

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26年度～平成28年度)

| | | | |
|---|-----------------------|------------------|-------|
| 1 | これまでの最高速度規制の点検・見直しの経緯 | ・・・ | p. 1 |
| 2 | 今回の点検・見直し結果の概要 | ・・・・・・・・・・・・・・・・ | p. 2 |
| 3 | 今回の点検・見直し結果の詳細 | ・・・・・・・・・・・・・・・・ | p. 4 |
| 4 | 今回の点検・見直しの特徴・課題と今後の取組 | ・・・ | p. 12 |

平成29年8月3日
警察庁交通局

1 これまでの最高速度規制の点検・見直しの経緯

- 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討する。

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% |

2-1 今回の点検・見直し結果の概要

- 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)^{※1}、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^{※2}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。

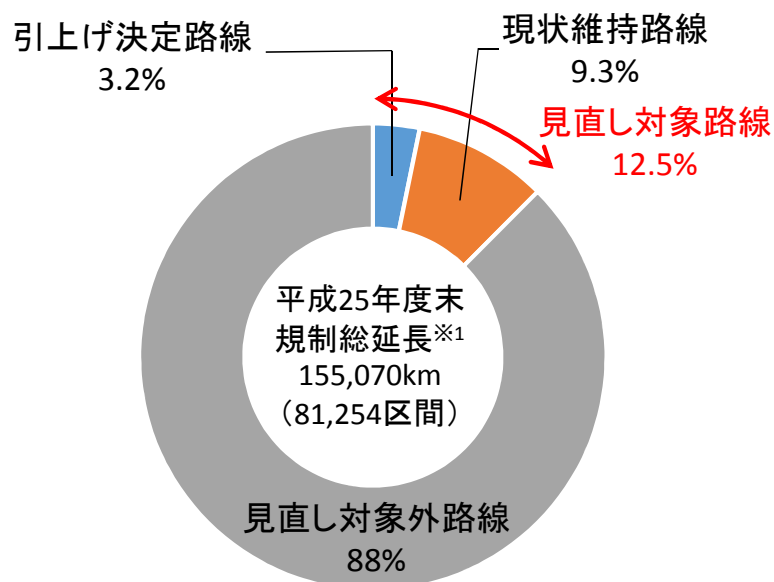
見直し対象路線の点検・見直し結果の概要(平成28年度末現在)

| | 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) |

2-2 規制総延長に対する点検・見直しの状況

- 今回の点検・見直しでは、平成25年度末の規制総延長※¹に対して、約13%が見直し対象路線に指定され、約3%が引上げ決定となった。

規制総延長に対する点検・見直しの状況



《参考》
これまで3回の点検・見直しの合計
(平成21年度～平成28年度)

平成20年度末の規制総延長は、80,219区間153,274kmでありこれまで3回の点検・見直しを合計すると、見直し対象路線(40,438km)は延べ約26%、引上げ決定路線(10,627km)は延べ約7%となった。

※1: 40km/h及び50km/hの最高速度規制の延長の合計

《好事例》

福岡県

- 県独自の点検調査票を本部にて作成し、各警察署へ配布することで業務負担を軽減。
- 警察署協議会等を通して、速度引上げ区間の合意形成を促進。

| 点検・見直し期間 | 見直し前規制総延長 | 見直し対象路線 | 引上げ決定路線 |
|----------|-----------|--------------------|------------------|
| H26～H28 | 5,914km | 3,861km (65.3%) | 670km (11.3%) |
| H21～H28 | 5,973km | 5,246km (87.8%) | 885km (14.8%) |

