

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

国土交通省 道路局 環境安全・防災課 道路交通安全対策室

I はじめに

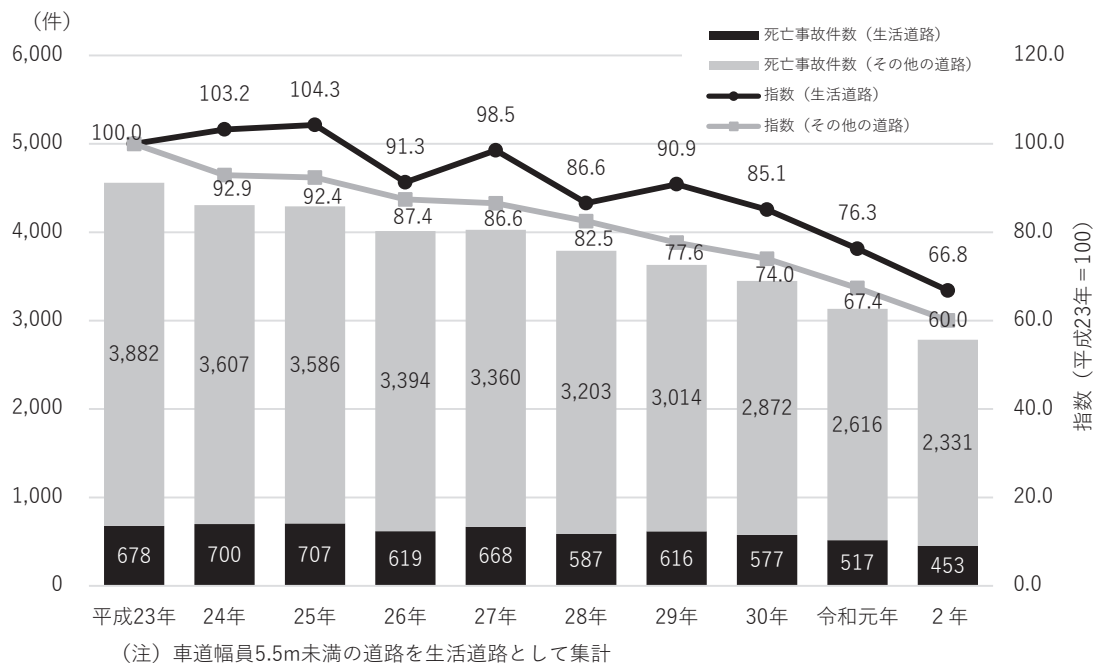
これまで、国土交通省道路局では防護柵等の設置や速度抑制・通過交通の進入抑制のためのハンプや狭くといった物理的デバイスの設置等を、警察庁交通局では「ゾーン 30」の整備による低速度規制等を、生活道路の面的な交通安全対策として、それぞれ進めてきたところです。

今般、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に取り組んでいくこととしました。

本稿では、新たな連携施策である「ゾーン 30 プラス」の内容について紹介します。

II 背景

生活道路における交通死亡事故の発生件数は、近年、減少傾向にあるものの、生活道路以外の道路における交通事故死亡事故に比べて減少割合が小さく、一層の取組が求められています。



図－1 交通死亡事故件数の推移

出典：内閣府ホームページ (https://www8.cao.go.jp/koutu/kihon/keikaku11/pdf/kihon_keikaku.pdf)

「第 11 次交通安全基本計画」（令和 3 年 3 月 29 日 中央交通安全対策会議決定）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」等を重視すべき視点とするとともに、

その手段として講じようとする施策に、「生活道路における人優先の安全・安心な歩行空間の整備」、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づけられたところです。

