

「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

令和元年中の石川県内における交通人身事故件数は2,408件と14年連続して減少したものの、人口10万人当たりの死者数が2.73人と、全国平均の2.55人を上回っているほか、交通事故により31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低下が重要で、適切な速度管理を行うとともに、ドライバーの皆さんにその速度管理に対する理解を深めてもらうことが重要です。

石川県警察では、速度管理の基本的な考え方や大綱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。

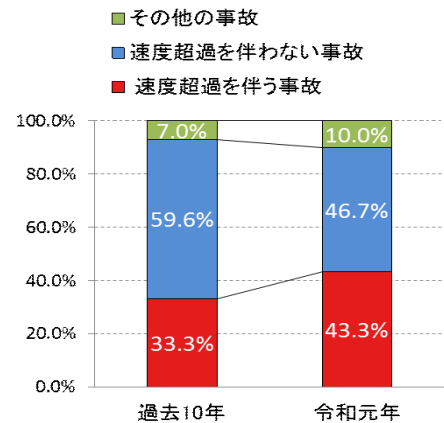
2 石川県における総合的な速度管理の必要性

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441件のうち、第1当事者が規制速度を超過していた事故は147件と全体の33.3%を占めており、また昨年（令和元年）中の死亡事故30件で見ると、全体の43.3%と高い割合を占めていることから、速度超過が死亡事故発生の一因になっていると言えます（図表1）。

図表1 死亡事故第1当事者の速度超過割合



(2) 走行速度と交通事故等の関係

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）等でも用いられた研究成果である

- ・ 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
- ・ 速度が増大すると運転者の視野が狭小化する

が、各国の速度管理の実務にも使われており、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。

実際に県内の発生状況を見ると、危険認知速度（事故直前速度）が高ければ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10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

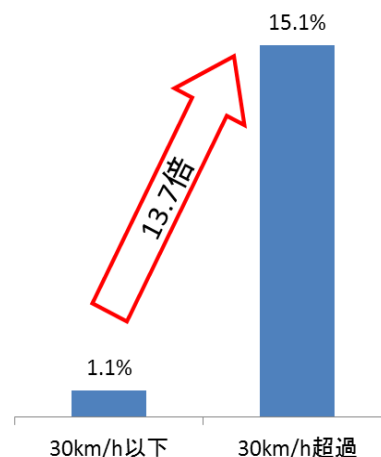
| 危険認知速度 | 発生件数(件) | | | 死亡事故率 (死亡事故構成率) |
|-------------------|---------|-------|--------|--------------------|
| | 死亡 | 重傷 | 軽傷 | |
| ～30km/h以下 | 88 | 2,024 | 24,950 | 0.3% |
| 30km/h超過～50km/h以下 | 174 | 997 | 9,763 | 1.6% |
| 50km/h超過～70km/h以下 | 109 | 241 | 1,695 | 5.3% |
| 70km/h超過～90km/h以下 | 24 | 41 | 189 | 9.4% |
| 90km/h超過～ | 15 | 20 | 104 | 10.8% |

※ 停止中、対象外、調査不能を除く。

※ 死亡事故率(死亡事故構成率) = 死亡事故件数/全事故件数

また、事故形態を「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13.7倍が死亡事故につながっています（図表3）。

この関係から、歩行者の交通が優先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。



※ 停止中、対象外、調査不能を除く

図表3 「人対車両」の事故
速度別での死亡事故率

| 危険認知速度 | 発生件数(件) | | | 死亡事故率 (死亡事故構成率) |
|-----------|---------|-----|-------|--------------------|
| | 死亡 | 重傷 | 軽傷 | |
| ～30km/h以下 | 36 | 680 | 2,670 | 1.1% |
| 30km/h超過～ | 148 | 374 | 459 | 15.1% |

