

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	大浦地区
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、本城西大浦自治区会					
整備計画の策定	短期対策の完了	中長期計画の完了			
R5年3月10日	R5年3月31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）			
—	R6年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結果の受領 ・ 令和元年度 対策案の立案及び関係者協議 ・ 令和5年1月 物理的デバイス（①ハンプ②交差ハンプ）の設置 ・ 令和5年3月 物理的デバイス（③狭さく）の設置 ・ 令和5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） ①14.5 ②27.4 ③33.3 km/h （事後） ①12.9 ②26.3 ③36.9 km/h	（事前） ①48.0 ②57.8 ③86.4 % （事後） ①14.8 ②49.0 ③86.2 %		
対策の効果等 <p>定量的結果から、一部を除き効果があったと考えられる。</p> <p>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。</p> <p>① 交通事故</p> <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。 <p>② 走行速度</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 狭さく設置箇所を除き、平均速度の低下が見られた。 ・ 30km/h超過割合は減少した。 <p>③ 地域の声</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ （自治会）緑色の路面表示が目につきやすいため、速度を気にして走行する車が多くなった。 ・ （自治会）特に狭さく設置箇所に車両速度抑制効果があったと感じる。 ・ （保育園）車両速度抑制効果があったと感じる。 					
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（福岡県北九州市大浦地区）

- 大浦地区では令和5年3月に「ゾーン30プラス」の整備計画を策定し、令和5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、一部を除き車両走行速度は低下し、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
- ・医生丘小学校
- ・本城西大浦自治区会

■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ビッグデータ解析結果の受領

R1：対策案の立案・関係者協議

R5.1：物理的デバイス（ハンプ・交差ハンプ）の設置

R5.3：物理的デバイス（狭さく）の設置

R5.3：「ゾーン30プラス」整備計画の策定

短期対策の整備完了

R6.2：効果検証の実施

■対策の実施状況



ハンプ



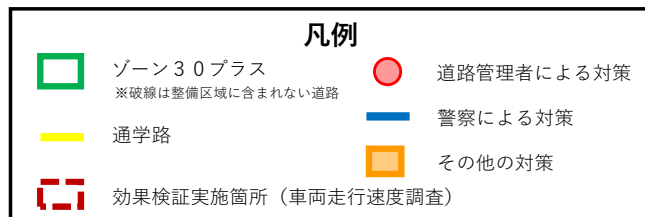
交差ハンプ



狭さく



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 14.5 km/h	① 48.0 %
	② 27.4 km/h	② 57.8 %
	③ 33.3 km/h	③ 86.4 %
整備後	① 12.9 km/h	① 14.8 %
	② 26.3 km/h	② 49.0 %
	③ 36.9 km/h	③ 86.2 %

※整備前：R4. 4.1～4.30 の平日における通学時
整備後：R5. 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：R4. 4.1～6.30
整備後：R5. 4.1～6.30

③ 地域の声

物理的デバイスに関して
（自治会）

- ・緑色の路面表示が目につきやすいため、速度を気にして走行する車が多くなった。
- ・特に狭さく設置箇所に車両速度抑制効果があったと感じる。

（保育園）

- ・車両速度抑制効果があったと感じる。

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	熊西小地区
推進体制・構成メンバー 個別協議 北九州市、八幡西警察署、まちづくり協議会、熊西小学校、青山・王子自治区会					
整備計画の策定	短期対策の完了	中長期計画の完了			
R5年3月10日	R5年3月31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）			
—	R6年2月	—			
主な取組経緯 <ul style="list-style-type: none"> ・ 令和2年10月 ETC2.0ビッグデータの解析結果の受領 ・ 令和3年度 対策案の立案及び関係者協議 ・ 令和5年3月 物理的デバイス（ランプ・スムーズ横断歩道）の設置 ・ 令和5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) 8.9 km/h (事後) 9.1 km/h	(事前) 23.8 % (事後) 7.7 %		
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、整備による変化は見られなかった。 					
② 走行速度 <ul style="list-style-type: none"> ・ 整備による変化はほとんど見られなかった。 ・ 30km/h超過割合は減少した。 					
③ 地域の声（アンケート等） <ul style="list-style-type: none"> ・ （小学校）車両速度抑制効果が大いにあった。 ・ （自治会）スピードを落として走る車が増えた。 					
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（福岡県北九州市熊西小地区）

