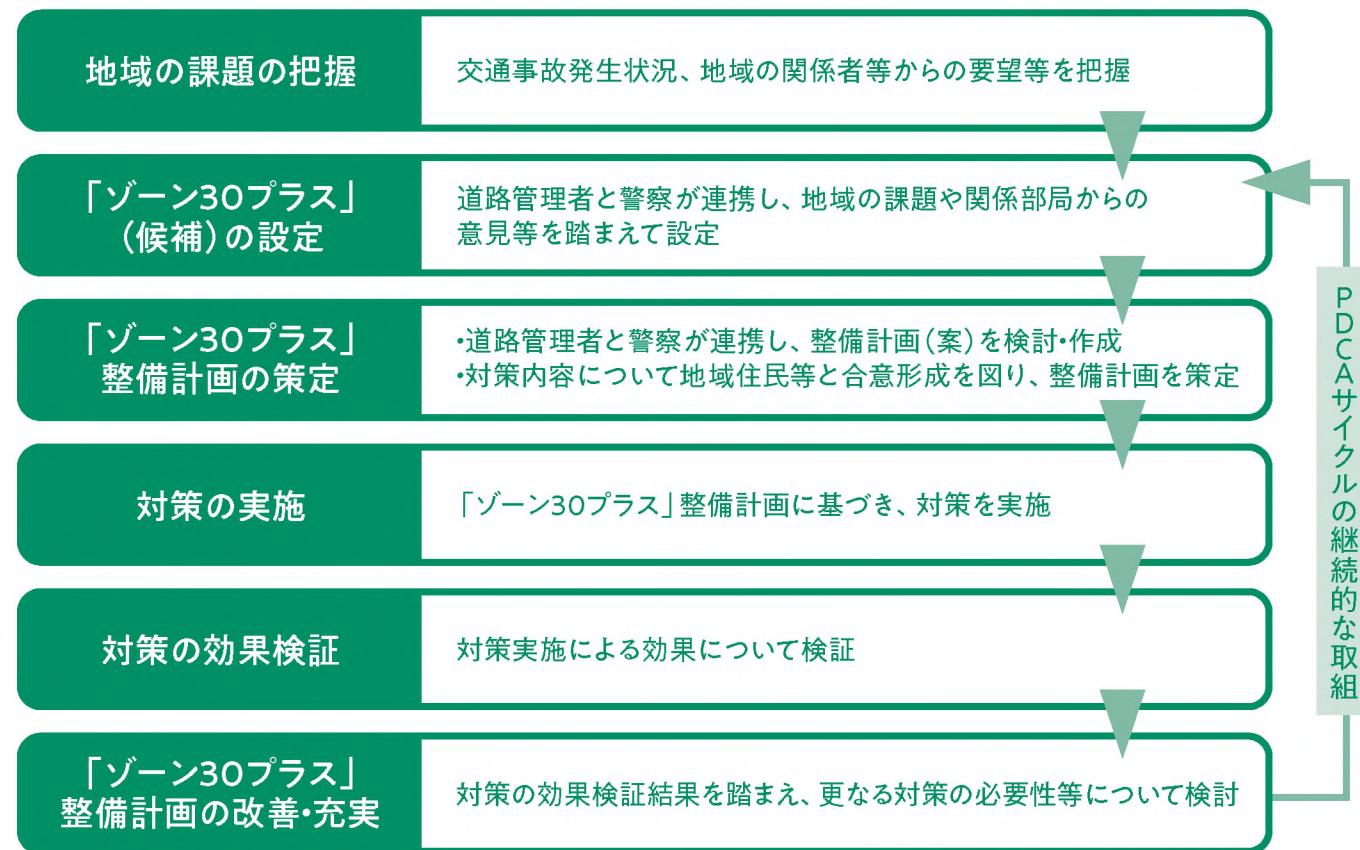


「ゾーン30プラス」の取組フロー (道路管理者・警察)



