

三重県警察速度管理指針

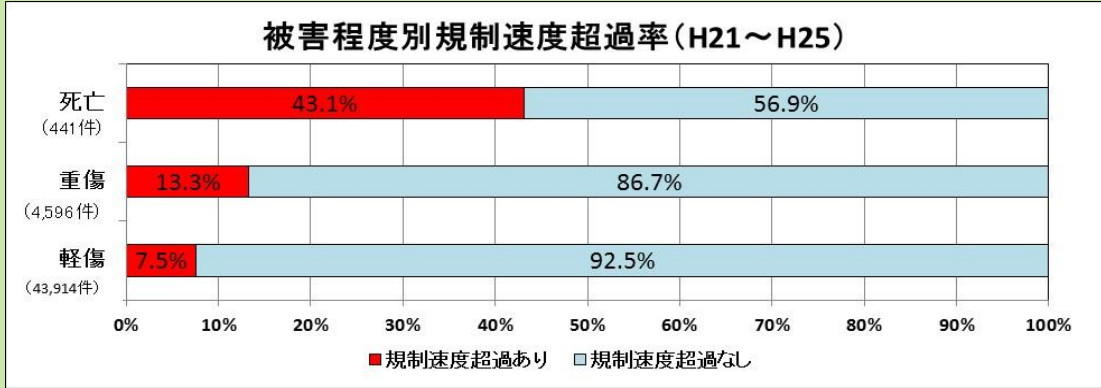
総合的な速度管理の必要性

～規制速度遵守が死亡事故を減少させる～

H26.9

交通事故の発生状況

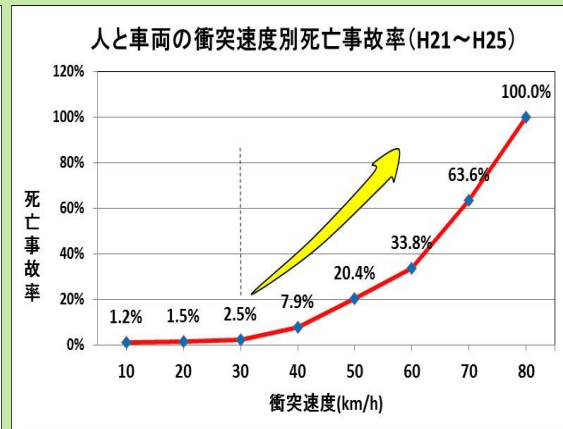
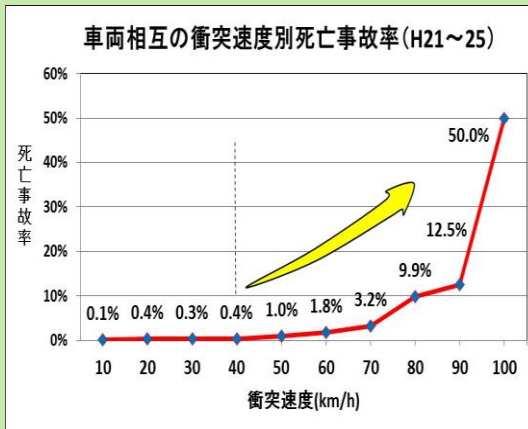
- 第一当事者が規制速度を超過していた割合は、被害程度が軽傷の場合は全体の7.5%であるのに比べて、死亡の場合には全体の43.1%を占めている。



※ 第一当事者…交通事故に関与した人のうち、違反(過失)が最も重いものをいい、違反(過失)が同程度の場合は、被害が軽いものをいいます。

走行速度と交通事故の関係 (一般道路)

