

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

乖離

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

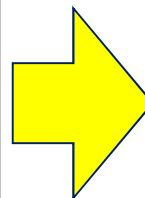
主に
視覚により判断

路側帯拡幅・中央線抹消による速度低減①

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②

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

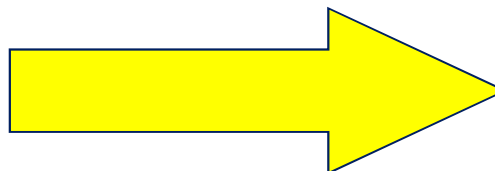
エコドライブの実践による交通事故の低減

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】



<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

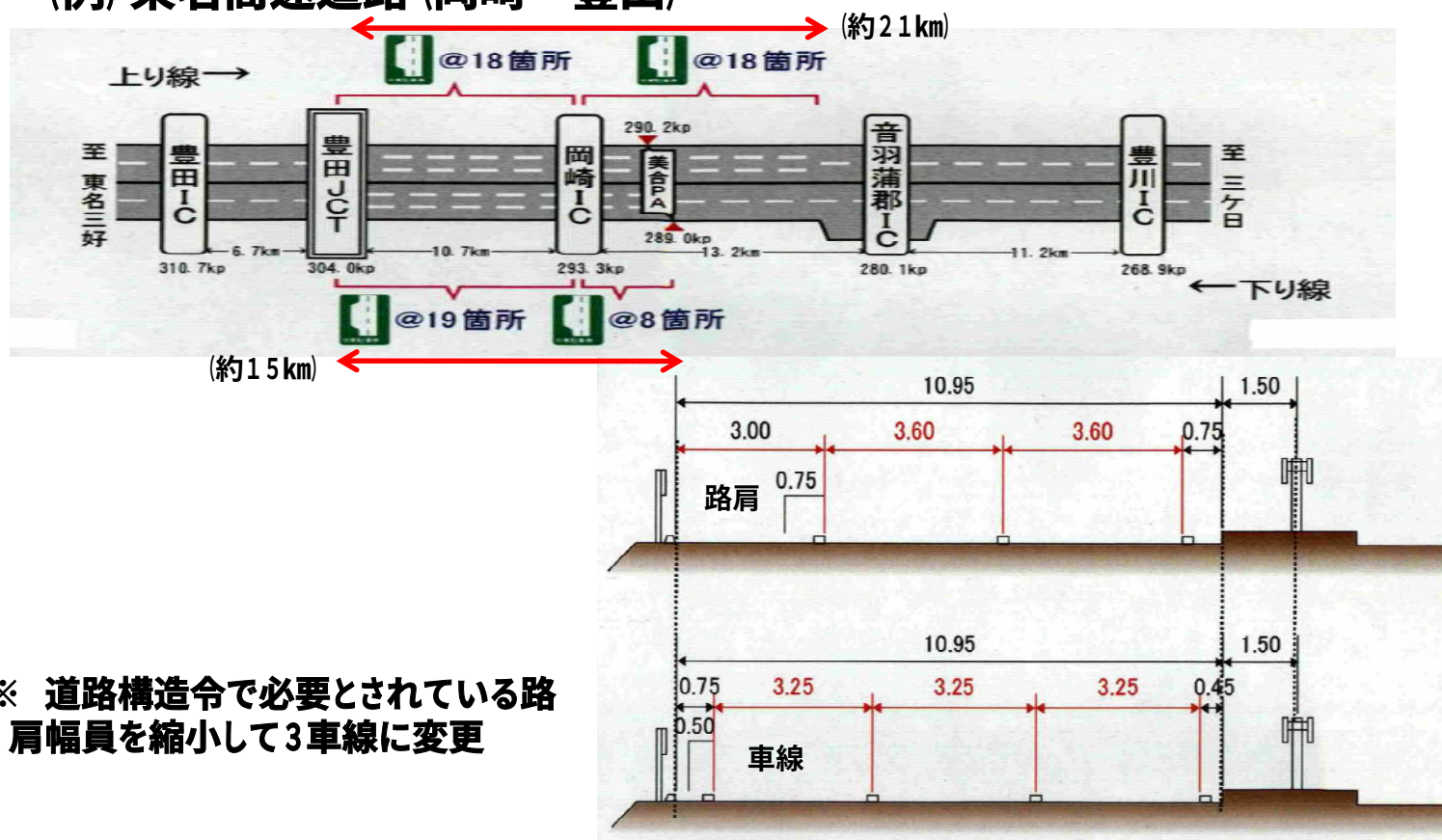
速度規制を低く設定している事例

- 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)



