

OECD等における 速度管理に係る施策等

【資料出典】

- 資料 I 部分
Speed Management Successful Strategy (仮訳・抜粋)
Jacques Nouvier, France, CERTU
Chairman of the JTRC Working Group on Speed Management
High Level Seminar on Road Safety
Paris, 25 - 26 September 2008
※原文の資料については、参考資料 3 - 3 参照
- 資料 II 部分
Country Report on Road Safety Performance
France, July 2008
- 資料 III 部分
OECD/JTRC: SPEED MANAGEMENT *Summary Document*

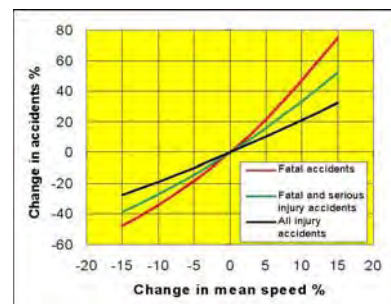
1

資料 I 部分

速度：道路交通安全に係る第 1 の問題

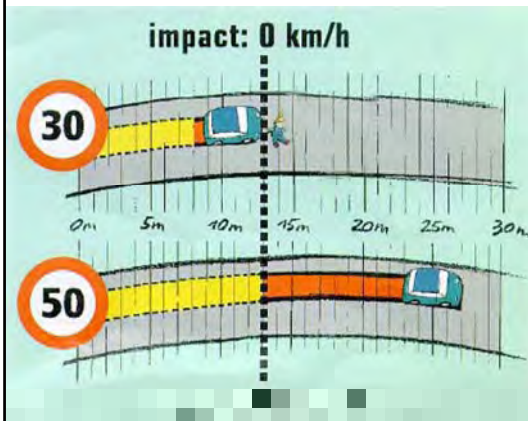
- ・ 速度＝速度超過＋不適正な速度
- ・ 速度は、死亡事故の 3 分の 1
- ・ 速度は、すべての交通事故を悪化させる要因
- ・ スケールの大きな問題：50%の運転者が規制速度を超過
- ・ わずかな速度を低減することにより、交通事故の危険性を大きく減少させることが可能：平均速度が 5% 減少すると→
 - － 人身事故が 10% 減少
 - － 死亡事故が 20% 減少

The Nilsson rule



2

例：都市部における速度と停止距離との関係



30km/hでは、停止距離は13m：
歩行者は負傷しない

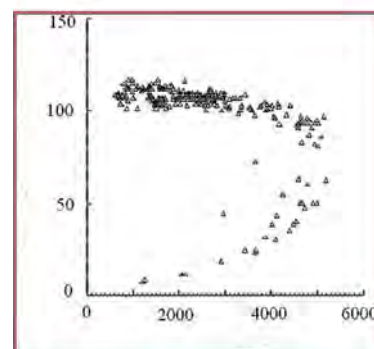
50km/hでは、停止距離は2倍：
歩行者は重傷を負う

このため、都市部においては、
速度を減少させることが重要

3

速度による他の影響

- ・ 燃料消費量及び温室効果ガスの増加
- ・ 地域の環境汚染物質の増加
- ・ 騒音
- ・ 生活の質
- ・ 交通の流れ（速度／処理能力）
- ・ 旅行時間



道路交通安全と環境は、2つのゴール

速度管理は移動性と経済的必要性に
矛盾しない。

4

対策の組合せにより、この問題をどのように位置付けるか？

- ・ インフラ：“Self-Explaining” Roads
- ・ 標識、信号及び標示
- ・ 教育、訓練、情報提供
キャンペーン
- ・ 取締り
- ・ 速度規制
- ・ 車両の技術及び新たな技術

取組は、現在からでも実施可能

伝統的な対策は効果的

技術改善は促進されるべき

5

教育、訓練、情報提供、キャンペーン

- ・ 一般人及び政策決定権者に対する教育及び情報提供を目標とすること
 - － 速度管理の成功事例の説明
 - － 取組の継続
- ・ アイデア：一般人に詳細に納得させること：
 - － Nilsonルールが実質的な基礎であること
 - － 速度は個人の問題ではないこと
 - － すべての者が平均速度の部分的に責任を有すること

6

速度規制と道路標識

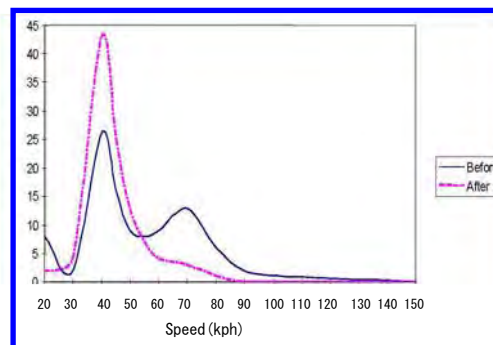
- ・ 速度規制：
 - すべての道路に係る適正な速度を決定
 - 現在の速度規制を再検討する
 - 世界の各地域に係る速度規制の調和（例えば、アジア、北アメリカ、ヨーロッパ・・・）
 - ドイツ、オランダや日本などのような、様々な速度規制の開発（天候や交通状況等）



