令和７年３月

山口県警察における速度管理指針

山口県交通安全フォトコンテスト２０２４優良作品「夕刻の街へ」

山口県警察本部
交通部交通企画課

第１　速度管理の必要性

１　山口県の地勢

山口県は本州の最西端に位置し、九州と本州を結ぶ道路交通の結節点となっている。高速道路では中国縦貫自動車道と山陽自動車道が、一般の幹線道路では国道２号と国道 191 号が県内を横断しており、通過交通の大動脈を形成している。

一方、県内は小規模の平野や盆地に分散する都市を形成しており、都市間は国道や県道などの幹線道路で繋がれ、物流あるいは日々の生活行動において自動車による移動は必要不可欠な存在となっている。

２　自動車交通における総合的な速度管理の必要性

山口県の特徴的な地勢において「全ての道路利用者の安全確保」及び「自動車交通の円滑の確保」との調和が県民生活における重要な課題となっている。

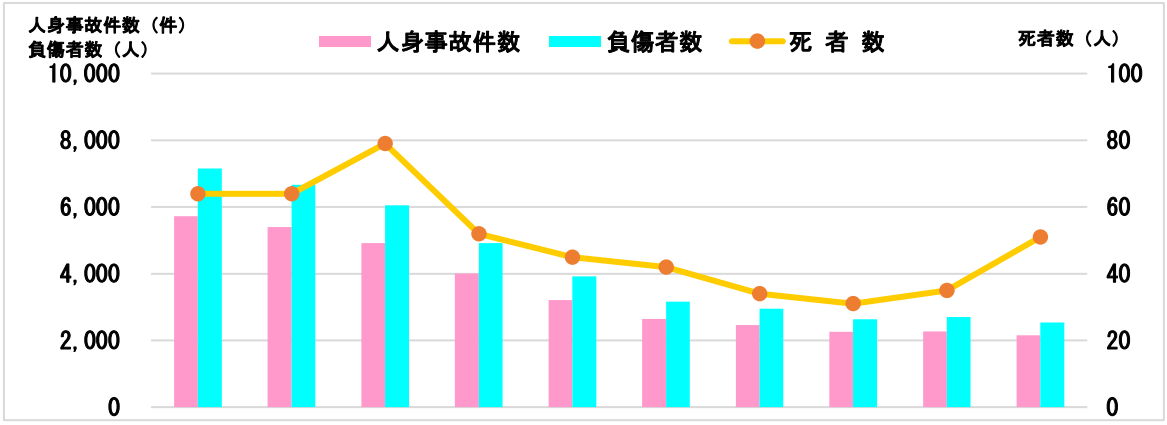
つまり、車両の走行速度を全体的に下降させることで、交通事故の減少や事故発生の被害軽減などにより、自動車利用者はもとより自転車利用者や歩行者など、全ての道路利用者が安全に通行できる交通環境が構築できる。一方で、走行速度が上昇することによって時間当たりの物資の流通量の増大や多くの人の移動などが円滑となり、経済活動に大きく貢献することとなる。

交通の安全と円滑の調和を図りつつ、良好な交通環境を維持・向上させていくためには、速度に着目し、道路ごとの適切な最高速度規制、危険な速度違反に係る交通指導取締り、道路利用者に対する交通安全教育、県民に対する広報啓発活動など、総合的な速度管理が必要となる。

第２　速度と交通事故の関係

１　交通事故の発生状況

⑴　過去 10 年間の交通事故の推移



年　　別	27 年	28 年	29 年	30 年	元 年	2 年	3 年	4 年	5 年	6 年
人身事故件数	5,727	5,401	4,918	4,010	3,209	2,641	2,458	2,261	2,269	2,152
死 者 数	64	64	79	52	45	42	34	31	35	51
負傷者数	7,154	6,660	6,046	4,921	3,922	3,161	2,948	2,633	2,699	2,535

