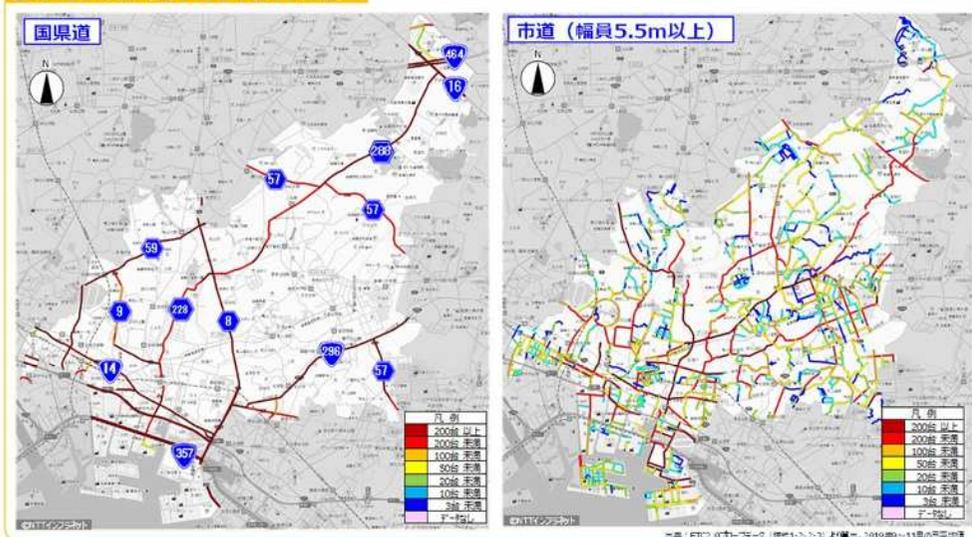


3. 検討結果の総括

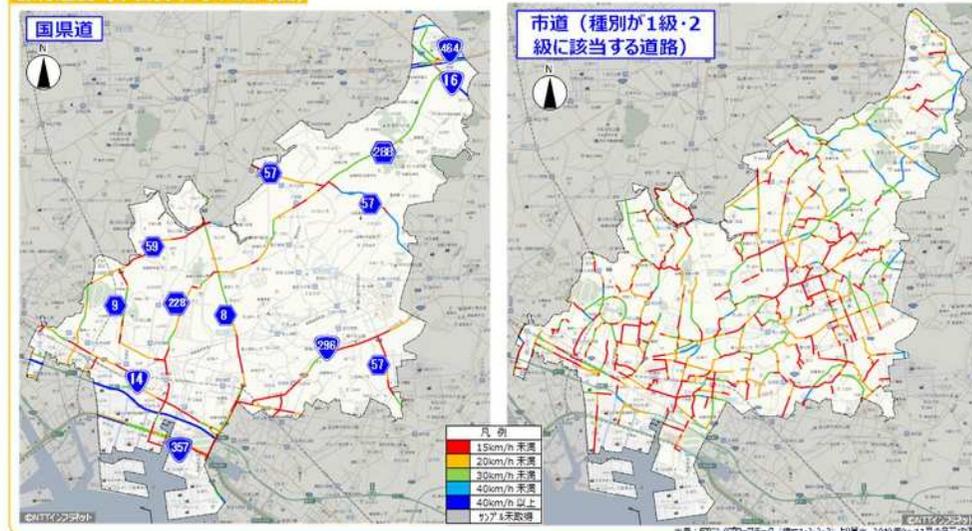
(1) 市全域での検討結果：現況及び問題の見える化

- 客観データに基づき、市内全域の現状分析を実施し、問題を見える化。

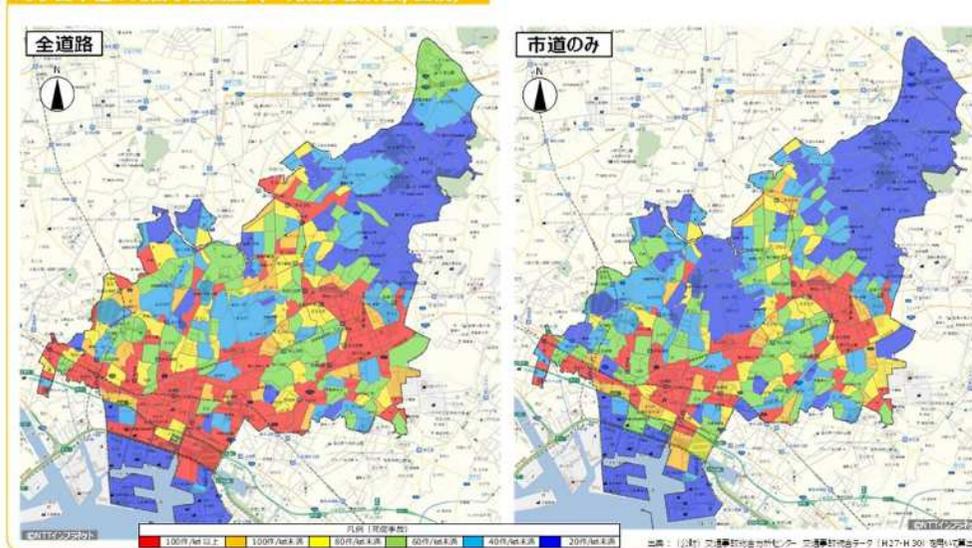
走行サンプル数 (日平均：平日12時間)



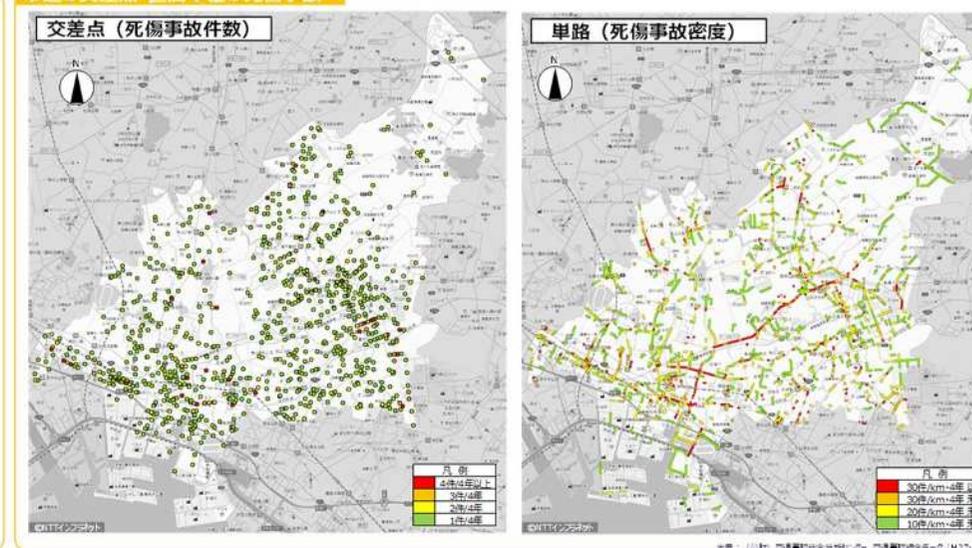
旅行速度 (平日日平均：12時間)



町丁目単位の死傷事故密度 (= 死傷事故件数/面積)



市道の交差点・区間単位の死傷事故



3. 検討結果の総括

(2) 市全域での対策箇所選定：対策箇所の見える化

●市内全域を対象に客観データによる対策優先度評価を行い、対策箇所を見える化。

交通円滑化対策箇所の優先度検討結果

国県道

STEP①：対策指標の設定・加算

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

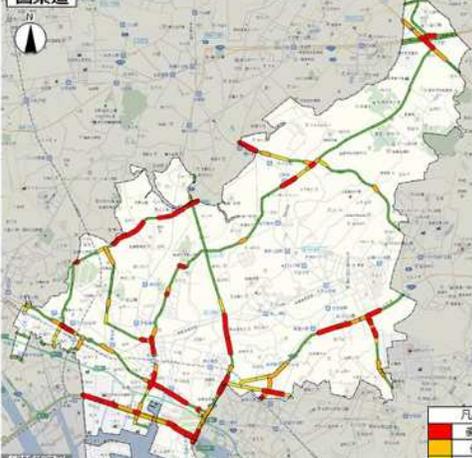
評価指標①～②の各得点による総合評価での優先順位を検討し、上位箇所を対策候補区間として選定。

