

原議保存期間	20年（令和26年3月31日まで）
有効期間	一種

警 視 庁 交 通 部 長  
各 道 府 県 警 察 本 部 長  
（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16号、丁交企発第73号  
丁交指発第26号  
令 和 6 年 3 月 1 日  
警察庁交通局交通規制課長  
警察庁交通局交通企画課長  
警察庁交通局交通指導課長

高速自動車国道における大型貨物自動車等の最高速度の引上げに関する留意事項等について（通達）

道路交通法施行令の一部を改正する政令（令和6年政令第43号。以下「改正令」という。）の施行に当たり、その趣旨、内容及び留意事項については、「道路交通法施行令の一部を改正する政令の施行に伴う交通規制関係事務等の運用について（通達）」（令和6年3月1日付け警察庁丙規発第5号ほか）をもって通達されたところであるが、高速自動車国道における大型貨物自動車及び特定中型貨物自動車（車両を牽引するものを除く。以下「大型貨物自動車等」という。）の最高速度の引上げに関する留意事項等は下記のとおりであるので、遺漏のないようにされたい。

なお、各留意事項に関連して、警察庁が開催した「高速道路における車種別の最高速度の在り方に関する有識者検討会」（以下「有識者検討会」という。）において取りまとめられた「高速道路における車種別の最高速度の在り方に関する提言」において、それぞれ提言（別添参照）がなされていることから、これらの提言も踏まえた施策の実施に十分配慮されたい。

## 記

### 1 広報啓発関係

#### (1) 有識者検討会の提言

高速自動車国道における大型貨物自動車等の最高速度の見直しに当たっては、「大型貨物自動車等やトレーラ等のドライバー及び相対的に低い走行速度で走行する普通自動車等のドライバーを対象に、最高速度や通行帯等に係る交通ルールのほか、自身の走行速度や周囲の交通状況等を踏まえて走行する車線を選択するなどの運転マナーを改めて周知徹底すべきである」との提言がなされた。

#### (2) 留意事項

今回の引上げを機に、全てのドライバーが高速道路（高速自動車国道及び自動車専用道路をいう。以下同じ。）を一層安全かつ快適に利用するため、都道府県警察のウェブサイト、SNS、広報誌等の各種広報媒体、交通情報板、高速道路のサービスエリア等における街頭キャンペーン、各種交通安全イベント、交通安全教育等の機会を効果的に活用し、大型貨物自動車等のドライバーに限らず幅広く、以下の事項について、広報啓発を推進すること。また、その際には、道路管理者、交通関連事業者団体その他関係機関等との緊密な連携を図ること。

#### ア 高速自動車国道における車種別の法定速度

高速自動車国道の本線車道等を通行する場合の法定速度について、

- 大型貨物自動車等は、令和6年4月1日以降、現行の80キロメートル毎時から90キロメートル毎時に引き上げられること。
- 一方で、トレーラ、大型特殊自動車及び三輪の自動車は現行のとおり80キロメートル毎時であり、その他の自動車は現行のとおり100キロメートル毎時であること。

#### イ 交通ルールの遵守及び運転マナーの実践の重要性

先行車との適切な車間距離の保持、進路変更・追越し時における確実な安全確認、キープレフトを原則とした上で自身の運転車両、走行速度、交通規制及び周囲の交通状況に応じて適切な通行帯を選択すること等、交通ルールを遵守し、運転マナーの実践を意識して運転することが重要であること。

## 2 交通指導取締り関係

### (1) 有識者検討会の提言

高速自動車国道における大型貨物自動車等の最高速度の見直しに当たっては、1(1)のほか、「いわゆる「リミッター外し」による大幅な速度超過等の悪質・危険な交通違反に対する取締りを強化すべきである」との提言がなされた。

### (2) 留意事項

今回の引上げを機に、「高速道路における交通事故抑止に資する交通指導取締り等の推進について（通達）」（令和2年3月25日付け警察庁丁交企発第56号）において示した著しい速度超過、追越車線を継続し走行する通行帯違反及び追突事故を引き起こす車間距離不保持等について、引き続き重点的に交通指導取締りを推進するとともに、特に、大型貨物自動車等による著しい速度超過に係る交通指導取締りにおいて、速度抑制装置の不正改造、いわゆる「リミッター外し」が疑われる場合には、道路運送車両法違反（不正改造等の禁止）等

も念頭に置いて捜査を進めること。

また、赤色灯を点灯したパトカー等による警戒活動を交通指導取締りとバランス良く組み合わせて実施することにより、最高速度及び通行区分等の交通ルールの遵守を促し、道路交通の整序化を図ること。

### 3 最高速度規制の更なる見直し

#### (1) 有識者検討会の提言

全車種を対象とした80キロメートル毎時の最高速度規制を実施している路線の多くで、規制速度と実勢速度が大幅に乖離しているという交通実態調査の結果を踏まえ、「例えば、規制速度が80キロメートル毎時に設定されている路線であって、実勢速度が規制速度を継続的に、かつ、大幅に上回っている実態が確認されるのであれば、交通事故発生状況や道路環境等を慎重に見極める必要はあるものの、規制速度80キロメートル毎時の最高速度規制を撤廃し、法定速度とすることを検討する余地はあると考えられる」との提言がなされた。

#### (2) 留意事項

今回の引上げを機に、以下の事項に留意しつつ、既存の最高速度規制の見直しを推進すること。

##### ア 高速自動車国道における最高速度規制

高速道路における規制速度は、構造適合速度を最大限尊重しつつ、交通事故発生状況等の諸事情を踏まえて設定されるものであり、インターチェンジ間等で設定されている設計速度と必ずしも一致するものではない。例えば、高速自動車国道の構造適合速度が100キロメートル毎時の区間において、それより低い規制速度が設定されている場合は、交通事故が多発しているなどの特段の理由がない限り、原則として法定速度まで引き上げるなど、構造適合速度を踏まえた最高速度規制とすること。

