

「ゾーン30」の概要

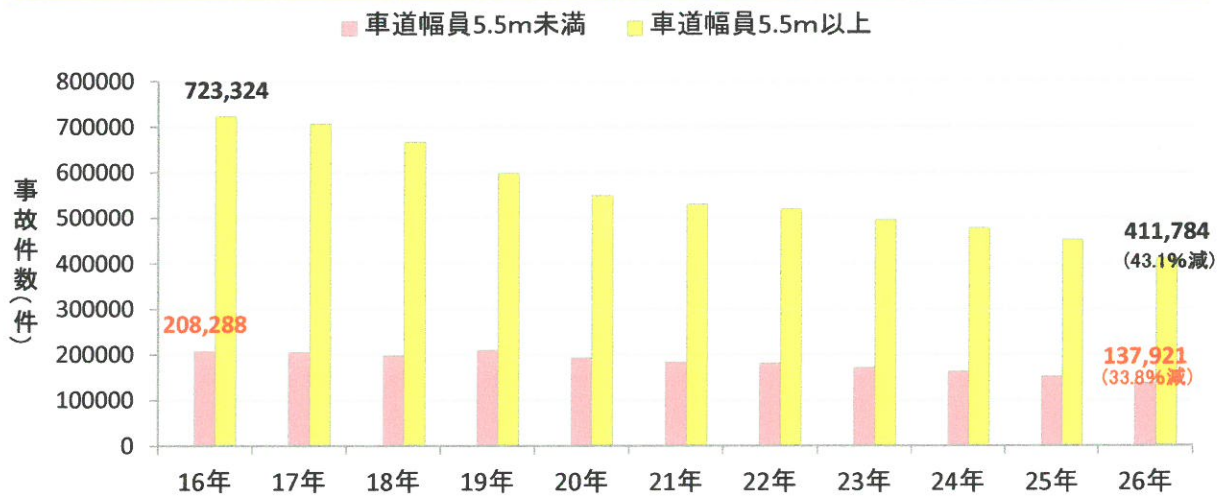
警察庁交通局

1 「ゾーン30」とは

生活道路における歩行者等の安全な通行を確保することを目的として、区域(ゾーン)を定めて最高速度30キロメートル毎時の速度規制を実施するとともに、その他の安全対策を必要に応じて組み合わせ、ゾーン内における速度抑制や、ゾーン内を抜け道として通行する行為の抑制等を図る生活道路対策です。

2 生活道路対策の必要性

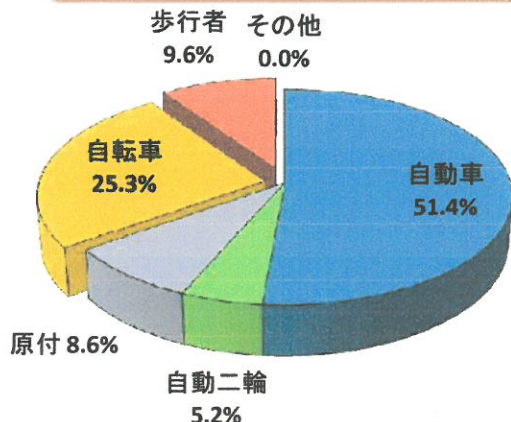
車道幅員5.5メートル以上の道路における交通事故件数は10年前と比較して43.1%減少しているのに対し、生活道路と考えられる車道幅員5.5メートル未満の道路における交通事故件数は33.8%の減少にとどまっています。



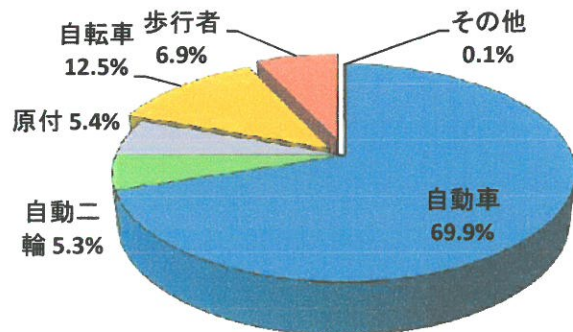
車道幅員で見た交通事故の発生状況

幹線道路に比べて生活道路では、交通事故死傷者全体に占める歩行中の死傷者や自転車乗用中の死傷者の割合が高くなっています。

車道幅員5.5メートル未満の道路



車道幅員5.5メートル以上の道路



道路幅員別・状態別の交通事故死傷者の構成率(平成26年中)

