

- 1 プローブ情報活用ワーキンググループの概要
- 2 令和3年度の実施結果
- 3 令和4年度の実施内容

1 プローブ情報活用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)、中部地方整備局、県警本部交通部交通総務課、
県警本部交通部交通規制課、県建設局道路維持課・経済産業局産業部産業振興課、
豊橋技術科学大学・松尾准教授（アドバイザー）

(3) 検討事項

- (1) プローブ情報の交通安全対策への有効性の確認
- (2) プローブ情報の交通安全対策への活用
- (3) プローブ情報活用により実施した交通安全対策の効果検証 など

(4) WGの流れ

- 1年目：プローブデータ分析、事故危険箇所の抽出、現地調査の実施
- 2年目：現地調査箇所の道路対策の実施
- 3年目：対策実施箇所の効果検証

1 プローブ情報活用WGの概要

WGの方針について

【従来】 プローブデータの交通安全対策への活用を検討

主に交通事故数の多い市町村を対象に、プローブデータを活用し、危険箇所特定から交通安全対策の効果測定までを実施。



【今後】 従来の役割に加えて、

新しいプローブデータの先駆け的活用及びそれぞれの自治体が
プローブデータを活用していくためのきっかけを作る役割を担う。

近年はETC2.0の普及が進み、市町村単位での活用が検討され始めており、さらに新たなプローブ情報が生まれつつある。

「交通ビッグデータに興味があるが、実際にどういった活用方法があるのか、何から始めたらいいかわからない」といった市町村がWGに参加し、実際にプローブデータを活用して交通事故対策・効果測定を行うとともに、どうやってデータを扱っていくか、活用方法・方針を検討できるトライアル期間としての機能も果たす。

また、ADAS装備車両などから得られる先進的なプローブデータの活用方法も検討していく。



1 プロブ情報活用WGの概要

今年度のスケジュール

R3年度道路対策実施地区の効果検証と、道路対策の実施、新たな対策箇所を決定する。

	H30年度	H31年度	R2年度	R3年度	R4年度	R5年度	R6年度
西尾市・ 名古屋市		プロブデータ 分析 ↓ 対策箇所決定	道路対策実施	プロブデータ 分析 ↓ 効果検証			
春日井 市	プロブデータ 分析 ↓ 対策箇所決定	道路対策実施		道路対策実施	プロブデータ 分析 ↓ 効果検証		
半田市				プロブデータ 分析 ↓ 対策箇所決定	道路対策実施	プロブデータ 分析 ↓ 効果検証	
今年度からの新たな取組「モバイルアイのデータを活用」							
春日井 市					プロブデータ・ モバイルアイ 分析 ↓ 対策箇所決定	道路対策実施	プロブデータ・ モバイルアイ 分析 ↓ 効果検証

※新型コロナウイルス感染症の影響により、令和2年度は、対策箇所の選定とWG会議の開催はなし。

※令和3年度の効果検証結果の報告を、令和4年度第1回プロブ情報活用WGにて実施済み。(令和4年8月23日)

2 令和3年度の取組結果

【3年目(令和3年度)】効果検証結果について
(西尾市・名古屋市)(ゾーン30等の高車速リンク情報およびABS情報)

H31 分析
R2 対策
R3 効果検証

※ 令和3年度の
効果検証結果報告

効果検証結果

- (1) 西尾市桜町中新田の市道
- (2) 名古屋市北区楠西小学校含ゾーン30内市道
- (3) 名古屋市中川区戸田桜台幼稚園付近の市道
- (4) 効果検証結果のまとめ



(ア) 経緯

○平成31年度

西尾市、名古屋市の2市を選定

車速が速い車両の割合や、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。

○令和2年度

現地調査を実施した3箇所の交通安全対策を実施。

○令和3年度

プローブデータを分析し効果検証を実施。

(イ) 対策実施箇所

	現地調査候補箇所	選定理由
①	西尾市桜町中新田 市道	ゾーン30隣接道路、高校、中学校、小学校、幼稚園、市立図書館が付近に立地
②	名古屋市北区 楠西小学校含 ゾーン30内市道	ゾーン30内道路、住宅団地内道路
③	名古屋市中川区 戸田桜台幼 稚園付近 市道	ABS発生件数が多い(名古屋市中川区最多)、幼稚園が付近に隣接

(ウ) プローブデータの内容

抽出対象となる道路

- (1) 西尾市桜町中新田の市道
- (2) 名古屋市北区楠西小学校含ゾーン30内市道
- (3) 名古屋市中川区戸田桜台幼稚園付近の市道

プローブデータの内容

(※令和3年3月～11月(9か月間)においては、年月日時間帯別のもの)

(ア) 対象道路の速度毎の通過台数(0km/h～10km/h、11km/h～20km/h、…、91km/h～100km/h、101km/h以上までの10km/h毎にわけて作成)

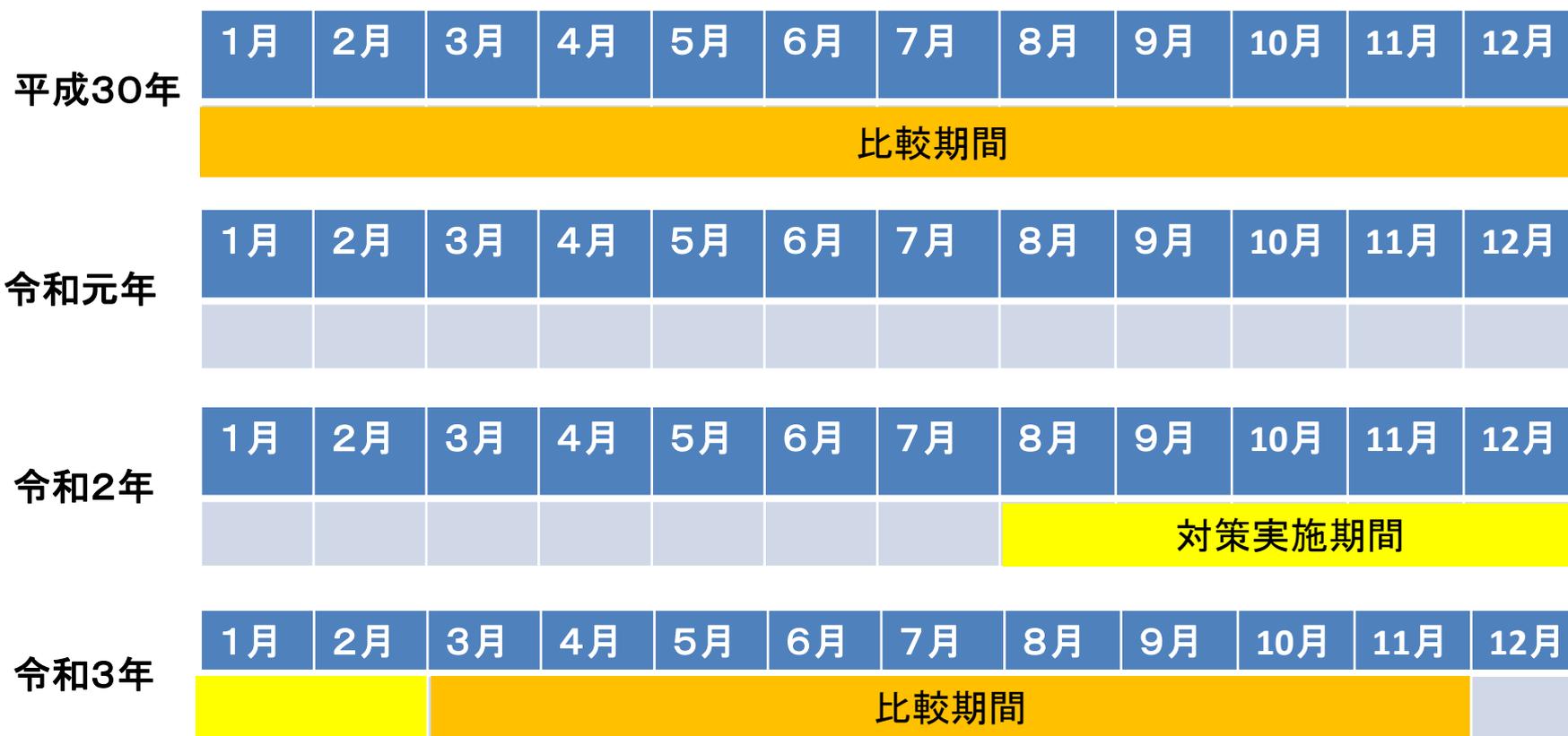
(イ) 対象道路のABS発生件数

(継続時間を1秒未満, 2秒未満, 3秒未満, 4秒未満, 4秒以上にわけて作成)

プローブデータの抽出期間(対策期間前後比較)

(対策前):平成30年1月～12月(12か月間)

(対策後):令和3年3月～11月(9か月間)



(1) 西尾市桜町中新田の市道

(2) 名古屋市北区楠西小学校含ゾーン30内市道

(3) 名古屋市中川区戸田桜台幼稚園付近の市道

(1) 西尾市 桜町中新田 市道

プローブデータの抽出箇所



【選定理由】:ゾーン30隣接の市道(制限速度40km/h)

【対象道路】:市道

【周辺施設】:西尾高校、鶴城小学校、鶴城幼稚園



・・・ゾーン30

(1) 西尾市 桜町中新田 市道

対策内容

番号	対策機関	対策内容	可否	理由・代案等	実施状況
1	市	路面標示(この先カーブ)の塗り直し	○		令和3年2月実施
2	市	S字カーブに設置されているポストコーンを視線誘導標(デリネーター)に変更	○		令和3年1月実施
3	市	東から西に向かう車に対して、スピード注意といった看板を設置	×	看板設置場所がないため	
4	市	区画線(白線)、従道路への巻き込み線(白線)の明確化	○		令和3年2月実施
5	警	中央線の抹消	×	外側線による車道幅員の減少が出来ないならば不可	
6	市	中央線抹消に伴い車道の幅員減少	×	地元町内会と調整困難なため	
7	市	④、⑤に係る北側(高校側)への歩道整備	×	地元町内会と調整及び予算確保が困難なため	
8	市	カーブミラー設置	×	適切な安全確認位置からの目視確認が可能なため	
9	市	スギ薬局交差点のガードレールをガードパイプに変更	○		令和3年2月実施
10	市	高校南西付近にある横断歩道近くにある交差点にガードレール設置	×	ガードレールの設置は可能だが、地元町内会や付近住民との調整及び予算確保が困難なため	

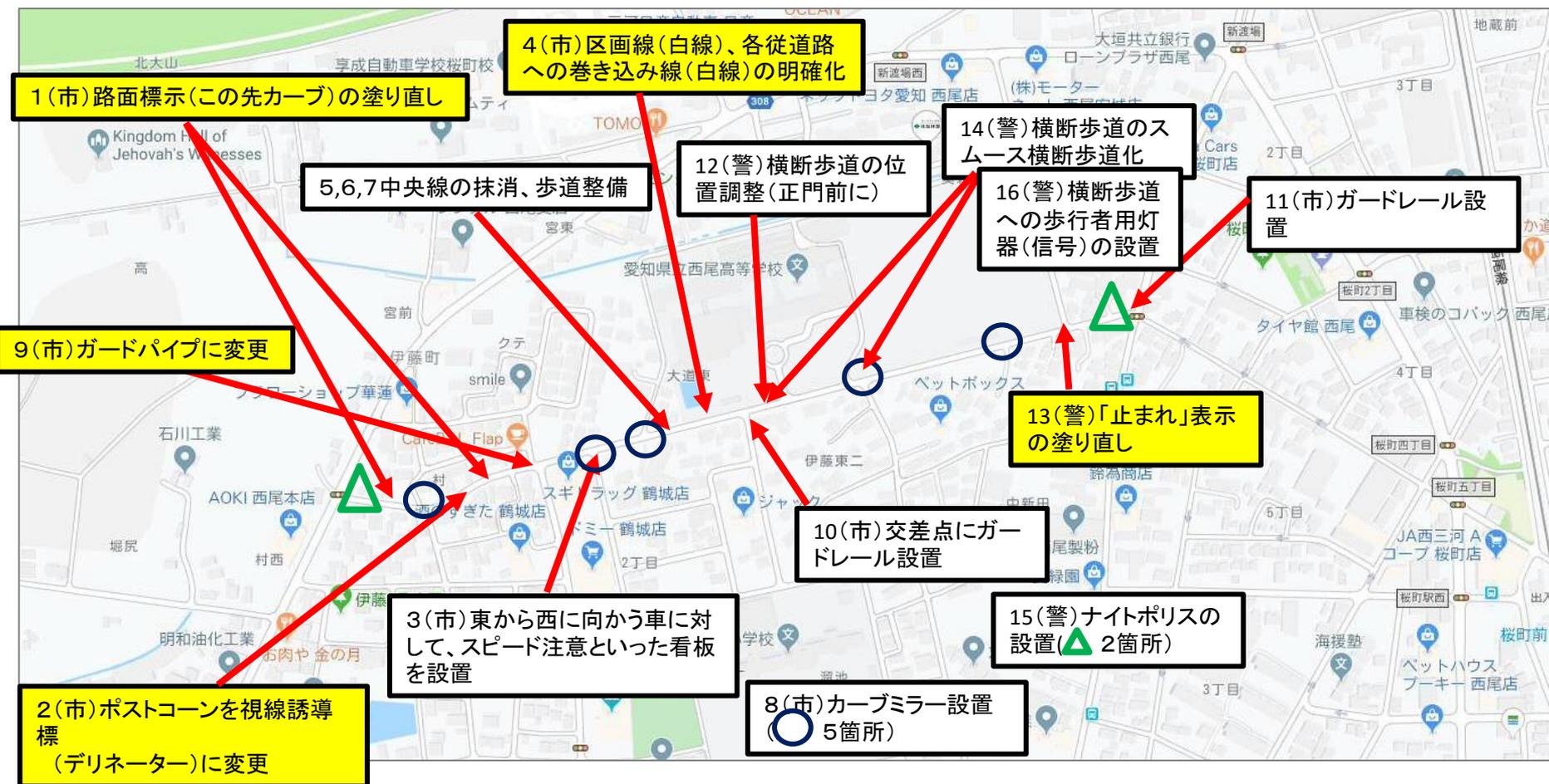
(1) 西尾市 桜町中新田 市道

対策内容

番号	対策機関	対策内容	可否	理由・代案等	実施状況
11	市	東側信号交差点ガードレール設置	×	横断歩道の移動及び地元との調整が困難なため	
12	警	横断歩道の位置調整(正門前に)	×	施設出入口に直結する場所での設置は不適切であるため	
13	警	対策道路東にあるT字型交差点にある「止まれ」表示の塗り直し	○		令和2年8月実施
14	市	横断歩道のスムーズ横断歩道化	×	地元町内会と調整及び予算確保が困難なため	
15	警	ナイトポリスの設置	×	担当部署が設置しないと判断	
16	警	横断歩道への歩行者用灯器(信号)の設置	×	設置の必要性が低いため	

