

令和5年8月31日(木)

さんじゅう
「ゾーン30プラス」
実務者向けシリーズセミナー
(第1回基礎編)

～「ゾーン30プラス」のすすめ～



国土交通省

Ministry of Land, Infrastructure, Transport and Tourism

国土交通省 道路局
環境安全・防災課 道路交通安全対策室
企画専門官 鈴木大健



- 1. ゾーン30プラスについて**
- 2. 物理的デバイス等の計画・整備**
- 3. 効果検証**
- 4. 取組事例**
- 5. 国による支援等**



1. ゾーン30プラスについて

「ゾーン30プラス」の設定

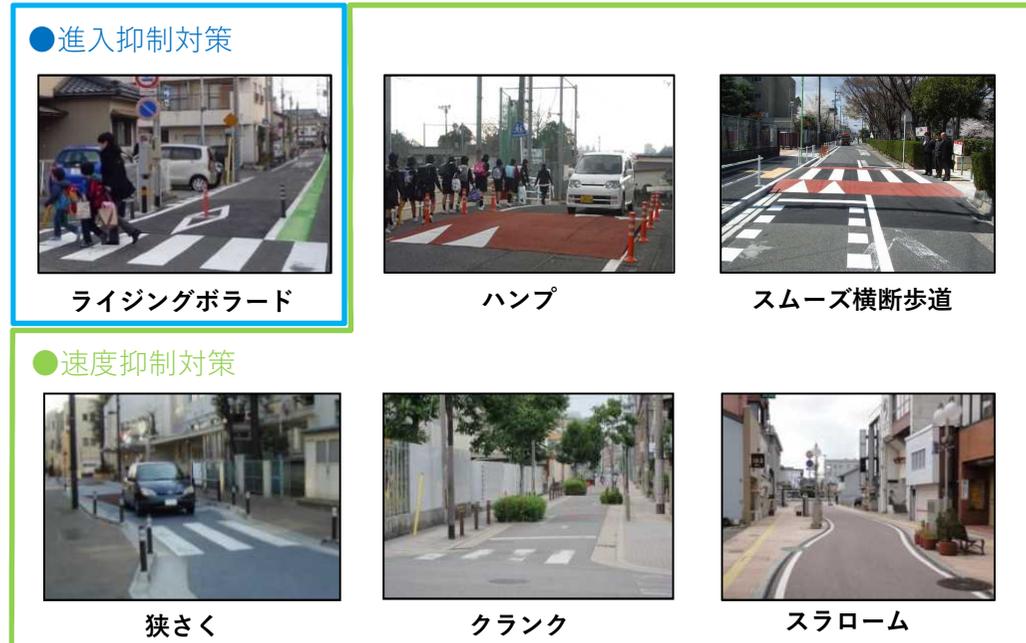
- 最高速度30km/hの区域規制と物理的デバイスとの適切な組合せにより交通安全の向上を図ろうとする区域を「ゾーン30プラス」として設定
- 道路管理者と警察が緊密に連携し、地域住民等の合意形成を図りながら、生活道路における人優先の安全・安心な通行空間を整備
- 122地区において整備計画を策定（令和5年3月末時点）



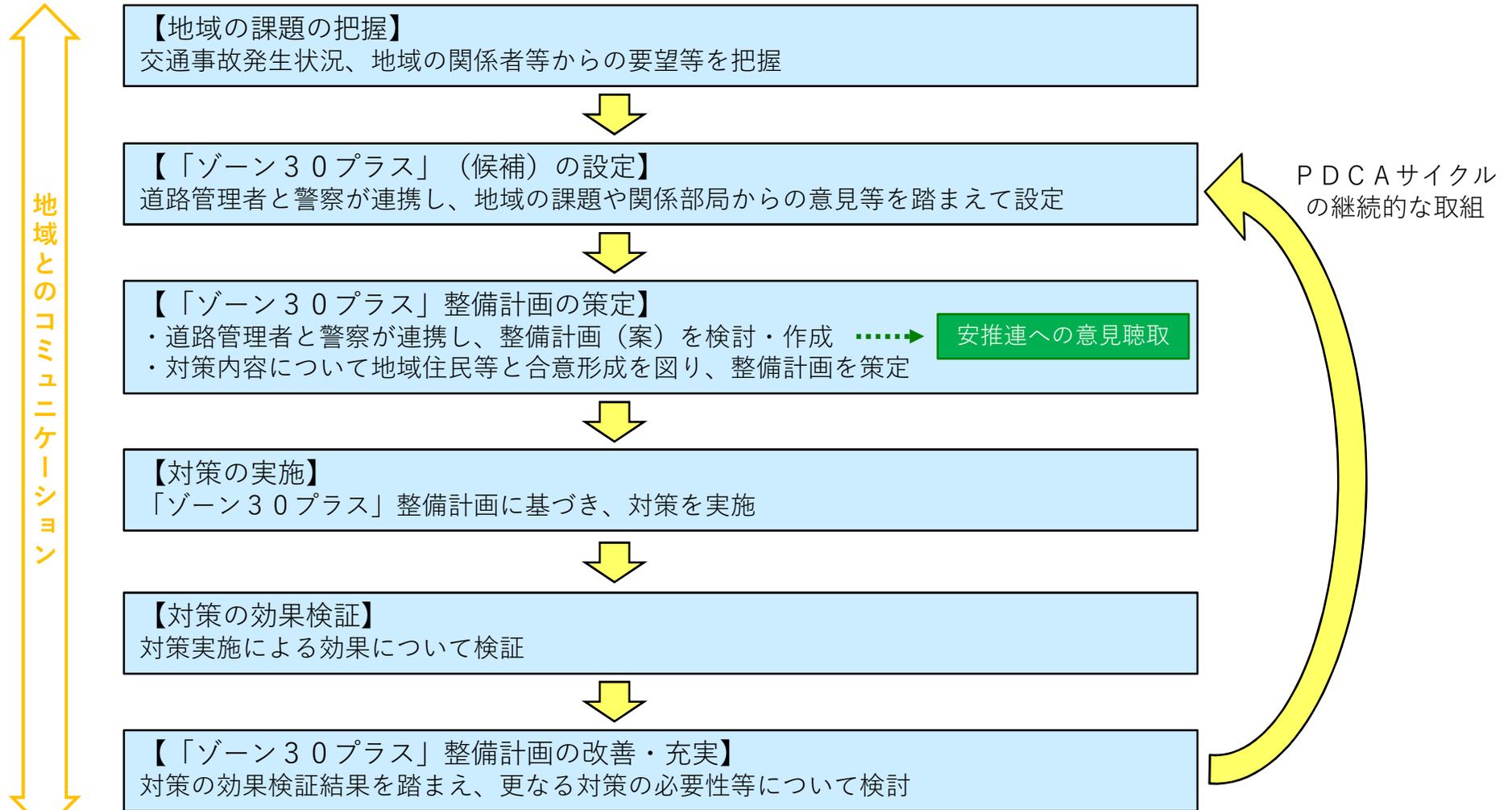
<警察による交通規制>



<道路管理者による物理的デバイスの設置>



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

北海道開発局建設部長
各地方整備局道路部長
沖縄総合事務局開発建設部長



令和3年8月26日
国道国技第113号
国道交安第21号

国土交通省道路局
国道・技術課長
環境安全・防災課長

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」の 推進について

「生活道路の交通安全に係る新たな連携施策について」(令和3年3月29日付け国道国技第224号、国道交安第36号)において、ゾーン30等による低速度規制と物理的デバイス等の適切な組合せにより交通安全の向上を図ろうとするエリアに関する要件や整備の進め方を通知したところであるが、今般、警察庁交通局とともに、別添1のとおり「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」について」を取りまとめた。

これを参考に各道路管理者と各都道府県警察が緊密に連携した整備が推進されるよう、技術的助言を行うなど適切に対応するとともに、直轄国道においても関係機関等と連携して適切な整備に取り組まされたい。また、貴管内の都道府県道路交通環境安全推進連絡会議等に対して、本取組に協力するよう依頼されたい。

加えて、貴管内の都道府県、政令市に対して、本通知の内容を周知するとともに、都道府県から管内の市町村(政令市を除く)に対し、本通知の内容を周知するようお願いされたい。

なお、本件については、警察庁から都道府県警察に対して別添2のとおり通知がなされていること及び、「生活道路の交通安全に係る新たな連携施策について」(令和3年3月29日付け国道国技第224号、国道交安第36号)は廃止することを申し添える。

別添1

令和3年8月

警察庁 交通局
交通規制課
国土交通省 道路局
国道・技術課
環境安全・防災課

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」について

1 目的

「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、隣りようとする施策として、生活道路等における人優先の安全・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付けられたところである。

物理的デバイスについては、車両の速度を物理的に低下させることに加え、運転者に対し、その周辺においては、歩行者等の安全確保に一層の注意を払うべきである旨周知する効果も期待されるとともに、設置に際しての地域における検討等の過程が参加・協働型の交通安全対策の推進等にも資するものである。

これらのことを踏まえて、物理的デバイスの設置等を支援してきた「生活道路対策エリア」に代わり、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」として設定し、生活道路における人優先の安全・安心な通行空間の整備の更なる推進を図ることを目的とする。

