

「ゾーン30プラス」セミナー2021
令和4年1月13日(木)

生活道路における安全確保



警察庁
National Police Agency

警察庁交通局交通規制課
課長補佐 藤岡 基樹

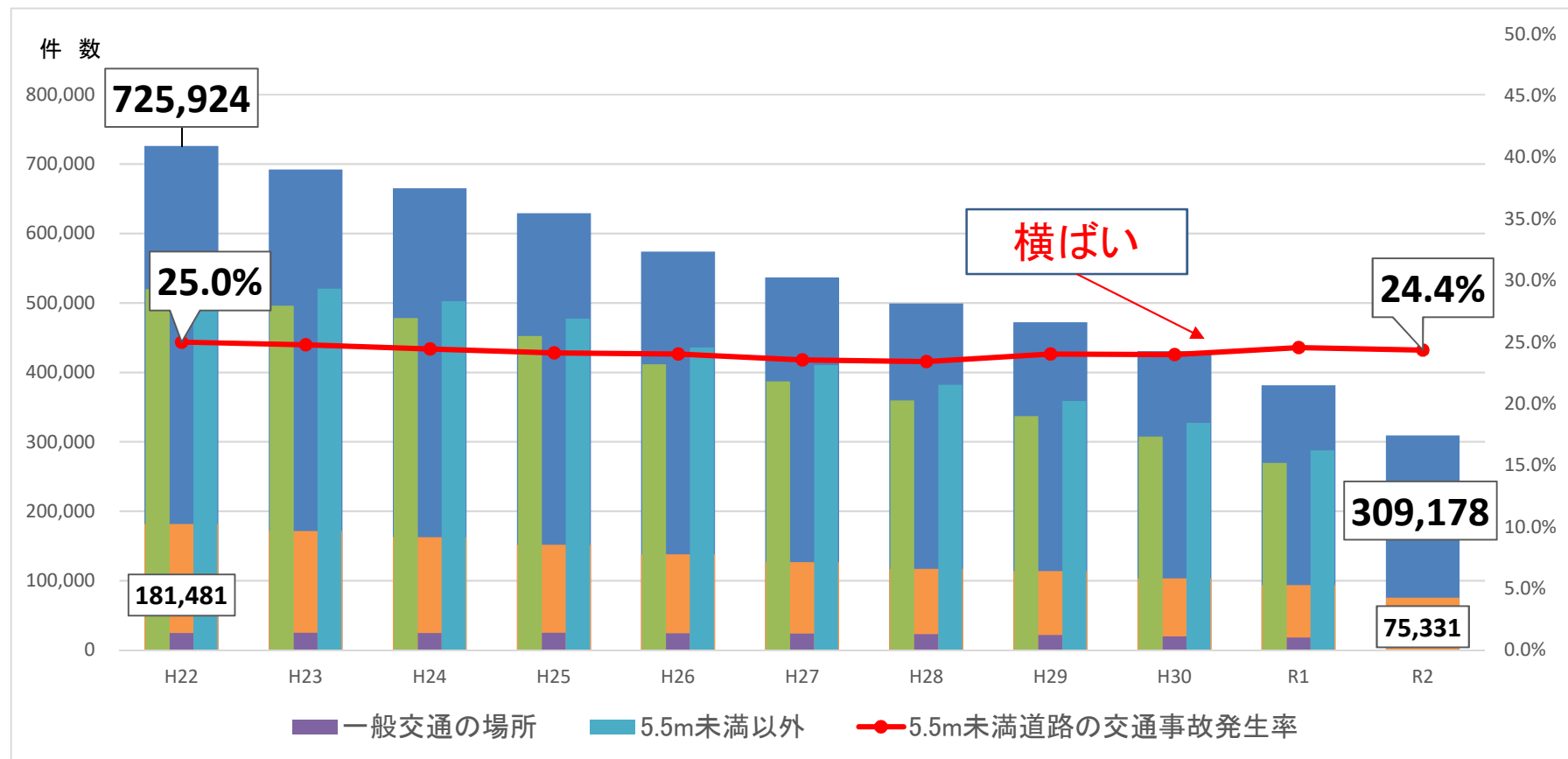
1. 生活道路対策の必要性

2. ゾーン30の現状と課題

