

三重県警察速度管理指針

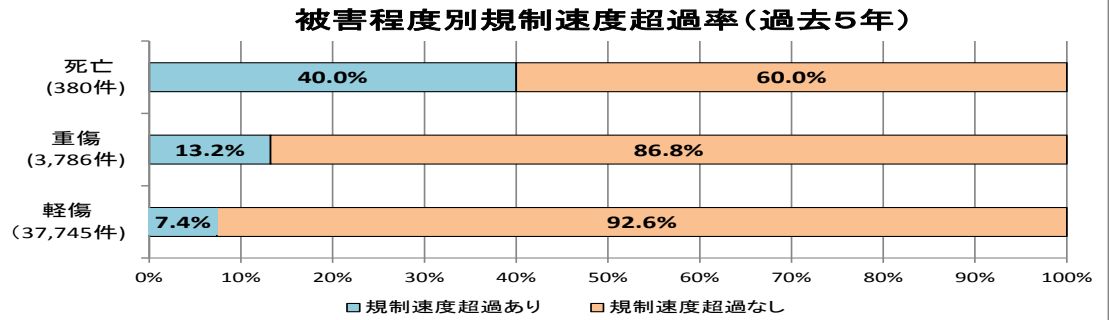
総合的な速度管理の必要性

～規制速度遵守が死亡事故を減少させる～

H29.11

被害程度と規制速度超過の関係

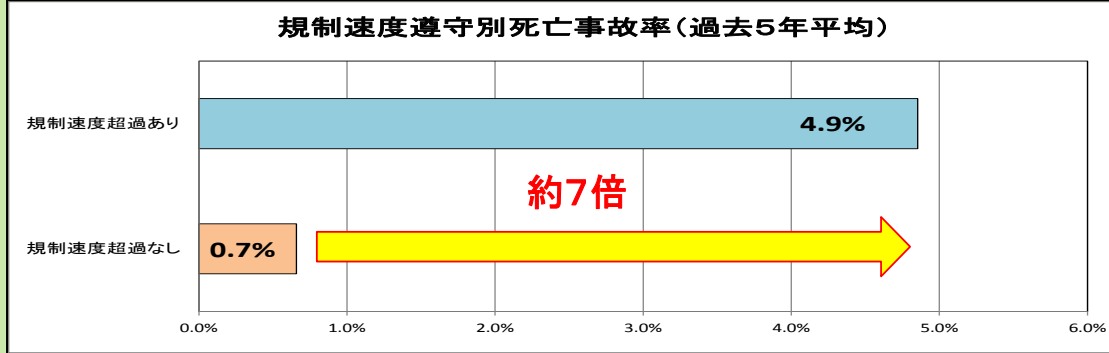
○規制速度を超過した交通事故の割合は、被害程度が軽傷の場合には7.4%であるのに対して、死亡の場合には40.0%を占めている。**※1**



(原付を除く第1当事者)**※2**

規制速度の遵守による被害の軽減

○規制速度を超過した交通事故は、規制速度を超過しない交通事故に比べて、死亡事故率が約7倍となる。**※3**



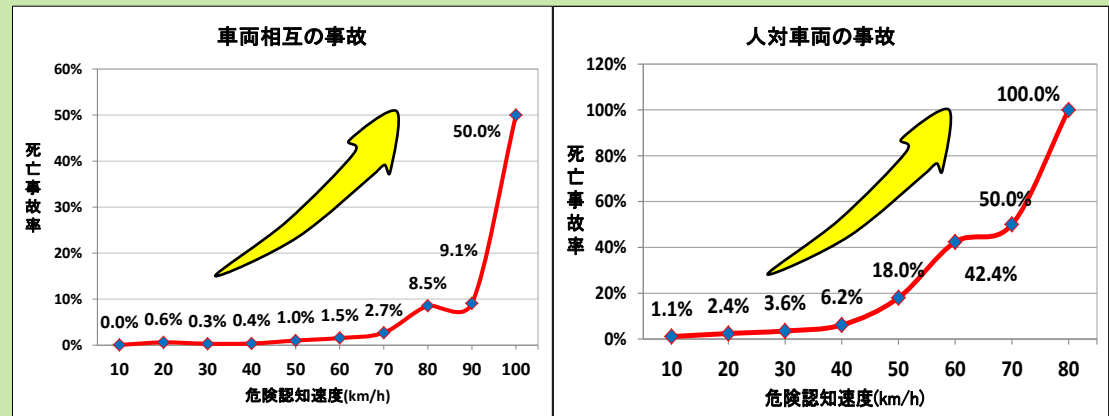
(原付を除く第1当事者)

