

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

高速道路関係説明資料

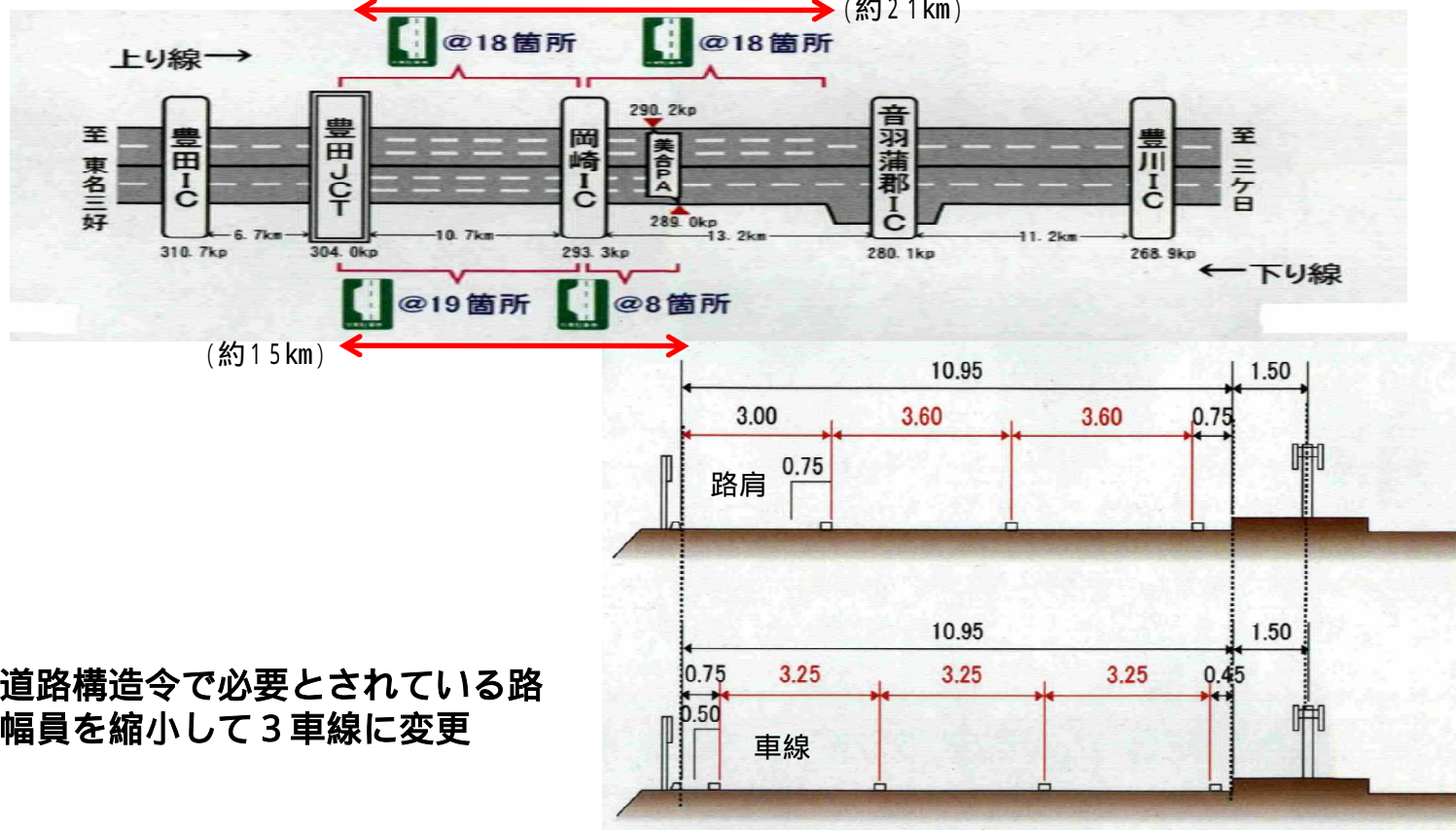
警察庁交通局

1 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

2 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



静かに
病院に

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

3 100 km/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100 km/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40 km/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100 km/hのままでよいと回答

「最高速度100 km/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120 km/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

4 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、車両総重量8トン以上最大積載量5トン以上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 車両総重量7.5t超	112 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 車両総重量7.5t超、トレーラー付	80 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 車両総重量12t超	110 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 車両総重量12t超	100 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

