

船橋市交通ビッグデータ見える化協議会

第3回会議

「実施対策のとりまとめ」

2021年10月

船橋市

目 次

No	項目	内容
1	見える化協議会の成果	■これまでの検討結果の総括 ⇒第2回見える化協議会の総括の再掲
2	対策の優先度検討結果 ～交通円滑化・交通安全～	■第1回見える化協議会検討結果 ⇒優先度検討手法と結果の再掲
3	対策箇所 ～交通円滑化・交通安全～	■第1回見える化協議会検討結果 ⇒対策箇所の再掲
4	交通円滑化対策の検討結果	■第2回見える化協議会検討結果を踏まえて、交通円滑化対策の具体検討・関係機関及び部署と調整した結果 ⇒実施予定の対策メニューの提示
5	交通安全対策の検討結果	■第2回見える化協議会検討結果を踏まえて、交通安全対策の具体検討・関係機関及び部署と調整した結果 ⇒実施予定の対策メニューの提示

1. 見える化協議会の成果

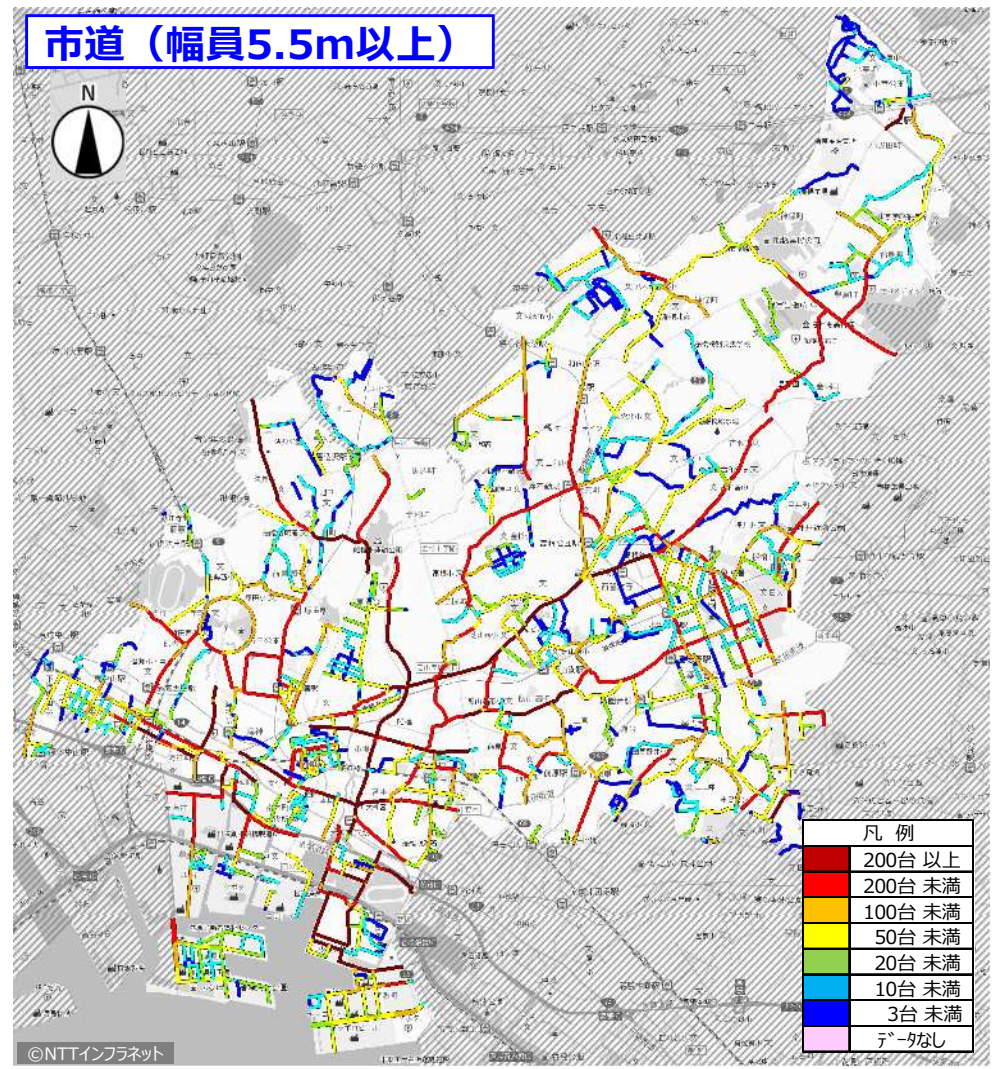
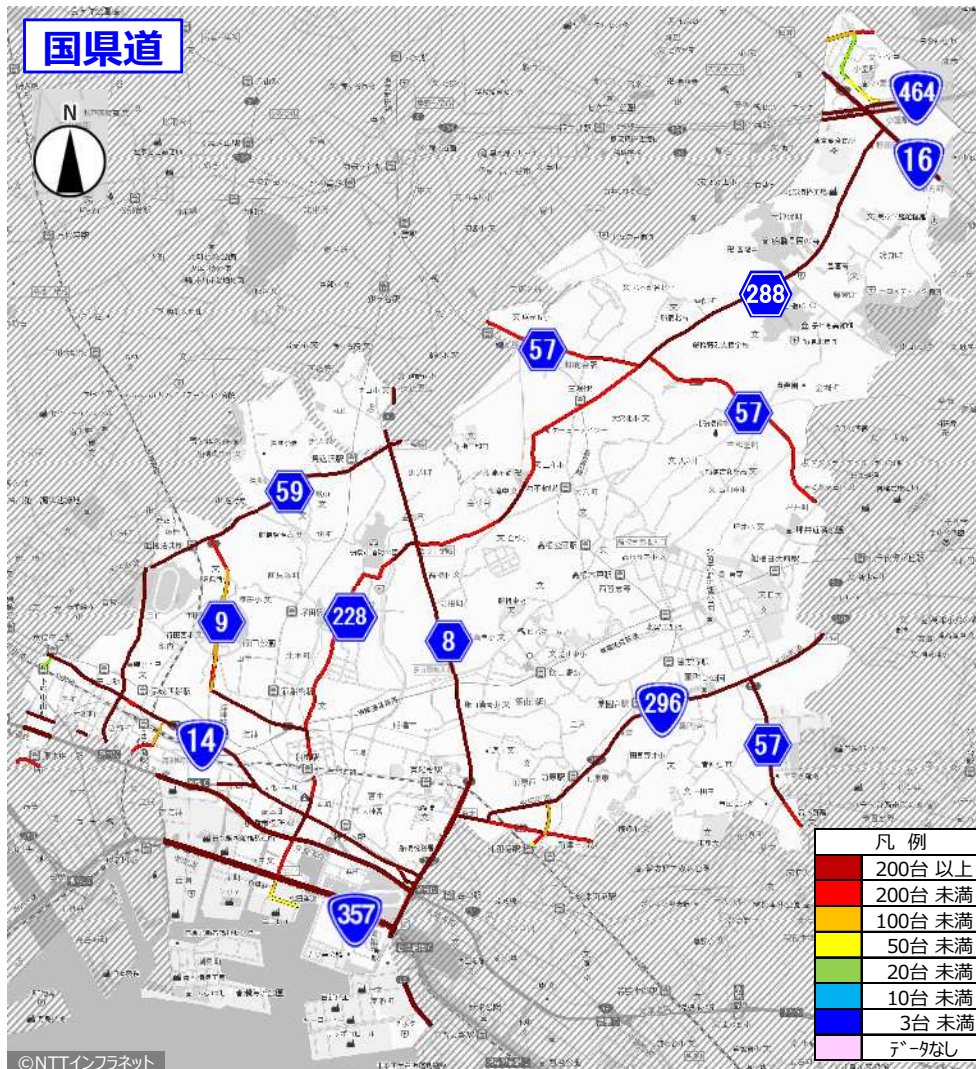
【総括】

- ①事故及びETC2.0プローブデータ等のビッグデータを使った市道の分析も可能である。（市道でも十分なサンプルでの現状分析が可能）
- ②これまでは、地元要望や職員の経験や現地確認を踏まえた主観的な評価が中心であったが、客観的な評価・分析が可能となり、EBPM（根拠に基づく政策立案）が可能である。
- ③感覚的に問題を認識していた箇所と客観データが合致するだけでなく、市で認識していなかった問題箇所とその要因の見える化ができ、よりきめ細やかな行政運営が可能となる。
- ④様々な客観データを最大限活用した上で、関係機関が一同に介する会議を複数回開催し、関係機関内での情報共有が活発化され、連携が強化。
- ⑤マクロからミクロまでの幅広いデータ分析や専門家を含めた議論を行い、交通円滑化と交通安全対策の連携が可能となる。
- ⑥検討内容の透明性や客観性が向上し、市民・道路利用者への説得力のある説明が可能となり、行政サービスが向上する。