- 熊西小地区では令和5年3月に「ゾーン30プラス」の整備計画を策定し、令和5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

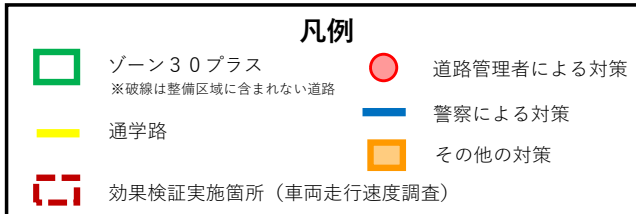
- ・北九州市
- ・八幡西警察署
- ・まちづくり協議会
- ・熊西小学校
- ・青山・王子自治区会

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

- R2.10 : ETC2.0ビッグデータ解析結果の受領
- R3 : 対策案の立案・関係者協議
- R5.3 : 物理的デバイス（ハンプ・スムーズ横断歩道）の設置
- R5.3 : 「ゾーン30プラス」整備計画の策定
短期対策の整備完了
- R6.2 : 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	8.9 km/h	23.8 %
整備後	9.1 km/h	7.7 %

※整備前：R4. 4.1～4.30 の平日における終日
整備後：R5. 4.1～4.30 の平日における終日

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：R4. 4.1～6.30
整備後：R5. 4.1～6.30

③ 地域の声

物理的デバイスに関して
（小学校）

- ・車両速度抑制効果が大いにあった。
- （自治会）
- ・スピードを落として走る車が増えた。



ハンプ・シケイン



スムーズ横断歩道・シケイン



ゾーン30プラス看板・路面表示

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	西王子町・青山地区
推進体制・構成メンバー 個別協議 北九州市、八幡西警察署、まちづくり協議会、熊西小学校、青山・王子自治区会					
整備計画の策定	短期対策の完了	中長期計画の完了			
R5年3月10日	R5年3月31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）			
-	R6年2月	-			
主な取組経緯 <ul style="list-style-type: none"> ・ 令和2年10月 ETC2.0ビッグデータの解析結果の受領 ・ 令和3年度 対策案の立案及び関係者協議 ・ 令和5年3月 物理的デバイス（①3連ハンブ②ハンブ）の設置 ・ 令和5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） ①28.0 ②35.4 km/h （事後） ①25.2 ②31.7 km/h	（事前） ①47.2 ②87.9 % （事後） ①27.1 ②67.9 %		
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超過割合は大きく減少した。 ③ 地域の声（アンケート等） <ul style="list-style-type: none"> ・ （小学校）車両速度抑制効果が大いにあった。 ・ （自治会）離合がしづらくなったのかスピードを落として走る車が増えた。 					
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（福岡県北九州市西王子町・青山地区）

- 西王子町・青山地区では令和5年3月に「ゾーン30プラス」の整備計画を策定し、令和5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
- ・八幡西警察署
- ・まちづくり協議会
- ・熊西小学校
- ・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

- R2.11 : ETC2.0ビッグデータ解析結果の受領
- R3 : 対策案の立案・関係者協議
- R5.3 : 物理的デバイス（ハンプ）の設置
- R5.3 : 「ゾーン30プラス」整備計画の策定
短期対策の整備完了
- R6.2 : 効果検証の実施

