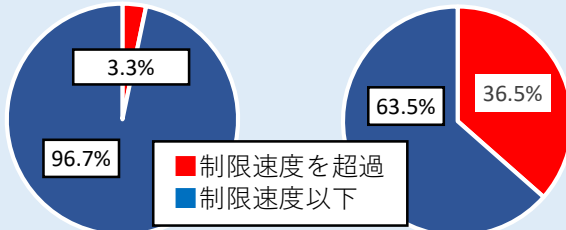


総合的な速度管理の必要性

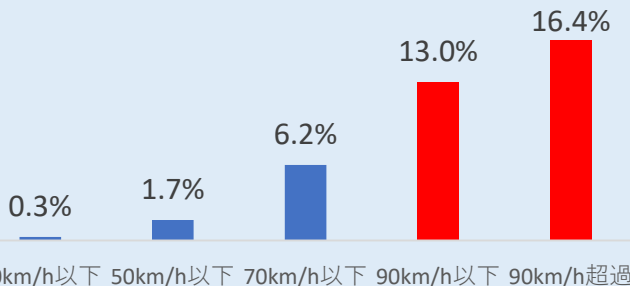
速度超過と交通事故の発生状況

- 制限速度を超過した交通事故は全事故の3.3%
- 死亡事故では36.5%に増加



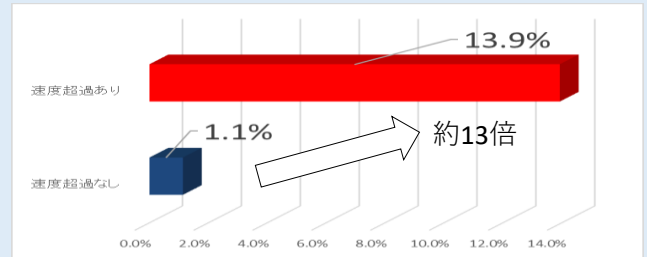
走行速度と死亡事故率

走行速度が高いほど、死亡事故率が高い



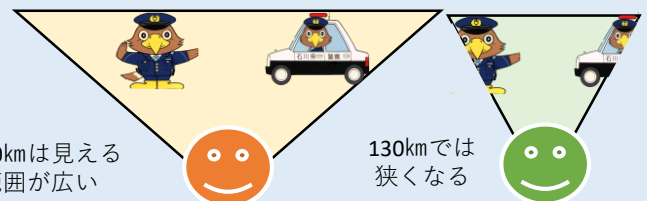
速度超過と死亡事故率

制限速度を超過した交通事故の死亡事故率は超過しない場合の約13倍となる



速度と視野の関係

- 40km/hの場合 → 視野：100度
- 130km/hの場合 → 視野：30度



速度を出すと視野が狭くなる

制限速度の遵守が交通事故の発生及び被害軽減に大きな効果

総合的な速度管理の内容

幹線道路の特徴

- 路線別では死亡事故が最も多い
- 事故全体では車両相互の追突事故が多い
- 死亡事故では歩行者の道路横断中が多い
- 死亡事故のうち、約38.4%に速度超過有り

目標

- 制限速度の遵守による交通事故抑止と被害軽減
- 事故実態を踏まえた交通規制の見直し
- 幹線道路としての役割を維持する円滑な交通環境の確保

生活道路の特徴

- 事故全体では車両相互の出会い頭事故が多い
- 死亡事故では歩行者の道路横断中が多い
- 死亡事故のうち、約38.0%に速度超過有り

目標

- 歩行者等の安全確保を最優先とした交通事故抑止
- 通学路での交通指導取締りや可搬式オービス等による速度抑制を実施
- 通学時間帯における交通規制や重点的な交通指導取締りによる抜け道利用者等の流入対策を実施

高速道路等の特徴

- 事故全体では車両相互の追突事故が多い
- 死亡事故では工作物への単独衝突が多い
- 死亡事故のうち、約50.0%に速度超過有り

目標

- 事故多発区間・時間帯を重点とした警戒・交通指導取締りによる交通事故抑止
- 道路管理者と連携したパトロール等の事故防止対策の実施

共通対策

- パトカー、白バイ等による交通事故の発生状況に応じた速度違反、交差点関連違反、横断歩行者等妨害等違反の取締り
- 運転手に注意喚起を行う交通監視やパトカーによる赤ランプ警戒活動の実施
- 各年齢層に応じた交通安全教育の実施
- 交通安全意識の向上のため、交通安全ジャーナルやSNS等を利用したタイムリーな交通安全情報の発信

具体的な速度取締り路線等は各警察署の「速度取締り指針」で記載しています。



※過去10年（平成27年から令和6年）の県内の交通事故を分析し、詳細は「石川県警察速度管理指針の概要」に記載