

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

第2回 速度規制等ワーキング・グループ

平成25年9月25日

警察庁交通局

安全な交通行動への 誘導方策

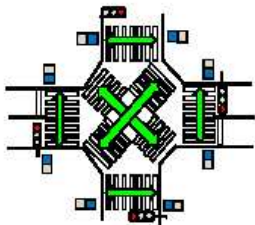
前回ワーキンググループ

資料8

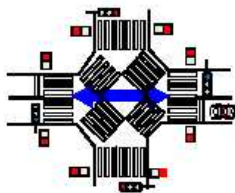
歩行者優先信号

(スクランブル式の歩者分離式信号の場合)

1 通常、歩行者用信号は青とし、車両用信号は赤としている。



2 自動車等を検知した場合、歩行者用信号は赤、車両用信号は青となる。



車両存在を検知して
信号を変える。

このほか

路側帯拡幅・中央線
抹消による速度低減

ゾーン30規制情報の
カーナビへの提供

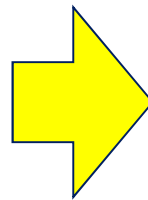
エコドライブの実践に
よる交通事故の低減

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

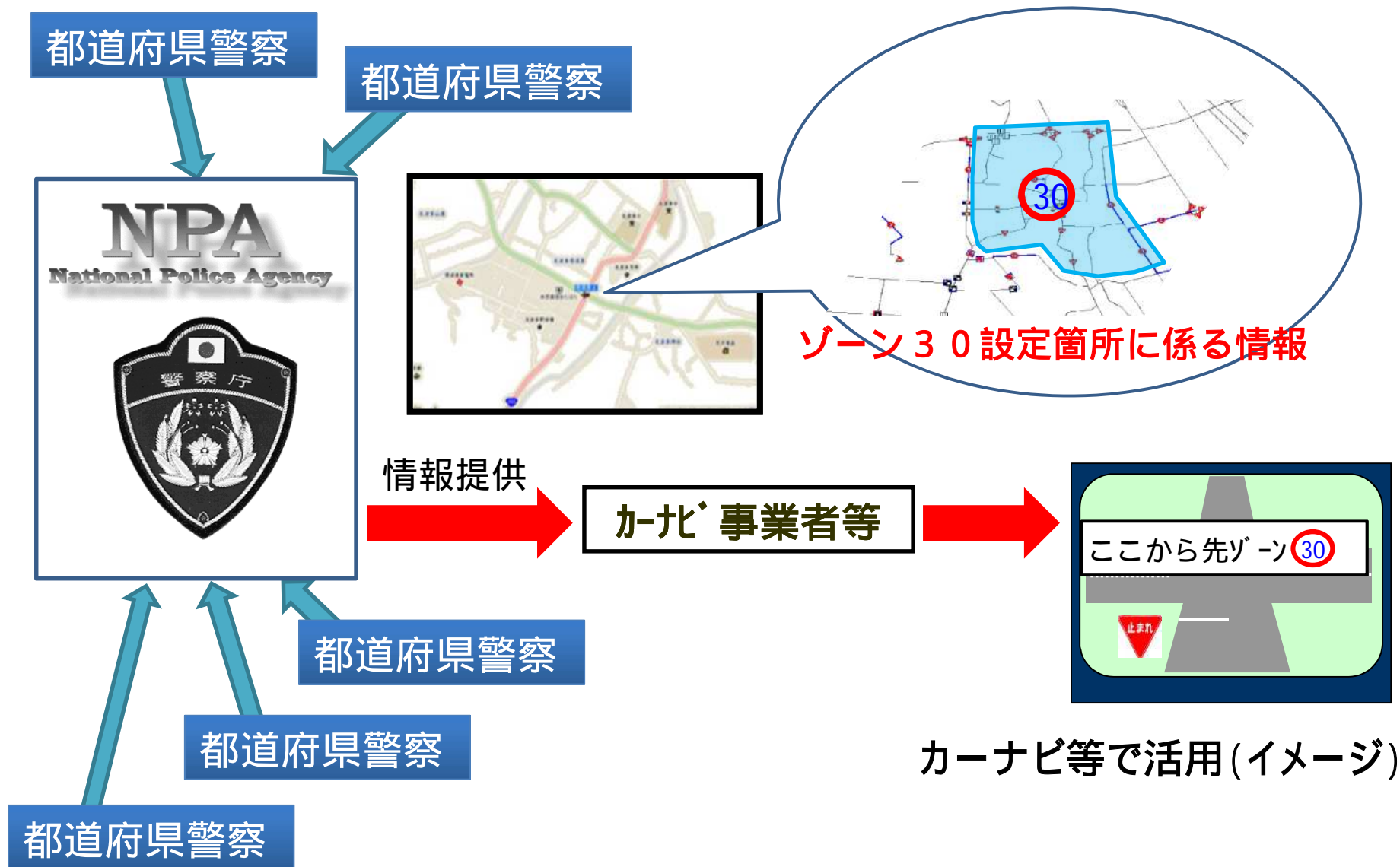
路側帯拡幅・中央線抹消による速度低減

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

ゾーン30規制情報のカーナビへの提供



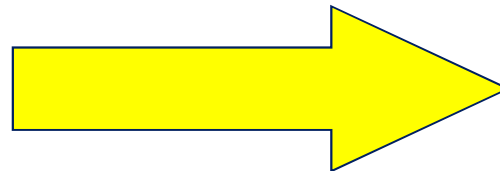
エコドライブの実践による交通事故の低減

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