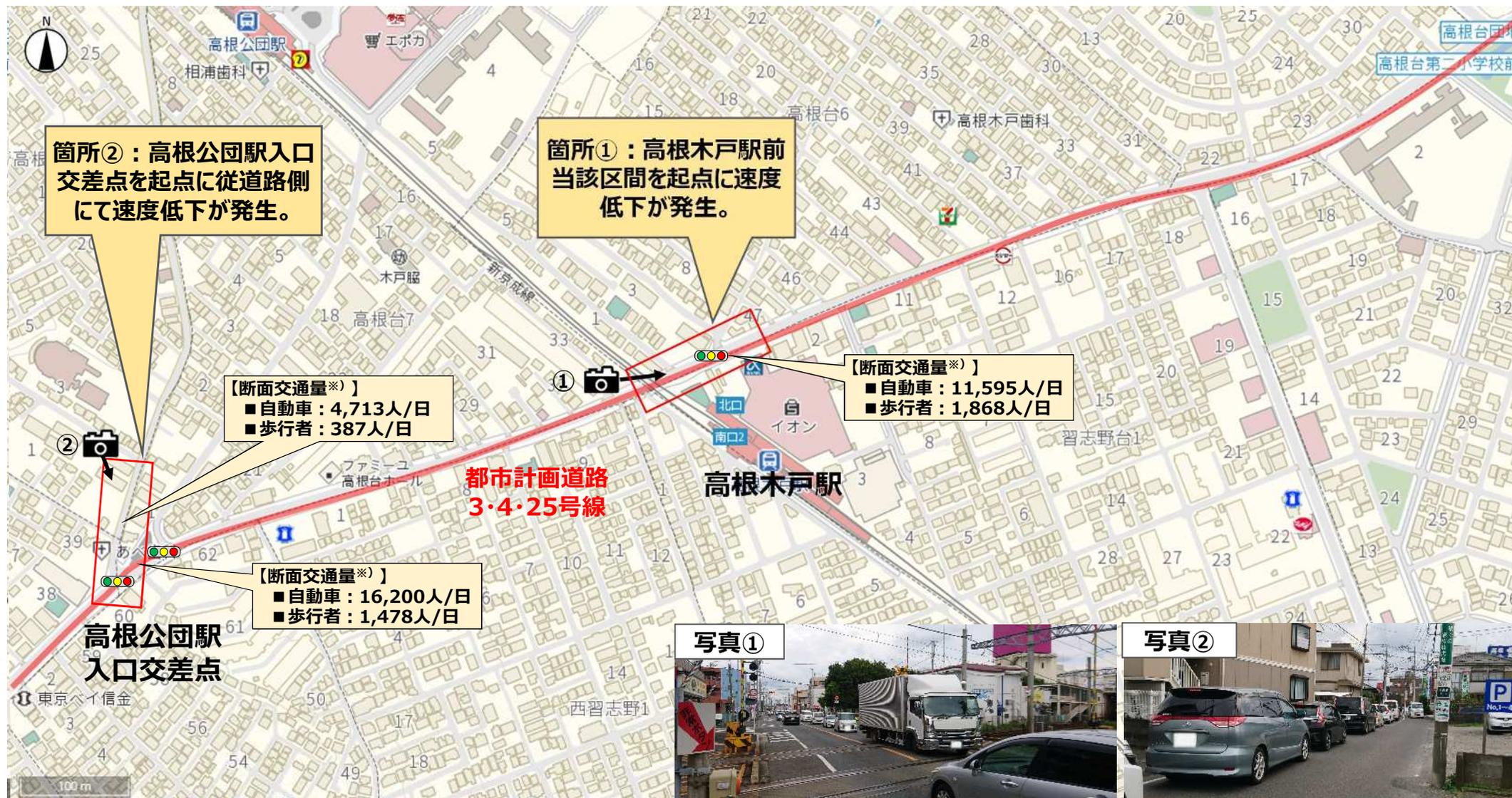


3. 高根台エリアの検討結果

(1) 現状把握と渋滞発生要因：位置図



写真①



写真②



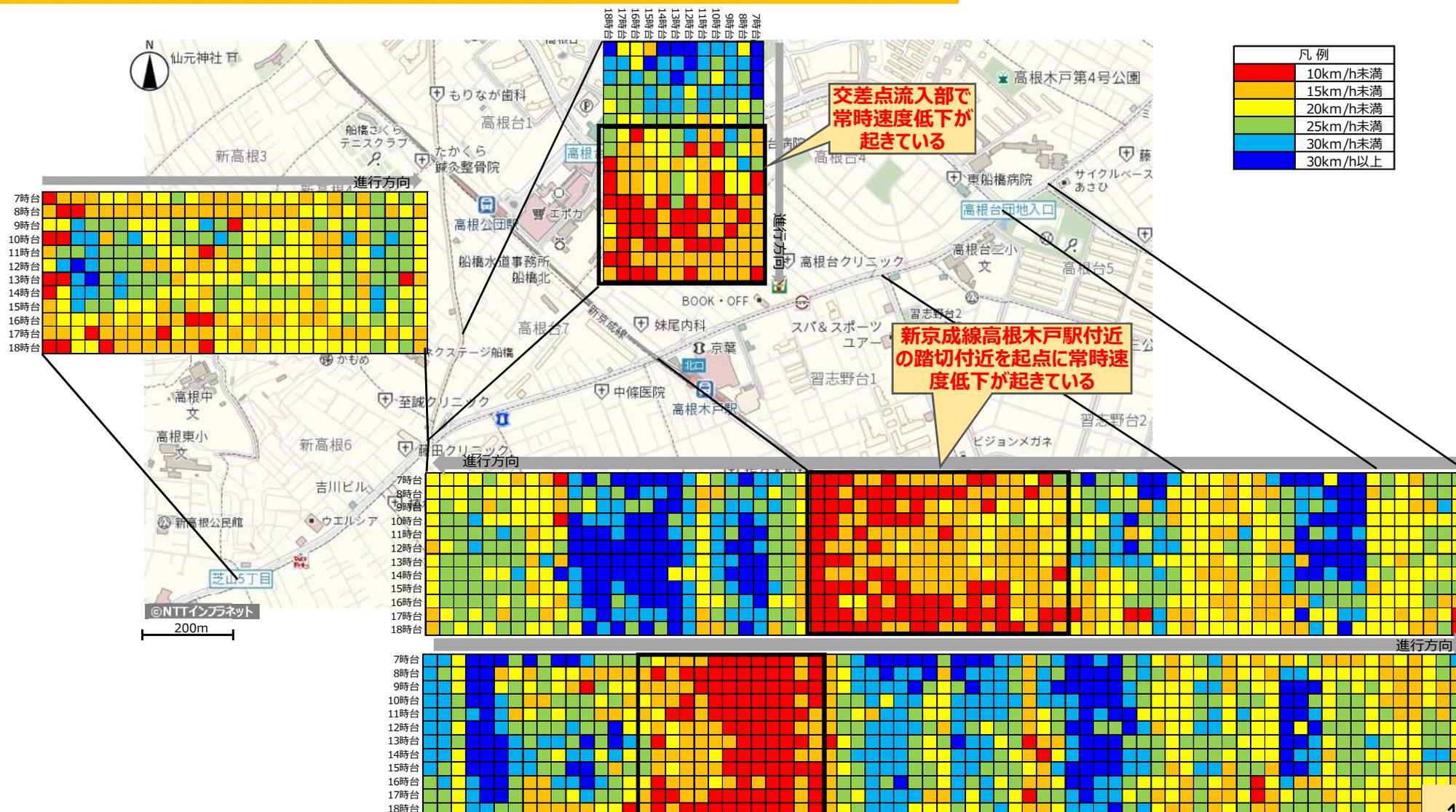
※ スマートフォンGPSデータによる推計値 (商圏分析サービス「KDDI Location Analyzer」による集計結果©KDDI ©GIKENSHOJI INTERNATIONAL CO.,LTD)

