

船橋市 交通安全対策部会 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	習志野台地区 の検討結果	(1) エリア全体の現状把握 (2) 当該エリアの課題と対策のコンセプト (3) 対策内容
3	塚田地区 の検討結果	(1) エリア全体の現状把握 (2) 当該エリアの課題と対策のコンセプト (3) 内容

1. メンバーと部会の実施結果

部会メンバー

道路安全診断（第三者による検討）を実施

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 交通対策課

千葉県
(道路管理者) 葛南土木事務所 維持課

千葉県
(交通管理者) 警察本部 交通規制課
(規制担当)

千葉県
(交通管理者) 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



道路安全診断

学識経験者・道路安全専門家・
交通工学専門家 4名

道路設計技術者※) 1名

※) 交通工学研究会認定 (TOE・TOP取得) あるいは同等の資格保有者

部会の開催状況

検討エリア：2エリア（習志野台地区・塚田地区）

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：11/16】

- 現地視察（2エリア：習志野台地区・塚田地区）
- 習志野及び塚田地区での検討（ワークショップ形式）
⇒問題箇所及び事故要因と対策の方向性

【現地視察】



【室内会議（ワークショップ）】



【ワークショップ成果】



第3回

【室内会議：3/8】

- 対策コンセプト・メニューの立案
- 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

【対策エリアの選定方法】

STEP ①：選定指標の設定・加点

場所把握の容易さやデータ整備状況を踏まえて、町丁目単位として評価する。

【評価指標】

①人口

- ・総人口：上位30位内 [1点]
- ・人口密度：上位30位内 [1点]
市平均の2倍以上 [1点]
- ・子供の割合：市平均以上 [1点]
- ・高齢化率：市平均以上 [1点]

②死傷事故（人身事故）

- ・全道路での件数：上位30位内 [1点]
- ・市道での件数：上位30位内 [1点]
- ・全道路での事故率：上位30位内 [1点]
- ・市道での事故率：上位30位内 [1点]
市平均の500倍以上 [1点]
- ・市道事故の割合：市平均以上 [1点]

③急減速挙動（ETC2.0データ前後加速度-0.3G以下）

- ・市道での件数：上位30位内 [1点]
- ・市道での事故率：上位30位内 [1点]

④対策要望

- ・ゾーン30指定エリア：未対策[3点]
- ・地域・警察要望：5件以上[5点]、2件以上[3点]
1件[1点]

STEP ②：対策優先度検討

評価指標①～④の各得点による総合評価での優先順位を検討し、上位に位置付けられたエリアを対策候補エリアとして選定

STEP ③：既存整備状況・計画等の確認

対策整備済あるいは計画策定済エリア等は除外

STEP ④：対策エリア決定&近隣エリア統合

隣接エリアの状況に応じてエリア統合して箇所を選定

【対策箇所の選定方法】

STEP ①：選定指標の設定

ピンポイント対策に向けて、交差点・区間単位として評価する。
なお、対象は市道とする（国県道は対象外）。

【評価指標：死傷事故（人身事故）】

- ・交差点：死傷事件数ワースト上位箇所
- ・単路：死傷事件数及び死傷事故密度の各点の合計
[10位内：3点、50位以内：2点、100位以内：1点]

