

名古屋市における ゾーン30プラスの取り組みについて

「ゾーン30プラス実務者向けシリーズセミナー」2024.1.15



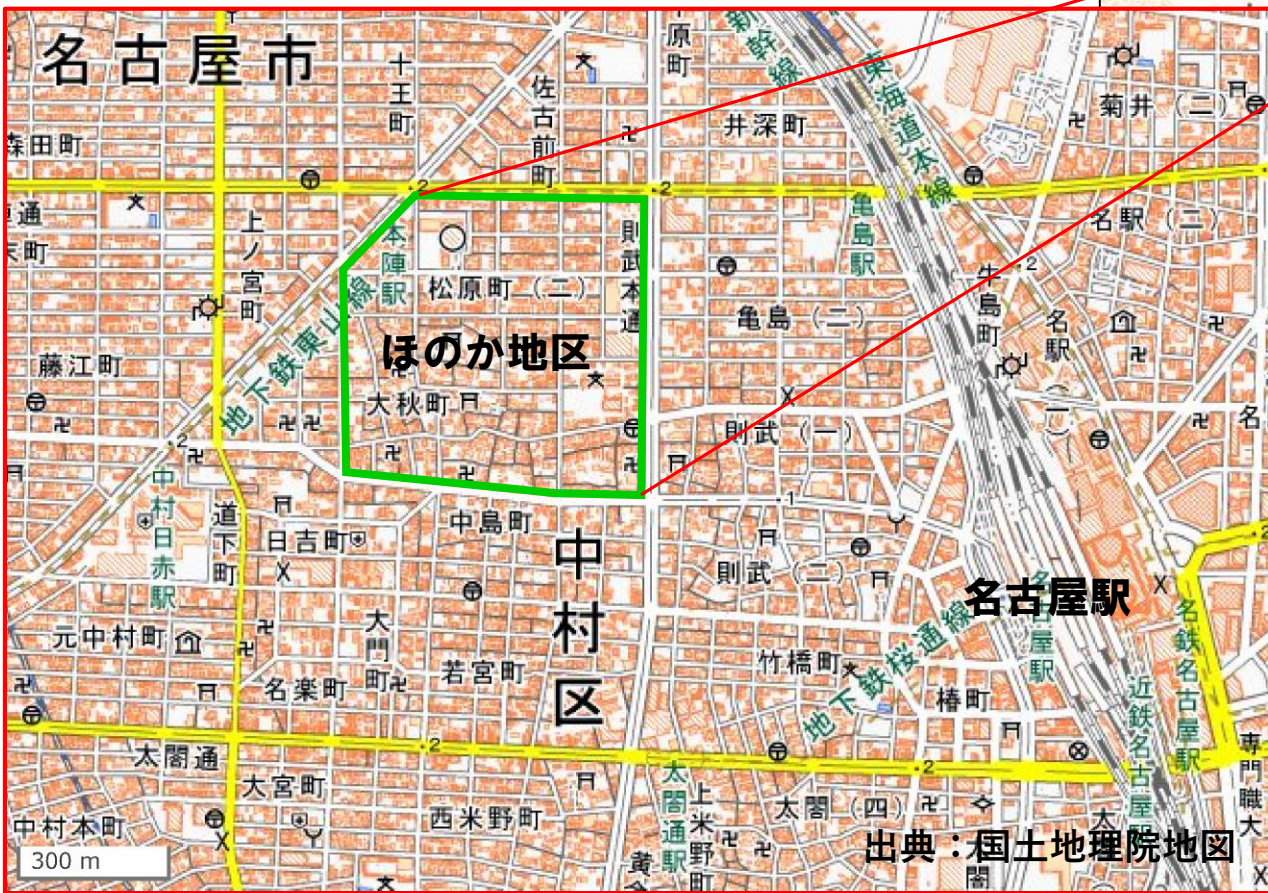
名古屋市緑政土木局
路政部 道路維持課

ゾーン30プラス整備地区

1. ほのか地区（名古屋市中村区）
2. 汐路西地区（名古屋市瑞穂区）

1. ほのか地区（名古屋市中村区）

地区の概要



出典：国土地理院地図

出典：国土地理院地図

1. ほのか地区（名古屋市中村区）

取組みの背景

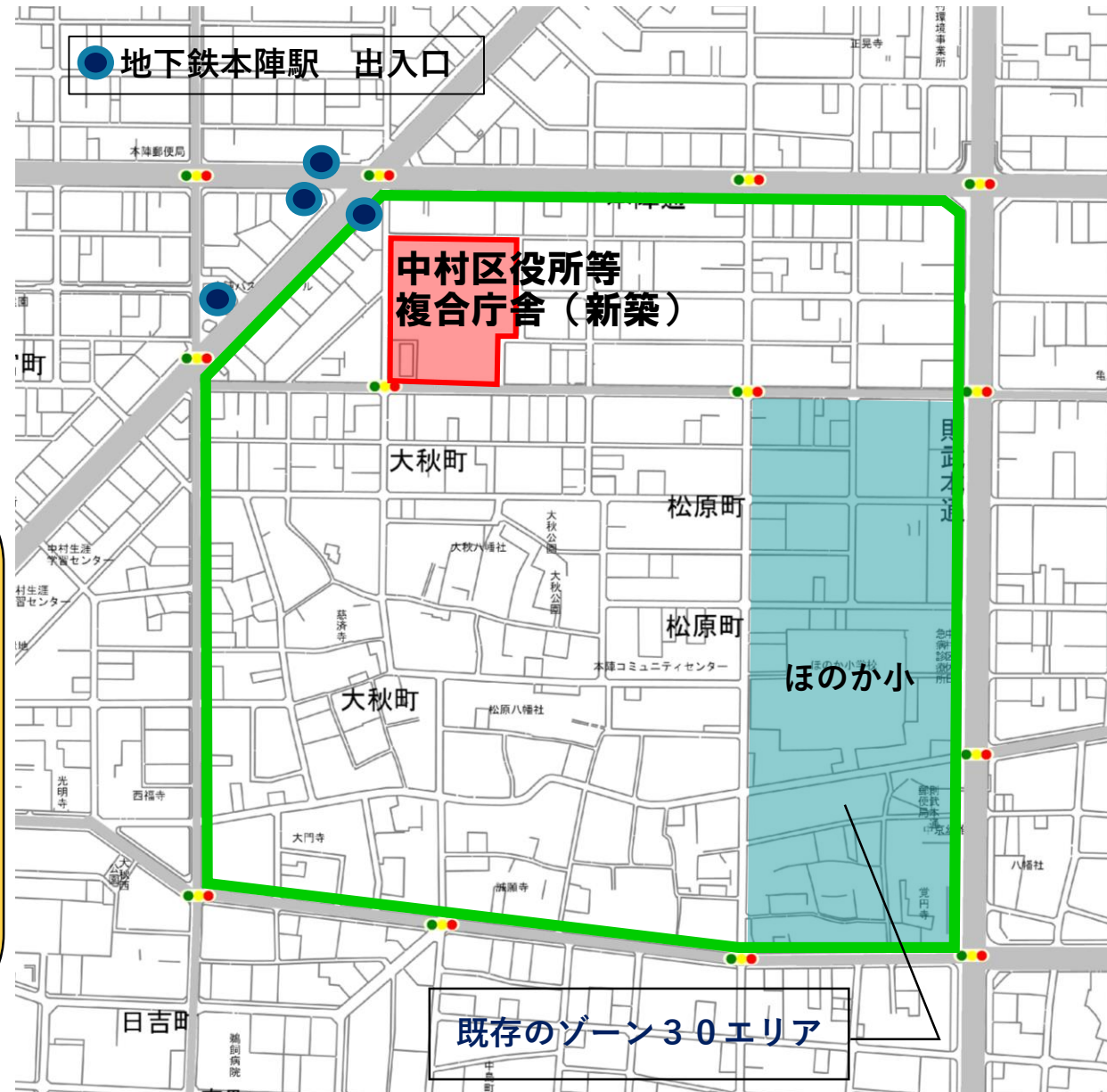
中村区役所等複合庁舎の 当地区への移転計画あり

<複合庁舎>

- ・中村区役所
- ・中村保健センター
- ・中村土木事務所
- ・本陣市税事務所

本エリアの状況

- 来庁車両による交通量の増加が見込まれる。
- 地下鉄を利用する来庁者（歩行者）の増加が見込まれる。
- 新庁舎が幹線道路に面していない。
（車両の入退庁ルートはどこに想定するか）
- 来庁車両の生活道路への入り込み対策の要望あり。
- 交通安全に対する様々な地域の心配の声あり。



1. ほのか地区（名古屋市中村区）

取組みの背景

新庁舎開業に向けて

道路管理者
交通管理者

(対策)

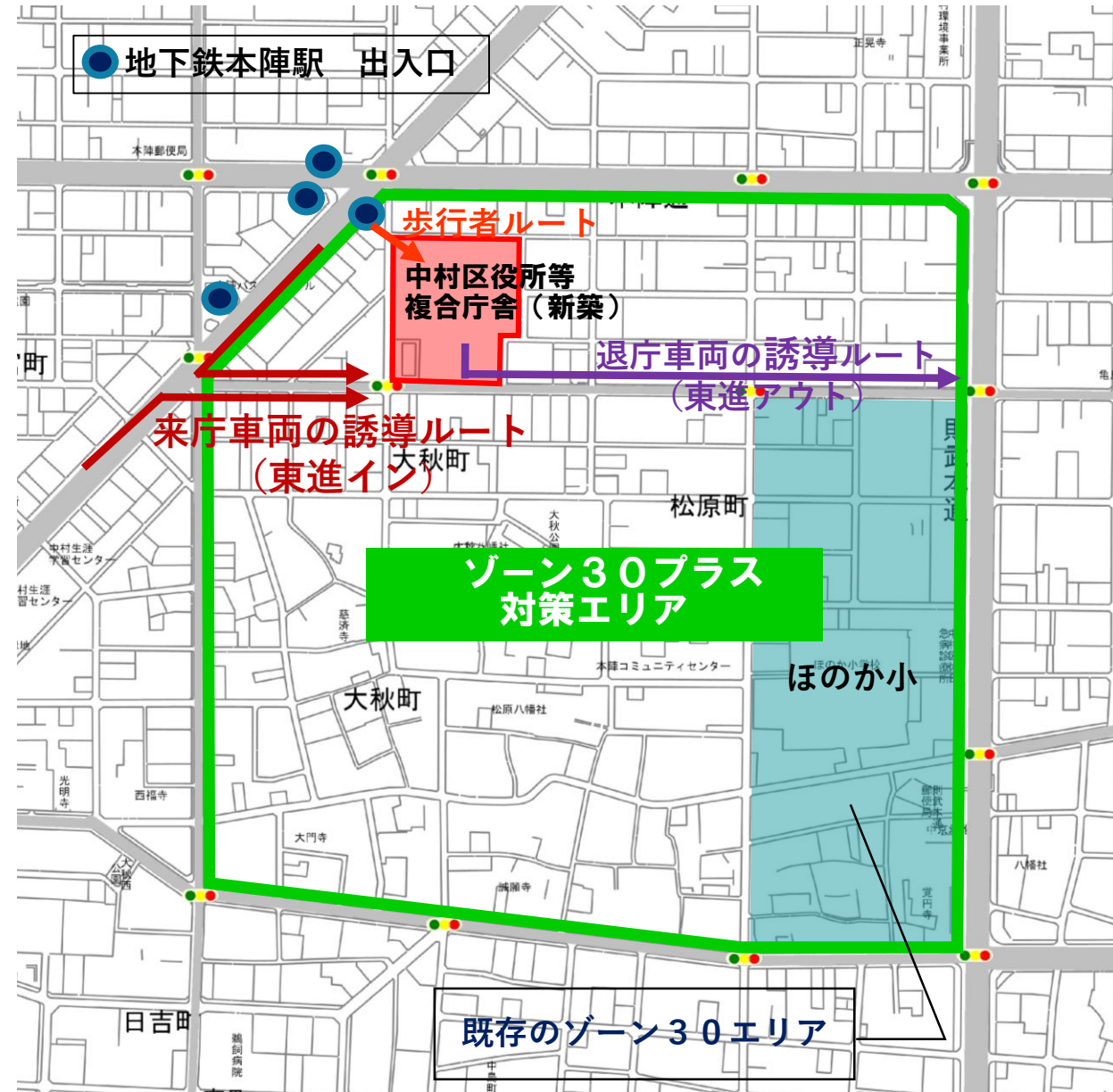
・ゾーン30プラス

施設管理者
(複合庁舎)

(対策)

