

プローブ情報活用ワーキンググループ

1. プローブ情報活用ワーキンググループの概要

2. 今年度の取組結果

【1年目】 対策箇所・対策内容について（豊川市・東浦町）

【2年目】 対策の実施状況について（春日井市）

【3年目】 効果検証の結果について（半田市）

→ 1. プローブ情報活用ワーキンググループの概要

2. 今年度の取組結果

【1年目】 対策箇所・対策内容について（豊川市・東浦町）

【2年目】 対策の実施状況について（春日井市）

【3年目】 効果検証の結果について（半田市）

1. プローブ情報活用ワーキンググループ（WG）の概要

（1）設置趣旨

県内の自動車メーカーが保有するプローブ情報について、交通事故の防止、事故数減少に資する交通安全施設の設置等の交通安全対策への活用を検討する。

（2）構 成 員

トヨタ自動車株式会社、中部地方整備局、愛知県警察本部 交通部交通総務課・交通規制課、愛知県 道路維持課・産業振興課、豊橋技術科学大学 松尾准教授（アドバイザー）、参画自治体

（3）概 要

自動車安全技術プロジェクトチームの下に、平成25年に設置されたWG。
トヨタ自動車株式会社が保有するプローブ情報を活用し、交通安全対策を実施する。
プローブ情報活用WGでは、1つの取組について3年サイクルで進める。

1年目

○ 対策箇所・対策内容の決定

プローブデータをもとに、交通事故の危険性が高い道路を選定。
その後、現地調査を実施し、効果的な交通安全対策を検討する。

2年目

○ 対策の実施

自治体の道路管理者及び愛知県警により、道路への交通安全対策を実施する。
例：路面表示の塗り直し
ポストコーンの設置 など

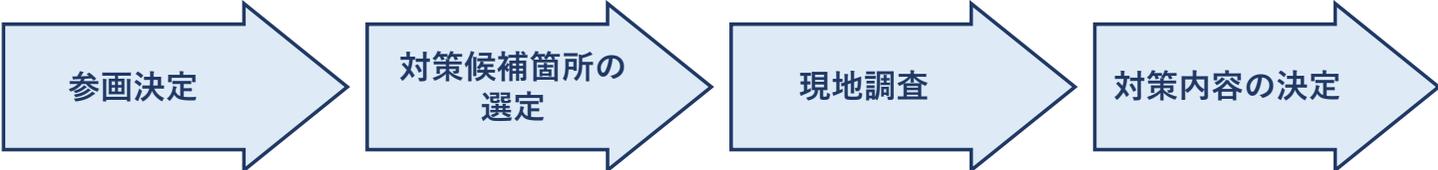
3年目

○ 対策の効果検証

道路への交通安全対策を実施する前と後のプローブデータを比較し、交通安全対策の効果がどの程度あったかを検証する。

1. プローブ情報活用ワーキンググループ（WG）の概要

(4) 今年度のスケジュール

1年目	豊川市 東浦町			
2年目	春日井市			
3年目	半田市			
会議		8月 (8/4) 第1回 WG会議	12月 (12/21) 第2回 WG会議	3月 (3/8) 第3回 WG会議

1. プローブ情報活用ワーキンググループの概要

2. 今年度の取組結果

→ 【1年目】 対策箇所・対策内容について（豊川市・東浦町）

【2年目】 対策の実施状況について（春日井市）

【3年目】 効果検証の結果について（半田市）

（1）取組概要

テーマ

停止（交差点進入）挙動情報 を活用した自治体連携型交通安全マネジメント

内容

一時停止規制の位置情報・一時停止率の低さ・見通しの悪さ 等に基づき、事故の危険が予測される箇所を選定する。

データの仕様

（提供：トヨタ自動車株式会社）

対象道路における一時停止規制のある場所にかかわるプローブデータ（以下の項目で任意にフィルタリングが可能）

- ・ 一時停止率（20%以上～40%未満、40%以上～60%未満、60%以上～80%未満、80%以上～100%の4区分）
- ・ 通過台数
- ・ 曜日（平日、土日祝の2区分）
- ・ 時間帯（6～9時、9～16時、16～20時、20～6時の4区分）
- ・ 月（1月、2月、3月…10月、11月、12月の12区分）

◆ 対象期間：令和4年8月～令和5年7月

◆ 対象道路：東浦町内 及び 豊川市内の国道、県道、市道、町道

その他活用データ

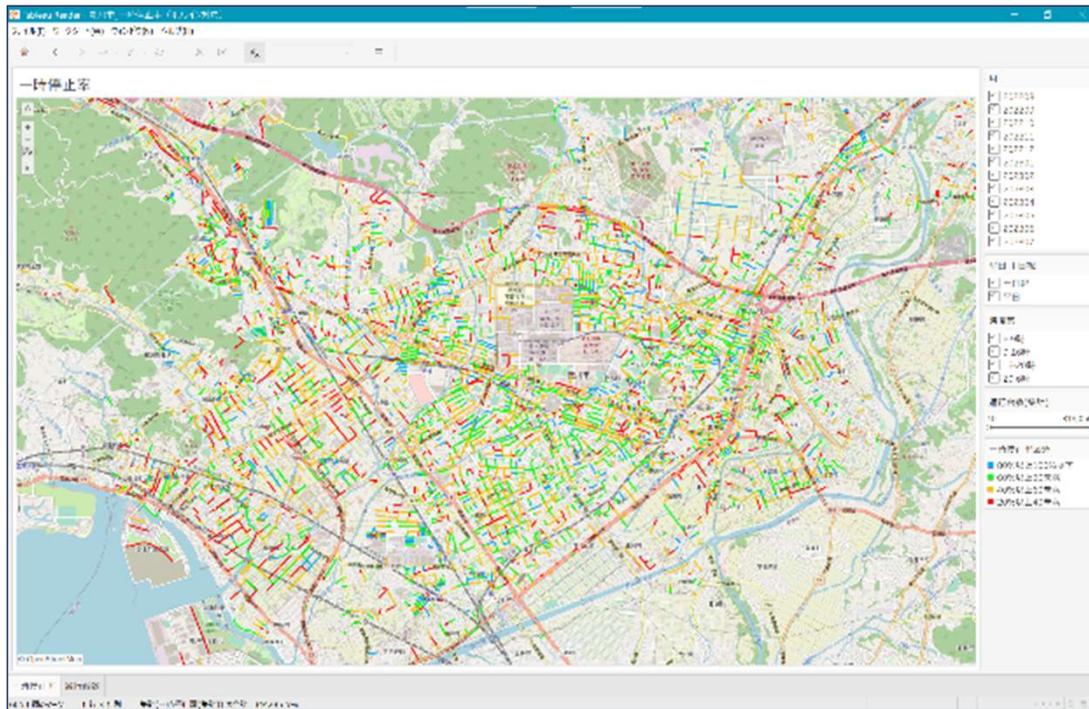
- ・ 交通事故情報（提供：愛知県警察本部交通総務課）
- ・ ETC2.0分析資料（提供：中部地方整備局名古屋国道事務所）

2. 今年度の取組結果

【1年目】対策箇所・対策内容について（豊川市・東浦町）

（参考）一時停止率データ

一時停止の判定条件 … 一時停止線を含むリンク内で**車速が3 km/hになった場合**、一時停止と判定。



【出典：Tableau 公式webページ】

参画自治体が直接、自治体全域の「一時停止率」のデータを見て、対策箇所を選定する。
「一時停止率」のデータだけでなく、見通しの良し悪し、担当者の意見等を総合的に考慮し、選定する。

一時停止率



見通しの良し悪し



担当者の意見



- データから一時停止率を把握。
- 現場における経験のみでは発見できない危険地点を発見し、対策することが可能。

- 見通しが良い道路では、一時停止率が低くなる傾向があるが、優先的に対策を実施する必要があるとは限らない。
- 優先的に対策すべきは、「**一時停止率が低く、見通しも悪い箇所**」。
- 現地調査の際にも見通しを確認。

- 自治体連携型交通安全マネジメント
- データだけで選定するのではなく、周辺住民からの要望や自治体の意向等も踏まえ対策箇所を選定する。

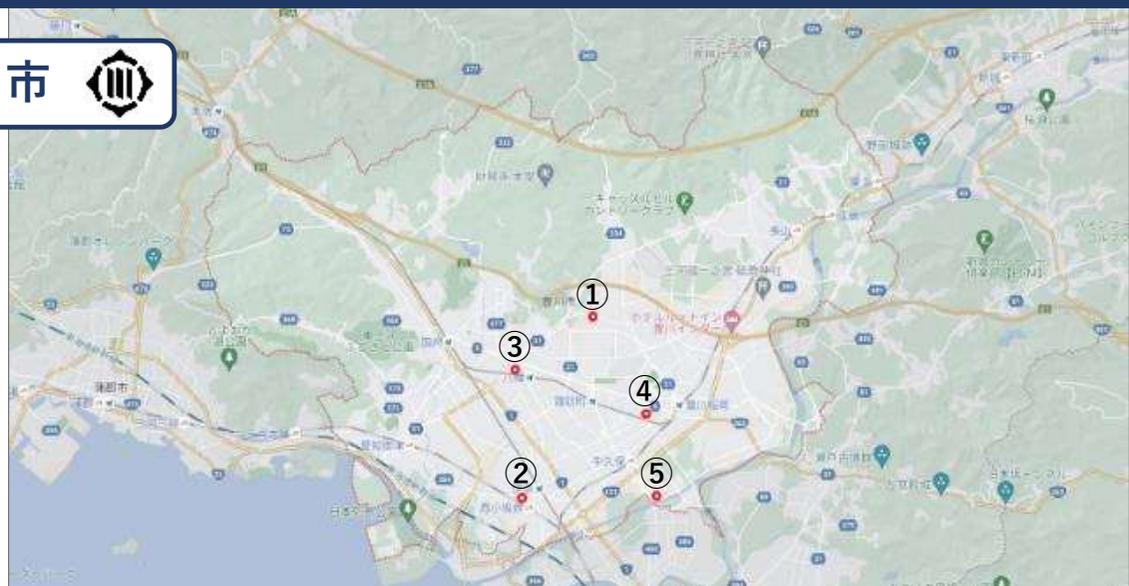
2. 今年度の取組結果

【1年目】対策箇所・対策内容について（豊川市・東浦町）

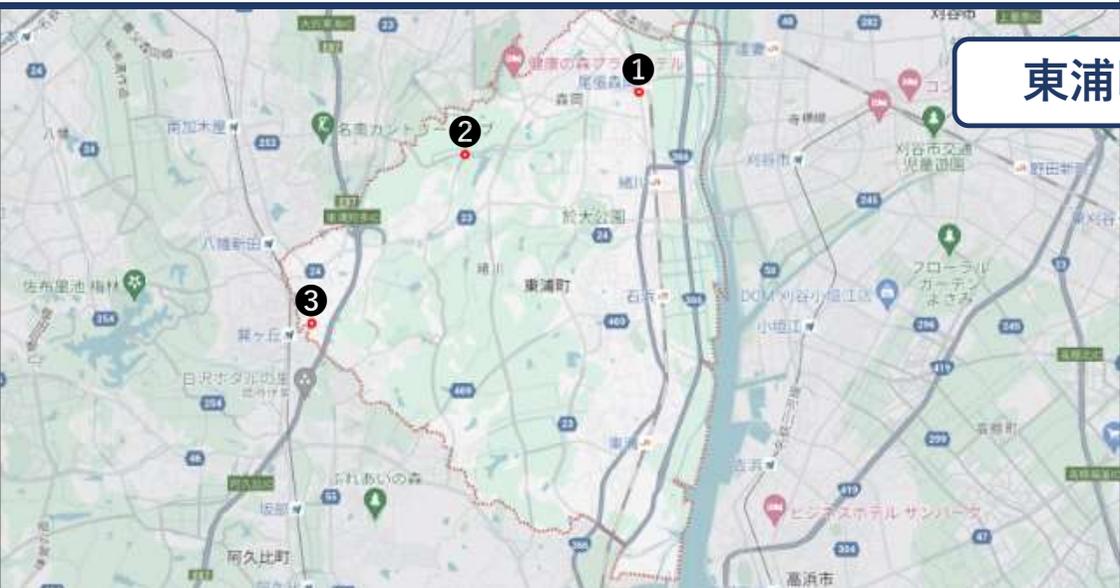
（2）対策箇所と対策内容

- ① 大崎町天神前地内交差点
- ② 伊奈町縫殿地内交差点
- ③ 八幡町弥五郎地内交差点
- ④ 金屋町地内交差点
- ⑤ 正岡町流田地内交差点

豊川市



東浦町



- ① 森岡前田地内交差点
- ② 緒川苅又二区地内交差点
- ③ 緒川西釜池地内交差点

2. 今年度の取組結果

【1年目】対策箇所・対策内容について（豊川市・東浦町）

豊川市



	対策箇所	選定理由（交差点の状況）	一時停止率が低い方向
①	おおさきちょうてんじんまえ 大崎町天神前地内交差点	<ul style="list-style-type: none"> 東三河環状線開通（R5.5.30～）に伴い、当該交差点の信号機が撤去され、東西道路が一時停止路線となった。 上記の影響なのか、3か月で5回事故が発生。 	東 → 西
②	い なちょうぬいどの 伊奈町縫殿地内交差点	<ul style="list-style-type: none"> 小坂井西小学校の通学路に指定されており、朝の時間帯（6時～9時）大勢の児童が通学している。 	東 → 西
③	やわたちょうや ごろう 八幡町弥五郎地内交差点	<ul style="list-style-type: none"> 東三河環状線から豊川市民病院、イオンモール豊川、八幡駅へ向かう車が増加している。 主要地方道国府馬場線（姫街道）へ抜ける道で利用が増えている。 	西 → 東
④	かな やちょう 金屋町地内交差点	<ul style="list-style-type: none"> 付近に大型商業施設があり、通過車両が多い。 4方向中、3方向が一時停止の規制となっている。 過去に車の単独事故あり 	東 → 西 西 → 東 北 → 南
⑤	まさおかちょうながれた 正岡町流田地内交差点	<ul style="list-style-type: none"> 数年前に開店した複合商業施設駐車場に出入りする車が休日に多く、交差点付近が混雑する。 筋違いの交差点となっている。 特別な交差点安全対策はない。 過去に車と車の出会い頭の事故あり 	南 → 北 北 → 南

2. 今年度の取組結果

【1年目】対策箇所・対策内容について（豊川市・東浦町）

01 位置



① 大崎町天神前地内交差点



02 | 選定理由と一時停止率データ

① 大崎町天神前地内交差点

選定理由

- ・ 東三河環状線開通（R5.5.30～）に伴い当該交差点の**信号機が撤去**され、東西道路が一時停止路線となった。
- ・ 上記の影響なのか、**3か月で5回事故が発生**。

事故の状況等

- ・ 豊川警察署に5回起きた事故の内容、時間等を確認

人身事故	2件	8月26日	午前9時10分	出会い頭の事故
		10月19日	午後3時5分	出会い頭の事故
物損事故	3件	9月8日	午前9時55分	出会い頭の事故
		10月26日	午後2時30分	単独事故
		10月26日	午後4時8分	出会い頭の事故

02 選定理由と一時停止率データ

① 大崎町天神前地内交差点

一時停止率データ

方向 東 → 西

期間 2023年 6月 ~ 2023年 7月（2か月）

平日/土日祝 平日及び土日祝の両方

時間帯	通行台数	一時停止率
6時 - 9時	3,300 台	37.6 %
9時 - 16時	5,700 台	50.2 %
16時 - 20時	3,190 台	54.9 %
20時 - 6時	1,180 台	38.1 %
全体	13,370 台	47.1 %

※参考

方向 西 → 東

期間 2023年 6月 ~ 2023年 7月（2か月）



時間帯	通行台数	一時停止率
6時 - 9時	- 台	- %
9時 - 16時	230 台	43.5 %
16時 - 20時	- 台	- %
20時 - 6時	40 台	75.0 %
全体	270 台	48.1 %

※参考

方向 東 → 西

期間 2022年 8月 ~ 2023年 7月（1年間）

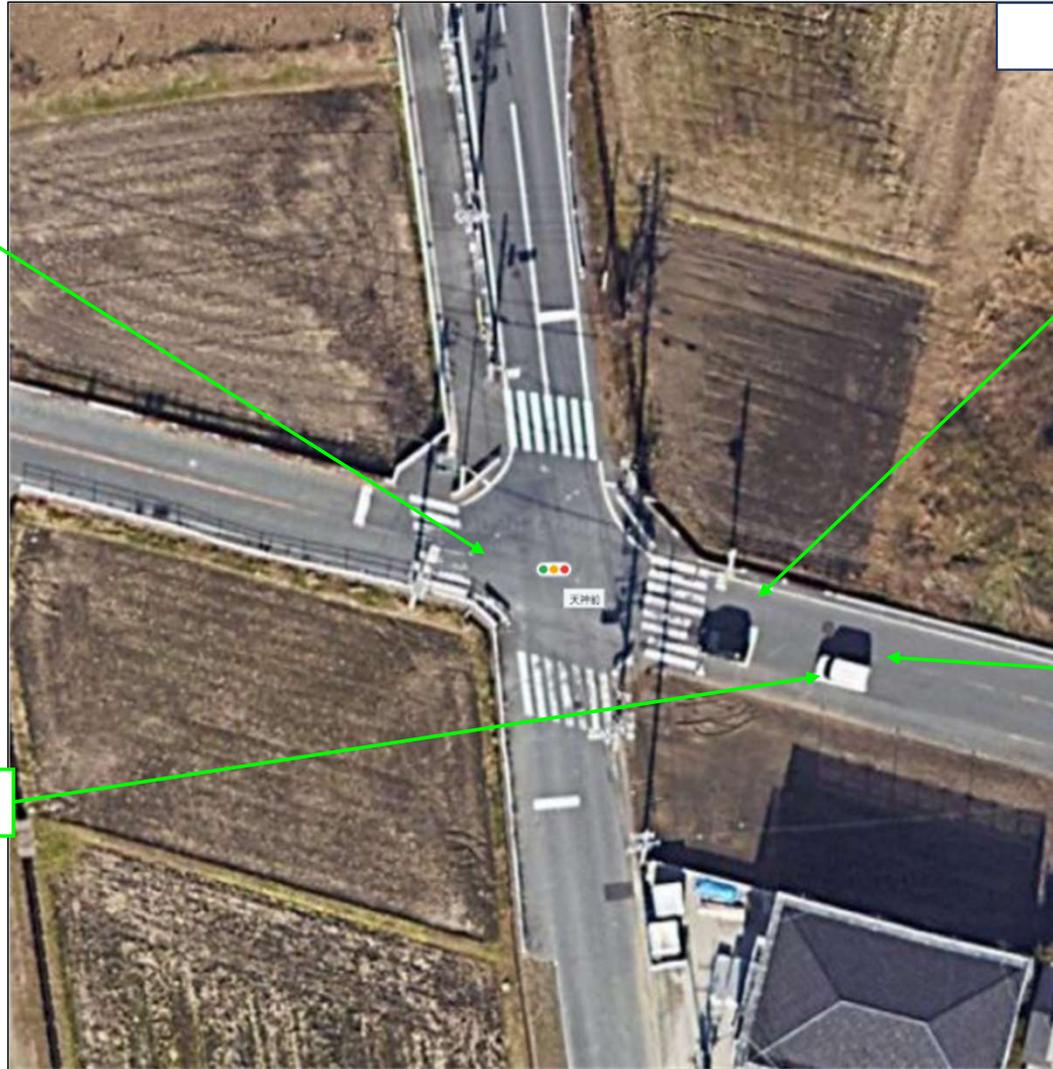
時間帯	通行台数	一時停止率
6時 - 9時	20,840 台	41.6 %
9時 - 16時	37,390 台	35.7 %
16時 - 20時	22,980 台	42.6 %
20時 - 6時	6,020 台	28.9 %
全体	87,230 台	38.5 %