STEP③：対策区間決定

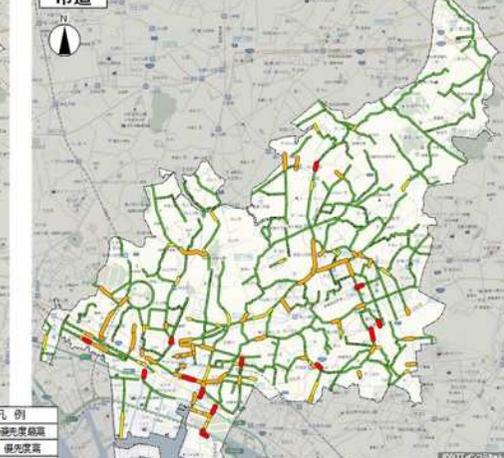
隣接区間の統合を行い、対策区間を決定し、既存計画有無確認した上で、対策要望を行う。

【対策区間の選定結果】

国県道



市道



凡例
優先度最高
優先度高
優先度中
優先度低

市道：全長約1,134km。優先度最高：100m以上、優先度中：100m以上、優先度低：50m以上

交通安全対策箇所の優先度検討結果

【対策エリアの選定方法】

STEP①：選定指標の設定・加算

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]

STEP②：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

STEP③：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

STEP④：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】

STEP①：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）。

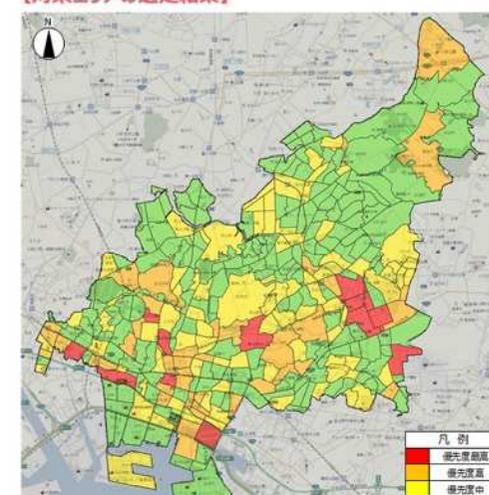
【評価指標：死傷事故（人身事故）】

・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名の合計
[10位内：3点、50位以内：2点、100位以内：1点]