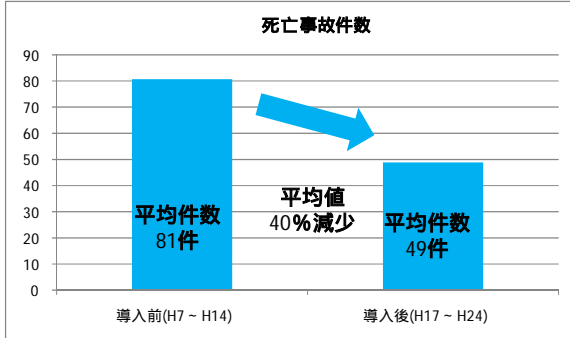
イギリスは「GOV.UK」、ドイツ、イタリアは「European Commission」、フランスは（道路交通法典「Code de la route」）、アメリカは警察庁の調査研究「規制速度決定の在り方に関する調査研究」（平成18～20年度）を引用

6 スピードリミッター導入前後の事故状況について

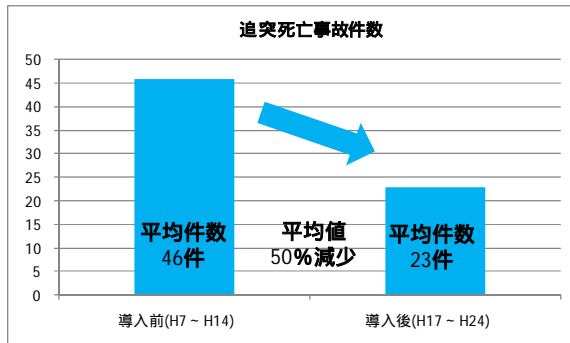
スピードリミッターの装着義務付けにより、高速道路における大型貨物車が関連する死亡事故件数・人身事故件数とも減少しており、一定程度の交通事故抑止効果が認められる。

大型貨物車が第一当事者となる事故状況

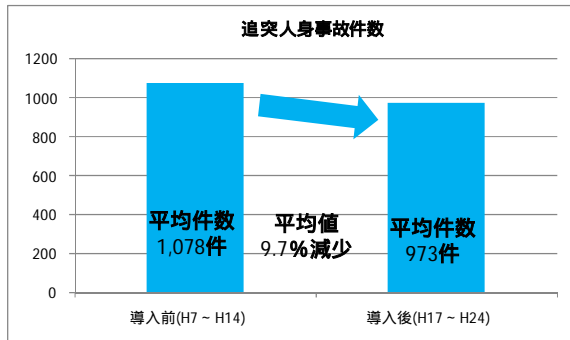
死亡事故件数は、導入前後の平均値で40%減少



追突死亡事故件数は、導入前後の平均値で50%減少

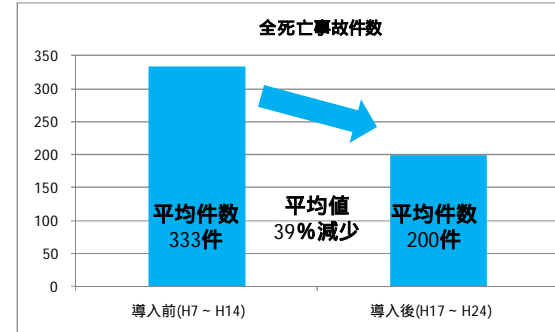


追突人身事故件数は、導入前後の平均値で9.7%減少

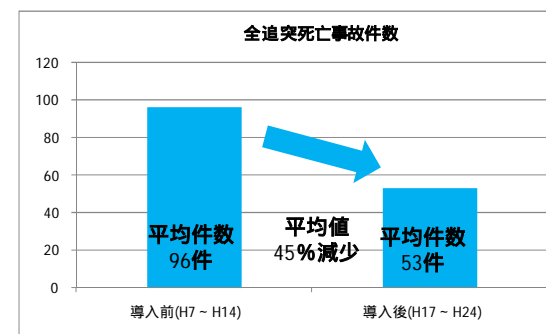


全車種の事故状況

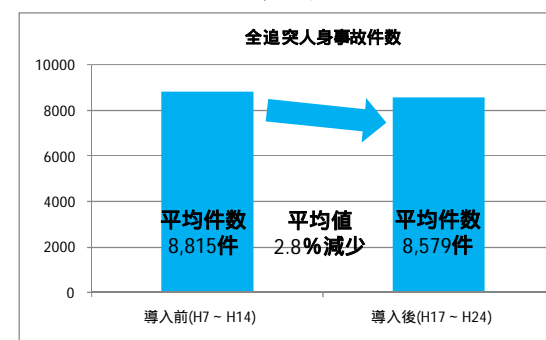
全死亡事故件数は、導入前後の平均値で39%減少



全追突死亡事故件数は、導入前後の平均値で45%減少



全追突人身事故件数は、導入前後の平均値で2.8%減少



7 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、高速道路会社等との連携した取組みの推進

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

