

群馬県警察速度管理指針

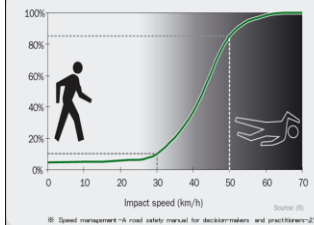
この指針は、県内の交通人身事故発生実態及び道路・地域等の特性を分析し、速度管理の必要性、目標及び主な施策の要点を示すものです。

総合的な速度管理の必要性

重大事故に直結します

車と歩行者の事故の致死率は、衝突速度が約30km/hでは、約10%程度ですが、衝突速度が50km/hでは、80%以上と急激にあがり、重大事故に直結します。

～衝突時の走行速度と歩行者が致命傷となる確率～

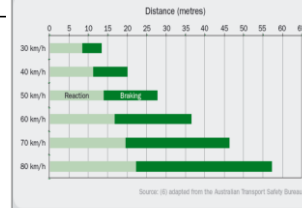


速度：増加 → 致死率：上昇

停止距離が長くなります

制動距離は速度の2乗に比例して長くなり、衝突回避の可能性は小さくなります。
例) 運転中に前方30mに歩行者が飛び出してきた場合、50km/hでは衝突を回避(停止)できますが、60km/hでは衝突してしまいます。

～速度による停止距離～



※ Speed management - A road safety manual for decision-makers and practitioners - 2/9

速度：増加 → 回避可能性減少

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
※ 運転に必要な情報の約9割は視野に依存していると言われています。

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

速度：増加 → 視野：狭小

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 (国道・主要地方道・県道)	高速道路
特徴	<ul style="list-style-type: none"> 歩道が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 通勤・通学時間帯に抜け道として多数の車両が通過 	<ul style="list-style-type: none"> 事故原因は、安全義務違反(脇見漫然・動静不注視)が多い 死亡・重傷事故は人対車両・出会い頭・単独事故が多い 	<ul style="list-style-type: none"> 事故原因は、安全義務違反(脇見漫然・動静不注視)が多い 死亡・重傷事故は、単独・追突事故が多い
目標	<ul style="list-style-type: none"> 車両の速度抑制による歩行者等の安全確保 抜け道として利用する通過車両の流入抑制 	<ul style="list-style-type: none"> 実態に即した最高速度規制の設定 規制速度遵守による交通事故抑止と被害軽減 	
主な施策	<ul style="list-style-type: none"> 分かりやすい面的な速度規制(ゾーン30) 通過車両を排除するための交通規制(ゾーン30プラス) 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設備整備 通勤・通学時間帯のパトロール活動の強化と指導取締り 	<ul style="list-style-type: none"> 安全かつ円滑な交通に配慮した最高速度規制 路面標示や注意喚起看板の設置など、道路管理者と連携した速度抑止対策と安全施設整備 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 	<ul style="list-style-type: none"> 安全かつ円滑な交通に配慮した最高速度規制 道路管理者と連携した安全施設設備 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 

※ 交通事故の特徴は、過去5年間(令和2年から令和6年)の交通事故統計による分析結果から