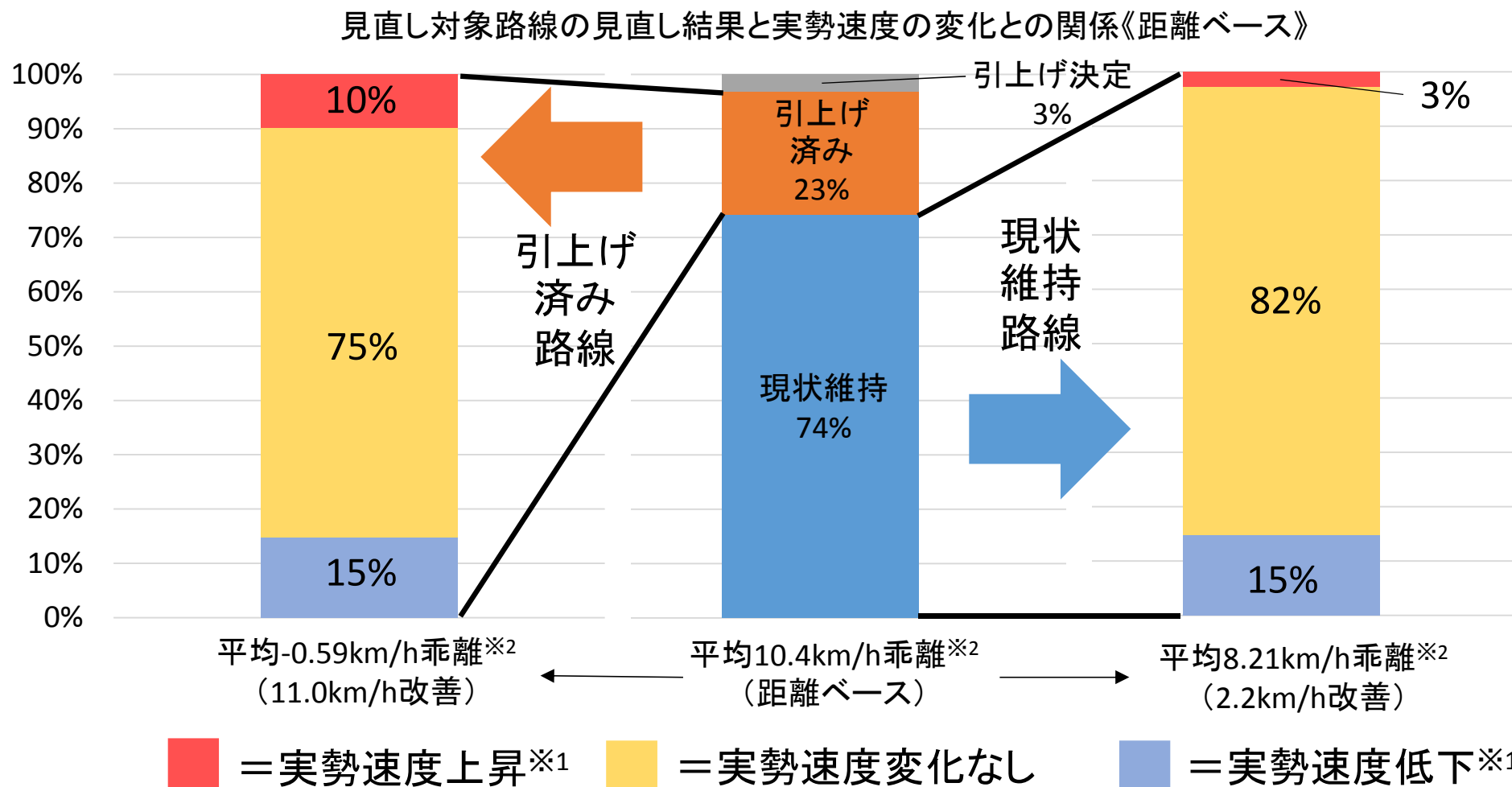
新潟県

- 平成21年から継続的に積極的な見直しを推進、引上げ率全国一。
- 本施策に併せて、不要な規制の見直しを行い、道路標識ストック数の削減にも寄与。

| 点検・見直し期間 | 見直し前規制総延長 | 見直し対象路線 | 引上げ決定路線 |
|----------|-----------|--------------------|---------------------|
| H26～H28 | 5,286km | 1,296km (24.5%) | 656km (12.4%) |
| H21～H28 | 5,567km | 2,592km (46.6%) | 1153.8km (20.7%) |

3-1 今回の点検・見直し結果と実勢速度変化の関係

- 引上げ済み路線では、必要に応じ安全対策を併せて実施。約10%で実勢速度が上昇^{※1}し、約15%で実勢速度が低下^{※1}。
- 現状維持とされた路線でも速度抑制を図る対策に努め、実勢速度と規制速度の乖離^{※2}は平均で約2.2km/h改善。