「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。

「生活道路の交通安全対策ポータル」でも役に立つ情報を発信中

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>



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！



歩行者の飛び出し等に
より一層の注意をお願いします！

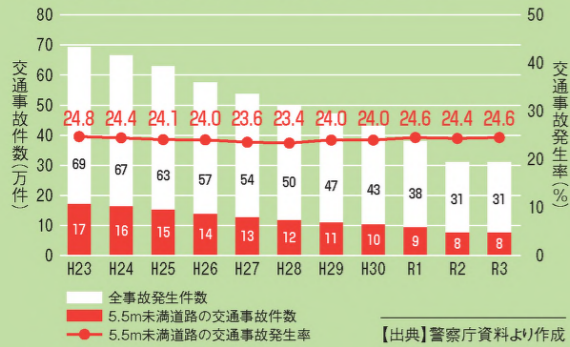
抜け道としての利用は
ご遠慮ください！

「ゾーン30プラス」の必要性

●生活道路における交通事故の発生状況

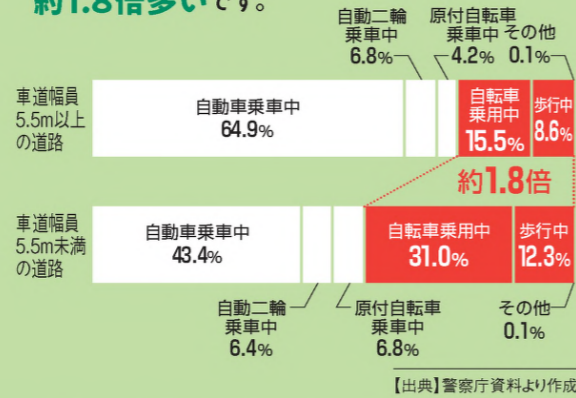
交通事故発生件数と車道幅員5.5m未満道路の交通事故発生率の推移

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。



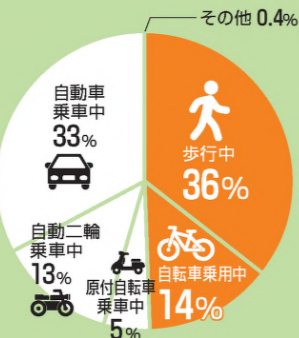
車道幅員別・状態別交通事故死傷者数(令和3年中)

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。



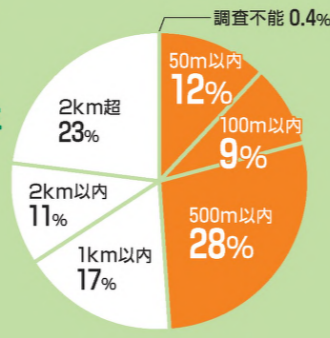
交通事故死者の状態別割合(令和3年中)

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)

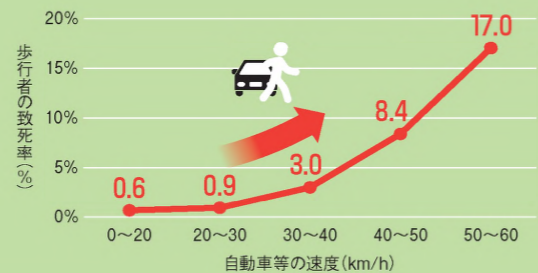
歩行中・自転車乗用中の交通死亡事故の、約半数は**自宅から500m以内**で発生しています。



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。

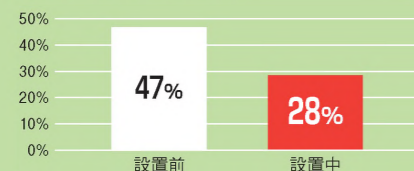
【出典】警察庁資料より作成
※1 「自動車等」とは、自動車、自動二輪及び原動機付自転車をいう。
※2 平成29年から令和3年までに車道幅員5.5m未満の道路の単路で発生した人対車両事故の分析による。
※3 致死率とは、死傷者数に対する死者数の割合をいう。



●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)

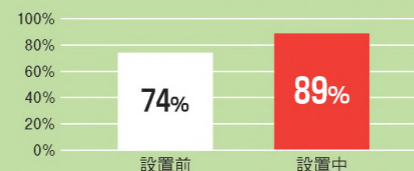
30km/hを超えて走行した自動車の割合

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。

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」とハンパ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。



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

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制する構造物です。

速度抑制対策



ハンパ

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、ハンパと横断歩道を組み合わせた構造物です。



狭さく

車道の通行部分を局部的に狭くし、車両の速度を抑制する構造物です。



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物です。



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物です。



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

ゾーン30プラス



- 進入抑制対策
- 速度抑制対策