

# 「ゾーン30<sup>さんじゅう</sup>プラス」セミナー 2022

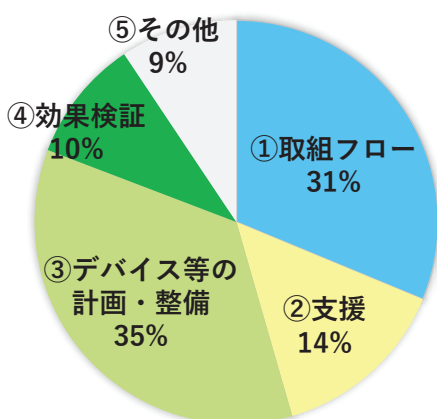


## 「ゾーン30プラス」の疑問

事前にいただいた質問・意見では、「ゾーン30プラス」の取組の流れ、物理的デバイス等の計画・整備に関する意見・質問が多い。

### 【質問・意見の分類】

- ① 「ゾーン30プラス」の取組の流れについて（課題の整理、対策内容の検討、合意形成、整備計画の策定 等）
- ② 国からの支援内容について（ETC2.0の分析結果の提供、交通安全診断を行う有識者の斡旋 等）
- ③ 物理的デバイス等の計画・整備について
- ④ 効果検証について
- ⑤ その他



### （特に多かった意見・質問）

- 手続き・エリア設定
  - 地区の選定・エリア設定の考え方は？
- 合意形成
  - 地域住民等との合意形成の方法は？
- 物理的デバイス等の対策
  - 物理的デバイスは設置は必須か？
  - シンボルマーク（看板・路面表示）の規格、設置位置は？
- 対策効果の検証
  - 効果検証の方法は？必須でしょうか。
- 国による支援
  - 国による技術的支援、財政的な支援は？