⑵　令和６年(2024年)中の交通事故の発生状況

ア　交通事故の発生状況

区　　分		令和６年 (2024年)	令和５年 (2023年)	増減数	増減率
人身事故発生件数		2,152	2,269	−117	−5.2%
死者数		51	35	+16	+45.7%
負傷者数	重　傷	454	396	+58	+14.6%
	軽　傷	2,081	2,303	−222	−9.6%
	計	2,535	2,699	−164	−6.1%

【特徴】
○　人身事故発生件数、負傷者数は前年対比で減少
○　死者数、重傷者数は前年対比で大幅に増加

イ　路線別の発生状況

区　　分	高速道 (自専道含む)	国道	県道	市町道	その他	合計
人身事故発生件数	71	652	583	694	152	2,152
死者数	5	15	11	13	7	51
負傷者数	124	791	677	785	158	2,535
道路実延長距離(km)	257	1,117	2,801	12,623	―	16,798
人身事故発生件数(10 km当たり)	2.76	5.84	2.08	0.55	―	1.28
死者数(10 km当たり)	0.195	0.134	0.039	0.010	―	0.030

※　道路実延長距離は、令和６年４月１日現在

【特徴】
○　人身事故の約６割が国道・市町道、死亡事故の約３割が国道で発生
○　道路延長１０km当たりの人身事故発生件数は国道が最多、道路延長１０km当たりの死者数は高速道が最多

ウ　市街地・非市街地*1 別の発生状況

区　　分	市街地	非市街地	合計
人身事故発生件数	1,519	633	2,152
うち死亡事故	24	27	51
死亡事故率	1.58%	4.27%	2.37%
死者数	24	27	51
負傷者数	1,749	786	2,535

【特徴】
○　人身事故の約７割が市街地で発生
○　非市街地での事故による致死率は、市街地の致死率の約 2.7 倍

*1　「市街地」とは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%以上になる所謂、市街地的形態をなしている地域をいう（片側だけがこのような形態をなしている場合を含む）。
「非市街地」とは、「市街地」以外の地域をいう。

エ　時間帯別の発生状況

区　分	0-2	2-4	4-6	6-8	8-10	10-12	12-14	14-16	16-18	18-20	20-22	22-24	合計
人身事故件数	30	17	41	229	294	270	246	262	394	233	93	43	2,152
死者数	4	4	2	2	4	8	9	4	5	5	4	0	51
負傷者数	54	17	55	250	334	312	286	331	471	261	112	52	2,535

【特徴】
○　朝方（８時から１０時）、薄暮時間帯（１６時から１８時）に人身事故が集中
○　死者数は、昼間時間帯（１０時から１２時、１２時から１４時）が多い

オ　主たる原因が自動車側にある場合の原因別交通事故発生状況

区　分		速度超過	過労運転	歩行者妨害	安全運転義務違反					その他	合計
					前方不注視	操作不適	安全速度	その他	小計		
人身事故件数		0	7	103	573	109	41	845	1,568	441	2,119
死者数		0	1	7	11	3	2	17	33	7	48
	致死率	0.0%	10.0%	6.6%	1.5%	2.3%	3.7%	1.7%	1.7%	1.4%	1.9%
負傷者数		0	9	98	735	125	52	979	1,891	506	2,504

