

# 鳥取県警察速度管理指針

令和元年10月策定

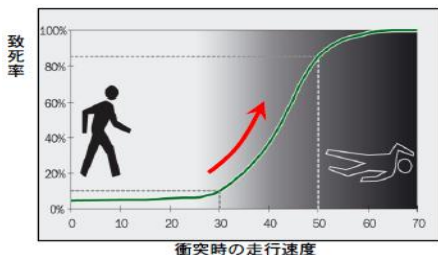
この指針は、交通事故の抑止と被害軽減対策を推進するため、適切な最高速度規制のほか、交通指導取締り、交通安全教育及び広報啓発などにより、速度抑制を図る総合的な速度管理を推進する上での基本的な考え方を広く県民の皆様を示し、その理解を深めるために取りまとめたものです。

## 鳥取県における総合的な速度管理の必要性

### 走行速度と交通事故の関係

○自動車が発生したときの衝撃力は速度の2乗に比例して大きくなります(速度2倍→衝撃力4倍、速度3倍→衝撃力9倍)ので、速度超過は重大な交通事故につながりやすくなります。

○衝突時の速度が30km/hを超えると、歩行者の致死率が上昇します。

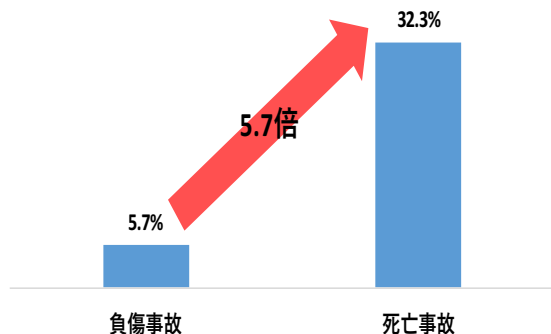


- 30km/hの場合 → 致死率：10%
- 50km/hの場合 → 致死率：80%以上

### 死亡・負傷事故と走行速度の関係

死亡事故での速度超過の割合は、負傷事故の5.7倍となります。(※1)

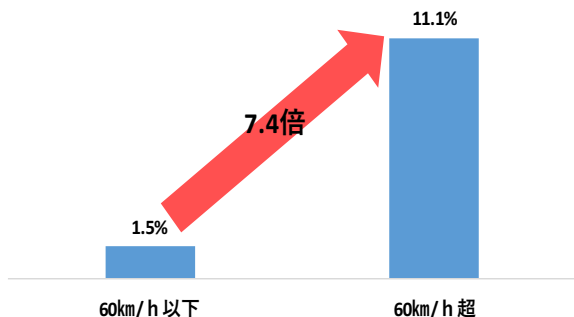
死亡・負傷事故と走行速度の関係  
(死亡事故・負傷事故別)



### 危険認知速度(※2)と死亡事故率

危険認知速度が60km/hを超えると、死亡事故率は60km/h以下の場合の7.4倍となります。(※1)

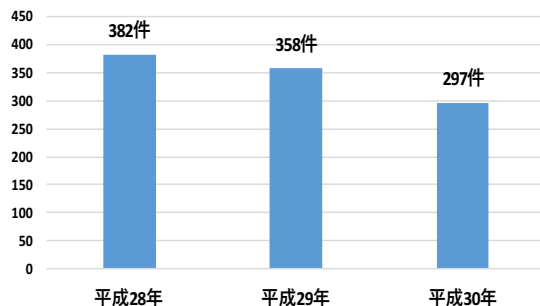
危険認知速度別の死亡事故率



### 交通指導取締りの効果

「速度取締り指針」に基づいて重点路線において速度取締り等を実施したところ、重点路線における交通事故件数が減少しています。(※1)

重点路線における交通事故発生件数



# 鳥取県における総合的な速度管理の内容

	幹線道路(※3)	生活道路(※4)
特徴	全事故の68.9%が幹線道路で発生しており、死亡事故についても66.1%に及びます。(※1)	○歩行者又は自転車が当事者となる交通事故の割合は、全事故においては26.7%ですが、生活道路においては47.0%に及びます。(※1) ○昼間の交通事故で死傷する子どもや高齢者の割合が夜間に比べ6.2倍高くなっています。(※1)
目標	走行車両の規制速度の遵守により、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抑制と走行車両の規制速度の遵守により、交通事故の抑止及び被害の軽減を図ります。
施策	○現行規制速度の点検・見直しの継続 交通事故発生状況等を勘案し、交通実態に即した最高速度規制となるよう点検・見直しを継続します。 ○交通指導取締り等の実施 速度抑制が事故抑止につながると認められる路線を「重点路線」と定め、速度違反などの交通指導取締りや街頭活動等を行います。	○「ゾーン30」の整備等の実施 歩行者、自転車利用者等の安全確保の必要が高い区域については、「ゾーン30」を整備する等の交通規制を実施して、車両の低速化を促進します。 ○交通指導取締り等の実施 運転者に規制速度の遵守と歩行者保護意識を醸成させるため、速度違反などの交通指導取締りや街頭活動等を行います。
主な路線・地域	各警察署、高速道路交通警察隊では、管轄区域ごとの速度取締りの重点路線、時間帯等を示した「速度取締り指針」を策定・公表しています。	○「ゾーン30」整備対象地区 (鳥取)日進小学校・醇風小学校・修立小学校エリア／(郡家)八東小学校エリア／(智頭)智頭小学校・用瀬駅周辺エリア／(浜村)浜村小学校エリア／(倉吉)白壁土蔵群・北栄町みどり団地エリア／(琴浦大山)赤碕小学校・八橋小学校エリア／(米子)啓成小学校・就将小学校・福米西小学校・福米東小学校エリア／(境港)誠道小学校エリア／(黒坂)黒坂小学校・岸本小学校エリア ○今後も整備区域を拡大していきます。
交通安全教育・広報啓発	○運転者に対する広報啓発、子どもと高齢者に対する交通安全教育の推進 運転者に対して規制速度の遵守や安全な道路の利用について広報啓発を行うとともに、子どもと高齢者を対象に交通安全教育を推進します。 ○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(スピードキープ車)の走行を働き掛け、実勢速度の低減を図ります。 ○速度取締りに関する情報発信 各警察署、高速道路交通警察隊の管轄区域ごとにおける速度取締りの重点路線、時間帯等を示した「速度取締り指針」を県警ホームページ等で公表します。	

※1 平成28年から平成30年の3年間に鳥取県において発生した交通事故(人身事故)を分析した結果によるもの

※2 運転者が危険を認知し、ブレーキやハンドル操作により事故回避行動を取る直前の速度のこと

※3 国道、県道、高速道路及び自動車専用道路

※4 市町村道で幅員5.5メートル未満の道路



TOTTORI POLICE