

2. 交通円滑化対策の対策進捗と効果検証結果

(1) 対策の進捗状況

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（歩車分離信号）	千葉県警察本部交通規制課	対策完了 （令和3年10月4日より運用変更）
		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）高根公園駅前交差点	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）

(2) 国道14号西船橋駅前交差点の効果検証結果

■ 対策背景

- 国道14号西船橋駅前交差点では速度低下に伴う渋滞が発生しており、特に従道路側の市道で顕著な速度低下が発生している。
- 当該箇所は2つの鉄道駅の導線となっており、自転車歩行者の横断待ちにより、従道路側で渋滞が発生している。

位置図



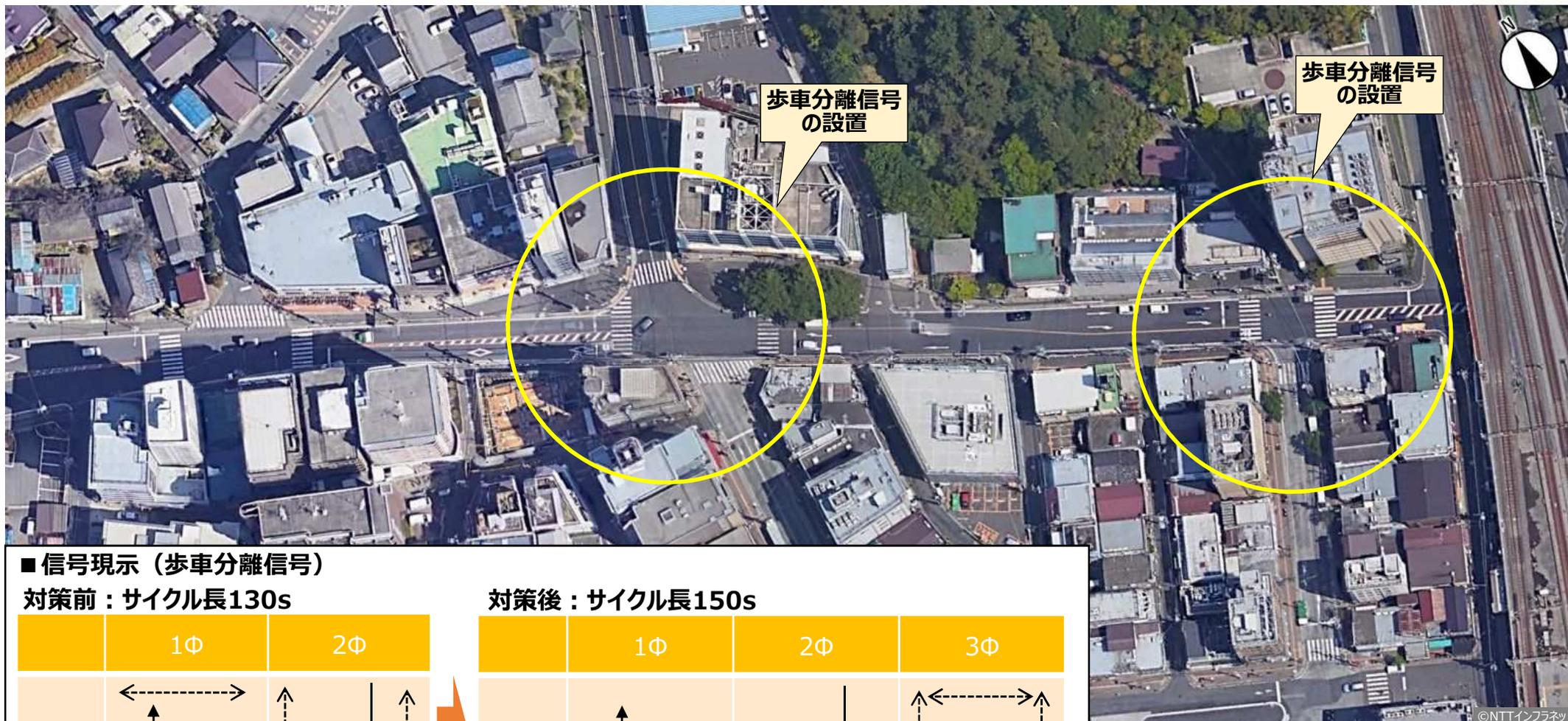
西船橋駅前交差点周辺エリアの上下線別旅行速度



(2) 国道14号西船橋駅前交差点の効果検証結果

■ 対策内容

- 令和3年4月下旬に開催した交通円滑化対策部会での検討結果を受けて、千葉県警察本部交通規制課で交差点における歩車分離信号の設置の検討を実施。



■ 信号現示 (歩車分離信号)

