

# 交通事故抑止に資する取締り・速度規制等 の在り方に関する懇談会

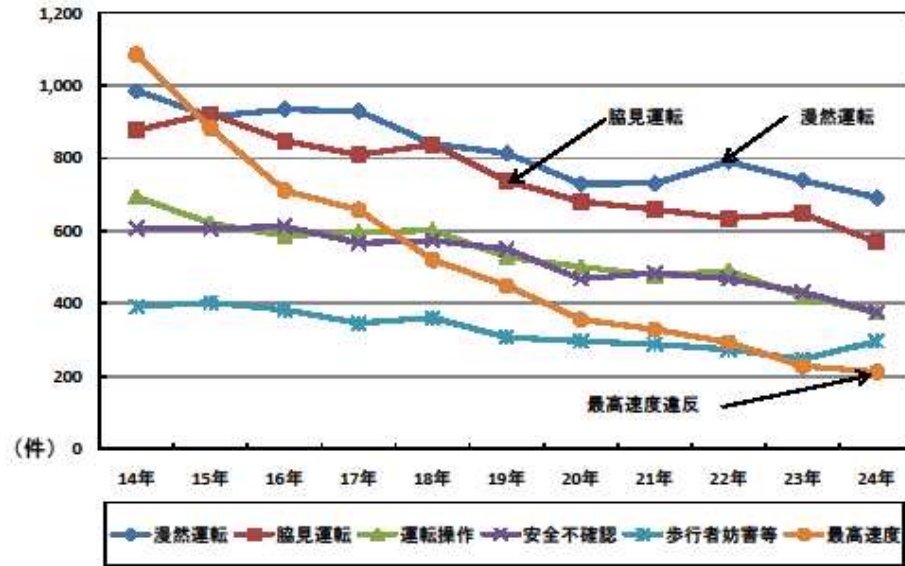
## 第3回 速度規制等ワーキンググループ

平成25年11月11日

警察庁交通局

# 主な法令違反別交通死亡事故件数の推移

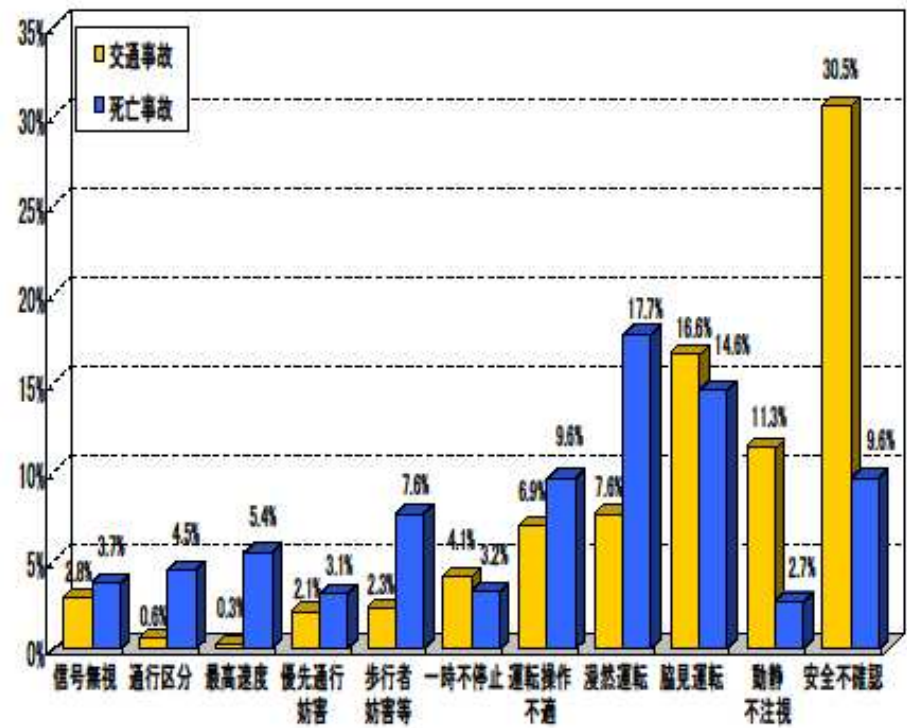
○ 原付以上運転者(第1当事者)の法令違反別死亡事故件数の推移(全道路・各年12月末)



法令違反別	年												増減数	増減率	構成率	指数
	14年	15年	16年	17年	18年	19年	20年	21年	22年	23年	24年					
番号無視	304	316	288	243	211	198	188	151	154	174	145	-20	-16.7	3.7	46	
通行区分	340	343	338	344	266	274	231	198	191	198	174	-22	-11.2	4.0	51	
最高速度	1,089	883	711	658	520	448	356	329	293	228	212	-16	-7.0	5.4	20	
撥動・転倒等	70	58	57	27	27	47	26	25	22	28	30	-8	-21.1	0.8	43	
過剰し	90	58	68	70	48	32	43	22	33	28	35	6	20.7	0.8	38	
踏切不停止	31	22	27	22	22	19	21	11	11	14	11	-3	-21.4	0.3	30	
右折違反	43	28	27	21	27	20	19	14	14	14	15	1	7.1	0.4	38	
左折違反	22	12	20	12	10	15	19	13	8	8	8	0	0.0	0.3	20	
優先通行妨害	260	211	219	200	172	166	158	122	136	118	122	4	3.4	3.3	46	
交差点安全通行	230	210	207	220	213	215	201	214	244	220	208	-11	-5.0	5.3	91	
歩行者妨害等	381	403	383	346	361	307	296	285	274	247	296	48	19.8	7.8	78	
撥行違反	54	51	50	43	30	40	28	28	32	32	17	-16	-48.1	0.4	31	
一時不停止	318	284	268	250	224	218	194	156	152	134	128	-8	-6.0	3.2	40	
撥着不良	3	6	4	2	0	2	1	1	2	2	2	0	0.0	0.7	67	
過剰し運転	218	166	144	135	110	82	54	57	39	44	33	-11	-25.0	0.8	18	
過労運転	99	69	59	43	38	29	21	12	18	24	38	11	45.8	0.8	38	
運転操作	693	621	587	597	601	528	507	478	489	419	378	-43	-10.2	8.0	54	
漫然運転	883	915	934	930	839	814	729	731	791	728	692	-47	-6.4	17.7	70	
脇見運転	878	923	848	810	838	738	681	658	630	648	569	-78	-12.2	14.8	60	
運転操作不注視	188	207	212	184	195	167	147	138	112	107	104	-3	-2.8	2.7	58	
安全不確認	607	606	612	587	572	552	488	484	468	432	378	-58	-13.0	9.1	62	
安全速度	271	267	281	238	217	147	150	151	146	141	112	-28	-19.9	2.8	43	
その他	40	69	78	54	42	42	28	28	48	42	56	14	33.3	1.4	124	
小計	3,667	3,608	3,552	3,388	3,205	2,987	2,704	2,678	2,689	2,528	2,288	-247	-9.6	58.0	62	
その他の違反	90	104	86	104	72	89	68	64	84	58	67	9	15.1	1.7	74	
違反不明	57	60	42	35	22	32	21	42	28	48	98	39	79.6	2.2	154	
合計	7,375	6,892	6,549	6,188	5,704	5,222	4,677	4,432	4,420	4,156	3,908	-247	-5.6	100.0	53	

注1 増減数(率)は、平成23年と比較した値である。  
 注2 指数は、平成14年を100とした場合の平成24年の値である。

# 主な法令違反別交通事故件数(構成率)



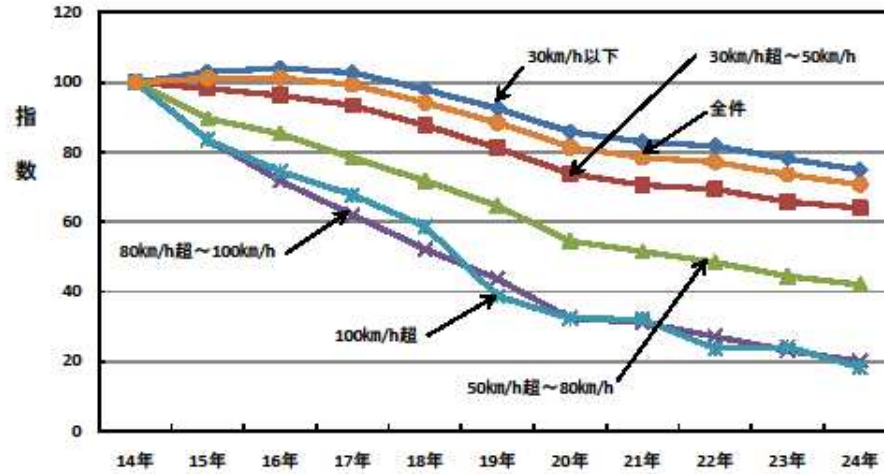
○ 原付以上運転者(第1当事者)の法令違反別交通事故件数(平成24年中)

