

生活道路における交通安全対策
実務者向けセミナー
令和7年9月25日(木)

生活道路における交通安全対策

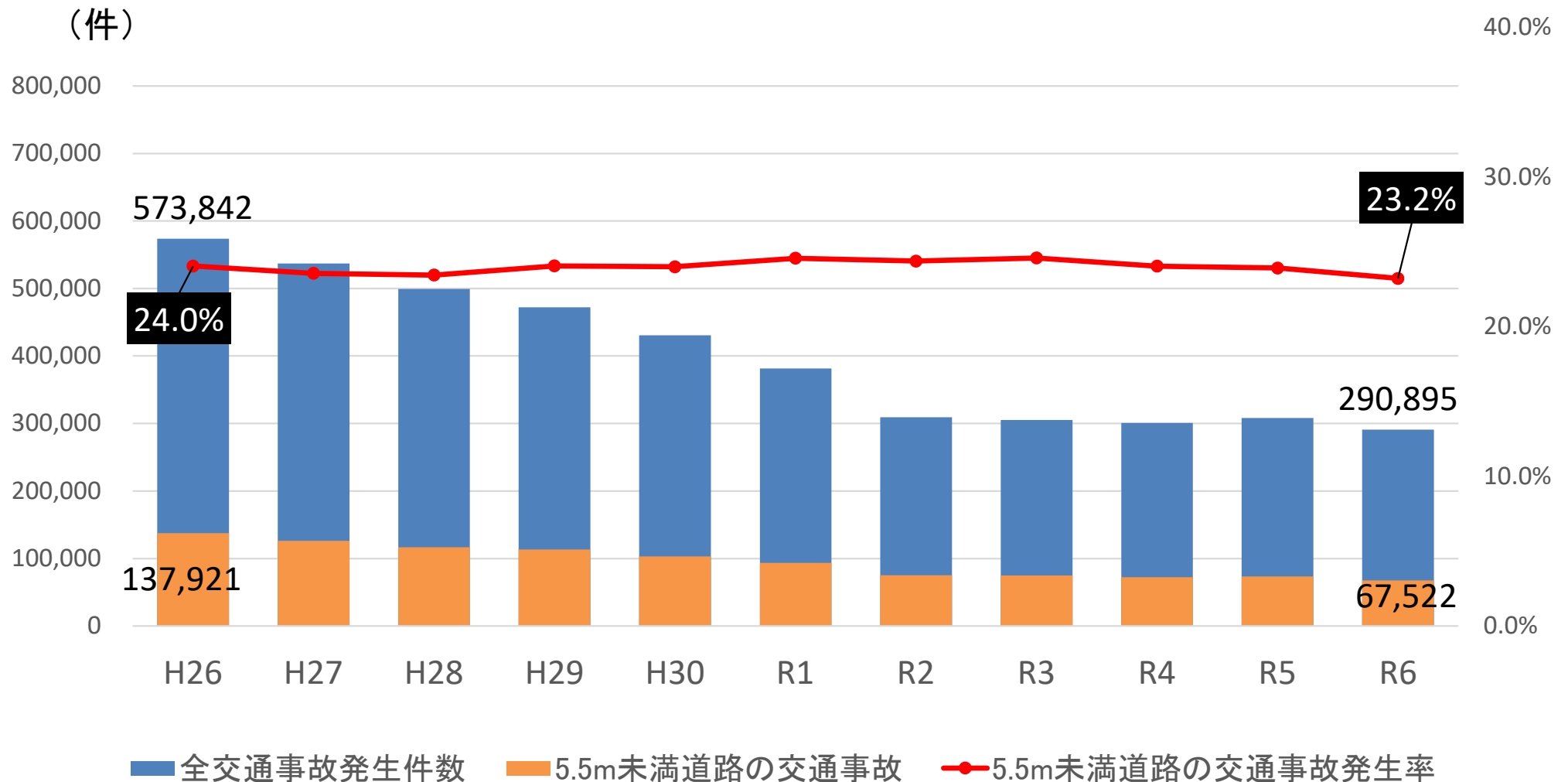


警察庁
National Police Agency

警察庁交通局交通規制課
課長補佐 水 誠治

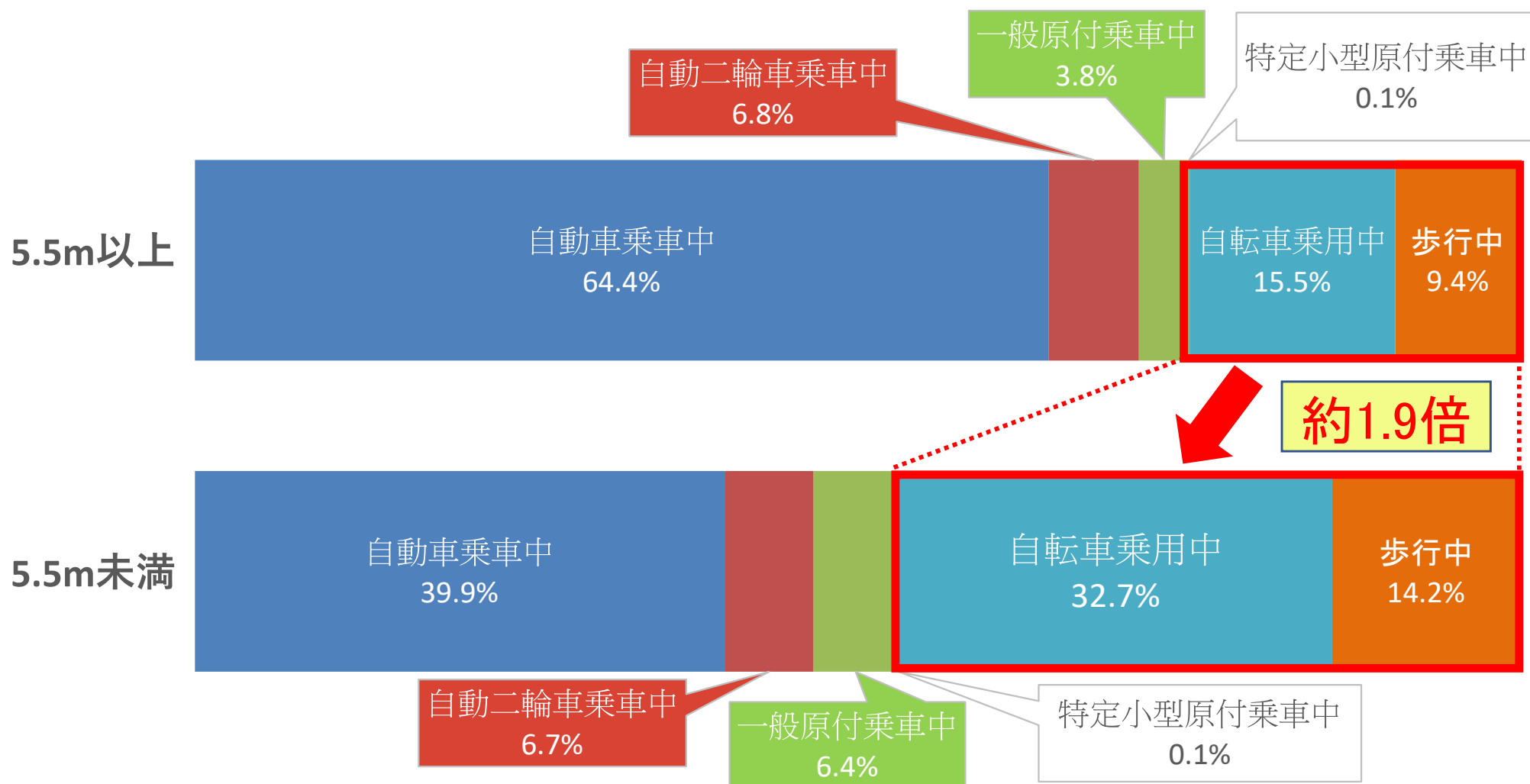
全事故発生件数及び幅員5.5m未満道路の事故発生件数の推移