対策前 : 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150s

	1Φ	2Φ	3Φ
現示			
表示時間(S)	青71・黄3・赤3	青37・黄3・赤4	青21・点滅5・赤3

(2) 国道14号西船橋駅前交差点の効果検証結果

■ 対策実施状況

- 西船橋駅前交差点 歩車分離後
※ 令和3年10月4日より運用変更

歩車分離後の従道路側の状況



(2) 国道14号西船橋駅前交差点の効果検証結果

■ 効果検証結果②：主道路の速度変化

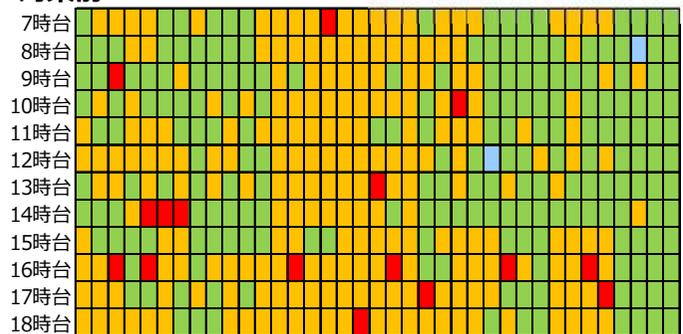
● 主道路の国道14号の旅行速度は時間帯によるバラツキはあるものの、対策前後で大きな変化はない。

【対策前後の交差点流入速度の変化（10mピッチ：平日の時間帯別）：主道路（国道14号）側】

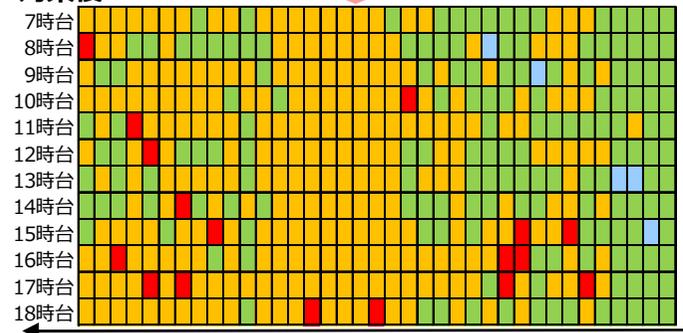


【国道14号上り車線の変化】

■ 対策前



■ 対策後

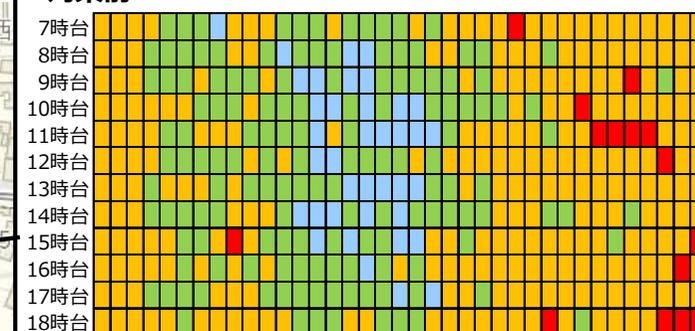


進行方向

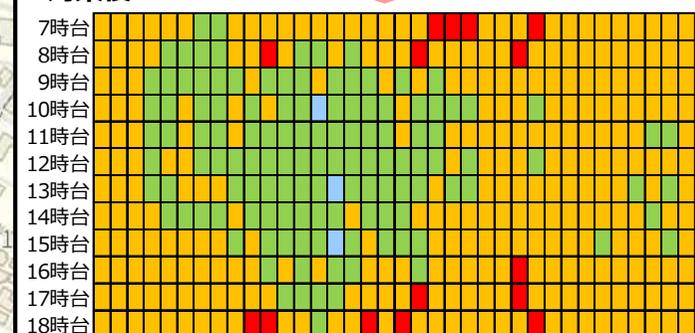
対象交差点
(西船橋駅前交差点)

