

「ゾーン30プラス」 で実現する 人優先の生活道路

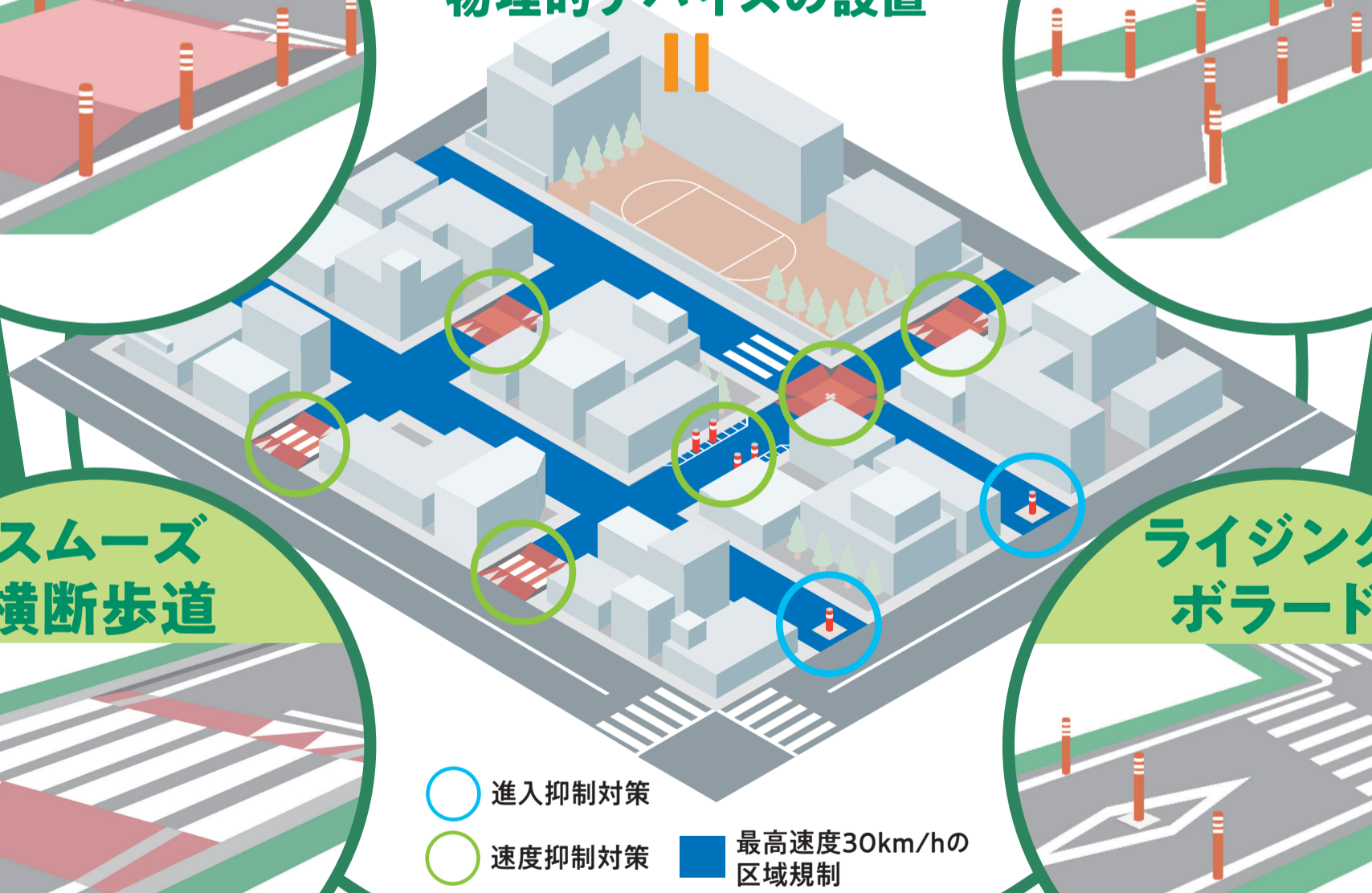
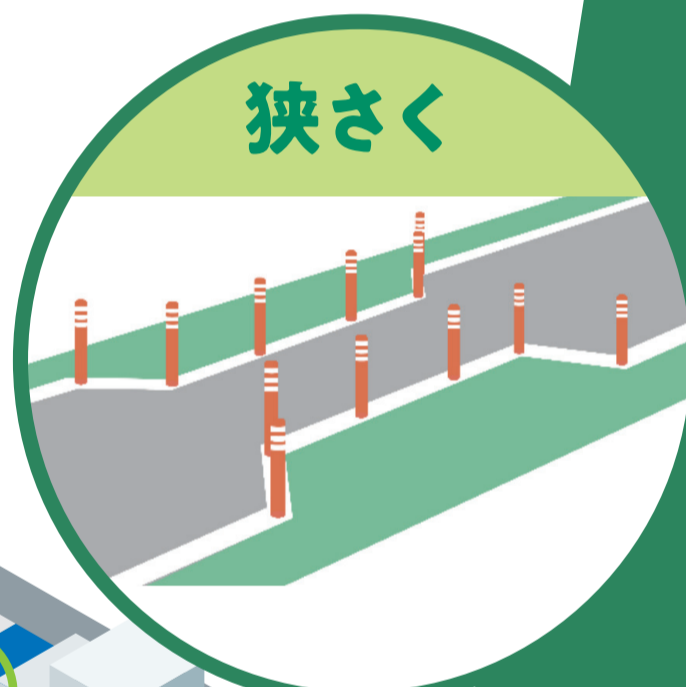
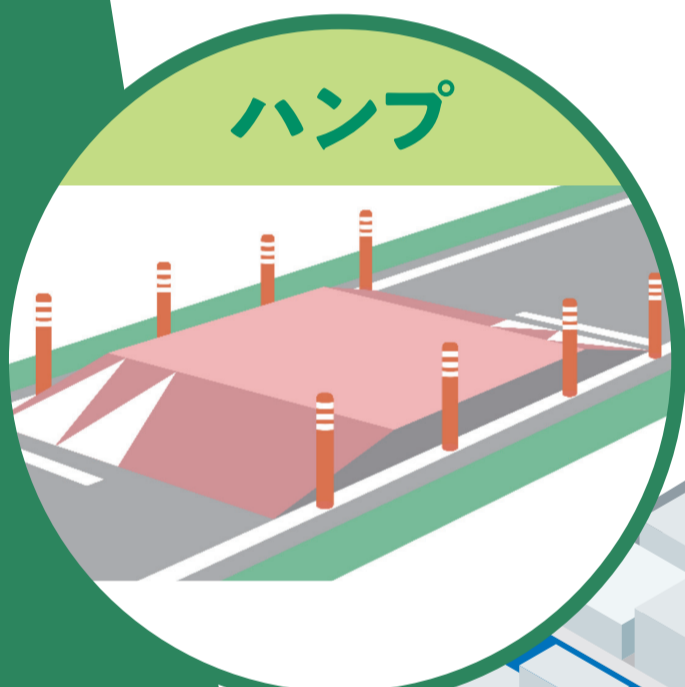
最高速度30km/hの区域規制
「ゾーン30」と「物理的デバイス」を
適切に組合せた交通安全施策



