

IV-177 速度規制の適正化について

名古屋大学 正員 毛利正光

名古屋大学 正員 〇川西 勲

昨年はついに史上最高の交通事故死者を記録し、重大な社会問題化し、各方面から総合的な対策が要望せられている現状に鑑み、ここでは交通規制の中でも最も重要なものの一つである速度規制の適正化について考察を進めたい。

速度規制は交通の安全と能率をはかるため、速度のばらつきを少なくし、斉一な交通流を得ることを意図して、制定せられているが、十分な効果を挙げているとは言いがたい現状である。その原因と対策を述べる前に、現在まで、諸外国ならびにわが国で調査研究せられた結果を箇条書きに要約しておく。

1. 速度制限を守らない車両の割合は相当大きい。
2. 極端な高速車が減って、ばらつきは小さくなる。
3. 全般的に事故は減少する。
4. 事故に関係する率の高いのは、低速車、極端な高速車である。
5. 平均速度より 8~16 km/h 高い速度の車両は最も事故を起こしにくい。
6. 高速車の事故は被害が大きい。
7. 平均速度の高低にはあまり関係なく、速度のばらつきを小さくすることの方が事故減少に効果がある。
8. 運転者は制限速度をその地区における安全運転のための目安とみなす傾向がある。
9. 現実合わない制限速度は、運転者によって無視される。
10. 走行速度を規定する路面状況、沿道条件、車道幅員、交通道路密度、速度制限等の要因のうち、速度制限の値がまず速度の母体となり、その他の要因がそれを補正する傾向にある。
11. 一般に最高速度の引き上げを行なると、従来特に高速で走行していた車両が速度を下げ、低速のものは速度を上げ、全体として均一な流れが得られる場合が多い。

以上の要約より、制限速度の値は重要な意義をもっているものであるが、この法律上の意味と現実の意味^①あいだにずれが生じているように思われる。すなわち、法律上はいかなる瞬間たりといえども決してこれを越えて運転してはならない速度と規定してあるにもかかわらず、決定する明確な基準がないため、安全側をとって低く決め、計器の誤差その他、5~10 km/h 程度の幅を取締り上もたせている警察側、それを思越して、処罰の対象とならない範囲内で、速度を超過して運転するものが常態化した運転者側のイタチゴッコで、実際に制限速度が有名無実^②になっていても、妥当な線まで、引き上げよりという意見に対して、引き上げれば、その分だけまた速くなってしまいかうと、容易に実施に踏み切れない実情である。

愛知県において、昭和40年12月15日より、幹線道路の最高制限速度を45 km/h から50 km/h に引き上げが実施されたが、それに関連して、Radar Speed Meter, Video Tape Recorder 等

を使用して実測を行なった結果の1例を図-1、図-2に示した。これによると全般的に走行速度は高くなっているが、交通流のパターンには大きな変化はみられない。

最高制限速度引き上げの前後各3ヶ月の事故統計によると、改正後、件数で11%、死者数で13%、負傷者数で14%、賠償で4%減じており、特に人身事故の減少割合の高いのが注目される。

法令に定められた通り厳密に解釈すると、40~50%、場所によっては70%以上もの車両が速度超過しているのが実状のようである。かように最高制限速度が權威を失ない、基準となり得ない現状では、いたずらに運転者が自信感を抱き、事故に最も結び付きやすい速度のばらつきを大きくし、さらに半径の小さなカーブなどにそのしわ寄せがいつ、事故が頻発した例が報告されている。(首都高速道路の留Sカーブ上り線等)

最も理想時には、最高制限速度の数値と危険の限界の数値との差、すなわちゆとりが一定になるようにすべきであるが、交通量、道路条件、走行車両の性能、運転者の技術、天候等種々の要因が複雑にかみ合っている上に、時々刻々変動しているため、一つの数値だけで規制するのは無理であるように思われる。そこで安全の範囲内で、ユトリをできるだけ圧縮したギリギリの速度を限界速度として導入し、これを現行の法令上の最高速度の意味に解し、限界速度より10~20km/h低い目に標準速度を導入して、可能な限り、この中間の速度で走行することを要請するが、下に示しては法的な罰則を適用しないので混乱は防げると思われる。標識を一新するのはもちろんである。

図-1 速度頻度折線

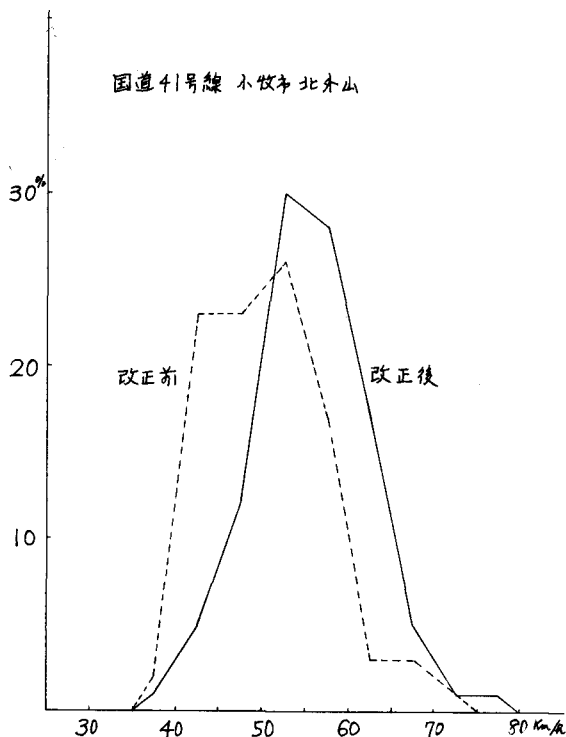


図-2 速度頻度累加折線

