

生活道路交通安全対策について

「ゾーン30プラス」

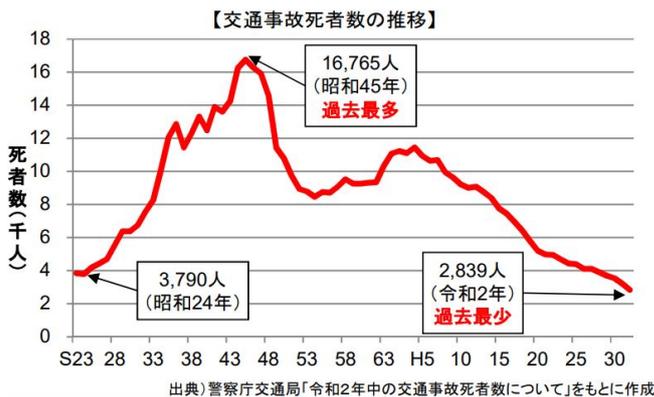
令和7年5月21日

国土交通省 近畿地方整備局 滋賀国道事務所

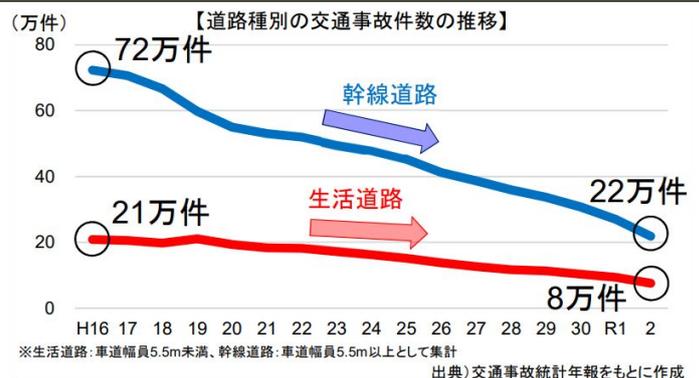
Ministry of Land, Infrastructure, Transport and Tourism

