

報道関係各位

2026 年 8 月 18 日  
ジオテクノロジーズ株式会社

**ジオテクノロジーズ、9 月 1 日の「生活道路の 30km/h 化」を前に走行実態を分析**  
**大阪・愛知・福岡・群馬・長野の調査対象道路で**  
**約 6～9 割が改正後の法定速度となる「30km/h」を超過**  
**制度には約 9 割が賛同する一方、対象道路・速度を正しく理解しているドライバーは 1 割未満**

ジオテクノロジーズ株式会社（本社：東京都文京区、代表取締役社長：八剱 洋一郎）は、2026 年 9 月 1 日の改正道路交通法施行令施行による「生活道路の法定速度引き下げ（60km/h→30km/h）」を前に、東京都 23 区、大阪府、愛知県、福岡県、群馬県、長野県を対象として、人流データによる走行実態分析および、位置情報に基づくアンケートによるドライバー 4,994 名への意識調査を実施しました。

調査の結果、東京を除く 5 地域の調査対象道路では、約 6～9 割が改正後の法定速度となる 30km/h を超えて走行していることが分かりました。また、法定速度引き下げを約 9 割が「必要な改正」と評価する一方、対象道路と変更前後の法定速度の両方を正しく理解している人は 1 割未満にとどまりました。さらに、制度への賛同や安全運転への意識は高い一方、現在の運転感覚と施行後に求められる走行速度とのギャップが明らかになりました。

なお、人流データは当社が提供する「Geo-People」を、意識調査では同じく当社の位置情報に基づくアンケートリサーチ「Geo-Research」を活用しています。

**【調査結果サマリ】**

◆ **約 9 割が制度に賛同する一方、正しく理解している人は 1 割未満**

法定速度引き下げを約 6 割が認知し、約 9 割が「必要な改正」と評価。一方、「対象道路」と「変更前後の法定速度」の両方を正しく理解している人は 1 割未満。

◆ **約 8 割が「安全を意識」も、東京以外では約 6～9 割が 30km/h 超**

生活道路では約 8 割が速度を抑えるなど安全に配慮していると回答。一方、走行実態では東京都 23 区を除く 5 地域で約 6～9 割が 30km/h 超。現在の運転感覚と、9 月以降求められる速度とのギャップが明らかに。

◆ **すでに規制されている「ゾーン 30」でも、30km/h 超が過半数**

ゾーン 30 でも全地域で 30km/h 超が過半数。特に群馬県・長野県では約 7～8 割となり、30km/h 規制の定着状況に地域差が見られた。

◆ **30km/h 順守の最大の課題は「対象道路の分かりにくさ」**

約 4 割が「どこが対象道路か分かりにくい」と回答。さらに約 3 割が「後続車や周囲の車からプレッシャーを感じそう」と回答するなど、制度理解に加えて実際の走行環境にも課題が見られた。

※「生活道路」は道路環境に基づき各地域で 5 地点を選定して調査した数値です。「ゾーン 30」は各対象地域内に存在するすべてのゾーン 30 指定区域を統合・集計した数値です。詳細は末尾の「調査概要」を参照ください。

なお、時間帯別の走行実態分析や生活道路を走行する理由など、本リリースでは紹介しきれない調査結果の詳細は、当社ブログで公開しています。

詳細はこちら：<https://business.mapfan.com/blog/detail/8892>

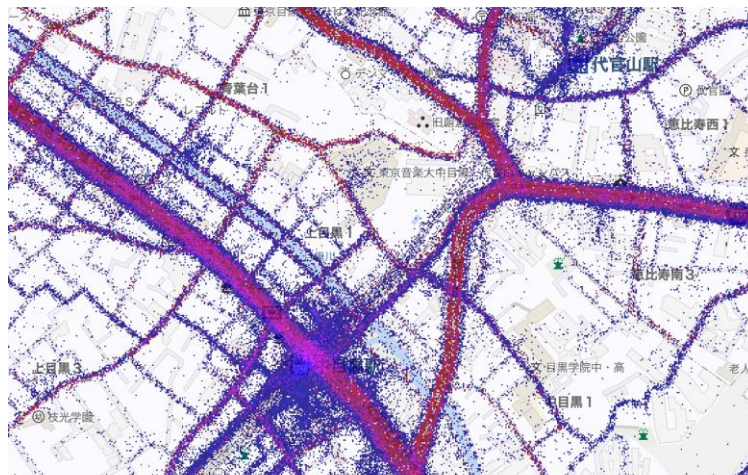
## ■ 取組み概要・調査背景

2026 年 9 月 1 日より、中央線や車両通行帯がない主に住民の生活に利用される「生活道路」の法定速度が 60km/h から 30km/h へ引き下げられます。これはドライバー、同乗者、歩行者、自転車利用者など、道路を利用するすべての人々の安全を守るための重要な改正です。

