

令和5年8月31日(木)

さんじゅう
「ゾーン30プラス」
実務者向けシリーズセミナー
(第1回基礎編)

～生活道路における安全確保～



警察庁
National Police Agency

警察庁交通局交通規制課
課長補佐 田中 耕司

1. 生活道路対策の必要性

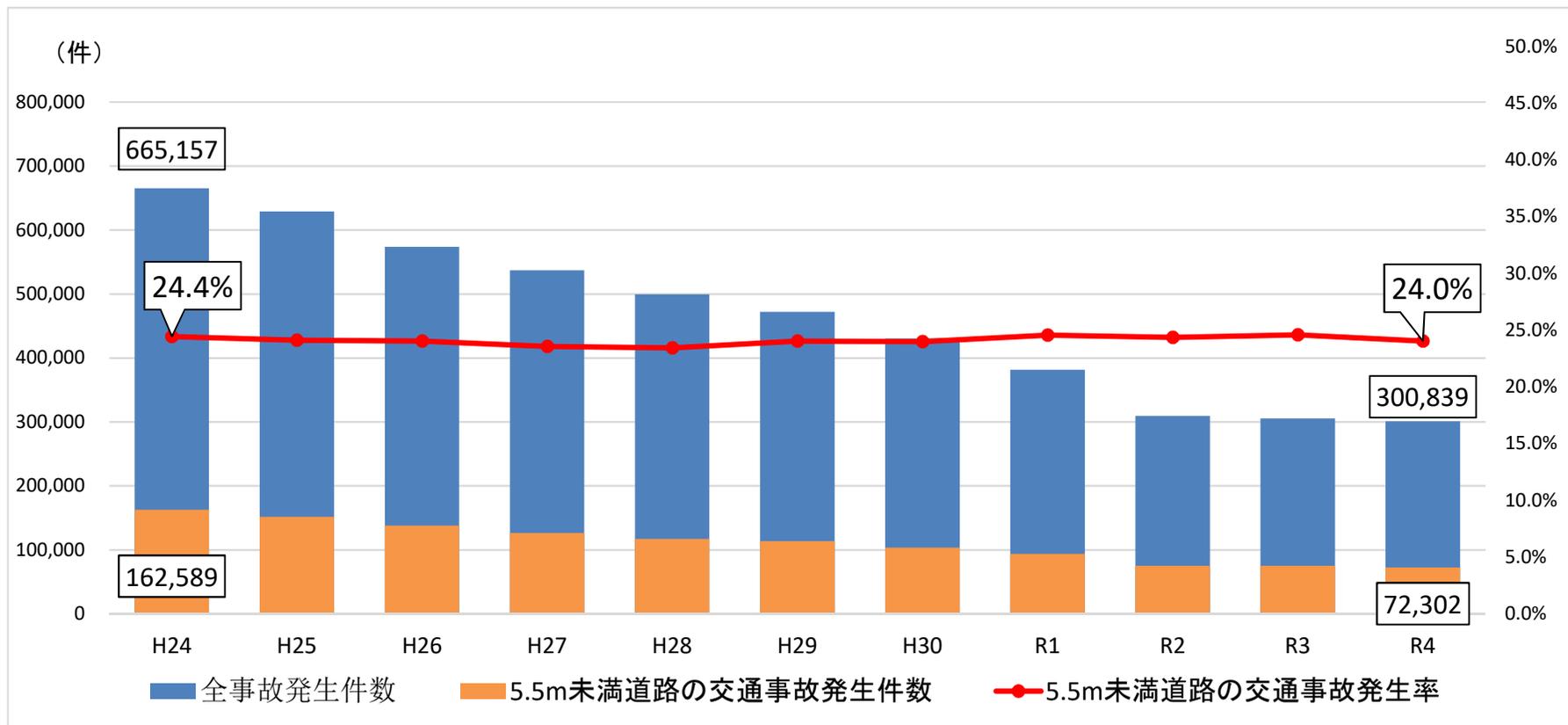
2. 「ゾーン30」の現状

3. 「ゾーン30プラス」の設定

1. 生活道路対策の必要性

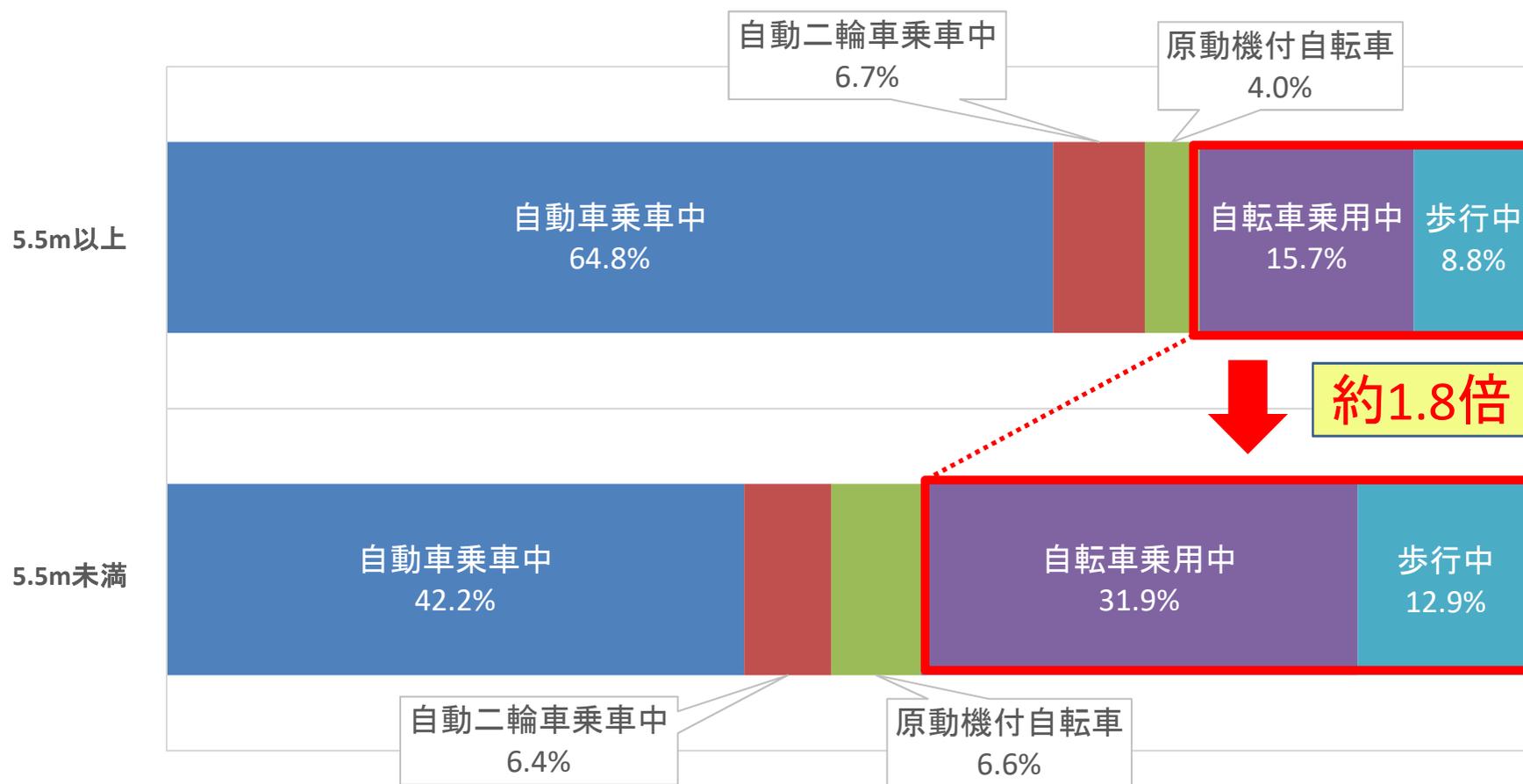