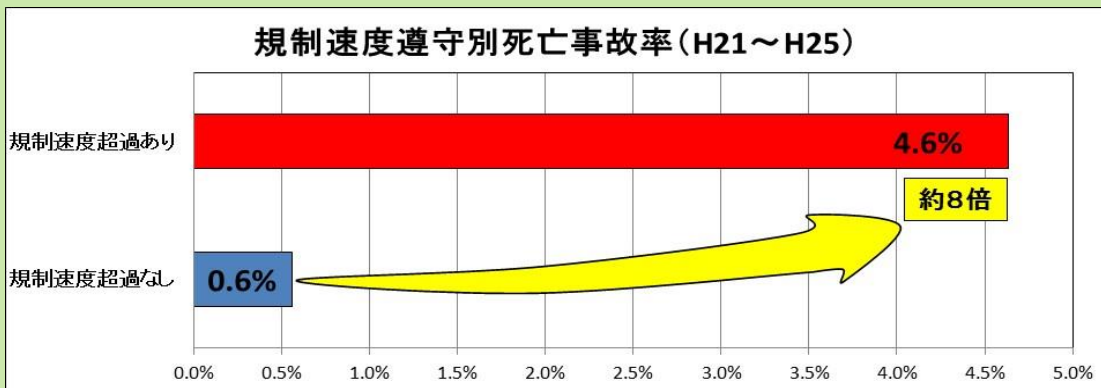
- 車両相互の衝突速度が40キロを超えると死亡事故率が上昇する。
- 人と車両の衝突速度が30キロを超えると死亡事故率が大きく上昇する。



※ 死亡事故率(%) = 死亡事故件数 / 交通事故件数 × 100

規制速度の遵守による被害の軽減

- 第一当事者が規制速度を超過していた交通事故は、規制速度を超過していない交通事故に比べて、死亡事故率が約8倍となる。



交通指導取締りの交通事故抑止効果

- 自動車運転者、自転車利用者及び歩行者の交通安全意識の向上を図り、交通事故を抑止するためには、交通事故が発生した現場を中心とした交通指導取締りのもとより、交通事故分析の結果に基づく、交通事故多発時間帯、多発エリア、多発路線における交通指導取締りが必要である。

