

島根県警察速度管理指針

速度管理指針は、最高速度規制等の適切な交通規制を実施するとともに、これら交通規制の遵守を図るための交通指導取締り、交通安全教育及び広報啓発等、総合的な速度管理を推進する上で、基本的な考え方や大綱方針を広く県民に示し、その理解を深めるため取りまとめたものです。

1 総合的な速度管理の必要性

島根県においては、下記のとおり、自動車等^{〔注1〕}の走行速度の低下が交通事故の抑止や被害の軽減に結びつくことから、交通事故総量や交通事故死者の更なる減少を実現するため、総合的な速度管理の必要性が認められます。

(1) 走行速度と交通事故等の関係

国家公安委員会委員長が主催した「交通事故抑止に資する取締り・速度規制等の在り方に関する懇談会」からの提言（平成25年12月26日）によると、自動車等の走行速度と交通事故には次のような関係が認められます。

- 自動車等の制動距離は速度の2乗に比例する。
- 衝突時の速度が30km/hを超えると歩行者の致死率が上昇する。
- 速度が増大すると運転者の視野が狭小化する。

また、当県の過去5年間（令和元年から令和5年）に発生した人身交通事故について、自動車等の走行速度の観点から見ると、次のような特徴が認められます。

- 危険認知速度^{〔注2〕}別に見ると、同速度が高いほど致死率^{〔注3〕}も高く、50km/h以下の致死率が0.9%に対し、50km/hを超えるものでは10.2%と死亡する確率が約11.3倍となる。
- 対歩行者事故では、危険認知速度が30km/h以下の致死率が1.0%に対し、30km/hを超えるものでは18.2%と死亡する確率が約18倍となる。

(2) 規制速度の遵守による被害の軽減

自動車等の最高速度については、道路交通法で規定されているほか、島根県公安委員会が標識等により指定していますが、当県の令和元年から令和5年までの過去5年間に発生した全人身交通事故について、これら規制速度の遵守の観点から、死亡事故と死亡事故につながりかねない重傷事故も加えた件数を重点に見ると、次のような特徴が認められます。

- 危険認知速度が規制速度を超過していたものが、全人身交通事故では9.0%を

〔注1〕 自動車及び原動機付自転車をいう。

〔注2〕 運転者が相手方車両、歩行者、自転車、又は物件等を認めて危険を認知し、ブレーキ、ハンドル操作等の事故回避行動をとる直前の速度をいう。

〔注3〕 死者数÷死傷者数×100

占めるのに対し、全死亡・重傷事故では12.5%、全死亡事故に至っては20.2%を占めている。また、夜間における規制速度超過の全人身交通事故が、31.1%であるのに対して、全死亡・重傷事故では38.0%、全死亡事故に至っては61.1%を占めている。

- 危険認知速度が規制速度を超過していない事故の死亡事故率^{〔注4〕}が2.0%に対し、超過している事故は5.0%と死亡事故となる確率が約2.5倍となる。

2 道路・地域等の特性に応じた分類と分類ごとの目標の提示

総合的な速度管理に当たっては、県内の道路を、その種別や地域の特性を踏まえて下記のように分類し、令和元年から令和5年までの過去5年間に発生した人身交通事故の実態等各分類の特性に応じた速度管理の目標を定めることとします。

なお、県内では、幹線道路^{〔注5〕}が生活道路^{〔注6〕}と同様に利用されている地域も多く、該当する道路や地域が必ずしも明確ではない場合もありますが、こうした場合についても、各分類の特性を踏まえた適切な速度管理の実施に努めることとします。

(1) 生活道路

ア 特徴

- 地域住民の日常生活の場として利用され、道路幅員が狭い上に、歩道が整備されている割合が低く、歩行者や自転車と自動車等が混在している路線が多い。
- 全人身交通事故の37.0%を占め、全死亡・重傷事故では41.1%を占めている。
- 歩行者又は自転車関係する事故が39.8%、死亡・重傷事故では、53.0%と多くを占めている。
- 死亡・重傷事故では、出会い頭事故が最も多く37.4%、次いで横断中の事故が16.1%と多くを占めている。
- 子供や高齢者が被害に遭う事故が多く、死亡・重傷者の57.7%を子供や高齢者が占め、そのうちの多くは午前9時台、午後5時台に発生している。
- 死亡・重傷事故に占める規制速度超過の割合が、軽傷事故に占める規制速度超過の割合の約2.1倍となる。

