

原議保存期間 10年
(平成34年12月31日まで)

各 地 方 機 関 の 長
各 都 道 府 県 警 察 の 長
(参考送付先)
庁 内 各 局 部 課 長
各 附 属 機 関 の 長

警 察 庁 丙 規 発 第 2 1 号
平 成 2 3 年 9 月 2 0 日
警 察 庁 交 通 局 長

ゾーン30の推進について(通達)

住居系地区等におけるコミュニティ・ゾーンの形成については、「コミュニティ・ゾーン対策の推進について」(平成8年6月24日付け警察庁丁規発第74号、丁都交発第72号)により推進されているところであるが、必ずしも全国的な普及には至っていない。他方で、第9次交通安全基本計画(平成23年3月31日中央安全対策会議決定)においても従来のコミュニティ・ゾーン対策のような生活道路におけるゾーン対策の重要性が改めて指摘されている。

そこで、警察庁では、平成22年10月から3回にわたり「生活道路におけるゾーン対策推進調査研究検討委員会」を開催しゾーン対策実施要領の策定を念頭において、ゾーンの設定方法、ゾーン入口の明示方法、ゾーン内道路における生活道路対策について調査研究を進め、本年3月には調査研究結果の報告書の提出を受けたところである。

今後、当該調査研究結果を踏まえ、以下の要領により生活道路におけるゾーン対策の更なる推進を図ることとしたので、各都道府県警察においては計画的なゾーン整備に努められたい。

なお、本件については、国土交通省道路局と調整済みである。

記

1 基本的な考え方

従来のコミュニティ・ゾーン対策は、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、住居系地区等の安全性・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、何ら変わることはない。

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コミュニティ・ゾーン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、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

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。

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。

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。

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

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。

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、右左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。

4 国庫補助

ゾーン30が交通安全施設等整備事業の推進に関する法律施行規則第1条第1号から第3号までに規定する道路として指定された道路において実施された場合

は、その費用を国庫補助の対象とする。

5 整備目標

従来のコミュニティ・ゾーンと合計して、平成28年度末までに全国で約3,000箇所の整備を目標とする。各都道府県毎の整備目標は別紙のとおりとする。

6 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、警察本部及び警察署においてそれぞれ推進責任者を定めるなど、適切な体制を確立すること。

また、道路管理者や自治体等との連絡窓口を一本化するため、警察本部及び警察署ともに推進責任者のほか、連絡担当者を指定し道路管理者等と積極的に情報交換を行いゾーン対策に係る要望等を把握し、ゾーン30の円滑な整備に努めること。

7 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。

8 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。