全事故発生件数及び幅員5.5m未満道路の事故発生件数の推移

- 交通事故件数は年々減少傾向にあるが、**前年比1.4%の微減**にとどまる
- 全交通事故発生件数に占める**幅員5.5m未満の道路における交通事故発生件数の割合は横ばいで推移**



幅員別・状態別死傷者数(令和4年中)

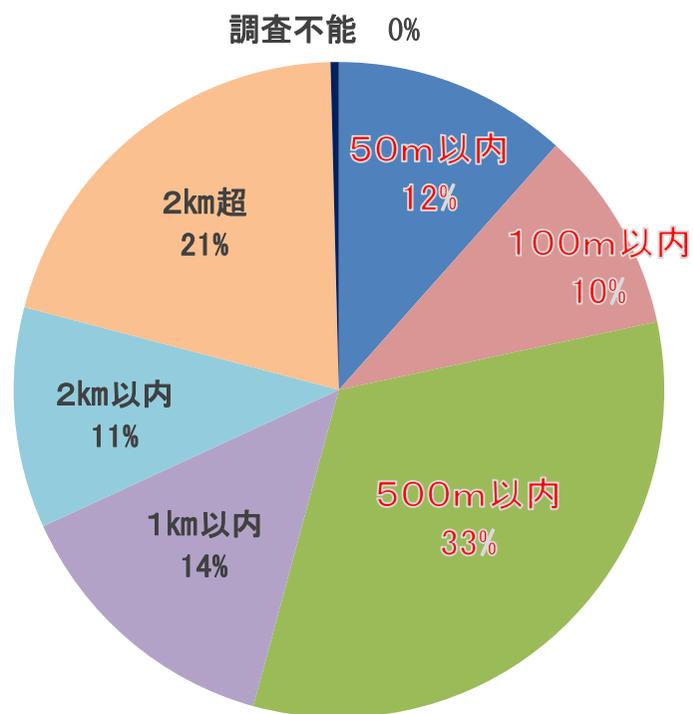
- 状態別の交通事故死傷者数をみると、幅員5.5m未満の道路における歩行者・自転車乗用中の死傷者数が占める割合は、幅員5.5m以上の道路の約1.8倍となっています。