施行を目前に控えた今、「生活道路」および、既に 30km/h 規制が導入されている「ゾーン 30」について現状の実態を分析するとともに、法定速度順守に向けた課題を明確化するため、2つのアプローチで調査を実施しました。

・人流データ「Geo-People」を活用し、現状の走行実態を分析

・位置情報に基づくアンケートリサーチ「Geo-Research」を活用し、ドライバーの意識を調査



人流データのイメージ

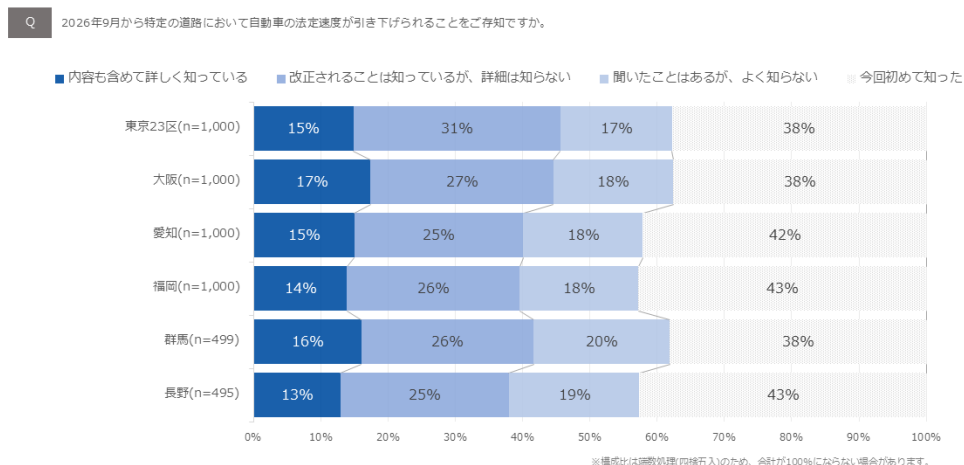
## ■ 調査結果の概要

### 1. 法定速度引き下げの認知・理解状況：認知率は約 6 割も、具体的内容の正解率は 1 割未満

2026 年 9 月に施行される生活道路の法定速度引き下げについて、すべての地域で約 6 割が認知している一方、「内容も含めて詳しく知っている」と回答した人は 15%前後にとどまりました。

また、引き下げ対象となる道路と、引き下げ変更前後の法定速度を両方正しく回答できた人は、全地域で 1 割未満となり、制度を認知している層に限っても正解率は約 1 割にとどまりました。

