

# 一般道路における最高速度規制の点検・見直し結果について (平成29年度～令和2年度)

- |                            |                    |         |
|----------------------------|--------------------|---------|
| 1                          | 今回の点検・見直しの概要       | ・・・p. 1 |
| 2                          | 今回の点検・見直しの結果       | ・・・p. 2 |
| 3                          | 今回の点検・見直しの課題と今後の取組 | ・・・p. 9 |
| (参考) これまでの最高速度規制の点検・見直しの経緯 |                    |         |

令和5年3月  
警察庁交通局

# 1 今回の点検・見直しの概要

- 最高速度規制に係るこれまでの点検・見直しを踏まえ、平成29年12月に「一般道路における交通事故抑止に資する総合的な速度管理の推進について」(通達)を発出。
- 原則として全ての一般国道及び主要地方道を全国的に統一して重点的な点検の対象として、平成29年度から令和2年度にかけて最高速度規制の点検・見直しを実施。
- 併せて、規制速度と実勢速度の乖離が見られる路線において重点的に速度抑制対策を実施。

## 《点検対象区間》

- ア 一般国道又は主要地方道の規制速度が40km/h又は50km/hである区間のうち、実勢速度が規制速度を10km/h以上上回っている区間(平成21年以降の3回の点検・見直しにおいて点検対象区間とされたものを除く。)
- イ 平成21年以降の3回の最高速度規制の点検の取組において、警察として規制速度の引き上げの可能性を積極的に検討していたが、住民等の理解が得られなかった等の理由により規制速度が現状維持とされた区間
- ウ ア又はイ以外の区間のうち、各都道府県警察において点検の必要性を認めた区間

## 《点検・見直し結果》(令和3年度末現在)

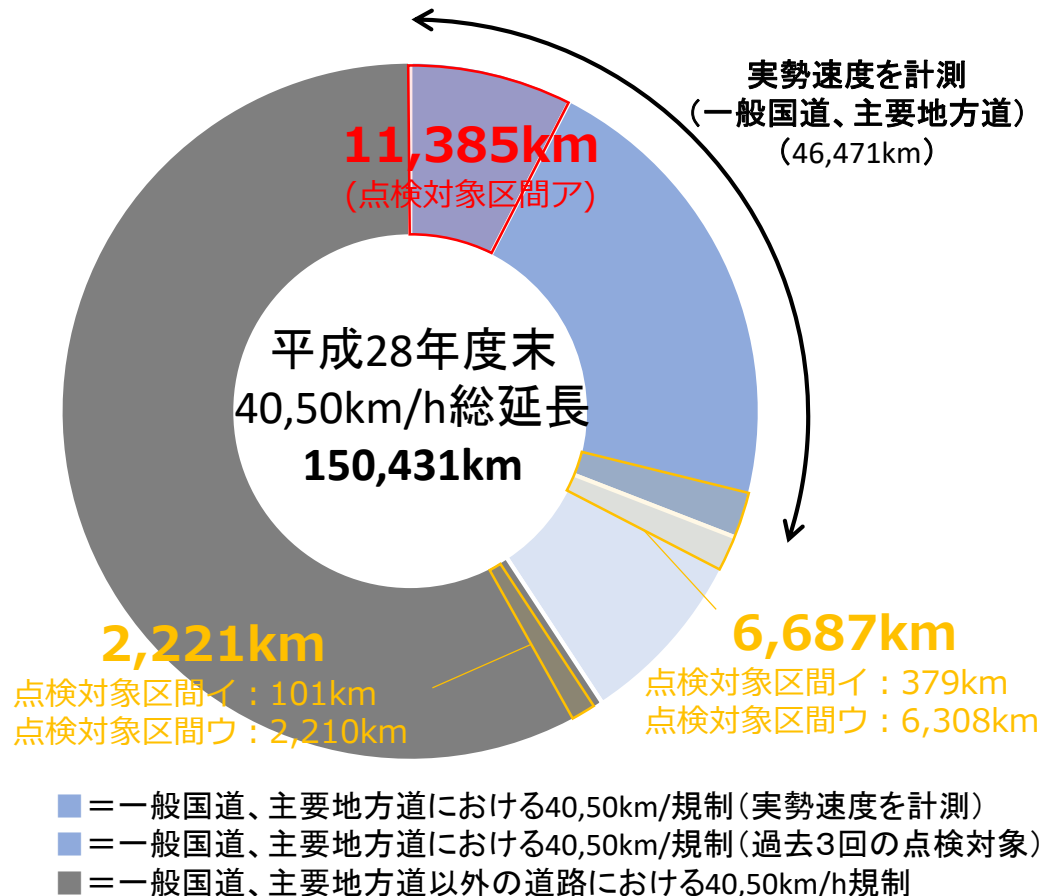
	点検・見直し結果
点検・見直し対象路線	20,293km (6,588区間)
引き上げ決定路線	2,900km (1,206区間)
引き上げ決定率	14.3%
引き上げ済み路線	2,542km (1,111区間)
引き上げ済み率	12.5% (引き上げ決定路線のうち87.6%)
現状維持路線	17,391km (5,523区間)
引き下げ路線	2km (2区間)