03 | 対策の内容

① 大崎町天神前地内交差点

番号	対策機関	対策内容	実施可否	理由・代案	実施時期
1	市	外側線の塗り替え（路肩の拡幅）	○		R6.8予定
2	警	中央線（黄色）の抹消＜従道路＞	○		R6.8予定
3	市	誘導破線の設置	○		R6.8予定
4	警	一時停止標識をLED自発光式に変更	○		R6.8予定

03 対策の内容



① 大崎町天神前地内交差点

③ 誘導破線の設置（市）

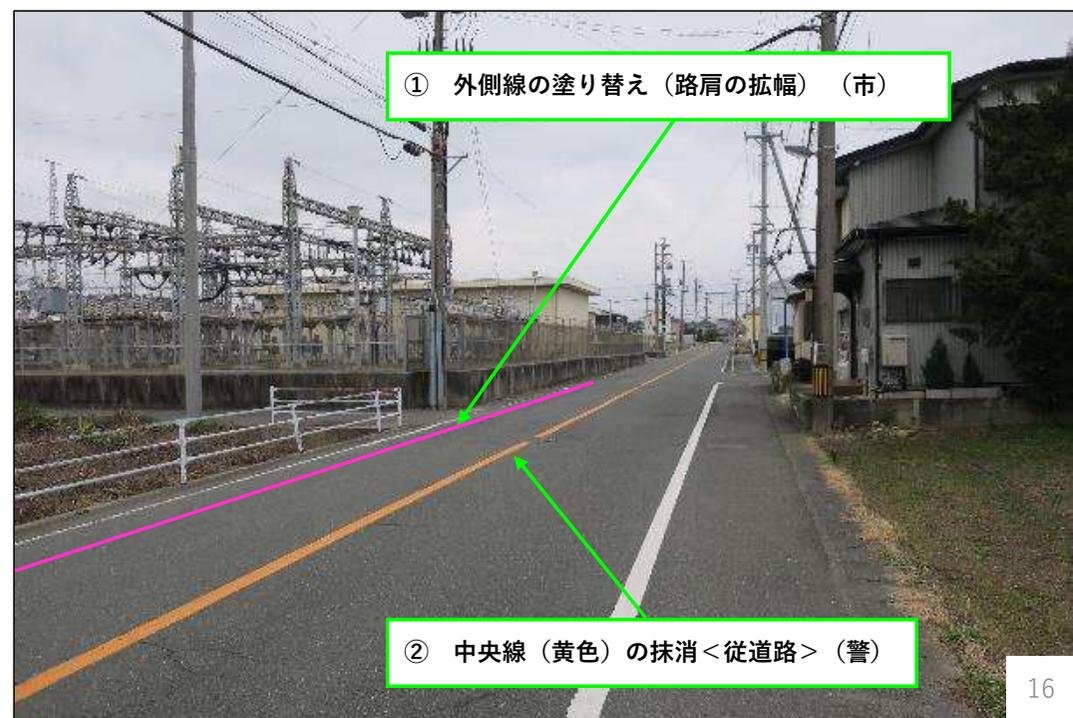
① 外側線の塗り替え(路肩の拡幅)（市）

② 中央線（黄色）の抹消<従道路>（警）

④ 一時停止標識をLED自発光式に変更（警）

03 | 対策の内容

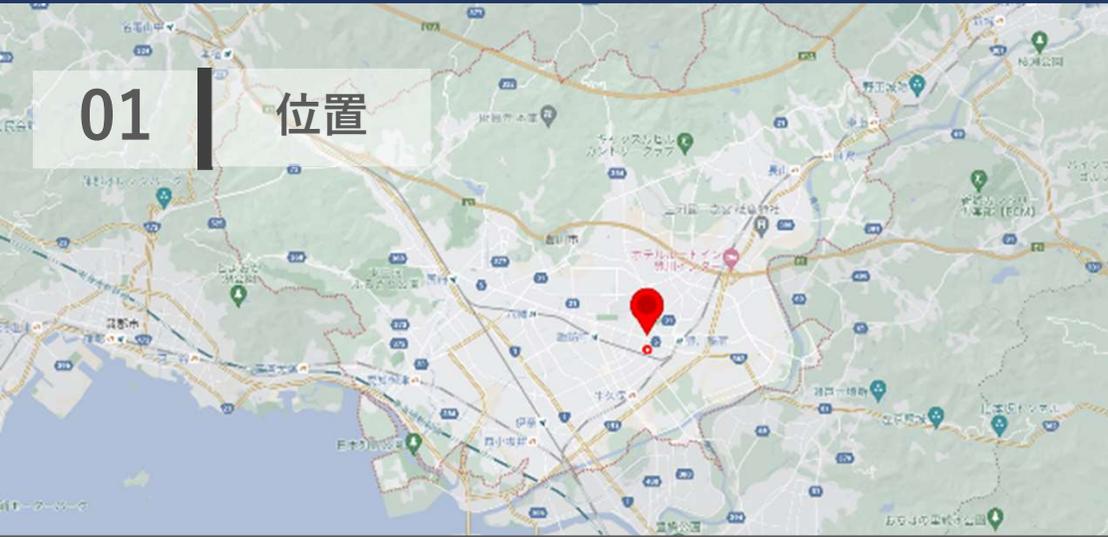
① 大崎町天神前地内交差点



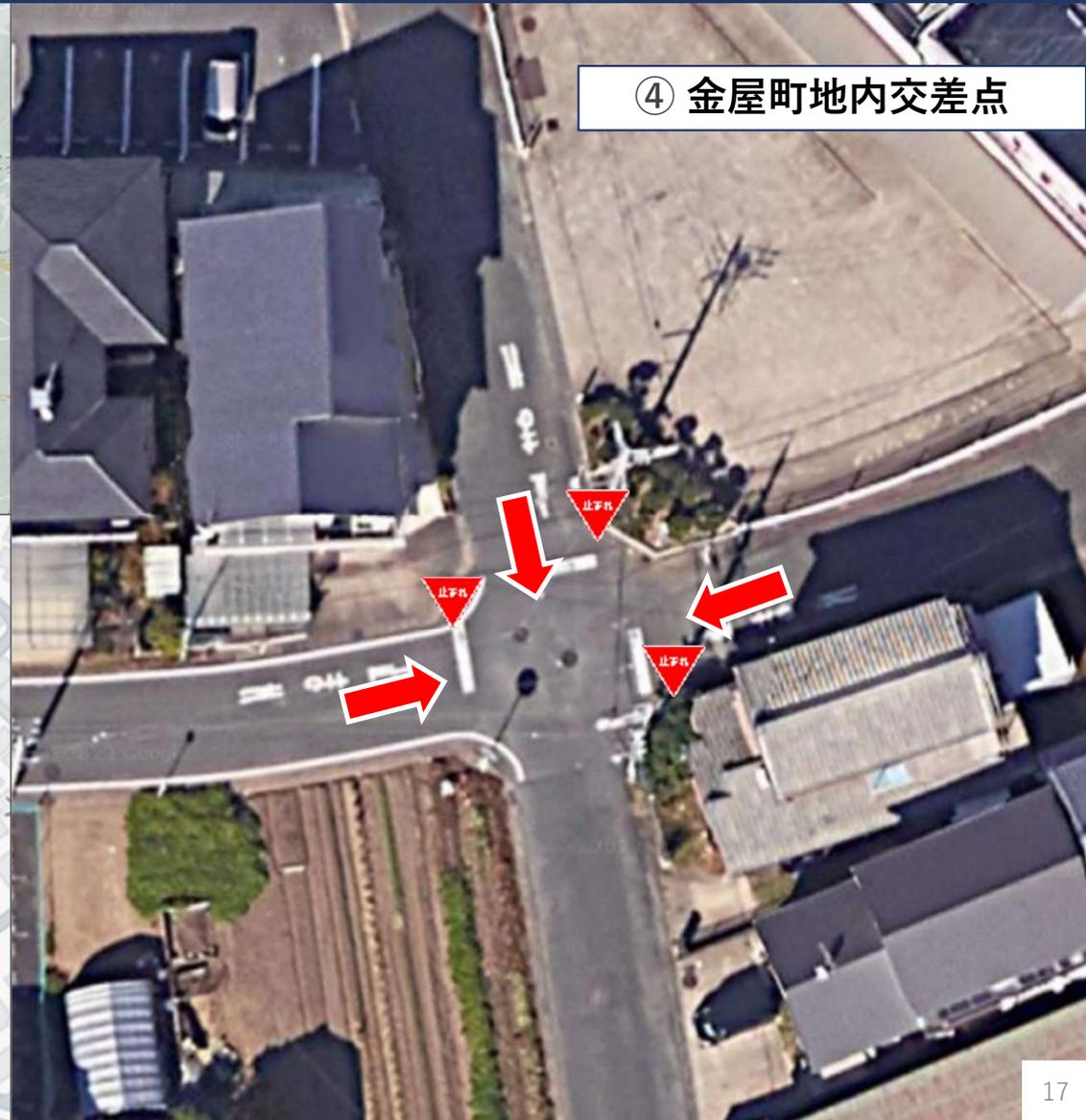
2. 今年度の取組結果

【1年目】 対策箇所・対策内容について（豊川市・東浦町）

01 位置



④ 金屋町地内交差点



02 | 選定理由と一時停止率データ

④ 金屋町地内交差点

選定理由

- ・ 付近に大型商業施設があり、通過車両が多い。
- ・ 4方向中、3方向が一時停止の規制となっている。
- ・ 過去に車の単独事故あり

※過去の車の単独事故の詳細は不明
朝から夜にかけてほぼすべての時間帯で一時停止率が低い。

02 | 選定理由と一時停止率データ

④ 金屋町地内交差点

一時停止率データ

期 間 2022年 8月 ~ 2023年 7月（1年間）

平日/土日祝 平日及び土日祝の両方

方 向 西 → 東

時間帯	通行台数	一時停止率
6時 - 9時	1,600 台	25.0 %
9時 - 16時	21,950 台	38.3 %
16時 - 20時	11,070 台	32.4 %
20時 - 6時	1,320 台	33.3 %
全体	35,940 台	35.7 %



方 向 北 → 南

時間帯	通行台数	一時停止率
6時 - 9時	1440 台	32.6 %
9時 - 16時	11,020 台	31.9 %
16時 - 20時	5,500 台	31.6 %
20時 - 6時	1,380 台	44.9 %
全体	19,340 台	32.8 %

方 向 東 → 西

時間帯	通行台数	一時停止率
6時 - 9時	720 台	23.6 %
9時 - 16時	31,510 台	23.7 %
16時 - 20時	7,950 台	24.7 %
20時 - 6時	200 台	80.0 %
全体	40,380 台	24.1 %

03 | 対策の内容

④ 金屋町地内交差点

番号	対策 機関	対策内容	実施 可否	理由・代案	実施時期
1	警	一時停止規制の廃止	○		R6.8予定
2	警	止まれ（路面標示）の塗り直し	○		R6.8予定
3	警	止まれ（路面標示）の強調表示の設置	○		R6.8予定
4	市	交差点マーク（十字）の設置	○		R6.8予定
5	市	交差点部に外側線を設置	○		R6.8予定
6	市	停止指導線の設置<北進>	○		R6.8予定
7	市	（カーブミラーの向き調整）	○		R6.8予定

