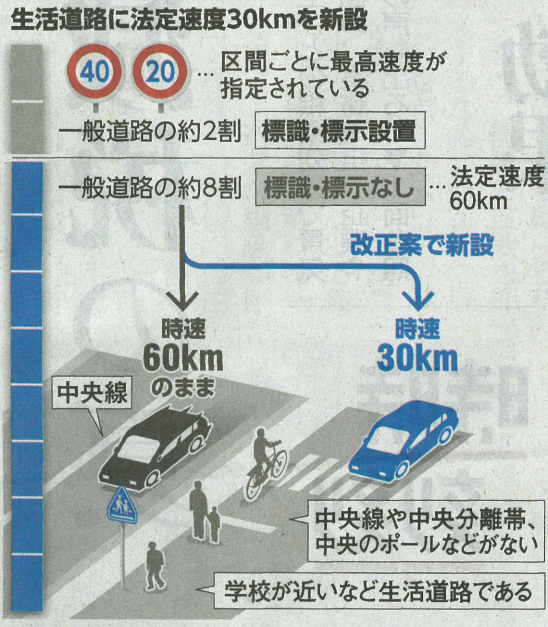


生活道路法定速度30キロ

警察庁方針 中央線ない区間

警察庁は30日、一般道路のうち速度規制がかかっておらず中央線などがない区間について、車の最高速度（法定速度）を

時速30キロと定める方針を決めた。一般道の法定速度は60キロだけで、狭い道路でも速度規制がなければ60キロまでの走行が可能



▼24面「ひやりそば」に警察庁はパブリックコメントを実施した上で、道路交通法施行令などを改正し、2026年9月の実施をめざす。車の最高速度は、道交法施行令で定めた法定速度と、都道府県公安委員会が区間を指定して定めて標識などで示す「指定速度」がある。一般道や自動車専用道路の法定速度は60キロ。一方、指定速

度は車面の通行状況や事故発生状況、道路の形状などから判断し指定しているが、狭かったり歩行者が多かったりする道でも指定速度がかかっているところが多い。千葉県八街市で21年6月、飲酒運転のトラックが児童をはねて5人が死傷した事故の現場も指定速度がなく、事故後に30キロに規制された。

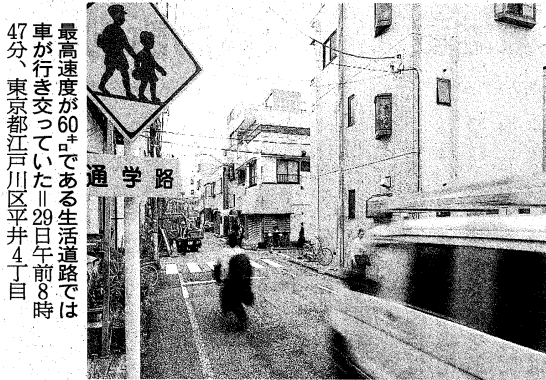
このため警察庁は、住民が徒歩や自転車を利用したり学校が近かったりする生活道路について、30キロの法定速度を設けることにした。対象は中央線や中央分離帯、中央のポールなどが無い道路。幅5・5メートル未満の道路が主な対象になる。中央線などがある道路の法定速度は引き続き60キロで、規制標識があると

ここはこれまで通り、標識の速度が最高速度となる。

全国の一一般道の総延長距離は約122万キロメートル。中央線などの設置が道路法で定められている幅5・5メートル以上の道路は、総延長の3割弱にあたる。一方で、指定速度がある区間は全体の約2割。今回の法定速度30キロは、現在規制されていない生活道路の多くが対象になるとみられる。

警察庁によると、交通事故全体は減少傾向が続く中、幅5・5メートル未満の道路での事故の割合は2割台で、横ばいで推移している。昨年の事故で、歩行者や自転車乗車中の死者が占める割合は、5・5メートル未満の道路がそれ以上の道路の1・8倍だった。（編集委員・吉田伸八）

通学路「ひやり」すぐそばに



最高速度が60km/hである生活道路では車が行き交っていた。29日午前8時47分、東京都江戸川区平井4丁目

30km/h規制導入方針

幅4〜5メートル

「抜け道」速度出す車

生活道路の車の最高速度が時速30km/hに設定されることになった。歩行者や自転車の安全確保が狙いだ。歩行者らのそばを車が高速で走る道路は各地にある。▼1面参照

東京都江戸川区平井4丁目の区道では29日朝、黄色い帽子をかぶりランドセルを背負った子どもたちがグループで歩いていた。JRR平井駅から300mほどの住宅街。周囲に学校もあり、朝や夕方には人通りが多い。

記者が見ていた1時間間に、児童約60人が通り、車は30台ほど通過した。スピードを出して走る車もあった。

この道路は道幅約4〜5mで、中央線がない。一方通行で直線に伸びている。速度規制がかかられておらず、最高速度は60km/h。警察庁が導入する30km/hの法定速度の対象となる道路の一つだ。

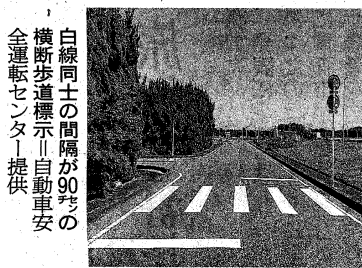
警察庁小松川署によると、交通状況などを考慮し、いまは規制をかけていない。長さ約700mの一本道のうち300mほどの区間で、2019

警察庁の方針について、石田東生・筑波大名教授（社会資本政策）は「日本の道路のあり方を大きく変える決定だ」と評価する。「小学校の通学路でも時速60km/hで走れる場所が多く、危険すぎる」と以前から訴えてきた。石田さんは「とりわけ小学校や幼稚園、保育所の周囲な

小学校・保育所の近く 段差設置など対策必要

どでは、道路上に凸状の段差をつくる「ハンプ」を設けるなど、ドライバーが速度を落とさないよう運転がしにくくなるような対策も必要だ」と話す。一方、歩行者がほばいないような場所ではルールの適用を厳格にし過ぎないなど、メリハリをつけた対策を進めるべきだという。

22年に車が絡む事故が4件起きた。うち1件は車同士、他の3件は車と自転車の事故。22年に起きた乗用車と自転車の衝突事故では自転車の20代の女性が重傷を負った。事故現場近くに住む男性（76）は「事故を起こした車が自宅の塀におつかつてきた」と振り返る。この道路は近くの都道から分岐しており、抜け道として使われることが多いという。「子どもたちの通学路でもあるので、危ないと思う」この道路脇には銭湯がある。ここに通う70代の男性は「道路を走る車のスピードにひやりとするときがある。普段から気をつけて歩いている」と話す。



白線同士の間隔が90cmの横断歩道標示。自動車の安全運転センター提供

横断歩道 広がる白線の間隔

警察庁は30日、横断歩道の白線の間隔を、現在の2倍の90cmまで広げることを可能にする方針を決めた。設置・維持費用の削減などが目的で、7月下旬の実施をめざす。横断歩道の白線同士の間隔は全国的に45cm間隔で引かれている。間隔を広げることで維持しやすくなるという。調査研究で、90cmまでなら車面の運転者からの見え方に問題はなかったという。

あるとつれいという。生活道路の安全対策では、一定の区域を定めて最高速度を30km/hに規制する「ゾーン30」や、路面に緩やかな盛り上がりなどを設置する「ゾーン30プラス」もある。21年度までに整備した418.7カ所で整備の前後1年間ずつの死亡・重傷事故件数を比べた結果、29.2%減ったという。（坂倉大地）

（編集委員・吉田伸八）