

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、県建設部道路維持課・産業労働部産業振興課

(※平成29年度より加入)

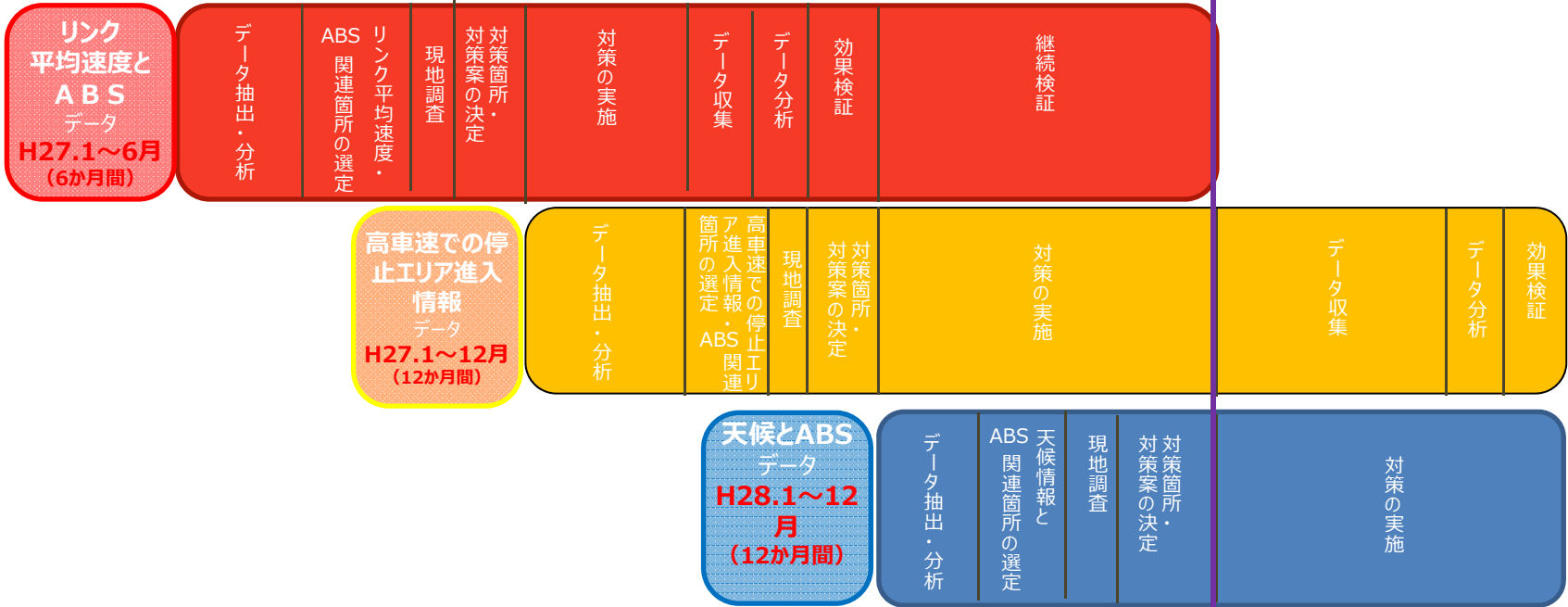
3. 検討事項

- (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. 計画

プローブ情報活用WGのスケジュール

年	平成25年度～平成26年度												平成27年度												平成28年度												平成29年度												平成30年度																																																																																																																							
月	4	5	6	7	8	9	10	11	12	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	1	2	3																																																																																																																								
WG開催													①												②													③												④																																																																																																																						
WGの主な検討事項	設置(平成25年7月) 平成25年1～5月のABSデータの活用を決定												平成26年1～12月のABSデータでの活用を決定												新たなプローブデータの活用を検討												リンク平均速度とABSデータの活用を決定												現地調査箇所・方法の決定												効果検証・対策案等の決定												新たなプローブデータの活用を検討												高車速での停止エリア進入情報の活用を決定												現地調査箇所・方法の決定												効果検証・対策案等の決定												新たなプローブデータの活用を検討												天候情報の活用を検討												現地調査箇所・方法の検討												効果検証・対策案等の検討											



平成28年度の取組内容 その1 (リンク平均速度とABS)

1. 対策の経緯

- リンク平均速度※が速く、ABS件数が半年で5件以上発生している地点を抽出
活用データ：平成27年1～6月（6か月分）
- 「事故の発生が予測される箇所（5箇所）」を抽出し、現地調査後、対策を実施。
※ リンク平均速度：一定の道路区間(リンク)を通過する車両から収集、計算したリンク毎の車速平均値