走行速度と交通事故の関係

○車両相互の事故の場合、車両の危険認知速度が40キロを超えると死亡事故率が上昇する。**※4**

○人と車両の事故の場合、車両の危険認知速度が30キロを超えると死亡事故率が上昇する。

危険認知速度別死亡事故率(H24～H28)



(原付以上の第1当事者、一般道路)

交通指導取締りの交通事故抑止効果

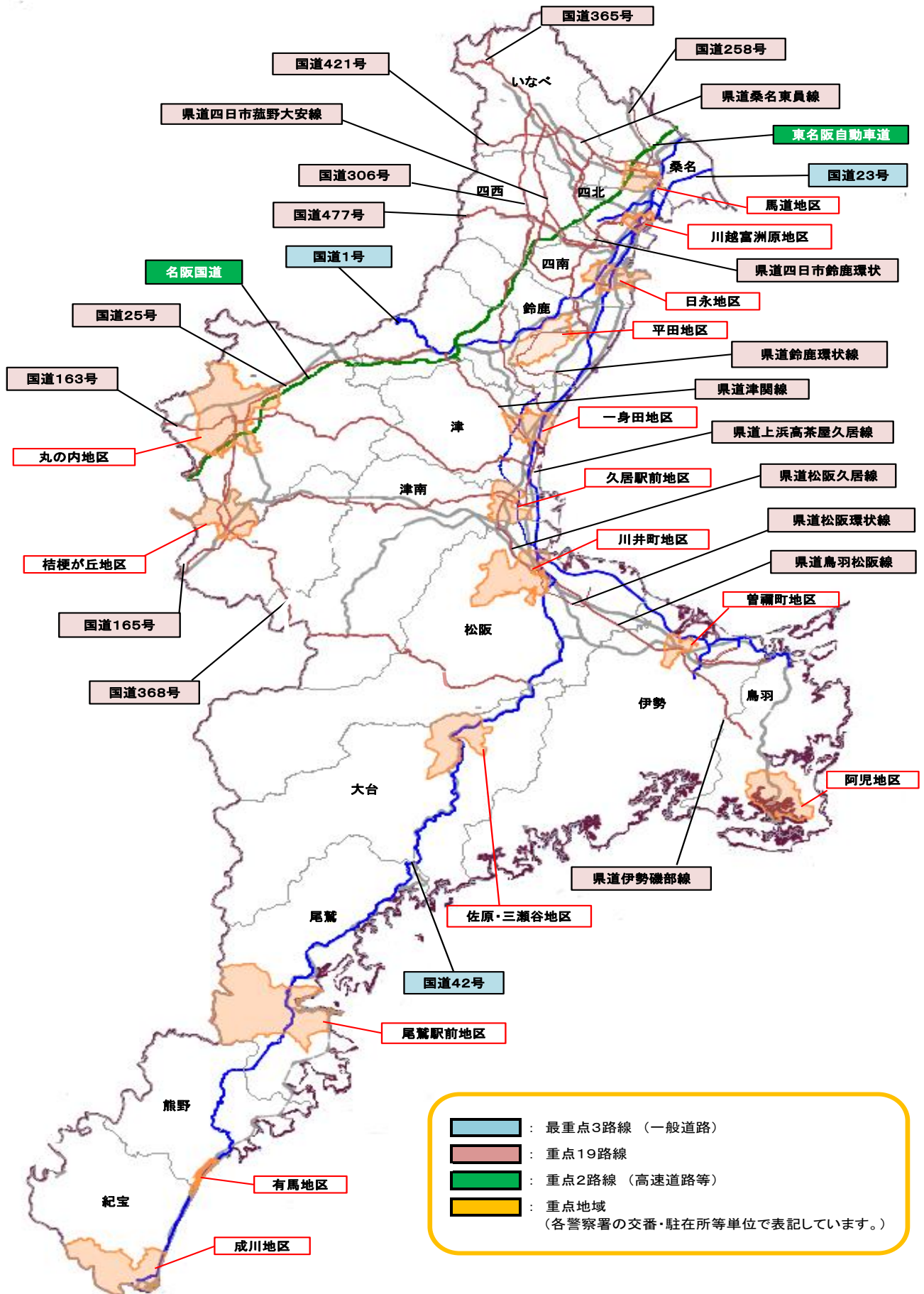
○自動車運転者、自転車利用者及び歩行者の交通安全意識の向上を図り、交通事故を抑止するためには、交通事故が発生した現場を中心とした交通指導取締りはもとより、交通事故分析の結果に基づく、交通事故多発時間帯、多発エリア、多発路線における交通指導取締りが必要である。

