

通学路交通安全対策と 「ゾーン30プラス」のすすめ

国土交通省 道路局 環境安全・防災課
道路交通安全対策室

小川 裕樹

1. 通学路交通安全対策の取組状況

2. 「ゾーン30プラス」のすすめ

○発生日時: 令和3年6月28日(月) 午後3時23分頃

○発生場所: 千葉県八街市八街は2番地先の市道
やちまた やちまた

○事故状況: 下校中の小学生の列に大型トラックが衝突し、2名死亡、重傷3名

○発生場所: 千葉県八街市八街は2番地先(やちまたしやちまた)

○路線名: 市道住野16号線

○発生日時: 令和3年6月28日(月)15時23分頃

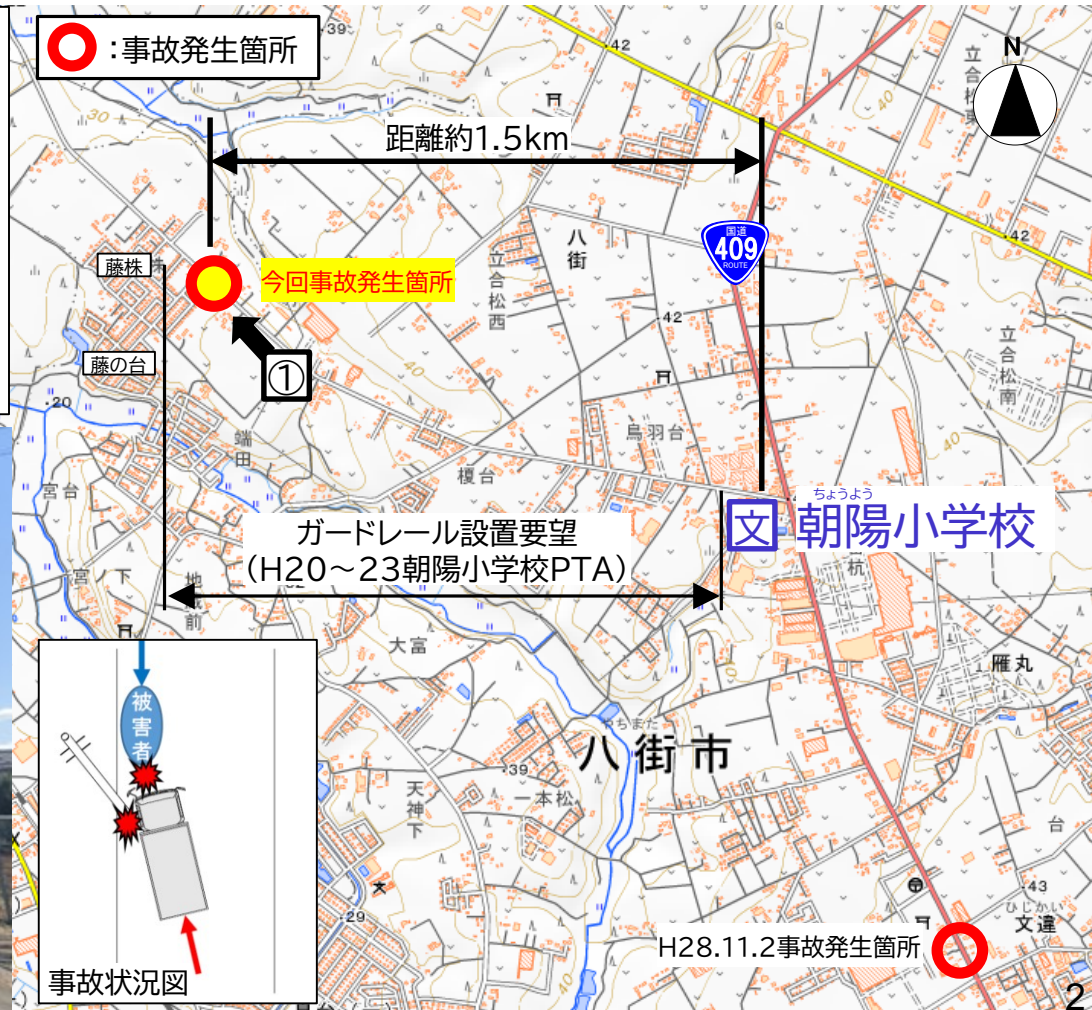
○事故概要: 下校途中の児童の列に大型トラックが突っ込み、
2名が死亡、重傷3名

○現況幅員構成 全幅約7m(中央線・外側線:無)

歩道:無、防護柵:無

○交安法指定:無

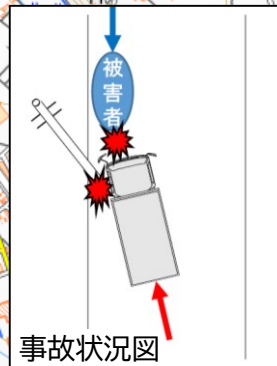
○通学路指定: 学校指定



写真① 至 藤株・藤の台



事故発生箇所



事故状況図

八街市での事故を受けた政府の動き

○ 令和3年6月30日

【第1回】交通安全対策に関する関係閣僚会議

- ・ 事故概要の共有

○ 令和3年8月4日

【第2回】交通安全対策に関する関係閣僚会議

- ・ 「通学路等における交通安全の確保及び飲酒運転の根絶に係る緊急対策」を決定

○ 令和3年12月24日

【第3回】交通安全対策に関する関係閣僚会議

- ・ 「通学路等における交通安全の確保及び飲酒運転の根絶に係る緊急対策」に基づく主な施策の進捗状況を報告（10月末時点の対策必要箇所数の概数）

＜全体：約72,000箇所、道路管理者による対策箇所：約37,000箇所＞

- ※ 前日（令和3年12月23日）、【第1回】通学路等における交通安全の確保及び飲酒運転の根絶に係る緊急対策に関するワーキングチームを持ち回り開催

○ 令和4年6月28日

【第2回】通学路等における交通安全の確保及び飲酒運転の根絶に係る緊急対策に関するワーキングチーム

- ・ 「通学路等における交通安全の確保及び飲酒運転の根絶に係る緊急対策」に基づく主な施策の進捗状況を報告

通学路等における交通安全の確保及び飲酒運転の根絶に係る緊急対策の概要

1. 通学路等における交通安全の確保

(1) 通学路における合同点検の実施及び対策必要箇所の抽出

- 全国の市町村（特別区を含む。以下同じ。）立小学校の通学路を対象に合同点検を実施。
 - 放課後児童クラブの来所・帰宅経路についても、市町村立小学校が行う合同点検を踏まえつつ、安全点検を実施。
 - これまで危険・要注意箇所として、道路が狭い、見通しが悪い等を例示していたところ、このような箇所に加え、
 - ・ 見通しのよい道路や幹線道路の抜け道となっている道路など車の速度が上がりやすい箇所や大型車の進入が多い箇所
 - ・ 過去に事故に至らなくてもヒヤリハット事例があった箇所
 - ・ 保護者、見守り活動者、地域住民等から市町村への改善要請があった箇所
- 等の観点も踏まえ、危険箇所をリストアップし、合同点検及び対策必要箇所の抽出を令和3年9月末までを目途に実施。



(2) 合同点検で抽出した対策必要箇所の対策案の検討・作成

- (1)で抽出した対策必要箇所について、令和3年10月末までを目途に対策案を検討・作成。
- 速度規制や登下校時間帯に限った車両通行止め、通学路の変更、スクールガード等による登下校時の見守り活動の実施等によるソフト面での対策に加え、歩道やガードレール、信号機、横断歩道等の交通安全施設等の整備等によるハード面での対策を適切に組み合わせるなど、地域の実情に対応した、効果的な対策を検討し、可能なものから速やかに実施。

