

原議保存期間	5年(平成32年3月31日まで)
有効期間	一種(平成32年3月31日まで)

警 視 庁 交 通 部 長 殿
 各 道 府 県 警 察 本 部 長
 (参考送付先)
 各管区警察局広域調整担当部長

警察庁丁規発第32号、丁交企発第42号
 丁交指発第50号
 平成26年4月2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

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)

「交通事故抑止に資する交通指導取締り・最高速度規制等の更なる推進について」(平成26年3月31日付け警察庁丙交企発第49号、丙交指発第13号、丙規発第13号)が発出され、推進すべき事項として、一般道路における最高速度規制の点検・見直し等が通達されたところである。

最高速度規制の点検・見直しについては、これまでも、「より合理的な交通規制の推進について」(平成21年10月29日付け警察庁丙規発第24号、丙交企発第144号、丙交指発第38号)により、計画的かつ集中的に実施してきたところであるが、各都道府県警察においては、今後もその趣旨を踏まえ、下記により最高速度規制の点検・見直し等を更に推進し、道路交通環境の改善に努められたい。

記

第1 最高速度規制の点検・見直し等の推進

1 最高速度規制の点検・見直し

(1) 基本的な考え方

最高速度規制は、当該道路の道路交通環境等を勘案した上で車両の最高速度を指定し、均一な交通流を確保することにより、道路交通の安全と円滑を図り、併せて道路交通に起因する障害を防止する目的で実施しているが、交通規制を実施した当時と比較して、道路改良により安全性が確保されたり、交通量の減少等の変化が生じたため、実勢速度(85パーセントイル速度)が現行規制速度と乖離しているものが見られるところである。

当該道路の交通事故が減少しているにもかかわらず、このような交通実態に適合しなくなった現行速度規制を放置することは、最高速度規制のみならず交通規制全般に対する信頼や国民の遵法意識を損なうことともなりかねないため、交通実態に即した適切な見直しが図られるべきである。また、交通事故の抑止、被害軽減等を図るため、車両の走行速度を抑制し、現行規制速度を遵守させることが必要な道路については、運転者に遵守されやすい環境を整備し、道路交通環境の改善を図ることが重要である。

(2) 一般道路における規制速度の点検・見直し

ア 対象路線の選定

現行規制速度が40キロメートル毎時又は50キロメートル毎時の区間について、次に掲げる項目を点検・調査し、現行規制速度の見直しの検討を行う対象路線（以下「見直し対象路線」という。）を選定すること。

(ア) 現行規制速度と基準速度との整合性

現行規制速度と「交通規制基準」(平成23年2月4日付け警察庁丙規発第3号、丙交企発第10号)の第33最高速度(区域、自動車専用道路及び高速自動車国道を除く。)で示された基準速度との整合性を確認し、下方補正を行っている場合には、その合理性について判断した上で、見直し対象路線とすることを検討すること。

(イ) 現行規制速度と実勢速度との乖離状況

現行規制速度と実勢速度を確認し、おおむね20キロメートル毎時を超えて乖離している場合、又は車道・歩道が分離された道路で、おおむね10キロメートル毎時を超えて乖離している場合には、見直し対象路線とすることを検討すること。

なお、実勢速度の計測に当たっては、恒常的な渋滞発生箇所や信号交差点・踏切の直近、構造の変化点(車線数、勾配等の変化する地点)交通流の変化が大きい大型商業施設等の直近を避けるとともに、混雑時間帯以外の当該路線における一般的な交通量・交通流が見込まれる日時を選定するよう留意すること。

(ウ) 交通事故の発生状況等

交通事故を法令違反別で見た場合に最高速度違反が少ない区間や、危険認知速度別で見た場合に現行規制速度を超過している割合が少ない区間等については、見直し対象路線とすることを検討すること。ただし、単位区間あたりの交通事故件数が他の路線に比べて多い路線については、実勢速度が上昇すると、交通事故発生時の被害の程度が増大する可能性があるため、見直し対象路線の選定に当たっては慎重に検討すること。

