資料2

ゾーン30プラス等の通学路安全対策について

令和8年2月

国土交通省

Ministry of Land, Infrastructure, Transport and Tourism

目次

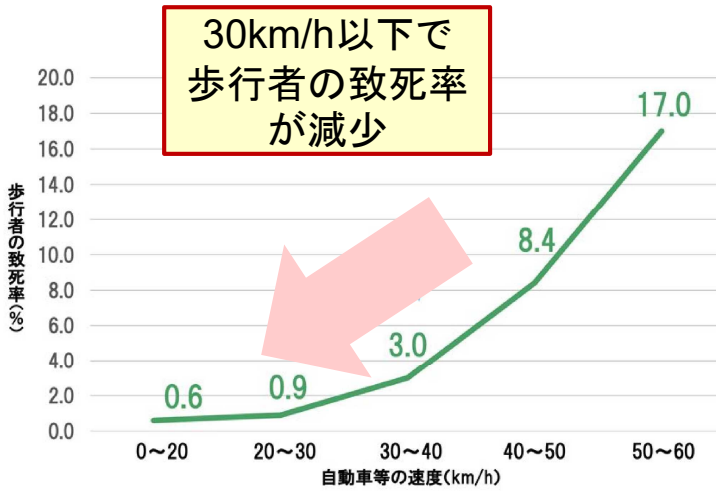
1. ゾーン30プラス等の通学路安全対策の概要
2. 通学路安全対策「モデル地域」の取り組み状況
   ① 一関市 山目(やまのめ)地区
   ② 紫波町 中島(なかじま)地区・高水寺(こうすいじ)地区（ニュータウンエリア）
   ③ 釜石市 中妻(なかづま)地区
   ④ 久慈市 長内町(おさないちょう)地区
   ⑤ 久慈市 栄町(さかえちょう)地区
3. ゾーン30プラス 効果検証結果
   ① 盛岡市 西見前(にしみるまえ)地区
   ② 盛岡市 向中野(むかいなかの)地区
4. 今後のスケジュール

1. ゾーン30プラス等の通学路安全対策の概要

国土交通省

- 人対車両の事故では、衝突速度が30km/h以下のとき致死率が大幅に減少することから、**最高速度30km/hの区域規制と物理的デバイスとの適切な組合せ**により安全性の向上を図る区域を**「ゾーン３０プラス」として設定**して対策を実施。
- 道路管理者と警察が連携し、地域住民等の合意形成を図りながら、生活道路における人優先の安全・安心な通行空間を整備。

■ 衝突速度と歩行者の致死率



【出典】
警察庁資料より作成
※1「自動車等」とは、自動車、自動二輪及び原動機付自転車をいう。
※2 平成29年から令和3年までに車道幅員5.5m未満の道路の単路で発生した人対車両事故の分析による。
※3 致死率とは、死傷者数に対する死者数の割合をいう。

■「ゾーン30プラス」の対策

警察による低速度規制（ゾーン30）



●進入抑制対策
●速度抑制対策

道路管理者による物理的デバイス設置

●進入抑制対策


ライジングボラード


ハンプ


スムーズ横断歩道

●速度抑制対策


狭さく


クランク


スラローム



看板





路面標示

1. ゾーン30プラス等の通学路安全対策の概要

国土交通省

- 岩手県内の「ゾーン30プラス」等の通学路安全対策取り組み箇所は以下のとおり。



市区町村	地区名	ゾーン30プラス整備計画策定時期	対策実施状況	効果検証報告
花巻市	四日町（よっかまち）・下幅（したはば）地区	R4.2	R4.11完了	R5年度第２回安推連で報告済み
盛岡市	西見前（にしみるまえ）地区	R5.3	R7.9完了	今回安推連で報告
盛岡市	向中野（むかいなかの）地区	R5.3	R7.9完了	今回安推連で報告
矢巾町	煙山小学校（けむやましょうがっこう）地区	R6.3	R7.12完了	R8年度に報告予定
雫石町	雫石小学校（しずくいししょうがっこう）地区	R7.3	対策実施中	－
一関市	山目（やまのめ）地区	R8.3（予定）	－	－
紫波町	中島（なかじま）地区・高水寺（こうすいじ）地区（ニュータウンエリア）	R8.3（予定）	－	－
釜石市	中妻（なかづま）地区	R8.3（予定）	－	－
久慈市	長内町（おさないちょう）地区	※	－	－
久慈市	栄町（さかえちょう）地区	※	－	－

※地元協議の結果、当面は視覚的対策（カラー舗装等）を実施予定

➡ ：効果検証結果を報告

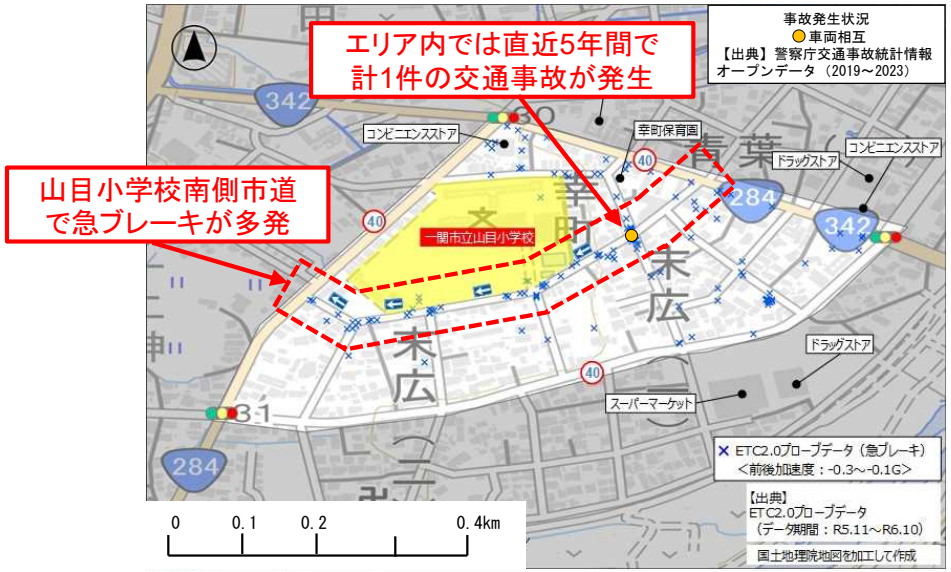
：取り組み状況を報告

2. 通学路安全対策「モデル地域」の取り組み状況　①一関市 山目（やまのめ）地区

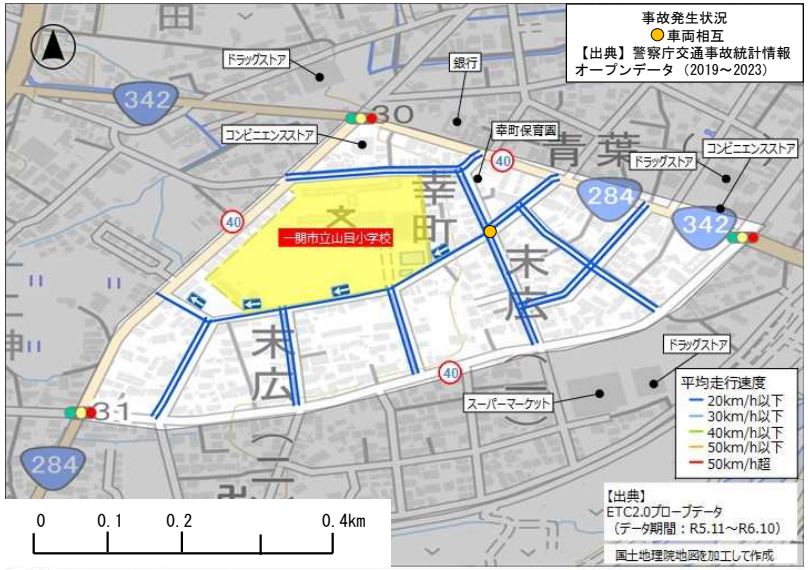
国土交通省

- 【課題】山目小学校南側市道において、急ブレーキが多発・東西方向への通過交通が多い。

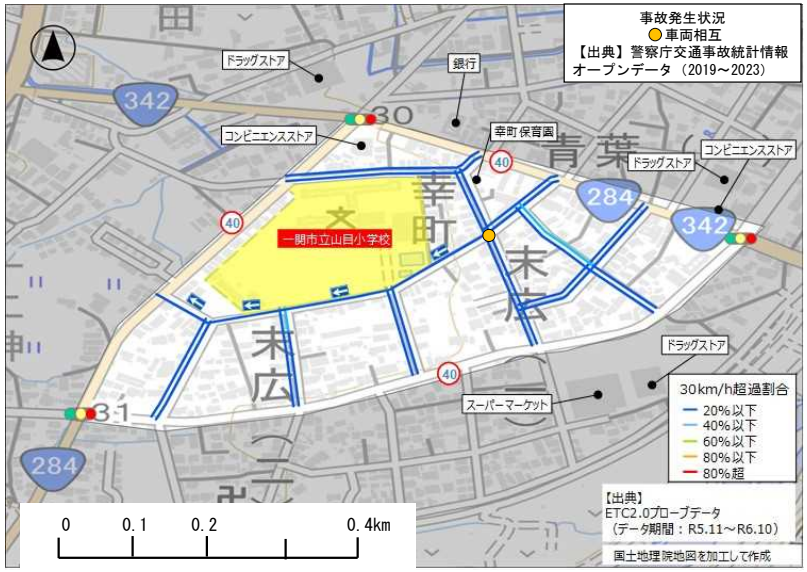
■ 検証手法：ETC2.0プローブデータによる分析



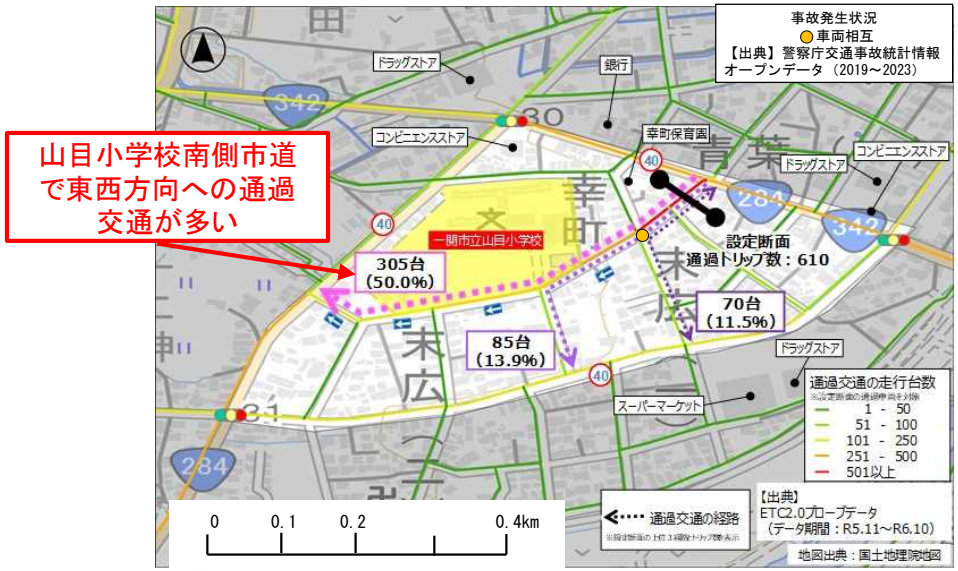
急挙動発生状況、事故発生状況



平均走行速度、事故発生状況



30km/h超過割合、事故発生状況



通過交通の割合、事故発生状況

2. 通学路安全対策「モデル地域」の取り組み状況　①一関市 山目（やまのめ）地区

国土交通省

- 【対策方針】物理的デバイスとして狭さくを2箇所設ける他、見通しの悪い交差点での交差点カラー化、通学利用の多い路線での路側帯カラー化等の対策を行う予定である。
- 【合意形成】R7.10.21、R7.12.18に地域関係者説明会を行い、整備計画案について合意を得た。

■ 対策メニュー検討結果

課題	対策方針
・小学校南側市道は、小学校や保育園への送迎車両の利用が多く、構造的にも見通しの悪い交差点が多い。 ・小学校北側市道では、近隣の高校の生徒の自転車利用が多く、自転車と歩行者の錯綜が発生しており、危険な状態となっている。	・狭さくによる速度抑制 ・トリックアートによる通過交通抑制 ・交差点や路側帯のカラー化による注意喚起 ・矢羽根による自転車走行箇所の明示



