

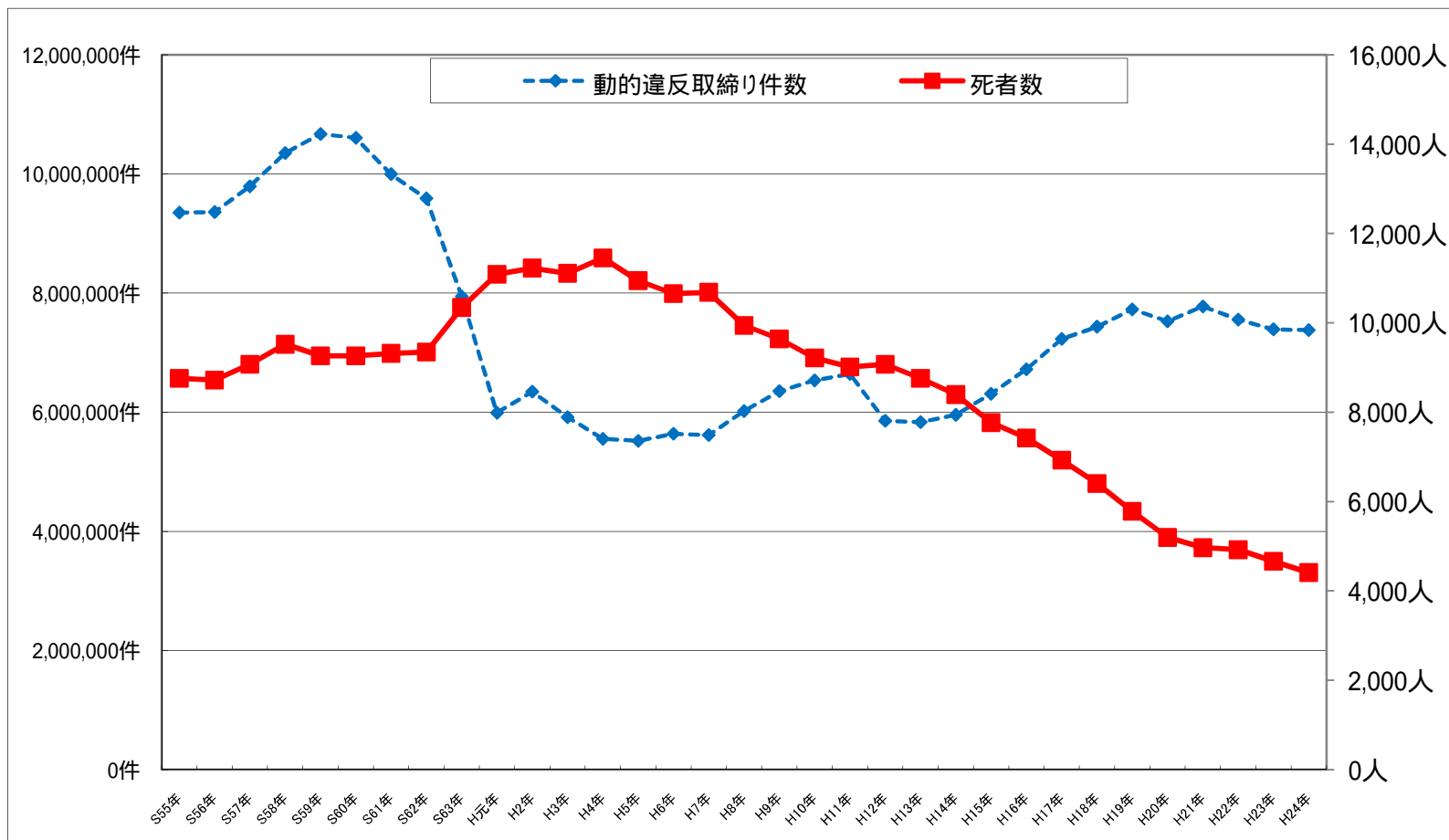
# 取締りワーキンググループ検討結果

資 料

平成25年11月19日

警 察 庁 交 通 局

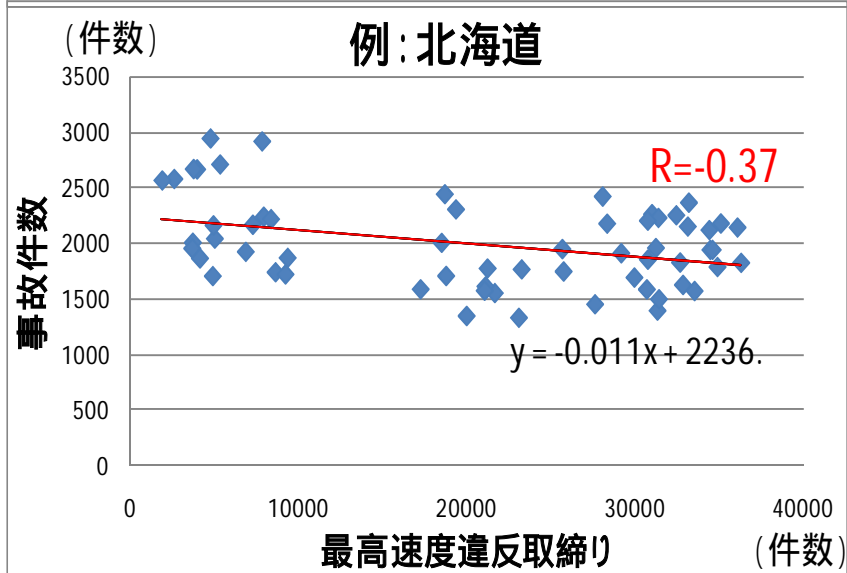
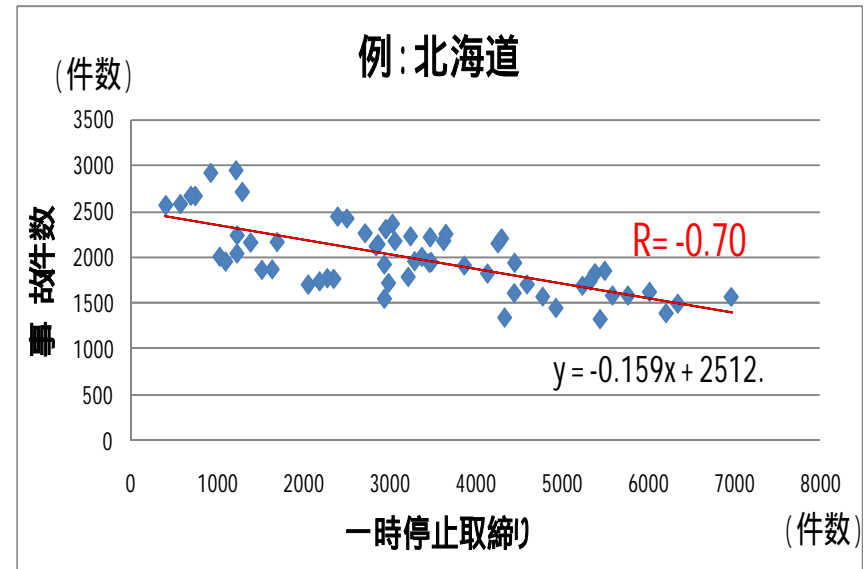
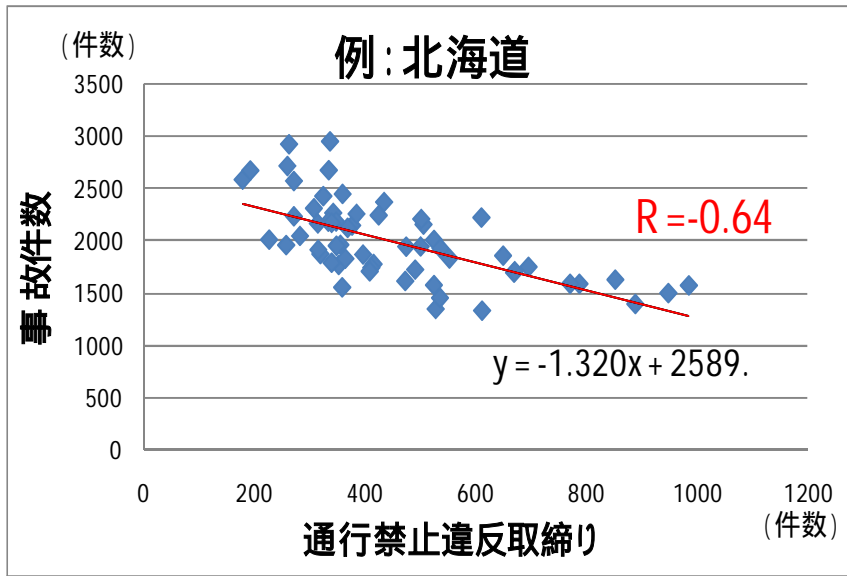
# 動的違反取締り件数と死者数の推移



## 動的違反

告知件数・送致件数(点数告知件数及び放置違反金納付命令件数を除く件数)から、駐停車禁止場所等違反、駐車禁止場所等違反(放置駐車違反を含む。)及び免許証不携帯違反を除いたものをいう。

# 取締りの増加が事故を減少させる

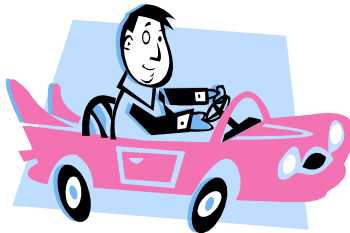


都道府県別2005～2009年の  
月次時系列データ：警察庁

事故件数は月別の全事故件数

ただし、事故抑制効果は  
地域差が大きいため、  
地域ごとの検証が必要である

# 動的取締りの効果



警察のパトロールによる取締り効果を評価した4つの研究成果から、以下の表に示している

動的取締りの交通事故減少効果

死亡事故

軽傷事故

Accident type	Best estimate	95% confidence interval
Fatal accidents	-4%	(-32%, +36%)
Injury accidents	-16%	(-20%, -12%)

Elvik & Vaa (2004) p973

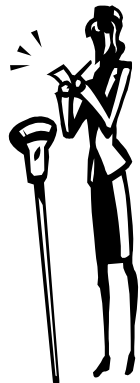
動的取締りを行うと、死亡事故を4%、軽傷事故を16%減少させることが分かっている