最高速度30km/hの区域規制
「ゾーン30」



物理的デバイスの設置



-  進入抑制対策
-  速度抑制対策
-  最高速度30km/hの区域規制

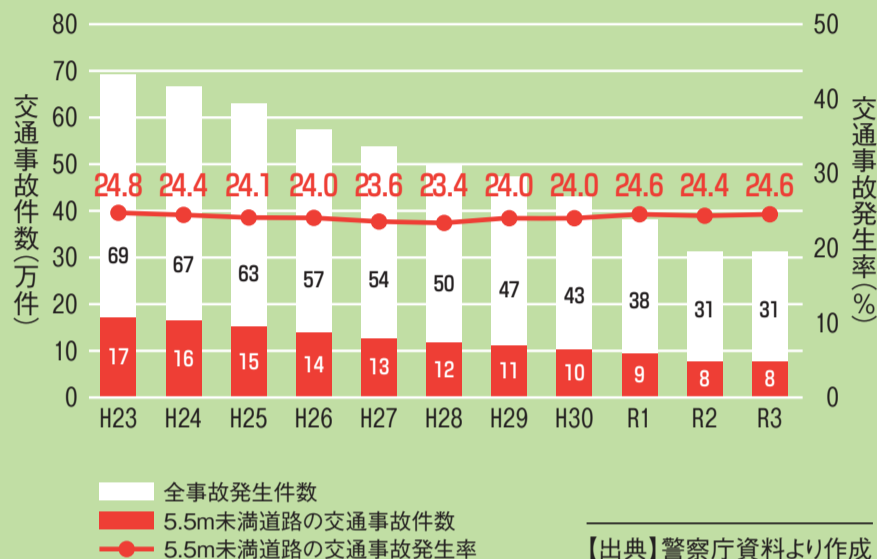
ゾーン30プラス



生活道路における交通事故の現状

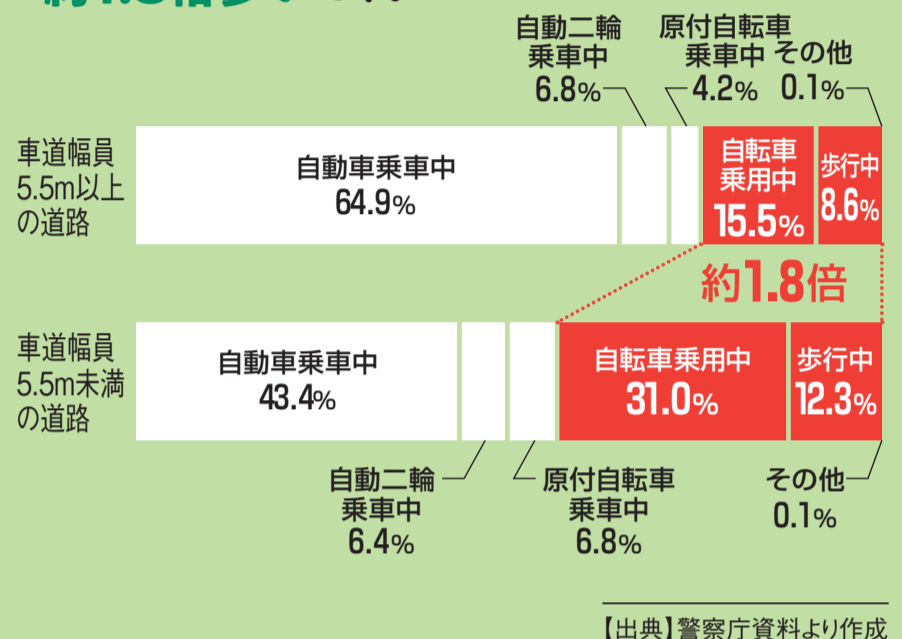
交通事故発生件数と車道幅員5.5m未満道路の交通事故発生率の推移

全国における交通事故(人身事故)発生件数は年々減少していますが、
 車道幅員5.5m未満の道路における**交通事故発生件数の減少率は鈍化**しており、全事故発生件数に占める割合は横ばいで推移しています。



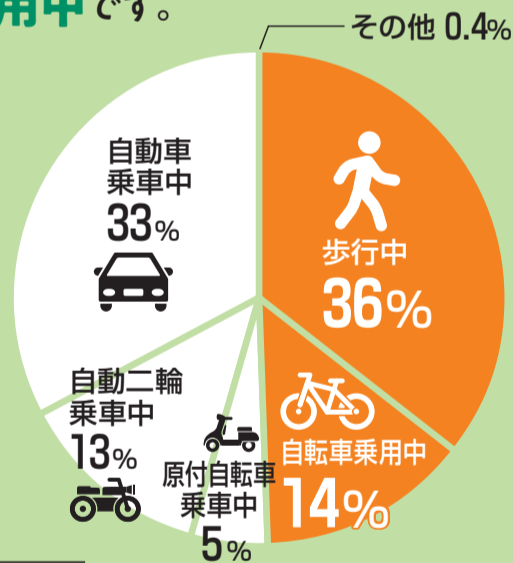
車道幅員別・状態別交通事故死傷者数(令和3年中)

車道幅員5.5m以上の道路における歩行者・自転車乗用中の死傷者の割合と比較して、
 車道幅員5.5m未満の道路は**約1.8倍多い**です。



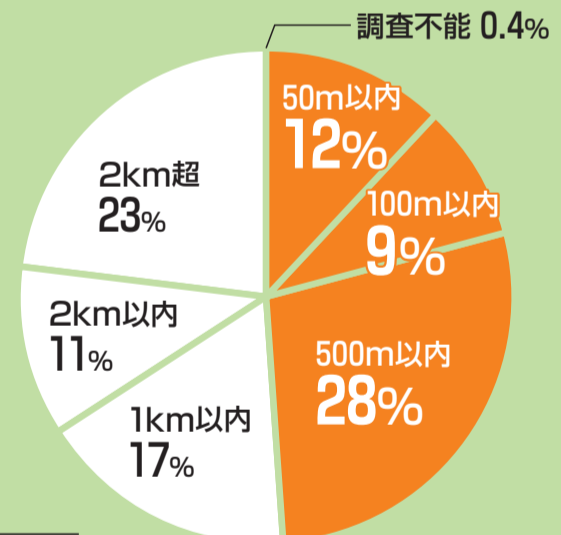
交通事故死者の状態別割合(令和3年中)

交通事故死者数の約半数が**歩行中・自転車乗用中**です。



自宅からの距離別死者数の割合(令和3年中)

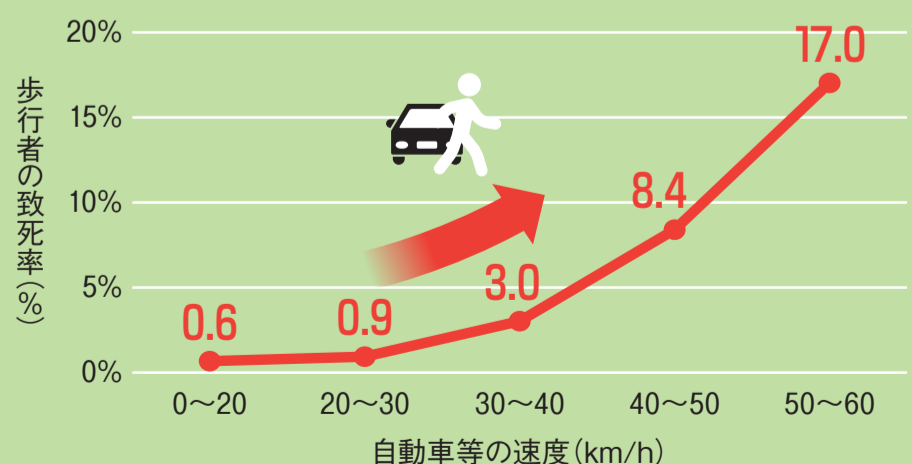
歩行中・自転車乗用中の交通死亡事故の、約半数は**自宅から500m以内で発生**しています。



自動車等の速度と歩行者の致死率


自動車等の速度が30km/hを超えると、歩行者の**致死率が急激に上昇**します。

【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含む。
 ※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、死傷者数に対する死者数の割合をいう。