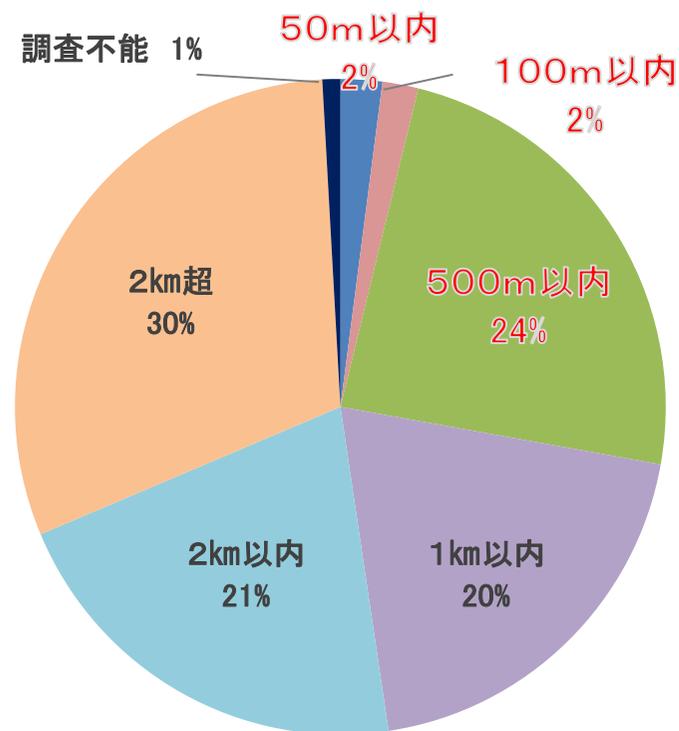
状態別・自宅からの距離別死者数(令和4年中)

