

速度規制等ワーキンググループ検討結果

議論の前提とするため、事務局から下記の第1、第2のとおり、速度管理の必要性及び速度規制の現状について説明を受け、当ワーキンググループとしてその内容を確認した。

第1 速度管理の必要性

1 交通事故の発生状況

交通事故と速度の関係については、以下の特徴が認められる。

- ・ 法令違反別交通死亡事故件数について、最高速度違反によるものは6番目であるが、死亡事故率が高い(資料1、2)
- ・ 危険認知速度別交通事故件数について、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(資料3)
- ・ 人口構成や免許保有者に占める高齢者の割合が増加しており、年齢層別交通事故件数について見ると、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(資料4)
- ・ 年齢層別・危険認知速度別交通事故件数について、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(資料5)

2 走行速度と交通事故等の関係

自動車等の走行速度と交通事故の関係については、平成18年度から20年度までの3箇年度をかけて行った「規制速度決定の在り方に関する調査研究」等でも用いられた以下のような研究成果があり、各国でも速度管理の実務に使われている。

- ・ 自動車等の制動距離は速度の2乗に比例する(資料6)
- ・ 衝突時の速度が30km/hを超えると歩行者の致死率が上昇する(資料7)
- ・ 速度が増大すると運転者の視野が狭小化する(資料8)

3 速度抑制による被害の軽減

平成24年中の第一当事者が原付以上の運転者に係る交通事故件数を基に試算すると、

発生件数はそのまま、仮に規制速度を超過していた死亡事故1,353件のすべてで規制速度を超過することがなかったとすれば、その死亡事故率

も下がるため、実際に発生した死亡事故のうち約3割に当たる1,181件は、被害が軽減され、死亡に至らなかったのではないかと考えられる。

このことから、速度を抑制することによって被害の軽減が期待できる。(資料9)

第2 速度規制の現状

1 速度規制基準

速度規制については、前述の「規制速度決定の在り方に関する調査研究」の結果を基に、一般道路については平成21年10月、高速道路については平成22年8月、それぞれ新たな速度規制基準を策定した。

(1) 一般道路

一般道路については、実勢速度(85パーセントイル速度)を基に、市街地における交通事故の危険性、中央分離の有無による交通事故の危険性及び歩行者保護の3つの交通事故抑制の観点を考慮したものとなっている。(資料10、11、12、13)

また、主として地域住民の日常生活に利用される道路(生活道路)については、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、地方公共団体、道路管理者の意見を十分に踏まえて速度を抑えるべき道路を選定し、30km/hを原則とするほか、自動車の通行機能を重視した構造の道路については70km/h又は80km/hを原則とするなど、メリハリのある基準となっている。(資料10)

(2) 高速道路

高速道路については、同じ設計速度区間内でも、余裕を持った線形等の条件を有した区間があることから、従来よりもきめ細かに速度規制を決定するため、地点・区間ごとの道路構造要素に着目したものとなっている。

なお、実際に規制速度を決定するに当たっては、前後の区間の道路構造や交通事故発生状況、渋滞状況等の現地状況についても考慮することとしている。

(資料14)

2 規制速度の見直し状況等

(1) 一般道路

各都道府県警察では、平成21年度から23年度にかけて、新たな速度規制基準に基づき、実勢速度等の交通実態や国民の意見を参考に、交通規制の合理性を点検すべきと考えられる路線を選定し、規制速度の見直しを行った。(資料15)

規制速度を引き上げた路線のうち、125区間について引き上げ前後の実勢速度の変化を見ると、約72%に当たる90区間で±5km/hを超える変化がなく、また、約16%に当たる20区間で6km/h以上低下し、合わせて約88%の区間

で実勢速度と規制速度との乖離^{かいり}の改善が見られた。(資料16)

また、規制速度の見直しを行った1,911区間(3,793km)について、見直し前後の交通事故の増減を見ると、規制速度を引き上げた区間、引き下げた区間のいずれも、交通事故が減少し、又は増減のなかった区間が合わせて約7割を占めるなど、規制速度の引き上げが直ちに交通事故の増加に結び付くという傾向は認められなかった。(資料16)

(2) 高速道路

平成22年8月から、新たな速度規制基準に基づき速度規制の見直しを行い、これまでに79区間(約1,500km)を対象として、そのうち20区間(約300km)で規制速度の引き上げを実施した。引き続き、国土交通省等の関係機関と連携しつつ、道路構造の適合に関する個別の検討、道路管理者に対する道路改良等の働き掛け等を行い速度規制の見直しを推進することとしているが、見直しに当たっては、振動、騒音等の公害対策に伴う地元住民の意向にも配慮する必要がある。(資料17)