※ 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

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

- 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。



新東名供用後の交通事故発生状況	
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)

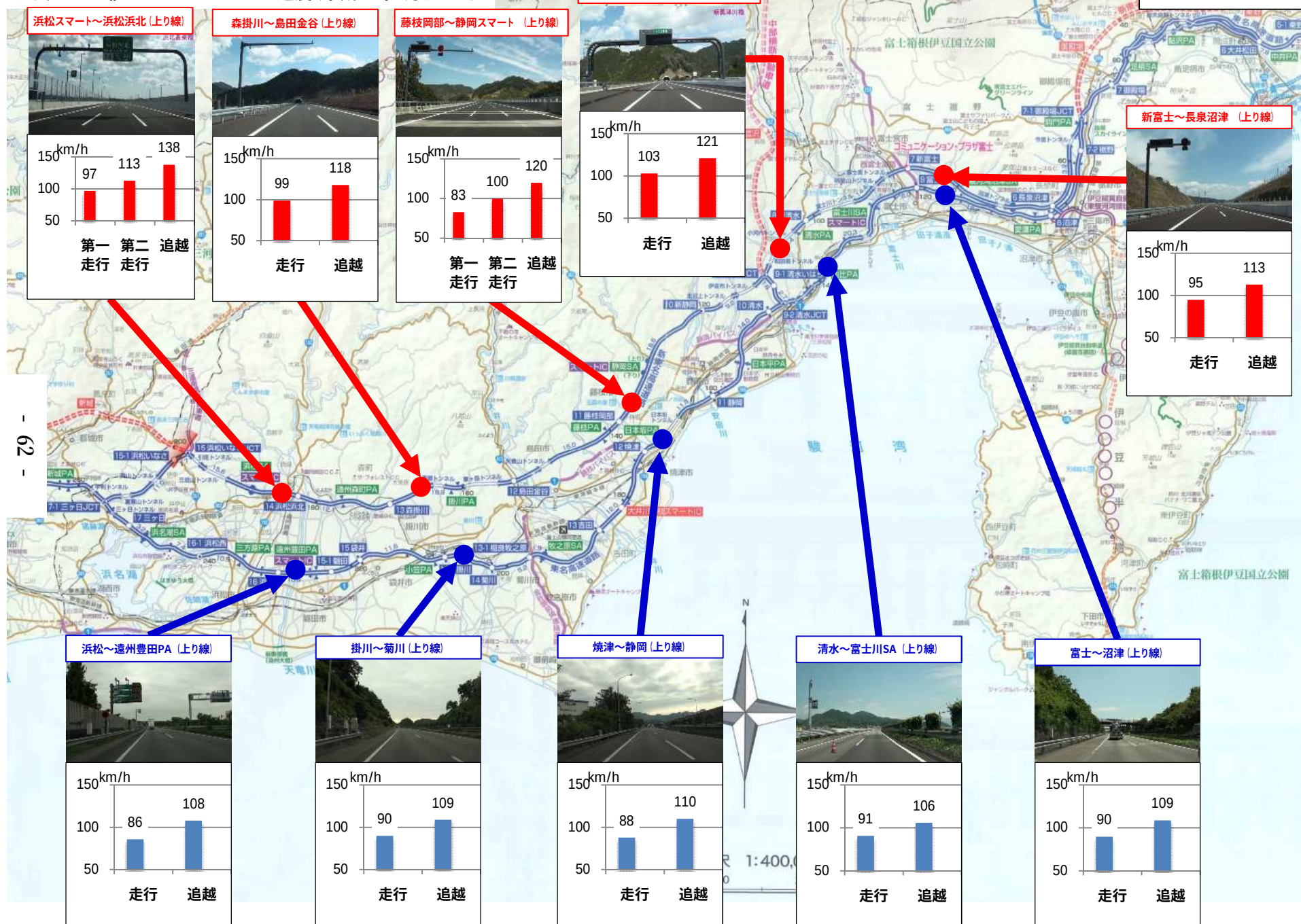
—●— 東名高速道路

(国土交通省提供資料より)