■ 地域関係者説明会実施状況

【構成メンバー】
- 地元行政区（3地区）
- 交通安全協会
- 山目小学校
- 一関警察署
- 一関市
- 岩手県一関土木センター
- 岩手河川国道事務所



第1回住民説明会（R7.10.21）【課題確認】



第2回住民説明会（R7.12.18）【対策方針確認】

2. 通学路安全対策「モデル地域」の取り組み状況　①一関市 山目（やまのめ）地区

国土交通省

- 【計画概要】一関市山目地区では、山目小学校周辺をゾーン30プラスエリアに指定し、小学校南側市道を中心に物理的デバイス等による対策を実施する計画である。

■ ゾーン30プラス整備計画個票作成状況

「ゾーン30プラス」 整備計画（岩手県一関市 山目（やまのめ）地区）

■エリア概要

・本地区は幹線道路に隣接するエリアで小学校のほか保育園が立地している。エリア中央を横断する一方通行路を東西に通過する車両が多い。

位置図



■目的・対策

・見通しの悪い交差点が多く、速度抑制や注意喚起が必要。
・安全対策として狭さくの設置や交差点カラー化などの事業を実施。

■主な対策内容

【警察（一関警察署（TEL:0191-21-0110）】

・交通違反取締、最高速度30km/h区域規制、ゾーン30プラス看板設置

【道路管理者（一関市役所建設部道路管理課（TEL:0191-21-8523）】

・狭さく、交差点カラー化、トリックアート、矢羽根、路側帯カラー化、交差点クロスマーク、ゾーン30プラス路面標示設置

【地域（山目（やまのめ）小学校、地域住民等）】

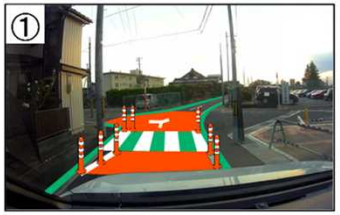
・登下校時の見守り活動

※対策内容の詳細については、上記の問い合わせ先にご連絡ください。



出典：国土地理院地図

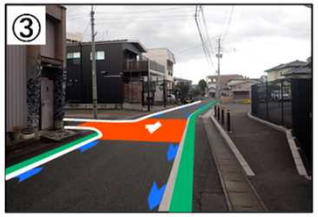
■対策の実施状況



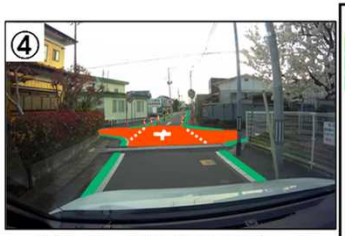
狭さく、横断歩道カラー舗装【予定（イメージ）】



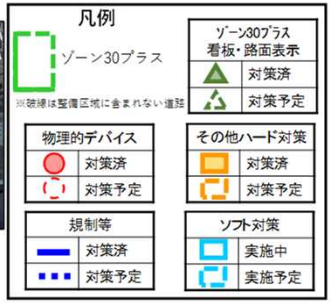
トリックアート【予定（イメージ）】



カラー舗装、矢羽根、路側帯カラー化【予定（イメージ）】



狭さく、カラー舗装、交差点クロスマーク
路側帯カラー化【予定（イメージ）】



※今後、実施した対策の効果検証を行い、更なる対策の必要性等について検討していきます。（PDCAサイクルの継続的な取組）

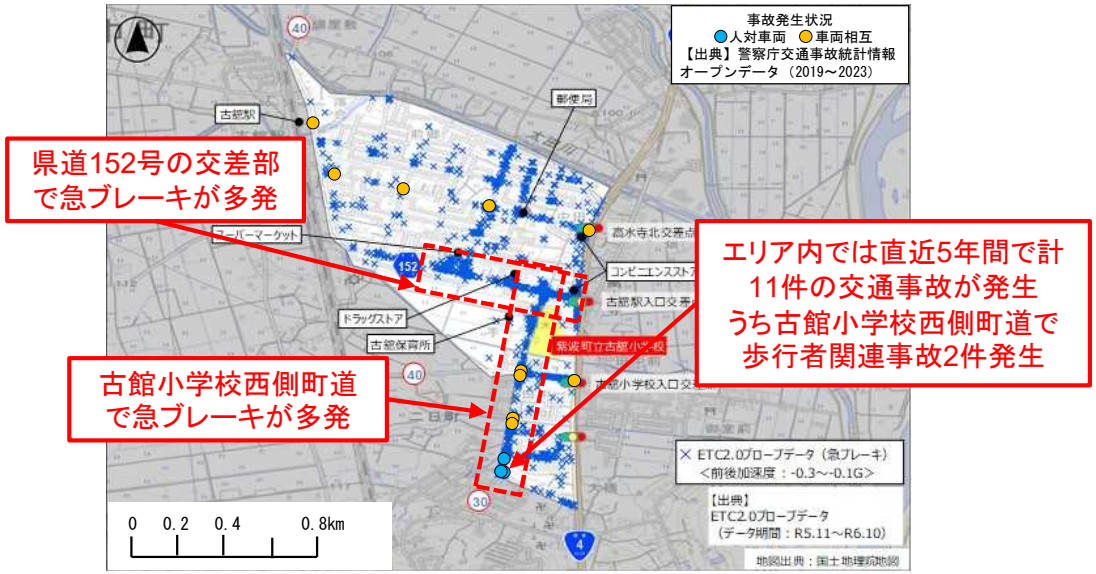
2. 通学路安全対策「モデル地域」の取り組み状況

②紫波町 中島地区・高水寺地区（ニュータウンエリア）

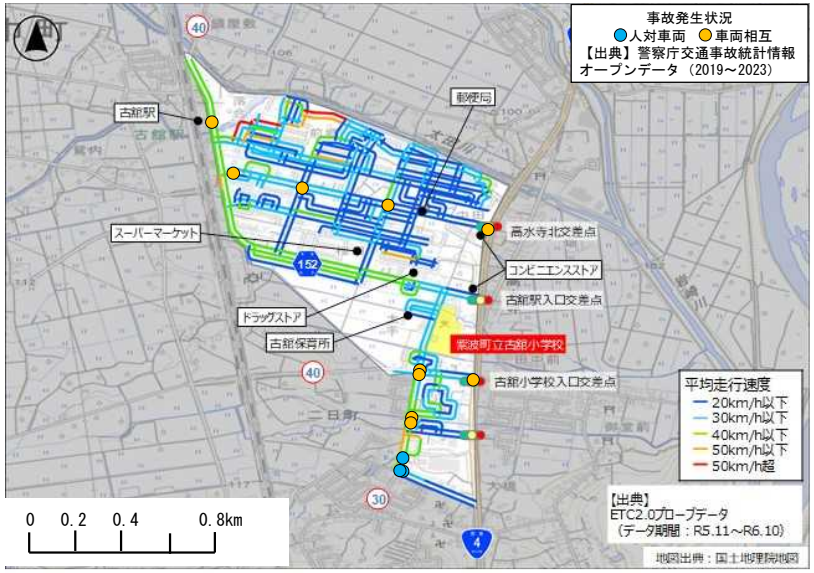
国土交通省

- 【課題】古館小学校西側町道と県道152号で、急ブレーキが多発・速度超過・通過交通が多い。

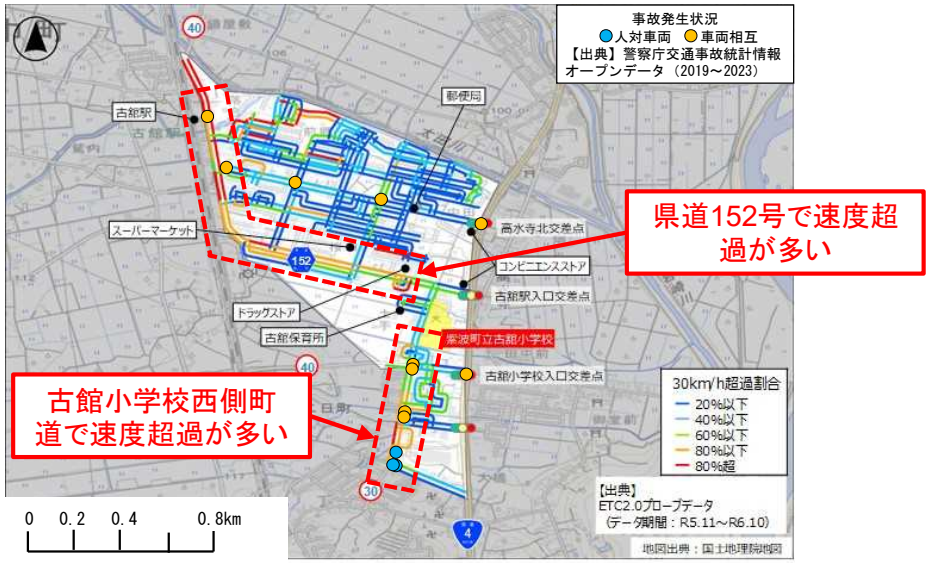
■ 検証手法：ETC2.0プローブデータによる分析



急挙動発生状況、事故発生状況



平均走行速度、事故発生状況



30km/h超過割合、事故発生状況



通過交通の割合、事故発生状況

2. 通学路安全対策「モデル地域」の取り組み状況

②紫波町 中島地区・高水寺地区（ニュータウンエリア）

国土交通省

- 【対策方針】物理的デバイスとして狭さくやクランクを設ける他、見通しの悪い交差点での交差点カラー化や交差点マークの設置、イメージハンプによる速度抑制等の対策を行う予定である。
- 【合意形成】R7.10.22、R7.12.17に地域関係者説明会を行い、整備計画について合意を得た。

■ 対策メニュー検討結果

課題	対策方針
・県道古舘停車場線や小学校西側町道は、交通量が多く、線形も直線的であるため30km/h超過車両の割合が高い。 ・古館ニュータウン内は見通しの悪い交差点が多く、事故が複数件発生している交差点も存在している。	・狭さくやクランクによる速度抑制 ・イメージハンプによる速度抑制 ・交差点カラー化による注意喚起 ・交差点マークによる交差点位置の明示

■ 地域関係者説明会実施状況

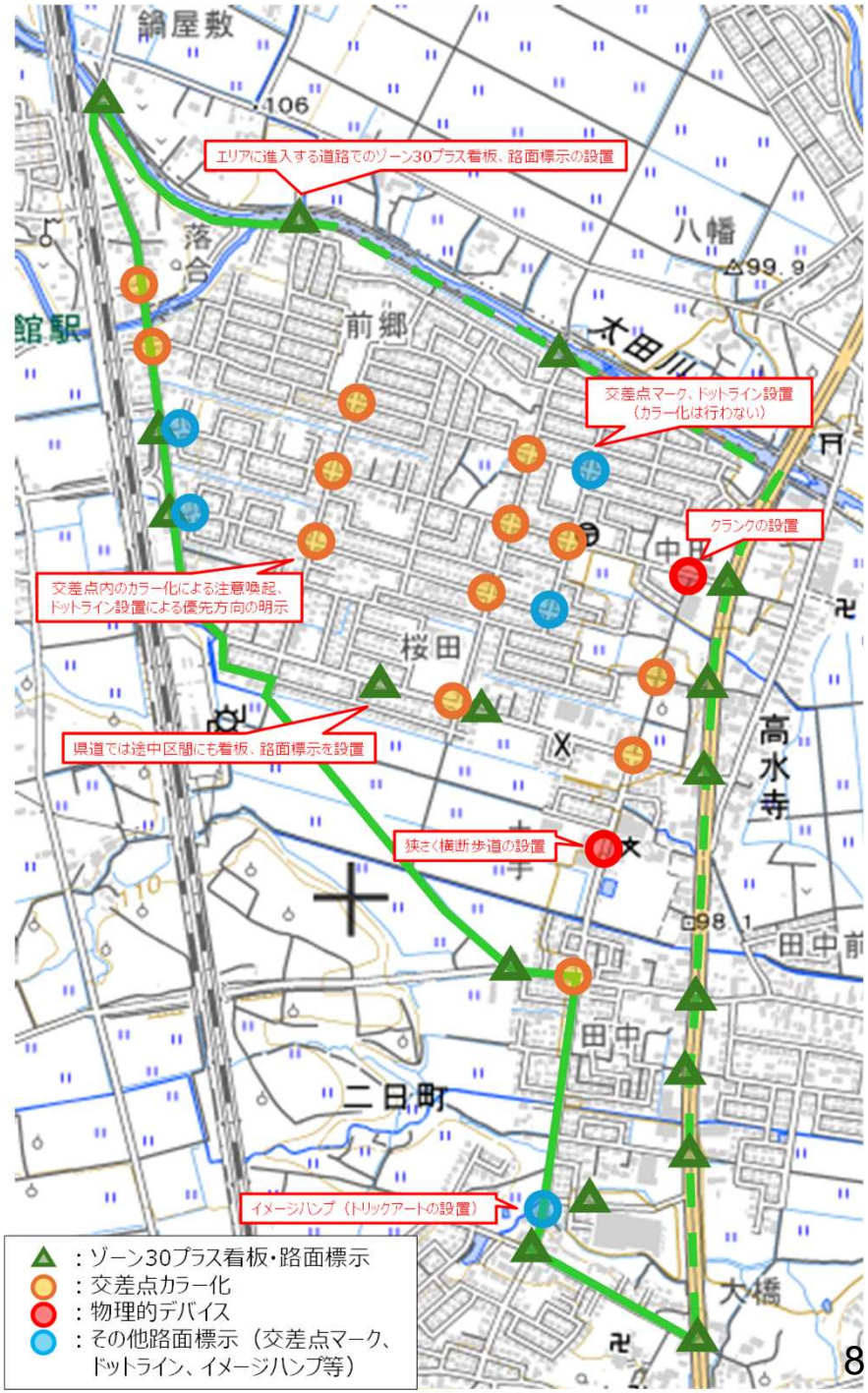
【構成メンバー】
- 地元地区自治会（12地区）
- 交通安全協会
- 古館小学校
- 紫波警察署
- 紫波町
- 岩手県盛岡広域振興局
- 岩手河川国道事務所



第1回住民説明会（R7.10.22）【課題確認】



第2回住民説明会（R7.12.17）【対策方針確認】



2. 通学路安全対策「モデル地域」の取り組み状況 ②紫波町 中島地区・高水寺地区（ニュータウンエリア）

国土交通省

- 【計画概要】紫波町中島地区・高水寺地区（ニュータウンエリア）では、古館小学校周辺及び古館ニュータウンエリアをゾーン30プラスエリアに指定し、県道や小学校西側市道、エリア内の町道で対策を実施する計画である。

■ ゾーン30プラス整備計画個票作成状況

「ゾーン30プラス」 整備計画（岩手県紫波町 中島地区・高水寺地区（ニュータウンエリア））

■エリア概要

・本地区は幹線道路に隣接するエリアで小学校が立地している。小学校西側の町道では、30km/h超過車両が多い。

■目的・対策

・ニュータウンエリア内は見通しの悪い交差点が多く、速度抑制や注意喚起が必要。
・小学校西側町道等の幹線道路の走行速度が高く、速度抑制が必要。
・安全対策として狭さくの設置や交差点カラー化などの事業を実施。

■主な対策内容

【警察（紫波警察署（TEL:019-671-0110））】

・交通違反取締、最高速度30km/h区域規制

【道路管理者（紫波町役場土木課（TEL:019-672-2111））】

・狭さく、クランク、交差点カラー舗装、イメージハンプ、路側帯カラー舗装、交差点クロスマーク、ゾーン30プラス看板・路面標示設置

【地域（古館小学校、地域住民等）】

・登下校時の見守り活動

※対策内容の詳細については、上記の問い合わせ先にご連絡ください。

■対策の実施状況



クランク、交差点カラー化【予定（イメージ）】



狭さく【予定（イメージ）】
※狭さくの設置形状（片側狭さく、両側狭さく）は、R8年度以降に社会実験を実施した上で決定する予定。



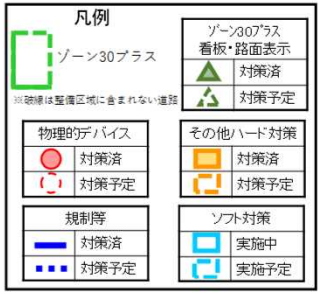
交差点カラー化【予定（イメージ）】

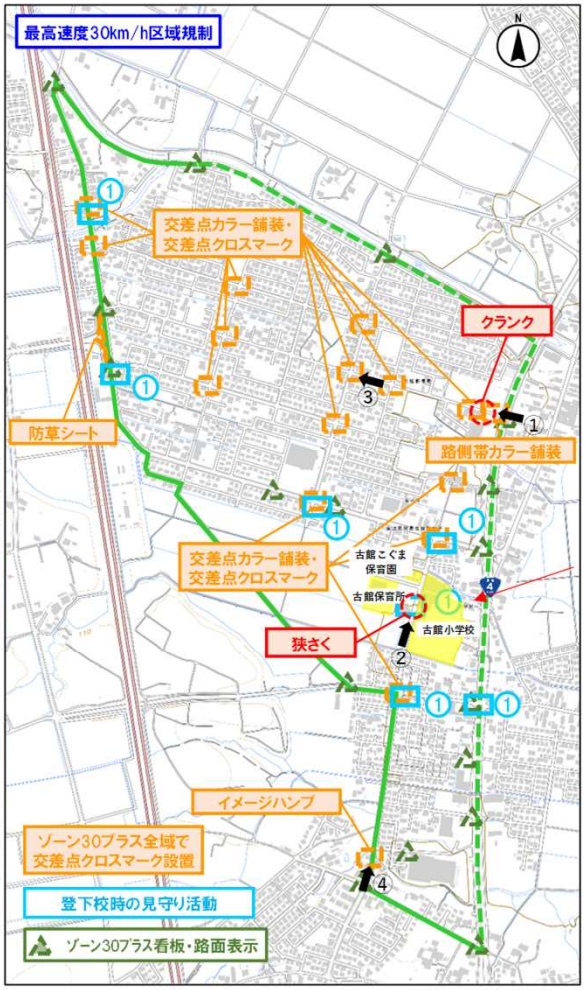


イメージハンプ【予定（イメージ）】

※今後、実施した対策の効果検証を行い、更なる対策の必要性等について検討していきます。（PDCAサイクルの継続的な取組）





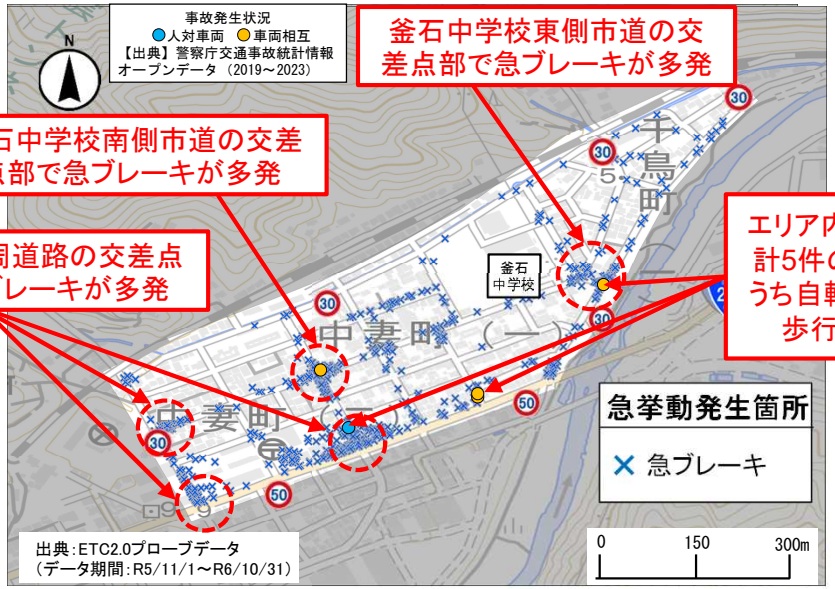


出典：国土地理院地図

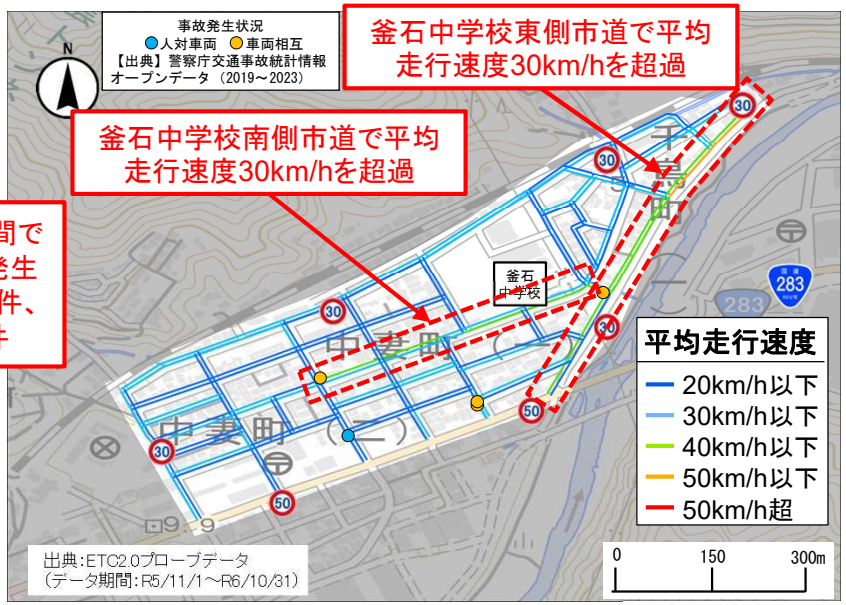
2. 通学路安全対策「モデル地域」の取り組み状況　③釜石市 中妻（なかづま）地区

国土交通省

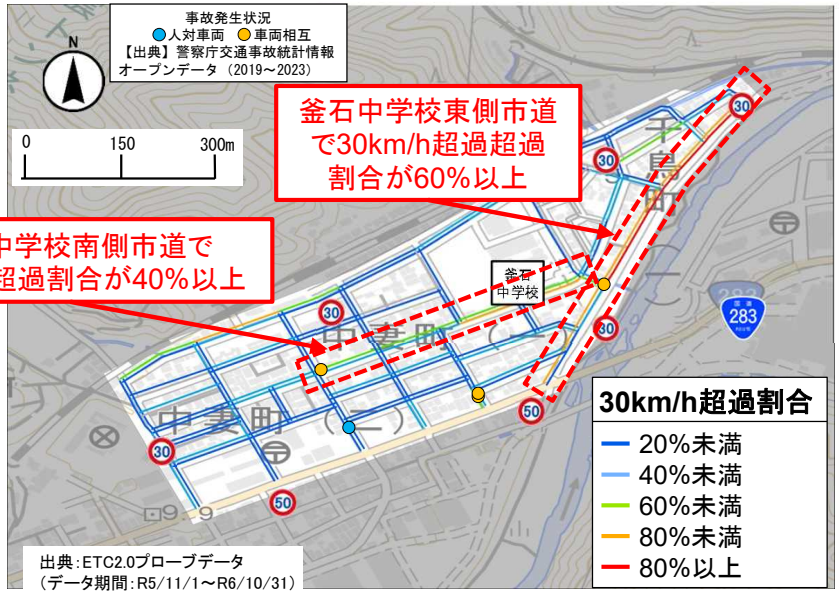
- 【課題】釜石中学校南側の市道を中心に、急ブレーキが多発しており、速度も速く、通過交通も多い。



