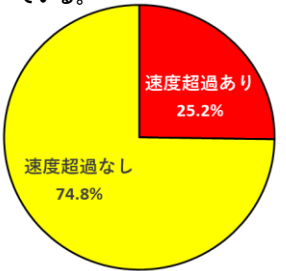
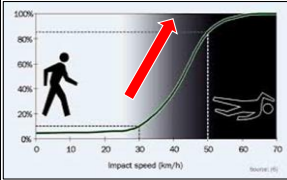
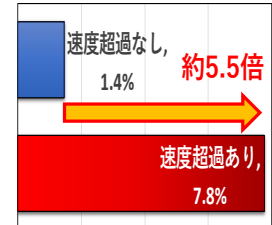
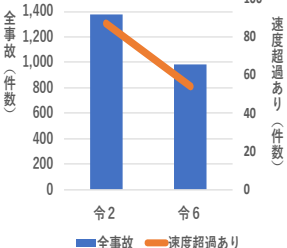


# 秋田県警察速度管理指針

令和7年12月

この指針は、交通事故の抑止と被害軽減対策を推進するため、適切な最高速度規制のほか、交通指導取締り、交通安全教育及び広報啓発などにより、速度抑制を図る総合的な速度管理を推進する上での基本的な考え方を広く県民の皆様を示し、その理解を深めるために取りまとめたものです。

## 秋田県における総合的な速度管理の必要性

交通死亡事故の発生状況	走行速度と交通事故の関係	規制速度の遵守による被害の軽減	交通指導取締りの交通事故抑止効果												
<p>○ 過去5年間の交通死亡事故のうち、交通事故を起こした人が規制速度を超過していた事故は、全体の約25%を占めている。</p>  <p>速度超過あり 25.2%</p> <p>速度超過なし 74.8%</p> <p>※令和2年から令和6年までの5年間 ※対象外・不明を除く</p>	<p>○ 衝突時の速度が30km/hを超えると、歩行者の致死率が上昇する。</p> <p>○ 致死率は、</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・30km/h以下→約10%</li> <li>・50km/h以上→約80%以上となる。</li> </ul>  <p>※出典「Speed management - A road safety manual for decision-makers and practitioners-」より</p>	<p>○ 過去5年間で、規制速度の超過がある交通事故は、規制速度の超過がない事故に比べて交通死亡事故となる確率が約5.5倍に上昇する。</p>  <p>速度超過なし, 1.4%</p> <p>速度超過あり, 7.8%</p> <p>約5.5倍</p> <p>0.0% 2.0% 4.0% 6.0% 8.0%</p> <p>※令和2年から令和6年までの5年間 ※対象外・不明を除く</p>	<p>○ 重点的な速度取締りを実施した結果、全事故及び速度超過ありの事故が約30~40%減少した。</p>  <p>全事故 (件数)</p> <p>速度超過あり (件数)</p> <p>令2 令6</p> <p>■ 全事故 ■ 速度超過あり</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th></th> <th>令2</th> <th>令6</th> <th>増減率</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>全事故</td> <td>1,377</td> <td>981</td> <td>-28.8%</td> </tr> <tr> <td>速度超過あり</td> <td>87</td> <td>54</td> <td>-37.9%</td> </tr> </tbody> </table>		令2	令6	増減率	全事故	1,377	981	-28.8%	速度超過あり	87	54	-37.9%
	令2	令6	増減率												
全事故	1,377	981	-28.8%												
速度超過あり	87	54	-37.9%												

## 秋田県警察における総合的な速度管理の内容

区分	生活道路	幹線道路	市街地
特徴・目標	<p>【特徴】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>○ 発生場所と同一市町村内に居住する当事者による交通事故が約80%を占めている。</li> <li>○ 自動車と歩行者又は自転車との衝突事故が約30%を占めている。</li> <li>○ 交通事故を起こした人の危険認知速度が、30km/hを超える事故が約15%を占めている。</li> </ul> <p>【目標】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>○ 生活道路などにおける速度の抑制</li> <li>○ 通学路や生活道路の安全確保</li> <li>○ 歩行者や自転車の安全確保</li> </ul>	<p>【特徴】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>○ 国道上での交通事故が約50%を占めている。</li> <li>○ 自動車と歩行者又は自転車との衝突による交通死亡事故が約40%を占め、うち、規制速度を超過していたものが約30%を占めている。</li> </ul> <p>【目標】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>○ 規制速度の遵守による交通死亡事故抑止</li> <li>○ 歩行者や自転車の安全確保</li> <li>○ 安全で円滑な交通環境の整備</li> </ul>	<p>【特徴】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>○ 交通量が多い交差点及びその付近での車両相互による交通事故が約50%を占める。</li> <li>○ 交通死亡事故のうち、自動車が歩行者又は自転車と衝突した事故形態が約60%を占め、うち約60%が夜間の発生であり、約40%が規制速度を超えている。</li> </ul> <p>【目標】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>○ 昼夜の交通量に応じた速度超過の抑制及び交差点等の安全確保</li> <li>○ 歩行者や自転車の安全確保</li> </ul>
主な施策	<p>◆ 「ゾーン30」による面的な低速度規制</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>○ 令和6年度までの県内の整備区域は74地区となっており、引き続き、面的な低速度規制を推進する。</li> </ul> <p>◆ 効果的な速度違反取締り</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>○ 可搬式自動速度取締装置等を効果的に運用するほか、速度違反取締りとパトカー等の警戒活動により、歩行者及び自転車利用者の交通事故抑止と被害軽減を図る。</li> </ul> <p>◆ 運転者教育の推進</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>○ 生活道路の迂回や規制速度の遵守を働きかけるための運転者教育と広報啓発活動等を推進する。</li> </ul>	<p>◆ 円滑な交通に配慮した速度規制</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>○ 交通環境及び交通事故発生状況等を勘案し、運転者が理解して遵守しやすい最高速度規制の見直しを図る。</li> </ul> <p>◆ 速度違反取締りと情報発信</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>○ 速度違反取締りとパトカー等の警戒活動により、規制速度の遵守を働きかける。</li> <li>○ 速度違反取締り重点路線等について情報発信し、規制速度の自発的な遵守を促す。</li> </ul> <p>◆ 事業者等への働きかけ</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>○ 安全運転管理者等に対して交通ルールや規制速度の遵守を働きかけ、交通事故防止と被害軽減を図る。</li> </ul>	<p>◆ 適正な交通流の管理</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>○ 曜日や時間帯の交通量を踏まえた適切な交通管制等により道路交通の円滑と安全の両立を図る。</li> </ul> <p>◆ 複合的な交通指導取締り活動</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>○ 速度違反取締りのほか、交通事故の発生実態に応じた交差点関連違反の取締りを推進する。</li> <li>○ 赤色灯を点灯させたパトカー等による警戒活動と交通指導取締りにより、交通法令遵守を促す。</li> </ul> <p>◆ 運転者教育の推進</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>○ 規制速度の遵守と交通弱者保護等を働きかける運転者教育と広報啓発活動等を推進する。</li> </ul>
路線・区域	<ul style="list-style-type: none"> <li>○ 警察署等において、交通事故分析結果等に基づき、重点的に速度違反取締りを実施する路線・区域等を選定する。</li> <li>○ 重点地区以外でも、悪質性・危険性の高い交通違反に対しては、積極的に指導取締り活動を推進する。</li> </ul>		

※ 県内の交通事故分析については、令和2年から令和6年までに発生した5年間の交通事故を対象にしています。

※ ここでいう「生活道路」とは、主に地域住民の日常生活に利用される道路などのことです。