

# 「ゾーン30」の概要

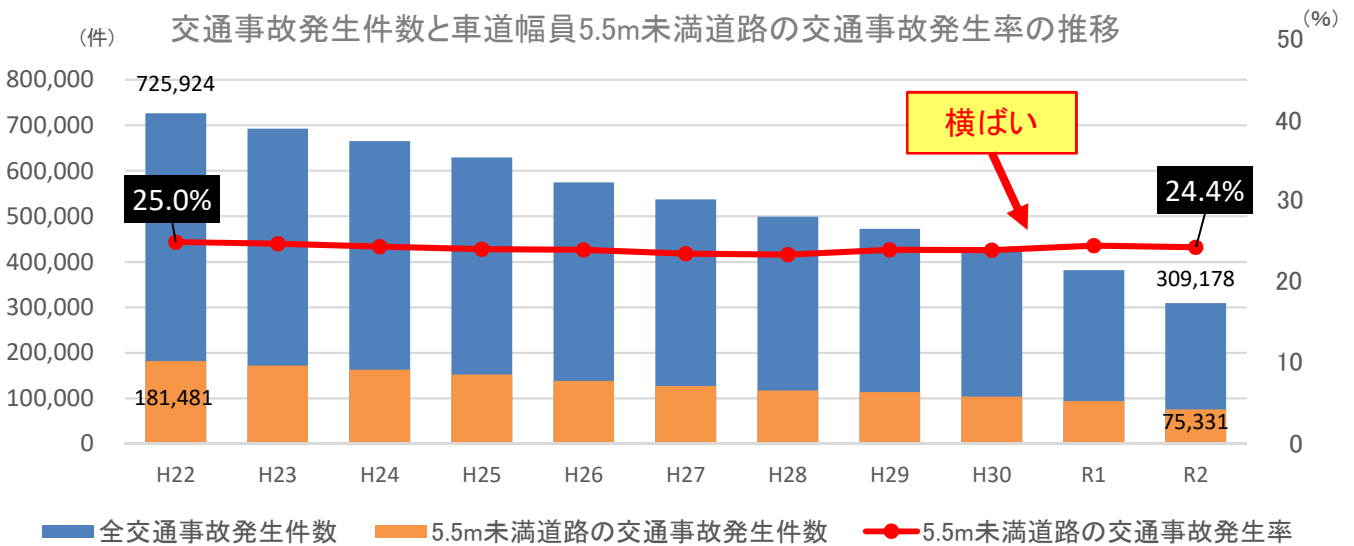
警察庁交通局

## 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。

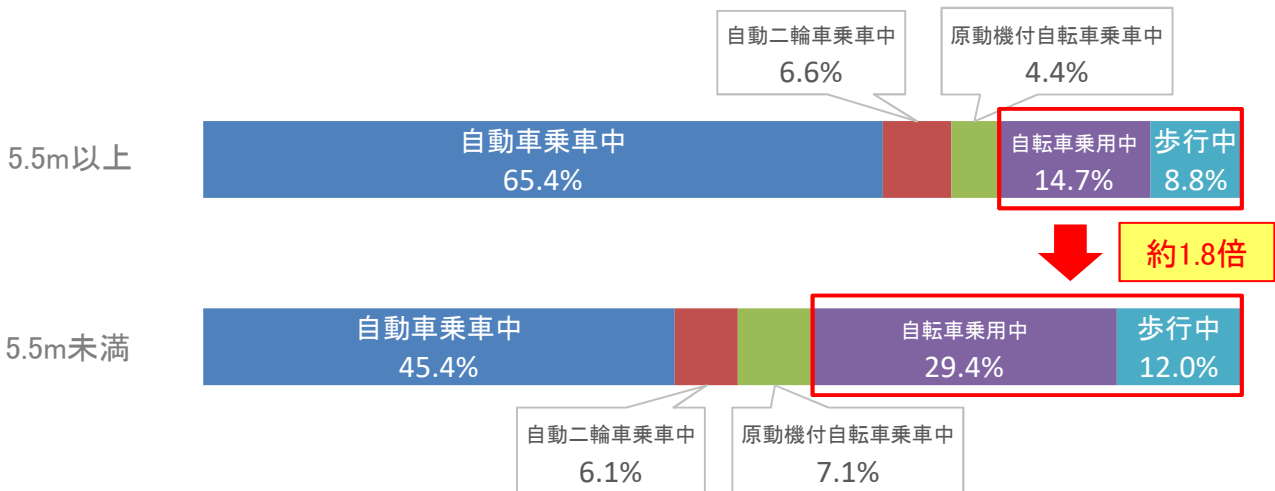
## 2 生活道路対策の必要性

全国における交通事故(人身事故)発生件数は年々減少していますが、このうち車道幅員5.5m未満の道路における交通事故発生件数の減少率は鈍化しており、全交通事故発生件数に占める割合は横ばいで推移しています。



令和2年中における状態別の交通事故死傷者数をみると、車道幅員5.5m未満の道路における歩行者・自転車乗用中の死傷者が占める割合は、車道幅員5.5m以上の道路の約1.8倍でした。

幅員別・状態別死傷者数(令和2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

**区域規制標識の設置**



**路面表示(法定外)の設置**



**大型通行禁止規制等の実施**



### 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(ハンブ等)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



#### ハンブ等の設置



#### 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



#### 右折車線の設置と進行方向別通行区分規制の実施



<凡 例>

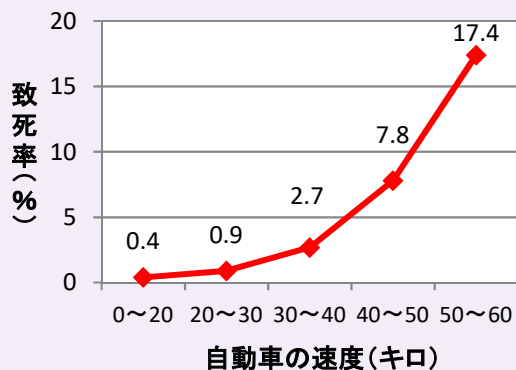
- 対策名 公安委員会の対策
