

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

速度規制等ワーキンググループ 検討状況中間報告資料

平成25年10月16日

警 察 庁 交 通 局

交通事故と速度

～ 過去10年間の統計から ～

○ 法令違反別交通死亡事故件数

…最高速度違反によるものは、6番目であるが、死亡事故率は最も高い。

○ 危険認知速度別交通事故件数

…危険認知速度50km/h超の交通事故は大きく減少しているが、50km/h以下の交通事故の減少はそれに比して少ない。

○ 年齢層別交通事故件数

…若者の交通事故は大きく減少しているが、高齢者の交通事故は増加している。

○ 年齢層別・危険認知速度別交通事故件数

…危険認知速度50km/h超での若者の交通事故が大きく減少している。

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

①実勢速度を考慮

②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

③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

速度規制の見直しを進める上での課題

- 1 見直し対象の選定
- 2 視覚的に判断できない下方補正要因の周知
- 3 取締り以外の手法による生活道路における速度抑制

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。

★より細や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→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)

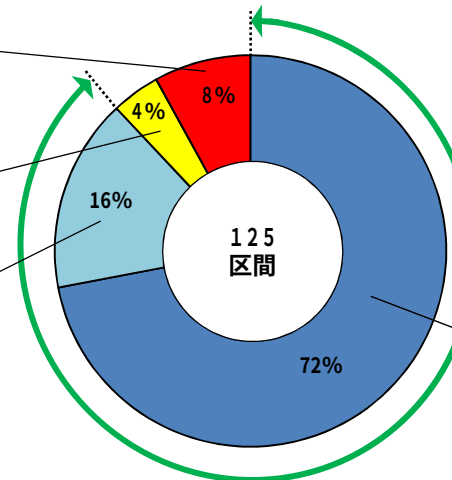
速度規制見直し後の変化

○ 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



規制速度と実勢速度の
乖離が改善

実勢速度に±5 km/hを
超える変化なし
90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)

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 km²

		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%

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)	
						(%)		(%)
人対車両	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)

	(b/d) = 規制速度超過 死亡事故率…(e)	(a-b/c-d) = 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
人対車両	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)

