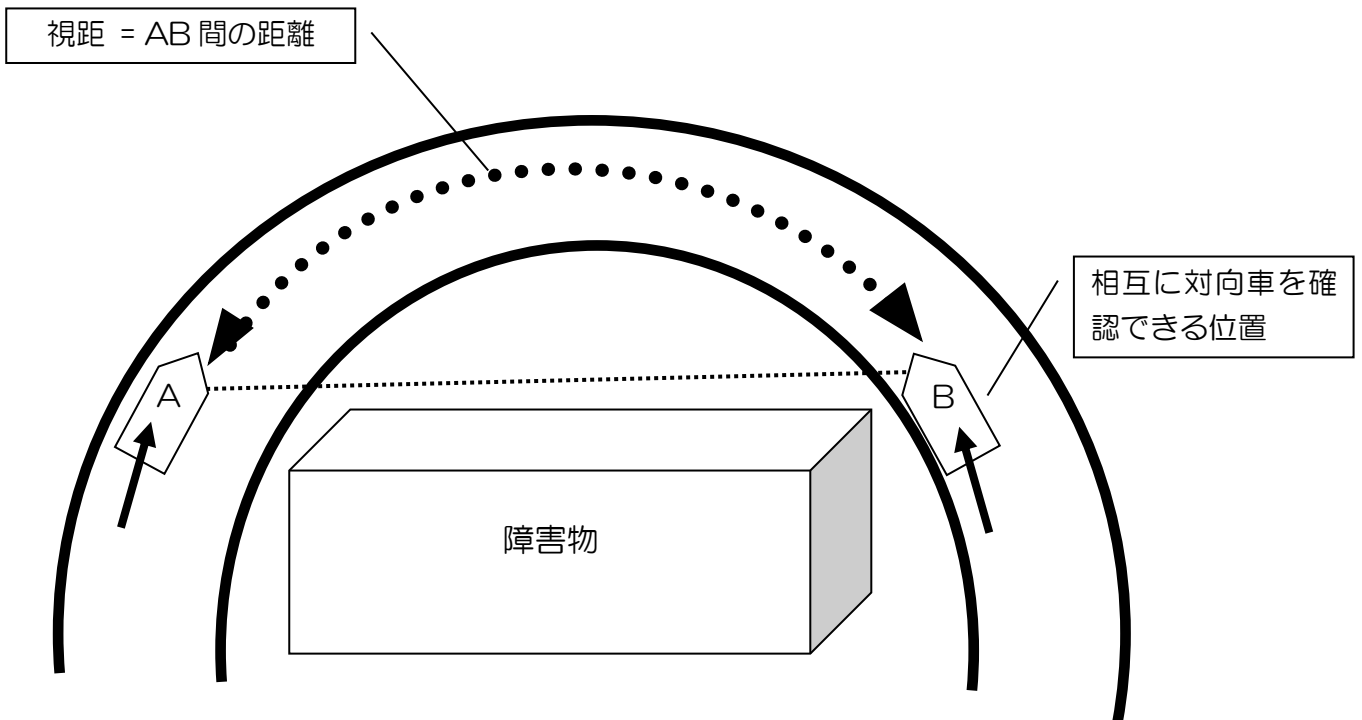
センターラインで走行車線が区分されている場所では、車線に沿って進行すれば衝突のおそれが少ないため、センターラインのある場所は検討対象としない。

○要否判断の考え方



【単路における判断例の図解】

1. 曲線半径を求める（図測）
2. 曲線半径から設計速度を求める（表1）
3. 設計速度から必要な視距を求める（表2）
4. 現場の視距を測定する（実測）
5. 必要な視距を満たすか否か判断する



（表1）

曲線半径から現場の設計速度を求める			
勾配なし		勾配あり	
曲線半径 (m)	設計速度 (km/h)	曲線半径 (m)	設計速度 (km/h)
130~	50	100~	50
85~130	40	60~100	40
50~85	30	30~60	30
20~50	20	15~30	20

（表2）

設計速度から必要な視距を求める	
設計速度 (km/h)	必要な視距 (m)
30	60
20	36