

速度規制の目的と現状

警察庁交通局

- 1 最高速度規制の必要性
- 2 規制速度決定の基本的考え方
- 3 一般道路における速度規制基準の概要
- 4 最高速度規制の見直し状況
(平成21年度～23年度)
- 5 最高速度違反による交通事故対策検討会
の開催

1 最高速度規制の必要性

最高速度規制は、

交通事故の抑止(交通の安全)

交通の円滑化

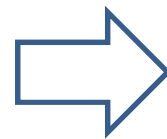
道路交通に起因する障害の防止

の観点から、必要に応じて実施

特に、最高速度規制による速度抑制は

衝突の回避

被害の軽減



交通事故防止に

効果的

2 規制速度決定の基本的考え方

S41、S54、H4と速度規制基準を改訂……前回調査研究(平成元年)から17年が経過

有識者委員会による調査研究

平成18～21年度の3か年度をかけ調査研究……新たな速度規制基準を策定

現行の速度規制基準(H21～)

新たな速度基準表

生活道路:原則30km/h

自動車の通行機能を重視した
構造の道路:原則70・80km/h

メリハリのある規制

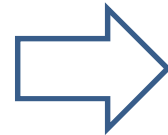
道路交通環境等に応じた速度規制の見直しを各都道府県警察において順次実施

2 規制速度決定の基本的考え方

実勢速度 = 85パーセンタイル速度 ドライバー本位の速度

日本

居住地と非居住地が不明確
狭い国土、複雑な地形



ほぼ全ての道路が
居住行動圏内を通っている

このような道路環境下においては...