- 交通事故件数は10年前と比較し、減少傾向にはある
- 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6年中)

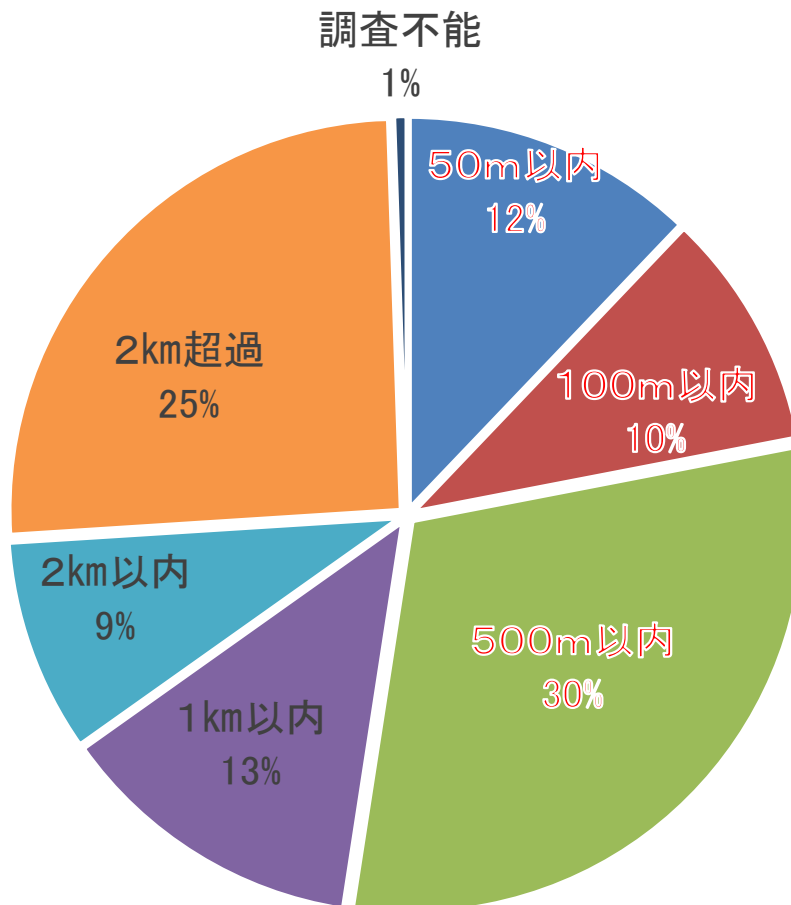
- 状態別の交通事故死傷者数をみると、幅員5.5m未満の道路における歩行者・自転車乗用中の死傷者数が占める割合は、幅員5.5m以上の道路の約1.9倍