(1) 西尾市 桜町中新田 市道

対策実施状況



(1) 西尾市 桜町中新田 市道

対策実施状況

区画線(白線)、各従道路への巻き込み線(白線)の明確化

路面標示(この先カーブ)の塗り直し



ポストコーンを視線誘導標(デリネーター)に変更



「止まれ」表示の塗り直し



ガードレールをガードパイプに変更



対策前

対策後

「止まれ」表示の塗り直し



区画線(白線)、各従道路への巻き込み線(白線)の明確化

対策前



路面標示(この先カーブ)の塗り直し

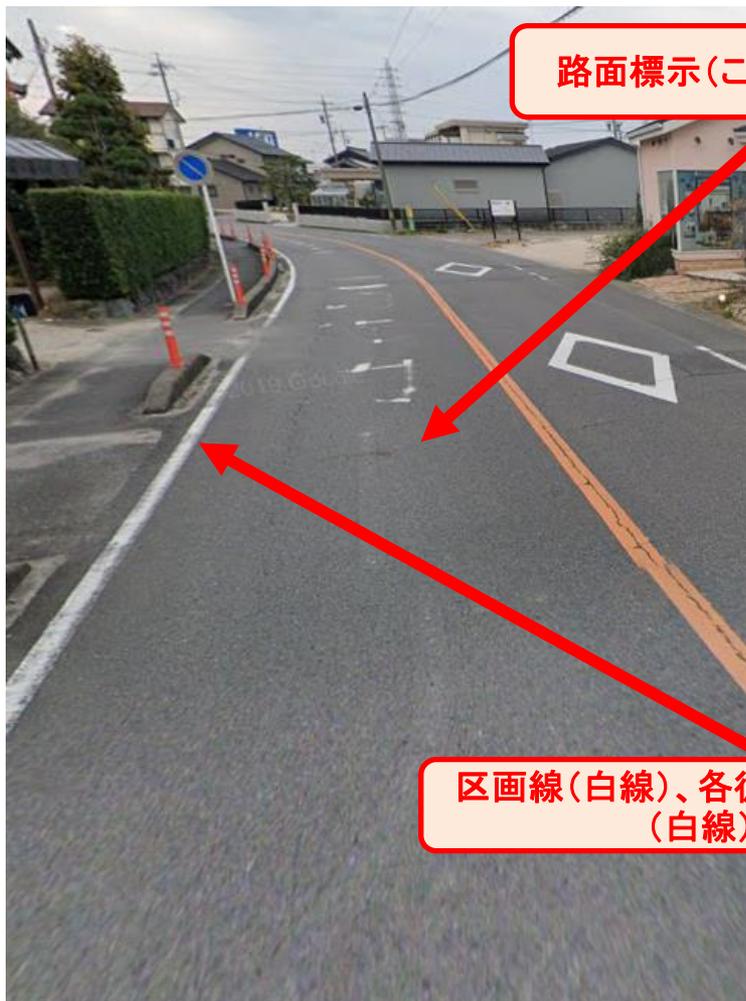
対策後



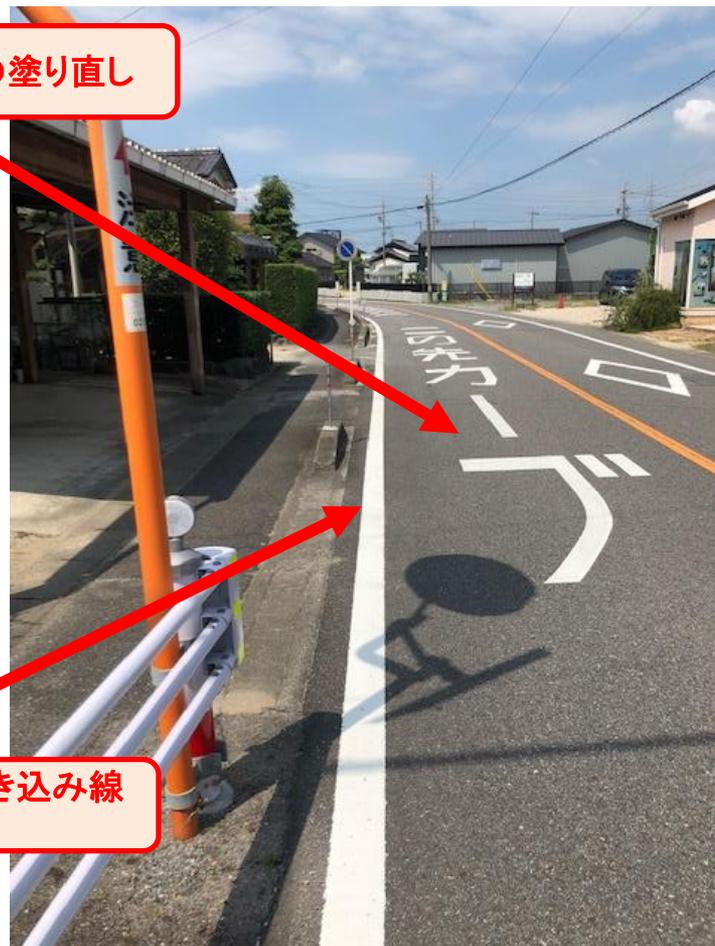
区画線(白線)、各従道路への巻き込み線(白線)の明確化

対策前

対策後



路面標示(この先カーブ)の塗り直し



区画線(白線)、各従道路への巻き込み線(白線)の明確化

対策前

対策後

ポストコーンを視線誘導標
(デリネーター)に変更



区画線(白線)、各従道路への巻き込み線
(白線)の明確化

対策前

対策後



ガードレールをガードパイプに変更



区画線(白線)、各従道路への巻き込み線(白線)の明確化

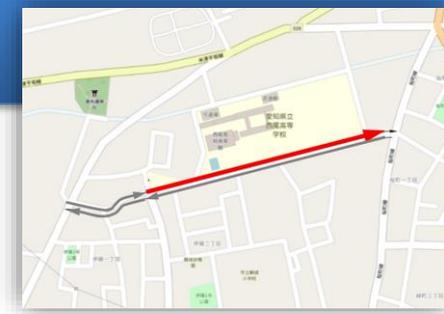
速度 40km/h 超過率

○対策前後の比較

(対策前):平成30年1月~12月(12か月間)

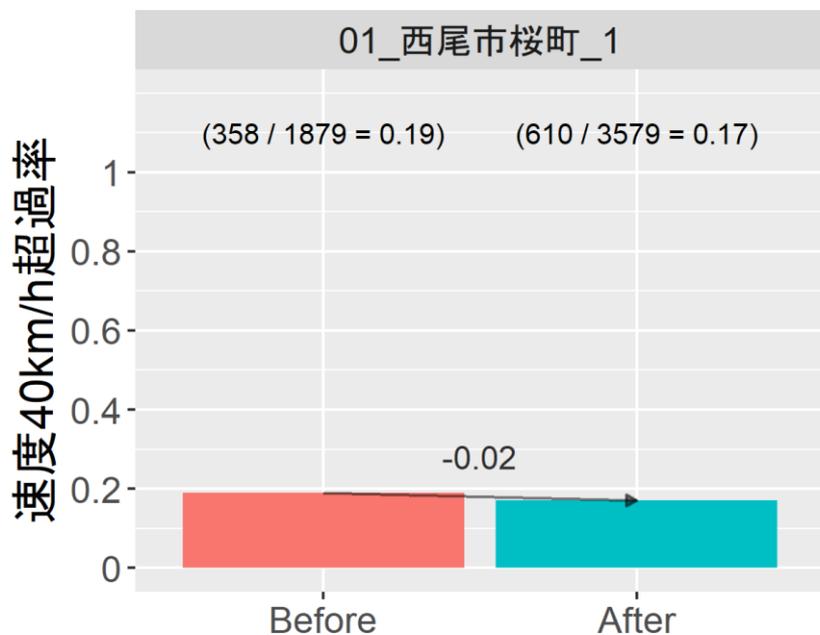
(対策後):令和3年3月~11月(9か月間)



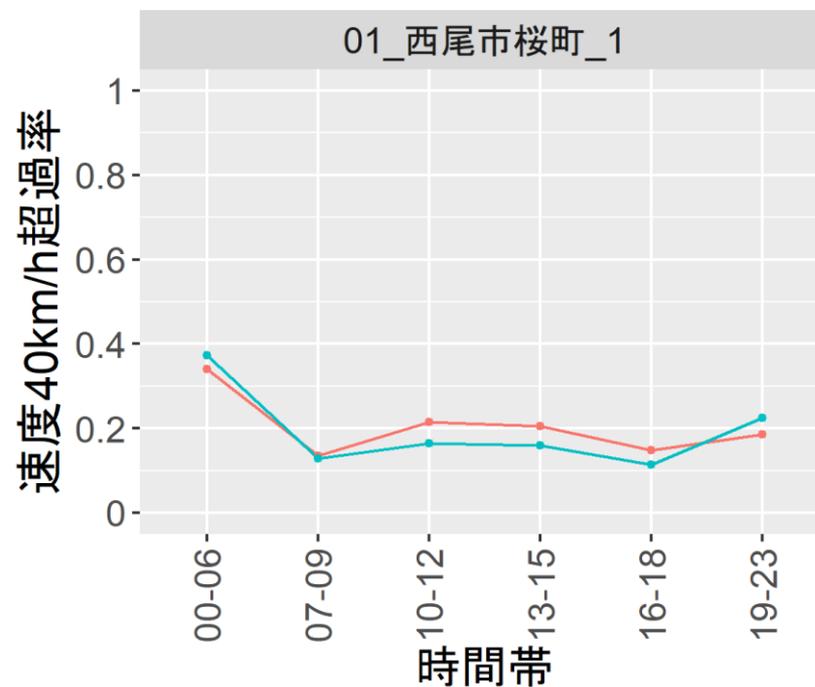


抽出箇所1(東向き)

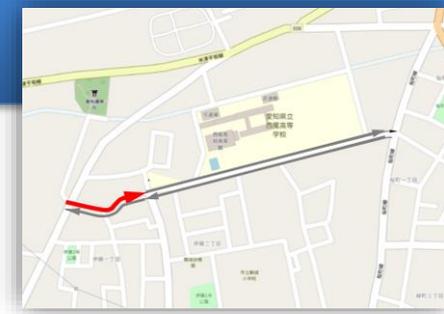
Before After



Before After

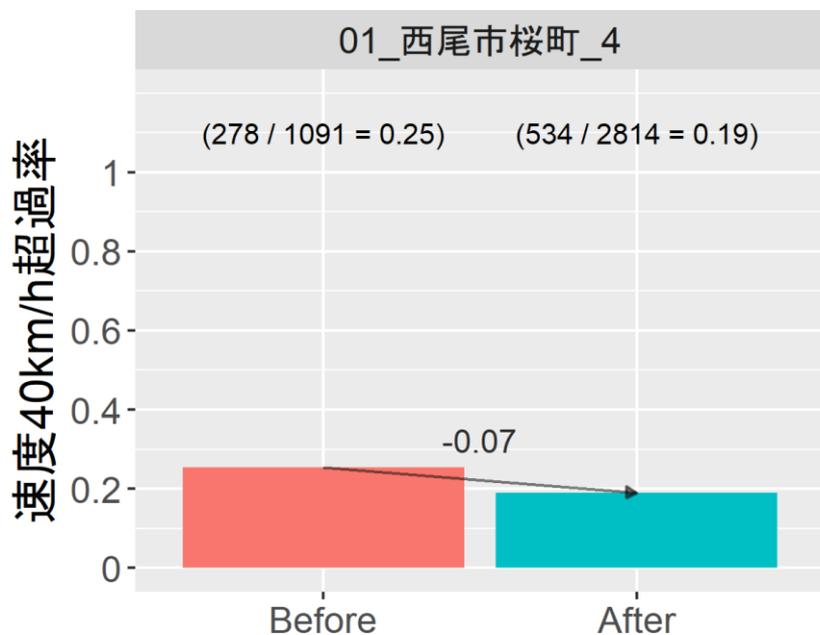


速度40km/h超過率が2%減少。

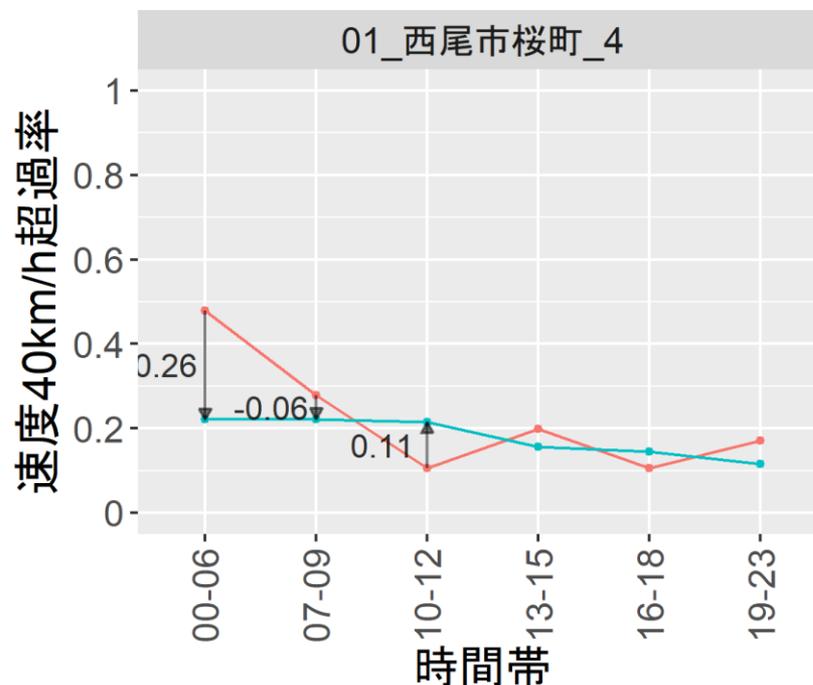


抽出箇所2(東向き)

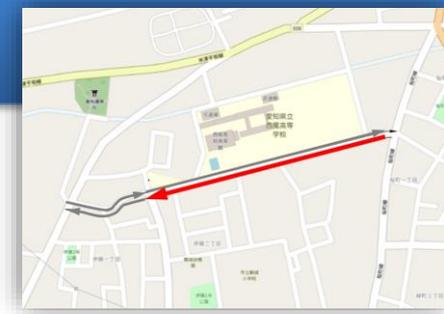
Before After



Before After

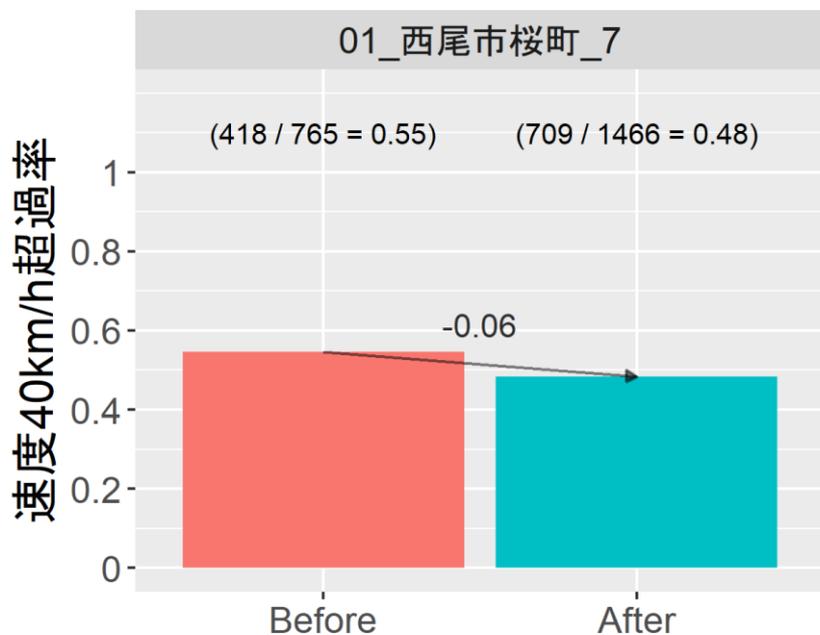


速度40km/h超過率が7%減少。特に、0時～6時での減少が大きい。

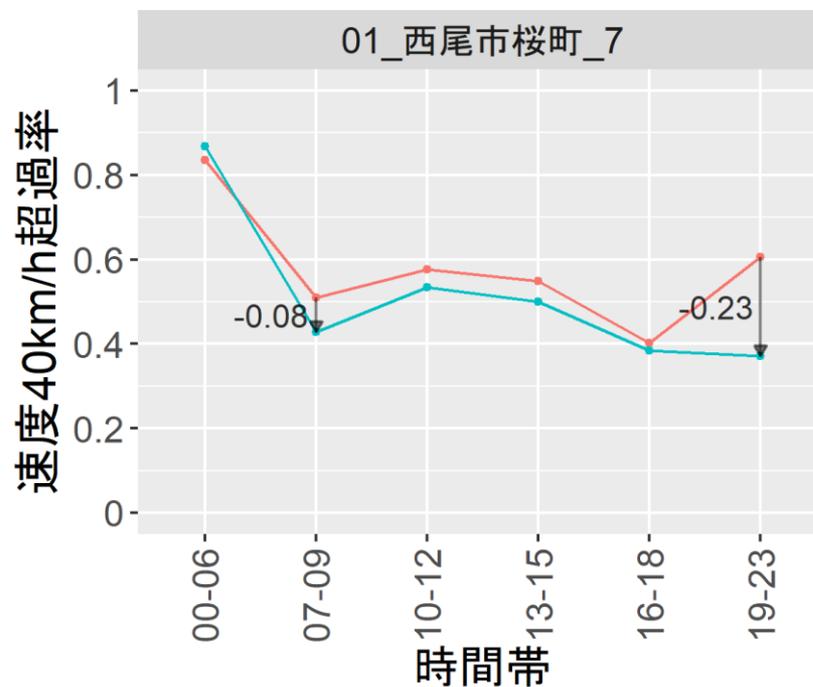


抽出箇所3(西向き)

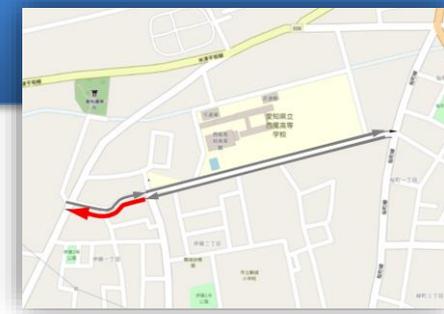
Before After



Before After

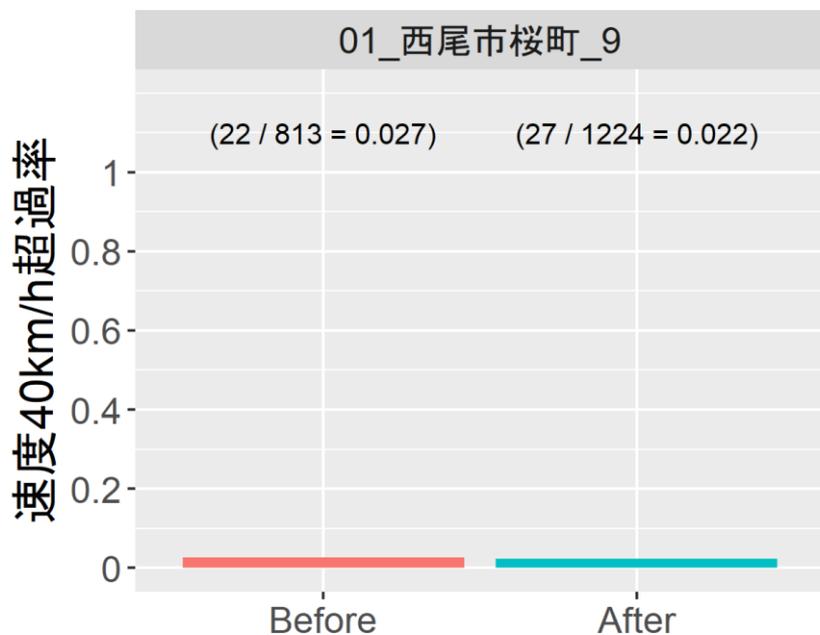


速度40km/h超過率が6%減少。特に、19時～23時での減少が大きい。

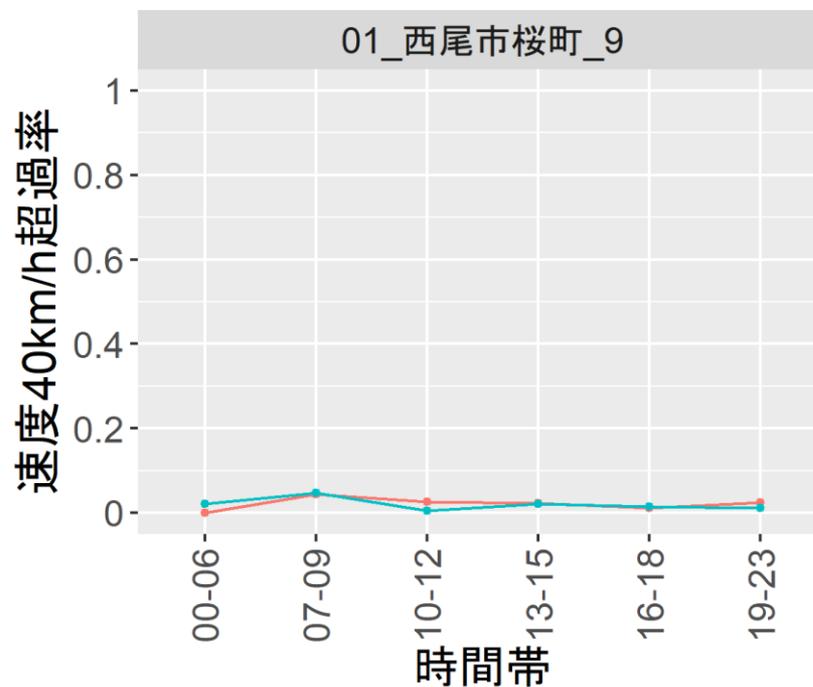


抽出箇所4(西向き)