動的取締りには交通事故減少効果がある

# 静的取締りの効果

静止状態でのスピード取締りの効果を評価した16の研究成果から、以下の表に示している



静止スピード取締りの交通事故減少効果

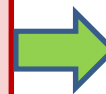
Accident severity	Best estimate	95% confidence interval
Fatal	-14%	(-20%, -8%)
Injury	-6%	(-9%, -4%)
Property damage only	+1%	(-1%, +3%)

Elvik & Vaa (2004) p970

- 静的な取り締まり効果は5マイル遠方に及び、8週間もの持続効果がある
- 取締りが実施されている場所では、平均走行速度が3マイル/時ほど減少
- 制限速度を超えた速度で走行するドライバーの比率が3% ~ 64%ほど減少

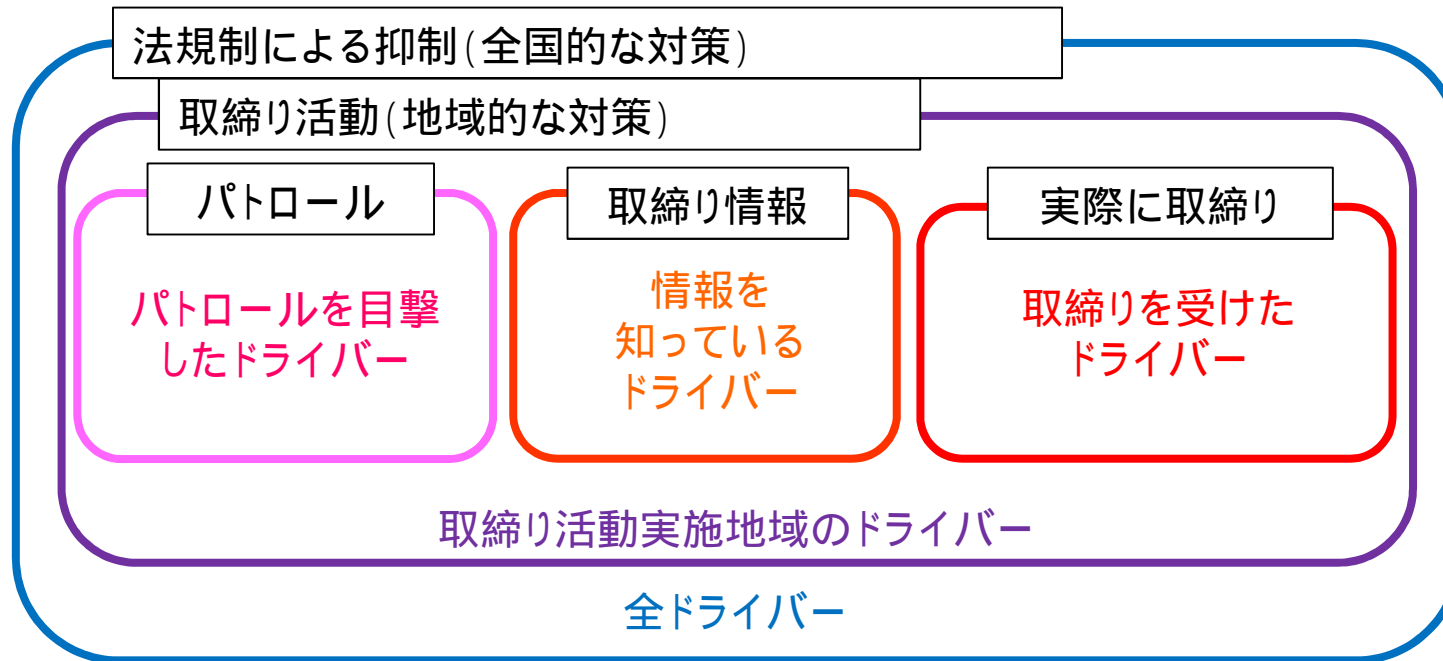


効果は局所的ながら、動的取締りに比べ、高い事故削減効果が表れた

