「ゾーン30プラス」の整備等に関するQ&A

令和６年３月版

「ゾーン30プラス」の取組みの基本的な考え方について

Q1.ゾーン30とゾーン30プラスの違いについて教えてください。

A1.ゾーン30プラスは、単にゾーン30内に物理的デバイスを設置しているだけではなく、その整備計画の策定過程における地域での合意形成をより重視した施策となっています。
「ゾーン30プラス」とすることで、統一のシンボルマークの看板・路面表示などが可能となり、更なるドライバーへの周知効果等も期待できることから積極的に「ゾーン30プラス」の取組をご検討ください。

Q2.ゾーン30プラスは「登録するもの」でしょうか、もしくは「指定されるもの」なのでしょうか。

A2.「ゾーン30プラス」は、警察庁や国土交通省によってエリアの「指定」や「登録」が行われる制度ではなく、地域の住民、警察、道路管理者等の合意により地域が自ら整備計画を策定し、その計画に基づいて対策を実施する施策です。（そのため、地域において整備計画が「策定」されますが、その整備計画の国への「登録」や国からのエリア「指定」等は行われません。）

Q3. 既に「ゾーン30」と物理的デバイスが設置済みの地区を「ゾーン30プラス」（看板、路面表示のみ設置）とする効果はあるでしょうか。

A3.「ゾーン30プラス」の取り組みとして、既存の対策でエリア内の交通安全が確保されているか、課題がないかを確認し、追加対策等が必要ないことを地域で合意形成することも重要な取組と考えています。
なお、追加の対策が必要ない場合においても、「ゾーン30プラス」の入口に設置する看板や路面表示については、当該区域が人優先の道路環境であること及び物理的デバイスが設置されていることをドライバーに周知することも設置する目的の１つと考えておりますので、地域の要望も踏まえ必要に応じて設置の検討をお願いします。

Q4. ゾーン30プラスは、期間の面で、いつまでの対策として考えるべきでしょうか。

A4. PDCAサイクルに基づく取組は、終わりがあるものではなく、継続的に実施することが望まれます。時間の経過により交通量や周辺の環境も変化することが考えられることから、しっかりと効果が継続しているかどうか、適宜確認をしてください。

Q5. ゾーン30プラスではなく、ゾーン30を採用することは可能でしょうか。

A5. 地域等の要望も踏まえ、「ゾーン30」の区域規制のみで区域内の安全が確保されるのであれば、必ずしも物理的デバイスの設置を実施する必要はありません。

Q6. ゾーン30プラスの流れを説明するための資料はありますか。

A6. 現時点では、生活道路のポータルサイトにて、「ゾーン30プラス」等の紹介をしていますので、ご活用ください。
https://www.mlit.go.jp/road/road/traffic/sesaku/anzen.html
また、「ゾーン30プラス」実務者向けセミナー(2023)でご説明した施策紹介資料も公表していますので、ご活用ください。
https://www.mlit.go.jp/road/road/traffic/sesaku/koho-zone30-seminar2023.html

「ゾーン30プラス」の区域の設定について

Q7. ゾーン30プラスの範囲の決め方を教えてください。

A7.「生活道路のゾーン対策マニュアル」（交通工学研究会）において、基本的考え方や進め方、及び具体的な手法に関する情報が示されていますのでご参照ください。

Q8. ゾーン30の設置条件を満たしていない区域はどのようにしたら良いでしょうか。

A8. 最高速度30km/hの区域規制（ゾーン30）は、「２車線以上の幹線道路又は河川、鉄道等の物理的な境界で区画された場所をブロックとして選定する。」などの設定の手順により推進していくこととなります。
ゾーン30として設定できない区域であっても、交通実態等に応じ、必要と認められる交通規制を実施することはできます。

Q9. 既存のゾーン30を分割し、一部をゾーン30プラスとして設定することは可能でしょうか。

A9. ゾーン30を分割し、合意形成が図れたエリアをゾーン30プラスとして設定することも可能ですが、利用者への分かりやすさの観点からも、「ゾーン30プラス」エリアとして統一して頂くことが望ましいと考えております。

Q10. ゾーン30エリア内の物理的デバイスの数が1箇所であっても、ゾーン30プラスに設定することは可能でしょうか。

A10. ゾーン30プラス内の物理的デバイスの設置数や設置箇所に条件はありません。
一方で、エリア内において特定の路線のみに物理的デバイスが配置される場合、同じエリア内で交通の転換が起こり、結果的に地域の安全性の向上に繋がらない等の可能性も考えられるため、物理的デバイスの設置数や設置場所については、地域との合意形成や有識者の意見を踏まえる等、十分な検討をお願い致します。

Q11. エリアではなく、単路部等の路線のみでゾーン30プラスに指定することは可能でしょうか。

A11. 路線のみで速度規制をかける場合は、「ゾーン30プラス」とはなりません。ただし、面的な交通安全対策を要しない場合であっても、通学路等での歩行者等の安全を確保するため、車両の速度を抑制する必要がある場合には、「ゾーン30プラス」に準じて路線ごとの低速度規制を実施するとともに、物理的デバイスを設置するなどの実効性のある交通安全対策の実施が重要です。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、地域の特性に応じた対策を実施して頂きたいと考えております。

Q12. 物理的デバイスは整備済みで看板・路面表示を設置するだけですが、改めて地元合意やビッグデータ等を活用した効果検証等を行う必要はあるのでしょうか。

A12. ゾーン30プラスの取組では、既存の対策も含めた現状の課題について地域住民と共有し、対策の必要性等について合意形成を図ることが重要と考えているため、既存の対策や追加対策も含めた対策内容等について、整備計画を策定してください。また、看板・路面表示の設置だけでも、PDCAの継続的な取り組みの観点で、区域内の安全性が確保されていることを確認するための現状把握を実施してください。なお、効果検証については、必ずしもビックデータの活用を求めるものではなく、アンケート調査等の手法により検証することも可能です。

Q13. ゾーン30プラスとコミュニティゾーンが重複する場合は、ゾーン30プラスに統一すべきでしょうか。

A13. 「ゾーン30プラス」の看板・路面表示は、当該区域内が人優先の道路環境であること及び物理的デバイスが設置されていることをドライバーに周知することも目的に、全国統一のシンボルマーク入りの法定外表示及び看板を設置することとしています。「コミュニティ・ゾーン」のエリアが重複する場合は、看板・路面表示の乱立等を避けるため、できるだけ「ゾーン30プラス」に統一して頂くことが望ましいです。

Q14. 物理的デバイスの試験設置を前提に地元合意を得て整備計画を作成した後に、整備段階で地元の合意が得られず、物理的デバイスの設置が出来なかった場合でも、ゾーン30プラスとして問題ないでしょうか。それともゾーン30プラスの計画を取り下げることになるのでしょうか。

A14. 物理的デバイスの試験設置を経て、設置についての合意形成が図れた後に整備計画を策定してください。
なお、地元との合意形成や設置への理解を得ること等を目的として、物理的デバイスを試験的に設置することは有効な手法であると認識しています。 国交省（事務所）から仮設ハンプの貸し出しもしておりますのでご活用ください。
https://www.mlit.go.jp/road/road/traffic/sesaku/pdf/leaflet-b.pdf

Q15. 当初整備した物理的デバイスでは効果が得られなかった状況で、追加対策検討時に物理的デバイスの設置ができない場合、ゾーン30プラスとしての取り扱いは変化するのでしょうか。

A15. 追加対策検討時に物理的デバイスが設置できなくとも、当初実施された短期対策がゾーン30プラスとしての要件を満たしていれば、ゾーン30プラスとしての扱いは変わりません。
なお、生活道路の交通安全対策については、物理的デバイスの設置による速度抑制のみならず、幹線道路等の整備による通過交通の進入抑制の組み合わせが重要であるため、PDCAサイクルの継続的な取組においては、エリア内外の交通施策を組み合わせた生活道路の安全性の向上をご検討ください。