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）

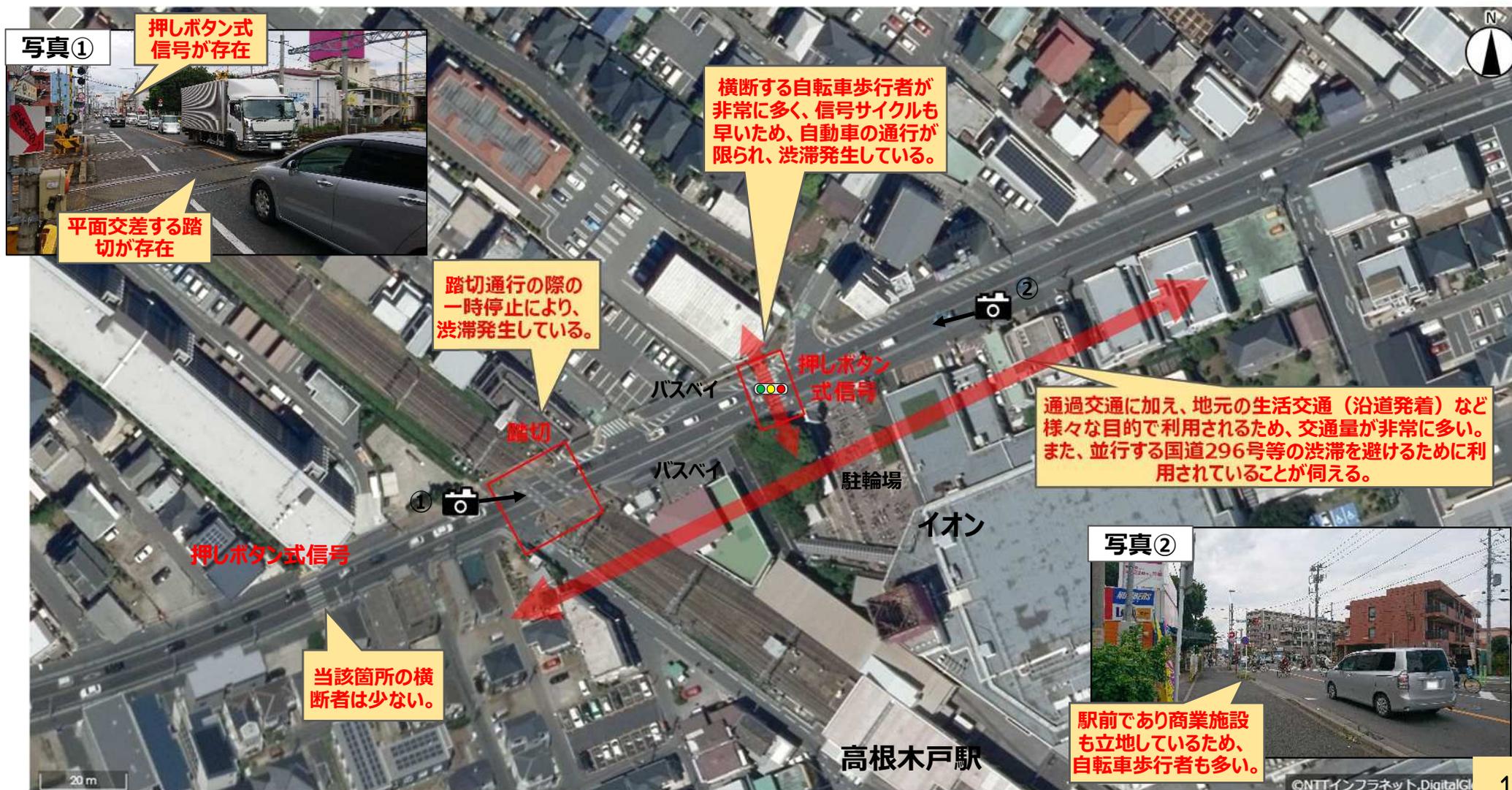


3. 高根台エリアの検討結果

(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"> ■ 内容：鉄道側あるいは道路側の立体交差化 ■ 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。 ■ 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。 	実現性困難
2		都市計画道路の整備	<ul style="list-style-type: none"> ■ 内容：国道296号バイパスの整備（事業化が必要） ■ 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。 ■ デメリット：整備費用や時間が膨大となる。 	要望継続
3		立体横断施設（自転車歩行者用）	<ul style="list-style-type: none"> ■ 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 ■ 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。 ■ 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。 	実現性困難
4		横断歩道改良	<ul style="list-style-type: none"> ■ 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。 ■ 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。 ■ 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。 	具体化
5		押しボタン信号の現示改良	<ul style="list-style-type: none"> ■ 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 ■ 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。 ■ 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。 	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"> ■ 内容：国道296号のバイパスの整備（事業化が必要） ■ 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。 ■ デメリット：整備費用や時間も膨大となる。 	要望継続
2	既存道路の改良	<ul style="list-style-type: none"> ■ 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 ■ 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。 ■ 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。 	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"> ■ 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。 ■ 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。 ■ 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。 	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"> ■ 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。 ■ 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。 ■ デメリット：横断者の利便性が損なわれる。 	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"> ■ 内容：従道路側の青時間を増加させる。 ■ 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。 ■ デメリット：主道路側の渋滞悪化が懸念される。 	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