(3) 子供の安全な通行を確保するための道路交通環境の整備の推進

- 歩道の設置・拡充、歩行者と自動車・自転車の利用空間の分離、ガードレール等の防護柵などの交通安全施設等の整備、無電柱化、踏切対策など、子供の視点に立った交通安全対策を推進。
- 信号機の歩車分離化、信号灯器のLED化、横断歩道の設置・更新、路側帯の設置・拡幅、標識の高輝度化等を行うなど、子供の安全な通行空間を確保するための交通安全施設等の整備。
- ゾーン30※1をはじめとする低速度規制を的確に実施するとともに、効果的にハンブ等の物理的デバイスの設置を進め、通学路等における速度抑制・通過交通の進入抑制対策を推進。
- スクールゾーンを設定するほか、登下校時間帯に限った車両通行止めをはじめとする各種交通規制を的確に実施するとともに、当該規制の実効性を確保するため、登下校時間帯に重点を置いた、交通事故抑止に資する交通指導取締りを推進。



(4) 「可搬式速度違反自動取締装置」の更なる整備の推進及び効果的な速度違反取締り

- 幅員が狭い道路でも活用できる「可搬式速度違反自動取締装置」の更なる整備を推進するなどして効果的な速度違反取締りを行い、速度規制の実効性を確保。



(5) 子供を始めとする歩行者の安全確保のための交通安全教育・指導取締り

- 横断する意思を明確に伝えるなど自ら安全を守るための交通行動を促す交通安全教育等。

※1 区域を設定して最高速度30Km/hの区域内における速度を規制するとともに、ハンブや狭さくといった物理的デバイスの設置による生活道路対策を推進するもの。

通学路等における交通安全の確保及び飲酒運転の根絶に係る緊急対策の概要

(6) 登下校時の子供の安全確保

- スクールガード・リーダーの活動に係る支援等スクールガードの見守り活動の支援、通学環境の違いや道路事情など地域の実情や特性が異なることに十分に配慮した地域公共交通やスクールバスの活用の検討等の通学環境の整備等、地域の特性・必要性に応じた対策を講じる。

(7) 「未就学児等及び高齢運転者の交通安全緊急対策」に基づく安全安心な歩行空間の確保

- 引き続き取組を行うとともに、対策必要箇所のうち、対策未完了の箇所は、早期完了に向けて、対策の着実な実施を推進。

2. 飲酒運転の根絶

(1) 安全運転管理者の未選任事業所の一掃等、飲酒運転の根絶に向けた使用者対策の強化

- 安全運転管理者が確実に選任されるよう、関係省庁が連携して、業界に対する選任義務等の周知を行うなど、未選任事業所の一掃を図る。
- 自動車保管場所証明業務との連携等により未選任事業所の効果的・効率的な把握にも努めつつ、安全運転管理者の選任状況について、都道府県警察のウェブサイト上での公開により選任の促進を実施。
- 乗車前後におけるアルコール検知器を活用した酒気帯びの有無の確認の促進やドライブレコーダーを活用した交通安全教育の推進等、安全運転管理者が行う安全運転管理業務の内容の充実を図ることにより、**業務に使用する自動車の使用者における義務の徹底や対策の拡充等を図り、飲酒運転の根絶に向けた取組を推進。**

(2) 飲酒運転の根絶に向けた交通安全教育及び広報啓発活動等の推進

- 映像機器や飲酒体験ゴーグルを活用した参加・体験型の交通安全教育を推進。
- 「ハンドルキーパー運動」^{※2}への参加を広く国民に呼び掛けるなど、関係機関・団体等と連携して「飲酒運転を絶対にしない、させない」という国民の規範意識の更なる向上を図る。



(3) 飲酒運転等の根絶に向けた取締りの一層の強化

- 違反や交通事故の実態等を分析し、取締りの時間、場所等について方針を策定するとともに、不断の効果検証を行うといったPDCAサイクルに基づく管理を行い、飲酒運転に対する取締りを一層強化するほか、飲酒運転取締り機材について整備を図る。
- 車両等の提供、酒類の提供及び要求・依頼しての同乗や教唆行為、飲酒運転の下命、容認行為について確実な立件に努める。

(4) 運送事業用自動車での飲酒運転根絶に向けた取組強化

- 運送事業者による飲酒運転対策の優良事例について、他の運送事業者でも実施できるように詳細な調査を行い、その結果を情報共有することにより、運送事業者による更なる飲酒運転対策を促す。
- 運転者の指導・監督時の実施マニュアルにアルコール依存症関係の記載について拡充することや、アルコールインターロック装置に関して運送事業者への情報提供等による普及促進を図ることにより、飲酒傾向の強い運転者への対策を講じる。

3. その他

- 関係省庁の局長級をメンバーとするワーキングチームを設置し、フォローアップを実施。
- 春・秋の全国交通安全運動を始めとする交通安全の普及啓発等の機会を通じて関係者に周知。

※2 自動車によりグループで酒類提供飲食店に来たときは、その飲食店の協力を得て、グループ内で酒を飲まず他の者を安全に自宅まで送る者（「ハンドルキーパー」）を決め、飲酒運転を根絶しようという運動。

八街市での事故を受けた通学路合同点検

R3.6.30

総理 指示

R3.7.9

○通学路の合同点検に関する依頼

国交省 → 都道府県 → 市町村(道路管理者)
 文科省 → 都道府県教育委員会 → 市町村教育委員会
 警察庁 → 都道府県警察本部 → 地元警察署

 約
3
カ
月

○学校による危険箇所のリストアップ (対象：すべての公立小学校等)

<p>【新たな観点】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・見通しのよい道路や幹線道路の抜け道など、車の速度が上がりやすい箇所や大型車の進入が多い箇所 ・過去にヒヤリハットの事例があった箇所 ・保護者等からの改善要請がある箇所 	+	<p>【従来の観点】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・道路が狭い ・見通しが悪い ・人通りが少ない ・人が身を隠しやすい場所が近い ・大型車が頻繁に通る
--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	---	----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

○合同点検の実施 (教育委員会、学校、PTA、道路管理者、警察等)

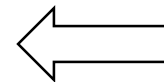
 9月末まで
目途

○教育委員会等による対策必要箇所の抽出

 10月末まで
目途

○教育委員会等による対策案の作成

技術的助言



道路管理者・警察

(遅くとも12月末)

順次

○対策の実施

ソフト対策を含めて対策を検討し、可能なものから速やかに実施

通学路合同点検および対策の取組状況

第2回 通学路等における交通安全の確保及び飲酒運転の根絶に係る緊急対策に関するワーキングチーム（令和4年6月28日）資料

「通学路等における交通安全の確保及び飲酒運転の根絶に係る緊急対策」に基づく主な施策の進捗状況

資料 1

1. 通学路等における交通安全の確保

○通学路における合同点検の実施及び対策必要箇所の抽出

- ・小学校の通学路を対象に合同点検を実施し、全国で7万6,404箇所の対策必要箇所を抽出（令和4年3月末時点）（文科省、国交省、警察庁）
- ・放課後児童クラブの来所・帰宅経路の安全点検を実施し、全国で5,750箇所の危険箇所を抽出（令和4年3月末時点）。全国の自治体に対して、利用児童や保護者に対する注意喚起や通学路の交通安全確保の推進体制への参画等についての依頼を実施（厚労省）

