第１８章　可変式速度規制標識

第１８章　可変式速度規制標識

1．総　　則 …… 5-18-1
1.1　目　的 …… 5-18-1
1.2　適用範囲 …… 5-18-1
1.3　標識の設置間隔 …… 5-18-2
1.4　標識の支持方式および設置場所等 …… 5-18-2
1.5　可変式速度規制標識の基礎 …… 5-18-3
2．標準（参考）図 …… 5-18-4

第１８章　可変式速度規制標識

1. 総　　則

1.1　目　　的

高規格道路（自動車専用道路）に設置する可変速度規制標識は、公安委員会が設置・管理する設備であるが、高規格道路（自動車専用道路）整備に伴う可変速度規制標識の配置計画、基礎の設置や付帯設備・情報機器等の配置との整合を考慮する必要があるため参考として記載する。

なお、設置に関する全ての事項は、公安委員会協議によって決定するものである。

設置目的は、気象状況等により一時的に変化させる交通規制の状況を道路利用者に、迅速かつ的確に提供し、安全かつ円滑な交通を確保することを目的とする。

可変式速度規制標識は道路法第45条および道路交通法第４条の規定により設置される道路標識のうち規制標識の一種である。

可変式速度規制標識の運用を必要とする具体例としては

(1) 積雪、路面凍結、冠水、路面損傷などにより、安全な高速走行が確保できないと認められるとき。
(2) 霧、強風、地吹雪などの気象障害によって視程が充分確保できないとき、また強風などによって高速走行が危険であると認められるとき。
(3) 車線規制等による工事、雪氷作業の安全を確保することが必要なとき。
(4) 強風、台風、地震などにより法面崩壊、地滑り、落石などの災害が予想され、または発生し速度規制が必要なとき。
(5) 交通事故、渋滞等交通障害により交通流の制御が必要なとき。

1.2　適用範囲

北海道開発局が建設、管理する高規格道路（自動車専用道路）に設置が必要となる可変式速度規制標識の参考とする。

速度規制標識の種類、型式および設置基準に関する必要な事項は、「道路標識、区画線および道路標示に関する命令」（以下「標識令」という）に詳細が定められており、可変式速度規制標識の設置に関しても「標識令」に定めるところによる。

1.3　標識の設置間隔

標識の設置間隔は、公安委員会協議により決定する。

高規格道路（自動車専用道路）運用区間の可変速度規制標識の設置間隔はおおむね2kmを超えない範囲で設置することとし、公安委員会と協議の上で決定する。設置位置はより効果的な箇所に設置し全体で均衡のとれたものとする。

入出路の定められた自動車専用道路等においては、以下のような特定の場所での設置に考慮をはらっておけば、高速走行により短時間での反復視認も可能であり、平面交差する一般道路のように多くの標識の設置は必要なく、経済性・他機関との整合性をも考慮して設計している。

＜設置が必要となる箇所＞

(1)インターチェンジ・サービスエリア・パーキングリアの加速車線のテーパー端付近

＜設置が有効と考えられる箇所＞

(1)幾何構造条件が厳しい地点（曲率半径、縦断勾配、視距離等の条件が厳しい地点）

(2)気象条件が厳しい区間の前後

(3)橋梁、高架部分や日陰部分等凍結の起こりやすい地点の前後

(4)トンネルの出入口付近

(5)規則速度の変化点および速度規制が頻繁に行われる区間の前後

(6)その他必要と思われる地点

なお、上記箇所には優先的に設置し全体でおおむね2kmを超えない間隔を標準とし、均衡のとれた配置としている。また、可変式速度規制標識の配置計画は上記条件を考慮のうえ、公安委員会が調整するものとする。

注）設置間隔、および平均設置間隔については公安委員会に確認をとること。

1.4　標識の支持方式および設置場所等

標識の視認性は支持方式、設置場所によって大きく左右されるので、充分に検討するものとする。

(1) 道路利用者に最も見えやすい場所の選定にあたっては次の事項に留意しなければならない。

1) 道路線形、跨道橋、他の道路標識により、可変式速度規制標識の視認性が悪くなるおそれのない場所を選ぶこと。

2) 管理上支障のない場所を選ぶこと。

3) 道路構造に著しく支障を及ぼさない場所を選ぶこと。

(2) 設置位置は、道路の左側を原則とし、設置場所の決定にあたっては、(規制標識として告示されるので）公安委員会と協議して決定すること。

(3) 標識板の設置高さ（路面から表示板の下端までの高さ、ただし補助標識がある場合はその下端までの高さ）は2.0mを標準とする。なお、積雪のはなはだしい地域においては、標識板の高さを路面から3.0m以上（3.6m）確保するものとする。