1. 生活道路の事故状況

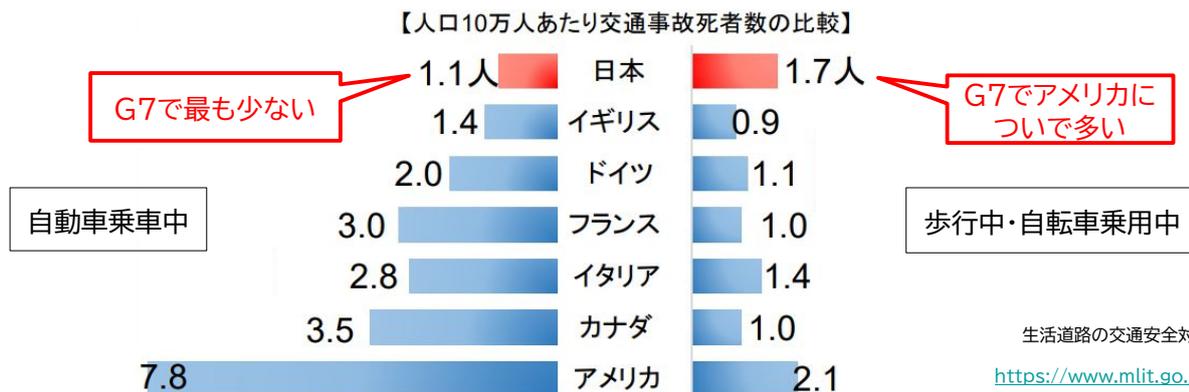
○交通事故死者数はS23年以降の統計で最小



○幹線道路に比べて生活道路の死傷事故件数の減少幅は小さい

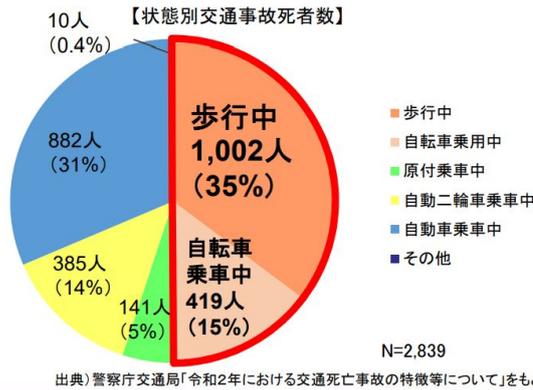


○自動車乗車中はG7で最も安全、歩行中・自転車乗車中はG7でアメリカについて多い



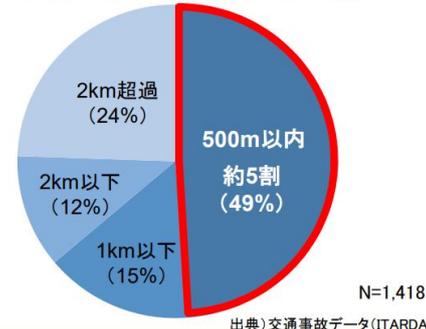
1. 生活道路の事故状況

○歩行者・自転車乗車中が死者数全体の約半数



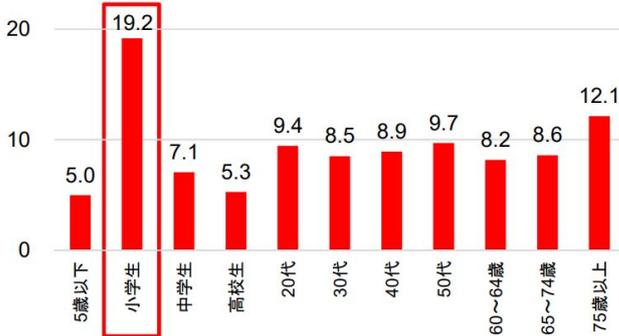
○歩行者・自転車乗車中の死者数の約半数が自宅から500m以内で発生

【自宅からの距離別死者数(歩行者・自転車)】

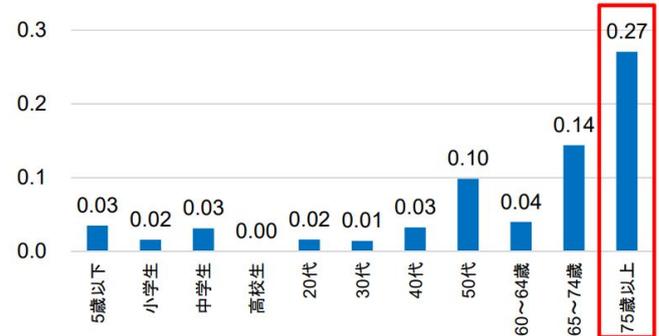


○生活道路の人口あたりの事故件数は、死傷事故件数では小学生、死亡事故件数では75歳以上が高い

【人口10万人あたりの年代別死傷事故件数(令和元年)】



【人口10万人あたりの年代別死亡事故件数(令和元年)】

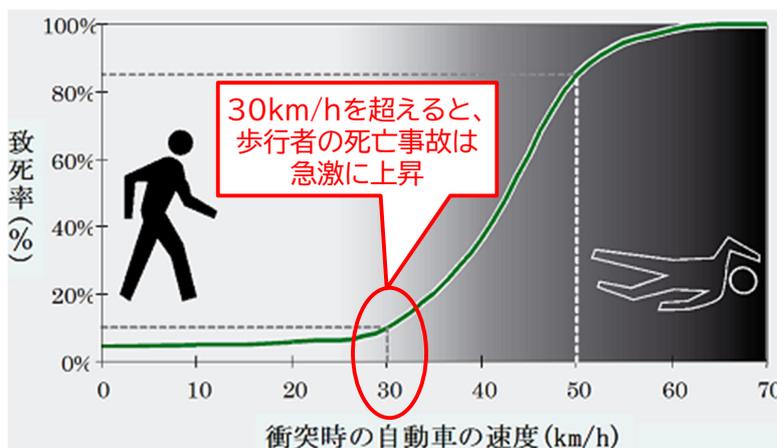


2. 生活道路における速度抑制の必要性

- 衝突速度が30km/hを超えると歩行者の致死率が急激に上昇する。
- 衝突速度が30km/hを超えた場合の死亡事故の発生率は30km/h未満の事故よりはるかに多い。

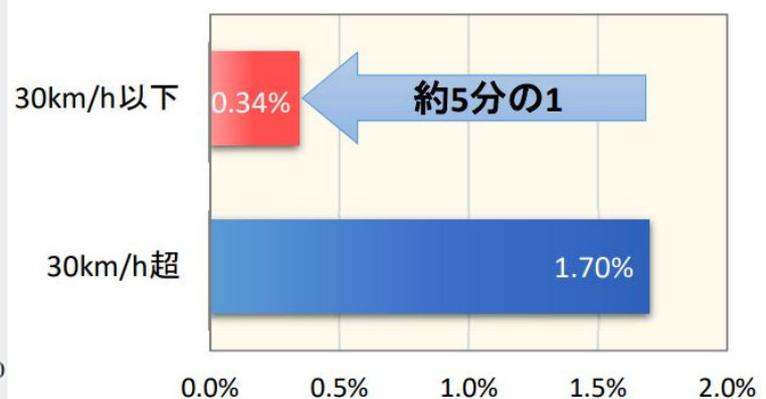
生活道路では30km/h未満に速度抑制を図る対策が重要

【生活道路における速度抑制の必要性】



出典: 速度マネジメント報告書(世界保健機構)