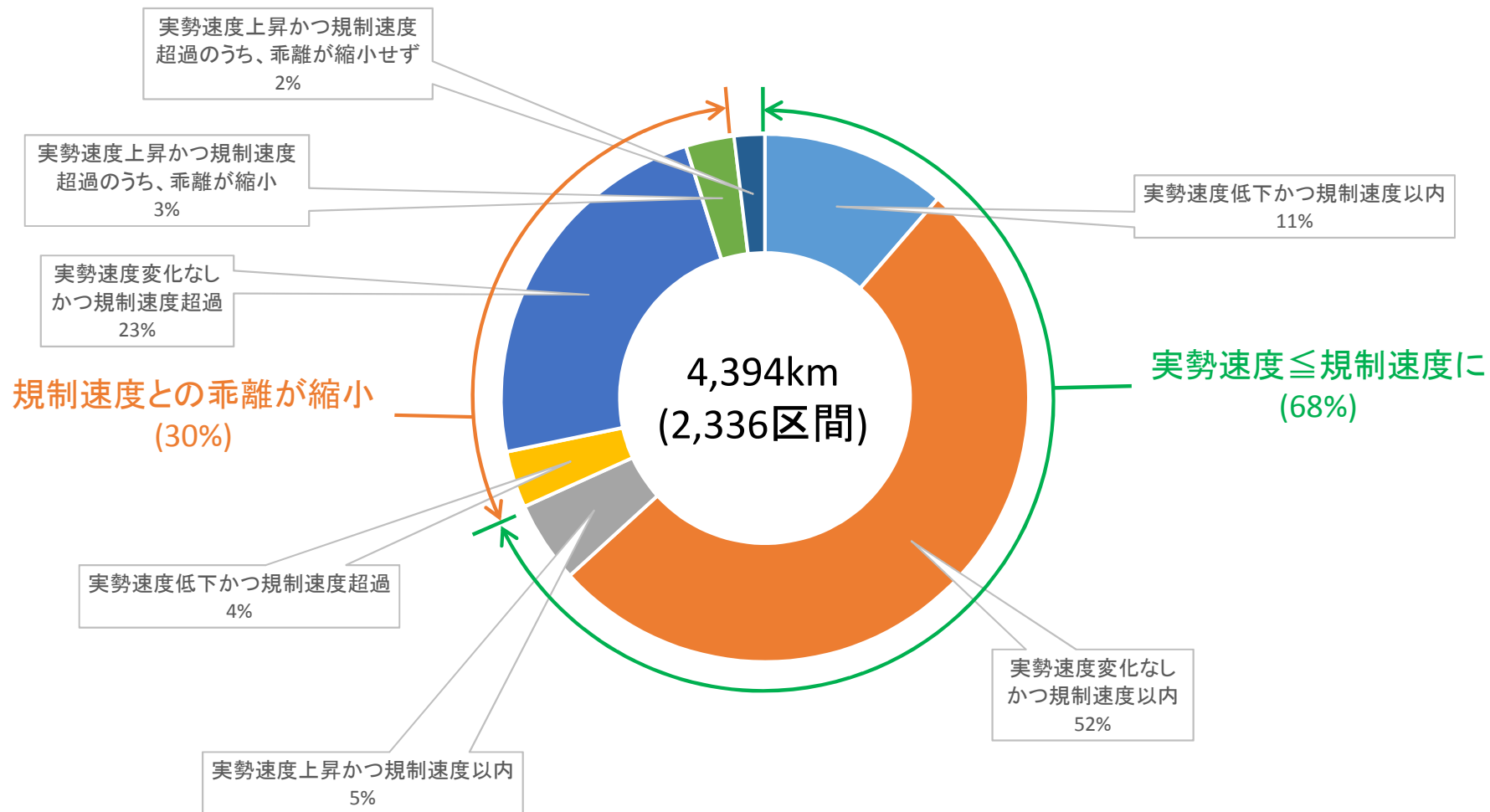


※1: 実勢速度の上昇・低下は5km/h以上変化したもの ※2: 乖離とは、実勢速度が規制速度を上回る値

3-2 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68%で実勢速度が規制速度以下に。

引上げ済み路線における見直し後の実勢速度と規制速度の状況

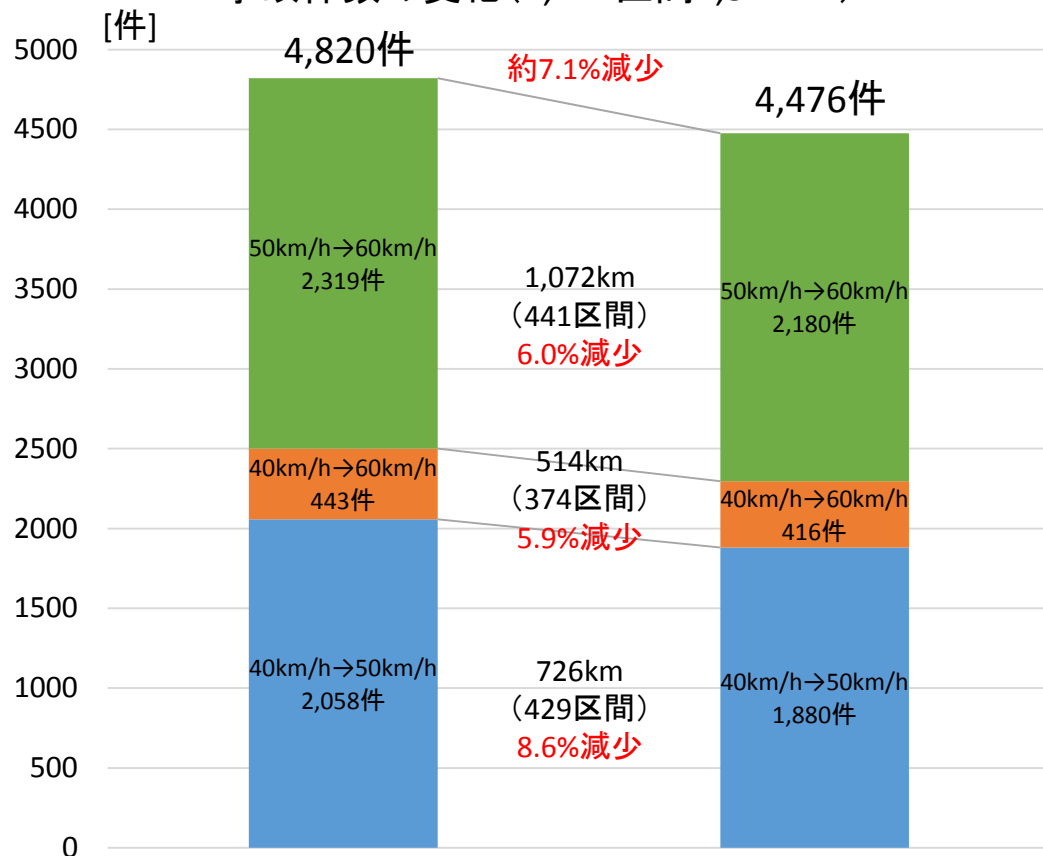