○子供の安全な通行を確保するための道路交通環境の整備の推進

- ・合同点検で抽出した対策必要箇所（全体数）7万6,404箇所のうち、4万5,057箇所（59.0%）の対策を完了（令和4年3月末時点）
- | | |
|-----------|--------------------------------|
| ○学校・教育委員会 | ： 3万9,943箇所のうち3万5,558箇所（89.0%） |
| ○道路管理者 | ： 3万9,681箇所のうち1万6,815箇所（42.4%） |
| ○警察 | ： 1万6,996箇所のうち1万1,345箇所（66.8%） |
- ・令和3年度補正予算（6億円）及び令和4年度予算（約10億4,600万円）により、信号機の歩車分離化、押ボタン式信号機の設置、横断歩道の設置・更新等を行うとともに、速度規制や登下校時間帯に限った車両通行止め等の交通規制等の対策を実施（警察庁）
 - ・通学路合同点検に基づき実施する交通安全対策について、道路管理者への計画的かつ集中的な支援を可能とする個別補助制度である「交通安全対策補助制度（通学路緊急対策）」を創設（令和4年度：国費500億円）（国交省）
 - ・歩道の設置・拡充や防護柵の整備等、子供の安全な通行を確保するための道路交通環境の整備を推進（国交省）
 - ・「ゾーン30」をはじめとする低速度規制を的確に実施するとともに、当該規制区間・区域内において効果的にハンブ等の物理的デバイスの設置を進める「ゾーン30プラス」の整備も含めた通学路等における速度抑制・通過交通の進入抑制対策を推進（警察庁・国交省）

○「可搬式速度違反自動取締装置」の更なる整備の推進及び効果的な速度違反取締り

- ・通学路等における速度規制の実効性確保のため、可搬式速度違反自動取締装置の整備を推進し、全国で117台を整備（令和4年3月末時点）。同装置の積極的かつ効果的な活用により、令和3年は1万1,075回（前年比+3,211回）運用し、取締りを実施（警察庁）

○子供を始めとする歩行者の安全確保のための交通安全教育・指導取締り

- ・令和3年秋及び令和4年春の全国交通安全運動（秋：9/21～30 春：4/6～4/15）において、「子供と高齢者を始めとする歩行者の安全確保」、「子供を始めとする歩行者の安全確保」をそれぞれ全国重点として掲げ、歩行者の交通ルール遵守、運転者の歩行者等保護意識の徹底等の広報啓発活動を推進するとともに、都道府県において取り組んだ施策の報告を求め、広く全国に周知することが望ましい好事例を選出し、都道府県にフィードバックを行うなど、その効果の評価・検証を行い、次回以降の全国安全運動がより効果的に実施されるよう都道府県を支援（内閣府）
- ・春の全国交通安全運動期間中である令和4年4月12日の登下校時間帯（午前7時から2時間、午後3時から2時間）に、通学路における全国一斉取締りを実施。警察官約1万5,600人を動員し、約1万5,200件の交通違反を検挙（警察庁）
- ・歩行者に対しては、横断する意思を明確に伝えるなど、自らの安全を守るための交通安全教育を実施（警察庁）
- ・運転者に対しては、歩行者等の保護意識の向上を図る交通安全教育を実施（警察庁）
- ・教職員や児童生徒の交通安全等に関する意識の向上を図り、児童生徒自身に、安全に身を守るための能力を身につけさせる安全教育の取組の推進（文科省）
- ・小学校新1年生向けリーフレット（交通安全等に関する注意事項をクイズ形式で学べるもの）を作成し、全国全小学校に約125万部を配布（文部科学省）

通学路合同点検および対策の取組状況

第2回 通学路等における交通安全の確保及び飲酒運転の根絶に係る緊急対策に関するワーキングチーム（令和4年6月28日）資料

「通学路等における交通安全の確保及び飲酒運転の根絶に係る緊急対策」に基づく主な施策の進捗状況

○登下校時の子供の安全確保

- ・登下校時の見守り活動の充実を図るため、令和3年6月から4年3月末までの間、スクールガード養成講習会やスクールガード・リーダー育成講習会を開催しスクールガード等ボランティアの養成・資質向上を促進したほか、スクールガード・リーダーへの活動支援の充実を図るなど、警察や保護者、PTA等との連携の下、見守り体制の一層の強化（全国328自治体において、スクールガード・リーダー等の活動に「地域ぐるみの学校安全体制整備推進事業」を活用（文科省）
- ・千葉県八街市において、令和3年9月から4年3月まで、児童及び生徒への安全教育やスクールバスの運行、見守り要員、警備員等の配置などを実施するとともに、その効果や課題の検証を実施（文科省）

○「未就学児等及び高齢運転者の交通安全緊急対策」に基づく安全安心な歩行空間の確保

- ・令和元年中に実施した「未就学児を中心に子供が日常的に集団で移動する経路の緊急安全点検」の結果を踏まえ、道路管理者において対策必要とされた約2万8,000箇所のうち約2万5,000箇所、警察において対策必要とされた約7,400箇所のうち約7,300箇所について対策を完了（令和4年3月末時点）（国交省、警察庁）

2. 飲酒運転の根絶

○安全運転管理者の未選任事業所の一掃等、飲酒運転の根絶に向けた利用者対策の強化

- ・自動車保管場所証明業務との連携等による未選任事業所の把握を促進（警察庁）
- ・ウェブサイト上での情報公開により安全運転管理者の選任を促進（全都道府県警察ホームページにて掲載）（警察庁）
- ・安全運転管理者の業務として、運転前後におけるアルコール検知器を用いた酒気帯びの有無の確認等を新たに義務付けるため、道路交通法施行規則の改正等を実施（令和4年4月1日から順次施行）（警察庁）
- ・道路交通法の一部改正により、安全運転管理者の選任義務違反等に対する罰則の引上げ等を実施（令和4年4月27日公布。公布の日から6月以内に施行）（警察庁）

○飲酒運転根絶に向けた交通安全教育及び広報啓発活動等の推進

- ・令和3年秋及び令和4年春の全国交通安全運動（秋：9/21～30 春：4/6～4/15）において、「飲酒運転等の悪質・危険な運転の根絶」、「歩行者保護や飲酒運転根絶等の安全運転意識の向上」それぞれ全国重点として掲げ、地域、職域等における「飲酒運転等を絶対にしない、させない」という規範意識の確立に向けた広報啓発活動を推進。また、都道府県から取り組んだ施策の報告を求め、広く全国に周知することが望ましい好事例を選出し、都道府県にフィードバックを行うなど、その効果の評価・検証を行い、次回以降の全国交通安全運動がより効果的に実施されるよう都道府県を支援（内閣府）
- ・飲酒運転の危険性等について積極的な広報啓発を行うとともに、飲酒が運転等に与える影響について理解を深めるため、映像機器や飲酒体験ゴーグルを活用した参加・体験型の交通安全教育など効果的な取組を推進（警察庁）

○飲酒運転等の根絶に向けた取締りの一層の強化

- ・PDCAサイクルに基づく取締り管理、飲酒運転者の周辺者に対する捜査の徹底等、飲酒運転等の根絶に向けて推進すべき事項について都道府県警察に通達（令和3年8月5日）
- ・令和3年中の酒酔い・酒気帯び運転検挙件数は1万9,801件（前年比-2,657件）であるものの、飲酒運転による死亡事故及び重傷事故はともに減少しており、飲酒運転による交通事故発生を抑止（警察庁）