【国道14号下り車線の変化】

■ 対策前



■ 対策後



進行方向

凡例	
■	10km/h未満
■	20km/h未満
■	30km/h未満
■	40km/h未満
■	40km/h以上
■	サンプルなし

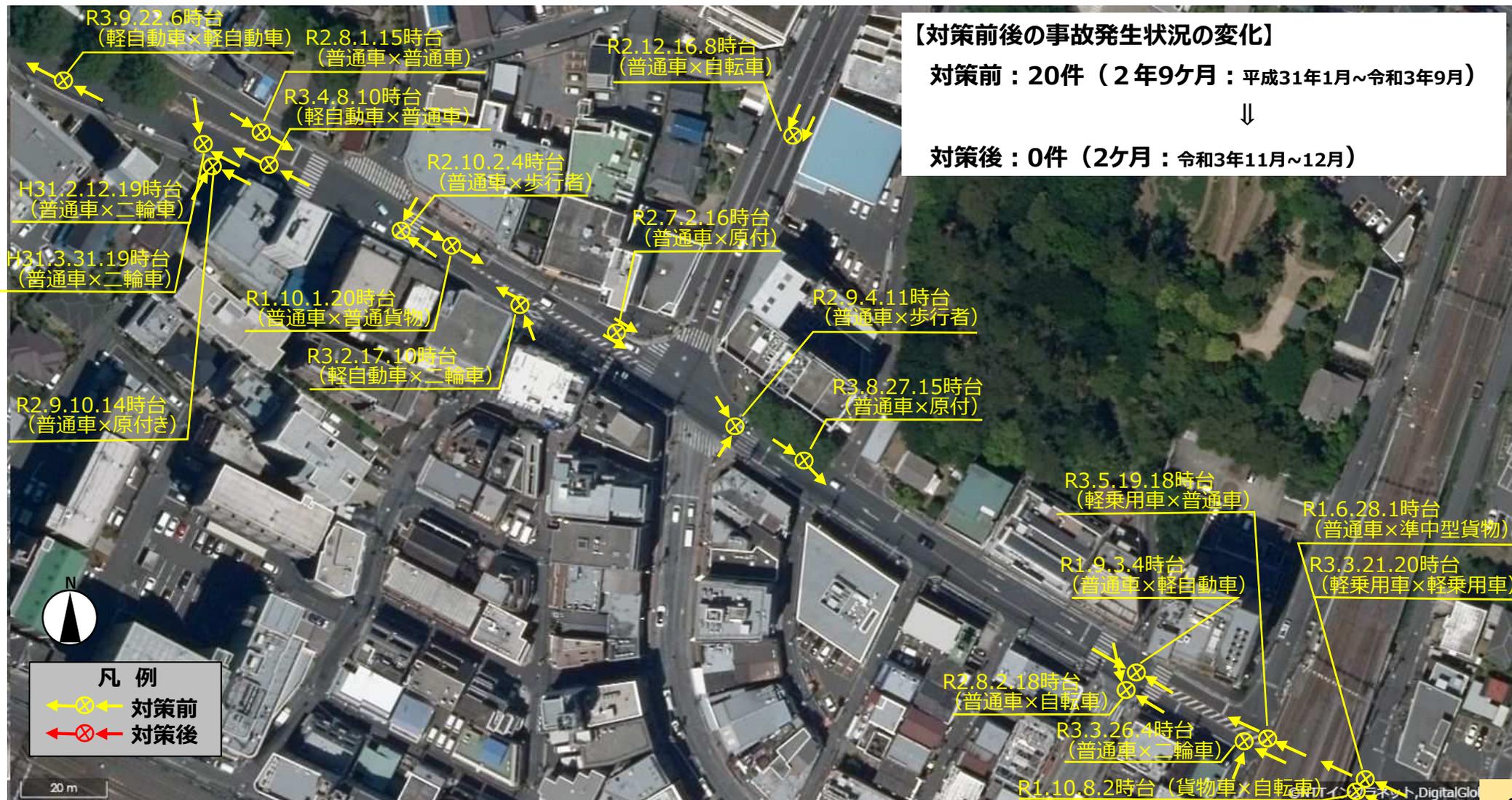
出典：ETC2.0プローブデータ（様式1-2）より算出。対策前は令和3年9月の日平均値、対策後は令和3年10月（5日以降）の月平均値。

(2) 国道14号西船橋駅前交差点の効果検証結果

■ 効果検証結果③：事故発生状況

- 対策実施後は、当該交差点及び周辺では人身事故が発生しておらず、交通安全にも寄与していることが想定される。
- ただし、対策後の期間が短いため、今後も経過観察が必要である。

