

令和7年「石川県警察速度管理指針」の概要

1 速度管理指針の公表の趣旨等

令和6年中の石川県内における交通人身事故件数は1,792件と過去最少となり、10年前の約半数の発生となっているものの、交通事故により30人の尊い命が奪われるなど、県内の交通情勢は依然として厳しい状況にあります。

交通事故死者数等を更に減少させるためには、交通事故抑止やその被害軽減等の対策を推進する必要がありますが、とりわけ車両の走行速度が事故の及ぼす影響が大きいことから、制限速度の遵守が重要であり、ドライバーの皆さんにも適切な速度管理に対する理解を深めてもらうことが大切であると考えております。

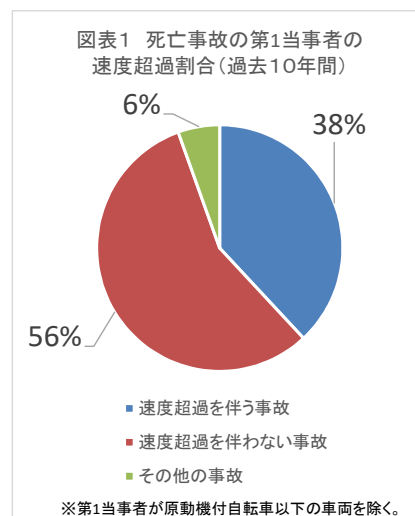
したがって、石川県警察では、速度管理の基本的な考え方や基本方針について分かりやすく示した「速度管理指針」を策定し、公表しています。

2 石川県における総合的な速度管理の必要性

県内の過去10年間（平成27年～令和6年）に発生した交通人身事故について、車両走行速度の観点から、以下の項目について説明します。

(1) 県内の交通死亡事故発生状況

過去10年間の交通死亡事故310件（第1当事者が原動機付自転車以下の車両を除く）のうち、第1当事者が制限速度を超過していた事故は118件と全体の38%を占めており、速度超過が死亡事故発生の大きな要因の一つになっていると言えます（図表1）。



(2) 走行速度と死亡事故率

車両の走行速度と交通事故の関係については、「規制速度決定の在り方に関する調査研究」（H18年度～H20年度）等でも用いられ、各国の速度管理の実務にも使われている研究結果に

- ・速度が増大すると運転者の視野が狭小化する
- ・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

があり、その結果からも、走行速度が高ければ高いほど交通事故の危険度が増すことが容易に想像できます。

実際に県内の過去10年の発生状況を見ると、危険認知速度（事故直前の車両の走行速度）が高いほど死亡事故となる確率が高くなり、特に70km/hを超えると約7件に1件が死亡事故となっています（図表2）。

図表2 危険認知速度別での事故発生件数と死亡事故率

危険認知速度	事故発生件数	うち死亡事故	うち重傷事故	うち軽傷事故	死亡事故率
～30キロ以下	16,765	58	1,639	15,068	0.3%
30キロ超過～50キロ以下	6,524	113	737	5,674	1.7%
50キロ超過～70キロ以下	1,425	88	186	1,151	6.2%
70キロ超過～90キロ以下	185	24	28	133	13.0%
90キロ超過以上	73	12	9	52	16.4%
合計	24,972	295	2,599	22,078	

※第1当事者が原動機付自転車以上を含む

※停止中、対象外、調査不能を除く

※死亡事故率＝認知速度毎の死亡事故件数／認知速度毎の事故発生件数

また、重大な事故に発展しやすい事故形態である「人対車両」の場合に限定すると、危険認知速度が30km/hを超えた場合は、30km/h以下の場合と比べて約13.5倍で死亡事故につながっています（図表3）。

図表3 「人対車両」の事故速度別での事故発生件数と死亡事故率

危険認知速度	事故発生件数	うち死亡事故	うち重傷事故	うち軽傷事故	死亡事故率
～30キロ以下	2,471	28	628	1,815	1.1%
30キロ超過以上	662	98	311	253	14.8%
合計	3,133	126	939	2,068	