区分	法令違反別	信号無視	通行区分	最高速度	優先通行妨害	歩行者妨害等	一時不停止	運転操作不適	漫然運転	脇見運転	動静不注視	安全不確認	その他	合計
交通事故件数		17,951	4,019	1,619	3,068	14,504	25,797	43,700	47,913	104,712	71,375	192,556	93,496	630,710
死亡事故		145	174	212	122	296	126	376	692	569	104	376	717	3,909
死亡事故率		0.81	4.33	13.09	0.93	2.04	0.49	0.86	1.44	0.54	0.15	0.20	0.77	0.62
合計に対する比		1.3	7.0	21.1	1.5	3.3	0.8	1.4	2.3	0.9	0.2	0.3	1.2	1.0

注 死亡事故率=死亡事故件数÷交通事故件数×100

# 危険認知速度別交通事故件数の推移

○ 原付以上運転者(第1当事者)の危険認知速度別交通事故件数の推移(一般道路・各年12月末)



危険認知速度別	14年	15年	16年	17年	18年	19年	20年	21年	22年	23年	24年	増減数	増減率	達成率	指数
20	286,800	302,069	309,240	304,705	294,987	283,511	261,870	256,257	253,853	245,003	237,370	-7,833	-3.1	36.3	83
10km/h以下	206,690	210,329	211,581	210,168	199,262	186,938	173,882	167,507	164,672	155,948	148,134	-7,812	-5.0	23.9	72
10km/h超～20km/h	136,814	138,672	137,300	134,871	125,021	114,544	106,497	100,403	98,116	92,904	88,144	-4,850	-5.2	14.2	64
以下	652,410	651,069	653,121	649,744	619,270	584,993	542,238	524,257	516,643	493,943	473,648	-20,295	-4.1	76.9	75
30km/h超	126,025	124,649	122,499	119,252	111,327	102,888	95,298	90,550	89,342	84,804	82,328	-2,476	-2.8	13.3	65
30km/h以下	49,947	47,701	48,190	43,647	40,494	36,136	34,282	32,650	31,650	30,044	28,001	-1,010	-2.3	4.9	43
以下	186,973	182,350	188,478	182,999	171,831	159,804	144,568	136,243	135,690	128,948	125,369	-3,486	-2.7	20.2	64
50km/h超	30,452	28,025	26,683	25,245	23,580	21,535	18,224	17,384	16,713	15,328	14,676	-653	-4.2	2.4	46
50km/h以下	6,860	6,430	7,989	7,059	6,057	5,215	4,500	4,111	3,600	3,360	3,037	-322	-9.0	0.9	31
以下	4,231	3,463	3,129	2,594	2,343	1,975	1,522	1,423	1,238	1,063	976	-106	-9.8	0.2	23
以下	44,544	39,918	37,981	34,988	31,980	28,725	24,256	22,626	21,560	19,770	18,888	-1,091	-5.5	3.0	42
80km/h超	896	731	672	580	483	384	282	274	237	205	181	-24	-11.3	0.0	20
80km/h以下	751	647	512	462	378	335	253	239	209	176	149	-27	-15.3	0.0	30
以下	1,647	1,378	1,184	1,022	861	719	534	513	446	381	330	-51	-13.4	0.1	26
100	229	183	169	142	104	74	61	60	53	47	41	-11	-19.0	0.0	21
120km/h以下	66	62	60	51	44	45	32	29	21	19	14	-1	-6.3	0.0	20
140km/h以下	31	20	13	20	14	8	10	4	4	4	0	0	0.0	0.0	13
160km/h以上	78	74	60	62	50	29	19	21	16	9	8	-12	-87.1	0.0	13
以下	404	339	302	275	238	157	131	130	98	90	74	-24	-24.9	0.0	35
調査平均	1,227	1,104	1,328	1,240	1,237	1,088	1,006	1,031	1,194	1,272	1,404	133	10.4	0.2	115
合計	676,211	666,180	667,592	670,078	625,407	574,884	512,733	487,064	475,706	444,310	419,505	-24,814	-3.1	100.0	71

注1 増減数(率)は、平成23年と比較した値である。  
 注2 指数は、平成14年を100とした場合の平成24年の値である。  
 注3 危険認知速度10km/h以下には停止中を含む。

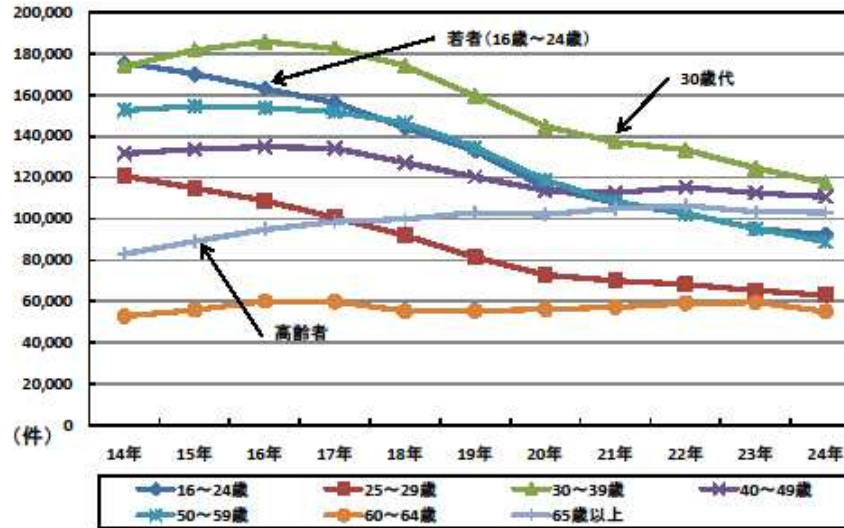
○ 原付以上運転者(第1当事者)の危険認知速度別交通事故件数(一般道路)(平成24年中)

危険認知速度別	10km/h以下	10km/h超～20km/h	20km/h超～30km/h	30km/h超～40km/h	40km/h超～50km/h	50km/h超～60km/h	60km/h超～70km/h	70km/h超～80km/h	80km/h超	調査平均	合計
交通事故件数	237,370	148,134	88,144	82,328	43,031	14,676	3,037	976	404	1,404	619,505
死亡事故数	254	461	351	525	799	548	279	143	133	143	3,717
死亡事故率	0.11	0.31	0.40	0.70	1.84	3.72	7.54	14.55	32.92	10.46	0.60

注1 死亡事故率=死亡事故件数÷交通事故件数×100  
 注2 危険認知速度10km/h以下には停止中を含む。

# 第1当事者の年齢層別交通事故件数の推移

○ 原付以上運転者(第1当事者)の年齢層別交通事故件数の推移(全道路・各年12月末)



