

警察庁委託調査研究

平成 18 年度
規制速度決定の在り方に関する調査研究

報告書

平成 19 年 2 月
株式会社 福山コンサルタント

規制速度決定の在り方に関する調査研究検討委員会

委員名簿

委員長 太田 勝敏 東洋大学 教授

(順不同)

委員 石田 敏郎 早稲田大学人間科学学術院 教授
大口 敬 首都大学東京 准教授
岩越 和紀 株式会社 JAF MATE 社 代表取締役社長
西田 泰 財団法人 交通事故総合分析センター 研究部担当部長
岡本 博 国土交通省道路局 企画課長
廣瀬 輝 国土交通省道路局 有料道路課長
上原 淳 国土交通省自動車交通局 企画室長
木場 宣行 国土交通省自動車交通局 技術企画課長
佐藤 浩 国土交通省国土技術政策総合研究所 道路研究部長
横山 雅之 警察庁交通局 交通企画課長
栗島 明康 警察庁交通局 交通指導課長
太田 誠 警察庁交通局 交通規制課長
佐々木 真郎 警察庁交通局 運転免許課長
西郷 正実 警察庁交通局 交通企画課 高速道路管理室長
川邊 俊一 警察庁交通局 交通規制課 交通管制技術室長
牧下 寛 警察庁科学警察研究所 交通科学第一研究室長
三井 達郎 警察庁科学警察研究所 交通科学第二研究室長

事務局 近藤 隆治 株式会社 福山コンサルタント
松本 敏男 株式会社 福山コンサルタント
若林 糾 株式会社 福山コンサルタント
深井 靖史 株式会社 福山コンサルタント

目 次

第1章 調査研究の概要

- 1.1 背景及び目的・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・ 1
- 1.2 本年度の調査研究内容・・・・・・・・・・・・・・・・ 1
- 1.3 調査研究の方向性・・・・・・・・・・・・・・・・ 2

第2章 業務計画

- 2.1 調査研究の内容・・・・・・・・・・・・・・・・ 5
- 2.2 検討委員会の設置・・・・・・・・・・・・・・・・ 5
- 2.3 調査実施計画の策定・実施・・・・・・・・・・・・・・・・ 5
- 2.4 調査結果の分析・整理・・・・・・・・・・・・・・・・ 7
- 2.5 規制速度の決定方法の検討・・・・・・・・・・・・・・・・ 8
- 2.6 規制速度決定基準案の作成・検証・提案・・・・・・・・ 9

第3章 今後の進め方・・・・・・・・・・・・・・・・ 15

< 資料 >

資料1 規制速度の現状等

- 1.1 道路交通の現況・・・・・・・・・・・・・・・・ 19
- 1.2 交通事故の発生状況・・・・・・・・・・・・・・・・ 21
- 1.3 規制速度の現状・・・・・・・・・・・・・・・・ 24
- 1.4 規制速度の見直しの必要性・・・・・・・・・・・・・・・・ 28

資料2 規制速度に関する運転免許保有者の意識調査結果

- 2.1 調査概要・・・・・・・・・・・・・・・・ 29
- 2.2 調査結果・・・・・・・・・・・・・・・・ 41

資料3 諸外国における速度規制の実態調査結果

- 3.1 諸外国における規制速度の概要・・・・・・・・ 47
- 3.2 調査結果・・・・・・・・・・・・・・・・ 48

第1章 調査研究の概要

1.1 背景及び目的

現在、規制速度は、「規制速度決定手法に関する調査研究」(平成元年度実施)の成果を踏まえ、道路構造、設計速度、交通の状況、交通事故の発生状況、沿道環境等の諸条件を総合的に勘案の上、定めている。

しかし、前記調査研究が行われてからすでに16年が経過しており、その間、道路整備の発展や自動車性能の向上等、道路交通を取り巻く環境がめざましく変化していることを踏まえ、規制速度を決定する諸条件等について検証を行い、より合理的な規制速度の決定の在り方について検討する。

1.2 本年度の調査研究内容

本年度は、3カ年の調査研究の初年度として、規制速度の現状、規制速度に関する国民の意識、諸外国における規制速度の決定方法等を検討・分析し、今後概ね2年間で行うべき調査研究の作業内容、作業方法等の業務計画を策定し、その検討内容及び検討結果をとりまとめる。

なお、規制速度は、道路における危険を防止し、その他交通の安全と円滑を図り、及び道路の交通に起因する障害を防止する観点から重要な交通規制であり、また、広く国民に理解されやすい交通規制とするため、学識経験者、当該関係者等の意見を広く集約して、適切な提案を導く必要がある。そのため、各層の意見集約の場として、「規制速度決定の在り方に関する調査研究検討委員会」(以下「検討委員会」という。)を設置する。

(1) 規制速度の現状等(資料1参照)

道路交通の現状、交通事故の発生状況、規制速度の現状等を整理することで、規制速度の問題、課題等を把握する。

(2) 規制速度に関する運転免許保有者の意識調査(資料2参照)

一般道路、高速自動車国道等の道路種類別の規制速度、規制速度と実勢速度との関係、法定速度及び30km/hエリア規制について運転免許保有者の意識を調査することで、規制速度決定の在り方の検討の参考とする。

調査は、都道府県別の自動車免許保有者数を勘案して運転免許試験場で自動車免許更新者を対象に任意アンケートを行う。

(3) 諸外国における規制速度の実態調査(資料3参照)

法定速度、指定速度及びエリア規制等の実態、改正経緯等を調査することで、諸外国との違いを把握し、規制速度決定の在り方の検討の参考とする。

調査は、外務省を通じ、欧米を中心とした数ヶ国を対象に行う。

(4) 業務計画の策定(第2章参照)

(1)～(3)及び検討委員会での意見等を踏まえ、調査研究の方向性を検討した上で、今後概ね2年間で行うべき調査研究の作業内容、作業方法等の業務計画を策定する。

1.3 調査研究の方向性

規制速度決定の在り方に関する調査研究を行うに当たり、方向性を検討するため、平成18年度は3回に渡り検討委員会で議論を行った。その結果、次の方向性で平成19年度以降の調査研究を行うこととした。

道路交通法第22条第1項において、「車両は、道路標識等によりその最高速度が指定されている道路においてはその最高速度を、その他の道路においては政令で定める最高速度をこえる速度で進行してはならない。」と規定されているが、規制速度の意味については、他の交通に危険を及ぼさない安全限界速度、全免許保有者が安心して走行できる速度、運転者に対して推奨する速度等、様々な捉え方がなされていると考えられる。研究を進めるに当たっては、まず、規制速度の果たすべき役割について検討することが必要である。

一般道路については、日本では、道路の存する地域性を重視し、規制速度を決定してきたが、海外の実態等を踏まえると、道路の機能別分類をより重視する手法について検討することが望ましい。道路機能の分類については、海外と日本で都市構造が異なっていることから、日本の都市構造に適した分類を行うことが求められるところである。また、一般道路の中でも主として地域住民の日常生活における交通に利用されている生活道路(以下「生活道路」という。)については、その他一般道路と規制速度の決定方法について考え方を分けることが必要である。

道路を地域別、機能別に分類した上で、道路構造、沿道環境等を勘案し、各道路の規制速度を決定することとなるが、各道路における運転者の速度選択状況を表す実勢速度をどのように反映するかについて実地調査等を通して検討することが必要である。また、交通事故の観点を規制速度に反映することが必要である。交通事故については、交通事故の発生件数と交通事故発生時の被害との両面から検討することが望ましい。さらに、騒音、振動等の環境の観点、経済の観点等を規制速度にどのように反映するかについても検討することが望ましい。

また、規制速度の決定には、区間をどの程度に設定するかについて検討することが必要となる。特に、規制速度を変化させる場合に、どの程度の区間長が最低必要となるかについての検討が求められる。

生活道路については、歩行者の安全確保や地域住民が安全で安心して生活することが優先されるべき道路であるため、交通事故の観点や環境の観点等から規制速度の在り方を検討することが必要となる。さらに規制速度の決定に伴い、区域設定の在り方についても検討することとなる。その際、区域設定されている地域が道路標識等により明確化されていることは当然のことだが、運転者にとって規制速度及び規制区域がわかりやすい道路環境の整備が求められる。また、運転者が速度を下げざるを得ない道路空間の創出も重要であり、規制速度と密接不可分な関係にあることについても留意する必要がある。

高速自動車国道及び自動車専用道路については、主に設計速度を基にしながら、部分的に、簡易分離されている区間、トンネルや地形の変化を考慮すべき区間等では設計速度より低い速度での規制を行っているところであるが、これらが、実勢速度等の交通実態、交通事故の発生実態等

に鑑み、現在においても適切なものであるかについて分析する。また、幾何構造のよい区間が連続するなどにより、規制速度以上の実勢速度が出ている道路もあるが、これらについて交通の安全と円滑を確保する観点から必要な規制の方法について検討する。加えて、規制速度を設定する区間長についても検討する。

なお、上記のいずれの道路においても、国民の理解が得られる規制速度を設定することが求められる。そして、設定された規制速度については運転者にとってわかりやすいものでなければならない。また、その規制速度を設定するための過程についても、合理的でわかりやすいものにすべきである。

以上のような議論を踏まえた方向性の下に、平成19年度には、一般道路及び生活道路については、各道路の機能や道路間のネットワークから規制速度の在り方を検討するモデル地域調査並びに道路構造、周辺環境、実勢速度及び交通事故等のデータ取得を行い、規制速度の在り方について汎用性を持たせて一般的基準を策定することを目的とした地点調査並びに海外の実態等の文献調査等を実施することとした。

高速自動車国道及び自動車専用道路については、道路構造、実勢速度及び事故等のデータを取得し、それらを基に規制速度の在り方について検討する地点調査及び海外の実態等の文献調査等を実施することとした。

以上の調査等を基に規制速度の在り方について検討することとした。

平成20年度には、平成19年度で得られた結果についての検証実験及び規制を行う際の最短区間長の調査等を行うこととした。

以上の調査、検討等を踏まえ、一般道路、生活道路、高速自動車国道及び自動車専用道路についての規制速度の在り方について提案することとした。

来年度以降の具体的な調査研究については、第2章に示す内容により進めていくこととする。

第2章 業務計画

2.1 調査研究の内容

(1) 1箇年度目

「規制速度決定の在り方に関する調査研究」計画の作成

(2) 2箇年度目

- ア 現地調査実施計画の策定・実施
- イ 規制速度決定要因等の分析・整理
- ウ 規制速度の決定方法の検討

(3) 3箇年度目

規制速度決定基準案の作成・検証・提案

2.2 検討委員会の設置

本調査研究にあたり、有識者及び各界の意見を広く反映させるため、初年度に引き続き、各年度毎に検討委員会を設置する。委員会の構成は、調査事項の構成に応じて見直しを図る。

2.3 調査実施計画の策定・実施

(1) 現地調査

一般道路及び高速道路において、規制速度の現状把握及び規制速度の決定手法検討のために現地調査を行う。

調査体制、調査箇所数、調査期間、調査票の設計等について、具体的な現地調査実施計画を策定し、同計画に基づく現地調査を実施する。

ア 調査対象路線

(ア) 一般道路

a 全国路線調査

(a) 調査場所

各都道府県の主要な地点

(b) 調査路線の分類

表2.1のとおりとする。

表 2 . 1 調査路線の分類（一般道路）

	路 線	内 容
市街地	幹線道路	市街地において主として通過交通に利用され、又は、地域の幹線道路網を構成する幹線道路 主として国道、都道府県道
	地域内道路	市街地において主として生活圏の骨格を構成し、又は、幹線道路等と連絡する道路 主として都道府県道、市町村道
非市街地	幹線道路	非市街地において主として通過交通に利用され、又は、地域の幹線道路網を構成する幹線道路 主として国道、都道府県道
	地域内道路	非市街地において主として生活圏の骨格を構成し、又は、幹線道路等と連絡する道路 主として都道府県道、市町村道
	生活道路	主として地域住民の日常生活における交通に利用されている生活道路 主として市町村道であって、車道中央線のないもの

* 「市街地」

道路に沿っておおむね 500 メートル以上にわたって、住宅、事業所等が連立している状態であって、その地域における建造物（敷地を含む。）の占める割合が 80 パーセント以上になるいわゆる市街地形態をなしている地域（片側だけがこのような形態をなしている場合を含む。）

* 「非市街地」

市街地以外の地域

b モデル地域調査

都市形成が異なる「中心市街地」、「郊外部」、「農村部」等の代表的な地域

(イ) 高速自動車国道及び自動車専用道路

a 調査場所

全国の高速自動車国道、自動車専用道路の主要な地点

b 調査路線の分類

表 2 . 2 のとおりとする。

表 2.2 調査路線の分類（高速自動車国道及び自動車専用道路）

路 線	内 容
高速自動車国道	120 km/h設計区間
	100 km/h設計区間
	80 km/h設計区間
	60 km/h設計区間
自動車専用道路	100 km/h設計区間
	80 km/h設計区間
	60 km/h設計区間

イ 調査項目

交通の状況、道路の状況、沿道の状況等の道路交通環境、規制速度、実勢速度、設計速度、標準規制速度、交通事故の発生状況等、規制速度を決定する際に勘案すべき要素について調査する。

(2) その他調査

ア シミュレーション等

一般道路（非市街地の幹線道路）、高速自動車国道及び自動車専用道路における規制を設定する最短区間長について検討するために実験を行う。

イ 文献調査

2.4 調査結果の整理・分析

取得したデータについて、整理・分析を行う。その際、次に掲げる項目について、詳細に分析する。

(1) 実勢速度の分析

規制速度、道路交通環境、道路の機能・種類、道路構造が実勢速度にどのように影響を与えているか、実勢速度と規制速度が著しく乖離している道路、実勢速度と規制速度がほぼ合致している道路について分析・整理する。特に実勢速度と規制速度が著しく乖離している道路の区間についてはその要因を分析する。

(2) 交通事故の分析

全国の交通事故データ及び現地調査により収集した交通事故データに基づいて実勢速度、規制速度、道路交通環境、道路の機能・種類、道路構造別に、交通事故の発生状況、事故率、致死傷率等を分析し、路線別の安全度の検証を行う。

また、事故発生時の被害や車両安全性能の観点からも検証を行う。

(3) 地域内交通の分析

モデル地域として抽出した地域において道路を機能別に分類し、実勢速度、規制速度、交通事故発生状況等について分析し、地域全体における速度規制の在り方について検討する。

(4) その他の分析

検討委員会において提案を受けたデータについて分析・検討を行う。

2.5 規制速度の決定方法の検討

道路交通の安全の確保を基本に、環境への配慮、取締りの在り方等を含めて総合的な検討を行い、新たな規制速度の決定方法について検討する。

(1) 一般道路（市街地及び非市街地）における規制速度決定方法の検討

新たに建設された道路及び既に建設されている道路のいずれにも全国斉一的に適用できるものであり、かつ、都道府県警察において比較的容易に利用できる算出方法とするための検討を行う。

ア 道路分類

各種取得データから、2.3(1)で示した各道路の分類について検討を行い、必要に応じて再分類を行う。

イ 望ましい規制速度の検討

モデル地域調査と全国路線調査から望ましい規制速度について、以下の(ア)～(オ)及び図2.1の検討フロー図に従って検討を行う。

(ア) モデル地域調査

モデル地域調査の対象となった地域において、道路毎に望ましいと思料される規制速度（以下「仮想規制速度」という。）を提案する。また、その規制速度を算出するために勘案される要素（以下「勘案要素」という。）の検討を行う。

(イ) 全国路線調査

全国路線調査から得られたデータを用い、モデル地域調査で得られた仮想規制速度及び勘案要素について汎用性を持たせるために検討を行う。

(ウ) 勘案要素の検討

(ア)と(イ)の各種取得データから勘案要素を選別する。その要素を道路構造等のデータの要素（道路条件要素）と実勢速度、事故等の交通実態のデータの要素（交通実態要素）とに分類し、数量的に解析を行う。