(4) 設置位置は左路側で建築限界を考慮して決定するものとするが、三車線区間などにおいてはその見え方を検討し、片持式または門型式としてもよい。

(5) 可変式速度規制標識は、制御、監視および電源が必要なため、なるべくそれらの双方がある場所、すなわち非常電話機の付近が望ましい。なお、可変式速度規制標識の通信方式は、有線回線、通信事業者回線を使う場合があるため、確認のうえ設置場所を設定する必要がある。

設置場所条件に制約がない場合は、この非常電話機付近を選び工事の経済性を図ることとする。なお非常電話機が非常駐車帯に設けられる場合は、駐車車両による標識視認障害をなくす意味で非常駐車帯前方50m以上に設置することが望ましい。

(6) 可変式速度規制標識の支柱（基礎含む）の構造計算時の設計風速は50m/s以上とする。

1.5　可変式速度規制標識の基礎

可変式速度規制標識の基礎は、上部構造に見合った基礎とする。

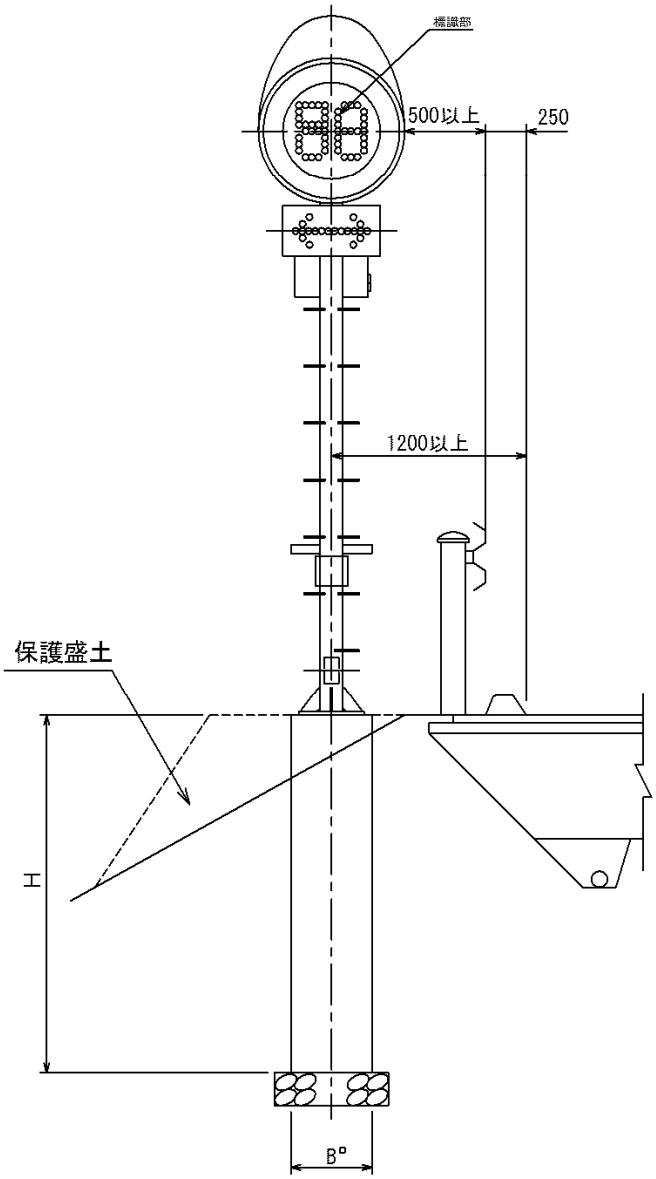
可変式速度規制標識の基礎の形状は、アースオーガ堀基礎（型枠は、スパイラルダクトによる）、鉄筋コンクリート管基礎、コンクリートブロック基礎の簡易ケーソン基礎とする。計算方法は、「道路照明施設設備基準」と「道路標識設置基準」の計算方法が同じであることから（いずれも「道路付属物の基礎について」（昭和50年7月15日付け建設省道企発台52号）を適用している）、この「道路付属物の基礎について」に記載されている簡易ケーソン方式にて計算する。