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

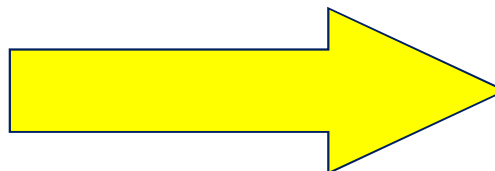
エコドライブの実践による交通事故の低減

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】



＜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

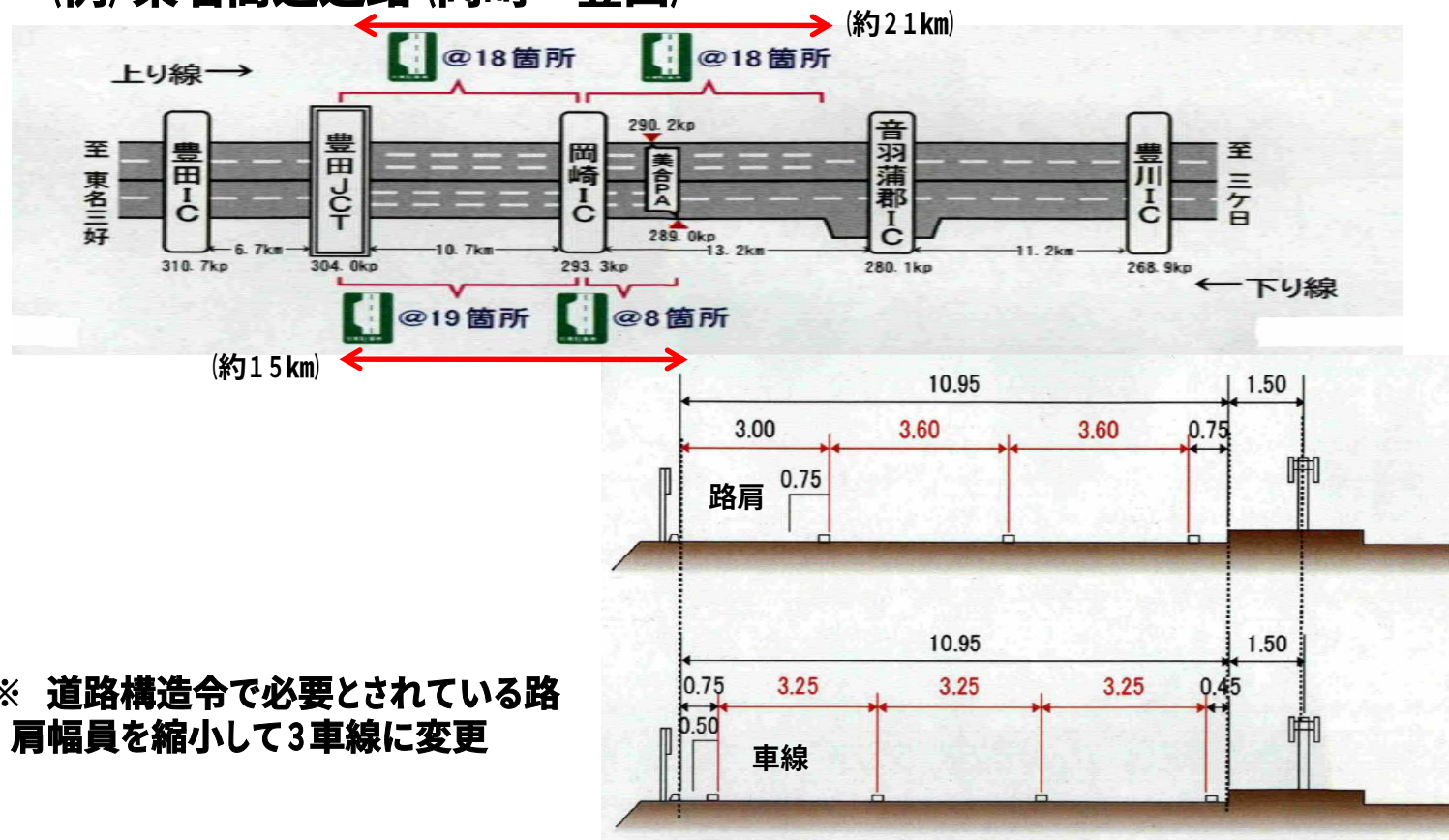
速度規制を低く設定している事例

- 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)



