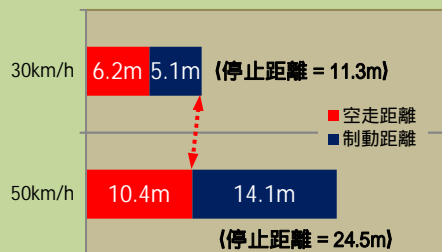


埼玉県警察速度管理指針

埼玉県警察では、交通事故発生状況や走行速度の分析に基づき各種対策を推進し、実勢速度の抑制による交通事故の減少に努めています。

《速度超過の危険性》

停止距離が長くなります。



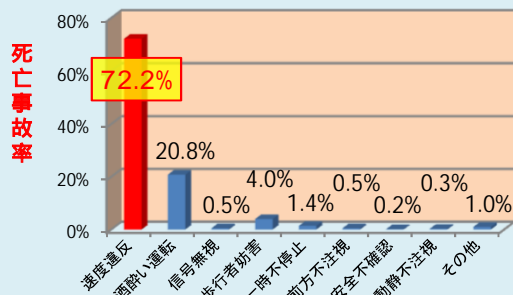
速度が増すほど、停止距離は長くなります。

12m先に歩者がいた場合、時速30km/hでは止まることができませんが、時速50km/hでは、**ほぼノーブレーキ（空走状態）**で歩者と衝突します。

時速20km/hの差が、大きな差となります。

空走距離 = 危険を感じてからブレーキが効き始めるまでの間に走行する距離

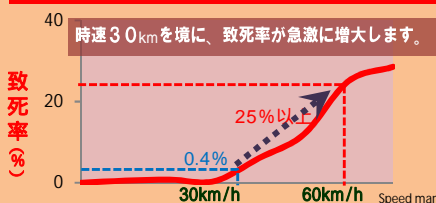
死亡事故に直結します。



令和2年中、県内では1万7,115件の人身事故が発生し、そのうち**死亡事故が118件**でした。人身事故の多くは、前方不注意や安全不確認等を原因としていますが、**速度違反を原因とする死亡事故率は72.2%**と高く、**速度違反が、いかに死亡事故に直結しているか**を表しています。

死亡事故率 = 事故原因となった違反が死亡事故となった割合 (死亡事故件数 ÷ 人身事故 × 100)

歩行者の致死率が增大します。



歩行者の致死率は、衝突速度が時速30km/hのときでは0.4%ですが、時速60km/hでは**約25%以上**と急激に増加します。

速度を控えることがいかに大切かを示しています。

生活道路

【特徴】

歩行者と自転車が関係する人身事故のうち、**約67%**が生活道路や市街地（市町村道）で発生しており、登下校や買物などで人出が多くなる朝夕の時間帯に人身事故が増加します。抜け道に利用されている道路では、急いでいる車と歩行者等との重大事故が懸念されます。

【方針】

生活道路では、最高速度を時速30km/hとする「**ゾーン30**」を整備するなど、「人優先」の交通安全対策を推進し、令和2年度は、川越市などにおいてゾーン30の整備を推進します。交通事故発生状況の分析、地域住民の要望等に基づき、歩行者等に危険を及ぼす**著しい速度超過違反は可搬式速度違反自動取締装置等による取締り**を強化し、通学路等における歩行者保護に重点をおいた取締りを推進します。



幹線道路

【特徴】

人身事故のうち、**約43%**が幹線道路（国道、主要地方道、県道）で発生し、さらに、死亡事故では全体の**約50%**と割合が高くなり、生活道路に比べて危険度が大きくなります。歩行者と自転車が関係する事故の死亡事故率が、生活道路等の**1.6倍**と、実勢速度の高さが死亡事故につながっています。

【方針】

交通の安全と円滑化を図るため、道路の構造、信号等の交通安全施設の整備状況、交通の状況等に基づき、**最高速度規制の見直し等**を行い、交通流の適正化を図ります。死亡事故を減少させるため、交通事故発生状況の分析等の結果に基づき、警察署ごとに国道、その他主要地方道等を重点路線とし、**実勢速度の抑制を目的とした速度取締り**を推進するとともに、**可搬式速度違反自動取締装置による速度取締り**を推進します。

高速道路

【特徴】

高速道路での死亡事故は**2件**発生しております。また、自動車乗車中の事故で亡くなる方の割合は、一般道の**1.5倍**と、走行速度の高さと死亡事故の関係が顕著に表れています。

【方針】

交通流の変動、道路構造の改良、交通事故の発生状況等を総合的に勘案して、**交通実態に即した速度規制**を推進します。また、交通事故や気象の変化等の交通障害発生時には、**臨時の速度規制**を迅速かつ確に実施し、交通事故の抑止等を図ります。開越自動車道上下線をはじめとする交通事故多発区間や、実勢速度の高い区間等での**速度取締り**を強化し、交通事故の減少に努めます。また、**速度違反自動取締装置**の効果的な運用を行い、実勢速度を抑制し交通事故抑止を図ります。



特徴は、令和2年中に県内で発生した人身事故に基づいています。これらの取組について、県警ホームページのほか、テレビ、ラジオをはじめとした各種広報媒体を通じて公表を行います。