



警察庁

National Police Agency

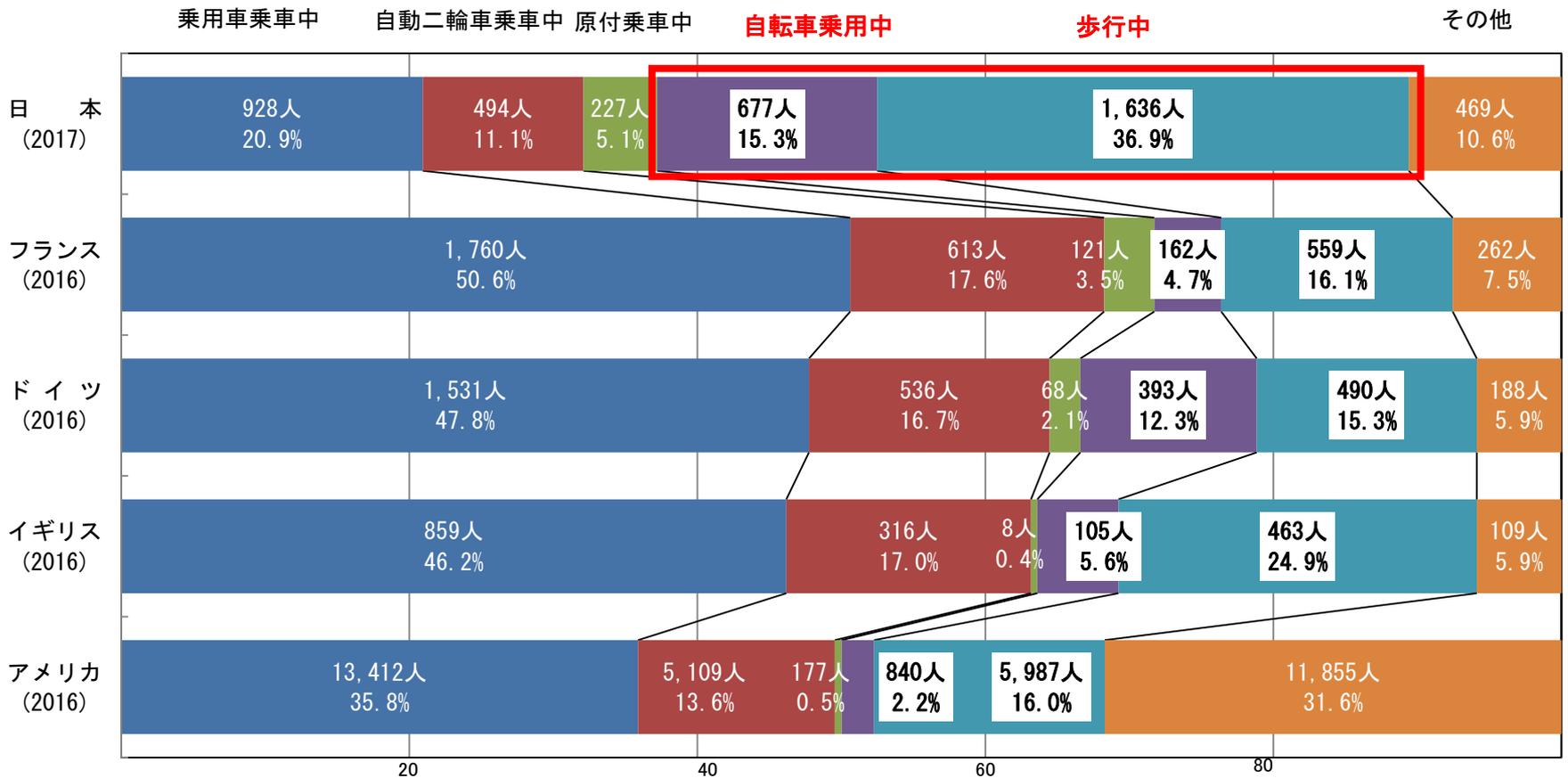
生活道路交通安全フォーラム

「ゾーン30」による 生活道路対策について

警察庁交通局交通規制課理事官 大野 敬

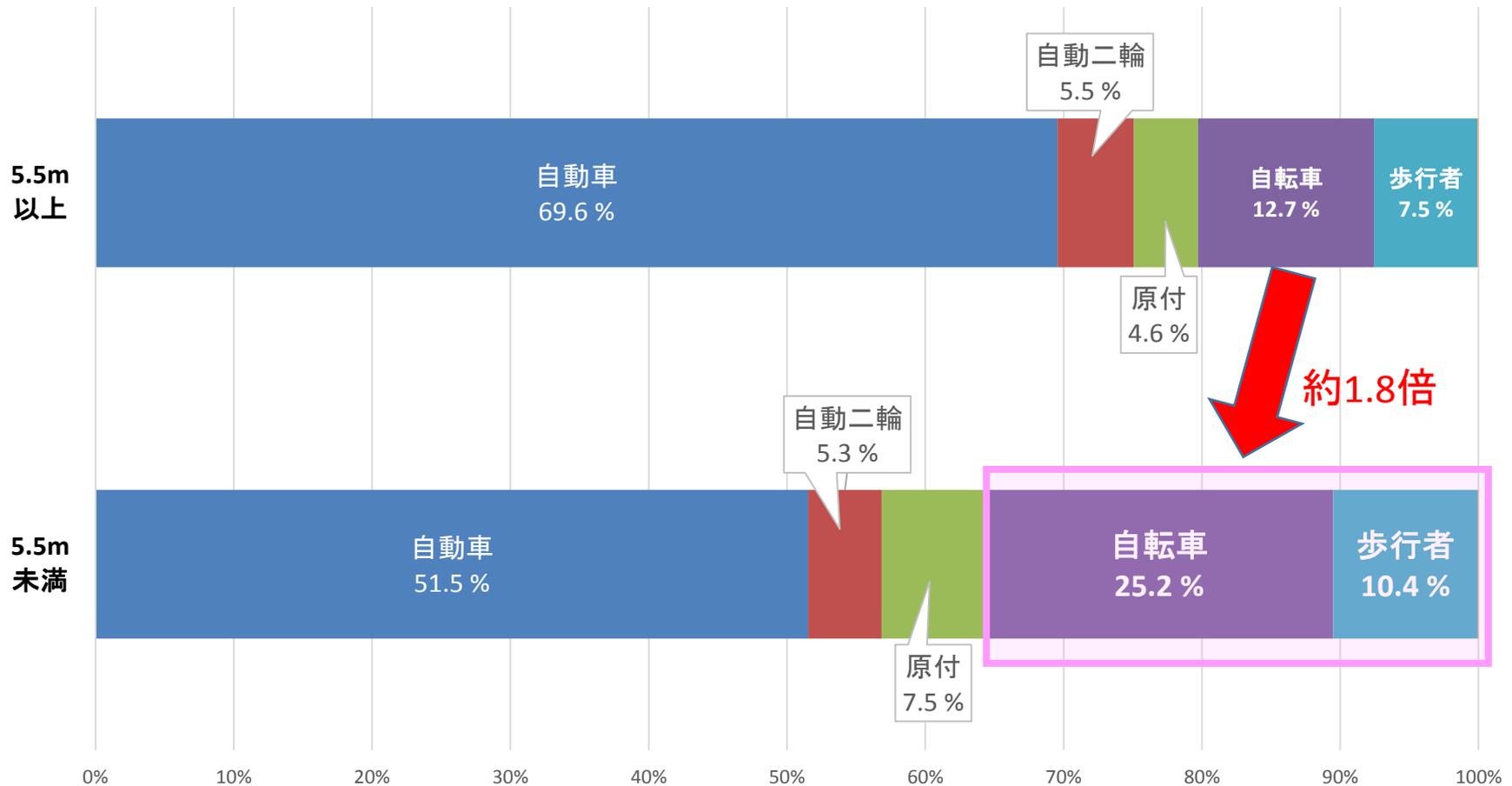
