

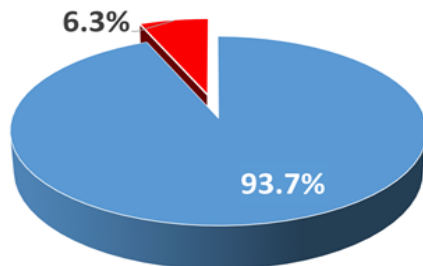
岡山県警察速度管理指針(令和5年7月改訂)

岡山県における速度管理の必要性

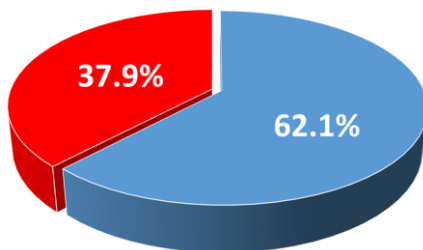
交通事故発生状況

第1当事者が制限速度を超過していた割合は、負傷事故では6.3%だが、死亡事故では37.9%にも上る

負傷事故



死亡事故

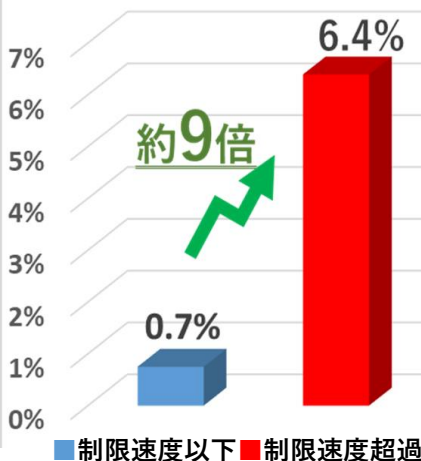


■制限速度超過 ■制限速度以下

速度抑制による被害軽減

第1当事者が制限速度を超過していた事故は、制限速度を遵守していた事故と比較して、致死率が約9倍と高い

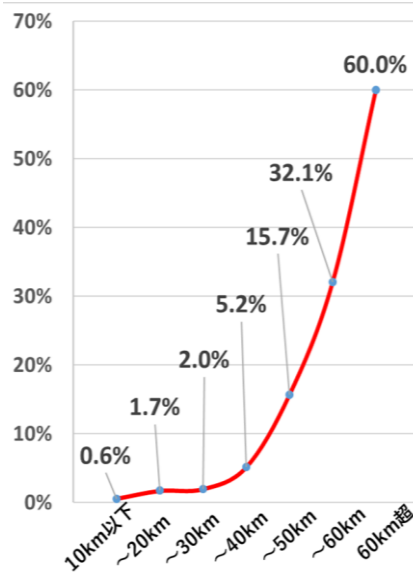
致死率



制限速度の遵守が死亡事故抑止に効果的

危険認知速度と致死率

人对車両の事故における第1当事者の危険認知速度(注1)が30km/h以下の致死率は2.0%であるが、40km/hを超えると跳ね上がり、60km/h超では60%になる。



30km/h以上超過のいわゆる「暴走運転」は、重大事故に直結する大変危険な行為

H30~R4	30km/h以上超過による事故件数		30km/h未満超過による事故件数	
総数(件)	137	(構成率)	1381	(構成率)
死亡(件)	36	26.3%	61	4.4%
重傷(件)	38	27.7%	266	19.3%
軽傷(件)	63	46.0%	1054	76.3%

⇒ 「暴走運転」を許さない強力な交通指導取締りが必要

主な対策

- ・交通事故分析結果に基づく速度違反取締り、可搬式速度違反自動取締装置(注2)の活用
- ・制限速度遵守の必要性についての広報 ・レッド走行(注3)、駐留監視(注4)等の街頭活動
- ・速度の出にくい道路環境の整備 (「ゾーン30」等、道路管理者と連携)

重大事故を抑止するためには、適正な速度管理が重要!

本資料における分析は、平成30年から令和4年までの原付以上の車両が第1当事者となった人身事故のデータを用いた。
 注1:「危険認知速度」とは、運転者が相手方車両・人等を認め、危険を認知した時点の速度をいい、具体的にはブレーキ・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。危険を認知せず、事故回避行動をとらなかった場合は、事故直前の速度をいう。
 注2:「可搬式速度違反自動取締装置」とは、通学路や住宅地などの駐車場所がない場所でも速度違反取締りが可能な装置をいう。
 注3:「レッド走行」とは、パトカー等による赤色灯を点灯させての交通指導取締り等の活動をいう。
 注4:「駐留監視」とは、パトカー等を駐留させての警戒活動をいう。