2 「ゾーン30プラス」の要件

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、次のいずれにも該当する区域の中から、警察と道路管理者が協議して設定する。

- (1) 最高速度30km/hの区域規制が実施され、又は実施が予定されていること。
- (2) 警察と道路管理者、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。

3 整備計画の策定等

警察及び道路管理者は、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を踏まえて、「ゾーン30プラス」の整備計画を共同で策定し、それぞれ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(以下「整備局等」という。)に対して報告する。

「ゾーン30プラス」のポイント

令和3年8月26日
国道国技第113号
国道交安第21号

北海道開発局建設部長
各地方整備局道路部長
沖縄総合事務局開発建設部長

○ 「ゾーン30プラス」の要件

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」について

「生活道路の交通安全に係る新たな連携施策について」(令和3年3月29日付け国道国技第224号、国道交安第36号)において、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重点とされるとともに、歩行者等の安全確保に資する歩行空間の整備が掲げられ、その具

これを参考に各道路管理者と各都道府県警察が緊密に連携した整備が推進されるよう、技術的助言を行うなど適切に対応するとともに、直轄国道においても関係機関等を通じて適切な整備に取り組みました。また、管内の都道府県道路の交通安全対策として、本通知の内容を周知するとともに、都道府県から管内の市町村(政令市を除く)に対し、本通知の内容を周知するようお願いされた。

なお、本件については、警察庁から都道府県警察に対して別添2のとおり通知がなされていること及び、「生活道路の交通安全に係る新たな連携施策について」(令和3年3月29日付け国道国技第224号、国道交安第36号)は廃止することとし、

○ 地域住民等との合意形成

○ PDCAサイクルに基づいた対策の改善・充実

別添1

令和3年8月

警察庁 交通局
交通規制課
国土交通省 道路局
国道・技術課
環境安全・防災課

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」について

「ゾーン30プラス」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重点とされるとともに、歩行者等の安全確保に資する歩行空間の整備が掲げられ、その具

物理的デバイスについては、車両の速度を物理的に低下させることに加え、運転者に対し、その周辺においては、歩行者等の安全確保に一層の注意を払うべきである旨周知する効果も期待されるとともに、設置に際しての地域における検討等の過程が参加・協働型の交通安全対策の推進等にも資するものである。

これらのことを踏まえて、物理的デバイスの設置等を支援してきた「生活道路対策エリア」に代わり、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」として設定し、生活道路における人優先の安全・安心な通行空間の整備の更なる推進を図ることを目的とする。

2 「ゾーン30プラス」の要件

歩行者等の通行が最優先され、普通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、次のいずれにも該当する区域の中から、警察と道路管理者が協議して設定する。

- (1) 最高速度30km/hの区域規制が実施され、又は実施が予定されていること。
- (2) 警察と道路管理者、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。

3 整備計画の策定等

警察及び道路管理者は、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を踏まえ、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」の整備計画を策定し、その計画に基づき、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」の整備を進めることとする。

「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、生活道路等における人優先の安全・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付けられたところである。

物理的デバイスについては、車両の速度を物理的に低下させることに加え、運転者に対し、その周辺においては、歩行者等の安全確保に一層の注意を払うべきである旨周知する効果も期待されるとともに、設置に際しての地域における検討等の過程が参加・協働型の交通安全対策の推進等にも資するものである。

これらのことを踏まえて、物理的デバイスの設置等を支援してきた「生活道路対策エリア」に代わり、**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**し、生活道路における人優先の安全・安心な通行空間の整備の更なる推進を図ることを目的とする。

Point ・ 「ゾーン30プラス」 = **交通安全の向上を図ろうとする区域**

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、次のいずれにも該当する区域の中から、**警察と道路管理者が協議して設定**する。

- (1) 最高速度30km/hの区域規制が実施され、又は実施が予定されていること。
- (2) 警察と道路管理者、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。

Point

- ・ 「ゾーン30プラス」に設定することに対する**地域住民の同意**
- ・ “**区域の設定時**”から**道路管理者と警察が協議**
- ・ **物理的デバイスの設置に関する適切な検討**

地域の課題・要望等（交通事故発生状況や地域の関係者等からの要望等）や都道府県道路交通環境安全推進連絡会議等における有識者等からの意見等を踏まえて物理的デバイスの設置を検討



2. 物理的デバイス等の計画・整備

生活道路における対策メニュー(例) 「ゾーン30プラス」実務者向けシリーズセミナー (第1回基礎編)

進入口を入りにくくする



ゾーン30
(都道府県公安委員会)



公安委員会により実施される交通規制、交通管制及び交通指導取締りと連携

走行速度を抑制する

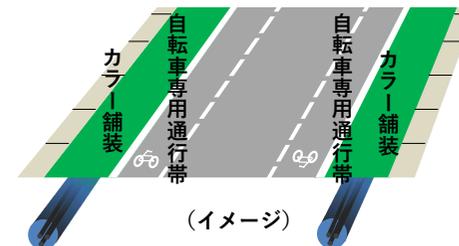


物理的
デバイス

歩行者の空間を確保する



歩行者・自転車の空間を優先して確保する

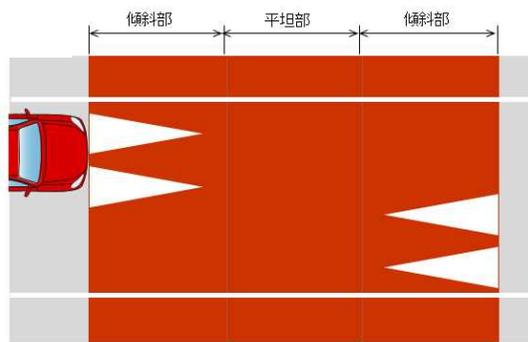


【参考】凸部（ハンプ）

○自動車の走行速度を低減するために、道路上に設けられた凸型の構造物

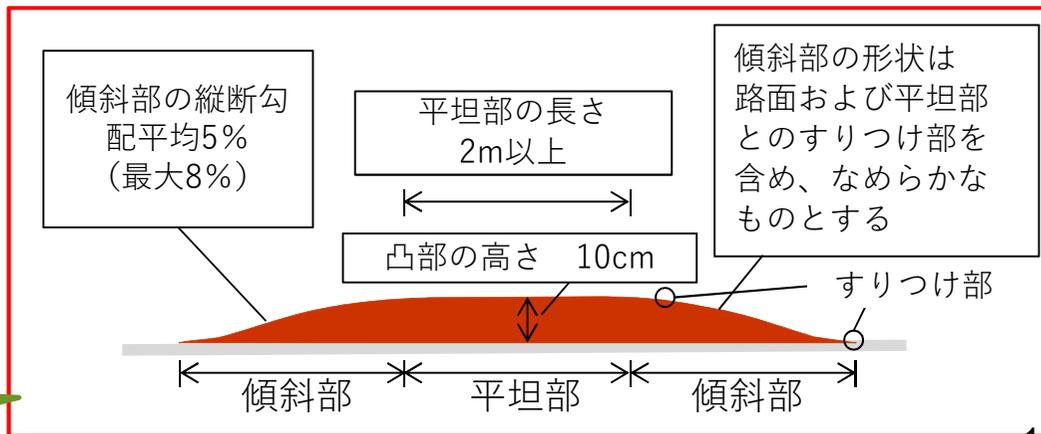


[平面図]



凸部の設置に関する技術基準

[縦断面図]



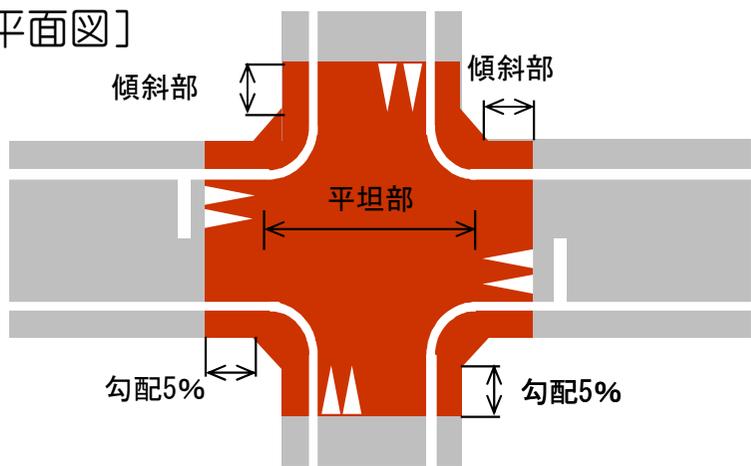
【参考】凸部（ハンプ） ※交差点の設置例

「ゾーン30プラス」実務者向けシリーズセミナー
(第1回基礎編)

