

# 速度規制の見直し状況と課題

平成25年8月30日

警察庁交通局

# 説明内容

## 1 速度管理の必要性

- (1) 交通事故と速度
- (2) 速度抑制による被害の軽減

## 2 規制速度決定の考え方と規制への反映状況

- (1) 規制速度決定の考え方と取組
- (2) 最高速度規制の見直し状況
- (3) ゾーン30の実施状況と効果

## 3 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

# 1 速度管理の必要性

## 1 速度管理の必要性

# (1) 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

資料1

資料1-2

...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

資料2

...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

資料3

...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

資料4

...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。

# 1 速度管理の必要性

## (2) 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～

資料5

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)	
						(%)		(%)
人对車両	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
人对車両	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)

## 2 規制速度決定の考え方 と規制への反映状況

## 2 規制速度決定の考え方と規制への反映状況

### (1) 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

実勢速度を考慮

- ・85パーセントイル速度の採用
- ・市街地、中央分離無の危険性及び歩行者保護の観点を考慮

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

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

## 2 規制速度決定の考え方と規制への反映状況

### (2) 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)

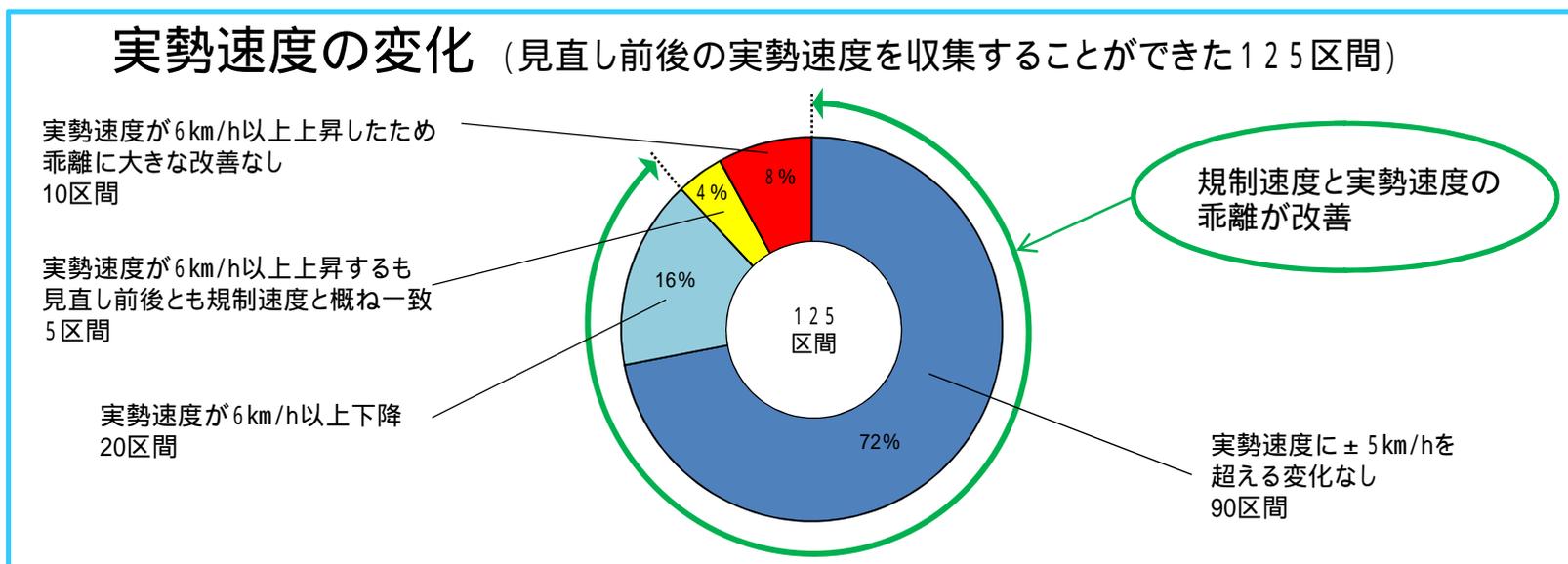


栃木県真岡市

自動車の通行機能を  
重視した構造の道路  
(法定速度→80km/h)