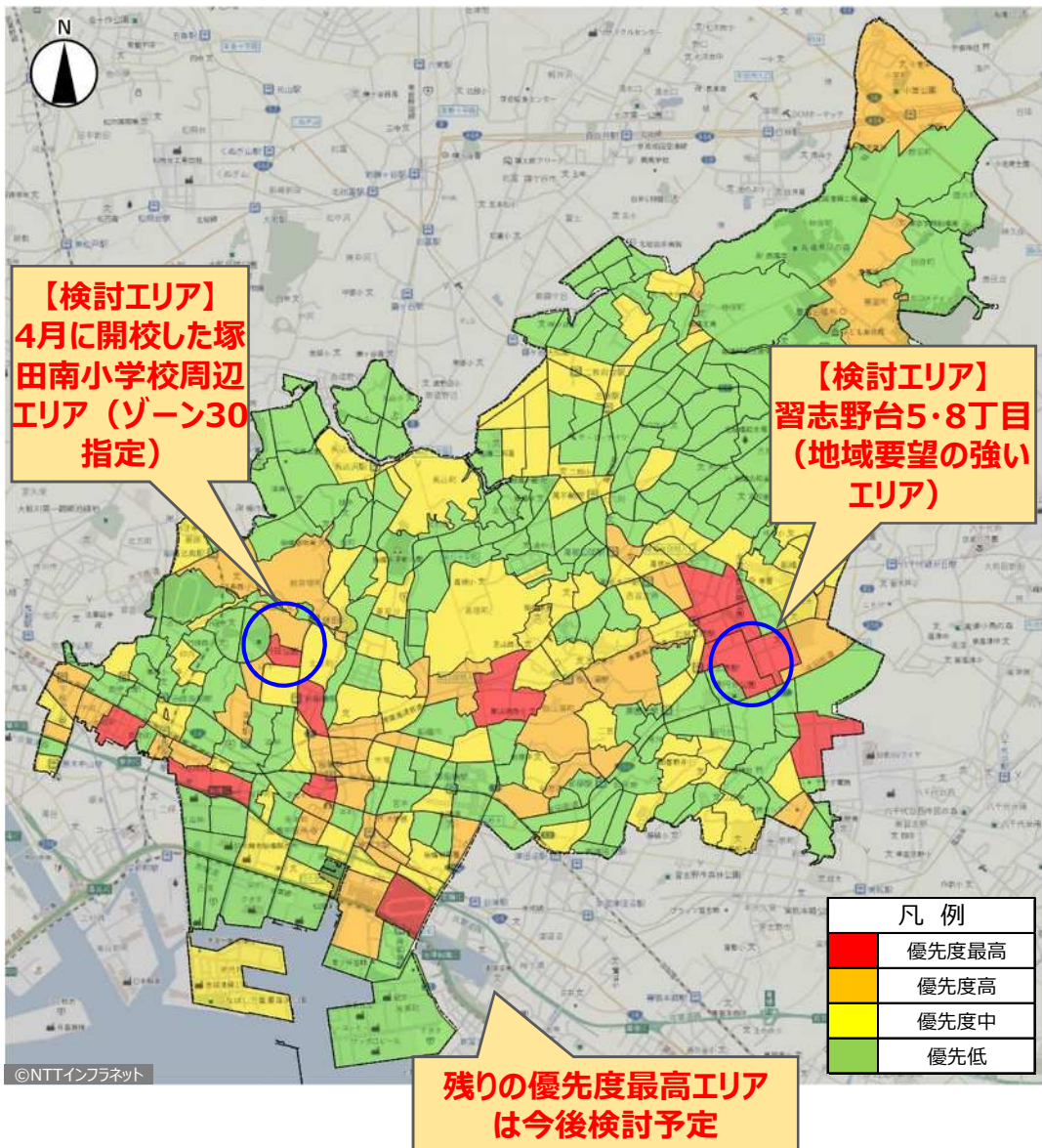
STEP ②：対策箇所の決定

ワースト箇所からの優先度検討を行い、上位箇所での対策実施状況・地域要望有無を踏まえて対策箇所を決定

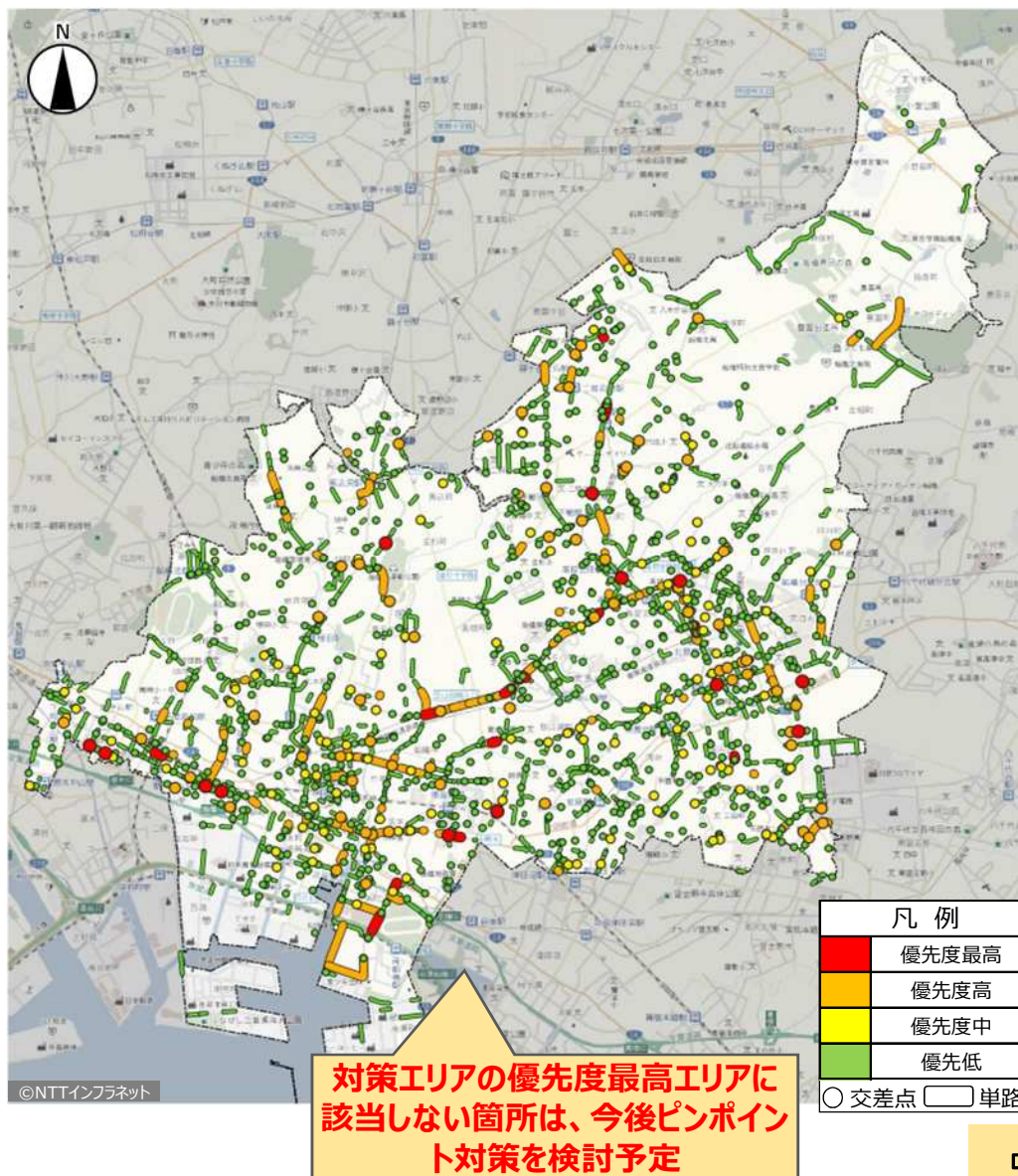
1. メンバーと部会の実施結果

(2) 対策エリアの選定結果

【対策エリアの選定結果】



【対策箇所の選定結果（市道）】

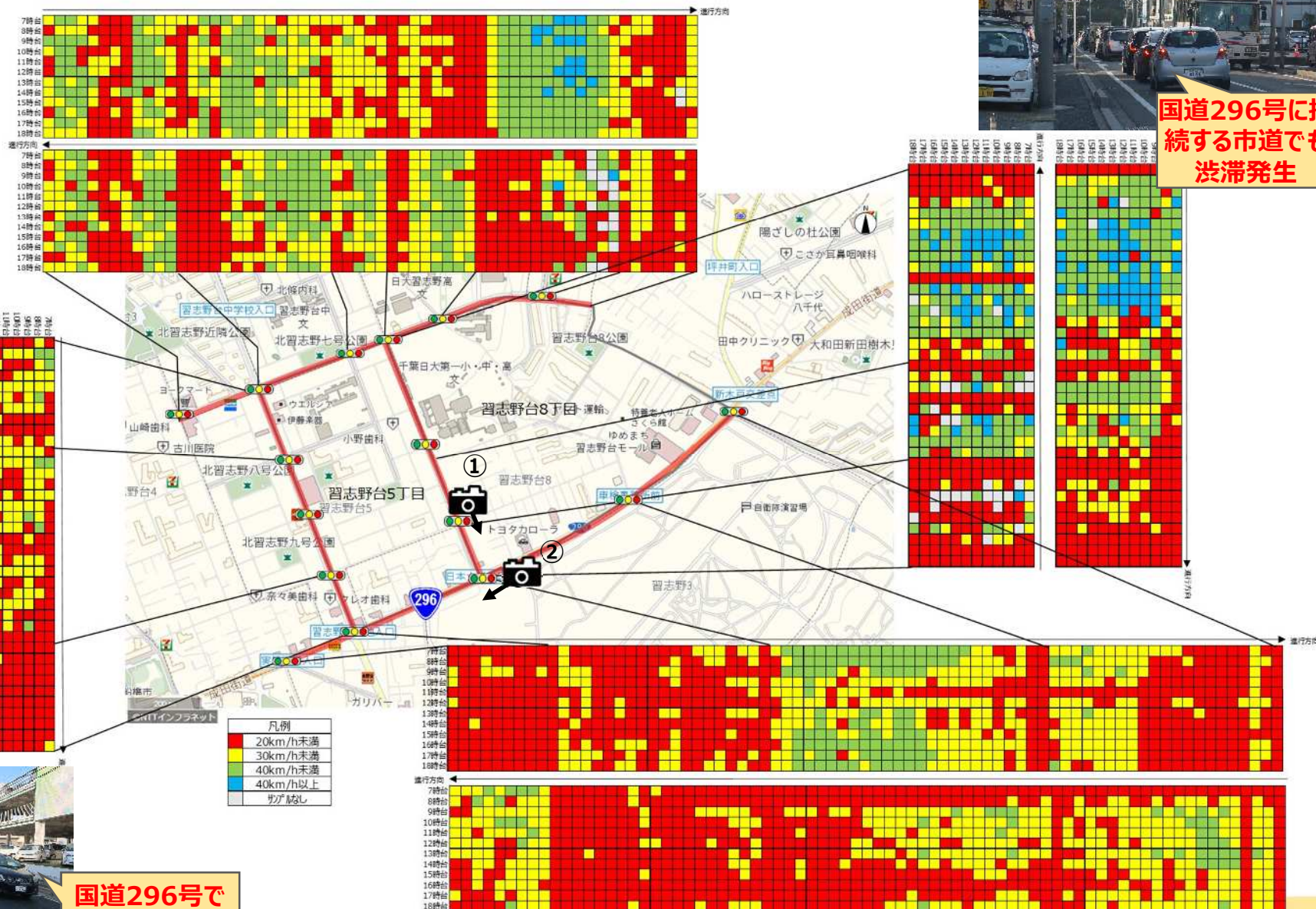


2. 習志野台地区の検討結果

(1) エリア全体の現状把握 (渋滞発生状況)

- ETC2.0プローブを用いて外周道路の渋滞状況も確認⇒外周道路での渋滞発生を確認。

20mピッチの速度モザイク図 (平日)



国道296号に接続する市道でも渋滞発生



国道296号で渋滞が発生

2. 習志野台地区の検討結果 (2) 当該エリアの課題と対策のコンセプト

当該
エリアの
課題

- 外周道路としての役割を担う2車線の**国道296号及び接続県道・市道において、常時激しい渋滞が発生。**
- 外周道路の渋滞を避けるために、**エリア内を抜け道利用している車が多く**、事故や急減速が多発。
- エリア内には**小学校も立地するなど、住宅が密集**し、自転車歩行者の利用も多く、交通安全に対するニーズが強いため、**対策要望が多く寄せられている。**
- H27年度に指定されたゾーン30により、路面標示等の対策は実施済であるものの、依然として、抜け道利用されている区間が多く、**効果発生が限定的**となっている。



