

島交規甲第64号
島交指甲第47号
令和6年1月25日

関係所属長 殿

保存期間	10年
------	-----

島根県警察本部長

持続可能な交通規制の推進について（通達）

交通規制については、信号機の設置の合理化等の更なる推進について（令和元年5月15日付島交規甲第295号ほか）及びより合理的な交通規制の推進について（平成21年12月4日付島交企甲第1556号ほか）（以下「旧通達」という。）により合理化を推進しているところであるが、新設道路の供用、学校の統廃合、地域の過疎化等に伴い、道路環境や交通環境が変化した地域においては、その変化を踏まえた交通規制等の不断の見直しが必要である。

また、厳しい財政状況の中で、将来にわたって必要な交通安全施設等を整備し、適切な維持管理・更新等を今後も継続するためには、必要な予算を確保するためのあらゆる取組を引き続き進めるとともに、中長期的視点に立った交通規制そのものの総量を抑制し、抜本的なコストの合理化が必要不可欠である。

これらを踏まえ、道路における危険を防止し、その他交通の安全と円滑を図り、及び道路の交通に起因する障害を防止するという交通警察の使命を継続的に果たすためには、

- 実態に適合した交通規制を実施するための不断の見直し
- コスト合理化のための交通安全施設等の総量管理及び必要性が低下した交通規制そのものの改廃

を強力かつ持続的に推進する必要がある。

このような持続的な交通規制業務を推進するためには、これまでの取組を漫然と進めるのでは不十分であり、取組を抜本的に改めていく必要があることから、こうした意識を念頭に置き、下記により、管轄区域内の道路について交通実態を調査・分析し、当該道路における交通規制の実施及び交通安全施設等の設置に係る合理性を点検した上で、交通実態に即した交通規制の実施等を強力に推進されたい。

なお、旧通達については廃止する。

記

1 交通実態に即した交通規制の実施

新設道路の供用などにより、交通量が減少したことで、実勢速度と規制速度に大きな乖離が生じており、当該規制速度を維持する必要性が認められない場合には、最高速度規制の変更を検討するなど、道路交通環境の変化等に応じて、随時交通規制の見直し・更新をしていく必要がある。

そこで、その種類及び交通実態の調査・分析結果を踏まえ、「交通規制基準」の改正について（令和6年1月25日付島交規甲第63号）の「交通規制基準」の設置基準（以下「設置基準」という。）を基に、現場の交通実態に適合しなくなっていると認められた次の交通規制については、見直しや解除、撤去（以下「見直し等」という。）をすること。

なお、交通規制の見直し等に当たっては、地域住民等に対して交通規制を見直す理由を丁寧に説明し、理解を得るように努める必要があるものの、地域住民等からの明確な同意を得ることができないという理由のみによって安易に断念すべきものではないことから、交通管理上必要であると認められる場合には、必要な説明を尽くすこと。

代表的な交通規制の見直しに係る留意点及び着眼点について以下に示すが、これに限らず、他の交通規制についても見直しを検討すること。

(1) 実勢速度等を踏まえた最高速度規制の見直し

最高速度規制の点検・見直しについては、平成21年以降、重点的に取り組んでいるが、点検対象路線が通学路であるなどの理由によって多くの路線が現状維持とされていることから、歩道の整備や周辺の学校の移転を始めとした道路交通環境の変化があった路線においては、改めて最高速度規制の見直しを検討すること。

また、これまで点検の対象とならなかった区間においても、実勢速度と規制速度に大きな乖離が見られた場合には、最高速度規制の見直しを検討すること。

特に、最高速度20km/h規制について、過去に実施した当該交通規制がそのまま存置され、交通実態に適合せず形骸化しているなど、交通規制の必要性が低下している場合には、積極的に見直すこと。この場合、最高速度20km/h規制に代わり、車両の走行速度を実効的に抑制するための対策として、最高速度30km/h規制の区域規制と物理的デバイスとの適切な組合せにより交通安全の向上を図ろうとする「ゾーン30プラス」の整備等を念頭に置いた見直しも検討すること。

なお、最高速度の区域規制については、全て解除する方針であることから、道路交通環境に応じた必要最低限の最高速度規制について検討した上で、必要に応じて地域住民への説明を行うこと。

(2) 不要な指定方向外進行禁止規制の解除

一方通行規制や車両通行止め規制等が行われている交差点に設置され、当該規制の補完的な役割を果たしている指定方向外進行禁止規制について、通常の注意を払えば車両進入禁止や車両通行止め等の道路標識が確認でき、車両の進行が禁止されていることが明らかな場合には、解除を検討すること。

(3) 不要な追越しのための右側部分はみ出し通行禁止規制の解除

車両が追越しのため道路の右側部分にはみ出して通行することにより生じる交通の危険が生じるおそれは小さいと考えられる

- 道路拡幅により道路の左側の幅員が6メートルを超えることとなった道路
- 交通量が少ない又は見通しがきき、追越しのための右側部分はみ出し通行

による交通事故が想定されない路線等については、解除を検討すること。

(4) 不要な一時停止規制の解除

交通閑散な交差点において一時停止規制を実施することは、交通の円滑を確保する観点から適切ではないことから、

- 左右の見通しがきかない交差点であるが、住宅街や団地等の交通量が僅少な道路で、かつ、通行する車両の運転者から見て優先関係が明らかであり、重大な交通事故の発生が想定されないような交差点
- 田園地帯等で左右の見通しがきき、かつ、通行する車両の運転者から見て優先関係が明らかであり、交通量も多くない交差点
- 法定外表示等の設置指針について（令和5年4月5日付島交規甲第241号）に示すドットライン表示等により、交差点の存在を明示することが可能であり、交通量も多くない交差点