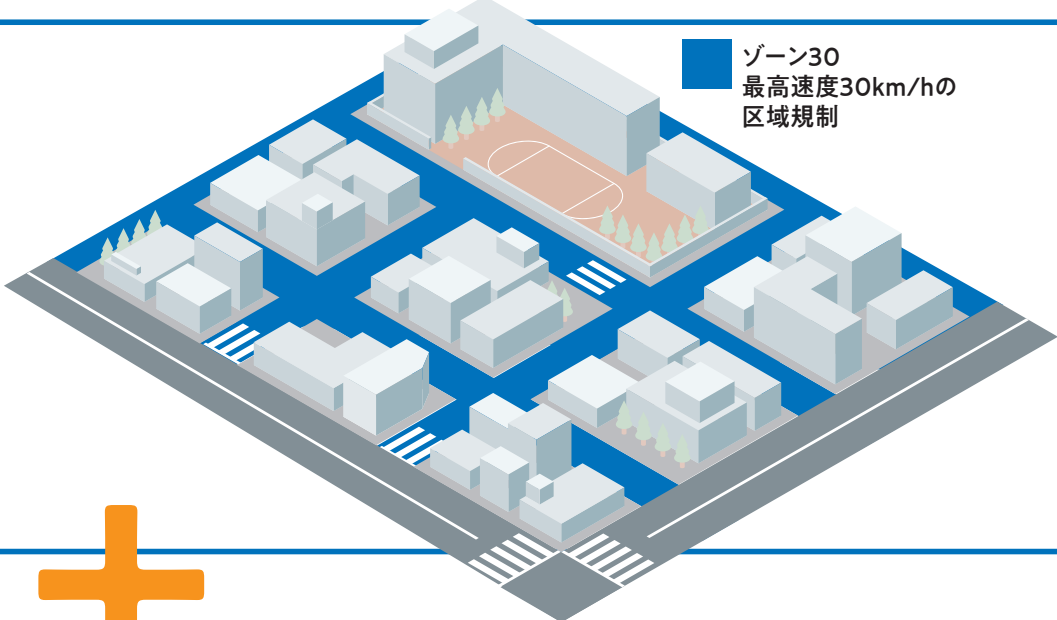
生活道路の新たな交通安全施策 「ゾーン30プラス」

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の区域規制「ゾーン30」地域の課題の把握とハンプ等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、道路管理者と警察が連携しながら整備を進めています。



**警察による低速度規制
ゾーン30**





ゾーン30
最高速度30km/hの
区域規制



道路管理者による 物理的デバイス設置

進 入 抑 制 対 策



ライジングボラード

速 度 抑 制 対 策



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)