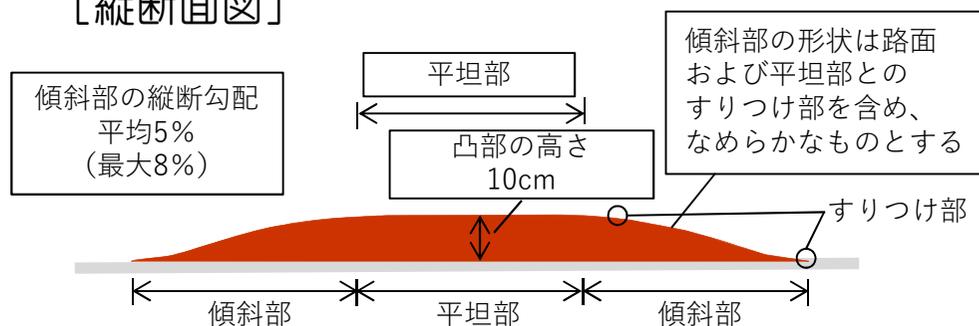
○自動車の走行速度を低減するために、道路上に設けられた凸型の構造物



[平面図]



[縦断面図]



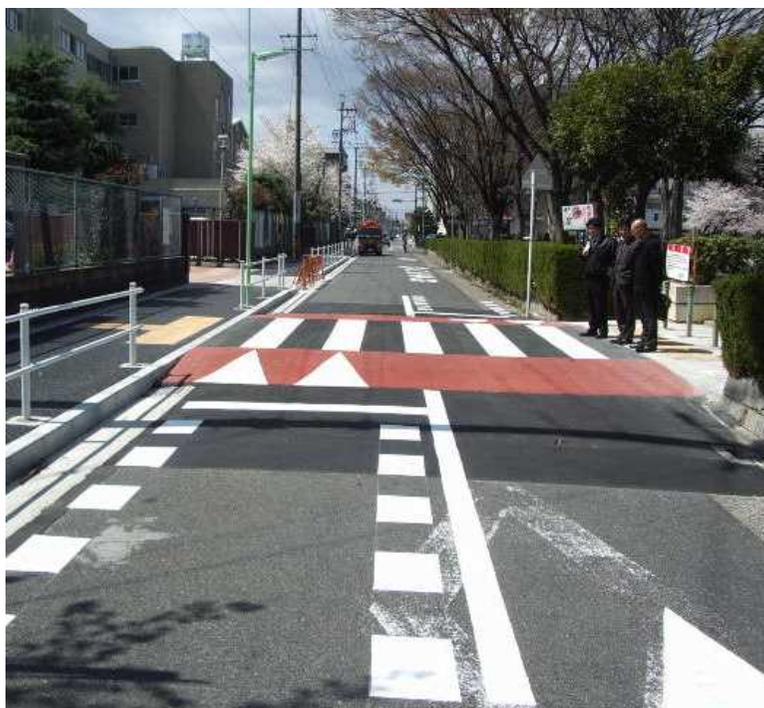
【参考】スムーズ横断歩道

○車道方向にはハンプ構造とすることで自動車の走行速度の低減を図るとともに、歩道と横断歩道の段差が減少することにより、歩道と横断歩道の通行がスムーズに

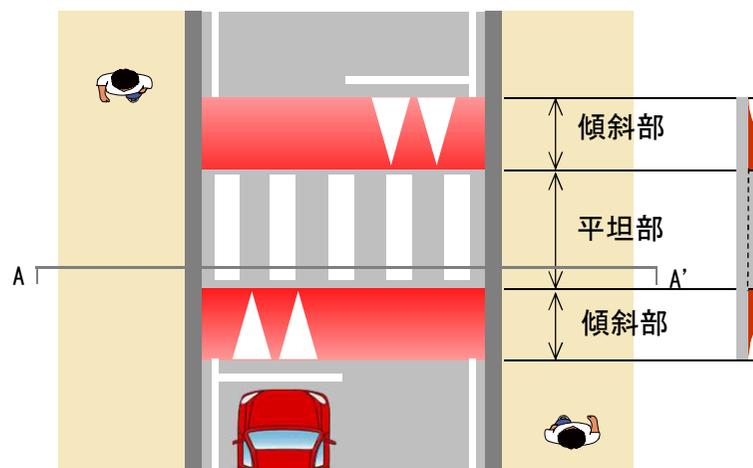
[平面図]

[断面図(車道方向)]

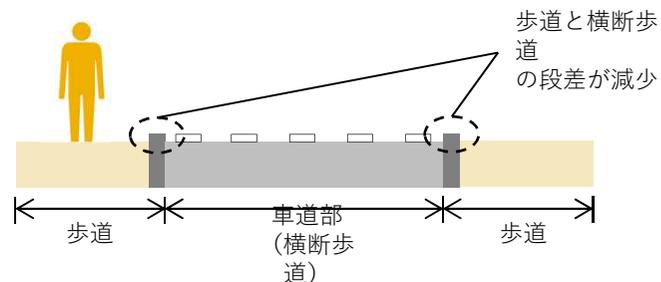
=凸部(ハンプ)の構造



※埼玉大学 交通・計画グループ提供



[断面図(横断方向:A-A')]]



歩道と横断歩道の段差が減少

○自動昇降する車止めで、通学路等の通行規制時間の通過交通の進入を排除

[ボラードが下降した状態]



※通行規制時間帯以外は常時下降
大型車（マイクロを除く）は常時通行不可

[ボラードが上昇した状態]



※平日7:30-8:15(通学時間帯)に通行規制

(参考) 欧州では、すでに多くのライジングボラードが、
公道上(通学路、幹線道路からの抜け道、観光地、歴史的な中心市街地等)に設置されている



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

シンボルマーク（法定外表示）

法定外表示の設置イメージ（既存の法定外表示に追加する例）

	既存の法定外表示	当面の措置	新設・更新時の措置
白バージョン			
緑バージョン			

道路管理者及び警察が取り組む内容（抜粋）

【地域の課題の把握】

交通事故発生状況、地域の関係者等からの要望等を把握



【「ゾーン30プラス」（候補）の設定】

道路管理者と警察が連携し、地域の課題や関係部局からの意見等を踏まえて設定



【「ゾーン30プラス」整備計画の策定】

- ・道路管理者と警察が連携し、整備計画（案）を検討・作成
- ・対策内容について地域住民等と合意形成を図り、整備計画を策定

整備計画（案）の検討・作成

安推連への意見聴取



整備計画（案）に係る地域住民との合意形成



「ゾーン30プラス」整備計画の策定



対策の実施へ

警察及び道路管理者は、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を踏まえて「ゾーン30プラス」の**整備計画を共同で策定**し、それぞれ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（以下「整備局等」という。）に対して**報告**する。

なお、整備計画の策定に当たっての考え方は、次のとおりであり、**計画策定までに地域住民等の合意形成が図られるよう留意**する。

- (1) 既存の生活道路対策エリア
- (2) 既存のゾーン30
- (3) (1)及び(2)以外の区域

Point

- ・ 整備計画は警察及び道路管理者が共同で策定、策定までに地域住民との合意形成が図られるよう留意

▶ **整備計画の策定 = 地元・警察・道路管理者による合意形成**

- ・ 整備計画は整備局等へ報告（同時に警察から都道府県警察本部へも報告）

「ゾーン30プラス」整備計画(記載例)



位置図

ゾーン30プラスの区域や各物理的デバイスの位置・状況(対策完了・対策中・対策予定)を図示

管理番号	都道府県名	市町村名	地区名	整備計画作成年月
	○○県	○○市	○○	R4.1

ソフト面での対策も適切に組み合わせる

No.	対策内容	箇所数	地元の合意状況	対策着手(予定)時期	対策完了(予定)時期
1	ハンブ	3	一部合意済	R4.1	R4.8
2	スムーズ横断歩道	1	協議中	R4.5	R4.10
3	狭さく	3	全て合意済	R4.7	R4.10
4	防護柵	2	一部合意済	R4.1	R5.1
5	カラー舗装化	1	全て合意済	R3.5	R3.6
6	30km/h規制(標識)	13	全て合意済	R4.1	R4.10
7	30km/h規制(路面標示)	13	全て合意済	R4.1	R4.10
8	ゾーン30プラス看板	13	全て合意済	R4.1	R4.10
9	ゾーン30プラス線形標識(指定外表示)	13	全て合意済	R4.1	R4.10
10	一方通行規制(標識)	1	全て合意済	R4.1	R4.10
11	大型車駐車禁止の(標識)	1	全て合意済	R4.1	R4.10
12	スクールガード	2	全て合意済	R4.1	R4.1
13	交通違反取締	区域内	全て合意済	R4.1	R4.1
14	パトロール	区域内	全て合意済	R4.1	R4.1

対策内容の工事が全て完了する時期を記入

No.	対策内容	箇所数	地元の合意状況	対策着手(予定)時期	対策完了(予定)時期
15	シケイン(スラローム型)	1	協議中	R4.5	R6.10
16	シケイン(クラック型)	1	全て合意済	R4.5	R6.10
17	歩道設置	1	全て合意済	R4.8	R6.7

対策内容の工事が全て完了する時期を記入

No.	対策内容	箇所数	地元の合意状況	対策着手(予定)時期	対策完了(予定)時期
18	ハンブ	1	一部合意済	R4.1	R4.8
19	スムーズ横断歩道	1	協議中	R4.5	R4.10
20	狭さく	1	全て合意済	R4.7	R4.10
21	30km/h規制(標識)	2	全て合意済	R4.1	R4.10
22	30km/h規制(路面標示)	2	全て合意済	R4.1	R4.10

