

原 議 保 存 期 間 1 0 年
(平成31年12月31日まで)

各 地 方 機 関 の 長 殿
各 都 道 府 県 警 察 の 長
(参考送付先)
本 庁 各 局 部 課 長
各 付 属 機 関 の 長

警 察 庁 丙 規 発 第 2 3 号
平 成 2 1 年 1 0 月 2 9 日
警 察 庁 交 通 局 長

「交通規制基準」の一部改正について

交通規制を実施する場合の標準については、「交通規制基準」（平成11年10月25日付け警察庁丙規発第28号、丙都交発第21号別添）により示しているところであるが、このたび、近年の道路整備の進展、自動車性能の向上等の道路交通をとりまく環境の変化を踏まえ、より合理的な規制速度決定の在り方について、有識者からの意見を参考としつつ検討を行い、「第32最高速度（区域及び高速自動車国道を除く。）」及び「第33最高速度（区域）」を別添のとおり改正することとした。

都道府県警察においては、今後、原則として本通知による改正後の「交通規制基準」に準拠して交通規制を実施することとし、現行規制速度について、点検の上、速やかな見直しに努められたい。

第32 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。）

区分 / 種別		内 容																																																							
規 制	表示する意味	<p>1 規制標識 3 2 3 最高速度 道路交通法第 2 2 条の道路標識により、</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 車両*及び路面電車の最高速度 ・ 原動機付自転車及び他の車両を牽引している自動車の最高速度につき道路交通法施行令に規定する最高速度以下の速度とする場合における当該最高速度 ・ 緊急自動車の最高速度につき道路交通法施行令に規定する最高速度以上の速度とする場合における当該最高速度 <p>を指定すること。</p> <p>2 規制標識 3 2 3 の 2 特定の種類の車両の最高速度 道路交通法第 2 2 条の道路標識により、車両の種類を特定して最高速度を指定すること。</p> <p>3 規制標示 1 0 5 最高速度 道路交通法第 2 2 条の道路標示により、</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 車両*及び路面電車の最高速度 ・ 原動機付自転車及び他の車両を牽引している自動車の最高速度につき道路交通法施行令に規定する最高速度以下の速度とする場合における当該最高速度 ・ 緊急自動車の最高速度につき道路交通法施行令に規定する最高速度以上の速度とする場合における当該最高速度 <p>を指定すること。</p> <p>* 原動機付自転車、自動車（緊急自動車を除く。）が他の車両を牽引している場合（牽引するための構造及び装置を有する自動車によつて牽引されるための構造及び装置を有する車両を牽引する場合を除く。）における当該自動車及び緊急自動車を除く。</p>																																																							
	実 施	関連規定等	<p>1 法的根拠 法第 2 2 条 令第 1 1 条 令第 1 2 条</p> <p>2 警察署長等への委任 法第 5 条第 1 項 令第 3 条の 2 第 1 項</p>																																																						
	基 準	規制速度の決定方法	<p>1 一般道路（生活道路及び自動車の通行機能を重視した構造の道路を除く。）は、下記の基準速度一覧表により、基準速度を設定する。</p> <p style="text-align: center;">基準速度一覧表</p> <table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <thead> <tr> <th>区分</th> <th>地域</th> <th>車線数</th> <th>中央分離</th> <th>歩行者交通量</th> <th>基準速度</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>1</td> <td rowspan="6">市街地</td> <td colspan="2" rowspan="2">2車線</td> <td>多い</td> <td>40 km/h</td> </tr> <tr> <td>2</td> <td>少ない</td> <td>50 km/h</td> </tr> <tr> <td>3</td> <td rowspan="4">4車線以上</td> <td rowspan="2">あり</td> <td>多い</td> <td>50 km/h</td> </tr> <tr> <td>4</td> <td>少ない</td> <td>60 km/h</td> </tr> <tr> <td>5</td> <td rowspan="2">なし</td> <td>多い</td> <td>50 km/h</td> </tr> <tr> <td>6</td> <td>少ない</td> <td>50 km/h</td> </tr> <tr> <td>7</td> <td rowspan="6">非市街地</td> <td colspan="2" rowspan="2">2車線</td> <td>多い</td> <td>50 km/h</td> </tr> <tr> <td>8</td> <td>少ない</td> <td>60 km/h</td> </tr> <tr> <td>9</td> <td rowspan="4">4車線以上</td> <td rowspan="2">あり</td> <td>多い</td> <td>60 km/h</td> </tr> <tr> <td>10</td> <td>少ない</td> <td>60 km/h</td> </tr> <tr> <td>11</td> <td rowspan="2">なし</td> <td>多い</td> <td>50 km/h</td> </tr> <tr> <td>12</td> <td>少ない</td> <td>60 km/h</td> </tr> </tbody> </table>		区分	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 km/h	2	少ない	50 km/h	3	4車線以上	あり	多い	50 km/h	4	少ない	60 km/h	5	なし	多い	50 km/h	6	少ない	50 km/h	7	非市街地	2車線		多い	50 km/h	8	少ない	60 km/h	9	4車線以上	あり	多い	60 km/h	10	少ない	60 km/h	11	なし	多い	50 km/h	12	少ない
区分	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 km/h																																																				
2				少ない	50 km/h																																																				
3		4車線以上	あり	多い	50 km/h																																																				
4				少ない	60 km/h																																																				
5			なし	多い	50 km/h																																																				
6				少ない	50 km/h																																																				
7	非市街地	2車線		多い	50 km/h																																																				
8				少ない	60 km/h																																																				
9		4車線以上	あり	多い	60 km/h																																																				
10				少ない	60 km/h																																																				
11			なし	多い	50 km/h																																																				
12				少ない	60 km/h																																																				