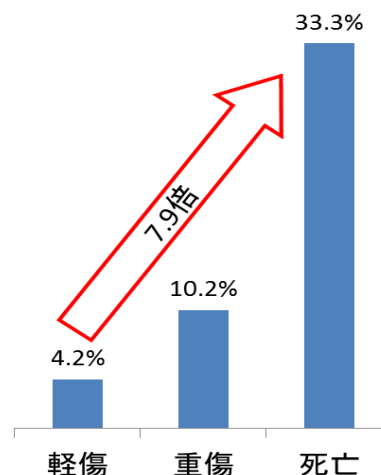
※ 死亡事故率(死亡事故構成率) = 死亡事故件数/全事故件数

(3) 規制速度の遵守による被害の軽減

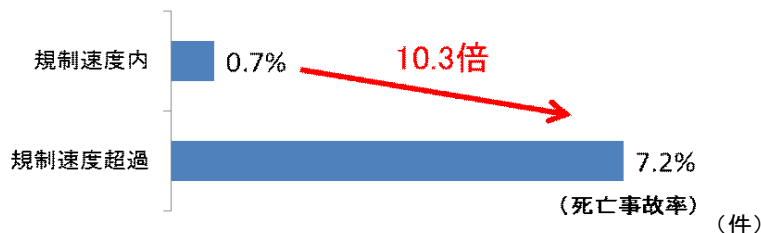
負傷程度別で規制速度の超過割合について見ると、軽傷事故では4.2%であるのに対し、死亡事故では33.3%と、軽傷事故の約7.9倍も高い割合で規制速度を超過していることがわかります（図表4）。

また、規制速度超過の有無による死亡事故率を見ると、規制速度を超過した場合の死亡事故率（7.2%）は、規制速度内の死亡事故率（0.7%）よりも10倍以上高く、規制速度の遵守が被害の軽減につながると期待されます（図表5）。

図表4 速度超過を伴う
事故の割合（負傷程度別）



図表5
規制速度超過に伴う死亡事故率



| | 全事故件数 | 規制速度内 | 規制速度超過 | 停止中・対象外・調査不能 |
|--------|--------|--------|--------|--------------|
| 全事故件数 | 41,030 | 38,390 | 2,044 | 596 |
| うち死亡事故 | 441 | 263 | 147 | 31 |
| 死亡事故率 | 1.1% | 0.7% | 7.2% | 5.2% |

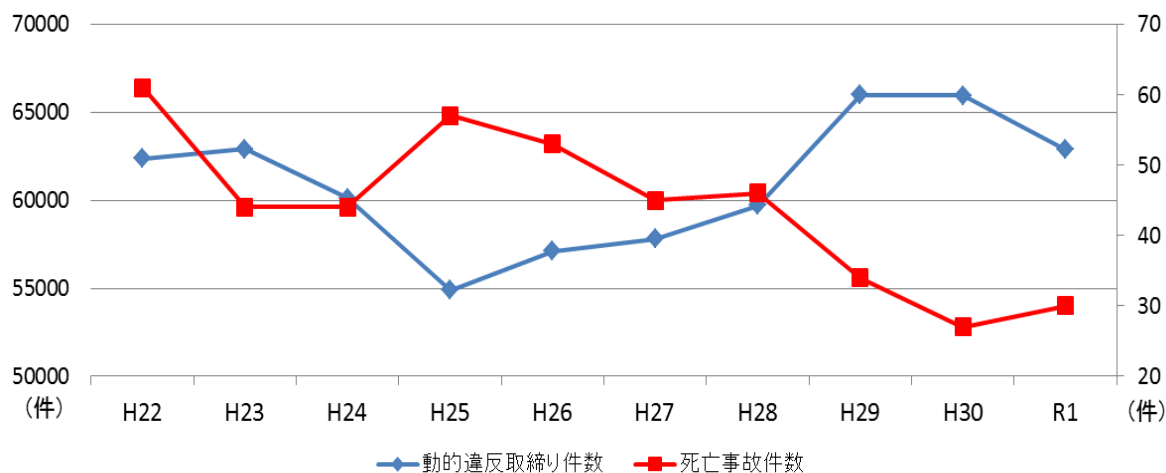
※ 死亡事故率(死亡事故構成率) = 死亡事故件数 / 全事故件数

(4) 交通指導取締り等の交通事故抑止効果

動的違反^{*1}取締り件数と死亡事故件数の推移を見ると、取締り件数が減少すると死亡事故が増加し、取締り件数が増加すると死亡事故が減少するという、いわゆる逆相関の関係にあることがわかります(図表6)。

※1 動的違反…告知件数・送致件数から駐停車禁止場所等違反、駐車禁止場所等違反、免許証不携帯違反等を除いたもの

図表6 動的違反取締り件数と死亡事故件数の推移



以上のことから、車両の走行速度の抑制が交通事故の被害軽減に結びついており、交通死亡事故等の重大事故を抑止するためには、速度規制や取締りによる適切な速度管理を行うことが重要だとわかります。

