

ドライバーの規制速度に対する意識と実勢速度に関する研究

日本大学 正会員 安井 一彦
 日本大学大学院 学生会員 ○神谷 枝里
 日本大学 非会員 浅田 貴将

1. はじめに

近年、日本の規制速度は、ドライバーにとって有益な情報ツールにはなっていない。これは、道路種別ごとに一律で規制速度を決めており、交通実態に適合しない場所が多いことが理由と考えられる。しかし、規制速度とは、道路標識等により指定された最高速度であり、これを規制する意味は、道路における危険を防止し、その他交通の安全と円滑を図り、又は交通公害その他の道路の交通に起因する障害を防止するために行われるものである。現在の規制速度は、役割を大きく外れ、目安程度になっていることが考えられる。そこで本研究では、安全な道路環境を実現することを目的に、ドライバーの意識調査から規制速度への意識を分析し、さらに一般道における実勢速度を明らかにする。

2. ドライバーの規制速度に対する意識

(1) 調査内容

八千代市役所職員を対象とし、規制速度に対する意識(151人)と、通勤に自動車を使っている人を対象に、通勤ルートの規制速度を尋ねるアンケート(94人)を行った。

(2) 調査結果

図-1から規制速度への意識を見ると、規制速度がちょうど良いと答えた人が62%と最も多くなった。規制速度がやや低いと思う人が26%、低いと思う人と合わせると33%おり、高い、やや高いと思う人は5%しかいないので、低いと考える傾向が強い。また、現在の規制速度はちょうど良く、運転時常に規制速度を見ているという人が43%と多い結果になった。これは、ドライバーは意識の上では、ちょうど良い規制速度を常に見て運転しているという結果である。しかし、図-2に示した、常に規制速度を見ていると答えた人(16人)の通勤ルートの規制速度調査の結果を見ると、平均44%しか正解していない。また、全部正解しているグループが半分と、まったく正

解していないグループが半分の2グループに分かれている。この結果から、約半数のドライバーは規制速度を常に見ているという意識はあるが、実際の運転時には、規制速度をほとんど見ていないと考えられる。

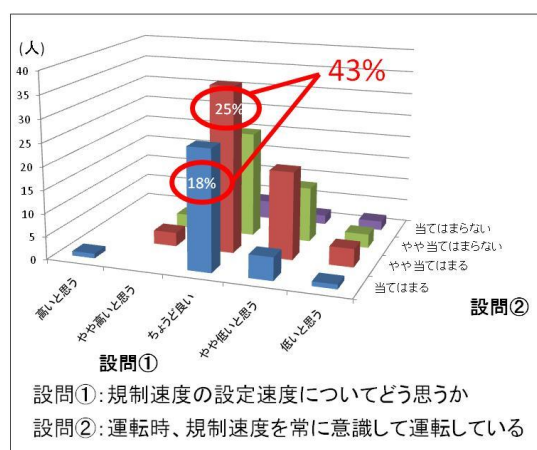


図-1 ドライバーの規制速度への意識調査結果

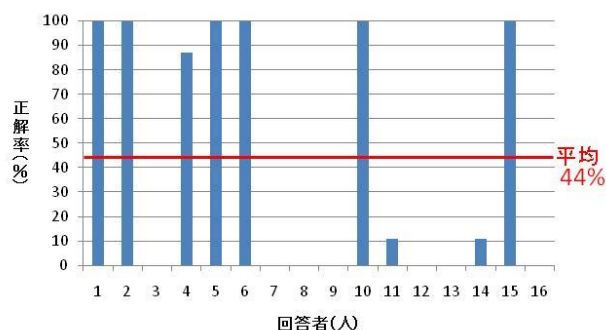


図-2 通勤ルートの規制速度調査結果
(常に規制速度を見ている人のみ)



写真-1 実勢速度調査地点(右カーブ)

キーワード 規制速度、実勢速度、意識調査

連絡先 〒274-8501 千葉県船橋市習志野台 7-24-1 743B

TEL 047-469-5504 e-mail k_eri_0215@yahoo.co.jp

日本大学 理工学部 社会交通工学科 道路交通研究室

3. 一般道における実勢速度

(1) 調査内容

調査場所を、国道 15 号の幕張周辺とし、直線、右カーブ、左カーブ、下り勾配、上り勾配の 5 か所の線形別に朝、昼、夜 2 時間ずつスピードガンを用いて速度を測定した。調査場所の写真を写真-1 に示す。この調査場所の規制速度は、50km/h であり、見通しのよい 3 車線の道路である。また、本調査では、前車に影響を受けない車頭時間 6 秒以上の車両の速度を実勢速度とした。

(2) 調査結果

図-3、図-4 に右カーブの朝と夕方の調査結果、表-1、表-2 に右カーブの朝と夕方の分析結果を示した。平均速度を見ると、どちらも 65km/h 以上あり、規制速度を超えている。また、85 パーセンタイル値でも同様に規制速度を超え、75km/h 以上の車線もある。さらに、規制速度の遵守状況をみると、規制速度未満で走行している人は、朝と夕方の両方とも 3% だけであり、また、規制速度以上の速度で走行している人が 97% もいた。また、ほぼ 40% が規制速度を 20km/h 以上超過して走行している。

