

小牧市 市道新町三丁目2号線

【可搬型ハンプ・狭さくの効果検証】

令和8年1月

国土交通省 中部地方整備局 名古屋国道事務所

■対象地区

小牧市 市道新町三丁目2号線

■分析内容

可搬型ランプ・狭さくの効果検証
(令和7年2月下旬～4月下旬実証実験)

■データ分析期間

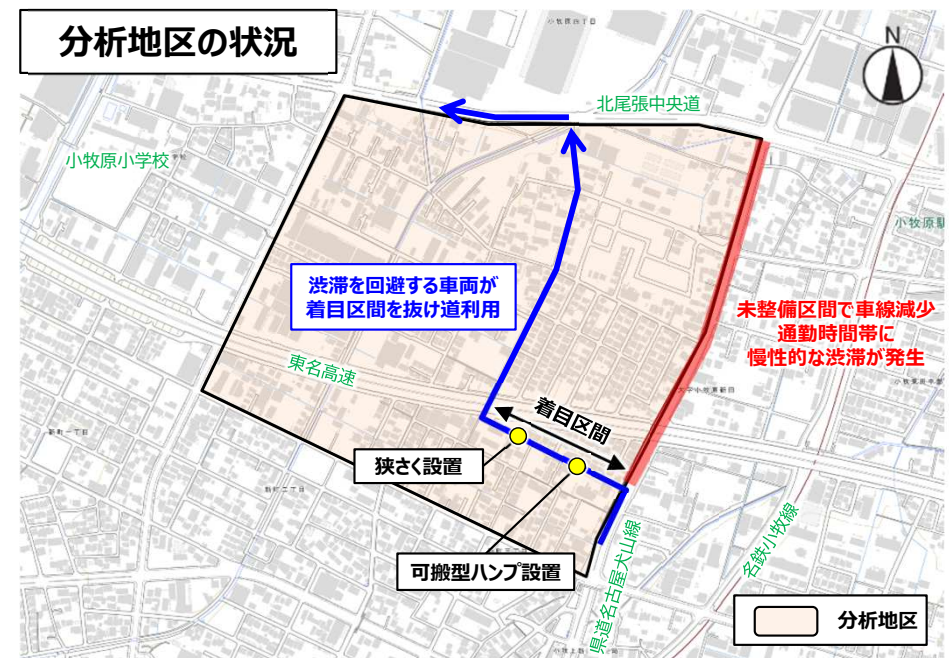
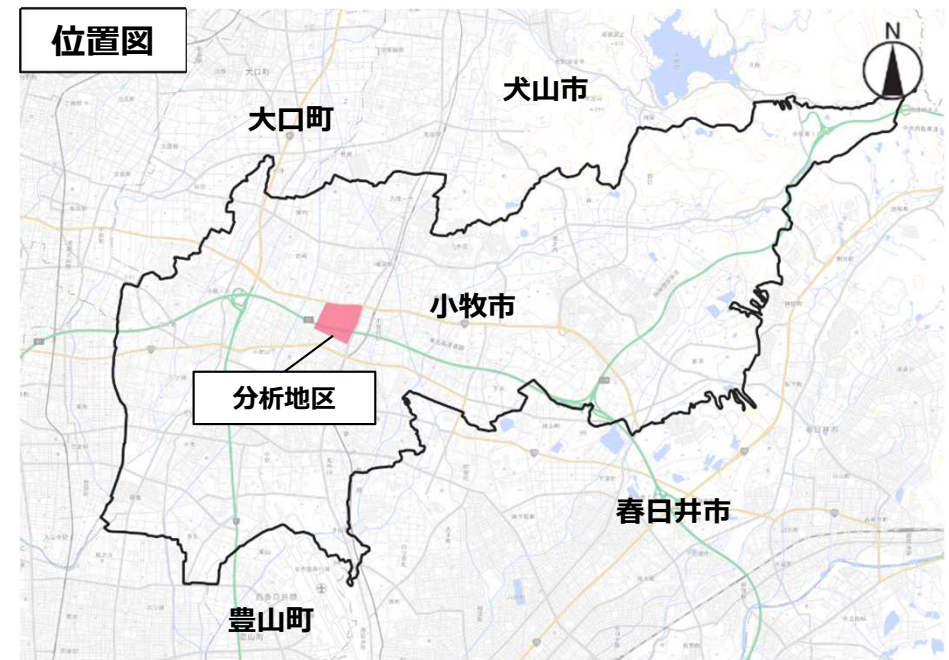
対策前： 令和6年3月～4月 (平日)