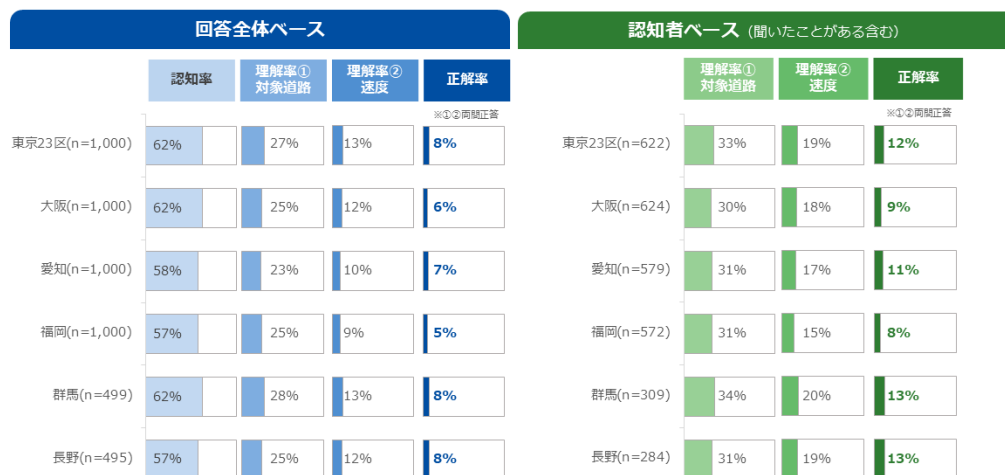
### 生活道路の法定速度引き下げの認知状況



出典：ジオテクノロジーズ株式会社「生活道路の法定速度引き下げに関する走行実態分析および意識調査」

 GeoTechnologies

## 法定速度引き下げの認知・理解状況



出典：ジオテクノロジー株式会社「生活道路の法定速度引き下げに関する走行実態分析および意識調査」

GeoTechnologies

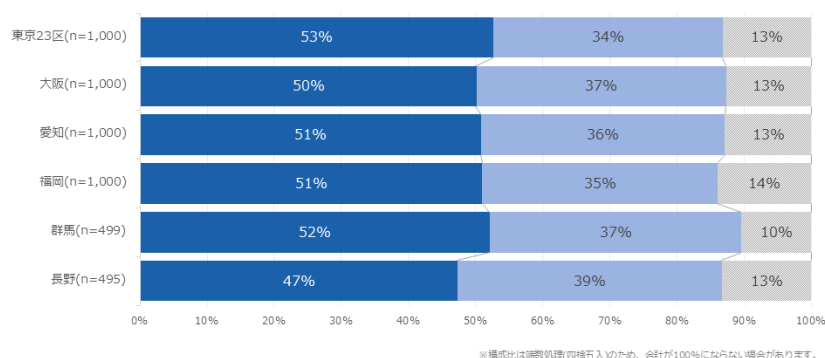
## 2. 生活道路の法定速度引き下げへの評価：制度への賛同は9割に上る一方、3割台が順守に不安

すべての地域で約9割が生活道路の法定速度引き下げを「必要な改正」と評価しました。一方、「必要だと思うが、順守することに不安がある」と答えた人は3割を超え、制度への賛同が広がる一方で、実際の順守には不安を感じる人も少なくないことが分かりました。なお、改正に否定的な回答は約1割と限定的でした。

## 生活道路の法定速度引き下げへの評価

2026年9月の改正道路交通法施行令の施行により、生活道路（主に地域住民の日常生活に利用される中央線や中央分離帯などがない比較的狭い道路のこと）の法定速度が60km/hから30km/hに引き下げられます。この改正について、あなたの考えに近いものをお選びください。

■ 必要な改正だと思うので、順守したい ■ 必要な改正だと思うが、順守することに不安がある ■ 改正内容は妥当ではない・必要な改正ではないと思う



出典：ジオテクノロジー株式会社「生活道路の法定速度引き下げに関する走行実態分析および意識調査」

GeoTechnologies

### 3. 生活道路における 30km/h 順守に向けた課題：最大の障壁は「対象道路の分かりにくさ（約 4 割）」

すべての地域で「どこが対象道路が分かりにくい」が最多となり、各地域で回答者の約 4 割が挙げました。続いて、「後続車や周囲の車からプレッシャーを感じそう」が約 3 割、「つい速度を出してしまいそうな道路がある」が上位に挙がりました。このことから、制度の周知だけでなく心理的要因や道路環境も順守の障壁となっている様子がうかがえます。

#### 生活道路における 30km/h 順守に向けた課題

Q 「必要な改正だと思うので、順守したい」「必要な改正と思うが、順守することに不安がある」と回答した方にお伺いします。  
生活道路で 30km/h を順守するうえで、課題になりそうだと思うことをお選びください。（複数回答）

※項目は全回答者の回答割合が高い順に掲載

|                                                                                                       | 東京23区<br>(n=868) | 大阪<br>(n=873) | 愛知<br>(n=871) | 福岡<br>(n=860) | 群馬<br>(n=447) | 長野<br>(n=429) |
|-------------------------------------------------------------------------------------------------------|------------------|---------------|---------------|---------------|---------------|---------------|
|  どこが対象道路がわかりにくい      | 39%              | 37%           | 43%           | 38%           | 40%           | 44%           |
| 後続車や周囲の車からプレッシャーを感じそう                                                                                 | 28%              | 27%           | 28%           | 28%           | 27%           | 28%           |
|  つい速度を出してしまいそうな道路がある | 25%              | 24%           | 26%           | 29%           | 35%           | 28%           |
|  30km/h では遅すぎると感じる   | 23%              | 24%           | 23%           | 25%           | 28%           | 32%           |
| 標識や道路表示が十分でないと感じる                                                                                     | 25%              | 21%           | 21%           | 24%           | 23%           | 21%           |
| 普段の運転感覚との違いに慣れるのが難しそう                                                                                 | 20%              | 21%           | 19%           | 18%           | 18%           | 22%           |
| 移動に時間がかかると感じる                                                                                         | 15%              | 14%           | 12%           | 15%           | 17%           | 18%           |
| 特に課題はない                                                                                               | 11%              | 14%           | 14%           | 16%           | 12%           | 10%           |