Q16.物理的デバイスを撤去した場合や、地元の意識の変化により物理的デバイスの設置が困難になった場合、ゾーン30プラスとしての取り扱いは変化するのでしょうか。

A16.策定した整備計画を取り下げることは可能ですが、取り下げた場合「ゾーン30プラス」の名称は使えないため、シンボルマークの路面表示や看板は撤去することになります。地域の混乱も招く要因となりますので、整備計画の策定段階において、物理的デバイスの設置位置等までしっかりと合意形成したうえで、取組を進めるようにお願いいたします。

Q17.ゾーン設定に際して、現時点では事故が発生していない場合でも設定できるのでしょうか？

A17.生活道路の交通安全対策については、交通事故発生状況や地域の課題、地域の関係者等からの要望等も踏まえてご検討ください。
なお、ETC2.0プローブ情報から得られる挙動履歴の分析や、地域の声等から得られるヒヤリハット情報から、潜在的な危険を把握する方法もございます。

「ゾーン30プラス」整備計画の作成について

Q18. ゾーン30プラスの取組は、警察と道路管理者のどちらが主導で進めるべきでしょうか。

A18.「ゾーン30プラス」は道路管理者と警察の連携施策であることから、どちらが主体（主導）という位置づけはありません。

Q19. エリアの入口に設置する「ゾーン30プラス」の看板、路面表示の設置や、効果検証について、道路管理者と警察はどのような役割分担で取組を進めるべきでしょうか。

A19. 役割分担は決まっていませんので、地域の実情に応じて連携して取組を進めて頂ければと考えております。

Q20. ゾーン30プラスの取組における国の支援策を教えてください。

A20. 国（国土交通省）では、下記に示す支援を行うこととしています。
- ETC2.0データ等のビッグデータの分析結果の提供
- 可搬型ハンプの貸し出し
- 予算補助制度による財政面での支援
- ハンプ・狭さく等の物理的デバイスの基準、整備に関する技術情報等の提供
- 生活道路の交通安全対策ポータル
- パンフレット等による生活道路の交通安全対策の施策、実施事例の紹介　等

Q21. 整備計画策定までに、地元との合意形成や道路交通環境安全推進連絡会議（以降、安推連）の開催、整備局への報告など、かなりの手間と期間を要すること、また資料の作成も多く、（必要性に関しては理解しているのですが、）もう少しスムーズにできないものでしょうか。

A21. ゾーン30プラスは、地域との合意形成に重点をおいた施策であり、整備計画策定に当たっての合意形成はしっかりと進めて頂きたいと考えています。
事務的な手続きについては、今後、省力化のための検討を行う予定です。

Q22. ゾーン30プラスの登録手続きや提出すべき資料等を教えて下さい。また、既存のゾーン30をゾーン30プラスに変更する際の手続き方法についても教えて下さい。

A22. ゾーン30プラスは、地域が自ら整備計画を策定し、その計画に基づいて対策を実施する施策です。(A2.参照)
したがって登録手続きは存在しませんが、都道府県警及び地方整備局等に「整備計画書」の提出が必要となります。
また、既存のゾーン30をゾーン30プラスに変更する際には、物理的デバイスの設置等について、地元との合意形成を図った上で整備計画を作成することでゾーン30プラスとなります。
なお、整備計画書として提出する資料や作成方法は、以下、最寄りの問合せ先にご相談ください。
https://www.mlit.go.jp/road/road/traffic/sesaku/pdf/contact.pdf

Q23. ゾーン30プラスのエリアの範囲や整備計画の変更は可能でしょうか。また、変更した場合、国からの支援（技術・財政支援）は、再度受けることは可能でしょうか。

A23. 「ゾーン30プラス」の取り組みは、PDCAサイクルの継続的な取り組みにより、対策実施後の効果検証のうえ、追加対策等の必要性を検討等を実施していくことが重要と考えております。効果検証等の結果、追加対策が必要となった場合には、整備計画の見直し内容について地元等との合意形成を図った上で、整備計画を更新（追記等）して下さい。なお、追加対策であっても、データ分析等の技術的支援を受けることも可能です。また、補助要件を満たせば、交通安全対策補助（地区内連携）等による財政的支援を改めて受けることも可能です。

Q24.過去に道路安全診断を実施した際の対策案から変更しても構わないでしょうか。

A24.道路安全診断で提案された対策を必ずしも実施する必要はありませんが、客観的・専門的な視点も重要と考えられるため、有識者の意見も参考にした上で、地元、自治体、警察等で合意した対策を実施することが重要と考えております。

Q25.対策後の効果検証は、どのような項目について報告する必要があるのでしょうか。また、報告時期について、対策完了年度の次年度以降でも問題ないでしょうか。

A25. 「ゾーン30プラス」の整備後に交通事故発生状況、車両速度及び通過交通の抑制等の効果について検証を行い、都道府県警察本部及び北海道開発局、地方整備局又は沖縄総合事務局へ報告いただくこととしております。報告様式は別途周知しておりますので、報告様式：R4.4.26付事務連絡「「ゾーン30プラス」整備後の効果検証様式について」を参考に都道府県警察と連携し、効果検証結果のとりまとめをお願いします。
なお、効果検証の実施、報告時期は、対策完了年度の次年度以降でも問題ありません。

Q26. 市単独の費用で整備する場合でもゾーン30プラス整備計画の提出は必要でしょうか。

A26. 「ゾーン30プラス」に設定する場合、予算補助制度利用の有無によらず、地域の合意を得た整備計画の策定（作成）が必要です。策定した整備計画については、所管の整備局等と都道府県警察本部に提出してください。

Q27. 物理的デバイスが設置される前にゾーン30プラスの標識や路面表示を設置することは可能でしょうか。

A27. 整備計画が策定されていれば「ゾーン30プラス」となるため、シンボルマークの看板や路面表示を整備することは可能ですが、地域における混乱等を招かないよう、地域との合意形成を図った上で設置時期を決定してください。
なお、「ゾーン30プラス」の入口に設置する看板や路面表示については、当該区域が人優先の道路環境であること及び物理的デバイスが設置されていることをドライバーに周知することも設置する目的の１つと考えておりますので、物理的デバイスの同時設置が効果的であると考えております。

Q28. ETC2.0の分析結果を利用せずに「ゾーン30プラス」の対策内容を検討した事例はありますでしょうか。

A28. 交通事故発生状況や地域の課題、地域の関係者等からの要望等や、仮設ハンプを用いた社会実験等を経て検討された事例もございます。
以下、国総研から事例も紹介されておりますので参考としてください。
「生活道路におけるハンプ・狭さくの設置事例集 2023～設置の工夫と合意形成のポイント～」
https://www.nilim.go.jp/lab/bcg/siryou/tnn/tnn1268.htm

Q29. 物理的デバイスの整備までに一定の期間を要する場合、カラー舗装等の対策を先行して整備する等、段階的な整備は可能でしょうか。また、このような場合において、整備計画を策定する適切なタイミングはいつが良いでしょうか。

A29. 「ゾーン30プラス」のエリア内において、物理的デバイス以外のカラー舗装等による対策も組み合わせた交通安全対策も非常に重要であることから、地域の特性に応じた対策を実施して頂きたいと考えております。
なお、物理的デバイスの設置時期は、必ずしも整備計画策定の直後である必要はありませんが、整備計画策定から長期間が経過すると、地域の課題や要望が変化していくことも考えられますので、地域の合意（整備計画の策定）後、速やかに対策に着手することが望ましいと考えております。