- 令和4年中の歩行者の自宅からの距離別死者数の割合をみると、500m以内で最も多く発生しています。

歩行中



自転車乗用中

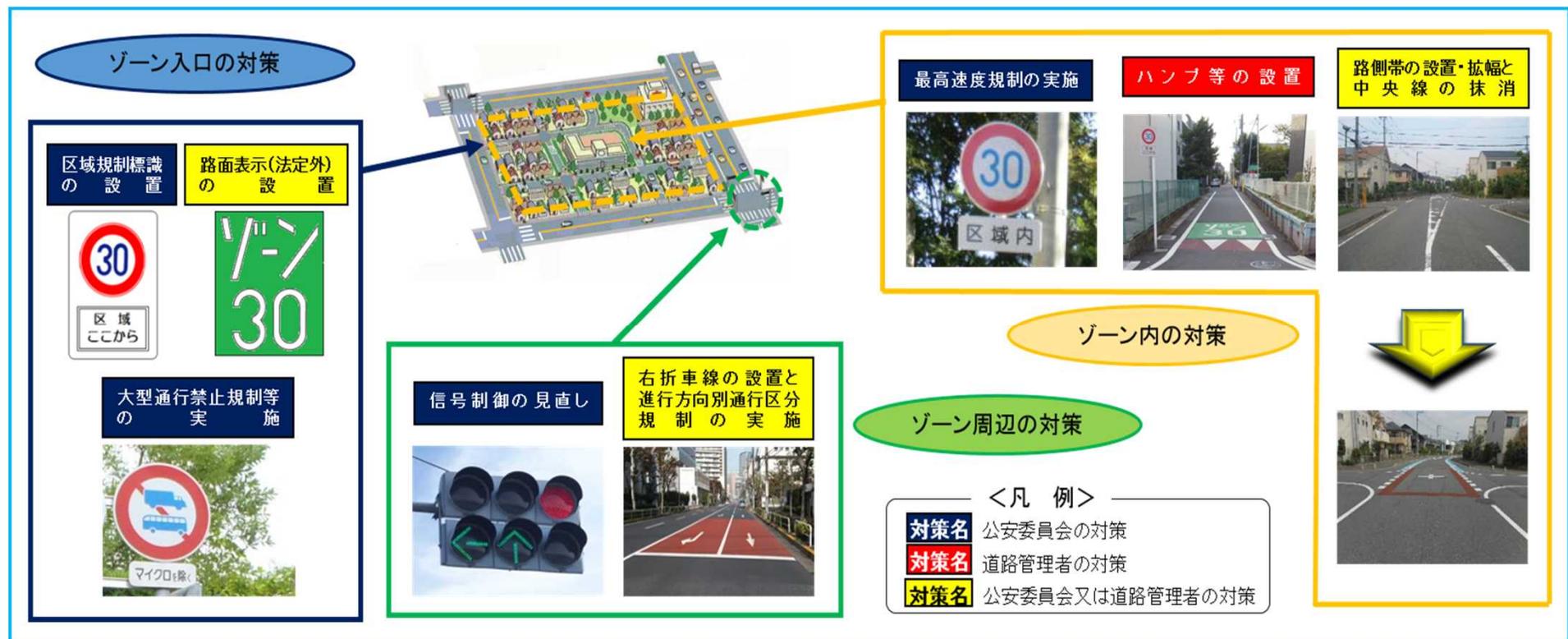


2. 「ゾーン30」の現状

「ゾーン30」の推進

概要

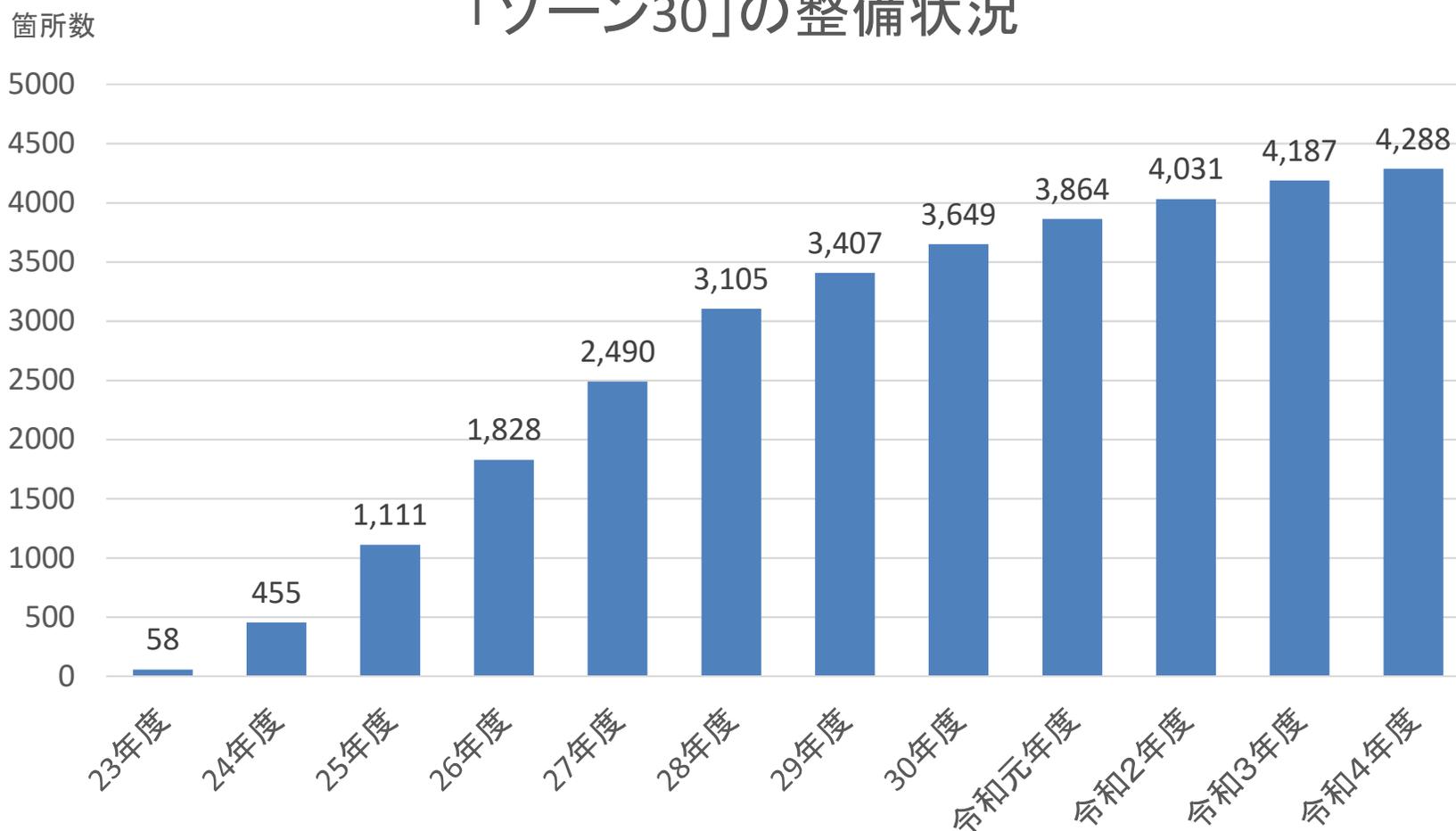
生活道路における歩行者等の安全な通行を確保することを目的として、区域（ゾーン）を定めて最高速度30km/hの速度規制を実施するとともに、その他の安全対策（選択的対策）を必要に応じて組み合わせ、ゾーン内における速度の抑制や抜け道として通行する車両の抑制等を図る生活道路対策。（平成23年9月開始。）