- ・案内標識の設置
- ・誘導員の配置
- ・歩行者通路の整備
- ・スムーズ横断歩道

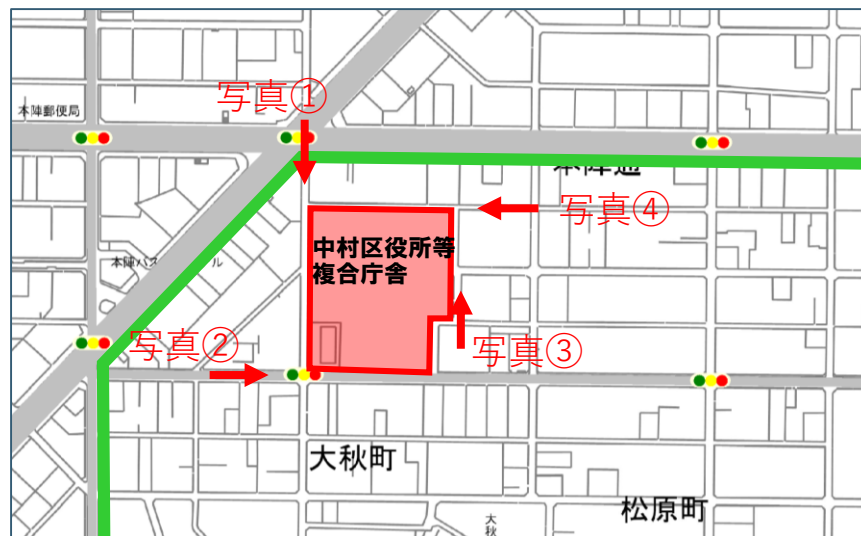
連携した地域の交通安全の確保



1. ほのか地区（名古屋市中村区）

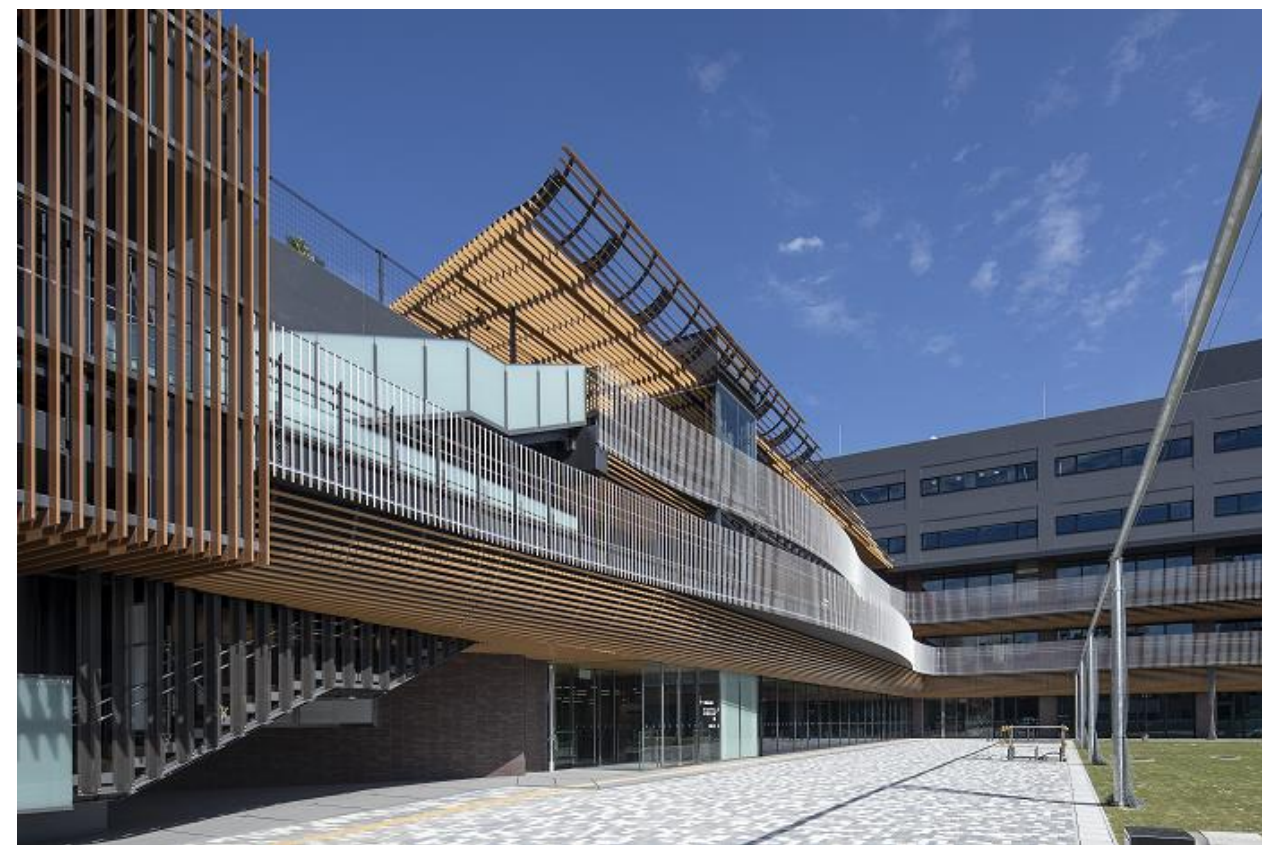
取組みの背景

複合庁舎周辺の道路状況



1. ほのか地区（名古屋市中村区）

中村区役所等複合庁舎の竣工（令和5年1月開業）



写真提供：名古屋市スポーツ市民局・中村区役所

1. ほのか地区（名古屋市中村区）

交通安全対策検討会の構成

【検討会の構成員】

●地域学区

- ・本陣学区連絡協議会（関係町内会長）
- ・亀島学区連絡協議会（関係町内会長）
- ・則武学区連絡協議会（関係町内会長）

●学校

- ・ほのか小学校
- ・笈瀬中学校

●警察

- ・愛知県警察中村警察署

●名古屋市

- ・地域安全推進課 ・ 区政課
- ・中村区役所総務課、地域力推進室
- ・道路維持課 ・ 中村土木事務所

●国土交通省

- ・中部地方整備局名古屋国道事務所（ETC2.0分析協力）



1. ほのか地区（名古屋市中村区）

交通安全対策検討会の流れ

年 月	経 緯
平成30年	本市が旧小学校跡地に複合庁舎建設の計画を表明
令和2年 4月	現地の解体工事・新庁舎建設工事に着手
令和3年 2月	3学区委員長「生活道路対策エリア」に取り組むことに合意
令和3年 6月	第1回 検討会 ・エリア名称 ・構成員 ・対策範囲（案） ・アンケート調査（案） ・今後のスケジュール
令和3年 8月	第2回 検討会 ・対策範囲の確定 ・対策事例の紹介 ・対策スケジュール ・アンケート配布 ・複合庁舎への車両の想定ルート等
令和3年11月	合同点検パトロール（まち歩き） ・アンケート結果の報告 ・危険箇所の合同点検



1. ほのか地区（名古屋市中村区）

交通安全対策検討会の流れ

年 月	経 緯
令和4年 3月	第3回 検討会 ・ 合同点検パトロールの結果 ・ 交通安全対策（案） ・ 複合庁舎への車両の誘導対策（案）（案内標識、交通誘導員等） ・ 複合庁舎への駅からの歩行者仮設通路（案）
令和4年 8月 ～12月	対策工事の実施
令和5年 1月	新複合庁舎 開業
令和5年 6月	追加対策工事の実施 ・ 駅からの歩行者ルートに、スムーズ横断歩道設置（承認工事）
令和5年 8月	第4回 検討会 ・ 開業後の地域の声 ・ 交通事故の発生状況 ・ 複合庁舎への車両及び歩行者の誘導対策の状況報告 ・ 交通安全対策の実施報告 ・ ETC2.0ビッグデータを用いた効果検証
令和5年 9月	アンケート調査（事後）の結果報告

