

宮城県警察速度管理指針

指針策定の目的

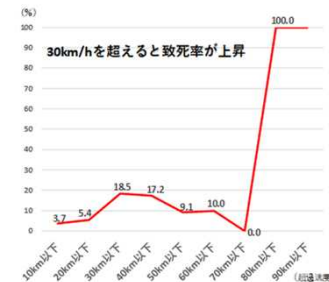
- 交通事故の減少及び被害軽減のためには、速度規制や交通指導取締り等による適切な速度管理の必要性が指摘
- 速度管理の意義、必要性、宮城県内における速度管理に関する基本的な考え方を広く県民に共有
- 交通安全意識の向上と交通事故の更なる減少の取組を推進

速度管理の必要性

※過去5年（2020年から2024年まで）の交通事故を分析

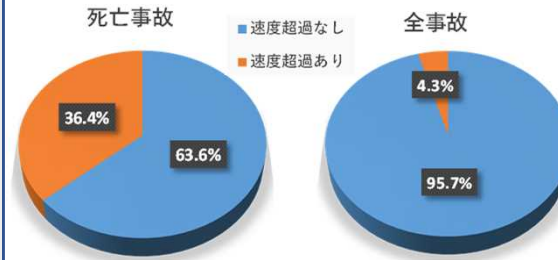
県内において発生した交通事故を分析した結果から、次のとおり適切な速度管理の必要性が認められる。

