

第2回 高速道路における車種別の 最高速度の在り方に関する有識者検討会

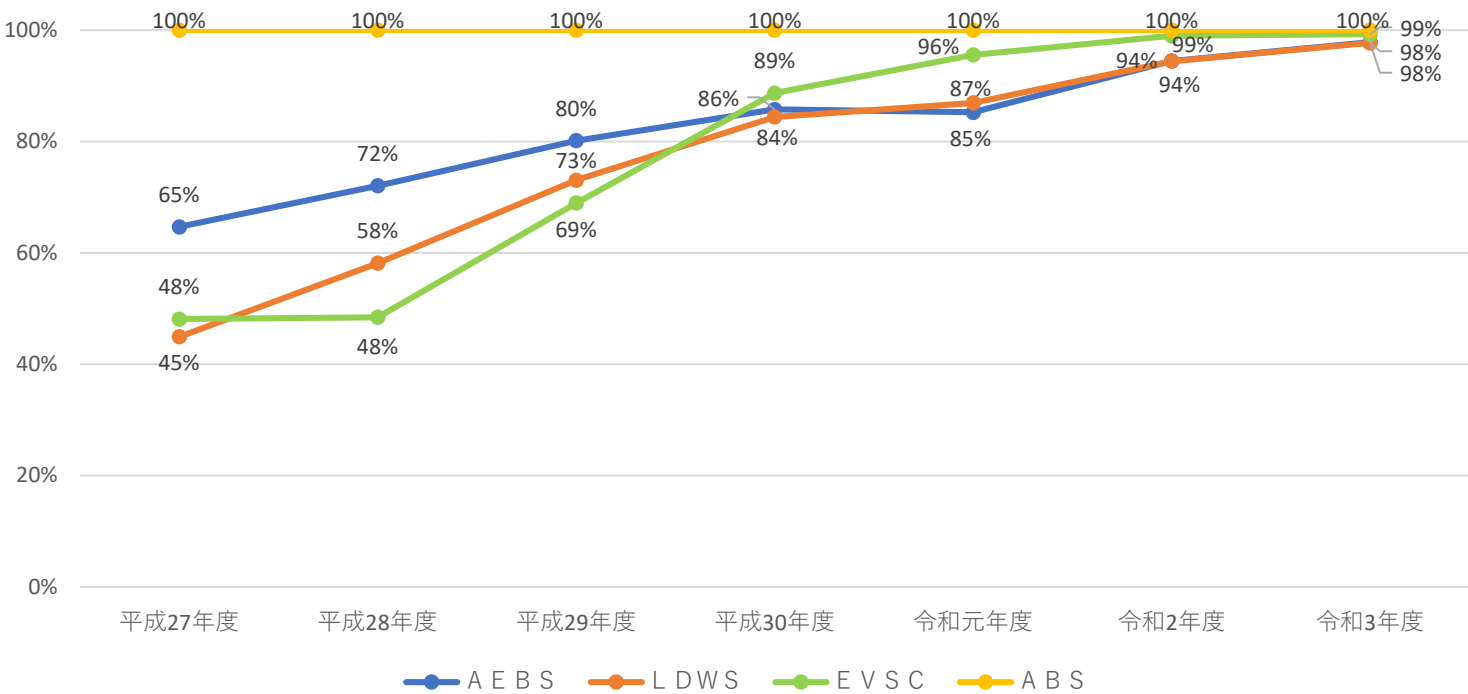
資料集

令和5年10月6日

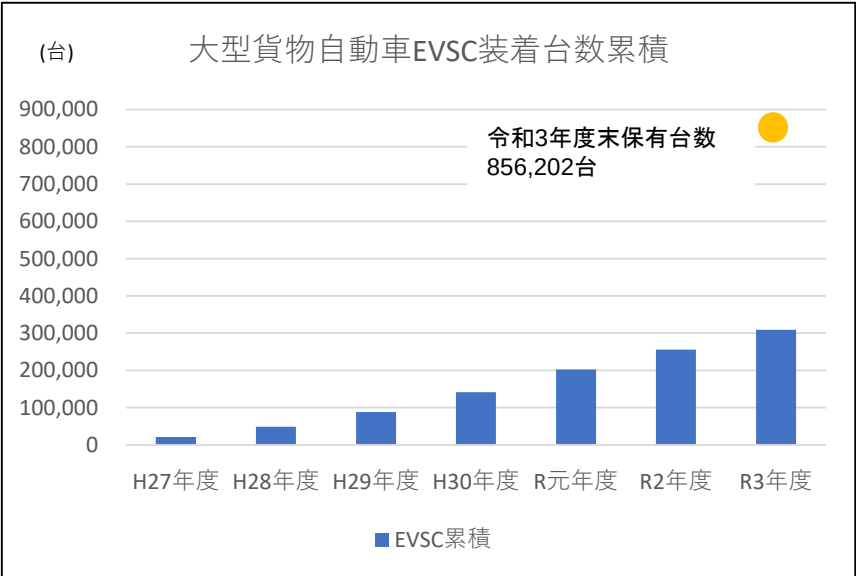
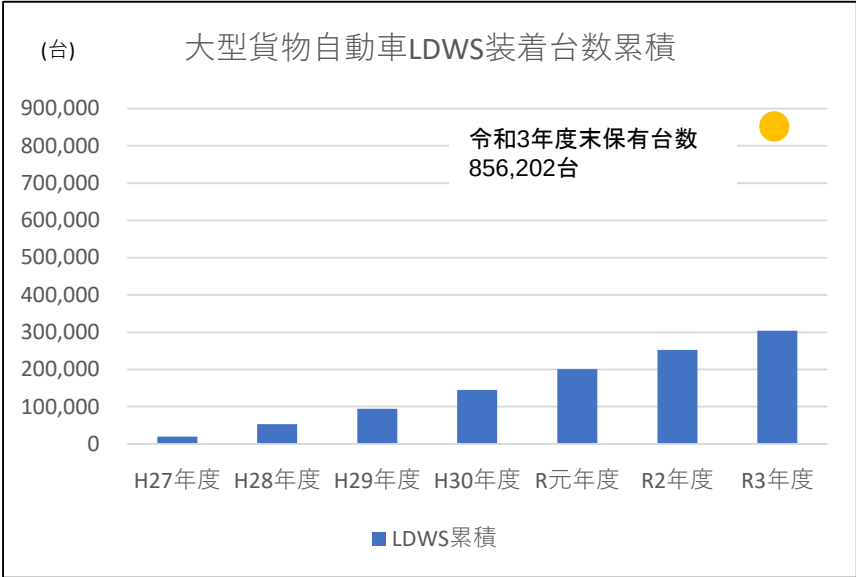
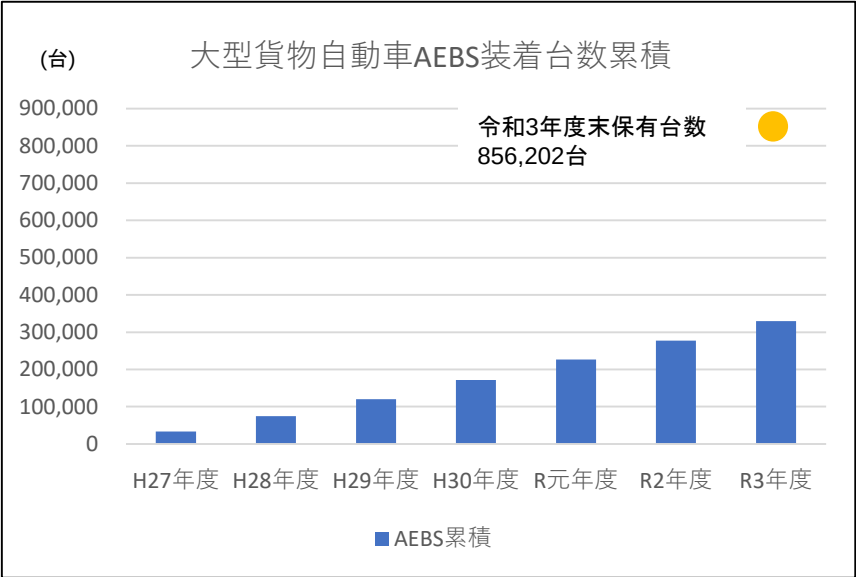
警察庁 交通局 交通規制課

- ◆ 衝突被害軽減ブレーキ(AEBS)、車線逸脱警報装置(LDWS)、車両安定制御装置(EVSC)の大型貨物自動車新車販売台数に対する装着率は、いずれも増加傾向。
- ◆ 大型貨物自動車のアンチロックブレーキングシステム(ABS)は平成17年から標準装備。※国内大型4社へのヒアリング

大型貨物自動車新車販売台数に対する装置装着率



(注1) 平成27年度のLDWS、EVSCの装着率については、国内大型3社のデータより作成
(注2) 平成27年度のAEBS、ABSの装着率及び平成28年度以降の装着率は国内大型4社のデータより作成



大型貨物自動車のABSは平成17年から標準装備。普通貨物車の平均車齢12.43年※、平均使用年数18.49年※を考慮すると、現存する大型貨物自動車は、ほぼABSを装着していると推測。

※一般社団法人自動車検査登録情報協会の令和4年度統計による

(注1) AEBS、LDWS、EVSCの装着台数累積については、平成27年度以降の各年度新車販売台数を合算。
(注2) 令和3年11月以降の大型貨物自動車の新車については、4装置とも義務化となっているため標準装備。

