



SDGs未来都市

舞鶴市は「SDGs 未来都市」に選出され、
IT を活用した心が通う便利で心豊かな田舎暮らしを目指しています。

「ゾーン30プラス」実務者向けシリーズセミナー 第3回実践編（国土交通省）

舞鶴市桃山町における 警察・住民と連携したゾーン30プラス整備



2024年11月26日

京都府舞鶴市建設部土木課 北川 直希

舞 鶴 市





児童 や 高齢者 が死傷する

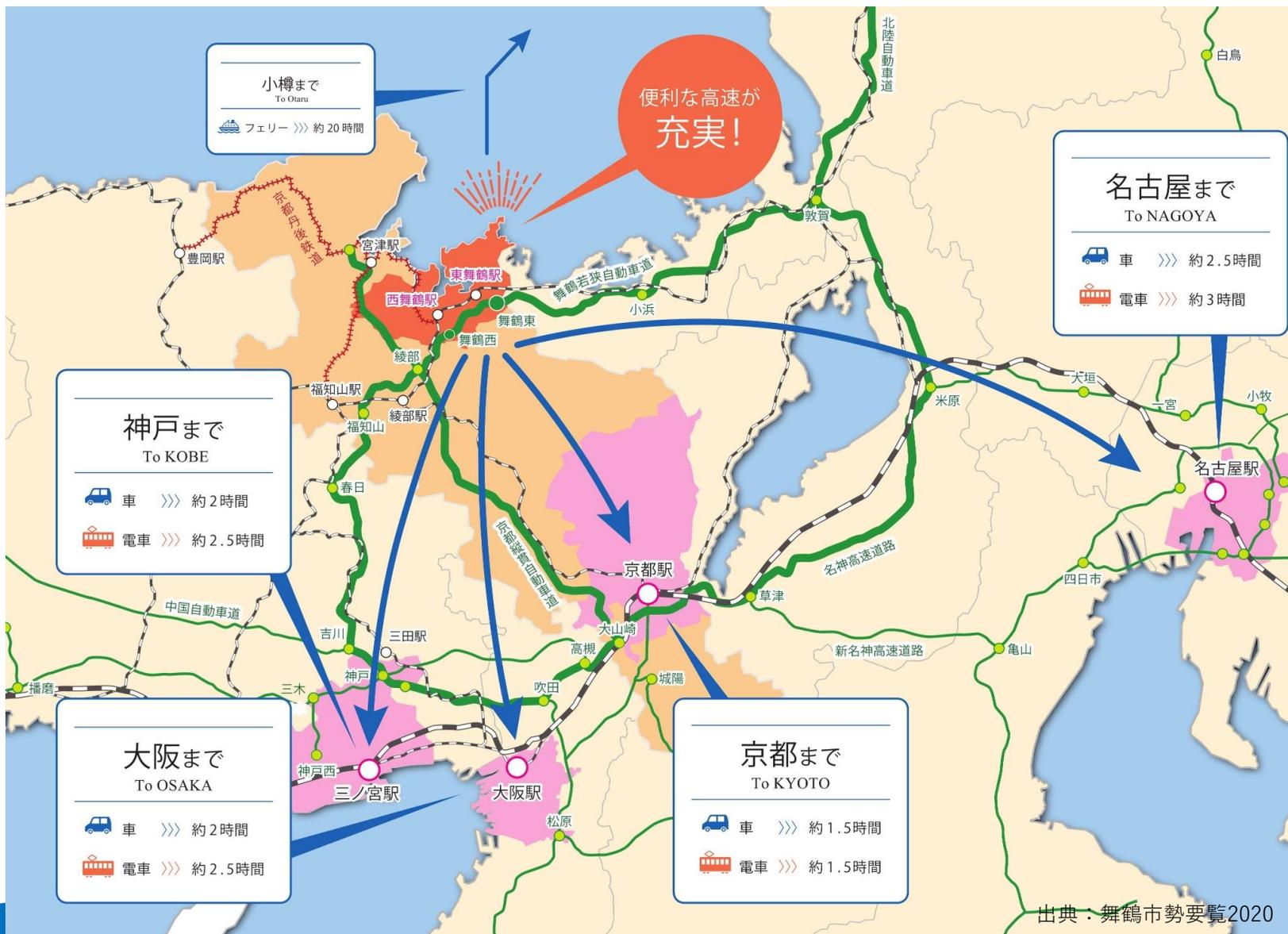
事故 が 多発 している

交通事故者数が減少する中で

生活道路 における 死者数の 減少幅 は 小さい

人優先 の 安全・安心な 通行空間の 整備 が 求められている

はじめに | 舞鶴市概要



◎人口規模 (R6/11/1時点)