ゾーン30プラス



看板



〈ゾーン30プラスの入口(岐阜県各務原市の例)〉
路面表示





● 進入抑制対策
● 速度抑制対策

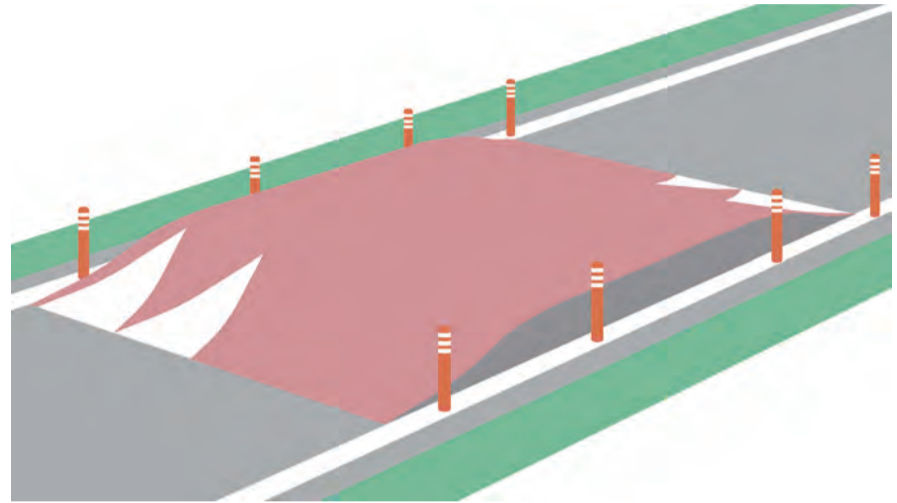


物理的デバイスのご紹介

ハンプ・スムーズ横断歩道

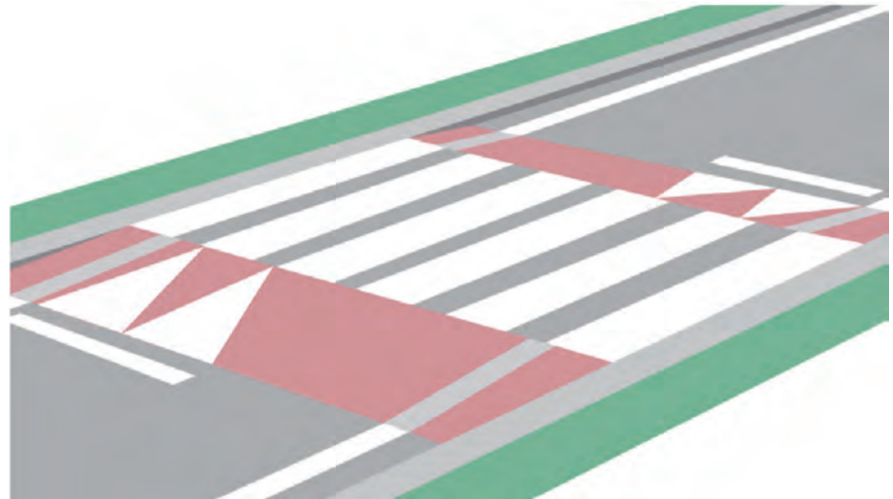
■ハンプ

路面をなめらかに盛り上げ、30km/h以上の速度で走行する車両の運転者に不快感を与える構造物です。



■スムーズ横断歩道

車両の運転者に減速と横断歩行者優先の遵守を促す、ハンプと横断歩道を組み合わせた構造物です。



■対策事例



千葉県船橋市(ハンプ)

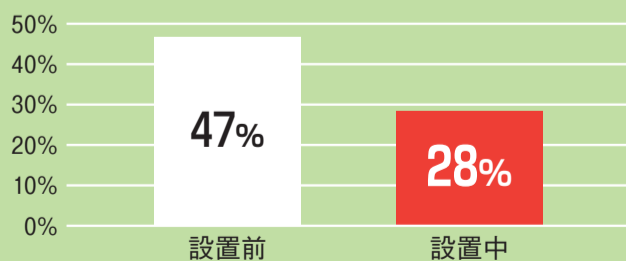


福岡県北九州市(スムーズ横断歩道)

■整備効果 〈各地(36都道府県)で設置したスムーズ横断歩道の設置効果検証結果〉

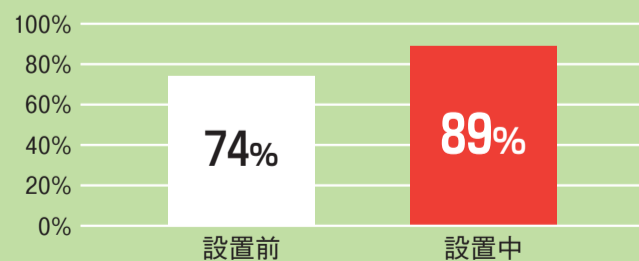
30km/hを超えて走行した自動車の割合

30km/hを超えて走行する自動車の割合が低下しました。



横断歩道付近で停止又は徐行した自動車の割合

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・減速割合が向上しました。



※1 「30km/hを超えて走行する自動車の割合」は異常値を排除するため最大・最小値から各2.5%の値を排除している(信頼区間95%)。
※2 「横断歩道付近で停止又は徐行した自動車の割合」は歩行者が横断歩道を渡ろうとしている場合に通行した自動車を対象としている。