【平成31年1月～令和3年12月の事故発生状況（人身事故）】



(3) 都市計画道路3・3・7号線の開通効果検証結果

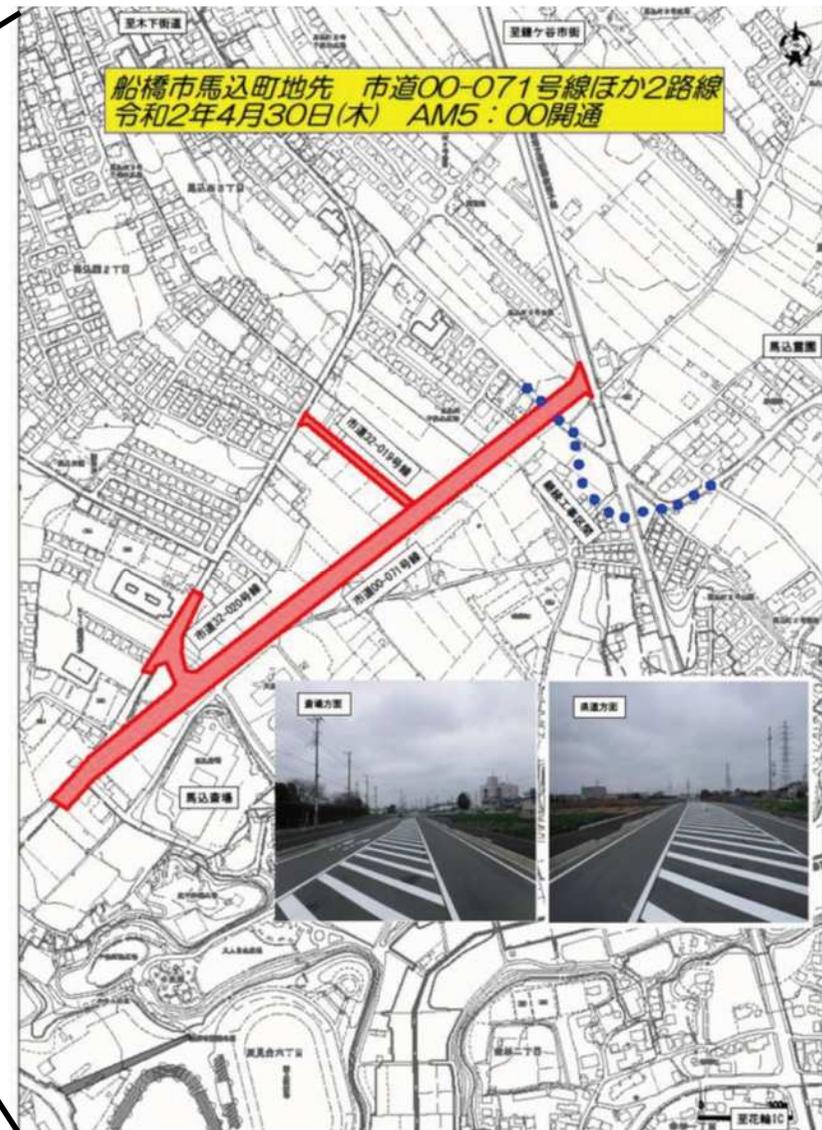
■ 概要

- 当該エリアには馬込斎場や馬込霊園、船橋運動公園などがあり、週末や墓参り時期などは周辺道路で著しい渋滞が発生していた。
- そこで、船橋市では平成18年から長い年月をかけ重点的に整備を進め、令和2年4月30日(木曜日)に開通した。