## 2 規制速度決定の考え方と規制への反映状況

### (3) 速度規制見直し後の変化



### 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)

## 2 規制速度決定の考え方と規制への反映状況

### (4) 最高速度規制の見直し状況(平成24年度～)

片側2車線以上の道路における50km/h以下の速度規制を法定速度化

	50km/h規制	40km/h以下の規制
点検対象数	2,810区間 (7,078km)	1,399区間 (2,006km)
うち実施 済み数	168区間 (353km)	14区間 (9km)
見直し率	6.0%	1.0%

(注) 40km/h以下の規制については、ここに掲げたもの以外に、法定速度にまでは引き上げないものの50km/hに引き上げるものがある。: 33区間(32km)

(平成25年3月末現在)



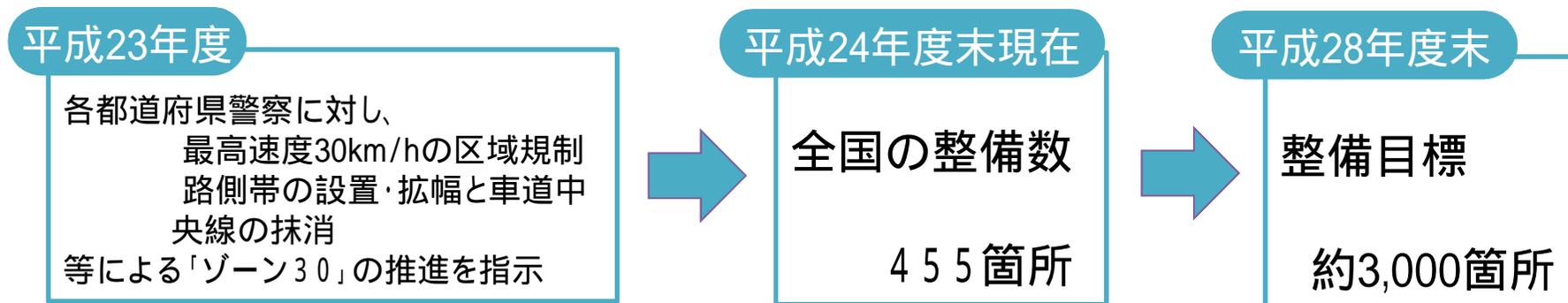
50km/h 法定速度



40km/h 法定速度

## 2 規制速度決定の考え方と規制への反映状況

### (5) ゾーン30の実施状況と効果



#### 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 km<sup>2</sup>

		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%

# 3 速度規制の見直しを進める上での課題

### 3 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

対象区間(5,281区間)の選定理由	
・	実勢速度と規制速度の乖離
・	ドライバーの要望(苦情)
・	取締路線である
・	規制検討年次が古い
・	道路改良の実施 (歩道設置、中央分離帯設置)
・	地元からの要望
・	主要幹線、物流の主軸
・	山間地、交通流が少ない

		平成21年度末		平成22年度末		平成23年度末		平成24年度末	
		区間	距離(km)	区間	距離(km)	区間	距離(km)	区間	距離(km)
区 間 規 制	80km/h	2	7.7	2	7.7	4	15.4	6	23.5
	70km/h	12	81.3	24	122.6	44	241.4	47	254.6
	60km/h	216	801.3	223	915.1	225	932.8	238	955.0
	50km/h	19,959	57,311.3	19,958	57,230.2	20,149	57,481.2	20,167	57,588.0
	40km/h	60,629	96,639.1	60,448	96,253.3	60,460	96,160.3	60,931	96,441.0
	30km/h	77,902	55,722.8	77,945	55,596.0	78,144	55,796.8	78,367	55,995.1
	30km/h未満	13,920	5,138.4	13,521	4,946.5	13,117	5,053.9	12,951	4,991.8
	区間可変	267	603.7	258	584.4	258	584.4	258	583.9
区 域 規 制	40km/h	67	18,084.1	66	17,859.1	65	17,319.1	63	17,554.3
	30km/h	677	7,206.9	675	7,210.5	556	6,785.7	971	7,993.4
	20km/h	102	791.8	99	770.0	98	745.3	98	745.3
合 計		173,753	242,388.4	173,219	241,495.2	173,120	241,116.2	174,097	243,125.8