※1: 生活道路の交通安全に係る新たな交通規制「ゾーン30プラス」について(令和20年8月付け警察庁交通時、国交省道路局)の「7. 警察事項」(4)に該当する対策

短期対策

ゾーン30プラス内で実施する交通規制やそれ以外のソフト対策、物理的デバイスの地元との合意状況、着手予定時期、完了予定時期等を記載

中長期対策

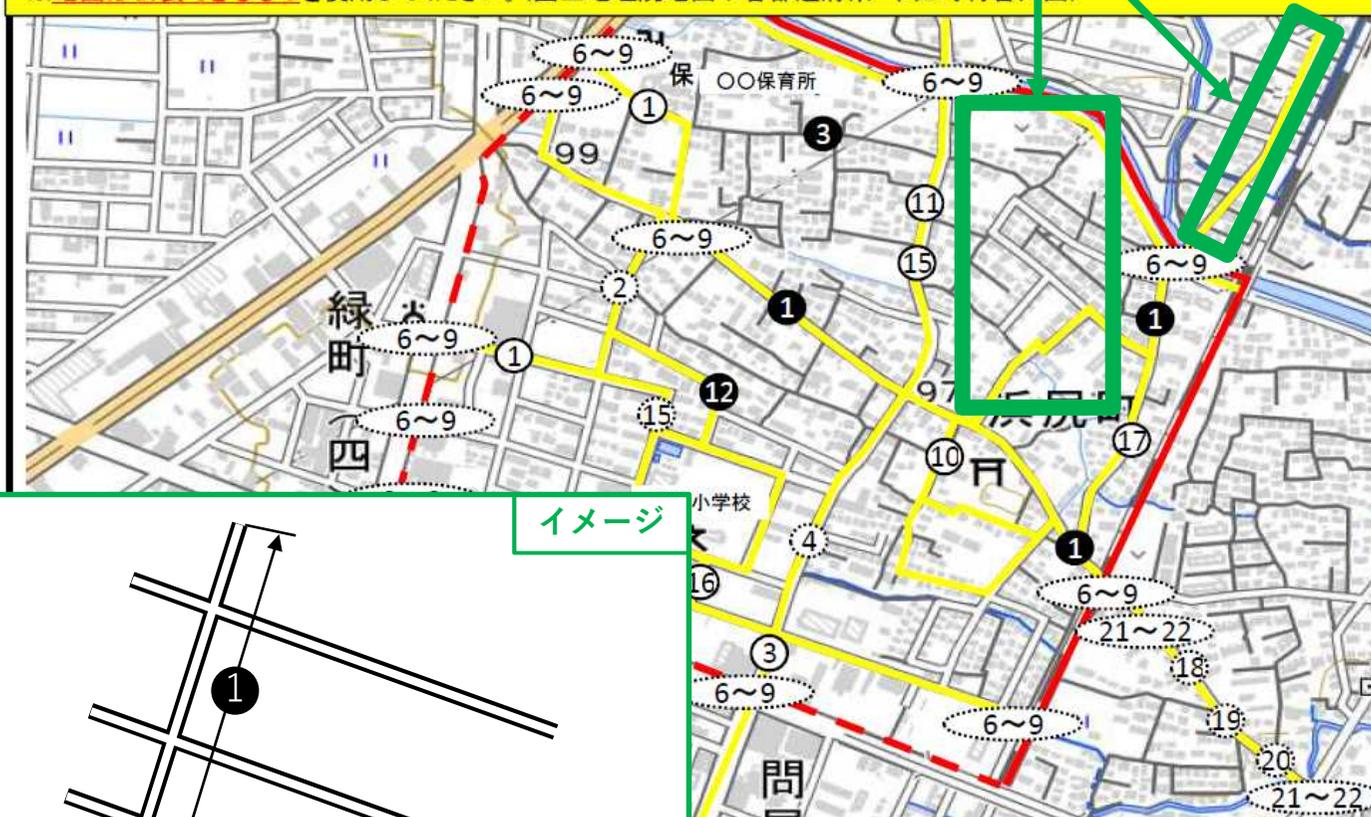
路線等における対策

位置図

対策が実施されていない又は実施する予定がない箇所は対策を実施する必要がないかよく確認（地域住民等からの意見聴取や事故データの分析等）

「ゾーン30プラス」整備計画（記載例）

・既存の地図等を活用して、整備区域とその区域における対策内容、通学路等を**凡例に従い図示**して下さい。
※**地図は公表できるもの**を使用してください。（国土地理院地図や各都道府県・市区町村管内図）

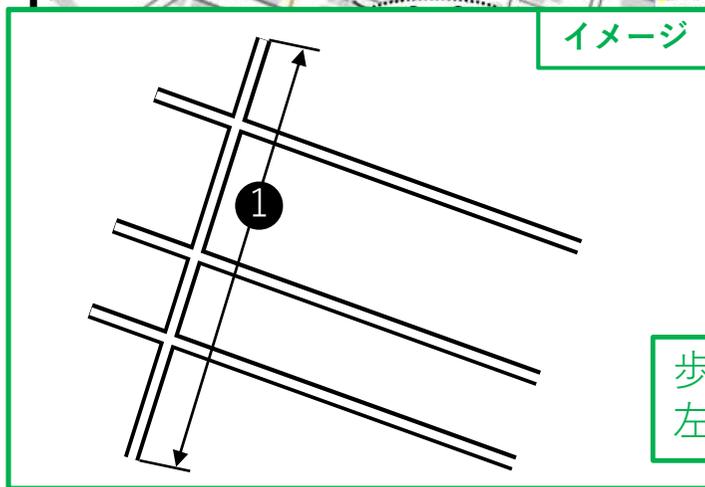


提出日：令和〇年〇月〇日

- 〇〇警察署
- 〇〇市役所
- 〇〇国道事務所
- 〇〇県〇〇土木事務所

凡例	
	整備区域（ゾーン30プラス）
	整備区域に含まれない外周道路
	通学路

凡例	
●	対策完了
○	対策中
○	対策予定



歩道整備や警察による規制等の区間での対策は左のイメージのような記載を推奨

短期対策

地元との調整が済んでいないものも記載可能

管理番号	都道府県名	市町村名	地区名	整備計画作成年月	
	〇〇県	〇〇市	〇〇	R4. 1	
【短期対策】					
No	対策内容	箇所数	地元の合意状況	対策着手(予定)時期	対策完了(予定)時期
1	ハンブ	5	一部合意済	R4. 1	R4. 8
2	スムーズ横断歩道	1	協議中	R4. 5	R4. 10
3	狭さく	3	全て合意済	R4. 7	R4. 10
4	防護柵	2	一部合意済	R4. 1	R5. 1
5	カラー舗装化	1	全て合意済	R3. 5	R3. 6
6	30km/h規制(標識)	13	全て合意済	R4. 1	R4. 10
7	30km/h規制(路面標示)	13	全て合意済	R4. 1	R4. 10
8	ゾーン30プラス看板	13	全て合意済	R4. 1	R4. 10
9	ゾーン30プラス路面表示(法定外表示)	13	全て合意済	R4. 1	R4. 10
10	一方通行規制(標識)	1	全て合意済	R4. 1	R4. 10
11	大型自動車等通行止め(標識)	1	全て合意済	R4. 1	R4. 10
12	スクールガード	2	全て合意済	R4. 1	R4. 1
13	交通違反取締	区域内	全て合意		
14	パトロール	区域内	全て合意		

ソフト面での対策も適切に組み合わせる

対策内容の工事が全て完了する時期を記入

推進体制・構成メンバー
<推進体制> 〇〇市交通安全協議会 ※既存の組織を活用
<構成メンバー> ・〇〇警察署 ・〇〇国道事務所 ・〇〇県〇〇事務所 ・〇〇市 ・〇〇市教育委員会

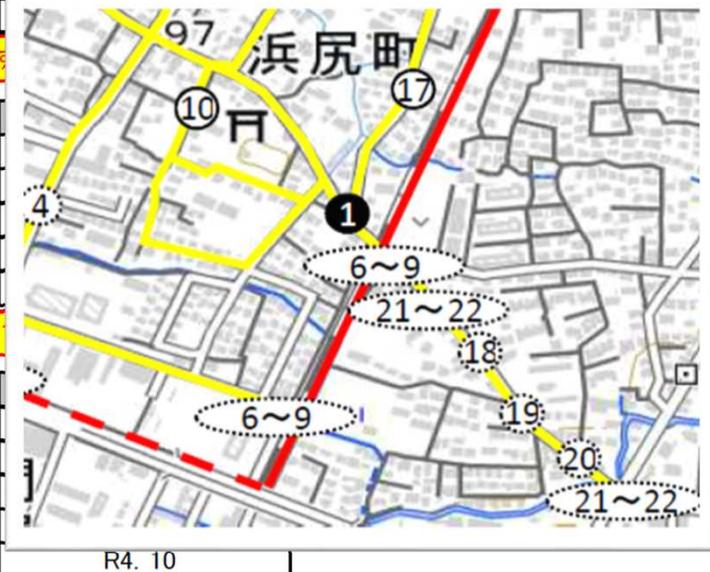
完了している対策についても記載

道路管理者による対策、警察による対策だけでなく、推進体制・構成メンバーによる対策（ソフト対策含む）も記載

中長期対策・路線等における対策

路線等における対策の図示イメージ

【中長期対策】				
No	対策内容	箇所数	地元の合意状況	対策着手(予定)時期
15	シケイン(スラローム型)	1	協議前	R4. 5
16	シケイン(クランク型)	1	全て合意済	R4. 5
17	歩道設置	1	全て合意済	R4. 8
対策内容の工事が全て完了				
【路線等における対策 ^{注1} 】				
No	対策内容	箇所数	地元の合意状況	対策着手(予定)時期
18	ハンプ	1	一部合意済	R4. 1
19	スムーズ横断歩道	1	協議中	R4. 5
20	狭さく	1	全て合意済	R4. 7
21	30km/h規制(標識)	2	全て合意済	R4. 1
22	30km/h規制(路面標示)	2	全て合意済	R4. 1
対策内容の工事が全て完了				