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「幹線道路」「生活道路」「高速道路等」「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、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）や市町村道等の道路
- ・ 農道、林道、港湾事務所管理道路

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) 区分ごとの交通事故の特徴と対策

各区分ごとの交通事故実態や速度管理の目標等については以下のとおりです。

ア 幹線道路

(ア) 交通事故実態（図表7、8）

- ・ 事故形態で最も割合が高いのは車両相互の交通事故で、中でも追突事故(55.6%)が半分以上の割合を占める。
- ・ 死亡事故全体の44.0%（96件/218件）を車両相互の事故が占め、特に

正面衝突（33件）や出会い頭（26件）といった事故が多い。

- ・ 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35.3%が速度超過している。

(イ) 特徴

幹線道路では、車両の走行速度が速くなる一方で、交通量も多く、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。

図表7 幹線道路における事故形態別事故件数

| 事故形態 | | 事故件数(構成率) | | | (件) | | |
|------|----------|-----------|---------|-----|-------|--------|----|
| | | | | | 死亡 | 重傷 | 軽傷 |
| 人対車両 | 対面・背面通行中 | 74 | (0.4%) | 14 | 19 | 41 | |
| | 道路横断中 | 1,087 | (5.6%) | 68 | 283 | 736 | |
| | 路上作業中など | 35 | (0.2%) | 4 | 11 | 20 | |
| | その他 | 76 | (0.4%) | 1 | 22 | 53 | |
| | | 1,272 | (6.6%) | 87 | 335 | 850 | |
| 車両相互 | 正面衝突 | 562 | (2.9%) | 33 | 107 | 422 | |
| | 追突 | 10,708 | (55.6%) | 12 | 109 | 10,587 | |
| | 出会い頭 | 3,135 | (16.3%) | 26 | 293 | 2,816 | |
| | 右・左折時 | 2,180 | (11.3%) | 15 | 258 | 1,907 | |
| | その他 | 1,070 | (5.6%) | 10 | 89 | 971 | |
| | | 17,655 | (91.7%) | 96 | 856 | 16,703 | |
| 車両単独 | 工作物など | 194 | (1.0%) | 29 | 72 | 93 | |
| | 駐車車両 | 7 | (0.0%) | 1 | 3 | 3 | |
| | 路外転落・逸脱 | 11 | (0.1%) | 3 | 4 | 4 | |
| | その他 | 105 | (0.5%) | 2 | 24 | 79 | |
| | | 317 | (1.6%) | 35 | 103 | 179 | |
| 合計 | | 19,244 | | 218 | 1,294 | 17,732 | |

※ 第1当事者が原動機付自転車以下の車両を除く。

図表8 幹線道路における死亡事故の際の速度超過割合

| 死亡事故 | (件) | | | 速度超過の割合 (速度超過件数/死亡事故件数) |
|------|-------|--------|-------|----------------------------|
| | 規制速度内 | 規制速度超過 | 調査不能等 | |
| 218 | 130 | 77 | 11 | 35.3% |

※ 第1当事者が原動機付自転車以下の車両を除く。

(ウ) 速度管理の目標

走行車両の規制速度の遵守及び交通状況に応じた速度抑制を図ることで、交通事故抑止及び被害の軽減を図る。

(エ) 施策の要点

- ・ 速度違反取締りを中心とした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。

イ 生活道路

(ア) 交通事故実態（図表9、10）

- ・ 事故形態で最も割合が高いのは車両相互の事故で、その内訳では出会い頭（35.3%）、追突（32.3%）の順に多い。
- ・ 死亡事故の中では、人対車両の事故が最も多く、特に道路横断中の事故は、死亡事故全体の半数以上（60件/116件、51.7%）を占める。
- ・ 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37.9%が速度超過している。

