

# 速度低減について

## ● 警察庁通達（H31.3.28）では「ゾーン30」の設定手順や対策等を明記

そこで、今後は、調査研究の成果を踏まえ

- 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も踏まえつつ、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

##### ① ステップ1（ブロックの設定）

市街地等（市区町村等の行政区画やDID地区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。

##### ② 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。

##### ③ 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。

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

- ① 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を行い、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。
- ② 日常生活圏、小学校区等の地区としてのまとまりや25ha～50haの面積等のコミュニティ・ゾーンの要件に拘泥せず、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。

- ③ 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車線の道路で構成し、沿道状況等からゾーン内であることが認識できるように工夫すること。

#### (2) ゾーン30での対策

- ア 従来のコミュニティ・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・拡幅と車道中央線の抹消を前提としつつ、その他の対策については、住民の意見と財政的制約を踏まえ、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及び路側帯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 ゾーン境界道路及び周辺道路における交通円滑化対策

- ① ゾーン入口には、最高速度30km/hの背板付きの区域規制標識及びゾーン専用のシンボルマーク入りの看板や路面表示を設置して、ゾーン入口を明確にすること。
- ② ゾーン境界道路及び周辺道路における交通円滑化対策として、信号機の新設・高度化、左右折レーンの設置等に努めること。

#### (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、道路管理者と路側帯の幅員について調整するとともに、必要に応じて路側帯のカラー舗装等を要望すること。

#### 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。

なお、警察庁では、各都道府県警察が設定したゾーン30等の設置箇所を集約し、カーナビ事業者等に情報提供し、カーナビによるゾーンの周知等を図ることを検討中である。

# 速度低減について

## ● 山口県警では、速度規制に対する考え方（速度管理方針）を公開

平成31年2月

### 山口県警察における速度管理指針

#### 山口県の交通情勢等

##### 速度が原因の事故の推移

区 分	H26	H27	H28	H29	H30
人身事故発生件数	98	86	85	68	42
うち死亡事故	2	7	10	10	2
死 害 数	2	7	14	10	2
負 傷 者 数	109	104	107	77	52

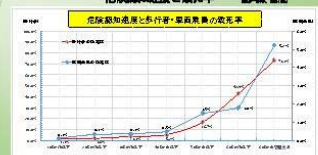
- ・速度が原因の交通事故発生件数は年々減少
- ・平成30年は発生件数、死亡事故、死者数、負傷者数とも減少

##### 危険認知速度の推移(全国・山口県)



統計が残る平成17年以降、いずれの年も全国平均を上回っている

##### 危険認知速度と致死率



危険認知速度が40km/hを超えると致死率増加



交通事故の抑止や教育経験対策を推進するためには、適切な最高速度規制を始め、交通指導取締り、交通安全教育、広報啓発等により路網全体の速度抑制を図る総合的な速度管理が必要

#### 山口県警察における総合的な速度管理の内容

##### 総合的対策

- 【方針】
  - 県民総参加で速度抑制機運の向上
  - 関係機関・団体との連携強化
  - 夜間における速度抑制対策の推進
- 【推進事項】
  - 速度抑制対策の推進
    - ・スピードダウン県民運動の継続実施
    - ・事業者等への働きかけ
  - 県民の速度抑制意識の醸成
  - 道路管理者と連携した安全・安心な道路交通環境の整備推進



##### その他

これらの対策のほか、警察署管内の実状に応じて、各種の交通指導取締りを実施

##### 幹線道路対策

- 【方針】
  - 円滑な交通流の確保による道路交通の安全確保
  - 道路交通に起因する危険の防止
- 【推進事項】
  - 現行規制速度の点検・見直しと速度抑制対策の継続実施
  - 速度違反の取締り等

##### 生活道路対策

- 【方針】
  - 歩行者・自転車等の安全確保
  - 交通規制や物理的デバイスによる走行速度低減
  - 抜け道としての利用抑制
- 【推進事項】
  - 「ゾーン30」の整備等による車両の走行速度の低減化の推進
  - 交通指導取締り
  - 通学路対策
  - 地域住民、道路管理者と連携した速度抑制対策の推進

### 3 生活道路対策

- 歩行者・自転車等の安全確保
- 交通規制や物理的デバイスによる走行速度低減
- 抜け道としての利用抑制

#### (1) 「ゾーン30」の整備等による車両の走行速度の低減化の推進

学校周辺など、歩行者や自転車利用者等の安全を確保する必要がある区域については、「ゾーン30」を整備するなど、必要な交通規制を実施して車両の走行速度の低減化を推進する。

#### (2) 交通指導取締り

生活道路を通行する車両運転者に、規制速度等の遵守と歩行者保護意識を醸成させるため、速度取締りのほか、横断歩行者妨害、通行禁止違反等の交通指導取締りを行う。

#### (3) 通学路対策

通学路の児童の安全を確保するため、赤色回転灯を常時点灯させた白バイ・パトカーによる警らを含む警戒活動を登下校時間帯の通学路において行うなど、計画的な街頭活動を実施する。

#### (4) 地域住民、道路管理者と連携した速度抑制対策の推進

地域住民の意向を踏まえつつ、道路管理者と連携し、ハンプ等の物理的デバイスの設置等により車両の走行速度の低減を図る。

### 4 その他

上記対策のほか、各警察署管内の実状に応じ、各種の交通指導取締りを実施する。

山口県警察



# 【参考】狭窄部の速度低減効果

- ◆実験前：2017.7.19（水）と実験後：2018.9.19（水）のビデオ画像をもとに、通行車両50台の通過時間を画面上で計測し速度を算出
- ◆現場工事の影響を受けにくいと考えられる朝8～9時台に絞って調査