状態別30日以内死者数の欧米諸国との比較（平成29年中）

日本では自転車乗用中・歩行中が占める割合が半数以上を占めている。



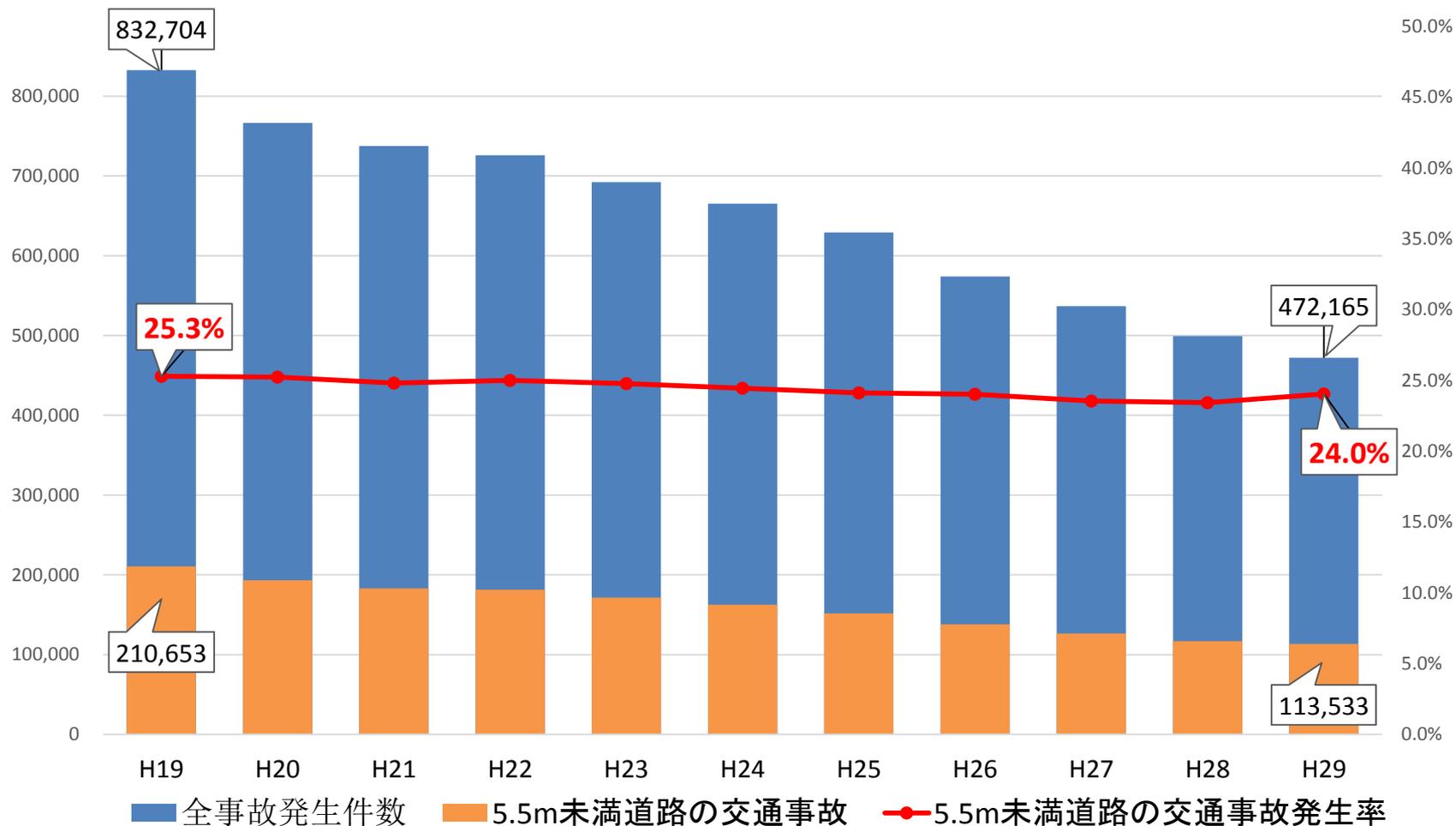
(注) 欧米諸国においては、2016年の統計である。

幅員別・状態別死傷者数(平成29年中)

