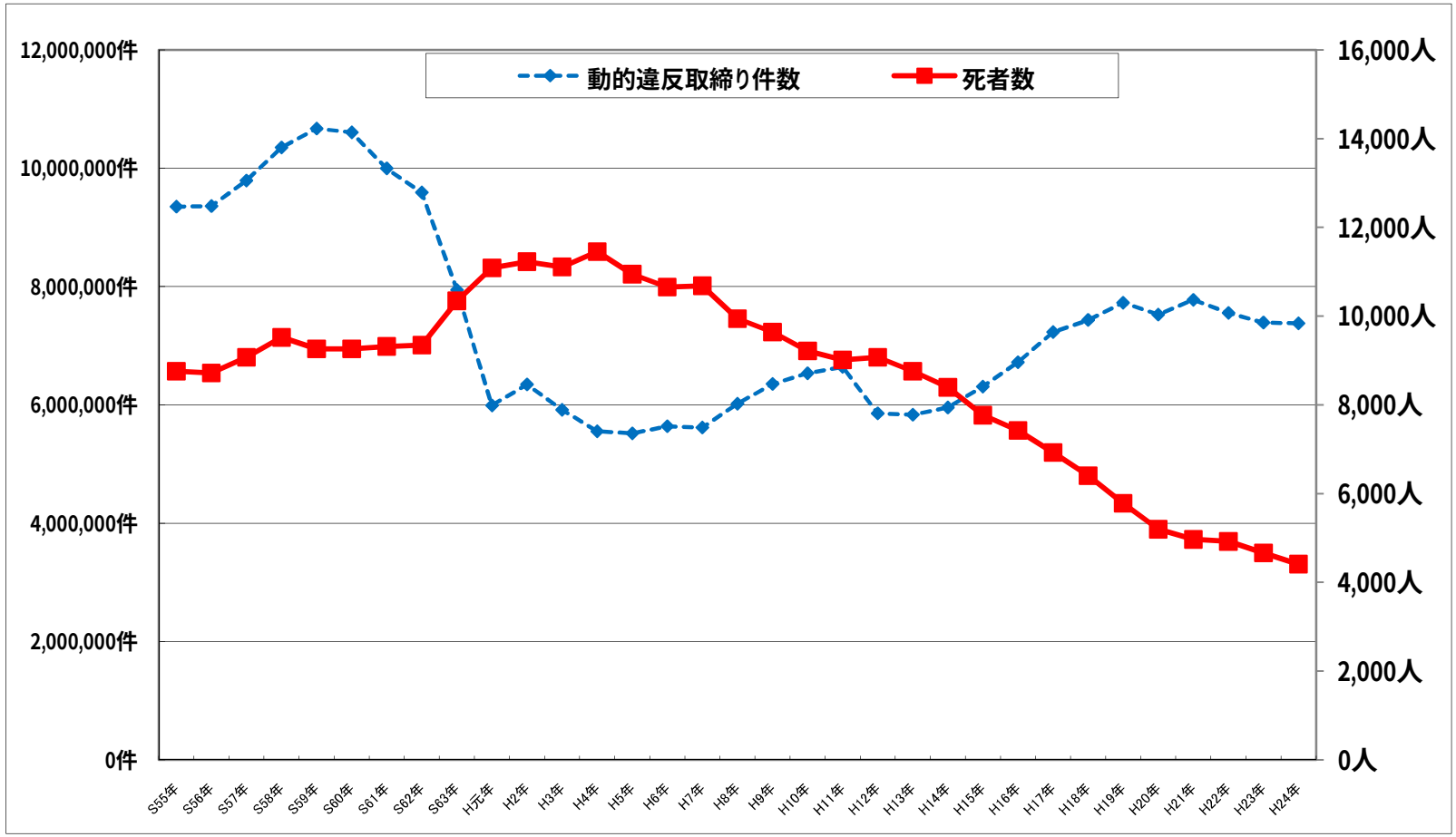
取締りワーキンググループ検討結果

資　　料

平成25年11月19日

警　察　庁　交　通　局

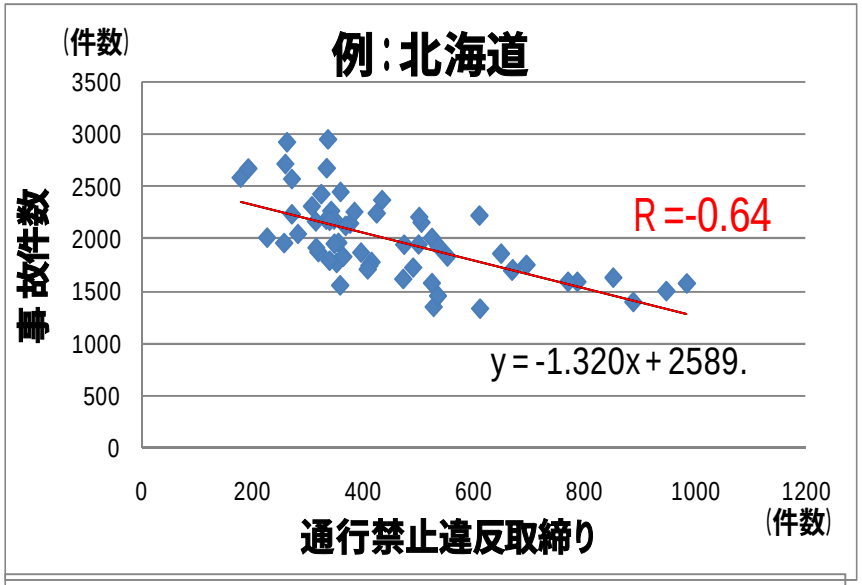
動的違反取締り件数と死者数の推移

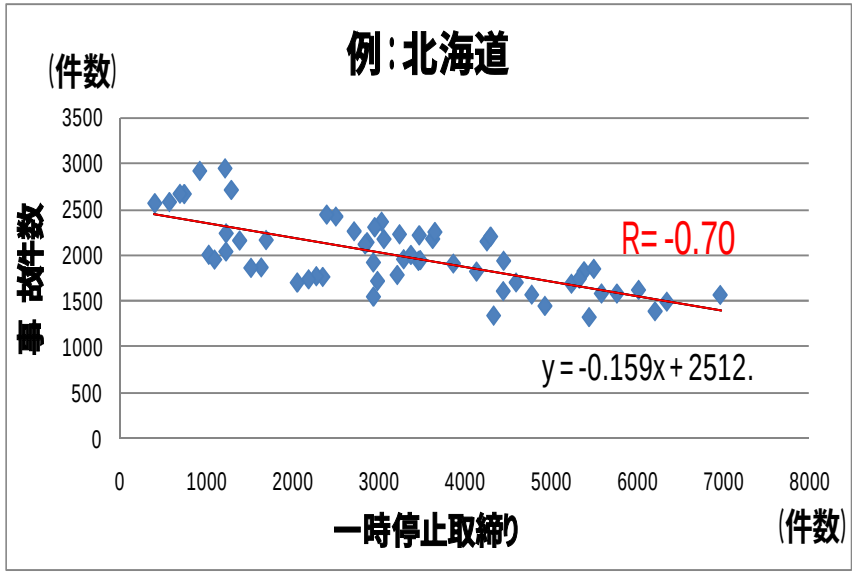


