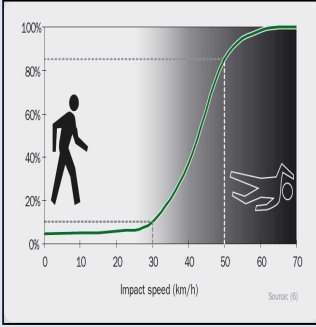


滋賀県警察速度管理指針

滋賀県における総合的な速度管理の必要性



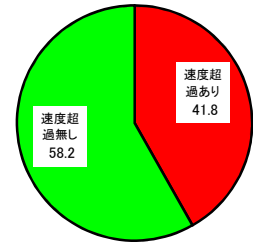
人が跳ねられる交通事故では

30km/h → 致死率：約10%
50km/h → 致死率：80%以上
※致死率とは、歩行者事故発生件数に占める死亡事故の割合

出典：Speed management - A road safety manual for decision-makers and practitioners -

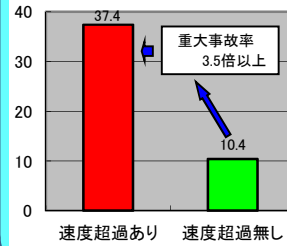
交通事故の発生状況

- ・交通死亡事故のうち第一当事者が規制速度を超過していた交通事故は全体の約4割。（下図参照）
- ・走行速度が速いほど致死率が高い。



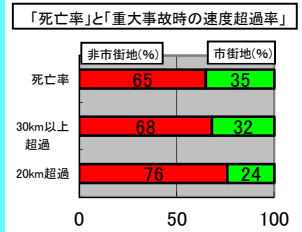
走行速度と交通事故の関係

- ・走行速度が規制速度以下の場合の重大事故発生率が約10%であるのに、規制速度を超えると3.5倍以上（約37%）に上昇する。



市街地と非市街地における交通事故との関係

- ・非市街地は市街地に比べ走行速度が速く、非市街地での重大事故の比率が高くなる。



※高速道路を除く

滋賀県警察における総合的な速度管理の内容

	市街地	非市街地	幹線道路・高速道路
分道路と分類地域等の特性に応じた目標	<p>【特徴】</p> <ul style="list-style-type: none"> ○通勤・通学時間帯による二輪車、自転車、歩行者の関わる事故が多い ○交差点での事故が多い <p>【目標】</p> <ul style="list-style-type: none"> ○走行車両の低速化 ○歩行者、自転車の安全確保 ○交差点事故の抑止 	<p>【特徴】</p> <ul style="list-style-type: none"> ○走行速度が速く、単独事故や中央線はみ出しによる事故など、重大事故の発生率が高くなる ○発生件数は昼間が多いものの、速度超過による重大事故の発生率は夜間が高くなる <p>【目標】</p> <ul style="list-style-type: none"> ○円滑な道路交通の確保 ○規制速度の遵守 	<p>【特徴】</p> <ul style="list-style-type: none"> ○総合的に事故発生件数が多い ○追突事故の割合が高い <p>【目標】</p> <ul style="list-style-type: none"> ○円滑な道路交通の確保 ○規制速度の遵守 ○混雑期における適切な速度管理
分類毎の施策	<ul style="list-style-type: none"> ○通学路・生活道路の速度規制 通学路や生活道路を重点に「ゾーン30」等による速度規制を実施し、通過交通の抑制と走行速度の低速化 ○交通安全教育 子どもや高齢者への安全教育 ○取締り活動 交差点事故等の抑止に作用する速度違反等の取締り活動 	<ul style="list-style-type: none"> ○交通安全教育・広報・啓発活動 非市街地道路を利用する運転者に対して、規制速度の遵守を働きかけるための安全教育、広報啓発活動の展開 ○交通監視活動 速度抑止を目的とした、交通監視活動の展開 ○交通取締り活動 事故多発区間、危険性を重点とした交通監視と速度取締りの実施 	<ul style="list-style-type: none"> ○合理的な速度規制 周辺環境や道路の利用実態、実勢速度等に基づいた合理的でわかりやすい速度規制を実施する ○交通情報の発信 交通情報板等を活用し、運転者に規制速度遵守を働きかける ○適切な交通取締り 事故多発区間、時間帯を重点とした交通監視と速度取締りの実施
主な路線・地域等	<ul style="list-style-type: none"> ○各市町中心部 ○未就学児が日常的に集団で移動する経路 ○小・中学校周辺の通学路 ○「ゾーン30」整備箇所 	<ul style="list-style-type: none"> ○市街地以外の地域 	<ul style="list-style-type: none"> ○国道1号、8号、161号等 ○主要県道 ○高速道路

車両の速度低下 ⇒ 重傷・死亡事故率の低下

※「ゾーン30」地域の歩行者事故防止の観点から、30キロ規制等を展開していく地域（ゾーン）