(エ) 望ましい規制速度の設定

勘案要素から望ましい規制速度の設定を行い、両者の関係について数量的に解析を行い関連付ける。

(オ) 算出方法の検討

チャート方式、数量化理論等、算出方法について検討を行う。

ウ 最短規制区間長の検討

シミュレーション及び文献調査等から収集したデータを基に、規制速度が変化する区間について最低必要な区間長を中心に、以下の(ア)～(エ)及び図2.2の検討フロー図に従って検討を行う。なお、非市街地の幹線道路を対象とする。

(ア) 物理的検討

車両の加減速性能を勘案し、力学的観点から、規制速度を変化させる際に必要な加減速長について検討する。

(イ) 心理的検討

心理的観点から、規制速度を変化させる際に、運転者に負担をかけない区間長について沿道状況、交通量を加味したシミュレーション実験等を行い、検討する。

(ウ) 最短区間長の検討

規制速度を変化させる場合の最短区間長について、規制速度別により検討する。

(エ) 規制標識等の設置間隔の検討

運転者が速度規制を遵守し、無理なく加減速できるような速度標識の設置間隔等について検討する。

(2) 生活道路における規制速度決定方法の検討

歩行者及び自転車利用者の安全性を重視した生活道路における規制速度、生活道路の選定方法及び選定する範囲の広さについて、以下のア～ウ及び図2.3の検討フロー図に従って検討を行う。

ア 適切な速度規制

出合い頭等の事故防止及び車両と歩行者・自転車との事故発生時における重大事故の防止等、歩行者・自転車の安全確保に最重点を置く速度規制を行うために、文献調査、海外実態、実地調査を行う。

イ 生活道路の選定範囲及び方法

運転者にとって規制速度が遵守できる範囲及び円滑な道路交通を妨げない範囲を選定する方法について検討するため、文献調査、海外実態、実地調査を行う。

ウ 道路構造等からの検討

道路構造等による物理的な速度抑制手法や生活道路とその他の道路との明確な区分の方法等について、道路管理者との連携の在り方を検討する。

(3) 高速自動車国道及び自動車専用道路における規制速度決定方法の検討

設計速度を参考としつつ、道路構造等を勘案して設定している現状の規制速度について、実勢速度の分布等の交通実態、交通事故の発生実態、道路構造等様々な観点から分析評価し、高速道路における規制速度について、以下のア～エ及び図2.4の検討フロー図に従って検討を行う。

ア 実態調査

全国の主要な高速道路について、様々な道路線形を有する設計速度と規制速度の合致している区間、及び、設計速度と規制速度の異なる区間を抽出し、当該区間の実勢速度の分布等の交通実態、交通事故実態、道路構造等を調査する。

イ 当該区間の規制速度の評価

上記の実態調査の結果から、現状の規制速度について評価する。

また、実勢速度と規制速度が乖離している区間、事故率の高い区間等については、その原因を分析し、以後の対策を検討する。

ウ 区間長の検討

(1)のウと同じ手法により、高速運転の際に必要な最短区間長について検討する。

エ 規制速度決定方法の検討

上記の評価結果を整理し、規制速度決定方法について検討する。

2.6 規制速度決定基準案の作成・検証・提案

(1) 規制速度決定基準案の作成

2.5の規制速度の決定方法の検討を踏まえ、一般道路、高速自動車国道及び自動車専用道路の規制速度決定基準案を作成する。

(2) 規制速度決定基準案の検証

規制速度決定基準案を調査路線以外の道路及びモデル地域について適用した場合の妥当性を検証・評価する。また、必要があれば、上記の新しい規制速度決定基準案の見直し・改善を図る。

(3) 規制速度決定基準案の提案

規制速度決定基準案について提案を行う。

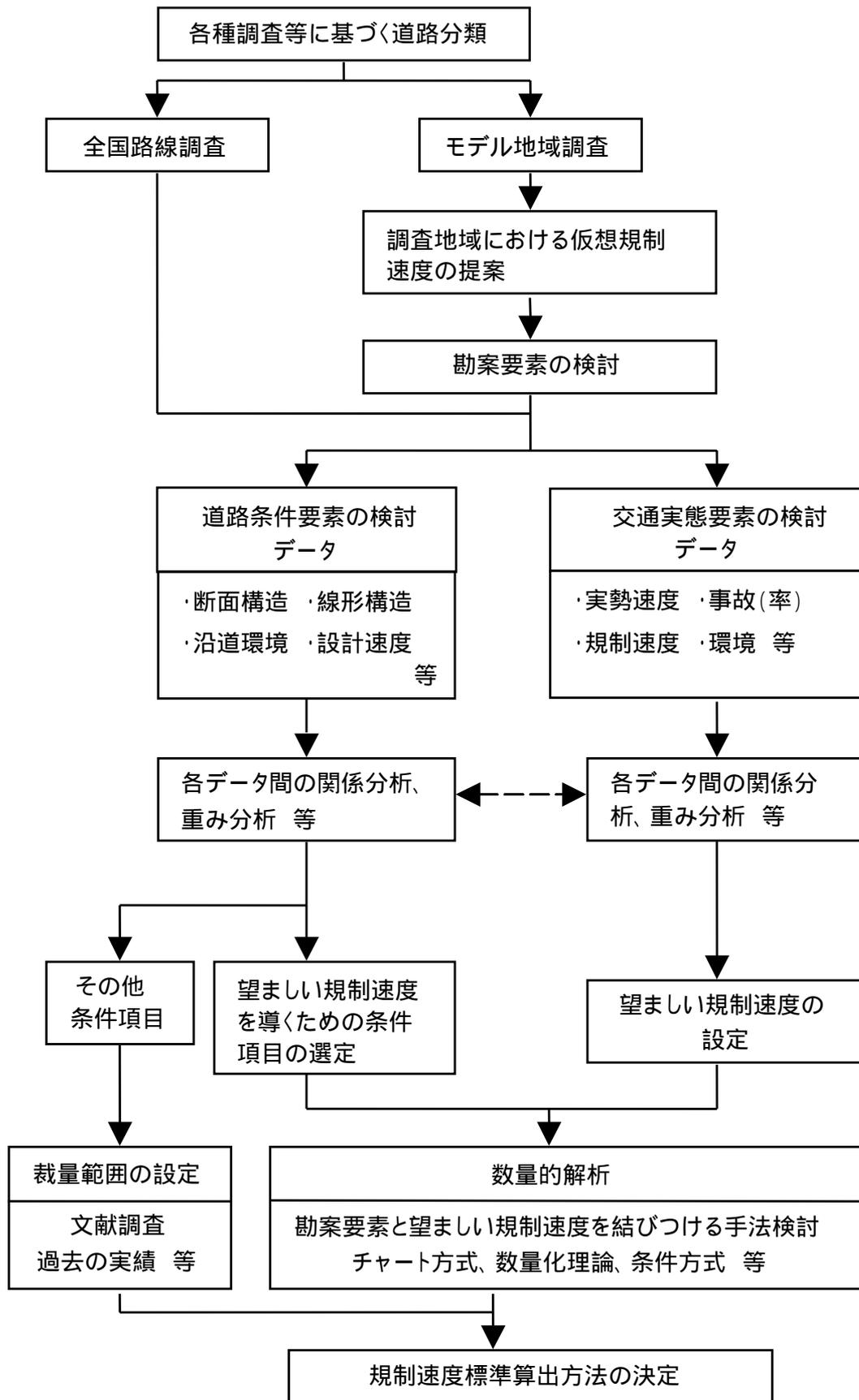


図2.1 一般道路（市街地及び非市街地）における規制速度決定方法検討フロー図
（規制速度標準算出方法）

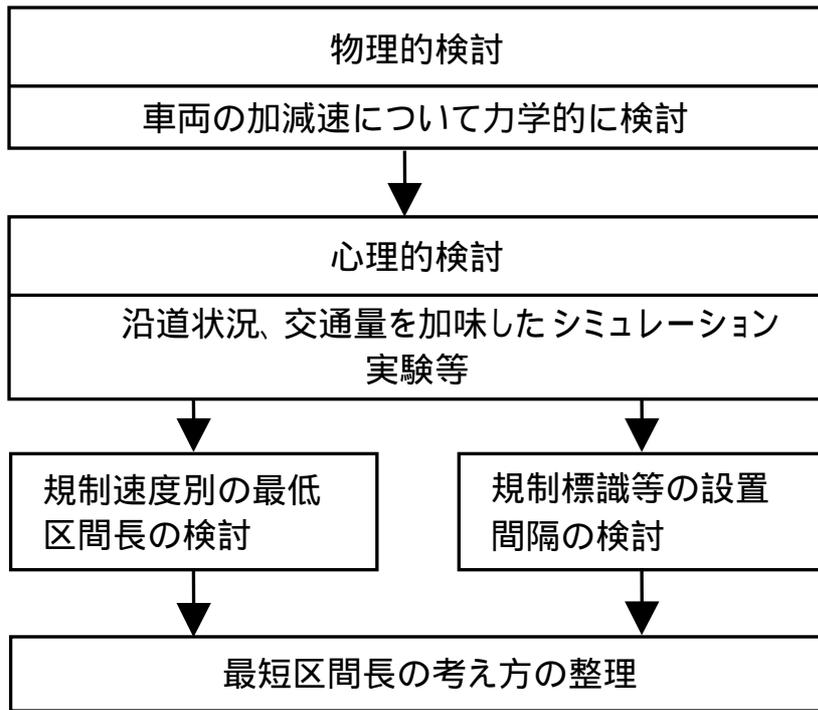


図 2 . 2 最短規制区間長の検討フロー図

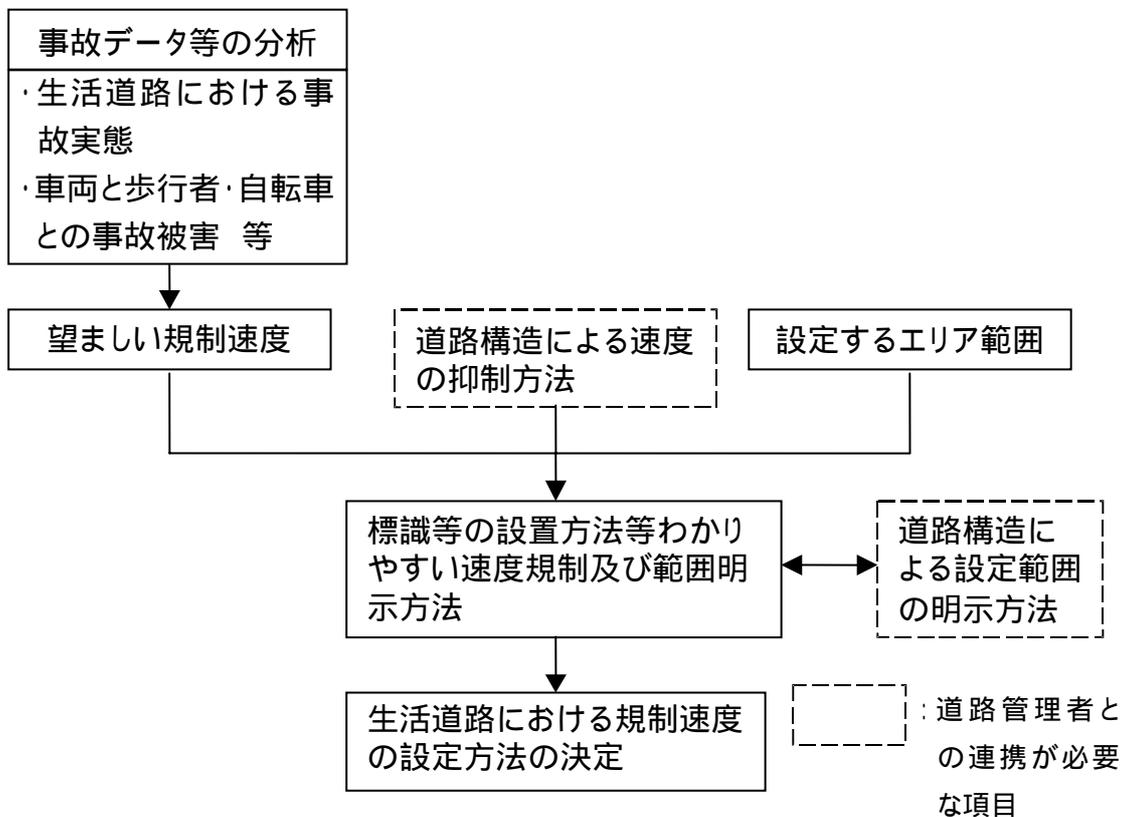


図 2 . 3 生活道路における規制速度決定方法検討フロー図

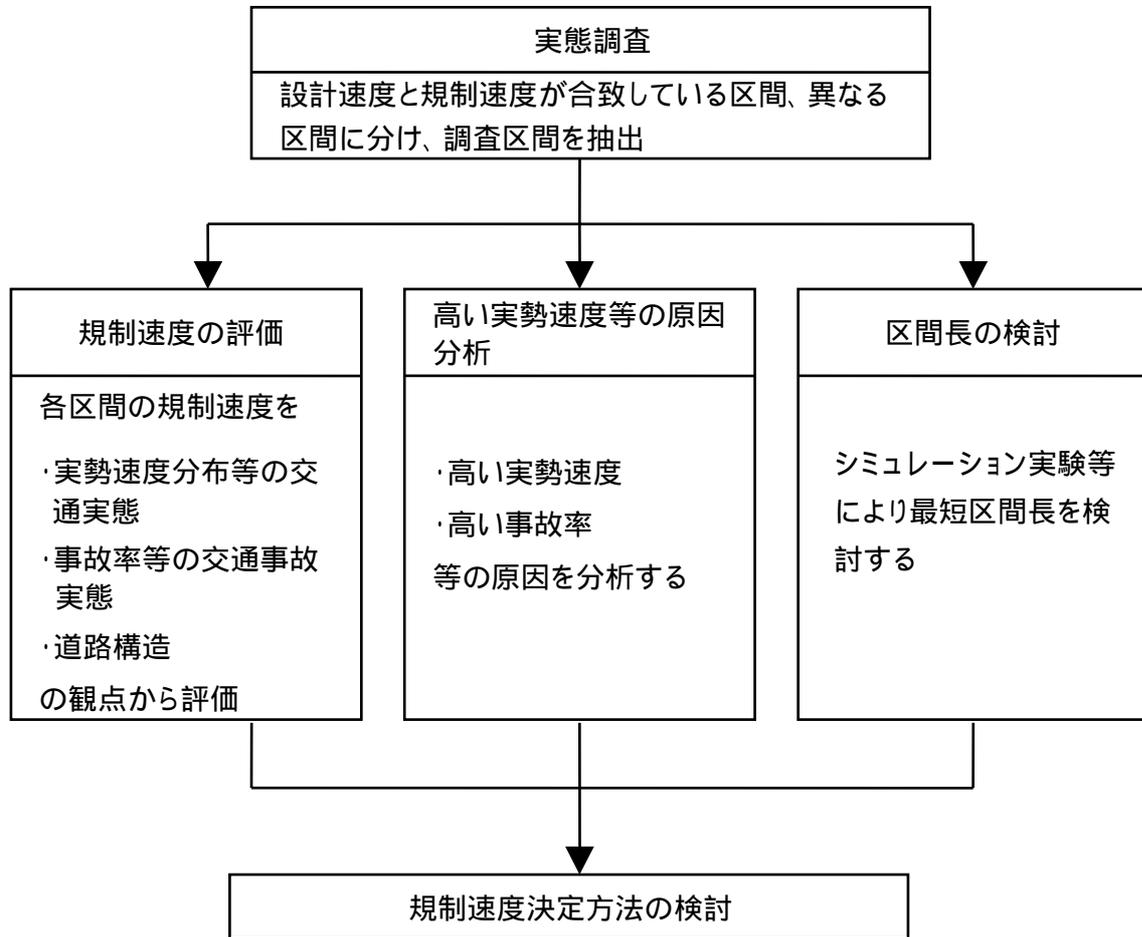


図 2 . 4 高速自動車国道及び自動車専用道路における
規制速度決定方法検討フロー図

第3章 今後の進め方

第1章及び第2章を踏まえ、今後の進め方を含む調査研究全体のスケジュールを図3.1に、内容について次に示す。

1. 平成18年度

(1) 規制速度の現状等

道路交通の現況、交通事故の発生状況及び規制速度の現状を把握した上で課題等の整理を行う。

(2) 規制速度に関する運転免許保有者の意識調査

一般道路、高速自動車国道等の道路種類別の規制速度、規制速度と実勢速度との関係、法定速度及び30km/hエリア規制について自動車免許保有者を対象にアンケートを実施する。