※第1当事者が原動機付自転車以上を含む

※停止中、対象外、調査不能を除く

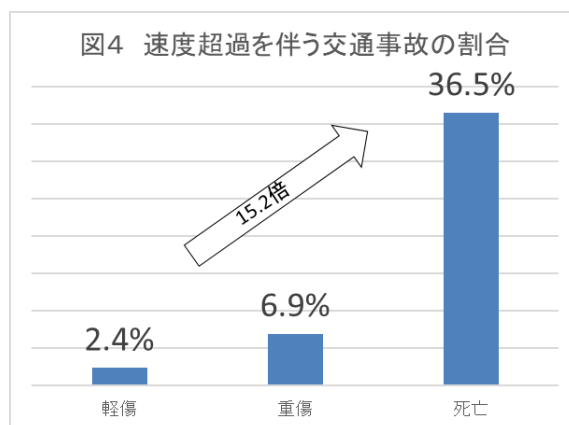
※死亡事故率＝認知速度毎の死亡事故件数／認知速度毎の事故発生件数

この関係から、歩行者の通行が多く、歩行者との事故が懸念される生活道路では、車両の走行速度を30km/h以下に管理することが、死亡事故の抑止につながると考えられます。

(3) 負傷程度別の速度

負傷程度別で制限速度の超過割合について見ると、軽傷事故では2.4%であるのに対し、死亡事故では36.5%と、軽傷事故の約15.2倍も高い割合で制限速度を超過していることが分かり、制限速度の遵守が被害の軽減につながるということがわかります。

(図4)。



(4) 速度と視野の関係 (※)

自動車の運転においては利用する情報のうち約90%が視覚情報であるといわれており、視野に関しては、速度が増大すると運転者の視野は狭くなります。

具体的には40km/hでは約100度の視野があり、この場合では左右の障害物やそのほかの潜在的な危険を視認することが可能ですが、130km/hになると視野は約30度の範囲まで狭まり、この場合では運転者が潜在的な危険を認識する能力が大きく低下してしまいます。

※「Speed Management」OECD 2006年

(5) 制限速度と速度取締りの効果

制限速度については、路線毎の歩行者・車両の通行実態、交通事故発生状況、道路構造、沿道状況等の道路周辺の状況等を調査し、その路線での安全な速度を示したものであり、制限速度による速度抑制は、衝突の回避や被害の軽減に繋がり、交通事故の抑止だけではなく、交通の安全確保、交通の円滑化等の観点からも必要なものです。

そのため、速度規制を担保するため速度取締り等を実施しており、取締りの効果について記載している論文(※)の中では、速度取締りは負傷事故を6%削減し、死亡事故にあつては14%削減するとともに、実施されるとその場所では平均速度が減少すると記載されています。

したがって、交通死亡事故等の重大事故を抑止するためには、適切な速度規制と交通指導取締りによる適切な速度管理を行うことが重要です。

※ Rune Elvik, Truls Vaa: Part III: 8. Police Enforcement and Sanctions, The Handbook of Road Safety Measures p.970. 2004
M Elliott, J Broughton: How Methods and Level of Policing Affect Road Casualty Rates, TRL Limited PRSE/924/04. 2005

3 石川県警察における速度管理の内容

(1) 速度管理における道路区分

石川県警察では、以上の分析結果を踏まえて県内の道路を「幹線道路」、「生活道路」、「高速道路等」及び「その他の道路」の4つに区分し、それぞれの交通事故の発生実態等を踏まえた速度管理を推進することとしています。

ア 幹線道路

- ・ 国道（北陸自動車道、のと里山海道、能越自動車道を除く。）
- ・ 主要地方道
- ・ 県道のうち、道路標識等での速度規制が40km/hを超える道路及び標識等での規制のない道路

イ 生活道路

道路に沿っておおむね500m以上にわたって、住宅、事業所、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、その地域における建造物及び敷地の占める割合が80%以上になる、いわゆる市街地的形態を成している地域の以下の道路

- ・ 県道のうち、道路標識等での速度規制が40km/h以下の道路
- ・ 市町村道

ウ 高速道路等

- ・ 北陸自動車道
- ・ のと里山海道
- ・ 能越自動車道（田鶴浜道路を含む。）

エ その他の道路

上記の「幹線道路」「生活道路」「高速道路等」に該当しない、例としては以下の道路（自転車専用道路を除く。）

- ・ いわゆる市街地的形態を成していない地域の県道（道路標識等での速度規制が40km/h以下に限る）の道路
- ・ 農道、林道、港湾事務所管理道路等

なお、地域によっては上記の区分が混在し複数の区分に該当する、又はいずれにも該当しないなどの地域も想定されますが、同地域についても、地域特性や事故実態を踏まえた適切な速度管理の実施に努めていきます。

