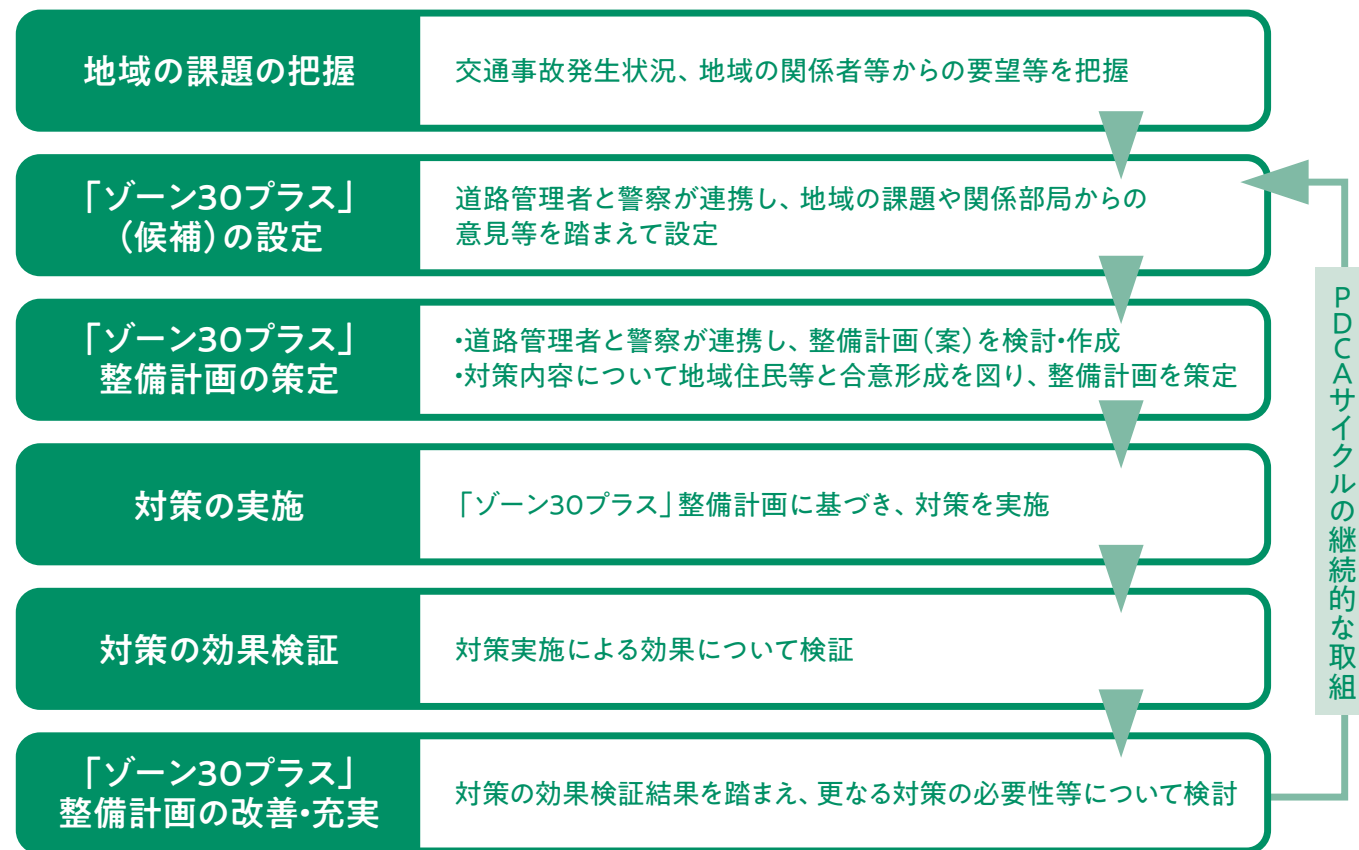


「ゾーン30プラス」の取組フロー (道路管理者・警察)



「ゾーン30プラス」に関するよくあるご質問

Q1 「ゾーン30」と「ゾーン30プラス」の具体的な違いは何ですか？

A1 「ゾーン30」は、警察(公安委員会)による最高速度30km/hの区域規制が主な対策でしたが、「ゾーン30プラス」では、道路管理者と警察が検討段階から緊密に連携しながら、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み合わせにより交通安全の向上を図り、生活道路における人優先の安全・安心な通行空間の整備に取り組むものです。

