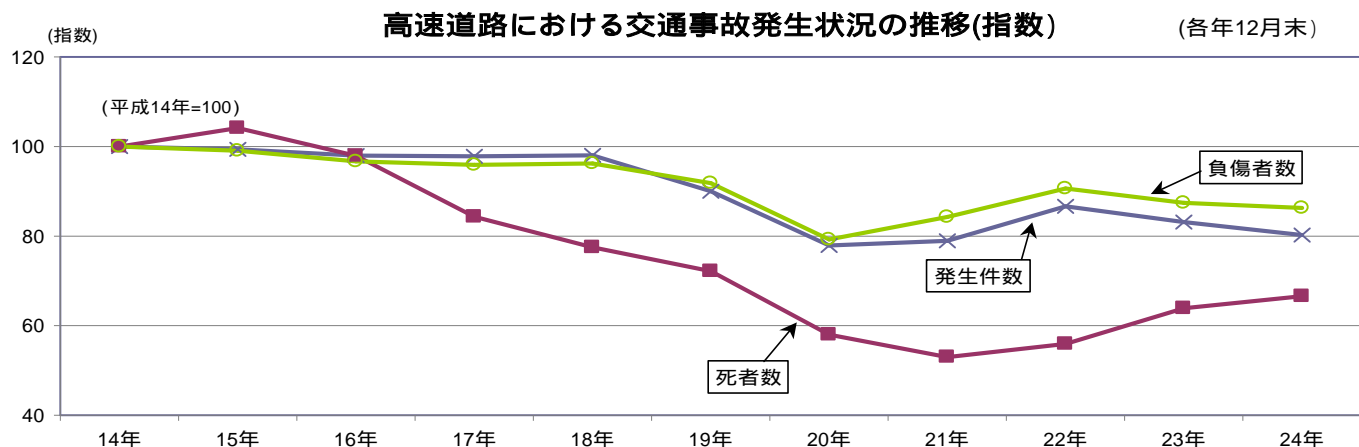


# 高速道路の規制と現状

警察庁交通局

# 1 高速道路における交通事故発生状況



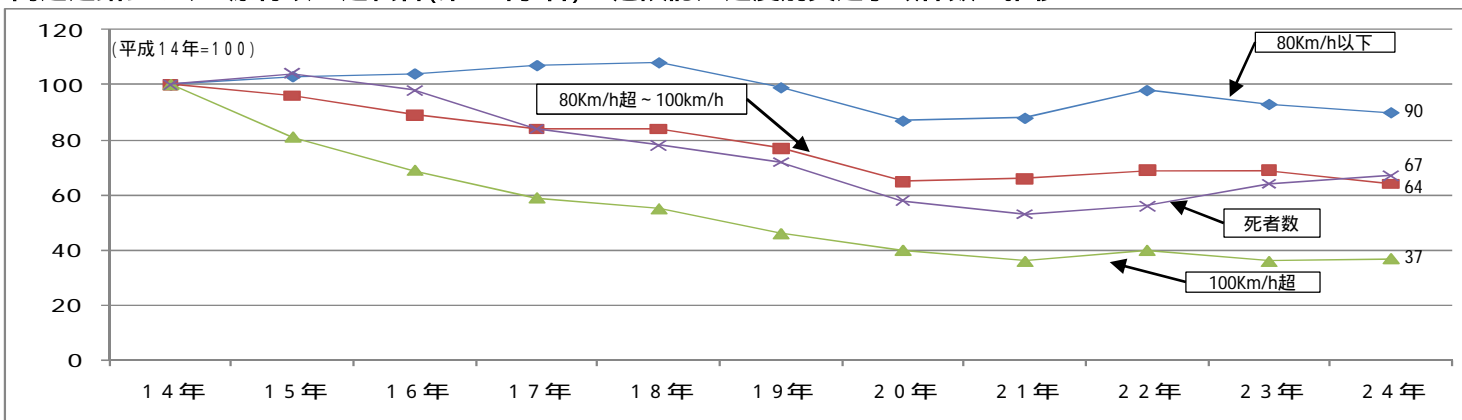
高速道路における交通事故発生状況の推移 (各年12月末)