以上のことから、ドライバーは走行時、規制速度を意識せずに走行し、線形や車の流れなどを意識し走行していると考えられる。

4. まとめ

ドライバーへの意識調査からは、規制速度を見ている意識はあるが、実際の走行中はあまり見ておらず、規制速度を見ている自信がある人でも、44% しか見ていないことがわかった。一般道における実勢速度の調査から、50km/h の規制速度設定の道路にも関わらず平均で 65km/h で走行しており、規制速度未満で走行している人は 3% しかいなかった。以上から、この道路については、規制速度が、ドライバーにとって安全な道路環境を実現するための有益な情報になっていないことが明らかになった。現在、様々な線形の道路において、規制速度と実勢速度の関係について調査を行っている。

参考文献

1) 道路交通執務研究会：執務資料 道路交通法解説, 13-2 訂版, p220, 2007 年
2) 警察庁交通局長：より合理的な交通規制の推進について、警察庁丙規発 24 号、丙交企発第 144 号、丙交指発第 38 号, 2009 年

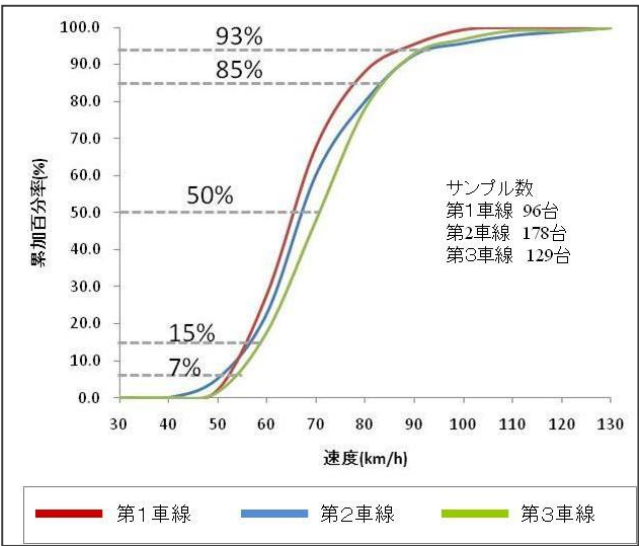


図-3 実勢速度調査結果 (右カーブ・朝)

表-1 実勢速度調査分析結果 (右カーブ・朝)

右カーブ(朝)	第1車線	第2車線	第3車線	全車線平均
平均速度 (km/h)	69.7	67.2	71.5	69.2
7パーセンタイル値 (km/h)	46.0	46.8	48.3	
15パーセンタイル値 (km/h)	50.5	49.9	53.3	
50パーセンタイル値 (km/h)	62.2	60.5	65.6	
85パーセンタイル値 (km/h)	78.8	73.4	79.6	
93パーセンタイル値 (km/h)	85.9	81.6	85.0	
ひずみ指数 (S.I.)	1.2	1.2	1.1	
規制速度未満 (%)	5	2	2	3
規制速度+10km/h未満 (%)	18	26	16	21
規制速度+20km/h未満 (%)	37	40	30	36
規制速度+20km/h以上 (%)	40	32	52	40

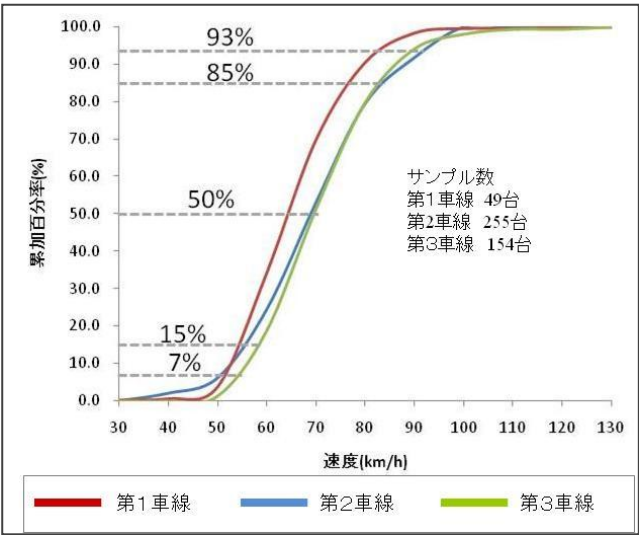


図-4 実勢速度調査結果 (右カーブ・夕方)

表-2 実勢速度調査分析結果 (右カーブ・夕方)

右カーブ(夕)	第1車線	第2車線	第3車線	全車線平均
平均速度 (km/h)	69.5	65.8	70.5	67.8
7パーセンタイル値 (km/h)	45.5	46.1	48.3	
15パーセンタイル値 (km/h)	49.8	48.8	52.8	
50パーセンタイル値 (km/h)	63.9	59.5	64.6	
85パーセンタイル値 (km/h)	79.4	72.3	78.6	
93パーセンタイル値 (km/h)	86.4	78.1	84.2	
ひずみ指数 (S.I.)	1.1	1.2	1.1	
規制速度未満 (%)	6	4	1	3
規制速度+10km/h未満 (%)	18	30	18	25
規制速度+20km/h未満 (%)	29	36	32	34
規制速度+20km/h以上 (%)	47	30	49	38