1. ほのか地区（名古屋市中村区）

交通安全対策検討会の様子

第1回検討会（旧区役所）



合同点検パトロール

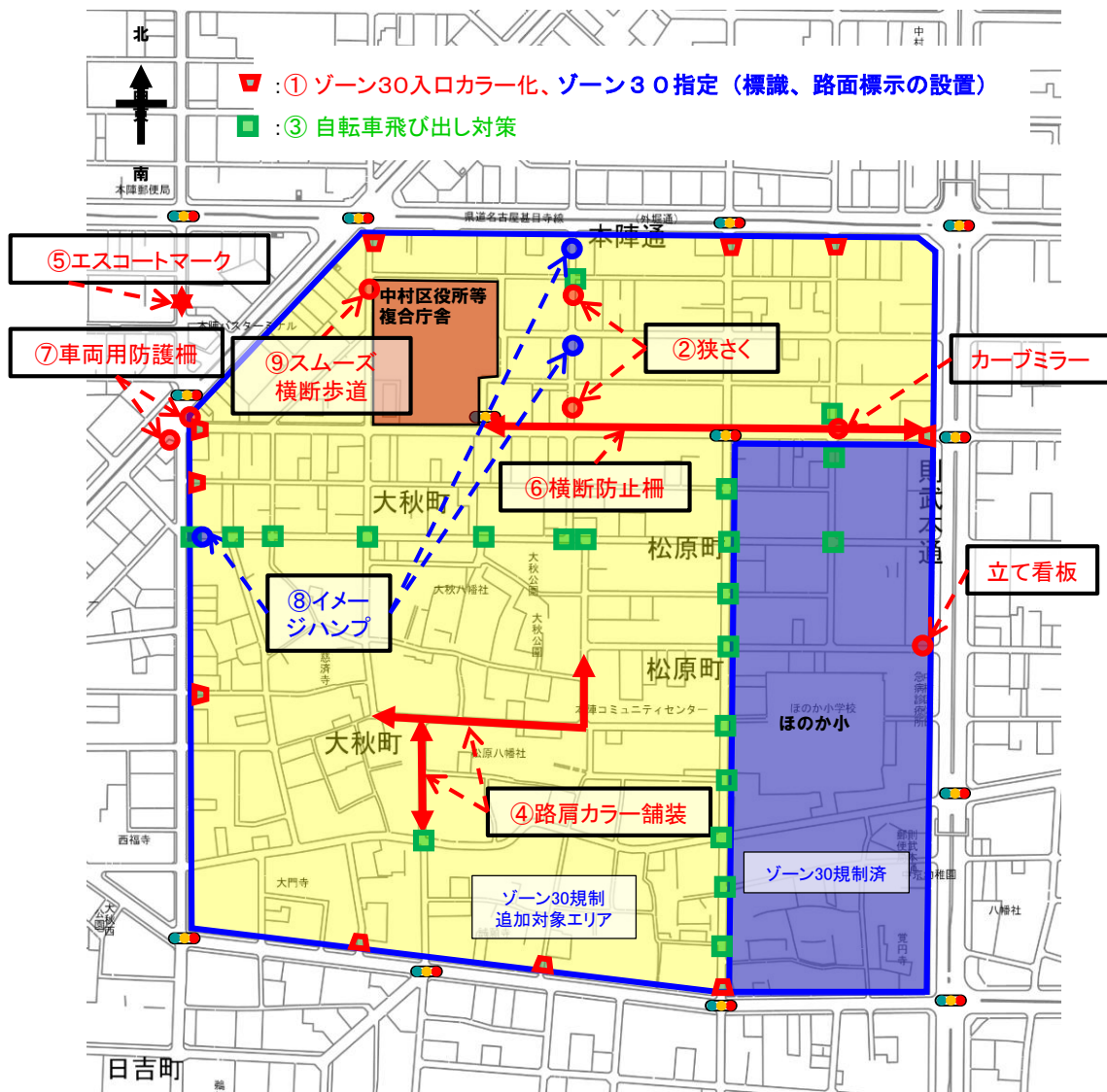


第4回検討会（新複合庁舎）



1. ほのか地区（名古屋市中村区）

交通安全対策について



○対策内容（一例）



【凡例】

交通管理者（公安委員会）

道路管理者（名古屋市）

道路管理者（名古屋市 自転車関係）

1. ほのか地区（名古屋市中村区）

交通対策について（施設管理者）

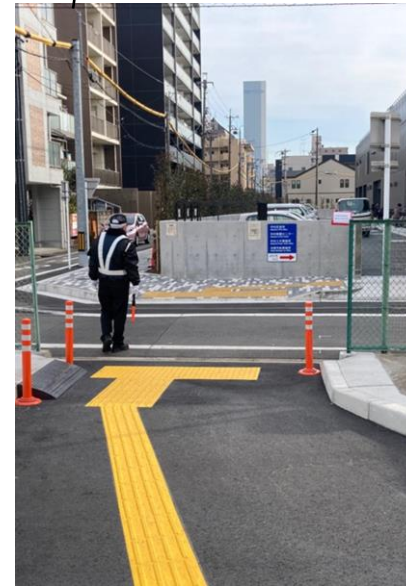
歩行向け案内標識
（地下鉄出入口前）



車両向け案内標識



交通誘導員
（9名）



1. ほのか地区（名古屋市中村区）

交通対策について（施設管理者）



仮設通路（写真①）



仮設通路（写真②）

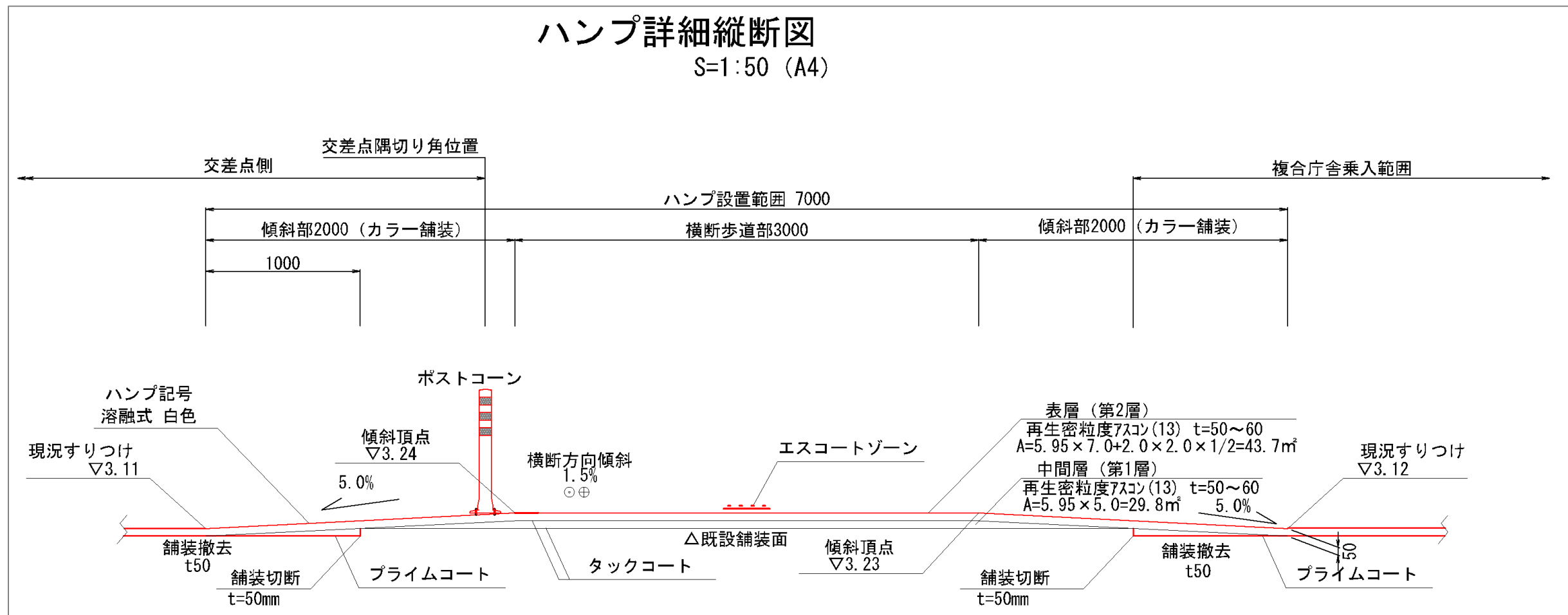


スムーズ
横断歩道
（写真③）



1. ほのか地区（名古屋市中村区）

スムーズ横断歩道 断面図



1. ほのか地区（名古屋市中村区）

スムーズ横断歩道の施工

着手前



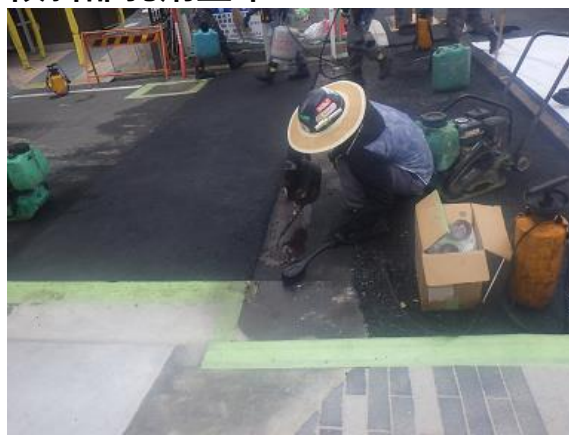
完了後



平坦部転圧



傾斜部乳剤塗布



傾斜部転圧



凸部完了



1. ほのか地区（名古屋市中村区）

効果検証（ETC2.0ビッグデータ）

中部地方整備局名古屋国道事務所 協力

■項目

1. 交通傾向（ポイント数）
2. 複合庁舎を入退庁した車両の走行経路
3. 複合庁舎開業による交通量の増加率
4. 通過交通 ※今回省略
5. 急減速挙動（ $-0.3G$ 以下）発生状況
6. 平均走行速度
7. 30km/h以上の車両割合 ※今回省略

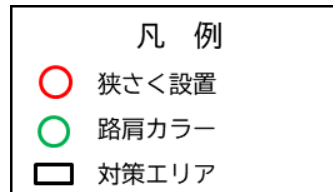
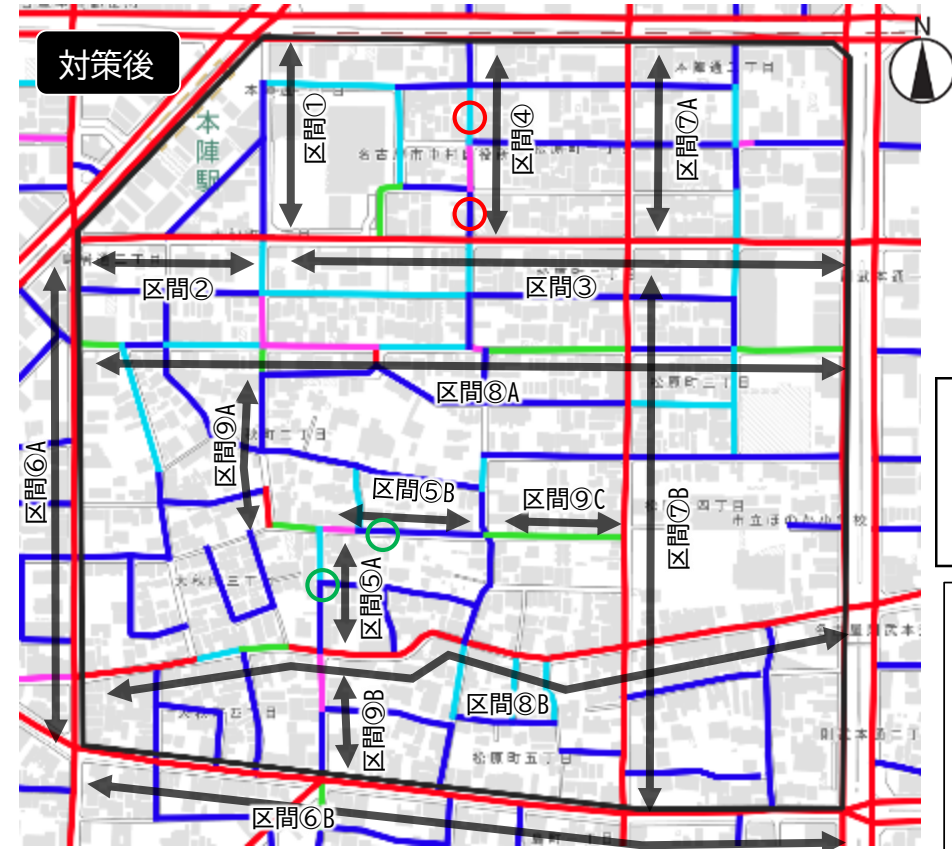
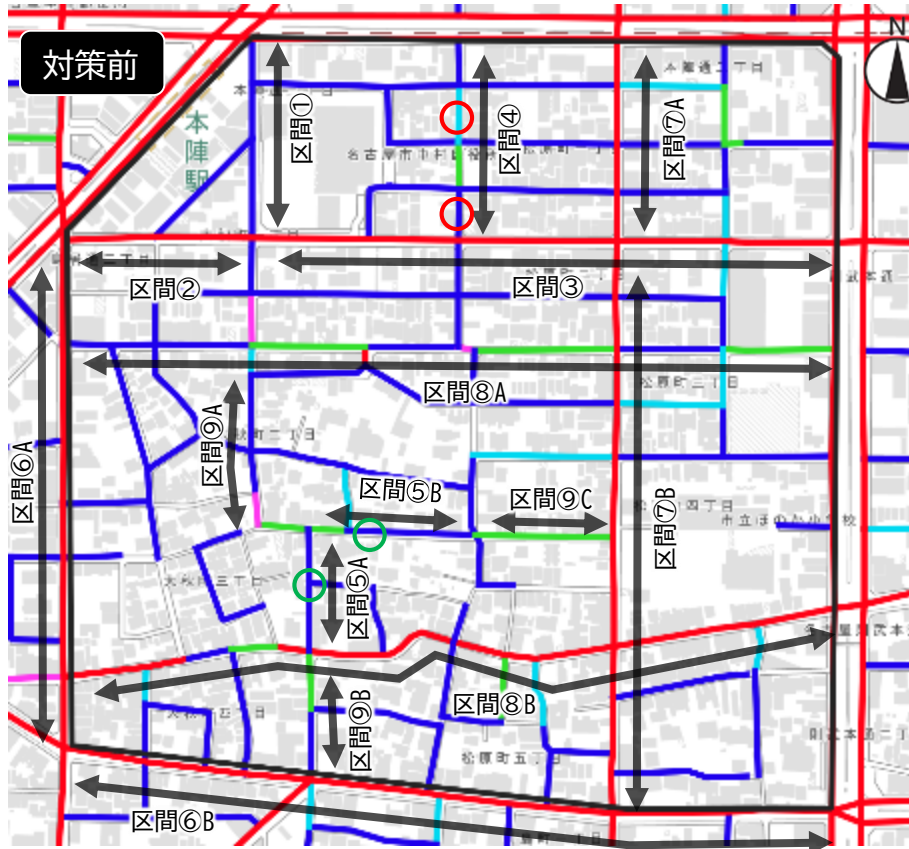
■分析期間

- ・ 複合庁舎の開業前/対策前 令和4年2月～4月
- ・ 複合庁舎の開業後/対策後 令和5年2月～4月

1. ほのか地区（名古屋市中村区）

効果検証（ETC2.0ビッグデータ）

交通傾向（ポイント数）



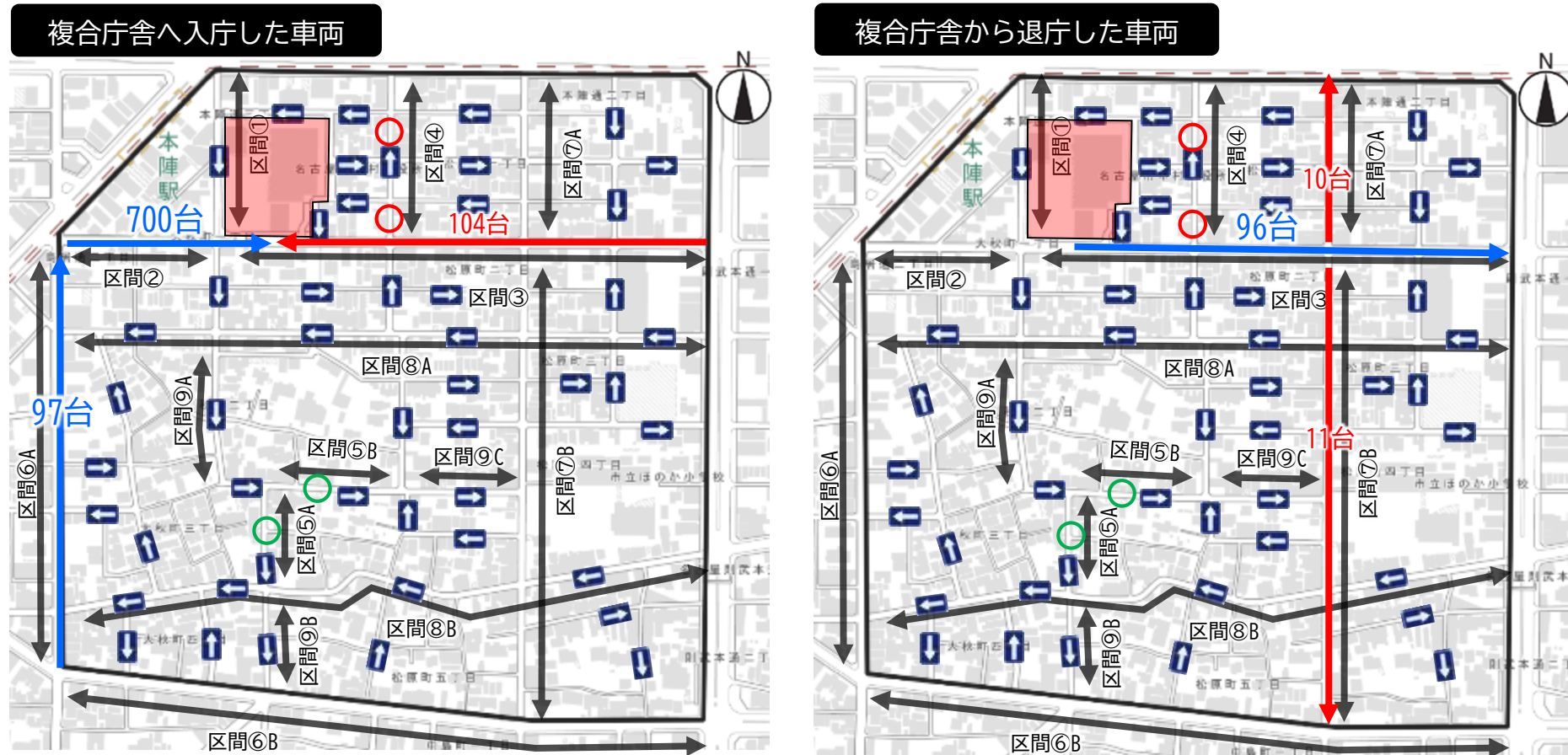
○対策エリア内で利用される
主要な道路は変わっていない。

【出典】 ETC2.0プローブデータ（対策前：R4年2～4月平日、対策後：R5年2～4月平日）

1. ほのか地区（名古屋市中村区）

効果検証（ETC2.0ビッグデータ）

複合庁舎を入退庁した車両の走行経路



- 凡 例
- 狭さく設置
 - 路肩カラー
 - 対策エリア

- 誘導ルート
- 想定外ルート

※複合庁舎が発着点と特定できた車両のみを対象として分析しており、入庁時と退庁時で特定できた総台数が異なる。

- 区役所に入庁した車両交通量は区間②（東行、一部区間③含む）、区間⑥A（北行）に多く、区間③（西行）にも一部ある。
- 区役所から退庁した車両交通量は、区間③（東行）に多い。