3. ゾーン30プラスの整備推進

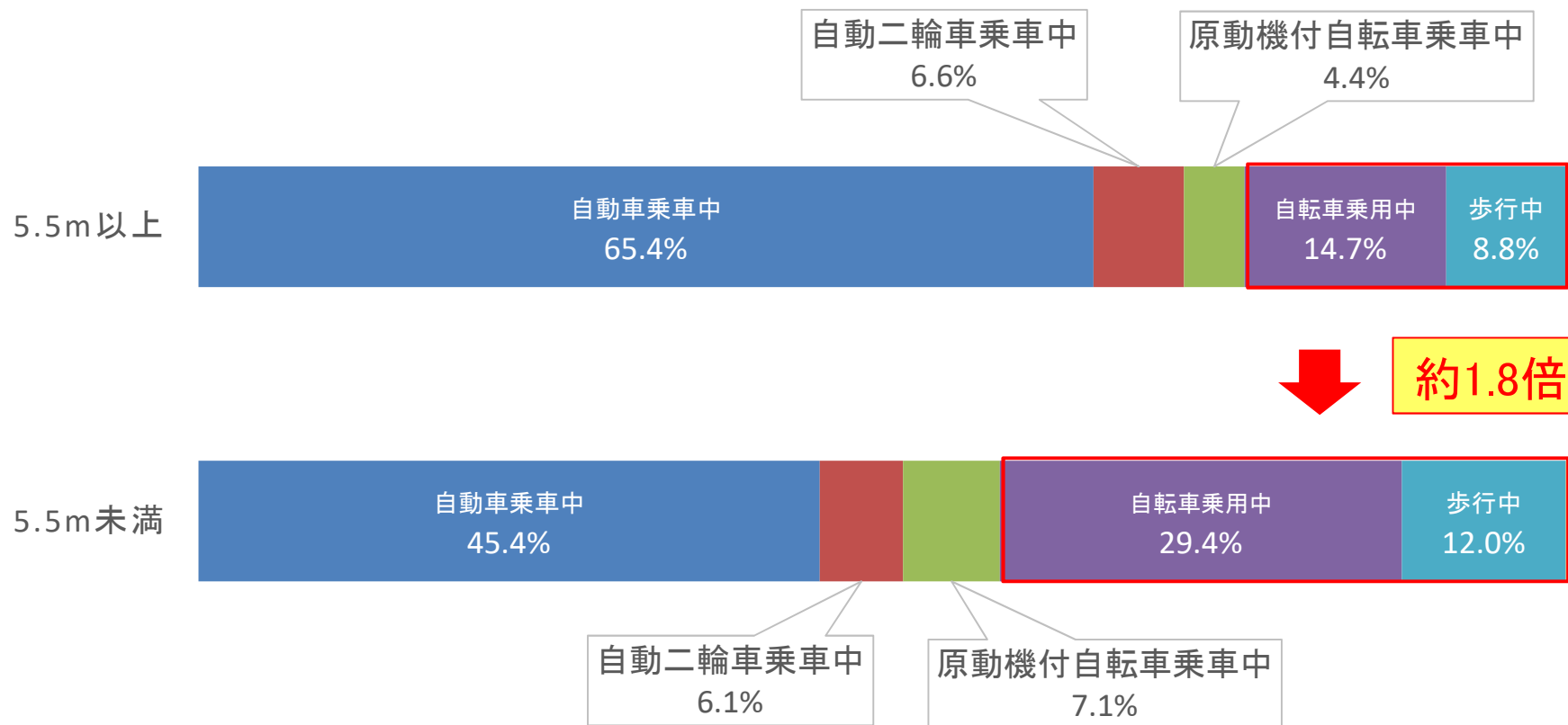
全事故発生件数及び幅員5.5m未満道路の事故発生件数の推移

- 交通事故件数は年々減少傾向にあり、前年比18.9%減少
- 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2年中)