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



病院
静かに

- 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。



新東名供用後の交通事故発生状況	
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 14

新東名高速道路・東名高速道路



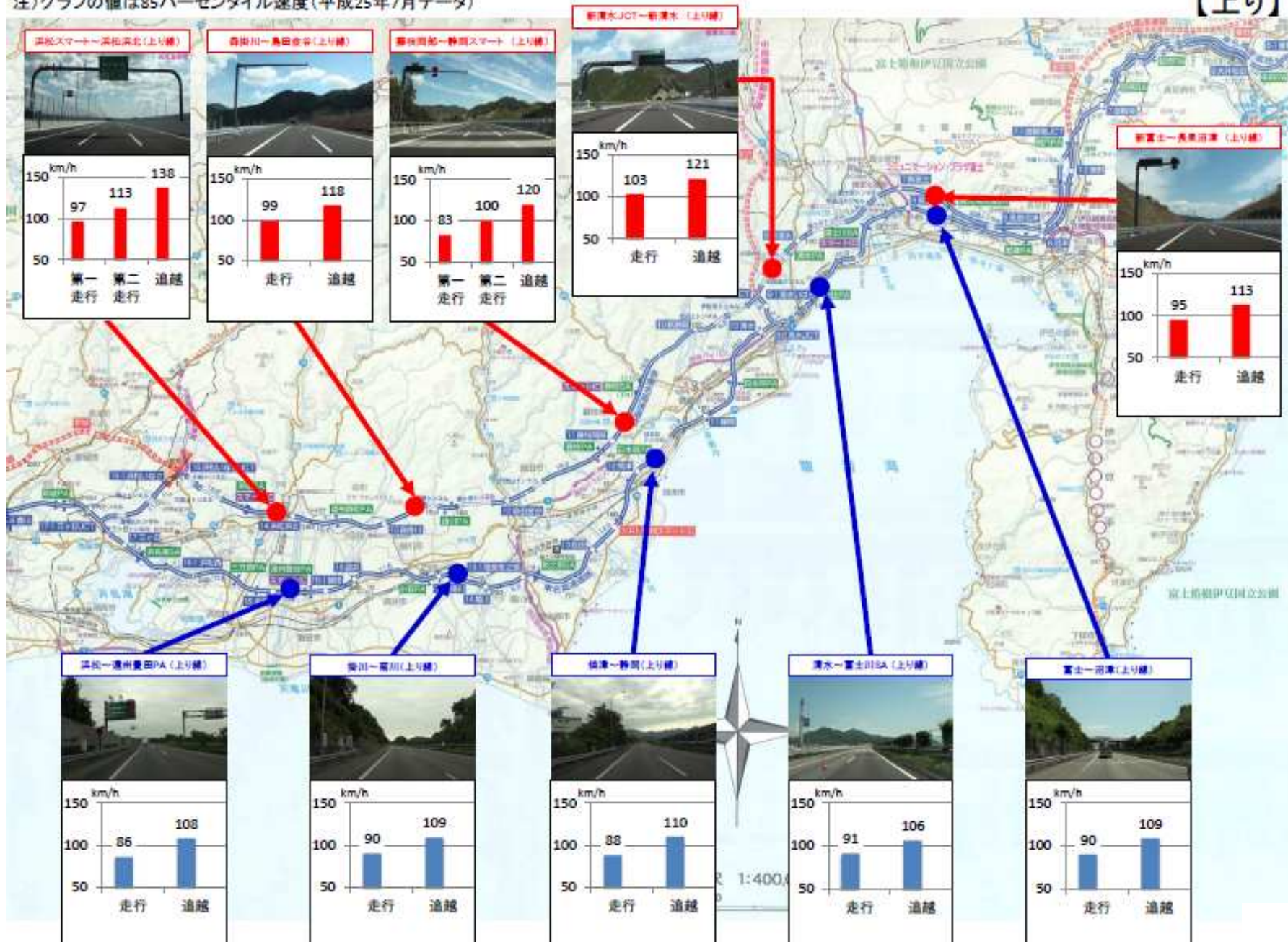
道路名		新東名高速道路					東名高速道路			構造令 (1種1級)
区 間		浜松いなさJCT 豊田東JCT	御殿場JCT 三ヶ日JCT	伊勢原北IC 御殿場JCT	厚木南IC 伊勢原北IC	海老名南JCT 厚木南IC	東京IC 小牧IC			
開通予定年度		平成26年度	平成24年4月14日	平成32年度	平成30年度	平成28年度	昭和44年5月26日 ^{※2}			
道路規格		第1種第1級 (第1種第2級) ^{※1}	第1種第1級	第1種第1級 (第1種第2級) ^{※1}	第1種第1級 (第1種第2級) ^{※1}	第1種第1級 (第1種第2級) ^{※1}	第1種第1級	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%	0%	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%		-	

※1 暫定整備時 ※2 全線開通時

(国土交通省提供資料より)

注) グラフの値は85パーセンタイル速度(平成25年7月データ)