※ 実勢速度の上昇・低下は5km/h以上変化したものの

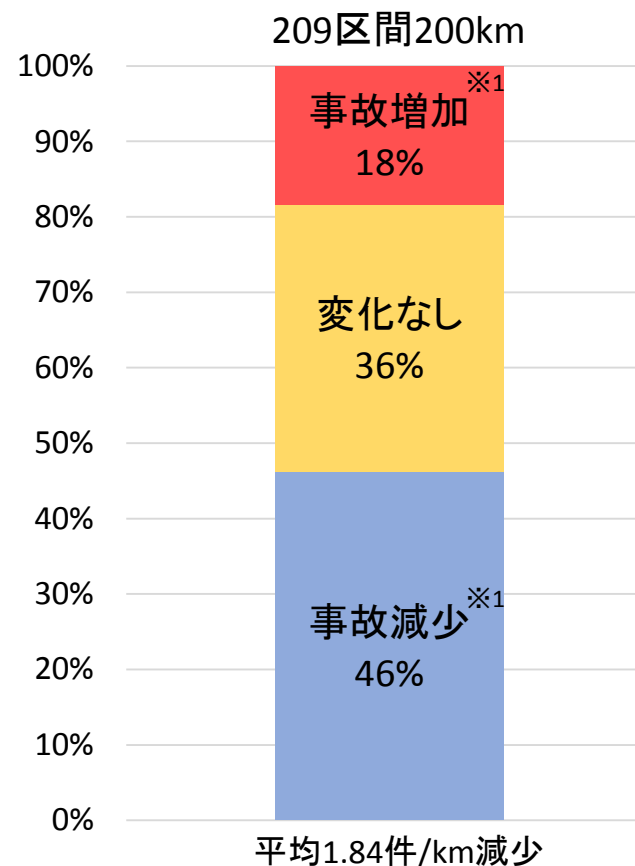
3-3 引上げ済み路線における事故件数の変化

○ 規制速度を引き上げた路線における引上げ前後1年間の事故件数の変化を見ると、全体では、事故の増加傾向は見られない。ただし、規制速度の引上げを実施した路線の一部では、事故の増加が見られたものもある。

引上げ済み路線における引上げ前後1年間の
事故件数の変化(1,244区間2,312km)