➤ 大型貨物自動車等(トラック・トレーラー)のブレーキに関する基準については、国連基準において代表的な試験速度における性能要件が規定されている。

トラック

装置	試験速度		性能要件	関係条項
制動装置 (ブレーキ)	高速制動試験	最高設計速度の80% (72km/h)	停止距離が60.9m以下であること	保安基準第12条 (国連協定規則第13号)
	高温時制動試験	60km/h	常温時の制動力の60%以上を確保すること	
	故障時制動試験	40km/h	停止距離が33.8m以下であること	
	ABS試験	最高設計速度の80% (72km/h)	様々な路面状態でホイールがロックしないこと	

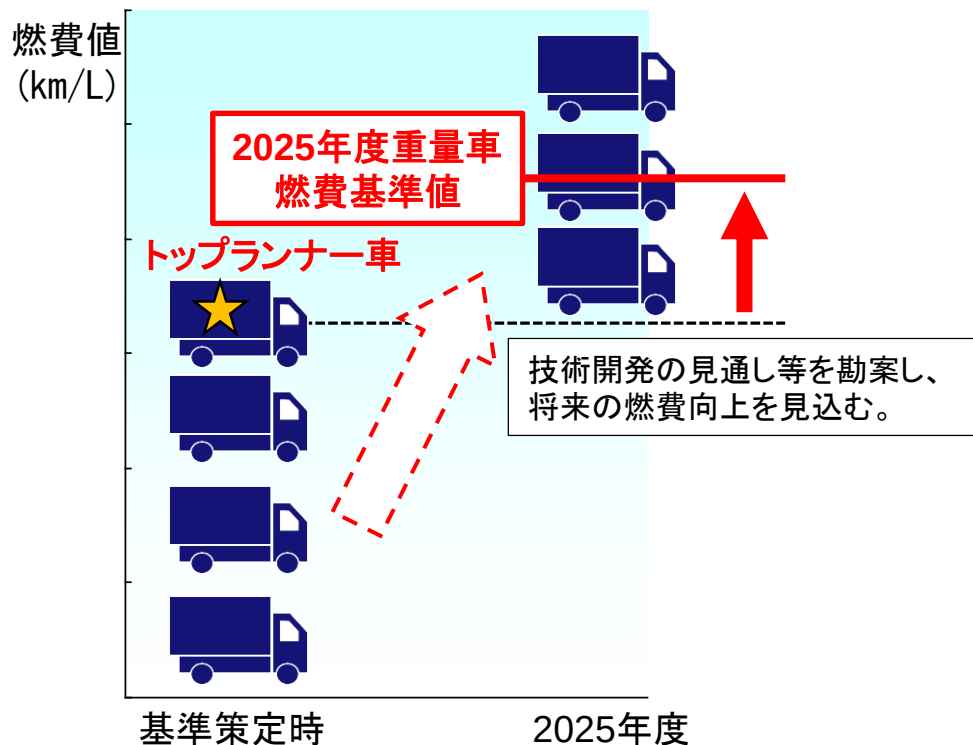
トレーラー

装置	試験速度		性能要件	関係条項
制動装置 (ブレーキ)	高速制動試験	60km/h	軸重の45%以上の制動力を有すること	保安基準第12条 (国連協定規則第13号)
	高温時制動試験	60km/h	常温時の制動力の60%以上を確保すること	
	ABS試験	80km/h	様々な路面状態でホイールがロックしないこと	

大型トラックに適用される燃費基準

- 国土交通大臣及び経済産業大臣は、エネルギーの使用の合理化及び非化石エネルギーへの転換等に関する法律（省エネ法）に基づき、トップランナー方式による重量車（車両総重量3.5ト超、トラック・バス等）の燃費基準を策定している。
- 新たな燃費基準（目標年度：2025年度）は、現行の2015年度基準と比較し、大型トラック（車両総重量8トン超）の場合、約13%の基準強化となっており、基準達成に向けた技術開発を促進している。

トップランナー方式による基準策定イメージ



大型トラックの燃費基準 (目標年度：2025年度)



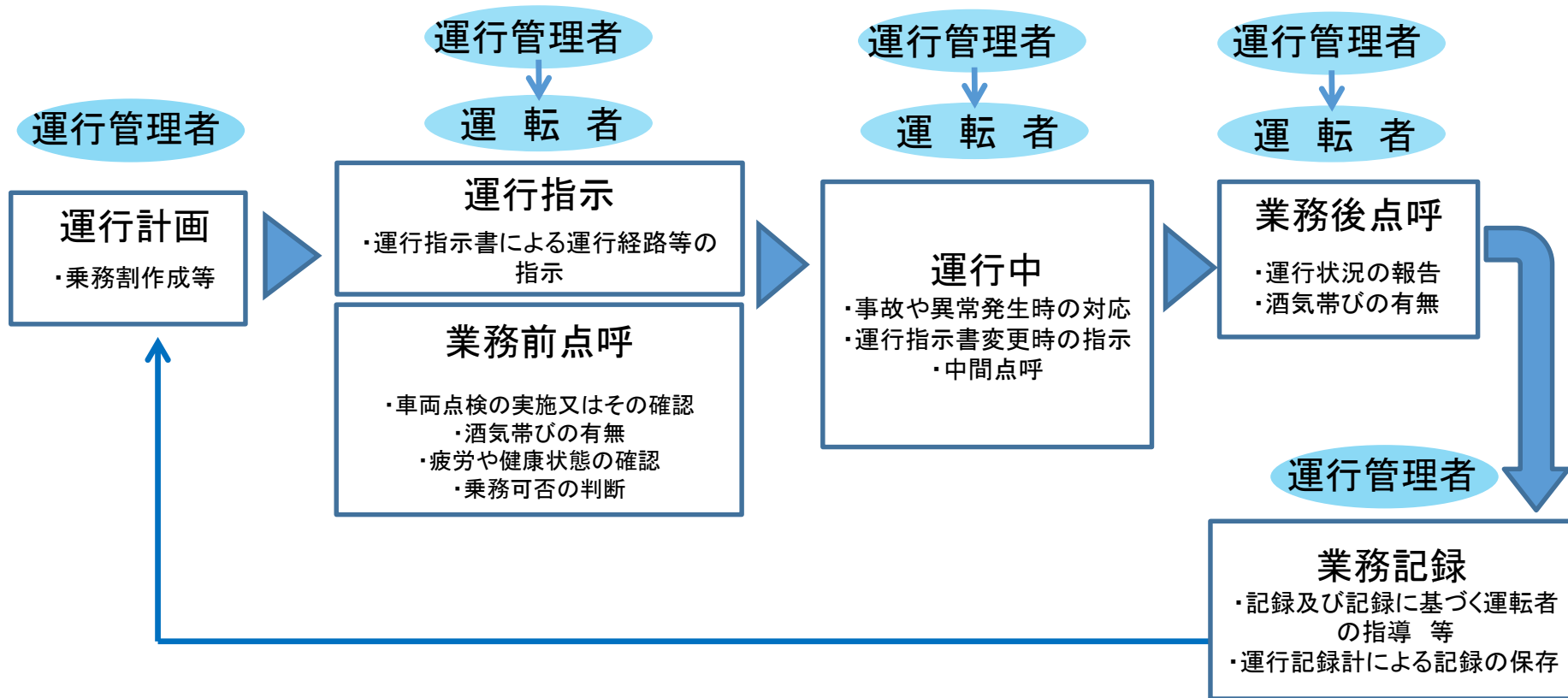
平均燃費値

〔2015年度目標 → 2025年度目標〕

4.31 km/L → **4.86 km/L**

約13%強化

トラック事業者は、運行の安全の確保に関する業務を行わせるため、運行管理者を営業所ごとに選任。



※運行管理者の資格要件： 以下①か②のいずれかを満たすものが運行管理者の資格を有する

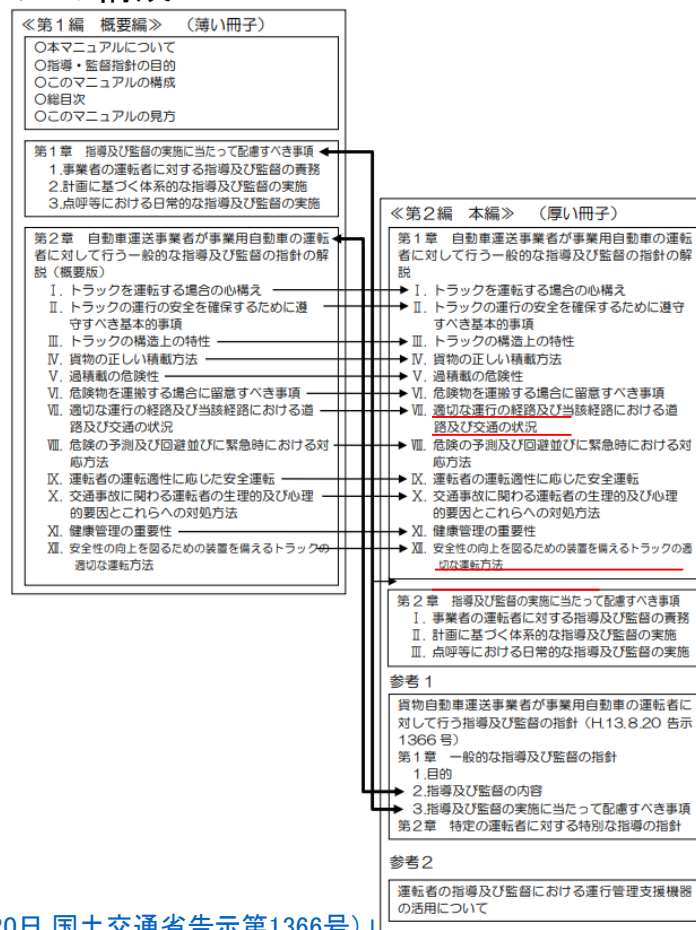
- ①認定機関の講習の受講/運行管理に関する1年以上の実務経験＋試験合格
- ②運行管理補助者の5年以上の実務経験＋認定機関の講習を5回受講