※以下、アンダーラインについては新規内容

第1章 道路交通の安全（目標・対策の視点・対策の柱）	
【目標】 ① 世界一安全な道路交通の実現を目指し、24時間死者数を2,000人(※)以下とする。（※30日以内死者数2,400人） ② 重傷者数を22,000人以下にする。	
【対策の視点】 ① 高齢者及び子供の安全確保 ② 歩行者及び自転車の安全確保と遵法意識の向上 ③ 生活道路における安全確保 ④ 先端技術の活用推進 ⑤ 交通実態等を踏まえたきめ細かな対策の推進 ⑥ 地域が一体となった交通安全対策の推進	
【対策の柱】 ① 道路交通環境の整備 ② 交通安全思想の普及徹底 ③ 安全運転の確保 ④ 車両の安全性の確保 ⑤ 道路交通秩序の維持 ⑥ 救助・救急活動の充実 ⑦ 被害者支援の充実と推進 ⑧ 研究開発及び調査研究の充実	
具体的対策	
1 道路交通環境の整備 ○ 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 ・ 最高速度30キロメートル毎時の区域規制「ゾーン30」の整備推進 ・ 車両速度の抑制や通過車両の抑制によるエリア対策 ・ ビッグデータの活用による潜在的な危険箇所の解消 ・ 通学路や未就学児を中心に子供が日常的に集団で移動する経路における交通安全を確保するため、関係機関が連携して対策を推進 ・ 高齢者、障害者等の安全に資する歩行空間等の整備 ○ 高速道路の更なる活用促進による生活道路との機能分化 ・ 高規格幹線道路等、事故率の低い道路利用の促進と生活道路における通過交通の排除による、人優先の道路交通の形成 ○ 幹線道路における交通安全対策の推進 ・ ワイヤロープの設置、逆走対策の推進、環状交差点の適切な箇所への導入	○ 高齢者等の移動手段の確保・充実 ・ 地域公共交通計画に基づく公共交通サービスの改善、地域の自動運転サービスの社会実装や地域課題の解決に資するMaaSのモデル構築等を推進 ○ 自転車利用環境の総合的整備 ・ 自転車活用推進計画に基づき、交通状況に応じた歩行者・自転車・自動車の適切な分離を図り、安全で快適な自転車利用環境を創出 ○ ITS（高度道路交通システム）の活用 ・ 光ビーコン、ETC2.0等のインフラの整備の推進及びリアルタイムの自動車走行履歴（プローブ）情報等の広範な道路交通情報を集約・配信 ○ 災害に備えた道路交通環境の整備 ・ 警察や道路管理者、民間事業者が保有するプローブ情報から運行実績情報を生成し提供することで災害時における交通情報の提供を推進 ○ 交通安全に寄与する道路交通環境の整備 ・ 冬期積雪・凍結路面対策として、広範囲で躊躇ない予防的・計画的な通行規制や集中的な除雪作業、道路利用者への情報提供
2 交通安全思想の普及徹底 ○ 段階的かつ体系的な交通安全教育の推進 ・ 運転免許を持たない若者や成人が交通安全について学ぶ機会の設定 ・ 高齢者自身の交通安全意識の向上や地域一体となった高齢者の安全確保 ○ 交通安全に関する普及啓発活動の推進 ・ 横断歩行者の安全確保 ・ 全ての年齢層の自転車利用者に対してヘルメットの着用を推奨 ・ 配達目的で自転車を利用する関係事業者等への交通安全対策の働き掛け等を推進 ○ 交通安全に関する民間団体等の主体的活動の推進 ・ 交通ボランティア等への幅広い年代の参画	3 安全運転の確保 ○ 運転者教育等の充実 ・ 認知機能検査、安全運転相談等の機会を通じて、認知症の疑いがある運転者等の把握に努め、臨時適性検査等の確実な実施により、安全な運転に支障のある者については運転免許の取消し等の行政処分を実施 ・ 限定条件付免許制度の導入等を内容とする改正道路交通法の円滑な施行 ○ 事業用自動車の安全プラン等に基づく安全対策の推進 ・ 事業用自動車の交通事故死者数・重傷者数・人身事故件数・飲酒運転件数の削減等を目標とする事業用自動車総合安全プランに基づき、関係者が一体となり総合的な取組を推進

図－2 第11次交通安全基本計画の概要（令和3年3月29日決定）

出典：内閣府ホームページ（https://www8.cao.go.jp/koutu/kihon/keikaku11/pdf/kihon_keikaku-g.pdf）

このことを踏まえて、国土交通省道路局と警察庁交通局が連携しながら、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としました。

Ⅲ 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」

(1) 施策の目的

これまで道路管理者では、平成28年から、生活道路における通過交通や自動車の走行速度の抑制を図るため、対策を実施しようとする区域を「生活道路対策エリア」として定め、ハンプや狭さくといった物理的デバイスの設置等を推進してきました。一方、警察においては、平成23年から、生活道路における交通安全対策として「ゾーン30」の整備を推進してきたところであり、これらの対策は、可能な限り、双方が連携、調整を図りながら推進してきました。

これらのことを踏まえて、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、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」として設定することとしました。

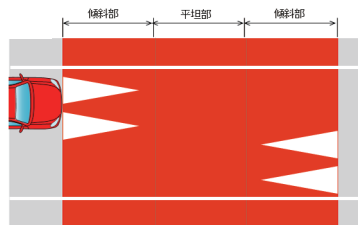
また、物理的デバイスについては、車両の速度を物理的に低下させることに加え、運転者に対し、その周辺においては、歩行者等の安全確保に一層の注意を払うべきである旨周知する効果も期待されると