※ 点検・見直し対象路線のうち、一部区間については、区間の一部のみ引き上げをしたため、引き上げ決定路線の距離・区間数と現状維持路線の距離・区間数の合計は、点検・見直し対象路線の距離・区間数と一致しない。

# 2-1 規制総延長に対する点検対象区間の内訳

- 一般国道又は主要地方道の40,50km/h規制区間のうち、過去3回の取組における点検対象区間を除く46,471kmにおいて実勢速度を計測し、実勢速度が規制速度を10km/h以上上回っている11,385kmを点検対象区間として抽出
- 加えて、過去3回の点検において現状維持とされた区間の一部や、各都道府県警において点検の必要性を認めた区間(計8,908km)についても、点検対象区間に指定。

《規制総延長に対する点検対象区間の内訳》



《点検対象区間の内訳》

点検対象区間		うち一般国道・主要地方道	
		うち一般国道・主要地方道	うちその他の道路
アに該当	11,385km	11,385km	-
イに該当	480km	379km	101km
ウに該当	8,428km	6,308km	2,120km
合計	20,293km	18,072km	2,221km

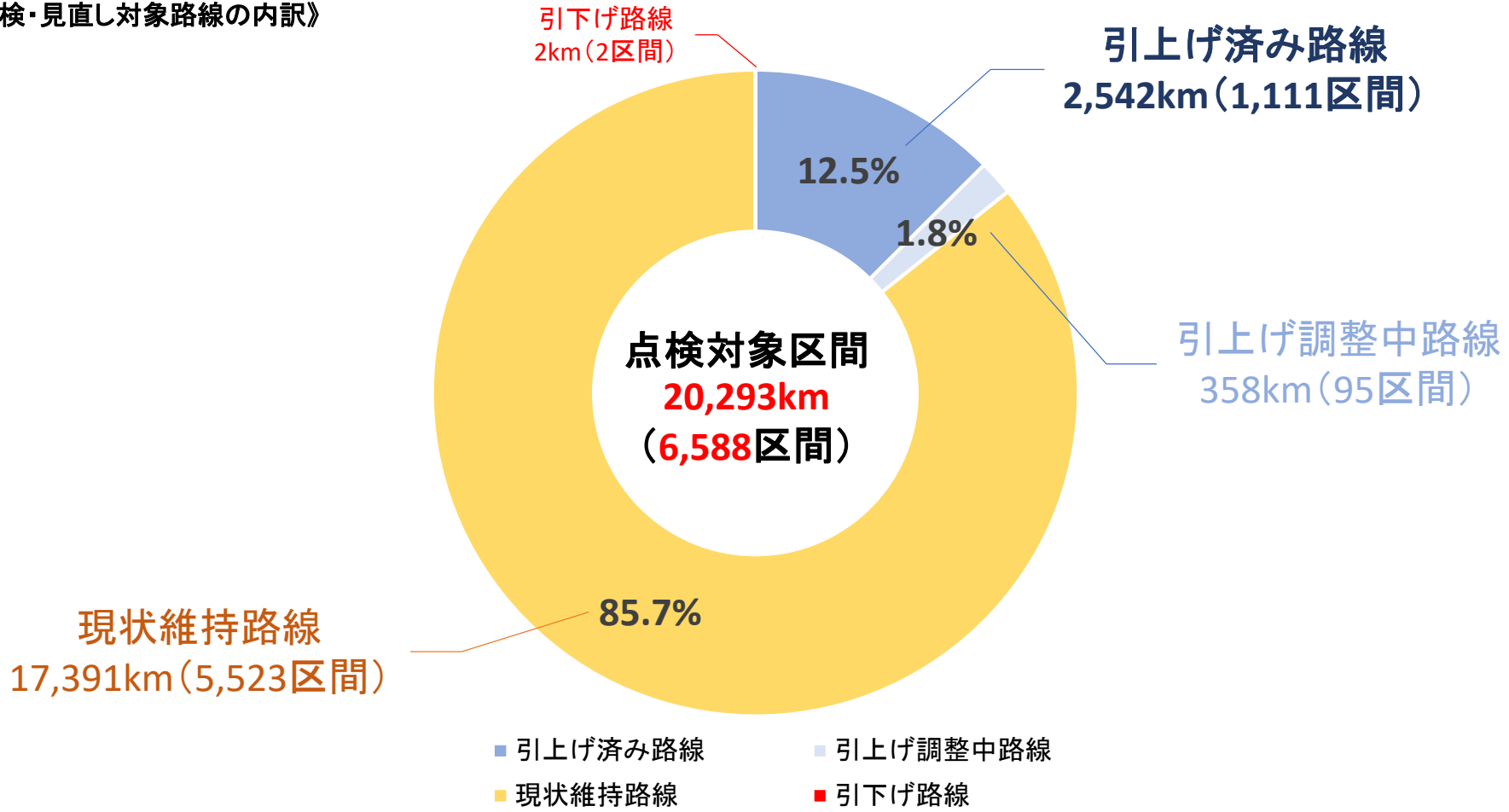
※ 点検対象区間

- ア 一般国道又は主要地方道の規制速度が40km/h又は50km/hである区間のうち、実勢速度が規制速度を10km/h以上上回っている区間
- イ 平成21年以降の3回の最高速度規制の点検の取組において、警察として規制速度の引上げの可能性を積極的に検討していたが、住民等の理解が得られなかった等の理由により規制速度が現状維持とされた区間のうち、今回改めて点検する区間
- ウ ア又はイ以外の区間のうち、各都道府県警察において点検の必要性を認めた区間

# 2-2 点検対象区間における見直しの結果の内訳

- 点検対象区間20,293kmについて、規制速度の合理性を検証。
- 検証の結果、点検対象区間の約14%に当たる2,900kmにおいては、合理性が認められなかったため、規制速度の引上げを実施。