認定機関の講習において、関係法令、運行管理者の業務、運転者に対する指導・監督手法、労務管理、事故防止対策など、運行管理を行うための事項を伝えている。

運行管理者は、運転者が遵守すべき事項等について適切な指導及び監督を行うこととなっている。
当該指導監督について国交省告示において指針を示すとともに、マニュアルを作成。

自動車運送事業者が事業用自動車の運転者に対して行う一般的な指導及び監督の実施マニュアル

※マニュアルの構成



※「貨物自動車運送事業者が事業用自動車の運転者に対して行う指導及び監督の指針（平成13年8月20日 国土交通省告示第1366号）」

※マニュアル：<https://www.mlit.go.jp/jidosha/enzen/03safety/instruction.html#press20120410>

Ⅲトラックの構造上の特性

(1) トラックの「車高」に合わせた運転



「車高が高い」という特徴は、視点、重心などが高くなることに伴う以下のような特性があることを説明しましょう。

- 車間距離を長く感じ、知らず知らずのうちに車間距離をつめ、追突を起こす。
- 重心が高いため、横転が起きやすい。
- 車高が高いため、周辺への接触を起こしやすい。

【解 説】

① トラックの車高の特徴

トラックは、車高が高いことから、視界が広く見えますが、重心が高い、接触が多いなどの特徴を十分理解する必要があります。

○視点が高く、手前の路面もよく見えるが、車間距離が長く感じ、知らず知らずのうちに車間距離をつめてしまい、追突事故の要因となる。

○重心も高いため、不安定で横転する確率も高い。

○車高の高さによる事故として、看板などへの接触や衝突を起こすことが多い。



Ⅳ貨物の正しい積載方法

・ 偏荷重の危険性

指導のねらい

積付けの偏りにより、偏荷重を生じ、荷崩れや横転などの事故を招きます。偏荷重がなぜ生じるのか、偏荷重によって運行にどのような危険を及ぼすのか、運転者の理解を深めましょう。

(1) 偏荷重の発生要因と危険性



偏荷重が発生する要因は、積荷の積み方や固縛が十分でないために生じる場合、運行中の荷崩れによって生じる場合があります。偏荷重により生じる危険性を認識し、偏荷重を防ぐ対策を講じましょう。

【解 説】

偏荷重は、積荷の積み方や固縛が十分でないために生じる場合、運行中の荷崩れによって生じる場合があります。要因をしっかりと確認させ、偏荷重を防ぐよう意識付けましょう。

① 積付け・固縛が不十分で生じる場合

○左右に偏った積載の場合、カーブ・右左折・坂道などの走行時に横転する危険性があります。

○前に偏った積載の場合、下り坂や急ブレーキをかけたときなどに、制動力を減退させるおそれがあります。

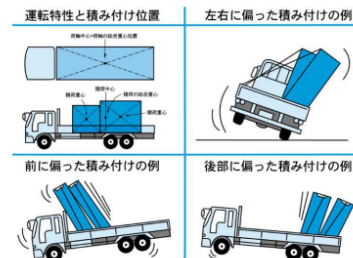
○後部に偏った積載の場合、ハンドル操作が不安定になったり、発進時や登坂時、踏切通過時などに頭が持ち上がってしまう危険性があります。

② 運行中の荷崩れで生じる場合

○長いS字カーブや曲がり角などの走行時、また、急ブレーキの衝撃や遠心力などにより、横滑りの荷崩れが発生しやすくなります。

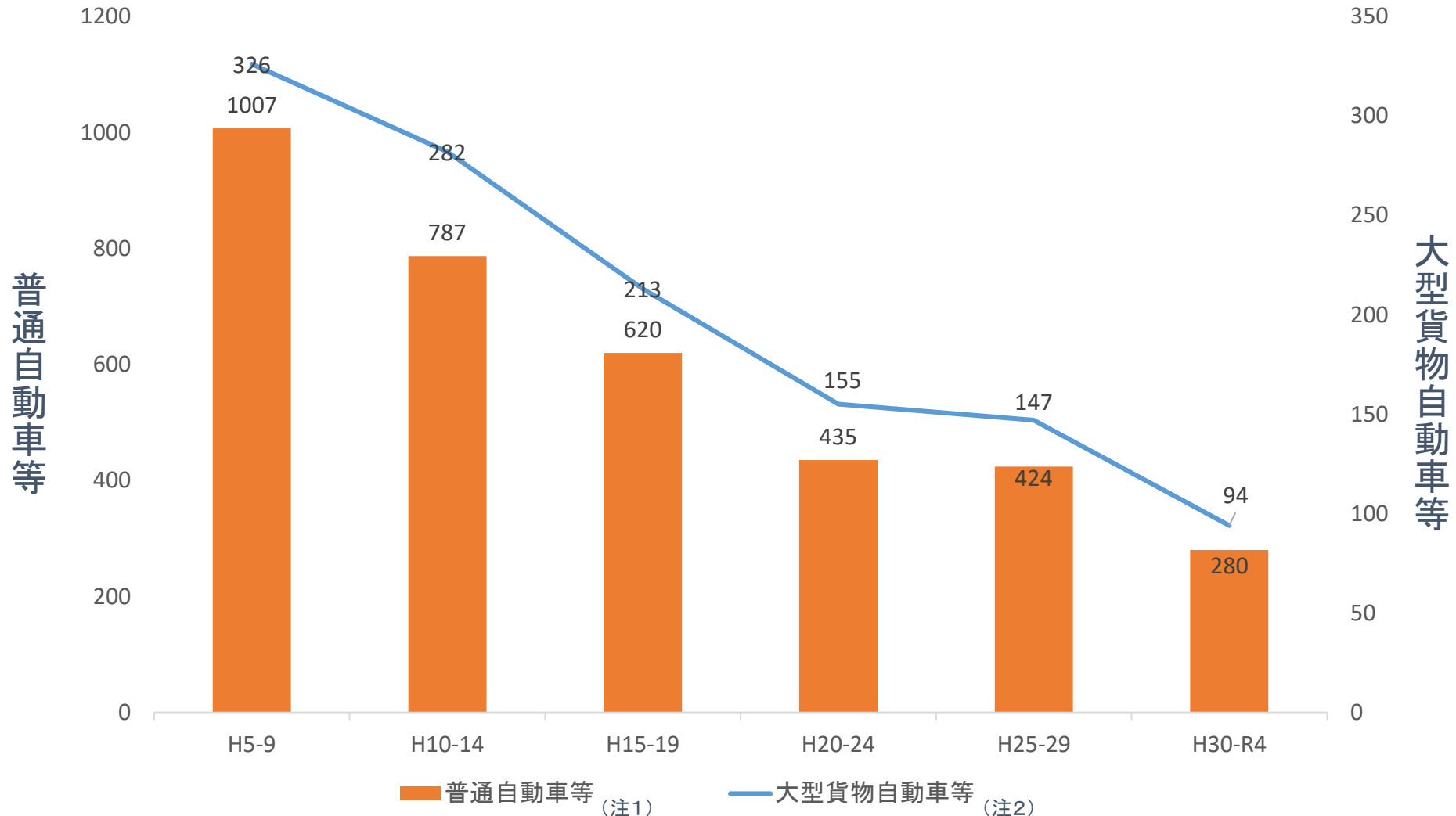
○積荷そのものが積付けに対する外装強度を持っていない場合は、型崩れによる崩れを起こす場合があります。

○背が高く重心位置の高い場合は、急ブレーキや遠心力により、転倒するおそれがあります。



第1回資料の再掲

高速自動車国道における死亡事故件数の推移(平成5年～5年毎)