＊　主たる原因が自転車、歩行者にある場合を除く

【特徴】
○　速度超過が原因となった人身事故は発生していないが、安全速度を原因とする人身事故の致死率は３．７％で、他の安全運転義務違反の中で致死率が最も高い

２　速度超過と交通事故の致死率

(1)　速度超過が原因となった人身事故*2 発生時の致死率

速度超過を原因としない人身事故の致死率
１．８％

約２．１倍

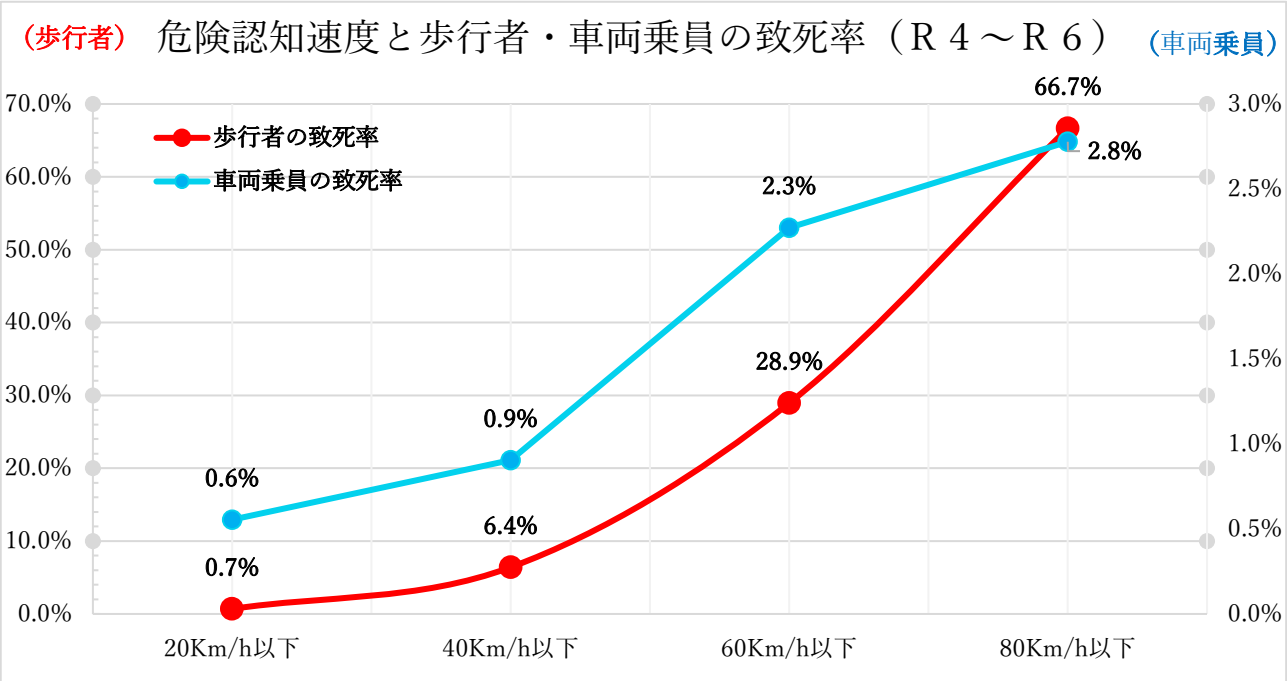
速度超過が原因となった人身事故の致死率
３．７％

$$\text{致死率} = \frac{\text{死者数}}{\text{死傷者}}$$

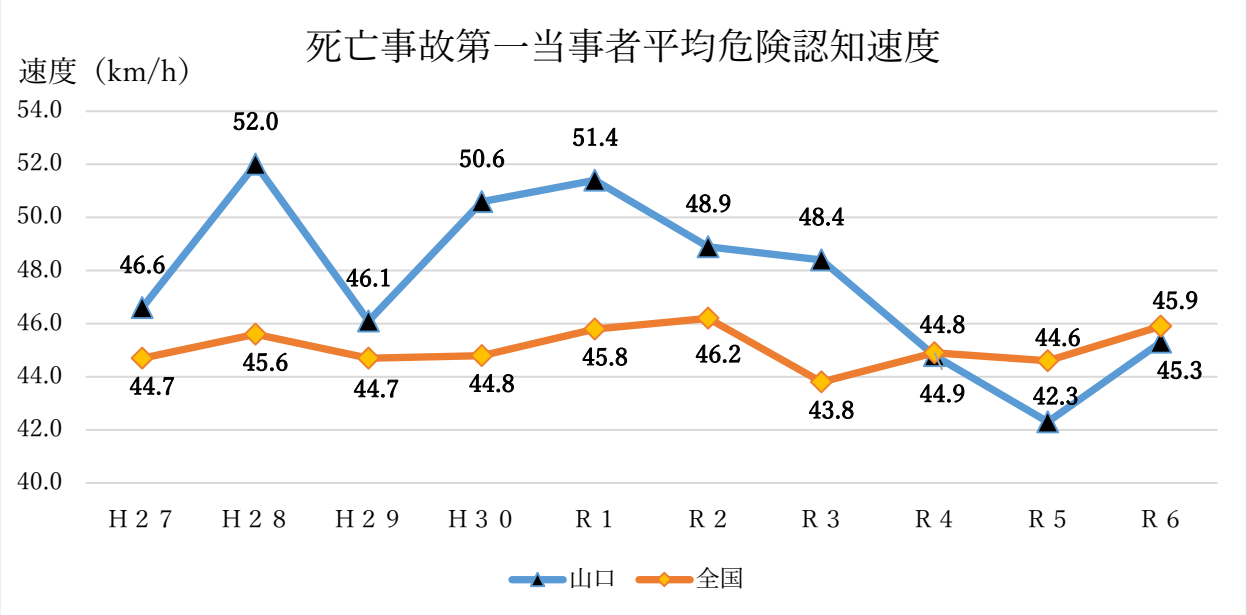
【特徴】
○　速度超過が原因となった人身事故の致死率は、速度超過を原因としない人身事故の致死率の約２．１倍と高い

*2　最高速度違反及び安全速度違反が原因となる人身交通事故

⑵　危険認知速度*3 と致死率の関係



【特徴】
○　危険認知速度と歩行者の致死率
・　速度が４０km/h を超えると致死率が急激に上昇
○　危険認知速度と車両乗員の致死率
・　速度が４０km/h を超えると致死率が上昇



【特徴】
○　令和６年の危険認知速度は全国平均を下回るが、前年より３km/h 速い

*3　車両の運転者が事故の相手方等の危険を発見し、ブレーキやハンドル操作などの回避措置を執る直前の走行速度

３　速度抑制の必要性

⑴　交通死亡事故減少、被害軽減

令和６年中における速度超過が原因となった人身事故は、人身事故件数の約１．９％に過ぎないが、死亡事故では約４．２％を占めている。

また、速度超過が原因となった人身事故の致死率は、速度超過を原因としない人身事故の約２．１倍となっており、交通死亡事故を減少させ、交通事故被害を軽減させるためには速度抑制が必要である。