【位置図】



■ 都市計画道路3・3・7号線（延長652m、幅員22m）の開通

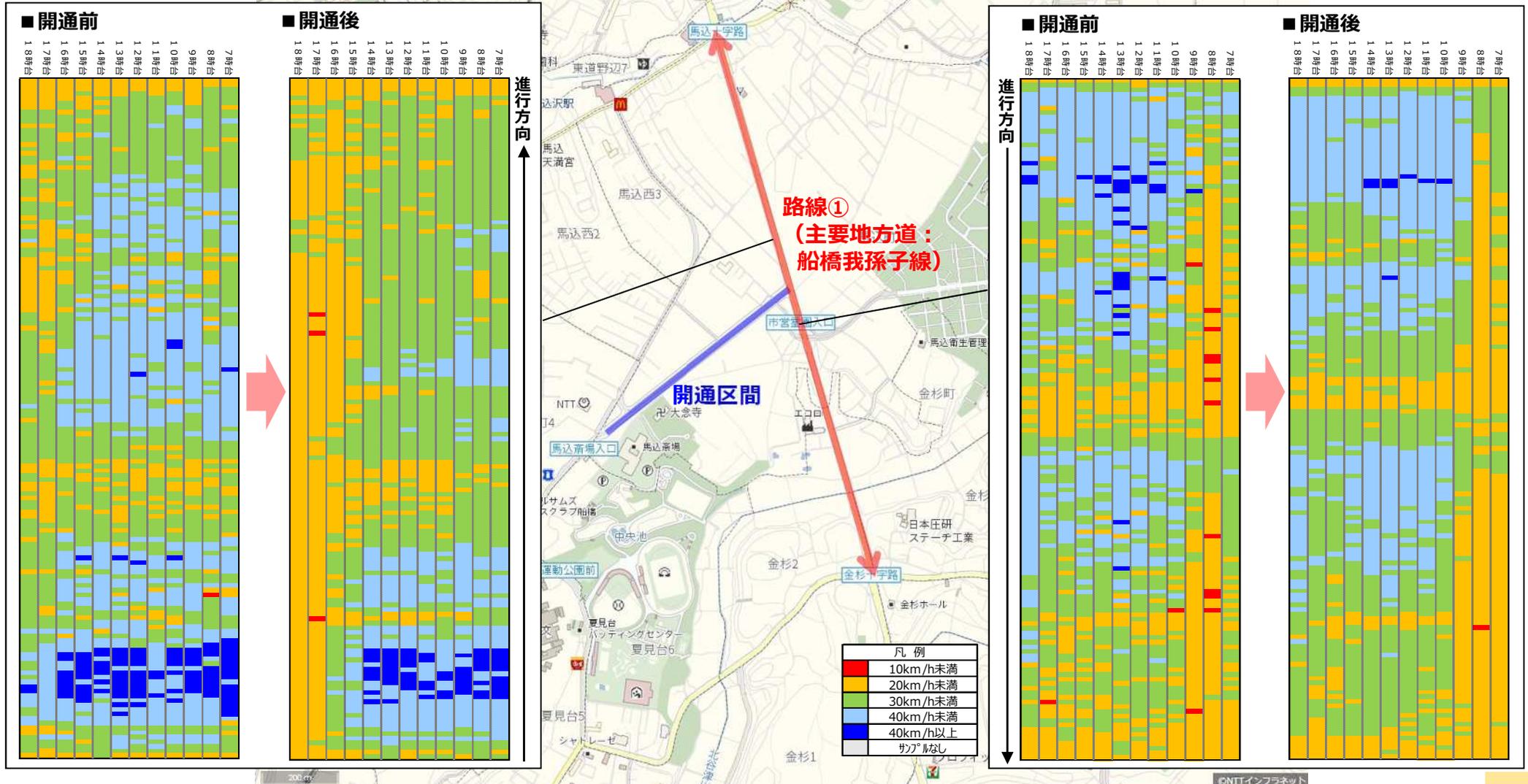


(3) 都市計画道路3・3・7号線の開通効果検証結果

■ 効果検証結果①：周辺路線の速度変化（船橋我孫子線）

- 都市計画道路3・3・7号線の開通前後で、周辺路線である「船橋我孫子線」の旅行速度の変化は見られない。
- 当該事業は部分開通であることもあり、今後の延伸等に伴って、交通転換が進めば、周辺路線の速度向上も期待される。