出典：ジオテクノロジー株式会社「生活道路の法定速度引き下げに関する走行実態分析および意識調査」

 GeoTechnologies

### 4. 安全への意識と走行実態にギャップ：東京以外では約 6～9 割が「30km/h 超」

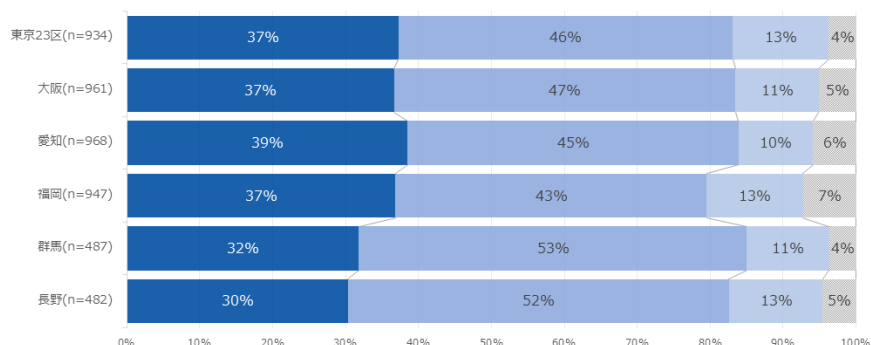
すべての地域で約 8 割が「常に速度を抑えて運転している」または「周囲の状況（歩行者・自転車など）に応じて速度を調整している」と回答し、速度を意識して運転していることがうかがえます。

しかし走行実態を見ると、東京都 23 区のみ約 5 割が「30km/h 以下」で走行しているのに対し、東京を除く全地域で約 6～9 割が「30km/h 超」で走行しています。現行の法定速度では適切な範囲内であるものの、「安全に配慮している」という意識のまま普段通りの感覚で走行を続けた場合、9 月の施行以降は新たな法定速度（30km/h）を超過してしまう可能性があり、現在の運転感覚と新たな法定速度との間にギャップがあることがうかがえます。

#### 生活道路走行時の運転意識

Q 「生活道路」を運転する際、あなたの運転に最も近いものをお選びください。※「生活道路」を「ほとんど走行しない」選択者以外が回答

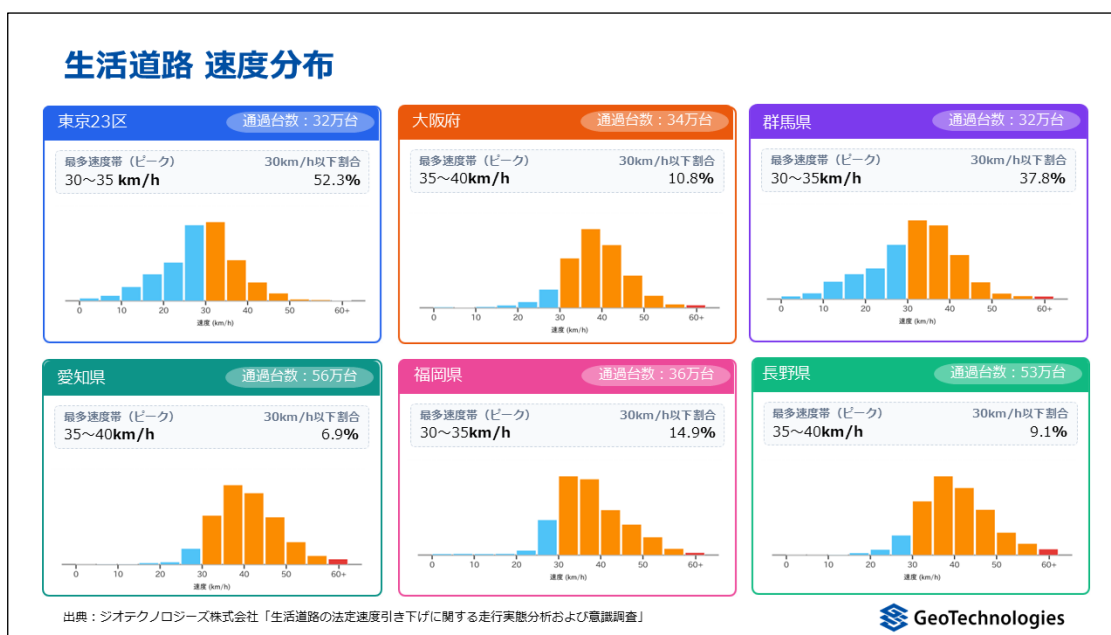
■常に速度を抑えて運転している ■周囲の状況（歩行者・自転車など）に応じて速度を調整している ■流れに合わせて運転している ■特に意識せずに運転している