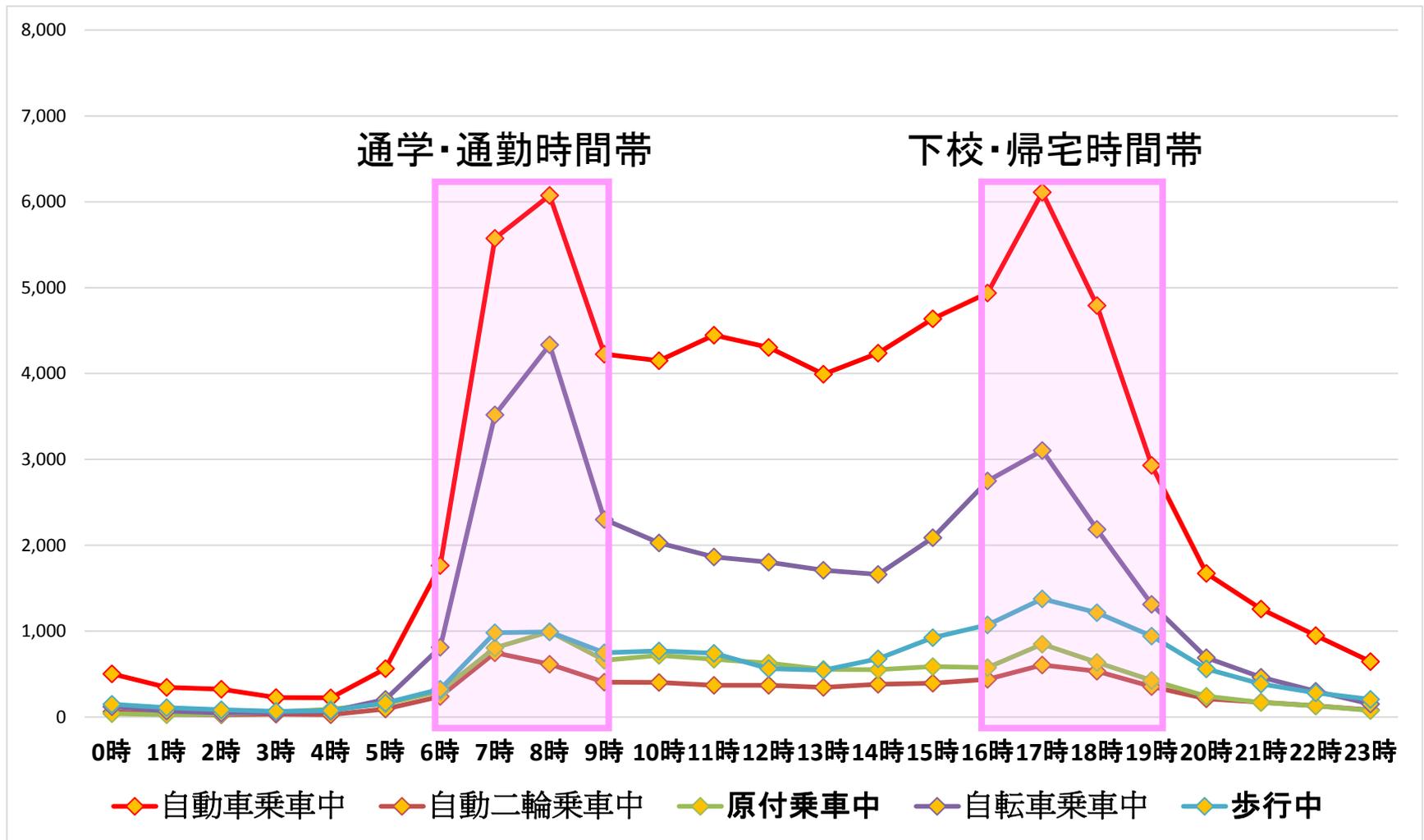


状態別の交通事故死傷者数を見ると、幅員5.5m未満の道路における歩行者・自転車乗用中の死傷者数が占める割合は、幅員5.5m以上の道路の約1.8倍を占める。

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



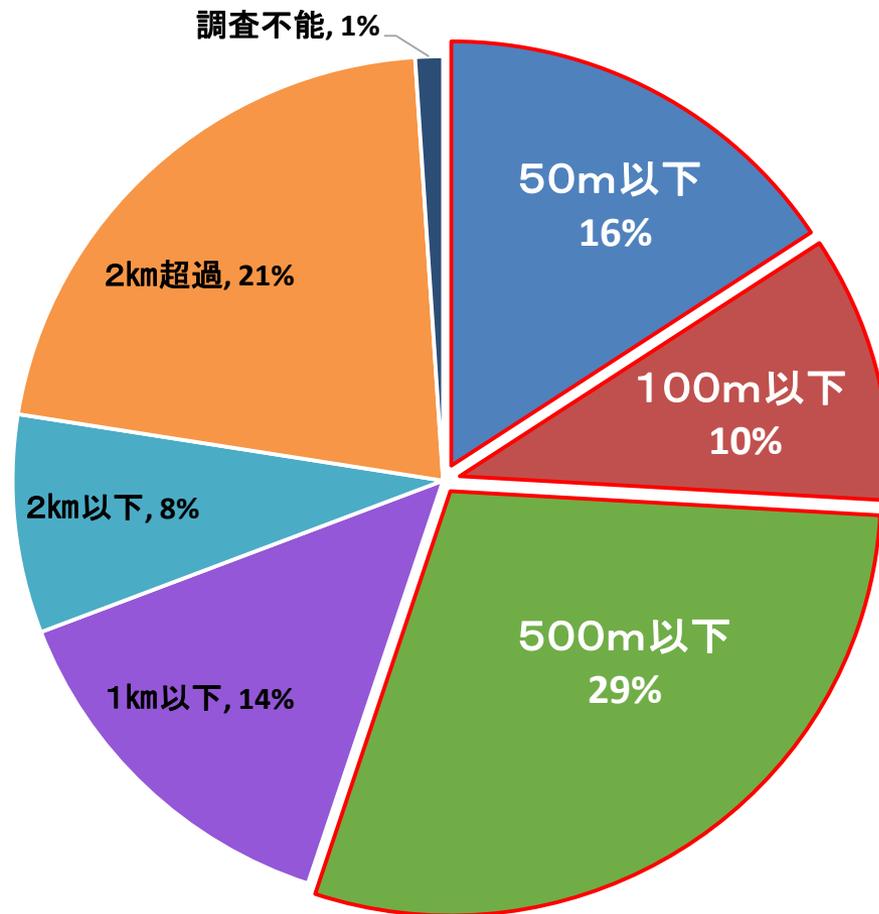
5.5m未満の道路における状態別・時間別発生状況(平成29年中)