- 1. ゾーンの設定**
- 2. 地域住民等の合意形成**
- 3. 物理的デバイス等の計画・整備**
- 4. 効果検証**
- 5. 国による支援等**

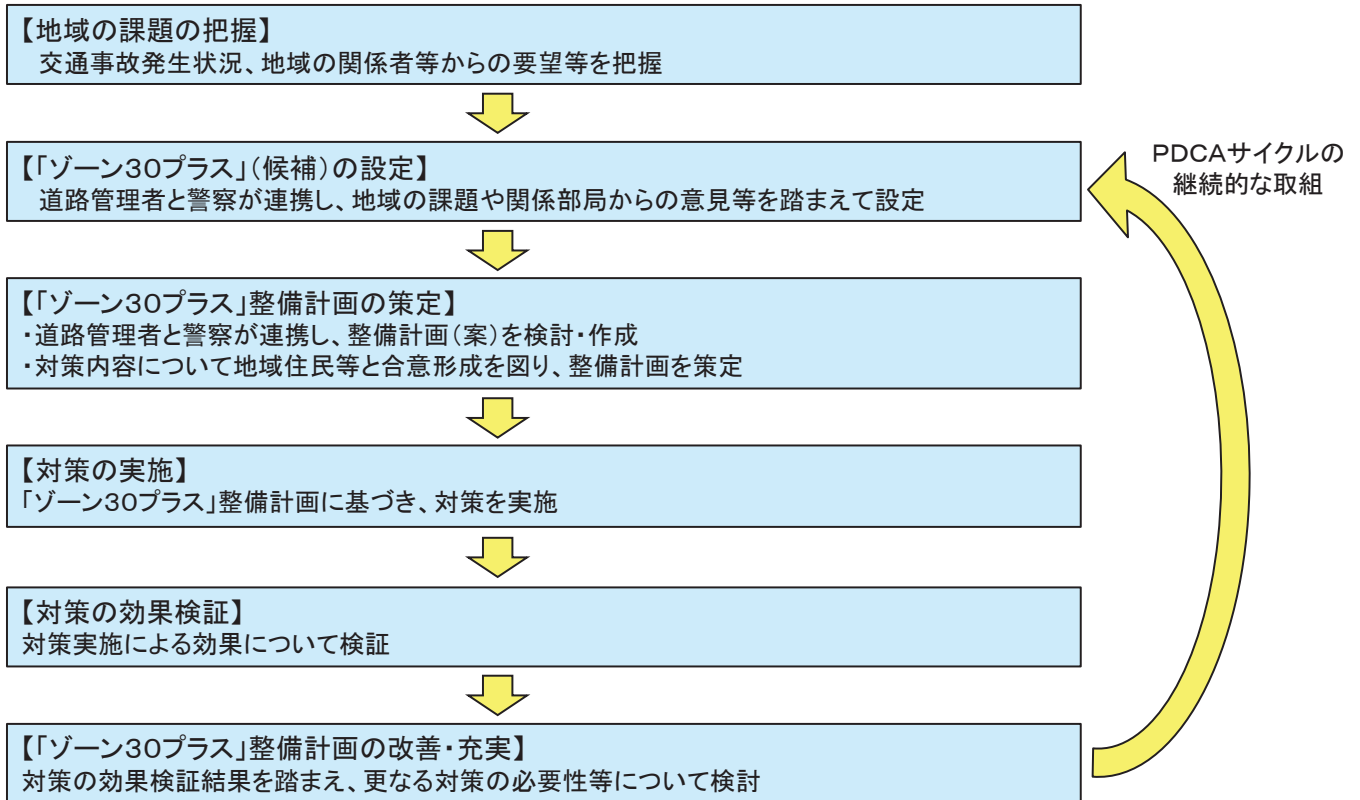
2



- 1. ゾーンの設定**

3

## 道路管理者及び警察が取り組む内容



【地方整備局等により、取組全般について支援】

例) ビッグデータを用いた分析結果の提供、交通安全診断を行う有識者の斡旋、物理的デバイスの設置事例の紹介 等

4

## ゾーンの設定

### ゾーンの検討例

- 1 既存のゾーン30で既に物理的デバイスの設置がある。  
→ 更なる対策の充実を検討。
- 2 既存のゾーン30で物理的デバイスの設置がない。  
→ 物理的デバイスを適切に、かつ、早期に設置。
- 3 地域の関係者等が歩行者等の通行を最優先して車両の速度及び通過交通を抑制する対策を望む区域。  
→ 積極的に「ゾーン30プラス」の整備を検討。

### ゾーンの設定

(警察庁通達「ゾーン30の推進について」より)

- 1 基本的な考え方
  - ① 歩行者等の通行が最優先され、通過交通が可能な限り抑制されるという基本的なコンセプトに対する地域住民の同意が得られる地区をより柔軟にゾーンとして設定。
  - ② ゾーン内は、最高速度30km/hの区域規制の実施を前提として・・・(以下省略)

## 2 ゾーン設定の手順

- ① ステップ1(ブロックの設定)  
市街地等から、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。
- ② ステップ2(ブロック内の検討)  
ブロック内の1車線道路の中で、主として地域住民等の日常生活に利用される道路で、自動車の通行よりも歩行者・自転車の安全確保が優先されるべき道路を生活道路として選定。  
また、ブロック内の2車線道路であっても、現場の交通状況等を勘案し、特に歩行者・自転車の安全確保が必要と認められる道路は、将来、中央線を抹消し1車線化することを前提に生活道路として選定。
- ③ ステップ3(ゾーンの設定)  
生活道路が集積している区域をゾーンとして設定。  
ゾーンの境界となる道路は、原則として2車線以上の道路又はゾーン内道路と比較して沿道状況等の変化がドライバーに容易に認識できる1車線道路とする。  
あらかじめ限られた場所を対象としてゾーン設定する場合は、ステップ1・2を省略可。

