

「ゾーン30プラス」セミナー2021 開催概要(令和4年1月13日)

<日 時> 令和4年1月13日(木) 14:00~17:00
<会 場> 星陵会館ホール
<主 催> 国土交通省
<参加者> 会場: 約80名、オンライン: 約600名
<プログラム>
【基調講演】
久保田 尚 氏 埼玉大学大学院教授
【施策紹介】
藤岡 基樹氏 警察庁 交通局 交通規制課 課長補佐
田宮 佳代子氏 国土交通省 道路局 環境安全・防災課 道路交通安全対策室 室長
【事例紹介】
牧原 大貴氏 朝霞市 都市建設部 まちづくり推進課 交通政策係
佐藤 智洋氏 船橋市 道路部 道路計画課 課長
渡辺 泰友氏 福山市 建設局 土木部 道路整備課 企画担当次長
辻 直人氏 岐阜県警察本部 交通部 交通規制課 規制係長
【技術的な情報提供】
池田 武司氏 国土技術政策総合研究所 道路交通研究部 道路交通安全研究室 主任研究官
【オブザーバー】
寺内 義典氏 国土館大学教授
小嶋 文氏 埼玉大学大学院准教授

基調講演(久保田教授) 『新たな連携施策「ゾーン30プラス」からはじめる人優先の道路空間づくり』



- 日本は欧米諸国と比較して市街地での事故や歩行者・自転車が死亡する事故が多く、家の近所を歩く歩行者の命を守る必要がある
- ハンブはサイン曲線で施工することで大きな音や振動が抑制される
- 「ゾーン30プラス」は各種交通規制と物理的デバイスがセットで導入でき、ヨーロッパのような安全な市街地を実現できる非常に効果の大きいツールである
- 道路交通安全事故の社会を目指すためには、小学生の通学時の交通事故をZeroに、その次に下校時、帰宅後、市街地と具体的な戦略をたてて取り組む必要がある

施策紹介

警察庁



- 生活道路(幅員5.5m未満の道路)の事故発生件数の割合は横ばいで推移
- ゾーン30の整備後は歩行者、自転車の死亡・重傷事故が26.5%減少
- 今後も道路管理者と警察が連携し、痛ましい事故を発生させないように「ゾーン30プラス」等の取り組みを推進

国土交通省



- 「ゾーン30プラス」では検討段階から警察と道路管理者が連携し、地域との合意形成を図りながら推進
- PDCAサイクルの継続的な取組を実施
- 通学路交通安全対策に係る「交通安全対策補助制度」を創設

事例紹介

朝霞市



- 地元住民等とのワークショップを開催したことで、地域の課題等の共通認識の形成ができた
- ビッグデータを活用したことで交通の流れ等を踏まえた面的な対策の検討ができた
- スムーズ横断歩道を設置した箇所では自動車の速度減少等の効果を確認した

福山市



- ETC2.0を活用した交通挙動分析、事前アンケートで把握した危険箇所の中から対策箇所を選定した
- 狭さくの設定による地域の反応を確認するため、社会実験(セーフティコーンを用いた狭さを仮設)を実施
- 対策後は30km/h以上の車両割合、85パーセンタイル値ともに減少

船橋市



- 船橋市ではハンブをはじめとした物理的デバイスを過去から設置してきた
- ハンブを設置する際、排水や平坦部とのすり付けに注意している
- 地域から要望があった場合、地元の方々に市との意見交換の場を設けてもらい、対策や事例を紹介している

岐阜県警察



- 対策箇所は約120名の児童が通学する道路であるが、抜け道利用の多い狭隘な道路であった
- 地域からの強い要望もあり、警察が規制速度を40km/hから30km/hに見直し、道路管理者がスムーズ横断歩道を設置した
- 対策後は住民や学校の方から「自動車が速度を落とすようになった」「横断歩道がわかりやすくなった」との好意的な意見が寄せられた

技術的な情報提供

国土技術政策総合研究所



- 適切なサイン曲線形状のハンブを容易に施工するため「ハンブの施工に関する参考資料(案)」やハンブの型枠を作成するためのサイン曲線形状データをHPに掲載
- 型枠の活用、溝切り部の作成や平坦部と傾斜部の分離施工・余長部分の設置等がポイント
- 施工方法はこれに限らず、現地の状況等に応じて、適宜検討・工夫が必要

オブザーバー



○「事例紹介」や「技術的な情報提供」の内容について、ご意見やご質問をいただきました

寺内 義典教授 小嶋 文准教授