

## はじめに

交通事故の死者数は減少傾向にあるものの、歩行者や自転車が関連する死亡事故の割合は高く、通学路などの生活に身近な道路でのさらなる安全の確保が求められています。

生活道路の安全確保のためには通過交通の排除や車両速度の抑制が重要です。そこで、令和 3 年 8 月より、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ため、最高速度 30km/h の区域規制「ゾーン 30」とハンプ等の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、道路管理者と警察が連携しながら整備を進めています。令和 5 年 3 月末時点では、全国の 122 地区で「ゾーン 30 プラス」の整備計画が策定され、全国の自治体でより安全な生活道路を目指した取組みが行われています。

しかし、設置する物理的デバイスの標準的な形状は技術基準に則る、若しくは技術資料<sup>※1</sup>を参考とできるものの、設置方法の詳細や、住民と事業を進めるためのコミュニケーション(合意形成)の手法は、それぞれの対策箇所の道路・交通状況や地区の特性に応じて、多種多様です。このため、対策を実施する際には、現地への設置の方法や住民との関わり方等を全国の自治体で試行錯誤しながら進められているのが現状です。

国土技術政策総合研究所では、全国の自治体が生活道路の交通安全対策に取り組む際に参考とさせていただくことを目的に、物理的デバイスの中でも設置事例が多いハンプと狭さくに焦点を当てて、設置を行った自治体にご協力をいただきながら、設置や合意形成の事例及びそれぞれの工夫やポイントを取りまとめた資料<sup>※2</sup>を令和 2 年 1 月に刊行しました。その後、新たにゾーン 30 プラスとして整備を実施した事例など、進展があったことから、事例を更新・追加した本資料をとりまとめました。

本事例集が、生活道路における交通安全対策の推進の支援となれば幸いです。

※1 国土技術政策総合研究所資料 第952号 2017年1月  
「凸部、狭窄部及び屈曲部の設置に関する技術基準」に関する技術資料  
URL: <https://www.nilim.go.jp/lab/bcg/siryoutnn/tnn0952.htm>

※2 国土技術政策総合研究所資料 第1088号 2020年1月  
生活道路におけるハンプ・狭さくの設置事例集2019  
URL: <https://www.nilim.go.jp/lab/bcg/siryoutnn/tnn1088.htm>