

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 | 柳町地区 |
| 推進体制・構成メンバー 個別協議 北九州市、門司警察署、大里柳小学校、大里柳校区自治連合会 | | | | | |
| 整備計画の策定 | 短期対策の完了 | 中長期計画の完了 | | | |
| R 4 年 3 月 1 7 日 | R 4 年 3 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 4 年 1 2 月 | — | | | |
| 主な取組経緯 <ul style="list-style-type: none"> ・ 平成30年11月 ETC2.0ビッグデータの解析 ・ 令和元年度 対策案の立案及び関係者協議 ・ 令和2年3月 物理的デバイス（ハンプ）の設置 ・ 令和4年3月 短期対策の整備完了 | | | | | |
| 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) 0 件 (事後) 0 件 | (事前) 10 km/h (事後) 10 km/h | (事前) 4 % (事後) 2 % | | |
| 対策の効果等 本地区は従来よりゾーン30エリアであるため、定量的な変化は限定的であったが、地域からは物理的デバイスの設置による安全性の向上が実感できた旨の声が聞かれ、一定の効果があったと考えられる。 | | | | | |
| ① 交通事故 <ul style="list-style-type: none"> ・ 事故件数は整備前から少なく、整備による変化は見られなかった ② 走行速度 <ul style="list-style-type: none"> ・ 平均速度は整備前から低く、整備による変化は見られなかった ・ 30km/h超過割合は減少し、大部分の車両が30km/h以下で走行している ③ 地域の声 <ul style="list-style-type: none"> ・ ハンプの手前から車が走行速度が落としてくれるため、安全である ・ ハンプ部分は段差と車線分離標で歩車道を分けているため、安全である | | | | | |
| 今後の取り組み予定 今後も地域の声を聞き、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・充実に図り、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（福岡県北九州市柳町地区）

- 柳町地区では令和4年3月に「ゾーン30プラス」の整備計画を策定し、令和4年3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、30km/hを超過する車両の割合が減少した。
- 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安全になった等の意見が挙げられた。



■推進体制

個別協議

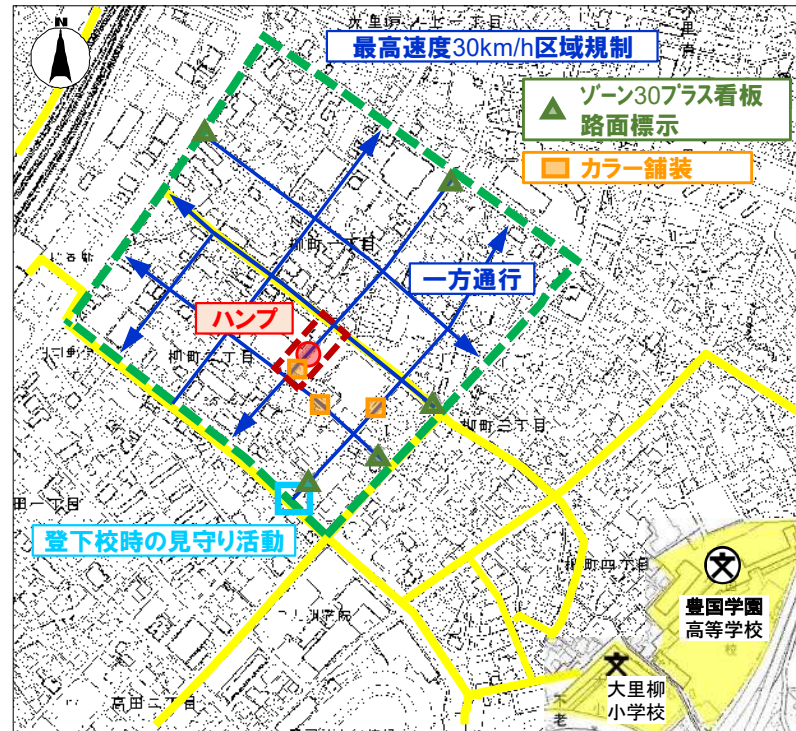
- ・北九州市
- ・門司警察署
- ・大里柳小学校
- ・大里柳校区自治連合会

■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

- H30.11：ETC2.0ビッグデータ解析
- R1：対策案の立案・関係者協議
- R2.3：物理的デバイス（ハンプ）の設置
- R4.3：「ゾーン30プラス」整備計画の策定
短期対策の整備完了
- R4.12：効果検証の実施

■対策の実施状況



■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 | 10 km/h | 4 % |
| 整備後 | 10 km/h | 2 % |