【生活道路の速度別の死亡事故確率】



出典: 交通事故データ(ITARDA:令和2年データ)

3. 生活道路対策施策「ゾーン30プラス」

ゾーン30
プラス

- 生活道路の交通安全に係る新たな連携施策として、「ゾーン30プラス」が開始(令和3年8月:警察庁・国土交通省通知)
- これまで生活道路対策として推進してきた「生活道路対策エリア」に代わる新たな施策

警察による低速度規制 (ゾーン30)



道路管理者による物理的デバイス設置



ゾーン30プラス シンボルマーク(全国統一)
【登録箇所はエリア入口に原則設置】



施策目的

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

登録要件

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基本的なコンセプトに対する地域住民の同意が得られ、以下に該当する区域から警察と道路管理者が協議によって設定

- ①ゾーン30区域が実施されている、もしくは実施が予定されるエリア
- ②警察・道路管理者・地域の関係者等の間で物理的デバイスの設置について検討・実施されている、もしくは実施を予定するエリア

整備計画策定

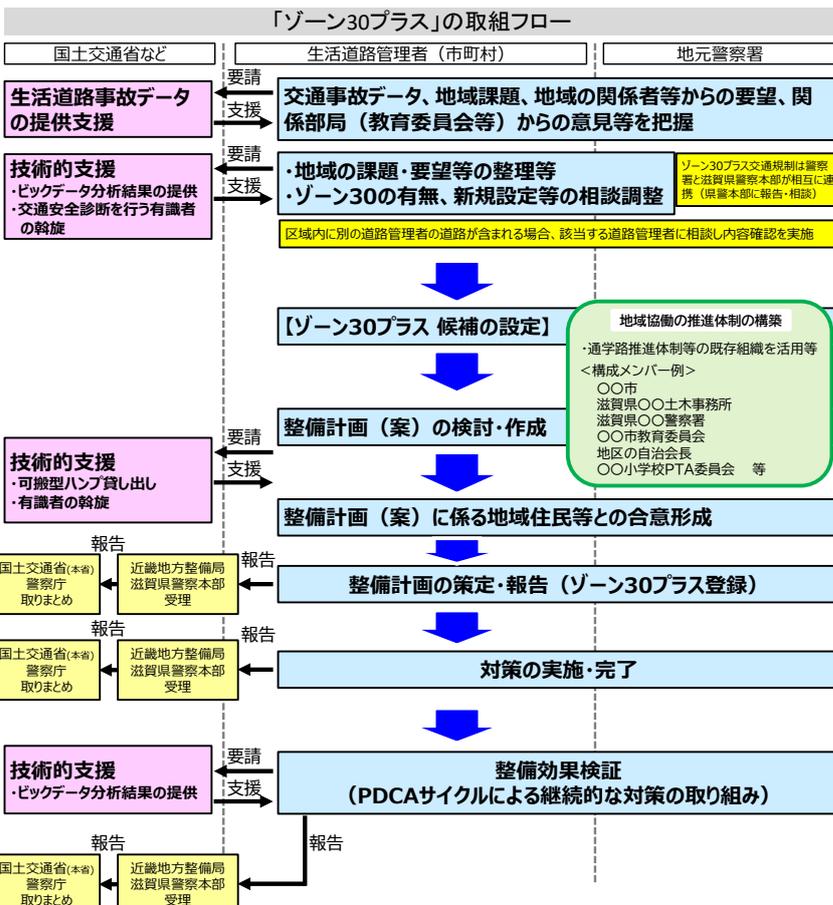
- 警察および道路管理者は、交通事故発生状況や地域の課題、地域の関係者等の要望等を踏まえて、「ゾーン30プラス」の整備計画を共同で策定し、それぞれ都道府県警察本部および地方整備局に対して報告(計画報告によりエリア登録)
- 既存の「生活道路対策エリア」・・・ゾーン30があるが物理的デバイスが設置されていない区域は早急に整備計画を立案
 - 既存の「ゾーン30エリア」・・・物理的デバイスが設置されていない区域は早急に整備計画を立案
 - 上記以外・・・地域の関係者等が対策を望む区域について積極的に「ゾーン30プラス」整備を検討

「生活道路対策エリア」に対して実施してきた道路交通環境安全推進連絡会議による技術的支援等は「ゾーン30プラス」で継続

3. 生活道路対策施策「ゾーン30プラス」

ゾーン30
プラス

【参考】「ゾーン30プラス」取組フローと整備計画様式



「ゾーン30プラス」整備計画(記載例)

「ゾーン30プラス」整備計画(記載例)

「既存の地図等を利用して、整備区域とその区域における対策内容、通学路等を図面に記入してください。※道路は公道(公共)の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0年〇月〇日