Before After



Before After



ほぼ変わらない。

(1) 西尾市 桜町中新田 市道

ABS発生率 (回/100台)

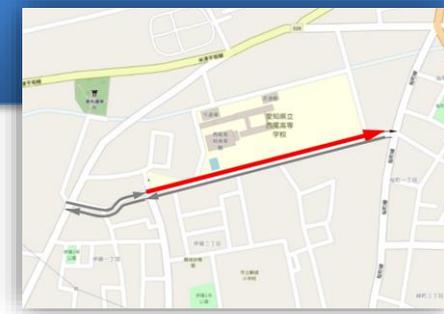
○対策前後の比較

(対策前): 平成30年1月~12月(12か月間)

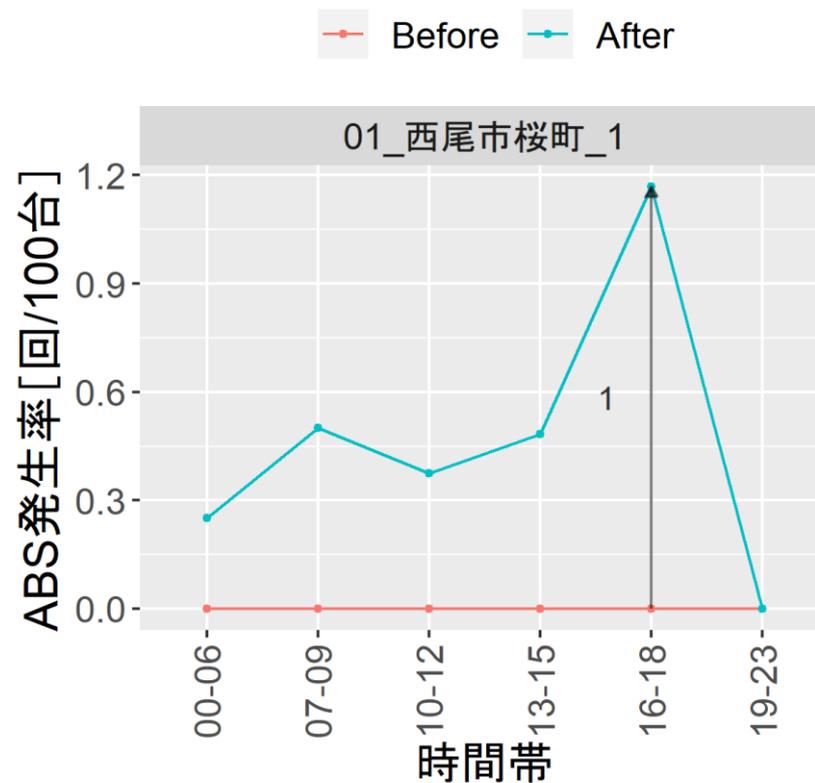
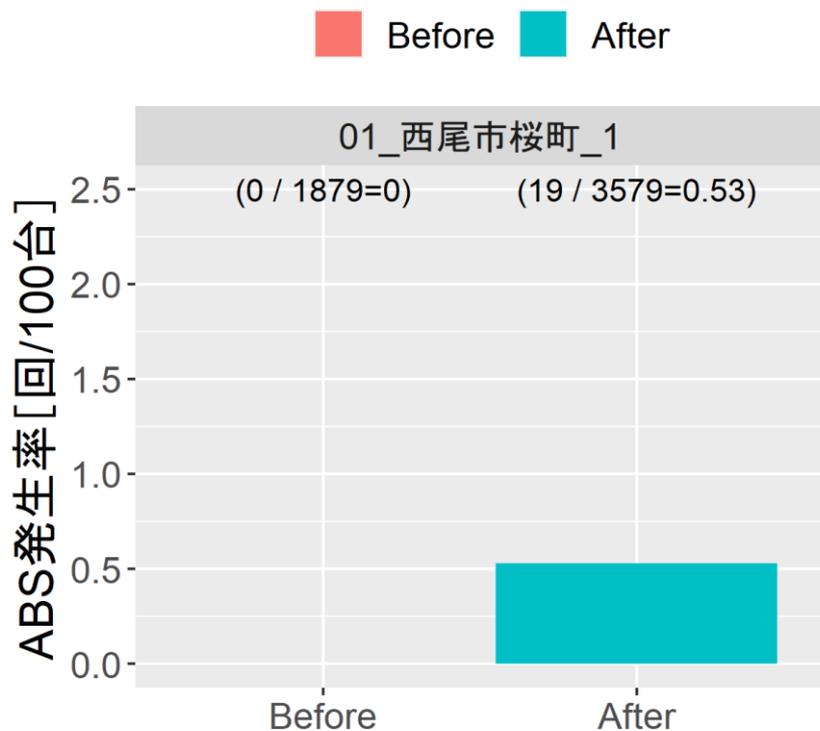
(対策後): 令和3年3月~11月(9か月間)



(1) 西尾市 桜町中新田 市道



抽出箇所1(東向き)



対策後19回発生。時間帯別では、16時～18時でABS発生率が1回/100台増加。

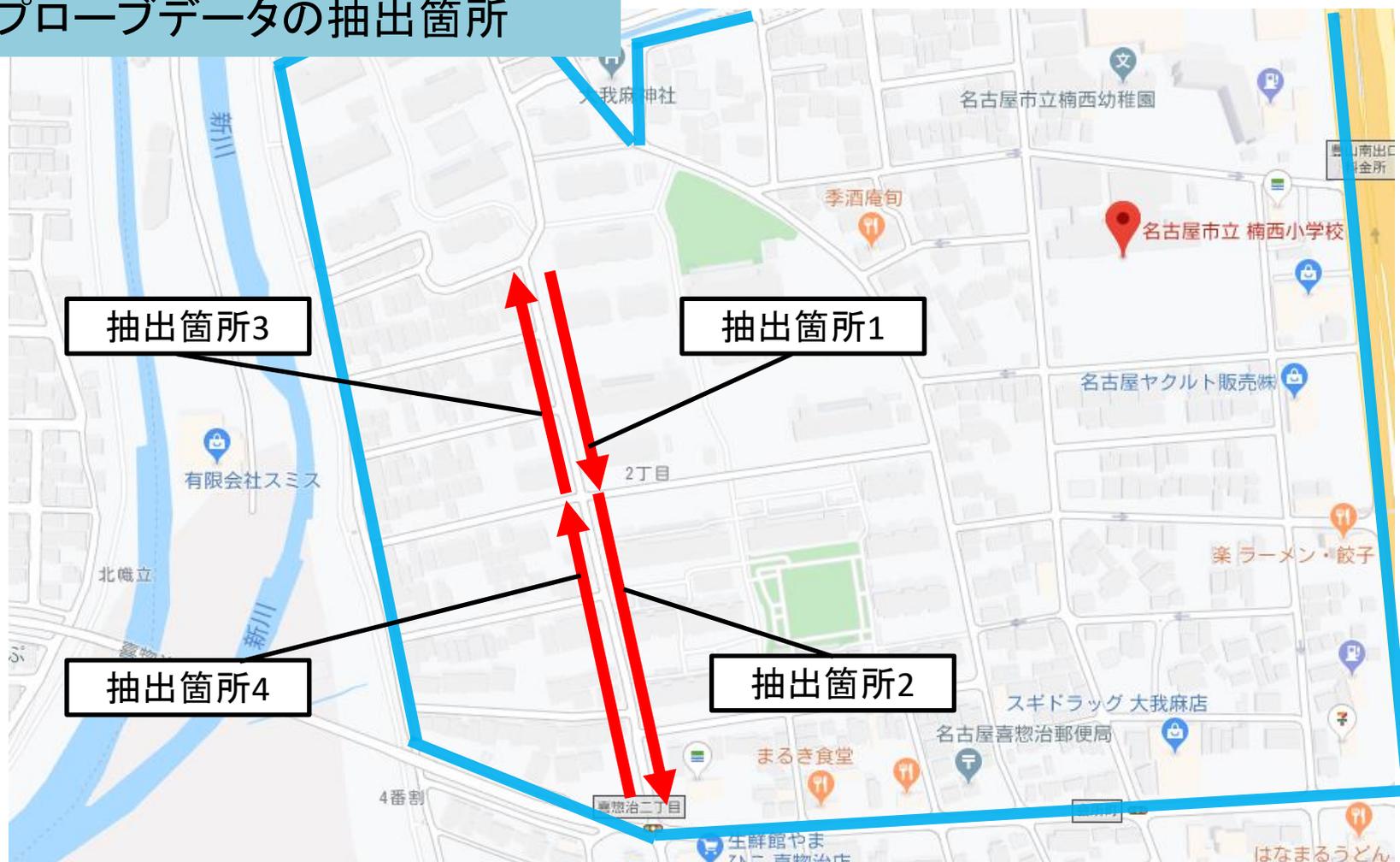
(1) 西尾市桜町中新田の市道

(2) 名古屋市北区楠西小学校含ゾーン30内市道

(3) 名古屋市中川区戸田桜台幼稚園付近の市道

(2) 名古屋市北区 楠西小学校含ゾーン30内 市道

プローブデータの抽出箇所



【選定理由】: ゾーン30内道路

【対象道路】: 市道

【周辺施設】: 楠西小学校、楠西幼稚園

【備考】: ゾーン30、住宅団地内道路



・・・ゾーン30

(2) 名古屋市北区 楠西小学校含ゾーン30内 市道

対策内容

番号	対策機関	対策内容	可否	理由・代案等	実施時期
1	市、警	ゾーン30の表示増加(路面) (主に対策道路の出入口)及 びカラー強調化	×	名古屋市ではゾーン30の路 面標示を行っていないため	
2	警	速度規制表示(30)の設置	○		令和2年8月実施
3	市	横断歩道強調のためのイメー ジランプを設置	○		令和3年1月実施
4	市	交差点に防護柵を設置	○		令和3年1月実施
5	市	防護柵にデリネーターを設置	○		令和3年1月実施
6	市	横断歩道付近の白線を45cm にし、白線を拡幅することで、 車道を狭くする。	○		令和3年1月実施
7	警	信号にルーバーを設置	×	必要性が低いため	
8	警	速度の取り締まり	×	住民からの要望が必要	