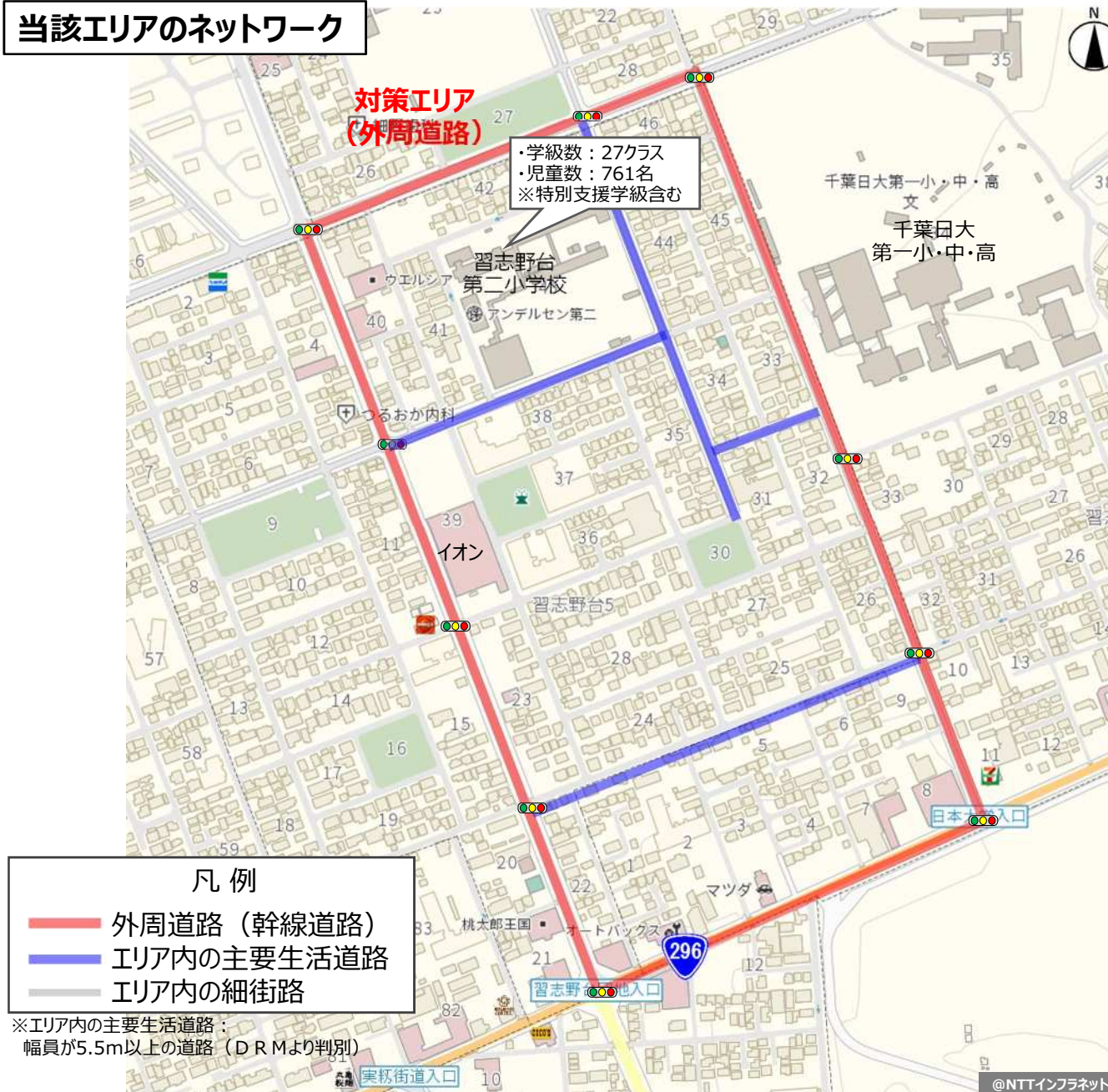
対応
方針

- ① **外周道路（幹線道路）** ※通過交通を通行させるための地域の主要骨格道路 : **速度低下区間における渋滞対策の推進。**
- ② **エリア内の主要生活道路** ※エリア内の住民が外周道路（幹線道路）にアクセスするための骨格道路 : **抜け道利用の多い区間を対象とした速度抑止や注意喚起に向けた対策の推進。**
- ③ **エリア内の細街路** ※沿道住民の利用する道路（通過交通抑制道路）
自転車歩行者を優先させる道路 : **抜け道利用の多い区間を対象としたエリア内の進入抑制や速度抑止や注意喚起に向けた対策の推進。**

分類	主な対策メニュー（案）
外周道路	<ul style="list-style-type: none"> ■ 都市計画道路の整備促進（新規事業化に向けた検討あるいは要望の継続） ■ 渋滞発生交差点における個別改良（信号現示改良の検討）
エリア内の 主要生活道路	<ul style="list-style-type: none"> ■ 物理的デバイス（交差点ランプ、入口狭さく 等） ■ 路面標示（カラー舗装、グリーンベルト 等）
エリア内の 細街路	<ul style="list-style-type: none"> ■ 交通規制（一方通行化） ■ 物理的デバイス（交差点ランプ、入口狭さく 等） ■ 路面標示（カラー舗装、グリーンベルト 等）

2. 習志野台地区の検討結果 (2) 当該エリアの課題と対策のコンセプト

当該エリアのネットワーク

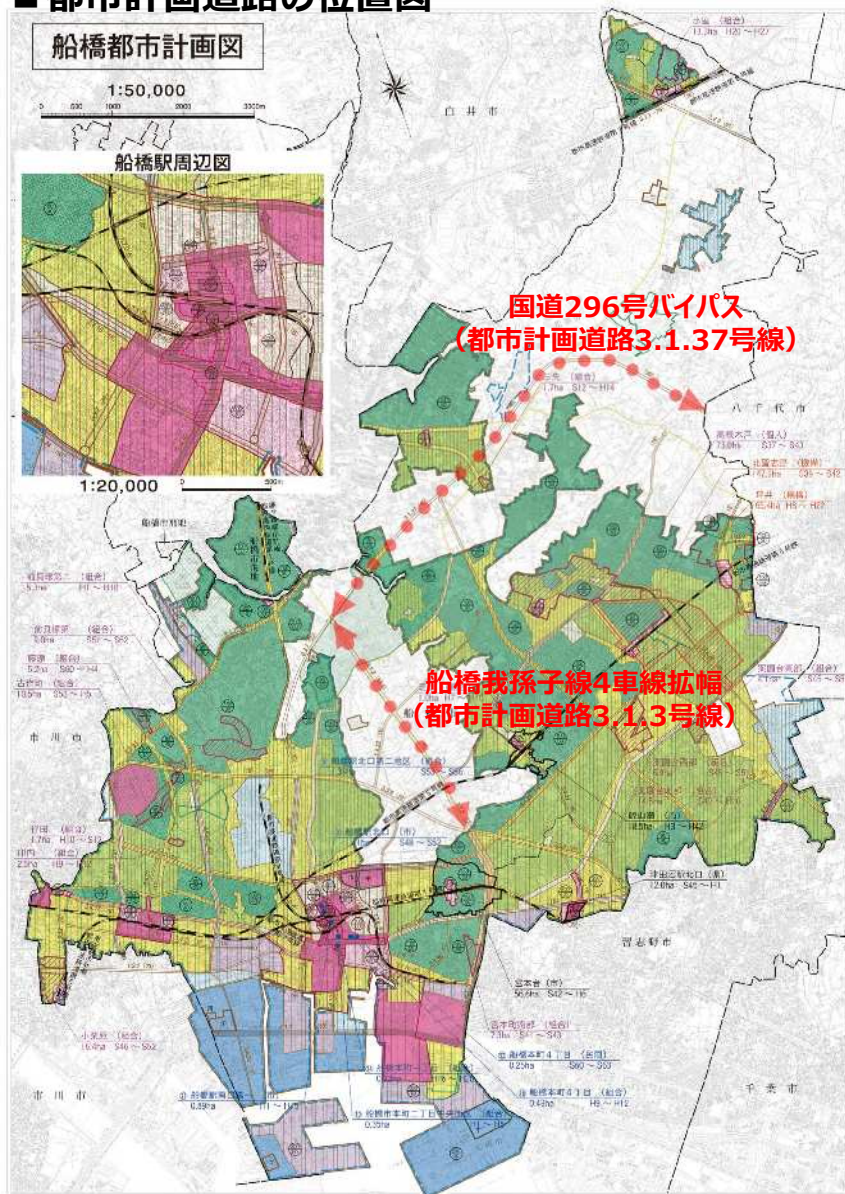


2. 習志野台地区の検討結果

(2) 対策のコンセプト (都市計画道路の整備促進)

- 外周道路の渋滞緩和に向けて、国道296号バイパス (都市計画道路) の整備促進を要望する。
- 今後、交通シミュレーションを実施し、同バイパス整備に伴う、習志野台地区の影響の検証を行う。