第3 交通事故抑止に資する速度規制等の在り方について

以上の説明等を踏まえ議論を行ったところ、委員から、速度管理は衝突の回避や被害の軽減のほか、交通の円滑を図るためにも必要であるとの意見があった。

当ワーキンググループにおいては、一般道路については、現行の規制基準は、実勢速度に交通事故抑制の観点を考慮した基準速度を導入するとともに、自動車の通行機能を重視した構造の道路や生活道路については特別な扱いをするなど、メリハリのあるものとなっていることや、これまでの見直し結果からは実勢速度と規制速度との乖離の改善が認められたことなどから、現行の規制基準に基づいた見直しを引き続き推進すべきであることを共通認識とした。

他方、高速道路については、現行の規制基準は、個別の道路構造要素に着目するなど従来よりもきめ細かに決定するものとなっているところであるが、一方で、高規格の高速道路における速度規制の在り方、通行区分や混在交通の問題等の検討事項もあることから、一般道路とは別に議論する必要性が認められた。

そこで、これらの共通認識の下、以下の4つの論点について検討を行った。

1 一般道路における速度規制の見直しの考え方について

(1) 現状と課題

車両の最高速度については、道路交通法第22条第1項において、「車両は、道路標識等によりその最高速度が指定されている道路においてはその最高速度を、その他の道路においては政令で定める最高速度を超える速度で進行してはならない」として、法定最高速度及び道路標識等による規制が行われている。

このうち、道路標識等による速度規制の総延長は約24万kmに及ぶ一方で、平成21年度から23年度の3箇年をかけた見直しは約1万3,000kmにとどまっていること、見直しに伴う道路標識・標示の設置・撤去に予算が必要となることなどから、優先順位を付けた計画的な取組が課題となっている。

(資料15、18)

(2) 今後の方向性

ア 一般道路

優先順位を付けた計画的な取組が必要であり、そのためには40km/h規制、50km/h規制を中心に実勢速度との乖離が大きい路線を優先的に見直すことが考えられるが、

- ・ 見直し対象の選定に当たっては、交通事故の発生状況も考慮すべきである

との意見もあり、

40km/h規制、50km/h規制を中心に、交通事故の発生状況等を勘案しつつ、実勢速度との乖離が大きい路線を優先的に見直しを行っていくべきである

と考える。

イ 生活道路

生活道路については、その交通安全対策として、現在「ゾーン30」を推進中であり、整備した地区における効果検証では交通事故の減少の効果が認められる(資料19)が、

- ・ 速度規制の実効性を担保するためには、運転者に明確に分かる規制に基づき取締りを行う必要がある
- ・ 日本では生活道路とそれ以外の道路の区分が明確ではない
- ・ できる限り早期に、市街地における生活道路については低速度化を図るべきである
- ・ 将来的な課題として、生活道路において30km/hの法定速度を導入することの可否について検討を行う必要もある

との意見があり、

運転者が分かりやすい面的な低速度規制を更に推進していくべきである

と考える。

2 速度管理に関する考え方の国民との共有について

(1) 現状と課題

規制速度の決定に当たっては、速度規制基準に定める基準速度を最大限

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い規制速度が決定されているが、これらの補正要因には、道路構造等の運転者が視覚から得られる情報を基に判断可能なものがある一方で、住民要望や交通事故の多発、大気汚染・騒音等の運転者が視覚から得られる情報のみでは判断できないものもある。(資料20)

他方、「規制速度決定の在り方に関する調査研究」における免許保有者を対象としたアンケート結果では、運転者が速度を上げられると感じる場合や逆に速度を下げる必要があると感じる場合について、「道路の見通し」、「車線数」、「交通量」等の運転者が視覚から得られる情報を基に判断する傾向が認められる。(資料21)

このため、運転者が視覚から得られる情報のみでは判断できない理由に基づき規制速度を下方補正している場合に、規制速度と運転者自身が適切と判断する速度感覚との間に乖離が生じることが考えられることから、このような場合の下方補正要因の周知が課題となっている。(資料22)

(2) 今後の方向性

速度規制の遵守を国民に求めるに当たっては、視覚から得られる情報のみでは判断できない理由につき国民に周知することも必要であるが、その前提として、速度抑制による被害の軽減など、速度管理の必要性について国民の理解を得ることが重要であり、

規制速度決定の基本的な考え方や、30km/h、50km/hなどの速度の具体的な数値が持つ意味、死亡リスク等を国民に伝える必要がある速度管理の必要性等について具体的に分かりやすく国民に啓発を図る対策を推進すべきである

と考える。

3 安全な交通行動への誘導方策について

(1) 現状と課題

生活道路において歩行者等の安全な通行を確保するためには、速度規制や取締りのみならず、速度を抑制するための様々な取組を行うことも必要である。

(2) 今後の方向性

事務局から、路側帯拡幅・中央線抹消による速度低減(資料23、24)やエコドライブの実践による交通事故の低減(資料25)についての説明を受け、またオブザーバーの国土交通省から、ハンプなどの生活道路における物理的デバイスの効果(資料26)についての説明を受けた。

