

安城警察署長 様

高棚町内会長 長坂勝継

高棚小学校PTA会長 加藤哲弥

高棚小学校子ども見守り隊顧問 池田昌三

高棚町老人クラブ会長 石川 聰

高棚町婦人会会長 古市智子

高棚町商工朋友会会長 石川暉壽

株式会社デンソー高棚製作所所長 小笠原健治

株式会社東海特装車取締役社長 景井啓之

J A あいち経済連パールライス安城工場工場長 鎰廣克典

高棚土地改良協議会会長 江川 攻

高棚町秋葉堂信号設置推進会会長 近藤一郎

安城市議会議員 神谷昌宏

安城市議会議員 石川博雄

# 信号機設置要望について

## 町内道路に関し、下記の通り、信号機設置を要望致します

### 1. 要望施設名

信号機

### 2. 設置要望箇所

安城市高棚町秋葉堂65番地先の交差点

### 3. 要望内容

安城市高棚町秋葉堂65番地先の交差点(本交差点)は、過去6年半の間に19件の人身事故が発生する、この地域で最も危険な交差点の一つです。

本交差点は、国道23号線、国道419号線、主要地方道岡崎半田線などこの地域の幹線道路から近く、朝夕はもちろん、一日を通じて交通量が多い状態です。

調査したところ、ピーク時(午前7時台)の主道路側の往復交通量は986台/時間、従道路側の往復交通量は423台/時間と非常に多い状況でした。午前6時半から8時半までの平均を見ても、主道路側は800台/時間、従道路は360台/時間という多さでした。

夕方、午後5時半から7時半までの主道路側の往復交通量は538台/時間であり、早朝ほど大きなピークはないものの、長時間にわたり、交通量の多い状態が続いています。

昼間、午後1時半から3時半までの主道路側の往復交通量は230台/時間であるなど、常に一定の交通量が見られます。

本交差点では、信号機が設置されていないため、主道路側はかなりのスピードで走行しています。従道路側は、朝夕は、主道路側の車両の合間がないため、なかなか横断できず、無理な横断が多く見られます。従道路側には、止まれの路面標示、赤色カラー舗装など行われていますが、安全確認が不十分なまま横断する車両が多く見られます。

また、本交差点に信号機がないため、従道路側から、本交差点での渋滞を回避しようと、途中から集落内に流入して来る車両、稗田川沿いを高速で通る車両などが見られます。流入する郷中や稗田川沿いは、高棚小学校の通学路があり、地元は大変に懸念しています。

本交差点は、見晴らしが良く、どの方向からも見やすい位置にあります。朝夕、昼間など、交通量がある時間帯はもちろん、深夜など、交通量が少ない時間帯には、点滅信号でも、十分に交通安全に寄与し得ると確信しております。

どうか、本交差点での交通事故防止、円滑な交通確保、集落内への流入防止等のため、本交差点に、早急に、信号機を設置いただくよう、切にお願い申し上げます。

### 4. 本交差点の利用状況

本交差点は、ほ場整備が進む農業地域の一角にあり、農作業のために、田畑へ向かう農業用車両、軽トラックなどが走行します。畑作、いちじく畑などの農家は、高齢化が進んでいます。主道路側を猛スピードで走ってくる車両の合間を見て、従道路側を進んで行くのは、危険を感じると思います。

本交差点から近くに秋葉堂、申畑など集落があり、高浜市に入れば、すぐ商業地・住宅地が広がり、県立高浜高校なども近くに 있습니다。このため、高棚町から買い物に行ったり、高校などへ通ったりしており、最も身近な生活道路となっています。

本交差点は、デンソー高棚製作所と豊田自動織機高浜工場を結ぶ主道路と、国道419号とJAあいち経済連パールライス、東海特装車などを結ぶ従道路が交わる交差点で、衣浦臨海部と西三河各地の産業集積を結ぶ位置にあります。

