

石川県警察速度管理指針

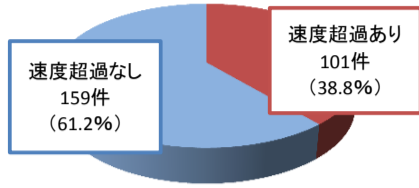
石川県における総合的な速度管理の必要性

交通事故の発生状況

過去5年間の交通死亡事故260件中、第一当事者が規制速度を超過していた交通事故は、101件で全体の38.8%を占めている。

※ 事故直前の速度(危険認知速度)が高いと、死亡事故に至る場合が多い。

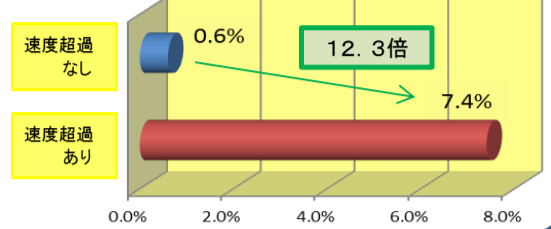
【死亡事故に占める規制速度超過の割合】



規制速度の遵守による被害の軽減

過去5年間に於ける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12.3倍高い。

【規制速度超過の有無による死亡事故率】

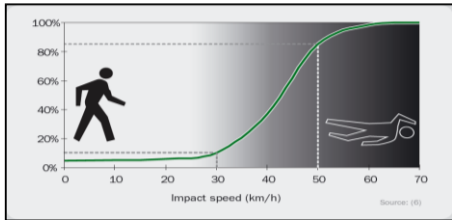


走行速度と交通事故等との関係

衝突時の速度が時速30キロメートルを超えると、歩行者の致死率が上昇する。

- ・30km/hの場合 → 致死率: 約10%
- ・50km/hの場合 → 致死率: **80%超**

【衝突時の速度が歩行者の致命傷となる確率】



※ 「交通事故抑止に資する取締り・速度規制等の在り方に関する提言」から抜粋

交通指導取締り等の交通事故抑止効果

平成24年まで、規制速度の超過がある交通事故が多発していた主要地方道金沢小松線等において、**重点的に速度取締りを実施した結果**、平成25年には大幅に減少した。

【規制速度超過による交通事故発生件数】

	規制速度を超過する事故	
	過去4年(平成21年~24年)平均	平成25年中
主要地方道 金沢小松線	8.3件	2件
主要地方道 松任宇/気線	4.8件	1件
県道 野々市鶴来線	3.0件	0件