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す。

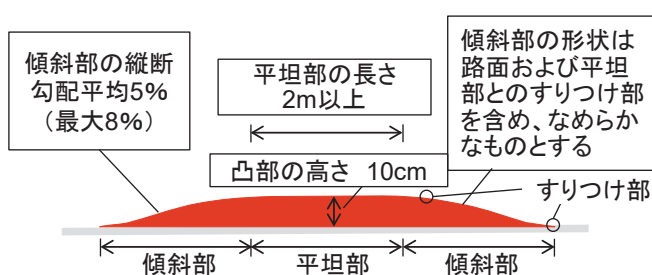
○自動車の走行速度を低減するために、道路上に設けられた凸型の構造物



〔平面図〕



〔縦断面図〕



図－3 物理的デバイス設置の例（凸部（ハンプ））

(2) 施策の主な概要

ア 「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、道路管理者と警察が協議して設定します。

- (ア) 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。
- (イ) 道路管理者と警察、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。

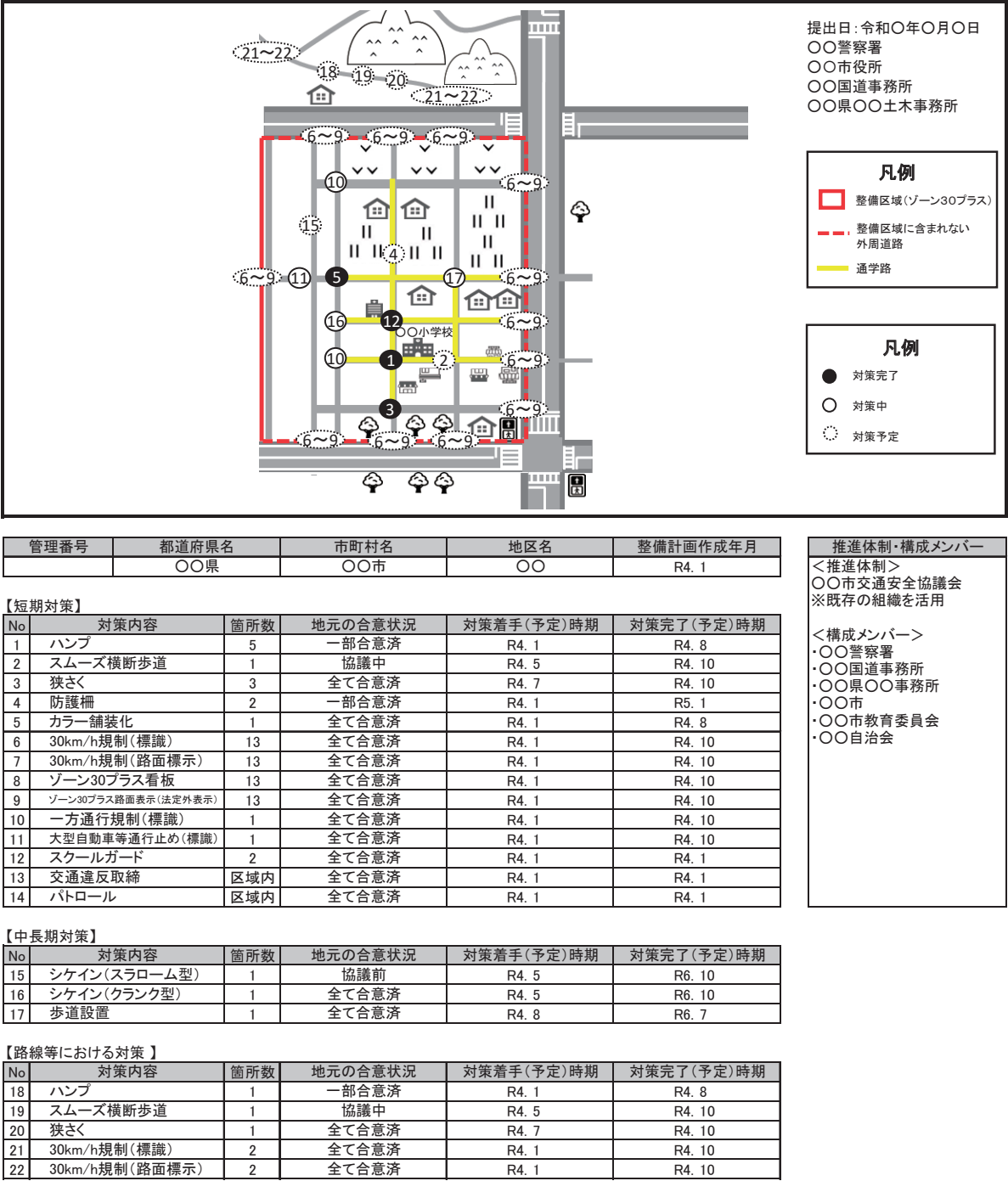


図－4 「ゾーン 30 プラス」の要件

イ 整備計画の策定

道路管理者及び警察は、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ます。

地域の関係者等からの要望把握や整備計画（案）の検討・作成の際には、地域住民等と十分にコミュニケーションを図るとともに、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必要があります。