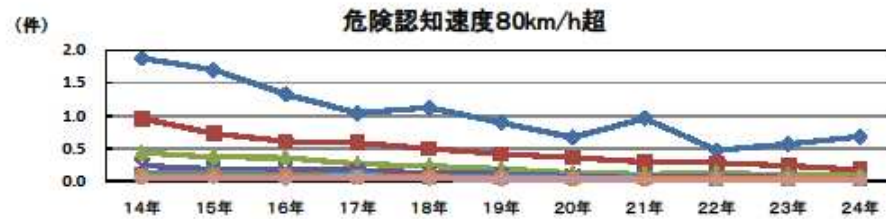
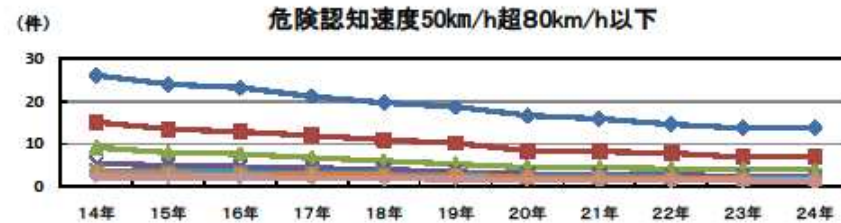
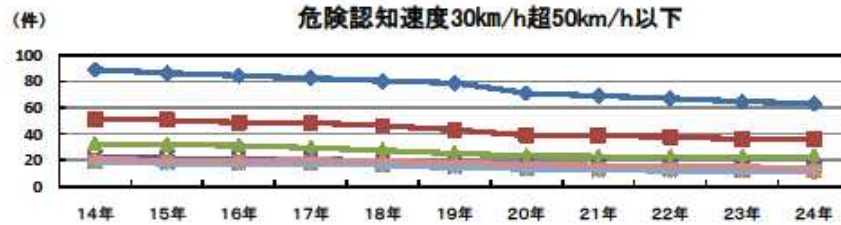
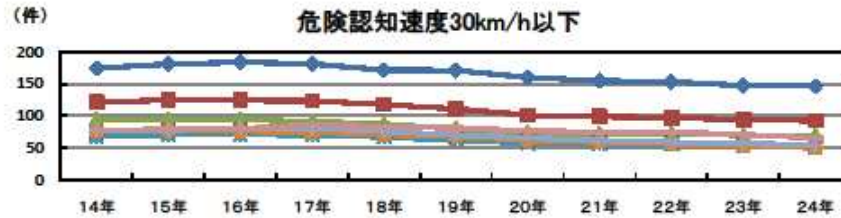
年齢層別	年											増減数	増減率	構成率	指数
	14年	15年	16年	17年	18年	19年	20年	21年	22年	23年	24年				
15歳以下	398	294	246	218	181	181	162	138	138	115	92	-23	-20.0	0.0	23
16~19歳	49,226	46,583	43,970	40,692	36,851	34,725	29,621	27,491	26,184	24,453	23,710	-743	-3.0	3.8	48
20~24歳	126,243	123,495	119,071	115,428	107,292	98,067	85,519	80,299	76,376	70,777	68,553	-2,224	-3.1	10.9	54
16~24歳	175,469	170,078	163,047	156,120	144,142	132,812	115,140	107,790	102,560	95,230	92,263	-2,967	-3.1	14.6	53
25~29歳	120,858	114,833	108,717	100,568	91,899	81,400	72,899	70,074	68,331	65,278	63,055	-2,223	-3.4	10.0	52
30~39歳	173,719	181,696	185,672	182,383	174,033	159,454	144,741	137,006	132,322	124,532	117,382	-7,150	-5.7	18.6	68
40~49歳	131,497	133,708	134,769	134,129	127,225	120,282	113,670	112,551	115,393	112,479	110,673	-1,806	-1.6	17.5	84
50~59歳	152,448	154,470	153,772	151,719	146,376	134,582	118,682	108,270	102,640	95,281	89,031	-6,250	-6.6	14.1	58
60~64歳	52,877	55,894	60,208	60,004	55,352	55,474	56,209	57,274	59,182	59,577	55,217	-4,360	-7.3	8.8	104
65~69歳	38,459	40,288	41,297	41,932	42,329	43,046	42,207	43,230	42,893	39,396	38,690	-706	-1.8	6.1	101
70~74歳	25,214	27,042	28,851	29,972	29,971	30,561	30,031	29,794	30,065	29,868	29,886	18	0.1	4.7	119
75歳以上	19,385	21,802	24,669	26,677	27,577	29,371	29,863	31,995	33,267	34,190	34,421	231	0.7	5.5	178
総数以上	83,058	89,132	94,817	98,581	98,877	102,978	102,101	105,019	106,325	103,454	102,997	-457	-0.4	18.3	124
合計	890,126	900,038	901,247	883,723	839,089	787,222	723,604	698,122	687,891	655,946	630,710	-25,236	-3.8	100.0	71
(再掲)															
20~29歳	246,902	238,328	227,794	215,996	199,191	179,547	158,418	150,373	144,707	136,059	131,608	-4,447	-3.3	20.9	53
75歳以上	44,599	48,844	53,520	56,648	57,548	59,932	59,894	61,789	63,332	64,058	64,307	249	0.4	10.2	144

注1 増減数(率)は、平成23年と比較した値である。

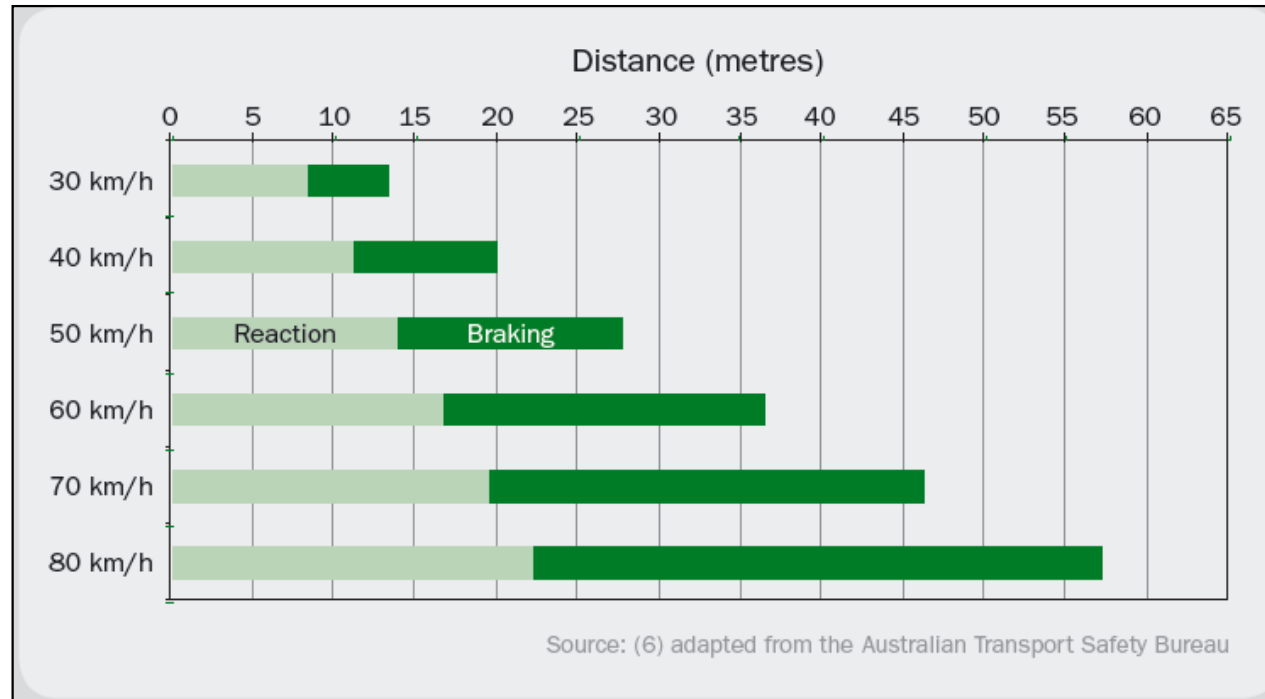
注2 指数は、平成14年を100とした場合の平成24年の値である。

## 第1当事者の年齢層別・危険認知速度別 交通事故件数の推移

○ 原付以上運転者(第1当事者)免許保有者数1万人あたりの年齢層別、危険認知速度別交通事故件数の推移  
(一般道路・各年12月末)