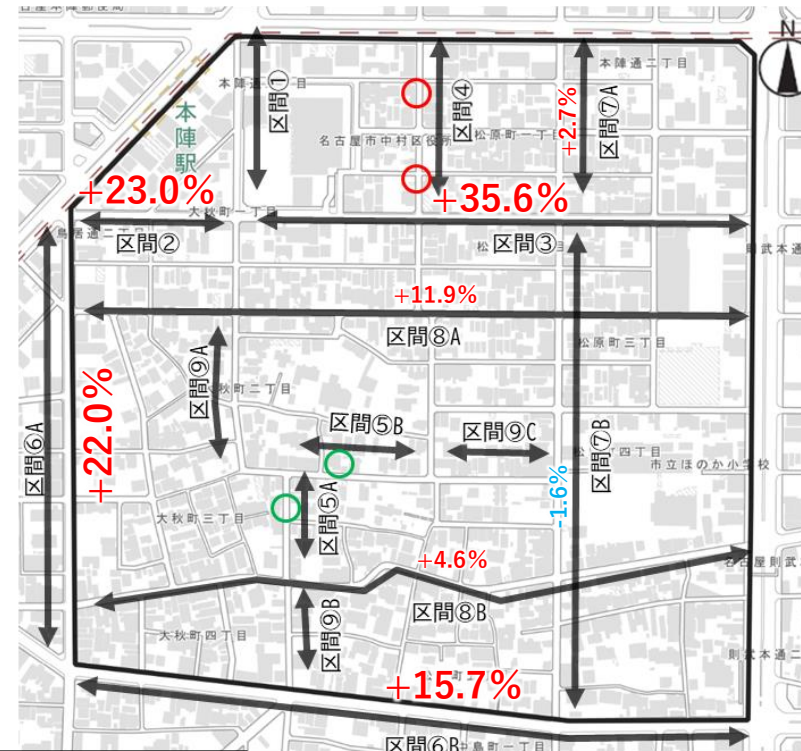
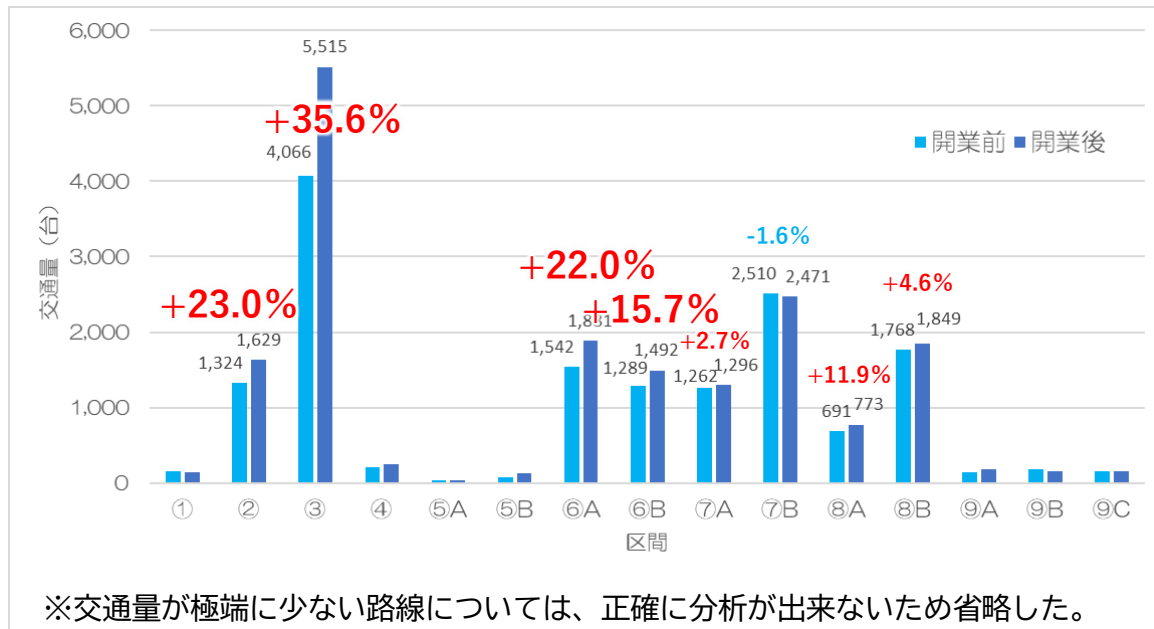
【出典】 ETC2.0プローブデータ（R5年2～4月平日）
※全体の交通量の5%以上ある主要な入退庁経路のみ記載

中部地方整備局名古屋国道事務所 協力

1. ほのか地区（名古屋市中村区）

効果検証（ETC2.0ビッグデータ）

複合庁舎開業による交通量の増加率



○区役所の開業に伴い、区間②、③、⑥A、⑥Bの交通量は、約15～35%程度増加している。

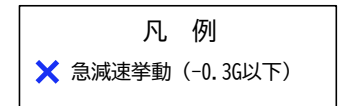
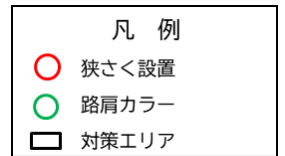
【出典】 ETC2.0プローブデータ（開業前：R4年2～4月平日、開業後：R5年2～4月平日）
※増加率は、ETC2.0の普及台数の増加を考慮して、開業後の交通量に係数0.82（R4年4月普及台数/R5年4月普及台数）を乗じた値を使用して算出した。

中部地方整備局名古屋国道事務所 協力

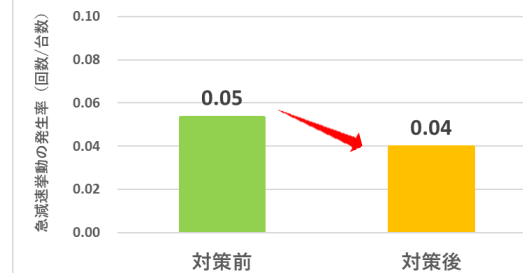
1. ほのか地区（名古屋市中村区）

効果検証（ETC2.0ビッグデータ）

急減速挙動（ $-0.3G$ 以下）発生状況



▼対策エリアの急減速挙動発生率（回数/台数）



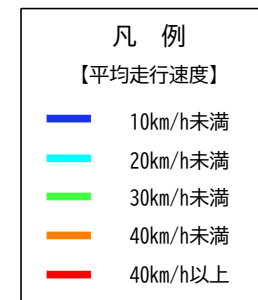
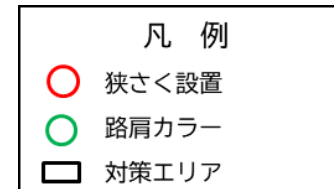
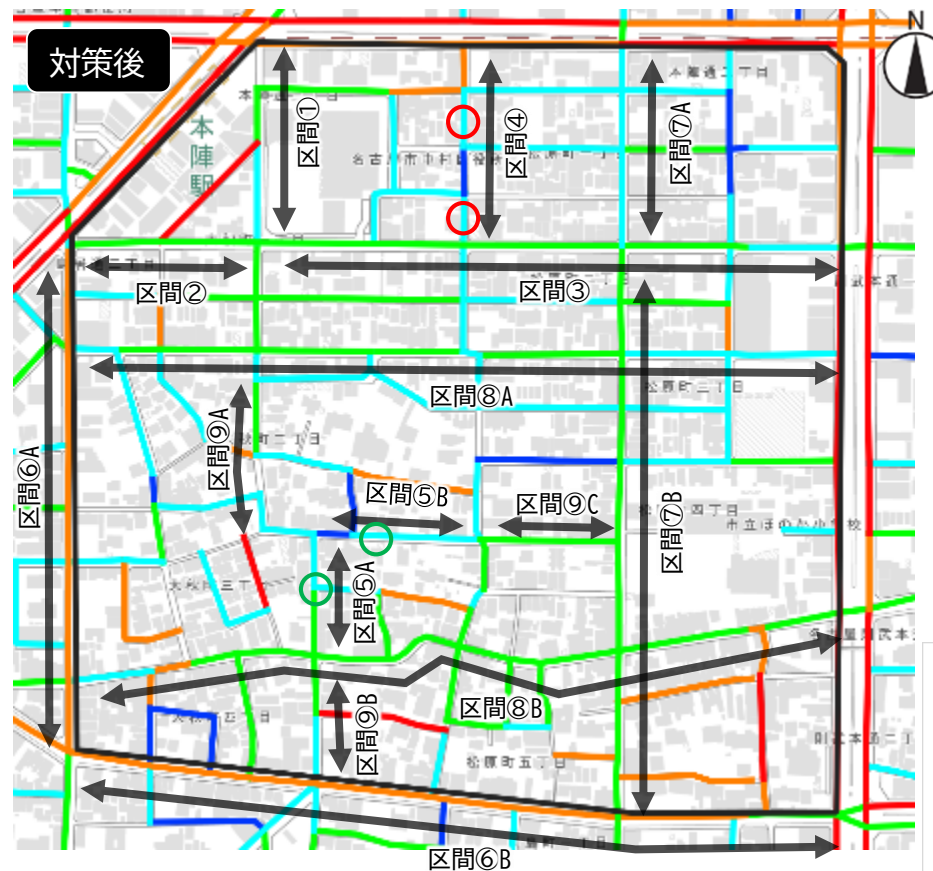
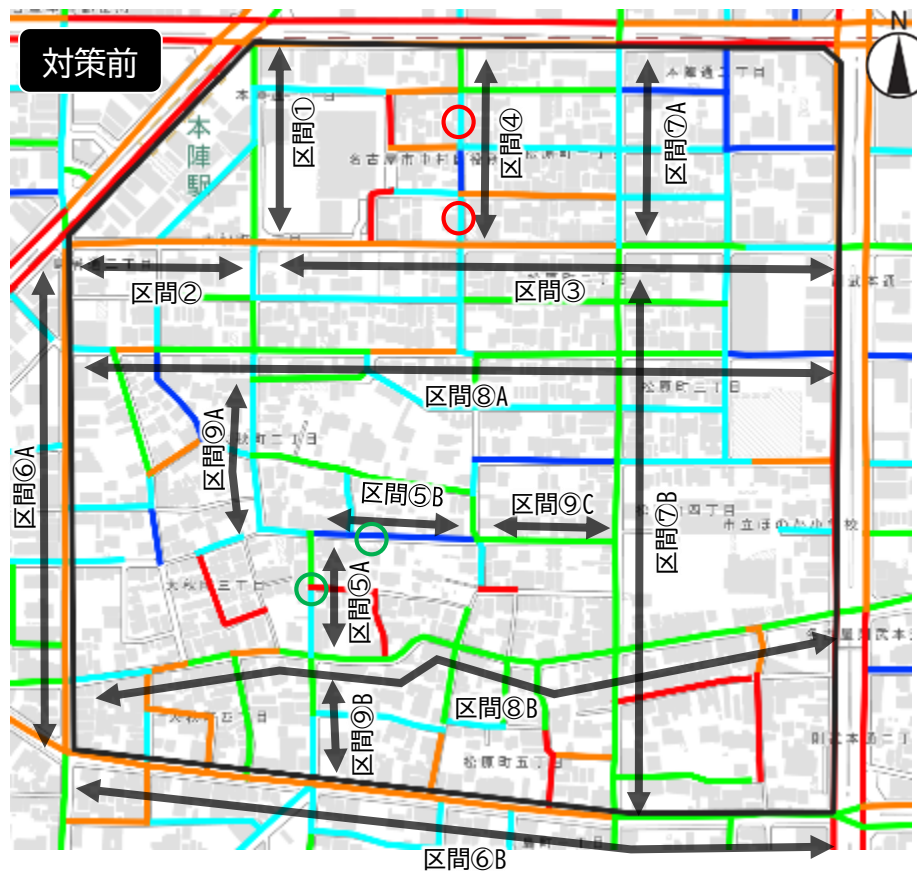
○対策エリアの急減速挙動発生率は、対策後には減少している。

【出典】 ETC2.0プローブデータ（対策前：R4年2～4月平日、対策後：R5年2～4月平日）

1. ほのか地区（名古屋市中村区）

効果検証（ETC2.0ビッグデータ）

平均走行速度



○対策エリアの平均走行速度は、
対策後に低下している。

▼対策エリアの平均走行速度
(km/h)



【出典】 ETC2.0プローブデータ（対策前：R4年2～4月平日、対策後：R5年2～4月平日）

1. ほのか地区（名古屋市中村区）

検討会を終えて（感想）

○ゾーン30プラス及び施設管理者での対策の結果、複合庁舎開業に一部で想定外のルートを通る車両があるものの大きな交通の混乱はなく、開業前の地域の皆さんの心配を減らすことができたと思います。

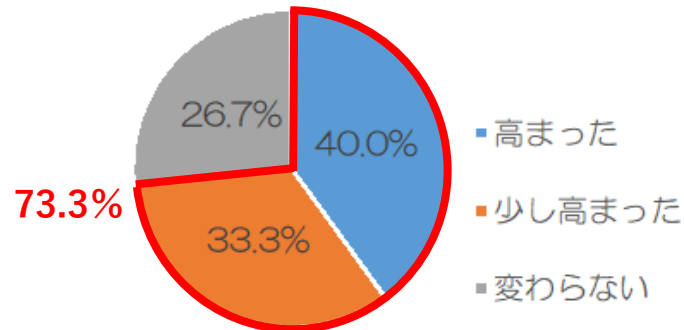
検討会の中でも新しい複合庁舎ができて安全になったとの声をいただきました。

○また、ETC2.0の分析結果と地域の皆さんの現場の感覚と一致したところがあり分析結果をうまく共有できたこと、速度等の変化をデータで示せたことが合意形成に寄与したと思います。