引上げ前1年間の事故件数が
5件以上の路線における変化



《参考》

平成25～28年にかけて、全国の事故発生件数は各年平均6.9%の減少

※1: 事故の増加・減少は2割超の変化のもの

3-4 引上げ済み路線の例

人家等が多い路線を引き上げた事例

【山口県県道212号】



引上げ前



引上げ後

人家等の多い路線であったが、横断歩道の塗替え等により安全対策を行い、規制速度50km/hを60km/hへ引上げ

道路線形が悪い路線を引き上げた事例

【福岡県福岡市道千代今宿線】



引上げ前



引上げ後

道路線形が悪い路線であったが、法定外表示等による安全対策を行った上で、規制速度40km/hを50km/hへ引上げ

通学路が含まれる路線を引き上げた事例

【北海道道道82号】



引上げ前



引上げ後

通学路が含まれる路線であったが、歩道橋や歩道が整備されていることから、規制速度40km/hを50km/hへ引上げ

交差点間隔が短い路線を引き上げた事例

【福島県国道13号】



引上げ前



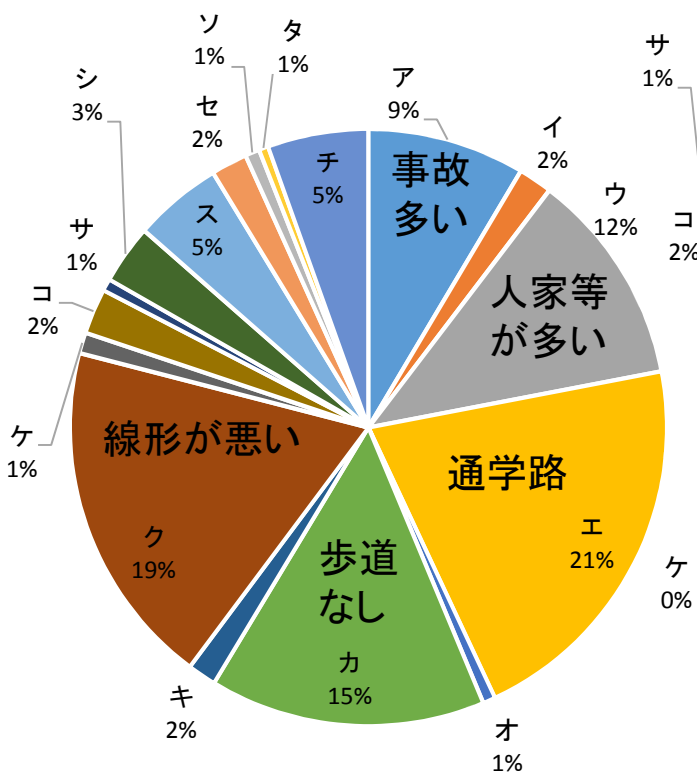
引上げ後

交差点間隔の短い路線であったが、歩道や信号機が整備されていることから、規制速度40km/hを60km/hへ引上げ

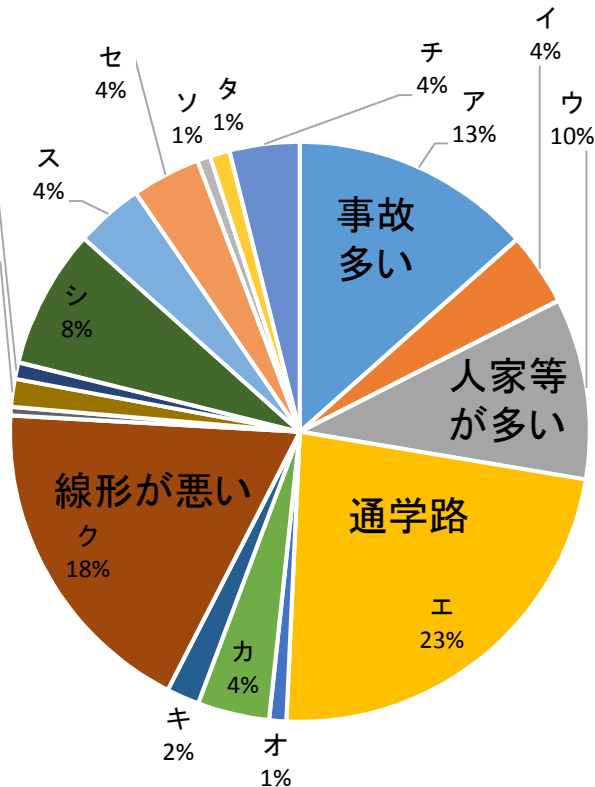
3-5 規制速度が現状維持とされた路線の状況

- 規制速度を現状維持とした理由(最も近いもの)としては、「通学路である」、「道路線形が悪い」、「交通事故が多い」及び「人家等が多い」が多い。
- 規制速度40km/hの区間では、「歩道が設置されていない」の理由も多い。

現状維持とした理由(最も近いもの)



規制速度40km/h
(見直し前後とも)



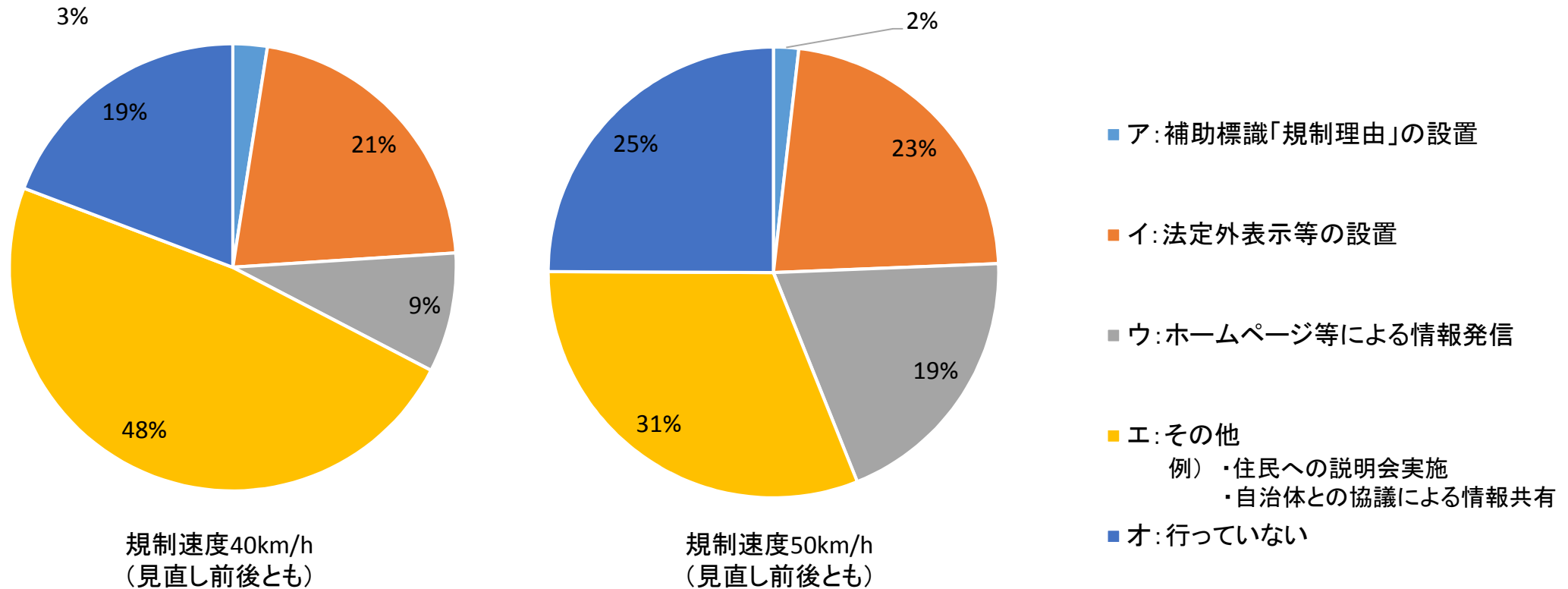
規制速度50km/h
(見直し前後とも)