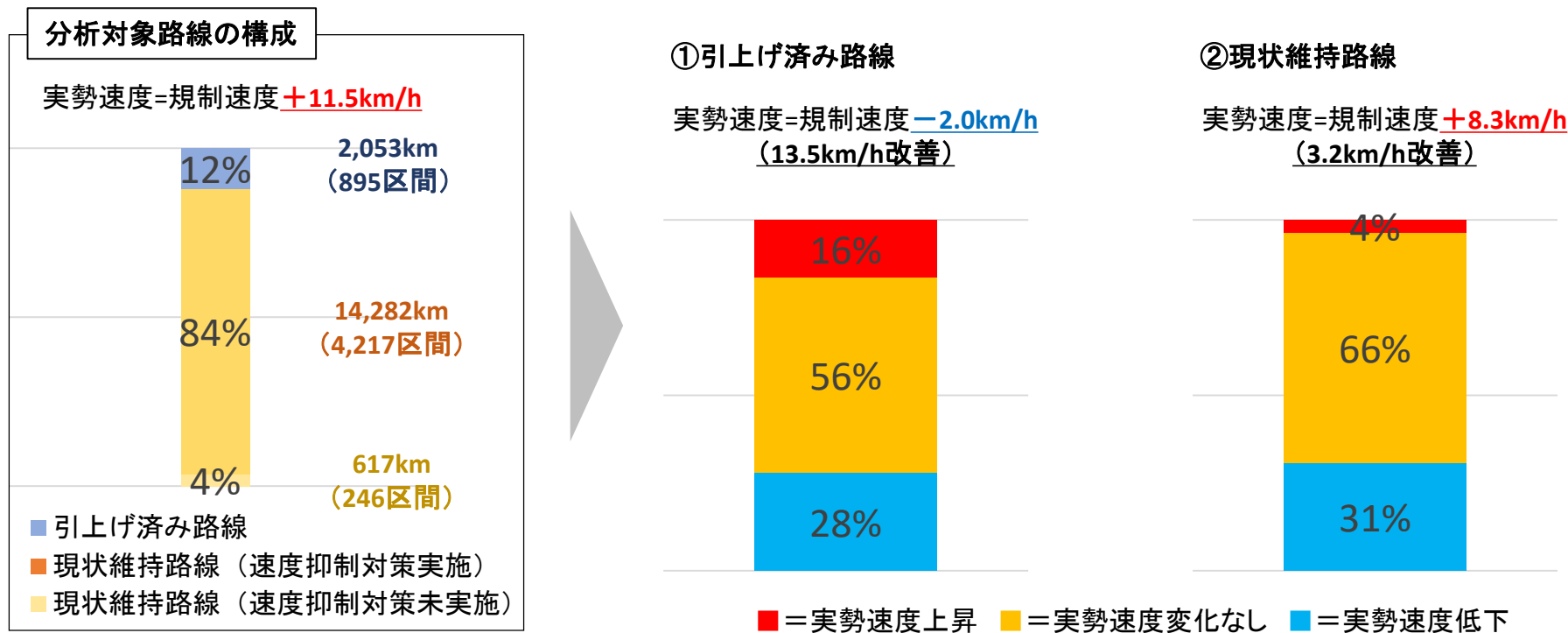
《点検・見直し対象路線の内訳》



## 2-2 実勢速度変化の関係

- 引上げ済み路線では、点検前は実勢速度が規制速度を平均11.5km/h上回っていたところ、最高規制速度を上げた結果、8割超の路線では規制速度の引上げによる実勢速度の上昇傾向は見られず、また、実勢速度は規制速度を平均2.0km/h下回り、大幅に改善。