Q30. 安推連は、どのようなタイミングで、どのような内容での協議を想定しているのでしょうか。

A30. 安推連等への意見聴取については、地域の課題に対する対策が適切に検討され、整備計画に反映されているか等について第三者（学識者等）にも確認していただくことが重要と考えていることから、実施することを必須としております。（文書による開催など柔軟に対応）
また、安推連等への意見聴取のタイミングは、整備計画の策定までの手戻りの少ないと考えられるタイミング（地元等との合意形成前後）で実施してください。
なお、安推連等では、ETC2.0データの分析結果の提供や交通安全の現地診断を行い得る有識者の斡旋を行っていることから、地域課題の整理や効果検証等のタイミングにおいても必要に応じ、相談して下さい。

Q31. 各自治体の整備計画の策定時期が安推連の開催時期と合わない時にはどのように対処すべきでしょうか。

A31. 安推連等への意見聴取については、必ずしも会議等の開催を義務付けているものではございませんので、必要に応じて書面による意見照会など適切な方法により実施して下さい。

Q32.推進体制において、有識者を含む協議会等の設置が必須となるのでしょうか。

A32. 推進体制に有識者を含む必要はありません。
なお、最高速度30km/hの速度規制と物理的デバイス等の対策が適切に組み合わされているか、地域の課題に対する対策が適切に検討されているか等について、第三者（有識者等）の目線で確認することを目的として安推連等（有識者等）に意見を求めることとしておりますが、同様の目的において設置された独自の協議会等による確認が成される場合はこの限りではないと考えておりますので、地域の実情に合わせてご検討ください。

Q33.国総研で開発している「生活道路分析ツール」で作成する資料は自治体からの公表は可能でしょうか。（具体的な取り扱いについて示して欲しい）

A33. 生活道路分析ツールについては、R4年度の試行運用による意見等を踏まえて改善・改良のうえ、R5年度から地方整備局等（事務所）での使用可能となっております。
なお、分析ツール使用にあたっての取り扱いについても周知しておりますのでご確認ください。

物理的デバイスの選定

Q34. 物理的デバイスの定義を教えて下さい。

A34. 物理的デバイスの明確な定義はありませんが、『生活道路のゾーン対策マニュアル』（一般社団法人交通工学研究会）（P49～50）を参考にしますと、交通規制や法定外表示によるソフト的手法に対し、構造物等の設置によるハード的手法を物理的デバイスとし、現状は、ハンプ、スムーズ横断歩道、狭さく、シケイン（クランク型）、シケイン（スラローム型）、ライジングボラードの６種類を想定しております。

Q35.「ゾーン30プラス」で設置する物理的デバイスは、６種類以外にあるのでしょうか。

A35. 現在のところ６種類となります。今後、海外の対策についての動向等も踏まえつつ、知見や情報を収集して参ります。

Q36. 交通安全上の課題や設置箇所の条件によって、どのような物理的デバイスを選定すべきか明示して欲しいです。

A36. 国土技術政策総合研究所が、ハンプ・狭さくの設置事例について、設置の工夫と合意形成のポイントを中心にまとめた資料を公表しています。
『生活道路におけるハンプ・狭さくの設置事例集2023～設置の工夫と合意形成のポイント～』
https://www.nilim.go.jp/lab/bcg/siryou/tnn/tnn1268.htm
『「凸部、狭窄等及び屈曲部の設置に関する技術基準」に関する技術資料』
https://www.mlit.go.jp/road/sign/kijyun/pdf/20160331totubukyousakukukkyoku.pdf

Q37. 生活道路の安全対策として、ハンプや狭さくがありますが、段差や車が通りづらくなり、地域住民等の合意が得られない場合もあるかと思います。そのような箇所でイメージハンプやイメージ狭さくで視覚的な対策も行うことも有効だと考えていますが、物理的に設置するのに比べて、速度低下などどれくらい差があるか、整理した例があれば教えてください。

A37. 視覚的デバイスと物理的デバイスを比較したもの（物理的デバイスの効果持続性に関する研究（http://library.jsce.or.jp/jsce/open/00039/200911_no40/pdf/104.pdf）がありますが、網羅的に整理されたものではないことに留意ください。
なお、イメージハンプについては、運転者の慣れ等により、速度抑制効果が継続しない可能性があるとされていることに留意ください。（「コミュニティ・ゾーン形成マニュアル」P.126）

Q38. 「ゾーン30プラス」とするためには物理的デバイスの設置は必須でしょうか。（センターラインへのポストコーンの設置、イメージハンプ、イメージ狭さくの設置で「ゾーン30プラス」とすることは可能でしょうか）

A38. 地域の課題等を踏まえた対策検討（地域の合意）の結果、ゾーン30のみや物理的デバイス以外の対策のみとなるなど、30km/hの区域規制と物理的デバイスの設置に至らない場合は、「ゾーン30プラス」の要件を満たさないため設定できません。一方で、物理的デバイス以外の対策による交通安全対策も重要であり、地域の特性に応じた対策を実施して下さい。
※「ゾーン30プラス」の要件
（1） 最高速度30km/hの区域規制等の交通規制が実施され、又は実施が予定されていること。
（2） 道路管理者と警察、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こと。

Q39. 生活道路の入り口部分のスムーズ歩道は、ゾーン30プラスの物理的デバイスとしての要件を満たすでしょうか。

A39. 区域の設定（範囲）によりますが、ゾーン30プラスエリアへの進入対策として効果を発揮する位置に整備されていれば、ゾーン30プラスの要件たる物理的デバイスに該当します。

Q40.警察が最高速度30km/hの速度規制を設定した路線には必ず物理的デバイスを設置する必要がありますか？

A40.最高速度30km/hの速度規制された全ての路線に物理的デバイスを設置する必要はありません。
なお、面的な交通安全対策を要しない場合であっても、通学路をはじめ、歩行者等の安全を確保するため、車両の速度を抑制する必要がある場合には、「ゾーン30プラス」に準じて、路線ごとの低速度規制を実施するとともに、物理的デバイスを設置するなど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実効性のある交通安全対策を実施することも重要であることから、地域の特性に応じた対策を実施して頂きたいと考えております。

Q41. ラウンドアバウトは、ゾーン30プラスの物理的デバイスとしての要件を満たすでしょうか。

A41. 現状では、「ゾーン30プラス」でいう物理的デバイスではありません。
なお、幹線道路から生活道路への流入部や区域内の交差点にラウンドアバウトを導入する等、物理的デバイスと組み合わせた対策により生活道路エリア内の交通安全を図った事例もあります。

Q42. 「交差点ハンプ」は物理デバイスと考えて良いでしょうか。また、対策として有効でしょうか。

A42. 「交差点ハンプ」は、車両の速度抑制をはかる交通安全対策であり、ゾーン30プラスの物理的デバイスの1つです。ハンプは車両の運転者に不快感を与え、2度目以降に通った際に速度低下を促すものであるため、横断歩道に対し交差点の反対側からの車両の速度低下にも効果が見込めます。

物理的デバイスの設置について

Q43. ハンプ設置の際の最低限備えるべき機能（警告看板、路面表示、舗装カラー化など）を教えて下さい。

A43.「生活道路のゾーン対策マニュアル」（交通工学研究会）において、生活道路におけるゾーン対策の基本的考え方と進め方および具体的な手法に関して記載されています。

Q44.物理的デバイスの設置における、構造や施工の参考となる資料はありますか。

A44.以下の資料で標準的な、構造や施工などを紹介しております。
「凸部、狭窄部及び屈曲部の設置に関する技術基準」に関する技術資料（国総研）
https://www.nilim.go.jp/lab/bcg/siryou/tnn/tnn0952.htm
ハンプの施工に関する参考資料（案）（国総研）
https://www.nilim.go.jp/lab/geg/files/R5humpsekoushiryou.pdf