- ※1** 規制速度を超過した交通事故とは、危険認知速度が交通事故が発生した地点の規制速度を上回った場合における当該交通事故をいいます。
- ※2** 第1当事者とは、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。
- ※3** 死亡事故率(%)=死亡事故件数/交通事故件数×100
- ※4** 危険認知速度とは、交通事故の当事者が原付以上の車両の場合、その運転者が相手方車両、人、物件等を確認、危険を認知した時点の走行速度をいい、具体的には、ブレーキ、ハンドル操作等の事故回避行動をとる直前の速度をいいます。なお、運転者が危険を認知せず、事故に至った場合は、事故直前の速度としています。

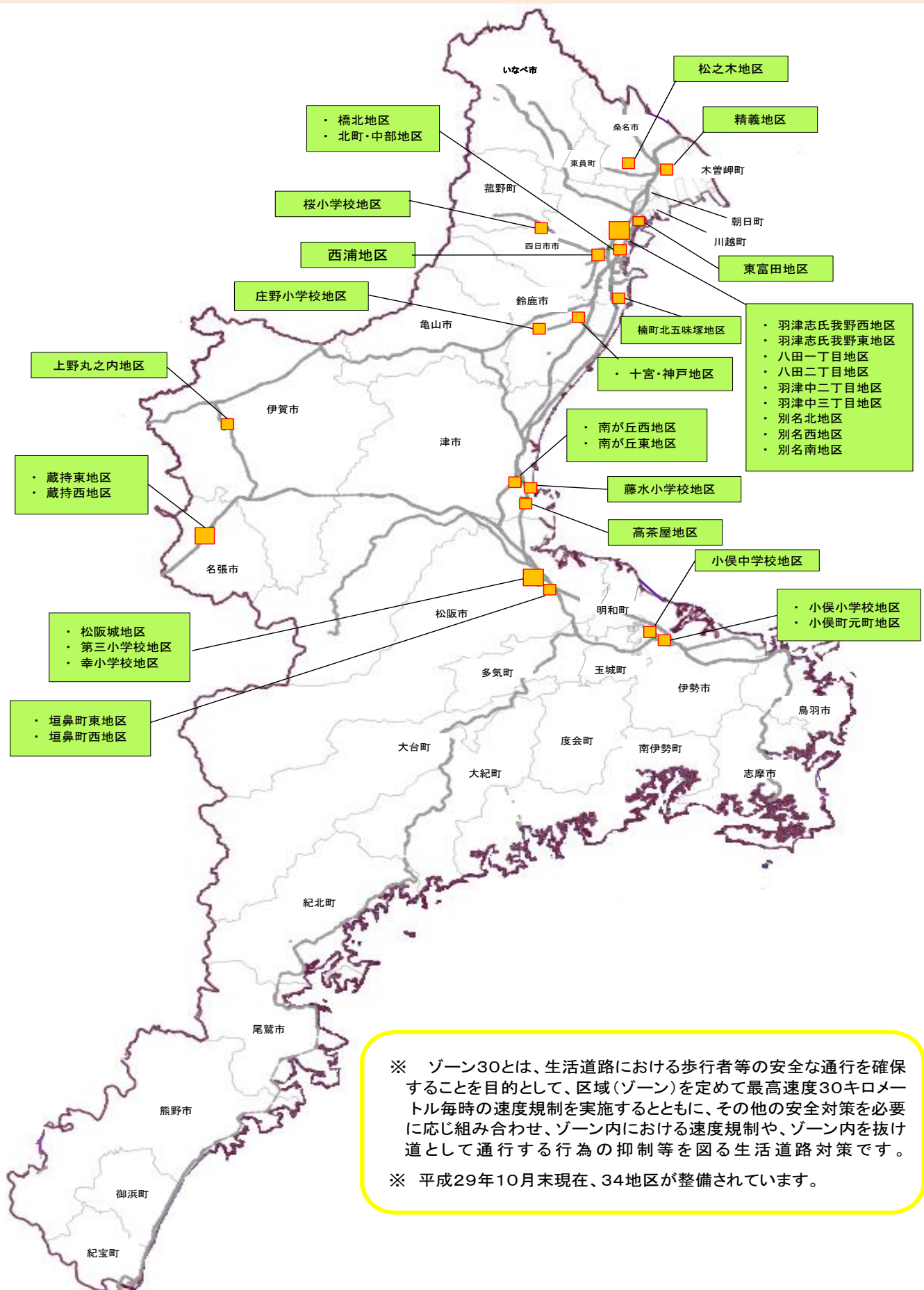
総合的な速度管理の内容

区分	市街地 ※1	非市街地	事故多発幹線道路	生活道路 ※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）※3 ○県下全体の人身事故の61.6%を占めている。 ○人身事故の43.1%が朝夕（8～10時、16～18時）に発生している。 ○人身事故の40.9%が追突事故、24.8%が出会い頭事故である。 ○死亡事故の47.6%が人と車両の事故、そのうち72.7%が道路横断中に発生している。	（特徴） ○県下全体の死亡事故の57.3%を占めている。 ○死亡事故の29.4%が車両単独事故、23.4%が出会い頭事故である。 ○出会い頭の死亡事故の75.9%が信号のない交差点で発生している。	（特徴） ○県下全体の人身事故の37.7%を占めている。 ○人身事故の64.2%が追突事故である。 ○死亡事故の29.3%が人と車両の事故である。	（特徴） ○人身事故の43.1%が朝夕（7～9時、16～19時）に発生している。 ○歩行者、自転車利用者は、生活道路以外の道路と比較して、人身事故の被害に遭う割合が高い。 ○危険認知速度が30キロを超えると、死亡事故率が30キロ以下の4.2倍になる。	（特徴） ○死亡事故の62.8%が夜間に発生している。 ○死亡事故の44.2%が車両単独事故、32.6%が追突事故である。 ○人身事故の73.1%が追突事故である。	
	（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 ○車両速度の抑制 ○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 ○車両単独事故、追突事故の防止	
分類ごとの取組 ※4	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					
	道路管理者と連携した道路環境整備による速度抑制対策					
	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					
具体的な地域・路線等 ※5	交通情報板等を活用した交通事故防止情報発信		○「ゾーン30」による面的な速度規制 ○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 ○子供、高齢者等に対する保護誘導活動			