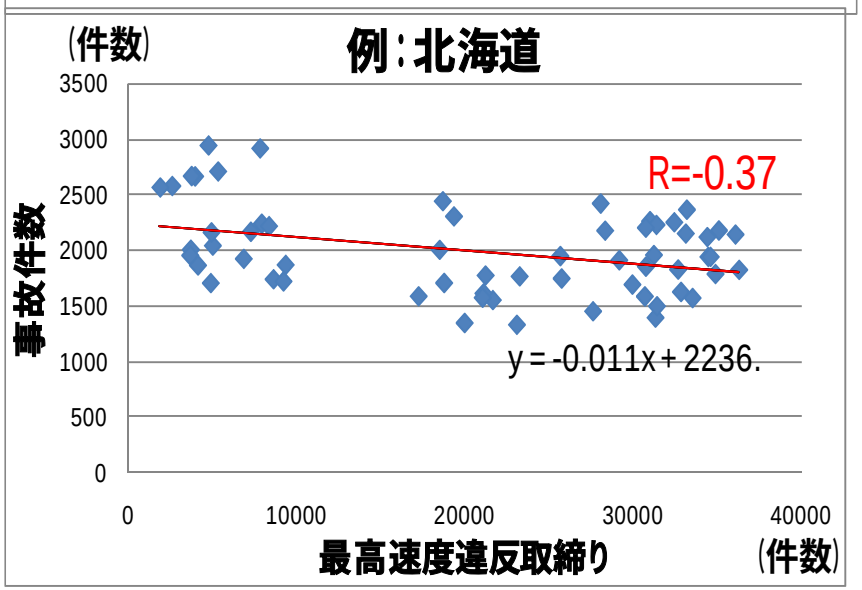
※動的違反

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





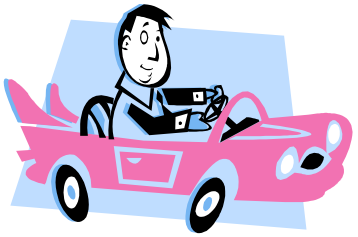


※都道府県別2005～2009年の
月次時系列データ：警察庁