⑵　安心して通行できる交通環境の構築

速度超過で走行する車両の通行は、歩行者を始めとする全ての道路利用者に危険を感じさせる大きな要素となっていることから、誰もが安心して通行できる交通環境の構築には速度抑制が必要である。

⑶　道路交通法令の遵守

令和２年４月に示された、自動車安全運転センターの調査によると、「速度を抑え車間距離を十分とって運転する運転者ほど、歩行者に譲りやすい」との結果が示されており、速度抑制は他の道路交通法令の遵守にもつながる一要素ということができるため速度抑制が必要である。

第３　山口県警察における総合的な速度管理

１　総合的な速度管理

⑴　適切な最高速度規制

○　実勢速度調査による見直しと最高速度規制の引き上げ

交通事故の抑止と被害軽減等を図るには、適切な最高速度規制と遵守に向けた総合的な速度管理が重要であることから、平成 26 年以降、40km/h、50km/h 規制道路を中心に、最高速度規制の見直しに向けた実勢速度調査を行っている。

その結果、現行規制速度との乖離が大きい道路について、合理的な最高速度規制となるよう検討を行い、改善を要する区間では速度規制の解除や引上げを行っており、今後も道路環境の変化に応じて調査、検討を継続することとしている。

○　わかりやすい速度規制標識の整備

交通実態に応じた最高速度規制が運転者から容易に識別できるよう、標識の大型化や夜間における視認性向上のため、高輝度化を図っている。

⑵　交通事故抑止に資する速度取締り

車両の走行速度を引き下げ、交通事故による負傷者の被害を軽減させるため、交通事故発生状況の分析や実勢速度の検証等により、交通事故の多発路線や車両の走行速度が速い路線を中心に、速度抑制効果が及ぶ場所・時間帯を選定した速度取締りを行っている。

