



高知県警察速度管理指針



令和6年4月改正版

この指針は、県内で発生した交通事故の分析に基づいた警察の速度管理に関する基本的な考え方を、県民の皆様幅広く説明し、その理解を深めていただくことで、交通事故のさらなる減少を目指すものです。

令和元年-令和5年
(5年間の県内の人身事故分析)

総合的な速度管理の必要性

・・・なぜ速度管理が必要なのか？

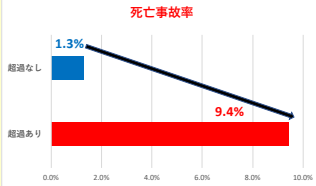
I. 交通事故の発生状況

全国7-位5位!

- 人身事故全体に占める死亡事故の発生率は、**約42件に1件**
- 人身事故の**約6.8%**が規制速度を超過



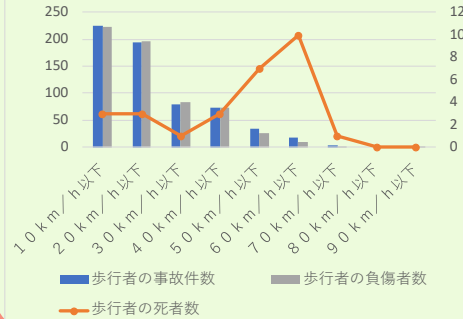
II. 規制速度を守ることによる被害軽減効果



◆ 規制速度超過がある交通事故死亡事故率は**7.23倍!**



III. 走行速度と歩行者事故の関係



◆ 走行速度が30km/hを超えると**歩行者の死亡事故率が上昇!**

高知県警察における総合的な速度管理の内容

幹線道路

～交通事故の特徴～

- 規制速度の超過を伴う人身事故の**約34.1%**が二桁国道、**約44.8%**が**その他の幹線道路**(三桁国道、県道)で発生!

規制速度の超過を伴う**死亡事故の約43.2%**が**二桁国道**で発生!



目標

- 規制速度の遵守を促し、交通事故総量の抑止・被害の軽減を図る。

施策の例示



◇ 規制速度の必要性(見直しを含む)の周知

規制速度の設定理由や見直しの趣旨を運転者に周知することで、規制速度の遵守を促します。

◇ 判りやすい標識標示

運転者に判りやすい標識標示とし、規制を遵守しやすくします。

◇ 取締りを含めた街頭活動の強化

取締りを含めた街頭活動を、積極的に見える・見せる形で行うことで、規制速度の遵守を促します。



生活道路

～交通事故の特徴～

- 生活道路における人身事故の
 - ・ **約19.8%**が**車両対歩行者事故**
 - ・ **対歩行者事故の約35.6%**が**死亡・重傷事故!**

生活道路での対歩行者事故は**事故時の被害が大!**



目標

- 通り抜け車両の流入の抑制、通行車両の走行速度の抑制を図り、歩行者事故の防止を図る。

施策の例示

◇ ソーン30プラスによる面的な速度規制

区域(ゾーン)を定めての30km/h規制と物理的デバイス(スムーズ横断歩道など)を組み合わせた対策により速度抑制を図ります。

スムーズ横断歩道



◇ 取締りを含めた街頭活動の強化

警察官等による積極的な街頭活動を行うとともに、可搬式オービスを活用した取締りにより速度抑制を図ります。



※ 規制速度：指定の速度規制がない場合、自動車は法定速度60 km/h、原動機付自転車は法定速度30 km/hとして分析。
 ※ 生活道路：車道幅員5.5m未満の道路を生活道路として分析。