- ・市街地：D I D（人口集中地区）、非市街地：D I D以外
 - ・車線数：上下線の合計。3車線の場合は、2車線の基準速度に準じて設定する。
 - ・中央分離：物理的施設（緑石、柵等）により判別し、チャッターバーやポストコーンによるものは「分離なし」とする。
 - ・歩行者交通量：規制速度決定時点で最新の道路交通センサスのデータを使用する。
 なお、道路交通センサスのデータがない道路においては、実測によるものとし、新設道路においては道路交通環境が類似した道路の歩行者交通量を参考とすること。
 - ・歩行者交通量多い：市街地701人/12h以上 非市街地：101人/12h以上
 - ・歩行者交通量少ない：市街地700人/12h以下 非市街地：100人/12h以下
- 2 基準速度一覧表で設定した基準速度を最大限尊重しつつ、別表の補正要因の例示を参考にし、現場状況に応じた補正を行い、原則として基準速度から±10km/hの範囲で規制速度を決定する。
 なお、この場合において、現行規制速度が実勢速度(85パーセントイル速度^{*1})と乖離(概ね20キロメートル毎時以上)している道路においては、適切な規制速度となるように検討すること。
- 3 生活道路^{*2}における速度規制については、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、道路管理者などの意見を十分に踏まえて、速度を抑えるべき道路を選定し、このような道路の最高速度は、30キロメートル毎時を原則とする。
 なお、その場合には、関係機関との連携による物理的デバイスの設置を併せて検討した上で、実施すること。
- 4 自動車の通行機能を重視した構造の道路^{*3}で、かつ安全が確保された道路における最高速度は、70キロメートル毎時以上を原則とする。
- 85パーセントイル速度^{*1}：ある区間を走行する車両の速度を低い順番から並べた場合に、全体の85%が含まれる速度の値。
 生活道路^{*2}：一般道路のうち、主として地域住民の日常生活に利用される道路
 自動車の通行機能を重視した構造の道路^{*3}：一般道路のうち、道路構造の水準が高く、走行上の危険因子が少ない自動車の走行性を重視した道路