(3) 諸外国における規制速度の実態調査

法定速度、指定速度及びエリア規制等の実態、改正経緯等の調査を実施する。

(4) 業務計画の策定

(1)～(3)を踏まえ、平成19年度以降の業務計画の策定を行う。

2. 平成19年度

(1) 規制速度の基礎的な概念の整理

ア 規制速度の果たすべき役割について検討を行う。

イ 一般道路の機能別分類の在り方について検討を行う。

(2) 一般道路(市街地及び非市街地道路)

ア 現地調査計画の策定及び実施

全国路線調査及びモデル地域調査を行う。

イ 調査結果の整理・分析

現地調査で得られたデータを、道路構造、沿道環境に加えて、交通事故、実勢速度等を中心に整理分析を行う。

ウ 望ましい規制速度の検討

仮想規制速度を設定した上で勘案要素の検討を行い、望ましい規制速度を導き出す手法について検討を行う。

エ 規制速度標準算出方法の決定

全国斉一的に適用でき、都道府県警察において比較的容易に利用できる算出方法の検討を行う。

(3) 生活道路

ア 現地調査計画の策定及び実施

モデル地域調査を行う。

イ 調査結果の整理・分析

現地調査で得られたデータを、道路構造、沿道環境、交通事故、実勢速度、区域規制設定範囲等を中心に整理・分析を行う。

- ウ 望ましい規制速度の検討
歩行者及び自転車利用者の安全性を重視した規制速度について検討を行う。
- エ 区域規制を設定する範囲の検討
運転者が規制速度を遵守できる範囲及び円滑な道路交通を妨げない範囲を選定する方法についての検討を行う。
- オ 生活道路における速度規制の手法の検討
ウ、エ及び道路管理者との対策連携を踏まえ生活道路における速度規制の手法について検討を行う。

(4) 高速自動車国道及び自動車専用道路

- ア 実態調査
設計速度毎、及び個別の規制理由毎の実態調査を行う。
- イ 調査結果の整理・分析
収集したデータ等を整理し、分析を行う。
- ウ 規制速度の評価
実態調査の結果から現状の規制速度について評価する。
- エ 規制速度決定方法の検討
規制速度の評価結果により、規制速度決定方法を検討する。

3. 平成20年度

(1) 一般道路(市街地及び非市街地道路)

- ア 最短規制区間長の検討
自動車の制動距離等の力学的観点、運転者の心理的、生理的観点等から規制速度を設定する際における最短規制区間長の在り方について検討を行う。
- イ 規制速度決定基準案等の検証実験
平成19年度に作成する規制速度決定基準案及び規制区間長について検証実験を行い妥当性について検証を行う。

(2) 生活道路

平成19年度に検討する生活道路における速度規制の手法について検証実験を行い妥当性について検証を行う。

(3) 高速自動車国道及び自動車専用道路

- ア 規制区間長の検討
上記(1)アと同様の手法により、最短規制区間長の検討を行う。
- イ 夜間及び路面湿潤時の交通実態の調査
夜間及び路面湿潤時の実勢速度分布等の交通実態を調査し、事故率等との相関関係等により、夜間及び湿潤路面時の規制速度について検討する。
- ウ 規制速度決定法の検証実験
実証実験を行い、規制速度決定方法の見直し、改善を図る。

以上を踏まえ「規制速度決定の在り方」の提案を行う。

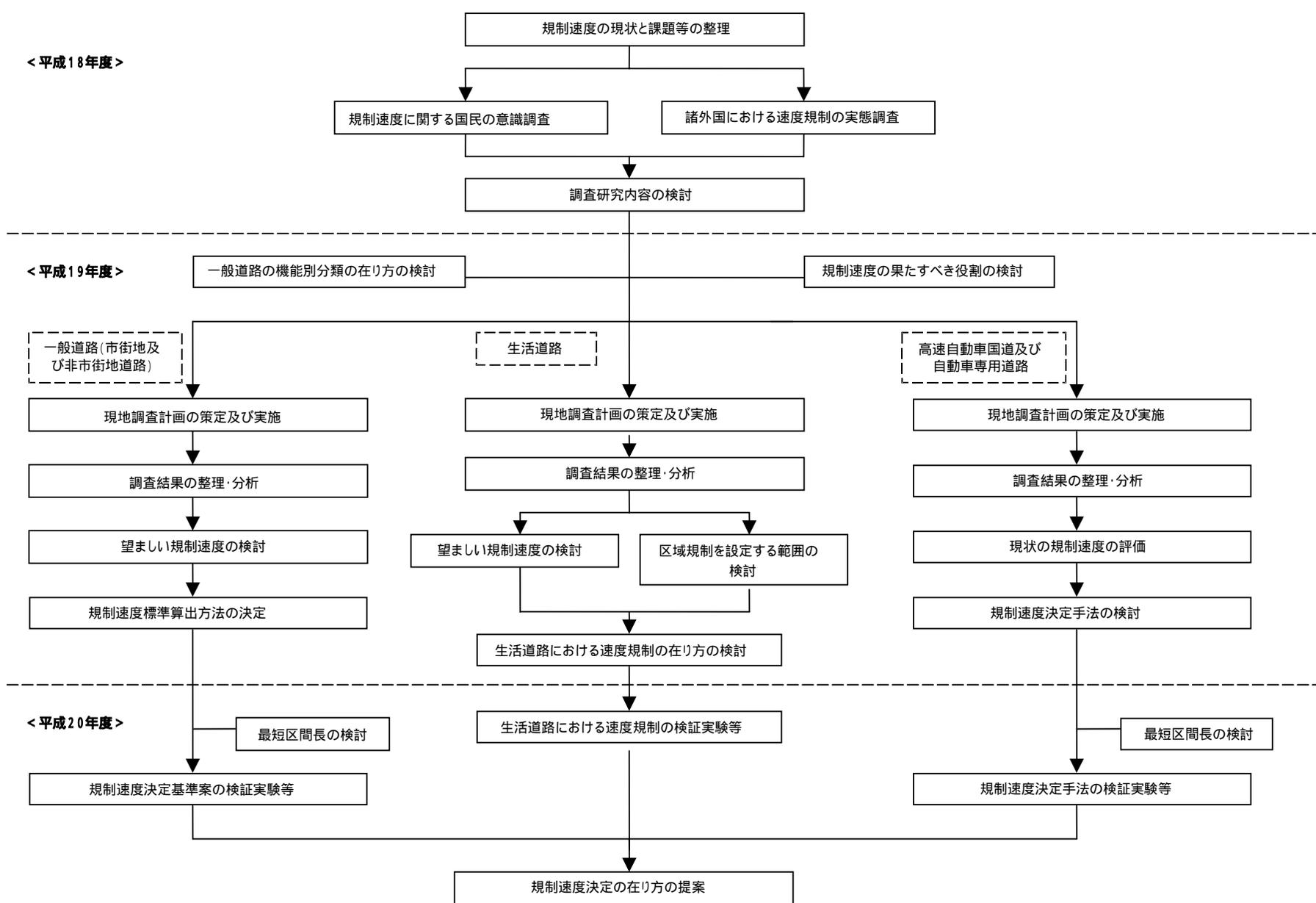


図3.1 調査研究全体スケジュール

資料1 規制速度の現状

1.1 道路交通の現況

(1) 道路整備と車両保有台数の増加

道路延長の推移は、平成17年と平成元年を比較すると、一般道路で1.07倍、高速自動車国道では1.68倍となっており、特に高速自動車国道において大きく伸びている。

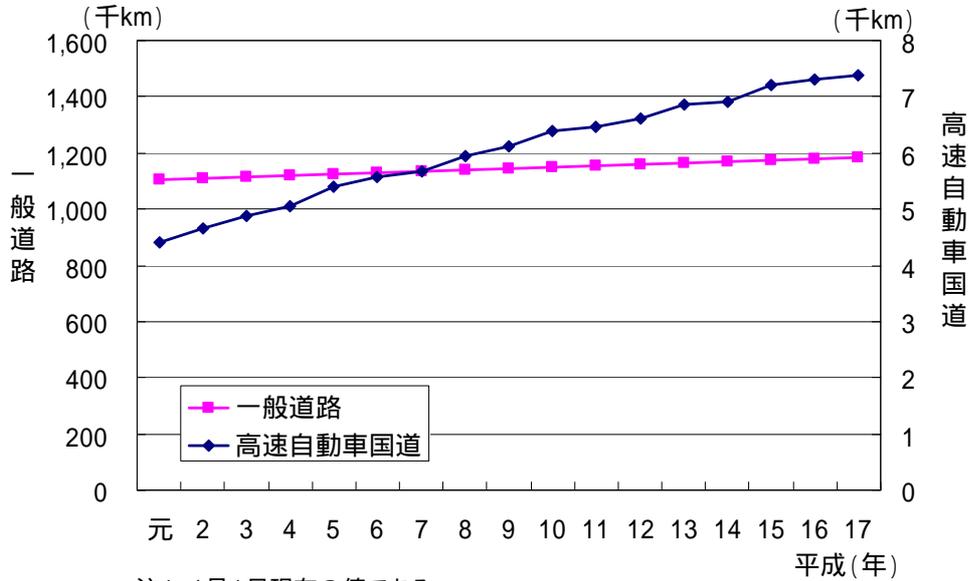


図1.1 道路延長の推移

車両保有台数の推移は、平成17年末には約9,138万台になり、平成元年の1.2倍となっている。

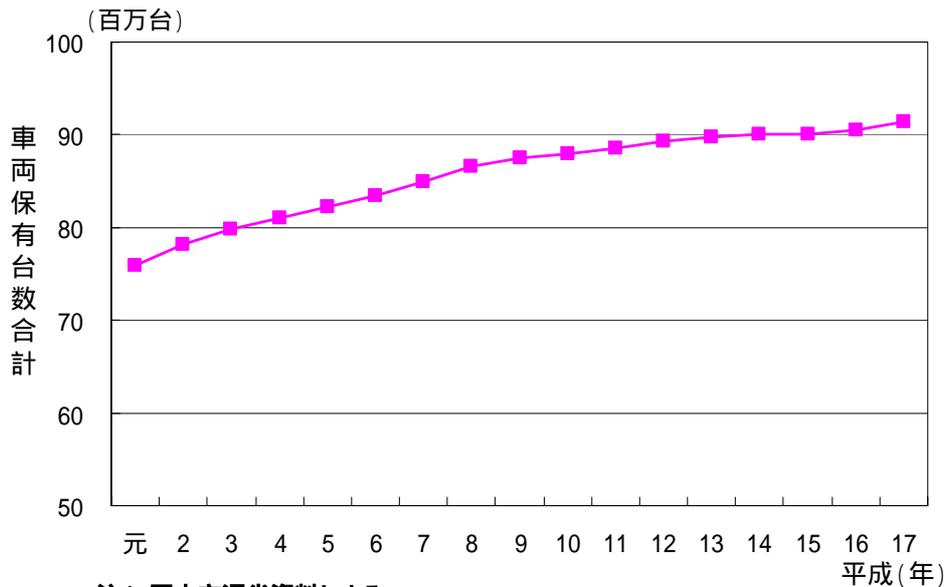


図1.2 車両保有台数の推移

(2) 運転免許保有者数の増加

運転免許保有者数は年々増加しており、平成17年末には約7,900万人となっている。

特に、65歳以上の高齢者の運転免許保有者数は平成元年の3.9倍と大幅に増加している。

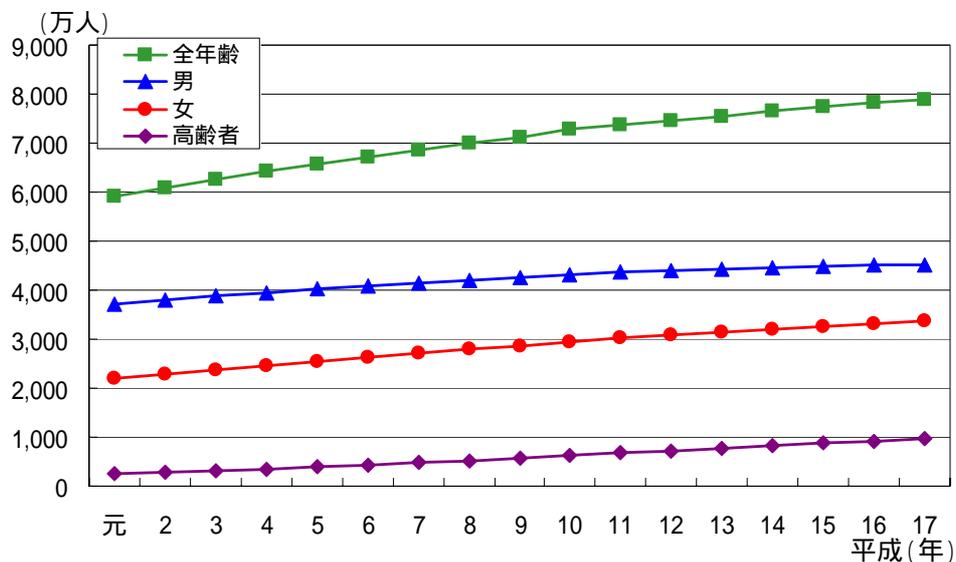
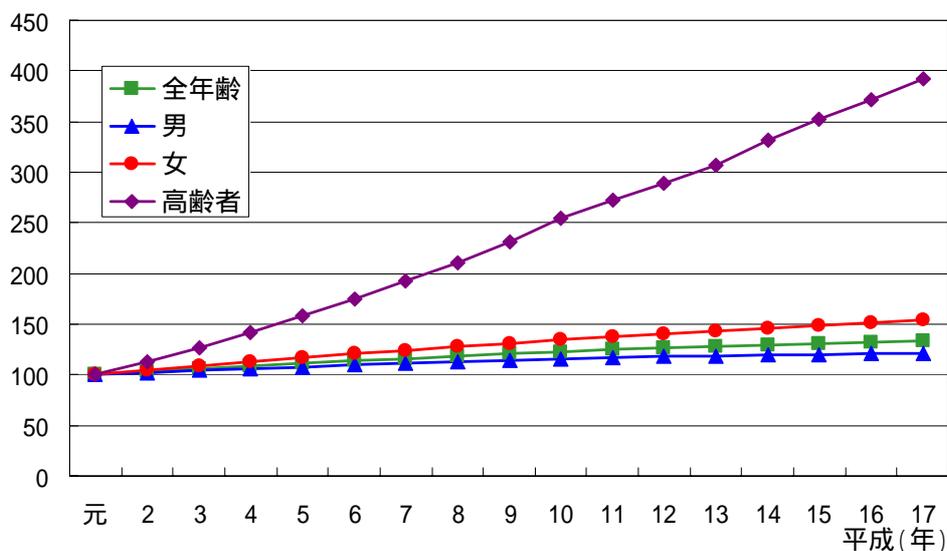


図1.3(1) 運転免許保有者数の推移



注1: 指数は、平成元年を100とした場合の値

注2: 高齢者は65歳以上を示す

図1.3(2) 運転免許保有者数の推移 (平成元年を100とした場合)

1.2 交通事故の発生状況

(1) 交通事故発生状況と高齢者の事故

交通事故の発生状況の概況をみると、死者数は平成4年をピークに年々減少しており、平成17年の死者数は6,871人と、昭和31年以来49年振りに7,000人を下回っている。