実勢速度を規制速度とした場合、交通事故が増加する恐れがある。



実勢速度である85パーセンタイル速度に交通事故抑制の観点を考慮した、全国一律の規制速度の基準となる速度「**基準速度**」を導入する。

2 規制速度決定の基本的考え方

交通事故抑制の観点

多種多様な道路において共通して適用が可能
ドライバーの視点から容易に識別できること

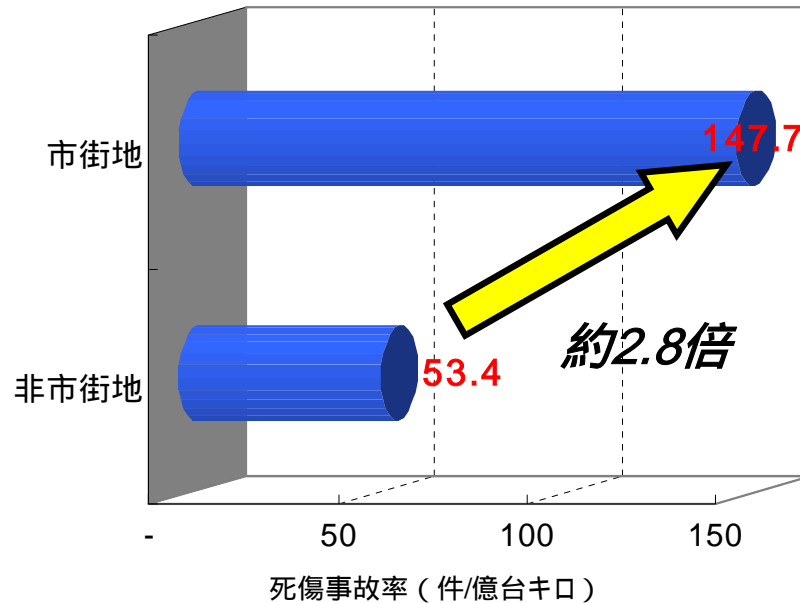


市街地における事故の危険性
中央分離有無による事故の危険性
歩行者保護

2 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

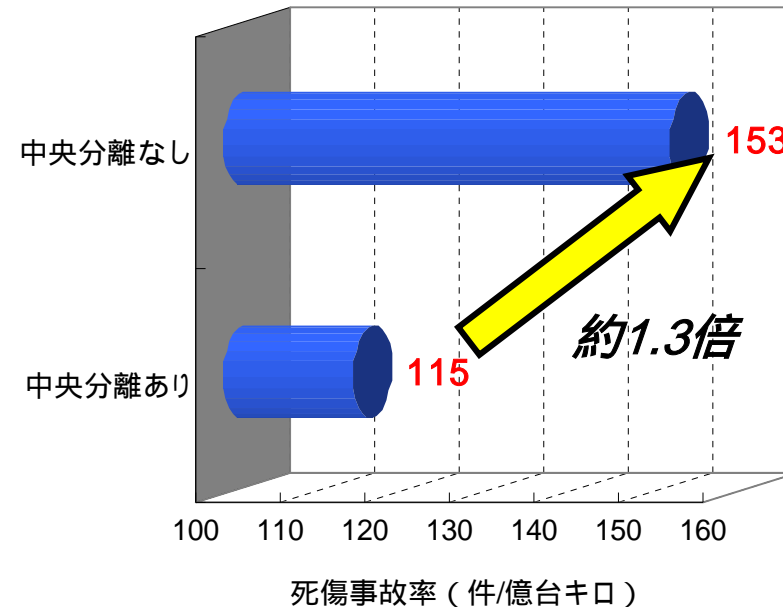
市街地・非市街地の死傷事故率



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

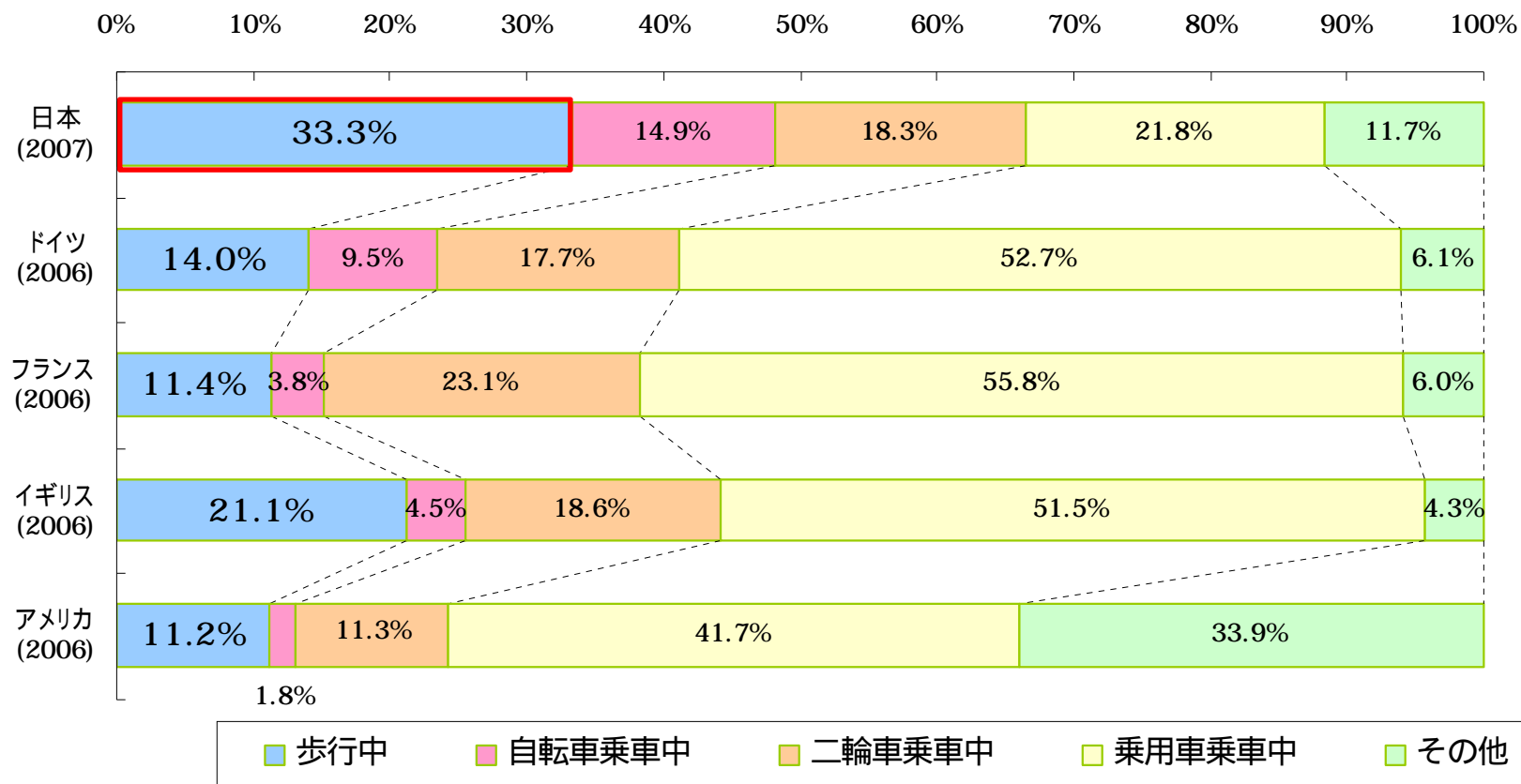


交通事故統合データ (H18) をもとに集計。
4車線以上の道路が対象。

2 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

2 規制速度決定の基本的考え方

| No. | 地域 | 車線数 | 中央 分離 | 歩行者 交通量 | 85パーセン タイル速度 (モデル推定) | 基準 速度 | 基準速度の決定時に 考慮した要因 |
|-----|------|-----------|----------|------------|----------------------------|----------|---------------------|
| | 市街地 | 2車線 | — | 多い | 51.9 | 40 | 市街地, 歩行者 |
| | | | | 少ない | 57.1 | 50 | 市街地 |
| | | 4車線 以上 | あり | 多い | 59.0 | 50 | 市街地, 歩行者 |
| | | | | 少ない | 64.1 | 60 | 市街地 |