※整備前：R1.4.1～4.30の平日+休日における12h
整備後：R4.4.1～4.30の平日+休日における12h

② 死傷事故件数（地区内全体）

変化なし（整備前：0件 → 整備後：0件）

※整備前：R1.4.1～6.30
整備後：R4.4.1～6.30

③ 地域の声

物理的デバイスに関して
（地域住民）

- ・車が手前から速度を落としてくれるため安全で良い
- ・車線分離標で歩車を分けているため、安全で良い
- ・歩行者は安全でいいが、車からしたら狭くなるため良くない
- ・設置位置が一時停止の直前であるため、一時停止のないところが良かった

凡例

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

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 | 中島地区 |
| 推進体制・構成メンバー 個別協議 北九州市、小倉北警察署、中島小学校、中島校区自治連合会 | | | | | |
| 整備計画の策定 | 短期対策の完了 | 中長期計画の完了 | | | |
| R 4 年 3 月 1 7 日 | R 4 年 3 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 4 年 1 2 月 | — | | | |
| 主な取組経緯 <ul style="list-style-type: none"> ・ 平成30年11月 ETC2.0ビッグデータの解析 ・ 令和元年度 対策案の立案及び関係者協議 ・ 令和2年3月 物理的デバイス（①ハンプ）の設置 ・ 令和3年3月 物理的デバイス（②スムーズ横断歩道）の設置 ・ 令和4年3月 短期対策の整備完了 | | | | | |
| 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） 0 件 （事後） 1 件 | （事前） ①28、②20 km/h （事後） ①26、②15 km/h | （事前） ①38、②34 % （事後） ①29、②30 % | | |
| 対策の効果等 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 <ul style="list-style-type: none"> ・ 事故件数は整備前から少なく、整備による変化はほぼ見られなかった ② 走行速度 <ul style="list-style-type: none"> ・ 平均速度の低下が見られた ・ 30km/h超過割合も減少した ③ 地域の声（アンケート等） <ul style="list-style-type: none"> ・ 車両の速度が抑えられたが、デバイスを過ぎるとまたスピードが出ている ・ 他の箇所にも設置してほしい | | | | | |
| 今後の取り組み予定 今後も地域の声聞き、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（福岡県北九州市中島地区）

- 中島地区では令和4年3月に「ゾーン30プラス」の整備計画を策定し、令和4年3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、車両走行速度及び30km/hを超過する車両の割合が低下した。
- 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
- ・中島小学校
- ・中島校区自治連合会

■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

H30.11：ETC2.0ビッグデータ解析

R1：対策案の立案・関係者協議

R2.3：物理的デバイス（ハンプ）の設置

R3.3：物理的デバイス（スムーズ横断歩道）の設置

R4.3：「ゾーン30プラス」整備計画の策定

短期対策の整備完了

R4.12：効果検証の実施

■対策の実施状況



スムーズ横断歩道



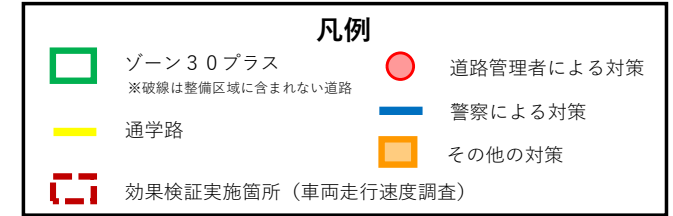
ハンプ



ゾーン30プラス路面表示



ゾーン30プラス看板



■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 28 km/h ② 20 km/h | ① 38 % ② 34 % |
| 整備後 | ① 26 km/h ② 15 km/h | ① 29 % ② 30 % |

※整備前: ① R1. 4.1~4.30 の平日における通学時
② R2. 4.1~4.30 の平日における通学時
整備後: ①② R4. 4.1~4.30 の平日における通学時