Q2 物理的デバイスを設置するとどのような効果が期待されますか？

A2 ハンプやスムーズ横断歩道は、30km/hを超えて走行する車両の運転者に不快感を与えることで速度や抜け道利用を抑制する効果が期待できます。また、スムーズ横断歩道を設置した箇所では、自動車が、横断歩道を横断し、又は横断しようとする歩行者等へ道を譲る確率が向上することが確認されています。狭さくやシケインは、道幅の一部を狭くしたり、カーブさせた形状としたりすることで、車両の走行速度や抜け道利用を抑制する効果が期待できます。

Q3 物理的デバイスを試験的に設置することは可能ですか？

A3 取り外し可能なハンプやロードコーン等を活用することにより、物理的デバイスを試験的に設置することが可能です。(国土交通省では、地方公共団体へ取り外し可能なハンプの無償貸与を行っています。) なお、いずれも設置するには課題等がある道路の道路管理者に相談していただく必要があります。

「生活道路の交通安全対策ポータル」でも役に立つ情報を発信中

生活道路の交通安全対策ポータル <https://www.mlit.go.jp/road/road/traffic/sesaku/anzen.html>



さんじゅう ゾーン30プラス

～交通事故のない生活道路を目指して～

最高速度30km/hの
区域規制が実施されています！

この道路区域内には
物理的デバイスが設置されています！



歩行者の飛び出し等に
より一層の注意をお願いします！

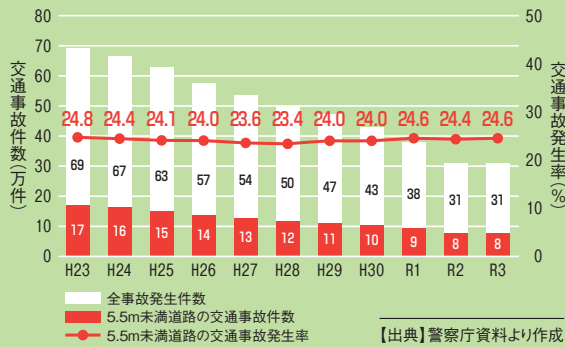
抜け道としての利用は
ご遠慮ください！

「ゾーン30プラス」の必要性

●生活道路における交通事故の発生状況

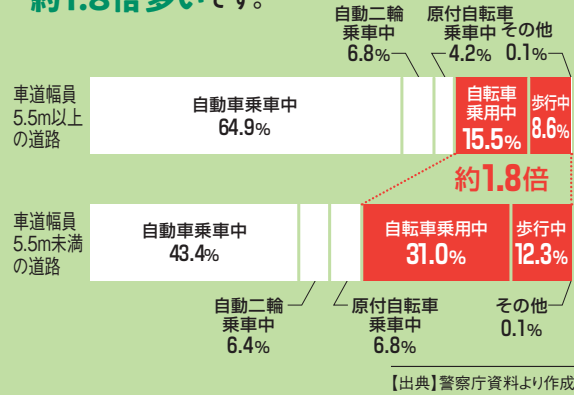
交通事故発生件数と車道幅員5.5m未満道路の交通事故発生率の推移

全国における交通事故(人身事故)発生件数は年々減少していますが、
車道幅員5.5m未満の道路における交通事故発生件数の減少率は鈍化しており、**全事故発生件数に占める割合は横ばい**で推移しています。



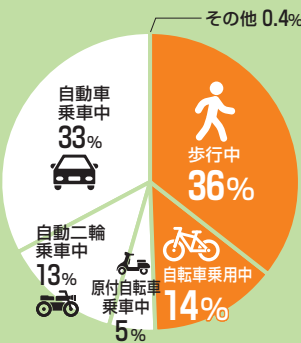
車道幅員別・状態別交通事故死傷者数(令和3年中)

車道幅員5.5m以上の道路における歩行者・自転車乗用中の死傷者の割合と比較して、
車道幅員5.5m未満の道路は約1.8倍多いです。



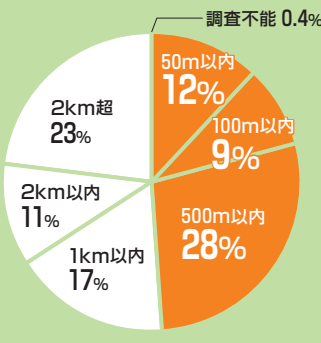
交通事故死者の状態別割合(令和3年中)