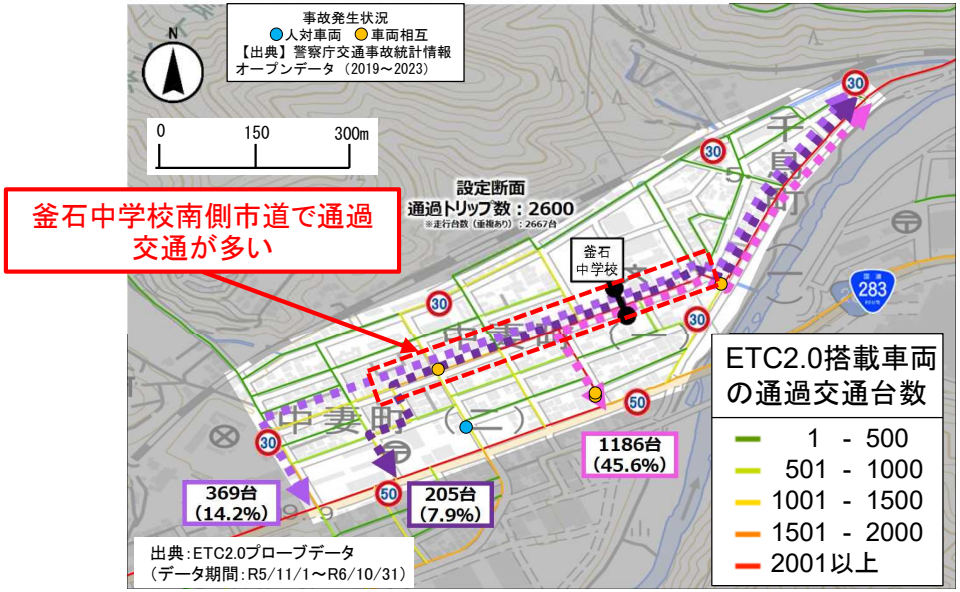
急挙動発生状況、事故発生状況　（国土地理院地図をもとに作成）



平均走行速度、事故発生状況　（国土地理院地図をもとに作成）



30km/h超過割合、事故発生状況　（国土地理院地図をもとに作成）



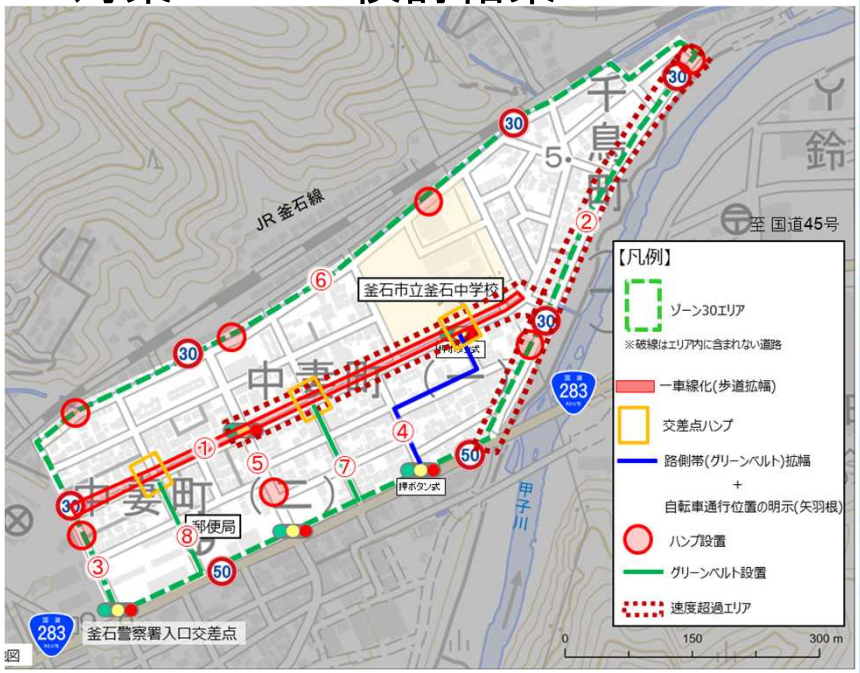
通過交通の割合、事故発生状況　（国土地理院地図をもとに作成）

2. 通学路安全対策「モデル地域」の取り組み状況　③釜石市 中妻（なかづま）地区

国土交通省

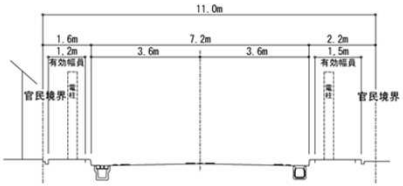
- 【対策方針】通過交通が多く走行速度が速い、中妻町１号線は歩道拡幅による歩行者空間の確保のための一車線化をはじめ、物理的デバイスとしてハンプを設ける。また、主要国道からエリア内の中学校までの自転車通学導線上に矢羽根や路側帯の拡幅・グリーンベルトの設置を行う予定である。
- 【合意形成】R8.1.30に関係者間と合意済のうえ、R8.2.19に地元町内会に説明会を行い合意。

■ 対策メニュー検討結果

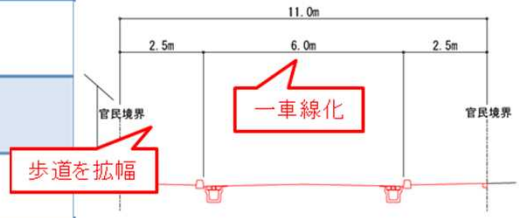


番号	路線名	対策の目的	対策内容
①	中妻町1号線	速度超過（急ブレーキ）、通過交通	一車線化(歩道拡幅) 交差点ハンプ
②	中妻駒木線	速度超過（急ブレーキ）、通過交通	ハンプ
③	八雲町1号線	速度超過（急ブレーキ）、通過交通	ハンプ
④	中妻町11号線	通過交通	路側帯(グリーンベルト)拡幅 自転車通行位置の明示(矢羽根)
⑤	中妻町2号線	速度超過（急ブレーキ）	ハンプ
⑥	中妻町5号線	通過交通	ハンプ
⑦	中妻町3号線	通過交通	グリーンベルト
⑧	中妻町4号線	通過交通	グリーンベルト

現況幅員



一車線化後（イメージ）



■ 整備計画（案）の検討状況



「釜石市交通安全推進会議」（R8.1.30）【検討の場】



「地元町内会への説明会」（R8.2.19）【地区合意形成】



①中妻町１号線
（上段：対策前後イメージ　下段：現況写真）

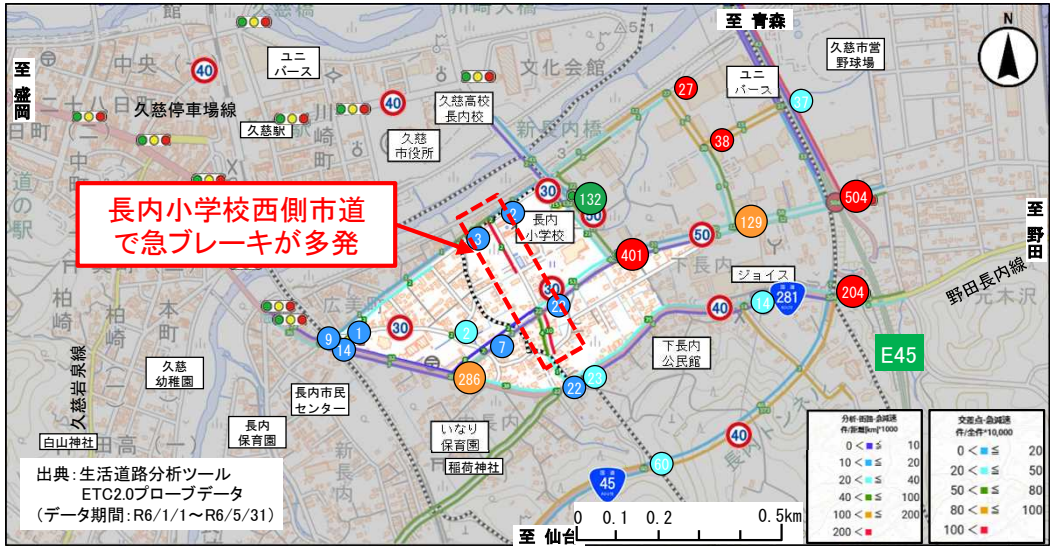
2. 通学路安全対策「モデル地域」の取り組み状況　④久慈市　長内町（おさないちょう）地区

国土交通省

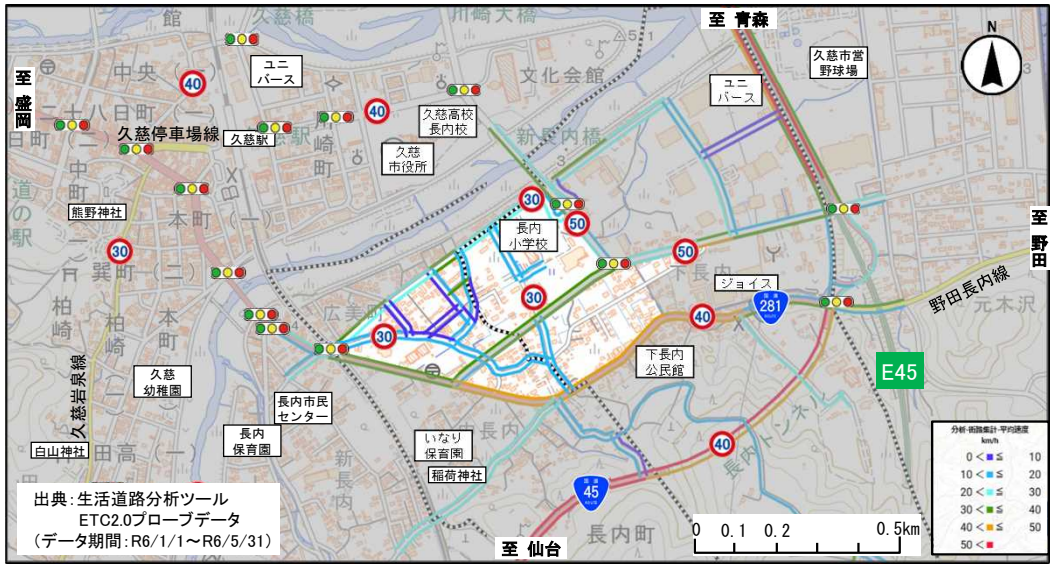
- 長内小学校西側の市道で、急ブレーキが多発・通過交通が多い。

■ 検証手法：ETC2.0プローブデータによる分析

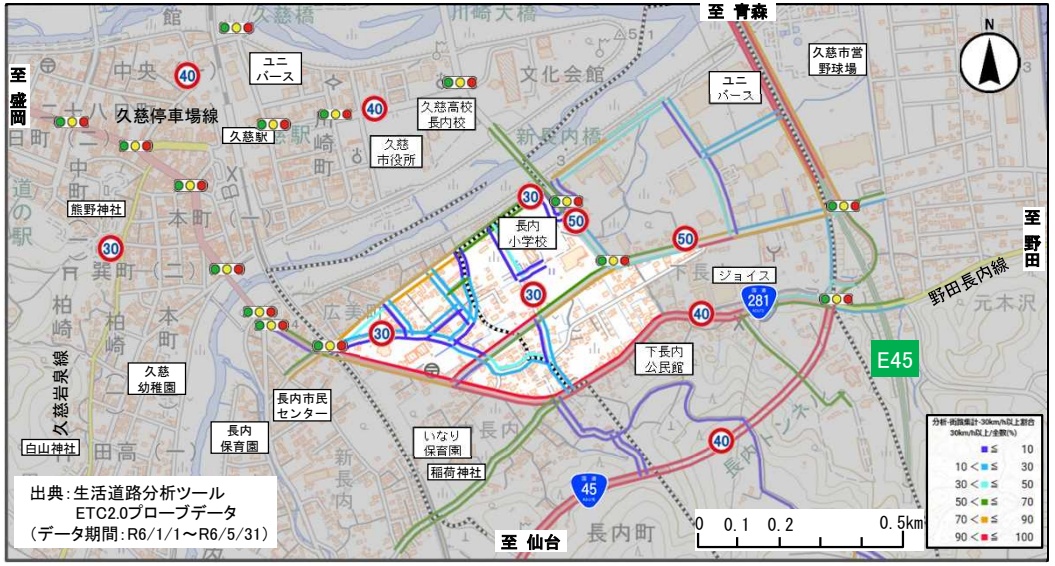
※ゾーン30エリア内の直近8年間の事故発生なし（H27～R4、イタルダ事故データ）



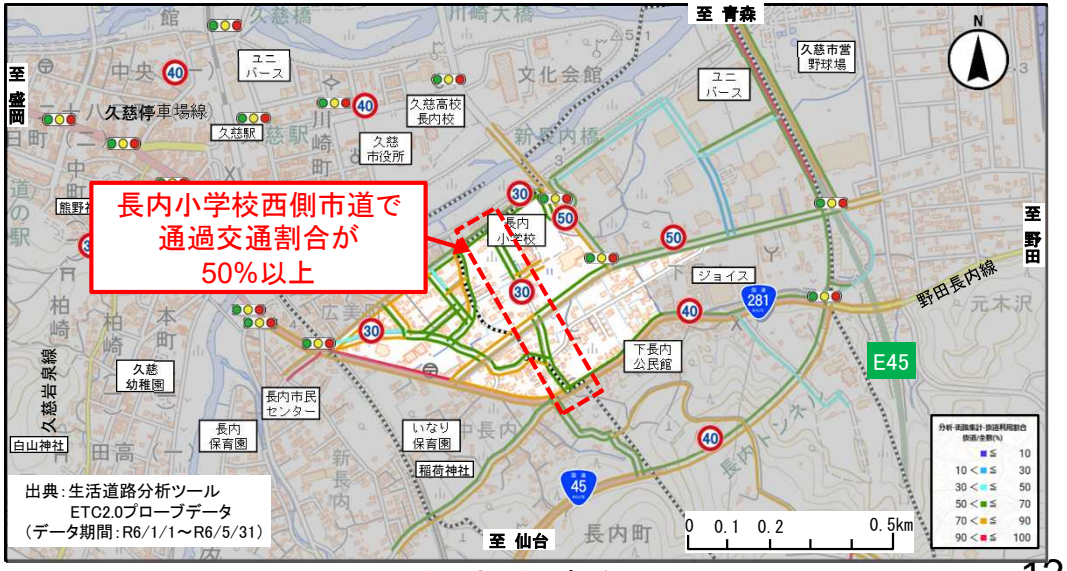
急挙動発生状況



平均走行速度



30km/h超過割合



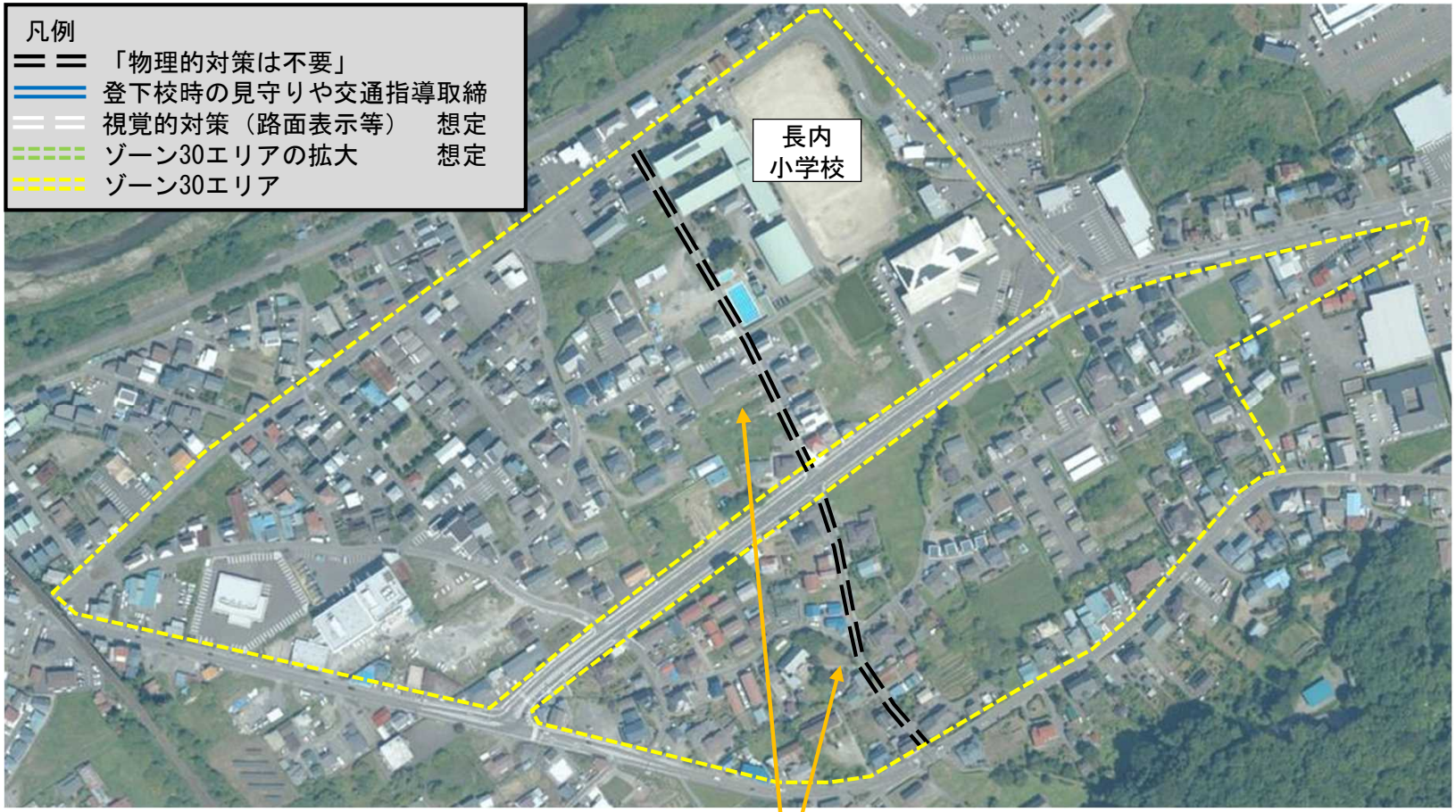
通過交通の割合

2. 通学路安全対策「モデル地域」の取り組み状況　④久慈市　長内町（おさないちょう）地区

国土交通省

- 令和7年10月に関係機関及び地域住民と意見交換を行い、対策方針の検討を行った。
- 久慈市長内町地区では、ゾーン30プラスの導入は行わず、主に視覚的対策を実施予定。