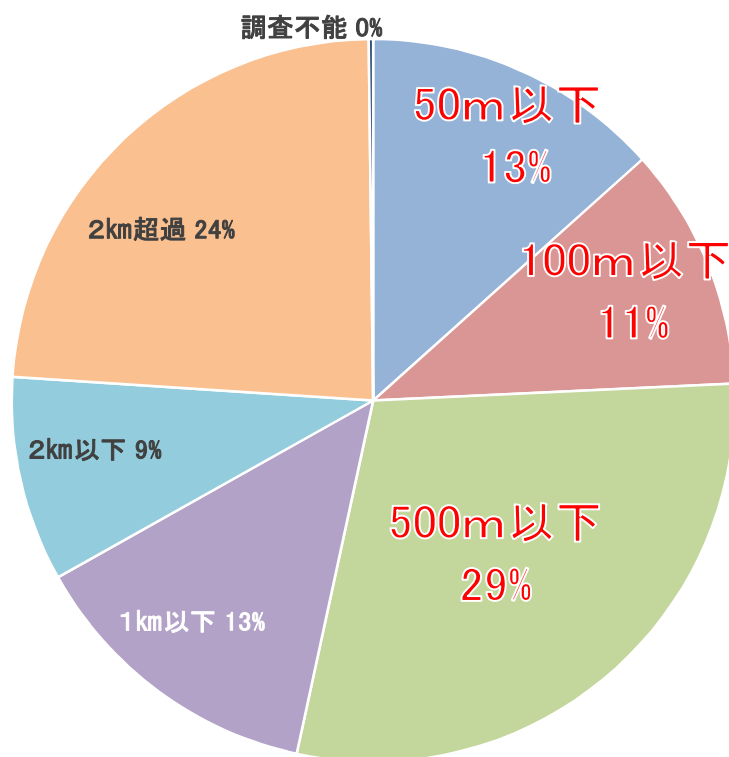
- 状態別の交通事故死傷者数をみると、幅員5.5m未満の道路における歩行者・自転車乗用中の死傷者数が占める割合は、幅員5.5m以上の道路の**約1.8倍**となっています。



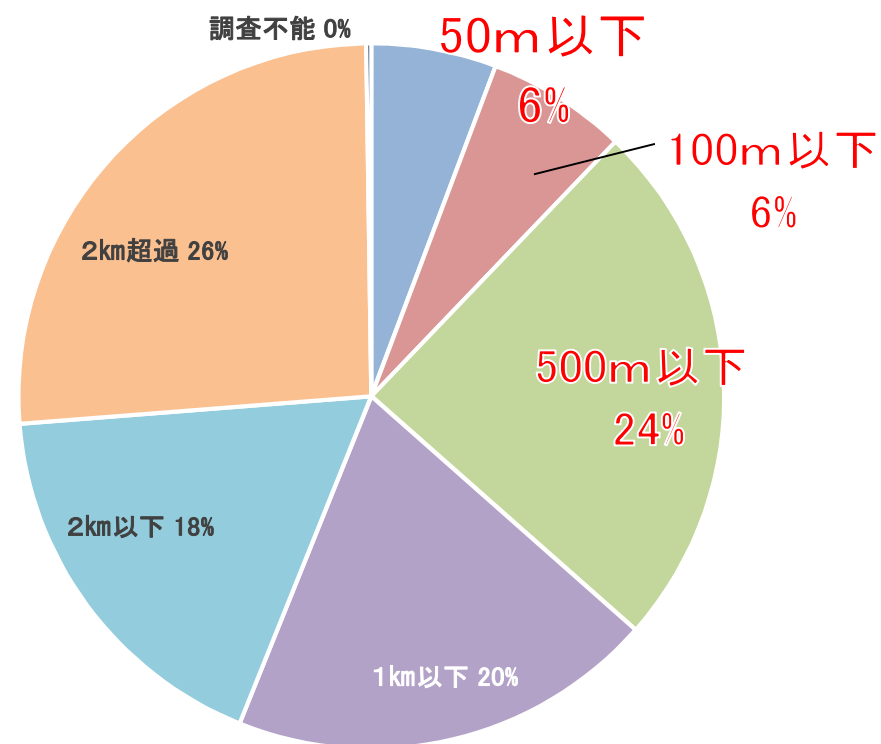
状態別・自宅からの距離別死者数(令和2年中)