区分	年	14年	15年	16年	17年	18年	19年	20年	21年	22年	23年	24年	増減数	増減率	指数
高速 国 道	発生件数	7,480	7,119	6,842	6,798	6,780	6,282	5,478	6,035	6,579	6,525	6,222	-303	-4.6	83
	死者数	259	256	258	218	186	166	136	127	147	159	180	21	13.2	69
	負傷者数	12,942	12,402	11,740	11,532	11,484	10,874	9,429	11,077	11,838	11,718	11,232	-486	-4.1	87
	うち重傷者数	1,136	1,056	928	863	802	764	593	642	665	751	721	-30	-4.0	63
	致死率	1.96	2.02	2.15	1.86	1.59	1.50	1.42	1.13	1.23	1.34	1.58	-	-	-
	重傷者率	8.78	8.51	7.90	7.48	6.98	7.03	6.29	5.80	5.62	6.41	6.42	-	-	-
	死亡重傷者率	10.57	10.36	9.88	9.20	8.47	8.42	7.62	6.86	6.78	7.66	7.90	-	-	-
指定 自 専 道	発生件数	6,603	6,874	6,957	6,978	7,023	6,393	5,492	5,079	5,623	5,185	5,077	-108	-2.1	77
	死者数	79	96	73	67	76	78	60	52	42	57	45	-12	-21.1	57
	負傷者数	9,933	10,259	10,379	10,400	10,523	10,133	8,696	8,195	8,891	8,278	8,504	226	2.7	86
	うち重傷者数	333	322	345	257	238	243	223	251	248	220	200	-20	-9.1	60
	致死率	0.79	0.93	0.70	0.64	0.72	0.76	0.69	0.63	0.47	0.68	0.53	-	-	-
	重傷者率	3.35	3.14	3.32	2.47	2.26	2.40	2.56	3.06	2.79	2.66	2.35	-	-	-
	死亡重傷者率	4.12	4.04	4.00	3.10	2.96	3.14	3.23	3.67	3.25	3.32	2.87	-	-	-
合 計	発生件数	14,083	13,993	13,799	13,776	13,803	12,675	10,970	11,114	12,202	11,710	11,299	-411	-3.5	80
	死者数	338	352	331	285	262	244	196	179	189	216	225	9	4.2	67
	負傷者数	22,875	22,661	22,119	21,932	22,007	21,007	18,125	19,272	20,729	19,996	19,736	-260	-1.3	86
	うち重傷者数	1,469	1,378	1,273	1,120	1,040	1,007	816	893	913	971	921	-50	-5.1	63
	致死率	1.46	1.53	1.47	1.28	1.18	1.15	1.07	0.92	0.90	1.07	1.13	-	-	-
	重傷者率	6.42	6.08	5.76	5.11	4.73	4.79	4.50	4.63	4.40	4.86	4.67	-	-	-
	死亡重傷者率	7.78	7.52	7.14	6.32	5.85	5.89	5.52	5.51	5.27	5.87	5.74	-	-	-

- 注1 増減数(率)は、平成23年と比較した値である。  
 注2 指数は、平成14年を100とした場合の平成24年の値である。  
 注3 致死率=死者数÷(死者数+負傷者数)×100  
 注4 重傷者率=重傷者数÷負傷者数×100  
 注5 死亡重傷率=(死者数+重傷者数)÷(死者数+負傷者数)×100

