

須賀川市の市道、地図 No.1503(ゾーン 30 道路)の速度抑制措置に関する陳情書

令和5年4月14日

須賀川市議会議長 五十嵐 伸様

陳情者

小山有美子



1. 陳情の趣旨

自宅前の一方通行でゾーン 30 道路を自動車が朝昼夜を問わず多数走行し

そのほとんどが速度制限を守らずスピードを出すため長年、人身事故の被害者になる危険と

騒音に悩んでいます。須賀川警察署に現状を伝え、何度か立哨や取り締まりを要望しましたが、

警察は要望するたびに、その道路は通学路ですか？取り締まりや立哨をするのであれば

あなたの自宅に警察車両を停めれますか？などやその道路が通学路であることが大事な要素

との受け答えで要望に真摯に向き合ってくれませんでした。

私自身はスピードを出す自動車への恐怖心と騒音から不眠症になり体調不良になっています。

道路を歩く時も自動車が来るのを見ると建物や電柱の陰に避けて、通り過ぎてから歩くしか

ありません。この道路は以前、映画館や飲食店、個人商店などがありましたが、

全部取り壊され、現在は月極駐車場になり、その利用者のほとんどが市役所職員と保育園職員です。

それにも増して通り抜け車両が多数走行しています。危険な現状を変えていただきたく陳情します。



2. 善処願いたいこと

- 1) 通行量調査、標識の設置場所見直しや道路標示の見直し
- 2) 道路の改善（道幅狭窄ポールの設置または道路に等間隔で速度抑制ハンプを作るなど）

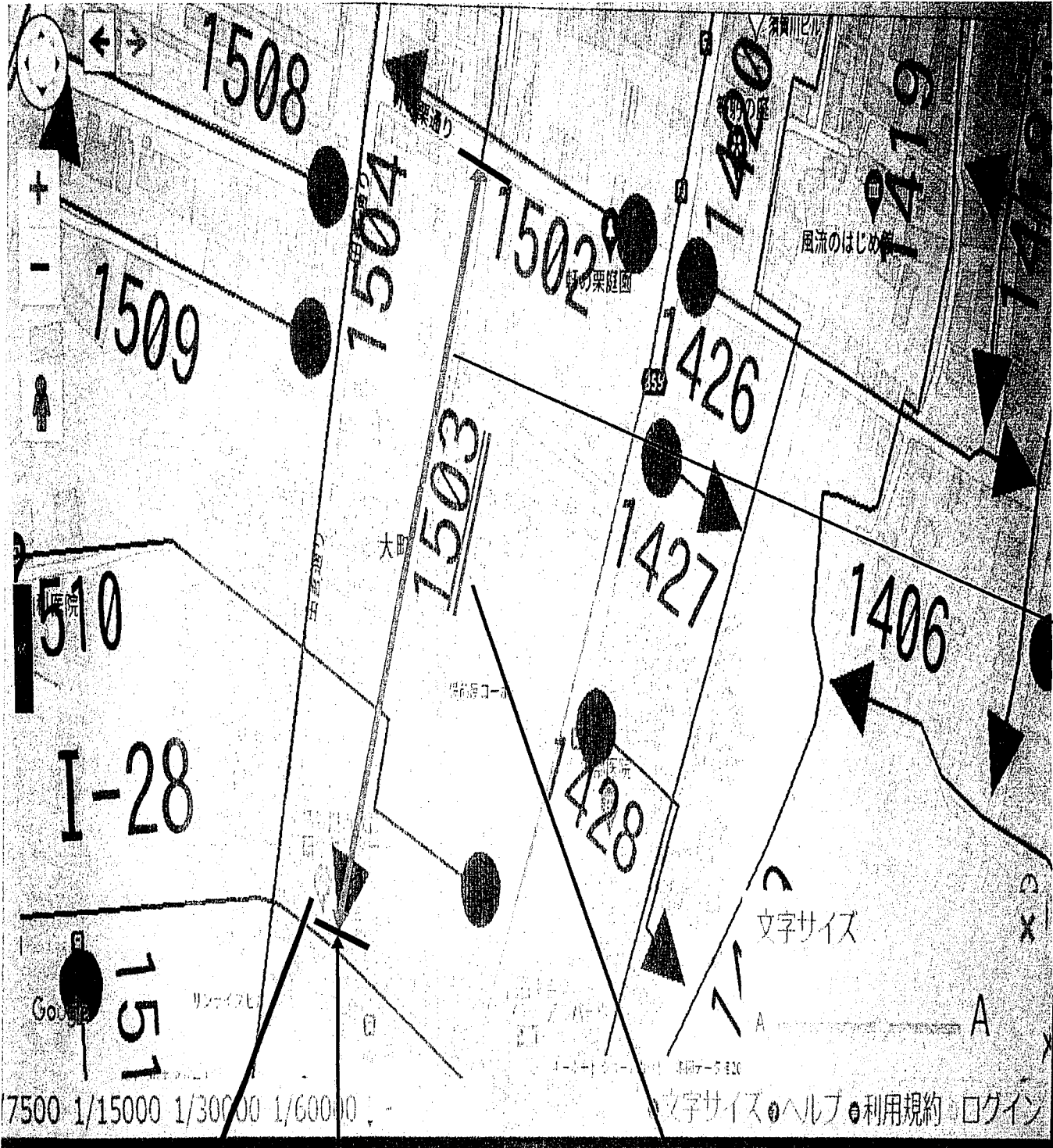
※ハンプとは・・・速度抑制のために道路の路面に設ける凸状の部分
- 3) 須賀川警察署による定期的な立哨、取り締り
- 4) 通行車両制限（通行時間帯を制限するなど）
- 5) ゾーン 30 道路周辺の駐車場に車を停めて通勤している市役所職員の方や保育園職員等への注意喚起の徹底。