※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

法規制による抑制（全国的な対策）

取締り活動（地域的な対策）

パトロール

パトロールを目撃したドライバー

取締り情報

情報を知っているドライバー

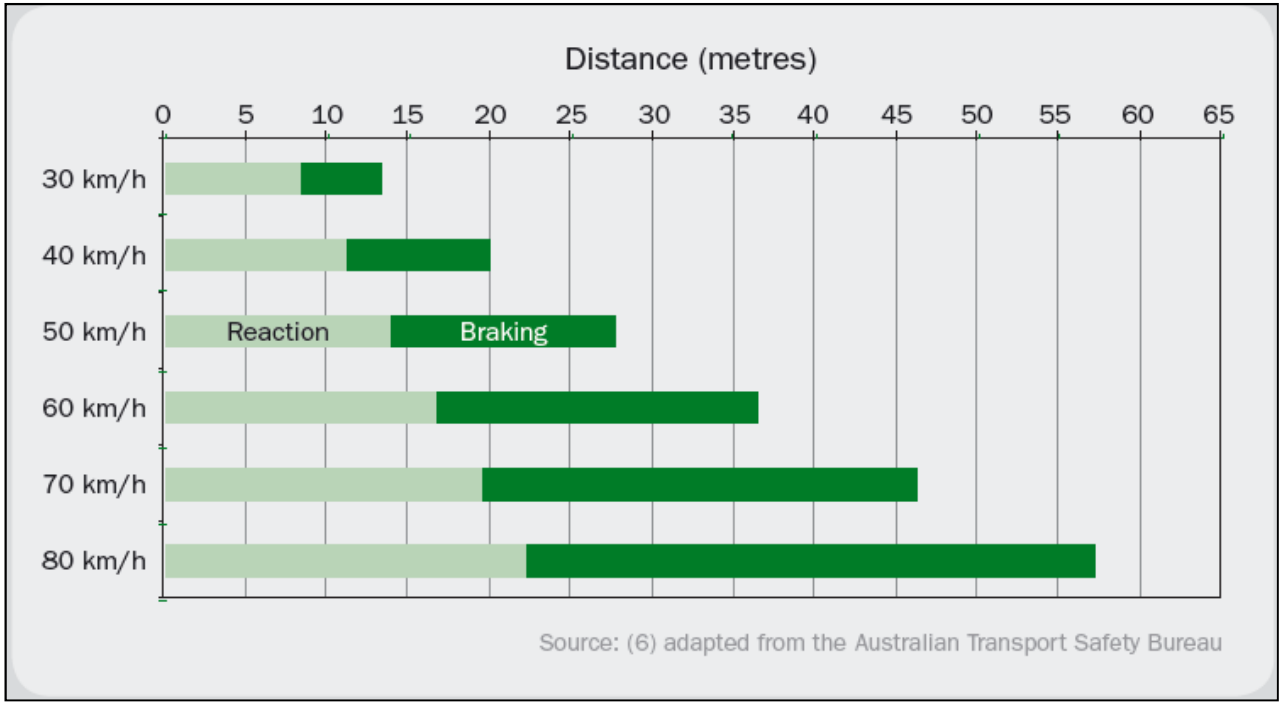