STEP②：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

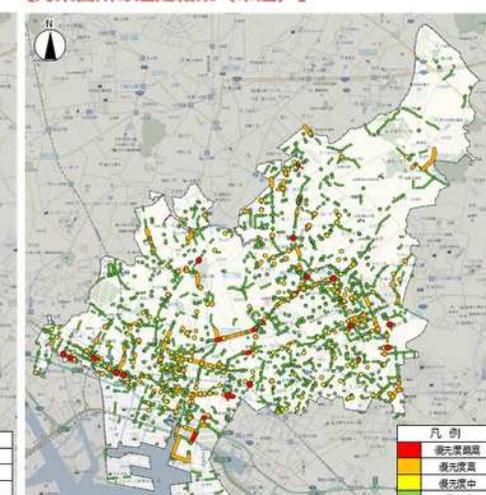
【対策エリアの選定結果】



凡例
優先度最高
優先度高
優先度中
優先度低

市道：全長約1,134km。優先度最高：100m以上、優先度中：100m以上、優先度低：50m以上

【対策箇所の選定結果（市道）】



凡例
優先度最高
優先度高
優先度中
優先度低

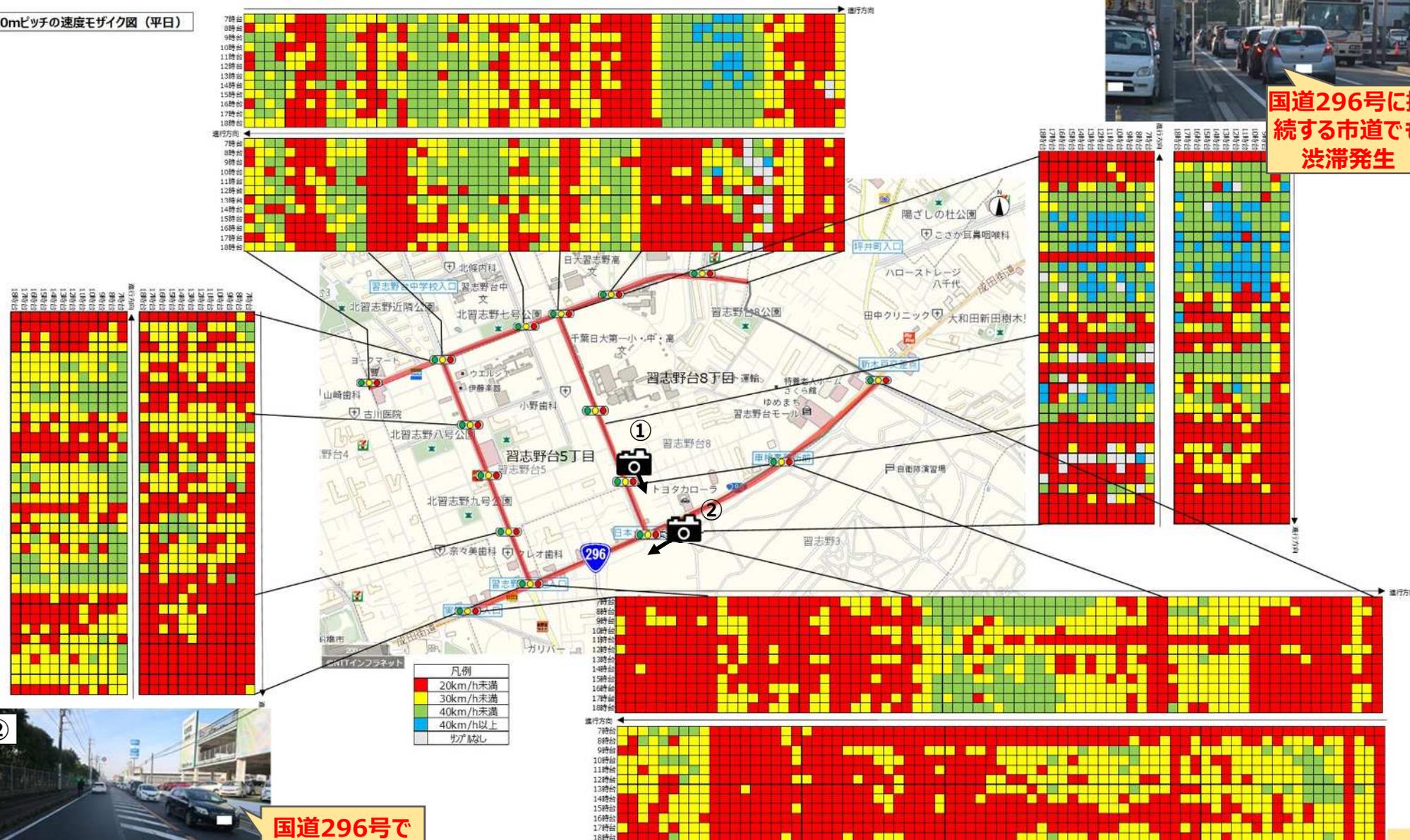
○交差点 □単路
市道：全長約1,134km。優先度最高：100m以上、優先度中：100m以上、優先度低：50m以上