このため、朝夕には通勤車両が非常に多く、昼間には工業・商業など各種業務用車両が多く行き交います。

また、県道南中根小垣江線は、集落内(高棚町の西山交差点から高棚交差点まで)は、大型車両規制があるため、時間帯を問わず、迂回する大型車両も多く行き交います。

このように、本交差点は、この地域の生活、農業、工業、商業などを支える重要な交通基盤でありますので、早期の信号機設置を強く求めるところであります。

## 5. 信号機設置のための条件の検証

### (1) 信号機設置のための必要条件の検証

- ア 必要条件1 一方通行の場合を除き、赤信号で停止している自動車等の側方を自動車等が安全にすれ違うために必要な車道の幅員が確保できること。  
＜検証結果＞ 各方向の道路幅員は、安全にすれ違う幅員があります。
- イ 必要条件2 歩行者が安全に横断待ちをするために必要な滞留場所を確保できること。  
＜検証結果＞ 歩行者が信号待ちをする滞留場所は、のり面部分で1m以上の余裕があり、容易に確保できます。
- ウ 必要条件3 主道路の自動車等往復交通量が最大となる1時間の主道路の自動車等往復交通量が原則として300台以上であること。  
＜検証結果＞ 朝2時間(午前6時30分から8時30分まで)調査したところ、主道路側の往復交通量は、平均1時間800台、ピーク時1時間(午前7時から8時)では986台であり、基準の往復300台の約3.3倍でした。また、従道路側の往復交通量は、平均1時間360台、ピーク時1時間423台であり、約1.4倍でした  
なお、夕方2時間(午後5時30分から7時30分まで)の主道路側の往復交通量は1時間538台であり、約1.8倍でした。また、昼2時間(午後1時30分から3時30分まで)の主道路側の往復交通量は、1時間230台であり、約0.8倍でした。
- エ 必要条件4 隣接する信号機との距離が原則として150m以上は離れていること。  
＜検証結果＞ 本交差点は、最も近い高棚町西山交差点の信号機から400m離れておりその他、珍重原交差点の信号機から700m、新明公園東交差点の信号機から800m、高棚町南交差点の信号機から1000m離れています。
- オ 必要条件5 交通の安全と円滑に支障を及ぼさず、かつ、自動車等の運転者及び歩行者が、信号灯器を良好に視認できるように信号柱を設置できること。  
＜検証結果＞ 信号機を設置する位置は、のり面部分で1m以上の余裕があり、容易に設置できます。

### (2) 信号機設置のための択一条件の検証

- ア 択一条件1 信号機を設置しようとする場所又は付近において、信号機の設置により抑止することができたと考えられる人身事故が、信号機の設置を検討する前の1年間に2件以上発生しており、かつ、交差点の形状、視認性、車両の速度、当該場所における物損事故の件数等から事故発生原因を調査・分析した結果交通の安全の確保のため、他の対策により代替ができないと認められること。  
＜検証結果＞ 本交差点では、これまで、止まれの標識、止まれの路面標示、赤色カラー舗装など、様々な標識などで注意喚起が行われてきました。しかし、平成24年1月から平成29年6月までの6年半の間に、19件もの人身事故が起きております。これまでの対応では、限界があると言わざるを得ません。
- イ 択一条件2 交差点において、ピーク1時間の主道路の自動車往復交通量及びピーク1時間の従道路の自動車等流入交通量が、図「信号機の設置及び撤去における自動車等交通量の条件」で示す領域①にあること。  
＜検証結果＞ ピーク1時間の主道路の自動車往復交通量は、領域①にあります。

### 【添付】

- ①本交差点の交通量  
図「信号機の設置及び撤去における自動車等交通量の条件」
- ②設置場所付近の地図
- ③本交差点の写真

## 【添付①-1 本交差点の交通量調査結果(早朝)】

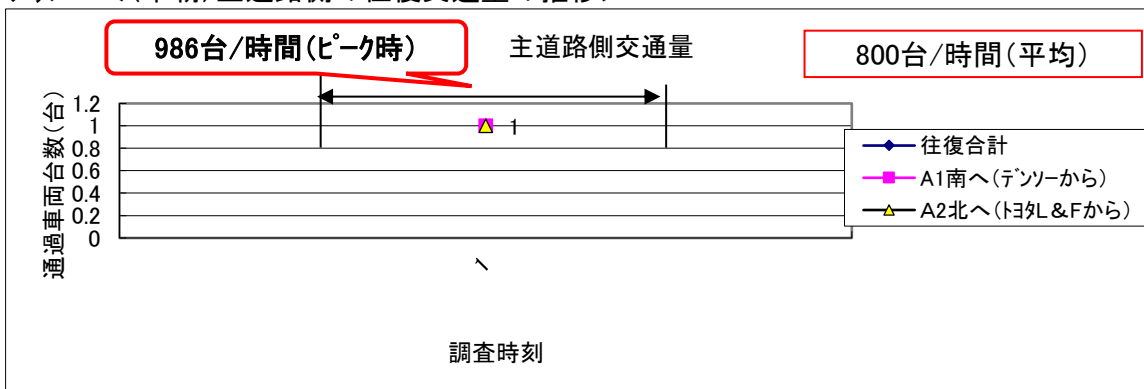
1. 調査日時 平成29年7月10日(月)午前6時30分～8時30分(早朝)
2. 調査方法 東西南北4方向の通過車両を4地点で10分間隔で積算
3. 調査場所と調査担当者

| 調査場所(4ヶ所) |                    | 調査担当者(8名) |
|-----------|--------------------|-----------|
| 主道路側      | A1南へ(デンソーから豊田織機へ)  | 近藤一郎、石川 正 |
|           | A2北へ(豊田織機からデンソーへ)  |           |
| 従道路側      | B1西へ(パールライスから小垣江へ) | 濱島広、神谷康弘  |
|           | B2東へ(小垣江からパールライスへ) |           |