Q45.狭さくの設置において、必要最低幅の基準等はありますか。

A45.狭さくの最も狭小な車道の幅員は、3 メートルが標準です。なお、通行する車両の幅が交通規制等により限定されている場合、車道を3m より狭くすることも考えられます。詳細は以下を参考としてください。
「凸部、狭窄部及び屈曲部の設置に関する技術基準」に関する技術資料（国総研）
https://www.nilim.go.jp/lab/bcg/siryou/tnn/tnn0952.htm

Q46.スムーズ横断歩道やハンプにおける騒音に関するデータ（付近住民が騒音に悩むレベルなのか）はありますか。

A46.国総研の研究成果資料でも騒音・振動の測定結果等が示されていますので参考としてください。
「凸部、狭窄部及び屈曲部の設置に関する技術基準」に関する技術資料（国総研）
http://www.nilim.go.jp/lab/bcg/siryou/tnn/tnn0952.htm
なお、騒音・振動の発生しにくいハンプの施工に関する資料も参考にしてください。
ハンプの施工に関する参考資料（案）（国総研）
https://www.nilim.go.jp/lab/geg/files/R5humpsekoushiryou.pdf

Q47. ハンプによる騒音・振動対策を教えて下さい。また、二輪車の転倒や騒音・振動等のハンプ設置の懸念事項への対応方策はあるのでしょうか。

A47. ハンプについては、サイン曲線形状の台形にすることで、速度抑制効果や騒音・振動の抑制効果も確認されています。国総研においてハンプに関する研究成果等を公表しておりますのでご確認ください。
http://www.nilim.go.jp/lab/geg/hump/hump.html
なお、懸念事項への対応という点で、物理的デバイスの設置にあたり、事前に地域住民と密にコミュニケーションを行うとこと、さらには必要に応じて社会実験（ハンプ仮設）を行って、合意形成することが非常に重要となります。合意形成の実施事例については、国総研で資料として整理しているので、ご活用ください。
「生活道路におけるハンプ・狭さくの設置事例集 2023～設置の工夫と合意形成のポイント～」
https://www.nilim.go.jp/lab/bcg/siryou/tnn/tnn1268.htm

Q48. ハンプ設置の際に雨水処理はどのようにしているのでしょうか。

A48.路面排水がハンプでせき止められることに留意し、街渠ますにドレーンを形成することで排水路に直接落とせるようにした事例が存在します。
「生活道路におけるハンプ・狭さくの設置事例集 2023～設置の工夫と合意形成のポイント～
https://www.nilim.go.jp/lab/bcg/siryou/tnn/tnn1268.htm　※P68に掲載されています

Q49. スムーズ横断歩道を設置予定であるが、実証実験時に使用したゴム製ハンプを設置するのではなく、舗装工事にて凸部を作る手法で実施しても問題はないでしょうか。

A49. ハンプ（スムーズ横断歩道）の材質は特に指定しているものではなく、実証実験と本設置での材質を変更することは問題はありません。
材質等により走行時の騒音等に差が出る可能性もありますので、その点に留意し、材質等を検討して下さい。

Q50. 物理的デバイスのハンプの設置にはどの程度の費用がかかるのでしょうか。

A50. 「ゾーン30プラス」実務者向けセミナー(2023)でご講演いただいた先進的な取組を進める道路管理者の講演資料の中で工事費をご紹介いただいているものもございますので、ご参考としてください。
https://www.mlit.go.jp/road/road/traffic/sesaku/koho-zone30-seminar2023.html

Q51. 物理的デバイスの適切な設置位置を教えて下さい。

A51. 物理的デバイスの設置位置については『生活道路ゾーン対策マニュアル』（一般社団法人交通工学研究会）や国総研がとりまとめた『「凸部、狭窄等及び屈曲部の設置に関する技術基準」に関する技術資料』（P18～20）をご参照ください。

Q52.狭さくについて、連続的(3～4個)に片側のみに張り出し部を設ける場合は、左右交互に施工したほうがいいのでしょうか。片方のみの施工は、同じ車両が進路を譲る形になってしまうと考えております。

A52.物理的デバイスの種類や設置間隔等は、道路利用者や沿道住民等にご理解いただけるよう現地の状況を踏まえてご検討願います。
「生活道路におけるハンプ・狭さくの設置事例集 2023～設置の工夫と合意形成のポイント～」
https://www.nilim.go.jp/lab/bcg/siryou/tnn/tnn1268.htm

Q53. 個人宅や商店が連続する歩道が無い単路や狭幅員の道路に物理的デバイスを設置することはできるのでしょうか。

A53. 歩道幅員が狭い・歩道がない箇所における設置事例は多くあります。国総研でとりまとめた以下の事例集も参照ください。また、市街地で単路への設置が難しい場合は交差点ハンプを設置する例もみられます。なお、個人宅や商店が連続する場合は、物理的デバイスの設置により、沿道の出入が妨げられることのないように留意する必要があります。
『生活道路におけるハンプ・狭さくの設置事例集2023～設置の工夫と合意形成のポイント～』
https://www.nilim.go.jp/lab/bcg/siryou/tnn/tnn1268.htm

Q54. 物理的デバイスの設置予定箇所に家屋や車両出入口がある場合に、どのような対策を行う必要があるか。

A54.家屋の出入り口の近くに狭窄を設置した事例はありますが、駐車場等の車両の出入り口の近くに物理的デバイスを設置する場合は、一般的に車両が沿道方向にスムーズに出られる距離を確保しています。
具体の設置位置については、沿道住民との十分な説明とコミュニケーションによる合意形成を行って決定してください。

Q55. 歩道のない道路にハンプを設置する際の歩行者・自転車の通行空間はどこにするべきでしょうか。

A55. 自転車はハンプ上を通ることを想定しています。歩行者は、一般的にはハンプの横が通行空間とされ、ハンプと歩道空間をポールで区切ります。
夜間の視認性確保のためには、ハンプの流入部に自発光鋲や道路照明灯を設置した事例があります。
国総研でとりまとめた以下の事例集を参照ください。
『生活道路におけるハンプ・狭さくの設置事例集2023～設置の工夫と合意形成のポイント～』
https://www.nilim.go.jp/lab/bcg/siryou/tnn/tnn1268.htm
『道路の移動等円滑化に関するガイドライン』
https://www.mlit.go.jp/road/road/traffic/bf/kijun/pdf/all.pdf

Q56.ハンプを設置したことで自転車の走行性に問題が発生した等はないでしょうか。

A56.供用後に、自転車や二輪車等で問題が発生している事例は承知しておりません。
（参考：国総研）乗用車、スポーツカータイプ、軽貨物車、貨物車、原動機付自転車、自転車、ベビーカー、車いす、シニアカーによるハンプの試験走行の動画
https://www.nilim.go.jp/lab/geg/hump/hump.html

Q57.局所的に通過交通が多く低速度規制ができない通学路において、物理的デバイスとしてハンプを設置する(ゾーン30区間外)ことは可能でしょうか。
それとも低速度規制が前提となるのでしょうか。

A57.規制速度が30km/hを超える区間や最高速度が指定されていない区間の場合、規制速度の抑制や、新たな速度規制の導入を公安委員会等と調整してください。規制速度が30km/hを超える場合、ハンプの特性を考慮して設置する必要があることに注意してください。

