

# 三重県警察速度管理指針

交通事故の減少及び被害軽減には、速度規制や取締り等により適切な速度管理が必要であり、本指針は、県内における速度管理に関する基本的な考え方を広く県民と共有することで、交通安全意識の向上を図り、もって交通事故の減少を期すものです。

## 速度管理の意義～規制速度遵守が死亡事故を減少させる

### 車両の走行速度と交通事故の関係

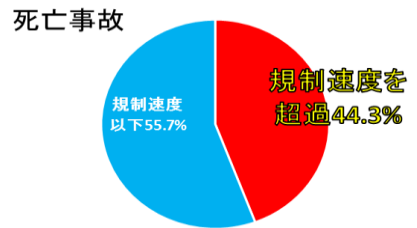
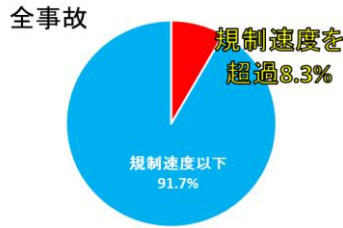
#### 被害程度と交通事故発生状況の関係

#### 規制速度と事故の発生状況

※規制速度の遵守が交通事故発生及び被害軽減に大きな効果

規制速度を超過した交通事故は全事故の8.3%であるのに対して死亡事故では、44.3%を占めている。

※1

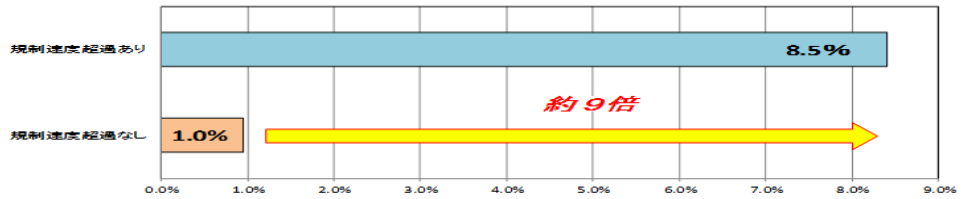


#### 規制速度の遵守による被害軽減効果

(原付を除く第1当事者) ※2

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9倍となる。 ※3

規制速度遵守別死亡事故率(過去5年平均)



#### 危険認知速度と致死率

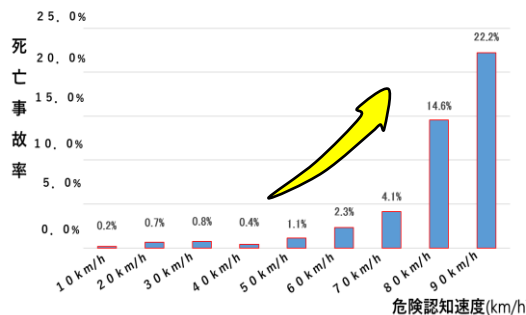
危険認知速度別死亡事故率(H28～R2)

(原付を除く第1当事者)

