

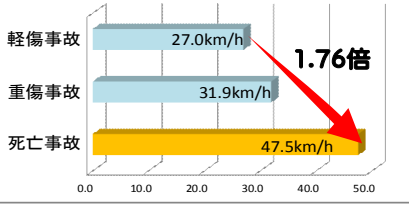


熊本県警察速度管理指針



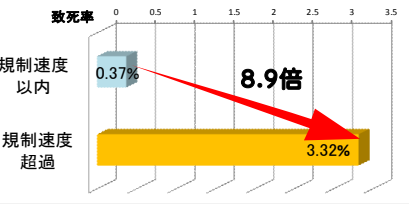
速度管理の必要性

1 速度自体の危険性



危険を感じたときの平均速度は軽傷事故が27.0km/hであるのに対し、死亡事故はその1.76倍の47.5km/hであり、速度が高いほど被害は甚大となる。
※ 熊本県内過去5年間の事故データ

2 規制速度を超過した場合の危険性

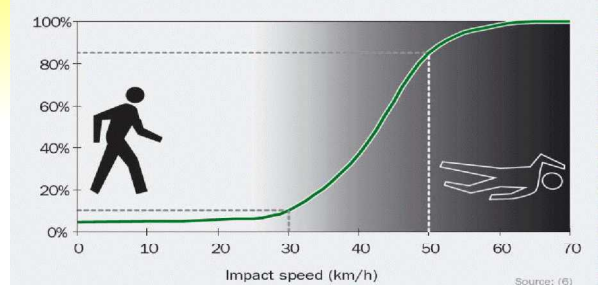


規制速度を超過していたと認められる交通事故は、規制速度以内の交通事故と比べて致死率が8.9倍となる。

※ 熊本県内過去5年間の事故データ
※ 致死率=死者数÷死傷者数×100

3 車の走行速度と致死率の関係

- 車と歩行者の事故の場合、
- 衝突時の車の走行速度が30km/hを超えると致死率は著しく上昇する。
 - 衝突時の車の走行速度が50km/hでは10件中9件近くが死亡事故となる。
- ※ 致死率=死者数÷死傷者数×100



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

速度管理の基本方針

- 自動車の通行機能を重視しつつ、交通事故の抑止、発生時の被害軽減等のために必要な速度管理を適切に実施
- 現行規制について、交通事故の発生状況等を勘案しつつ、実勢速度との乖離が大きい路線を中心に点検・見直しを実施
- 交通事故多発等の理由から規制速度を抑制する場合は、必要に応じて当該理由を補助標識や看板等を活用し運転者に周知
- 各警察署における交通事故実態等の分析結果を踏まえた「速度取締り指針」の策定・公表とこれに基づく速度取締りの実施
- 県民の規制速度遵守意識の高揚に向けた情報発信活動等の推進