また、構造適合速度を規制速度としている区間であっても、当該構造適合速度の決定に当たって採用した最小値となる個別構造適合速度を算出した道路構造要素の数値のほか、交通事故発生状況、交通実態、当該区間の区間長、前後の区間の規制速度等を総合的に勘案し、規制速度を引き上げたとしても道路交通の安全に大きな影響をもたらすとは考えられない場合には、道路管理者と協議の上、積極的に既存の最高速度規制の見直しを推進すること。

##### イ 自動車専用道路における最高速度規制

改正令により、高速自動車国道の本線車道等を通行する場合の大型貨物自動車等の法定速度については90キロメートル毎時に引き上げられる一方で、自動車専用道路を通行する場合の大型貨物自動車等の法定速度については現

行のとおり60キロメートル毎時である。自動車専用道路において、現在、普通自動車等を対象に規制速度100キロメートル毎時及び大型貨物自動車等を対象に80キロメートル毎時の最高速度規制を実施している区間については、道路管理者と連携し、大型貨物自動車等を対象に規制速度90キロメートル毎時が設定されるよう既存の最高速度規制の見直しを順次推進すること。

ウ 管区警察局及び隣接都道府県警察並びに道路管理者等との連携・調整

都道府県境付近における最高速度規制の見直しに当たっては、同一路線間での不整合が生じることのないよう、管区警察局（高速道路管理室）及び隣接都道府県警察で相互に連携・調整を行うこと。

また、最高速度規制の見直しの推進に当たって、道路管理者と事前に十分な連携・調整を行うこと。

高速道路における車種別の最高速度の在り方に関する提言（抄）  
（令和5年12月 高速道路における車種別の最高速度の在り方に関する有識者検討会）

3 調査及び検討

(3) 検討会における委員からの意見

ウ その他

- ・ 現状でも、大型貨物自動車等が右側の車線を走行しているなど、交通実態に課題も見られる。また、交通の整序化のためには、走行速度が低い自動車から順に左側の通行帯を走行することが望ましいと考える。そのため、最高速度の引上げと同時に、通行帯に関するルールやマナーを一層徹底するなどの施策を進めることで、交通の整序化と安全確保につながると考えられる。
- ・ 最高速度を引き上げたとしても、「リミッター外し」<sup>\*1</sup>による速度超過等の違反行為に対する取締りを強化することも必要である。
- ・ 全車種を対象に規制速度80キロメートル毎時の最高速度規制を実施している路線の一部について、交通実態等を踏まえ、最高速度規制を見直すことで、高速道路全体の走行速度を適正化できる可能性もあり、「物流2024年問題」への対策にも資すると考えられる。ただし、最高速度の引上げと同時に、ドライバーに対する広報啓発といった施策も併せて考える必要がある。

4 結論

(1) 高速道路における車種別の最高速度の在り方

ア 大型貨物自動車等の最高速度

今回の交通実態調査の結果、普通自動車等について、規制速度80キロメートル毎時の最高速度規制を実施している路線の多くで、規制速度と実勢速度が大幅に乖離している実態が認められた。高速道路における最

---

\*1 「リミッター外し」とは、大型貨物自動車等への装着が義務付けられている速度抑制装置について、何らかの方法により設定を解除するなどし、大型貨物自動車等が上限設定速度よりも高い速度を出すことができるようにすることをいう。

高速度は、道路の構造を踏まえつつ、交通事故発生状況等の諸事情を勘案して設定されるものであるが、例えば、規制速度が80キロメートル毎時に設定されている路線であって、実勢速度が規制速度を継続的に、かつ、大幅に上回っている実態が確認されるのであれば、交通事故発生状況や道路環境等を慎重に見極める必要はあるものの、規制速度80キロメートル毎時の最高速度規制を撤廃し、法定速度とすることを検討する余地はあると考えられる。こうした措置は、現時点で規制速度80キロメートル毎時の最高速度規制を実施している路線の延長距離が相当程度あることから（令和4年12月31日時点で7,043.1キロメートル）、結果として、大型貨物自動車等が90キロメートル毎時に走行できる路線を拡張することとなり、今般の社会的要請に応える効果も生ずることになる。

(2) 最高速度の見直しに当たっての留意事項

高速道路における大型貨物自動車等の最高速度を見直すに当たっては、道路交通の安全を引き続き確保する観点から、以下のような方策が併せて実施されるべきである。

ア 道路交通の整序化のための方策

今回の調査結果から、大型貨物自動車等について、必ずしもキープレフトの原則が徹底されていない交通実態が確認された。また、一般ドライバーは、追越し車線を走行する大型貨物自動車等の増加を懸念し、交通ルール遵守やマナーの向上、悪質・危険な交通違反の取締りの強化等の対策を求めていることも明らかになった。

このことは、大型貨物自動車等に限らず、周囲の車両よりもさほど高くない走行速度で追越し車線を走行する普通自動車等についても同様であろう。

また、高速道路における大型貨物自動車等の法定速度を90キロメートル毎時に引き上げた場合、車種ごとにその最高速度が3段階で異なり複雑化することとなる。

そのため、一層の交通の整序化を図るべく、大型貨物自動車等やトレーラー等のドライバー及び相対的に低い走行速度で走行する普通自動車等のドライバーを対象に、最高速度や通行帯等に係る交通ルールのほか、自身の走行速度や周囲の交通状況等を踏まえて走行する車線を選択するなどの運転マナーを改めて周知徹底すべきである。さらに、いわゆる「リミッター外し」による大幅な速度超過等の悪質・危険な交通違反に対する取締りを強化すべきである。