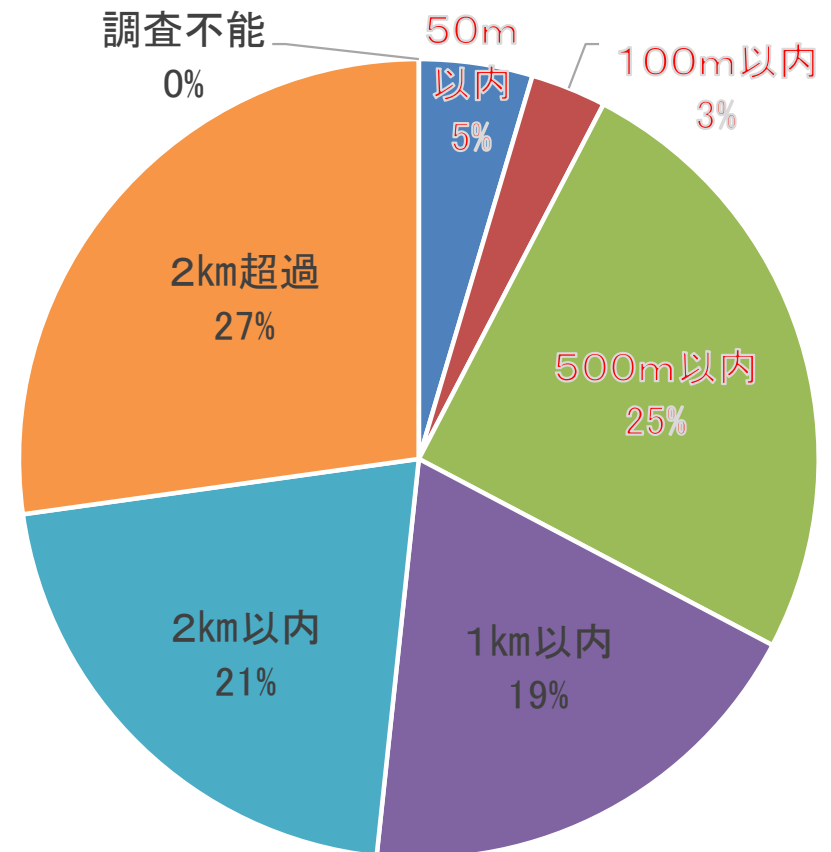
状態別・自宅からの距離別死者数（令和6年中）

- 令和6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

歩行中



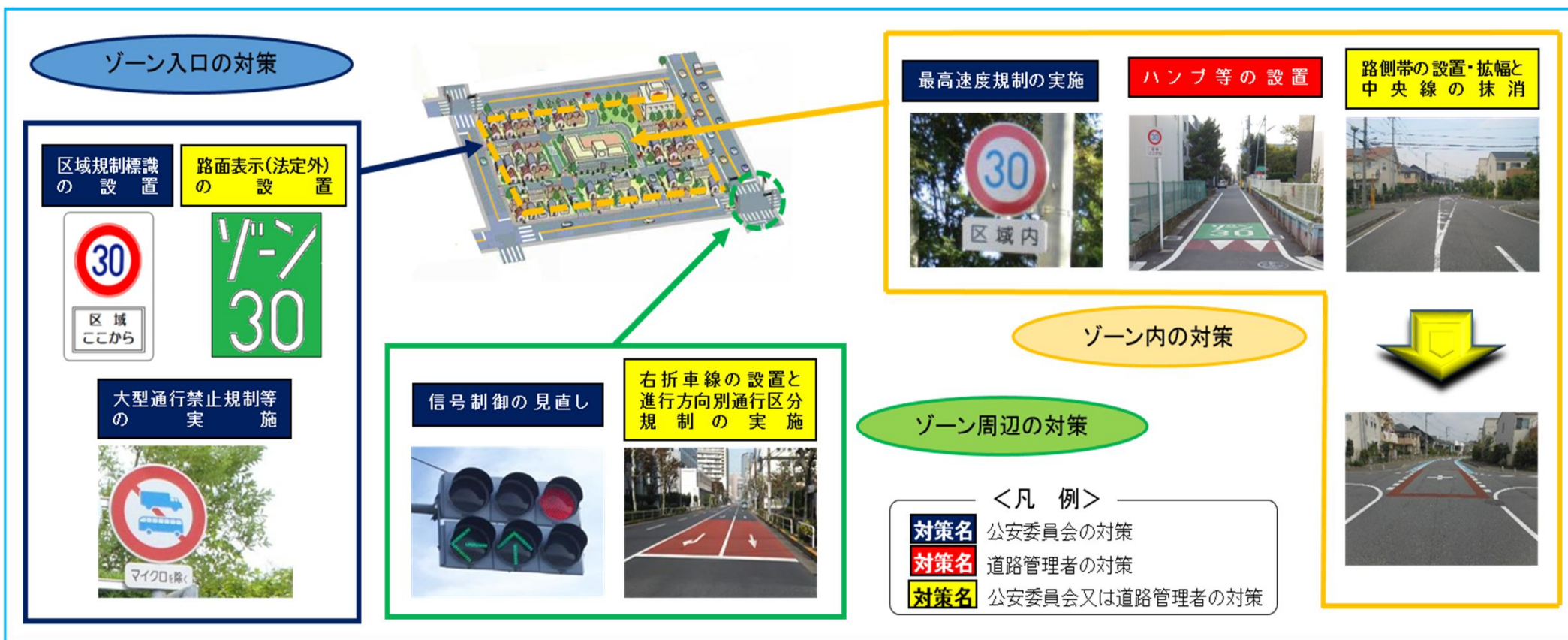
自転車乗用中



「ゾーン30」の推進

概 要

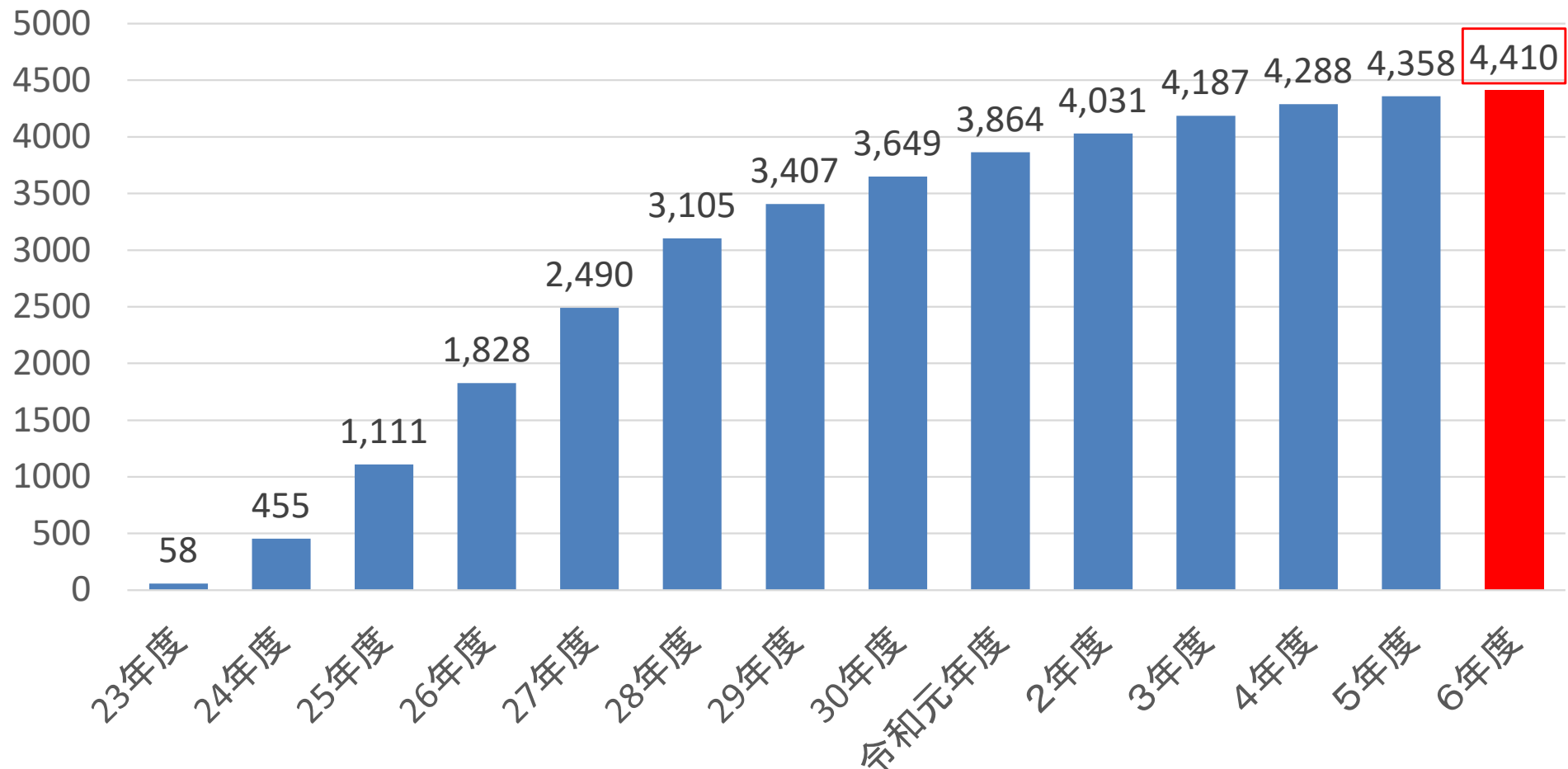