物理的デバイスのご紹介

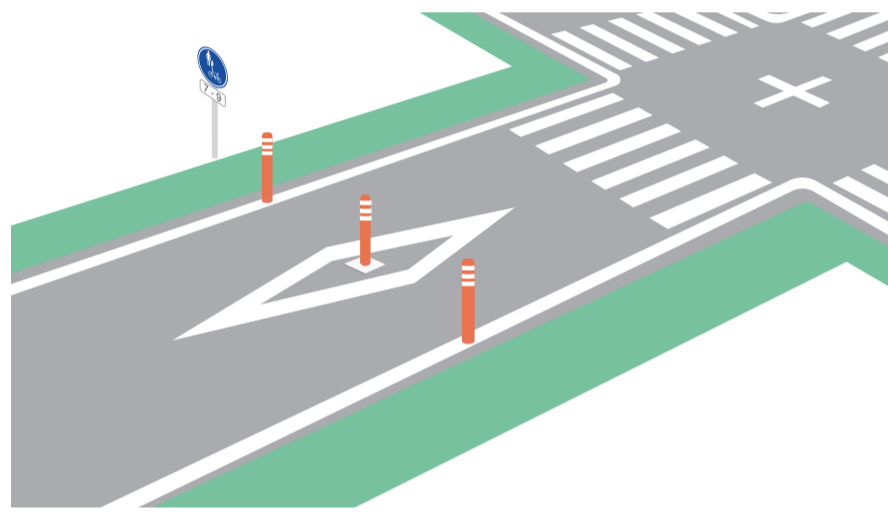
ライジングボラード

ポールを昇降させ、交通規制が実施されている時間帯等の車両の進入を抑止する構造物です。

対策事例



新潟県新潟市



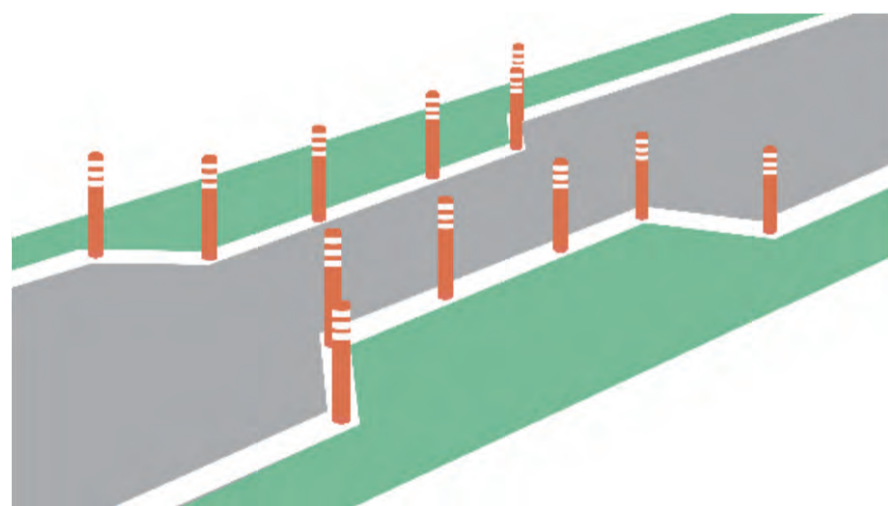
狭さく

車道の通行部分を局所的に狭くし、車両の速度を抑制する構造物です。

対策事例



千葉県船橋市



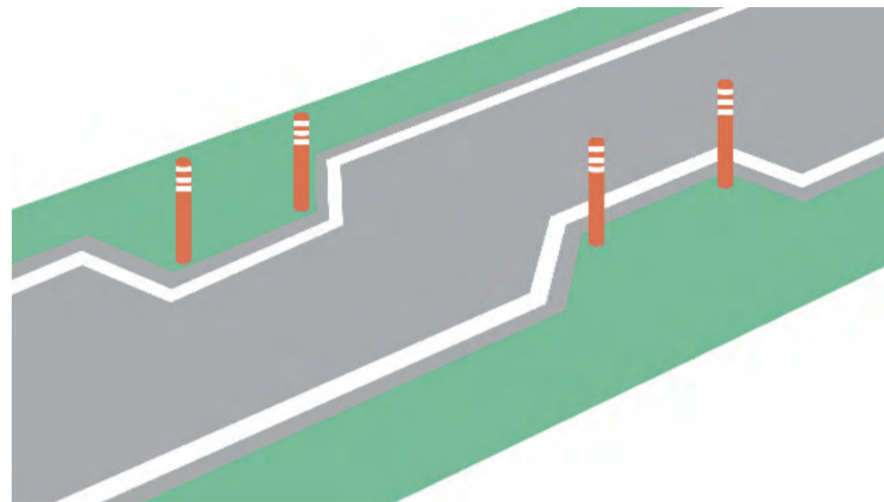
神奈川県横浜市



物理的デバイスのご紹介

シケイン(クランク型)

一定区間の道路を直線的に屈曲させ、車両の速度を抑制する構造です。



対策事例



神奈川県綾瀬市



静岡県浜松市

シケイン(スラローム型)