【対策前後の旅行速度の変化（10mピッチ：平日の時間帯別）】



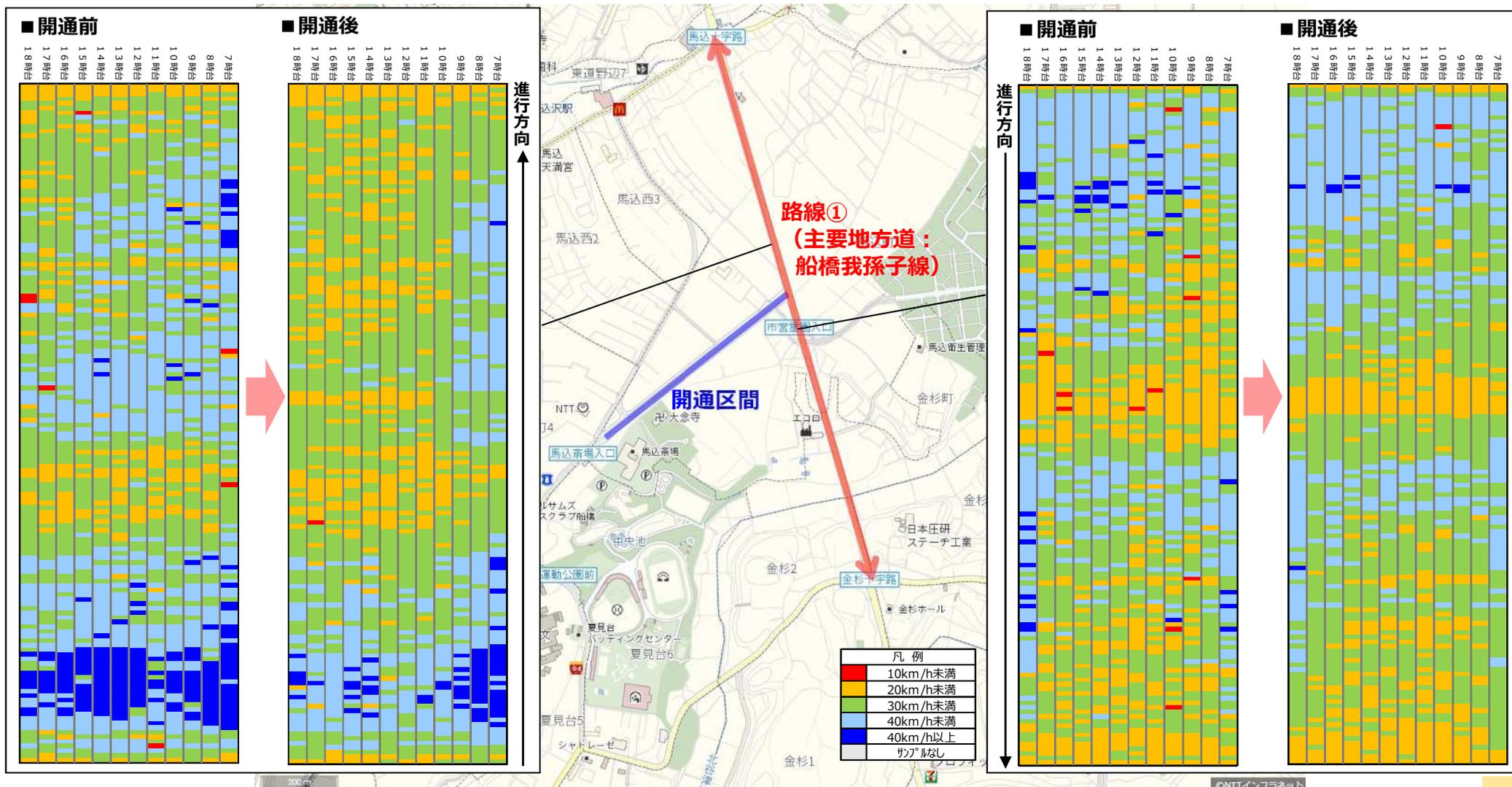
出典：ETC2.0プローブデータ（様式1-2）より算出。対策前は令和元年9～11月の日平均値、対策後は令和2年9～11月の日平均値。

(3) 都市計画道路3・3・7号線の開通効果検証結果

■ 効果検証結果①：周辺路線の速度変化（船橋我孫子線）

- 都市計画道路3・3・7号線の開通前後で、周辺路線である「船橋我孫子線」の旅行速度の変化は見られない。
- 当該事業は部分開通であることもあり、今後の延伸等に伴って、交通転換が進めば、周辺路線の速度向上も期待される。

