

沖縄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の基本的な考え方を広く県民に示し、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

各種研究結果等から、

- 自動車等^{*1}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。
- 取締りやパトロールなどを実施すると、ある程度の期間交通事故の発生が低下する。

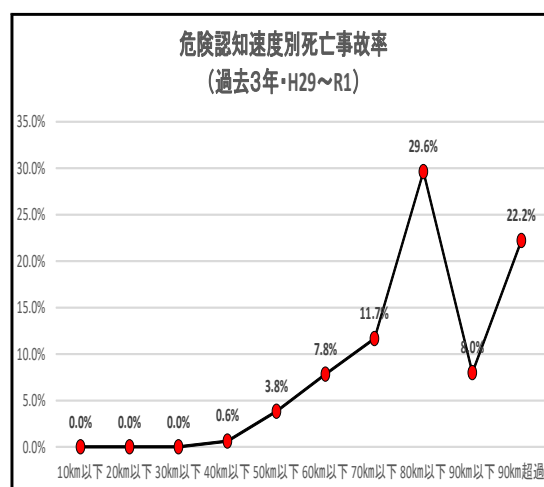
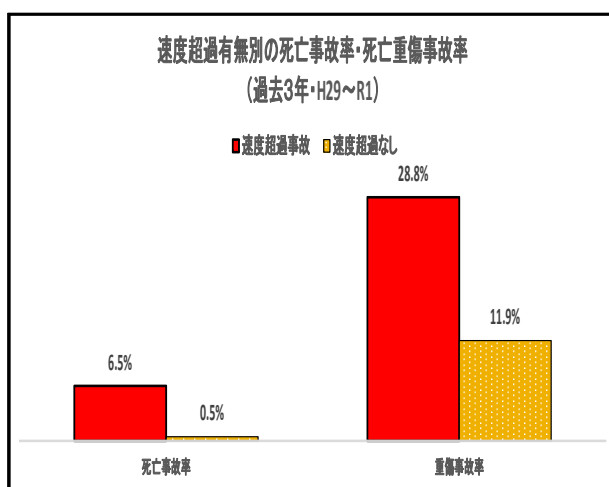
ことが判明しており、自動車等の走行速度を低下させることが交通死亡事故の抑止や被害軽減に結びつくことは明らかであることから、交通事故総量や交通事故死者の更なる減少を実現するため、総合的な速度管理の必要があります。

2 当県における速度超過に伴う交通事故の分析

当県の過去3年間（平成29年から令和元年）に発生した人身事故13,678件（うち死亡事故113件）は、速度超過が伴う事故が722件（うち死亡事故47件）発生しており、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。

(1) 走行速度と交通事故等の関係

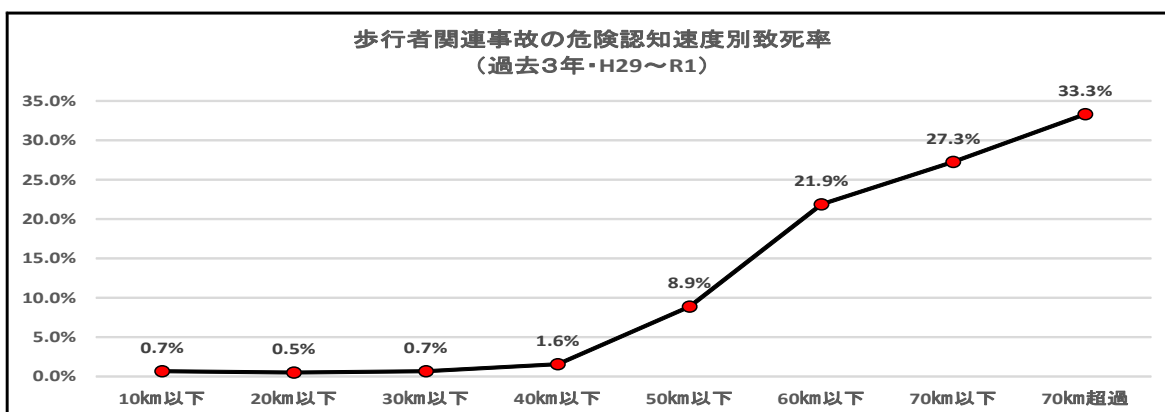
- 速度超過に伴う死亡事故率は、速度超過が無い場合の0.5%に対し、速度超過の場合は6.5%と13倍も高く、重傷事故率も2.4倍高い。
- 速度超過事故を危険認知速度^{*2}別に見ると、危険認知速度50km/h以下から高くなり、40km/h以下の致死率が0.6%に対し、40km/hを超えるものでは8.3%と死亡事故率が13.8倍も高くなる。