■対策の実施状況



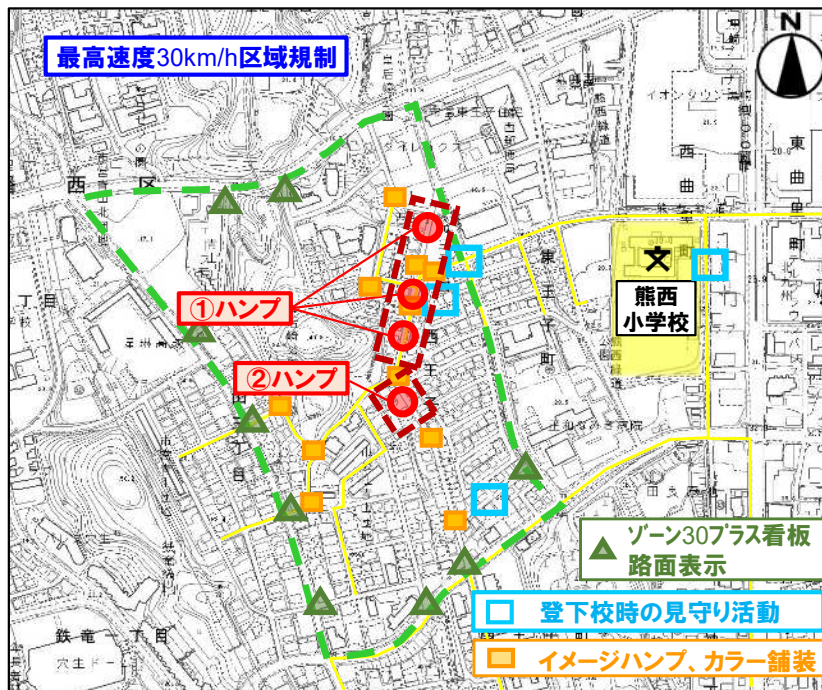
ハンプ



イメージハンプ



ゾーン30プラス看板・路面表示



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）
	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 28.0 km/h ② 35.4 km/h	① 47.2 % ② 87.9 %
整備後	① 25.2 km/h ② 31.7 km/h	① 27.1 % ② 67.9 %

※整備前：R4. 4.1～4.30 の平日における通学時
整備後：R5. 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：R4. 4.1～6.30
整備後：R5. 4.1～6.30

③ 地域の声

物理的デバイスに関して

（小学校）

- ・車両速度抑制効果が大いにあった。

（自治会）

- ・離合がしづらくなったのかスピードを落として走る車が増えた。

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	引野小学校地区
推進体制・構成メンバー 個別協議 北九州市、八幡西警察署、引野小学校、引野自治区会					
整備計画の策定	R5年3月10日	短期対策の完了	R5年3月31日	中長期計画の完了	—
整備計画の見直し	—	効果検証（短期対策後）	R6年2月	効果検証（中長期対策後）	—
主な取組経緯 <ul style="list-style-type: none"> ・ 令和2年10月 ETC2.0ビッグデータの解析結果の受領 ・ 令和3年度 対策案の立案及び関係者協議 ・ 令和5年3月 物理的デバイス（①交差点ハンプ・②ハンプ・③スムーズ横断歩道・④狭さく）の設置 ・ 令和5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) ①18.5 ②24.7 ③27.3 ④19.5 km/h (事後) ①15.4 ②20.8 ③28.8 ④18.4 km/h		(事前) ①12.6 ②15.3 ③65.0 ④9.4 % (事後) ① 8.6 ② 5.7 ③47.1 ④9.3 %	
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、整備による変化は見られなかった。 					
② 走行速度 <ul style="list-style-type: none"> ・ スムーズ横断歩道設置箇所を除き平均速度の低下が見られた。 ・ 30km/h超過割合も減少した。 					
④ 地域の声（アンケート等） <ul style="list-style-type: none"> ・ （自治会）かなりスピード減速効果がある。特に引野小学校前のハンプはかなり高い効果を感じる。 ・ （小学校）公園の所のハンプが効果を感じる。 					
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