- 現状維持路線では、必要に応じて速度抑制対策に努め、実勢速度は規制速度を平均8.3km/h上回り、改善。

《点検対象路線における点検前後の実勢速度の変化》



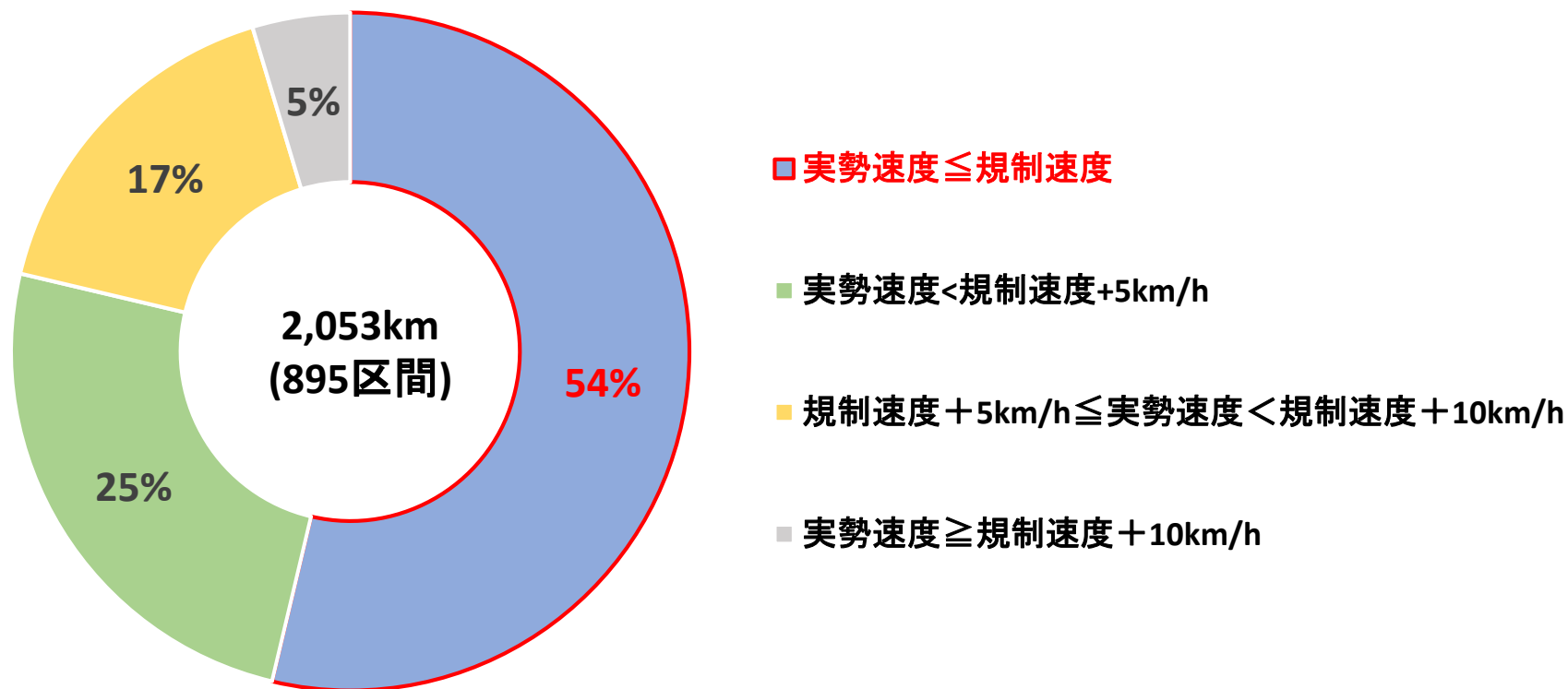
※ 点検・見直し対象路線20,293km(6,588区間)のうち、  
点検前後において実勢速度の計測を行った路線16,952km(5,358区間)を対象に平均値を算出

