

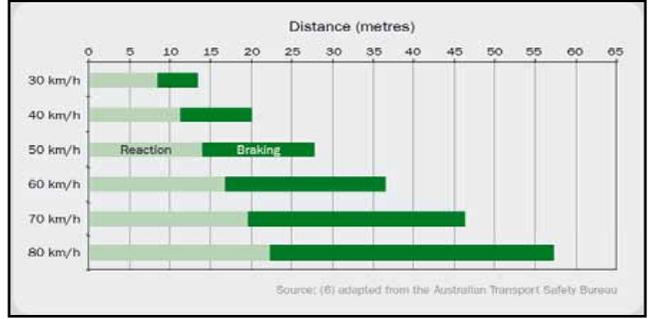
なぜ速度規制が必要なのか

交通事故発生リスクの低減と被害軽減

走行速度と停止距離の関係

速度: 増大 → 停止距離: 延長
 (停止距離 = 空走距離 + 制動距離)

Reaction: 空走距離 (危険に気がつき、ブレーキを踏み、効き始めるまでに進む距離)
 Breaking: 制動距離 (ブレーキが効き始めてから停止までに進む距離)

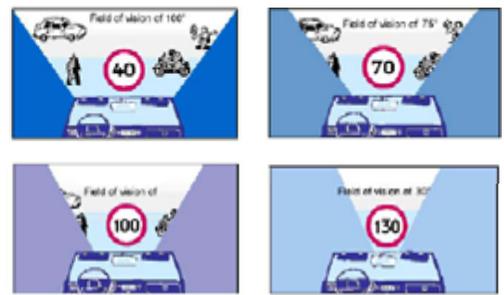


Speed management A road safety manual for decision-makers and practitioners より

走行速度と視覚能力の関係

運転に必要な情報の90%以上が視覚に依存すると言われている

速度: 増大 → 視野: 狭小

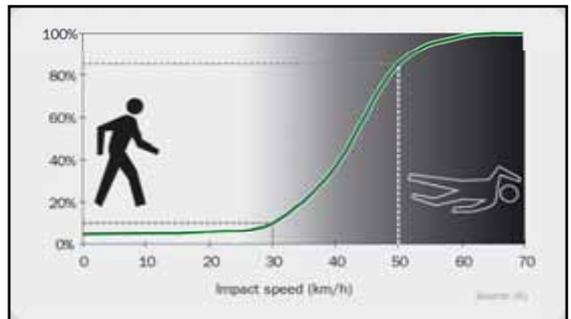


Speed management A road safety manual for decision-makers and practitioners より

衝突時の走行速度と歩行者が致命傷となる確率

速度: 増大 → 致死率: 上昇

30km/hの場合 致死率: 約10%
 50km/hの場合 致死率: **80%以上**



Speed management A road safety manual for decision-makers and practitioners より

速度違反の危険性

70キロを超えると、10人に1人以上が死亡



危険認知速度: 運転者が事故の相手方を認め、危険を認知した時点の速度 (事故回避行動を取る直前の速度)

規制速度決定の基本的な考え方

平成18～20年度

規制速度決定の在り方に関する調査研究

提言のポイント

実勢速度を考慮

85パーセンタイル速度の採用

ある区間を走行する車両の速度を低い順番から並べた場合に、全体の85%が含まれる速度の値
市街地、中央分離無の危険性及び歩行者保護の観点を考慮

市街地・非市街地の死傷事故率

→ 市街地は非市街地の約2.8倍

中央分離あり・なしの死傷事故率

→ 中央分離なしは中央分離ありの約1.3倍

歩行中事故の死者数の比率の国際比較

日本(2007) : 33.3%
ドイツ(2006) : 14.0%
フランス(2006) : 11.4%
イギリス(2006) : 21.1%
アメリカ(2006) : 11.2%

→ 欧米と比較して高い割合

基準速度の導入

多種多様な道路に共通して適用可

ドライバーの視点から容易に識別可

現場状況に応じた補正

メリハリをつけた規制

自動車の通行機能を重視した構造の道路 → 規制速度の引き上げ

生活道路 → 歩行者等の安全確保に最大限配慮

平成21年10月改訂

新たな速度規制基準

自動車の通行機能を重視した構造の道路：
原則70・80km/h

60km/h

現場状況に応じた補正

基準速度(40～60km/h)

12の区分

- ・市街地か否か
- ・車線数
- ・中央分離帯有無
- ・歩行者交通量

原則として基準速度から±10km/hの範囲で補正

30km/h

現場状況に応じた補正

生活道路：
原則30km/h

一般道路における基準速度

区分	地域	車線数	中央 分離	歩行者 交通量	基準速度	
1	市街地	2車線		多い	40km/h	
2				少ない	50km/h	
3		4車線以上		あり	多い	50km/h
4					少ない	60km/h
5				なし	多い	50km/h
6					少ない	50km/h
7	非市街地	2車線		多い	50km/h	
8				少ない	60km/h	
9		4車線以上		あり	多い	60km/h
10					少ない	60km/h
11				なし	多い	50km/h
12					少ない	60km/h

現場で適用する規制速度は、交通事故の発生状況、生活環境の保全、道路構造、交差点間隔、大型車混入率等の諸条件を勘案し、上記基準速度から±10km/hの範囲で補正し決定する。