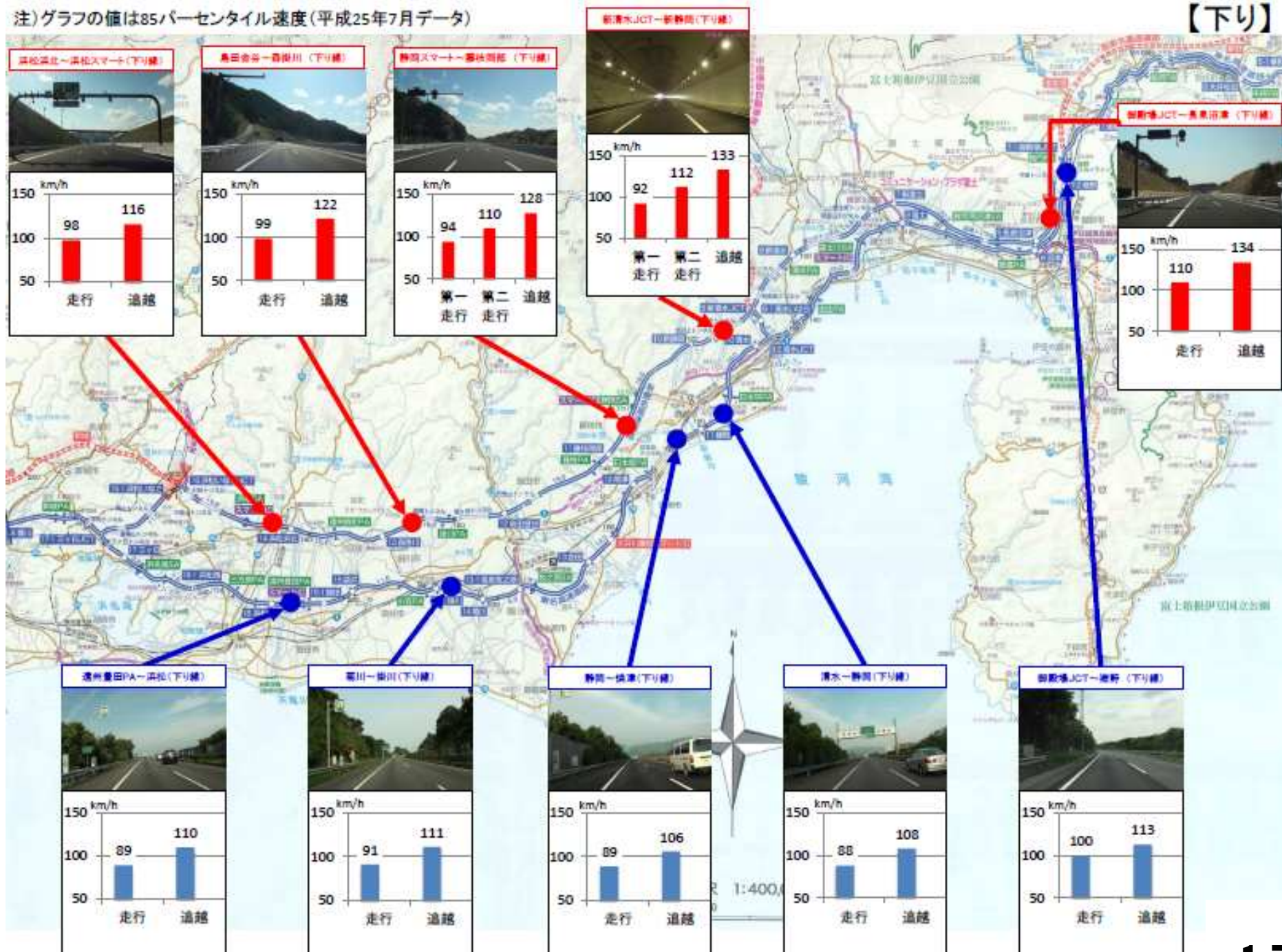
【上り】



(国土交通省提供資料より)

注) グラフの値は85パーセンタイル速度(平成25年7月データ)

【下り】



(国土交通省提供資料より)

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	112
		車両総重量7.5t超	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	80
		車両総重量7.5t超、トレーラー付	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	110
		車両総重量12t超	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	100
		車両総重量12t超	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

大型貨物車のスピードリミッターについて

- ◆ 基準改正公布日 平成13年8月
- ◆ 対象車両
平成15年9月1日以降に製造される以下の大型貨物車 ※その後、使用過程車にも適用拡大
 - 車両総重量8トン以上又は最大積載量5トン以上の貨物車
 - 前号の乗車に該当する被牽引自動車を牽引する牽引自動車
- ◆ 設定速度 90 Km/h