推計人口：75,198人

H26年比：▲9,004人 (約10%減)

◎財政規模 (R6年度予算)

総額：36,169百万円

H26年比：▲610百万円 (約1.6%減)

土木費：3,611百万円

H26年比：▲271百万円 (約7%減)

出典：舞鶴市勢要覧2020

〈推進体制〉

- ◎ 第11次舞鶴市交通安全計画
(令和3年度～令和7年度)
- ◎ 国際港湾・交流都市 舞鶴
”住んでよし働いてよし訪れてよし“の
安全・安心まちづくり協定



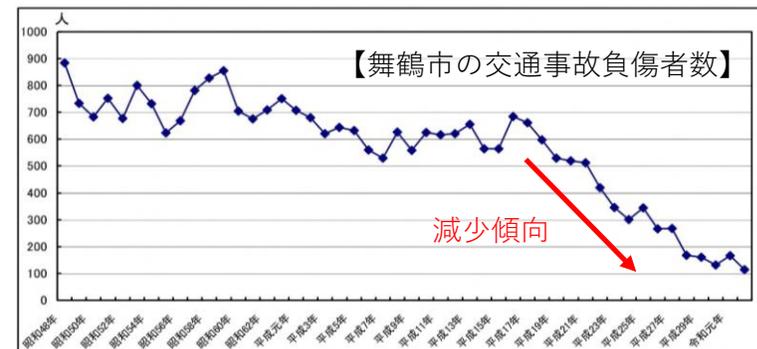
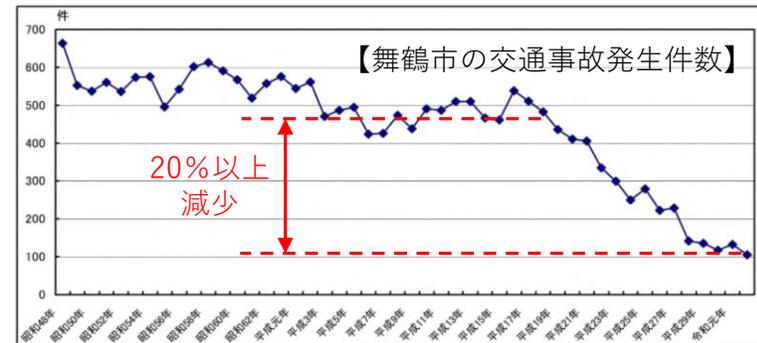
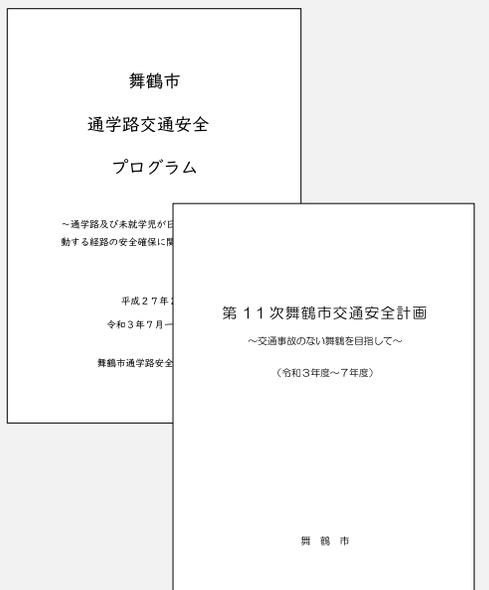
出典：舞鶴市HP

関係機関と地域住民と一体となり
市民の理解と協力を得ながら対策を実施

直近5年間

死者数の約7割が **65歳以上**
令和2年は亡くなられた全員が **80歳以上**

高齢者対策が喫緊の課題である



出典：第11次舞鶴市交通安全計画

ゾーン30プラス整備について | 整備状況

ゾーン30は、区域内の速度抑制と抜け道として通行する行為の抑制等を図る、**生活道路の安全対策**です。

ゾーン30プラスは、2021年(令和3年)8月に推進が取りまとめられた、**交通安全に係る新たな連携施策**です。



ゾーン30

区域（ゾーン） を定めて
最高速度30km/h の速度規制と
安全対策 の組み合わせ
全国4,358箇所で開催（R6.3時点）



ゾーン30プラス

区域（ゾーン） を定めて
最高速度30km/h の速度規制と
物理的デバイス の組み合わせ
警察と道路管理者、地域の関係者等が検討
段階から緊密に連携
全国192箇所で開催計画策定（R6.3時点）