■ 対策メニューの検討結果



急ブレーキ発生、抜け道利用率が高かった路線については、街路整備により交通量が大きく減少していることから、地域住民の多くが「物理的対策は不要」との意見を示した。
これを踏まえ、令和9年度頃に視覚的対策（路面表示等）を実施し、その後、必要に応じて物理的対策の検討を行う方針。

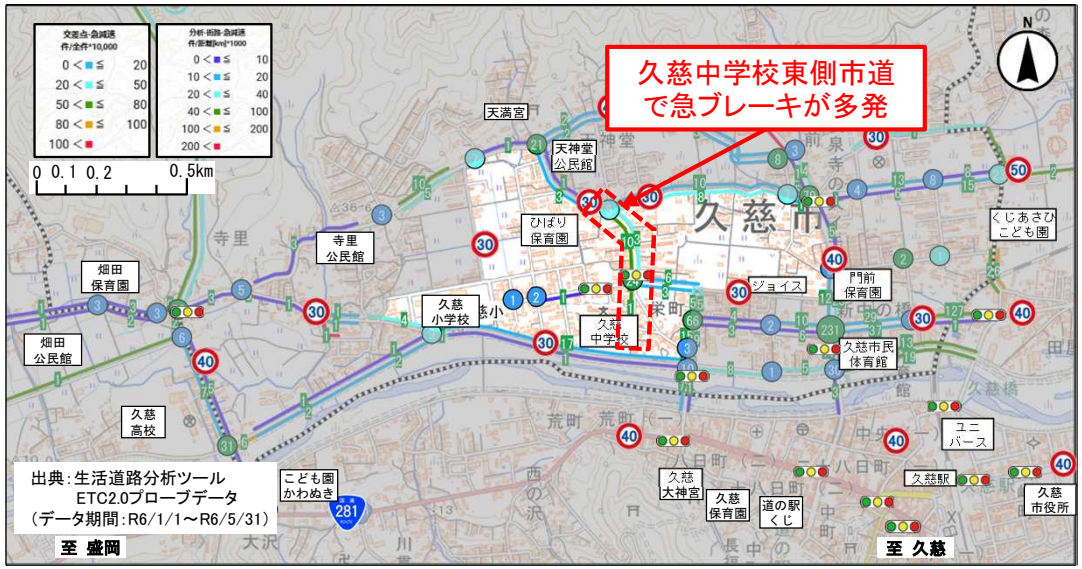
2. 通学路安全対策「モデル地域」の取り組み状況　⑤久慈市　栄町（さかえちょう）地区

国土交通省

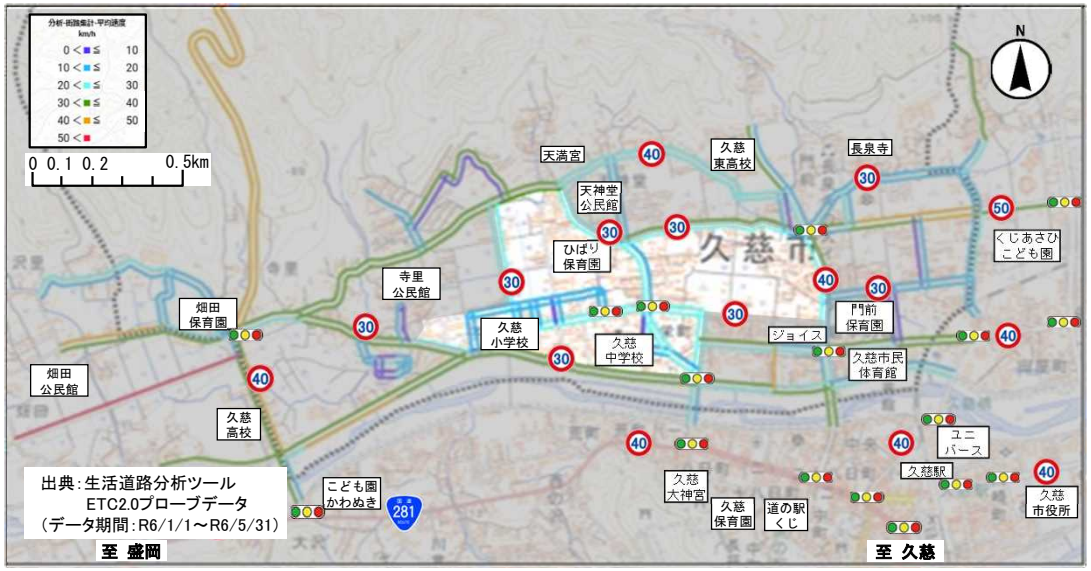
- 久慈中学校北側市道、東側市道で、急ブレーキが多発・通過交通が多い。

■ 検証手法：ETC2.0プローブデータによる分析

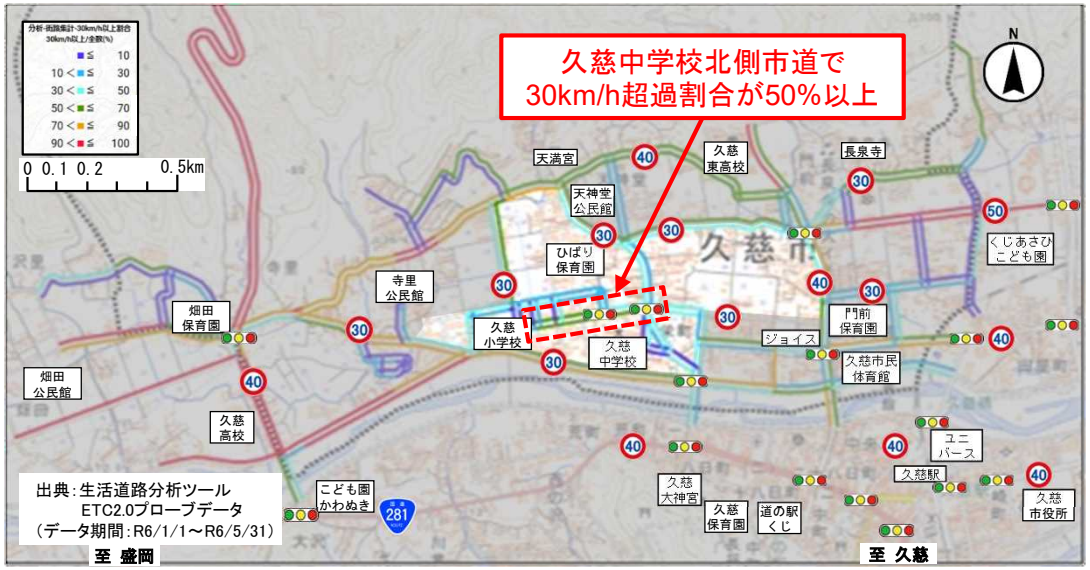
※ゾーン30エリア内の直近8年間の事故発生なし（H27～R4、イタルダ事故データ）



急挙動発生状況



平均走行速度



30km/h超過割合



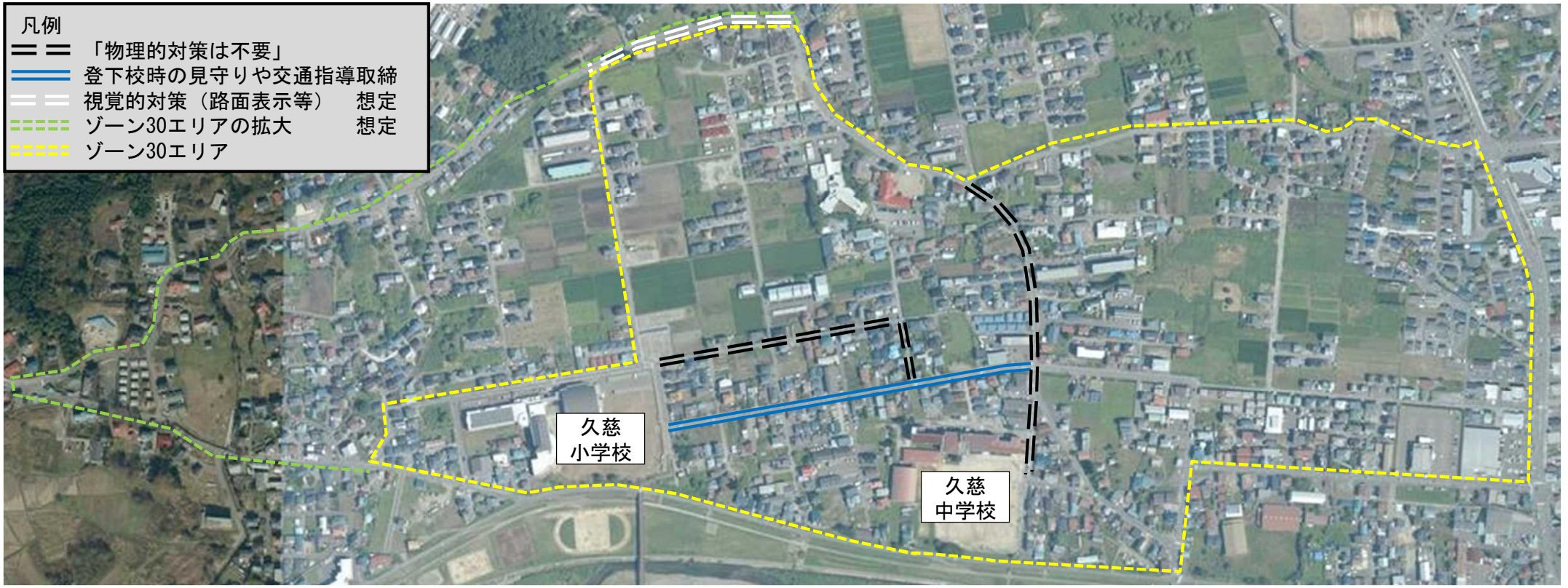
通過交通の割合

2. 通学路安全対策「モデル地域」の取り組み状況　⑤久慈市　栄町（さかえちょう）地区

国土交通省

- 令和7年10月に関係機関及び地域住民と意見交換を行い、対策方針の検討を行った。
- 久慈市栄町地区では、ゾーン30プラスの導入は行わず、主に視覚的対策を実施予定。

■ 対策メニューの検討結果



急ブレーキ発生、抜け道利用率が高かった路線については、交通量が少ないほか、平均走行速度や規制速度超過割合が低いことから、「物理的対策は不要」とした。

30km/h超過車両割合が高かった路線については、歩道整備済みであることから、地域住民や交通管理者の意見を踏まえ、登下校時の見守りや交通指導取締など、ソフト対策による速度抑制を図ることとした。

また、既存エリアの端部で小学校から新たな要望があった箇所については、令和9年度頃に視覚的対策（路面表示等）を実施し、その後、必要に応じてゾーン30エリアの拡大や物理的対策の検討を進める方針。

3. 効果検証結果　①盛岡市 西見前（にしみるまえ）地区

国土交通省

- 盛岡市西見前地区は、見前小学校周辺の「ゾーン30プラス」エリアであり、エリア内では当該小学校指定の通学路が存在する。
- 令和4年度に整備計画が策定され、**令和7年3月に短期対策が完了。**

「ゾーン30プラス」整備計画（岩手県盛岡市 西見前（にしみるまえ）地区）

■エリア概要

・本地区は幹線道路に隣接するエリアで住宅街の中に小学校が立地。幹線道路から通過する車両が多い。

位置図



■目的・対策

・通学路として利用している小学校の児童が交通量の多い道路を横断する箇所が存在している。
・児童の安全対策として狭さくや交差点のカラー舗装などの事業を実施。

■主な対策内容

【警察（盛岡東警察署（TEL:019-606-0110））】

・交通違反取締、最高速度30km/h区域規制

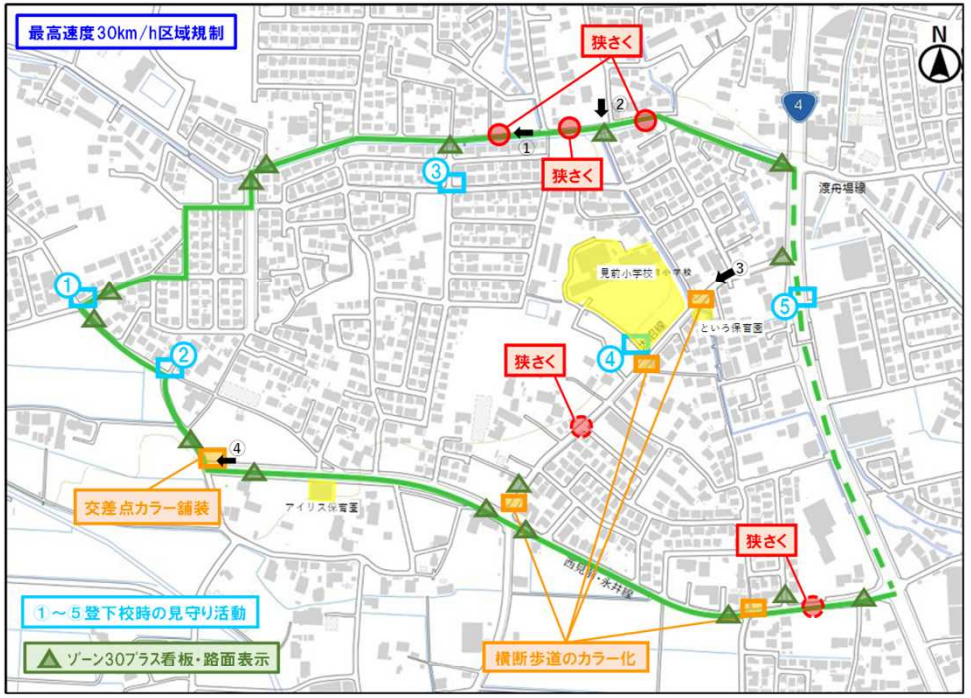
【道路管理者（盛岡市役所建設部道路管理課（TEL:019-651-4111））】

・狭さく、カラー舗装、ゾーン30プラス看板および路面表示

【地域（地域住民等）】

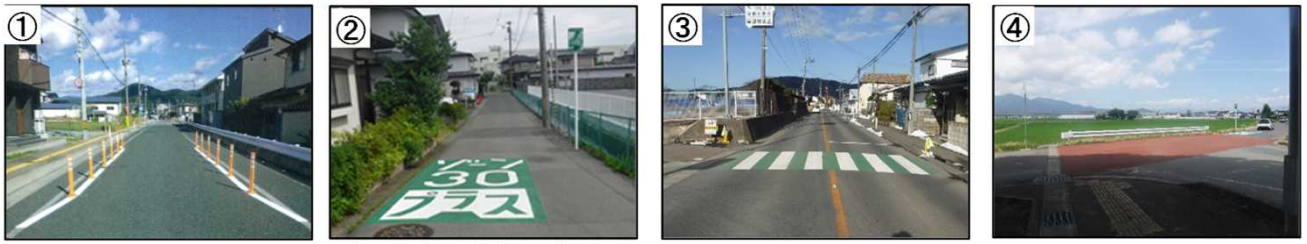
・登下校時の見守り活動

※対策内容の詳細については、上記の問い合わせ先にご連絡ください。



出典：国土地理院地図

■対策の実施状況



狭さく　ゾーン30プラス路面標示・看板の設置　横断歩道カラー舗装　交差点カラー舗装

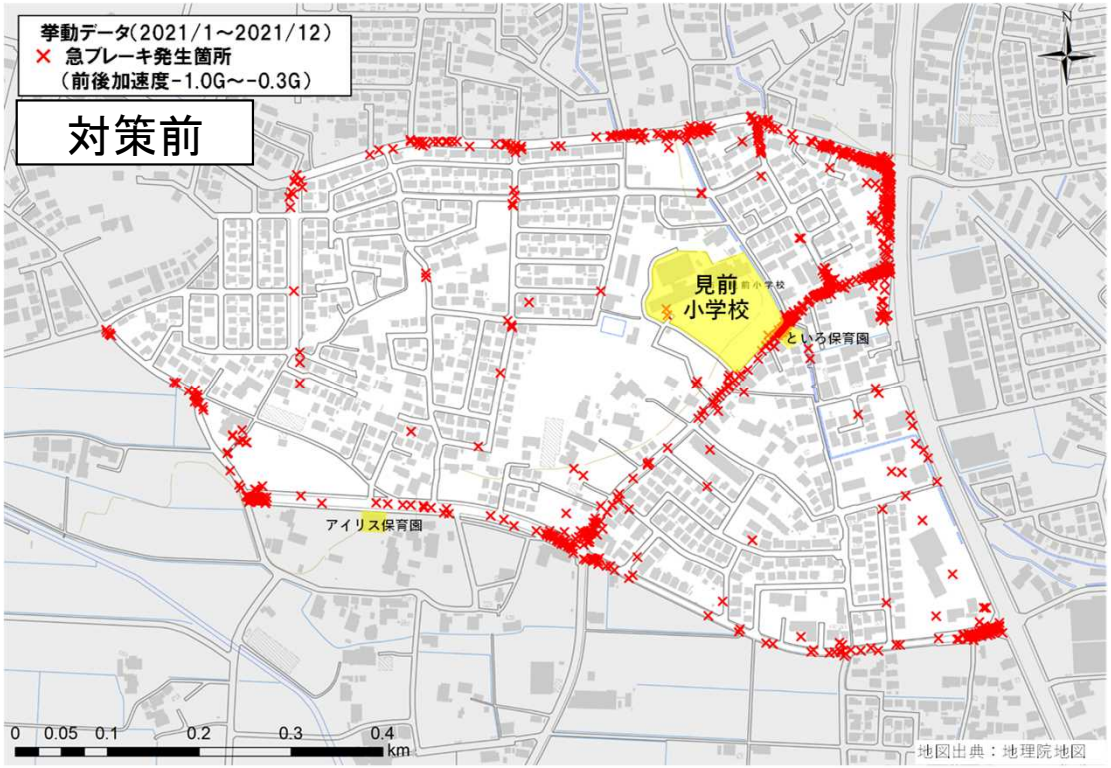
※　今後、実施した対策の効果検証を行い、更なる対策の必要性等について検討していきます。（ＰＤＣＡサイクルの継続的な取組）