等については、解除を検討すること。

(5) 不要な横断歩道の撤去

当時の交通環境から交通規制が実施され、そのまま存置されている

- 小中学校の統廃合等により横断歩行者が減少した横断歩道
- 付近の大規模施設等が閉鎖したことにより横断歩行者が減少した横断歩道
- 横断距離が短く設置の必要性が認められない横断歩道

等については、撤去を検討すること。

(6) 不要な自転車横断帯の撤去

自転車は、交差点を通行しようとする場合において、車道又は歩道のいずれを通行していても、交差点又はその付近に自転車横断帯があるときは、その自転車横断帯を進行しなければならず、場合によっては車道を通行する自転車に不自然かつ不合理な横断を強いることとなり得ることから、

- 連続した自転車通行空間が整備されている自転車道同士をつなぐ自転車横断帯
- 自転車が通行できない構造の横断歩道橋等の付近で自転車の交通量が多い交差点等に設置されている自転車横断帯
- 交差点に進入することが危険であり、歩道に誘導することが必要と考えられる交差点に設置される自転車横断帯

等については、自転車が安全かつ円滑に自転車横断帯を進行することが想定される場合を除き、原則として自転車横断帯を撤去すること。

(7) 不要な駐車禁止規制の解除

個々の道路環境、交通実態、要望意見等を把握した上で、

- 交通閑散な住宅街等で駐車禁止の交通規制を実施する必要性が認められない場合
- 道路幅員が狭小であり、道路交通法（昭和35年法律第105号）第45条第2

項等に該当する法定の駐車禁止場所である場合

- 通過交通の想定されない袋小路や湾岸突堤部など、他の交通への影響が限定的と認められる場合

等の現場の交通実態に適合していなかったり、必要性が認められなかったりするなどの駐車禁止規制については、解除を検討すること。

なお、駐車禁止の区域規制については、全て解除する方針であることから、道路交通環境に応じた必要最低限の駐車禁止規制について検討した上で、必要に応じて地域住民への説明を行うこと。

(8) 不要な信号機の撤去

交通環境の変化等により、信号機を設置している場所が「信号機設置の指針」の制定について（平成28年1月7日付け島交規甲第14号）における諸条件に該当しなくなったときは、積極的に当該信号機の撤去を検討すること。

特に、一灯点滅式信号機その他の常に灯火の点滅を行っている信号機については、一時停止の交通規制その他の対策について、地域住民や関係者への説明を尽くした上で、原則撤去すること。

なお、既存の信号機を撤去しない場合でも、道路環境の変化や信号灯器のLED化等によって信号灯器の視認性が向上した場合の両面灯器の片面灯器への変更といった複数ある灯器の数の削減など、必要性が認められない信号灯器や信号柱の削減等の信号機の設置方法の合理化を図ること。

また、交通事故の減少や被害の軽減、交差点における待ち時間の減少、災害時の対応力の向上等を図るため、信号機によらない環状交差点の設置が可能と認められる場合には、その導入を道路管理者に働きかけること。

2 交通実態に即した効果的かつ効率的な交通安全施設等の設置

信号機や道路標識をはじめとする交通安全施設等は、長年にわたる数的規模の拡大により、老朽化対策や修繕・補修が追いついていない状況にあり、倒壊等による道路上の危険が生じるおそれがあるほか、視認性への影響による交通の安全が脅かされる懸念もある。

財政状況が厳しい中、既存の交通安全施設等を全て維持することは困難であることから、交通規制そのものの総量を抑制する必要があることから、

- 同一内容の道路標識が重複して設置されており、その必要性が低下している場合の当該道路標識の撤去
- 交通実態の変化から必要性が低下していた交通規制の見直し等に併せた交通安全施設等の撤去

等の交通規制や交通安全施設の合理化を図ること。

また、設置基準として示されている道路標識等の設置間隔よりも短い間隔で設置されている道路標識等について、交通実態を踏まえて、

- その設置数を削減
- オーバー・ハング方式による道路標識に併せて路側方式による同一内容の道

路標識が重複して設置されている場合にはいずれか一方を撤去するなどの合理化を図ること。

3 交通実態の把握・分析

持続可能な交通規制を推進するため、管轄区域内の道路について、実勢速度、路上駐車実態、交通量等のほか、通学路指定の有無（小中学校等の統廃合状況を含む）、交通事故発生状況などの地域の交通実態をきめ細かに把握・分析すること。

4 推進体制の確立

持続可能な交通規制を推進するため、警察本部に別表の持続可能な交通規制検討委員会を設置する。

警察署においては、警察署長を長として、島根県警察における交通安全施設の管理要綱の制定について（平成22年3月29日島交規第1号本部長例規通達）に規定する取扱責任者を中心に推進体制を確立して、「交通規制基準」第3章第4「道路標識等の管理基準」を確認のうえ、取組を強力に推進すること。

なお、推進体制の報告は要しないものとする。

今後、各警察署の推進状況を把握するとともに、情報を共有することで、警察本部と警察署の連携を図るため、警察本部関係課と警察署の連絡会を概ね4半期に1回開催することとし、持続可能な交通規制検討委員会の事務局が事務を行うものとする。

別表 〔略〕