- ア: 交通事故が多い
 - イ: 重大事故の発生割合が多い
 - ウ: 人家・商店が多い
 - エ: 通学路である
 - オ: 大気汚染、騒音に配慮する必要がある
 - カ: 歩道が設置されていない
 - キ: 視距が確保されていない
 - ク: 道路線形が悪い
 - ケ: 路肩が確保されていない
 - コ: 沿道出入口が多い
 - サ: 交差点間隔が短い
 - シ: 大型混入率が高い
 - ス: 歩行者、自転車が多い
 - セ: 実勢速度が低下するなどして、見直し理由がなくなった
 - ソ: 短い区間での規制速度の変化
 - タ: 関係機関による交通安全対後を予定
 - チ: その他
- 例) 道路管理者の工事等により周辺環境が変化する見込みがある

3-6 現状維持路線でとられた道路利用者の最高速度規制への理解を得るための方策

○ 規制速度が現状維持とされた路線でとられた道路利用者の規制への理解を得るための方策としては、「法定外表示等の設置」や「ホームページ等による情報発信」が多い。

現状維持路線でとられた道路利用者の最高速度規制への理解を得るための方策



3-7 道路利用者の最高速度規制への理解を得るための方策の例

補助標識「規制理由」の設置 【岡山県】



「カーブ区間」の補助標識



「通学路」の補助標識

法定外表示等の設置 【香川県】



減速マークの法定外表示



「速度落せ」の法定外表示

HPによる情報発信 【北海道】

☆伊達警察署から最高速度についてのお知らせ☆

伊達警察署では、道路の最高速度を上げる点検・見直しを行っています



教えてほくとくん！
どうして最高速度を見直しているの？

最高速度の標識には交通の安全とスムーズな交通の流れを確保するという役割があるよ。
なので、安全性の低い道路については最高速度を低くしなければならないし、反対に安全性が高い道路は最高速度を高くして交通の流れを速くしても問題ないよね。
道路標識を設置した時から道路の形状等が変わるのなら、当然道路の安全性等も変わるから、その道路に見合った標識なのか見直す必要があるよ。



それじゃあ道路が変わったら、最高速度も必ず変えるの？

必ずではないよ。
道路が変わっても人通りが多かったりするのであれば規制を変えるべきではないからね。
伊達警察署管内の最高速度の見直し結果を今後のホームページに掲載していくよ。
質問があれば伊達警察署の交通課まで連絡してね！