イ 目標

- 人口集中地区^{〔注7〕}等における低速度規制を推進し、走行速度の抑制による交通事故の抑止と被害の軽減を図ります。
- 抜け道として利用する自動車等は、時間的余裕が無く渋滞を避けるなど、速度超過の傾向があるため、出勤退社・登下校時間帯を重点として抜け道として利用する自動車等の交通量の削減と走行速度の抑制を図ります。

〔注4〕 死亡事故件数÷全人身事故件数×100

〔注5〕 国道、主要地方道及び県道をいう。

〔注6〕 幹線道路以外で、主として地域住民の日常生活に利用されている道路をいう。

〔注7〕 市街地のうち、国勢調査に基づき総務省が作成する「人口集中地区境界図」に人口集中地区として表示されている地域をいう。

(2) 幹線道路（市街地^{〔注8〕}）

ア 特徴

- 県内を東西に横断する国道9号を始めとして、中央分離帯のない片側1車線の区間が多く、地域間交通及び通過交通に利用されるとともに、生活道路と同様に利用されている路線もあり、歩行者や自転車も多い。
- 全人身交通事故の27.9%を占め、全死亡・重傷事故では21.9%を占めている。
- 歩行者又は自転車に関係する事故が30.3%と比較的多くを占め、死亡・重傷事故では64.6%と非常に多くを占めている。
- 交差点及び交差点付近で発生する事故が70.3%、死亡・重傷事故に至っては79.3%と非常に多くを占め、中でも歩行者横断中が38.1%と最も多くを占めている。
- 死亡・重傷事故のうち、夜間の発生が34.4%を占めている。
- 死亡・重傷事故に占める規制速度超過の割合が、軽傷事故に占める規制速度超過の割合の約2.1倍となる。また、規制速度を超過した死亡・重傷事故のうち56.0%が夜間に発生している。

イ 目標

- 昼・夜間の交通量の変化に配慮した円滑な道路交通を確保するとともに、規制速度の遵守による交通事故の抑止と被害の軽減を図ります。
- 沿線住民の振動・騒音等に配慮した速度規制を実施しつつ、物流の基幹道路としての効用の最大化にも努めます。

(3) 幹線道路（非市街地^{〔注9〕}）

ア 特徴

- 中央分離帯のない片側1車線の区間がほとんどで、歩道が整備されていない区間もあり、主に地域間交通及び通過交通に利用されている。
また、沿線に人家・商店等建物が散在し、道路照明も少ないことから、夜間暗い場所が多い。
- 全人身交通事故の32.9%を占めるとともに、全死亡・重傷事故では35.9%を占めている。
- 死亡・重傷事故率は、昼間が25.9%に対し、夜間は29.2%、死亡事故率は昼間が2.9%に対し、夜間は7.4%と夜間の死亡事故の確率が約2.5倍となる。
- 死亡・重傷事故を道路形状別に見ると、単路での発生が49.9%を占め、特にカーブ・屈折での発生が21.9%と高速道路を除く道路の中で最も多い。
- 死亡・重傷事故では、正面衝突の割合が19.0%を占め、高速道路を除く道路の中で最も多い。
- 危険認知速度別に見ると、50km/hを超えるものが15.1%を占めるのに対し、死

〔注8〕 道路に沿っておおむね500m以上にわたって、住宅、事業所又は工場等の建造物が連立し、又はこれらが混在して連立している状態であって、いわゆる市街地的形態をなしている地域をいう（片側だけがこのような形態をなしている場合を含む。）。

〔注9〕 市街地以外をいう。

亡・重傷事故では22.5%を占めている。

- 危険認知速度が規制速度を超過していたものが12.2%、死亡・重傷事故では14.1%を占め、高速道路を除く道路の中では最も割合が高い。

また、規制速度を超過した死亡・重傷事故のうち34.7%、死亡事故では57.1%が夜間に発生している。

イ 目標

- 規制速度を超過した死亡・重傷事故が多いことを踏まえ、カーブ・屈折場所での交通事故実態等に応じた適切な速度規制を実施し、交通事故の抑止と被害の軽減を図ります。
- 夜間における実勢速度^{〔注10〕}の低減と規制速度の遵守による交通事故の抑止と被害の軽減を図ります。