〈舞鶴市の整備状況〉

2016年(平成28年)に朝来地区で初めての整備を行い、今回の桃山町が4箇所目の整備である。

桃山町は、2022年(令和4年)5月末に
“ゾーン30プラス”の整備が完了した。

地区名	整備年月日	備考
朝来	2016.3.1	
引土	2017.3.10	
余内小学校	2018.2.21	
桃山町	2021.4.8	物理的デバイスあり

※整備年月日は「ゾーン30」整備の日付である。

舞鶴市桃山町ゾーン30プラス整備 | 概要・対策内容

舞鶴市桃山町は、公共性の高い施設が立地するエリアであり、幹線道路から**通過交通が流入**していた。また、エリア内に所在する小学校の**児童が狭い路肩を通学**していた。そこで、児童と高齢者の安全対策として、**道路管理者、警察および地域住民が計画段階から連携**して事業を実施した。

「止まれ」強調標示



スムーズ横断歩道



自転車通行空間の整備 (中央線消去)



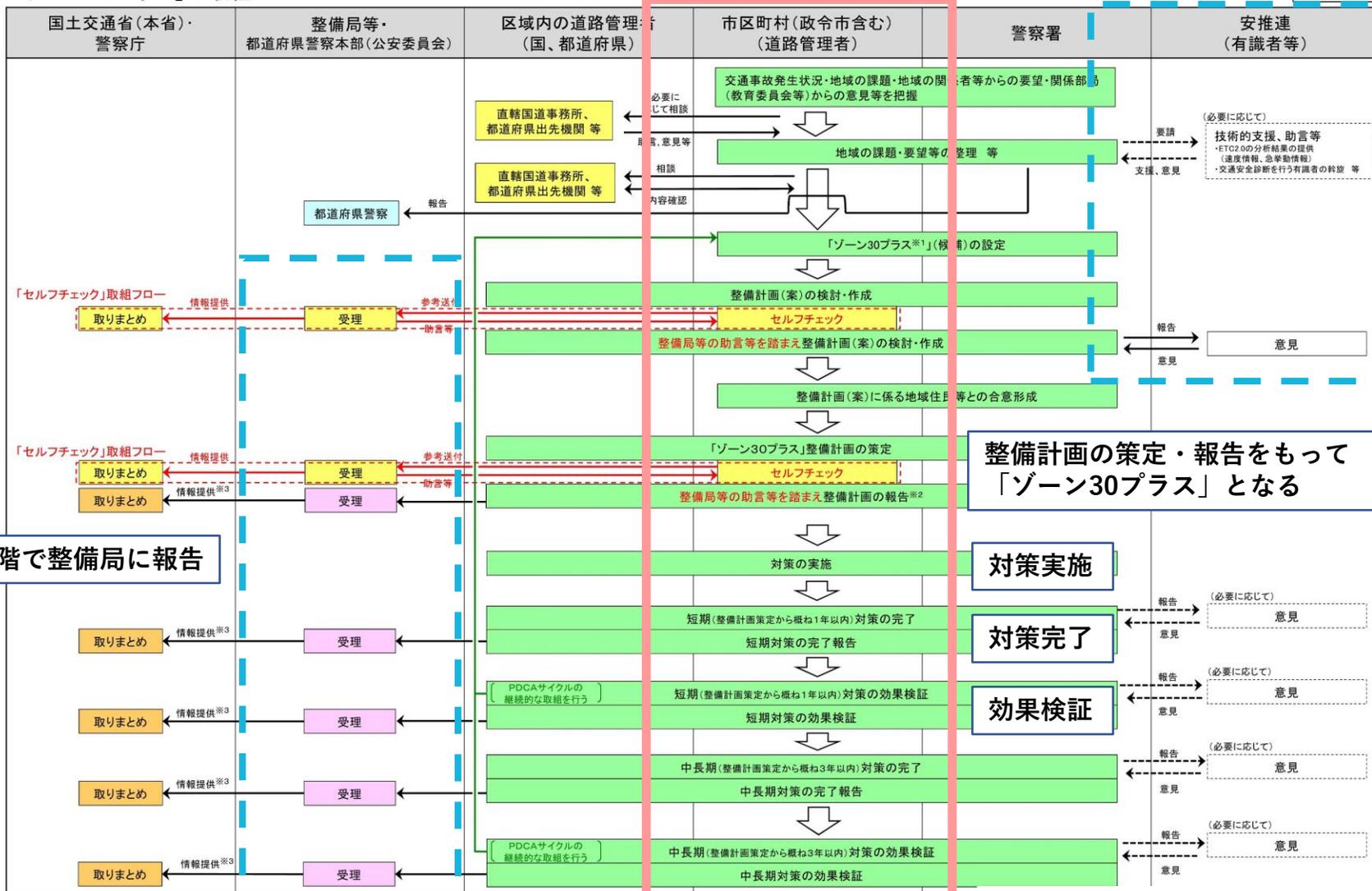
台形ハンプ+狭さく



ゾーン30プラスの実務 | 取組フロー

「ゾーン30プラス」の取組フロー

【(参考)「セルフチェックシート」の取組フローを追記】 別紙



安推連(有識者等)の技術的支援、助言、意見照会が必要

〇〇第〇〇号
令和 年 月 日

国土交通省 近畿地方整備局
道路部長 様

(例) 〇〇市建設部長
(公印省略)

「ゾーン30プラス」の短期対策の完了について(報告)

標記について、「生活道路の交通安全に係る新たな連携施策「ゾーン30プラス」の推進について」(令和3年8月30日付け国近整道地第11号、国近整道交第58号)に基づき、「ゾーン30プラス」の短期対策が完了したことを報告します。

整備計画の策定・報告をもって「ゾーン30プラス」となる

各段階で整備局に報告

対策実施

対策完了

効果検証

整備局報告様式