② 死傷事故件数（地区内全体）

ほぼ変化なし（整備前：0件 → 整備後：1件）

※整備前: R1. 4.1~6.30
整備後: R4. 4.1~6.30

③ 地域の声

物理的デバイスに関して

（小学校）

- ・車両の速度が抑えられた
- ・ただし、デバイスを過ぎるとまたスピードが出ている
- ・他の箇所にも設置してほしい

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 | 曾根東小地区 |
| 推進体制・構成メンバー 個別協議 北九州市、小倉南警察署、曾根東小学校、曾根東校区自治連合会 | | | | | |
| 整備計画の策定 | 短期対策の完了 | 中長期計画の完了 | | | |
| R 4 年 3 月 1 7 日 | R 4 年 3 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 4 年 1 2 月 | - | | | |
| 主な取組経緯 <ul style="list-style-type: none"> ・ 平成30年11月 ETC2.0ビッグデータの解析 ・ 令和元年度 対策案の立案及び関係者協議 ・ 令和3年3月 物理的デバイス（ハンプ）の設置 ・ 令和4年3月 短期対策の整備完了 | | | | | |
| 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) 0 件 (事後) 0 件 | (事前) 27 km/h (事後) 13 km/h | (事前) 44 % (事後) 0 % | | |
| 対策の効果等 定量的結果及び地域の声から、大きな効果があったと考えられる。 | | | | | |
| ① 交通事故 <ul style="list-style-type: none"> ・ 事故件数は整備前から少なく、整備による変化は見られなかった | | | | | |
| ② 走行速度 <ul style="list-style-type: none"> ・ 平均速度の低下が見られた ・ 30km/h超過割合も大きく減少した | | | | | |
| ③ 地域の声（アンケート等） <ul style="list-style-type: none"> ・ （自治会）車両速度抑制効果があったと感じる ・ （小学校）児童及びPTAから、ハンプ設置に伴う狭さくも含め、車両速度抑制効果があったと感じる ・ （保育園）正門前にハンプを設置していただいたことにより、安全性が増したと感じており、大変満足している | | | | | |
| 今後の取り組み予定 今後も地域声を聞き、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（福岡県北九州市曾根東小地区）

- 曾根東小地区では令和4年3月に「ゾーン30プラス」の整備計画を策定し、令和4年3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大幅に減少した。
- 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
- ・小倉南警察署
- ・曾根東小学校
- ・曾根東校区自治連合会

■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

- H30.11：ETC2.0ビッグデータ解析
- R1：対策案の立案・関係者協議
- R3.3：物理的デバイス（ハンプ）の設置
- R4.3：「ゾーン30プラス」整備計画の策定
短期対策の整備完了
- R4.12：効果検証の実施

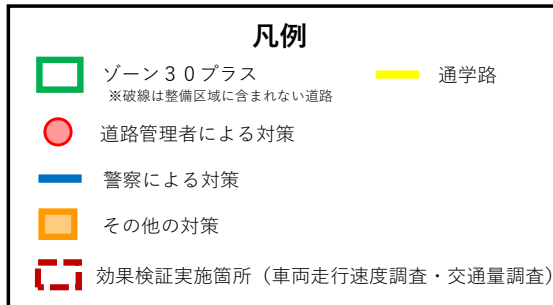
■対策の実施状況



ハンプ



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 | 27 km/h | 44% |
| 整備後 | 13 km/h | 0% |

※整備前：R2.4.1～4.30の平日における通学時
整備後：R4.4.1～4.30の平日における通学時

② 死傷事故件数（地区内全体）

変化なし（整備前：0件 → 整備後：0件）

※整備前：R2.4.1～6.30
整備後：R4.4.1～6.30

③ 地域の声

物理的デバイスに関して

（自治会）

車両速度抑制効果があったと感じる

（小学校）

児童及びPTAから、ハンプ設置に伴う狭窄も含め、車両速度抑制効果があったとの声が上がっている

（保育園）

正門前にハンプを設置していただいたことにより安全性が増したと感じており、大変満足している

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 | 医生ヶ丘・千代ヶ崎地区 |
| 推進体制・構成メンバー 個別協議 北九州市、折尾警察署、医生丘小学校、本城西力丸自治区会、本城西市住自治区会、本城西県自治区会 | | | | | |
| 整備計画の策定 | 短期対策の完了 | 中長期計画の完了 | | | |
| R 4 年 3 月 1 7 日 | R 4 年 3 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 4 年 1 2 月 | - | | | |
| 主な取組経緯 <ul style="list-style-type: none"> ・ 平成30年11月 ETC2.0ビッグデータの解析 ・ 令和元年度 対策案の立案及び関係者協議 ・ 令和2年2月 仮設ハンプの設置（実証実験） ・ 令和3年11月 物理的デバイス（①ハンプ・②スムーズ横断歩道）の設置 ・ 令和4年3月 短期対策の整備完了 | | | | | |
| 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 （事後） 0 件 | （事前） ①28、②21 km/h （事後） ①22、②17 km/h | （事前） ①43、②8 % （事後） ① 8、②0 % | | |
| 対策の効果等 定量的結果及び地域の声から、大きな効果があったと考えられる。 <ol style="list-style-type: none"> ① 交通事故 <ul style="list-style-type: none"> ・ 事故件数は整備前から少なかったが、整備により減少した ② 走行速度 <ul style="list-style-type: none"> ・ 平均速度の低下が見られた ・ 30km/h超過割合も大きく減少した ④ 地域の声（アンケート等） <ul style="list-style-type: none"> ・ 地区内全体的に速度が落ちているように感じる ・ 特にスムーズ横断歩道では、交差点であること及び横断歩道があることが遠目からでも分かりやすくなりハンプの手前で明らかに徐行する様子をよく見かける | | | | | |
| 今後の取り組み予定 今後も地域の声聞き、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（福岡県北九州市医生ヶ丘・千代ヶ崎地区）