※横軸は100%未満の場合、合計が100%にならない場合があります。

出典：ジオテクノロジー株式会社「生活道路の法定速度引き下げに関する走行実態分析および意識調査」

 GeoTechnologies

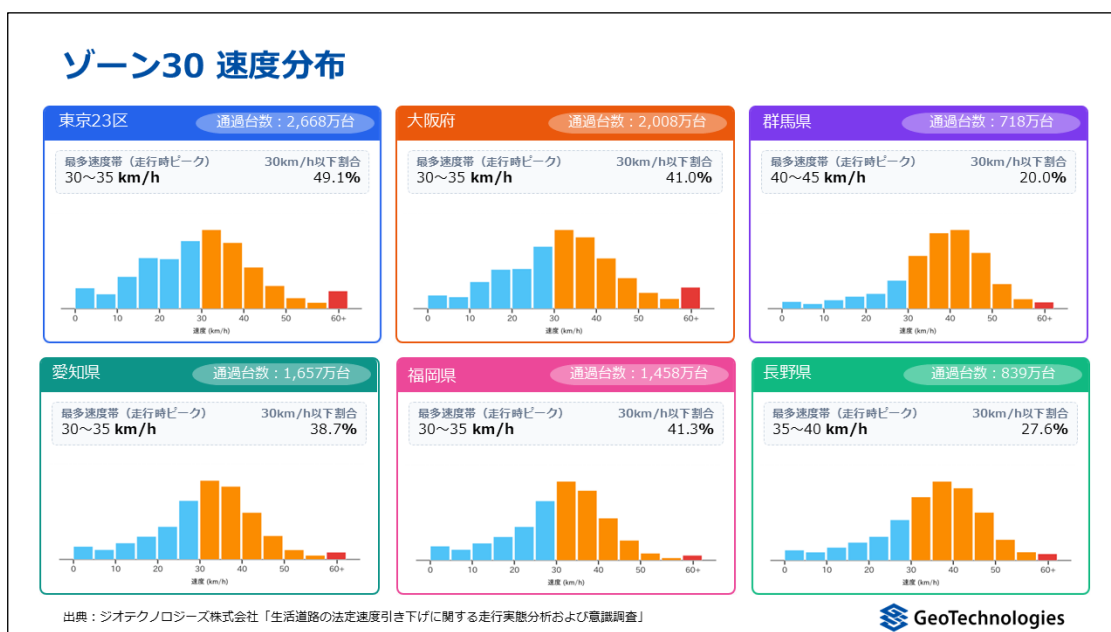


## 5. 「ゾーン 30」の実態：全地域で 30km/h 超が過半数、地方部では約 7～8 割

すでに 30km/h 規制が導入されている「ゾーン 30」について速度分布を分析したところ、東京都 23 区、大阪府、愛知県、福岡県といった都市部における最速速度帯は「30～35km/h」であり、「30km/h 超」の走行割合が約 5～6 割と過半数を占めることが分かりました。

さらに地方部では、長野県の最速速度帯は「35～40km/h」で「30km/h 超」の走行割合が約 7 割、群馬県では最速速度帯が「40～45km/h」で「30km/h 超」の走行割合が約 8 割に達しており、走行車両の大部分が規制速度(30km/h)を超過している実態が明らかになりました。

この走行実態と、意識調査で明らかになった「制度の正しい理解は 1 割未満」「対象道路の分かりにくさは約 4 割」「後続車からのプレッシャーは約 3 割」を踏まえると、30km/h 規制の定着に向けては、対象道路を分かりやすく伝えることや、周囲の車からのプレッシャー、速度が出やすい道路構造などへの対応も重要と考えられます。さらに地域ごとの走行実態に応じた啓発活動を行うことも、法令順守の促進につながると考えます。