3. 検討結果の総括

(3) 個別交通安全対策の見える化：外周道路の渋滞把握

●客観データを用いてエリアの外周道路の渋滞状況も確認。

20mピッチの速度モザイク図（平日）



① 国道296号に接続する市道でも渋滞発生



② 国道296号で渋滞が発生

※出典：ETC2.0フローデータ（走行履歴：様式1-2）より算出、2019年9～11月の平均値

3. 検討結果の総括

(3) 個別交通安全対策の見える化：道路交通環境との関係分析

- エリア全体分析から着目した区間を対象に、航空写真とビッグデータを重ね合わせた詳細分析や現地確認により、事故要因等危険な状況を確認。



※出典：事故：(公財)交通安全協会分析センター 交通事故発生データ (H27-H30)、警察庁公開データ (R1)
急減速：ETC2.0プローブデータ（車載履歴：様式1-4）より算出（2019年9～11月の合計値）

3. 検討結果の総括

(3) 個別交通安全対策の見える化：データによる抜け道利用検証

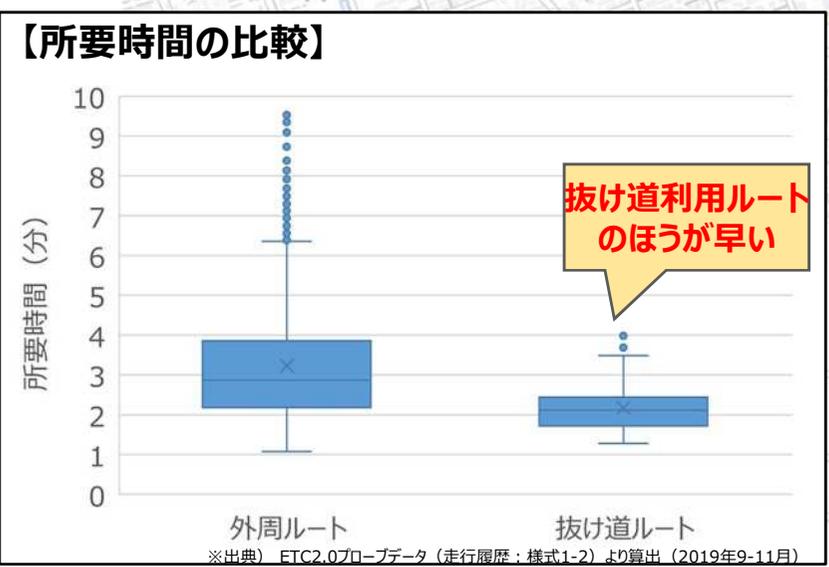
●ビッグデータを用いて、きめ細かな現状把握・問題の見える化も実施



アニメーション表示
slow ———> fast
STOP
07:01:20

習志野台
5丁目

起点
習志野台 (五) 習志野台 (八)
抜け道ルート
着目区間
外周ルート
国道296号や接続市道の渋滞を避け、ショートカットとして、抜け道利用されている
終点



※出典: ETC2.0プローブデータ (走行履歴: 様式1-2) より算出。2019年9~11月の平日朝ピーク時 (7~8時台)
※背景地図の出典: 国土地理院地図を加工して作成

3. 検討結果の総括

(3) 個別交通安全対策の見える化：専門家による会議の実施

- 専門家・関係機関が一同に介した会議により検討を実施。

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）
	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



3. 検討結果の総括

(3) 個別交通安全対策の見える化：対策の立案

● 専門家・関係機関が一体的となって対策を立案。



【対策メニュー】

分類	対策内容
外周道路	<ul style="list-style-type: none"> 都市計画道路 (R296BP) の整備必要性に向けた検討 渋滞発生交差点における個別改良の抽出・検討 (信号現示改良等の対策の検討)
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"> 交通規制 (一方通行化) 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