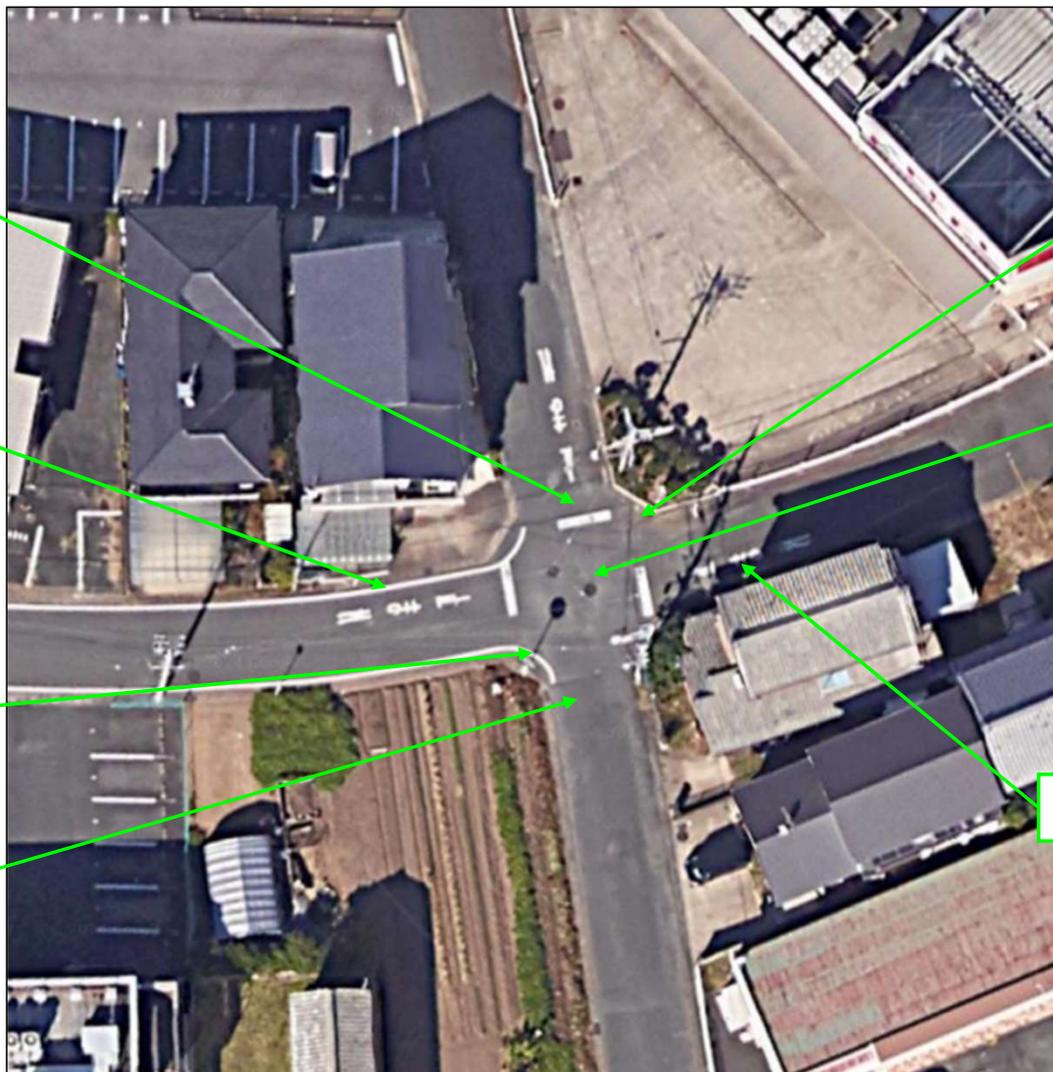
03 対策の内容

① 一時停止規制の廃止（警）

② 止まれ（路面標示）の塗り直し（警）

⑦ カーブミラーの向き調整（市）

⑥ 停止指導線の設置<北進>（市）



④ 金屋町地内交差点

⑤ 交差点部に外側線を設置（市）

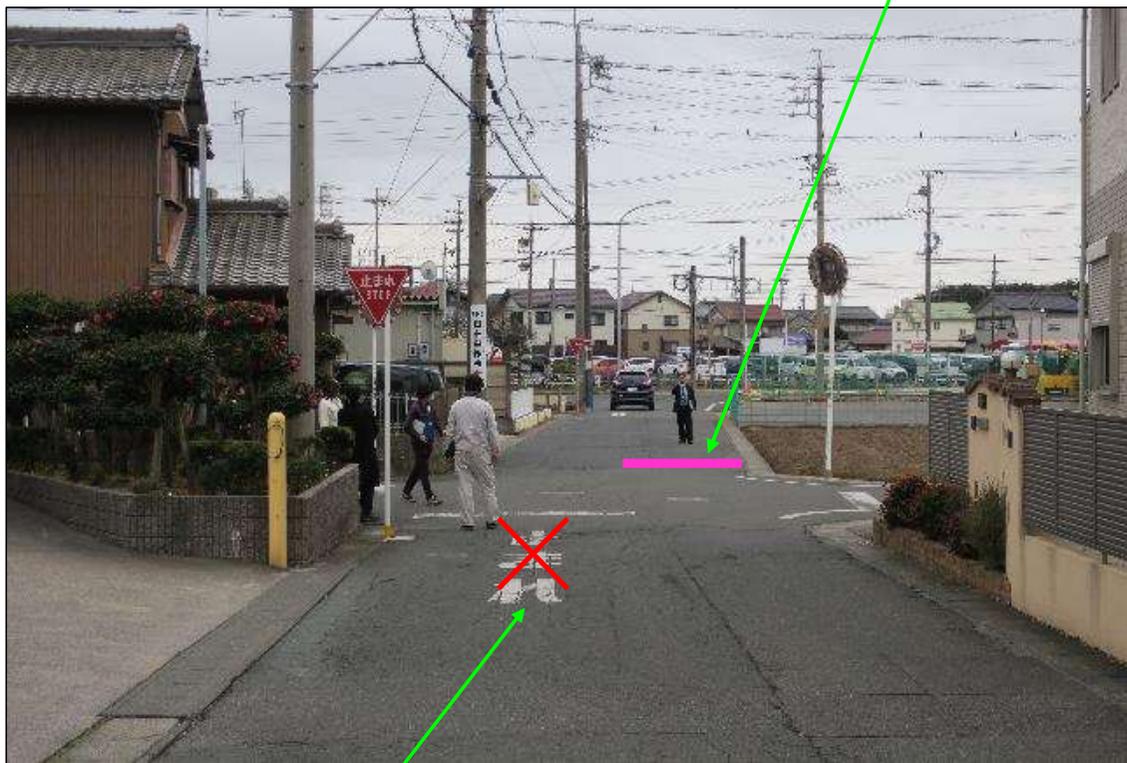
④ 交差点マーク（十字）の設置（市）

③ 止まれ（路面標示）の強調表示の設置（警）

03 対策の内容

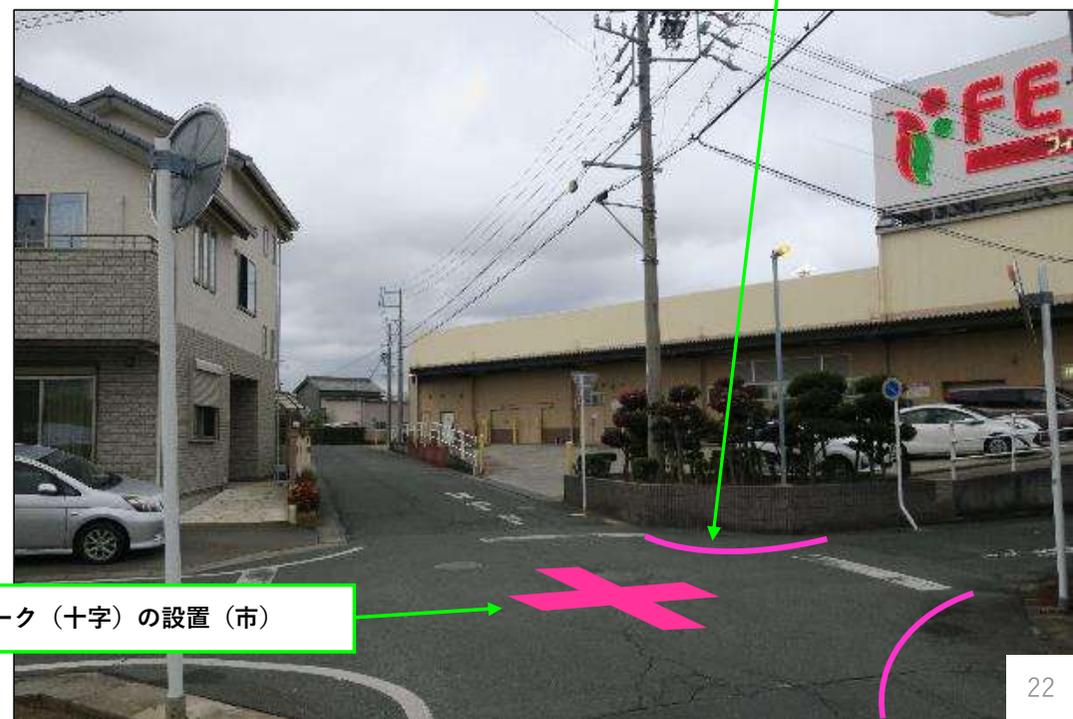
④ 金屋町地内交差点

⑥ 停止指導線の設置<北進>（市）



① 一時停止規制の廃止（警）

⑤ 交差点部に外側線を設置（市）



④ 交差点マーク（十字）の設置（市）

03 対策の内容

④ 金屋町地内交差点

③ 止まれ（路面標示）の強調表示の設置（警）



⑦ カーブミラーの向き調整（市）



② 止まれ（路面標示）の塗り直し（警）

2. 今年度の取組結果

【1年目】対策箇所・対策内容について（豊川市・東浦町）

東浦町 

	対策箇所	選定理由（交差点の状況）	一時停止率が低い方向
①	<small>もりおかまえ だ</small> 森岡前田地内交差点	<ul style="list-style-type: none"> ・プローブ情報での一時停止率が悪く、通行台数も多いため 	西 → 東
②	<small>お がわ かり また に く</small> 緒川苅又二区地内交差点	<ul style="list-style-type: none"> ・交通事故の発生件数が多い交差点であるため (H28:1件, H29:1件, H30:2件, R2:2件, R3:1件, R4:2件) 	東 → 西 西 → 東
③	<small>お がわ に しか ま い け</small> 緒川西釜池地内交差点	<ul style="list-style-type: none"> ・通り抜け車両が多く小学校の通学路に指定されている路線であるため ・地元区より車両の速度抑制及び一時停止対策の要望を受けていたため 	南 → 北 北 → 南

2. 今年度の取組結果

【1年目】対策箇所・対策内容について（豊川市・東浦町）

01 位置



① 森岡前田地内交差点

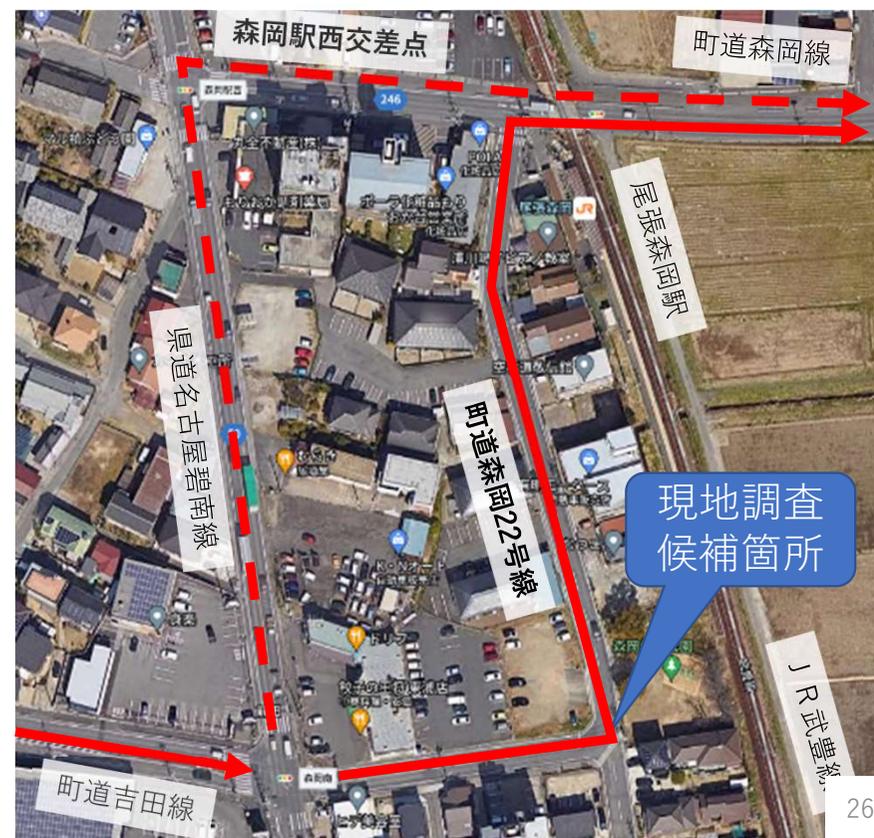
02 | 選定理由と一時停止率データ

① 森岡前田地内交差点

選定理由

- ・プローブ情報での一時停止率が悪く、通行台数も多いため。

- 東浦町都市計画マスタープランでは、現地調査候補箇所南部に主に地域内の交通を処理し、円滑かつ安全な道路環境を形成するための補助幹線道路として都市計画道路養父森岡線を位置付けているがまだ整備が完了していないため、**本町は東西のネットワークが弱い。**
- 現状、町道吉田線から町道森岡線に抜けるルートとして名古屋碧南線（**破線**）を通るルートと町道森岡22号線（**実線**）を通る**ルートが存在**する。
- 森岡駅西交差点がJ R武豊線に隣接していること及びJ R武豊線との交差が平面交差であることも影響し、**朝夕の通通勤時には、県道名古屋碧南線の森岡駅西交差点は右折待ちの車で渋滞**することが多々ある。
- その結果、**抜け道として駅前の生活道路である町道森岡22号線を利用**し町道森岡線へ抜ける車両が多く一時停止率が低いと考える。



02 | 選定理由と一時停止率データ

① 森岡前田地内交差点

一時停止率データ

方向 西 → 東

期間 2022年 8月 ~ 2023年 7月（1年間）

平日/土日祝 平日及び土日祝の両方



時間帯	通行台数	一時停止率
6時 - 9時	13,945 台	32.1 %
9時 - 16時	47,605 台	30.1 %
16時 - 20時	26,565 台	32.4 %
20時 - 6時	6,750 台	25.3 %
全体	94,865 台	30.7 %

03 対策の内容

① 森岡前田地内交差点

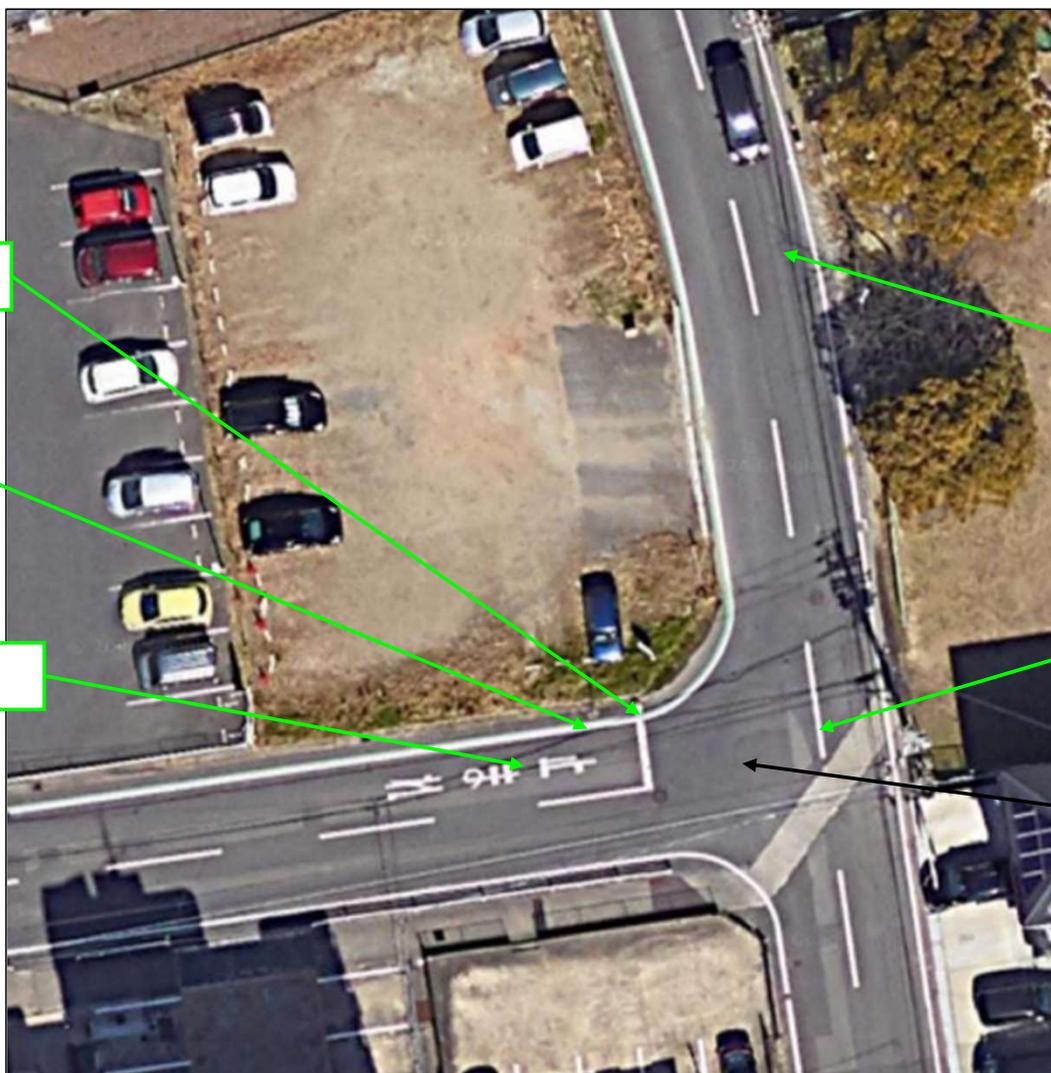
番号	対策 機関	対策内容	実施 可否	理由・代案	実施時期
1	警	停止線のワイド化（30cm→45cm）	○		R6.8予定
2	警	一時停止標識の更新	○		R6.8予定
3	警	止まれ（路面標示）の強調表示の設置	○		R6.8予定
4	町	エスコートマークの設置	○		R7.1予定
5	町	交差点マーク（T字）の設置	○		R7.1予定
6	町	誘導破線の設置	×	東進右左折が実質2段階の停止となり、 停止線効果の低減が懸念されるため。 <補足> 今後、当交差点北西の駐車場に建物等が建設され、 見通しが悪くなった際の二次対策で検討する。	—

03 対策の内容

① 停止線のワイド化（30cm→45cm）（警）

② 一時停止標識の更新（警）

③ 止まれ（路面標示）の強調表示の設置（警）



① 森岡前田地内交差点

④ エスコートマークの設置（市）

⑤ 交差点マーク（T字）の設置（市）

⑥ 誘導破線の設置（市）

03 対策の内容

① 森岡前田地内交差点

② 一時停止標識の更新（警）

③ 止まれ（路面標示）の強調表示の設置（警）

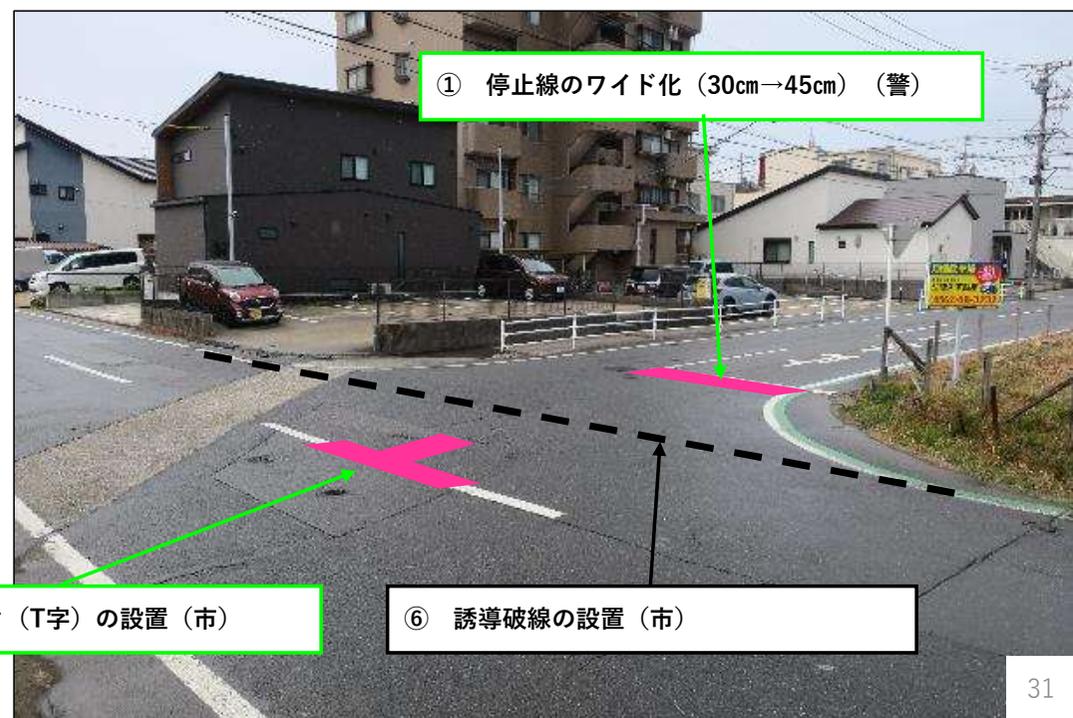


03 | 対策の内容

① 森岡前田地内交差点



④ エスコートマークの設置（市）



① 停止線のワイド化（30cm→45cm）（警）

⑤ 交差点マーク（T字）の設置（市）

⑥ 誘導破線の設置（市）

2. 今年度の取組結果

【1年目】対策箇所・対策内容について（豊川市・東浦町）



02 | 選定理由と一時停止率データ

② 緒川苅又二区地内交差点

選定理由

- ・交通事故の発生件数が多い交差点であるため
(H28: 1件, H29: 1件, H30: 2件, R2: 2件, R3: 1件, R4: 2件)

- 東西を走る町道養父森岡線**は、大府市と本町を連絡する路線であり、幹線道路の位置付けてはいないが、車がすれ違うのに十分な幅員があるため、**通り抜けの車両が多い**。
- 現地調査候補箇所は、**南北を走る町道森岡276号線**と町道養父森岡線の信号のない交差点となり、町道森岡276号線は、アップダウンが多く、**速度超過した車両が多い**ため交通事故が多い。
- 今年度も**西進車両が交差点を左折時に南進する車両と接触する**事故が発生**している。