# 速度による停止距離



Speed management – A road safety manual for decision-makers and practitioners – より

$$\text{停止距離} = \text{空走距離} + \text{制動距離}$$

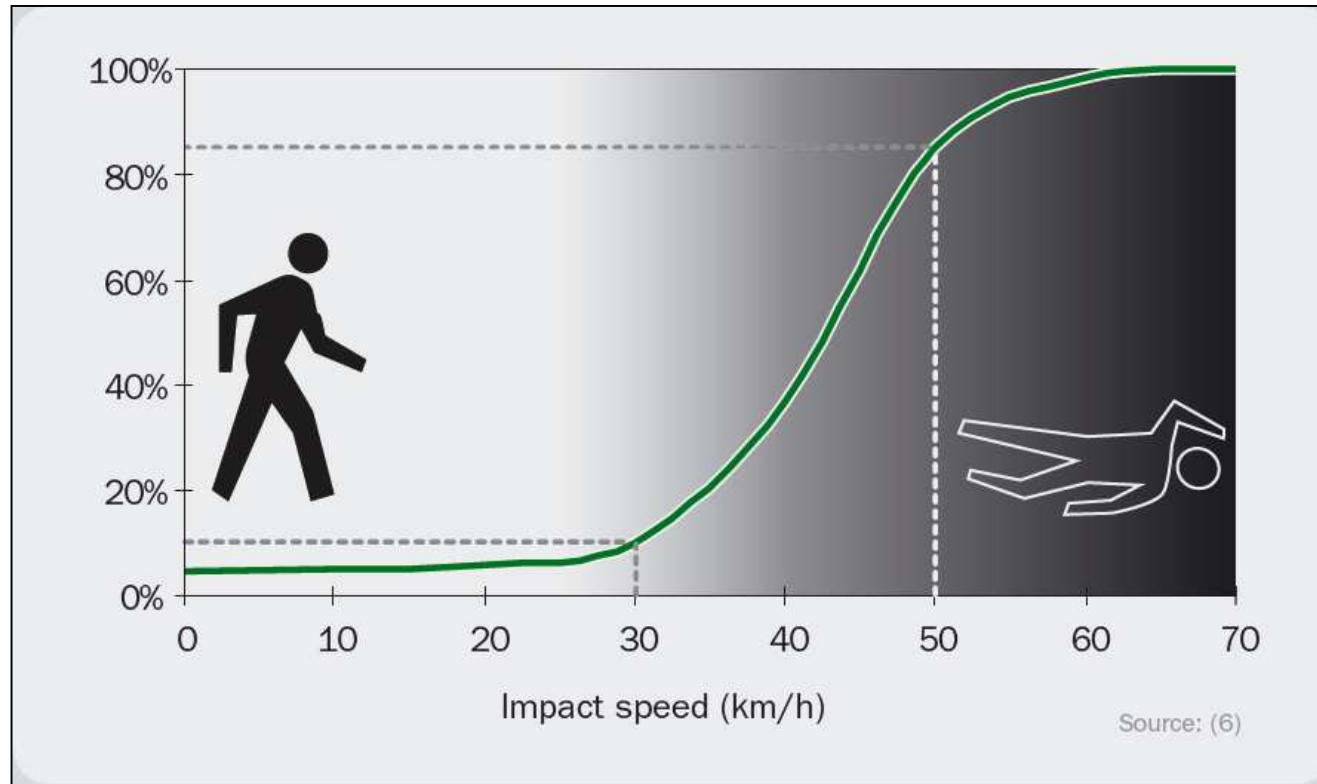
速度の2乗に  
比例して大きく



衝突回避の  
可能性は小さく

例) 運転中、前方30mに子供が飛び出してきた場合、50km/hでは衝突を回避できるが、60km/hでは衝突する。

# 衝突時の走行速度と歩行者が致命傷となる確率



Speed management – A road safety manual for decision-makers and practitioners – より

30km/hの場合 → 致死率: 約10%

50km/hの場合 → 致死率: 80%以上

速度: 増大 → 致死率: 上昇



# 走行速度と視覚能力

運転に必要な情報の90%以上が視覚に依存するとされている



Speed management – A road safety manual for decision-makers and practitioners – より

40km/hの場合 → 視野: 100度

130km/hの場合 → 視野: 30度

速度: 増大 → 視野: 狭小

# 速度抑制による被害の軽減

～平成24年の交通事故件数によるシミュレーション～

死亡事故件数3,734件のうち、約36% (1,353件) で規制速度を超過  
 規制速度超過の死亡事故率(4.70%)は、規制速度内(0.40%)の約12倍  
 規制速度超過がなかったとすれば、1,181件、約3割の事故は死亡事故に至らず。

	全事故(a)	うち規制速度超過(b)	うち規制速度内(a-b)	死亡事故(c)	うち規制速度超過(d)		うち規制速度内(c-d)	
						(%)		(%)
人对車両	56,111	2,505	53,606	1,419	514	36.2%	905	63.8%
車両相互	550,322	22,033	528,289	1,588	476	30.0%	1,112	70.0%
車両単独	22,714	4,275	18,439	727	363	49.9%	364	50.1%
全件数	629,147	28,813	600,334	3,734	1,353	36.2%	2,381	63.8%

(第一当事者が原付以上車両死亡事故件数)

	(d/b) = 規制速度超過 死亡事故率...(e)	((c-d)/(a-b)) = 規制速度内 死亡事故率...(f)	(e/f) = 規制速度超過 と規制速度内の 死亡事故率比較	(d:再掲) = 規制速度超過 していた死亡事故 件数	(f/e) = 規制速度超過が規 制速度内であっても死 亡事故になる率	d × (f/e) = 規制速度内で あっても死亡事故 になる件数...(g)	(d - g) = 規制速度超過がな かったとすれば死亡事 故に至らなかったと考え られる件数
人对車両	20.52%	1.69%	12.2倍	514	8.24%	42	472
車両相互	2.16%	0.21%	10.3倍	476	9.72%	46	430
車両単独	8.49%	1.97%	4.3倍	363	23.20%	84	279
全件数	4.70%	0.40%	11.8倍			172	1181

(死亡事故率 = 死亡事故件数 / 事故件数)

(事故要因は速度超過以外の要因も考えられるので事故件数自体は変化しないと仮定)

# 規制速度決定の考え方と取組

平成18～20年度

## 規制速度決定の在り方に関する調査研究

### 提言のポイント

#### 実勢速度を考慮

- ・85パーセントイル速度の採用
- ・市街地、中央分離無の危険性及び歩行者保護の観点を考慮

#### 基準速度の導入

- ・多種多様な道路に共通して適用可
- ・ドライバーの視点から容易に識別可
- ・現場状況に応じた補正

#### メリハリをつけた規制

- ・自動車の通行機能を重視した構造の道路での規制速度の引き上げ
- ・生活道路での歩行者等の安全確保に最大限配慮

平成21年10月改訂

## 新たな速度規制基準

自動車の通行機能を重視した構造の道路：  
原則70・80km/h

60km/h

現場状況に応じた補正

基準速度 (40～60km/h)

12の区分

- ・市街地か否か
- ・車線数
- ・中央分離帯有無
- ・歩行者交通量

原則として基準速度から±10km/hの範囲で補正

現場状況に応じた補正

30km/h

生活道路：  
原則30km/h

## 具体的な取組

### 速度規制の見直し

平成21～23年度

一般道路

～ 1,911区間(3,793km)

自動車の通行機能を

重視した構造の道路

～ 9区間(79km)

生活道路

～ 299区間(174km)

平成24年度～

片側2車線以上の道路の

法定速度化等

～ 215区間(394km)

(H25.3.31現在)

### 生活道路対策としての「ゾーン30」

区域を定めて30km/h規制速度抑制の対策

中央線の抹消、路側帯の拡幅

ハンプ等の物理的デバイスの設置

カーナビでの情報提供

等の対策を可能なものから順次実施

通学路が生活道路である場合は、通学路の安全対策としても有効

# 一般道路における基準速度

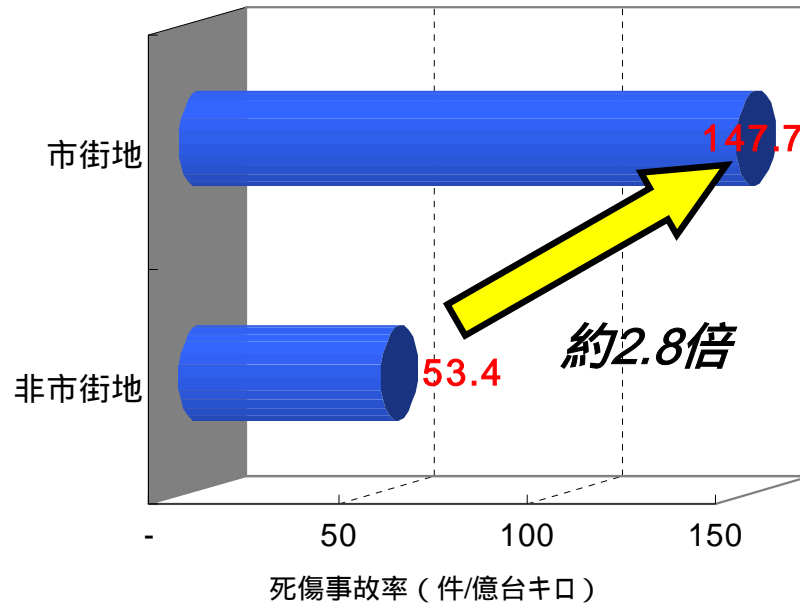
区分	地域	車線数	中央 分離	歩行者 交通量	基準速度	
1	市街地	2車線		多い	40km/h	
2				少ない	50km/h	
3		4車線以上		あり	多い	50km/h
4					少ない	60km/h
5				なし	多い	50km/h
6					少ない	50km/h
7	非市街地	2車線		多い	50km/h	
8				少ない	60km/h	
9		4車線以上		あり	多い	60km/h
10					少ない	60km/h
11				なし	多い	50km/h
12					少ない	60km/h