実際に取締り

取締りを受けたドライバー

取締り活動実施地域のドライバー

全ドライバー

速度による停止距離



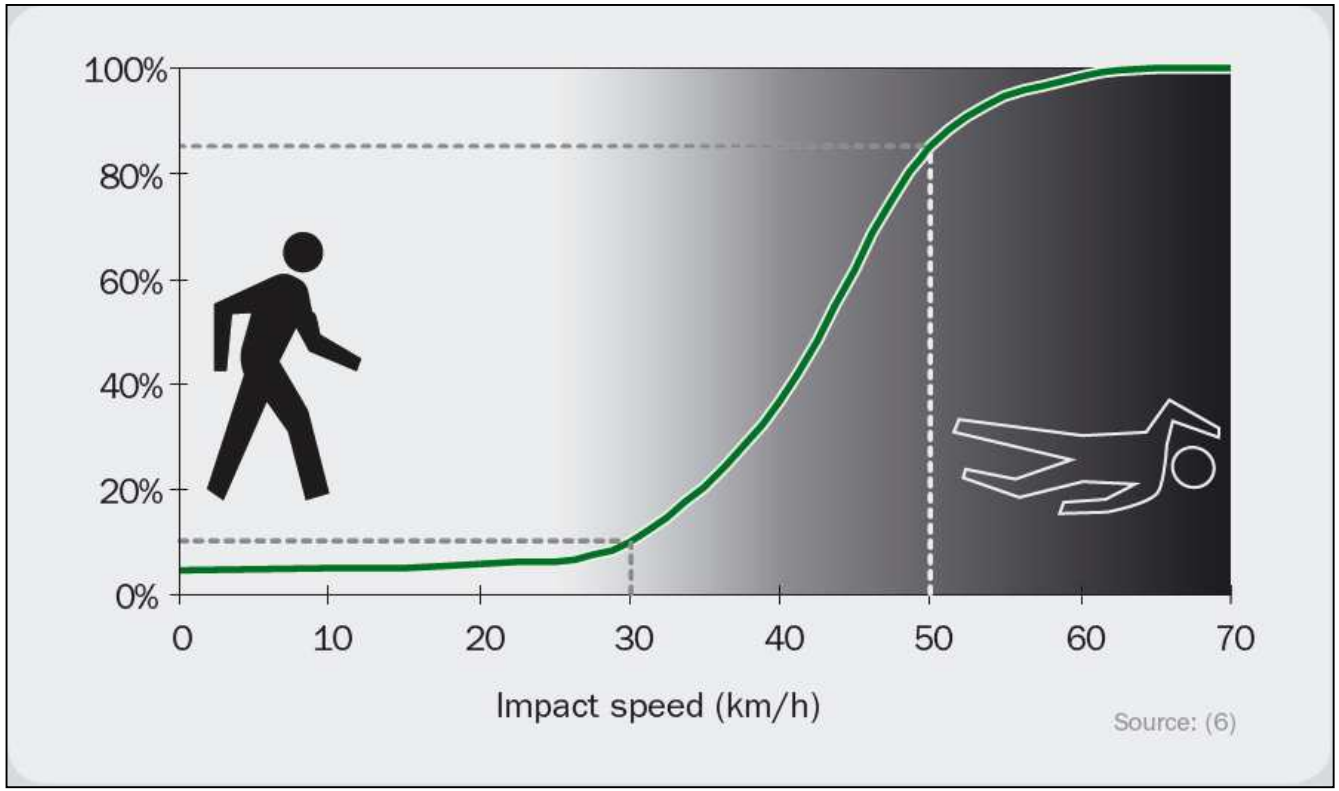
※ Speed management – A road safety manual for decision-makers and practitioners – より