■ 都市計画道路の位置図

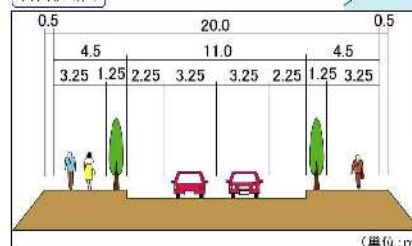


■ 国道296号バイパス八千代市区間の整備状況

計画の概要

区 間 さくらし じょぎ
 起点：千葉県佐倉市上座地先
 終点：千葉県八千代市米本地先
 延長 L = 5.2km
 幅員 W = 20m (2車線)
 道路規格 第4種第1級
 設計速度 60km/h
 事業着手 平成2年度
 全体事業費 約98億円

計画断面図



八千代市区間では
事業化し、一部区間
が供用済。

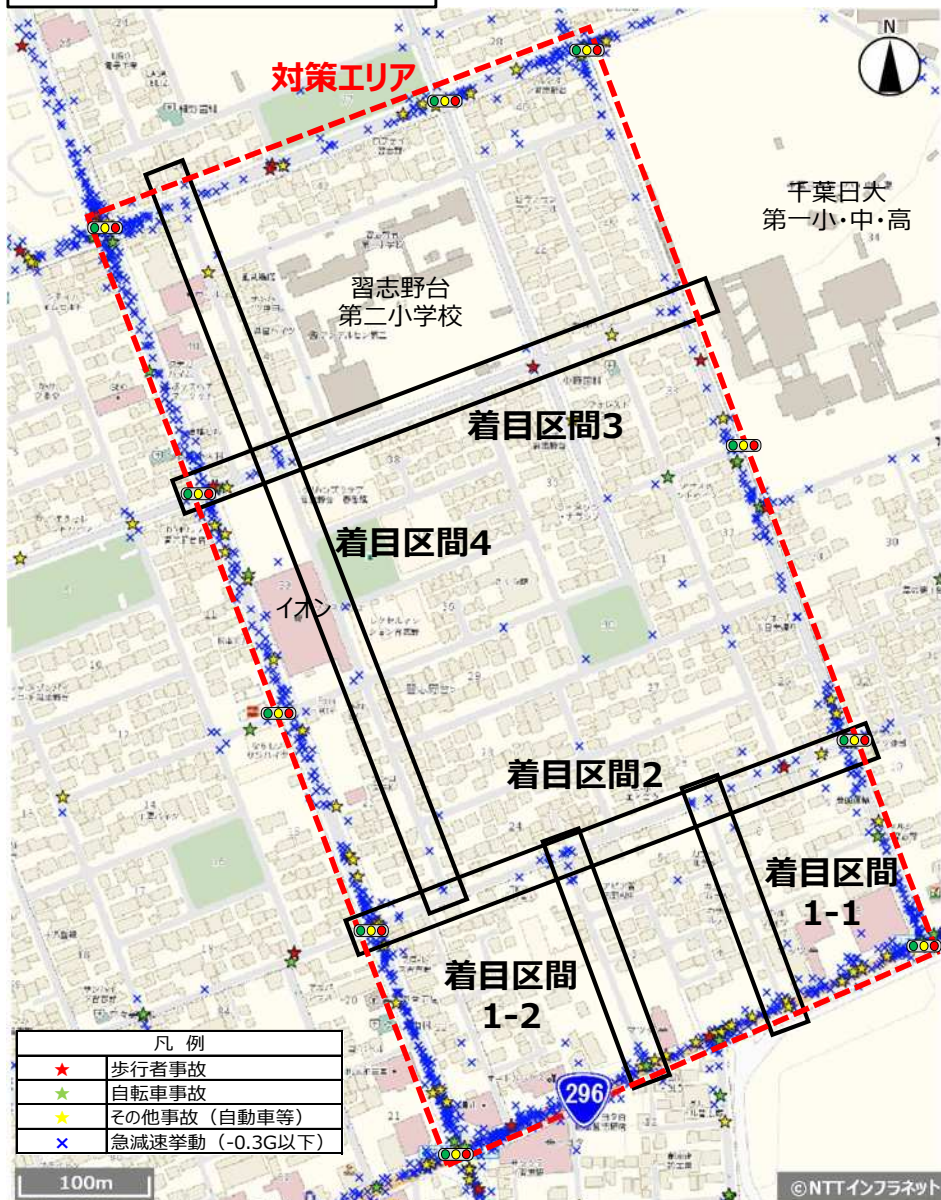


※出典：千葉県 県土整備部 公共事業評価監視委員会 平成24年度 第1回 会議資料

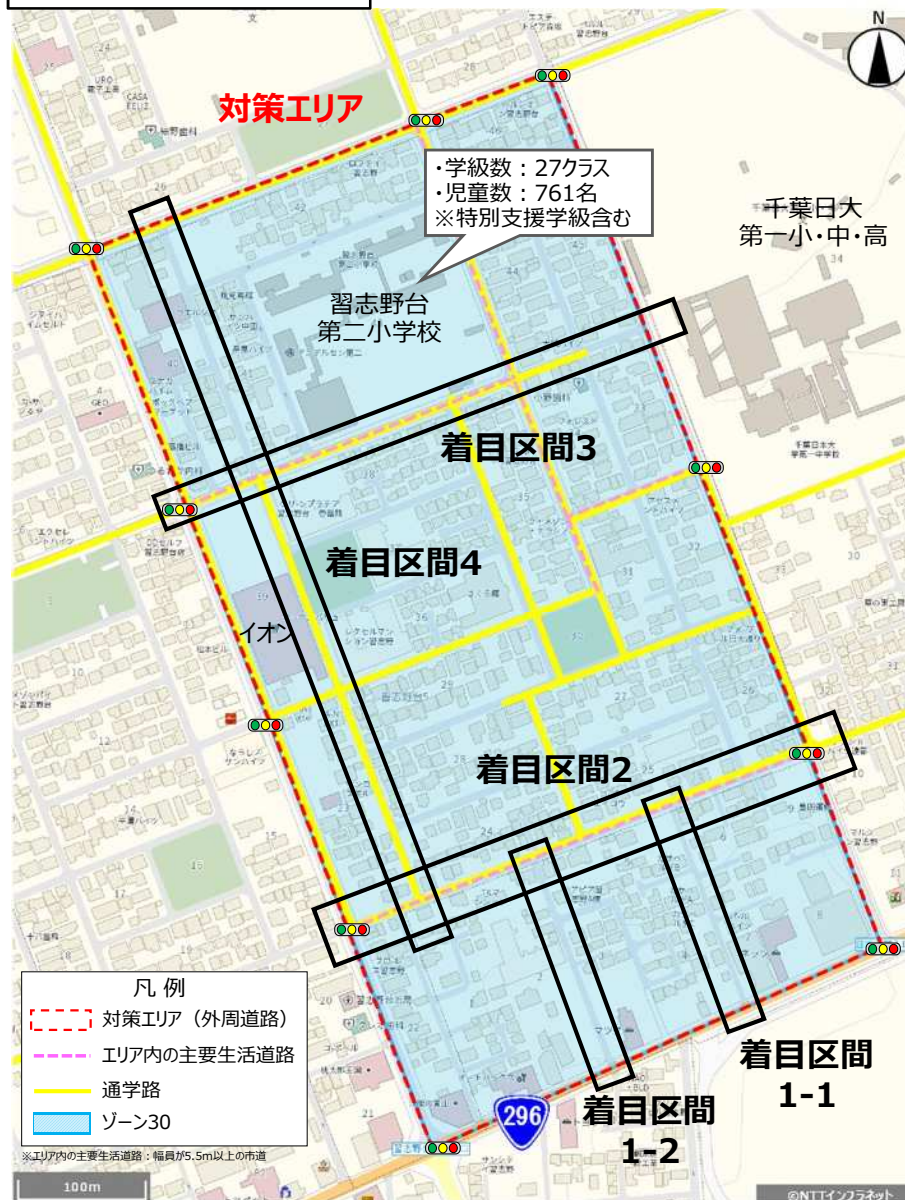
2. 習志野台地区の検討結果

(2) 当該エリアの課題と対策のコンセプト：着目区間の設定

事故・急減速発生状況



通学路の指定状況



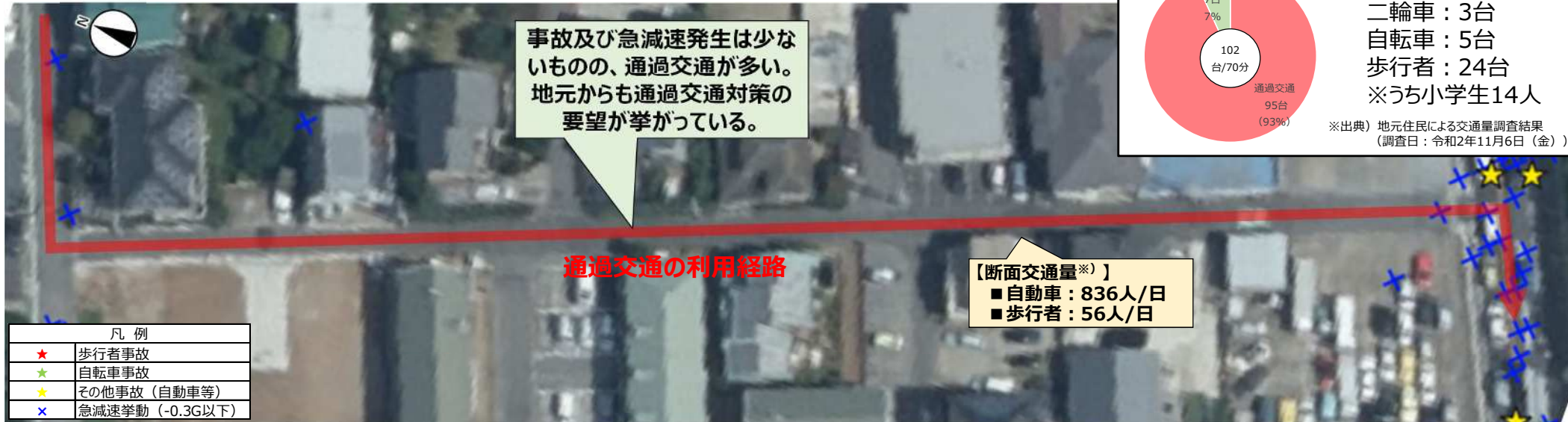
※出典 事故：（公財）交通事故総合分析センター 交通事故総合データ（H27-H30）、警察庁公開データ（R1）
急減速：ETC2.0プローブデータ（挙動履歴：様式1-4）より算出（2019年9～11月の合計値）

2. 習志野台地区の検討結果

(3) 対策内容の具体事例：着目区間①

【着目区間1-1】

■ 事故・急減速発生状況



※) 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)

方針：「①交通規制による通過交通の抑制」「②走行位置の明確化による注意喚起・交錯の抑制」

■ 対策内容



2. 習志野台地区の検討結果

(3) 対策内容の具体事例：着目区間①

【着目区間1-2】

■ 事故・急減速発生状況

凡例	
★	歩行者事故
☆	自転車事故
☆	その他事故（自動車等）
×	急減速挙動（-0.3G以下）

事故発生はないが、起終点の交差点にて急減速が発生し、かつ通過交通が多い。地元からも通過交通対策の要望が挙がっている。



※）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）

■ 対策内容

方針：「①交通規制による通過交通の抑制」「②走行位置の明確化による注意喚起・交錯の抑制」



2. 習志野台地区の検討結果 (3) 対策内容の具体事例：着目区間②

【区間1/2】

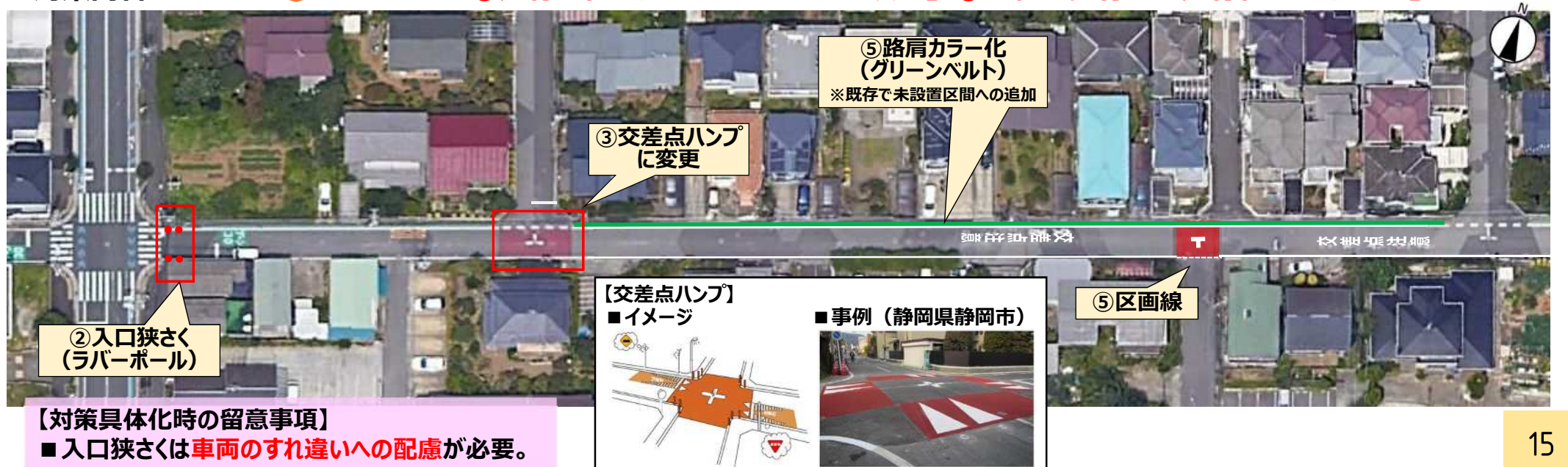
■ 事故・急減速発生状況



※) 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)