別表 補正要因の例示

補正時の観点	基準速度を下方補正するケース	基準速度を上方補正するケース
安全性の確保	交通事故が多い 重大事故の発生割合が高い	交通事故が少ない 重大事故の発生割合が低い
生活環境の保全	人家、商店が多い 通学路である 大気汚染、騒音に配慮する必要がある	人家、商店が少ない 通学路でない
道路構造	歩道が設置されていない 視距が確保されていない 道路線形が悪い 路肩が確保されていない	歩道が設置されている 視距が確保されている 道路線形が良好である 路肩が確保されている
沿道状況	沿道出入口が多い 交差点間隔が短い	沿道出入口が少ない 交差点間隔が長い
交通特性	大型車混入率が高い 歩行者・自転車が 多い 実勢速度が低い	大型車混入率が低い 歩行者・自転車が 少ない 実勢速度が高い

* 本表の要因が唯一の判断材料ではなく、これ以外の要因による補正も可。

* 本表に示す全ての要因に該当していなければ、補正してはならないものではない。

	対 象	車両及び路面電車								
規 制		<p>1 規制速度値は10キロメートル毎時単位とし、原則として30キロメートル毎時未満の最高速度は指定しないこと。一般道路においては、原則として70キロメートル毎時以上の最高速度は指定しないこと（自動車の通行機能を重視した構造の道路は除く）。</p> <p>2 原則として60キロメートル毎時の最高速度の指定は行わないものとする。ただし、次のいずれかに該当する一般道路は、高速自動車国道と誤認されるおそれがあるので、必要がある場合は、最高速度60キロメートル毎時の道路標識を設置することができる。</p> <p>(1) 高速自動車国道又は自動車専用道路と接続している一般道路</p> <p>(2) 供用されている区間内の一部に最高速度60キロメートル毎時を超える規制が行われている一般道路</p> <p>3 対象時間は原則として終日とする。ただし、道路交通状況により必要な場合は、昼夜別や日曜、休日及び平日等に区分して実施することができる。</p> <p>4 規制期間は原則として通年とする。ただし、冬期における恒常的な路面の圧雪・凍結のある道路又は観光シーズンにおける交通量の増大等により特に必要がある道路については、期間を定めて規制することができる。</p> <p>5 時間又は期間を指定して行う最高速度の引上げ、引下げの規制は、原則として可変標識により運用すること。</p> <p>6 同一路線における頻繁な規制速度の変化は、交通流に影響を及ぼすことから、規制区間長に留意すること。</p> <p>7 都道府県境付近における規制速度については、その斉一化のため、都道府県警察相互間で調整を行うこと。</p> <p>8 生活道路が集積して存在する場合は、区域を指定しての規制を検討すること。</p> <p>9 自動車の通行機能を重視した構造の道路であっても、原則として80キロメートル毎時を超える最高速度は指定しないこと。</p> <p>10 自動車の通行機能を重視した構造の道路は、原則として次のいずれにも該当する道路とする。</p> <p>(1) 設計速度が60キロメートル毎時以上であること。</p> <p>(2) 立体交差化されていること。</p> <p>(3) 上下線が分離されていること。</p> <p>11 70キロメートル毎時以上の最高速度を指定する場合は、交通事故発生状況を考慮するとともに、原則として歩行者、軽車両及び原動機付自転車の通行止め規制を実施すること。</p> <p>12 昼夜別速度規制については、下記の実施基準により実施すること。</p>								
実	留意事項									
基 準		<p style="text-align: center;">昼夜別速度規制実施基準</p> <table border="1" data-bbox="375 1400 1412 2051"> <tr> <td data-bbox="375 1400 486 1489">目 的</td> <td data-bbox="486 1400 1412 1489">夜間（日没時から日の出時までの間）及び昼間（夜間以外の時間）を区分して行う最高速度規制（以下「昼夜別速度規制」という。）の実施に関して必要な一般的事項を定めることを目的とする。