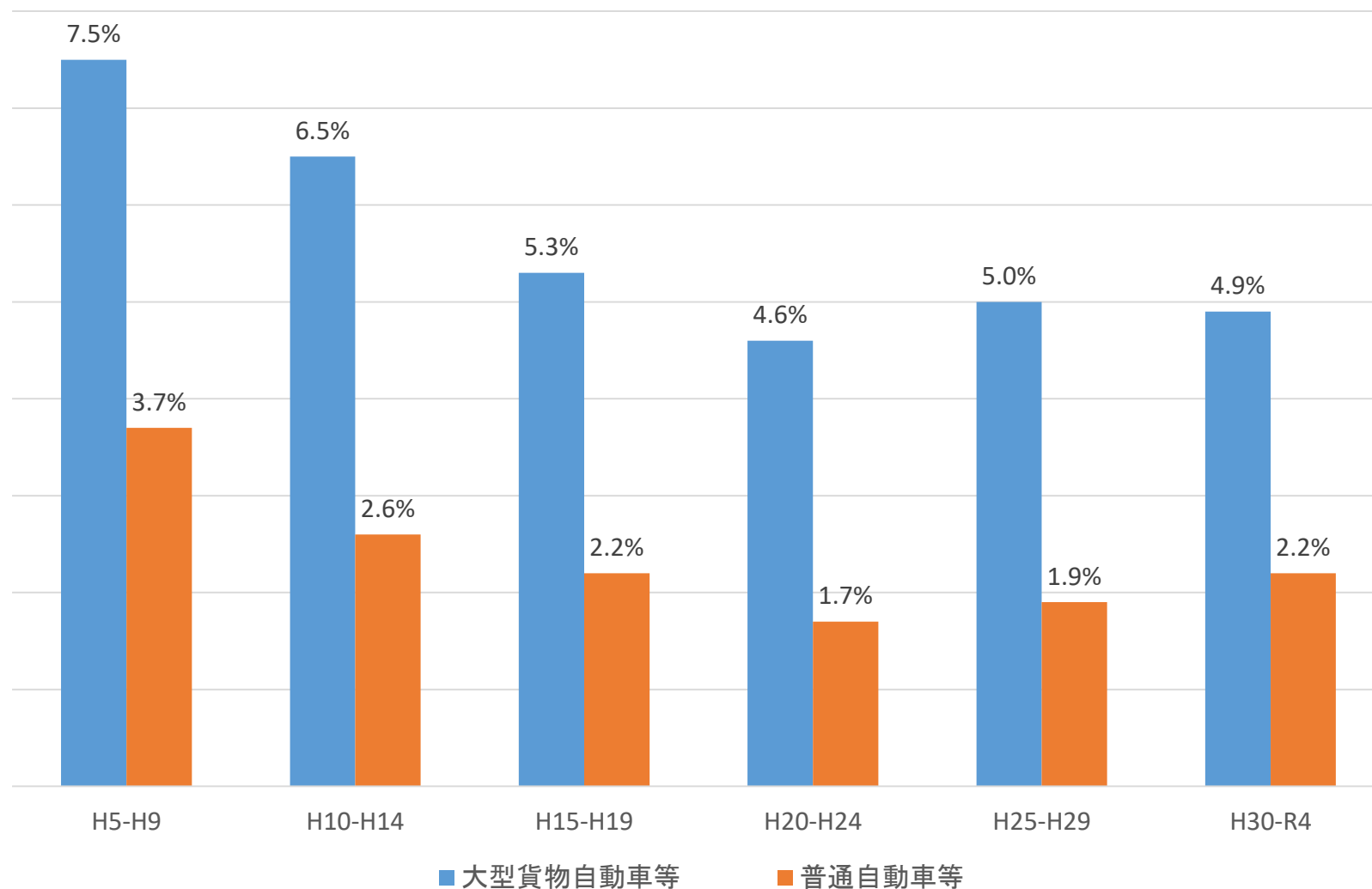


(注1) 普通自動車等とは、大型貨物自動車等以外の四輪車(トレーラーを除く)

(注2) 大型貨物自動車等とは、車両総重量8トン以上または、最大積載量5トン以上のいずれかに該当する貨物自動車(トレーラーを除く)

第1回資料の再掲

高速自動車国道における車種別の死亡事故率



(注1) 普通自動車等とは、大型貨物自動車等以外の四輪車(トレーラーを除く)

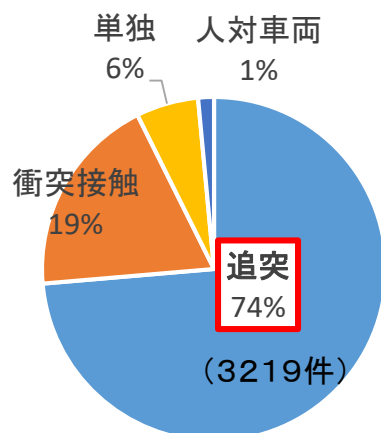
(注2) 大型貨物自動車等とは、車両総重量8トン以上または、最大積載量5トン以上のいずれかに該当する貨物自動車(トレーラーを除く)

(公財)交通事故総合分析センターの集計結果を元に作成

第1回資料の再掲

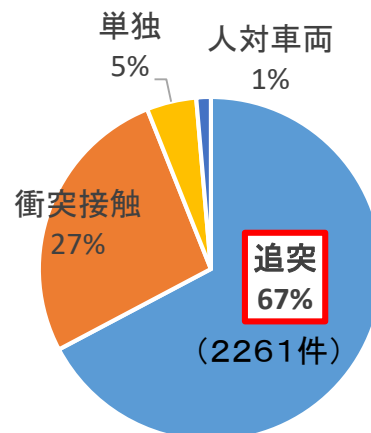
大型貨物自動車等の交通事故類型の推移

平成10年～14年
【リミッター導入前】



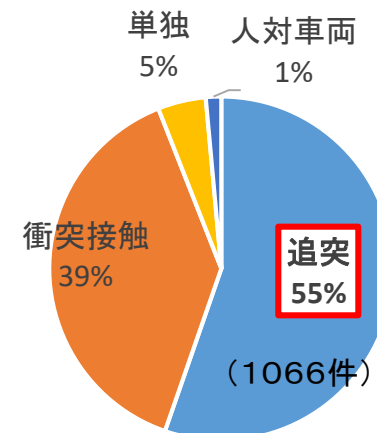
10年後

平成20年～24年
【リミッター導入後】



10年後

平成30年～令和4年
【直近5年間】



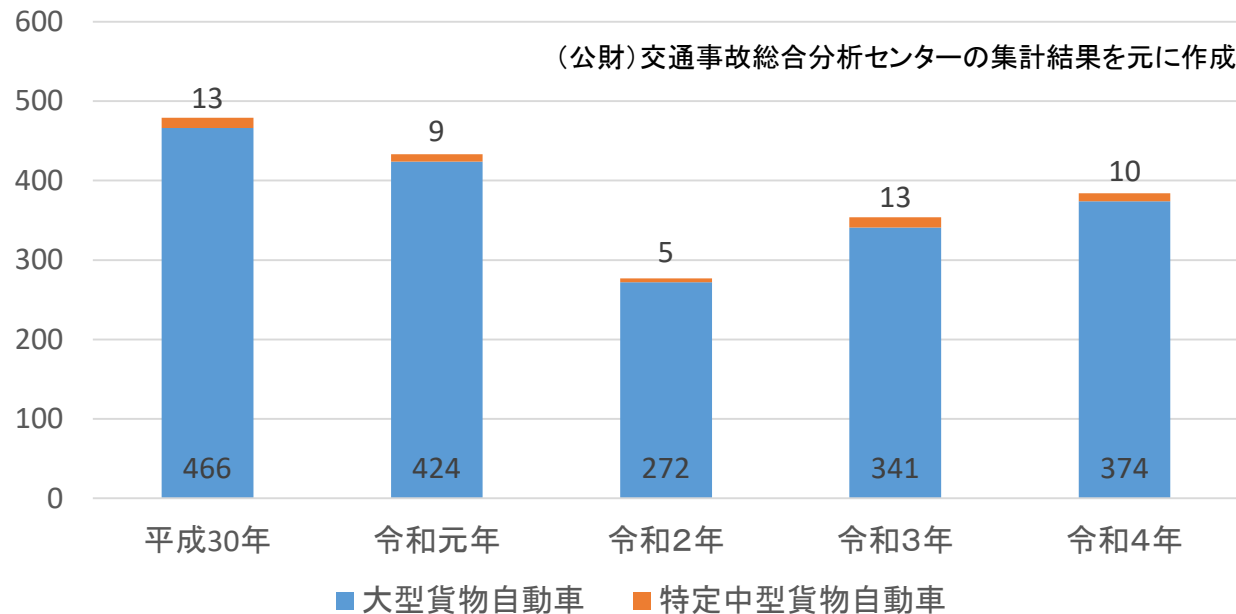
【凡 例】

- 追突～同一方向に向かって進行又は駐停車中の車両間において、前車の後部に後車の前部が突き当たった事故。
- 衝突接触～車両相互の追突以外の事故。
- 単独～車両単独で、転倒、路外逸脱、中央分離帯等へ突き当たるなどして発生した事故。
- 人対車両～故障修理や路上作業等のため、人が路上にいるときに車両にはねられた事故。

(注) 大型貨物自動車等とは、車両総重量8トン以上または、最大積載量5トン以上のいずれかに該当する貨物自動車(トレーラーを除く)

(公財)交通事故総合分析センターの集計結果を元に作成

高速自動車国道における 大型貨物自動車等と大型貨物自動車の交通事故件数



(注1) 大型貨物自動車等とは、車両総重量8トン以上または、最大積載量5トン以上のいずれかに該当する貨物自動車(トレーラを除く)

(注2) 大型貨物自動車とは、車両総重量11トン以上または、最大積載量6.5トン以上のいずれかに該当する貨物自動車(トレーラを除く)

(注3) 特定中型貨物自動車とは、車両総重量8トン以上11トン未満または、最大積載量5トン以上6.5トン未満のいずれかに該当する貨物自動車(トレーラを除く)

高速自動車国道における大型貨物自動車等(車両総重量8トン以上)の交通事故件数
に占める大型貨物自動車(車両総重量11トン以上)の交通事故件数の割合

96.3%～98.2%



今後は、大型貨物自動車(車両総重量11トン以上)の数字を活用

○ 高速自動車国道における車種別の自動車1億走行台キロ当たり交通事故件数(令和4年)

第一当事者の車種	交通事故 【件】	走行台キロ 【億台キロ】	1億走行台キロ 当たり交通事故件数 【件／億台キロ】
大型車・特大車	441	165.6	2.66
大型車・特大車 以外の車種	2387	629.7	3.79
全車種	2,856	795.2	3.59

○ 高速自動車国道における車種別の自動車10億走行台キロ当たり死亡事故件数(平成30年から令和4年)

第一当事者の車種	死亡事故 【件】	走行台キロ 【10億台キロ】	10億走行台キロ 当たり死亡事故件数 【件／10億台キロ】
大型車・特大車	107	81.76	1.31
大型車・特大車 以外の車種	341	313.39	1.09
全車種	452	395.15	1.14

※ 全車種の件数には、第一当事者不明の交通事故も含まれるため、車種ごとの合計数とは一致しない。

※ 「交通事故件数」及び「死亡事故件数」は交通事故統計上の車種区分から集計し、「走行台キロ」は料金車種区分から集計した。

この点交通事故統計上の車種区分と料金車種区分で車種の定義が異なるため、交通事故件数の数値と走行台キロの数値の集計対象となる車種は全て一致しているものではないが、特定中型貨物自動車等の一部の車種を除き可能な限り一致させて集計した。詳細は、次頁「【参考】料金車種区分と交通事故統計上の車種区分」の資料参照。