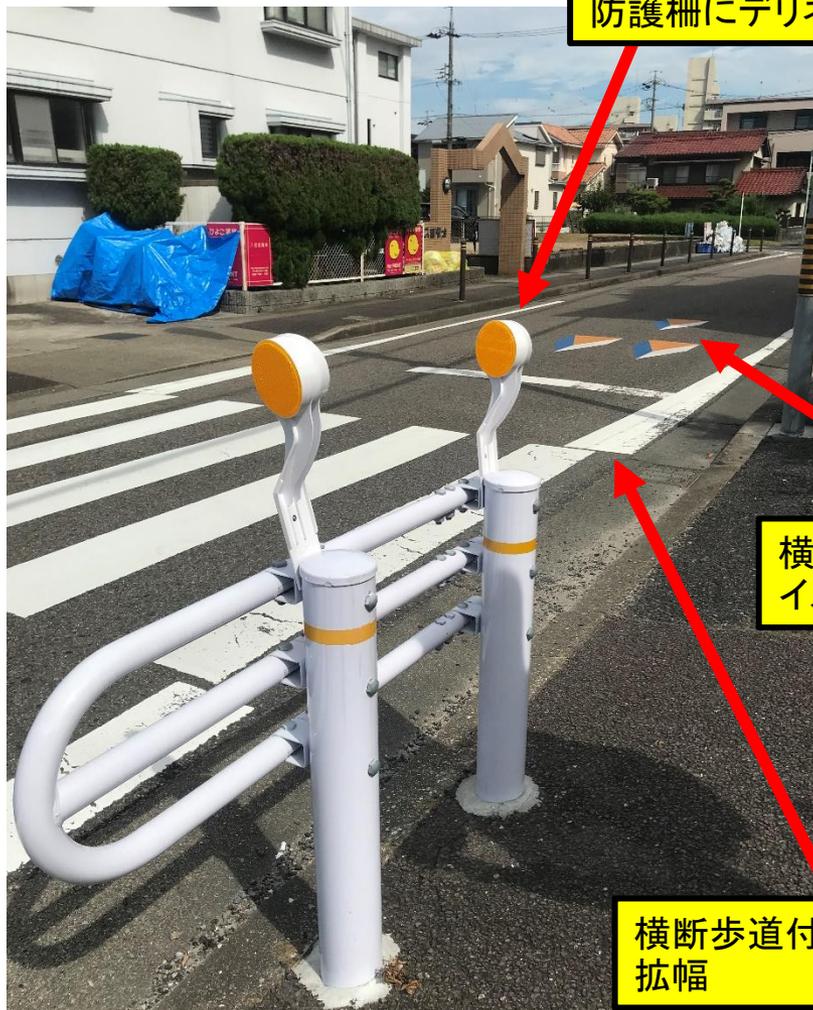
対策実施状況



対策実施状況

交差点に防護柵を設置

防護柵にデリネーターを設置



横断歩道強調のための
イメージランプを設置

横断歩道付近の白線の
拡幅



速度規制表示(30)の設置

対策前

対策後



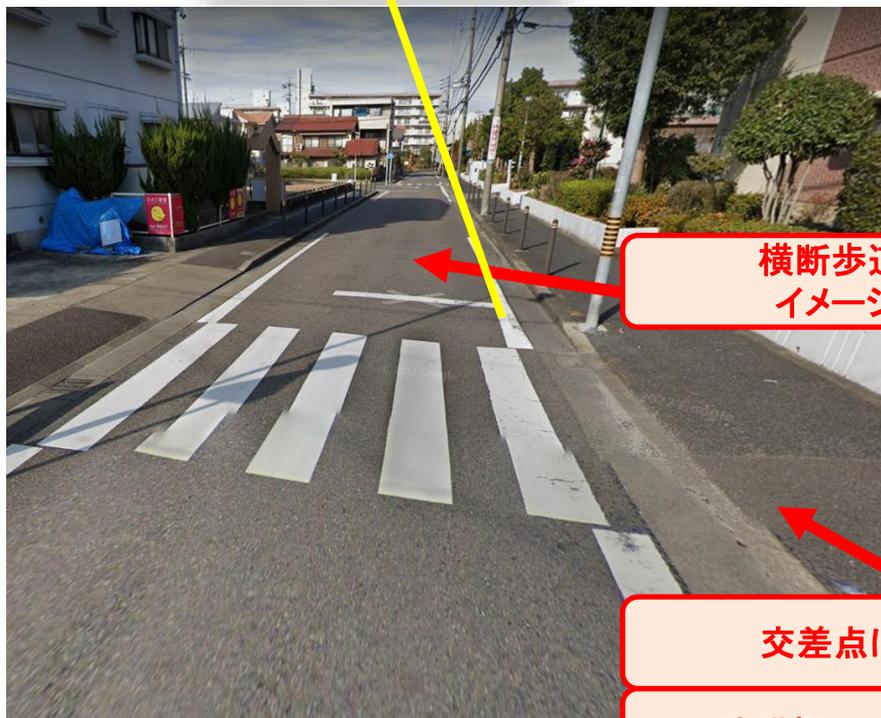
速度規制表示(30)の設置

対策前

対策後



横断歩道付近の白線の拡幅



横断歩道強調のための
イメージハンプを設置



交差点に防護柵を設置

防護柵にデリネーターを設置

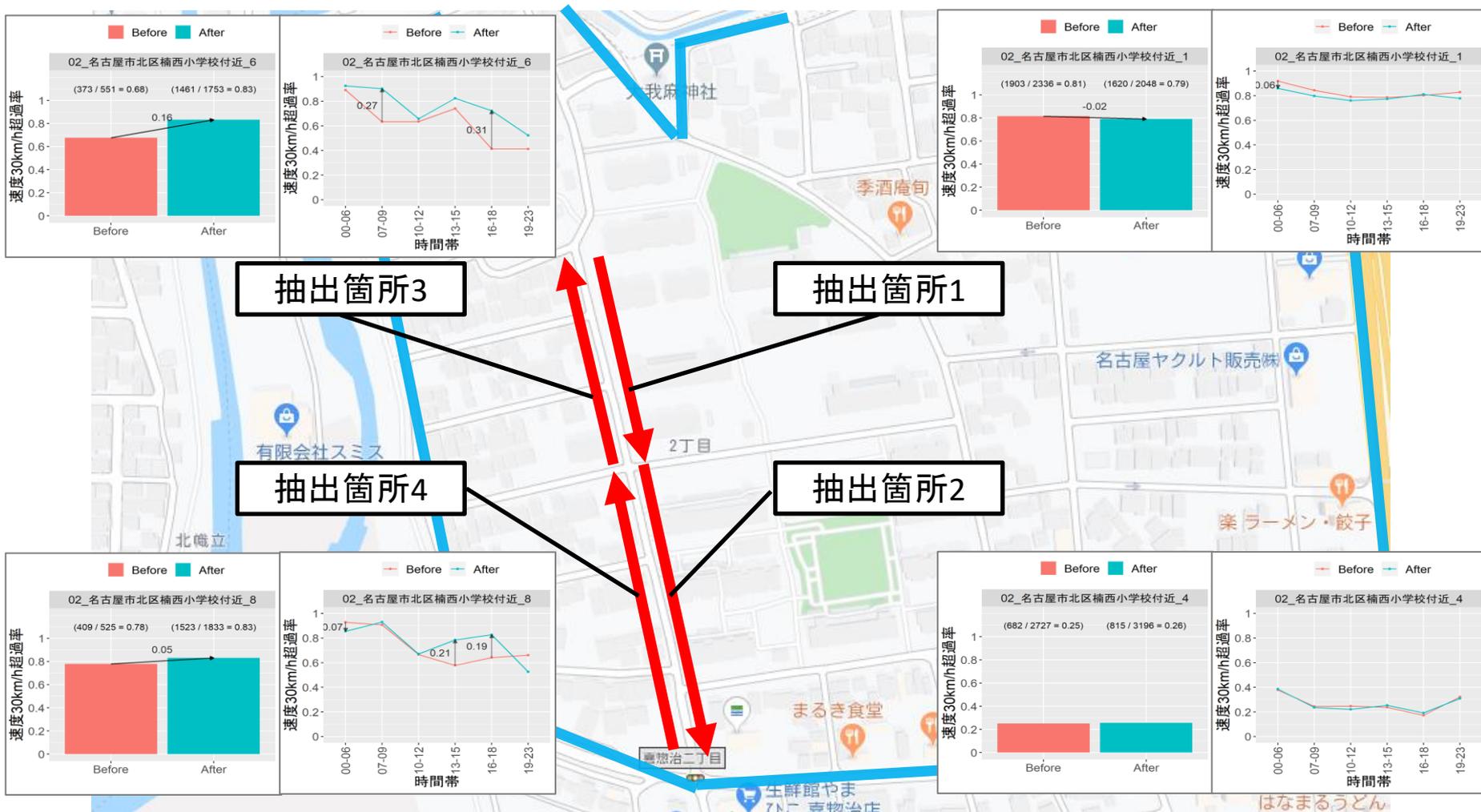
(2) 名古屋市北区 楠西小学校含ゾーン30内 市道

速度 30km/h 超過率

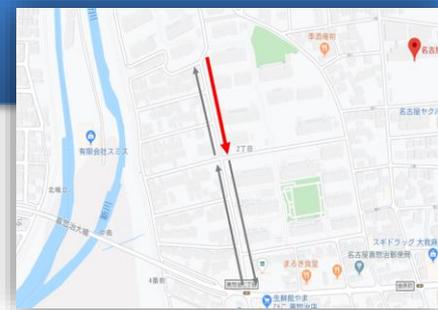
○対策前後の比較

(対策前): 平成30年1月~12月(12か月間)

(対策後): 令和3年3月~11月(9か月間)

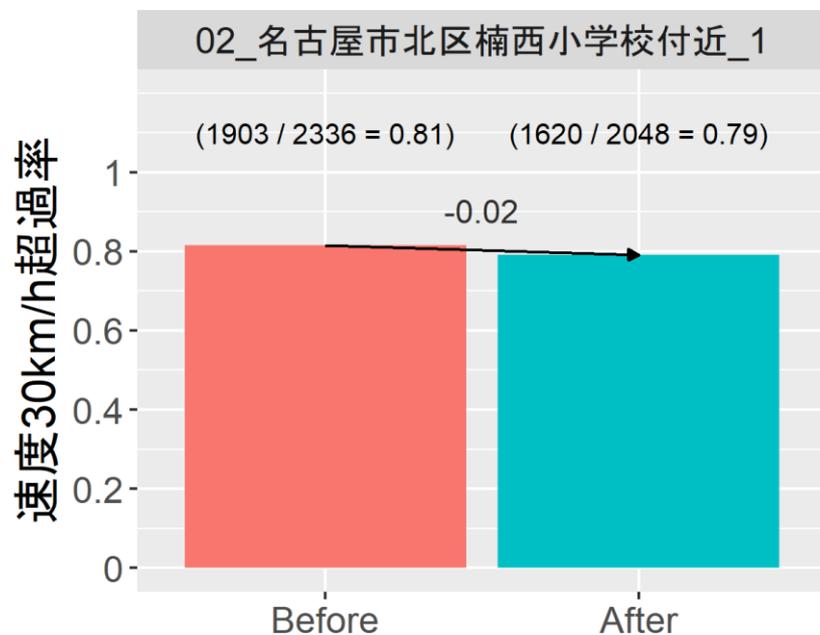


(2) 名古屋市北区 楠西小学校含ゾーン30内 市道

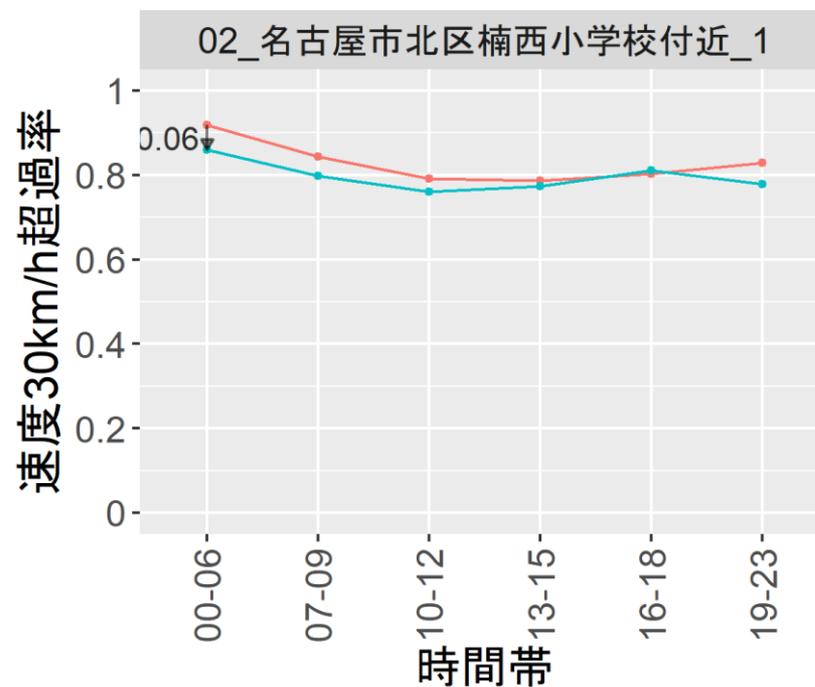


抽出箇所1(南向き)

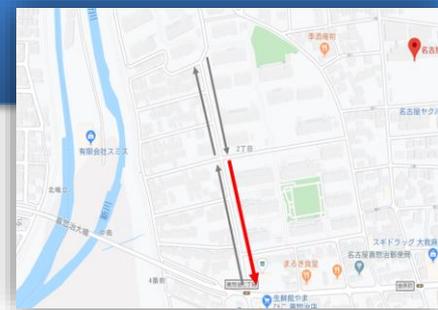
Before After



Before After

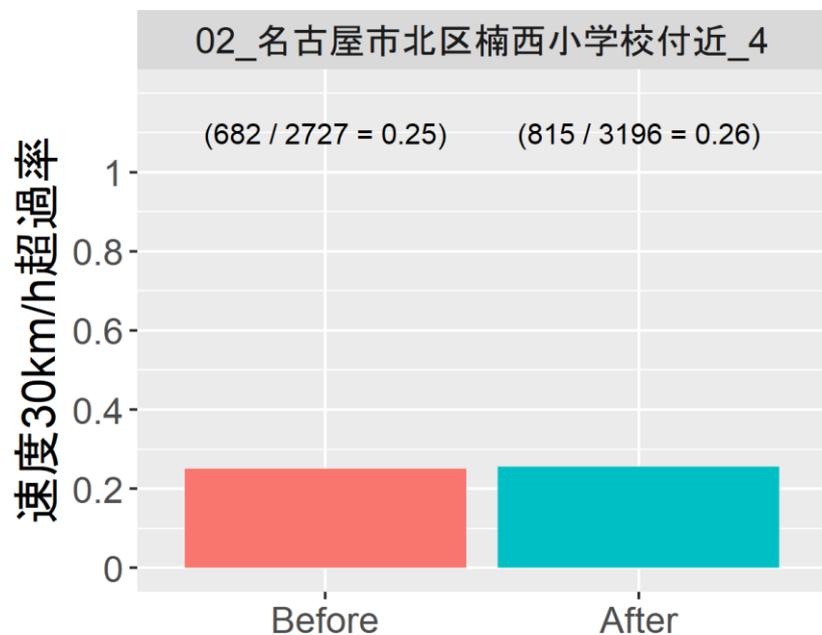


速度30km/h超過率が2%減少。

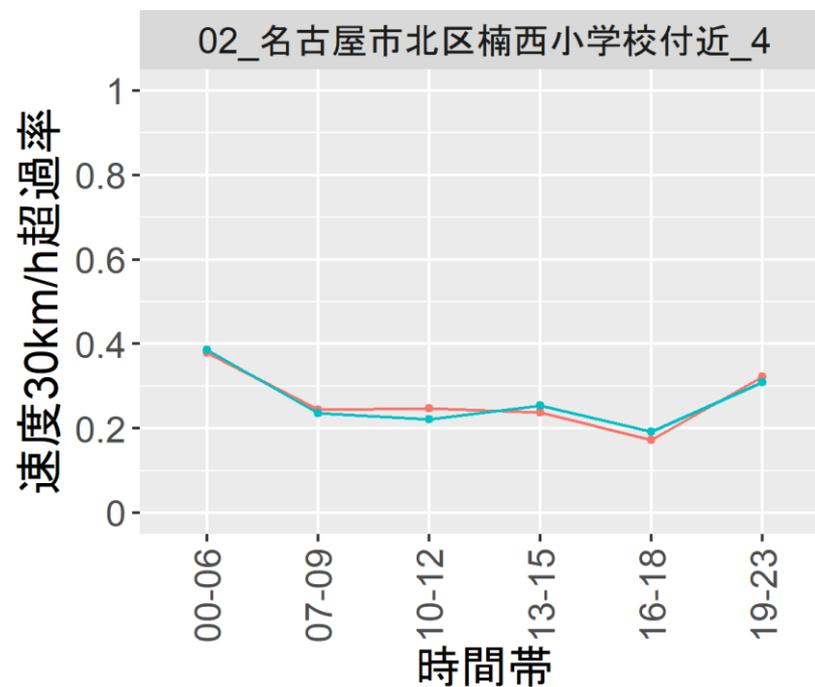


抽出箇所2(南向き)

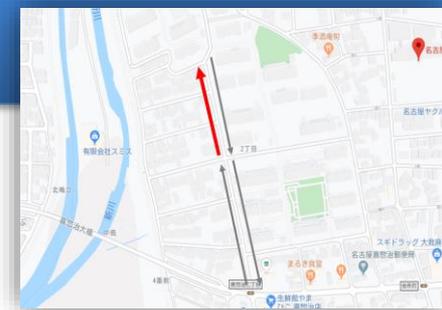
Before After



Before After

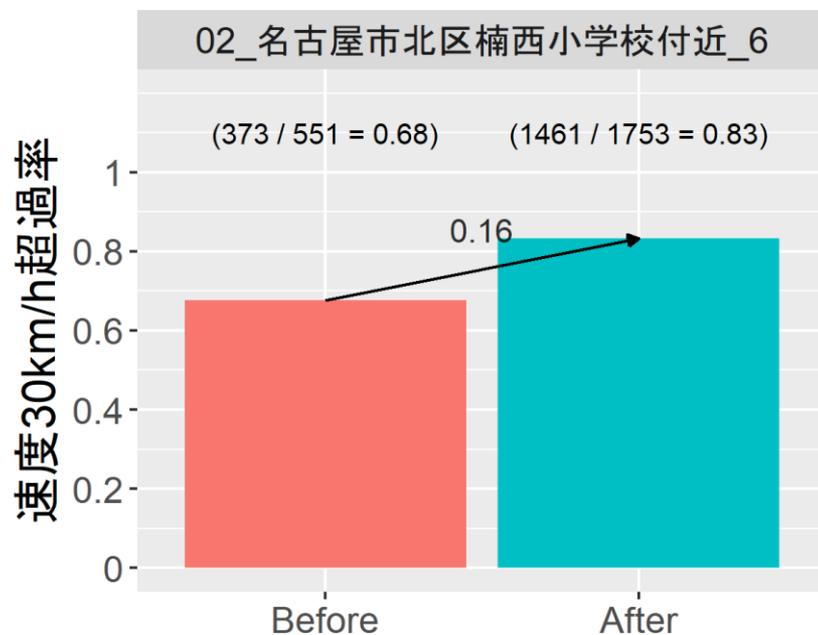


ほぼ変わらない。

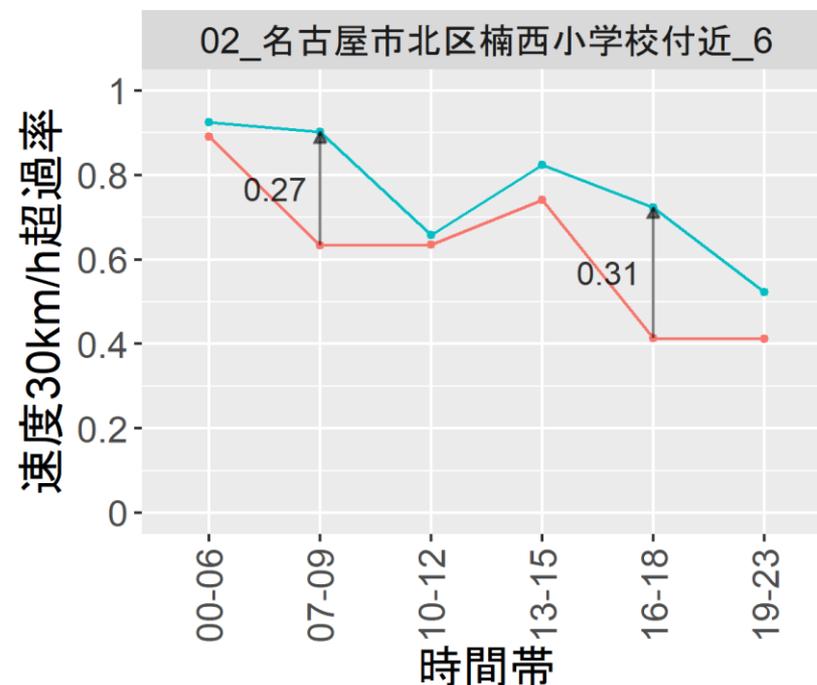


抽出箇所3(北向き)

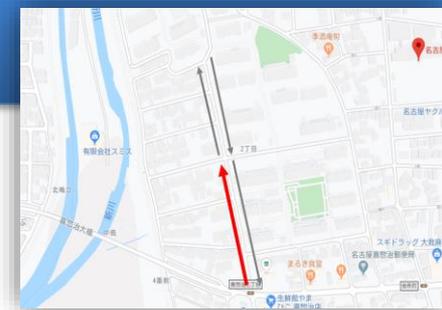
Before After



Before After

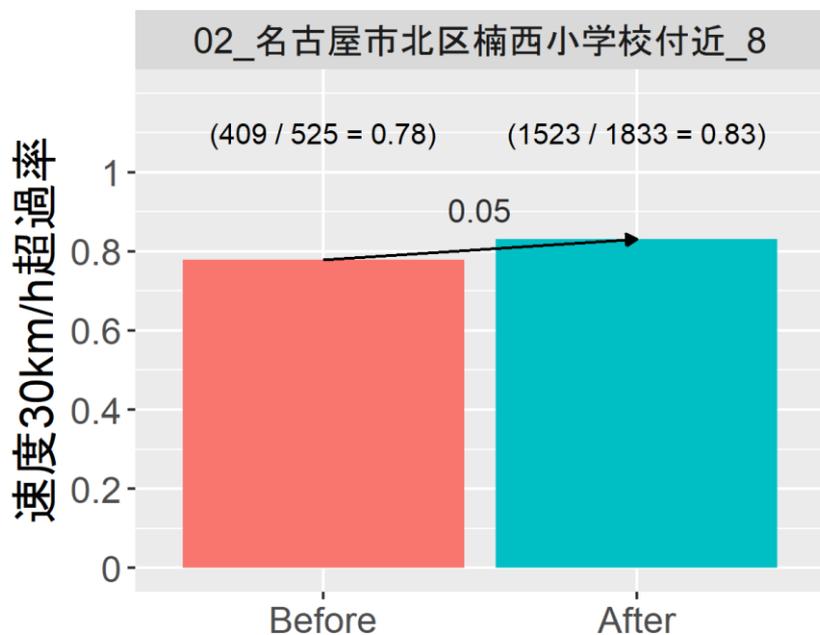


速度30km/h超過率が16%増加。特に、7時～9時、16時～18時での増加が大きい。

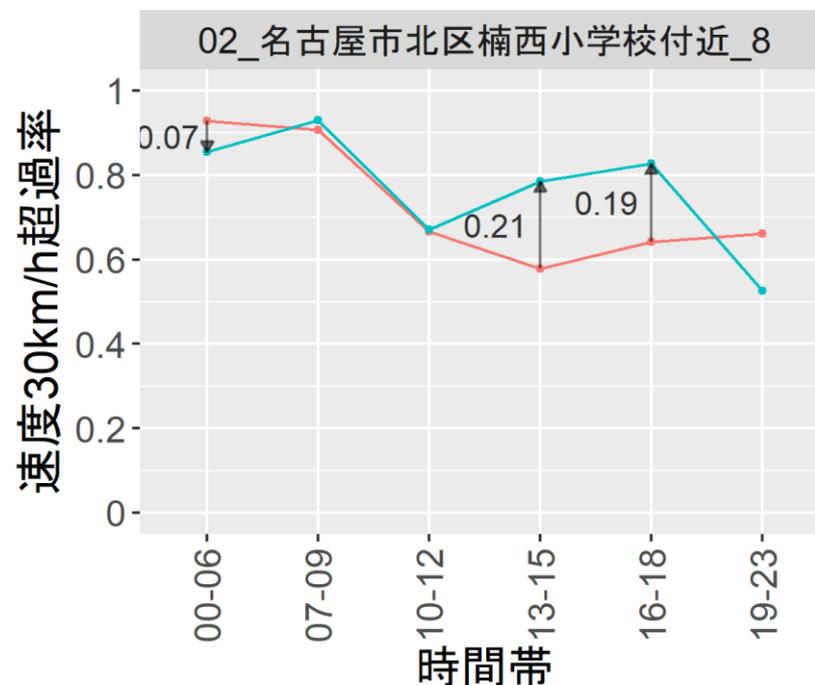


抽出箇所4(北向き)