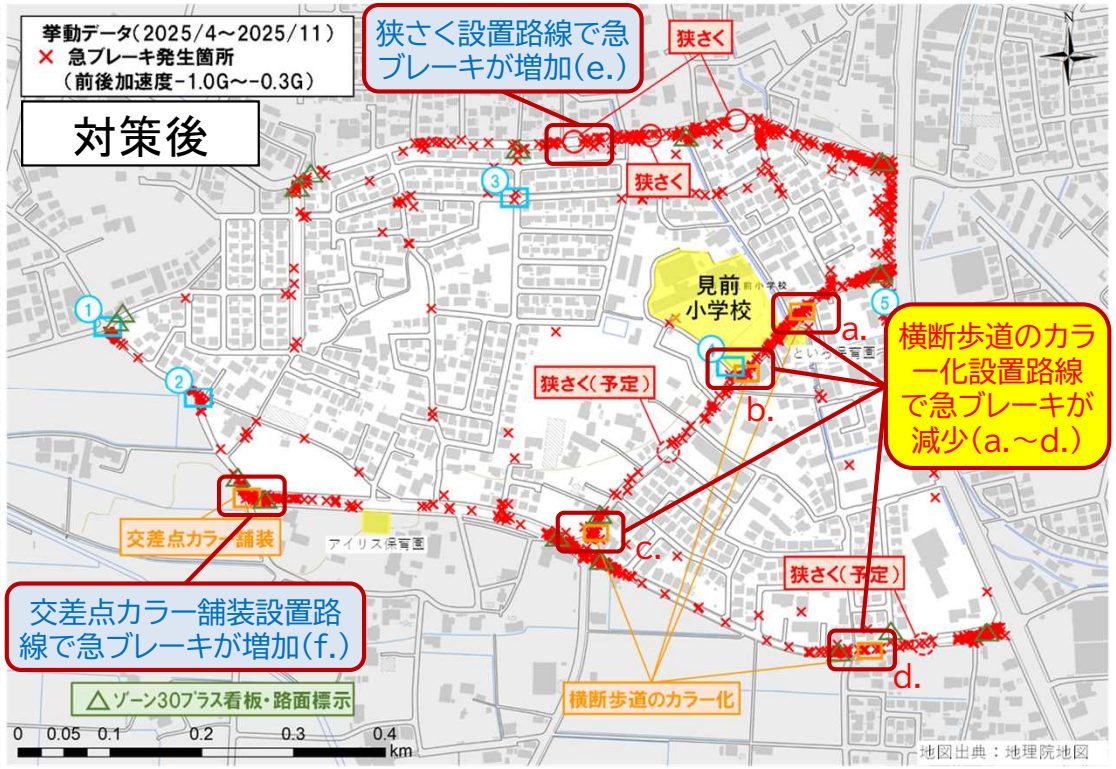
3. 効果検証結果　①盛岡市西見前地区 ETC2.0プローブデータによる分析結果 急ブレーキ

国土交通省

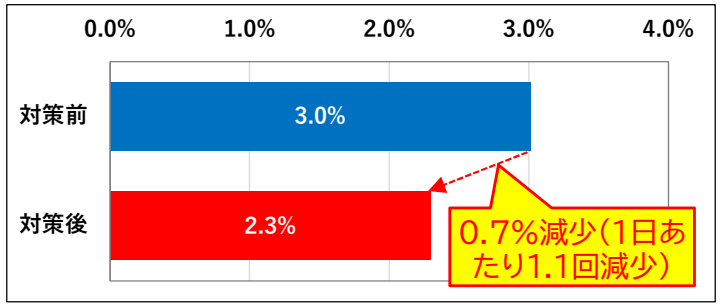
- エリア全体では、**急ブレーキ発生**が約3.0%から約2.3%へ**約0.7%減少（1日あたり約1.1回減少）**。
- **横断歩道のカラー化設置路線**では、**急ブレーキが減少**。
- 狭さく設置路線や交差点カラー舗装設置路線では、急ブレーキが増加。

■ 対策前後の効果（急ブレーキ発生状況）

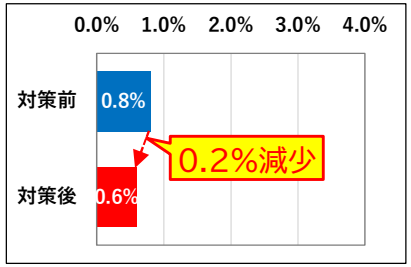




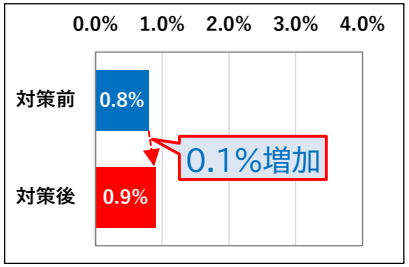
対策前後の効果 急ブレーキ発生状況(エリア全体)



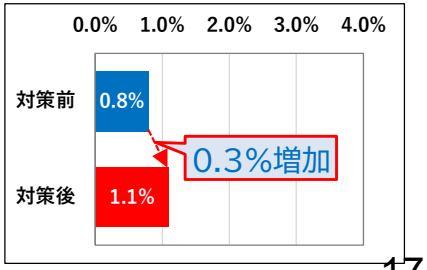
a.～d.横断歩道のカラー化設置路線（4箇所平均）



e.狭さく設置路線



f.交差点カラー舗装設置路線



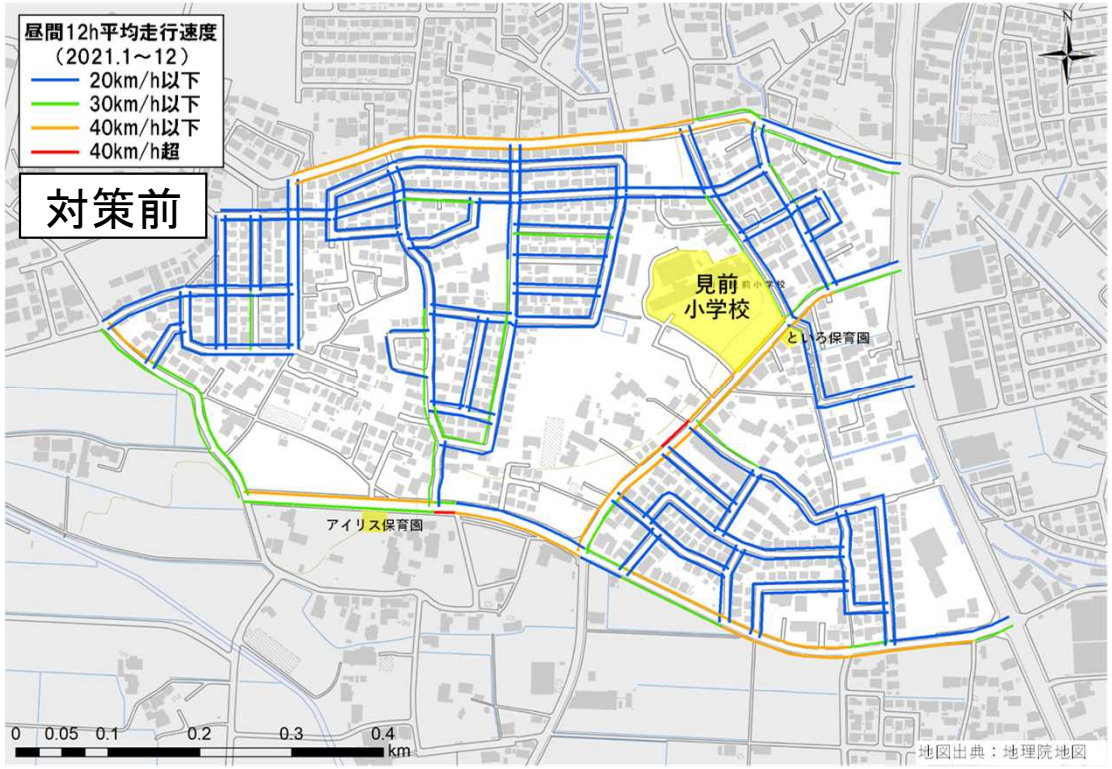
データ出典：ETC2.0プローブデータ（2021年1月～12月平日昼間12h、2025年4月～11月平日昼間12h ）

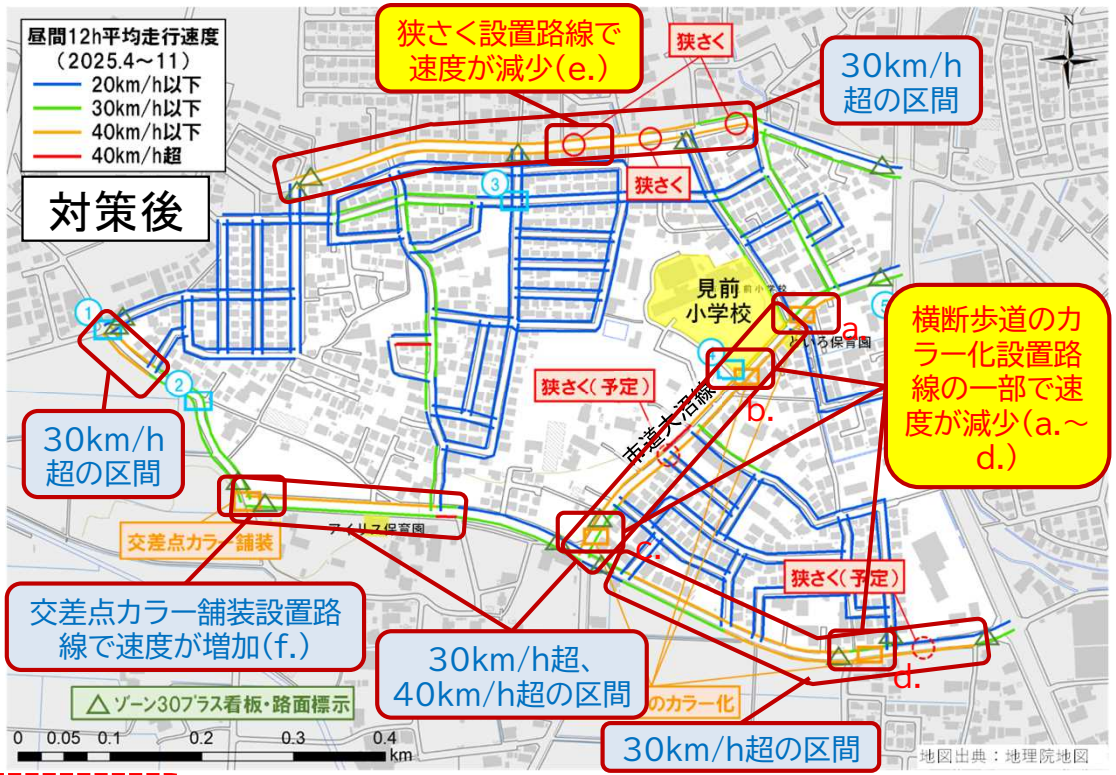
3. 効果検証結果　①盛岡市西見前地区 ETC2.0プローブデータによる分析結果 平均走行速度

国土交通省

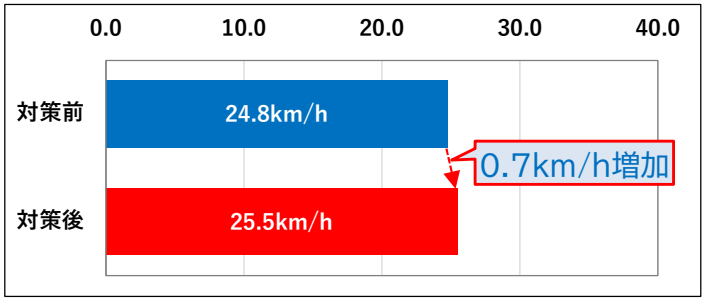
- エリア全体では、**平均走行速度**が約24.8km/hから対策後約25.5km/hへ、**約0.7km/h増加**。
- **横断歩道のカラー化設置路線や狭さく設置路線の一部**では、**平均走行速度が減少**。外周部の路線や見前小学校南側のエリア内部を通過する路線では、平均走行速度30km/h超、40km/h超の区間が存在。

■ 対策前後の効果（平均走行速度）

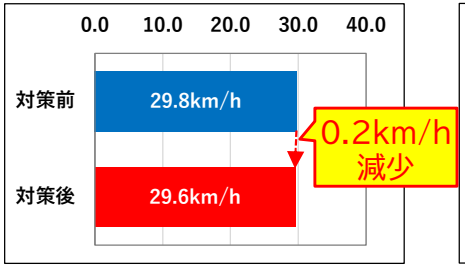




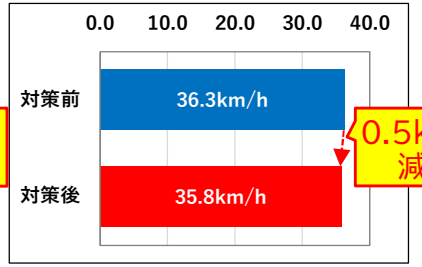
対策前後の効果 平均走行速度（エリア全体）※上下平均



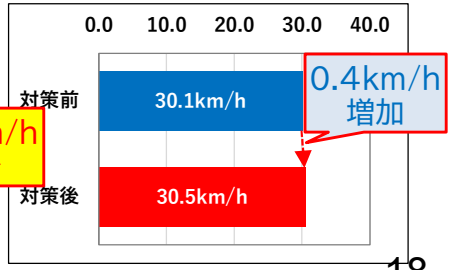
a.～d.横断歩道のカラー化設置路線（4箇所平均）



e.狭さく設置路線



f.交差点カラー舗装設置路線



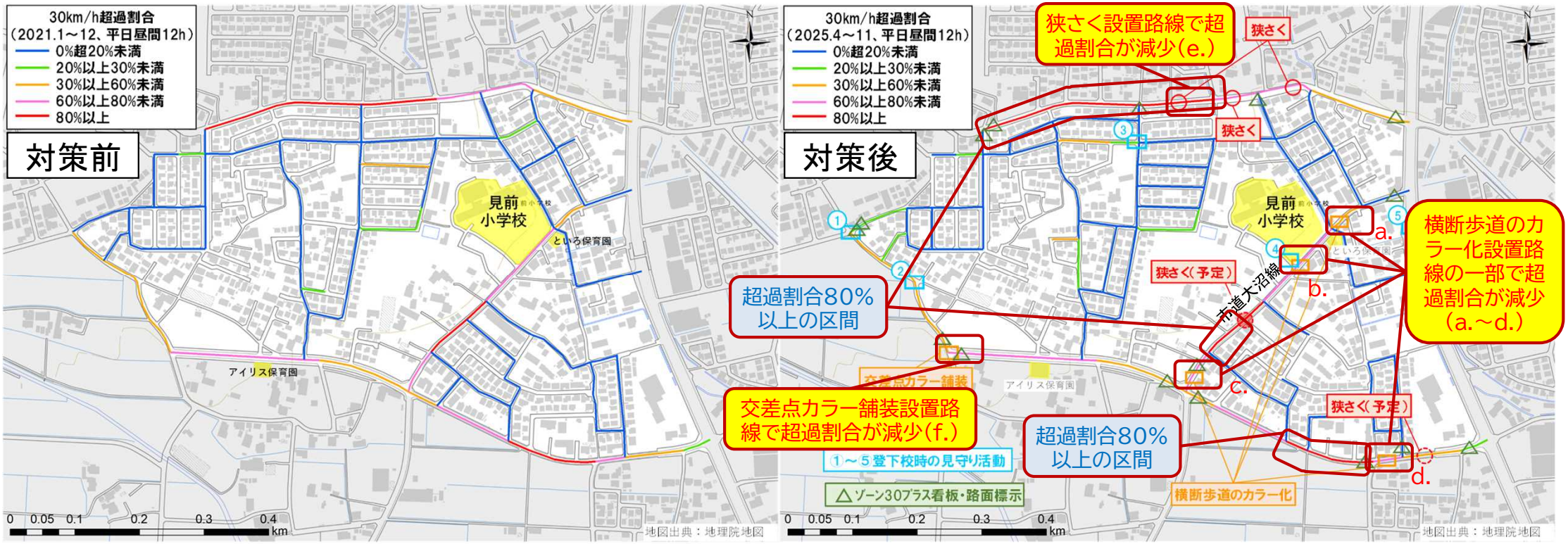
データ出典：ETC2.0プローブデータ（2021年1月～12月平日昼間12h、2025年4月～11月平日昼間12h ）