「ゾーン30」の整備状況

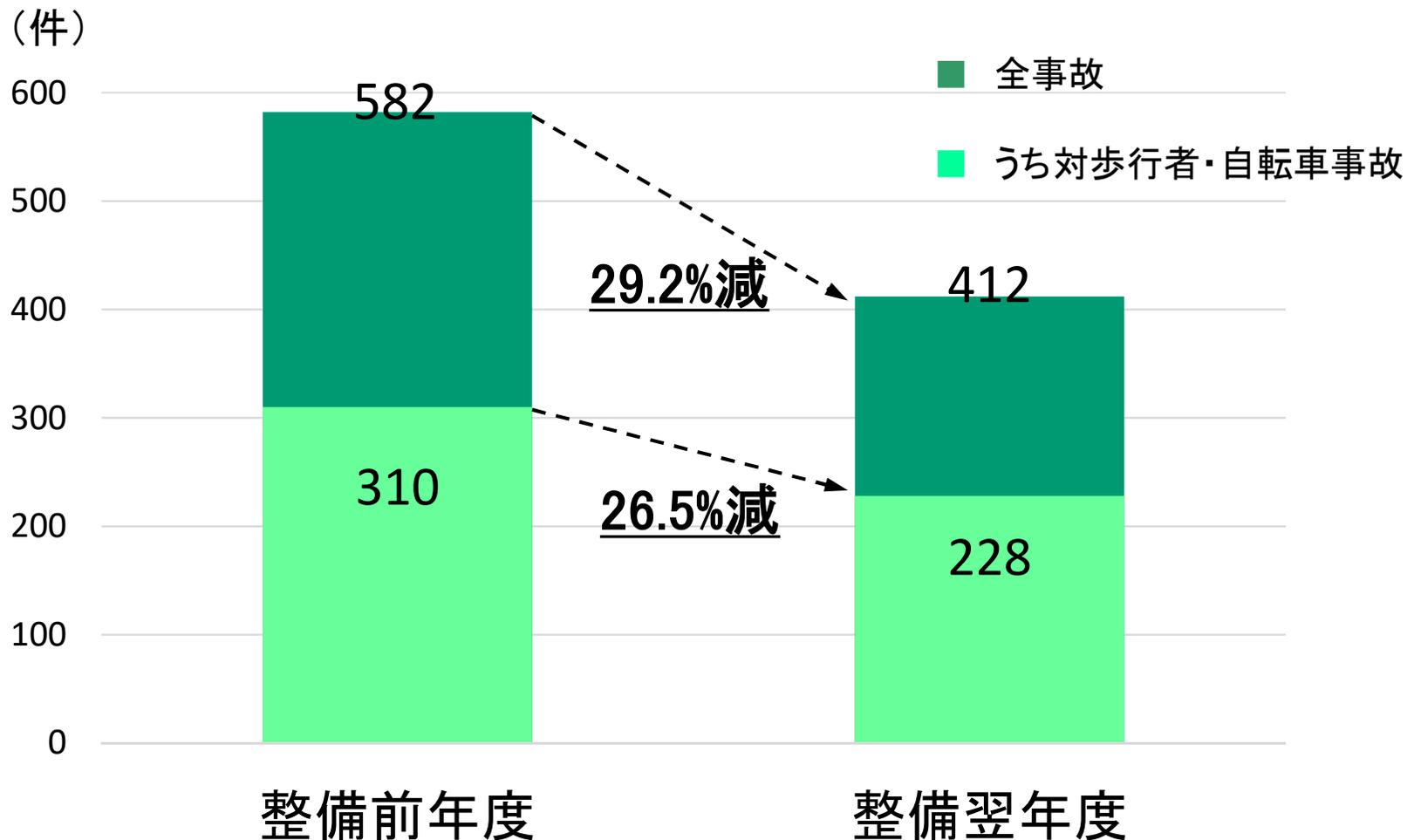
- 平成23年に定めた当初の整備目標(全国約3,000か所)を達成し、令和4年度末までに全国で4,288か所を整備しています。