各道路の機能性に応じた速度管理の具体的内容

	生活道路・通学路	市街地・山間部などの道路	幹線道路	高速道路
特徴	<ul style="list-style-type: none"> ○ 通学、帰宅児童等が被害に遭う事故が多く、速度が高いほど致死率も高まる。 ○ 通り抜け車両に対して、住民が迷惑、危険、不安を感じているケースが多い。 	<ul style="list-style-type: none"> ○ 市街地は、横断歩道周辺での事故が多く、歩行者、自転車事故(特に夜間)が多い。 ○ 市街地以外の交通量の少ない道路は速度を出しやすく、カーブを曲がれずに発生する事故が多い。 ○ 山間部では、特に二輪車の死亡事故が多い。 	<ul style="list-style-type: none"> ○ 速度超過による死亡事故の割合が高い。 ○ 流通目的(比較的高速度)で走行する車同士の重大事故が多い。 	<ul style="list-style-type: none"> ○ 高速道路の交通事故は、一般道路と比較して、死亡事故に至る割合が約3倍となる。 ○ 九州縦貫自動車道八代IC～人吉IC間はカーブ、トンネルが多く、速度超過による重大事故発生の危険性が高い。
目標	<p>～ 住民生活の安全・安心を最優先 ～</p> <p>歩行者、自転車利用者の安全確保を最優先として、最高速度を原則30km/hに規制するなど、安心空間を構築する。</p> <p>合わせて、抜け道利用者の流入抑制を図る。</p>	<p>～ メリハリのある速度管理 ～</p> <p>交通事故実態、道路環境等に応じたメリハリのある速度管理により安全と円滑の調和を図る。</p> <p>具体的には、</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 歩行者等の横断需要の高い箇所における速度抑制 ・ 郊外部の道路等における著しい速度超過の抑制 	<p>～ 円滑な交通に配慮した速度管理 ～</p> <p>車の円滑な走行確保を重点としつつ、交通事故多発区間等においては必要最小限の範囲で速度を抑制する。</p> <p>また、交通閑散時における著しい速度超過に起因する重大事故を防止するため、夜間等における速度管理を徹底する。</p>	<p>～ 安全と快適の二重奏 ～</p> <p>高速道路の交通事故実態、道路環境等に則した速度管理により、より安全でより快適な高速交通の実現を図る。</p> <p>特に、高速道路の交通事故は致死率が高いことから、規制速度の遵守により、交通事故の抑止を図る。</p>
主な施策	<ul style="list-style-type: none"> ○ ゾーン30(面規制)等の推進 <ul style="list-style-type: none"> ・ 平成28年までに県内37箇所 ・ 小学校を中心とした速度規制 ○ 安全な道路づくりに向けた道路管理者への協力要請(路側帯拡幅、中央線抹消など) ○ 警笛を有効活用した街頭活動等 <ul style="list-style-type: none"> ・ 子供や高齢者の保護誘導 ・ 規制速度遵守の注意喚起 ・ 抜け道利用者の流入阻止 ○ 悪質違反者に対する取締り <ul style="list-style-type: none"> ・ 通学時間帯における重点的な取締り ・ 常習的な速度違反者の取締り 	<ul style="list-style-type: none"> ○ 著しい速度超過を抑制するための交通安全施設等の整備(減速マーキング、警戒標示等) ○ インターネット等を活用した規制速度遵守の広報啓発 ○ 重点的な速度違反取締り等 <ul style="list-style-type: none"> ・ 歩行者の横断実態等に応じた市街地での夜間取締り ・ 郊外部の重大事故発生現場等における著しい速度超過違反の取締り ・ 観光地における赤色灯を点灯させたパトカー等の警戒活動 <p>※ 県内の観光地等で重点的に速度違反の取締りを実施する地域の例</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 阿蘇方面、天草方面 など 	<ul style="list-style-type: none"> ○ 著しい速度超過を抑制するための交通安全施設等の整備(減速マーキング、警戒標示等) ○ 交通情報板等を活用した規制速度遵守の広報啓発 ○ 重点的な速度違反取締り <ul style="list-style-type: none"> ・ 交通事故多発時間帯の取締り ・ 過去の交通死亡事故多発期間(時期)における集中的な取締り <p>※ 県内で重点的に速度違反の取締りを実施する幹線道路の例</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 国道～3号、57号、208号、266号、325号 ・ 県道～熊本益城大津線(通称第二空港線) など 	<ul style="list-style-type: none"> ○ 道路及び沿線環境等に適した速度規制と見やすく分かりやすい道路標識等の設置 ○ パトカー等による警戒活動 <ul style="list-style-type: none"> ・ 規制速度遵守の注意喚起 ・ 通行帯遵守の注意喚起 ○ 重点的な速度違反取締り <ul style="list-style-type: none"> ・ 交通事故多発時間帯の取締り ・ 重大事故多発区間の取締り <p>※ 県内で重点的に速度違反の取締りを実施する路線・区間の例</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 九州縦貫自動車道 松橋IC～人吉IC間 ・ 植木IC～熊本IC間 ・ 南九州西回り自動車道 など

1) 上記は熊本県警察の速度管理指針です。各警察署等では、道路に応じた交通規制、交通事故の発生状況等に応じた速度違反取締りの重点路線等を定めます。
2) 交通死亡事故や重大事故の発生等により、新たに速度管理の必要が生じた場合は、公表している路線・時間帯・場所以外の速度違反の取締りや交通規制の見直し等も行います。