Q58.ハンプを設置する場合、設置する道路の縦断勾配の上限などありますか。また、ハンプの横断勾配に規定はありますか。

A58.ハンプ設置箇所の縦断勾配の上限についての基準はありませんが、参考の技術基準及び技術資料において、勾配の急な箇所を避け、接近する交通からその存在を十分に確認できる箇所を選定することが望ましいとされております。
横断勾配の条件についても、基準はありませんが、排水を妨げない程度の勾配の設定は必要です。
（参考）現地条件も踏まえてご検討ください。
凸部、狭窄部及び屈曲部の設置に関する技術基準（国土交通省）
https://www.mlit.go.jp/road/sign/kijyun/pdf/20160331totubukyousakukukkyoku.pdf
「凸部、狭窄部及び屈曲部の設置に関する技術基準」に関する技術資料（国総研）
http://www.nilim.go.jp/lab/bcg/siryou/tnn/tnn0952.htm
ハンプの施工に関する参考資料（案）（国総研）
https://www.nilim.go.jp/lab/geg/files/R5humpsekoushiryou.pdf

Q59.「ハンプ慣れ」への対応策はあるのでしょうか。

A59. ハンプ慣れの対策は存じ上げませんが、ハンプの速度低減効果が10ヶ月後も継続されていることが既往研究で確認されています。

Q60.ライジングボラードを設置する場合、物理的に自動車の進入ができなくなると思いますが、その場合でも自転車及び歩行者用道路などの規制は必要でしょうか。

A60.ライジングボラードを設置する区間においては自動車の時間通行規制の導入が想定されますが、自転車及び歩行者専用道路の規制については、現地状況（構造、利用状況等）も踏まえて、警察等と検討をお願いいたします。

可搬型ハンプについて

Q61. 国の技術支援で貸出される可搬型ハンプの設置・撤去の概算費用を教えて下さい。

A61. 地域や設置箇所、施工者等の条件によって異なりますが、6m×4m の可搬型ハンプの設置及び撤去作業費用は各10～20万円（数社見積り）です。
なお、運搬・積下ろし費用や、仮設看板等設置費用等は含みません。（ユニック、３～４人程度の人手が必要）

Q62. 可搬型ハンプの貸出において、運搬・設置等の費用を国からの支援対象とすることは可能でしょうか。

A62. 引渡し場所から設置地区間の運搬費及び設置・撤去費用は、申請者の負担となります。

Q63. 可搬型ハンプを借りる手順を教えて下さい。

A63. 可搬型ハンプの貸し出しの手順は、以下の問合せ先にご相談ください。
https://www.mlit.go.jp/road/road/traffic/sesaku/pdf/contact.pdf

Q64. マンホールがある箇所で可搬型ハンプを設置することは可能でしょうか。

A64. 実証実験等による仮設のハンプ設置箇所にマンホールがある場合、可搬式ハンプのゴムの箇所にマンホールをつけた事例は確認できていません。
なお、本設置の際に、平坦部をアスファルト舗装としマンホールを嵩上げして設置する事例は存在します。

Q65. ハンプ以外の物理的デバイスの仮設による実証実験についても国交省からの支援を受けることは可能でしょうか。

A65. 現在のところ、貸し出し支援を行っているのは可搬型ハンプのみです。実証実験の実施という点では、福山市で狭さくの実証実験が実施された事例があります。
※生活道路対策事業における社会実験と効果検証の取組について（広島県福山市 新涯地区）
https://www.mlit.go.jp/road/road/traffic/sesaku/pdf/zone30_se06.pdf

路面表示や標識について

Q66. 入り口部の看板や路面表示は物理的デバイスを設置した区間のみに設置するという認識で良いでしょうか。

A66. ゾーン30プラスは面的に安全性を高める取り組みであり、標識や路面表示は、エリアの境界を示すため、基本的には全出入口への設置を想定しています。
ただし、路線の先が行き止まりであったり、一方通行の出口など、設置が不要な場合もあると考えられます。
なお、適切な設置位置等については、現地の条件等によって異なると想定されるため、連携して取組を進める警察等と現地を確認のうえ検討してください。

Q67. 既存のゾーン30の路面表示をゾーン30プラスに変更するのは、修繕のタイミングでも構わないでしょうか。

A67. 「ゾーン30プラス」の入口には、当該区域内が人優先の道路環境であること及び物理的デバイスが設置されていることをドライバーに周知することも目的に、全国統一のシンボルマーク入りの法定外表示及び看板を設置することとしており、設置の目的をご理解頂いた上で、現地条件等に応じて、修繕のタイミングでの変更や既存のゾーン30等の看板や路面表示の活用（共架、プラス表示のみ追加等）等、効果的かつ効率的に設置して下さい。

Q68. ゾーン30プラスへの移行や新規導入において、ゾーン30プラスのデザインにしなければならないのでしょうか。大きさやデザイン等、安価に整備できるものにすることはできないでしょうか。また、自治体が独自に簡略化したデザインにすることは可能でしょうか。

A68. 「ゾーン30プラス」の入口には、当該区域内が人優先の道路環境であること及び物理的デバイスが設置されていることをドライバーに周知することも目的に、全国統一のシンボルマーク入りの法定外表示及び看板を設置することとしております。
上記の目的をご理解頂いた上で、現地条件等（幅員に応じたサイズ変更、袋小路の入口には未設置等）に応じた変更や、既存のゾーン30等の看板や路面表示の活用（共架、プラス表示のみ追加する等）等、効果的かつ効率的に設置して下さい。
また、景観への配慮による色彩の変更については、当該地域の実情に応じて調整して下さい。
なお、いずれの場合においても、設置位置やデザイン等も含めて地元等との合意形成を頂くことが重要です。

Q69. シンボルマーク（標識・路面表示）の細かい規定を教えて下さい。

A69. 「ゾーン30プラス」の入口に設置するシンボルマークの規格については、図例を準備しておりますので、以下、最寄りの問合せ先にご相談ください。
https://www.mlit.go.jp/road/road/traffic/sesaku/pdf/contact.pdf
なお、図面CADデータを国土交通省HPに掲載しておりますので、ダウンロードの上ご活用ください。
https://www.mlit.go.jp/road/road/traffic/sesaku/shiryo.html

Q70. 路面表示の設置や維持管理の費用負担増に対する対策はありますか。

A70. 現地条件等（幅員に応じたサイズ変更、袋小路の入口には未設置等）に応じた変更や、既存のゾーン30等の看板や路面表示の活用（共架、プラスのみ追加等）等、効果的かつ効率的に設置して下さい。
なお、設置に際しては国による財政支援もありますのでご活用ください。
※交通安全対策補助制度（地区内連携）

積雪地域における物理デバイス設置ついて

Q71. 積雪寒冷地域においては、除雪への支障が懸念され物理的デバイスの設置が進まないのですが、対応方法はありますか。他地域の事例も含め紹介して下さい。

A71. 積雪地域でもハンプを設置した箇所は多くあります。国総研において、降積雪地域における物理的デバイスに関し、冬期の除雪の工夫や設置効果の調査を行った結果をとりまとめました。速度低減効果や消雪パイプの事例もありますのでご参照ください。「降積雪地域における物理的デバイスの設置に関する参考資料（案）」
URL:https://www.nilim.go.jp/lab/geg/files/R5kousekisetsushiryou.pdf

合意形成の進め方

Q72.「地域住民の同意」とは、具体的にはどのようなことを指しているのでしょうか。（書面での同意でしょうか。協議会内での議論でしょうか。）

A72.地域住民等との合意形成の方法については、地域毎に様々な方法があると考えております。「通学路交通安全プログラム」等の既存の推進体制を活用する等、学校等の関係機関とも連携しながら、地域住民等との合意形成のうえをお願いします。整備計画策定により、「地域住民との合意」の記録と考えます。

Q73.地域との合意形成は、どの範囲（地元企業等の扱い）に対して、どのような方法で実施すれば良いでしょうか。また、何をもって合意形成ができたと判断すれば良いでしょうか。