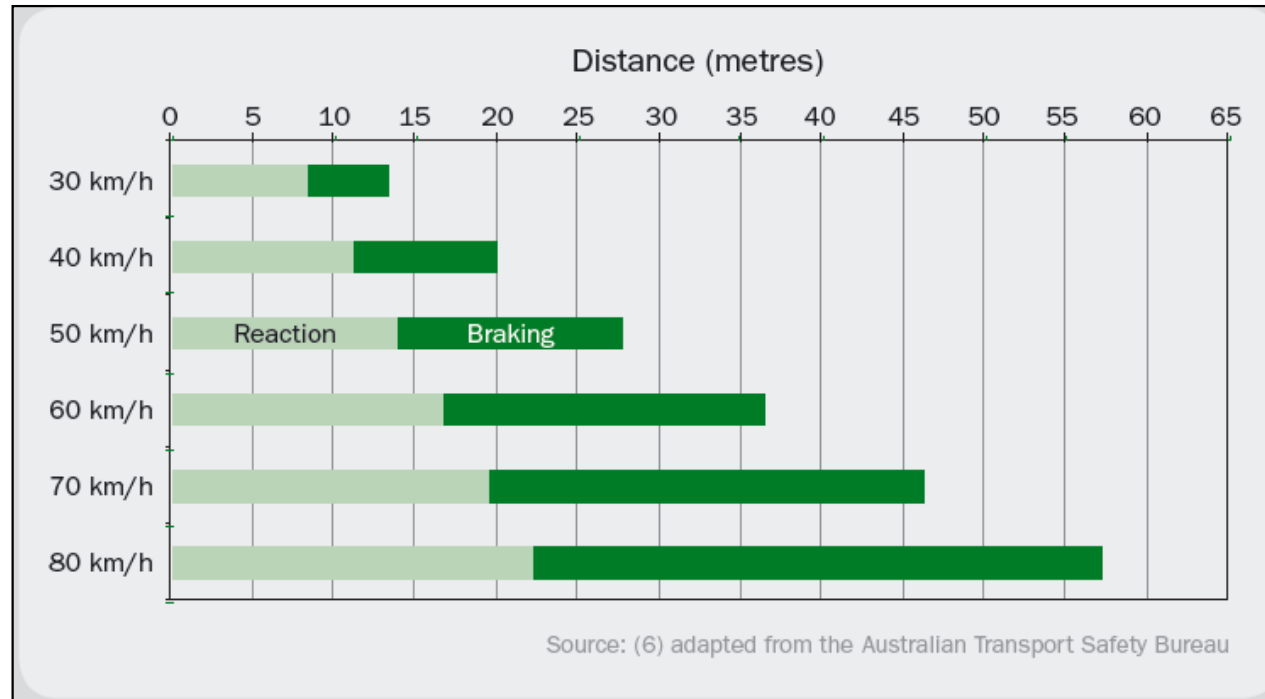


地点レベルでの交通事故削減効果がある

# 取締りによる事故抑制効果の対象範囲



# 速度による停止距離



Speed management – A road safety manual for decision-makers and practitioners – より

$$\text{停止距離} = \text{空走距離} + \text{制動距離}$$

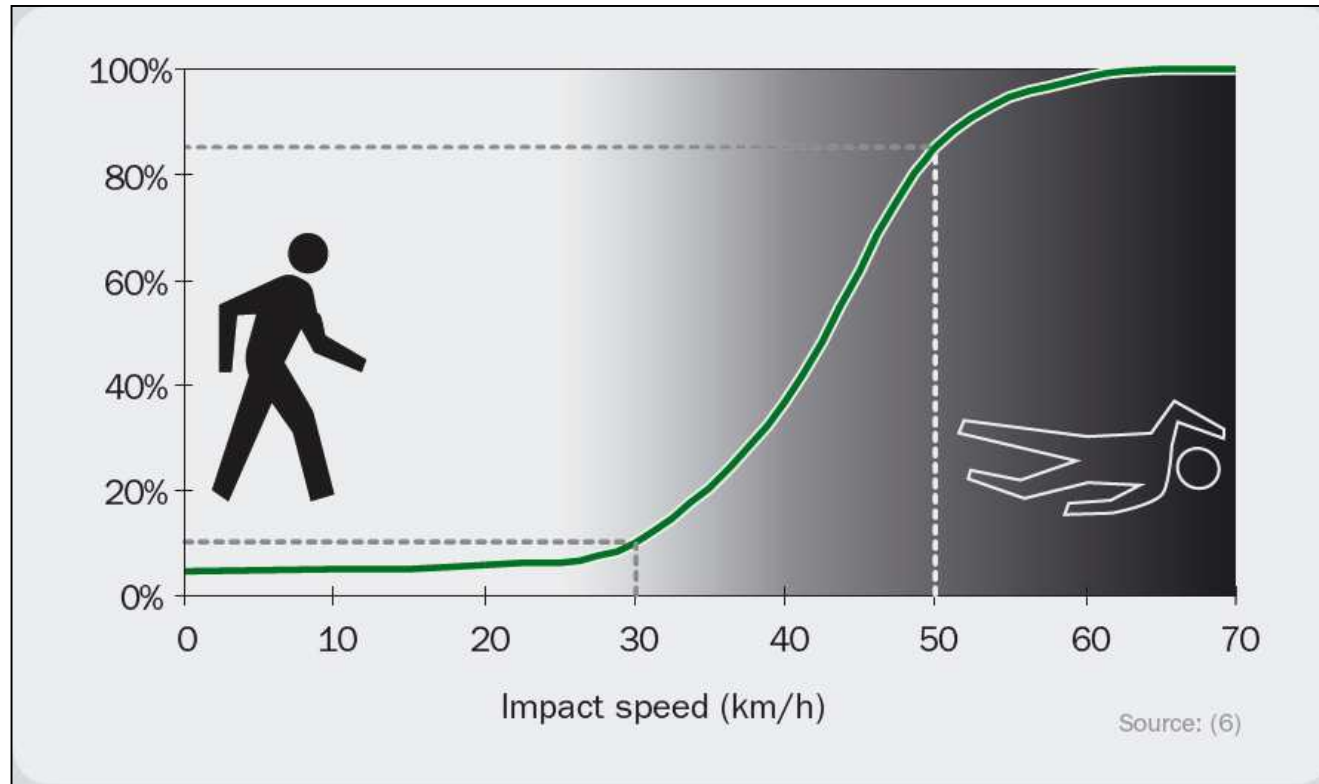
速度の2乗に  
比例して大きく



衝突回避の  
可能性は小さく

例) 運転中に前方30mに子供が飛び出してきた場合、50km/hでは衝突を回避できるが、60km/hでは衝突する。

# 衝突時の走行速度と歩行者が致命傷となる確率



Speed management – A road safety manual for decision-makers and practitioners – より