停止距離 ＝ 空走距離 ＋ 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

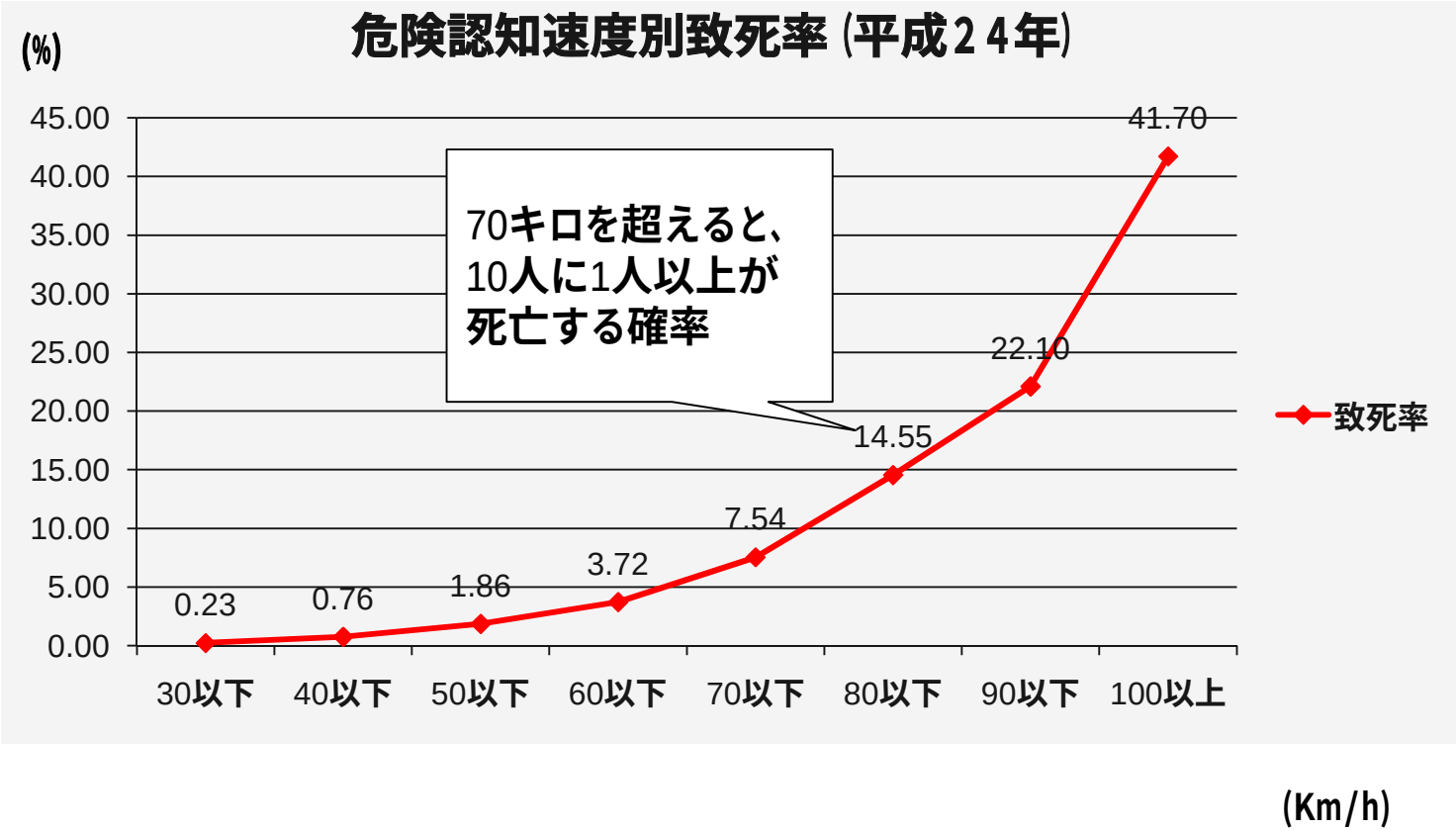
○30km/hの場合 ⟶ 致死率：約10%

○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

PLAN

交通実態等の分析、分析結果に基づく組織的な検討を経た取締り計画策定

→

DO

取締りの実施

→

STUDY

活動結果検証

→

ACT

次回検討・計画策定への反映

定置式速度取締り場所の総点検

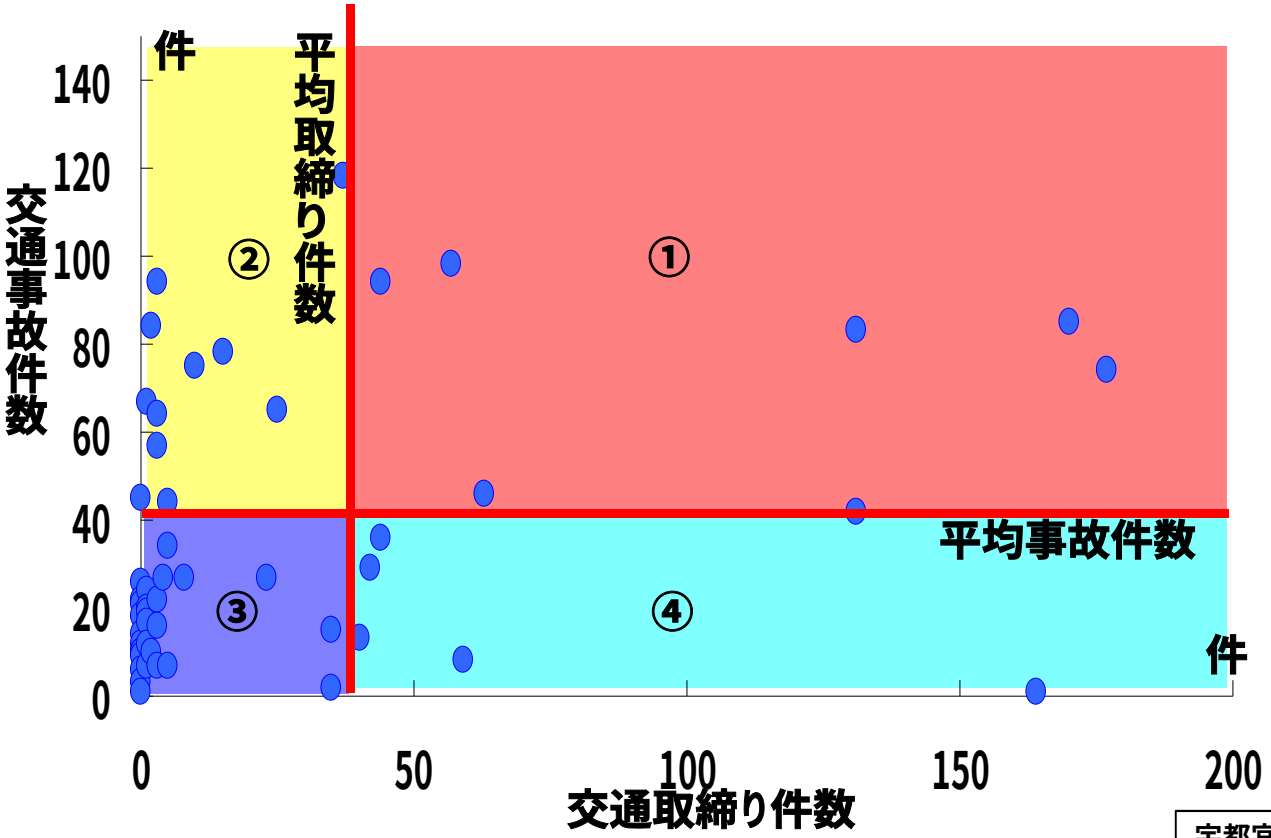
○　警察署　　１，１６３署
○　取締り場所　１０，４８６か所
について実施