生活道路における歩行者等の安全な通行を確保することを目的として、区域（ゾーン）を定めて最高速度30km/hの速度規制を実施するとともに、その他の安全対策（選択的対策）を必要に応じて組み合わせ、ゾーン内における速度の抑制や抜け道として通行する車両の抑制等を図る生活道路対策。（平成23年9月開始。）



「ゾーン30」の整備状況

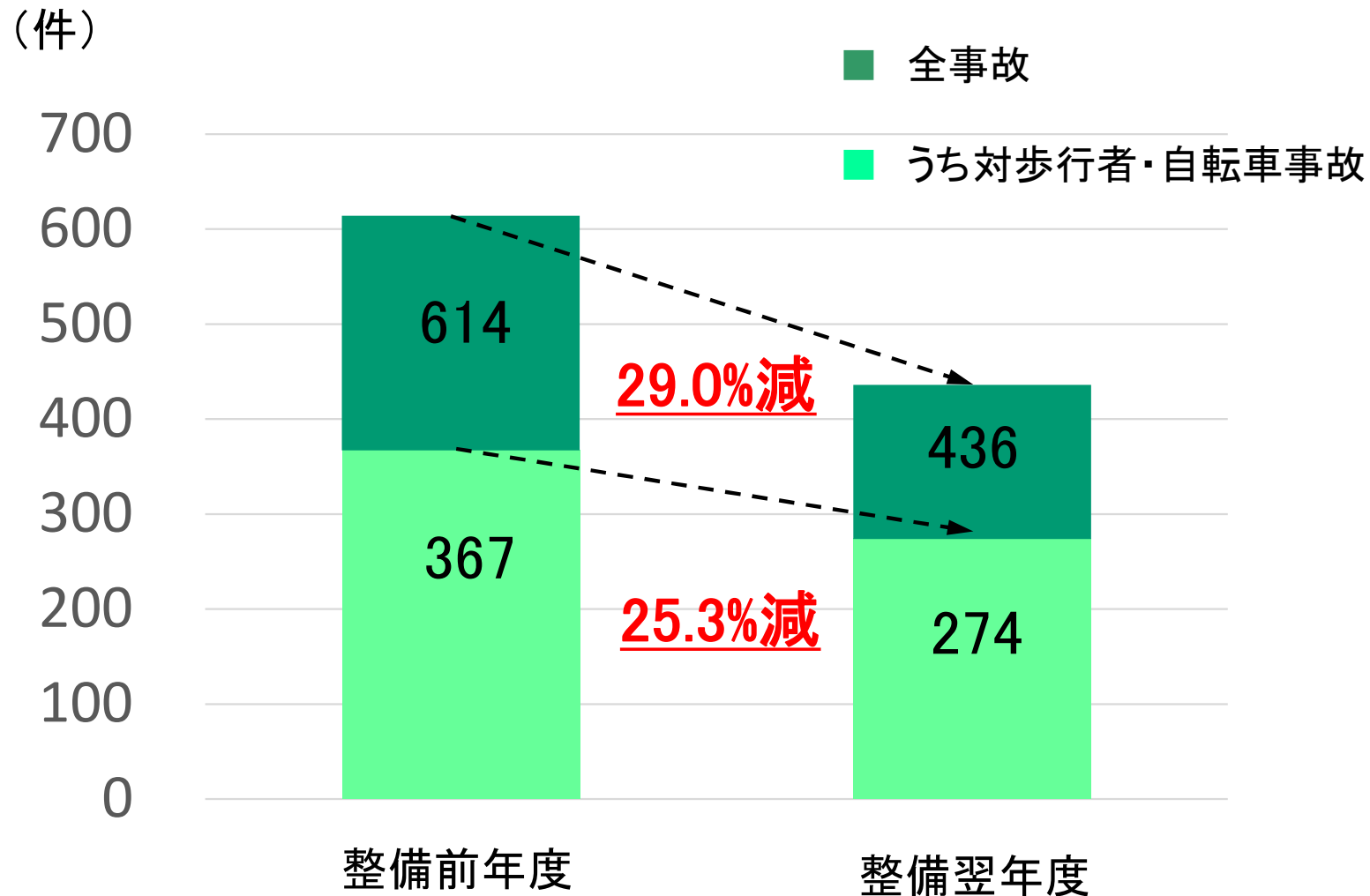
平成23年に定めた当初の整備目標（全国約3,000か所）を達成し、令和6年度末までに全国で**4,410か所**を整備しています。

