

# 群馬県警察速度管理指針

この指針は、県内の交通人身事故発生実態及び道路・地域等の特性を分析し、速度管理の必要性、目標及び主な施策の要点を示すものです

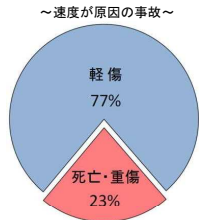
## 総合的な速度管理の必要性

### 重大事故に直結します

速度超過が原因による交通人身事故では2割以上が死亡事故又は重傷事故となっています。

\* 車と歩行者の事故では、速度が30km/hを超えると死亡事故になる率が急激に上がります。

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

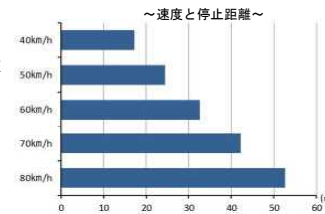


### 停止距離が長くなります

速度が2倍になると停止距離は約3倍になってしまいます。

\* 20m先に歩行者を発見した場合に、速度が40km/hでは手前で停止できませんが、50km/h以上では停止できません。

注:停止距離は、路面状況や運転者の反応時間等で大幅に伸びてしまいます



### 視野が狭くなります

運転に必要な情報の9割は視野に依存していると言われていますが、速度が速くなると視野が狭くなります。

\* 速度が速くなるほど左右からの横断者や車両等の発見が遅くなり、交通事故の危険性が高くなります。

\* 速度と視野: 40km/h=視野 100度、130km/h=視野 30度

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

## 群馬県警察における総合的な速度管理の内容

区分	生活道路	幹線道路	非市街地道路	高速道路
特徴	<ul style="list-style-type: none"> <li>歩道の整備されている割合が低く、歩行者、自転車、自動車等が混在</li> <li>通勤・通学時間帯に抜け道として多数の車両が通過</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>歩道等の安全施設の整備率は高いが、全事故のうち約6割が幹線道路で発生</li> <li>追突事故が5割以上</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>幹線道路・市街地と比較して歩道等の安全施設が未整備</li> <li>出会い頭事故が約5割</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>速度超過による事故が一般道路の約9倍</li> <li>追突事故が約7割</li> <li>県外居住者の事故が7割以上</li> </ul>
目標	<ul style="list-style-type: none"> <li>車両の速度抑制による歩行者等の安全確保</li> <li>抜け道として利用する通過車両の流入抑制</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>実態に即した最高速度規制の設定</li> <li>規制速度遵守による交通事故抑止と被害軽減</li> </ul>		
主な施策	<ul style="list-style-type: none"> <li>分かりやすい面的な速度規制〈ゾーン30〉</li> <li>通過車両を排除するための交通規制</li> <li>自動車通行部分の道幅を狭くする減速対策など、道路管理者と連携した安全施設整備</li> <li>通勤時間帯等のパトロール活動の強化と指導取締り</li> </ul>  	<ul style="list-style-type: none"> <li>安全かつ円滑な交通に配慮した最高速度規制</li> <li>補助標識による分かりやすい速度規制</li> <li>減速マーク設置など、道路管理者と連携した速度抑制対策と安全施設整備</li> <li>事故多発路線・時間帯を重点とした速度違反取締りやパトロール活動の強化</li> </ul>    	<ul style="list-style-type: none"> <li>安全かつ円滑な交通に配慮した最高速度規制</li> <li>道路管理者と連携した安全施設整備</li> <li>事故多発区間・時間帯を重点とした速度違反取締りやパトロール活動の強化</li> </ul>  	