※ 実勢速度の上昇・低下は5km/h以上変化したものを計上

# 2-3 引上げ済み路線における実勢速度と規制速度の状況

- 引上げ済み路線のうち、約54%で実勢速度が規制速度以下に。

《引上げ済み路線における実勢速度と規制速度の状況》

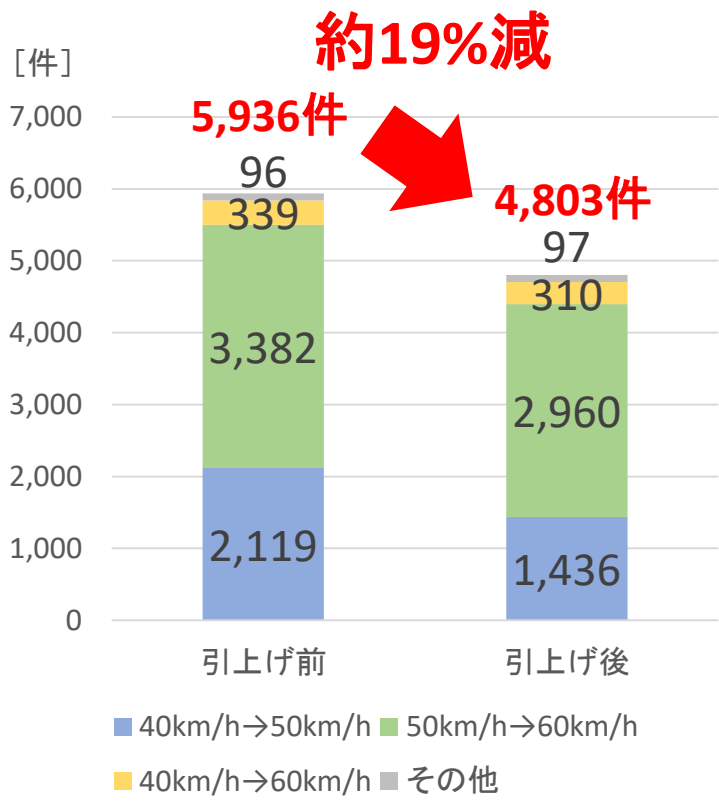


※ 引上げ済み路線2,542km(1,111区間)のうち、  
点検前後において実勢速度の計測を行った引上げ済み路線2,053km(895区間)を対象に平均値を算出

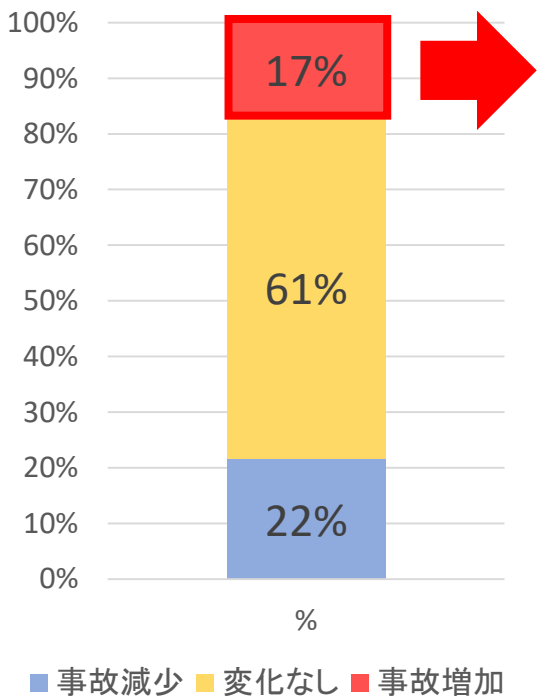
# 2-4 引上げ済み路線における事故発生件数の変化

- 引上げ済み路線における引上げ前後の事故発生件数を比較すると、全体的には事故件数は減少。
- 事故が増加した路線においては、必要に応じて交通事故抑止対策を実施。