(4) 高速道路^{〔注11〕}

ア 特徴

- 完成4車線の路線は少なく、多くの路線が簡易中央分離帯（一部は「ワイヤロープ式防護柵」）が設置された非分離の暫定2車線であり、山間部を走る路線は、トンネル・橋梁部分が多く、また、県境付近には豪雪地帯もある。
- 全人身交通事故の2.2%が発生し、全死亡・重傷事故では1.1%が発生している。
- 死亡・重傷事故では、単独事故が54.6%と非常に多くを占めている。正面衝突事故は発生していない。
- 死亡・重傷事故では、夜間の発生が36.4%を占め、全道路の中で最も高い割合を占めている。
- 危険認知速度が規制速度を超過していたものが33.3%、死亡・重傷事故では45.5%と全道路の中で最も高い割合を占めている。
- 死亡・重傷事故では、路面が湿潤している時の発生が81.8%を占め、全道路の中で突出して高い割合を占めている。また、死亡・重傷事故では、第一当事者のうち30歳未満が63.6%、県外居住者が45.5%を占めている。

イ 目標

- 主要地域を連絡する基幹道路で、災害発生時の緊急交通路としての役割もあることから、道路構造等に応じた速度規制を実施し、安全で円滑な道路交通を確保します。
- 降雪・降雨等異常気象時及び交通障害（故障車・落下物）発生時における適切な速度管理等により安全と円滑を図ります。

3 分類ごとの施策の例示

上記2の各分類について総合的な速度管理における目標を実現するためには、下記の

〔注10〕 渋滞発生時間帯や信号交差点直近等交通流の変化の大きい時間・場所以外における一般的な自動車の走行速度をいう。

〔注11〕 高速自動車国道及び自動車専用道路をいう。

施策等が有効と考えられます。

当県では、個別の道路、地域等の実態を考慮しつつ、適切な速度規制の実施とともに、重点的な速度違反取締り^{〔注12〕}とランダムな取締り^{〔注13〕}等、これら施策を連携させて取り組むことにより、総合的な速度管理を図ることとします。

(1) 生活道路

ア 低速度規制等による速度抑制

歩行者や自転車の利用実態、交通事故発生状況及び道路環境等の交通実態を勘案した「ゾーン30^{〔注14〕}」などの低速度規制を推進し、地域住民等の意見を踏まえ、運転者に分かりやすい標識・標示によってその遵守を促します。

また、道路管理者と連携して、ゾーン30エリア内に拡幅路側帯のカラー舗装、ランプ^{〔注15〕}等物理デバイスを設置した「ゾーン30プラス^{〔注16〕}」を推進します。

イ 抜け道利用削減対策の推進

周辺道路の渋滞解消対策や他の交通規制により、抜け道として利用する自動車の削減を図ります。

ウ 交通指導取締り

速度違反取締りを実施する場所の確保が困難であることから、登下校時間帯を中心に、場所の確保を必要としない可搬式速度違反自動取締装置による速度違反取締りや横断歩行者妨害等の交差点関連違反取締りを行うとともに、保護誘導活動や街頭監視活動を実施し、規制速度の遵守を促します。

(2) 幹線道路（市街地）

ア 適切な交通規制の実施

交通事故発生状況、交通量及び道路環境等の交通実態に応じた適切な速度規制を実施するとともに、その理由を補助標識等で運転者に分かりやすく伝え、道路管理者と連携して、速度抑制を目的とした交通安全施設の整備を推進することで、規制速度の遵守を促します。

イ 交通指導取締り

定置式速度違反取締りを実施する場所の確保が困難な場合が多いことから、白バイやパトカーによる機動取締り、信号無視や一時不停止等交差点関連違反の取締り及び街頭監視活動を重点的に実施し、規制速度遵守の徹底を図ります。

(3) 幹線道路（非市街地）

〔注12〕 交通事故多発路線・時間帯における速度違反取締りをいう。

〔注13〕 運転者に対する法遵守を促すための時間・場所・違反種別を限定しない取締りをいう。

〔注14〕 歩行者や自転車の安全な通行を確保する目的で、区域(ゾーン)を定めた30km/hの速度規制を実施し、速度抑制等を図る生活道路対策をいう。

〔注15〕 舗装を部分的に盛り上げるなど、道路に凸部を設けて低速走行を促すものをいう。

〔注16〕 警察と道路管理者が検討段階から緊密に連携し、ゾーン30による区域を定めた速度規制と物理的デバイスとの適切な組み合わせにより、交通安全の向上を図ろうとする区域として指定し、速度抑制等を図る生活道路対策をいう。