「ゾーン30」の整備状況



「ゾーン30」の整備効果①

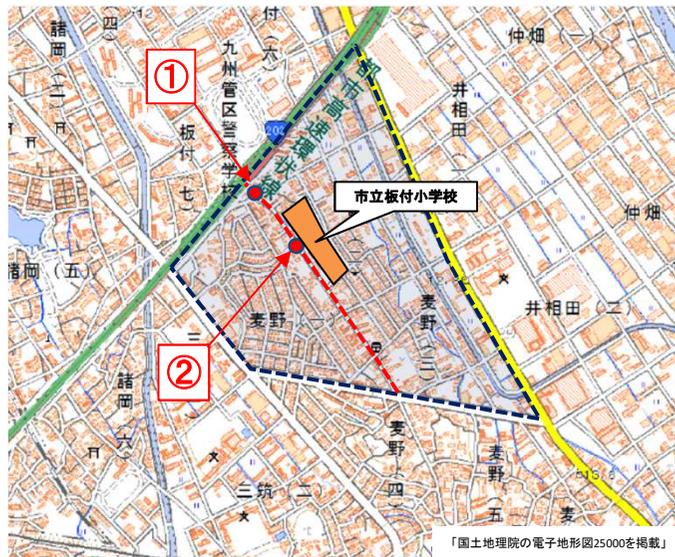
- 令和3年度末までに全国で整備した4,187箇所について、整備前の1年間と整備後の1年間における**死亡・重傷事故発生件数**を比較したところ、交通事故抑止に効果があることが確認されています。



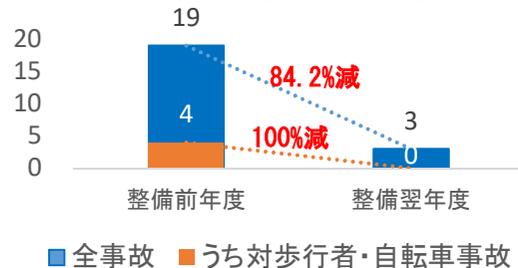
「ゾーン30」の整備効果②

路面表示の設置等によるゾーン対策の強化

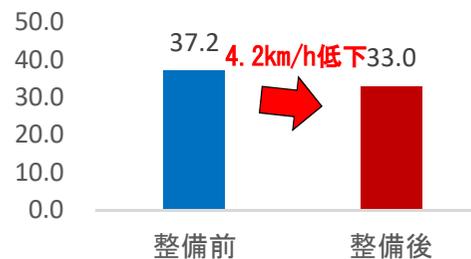
福岡市博多区板付・麦野地区（平成23年度整備）では、道路管理者と連携し、イメージハンプを活用した路面表示を設置するとともに、歩道の拡幅や路側帯のグリーンベルト化を実施することで、交通事故抑止効果及び自動車の走行速度、通過交通量の抑制効果が認められた。



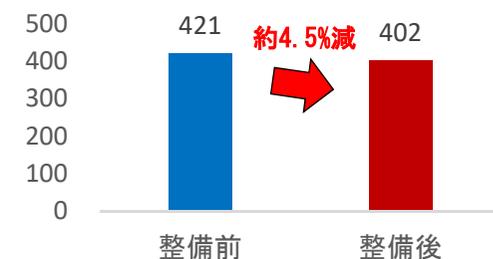
【交通事故発生件数(件)】



【平均通過速度(km/h)】



【通過交通量(台)】



(注) 平均通過速度については同一曜日6日間の8:00~9:00の計測の平均値、通過交通量については同計測の合計値(6時間分)

ゾーン30に関するQ & A

Q 1 なぜ30キロ規制なのですか？

A 1

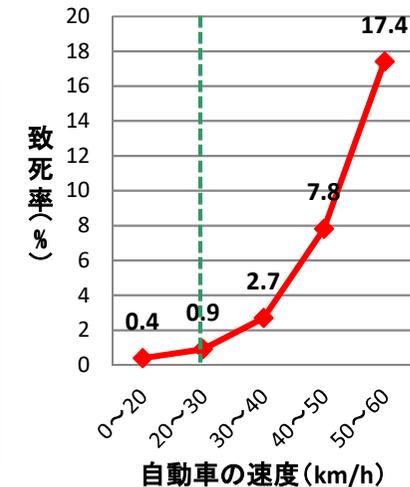
右のグラフのとおり、自動車と歩行者が衝突した場合、自動車の速度が時速30キロを超えると、歩行者の致死率が急激に上昇します。

このため、生活道路を走行する自動車の速度を時速30キロ以下に抑制することとしたものです。

注 1 平成17年から21年中に幅員5.5メートル未満の単路で発生した人対車両事故の分析による。

注 2 致死率とは、死傷者数に対する死者数の割合をいう。

自動車の速度と歩行者の致死率



Q 2 どのような区域を「ゾーン30」として整備しているのですか？

A 2

地域の皆さんの御要望や交通量・交通事故の発生状況等をもとに、主として生活道路が集まった区域に**通学路**が含まれている場合などにおいて「ゾーン30」の整備を進めていますが、このほかにも、例えば、**公共施設**など**高齢者・子供が利用する施設**等を含む区域、**観光施設**等多数の歩行者等の通行が想定される区域などにおいても、ゾーン30の整備を進めています。