現場で適用する規制速度は、交通事故の発生状況、生活環境の保全、道路構造、交差点間隔、大型車混入率等の諸条件を勘案し、上記基準速度から±10km/hの範囲で補正し決定する。

# 規制速度決定の基本的考え方

## 市街地における事故の危険性

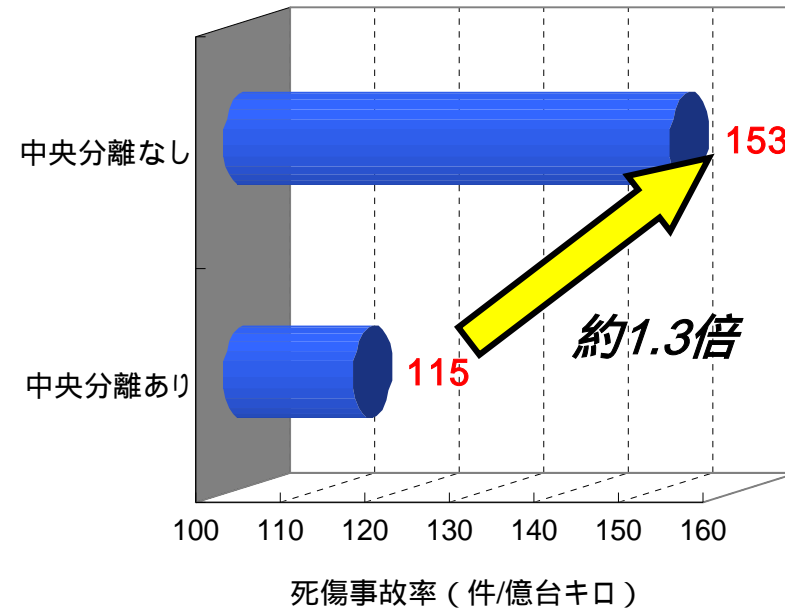
市街地・非市街地の死傷事故率



交通事故統合データ (H14~H18) をもとに集計。

## 中央分離有無による事故の危険性

中央分離あり・なしの死傷事故率

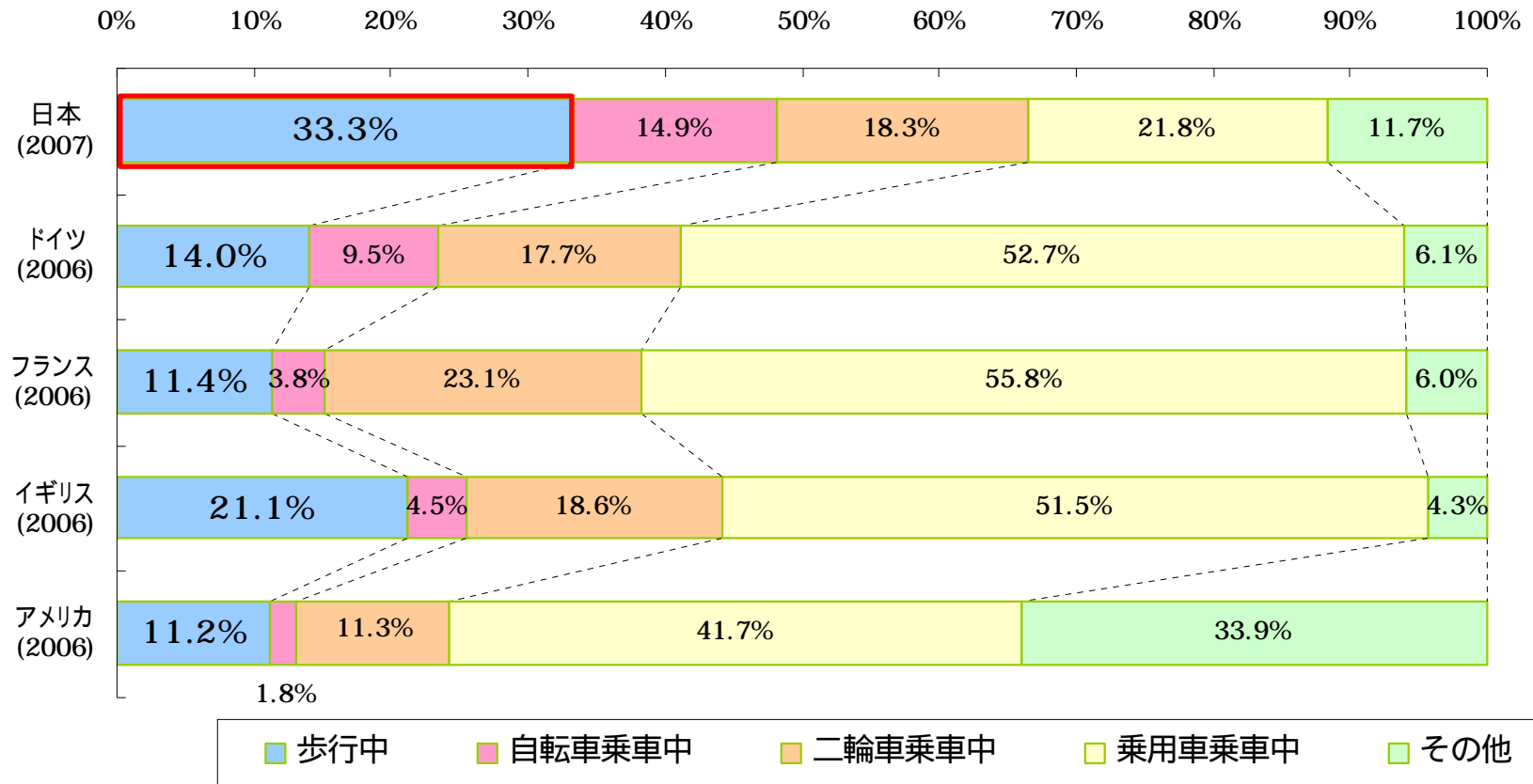


交通事故統合データ (H18) をもとに集計。  
4車線以上の道路が対象。

# 規制速度決定の基本的考え方

## 歩行者保護

### 状態別30日以内死者数の国際比較



歩行中の事故の割合が欧米と比較して高い

# 高速道路における速度規制基準の概要

## ステップ1 構造適合速度の設定

地点・区間ごとの曲線半径、片勾配、視距、合成勾配、縦断勾配、車線幅員及び路肩幅員の各要素から導かれる個別構造適合速度の最小値を構造適合速度として設定

曲線半径・片勾配	視距	合成勾配	縦断勾配	車線幅員	路肩幅員	個別構造適合速度
709m	210m	10.0%	5%	3.5m	1.75m	120km/h
463m	160m	10.5%	6%	-	-	100km/h
280m	110m	-	7%	3.4m	1.74m	80km/h
149m	75m	-	8%	-	-	60km/h



表中の数値については、例示

## ステップ2 規制区間長の設定

算出した構造適合速度が、前後の区間と異なる場合は、区間の長さに応じて、前後の区間の構造適合速度を適用する。



より細かな構造適合速度を適用

## ステップ3 現地状況を考慮した速度規制の決定

算出した構造適合速度を最大限尊重しつつ、交通事故発生状況、渋滞状況などの現地状況を踏まえて、上限100km/hの範囲内で速度規制を決定する。

### 速度規制の上限

分離4車線以上の本線車道 ~ 上限100km/hの範囲内

分離2車線の本線車道 ~ 上限80km/hの範囲内

非分離2車線の本線車道 ~ 簡易中央分離施設がある区間 ~ 上限70km/hの範囲内

上記以外の区間 ~ 上限60km/hの範囲内

# 最高速度規制の見直し状況(平成21年度～23年度)

	一般道路	生活道路 (区間規制)	自動車の通行 機能を重視した 構造の道路	生活道路 (区域規制)
点検対象数	5,281区間 (12,016km)	783区間 (532km)	20区間 (169km)	39区域
うち実施 済み数	1,911区間 (3,793km)	299区間 (174km)	9区間 (79km)	17区域
見直し率	36.2%	38.2%	45.0%	43.6%



