

# 岩手県警察速度管理指針

## 1 速度管理指針策定の趣旨

高速度での走行は、道路状況等を適確に把握できないほか、危険認知後に回避できなかつたり、停止距離が伸びるなど交通事故発生の大いなる要因となります。岩手県は、全国に比較して交通事故時の衝突直前速度が高く重大事故の発生に繋がっているほか、交通事故死傷者数に占める死者の割合が高く、全国ワースト（平成25年中）という状況にあります。

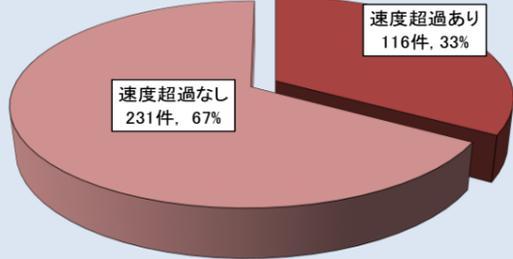
交通事故の抑止、被害軽減等を図るためには、「制限速度」のみならず交通環境や状況に応じた「安全速度」を遵守することが重要であり、岩手県警察では、適正な速度管理（速度規制や走行速度の管理）を推進するため、適切な速度規制を実施し、交通事故分析に基づく交通指導取締り、効果的な交通安全教育と広報啓発などに取り組みます。

## 2 岩手県における速度管理の必要性

※ 交通事故データは、平成21年から平成25年まで5年間の交通事故統計資料に基づく数値

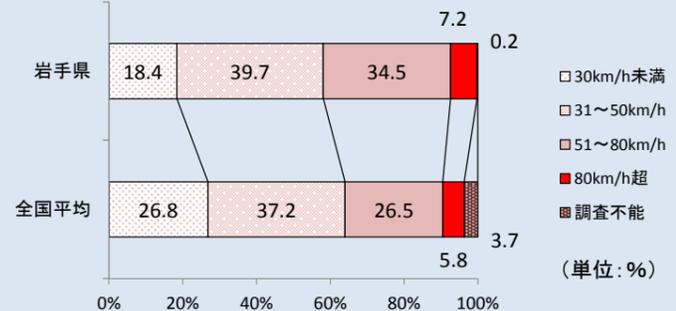
### ① 交通死亡事故に占める速度超過事故の割合

・交通死亡事故（第1当事者が原付以上の事故。事故直前速度不明を除く）347件中、速度超過のある事故は116件で、全体の3割超



### ② 事故直前速度の全国比較

・本県の交通死亡事故における事故直前の速度は、全国に比較して高い



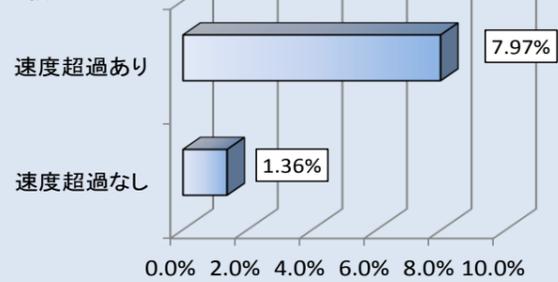
### ③ 事故直前速度と歩行者が致命傷となる確率

・車と歩行者の事故は、事故直前の車の速度が30km/hを超えると歩行者の致死率が上昇



### ④ 規制速度遵守による被害の軽減

・速度超過のある事故は、速度超過がない事故に比べて死亡事故に至る確率は5.9倍



## 3 岩手県警察における総合的な速度管理の内容

道路環境、走行速度、人や車の混在状況が異なる「幹線道路」と「市街地」に分類して、それぞれの交通事故特徴を踏まえ、各種対策による速度管理を推進します。

### 幹線道路

#### 【特徴】

- 約半数が追突事故
- 死亡事故では、午後時間帯における正面衝突・路外逸脱事故が多く、双方で幹線道路での死亡事故の約2割
- 規制速度以上の走行速度で事故を起こす割合は、市街地の1.8倍
- 冬期間（12月～3月）の正面衝突事故は、約7割が滑走事故

#### 【目標】

- 規制速度遵守及び天候や路面状況に応じた速度抑制による交通事故の抑止及び被害軽減
- 安定した速度による交通流の確保

### 市街地

#### 【特徴】

- 出会い頭衝突や横断歩行者が関係する事故が多い  
 [ 出会い頭事故は、市街地事故の3分の1  
 横断者事故は、市街地事故の1割超 ]
- 死亡事故は、夕暮れ時間帯の道路横断が多い（市街地事故の3割）
- 自転車が関係する事故は、市街地以外の2.8倍
- 自転車側当事者は、高校生と高齢者で全体の4割

#### 【目標】

- 速度抑制及び交差点や横断歩道付近の安全確保
- 歩行者及び自転車の安全確保

### 交通事故特徴と目標

- 交通の安全と円滑に配慮した最高速度規制の実施
- 重大事故（死亡事故・重傷事故）の多発時間帯での速度取締り
- 過去の交通事故発生状況に基づく重大事故発生路線での集中取締り

- 適切な交通管制による道路交通の安全と円滑の両立
- 住宅地や学校付近における「ゾーン30」規制など面的な速度規制の推進
- 出勤時間帯や夕暮れ時間帯を重点とした速度取締り

### 施策の例示

#### 【共通】

- 道路管理者と連携した道路環境の点検・整備
- 交通環境・交通実態に対応した速度規制の見直し
- パトカーの赤色灯を点灯させた警戒走行や交通監視による注意喚起
- 交通情報板等各種広報媒体を活用した情報発信による速度抑制の呼びかけ
- 交通安全教育における速度抑制の必要性や走行速度と事故の関係の周知 など

- 過去の交通事故発生状況から重大事故の発生が顕著な路線  
 国道4号、45号、46号、106号、107号、281号、282号、283号、284号、342号、396号、397号、455号 など

- 通学路指定区域、商業施設集中地区、住宅開発地域、交通が輻輳する地域
- 震災復興に伴い交通環境の変化が著しい被災地域

### 具体的な路線・地域の例示

#### 【共通】

- 交通環境の変化や重大事故の発生により速度抑制を図る必要がある路線、地域
- 地域住民から取締り要望のある地域、路線