

ゾーン 30

市街地等の生活道路における歩行者等の安全な通行を確保するため、道路管理者と連携したゾーン30の整備をしています。

ゾーン30とは、区域(ゾーン)を設定して最高速度30キロメートル毎時の区域規制、通行禁止等の交通規制・路側帯の設置・拡幅、ハンプの設置等により区域内における速度抑制や通過交通の抑制・排除を図るもので、県内では令和元年度末までに146か所を整備しました。

ゾーン内の対策

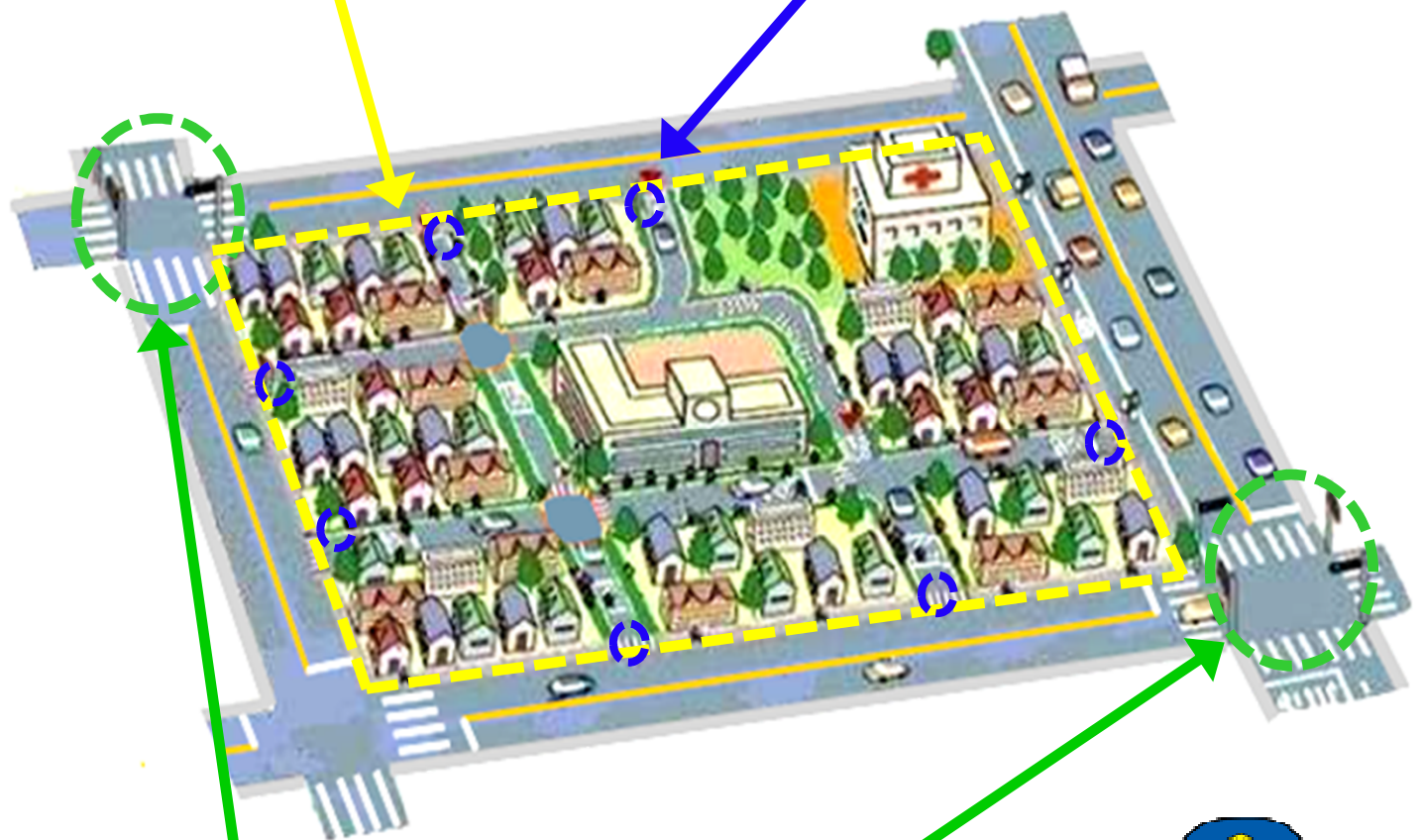
最高速度30キロの区域規制の実施、路側帯の設置・拡幅と中央線抹消、物理的デバイス(ハンプ等)の設置等による速度抑制や、通行禁止等の交通規制の実施による通過交通の抑制・排除