## 2 危険認知速度別の状況と特徴

高速道路における原付以上運転者(第1当事者)の危険認知速度別交通事故件数の推移



年		14年	15年	16年	17年	18年	19年	20年	21年	22年	23年	24年	増減数	増減率	構成率	指数
30 km/h以下	10km/h以下	1,986	1,999	1,958	1,833	1,669	1,478	1,099	1,166	1,330	1,343	1,218	-125	-9.3	10.9	61
	20km/h以下	1,418	1,371	1,466	1,516	1,543	1,374	1,194	1,360	1,445	1,231	1,318	87	7.1	11.8	93
	30km/h以下	975	1,147	1,260	1,224	1,464	1,309	1,190	1,092	1,272	1,114	1,029	-85	-7.6	9.2	106
小計		4,379	4,517	4,684	4,573	4,676	4,161	3,483	3,618	4,047	3,688	3,565	-123	-3.3	31.8	81
50 km/h以下	40km/h以下	980	1,038	1,099	1,231	1,286	1,274	1,130	1,003	1,106	1,078	1,024	-54	-5.0	9.1	104
	50km/h以下	887	890	856	901	948	895	824	818	904	916	882	-34	-3.7	7.9	99
	小計	1,867	1,928	1,955	2,132	2,234	2,169	1,954	1,821	2,010	1,994	1,906	-88	-4.4	17.0	102
80 km/h以下	60km/h以下	1,103	1,151	1,122	1,254	1,200	1,173	1,081	1,132	1,142	1,143	1,187	44	3.8	10.6	108
	70km/h以下	896	927	948	995	982	901	812	823	949	960	879	-81	-8.4	7.8	98
	80km/h以下	1,651	1,648	1,609	1,623	1,556	1,411	1,241	1,332	1,512	1,465	1,398	-67	-4.6	12.5	85
小計		3,650	3,726	3,679	3,872	3,738	3,485	3,134	3,287	3,603	3,568	3,464	-104	-2.9	30.9	95
100 km/h以下	90km/h以下	897	886	934	968	932	883	773	723	823	853	777	-76	-8.9	6.9	87
	100km/h以下	1,857	1,768	1,526	1,350	1,384	1,242	1,012	1,103	1,090	1,046	986	-60	-5.7	8.8	53
	小計	2,754	2,654	2,460	2,318	2,316	2,125	1,785	1,826	1,913	1,899	1,763	-136	-7.2	15.7	64
100 km/h超	120km/h以下	1,083	883	767	662	607	516	455	403	455	405	435	30	7.4	3.9	40
	140km/h以下	125	93	59	44	60	45	26	35	32	37	20	-17	-45.9	0.2	16
	160km/h以下	17	14	13	10	8	4	3	4	5	2	3	1	50.0	0.0	18
	160km/h超	4	5	4	3	5	3	3	0	2	3	0	-3	-100.0	0.0	0
小計		1,229	995	843	719	680	568	487	442	494	447	458	11	2.5	4.1	37
調査不能		36	35	34	31	35	29	28	34	36	31	49	18	58.1	0.4	136
合計		13,915	13,855	13,655	13,645	13,679	12,537	10,871	11,028	12,103	11,627	11,205	-422	-3.6	100.0	81

- 注1 増減数(率)は、平成23年と比較した値である。  
 注2 指数は、平成14年を100とした場合の平成24年の値である。  
 注3 危険認知速度10km/h以下には停止中を含む。

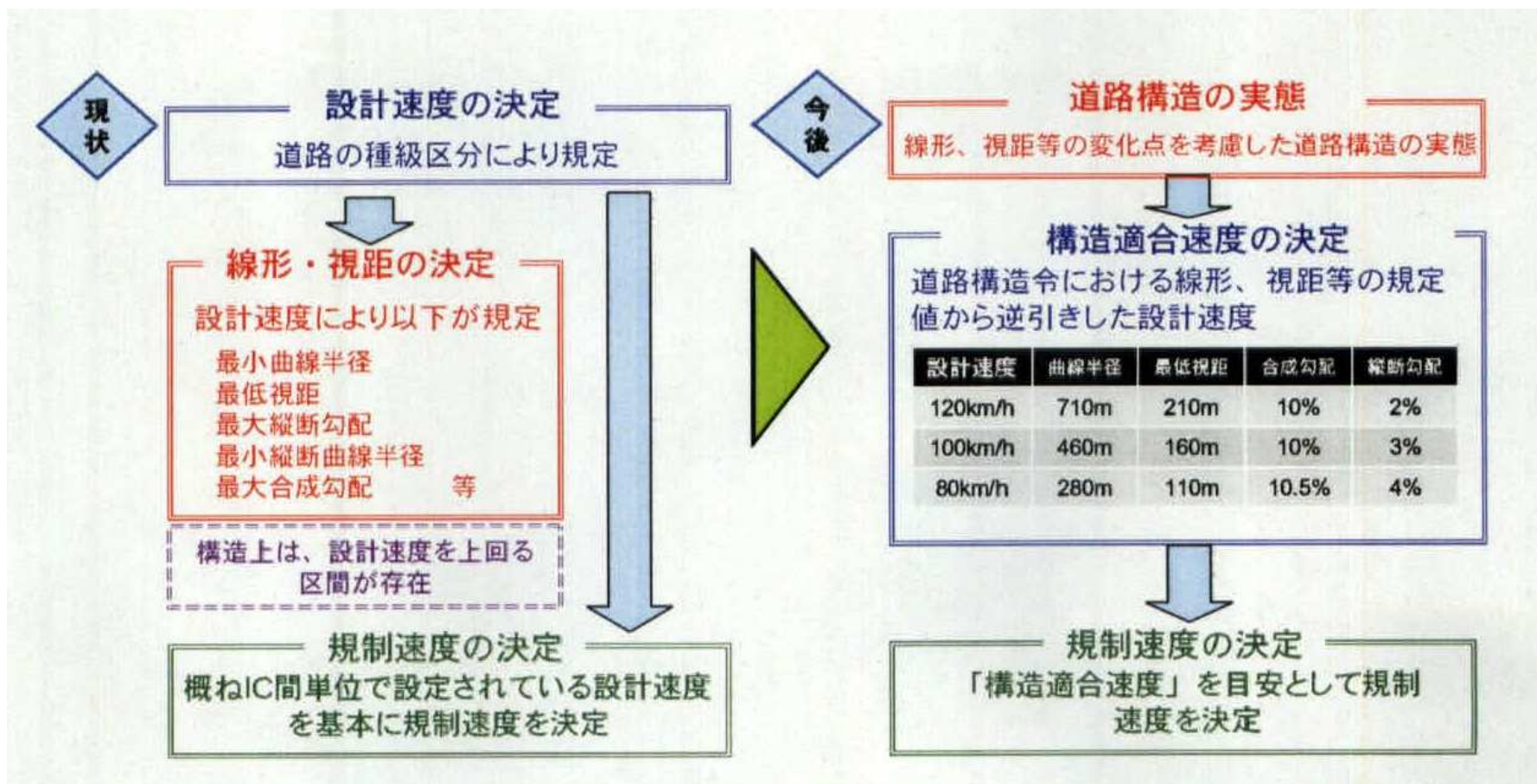
高速道路における原付以上運転者(第1当事者)の危険認知速度別死亡事故率(平成24年中)