### 4. 調査結果(早朝)

主道路側の往復交通量は、986台/時間(ピーク時) ←基準往復300台/時間の3.3倍  
 従道路側の往復交通量は、423台/時間(ピーク時) ←基準往復300台/時間の1.4倍

グラフ1 <(早朝)主道路側の往復交通量の推移>



グラフ2 <(早朝)従道路側の往復交通量の推移>



表1 <(早朝)主道路側の交通量調査表>

| 調査時刻  | 往復合計<br>(台)            | A1南へ<br>デンソーから<br>(台) | A2北へ<br>豊田織機から<br>(台) |
|-------|------------------------|-----------------------|-----------------------|
| 6時30分 |                        |                       |                       |
| 6時40分 | 90                     | 57                    | 33                    |
| 6時50分 | 102                    | 62                    | 40                    |
| 7時00分 | 130                    | 68                    | 62                    |
| 7時10分 | ピーク<br>986<br>台<br>/時間 | 135                   | 58                    |
| 7時20分 |                        | 156                   | 56                    |
| 7時30分 |                        | 173                   | 70                    |
| 7時40分 |                        | 178                   | 67                    |
| 7時50分 |                        | 165                   | 74                    |
| 8時00分 |                        | 179                   | 98                    |
| 8時10分 |                        | 122                   | 45                    |

表2 <(早朝)従道路側の交通量調査表>

| 調査時刻  | 往復合計<br>(台)        | B1西へ<br>パールライス<br>から (台) | B2東へ<br>小垣江から<br>(台) |
|-------|--------------------|--------------------------|----------------------|
| 6時30分 |                    |                          |                      |
| 6時40分 | 33                 | 19                       | 14                   |
| 6時50分 | 49                 | 34                       | 15                   |
| 7時00分 | 55                 | 32                       | 23                   |
| 7時10分 | ピーク<br>423台<br>/時間 | 84                       | 30                   |
| 7時20分 |                    | 74                       | 32                   |
| 7時30分 |                    | 59                       | 23                   |
| 7時40分 |                    | 71                       | 28                   |
| 7時50分 |                    | 70                       | 29                   |
| 8時00分 |                    | 65                       | 29                   |
| 8時10分 |                    | 56                       | 21                   |

|        |       |     |     |
|--------|-------|-----|-----|
| 8時20分  | 95    | 24  | 71  |
| 8時30分  | 74    | 32  | 42  |
| 合計     | 1,599 | 851 | 748 |
| 平均(時間) | 800   | 426 | 374 |

|        |     |     |     |
|--------|-----|-----|-----|
| 8時20分  | 50  | 34  | 16  |
| 8時30分  | 54  | 41  | 13  |
| 合計     | 720 | 433 | 287 |
| 平均(時間) | 360 | 217 | 143 |

## 【添付①-2 本交差点の交通量調査結果(昼間、夕方)】

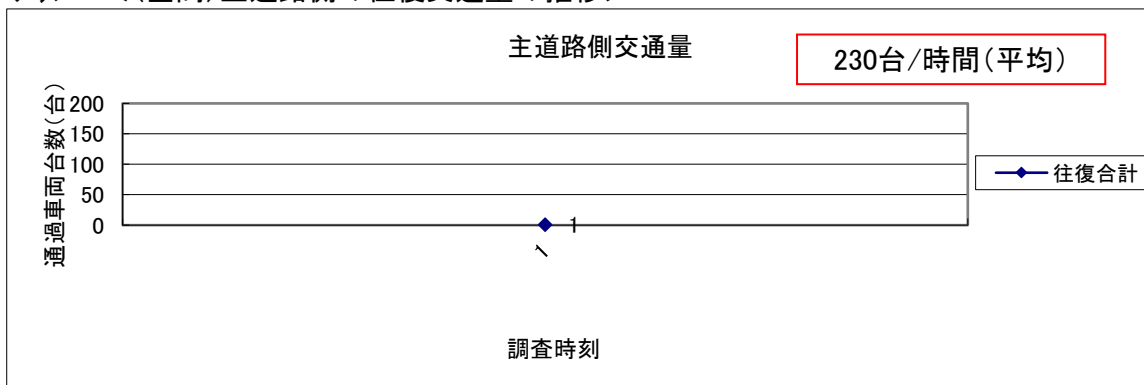
1. 調査日時 平成29年7月13日(木)午後1時30分～3時30分(昼間)  
平成29年7月11日(木)午後5時30分～7時30分(夕方)
2. 調査方法 南北2方向の通過車両を1地点で10分間隔で積算
3. 調査場所と調査担当者

| 調査場所(1ヶ所) |               | 調査担当者(1名) |
|-----------|---------------|-----------|
| 主道路側      | A南北(デソー⇄豊田織機) | 石川 博雄     |