対策中： 令和7年3月～4月 (平日)

対策後： 令和7年6月～7月 (平日)

■項目

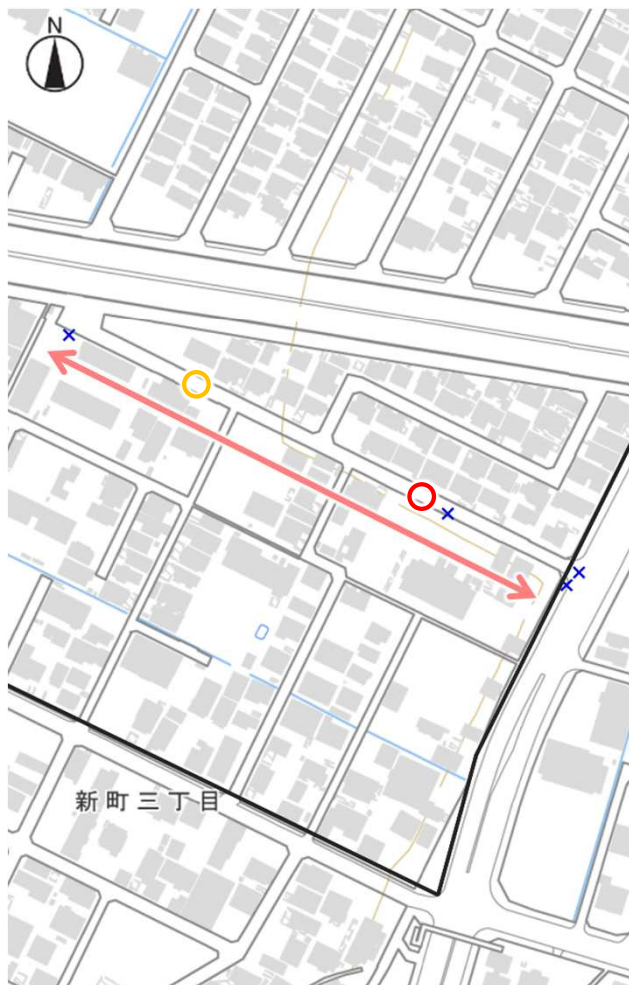
- ①急挙動発生状況
- ②着目区間の抜け道利用分析
- ③着目区間のミクロ分析
- ④まとめ