(2) 道路区分ごとの交通事故の特徴と対策

ア 幹線道路

(ア) 交通事故実態（図表 6、7）

- ・ 事故形態で最も割合が高いのは車両相互で、その中でも追突事故が 6,153件(52.5%) と多く約半数を占めています。
- ・ 死亡事故に限ると、人体車両の道路横断中が49件（29.9%）、車両相互の正面衝突が27件（16.5%）、車両単独の工作物との衝突が24件（14.6%）の順に多く発生しています。
- ・ 死亡事故のうち、危険認知速度の速度超過の割合を見ると、約38.4%が速度超過しております。

(イ) 特徴

幹線道路では、車両の走行速度が速く、また、交通量も多いことから、追突事故や出会い頭事故、右・左折時の事故等の車両相互の事故の割合が高くなる傾向があります。

(ウ) 速度管理の目標

走行車両の制限速度の遵守及び交通状況に応じた速度抑制を図ることと、交通事故抑止及び被害の軽減を図るとともに、幹線道路としての効用維持と交通環境の確保を目標とします。

(エ) 施策の要点

- ・ 速度違反取締りのほか、交通事故実態に合わせた交通指導取締りによる速度抑制を実施する。
- ・ 赤ランプでの警戒活動により事故抑止を図る。
- ・ 事故実態や事故の危険性、歩行者・車両の通行実態等を勘案し、住民や自治体、道路管理者等の意見を十分に踏まえた速度規制の見直し等を実施する。

図表6 幹線道路における事故形態別の事故発生件数

事故形態		事故発生件数				
		件数	(構成率)	うち死亡事故	うち重傷事故	うち軽傷事故
人体車両	対面・背面通行中	57	0.5%	7	32	18
	道路横断中	757	6.5%	49	458	250
	路上作業中など	31	0.3%	6	17	8
	その他	47	0.4%	2	29	16
	小計	892	7.6%	64	536	292
車両相互	正面衝突	366	3.1%	27	247	92
	追突	6,153	52.5%	8	6,051	94
	出会い頭	1,984	16.9%	17	1,726	241
	右・左折時	1,424	12.1%	5	1,226	193
	その他	772	6.6%	12	702	58
	小計	10,699	91.2%	69	9,952	678
車両単独	工作物	77	0.7%	24	26	27
	駐車車両	4	0.0%	1	2	1
	路外転落・逸脱	6	0.1%	4	1	1
	その他	52	0.4%	2	38	12
	小計	139	1.2%	31	67	41
その他		0	0.0%	0	0	0
合計		11,730	100.0%	164	10,555	1011

※第1当事者が原動機付自転車以下の車両を除く

図表7 幹線道路における死亡事故件数に占める速度超過の割合

死亡事故件数	うち 規制速度超過	うち 規制速度内	うち 調査不能等	速度超過の割合
164	63	90	11	38.4%

※第1当事者が原動機付自転車以下の車両を除く

※速度超過の割合＝規制速度超過件数／死亡事故件数

イ 生活道路

(ア) 交通事故実態（図表8、9）

- ・事故形態で最も割合が高いのは車両相互で、その中でも出会い頭事故が3,937件(35.0%)と多くなっております。
- ・死亡事故に限ると、人体車両の道路横断中が44件(44.0%)、車両単独の工作物との衝突が15件(15.0%)、車両相互の出会い頭が13件(13.0%)の順に多く発生しています。
- ・死亡事故のうち、危険認知速度の速度超過の割合を見ると、約38.0%が速度超過しております。

(イ) 特徴

幹線道路と比べ、交通整理の行われていない（信号機が無い）交差点の通行頻度が多かったり、道路を利用する歩行者が増えること等に起因する事故が増加している。

(ウ) 速度管理の目標

歩行者や自転車の安全を確保するため、通行車両の速度抑制や面的な交通規制により、交通事故抑止及び被害軽減を図ります。

(エ) 施策の要点

- ・交通事故実態に応じた交差点関連違反、横断歩行者等妨害等違反、時間帯による通行禁止違反等の取締りのほか、「可搬式速度違反自動取締装置（通称：可搬式オービス）」を活用し、従来、取締りが困難だった道路等での速度取締りを推進します。
- ・道路管理者と連携し、学校周辺の通学路を含む地域を中心に、通行車両が単に近道をしていく、いわゆる抜け道対策による通過交通の流入規制等の対策を進めます。