また、発生件数、負傷者数は高止まり傾向にあったものの、平成17年は3年振りに減少している。

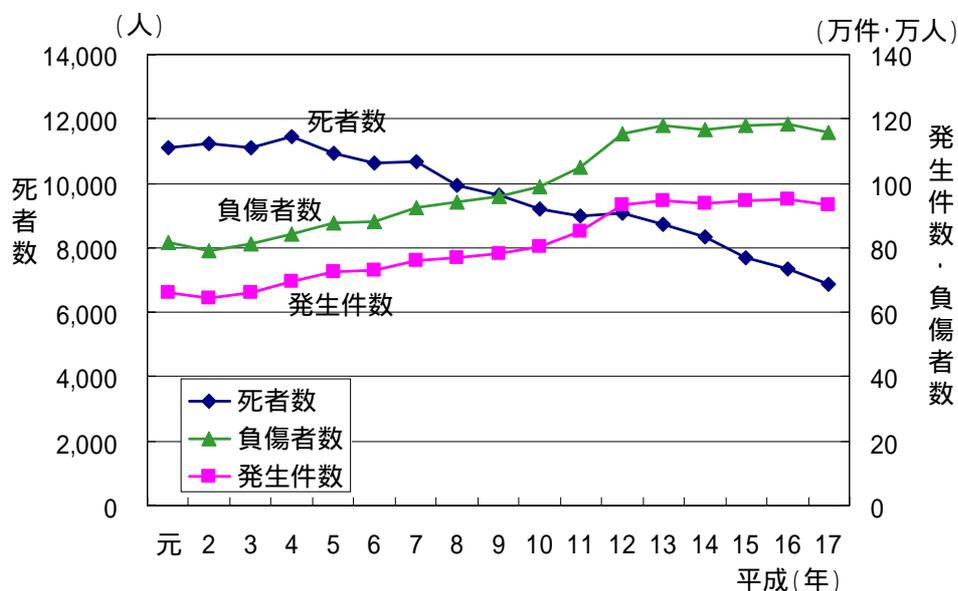
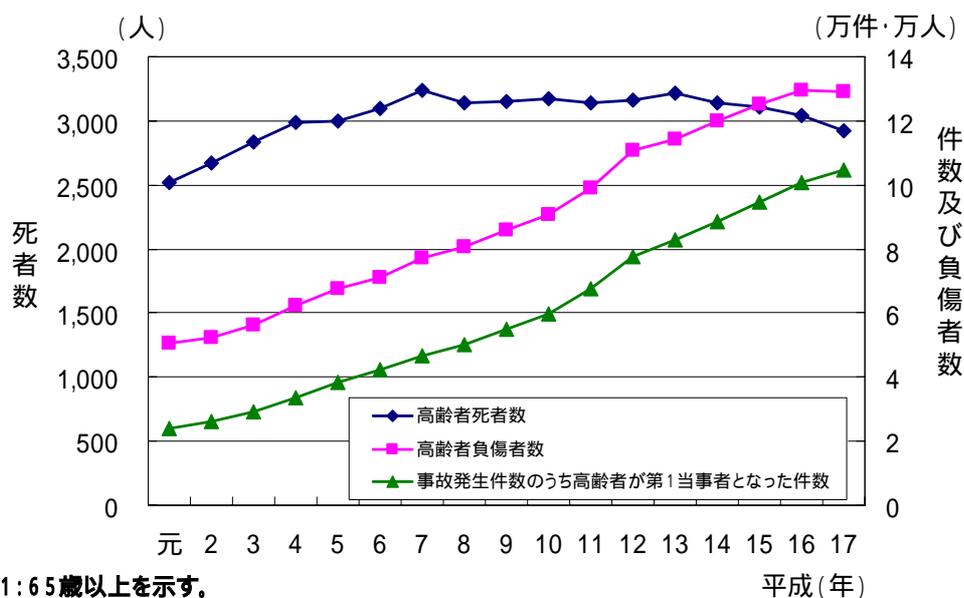


図1.4 交通事故の発生状況 (概況)

高齢者事故の状況をみると、高齢者死者数は平成7年をピークにほぼ横這いからやや下降ぎみの状況となっているが、平成17年と平成元年を比較すると、高齢者が第1当事者となった事故件数は4.3倍に増加、高齢者負傷者数も年々増加している。



注1: 65歳以上を示す。

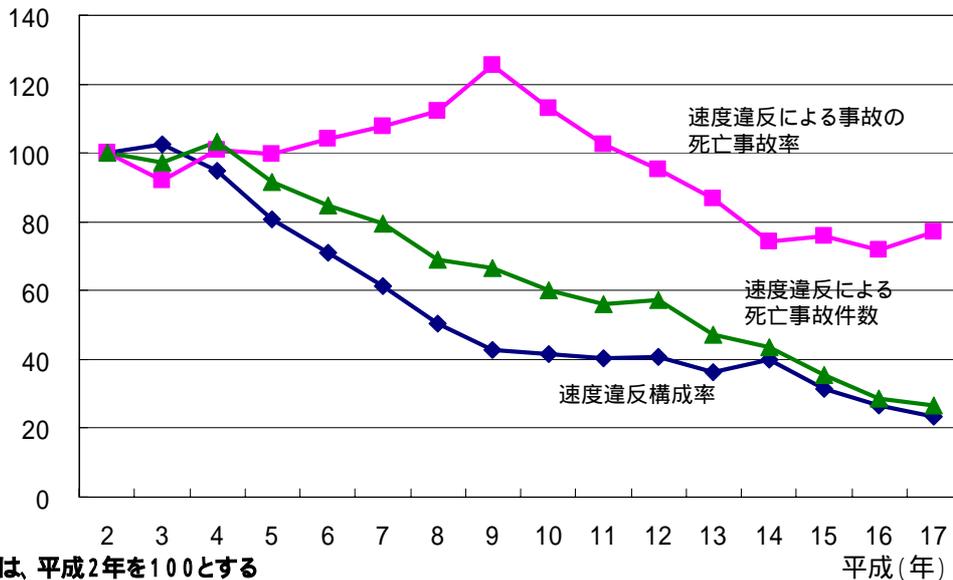
注2: 第1当事者とは、最初に交通事故に関与した車両等の運転者又は歩行者のうち、当該交通事故における過失が重いものをいい、また過失が同程度の場合には人身損傷程度が軽い者をいう。

図1.5 高齢者交通事故の発生状況

(2) 最高速度違反等速度に起因する事故の推移

最高速度違反による交通事故の構成率、死亡事故件数は、年々減少して、速度違反による事故の死亡事故率も平成9年以降減少傾向にある。

(指数)



注1: 指数は、平成2年を100とする

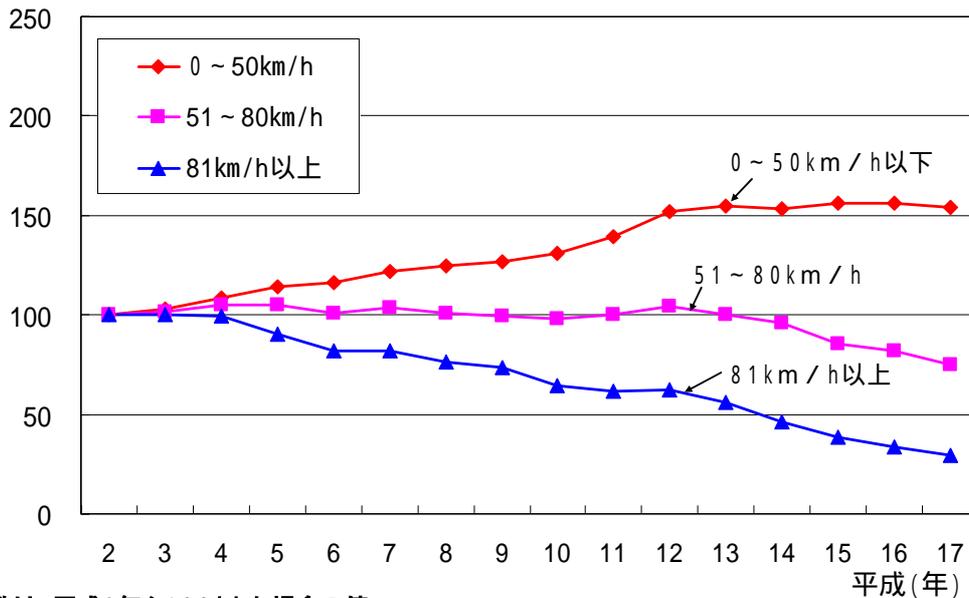
注2: 速度違反構成率 = 速度違反による全人身事故件数(原付以上・1当) ÷ 全人身事故件数(原付以上・1当) × 100

注3: 速度違反による事故の死亡事故率 = 速度違反による全死亡事故件数(原付以上・1当) ÷ 速度違反による全人身事故件数(原付以上・1当)

図1.6 最高速度違反による交通事故の発生状況

一般道路における危険認知速度別交通事故件数は、80 km/h を超える高速走行の事故が、平成17年には平成2年の3割までに大きく減少している。

(指数)

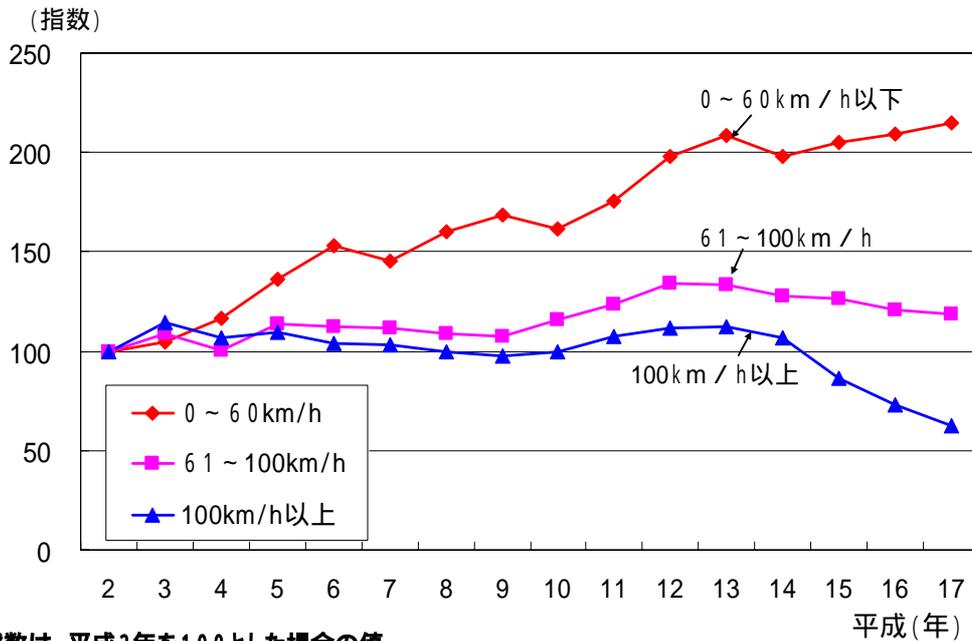


注1: 指数は、平成2年を100とした場合の値

注2: 危険認知速度とは、自動車又は原動機付自転車の運転者が、相手方車両、人、駐車車両又は物件を認め、危険を認知した時点の速度をいう。

図1.7 一般道における危険認知速度別交通事故件数

高速道路における危険認知速度別交通事故件数は、100 km/h を超える高速走行の事故が、平成17年には平成2年の約6割まで減少している。



注1: 指数は、平成2年を100とした場合の値

注2: 危険認知速度とは、自動車又は原動機付自転車の運転者が、相手方車両、人、駐車車両又は物件を認め、危険を認知した時点の速度をいう。

図1.8 高速道路における危険認知速度別交通事故件数

【参考】

乗用車の新車時における安全装置装着率は、エアバッグ、シートベルトに関する安全装置装着率はほぼ100%であり、ブレーキに関する安全装備装着率も80%を超え、高い装着率となっている。

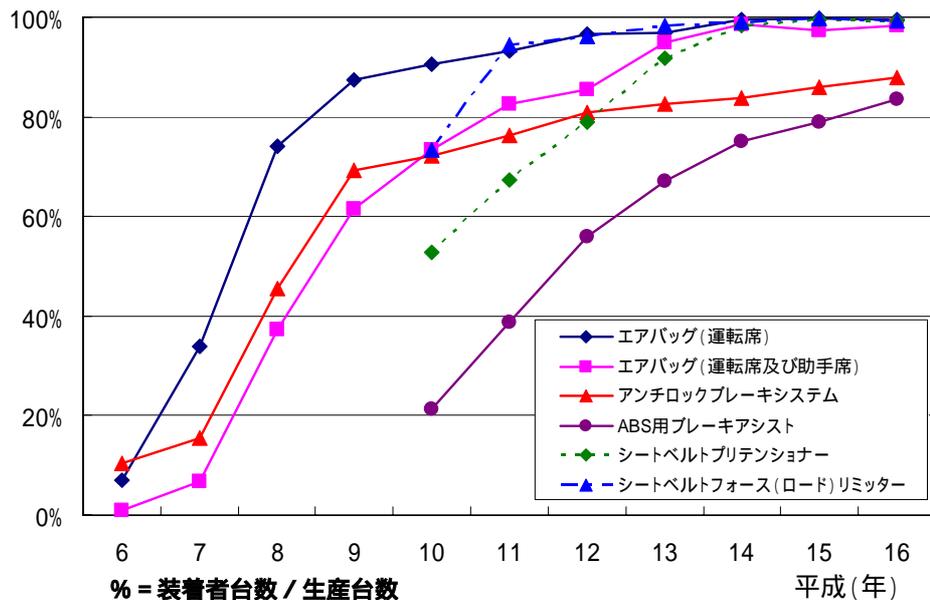


図1.9 乗用車の安全装備装着率

1.3 規制速度の現状

(1) 最高速度

道路交通法では、最高速度について、「車両は、道路標識等によりその最高速度が指定されている道路においてはその最高速度を、その他の道路においては政令で定める最高速度をこえる速度で進行してはならない」(第22条第1項)「路面電車又はトロリーバスは、軌道法(大正10年法律第76号)第14条(同法第31条において準用する場合を含む。第62条において同じ。)の規定に基づく命令で最高速度をこえる速度で走行してはならない。」(第22条第2項)と規定されている。道路交通法に規定されている最高速度とは、以下に示す法定速度と指定速度の総称である。

ア 法定速度

道路交通法第22条の規定により、車両及び路面電車の最高速度は、公安委員会が道路標識等により指定した道路を除き、政令で定められている。この最高速度を法定速度といい、具体的には道路交通法施行令第11条、第12条、第27条の2及び第27条の3において定められている。その概要は下表のとおりである。

表 1.1 法定速度について

		一般道路	自動車専用道路	高速自動車国道 1	
普通自動車	四輪	60km/h	60km/h	100km/h	
	三輪			80km/h	
	牽引自動車			100km/h	
中型自動車	専ら人を運搬する構造又は特定中型 ² 以外のもの			80km/h	
	上記以外			100km/h	
大型自動車	専ら人を運搬する構造			80km/h	
	上記以外のもの			100km/h	
大型特殊自動車					
大型自動二輪車	400ccを超えるもの				100km/h
普通自動二輪車	400cc以下125ccを超えるもの				通行禁止
	125cc以下50ccを超えるもの				
原動機付自転車		30km/h			

1:本線車道が道路の構造上往復の方向別に分離されていないもの(令第27条の2)を除く

2:車両総重量が8t以上、最大積載重量が5t以上、乗車定員が11人以上の中型自動車

イ 指定速度

指定速度とは、道路交通法第4条第1項(「都道府県公安委員会は、...道路標識等を設置して、...道路における交通の規制をすることができる。」)及び第22条の規定に基づき、都道府県公安委員会が指定した最高速度のことである。

(2) 一般道路の規制速度の決定手法

一般道路における現在の規制速度の決定手法は次のとおりである。地域性、道路構造、沿道状況から標準規制速度を算出（以下「標準規制速度の算出」という。）する。次に、標準規制速度の算出要素以外の実勢速度、設計速度、視野の広さ、歩行者数等の交通状況、小学校、高齢者施設等の立地条件、交通事故、公害の発生状況、規制すべき区間の前後の規制速度との関連性、地域住民の要望等を総合的に勘案して、規制速度を決定している。