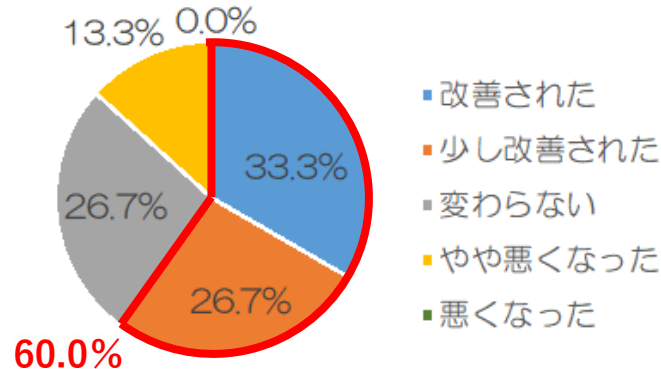
効果検証（アンケート調査）

回答数：地域学区の構成員15名

Q1. 本地区における取組みにより、交通安全への意識は高まりましたか？



Q2. 本地区における取組みにより地区内の道路の交通安全は改善されたと感じますか？

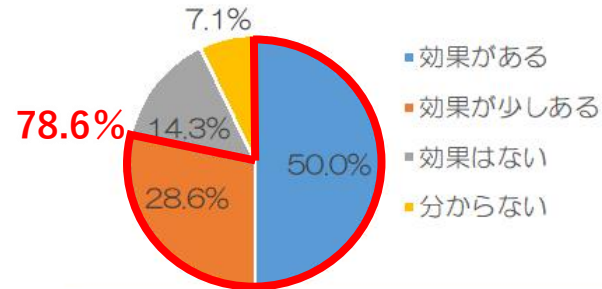


1. ほのか地区（名古屋市中村区）

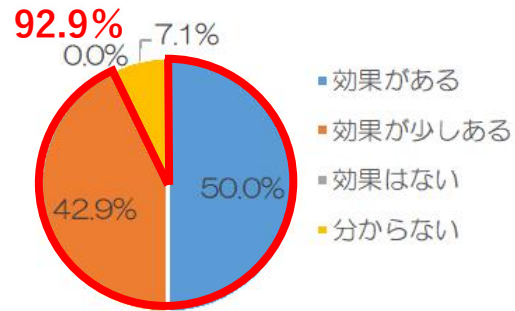
効果検証（アンケート調査）

Q3. 本地区内で実施した以下の対策について、交通安全対策として有効だと思いますか？

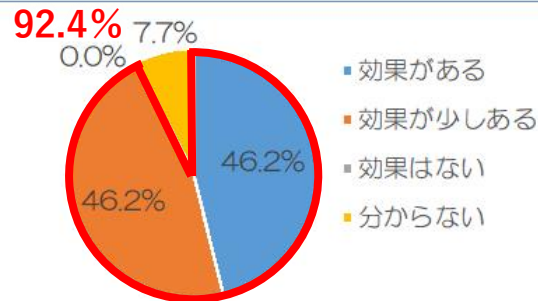
【ゾーン30】



【スムーズ横断歩道】

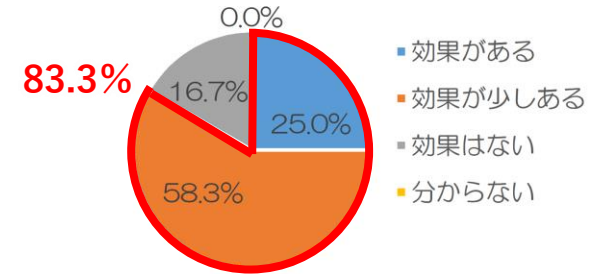


【狭さく】

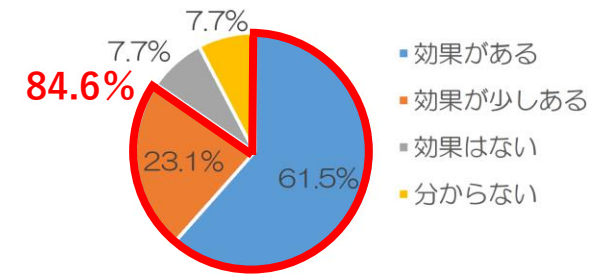


スムーズ横断歩道、狭さく、防護柵の物理的デバイスに効果があると感じている方が多い傾向にある。

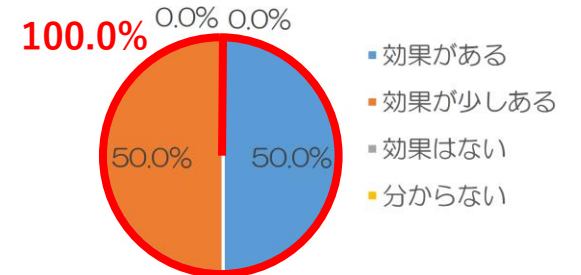
【路肩カラー】



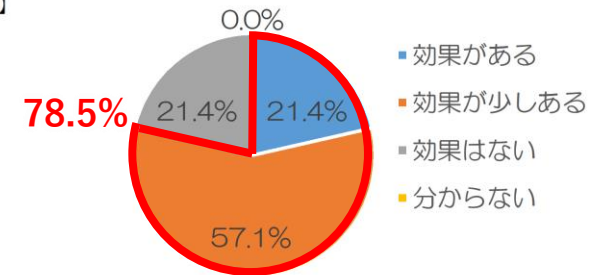
【カーブミラー】



【横断防止柵・車両用防護柵】

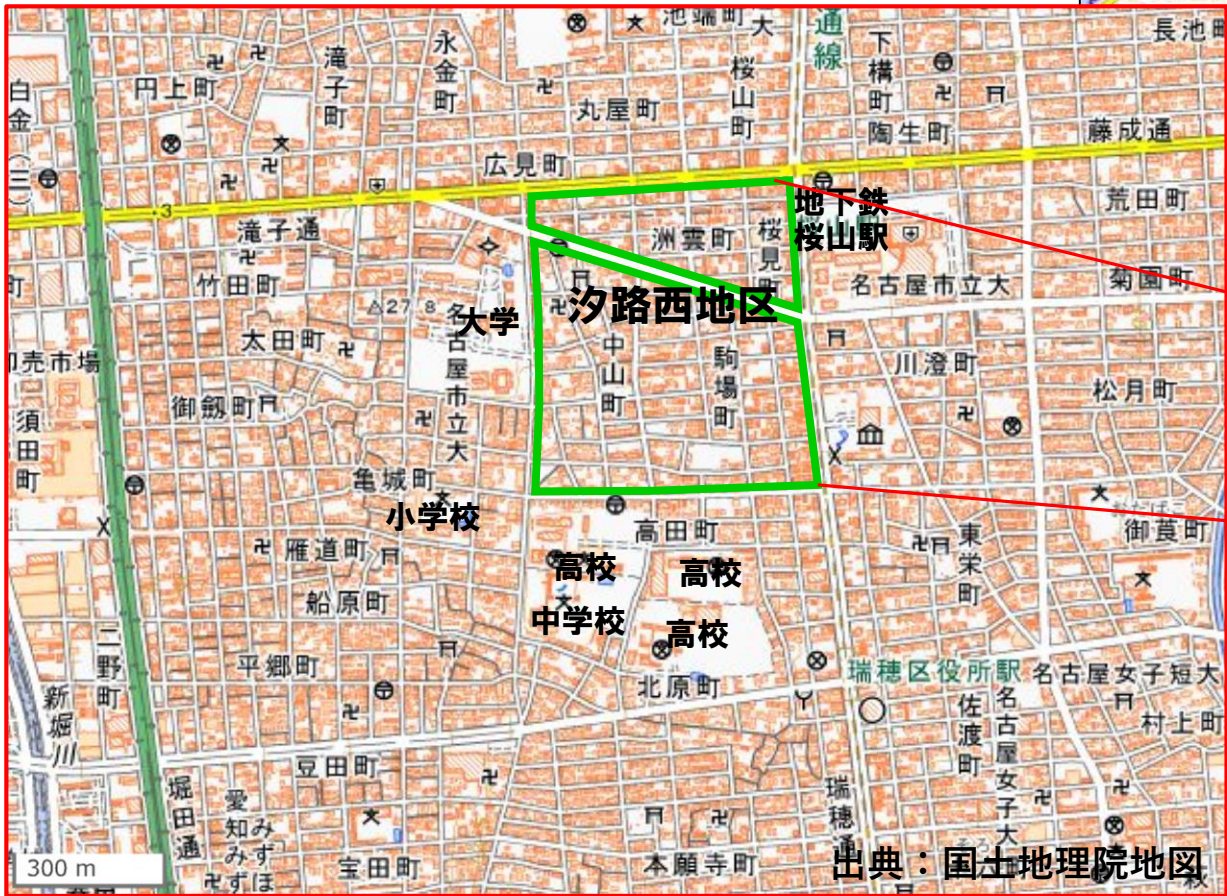


【自転車の飛び出し対策（路面標示）】



2. 汐路西地区（名古屋市瑞穂区）

地区の概要



出典：国土地理院地図

出典：国土地理院地図

2. 汐路西地区（名古屋市瑞穂区）

取組みの背景

汐路学区と交通安全対策として、生活道路対策エリアの取り組みを検討していた。学区の中でも抜け道利用が多く、また、新しく公園整備の計画がある右図の範囲で生活道路対策エリアとして取り組むことに決定。

本エリアの状況

- 朝・夕の通り抜け車両が多い。
- 周辺に学校が多く、学生の歩行や自転車利用が多い。
- 新しい公園整備の計画があり、周辺道路の交通安全対策の要望がある。
- エリア内で数棟のマンション建築が進んでおり、道路利用者の増加が見込まれる。