※1 「ゾーン30プラス」の要件については以下の1)及び2)とする。
1) 最高速度30km/hの区域規制が実施され、又は実施が予定されている。
2) 警察と道路管理者、地域の関係者等との間で、ドライバーの法令遵守意識を十分に高めるための物理的デバイスの設置について、適切に検討され、実施され、又は実施が予定されている。

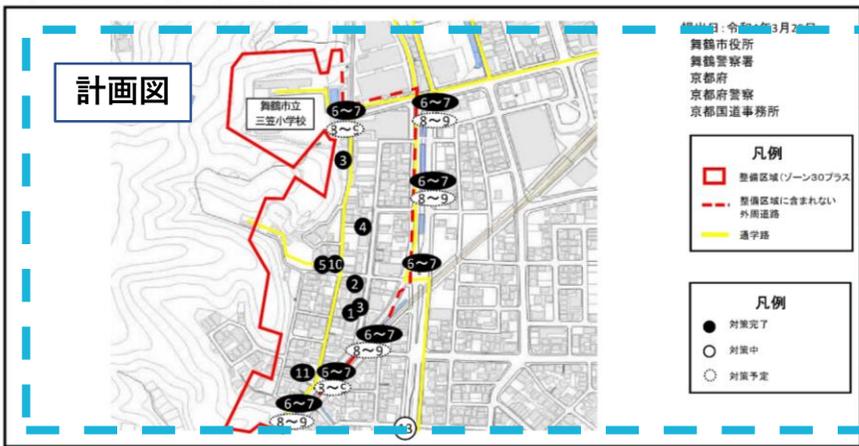
※2 都道府県警察本部及び整備局等への報告をもって「ゾーン30プラス」とする。

※3 毎年度3月に取りまとめて情報提供する。

出典：国土交通省事務連絡
生活道路の交通安全に係る新たな連携施策「ゾーン30プラス」の取組等に関する「セルフチェックシート」の活用について

ゾーン30プラスの実務 | 整備計画／効果検証

「ゾーン30プラス」整備計画



管理番号	都道府県名	市町村名	地区名	整備計画作成年月
-	京都府	舞鶴市	桃山町地区	R4. 3

【短期対策】

No	対策内容	箇所数	地元の合意状況	対策着手(予定)時期	対策完了(予定)時期
1	ハンブ	1	全て合意済	R3. 5	R3. 8
2	スムーズ横断歩道	1	全て合意済	R3. 5	R3. 8
3	狭さく	2	全て合意済	R3. 1	R3. 4
4	中央線消去	1	全て合意済	R3. 1	R3. 4
5	カラー舗装化	1	全て合意済	R3. 5	R3. 8
6	30km/h規制(標識)	7	全て合意済	R3. 1	R3. 4
7	30km/h規制(路面標示)	7	全て合意済	R3. 5	R3. 8
8	ゾーン30プラス看板	7	全て合意済	R4. 4	R4. 5
9	ゾーン30プラス除害表示(法外表示)	7	全て合意済	R4. 4	R4. 5
10	一旦停止規制	1	全て合意済	R3. 5	R3. 8
11	交差点改良	1	全て合意済	R3. 5	R3. 8
12	地域#ラテジによる通学時付添い	区域内	全て合意済	過年度より継続実施	