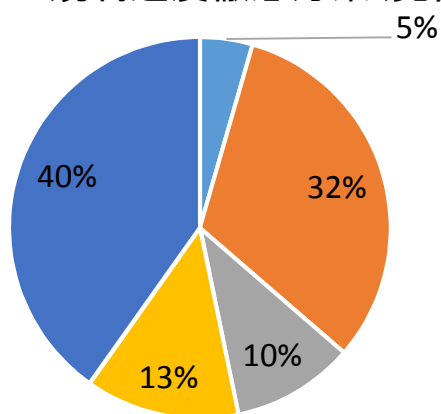
伊達警察署 交通課
【☎ 代表 0142-22-0110 (内線 412)】

警察署協議会や交番連絡会でも配布している。

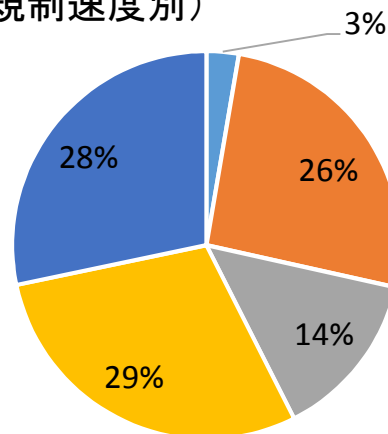
3-8 実勢速度が高い区間において実施予定の規制速度徹底方策

○ 見直し後も実勢速度が高い区間において実施予定の規制速度徹底方策としては、「法定外表示等の設置」及び「取締重点路線への指定」が多い。

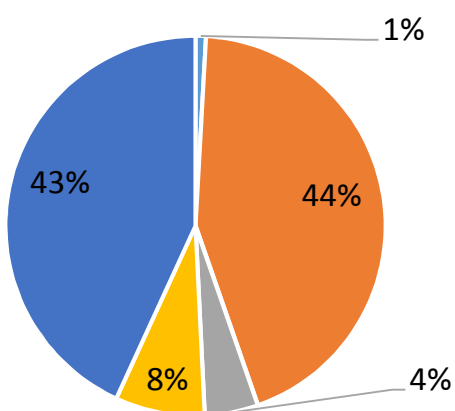
見直し後も実勢速度が規制速度を上回る区間において実施予定の規制速度徹底方策(見直し前後の規制速度別)



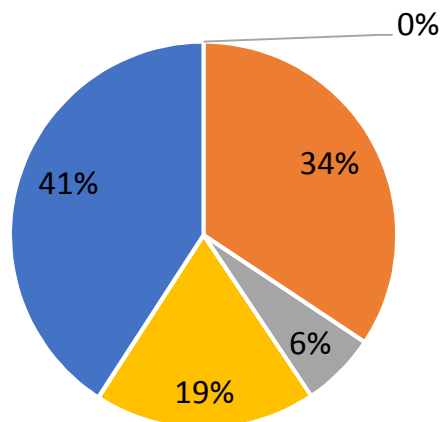
《40km/h→40km/h》



《50km/h→50km/h》



《40km/h→50km/h or 60km/h》



《50km/h→60km/h》

- ア: 補助標識「規制理由」の設置
- イ: 法定外表示等の設置
- ウ: ホームページ等における情報発信
- エ: 取締重点路線への指定
- オ: その他

例) ・パトカーによる流動警戒
・取締の強化

4 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】

- 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・最長となったものの、「通学路である」、「道路線形が悪い」、「人家等が多い」等の理由から、7割強の見直し対象路線の規制速度は現状維持とされた。
- 引上げ済み路線で、引上げ後の実勢速度をみると、その多くでは、実勢速度の上昇傾向や交通事故の増加傾向は見られなかった。
- 現状維持とされた路線でも速度抑制を図る対策に努め、約15%で実勢速度の(5km/h以上)低下が見られた。



【今後の取組】

- 「道路線形が悪い」、「人家等が多い」等の事情があっても規制速度の引上げがなされた事例等を都道府県警察に共有した上で、引き続き、実勢速度と規制速度との乖離が見られる路線における最高速度規制の点検・見直しを進める。
- 見直し対象路線の選定に当たっては、規制速度と実勢速度との乖離が一定以上生じている国道及び主要地方道※については、一律に見直し対象とすることとする。
- 今回の点検・見直し路線のうち、見直し後も実勢速度と規制速度の乖離が見られる路線については、更に実効性のある速度抑制を図る対策を推進するよう指導する。
- 今回の点検・見直しにより規制速度の引上げを実施し事故が増加した路線については、その要因を分析して必要な安全対策を行う。

※:これまで3回の点検・見直しを行ったものを除く