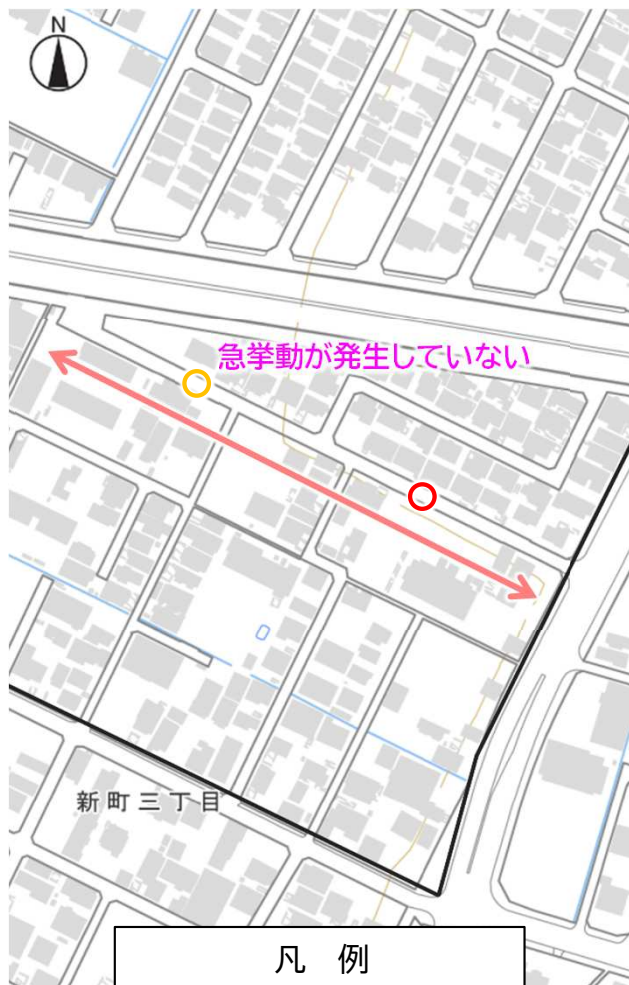
1. 急挙動発生状況

○着目区間は、急挙動の発生が少なく、対策前・中・後で大きな変化は見られない。（対策終了後が若干多い）
○大きな変化はないが、対策中は急挙動が発生していない。

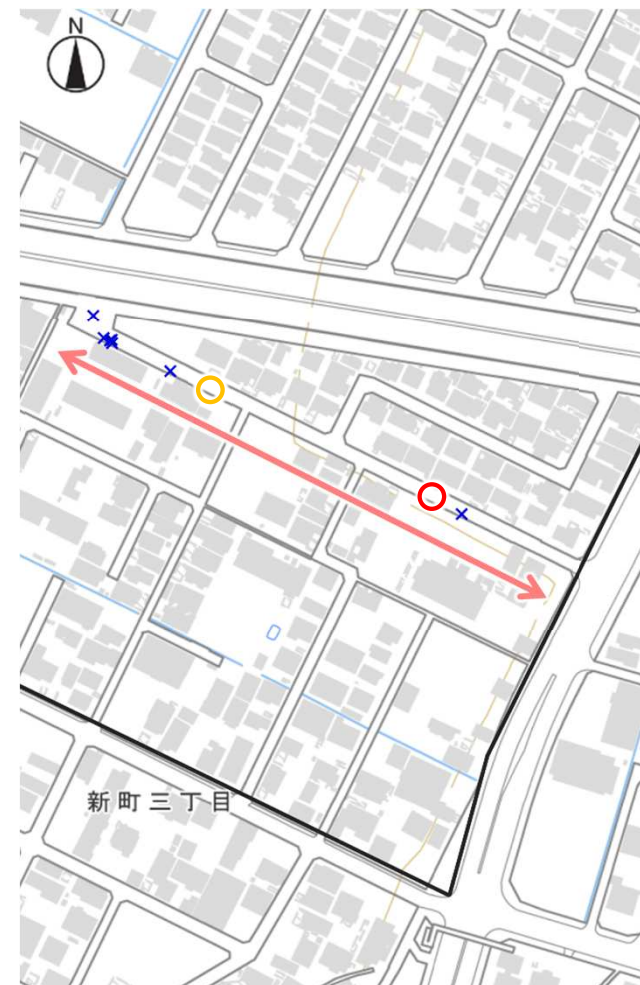
対策前



対策中



対策後



凡例

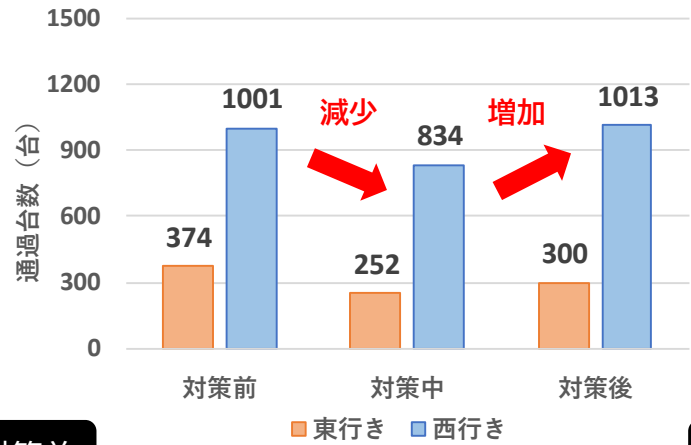
- × 急減速挙動 (-0.3G以下)
- ↔ 着目区間
- 可搬型ハンプ
- 狭さく