| | | | なし | 多い | 58.7 | 50 | 市街地, 歩行者, 中央分離 |
| | | | | 少ない | 63.9 | 50 | 市街地, 中央分離 |
| | 非市街地 | 2車線 | — | 多い | 58.2 | 50 | 歩行者 |
| | | | | 少ない | 63.3 | 60 | 基準速度の上限値 |
| | | 4車線 以上 | あり | 多い | 65.3 | 60 | 歩行者 |
| | | | | 少ない | 70.4 | 60 | 基準速度の上限値 |
| | | | なし | 多い | 64.6 | 50 | 歩行者, 中央分離 |
| | | | | 少ない | 70.1 | 60 | 中央分離 |

(85パーセンタイル速度に対して考慮した事項)

85パーセンタイル速度を規制速度検討時の指標とするアメリカでも、
一般的には85パーセンタイル速度より6～13km/h低い規制速度となっている⁹

2 規制速度決定の基本的考え方

規制速度の決定方法

「基準速度」を最大限尊重しつつ、交通事故発生状況、道路構造、沿道状況等の現場状況に応じた補正を行った上で決定する。

規制速度設定時に基準速度を補正する主な要因

| 観 点 | 基準速度を下方補正するケース | 基準速度を上方補正するケース |
|-------------|--|--|
| 安全性 の確保 | 交通事故が多い 重大事故の発生割合が高い | 交通事故が少ない 重大事故の発生割合が低い |
| 生活環境 の保全 | 人家、商店が多い 通学路である 大気汚染、騒音に配慮する必要がある | 人家、商店が少ない 通学路でない |
| 道路構造 | 歩道が設置されていない 視距が確保されていない 道路線形が悪い 路肩が確保されていない | 歩道が設置されている 視距が確保されている 道路線形が良好である 路肩が確保されている |
| 沿道状況 | 沿道出入口が多い 交差点間隔が短い | 沿道出入口が少ない 交差点間隔が長い |
| 交通特性 | 大型車混入率が高い 歩行者・自転車が多い 実勢速度が低い | 大型車混入率が低い 歩行者・自転車が少ない 実勢速度が高い |