※1 暫定整備時 ※2 全線開通時

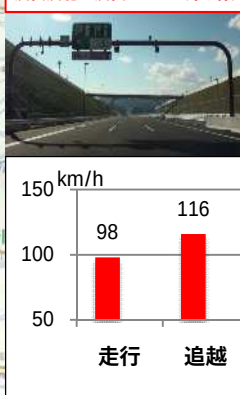
(国土交通省提供資料より)
注) グラフの値は85パーセンタイル速度 (平成25年7月データ)

【上り】 資料38-2

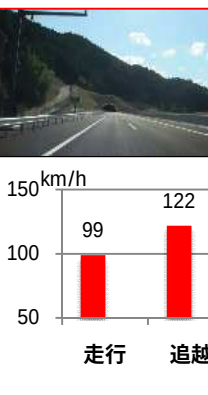


(国土交通省提供資料より)
注) グラフの値は85パーセンタイル速度 (平成25年7月データ)

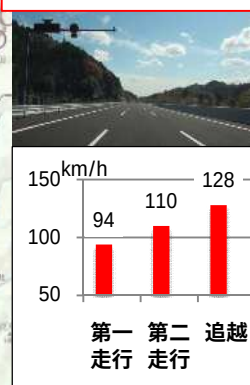
浜松浜北～浜松スマート (下り線)



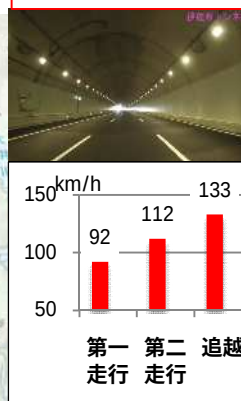
島田金谷～森掛川 (下り線)



静岡スマート～藤枝岡部 (下り線)



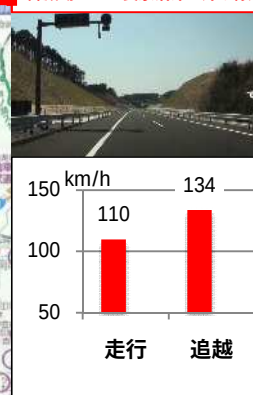
新清水JCT～新静岡 (下り線)



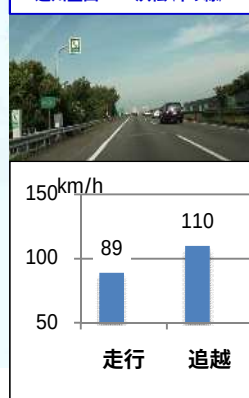
【下り】

資料38-3

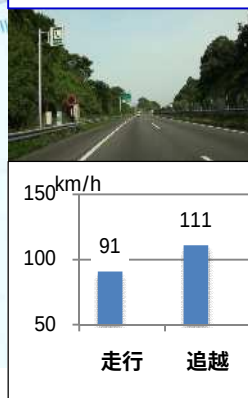
御殿場JCT～長泉沼津 (下り線)



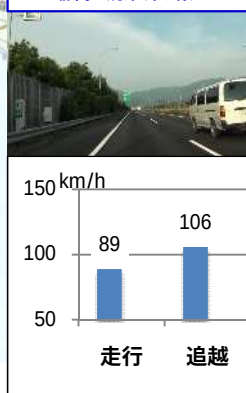
遠州豊田PA～浜松 (下り線)



菊川～掛川 (下り線)



静岡～焼津 (下り線)



清水～静岡 (下り線)



御殿場JCT～裾野 (下り線)