1. 見える化協議会の成果

●ETC2.0プローブデータによる走行サンプル数の見える化

走行サンプル数（日平均：平日12時間）

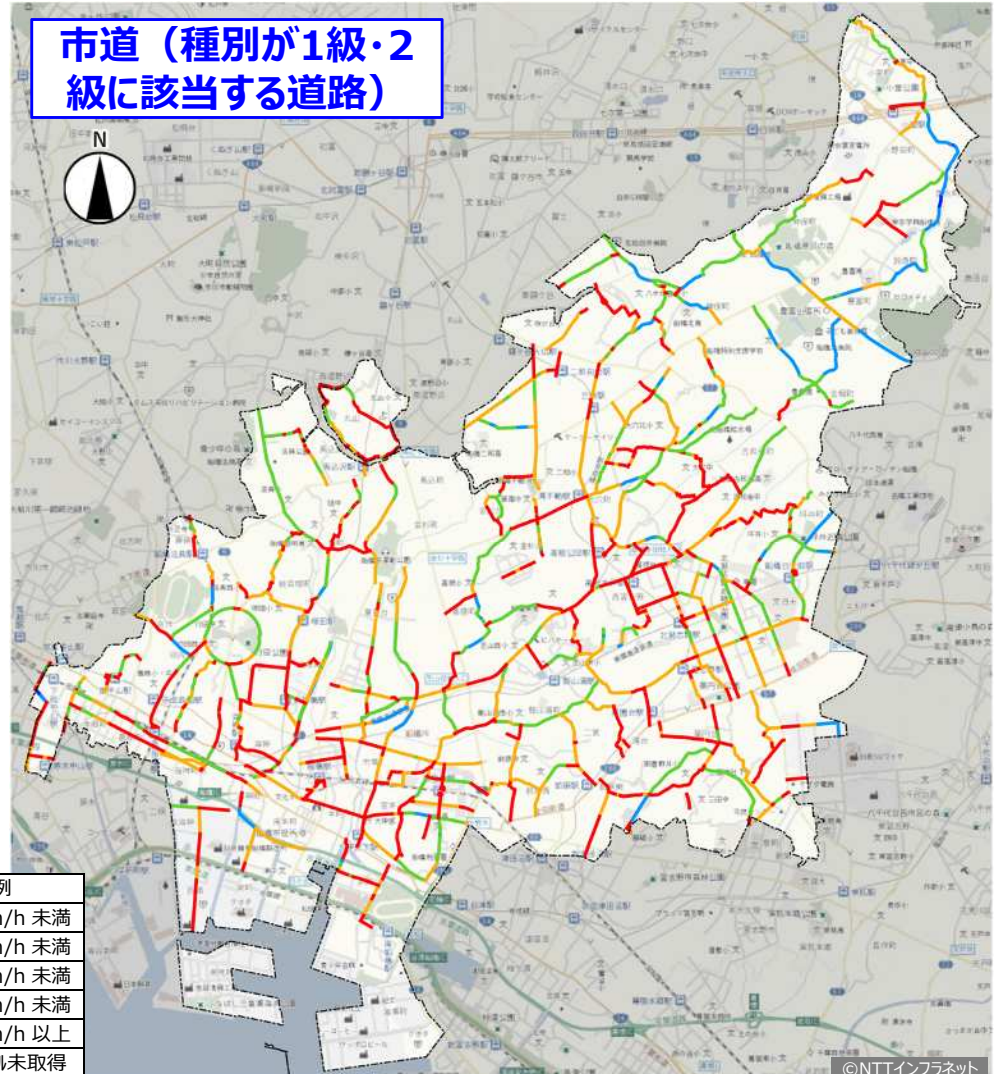
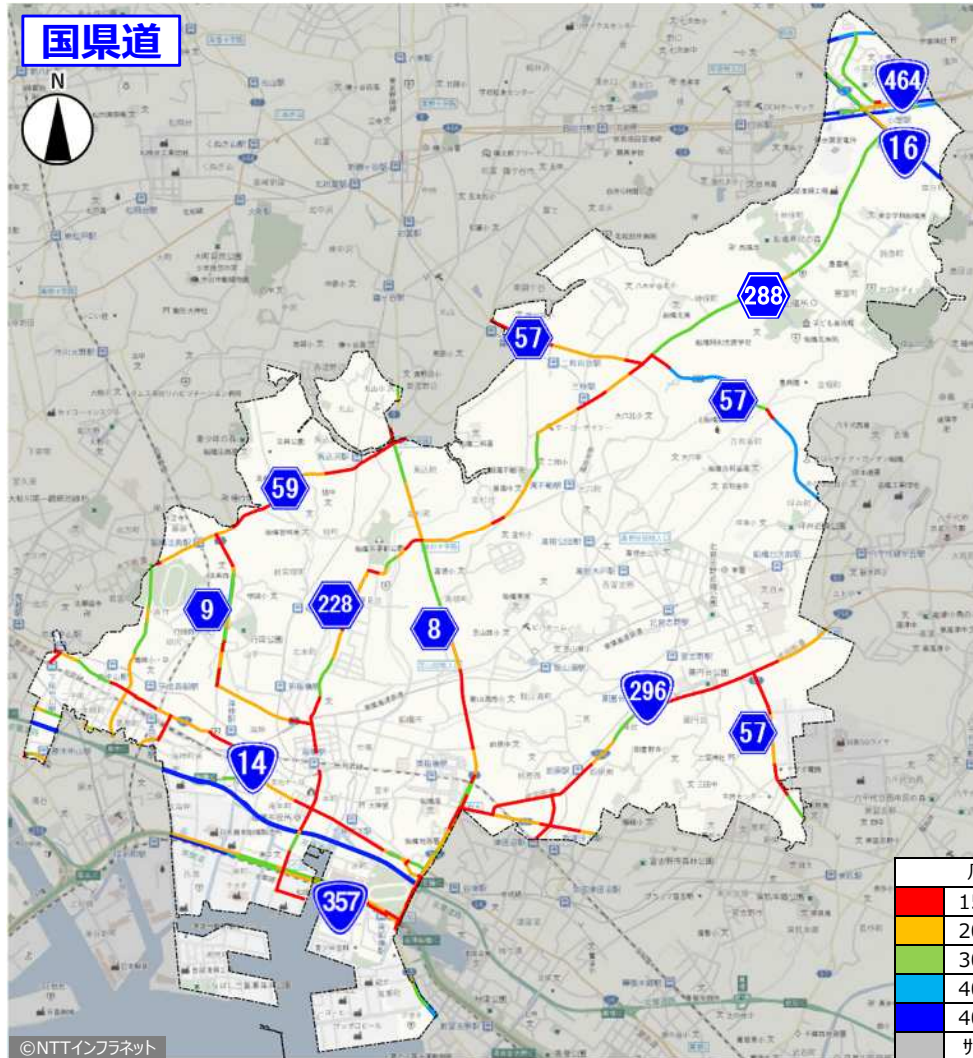