Before After



Before After



速度30km/h超過率が5%増加。0時～6時では減少、13時～18時で増加している。

(2) 名古屋市北区 楠西小学校含ゾーン30内 市道

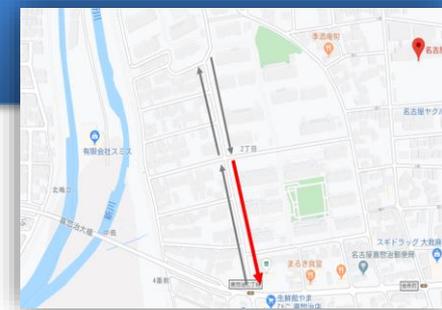
ABS発生率 (回/100台)

○対策前後の比較

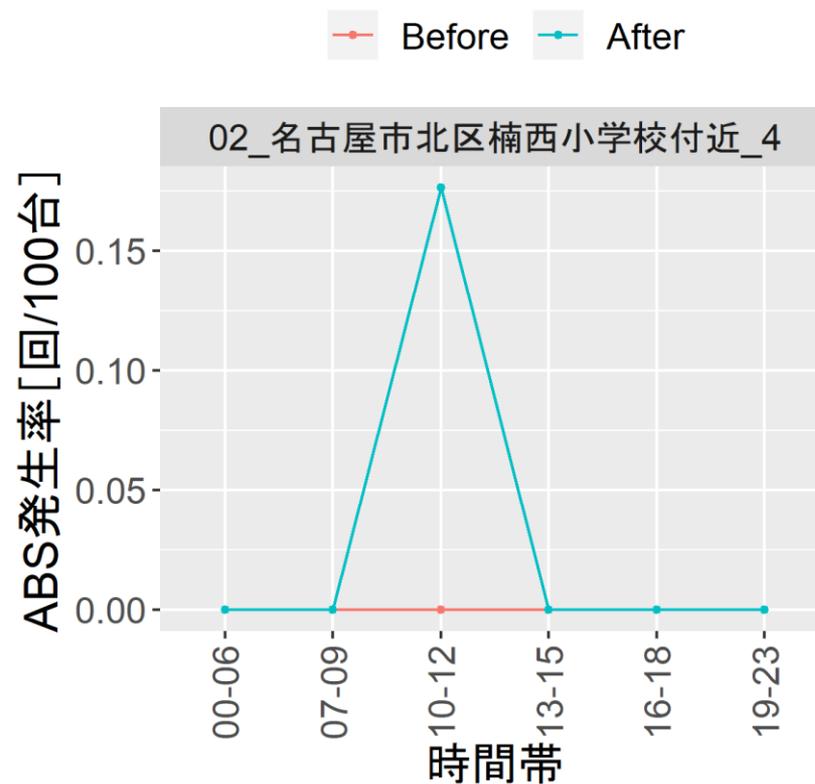
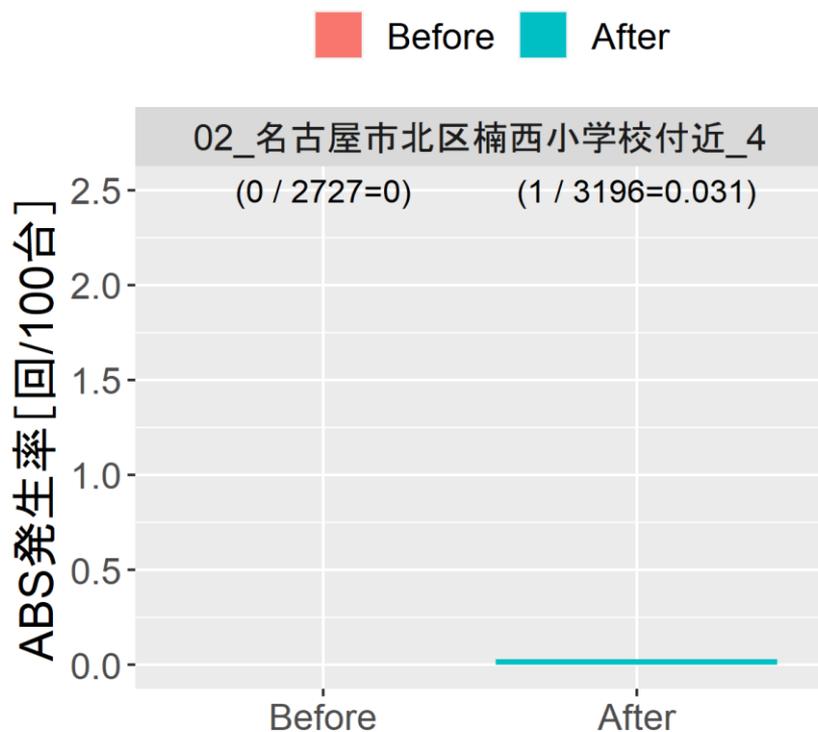
(対策前):平成30年1月~12月(12か月間)

(対策後):令和3年3月~11月(9か月間)

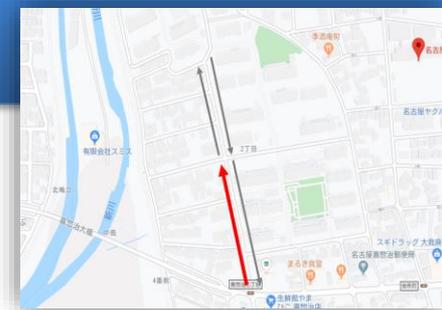




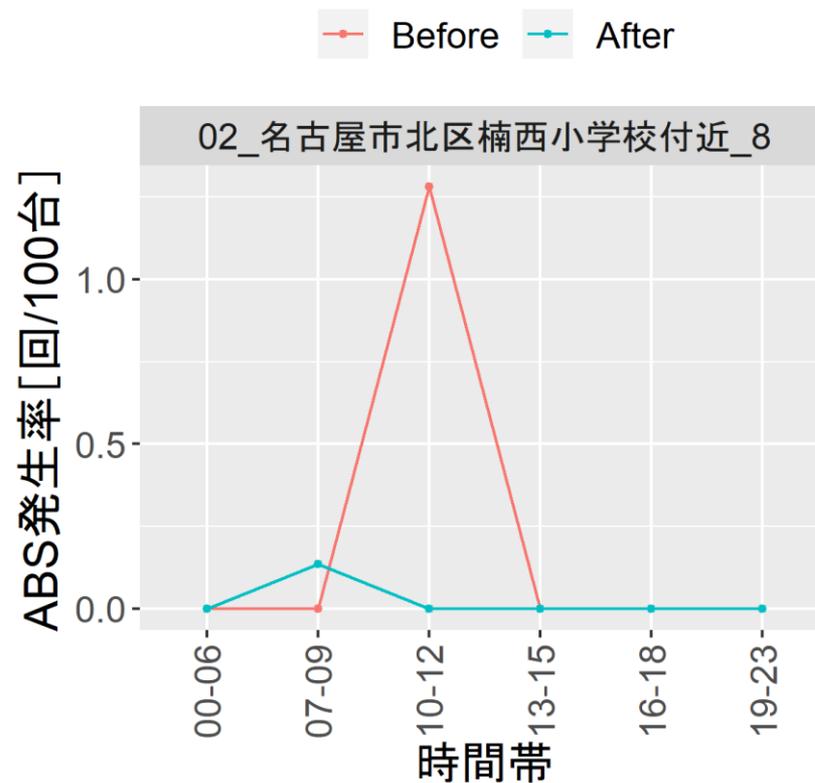
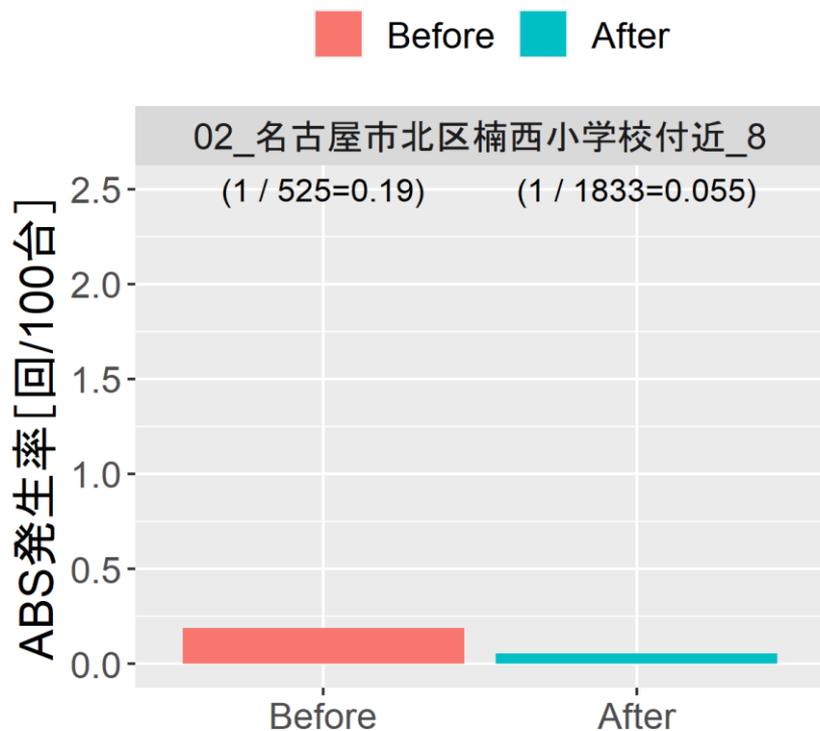
抽出箇所2(南向き)



変化は偶然の可能性はある。



抽出箇所4(北向き)



変化は偶然の可能性がある。

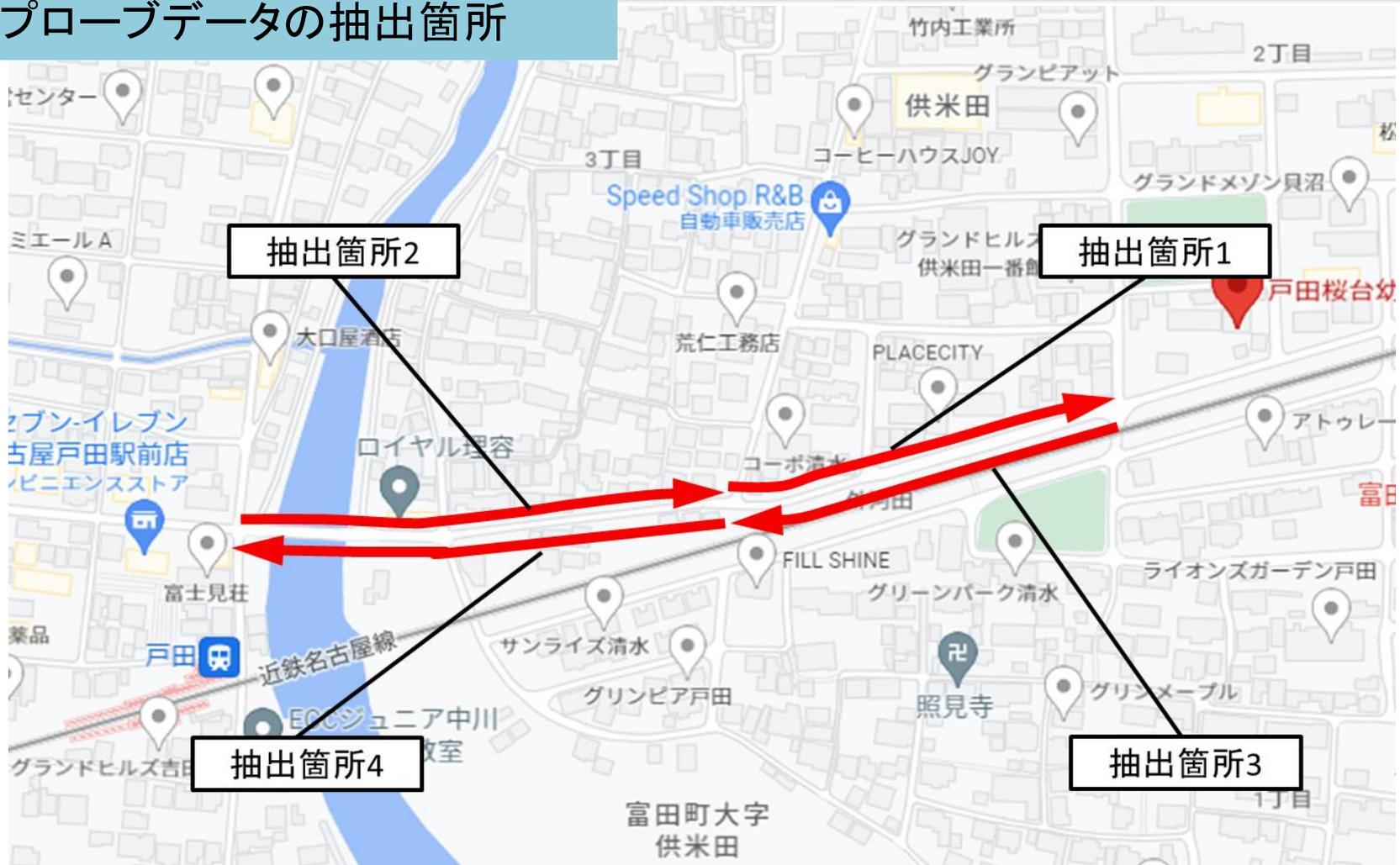
(1) 西尾市桜町中新田の市道

(2) 名古屋市北区楠西小学校含ゾーン30内市道

(3) 名古屋市中川区戸田桜台幼稚園付近の市道

(3) 名古屋市中川区 戸田桜台幼稚園付近 市道

プローブデータの抽出箇所



【選定理由】: ABS発生件数が多数(名古屋市中川区区内最多)

【対象道路】: 市道

【周辺施設】: 戸田桜台幼稚園、近鉄名古屋線(鉄道)

(3) 名古屋市中川区 戸田桜台幼稚園付近 市道

対策内容

番号	対策機関	対策内容	可否	理由・代案等	実施時期
1	警	停止線の前だし	×	東西の道路の幅員が合っていないので見送り	
2	市	ハンプ(イメージ型)の設置	○		令和2年11月実施
3	市	白線の明確化(歩行者動線等の明確化)	○		令和2年11月実施
4	市	白線(区画線)のワイド化(拡幅)	○		令和2年11月実施
5	警	速度規制(30km/h)の設置	×	物理的デバイス等の設置ができないので困難	
6	市	公園付近の横断歩道に「飛び出し注意」等の注意看板を設置	×	標識(407の3)があるため、看板によって視認性が悪くなる	
7	市	交差点の改良	×	用地買収による拡幅ができないため、交差点改良は困難	
8	市	ミラー除去	×	地元との調整が必要なため、撤去困難	
9	市	エスコートマークの設置	×	イメージハンプ設置で役割を補えるので未実施	

(3) 名古屋市中川区 戸田桜台幼稚園付近 市道

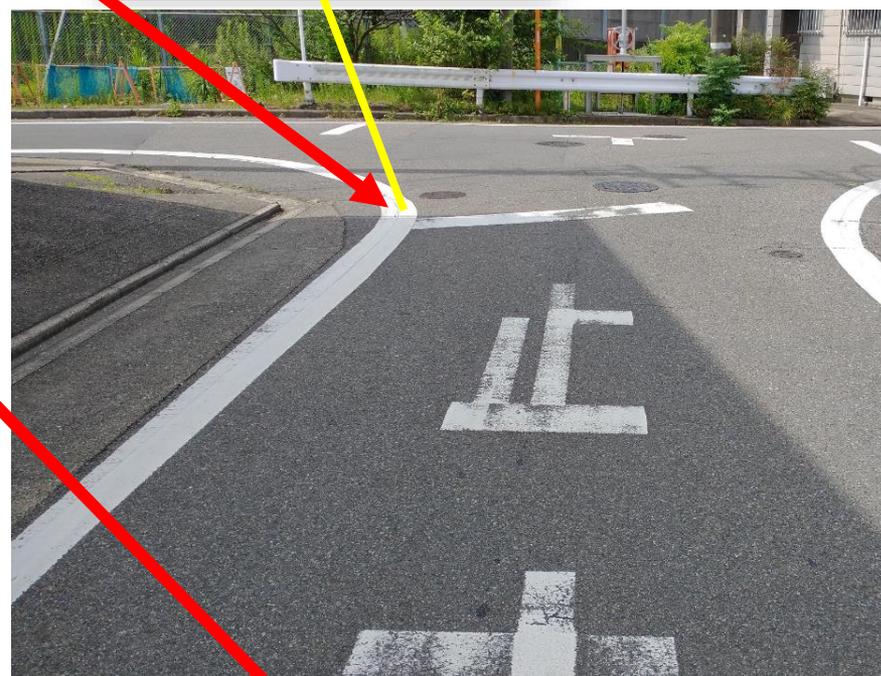
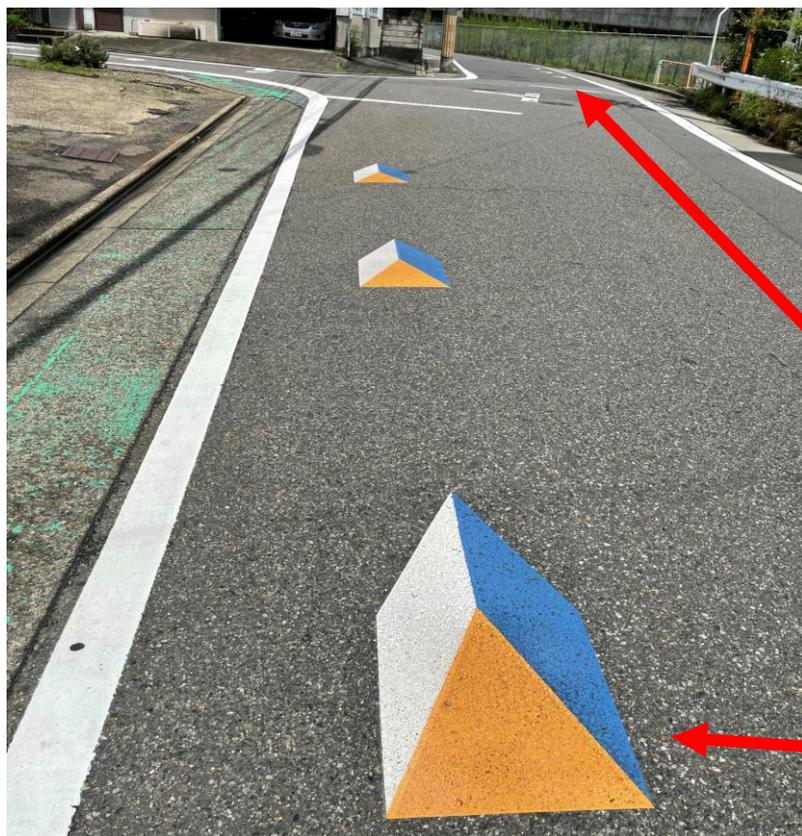
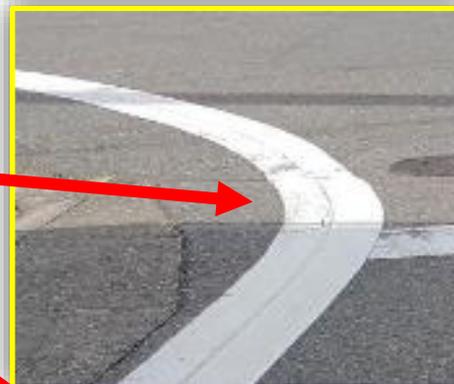
対策実施状況