一定区間の道路をカーブさせ、車両の速度を抑制する構造です。



対策事例



長野県長野市

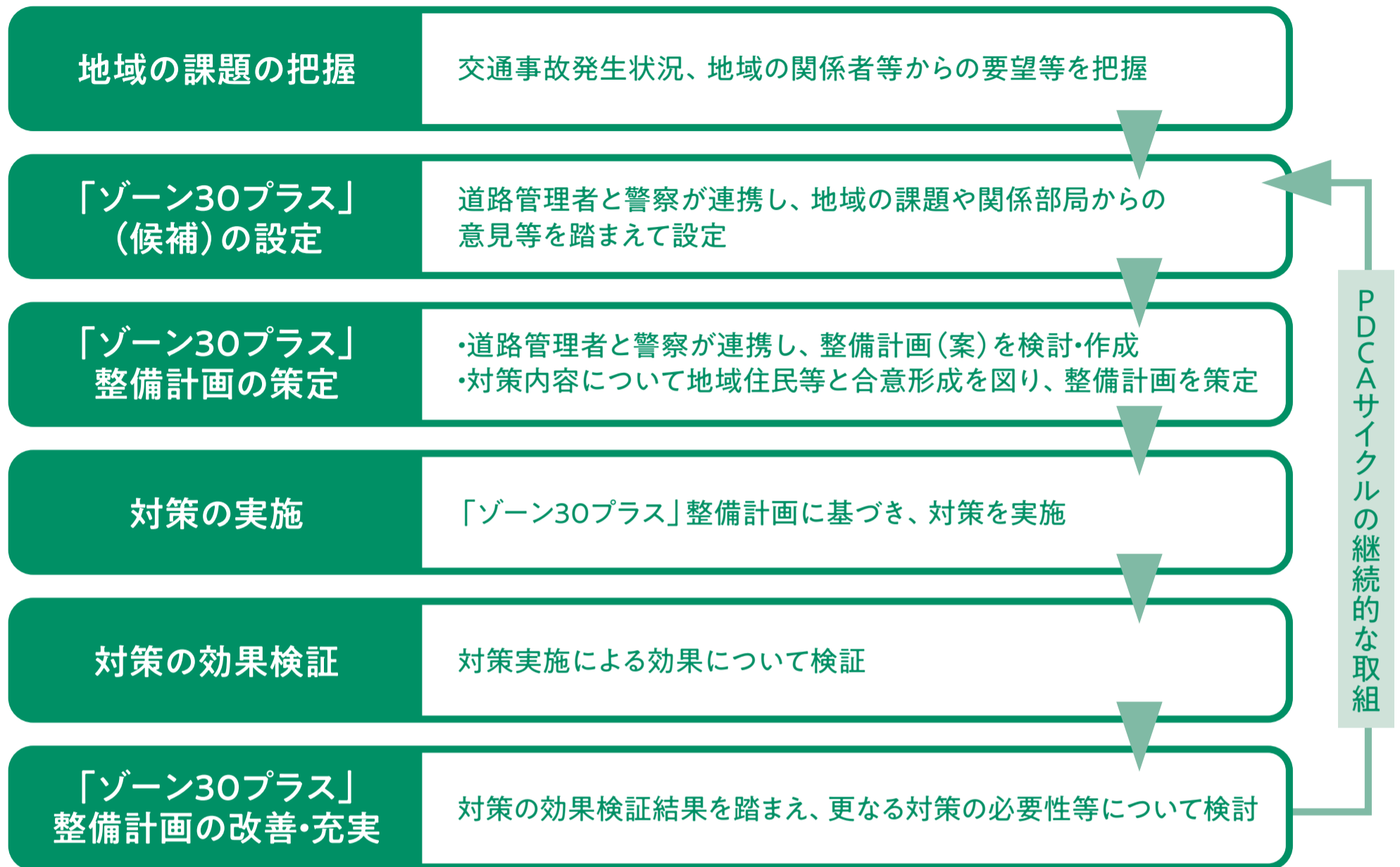


兵庫県神戸市



「ゾーン30プラス」の取組フロー

(警察・道路管理者)



「ゾーン30プラス」に関するよくあるご質問

Q1 「ゾーン30」と「ゾーン30プラス」の具体的な違いは何ですか？

A1 「ゾーン30」は、警察(公安委員会)による最高速度30km/hの区域規制が主な対策でしたが、「ゾーン30プラス」では、道路管理者と警察が検討段階から緊密に連携しながら、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み合わせにより交通安全の向上を図り、生活道路における人優先の安全・安心な通行空間の整備に取り組むものです。

Q2 物理的デバイスを設置するとどのような効果が期待されますか？

A2 ハンプやスムーズ横断歩道は、30km/hを超えて走行する車両の運転者に不快感を与えることで速度や抜け道利用を抑制する効果が期待できます。また、スムーズ横断歩道を設置した箇所では、自動車が、横断歩道を横断し、又は横断しようとする歩行者等へ道を譲る確率が向上することが確認されています。狭さくやシケインは、道幅の一部を狭くしたり、カーブさせた形状としたりすることで、車両の走行速度や抜け道利用を抑制する効果が期待できます。