</td> </tr> <tr> <td data-bbox="375 1489 486 1758">対象道路</td> <td data-bbox="486 1489 1412 1758"> <p>1 山間部のカーブ等において夜間の交通事故が多発し、又は多発するおそれがあり、夜間の速度を引き下げる必要がある道路</p> <p>2 騒音、振動等道路の交通に起因する障害があり、夜間における静穏な生活環境を保全する必要がある道路</p> <p>3 道路照明がない等の理由で道路構造上危険な場所及びその前後の区間で、夜間の速度を引き下げる必要がある道路</p> <p>4 速度規制の見直し等によって、昼間に限って速度を引き上げる必要のある道路</p> </td> </tr> <tr> <td data-bbox="375 1758 486 1915">運 用 の 基 本</td> <td data-bbox="486 1758 1412 1915"> <p>1 昼夜別速度規制は、原則として昼間に対して夜間の速度を引き下げるものとし、その速度差は10キロメートル毎時を基準とする。</p> <p>2 昼夜別速度規制は、あらかじめ内部に記憶している日出、日没の時刻により、自動的に標識の標示を2通りに可変する機能を有する道路標識を設置して行うものとする。</p> </td> </tr> <tr> <td data-bbox="375 1915 486 2051">実施上の留意事項</td> <td data-bbox="486 1915 1412 2051"> <p>1 各都道府県の日出及び日没の具体的時刻は、都道府県庁所在地における時刻（ただし、北海道は、釧路及び北見方面では根室の時刻、札幌、函館及び旭川方面では札幌の時刻）とする。</p> <p>2 昼夜別速度規制区間の前後における速度規制は、原則として昼夜別速度規制</p> </td> </tr> </table>	目 的	夜間（日没時から日の出時までの間）及び昼間（夜間以外の時間）を区分して行う最高速度規制（以下「昼夜別速度規制」という。）の実施に関して必要な一般的事項を定めることを目的とする。	対象道路	<p>1 山間部のカーブ等において夜間の交通事故が多発し、又は多発するおそれがあり、夜間の速度を引き下げる必要がある道路</p> <p>2 騒音、振動等道路の交通に起因する障害があり、夜間における静穏な生活環境を保全する必要がある道路</p> <p>3 道路照明がない等の理由で道路構造上危険な場所及びその前後の区間で、夜間の速度を引き下げる必要がある道路</p> <p>4 速度規制の見直し等によって、昼間に限って速度を引き上げる必要のある道路</p>	運 用 の 基 本	<p>1 昼夜別速度規制は、原則として昼間に対して夜間の速度を引き下げるものとし、その速度差は10キロメートル毎時を基準とする。</p> <p>2 昼夜別速度規制は、あらかじめ内部に記憶している日出、日没の時刻により、自動的に標識の標示を2通りに可変する機能を有する道路標識を設置して行うものとする。</p>	実施上の留意事項	<p>1 各都道府県の日出及び日没の具体的時刻は、都道府県庁所在地における時刻（ただし、北海道は、釧路及び北見方面では根室の時刻、札幌、函館及び旭川方面では札幌の時刻）とする。</p> <p>2 昼夜別速度規制区間の前後における速度規制は、原則として昼夜別速度規制</p>
目 的	夜間（日没時から日の出時までの間）及び昼間（夜間以外の時間）を区分して行う最高速度規制（以下「昼夜別速度規制」という。）の実施に関して必要な一般的事項を定めることを目的とする。									
対象道路	<p>1 山間部のカーブ等において夜間の交通事故が多発し、又は多発するおそれがあり、夜間の速度を引き下げる必要がある道路</p> <p>2 騒音、振動等道路の交通に起因する障害があり、夜間における静穏な生活環境を保全する必要がある道路</p> <p>3 道路照明がない等の理由で道路構造上危険な場所及びその前後の区間で、夜間の速度を引き下げる必要がある道路</p> <p>4 速度規制の見直し等によって、昼間に限って速度を引き上げる必要のある道路</p>									
運 用 の 基 本	<p>1 昼夜別速度規制は、原則として昼間に対して夜間の速度を引き下げるものとし、その速度差は10キロメートル毎時を基準とする。</p> <p>2 昼夜別速度規制は、あらかじめ内部に記憶している日出、日没の時刻により、自動的に標識の標示を2通りに可変する機能を有する道路標識を設置して行うものとする。</p>									
実施上の留意事項	<p>1 各都道府県の日出及び日没の具体的時刻は、都道府県庁所在地における時刻（ただし、北海道は、釧路及び北見方面では根室の時刻、札幌、函館及び旭川方面では札幌の時刻）とする。</p> <p>2 昼夜別速度規制区間の前後における速度規制は、原則として昼夜別速度規制</p>									

