

京都府警察速度管理指針

速度が30km/hを超えると致死率が大幅に増加！ 規制速度の遵守で被害軽減

速度管理の必要性

速度と致死率

衝突時の速度が30km/hを超えると歩行者の致死率が急に上昇し、その後も速度が上がれば上がるほど致死率は上昇する。 ○30km/hの場合 致死率約10% ○50km/hの場合 致死率約80%以上

速度取締りと交通事故の関係

速度取締りにより死亡事故を14%、負傷事故を6%削減する効果がある。

事故の第1当事者が繰り返す違反

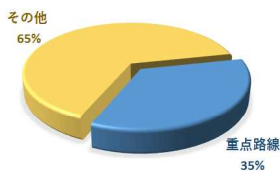
交通事故の第1当事者のうち約23%が過去5年間で1回以上速度超過で検挙されている。

取締りによる事故防止の効果

速度取締りの実施場所では走行速度が低下する。その効果は国道等通過交通の多い路線で約1週間、地域住民の利用頻度が高い市町村道で約4週間程度持続する。

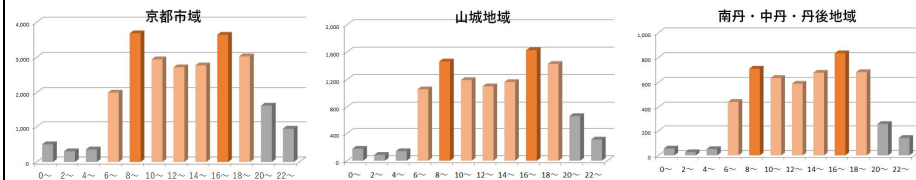
京都府内の交通事故発生状況(過去5年間)

【速度取締り重点路線の事故発生割合】



府内の速度取締り重点路線において、交通事故の約35%が発生

【地域別・時間別発生状況】



○ いずれの地域も、朝(8~10時)、夕(16~18時)の時間帯の発生が多い。
○ 夜間帯(20~6時)に発生する事故は、京都市域で約19%、山城地域で約18%、南丹・中丹・丹後地域では約15%である。

速度管理の内容

	重点路線	方 策
交通事故多発区域(路線)	① 過去の交通事故発生状況から、交通事故が多発している区域内の路線や、同区域に通じる幹線道路を重点路線として選定 ② 各警察署の管内実態、交通実態を踏まえて選定した路線について、重・死傷率、経年、推移等を勘案し速度取締りを実施	・ 過去の交通事故発生実態を踏まえ、発生時間や発生場所に相対した交通取締力を投入 ・ 同一路線での交通取締りを効果的に実施するため、隣接警察署間の連携を強化
その他の場所	① 通行車両の速度が速く、交通事故の発生が懸念される場所 ② 通学路や生活道路等、児童・高齢者が頻繁に通行し、重大事故に発展する可能性が高い場所 ③ 住民の要望等による場所 等	・ 定置式、追尾式による速度取締りが困難な区域においては、可搬式速度自動取締装置による速度取締りや、パトカー等による警戒活動を実施 ・ 定置式、追尾式による速度取締りの実施と情報発信による予防啓発を実施

速度規制の在り方

速度規制の目的	車両の最高速度を指定し均一な交通流を確保することにより、交通の安全と円滑を図り、併せて道路交通に起因する障害を防止する。
最高速度規制の決定方法	「交通規制基準」に示されている道路構造などを基にした「基準速度」を最大限に尊重し、現場の状況に応じて補正した後に決定
生活道路の速度規制	交通実態を勘案しつつ、住民、自治体等の意見を十分に踏まえ区域を定めた30km/h規制(ゾーン30)や線的区間を指定した30km/h規制を推進

○速度取締りの他、交差点関連違反、通学路等における通行禁止違反など交通事故実態に応じて速度以外の違反取締りも重点的に実施する。