A73. 地域との合意形成については、決められた方法等は無く、範囲や手法等については、地域毎に異なると考えておりますので、セミナー等でご紹介した事例も参考に取り組みを進めて頂ければと思います。
なお、国土技術政策総合研究所が、ハンプ・狭さくの設置事例を設置の工夫と合意形成のポイントを中心にまとめた資料を公表していますのでご参照ください。
生活道路におけるハンプ・狭さくの設置事例集2023～設置の工夫と合意形成のポイント～
https://www.nilim.go.jp/lab/bcg/siryou/tnn/tnn1268.htm

Q74.取り組みフローの順番を柔軟に変更することは可能でしょうか。（安推連と地域の合意形成の順番等）

A74. 安推連等への意見聴取については、地域の課題に対する対策が適切に検討され、整備計画に反映されているか等について第三者（学識者等）にも確認していただくことが重要と考えていることから、実施することを必須としております。
（文書による開催など柔軟な対応も想定しています）
また、安推連等への意見聴取のタイミングは整備計画の策定までの手戻りの少ないと考えられるタイミングで実施いただければと考えております。（地元等との合意形成前後）
なお、安推連等では、ETC2.0データの分析結果の提供や交通安全の現地診断を行い得る有識者のあっせんを行っていることから、地域課題の整理や効果検証等のタイミングにおいても必要に応じご相談頂ければと考えております。

Q75. 市単独の費用で整備を進める場合でも合意形成を図る必要はありますか。

A75. 生活道路における交通安全対策については、道路管理者と警察、地域、学校等との合意形成が重要と考えております。
地域との合意形成した結果をとりまとめたものとして整備計画の策定をお願いします。
(既存の対策やこれまでに検討した対策が合意されたものであっても、地域の安全が確保されているか確認をお願いします。)

苦情や要望について

Q76. 物理的デバイス設置後にどのような苦情や要望があげられているのでしょうか。

A76. 国土技術政策総合研究所が、ハンプ・狭さくの設置事例について、設置の工夫と合意形成のポイントを中心にまとめた資料を公表していますのでご参照ください。資料では、物理的デバイス設置後の振り返り事例も紹介しています。
『生活道路におけるハンプ・狭さくの設置事例集2023～設置の工夫と合意形成のポイント～』
https://www.nilim.go.jp/lab/bcg/siryou/tnn/tnn1268.htm

Q77. 物理的デバイス設置後の苦情や事故についてどのような対応をすればよいでしょうか。

A77. 物理的デバイス設置後に苦情や事故等が発生しないよう、事前の検討を進める際に、地元住民等と十分な合意形成を図っておくことが重要です。なお、設置後の不具合等も含め、PDCAサイクルの取組の中で、改善策を検討することが重要だと考えています。

Q78. 物理的デバイス設置後の事故等の事例があれば教えて下さい。

A78. 現時点で、物理的デバイス設置に伴う事故発生に関する知見は持ち合わせていません。

広報・周知活用について

Q79. ドライバーや地域住民に対して、ゾーン30プラスや同様の取組の目的などを周知したり、啓発につながる広報が必要ではないでしょうか。

A79. 国としても、より一層の施策の知名度向上に向け、取組を進めたいと考えています。
また、より多くの地区において「ゾーン30プラス」の取り組みが進められ、その効果が実証されれば、利用者や地域住民の方々にもご理解を頂けるものと期待しておりますので、積極的に取り組みを進めて頂ければと思います。

Q80. 路面表示や看板等の既存対策以外にゾーン30区間を明確にする方法はありますか。

A80. 「ゾーン30」については、エリア情報を提供するカーナビもあるため、引き続き位置情報のデジタル化を進めて参ります。

路面表示の設置費用について

Q81.路面表示等のデザインが複雑であるため、従前よりも工事費用が掛かってしまう。費用削減のためにスポット的な対応や簡略化等しても良いでしょうか。

A81.現地条件等（幅員に応じたサイズ変更、袋小路の入口には未設置等）に応じた変更や、既存のゾーン30等の看板や路面表示の活用（共架、プラスのみ追加等）等、効果的かつ効率的な設置方法を検討して下さい。

Q82. 既存のゾーン30に対して、路面表示や看板の変更をしてまで、「ゾーン30プラス」にすることに、どれほどの費用対効果が見込めるのでしょうか。

A82. 「ゾーン30プラス」は、警察と道路管理者が連携し、地域等の合意に基づき、ゾーン30の速度規制に加え、物理的デバイスを設置することで、区域内への進入抑制や速度抑制を図る取り組みです。
なお、入口に設置する看板及び路面表示は、当該区域内が人優先の道路環境であること及び物理的デバイスが設置されていることをドライバーに周知するものですが、全国統一のシンボルマークにすることで、地域住民だけでなく、地域外からのドライバーに対して周知が可能となると見込んでいます。
上記の目的をご理解頂いた上で、現地条件等（幅員に応じたサイズ変更、袋小路の入口には未設置等）に応じた変更や、既存のゾーン30等の看板や路面表示の活用（共架、プラスのみ追加等）等、効果的かつ効率的な設置方法を検討して下さい。

財源面の支援について

Q83. ゾーン30プラスの取り組みを進めて行く上で、財政面での補助はありますか。

A83. 「ゾーン30プラス」における道路改良については、交通安全対策補助制度（地区内連携）による補助を想定しております。補助の対象は、物理的デバイス設置に限らず、カラー舗装や防護柵などの安全対策にも活用できます。
なお、一定の区域で、関係行政機関等や関係住民の代表者等との合意に基づき、計画的かつ集中的に実施する必要のある交通安全対策が補助の対象となっておりますのでご活用ください。
（R3通学路合同点検に基づく対策を含むエリア対策も対象）。
https://www.mlit.go.jp/road/road/traffic/sesaku/pdf/leaflet-a.pdf

Q84. ゾーン30プラスの整備計画ができていなければ、交通安全対策補助（地区内連携）の申請ができないのでしょうか。
また、申請が可能となるタイミングについて教えてください。

A84. 申請するタイミングについては、整備計画策定後である必要はありません。ただし、次年度予算で要望される場合は、年度内を目処に整備計画の策定、報告をお願いします。
なお、交通安全対策補助（地区内連携）の事業要件については、一定の区域において関係する地方公共団体の首長、対策を担当する道路管理者、関係する警察、学校・保育等の教育関係機関、関係住民の代表等が整備計画（対策内容や時期等）について合意している事業であることが要件となりますので、必ずしも「ゾーン30プラス」の整備計画策定が要件ではありません。

Q85. 交通安全対策補助（地区内連携）はゾーン30プラスの取り組みだけに支援する補助制度でしょうか。

A85. 個別補助（交通安全対策補助（地区内連携））の事業要件は、A83.のとおりですが、「ゾーン30プラス」の取り組みに限定するものではありません。
例えば、「ゾーン30プラス」エリアを含む整備区域を設定し、エリアの外周道路（幹線道路等）の交通安全対策により、生活道路との機能分化を図る対策も含めて補助が可能となっています。

Q86. ゾーン30プラスの路面表示箇所の舗装修繕を補助対象とすることは可能でしょうか。

A86. 個別補助（交通安全対策補助（地区内連携））については、道路の新設・改築、交通安全施設の設置を対象としており、維持・修繕事業を対象としておりません。
なお、防災・安全交付金においては、修繕事業も対象としておりますので、ご活用ください。