以下参考資料添付について

添付資料明細

1. 須賀川市道路図（須賀川市地図情報システム参照）
2. ゾーン 30 道路写真
3. ゾーン 30 道路とは？その対策（警察庁より参照）
4. ゾーン 30 道路沿いの駐車場写真

以上



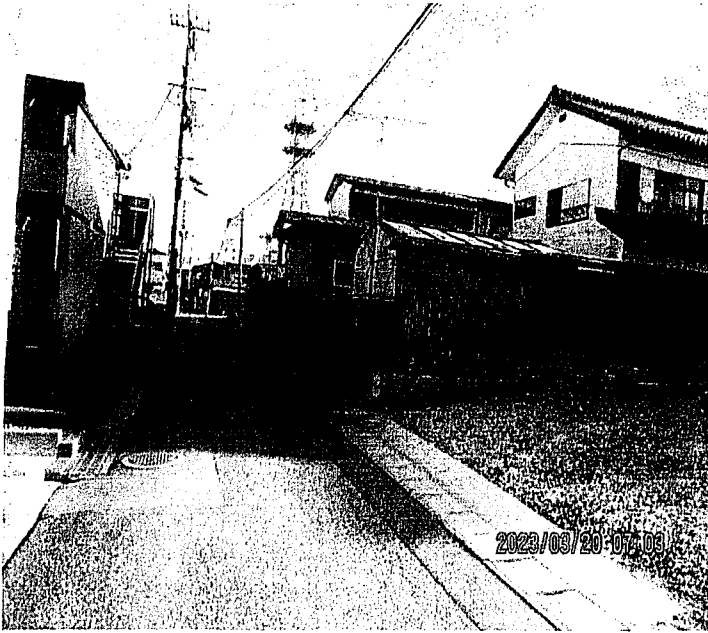
赤い線で示した区間がゾーン30道路

↑ 進行方向 ↑
ゾーン30始まり

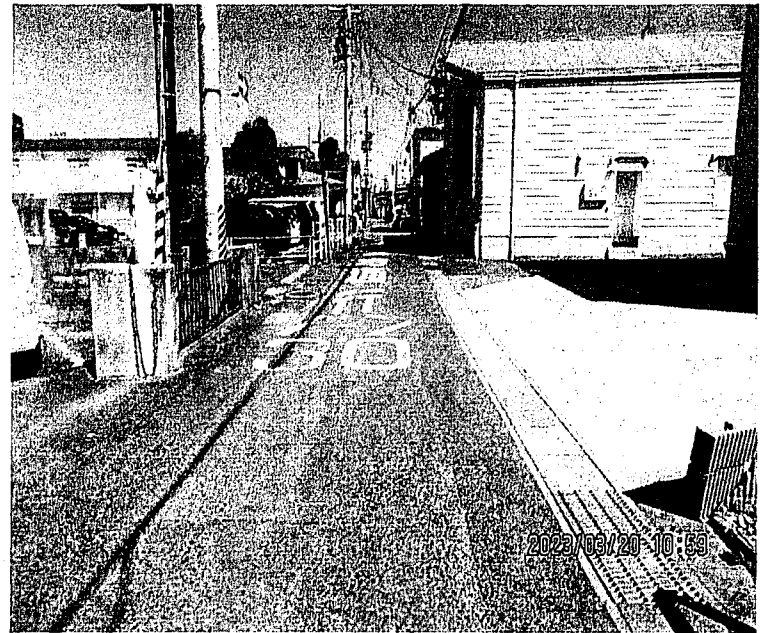
市道No

須賀川市教育研修センター

須賀川市大町172番地、教育研修センター前ゾーン30道路写真 資料2



南町郵便局の信号待ちを避ける通り抜けの車と市役所職員、はなのうた保育園職員の駐車場が道路沿いに多数あり裏道だが通行量は非常に多い



見通しの良い長い直線道路のため
時速50km位で走る車が多数
道路の長さ 213m



標識が道路入り口すぐであり運転者の目に入らない
しかも、標識の表示位置が高く、小さいため全く目に入らないと感じる



道幅がわずか2.9m (車1台やっと)