【対策前後の旅行速度の変化（10mピッチ：休日の時間帯別）】



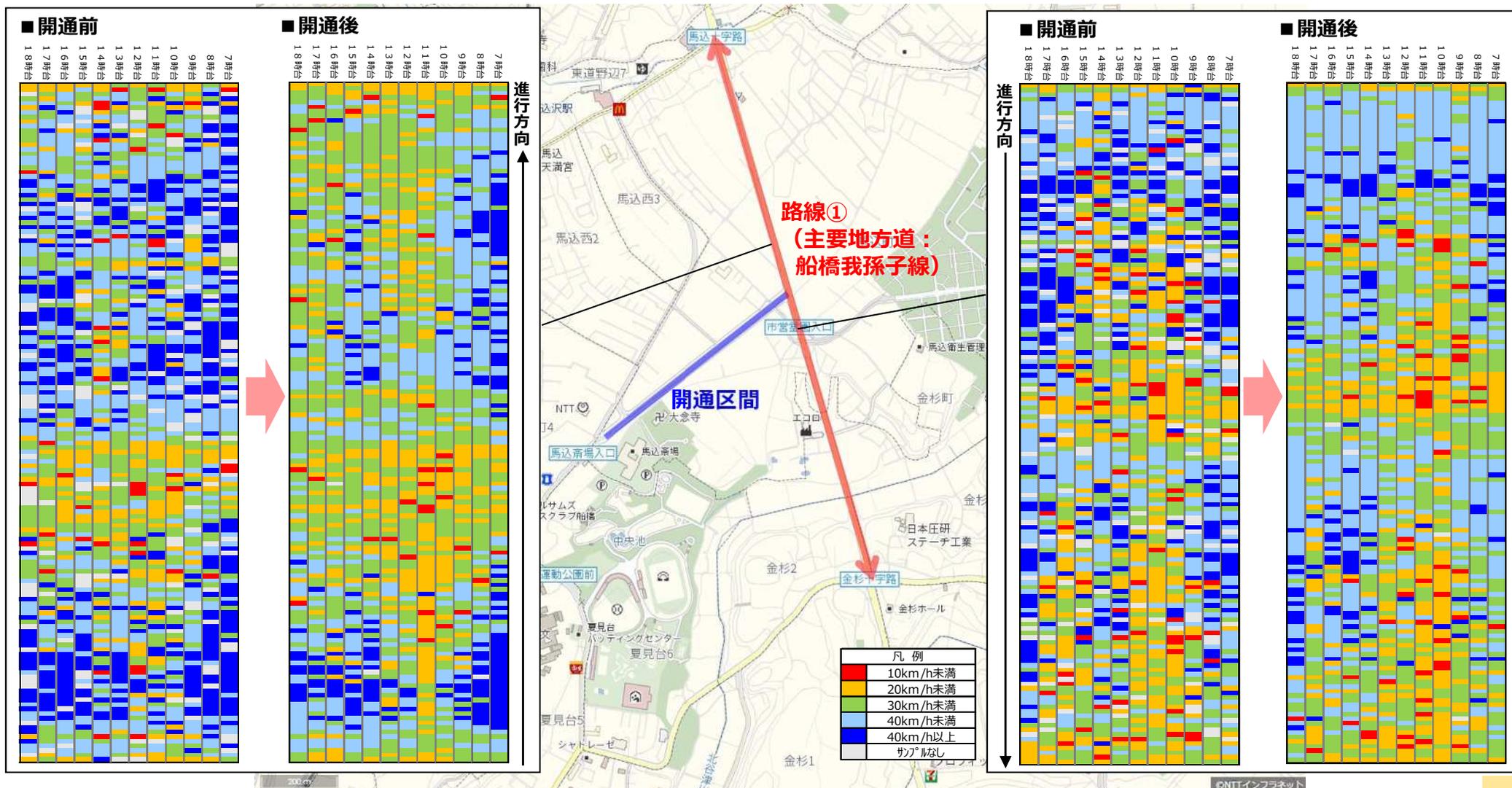
出典：ETC2.0プローブデータ（様式1-2）より算出。対策前は令和元年9～11月の日平均値、対策後は令和2年9～11月の日平均値。

(3) 都市計画道路3・3・7号線の開通効果検証結果

■ 効果検証結果①：周辺路線の速度変化（船橋我孫子線）

- 都市計画道路3・3・7号線の開通前後で、周辺路線である「船橋我孫子線」の旅行速度の変化は見られない。
- 当該事業は部分開通であることもあり、今後の延伸等に伴って、交通転換が進めば、周辺路線の速度向上も期待される。