交通事故死者数の約半数が**歩行中・自転車乗用中**です。



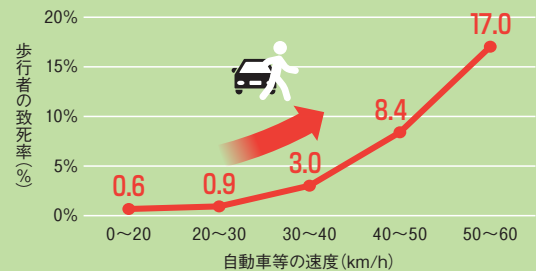
自宅からの距離別死者数の割合(令和3年中)

歩行中・自転車乗用中の交通死亡事故の、約半数は**自宅から500m以内**で発生しています。



自動車等の速度と歩行者の致死率

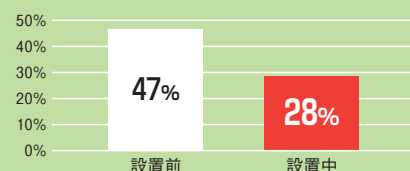
自動車等の速度が30km/hを超えると、歩行者の**致死率が急激に上昇**します。



●物理的デバイス設置による効果(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結果)

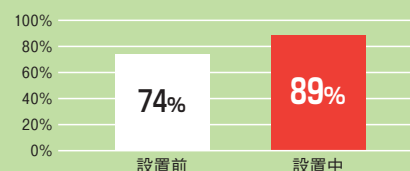
30km/hを超えて走行した自動車の割合

30km/hを超えて走行する自動車の**割合が低下**しました。



横断歩道付近で停止又は徐行した自動車の割合

横断歩道を渡ろうとする歩行者がいる場合の自動車の**停止・減速割合が向上**しました。



※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・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としている。

生活道路の新たな交通安全施策「ゾーン30プラス」

生活道路における人優先の安全・安心な通行空間の整備の更なる推進を図るため、最高速度30km/hの区域規制「ゾーン30」とハンブ等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」として設定し、道路管理者と警察が連携しながら整備を進めています。

警察による低速度規制
ゾーン30

ゾーン30
 最高速度30km/hの区域規制

道路管理者による物理的デバイス設置

進入抑制対策



ライジングボラード
 ポールを昇降させ、交通規制が実施されている時間帯等の車両の進入を抑制する構造物です。

速度抑制対策



ハンブ
 路面をなめらかに盛り上げ、30km/h以上の速度で走行する車両の運転者に不快感を与える構造物です。



スムーズ横断歩道
 車両の運転者に減速と横断歩行者優先の遵守を促す、ハンブと横断歩道を組み合わせた構造物です。



狭さく
 車道の通行部分を局部的に狭くし、車両の速度を抑制する構造物です。



シケイン(クランク型)
 一定区間の道路を直線的に屈曲させ、車両の速度を抑制する構造物です。



シケイン(スラローム型)
 一定区間の道路をカーブさせ、車両の速度を抑制する構造物です。

ゾーン30プラス

ゾーン30プラス

看板
 <ゾーン30プラスの入口(岐阜県各務原市の例)>
 路面表示

進入抑制対策
 速度抑制対策



スムーズ横断歩道設置状況

ポイント 1 交通規制のプロの働きかけによるスタートダッシュ

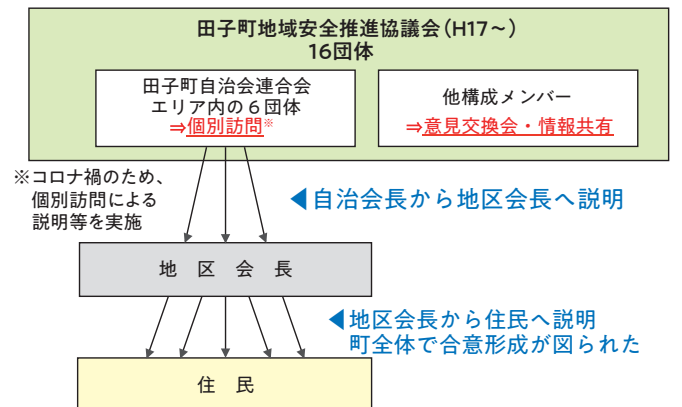
交通規制の専門知識を有する青森県警交通規制課の機動規制係が、所轄警察署や道路管理者に、ゾーン30プラスの推進について働きかけを行ったことで、関係者の理解が深まり、早期整備につながった。



