

# 船橋市 交通円滑化対策部会 検討結果概要

令和3年（2021年）6月

船橋市

No	項目	
1	メンバーと部会の実施結果	
2	本検討で適用した交通シミュレーションの概要	
3	高根台エリア の検討結果	(1) 現状把握と渋滞発生要因 (2) 当該エリアの課題と対策のコンセプト (3) 対策内容
4	JR船橋駅北 口周辺エリア の検討結果	(1) 現状把握と渋滞発生要因 (2) 当該エリアの課題と対策のコンセプト (3) 対策内容
5	国道14号の 検討結果	(1) 位置図 (2) 現状把握 (3) 対策内容

# 1. メンバーと部会の実施結果

## 部会メンバー

委員	
学識経験者（1名）※部会長	
国土交通省 （道路管理者）	千葉国道事務所 計画課
千葉県 （道路管理者）	県土整備部 道路計画課
	葛南土木事務所 道路建設課
千葉県 （交通管理者）	警察本部 交通規制課 （規制担当）
	警察本部 交通規制課 （信号担当）
	船橋警察署 交通課
	船橋東警察署 交通課
船橋市 （道路管理者）	建設局道路部 道路建設課

## 部会の開催状況

検討エリア：3エリア（高根台エリア・JR船橋駅北口周辺エリア、国道14号）

### 第1回

【室内会議：9/30】

- 対策エリアの選定方法及び結果の紹介  
⇒今年度の対策検討エリアの決定
- 対策エリアでの現況分析結果  
⇒現状把握及び追加分析の意見交換



### 第2回

【現地視察 & 室内会議：11/30】

- 現地視察（2エリア：高根台エリア・JR船橋駅北口周辺エリア）
- 高根台、JR船橋駅北口周辺、国道14号エリア等での検討  
⇒問題箇所及び渋滞要因と対策の方向性

【現地視察】



【室内会議（ワークショップ）】



### 第3回

【室内会議：4/26】

- 対策コンセプト・メニューの立案
- 対策の効果予測結果の確認
- 対策を具体化する際の留意点



# 1. メンバーと部会の実施結果

## (1) 対策エリアの選定方法

### 国県道

#### STEP①：対策指標の設定・加点

データ整備状況を踏まえて、DRM区間単位として評価する（直轄と県管理路線を別々に評価）。

##### 【評価指標】

##### ①旅行速度（ETC2.0データ）

- ・平日12時間/平日朝夕ピーク時/休日12時間  
平均旅行速度  
[各3点：15km/h未満、各2点：20km/h未満、  
各1点：30km/h未満]

##### ②渋滞によるロス時間

- ・延長あたりの損失時間（速度差×交通量）  
[3点：20位以内、2点：100位以内、  
1点：200位以内]

#### STEP②：対策優先度検討

評価指標①～②の各得点による総合評価での優先順位を検討し、上位箇所を対策候補区間として選定。

#### STEP③：対策区間決定

隣接区間の統合を行い、対策区間を決定し、既存計画有無確認した上で、対策要望を行う。

### 市道

#### STEP①：対策指標の設定・加点

データ整備状況を踏まえて、DRM区間単位として評価する。ただし、1・2級道路を対象とする。

##### 【評価指標】

##### ①旅行速度（ETC2.0データ）

- ・平日12時間/平日朝ピーク時/平日夕ピーク時/  
休日12時間平均旅行速度  
[各3点：10km/h未満、各2点：15km/h未満、  
各1点：20km/h未満]

##### ②交通量（ETC2.0データサンプル数）

- ・走行台数[3点：30台/日以上]

##### ③道路の幅員

- ・道路幅員[5点：13m以上、3点：5.5m以上、  
1点：3m以上]

##### ④区間延長 [3点：100m以上、1点：50m以上]

##### ⑤道路の機能

- ・道路種別[3点：1級道路、2点：2級道路]