【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

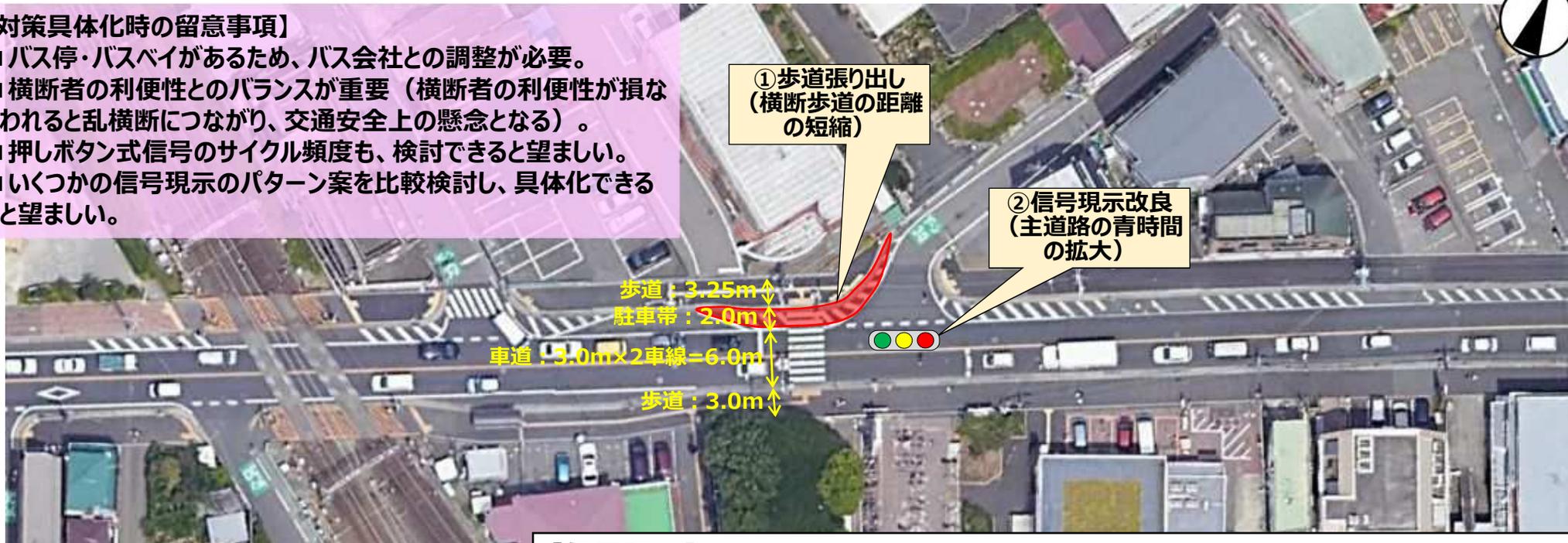
3. 高根台エリアの検討結果

(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。

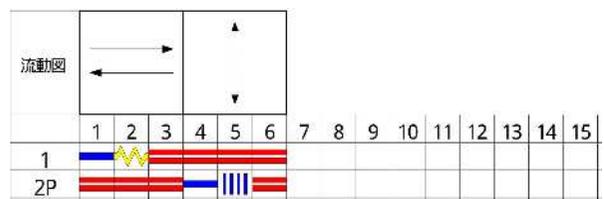


対策イメージ

①歩道張り出し (横断歩道の距離の短縮)

【信号現示】

■ 現状

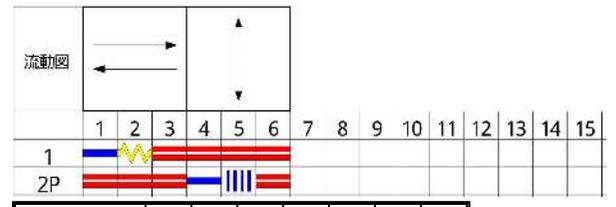


階梯	1	2	3	4	5	6	周期	
保安秒数	26	3	2	13	4	2	50	
定周期	P0							
多段	P1	26	3	2	13	4	2	50
	P2	38	3	2	15	5	2	65

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
	P2	38	3	2	15	5	2	65

②信号現示改良 (主道路の青時間の拡大)