Q3 物理的デバイスを試験的に設置することは可能ですか？

A3 取り外し可能なハンプやロードコーン等を活用することにより、物理的デバイスを試験的に設置することが可能です。(国土交通省では、地方公共団体へ取り外し可能なハンプの無償貸与を行っています。)
なお、いずれも設置するには課題等がある道路の道路管理者に相談していただく必要があります。



国土交通省による生活道路の交通安全対策への支援

技術的支援：ビッグデータ等を活用した分析結果の提供

ETC2.0のビッグデータ等の活用により潜在的な危険箇所を特定し、速度抑制や通過交通進入抑制の対策が実施できます。

[これまで]

事故発生箇所に対する 対症療法型対策



[ビッグデータ等の活用により]

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特定

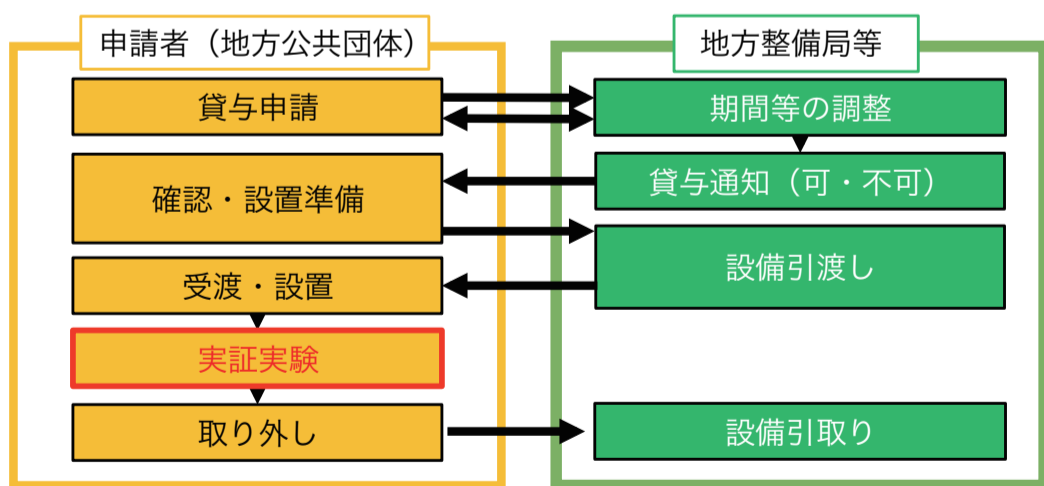
⇒効果的、効率的な対策の立案、実施が可能



技術的支援：可搬型ハンプの貸出し

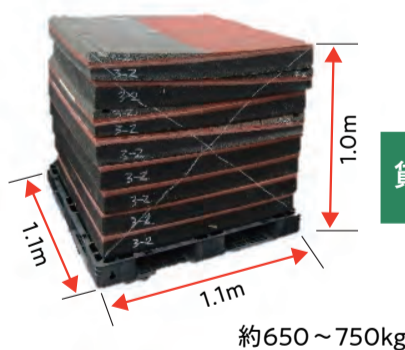
国土交通省(地方整備局等)において、可搬型ハンプの貸出しを実施

●可搬型ハンプの利用手順



※引渡し場所と設置地区間の運搬費及び設置・撤去費は、申請者の負担です。

■ 輸送時の荷姿(1セット)