2. 汐路西地区（名古屋市瑞穂区）

取組みの背景

・ ETC2.0ビッグデータ

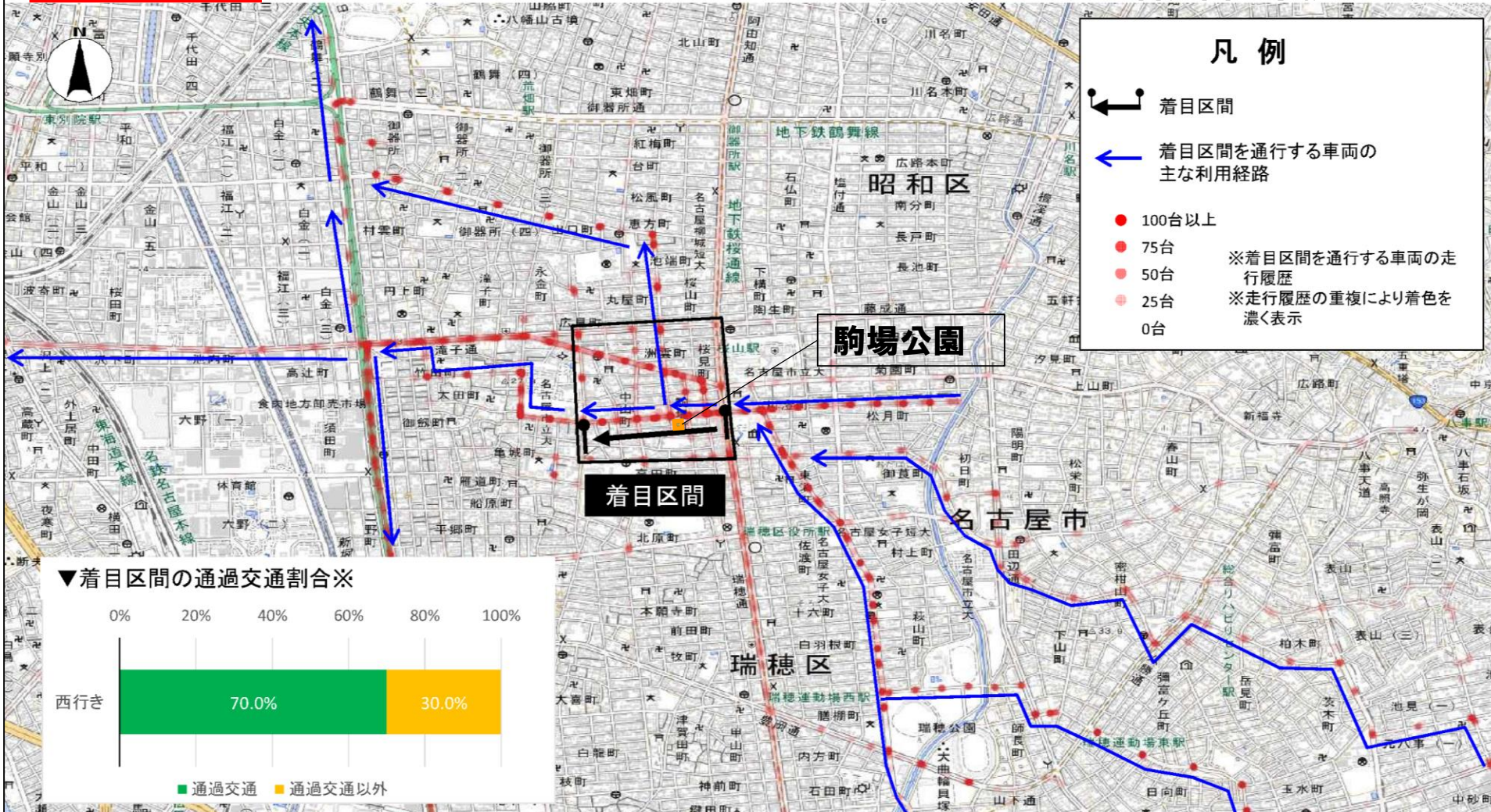
■分析期間
H31年4月～R2年3月

通り抜け経路

- 着目区間を通過する抜け道車両について、朝方は西行きに通過する車両が多い。
- 着目区間を通過する車両の約7割が通過交通である。

＜朝 7時～10時＞

中部地方整備局名古屋国道事務所 協力



2. 汐路西地区（名古屋市瑞穂区）

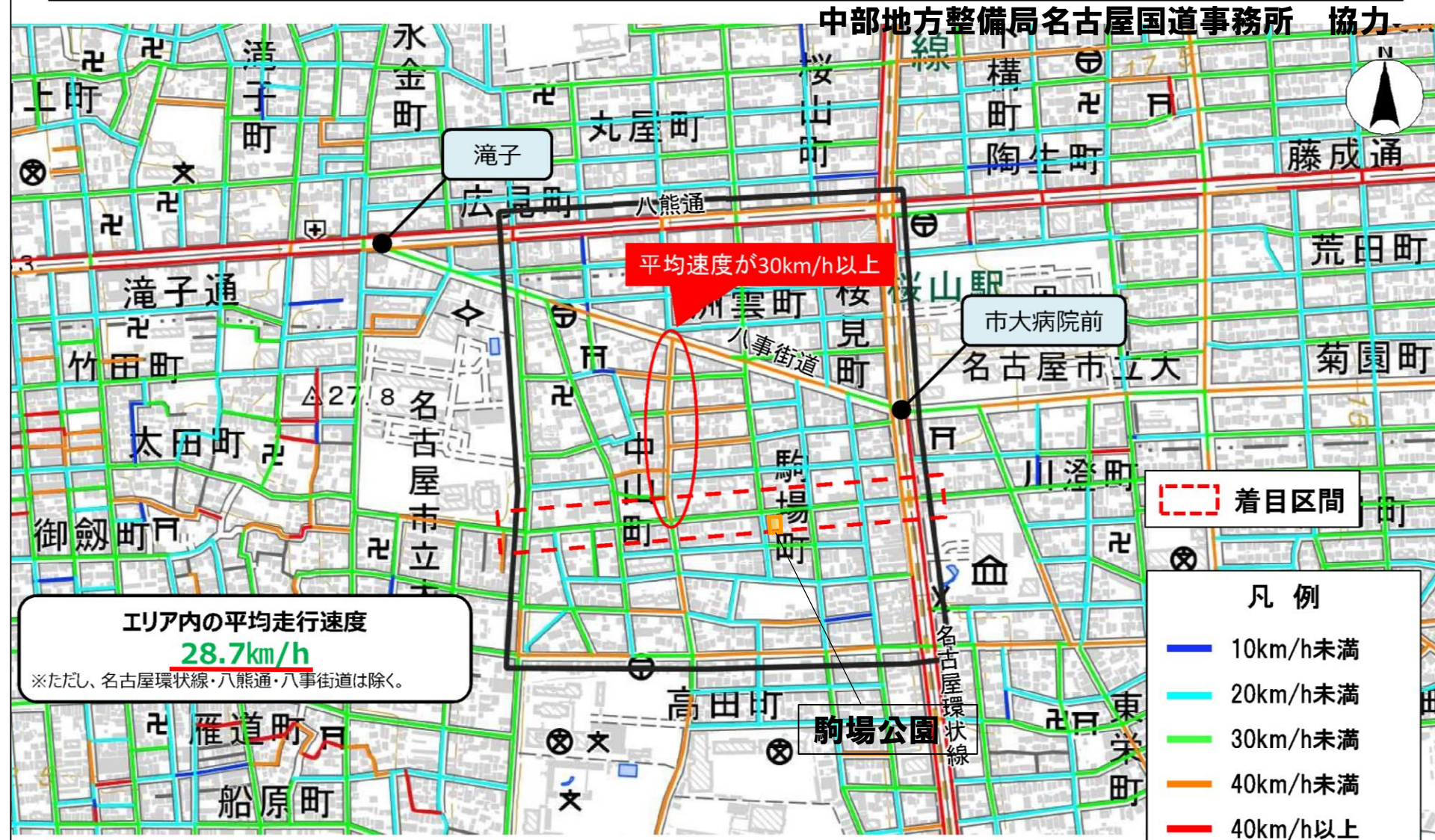
取組みの背景

・ ETC2.0ビッグデータ

■分析期間
H31年4月～R2年3月

平均速度

- 八事街道や南北に通過する区間の一部で平均速度が30km/h以上である。
- 着目区間は全区間で平均速度が30km/h未満である。



2. 汐路西地区（名古屋市瑞穂区）

取組みの背景

- ・ 現地の状況（駒場公園の北側）
東西路線は既存で30km/hの速度規制あり。

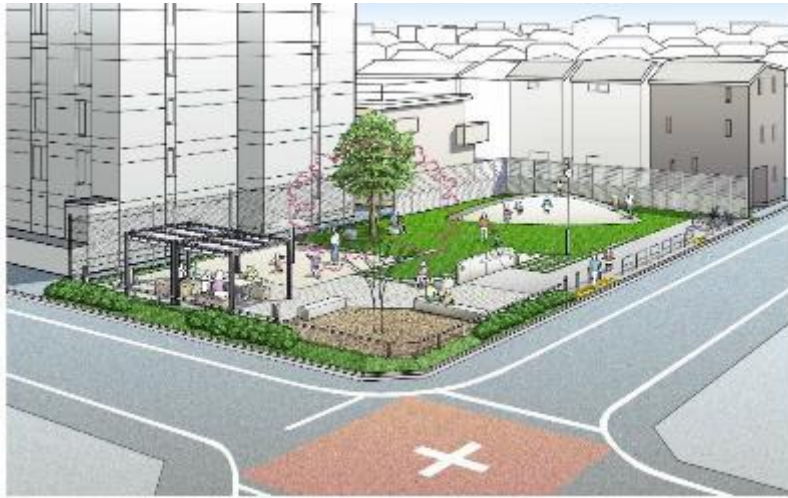


- ・ 人通りの状況



2. 汐路西地区（名古屋市瑞穂区）

駒場公園の開園（令和4年1月）



開園後の状況



公園づくり検討会の様子



2. 汐路西地区（名古屋市瑞穂区）

交通安全対策検討会の構成

【検討会の構成員】

●地域学区

- ・ 汐路学区連絡協議会（関係町内会長）
- ・ 御器所学区連絡協議会（関係町内会長）※一部のみ

●学校

- ・ 汐路小学校

●警察

- ・ 愛知県警察瑞穂警察署

●名古屋市

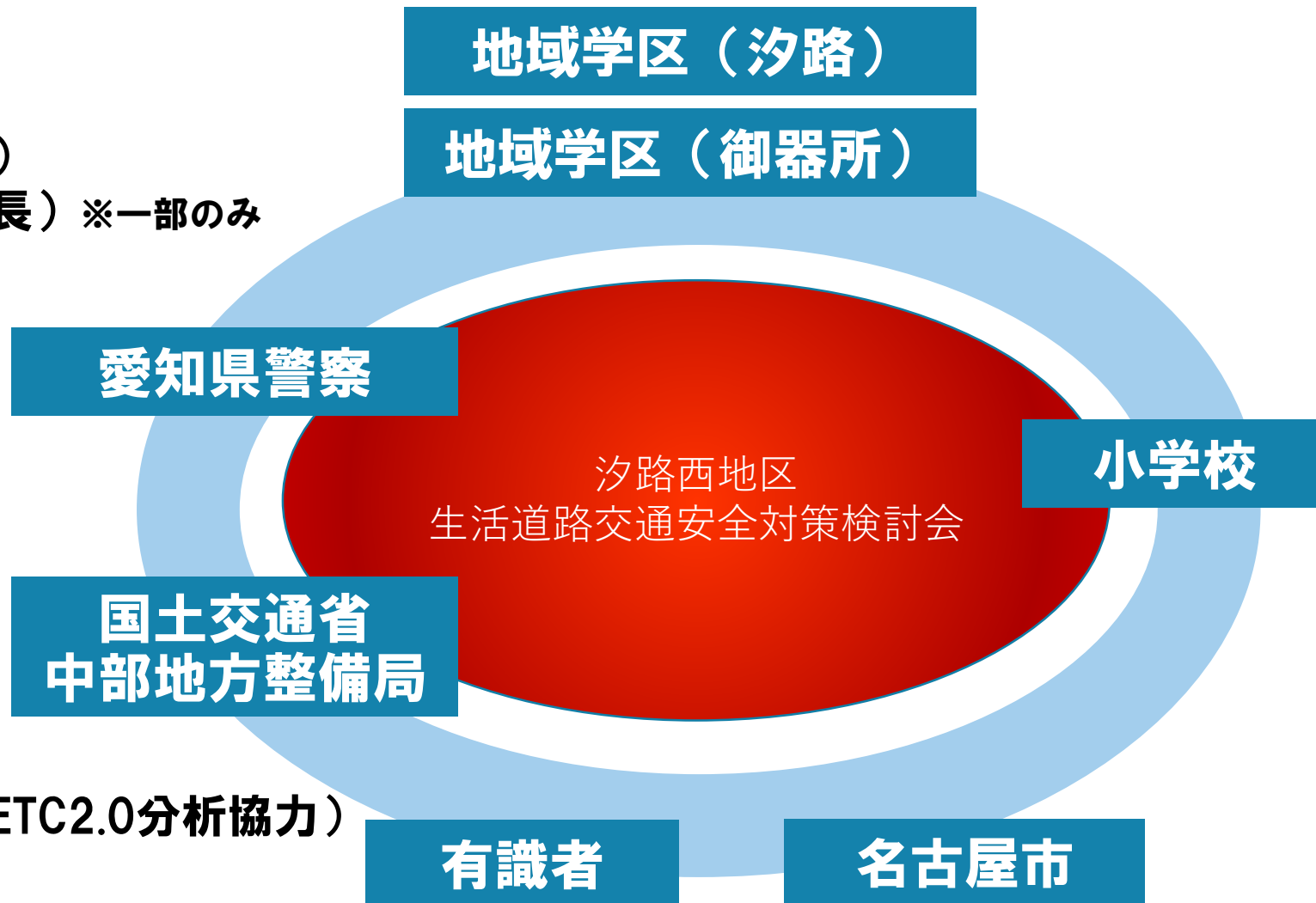
- ・ 地域安全推進課 ・ 保育運営課
- ・ 瑞穂区地域力推進室
- ・ 道路維持課 ・ 瑞穂土木事務所
- ・ 昭和土木事務所※一部のみ

●国土交通省

- ・ 中部地方整備局名古屋国道事務所（ETC2.0分析協力）

●有識者

- ・ 豊橋技術科学大学



2. 汐路西地区（名古屋市瑞穂区）

交通安全対策検討会の流れ

年 月	経 緯
令和元年12月	汐路学区(委員長)と生活道路対策エリアについて、取り組むエリアを調整。
令和2年 7月	公園整備のワーキングにおいて、公園周辺の道路に対して交通安全の要望あり。
令和2年 9月	第1回 検討会 ・エリア名称 ・構成員 ・対策範囲（案） ・アンケート調査（案） ・今後のスケジュール
令和3年 3月	第2回 検討会 ・アンケート結果の報告 ・ETC2.0ビッグデータを用いた分析結果 ・対策事例紹介 ・今後のスケジュール ・ 合同点検パトロールの実施
令和4年 1月	第3回 検討会 ・アンケート及び合同点検の結果・交通ヒヤリハットマップ ・交通安全対策（案） ・今後のスケジュール
令和4年 1月	1/29 駒場公園 開園



2. 汐路西地区（名古屋市瑞穂区）

交通安全対策検討会の流れ

年 月	経 緯
令和4年10月	狭さくの試験的な設置
令和5年 1月 ～3月	対策工事の実施
令和5年11月	アンケート調査(事後)の実施
令和6年 1月 (開催予定)	第4回 検討会 ・交通安全対策の実施報告 ・交通事故の発生状況 ・ETC2.0ビッグデータを用いた効果検証 ・アンケート調査の結果 ・意見交換