対策実施状況

白線(区画線)のワイド化(拡幅)

白線の明確化(歩行者動線等の明確化)

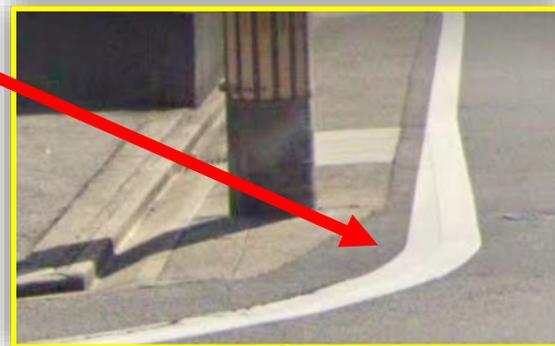


イメージハンプの設置

対策前

対策後

白線(区画線)のワイド化(拡幅)、
明確化



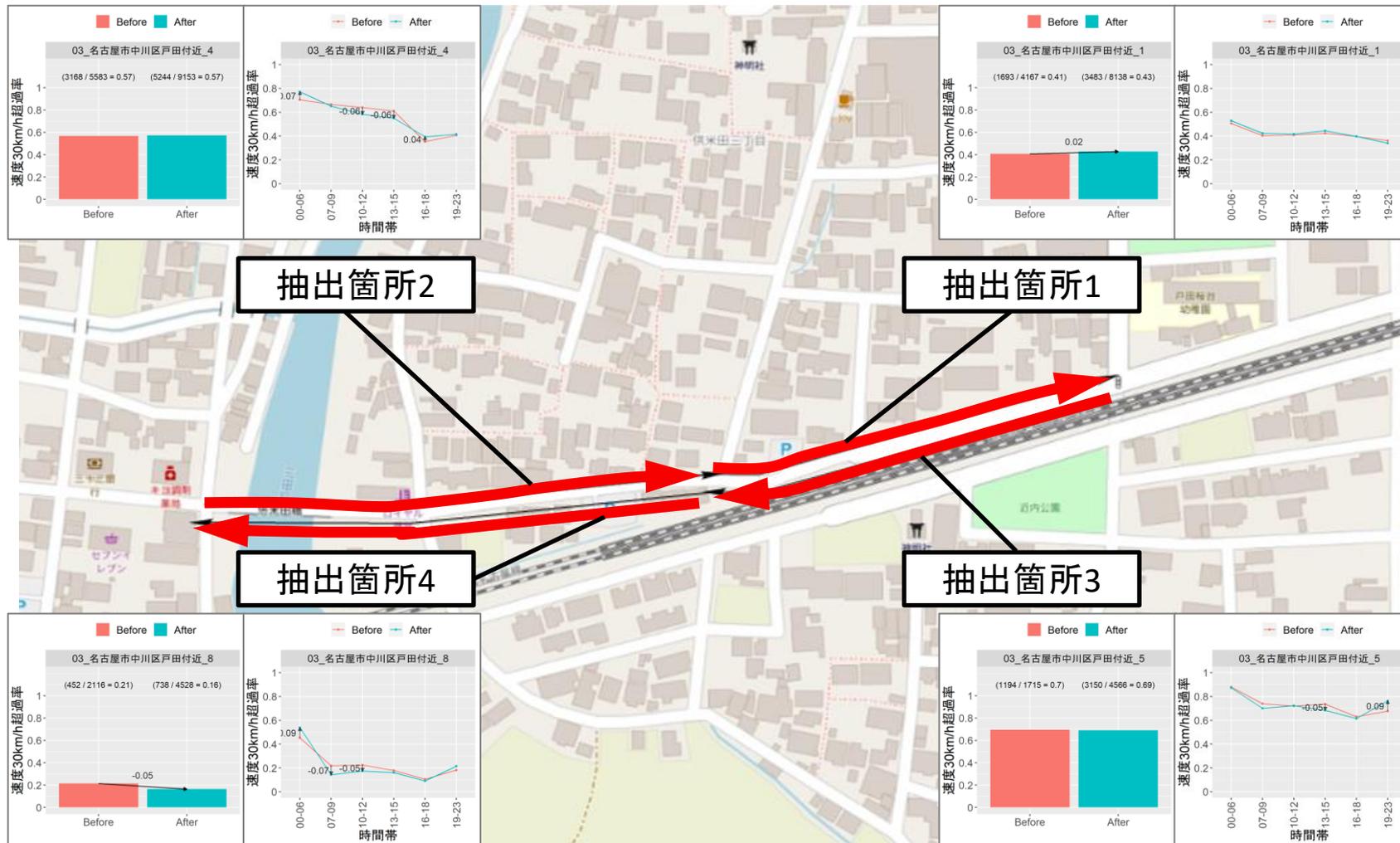
イメージハンプの設置

速度 30km/h 超過率

○対策前後の比較

(対策前): 平成30年1月~12月(12か月間)

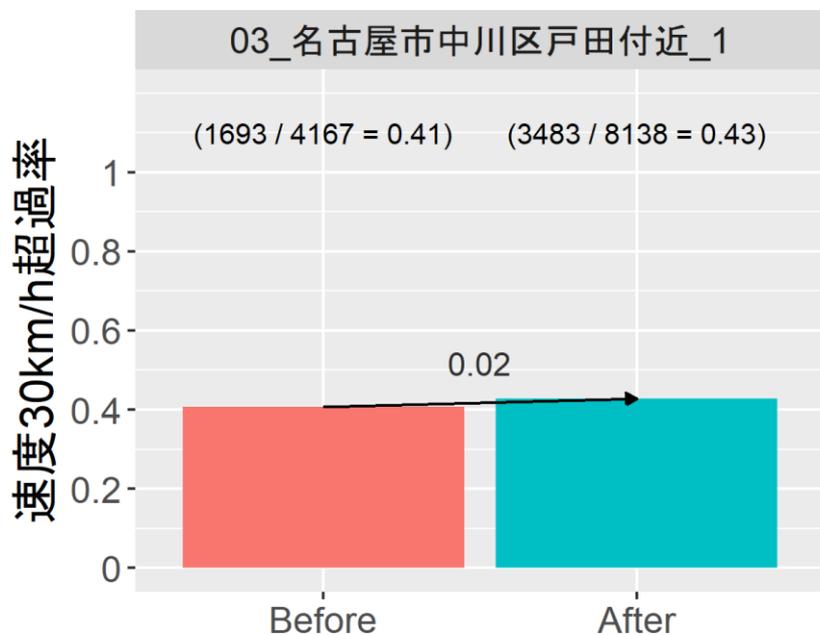
(対策後): 令和3年3月~11月(9か月間)



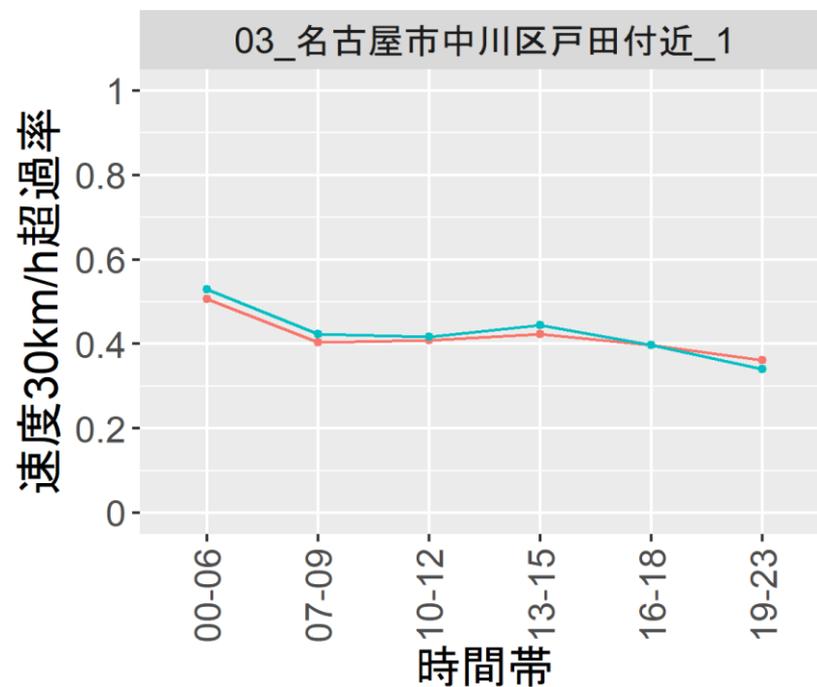


抽出箇所1(東向き)

Before After



Before After

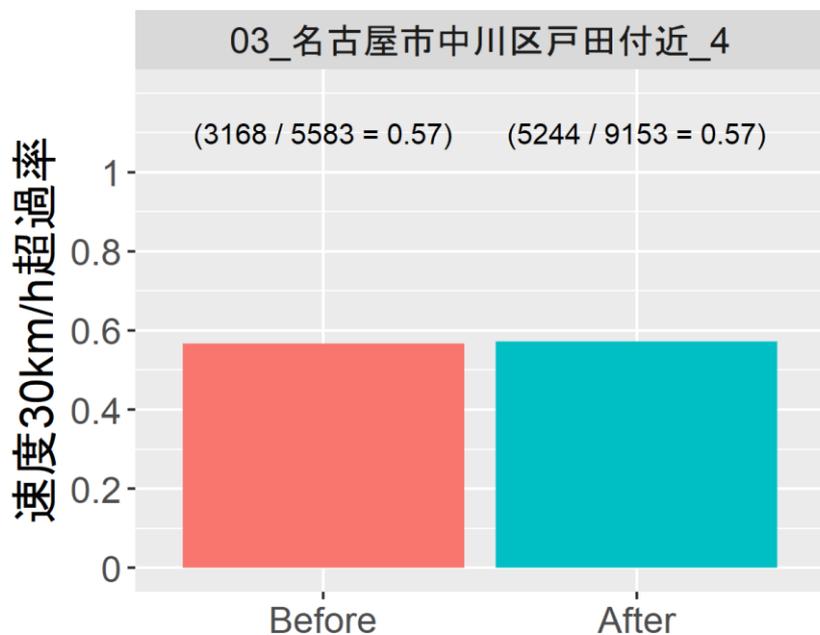


速度30km/h超過率が2%増加。

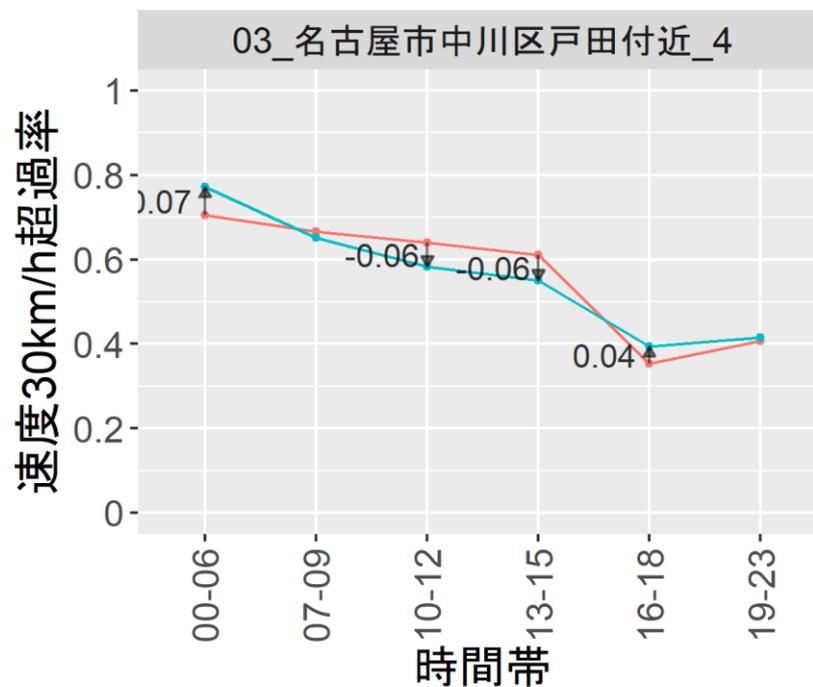


抽出箇所2(東向き)

Before After



Before After

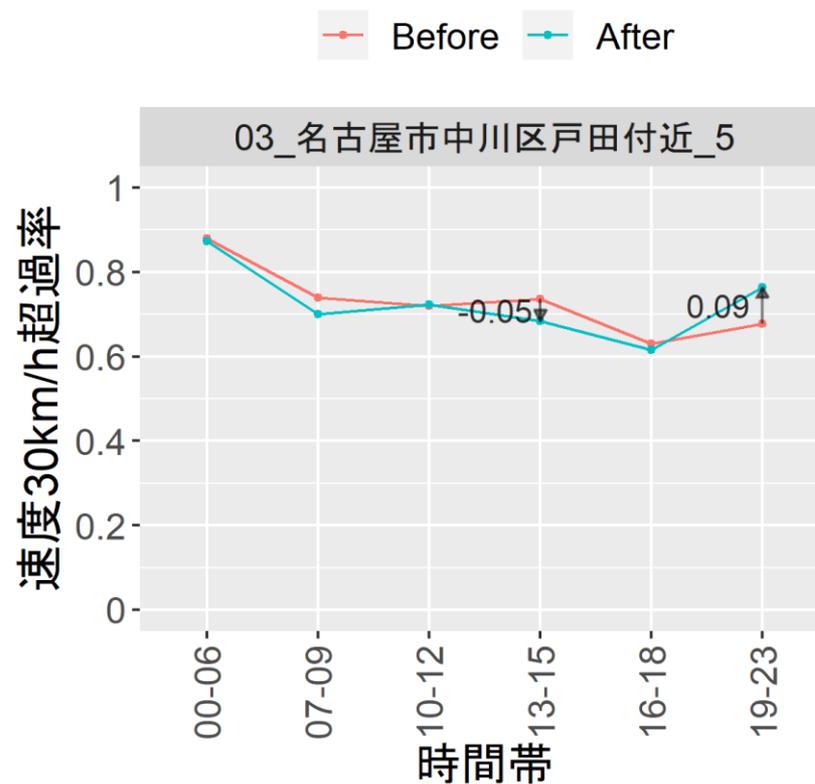
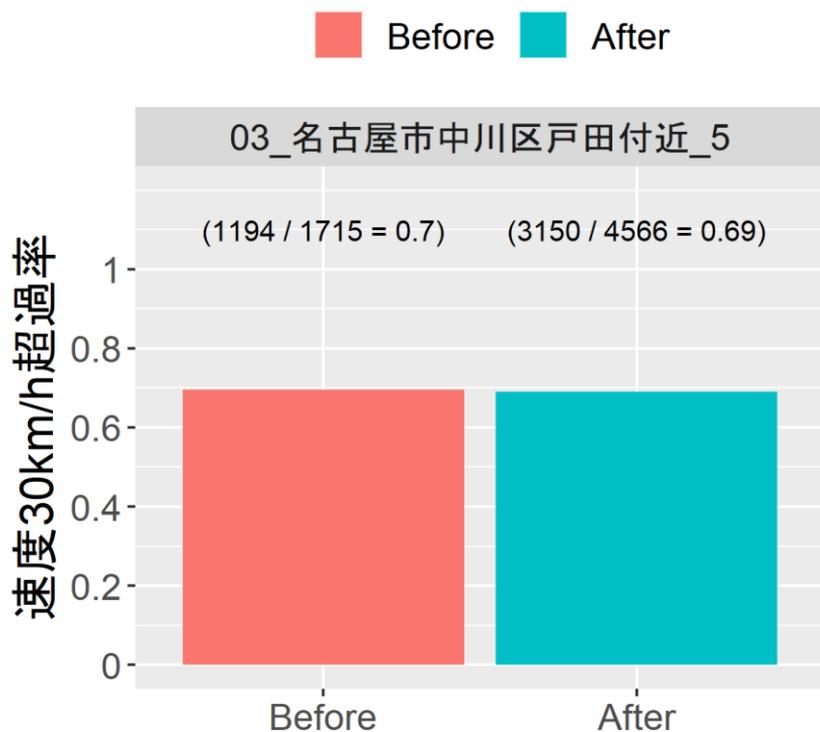