#### STEP②：対策優先度検討

評価指標①～⑤の各得点による総合評価での優先順位を検討し、上位箇所を対策候補区間として選定。

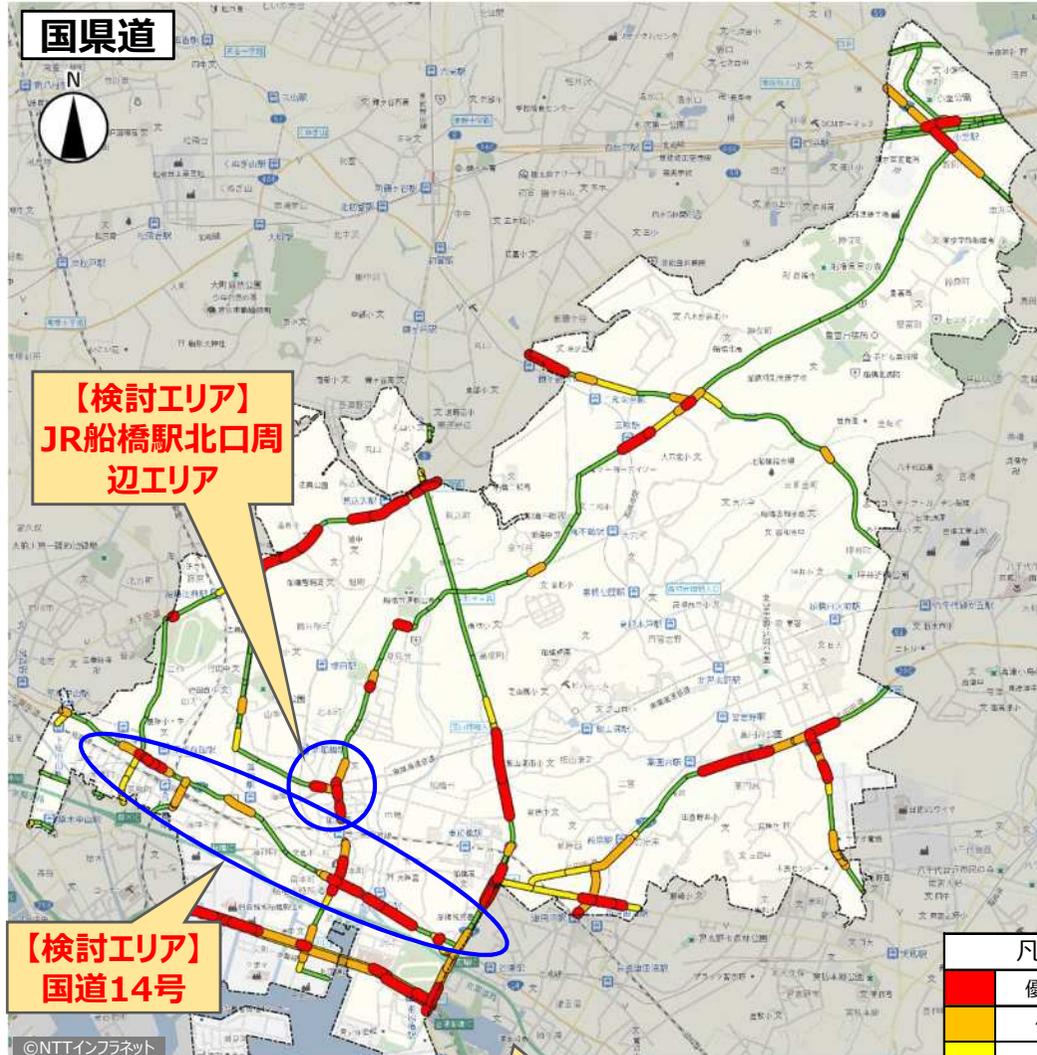
#### STEP③：対策区間決定

隣接区間を統合し、対策区間を決定し、既存計画や地域要望等の有無を確認した上で、対策検討・立案を行う。

# 1. メンバーと部会の実施結果

## (2) 対策エリアの選定結果

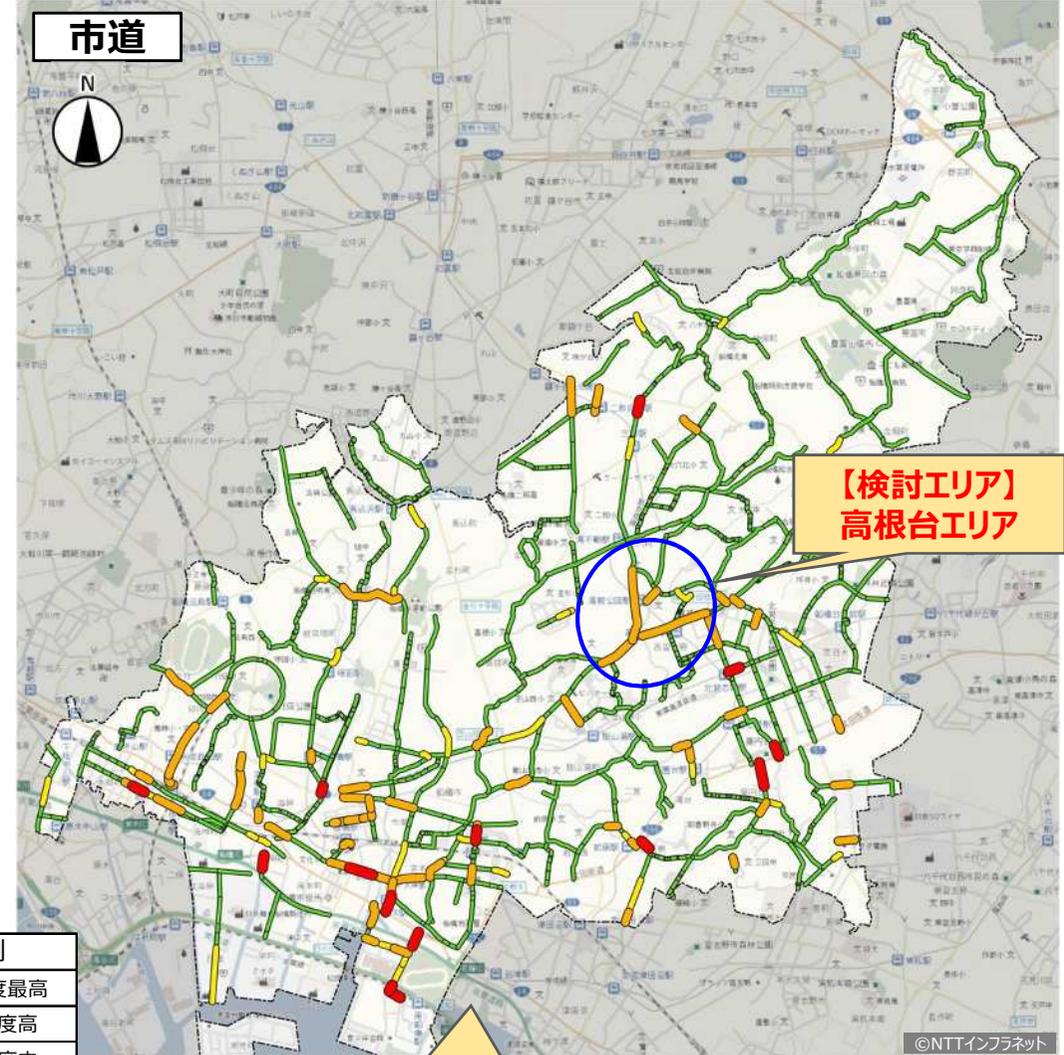
### 【対策区間の選定結果】



※直轄路線の対象区間：44区間での評価  
優先度最高：上位10位以内、優先度高：上位20位以内、優先度中：上位30位以内、優先度低：上位50位以内、優先度最低：その他順位

※県管理路線の対象区間：304区間での評価  
優先度最高：上位20位以内、優先度高：上位60位以内、優先度中：上位100位以内、優先度低：上位150位以内、優先度最低：その他順位

**残りの優先度最高エリア  
は今後検討予定**



※市道の対象区間：1314区間での評価  
優先度最高：上位10位以内、優先度高：上位20位以内、優先度中：上位30位以内、優先度低：上位50位以内、優先度最低：その他順位

**対策エリアの優先度最高エリアに  
該当しない箇所は、今後ピンポ  
イント対策を検討予定**

## 2. 本検討で適用した交通シミュレーションの概要

### (1) 概要

- 渋滞対策の効果予測検討に向けて、H30東京都市圏パーソントリップ調査のOD表をベースとした交通シミュレーションツールを開発。
- 本部会で立案した対策が整備された場合の交通流動の変化や渋滞緩和状況等の効果予測が実施。

#### 【ツール名：SOUND/AVENUE】



Simulation On Urban road Network with Dynamic route choice

広域道路網交通流シミュレーションシステム

■ 株式会社アイ・トランスポート・ラボ社製

■ 東京大学生産技術研究所で開発された純国産交通流シミュレーションモデル

#### SOUNDの特徴

- 数km～数100km規模の広域道路ネットワークにおける面的な施策評価に適用可能。
- 道路区間毎に与えた交通流特性式(Q-K式)により、粒状の車両を走行させるメソモデルを採用。※1
- 車種毎の動的経路選択モデルで、走行中の交通状況変化や通行料金に応じた経路選択を表現可能。
- 事故や工事による車線閉塞、道路通行止めなどの交通規制を設定可能。
- 信号制御や交差点部付加車線、右左折禁止などの交通運用策を表現可能。
- カスタマイズにより、各種の情報提供サービスの評価が可能。



#### 【主な特徴】

■ SOUND：新規道路建設、TDMなど広範囲な施策を評価

■ AVENUE：交差点改良、信号制御、バス専用路線など街区・路線レベルの施策を評価



an Advanced & Visual Evaluator for road Networks in Urban Areas

街路網交通流シミュレーションシステム

#### AVENUEの特徴

- 1交差点から数km四方の市街地規模のネットワークにおける各種交通運用施策の評価に適用可能。
- 交通工学の理論に裏付けされた「ハイブリッドブロック密度法」を採用し、車線別に10～20mの区間単位で車両密度を1秒単位で更新。※1
- 車種ごとの動的経路選択モデルで、走行中の交通状況変化や通行料金に応じた経路選択を表現可能。
- 事故や工事による車線閉塞、道路通行止めなどの交通規制を設定可能。
- 信号制御や交差点部付加車線、右左折禁止などの交通運用策を表現可能。
- 車線別に車種や進行方向に対する交通規制を設定可能。
- 駐車場や案内誘導など、商業施設関連交通の影響評価にも適用可能。



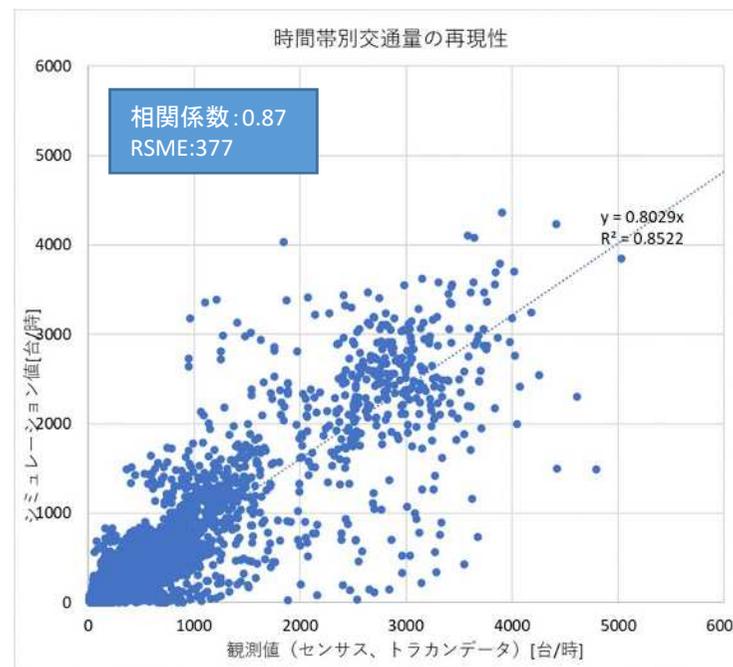
## 2. 本検討で適用した交通シミュレーションの概要 (2) 基本条件と現況再現結果

### ■ 交通シミュレーションの諸条件

項目	内容
構築範囲	船橋市および周辺の市町村（市川市、鎌ヶ谷市、習志野市、八千代市、白井市）を含めた5.5m以上の道路ネットワーク
再現対象	平日
時間帯	午前4時～翌午前4時（24時間）
車種	小型、大型
信号データ	主要交差点については千葉県警データを借用、その他について国土交通省数値地図（信号位置データ、制御パラメータはデフォルト値）を活用。
交通規制データ	デジタル道路地図の情報を活用。
OD交通量	東京都市圏交通計画協議会が行ったパーソントリップ調査データを活用。大型車交通、および市街を通過する車両については首都圏広域モデル※の再現データを活用。 ※首都圏3環状高速道路における交通マネジメント評価シミュレーションの開発，土木学会論文集D3，Vol.74，No.5，2019年1月， <a href="https://www.fujitsu.com/jp/group/ftrd/company/press-releases/2019/03.html">https://www.fujitsu.com/jp/group/ftrd/company/press-releases/2019/03.html</a>
再現性検証・パラメータ調整参考データ	交通量（道路交通センサス、日本道路交通情報センターが公開する断面通過交通量データ）、リンク速度（ETC2.0データ、2019年10月集計値）
適用交通シミュレーションモデル	SOUND、AVENUE（現況再現ケース構築にはSOUNDを適用）

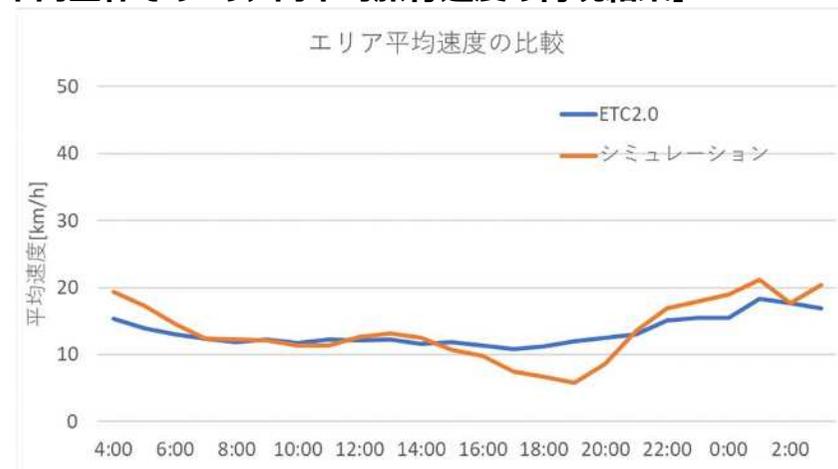
### ■ 船橋市全体での現況再現結果

【交通量の再現結果】



※個別エリアの再現性を高めるために、ODを増加した処置による結果

### 【市内全体でのエリア内平均旅行速度の再現結果】



## 2. 本検討で適用した交通シミュレーションの概要

### (3) 現状の課題と今回の適用状況

#### ■ 現状の課題

- 船橋市全域を対象とした広域シミュレーションモデル（現況再現ケース）を適用しているため、シミュレーションの特性上、個別箇所・エリアに着目すると、右左折率や特定路線での滞留状況などの交通状況の現状（実状）と異なる箇所も発生している。
- 広域シミュレーションの場合は、ゾーン単位で需要（OD交通量）を設定するため、ゾーン内で発着場所が広がると、特定交差点・路線の右左折率などの再現は困難となる。
- 個別の交差点・路線において高い精度が必要な場合は、その都度データ追加やパラメータ調整を行って対応する必要がある。

