

有効期間満了日 令和9年3月31日

熊交規第504号

令和3年9月16日

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（通達）

生活道路におけるゾーン対策については、「ゾーン30の整備方針について」（令和3年7月5日付け熊交規第404号）に基づき推進中であるが、令和3年8月、警察庁及び国土交通省道路局において「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」が取りまとめられ、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された。

よって、各警察署にあっては、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7月5日付け熊交規第404号）は、本通達の発出をもって廃止する。

## 記

### 1 目的

「第11次熊本県交通安全計画」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が位置付けられた。

特に、ハンプ・狭さくといった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・自転車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の過程が参加・協働型の交通安全対策の推進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を支援してきた「生活道路対策エリア」に代わり、ゾーン30による低速度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・自転車の通行が優先され、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。

○ 最高速度30km/hの区域規制の交通規制が実施され、又は実施が予定されていること。

○ 警察と道路管理者、地域の関係者の間で、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 「ゾーン30プラス」の取組フロー

「ゾーン30プラス」の取組フローについては、別紙1のとおりである。

### 4 整備計画の策定

各警察署は、交通事故発生状況や地域の課題、地域の関係者からの要望を踏まえて、「ゾーン30プラス」の整備計画を道路管理者と共同で策定し、別添様式「ゾーン30プラス整備計画」（以下「様式」という。）により交通規制課を経由して報告すること。

### 5 整備計画策定の考え方

整備計画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の合意形成が図られるよう留意すること。

- (1) ゾーン30が整備され、かつ、既に物理的デバイスが設置されている区域  
ゾーン30の区域拡大の見直しや物理的デバイスの増設について検討する。
- (2) ゾーン30が整備されているが、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。
- (3) (1)及び(2)以外の区域

地域の関係者が歩行者・自転車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。

### 6 入口の明確化

「ゾーン30プラス」の入口には、当該区域が歩行者・自転車の通行が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こと。

なお、これらのデザインについては、別紙2のとおりである。

### 7 整備計画の進捗管理及び効果検証

各警察署は、道路管理者と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（ゾーン30及び物理的デバイスによる対策）や中長期対策（道路管理者による道路改築等の対策）が完了した段階において、様式により交通規制課を経由して報告すること。

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も道路管理者とともに検証を行い、交通規制課を経由して報告すること。

なお、効果検証の報告要領については、別途指示する。

## 8 広報

各警察署は、道路管理者や交通規制課と連携し、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について積極的に広報すること。

## 9 留意事項

### (1) 対策の充実

「ゾーン30プラス」においては、ゾーン30の実施と物理的デバイスの設置に加え、次の各種対策の充実を図るなどし、対策の効果を高めること。

#### ア 歩行空間の確保・明示

道路管理者と連携し、歩道の確保や路側帯の拡幅、歩行空間を明示するためのカラー舗装や車道外側線、防護柵及びボラードの整備を行うこと。

#### イ 交通規制の実施

交通実態に応じ、区域内における大型通行禁止規制、一方通行、一時停止、周辺道路の進行方向別通行区分といった交通規制の実施について検討し、真に必要なものについては、交通規制課を経由して上申すること。

#### ウ 信号機の改良

区域内への車両の流入抑制を図るため、周辺道路における信号機の改良による円滑化対策を行うこと。

### (2) 地域住民との合意形成

「ゾーン30プラス」の整備に当たっては、地域の関係者との合意形成が必要不可欠であることから、「通学路安全プログラム」といった既存の推進体制を活用し、円滑な合意形成に努めること。

### (3) 熊本県道路交通環境安全推進連絡会議への支援要請

熊本県道路交通環境安全推進連絡会議（国土交通省九州地方整備局熊本河川国道事務所交通対策課、熊本県土木部道路保全課、交通規制課等で構成）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のあっせんをおこなっていることから、整備計画の策定及び効果検証に当たって必要であれば、同連絡会議に対して交通規制課を経由して技術的支援を求めることも可能である。

### (4) 路線での整備

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・自転車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、警察と道路管理者が連携し、地域住民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こと。

## 10 道路管理者の報告

道路管理者と共同で策定した整備計画、その進捗管理状況や効果検証については、各道路管理者においても、国土交通省九州地方整備局や熊本県土木部に対して報告することとなっていることを申し添える。

※ 別紙・別添様式（略）