	~ 50km/h	~ 80km/h	~ 90km/h	~ 100km/h	~ 120km/h	120km/h超	調査不能	合計
交通事故件数	5,471	3,464	777	986	435	23	49	11,205
うち死亡事故	7	65	31	47	26	4	12	192
死亡事故率	0.13	1.88	3.99	4.77	5.98	17.39	24.49	1.71

注 死亡事故率 = 死亡事故件数 ÷ 交通事故件数 × 100

### 3 高速道路における速度規制基準の改正概要

従来はインターチェンジ間単位で、設計速度を基本に速度規制を決定していたが、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、より細やかな速度規制を決定するために、地点・区間ごとの道路構造要素に着目した速度規制を検討することに変更された。



「平成20年度規制速度決定の在り方に関する調査研究報告書」から引用

## 4 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

## 5 速度規制の見直し状況

	高速自動車国道	自動車専用道路	計
点検対象数	29区間(623.0km)	50区間(854.7km)	79区間(1477.7km)
うち実施済み数	4区間(86.7km)	16区間(217.9km)	20区間(304.6km)
うち実施予定数	1区間(27.8km)	9区間(117.6km)	10区間(145.4km)

実施済み、実施予定は、いずれも速度の引き上げをいう。

## 6 速度規制の見直しに伴う問題点・対応状況等

### 問題点等

#### 道路構造

- ・ 視距不足、橋梁・トンネル等の路肩幅員の不足
- ・ トンネル照明の照度不足、可変速度規制標識の設置・改良  
振動、騒音等公害対策に伴う地元住民の意向



#### 道路の改良

道路標識設置・改良 などの工事が必要で時間を要する



国土交通省など関係機関と連携

### 対応状況

道路構造の適合に関する個別の検討  
高速道路会社に対する道路改良などの働きかけ

# 7 速度規制の見直し事例

速度規制基準の改正に基づき、メリハリのある速度規制に変更した

## 事例1

東名高速道路(神奈川県)

秦野中井IC ~ 東京方面上り2.3km・下り1.9km

80km/h → 100km/h



## 事例2

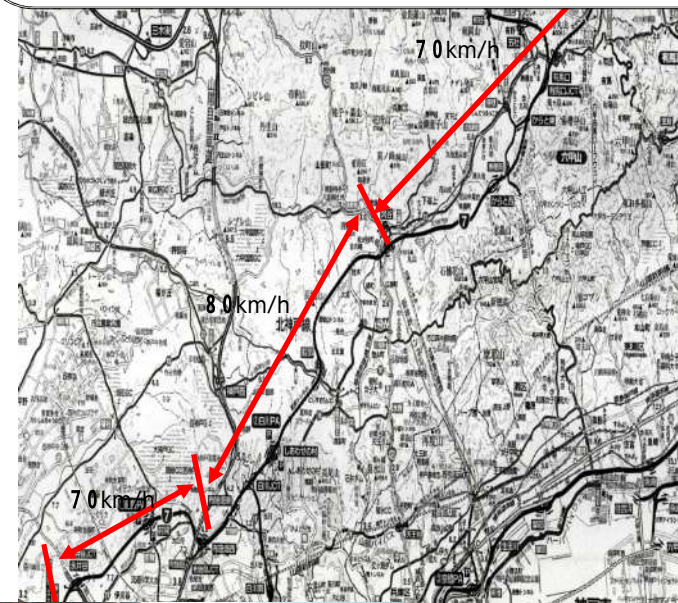
阪神高速北神戸線(兵庫県)

