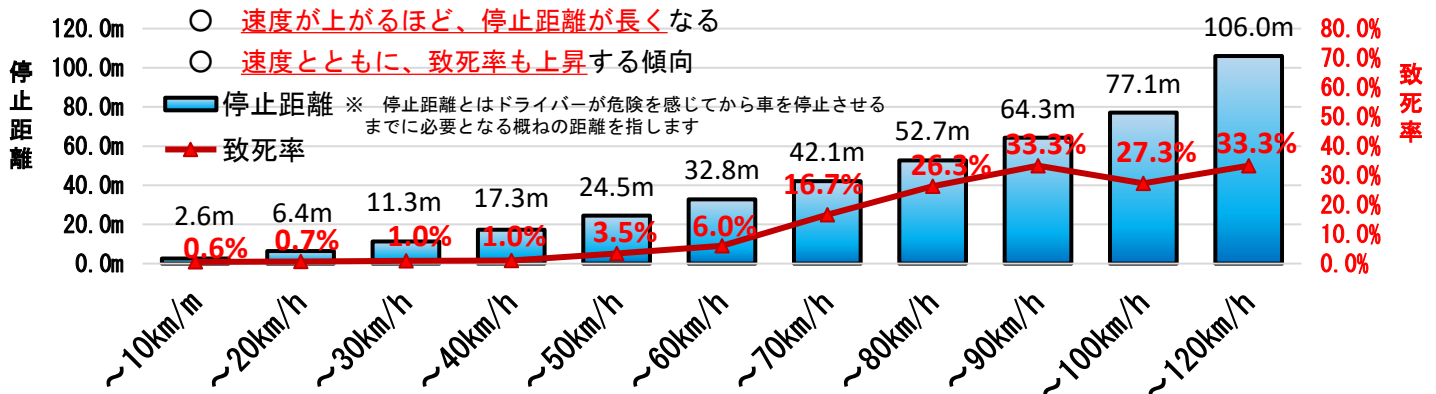


岐阜県における総合的な速度管理の必要性について

走行速度と交通死亡事故の関係

※ 岐阜県内の令和2年～6年の交通事故統計データより算出

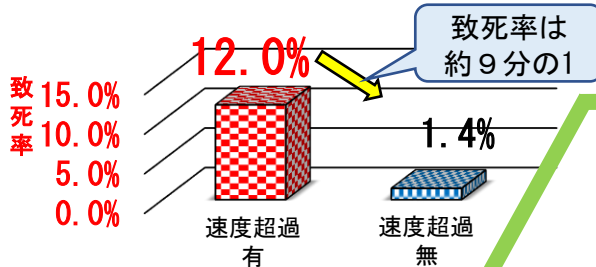
～事故直前の速度と停止距離、致死率の関係～



規制速度遵守による被害の軽減

～速度超過の有無による致死率の比較～

- 規制速度を守っていれば交通事故発生時の致死率を約9分の1まで減少させられる

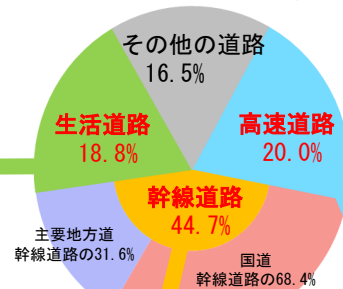


交通死亡事故と道路種別の関係

～道路種別による速度超過を伴う

交通死亡事故発生割合～

- 約半数が幹線道路で発生
○ 高速道路、生活道路での発生も目立つ
○ 幹線道路、高速道路、生活道路での速度抑制対策が、死亡事故発生抑止に大きく作用



岐阜県警察における総合的な速度管理の内容

路線	生活道路	幹線道路	高速道路
速度超過を伴う死亡事故の特徴	<ul style="list-style-type: none"> ○ 約7割が直線道路で発生し、うち約9割が歩行者事故 ○ 歩行者事故の約5割が交差点で発生 ○ 約8割が夜間に発生 	<ul style="list-style-type: none"> ○ 約7割が国道で発生 ○ 約5割がカーブで発生 ○ 約6割が夜間に発生 	<ul style="list-style-type: none"> ○ 事故の約6割が単独事故 ○ 事故の約8割がカーブで発生 ○ 事故の約6割が昼間に発生
目標	<ul style="list-style-type: none"> ○ 歩行者、自転車利用者の安全確保 ○ 通過交通の流入抑制 	<ul style="list-style-type: none"> ○ 安全で円滑な道路交通の確保 ○ 交通情勢に即した最高速度規制の設定 	
実施する施策の例示	<p>【交通安全教育・情報発信】</p> <ul style="list-style-type: none"> ○ 交通安全教育による速度抑制意識の高揚、規制速度遵守の啓発 ○ 反射材の配布、直接貼付活動 <p>【交通指導取締り】</p> <ul style="list-style-type: none"> ○ 可搬式速度違反自動取締り装置による速度違反取締り <p>【交通規制】</p> <ul style="list-style-type: none"> ○ 法定速度時速30キロ規制の開始に向けた周知徹底及び、交通規制の見直し ○ ゾーン30等による面的な速度抑制 ○ 速度抑制の為、道路管理者への物理的デバイス設置に向けた働きかけ 	<p>【交通安全教育・情報発信】</p> <ul style="list-style-type: none"> ○ 交通安全教育による速度抑制意識の高揚、規制速度遵守の啓発 ○ 速度取締り等の必要性を情報発信 <p>【交通指導取締り】</p> <ul style="list-style-type: none"> ○ 死亡・重傷事故の発生分析に基づく交通指導取締りの推進 ○ 白バイによる速度違反取締り <p>【交通規制】</p> <ul style="list-style-type: none"> ○ 実勢速度や交通事故発生状況等を勘案した速度規制 ○ 道路管理者と連携した交通安全施設の整備の推進による速度抑制 ○ 交通量の変化を踏まえた信号制御 	<p>【交通安全教育・情報発信】</p> <ul style="list-style-type: none"> ○ 道路管理者と連携し、SA等における速度抑制を目的とする交通安全啓発活動の推進 ○ パトカーをペースカーとして活用する等の速度抑制対策の推進 <p>【交通指導取締り】</p> <ul style="list-style-type: none"> ○ 死亡・重傷事故の発生分析に基づく交通指導取締りの推進 <p>【交通規制】</p> <ul style="list-style-type: none"> ○ 道路環境や走行実態を踏まえた速度規制
対策路線	主に地域住民の日常生活に利用されるような中央線等がない生活道路	<ul style="list-style-type: none"> ・ 国道19号 ・ 国道41号 ・ 主要地方道23号 	<ul style="list-style-type: none"> ・ 中央自動車道 ・ 名神高速道路 ・ 東海北陸自動車道