3 一般道路における速度規制基準の概要

| 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。

3 一般道路における速度規制基準の概要

新たに2つの道路区分を追加

(1) 生活道路

一般道路のうち、主として地域住民の日常生活に利用される道路

対象

歩行者・車両の通行実態や交通事故の発生状況を勘案しつつ、住民や道路管理者等の意見を十分に踏まえ、速度を抑えるべき道路を選定

規制速度

原則 30km/h

* 物理的デバイスの設置を併せて検討

(2) 自動車の通行機能を重視した構造の道路

一般道路のうち、道路構造の水準が高く、走行上の危険因子が少ない自動車の走行性を重視した道路

対象

原則として

- ・ 設計速度が60km/h以上
- ・ 立体交差化
- ・ 上下線分離
- ・ 歩行者、軽車両、原動機付自転車の通行止め

規制速度

原則 70km/h
又は
80km/h

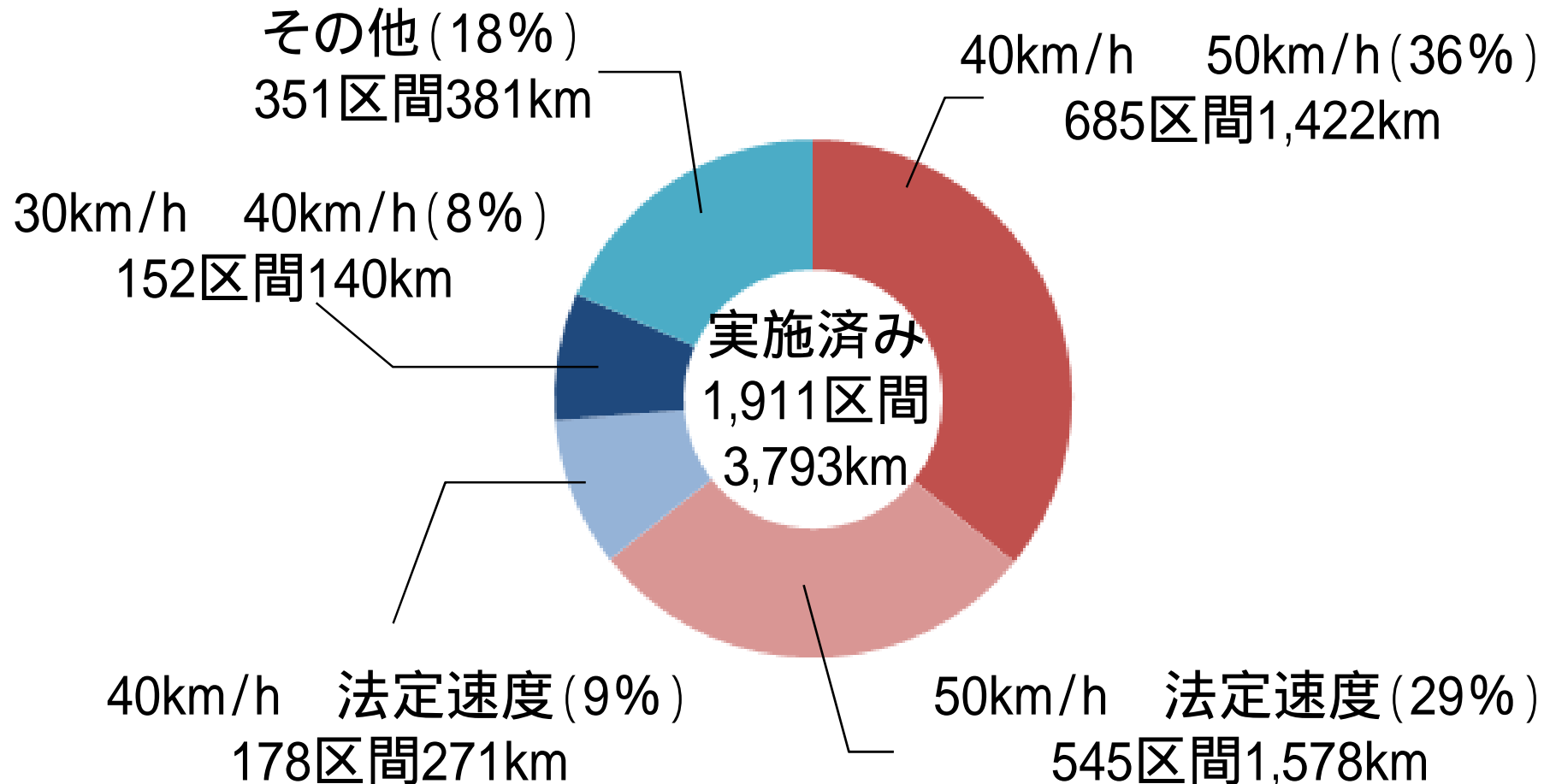
4 最高速度規制の見直し状況 (平成21年度～23年度)

| | 一般道路 ¹ | 生活道路 ² (区間規制) | 自動車の通行 機能を重視した 構造の道路 ³ | 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% |

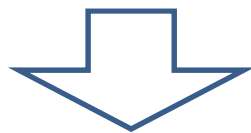
- 1 下記の 2、3以外の一般道路で、規制速度の引上げ等を行うもの
- 2 主として地域住民の日常生活に利用される道路で、規制速度30km/hへの引下げ等を行うもの
- 3 道路構造の水準が高く自動車の走行性を重視した道路で、規制速度70km/h又は80km/hへの引上げを行うもの