## ▼区間1：八千代橋～千代橋間



## ▼区間2：荒川食品前



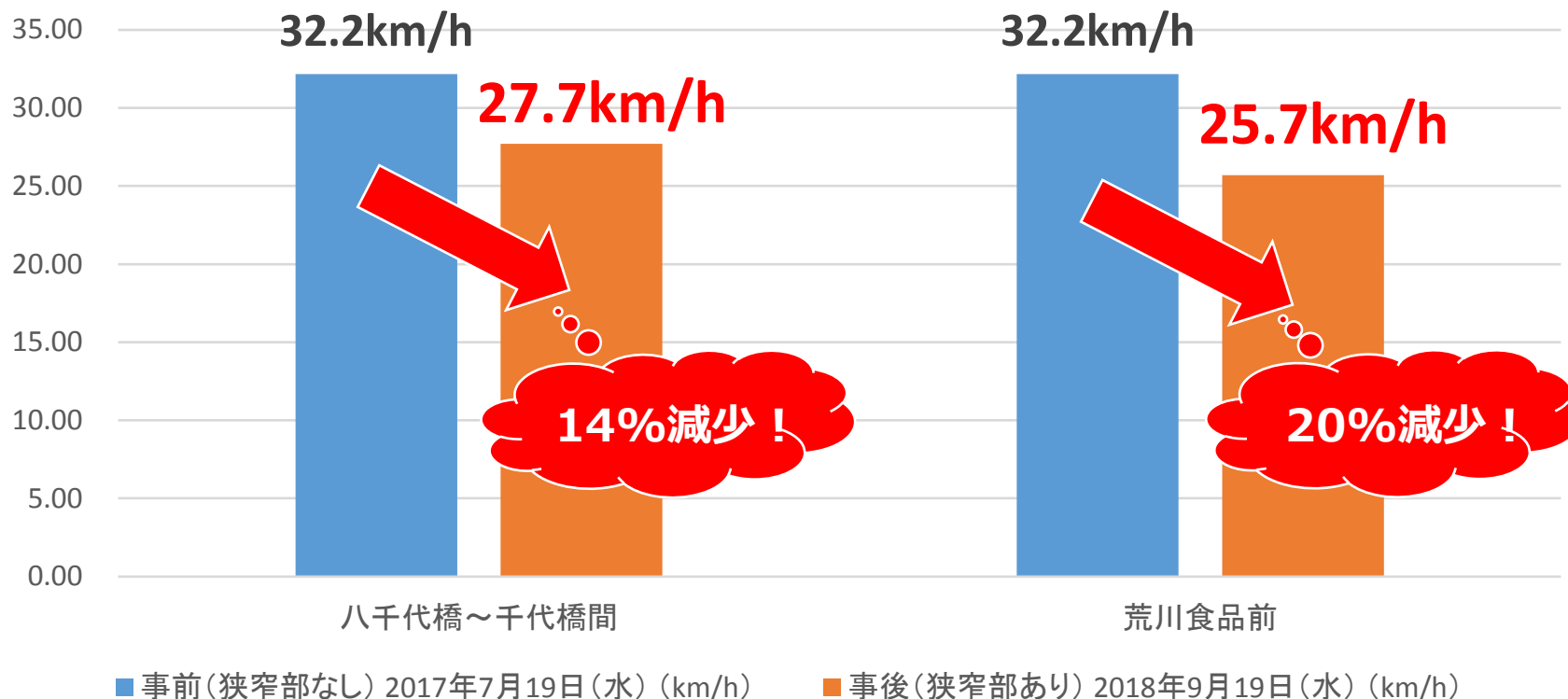
※調査データ詳細は「別紙3」

## 【参考】 狭窄部の速度低減効果

- ◆ 狭窄部の設置により、クルマの平均速度が八千代橋～千代橋間で14%、荒川食品前で20%減少。

⇒ 「歩ける温泉街（人中心の道路空間）」の形成に効果あり

### ▼ 狭窄部による速度低減効果（サンプル50台の平均速度による比較）



## 【参考】 狭窄部の速度低減効果

- ◆ 狭窄部の設置により、クルマの最高速度が八千代橋～千代橋間で8%、荒川食品前で15%減少。最低速度は両区間とも概ね半減。  
⇒ 平均速度だけでなく、全体的な速度抑制に効果あり

### ▼ 狭窄部による速度低減効果（サンプル50台の最高・平均・最低速度の比較）

区間		事前（狭窄部なし） 2017.7.19（水） (km/h)	事後（狭窄部あり） 2018.9.19（水） (km/h)	速度差 (km/h)	速度低減率 (%)
八千代橋～千代橋間	最高	46.20	42.65	-3.55	-7.7
	平均	32.16	27.70	-4.46	-13.9
	最低	14.78	7.78	-6.99	-47.3
荒川食品前	最高	53.60	45.43	-8.17	-15.2
	平均	32.17	25.69	-6.49	-20.2
	最低	15.67	8.53	-7.14	-45.6



# 路上駐車対策の検討

## <一ノ瀬広場>

- ① 三角コーン等による路上駐車防止  
(道路管理者による対応)
- ② 将来的には沿道事業者による定常的な利活用を推進



## <その他の区間>

- ① 声掛けや張り紙などのソフト対応の可能性検討 (オソト協議会)
- ② 沿道店舗の協力による意識啓発の実施
- ③ 対応しきれないほどの路上駐車が発生する場合、ソフトボラード等による対応を検討 (道路管理者による設置、特に荒川食品～一ノ瀬広場間の路側帯)





# 交通量調査等の検討

## ▼交通量調査箇所&調査方法（案）

※調査実施日について要検討