ゾーン30の整備状況



「ゾーン30」の整備効果

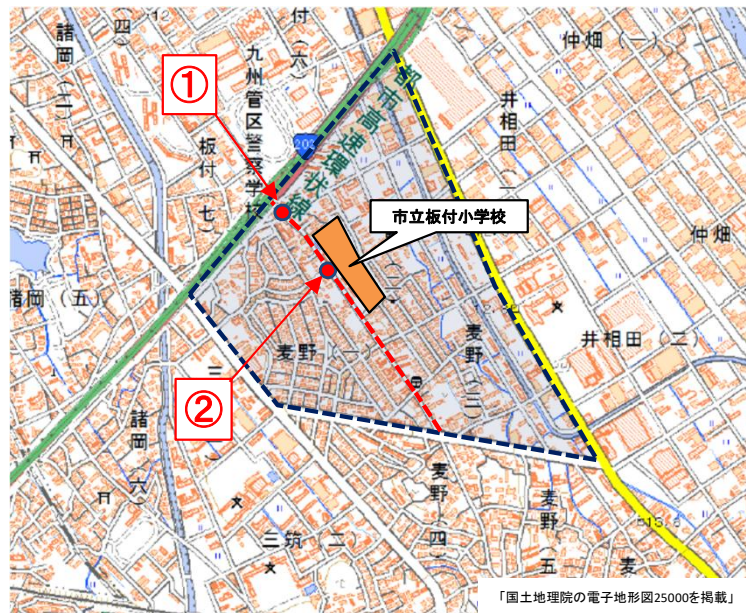
- 令和5年度末までに全国で整備した4,358か所について、整備前の1年間と整備後の1年間における**死亡・重傷事故発生件数**を比較
- 交通事故抑止に効果があることを確認



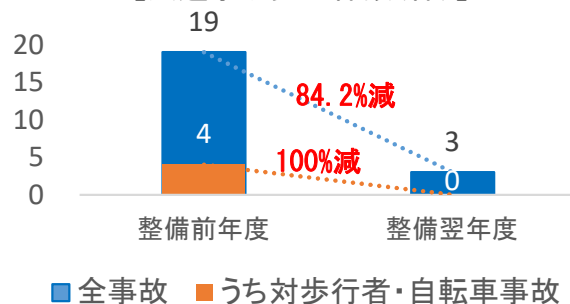
「ゾーン30」の整備効果

路面表示の設置等によるゾーン対策の強化

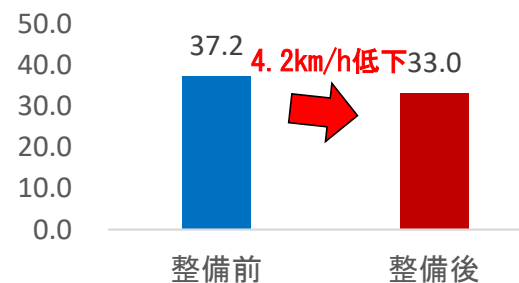
福岡市博多区板付・麦野地区（平成23年度整備）では、道路管理者と連携し、イメージハンプを活用した路面表示を設置するとともに、歩道の拡幅や路側帯のグリーンベルト化を実施することで、交通事故抑止効果及び自動車の走行速度、通過交通量の抑制効果が認められた。



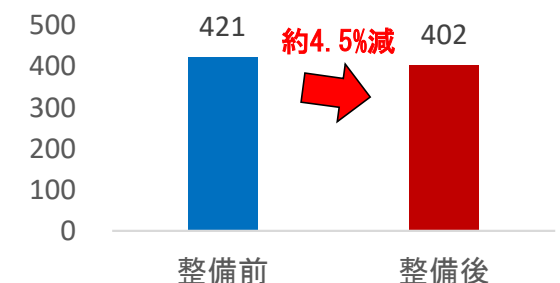
【交通事故発生件数(件)】



【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

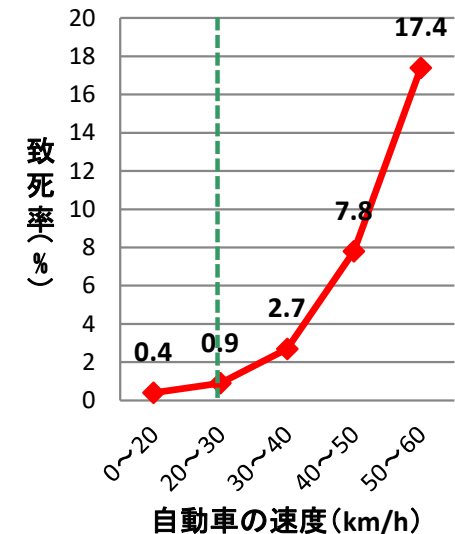
右のグラフのとおり、自動車と歩行者が衝突した場合、自動車の速度が時速30キロを超えると、歩行者の致死率が急激に上昇します。