※ 「走行台キロ」は高速道路株式会社3社から提供。

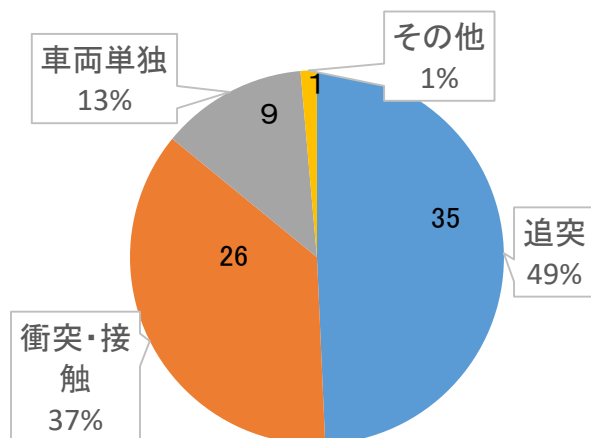
大型貨物自動車の走行台キロ当たり交通事故発生状況

【参考】料金車種区分と交通事故統計上の車種区分

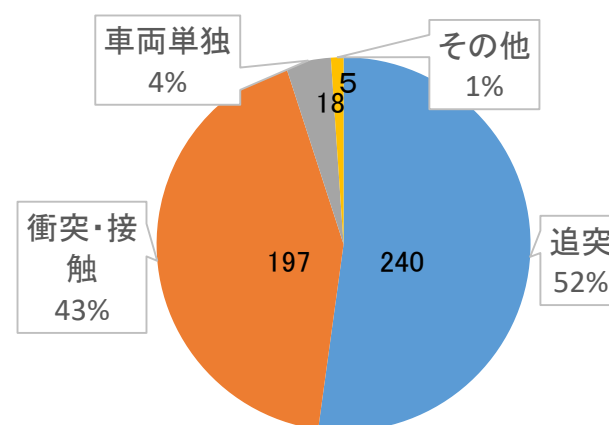
高速自動車国道の料金車種区分	交通事故統計上の車種区分
大型車・ 特大車 ・普通貨物自動車(車両総重量8t以上又は最大積載量5t以上で3車軸以下、及び車両総重量25t以下(ただし、最遠軸距5.5m未満又は車長9m未満のものについては20t以下、最遠軸距5.5m以上7m未満で車長が9m以上のもの及び最遠軸距が7m以上で車長9m以上11m未満のものについては22t以下)かつ4車軸) ・バス(乗車定員30人以上又は車両総重量8t以上の路線バス、及び車両総重量8t以上で乗車定員29人以下かつ車長9m未満のもの) ・トレーラ(けん引普通車と被けん引自動車(2車軸以上)との連結車両、けん引中型車と被けん引自動車(1車軸)との連結車両及びけん引大型車(2車軸)と被けん引自動車(1車軸)との連結車両) ・普通貨物自動車(4車軸以上で、大型に区分される普通貨物自動車以外のもの) ・トレーラ(けん引中型車と被けん引自動車(2車軸以上)と連結車両、けん引大型車と被けん引大型車との連結車両で車軸数の合計が4車軸以上のもの及び特大車がけん引する連結車両) ・大型特殊自動車 ・バス(乗車定員30人以上のもの、または車両総重量8t以上で車長9m以上のもの(いずれも路線バスを除く))	・大型乗用自動車～バス(乗車定員が30人以上のもの) ・大型貨物自動車 ・トレーラ～普通貨物自動車、準中型貨物自動車、中型貨物自動車、大型貨物自動車 ・大型特殊自動車
大型車・ 特大車 以外の車種 ・二輪自動車(側車付きを含む) ・軽自動車 ・小型自動車 ・普通乗用自動車 ・トレーラ(けん引軽自動車と被けん引自動車(1車軸)との連結車両) ・普通貨物自動車(車両総重量8t未満かつ最大積載量5t未満で3車軸以下のもの及び被けん引自動車を連結していないセミトレーラ用トラクターで2車軸のもの) ・マイクロバス(乗車定員11人以上29人以下で車両総重量8t未満のもの) ・トレーラ(けん引軽自動車と被けん引自動車(2車軸以上)との連結車両及びけん引普通車と被けん引自動車(1車軸)との連結車両)	・二輪自動車 ・軽乗用自動車 ・軽貨物自動車 ・トレーラ～軽貨物自動車 ・普通乗用自動車 ・普通貨物自動車 ・準中型貨物自動車 ・中型乗用自動車～マイクロバス(乗車定員11人以上30人未満のもの) ・中型貨物自動車

高速自動車国道における大型貨物自動車の危険認知速度別事故類型

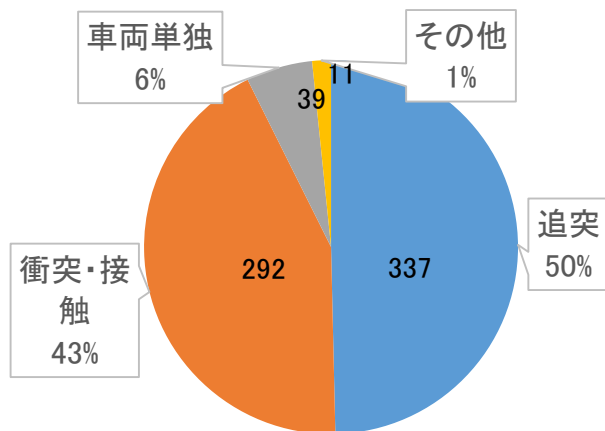
危険認知速度91km/h以上



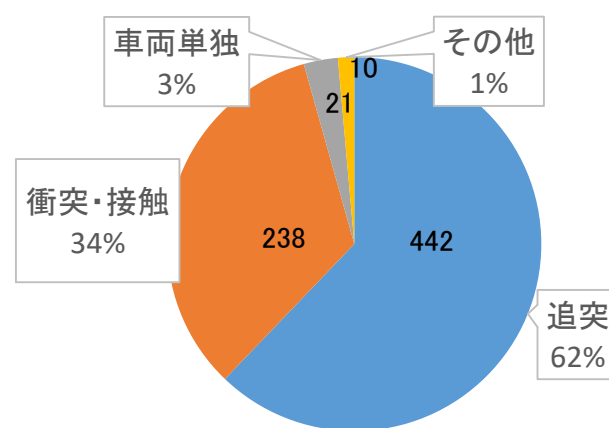
危険認知速度81km/h～90km/h



危険認知速度71km/h～80km/h



危険認知速度70km/h以下・調査不能



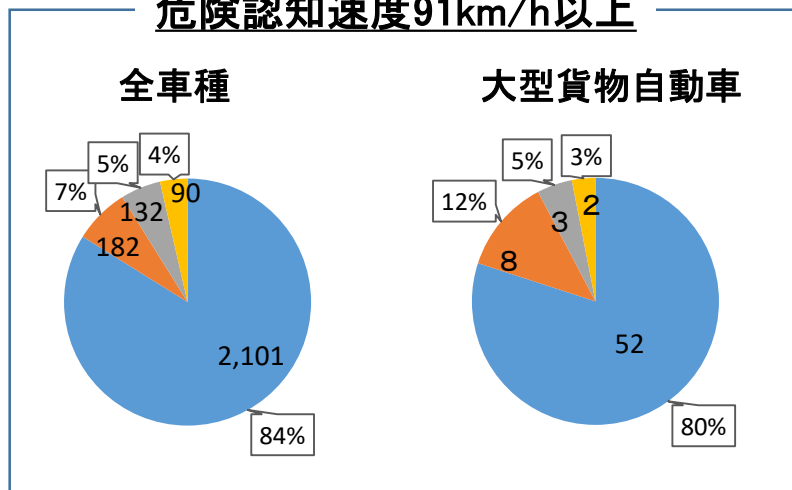
■ 追突
 ■ 衝突・接触
 ■ 車両単独
 ■ その他

(注1) 大型貨物自動車とは、車両総重量11トン以上または、最大積載量6.5トン以上のいずれかに該当する貨物自動車(トレーラを除く)

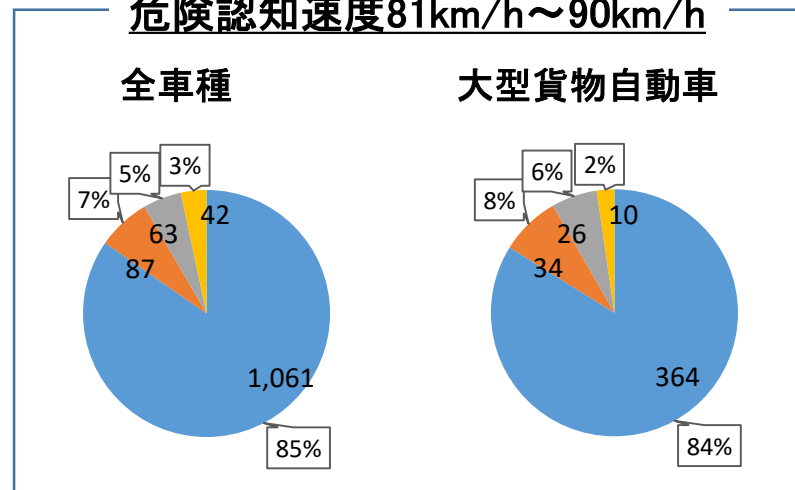
(注2) 危険認知速度とは、運転手が相手方車両等を認め、危険を認知した時点の速度であり、具体的には、ブレーキ、ハンドル操作等の事故回避行動をとる直前の速度をいう。運転者が危険を認知せずに事故に至った場合は、事故直前の速度である。