■ 対策内容

方針：「①走行車両の速度抑制及び注意喚起」「②自転車歩行者の走行位置の明確化」



2. 習志野台地区の検討結果

(3) 対策内容の具体事例：着目区間②

【区間2/2】

■ 事故・急減速発生状況



※）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）

■ 対策内容

方針：「①走行車両の速度抑制及び注意喚起」②自転車歩行者の走行位置の明確化」



2. 習志野台地区の検討結果

(3) 対策内容の具体事例：着目区間③

【小学校隣の信号なし交差点での対策】



【スムーズ横断歩道付き交差点ハンプ】

■事例（静岡県静岡市）



【当該交差点の現状】

写真①



写真②



【対策具体化時の留意事項】

- ハンプ設置手前へその存在を予告するための注意喚起看板や路面表示の設置が必要。
- 区間1/2（西側区間）の交差点と主従関係が逆。通学路対策として、「止まれ」を入れていることが想定されるため、小学校や地域との意見交換や調整が必要。
⇒可能な限り、主従関係の整合性を図ることが重要（従道路側の幅員を狭小化が理想）。
⇒今後、事故発生などが発生した場合は、主従関係をしっかりと検討すべきである。

3. 塚田地区の検討結果

(2) 当該エリアの課題と対策のコンセプト

当該エリアの課題

- エリア内には**鉄道・駅に加え、集客施設が多数立地**し、多方面からの交通が集積し、様々な交通媒体（自動車・自転車・歩行者）の動線が複雑に絡み合っており、**道路網も複雑なエリア**である。
- **幹線道路の整備が遅れている地域**のため、**生活道路などの様々な路線で抜け道利用**されており、人身事故及び急挙動（ヒヤリハット）も多発しているため、**地域からの安全対策の要望が多い**。
- **外周道路では渋滞発生に加え、交差点を中心に事故が多発**している箇所も存在する。
- 小学校の開校や大型商業施設・マンション立地などの**再開発が進み、今後も人口・交通増**が想定される。



対応方針

- ①**外周道路（幹線道路）**：**広大なエリアを分割するための新規外周道路の設定（将来）。**
※通過交通を通行させるための地域の主要骨格道路
事故多発箇所でのピンポイント対策の実施（短期）。
- ②**エリア内の主要生活道路**：**抜け道利用の多い区間を対象とした速度抑止や注意喚起に向けた対策の推進。**
※エリア内の住民が外周道路（幹線道路）にアクセスするための骨格道路
- ③**エリア内の細街路**：**抜け道利用の多い区間を対象としたエリア内の進入抑制や速度抑止や注意喚起に向けた対策の推進。**
※沿道住民の利用する道路（通過交通抑制道路）
 自転車歩行者を優先させる道路