## 3 ゾーン設定上の留意事項

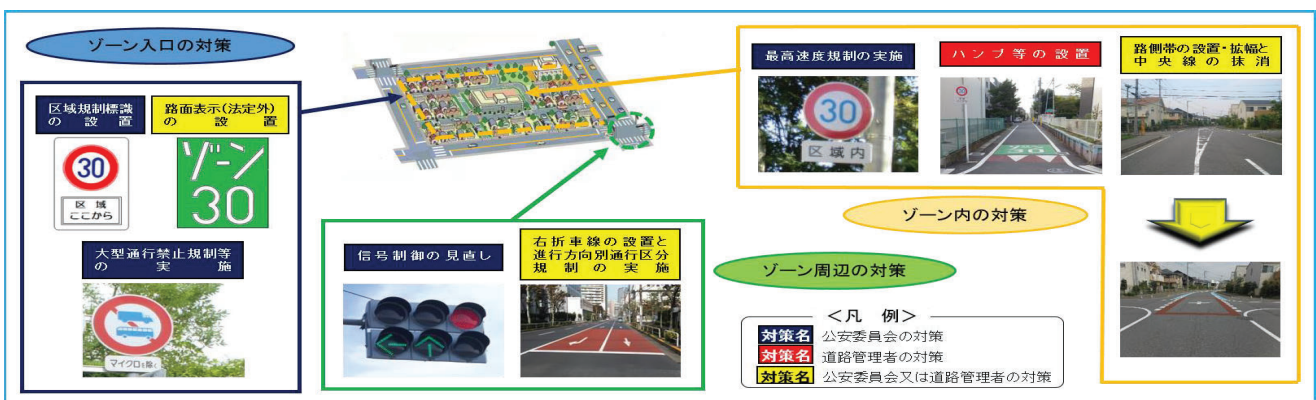
- ① ゾーン30の設定は、地域住民の要望が高い場所を優先して積極的に行い、地域住民、自治体、道路管理者、警察で構成される協議会を立ち上げるなど、住民の円滑な合意形成がなされるよう努めること。
- ② 25ha～50haの面積等のコミュニティ・ゾーンの要件に拘泥せず、狭い区域であってもゾーン内の通過交通と自動車の走行速度を抑制することについて、住民の合意が形成できる区域において優先的にゾーンを設定すること。(以下省略)

6

# ゾーン30の概要

## 1 概要

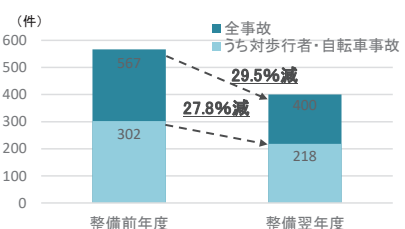
生活道路における歩行者等の安全な通行を確保することを目的として、区域（ゾーン）を定めて最高速度30km/hの速度規制を実施するとともに、その他の安全対策（選択的対策）を必要に応じて組み合わせ、ゾーン内における速度の抑制や抜け道として通行する車両の抑制等を図る生活道路対策。（平成23年9月開始。）



## 2 推進状況

- 令和3年度末までに全国4,186か所で整備。
- 整備された「ゾーン30」においては、一定の交通事故抑止効果（令和2年度末までに全国で整備した4,031か所）が認められています。

【「ゾーン30」の整備前後における死亡・重傷事故発生件数の比較】



7

## 第11次交通安全基本計画

「第11次交通安全基本計画」においては、生活道路における安全確保、地域が一体となった交通安全対策の推進等が重視すべき視点とされるとともに、講じようとする施策として、生活道路等の人優先の安全・安心な歩行空間の整備が掲げられ、その具体的手法として、物理的デバイスと組み合わせたゾーン規制の活用等が位置づけられた。

## ゾーン30と生活道路対策エリアの連動

- 1 ゾーン30  
対策区域を柔軟に設定できるため、整備箇所数は当初の目標を達成したが、物理的デバイスの設置は進まなかった。
- 2 生活道路対策エリア  
国土交通省の技術的・財政的支援を受け、各自治体で物理的デバイスの設置が積極的に進められたが、ゾーン30の整備箇所と生活道路対策エリアとは必ずしも合致しなかった。



警察と道路管理者が緊密に連携した効果的な生活道路対策を推進

8

# 「ゾーン30プラス」の設定

- 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



<警察による交通規制>



<道路管理者による物理的デバイスの設置>



9

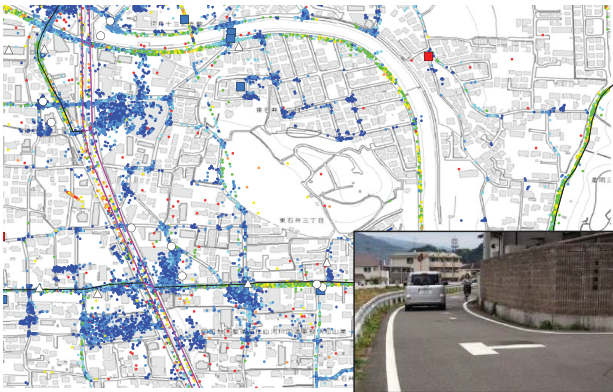


## 2. 地域住民等の合意形成

10

### 地域住民等の合意形成

「ゾーン30プラス」セミナー  
2022



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



交通規制(最高速度30km/hの区域規制など)