※ 道路運送車両の保安基準 第8条第4項

次の自動車（最高速度が90キロメートル毎時以下の自動車、緊急自動車及び被牽引自動車を除く。）の原動機は、速度抑制装置を備えなければならない。

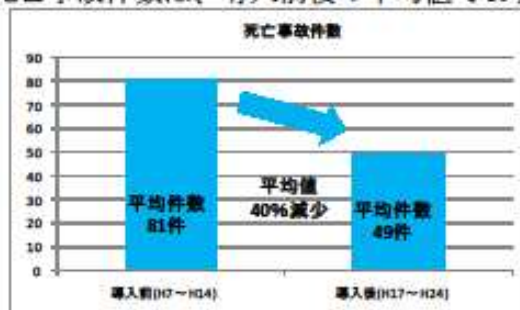
- 1 貨物の運送の用に供する普通自動車であって、車両総重量が8トン以上又は最大積載量5トン以上のもの
- 2 前号の乗車に該当する被牽引自動車を牽引する牽引自動車

スピードリミッター導入前後の事故状況について

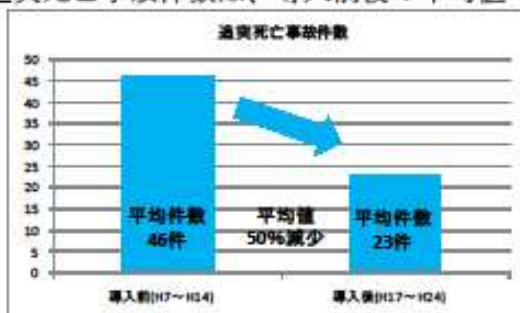
スピードリミッターの装着義務付けにより、高速道路における大型貨物車が関連する死亡事故件数・人身事故件数とも減少しており、一定程度の交通事故抑止効果が認められる。

大型貨物車が第一当事者となる事故状況

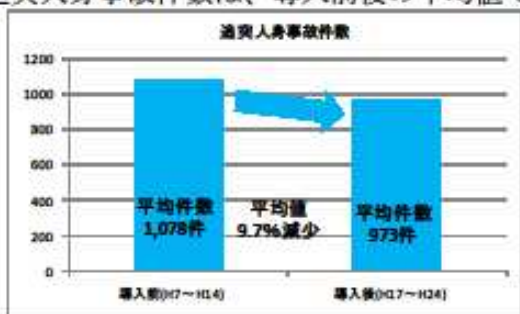
- ① 死亡事故件数は、導入前後の平均値で40%減少



- ② 追突死亡事故件数は、導入前後の平均値で50%減少

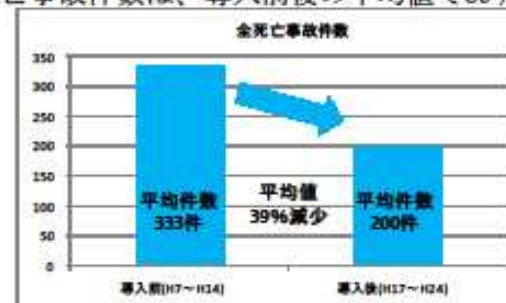


- ③ 追突人身事故件数は、導入前後の平均値で9.7%減少



全車種の事故状況

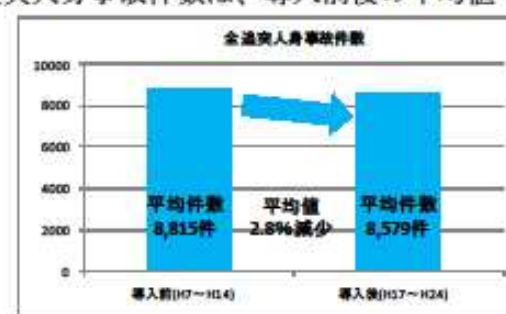
- ※ 全死亡事故件数は、導入前後の平均値で39%減少



- ※ 全追突死亡事故件数は、導入前後の平均値で45%減少



- ※ 全追突人身事故件数は、導入前後の平均値で2.8%減少



高速道路の通行帯遵守に対する取組み

◇ 通行帯が守られていない現状がある

最も右側の車両通行帯は、追越しする以外は走行してはならない旨の規定はあるが、通行帯が守られていない状況が見られる。道路交通法第20条第1項

◇ 通行帯を守らせる方策

- 交通安全教育・広報啓発活動の推進
- 交通指導取締りの推進
- 道路管理者、高速道路会社等との連携した取組みの推進

◇ 特定車両の通行区分を指定している交通規制

必要があるときは、特定の車両に対して、通行帯を指定する交通規制を実施

標識



標示



(例) 関越自動車道