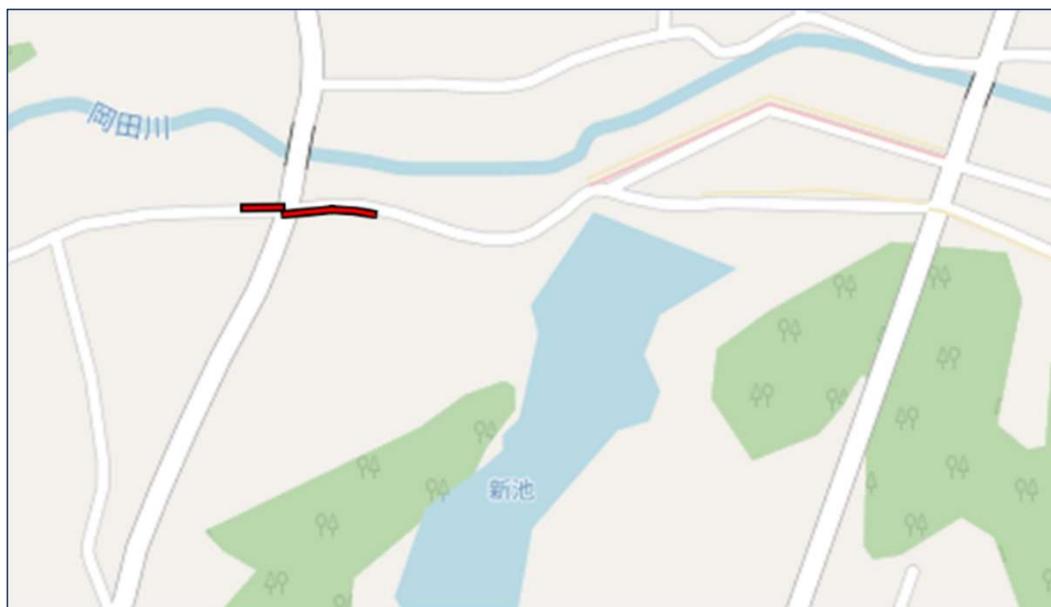
02 | 選定理由と一時停止率データ

② 緒川荻又二区地内交差点

一時停止率データ

期 間 2022年 8月 ~ 2023年 7月（1年間）

平日/土日祝 平日及び土日祝の両方



方向 東 → 西

時間帯	通行台数	一時停止率
6時 - 9時	18,340 台	45.5 %
9時 - 16時	51,000 台	49.3 %
16時 - 20時	68,300 台	52.3 %
20時 - 6時	15,250 台	31.7 %
全体	152,890 台	48.4 %

方向 西 → 東

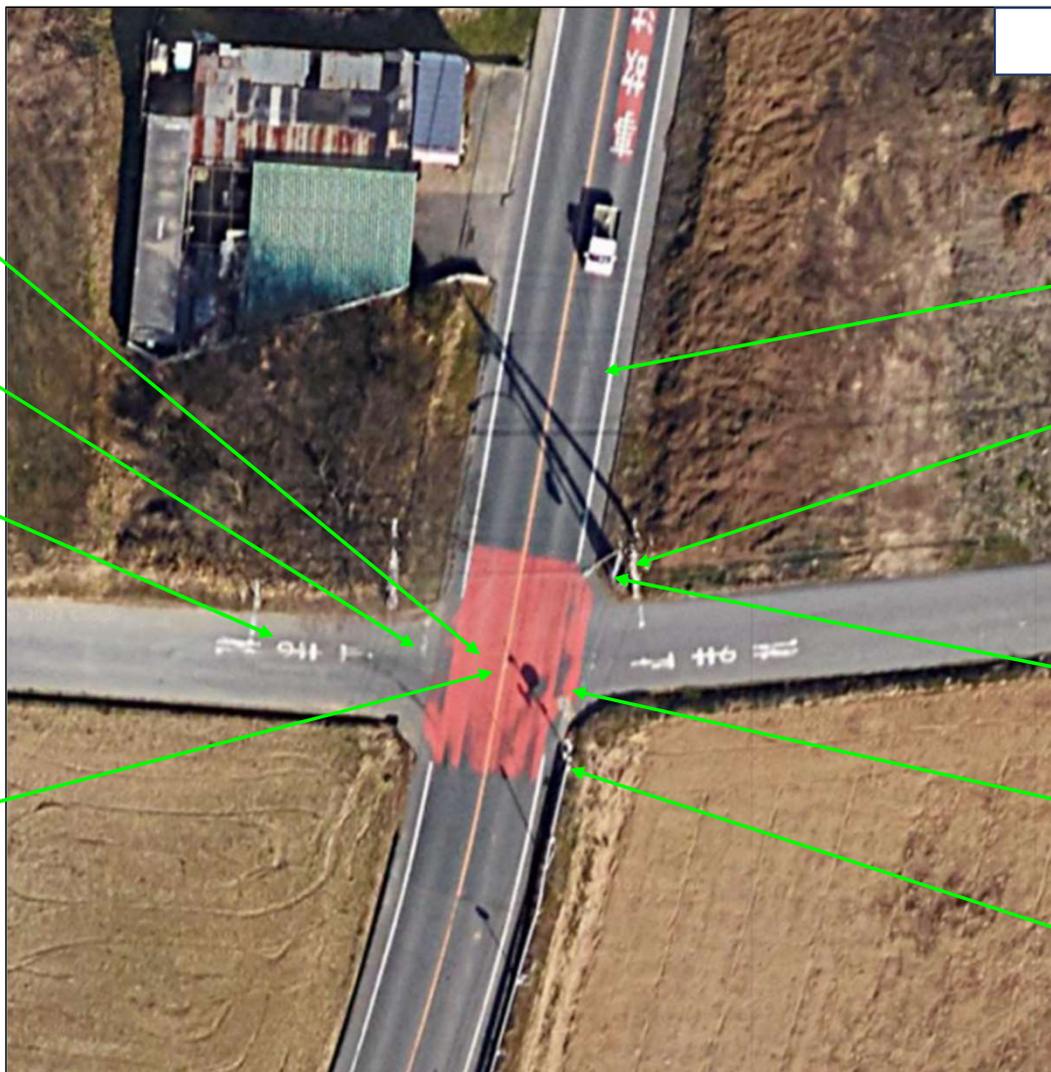
時間帯	通行台数	一時停止率
6時 - 9時	27,480 台	72.9 %
9時 - 16時	24,320 台	67.4 %
16時 - 20時	12,450 台	67.1 %
20時 - 6時	5,050 台	35.4 %
全体	69,300 台	67.2 %

03 対策の内容

② 緒川苅又二区地内交差点

番号	対策 機関	対策内容	実施 可否	理由・代案	実施時期
1	町	道路鈺の更新	○		R6.10予定
2	警	停止線の塗り直し	○		R6.8予定
3	警	止まれ（路面標示）の塗り直し	○		R6.8予定
4	警	一時停止標識（大型）を撤去、 路側に一時停止標識を設置	○		R6年度中
5	町	交差点部に外側線を設置	○		R7.1予定
6	町	エスコートマークの設置	○		R7.1予定
7	町	交通安全灯をLEDに変更	○		R6.10予定
8	町	ガードレールのガードパイプ化	△	地権者の同意が得られた場合施工可能	R6.10予定
9	町	交差点マーク（十字）の設置	○		R7.1予定

03 対策の内容



② 緒川苧又二区地内交差点

① 道路鋸の更新（市）

② 停止線の塗り直し（警）

③ 止まれ（路面標示）の塗り直し（警）

⑨ 交差点マーク（十字）の設置（市）

⑥ エスコートマークの設置（市）

④ 一時停止標識（大型）を撤去、
路側に一時停止標識を設置（警）

⑦ 交通安全灯をLEDに変更（市）

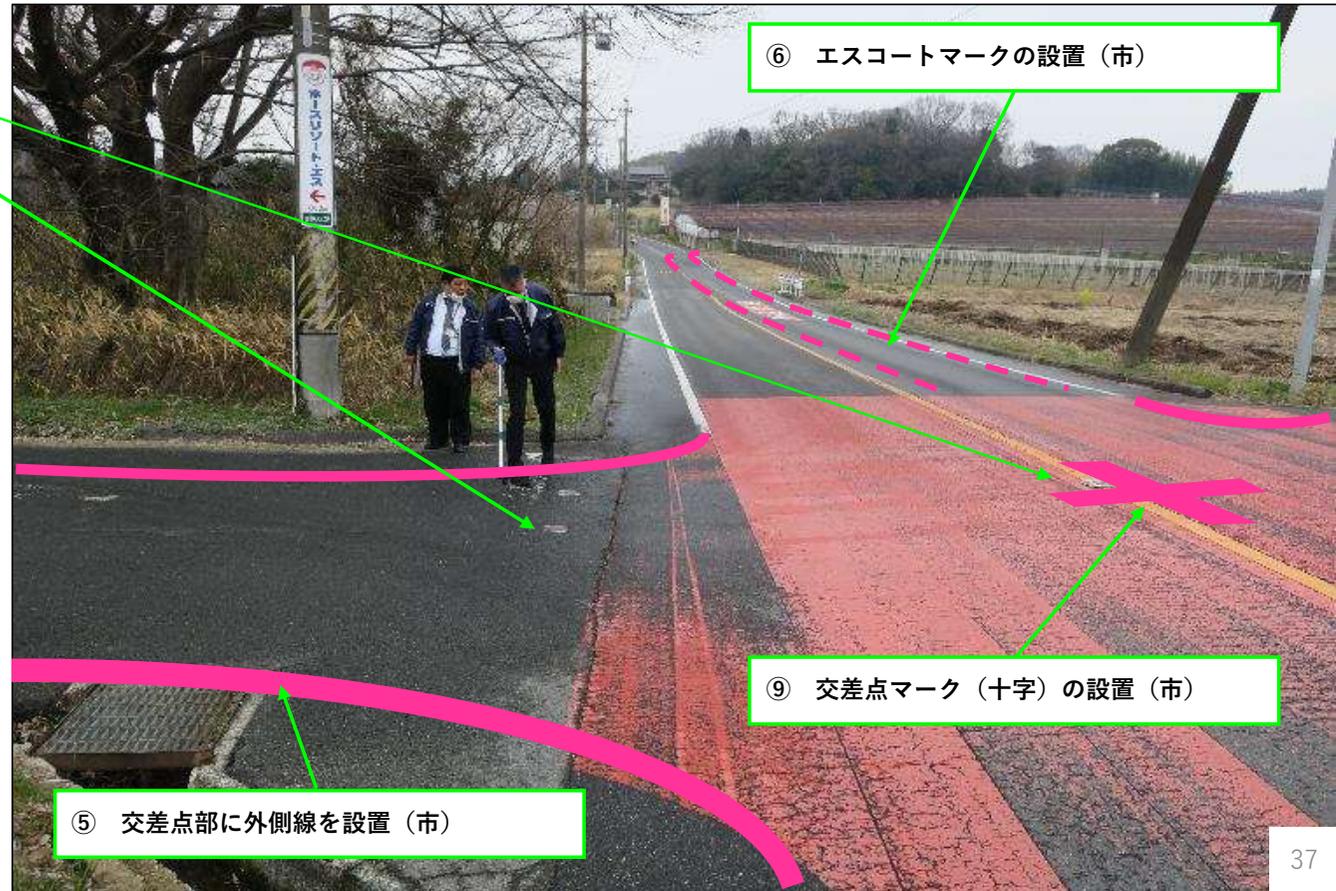
⑤ 交差点部に外側線を設置（市）

⑧ ガードレールのガードパイプ化（市）

03 対策の内容

② 緒川苅又二区地内交差点

① 道路鉄の更新（市）



⑥ エスコートマークの設置（市）

⑨ 交差点マーク（十字）の設置（市）

⑤ 交差点部に外側線を設置（市）

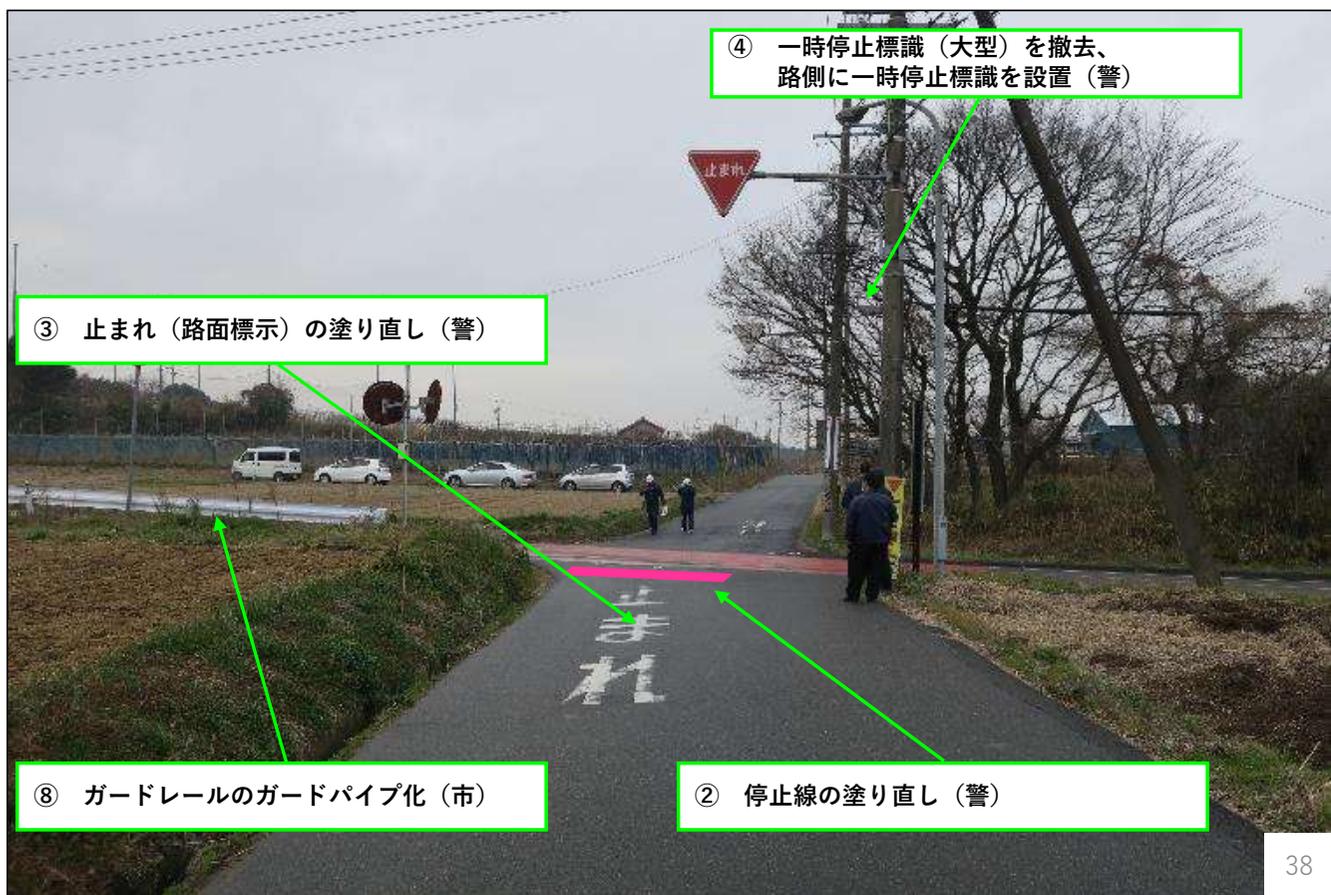
03 対策の内容

② 緒川苅又二区地内交差点

⑦ 交通安全灯をLEDに変更（市）



③ 止まれ（路面標示）の塗り直し（警）



④ 一時停止標識（大型）を撤去、路側に一時停止標識を設置（警）

⑧ ガードレールのガードパイプ化（市）

② 停止線の塗り直し（警）

1. プローブ情報活用ワーキンググループの概要

2. 今年度の取組結果

【1年目】 対策箇所・対策内容について（豊川市・東浦町）

→ 【2年目】 対策の実施状況について（春日井市）

【3年目】 効果検証の結果について（半田市）

（1）取組概要

テーマ

高車速リンク情報およびABS情報を活用した自治体連携型交通安全マネジメント

内容

リンク情報の通過量、車速が速い車両の割合、通過量に対するABSの発生頻度の高さに基づき、事故の危険が予測される箇所を抽出。

データの内容

（提供：トヨタ自動車株式会社）

- ① 対象道路（方向別）の年月日時間帯別 速度毎（0km/h~10km/h, …,101km/h~ までの10km/h毎）の通過台数
- ② 対象道路（方向別）の年月日時間帯別 ABS発生件数
- ◆ 対象期間：令和3年8月から令和4年7月まで（1年間）
- ◆ 対象道路：春日井市内の国道、県道、市道

その他活用データ

- ・ ゾーン30整備箇所 （提供：愛知県警察本部交通規制課）
- ・ 交通事故情報 （提供：愛知県警察本部交通総務課）
- ・ ETC2.0分析資料 （提供：中部地方整備局 名古屋国道事務所）