○　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

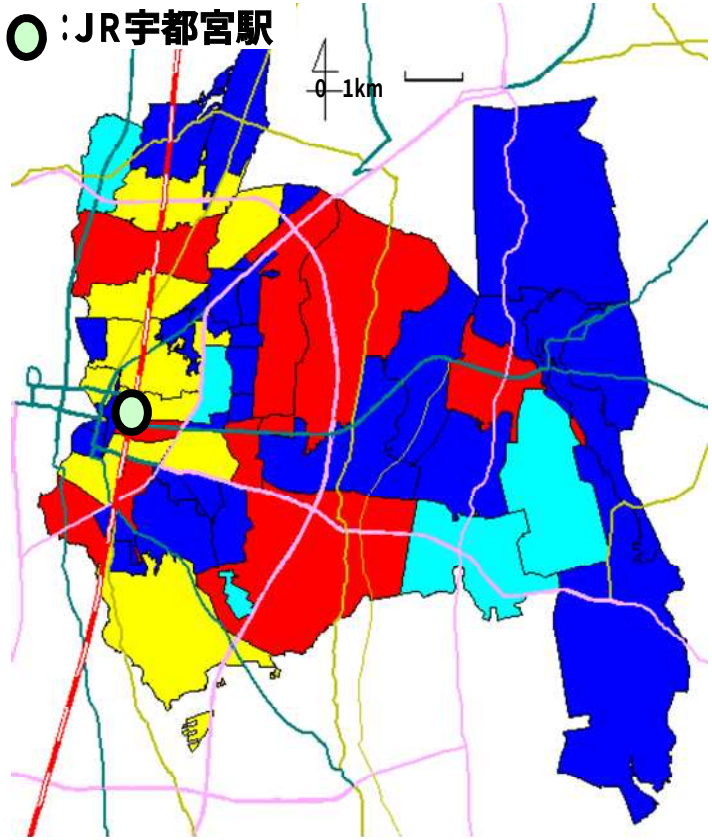


宇都宮市取締りデータ：H17

各分類に求められること

①交通取締りの改善　　②取締りの重点的な強化
③･④現状の取締りを維持

地域別に異なる取締りの効果



①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

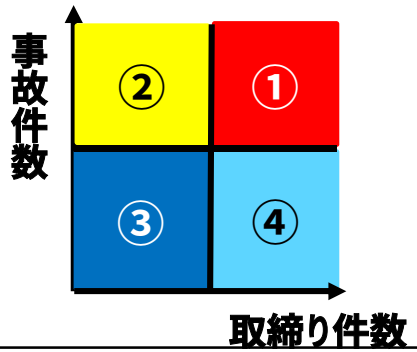
③・④に分類される町目

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

②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



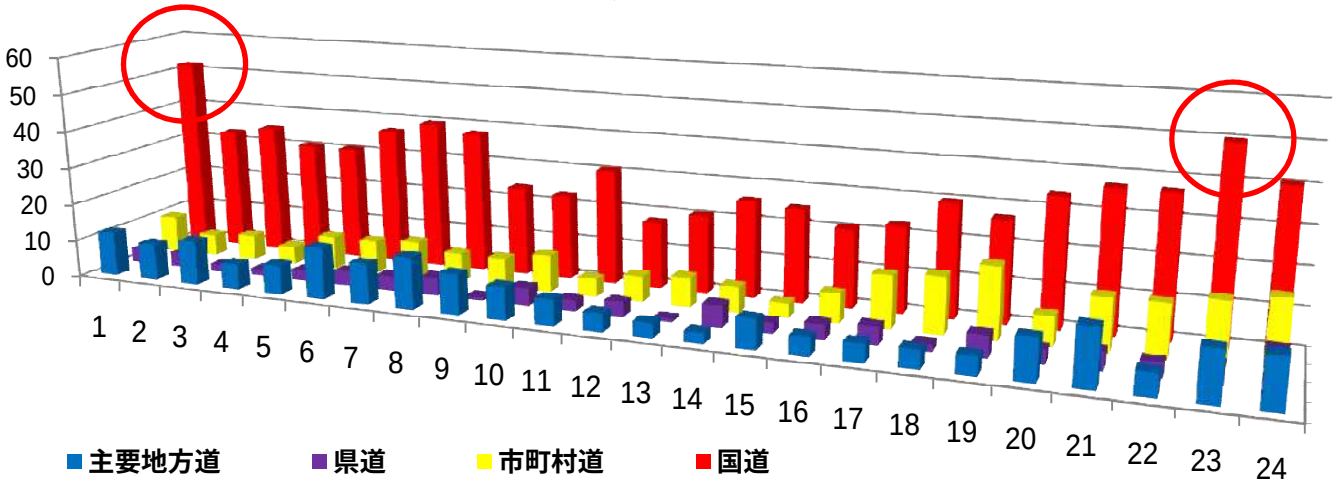