約24万kmに及ぶ規制延長距離

標識標示の設置・撤去に必要な予算の確保

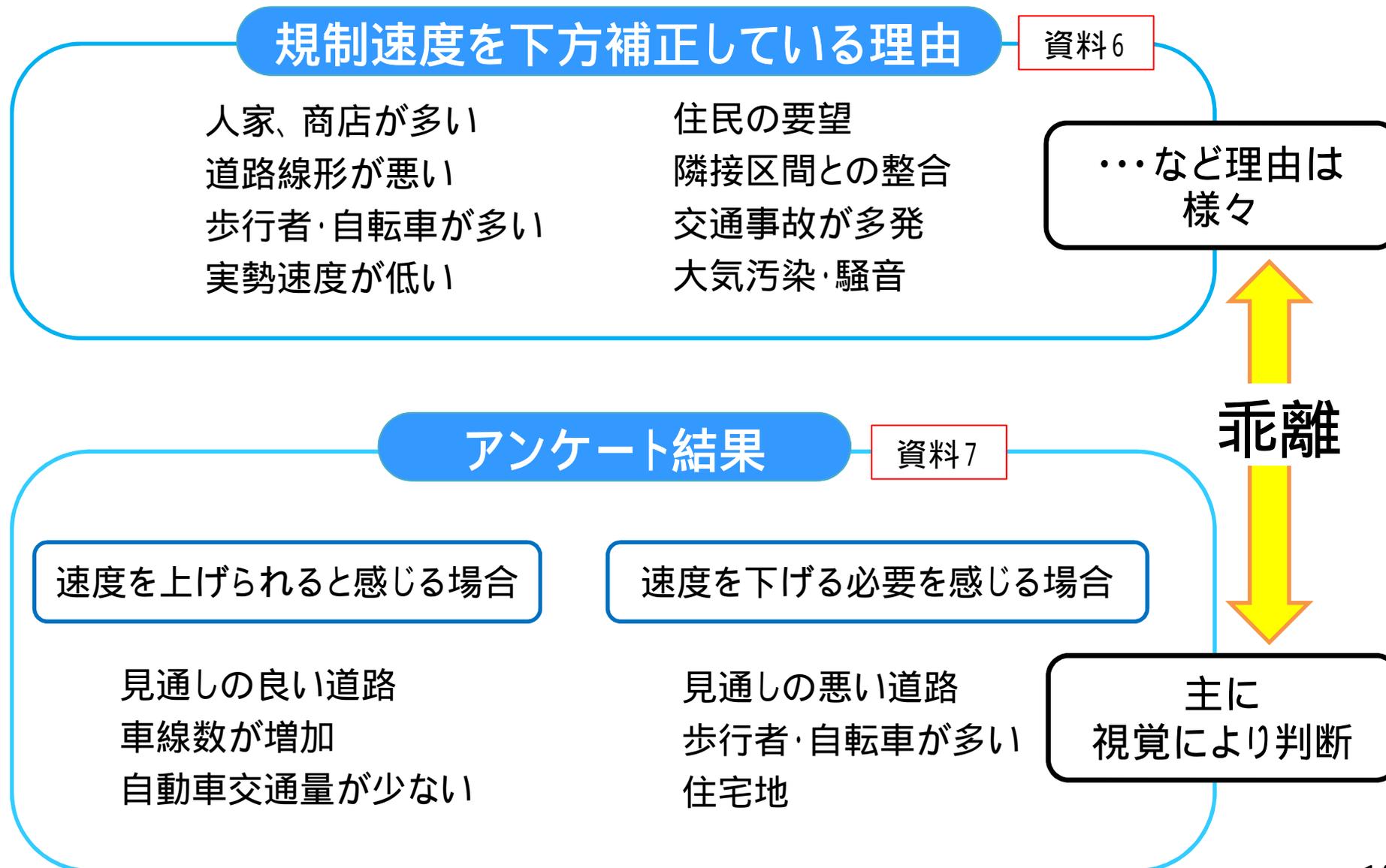
(参考:最も一般的な路側式標識板の取り替え費用 約2万円)



優先順位を付けた計画的な取組が必要

### 3 速度規制の見直しを進める上での課題

## (2) 視覚的に判断できない下方補正要因の周知



### 3 速度規制の見直しを進める上での課題

## (3) 取締り以外の手法による生活道路における速度抑制

ハンプ等物理的デバイスの設置

ITS、カーナビ等の活用

埼玉県下における歩行者優先信号の先進的取組み 資料8