注1:「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」について」(令和3年8月付け警察庁交通局、国交省道路局)の「7 留意事項 (4)」に該当する対策

(4) 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、歩行者等の安全な通行を確保するため、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、警察及び道路管理者が連携し、地域住民等の合意形成を図りながら、実効性のある交通安全対策を推進する。

(1) 既存の生活道路対策エリア

- ア 既にゾーン30による低速度規制と物理的デバイスの設置が実施されている区域
低速度規制区域の拡大等の見直しや物理的デバイスの増設等対策の更なる充実について検討する。
- イ 既にゾーン30による低速度規制が実施されているが、物理的デバイスが設置されていない区域
物理的デバイスを適切に、かつ、早期に設置する整備計画を立案する。

(2) 既存のゾーン30

- ア 既に物理的デバイスが設置されている区域
低速度規制区域の拡大等の見直しや物理的デバイスの増設等対策の更なる充実について検討する。
- イ 物理的デバイスが設置されていない区域
物理的デバイスを適切に、かつ、早期に設置する整備計画を立案する。

(3) (1)及び(2)以外の区域

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について、積極的に「ゾーン30プラス」の整備を検討する。

(1) 既存の生活道路対策エリア

- ア 既にゾーン30による**低速度規制**と**物理的デバイス**の設置が実施されている区域
低速度規制区域の拡大等の見直しや物理的デバイスの増設等対策の更なる充実について検討する。
- イ 既にゾーン30による**低速度規制**が実施されているが、物理的デバイスが設置されていない区域
物理的デバイスを適切に、かつ、早期に設置する整備計画を立案する。

(2) 既存のゾーン30 →**低速度規制**

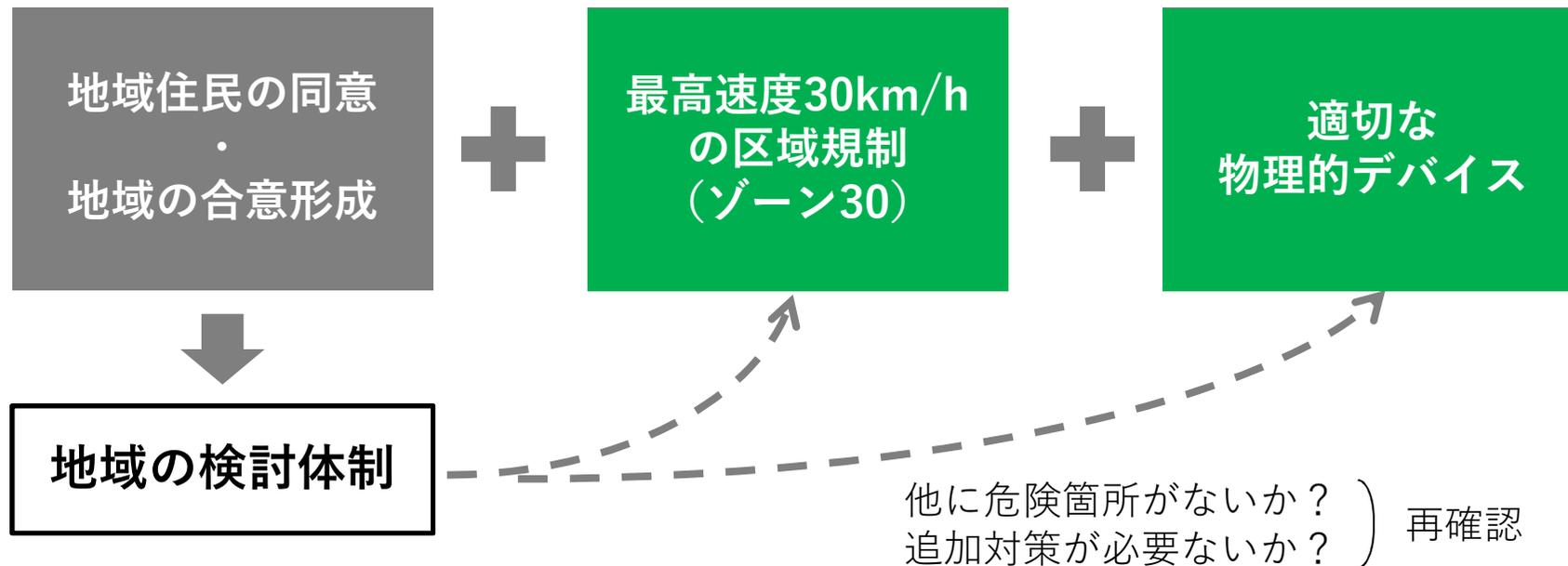
- ア 既に**物理的デバイス**が設置されている区域
低速度規制区域の拡大等の見直しや物理的デバイスの増設等対策の更なる充実について検討する。
- イ 物理的デバイスが設置されていない区域
物理的デバイスを適切に、かつ、早期に設置する整備計画を立案する。

(3) (1)及び(2)以外の区域 →低速度規制・物理的デバイス

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について、積極的に「ゾーン30プラス」の整備を検討する。

「ゾーン30プラス」の要件

- Point**
- ・ 「ゾーン30プラス」に設定することに対する地域住民の同意
 - ・ “区域の設定時”から道路管理者と警察が協議
 - ・ 物理的デバイスの設置に関する適切な検討





3. 効果検証

警察及び道路管理者は、**相互に連携して**整備計画の進捗管理を行い、整備計画において実施することとした短期対策（最高速度30km/hの区域規制及び物理的デバイスによる対策）及び中長期対策（道路改築等による対策）が完了した段階において、それぞれ都道府県警察本部及び整備局等に対して**報告**する。

また「ゾーン30プラス」の整備後における当該区域内及びその周辺道路の交通事故発生状況、車両の速度及び通過交通の抑制等の**効果について検証**を行い、それぞれ都道府県警察本部及び整備局等に対して**報告**する。

Point

- ・ 最初から最後まで、警察と（地元とも）しっかり連携
- ・ 対策完了、効果検証等のタイミングでも整備局等へ報告
(同時に警察から県警本部へも報告)

報告のタイミング

- 短期対策が完了した段階
- 短期対策完了後の効果検証結果
- 中長期対策が完了した段階
- 中長期対策完了後の効果検証結果

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 R●年●月●日	短期対策の完了 R●年●月●日	中長期対策の完了 R●年●月●日	
整備計画の見直し R●年●月●日	効果検証(短期対策後) R●年●月●日	効果検証(中長期対策後) R●年●月●日	
主な取組経緯 . . .			
効果検証結果	交通事故発生状況 (事前) 件 (事後) 件	走行速度 (事前) km/h (事後) km/h	交通量 (事前) 台/●h (事後) 台/●h
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・充実を図り、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。



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. O: 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. O: 課題と対策案について地域住民等から意見聴取
- RO. O: 地域住民等の意見を踏まえ対策を決定
- RO. O~O: 可搬型ハンブ等の試行設置・効果検証（アンケート調査）
- RO. O: 「ゾーン30プラス」整備計画の策定
- RO. O: 短期対策の整備完了
- RO. O: 効果検証の実施

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



凡例

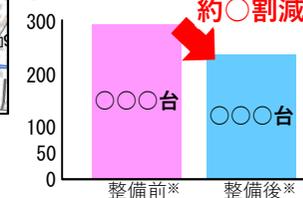
- ゾーン30プラス ※破線は整備区域に含まれない道路
- 通学路
- 効果検証実施箇所（車両走行速度調査・交通量調査）
- 道路管理者による対策
- 警察による対策
- その他の対策

効果検証結果

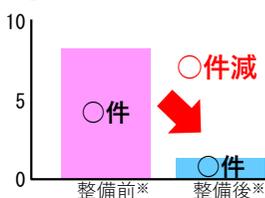
①車両走行速度調査（ETC2.0データによる）

	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 減	〇〇% 減

②交通量調査



③死傷事故件数



※整備前:R.O.O.O~O.O.Oの〇~〇時の交通量の平均値
整備後:R.O.O.O~O.O.Oの〇~〇時の交通量の平均値

※整備前:R.O.O.O~O.O.Oの死傷事故件数
整備後:R.O.O.O~O.O.Oの死傷事故件数

④アンケート調査



対策の実施状況





4. 取組事例

取組事例①（青森県田子町）

「ゾーン30プラス」実務者向けシリーズセミナー
(第1回基礎編)