イ 現行規制速度の変更

上記アにより選定した見直し対象路線について、現行規制速度の引上げを検討すること。

なお、現行規制速度の引上げを実施する場合には、現行規制速度と実勢速度との乖離が大きい路線から優先して実施すること。

2 生活道路における低速度規制の実施

(1) 車両の走行速度を抑制すべき道路の選定と最高速度規制の実施

人口集中地区並びに道路に沿っておおむね500メートル以上にわたって、住居、事業所若しくは工場等の建造物が連立し、又はこれらが混在

して連立している状態であって、その地域における建造物及び敷地の占める割合が80パーセント以上になる、いわゆる市街地を形成している地域において、主として地域住民の日常生活に利用される道路を対象に、歩行者・車両の通行実態や交通事故の発生状況を勘案しつつ、住民、地方公共団体、道路管理者等の意見を十分に踏まえ、歩行者・自転車利用者の安全を確保するため車両の走行速度を抑制すべき道路を選定し、最高速度規制を実施するものとする。

なお、生活道路が集積して存在する場合は、区域を指定しての最高速度規制の実施を検討すること。

(2) 指定する規制速度

上記(1)により選定した道路又は区域において実施する最高速度規制については、規制速度は原則として30キロメートル毎時とする。ただし、高齢者の歩行者等の割合が高く車両との衝突時の被害軽減を特に図る必要がある道路、通学路のうち特に必要がある道路等については、路側帯の設置・拡幅や物理的デバイスの設置等、関係機関との連携による車両の走行速度を抑制するための措置の状況を踏まえつつ、20キロメートル毎時を指定することができるものとする。

3 留意事項

(1) 有機的連携による推進体制の確立

本通達に基づく取組を着実に推進するためには、交通規制担当部門、交通事故分析担当部門、交通指導取締り担当部門等の知見を集約し、有機的に連携することが必要であることから、警察本部及び警察署において、見直し等を推進するための適切な体制を確立すること。

(2) 道路管理者等との緊密な連携

道路交通法（昭和35年法律第105号）上、最高速度規制に関しては、法定速度を超える速度を指定する場合以外は、道路管理者に対する意見の聴取は義務付けられていないが、現行規制速度の引上げは、道路改良等の要否の検討が必要である場合があり、また、地方公共団体が自転車ネットワーク計画を策定する上において、自転車通行空間の整備形態の選択に影響を及ぼす可能性等があるので、道路管理者等に対して現行規制速度の見直しに関する計画や情報を提供し、又は道路管理者としての意見を聴取するなど、道路管理者等と緊密に連携して判断すること。

(3) 計画的な予算措置

現行規制速度の見直し及び生活道路における低速度規制の実施に際しては、道路標識又は道路標示の設置・撤去等を伴うことから、計画的な予算措置を講ずるとともに、優先的に実施すべきものを抽出するなど、効果的な予算執行に努めること。

(4) 国民の意見・要望の反映

見直し対象路線等の選定又は見直しの実施の順序の決定に当たっては、

これまでに標識BOX等を通じて把握された国民の意見・要望を参考に
するよう留意すること。

(5) 年度計画の策定

各都道府県警察は、年度毎に現行規制速度の見直しに係る実施計画を
策定すること。

第2 最高速度規制に関する国民の理解を確保するための対策の推進

1 補助標識「規制理由」の設置

現行規制速度として、基準速度から下方補正をした速度が指定されてお
り、かつ、その補正の理由を運転者において認識することが困難であると
考えられる場合には、最高速度規制の道路標識に補助標識「規制理由(510
の2)」を附置し、規制の理由を運転者等に示すことを検討すること。

2 関係機関・団体等と連携した法定外表示等の活用

道路交通に起因する騒音・振動等の軽減を図る目的で最高速度規制を実
施している場合は、上記1の補助標識の設置に加え、より詳しく規制の理
由を示すことによって交通規制の遵守が期待できるので、地方公共団体の
環境行政部門や道路管理者、交通安全協会等の関係機関・団体等と連携し、
看板や法定外表示を活用して規制の理由を運転者に周知するなど、最高速
度規制の遵守を促すための取組を推進すること。