出典：ETC2.0プローブデータ（様式1-2-2-3）より算出。2019年9～11月の日平均値

1. 見える化協議会の成果

●ETC2.0プローブデータによる旅行速度の見える化

旅行速度（平日日平均：12時間）

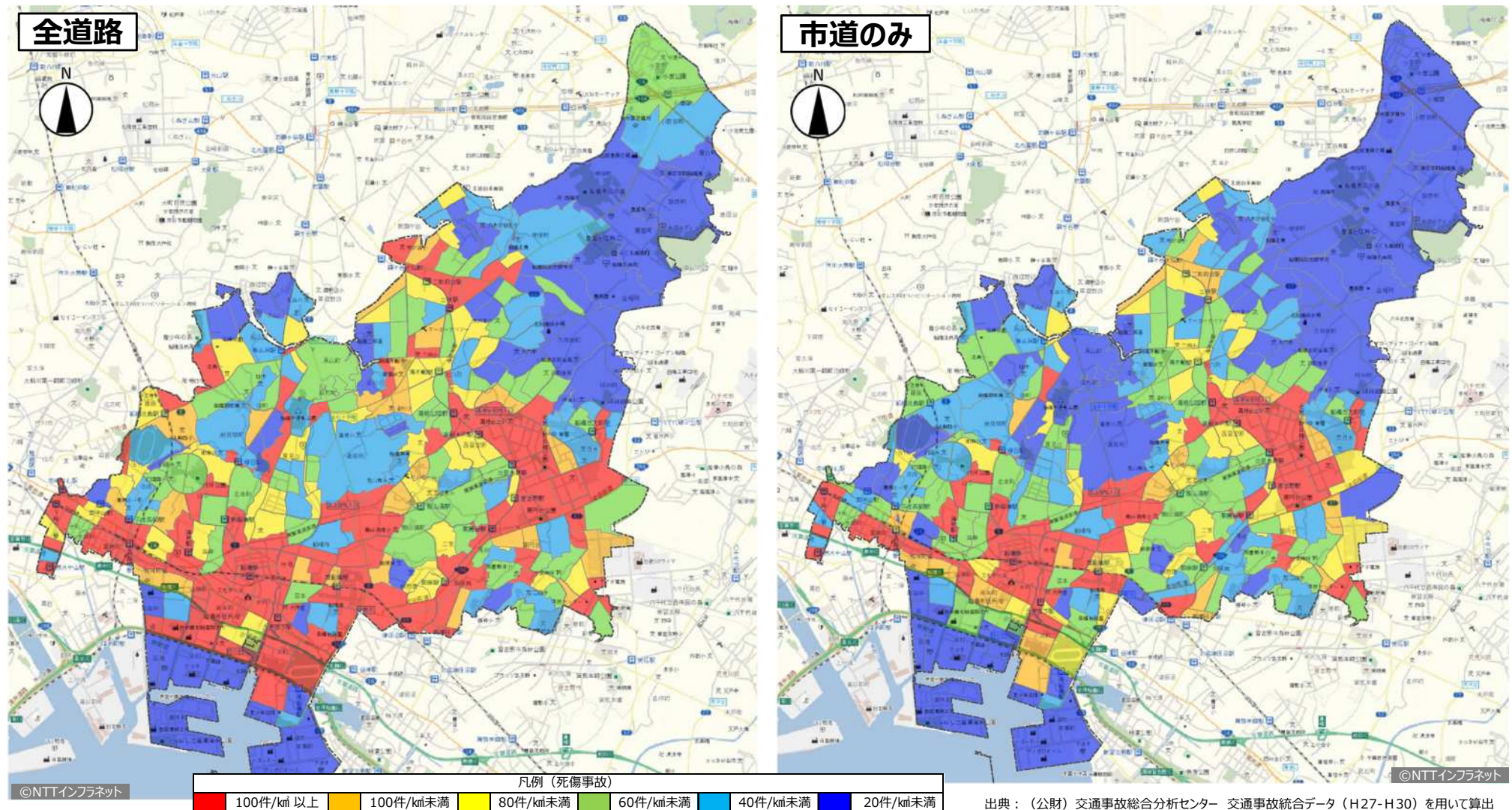


出典：ETC2.0プローブデータ（様式1-2・2-3）より算出。2019年9～11月の日平均値

1. 見える化協議会の成果

●交通事故統合データを用いた町丁目単位の死傷事故密度の見える化

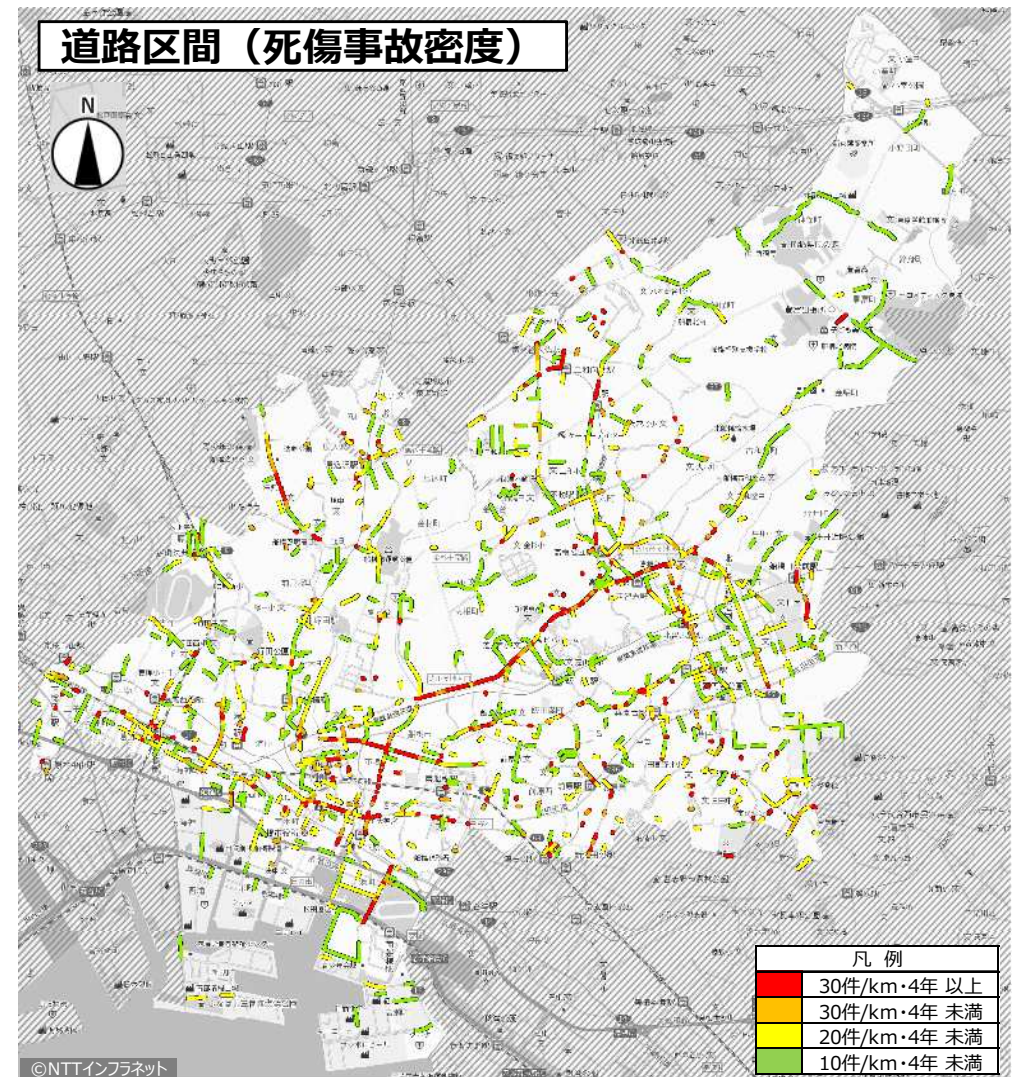
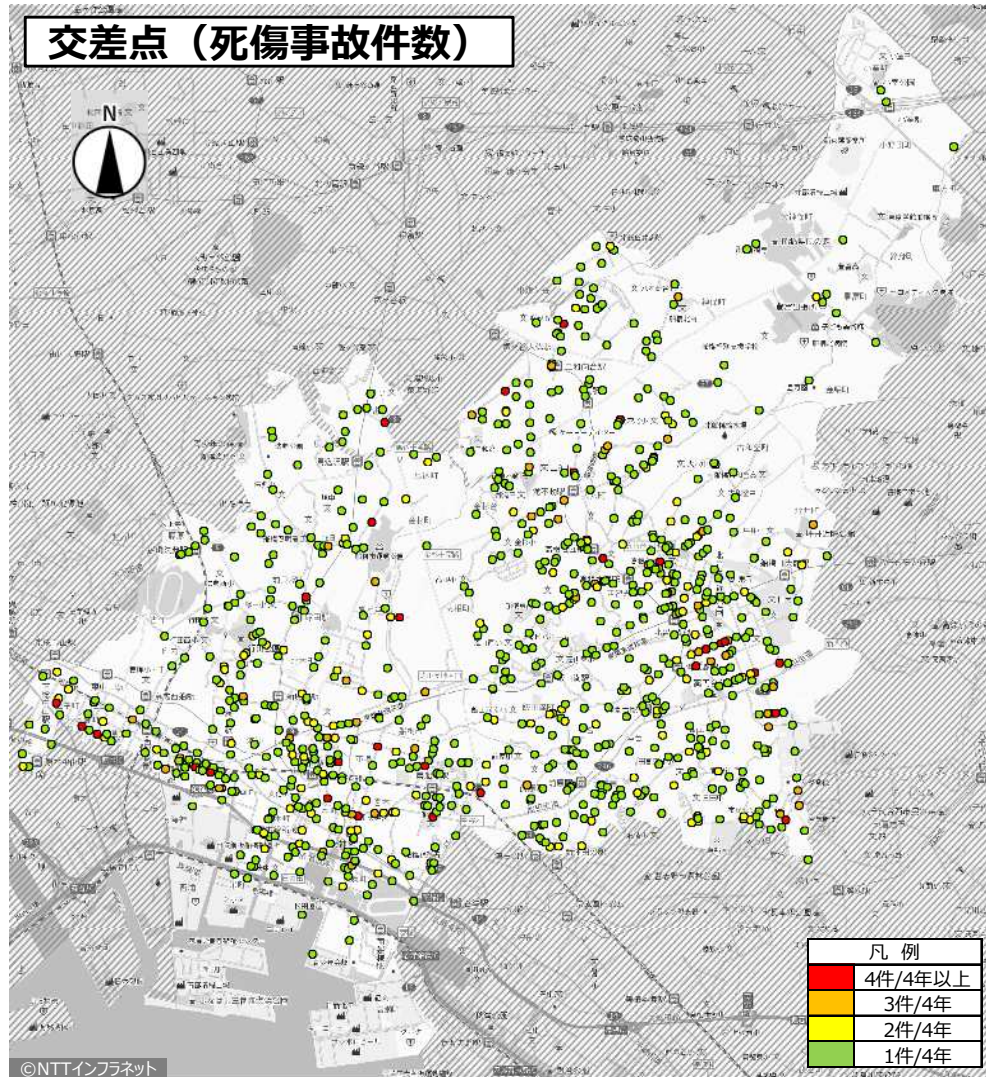
町丁目単位の死傷事故密度（＝死傷事故件数/面積）



1. 見える化協議会の成果

●交通事故統合データを用いた市道の交差点・区間単位の死傷事故の見える化

市道の交差点・区間単位の死傷事故



出典：（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）

2. 対策の優先度検討結果

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]