「ゾーン30プラス」整備計画（青森県田子町 田子地区）

■地区

- ・青森県田子町田子地区

■主な対策内容

【警察(三戸警察署(TEL:0179-22-1135))】

- ・最高速度の規制、交通指導取締り

【道路管理者(田子町役場建設課(TEL:0179-20-7117))】

- ・スムーズ横断歩道、狭さく、カラー舗装
- ゾーン30プラス看板・路面表示

【地域(田子小学校、地域住民等)】

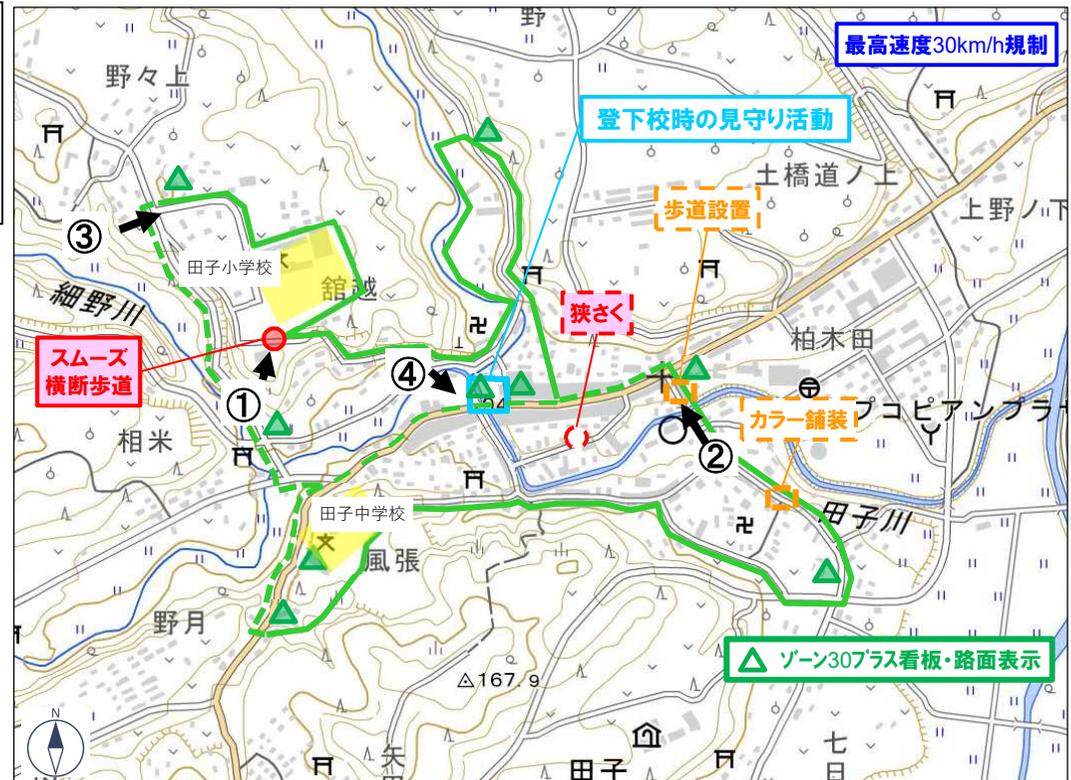
- ・登下校時の見守り活動

※対策内容の詳細については、上記の問い合わせ先にご連絡ください。

■推進体制

田子町地域安全推進協議会

- | | |
|------------------|--------------|
| ・三戸地区交通安全協会 | ・田子町連合PTA会 |
| ・三戸地区交通安全協会 田子支部 | ・田子町連合婦人会 |
| ・田子町防犯協会 | ・田子町老人クラブ連合会 |
| ・田子町学校警察連絡協議会 | ・田子町議会議員会 |
| ・三戸地区少年補導協力員協議会 | ・田子町教育委員会 |
| ・三戸地区交通指導隊 田子支隊 | ・田子町建設課 |
| ・田子町交通安全母の会連合会 | ・田子町住民課 |
| ・田子町自治会連合会 | ・三戸警察署 |



出典: 国土地理院地図

■対策の実施状況



スムーズ横断歩道



歩道整備【予定】



路面表示



登下校時の見守り活動【実施中】

凡例	
ゾーン30プラス	ゾーン30プラス 看板・路面表示
△	対策済
△	対策予定
※破線は整備区域に含まれない道路	
物理的デバイス	その他ハード対策
🚫	対策済
🚫	対策予定
規制等	ソフト対策
—	対策済
⋯	対策予定
🚶	実施中
🚶	実施予定

※ 今後、実施した対策の効果検証を行い、更なる対策の必要性等について検討していきます。(PDCAサイクルの継続的な取組)

取組事例①（青森県田子町）

「ゾーン30プラス」実務者向けシリーズセミナー
(第1回基礎編)

ポイント1 交通規制のプロの働きかけによるスタートダッシュ

交通規制の専門知識を有する青森県警交通規制課の機動規制係が、所轄警察署や道路管理者に、ゾーン30プラスの推進について働きかけを行ったことで、関係者の理解が深まり、早期整備につながった。



機動規制係による道路管理者等に対する働きかけ状況

ポイント3 適時適切な広報によるマスコミ報道等を通じた効果的な情報発信

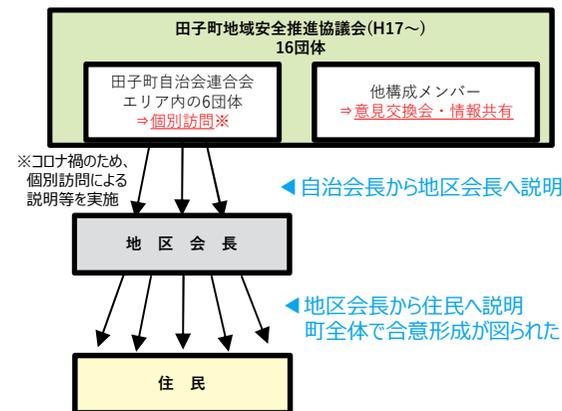
スムーズ横断歩道完成時に、所轄警察署が教職員や児童に対し交通安全指導を実施。新聞やテレビ等のマスコミに報道されることにより、物理的デバイスの効果等を発信できたことで、県内の他地区からの関心も高まった。



交通安全指導の様子

ポイント2 既存の枠組みを活用した迅速な合意形成

交通事故防止等のために構成する既存の協議会を活用することで、迅速に合意形成を図ることができた。



ポイント4 冬期の維持管理も問題がないことを確認(除雪作業等)

除雪作業を慎重に行う必要はあるが、現状において、大きな支障は出ていない。また、一冬を越えて、損傷や劣化等も生じていない。



除雪の様子

スムーズ横断歩道設置後は歩行者が見やすくなり、段差を通るときも思ったより衝撃がなかった。安全性が高まり、保護者や児童からも好評である。



学校関係者

冬季の維持管理を心配していたが、除雪作業も可能であり、損傷や劣化も生じていない。また、関係者が多岐にわたり、調整等が大変であったが、好評であり、やってよかった。



道路管理者(田子町)

取組事例② (福岡県北九州市)

「ゾーン30プラス」実務者向けシリーズセミナー
(第1回基礎編)

「ゾーン30プラス」整備計画 (福岡県北九州市 医生ヶ丘・千代ヶ崎地区)