4 最高速度規制の見直し状況 (平成21年度～23年度)

一般道路



5 最高速度違反による交通事故対策検討会 の開催 ~ 平成20年12月17日 交通対策本部長決定



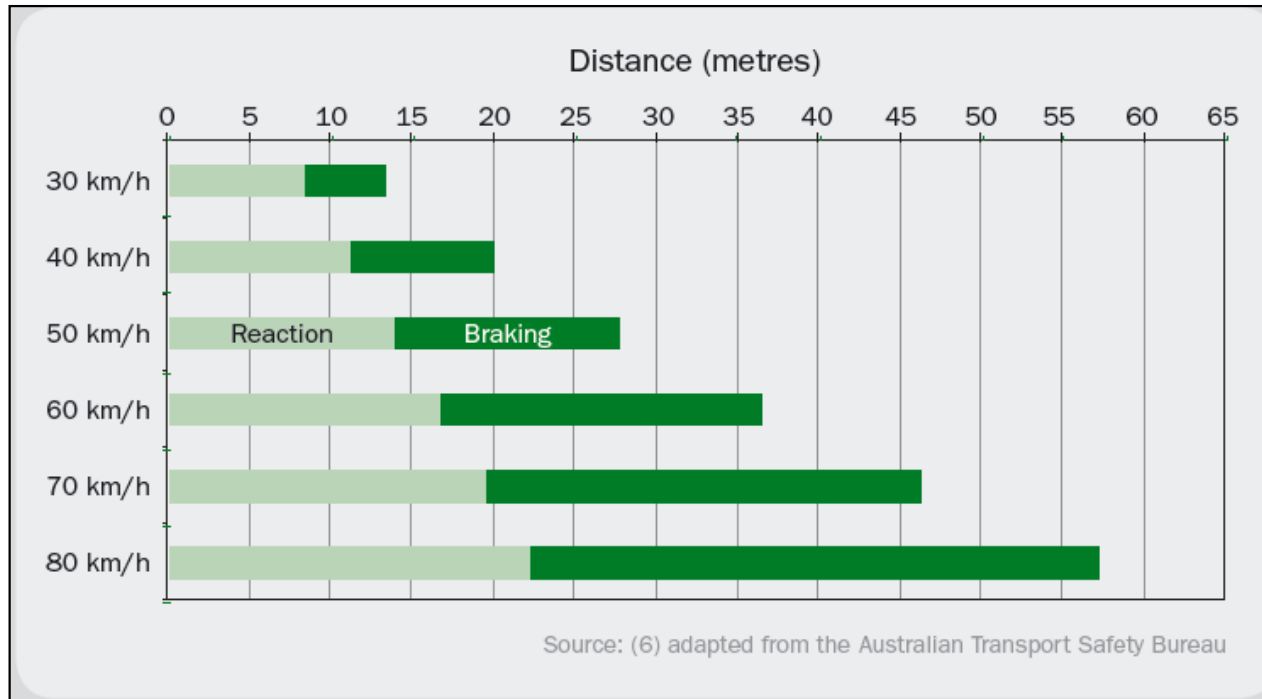
平成20年度から21年度の検討による中間取りまとめ

当面の最高速度違反による交通事故対策の方向性

今後車両の走行速度を低下させるための対策を推進する必要がある。

運転者教育や交通安全教育、広報啓発活動を通じて、最高速度違反による交通事故の危険性について理解させることが必要と考えられる。

(資料) 速度による停止距離



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

停止距離 = 空走距離 + 制動距離

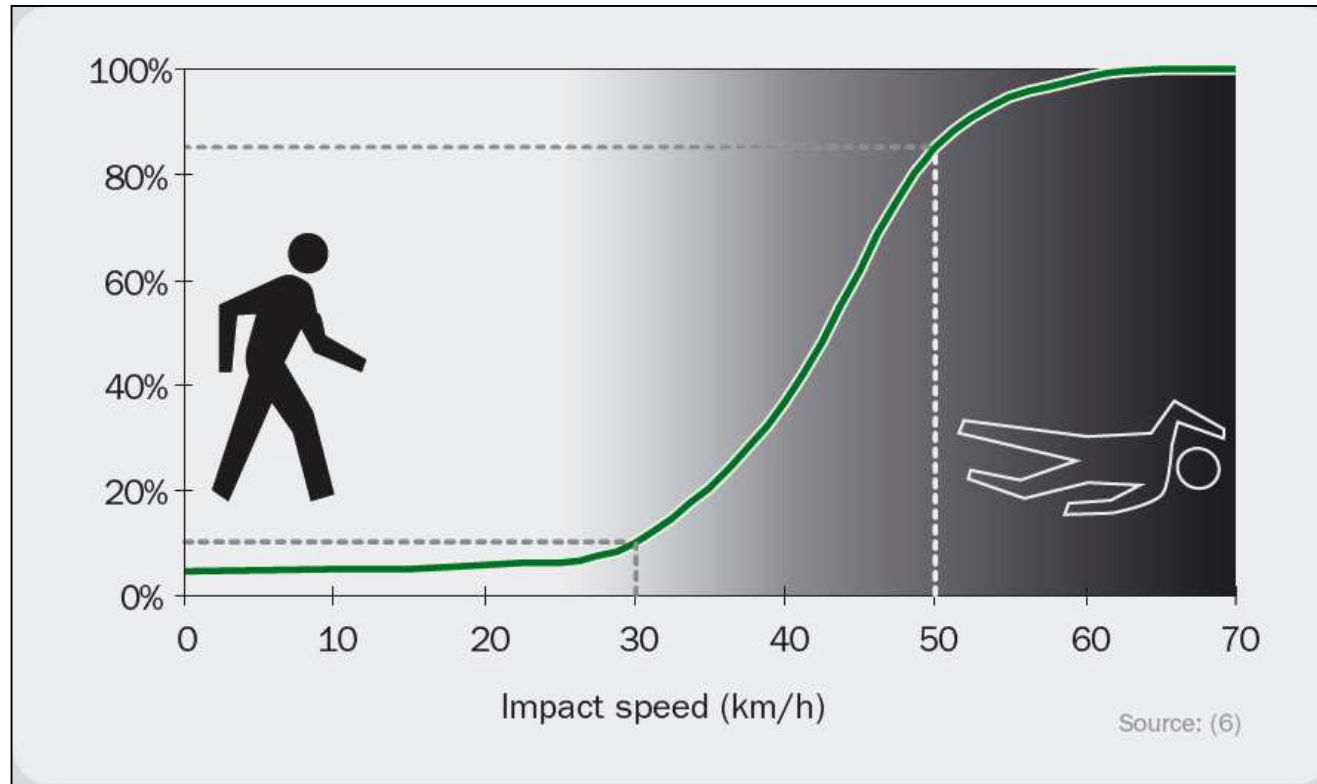
速度の2乗に
比例して大きく



衝突回避の
可能性は小さく

例) 運転中に前方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。