3 「ゾーン30」における主な対策内容

～対策のポイント～

- ゾーン内における走行速度の抑制
- 通過交通（抜け道としての通行）の抑制・排除

ゾーン入口の対策

標識・表示の設置により、ドライバーに対し、ゾーンの入口を明示



ゾーン内の対策

最高速度30キロメートル毎時の区域規制の実施、路側帯の設置・拡幅と中央線抹消、物理的デバイス（ハンプ等）の設置等による速度抑制や、通行禁止等の交通規制の実施による通過交通の抑制・排除

最高速度規制の実施



大型通行禁止規制等の実施



ハンプ等の設置



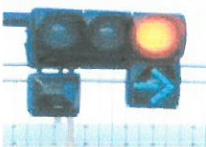
路側帯の設置・拡幅と中央線の抹消



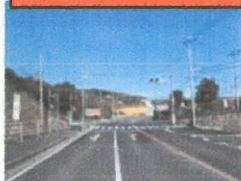
ゾーン周辺の対策

ゾーン周辺道路における交通流の円滑化により、ゾーン内への通過交通の流入を抑制・排除

信号制御の見直し



右折車線の設置



<凡 例>

- 対策名** 公安委員会の対策
- 対策名** 道路管理者の対策
- 対策名** 公安委員会又は道路管理者の対策

4 「ゾーン30」Q&A

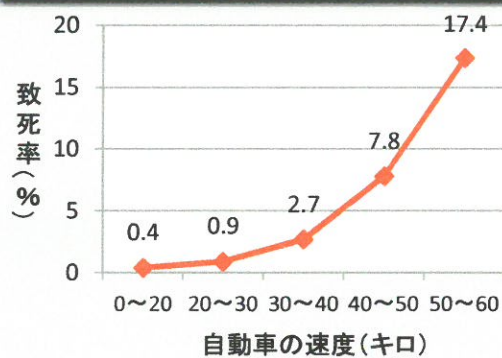
Q 1 「ゾーン30」の速度規制は、一般的な速度規制とどのように違うのですか？

A 1 速度規制は個々の道路（路線）ごとに実施するのが一般的ですが、「ゾーン30」では、区域を定めて速度規制を実施することで、対象区域内の道路に最高速度30キロメートル毎時の速度規制が適用されることとなります。

Q 2 なぜ30キロ規制なのですか？

A 2 右のグラフのとおり、自動車と歩行者が衝突した場合、自動車の速度が時速30キロを超えると、歩行者の致死率が急激に上昇します。このため、生活道路を走行する自動車の速度を時速30キロ以下に抑制することとしたものです。

自動車の速度と歩行者の致死率



注1 平成17年から21年中に幅員5.5メートル未満の単路で発生した人対車両事故の分析による。
2 致死率は、死傷者数に対する死者数の割合をいう。

Q 3 「ゾーン30」を整備する区域はどのようにして決められるのですか？

A 3 交通量や交通事故の発生状況等をもとに、警察が道路管理者や地域の皆さんと協議・調整して決定する場合や、地域の皆さんからの御要望を踏まえて整備の必要性等を検討して決定する場合などが考えられます。
なお、「ゾーン30」は、幹線道路等に囲まれている、生活道路が集まった市街地の区域に整備します。

Q 4 「ゾーン30」の整備と通学路の安全対策はどのような関係にありますか？

A 4 生活道路が集まった区域に通学路が含まれている場合には、「ゾーン30」を整備することは通学路の安全対策上も有効であると考えられます。

Q 5 「ゾーン30」はどれくらい整備されるのですか？

A 5 「ゾーン30」は、新たな生活道路対策として平成23年9月から取組を開始し、平成25年度末までに全国で1,111か所を整備しました。平成28年度末までに全国で約3,000か所を整備することを目標としています。