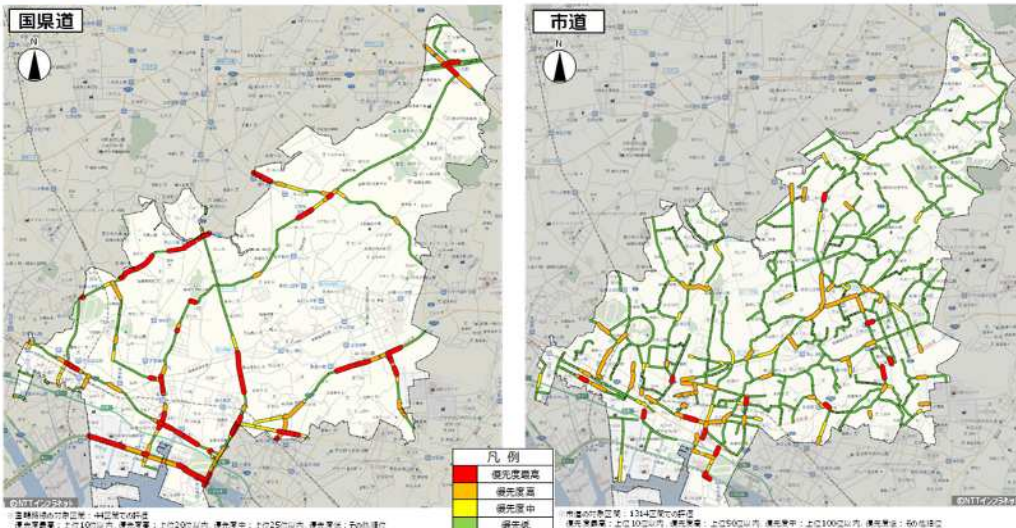
STEP②：対策優先度検討

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、上位箇所を対象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】



市道

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。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、上位箇所を対象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。

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象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）。

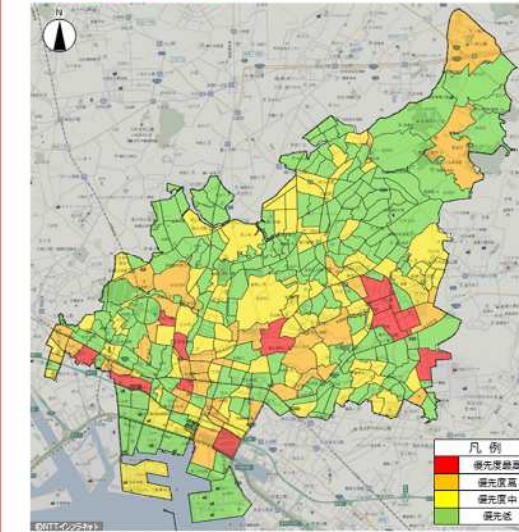
【評価指標：死傷事故（人身事故）】

・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点の合計
[10位内：3点、50位以内：2点、100位以内：1点]

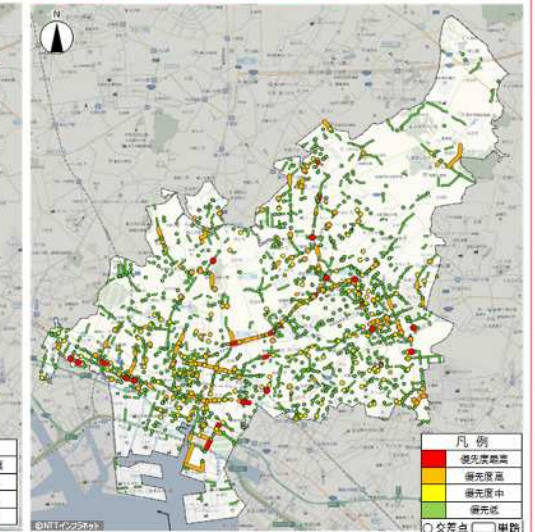
STEP②：対策箇所の決定

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選定

【対策エリアの選定結果】



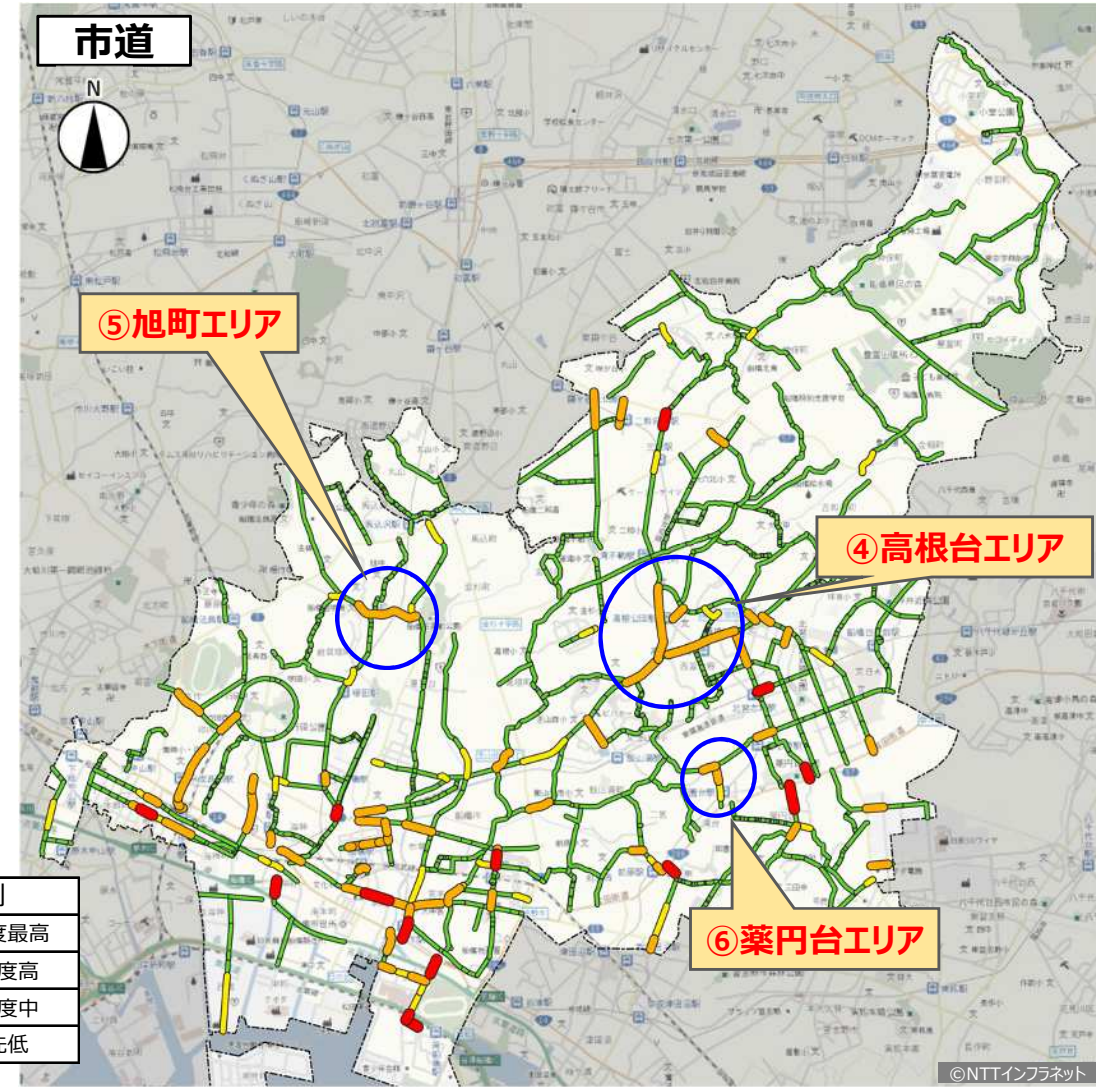
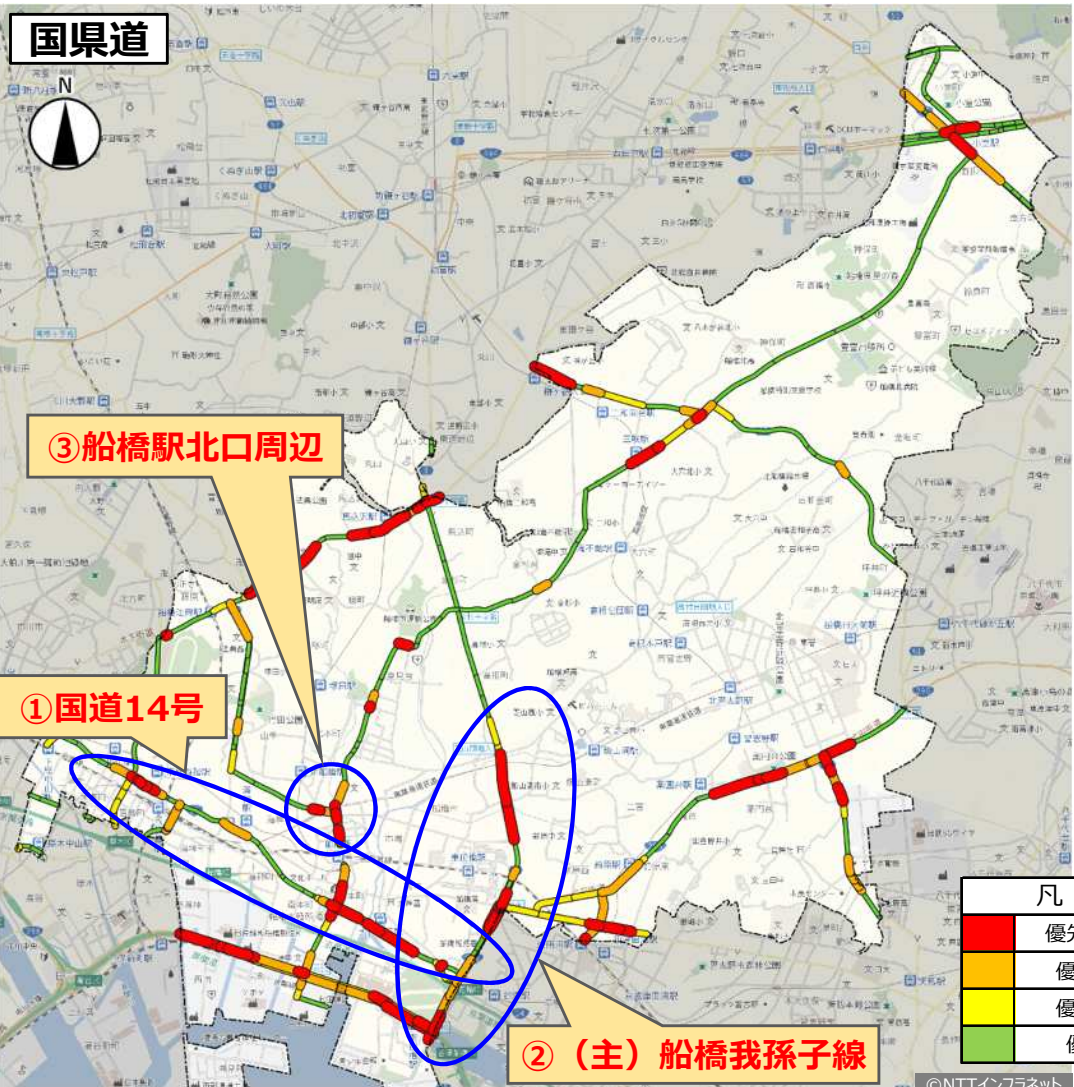
【対策箇所の選定結果（市道）】