Q87.交通安全対策補助制度（地区内連携）で補助対象となる具体的な施設はどのようなものですか。ゾーン３０プラスの路面標示・看板表示は補助対象となりますか。

A87.地区内連携の要綱第2　定義に記載のとおりです。道路法に規定する道路附属物の新設又は改築、道路の新設又は改築事業が対象となります。
なお、ゾーン３０プラスの入口に設置する路面表示・看板については、道路附属物となりますので補助対象となります。

Q88. 整備費用の補助対象や要件の見直しの予定はありますか。

A88. 補助制度の見直し予定は現時点ではございませんが、生活道路の更なる交通安全の確保に向け、使いやすい制度となるよう検討いたしますのでご意見等お待ちしております。

Q89. 国による技術的支援のメニューである有識者の斡旋において、財政的支援は可能でしょうか。

A89. 斡旋自体には、費用を頂いておりませんが、有識者への謝金や旅費等は申請者の負担となります。

Q90.ゾーン30プラスの取組みのフローや、フローに応じた補助等の条件、手続きなどに関する説明会を開催してください。

A90. 2023年に「ゾーン30プラス」実務者向けシリーズセミナーを開催しております。講演資料については、HPにアップしておりますのでご確認ください。
https://www.mlit.go.jp/road/road/traffic/sesaku/pdf/zone30_se2023_02.pdf
なお、補助の条件や手続きについては、以下のURLから最寄りの問合せ先にご相談ください。
https://www.mlit.go.jp/road/road/traffic/sesaku/pdf/contact.pdf

技術的な支援について

Q91. 物理デバイスの設置を含めた交通安全施策を進める際に、デバイスの設置基準や、施工等に関する相談窓口を設置して頂きたいです。

A91. ハンプの施工につきましては、ハンプの施工の工夫や施工手順をとりまとめた以下の資料もご参照ください。『ハンプの施工に関する参考資料（案）』（国総研）
https://www.nilim.go.jp/lab/geg/files/R5humpsekoushiryou.pdf
また、物理的デバイスに関する技術面のご質問は以下にお問合せ下さい。
nil-roadsafety@ki.mlit.go.jp

Q92.ゾーン30プラスの取り組みにおいて国からに支援を受けずに進めることはできるのでしょうか。また、国からの支援メニューの一部のみを活用することは可能でしょうか。

A92. 「ゾーン30プラス」に関する国による技術支援は必須ではありませんので、支援を受けずに進めることも可能です。なお、国からの支援内容は、ETC2.0データの分析結果の提供、仮設ハンプの貸し出しの他、安推連等では交通安全の現地診断を行い得る有識者の斡旋等であり、自治体の必要としている内容について支援可能ですので、必要に応じて、以下の問合せ先にご相談ください。
https://www.mlit.go.jp/road/road/traffic/sesaku/pdf/contact.pdf

Q93. 地域の課題を確認するにあたり、ETC2.0の分析による課題抽出や、課題に対する対応策検討の事例をケースごとに例示して欲しいです。

A93.現時点では、生活道路のポータルサイトにて、目的別の対策例を紹介をしておりますのでご参照ください。
https://www.mlit.go.jp/road/road/traffic/sesaku/taisaku-jirei.html
また、今後も、「ゾーン30プラス」セミナーによる事例紹介のほか、対策を実施した地区の事例や効果検証結果等もホームページ等で紹介していきたいと考えております。
加えて、国土技術政策総合研究所では、ハンプ・狭さくの設置事例について、設置の工夫と合意形成のポイントを中心にまとめた資料を公表していますのでご参照ください。
『生活道路におけるハンプ・狭さくの設置事例集2023～設置の工夫と合意形成のポイント～』
https://www.nilim.go.jp/lab/bcg/siryou/tnn/tnn1268.htm

Q94. 整備計画を策定する際に提出する参考資料の雛形があれば共有して頂くことは可能でしょうか。

A94. 基本的には参考資料等の提出は求めておりません。対策内容の考え方等について確認させて頂く場合があります。

Q95. ETC2.0のビッグデータはどこから見ることができるのでしょうか。

A95. ETC2.0プローブデータは、国土交通省以外が取り扱うことができません。
データを活用した分析結果を提供することは可能ですので、必要な場合は、以下の問合せ窓口にご相談ください。
「ゾーン30プラス」や国からの技術的支援に関する問合せ先
https://www.mlit.go.jp/road/road/traffic/sesaku/pdf/contact.pdf

Q96. ハンプやゾーン30プラスの着色など標準図や積算基準はありますか。

A96. ハンプ、狭さく等の物理的デバイスの標準図や積算基準はございませんが、以下、技術基準等も参考に現地条件も踏まえてご検討ください。
凸部、狭窄部及び屈曲部の設置に関する技術基準（国土交通省）
https://www.mlit.go.jp/road/sign/kijyun/pdf/20160331totubukyousakukukkyoku.pdf
凸部、狭窄部及び屈曲部の設置に関する技術基準」に関する技術資料（国総研）
http://www.nilim.go.jp/lab/bcg/siryou/tnn/tnn0952.htm
ハンプの施工に関する参考資料（案）（国総研）
https://www.nilim.go.jp/lab/geg/files/R5humpsekoushiryou.pdf

Q97. 地域の課題把握や、物理的デバイス設置時の効果分析（事前・事後評価）に活用できるETC2.0分析結果は、今後も継続的に提供されるという認識で良いでしょうか。
また、その手続きはどのようにすれば良いでしょうか。

A97. 「ゾーン30プラス」の設定をしようとする場合は国による技術支援として、ETC2.0のプローブデータの分析結果を提供可能です。（検討段階（課題の抽出）、効果検証段階（対策前後等）等）
以下、「ゾーン30プラス」に関する問合せ先にご相談ください。
https://www.mlit.go.jp/road/road/traffic/sesaku/pdf/contact.pdf
なお、技術支援を受けた後に、地域による検討の結果、「ゾーン30プラス」の取り組みが実施されなくても構いません。（「ゾーン30プラス」以外の対策や対策不要の場合も想定されます。）。

Q98. ゾーン30プラスの設定を前提とせずにデータを提供してもらうことは可能でしょうか。

A98. ETC2.0の分析結果を踏まえた協議の結果として、「ゾーン30プラス」以外の対策を実施することとなることや対策不要と判断される場合も想定されますので、ゾーン30プラスの設定を前提条件として求めてはいません。
技術支援を受けた後に地域による検討の結果、「ゾーン30プラス」の取り組みが実施されなくても構いません。地元との継続的な協議を続けていくうえでの必要性の観点からご判断ください。

Q99. ETC2.0のサンプル数が少ない場合に、どのような対処をするのが良いでしょうか。

A99. ETC2.0等のビッグデータのみに依らず、地域の実情に応じて課題等の把握をしてください（地域の要望、教育委員会等の意見等）。また、サンプル数の少ない地域では、ビデオによる計測（速度低減効果や、スムーズ横断歩道における停止率）や、アンケートによる主観評価などの手法が考えられます。また、ETC2.0プローブ情報についても、評価の期間を長くとることによりサンプル数を増やした事例もあります。
なお、「改訂　生活道路のゾーン対策マニュアル（交通工学研究会）P15～」に評価手法の具体的手法等も掲載されておりますのでご参照ください。

Q100. ETC2.0車載器搭載率は10%前後のようですが、データの精度について信頼性を分析した事例はあるのでしょうか。

A100. 統計調査としてみたときに、標本抽出率10%程度というのは決して低いものではありませんが、データの信頼性の評価事例は存じあげません。ETC2.0データのみに依らず、地域の実情に応じて課題等の把握をして下さい。（地域の要望、教育委員会等の意見等）

Q101. 効果検証項目について、各自治体と警察での調整ではなく、国土交通省と警察庁で調整し検証項目を示してもらうことはできますか。

A101. 「ゾーン30プラス」の効果検証については、地域ごとの課題を解決するための対策の効果を検証し、PDCAサイクルに基づく、更なる取組の必要性等を確認するためのものであり、取組を進める道路管理者と警察等で連携して実施してください。