【対策前】 ETC2.0プローブデータ (R6年3月~4月・平日)
【対策中】 ETC2.0プローブデータ (R7年3月~4月・平日)
【対策後】 ETC2.0プローブデータ (R7年6月~7月・平日)

2. 着目区間の抜け道利用分析(24時間)

○着目区間を通過する車両は東西方向共に、対策中に減少するが、対策後に増加している。
 ○また、抜け道車両の割合は、対策後に若干減少している。

着目区間通過台数



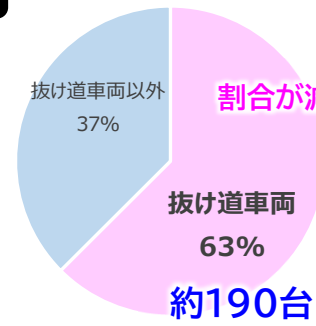
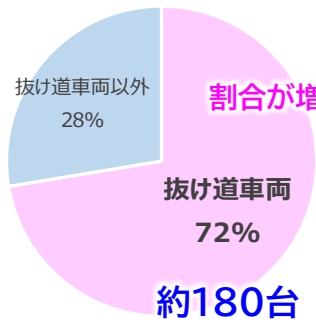
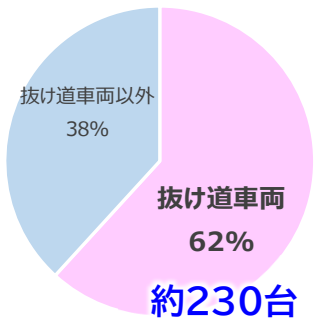
【対策前】 ETC2.0プローブデータ (R6年3月~4月・平日)
 【対策中】 ETC2.0プローブデータ (R7年3月~4月・平日)
 【対策後】 ETC2.0プローブデータ (R7年6月~7月・平日)

対策前

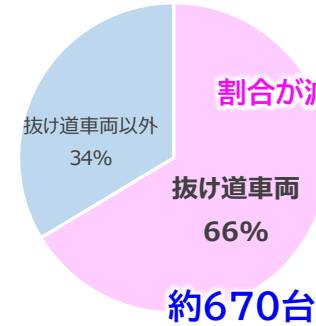
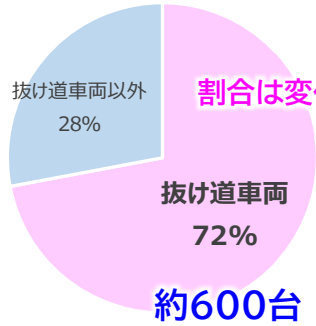
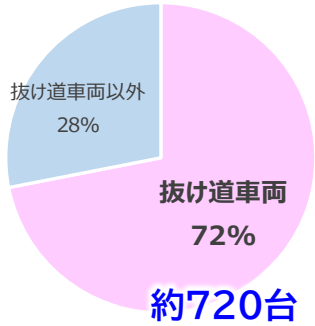
対策中

対策後

東行き



西行き

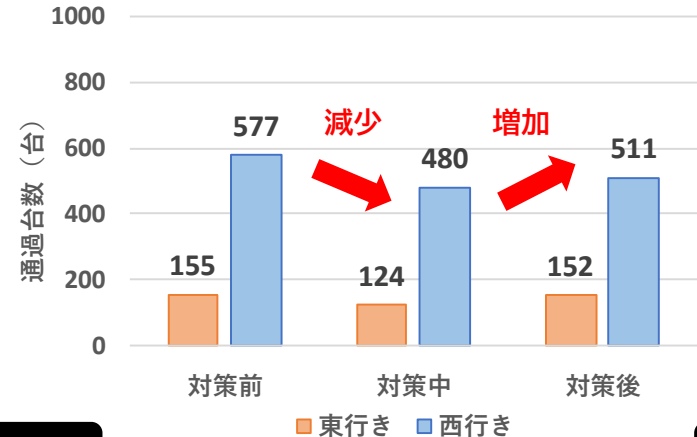


<抜け道車両> 着目区間を通過し、分析地区外に発着地点を持つ車両

2. 着目区間の抜け道利用分析(7時~9時)

