高速道路における最高速度規制・見直しについて

平成25年12月に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において取りまとめられた「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提言」を受け，高規格の高速道路における交通事故の分析，国民の意識調査，諸外国の事例調査等を行い，28年３月に高規格の高速道路における速度規制の見直しに関する調査研究委員会において「高規格の高速道路における速度規制の見直しに関する提言」が取りまとめられた。

同提言では，構造適合速度が120キロメートル毎時の高規格の高速道路で，交通事故の発生状況や実勢速度等に関する一定の条件を満たす区間については，100キロメートル毎時を超える速度への規制速度の引上げは可能であるとされた。

これを踏まえ，平成29年11月１日に新東名高速道路の新静岡インターチェンジから森掛川インターチェンジまでの区間及び同年12月１日に東北自動車道の花巻南インターチェンジから盛岡南インターチェンジまでの区間において，規制速度を110キロメートル毎時へ引き上げる試行を開始した。

本試行結果を検討の上，他の路線・区間における規制速度の引上げや本試行区間における規制速度120キロメートル毎時の導入の可否について検討する予定である。

高規格の高速道路における速度規制の見直しに関する提言（概要）

1. 高規格の高速道路における速度規制見直しの可否

- 構造適合速度120km/h、かつ、実勢速度100～120km/hの区間の自由流（交通量が少なく、ドライバが自由に走行速度を決定できる交通状態）時の死傷事故率（平均約 5.2件/億台キロ）は、標準的な高速道路の同事故率（平均約8.3件/億台キロ）より約４割低いため、構造適合速度120km/h区間については、規制速度を引き上げても、適切な 実勢速度が保たれれば、高速道路一般の安全レベ ルは維持できる。
- 利用者意識調査において、道路構造上120km/hまで走行可能な道路における規制速度の引き上げについて、約87%のドライバが受け入れている（道路状況次第を含む）。（ただし、初心運転者の約５割が実勢速度の変化に、同約６割が車両間の速度差に不安を感じていることに留意が必要。）
- 以上より、一般に、構造適合速度120km/hの路線・区間について、一定程度の規制速度の引き上げは可能と考えられる。

2. 規制速度引き上げの条件等

- 構造適合速度120km/h の区間
- 現状において、自由流（交通量が少なく、ドライバが自由に走行速度を決定できる交通状態）時の事故の発生が少ない区間
  ※　速度超過に直接起因しない事故の割合や死亡・重傷事故件数の多寡等を考慮
- 基本的に実勢速度100km/h以上の区間
  ※　実勢速度が100km/h以下又は極めて高い部分が一部含まれている場合は、その要因を考慮
- 渋滞の発生が少なく自由流状態が一定割合以上の区間
- 一定の距離において速度規制の連続性が確保される（頻繁に規制速度が変わらない)区間（原則として20ｋｍ程度）

3. 規制速度引き上げに際して講じるべき安全確保方策

- 規制速度の認知ミスへの対策（規制速度の効果的な情報提供）
- 速度上昇に応じた車間距離の不保持への対策（電光掲示板等による車間距離保持の注意喚起、不保持違反に対する取締り強化等）
- 車両間の速度差の増大への対策（追越し等に関するルールの徹底、右側後方への注意喚起等）
- 速度超過違反者の速度の上昇への対策（取締りの厳格化、強化等）
- 渋滞の最後尾における追突事故への対策（標識誘導車等の活用）

4. 今後の速度規制の見直しの方向性

（１）試行的な導入とモニタリングの実施

- 上下線とも一定の安全レベル（第10次交通安全基本計画の目標を踏まえ平均自由流時事故率が標準的な高速道路より３割程度以上低い）を有する路線・区間において試行的な引き上げを実施。例えば新東名高速道路（御殿場JCT～浜松いなさJCT）、東北自動車道（花巻南IC～盛岡南IC）等において、段階的な引き上げを検討。

（２）全国における規制速度見直し

- （１）以外の高規格の高速道路についても、試行結果を検証の上、引き上げ条件を満たす路線・区間において、事故発生状況等を踏まえ、 速度規制の見直しを検討。

新東名高速道路における試行区間

東北自動車道における試行区間