機動規制係による道路管理者等に対する働きかけ状況

ポイント 2 既存の枠組みを活用した迅速な合意形成

交通事故防止等のために構成する既存の協議会を活用することで、迅速に合意形成を図ることができた。



※コロナ禍のため、個別訪問による説明等を実施

ポイント 3 適時適切な広報によるマスコミ報道等を通じた効果的な情報発信

スムーズ横断歩道完成時に、所轄警察署が教職員や児童に対し交通安全指導を実施。新聞やテレビ等のマスコミに報道されることにより、物理的デバイスの効果等を発信できたことで、県内の他地区からの関心も高まった。



交通安全指導の様子

ポイント 4 冬期の維持管理も問題がないことを確認(除雪作業等)

除雪作業を慎重に行う必要はあるが、現状において、大きな支障は出ていない。また、一冬を越えて、損傷や劣化等も生じていない。



除雪作業の様子

地域の課題の把握

田子町 町内の生活道路の合同現地地点検で、対策必要箇所を抽出
警察 県内では高齢者やこどもの事故が増加傾向

「ゾーン30プラス」(候補)の設定

田子町 対策の必要性に関する議論が進められ、取組方針について、警察機動規制係、青森河川国道事務所(国土交通省)と意見交換
警察 住民の交通安全意識の高さや各学校施設が近接し効果が期待される点などから、田子町において「ゾーン30プラス」の取組を検討

「ゾーン30プラス」整備計画の策定

田子町 地域安全推進協議会での意見交換や地域での合意形成を図るため「意見交換会」を開催(自治会への事前の個別訪問による説明も実施)
警察 機動規制係を中心に、地域等へ物理的デバイスの設置・交通規制効果等を説明

対策の実施

田子町 小学校前にスムーズ横断歩道を設置
警察 スムーズ横断歩道の完成に合わせて、交通安全指導及び広報を実施
田子町
警察 中長期の対策案(狭さくの設定、歩道整備など)を立案

対策の効果検証

田子町
警察 田子町、警察、青森河川国道事務所が連携して、関係者ヒアリング等を実施
今後、周辺住民や通学児童へのアンケート調査等も検討中

「ゾーン30プラス」整備計画の改善・充実

田子町
警察 地域の意見や事故発生状況等を踏まえ、引き続き、道路管理者と警察が緊密に連携し、PDCAサイクルに基づくゾーン30プラスの改善策の検討や充実を図っていく
また、未実施の追加対策(狭さくや歩道設置等)も引き続き、推進していく

ゾーン30プラス整備に関する地域等の声

スムーズ横断歩道設置後は歩行者が見やすくなり、段差を通るときも思ったより衝撃がなかった。安全性が高まり、保護者や児童からも好評である。

学校関係者

冬季の維持管理を心配していたが、除雪作業も可能であり、損傷や劣化も生じていない。また、関係者が多岐にわたり、調整等が大変であったが、好評であり、やってよかった。

道路管理者(田子町)

物理的デバイス設置後の交通事故状況調査を行ったところ、事故は発生していない。

警察



連続ハンプ設置状況 (福岡県北九州市)



中央線の消去・狭さく設置状況 (福岡県古賀市)

地域の課題の把握

- 北九州市 ETC2.0のデータから、通過交通が多い箇所、速度超過箇所などを分析
- 古賀市 古賀東小学校地区における、速度超過・抜け道利用などの課題を自治会等関係者から意見聴取
- 警察 ゾーン30整備前後の事故状況を分析した結果、歩行者・自転車に関する事故は全体と比べ減少率が低いことを確認

「ゾーン30プラス」(候補)の設定

- 北九州市 通過交通が多い路線、速度超過路線にて、物理的デバイス設置候補箇所等を選定、可搬式のハンプ設置による実証実験を実施
- 古賀市 課題への対策案について自治会等から意見聴取
- 警察 既存のゾーン30の事故状況を精査し、事故が多い地区を抽出。物理的デバイス設置済の地区も含めて、道路管理者へ「ゾーン30プラス」の取組を働きかけ

「ゾーン30プラス」整備計画の策定

- 北九州市 自治会会長や小学校へ計画説明・意見聴取、ハンプの単独設置のみによる効果を懸念する声を受け、追加対策(連続ハンプ)の実施で合意形成
- 古賀市 ゾーン30整備予定箇所について、自治会からの速度抑制対策への要望を踏まえ、物理的デバイス(狭さく)を整備することで合意形成
- 警察 コロナ禍で地元説明会が困難な中、地元区長を中心に資料等を活用し、個別調整を実施