○警察署 ○市役所 ○国道事務所 ○県〇土木事務所

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

● 対象外

○ 対象中

○ 対象予定

管理番号	都道府県名	市町村名	地区名	整備計画作成年月	連携体制/構成メンバー
	〇〇県	〇〇市	〇〇	R4.1	〇〇市交通安全協議会 ※既存の組織を活用

ソフト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

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	R4.1	R4.8
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プラス交通規制(道路標識)	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	全て合意済	R4.1	R4.1
14	ハットロール	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	協議前	R4.5	R6.10
16	シケイン(クランク型)	1	全て合意済	R4.5	R6.10
17	歩道直線	1	全て合意済	R4.8	R6.7

【最終等における計画^{※1}】

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

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月付警察庁交通連携、国土交通省)の「7 留意事項」(4)に該当する対策

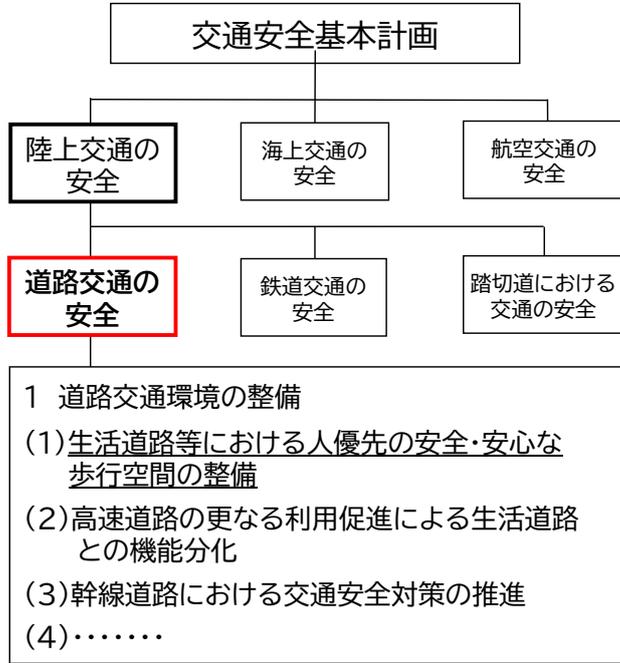
4. 上位計画における生活道路対策の位置づけ

第11次交通安全基本計画（令和3年3月29日決定 計画期間:令和3～7年度）

【全国目標】

- 令和7年までに死者数を2,000人以下にする(令和2年:2,839人⇒約3割減少)
- 歩行中・自転車乗車中の死者数を、全体の減少割合以上の割合で減少させる

■交通安全基本計画(全体像)



■交通安全基本計画とは？

交通安全対策基本法に基づき、陸上、海上及び航空交通の安全に関する総合的かつ長期的な施策の大綱等を定めるもの

<第11次交通安全基本計画における目標(道路交通の安全)>

- ①令和7年までに24時間死者数を2,000人以下とし、世界一安全な道路交通を実現する。
- ②令和7年までに重傷者数を22,000人以下にする。

諸外国と比べて歩行中及び自転車乗用中の死者数の構成率が高いことから、道路交通事故死者数全体の減少割合以上の割合で歩行中及び自転車乗用中の死者数を減少させるよう取り組むものとする。

上記の目的を達成するため、国の関係行政機関及び地方公共団体は、国民の理解と協力の下、諸施策を総合的かつ強力に推進する。

4. 上位計画における生活道路対策の位置づけ

国土交通省生産性革命プロジェクト(平成28年～)

- 国土交通省では、平成28年を社会全体の生産性向上につながる取組を加速化する「生産性革命元年」と位置付け、20の「生産性革命プロジェクト」を選定
- 「ビッグデータを活用した交通安全対策」が「未来型」投資・新技術で生産性を高めるプロジェクトとして選定