【全体のネットワークとゾーン構成】



#### ■ 今回の適用状況

- 現況再現において、船橋駅北口や高根木戸駅前の押しボタン付近では、ETC2.0プローブデータによる分析や現地確認など経験的に把握されている渋滞が十分に再現できていない。
- そのため、実際の現況（ETC2.0プローブデータの速度など）に近づくために、評価対象となる特定区間の交通量（OD交通量）を部分的に増加するなどの対処を実施した。

#### 【対処方法】

イトヨーカドー前道路を通過して3・3・7号南本町馬込町線沿いに南下する交通量が不足、評価区間の交通量増大

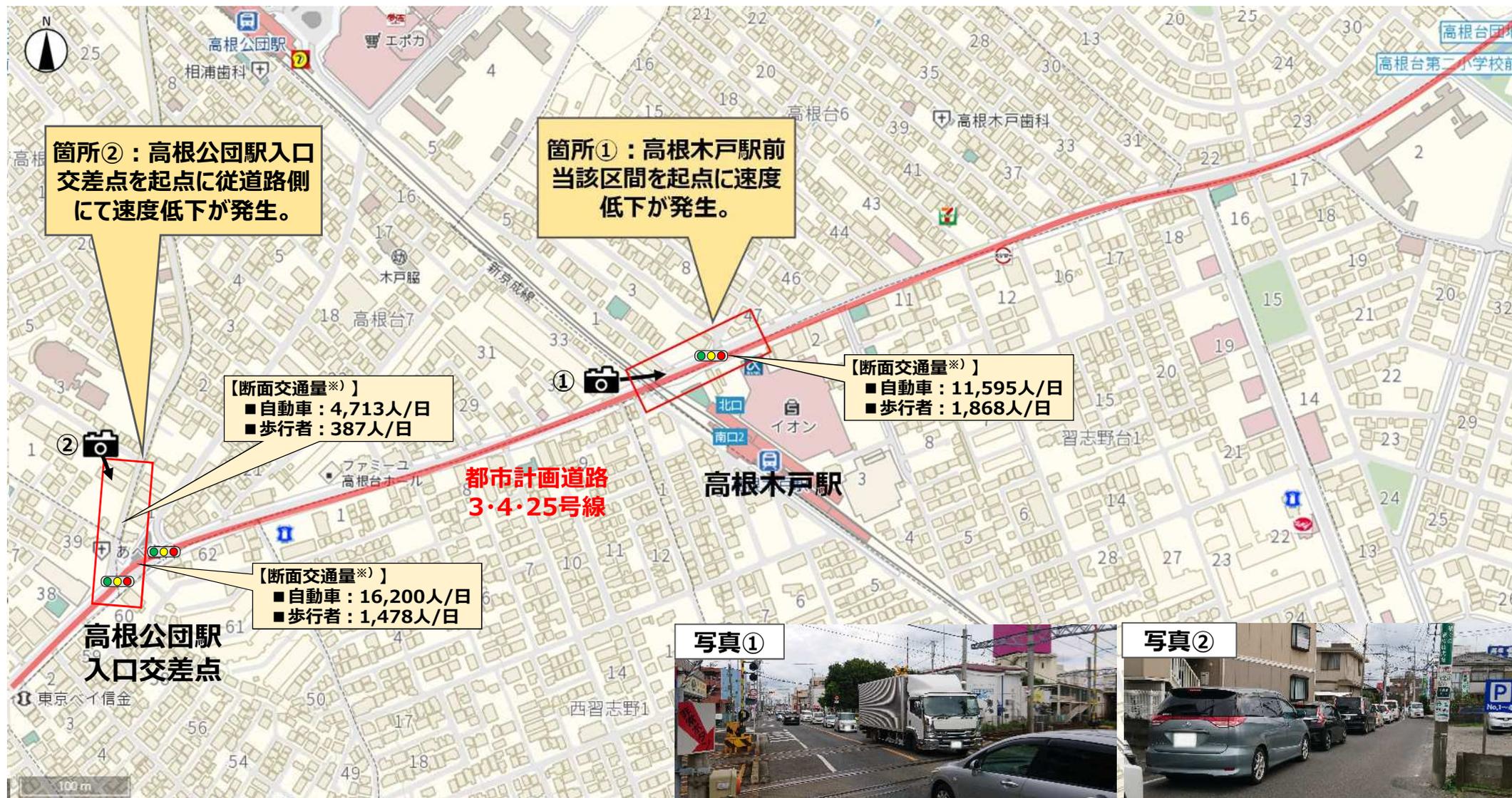


ボトルネック部へ到着する交通需要が不足、評価区間の交通量を増大



# 3. 高根台エリアの検討結果

## (1) 現状把握と渋滞発生要因：位置図



写真①



写真②



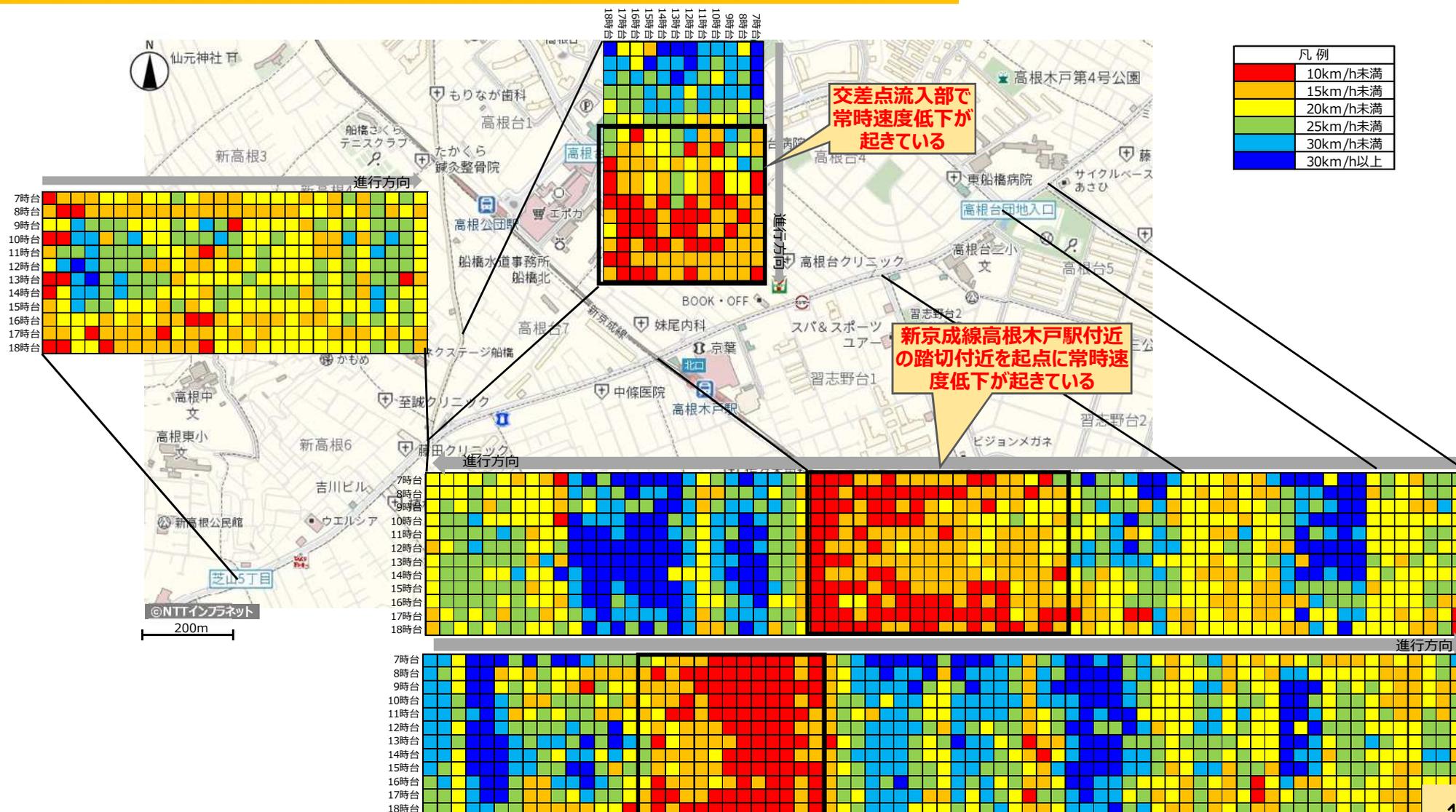
※ スマートフォンGPSデータによる推計値 (商圏分析サービス「KDDI Location Analyzer」による集計結果©KDDI ©GIKENSHOJI INTERNATIONAL CO.,LTD)

# 3. 高根台エリアの検討結果

## (1) 現状把握と渋滞発生要因：速度分布

- 高根台エリアでの速度分布を調べた結果、市街地向けでは高根木戸駅付近の踏切付近を起点に常時速度低下が起きている。
- また、高根公団駅入口交差点では、交差点流入部付近で常時速度低下が起きている。

