

# 福井県警察速度管理指針

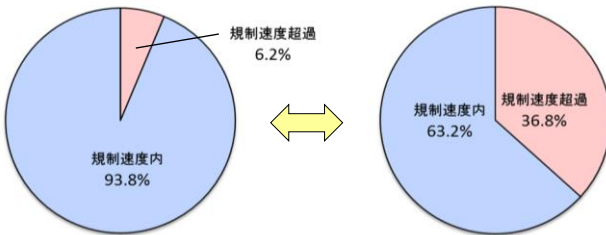
令和2年11月

## 福井県における総合的な速度管理の必要性

### 規制速度を超過した交通事故の発生状況

人身事故（死亡事故を除く）の第1当事者では、規制速度を超過していたのは1割未満であるのに対し、死亡事故の第1当事者では、約4割が規制速度を超過している。

第1当事者の速度状況



人身事故（死亡事故除く）

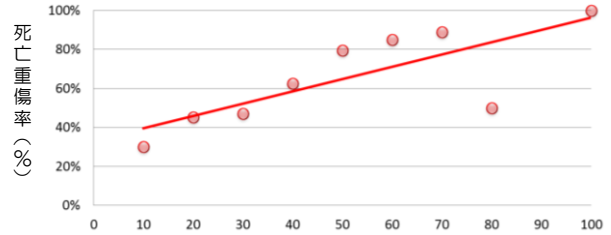
死亡事故

※人身事故：交通事故により人の死傷があったもの

### 走行速度と交通事故等の関係

車両対歩行者の人身事故において危険認知速度（事故直前速度）が高いほど、死亡重傷率が高く、危険認知速度が30km/hを超えると死亡重傷率は5割以上となる。

車両対歩行者の人身事故における危険認知度と死亡重傷率の関係



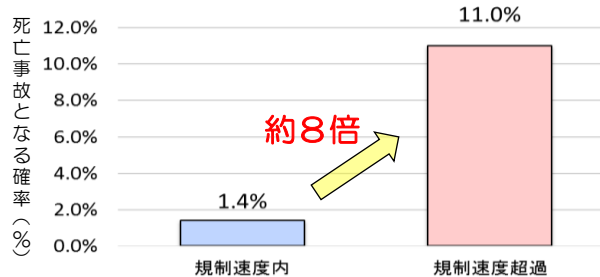
$$\text{死亡重傷率 (\%)} = \frac{\text{死者数} + \text{重傷者数}}{\text{死傷者数}}$$

危険認知速度 (km/h)

### 規制速度の遵守による被害の軽減

第1当事者が規制速度を超過した人身事故では、規制速度内の人身事故と比べて、死亡事故となる確率が約8倍である。

規制速度と死亡事故となる確率

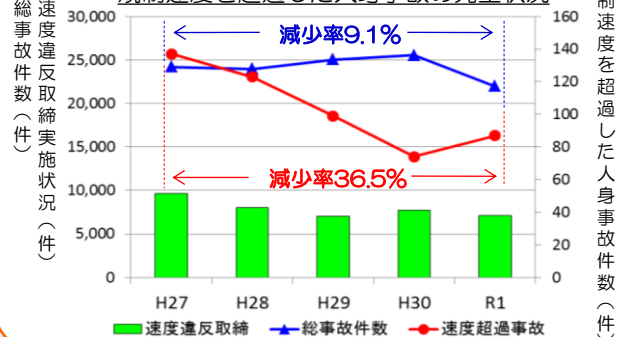


$$\text{死亡事故となる確率 (\%)} = \frac{\text{死亡事故件数}}{\text{人身事故件数}}$$

### 交通指導取締り等の交通事故抑止効果

総事故件数が横ばい（微減）で推移する中、速度取締りの実施水準を維持した結果、規制速度を超過した人身事故は、約4割減少した。

規制速度を超過した人身事故の発生状況



## 福井県警察における総合的な速度管理の内容

	生活道路	幹線道路	市街地
特徴	○死亡事故（第1当事者）の危険認知速度は、全てが30km/hを超えている。 ○人身事故（第1当事者）の危険認知速度は、約4割が30km/hを超えている。	○死亡事故（第1当事者）の半数以上が規制速度を超過している。 ○車両単独の死亡事故（第1当事者）の約8割が規制速度を超過している。	○死亡事故（第1当事者）の約4割が規制速度を超過している。 ○規制速度を超過している人身事故（第1当事者）の割合は、昼間と比べ夜間は2倍以上となっている。
目標	○通行車両の速度抑制、流入抑制 ○道路利用者の安全意識向上	○規制速度の遵守 ○円滑な道路交通の確保	○規制速度の遵守 ○夜間における安全な道路交通の確保
施策	○可搬式自動速度取締り装置を活用した速度違反取締り ○運転者教育、広報啓発等の実施 ○ゾーン30等による面的な速度規制	○速度違反取締り ○パトカー、白バイによる警戒活動 ○円滑な交通に配慮した速度規制	○運転者教育、広報啓発等の実施 ○夜間の重点的な速度違反取締り
路線地域	指導取締り、運転者教育、広報啓発等を実施する地域の例は、以下のとおり ○福井市（社商工団地） ○鯖江市（柳町2丁目、4丁目）	重点的な速度違反取締り等を実施する路線の例は、以下のとおり ○北陸自動車道 ○国道8号、27号	運転者教育、広報啓発、夜間の速度取締りを重点的に実施する地域の例は、以下のとおり ○福井市 ○越前市、鯖江市

※ 福井県警察速度管理指針は、過去5年間（平成27年～令和元年）のデータに基づき作成しています。

※ 原動機付き自転車以上の事故を対象とし、一般交通の用に供する道路、私道等の事故、列車事故を除いています。

※ 生活道路とは、市街地で、かつ車道幅員5.5m未満の道路を対象としてしています。

※ 第1当事者とは、過失（違反）がより重いか、又は過失（違反）が同程度の場合には、被害がより小さい方の当事者をいいます。