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



ゾーン入口の対策

区域規制標識 の設置



道路表示(法定外) の設置



ゾーン周辺の対策

信号制御の 見直し



右折車線の設置



ゾーン内の安全対策実施状況

最高速度規制・駐車禁止規制 の実施



ハンプ等の設置



路側帯の設置・拡幅と グリーンベルトの設置



道路表示の設置



横断歩道の設置



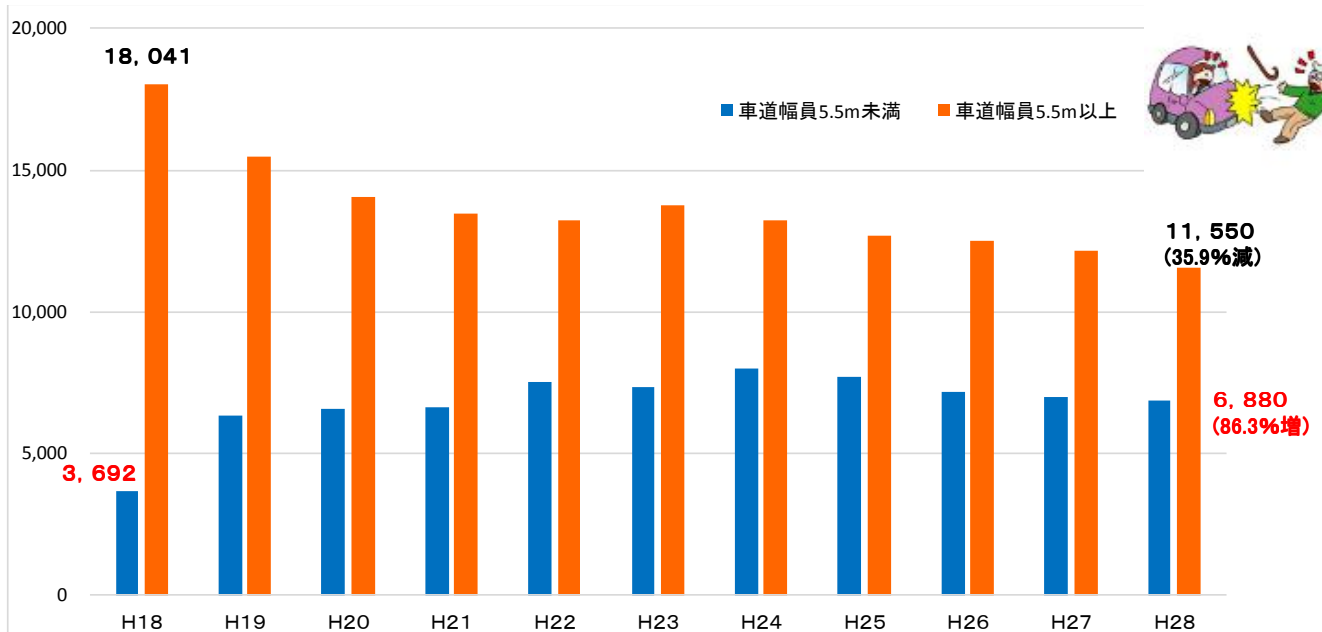
「止まれ文字」と「強調標示」 の設置



生活道路対策の必要性



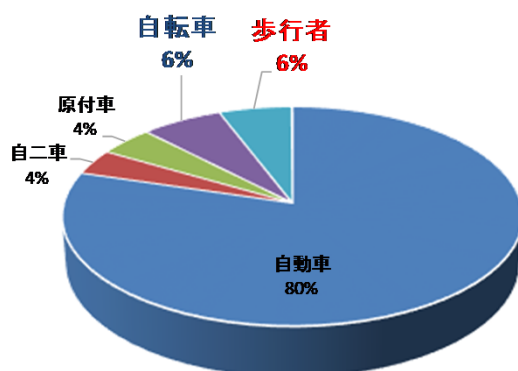
県内の車道幅員5.5メートル以上の道路における交通事故件数は、10年前と比較して約3割減少しているのに対し、生活道路と考えられる車道幅員5.5メートル未満の道路における交通事故件数は、約8割増加しています。



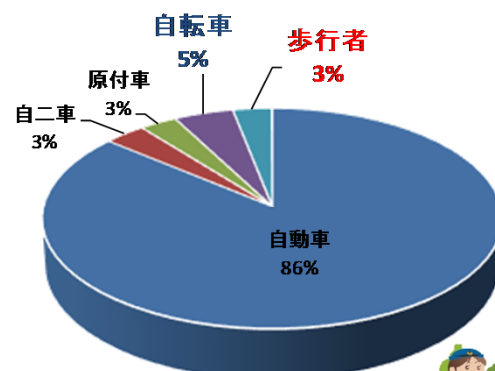
車道幅員で見た交通事故の発生状況

県内の生活道路では、幹線道路に比べて、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28年中)



「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？

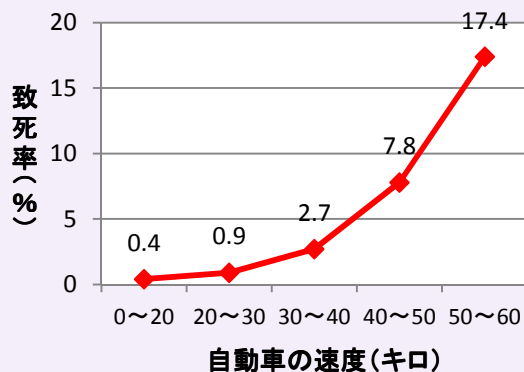
A 1 速度規制は個々の道路（路線）ごとに実施するのが一般的ですが、「ゾーン30」では、区域を定めて速度規制を実施することで、対象区域内の道路に最高速度30キロメートル毎時の速度規制が適用されることとなります。

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 致死率とは、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24年度から整備を開始し、県内では令和元年度末までに146か所を整備しました。
今後も道路管理者等と連携して必要な箇所に整備していきます。