高根台エリアの平日時間帯別の交差点流入方向の旅行速度分布図（20mピッチ）

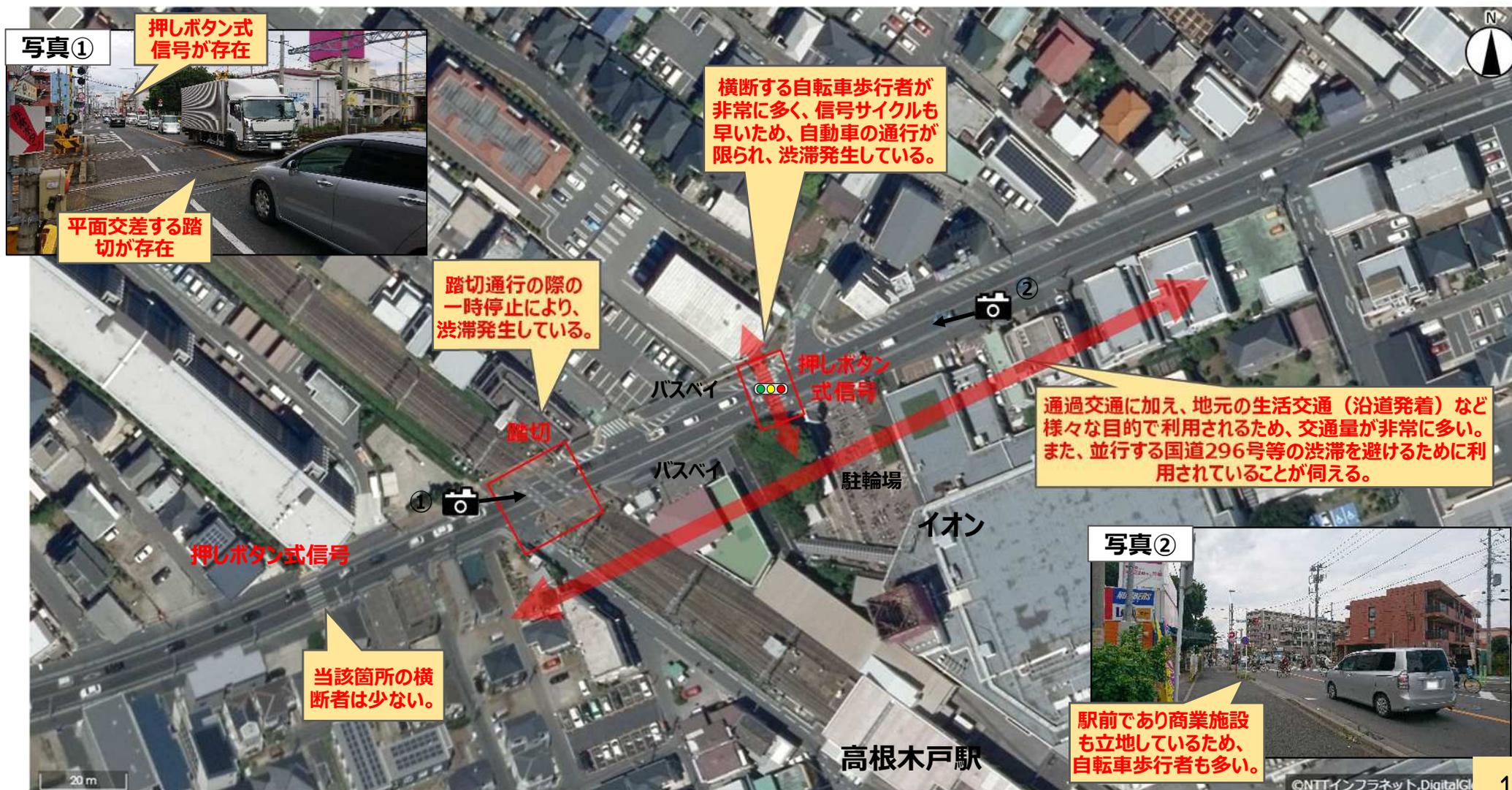


### 3. 高根台エリアの検討結果

#### (1) 現状把握と渋滞発生要因：渋滞発生要因

#### ■箇所①：高根木戸駅前

- 新京成線と交差する踏切、押しボタン式信号、バス停の存在などの複数要因が絡合い、ボトルネックとなっている可能性がある。
- また、高根木戸駅前であり、商業施設等も立地していることから、自転車歩行者の横断も多い箇所となっている。

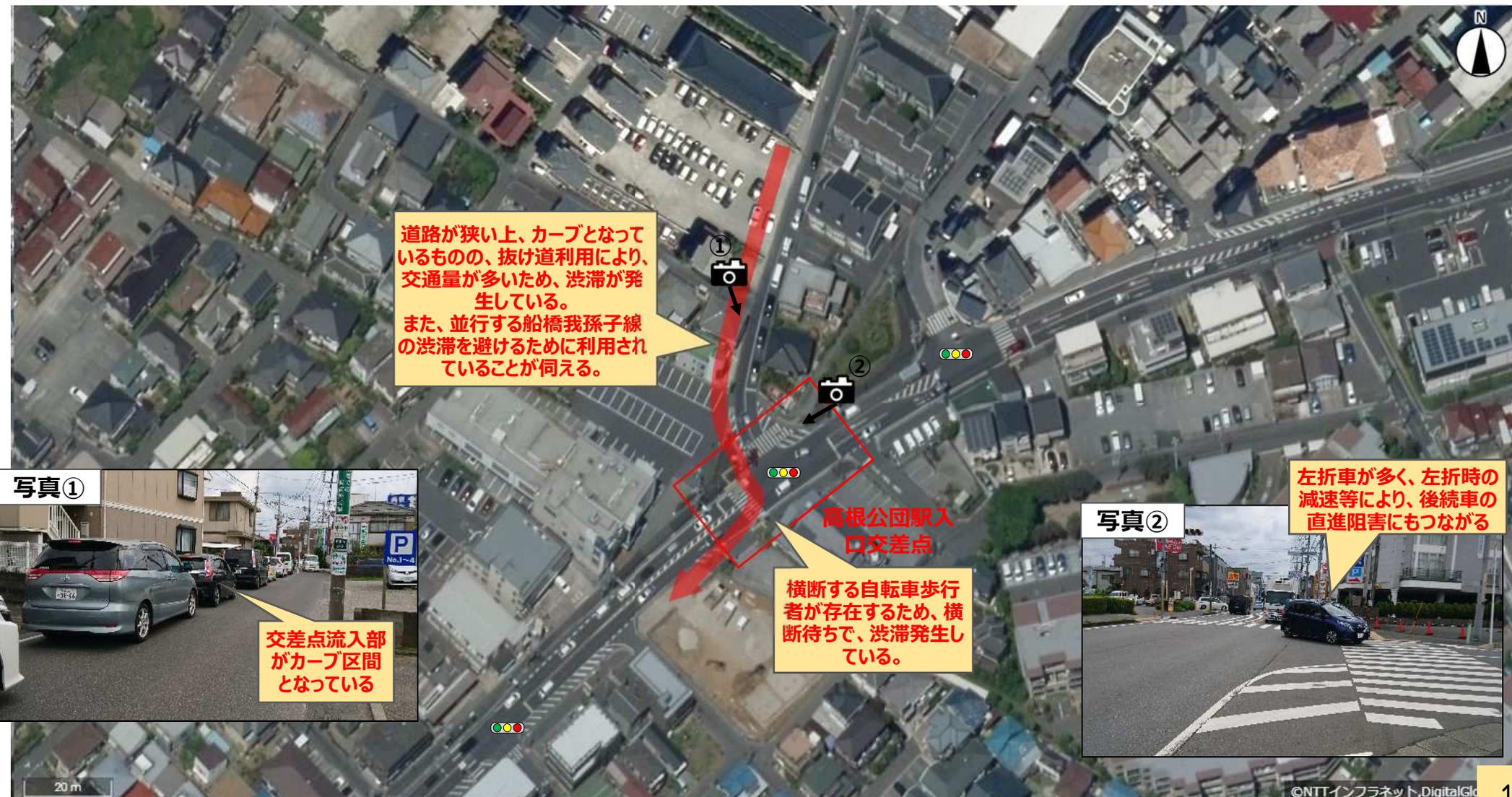


### 3. 高根台エリアの検討結果

#### (1) 現状把握と渋滞発生要因：渋滞発生要因

#### ■箇所②：高根公園駅入口交差点

- 北側から交差点流入部に向けてはカーブとなっており、前方視認性が悪く、歩道が未設置・車道も狭いことから、速度低下が発生していることが想定される。



### 3. 高根台エリアの検討結果

#### (2) 当該エリアの課題と対策のコンセプト：箇所①高根木戸駅前

当該箇所の課題

- 鉄道（新京成線）との平面交差の踏切が存在する2車線の市内幹線道路であり、踏切に近接して、**歩行者横断用の押しボタン式信号**が設置されている。
- 駅前がかつ、商業施設が沿道に立地され、周辺は住宅街となっているため、**自転車歩行者交通量が多い**。
- 通過交通に加え、地元の生活交通（沿道発着）など様々な目的で利用されるため、**自動車交通量が非常に多い**。並行する国道296号等の渋滞を避けるために利用されていることも伺える。
- 横断する自転車歩行者が非常に多く、**信号サイクルも早いため、自動車の通行が限られ、渋滞発生**している。また、**踏切通行の際の一時停止**の渋滞の要因の一つとなっている。