短期対策

【中長期対策】

No	対策内容	箇所数	地元の合意状況	対策着手(予定)時期	対策完了(予定)時期

中長期対策

【路線等における対策^{※1}】

No	対策内容	箇所数	地元の合意状況	対策着手(予定)時期	対策完了(予定)時期
13	拡幅工事(4車線化) ※桃山町地区の通り計画が変更	1	全て合意済	H25. 4	R8. 3

注1「生活道路の交通安全に係る新たな連携施策「ゾーン30プラス」について」(令和3年8月付警察庁交通部、国交省道路局)の「留意事項」(4)に該当する対策

「ゾーン30プラス」の整備による効果検証結果(京都府舞鶴市桃山町地区)

- 舞鶴市桃山町地区では令和3年4月に「ゾーン30」の整備を完了し、令和3年8月に「物理的デバイス」の整備を完了した。その後、令和4年3月に「ゾーン30プラス」の整備計画を策定して、令和4年5月までに短期対策を実施し、段階的に整備を行い事業を完了した。
- 効果検証を行った結果、車両走行速度が低下、交通量、ともに減少した。

位置図



推進体制

舞鶴市安全・安心まちづくり推進会議

- ・舞鶴警察署
- ・舞鶴市
- ・舞鶴市教育委員会
- ・桃山自治会
- ・三笠自治会

取組経緯

舞鶴市安全・安心まちづくり推進会議を開催するなど、関係機関と連携して交通安全対策を実施

- R1. 10: 舞鶴市安全・安心まちづくり推進会議で計画合意
- R2. 3: 地域住民へ計画説明
- R2. 6: 公安委員会との協議で物理的デバイスの設置検討
- R3. 1: 4者協議(自治会長・教育委員会・警察・舞鶴市)
- R3. 4: 「ゾーン30」の整備完了
- R3. 8: 物理的デバイスの設置完了・効果検証の実施
- R4. 3: 「ゾーン30プラス」整備計画の策定
- R4. 5: 短期対策の整備完了

対策の実施状況



スムーズ横断歩道



ハンブ



車道中央線消去



カラー舗装化



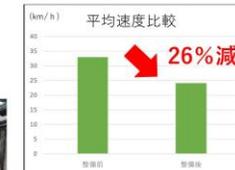
効果検証結果

①車両走行速度調査 (ETC2.0データによる)

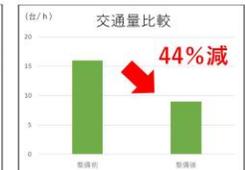
	平均速度	30km/h超過割合
整備前	25.0 km/h	27.4%
整備後	21.1 km/h ↓3.9km/h減	13.3% ↓14.1%減

※ETC2.0解析データの代表値

②平均速度(現地実測)



③交通量(現地実測)



※整備前後の1時間当たり(7:30~8:30)の実測値

- 平均速度は、概ね30km/hを下回っている
- 30km/h超過割合は、ほとんどの区間で40%未満である
- ～速度と交通量が減少しており対策の効果が見られる～

効果検証結果をとりまとめ報告

舞鶴市桃山町ゾーン30プラス整備 | 整備効果

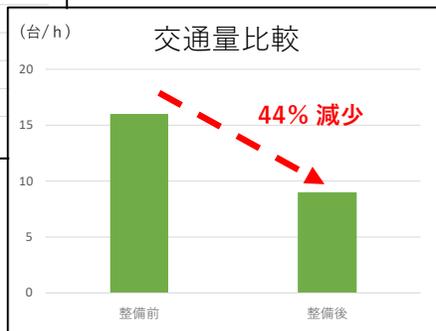
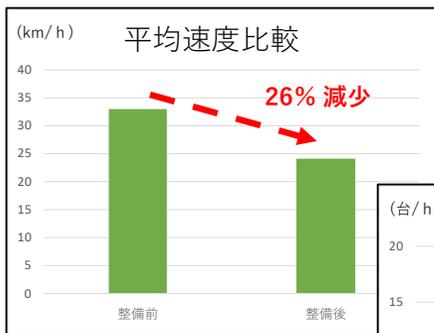
整備効果の確認を“**現地実測による方法**”と“**ETC2.0プローブデータの解析**”による方法で行なった。

