

交 規 第 3 3 0 号
令 和 3 年 9 月 1 5 日

各 所 属 長 殿

青 森 県 警 察 本 部 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におけるゾーン対策については、「ゾーン30の推進について(通達)」(平成23年10月11日付け青警本交規第537号)に基づき、本県警察において推進中であるが、この度、警察庁では国土交通省道路局とともに、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、今後、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30キロメートル毎時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としたところであり、同局から各地方整備局道路部長等に対して別添2のとおり通知されていることから、道路管理者と緊密に連携し、地域住民及び道路利用者等の合意形成を図りながら、実効性のある交通安全対策に取り組まれない。

なお、「ゾーン30の整備方針について」(令和3年4月23日付け交規第43号)は廃止する。

担当 交通規制課 規制第一係

※ 別添2省略

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、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。

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。

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

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。

4 「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する。

5 整備計画の進捗管理及び効果検証

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。

6 広報

警察及び道路管理者は、あらゆる機会や各種広報媒体を活用し、「ゾーン30プラス」の整備箇所やその効果等について積極的に広報する。

7 留意事項

- (1) 「ゾーン30プラス」においては、最高速度30km/hの区域規制と物理的デバイスの設置に加え、例えば、次による対策の充実を図ること。

ア 歩行空間の確保・明示

必要に応じて、歩道の確保や路側帯の拡幅、あるいは歩車共存空間の確保を図るとともに、その趣旨に応じたカラー舗装や車道外側線、防護柵及びボラードの整備等を行う。

イ 各種交通規制の実施

交通実態等に応じて、区域内における大型通行禁止、一方通行、一時停止、周辺道路における進行方向別通行区分といった各種交通規制を実施するとともに、既に実施されている交通規制の効果を高めるため、道路標識・道路標示の高輝度化等を行う。

ウ 信号機の改良

区域内への車両の流入を抑制するため、周辺道路における信号機の改良等による円滑化対策を行う。

- (2) 「通学路交通安全プログラム」等の既存の推進体制を活用し、学校等の関係機関と連携しながら、地域住民等の合意形成を図るとともに、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」の整備を推進する。
- (3) 都道府県道路交通環境安全推進連絡会議等では、ETC2.0で収集したビッグデータを活用し、車両の速度に関する情報や抜け道利用に関する情報、急挙動情報等を提供するとともに、交通安全の現地診断を行い得る有識者等のあっせんを行っていることから、警察及び道路管理者は、整備計画の策定及び効果検証等に当たって、必要に応じ、同連絡会議等の技術的支援を求める。
- (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。