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。

「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



＜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)



+

＜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



ハンプ



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プラスの整備状況(令和6年度末)

※ 短期対策が完了した地区

都道府県	ゾーン30	ゾーン30プラス			
	令和6年度末合計	令和4年度末まで	令和5年度	令和6年度	令和6年度末合計
北海道	163	1	0	0	1
青森	46	1	2	1	4
岩手	41	1	0	0	1
宮城	91	1	1	1	3
秋田	74	0	0	0	0
山形	34	0	0	1	1
福島	72	2	1	4	7
警視庁	469	1	0	1	2
茨城	84	2	1	2	5
栃木	65	1	5	1	7
群馬	64	0	0	2	2
埼玉	339	10	10	8	28
千葉	218	3	4	4	11
神奈川	233	2	0	0	2
新潟	89	0	1	0	1
山梨	23	0	2	0	2
長野	121	2	1	0	3
静岡	167	5	2	4	11
富山	34	0	0	0	0
石川	37	0	0	1	1
福井	36	0	4	0	4
岐阜	97	5	1	1	7
愛知	271	2	5	3	10
三重	54	1	2	0	3

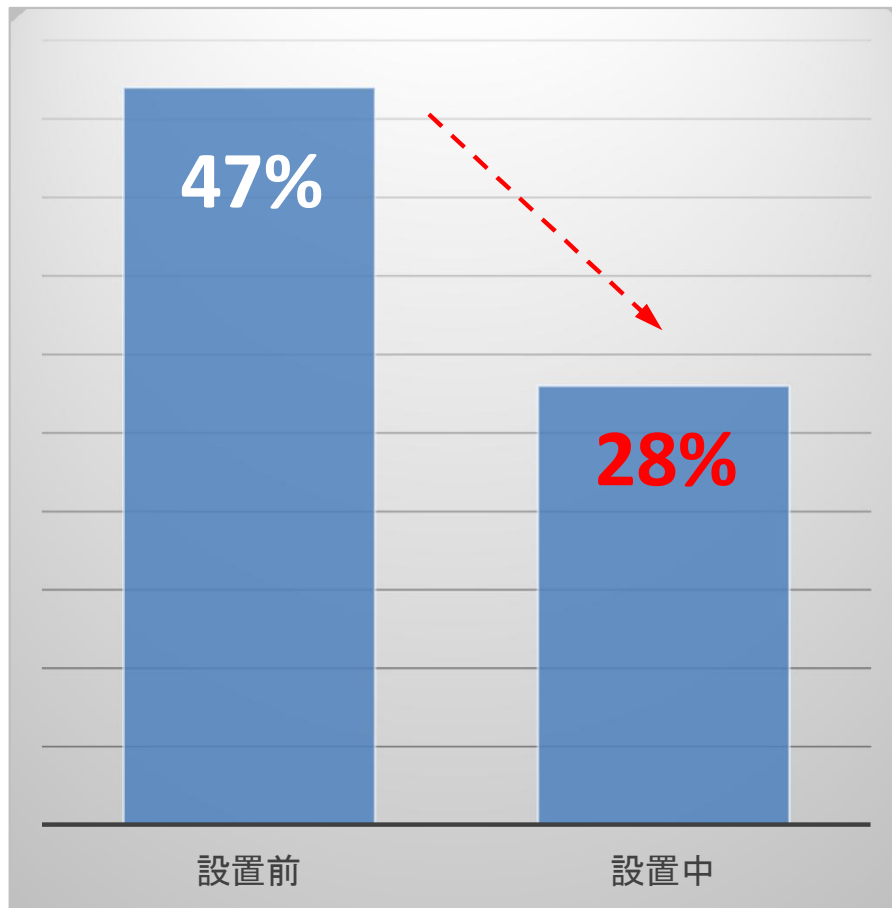
都道府県	ゾーン30	ゾーン30プラス			
	令和6年度末合計	令和4年度末まで	令和5年度	令和6年度	令和6年度末合計
滋賀	40	0	0	1	1
京都	94	2	0	1	3
大阪	243	1	0	0	1
兵庫	180	1	0	2	3
奈良	50	1	0	2	3
和歌山	27	0	0	1	1
鳥取	28	0	1	0	1
島根	17	0	0	1	1
岡山	51	0	0	0	0
広島	86	0	1	1	2
山口	50	0	0	2	2
徳島	17	2	1	0	3
香川	26	0	1	1	2
愛媛	55	1	1	0	2
高知	18	0	1	0	1
福岡	226	9	4	4	17
佐賀	28	0	0	1	1
長崎	41	2	3	1	6
熊本	44	4	0	3	7
大分	33	2	0	0	2
宮崎	45	0	4	1	5
鹿児島	56	0	3	2	5
沖縄	33	1	0	0	1
全国合計	4,410	66	62	58	186