2. 標準（参考）図

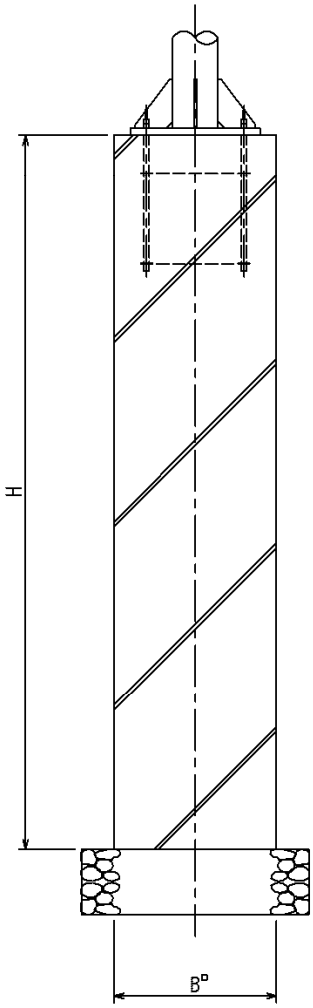
可変式速度規制標識取付参考図

機 器 設 置 図 ・ 基 礎 図

機 器 設 置 図



基 礎 図

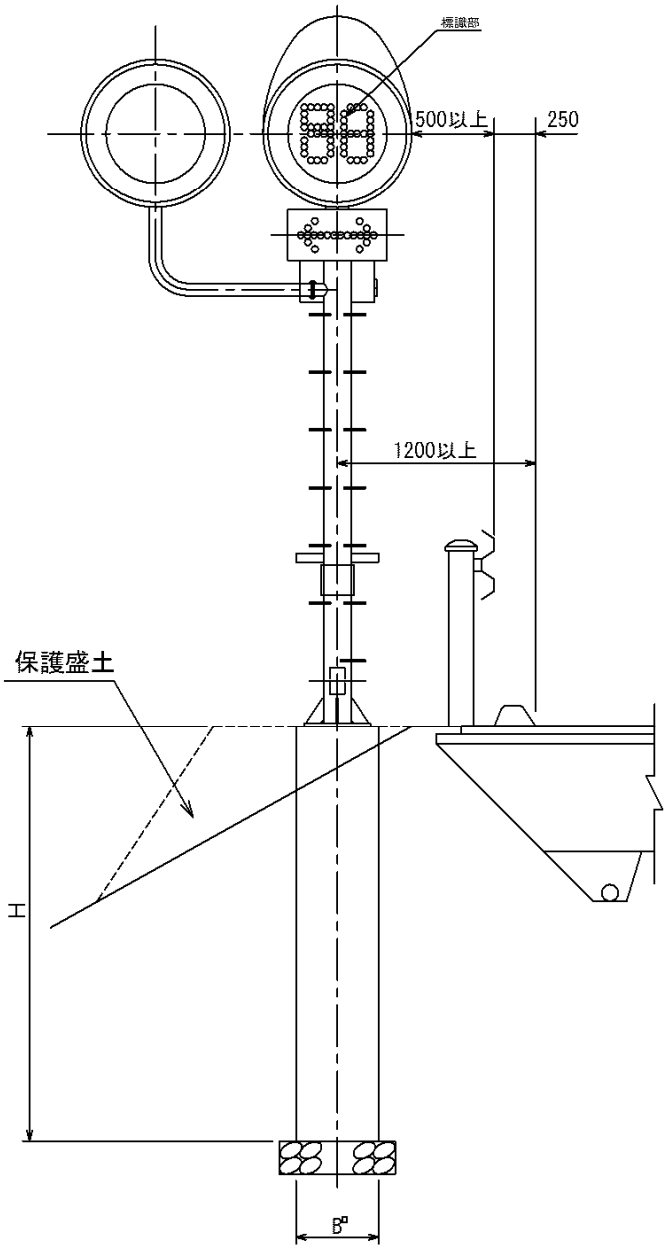


参考の基礎図であり、基礎の形状は、アースオーガ堀基礎（型枠は、スパイラルダクトによる）、鉄筋コンクリート管基礎、コンクリートブロック基礎の簡易ケーソン基礎について、施工性、経済性等の比較を行い選定する。

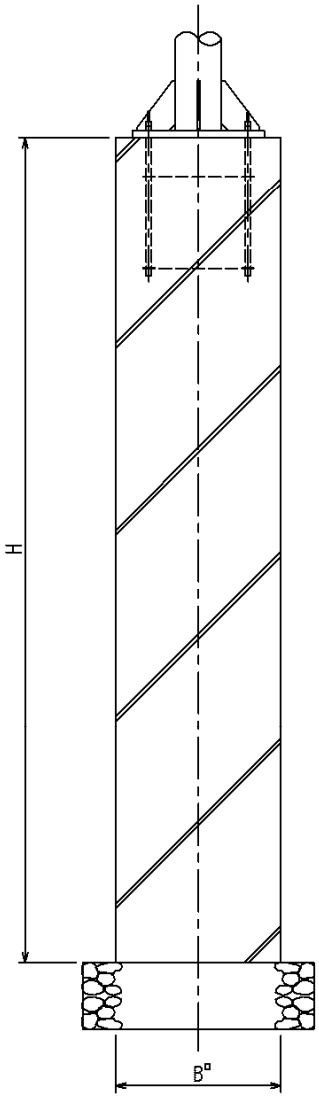
可変式速度規制標識（固定標識付）取付参考図

機 器 設 置 図 ・ 基 礎 図

機 器 設 置 図



基 礎 図



参考の基礎図であり、基礎の形状は、アースオーガ堀基礎（型枠は、スパイラルダクトによる)、鉄筋コンクリート管基礎、コンクリートブロック基礎の簡易ケーソン基礎について、施工性、経済性等の比較を行い選定する。