《引上げ済み路線における事故発生件数の変化》



《引上げ済み路線における事故の増減》



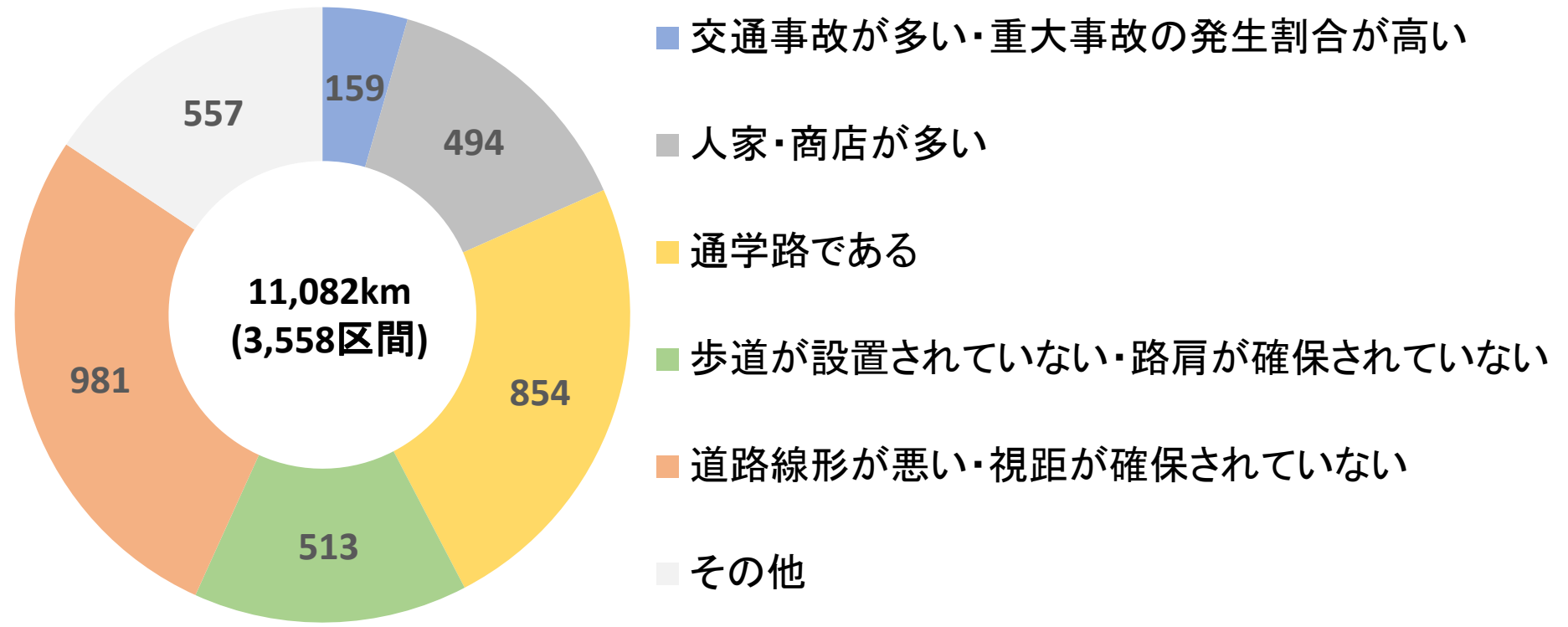
- 事故増加路線における対策(例)
- 最高速度違反取締りの強化
  - 警戒活動等の取締り以外の活動
  - 道路管理者と連携した法定外表示等の設置等
  - 速度管理に関する広報の実施

※ 引上げ済み路線2,542km(1,111区間)のうち、  
 点検前後において事故発生件数の計測を行った引上げ済み路線2,220km(956区間)を対象に平均値を算出  
 ※ 事故の増加は、①点検前に事故未発生かつ点検後に事故発生路線又は②点検前後で事故発生件数が2割超増加した路線を計上  
 ※ 事故の減少は、点検前後で事故発生件数が2割超の減少した路線を計上