■ 設置例



※2セット使用

生活道路におけるハンプ・狭さくの設置事例集

(国土交通省 国土技術政策総合研究所)

生活道路における物理的デバイス(ハンプ・狭さく)に関する設置の工夫や合意形成のポイントについてまとめた事例集です。ホームページでもご覧いただけます。



事例集はこちら



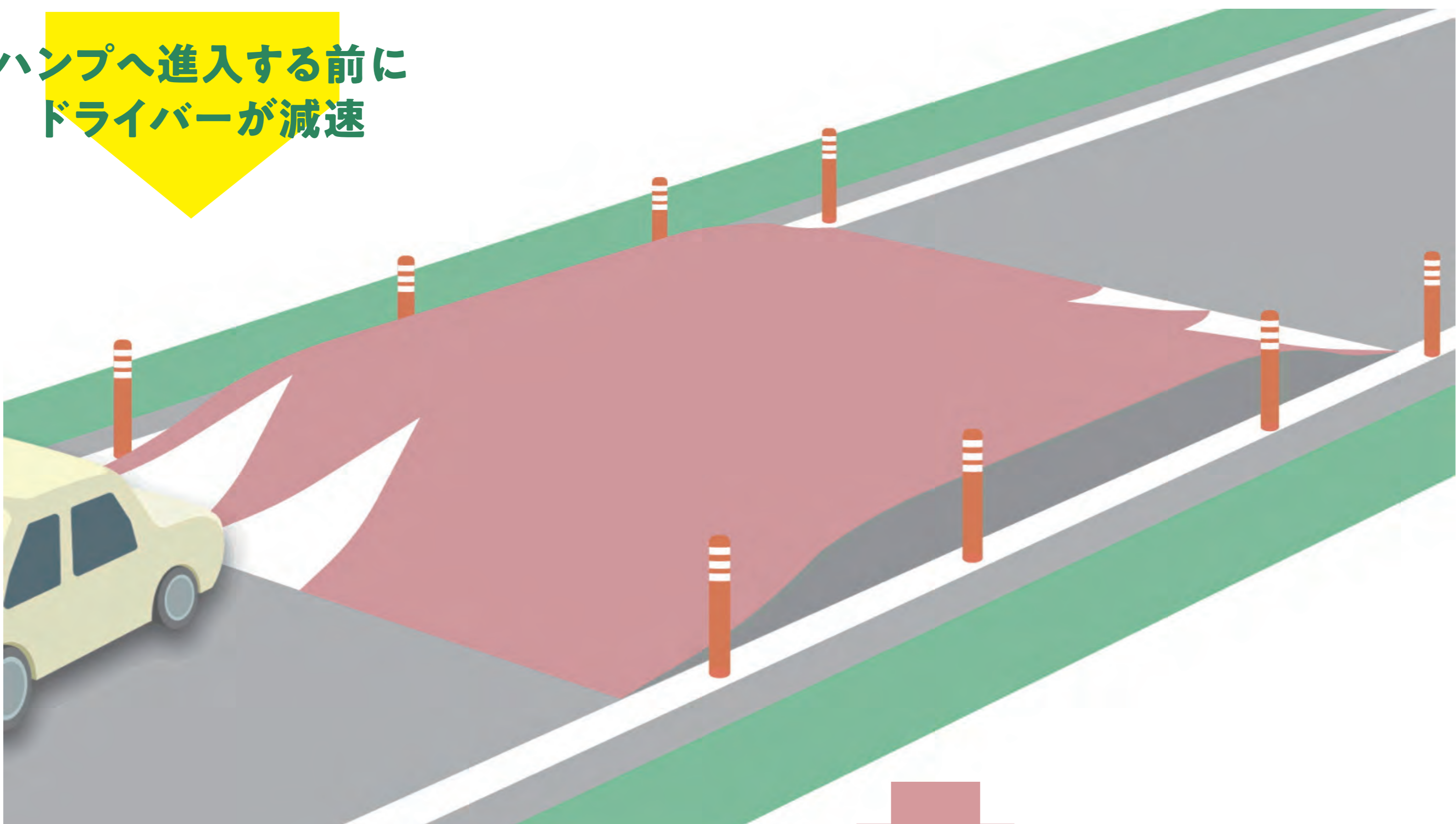
生活道路の交通安全向上に向けた 物理的デバイス

ハンプ

ハンプとは、自動車を減速させて歩行者・自転車の安全な通行を確保することを目的に設置するものです。

路面をなめらかに盛り上げて、ドライバーに不快感を与え、速度を落とさせることをねらっています。

ハンプへ進入する前に
ドライバーが減速



車両がハンプを
通過するときにも減速