生産性革命プロジェクト

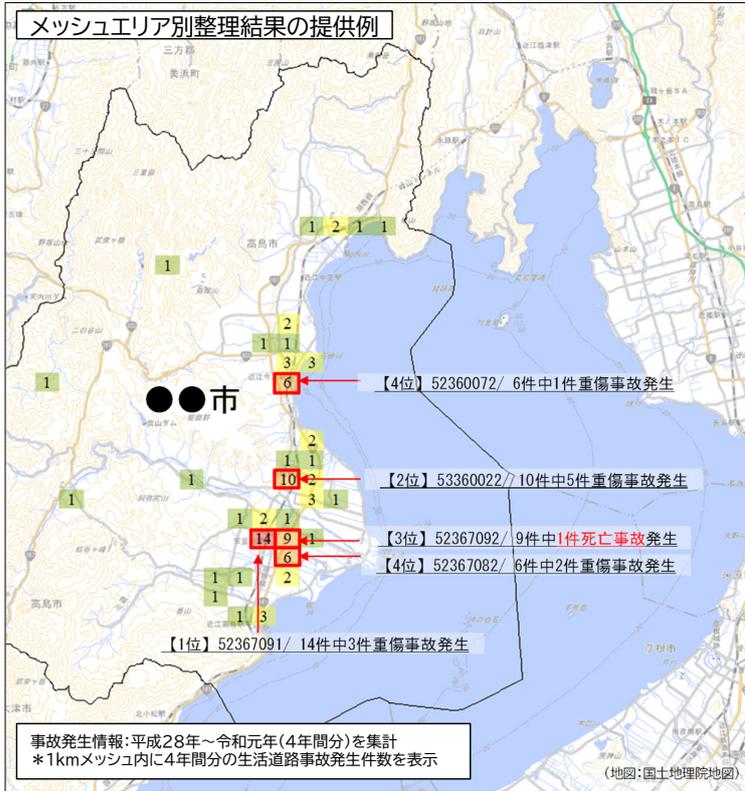
- 01 ピンポイント渋滞対策
- 02 高速道路を賢く使う料金
- 04 コンパクト・プラス・ネットワーク
- 06 インフラメンテナンス革命
- 13 道路の物流イノベーション
- 17 **ビッグデータを活用した交通安全対策**
- 20 気象ビジネス市場の創出

5. 生活道路対策の事故データ提供支援

○「交通事故・生活道路統合データ(交通事故総合分析センター)※」を用いた、生活道路における死傷事故データについて整理結果を提供(メッシュ単位結果・発生位置と事故類型等)。

※H28以降の生活道路の事故が整理されたデータベース(毎年更新)

◆交通事故・生活道路統合データの整理結果提供

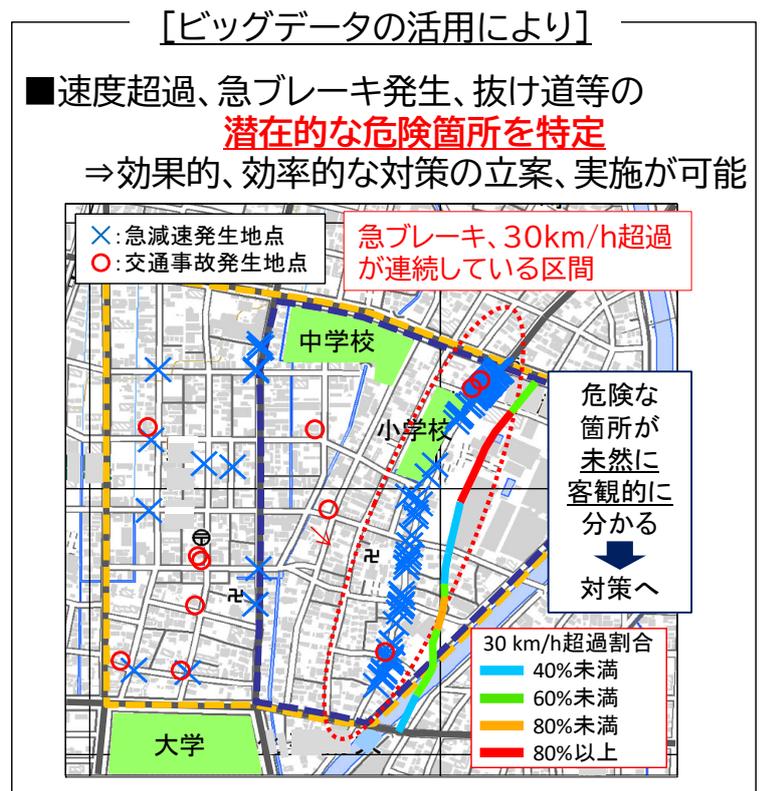


6. 生活道路対策の技術的支援

ゾーン30
プラス

ビッグデータを活用した交通安全対策(国土交通省生産性革命プロジェクト)

○ビッグデータ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を実施可能



6. 生活道路対策の技術的支援

ゾーン30
プラス

【ゾーン30プラス技術的支援】エリア内の交通状況分析・現地点検

- ETC2.0のビッグデータを活用し**急減速の集中**や**速度状況**、**抜け道利用**などエリア内の課題を**分析・提供**。
- エリア内における課題内容や課題箇所を特定するべく、**有識者を斡旋し、現地点検を補助**

◆ビックデータを用いたエリア内の分析(例:滋賀県長浜市神照地区)



◆合同現地点検による課題内容・課題箇所の特定



例 京都府八幡市 美濃山小学校地区 例 奈良県大和高田市 陸西校区大谷地区

合同現地点検写真 参考:国土交通省「生活道路対策エリアの取組(具体事例)」 <https://www.mlit.go.jp/road/road/traffic/sesaku/svokai-torikumi.html> - 10 -

・ETC2.0プローブデータを用いた現地の速度や急減速情報の分析・提供 (国土交通省支援)
・速度が高い区間、急ブレーキが多い区間、通行量が多い区間、抜け道ルートなどを明確化。

