

## 効果検証結果

|  |                      |  |   |     |         |
|--|----------------------|--|---|-----|---------|
| 都道府県名  | 福岡県                  | 市町村名   | 北九州市  | 地区名 | 白銀・貴船地区 |
| 推進体制・構成メンバー<br>個別協議<br>北九州市、小倉北警察署、貴船小学校、貴船校区自治連合会、白銀保育園   |                      |  |   |     |         |
| 整備計画の策定  | 短期対策の完了              | 中長期計画の完了   |   |     |         |
| R 6 年 3 月 2 2 日  | R 6 年 1 0 月 3 1 日    | —  |   |     |         |
| 整備計画の見直し   | 効果検証（短期対策後）          | 効果検証（中長期対策後）   |   |     |         |
| —  | R 7 年 3 月            | —  |   |     |         |
| 主な取組経緯<br><ul style="list-style-type: none"> <li>・ 令和4年10月 ETC2.0ビッグデータの解析結果の受領</li> <li>・ 令和4年度 対策案の立案及び関係者協議</li> <li>・ 令和5年3月 物理的デバイス（①～④ハンプ）の設置</li> <li>・ 令和6年3月 物理的デバイス（⑤狭さく）の設置</li> <li>・ 令和6年10月 短期対策の整備完了</li> </ul> |                      |  |   |     |         |
| 効果検証結果   | 交通事故発生状況             | 走行速度   | 30km/h超過割合  |     |         |
|  | (事前) 2 件<br>(事後) 6 件 | (事前) ①25 ②25 ③, ④26 ⑤31 km/h<br>(事後) ①23 ②21 ③, ④24 ⑤28 km/h | (事前) ①14 ②5 ③, ④22 ⑤49 %<br>(事後) ①15 ②8 ③, ④7 ⑤29 % |     |         |
| 対策の効果等<br>定量的結果及び地域の声から、効果があったと考えられる。  |                      |  |   |     |         |
| ① 交通事故<br><ul style="list-style-type: none"> <li>・ 物理的デバイスの設置箇所では事故は起きていないが、地区内の事故件数は整備前より増加した。事故の発生状況を注視し、必要に応じて対策を講じていく。</li> </ul>  |                      |  |   |     |         |
| ② 走行速度<br><ul style="list-style-type: none"> <li>・ 車両平均速度の低下が見られた。</li> <li>・ 30km/h超過割合は一部を除き減少した。</li> </ul>   |                      |  |   |     |         |
| ④ 地域の声（アンケート等）<br>（自治会、小学校、保育園）<br><ul style="list-style-type: none"> <li>・ 保育園前は、ハンプが設置され通行車両が少し減ったと感じる。</li> <li>・ 狭さくやハンプの設置箇所は、対向車と道を譲りあわなければならないが、速度抑制効果があった。</li> </ul>  |                      |  |   |     |         |
| 今後の取り組み予定<br>事故件数については減少がみられなかったことから、事故の発生状況を注視し、今後も地域の声聞きながら、必要に応じて交通安全対策を検討していく。   |                      |  |   |     |         |

※効果検証結果も踏まえ、PDCAサイクルに基づいた対策の改善・充実を図り、効果的かつ効率的な「ゾーン30プラス」の整備を推進

# 「ゾーン30プラス」の整備による効果検証結果（福岡県北九州市白銀・貴船地区）

- 白銀・貴船地区では令和6年3月に「ゾーン30プラス」の整備計画を策定し、令和6年10月までに短期対策（交通規制・物理的デバイスの設置等）を完了。
- 効果検証の結果、車両走行速度は低下し、30km/hを超過する車両の割合は一部を除き減少した。
- 地域からは、物理的デバイスにより車両の速度が抑制された等の意見が挙げられた。



## ■推進体制

- 個別協議
- ・北九州市
  - ・小倉北警察署
  - ・貴船小学校
  - ・貴船校区自治連合会
  - ・白銀保育園



**凡例**

- ゾーン30プラス ※破線は整備区域に含まれない道路
- 通学路
- 効果検証実施箇所（車両走行速度調査・交通量調査）
- 道路管理者による対策
- 警察による対策
- その他の対策

## ■取組経緯

自治会や小学校等と協議を実施し、地域住民等からの意見を踏まえた交通安全対策を実施

- R4.10 : ETC2.0ビッグデータ解析結果の受領
- R4 : 対策案の立案・関係者協議
- R5.3 : 物理的デバイス（ハンブ）の設置
- R6.3 : 「ゾーン30プラス」整備計画の策定  
物理的デバイス（狭さく）の設置
- R6.10 : 短期対策の整備完了
- R7.3 : 効果検証の実施

## ■対策の実施状況



ハンブ

狭さく

イメージハンブ

ゾーン30プラス看板・路面表示

## ■効果検証結果

① 車両走行速度（デバイス設置路線）（ETC2.0データによる）

|     | 平均速度       | 30km/h超過割合 |
|-----|------------|------------|
| 整備前 | ① 25km/h   | ① 14%      |
|     | ② 25km/h   | ② 5%       |
|     | ③,④ 26km/h | ③,④ 22%    |
|     | ⑤ 31km/h   | ⑤ 49%      |
|     |            | <b>減</b>   |
| 整備後 | ① 23km/h   | ① 15%      |
|     | ② 21km/h   | ② 8%       |
|     | ③,④ 24km/h | ③,④ 7%     |
|     | ⑤ 28km/h   | ⑤ 29%      |

- 整備前：①②③④R4.4.1~4.30の平日における通学時  
⑤ R4.4.1~4.30の平日における昼間12h
- 整備後：①②③④R6.4.1~4.30の平日における通学時  
⑤ R6.4.1~4.30の平日における昼間12h

② 死傷事故件数（地区内全体）

減少なし（整備前：2件 → 整備後：6件）

整備前：R4.4.1~6.30 整備後：R6.4.1~6.30

※整備後の事故発生箇所は、物理的デバイス設置箇所ではない  
※引き続き、地区内全体の交通安全に注視していく

③ 地域の声（自治会、小学校、保育園）

- ・保育園前は、ハンブが設置され通行車両が少し減ったと感じる。
- ・狭さくやハンブの設置箇所は、対向車と道を譲りあわなければならない、速度抑制効果があった。