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

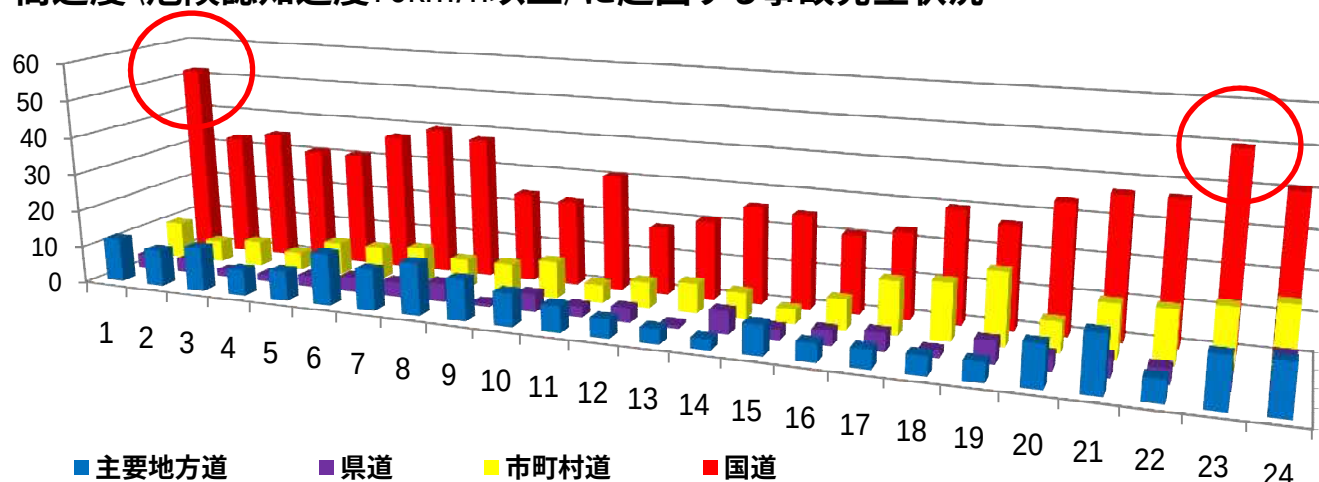
国名	車種別	法定速度 (km/h)	備考
イギリス	乗用車・自動二輪車	112	
	貨物自動車	車両総重量7.5t以下	112
		車両総重量7.5t超	96
ドイツ	乗用車・自動二輪車	無制限（推奨130）	
	貨物自動車	車両総重量3.5t超7.5t以下	80
		車両総重量7.5t超、トレーラー付	80
フランス	乗用車・自動二輪車	130	免許取得後3年以内の運転者は110km/h
	貨物自動車	車両総重量3.5t以上12t以下	110
		車両総重量12t超	90
イタリア	乗用車（3.5t以下）・自動二輪車	130	
	貨物自動車	車両総重量3.5t超12t以下	100
		車両総重量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

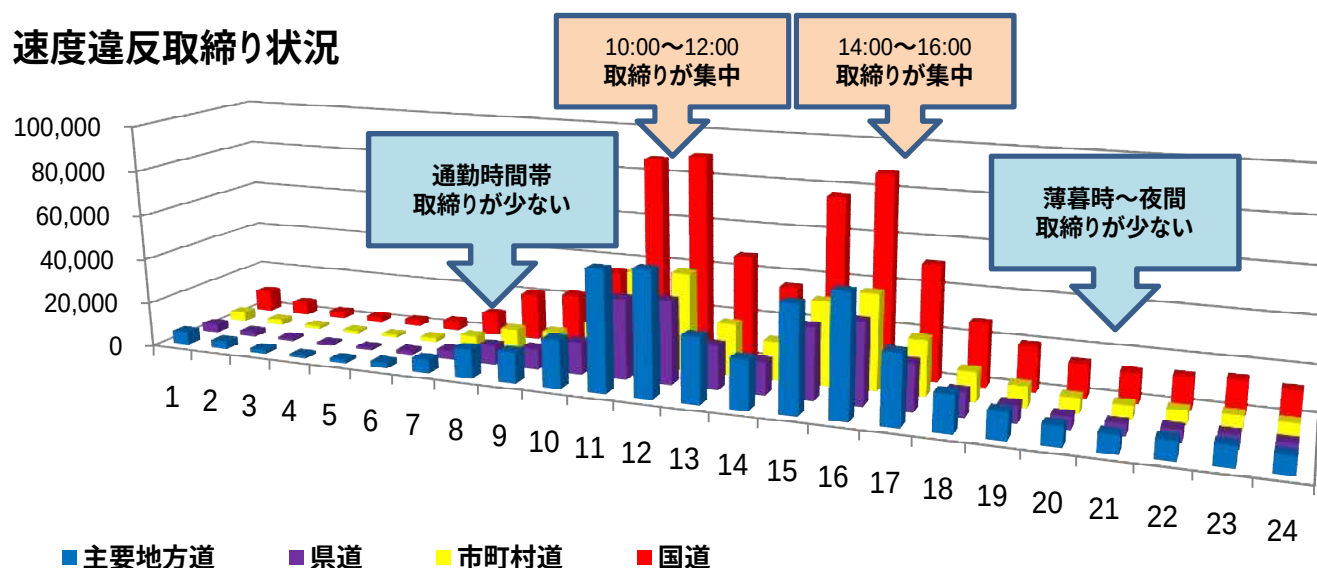
取締りの前提となる事故分析

参考：3Dクロス分析 (例)