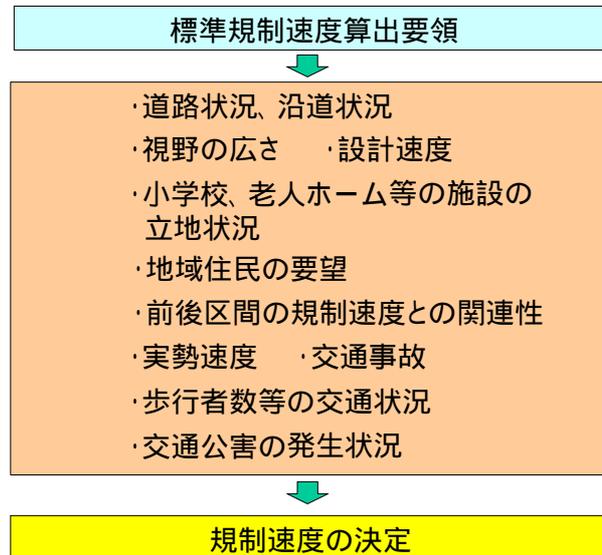


図1.10 一般道路の規制速度の決定手法（現行）

(3) 高速自動車国道及び自動車専用道路の規制速度の決定手法

現行の高速自動車国道及び自動車専用道路の規制速度の決定手法は、設計速度を基準として、車線数やトンネル等の道路構造、交通量等の交通環境、安全施設の整備状況、交通事故発生状況などを勘案して決定されている。

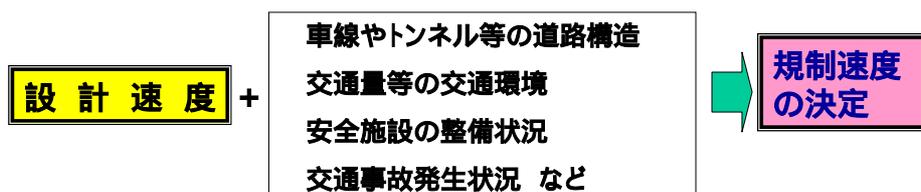


図1.11 高速自動車国道及び自動車専用道路の規制速度の決定手法（現行）

高速自動車国道の規制速度と設計速度の現状は、以下のとおりである。120km/h 設計速度の道路の完全分離区間では 97%、100km/h 設計速度の道路の完全分離区間では 88%が法定速度の100km/h 規制となっている。また 80km/h 設計速度の道路の完全分離区間においては 91%が設計速度どおりの 80km/h 規制となっている。

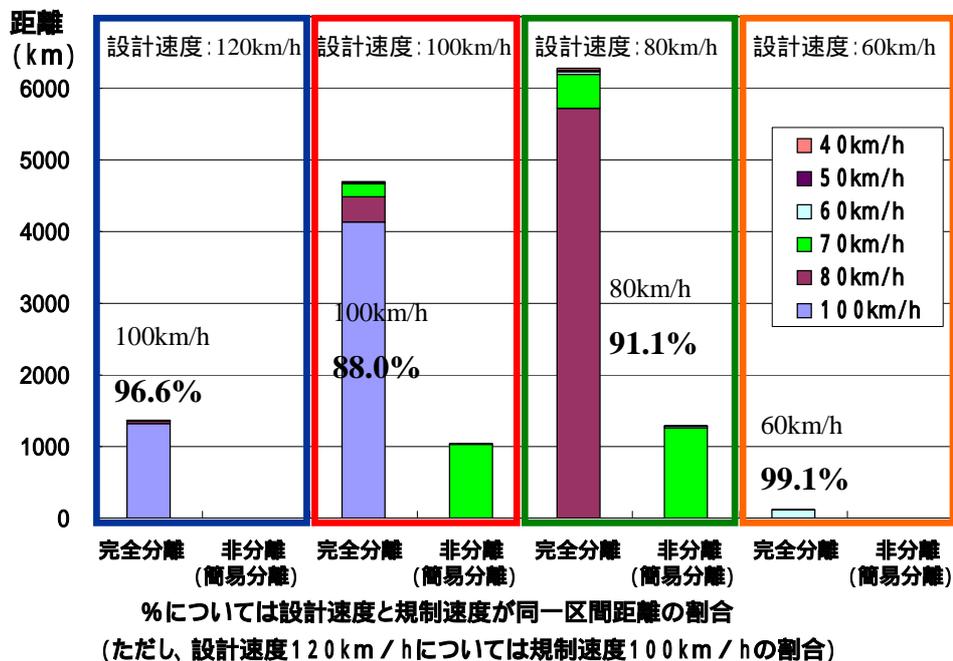
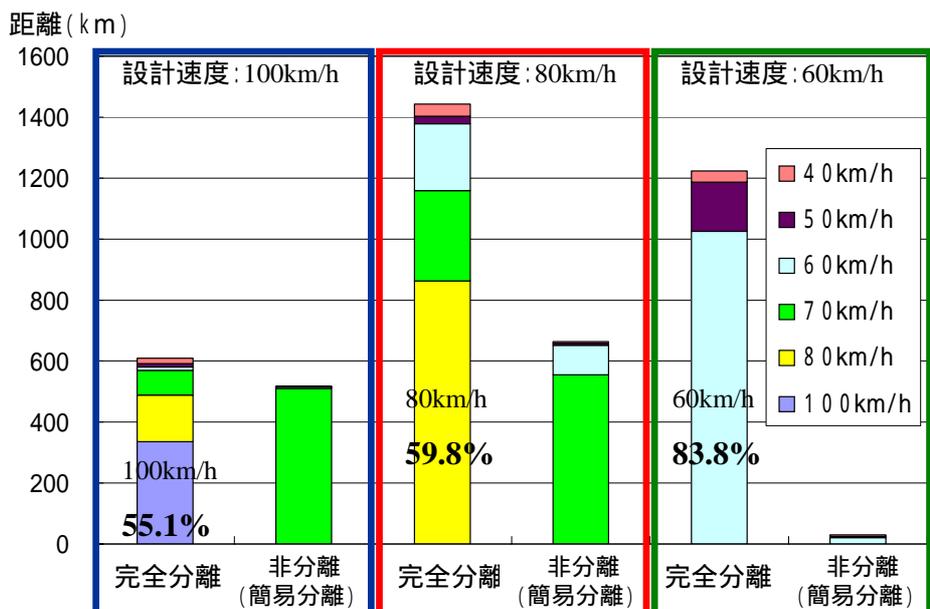


図 1 . 1 2 高速自動車国道の規制速度と設計速度について

自動車専用道路の規制速度と設計速度の現状は、設計速度が 100km/h 設計の完全分離区間の道路においては 55%が、80km/h の完全分離区間においては 60%、60km/h 設計速度の完全分離区間では 84%が、それぞれ設計速度どおりに指定されている。



%については設計速度と規制速度が同一区間距離の割合

図 1 . 1 3 自動車専用道路の規制速度と設計速度

(4) 生活道路の速度規制

生活道路（市町村が管理する道路であって、主として地域住民の日常生活における交通に利用されているものをいう。）における交通事故の発生状況は、歩行者・自転車利用者の死者の約5割は自宅から500m以下の距離、つまり自身の生活圏内で交通事故に遭っている。

また、道路種別別交通事故件数の割合をみると、全事故件数のうち、一般市町村道で発生した件数は46%と他の種類の道路に比べ発生件数が多い。

生活道路の安全対策等のため、最高速度30km/hの区域規制が全国748箇所、8,746.8km（平成17年度末現在）で実施されている。

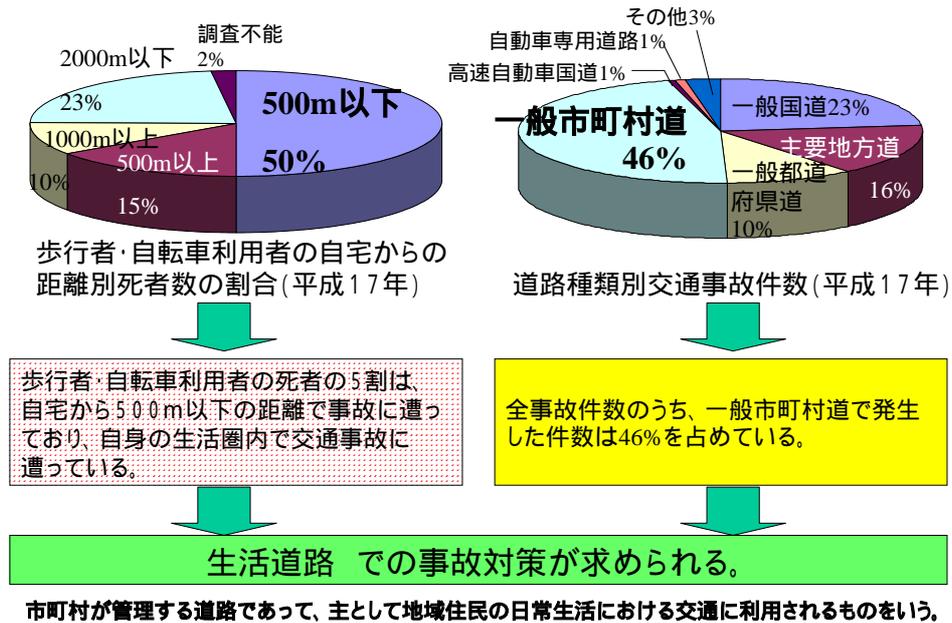


図1.14 生活道路の速度規制について

1.4 規制速度の見直しの必要性

現行の規制速度の課題として、下記の点がある。

現在の最高速度に関する法令、規定は、一般道路については、平成4年に大型貨物自動車、自動二輪車（総排気量250cc以下）の法定速度を50km/hから60km/hに引き上げた以降の改正がなく、高速自動車国道においても平成12年に自動二輪車、軽四自動車の法定速度を80km/hから100km/hに引き上げた以降の改正がないこと、また、法定速度の上限についても、一般道路の60km/hは、昭和35年から、高速自動車国道の100km/hは、昭和38年から変化がない。さらに、交通規制を行う場合に必要な一般的基準を示した最高速度規制基準についても平成4年以降の改正がなされていない。

他方、交通環境については、車両保有台数、運転免許保有者数、道路延長は増加を挙げ、交通事故の発生状況については、事故による死者数の減少、最高速度違反が原因による交通事故件数が減少している反面、負傷者数は依然として100万人を超え、特に高齢者による交通事故発生件数は増加しているところである。また、自動車の安全装置が高い装着率となっているなど、道路交通を取り巻く環境は著しく変化している。

このように道路交通を取り巻く環境は著しく変化しており、また、最高速度規制基準についても平成4年以降改正がなされていないことから、現在の規制速度を決定する諸条件について検証を行い、より合理的な規制速度の在り方を検討する必要がある。

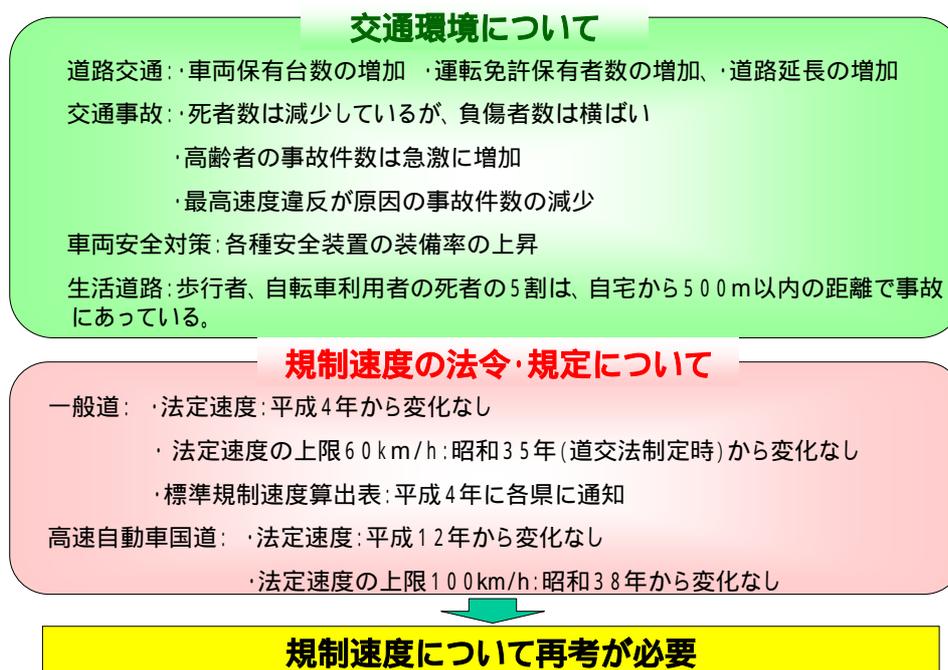


図1.15 規制速度の見直しの必要性

資料2 規制速度に関する運転免許保有者の意識

2.1 調査概要

(1) 調査内容

規制速度に関する運転免許保有者の意識を把握するため、下記に示すアンケート調査を実施し、3511票の回答を得た。

調査方法	都道府県別の免許保有者数を勘案して運転免許試験場で免許更新者を対象に任意アンケート
調査時期	平成18年7月～8月
調査回答数	3511票

調査内容は、一般道路、生活道路、高速自動車国道、自動車専用道路を対象として、規制速度に関わる4つのテーマについて調査した。

なお、アンケートに使用した調査用紙をp30～p36に示す。

調査のテーマ

一般道路、生活道路、高速自動車国道、自動車専用道路を対象	
テーマ	最高速度の制限について
テーマ	制限速度は実勢速度に合わせるべきか
テーマ	法定速度に引上げについて
テーマ	人家密集地域等の制限速度30km/hについて

設問要旨

主要テーマ	設問要旨
テーマ	問1 幹線道路(一般道路)の制限速度について 問2 生活道路(一般道路)の制限速度について 問3 高速自動車国道の制限速度について 問4 自動車専用道路の制限速度について 問7 自宅付近の幹線道路の制限速度引上げについて 問8 自宅付近の生活道路の制限速度引上げについて
テーマ	問5 制限速度を大半が実際に走っている速度(実勢速度)に合わせるべきか 問6 問5反対者が重視する制限速度決定要因
テーマ	問9 一般道路の法定速度について 問10 高速自動車国道の法定速度について 問11 自動車専用道路の法定速度について
テーマ	問12 人家密集地域、幼稚園・小学校地域の30km/hの適用について
属性	性別、年齢層、免許保有年数、職業運転手か否か、運転頻度、日常運転車種、高速道路運転頻度

速度規制に関するアンケート

警察庁交通局

お願い

今後の速度規制のあり方を検討するため、自動車の制限速度について、ドライバーの皆様がどのように感じているのかについてアンケートを行っております。

つきましては、お忙しいところを大変恐縮ですが、調査にご協力下さいますよう、お願いいたします。

なお、アンケート調査の結果は厳重な取扱いを徹底するほか、すべて統計数字として扱うため、個々の方の回答が外にもれたり、個人的にご迷惑をおかけすることは一切ございませんので、ありのままをお答え下さるようお願いいたします。

〈回答方法〉 それぞれの問について、該当する番号に 印をつけてください。

問1 一般道路の幹線道路(注1)では、最高速度の制限は多くの場合60km/h、50km/h、又は40km/hに設定されています。この最高速度の制限についてどのように思いますか。

あなたが思っていることに近いものを一つ選んでください。

- 1 . 制限が厳しいところが多い
- 2 . 制限が厳しいところや緩やかなところもあるが、おおむね適当である
- 3 . 適当である
- 4 . 制限が緩やかなところが多い
- 5 . わからない
- 6 . その他 ()

(注1) 「幹線道路」は、片側2車線以上の道路で両側に歩道があり、主として通過交通に利用されている道路のことをいいます。

問2 一般道路の生活道路(注2)では、最高速度の制限は多くの場合40km/h、30km/h、又は20km/hに設定されています。この最高速度の制限についてどのように思いますか。

あなたが思っていることに近いものを一つ選んでください。

- 1 . 制限が厳しいところが多い
- 2 . 制限が厳しいところや緩やかなところもあるが、おおむね適当である
- 3 . 適当である
- 4 . 制限が緩やかなところが多い
- 5 . わからない
- 6 . その他 ()

(注2) 「生活道路」は、片側1車線又は中央線のない道路で両側に歩道のない、主として地域住民の日常生活に利用されている道路のことをいいます。

問3 高速自動車国道(注3)では、最高速度の制限は多くの場合100km/h、又は80km/hに設定されています。この最高速度の制限についてどのように思いますか。

あなたが思っていることに近いものを一つ選んでください。

- 1 . 制限が厳しいところが多い
- 2 . 制限が厳しいところや緩やかなところもあるが、おおむね適当である
- 3 . 適当である
- 4 . 制限が緩やかなところが多い
- 5 . わからない
- 6 . その他 ()