⑶　交通安全教育

運転免許更新時講習や安全運転管理者講習等の各種講習の機会において「危険認知速度と致死率の関係」や「速度超過が原因となった人身事故の致死率」などの分析結果を踏まえた交通安全教育、交通安全学習館に設置された四輪車事故体験シミュレータ、総合交通センターの雨天制動コースでの実車を用いた講習により、速度がもたらす危険性を体験できる交通安全教育を行っている。

四輪車事故体験シミュレータを使用した講習

⑷　広報啓発活動

速度抑制を始めとした交通安全に関する情報や動画をテレビやラジオ、広報紙やメールマガジン、ＳＮＳ等の各種媒体を活用して発信している。

また、交通安全運動等の機会に、ボランティア等と共同で、主要交差点やスーパー等における街頭キャンペーンを行い、広報啓発活動に取り組んでいる。

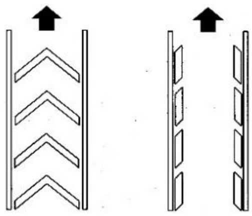
ボランティア等との街頭キャンペーン

⑸　速度抑制のための施設等

急カーブや連続カーブ、追突事故多発地点などの減速が必要な区間には、道路管理者と連携し、必要に応じて「減速マーク」*4 を設置するほか、危険性が高い場所

*4　減速を要する区間（急カーブ、急坂カーブ、連続カーブ、追突事故多発区間等）及びその手前において設置される路面表示

については、その効果を高めるため、「追突注意」などの減速するべき理由を示す法定外表示（文字表示など）を併せて設置している。



減速マークの例

また、主要な幹線道路には、高速度の車両を感知した場合に進路前方の信号機を赤色灯火に切り替える「高速感応式信号制御装置」や、信号機のない中山間地域には、高速度の車両を感知した場合に小型情報板により速度警告等を表示して注意喚起する「高速走行警報システム」を整備し、速度抑制を図っている。

このほか、重大交通事故の発生現場や交通事故多発箇所については、道路管理者等と共同点検を行い、減速を促す路面表示を設けるなど、安全・安心な道路交通環境の整備を推進している。

道路管理者等との共同点検

(6) スピードダウン県民運動

○ 概要

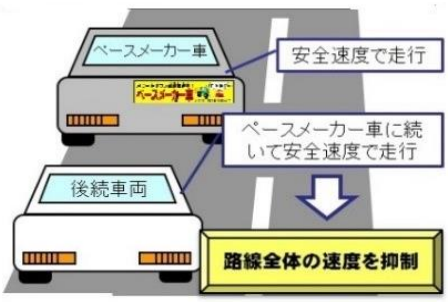
本県での交通事故による致死率を高めている大きな要因が、恒常的に速い実勢速度にあることを受け、平成２３年から交通安全山口県対策協議会と連携して、「減速で　ゆとり運転　防長路」をキャッチフレーズに、「スピードダウン県民運動」を推進している。

速度抑制キャンペーンステッカーを制作し、関係機関・団体を始め、広く県民に配布するなどして、本運動を県民総ぐるみで盛り上げ、速度抑制を図っている。

速度抑制キャンペーンステッカー

その中核となる「スピードダウン推進事業所」は、令和６年１２月末現在、県下の１，２５９事業所、同事業所が運用する車両をペースメーカー車*5として２２，４１９台指定している。

ペースメーカー車の概要



（車両用）

（バイク用）

ペースメーカー車ステッカー

○ 事業者等との協力

本運動開始から５年が経過した平成 28 年、県内のプロスポーツチームであり、当時、Ｊ２に昇格直後で注目度の高かった「レノファ山口ＦＣ」と（一財）山口県自動車振興センターの協力を得て、スピードダウンステッカーを制作した。同ステッカーをレノファ山口のホームゲーム時に配布するなど、本運動の更なる盛り上げと、県民のスピードダウン意識の向上に取り組んでいる。