3. 効果検証結果　①盛岡市西見前地区 ETC2.0プローブデータによる分析結果 30km/h超過割合

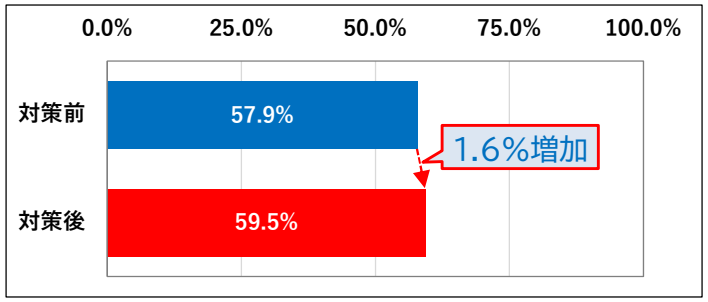
国土交通省

- エリア全体では、**30km/h超過割合**が約57.9%から対策後約59.5%へ、**約1.6%増加**。
- **横断歩道のカラー化設置路線や狭さく設置路線の一部**、**交差点カラー舗装設置路線**で**超過割合が減少**。
- 外周部の路線や見前小学校南側のエリア内部を通過する路線では、超過割合が80%以上の区間が存在。

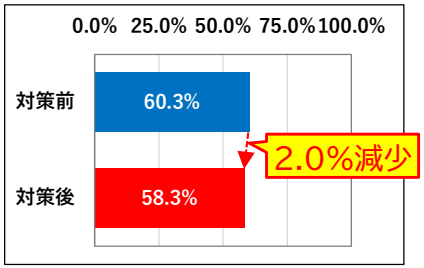
■ 対策前後の効果（30km/h超過割合）



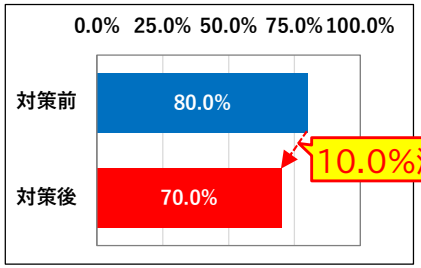
対策前後の効果 30km超過割合（エリア全体）



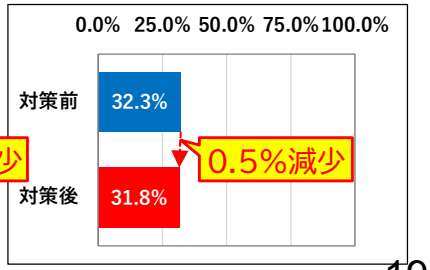
a.～d.横断歩道のカラー化設置路線（4箇所平均）



e.狭さく設置路線



f.交差点カラー舗装設置路線



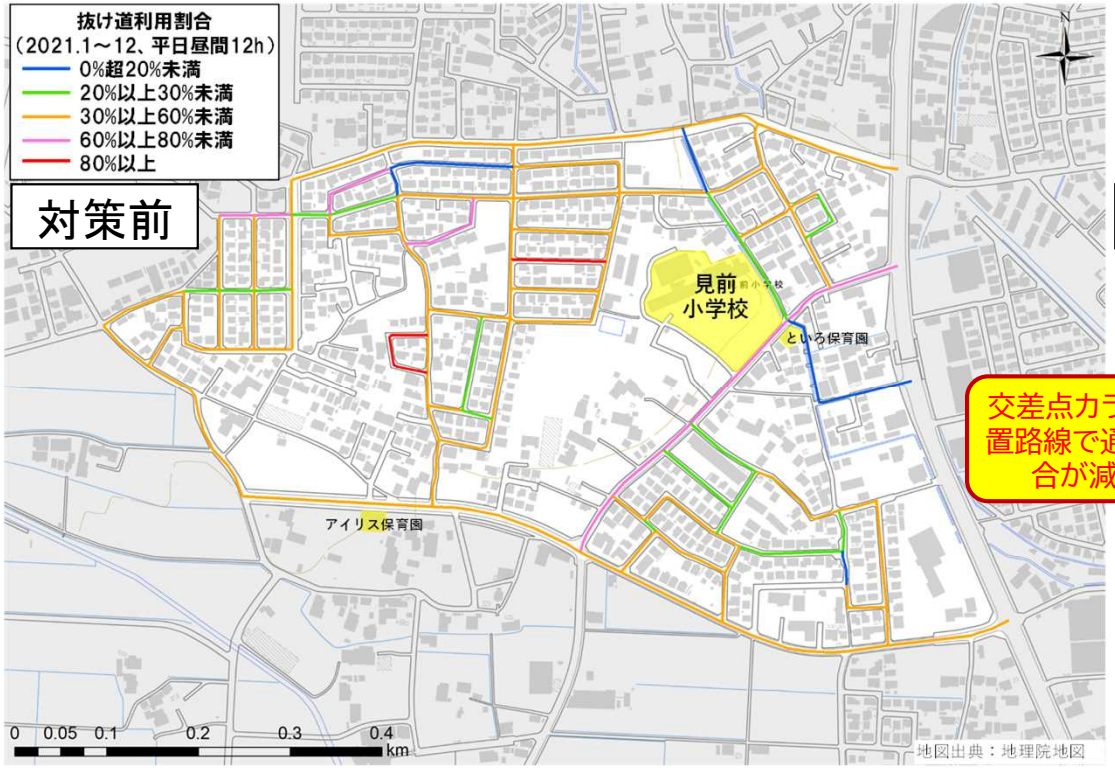
データ出典：ETC2.0プローブデータ（2021年1月～12月平日昼間12h、2025年4月～11月平日昼間12h ）

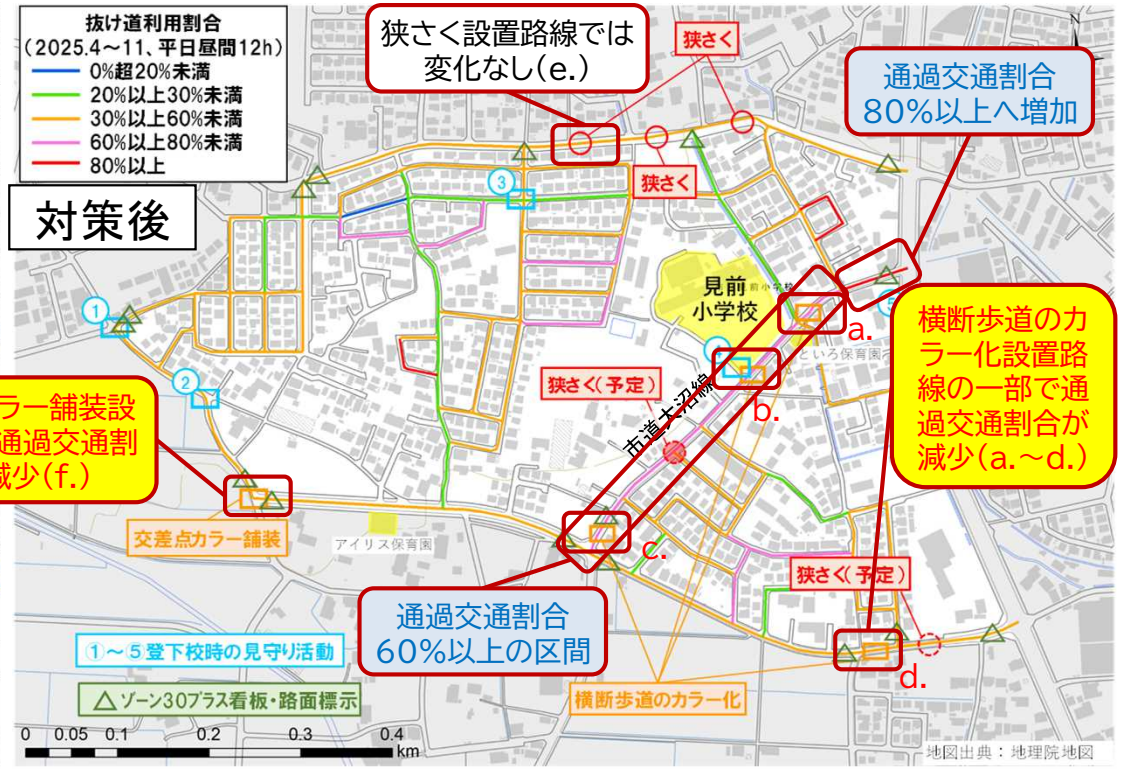
3. 効果検証結果　①盛岡市西見前地区 ETC2.0プローブデータによる分析結果 通過交通割合

国土交通省

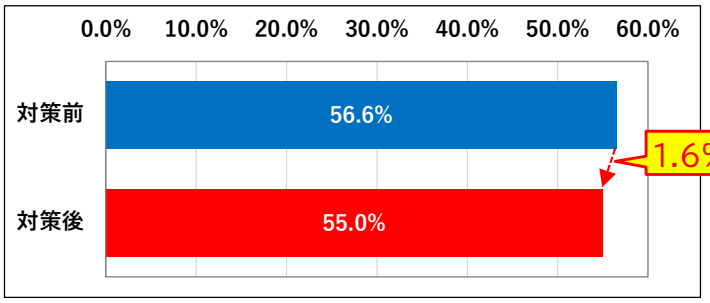
- エリア全体では、**通過交通の割合**が約56.6%から対策後約55.0%へ、**約1.6%減少**。
- **横断歩道のカラー化設置路線の一部**、**交差点カラー舗装設置路線**では、**通過交通割合が減少**。
- 見前小学校南側のエリア内部を通過する路線では、通過交通の割合が60%以上から80%以上へ増加。

■ 対策前後の効果（抜け道利用割合）

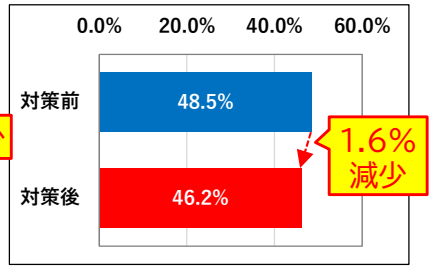




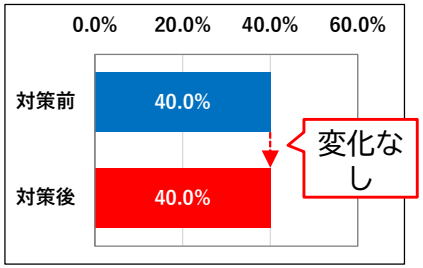
対策前後の効果 抜け道利用割合（エリア全体）



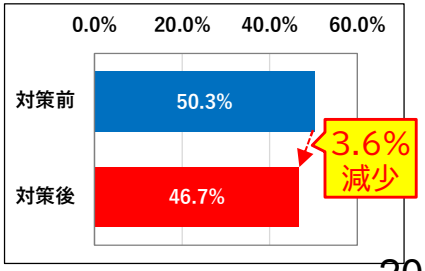
a.～d.横断歩道のカラー化設置路線（4箇所平均）



e.狭さく設置路線



f.交差点カラー舗装設置路線



データ出典：ETC2.0プローブデータ（2021年1月～12月平日昼間12h、2025年4月～11月平日昼間12h ）

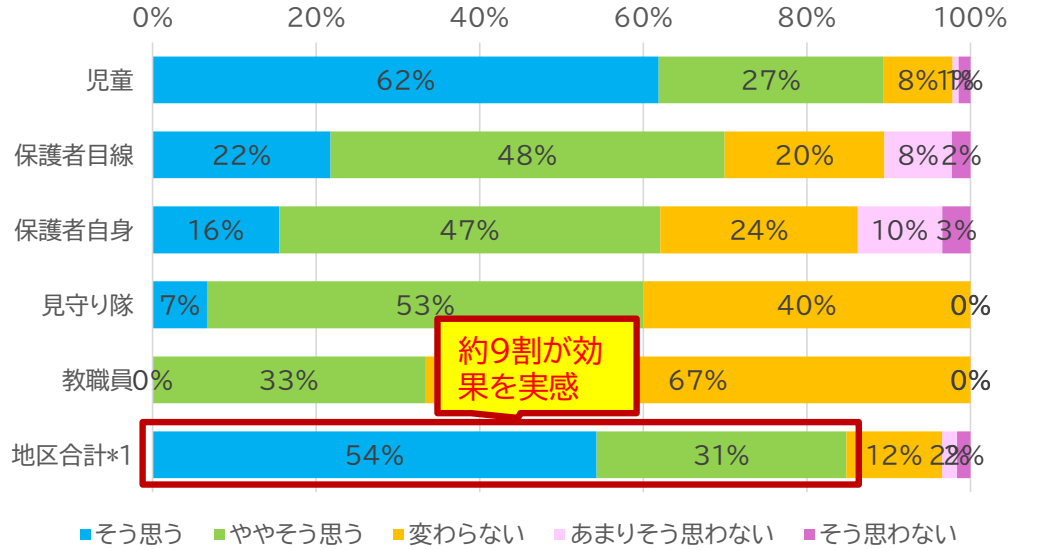
3. 効果検証結果　①盛岡市 西見前（にしみるまえ）地区（アンケート結果）

国土交通省

- **エリア全体の約９割が、安全・安心に歩行できるようになった**と実感。
- 自転車では、**約５割が安全・安心に自転車で走れるようになった**と実感。
- 自動車では、**約９割がこの地区で速度を落とすようになった**と実感。

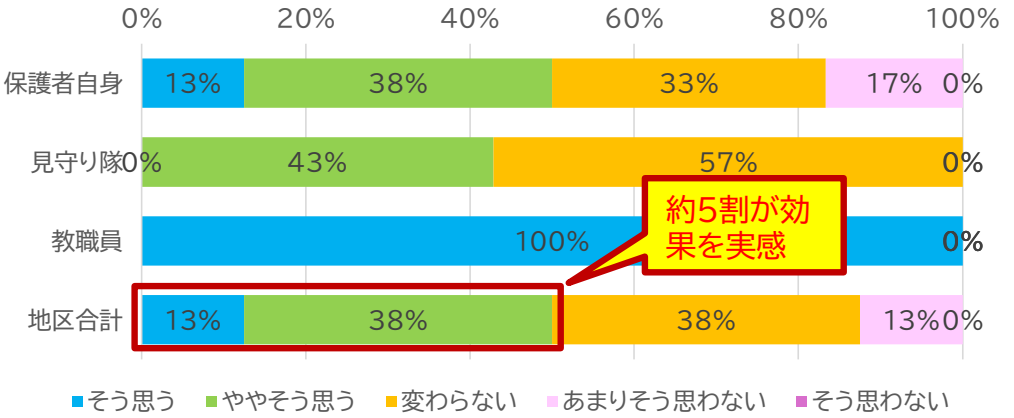
■ 実感による効果（アンケート調査結果）

総合的な効果【徒歩】

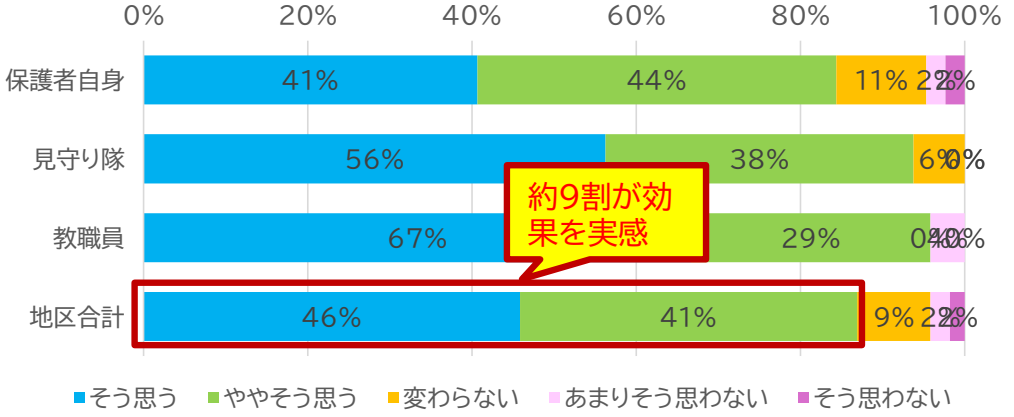


:1：保護者目線を除く合計

総合的な効果【自転車】



総合的な効果【自動車】



■ 回収率

実施時期 2025年11月～12月	見前小学校				
	児童（web）	保護者（web、紙）	教職員（web）	見守り隊（web、紙）	計
配布数・対象者数	500名	375名	37名	40名	952名
回答数	454名	152名	37名	30名	673名
回収率	91%	41%	100%	75%	71%

3. 効果検証結果　②盛岡市 向中野（むかいなかの）地区

国土交通省

- 盛岡市向中野地区は、向中野小学校周辺の「ゾーン30プラス」エリアであり、エリア内では当該小学校指定の通学路が存在する。
- 令和4年度に整備計画が策定され、**令和7年3月に短期対策が完了。**