		<p>区間の昼間の速度規制と同一とすること。</p> <p>3 昼夜別速度規制は、速度規制区間における可変標識の一体的運用が必要であるので、定期的な点検整備と日常における点検を徹底し、適正な保守管理に努めること。</p>
設置	道	<p>1 規制標識 3 2 3 最高速度 最高速度を指定する区域又は道路の区間の前面及び区域又は道路の区間内の必要な地点における左側の路端</p> <p>2 規制標識 3 2 3 の 2 特定の種類の車両の最高速度 車両の種類を特定して最高速度を指定する区域又は道路の区間の前面及び区域又は道路の区間内の必要な地点における左側の路端</p>
	路	<p>1 規制標識 3 2 3 最高速度 (1) 始点標識及び終点標識 ア 最高速度を指定する区間の始まり及び終わりの地点における左側路端に始点標識「始まり(505-A・B)及び「終わり(507-A・B・C)」の補助標識をそれぞれ附置するものとし、当該道路が幹線道路等で交通量が多い道路では、必要により、オーバー・ハング方式又はオーバー・ヘッド方式を用いるものとする。 イ 最高速度を指定する区間が連続し、かつ、それぞれの指定区間の最高速度が異なる場合には、手前の最高速度を指定する区間の終点標識を省略し、次の指定区間の始点標識を設置するものとする(図例参照)。 (2) 標識の設置間隔 別添「標識の設置間隔」によるものとする。</p> <p>2 規制標識 3 2 3 の 2 特定の種類の車両の最高速度 最高速度の指定のうち、車両の種類を特定して最高速度の指定を行う場合は、補助標識「車両の種類(503-A)」を附置した規制標識「特定の種類の車両の最高速度(323の2)」を設置するものとし、その設置については前記1に同じ。</p> <p>図例 異なった最高速度を指定する区間が連続する場合</p>
基準	標	<p>設置方法</p>
	識	<p>設置場所</p> <p>最高速度を指定する区域内又は道路の区間内の必要な地点</p>
	道路標示	<p>設置方法</p> <p>必要に応じて、道路標識「最高速度(323)」に代え、又はこれに併せて道路標示「最高速度(105)」を設置するものとする。</p>