高速自動車国道における危険認知速度別・曲線半径別交通事故の全車種と大型貨物自動車の比較

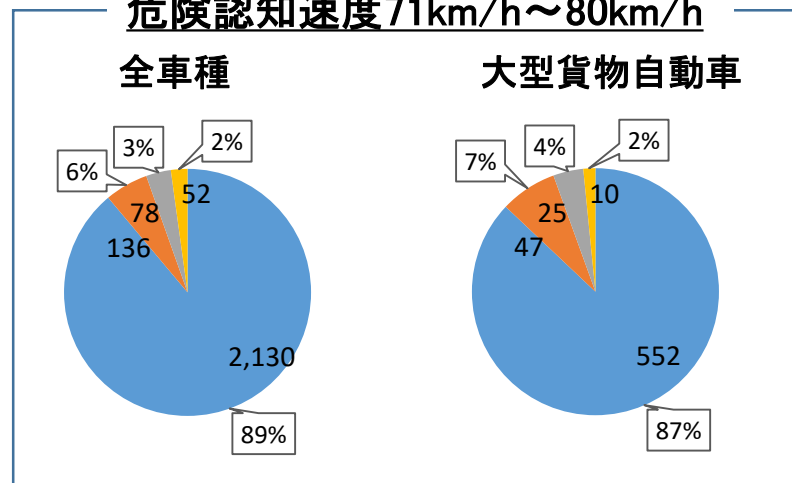
危険認知速度91km/h以上



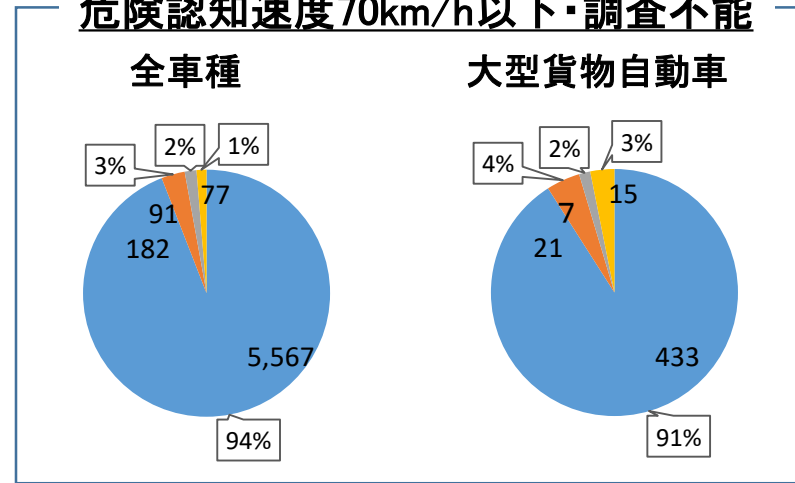
危険認知速度81km/h～90km/h



危険認知速度71km/h～80km/h



危険認知速度70km/h以下・調査不能



■ 直線
 ■ 1000m以上
 ■ 500m以上
 ■ 500 m未満

(注1) 大型貨物自動車とは、車両総重量11トン以上または、最大積載量6.5トン以上のいずれかに該当する貨物自動車(トレーラを除く)

(注2) 交通事故統計原票の項目「曲線半径」のうち、「該当なし」(サービスエリア等)を除いて算出。

高速道路における自動車の最高速度の決定方法【最高速度規制】

交通規制基準(抄) 「交通規制基準」の改正について(通達)(令和5年3月17日付け警察庁丙規発第11号)

第35 最高速度(自動車専用道路及び高速自動車国道)

1 分離4車線以上の本線車道

以下の手順により規制速度を決定する。

(1) 各道路構造要素の数値の収集

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項目の数値を道路管理者から収集し、又は実測する。

(2) 個別構造適合速度の算出

(1)で収集した数値を用い、表1～6により各項目ごとに個別構造適合速度を算出する。 ※ 表2～6 (略)

(3) 構造適合速度の決定

(2)で求めた地点・区間ごとの個別構造適合速度の最小値を構造適合速度として採用する。

(4) 規制区間長の設定

(3)で算出した構造適合速度が前後の区間の構造適合速度より高く、かつ、構造適合速度の高い区間の長さがおおむね3～5キロメートル未満の場合は、当該区間においても、前後の区間の構造適合速度を適用する。

(5) 規制速度の決定

(3)及び(4)で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、渋滞状況等の現地状況を踏まえて、上限100キロメートル毎時の範囲内で規制速度を決定する。ただし、構造適合速度が120キロメートル毎時で、次の条件全てを満たす区間については、上限120キロメートル毎時の範囲内で規制速度を決定する。

ア 設計速度が120キロメートル毎時であること

イ 実勢速度(渋滞の発生がなく、大型車混入率1パーセント未満である追越車線の平均速度)が100キロメートル毎時以上であること

ウ 死傷事故率が高くないこと

エ 一定の距離において速度規制の連続性が確保されること(原則20キロメートル以上)

オ 道路や交通の状況に照らし、交通流の安全・円滑上の支障がないこと。具体的には、次の事項を考慮すること

- ・片側2車線の場合には、大型車混入率が低いこと
- ・完成形であること(暫定形でないこと)
- ・自由流率(渋滞のない時間帯の割合)が概ね6割を超えていること

2 分離2車線の本線車道

1に同じ。ただし、上限80キロメートル毎時の範囲内で規制速度を決定する。

3 非分離2車線の本線車道

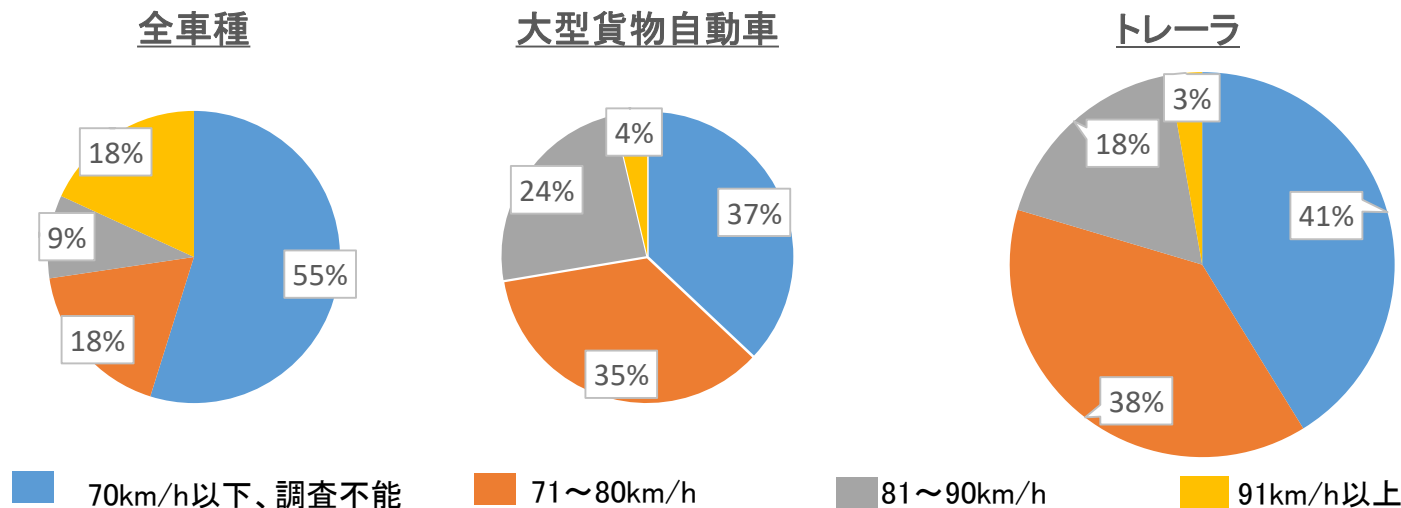
4 本線車道以外の部分 (略)

表1 個別構造適合速度(曲線半径・片勾配)

曲線半径 (m)							個別構造適合速度
片勾配(%)							
以上 ～ 未滿							
0～1	1～2	2～3	3～4	4～5	5～6	6～7	
1134	1031	945	872	810	756	709	120km/h
716	656	606	562	525	492	463	100km/h
420	388	360	336	315	296	280	80km/h
218	202	189	177	167	157	149	60km/h
141	131	123	116	109	104	98	50km/h
84	79	74	70	66	63	60	40km/h
47	44	42	39	37	35	34	30km/h
21	20	19	17	17	16	15	20km/h