(注3) 「高速自動車国道」は、全国的なネットワークを形成する、高速交通用の道路です。「道央自動車道」、「東北自動車道」、「東名高速道路」、「関越自動車道」、「名神高速道路」、「中国自動車道」、「松山自動車道」、「九州自動車道」などがこれにあたります。

なお、「首都高速道路」、「阪神高速道路」などの都市内高速道路及び自動車専用道路は高速自動車国道には含みません。

問4 自動車専用道路(注 4)では、最高速度の制限は多くの場合 80km/h、70km/h、又は60km/h に設定されています。この最高速度の制限についてどのように思いますか。
あなたが思っていることに近いものを一つ選んでください。

- 1 . 制限が厳しいところが多い
- 2 . 制限が厳しいところや緩やかなところもあるが、おおむね適当である
- 3 . 適当である
- 4 . 制限が緩やかなところが多い
- 5 . わからない
- 6 . その他 ()

(注 4) 「自動車専用道路」は、一定の地域内で自動車のみが通行できるように建設した道路です。「首都高速道路」、「阪神高速道路」など都市内高速道路のほか、「帯広広尾自動車道」、「那覇空港道路」などがこれにあたります。

問5 「制限速度は、多くの車が実際に走っている速度にあわせるべきだ。」との意見もあります。あなたは、この意見についてどのように思いますか。次の中から一つ選んでください。

- 1 . 賛成
- 2 . 反対
- 3 . どちらでもよい
- 4 . わからない

問6 問5で「2 . 反対」、「3 . どちらでもよい」を選んだ方にお尋ねします。制限速度を決める際、あなたは、どのようなことを重視して決めるべきだと思いますか。

次の中からあはまるものを二つ以内で選んでください。

- 1 . 道路の構造(カーブのきつさ、坂のきつさ、見通しの良否、道路の広さなど)
- 2 . 沿道の状況(住宅地か否か、周辺施設、歩行者・自転車の通行状況など)
- 3 . 実勢速度(多くの車が実際に走っている速度)
- 4 . 自動車の振動や騒音
- 5 . 交通事故の発生状況
- 6 . その他 ()

問7 あなたの自宅付近の幹線道路(注 5)の制限速度を引き上げる案が出たら、あなたは賛成しますか、それとも反対しますか、次の中から一つ選んでください。

- 1 . 賛成
- 2 . 反対
- 3 . どちらでもよい
- 4 . わからない

(注5) 「幹線道路」は、片側2車線以上の道路で両側に歩道があり、主として通過交通に利用されている道路のことをいいます。

問8 あなたの自宅付近の生活道路(注 6)の制限速度を引き上げる案が出たら、あなたは賛成しますか、それとも反対しますか、次の中から一つ選んでください。

- 1 . 賛成
- 2 . 反対
- 3 . どちらでもよい
- 4 . わからない

(注6) 「生活道路」は、片側1車線又は中央線のない道路で両側に歩道のない、主として地域住民の日常生活に利用されている道路のことをいいます。

問9 一般道路では、法令で自動車の最高速度は 60km/h になっています(道路標識等により異なる最高速度が指定されている場合はこれに従うこととなります。)。この法定の最高速度についてどのように思いますか、次の中から一つ選んでください。

- 1 . 制限速度を上げる
- 2 . 今のままでよい
- 3 . 制限速度を下げる
- 4 . わからない

問 10 高速自動車国道(注7)では、法令で自動車(大型貨物自動車等は除く。)の最高速度は100km/h になっています(道路標識等により異なる最高速度が指定されている場合はこれに従うことになります。)

この法定の最高速度についてどのように思いますか。次の中から一つ選んでください。

- 1 . 制限速度を上げる
- 2 . 今のままでよい
- 3 . 制限速度を下げる
- 4 . わからない

(注7) 「**高速自動車国道**」は、全国的なネットワークを形成する、高速交通用の道路です。

「道央自動車道」、「東北自動車道」、「東名高速道路」、「関越自動車」、「名神高速道路」、「中国自動車道」、「松山自動車道」、「九州自動車道」などがこれにあたります。

なお、「首都高速道路」、「阪神高速道路」などの都市内高速道路及び自動車専用道路は高速自動車国道には含みません。

問 11 自動車専用道路(注8)では、法令で自動車の最高速度は60km/h になっています(道路標識等により異なる最高速度が指定されている場合はこれに従うことになります。) この法定の最高速度についてどのように思いますか。次の中から一つ選んでください。

- 1 . 制限速度を上げる
- 2 . 今のままでよい
- 3 . 制限速度を下げる
- 4 . わからない

(注8) 「**自動車専用道路**」は、一定の地域内で自動車のみが通行できるように建設した道路です。「首都高速道路」、「阪神高速道路」など都市内高速道路のほか、「帯広広尾自動車道」、「那覇空港道路」などがこれにあたります。

問 12 人家が密集した地域、幼稚園・小学校等の周辺地域などでは、交通事故防止のためにその地域一帯の道路の制限速度を30km/hにする対策があります。

今後、こうした対策を実施する地域を広げていくべきと思われますか。次の中からあなたの考えに近いもの一つ選んでください。

- 1 . 積極的に適用する地域を広げていくべきである
- 2 . 交通の障害にならない範囲で適用地域を広げるべきである
- 3 . 現状程度で十分で、これ以上適用地域を広げる必要はない
- 4 . 適用地域を現状よりも狭くするべきである
- 5 . どちらでもよい
- 6 . わからない

問 13 あなたの性別についてお伺いします。

- 1 . 男性
- 2 . 女性

問 14 あなたの年齢についてお伺いします。

- 1 . 16～19歳
- 2 . 20～29歳
- 3 . 30～39歳
- 4 . 40～49歳
- 5 . 50～59歳
- 6 . 60～69歳
- 7 . 70歳以上

問 15 運転免許を取得されてからの年数をお伺いします。

- 1 . 3年未満
- 2 . 3年以上～10年未満
- 3 . 10年以上

問 16 あなたは車の運転を職業としていますか(バス、タクシー、トラック、宅配便運転手等)。

- 1 . はい
- 2 . いいえ

問 17 問 16 で「2.いいえ」を選んだ方にお伺いします。

あなたの運転頻度はどのくらいですか。次の中から一つ選んでください。

- 1 . ほとんど毎日運転している
- 2 . 週に3～4日運転している
- 3 . 週に1～2日運転している
- 4 . 月に1～2日程度運転している
- 5 . ほとんど運転していない

(「5.ほとんど運転しない」を選んだ方は、これでアンケートを終了します。ご協力ありがとうございました。)

問 18 問 16 で「1. はい」又は問 17 で「1. ほとんど毎日運転している」、「2. 週に3～4日運転している」、「3. 週に1～2日運転している」、「4. 月に1～2日程度運転している」を選んだ方にお伺いします。

あなたが主に運転する車の種類を次の中から一つ選んでください。複数の種類の車を運転なさる場合、最も運転頻度の多いものをお選び下さい。

1. 大型貨物自動車（最大積載量5トン以上）
2. 大型乗用車（マイクロバスを含む）
3. 普通貨物自動車
4. 普通乗用自動車
5. 軽四貨物自動車
6. 軽四乗用自動車
7. 大型自動二輪車
8. 普通自動二輪車
9. その他

問 19 問 16 で「1. はい」又は問 17 で「1. ほとんど毎日運転している」、「2. 週に3～4日運転している」、「3. 週に1～2日運転している」、「4. 月に1～2日程度運転している」を選んだ方にお伺いします。

あなたは高速自動車国道又は自動車専用道路をどれくらいの頻度で運転していますか。次の中から一つ選んでください。

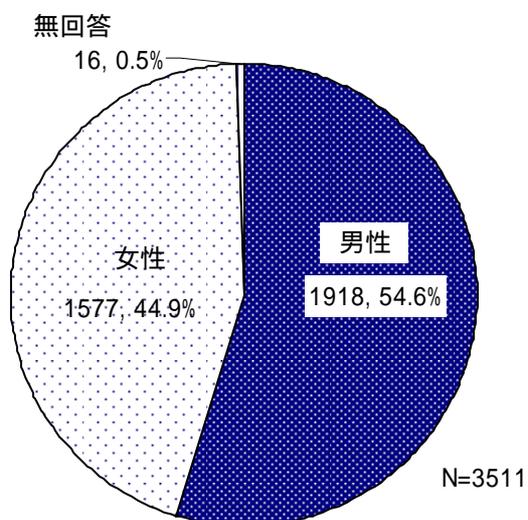
1. 週に1日以上運転している
2. 月に1日以上運転している
3. 2～3か月に1日以上運転している
4. ほとんど運転していない