物理的デバイスの設置

11



# 3. 物理的デバイス等の計画・整備

## 「ゾーン30プラス」の要件

「ゾーン30プラス」セミナー  
2022

### 物理的デバイス



ライジングボラード



ハンプ



スムーズ横断歩道



狭さく



シケイン (クランク)



シケイン (スラローム)



## 全国統一のシンボルマーク

ドライバーへこの先に物理的デバイスがあること及び当該区間が歩行者等の通行が最優先される道路環境であることを周知するデバイス



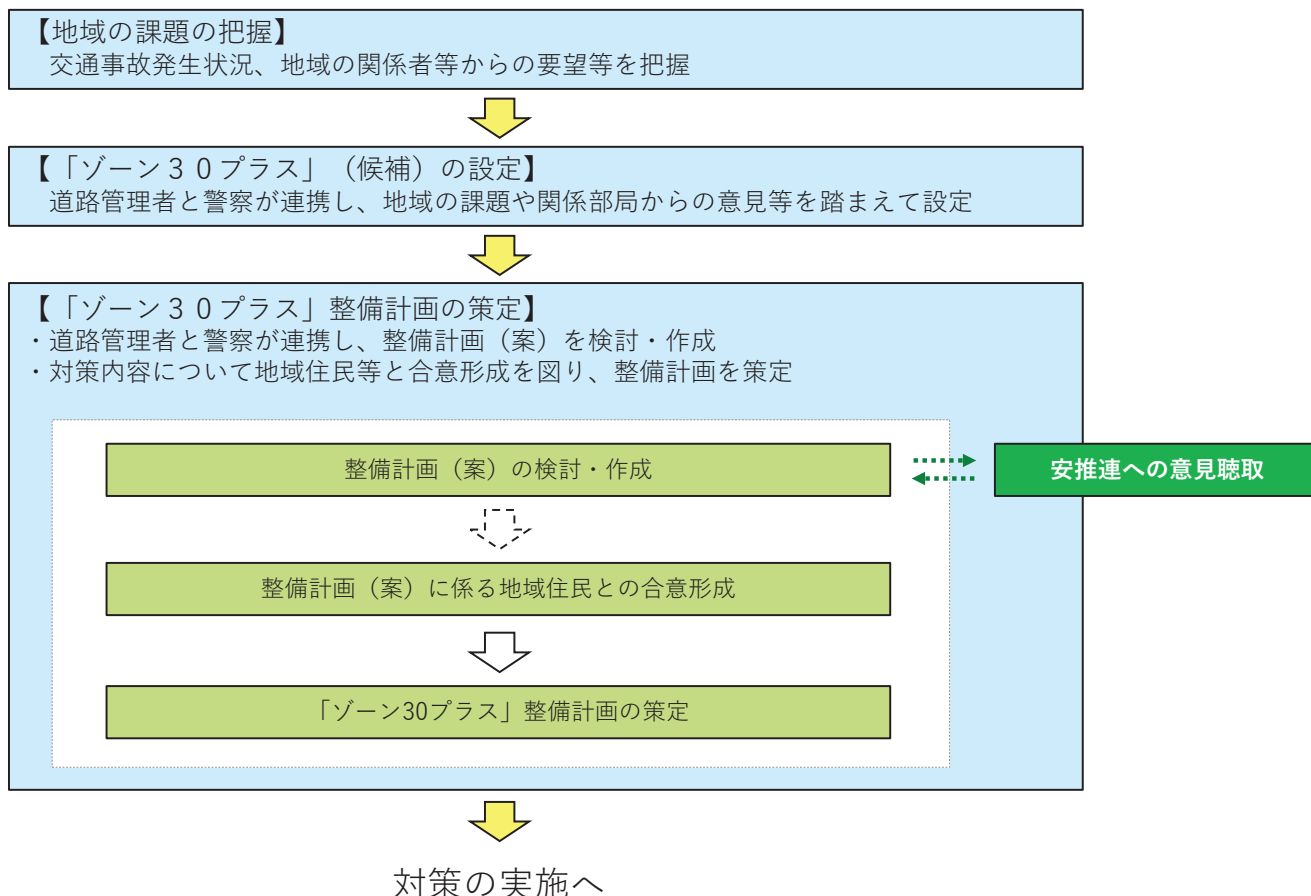
静岡県静岡市 清水区鶴舞町地区



京都府舞鶴市 桃山町地区

# 整備計画策定の流れ

道路管理者及び警察が取り組む内容（抜粋）







# 4. 効果検証

## 効果検証

効果検証結果			
都道府県名	市町村名	地区名	
推進体制・構成メンバー			
整備計画の策定	短期対策の完了	中長期対策の完了	
R●年●月●日	R●年●月●日	R●年●月●日	
整備計画の見直し	効果検証(短期対策後)	効果検証(中長期対策後)	
R●年●月●日	R●年●月●日	R●年●月●日	
主な取組経緯			
.			
.			
.			
効果検証結果	交通事故発生状況	走行速度	交通量
(事前)	件 (事前)	km/h (事前)	台/●h (事前)
(事後)	件 (事後)	km/h (事後)	台/●h (事後)
対策の効果等 ※実際に実施した効果検証項目に修正のうえ使用してください。			
① 交通事故			
② 走行速度			
③ 交通量			
④ 地域の声(アンケート等)			
今後の取り組み予定			
※ 効果検証結果も踏まえ、PDCAサイクルに基づいた対策の改善・充実に図り、効果的かつ効率的な「ゾーン30プラス」の整備を推進			

「ゾーン30プラス」の実施に係る基本情報

▷ 報告のタイミングに応じて適宜記入

効果検証結果を記載

▷ 地域の実情、実際に実施した検証の内容に応じて記載

PDCAサイクルを踏まえた継続的な取組方針を記載

- 〇〇地区では令和〇年〇月に「ゾーン30プラス」の整備計画を策定し、令和〇年〇月までに短期対策（交通規制・物理的デバイスの設置等）を完了。
- 効果検証を行った結果、車両走行速度が低下、交通量、交通事故件数ともに減少。
- 地域住民を対象にしたアンケート結果によると、約〇〇%の住民が「安全性が向上した」と回答。