【対象】・道路種別：愛知県管轄道路
・選定条件：①平均車速が速い地点(40km/h以上)
②ABS作動件数が半年で5件以上の地点

2. 対策実施箇所

	路線名	地名	ABS件数 H27.1～6		規制速度	リンク平均速度		ABS作動時 平均速度	
(1)	(国) 259号	田原市宇津江町	5	9	50km/h	52km/h	47km/h	41km/h	76km/h
(2)	(国) 301号	豊田市森町	6		60km/h	46km/h		33km/h	
(3)	(主) 半田南知多線	半田市川崎町	23		50km/h	58km/h		44km/h	
(4)	(主) 岡崎刈谷線	岡崎市渡町	21		50km/h	57km/h		32km/h	
(5)	(主) 瀬戸大府東海線	豊明市阿野町	7		50km/h	40km/h		50km/h	

(1)(国)259号については、豊橋・伊良湖方面ともABSが多発し、平均車速が速い区間であるため同一箇所として整理

3. 対策実施状況

(1) - 1 (国) 国道259号 (田原市宇津江町) 伊良湖方面 対策時期 (平成28年7月28日)

対策前



対策後



外側線、減速マーク(山型)、「この先カーブ」引き直し
ドットマーク路面標示設置

(1) - 2 (国) 国道259号 (田原市宇津江町)

豊橋方面 対策時期 (平成28年8月19日)

対策前



対策後



外側線引き直し
ドットマーク路面標示設置

(2) (国) 国道301号 (豊田市森町1丁目)

対策時期 (平成28年9月26日)

対策前



対策後



区画線(外側線)引き直し
ドットマーク路面標示設置
「速度注意」路面標示設置

Y形道路交差ありの警戒標識設置



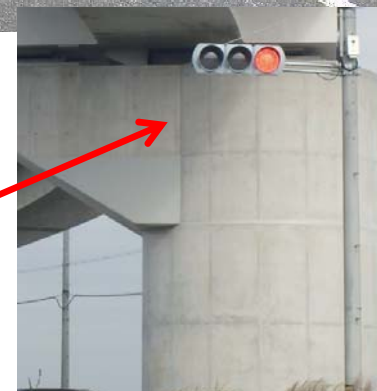
(3) (主) 半田南知多線 (半田市川崎町)

対策時期 (路面標示 : 平成28年6月10日、信号規制 : 10月8日)

対策前



対策後



ドットマーク路面標示設置
「速度落とせ」の路面標示設置

信号のLED化

(4) (主) 岡崎刈谷線 (岡崎市渡町)

対策時期 (平成28年9月10日)

対策前



対策後



ドットマーク路面標示設置
「速度落とせ」の路面標示設置

十形道路交差ありの警戒標識設置



(5) - 1 (主) 瀬戸大府東海線 (豊明市阿野町)

上り坂 対策時期 (平成28年9月30日)

対策前



対策後



「速度落とせ」、区画線引き直し

「追突注意」標識設置



追突注意

(5) - 2 (主) 瀬戸大府東海線 (豊明市阿野町)

下り坂 対策時期 (平成28年9月30日)

対策前

対策後



ドットマーク路面標示設置

「追突注意」路面標示

4. 対策の効果検証の結果

- 取得可能なデータ※¹をもとに、分析・検証※²したところ、ABS発生率は横ばいではあるが、リンク平均速度は総じて減少しており、対策を実施することにより車速が減少し、事故の未然防止や事故時の被害軽減につながることを期待できる。

※¹ H28年対策実施した箇所の前年同月、対策前後3か月間。

※² 分析・検証は、急ブレーキと関連があると考えられるデータ（発生時間0秒及び速度差0km/hを除いたデータ）を使用。

- 今回の検証はABS多発箇所を選定していないためABSの発生は限定的であるが、ABS発生→解除の継続時間、速度差としては減少傾向にあることが分かる。

上記の結果を踏まえ



(リンク平均速度(車速))

車速が下がることで、ABSの大きさ（継続時間、速度差等）の縮小が期待できる。

平成28年度に実施した検証では、対策完了後からの検証期間が3ヶ月間と短かったため、今年度は対策前後1年間のリンク平均速度、ABS発生状況（発生率、速度差、継続時間）等のデータを検証し、対策効果について深掘りしていく。

平成28年度 of 取組内容 その2 (高車速での停止エリア進入情報※とABS)

1. 対策の経緯

- 「危険な運転によりABSが発生し、事故の発生が予測される箇所（7箇所）」を抽出し、現地調査後、対策内容を決定。平成29年度中に対策を実施する。

※ 高車速での停止エリア進入情報：規制の停止位置付近のエリアに一定以上の高い車速で進入したと判断されるデータ

【取得期間】平成27年1月～12月（1年分）

【対象】・道路種別：愛知県内道路(高速道路、名古屋市内道路を除く)