○運送事業用自動車での飲酒運転根絶に向けた取組強化

- ・運送事業者に対してアンケートを実施し、運送事業者独自の取組について情報収集。さらに、優良取組事例を抽出してヒアリングを行う等、詳細な調査を実施するとともに、運送事業者による運転者の指導・監督時の実施マニュアルに結果を記載することで好事例を横展開（国交省）
- ・運送事業者による運転者の指導・監督時の実施マニュアルへのアルコール依存症の記載拡充を実施（国交省）

通学路合同点検および対策の取組状況

第2回 通学路等における交通安全の確保及び飲酒運転の根絶に係る緊急対策に関するワーキングチーム（令和4年6月28日）資料

通学路における合同点検結果に基づく対策の実施状況（令和3年度末時点）

	箇所数	うち対策済み	割合
		対策必要箇所(全体数)	7万6,404箇所
教育委員会・学校による対策箇所	3万9,943箇所	3万5,558箇所	89.0%
道路管理者による対策箇所	3万9,681箇所	1万6,815箇所	42.4%
警察による対策箇所	1万6,996箇所	1万1,345箇所	66.8%

※ 1箇所につき複数の機関が対策を実施する場合等があるため、各実施機関による対策箇所数の合計は対策必要箇所(全体数)と一致しない。

子供の安全な通行を確保するための道路交通環境の整備の推進

合同点検の結果を踏まえた道路交通環境の整備の例

歩道の設置



防護柵の設置



ハンプ(交差点部)の設置



狭さくの設置・速度規制の実施



道路交通環境の整備に資する予算(国費)

道路管理者による対策

- ・ 令和3年度補正予算(国費) 500億円
 - ・ 令和4年度当初予算(国費) 500億円【交通安全対策補助制度(通学路緊急対策)】
- <主な対策>
歩道の設置、防護柵の整備、カラー舗装の実施 等

警察による対策

- ・ 令和3年度補正予算(国費) 6億円
 - ・ 令和4年度当初予算(国費) 約10億4,600万円
- <主な対策>
信号機の歩車分離化、押ボタン式信号機の設置、横断歩道の設置・更新 等

道路管理者が実施する対策の進捗状況(R3通学路合同点検)

○令和3年6月に千葉県八街市で発生した小学生5名が死傷する交通事故を受け、全国の小学校の通学路を対象とした合同点検を実施

○合同点検の結果および対策の進捗状況は以下のとおり(道路管理者分)

- ・対策必要箇所数：39,681 箇所
- ・対策済箇所数：16,815 箇所（約42%）

(R3年度末時点)

【道路管理者による対策必要箇所数等の内訳】 (R3年度末時点)

対策内容	対策必要箇所数	対策済み箇所数
歩道の整備・交差点改良 等	約 7,100箇所	約 1,000箇所(約14%)
防護柵・狭さくの設置 等	約 2,600箇所	約 800箇所(約31%)
区画線の設置・カラー舗装 等	約 25,500箇所	約12,500箇所(約49%)
その他(樹木の伐採 等)	約 4,500箇所	約 2,500箇所(約56%)

【道路管理者による対策の例】

●歩道の整備



●防護柵の設置



●狭さくの設置



●区画線の設置・カラー舗装



<参考> 対策完了の目標：総理発言

第3回交通安全対策に関する関係閣僚会議（令和3年12月24日（金））より

【岸田内閣総理大臣】

近年、交通事故による死者数は減少傾向にありますが、本年6月、千葉県八街市において、下校中の小学生の列にトラックが衝突し、5名が死傷する痛ましい交通事故が発生するなど、交通事故情勢は依然として厳しく、子どもが安心して通学できるための安全対策、飲酒運転対策は、政府の重要課題であります。

本日は、8月に決定した緊急対策の主な進捗状況について報告がありました。

第1に、全国の小学校を対象に通学路における合同点検を行った結果、10月末時点で、約7万2千に上る対策必要箇所があるとの報告がありました。

政府としては、**これらの箇所の対策について、令和5年度末までに概ね完了**できるよう、**取組を進めてまいります。**

また、これらの対策を加速させるため、「通学路における交通安全の確保」に要する経費を今年度補正予算に計上したところです。

（以下略）

令和4年5月10日掲載

■道路管理者による対策箇所

令和元年度 未就学児経路 点検		平成24年度 通学路 点検	
要対策箇所数 約28,000		要対策箇所数 約45,000	
令和3年度までに対策完了	残	令和3年度までに対策完了	残
約25,000箇所 (約9割)	約3,000箇所	約44,400箇所	約600箇所

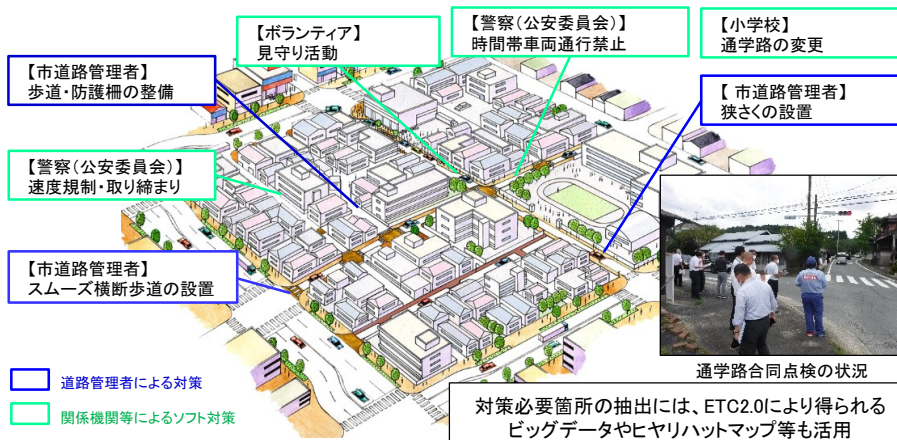
個別補助制度の創設＜交通安全対策補助制度（通学路緊急対策）＞

- 千葉県八街市における交通事故を受けて実施した通学路合同点検に基づき、ソフト対策の強化とあわせて実施する交通安全対策について、計画的かつ集中的な支援を可能とする個別補助制度を創設する。

■ 交通安全対策補助制度(通学路緊急対策)の創設

- 令和3年6月28日、千葉県八街市において、下校中の小学生の列にトラックが衝突し、5名が死傷した交通事故を受け、「通学路等における交通安全の確保及び飲酒運転の根絶に係る緊急対策(令和3年8月4日関係閣僚会議決定)」に基づく通学路合同点検を実施。
- 点検により抽出された対策必要箇所数は、全国で約7万2千箇所であり、道路管理者による対策必要箇所数は約3万7千箇所(令和3年10月末時点)。
- 対策必要箇所における交通安全対策について、速度規制や通学路の変更などソフト面での対策を組み合わせつつ、可能なものから速やかに実施することとなっており、早急に対策を実施できるよう地方公共団体に対して計画的かつ集中的な支援が必要。

- 通学路合同点検に基づき、ソフト対策の強化と合わせて実施する交通安全対策に対し、計画的かつ集中的に支援 [補助期間:5年程度(R4~)]



