

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

視覚的に判断できる

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

視覚的に判断できない

…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

乖離

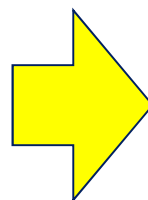
主に
視覚により判断

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

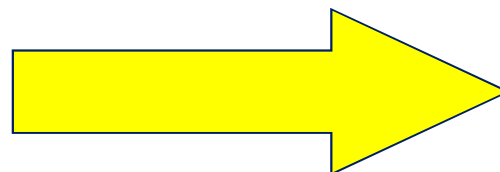
エコドライブの実践による交通事故の低減

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

生活道路対策における物理的デバイス

【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

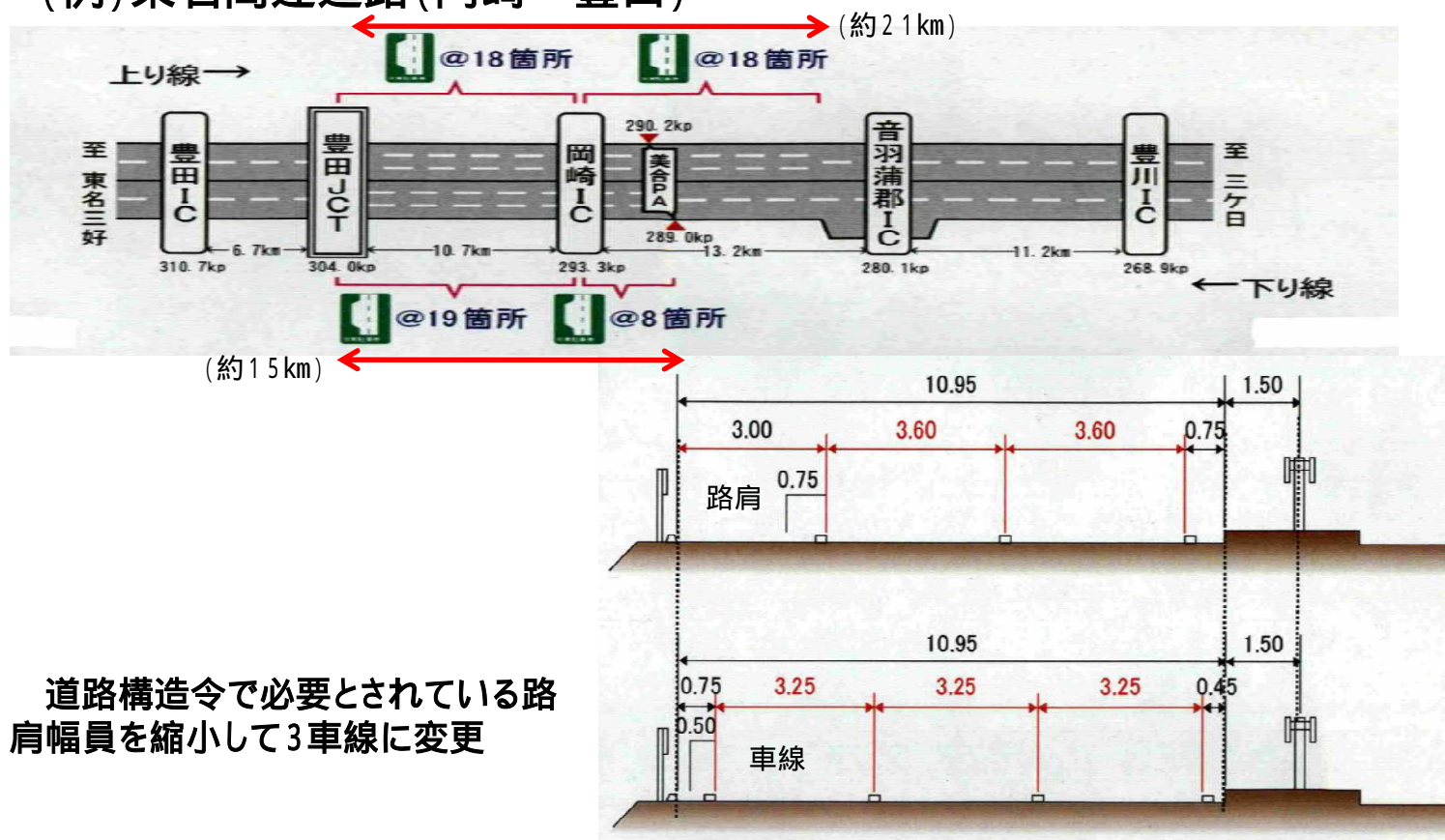
速度規制を低く設定している事例

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)



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
に
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（車線間の速度差）

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 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%	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)

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
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