対策の実施

- 北九州市 小学校前の横断歩道をスムーズ横断歩道に改良、直線道路には4連続ハンプを設置し、地区の入口部には、看板・路面表示を整備
- 古賀市 下り坂で速度が出やすい場所に狭さくを設置し、地区の入口部には、看板・路面表示を整備
- 警察 既存のゾーン30路面表示を活かした路面表示整備、標識の重なりや柱の乱立防止(看板を1本の柱に集約等)などを道路管理者と調整

対策の効果検証

- 北九州市 ETC2.0データから、車両走行速度の抑制効果等を確認。自治会長へのヒアリングから、車両走行速度低下等への実感の声や、走行時の騒音が気にならない点などを確認
- 古賀市
- 警察 スムーズ横断歩道の整備前後の車両走行速度等を国土交通省からの協力を得て定点カメラで検証

「ゾーン30プラス」整備計画の改善・充実

- 北九州市 今後も地域の声を聞き、必要に応じて追加の交通安全対策を検討
- 古賀市 効果を検証したうえで、他の通学路での導入も検討
- 警察 地元区長の要望等を基に今後の対策検討

ポイント 1 ビッグデータ活用と試験設置で合意形成

北九州市における地元協議の際に、ビッグデータ分析結果を活用し、対策の有効性をわかりやすく説明。また、ハンプの試験設置による、騒音等への懸念の解消や地域意見の収集により効果的な計画(連続ハンプ整備)を策定



ハンプの試験設置の様子

ポイント 3 広報により取組を他の地域へ拡大

道路管理者と警察が連携したマスコミリリースによるメディア広報や、警察によるホームページ上でのゾーン30プラス整備地区情報の紹介、保護誘導・啓発活動を展開



ゾーン30プラス整備地区を紹介する「ふくおか交通情報マップ」



県警マスコットキャラクターによる保護誘導・啓発活動の様子

ポイント 2 効果を形で実感いただく早期整備

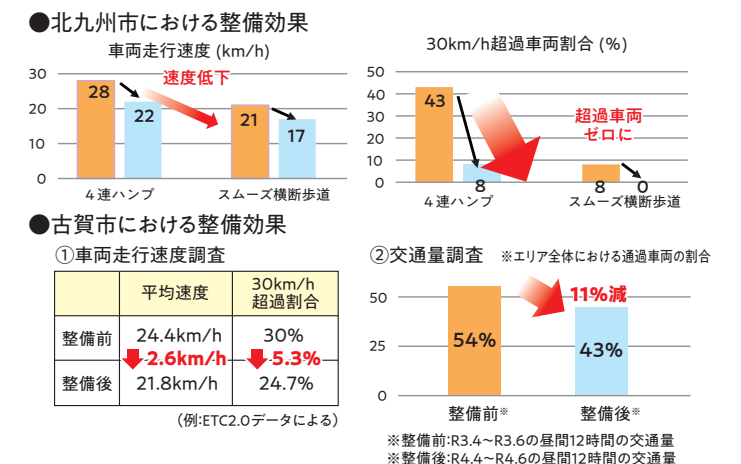
既存の「ゾーン30」エリアを中心に、更なる生活道路の交通安全の向上を目指して、既存の路面表示も活用し早期整備を実現



路面表示の整備状況

ポイント 4 連続ハンプ・スムーズ横断歩道の設置で効果発現

物理的デバイス整備後は通過車両の走行速度が低下し30km/h超過車両も大幅に減少するなど、整備効果が発現



ゾーン30プラス整備に関する関係者等の声

地域住民 (北九州市)

車両がハンプの手前で明らかに徐行している様子をよく見かける。走行時の騒音は全く気にならない。

道路管理者 (北九州市)

ビッグデータの分析結果のみに頼るのではなく、地域住民だからこそ把握している危険箇所も盛り込むことで、行政からの一方通行にならないように配慮。整備後の苦情などは無く、実際に現地様子を見ても速度抑制の効果がみられる。その他の地域でも、ハンプの設置要望が増えてきている。

警察

今回の整備地区内における更なる物理的デバイスの設置や、各地区におけるゾーン30プラス整備地区拡大への要望が高まった。