通学路緊急対策

- 通学路合同点検の結果、抽出された対策必要箇所における道路管理者による交通安全対策が対象

歩道・防護柵の整備



対策前



対策後

スムーズ横断歩道※の設置



対策前



対策後

狭さくの設置



対策前



対策後

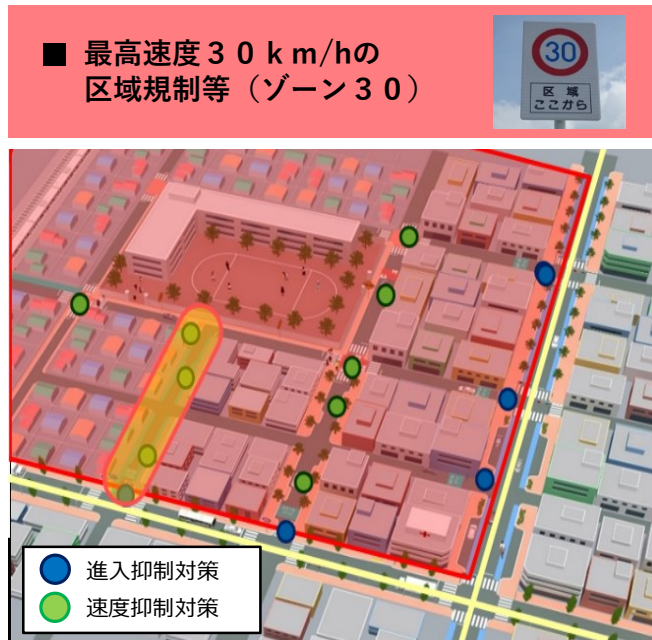
1. 通学路交通安全対策の取組状況

2. 「ゾーン30プラス」のすすめ

- 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



<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>

● 進入抑制対策



ライジングボラード



ハンブ



スムーズ横断歩道

● 速度抑制対策



狭さく



クランク



スラローム

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

殿

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れない。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、踏じようとする施策として、生活道路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・安心な歩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
国土交通省
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

▶ 最高速度30km/hの区域規制と物理的デバイスの適切な組み合わせ

○ 警察との緊密な連携

○ 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

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（ゾーン30プラス）」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（以下「本通知」とする。）において、生活道路における安全確保、地域が一体となつて安全対策の推進等が実現すべき重点とされるとともに、踏まなければならない歩行空間の整備が掲げられ、その具現化を図るための物理的デバイスの設置等が求められている。また、本通知の施行期に当たっては、警察庁との連携による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。
- 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。
 - 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、整備計画を策定し、その進捗を定期的に把握し、必要に応じて計画の見直しを行うこととする。

「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

物理的デバイス



ライジングボラード



ハンプ



スムーズ横断歩道



狭さく



シケイン (クランク)



シケイン (スラローム)

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）

別紙2

・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、通学路等を凡例に詳しい図説して下さい。
※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
 ○○警察署
 ○○市役所
 ○○国道事務所
 ○○県○○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
 黄色線 通学路

凡例
 ● 対策完了
 ○ 対策中
 ○ 対策予定

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	
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					
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プラス標識撤去(該当外表示)	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	全て合意済	R4. 1	R4. 1
14	パトロール	区域内	全て合意済	R4. 1	R4. 1

協議体制・構成メンバー
 <協議体制>
 ○○市交通安全協議会
 ※既存の組織を活用
 <構成メンバー>
 ・○○警察署
 ・○○国道事務所
 ・○○市
 ・○○市教育委員会
 ・○○自治会

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

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(クランク型)	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

路線等における対策

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
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

中長期対策

路線等における対策

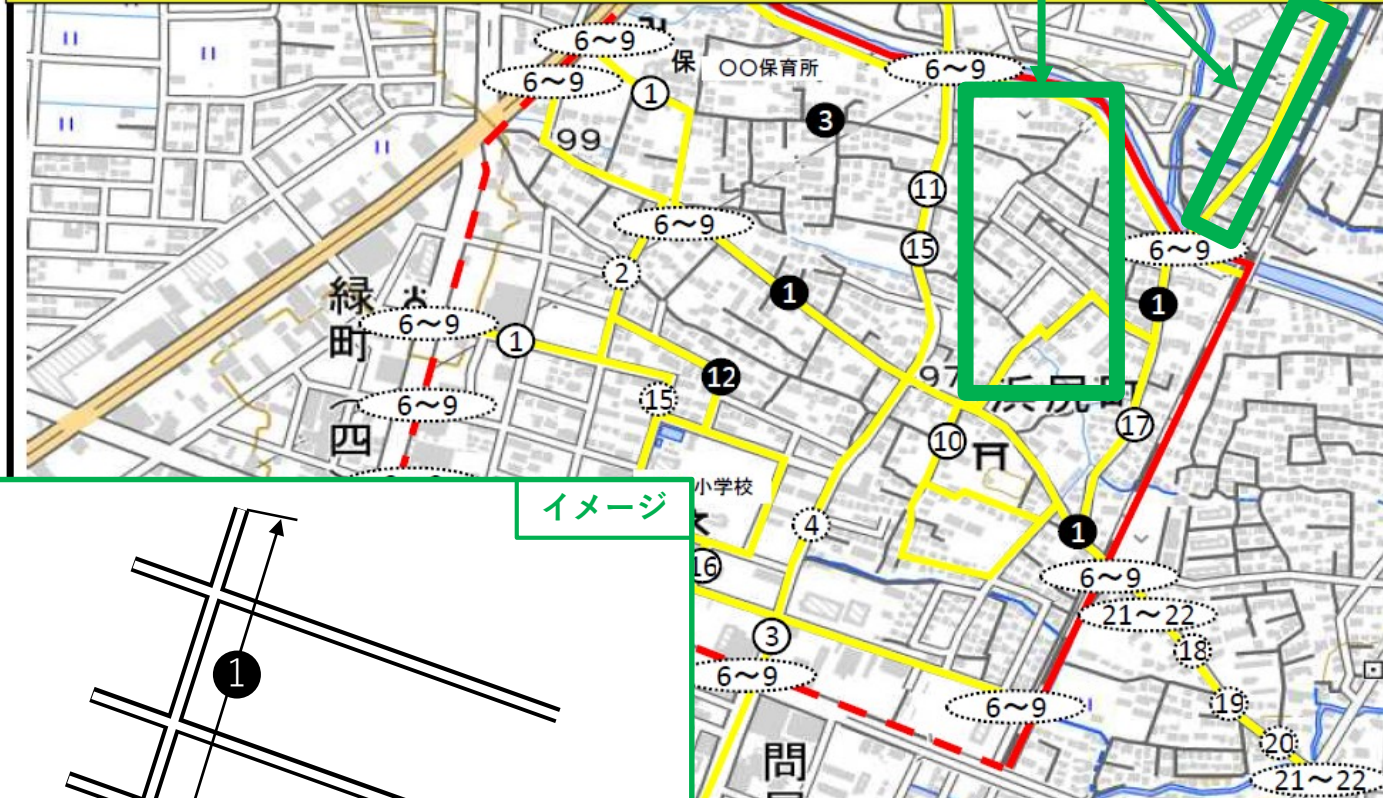
注1:「国道道路の交通安全に係る新たな連携施策「ゾーン30プラス」について」(令和3年6月付け警察庁交通局、国土交通省、国土交通省)の「7 警察署長 (4)」に該当する対策