「ゾーン30プラス」整備計画（岩手県盛岡市 向中野（むかいなかの）地区）

■エリア概要

・本地区は幹線道路に隣接するエリアで小学校のほか幼稚園や高校が立地している。エリア内を分断するように走行する車両や、幹線道路から通過する車両が多い。

位置図



■目的・対策

・時速30km/hを超過する車両が多く、急減速が多発している。
・安全対策として交差点マークやシケインなどの事業を実施。

■主な対策内容

【警察（盛岡東警察署（TEL:019-606-0110）】

・交通違反取締、最高速度30km/h区域規制

【道路管理者（盛岡市役所建設部道路管理課（TEL:019-651-4111）】

・スムーズ横断歩道、カラー舗装、シケイン（クランク型）
ゾーン30プラス看板設置、交差点クロスマーク、狭さく

【地域（向中野（むかいなかの）小学校、地域住民等）】

・登下校時の見守り活動

※対策内容の詳細については、上記の問い合わせ先にご連絡ください。



出典：国土地理院地図

■対策の実施状況



横断歩道カラー舗装【完了】



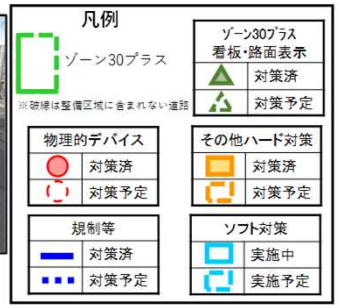
狭さく【予定（イメージ）】



シケイン（クランク型）【完了】



交差点クロスマーク【完了】



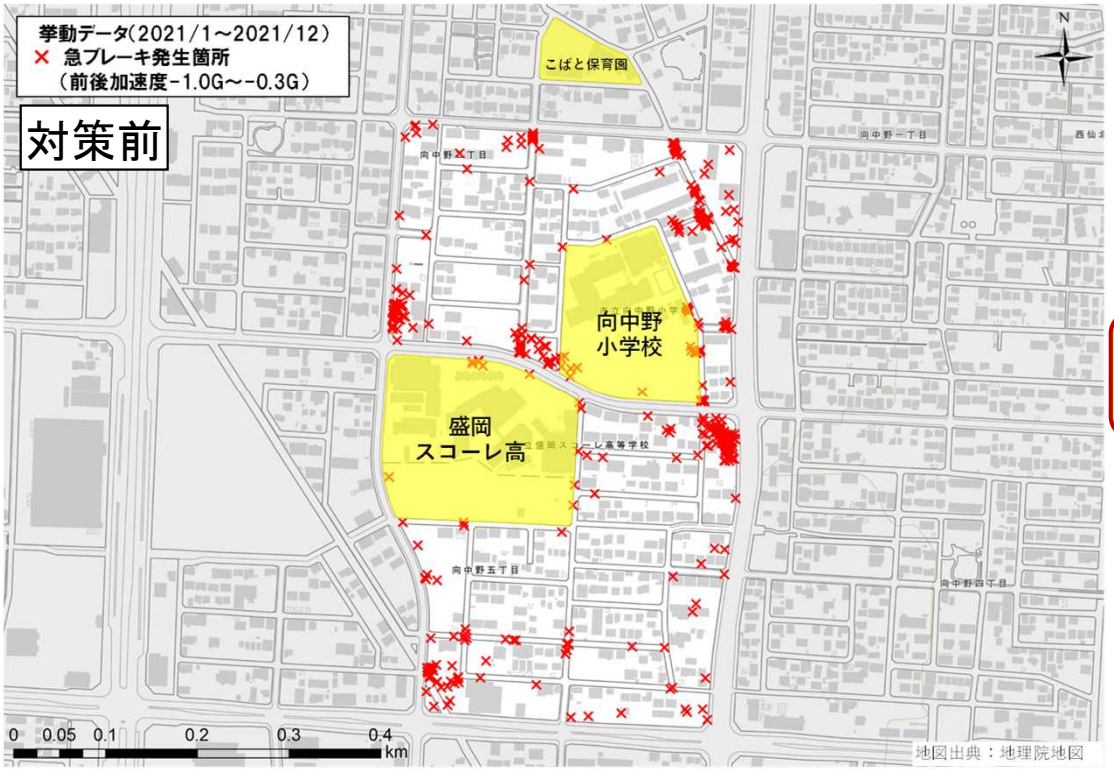
※今後、実施した対策の効果検証を行い、更なる対策の必要性等について検討していきます。（ＰＤＣＡサイクルの継続的な取組）

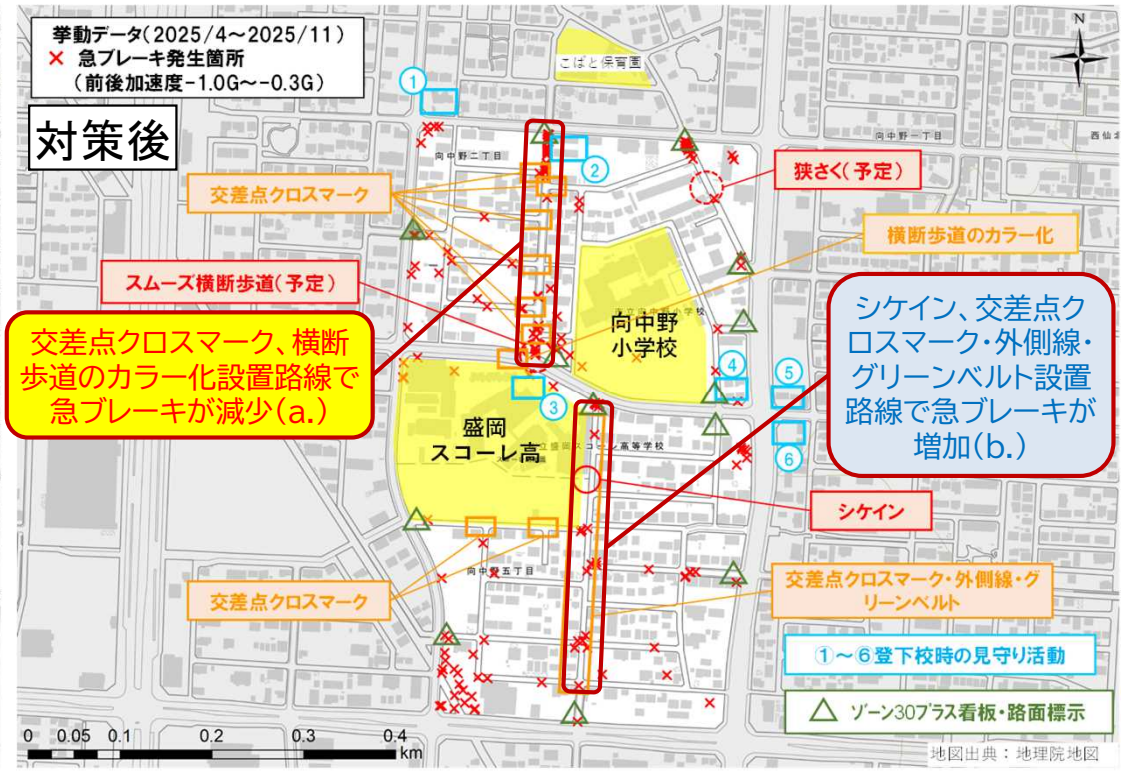
3. 効果検証結果　②盛岡市向中野地区 ETC2.0プローブデータによる分析結果 急ブレーキ

国土交通省

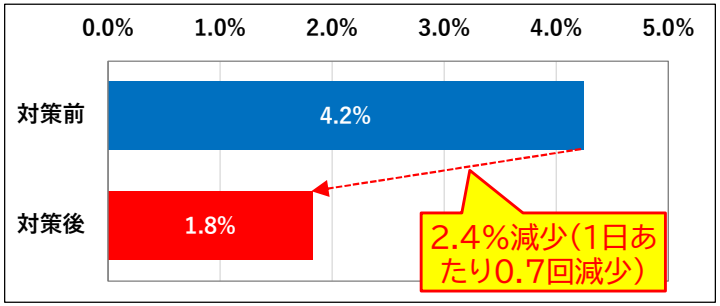
- エリア全体では、**急ブレーキ発生**が約4.2%から対策後約2.8%へ**約2.4%減少（1日あたり約0.7回減少）**。
- 向中野西側の**交差点クロスマーク、横断歩道のカラー化設置路線**では、**急ブレーキが減少**。
- 盛岡スコーレ高東側のシケイン、交差点クロスマーク・外側線・グリーンベルト設置路線では、急ブレーキ発生回数が増加。

■ 対策前後の効果（急ブレーキ発生回数）

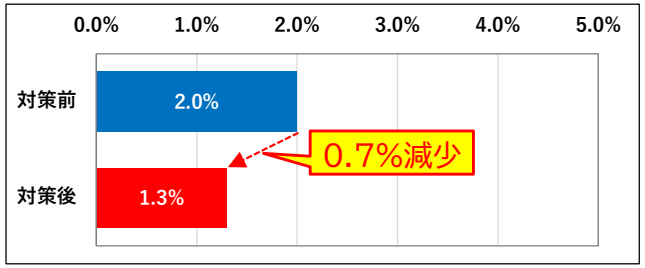




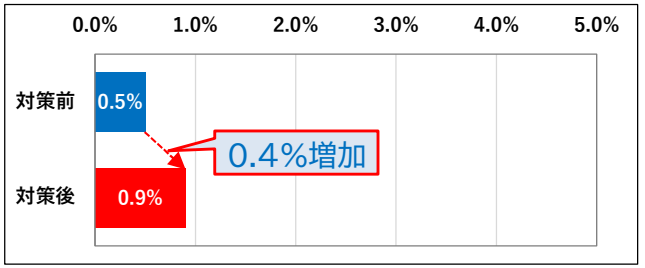
対策前後の効果 急ブレーキ発生状況（エリア全体）



a.交差点クロスマーク、横断歩道のカラー化設置路線 急ブレーキ発生状況



b.シケイン、横断歩道のカラー化設置路線 急ブレーキ発生状況



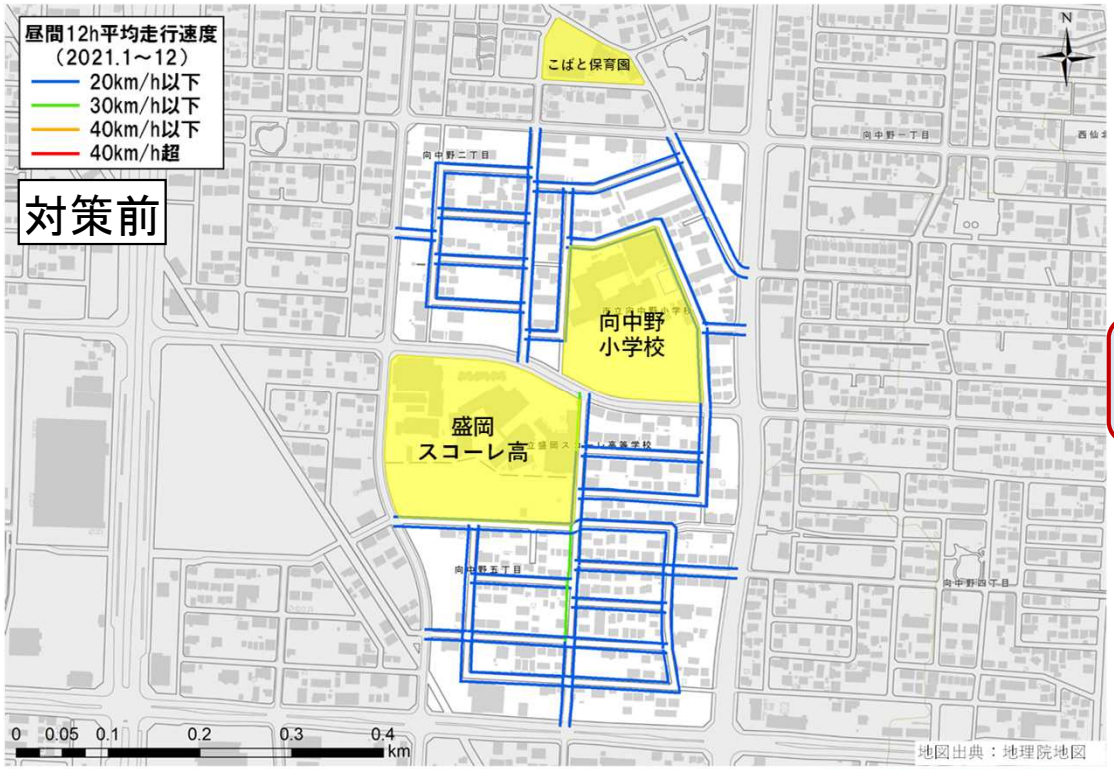
データ出典：ETC2.0プローブデータ（2021年1月～12月平日昼間12h、2025年4月～11月平日昼間12h ）

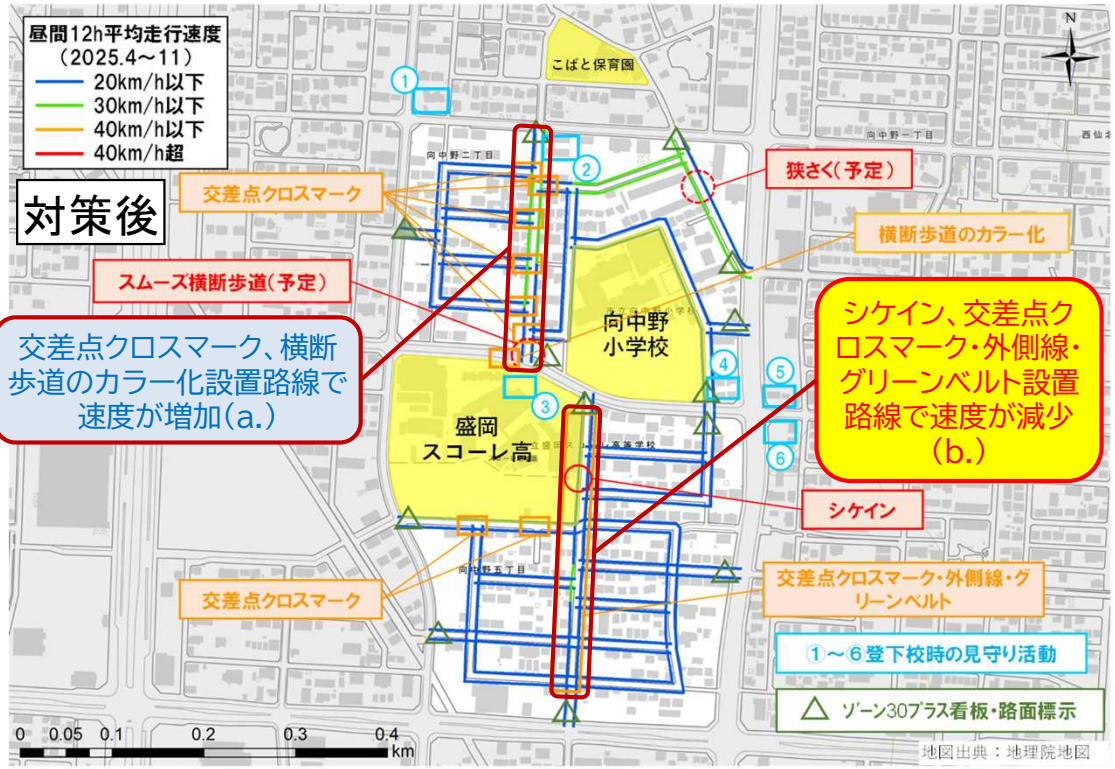
3. 効果検証結果　②盛岡市向中野地区 ETC2.0プローブデータによる分析結果 平均走行速度

国土交通省

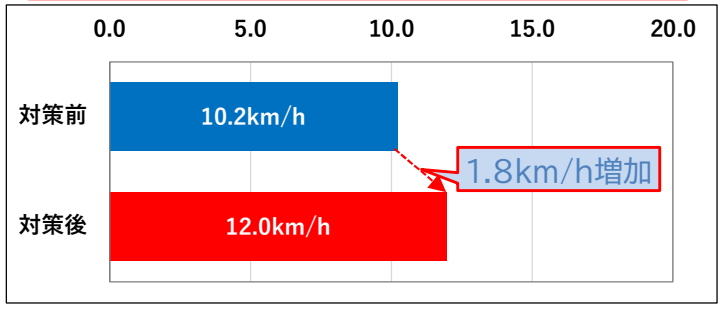
- エリア全体では、**平均走行速度**が約10.2km/hから対策後約12.0km/hへ、**約1.8km/h増加**。
- **盛岡スコーレ高東側のシケイン設置路線**、**交差点クロスマーク・外側線・グリーンベルト設置路線**では、**平均走行速度が減少**。