#### 対応方針 自動車交通量の通行容量の拡大

No	種別	対策メニュー	内容	
1	ハード ↑ ↓ ソフト	立体化	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ 内容：鉄道側あるいは道路側の立体交差化</li> <li>■ メリット：踏切を撤去し、かつ横断歩道と車道通行を分離できると渋滞が緩和する。</li> <li>■ デメリット：整備費用や時間も膨大となり、実現性を勘案すると対策は困難。</li> </ul>	実現性 困難
2		都市計画道路の整備	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ 内容：国道296号バイパスの整備（事業化が必要）</li> <li>■ メリット：同バイパスに一定の通過交通が転換し、当該路線の渋滞緩和も期待される。</li> <li>■ デメリット：整備費用や時間が膨大となる。</li> </ul>	要望継続
3		立体横断施設（自転車歩行者用）	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ 内容：押しボタン式信号を撤去し、立体横断施設（歩道橋・地下道）の整備</li> <li>■ メリット：横断者と自動車通行が分離するため、渋滞が緩和する。</li> <li>■ デメリット：ある程度の規模の大きな対策になるため、実現性に懸念が残る。</li> </ul>	実現性 困難
4		横断歩道改良	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ 内容：既存ゼブラを活用し、歩道を拡幅することで、横断歩道の横断距離を短縮させる。</li> <li>■ メリット：歩行者の横断時間を短縮することで、自動車通行の青時間を増やす。</li> <li>■ デメリット：横断者の利便性が損なわれ可能性がある。No5の対策とセットでの検討が必要。</li> </ul>	具体化
5		押しボタン信号の現示改良	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ 内容：押しボタン式信号のサイクルを見直し、自動車通行の青時間を増やす</li> <li>■ メリット：自動車の通行量は拡大するため、渋滞が緩和する。</li> <li>■ デメリット：横断者の利便性が損なわれ、かつ乱横断等による交通安全上の問題が発生する。※No4の対策及び乱横断防止対策とセットでの検討が必要。</li> </ul>	具体化

### 3. 高根台エリアの検討結果

## (2) 当該エリアの課題と対策のコンセプト：箇所②高根公団駅入口交差点

当該箇所の課題

- 従道路は**道路が狭い上、交差点に向けてカーブ**となっている。
- また、**主道路側の交差点が近接し、2つの交差点の信号が連動しており、複雑な運用**となっている。
- 周辺は住宅街であり、かつ鉄道駅もあるため、エリア内からの発着交通も多く、さらに並行する県道「船橋我孫子線」や「夏見小室線」の**渋滞を避ける抜け道車両も多く、従道路側で渋滞が発生**している。
- また、横断する自転車歩行者が存在するため、**横断待ちで、渋滞発生**している。



**対応方針** 広域的な交通流動の変化に向けたネットワークの整備促進  
 ※市道の抜け道利用解消（本来通行すべき路線の拡充）

No	対策メニュー	内容	
1	都市計画道路の整備	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ 内容：国道296号のバイパスの整備（事業化が必要）</li> <li>■ メリット：同バイパス等の整備により、一定の通過交通が転換し、当該路線の抜け道利用の減少、渋滞緩和も期待される。</li> <li>■ デメリット：整備費用や時間も膨大となる。</li> </ul>	要望継続
2	既存道路の改良	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ 内容：夏見小室線等の周辺路線のボトルネック箇所の改良</li> <li>■ メリット：同路線の渋滞が緩和されると、当該路線の抜け道利用の減少、渋滞緩和も期待される。</li> <li>■ デメリット：ピンポイント対策が中心となるため、効果が限定的になることが懸念される。</li> </ul>	今後検討継続

**【短期対策：当該交差点のピンポイント対策】** ※通行しやすくなることで、さらに交通量が増える可能性があり、既存道路（生活道路）の安全面の課題がさらに深刻化する懸念がある。

No	対策名	内容	
3	交差点改良	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ 内容：隣接する交差点を集約・直交化し、さらに右折・左折専用レーンを設置する。</li> <li>■ メリット：自動車の走行性が向上するため、渋滞が緩和する。</li> <li>■ デメリット：整備費用や時間も膨大となり、実現性を勘案すると対策は困難。</li> </ul>	実現性困難
4	横断歩道の撤去あるいは移設	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ 内容：交差点北側流入部から右折する車両が多く、横断待ちが原因による後続車両の阻害となるため、西側にある横断歩道を周辺に移設する。あるいは周辺に横断歩道があるため、撤去する。</li> <li>■ メリット：自動車の走行性が向上するため、渋滞が緩和する。</li> <li>■ デメリット：横断者の利便性が損なわれる。</li> </ul>	実現性困難 <small>※周辺は沿道店舗の駐車場の乗り入れ箇所となるため</small>
5	信号現示改良	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ 内容：従道路側の青時間を増加させる。</li> <li>■ メリット：従道路の自動車の通行台数は増えるため、渋滞が緩和する。</li> <li>■ デメリット：主道路側の渋滞悪化が懸念される。</li> </ul>	今後検討継続 <small>※信号現示に関する情報を入手し、周辺交差点も含め、一体的に検討を実施予定</small>

# 3. 高根台エリアの検討結果 (3) 対策内容



自動車交通量の通行容量の拡大  
⇒歩道張り出し（横断歩道の距離の短縮）  
⇒信号現示改良（主道路の青時間の拡大）

広域的な交通流動の変化に向けたネットワークの整備促進

都市計画道路  
3・4・25号線

【対策メニュー】

No	分類	対策メニュー	内容
1	長期	都市計画道路の整備	国道296号のバイパス整備（事業化が必要） ※千葉県への要望の継続
2	中期	既存道路の改良	夏見小室線等の周辺路線のボトルネック箇所の改良 ※千葉県への対策の新規要望に向けた検討
3	短期	歩道張り出し	歩道の張り出し（一部拡幅）による横断歩道の距離の短縮
4		信号現示改良	押しボタン式信号における主道路の青時間の拡大（自動車の通行容量の拡大）

【今後の流れ】

- 交通実態調査の実施及びシミュレーションの精度向上
- 対策の具体化に向けた検討  
⇒シミュレーション結果を踏まえた対策内容の見直し  
⇒現地状況を踏まえた対策設計・関係機関との調整
- 地域との合意形成（住民説明会など）  
⇒合意形成の図られた対策を実施

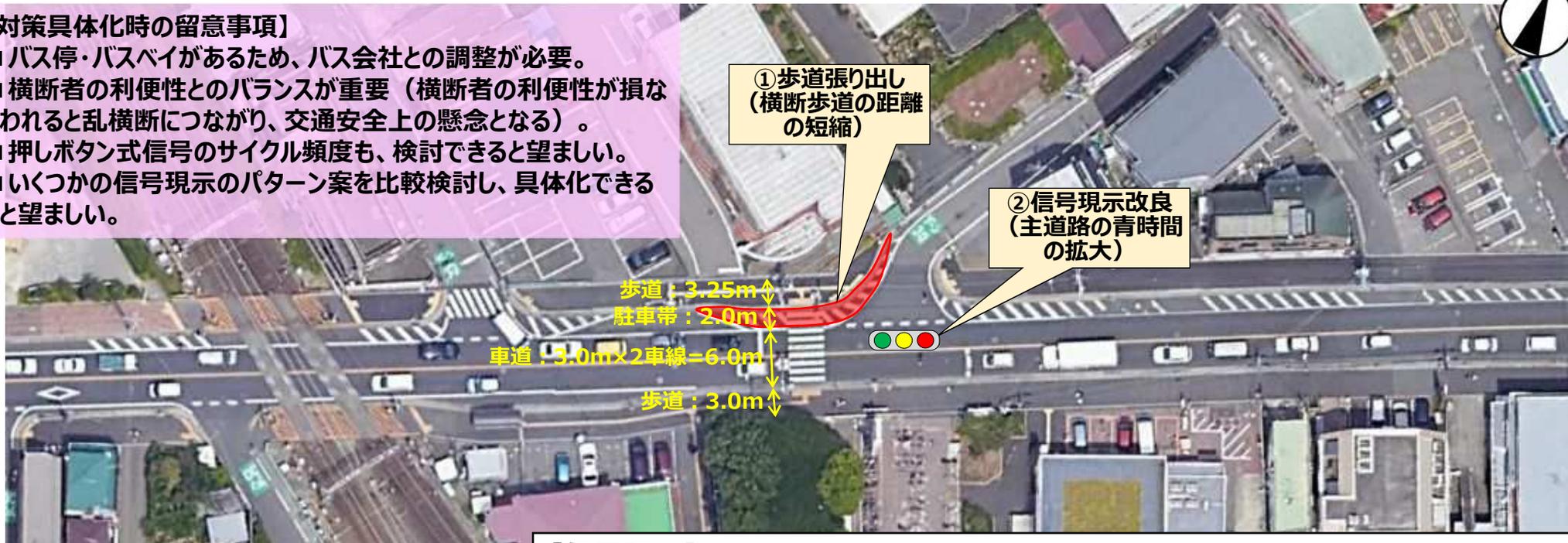
# 3. 高根台エリアの検討結果

## (3) 対策内容の具体事例：箇所①高根木戸駅前

### ■ 対策内容

#### 【対策具体化時の留意事項】

- バス停・バスベイがあるため、バス会社との調整が必要。
- 横断者の利便性とのバランスが重要（横断者の利便性が損なわれると乱横断につながり、交通安全上の懸念となる）。
- 押しボタン式信号のサイクル頻度も、検討できると望ましい。
- いくつかの信号現示のパターン案を比較検討し、具体化できると望ましい。

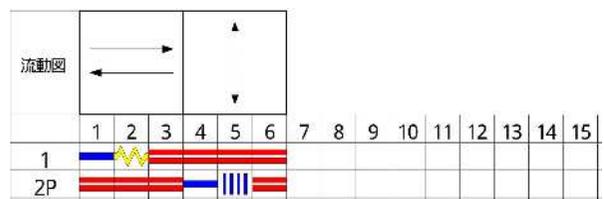


対策イメージ

①歩道張り出し (横断歩道の距離の短縮)

#### 【信号現示】

##### ■ 現状

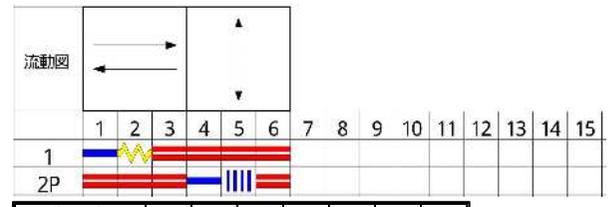


階梯	1	2	3	4	5	6	周期	
保安秒数	23	3	2	15	5	2	50	
定周期	P0							
多段	P1	23	3	2	15	5	2	50
	P2	38	3	2	15	5	2	65