2. 汐路西地区（名古屋市瑞穂区）

交通安全対策検討会の様子

第3回検討会（汐路学区コミュニティセンター）



合同点検パトロール



2. 汐路西地区（名古屋市瑞穂区）

交通ヒヤリハットマップの作製

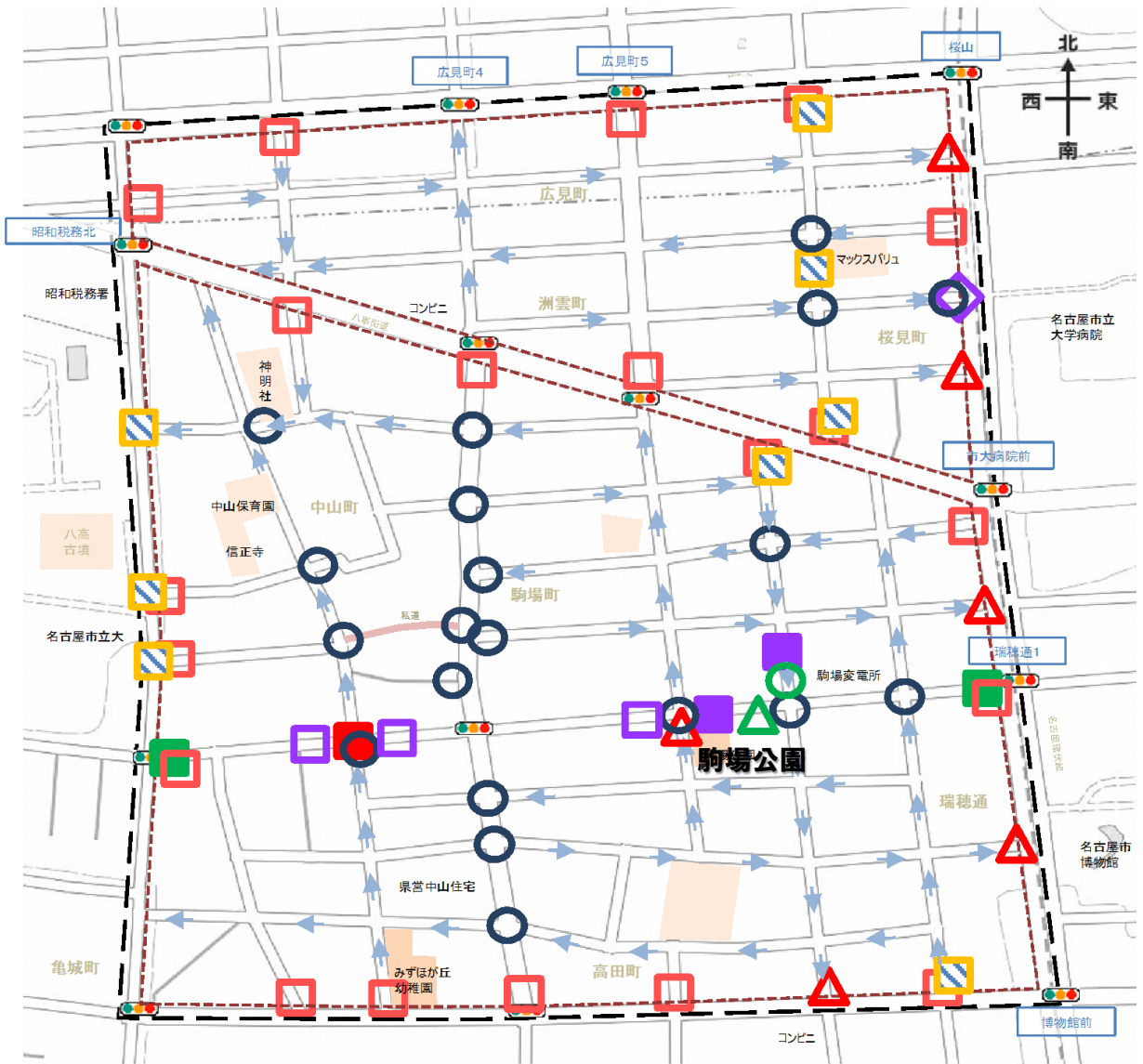
アンケート調査と合同点検パトロールの結果から、ヒヤリハットマップを作製。

地域の皆さんと危険箇所を共有しました。



2. 汐路西地区（名古屋市瑞穂区）

交通安全対策について



○主な対策内容（一例）

【凡例】

交通管理者（公安委員会）

道路管理者（名古屋市）

道路管理者（名古屋市 自転車関係）



2. 汐路西地区（名古屋市瑞穂区）

狭さくの試験的な設置

- 期間 令和4年10月31日、11月1日、11月2日（朝・夕）
- 場所 駒場公園の北側（東西道路）



■効果

西行き	設置なし	設置あり	効果
平均速度	28.8km/h	23.9km/h	－4.9km/h
最高速度	46.0km/h	34.6km/h	－11.4km/h

東行き	設置なし	設置あり	効果
平均速度	28.4km/h	25.2km/h	－3.2km/h
最高速度	43.5km/h	36.8km/h	－6.7km/h

■車両の通行：大きな支障なし

▶ 試験設置を行うことで、
狭さくに対する地域の不安を
解消しました。

2. 汐路西地区（名古屋市瑞穂区）

効果検証（ETC2.0ビッグデータ）

中部地方整備局名古屋国道事務所 協力

■項目

1. 交通傾向（ポイント数）
2. 急減速挙動の発生率 ※今回省略
3. 平均速度
4. 30km/h以上の車両構成比 ※今回省略
5. 通過交通の割合
6. 着目区間（区間②）におけるミクロ分析

■分析期間

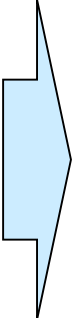
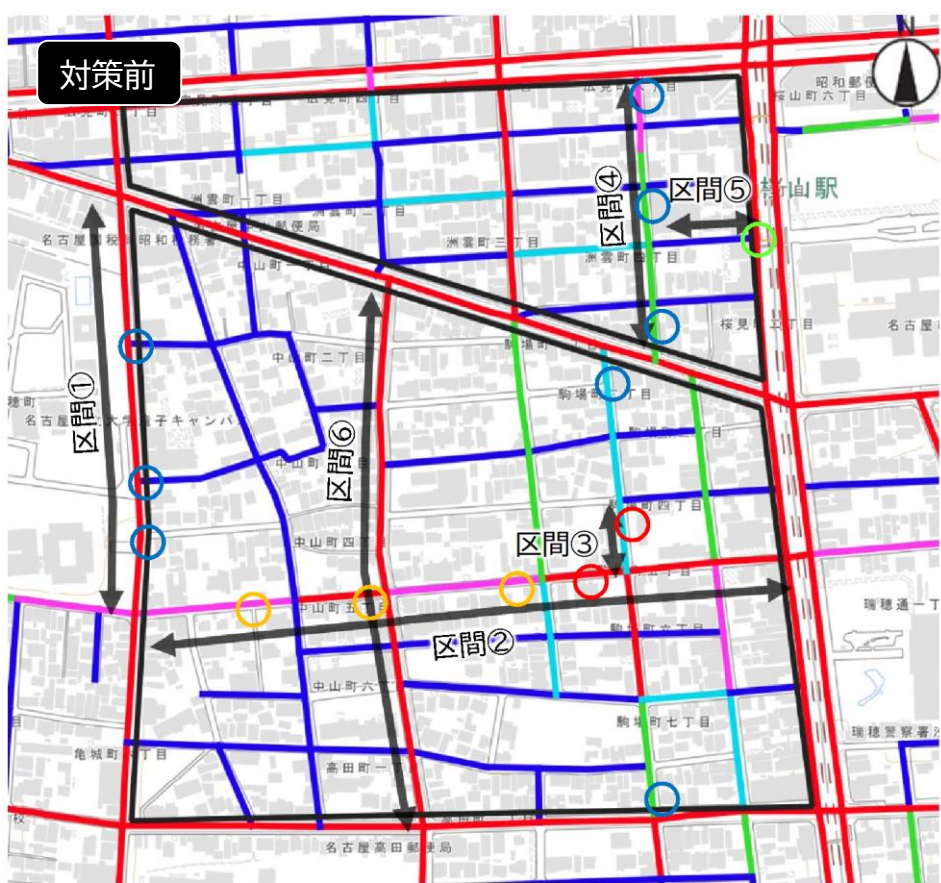
- ・ 対策前 令和4年11月平日
- ・ 対策後 令和5年 4月平日

第4回検討会で地域の方々へ説明予定

2. 汐路西地区（名古屋市瑞穂区）

効果検証（ETC2.0ビッグデータ）

交通傾向（ポイント数）



- 凡 例
- 狭さく設置
 - マジカルマーク
 - 狭さく（路面標示のみ）
 - 交差点入口対策
 - ゾーン30規制

- 凡 例
- 【ポイント数/km】
- ~ 250
 - 250 ~ 500
 - 500 ~ 1000
 - 1000 ~ 2000
 - 2000 ~

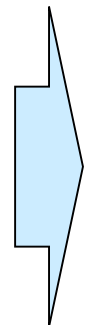
○対策エリア内で利用される
主要な道路は変わっていない。

【出典】 ETC2.0プローブデータ（対策前：R4年11月平日、対策後：R5年4月平日）
中部地方整備局名古屋国道事務所 協力

2. 汐路西地区（名古屋市瑞穂区）

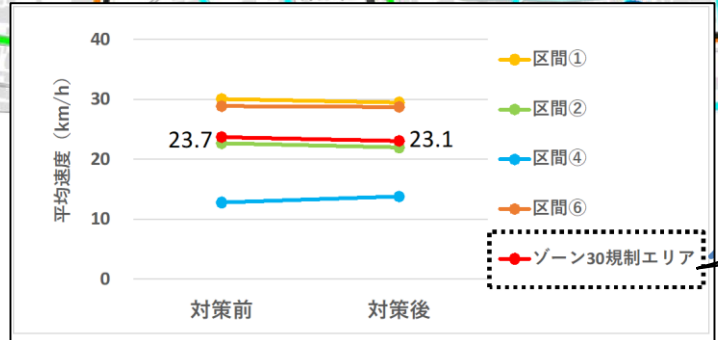
効果検証（ETC2.0ビッグデータ）

平均速度



- 凡 例
- 狭さく設置
 - マジカルマーク
 - 狭さく（路面標示のみ）
 - 交差点入口対策
 - ゾーン30規制

- 凡 例
【平均走行速度】
- 10km/h未満
 - 20km/h未満
 - 30km/h未満
 - 40km/h未満
 - 40km/h以上



○対策エリアの平均走行速度は、対策後にはわずかに減少している。

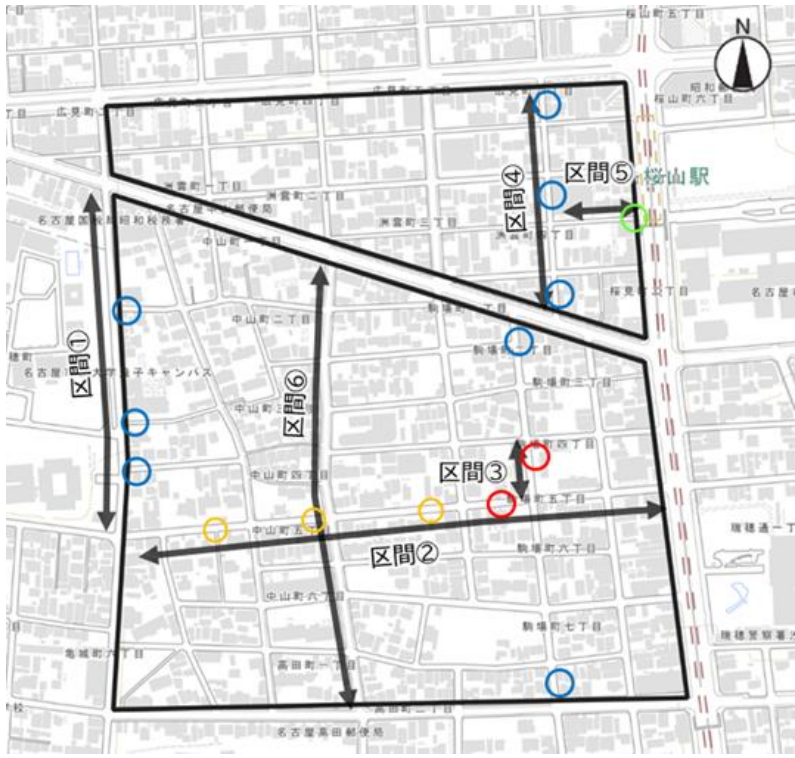
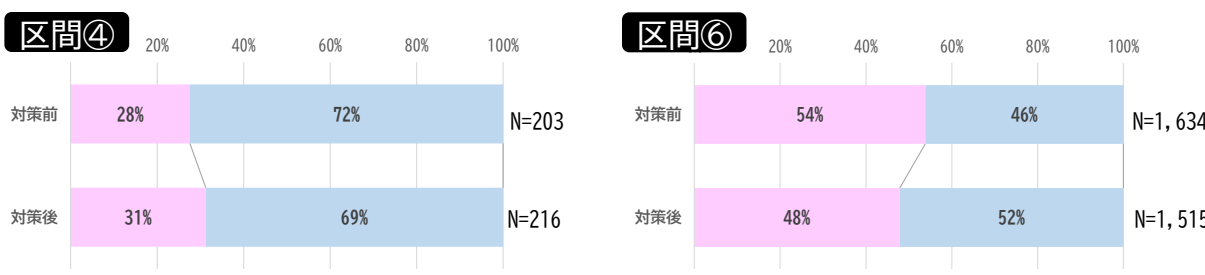
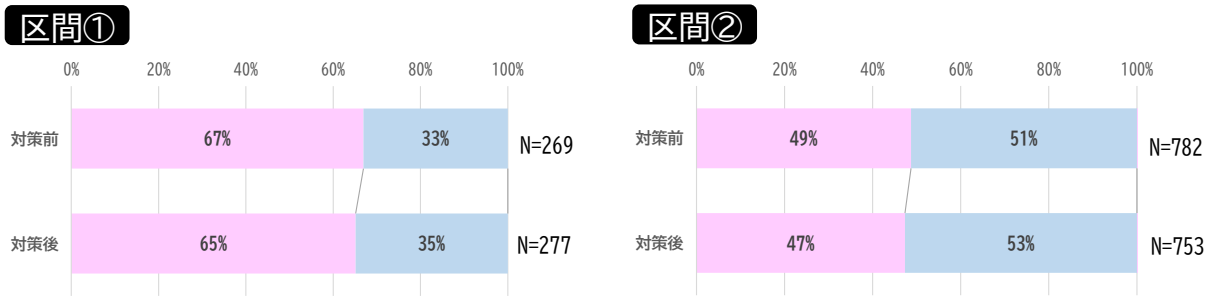
【出典】 ETC2.0プローブデータ（対策前：R4年11月平日、対策後：R5年4月平日）

中部地方整備局名古屋国道事務所 協力

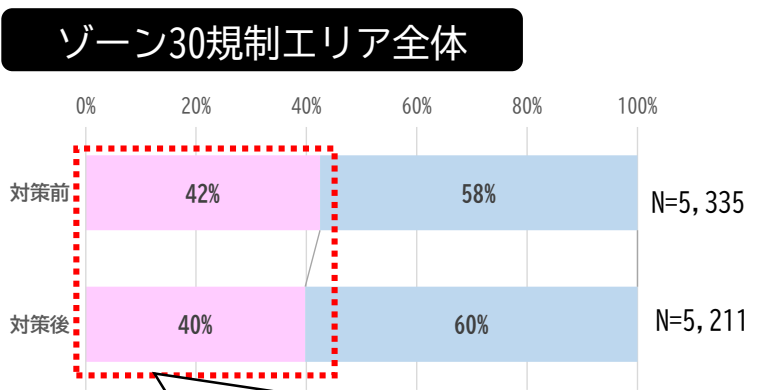
2. 汐路西地区（名古屋市瑞穂区）

効果検証（ETC2.0ビッグデータ）

通過交通の割合



- 凡 例
- 狭さく設置
 - マジカルマーク
 - 狭さく（路面標示のみ）
 - 交差点入口対策
 - ザーン30規制



- 凡 例
- 通過交通
 - 通過交通以外

【出典】 ETC2.0プローブデータ（対策前：R4年11月平日、対策後：R5年4月平日）
※区間③⑤は、区間長が200m未満なことから、データが正確に取得できていない可能性が高いため、分析対象外とする。
※増加率は、ETC2.0の普及台数の増加を考慮して、対策後の交通量に係数0.91（R4年11月普及台数/R5年4月普及台数）を乗じた値を使用して算出した。