■ 対策前後の効果（平均走行速度）

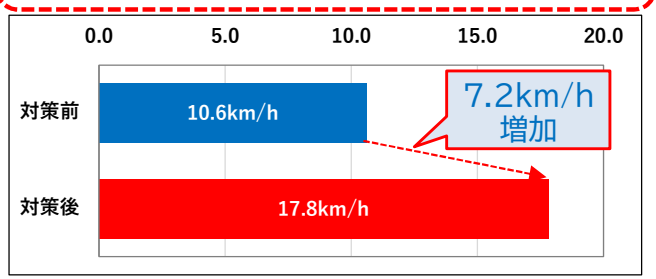




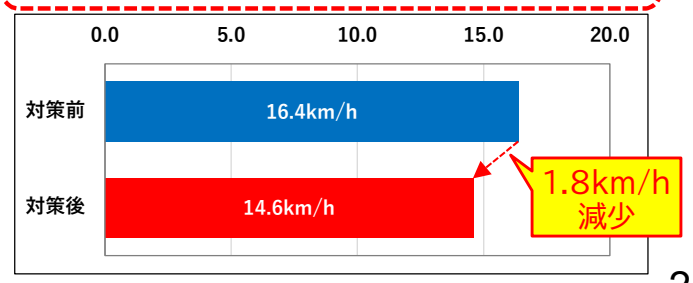
対策前後の効果 平均走行速度（エリア全体）※上下平均



a.交差点クロスマーク、横断歩道のカラー化設置路線 平均走行速度 ※上下平均



b.シケイン、横断歩道のカラー化設置路線 平均走行速度 ※上下平均



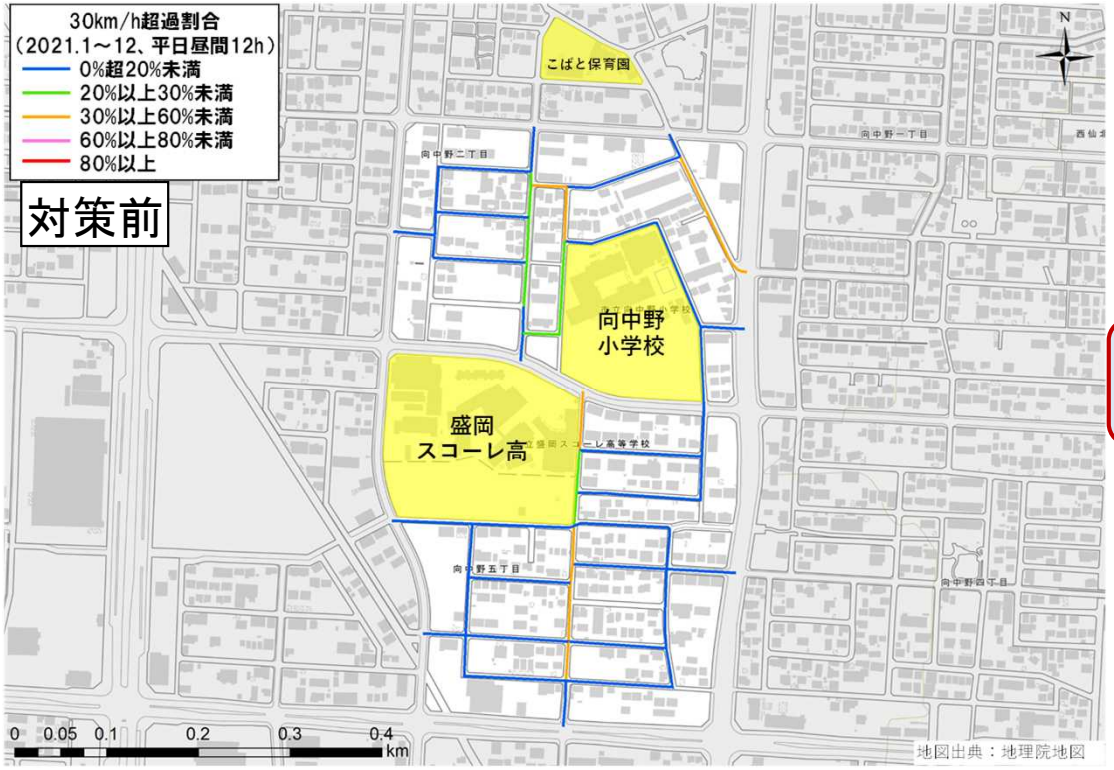
データ出典：ETC2.0プローブデータ（2021年1月～12月平日昼間12h、2025年4月～11月平日昼間12h ）

3. 効果検証結果　②盛岡市向中野地区 ETC2.0プローブデータによる分析結果 30km/h超過割合

国土交通省

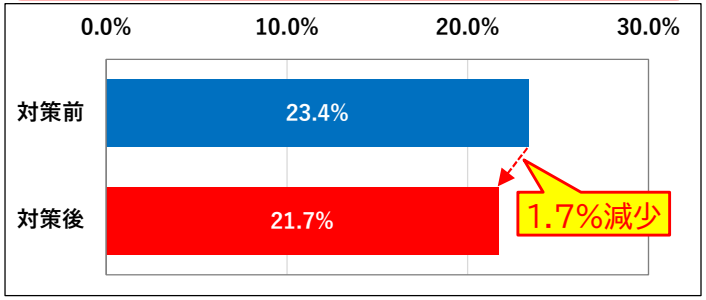
- エリア全体では、**30km/h超過割合が**約23.4%から対策後約21.7%へ、**約1.7%減少**。
- **盛岡スコーレ高東側のシケイン設置路線**、**交差点クロスマーク・外側線・グリーンベルト設置路線**で30km/h超過割合が**減少**。

■ 対策前後の効果（30km/h超過割合）

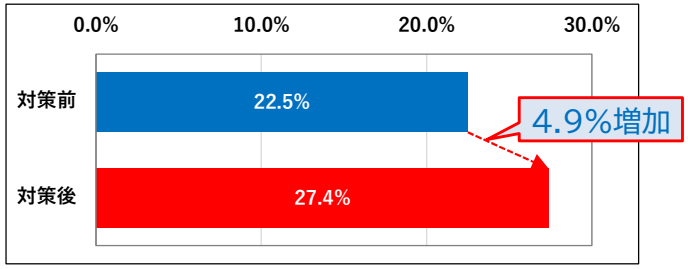




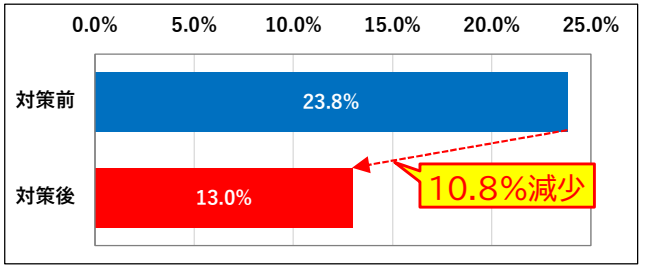
対策前後の効果 30km/h超過割合（エリア全体）



a.交差点クロスマーク、横断歩道のカラー化設置路線 30km/h超過割合



b.シケイン、横断歩道のカラー化設置路線 30km/h超過割合



データ出典：ETC2.0プローブデータ（2021年1月～12月平日昼間12h、2025年4月～11月平日昼間12h ）

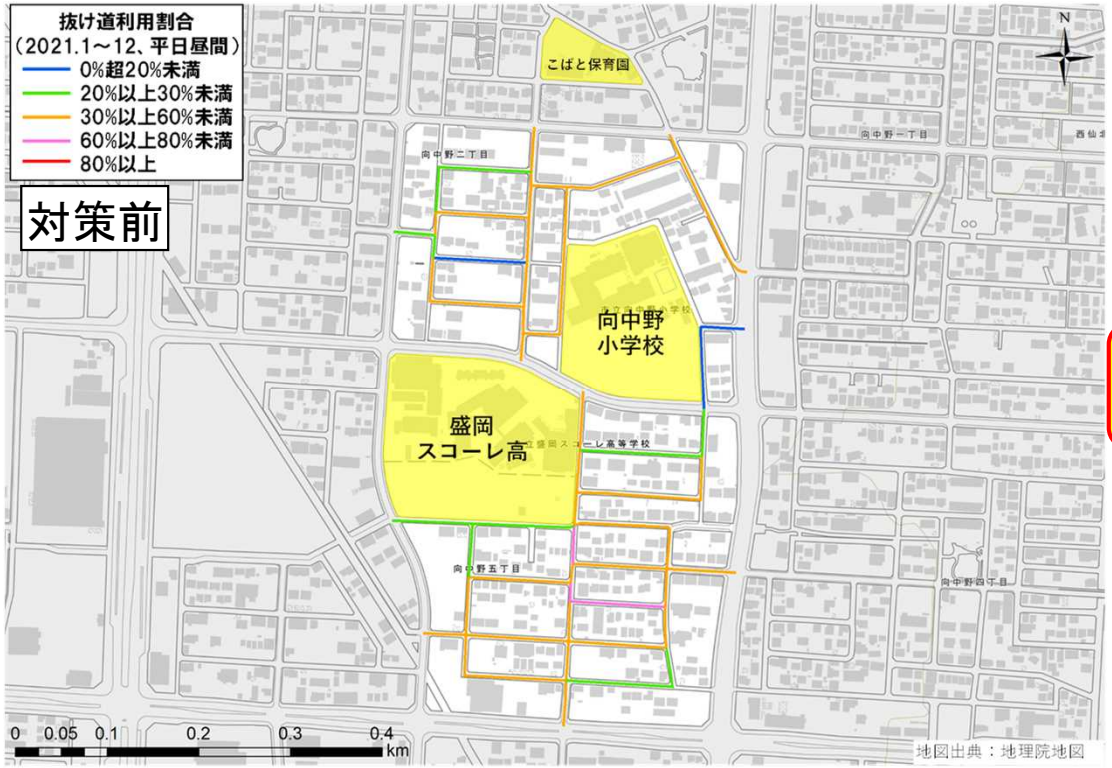
3. 効果検証結果　②盛岡市向中野地区

ETC2.0プローブデータによる分析結果
通過交通割合

国土交通省

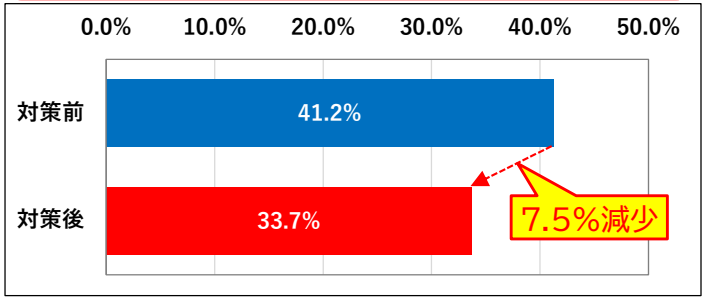
- エリア全体では、**通過交通の割合が**約41.2%から対策後約33.7%へ、**約7.5%減少**。
- **盛岡スコーレ高東側のシケイン設置路線**、**交差点クロスマーク・外側線・グリーンベルト設置路線**で通過交通の割合が**減少**。

■ 対策前後の効果（抜け道利用割合）

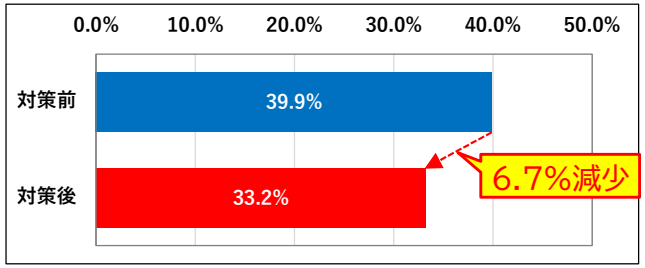




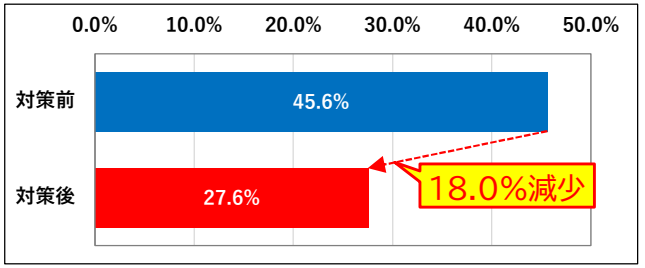
対策前後の効果 抜け道利用割合（エリア全体）



a.交差点クロスマーク、横断歩道のカラー化設置路線
抜け道利用割合



b.シケイン、横断歩道のカラー化設置路線
抜け道利用割合



データ出典：ETC2.0プローブデータ（2021年1月～12月平日昼間12h、2025年4月～11月平日昼間12h ）

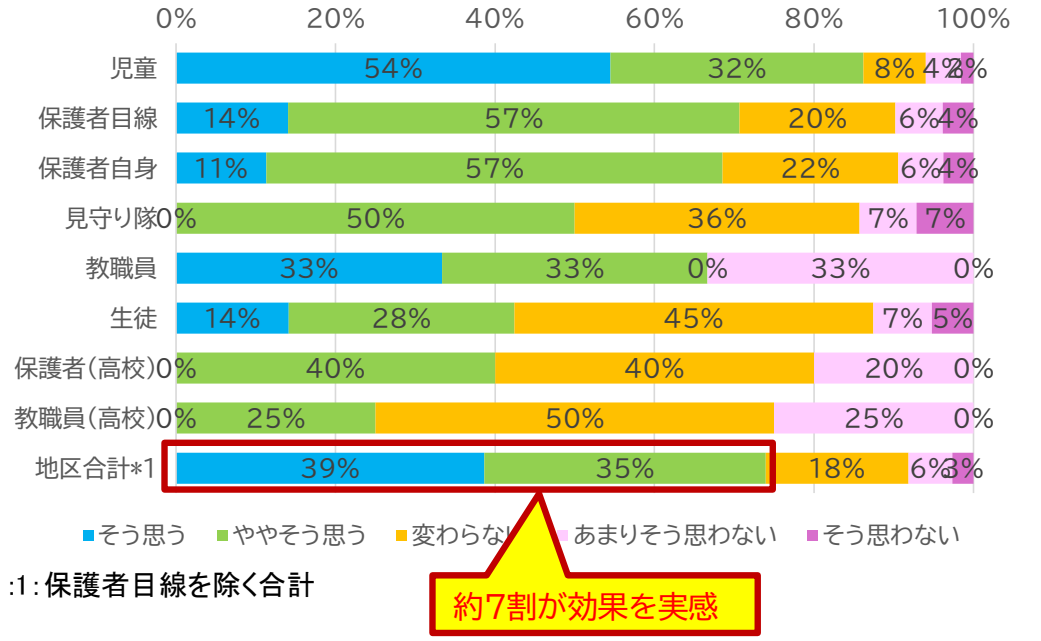
3. 効果検証結果　②盛岡市 向中野地区（アンケート結果）

国土交通省

- **エリア全体の約７割が、安全・安心に歩行できるようになった**と実感。
- 自転車では、**約６割が安全・安心に自転車で走れるようになった**と実感。
- 自動車では、**約９割がこの地区で速度を落とすようになった**と実感。

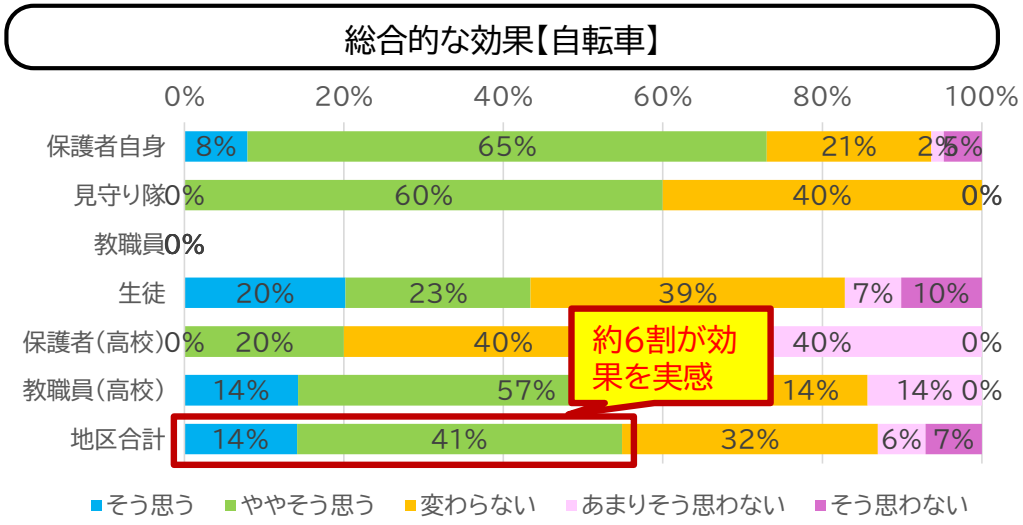
■ 実感による効果（アンケート調査結果）

総合的な効果【徒歩】

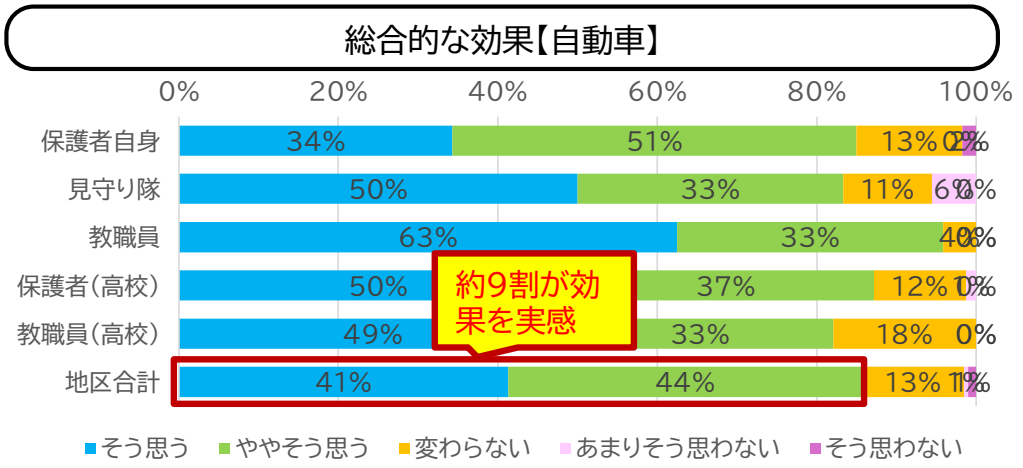


:1：保護者目線を除く合計

総合的な効果【自転車】



総合的な効果【自動車】



■ 回収率

実施時期 2025年11月～12月	向中野小学校					スコーレ高等学校				地区全体
	児童（web）	保護者（web、紙）	教職員（web）	見守り隊（web、紙）	計	生徒（web、紙）	保護者（web）	教職員（web）	計	合計
配布数・対象者数	915名	697名	65名	42名	1,719名	426名	426名	73名	925名	2,644名
回答数	707名	284名	29名	27名	1,047名	331名	123名	51名	505名	1,552名
回収率	77%	41%	45%	64%	61%	78%	29%	70%	55%	59%

4. 今後のスケジュール

国土交通省

- 今回は、整備計画案の報告、効果検証の結果について報告した。
- 次回は、矢巾町煙山小学校地区効果検証結果報告を予定している。

■スケジュール（案）

時　期	内　容
令和7年7月16日～26日 （第1回安推連（書面））	• 今年度の整備計画策定予定箇所の報告 • 対策の完了（予定）箇所の報告 • 対策の効果検証手法の審議
令和8年2月 （第2回安推連）	• 整備計画（案）の報告 • 対策完了及び、効果検証の結果報告
令和8年度以降	• 矢巾町煙山小学校地区効果検証結果報告 • その他についても、継続的に審議予定