ご協力ありがとうございました。

(2) 回答者属性

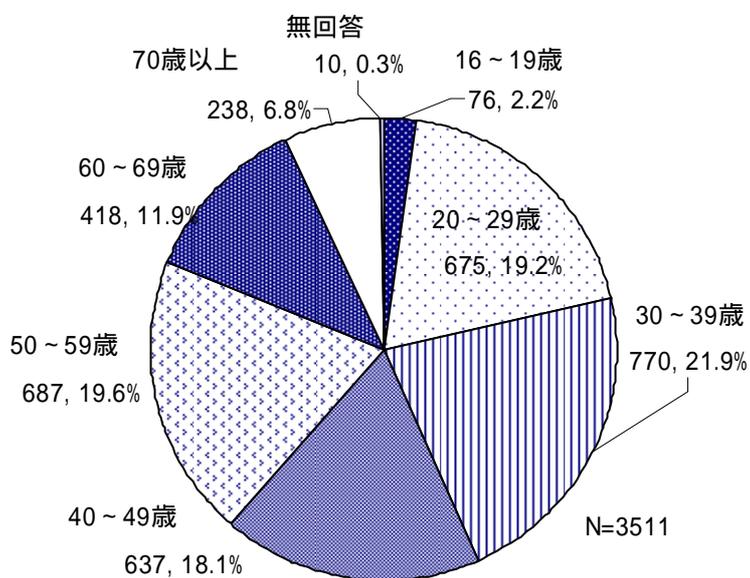
性別

男性が55%、女性が45%となっている。



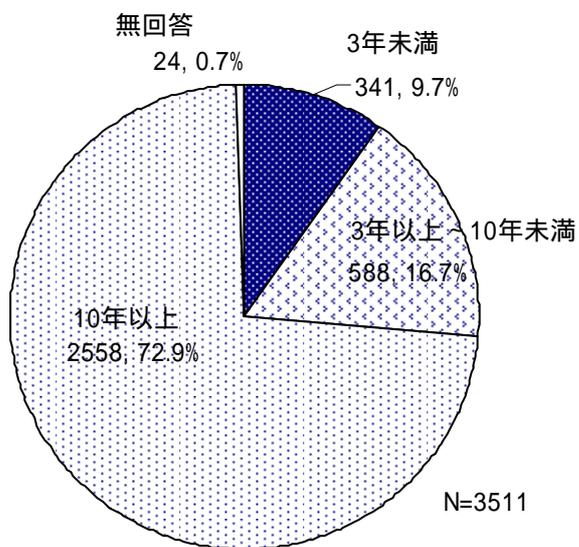
年齢層

各年齢層とも十分に回答が得られており、このうち60歳以上の高齢者も約19%となっている。



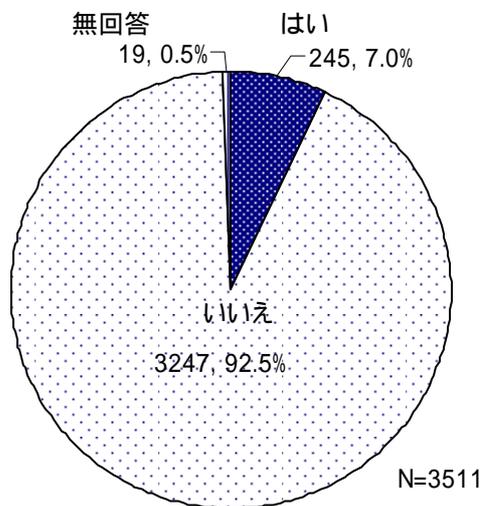
運転免許取得年数

運転免許取得後 10 年以上の運転者が 73% を占めている。



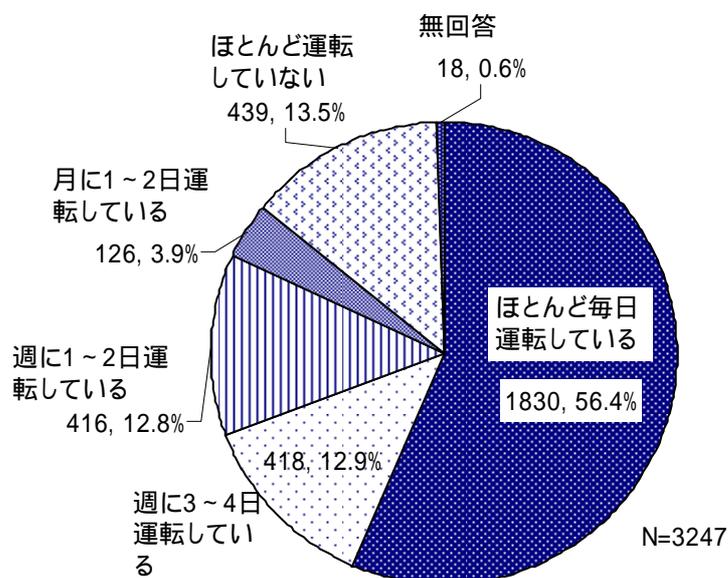
職業運転手

バス、タクシー、トラック、宅配便運転手等の職業運転手が 7% を占めている。



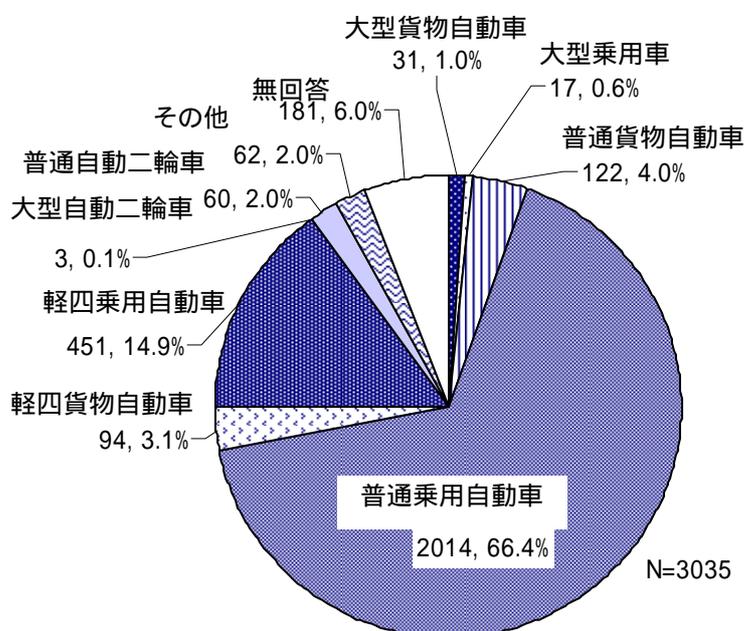
運転頻度（職業運転手以外）

職業運転手以外の運転頻度は、56%の人がほとんど毎日運転しており、ほとんど運転していない人は14%に留まる。



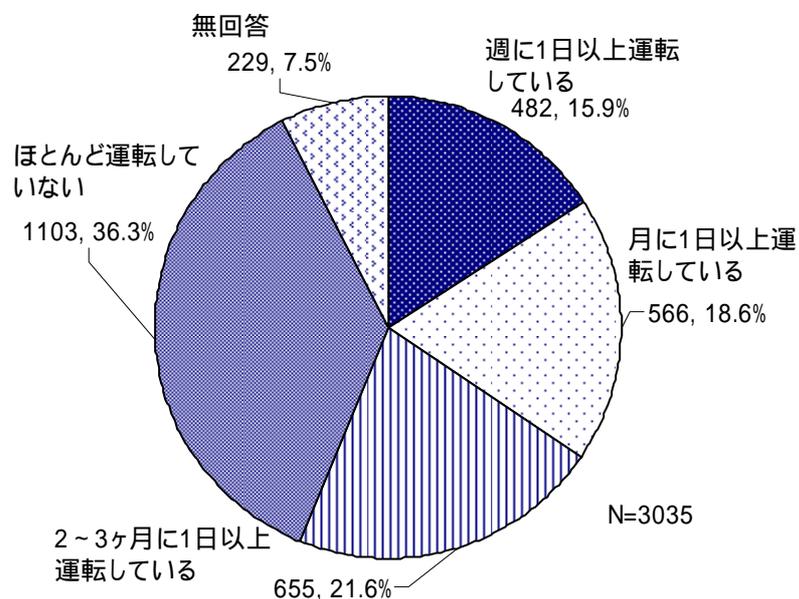
運転車種

主に運転する車の種類は、普通乗用自動車（乗用車）が66%で最も多く、次いで軽四乗用自動車の15%となっている。



高齢自動車国道又は自動車専用道路の運転頻度

高速自動車国道又は自動車専用道路の運転頻度は、「週に1日以上運転している」人は16%であり、「ほとんど運転していない」人が36%と最も多い。

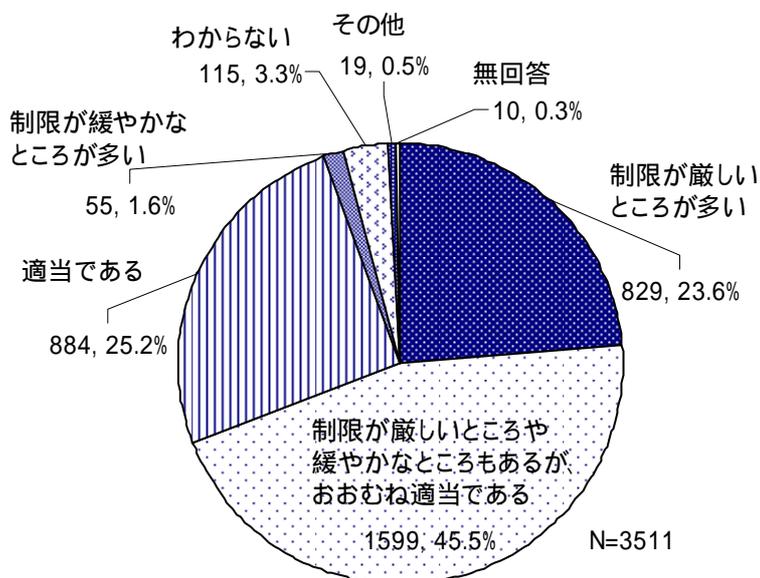


2.2 調査結果

(1) 最高速度の制限について

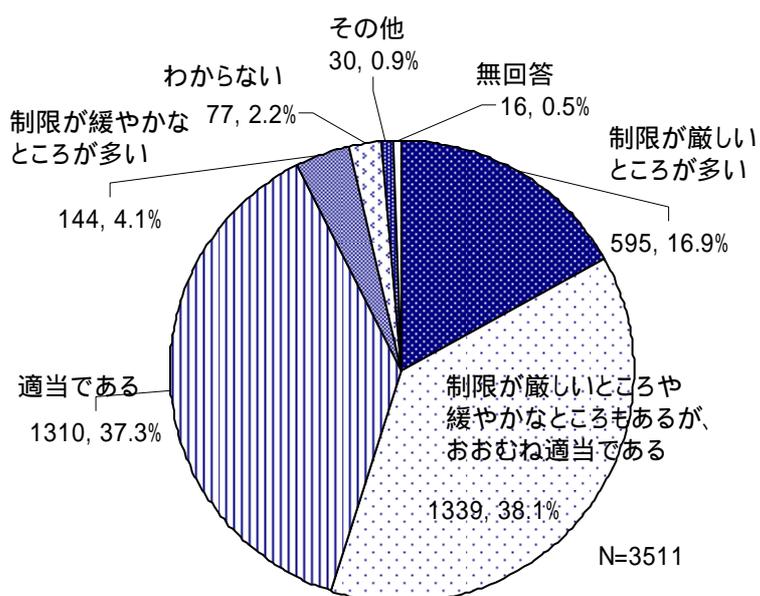
一般道路の幹線道路

一般道路の幹線道路においては、「適当である」、「制限が厳しいところや緩やかなところもあるが、おおむね適当である」との意見が71%を占めている。



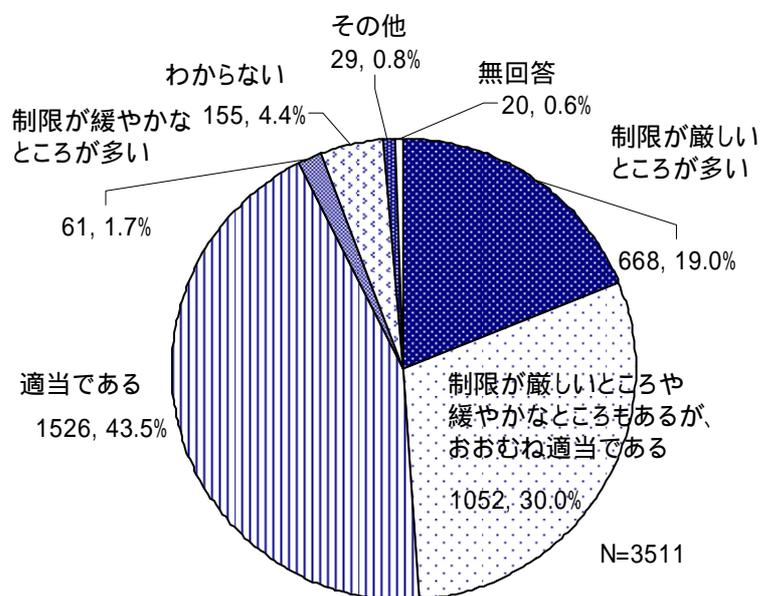
一般道路の生活道路

一般道路の生活道路においては、「適当である」、「制限が厳しいところや緩やかなところもあるが、おおむね適当である」との意見が75%を占めている。



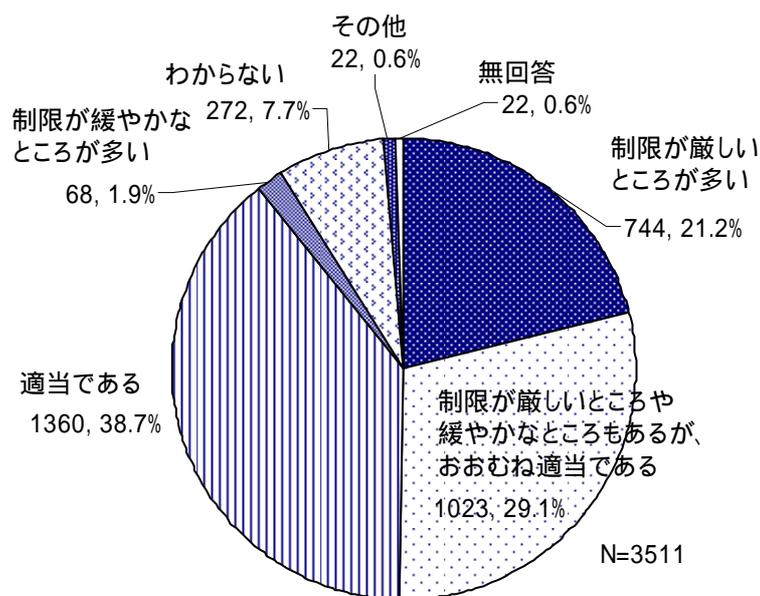
高速自動車国道

一般道路の高速自動車国道においては、「適当である」、「制限が厳しいところや緩やかなところもあるが、おおむね適当である」との意見が73%を占めている。



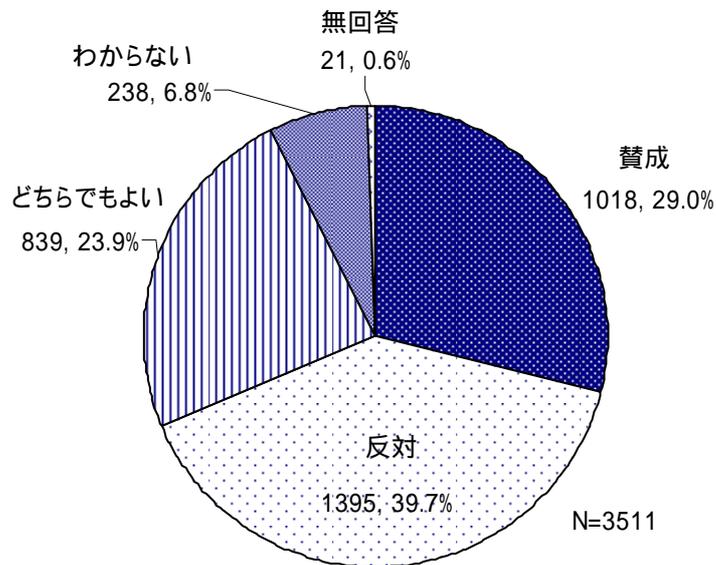
自動車専用道路

一般道路の自動車専用道路においては、「適当である」、「制限が厳しいところや緩やかなところもあるが、おおむね適当である」との意見が67%を占めている。



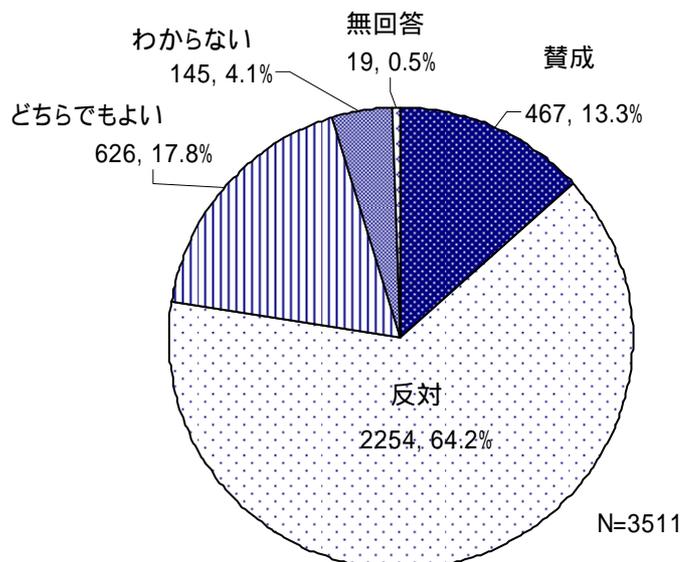
自宅付近の幹線道路の制限速度を引き上げについて

自宅付近の一般道路の幹線道路の制限速度の引き上げは、賛成の3割に対して反対が4割と、反対がやや上回っている。



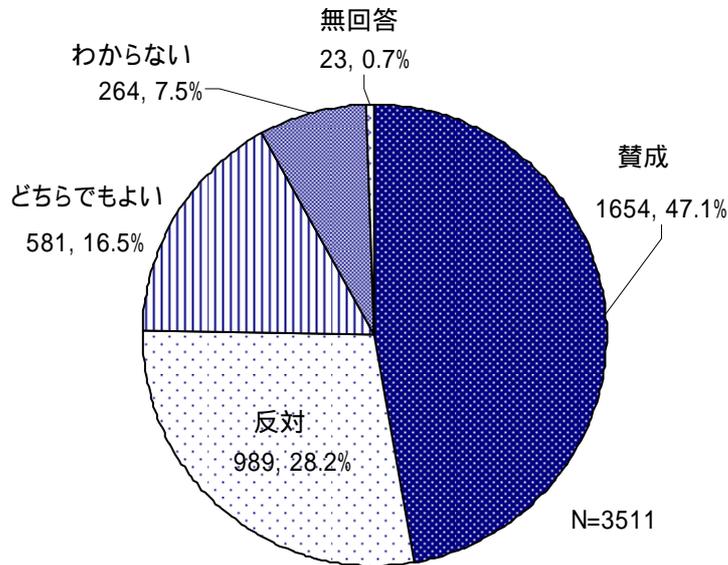
自宅付近の生活道路の制限速度を引き上げについて

自宅付近の生活道路の制限速度の引き上げは、反対が64%と多くなっている。



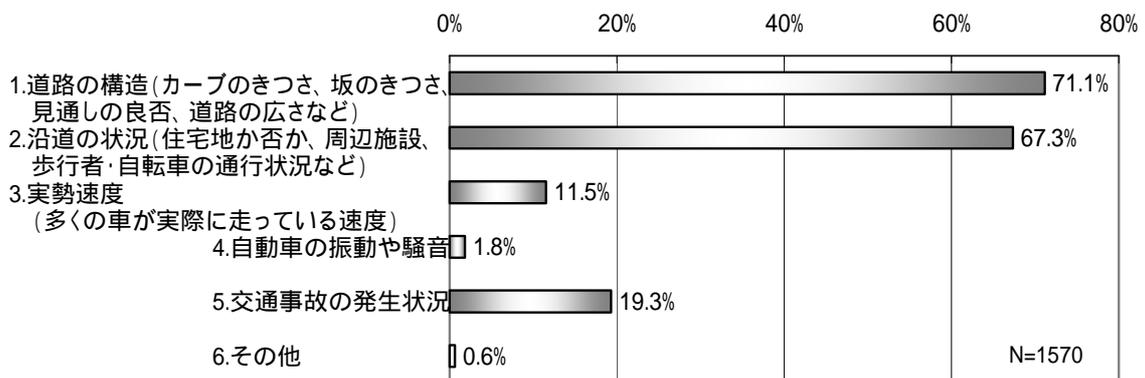
(2) 制限速度と実勢速度について

「制限速度は、多くの車が実際に走っている速度にあわせるべきか。」については、賛成との意見が半分を占めている。



反対者の重視する制限速度決定要因（複数回答）

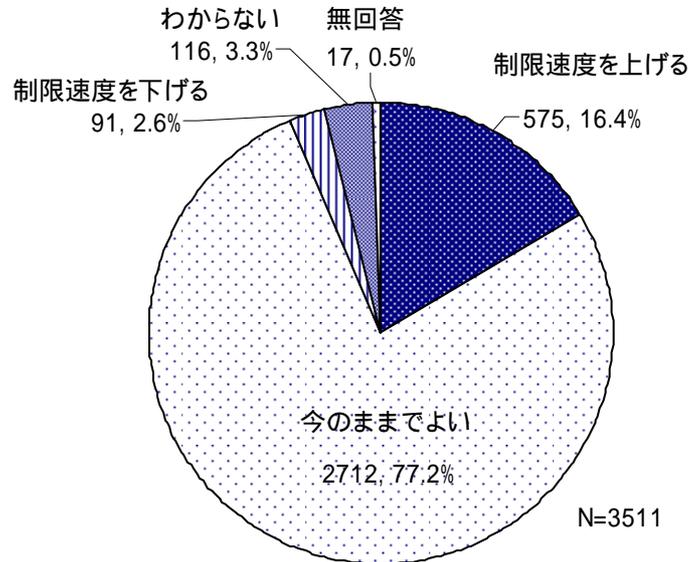
(2)の で反対又はどちらともいえないと選んだ方を対象に、制限速度を決める際、どのようなことを重視して決めるべきかという質問を行った結果、道路の構造、沿道の状況と回答した方が約7割、交通事故の発生状況と回答した方が約2割となっている。