##### 3. パターン切替

日種1(平日)				日種2(土曜)				日種3(休日)			
切替番号	時刻	時	分	切替番号	時刻	時	分	切替番号	時刻	時	分
1	06:00	06	00	1	06:00	06	00	1	06:00	06	00
2	21:00	21	00	2	21:00	21	00	2	21:00	21	00
3				3				3			

##### ■ 対策案



階梯	1	2	3	4	5	6	周期	
保安秒数	26	3	2	13	4	2	50	
定周期	P0							
多段	P1	26	3	2	13	4	2	50

②信号現示改良 (主道路の青時間の拡大)

# 4. JR船橋駅北口周辺エリアの検討結果 (1) 現状把握と渋滞発生要因：位置図



# 4. JR船橋駅北口周辺エリアの検討結果

## (1) 現状把握と渋滞発生要因：周辺エリアの旅行速度

- 船橋駅北口十字路では全方向で速度低下が発生しているが、特に北側からの流入部が顕著である。
- この速度低下は船橋駅前に向けて先詰まりが発生しているためであり、駅に向かう交通が影響していることが想定される。

### 船橋駅北口周辺エリアの上下線別旅行速度

#### 平日（12時間平均）



#### 休日（12時間平均）



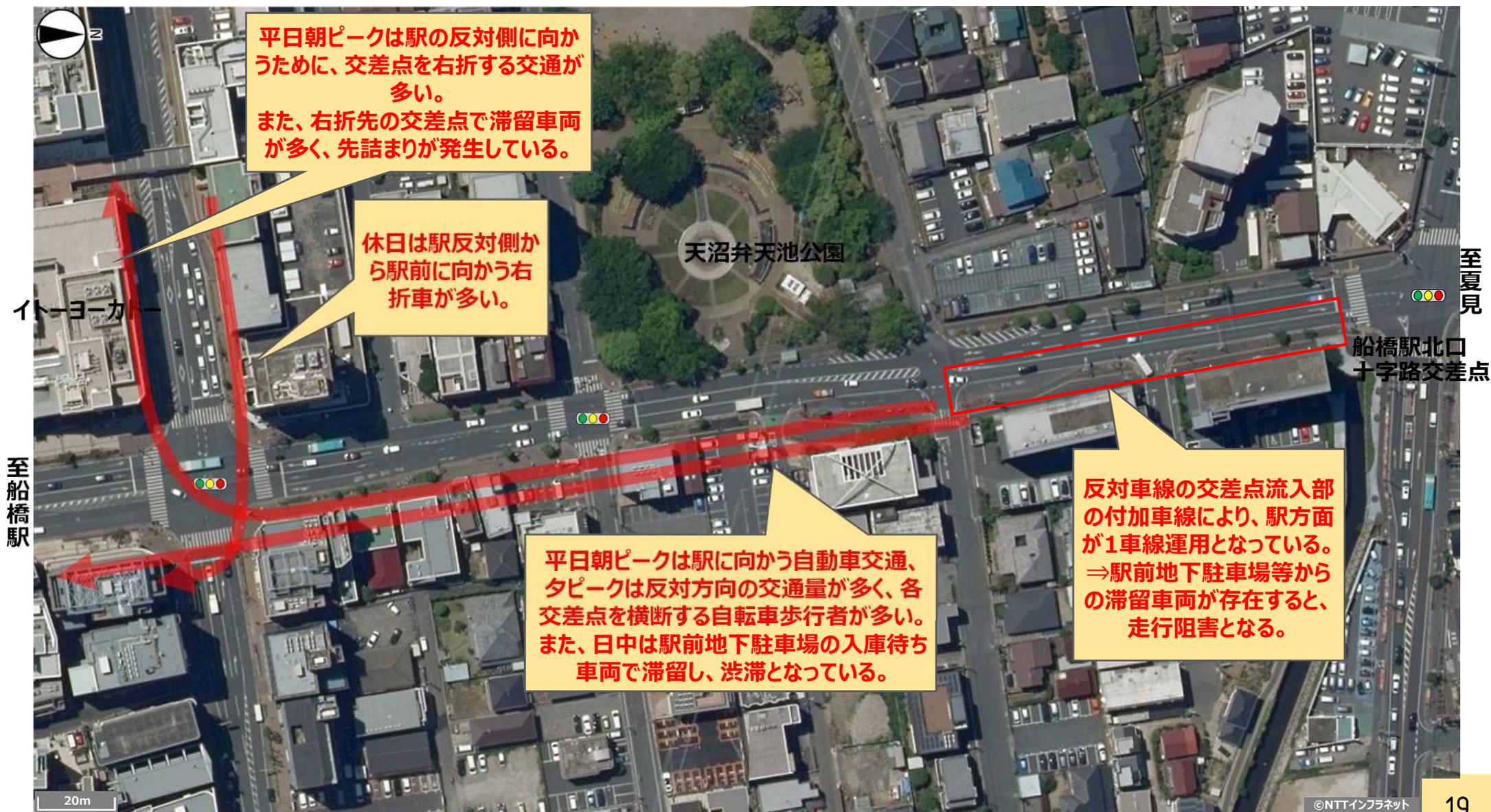
凡例

10km/h未満	15km/h未満	20km/h未満	25km/h未満	30km/h未満	30km/h以上
----------	----------	----------	----------	----------	----------

# 4. JR船橋駅北口周辺エリアの検討結果

## (1) 現状把握と渋滞発生要因：渋滞発生要因1/2

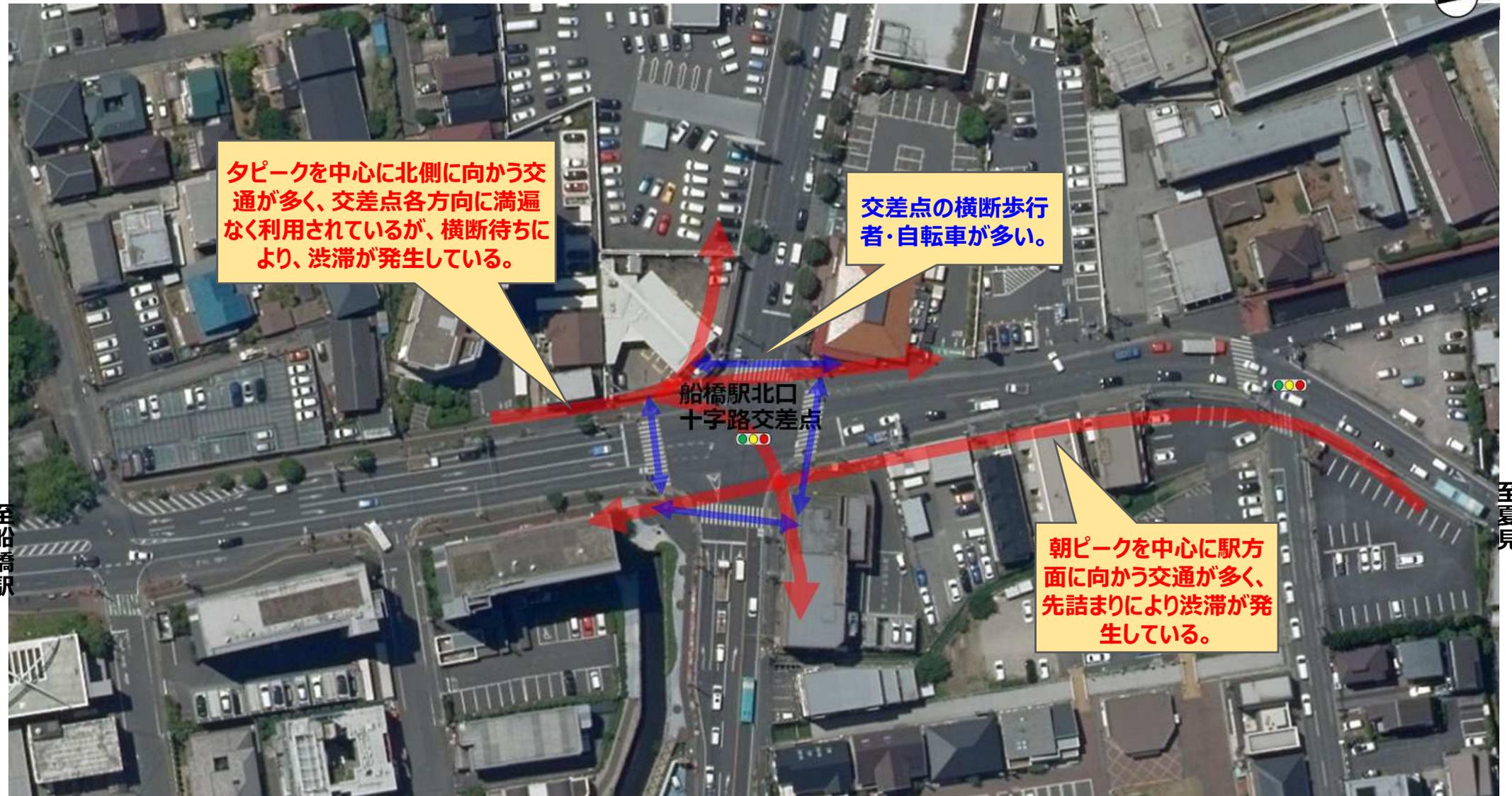
- 平日は朝ピークは駅に向かう交通に加え、駅の反対側に向かう交通も多く、夕方は反対向きの車が多く、渋滞発生の原因となっている。
- 日中は日中は駅前地下駐車場の入庫待ち車両で滞留し、渋滞となっている。