30km/hの場合 → 致死率: 約10%

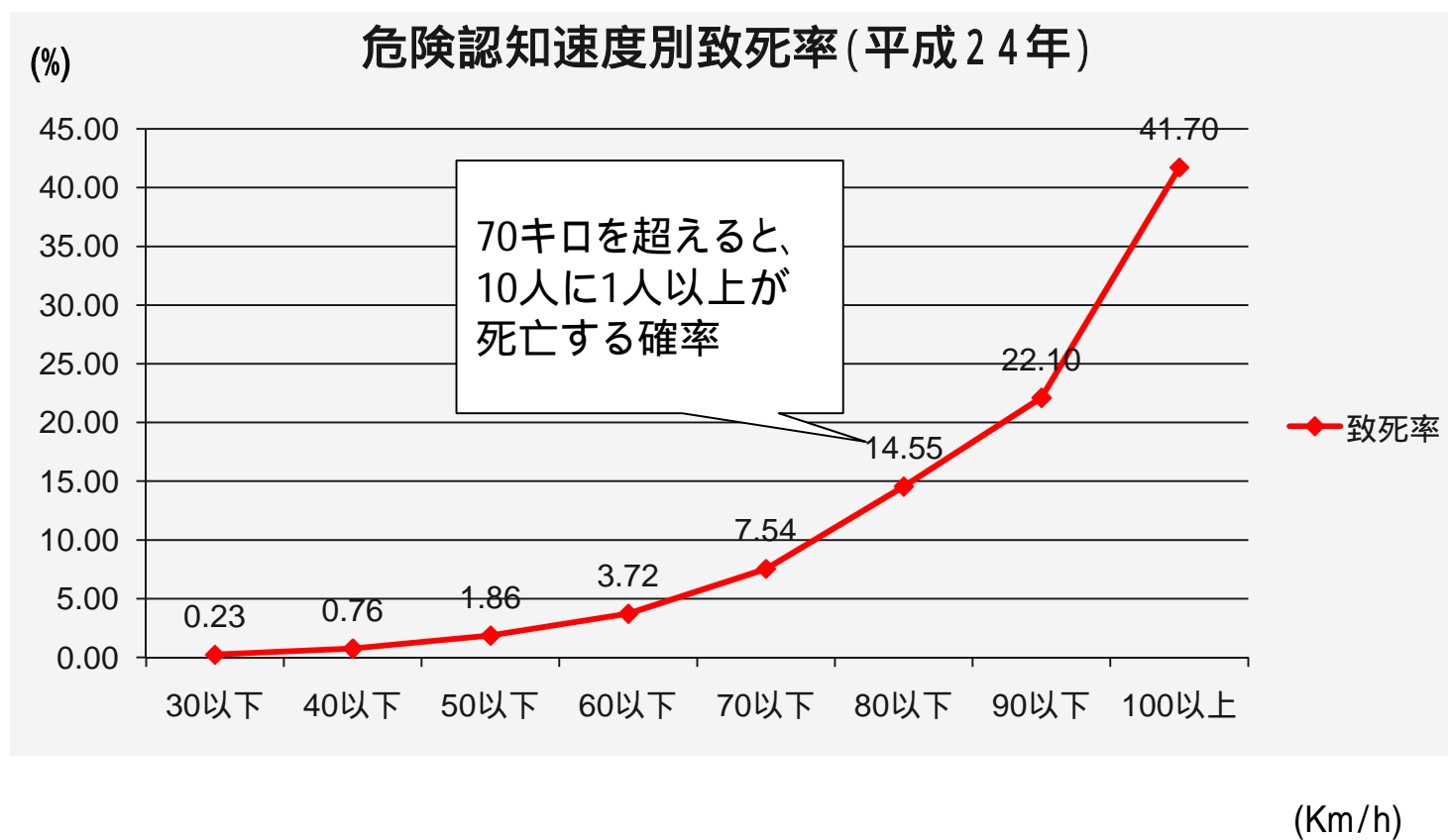
50km/hの場合 → 致死率: 80%以上

速度: 増大 → 致死率: 上昇

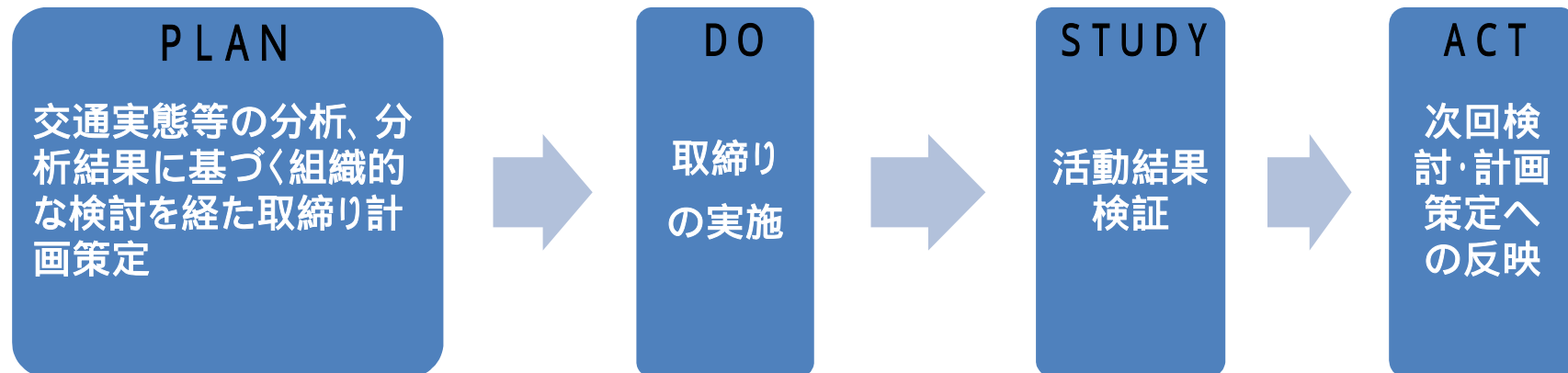


# 速度違反の危険性

危険認知速度(事故直前速度)が高いほど死亡事故に至る可能性が高い



# 取締り管理の考え方

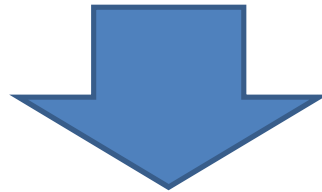


# 定置式速度取締り場所の総点検

警察署 1,163署

取締り場所 10,486か所

について実施



現時点での見直し箇所

843か所

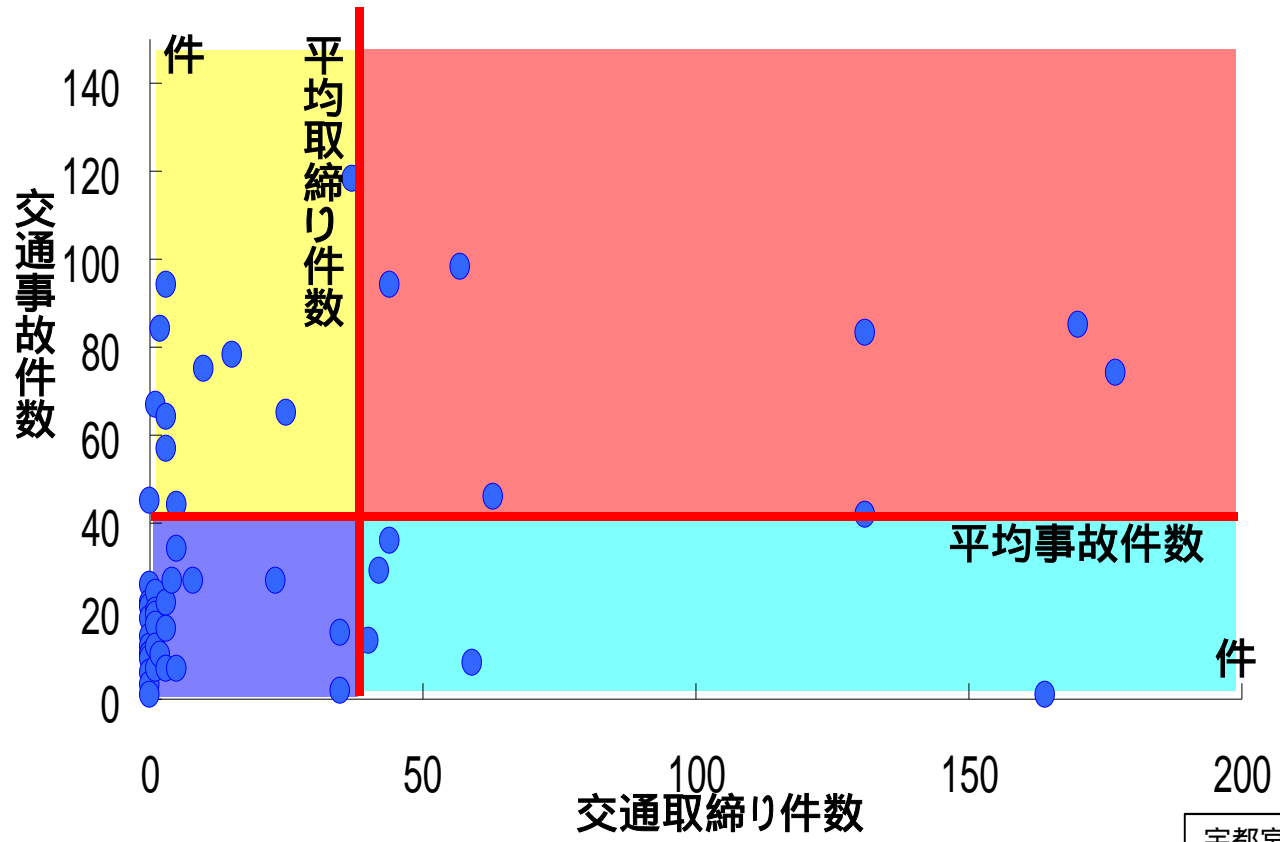
その他取締り力の配分見直しが必要な箇所

978か所

**随時見直しを実施**

# 交通事故件数と取締り件数から対策を考える

宇都宮東警察署管内の53町目について事故件数と取締り件数の関係

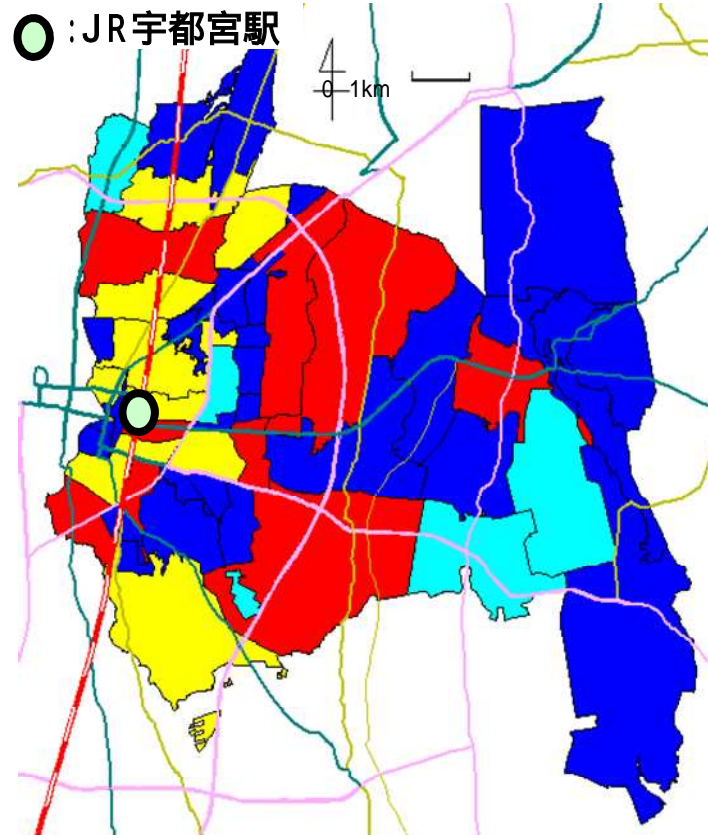