- 対策名 道路管理者の対策
- 対策名 公安委員会又は道路管理者の対策

## 4 「ゾーン30」Q&A

**Q 1** なぜ30キロ規制なのですか？

**A 1** 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 2** どのような区域を「ゾーン30」として整備しているのですか？

**A 2** 地域の皆さんの御要望や交通量・交通事故の発生状況等をもとに、主として生活道路が集まった区域に通学路が含まれている場合などにおいて「ゾーン30」の整備を進めていますが、このほかにも、例えば、公共施設など高齢者・子供が利用する施設等を含む区域、観光施設等多数の歩行者等の通行が想定される区域などにおいても、ゾーン30の整備を進めています。

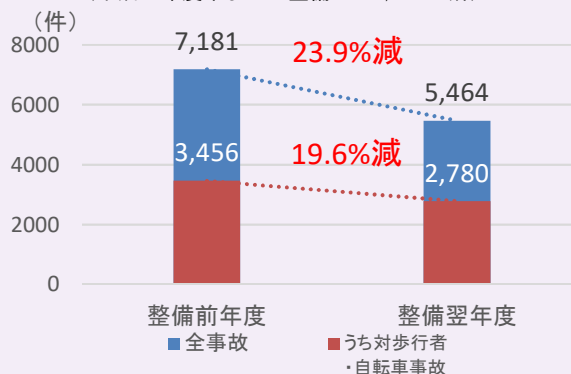
**Q 3** 「ゾーン30」はどれくらい整備されているのですか？

**A 3** 「ゾーン30」については、平成23年に定めた当初の整備目標（全国約3,000か所）を達成し、令和2年度末までに全国で4,031か所を整備しています。

**Q 4** 「ゾーン30」の整備効果はどうですか？

**A 4** 平成30年度末までに全国で整備した「ゾーン30」（3,649か所）において、整備前年度の1年間と整備翌年度の1年間における交通事故発生件数を比較したところ、ゾーン内における一定の交通事故抑止効果や自動車の通過速度の抑制効果が認められています。

「ゾーン30」の整備前後における交通事故発生件数の比較  
(平成30年度末までに整備した3,649か所)





# 5 「ゾーン30」における整備事例

## 【中央線の抹消、車道幅員の減少】



## 【ゾーン入口の明確化】



## 【物理的デバイスの設置】