ほぼ変わらない。

(3) 名古屋市中川区 戸田桜台幼稚園付近 市道



抽出箇所3(西向き)

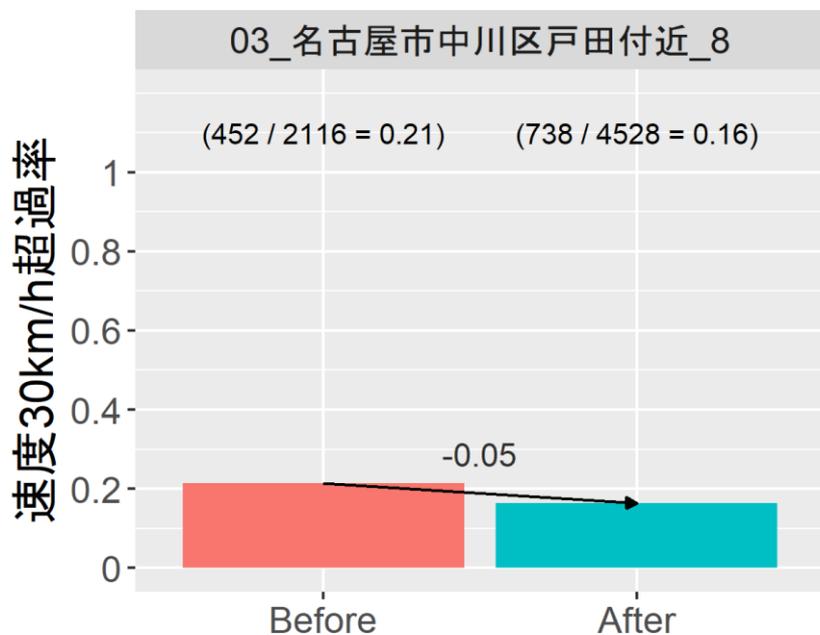


ほぼ変わらない。

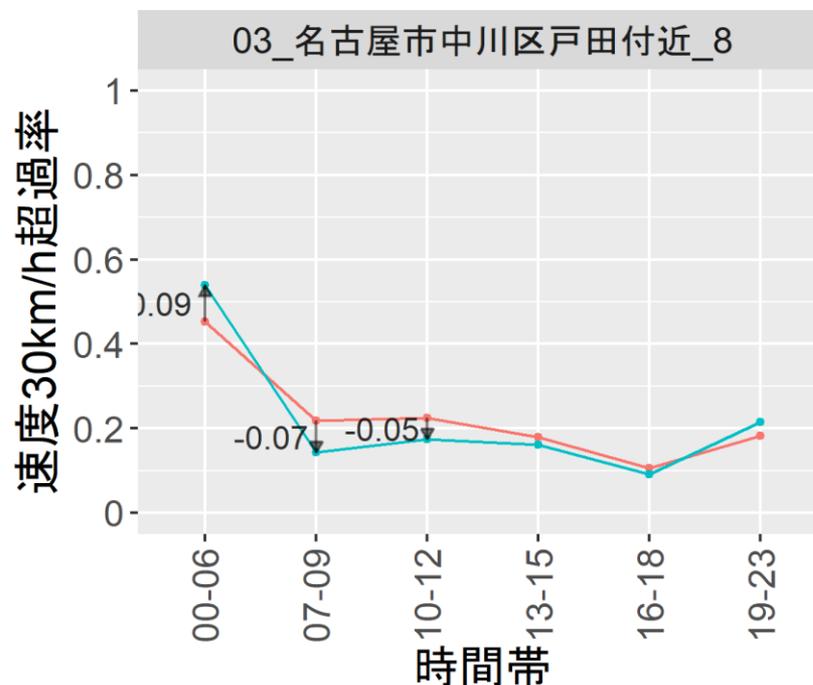


抽出箇所4(西向き)

Before After



Before After



速度30km/h超過率が5%減少。

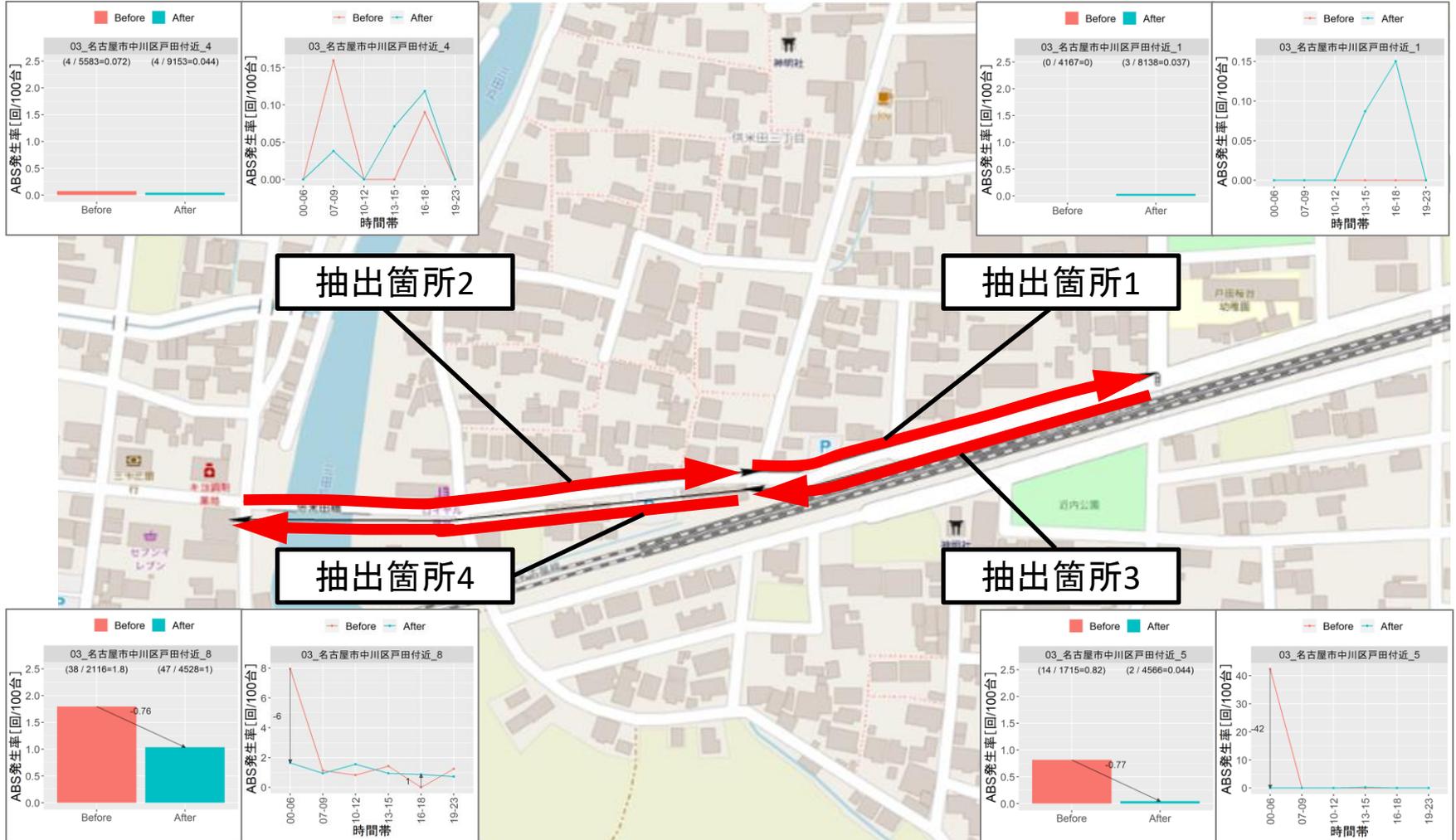
(3) 名古屋市中川区 戸田桜台幼稚園付近 市道

ABS発生率 (回/100台)

○対策前後の比較

(対策前): 平成30年1月~12月(12か月間)

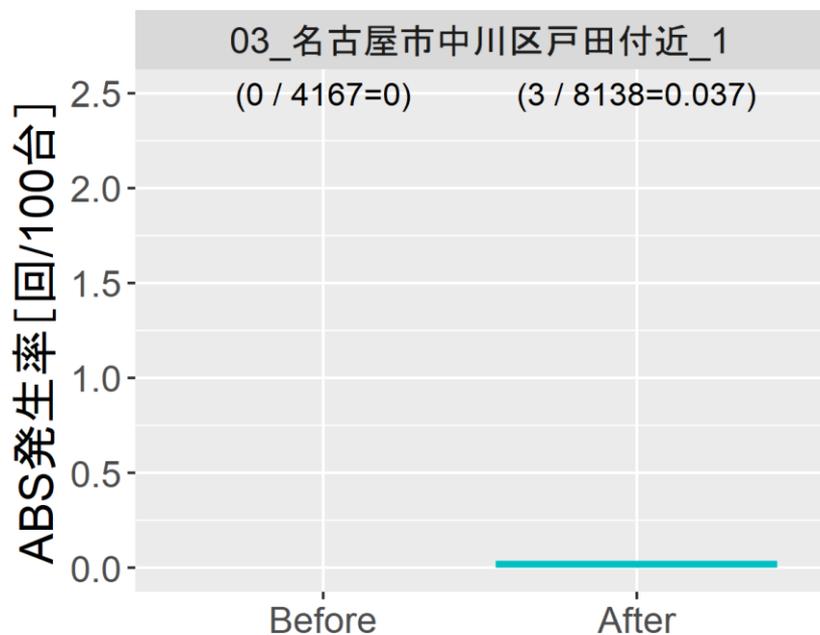
(対策後): 令和3年3月~11月(9か月間)



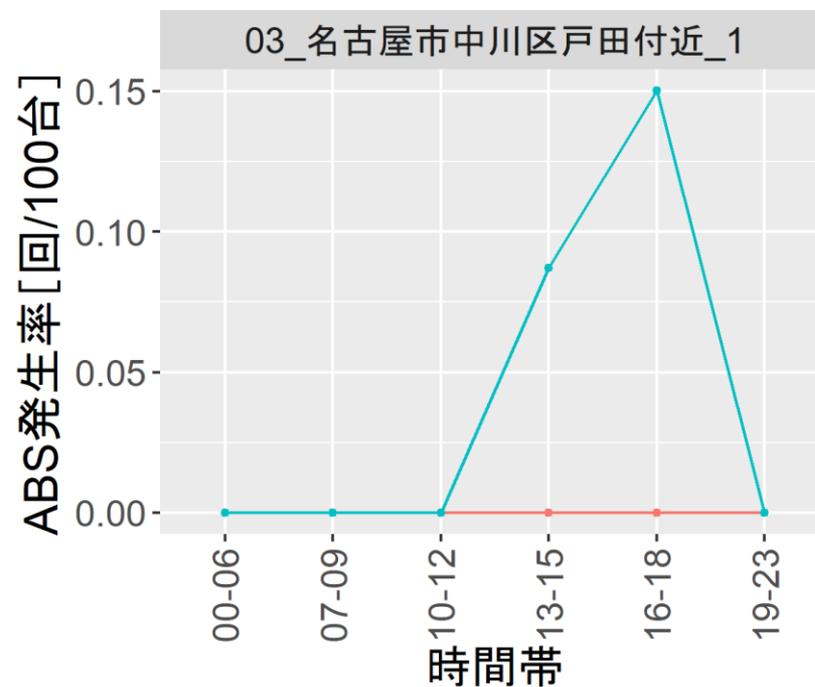


抽出箇所1(東向き)

Before After



Before After

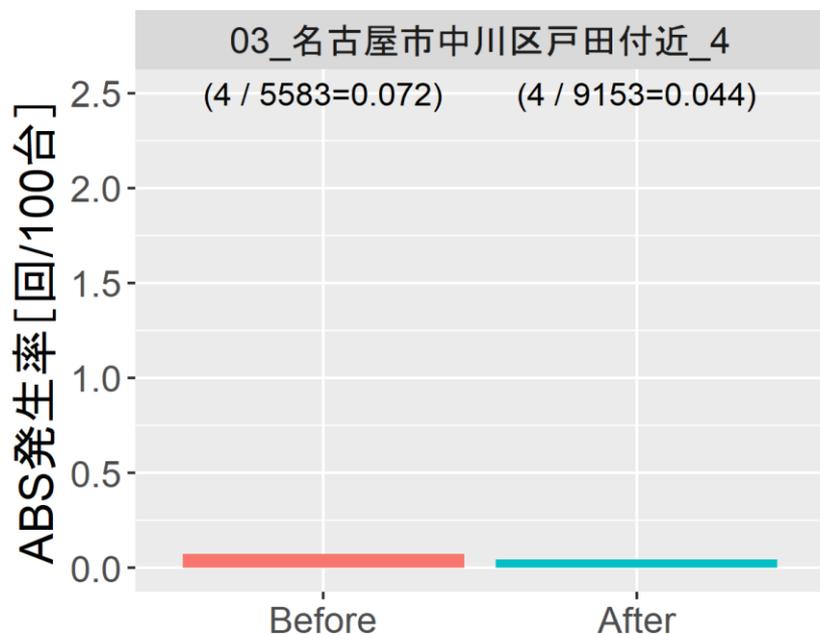


変化は偶然の可能性はある。

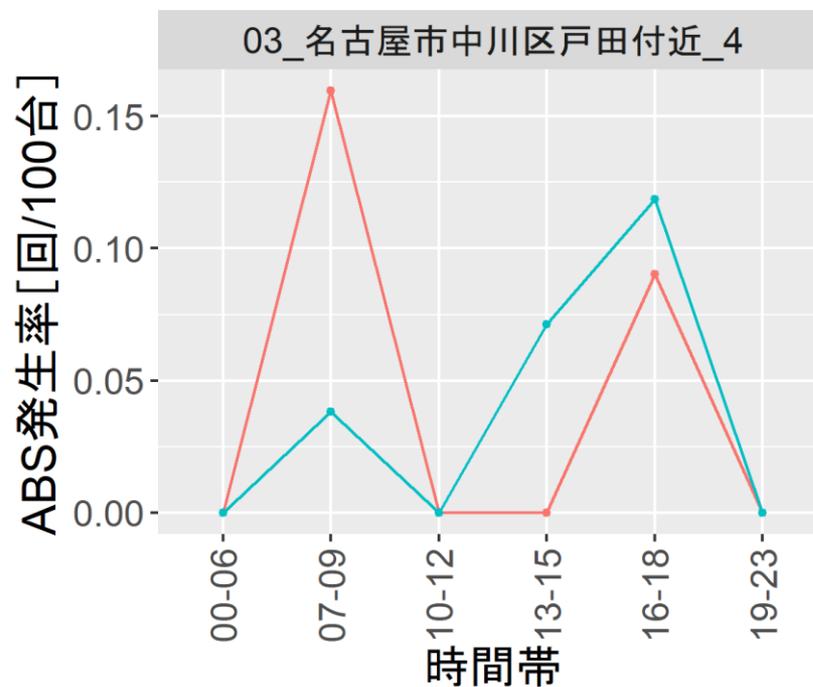


抽出箇所2(東向き)

Before After



Before After

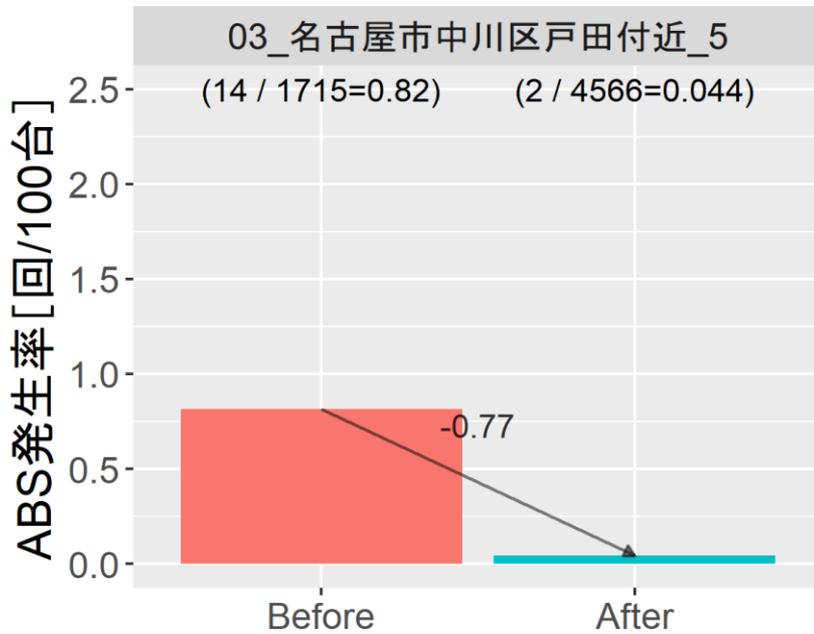


変化は偶然の可能性はある。

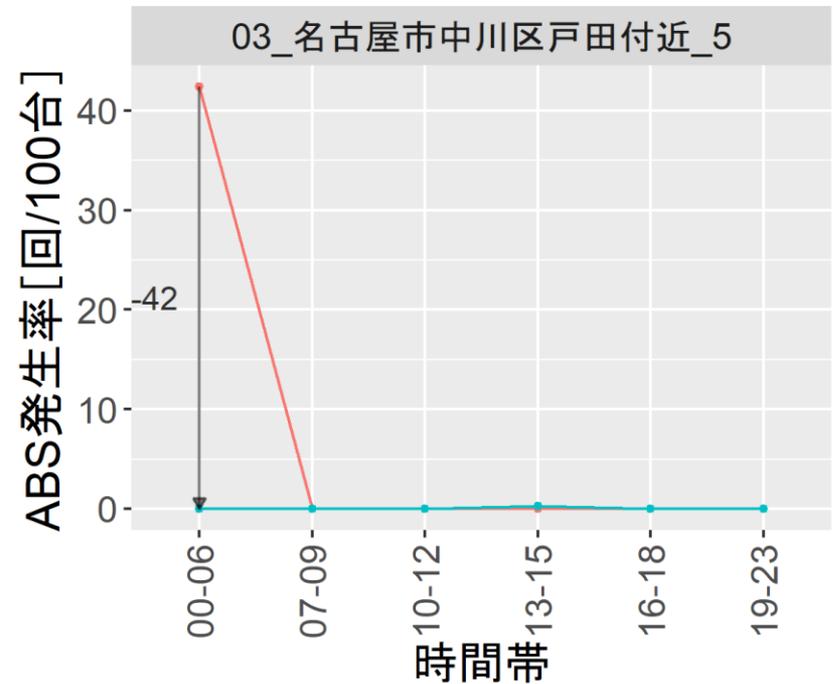


抽出箇所3(西向き)