状態別時間帯別死傷者数をみると、状態別では、自動車乗車中と自転車乗用中の事故が多く、時間帯別では、午前6時～午前9時の間及び午後4時～午後7時の間の発生が多い。

状態別・自宅からの距離別死者数(平成29年中)

歩行中の交通事故



平成29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る。**

これまでのゾーン対策

スクール・ゾーン(S47～)

学校周辺で子どもが通学する場所の安全対策

生活ゾーン(S49～)

住宅地・商店街等の生活の場の安全対策

シルバー・ゾーン(S63～)

高齢者の通行が多い場所の安全対策

コミュニティ・ゾーン(H8～)

快適な生活環境が侵害されている場所の安全対策

標識令を改正

- ・標識に背板を設置
- ・補助標識により区域の指定が可能

交通規制と物理的デバイスと組み合わせた施策を推進



あんしん歩行エリア(H15～)

住居系地区等の歩行者等の安全通行確保対策

歩行者・自転車に係る事故が多発する場所に交通安全施設整備等を実施

ゾーン30 (H23～)

生活道路における歩行者等の安全な通行を確保

○ コミュニティ・ゾーン(H8～)

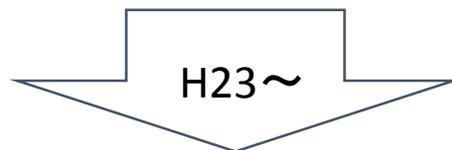
日常生活圏や小学校区等、地区としてまとまりのある、**概ね25ha～50haの範囲**において

- ・ **交通規制**(最高速度30km/hの区域規制、通行禁止規制等)
- ・ **道路整備**(ハンプ、狭さく、歩道等の整備)

を組み合わせた対策を推進

【課題】

ゾーンの面積基準が広く、ゾーンの設定が困難 ⇒ 全国的な普及に至らなかった
必須とされた道路整備に係る予算措置が困難



生活道路対策としての「ゾーン30」

歩行者等の通行が優先され、通過交通が限りなく抑制されるべき地区を面積にかかわらず、柔軟に「ゾーン30」として設定

【必須条件】

「ゾーン30」は、最高速度30km/hの区域規制

【その他場所に応じて＝「選択的対策」】

地域住民の意見、道路管理者と連携し

- ・ ゾーン入口にシンボルマーク看板や路面標示の設置
- ・ 通行禁止、一方通行などの交通規制を実施
- ・ ハンプや狭さく等の物理的デバイスを設置
- ・ 路側帯の整備・拡幅、車道中央線の抹消 など