・現地点検における有識者を斡旋し共同で点検 (国土交通省支援)
・ビックデータによる分析結果を中心に、対策エリア内を実際に把握・点検することで、現状課題を明確化。
・役割や管理境界の異なる関係機関の間で情報や認識を共有することで、スムーズな対策方針の決定・進捗を図る。

6. 生活道路対策の技術的支援

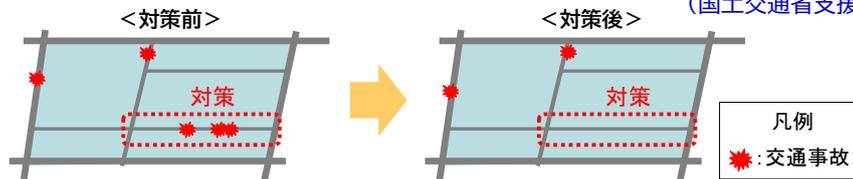
ゾーン30
プラス

【ゾーン30プラス技術的支援】対策後の効果検証

- 対策後の**効果検証**において、交通事故や急ブレーキの発生状況、走行速度などの変化をビックデータ等を用いて分析し提供。

《データに基づく評価例》

- エリア内の交通事故・急ブレーキ・速度が減少 (事故データ、プローブデータを活用) (国土交通省支援)



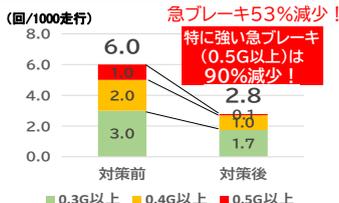
対策範囲での交通事故件数の変動



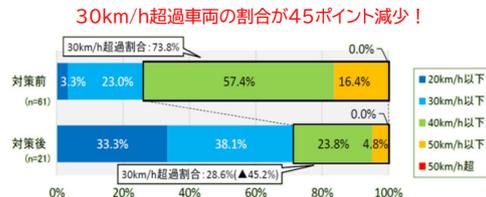
対策範囲での平均速度の変動



対策範囲での急減速発生率の変動



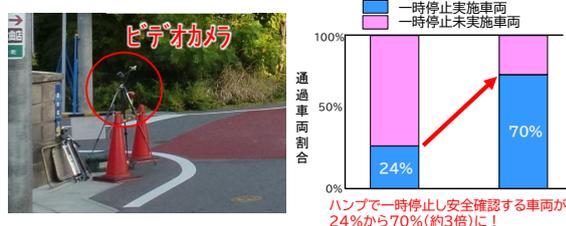
対策範囲での30km/h超過車両割合の変動



《実態調査やアンケート等に基づく評価例》

- ビデオ調査による挙動等の回数比較

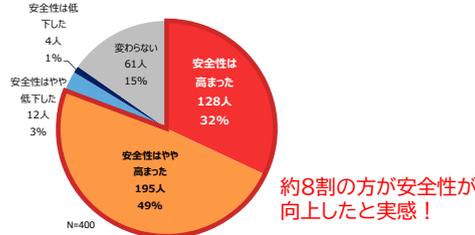
例:ハンブ設置箇所前での一時停止車両割合



- 周辺住民へのアンケートや聞き取り調査

例:地域住民へのアンケート調査結果

Q:対策を実施したことで車の速度が低下し安全性が高まりましたか?

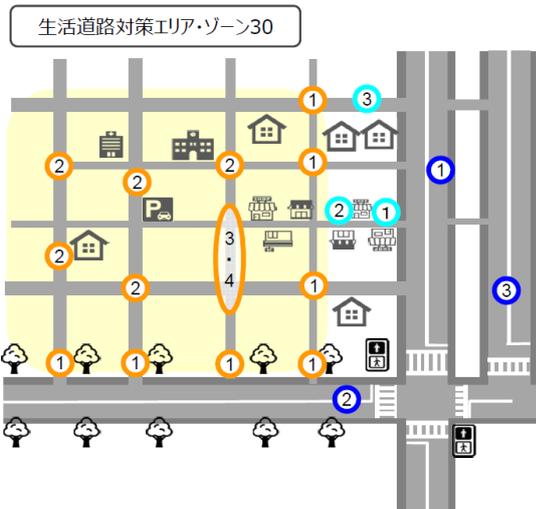


7. 生活道路対策の検討

交通安全対策の検討

- 交通状況分析や現地点検により抽出されたエリア内の課題内容や課題箇所に応じて**対策を検討**
- 対策案については、**地域住民と合意形成を行った上で決定する**
- 生活道路対策における**代表的な対策例**としては、以下に示すような対策が挙げられる

