

鳥取県警察速度管理指針

速度管理指針は、適切な最高速度規制等を実施し、交通指導取締り、交通安全教育、情報発信等により、これを遵守していただくという総合的な速度管理を推進する上での、基本的考え方や大綱方針を県民の皆様を示し、その理解を深めるために取りまとめたものです。

1 総合的な速度管理の必要性

鳥取県においては、下記のとおり、車両の走行速度の抑制が交通事故の発生を抑止や被害の軽減に結びついており、交通事故死者の減少等を図るためには、総合的な速度管理が必要と認められます。

(1) 車両の走行速度と交通事故の関係

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」の提言（平成25年12月26日）によると、車両の走行速度と交通事故の関係について、

- 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（注1）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。

と述べられています。

また、鳥取県内において平成23年から25年までの3年間に発生した交通事故を分析した結果、

- 危険認知速度（注2）が高いほど重傷（死亡を含む）

事故率（注3）が上昇する。（表1参照）

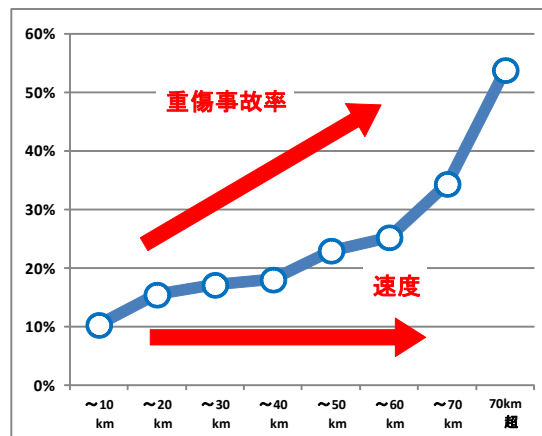


表1 危険認知速度別重傷事故率

注1 致死率とは、死者数÷死傷者数×100

注2 危険認知速度とは、運転者が危険を認知し、ブレーキやハンドル操作等により事故回避行動を取る直前の速度をいう。

注3 重傷事故率とは、（死亡事故件数+重傷事故件数）÷人の死傷を伴う事故件数×100

との結果が出ました。

(2) 規制速度の遵守による被害の軽減

前述と同様に鳥取県内の交通事故について調査したところ、

- 事故時に規制速度を超過する違反がある場合、重傷（死亡を含む。）事故率が3.5倍になる。（表2参照）

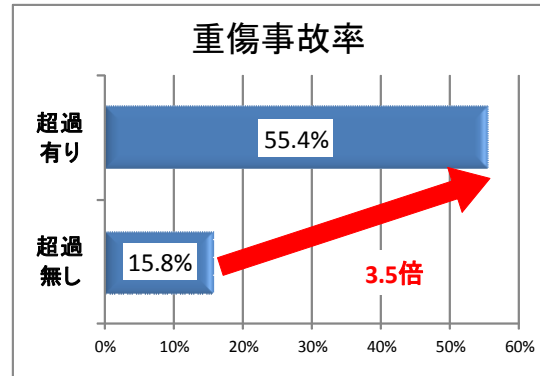


表2 速度超過違反有無別重傷事故率

との分析結果が出ました。

(3) 交通指導取締り等の交通事故抑止効果

平成22年の交通死亡事故36件中、国道9号で10件発生したことから、平成23年から国道9号での速度取締り等を強化した結果、23年は5件、24、25年は2件と死亡事故の発生は大幅に減少しました。（表3参照）