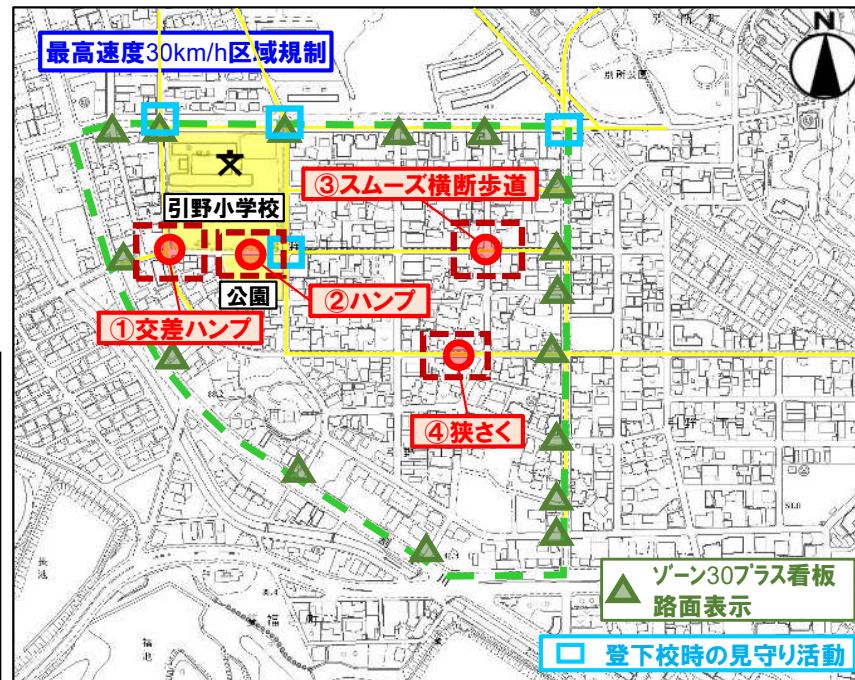
「ゾーン30プラス」の整備による効果検証結果（福岡県北九州市引野小学校地区）

- 引野小学校地区では令和5年3月に「ゾーン30プラス」の整備計画を策定し、令和5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、一部を除き車両走行速度は低下し、30km/hを超過する車両の割合は減少した。
- 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
 - ・八幡西警察署
 - ・引野小学校
 - ・引野自治区会



凡例

- ゾーン30プラス ※破線は整備区域に含まれない道路
- 道路管理者による対策
- 通学路
- 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・交通量調査）

■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

- R2.10 : ETC2.0ビッグデータ解析結果の受領
- R3 : 対策案の立案・関係者協議
- R5.3 : 物理的デバイス（交差ハンプ・ハンプ
スムーズ横断歩道・狭さく）の設置
- R5.3 : 「ゾーン30プラス」整備計画の策定
短期対策の整備完了
- R6.2 : 効果検証の実施

■対策の実施状況



ハンプ



スムーズ横断歩道



狭さく



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 18.5 km/h	① 12.6 %
	② 24.7 km/h	② 15.3 %
	③ 27.3 km/h	③ 65.0 %
	④ 19.5 km/h	④ 9.4 %
整備後	① 15.4 km/h	① 8.6 %
	② 20.8 km/h	② 5.7 %
	③ 28.8 km/h	③ 47.1 %
	④ 18.4 km/h	④ 9.3 %

一部を除き減

※整備前：①②③R4. 4.1～4.30 の平日における通学時
④ R4. 4.1～4.30 の平日における昼間12h
整備後：①②③R5. 4.1～4.30 の平日における通学時
④ R5. 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）

変化なし（整備前：0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）

- ・かなりスピード減速効果がある。特に引野小学校前のハンプはかなり高い効果を感じる。

（小学校）

- ・公園のところのハンプが効果を感じる。