- 令和2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ます。

歩行中



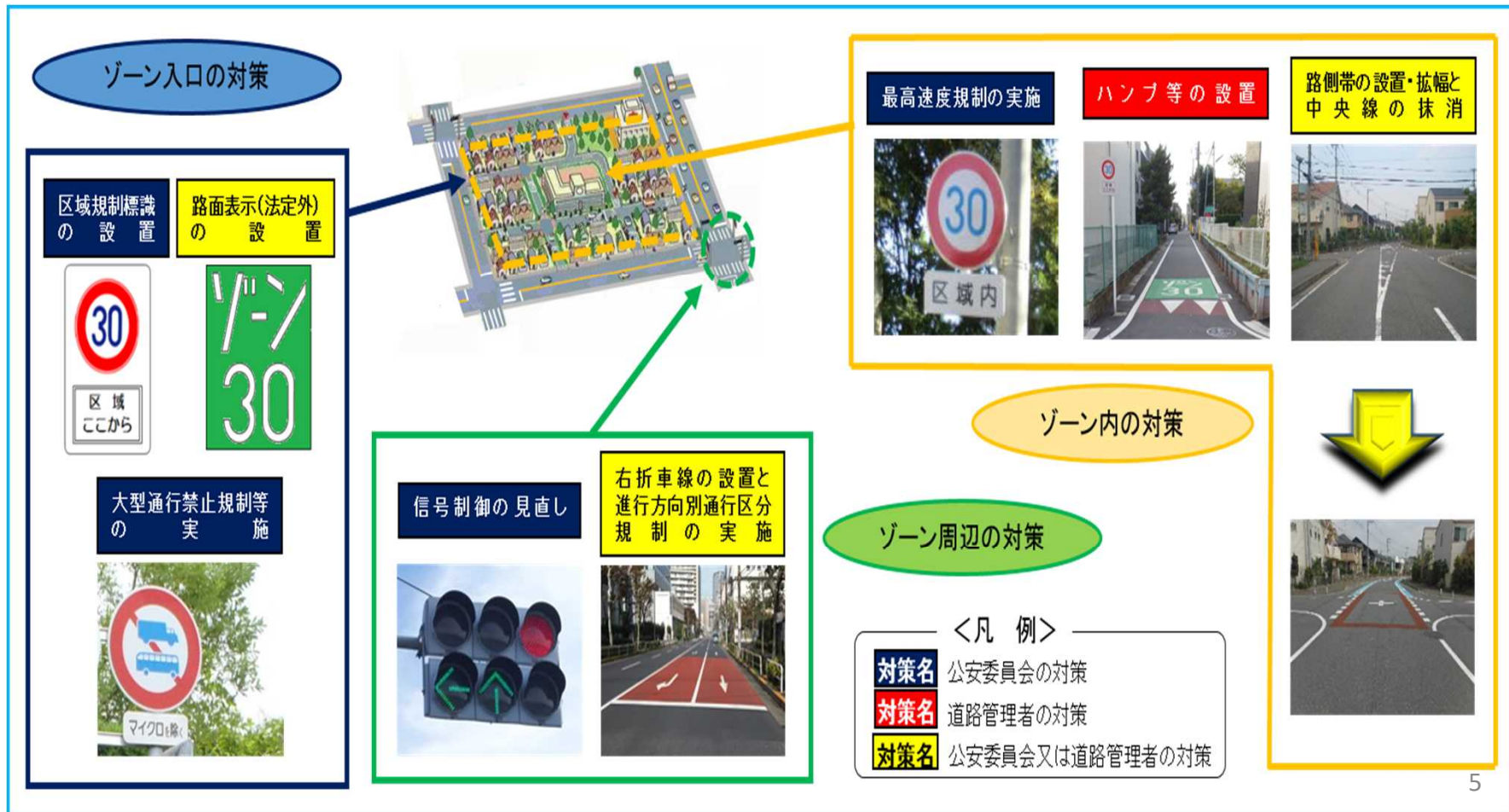
自転車乗車中



ゾーン30の推進

1 概要

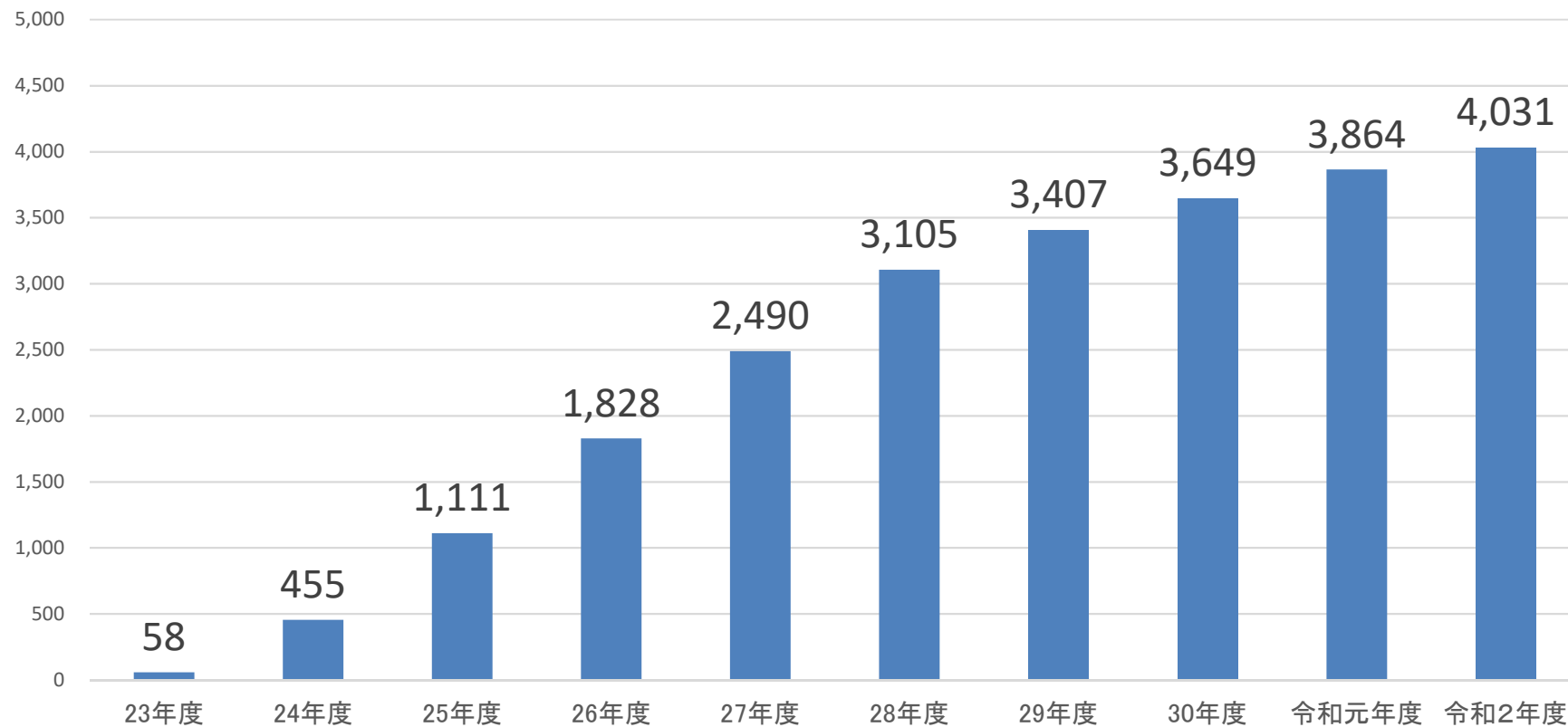
生活道路における歩行者等の安全な通行を確保することを目的として、区域（ゾーン）を定めて最高速度30km/hの速度規制を実施するとともに、その他の安全対策（選択的対策）を必要に応じて組み合わせ、ゾーン内における速度の抑制や抜け道として通行する車両の抑制等を図る生活道路対策。（平成23年9月開始。）