3. 対策箇所：交通円滑化

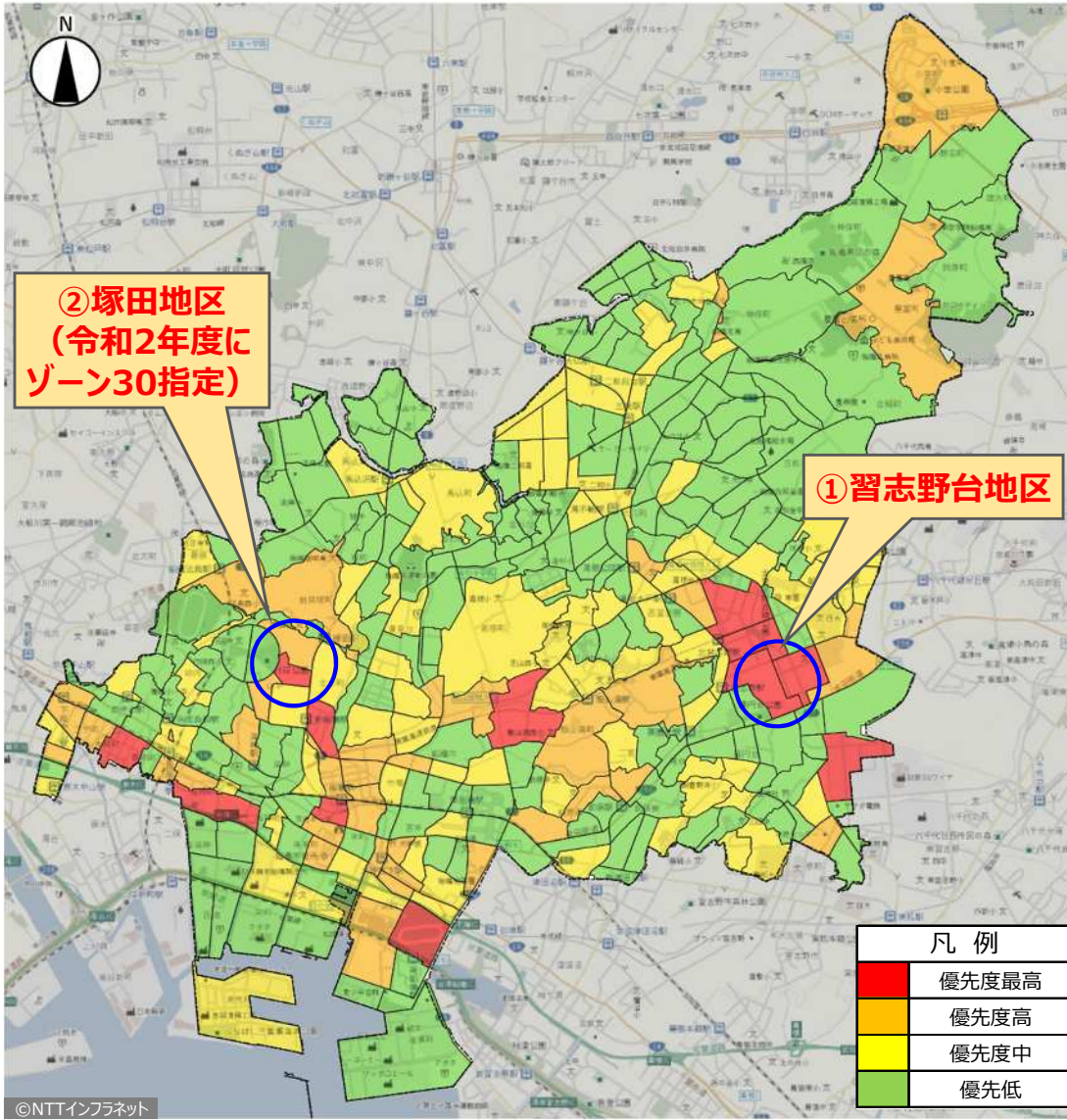
●市道の交通円滑化優先対策区間の拡大図

【対策区間】

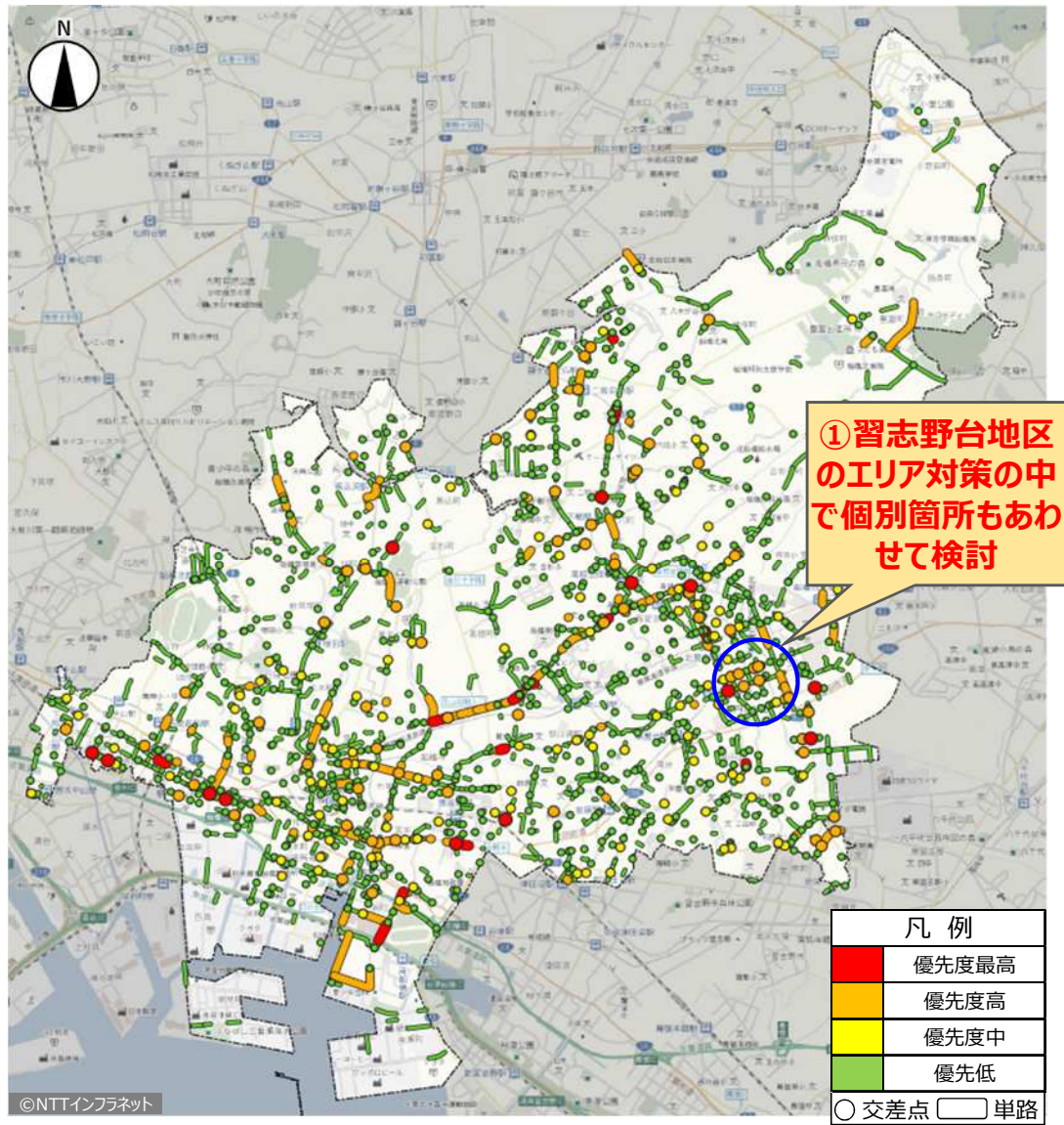


3. 対策箇所：交通安全

●市道の交通安全優先対策エリアの拡大図 【対策エリア】



【対策箇所】



4. 交通円滑化対策の検討結果

(1) これまでの検討結果概要

No	対策路線	対策箇所	課題とその原因	これまでの検討事項	対策主体	対策内容
1	国道14号	中山競馬場入口交差点	当該交差点を起点に速度低下が顕著。従道路の県道松戸原木線の交通量が多く、右折待ちの滞留車両が直進車両の走行を阻害	交差点改良（従道路側の右折レーンの設置）の検討	千葉県葛南土木事務所	従道路側の右折レーンの設置（事業中）
		西船橋駅前交差点	当該交差点を起点に、国道14号に交差する従道路側の市道での速度低下が顕著。横断歩行者が多く、横断待ちによって、市道から右左折する自動車が通行できず、渋滞が発生	信号現示変更の検討	千葉県警察本部交通規制課	令和3年10月4日より歩車分離式信号導入
		船橋橋周辺	湊町2丁目～船橋橋交差点周辺で速度低下が顕著	広域的な視点での渋滞対策の検討	船橋市	引き続き検討中
		船橋競馬場入口交差点	当該交差点を起点に速度低下が顕著	交差点改良（交差点内での車線シフトの解消）	千葉県葛南土木事務所	交差点改良及び歩道橋移設（事業中）
2	主要地方道船橋我孫子線	東船橋3丁目交差点～芝山団地入口交差点	当該区間の速度低下が顕著	4車線化の検討	千葉県葛南土木事務所	引き続き検討中
3	船橋駅北口周辺	船橋駅北口十字路交差点～船橋駅前	イトーヨーカドー前交差点を右折する交通が多く、右折先での滞留車両が多く、先詰まりが発生。また、右折待ちの滞留車両が直進車両の走行阻害するとともに、駅前地下駐車場の入庫待ち車両で渋滞発生	個別箇所での渋滞対策の検討、都市計画道路3・3・7号線の開通後の効果検討	船橋市	並行する都市計画道路の整備（3・3・7号線（海神工区）：事業中）
		船橋駅北口十字路交差点	駅方面に向かう交通が多く、先詰まりにより渋滞が発生	都市計画道路整備後の対策の検討	船橋市	引き続き検討中
4	高根台エリア	高根木戸駅前	横断歩行者が非常に多く、押しボタン式信号が頻繁に操作され、車両側の赤表示が過大になるため、自動車の運行が限られ、渋滞が発生	歩道の張り出し及び信号サイクルタイムの最適化の検討	船橋市	引き続き検討中
		（仮称）高根公団駅入口交差点	横断歩行者・自転車により、右折する自動車の通行が限られ、渋滞が発生	広域的な視点での渋滞対策の検討	船橋市	引き続き検討中
5	旭町エリア	船橋市運動公園前交差点	当該交差点を起点に速度低下が顕著 右折待ちの滞留車両が直進車両の走行を阻害	交差点改良（右折レーン設置等）の検討	船橋市	交差点改良（右折レーンの設置、令和3年度着手）
6	薬円台エリア	薬円台交差点	当該交差点を起点に速度低下が顕著 右折待ちの滞留車両が直進車両の走行を阻害	交差点改良（右折レーン設置等）の検討	船橋市	交差点改良（右折レーンの設置、事業中）

4. 交通円滑化対策の検討結果

(2) 国道14号の検討結果

■ 位置図と対策内容



【対策内容】

No	箇所名	対策メニュー
1	中山競馬場入口交差点	■ 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事業中
2	西船橋駅前交差点	■ 交差点における歩車分離信号の設置 ※千葉県警察本部交通規制課で検討中
3	船橋橋周辺	■ 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 ※船橋市で引き続き検討予定
4	船橋競馬場入口交差点	■ 交差点改良 ※千葉県葛南土木事務所で事業中

