

交規甲達第10号
交指甲達第23号
平成21年11月12日

各部、課、隊、所、校、署長 殿

福井県警察本部長

より合理的な交通規制の推進について

交通規制（信号機の設置及び信号制御を含む。以下同じ。）は、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、又は交通公害その他の道路の交通に起因する障害を防止するために行われるものであるが、実施後の道路交通環境の変化等により現場の交通実態に適合しなくなったものを放置することは、交通の安全の確保等の本来意図した目的が達成できなくなるだけでなく、交通規制全般に対する信頼や国民の遵法意識をも損なうことともなりかねない。

そこで、各警察署にあっては、下記のとおり、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合理性を点検した上で、必要に応じ道路交通環境の改善を図ることにより、より合理的な交通規制の推進に努められたい。

記

1 基本的な考え方

より合理的な交通規制を推進する観点から、交通違反状況を含む交通実態を調査・分析することにより当該交通規制の合理性を点検し、改善できる点があると認められる場合には、当該交通規制の見直しを含め、必要な道路交通環境の改善を図ることとするものである。

2 交通実態の調査・分析

(1) 交通実態の調査

最高速度規制、駐車規制並びに信号機の設置及び信号制御の3つの交通規制（以下「重点交通規制」という。）を重点として、交通規制の種類に応じ、当該交通規制を実施している道路における

- 交通実態（実勢速度、路上駐車実態、交通量等）
- 違反の実態
- 交通指導取締りの状況
- 交通事故発生状況

等を調査し、違反状況を含む当該道路の交通実態を把握すること。

なお、調査対象とする交通規制の選定に当たっては、県民の意見を十分参考にして、違反者が多く、交通規制の合理性を点検すべきと考えられるものを選定することとし、調査の順序を決定するに当たっては、社会的により影響の大きいものを優先すること。また、信号機については、歩行者及び自転車に係る違反状況等も調査すること。

(2) 交通実態の分析による交通規制の合理性の点検

(1) により把握した違反状況を含む交通実態を分析することにより、道路利用者の多数が当該交通規制に従わない状況となっているなど、当該交通規制の効果が低下し、本来意図した目的を達成していないと認められる場所を特定すること。

その上で、交通指導取締りの状況をも踏まえて現時点での原因を分析し、その結果、より合理的な形に改善できると認められる場合、いわば「守られにくさ」の原因が交通規制を含む道路交通環境にあると認められる場合には、3の措置を実施すること。

3 道路交通環境の改善

(1) 実施要領

2(2)で道路交通環境をより合理的な形に改善できると認められた交通規制については、次のうち必要な措置をとること。

ア 交通規制の内容の変更又は交通規制の解除

イ 道路利用者に対する交通規制の理由の説明

ウ 道路管理者に対する道路の整備又は改良の働き掛け

エ 地方公共団体、民間事業者等に対する路外施設の整備等の働き掛け

オ その他必要と認められる措置

(2) 部内外の知見の活用

(1)の措置を実施するに当たっては、必要に応じて地域住民、道路利用者、道路管理者、交通工学の専門家等の意見を聴取するなど、部内外の知見を積極的に収集・活用すること。

なお、交通規制自体の見直し等について地域住民等の合意を得ることが困難な場合には、試験的運用の実施等により関係者で効果を検証しながら道路交通環境の改善を図ることも検討すること。

4 重点交通規制に係る留意事項

(1) 最高速度規制

最高速度規制の合理性を点検する場合には、例えば、沿道の騒音対策を目的として交通の安全と円滑の観点から必要となる規制速度よりも低い速度を最高速度として設定しているため、実勢速度が規制速度を大きく上回り、それゆえに違反取締りにも支障を来している道路であれば、

- 最高速度規制の見直しや高速走行抑止システムの整備により効果的な違反取締りが可能となり、現状よりも実勢速度を低下させ、道路交通環境の改善に資することができないか。

等の観点から検証を行うとともに、道路管理者に対し、

- 舗装の変更、遮音壁の設置、道路の拡幅等による道路交通環境の更なる改善を図る余地はないか。

等について検討を求め、沿道住民に対し、より現実的な騒音軽減対策を提示することができないかなど、道路交通環境の改善及び関係者の合意形成について総合的に検討すること。

また、最高速度規制の理由に応じて、歩道の整備、学校等の周辺施設の移転等の道路交通環境の変化についても考慮すること。

他方で、当該最高速度規制を変更することが適当でない認められる場合には、

- 最高速度規制の理由の説明（規制理由標識、交通情報板等の活用）
- 高速走行抑止システムの設置
- 道路管理者に対するハンパ、狭さく等の物理的デバイスの設置の働き掛け（生活道路である場合）
- 中央線の消去及び路側帯の拡大（生活道路である場合）

等について検討すること。

なお、最高速度規制に係る本通達に基づく取組みを実施するに当たっては、「交通規制基準の一部改正について」（平成21年交規第1049号）による現行規制速度の見直しとの整合性を図り、効率的な推進を図ること。

(2) 駐車規制

違法駐車が常態化している場合の要因としては、様々な駐車需要に見合った駐車場所が存在しないことが考えられることから、駐車規制に係る道路交通環境の改善を実施するに当たっては、

- 駐車需要の原因となっている施設の管理者、地方公共団体等に対する路外駐車施設の整備、路外駐車施設の位置に関する情報の周知等の働き掛け
- 必要やむを得ない駐車需要に対する一部場所・時間帯における駐車規制緩和
- 取締り活動ガイドラインの見直し等によるメリハリのある駐車違反取締り

等を総合的に検討すること。

なお、時間、曜日、季節等による交通流・量の変化等時間的視点と、道路の区間（片側）ごとの交通環境、道路環境及び道路構造等の場所的視点の両面から、個々の道路の機能と区域の特性に十分配慮することが必要である。

このため、次に掲げる着眼点を十分吟味し、個々の時間及び場所に応じたきめ細かな駐車規制となるよう努めること。

- 道路環境、交通実態、駐車需要等に適合した合理的な規制内容となっているか。
- 交通参加者、地域住民等の関係者からの苦情、要望意見等はないか。
- 交通事故防止、渋滞緩和等について期待どおりの効果が出ているか。
- 関連する他の交通規制との整合性はとれているか。

(3) 信号機の設置及び信号制御

歩行者や自転車による信号無視が常態化している場合の要因としては、

- 交通流の変化による各交差道路の交通量の変化
- サイクル長等が適切でないこと

等が考えられることから、

- 信号機の撤去又は移設
- 信号制御の変更によるサイクル長等の定数の見直し
- 経過時間表示付歩行者用信号機の整備
- 信号機の半感应化・押ボタン化
- 交通閑散時の点滅運用

等を検討すること。

なお、信号機を新設する場合、本通達の趣旨を踏まえ、真に必要な性の高い設置場所

の選定、信号サイクル等の適切な設定等に努めること。

5 推進体制の確立

本通達に基づく取組みを着実に推進するためには、交通規制担当係、交通指導担当係等の知見を効果的に集約することが必要であることから、交通課長等を実施責任者として推進体制を確立するとともに、交通規制課、隣接警察署と連携すること。

6 集中的実施期間及び報告

(1) 集中的実施期間

重点交通規制に係る本通達に基づく取組みについては、平成23年度末までに計画的かつ集中的に実施することとし、細目については別途指示する。

(2) 報告

本通達に基づき道路交通環境の改善のためにとった措置については、交通規制課に報告すること。