「ゾーン30」とは何か

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）

ゾーン入口の対策

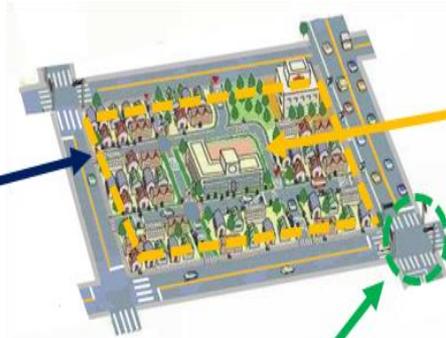
区域規制標識の設置



路面表示(法定外)の設置



大型通行禁止規制等の実施



最高速度規制の実施



ハンブ等の設置



路側帯の設置・拡幅と中央線の抹消



信号制御の見直し



右折車線の設置と進行方向別通行区分規制の実施



ゾーン内の対策

ゾーン周辺の対策

<凡 例>

対策名 公安委員会の対策

対策名 道路管理者の対策

対策名 公安委員会又は道路管理者の対策



諸外国の生活道路対策の例

【イギリス】「20マイルゾーン」

20マイル規制とハンブ等の物理的デバイスの設置を組み合わせ



【スペイン】「ゾーン30」又は「ゾーン20」

30km/h又は20km/h規制のほか、ハンブや横断歩道へのフラワーポットを設置



【ドイツ】「ゾーン30」

30km/h規制のほか、ハンブ等の物理的デバイスを設置



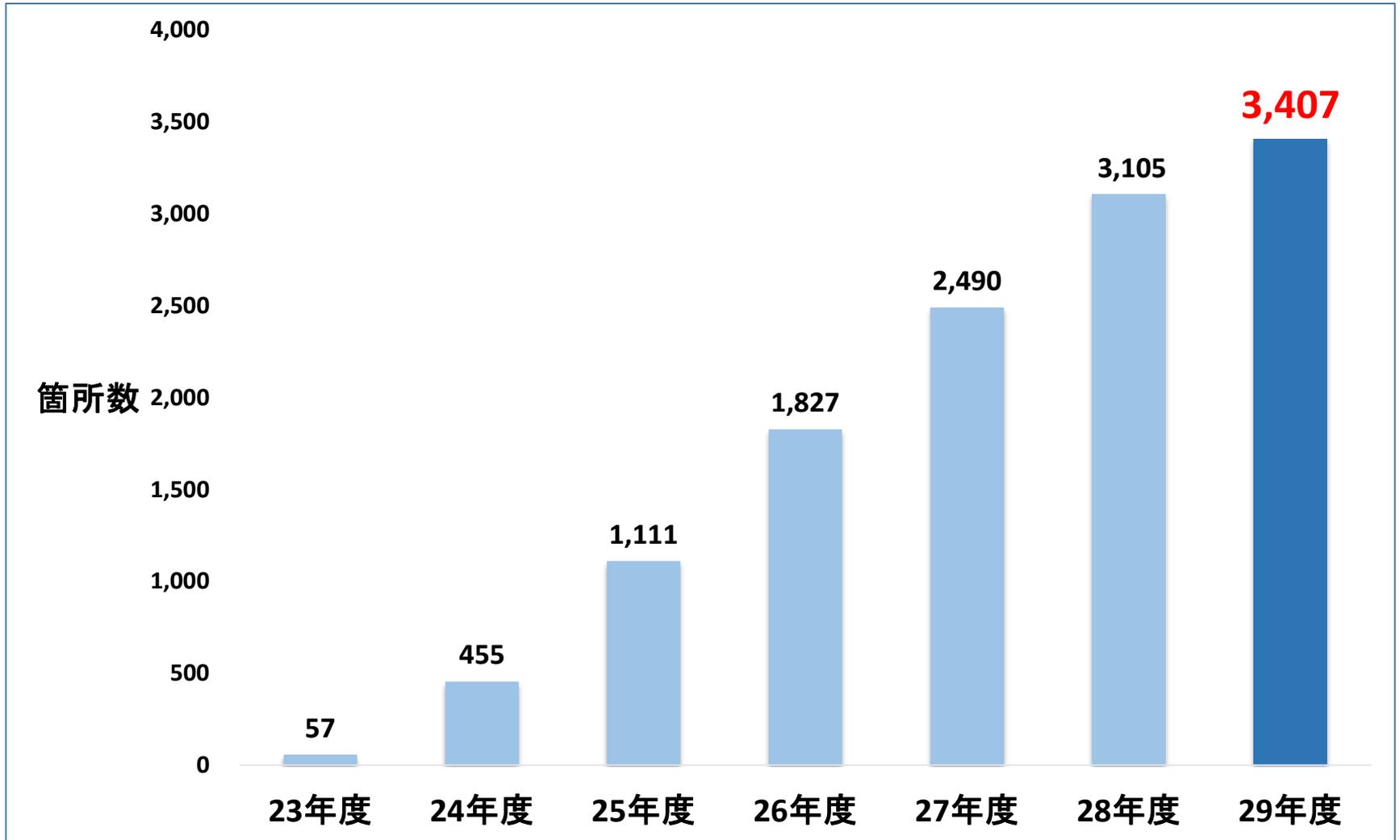
【スイス】「ゾーン30」

30km/h規制のほか、ゾーン入口を狭くし、ゾーン内にハンブ等の物理的デバイスを設置



「ゾーン30」の整備状況

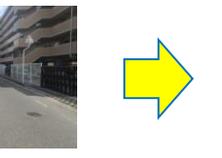
全国で3,407カ所を整備
(平成30年3月末)



「ゾーン30」の推進状況

「ゾーン30」における選択的対策の実施状況

平成28年度末までに整備された「ゾーン30」における選択的対策の実施状況を見ると、路面表示（「ゾーン30」）の実施箇所数が最も多く、一方で物理的デバイスの実施箇所数は少ない。

「ゾーン30」(3,105か所)での 選 択 的 対 策	実施箇 所数	実施率	対策事例			
ゾーン入口の明確化対策	2,679	86.3%	シンボルマ ーク入り看板	路面表示 「ゾーン30」	路面表示 「ゾーン30」以外	入口カラー化
シンボルマーク入り看板	583	18.8%				
路面表示（「ゾーン30」）	2,606	83.9%				
路面表示（「ゾーン30」以外）	214	6.9%	ハンプ	狭さく	スラローム	クランク
入口カラー化	401	12.9%				
物理的デバイスの設置	129	4.2%	大型通行禁止等	一時停止	横断歩道	
ハンプ	37	1.2%				
狭さく	69	2.2%	路側帯の設置・拡幅 及び中央線の抹消			
スラローム・クランク	32	1.0%				
交通規制の実施	320	10.3%				
大型通行禁止等	77	2.5%				
一時停止	174	5.6%				
横断歩道	157	5.1%				
路側帯の設置・拡幅 及び中央線の抹消	650	20.9%				

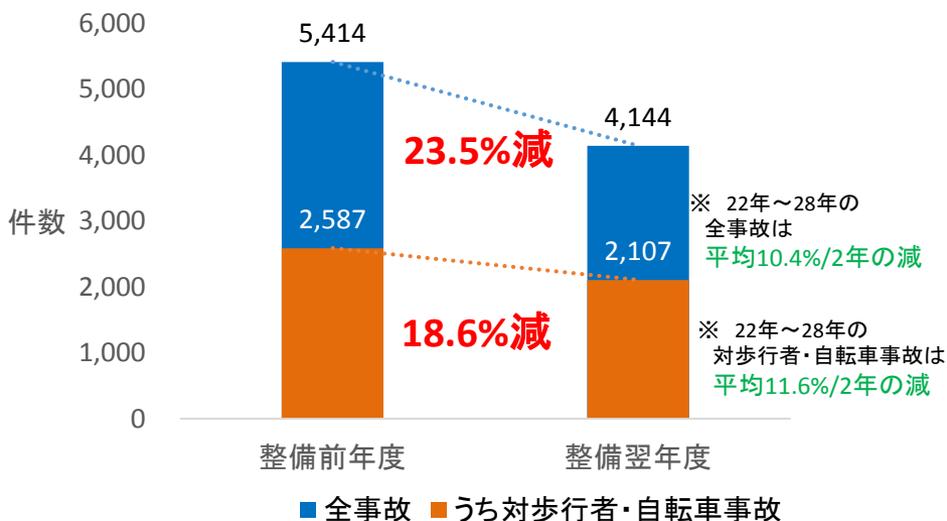
「ゾーン30」の整備効果

交通事故発生件数の変化

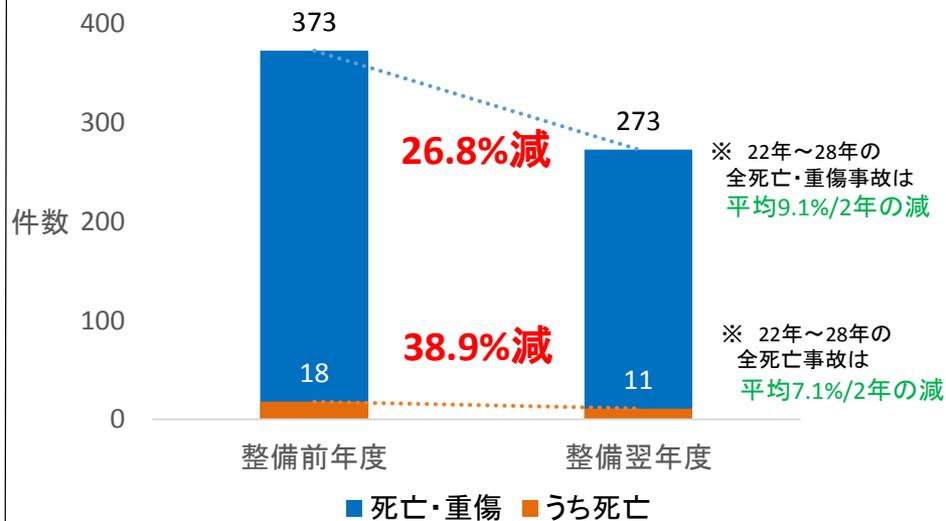
平成27年度末までに全国で整備した「ゾーン30」（2,490か所）において、整備前年度の1年間と整備翌年度の1年間における交通事故発生件数を比較したところ、交通事故発生件数及び対歩行者・自転車事故（内数）はいずれも減少（それぞれ23.5%減、18.6%減）した。