◎現地実測による効果検証

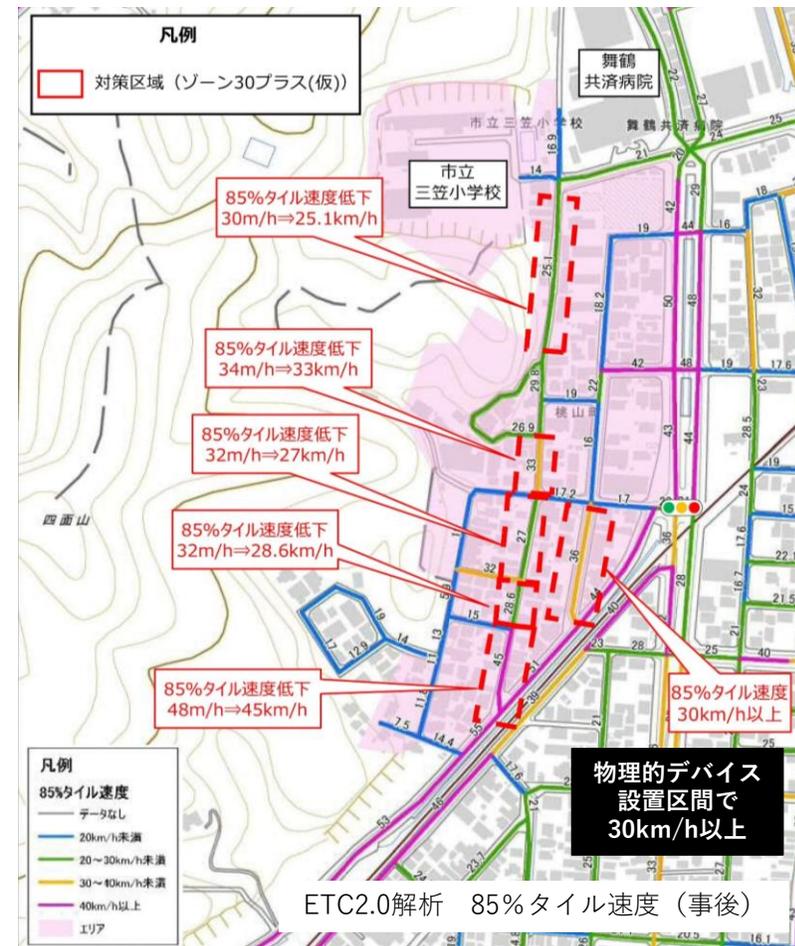
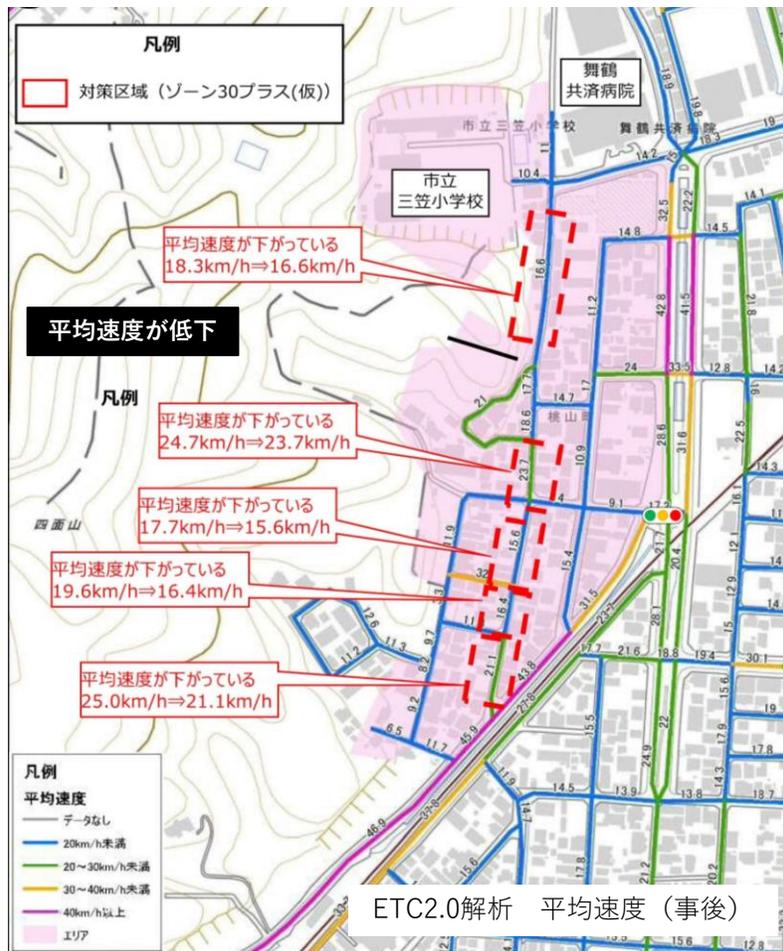
整備前後の1時間あたり（7:30~8:30）の交通量と平均速度を実測