3. 「ゾーン30プラス」の設定

「ゾーン30プラス」の目的

第11次交通安全基本計画

「第11次交通安全基本計画」においては、生活道路における安全確保、地域が一体となった交通安全対策の推進等が重視すべき視点とされるとともに、講じようとする施策として、生活道路等の人優先の安全・安心な歩行空間の整備が掲げられ、その具体的手法として、物理的デバイスと組み合わせたゾーン規制の活用等が位置づけられた。

ゾーン30と生活道路対策エリアの連動

1 ゾーン30

対策区域を柔軟に設定できるため、整備箇所数は整備開始当初の目標を達成したが、物理的デバイスの設置は進まなかった。

2 生活道路対策エリア

国土交通省の技術的・財政的支援を受け、各自治体で物理的デバイスの設置が積極的に勧められてきたが、ゾーン30の整備箇所と生活道路対策エリアとは必ずしも合致しなかった。



警察と道路管理者が緊密に連携した効果的な生活道路対策を推進

「ゾーン30プラス」の設定

○ 最高速度30km/h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を「ゾーン30プラス」として設定(令和3年8月開始)

○ 道路管理者と警察が緊密に連携し、地域住民等の合意形成を図りながら、生活道路における人優先の安全・安心な通行空間を整備

「ゾーン30プラス」の入口(イメージ)



＜警察による交通規制＞

■ 最高速度30km/hの区域規制等(ゾーン30)



