

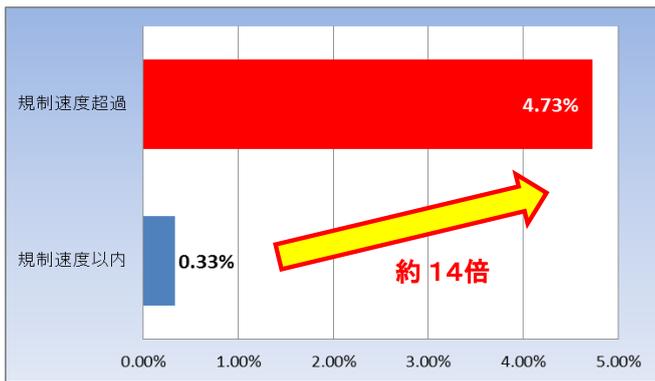
# 速度規制について

## 1 規制速度の遵守による被害の軽減

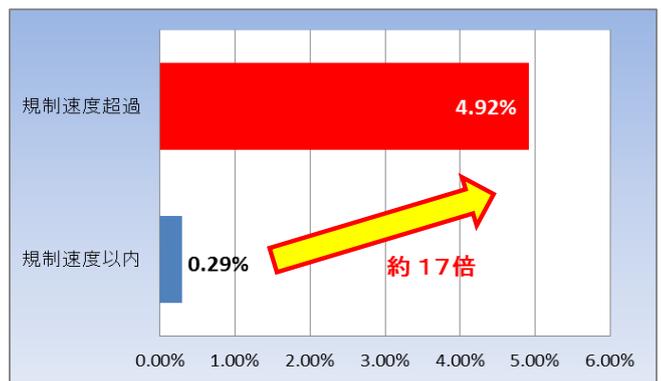
- ・ 事故の原因を作った方に規制速度の超過がある交通事故は、規制速度の超過がない交通事故に比べて、死亡事故となる確率が**約14倍**となります。
- ・ また、交差点及びその付近における規制速度の超過がある交通事故にあっても、規制速度の超過がない交通事故に比べて、死亡事故となる確率は**約17倍**となります。

➡ **規制速度の遵守をお願いします。もしもの事故の際に被害が軽減されて、助かる命があります。**

全人身事故の規制速度超過による死亡事故発生率 (平成29年)



交差点関連事故の規制速度超過による死亡事故発生率 (平成29年)



※ 本グラフの作成に当たっては第一当事者が自動車又は原動機付自転車である交通事故を対象とした。  
愛知県警察本部交通部交通総務課交通死亡事故抑止総合戦略室統計分析係資料 より

## 2 速度規制の考え方

速度規制については、警察庁の「交通規制基準」に基づき決定しています。

例えば一般道路では、車線数や中央分離帯の有無などの道路構造等から基準速度(右表参照)を設定した上、交通事故の発生状況、歩道と車道の分離の状況、沿道の状況及び騒音対策などの生活環境保全の必要性等の諸般の状況から必要に応じた速度の補正を行い、規制速度を決定しています。



■ 12 区分での基準速度

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	40 km/h		
②				少ない	50 km/h		
③		4車線以上		多い	50 km/h		
④				少ない	60 km/h		
⑤				なし		多い	50 km/h
⑥						少ない	50 km/h
⑦	非市街地	2車線		多い	50 km/h		
⑧				少ない	60 km/h		
⑨		4車線以上		多い	60 km/h		
⑩				少ない	60 km/h		
⑪				なし		多い	50 km/h
⑫						少ない	60 km/h

※市街地: DID(人口集中地区)、非市街地: DID 以外  
 ※車線数: 上下線合計  
 ※中央分離: 物理的施設(緑石、欄干)による判別  
 ※歩行者交通量多い: 市街地 701人/12h以上 非市街地: 101人/12h以上  
 歩行者交通量少ない: 市街地 700人/12h以下 非市街地 100人/12h以下  
 ※ 規制速度決定の在り方に関する調査研究報告書要旨 より



生活道路については、歩行者・車両の通行実態や交通事故の発生状況を勘案しつつ、住民、地方公共団体及び道路管理者等の意見を踏まえた上、速度を抑制すべき道路については、原則として30キロの速度規制を実施することとしています。