Q102. 対策効果の検証時期は、計画策定から概ね1年以内とされているが、具体的な実施時期はありますか。

A102. 効果検証は、短期対策完了後、概ね１年以内に実施されることを想定しておりますが、区域内の交通安全が確保されているかを適切に確認可能なタイミングで実施することが望ましいと考えております。

Q103. 効果検証は、どのような項目を、どのような方法で分析するのが良いのでしょうか。また、検証結果をどのような形式で報告する必要があるのか教えて下さい。

A103. 効果検証項目や報告方法については、R4.4.26付事務連絡「「ゾーン30プラス」整備後の効果検証様式について」を参照ください。

Q104. 効果検証内容を地元説明の際に活用したいが、ETC2.0プローブデータを用いた分析などの情報提供は定期的に対応して頂きたいです。

A104. 「ゾーン30プラス」検討箇所に対する技術支援としてのETC2.0のプローブデータの分析結果の提供は継続的に実施しておりますのでご活用頂き、追加対策の検討等、PDCAサイクルの継続的な取組にもご活用ください。

Q105. 速度調査の方法について、どのような方法で測定するのか。またどのような器具で測定しているのか。

A105. ETC2.0プローブ情報、ビデオ計測、スピードガンなどが考えられます。なお、自治体職員が自らスピードガン計測により速度調査をしている事例もございます。ぜひ参考としてください。
https://www.mlit.go.jp/road/road/traffic/sesaku/pdf/zone30_se06.pdf

Q106. デバイス設置による通過車両の抑制効果を示した事例はありますか。

A106. 現時点で「ゾーン30プラス」における通過交通の抑制効果を公表した事例は把握しておりませんが、今後、通過交通の抑制効果も含め、効果検証した事例を収集していきたいと考えております。

参考事例について

Q107. 有識者が属する協議会を設置する方法が一般的なのか、進め方についての先進事例を教えてください。

A107. 「ゾーン30プラス」セミナーによる事例紹介のほか、今後、対策を実施した地区の事例や効果検証結果等もホームページ等で紹介して行きたいと考えております。

Q108. 自治体の中にもゾーン30プラスの取り組みに慎重な意見もあり、取り組みを勧めるために活用できる効果検証結果等の好事例集はありますか。

A108. 「ゾーン30プラス」の取り組みの１つとして、対策後の効果検証をお願いしております。今後、取り組みが進んだ地域から効果検証が実施されますので、事例を収集のうえ情報提供していきたいと考えております。

Q109. ゾーン30プラスもしくは生活道路対策エリアで合意形成した物理的デバイスが、その後の周辺地権者等の翻意により撤去となった事例はありますか。

A109. 現時点でゾーン30プラス内において、整備した物理的デバイスが撤去された事例は承知しておりません。（生活道路対策エリア内については把握しておりません）

Q110. ゾーン30プラスが面する外周道路を対策した事例はありますか。

A110. 外周道路（幹線道路）の渋滞等を避けた通過交通が、抜け道として生活道路に流入するケースが想定されます。このような場合、「ゾーン30プラス」等の生活道路における交通安全対策と合わせて、周辺の幹線道路の渋滞解消により抜本的な課題を解決するほか、生活道路の進入口を入りにくくする対策として、スムーズ横断歩道の設置等も対策の１つと考えられます。

Q111.安全になったことや、通過車両が減少したことなど、明確に効果が出た事例はありますか。

A111.今後、取り組みが進んだ地域から効果検証が実施されますので、事例を収集のうえ情報提供していきたいと考えております。
なお、個別に効果検証の結果が公表されている一例として、神奈川県横浜市での取り組みをご紹介します
https://www.city.yokohama.lg.jp/city-info/koho-kocho/press/doro/2022/20220809zone30plus.files/20220809_kisyahappyou_zone30plus.pdf

Q112.物理的デバイスの試験設置前後で速度変化がほとんど生じず、本格設置の必要性が低い一方で、地元住民から本格設置を求める声が大きい等、分析結果と地域の意見が異なる場合に先行事例はどのように対応しているのでしょうか。

A112.対策の完了後に実施する効果検証の結果、事前に確認した課題を解決するに至らなかった場合は、PDCAサイクルによる継続的な取り組みにおいて追加対策等についてご検討をお願いします。
なお、スムーズ横断歩道の効果については、速度抑制効果のほか、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・減速割合が向上する等の効果も確認されており、物理的デバイスの設置効果を多角的に確認することも重要です。

Q113. 物理的デバイスを普及させるためにも、失敗事例や失敗を踏まえて成功した事例等を紹介してください。

A113.「ゾーン30プラス」の取り組みの普及・拡大に向けて、各地区の取り組み事例を収集し、ご紹介できるように検討いたします。

Q114. 物理的デバイスの設置後、効力を高める取組例があれば教えてください。

A114. 物理的デバイスの設置効果や効果を高める条件等は今後整理し、とりまとめていく予定です。

参考資料：リンク先一覧

【国土交通省　道路局】
生活道路のポータルサイト
https://www.mlit.go.jp/road/road/traffic/sesaku/anzen.html
「ゾーン30プラス」セミナー資料（ポータルサイト内「広報」）
https://www.mlit.go.jp/road/road/traffic/sesaku/koho.html
「ゾーン３０プラス」に関する問い合わせ先
https://www.mlit.go.jp/road/road/traffic/sesaku/pdf/contact.pdf
凸部、狭窄部及び屈曲部の設置に関する技術基準（平成 28 年 3 月 31 日 都市局長・道路局長通達）
https://www.mlit.go.jp/road/sign/kijyun/pdf/20160331totubukyousakukukkyoku.pdf
「ゾーン30プラス」の取組の推進に向けた国土交通省の支援（技術支援・財政支援）
https://www.mlit.go.jp/road/road/traffic/sesaku/pdf/leaflet-a.pdf
「可搬型ハンプ」の貸出しについて（ポータルサイト内「広報」）
https://www.mlit.go.jp/road/road/traffic/sesaku/pdf/leaflet-b.pdf
目的別対策メニュー（ポータルサイト内「対策メニュー」）
https://www.mlit.go.jp/road/road/traffic/sesaku/taisaku-jirei.html

【国土交通省　国土技術政策総合研究所】
生活道路におけるハンプ・狭さくの設置事例集2023～設置の工夫と合意形成のポイント～
https://www.nilim.go.jp/lab/bcg/siryou/tnn/tnn1268.htm
「凸部、狭窄等及び屈曲部の設置に関する技術基準」に関する技術資料
https://www.nilim.go.jp/lab/bcg/siryou/tnn/tnn0952.htm
ハンプの施工に関する参考資料（案）
https://www.nilim.go.jp/lab/geg/files/R5humpsekoushiryou.pdf
ハンプに関する研究成果等
https://www.nilim.go.jp/lab/geg/hump/hump.html
降積雪地域における物理的デバイスの設置に関する参考資料（案）
https://www.nilim.go.jp/lab/geg/files/R5kousekisetsushiryou.pdf

【一般社団法人　交通工学研究会】
「生活道路のゾーン対策マニュアル」（発行：平成29年6月）

【狭さくの仮設社会実験事例（広島県福山市）】
https://www.mlit.go.jp/road/road/traffic/sesaku/pdf/zone30_se06.pdf

【効果検証の結果公表事例（神奈川県横浜市）】
https://www.city.yokohama.lg.jp/city-info/koho-kocho/press/doro/2022/20220809zone30plus.files/20220809_kisyahappyou_zone30plus.pdf