○朝ピーク時における抜け道利用は、西行きは24時間と同じ傾向である。
 ○東行きは、抜け道利用する車両数に変化がみられない。

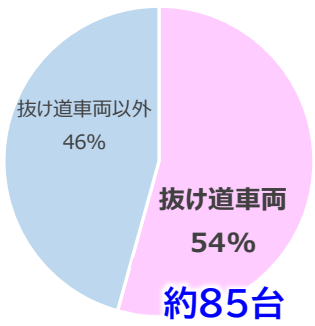
着目区間通過台数



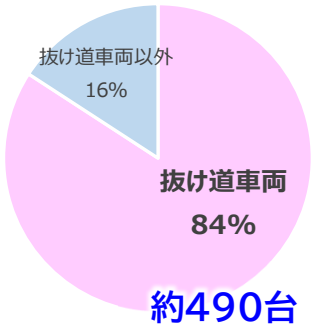
【対策前】 ETC2.0プローブデータ (R6年3月~4月・平日)
 【対策中】 ETC2.0プローブデータ (R7年3月~4月・平日)
 【対策後】 ETC2.0プローブデータ (R7年6月~7月・平日)

対策前

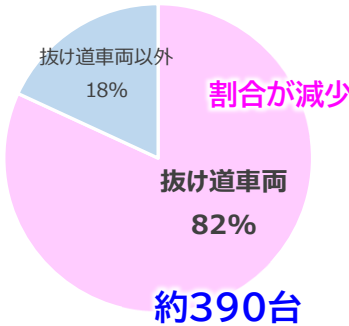
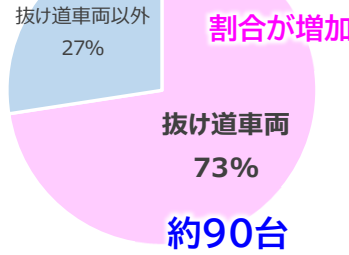
東行き



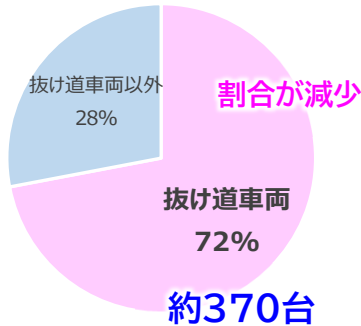
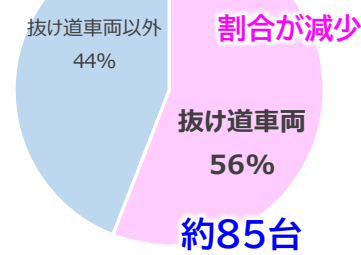
西行き