スピードダウンステッカー

*5　制限速度を守って走行することにより、後続の車列全体の実勢速度を低減させる役割を果たす車

２　幹線道路

⑴　特徴

ア　環境・道路構造的な特徴

国道や主要県道など、地域や都市間を結ぶ骨格的な道路網を形成する道路で、通常、広幅員・高規格となっており、渋滞時を除いて速度が出やすい傾向にある。

イ　事故特徴

○　人身事故の５割以上を占める
○　追突事故は、生活道路の約３倍発生
○　薄暮時間帯（１６～１８時）の人身事故は、生活道路の約１．５倍発生

⑵　目標

実勢速度に配意した適切な最高速度規制を実施し、最高速度の遵守により交通の安全と円滑を確保する。

⑶　推進事項

ア　交通規制等による速度抑制

幹線道路は速度が出やすい傾向にあることから、歩行者や自転車の利用実態や道路沿線の環境を踏まえた適切な速度規制により、道路交通の安全と円滑な交通流の確保を図る。

イ　交通指導取締りによる速度抑制

交通事故発生状況や事故原因等の分析結果に基づき、速度抑制が事故抑止につながると認められる路線を「取締り重点路線」と定め、定置式速度違反取締り等により、規制速度の遵守を図る。

ウ　街頭活動による速度抑制

交通事故が多発する時間帯や事故多発路線､実勢速度が速い路線を中心として、白バイ・パトカーの赤色回転灯を常時点灯させた警戒活動により、通行車両等に対し直接的・視覚的に訴え、速度規制を始めとする遵法意識の醸成を図る。

３　市街地道路

⑴　特徴

ア　環境・道路構造的な特徴

市街地は人や車の往来が頻繁な地域であることから、交通事故の多くが市街地道路において発生している。

イ　事故特徴

○　直路で約５割、交差点やその付近で約４割が発生
○　道路横断中の歩行者被害の事故の約８割、車両相互の事故の約６割を占める
○　朝（８時～１０時）と薄暮（１６～１８時）時間帯に約３割が発生

⑵　目標

道路横断中の歩行者が被害に遭う交通事故の多くは通勤・通学時間帯に発生していることから、同時間帯を始め、交通流の変化に応じた対策を講じることで、実勢速度の抑制を図る。

⑶　推進事項

ア　交通規制等による速度抑制

交通事故の発生実態や昼夜の交通量等の交通実態に応じた速度規制を実施するほか、速度規制標識・標示の明確化により、運転者自身の自発的な速度抑制を促す。

イ　交通指導取締りによる速度抑制

交通事故発生状況や地域住民等の要望を踏まえ、定置式速度違反取締装置又は可搬式速度違反自動取締装置による速度取締りを実施し、道路交通法令に対する遵法意識の醸成を図る。

ウ　街頭活動による速度抑制

地域における交通流や交通事故の発生状況等を踏まえ、交通事故・違反の発生が多い時間帯・場所を中心とした信号無視や横断歩行者妨害等の交差点関連違反の取締り及び赤色回転灯を常時点灯させた白バイ・パトカーによる警戒活動を重点的に実施し、ドライバーに規制速度の遵守を促し、速度抑制を図る。

4　生活道路

⑴　特徴

ア　環境・道路構造的な特徴

生活道路は、地区に住む人が地区内の移動あるいは地区から幹線道路へ出るまでに利用する幅員５．５ｍ未満の道路を指し、住民が日常的に利用する上、幅員が狭いことから、幹線道路と比べて歩行者事故が多い傾向にある。