・選定条件：①高車速での停止エリア進入が1年で10件以上の地点

②ABS発生件数が1年で3件以上の地点

・除外要件：①整備の難しい地点(踏切など)

②意図的な一時停止無視が多いと考えられる地点(右側の見通しがよい地点等)

2. 対策実施箇所

	路線名	地名	ABS件数(方角別) H27.1～12		高車速での 停止エリア進入情報
①	(幹)国道1号 (側)豊橋市道	豊橋市二川町東向山	西1件	北2件	51件
②	(幹)岡崎市道 (側)岡崎市道	岡崎市高隆寺町(中央総合公園)	西7件	北7件	628件
③	(幹)岡崎市道 (側)岡崎市道	岡崎市高隆寺町(中央総合公園西)	東3件	西1件	350件
④	(幹)県道483号 (側)岡崎市道	岡崎市中田町(羽根ガード東交差点北)	北3件	東2件	155件
⑤	(幹)県道26号 (側)岡崎市道	岡崎市大西町(光が丘交差点北)	北4件	東2件	626件
⑥	(幹)県道483号 (側)岡崎市道	岡崎市明大寺町長泉	南5件	南西1件	178件
⑦	(幹)豊田市道 (側)豊田市道	豊田市緑ヶ丘1交差点北	東3件	北2件	622件

平成29年度プローブWGの取組内容

1. 今年度の取組状況

第1回会議：7月12日（水）に開催

<第1回会議の内容>

- 平成29年度中に対策を実施する箇所について、対策実施時期の決定。
- プローブデータの新たな分析の可能性の検討を行い、今年度については天候データとABS発生データを組み合わせた分析を行う事を決定。



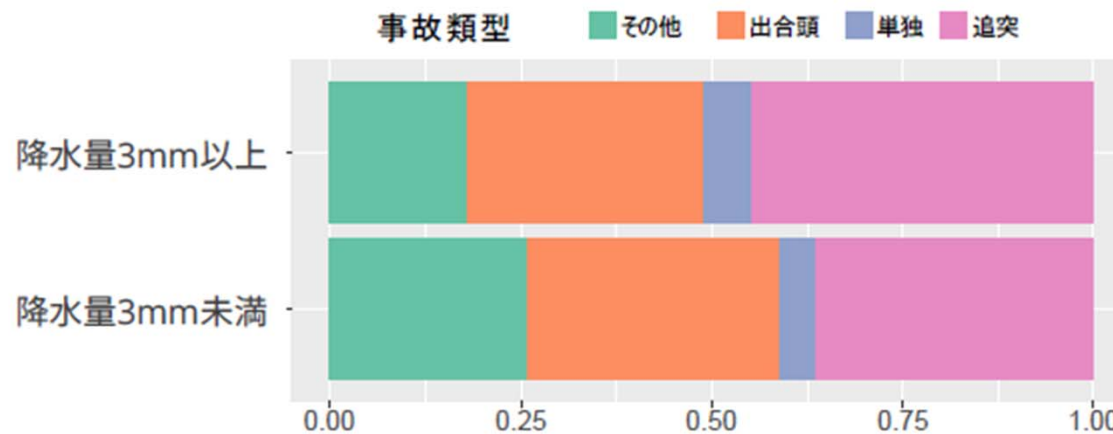
平成29年度プローブWGの取組内容

2. 今年度の分析について

雨天時の交通事故発生状況と事故の関連性を分析

【分析の例】

	時間数	事故件数	事故件数/時
降水量3mm以上	127	22	0.173
降水量3mm未満	8633	643	0.074
合計	8760	665	0.076



2013年中の豊橋市内の国道における交通事故

→降水量が多いと、事故類型のうち追突事故の発生率は増加する傾向がある。

平成29年度プローブWGの取組内容

2. 今年度の分析について

天候情報とABS

豊橋技術科学大学・松尾研究室との協働

- ①交通量に対してABS発生頻度が高い地点のプローブデータ
- ②気象庁が発表している天候（雨天時）データ

⇒①と②を組み合わせる事によって、雨天時においてABSの発生頻度が高い箇所を抽出し、今年度の対策箇所として検討していく。



平成29年度プローブWG スケジュールについて

	平成29年度
会議	<p>●9月13日 第10回PT</p> <p>▲7月12日 第1回WG</p> <p>▲10月(予定) 第2回WG</p> <p>▲12月(予定) 第3回WG</p> <p>▲2月(予定) 第4回WG</p> <p>●3月(予定) 第11回PT</p>
①高車速での 停止エリア進入 情報とABS	
②プローブデータの 新たな分析の 可能性	
③継続検証 (H28年度 対策箇所)	