図表8 生活道路における事故形態別の事故発生件数

事故形態		事故発生件数				
		件数	(構成率)	うち死亡事故	うち重傷事故	うち軽傷事故
人体車両	対面・背面通行中	253	2.3%	4	60	189
	道路横断中	1,154	10.3%	44	379	731
	路上作業中など	85	0.8%	5	27	53
	その他	155	1.4%	1	33	121
	小計	1,647	14.7%	54	499	1094
車両相互	正面衝突	225	2.0%	6	32	187
	追突	3,401	30.3%	4	57	3340
	出会い頭	3,937	35.0%	13	463	3461
	右・左折時	1,027	9.1%	2	146	879
	その他	872	7.8%	0	79	793
	小計	9,462	84.2%	25	777	8660
車両単独	工作物	64	0.6%	15	19	30
	駐車車両	7	0.1%	0	0	7
	路外転落・逸脱	7	0.1%	3	3	1
	その他	45	0.4%	1	13	31
	小計	123	1.1%	19	35	69
その他		3	0.0%	2	0	1
合計		11,235	100.0%	100	1,311	9824

※第1当事者が原動機付自転車以下の車両を除く

図表 9 生活道路における死亡事故件数に占める速度超過の割合

死亡事故件数	うち 規制速度超過	うち 規制速度内	うち 調査不能等	速度超過の割合
100	38	59	3	38.0%

※第1当事者が原動機付自転車以下の車両を除く

※速度超過の割合＝規制速度超過件数／死亡事故件数

ウ 高速道路等

(ア) 交通事故実態（図表10、11）

- ・事故形態で最も割合が高いのは車両相互で、その中でも追突事故が236件(70.2%)と多くなっております。
- ・死亡事故に限ると、車両単独の工作物との衝突が9件(45.0%)と突出しております。
- ・死亡事故のうち、危険認知速度の速度超過の割合を見ると、約50.0%が速度超過しております。

(イ) 特徴

速度が速い路線ではありますが、単調な路線であることから漫然運転により渋滞停止車両に気づかずに追突する事故が多い傾向があります。

(ウ) 速度管理の目標

事故多発時間・区間を中心としたパトカーによる速度取締りのほか、道路管理者と連携したパトロールによる速度抑制や運転手への注意喚起を行い、交通事故防止及び被害軽減を図ります。

(エ) 施策の要点

- ・区間全体として斉一性のとれた制限速度の設定する。
- ・自動速度取締装置等による速度違反や事故時の被害軽減に効果があるシートベルト着用義務違反等の指導取締りを実施する。

図表10 高速道路等における事故形態別の事故発生件数

事故形態		事故発生件数				
		件数	(構成率)	うち死亡事故	うち重傷事故	うち軽傷事故
人体車両	対面・背面通行中	0	0.0%	0	0	0
	道路横断中	1	0.3%	0	0	1
	路上作業中など	2	0.6%	1	1	0
	その他	3	0.9%	0	1	2
	小計	6	1.8%	1	2	3
車両相互	正面衝突	18	5.4%	3	5	10
	追突	236	70.2%	3	18	215
	出会い頭	0	0.0%	0	0	0
	右・左折時	1	0.3%	0	0	1
	その他	49	14.6%	3	4	42
	小計	304	90.5%	9	27	268
車両単独	工作物	23	6.8%	9	5	9
	駐車車両	1	0.3%	0	0	1
	路外転落・逸脱	1	0.3%	1	0	0
	その他	1	0.3%	0	1	0
	小計	26	7.7%	10	6	10
その他		0	0.0%	0	0	0
合計		336	100.0%	20	35	281

※第1当事者が原動機付自転車以下の車両を除く

図表11 高速道路における死亡事故件数に占める速度超過の割合

死亡事故件数	うち 規制速度超過	うち 規制速度内	うち 調査不能等	速度超過の割合
20	10	9	1	50.0%

※第1当事者が原動機付自転車以下の車両を除く

※速度超過の割合＝規制速度超過件数／死亡事故件数

エ その他の道路

(ア) 交通事故実態（図表12、13）

- ・事故形態で最も割合が高いのは車両相互で、その中でも出会い頭や追突事故が合計265件(16.1%)と多くなっております。
- ・死亡事故に限ると、車両単独の工作物との衝突と路外転落等で13件（50.0%）と約半数を占めております。
- ・死亡事故のうち、危険認知速度の速度超過の割合を見ると、約7.7%が速度超過しております。