石川県警察における総合的な速度管理の内容

	幹線道路	市街地	生活道路	のと里山海道
特徴と目標	<p>【特徴】</p> <ul style="list-style-type: none"> ○ 県内の死亡事故の約7割を占める ○ 危険認知速度が時速60キロメートルを超える事故の約9割を占める ○ 車両相互の事故では追突事故、人対車の事故では道路横断中の事故が多い ○ 正面衝突事故の死亡事故率が高く、約半数が規制速度を超過 <p>【目標】</p> <ul style="list-style-type: none"> ○ 円滑な道路交通の確保 ○ 速度規制の遵守による事故抑止と被害軽減 ○ 交差点、横断歩道付近の安全確保 	<p>【特徴】</p> <ul style="list-style-type: none"> ○ 車両相互の事故が約9割を占め、追突事故、出会い頭事故が多い ○ 出会い頭事故の被害者の約4割が自転車利用者 ○ 死亡事故の約6割が人対車の事故で、このうち約3割が規制速度を超過 ○ 夜間の死亡事故の4割が規制速度を超過 <p>【目標】</p> <ul style="list-style-type: none"> ○ 速度規制の遵守による事故抑止と被害軽減 ○ 交差点付近の安全確保 ○ 歩行者、自転車利用者の安全確保 	<p>【特徴】</p> <ul style="list-style-type: none"> ○ 車と歩行者、自転車が衝突する事故が約半数を占め、昼間の出会い頭事故が多い ○ 子供と高齢者が被害に遭う事故が約4割で、高校生による登校中の自転車事故も多い ○ 死亡事故の約半数は、危険認知速度が時速30キロメートルを超過 ○ 抜け道利用者による死亡事故も発生 <p>【目標】</p> <ul style="list-style-type: none"> ○ 速度抑制による事故抑止と被害軽減 ○ 歩行者、自転車利用者の安全確保 ○ 抜け道利用者による流入抑制と速度抑制 	<p>【特徴】</p> <ul style="list-style-type: none"> ○ 追突事故が約半数を占める ○ 事故の約半数が規制速度を超過 ○ 死亡事故は正面衝突事故と単独事故で、全てが規制速度を超過 <p>【目標】</p> <ul style="list-style-type: none"> ○ 円滑な道路交通の確保 ○ 速度規制の遵守による事故抑止と被害軽減 ○ 全席シートベルト着用による被害軽減
主な施策	<p>【交通規制】</p> <ul style="list-style-type: none"> ○ 実勢速度と規制速度の乖離が大きい道路の最高速度規制の見直し ○ 危険箇所における速度抑制に向けた交通安全施設の整備 <p>【交通指導取締り】</p> <ul style="list-style-type: none"> ○ 速度遵守、被害軽減に向けた速度取締り ○ 赤ランプ警戒による速度抑制 ○ 交差点関連違反の指導取締り <p>【交通安全教育】</p> <ul style="list-style-type: none"> ○ 安全運転管理者選任事業所等に対する運転者教育とペースカーの運用 <p>【情報発信】</p> <ul style="list-style-type: none"> ○ 交通事故多発路線等の交通事故情報の発信 ○ 歩行者の保護に向けた広報啓発 	<p>【交通規制】</p> <ul style="list-style-type: none"> ○ 交通状況に応じた交通規制 ○ 危険箇所における速度抑制に向けた交通安全施設の整備 <p>【交通指導取締り】</p> <ul style="list-style-type: none"> ○ 速度遵守、被害軽減に向けた速度取締り ○ 交差点関連違反の指導取締り ○ 夜間の赤ランプ警戒による速度抑制 ○ 自転車利用者に対する指導取締り <p>【交通安全教育】</p> <ul style="list-style-type: none"> ○ 歩行者、自転車利用者の保護に向けた安全教育と街頭指導 <p>【情報発信】</p> <ul style="list-style-type: none"> ○ 交通事故多発地域等の交通事故情報の発信 ○ 歩行者、自転車利用者の保護に向けた広報啓発 	<p>【交通規制】</p> <ul style="list-style-type: none"> ○ ゾーン30による面的な速度規制、運転者に分かりやすい標識表示による速度抑制 <p>【交通指導取締り】</p> <ul style="list-style-type: none"> ○ 子供の交通事故防止のための通学路における指導取締りと警戒活動 ○ 自転車利用者に対する指導取締り <p>【交通安全教育】</p> <ul style="list-style-type: none"> ○ 生活道路への進入抑止や速度抑制に向けた運転者教育 ○ 自転車利用者に対する安全教育 <p>【情報発信】</p> <ul style="list-style-type: none"> ○ ゾーン30や通学路の周知に向けた広報啓発 ○ 歩行者、自転車利用者の保護に向けた広報啓発 	<p>【交通規制】</p> <ul style="list-style-type: none"> ○ 4車線化を踏まえた規制速度の見直しと交通安全施設の充実 ○ 道路環境に応じた臨時交通規制 <p>【交通指導取締り】</p> <ul style="list-style-type: none"> ○ 速度厳守、被害軽減に向けた速度取締り ○ 赤ランプ警戒による速度抑制 ○ 被害軽減に向けた全座席に対するシートベルト取締り <p>【交通安全教育】</p> <ul style="list-style-type: none"> ○ 安全運転管理者選任事業所等に対する運転者教育とペースカーの運用 <p>【情報発信】</p> <ul style="list-style-type: none"> ○ 道路管理者と連携したタイムリーな交通情報の提供 <p>【その他】</p> <ul style="list-style-type: none"> ○ 道路管理者と連携した巡回パトロールの実施
路線の例示域	<p>【施策を重点的に実施する路線】</p> <ul style="list-style-type: none"> ○ 国道8号 ○ 金沢外環状道路 ○ 国道159号 ○ 主要地方道 金沢小松線等 ○ 国道249号 など 	<p>【施策を重点的に実施する地域】</p> <ul style="list-style-type: none"> ○ 石川県庁周辺 ○ JR金沢駅周辺 ○ 金沢市久安・西泉地区 ○ 野々市市役所周辺 など 	<p>【施策を重点的に推進する地域】</p> <ul style="list-style-type: none"> ○ 金沢市東力地内 ○ かほく市宇野気地内 ○ 珠洲市野々江町地内 ○ ほか、各市町の学校等周辺 など 	<p>【施策を推進する区間】</p> <ul style="list-style-type: none"> ○ 起点(千鳥台)から能登空港ICまで全89.1km

※1 石川県警察速度管理指針は、過去5年間(平成21年~平成25年)の交通事故データに基づいて作成しています。

※2 北陸自動車道は除いています。