## 6. 自由回答：事故減少への期待の一方で「煽られること」への懸念と周知を求める声

生活道路における法定速度引き下げに関する自由回答※では、「事故の減少」や「安全性向上」といった制度導入を好意的に受け止める期待の声が多く寄せられました。一方で、「煽られるのではないか」「後続車からのプレッシャーが気になる」「クラクションを鳴らされそう」といった不安が挙げられ、回答の約 1 割※で言及されました。

また、対象道路やルールのわかりにくさを指摘する意見のほか、歩行者・自転車を含めた安全対策や制度の周知・情報提供の充実を求める声も寄せられました。

※自由回答の有効回答数（1,674 件）および言及割合（約 1 割）は、自由回答データから関連キーワードを用いて機械抽出を行い、一部目視確認のうえ算出した概算値です。



## ■今後の展望

交通を取り巻く環境は、高齢化や過疎化、慢性的な交通渋滞などを背景に、安全対策の推進をはじめとする多様な社会課題への対応が求められています。

そうした中、ジオテクノロジーズは、創業以来 30 年にわたりカーナビ向けのデジタル地図データを提供し、人々の移動を支えてきました。長年培った交通分野での知見・技術に加え、保有する地理空間データと人流データをはじめとするダイナミックデータを駆使し社会課題の解決に取り組んでいます。

そうした取り組みの一環として実施した本調査による分析結果が、今後の啓発活動や交通環境の整備など、地域の交通安全に資する取り組みとして活用されることを願っています。

なお、今回の施行前調査をベースラインとし、2026 年 9 月 1 日の施行日以降にも走行実態分析および意識調査を実施し、法定速度引き下げ前後での変化を追跡検証していく予定です。

## ■ 調査概要

### 【走行実態分析（Geo-People）】

調査手法：「Geo-People」（ポイ活アプリ「トリマ」ユーザーの人流データから抽出した自動車の走行履歴を分析）

対象エリア：東京都 23 区、大阪府、愛知県、福岡県、群馬県、長野県の各 5 か所の生活道路、およびゾーン 30 指定区域内の道路

調査期間：2026 年 5 月 1 日（金）～5 月 31 日（日）

※「ゾーン 30 指定区域」は指定エリア内全体の道路を対象とし、「生活道路」はデータ抽出後に道路環境（周囲の状況・センターラインの有無等）を踏まえ、各都道府県で走行データに基づき 30km/h 以上の車両の交通量が多い 5 か所を選定しています。

※「Geo-People」は、プライバシーを保護した位置情報データです。収集、使用する全てのデータは許諾の取れた情報のみを使用しています。また、匿名加工処理により使用する情報から個人を識別することはできません。

### 【ドライバー意識調査（Geo-Research）】

調査手法：「Geo-Research」（ポイ活アプリ「トリマ」ユーザーに対する WEB 調査）

対象者：20～69 歳男女、普通自動車免許保有かつ月 1 回以上運転者、対象エリア居住者(2026 年 6 月 1 日時点)

対象エリア：東京都 23 区、大阪府、愛知県、福岡県、群馬県、長野県

調査サンプル数：4,994ss

割付：男女×年代均等割り付（ベストエフォート）

調査期間：2026 年 6 月 23 日（火）～6 月 29 日（月）

## ■ ジオテクノロジーズ株式会社について

当社は、1994 年の創業以来、一貫してデジタル地図を提供しています。自社ブランド「MapFan」をはじめ、カーナビ・法人向けの地図データや、高度な自動運転の実現に不可欠な AD/ADAS 用地図など、幅広い地理空間データを保有しています。

さらに当社は、ポイ活アプリ「トリマ」に代表されるユーザーとの接点によって得られる「ダイナミックデータ」という、もう一つの資産を持っています。正確な位置情報に人の移動や行動を掛け合わせることで、そこにあるストーリーまでを分析し提供することが可能となります。

当社は、地理空間データとダイナミックデータの提供・分析を通じて、より快適でサステナブルな社会の実現を目指します。

本 社 所 在 地： 東京都文京区本駒込 2-28-8 文京グリーンコートセンターオフィス 22F

代 表 者： 代表取締役社長 八 劔 洋 一 郎

設 立： 1994 年 5 月 1 日

事 業 内 容： オートモーティブビジネス／エンタープライズビジネス／コンシューマービジネス／  
マーケティングビジネス

コーポレートサイト： <https://geot.jp/>