「ゾーン30」の整備前後における交通事故発生件数の比較（平成27年度末までに整備した2,490か所）

【交通事故発生件数】



【うち死亡・重傷事故発生件数】

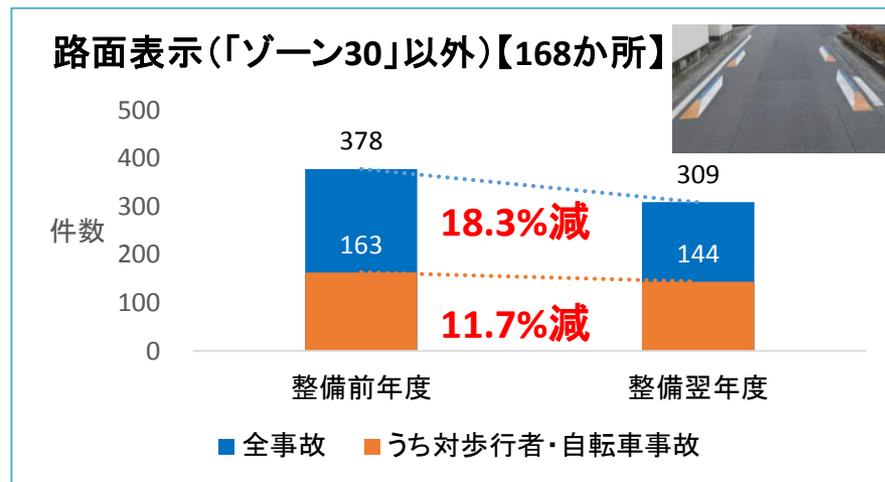
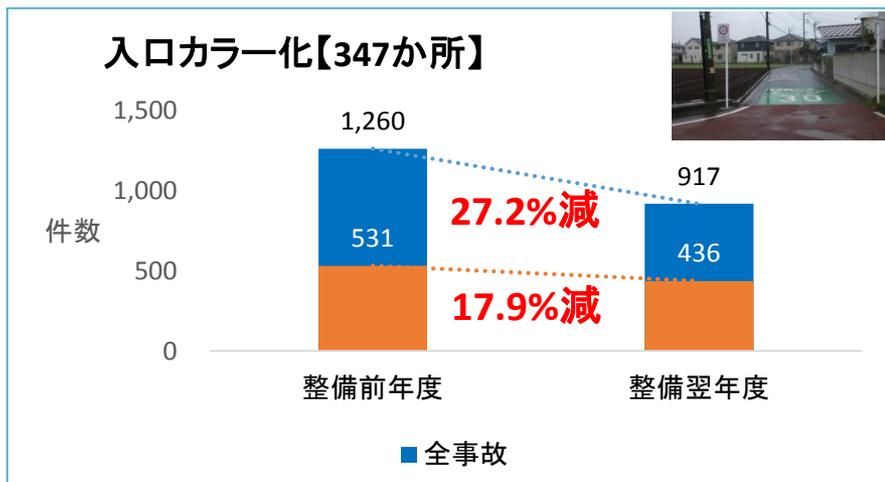
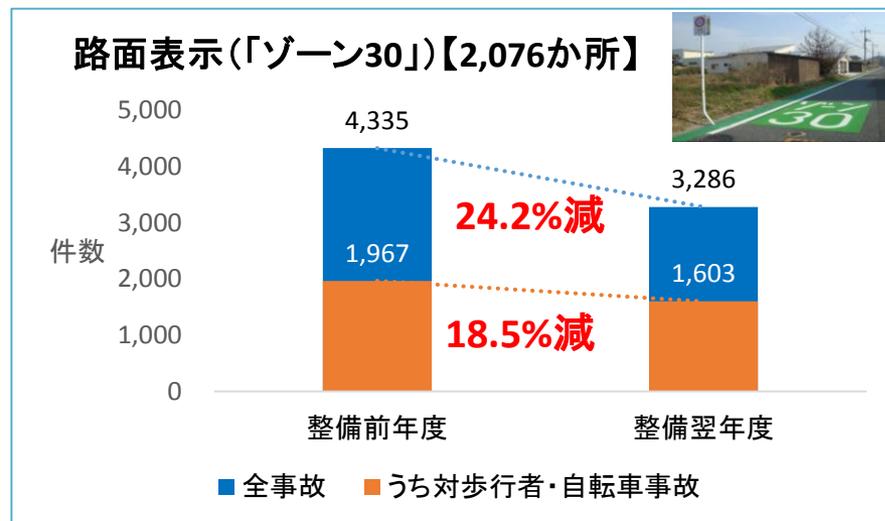
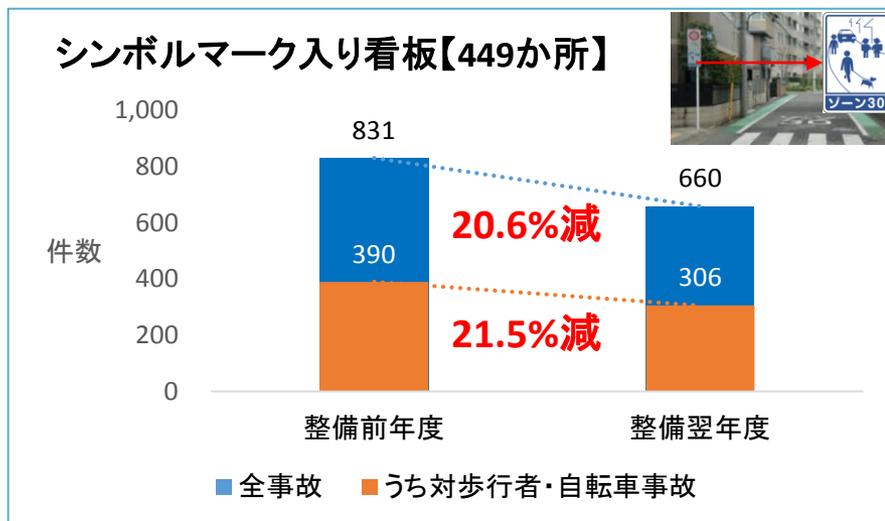