(3) 法定速度の引き上げについて

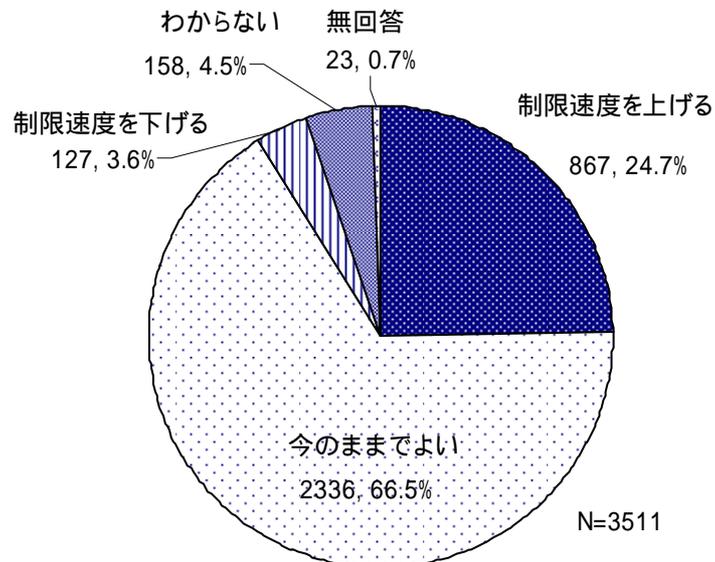
一般道路

一般道路の法定速度については、「今のままでよい」が77%と最も多い。また、「制限速度を上げる」が16%であり、次に示す高速自動車国道、自動車専用道路に比べて引き上げの割合が少ない。



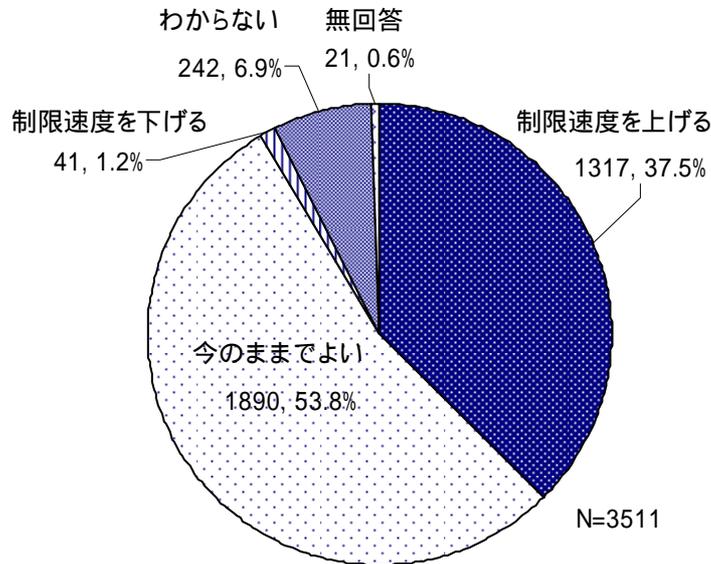
高速自動車国道

高速自動車国道の法定速度については、「今のままでよい」が67%と最も多く、次いで「制限速度を上げる」の25%となっている。



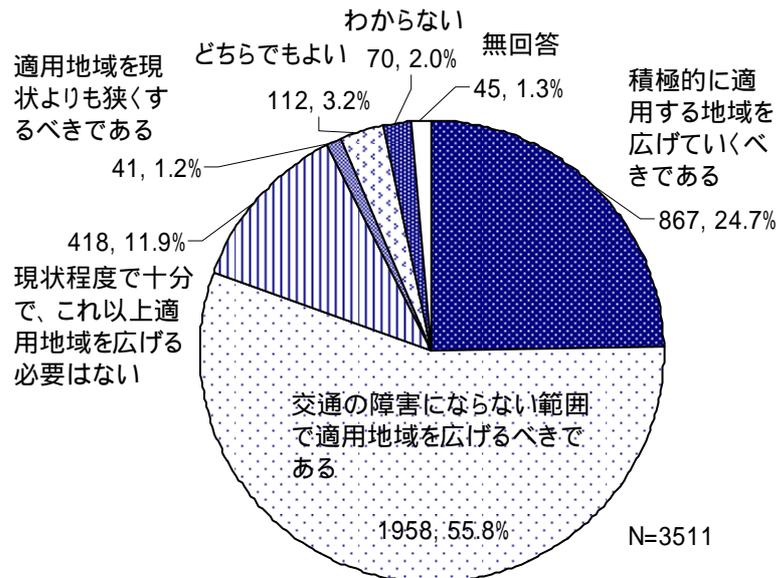
自動車専用道路

自動車専用道路の法定速度については、「今のままでよい」が最も多いものの、54%に留まり、「制限速度を上げる」が37%と一般道路、高速自動車国道に比べて多くなっている。



(4) 人家密集地域等の制限速度 30km/h について

「人家密集地域等の制限速度 30 km/h エリア規制」については、「積極的に適用する地域を広げていくべきである」、「交通の障害にならない範囲で適用地域を広げるべきである」の意見が約8割を占めている。



資料3 諸外国における速度規制の実態

諸外国における速度規制の実態については、自動車保有台数1,000万台以上の国の中から、イギリス、イタリア、ドイツ、フランス、韓国、アメリカ合衆国のうち、ニューヨーク州とカリフォルニア州について、調査を行った結果をまとめた。

3.1 諸外国における規制速度の概要

法定速度、指定速度による速度規制及びエリア規制については、全ての調査国で実施している。

法定速度については、直近の10年間をみると、イタリア、フランス、韓国、カリフォルニア州で改正が行われ、イタリア、韓国では高速道路において、カリフォルニア州では非市街地において法定速度が引き上げられている。他方、フランスでは、市街地において法定速度が引き下げられている。

また、設計速度の指定速度への反映状況については、韓国では設計速度の範囲内に最高速度を制限しており、カリフォルニア州では、他にデータがない場合に規制速度を決定する要素としている。

番号	調査項目	日本	イギリス	イタリア	ドイツ	フランス	韓国	ニューヨーク州	カリフォルニア州
1	法定速度								
1-1	法定速度制度の有無								
1-2	改正経緯	一般道路の速度を60km/h(H4年) 高速自動車国道における軽自動車、自動二輪車の最高速度引き上げ(H12年)	1977年改正自動車道の最高速度引き上げ 引上げ後の調査では平均速度の変化、事故の増加は認められなかった。	2002年改正一定の道路構造を満たす高速道路について130km/hから150km/hに引き上げ	最近30年間では、改正なし	2000年改正市街地の最高速度を60km/hから50km/hに引き下げ ヨーロッパ統一人口密集地の最高速度に変更	1999年改正一般道路の最高速度を70km/hから80km/h、自動車専用道路を70km/hから90km/hに引き上げ	1995年改正州間高速道路の最高速度を55マイルから65マイルへ引き上げ	1999年改正非市街地の最高速度を55マイルから65マイルへ引き上げ
2	指定速度								
2-1	指定速度制度の有無								
2-2	設計速度の有無		無し			不明			
2-3	設計速度の反映状況	高速自動車国道、自動車専用道路については基準として反映	無し	不明	不明	不明	設計速度の範囲内に最高速度を制限	不明	他にデータがない場合には規制速度を決定する要素となる
3	エリア規制								
3-1	エリア規制実施の有無								
4	その他(国民の反応等)								
	その他(国民の反応等)	運転免許保有者の意識調査実施	近年の報道では、地方道の引き下げ見直し、高速道路の引き上げ見直し要望がある。 保険会社のアンケート結果によると地方では60mphの「最高速度は高すぎる」が3/4を上回る。 高速道路での70mphは事故が少ないことから80mphに引き上げてほしい等の意見がある	法定速度は支持 指定速度は引き上げを主張している			最高速度引き上げの主張が一部にある。 法定速度を引上げる道路交通法の改定案が議員提案され国会で係属中		州民の意見は法改正により反映している

3.2 調査結果

(1) 諸外国の法定速度

諸外国の法定速度については、韓国以外の調査国では、市街地と非市街地別に法定速度が区分されており、市街地においては、イギリスは48 km/h (30 マイル)、イタリア、ドイツ、フランスでは50 km/h となっており、ヨーロッパ圏については、概ね50 km/h 規制となっている。また、イタリア、ドイツ、フランス、韓国では、雨天時等における法定速度が別に定められている。

国名	法定速度 (km/h)					車種区分 天候・視界等の条件
	市街地	非市街地		自専道	高速道路	
		非分離	分離			
日本	60		60	100	大型乗用自動車、普通自動車(三輪を除く)、自動二輪車	
				80	上記以外の自動車	
イギリス	48	96	112	-	112	乗用車(最大積載重量2tまでのバンを含む)、自動二輪車
		80	96	-	96	キャラバン又はトレーラー付き乗用車(バン、自動二輪車を含む)、バス(車長12m超)
		80	96	-	112	バス(車長12m超を除く)
		80	96	-	112	貨物車(最大積載重量7.5t超を除く)
		64	80	-	96	大型貨物車(最大積載重量7.5t超)
イタリア	50	90 (110)		-	130 [150]	()は幹線道路[Highway] []は一定の要件を満たす高速道路
		90		-	110	雨・雪
		50		-	50	霧・視界(100m以下)
ドイツ	50	100	規制無し	-	規制無し	乗用車(総重量3.5t以下)
		80		-	100	バス(一定の要件を満たす場合)
		80		-	80	バス 貨物車及びバン(総重量3.5t超、7.5t以下) トレーラー付き乗用車(総重量3.5t以下)
		60		-	60	トレーラー付き車両(総重量7.5t超) バス(立っている人がいる場合)
		50		-	50	霧・雪・雨で視界50m以下
フランス	50	90	110	-	130	乗用車、貨物車(総重量3.5t未満)
		90	90	-	90 (100)	バス(総重量12t以上) ()はABSブレーキ装着車両
		80	100	-	110	貨物車(総重量又は牽引総重量3.5t~12t未満)
		80	80	-	90	大型貨物車(総重量又は牽引総重量12t以上)
		80	80	-	110	危険物搭載貨物車(総重量又は牽引総重量3.5t~12t未満)
		60	60 (70)	-	80	危険物搭載貨物車(総重量又は牽引総重量12t以上) ()はABSブレーキ装着車両
		80	100	-	110	運転免許講習者、2年未満の運転免許所持者
		80	100	-	110	雨天時(降雪等を含む)
		50	50	-	50	視界50m以下の場合
韓国	80		90	100 [110] (80)	・下記以外の車両 ・[]は片側2車線以上の高速道路で警察庁長が認定した場合 ・()は片側1車線の高速道路	
				80 [90] (80)	・貨物車(最大積載重量1.5t超)、特殊車、危険物運搬車 ・[]は片側2車線以上の高速道路で警察庁長が認定した場合 ・()は片側1車線の高速道路	
	64		72	80	雨で路面が濡れている場合 雪が20mm未満積もった場合 最高速度の20%を減ずる	
	40		45	50	視界が100m以下の場合 路面凍結の場合 雪が20mm以上積もった場合 最高速度の50%を減ずる	
ニューヨーク州	88	104		-	104	下記以外の車両
	88	88	88	-	88	総重量8.1tを超える車両、総重量4.5tを超える営業用車両
カリフォルニア州	88	104 (88)	104	-	104 [112]	下記以外の車両 ()は非分離2車線 []は新しい構造基準での整備区間
	88	88	88	-	88	3軸以上の貨物車、牽引している乗用車・バス、乗客がいるスクールバス・農耕車、危険物運搬車、トレーラーバス

1 イタリアの法定速度の車種別制限区分については不明

(2) 諸外国の指定速度

イギリスでは、都市部と地方部の道路機能別に指定速度が定められており、イタリアでは、高速道路、非市街地、都市部に一定の範囲内で指定速度が定められている。

また、ドイツ及び韓国では、指定速度は法定速度よりも低い速度に設定されている。

国名	指定速度 (km/h)	適用地域・道路、理由等	
日本		一般道路: 標準速度算出要領により、標準規制速度を算出し、交通状況、交通事故、交通公害の発生状況、前後の規制速度との関連性、地域住民の要望等を勘案し、±10km/hの範囲内で決定	
		高速自動車国道・自動車専用道路: 設計速度を基準として、車線やトンネル等の道路構造、交通量等の交通環境、安全施設の整備状況、交通事故発生状況などを勘案して決定	
イギリス	32	都市部	交通弱者に対する危険性が特に高い箇所(市街中心部、住宅地、学校周辺)の道路
	48		道路の両側が開発された市街地の道路
	64		郊外をよく整備された道路や都市外縁部のあまり開発されていない地域の道路
	80		中央分離帯付道路等のうち環境や道路の性格から特に安全と認められる道路
		地方部 (非分離)	トラフィック機能が重視される場合(人身事故率が35件/億台*以下)
	96		カーブや他道路との合流がほとんどない主要道路
	80		カーブや他道路との合流が多数ある主要道路
	64		カーブや他道路との合流が多数あり、環境的な理由や多くの交通弱者が利用する道路
			アクセス機能が重視される場合(人身事故率が60件/億台*以下)
	96		アクセス道路としての機能を持ち、カーブや他道路との合流がほとんどない高規格道路
	80		アクセス道路としての機能を持ち、カーブや他道路との合流が比較的多い道路
	64		地域道路、アクセス道路としての機能を持つ道路又は交通弱者が多く利用する道路
	48		村落(原則として20件以上の家があり600m以上の区間があるもの)
112	地方部の中央分離帯付道路のうち事故多発などの特段の事情のない道路		
イタリア		道路管理者が安全確保の観点から、カーブ等の道路線形、湿潤路面、道路の機能などの個々の状況に応じて、高速道路では90km/h~140km/h、非市街地では50km/h~80km/h、都市部では、40km/h~60km/hの範囲で設定。	
ドイツ		指定速度は交通状況や事故調査を実施した区間を対象に実施される。危険箇所や沿道環境を考慮して、法定速度より低い速度に設定される。カーブ区間、路面湿潤区間、視距不良区間などは指定速度が設定される。走行車両相互の速度差を大きくさせないために指定速度が設定されることもあり、その際は85km/h-セクター速度を超えない範囲に設定される。交差点、郊外の信号交差点などでは70km/h、50km/hの指定速度に設定される。	
フランス		市街地の交通量の多い道路の最高速度は、官選知事が地方県議会議長及び市長に諮問の上、決定。その他の市街地の最高速度は、市長が決定。	
韓国		地方警察庁長は道路での危険を防止し、交通の安全と円滑な疎通を確保するために必要であると認定するときには、区域又は区間を指定して速度を制限することができる。警察庁長は、高速道路での危険を防止し、交通の安全と円滑な疎通を確保するために必要であると認定する時には、区域又は区間を指定して、速度を制限することができる。指定速度は、法定速度より10km/h程度低く設定。	
	60	ソウル市内	一般道路の大部分
	70	内	主要幹線道路
ニューヨーク州		DOT(州運輸省)が道路構造、沿道環境、利用交通特性などの要因により決定する。	
カリフォルニア州		DOT(州運輸省)が決定する。	
		a)工学的調査と交通調査後、b)の ~ の項目について、c)の作業を行う。 b)設定のための各種と要因整理 実勢速度 事故データ、交通量、道路沿道状況 c)作業 住居密度による地区設定 歩行者・自転車の安全性	

(3) 諸外国の区域規制

調査国の区域規制の状況については、スクールゾーン、環境ゾーンや交通弱者への危険性が高い場所等で概ね 30 km/h 前後の低速での交通規制を実施している。

なお、イギリスについては、区域規制による交通事故抑止効果として、ゾーン内において、交通量が 27%減少、平均速度が時速 9 マイル低下、年間事故件数が 60%減少、子供の事故 67%減少、自転車事故も 29%減少という効果があり、周辺道路では、交通量が 12%増加し、事故も若干増加したとの報告事例がある。

国名	実施状況
日本	20km/h 30km/h 40km/h ・市街地、市街地に隣接して一体となっていると認められる住宅街、スクールゾーン、生活ゾーンを対象
イギリス	32km/h 交通弱者への危険性が高い場所に設定 1
イタリア	30km/h 環境ゾーン、住居ゾーン等で実施
ドイツ	30km/h 交通静穏地区で実施
フランス	環境ゾーン (reseaux vert) 等の設定可能。市長が道路部門のアドバイスにより決定可能
韓国	30km/h スクールゾーンとして導入
ニューヨーク州	24km/h スクールゾーンとして導入
カルフォルニア州	40km/h スクールゾーンシニアゾーンとして導入

- 1 イギリスにおける区域規制による交通事故抑止効果
TRL REPORT215:250箇所を調査した結果以下の内容となっている。
ゾーン内交通量27%減少、平均速度9 m/h低下、年間事故件数60%減少、子供の事故件数67%減少、自転車事故29%減少
周辺道路では、交通量が12%増加し、事故も若干増加。