岡山県警察における速度管理の内容

区分	生活道路	幹線道路	その他の道路
交通事故発生状況	<ul style="list-style-type: none"> ○ 死者数 13人 ○ 重傷者数 422人 <p>※生活道路 おおむね500メートル以上にわたり、民家、建物等が連立し、市街地的形態をなしている地区の ・速度規制が30km/h以下に指定されている国道以外の道路 ・速度規制のない市町村道</p>	<ul style="list-style-type: none"> ○ 死者数 150人 ○ 重傷者数 1047人 <p>※幹線道路 全ての国道及び速度規制が40km/h以上の県道</p>	<ul style="list-style-type: none"> ○ 死者数 166人 ○ 重傷者数 1135人 <p>※その他の道路 生活道路、幹線道路以外の道路</p>
目標	<ul style="list-style-type: none"> ○ 通行車両の速度抑制、規制速度の遵守 ○ 通過交通の流入抑制 		
速度管理の概要	交通安全教育	<ul style="list-style-type: none"> ○ 事故多発地域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 ○ 運転免許証の更新時講習等における速度抑制の重要性に関する交通安全教育を推進 ○ 速度遵守に関する啓発を関係機関・団体と連携して推進 ○ 事業所を対象とした交通安全教室における速度抑制の重要性に関する交通安全教育を推進 	
	交通指導取締り	<ul style="list-style-type: none"> ○ 交通事故の分析結果等に基づき指定した速度取締り重点路線（時間帯）を中心とした速度取締りやレッド走行を実施 ○ 通学路等において、通学児童の安全確保のためのレッド走行や速度取締りを実施 ○ 可搬式速度違反自動取締装置の活用 	<ul style="list-style-type: none"> ○ これまで取締りが困難であった場所における可搬式速度違反自動取締装置の活用
	交通規制道路環境整備	<ul style="list-style-type: none"> ○ 補助標識の設置による速度抑制の必要性の明示化を推進 ○ 通行車両の速度抑制や通過交通の流入抑制を図るための面的な交通規制を推進 ○ 道路管理者と連携し、立体表示などを活用した速度を出しにくい道路環境を整備 	<ul style="list-style-type: none"> ○ 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、制限速度が40km/h又は50km/hの道路を中心として速度規制の見直しを検討
対策地域又は路線	<ul style="list-style-type: none"> ○ 学校周辺の通学路を含む地域を中心に通過交通の流入抑制や速度抑制を図るための面的な交通規制を実施 	<ul style="list-style-type: none"> ○ 速度管理重点路線（22路線、詳細は別紙のとおり。）過去5年間の速度超過を伴う重傷以上の事故が多い路線を指定し路線ごとに各地域の道路環境や交通状況等を総合的に勘案して交通指導取締りや速度規制の見直しを推進 	
その他の交通指導取締り	<ul style="list-style-type: none"> ○ 妨害運転、暴走運転等の危険性、迷惑性の高い無謀運転等の交通指導取締りを実施 ○ 横断歩行者等妨害、合図不履行、交差点関連違反(注7)の交通指導取締りを実施 ○ 各警察署の事故分析結果に基づいた交通指導取締りを実施 ○ 通過交通の流入抑制を図るため、通行禁止違反の取締りを実施 		

速度違反取締りは、重点路線以外でも実施します！

注4：区分「生活道路」の事故は、速度規制が30km/h以下に指定されている国道以外の道路及び速度規制のない市町村道のうち、市街地で発生した人身事故を集計したもの

注5：区分「幹線道路」の事故は、全ての国道（高速道路を除く。）及び速度規制が40km/h以上の県道で発生した人身事故を集計したもの

注6：区分「その他の道路」の事故は、区分「生活道路」及び区分「幹線道路」以外の道路で発生した人身事故を集計したもの

注7：「交差点関連違反」とは、信号無視、指定場所一時不停止等の違反をいう。

速度管理重点路線



重点路線の選定理由

重点路線は、過去5年間の人身事故発生件数、速度超過を伴う事故の割合を総合的に勘案して決定しています。

国道 (12路線)	①	2号
	②	30号
	③	53号
	④	179号
	⑤	180号
	⑥	181号
	⑦	250号
	⑧	313号
	⑨	374号
	⑩	429号
	⑪	430号
	⑫	486号

県道 (10路線)	①	岡山児島線
	②	岡山吉井線
	③	岡山牛窓線
	④	岡山玉野線
	⑤	倉敷笠岡線
	⑥	岡山赤穂線
	⑦	岡山倉敷線
	⑧	藤戸連島線
	⑨	寒河本庄岡山線 (岡山ブルーライン)
	⑩	倉敷西環状線