物理的デバイスの設置による効果

各地(36都道府県)で設置したスムーズ横断歩道の設置効果検証の結果

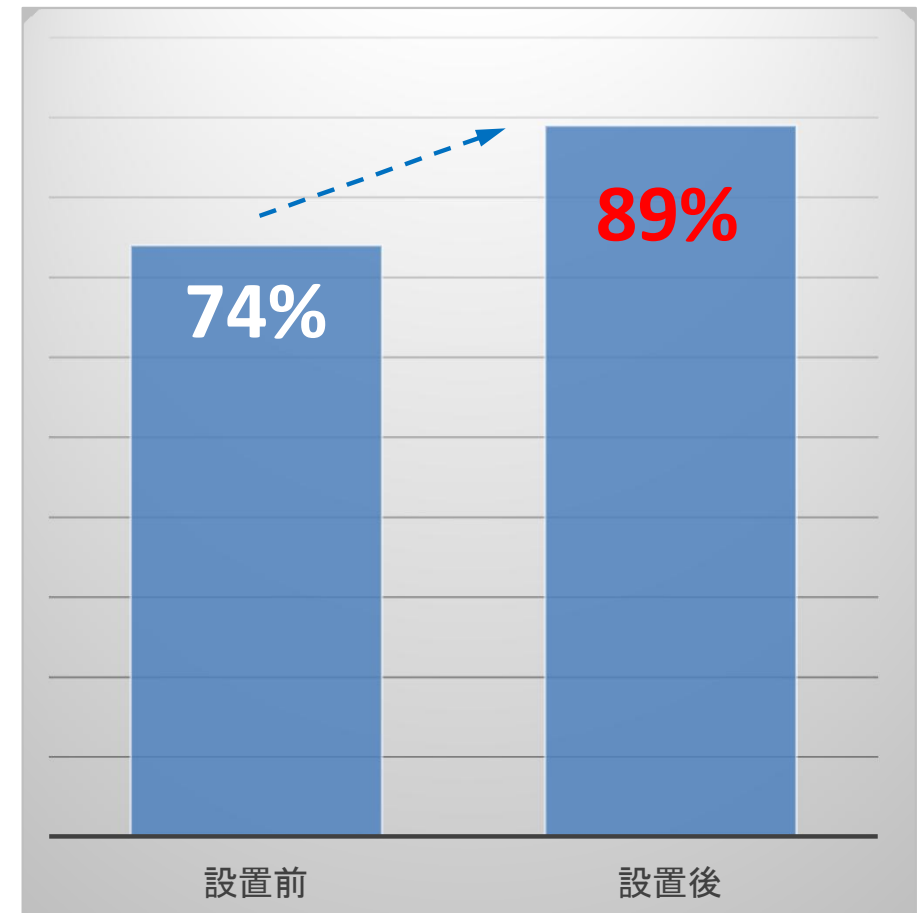
■ 30km/hを超えて走行する自動車の割合

➤ 割合が低下



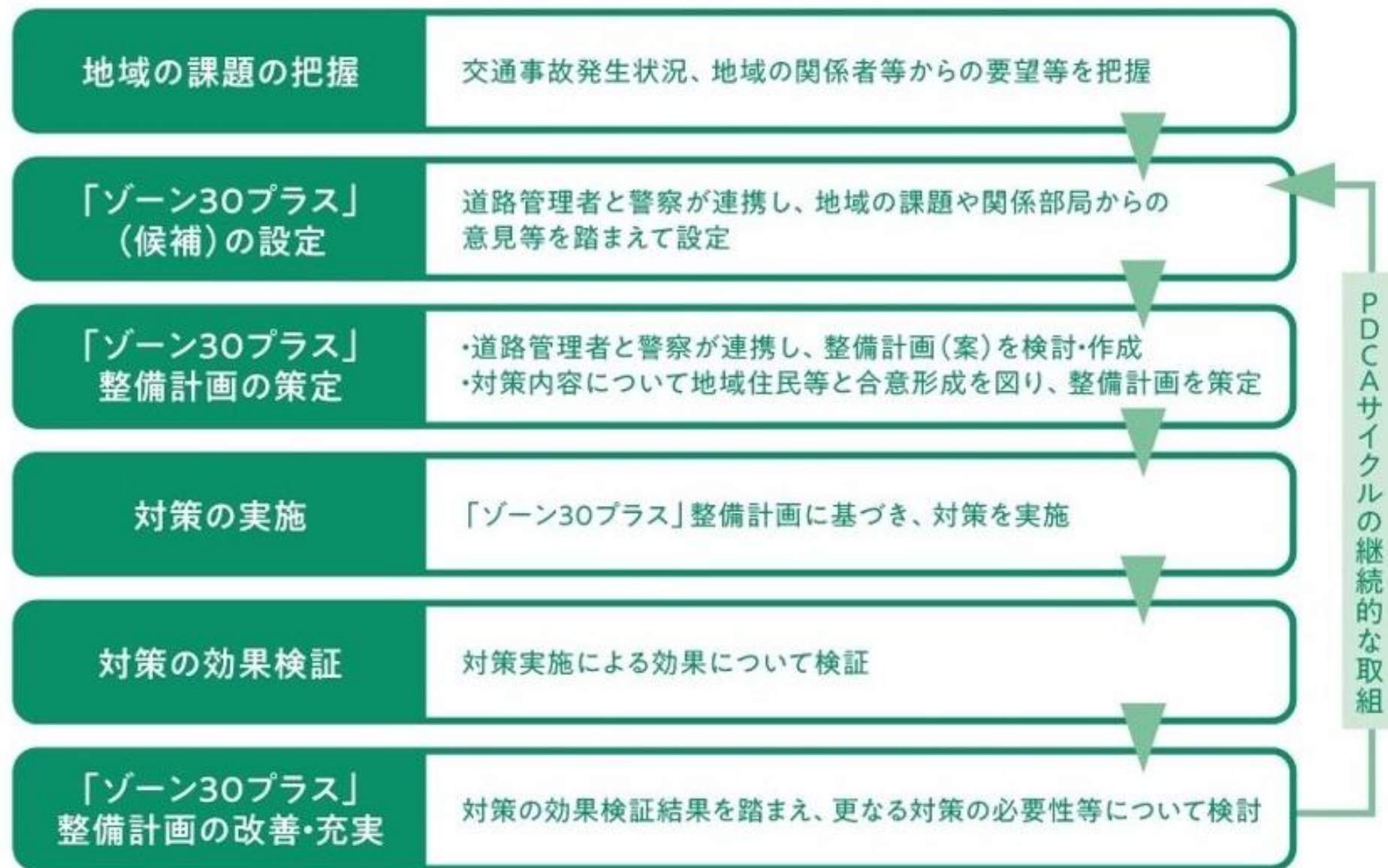
■ 横断歩道付近で停止又は徐行した自動車の割合

➤ 停止・減速割合が向上



- ※1 「30km/hを超えて走行する自動車の割合」は、異常値を排除するため、最大値・最小値から各2.5%の値を排除している(信頼区間95%)。
- ※2 「横断歩道付近で停止又は徐行した自動車の割合」は、歩行者が横断歩道を渡ろうとしている場合に通行した自動車を対象にしている。
- ※3 出典：パンフレット「ゾーン30プラス～交通事故のない生活道路を目指して～」

「ゾーン30プラス」の取組フロー

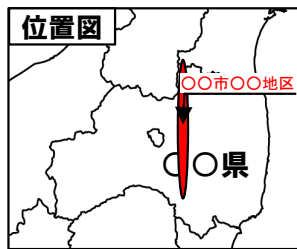


【地方整備局等により、取組全般について支援】

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 等

「ゾーン30プラス」整備による効果検証

- 〇〇地区では令和〇年〇月に「ゾーン30プラス」の整備計画を策定し、令和〇年〇月までに短期対策（交通規制・物理的デバイスの設置等）を完了。
- 効果検証を行った結果、車両走行速度が低下、交通量、交通事故件数ともに減少。
- 地域住民を対象にしたアンケート結果によると、約〇〇%の住民が「安全性が向上した」と回答。



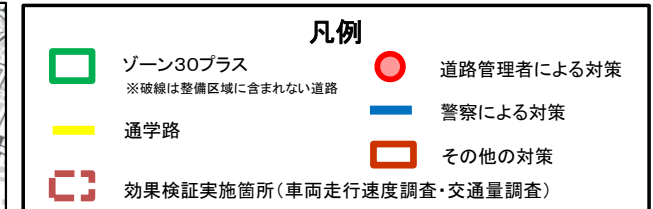
■推進体制

- 〇〇地区まちづくり協議会
- 〇〇県警察
 - 〇〇国道事務所
 - 〇〇県
 - 〇〇市
 - 〇〇自治会
 - 〇〇小学校PTA 等

■取組経緯

〇〇地区まちづくり協議会を開催するなど、地域住民等からの意見を踏まえた交通安全対策を実施

- RO. O: 〇〇地区の課題（速度超過・抜け道利用等）を関係者で共有
- RO. O: 課題と対策案について地域住民等から意見聴取
- RO. O: 地域住民等の意見を踏まえ対策を決定
- RO. O~O: 可搬型ハンブ等の試行設置・効果検証（アンケート調査）