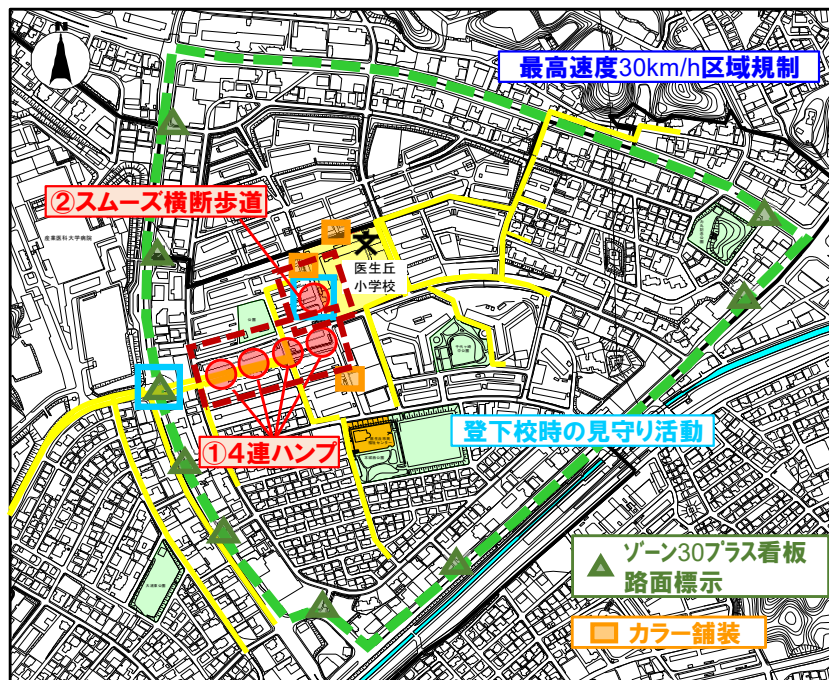
- 医生ヶ丘・千代ヶ崎地区では令和4年3月に「ゾーン30プラス」の整備計画を策定し、令和4年3月までに短期対策（交通規制・物理的デバイスの設置等）を完了。
- 効果検証の結果、車両走行速度は低下し、30km/hを超過する車両の割合は大幅に減少した。
- 地元自治会からは、物理的デバイスにより車両の速度が抑制された等の意見が挙げられた。



■推進体制

個別協議

- ・北九州市
- ・折尾警察署
- ・医生ヶ丘小学校
- ・本城西力丸自治区会、本城西市住自治区会、本城西県自治区会



| 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 |

■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 28 km/h ② 21 km/h | ① 43 % ② 8 % |
| | ↓ 減 | ↓ 大幅減 |
| 整備後 | ① 22 km/h ② 17 km/h | ① 8 % ② 0 % |

※整備前：R3.4.1～4.30の平日における通学時
整備後：R4.4.1～4.30の平日における通学時

② 死傷事故件数（地区内全体）

減少（整備前：2件 → 整備後：0件）

※整備前：R3.4.1～6.30
整備後：R4.4.1～6.30

③ 地域の声

（自治会）

- ・地区内全体的に速度が落ちているように感じる
- ・特にスムーズ横断歩道では、交差点であること及び横断歩道があることが遠目からでも分かりやすくなりハンプの手前で明らかに徐行する様子をよく見かける

■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

H30.11：ETC2.0ビッグデータ解析

R1：対策案の立案・関係者協議

R2.2：仮設ハンプの設置（実証実験）

R3.11：物理的デバイス（ハンプ・スムーズ横断歩道）設置

R4.3：「ゾーン30プラス」整備計画の策定

短期対策の整備完了

R4.12：効果検証の実施

■対策の実施状況



スムーズ横断歩道、見守り活動



ハンプ



ゾーン30プラス看板・路面標示