分類	主な対策メニュー（案）
外周道路	<ul style="list-style-type: none"> ■ 外周道路としての機能を発揮させるための道路整備（拡幅：将来の対策） ■ 事故多発箇所でのピンポイント対策（交差点改良・信号現示改良・路面標示など）
エリア内の主要生活道路	<ul style="list-style-type: none"> ■ 物理的デバイス（交差点ハンプ、入口狭さく 等） ■ 路面標示（カラー舗装、グリーンベルト 等）
エリア内の細街路	<ul style="list-style-type: none"> ■ 物理的デバイス（交差点ハンプ、入口狭さく 等） ■ 路面標示（カラー舗装、グリーンベルト 等）

3. 塚田地区の検討結果 (2) 対策のコンセプト

本部会では青枠内（新たな外周道路）のエリア内を重点的に検討する。



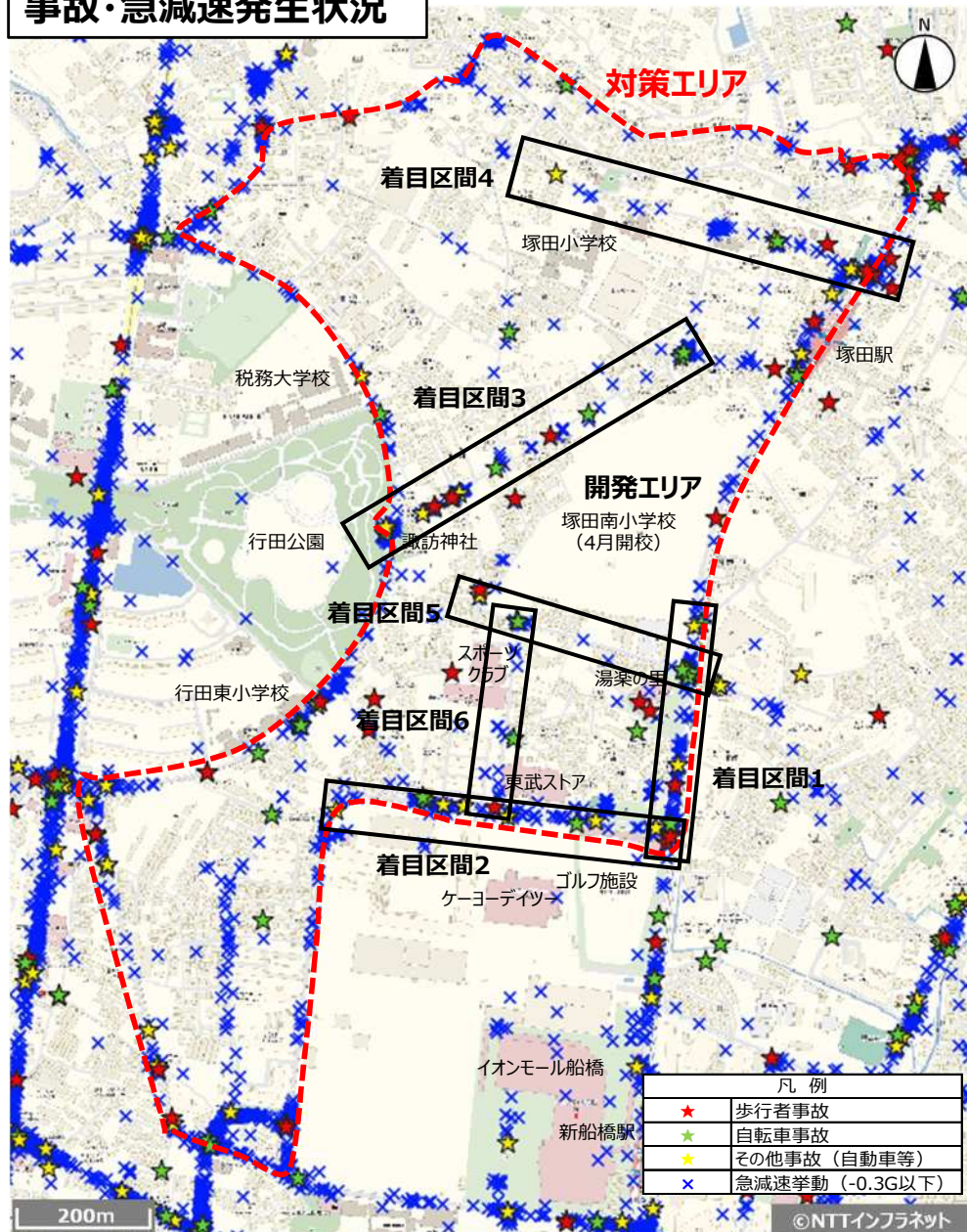
【開発エリアの概要】



3. 塚田地区の検討結果

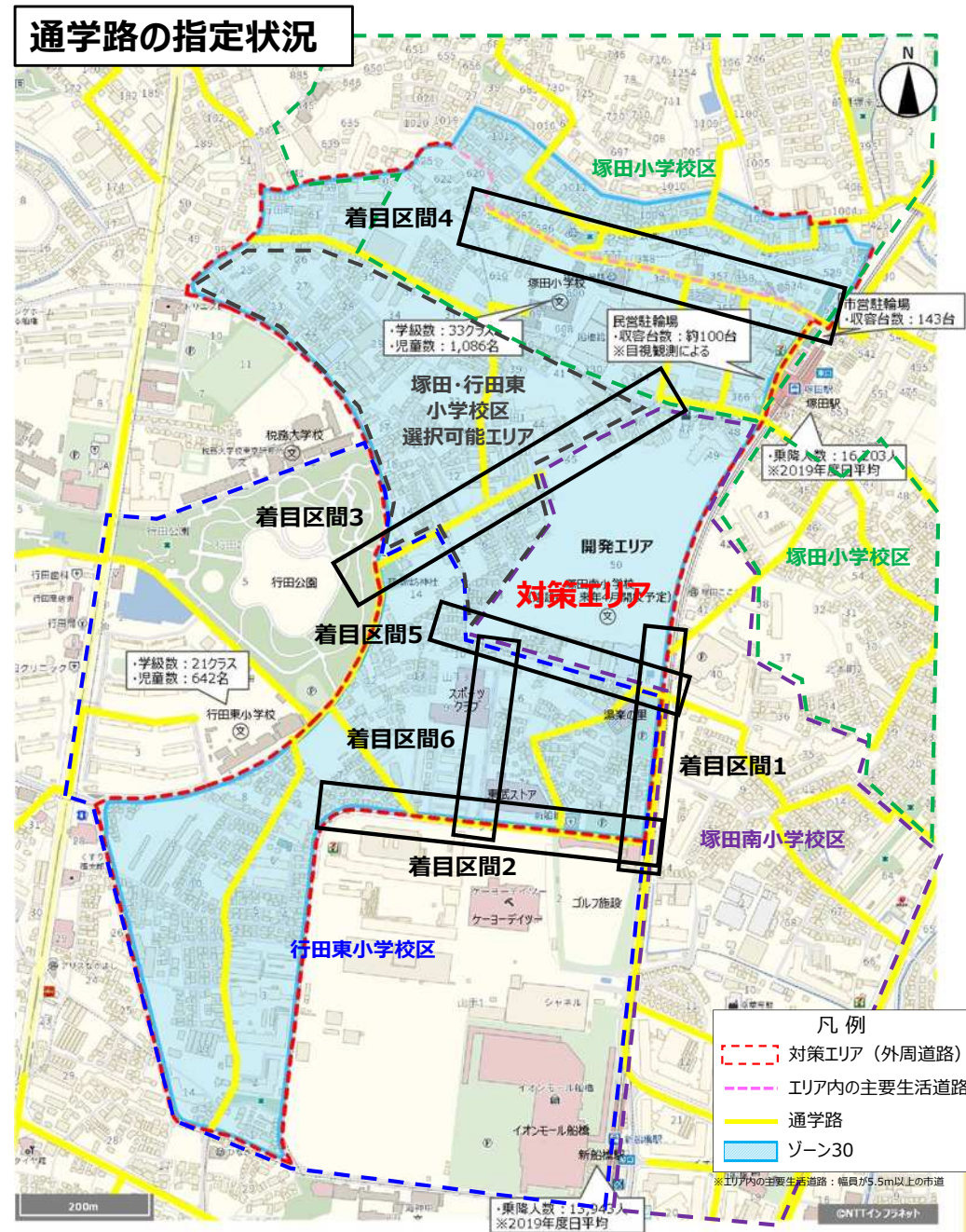
(2) 対策コンセプト：着目区間の設定

事故・急減速発生状況



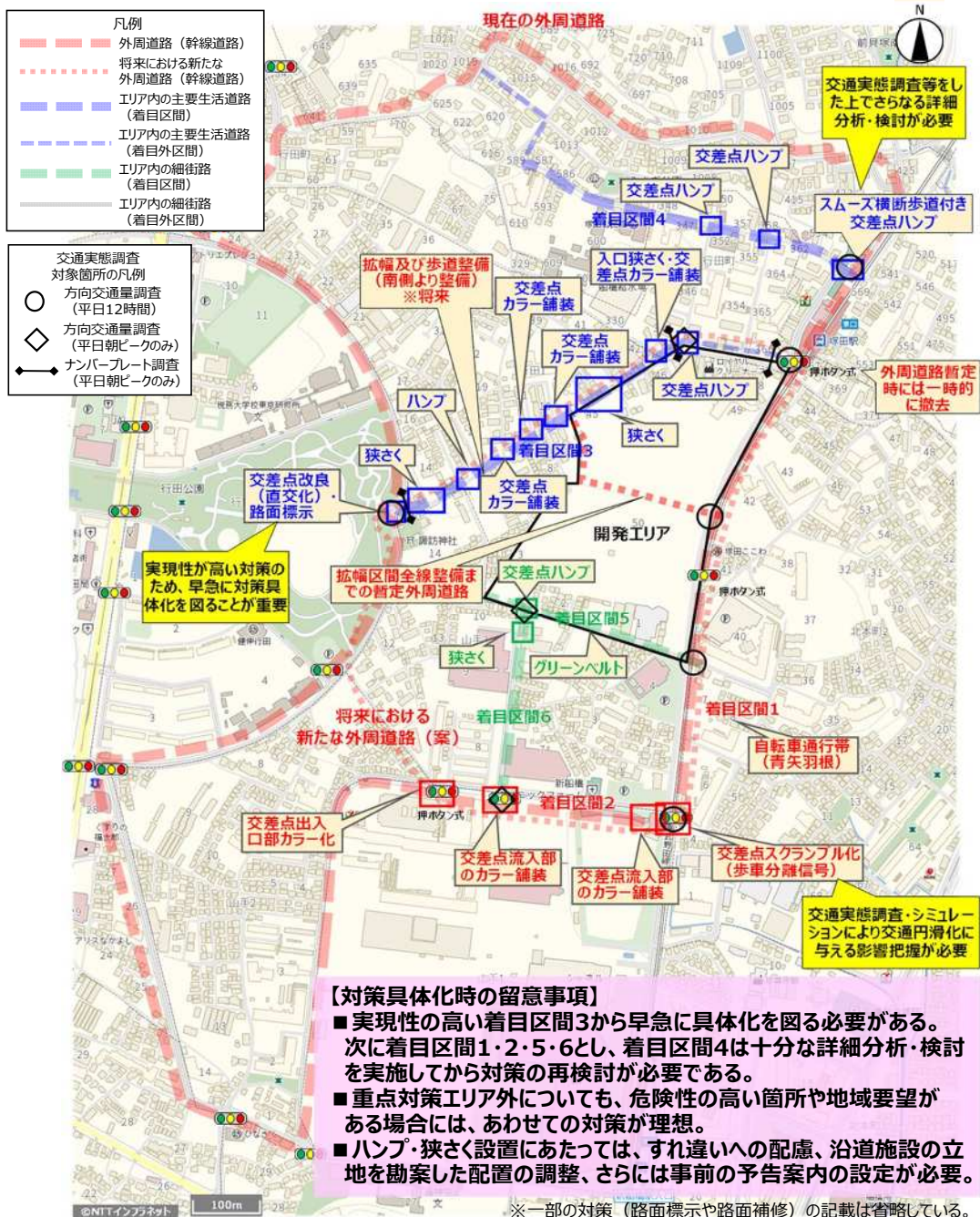
※出典) 事故：(公財) 交通事故総合分析センター 交通事故統合データ (H27-H30)、警察庁公開データ (R1)
急減速：ETC2.0フローデータ (挙動履歴：様式1-4) より算出 (2019年9～11月の合計値)

通学路の指定状況



※エリア内の主要生活道路：幅員が5.5m以上の市道

3. 塚田地区の検討結果 (3) 対策内容



分類	対策内容
外周道路	<ul style="list-style-type: none"> ■ 外周道路としての機能を発揮させるための道路整備（拡幅及び歩道整備） ■ 事故多発箇所でのピンポイント対策（交差点改良・信号現示改良・路面標示など）
エリア内主要生活道路	<ul style="list-style-type: none"> ■ 物理的デバイス（交差点ハンプ、入口狭さく等） ■ 路面標示（カラー舗装、グリーンベルト 等）
エリア内細街路	<ul style="list-style-type: none"> ■ 物理的デバイス（交差点ハンプ、入口狭さく等） ■ 路面標示（カラー舗装、グリーンベルト 等）

今後の流れ

- 交通シミュレーション
- 対策の具体化に向けた検討
 - ⇒ 小学校開校や周辺施設開発及び道路改良の影響の経過観察結果に応じた対応
 - ⇒ 交通実態調査の実施・同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. 塚田地区の検討結果