(資料) 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

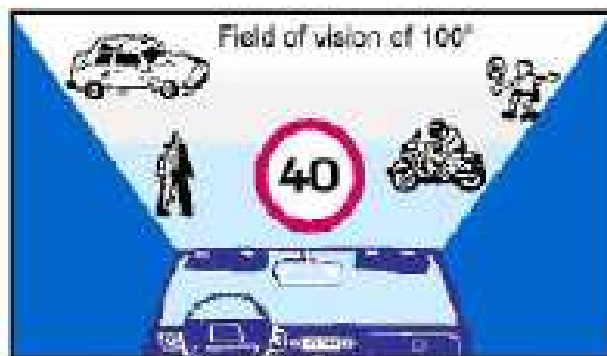
30km/hの場合 → 致死率: 約10%

50km/hの場合 → 致死率: 80%以上

速度: 増大 → 致死率: 上昇

(資料) 最高速度と視覚能力

運転に必要な情報の90%以上が視覚に依存されている



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

(資料) 走行速度の変化による騒音レベルの変化

| 走行速度 (km/h) | | 減少量 (dB) |
|-------------|----|----------|
| 100 | 80 | 約2 |
| 100 | 60 | 約4 |
| 80 | 60 | 約3 |
| 80 | 50 | 約4 |
| 60 | 50 | 約2 |
| 60 | 40 | 約4 |
| 50 | 40 | 約2 |

日本音響学会道路交通騒音調査研究委員会: 道路交通騒音の予想モデル ASJ RTN-Model 2008 より

加減速のない定常走行を仮定した場合

速度: 低下 ⇒ 騒音レベル: 低下