◎ETC2.0による効果検証

京都府道路交通環境安全推進連絡会議でETC2.0プローブデータの解析を実施



出典：京都府警察舞鶴署

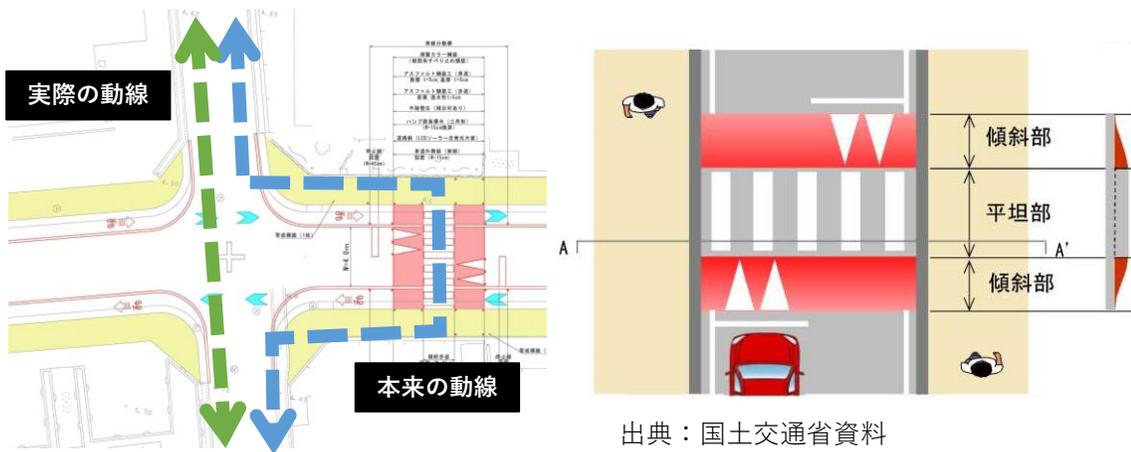


出典：京都府道路交通環境安全推進連絡会議

(1) 物理的デバイスの設置

◎スムーズ横断歩道

実際の歩行者の **動線は直線的で利用が少ない**
歩道形式がセミフラット形式であったため、車道に合わせて **歩道も嵩げを実施 “歩道にも凸部”**



◎台形ハンプ+狭さく

台形ハンプ部で **幅員を4m→3mに縮小**
台形ハンプとスムーズ横断歩道を **連続的に設置**

(2) 積雪寒冷地における物理的デバイス

◎除雪作業

本市では、生活道路の除雪作業を実施していないため
除雪作業の **支障は発生していない**
縦断勾配や幅員の変化部は、除雪作業の支障となることが想定される **“対策箇所や路線の選定に留意が必要”**

◎一般車両の通行

冬用タイヤなど 一般的な対策を行なった車両であれば
ハンプの傾斜部でも **通行に支障はない**



(3) ゾーン30路面標示の標準レイアウト

◎法定外表示

標準的なレイアウトは“2.4m×3.4m”程度と大きい
生活道路は、幅員が狭く道路占用物件等の制約がある
デザイン性の高いレイアウトや施工方法により施工費が
高くなる傾向にある