図ー5 「ゾーン 30 プラス」整備計画（記載例）

(3) 「ゾーン 30 プラス」の入口の明確化

「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します。

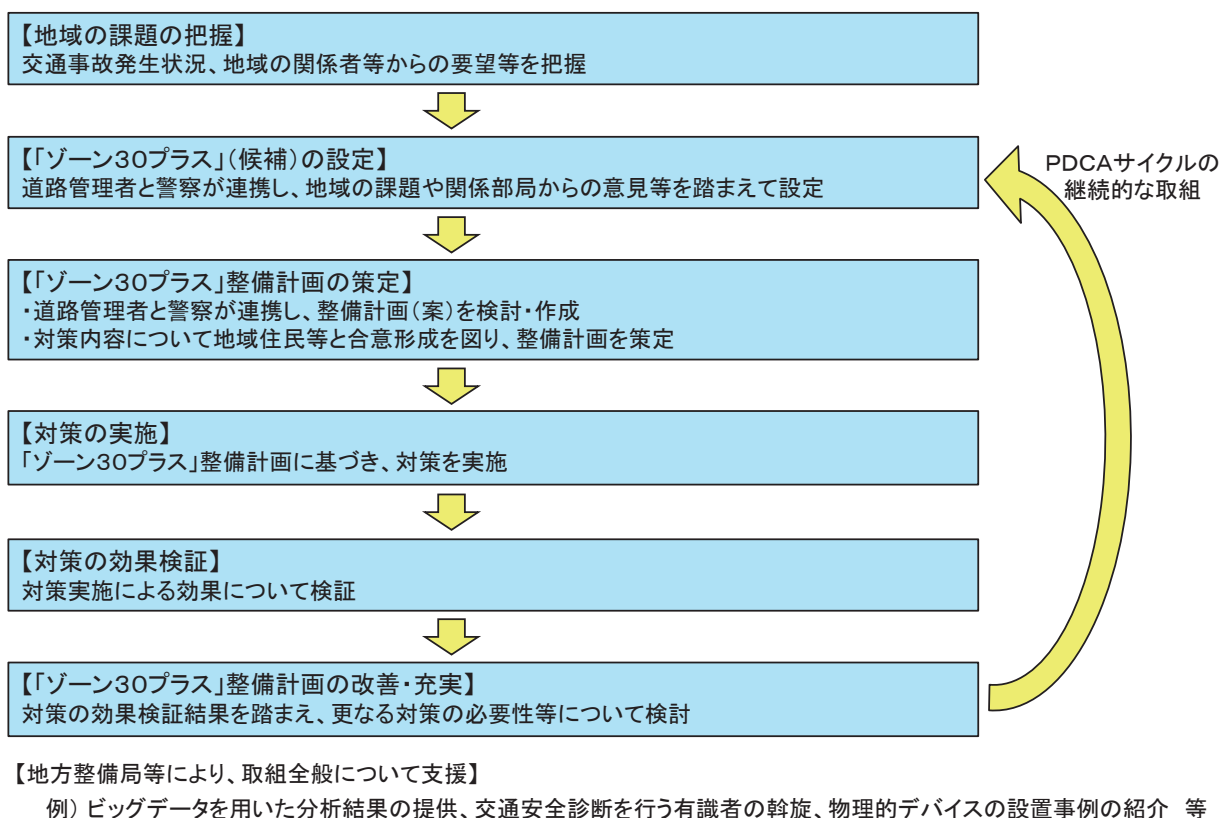


図ー6 「ゾーン 30 プラス」の入口（イメージ）

(4) 「ゾーン 30 プラス」の効果検証

「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うこととしています。

道路管理者及び警察が取り組む内容



図ー7 「ゾーン 30 プラス」の取組フロー

IV 今後について

生活道路においては、高齢者、障害者、子供を含む全ての歩行者や自転車が安全で安心して通行できる環境を確保し、交通事故を減少させていかなければなりません。

国土交通省道路局としても、「ゾーン 30 プラス」整備計画について、市町村道路管理者に対し、積極的な策定を促すとともに、それに基づくハンプや狭さくなどの物理的デバイスの設置等により、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んでまいります。