対策中



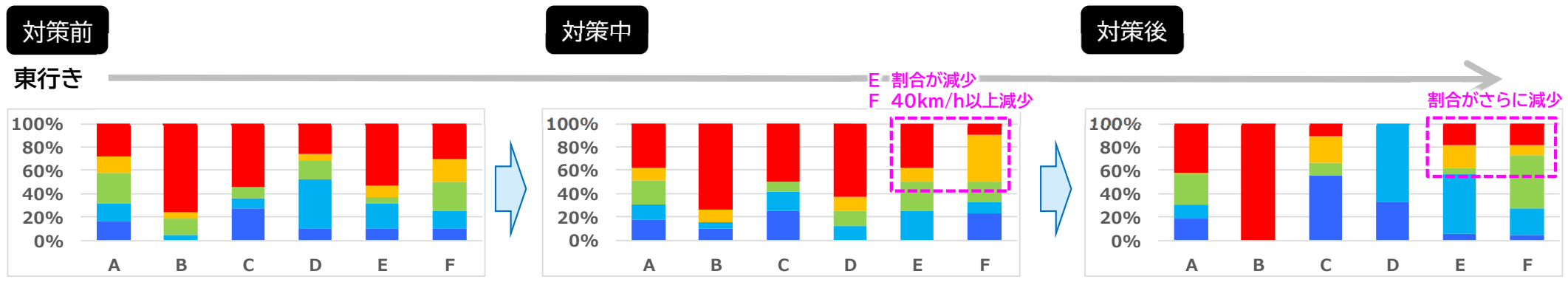
対策後



<抜け道車両> 着目区間を通過し、分析地区外に発着地点を持つ車両

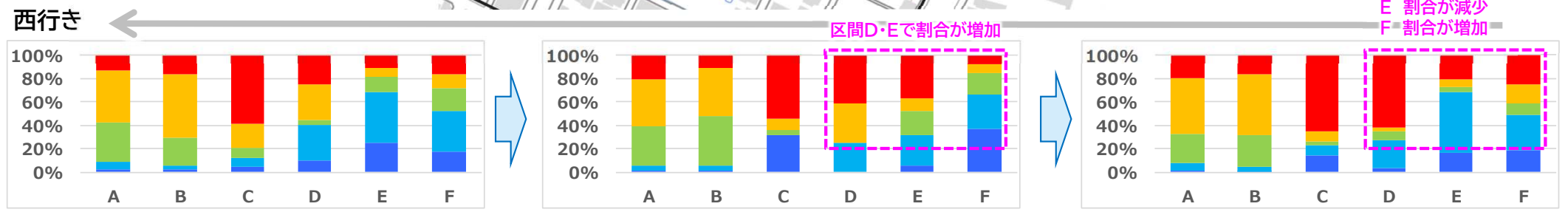
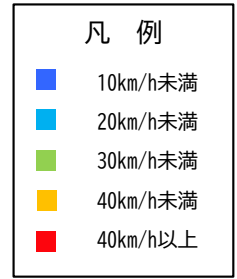
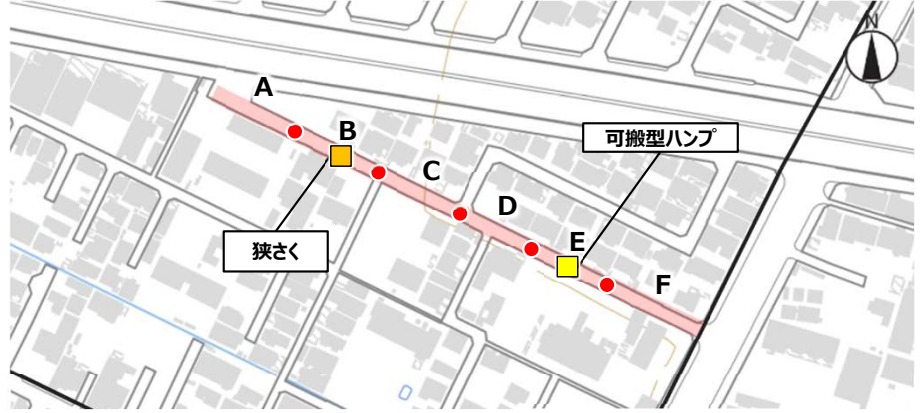
2. 着目区間のマイクロ分析(24時間)

○区間全体の平均速度は東西方向ともに、速度が若干上昇。西行きは対策後更に上昇している。
 ○区間毎で見ると、多少の増減があるものの、顕著な変化は見られない。



▼区間全体の平均速度 (km/h)

全日	対策前	対策中	対策後
東行き	39.7	41.0	39.0
西行き	35.2	36.1	40.9



▼走行速度の分布サンプル数 ※サンプル数に偏りがある場合、留意が必要

東行き	A	B	C	D	E	F
対策前	108	21	11	19	19	40
対策中	58	19	12	8	8	30
対策後	64	12	9	9	16	22

西行き	A	B	C	D	E	F
対策前	373	498	24	20	44	61
対策中	331	393	22	12	19	78
対策後	354	516	34	26	48	49

【対策前】 ETC2.0プローブデータ (R6年3月~4月・平日)
 【対策中】 ETC2.0プローブデータ (R7年3月~4月・平日)
 【対策後】 ETC2.0プローブデータ (R7年6月~7月・平日)