(注)

「対歩行者・自転車事故」とは、自動車が第1当事者又は第2当事者であったときに相手当事者が歩行者又は自転車であった事故をいう。

「ゾーン30」の整備効果

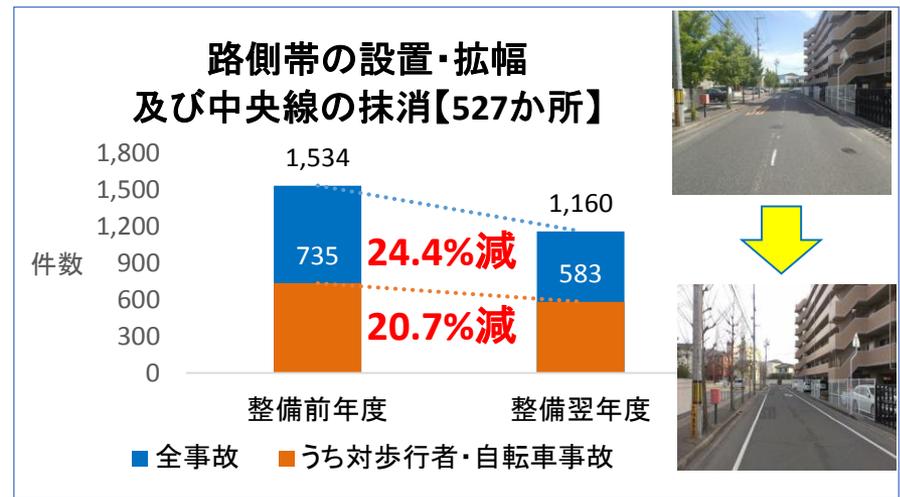
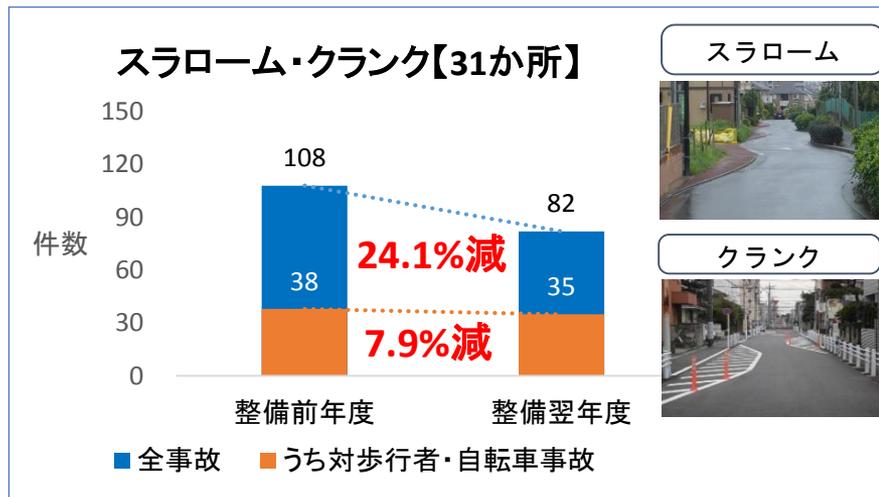
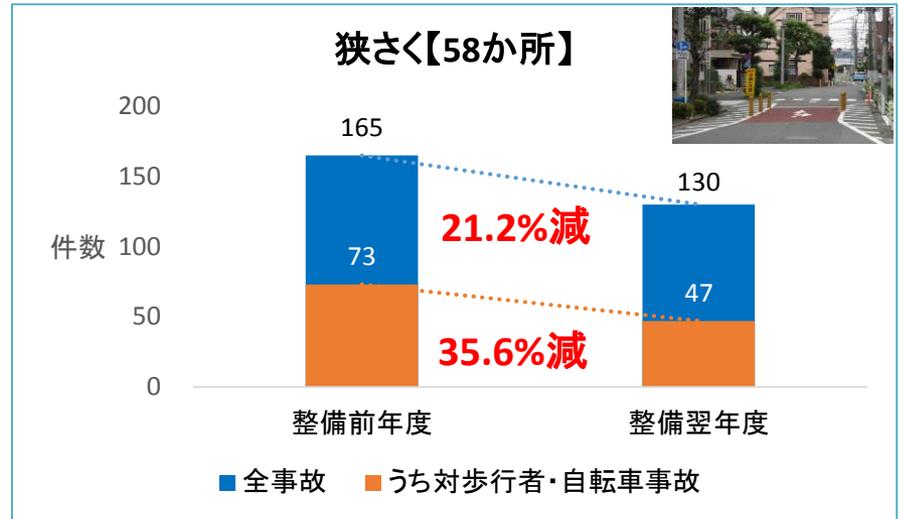
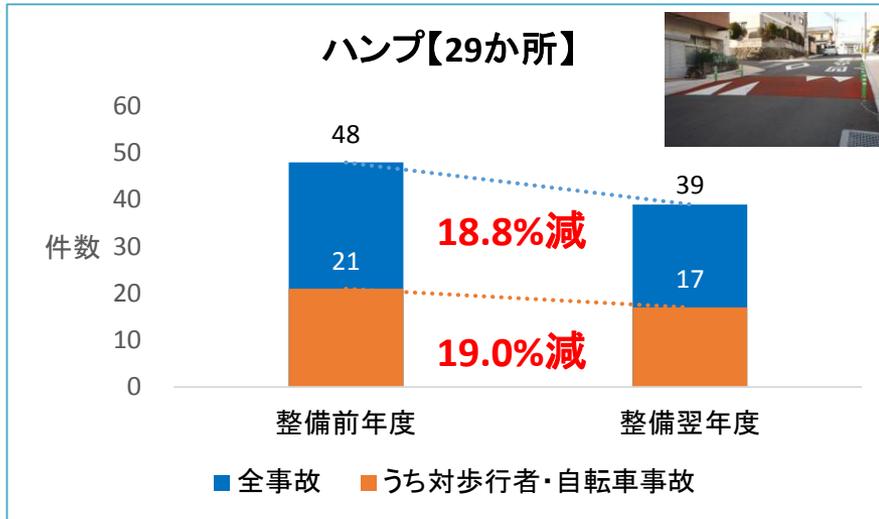
実施された選択的対策別の交通事故発生件数の減少率①（ゾーン入口の明確化対策関係）