(4) 速度管理の目標と施策の要点

通行速度の抑制を図るため、事故発生実態に応じた交通指導取締りを行うとともに、運転手に緊張感を持たせるパトカーによる赤ランプ警戒活動を実施します。

図表12 その他の道路における事故形態別の事故発生件数

事故形態		事故発生件数				
		件数	(構成率)	うち死亡事故	うち重傷事故	うち軽傷事故
人体車両	対面・背面通行中	103	6.2%	2	18	83
	道路横断中	118	7.2%	1	40	77
	路上作業中など	27	1.6%	3	5	19
	その他	339	20.6%	5	83	251
	小計	587	35.6%	11	146	430
車両相互	正面衝突	16	1.0%	0	4	12
	追突	127	7.7%	0	2	125
	出会い頭	138	8.4%	1	22	115
	右・左折時	70	4.2%	1	9	60
	その他	620	37.6%	0	13	607
	小計	971	58.9%	2	50	919
車両単独	工作物	36	2.2%	7	7	22
	駐車車両	36	2.2%	0	2	34
	路外転落・逸脱	8	0.5%	6	1	1
	その他	11	0.7%	0	7	4
	小計	91	5.5%	13	17	61
その他		0	0.0%	0	0	0
合計		1,649	100.0%	26	213	1410

※第1当事者が原動機付自転車以下の車両を除く

図表13 その他の道路における死亡事故件数に占める速度超過の割合

死亡事故件数	うち 規制速度超過	うち 規制速度内	うち 調査不能等	速度超過の割合
26	2	22	2	7.7%

※第1当事者が原動機付自転車以下の車両を除く

※速度超過の割合＝規制速度超過件数／死亡事故件数

(3) その他速度管理に向けた施策

ア 交通安全教育

- 子供から高齢者までの全世代を対象とした交通安全教育を推進します。
- 運転免許証の更新時講習、事業所等を対象とした交通安全講習において、速度抑制の重要性に関する交通安全指導・教育のほか、関係機関・団体と連携した街頭啓発活動を推進します。

イ 交通指導取締り

- 交通事故の分析結果等に基づいて、重点路線・重点時間帯を指定し、同路線（時間帯）を中心として、速度取締りを実施するほか、運転手の注意喚起を図るための赤ランプ流動及び主要交差点などにおける駐留監視活動を推進します。

※ 速度取締りは重点路線・重点時間帯以外の路線（時間帯）等においても実施します。

- 通学路等において、通学児童の安全確保のための赤ランプ流動や駐留監視活動を実施するとともに、「可搬式速度違反自動取締装置」を活用し、従来、取締りが困難だった道路等での速度取締りを推進します。

ウ 交通規制・道路環境整備

- 運転手の速度遵守の意識高揚を図るため、特に速度規制の理由を示す必要がある場所等については、「通学路」等の補助標識を設置して明示化を推進します。
- 速度規制の見直しについては、制限速度が40km/h及び50km/hの道路を中心に交通事故の発生実態、車両の実際の走行速度等を総合的に勘案して、道路環境等によっては制限速度の引上げ等を検討します。

エ 交通安全情報の発信

交通安全ジャーナルやSNS等を通じてタイムリーな交通安全情報を発信し、運転手等への交通安全意識の向上に取り組みます。

(4) 対策地域・路線

速度管理指針に基づき速度取締りが実施される具体的な路線・地域等については、各警察署ごとに作成する「速度取締り指針」の中で公表しています。

ア 幹線道路

- 国道8号
- 金沢外環状道路
(国道159号、主要地方道金沢小松線、主要地方道松任宇ノ気線)
- 国道157号
- 国道249号
- 国道305号 など

イ 生活道路

- JR金沢駅周辺地区
- 金沢市片町地区
- 津幡町役場周辺地区

- かほく市宇ノ気地区
- JR小松駅周辺地区
- 加賀市山代温泉地区
- JR七尾駅周辺地区 など