【危険認知速度と致死率】



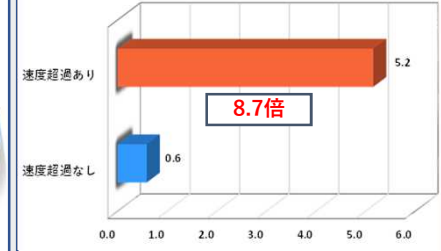
危険認知速度が30km/hを超えると致死率が高くなる。

【交通死亡事故と規制速度の関係】



規制速度を超過した交通事故は、全交通事故の約4パーセントを占めるに過ぎないが、これを死亡事故のみで見ると、その割合は36.4パーセントを占める。

【規制速度遵守による被害軽減の効果】



規制速度を超過していたと認められる交通事故に占める死亡事故件数の割合は、規制速度を超過しない交通事故件数に占める死亡事故件数の割合の約8.7倍に達する。

道路、地域等の特性に応じた速度管理

	生活道路	幹線道路（市街地）	幹線道路（非市街地）	高速道路
特徴	<ul style="list-style-type: none"> ○ 地域住民が主として利用し、幅の狭い道路が多い。 ○ 抜け道利用等の通過交通による事故が発生している。 ○ 歩行者、子供、高齢者の事故が総じて多い。 ○ 出会い頭、自転車に関係する事故、人対車両の事故が多い。 	<ul style="list-style-type: none"> ○ 人対車両の事故が多い。 ○ 速度超過を原因とした、又は誘引された死亡事故が多くなっている。 ○ 歩行者と自転車が混在するなど道路交通が集中して混雑している。 	<ul style="list-style-type: none"> ○ 比較的交通量が少なく、単調な道路が多いため実勢速度が高く、交通事故が発生すると重大事故となる傾向がある。 ○ 正面衝突、路外逸脱等の車線逸脱事故の死亡事故が多く発生している。 ○ 規制速度を超過した交通事故の死亡率が高くなっている。 ○ 冬季は、路面凍結による滑走事故が多く発生している。 	<ul style="list-style-type: none"> ○ 車両単独の重大事故が多く発生する傾向がある。 ○ 一般道路の事故と比べ死傷者の致死率が高い。 ○ 規制速度を超過した車両の事故が発生している。 ○ 早期・夕方に交通事故が多く発生している。
目標	<ul style="list-style-type: none"> ○ 通行車両の速度抑制を図る。 ○ 抜け道利用等の通過交通の抑制を図る。 ○ 交差点、通学路、生活道路における歩行者の安全を確保する。 ○ 自転車の関係する交通事故を抑止する。 	<ul style="list-style-type: none"> ○ 規制速度及び安全速度を遵守させる。 ○ 交差点、横断歩道付近における歩行者の安全を確保する。 ○ 自転車に関係する交通事故を抑止する。 	<ul style="list-style-type: none"> ○ 重大事故を防止するため、規制速度を遵守させる。 ○ 速度に即した適正な車間距離を保持させる。 ○ 積雪、凍結等の路面状況に応じた安全速度を遵守させる。 	<ul style="list-style-type: none"> ○ 重大事故を防止するため、規制速度を遵守させる。 ○ 速度に応じた適正な車間距離を保持させる。 ○ 円滑な交通を確保する。
主な施策	<ul style="list-style-type: none"> ○ 法令の改正、交通事故の発生状況、道路環境等を踏まえた速度規制の実施又は見直しを行う。（中央線等が設置されていない道路等の法定速度を30km/hに規定（令和8年9月）） ○ 道路管理者と連携して規制速度遵守のための交通安全施設等を整備する。 ○ 「ゾーン30」又は「ゾーン30プラス」の設置による低速度規制を実施する。 ○ 抜け道利用等の通過交通を抑制するため、通行禁止等の交通規制の実施、道路管理者によるハンプ等の物理的デバイスの整備及び幹線道路における交通の円滑化の取組を推進する。 ○ 可搬式速度違反自動取締装置を活用した交通取締りを推進する。 ○ 流入車両の迂回や速度抑制、法定速度に関する広報啓発を行う。 ○ 歩行者・自転車に対する交通安全教育を推進する。 	<ul style="list-style-type: none"> ○ 法令の改正、交通事故の発生状況、道路環境等を踏まえた速度規制の実施又は見直しを行う。 ○ 道路管理者と連携して規制速度遵守のための交通安全施設等を整備する。 ○ 交通事故の発生実態に応じた警戒活動と速度取締りを実施する。 ○ 交通事故多発時間帯、歩行者及び自転車の往来が多い地域又は路線を重点としたパトカー等の警戒による速度抑制対策を実施する。 ○ 規制速度遵守に関する広報啓発、安全教育を実施する。 ○ 自転車に対し、自転車の通行ルールを周知する。 	<ul style="list-style-type: none"> ○ 法令の改正、交通事故の発生状況、道路環境等を踏まえた速度規制の実施又は見直しを行う。 ○ 道路管理者と連携して規制速度遵守のための交通安全施設等を整備する。 ○ 交通事故の発生実態に応じた速度取締りを実施する。 ○ 運転者の緊張感を醸成するための赤色灯を点灯したパトカーによる警戒活動を実施する。 ○ 積雪、凍結等の路面状況、交通事故の発生状況等を踏まえ、速度規制に関する交通安全情報を発信する。 	<ul style="list-style-type: none"> ○ 法令の改正、交通事故の発生状況、道路環境等を踏まえた速度規制の実施又は見直しを行う。（大型貨物自動車等の法定速度を80km/hから90km/hに引き上げ（令和6年4月）） ○ 道路管理者と連携して規制速度遵守のための交通安全施設等を整備する。 ○ 交通事故多発区間、時間帯を重点とした警戒活動と速度取締りを実施する。 ○ 規制速度遵守、適正な車間距離保持、法定速度等について、道路管理者と連携してサービスエリア等での広報啓発、情報発信を行う。
対象路線の例	<ul style="list-style-type: none"> ○ 市街地の歩道が整備されていない幅員の狭い道路 ○ 「ゾーン30」又は「ゾーン30プラス」区域内の道路 など 	<ul style="list-style-type: none"> ○ 仙台市内中心部の国道・県道 ○ 仙台市以外の市役所・町村役場周辺の国道・県道 など 	<ul style="list-style-type: none"> ○ 郊外の国道・県道 など 	<ul style="list-style-type: none"> ○ 東北縦貫自動車道 ○ 常磐自動車道 など

※「ゾーン30」：区域内における速度を規制し、通過交通の抑制・排除を図るもの。

※「ゾーン30プラス」最高速度30キロメートル毎時の区域規制と物理的デバイスとの適切な組合せにより交通安全の向上を図ろうとする区域