(3) 対策内容の具体事例：着目区間②（外周道路）

【区間2/2】

■ 事故・急減速発生状況



【東端交差点の交通状況】



自動車の利用が多い上、
鉄道駅付近のため、自転車
歩行者交通量も多い。その
ため、歩行者事故及び急
減速が多発。

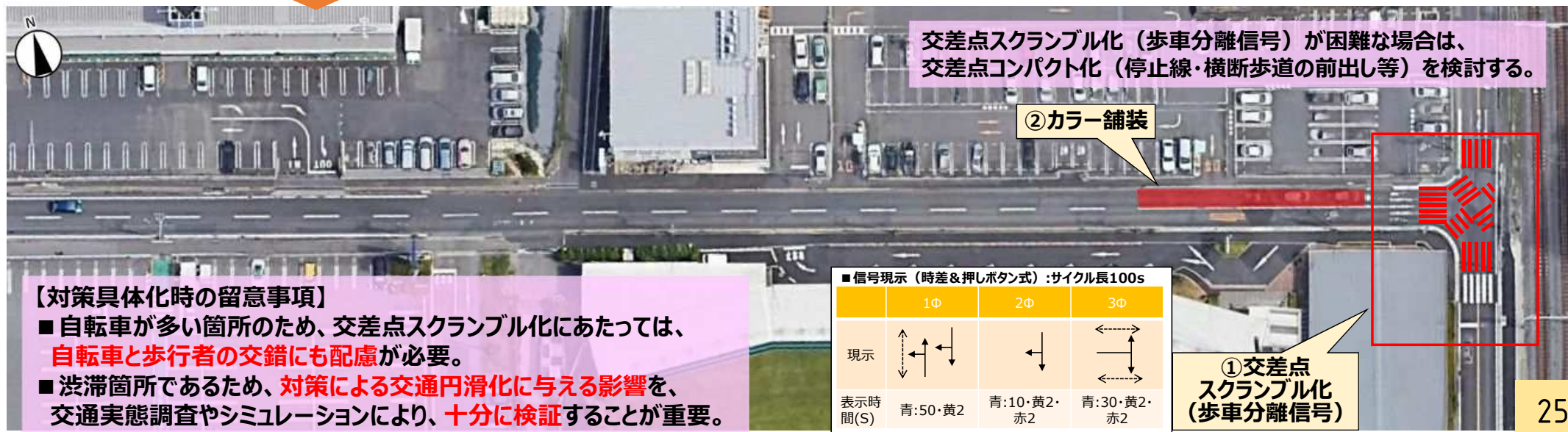
【断面交通量※】

- 自動車：4,269人/日
- 歩行者：1,195人/日

※ 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）

■ 対策内容

方針：「① 走行車両の注意喚起促進」「② 自転車歩行者との交錯回避」

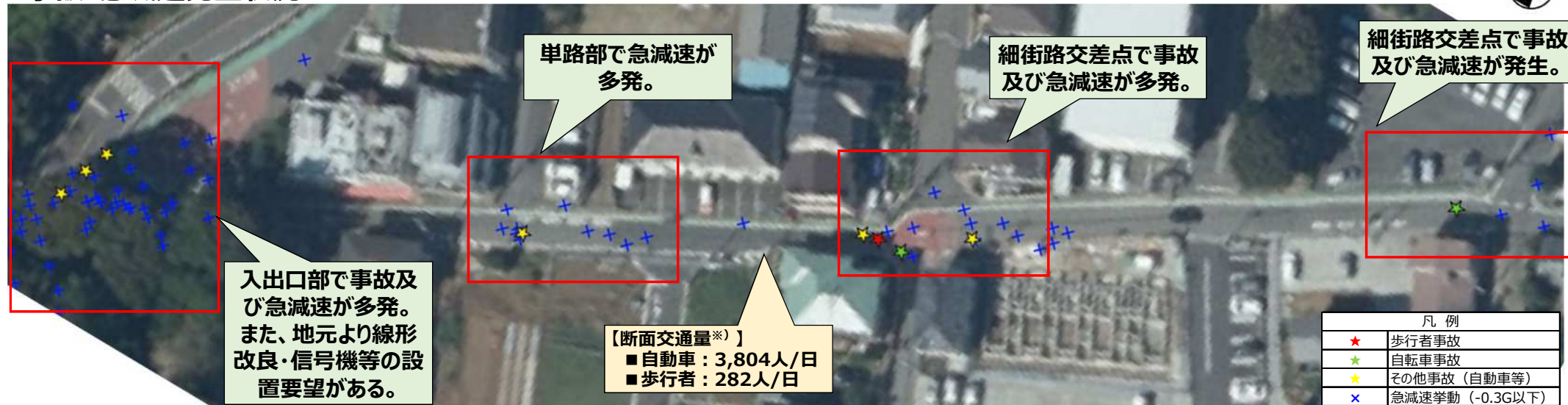


3. 塚田地区の検討結果

(3) 対策内容の具体事例：着目区間③（エリア内主要生活道路）

【区間1/3】

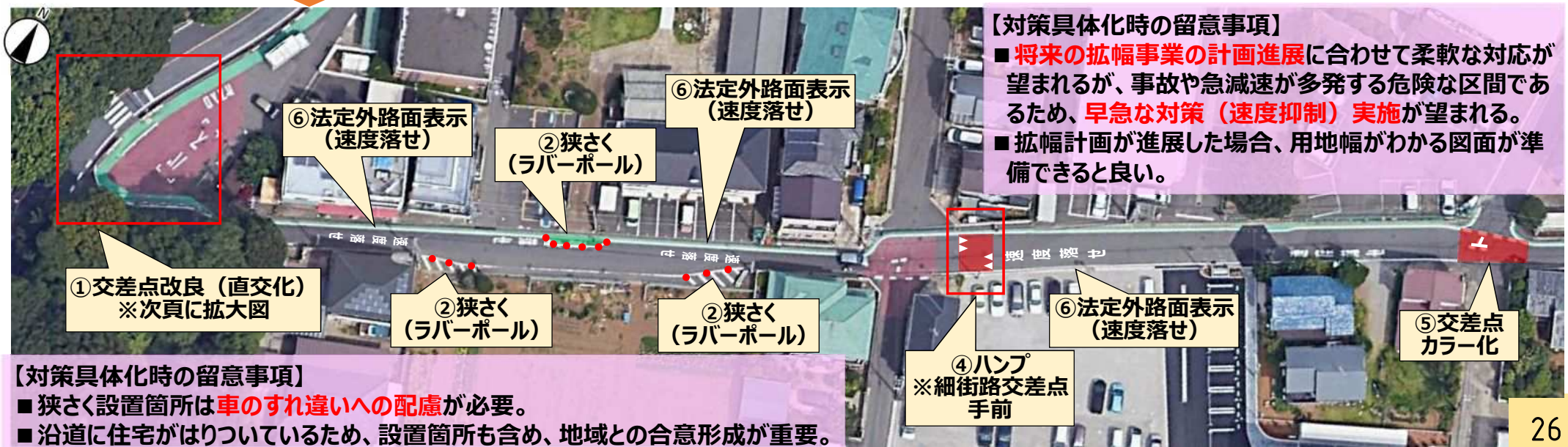
■ 事故・急減速発生状況



※ 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）

■ 対策内容

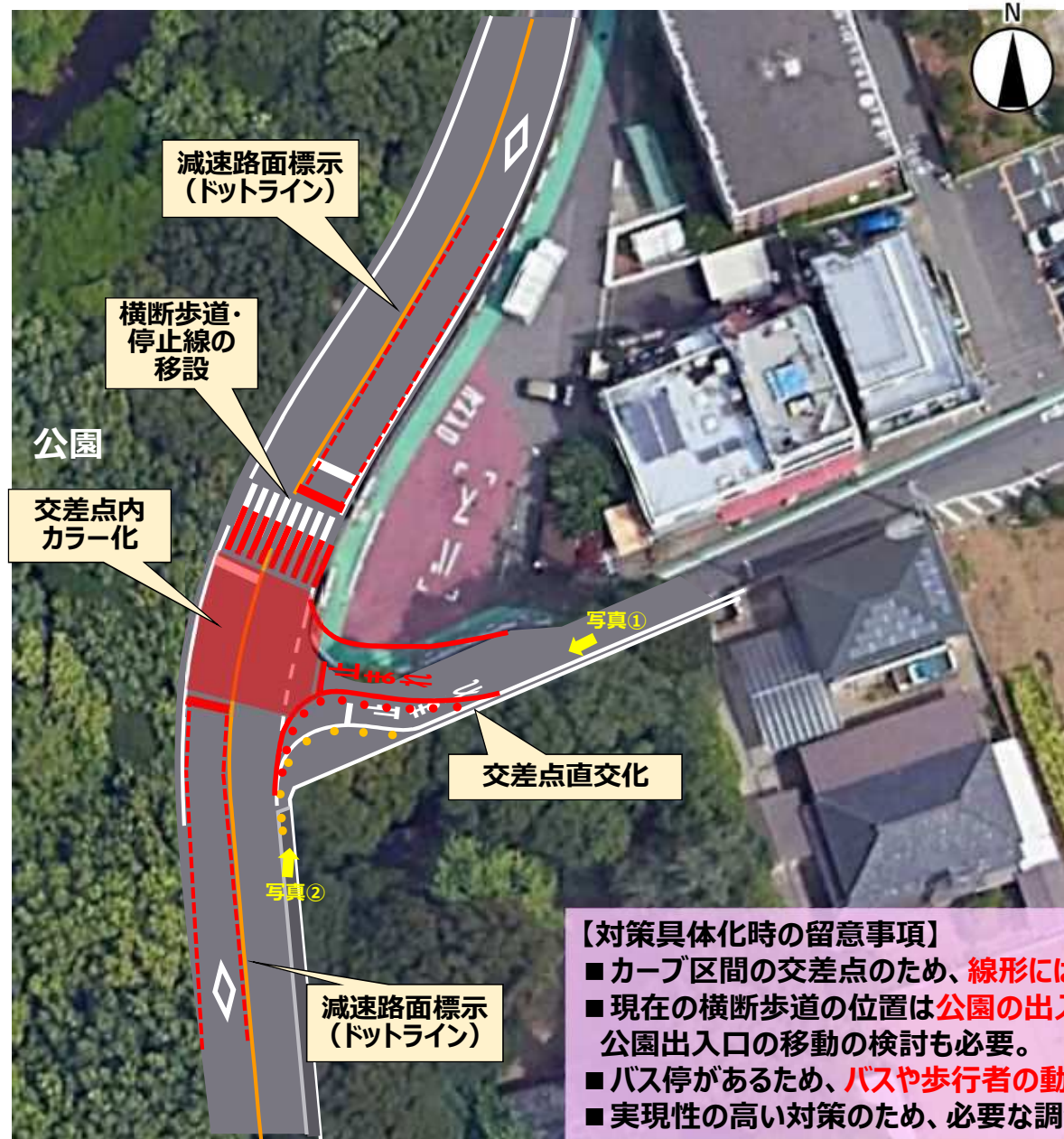
方針：「①走行車両の速度抑制及び注意喚起」「②自転車歩行者の交錯回避・注意喚起」



3. 塚田地区の検討結果

(3) 対策内容の具体事例：着目区間③（エリア内主要生活道路）

【区間西端交差点（諏訪神社前交差点の対策）】



【当該交差点の現状】

写真①



写真②



【対策具体化時の留意事項】

- カーブ区間の交差点のため、**線形には十分留意して設計**を行う必要がある。
- 現在の横断歩道の位置は**公園の出入口上の動線**のため、横断歩道移設にあたっては公園出入口の移動の検討も必要。
- バス停があるため、**バスや歩行者の動線への配慮**も必要。
- 実現性の高い対策のため、必要な調査及び設計を行い、**早急な対策実施**が望ましい。