**位置図**

**推進体制**

- 〇〇地区まちづくり協議会
- ・〇〇県警察
- ・〇〇国道事務所
- ・〇〇県
- ・〇〇市
- ・〇〇自治会
- ・〇〇小学校PTA 等

**取組経緯**

- 〇〇地区まちづくり協議会を開催するなど、地域住民等からの意見を踏まえた交通安全対策を実施
- RO.〇: 〇〇地区の課題（速度超過・抜け道利用等）を関係者で共有
- RO.〇: 課題と対策案について地域住民等から意見聴取
- RO.〇: 地域住民等の意見を踏まえ対策を決定
- RO.〇~〇: 可搬型ハンプ等の試行設置・効果検証（アンケート調査）
- RO.〇: 「ゾーン30プラス」整備計画の策定
- RO.〇: 短期対策の整備完了
- RO.〇: 効果検証の実施

**凡例**

- ゾーン30プラス (※破線は整備区域に含まれない道路)
- 通学路
- 効果検証実施箇所 (車両走行速度調査・交通量調査)
- 道路管理者による対策
- 警察による対策
- その他の対策

**効果検証結果**

①車両走行速度調査（ETC2.0データによる）

	平均速度	30km/h超過割合
整備前	〇〇 km/h	〇〇%
整備後	〇〇 km/h	〇〇%

②交通量調査

約〇割減

③死傷事故件数

〇件減

④アンケート調査

〇〇% (安全性が向上した) / 〇〇% (変化なし) / 〇〇% (その他)

スムーズ横断歩道

ライジングボラード

車両通行禁止

一方通行

## 5. 国による支援等

## 予算補助制度

「ゾーン30プラス」内の物理的デバイス等の整備を財政面で支援しています

### 交通安全対策補助制度（地区内連携）

#### 補助対象

道路管理者、警察等の関係者が合意した整備計画に位置付けられた道路管理者が実施する交通安全対策事業

#### 補助率

現行法令に規定する補助率  
・補助国道、都道府県道または市町村道の改築：5.5/10

## 物理的デバイスの整備

ハンプ、狭さく等の物理的デバイスの整備に関する技術情報等を提供しています

### <参考資料の例>

- 「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
- 生活道路におけるハンプ・狭さくの設置事例集 2019～設置の工夫と合意形成のポイント～
- ハンプの施工に関する参考資料（案）