■地区

- ・福岡県北九州市
医生ヶ丘・千代ヶ崎地区

■主な対策内容

【警察 (折尾警察署 (TEL:093-691-0110))】

- ・最高速度の規制

【道路管理者 (北九州市役所道路計画課 (TEL:093-582-3888))】

- ・スムーズ横断歩道、ハンプ、カラー舗装 など

【地域 (医生丘小学校、地域住民等)】

- ・登下校時の見守り活動

※対策内容の詳細については、上記の問い合わせ先にご連絡ください。

■推進体制

- ・北九州市
- ・折尾警察署
- ・医生丘小学校
- ・本城西力丸自治区会、本城西市住自治区会
本城西県自治区会

■対策の実施状況



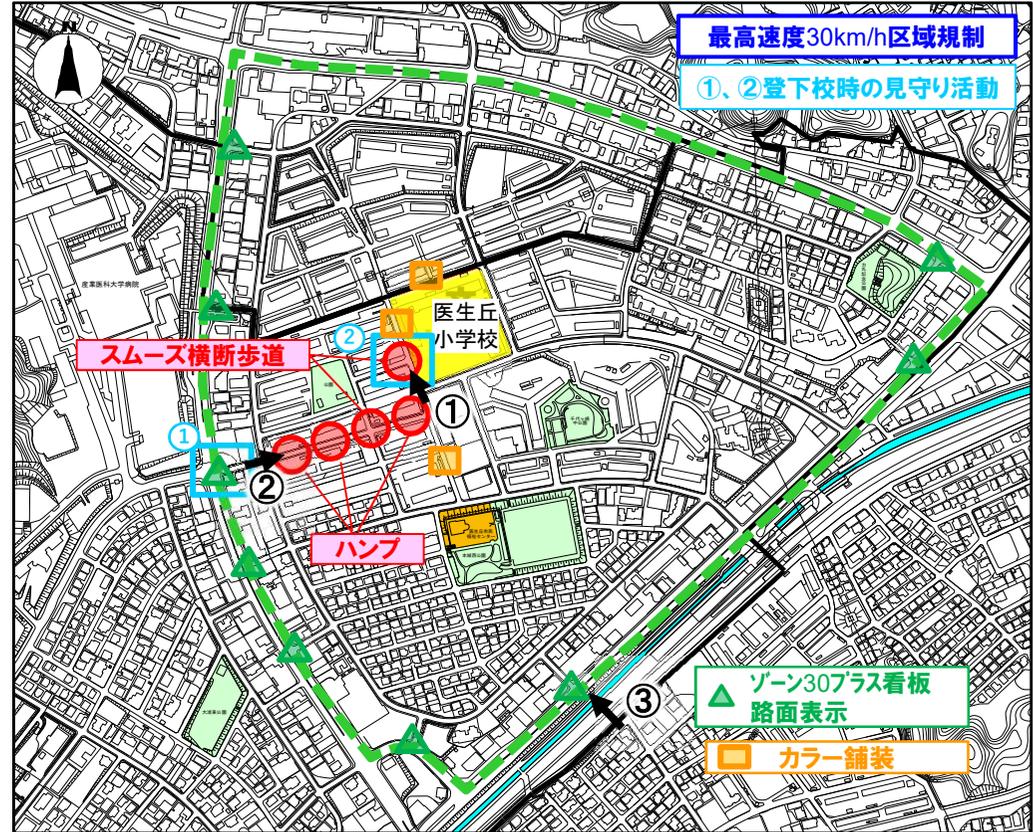
スムーズ横断歩道、登下校時の見守り活動



ハンプ



ゾーン30プラス看板・路面表示



出典：北九州市都市計画基本図2千5百分の1を使用

凡例	
ゾーン30プラス	ゾーン30プラス 看板・路面表示
※破線は整備区域に含まれない道路	△ 対策済 △ 対策予定
物理的デバイス	その他ハード対策
① 対策済 ② 対策予定	① 対策済 ② 対策予定
規制等	ソフト対策
■ 対策済 ■■ 対策予定	■ 実施中 ■■ 実施予定

※ 今後、実施した対策の効果検証を行い、更なる対策の必要性等について検討していきます。(PDCAサイクルの継続的な取組)

取組事例② (福岡県古賀市)

「ゾーン30プラス」実務者向けシリーズセミナー
(第1回基礎編)

「ゾーン30プラス」整備計画 (福岡県古賀市 古賀東小学校地区)

■地区

・福岡県古賀市 古賀東小学校地区

■主な対策内容

【警察(粕屋警察署(TEL:092-939-0110))】

・最高速度の規制

【道路管理者(古賀市 建設課(TEL:092-942-5530))】

・狭さく、ゾーン30プラス看板路面表示 など

【地域(古賀東小学校、地域住民等)】

・登下校時の見守り活動

※対策内容の詳細については、上記の問い合わせ先にご連絡ください。

■推進体制

古賀市交通安全協議会

- ・粕屋警察署
- ・古賀市
- ・古賀市教育委員会
- ・久保区、久保西区自治会

■対策の実施状況



狭さく



ゾーン30プラス看板・路面表示



ゾーン30プラス看板・路面表示



ゾーン30プラス看板・路面表示



最高速度30km/h区域規制

ゾーン30プラス看板
路面表示

①～⑥ 登下校時の見守り活動

出典: 古賀市管内図

凡例	
ゾーン30プラス	ゾーン30プラス 看板・路面表示
▲	対策済
△	対策予定
※破線は整備区域に含まれない道路	
物理的デバイス	
●	対策済
○	対策予定
規制等	
—	対策済
...	対策予定
その他ハード対策	
■	対策済
□	対策予定
ソフト対策	
■	実施中
□	実施予定

※ 今後、実施した対策の効果検証を行い、更なる対策の必要性等について検討していきます。(PDCAサイクルの継続的な取組)

ポイント1 ビッグデータ活用と試験設置で合意形成

北九州市における地元協議の際に、ビッグデータ分析結果を活用し、対策の有効性をわかりやすく説明。また、ハンプの試験設置による、騒音等への懸念の解消や地域意見の収集により効果的な計画(連続ハンプ整備)を策定



ハンプの試験設置の様子

ポイント2 効果を形で実感いただく早期整備

既存の「ゾーン30」エリアを中心に、更なる生活道路の交通安全の向上を目指して、既存の路面表示も活用し早期整備を実現



路面表示の整備状況

車両がハンプの手前で明らかに徐行している様子をよく見かける。走行時の騒音は全く気にならない。



地域住民(北九州市)

ポイント3 広報により取組を他の地域へ拡大

道路管理者と警察が連携したマスコミリリースによるメディア広報や、警察によるホームページ上でのゾーン30プラス整備地区情報の紹介、保護誘導・啓発活動を展開

ゾーン30プラス整備地区を紹介する「ふくおか交通情報マップ」



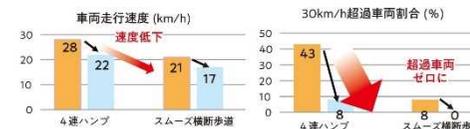
県警マスコットキャラクターによる保護誘導・啓発活動の様子



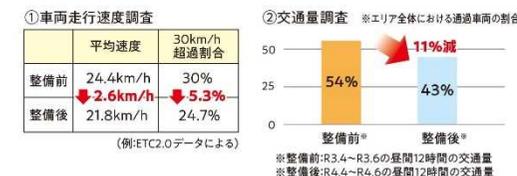
ポイント4 連続ハンプ・スムーズ横断歩道の設置で効果発現

物理的デバイス整備後は通過車両の走行速度が低下し30km/h超過車両も大幅に減少するなど、整備効果が発現

●北九州市における整備効果



●古賀市における整備効果



今回の整備地区内における更なる物理的デバイスの設置や、各地区におけるゾーン30プラス整備地区拡大への要望が高まった。



警察



5. 国による支援等

制度の概要

一定の区域において、関係行政機関等や関係住民の代表者等との間での合意に基づき、計画的かつ集中的に実施していくことが必要な事業の支援を実施。

補助対象

一定の区域において、関係行政機関等や関係住民の代表者との合意に基づき、計画的かつ集中的に実施していく必要のある交通安全対策（速度低下、進入抑制等を促す面的対策や歩道の設置等）

事業要件

整備地区に関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、関係住民の代表者等が合意している整備計画（対策内容や時期等）に位置づけられた事業

補助率

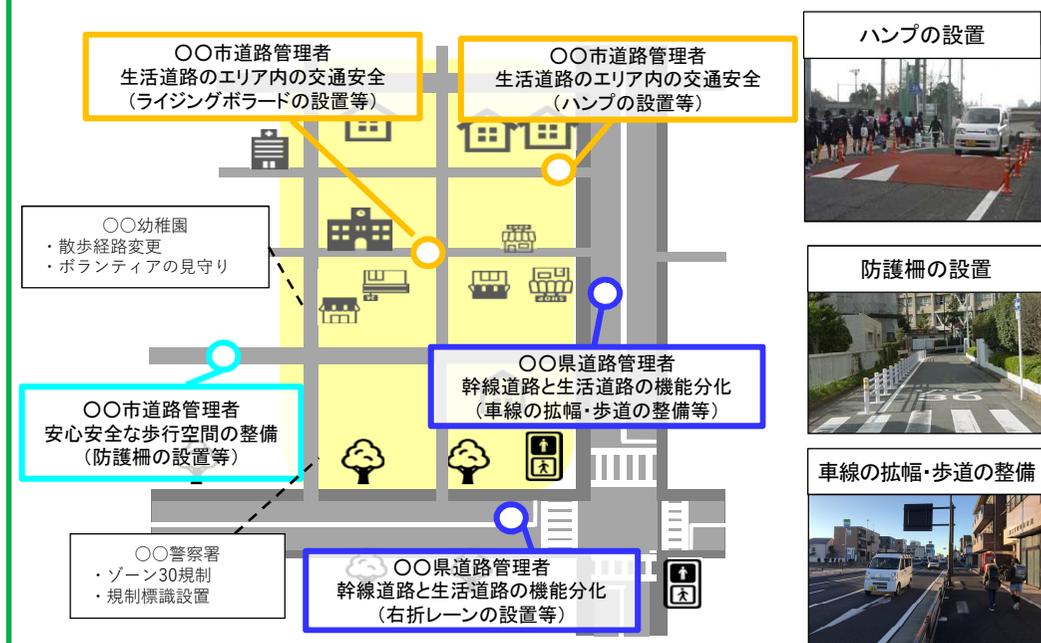
■ 現行法令に規定する補助率

補助国道、都道府県道又は市町村道の改築
・・・5.5/10
(これに加え、地域の財政力に応じた嵩上げが可能)