2. 今年度の取組結果

【2年目】対策の実施状況について（春日井市）

（2）対策箇所と対策内容

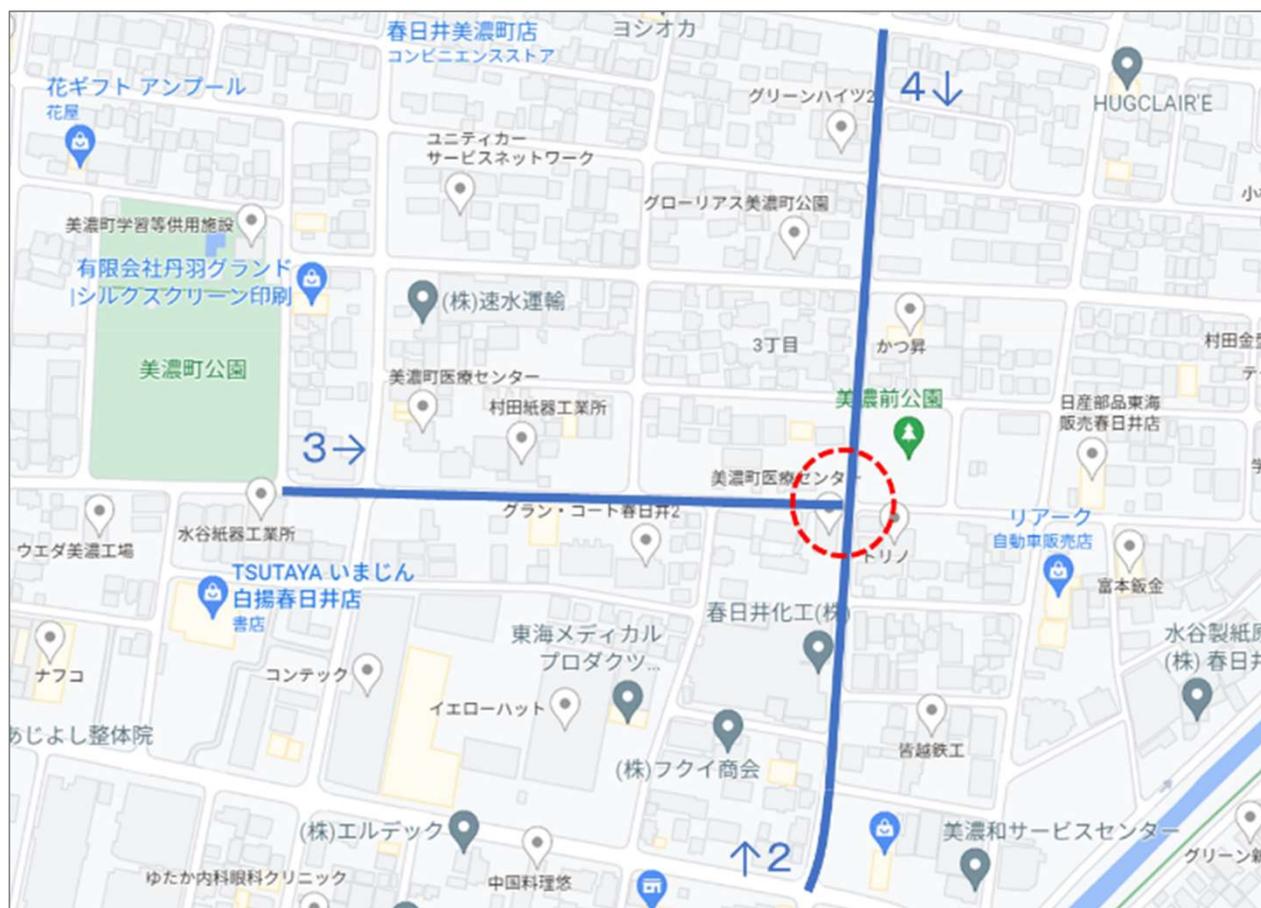
	対策箇所	選定理由	特記事項
①	しもはらちょうはったがわ 下原町八田川付近市道	30km/h規制。幅員が狭い。抜け道。 朝の交通量が多い。車のスピードが速い。	30km/h超過率が高い。 通過台数が多い。
②	うしやまちょう 牛山町天神橋付近市道	速度規制なし。幅員が狭い。抜け道。 朝の交通量が多い。車のスピードが速い。通学路。	ABS発生率が高い。 通過台数は少ない。
③	さかしたちょう 坂下町2丁目地内交差点	40km/h規制。県道～国道の主要道路。幅員が狭い。 通学路（横断歩道）。横断歩道で車が止まらない。	近隣道路において、ABS発生率 が高い。（北西進道路）
④	みのちょう 美濃町3丁目地内交差点	30km/h規制。事故多発（車両同士）。 安全対策の要望が多い。	近隣道路において、30km/h 超過率が高い。（南北道路）
⑤	まつもとちょう 松本町2丁目付近市道	30km/h規制。幅員が狭い。抜け道。 朝の交通量が多い。大学生・高校生の自転車が多い。 地元から、当路線の対策（通過する車の量を減らす、 北側の県道に迂回させる）を求められている。	通過台数が多い。（西進道路） 交通事故が多発している

2. 今年度の取組結果

【2年目】対策の実施状況について（春日井市）

01 道路の状況

④ 美濃町3丁目地内交差点



道路状況

- ・ 30km/h規制
- ・ 直線道路の交差点
- ・ 事故多発（車両同士）
- ・ 安全対策の要望が多い

実施済の対策

- ・ 交差点赤塗（H26頃→再度赤塗実施）
- ・ ドットマーク設置
- ・ カーブミラー設置（R3）

2. 今年度の取組結果

【2年目】 対策の実施状況について（春日井市）

02

対策の内容

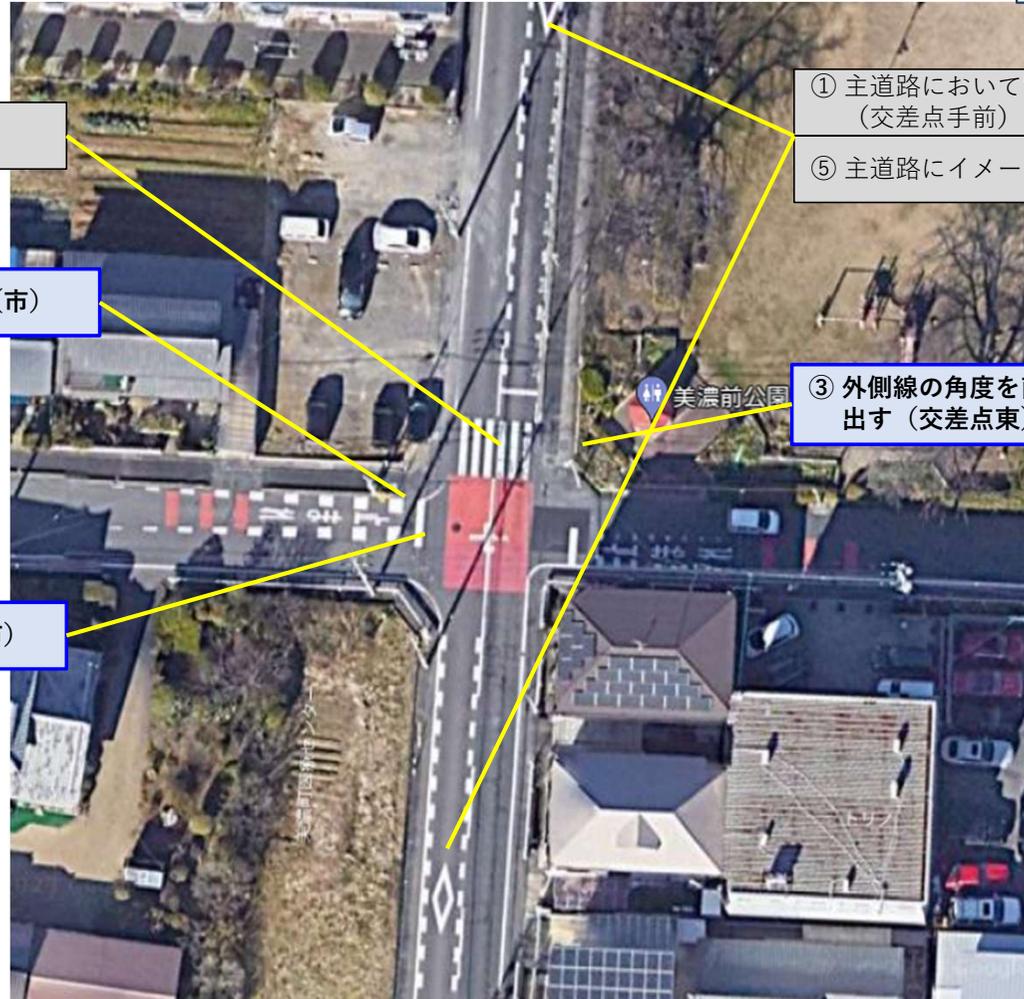
 ……実施済

④ 美濃町3丁目地内交差点

番号	対策 機関	対策内容	実施 可否	理由・代案	実施時期
1	市	主道路において物理デバイスの設置による狭さく化（交差点手前）	×	物理的デバイスはゾーン30プラスの区域に設置する方針。今回の対策としては、不可。	—
2	市	外側線の設置（交差点西）	△	「止まれ」及びイメージハンプを塗りなおす必要があり、狭くなるため、 巻き込み線のみ設置	R6.2
3	市	外側線の角度を直角へ変更し交差点らしさを出す（交差点東）	○		R6.2
4	市	主道路を示す誘導破線の設置	○		R6.2
5	市	主道路にイメージハンプの設置（交差点手前）	×	現在、イメージハンプは設置しない方針	—
6	市	スムーズ横断歩道化	×	物理的デバイスはゾーン30プラスの区域に設置する方針。今回の対策としては、不可。	—
7	警	信号機の設置	×	信号機の必要性を調査し検討→実施しない	—

02 対策の内容

④ 美濃町3丁目地内交差点



⑥ スムース横断歩道化（市）

② 巻き込み線の設置（交差点西）（市）

④ 主道路を示す誘導破線の設置（市）

⑦ 信号機の設置（警）

① 主道路において物理デバイスの設置による狭さく化（交差点手前）（市）

⑤ 主道路にイメージハンプの設置（交差点手前）（市）

③ 外側線の角度を直角へ変更し交差点らしさを出す（交差点東）（市）

02 対策の内容

② 巻き込み線の設置（交差点西）（市）

④ 美濃町3丁目地内交差点

西進

対策前



対策後

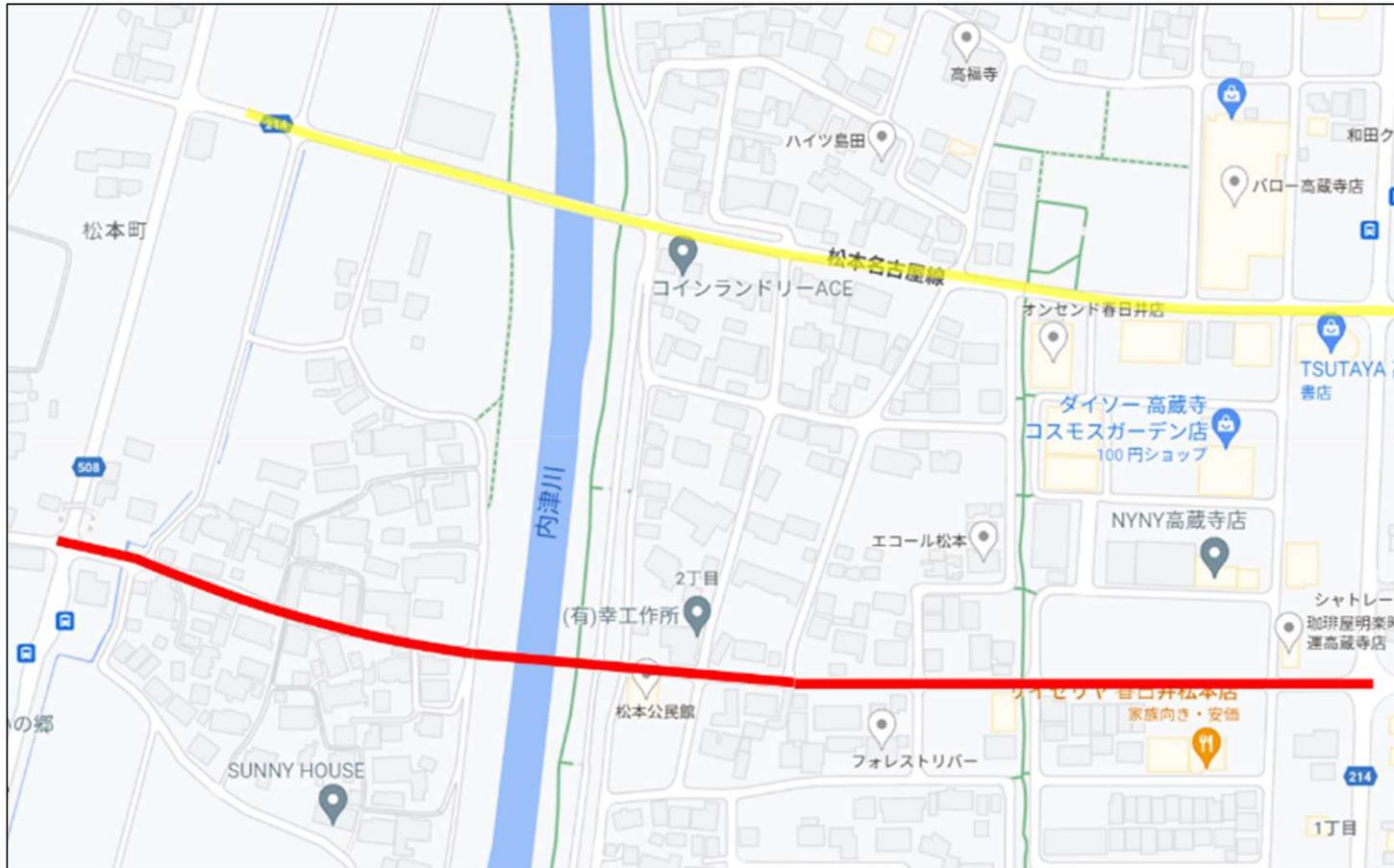


③ 外側線の角度を直角へ変更し交差点らしさを出す（交差点東）（市）

④ 主道路を示す誘導破線の設置（市）

01 道路の状況

⑤ 松本町2丁目付近市道



道路状況

- ・ 幅員が狭い
 - ・ 抜け道
 - ・ 朝の交通量が多い
 - ・ 大学生・高校生の自転車が多い
- ※ 地元から、当路線の対策（通過する車の量を減らす。**北側の県道**に迂回させる。）を求められている。

実施済の対策

- ・ 30km/h 規制（R4.8）済

2. 今年度の取組結果

【2年目】 対策の実施状況について（春日井市）

02

対策の内容

 ……実施済

⑤ 松本町2丁目付近市道

番号	対策 機関	対策内容	実施 可否	理由・代案	実施時期
1	警	西側方面への一方通行及び信号の廃止により、右折しづらくすることで、抜け道利用を減らす（橋手前～松本町交差点）	×	地元要調整→調整が取れないため実施しない	—
2	市	ガードレールによる狭さく及び歩行空間の確保（公民館より西側のカーブ内側（北側））	△	調整が必要	未定
3	市	ガードレールによる狭さく（連続的に設置）（公民館より東側）	△	地元と調整し、 横断歩道のある交差点を外側線とポストコーンで狭さく （試行）	R6.1
4	市	交差点のハンプ化（松本町交差点・公民館より東側は一定間隔で設置）	△	調整が必要	未定
5	市	ガードレールの修繕	△	予算調整が必要	未定
6	市	グリーンベルトの塗り直し、イメージハンプの設置	△	調整が必要・現在、イメージハンプは設置しない方針	未定
7	市	不要ミラーを撤去し、必要に応じて停止指導線の設置（橋付近）	△	ミラーの撤去は不可（地元で必要とのこと） 停止指導線を設置	R6.1
8	市	薄れている外側線の塗り直し	△	調整が必要	未定
9	市	側溝のフタを設置、クルマが路肩に寄りすぎないようにポストコーンを設置	△	側溝の蓋は過去に交渉不調・ポストコーンは調整が必要	未定

2. 今年度の取組結果

【2年目】 対策の実施状況について（春日井市）

02 対策の内容

⑤ 松本町2丁目付近市道



02 | 対策の内容



⑤ 松本町2丁目付近市道

東進・西進



③ 横断歩道のある交差点を外側線とポストコーンで狭さく（市）

2. 今年度の取組結果

【2年目】 対策の実施状況について（春日井市）

02 対策の内容



⑤ 松本町2丁目付近市道

北進

対策前



対策後



⑦ 停止指導線を設置（市）

1. プローブ情報活用ワーキンググループの概要

2. 今年度の取組結果

【1年目】 対策箇所・対策内容について（豊川市・東浦町）

【2年目】 対策の実施状況について（春日井市）

 【3年目】 効果検証の結果について（半田市）

2. 今年度の取組結果

【3年目】効果検証の結果について（半田市）

取組概要

テーマ

高車速リンク情報およびABS情報を活用した自治体連携型交通安全マネジメント

データの仕様

	対象箇所	選定理由
①	<small>おっかわはちまんしゃ</small> 乙川八幡社南東交差点	見通しが悪く、ABSの発生が認められたため
②	<small>かすがちょう</small> 春日町三丁目地内交差点	東進でABSの発生が多く認められたため
③	<small>ごうどこうみんかん</small> 神戸公民館付近交差点	交通量が多く、見通しが悪い道路のため

