

長 崎 県 警 察 速 度 管 理 指 針

長崎県における総合的な速度管理の必要性

走行速度と交通事故の関係	規制速度の超過による被害の増大																				
<p>○ 走行速度が高いほど死亡重傷率が高くなる。 ※死亡重傷率 = (死者数 + 重傷者数) ÷ (死者数 + 負傷者数) × 100</p> <table border="1" style="margin-top: 10px;"> <caption>走行速度と死亡重傷率 (※ 長崎県の統計による)</caption> <thead> <tr> <th>走行速度 (km/h)</th> <th>死亡重傷率 (%)</th> </tr> </thead> <tbody> <tr><td>0~10km</td><td>15.5</td></tr> <tr><td>10km超~20km</td><td>21.0</td></tr> <tr><td>20km超~30km</td><td>27.5</td></tr> <tr><td>30km超~40km</td><td>38.3</td></tr> <tr><td>40km超~50km</td><td>55.9</td></tr> <tr><td>50km超</td><td>89.1</td></tr> </tbody> </table>	走行速度 (km/h)	死亡重傷率 (%)	0~10km	15.5	10km超~20km	21.0	20km超~30km	27.5	30km超~40km	38.3	40km超~50km	55.9	50km超	89.1	<p>○ 規制速度を超過した人身事故は、規制速度内の事故と比べて、死亡事故の割合が約6.3倍</p> <table border="1" style="margin-top: 10px;"> <caption>(※ 長崎県の統計による)</caption> <thead> <tr> <th>規制速度</th> <th>死亡事故の割合 (%)</th> </tr> </thead> <tbody> <tr><td>規制速度内</td><td>0.7</td></tr> <tr><td>規制速度超過</td><td>4.4</td></tr> </tbody> </table> <p style="text-align: center; color: red; font-weight: bold;">規制速度の超過は死亡事故が約6.3倍</p>	規制速度	死亡事故の割合 (%)	規制速度内	0.7	規制速度超過	4.4
走行速度 (km/h)	死亡重傷率 (%)																				
0~10km	15.5																				
10km超~20km	21.0																				
20km超~30km	27.5																				
30km超~40km	38.3																				
40km超~50km	55.9																				
50km超	89.1																				
規制速度	死亡事故の割合 (%)																				
規制速度内	0.7																				
規制速度超過	4.4																				

長崎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
<p>特徴と目標</p> <p>(特徴)</p> <ul style="list-style-type: none"> ○ 主として地域住民の日常生活に利用されている。 ○ 幅員の狭い道路が多く、特に長崎市内及び佐世保市内では傾斜地にも生活道路が発達している。 ○ 子供と高齢者の交通事故の割合が高く、発生時間帯は朝夕が多い。 	<p>特徴と目標</p> <p>(特徴)</p> <ul style="list-style-type: none"> ○ 人や貨物輸送の基幹となる道路であり、交通量が多い。 ○ 規制速度の超過を伴う交通事故が多い。 ○ 歩行者の交通死亡事故の割合が高い。 	<p>特徴と目標</p> <p>(特徴)</p> <ul style="list-style-type: none"> ○ 商店その他の事業所が建ち並ぶ地域であり、昼間の業務用車両の交通量が多い。 ○ 全事故に占める交通事故及び交通死亡事故の割合が高い。 ○ 夜間の歩行者事故の割合が高い。
<p>(目標)</p> <ul style="list-style-type: none"> ○ 走行速度の抑制 ○ 通過交通の抑制 	<p>(目標)</p> <ul style="list-style-type: none"> ○ 規制速度に応じた交通流の確保 ○ 歩行者事故の抑止 	<p>(目標)</p> <ul style="list-style-type: none"> ○ 交通量の変化に応じた円滑な交通流の確保 ○ 夜間の歩行者事故の抑止
<p>施策の例示</p> <ul style="list-style-type: none"> ○ 面的な交通規制の実施 ○ 安全で安心な交通環境の整備 ○ 街頭活動の実施 ○ 運転者教育及び広報啓発活動の実施 	<p>施策の例示</p> <ul style="list-style-type: none"> ○ 円滑な交通流を確保するための交通規制の実施 ○ 速度違反取締り等の実施 ○ 運転者教育及び広報啓発活動の実施 	<p>施策の例示</p> <ul style="list-style-type: none"> ○ 交通流に応じた交通規制の実施 ○ 夜間の重点的な速度違反取締り等の実施 ○ 運転者教育及び広報啓発活動の実施
<p>地区の例示</p> <p>ゾーン30及びゾーン30プラス（面的な速度規制を行っている地区）は、</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 長崎市～市役所周辺地区 ・ 時津町～時津東小校区西部地区 ・ 長与町～嬉里郷地区 ・ 諫早市～馬渡町地区 ・ 島原市～広馬場周辺地区 ・ 大村市～古賀島町地区 ・ 東彼杵町～蔵本郷地区 ・ 佐世保市～広田地区 ・ 松浦市～志佐町地区 <p>等があり、交通情勢に応じて追加整備を行う。</p>	<p>路線の例示</p> <p>総合的な速度管理を行う路線は、交通事故や死亡事故が多く発生している</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 国道34号 ・ 国道35号 ・ 国道57号 ・ 国道206号 ・ 国道251号 <p>等のほか、速度規制の遵守と交通事故の抑止を図るため速度違反取締り等を行う必要があると認められる幹線道路とする。</p>	<p>地域の例示</p> <p>総合的な速度管理を行う地域は、交通事故が多く発生している</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 長崎市長崎駅周辺 ・ 諫早市諫早駅周辺 ・ 大村市中心部周辺 ・ 佐世保市佐世保駅周辺 <p>のほか、速度規制の遵守と交通事故の抑止を図るため速度違反取締り等を行う必要があると認められる地域とする。</p>