Before After



Before After

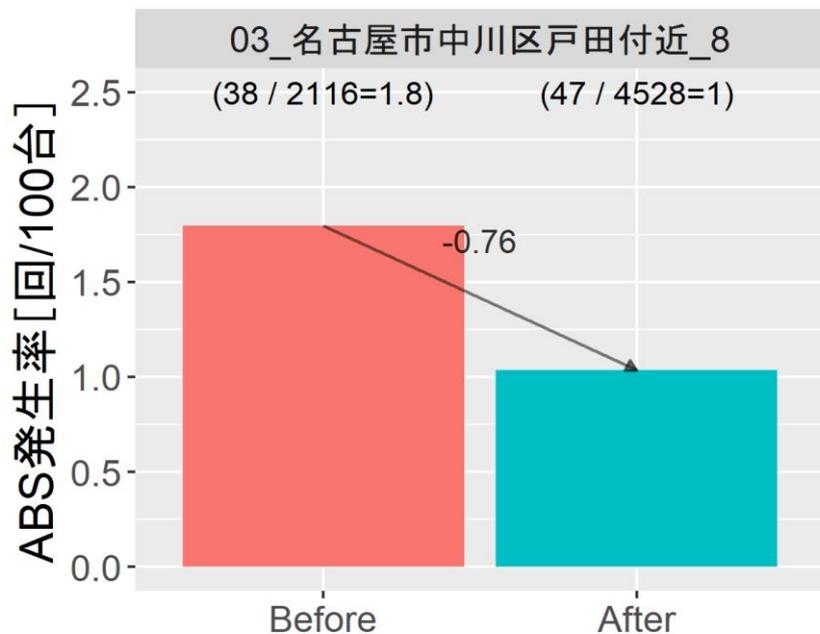


ABS発生率は0.77回/100台の減少。時間帯別では0時～6時で42回/100台の減少。

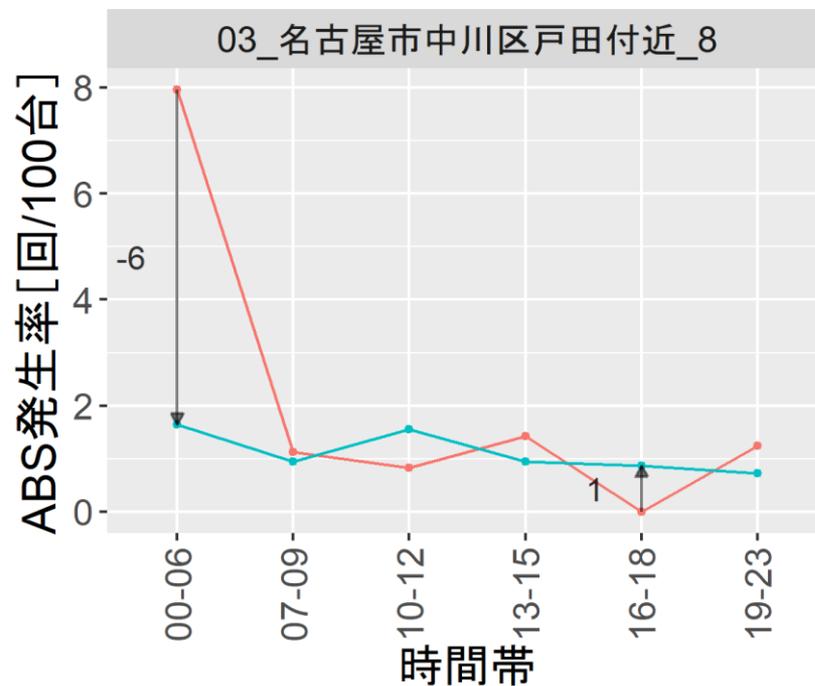


抽出箇所4(西向き)

Before After



Before After



ABS発生率は0.76回/100台の減少。時間帯別では0時～6時で6回/100台の減少。

(4) 効果検証結果のまとめ

地名	検証結果 速度超過率 (※対策前、後で比較した増減結果)
(1) 西尾市桜町中新田の市道 (東向き)	抽出箇所1 ▲2%(速度40km/h超過率) 抽出箇所2 ▲7%(速度40km/h超過率)
(2) 西尾市桜町中新田の市道 (西向き)	抽出箇所3 ▲6%(速度40km/h超過率) 抽出箇所4 ほぼ変わらない(速度40km/h超過率)
(3) 名古屋市北区楠西小学校 含ゾーン30内市道 (南向き)	抽出箇所1 ▲2%(速度30km/h超過率) 抽出箇所2 ほぼ変わらない(速度30km/h超過率)
(4) 名古屋市北区楠西小学校 含ゾーン30内市道 (北向き)	抽出箇所3 +16%(速度30km/h超過率) 抽出箇所4 +5%(速度30km/h超過率)
(5) 名古屋市中川区戸田桜台 幼稚園付近の市道 (東向き)	抽出箇所1 +2%(速度30km/h超過率) 抽出箇所2 ほぼ変わらない(速度30km/h超過率)
(6) 名古屋市中川区戸田桜台 幼稚園付近の市道 (西向き)	抽出箇所3 ほぼ変わらない(速度30km/h超過率) 抽出箇所4 ▲5%(速度30km/h超過率)

※統計的に有意差があった場合は赤字、有意差がない場合は黒字

(4) 効果検証結果のまとめ

地名	検証結果 ABS発生率・発生回数 (※対策前、後で比較した増減結果)		
	抽出箇所	全体	時間帯別
(1) 西尾市桜町中新田の市道 (東向き)	抽出箇所1 抽出箇所2	対策後19回発生 0回	16時～18時: +1回/100台
(2) 西尾市桜町中新田の市道 (西向き)	抽出箇所3 抽出箇所4	0回 0回	
(3) 名古屋市北区楠西小学校含ゾーン30内市道 (南向き)	抽出箇所1 抽出箇所2	0回 対策後1回発生	
(4) 名古屋市北区楠西小学校含ゾーン30内市道 (北向き)	抽出箇所3 抽出箇所4	0回 対策前後1回発生	
(5) 名古屋市中川区戸田桜台幼稚園付近の市道 (東向き)	抽出箇所1 抽出箇所2	対策後3回発生 対策前後4回発生	
(6) 名古屋市中川区戸田桜台幼稚園付近の市道 (西向き)	抽出箇所3 抽出箇所4	▲0.77回/100台 ▲0.76回/100台	0時～6時: ▲42回/100台 0時～6時: ▲6回/100台、 16時～18時: +1回/100台

※統計的に有意差があった場合は赤字

(4) 効果検証結果のまとめ

- 速度超過率は、全体的に減少傾向となった。
- ABS発生率は、西尾市の抽出箇所1では、全体的にみれば統計的に有意差がなかったが、時間帯別で見ると有意差があった。
- ABS発生率は、名古屋市中川区の西向きの区間で統計的に有意差があり、減少傾向となった。

2 令和3年度の取組結果

【3年目】効果検証に向けた対策実施状況について
(春日井市) (ゾーン30等の高車速リンク情報とABS情報)

H30	分析
R3	対策
R4	効果検証

(1) 対策実施状況について

(2) 効果検証について(案)



(1) 対策実施状況について

(ア) 経緯

○平成30年度

東西に位置する尾張地方と三河地方において、人身事故件数が比較的多い自治体のうち豊橋市、岡崎市、春日井市の3市を選定

○令和元年度

上記3市のうち、現地調査により4箇所の道路交通対策を開始

○令和2年度

豊橋市と岡崎市について道路交通対策が完了し、プローブデータの分析・効果検証を実施

○令和3年度

春日井市について、道路交通対策が完了

○令和4年度

プローブデータを分析し、春日井市の効果検証を実施予定

(イ) 対策実施箇所

対象箇所	選定理由
春日井市 味美周辺市道	ゾーン30内の高車速

(ウ) 対策実施状況

春日井市 味美周辺市道(ゾーン30内)

プローブデータの抽出箇所

全体の交通量	～30km/hの交通量	31km/h～の交通量	ABS発生件数
995台	627台(約63.0%)	368台(約37.0%)	0件



全体の交通量	～30km/hの交通量	31km/h～の交通量	ABS発生件数
1561台	729台(約46.7%)	832台(約53.3%)	0件

【プローブデータ抽出期間】
2017年1月から同年12月まで

【選定理由】
味美学区ゾーン30内の
高車速

【対象道路】
市道

【周辺施設】
・味美小学校、知多中学校
・味美保育園、味美幼稚園

【備考】
通学路付近

春日井市 味美周辺市道(ゾーン30内)

対策内容

番号	対策機関	対策内容	可否	理由・代案	対策実施時期
①	市	中央線の完全抹消	○		令和3年9月実施済
②	市	外側線の設置(従道路側も含む)	○		令和3年9月実施済
③	市	外側線(路肩)の拡幅又は歩道整備	○	外側線の拡幅を実施。	令和3年9月実施済
④	市	通学路ならばグリーンベルト設置	×	対象の道路は通学路ではないため。	
⑤	市	イメージハンプの設置又はコミュニティ道路化	×	表示案のすべてを施工することは難しいため、イメージハンプは施工しないこととしたい。コミュニティ道路は調整が難しい。	
⑥	市	各交差点に交差点マーク及び停止指導線の設置	×	表示案のすべてを施工することは難しいため、停止指導線等の設置は難しい。	
⑦	市	警戒標識(208)の設置	×	物理的な支障になる恐れがあるため。	
⑧	市	交差点すみ切り部分に外側線及びポストコーンの設置	△	外側線のみ設置。	令和3年9月実施済
⑨	市	信号交差点前にドットマークの設置	△	停止線強調のため設置を検討したが、信号があるため不要と判断し、区画線を引いた。	令和3年9月実施済

対策内容

番号	対策機関	対策内容	可否	理由・代案	対策実施時期
⑩	市	交差点内のカラー舗装	×	表示案のすべてを施工することは難しいため、交差点内のカラー舗装は難しい。	
⑪	警	信号機にルーバー設置	×		
⑫	警	ナイトポリスの設置	○		平成31年3月実施済
⑬	警	速度取り締まり	○		令和元年7月実施済

対策実施状況



①(市)中央線の完全抹消(○)

③(市)外側線(路肩)の拡幅又は歩道整備(○)

④(市)通学路上のグリーンベルト設置(×)

⑤(市)イメージハンプの設置又はコミュニティ道路化(×)

⑥(市)各交差点に交差点マーク及び停止指導線の設置(×)

⑫(警)ナイトポリスの設置(○)

⑨(市)信号交差点前にドットマークの設置(△)

⑪(警)信号機にルーバー設置(×)

⑬(警)速度取り締まり(○)

⑧(市)交差点すみ切り部分に外側線及びポストコーンの設置(△)

⑩(市)交差点内のカラー舗装(×)

⑦(市)警戒標識(208)の設置(×)

②(市)外側線の設置(従道路側も含む)(○)

対策前

対策後

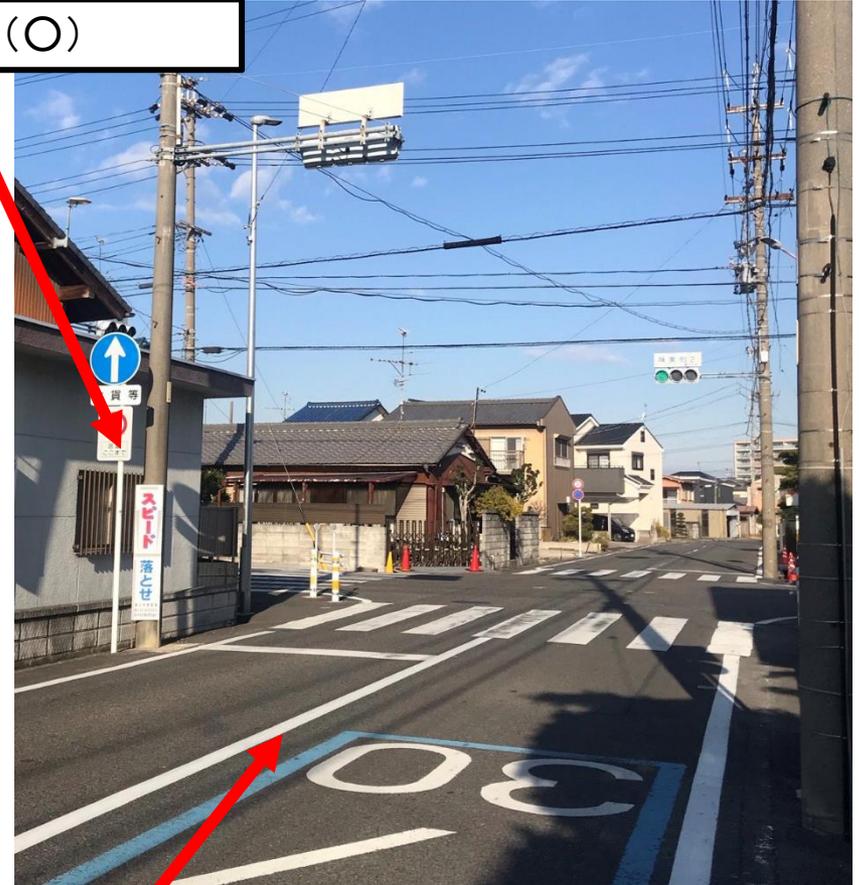
⑫(警)ナイトポリスの設置(○)



対策前

対策後

⑫(警)ナイトポリスの設置(○)



⑨(市)信号交差点前にドットマークの設置(△)

対策前

対策後



①(市)中央線の完全抹消(○)



③(市)外側線(路肩)の拡幅又は歩道整備(○)

対策前

対策後

⑧(市)交差点すみ切り部分に外側線及びポストコーンの設置(△)



⑨(市)信号交差点前にドットマークの設置(△)

対策前

対策後

②(市)外側線の設置(従道路側も含む)(○)



(2) 効果検証について(案)

比較方法: 「対策実施期間前後」で効果検証を行う予定

	1月	2月	3月	4月	5月	6月	7月	8月	9月	10月	11月	12月
平成30年												比較期間
令和元年			対策	比較期間				対策				
令和2年										比較期間		
令和3年										対策		
令和4年												

3 令和4年度の取組内容

【1年目】分析・対策箇所決定について(春日井市)

R4 分析
R5 対策
R6 効果検証

(1) 今年度の取組

(2) 今後のスケジュール



(1) 今年度の取組

【今年度の分析テーマ】

トヨタ自動車株式会社の**プローブデータ**（リンク情報の通過量と速度分布とABSの情報）及び豊橋技術科学大学の**モービルアイのデータ**（歩行者衝突警報）を掛け合わせて活用した自治体連携型交通安全マネジメント

今年度からの新たな取組

トヨタ自動車株式会社
プローブデータ
(リンク情報の通過量と速度
分布とABSの情報)



モービルアイのデータ
(歩行者衝突警報)

対象自治体：春日井市

令和2年12月 春日井市役所公用車30台に「モービルアイ」を設置

愛知県が行う産学行政連携の研究開発プロジェクト「知の拠点あいち重点研究プロジェクトIII期」（令和3年度で終了）の研究テーマの1つであり、豊橋技術科学大学の松尾幸二郎准教授が研究リーダーを務めた「先進プローブデータ活用型交通安全管理システムの開発」の一環で設置。

モービルアイ

後付け可能な衝突防止警報補助装置

車両前方の情報や各種警報の発生位置などを含む先進的な車両プローブデータをリアルタイムで収集可能



(1) 今年度の取組

プローブ情報活用WG
の活動は、3年サイクル
で構成される



【3年目】効果検証	分析方法
春日井市 味美周辺市道	トヨタ自動車(株)のプローブデータ(高車速リンク情報とABS情報)



【1年目】分析・対策箇所決定	新たな分析方法
春日井市内全体	トヨタ自動車(株)のプローブデータ×モービルアイのデータ

(1) 今年度の取組

【内容】

リンク情報の通過量や、車速が速い車両の割合や、通過量に対するABS作動頻度、歩行者衝突警報の作動頻度に基づき、事故発生危険性が高いと予測される箇所を抽出する。

【抽出するプローブデータの仕様】

① プローブデータの種類

ア 対象道路（方向別）の年月日時間帯別 速度毎の通過台数

（0km/h～10km/h、11km/h～20km/h、

…、91km/h～100km/h、101km/h以上までの10km/h毎にわけて作成）

イ 対象道路（方向別）の年月日時間帯別 ABS発生件数

（継続時間を1秒未満，2秒未満，3秒未満，4秒未満，4秒以上にわけて作成）

② プローブデータの抽出対象期間

1 2ヶ月間（令和3年8月から令和4年7月まで）

③ プローブデータの対象となる自治体及び道路

春日井市内の国道、県道、市道

【活用するモバイルアイのデータ】

・歩行者衝突警報（昼間のみ）

歩行者や自転車を検知し、衝突する危険性があると判断した場合、警報音とアイコン表示で危険を知らせる機能。

2. 今後のスケジュール（案）