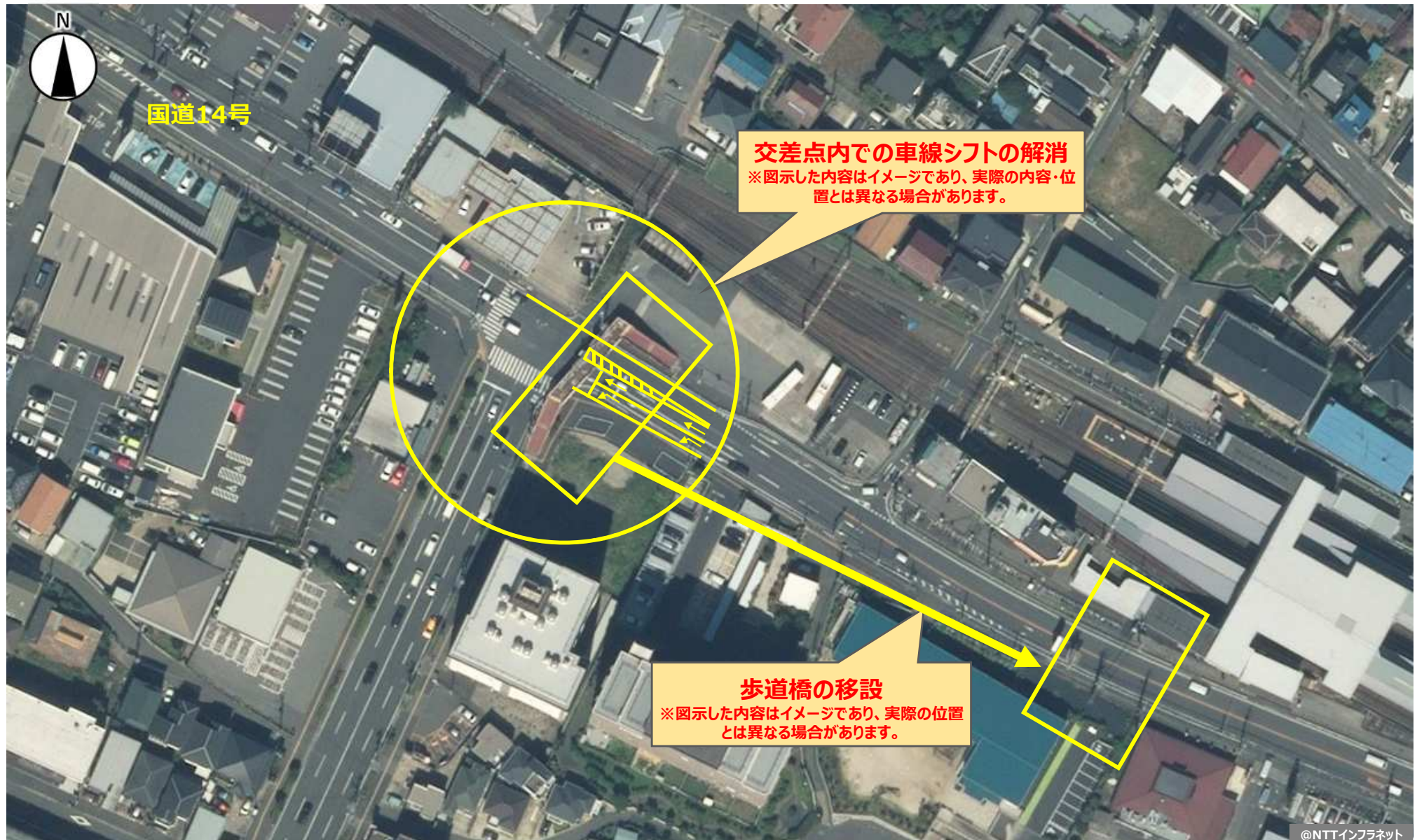
4. 交通円滑化対策の検討結果 (2) 国道14号の検討結果

■ 中山競馬場入口交差点の対策内容：右折レーンの設置（事業中）



4. 交通円滑化対策の検討結果 (2) 国道14号の検討結果

■ 船橋競馬場入口交差点の対策内容：交差点改良（事業中）



4. 交通円滑化対策の検討結果

(3) 船橋我孫子線の検討結果

■ 位置図と対策内容



船橋市
Funabashi City

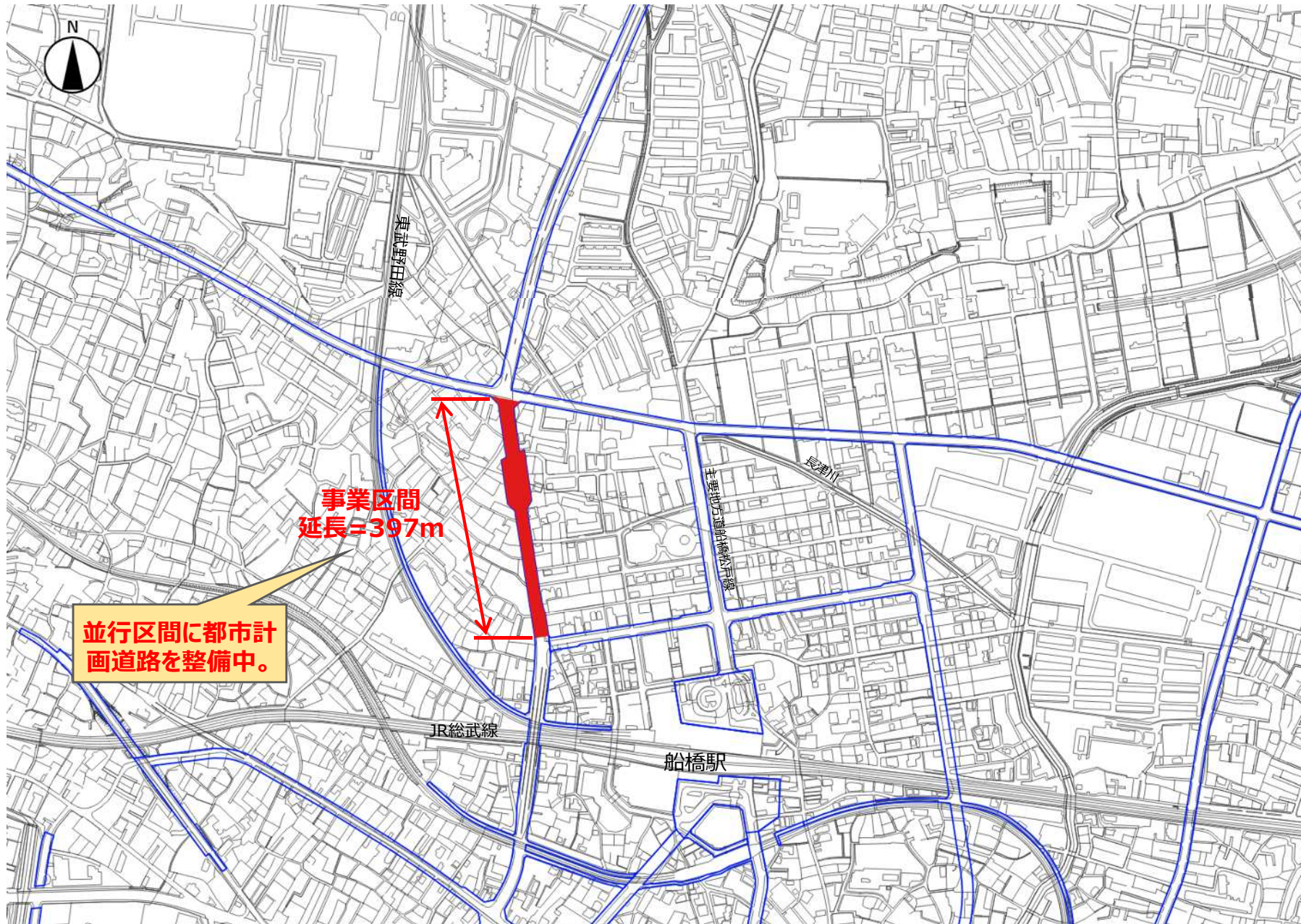


船橋市
Funabashi City

4. 交通円滑化対策の検討結果

(4) JR船橋駅北口周辺エリアの検討結果

■都市計画道路3・3・7号線南本町馬込町線（海神工区）の整備



4. 交通円滑化対策の検討結果

(5) 高根台エリアの検討結果

■位置図



4. 交通円滑化対策の検討結果

(5) 高根台エリアの検討結果

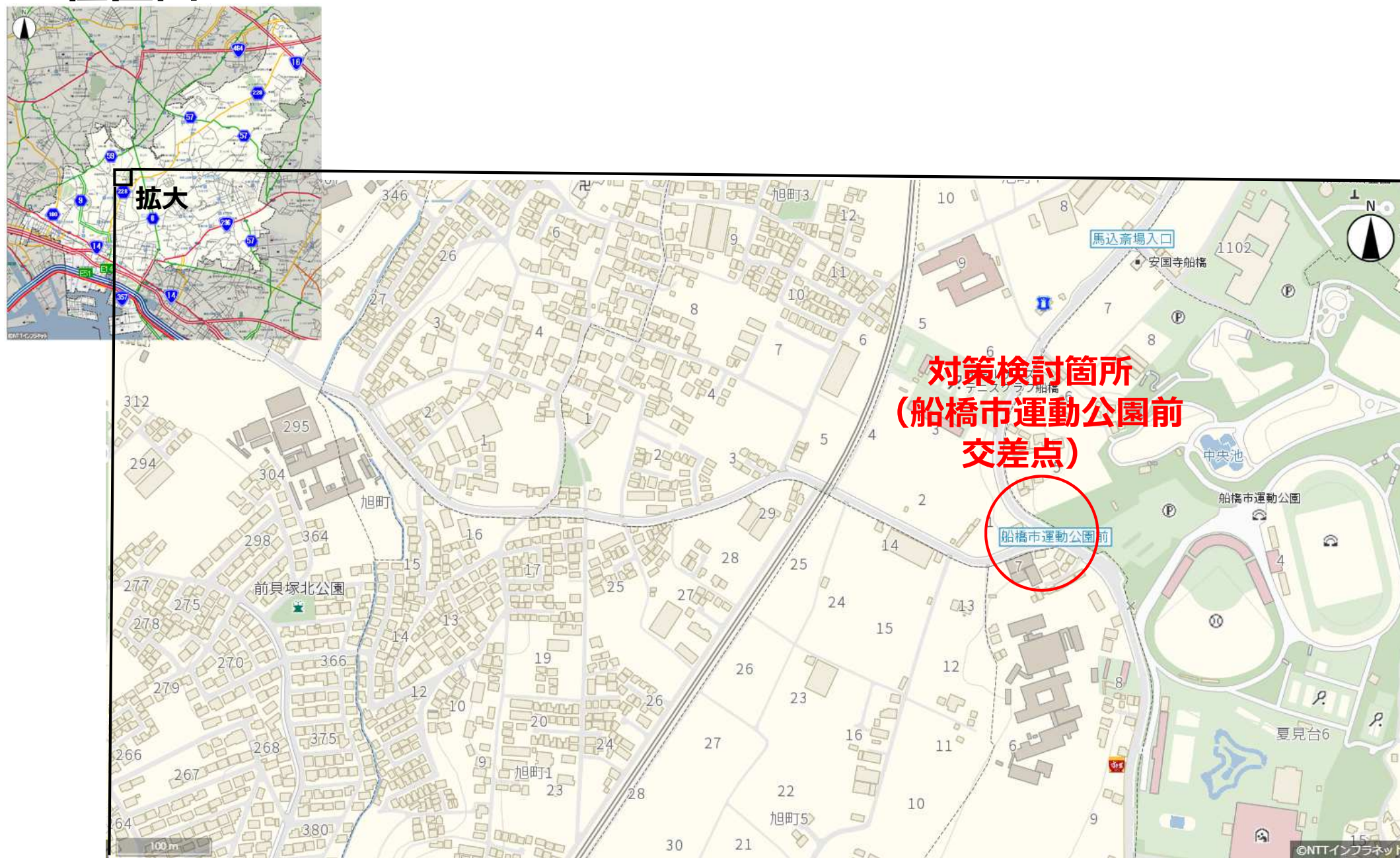
■ 対策内容



4. 交通円滑化対策の検討結果

(6) 旭町エリアの検討結果

■位置図



4. 交通円滑化対策の検討結果 (6) 旭町エリアの検討結果

■ 対策内容：右折レーンの設置（令和4年度着手予定）



4. 交通円滑化対策の検討結果

(7) 薬円台エリアの検討結果