（注）上記対策の箇所数については、他のゾーン入口の明確化対策を合わせて行っている箇所も含む。

「ゾーン30」の整備効果

実施された選択的対策別の交通事故発生件数の減少率②（物理的デバイスの設置等関係）



（注）上記対策の箇所数については、他のゾーン入口の明確化対策を合わせて行っている箇所も含む。

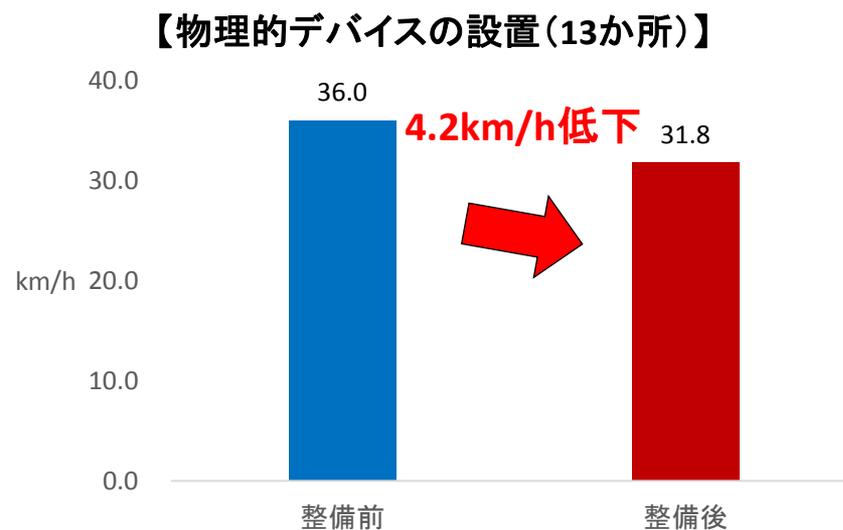
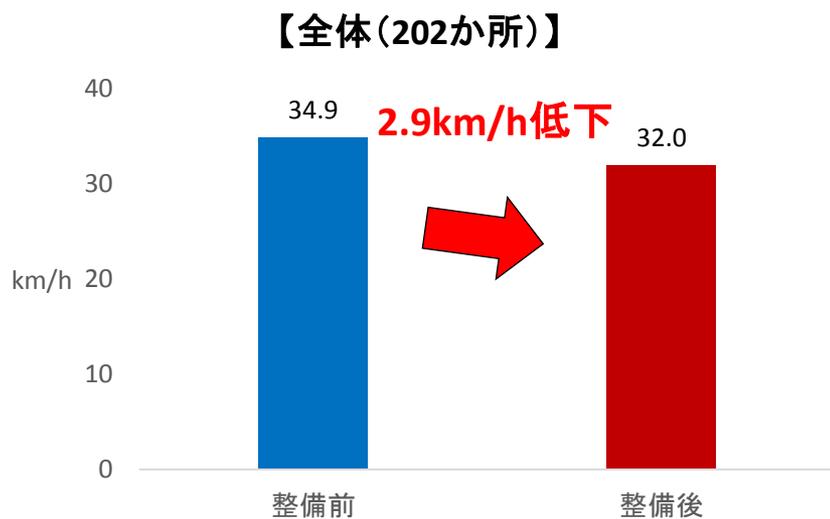
「ゾーン30」の整備効果

通過速度の変化

平成28年度末までに埼玉県警・京都府警で整備した「ゾーン30」のうちの202か所において、整備前後における平均通過速度を比較したところ、2.9km/h低下した。

また、物理的デバイスを設置した13か所においては、4.2km/h低下した。

「ゾーン30」の整備前後における平均通過速度の比較
(平成28年度末までに埼玉県警・京都府警で整備した「ゾーン30」のうちの202か所)



効果的な周知広報

アンケート調査を併用した周知広報（警視庁）

シンボルマーク入り看板を設置した整備箇所において、「ゾーン30」の認知度及び自動車運転時の意識変化などを確認するため、地域住民及び道路利用者に対するアンケート調査を実施。

（平成26年度整備地区5か所）

【アンケート調査の実施方法】

- ・ 地域住民、事業者等への配布
- ・ 道路利用者への直接配布

【アンケート調査の回収率】

- ・ 平成26年度～8,521枚配布、1,710枚回収（回収率20.1%）
- ・ 平成28年度～7,524枚配布、1,643枚回収（回収率21.8%）

	「ゾーン30」 の認知度	自動車運転時の意識変化		
		速度に気をつけている	歩行者に気をつけている	通り抜けを控えようと思う
設置直後（H26年度）	10%	74%	73%	68%
2年後（H28年度）	45%	94%	97%	78%
増減	+35ポイント	+20ポイント	+24ポイント	+10ポイント

【シンボルマーク入り看板の設置】



（表面）



（裏面）



（表面）



（裏面）



今後の取組

「ゾーン30」については、最高速度30km/hの区域規制のみを必須とし、場所に応じてゾーン入口の明確化など選択的対策を実施することとした結果、全国的に整備が進むとともに、一定の交通事故抑止効果及びゾーン内における自動車の通過速度の抑制効果が認められた。



○ 「ゾーン30」の更なる推進

公共施設や病院・児童遊園など高齢者や子供が利用する施設等も含む区域等において、引き続き、各都道府県警察において、「ゾーン30」の新たな整備を推進する。

○ 継続的な効果検証と対策の見直し

交通事故が増加した箇所など十分な効果が見られない整備箇所においては、事故の状況を分析した上で、「ゾーン30」であることを明示する法定外表示や物理的デバイスの設置等の実施を検討する。

○ 効果的な整備事例の共有

対策の分析や今後の効果的な整備に資するため、各都道府県警察に対し効果的な整備事例を共有する。

※ 平成29年7月には、「ゾーン30」の好整備事例等を記載した「生活道路対策としてのゾーン30に関する取組事例集」を作成。