宇都宮市交通取締りデータ：H17

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

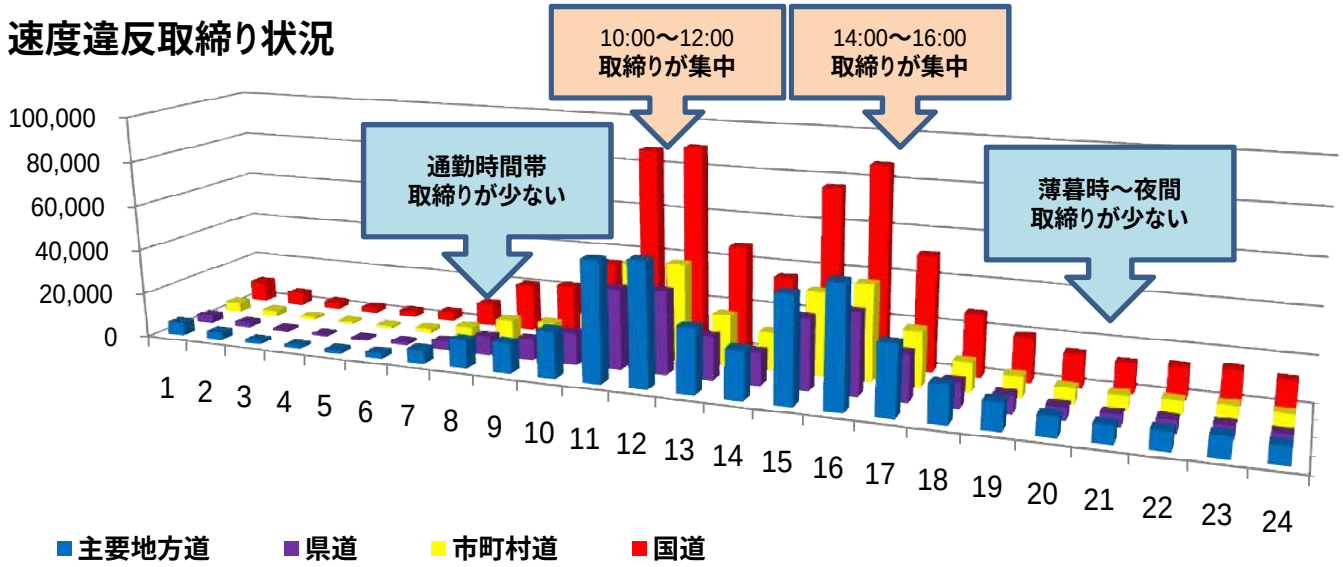
取締りの前提となる事故分析

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①

○ 可搬式自動速度取締り装置　○ 定置式自動速度取締り装置　○ ゾーン監視装置

○　一定期間ごとに設置場所を変更して運用

○　手軽に持ち運び可能

○　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②

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

