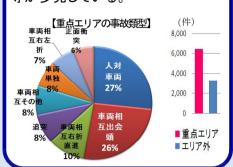
宮城県警察速度管理指針

宮城県警察における総合的な速度管理の必要性

本県においては、下記のとおり、車両の走行速度の低下、特に重点エリアにおける速度低下が重大交通事故の抑止に結びつくと考えられ、更に交通 事故死者を減少させるためには、重点エリアを中心とした適切な最高速度規制、指導取締り、安全教育等の実施など総合的な速度管理が求められる。

<u>重点エリアの交通事故</u>

重点エリアは県内における重大 事故の66.5%を占めており、歩行者 の事故や車両相互の出会頭事故 等が多発している。



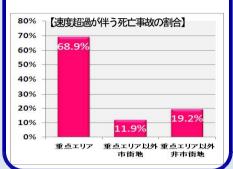
死亡事故での速度超過の有無

過去5年間の全死亡事故353件 のうち、速度超過が伴う事故は151 件(42.8%)である。



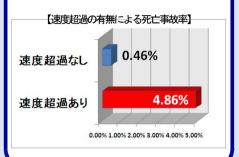
<u>エリア別速度超過の状況</u>

過去5年間の速度超過が伴う死 亡事故が最も多いのは、重点エリア である。



規制速度の遵守による被害の

過去5年間の規制速度の超過が ある交通事故は、規制速度の超過 がない交通事故に比べて、死亡事 故となる確率が約10倍となっている。



宮城県警察における総合的な速度管理の内容 点エリア 点工 外 警察力の集中投入! 非 市 街 地 市街地 (特徴) ○ 県下の速度超過を原因・誘因とした (特徴) (特徴) 重大事故(死亡・重傷事故)が集中し、重点エリア 重大事故が他エリアと比べて少ない O 以外と比較して重大事故の発生件数が約2倍に達し 死亡事故の11.9%を占めている。 県下の速度超過を原因・誘因とする 夕方及び夜間の死亡事故が多い。 ている 死亡事故の19.2%を占めている。 幹線道路の主要交差点での事故が集中している。 人対車両の事故が多い 夕方の死亡事故が全体の約3割を占 類路 \circ O 歩行者との衝突事故、車両同士の出会頭の衝突事 О 道路幅員が狭い生活道路等を通過 め、観光等で運転中の事故が多い。 正面衝突及び車両単独事故が多い 交通が利用している実態がある。 故が多い。 の地 県下の速度超過を原因・誘因とした死亡事故の 0 歩行者と自転車が混在するなど道路 0 比較的単調な道路が多く交通量も閑 68.9%を占めている 交通が輻輳している。 散で実勢速度が高く、発生すれば重大 目域 昼間の死亡事故が全体の約6割を占めている。 事故に直結するおそれがある。 標等 (目標) (目標) の (目標) 交通環境に応じた速度規制見直しの 道路環境の安全性が担保された路線 特 0 幹線道路の速度規制見直しの継続と速度抑制の▮○ 0 性 徹底 継続と速度抑制の徹底 を重点とした規制速度の引き上げ 0 市街地や生活道路における速度遵守と速度抑制 О 生活道路における速度遵守と速度抑 0 著しい速度超過車両に対する取締り 応 対策の推進 制対策の推進 の実施 事故多発地点における速度抑制対策の推進 事故実態に応じた速度取締りの実施 道路管理者と連携した道路環境整備 事故実態に応じた速度取締りの実施 速度遵守に向けた安全教育・広報啓 による速度抑制対策の推進 \circ 速度抑制に向けた体験型の交通安全教育、広報 発活動の推進 観光目的の運転者等に対する速度 啓発活動の推進 0 道路管理者と連携した道路環境整備 遵守の働き掛け による速度抑制対策の推進 0 道路管理者と連携した道路環境整備による速度抑 制対策の推進 交通事故実態や実勢速度に応じた速度規制の見直し等の推進 自治体、町内会等との協働及びマスコミ等の連携による速度抑制に向けた広報啓発活動の強化 道路管理者と連携によるハンプ設置、グルービング舗装等による速度抑制対策の推進 生活道路における「ゾーン30」及び「通学路対策」等の推進 信号現示の調整及び押しボタン信号機の設置等に 類 事故多発時間帯及び人の往来の多 道路管理者との共同点検による道路 \circ \circ よる幹線道路の速度抑制対策の推進 い地域・路線等を重点としたパトカー等 環境整備の促進(重大事故発生時) ととの 幹線道路における事故多発時間帯を重点とした主 の警戒等による速度抑制対策の推進 事故実態に応じたランダムなパトカー 0 要交差点での立哨警戒やパトカー等の警戒等による 事故実態に応じた幹線道路における 等の警戒活動及び速度取締りの実施と 0 速度取締りの実施と情報発信 速度抑制対策の推進 施 情報発信 涌過交通に対する広報や交通安全 ○ 冬期間の降雪、凍結等の道路環境及 エリア内又はその周辺地域での事故多発時間帯を 重点とした速度取締りの集中的な実施と情報発信 教育による運転者の速度遵守意識の醸 び事故特徴等を捉えた速度規制に関す 主要交差点での交差点関連違反の取締り、大規模 る交通安全情報の発信 0 な車両検問による速度抑制対策の推進 ○ 週末等における観光地での街頭キャ 交通安全教育車を活用した参加・体験型の交通安 ンペーン、交通安全情報等の発信によ 全教育及び事業所ごとの交通安全講習会等の開催 る運転者の速度遵守意識の醸成 による運転者の速度遵守意識の醸成 重点エリアとして設定した地域の例は下記のとおり 重点エリアを除く、主として商業地域、 0 重点エリアを除く、主として山間部、 住宅街等、歩行者及び車両の往来が多 農村部等の交通が閑散な非市街地 (中央ブロック) い市街地 的 仙台市中心部、長町、泉中央地区等32箇所 道路に沿って概ね500m以上にわたっ (沿岸ブロック) 石巻、気仙沼、佐沼地区等23箇所 て、住宅、事業所又は工場等の建造物が 線 (仙北ブロック) 連立し、又はこれらが混在して連立して 古川、小牛田、若柳地区等28箇所 いる状態であって、その地域における建 地 造物及び敷地の占める割合が80%以上 (仙南ブロック) 大河原、白石、角田地区等17箇所 の形態をなしている地域をいう。