◎路面標示の設置

統一かつシンプルで分かりやすいことが求められる
現場に合わせたレイアウトの工夫が必要



(4) 整備効果の検証方法

◎ビックデータの蓄積

地方部の生活道路では、基礎となる数値データが少ない
個々の数値が結果全体に与える影響が大きい

◎計画段階から使用する指標を把握

実態に即した検証方法

ETC2.0、速度計測、交通量調査、アンケート調査 など

(5) 道路管理者の費用負担

◎補助制度の活用

交通安全対策補助制度 (地区内連携)

◎費用負担は大きくなる傾向

ゾーン30プラス “物理的デバイスが必須”
警察との役割分担を明確化

事業を継続的に実施するための工夫が必要



警察との現地立会

(6) 本事業が成功した要因

◎住民の参画

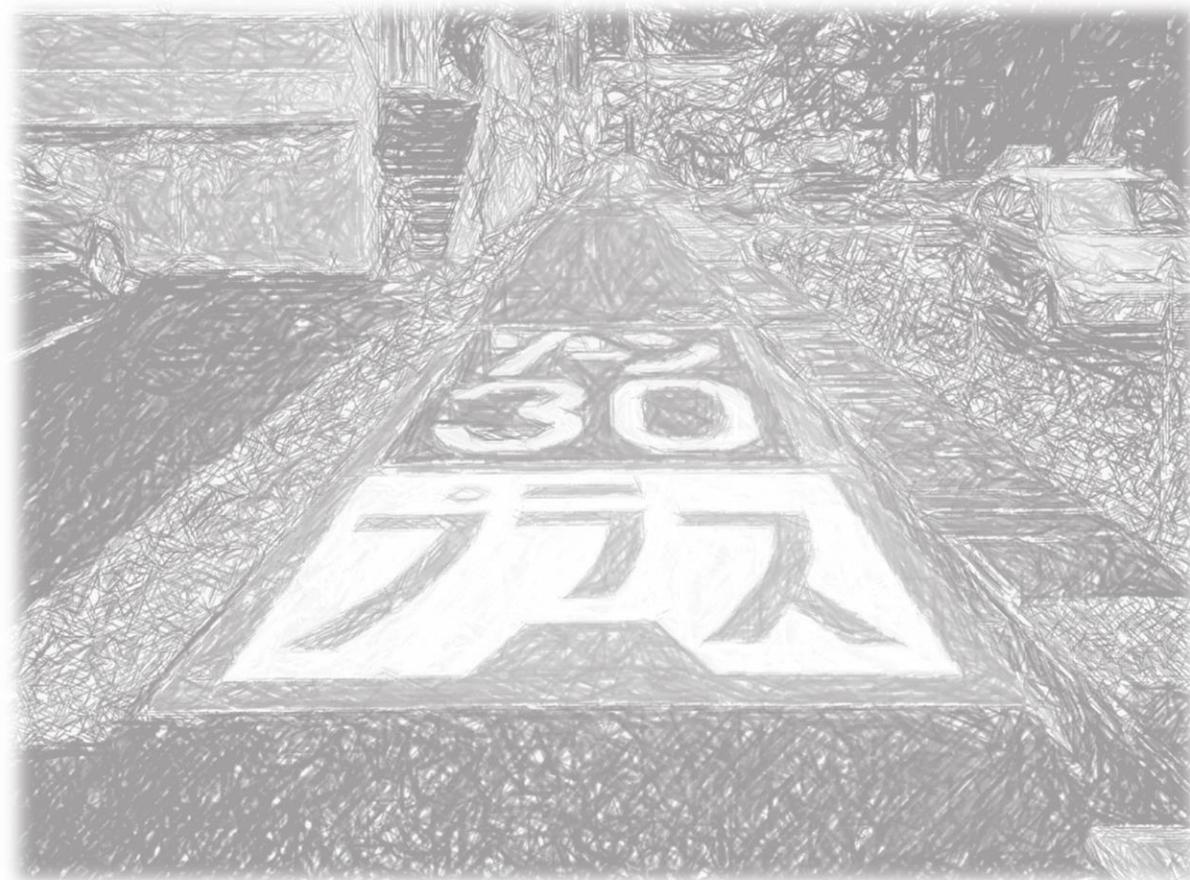
住民の関りが**積極的**であった

地域に**リーダー的存在**が居た

◎警察と道路管理者の連携

担当者の連携が**密**であった

住民対応を**協調**した





歩道整備

ガードレール設置
ゾーン30プラス



ラバーポール1本

どちらが **効果的** なのか？

住民が **求めていること** は何なのか？

“何ができるか” “柔軟な対応” が求められている

ご清聴ありがとうございました