その他

事業完了後に、ETC 2.0により得られるビッグデータ等を活用し、効果検証を行うことを必須とする

事業のイメージ



- 国土交通省（地方整備局等）において、ETC2.0によるビッグデータの分析結果の提供や可搬式ハンプの貸出しを実施

技術支援メニュー

- ・ ETC2.0によるビッグデータの分析結果の提供
- ・ 可搬型ハンプの貸出し
- ・ 物理的デバイスの整備に関する技術情報の提供
- ・ 有識者(専門家)のあっせん 等

※「ゾーン30プラス」に関する問合せ先：
<https://www.mlit.go.jp/road/road/traffic/sesaku/pdf/contact.pdf>

可搬型ハンプの貸出し

輸送時の荷姿



2セット
貸出し

設置例（2セット使用時）



技術情報の提供

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の提供

<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)
- 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)

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

ETC2.0の分析結果の提供

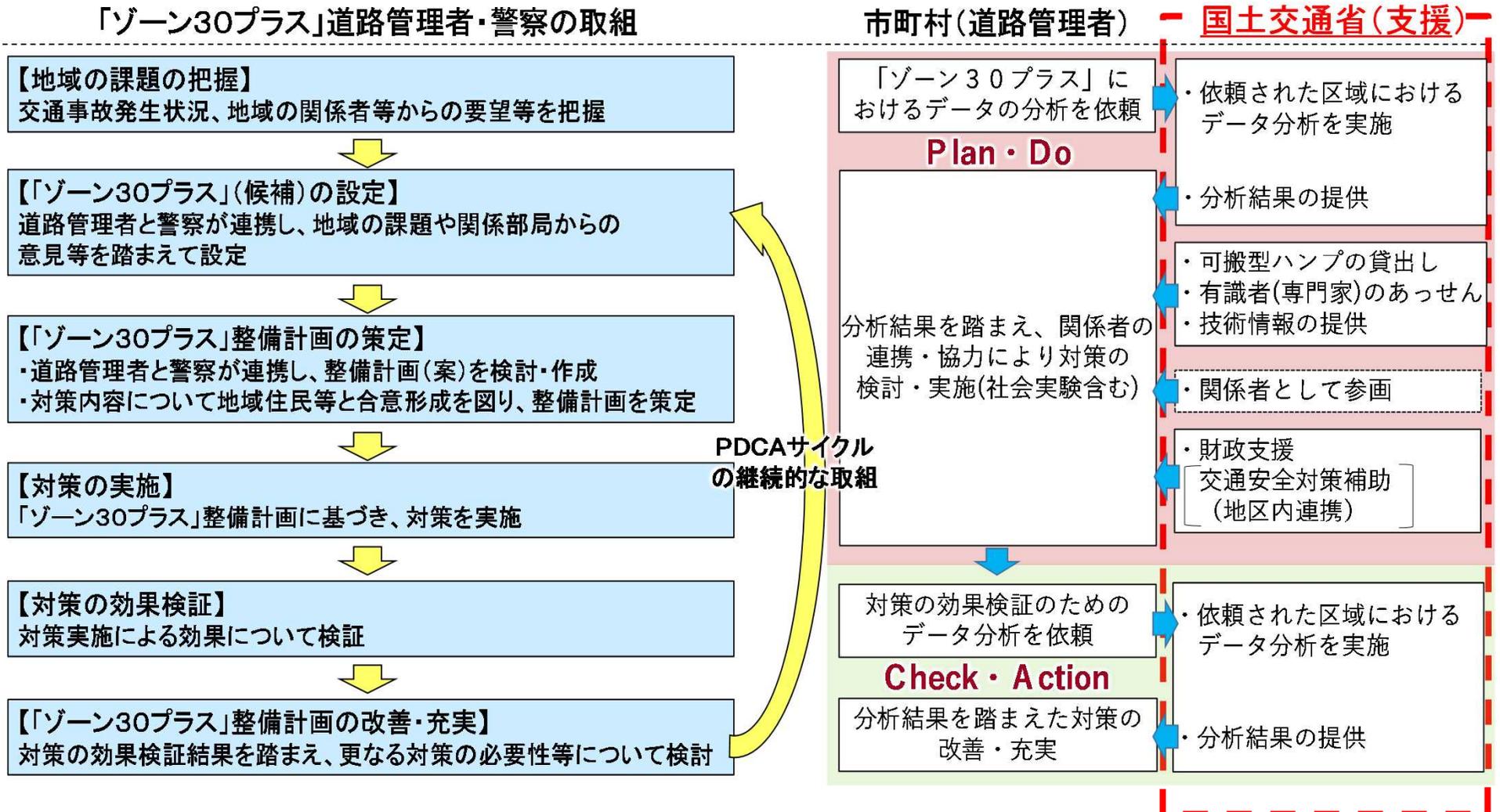
ETC2.0によるビッグデータの活用により

- 速度超過、急ブレーキ発生、抜け道等の
潜在的な危険箇所を抽出

⇒ 効果的、効率的な対策の立案、実施が可能



○「ゾーン30プラス」の取組(PDCAサイクル)上における国土交通省の段階的支援について



ETC2.0によるビッグデータの分析

「ゾーン30プラス」実務者向けシリーズセミナー
(第1回基礎編)

ETC2.0により収集される速度や経路、急減速発生地点などの“ビッグデータ”を活用することにより、潜在的な危険箇所を特定し、効果的な交通安全対策を進めることができます。

○ビッグデータの分析内容

- 平均速度
- 30km/h超過割合
- 急減速発生地点
- 走行経路(“抜け道”ルート)

潜在的な危険箇所を特定

≪“見える化”≫

○対策内容

- 走行速度の抑制
- 通過交通の進入抑制

潜在的な危険箇所を含めた

効果的な対策を実現



一 凡 例

[交通事故]

○ : 交通事故発生地点

交通事故の発生状況の確認等、従来からの取組

[ビッグデータの分析情報]

× : 急減速発生地点

— : 30km/h超過割合50%以上

保存されている車両の速度・急ブレーキ等の記録(ビッグデータ)の分析による危険箇所の“見える化”

ビッグデータを活用した取組の進め方



【地域の課題の把握】

- ビッグデータの活用により速度超過、急減速発生地点、抜け道等の潜在的な危険箇所を抽出
⇒効果的、効率的な対策の立案、実施が可能
- 地域の関係者等からの要望等を把握

【交通安全対策の検討】

- 地域の課題や関係部局からの意見等を踏まえ効果的、効率的な交通安全対策を検討

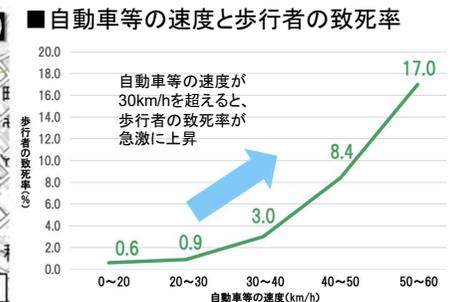
ビッグデータを活用した分析・効果検証 事例



※「ゾーン30プラス」に取り組む区域が対象(予定を含む)

30km/h超過割合	エリア全体	25.2%
	重点対策区間	73.8%

30km/h超過割合	エリア全体	22.7%
	重点対策区間	28.6%



【出典】警察庁資料より作成
※1「自動車等」とは、自動車、自動二輪及び原動機付自転車をいう。
※2平成29年から令和3年までに(車道幅員5.5m未満の道路の単路で発生した)人対車両事故の分析による。
※3致死率とは、死者数に対する死者数の割合をいう。

時速30kmを超える車の割合が、重点対策区間で
約45%減

さんじゅう
ゾーン30プラス
～交通事故のない生活道路を目指して～

最高速度30km/hの区域規制が実施されています!
この道路区域内には物理的デバイスが設置されています!

ゾーン30プラス

歩行者の飛び出し等により一層の注意をお願いします!
抜け道としての利用はご遠慮ください!

国土交通省
Ministry of Land, Infrastructure, Transport and Tourism

警察庁
National Police Agency

「ゾーン30プラス」の必要性

事故の発生状況
交通事故発生率の推移

死者の状況別割合(令和3年中)

自動車等の速度と歩行者の致死率

●物理的デバイス設置による効果(各地(36都道府県)で設置したスムーズ歩道歩道の設置効果検証結果)

30km/hを超えて走行した自動車の割合が低下しました。

スムーズ歩道付道で停止又は徐行した自動車の割合が向上しました。

生活道路の新たな交通安全施策「ゾーン30」

生活道路における人優先の安全安心な通行空間の整備の更なる推進を図るため、最高速度30km/hとハンパ等物理的デバイスとの適切な組み合わ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」として、道路管理者と警察が連携しながら整備を進めています。

警察による低速規制ゾーン30

道路管理者による物理的デバイス

速度抑制対策

進入抑制対策

ゾーン30プラス



<関係情報はこちらへ>

■生活道路の交通安全対策に関するポータルサイト
<http://www.mlit.go.jp/road/road/traffic/sesaku/anzen.html>