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

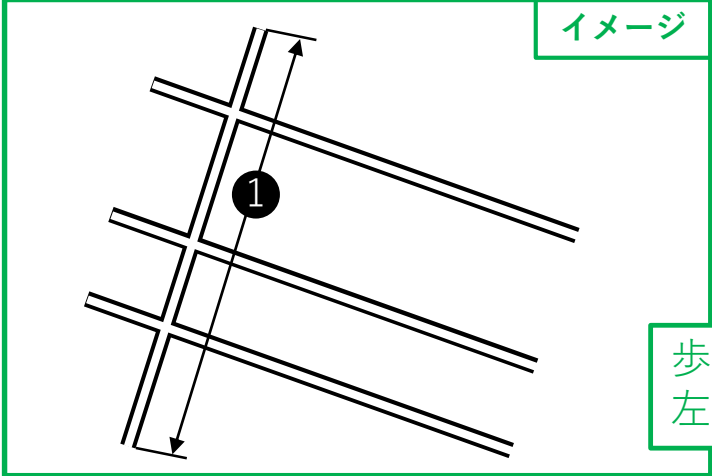
- 〇〇警察署
- 〇〇市役所
- 〇〇国道事務所
- 〇〇県〇〇土木事務所

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

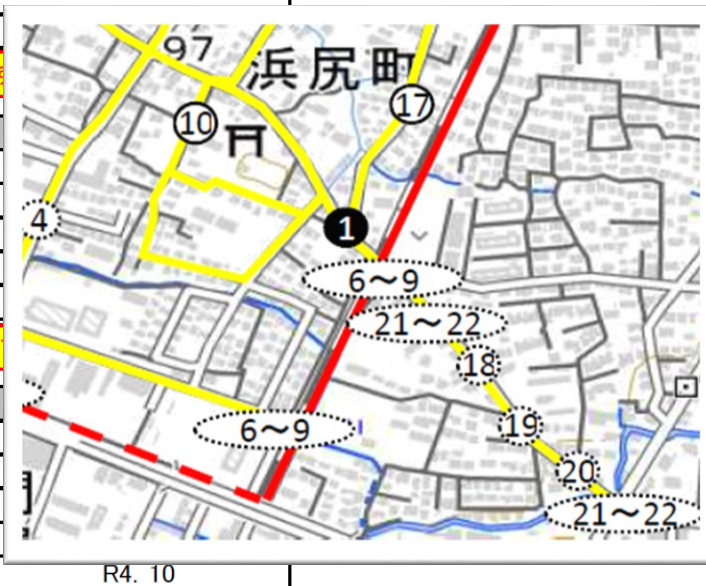
完了している対策についても記載

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

No	対策内容	箇所数	地元の合意状況	対策着手(予定)時期
対策内容の工事が全て完了				
【中長期対策】				
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)} 】				
18	ハンブ	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



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**

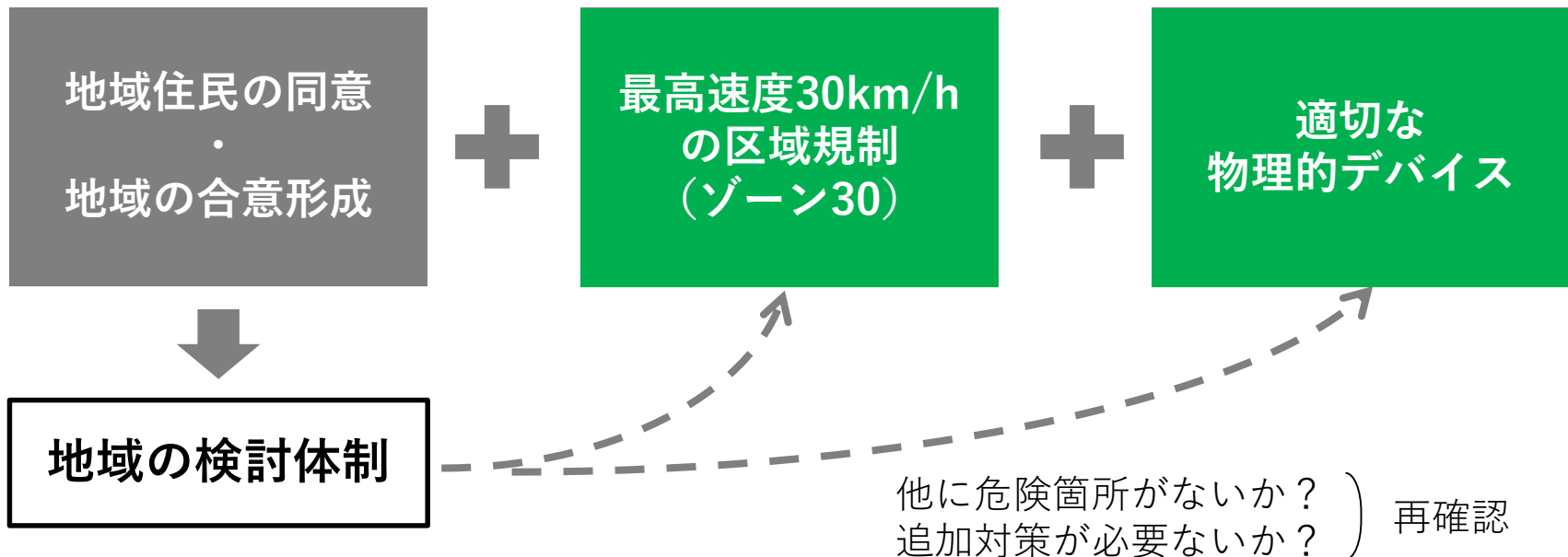
- ア 既に**物理的デバイス**が設置されている区域
低速度規制区域の拡大等の見直しや物理的デバイスの増設等対策の更なる充実について検討する。
- イ 物理的デバイスが設置されていない区域
物理的デバイスを適切に、かつ、早期に設置する整備計画を立案する。

(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



「ゾーン30プラス」の入口には、当該区域内が歩行者等の通行が最優先される道路環境であること及び物理的デバイスが設置されていることをドライバーに周知し、車両の速度及び通過交通を抑制するため、原則として、**全国統一のシンボルマーク入りの法定外表示及び看板を入口に設置**する。

Point

- 「ゾーン30プラス」に設定後、路面標示や看板を設置

→ 設定後 = 整備計画策定後

- 路面標示、看板の役割はドライバーへの周知

外路面表示や看板は、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



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	中長期計画の完了 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	走行速度 (事前) km/h	交通量 (事前) 台/●h
	(事後) 件	(事後) km/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			

「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

※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

【例】「ゾーン30プラス」の整備による効果検証結果(〇〇県〇〇市〇〇地区)

- 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83%の住民が「安全性が向上した」と回答。



■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

■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

- R3. 3: 〇〇地区の課題（速度超過・抜け道利用等）を関係者で共有
- R3. 4: 課題と対策案について地域住民等から意見聴取
- R3. 5: 地域住民等の意見を踏まえ対策を決定
- R3.9~10: 可搬型ハンパ等の試行設置・効果検証（アンケート調査）
- R3.12: 「ゾーン30プラス」整備計画の策定
- R4. 1: 短期対策の整備完了
- R4. 2: 効果検証の実施