ゾーン30プラスでは物理的デバイスは必須



II エリア(面的)対策

① 進入口を入りにくくするための対策 例: スムース歩道、ライジングボラード		② 走行速度を抑制するための対策 例: ハンプ、狭さく、シケイン、ブロック舗装	
スムース歩道	ライジングボラード	ハンプ	狭さく
③ 歩行者の空間を確保するための対策 例: 防護柵、路肩のカラー舗装		④ 歩行者・自転車の空間を優先して確保するための対策	
防護柵	路肩のカラー舗装		
		(イメージ)	

I 局所的対策

対策例: ①防護柵の設置、②歩行者と自転車の利用空間の分離、③無電柱化 等

●歩行者と自転車利用空間の分離例



●無電柱化の例



III 幹線道路対策

対策例: ①車線の拡幅・歩道の整備、②右折レーン設置、③バイパスの整備 等

●車線の拡幅・歩道の整備例



●右折レーンの設置例



出典: 国土交通省「生活道路のエリア等の交通安全対策の展開について」 <https://www.mlit.go.jp/policy/shingikai/content/001304560.pdf> - 12 -

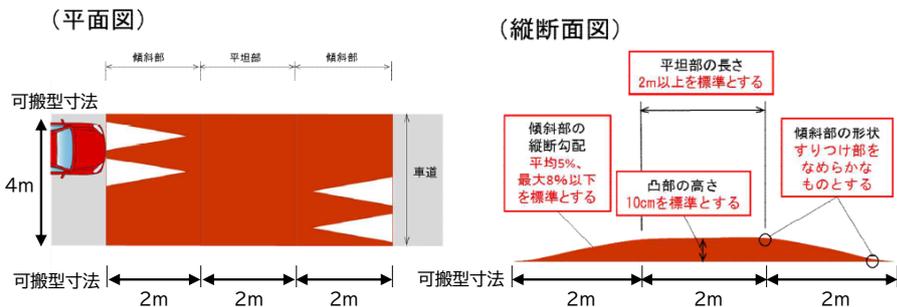
8. 可搬型ハンプの貸し出し

ゾーン30プラス

可搬型ハンプの貸し出しによる実証実験

- 生活道路の速度抑制に効果が発揮される「ハンプ」についてはH28.3に「凸部、狭さく部および屈曲部の設置に関する技術基準」が定められ、ハンプによる標準的な構造が決定
- 国土交通省では、騒音等の不具合が生じないことを体感して頂くため、上記技術基準に対応した「可搬型ハンプの貸し出し」を行っており、**実証実験による自治体による設置の判断や合意形成を行いやすい環境を構築している**

◆標準的なハンプの構造の規定



◆可搬型ハンプによる実証実験例



大阪府高槻市の可搬型ハンプレンタル設置実験

◆可搬型ハンプのレンタル手続き

可搬型ハンプのレンタルは無料
(レンタル期間は約1ヶ月※が一般)

【自治体負担】
・ハンプ本体の運搬費(往復)
・設置および撤去工事費
・現地の安全設備(注意喚起看板)等

管理第一課入相談連絡
滋賀国道事務所

➡

使用計画書類を受領
仮予約

➡

に使用計画書類提出
滋賀国道事務所

➡

近畿地方整備局 受付

➡

近畿技術事務所より
申請書類を送付

➡

貸与契約を締結
申請書類を提出

➡

近畿技術事務所と調整
(運搬方法・受取
使用・返却)

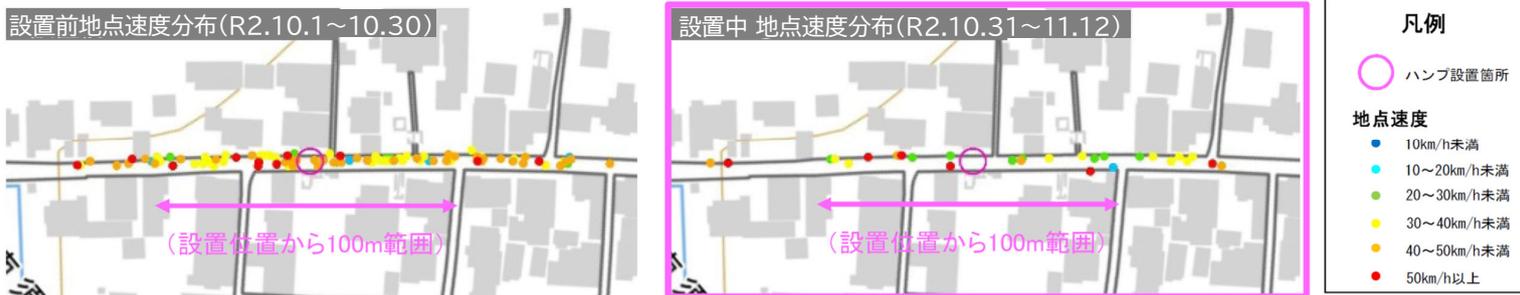
※近畿地方整備局管内で取り扱う基数に限られ、複数市町の申し込み等があることから、1ヶ月程度でのレンタルになる場合が多い。長期レンタルは予約状況等との相談となる。
Tel 077-523-1764