* 自動車専用道路の基準等については、改正前の「交通規制基準」によるものとする。

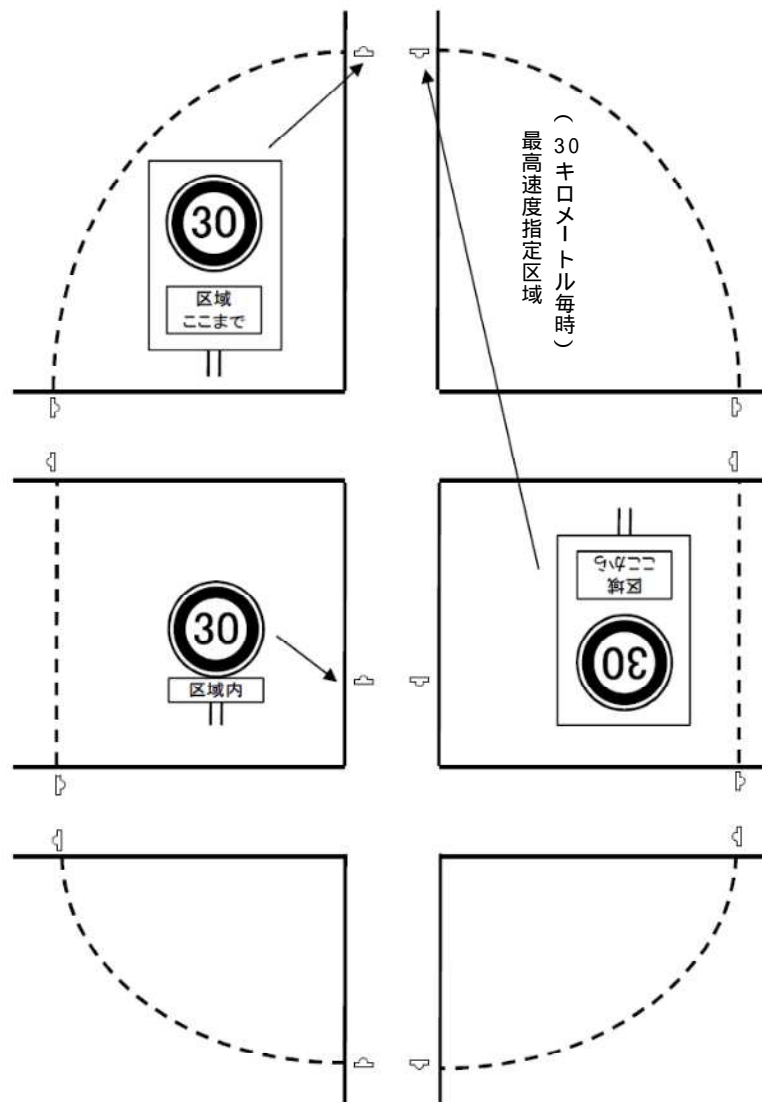
第33 最高速度（区域）

区分 / 種別		内 容
規 制 実 施 基 準	表示する意味	<p>1 規制標識 3 2 3 最高速度 道路交通法第 2 2 条の道路標識により、</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 車両* 及び路面電車の最高速度 ・ 原動機付自転車及び他の車両を牽引している自動車の最高速度につき道路交通法施行令に規定する最高速度以下の速度とする場合における当該最高速度 ・ 緊急自動車の最高速度につき道路交通法施行令に規定する最高速度以上の速度とする場合における当該最高速度 <p>を指定すること。</p> <p>2 規制標識 3 2 3 の 2 特定の種類の車両の最高速度 道路交通法第 2 2 条の道路標識により、車両の種類を特定して最高速度を指定すること。</p> <p>3 規制標示 1 0 5 最高速度 道路交通法第 2 2 条の道路標示により、</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 車両* 及び路面電車の最高速度 ・ 原動機付自転車及び他の車両を牽引している自動車の最高速度につき道路交通法施行令に規定する最高速度以下の速度とする場合における当該最高速度 ・ 緊急自動車の最高速度につき道路交通法施行令に規定する最高速度以上の速度とする場合における当該最高速度 <p>を指定すること。</p> <p>* 原動機付自転車、自動車（緊急自動車を除く。）が他の車両を牽引している場合（牽引するための構造及び装置を有する自動車によつて牽引されるための構造及び装置を有する車両を牽引する場合を除く。）における当該自動車及び緊急自動車を除く。</p>
	関連規定等	<p>1 法的根拠 法第 2 2 条 令第 1 1 条 令第 1 2 条</p> <p>2 警察署長等への委任 法第 5 条第 1 項 令第 3 条の 2 第 1 項</p>
	区域、道路の区間又は場所	<p>1 生活道路 原則として、生活道路における交通事故抑止のためのゾーン対策を実施すべき区域とする。</p> <p>2 広範囲の場合 原則として市街地や住宅街とするが、道路及び交通の状況から特に必要があると認められる地域も対象とすることができるものとする。</p>
	対 象	車両及び路面電車
	留意事項	<p>1 生活道路を対象とした区域を決定する際は、関係者（住民、自治体、道路管理者等）で協議・調整を行うこと。</p> <p>2 当該区域規制が「市内全域」等のように広範囲に及ぶ場合、規制区域の境界は、一般ドライバーに分かるような河川、行政区域境等とすること。</p> <p>3 規制区域内であっても、道路及び交通の状況から必要と認められる場合は、区間規制として速度の引上げ又は引下げを行うこと。</p>
設 置 基 準	道 路 設 置 場 所 標 識	<p>1 規制標識 3 2 3 最高速度 最高速度を指定する区域又は道路の区間の前面及び区域又は道路の区間内の必要な地点における左側の路端</p> <p>2 規制標識 3 2 3 の 2 特定の種類の車両の最高速度 車両の種類を特定して最高速度を指定する区域又は道路の区間の前面及び区域又は道路の区間内の必要な地点における左側の路端</p>