## 2-5 現状維持路線における合理的な補正要因

・ 見直しの結果、現状維持とした理由としては、「道路線形が悪い」、「通学路である」、「歩道が設置されていない」等が多い。

《現状維持路線における合理的な補正要因》



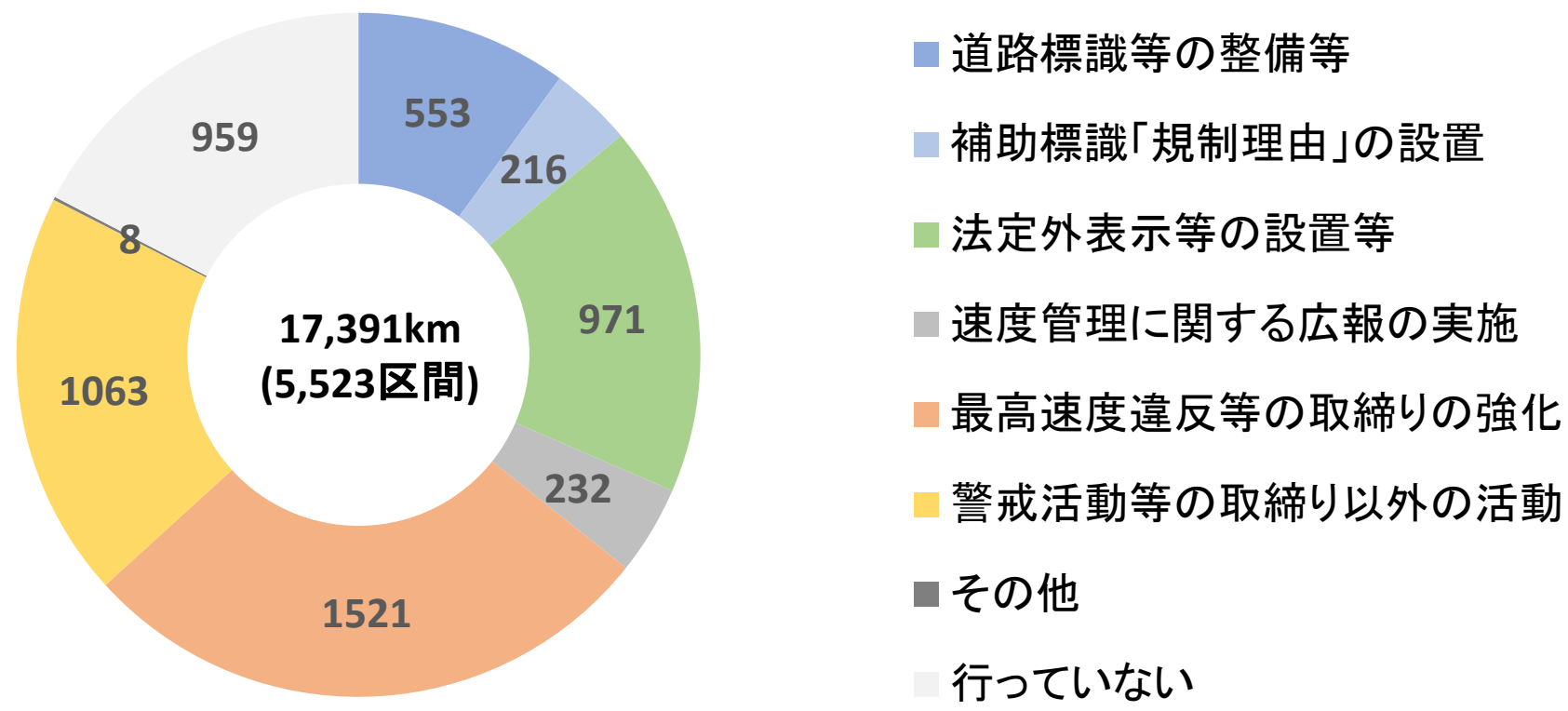
※ 都道府県警察から「合理的な補正要因」として得られた回答のうち、最も近いものを各路線1つ計上。  
※ 現状維持路線17,391km(5,523区間)のうち、回答を得られた11,082km(3,558区間)を対象に計上



# 2-6 現状維持路線において実施する速度抑制対策

- 見直しの結果、現状維持とした路線においては、実勢速度と規制速度の乖離を解消するために、速度抑制対策を実施。
- 「最高速度違反取締りの強化」のほか、「道路管理者と連携した法定外表示等の設置等」による対策が見られる。

《現状維持路線において実施する速度抑制対策》



※ 都道府県警察から「規制速度を守らせるために実施予定の速度抑制対策」として得られた回答のうち、最も近いものを各路線1つ計上。

### 3 今回の点検・見直しの特徴・課題と今後の取組

#### 【今回の点検・見直しの特徴・課題】

- 平成21年以降の取組で最長・最多となる約20,000kmを点検対象路線としたものの、「道路線形が悪い」、「通学路である」等の理由により、8割強の路線において現状維持とされた。
- 引上げ済み路線では、実勢速度と規制速度の乖離状況が大幅に改善され、約半数の路線では、実勢速度が規制速度を下回った。また、規制速度引上げに伴う交通事故の増加傾向は見られなかった。
- 現状維持路線では、「最高速度違反等の取締りの強化」、「法定外表示等の設置等」等の速度抑制対策を実施した。