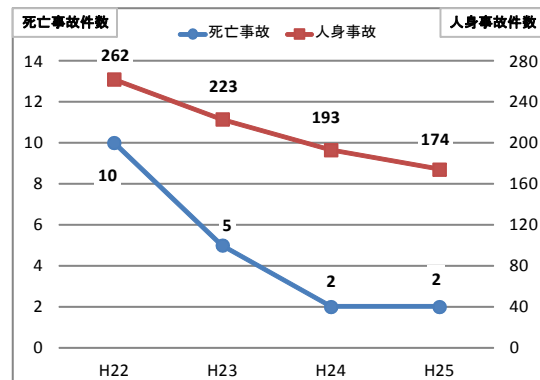


表3 国道9号の交通事故の推移

以上のとおり、車両の走行速度の

低下は交通事故の発生の抑止や被害の軽減に結びついていること、また、速度取締り等が交通死亡事故抑止に効果があることなどから、交通事故死者数はもとより交通事故総数の低減を図るため、総合的な速度管理が必要と認められます。

2 道路・地域等の特性に応じた分類と分類ごとの速度管理の目標

総合的な速度管理に当たっては、県内の道路、地域等を、その特性を踏まえて下記のように分類し、各分類に応じた対策を講じることとします。なお、県内は住宅地、商業地、幹線道路等が混在する地域も多く、複数の分類に該当する地域、いずれの分類にも該当しない道路等も想定されますが、こうした場合についても、各分類の趣旨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（注4）

ア 特徴

- ・ 歩行者又は自転車が当事者となる交通事故の割合（16.0%）が他の道路（7.1%）に比べて高い。
- ・ 昼間（注5）の交通事故で死傷する子供や高齢者の割合が夜間に比べ3.8倍高い。

イ 目標

- ・ 車両の速度の抑制による、交通事故の抑止及び被害の軽減を図ります。
- ・ 抜け道としての利用の抑制による交通量の削減により、交通事故の抑止及び被害の軽減を図ります。

(2) 幹線道路（注6）

ア 特徴

- ・ 全事故の約7割が幹線道路で発生しており、死亡事故については約8割に及ぶ。（表4参照）
- ・ 死亡事故率（注7）が他の道路に比べ1.6倍高い。
- ・ 道路延長（注8）当たりの事故率が他の道路に比べ6.5倍高い。
- ・ 夜間の死亡事故率が、昼間に比べ3.3倍高い。

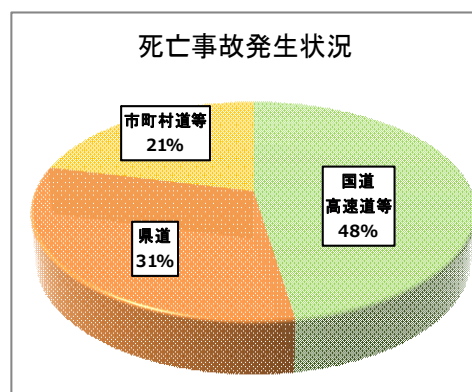


表4 道路別死亡事故発生状況

イ 目標

- ・ 走行車両の規制速度の遵守を図るとともに、円滑な道路交通を確保します。
- ・ 特に、夜間の走行車両の規制速度の遵守を図ることにより、交通事故の抑止及び被害の軽減を図ります。

注4 生活道路とは、市街地かつ車道幅員が5.5m未満の道路をいう。

注5 昼間とは、日の出から日の入りまでをいう。

注6 幹線道路とは、国道（含高速自動車国道、自動車専用道路）及び県道をいう。

注7 死亡事故率とは、死亡事故件数÷人の死傷を伴う事故件数×100

注8 道路延長とは、「鳥取県の道路現況（平成24年4月1日現在）」による関係道路の実延長の合計

(3) 市街地（注9）

ア 特徴

- ・ 自転車、歩行者が当事者となる率（12.1%）が、非市街地（7.7%）に比べ高い。
- ・ 夜間は、交通量が少なく事故総数は少ないが、自動車対歩行者の事故の割合が昼間の2.6倍になる。

イ 目標

- ・ 時間帯による交通量の変化に配慮しつつ、円滑な道路交通を確保します。
- ・ 特に、夜間における走行車両の規制速度の遵守を図ることにより、交通事故の抑止及び被害の軽減を図ります。