高速度 (危険認知速度70km/h以上) に起因する事故発生状況

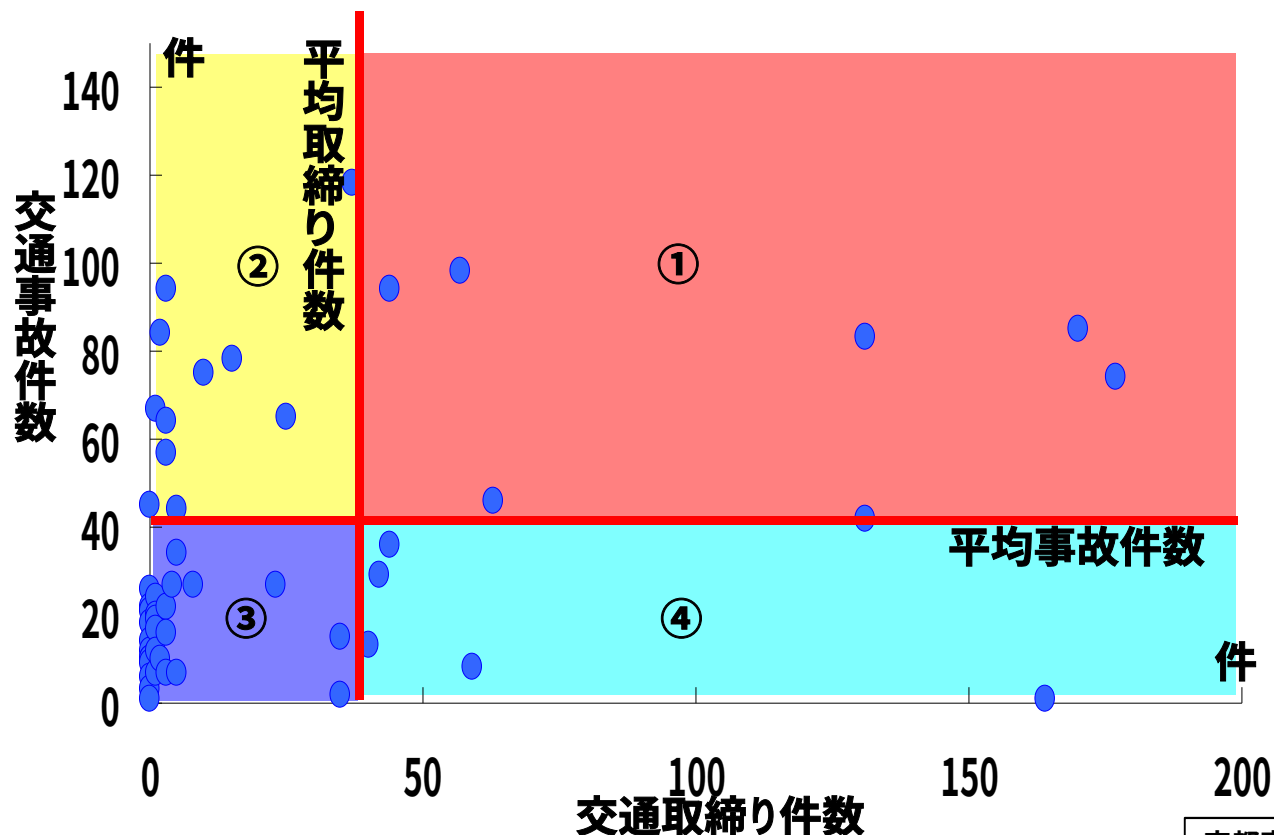


速度違反取締り状況



交通事故件数と取締り件数から対策を考える

宇都宮東警察署管内の53町目について事故件数と取締り件数の関係

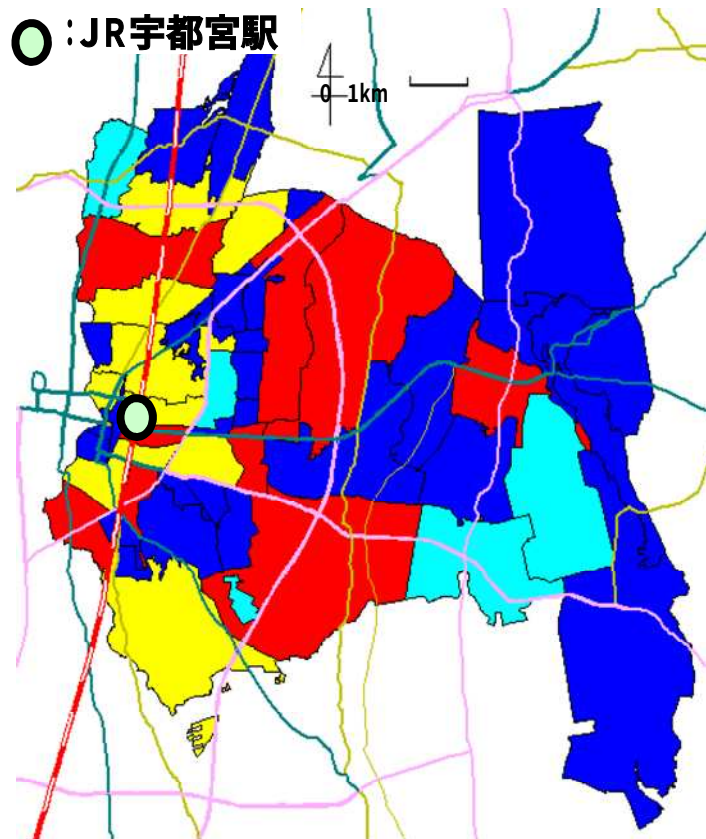


宇都宮市取締りデータ：H17

各分類に求められること

- ①交通取締りの改善
- ②取締りの重点的な強化
- ③・④現状の取締りを維持

地域別に異なる取締りの効果



①に分類される町目

幹線道路沿い

通過交通が多いため取締りが認知されていない

③・④に分類される町目

住区内道路が
大部分を占めている町目
郊外部にある町目

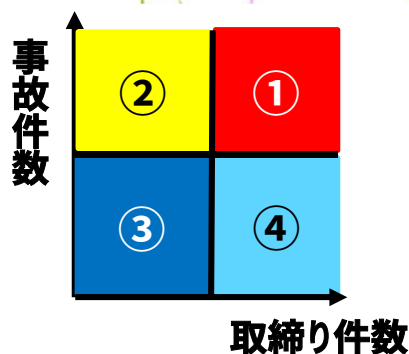
その地域に住んでいる人の交通が多い
取締りが認知されている

②に分類される町目

駅周辺の都市部

取締りの行いにくい道路環境
交差点が多数存在

宇都宮市交通取締りデータ:H17



データを把握したのちに、地域に応じた取締り活動を行う

海外の速度取締り機器①

- 可搬式自動速度取締り装置
- 定置式自動速度取締り装置
- ゾーン監視装置



- 一定期間ごとに設置場所を変更して運用
- 手軽に持ち運び可能
- 違反車両を感知して警告、従わない車両のみ写真撮影

海外の速度取締り機器②

期待される効果

- 自動で写真撮影するため車両の引き込み場所が不要
- 取締り場所の柔軟な選択が可能

課 題

- 我が国の法体系の中で取締り装置として使用可能な性能を有しているか
- 我が国で運用した場合に事故抑止効果が働くか
- 我が国の道路交通環境にマッチするか



我が国に導入するための検証が必要

ホームページへの掲載

神奈川県警察
Kanagawa Pref. Police

警察の紹介 | 暮らしの安全情報 | 交通安全 | 犯罪・被害・心疾患 | 採用情報 | 各支庁
ホームページ | 交通安全 |

交通公開取締情報

公開取締り一覧表

- 飲酒運転違反の取締り強化中！ [詳しくはこちらへ](#)
- 交差点付近での違反対策強化中！ [詳しくはこちらへ](#)