#### 【今後の取組】

- 過去に最高速度規制の点検・見直しを行った路線かどうかにかかわらず、実勢速度をはじめとした交通実態を調査・分析することにより、最高速度規制の合理性を点検し、当該規制の見直しを含めた必要な道路交通環境の改善を推進する。

## 参 考

# (参考)これまでの最高速度規制の点検・見直しの経緯①

- 昭和41年4月に「交通規制実施基準の制定について」により、速度規制の基準を制定。
- 平成18年度～平成20年度の「規制速度決定の在り方に関する調査研究」に基づき、平成21年4月に一般道路の最高速度規制の基準を改正。
- 平成21年度～平成23年度にかけて、「より合理的な交通規制の推進について」において、最高速度規制も点検・見直しの対象とし、一般道路の最高速度規制は2,060区間(4,828km)を引上げ。さらに、平成24年度～平成25年度の点検・見直しにより、386区間(800km)で引上げ。

平成21年改正後の最高速度規制の基準  
《基準速度》

No.	地域	車線数	中央分離	歩行者交通量	基準速度	
1	市街地	2車線	—	多い	40	
2				少ない	50	
3		4車線以上		あり	多い	50
4					少ない	60
5				なし	多い	50
6					少ない	50
7	非市街地	2車線	—	多い	50	
8				少ない	60	
9		4車線以上		あり	多い	60
10					少ない	60
11				なし	多い	50
12					少ない	60

○ 実際の規制速度設定時には、次のような事情があれば基準速度を補正して規制速度を定める。  
例) 交通事故が多い。通学路である。

改正された基準に基づき規制速度を検証

○ 実勢速度が乖離している道路では、適切な規制速度を検証する。

平成21年度～平成23年度の点検・見直し

一般道路	
点検対象路線	12,017km(4,999区間)
引上げ済み路線	4,828km(2,060区間)
引上げ率	40.2%

平成24年度～平成25年度の点検・見直し

一般道路	
点検対象路線	9,085km(4,209区間)
引上げ済み路線	800km(386区間)
引上げ率	8.8%

# (参考)これまでの最高速度規制の点検・見直しの経緯②

- 平成25年12月の「交通事故抑止に資する取締り・速度規制等の在り方に関する提言」を踏まえ、平成26年4月に「最高速度規制の点検・見直し等の更なる推進について(通達)」を発出。
- 同通達に基づき、平成26年度～平成28年度にかけて、最高速度規制の点検・見直しを実施。
- 平成28年度末までに、約5,000kmの区間で速度規制の引上げを決定し(順次実施)<sup>※1</sup>、規制速度を現状維持とした路線についても速度抑制を図る対策に努めた。
- 引上げ決定路線は、平成21年以降の点検・見直し結果の中で、最多・最長となった。

## 《平成25年12月の提言》

一般道路については、40km/h規制、50km/h規制を中心に交通事故の発生状況等を勘案しつつ、実勢速度との乖離が大きい路線を優先的に見直しを行っていくべき。

また、運転者が視覚から得られる情報のみでは判断できない理由に基づき規制速度を下方補正している場合には、国民に周知する必要がある。

## 《今回の点検・見直しにおける「見直し対象路線」》

規制速度40km/h又は50km/hの路線のうち、次のいずれかの条件に当たるものから、交通事故発生状況等も勘案して、各都道府県警察が抽出。

- ア) 規制速度と実勢速度<sup>※2</sup>がおおむね20km/hを超えて乖離
- イ) 車道・歩道が分離された道路で、規制速度と実勢速度がおおむね10km/hを超えて乖離
- ウ) その他、現行の速度規制の見直しを検討する必要があるもの

※1: 平成26年度から平成28年度までの期間に、見直し対象路線以外で、438区間758kmの規制速度が引き上げられた。

※2: 実勢速度は85パーセントマイル速度による。

## 見直し対象路線の点検・見直し結果の概要(平成28年度末現在)

	規制速度の点検・見直し結果			全体
	40km/h→ 50km/h	40km/h→ 60km/h	50km/h→ 60km/h	
見直し対象路線 (H26.10末迄に選定)	11,108km (5,366区間)		8,229km (2,640区間)	19,337km (8,006区間)
引上げ決定路線 (H29.3末迄)	1,730km (914区間)	1,176km (839区間)	2,094km (857区間)	5,000km (2,610区間)
引上げ決定率	26.2%		25.4%	25.9%
引上げ済み路線	1,465km (794区間)	1,063km (774区間)	1,866km (768区間)	4,394km (2,336区間)
引上げ済み率	22.8%		22.7%	22.7%
現状維持路線	8,202km (3,613区間)		6,134km (1,783区間)	14,337km (5,396区間)