3 分類ごとの速度管理の施策

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、これら施策に複合的に取り組むことにより、適切な速度管理の実施を図ることとします。

(1) 生活道路

ア 「ゾーン30（注10）」等による面的な速度規制の実施等

運転者にわかりやすい速度規制を行い、その遵守を促すことにより、車両の低速度化を促進することを目的として、面的な速度規制、分かりやすい標識・標示等を行います。

イ 速度取締り等

当該道路を通行する運転者に直接、規制速度の遵守を働き掛けることを目的として、速度取締り、街頭活動等を行います。

注9 市街地とは、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、及び、住宅、事業所又は工場等の建物が連立し、又はこれらが混在して連立しているいわゆる市街地的形態をなしている地域をいう。

注10 ゾーン30とは、主に生活道路において、歩行者等の安全な通行を確保することを目的として、区域（ゾーン）を定めて30km/hの速度規制とその他の安全対策を組み合わせ、速度の抑制を図る対策をいう。

ウ 運転者に対する広報啓発、子どもと高齢者の交通安全教育等の実施
走行する車両の運転者に対する規制速度の遵守や安全な道路の利用
についての広報啓発等を行うとともに、地域内に居住する子どもや高
齢者の交通安全教育を推進します。

(2) 幹線道路

ア 円滑な交通に配慮した速度規制等

実勢速度と規制速度の乖離の大きい道路について優先的に最高速度
規制の見直しを実施するとともに、補助標識の積極的な活用等により、
規制速度の趣旨を運転者にわかりやすく伝え、規制速度遵守の徹底を
図ります。

イ 速度取締り等

重点的な速度取締りと白バイやパトカーによる警戒活動を組み合わ
せることにより、当該道路を通行する車両に直接、規制速度の遵守を
働き掛けます。

ウ 速度取締りについての情報発信

隣接する島根県や兵庫県などから当県に流入する大型貨物自動車等
の通過交通の車両に対し、速度取締りを行う路線や速度取締りを行う
趣旨についての情報発信を行うことにより、当該道路を利用する運転
者に自発的な規制速度の遵守を促します。

エ 事業者への働き掛け

安全運転管理者選任事業者に対して速度遵守車両（ペースメーカー
車）の走行を働き掛け、実勢速度の低減を図ります。

(3) 市街地

ア 適切な交通規制、信号制御等の活用による交通流管理

昼夜の交通量の変化を踏まえた適切な交通規制の実施に努め、道路
交通の円滑と安全の両立を図ります。

イ 事業者への交通安全教育、広報啓発等

昼間帯における業務中の交通事故の抑止を図るため、事業者を対象
とした交通安全教育、広報啓発等を推進します。

ウ 夜間における重点的な速度取締り

夜間に多発する歩行者対自動車の交通事故の抑止及び被害軽減を図
るため、パトカーによる警戒活動を組み合わせた交通指導取締り等を

積極的に実施します。

4 速度管理を実施する具体的な路線・地域等

速度管理を実施する具体的な県内の道路、地域等については次のとおりです。

(1) 生活道路

「ゾーン30」による面的な速度規制を実施する地域は下記のとおりで、学校施設の周辺等を中心に各警察署において指定しています。なお、「ゾーン30」は、今後も更に指定をする予定です。

- ・ 鳥取市浜村小学校周辺
- ・ 鳥取市日進小学校周辺
- ・ 倉吉市白壁土蔵群周辺
- ・ 境港市誠道小学校周辺

(2) 幹線道路、市街地

重点的な速度取締り等を実施する路線等は下記のとおりです。

- ・ 高速自動車国道、自動車専用道路、国道9号、29号、53号、179号、180号、183号、431号等
- ・ 交通事故の多発する県道及び市町村道等
- ・ 重点取締地域については、管轄警察署において速度取締り指針に記載し順次公表します。