● 対象期間

令和3年3月から令和5年10月まで ※降雪のため、令和4年12月23日及び24日は除く

● データの内容

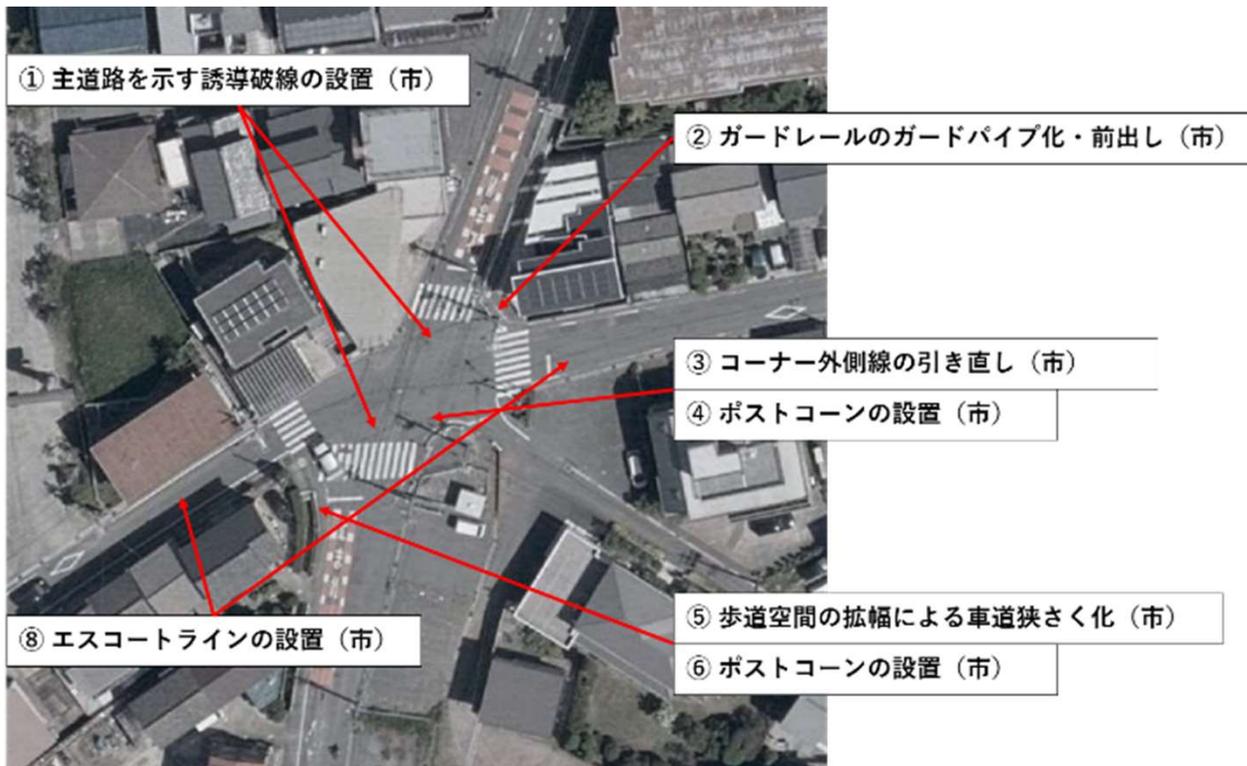
- ① 対象道路における一時停止率
- ② 対象道路の年月日時間帯別 速度毎（0km/h~10km/h, …,101km/h~ までの10km/h毎）の通過台数
- ③ 対象道路の年月日時間帯別 ABS作動件数

2. 今年度の取組結果

【3年目】効果検証の結果について（半田市）

01 分析期間

① 乙川八幡社南東交差点



←→ …対策前（2021.3~2023.2）

←→ …対策前（2023.4~2023.10）

2021年												
月	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12
対策												

2022年												
月	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12
対策			② 実施									

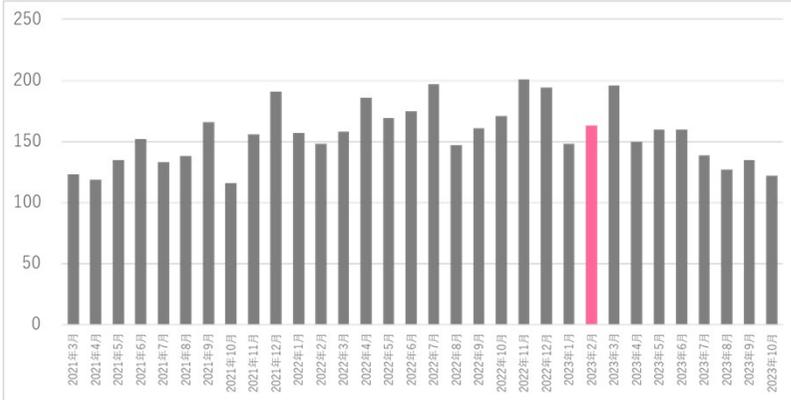
2023年												
月	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12
対策			② 以外									

2. 今年度の取組結果

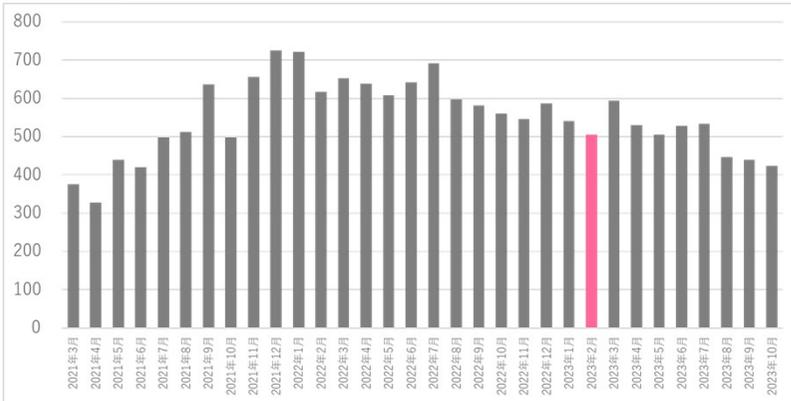
【3年目】効果検証の結果について（半田市）

02 通過量

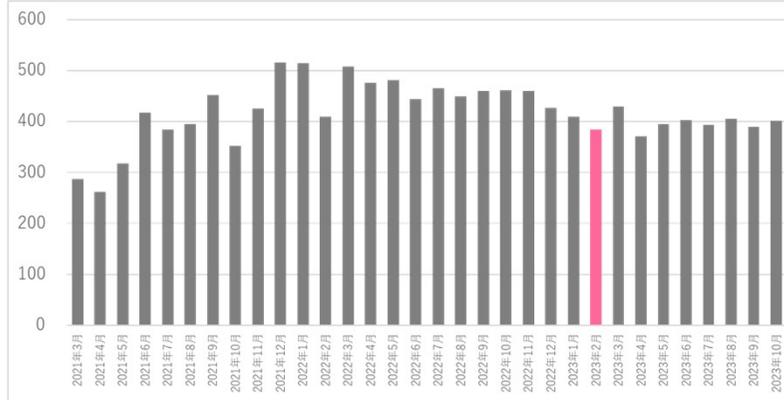
南進



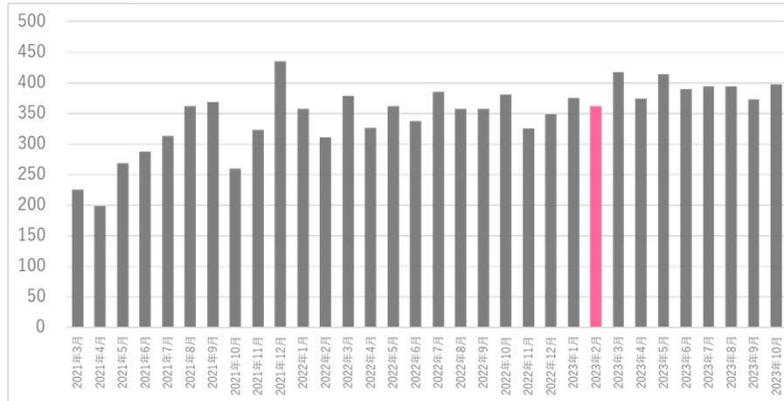
北進



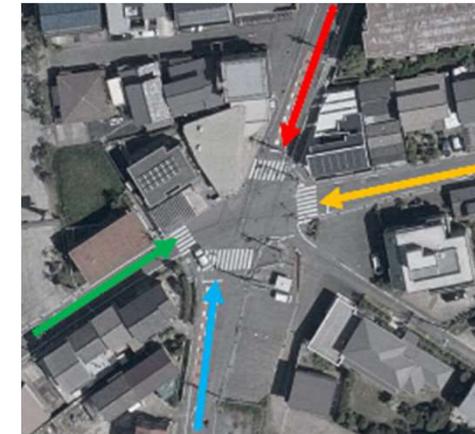
西進



東進



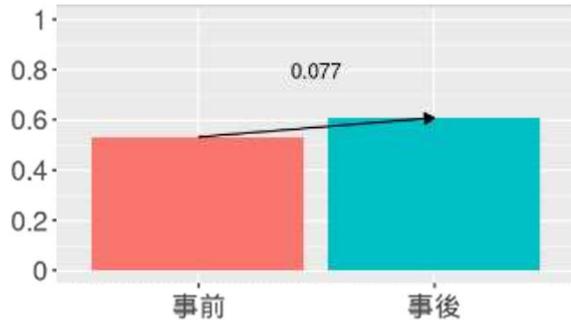
① 乙川八幡社南東交差点



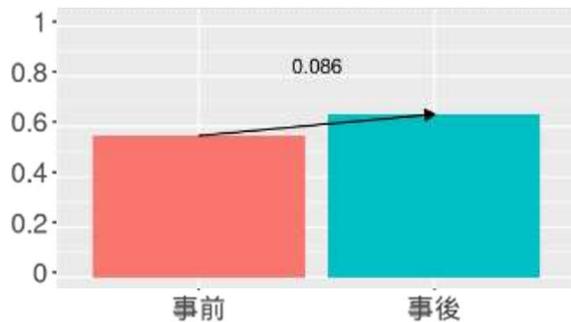
●●● 対策実施時期

03 一時停止率

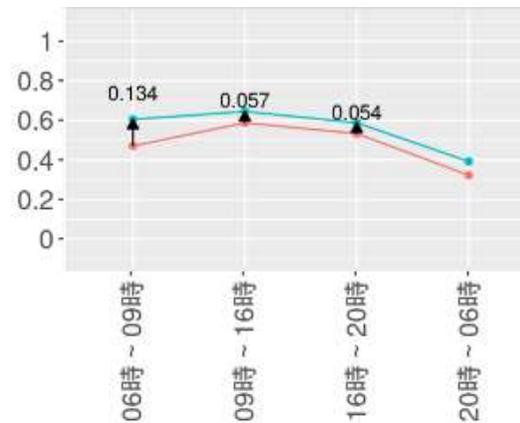
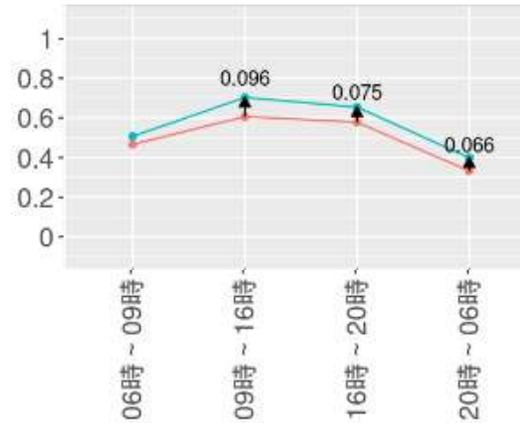
南進



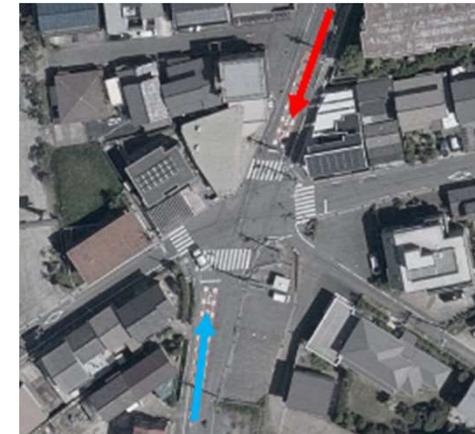
北進



事前
事後



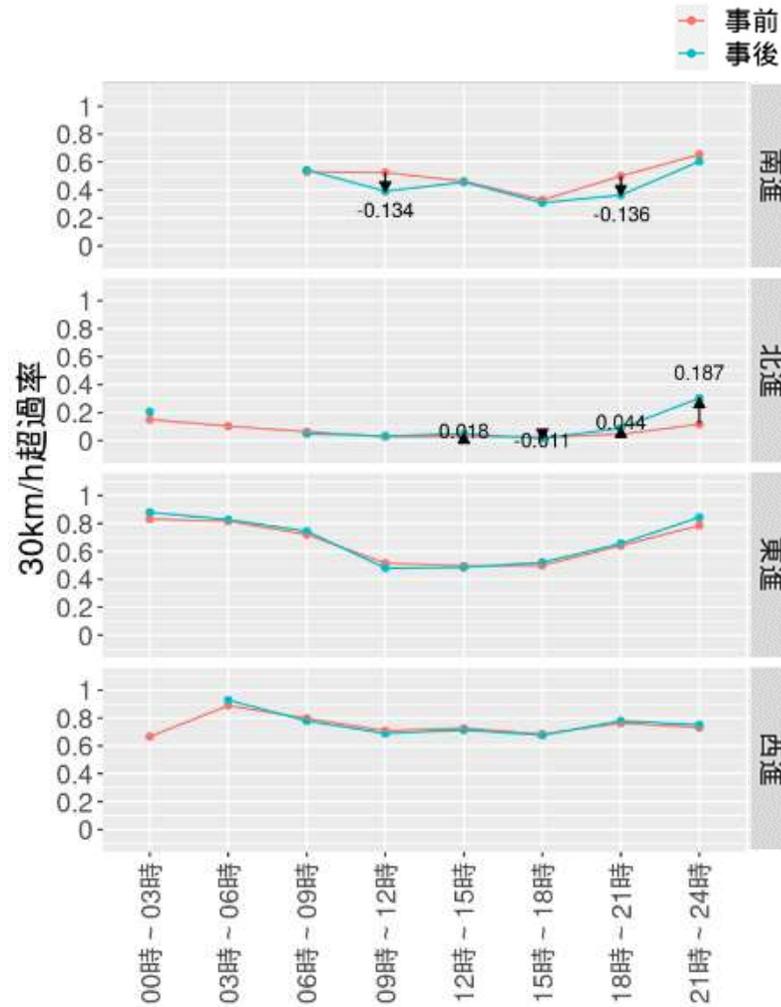
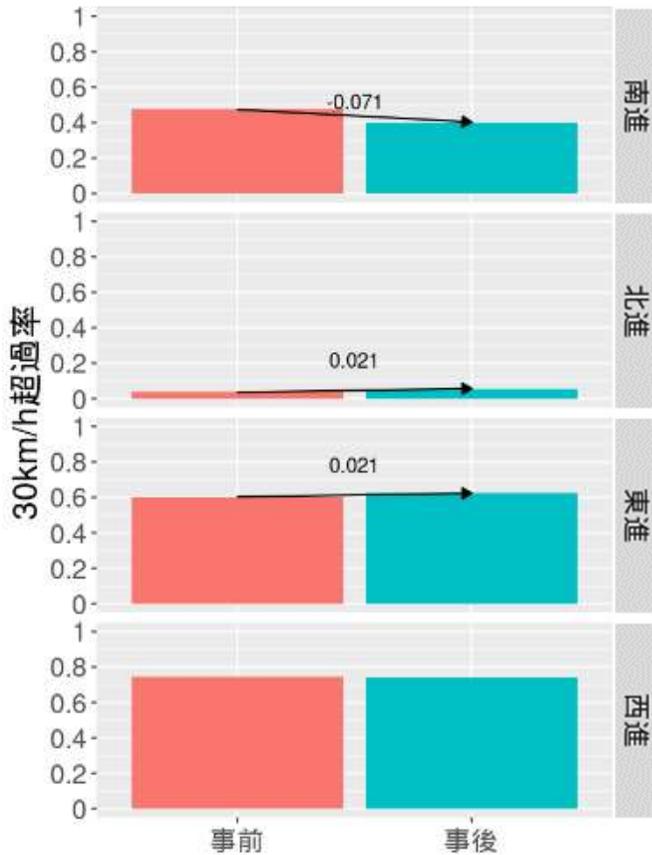
① 乙川八幡社南東交差点



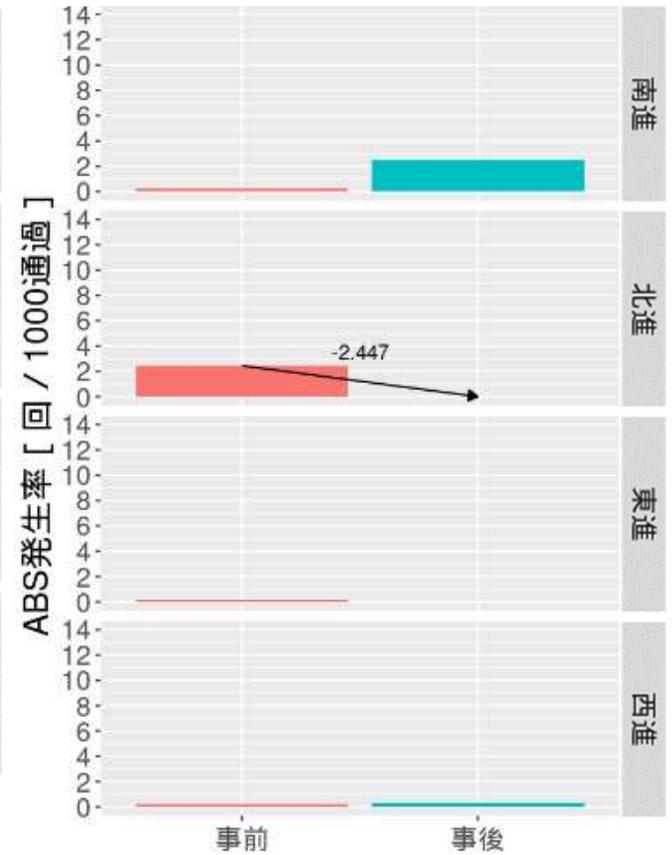
<考察>

- 南進、北進ともに停止率が10%弱増加しており、時間帯別に見ると、北進の方が効果が大きく出ているように見える。
- ①主道路を示す誘導破線の設置（南進・北進）、⑤歩道空間の拡幅による車道狭さく化（北進）、⑥ポストコーンの設置（北進）が交差点進入速度を減少させ、結果として指標としての停止率が増加したのではないかと考えられる。