(イ) 特徴

生活道路の特性としては、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。

図表9 生活道路における事故形態別事故件数

| 事故形態 | | 事故件数(構成率) | | | | (件) | | |
|------|----------|-----------|---------|-----|--------|--------|--|--|
| | | 死亡 | 重傷 | 軽傷 | | | | |
| 人対車両 | 対面・背面通行中 | 321 | (2.1%) | 5 | 61 | 255 | | |
| | 道路横断中 | 1,474 | (9.5%) | 60 | 374 | 1,040 | | |
| | 路上作業中など | 117 | (0.8%) | 3 | 31 | 83 | | |
| | その他 | 212 | (1.4%) | 4 | 35 | 173 | | |
| | | 2,124 | (13.6%) | 72 | 501 | 1,551 | | |
| 車両相互 | 正面衝突 | 259 | (1.7%) | 6 | 32 | 221 | | |
| | 追突 | 5,028 | (32.3%) | 3 | 44 | 4,981 | | |
| | 出会い頭 | 5,501 | (35.3%) | 11 | 506 | 4,984 | | |
| | 右・左折時 | 1,363 | (8.8%) | 6 | 150 | 1,207 | | |
| | その他 | 1,113 | (7.1%) | 4 | 78 | 1,031 | | |
| | 13,264 | (85.2%) | 30 | 810 | 12,424 | | | |
| 車両単独 | 工作物など | 99 | (0.6%) | 12 | 30 | 57 | | |
| | 駐車車両 | 10 | (0.1%) | 1 | 0 | 9 | | |
| | 路外転落・逸脱 | 2 | (0.0%) | 0 | 0 | 2 | | |
| | その他 | 72 | (0.5%) | 1 | 12 | 59 | | |
| | 183 | (1.2%) | 14 | 42 | 127 | | | |
| 合計 | | 15,571 | | 116 | 1,353 | 14,102 | | |

※ 列車事故3件を除く。

※ 第1当事者が原動機付自転車以下の車両を除く。

図表10 生活道路における死亡事故の際の速度超過割合

| 死亡事故 | (件) | | | 速度超過の割合 (速度超過件数/死亡事故件数) |
|------|-------|--------|-------|----------------------------|
| | 規制速度内 | 規制速度超過 | 調査不能等 | |
| 116 | 71 | 44 | 1 | 37.9% |

※ 第1当事者が原動機付自転車以下の車両を除く。

(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る。

(エ) 施策の要点

- ・ 交通事故実態に応じた速度違反や交差点関連違反、横断歩行者等妨害等違反の指導取締りを重点として事故抑止を図る。
- ・ 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等、通過交通の流入規制や速度抑制を図るゾーン30の整備等を進める。

ウ 高速道路等

(ア) 交通事故実態（図表11、12）

- ・ 事故形態で最も割合が高いのは車両相互の事故で、中でも追突が約6割を占める。
- ・ 死亡事故の中では車両単独の事故が最も多く、全体の約半数(12件/25件、48.0%)を占めるほか、車両相互の事故も高い割合(11件/25件、44.0%)を占める。
- ・ 死亡事故のうち、危険認知速度の速度超過の割合については、約半数が速度超過している。

図表11 高速道路等における事故形態別事故件数

| 事故形態 | | 事故件数(構成率) | | | (件) | | |
|------|----------|-----------|---------|----|-----|-----|--|
| | | 死亡 | 重傷 | 軽傷 | | | |
| 人対車両 | 対面・背面通行中 | 1 | (0.2%) | 0 | 0 | 1 | |
| | 道路横断中 | 6 | (1.2%) | 1 | 0 | 5 | |
| | 路上作業中など | 3 | (0.6%) | 1 | 2 | 0 | |
| | その他 | 4 | (0.8%) | 0 | 1 | 3 | |
| | | 14 | (2.8%) | 2 | 3 | 9 | |
| 車両相互 | 正面衝突 | 38 | (7.5%) | 2 | 11 | 25 | |
| | 追突 | 297 | (58.5%) | 3 | 22 | 272 | |
| | 出会い頭 | 1 | (0.2%) | 0 | 0 | 1 | |
| | 右・左折時 | 2 | (0.4%) | 0 | 0 | 2 | |
| | その他 | 85 | (16.7%) | 6 | 5 | 74 | |
| | 423 | (83.3%) | 11 | 38 | 374 | | |
| 車両単独 | 工作物など | 54 | (10.6%) | 9 | 15 | 30 | |
| | 駐車車両 | 11 | (2.2%) | 2 | 3 | 6 | |
| | 路外転落・逸脱 | 1 | (0.2%) | 1 | 0 | 0 | |
| | その他 | 5 | (1.0%) | 0 | 2 | 3 | |
| | 71 | (14.0%) | 12 | 20 | 39 | | |
| 合計 | | 508 | | 25 | 61 | 422 | |

※ 第1当事者が原動機付自転車以下の車両を除く。

図表12 高速道路等における死亡事故の際の速度超過割合

| 死亡事故 | (件) | | | 速度超過の割合 (速度超過/死亡事故件数) |
|------|-------|--------|-------|--------------------------|
| | 規制速度内 | 規制速度超過 | 調査不能等 | |
| 25 | 10 | 12 | 3 | 48.0% |