▶ 詳細は国土技術政策総合研究所 道路交通安全研究室へ  
<http://www.nilim.go.jp/lab/geg/seikatsu.htm>

## 可搬式ハンプの貸出し

生活道路の交通安全対策を支援するため、可搬型ハンプの貸出しを行っています

可搬型ハンプ



貸出し



▶ 詳細は各地方整備局等へご相談ください  
<https://www.mlit.go.jp/road/road/traffic/sesaku/pdf/contact.pdf>

## 関連資料等

### 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>

### 「ゾーン30プラス」パンフレット

- 「ゾーン30プラス」の概要や必要性等を紹介したパンフレット
- 住民説明等にも活用可能

▶ [https://www.mlit.go.jp/road/road/traffic/sesaku/pdf/zone30\\_mezashite.pdf](https://www.mlit.go.jp/road/road/traffic/sesaku/pdf/zone30_mezashite.pdf)

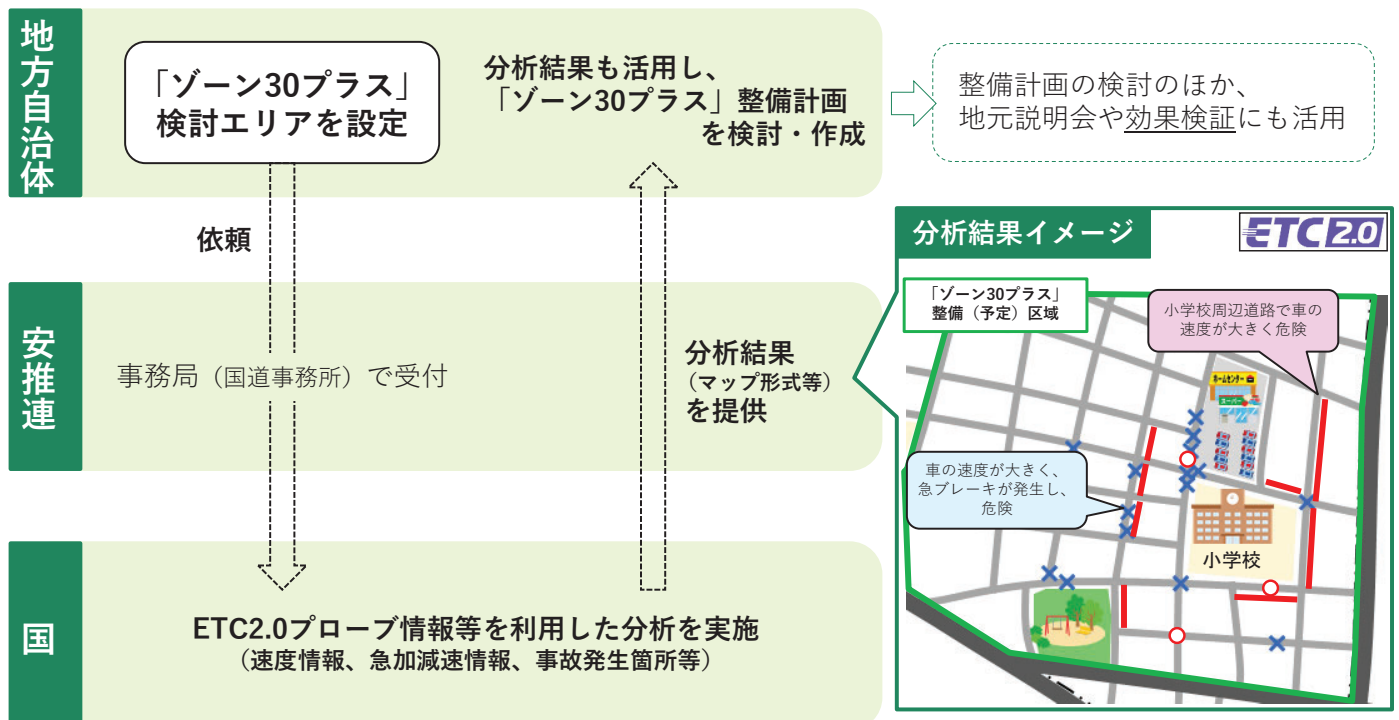


20

# ETC2.0プローブ情報分析結果の活用

○ 「ゾーン30プラス」の整備箇所の検討や効果検証に活用できるETC2.0プローブ情報等による分析結果を提供しています

## 分析結果提供の流れ



21