3 ホームページ等各種媒体を活用した情報発信の実施

規制速度を抑制せざるを得ない理由等を詳細に説明する必要がある場合
は、都道府県警察及び地方公共団体のホームページや広報誌(紙)、関係団
体の機関誌(紙)等を活用するなど、効果的な情報発信を実施すること。

第3 運転者に適切な交通行動を促すための対策の推進

1 道路標識の視認性の向上

(1) 道路標識の視認性を阻害している要因の除去

占用物件や植樹帯の樹木等によって道路標識の視認性が阻害されてい
ないかの点検を、道路利用者の視点で実施し、視認性が妨げられている
と認められる場合は、道路標識を見やすい箇所へ移設することや道路管
理者に対して樹木の剪定を要請するなど、当該道路標識の視認性を阻害
している要因の除去を図ること。

(2) 見やすい位置、効果的な位置への道路標識等の設置・移設

住宅地域内の道路等においてオーバー・ハング方式により道路標識を
設置している例が見られるが、道路では運転者の注意は下方に集中する
ため路側式標識の方が見やすいとの指摘もあることから、必要に応じて
路側式標識に建替えを行うなど、道路利用者から見やすい位置への道路
標識等の設置に配慮すること。また、例えば、区間標識が道路の曲線部
に位置することとなる場合には、その手前の直線部に設置するなど道路

標識の効用を発揮するための効果的な位置を検討し、必要に応じて移設等の措置を講ずること。

(3) 道路標識の表示内容の複雑化等の解消

市街地における適切な交通管理を行う上で、きめ細かな時間規制、車種規制が必要となることがあるが、それに伴い、道路標識の表示内容の複雑化や設置数の増大が見られ、道路標識の視認性及び識別性に影響を及ぼしている場合がある。

したがって、道路利用者にとって道路標識が分かりやすくなるよう道路標識の簡素合理化及び集約化を図り、道路利用者が当該箇所の交通規制を直ちに判断できるよう、道路標識の表示内容の複雑化等の解消を図ること。

2 道路管理者と連携した物理的デバイス等の設置等による速度抑制の推進

(1) 物理的デバイス等の設置等の推進に向けた道路管理者との連携

ハンプを始めとする物理的デバイス等の設置は、生活道路等における車両の走行速度を低減させる上で有効な対策であることから、道路管理者と連携し、その設置を一層推進していく必要がある。

したがって、生活道路が抜け道として利用されている実態や交通事故の発生状況等を踏まえ、優先的に車両の走行速度を低減させる必要がある道路の情報及び実施すべき対策等を共有するなど、物理的デバイス等の設置による車両の走行速度を低減させる対策が効果的かつ計画的に図られるよう道路管理者と連携すること。

また、道路交通法の一部を改正する法律（平成25年法律第43号）により新たに規定された環状交差点については、車両走行速度の低減効果も期待されることから、ふさわしい箇所において導入がなされるよう、道路管理者を始めとする関係機関との連携を密にすること。

(2) 物理的デバイス等の設置等に向けた合意形成の円滑化の促進

ハンプ等の設置に係る振動や騒音の発生の懸念から地域住民の合意形成に困難を来している例が見られるが、物理的デバイス等を設置した場合の車両の走行速度の低下、交通事故の減少等の整備効果又は振動・騒音の発生が低いハンプの事例等について、必要に応じて道路管理者と連携して地域住民等に説明するなど、物理的デバイス等の設置等に係る合意形成が円滑に図られるよう配慮すること。

3 エコドライブの促進

エコドライブは、二酸化炭素排出量や燃料消費量の削減等、環境保全上の効果が認められるのみならず、交通事故抑止にも一定の効果が期待されるため、平成24年10月、エコドライブ普及連絡会（警察庁、経済産業省、国土交通省、環境省）において改定した「エコドライブ10のすすめ」を活用し、毎年11月をエコドライブ推進月間として普及促進に努めているところである。

今後は当該月間にとどまることなく、事業所における講習会、安全運転管理者に対する講習会、運転免許センター等における広報啓発等運転者を対象とする交通安全教育を実施する際には、エコドライブによる交通事故抑止の効果等を踏まえて、可能な限りエコドライブの推奨を盛り込むなど、継続的な広報啓発によるエコドライブの更なる周知に努めること。