〔*1〕自動車及び原動機付自転車をいう。

〔*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。

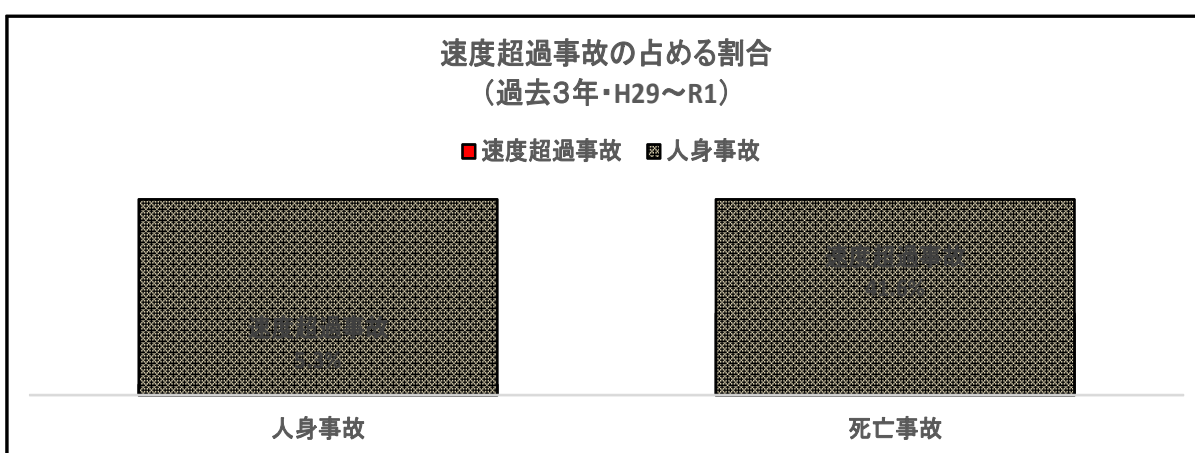
- 対歩行者事故では、危険認知速度が30km/hを超えると上昇し、50km/hを超えると急激に高くなっている。



(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、公安委員会の交通規制を交通標識等により指定していますが、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。

- 全人身事故のうち、速度超過があった事故は全体の5.3%に過ぎないが、死亡事故のうち速度超過があった事故は全体の41.6%と約8倍高くなっている。



3 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3年間に発生した人身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した。

なお、県内では、幹線道路や一般道路でも生活道路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がありますが、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。
- ・ 全人身事故の5.8%(800件)が発生しており、また全死亡事故の9.7%(11件)が発生している。

- ・ 時間帯では、朝(7時~8時)と夕方(16時~18時)に多く発生している。

イ 目標

- ・ 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る。
- ・ 抜け道として利用する自動車の抑制を図る。
- ・ 可搬式速度違反自動取締り装置の導入を行い、速度違反取締りの体制整備を図る。

(2) 幹線道路

ア 特徴

- ・ 県内を南北に縦断する自動車道及び国道58号を始めとして、329号・330号などの国道や一部の県道では、片側2車線で中央分離帯の設置や、歩道と車道の物理的な区分など、走行速度に応じた道路整備がなされており、物流の基幹道路として地域間交通及び通過交通に利用される一方、生活道路と同様に利用され、歩行者や自転車の多い路線もある。
- ・ 全人身事故の45.7%(6,257件)が発生し、死亡事故は54.9%(62件)が発生している。
- ・ 時間帯では、朝(7時~8時)と夕方(16時~19時)に増加する傾向があり、発生が少ない夜間から早朝にかけては、速度超過事故の構成率が高い時間がある。

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る。
- ・ 沿線住民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にも配慮する。
- ・ 横断歩行者にかかる重大事故を防止するため、歩行者の適正な横断歩道の利用や運転者に対する歩行者保護意識等を醸成する。

(3) 一般道路

ア 特徴

- ・ 生活道路や幹線道路以外の道路で、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。
- ・ 全人身事故の43.3%(5,923件)が発生し、死亡事故は31.0%(35件)が発生している。
- ・ 時間帯では、朝(7時~8時)と夕方(16時~18時)の通勤通学時間帯に多く発生しているが、速度超過事故は、昼夜断続的に発生している。

