

交規第474号
平成23年10月19日

各警察署長 殿

岐阜県警察本部長

ゾーン30の推進について（通達）

生活道路等における交通安全対策については、「第9次岐阜県交通安全計画」において、「生活道路においては、歩行者及び自転車利用者が被害者となる事故が高い水準にあることから、自動車の速度抑制を図るための道路環境の整備が必要である」と改めて指摘されている。

平成22年中の岐阜県内の人身交通事故で、道路幅員5.5m未満の道路で発生した件数は、2,711件で全体の約23%を占めており、生活道路における交通事故発生件数は高い比率を占めている現状にある。

そこで、以下の要領により生活道路におけるゾーン対策を、「ゾーン30」として更なる推進を図ることとしたので、各警察署においては計画的なゾーン整備に努められたい。

記

1 基本的な考え方

従来のゾーン（区域）対策は、交通規制とハンプ等の物理的デバイスの設置を組み合わせた対策を推進することにより、生活道路等の安全性・快適性・利便性の向上を図るものであり、その重要性や効果については、何ら変わるところはない。

しかし、住民の合意が得られないことや財政的制約から、一方通行規制の実施やハンプ等の設置が困難な場合もあり、このような場合にはゾーン対策を設定できないという状況も見受けられる。

そこで、今後は、

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る地区をより柔軟（狭い区域）にゾーンとして設定する。

ゾーン内は、最高速度30km/hの区域規制の実施を前提として、その他の対策については、住民の意見や財政的制約を踏まえつつ、実現可能なものから順次実施していく。

という2点の考え方を重視したゾーン対策を「ゾーン30」として推進するものとする。

2 対策の具体的な推進方法

(1) ゾーン30の設定

ゾーン30は、以下のとおり設定する。

ア ゾーン設定の手順

ステップ1（ブロックの設定）

市街地等（市町村の行政区画等を単位として都市部、市街地から選定）から、2車線以上の幹線道路又は河川、鉄道等の物理的な境界で区画された場所をブロックとして選定する。

ステップ2（ブロック内の検討）

ブロック内の1車線道路の中で、主として地域住民等の日常生活に利用される道路で、自動車の通行よりも歩行者・自転車の安全確保が優先されるべき道路を生活道路として選定する。

また、ブロック内の2車線道路であっても、現場の交通状況等を勘案し、特に歩行者・自転車の安全確保が必要と認められる道路は、将来、中央線を抹消し1車線化することを前提に生活道路として選定する。

ステップ3（ゾーンの設定）

生活道路が集積している区域をゾーンとして設定する。

ゾーンの境界となる道路は、原則として2車線以上の道路又はゾーン内道路と比較して沿道状況等の変化がドライバーに容易に認識できる1車線道路とする。

設定区域の面積は、概ね2～15haを想定している。

あらかじめ限られた場所を対象としてゾーン設定する場合は、ステップ1・2を省略することができる。

イ ゾーン設定上の留意点

ゾーン30の設定は、地域住民の要望が高い場所を優先して積極的に行い、地域住民、自治体、道路管理者、警察で構成される協議会を立ち上げるなど、住民の円滑な合意形成がなされるように努めること。

日常生活圏、小学校区等の地区としてのまとまりに拘泥せず、狭い区域であってもゾーン内の通過交通と自動車の走行速度を抑制することについて、住民の合意が形成できる区域において優先的にゾーンを設定すること。

ドライバーに対して、ゾーン内最高速度30km/hの区域規制の遵守を心理的に促すため、ゾーン内の道路は、1車線の道路で構成する。

(2) ゾーン30での対策

ア 従来のゾーン対策において実施してきた一方通行規制、大型自動車等通行禁止規制、物理的デバイスの設置等の対策は、いずれも有効な手法であり、ゾーン30においても推奨されるが、ゾーン30においては、

ゾーン内の最高速度30km/hの区域規制

路側帯の設置・拡幅・カラー舗装による明確化

を前提としつつ、その他の対策については、住民の意見を踏まえ、実現可能な対策から順次行うこと。

イ その際、歩道の設置・拡幅や物理的デバイスの設置が困難な場合には、これに代わり、車道外側線の設定方法を工夫することによる狭さく、クランク、スラロームの形成、カラー舗装やクロスマークの設置による交差点の明確化等の措置を講ずることに特に留意すること。

なお、路側帯の設置・拡幅を行う場合は、歩行者等の通行に十分な幅員を確保

すること。

ウ ゾーン境界道路における明確化対策として、ゾーン入口には、最高速度30 km/hの背板付きの区域規制標識や路面表示を設置して、ゾーン入口を明確にすること。

(3) 道路管理者との連携

道路管理者と緊密な連携を図り、ゾーン内の対策を推進することとし、特に路側帯の設置・拡幅・カラー舗装による明確化対策については、より効果的なものとするため、道路管理者とよく調整すること。

3 ゾーン30の広報

ゾーン30の趣旨及び設定箇所をドライバーに周知し、通過交通と自動車の走行速度の抑制を図るため、警察及び自治体のホームページや各種広報紙等を活用して積極的な広報に努めること。

4 整備目標

ゾーン30は、平成28年度末までに県下で47箇所の整備を目標とする。各警察署毎の整備検討箇所数は、別途、指示する。

5 推進体制の確立

ゾーン30を着実、かつ計画的に推進するため、交通(一)課長が推進責任者となり、適切な体制を確立するとともに、道路管理者や自治体等と積極的な情報交換を行いゾーン対策に係る要望等を把握し、円滑な整備に努めること。

6 効果検証等

ゾーン30によって、ゾーン内の通過交通や自動車の走行速度が抑制され、自動車の通行よりも歩行者・自転車の安全確保が優先される道路空間となっているか、追加して実施すべき生活道路対策がないかを地域住民の意見を反映しつつ定期的に検証し、必要な見直しを行うこと。

7 報告等

平成28年度までの整備計画に係る報告等については、別途、指示する。