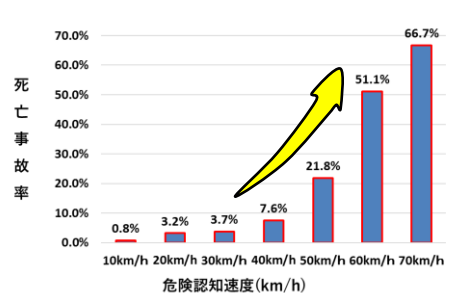
車両相互の場合、車両の危険認知速度は40キロを超えると死亡事故率が上昇する。

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。 ※4

車両相互の事故



人と車両の事故



(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、多発路線等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、物件等認め、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
区分ごとの交通事故の特徴と目標	<b>（特徴）</b> ※3 ○県下全体の人身事故の61.4%を占めている。 ○人身事故の43.1%が朝夕（8～10時、16～20時）に発生している。 ○人身事故の39.8%が追突事故、24.1%が出会い頭事故である。 ○死亡事故の44.6%が人と車両の事故、そのうち77.1%が道路横断中に発生している。	<b>（特徴）</b> ○県下全体の死亡事故の50.3%を占めている。 ○死亡事故の38.8%が車両単独事故、18.1%が出会い頭事故である。	<b>（特徴）</b> ○県下全体の人身事故の41.3%を占めている。 ○人身事故の62.7%が追突事故である。 ○死亡事故の26.3%が人と車両の事故である。	<b>（特徴）</b> ○人身事故の43.2%が朝夕（7～9時、16～19時）に発生している。 ○歩行者、自転車利用者が人身事故の当事者となる割合が高い。 ○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2.3倍になる。	<b>（特徴）</b> ○死亡事故の61.8%が昼間に発生している。 ○死亡事故の44.1%が車両単独事故、29.4%が追突事故である。 ○人身事故の74.3%が追突事故である。
	<b>（目標）</b> ○円滑な道路交通の確保 ○歩行者、自転車利用者の安全確保 ○追突事故、出会い頭事故の防止	<b>（目標）</b> ○規制速度の遵守による人身事故の抑止、被害軽減 ○車両単独事故、出会い頭事故の防止	<b>（目標）</b> ○円滑な道路交通の確保 ○車両速度の抑制 ○追突事故の防止	<b>（目標）</b> ○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	<b>（目標）</b> ○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

区分ごとの取組 ※4	交通環境に応じた速度規制の見直し				
	可搬式速度違反自動取締装置による速度違反取締り				
	交通事故分析に基づく交通指導取締り				
	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				
	交通情報板等を活用した情報発信				
○交通規制、信号制御による適切な交通流管理 ○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	○運転者に緊張感の保持と規制速度を遵守させるための交通安全教育・広報啓発 ○関係機関・団体への働き掛け	○運転者に事故多発路線であることの周知と緊張感を保持した運転を促すための交通安全教育・広報啓発 ○白バイ、パトカーによる警戒活動 ○公開交通指導取締り	○「ゾーン30」による面的な速度規制 ○抜け道としての利用自粛と規制速度の遵守を働き掛けるための交通安全教育・広報啓発 ○子供、高齢者等に対する保護誘導活動	○速度超過、車間距離不保持を重点とした交通指導取締り ○パトカーによる警戒活動 ○道路管理者と連携した渋滞情報発信	

具体的な地域・路線等 ※5	重点的な速度抑制対策を実施する地域		重点的な速度抑制対策を実施する路線	
	○桑名署～大山田地区 ○四日市北署～阿倉川地区 ○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・駐在所名等で表記しています。	○いなべ署～東員地区 ○四日市南署～日永地区 ○亀山署～江ヶ室地区 ○津署～岩田橋地区 ○松阪署～川井町地区 ○伊勢署～曾禰町地区 ○尾鷲署～尾鷲駅前地区 ○紀宝署～成川地区 ○名張署～桔梗が丘地区	【最重点3路線】 ○国道1号 ○国道23号 ○国道42号 ○国道42号 【重点27路線】 ○国道165号 ○国道477号 ○国道306号 ○国道421号 ○国道368号 ○国道365号 ○国道260号 ○国道163号 ○国道167号 ○国道258号 ○国道166号 ○国道25号 ○県道鳥羽松阪線 ○県道四日市鈴鹿環状線 ○県道鈴鹿環状線 ○県道上浜高茶屋久居線 ○県道四日市菟野大安線 ○県道桑名東員線 ○県道四日市楠鈴鹿線 ○県道津関線 ○県道伊勢磯部線 ○県道伊勢南島線 ○県道上海老茂福線 ○県道松阪久居線 ○県道亀山鈴鹿線 ○県道津芸濃大山田線 ○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（R3.4月末現在） ○桑名市 4地区 ○東員町 1地区 ○四日市市 16地区 ○菟野町 1地区 ○亀山市 1地区 ○鈴鹿市 4地区 ○津市 7地区 ○松阪市 5地区 ○大台町 1地区 ○伊勢市 3地区 ○志摩市 1地区 ○紀北町 1地区 ○熊野市 1地区 ○御浜町 1地区 ○伊賀市 1地区 ○名張市 2地区

主な取組例	<b>交通安全教育</b> 	<b>通学路での街頭指導</b> 	<b>ゾーン30の整備</b> 	<b>交通流の管理</b> 
	<b>広報啓発活動</b> 	<b>道路交通環境の整備</b> 		<b>VICSによる情報提供</b> 

※1「市街地」とは、道路に沿っておおむね500メートル以上わたって、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の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28年から令和2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。