■位置図



4. 交通円滑化対策の検討結果 (7) 薬円台エリアの検討結果

■ 対策内容：右折レーンの設置（事業中）



5. 交通安全対策の検討結果

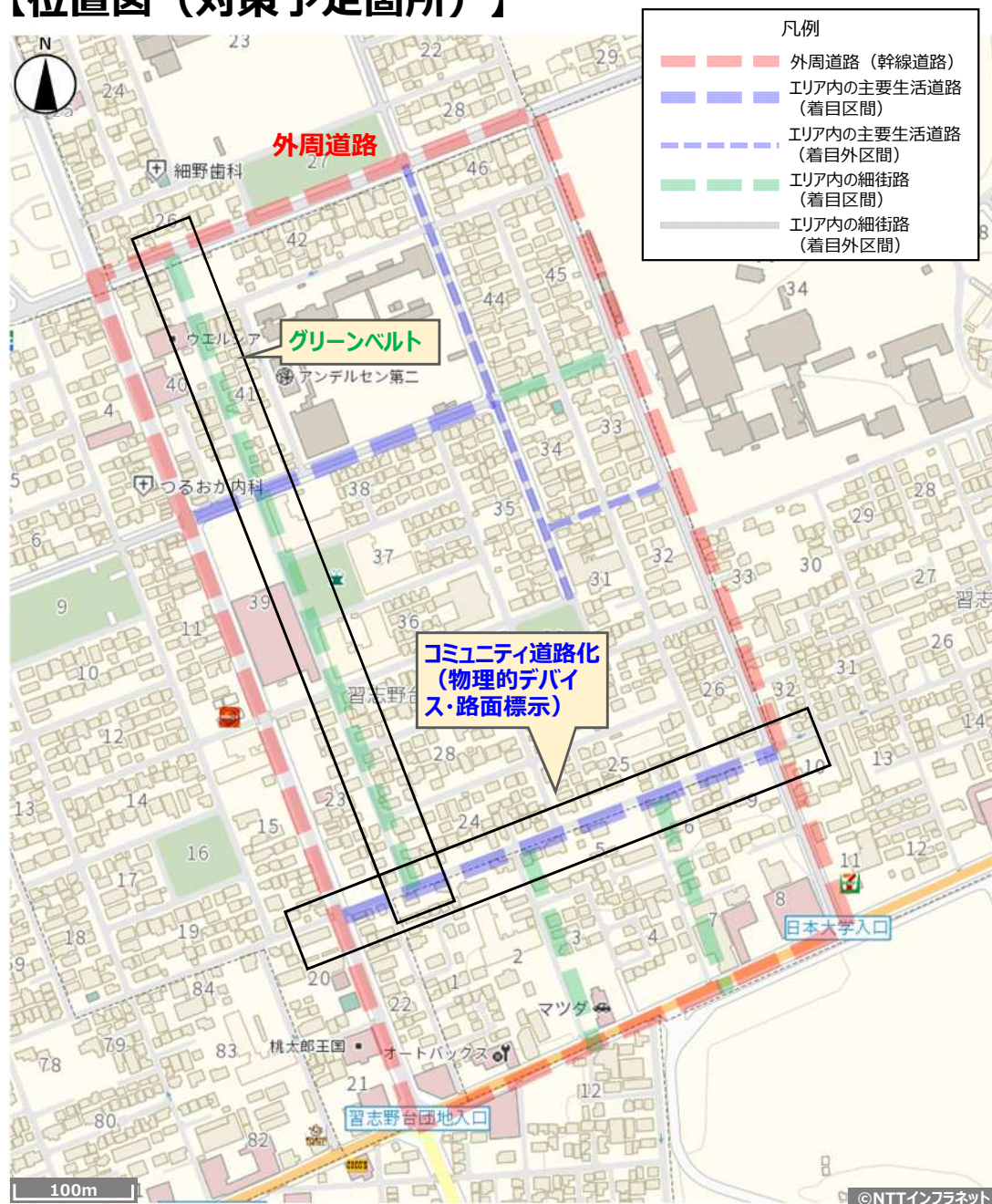
(1) これまでの検討結果概要

No	対策エリア	対策箇所	課題把握に向けた分析事項	これまでの検討事項	対策主体	対策内容
1	習志野台地区	習志野台団地入口交差点	当該交差点の渋滞発生状況把握に向けた分析の実施	外周道路の渋滞交差点の渋滞緩和に向けた検討（右折レーン設置の検討など）	船橋市	引き続き検討予定
		地区全体（ゾーン30指定エリア）	外周道路の交通状況把握に向けた分析の実施			
			エリア内の交通状況・事故発生状況把握に向けた分析の実施	通り抜け車両抑制のための検討	船橋市	地域と合意形成の取れた対策を実施予定（令和4年度）
2	塚田地区	外周道路	当該エリアの道路ネットワークや使い方・交通状況把握に向けた分析の実施	主要生活道路への通過車両の負担の検討	船橋市	引き続き検討予定
		主要生活道路	エリア内の交通状況・事故発生状況把握に向けた分析の実施	速度抑制を主眼とした通り抜け車両対策	船橋市	交差点改良や速度抑制対策（物理的デバイス）の設置に関して、地域と合意形成の取れた対策を実施予定（令和4年度予算化）