「ゾーン30」の概要

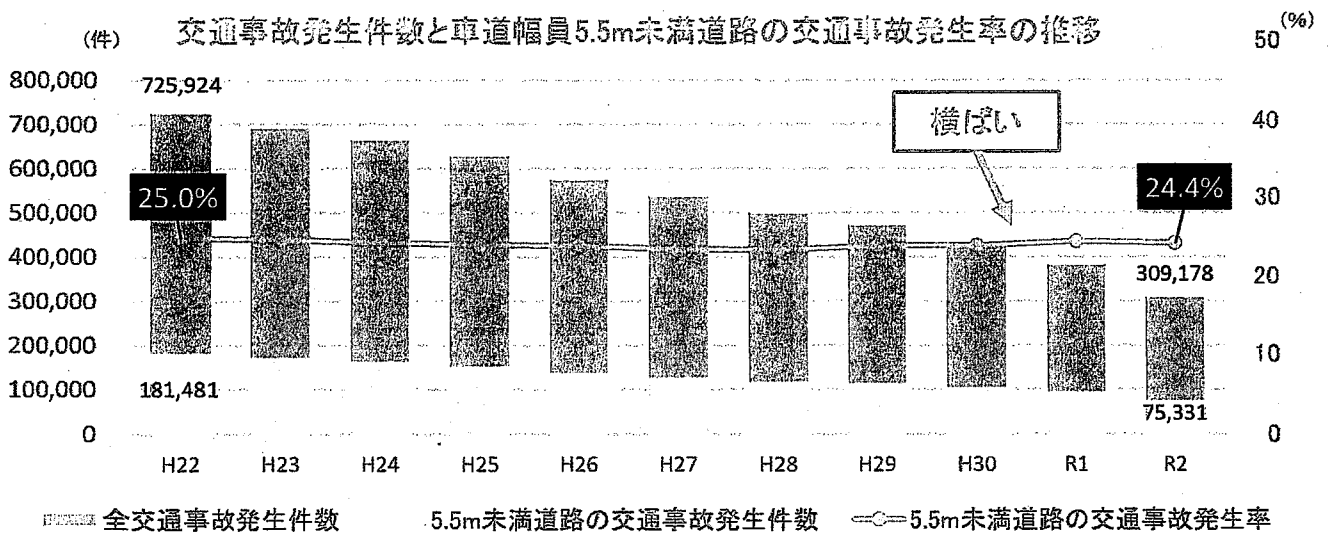
警察庁交通局

1 「ゾーン30」とは

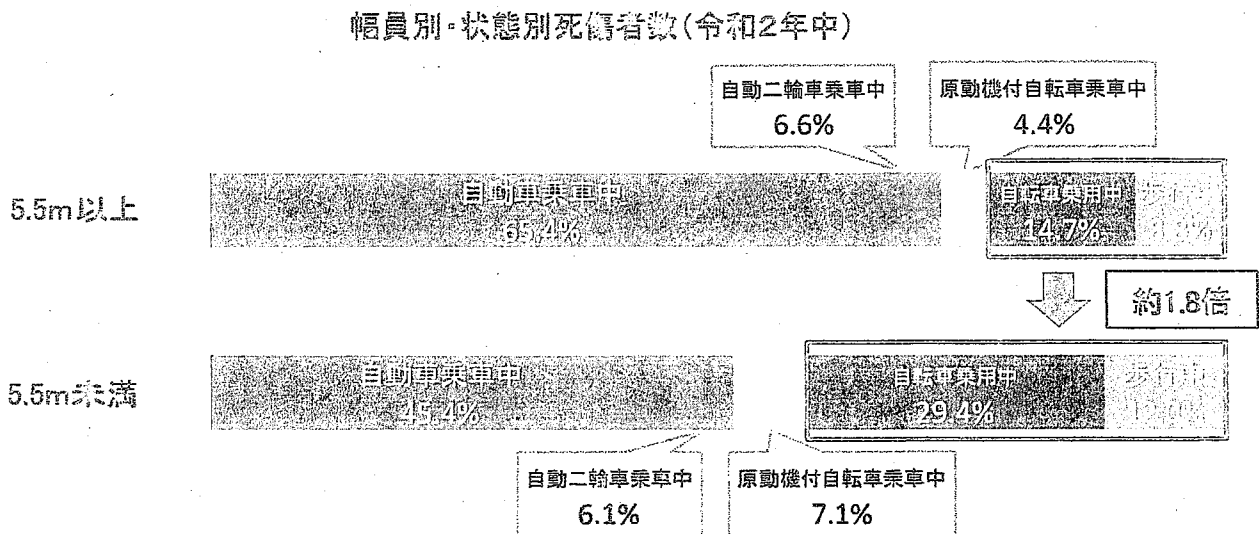
生活道路における歩行者等の安全な通行を確保することを目的として、区域(ゾーン)を定めて最高速度30キロメートル毎時の速度規制を実施するとともに、その他の安全対策を必要に応じて組み合わせ、ゾーン内における速度抑制や、ゾーン内を抜け道として通行する行為の抑制等を図る生活道路対策です。

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。

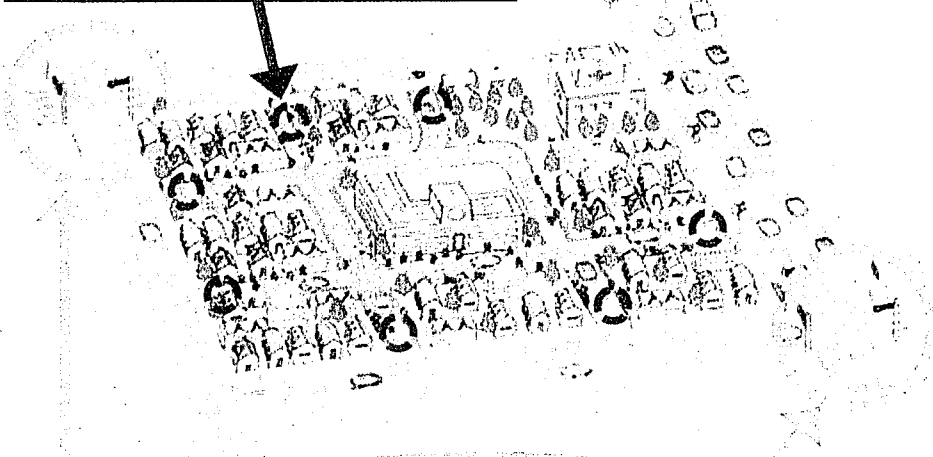


3 「ゾーン30」における主な対策内容

- ～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

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(ハンプ等)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

ハンプ等の設置

路側帯の設置・拡幅と中央線の抹消

<凡 例>

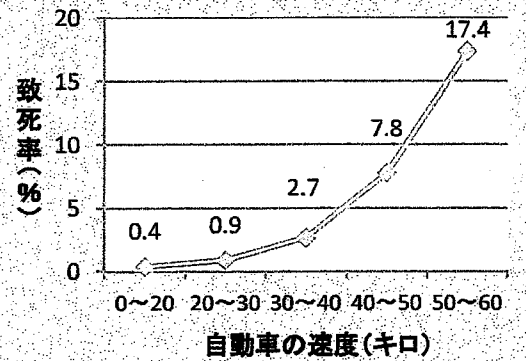
対策名	公安委員会の対策
対策名	道路管理者の対策
対策名	公安委員会又は道路管理者の対策

4 「ゾーン30」Q&A

Q1 なぜ30キロ規制なのですか？

A1 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。
 注2 致死率とは、死傷者数に対する死者数の割合をいう。