### 4. 調査結果

(昼間)主道路側の往復交通量は、230台/時間(平均) ←基準往復300台/時間の0.8倍  
 (夕方)主道路側の往復交通量は、538台/時間(平均) ←基準往復300台/時間の1.8倍

グラフ1 <(昼間)主道路側の往復交通量の推移>



グラフ2 <(夕方)主道路側の往復交通量の推移>

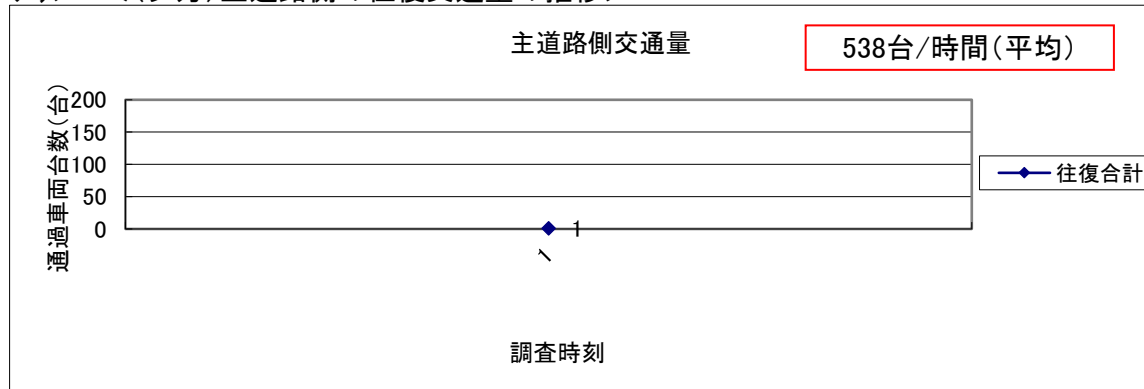


表1 <(昼間)主道路側の交通量調査表>

| 調査時刻   | 往復合計(台) |
|--------|---------|
| 13時30分 |         |
| 13時40分 | 34      |
| 13時50分 | 40      |
| 14時00分 | 42      |
| 14時10分 | 22      |
| 14時20分 | 31      |
| 14時30分 | 32      |
| 14時40分 | 35      |
| 14時50分 | 28      |
| 15時00分 | 41      |
| 15時10分 | 48      |

平均 230台/時間

表2 <(夕方)主道路側の交通量調査表>

| 調査時刻   | 往復合計(台) |
|--------|---------|
| 17時30分 |         |
| 17時40分 | 84      |
| 17時50分 | 92      |
| 18時00分 | 91      |
| 18時10分 | 59      |
| 18時20分 | 95      |
| 18時30分 | 102     |
| 18時40分 | 94      |
| 18時50分 | 109     |
| 19時00分 | 88      |
| 19時10分 | 69      |

平均 538台/時間

|        |     |
|--------|-----|
| 15時20分 | 52  |
| 15時30分 | 56  |
| 合計     | 461 |
| 平均(時間) | 230 |

|        |       |
|--------|-------|
| 19時20分 | 105   |
| 19時30分 | 88    |
| 合計     | 1,076 |
| 平均(時間) | 538   |



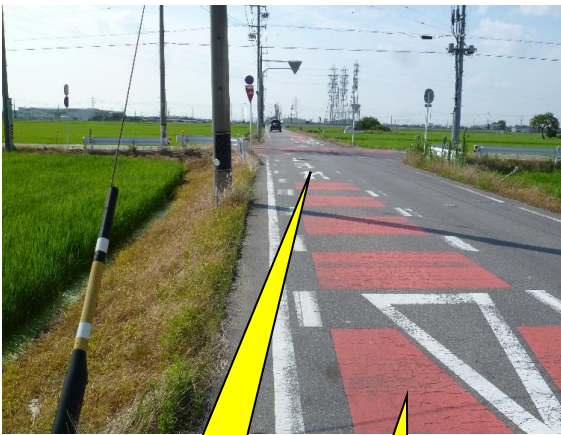
【添付③本交差点の写真】  
＜主道路…デンソー方面から見る＞



＜主道路…豊田自動織機方面から見る＞



＜従道路…パールライス方面から見る＞



＜従道路…小垣江方面から見る＞



止まれの路面標示

赤色カラー舗装

止まれの標識

これらの注意喚起  
だけでは人身事故  
はなりません！

