

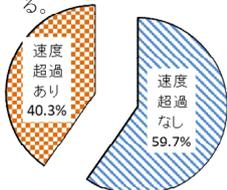
# 北海道警察速度管理指針

この指針は、速度抑制による交通事故の抑止と被害軽減を図るため、速度規制、速度取締り、交通安全教育などの総合的な対策を推進するに当たり、道内における過去5か年（平成31年～令和5年）の交通事故実態を基に、北海道警察の基本的な考え方とその方向性を示したものです。

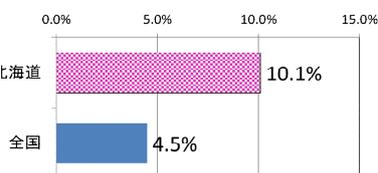
## 速度管理の必要性

### 交通死亡事故の発生状況

第1当事者の4割以上に速度超過が認められる。

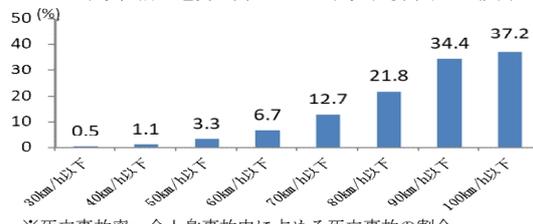


最高速度違反を原因とする死亡事故の割合は全国平均の2倍以上と高い実態にある。



### 走行速度と交通事故の関係

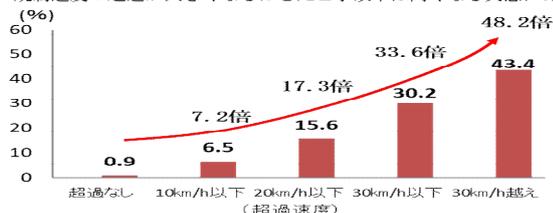
事故直前の速度が高いと死亡事故率も高くなる傾向にある。



※死亡事故率～全人身事故中に占める死亡事故の割合

### 速度遵守による被害軽減の可能性

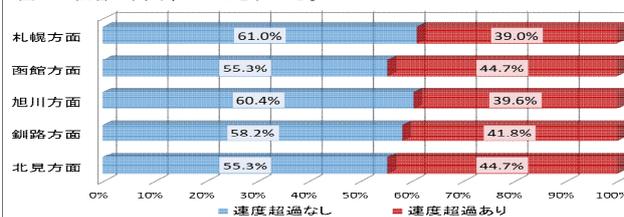
規制速度の超過が大きくなるほど死亡事故率は高くなる実態にある。



※死亡事故率～全人身事故数中に占める死亡事故の割合

### 方面別交通死亡事故に占める「速度超過あり」の割合

全国平均33.2%に対し、全ての方面が上回っており、特に函館方面、北見方面では割合が高く、44.7%を占める。



## 速度管理の目標

適切な速度規制による安全と円滑の確保

道路状況・交通実態などに即した速度の抑制

速度遵守による交通事故の抑止と被害の軽減

## 速度管理の内容

### 市街地

人対車両の約9割は市街地で発生

人対車両事故の特徴

- 約5割が市町村道で発生
- 3割以上に速度超過
- 死者の7割以上が65歳以上の高齢者
- 事故直前の走行速度が40km/hを超えると死亡事故率が上昇

### 道内における交通死亡事故の特徴

人対車両、正面衝突及び車両単独事故で約8割を占める実態にあることからこうした類型の事故抑止と被害軽減を重点とする対策が必要

### 郊外

正面衝突の約9割、車両単独の7割以上は郊外で発生

正面衝突・車両単独事故の特徴

- 5割以上が国道で発生
- 約5割に速度超過
- 事故直前の走行速度が50km/hを超えると死亡事故率が上昇

### 具体的活動

(市街地・郊外共通)

- 現行の規制速度が実勢速度と乖離している道路においては、交通実態等を踏まえて検討し、適切な速度規制を実施
- 生活道路における人優先の安全・安心な通行空間の整備を図るため、最高速度30km/hの区域規制と物理的デバイスとの適切な組合せにより交通安全の向上を図ろうとする「ゾーン30プラス」等の整備を実施
- 速度に起因する、あるいは速度超過を伴う交通事故の防止と被害の軽減を図るため、交通事故実態などに即した速度違反の取締りを実施
- 通過交通に直接、速度遵守を働きかけるため、赤色灯を点灯させた白バイ・パトカーなどによる警戒活動等を実施
- 速度抑制の必要性などを周知するため、ソーシャル・ネットワーキング・サービス（SNS）などの各種広報媒体を活用した情報発信活動や交通安全教育等を実施

- 人の往来の多い路線・地域
- 通学路や高齢者利用施設周辺
- 住宅街の生活道路など

施策を実施する路線・地域  
(具体的な路線・地域は各警察署及び高速道路を管轄する所屬ごとに選定します。)

- 各都市間を結ぶ幹線道路
- いわゆる裏道・抜け道など

(市街地・郊外共通)

- 交通事故が多発している路線・地域
- 重傷以上の交通事故が発生している路線
- 幹線道路につながる道路や住民等から取締要望のある路線・地域
- 高速道路、自動車専用道路など

※ この指針に基づき、各警察署及び高速道路を管轄する所屬では速度取締指針を公表しています。