Q2 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？

A2 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。

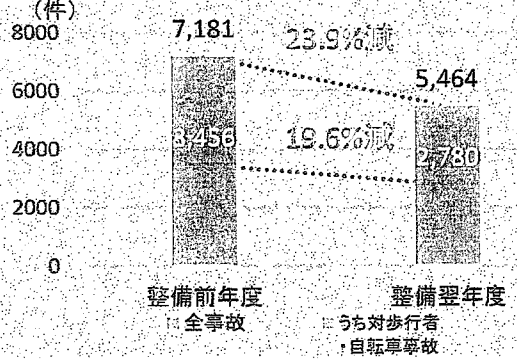
Q3 「ゾーン30」はどれくらい整備されているのですか？

A3 「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。

Q4 「ゾーン30」の整備効果はどうですか？

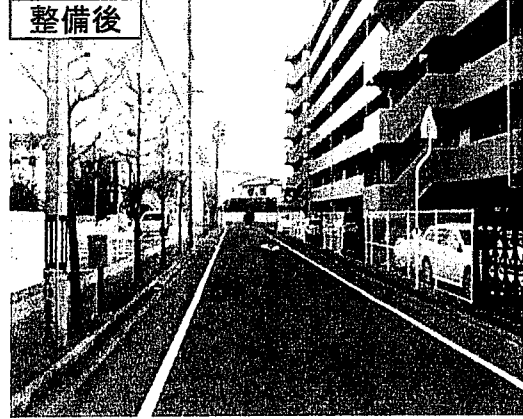
A4 平成30年度末までに全国で整備した「ゾーン30」（3,649か所）において、整備前年度の1年間と整備翌年度の1年間における交通事故発生件数を比較したところ、ゾーン内における一定の交通事故抑止効果や自動車の通過速度の抑制効果が認められています。

「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）

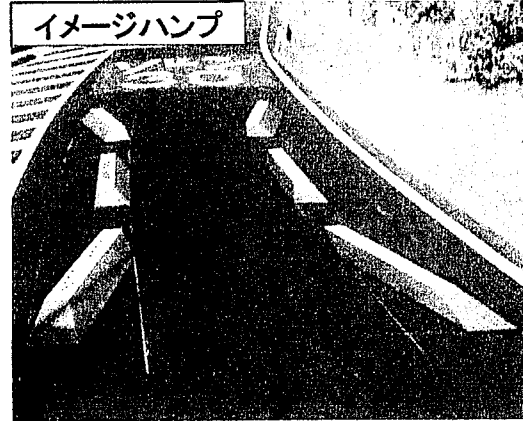
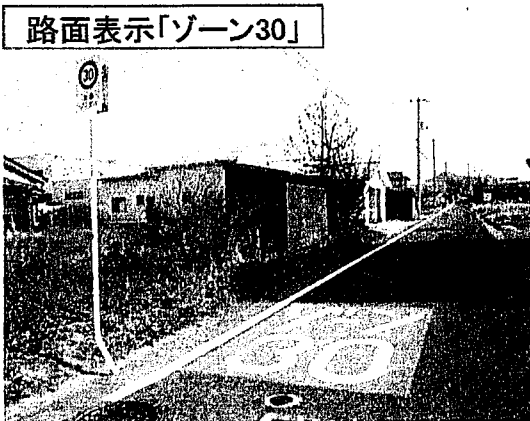


5 「ゾーン30」における整備事例

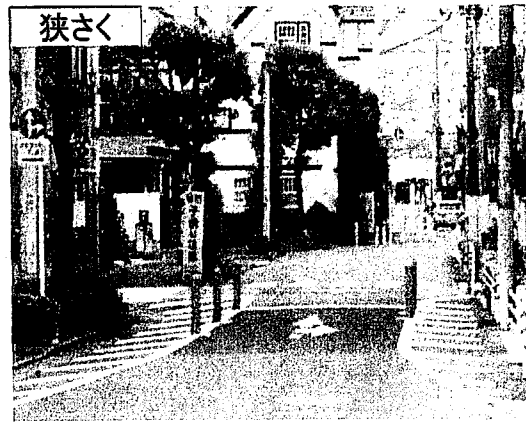
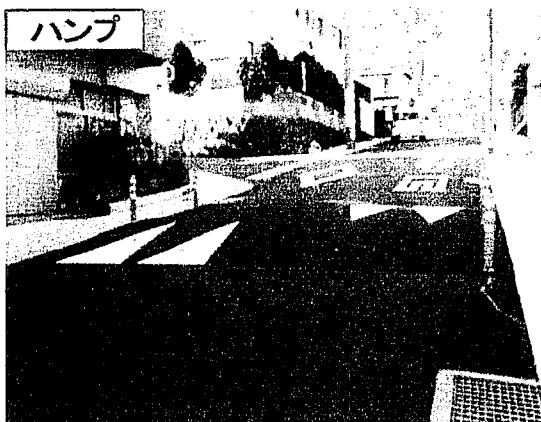
【中央線の抹消、車道幅員の減少】



【ゾーン入口の明確化】



【物理的デバイスの設置】



ゾーン 30 道路周辺駐車場写真

