

物理的デバイスの例

車両の走行速度を抑制する



車両の進入を抑制する



歩行者等の空間を確保する



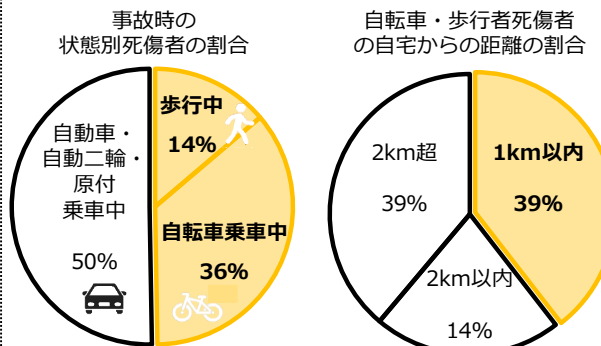
出典：「ゾーン30プラス」実務者向けシリーズセミナー資料

生活道路の交通安全対策の必要性

- 市内の幅員の狭い道路で起こった交通事故のうち、約半数は、歩行中もしくは自転車乗車中に発生しており、約3人に1人は、自宅から1 km以内で事故に遭われています。

【市内の幅員5.5m未満の道路における交通事故の状況】

「栃木県警察の交通事故統計データ(令和5年度)」に基づき作成



- 地域の皆様に身近な生活道路では、スピード超過や抜け道利用の車、安全確認が不十分な車から、高齢者や通学児童、ベビーカー利用者などを守るため、**人優先の安全・安心な通行空間の整備を進めていく必要があります。**



生活道路のイメージ

生活道路における交通安全対策への取組



ゆいの杜



瓦作街道

本資料は、地域の皆様と協働で進める身近な道路の安全性向上に向けた取組を紹介するものです。

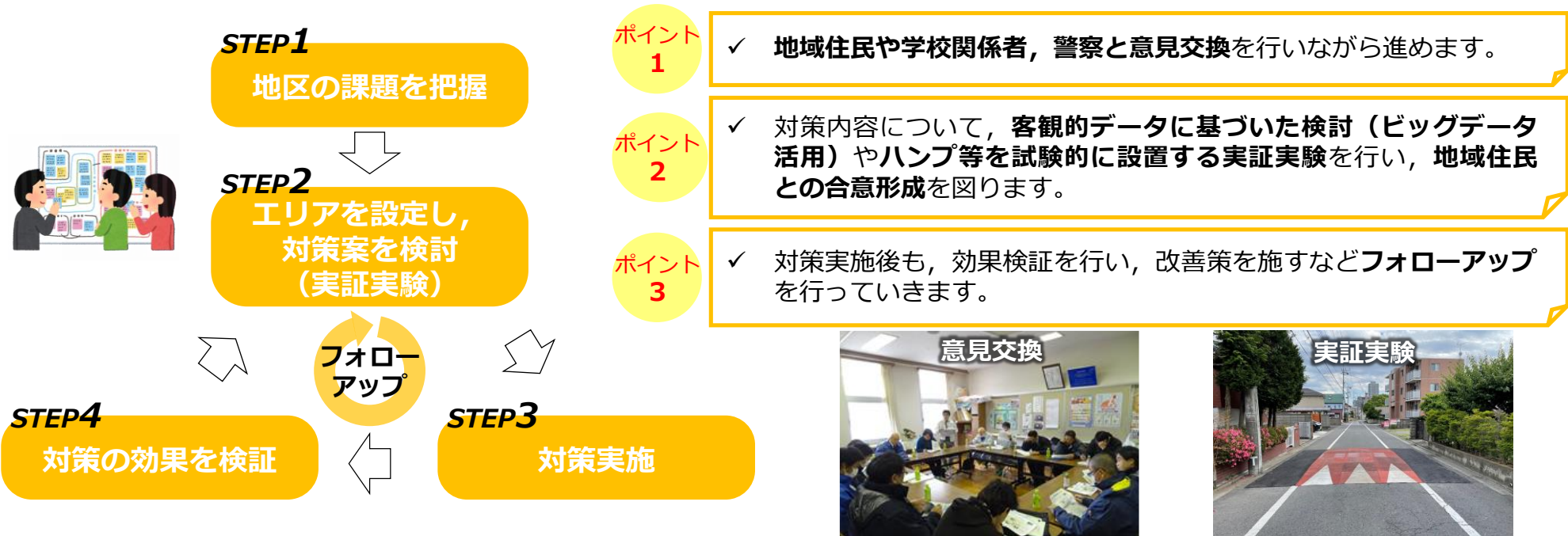


宇都宮市 建設部 技術監理課
TEL 028-632-2510

■ 交通安全対策の進め方

生活道路は通学や買い物、散歩などの日常生活での移動、あるいは国道・県道のような交通量の多い幹線道路に出るまでに利用する身近な道路であり、歩行者や自転車が安全・安心に利用いただけるよう、交通事故削減に向けた交通安全対策を推進しています。

交通安全対策には、速度規制・車両進入禁止等の交通規制（ソフト的手法）やハンプ・狭さく等の物理的デバイス（ハード的手法）があり、日常的に利用する地域の皆様と意見交換を行い、地域の特徴・特性に合った対策を実施する必要があります。



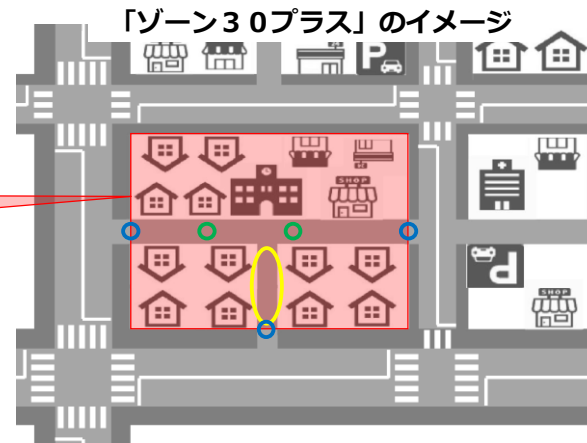
- 上記の取組により、区域（ゾーン）を定めて、最高速度30km/hの速度規制と物理的デバイスの設置により、安全性向上を図ろうとする区域を『ゾーン30プラス』といい、警察と道路管理者が連携して全国的に展開されています。

【警察による交通規制】
最高速度30km/hの区域規制等（ゾーン30）



【道路管理者（市）による物理的デバイスの設置】

- : 車両の走行速度を抑制する対策
- : 車両の進入を抑制する対策
- : 歩行者等の空間を確保する対策



市ホームページで
これまでの取組
内容を掲載してお
ります。