04 速度超過率・ABS（参考）



① 乙川八幡社南東交差点



05 対策前後の様子（参考）

① 乙川八幡社南東交差点



① 主道路を示す誘導破線の設置（市）

05 対策前後の様子（参考）

① 乙川八幡社南東交差点



⑤ 歩道空間の拡幅による車道狭さく化（市）

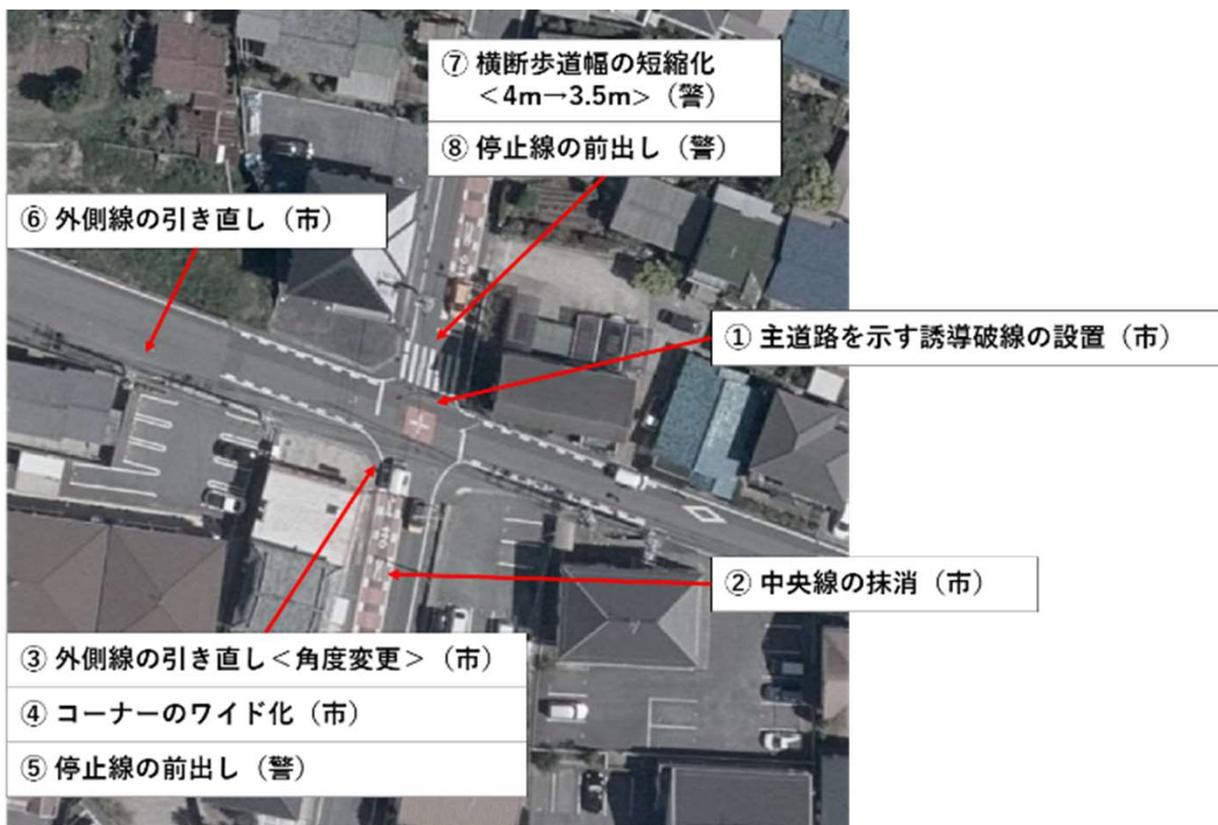
⑥ ポストコーンの設置（市）

2. 今年度の取組結果

【3年目】効果検証の結果について（半田市）

01 分析期間

② 春日町三丁目地内交差点



←→ …対策前 (2021.3~2022.7)

←→ …対策前 (2022.9~2023.10)

2021年												
月	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12
対策												

2022年												
月	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12
対策									実施			

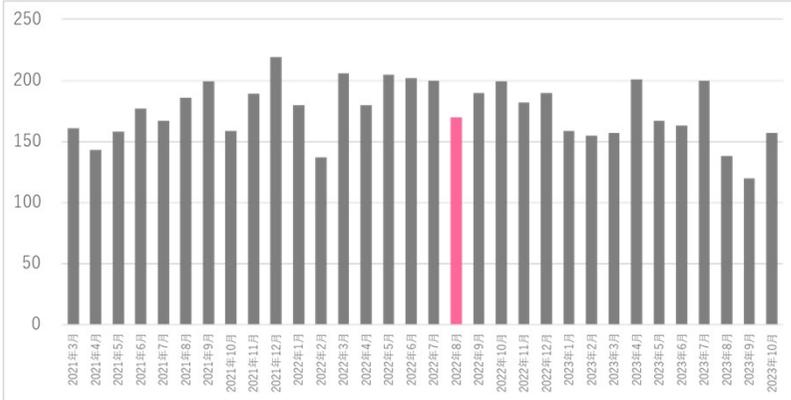
2023年												
月	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12
対策												

2. 今年度の取組結果

【3年目】効果検証の結果について（半田市）

02 通過量

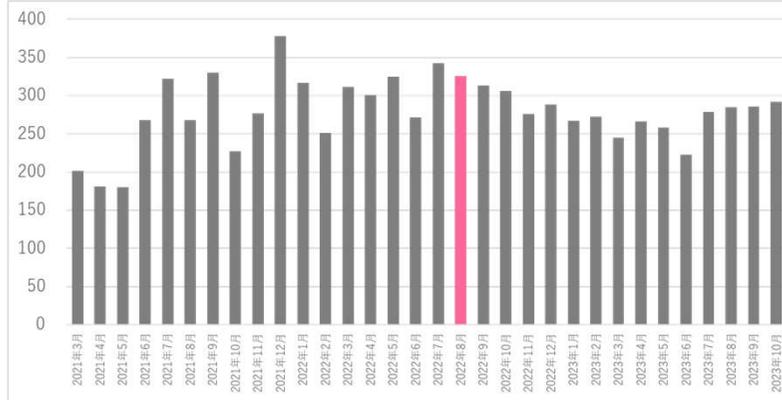
南進



北進

集計対象外のためデータなし

西進



東進



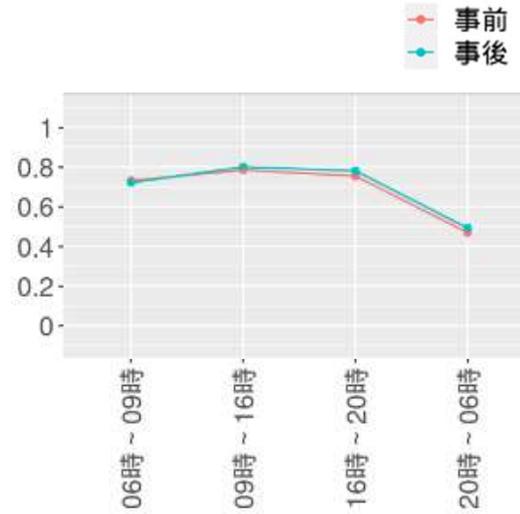
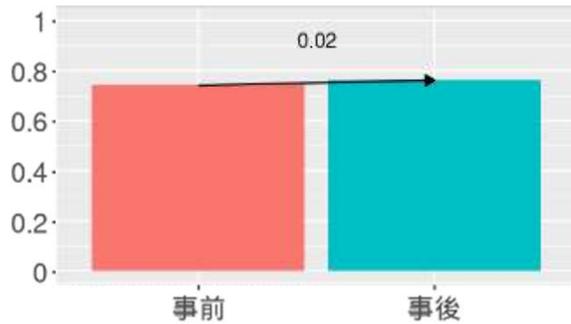
② 春日町三丁目地内交差点



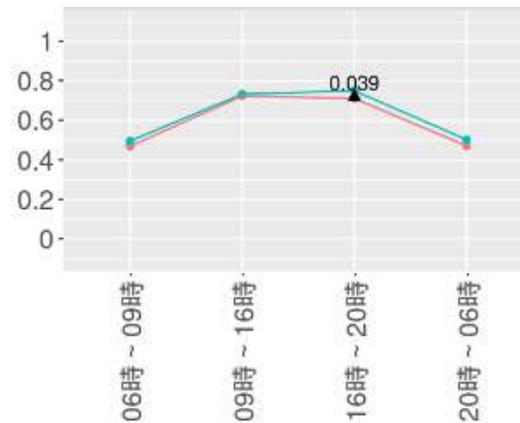
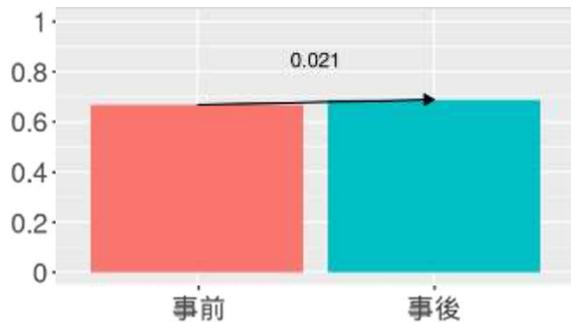
●●● 対策実施時期

03 一時停止率

南進



北進



② 春日町三丁目地内交差点

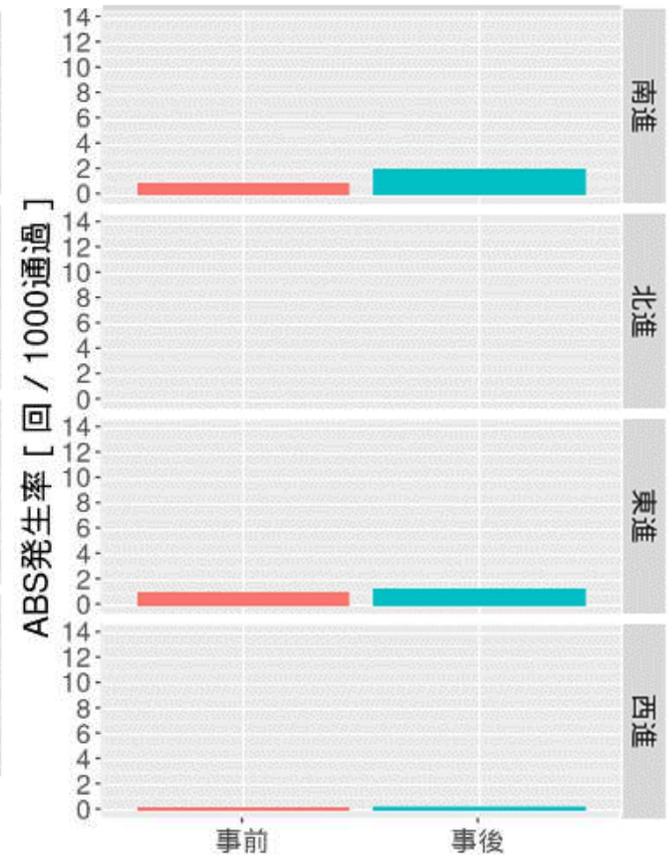
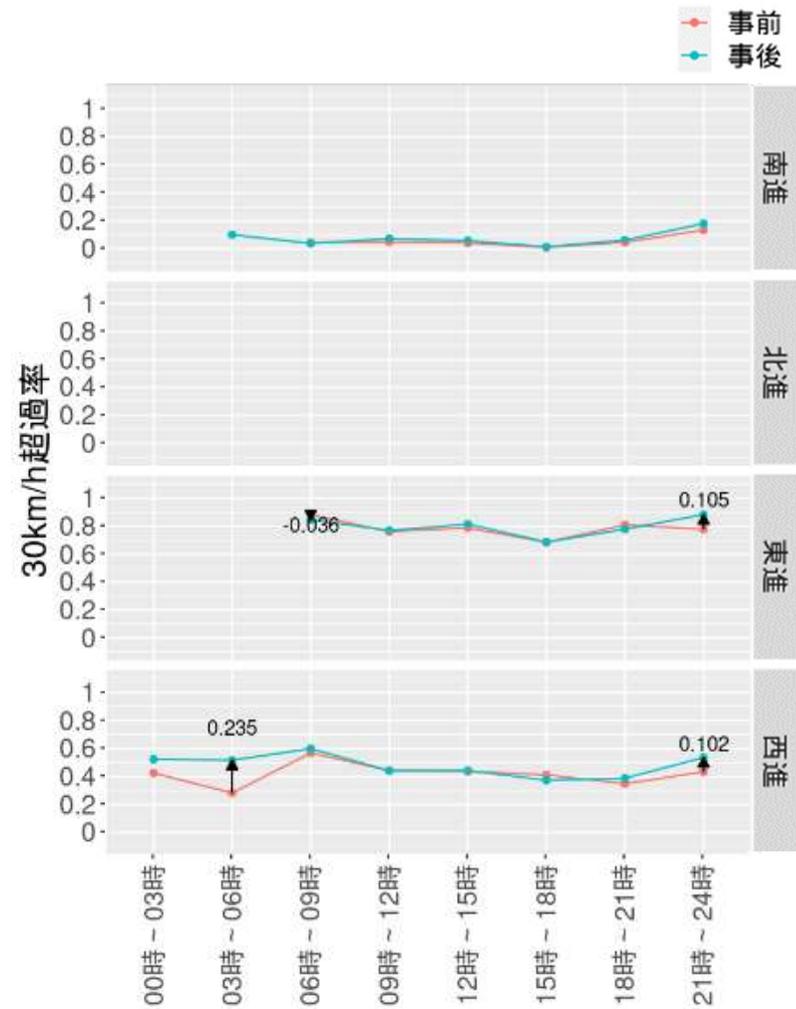
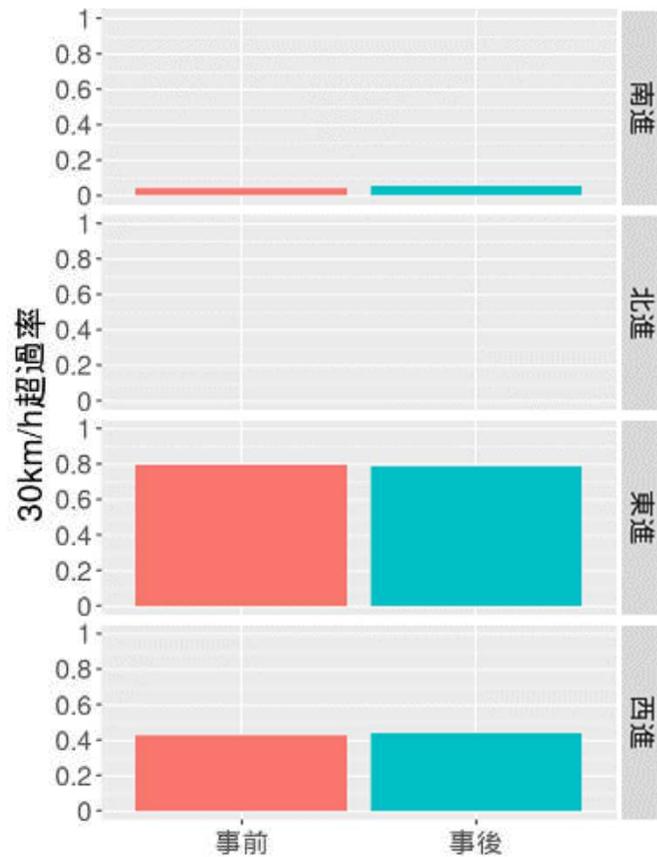


<考察>

- ・ 南進、北進ともに停止率が2%程度とやや増加しており、時間帯別に見ると、北進で停止率増加が一部見られる。
- ・ ①主道路を示す誘導破線の設置（南進・北進）、②中央線の抹消（北進）が交差点進入速度を減少させ、結果として指標としての停止率が増加したのではないかと考えられる。