※ 本表は、道路構造令第15条(曲線半径)の規定値算出に使用される曲線半径と片勾配の関係式から設定

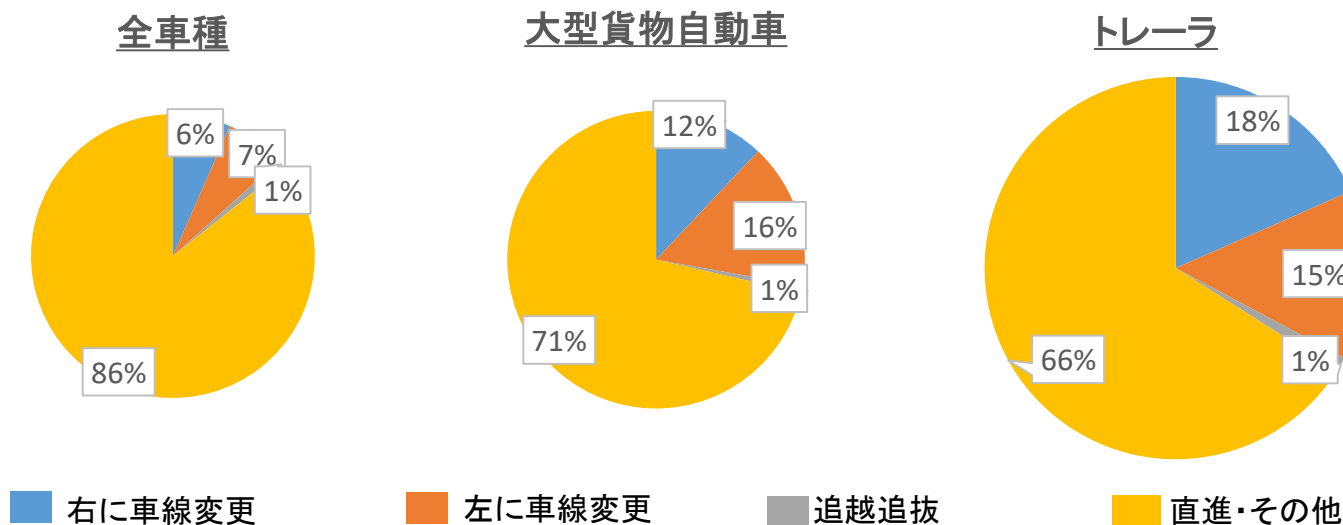
高速自動車国道における交通事故の危険認知速度別割合の車種別比較



（注1）大型貨物自動車とは、車両総重量11トン以上または、最大積載量6.5トン以上のいずれかに該当する貨物自動車（トレーラを除く）

（注2）トレーラ事故は、大型貨物自動車トレーラによる事故で評価した。

高速自動車国道における交通事故の行動類型割合の車種別比較



高速自動車国道		直近5年
大貨トレーラー	全事故 (件数)	250
中貨トレーラー		9
準中トレーラー		5
普通トレーラー		1
大貨トレーラー率		94%

実勢速度と交通実態の調査について

- **目的**
規制速度及び車線数の異なる高速道路における車種別・車線別の走行速度と交通実態を把握すること。
- **対象車種**
3種類
 - 普通自動車等(法定速度100km/hの四輪車)
 - 大型貨物自動車等(車両総重量8トン以上または、最大積載量5トン以上のいずれかに該当する貨物自動車(トレーラを除く))
 - トレーラ(車両総重量8トン以上または、最大積載量5トン以上のいずれかに該当するトレーラ)
- **調査方法**
任意の1地点において、時間帯を3回に分けて調査を実施。
実勢速度は、スピードガンを使用して計6,707台を測定し、交通実態については、実勢速度測定時における車線別・車種別の交通量を調査した。

調査路線

規制速度別、車線数別に以下の路線において調査を実施【全国15箇所】

① 普通自動車等の規制速度が100km/hを超える路線

- 二車線区間【東北自動車道(岩手県)】
- 三車線区間【東北自動車道(埼玉県)、新東名高速道路(静岡県)、東関東自動車道(千葉県)、常磐自動車道(茨城県)】

② 普通自動車等の規制速度が法定速度(100km/h)の路線

- 二車線区間【関越自動車道(群馬県)、東名高速道路(愛知県)、山陽自動車道(山口県、岡山県)】
- 三車線区間【九州自動車道(福岡県)】

③ 普通自動車等の規制速度が80km/hの路線

- 二車線区間【圏央道(神奈川県)、中央自動車道(山梨県)、北陸自動車道(福井県)】
- 三車線区間【東名阪自動車道(三重県)、中国自動車道(兵庫県)】

規制速度別・車種別・車線別の走行速度と交通実態の調査

走行速度調査結果

全路線・全車線における車種別の走行速度

○普通自動車等(2,749台)

【120・110区間】 平均速度…**98km/h**

実勢速度…**115km/h**

【100区間】 平均速度…**94km/h**

実勢速度…**107km/h**

【80区間】 平均速度…**89km/h**

実勢速度…**102km/h**

○大型貨物自動車等(3,087台)

平均速度…**80km/h**

実勢速度…**87km/h**

○トレーラ(871台)

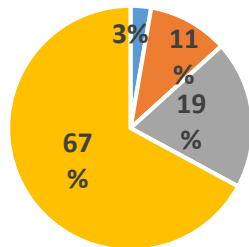
平均速度…**77km/h**

実勢速度…**84km/h**

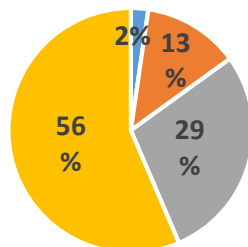
車種別の走行速度別割合

普通自動車等

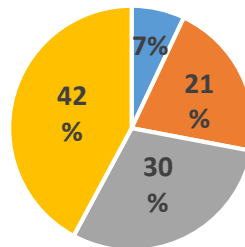
120・110区間



100区間



80区間



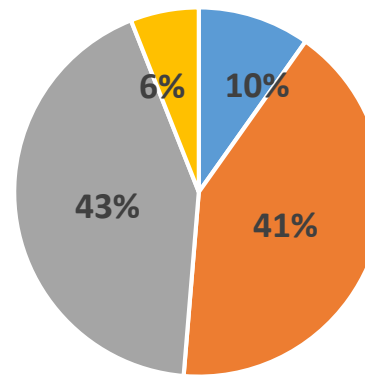
70km/h以下

71~80km/h

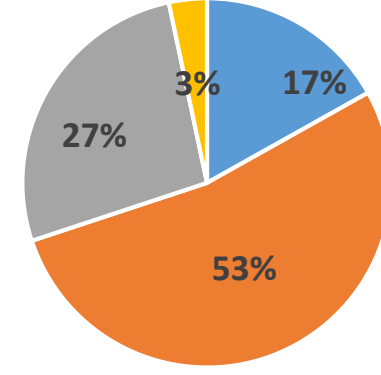
81~90km/h

91km/h以上

大型貨物自動車等



トレーラ



(注1)【120・110区間】とは、普通自動車等の規制速度が100km/hを超える路線をいう。

(注2)【100区間】とは、普通自動車等の規制速度が法定速度(100km/h)の路線をいう。

(注3)【80区間】とは、普通自動車等の規制速度が、80km/hの路線をいう。

(注4)実勢速度については、85パーセンタイル速度とした。

(注5)大型貨物自動車等とは、車両総重量8トン以上または、最大積載量5トン以上のいずれかに該当する貨物自動車(トレーラを除く)

(注6)トレーラとは、車両総重量8トン以上または、最大積載量5トン以上のいずれかに該当するトレーラ

規制速度別・車種別・車線別の走行速度と交通実態の調査

交通実態調査結果

■ 二車線区間

路 線	実勢速度(km/h)				走行実態(%)			
	普通		大貨等		大貨等		トレーラ	
	車線別		車線別		車線別		車線別	
	第一	第二	第一	第二	第一	第二	第一	第二
120・110区間	118	121	86	88	89	11	94	6
100区間	102	112	87	88	84	16	87	13
80区間	100	109	89	89	72	28	87	13

■ 三車線区間

路 線	実勢速度(km/h)						走行実態(%)					
	普通			大貨等			大貨等			トレーラ		
	車線別			車線別			車線別			車線別		
	第一	第二	第三	第一	第二	第三	第一	第二	第三	第一	第二	第三
120・110区間	99	109	121	84	88	86	46	42	12	62	34	4
100区間	86	104	112	80	85		34	46	20	48	44	8
80区間	84	94	102	84	86	88	28	49	23	44	45	11

(注1) 普通:普通自動車等、大貨等:大型貨物自動車等(トレーラを除く)、トレーラ:車両総重量8トン以上または、最大積載量5トン以上のいずれかに該当するトレーラ

(注2)【120・110区間】とは、普通自動車等の規制速度が100km/hを超える路線をいう。

(注3)【100区間】とは、普通自動車等の規制速度が法定速度(100km/h)の路線をいう。

(注4)【80区間】とは、普通自動車等の規制速度が、80km/hの路線をいう。

(注5)実勢速度については、85パーセンタイル速度とした。

(注6)斜線部は、サンプル数少数のため、実勢速度の算出不可。

規制速度別・車種別・車線別の走行速度と交通実態の調査

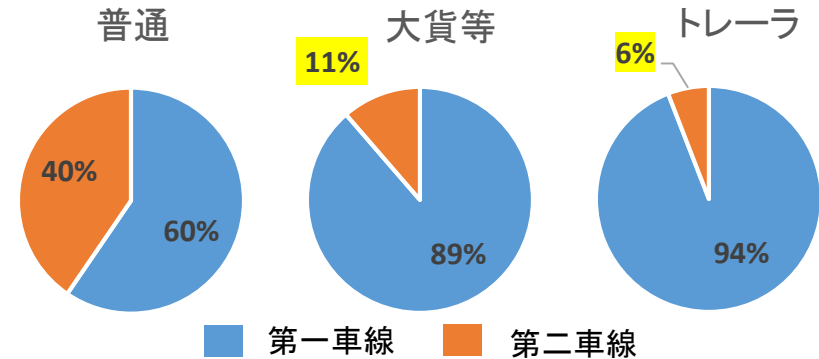
普通車の規制速度が100km/hを超える路線

走行速度

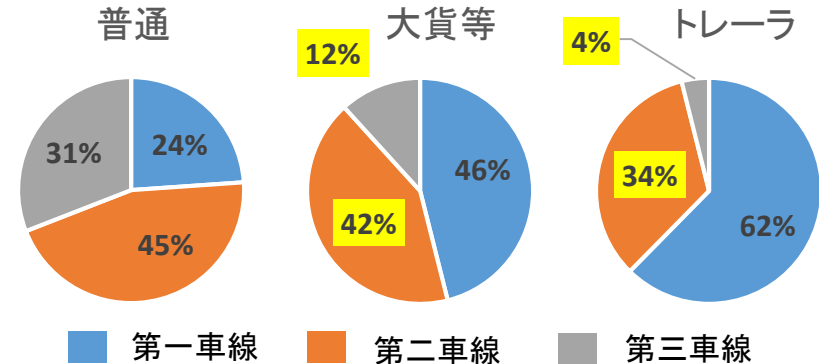
対象路線 の車線数	対象車線	車種	平均速度 (km/h)	実勢速度 (km/h)
二車線	第一車線	普通	104.6	118
		大貨等	82.5	86
		トレーラ	80.0	85
	第二車線	普通	114.2	121
		大貨等	84.8	88
		トレーラ	88	
三車線	第一車線	普通	85.5	99
		大貨等	77.3	84
		トレーラ	74.5	80
	第二車線	普通	97.1	109
		大貨等	81.8	88
		トレーラ	76.6	85
	第三車線	普通	106.8	121
		大貨等	79.2	86
		トレーラ	73.5	