宇都宮市取締りデータ:H17

各分類に求められること

- 交通取締りの改善
  - ・ 現状の取締りを維持
- 取締りの重点的な強化

# 地域別に異なる取締りの効果



に分類される町目

幹線道路沿い

通過交通が多いため取締りが認知されていない

に分類される町目

住区内道路が  
大部分を占めている町目  
郊外部にある町目

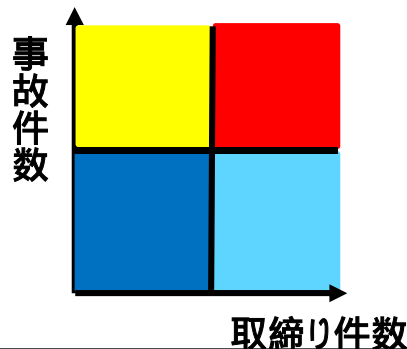
その地域に住んでいる人の交通が多い  
取締りが認知されている

に分類される町目

駅周辺の都市部

取締りの行いにくい道路環境  
交差点が多数存在

宇都宮市交通取締りデータ:H17

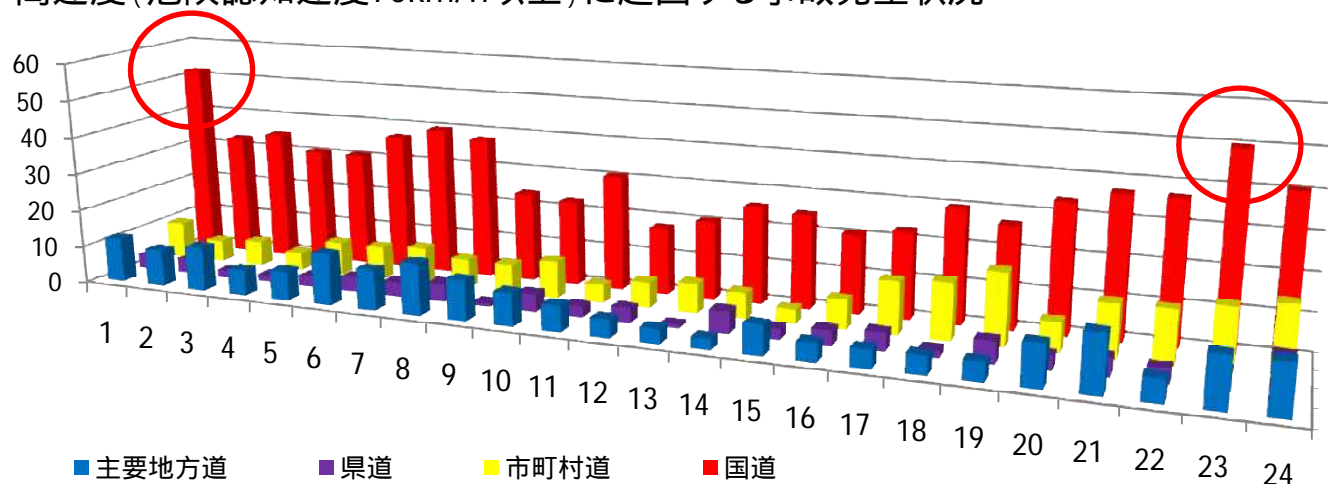


データを把握したのちに、地域に応じた取締り活動を行う

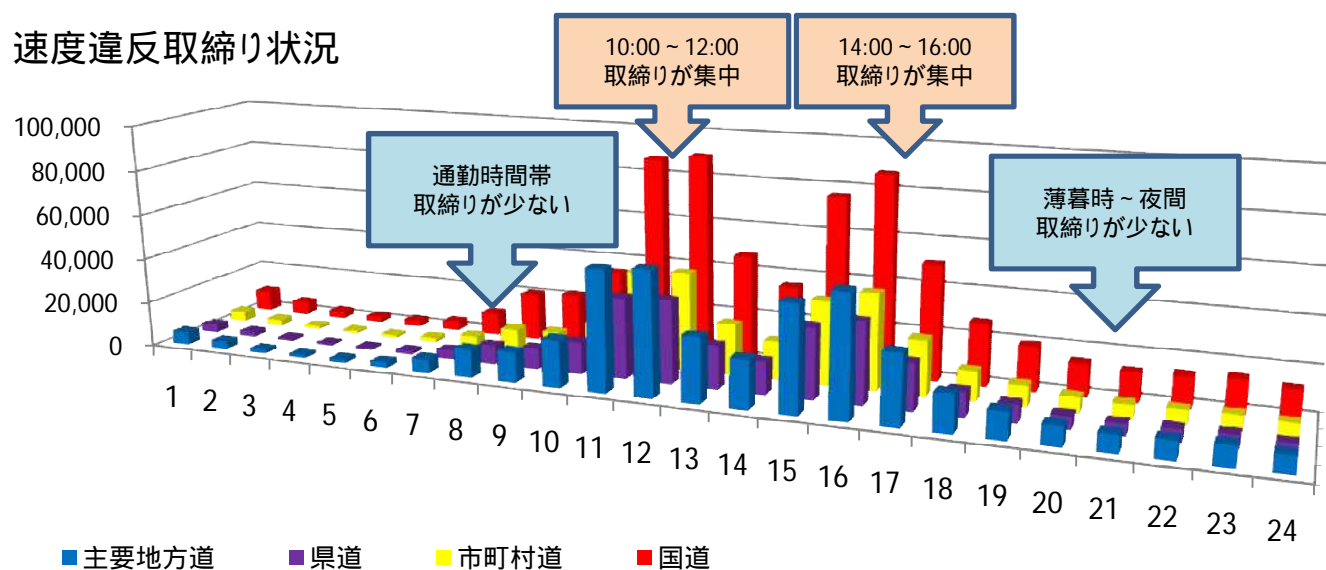
# 取締りの前提となる事故分析

参考：3Dクロス分析(例)

高速度(危険認知速度70km/h以上)に起因する事故発生状況



速度違反取締り状況