イ　事故特徴

○　約５割が車両相互による追突、出会い頭の事故
○　出会い頭事故は、幹線道路の約１．６倍発生
○　６時から１８時までの間に約８割が発生

⑵　目標

適切な最高速度規制の実施と車両の走行速度の抑制に向けた施設を整備することにより、生活道路を通行する全ての人が安全かつ安心して利用できる道路環境を構築する。

⑶　推進事項

ア　交通規制等による速度抑制

令和３年度から警察と道路管理者による新たな連携施策として、ゾーン 30*6 による最高速度 30km/h の区域規制とハンプ*7 や狭さく*8 などの物理的デバイスの適切な組合せによって、生活道路や通学路の交通安全の向上を図ろうとする区域「ゾーン 30 プラス」を設置することとされた。

令和７年３月末現在、県下には 50 か所の「ゾーン 30」が整備され、そのうち

*6　区域（ゾーン）を指定して、最高速度 30km/h の区域規制や路側帯の設置・拡幅を実施するとともに、その区域の道路交通の実態に応じて通行禁止等の交通規制を行うことにより、区域内の速度抑制や通過交通の抑制を図るもの
*7　ハンプとは、通行する自動車の速度抑制のため道路上に設けられたかまぼこ状（凸状）の物理的な突起をいう。物理的な突起を設けず、路面表示の視覚効果により速度抑制を促すものはイメージハンプという
*8　狭さくとは、自動車の通行部分の幅を物理的に狭くする、あるいは視覚的にそのように見せることにより運転者に対し減速を促す道路構造のこと

２か所を「ゾーン 30 プラス」として運用している。

導入状況については、令和６年４月１０日に県下で初めて山口市大内地区に整備されたほか、同年９月１３日には、宇部市西小串北部地区に整備され運用を開始している。

特に、スムーズ横断歩道*9 やハンプ、狭さくなどの物理的デバイスについては、車両の走行速度を物理的に低下させ、ゾーン 30 の整備効果を高めるものであることから、今後も、地域住民の意見等を踏まえつつ、道路管理者と連携して、「ゾーン 30 プラス」の整備を推進していくこととしている。

なお、生活道路や通学路における歩行者等の安全な通行を確保するため、令和４年９月から県警ホームページにおいて、地図上にゾーン 30 区域を表示した交通安全情報（山口県交通安全マップ）を掲載し、県内のゾーン 30 区域の周知を図っている。

【県警ホームページ掲載の「山口県交通安全マップ」】

*9　ハンプの平坦部に横断歩道を設置したもので、車両からの横断歩行者の視認性を高めるほか、車両が横断歩道を通過する際の速度抑制が期待されるもの

イ　交通指導取締りによる速度抑制

可搬式速度違反自動取締装置による取締り状況

令和２年 11 月から可搬式速度違反自動取締装置を導入し、通学路や生活道路における歩行者の安全確保を目的とした速度取締りを実施している。

令和４年に、２台目の同装置を導入し、通学路を始め、重大交通事故現場や事故多発箇所など、県下全域において運用した。

同装置は、設置場所の自由度が高く、付近住民等からの意見や要望に対して柔軟に対応することが可能であることから、今後も同装置を活用し、通学路や生活道路における歩行者の安全対策や事故多発箇所及び重大交通事故現場等で取締りを行うなど効果的な運用を行うこととしている。

ウ　街頭活動による速度抑制

通学路の安全を確保するため、通学時間帯に、赤色回転灯を常時点灯させた白バイ・パトカーによる警戒活動を実施するほか、交通ボランティアとの協働による交通立哨などの見守り活動により速度抑制を促し、こどもを始めとした生活道路利用者の安全確保に努めている。

５　地域に応じた速度管理

各警察署では、重点的な速度取締りを実施すべき危険性の高い路線、時間帯を重点路線等として選定し、警察署単位で設置された警察署協議会への説明及び諮問を経て速度取締り管理の考え方等の具体的な指針（速度取締り指針）を策定している。

この指針については、県警ホームページに掲載しているほか、各警察署が地域において実施している交通安全教育や広報啓発活動等により、広く情報発信を行い、運転者の自発的な規制速度の遵守を促している。