	○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 ○交通関係機関・団体に規制速度を遵守した走行の働き掛け	○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 ○白バイ、パトカーのレッド走行による警戒活動 ○公開交通指導取締り	○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 ○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を実施する地域 ○桑名署～馬道地区 ○四日市北署～川越富州原地区 ○四日市西署～菟野地区 ○鈴鹿署～平田地区 ○津南署～久居駅前地区 ○大台署～佐原・三瀬谷地区 ○鳥羽署～阿児地区 ○熊野署～有馬地区 ○伊賀署～丸の内地区 ※地区名は、各警察署の交番・駐在所名で表記しています。		重点的な速度抑制対策を実施する路線 【重点3路線】 ○国道1号 ○国道23号 ○国道42号 【重点19路線】 ○国道25号 ○国道163号 ○国道165号 ○国道258号 ○国道306号 ○国道365号 ○国道368号 ○国道421号 ○国道477号 ○県道桑名東員線 ○県道四日市菟野大安線 ○県道鈴鹿環状線 ○県道津関線 ○県道上浜高茶屋久居線 ○県道松阪久居線 ○県道鳥羽松阪線 ○県道伊勢磯部線 ○県道四日市鈴鹿環状線 ○県道松阪環状線		「ゾーン30」による面的な速度規制を実施している地区（H29.10.月末現在） ○ 桑名市 2地区 ○ 四日市市 15地区 ○ 鈴鹿市 2地区 ○ 津市 4地区 ○ 松阪市 5地区 ○ 伊勢市 3地区 ○ 伊賀市 1地区 ○ 名張市 2地区 ※ ゾーン30指定地区は、別添の「ゾーン30指定地区マップ」を参照		
重点的な速度抑制対策を実施する路線 【重点2路線】 ○東名阪自動車道 ○名阪国道		道路情報板による情報発信 				
主な取組例	広報啓発活動 	通学路の街頭指導 	ゾーン30 			
	交通安全講習  歩行環境シミュレーターによる交通安全教育	交通指導取締り 	白バイによるレッド走行 	道路環境の整備・充実 	隣接署との合同取組 	
備考	※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。 ※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。 ※3 交通事故の特徴は、平成24年から平成28年までの5年間を対象にしています。 ※4 分類ごとの取組は、他の分類と重複する場合があります。 ※5 速度抑制対策は、具体的な地域・路線等以外についても、交通情勢等に応じて適宜行います。					

重点的な速度抑制対策を実施する地域・路線マップ



ゾーン30指定地区マップ



※ ゾーン30とは、生活道路における歩行者等の安全な通行を確保することを目的として、区域(ゾーン)を定めて最高速度30キロメートル毎時の速度規制を実施するとともに、その他の安全対策を必要に応じ組み合わせ、ゾーン内における速度規制や、ゾーン内を抜け道として通行する行為の抑制等を図る生活道路対策です。

※ 平成29年10月末現在、34地区が整備されています。