また、委員から、

- ・ 交通事故を抑止するためには、生活道路を中心として走行速度

を低減させる必要がある

との意見が多かったことを踏まえて議論した結果、

ヘッドアップディスプレイ、デジタルマップ等への速度規制情報の登載、ITSの活用、道路環境整備と連携した標識標示の視認性の向上化等、運転者が規制速度を十分認識することのできる環境整備が必要である

予算的な制約、地域住民の合意形成、路上駐車に与える影響等も踏まえつつ、道路管理者と警察が連携して物理的デバイスを設置することや、エコドライブを推奨することなど、取締り以外の手法による速度抑制も図るべき

ラウンドアバウトの活用や、英国のCommunity Speed Watchのような住民参加型の安全な交通行動への誘導方策についても検討すべき

と考える。

4 高速道路の速度規制について

(1) 規制速度が低く設定されている高速道路の速度規制の在り方

ア 現状と課題

高速道路においては、新たな速度規制基準に基づき速度規制の見直しを行っているところである。他方、高速道路には、規制速度が低く設定されている区間もあり、これらには、騒音、振動等の公害対策を理由としているもののほか、渋滞対策のために路肩を本線車道として利用しているために路肩が狭小となっているといった道路構造を理由としているものなどがあり、それぞれに規制速度を低く設定する必要性が認められる。(資料27)

しかしながら、これらの規制速度が低く設定されている理由については、国民には分かりにくい場合があり、その結果として、運転者に規制速度の遵守が徹底されず、高速道路の交通の円滑化を阻害する要因となっているとも考えられる。

イ 今後の方向性

これまでも、看板の設置による道路上での広報啓発(資料28)が行われているが、特に視覚から得られる情報から判断可能な理由以外の理由で規制速度を低く設定する必要がある場合には、運転者の規制速度への理解を促進するとともに、その遵守を図るため、

規制速度を低く設定している理由を運転者に理解しやすくするための補助標識の設置や各種媒体による広報啓発

規制速度が低くなる場合における事前予告等の運転者への情

報提供

運転者教育の場における規制速度に関する十分な説明にも取り組むべきであるとする。

(2) 高規格の高速道路における速度規制の在り方

ア 現状と課題

高規格の高速道路において最高速度を100km/hを超える速度に引き上げるることについては、「規制速度決定の在り方に関する調査研究」の報告において、

- ・ 規制速度が100km/hを上回ると交通事故率が増加する
- ・ 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する
- ・ 速度差が40km/hを超えると交通事故発生確率が上昇する
- ・ 免許保有者を対象としたアンケート結果では、約7割が最高速度100km/hのままでよいと回答している

といったことを理由として、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とされている。(資料29)

他方、現在では、当該調査研究時には開通していなかった新東名高速道路の一部について供用が開始されており、新東名高速道路は同じ設計速度の他の道路と比べて、車線等の幅員、最小曲線半径等の道路構造が更に高規格となっている。(資料30)

最高速度100km/hを引き上げることについての検証に当たっては、これらも踏まえて行うことが必要と考えられる。

イ 今後の方向性

新東名高速道路を始めとする高規格の高速道路については、設計速度120km/hで、かつ、片側3車線以上の道路などに関して、最高速度100km/hを超える速度への引き上げの可否について検討してはどうか。この場合における検討に当たっては、以下のような事項について調査、検証する必要があると考える。

高齢運転者や初心運転者であっても安全に走行することができるかについての検証

検証の対象となる道路の視距、勾配、幅員等の道路構造や交通事故の発生状況等を踏まえたデータの収集・分析

車両速度の上昇に伴う交通事故の危険性の変化を把握するための交通事故の詳細な分析

現在の規制速度に対する国民の意識調査

また、実際に規制速度の引き上げを行うこととした場合には、

検証結果等を踏まえた統一的な規制基準を策定した上で、個別の道路について判断していくことが必要であるほか、併せて通行帯違反、車間距離不保持等の取締りや運転者教育を推進していくことが、極めて重要である

と考える。

この他、委員からは、ACC (Adaptive Cruise Control) などITSや車両安全技術の将来的な発展を踏まえつつ規制の在り方を考慮する必要があるとの指摘があった。

(3) 高速道路における速度の異なる車両の混在交通への対処方策

ア 現状と課題

高速道路上では、大型貨物自動車、普通自動車、軽自動車等の走行速度の異なる車両が混在することとなる。(資料31) 高速道路全体としての円滑な交通を確保するためには、車両性能等により走行速度の異なる車両が走行していることや追越し車線等の適切な利用について運転者が理解し、交通ルールを遵守することが必要である。

イ 今後の方向性

通行区分に係る交通ルールの遵守の徹底を図るためには、

道路管理者等と連携した広報啓発活動の推進

高速道路を走行する車両の性能等による速度差を踏まえた特定車両の通行すべき車両通行帯を指定する交通規制の推進

通行帯違反車両の取締りの推進

低速度の車両が追越し車線を走行する状況の改善に向けた運転者教育の推進

に取り組むべきであると考えている。