※ 第1当事者が原動機付自転車以下の車両を除く。

(イ) 速度管理の目標

物流、観光の基幹道路としての効用の最大化に努め、円滑な道路交通を

確保しつつ、速度抑制による交通事故防止及び被害軽減を図る。

(ウ) 施策の要点

- ・ 区間全体として斉一性のとれた規制速度の設定する。
- ・ 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。
- ・ 速度規制等の交通ルールに関して運転者に理解を促進し、交通事故防止及び被害の軽減を図る

エ その他の道路

(ア) 交通事故実態 (図表13、14)

- ・ 事故形態で最も割合が高いのは、車両相互の事故で、中でも出会い頭の事故が多い。
- ・ 死亡事故の中では、人対車両の事故 (23件/61件、37.7%) の割合が最も高いが、車両単独の事故 (22件/61件、36.1%) の割合も高い。
- ・ 死亡事故における危険認知速度の速度超過の割合については、約16.4%が速度超過している。

図表13 その他の道路における事故形態別事故件数

| 事故形態 | | 事故件数(構成率) | | (件) | | |
|------|----------|-----------|---------|-----|-----|-------|
| | | | | 死亡 | 重傷 | 軽傷 |
| 人対車両 | 対面・背面通行中 | 196 | (3.9%) | 7 | 36 | 153 |
| | 道路横断中 | 275 | (5.5%) | 8 | 78 | 189 |
| | 路上作業中など | 72 | (1.4%) | 1 | 18 | 53 |
| | その他 | 395 | (7.9%) | 7 | 77 | 311 |
| | | 938 | (18.8%) | 23 | 209 | 706 |
| 車両相互 | 正面衝突 | 187 | (3.8%) | 2 | 27 | 158 |
| | 追突 | 997 | (20.0%) | 2 | 13 | 982 |
| | 出会い頭 | 1,409 | (28.3%) | 9 | 178 | 1,222 |
| | 右・左折時 | 229 | (4.6%) | 2 | 20 | 207 |
| | その他 | 986 | (19.8%) | 1 | 34 | 951 |
| | | 3,808 | (76.4%) | 16 | 272 | 3,520 |
| 車両単独 | 工作物など | 132 | (2.6%) | 13 | 37 | 82 |
| | 駐車車両 | 39 | (0.8%) | 0 | 4 | 35 |
| | 路外転落・逸脱 | 26 | (0.5%) | 9 | 8 | 9 |
| | その他 | 39 | (0.8%) | 0 | 18 | 21 |
| | | 236 | (4.7%) | 22 | 67 | 147 |
| 合計 | | 4,982 | | 61 | 548 | 4,373 |

※ 列車事故1件を除く。

※ 第1当事者が原動機付自転車以下の車両を除く。

図表14 その他の道路における死亡事故の際の速度超過割合

| 死亡事故 | (件) | | | 速度超過の割合 (速度超過/死亡事故件数) |
|------|-------|--------|-------|--------------------------|
| | 規制速度内 | 規制速度超過 | 調査不能等 | |
| 61 | 45 | 10 | 6 | 16.4% |

※ 第1当事者が原動機付自転車以下の車両を除く。

(イ) 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指導取締りを行うとともに、各種媒体を利用して事故情報を発信し、自発的な速度抑制を促すなどの施策を推進する。

(3) その他速度管理に向けた施策

区分ごとの交通事故の特徴等を踏まえて以下の施策を推進し、道路、地域の実情に応じた適切な速度管理を行います。

ア 交通安全教育

- 事故多発路線を中心に速度遵守及び歩行中の被害防止を図る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教室において、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、ドライバー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並びに速度取締りを実施します。
- ※ 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（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。

ウ 交通規制・道路環境整備

- ドライバー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、規制速度が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規制速度の引上げ等を検討します。

(4) 対策地域・路線

以下の地域・路線は、過去の事故多発路線・地域から選定した例示であり、今後の事故実態に応じて重点エリアを選定しつつ各種施策を推進します。

なお、具体的な路線・地域等については、この指針に基づき、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 (※図表15参照)

図表15
交通事故発生エリアマップ (過去10年間)

※ 赤い部分が事故発生エリア
赤色が濃い＝事故件数が多い
ことを示す