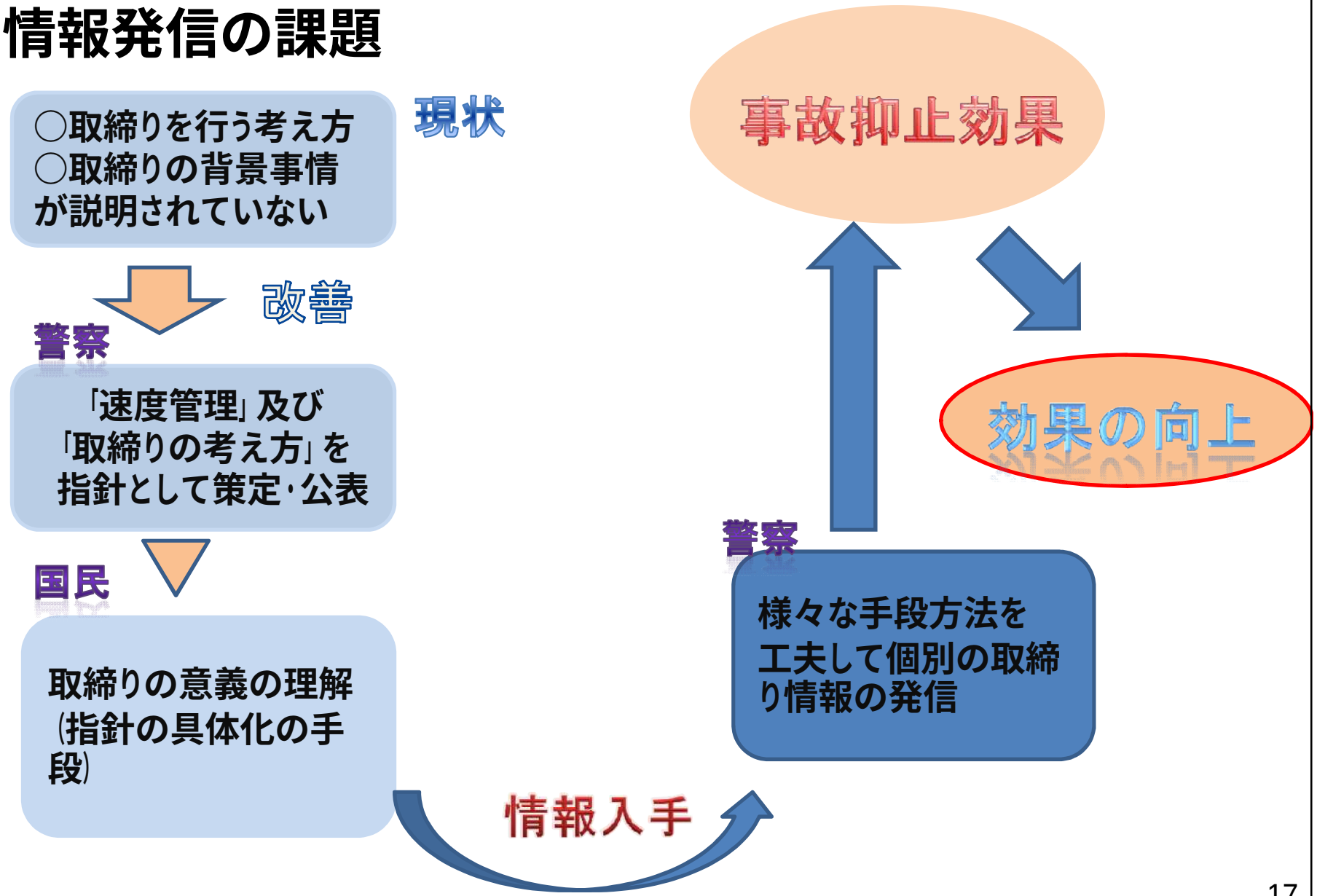
我が国に導入するための検証が必要

ホームページへの掲載

4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
		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	
5日	土曜	夜	飲酒	中区・磯子区・南区・金沢区・西区・鶴見区・保土ケ谷区・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


○取締りを行う考え方
○取締りの背景事情
が説明されていない
現状
改善
警察
「速度管理」及び
「取締りの考え方」を
指針として策定・公表
国民
取締りの意義の理解
(指針の具体化の手段)
情報入手
警察
様々な手段方法を
工夫して個別の取締り情報の発信
事故抑止効果
効果の向上