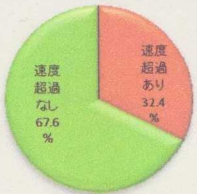


秋田県警察速度管理指針

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 (脚注1)

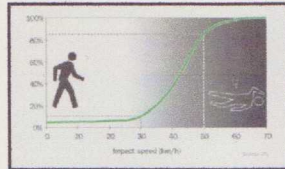
・全死亡事故のうち、事故を起こした人が規制速度を超過していた事故は、全体の32.4%を占めている。



走行速度と交通事故等の関係

・衝突時の速度が30キロメートル毎時を超えると歩行者の致死率が上昇する。

(脚注2)



規制速度の遵守による被害の軽減

・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交通事故に比べて、死亡事故となる確率が6倍。



交通指導取締り等の交通事故抑止効果

・重点的な取締り等の結果、交通事故が、24年に113件と多発していた国道105号において、25年には69件と大幅に減少した。

秋田県警察における総合的な速度管理の内容

分類と、地域等の特目性標に示した	生活道路 (脚注3) (特徴) ● 地域住民が主として利用する道路であるが、抜け道利用者による事故も発生している。 ● 自動車と歩行者又は自転車と衝突した事故が約3割を占め、速度が高いほど被害者の負傷が大きくなる傾向がある。 (目標) ● 車両の速度の抑制。 ● 抜け道利用者の流入・速度抑制。	幹線道路 (特徴) ● 交通事故の約3割は国道で発生しているほか、交差点以外の場所で発生する事故も多い。 ● 自動車と歩行者又は自転車と衝突した死亡事故が多く、その46.2%において速度が規制速度を超えている。 (目標) ● 規制速度の遵守による交通事故の抑止及び被害軽減。 ● 円滑な道路交通の確保。	市街地 (特徴) ● 交通量が多く、交差点及びその付近での車両相互の事故が多い。 ● 死亡事故のうち、自動車と歩行者又は自転車と衝突した形態が77%を占め、高齢者の被害が多い。また、ほとんどが夜間の発生で、速度が規制速度を超えている例が多い。 (目標) ● 規制速度の遵守による交通事故の抑止及び夜間における事故被害の軽減。 ● 円滑な道路交通の確保。
分類ごとの施策の例示	<ul style="list-style-type: none"> ● ゾーン30による面的な速度規制主として小学校の通学路を含む地域で、現在県内35か所において実施しているゾーン30による面的な速度規制を今後も地域を選定して実施し、車両の低速度化を促す。 ● 取締り及び街頭活動道路利用者に直接、規制速度遵守を働きかける。 ● 運転者教育生活道路の迂回や規制速度の遵守を働きかける運転者教育と広報啓発活動等を行う。 	<ul style="list-style-type: none"> ● 円滑な交通に配慮した速度規制最高速度規制の見直しを行うとともに、規制速度の趣旨を運転者が分かりやすいものとし、遵守を促す。 ● 速度取締りと情報発信速度取締りとパトカー等の警戒活動により、道路利用者に直接、規制速度遵守を働きかける。また、取締りをする路線等について情報発信し自発的な規制速度遵守を促す。 ● 事業者等への働きかけペースカーにより実勢速度の低減を図る。 	<ul style="list-style-type: none"> ● 交通流の管理昼夜の交通量を踏まえた適切な交通管制により道路交通の円滑と安全の両立を図る。 ● 速度取締り歩行者、自転車利用者被害の事故抑止及び被害軽減を図るため、速度取締り、パトカー等による警戒活動を実施する。 ● 運転者教育規制速度の遵守と交通弱者保護を働きかける運転者教育と広報啓発活動等を行う。
重点地域等	<ul style="list-style-type: none"> ● 各警察署において、交通事故実態の分析に基づいて、重点的に速度取締りを実施する路線・地域等を選定する。 ● 悪質性・危険性の高い違反や交差点関連違反等の交通事故に直結する違反の取締りも実施する。 		

脚注1 県内の交通事故分析については、平成23年～平成25年の3年間の事故を対象にしています。

脚注2 出典 Speed management - A road safety manual for decision-makers and practitioners - より。

脚注3 一般道のうち、主として地域住民の日常生活に利用される道路。