■対策の実施状況



スムーズ横断歩道



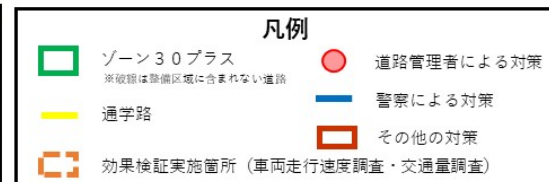
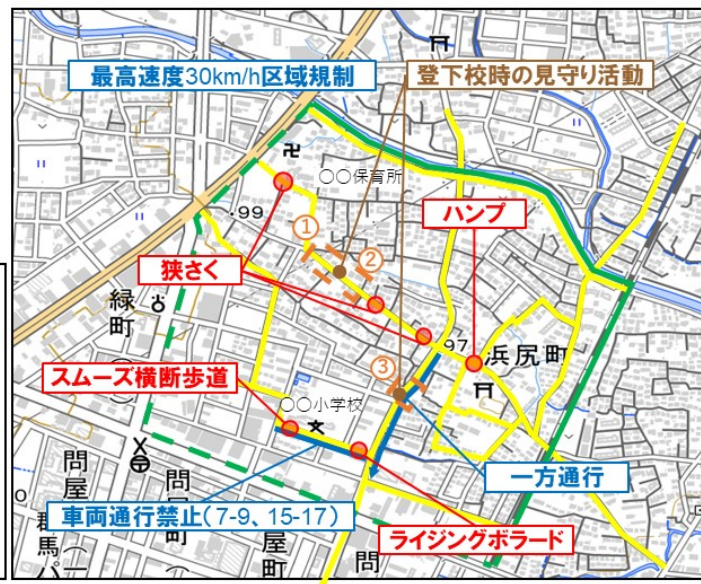
ライジングボラード



車両通行禁止



一方通行

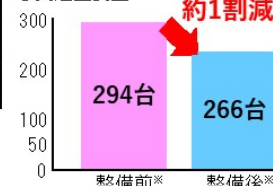


■効果検証結果

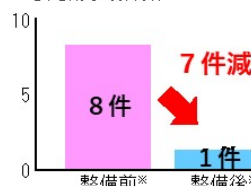
①車両走行速度調査 (例: ETC2.0データによる)

	平均速度	30km/h超過割合
整備前	45 km/h	63%
整備後	29 km/h ↓16 km/h減	23% ↓40%減

②交通量調査



③死傷事故件数



※整備前: R3. 11. 15~11. 17の7~9時の交通量の平均値
整備後: R4. 2. 3~2. 5の7~9時の交通量の平均値

※整備前: R3. 12. 1~31の死傷事故件数
整備後: R4. 2. 1~2. 28の死傷事故件数

④アンケート調査



道路管理者及び警察が取り組む内容

地域とのコミュニケーション

【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→ 安推連への意見聴取
・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



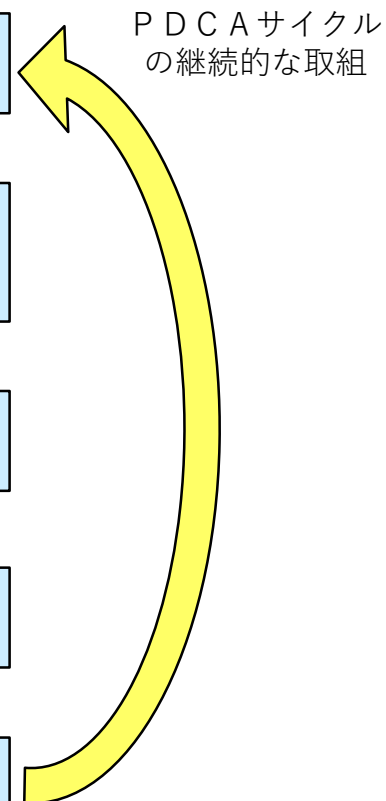
【対策の実施】
「ゾーン30 プラス」整備計画に基づき、対策を実施



【対策の効果検証】
対策実施による効果について検証



【「ゾーン30 プラス」整備計画の改善・充実】
対策の効果検証結果を踏まえ、更なる対策の必要性等について検討



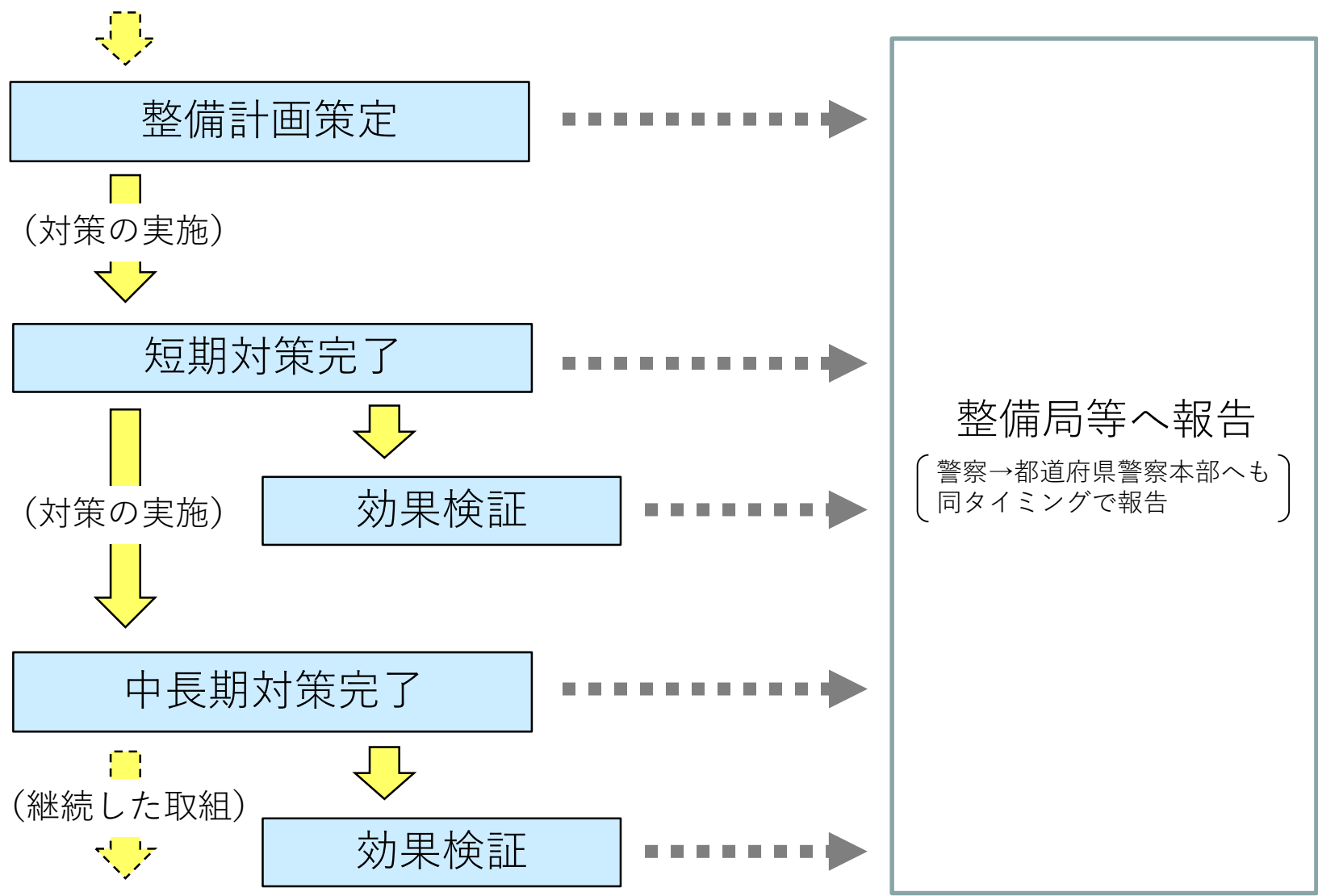
【地方整備局等により、取組全般について支援】

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

「ゾーン30プラス」のポイント

- 「ゾーン30プラス」の要件
 - ▶ 最高速度30km/hの区域規制と物理的デバイスの適切な組み合わせ
- 警察との緊密な連携
- 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