北海道三笠市

一般道路(50km/h→法定速度)



青森県弘前市

生活道路(区間規制)



栃木県真岡市

自動車の通行機能を  
重視した構造の道路  
(法定速度 80km/h)



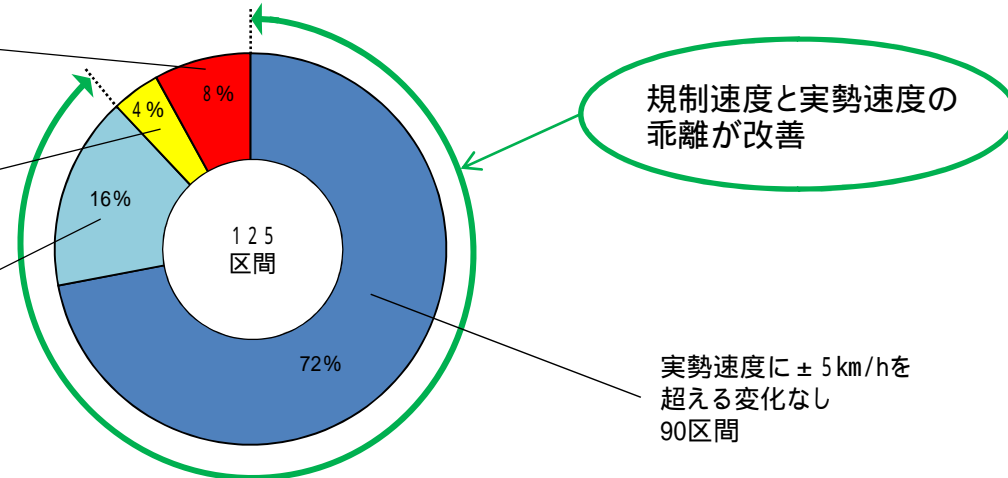
# 速度規制見直し後の変化

## 実勢速度の変化 (見直し前後の実勢速度を収集することができた125区間)

実勢速度が6 km/h以上上昇したため  
乖離に大きな改善なし  
10区間

実勢速度が6 km/h以上上昇するも  
見直し前後とも規制速度と概ね一致  
5区間

実勢速度が6 km/h以上下降  
20区間



## 交通事故の増減 (1,911区間での見直し前後1年間の比較)

(単位：区間)

事故の増減 見直し内容	減少	増減なし	増加	合計
規制速度 引き上げ	498 27.8%	776 43.3%	519 28.9%	1,793
規制速度 引き下げ	33 28.2%	50 42.7%	34 29.1%	117

(調査不能：1区間)

# 高速道路における最高速度規制の見直し状況

## 1 速度規制の見直し状況

	高速自動車国道	自動車専用道路	計
点検対象数	29区間(623.0km)	50区間(854.7km)	79区間(1477.7km)
うち実施済み数	4区間(86.7km)	16区間(217.9km)	20区間(304.6km)
うち実施予定数	1区間(27.8km)	9区間(117.6km)	10区間(145.4km)

実施済み、実施予定は、いずれも速度の引き上げをいう。

## 2 速度規制の見直しに伴う問題点・対応状況等

### 問題点等

#### 道路構造

- ・ 視距不足、橋梁・トンネル等の路肩幅員の不足
- ・ トンネル照明の照度不足、可変速度規制標識の設置・改良  
振動、騒音等公害対策に伴う地元住民の意向



#### 道路の改良

道路標識設置・改良 などの工事が必要で時間を要する



### 対応状況

国土交通省など関係機関と連携

道路構造の適合に関する個別の検討

高速道路会社に対する道路改良などの働きかけ

# 見直し対象の選定

対象区間(5,281区間)の選定理由

- ・実勢速度と規制速度の乖離
- ・ドライバーの要望(苦情)
- ・取締路線である
- ・規制検討年次が古い
- ・道路改良の実施  
(歩道設置、中央分離帯設置)
- ・地元からの要望
- ・主要幹線、物流の主軸
- ・山間地、交通流が少ない

		平成21年度末		平成22年度末		平成23年度末		平成24年度末	
		区間	距離(km)	区間	距離(km)	区間	距離(km)	区間	距離(km)
区 間 規 制	80km/h	2	7.7	2	7.7	4	15.4	6	23.5
	70km/h	12	81.3	24	122.6	44	241.4	47	254.6
	60km/h	216	801.3	223	915.1	225	932.8	238	955.0
	50km/h	19,959	57,311.3	19,958	57,230.2	20,149	57,481.2	20,167	57,588.0
	40km/h	60,629	96,639.1	60,448	96,253.3	60,460	96,160.3	60,931	96,441.0
	30km/h	77,902	55,722.8	77,945	55,596.0	78,144	55,796.8	78,367	55,995.1
	30km/h未満	13,920	5,138.4	13,521	4,946.5	13,117	5,053.9	12,951	4,991.8
	区間可変	267	603.7	258	584.4	258	584.4	258	583.9
区 域 規 制	40km/h	67	18,084.1	66	17,859.1	65	17,319.1	63	17,554.3
	30km/h	677	7,206.9	675	7,210.5	556	6,785.7	971	7,993.4
	20km/h	102	791.8	99	770.0	98	745.3	98	745.3
合 計		173,753	242,388.4	173,219	241,495.2	173,120	241,116.2	174,097	243,125.8

約24万kmに及ぶ規制延長距離

標識標示の設置・撤去に必要な予算の確保

(参考: 最も一般的な路側式標識板の取り替え費用 約2万円)



優先順位を付けた計画的な取組が必要

# ゾーン30の実施状況と効果

平成23年度

各都道府県警察に対し、  
最高速度30km/hの区域規制  
路側帯の設置・拡幅と車道中  
央線の抹消  
等による「ゾーン30」の推進を指示

平成24年度末現在

全国の整備数  
455箇所

平成28年度末

整備目標  
約3,000箇所

## ゾーン30整備地区における交通事故の減少効果事例

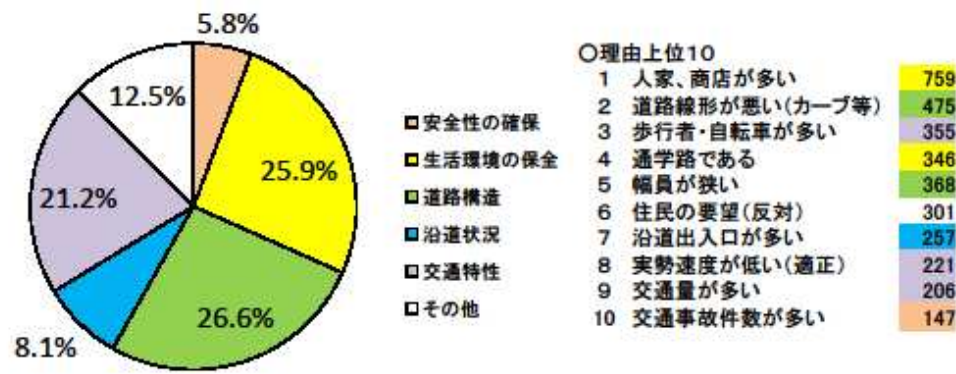
埼玉県川口警察署管内 芝地区1.85 km<sup>2</sup>

		整備前 (H22年度中)	整備後 (H23年度中)	増減	増減率
整備 地区内	人身事故	51	40	-11	-21.6%
	物損事故	189	160	-29	-15.3%
川口署 全体	人身事故	1,514	1,317	-197	-13.0%
	物損事故	4,769	4,702	-67	-1.4%