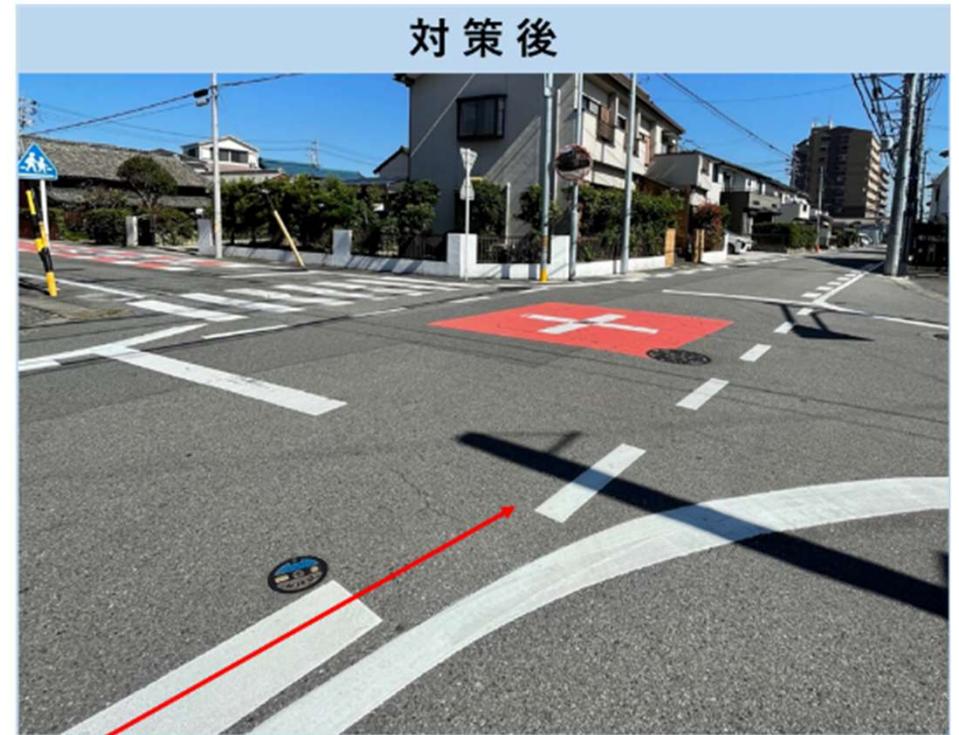
04 速度超過率・ABS（参考）

② 春日町三丁目地内交差点



05 対策前後の様子（参考）

② 春日町三丁目地内交差点



① 主道路を示す誘導破線の設置（市）

05 | 対策前後の様子（参考）

② 春日町三丁目地内交差点



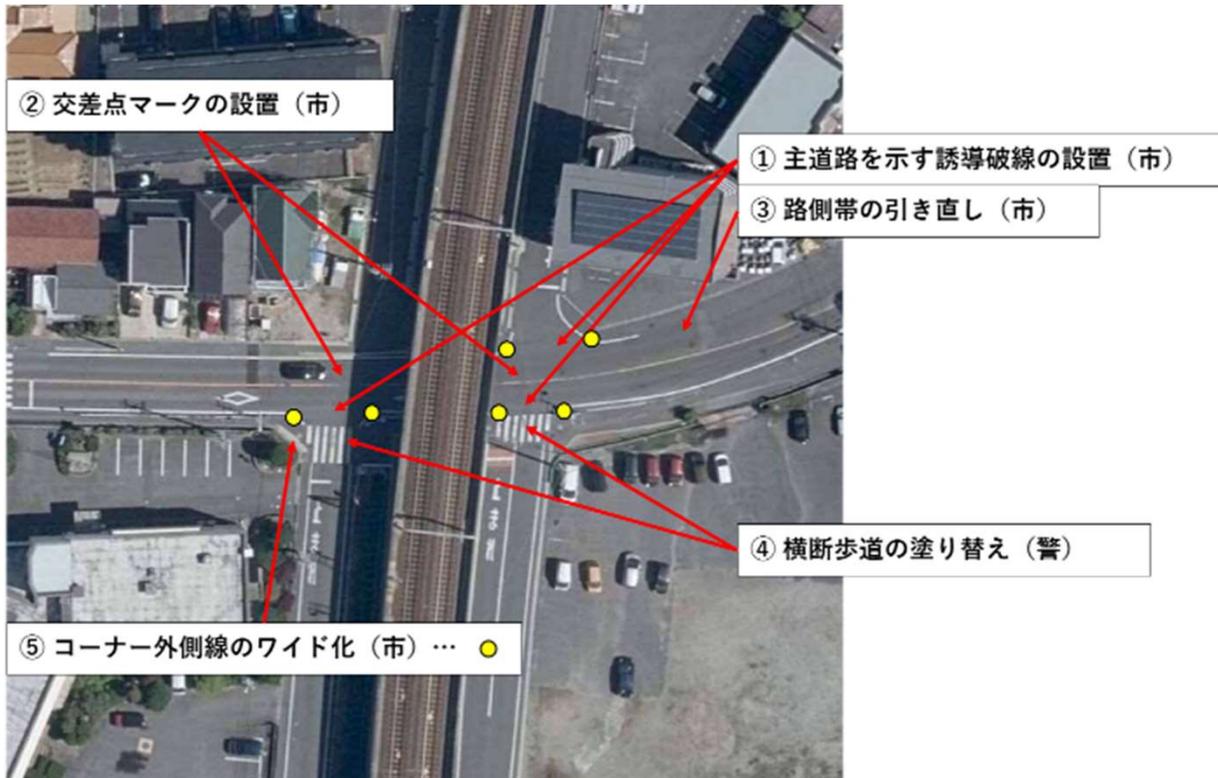
② 中央線の抹消（市）

2. 今年度の取組結果

【3年目】効果検証の結果について（半田市）

01 分析期間

③ 神戸公民館付近交差点



←→ …対策前（2021.3~2022.7）

←→ …対策前（2022.9~2023.10）

2021年												
月	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12
対策												

2022年												
月	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12
対策								実施				

2023年												
月	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12
対策												

2. 今年度の取組結果

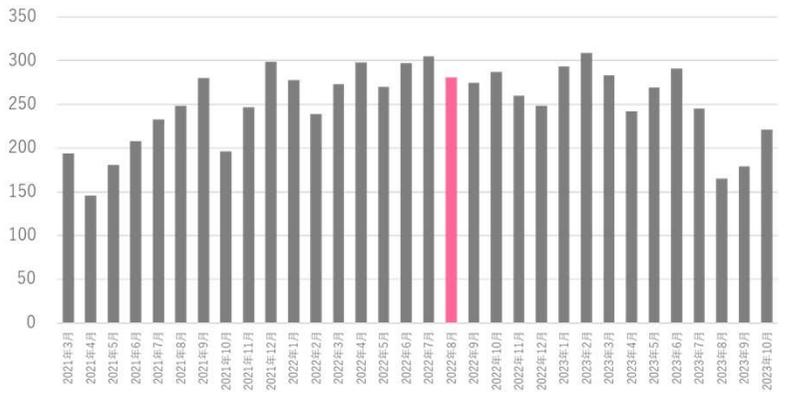
【3年目】効果検証の結果について（半田市）

02 通過量

南進

集計対象外のためデータなし

北進（西側）



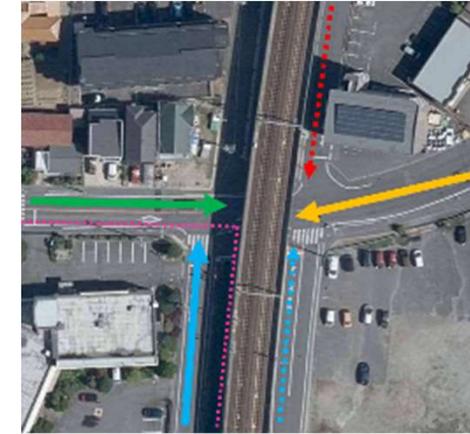
西進



東進



③ 神戸公民館付近交差点

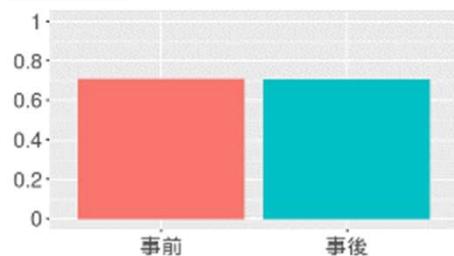


2. 今年度の取組結果

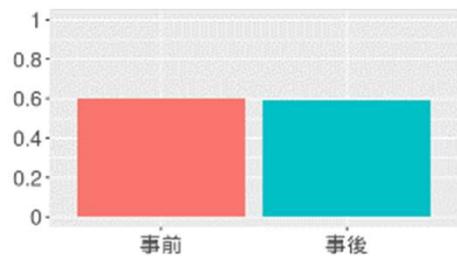
【3年目】効果検証の結果について（半田市）

03 一時停止率

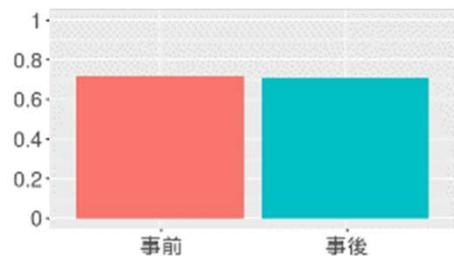
南進



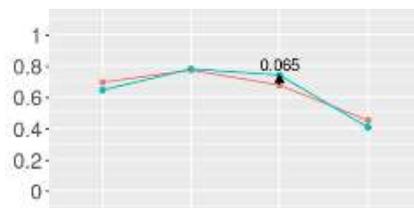
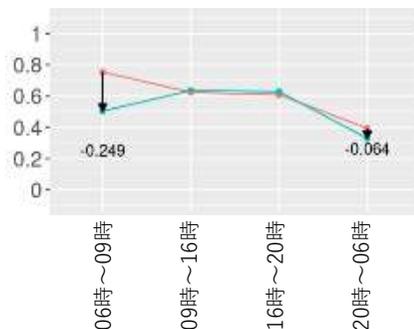
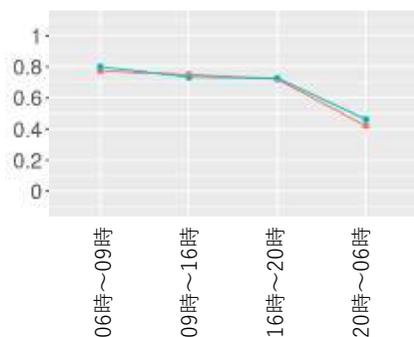
北進（東側）



北進（西側）



事前
事後



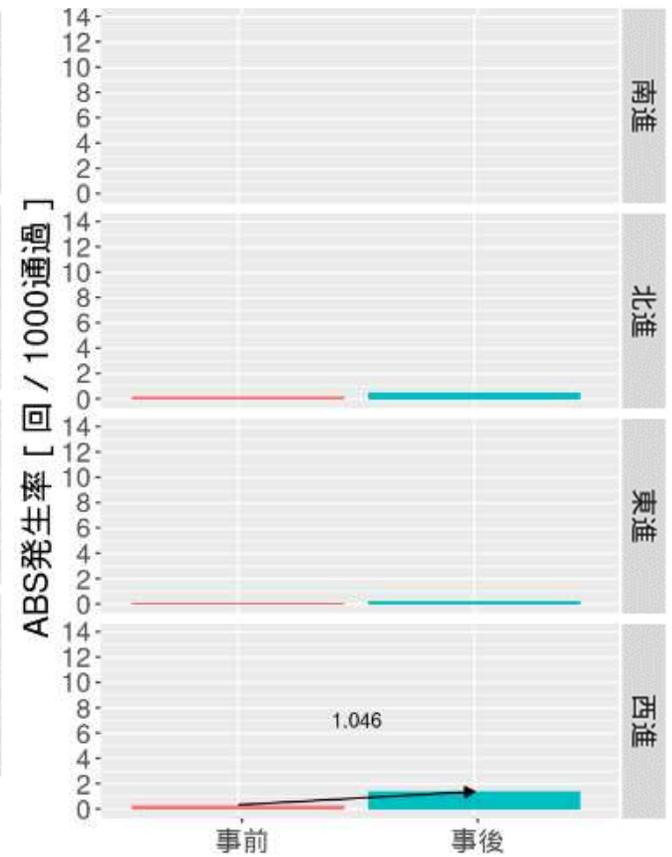
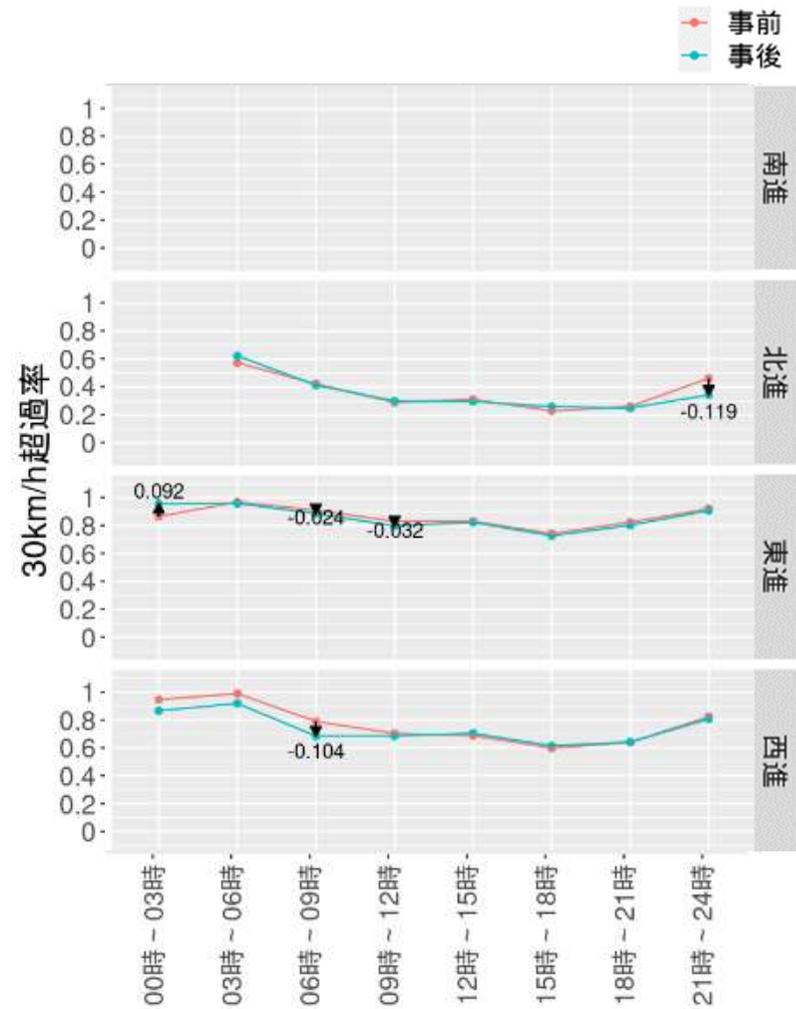
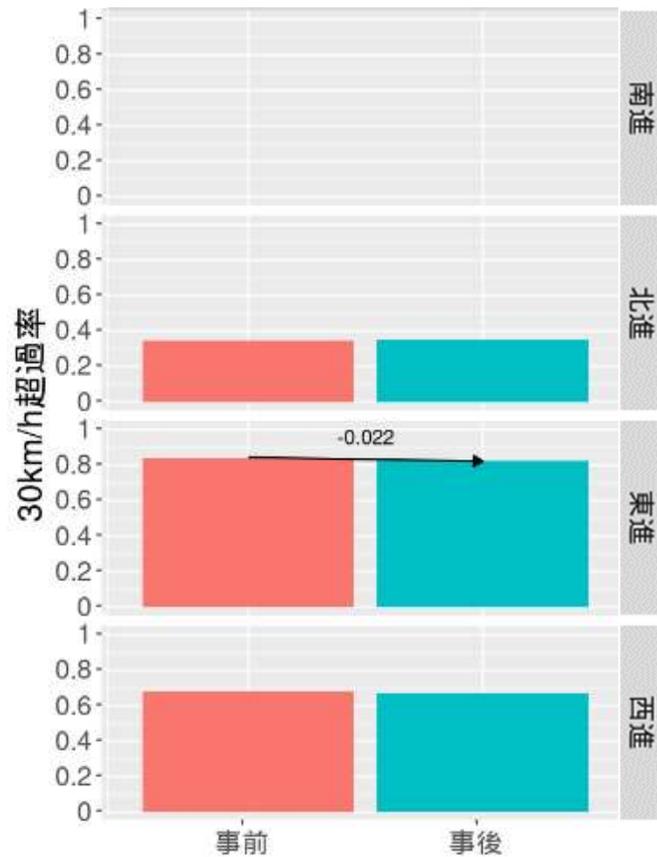
③ 神戸公民館付近交差点

<考察>

- 全体として効果が見られないが、時間帯別では、北進（西側）で停止率が一部増加している。一方で、北進（東側）は深夜～早朝の時間帯で停止率が低下している。
- 他の2つの交差点に比べ、南北道路が幹線的な道路に接続しており、左折時は、他の車両が来ていなければ停止せずに通過してしまうことが考えられる。特に交通量の少ない深夜において、その傾向は強いと思われる。その結果として誘導破線の設置では効果が十分に現れなかったと考えられる。
- 別の見方をすると、交差点道路の規模の違いが大きいため、もともと優先・非優先関係が明確なところであり、「優先・非優先関係をより認識しやすくする」という目的の誘導破線では、あまり効果が出なかったと考えられる。

04 速度超過率・ABS（参考）

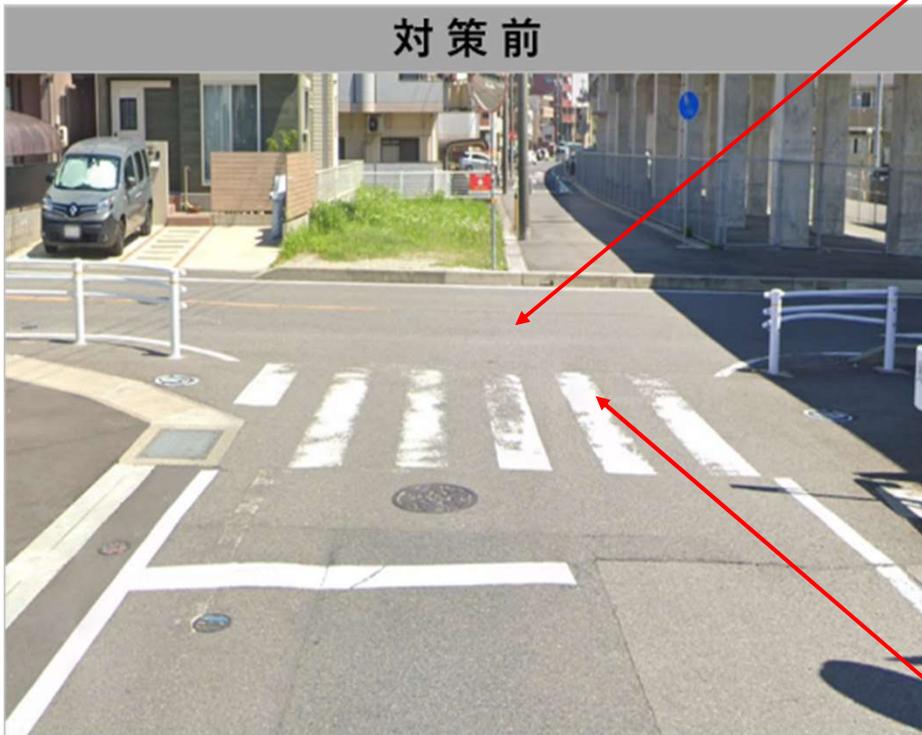
③ 神戸公民館付近交差点



05 対策前後の様子（参考）

① 主道路を示す誘導破線の設置（市）

③ 神戸公民館付近交差点



④ 横断歩道の塗り替え（警）

2. 今年度の取組結果

【3年目】効果検証の結果について（半田市）

まとめ

	対象箇所	一時停止率の変化	効果が現れたと考えられる対策
①	乙川八幡社南東交差点	南進、北進ともに10%弱の増加	①主道路を示す誘導破線の設置（南進・北進） ⑤歩道空間の拡幅による車道狭さく化（北進） ⑥ポストコーンの設置（北進）
②	春日町三丁目地内交差点	南進、北進ともに2%程度の増加	①主道路を示す誘導破線の設置（南進・北進） ②中央線の抹消（北進）
③	神戸公民館付近交差点	時間帯別では、北進（西側）で一部増加、 北進（東側）は深夜～早朝の時間帯で低下	-

- ・ 交差道路が互いに生活道路で交差道路間の規模があまり変わらない場合は、狭窄やポストコーンで進入速度を減少させたり、誘導破線で優先・非優先をより認識しやすくしたりすることで、一定の効果があることが考えられる。
- ・ 一方、交差道路間の規模の違いが大きい場合、誘導破線ではあまり効果が見られないことが考えられる。
- ・ 一時停止率を用いたことで、交差点に特化した対策の効果をより妥当性を持って評価できるようになったため、今後も引き続き、一時停止率の指標をもとに交差点に焦点をあてていく方針を継続するのが◎。