⇒ 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. 検討結果の総括

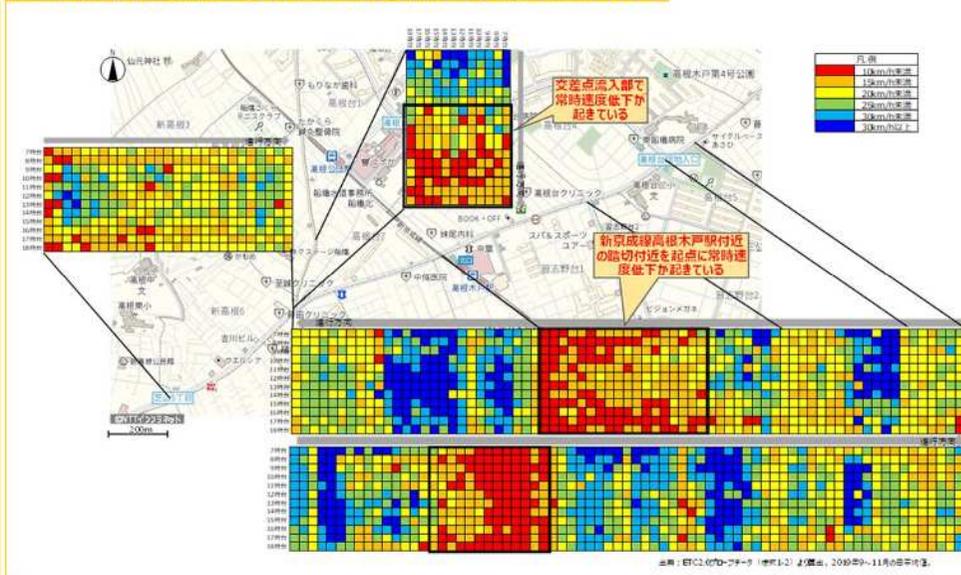
(4) 個別交通円滑化対策の見える化：現況分析・要因把握

●客観データ及び現地確認の双方の視点により、渋滞のピンポイント箇所と要因を分析。

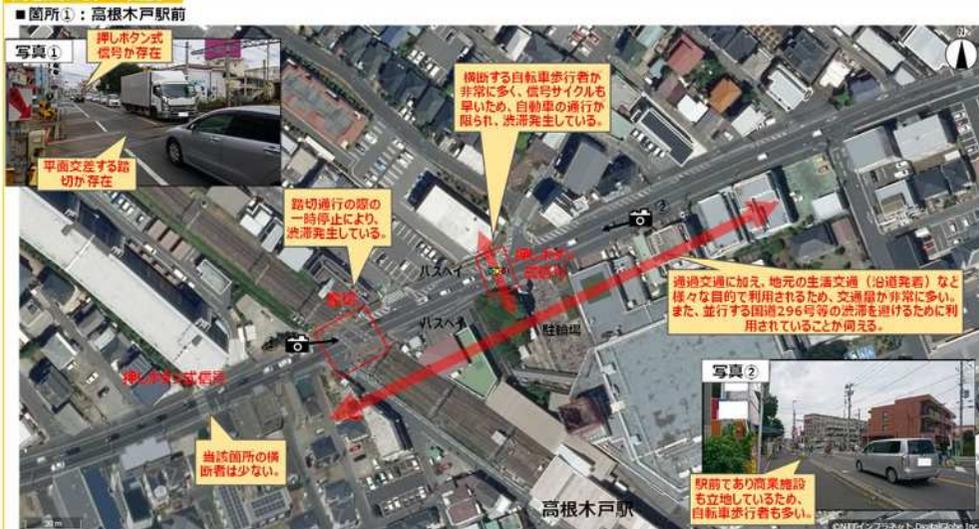
高根台エリアの概要



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）



高根台エリアの概要



■箇所②：高根公園駅入口交差点



3. 検討結果の総括

(4) 個別交通円滑化対策の見える化：関係機関との会議実施

- 関係機関が一同に介した会議により検討を実施。

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



3. 検討結果の総括

(4) 個別交通円滑化対策の見える化：対策の立案

● 専門家・関係機関が一体的となって対策を立案。



【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号バイパスの整備必要性に向けた検討
2	中期	既存道路の改良	周辺路線のボトルネック箇所の抽出及び改良に向けた検討、当該区間の車線拡幅（ゼブラ活用）の検討
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）、踏切と信号の連動

【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