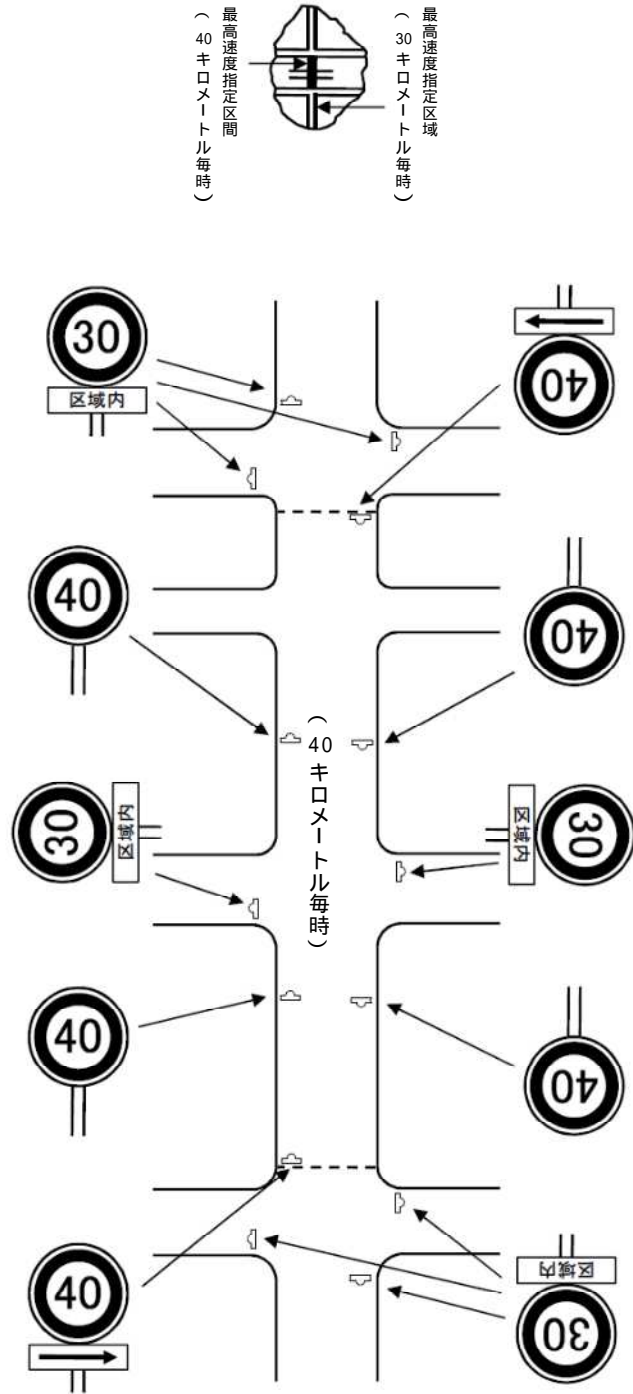
設置
方法

- 1 生活道路において区域の境界部に区域規制標識を設置する場合は、原則として背板を用いた区域規制標識を左側の路端に設置するものとする。
なお、ゲート性をもたせるため、ゾーン入口の右側の路端にも併せて設置することができるものとする。
- 2 道路及び交通の状況により必要がある場合は、オーバー・ハング方式又はオーバー・ヘッド方式により設置するものとする。
- 3 区域の境界部において、区域外から区域内へ進行しようとする車両に対して始点標識を設置する場合は補助標識「始まり(505-C)」を、区域内から区域外へ進行する車両に対して終点標識を設置する場合は補助標識「終わり(507-D)」をそれぞれ附置するものとする。(図例(1)参照)
- 4 区域を指定して交通の規制を行う場合に設置する区域内標識については、補助標識「区域内(506の2)」を附置するものとし、原則として背板を用いないものとする。(図例(1)参照)
- 5 区域内の道路に指定区域内における最高速度と異なる最高速度を指定した道路が交差する場合には、異なる最高速度指定区間と指定区域の道路との境界の地点に設置する指定区域及び指定区間の終点標識は、省略するものとする。(図例(2)参照)