# 4. JR船橋駅北口周辺エリアの検討結果

## (1) 現状把握と渋滞発生要因：渋滞発生要因2/2

- 駅方面に向かう自転車歩行者の横断交通量が多い。
- タピークを中心に北側に向かう交通が多く、交差点各方向に満遍なく利用されているが、横断待ちにより、渋滞が発生している。



## 4. JR船橋駅北口周辺エリアの検討結果 (2) 当該エリアの課題と対策のコンセプト

### 当該箇所の課題

#### 【船橋駅北口十字路交差点～船橋駅前】

- 平日朝ピークは駅に向かう自動車交通、夕ピークは反対方向の交通量が多い。また、自転車歩行者も多いため、歩車分離信号が導入されており、自転車歩行者の青時間も長い。
- 駅の反対側に向かうために、イトーヨーカドー前交差点を右折する交通も多い。また、右折先の交差点で滞留車両が多く、先詰まりが発生し、当該区間の渋滞発生に影響を与えている。
- 船橋駅北口十字路交差点付近では、反対車線の交差点流入部の付加車線により、駅方面の車線が1車線運用となっているため、右折待ちの滞留車両が存在すると、直進車両の走行阻害となる。
- 駅前に大型商業施設が立地しているため、開業後の日中は駅前地下駐車場の入庫待ち車両で渋滞が発生している。
- また、休日は駅反対側から、大型商業施設へ訪問するために駅前に向かう右折車も多い。

#### 【船橋駅北口十字路交差点】

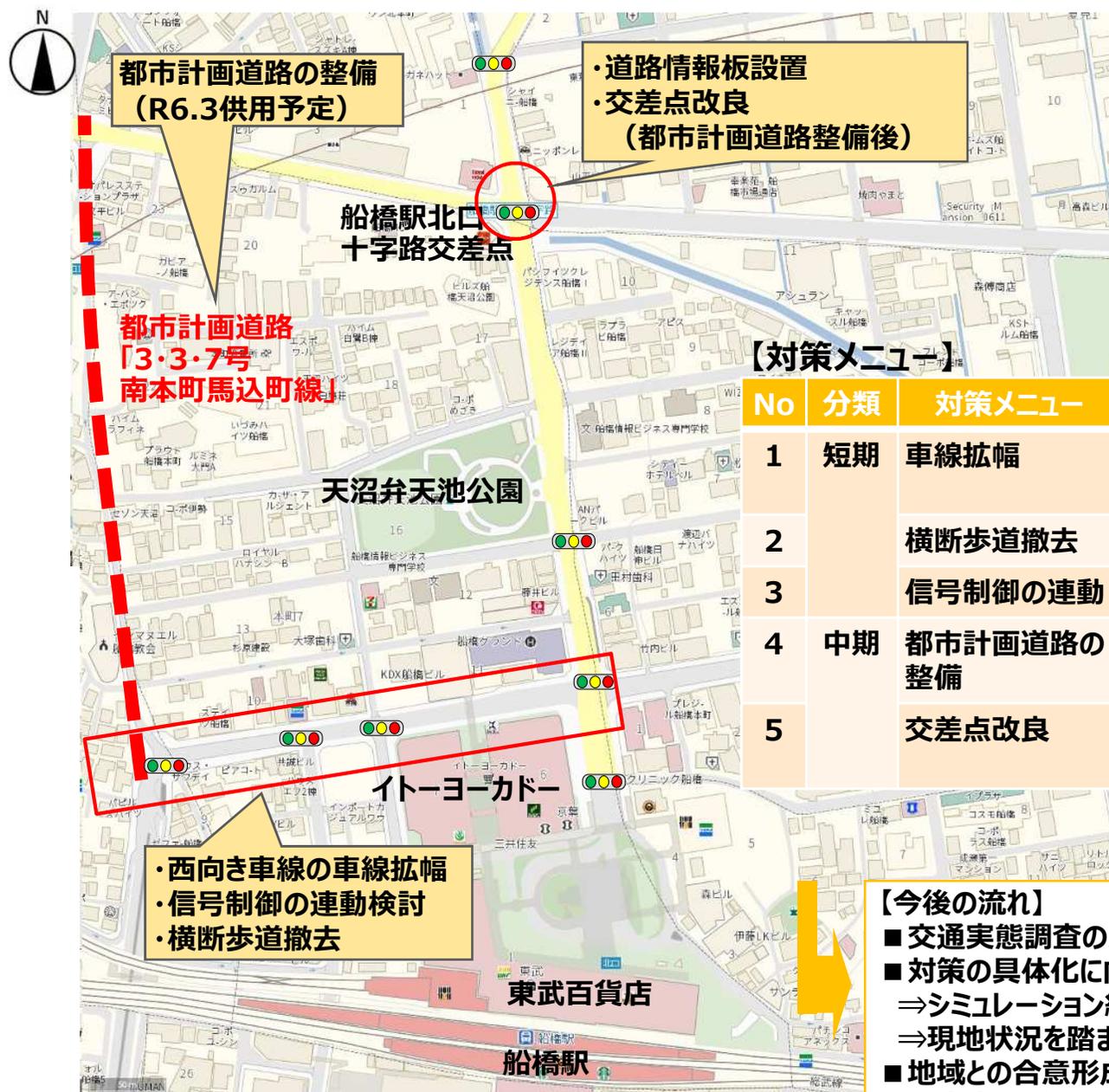
- 平日朝ピークを中心に駅方面に向かう交通が多く、先詰まりにより渋滞が発生している。
- 一方で、夕ピークは北側に向かう交通が多く、交差点各方向に満遍なく利用されているが、横断待ちにより、渋滞が発生している。



### 対応方針

- ① 都市計画道路「3・3・7号南本町馬込町線」開通までの短期対策
- ② 都市計画道路「3・3・7号線」開通による交通流動の変化を見越した将来的な対策  
(都市計画道路開通後も残存する渋滞への対策：機能分担を考慮した対策)

# 4. JR船橋駅北口周辺エリアの検討結果 (3) 対策内容



No	分類	対策メニュー	内容
1	短期	車線拡幅	イトーヨーカドー前道路西向き道路の路肩（ゼブラ帯）を活用した車線拡幅
2	中期	横断歩道撤去	立体横断施設の直下にある横断歩道の撤去検討
3		信号制御の連動	イトーヨーカドー前道路の信号機の連動検討
4		都市計画道路の整備	都市計画道路「3・3・7号南本町馬込町線」※R6.3供用予定
5		交差点改良	都市計画道路開通後に発生する問題の対象⇒船橋駅北口十字路交差点の改良

**【今後の流れ】**

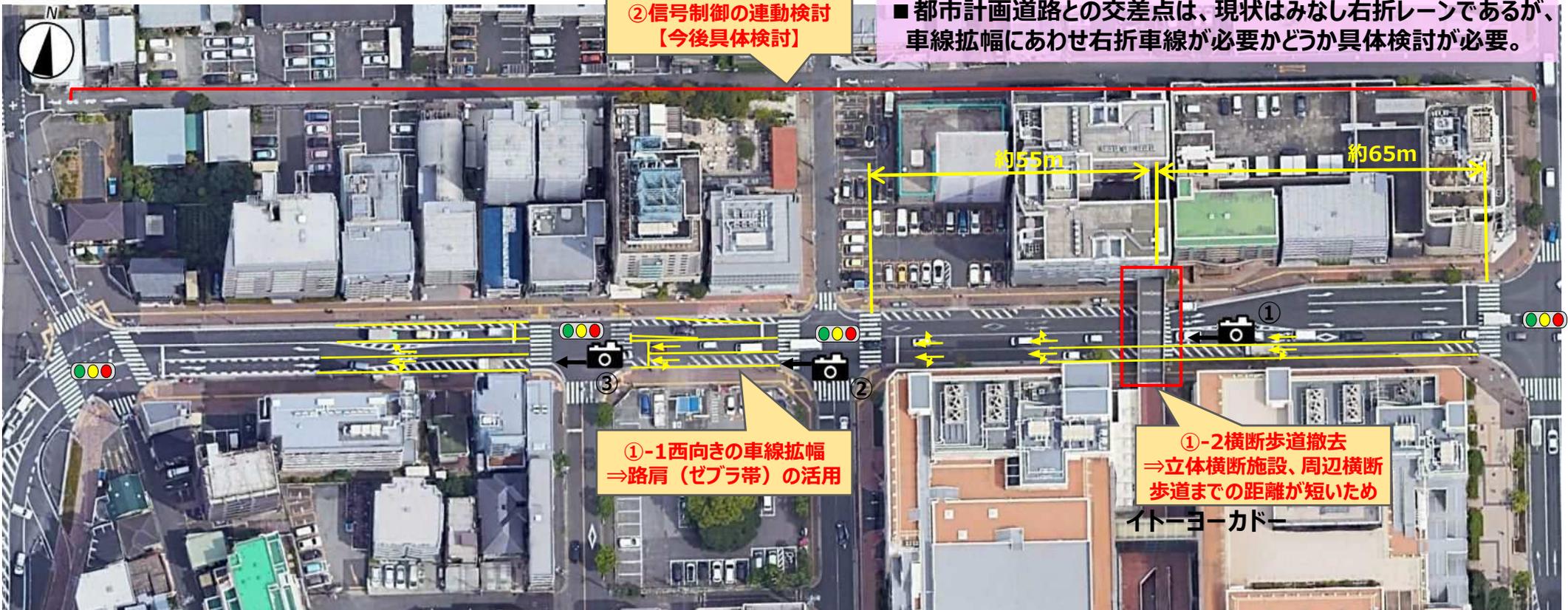
- 交通実態調査の実施及びシミュレーションの精度向上
- 対策の具体化に向けた検討
  - ⇒シミュレーション結果を踏まえた対策内容の見直し
  - ⇒現地状況を踏まえた対策設計・関係機関との調整
- 地域との合意形成（住民説明会など）
  - ⇒合意形成の図られた対策を実施

