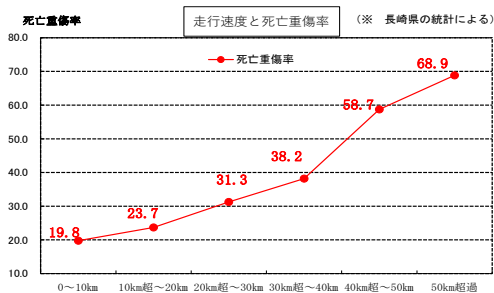
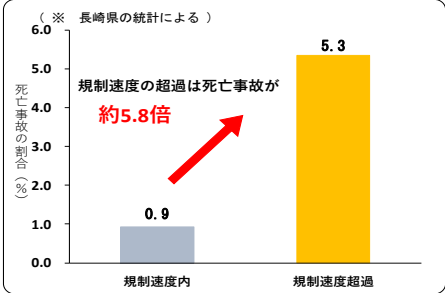


長崎県警察速度管理指針

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。</p> <p>※ 死亡重傷率 = (死者数 + 重傷者数) ÷ (死者数 + 負傷者数) × 100</p>  <p>死亡重傷率 走行速度と死亡重傷率 (※ 長崎県の統計による)</p> <table border="1"> <caption>死亡重傷率と走行速度の関係</caption> <thead> <tr> <th>走行速度</th> <th>死亡重傷率</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>0~10km</td> <td>19.8</td> </tr> <tr> <td>10km超~20km</td> <td>23.7</td> </tr> <tr> <td>20km超~30km</td> <td>31.3</td> </tr> <tr> <td>30km超~40km</td> <td>38.2</td> </tr> <tr> <td>40km超~50km</td> <td>58.7</td> </tr> <tr> <td>50km超</td> <td>68.9</td> </tr> </tbody> </table> | 走行速度 | 死亡重傷率 | 0~10km | 19.8 | 10km超~20km | 23.7 | 20km超~30km | 31.3 | 30km超~40km | 38.2 | 40km超~50km | 58.7 | 50km超 | 68.9 | <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5.8倍</p>  <p>(※ 長崎県の統計による)</p> <p>死亡事故の割合(%)</p> <table border="1"> <caption>規制速度の超過による死亡事故の割合</caption> <thead> <tr> <th>速度状況</th> <th>死亡事故の割合(%)</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>規制速度内</td> <td>0.9</td> </tr> <tr> <td>規制速度超過</td> <td>5.3</td> </tr> </tbody> </table> <p>規制速度の超過は死亡事故が約5.8倍</p> | 速度状況 | 死亡事故の割合(%) | 規制速度内 | 0.9 | 規制速度超過 | 5.3 |
| 走行速度 | 死亡重傷率 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 0~10km | 19.8 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 10km超~20km | 23.7 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 20km超~30km | 31.3 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 30km超~40km | 38.2 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 40km超~50km | 58.7 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 50km超 | 68.9 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 速度状況 | 死亡事故の割合(%) | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 規制速度内 | 0.9 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 規制速度超過 | 5.3 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |

長崎県警察における総合的な速度管理の内容

| 幹線道路 | 市街地 | 生活道路 |
|---|--|---|
| <p>特徴と目標 (特徴)</p> <ul style="list-style-type: none"> ○ 人貨の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。 ○ 歩行者の交通事故の割合が高い。 <p>(目標)</p> <ul style="list-style-type: none"> ○ 速度規制の遵守による <ul style="list-style-type: none"> ・ 交通事故の抑止 ・ 交通事故の被害軽減 ○ 歩行者事故の抑止 ○ 円滑な交通流の確保 | <p>特徴と目標 (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。 ○ 交通事故及び交通死亡事故の半数以上が発生している。 ○ 夜間の歩行者事故の割合が高い。 <p>(目標)</p> <ul style="list-style-type: none"> ○ 速度規制の遵守による <ul style="list-style-type: none"> ・ 交通事故の抑止 ・ 交通事故の被害軽減 ○ 夜間の交通事故の抑止 ○ 時間帯による交通量の変化に応じた円滑な交通流の確保 | <p>特徴と目標 (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。 ○ 子ども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>(目標)</p> <ul style="list-style-type: none"> ○ 走行速度の抑制による <ul style="list-style-type: none"> ・ 交通事故の被害軽減 ○ 通過交通の抑制による <ul style="list-style-type: none"> ・ 交通事故の抑制 |
| <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>施策の例示</p> <ul style="list-style-type: none"> ○ 面的な交通規制の実施 ○ 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>地区の例示</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>などのほか、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その他の幹線道路とする。</p> | <p>路線の例示</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 ・ 諫早市役所周辺 ・ 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その他の地域とする。</p> | <p>地域の例示</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 ・ 佐世保市～広田地区 ・ 島原市～広馬場周辺地区 ・ 諫早市～馬渡地区 ・ 大村市～古賀島町地区 ・ 松浦市～志佐町地区 ・ 大村市～古賀島町地区 ・ 長与町～嬉里郷地区 ・ 時津町～時津東小学校区西部地区 ・ 東彼杵町～蔵本郷地区 <p>などがあり、交通情勢に応じて通過整備を行う。</p> |