○通過交通の割合は、対策後に減少している。

2. 汐路西地区（名古屋市瑞穂区）

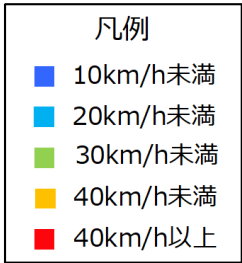
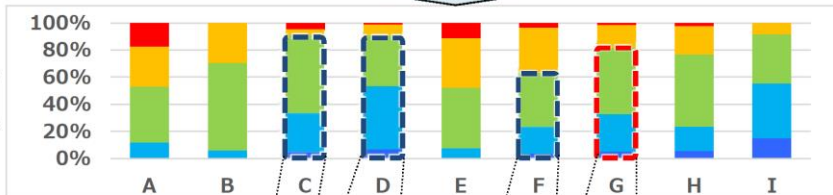
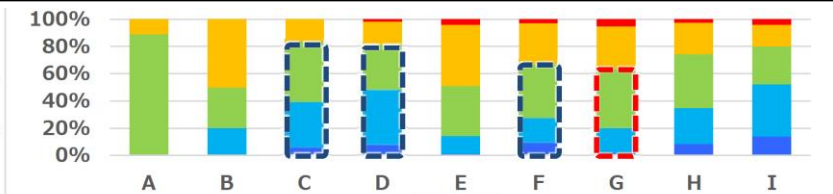
効果検証（ETC2.0ビッグデータ）

区間②のミクロ分析

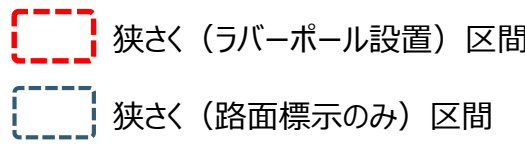
対策前

東行

対策後



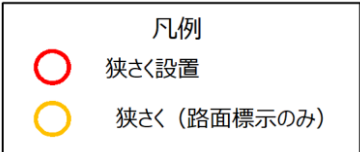
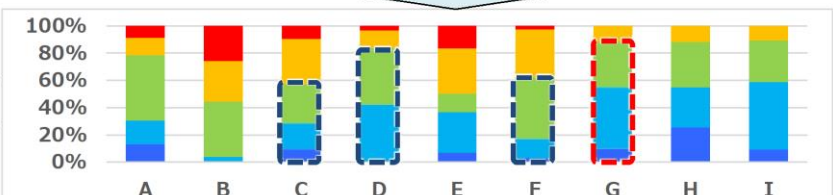
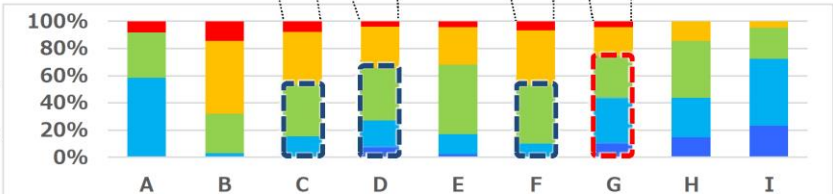
30km/h未満の割合



対策前

西行

対策後



○狭さく設置区間で、対策後に30km/h未満の車両割合が増加している。

2. 汐路西地区（名古屋市瑞穂区）

効果検証（アンケート調査）

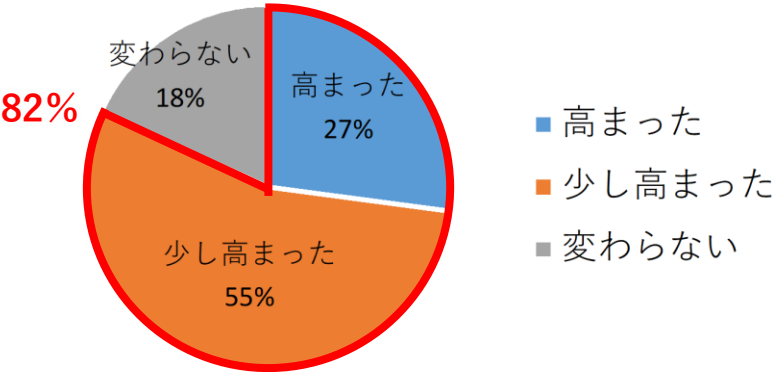
回答数：192名

町内会長・組長（紙形式） 130名
住民の皆さん（Web形式） 62名

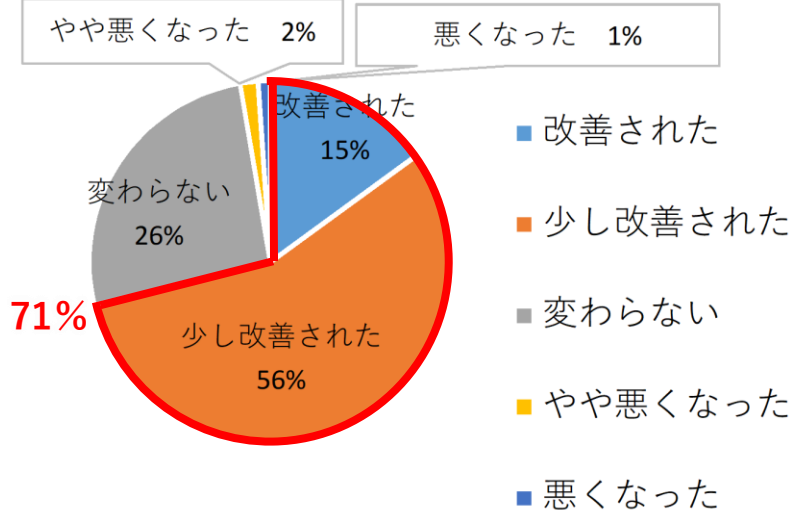
ETC2.0の車両の挙動のほか、
歩行者・自転車の利用者からの意見を伺うためアンケートを実施。

【速報値】

Q4. 本地区における取り組み状況を見て、
交通安全への意識は高まりましたか？



Q5. 本地区における取り組みにより地区内の
道路の交通安全は改善されたと感じますか？

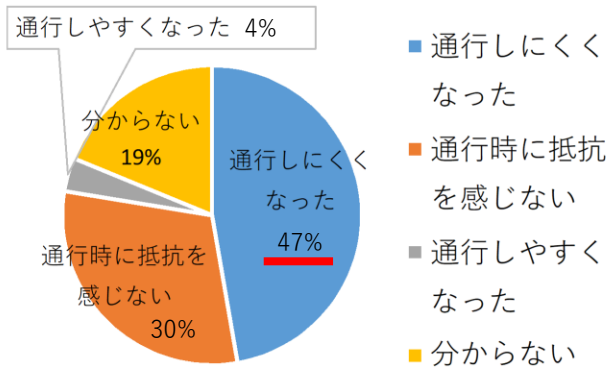


2. 汐路西地区（名古屋市瑞穂区）

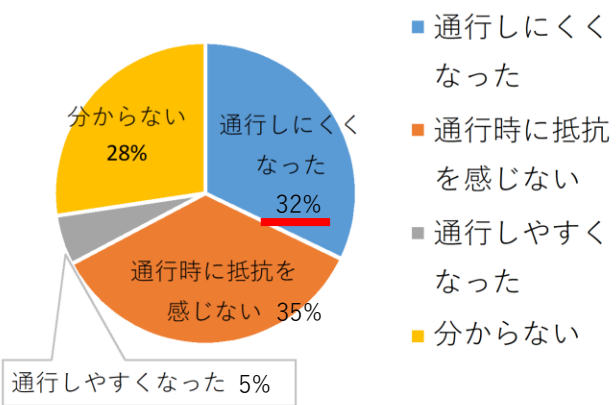
効果検証（アンケート調査）

Q10. 「狭さく」（ポール）について、各移動手段の視点からどのように思われますか？

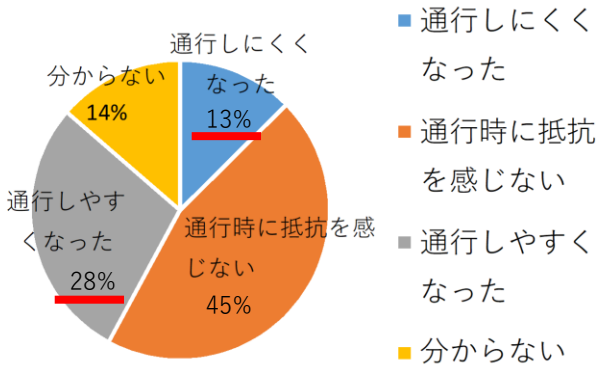
1. 自動車利用時 🚗



2. 自転車・原付・二輪車利用時 🚲



3. 歩行時（ベビーカー・車いす・シニアカーなどを含む） 🚶

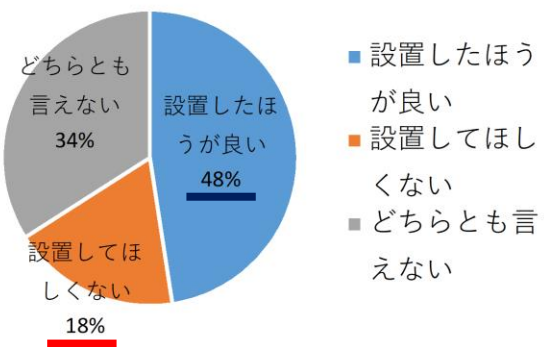


- ・ 自動車利用時は、47%が通行しにくくなったと回答あり。
- ・ 自転車等の二輪車の利用時は、32%が通行しにくくなったと回答あり。
- ・ 歩行時は、13%が通行しにくくなったと回答がある一方、28%が通行しやすくなったと回答あり。

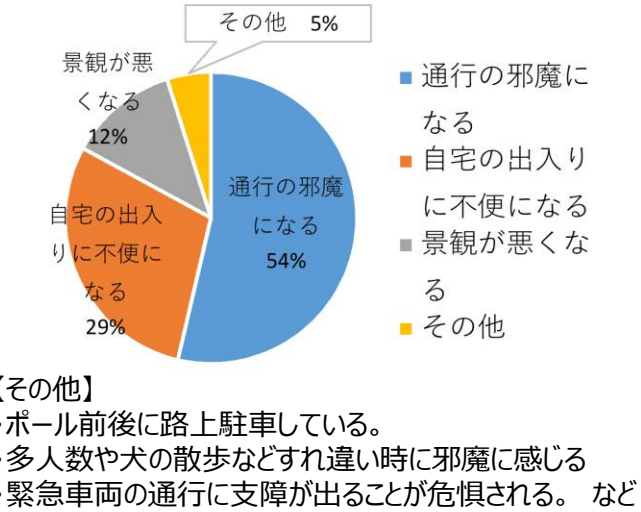
2. 汐路西地区（名古屋市瑞穂区）

効果検証（アンケート調査）

Q1 1. ご自宅周辺の生活道路に「狭さく」（ポール）を設置することに対してどのように思われますか？

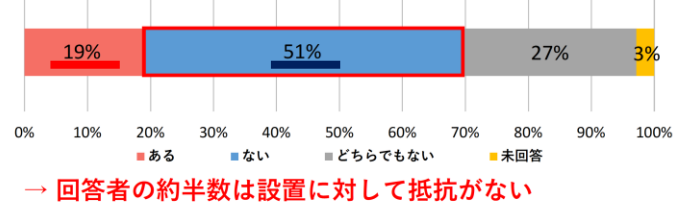


Q1 2. 設問11で『②設置してほしくない（18%）』とご回答された方にお聞きます。そのように感じる理由は何ですか？（複数回答可）

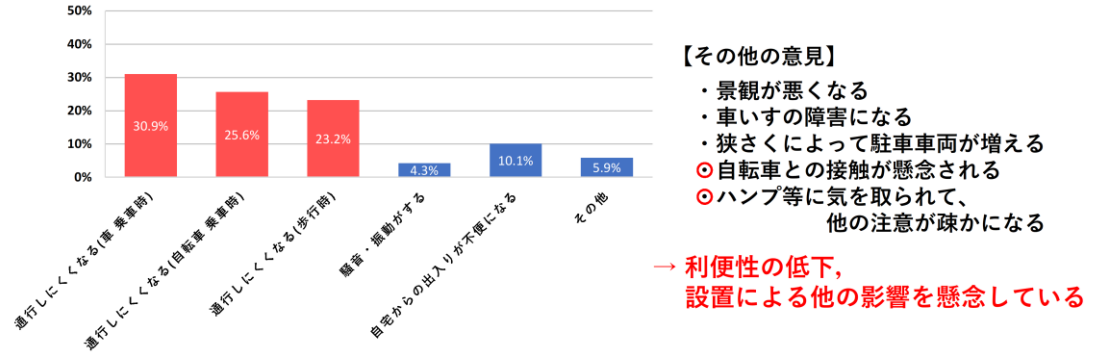


対策前のアンケート調査結果（令和2年11月～12月）

Q4. ご自宅周辺の生活道路に『①ハンプ』や『②狭さく』を設置することに対して抵抗はありますか？



Q5. 設置に抵抗がある理由は何ですか？（複数回答可）



対策前のアンケート結果と比べても、約5割の方は設置に肯定的、約2割の方は設置に対して抵抗があるという傾向は変わらず。

今後、第4回検討会を開催して効果検証の結果を報告し、地域の方々の意見をお聞きする予定です。

ご清聴ありがとうございました。



**名古屋市中区三の丸
官庁街のラウンドアバウト**