

## 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など、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（平成26年から平成30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0.8%に対し、50km/hを超えるものでは4.8%と死亡する確率が約6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0.4%に対し、30km/hを超えるものでは19.3%と死亡する確率が約50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、当県の過去5年間に発生した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8.3%を占めるのに対し、死亡事故では29.1%を占めている。また、規制速度超過の死亡事故のうち、夜間の発生が58.8%を占めている。

---

〔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

- 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1〕が1.4%に対し、超過している事故は6.2%と死亡事故となる確率が約4.5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、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2〕が生活道路〔注3〕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19.9%を占め、死亡事故は6.0%を占めている。
- 歩行者又は自転車が関係する事故が人身事故全体では39.6%、死亡事故では57.1%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、死傷者の28.9%を子供や高齢者が占め、子供の事故の多くは登下校時間帯に発生している。

#### イ 目標

- 人口集中地区〔注4〕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、その交通量の削減と走行速度の抑制を図ります。

### (2) 幹線道路（市街地〔注5〕）

#### ア 特徴

- 県内を東西に横断する国道9号を始めとして、中央分離帯の無い片側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29.4%を占め、死亡事故は16.2%を占めている。
- 歩行者又は自転車が関係する事故が人身事故全体では25.7%と比較的多くを占

---

〔注1〕 死亡事故件数÷全人身事故件数×100

〔注2〕 国道、主要地方道及び県道をいう。

〔注3〕 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4〕 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。

〔注5〕 道路に沿って概ね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。）。

め、死亡事故では84.2%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66.6%と多くを占めている。

#### イ 目標

- 通勤・通学時間帯や昼・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1〕）

#### ア 特徴

- 中央分離帯の無い片側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35.0%を占めるとともに、死亡事故は59.0%と多くを占め、うち49.3%が夜間に発生している。
- 死亡事故率は、昼間が2.0%に対し、夜間は6.0%と夜間の死亡事故の確率が約3倍となる。
- 危険認知速度別に見ると、50km/hを超えるものが全事故では17.2%を占めるのに対し、死亡事故では37.7%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全事故では11.9%を占め、死亡事故では29.0%を占めている。  
また、規制速度を超過した死亡事故のうち60.0%が夜間に発生している。

#### イ 目標

- 規制速度を超過した死亡事故が多いことを踏まえ、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2〕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3〕

#### 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2.4%が発生し、死亡事故は6.8%が発生している。
- 追突事故が67.3%と非常に多くを占め、簡易中央分離帯を突破する正面衝突事故も発生している。

---

〔注1〕 市街地以外をいう。

〔注2〕 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3〕 高速自動車国道及び自動車専用道路をいう。

- 危険認知速度が規制速度を超過していたものが37.1%と多くを占めている。

#### 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1〕とランダムな取締り〔注2〕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

生活道路においては、区間を定めた30km/hの速度規制等を推進するとともに、運転者にわかりやすい標識・標示によってその遵守を促します。

特に「ゾーン30〔注3〕」整備箇所では、道路管理者と連携して拡幅路側帯のカラー舗装、ハンプ〔注4〕等物理的な速度抑制に努めます。

##### 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 適切な交通規制等による交通流管理

歩行者や自転車の利用実態、交通量及び沿線の道路環境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、規制速度の遵守を促します。

また、昼夜の交通量の変化を踏まえた適切な信号制御等により、交通の安全と円

---

〔注1〕 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2〕 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3〕 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の速度規制とその他の安全対策を組み合わせ、速度抑制等を図る生活道路対策をいう。

〔注4〕 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。

滑の両立を図ります。

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）

ア 実勢速度に配慮した速度規制等

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の速度規制の見直しを実施するとともに、道路管理者と連携してカーブ等危険箇所への段差舗装や減速マーク等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 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

暫定2車線路線における正面衝突時の被害軽減等を図るための60km/h又は70km/h規制等、路線ごとの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急カーブランプウェイの滑り止め舗装等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中心に、自動速度取締り装置による速度違反取締りも推進し、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

平成30年度までの「ゾーン30（面的な30km/hの速度規制）」の整備箇所は、下記15ゾーンです。

ア 県東部

- 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
- 安来市安来町の1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

イ 県西部

- 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・西町の1ゾーン

(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

速度規制実施状況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、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）、国道9号自動車専用道路（安来道路、仁摩温泉津道路、浜田三隅道路）等

ウ 60km/h規制（暫定2車線路線）

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

## 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。