車種別の走行実態

■二車線区間



■三車線区間



(注1) 普通:普通自動車等、大貨等:大型貨物自動車等(トレーラを除く)、トレーラ:車両総重量8トン以上または、最大積載量5トン以上のいずれかに該当するトレーラ
 (注2) 実勢速度については、85パーセンタイル速度とした。
 (注3) 斜線部は、サンプル数少数のため、実勢速度の算出不可。

規制速度別・車種別・車線別の走行速度と交通実態の調査

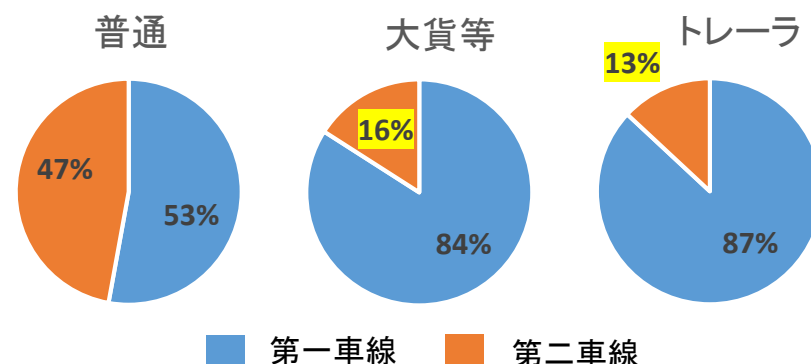
普通車の規制速度が法定速度（100km/h）の路線

走行速度

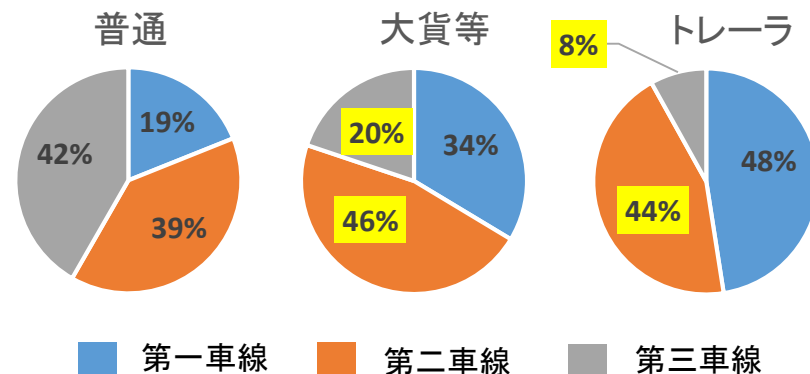
対象路線 の車線数	対象車線	車種	平均速度 (km/h)	実勢速度 (km/h)
二車線	第一車線	普通	90.4	102
		大貨等	79.9	87
		トレーラ	77.7	84
	第二車線	普通	100.1	112
		大貨等	82.4	88
		トレーラ	79.1	83
三車線	第一車線	普通	78.8	86
		大貨等	73.1	80
		トレーラ	73.9	77
	第二車線	普通	90.1	104
		大貨等	80.6	85
		トレーラ	79.1	85
	第三車線	普通	98.1	112
		大貨等	84.1	
		トレーラ	78.5	

車種別の走行実態

■二車線区間



■三車線区間



(注1) 普通:普通自動車等、大貨等:大型貨物自動車等(トレーラを除く)、トレーラ:車両総重量8トン以上または、最大積載量5トン以上のいずれかに該当するトレーラ
 (注2) 実勢速度については、85パーセンタイル速度とした。
 (注3) 斜線部は、サンプル数少数のため、実勢速度の算出不可。

規制速度別・車種別・車線別の走行速度と交通実態の調査

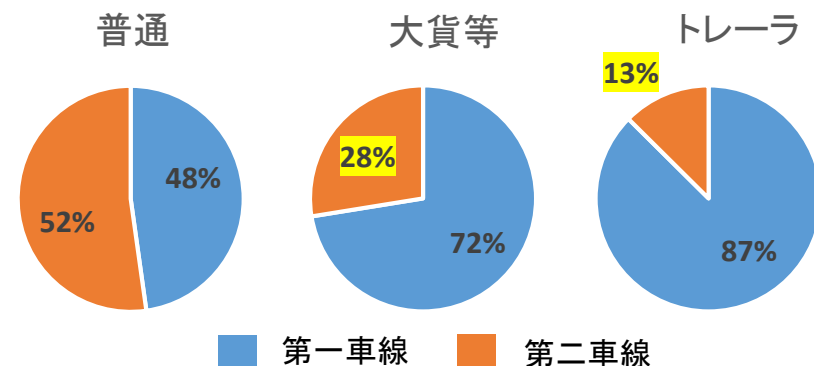
普通車の規制速度が80km/hの路線

走行速度

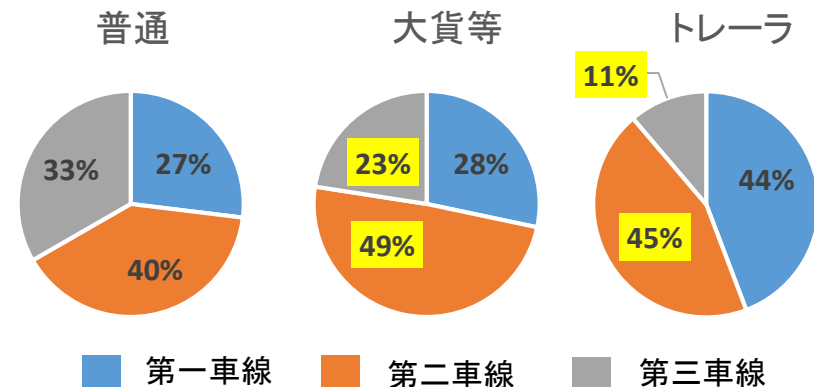
対象路線 の車線数	対象車線	車種	平均速度 (km/h)	実勢速度 (km/h)
二車線	第一車線	普通	86.5	100
		大貨等	79.8	89
		トレーラ	77.9	87
	第二車線	普通	97.6	109
		大貨等	84.8	89
		トレーラ	79.5	
三車線	第一車線	普通	76.1	84
		大貨等	76.3	84
		トレーラ	73.5	82
	第二車線	普通	83.7	94
		大貨等	80.2	86
		トレーラ	80.6	87
	第三車線	普通	93.0	102
		大貨等	83.0	88
		トレーラ	86.9	

車種別の走行実態

■二車線区間



■三車線区間



(注1) 普通:普通自動車等、大貨等:大型貨物自動車等(トレーラを除く)、トレーラ:車両総重量8トン以上または、最大積載量5トン以上のいずれかに該当するトレーラ
 (注2) 実勢速度については、85パーセンタイル速度とした。
 (注3) 斜線部は、サンプル数少数のため、実勢速度の算出不可。

高速自動車国道における普通乗用自動車及び大型貨物自動車の交通違反検挙件数(上位5つほか)

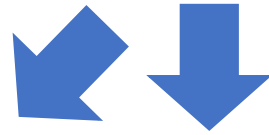
(違反名／件数／構成比)

普通乗用自動車

速度超過(40km/h未満)	132,121件	69.9%
通行帯違反	32,752件	17.3%
速度超過(40km/h以上)	7,341件	3.9%
携帯電話使用等	6,923件	3.7%
高速自動車国道等車間距離不保持	2,743件	1.5%

大型貨物自動車

携帯電話使用等	686件	23.5%
進路変更禁止違反	493件	16.9%
大型指定通行帯違反	401件	13.8%
通行帯違反	222件	7.6%
故障車両表示義務違反	194件	6.7%



【営業用】大型貨物自動車

携帯電話使用等	586件	23.8%
進路変更禁止違反	472件	19.2%
大型指定通行帯違反	365件	14.8%
通行帯違反	205件	8.3%
故障車両表示義務違反	155件	6.3%
積載関係違反(積載重量制限超過等)	61件	2.5%

【自家用】大型貨物自動車

積載関係違反(積載重量制限超過等)	103件	22.6%
携帯電話使用等	100件	22.0%
故障車両表示義務違反	39件	8.6%
大型指定通行帯違反	36件	7.9%
整備不良	35件	7.7%
高速自動車国道等運転者遵守事項違反	35件	7.7%

(注1) 普通乗用自動車は、自家用普通乗用自動車の交通違反検挙件数

(注2) 大型貨物自動車とは、車両総重量11トン以上または、最大積載量6.5トン以上のいずれかに該当する貨物自動車(トレーラを除く)