# 一般道路における規制速度を下方補正している理由

## ◆下方補正している理由【H21～H23】 対象～点検後も速度を現状維持している区間(2,556区間)

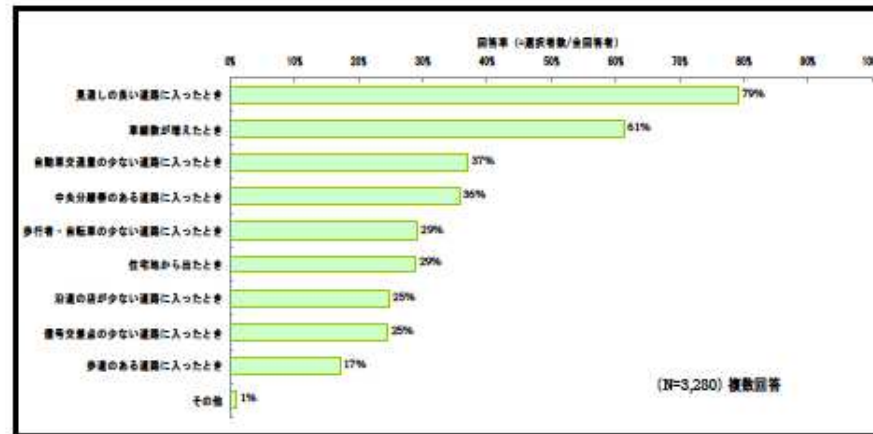
安全性の確保	生活環境の保全	道路構造	沿道状況	交通特性	その他	合計																					
249	1114	1145	348	914	538	4308																					
5.8%	25.9%	26.6%	8.1%	21.2%	12.5%																						
交通事故件数が多い	重大事故がある	騒音が多い	人家・商店が多い	通学路である	大気汚染・騒音の問題	道路線形が悪い	道路幅員が狭い	歩道がない(不十分)	視距が悪い	路面が悪い	路肩が狭い	沿道出入口が多い	交差点間隔が狭い	実勢速度が低い(適正)	歩行者・自転車が多い	交通量が多い	大型混入率が高い	踏切が設置されている	バス専用通行帯等がある	信号機の設置が多い	駐車需要有り	原付が多い	住民の要望	その他検討中	工事中	隣接区間と整合	冬季の路面凍結等
147	101	759	346	9	475	340	141	106	46	37	257	91	221	355	155	141	18	8	12	4	301	119	56	57	5		



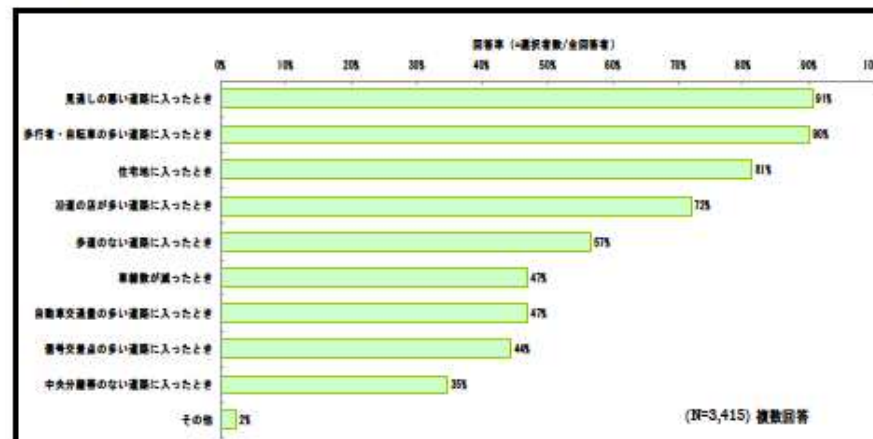
## 速度規制に関するアンケート結果

(平成20年度実施)

### ○ 一般道路の「幹線道路」において、速度を上げられると感じる道路交通環境の変化



### ○ 一般道路の「幹線道路」において、速度を下げる必要があると感じる道路交通環境の変化



# 視覚的に判断できない下方補正要因の周知

## 規制速度を下方補正している理由

人家、商店が多い  
道路線形が悪い  
歩行者・自転車が多い  
実勢速度が低い

住民の要望  
隣接区間との整合  
交通事故が多発  
大気汚染・騒音

…など理由は  
様々

## アンケート結果

### 速度を上げられると感じる場合

見通しの良い道路  
車線数が増加  
自動車交通量が少ない

### 速度を下げる必要があると感じる場合

見通しの悪い道路  
歩行者・自転車が多い  
住宅地

主に  
視覚により判断

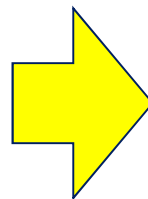
乖離

# 路側帯拡幅・中央線抹消による速度低減

路側帯を設置した上で中央線を抹消し、2車線道路を1車線化



実施前



実施後



## 路側帯拡幅・中央線抹消による速度低減

路側帯の拡幅・設置及び中央線を抹消することで速度の低減を図ったところ、最大で-14km/h、7路線の平均では-5km/hの速度低下が見られた。

路線名	対策前 (中央線有り)	対策後 (中央線無し)	速度差
市道 折戸梨子ノ木線	47km/h	33km/h	-14km/h
村道 古政新政線	45km/h	40km/h	-5km/h
市道 春日東郷線	46km/h	42km/h	-4km/h
市道 高横須賀駅北9号線	20km/h	15km/h	-5km/h
市道 2338号線	40km/h	34km/h	-6km/h
市道 2-100号線	41km/h	39km/h	-3km/h
市道 旧豊田一色線	42km/h	42km/h	0km/h
7路線の平均速度	40km/h	35km/h	-5km/h

愛知県警察が試験実施(平成12年)した結果

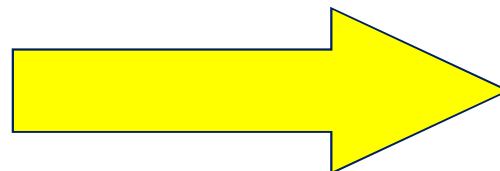
## エコドライブの実践による交通事故の低減

関係4省庁(警察庁、経済産業省、国土交通省、環境省)で構成するエコドライブ普及連絡会において「エコドライブ10のすすめ」を定め、エコドライブの普及を図っている。

貨物自動車運送事業者において、ゆっくりとした発進と停止にポイントを置いたエコドライブ教育とその実践を行ったところ、実施前後1年間の比較で、交通事故の減少が見られたとの調査結果がある。