ア 実勢速度に配慮した速度規制等

(1)アのほか、これまでの点検において見直しの対象とならなかった路線において、交通事故の発生実態を考慮し、実勢速度と規制速度の乖離が大きい路線が認められた場合は、交通事故発生状況、交通量、道路環境等の実態を把握の上、地域住民等の意見を踏まえ、速度規制の見直しを推進します。

イ 交通指導取締り

交通事故の発生実態に応じた重点的な定置式速度違反取締りと白バイやパトカーによる広域的な機動取締りを組み合わせて実施し、規制速度遵守の徹底を図ります。

(4) 高速道路

ア 道路構造に応じた速度規制等

道路管理者等との協議により、道路構造に応じた適切な速度規制を実施するとともに、道路管理者と連携して、交通事故が多発するランプウェイ等における速度抑制を目的とした交通安全施設の整備を推進します。

イ 異常気象時等の臨時速度規制

可変式速度規制標識設置区間では、パトロールや関係機関からの情報収集により、異常気象時や交通障害発生時における50km/hの臨時速度規制を的確に実施します。

ウ 交通指導取締り

パトカーによる機動的な速度違反取締り等を推進し、規制速度遵守の徹底を図ります。

4 具体的な地域・路線等の例示

県内の地域や路線等の具体的な分類等について下記のとおり例示します。

(1) 生活道路

令和5年度までの生活道路における「ゾーン30」等の速度抑制対策箇所については次のとおりです。

ア ゾーン30

- 松江市学園一丁目、学園二丁目、北田町・南田町、外中原町、西茶屋町・片原町、北堀町・殿町の6ゾーン
- 安来市安来町、安来町(安来港周辺)の2ゾーン
- 出雲市駅南町・今市町南本町、今市町北本町、今市町、大津町・大津新崎町、平田町の5ゾーン
- 大田市大田町の1ゾーン
- 浜田市港町・瀬戸ヶ島町の1ゾーン
- 益田市あけぼの本町・西町、高津町ほかの2ゾーン

イ ゾーン30プラス

松江市学園一丁目

(2) 幹線道路(市街地)

機動取締り及び交差点関連違反取締りを重点的に実施する地域の主な例は下記のとおりです。

ア 県東部

- 国道 9 号 安来市、松江市、出雲市の市街地
- 国道 54 号 雲南市の市街地
- 国道 431 号 松江市、出雲市の市街地

イ 県西部

- 国道 9 号 大田市、江津市、浜田市、益田市の市街地
- 国道 186 号 浜田市の市街地
- 国道 191 号 益田市の市街地

(3) 幹線道路（非市街地）

速度違反取締りを重点的に実施する路線の主な例は下記のとおりです。

ア 県東部

国道 9 号・54 号・314 号・431 号・432 号・485 号、主要地方道等

イ 県西部

国道 9 号・186 号・187 号・191 号・261 号・375 号、主要地方道等

(4) 高速道路

路線の主な例は下記のとおりです。

ア 80km/h 規制（完成 4 車線路線）

中国縦貫自動車道、一般国道 9 号自動車専用道路（松江道路）

イ 70km/h 規制（暫定 2 車線路線）

山陰自動車道、中国横断自動車道（尾道松江線、広島浜田線）、一般国道 9 号自動車専用道路（安来道路、多伎朝山道路、朝山大田道路、大田静間道路、静間仁摩道路、仁摩温泉津道路、江津道路、浜田三隅道路）

ウ 60km/h 規制（暫定 2 車線路線）

一般国道 9 号自動車専用道路（浜田道路、益田道路）、一般国道 485 号自動車専用道路（松江だんだん道路）

5 規制速度の遵守を促す交通安全教育、広報啓発等

(1) 運転者教育

交通安全教育や広報啓発により、走行速度と交通事故等の関係についての運転者教育を推進し、規制速度の遵守を促します。

(2) 関係機関・団体等への働きかけ

安全運転管理者協会やトラック協会等の関係機関・団体と連携し、事業所等の車両における安全速度走行の徹底を働き掛けるなど、規制速度の遵守に向けた取組を推進します。

(3) 速度違反取締りに関する情報発信

速度違反取締りを実施する重点路線や時間帯、速度取締りを実施する趣旨について、県警ホームページ等で情報発信を行い、運転者に自発的な規制速度の遵守を促します。