9月	曜・夜	取締重点	取締実施場所(道路)	備考
30日	火曜	速度・ 信号無視・ 一時不停止・ 自転車	県内全域(幹線道路・駅前道路等)	・ゾーン20の日 ・交通事故発生防止対策 ・交差点関連違反取締
10月	曜・夜	取締重点	取締実施場所(道路)	備考
1日	火曜	歩行者妨害・ 信号無視・ 一時不停止・ 自転車	県内全域(幹線道路・駅前道路等)	・県民交通安全日 ・横断歩行者妨害取締
2日	水曜	歩行者妨害・ 通行禁止・ 自転車	県内全域(幹線道路・駅前道路等)	・県下一斉通学開始
4日	金曜	速度・ 交差点関連違反	県内全域(幹線道路・駅前道路等)	・二輪車対策強化日
5日	土曜	幹線	中区・磯子区・南区・神奈川区・鶴見区・旭区・港北区・都筑区・栄区・川崎区・宮前区・麻生区・横須賀市・三浦郡・藤沢市・中郡・小田原市・足柄下郡・厚木市・愛甲郡・座間市・海老名市・相模原市	
7日	月曜	速度無視・ 一時不停止	県内全域(幹線道路・駅前道路等)	・二輪車対策強化日
8日	火曜	歩行者妨害	県内全域(幹線道路・駅前道路等)	・横断歩行者妨害取締強化日
9日	水曜	信号無視・ 一時不停止	県内全域(幹線道路・駅前道路等)	・二輪車対策強化日
11日	金曜	速度・ 交差点関連違反	県内全域(幹線道路・駅前道路等)	・二輪車対策強化日
12日	土曜	速度・ 信号無視	県内全域(幹線道路・駅前道路等)	・二輪車対策強化日
14日	月曜	歩行者妨害・ 信号無視・ 一時不停止・ 自転車	県内全域(幹線道路・駅前道路等)	・県民交通安全日 ・横断歩行者妨害取締
15日	火曜	速度・ 信号無視・ 一時不停止・ 自転車	県内全域(幹線道路・駅前道路等)	・二輪車対策強化日
16日	水曜	歩行者妨害・ 信号無視・ 一時不停止・ 自転車	県内全域(幹線道路・駅前道路等)	・県民交通安全日 ・横断歩行者妨害取締
18日	金曜	速度・ 交差点関連違反	県内全域(幹線道路・駅前道路等)	・二輪車対策強化日
19日	土曜	速度・ 交差点関連違反	県内全域(幹線道路・駅前道路等)	・二輪車対策強化日
21日	月曜	速度・ 交差点関連違反	県内全域(幹線道路・駅前道路等)	・二輪車対策強化日

4日	金曜	昼	速度・ 交差点関連違反	県内全域(幹線道路・駅前道路等)	・二輪車対策強化日
4日	金曜	夜	飲酒	中区・磯子区・南区・神奈川区・鶴見区・旭区・港北区・都筑区・栄区・川崎区・宮前区・麻生区・横須賀市・三浦郡・藤沢市・中郡・小田原市・足柄下郡・厚木市・愛甲郡・座間市・海老名市・相模原市	・二輪車対策強化日
5日	土曜	夜	飲酒	中区・磯子区・南区・金沢区・西区・鶴見区・保土ヶ谷区・港南区・緑区・青葉区・戸塚区・泉区・瀬谷区・幸区・中原区・高津区・多摩区・横須賀市・三浦市・逗子市・鎌倉市・茅ヶ崎市・高座郡・平塚市・足柄上郡・南足柄市・秦野市・伊勢原市・大和市・綾瀬市・相模原市	
7日	月曜	昼	信号無視・ 一時不停止	県内全域(幹線道路・駅前道路等)	・交差点関連違反取締強化日
8日	火曜	昼	歩行者妨害	県内全域(幹線道路・駅前道路等)	・横断歩行者妨害取締強化日
9日	水曜	昼	信号無視・ 一時不停止	県内全域(幹線道路・駅前道路等)	
11日	金曜	昼	速度・ 交差点関連違反	県内全域(幹線道路・駅前道路等)	・二輪車対策強化日
12日	土曜	昼	速度・ 信号無視	県内全域(幹線道路・駅前道路等)	
14日	月曜	昼	信号無視・ 一時不停止	県内全域(幹線道路・駅前道路等)	・交差点関連違反取締強化日
15日	火曜	昼	歩行者妨害・ 信号無視・ 一時不停止・ 自転車	県内全域(幹線道路・駅前道路等)	・高齢者交通安全日 ・横断歩行者妨害取締強化日
18日	金曜	昼	速度・ 交差点関連違反	県内全域(幹線道路・駅前道路等)	・二輪車対策強化日

情報発信の課題

- 取締りを行う考え方
- 取締りの背景事情が説明されていない

現状

警察

改善

「速度管理」及び
「取締りの考え方」を
指針として策定・公表

国民

取締りの意義の理解
(指針の具体化の手段)

事故抑止効果

効果の向上

警察

様々な手段方法を
工夫して個別の取締り
情報の発信

情報入手