# 4. JR船橋駅北口周辺エリアの検討結果 (3) 対策内容の具体事例：短期対策イメージ

## 【イトーヨーカドー前の道路の対策】

### 【対策具体化時の留意事項】

- 沿道店舗の搬入車両が多いが、停車スペースがなくなるため、沿道店舗等との調整が必要。
- 都市計画道路との交差点は、現状はみなし右折レーンであるが、車線幅にあわせ右折車線が必要かどうか具体検討が必要。



②信号制御の連動検討  
【今後具体検討】

①-1西向きの車線拡幅  
⇒路肩（ゼブラ帯）の活用

①-2横断歩道撤去  
⇒立体横断施設、周辺横断歩道までの距離が短いため

イトーヨーカドー

写真③



路肩（ゼブラ帯）

写真②



路肩（ゼブラ帯）

写真①



立体横断施設

信号なしの横断歩道

# 5. 国道14号の検討結果 (1) 位置図

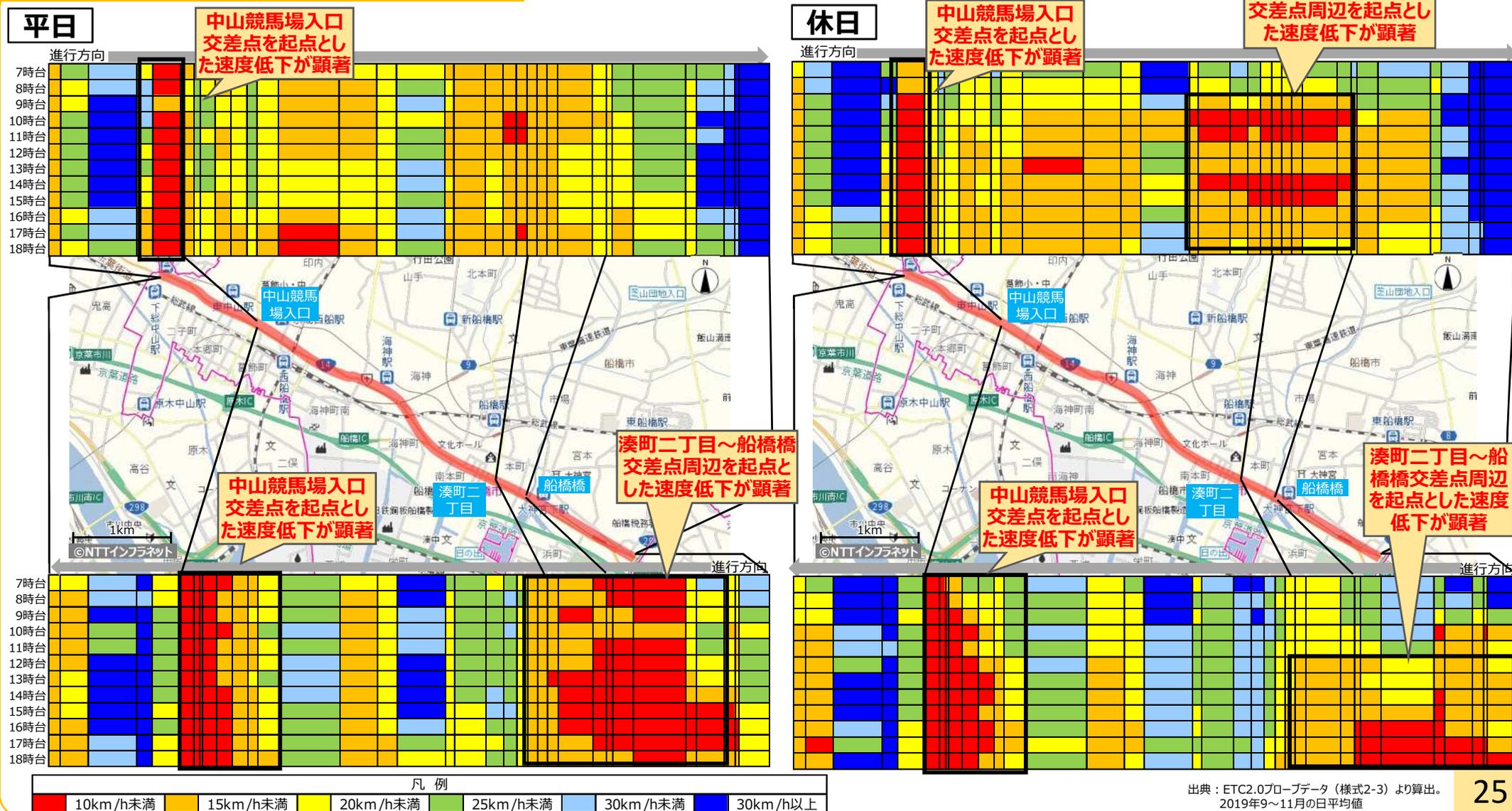


# 5. 国道14号の検討結果

## (2) 現状把握：速度分布

- 中山競馬場入口交差点を起点に平休日ともに常時速度低下が顕著となっている。
- 湊町二丁目～船橋橋交差点においても、当該区間内を起点に平日は東京方面、休日は昼以降は両方向で速度低下が顕著である。

国道14号の時間帯別の旅行速度分布図



# 5. 国道14号の検討結果 (3) 対策内容



### 【対策メニュー】

No	箇所名	対策メニュー
1	西船橋駅前交差点	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ 交差点における歩車分離信号の設置</li> <li>■ 周辺の信号なし横断歩道の撤去</li> <li>■ 乱横断防止柵の設置</li> </ul>
2	中山競馬場入口交差点	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ 従道路側（北側）の右折レーン設置 ※千葉県葛南土木事務所で計画</li> </ul>
3	船橋橋周辺	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ 国道14号以外も含めた面的な渋滞発生要因及び対策の検討【今後検討予定】</li> </ul>

### 【今後の流れ】

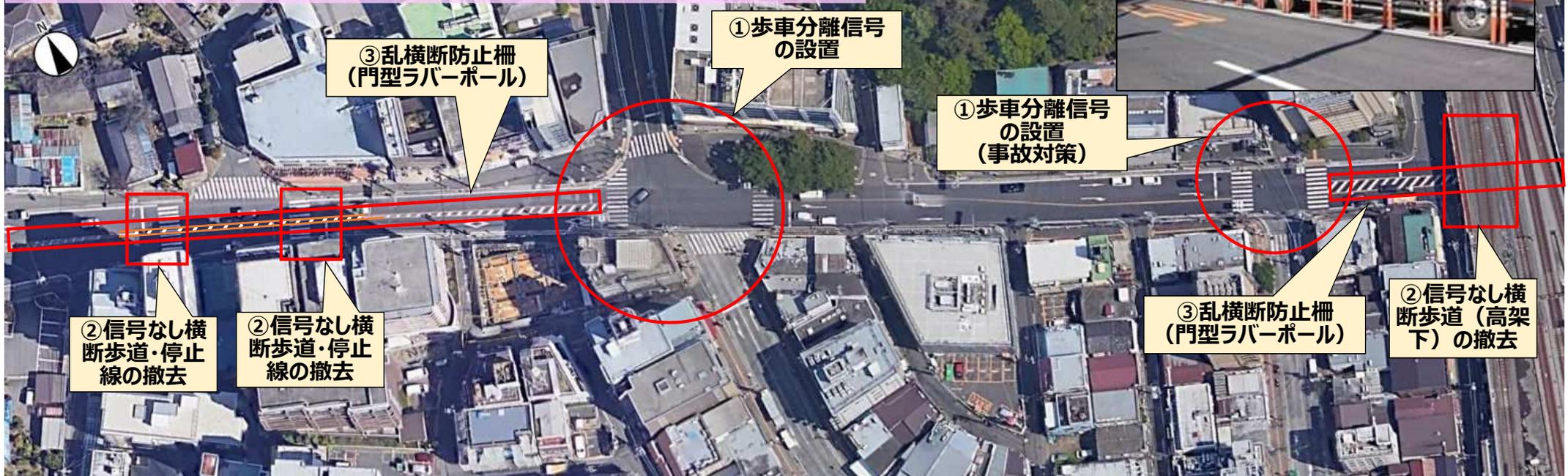
- 交通実態調査の実施及びシミュレーションの精度向上
- 対策の具体化に向けた検討
  - ⇒シミュレーション結果を踏まえた対策内容の見直し
  - ⇒現地状況を踏まえた対策設計・関係機関との調整
- 地域との合意形成（住民説明会など）
  - ⇒合意形成の図られた対策を実施

# 5. 国道14号の検討結果

## (3) 対策内容の具体事例：西船橋駅前交差点

### 【対策具体化時の留意事項】

- 交通実態調査等を実施の上、渋滞緩和と事故削減のトレードオフの関係に配慮し、総合的に勘案して、最も効果的な一体対策を立案する必要がある。
- 全ての対策を同時に実施しなければ効果は出ないため、関係機関との調整や地域との合意形成が重要。



### ■ 信号現示 (歩車分離信号)

現況：サイクル長130s

	1Φ	2Φ
現示		
表示時間(S)	青85・黄3・赤2	青35・黄3・赤2

対策後：サイクル長130s

	1Φ	2Φ	3Φ
現示			
表示時間(S)	青72・黄3・赤2	青25・黄3・赤2	赤25

### 【今後の流れ】

- 交通実態調査の実施及びシミュレーションの実施
- 対策の具体化に向けた検討
  - ⇒シミュレーション結果を踏まえた対策内容の見直し
  - ⇒現地状況を踏まえた対策設計・関係機関との調整
- 地域との合意形成 (住民説明会など)
  - ⇒合意形成の図られた対策を実施