8. 可搬型ハンプの貸し出し

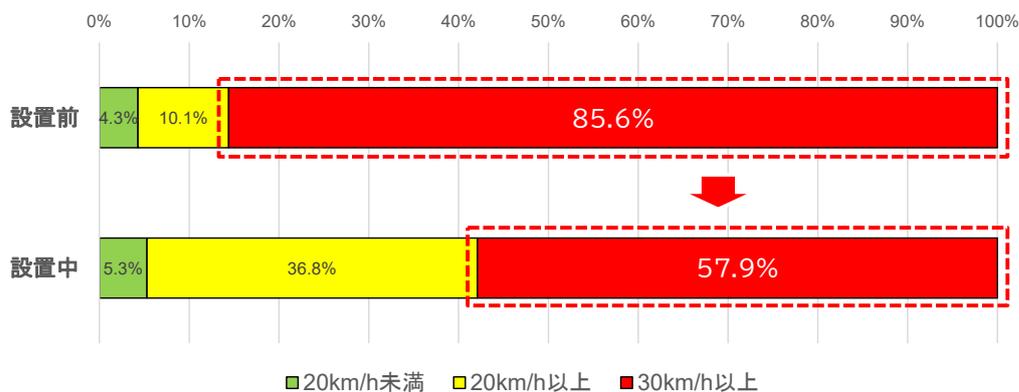
可搬型ハンプの貸し出しによる実証実験例(滋賀県東近江市須田地区)

- 令和2年11月に滋賀県東近江市 須田地区で可搬型ハンプの設置による実験を実施(R2.10.31~R2.11.26※)
- 30km/h超過車両割合が85.6%から57.9%と減少し、速度抑制効果の発現を確認

※可搬型ハンプ1基を候補2箇所で期間を分割(10.31~11.12、11.14~11.26)して実験



▼走行速度割合の変化



30km/h以上の割合が減少
(85.6%⇒57.9%)

【補足】
地点速度：
ETC2.0 走行履歴のうち、
100m走行後もしくは200m走行後
によって蓄積されたデータ
による地点の瞬間速度。

9. 対策メニュー例

進入口を入りにくくする



走行速度を抑制する

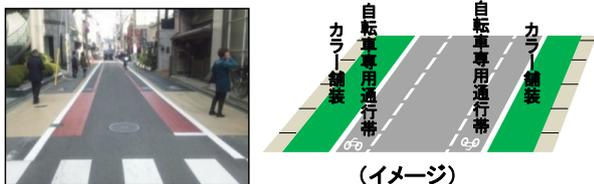


○公安委員会により実施される交通規制、交通管制及び交通指導取締りと連携

ゾーン30
(都道府県公安委員会)



歩行者・自転車の幅員を優先して確保する



危険箇所を対策する



9. 対策メニュー例

①ハンブ（スムーズ横断歩道）

○車道方向にはハンブ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なくなりスムーズに通行可能

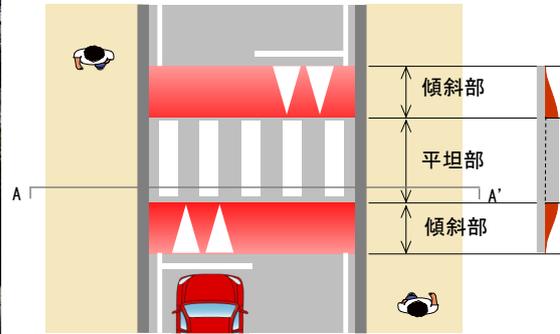


※埼玉大学 交通・計画グループ提供

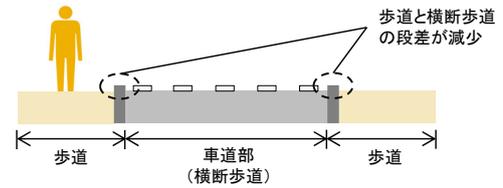
[平面図]

[断面図(車道方向)]

=凸部(ハンブ)の構造



[断面図(横断方向:A-A')]



9. 対策メニュー例

②狭さく

○車道幅員を狭くすることで、速度抑制や通過交通の流入抑制を図る

(大阪府箕面市)



(大阪府大阪市城東区)



9. 対策メニュー例

③シケイン

○平面線形をクランク状やS字状にして運転者に左右のハンドル操作を強いることで、走行速度の抑制を図る

(兵庫県伊丹市)



(大阪府高槻市)



- 18 -

9. 対策メニュー例

④ライジングボラード

○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

- 19 -