報告のタイミング



さんじゃう

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

交通事故発生率の倍増

発生件数は

車道幅員	歩行者・自転車乗用中の死者数	歩行者・自転車乗用中の死者割合
車道幅員5.5m以上の道路	41	15.6%
車道幅員5.5m未満の道路	264	30.0%

車道幅員5.5m以上の道路における歩行者・自転車乗用中の死者数は、車道幅員5.5m未満の道路は約1.8倍多です。

死者の状況別割合 (令和3年中)

歩行者・自転車乗用中の交通事故死者の約半数は自宅から500m以内で発生しています。

距離	割合
500m以内	28%
500m以上	72%

自動車等の速度と歩行者の致死率

自動車の速度が30km/hを超えると、歩行者の致死率が急激に上昇します。

自動車速度 (km/h)	致死率 (%)
0-20	0.6
20-30	0.9
30-40	3.0
40-50	8.4
50-60	17.0

物理的デバイス設置による効果

30km/hを超えて走行した自動車の割合が低下しました。

項目	割合
設置前	47%
設置後	28%

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。

項目	割合
設置前	74%
設置後	89%

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割合せにより交通安全の向上を図ろうとする区域を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

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**
 - ライジングボード
 - ポールを前後させ、交通規制が敷か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
 - 距離をせめやかに短くし、以上の速度で走行する車両に不快感を与える構造物です。
- シケン(クラ)**
 - 一定区間の道路を歩行者の速度を抑制する構造物です。

狭く、車道の通行帯を局所的に狭くし、車両の速度を抑制する構造物です。

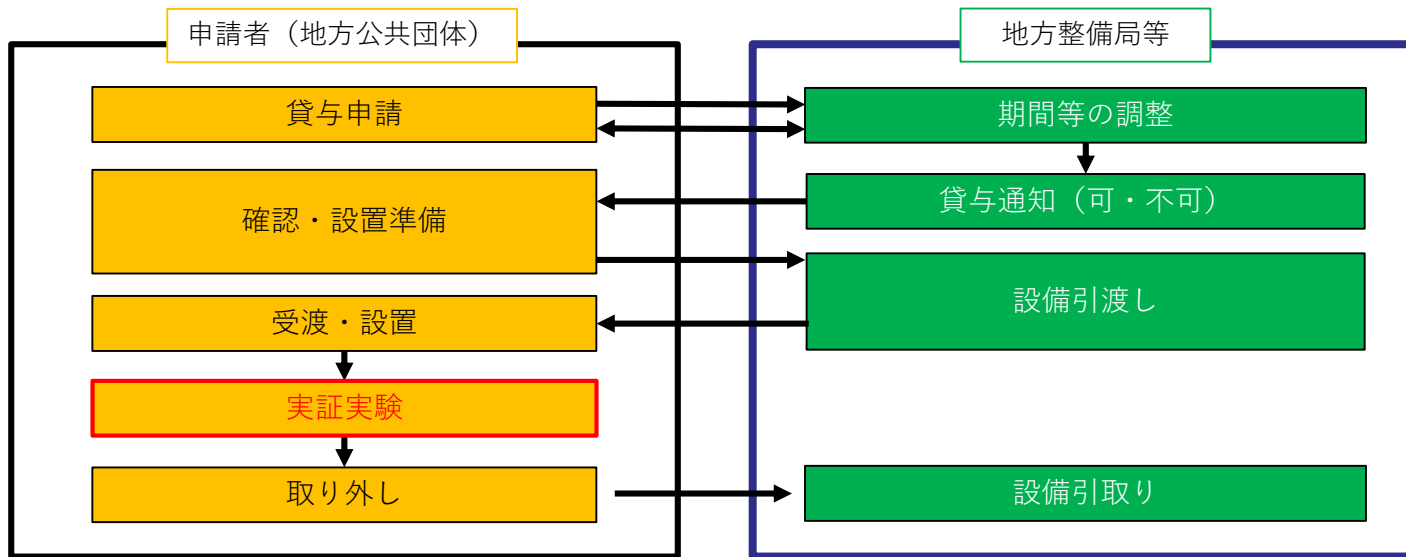
ゾーン30プラス

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

可搬型ハンプの貸出し

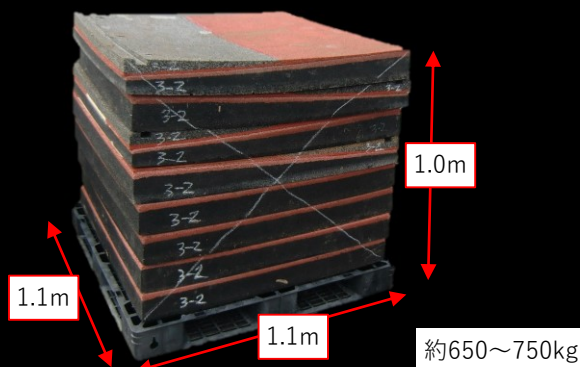
○ 国土交通省（地方整備局等）において、可搬型ハンプの貸出しを実施

■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。

■車



■設置例



※2セット使用

交通安全対策補助制度（地区内連携）

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

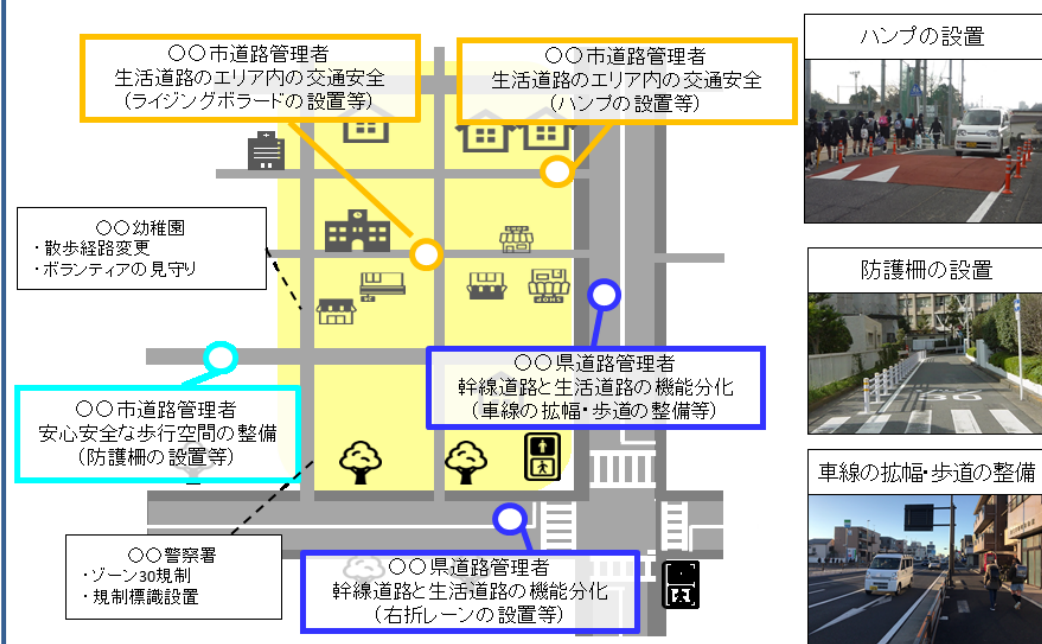
■現行法令に規定する補助率

- 補助国道、都道府県道又は市町村道の改築
 $\dots 5.5/10$
 （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、ETC2.0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