- RO. O: 「ゾーン30プラス」整備計画の策定
- RO. O: 短期対策の整備完了
- RO. O: 効果検証の実施

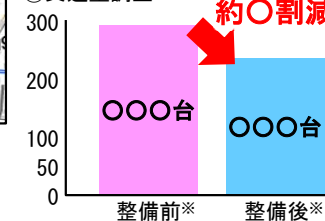


■効果検証結果

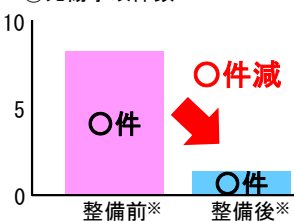
①車両走行速度調査（ETC2.0データによる）

	平均速度	30km/h超過割合
整備前	〇〇km/h	〇〇%
整備後	〇〇km/h減 〇〇km/h	〇〇%減 〇〇%

②交通量調査



③死傷事故件数



※整備前: RO. O. O~O. Oの〇~〇時の交通量の平均値
整備後: RO. O. O. Oの〇~〇時の交通量の平均値

※整備前: RO. O. O~O. Oの死傷事故件数
整備後: RO. O. O. Oの死傷事故件数

④アンケート調査



■対策の実施状況



スムーズ横断歩道



ライジングボラード



車両通行禁止



一方通行

生活道路の法定速度の見直し

(1) 背景

- 道交法施行令により、高速自動車国道以外の道路を通行する場合の自動車の最高速度は原則60km/h（速度規制標識が設置されている場合には規制速度が最高速度）
- 全国の生活道路全てに30km/hの速度規制を実施し、速度規制標識を設置するよりも、生活道路の法定速度の見直しが適切

✓ 交通実態に合わせ、より安全な道路交通環境を確保するため、
生活道路の法定速度を30km/hとする。



最高速度が現状60km/hの生活道路（例）

(2) 改正内容（道交法施行令・施行規則）

- 中央線、中央分離帯、中央を分離する工作物（※）等が設置されていない道路や複数車線が設置されていない道路の法定速度を30km/hとする。
※ 施行規則で中央を分離する工作物について規定
- それ以外の道路の法定速度は60km/hに維持(※1)
- 従前どおり、速度規制標識が設置されている場合(※2)には当該速度が最高速度



(※1)60km/hの法定速度が維持される道路（イメージ）



(※2)速度規制標識（イメージ）

- 令和6年7月公布、令和8年9月施行
- ゾーン30（プラス）は、道路管理者と連携して推進
- **道路標示や区画線などの維持管理**がこれまで以上に重要

ご清聴ありがとうございました