有馬JCT ~ 柳谷JCT 上・下り3.3km

60km/h → 70km/h

伊川谷IC ~ 西宮山口IC 上・下り2.9km

60km/h → 70・80km/h



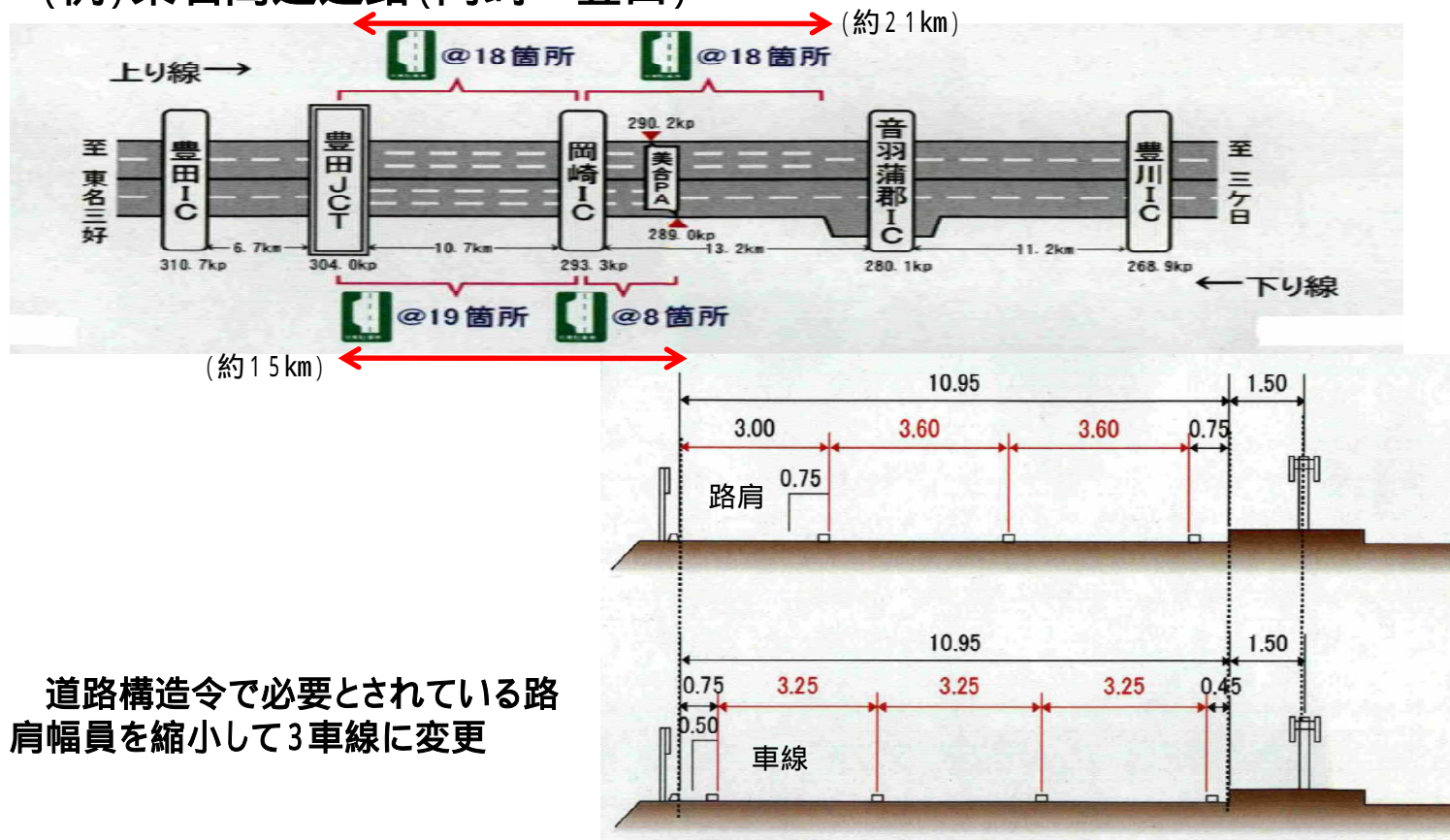
## 8 速度規制を低く設定している事例

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)



道路構造令で必要とされている路肩幅員を縮小して3車線に変更



## 9 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、高速道路会社などによる広報啓発活動の推進

### 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



(例) 関越自動車道

# 10 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。



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