総合的な速度管理の内容

※交通事故の特徴は、平成21年から平成25年までの5年間の事故を対象にしています。

区分	市街地 (注1)	非市街地	事故多発幹線道路	生活道路 (注2)	高速道路等
地域・路線等の特性に応じた分類と目標	（特徴） ○人身事故は、非市街地より市街地が多い。(62.1%) ○人身事故は、朝夕(8～10時、16～18時)に30.3%を占める。 ○人身事故は、追突事故が38.6%、出会い頭事故が26.4%を占める。 ○死亡事故は、人と車両の事故が48.0%を占める。	（特徴） ○死亡事故は、市街地より非市街地が多い。(57.1%) ○死亡事故は、出会い頭事故が22.2%、車両単独事故が25.2%を占める。 ○出会い頭の死亡事故は、信号のない交差点で84.7%を占める。	（特徴） ○国道23号などの事故多発幹線道路17路線の人身事故は、県下の32.2%を占める。 ○17路線の人身事故は、追突事故が50.6%を占める。	（特徴） ○人身事故は、朝夕(7～9時、16～19時)に42.7%を占める。 ○人身事故は、生活道路以外の道路と比較して、歩行者、自転車利用者が被害に遭う事故が多い。 ○衝突速度が30キロを超える、死亡事故率が30キロ以下の5.1倍になる。	（特徴） ○死亡事故は、夜間に80.0%を占める。 ○人身事故は、追突事故が70.0%を占める。 ○人身事故は、東名阪自動車道で52.7%を占める。
	（目標） ○円滑な道路交通の確保 ○追突事故、出会い頭事故の防止 ○歩行者、自転車利用者の安全確保	（目標） ○出会い頭事故、車両単独事故の防止	（目標） ○円滑な道路交通の確保 ○追突事故の防止	（目標） ○車両速度の抑制 ○通過交通の抑制・排除 ○歩行者、自転車利用者の安全確保	（目標） ○規制速度、車間距離保持の遵守による人身事故の抑止、被害軽減 ○円滑な道路交通の確保 ○追突事故の防止
分類ごとの施策 (注3)	規制速度の遵守による人身事故の抑止、被害軽減				
	交通環境に適合した速度規制の見直し				
	交通事故多発時間帯、多発エリア、多発路線における交通指導取締り				
	通学路及び交通事故が発生した現場を中心とした交通指導取締り				
道路情報板等を活用した交通事故防止情報発信					
○地域住民に規制速度を遵守させるための交通安全教育・広報啓発活動 ○適切な交通規制、信号制御による交通流管理	○運転者に規制速度を遵守させるための運転者教育・広報啓発活動 ○道路管理者と連携した速度抑制対策	○運転者に緊張感を保持した運転を促すための運転者教育・広報啓発活動 ○公開交通指導取締り ○白バイ、パトカーのレッド走行による警戒活動	○「ゾーン30」による面的な速度規制 ○道路管理者と連携した路側帯の設置、拡幅、中央線抹消等による速度抑制対策 ○抜け道として利用の自粛と規制速度の遵守を働き掛けるための運転者教育、広報啓発活動 ○規制速度を遵守させるための街頭活動	○速度超過、車間距離不保持を重点とした交通指導取締り ○パトカーのレッド走行による警戒活動 ○道路管理者と連携した渋滞情報発信 ○道路管理者への交通安全施設面の働き掛け ○運転者への交通事故防止情報発信	
重点的な速度抑制対策、交通安全教育等を実施する地域 ○ 桑名署～馬道地区 ○ いなへ署～東員地区 ○ 四日市北署～阿倉川地区 ○ 四日市南署～日永地区 ○ 四日市西署～菰野地区 ○ 鈴鹿署～神戸地区 ○ 亀山署～江ヶ室地区 ○ 津署～一身田地区 ○ 津南署～南郊地区 ○ 松阪署～川井町地区 ○ 大台署～佐原地区 ○ 伊勢署～曾祢町地区 ○ 鳥羽署～阿児地区 ○ 尾鷲署～尾鷲駅前地区 ○ 熊野署～有馬地区 ○ 紀宝署～成川地区 ○ 伊賀署～丸の内地区 ○ 名張署～桔梗が丘地区	重点的な速度抑制対策を実施する路線 事故多発幹線道路及び市街地を除く、比較的交通が閑散とした交通事故の多い路線	重点的な速度抑制対策を実施する路線 【最重点3路線】 ○ 国道1号 ○ 国道23号 ○ 国道42号 【重点14路線】 ○ 国道163号 ○ 国道165号 ○ 国道167号 ○ 国道258号 ○ 国道260号 ○ 国道306号 ○ 国道365号 ○ 国道368号 ○ 国道421号 ○ 国道477号 ○ 県道鳥羽松阪線 ○ 県道四日市鈴鹿環状線 ○ 県道四日市菰野大安線 ○ 県道上浜高茶屋久居線	「ゾーン30」による面的な速度規制を実施している地域 (平成26年8月19日現在) ○ 桑名市～精義地区 ○ 四日市市 ～東富田地区 ○ 四日市市～橋北地区 ○ 松阪市～松坂城地区	重点的な速度抑制対策を実施する路線 ○ 東名阪自動車道 ○ 名阪国道	
備 考					
・注1 「市街地」とは、道路に沿っておおむね500メートル以上にわたって、住宅、事業所又は工場等の建物が連立し、又はこれらが混在して連立している状態であって、その地域における建造物及び敷地に占める割合が80%以上になるいわゆる市街地的形態をなしている地域をいいます。 ・注2 「生活道路」とは、主として地域住民の日常生活に利用される道路をいいます。 ・注3 分類ごとの施策は、他の分類と重複する場合があります。 ・注4 速度抑制対策は、具体的な路線地域等以外の路線地域でも行います。					
具体的な地域・路線等 (注4)					