7

都市部における信号

- ・ “適度なグリーンウェーブ” は 確実な影響を及ぼし得る。
- ・ 交通信号機を様々な使用することにより、注意を喚起するべき



8

取締り

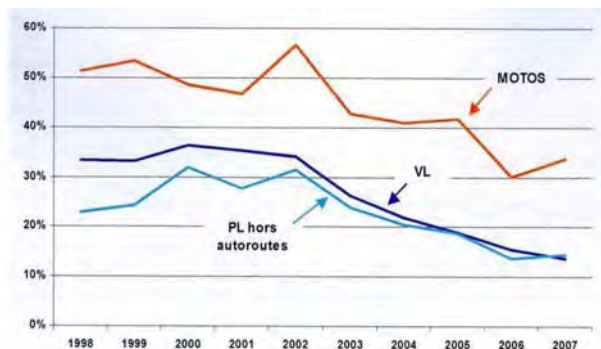
- ・ 伝統的な警察の取締りの適正な水準及びすべての道路利用者を対象とした自動速度管理を保証
- ・ 自動取締りの場合、運転者が特定され得ないときに違反の法的責任を車両の所有者に科す制度
- ・ いずれの場所においても、規制速度を尊重
- ・ “道路の区間の管理”を推進

フランスの例は、特筆する結果が得られたことを明らかに示す。



9

フランスにおける速度の展開 (規制速度を10km/h超過したものの割合 (%))



Year	Killed	Variation / previous year
2001	7720	+1 %
2002	7242	- 6.2 %
2003	5731	-20.9 %
2004	5593	- 4.9 %
2005	5318	Change of definition
2006	4709	-11.5 %
2007	4620	- 1.9 %

Source: ONISR

10

車両の技術及び新しい技術

- ・ パワー又はパワーウェイトレシオに関連するものだけではない
- ・ ACC, ESC/ESP, EDR s
- ・ Intelligent Speed Adaptation (ISA)
 - すべての新車には、手動のスピード・リミッターが装備されるべき、また、自発的に知識を与え、又は運転を支援するISAを装備するべき
 - 将来的には、義務的なISAの採用を検討すべき



※ : ACC = Adaptive Cruise Control (車間距離の調節を自動で行う装置)
ESC = Electronic Stability Control (横滑り防止装置)
ESP = Electronic Stability Program (横滑り防止装置)
EDR = Event Data Recorder (衝突時の車両速度等の計測データを記録する装置等)

11

結 論

- ・ 速度は、多くに影響を及ぼす (交通安全に限らず)
- ・ 速度は、交通事故死者数を速やかに減少するために必要 (フランスの例は、それが可能であることを示している)
- ・ (“魔法”の対策ではなく) 包括的な対策のパッケージを、それぞれの国において開発
- ・ 特に、ISAや協同のシステムなどの新たな技術は、将来的に特徴的な改善をもたらすことが可能

12

フランスにおける速度違反取締りの強化事例

- フランスでは、90年代末から、道路交通安全に関するキャンペーンがスタート
速度取締りの改善のための技術的問題の解決の準備
- ジャック・シラク大統領が、2002年7月14日に、道路交通安全は大統領指令のうち3つの主要な施策の1つであるとの政治宣言
 - 強力な取締りの方針の機会
 - これにより、自動カメラ式速度取締り装置の開発、改善及び増設
- 2003年10月 10基導入
2007年末 1,950基導入（3分の1が移動式、3分の2が固定式）
その後においても、新しい自動カメラ式速度取締り装置の導入を継続
- 2002年以降、全国的に固定式及び移動式の自動カメラ式速度取締り装置が整備されるなど多大な進展
 - 2002年から2006年の間に、フランス国内における平均速度が7 km/h低下

速度違反による召喚状、速度規制標識の速度を超過した運転者の割合

		1994	2000	2003	2006
速度違反に係る召喚状の数		1,000,000	1,230,000	1,600,000	7,200,000
速度規制標識の速度を超過した運転者の割合	都市部の道路	—	82%	73%	50%
	地方の道路	—	55%	50%	35%
	高速道	—	50%	45%	37%

13

“Self-Explaining” Roadsの例

Figure 6. Gate effect in a town in Germany



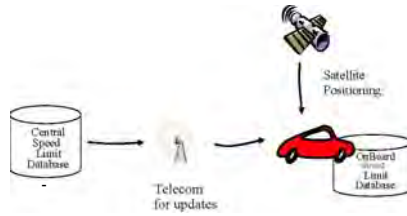
Source: CDV.

出典：OECD/JTRC: SPEED MANAGEMENT Summary Documentによる。

14

ISAのモデル

Figure 8. ISA based on autonomous navigation



Source: Stefan Myhrberg, SWECO

Figure 9. ISA based on roadside posts



Source: Stefan Myhrberg, SWECO.

出典 : OECD/JTRC: SPEED MANAGEMENT Summary Documentによる。