イ 目標

- ・ 速度超過事故を抑止するため、交通事故実態等に応じた適切な速度規制を実施します。
- ・ 実勢速度^{*3}を分析し、規制速度を遵守させ、交通事故の抑止と被害の軽減を図ります。

[*3] その道路を実際に多くの車両が走行している速度。

4 分類ごとの施策の例示

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とランダムな取締り等、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、上記の各分類については、目標を実現するために、下記の施策等を推進していきます。

(1) 生活道路

ア 低速度規制等による速度抑制

「ゾーン30」等、面的な30km/hの速度規制実施や道路管理者と連携した拡幅路側帯のカラー舗装、ハンプ^{*4}等物理的なデバイスによる速度抑制を図るとともに、他の生活道路においても、区間を定めた30km/hの速度規制等を推進します。

また、運転者にわかりやすい標識・標示や広報等によってその遵守を促します。

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等の削減を図ります。

ウ 交通指導取締り

登下校時間帯を中心に保護誘導活動や街頭監視活動を実施するとともに、可搬式速度違反自動取締り装置を整備して速度違反の取締りを行うほか、通行禁止違反や横断歩行者妨害等の取締りを実施し、規制速度の遵守、抜け道として利用する自動車等の削減を促します。

(2) 幹線道路

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、信号サイクル調整等による高速走行車両の速度抑制を図り、規制速度の遵守を促すとともに、交通の安全と円滑の両立を図ります。

イ 横断歩行者による重大事故防止

歩行者に対しては適正な横断歩道の利用や夜間反射材の有効活用について、運転者に対しては横断歩道等における歩行者保護意識について、安全教育や広報啓発を行い安全意識の醸成を図る。

ウ 交通指導取締り

交通事故の発生実態に応じた重点的な速度違反取締りと、白バイやパトカーによる広域的な機動取締り、警戒活動等を組み合わせて実施し、規制速度の遵守徹底を図ります。

(3) 一般道路

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たカーブ等危険箇所への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。

〔*4〕車両の減速を促すために、道路の一部を凸型に隆起させた舗装や構造物。

イ 事業者等への交通安全教育

出勤時間帯の事故が多いことから、各企業等における運転者教育、広報啓発を強化し、運転者の安全意識の高揚を促します。

ウ 交通指導取締り

速度違反取締りを強化するとともに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。

5 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は、現在決定したのは下記のとおりですが、今後も適時交通の実態に応じて指定していくこととしております。

(1) 生活道路

「ゾーン30」整備箇所における面的な30km/hの速度規制を実施しているゾーンは、下記のとおりです。

市町名	地番	市町名	地番
那 覇 市	若狭 1 丁目	浦 添 市	前田
	天久 1 丁目等		伊祖 2 丁目
	小禄 1 丁目		宮城・屋富祖
	小禄 4 丁目(小禄南小付近)		仲間 2 丁目
	久米 1 丁目等		城間・港川
	長田 2 丁目	沖 縄 市	胡屋 2・3・4 丁目
	山下町		越来 1・2・3 丁目、城前町
	前島 1・2 丁目		上地 3・4 丁目
首里石嶺町 1・3 丁目	北 谷 町	宮里 3・4 丁目	
豊見城市	字豊崎	嘉手納町	字桑江
糸 満 市	西崎 2・3 丁目	うるま市	字屋良
	西崎 1 丁目・西川町		字宮里
与那原町	字与那原(親川通り付近)	石川 1 丁目	
	字与那原	名 護 市	宮里 5 丁目
西 原 町	翁長(坂田ハイツ)	宮古島市	平良字西里
宜野湾市	大山 5 丁目	石 垣 市	新栄町
北中城村	字喜舎場		

(2) 幹線道路

幹線道路については下記のとおりです。

- 自動車道 (沖縄自動車道、那覇空港自動車道)
- 国道 (58・329・330・331・332・390・449・505・507)
- 主要地方道
 - (北 部 県道70・71・72・84・88・91)
 - (中 部 県道10・23・29・38・73・74・75・81・85)
 - (南 部 県道 7・29・77・82・86)
 - (その他 県道78・79・83・87・89・90)

(3) 一般道路

当面は、上記生活道路及び幹線道路以外の道路を一般道路とし、今後、道路環境や交通事故の実態を検討して見直しを検討します。

6 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

安全運転管理者選任事業所等関係機関・団体や自治体に対し、速度遵守車両（ペースメーカー車）の走行を働きかけ、規制速度の遵守を促します。

(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。