ゾーン30の整備状況

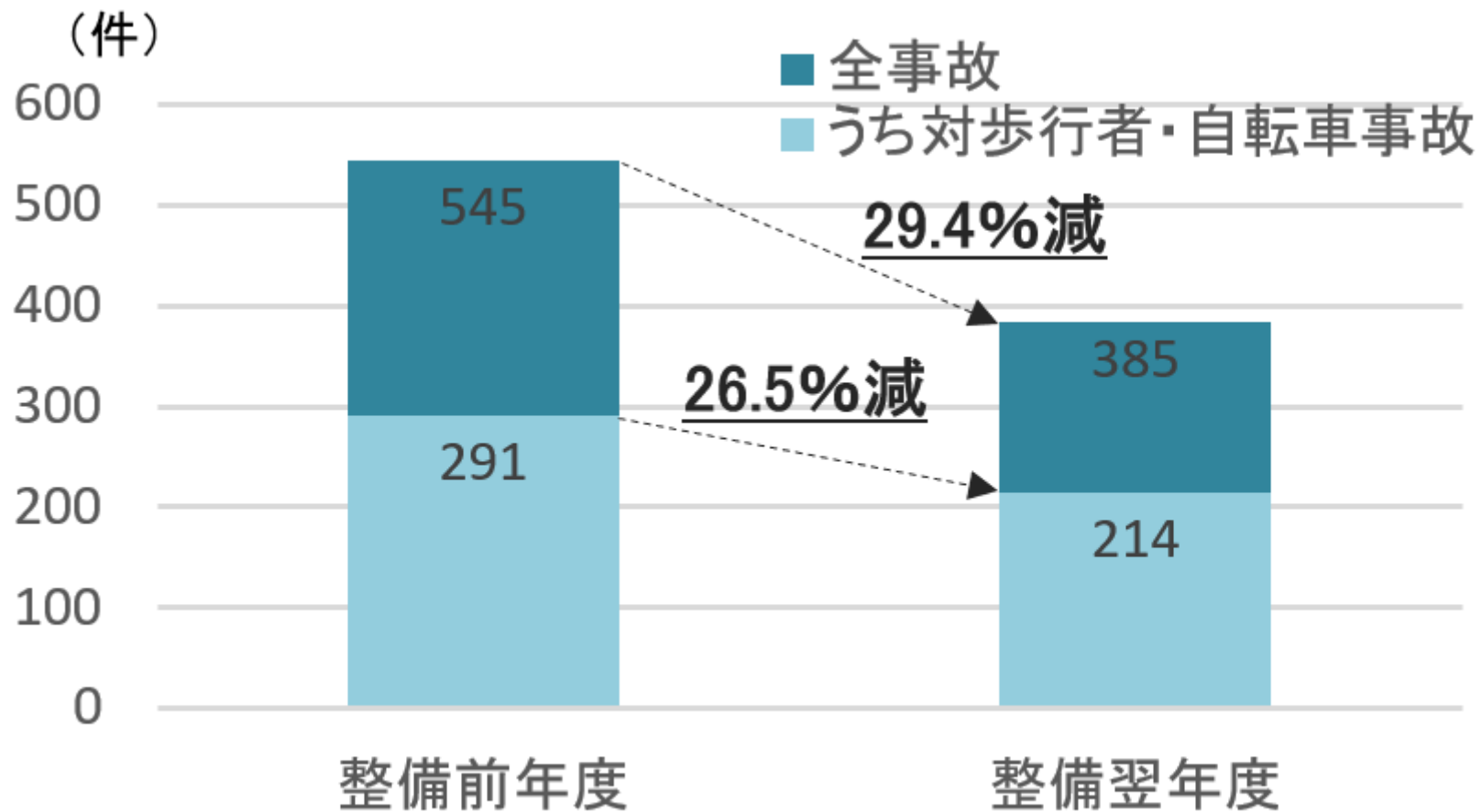
- 平成23年に定めた当初の整備目標(全国約3,000か所)を達成し、令和2年度末までに全国で**4,031か所**を整備しています。

ゾーン30の整備状況



ゾーン30の整備効果

- 令和元年度末までに全国で整備した3,864箇所について、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**を比較したところ、交通事故抑止に効果があることが確認されています。



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

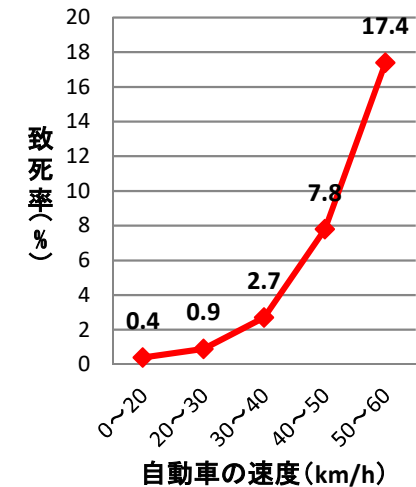
右のグラフのとおり、自動車と歩行者が衝突した場合、自動車の速度が時速30キロを超えると、歩行者の致死率が急激に上昇します。

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の整備事例（愛媛県松山市東石井地区）



道路管理者と連携した対策箇所の分析・抽出



地域住民等を交えた対策の検討・説明



ゾーン30による最高速度30km/hの区域規制



物理的デバイス(ハンプ)の設置

生活道路の交通安全に係る新たな連携施策「ゾーン30プラス」

○ 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

○ 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

「ゾーン30プラス」の入口(イメージ)



看板



路面表示

<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>

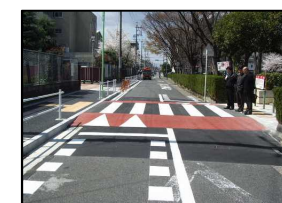
● 進入抑制対策



ライジングボラード



ハンブ



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

ご清聴ありがとうございました