		サンランド船橋ゴルフ練習場前交差点	歩行者の利用状況・事故発生状況把握に向けた分析の実施	ピンポイント事故対策の検討	千葉県警察本部交通規制課	歩車分離式信号（渋滞箇所のため、交通円滑化に与える影響を検討中）

5. 交通安全対策の検討結果

(2) 習志野台地区の対策内容

【位置図（対策予定箇所）】



【対策内容】

分類	対策内容
外周道路	渋滞発生交差点における個別改良の検討 (右折レーンの検討など)
エリア内 主要生 活 道路	コミュニティ道路化（物理的デバイス：交差点ハンプ・入口狭さく、路面標示：カラー舗装・グリーンベルト）の検討
エリア内 細街路	グリーンベルトの検討



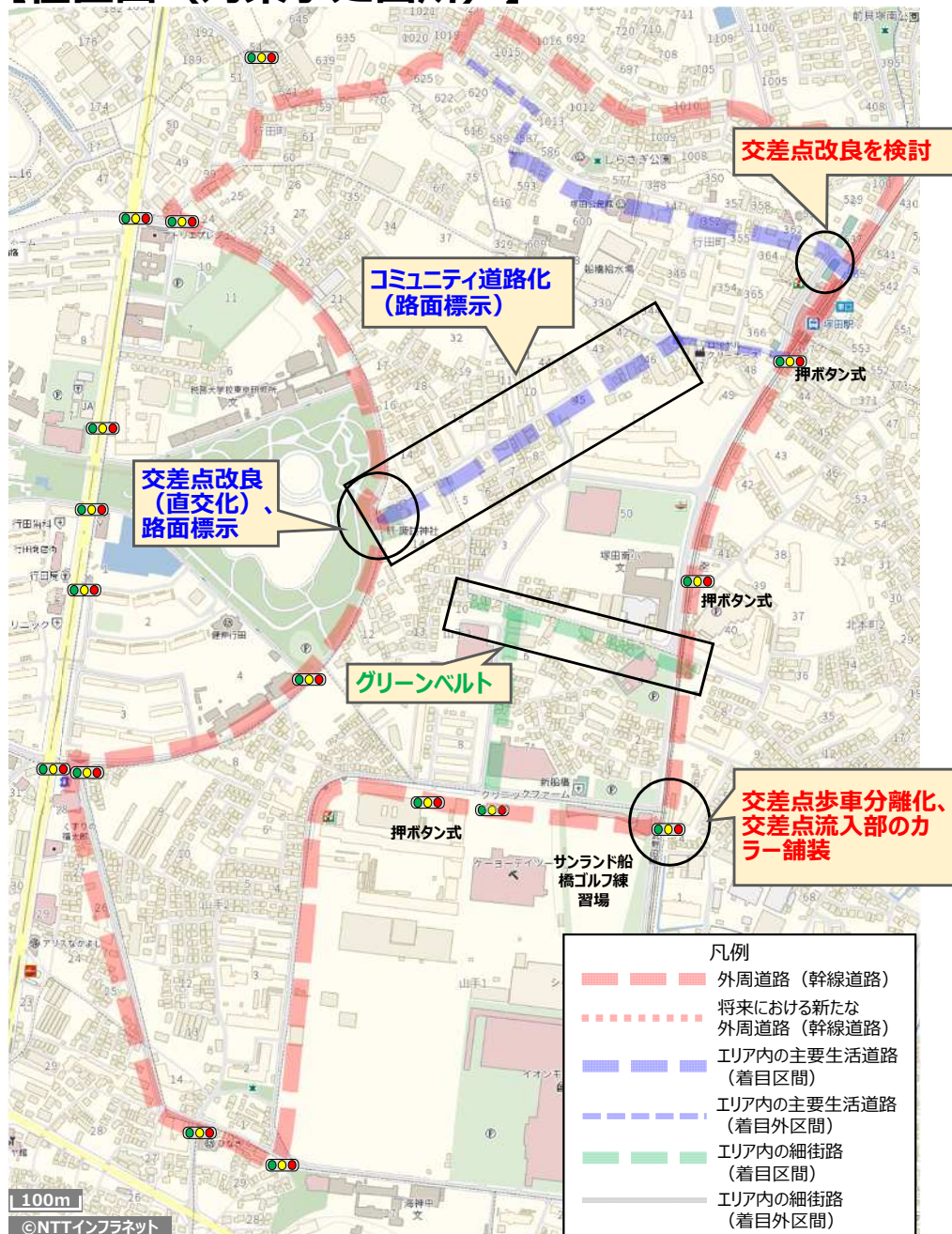
今後の流れ

- 現地状況を踏まえた対策設計・関係機関との協議
- 地域との合意形成（住民説明会開催）
⇒合意形成の図られた対策を実施
(令和4年度実施予定)



5. 交通安全対策の検討結果 (3) 塚田台地区の対策内容

【位置図（対策予定箇所）】



【対策内容】

分類	対策内容
外周道路	事故多発箇所でのピンポイント対策（交差点改良及び交差点歩車分離化）の検討
エリア内主要生活道路	コミュニティ道路化（路面標示：カラー舗装）の検討
エリア内細街路	グリーンベルトの検討

今後の流れ

- 現地状況を踏まえた対策設計・関係機関との協議
- 地域との合意形成（住民説明会開催）
⇒合意形成の図られた対策を実施（令和4年度実施予定）