# 海外の速度取締り機器

可搬式自動速度取締装置



一定期間ごとに  
設置場所を変更し  
て運用

定置式自動速度取締装置



手軽に持ち運び  
可能

ゾーン監視装置



違反車両を感知  
して警告、従わな  
い車両のみ写真  
撮影

# 海外の速度取締り機器

## 期待される効果

自動で写真撮影するため車両の引き込み場所が不要  
取締り場所の柔軟な選択が可能

## 課題

我が国の法体系の中で取締り装置として使用可能な  
性能を有しているか

我が国で運用した場合に事故抑止効果が働くか

我が国の道路交通環境にマッチするか

我が国に導入するための検証が必要



# ホームページへの掲載



日	曜	昼	速度・ 交差点関連違反	県内全域(幹線道路・駅周辺等)	
4日	金曜	夜	飲酒	中区・磯子区・南区・神奈川区・鶴見区・旭区・港北区・都筑区・栄区・川崎区・宮前区・麻生区・横須賀市・三浦郡・藤沢市・中郡・小田原市・足柄下郡・厚木市・愛甲郡・座間市・海老名市・相模原市	・二輪車対策強化日
5日	土曜	夜	飲酒	中区・磯子区・南区・金沢区・西区・鶴見区・保土ヶ谷区・港南区・緑区・青葉区・戸塚区・泉区・瀬谷区・幸区・中原区・高津区・多摩区・横須賀市・三浦市・逗子市・鎌倉市・茅ヶ崎市・高座郡・平塚市・足柄上郡・南足柄市・秦野市・伊勢原市・大和市・綾瀬市・相模原市	
7日	月曜	昼	信号無視・ 一時不停止	県内全域(幹線道路・駅周辺等)	・交差点関連違反取締強化日
8日	火曜	昼	歩行者妨害	県内全域(幹線道路・駅周辺等)	・横断歩行者妨害取締強化日
9日	水曜	昼	信号無視・ 一時不停止	県内全域(幹線道路・駅周辺等)	
11日	金曜	昼	速度・ 交差点関連違反	県内全域(幹線道路・駅周辺等)	・二輪車対策強化日
12日	土曜	昼	速度・ 信号無視	県内全域(幹線道路・駅周辺等)	
14日	月曜	昼	信号無視・ 一時不停止	県内全域(幹線道路・駅周辺等)	・交差点関連違反取締強化日
15日	火曜	昼	歩行者妨害・ 信号無視・ 一時不停止・ 自転車	県内全域(幹線道路・駅周辺等)	・高齢者交通安全日 ・横断歩行者妨害取締強化日
18日	金曜	昼	速度・ 交差点関連違反	県内全域(幹線道路・駅周辺等)	・二輪車対策強化日

神奈川県警察ホームページ

# 情報発信の課題