実施前  
平均  
12.1件

約49%に減少



実施後  
平均  
5.9件

## 【ハンプの概要】

車道に設置した凸型路面で、その部分を通過する車両を押し上げるものであり、運転者が事前にこれを視界の中で確認して、速度を低減することをねらった道路構造

【イメージ図】



「道路構造令の解説と運用」(日本道路協会)より

### <ハンプの設置事例>



岐阜県 岐阜市



滋賀県 栗東市

## 【狭さく・シケインの概要】

### ○ 狭さく

自動車の通行部分の幅を物理的に狭くする、あるいは視覚的にそのように見せることにより運転者に対し減速を促す道路構造

### ○ シケイン

車両の通行部分の線形をジグザグにしたり蛇行させたりして、運転者に左右のハンドル操作を強いることにより、車の走行速度を低減させる道路構造

「道路構造令の解説と運用」(日本道路協会)より

### <狭さくの設置事例>



東京都 文京区

### <シケインの設置事例>



東京都 杉並区

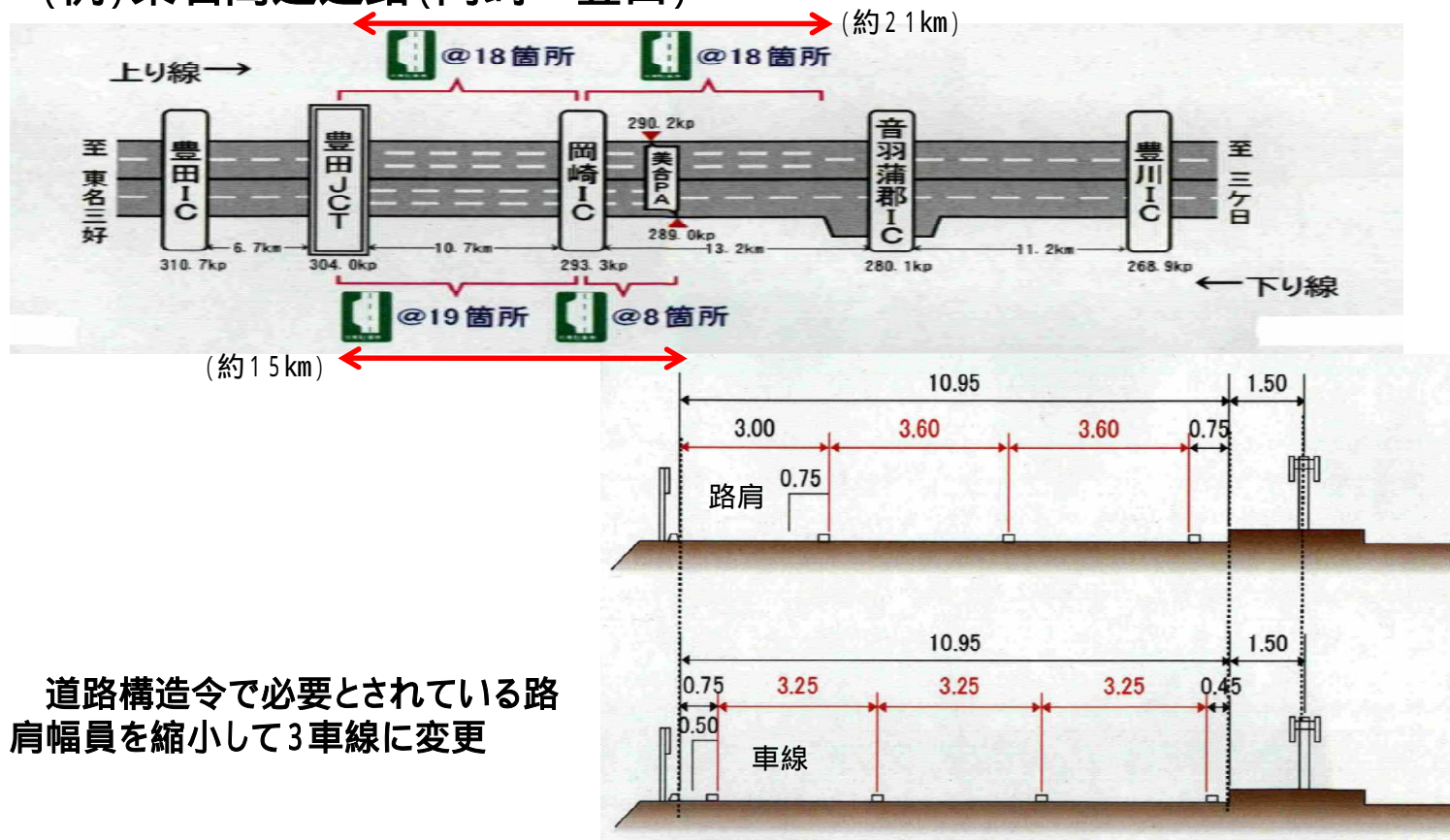
# 速度規制を低く設定している事例

騒音、振動等公害対策として、規制速度を決定

(例)京葉道路、阪神高速道路など

道路構造(渋滞対策のため、路肩を本線車道として利用)から、速度規制を決定

(例)東名高速道路(岡崎～豊田)



道路構造令で必要とされている路肩幅員を縮小して3車線に変更

# 注意・啓発看板の設置事例

騒音、振動など公害対策のため設置している広報・啓発看板の設置事例



静かに  
病院に

車両通行帯の遵守のため設置している広報・啓発看板の設置事例



走行車線  
をご利用  
ください

# 100km/hを超える速度規制の在り方

「規制速度決定の在り方に関する調査研究検討委員会」報告（H18～3箇年実施）

規制速度が100km/hを上回ると事故率が増加

事故発生時の危険認知速度が上昇するにつれて、事故の重大性が増加

速度差が40km/hを超えると事故発生確率が上昇

利用者の意識調査の結果、約7割が最高速度100km/hのままでよいと回答

**「最高速度100km/hを引き上げるには、更なる検証が必要であり、直ちに引き上げられる状況にはない」**

新東名高速道路の供用開始（平成24年4月14日供用）

新東名は、静岡県区間の御殿場JCT～三ヶ日JCT間が供用され、今後、愛知県区間（H26年度予定）、神奈川県区間（H32年度予定）の供用が予定されている。



死亡事故	4件
人身事故	181件
物損事故	1,146件
計	1,331件

平成25年6月末現在

## 現在の検討状況

道路管理者と連携しつつ、新東名高速道路をはじめとする設計速度120km/hの道路における交通事故実態、実勢速度等のデータを収集中

# 新東名高速道路・東名高速道路



<凡例>

- 新東名高速道路
- - -○- - - 新東名高速道路(事業中)
- 東名高速道路

道路名	新東名高速道路					東名高速道路			構造令 (1種1級)
	区 間	御殿場JCT 三ヶ日JCT	伊勢原北IC 御殿場JCT	厚木南IC 伊勢原北IC	海老名南JCT 厚木南IC	東京IC 小牧IC			
開通予定年度	平成26年度	平成24年4月14日	平成32年度	平成30年度	平成28年度	昭和44年5月26日 <sup>2</sup>			
道路規格	第1種第1級 (第1種第2級) <sup>1</sup>	第1種第1級	第1種第1級 (第1種第2級) <sup>1</sup>	第1種第1級 (第1種第2級) <sup>1</sup>	第1種第1級 (第1種第2級) <sup>1</sup>	第1種第1級	第1種第2級	第1種第3級	
延長(km)	55	162	45	6	2	254	85	7	
設計速度(km/h)	120	120	120	120	120	120	100	80	
車線数	6車線 (暫定4車線)	6車線 (暫定4車線)	6車線 (暫定4車線)	6車線 (暫定4車線)	6車線 (暫定4車線)	4・6車線		4車線	
車線幅員(m)	3.75	3.75	3.75	3.75	3.75	3.60		3.5(+0.25)	
路肩幅員[左側](m)	3.25以上	3.25以上	3.25以上	3.25以上	3.25以上	3.0以上		2.5(+1.75) 以上	
最小曲線半径(m)	3,000	3,000	3,000	1,500	1,500	1,000	700	400	
視距(m)	400以上	400以上	400以上	400以上	400以上	160以上		210以上	
最急縦断勾配(%)	2.00	2.00	3.00	2.10	1.40	2.00	3.00	4.00	
構造物比率	土工	約49%	約42%	約24%	約9%	約82%		-	
	橋梁	約22%	約32%	約32%	約91%	100%		約15%	
	トンネル	約29%	約26%	約44%	0%	0%		約3%	

(国土交通省提供資料より)

1 暫定整備時 2 全線開通時

# 高速道路の法定速度について

- 日本の高速道路における最高速度規制（法定速度）  
道路標識等による指定がない高速自動車国道の本線車道では、政令で定める最高速度をこえて進行してはならない。道路交通法施行令第27条

**100**キロ毎時

- 大型乗用自動車
- 中型乗用自動車
- 特定中型貨物自動車を除く  
中型貨物自動車
- 普通自動車
- 大型自動二輪車
- 125ccを超える  
普通自動二輪車
- 緊急自動車



※大型乗用自動車とは、大型自動車のうちもっぱら人を運搬する構造のものをいう。  
※中型乗用自動車とは、もっぱら人を運搬する構造の中型自動車をいう。

**80**キロ毎時

- 大型貨物自動車
- 特定中型貨物自動車
- トレーラー  
(けん引装置・構造を有する普通自動車で、被けん引車をけん引しているもの)
- 大型特殊自動車



※特定中型貨物自動車とは、①車両総重量8トン以上②最大積載量5トン以上のいずれかに該当する中型貨物自動車をいう

- 諸外国の高速道路における最高速度規制（法定速度） ※乗用車・自動二輪と貨物車の法定速度を抜粋

国名	車種別	法定速度 (km/h)	備考
イギリス	乗用車・自動二輪車	112	
	貨物自動車	車両総重量7.5t以下 車両総重量7.5t超	112 96
ドイツ	乗用車・自動二輪車	無制限（推奨130）	
	貨物自動車	車両総重量3.5t超7.5t以下 車両総重量7.5t超、トレーラー付	80 80
フランス	乗用車・自動二輪車	130	免許取得後3年以内の運転者は110km/h
	貨物自動車	車両総重量3.5t以上12t以下 車両総重量12t超	110 90
イタリア	乗用車（3.5t以下）・自動二輪車	130	
	貨物自動車	車両総重量3.5t超12t以下 車両総重量12t超	100 80
アメリカ (ニューヨーク州)	下記以外の車両	104	
	貨物自動車	総重量8.1t超の車両、総重量4.5t超の営業用車両	88

※ イギリスは「GOV.UK」、ドイツ、イタリアは「European Commission」、フランスは（道路交通法典「Code de la route」）、アメリカは警察庁の調査研究「規制速度決定の在り方に関する調査研究」（平成18～20年度）を引用