● 進入抑制対策
● 速度抑制対策

＜道路管理者による物理的デバイスの設置＞

● 進入抑制対策



ライジングボラード



ハンブ



スムーズ横断歩道

● 速度抑制対策



狭さく

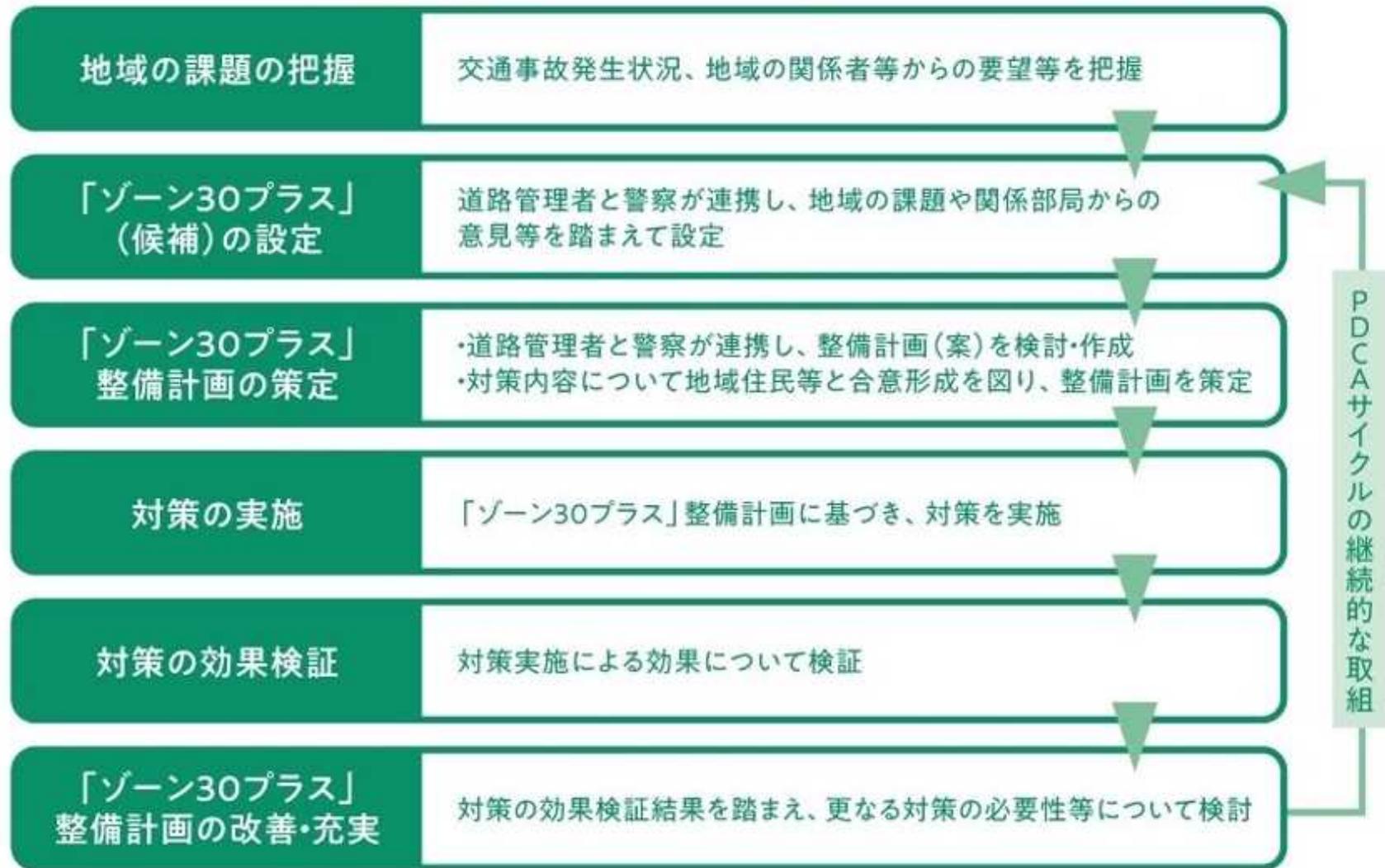


クランク



スラローム

「ゾーン30プラス」の取組フロー



【地方整備局等により、取組全般について支援】

例) ビッグデータを用いた分析結果の提供、交通安全診断を行う有識者の斡旋、物理的デバイスの設置事例の紹介 1等

ゾーンの設定①

ゾーンの検討例

- 1 既存のゾーン30で既に物理的デバイスの設置がある。
→ 更なる対策の充実を検討
- 2 既存のゾーン30で物理的デバイスの設置がない。
→ 物理的デバイスを適切に、かつ、早期に設置
- 3 地域の関係者等が歩行者等の通行を最優先して車両の速度及び通過交通を抑制する対策を望む区域
→ 積極的に「ゾーン30プラス」の整備を検討

ゾーンの設定

(警察庁通達「ゾーン30の推進について」より)

- 1 基本的な考え方
 - 歩行者等の通行が最優先され、通過交通が可能な限り抑制されるという基本的なコンセプトに対する地域住民の同意が得られる地区をより柔軟にゾーンとして設定。
 - ゾーン内は、最高速度30km/hの区域規制の実施を前提として…(以下省略)

ゾーンの設定②

2 ゾーン設定の手順

① ステップ1(ブロックの設定)

市街地等から、2車線以上の幹線道路又は河川、鉄道等の物理的な境界で区画された場所を選定。

② ステップ2(ブロック内の検討)

ブロック内の1車線道路の中で、主として地域住民等の日常生活に利用される道路で、自動車の通行よりも歩行者・自転車の安全確保が優先されるべき道路を生活道路として選定。

また、ブロック内の2車線道路であっても、現場の交通状況等を勘案し、特に歩行者・自転車の安全確保が必要と認められる道路は、将来、中央線を抹消し1車線化することを前提に生活道路として選定。

③ ステップ3(ゾーンの設定)

生活道路が集積している区域をゾーンとして設定。

ゾーンの境界となる道路は、原則として2車線以上の道路又はゾーン内道路と比較して沿道状況等の変化がドライバーに容易に認識できる1車線道路とする。

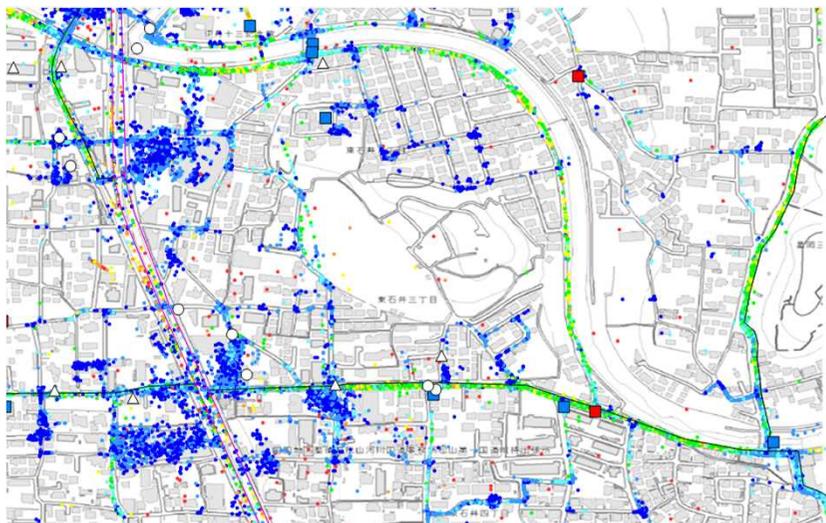
あらかじめ限られた場所を対象としてゾーン設定する場合は、ステップ1・2を省略可。

3 ゾーン設定上の留意事項

① ゾーン30の設定は、地域住民の要望が高い場所を優先して積極的に行い、地域住民、自治体、道路管理者、警察で構成される協議会を立ち上げるなど、住民の円滑な合意形成がなされるよう努めること。

② 25ha～50haの面積等のコミュニティ・ゾーンの要件に拘泥せず、狭い区域であってもゾーン内の通過交通と自動車の走行速度を抑制することについて、住民の合意が形成できる区域において優先的にゾーンを設定すること。(以下省略)

地域住民等の合意形成



道路管理者と連携した対策箇所の分析・抽出



地域住民等を交えた対策の検討・説明



交通規制(最高速度30km/h)の区域規制など



物理的デバイスの設置

ご清聴ありがとうございました