図例(1) 区域を指定して行う場合



図例(2) 指定区域の中にこれと異なる最高速度を指定する区間がある場合



道路標示
設置場所
設置方法

最高速度を指定する区域内又は道路の区間内の必要な地点

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。）に同じ。

別添 標識の設置間隔

1 設置間隔の基準

道路の区間を定めて交通規制を行う場合における区間内標識の設置間隔の基準は、次のとおりとする。

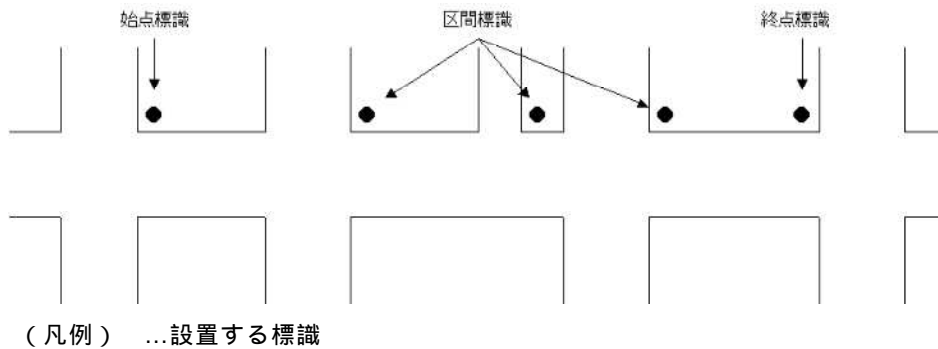
- (1) 原則として、交差点ごとに設置するものとする（図例(1)参照）。
- (2) 市街地等で交差点が密に連続している区間において、右左折して規制区間に流入する車両から容易に視認することができる範囲に区間内標識が設置されているときは、交差点ごとに設置する区間内標識を適宜省略することができる（図例(2)参照）。
- (3) 交差点間隔が長く、区間内で規制の意味が判然としなくなるおそれがある場合には、設置間隔が概ね1.0キロメートルを超えない範囲で必要な地点に区間内標識を設置するものとする（図例(3)参照）。ただし、規制標示を設置する場合においては、これをもって区間内標識に代えることができる。
- (4) 始点標識及び終点標識の設置の特例

同じ種別の交通規制の区間が連続する場合又は都府県にまたがって同じ種別の交通規制が連続する場合には、それぞれの境界における終点標識、始点標識を省略するものとする。ただし、この場合は、区間内標識の設置位置について十分調整を行うこと。

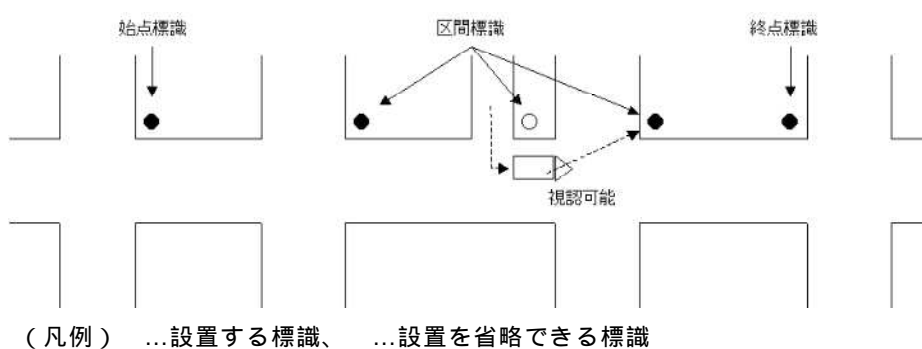
2 留意事項

- (1) 区間内標識の設置間隔は、できるだけ均一となるように設置すること。
- (2) 規制標示を設置する場合は、できるだけ標識と交互になるよう設置すること。

図例(1)



図例(2)



図例(3)