【対策前後の旅行速度の変化（10mピッチ：お盆時期の時間帯別）】



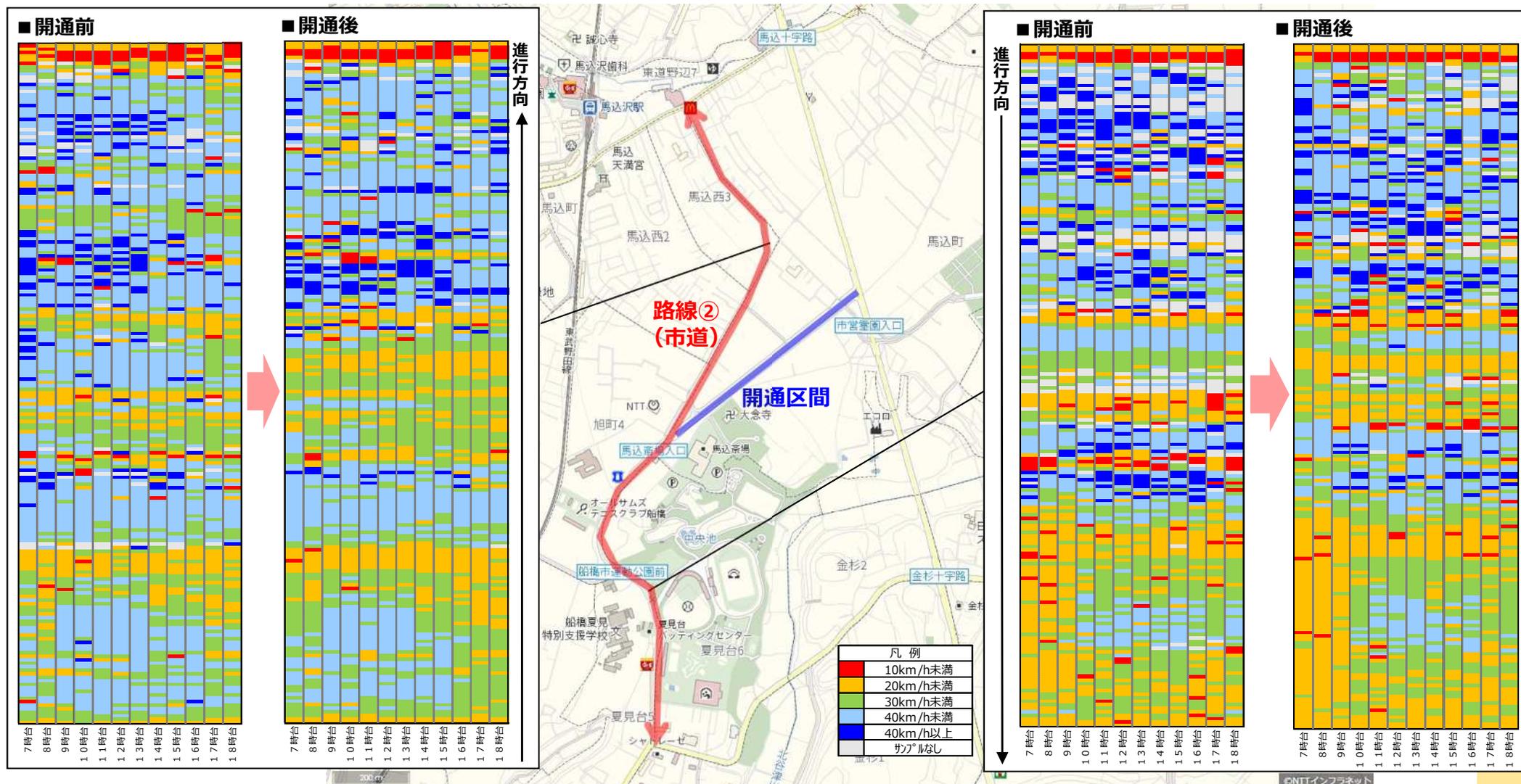
出典：ETC2.0プローブデータ（様式1-2）より算出。
対策前は令和元年のお盆時期（8月13～15日）の日平均値、対策後は令和2年のお盆時期（8月13～16日）の日平均値。

(3) 都市計画道路3・3・7号線の開通効果検証結果

■ 効果検証結果②：周辺路線の速度変化（並行市道）

- 都市計画道路3・3・7号線の開通前後で、周辺路線である「市道」の旅行速度の変化は見られない。
- 当該事業は部分開通であることもあり、今後の延伸等に伴って、交通転換が進めば、周辺路線の速度向上も期待される。

【対策前後の旅行速度の変化（10mピッチ：平日の時間帯別）】



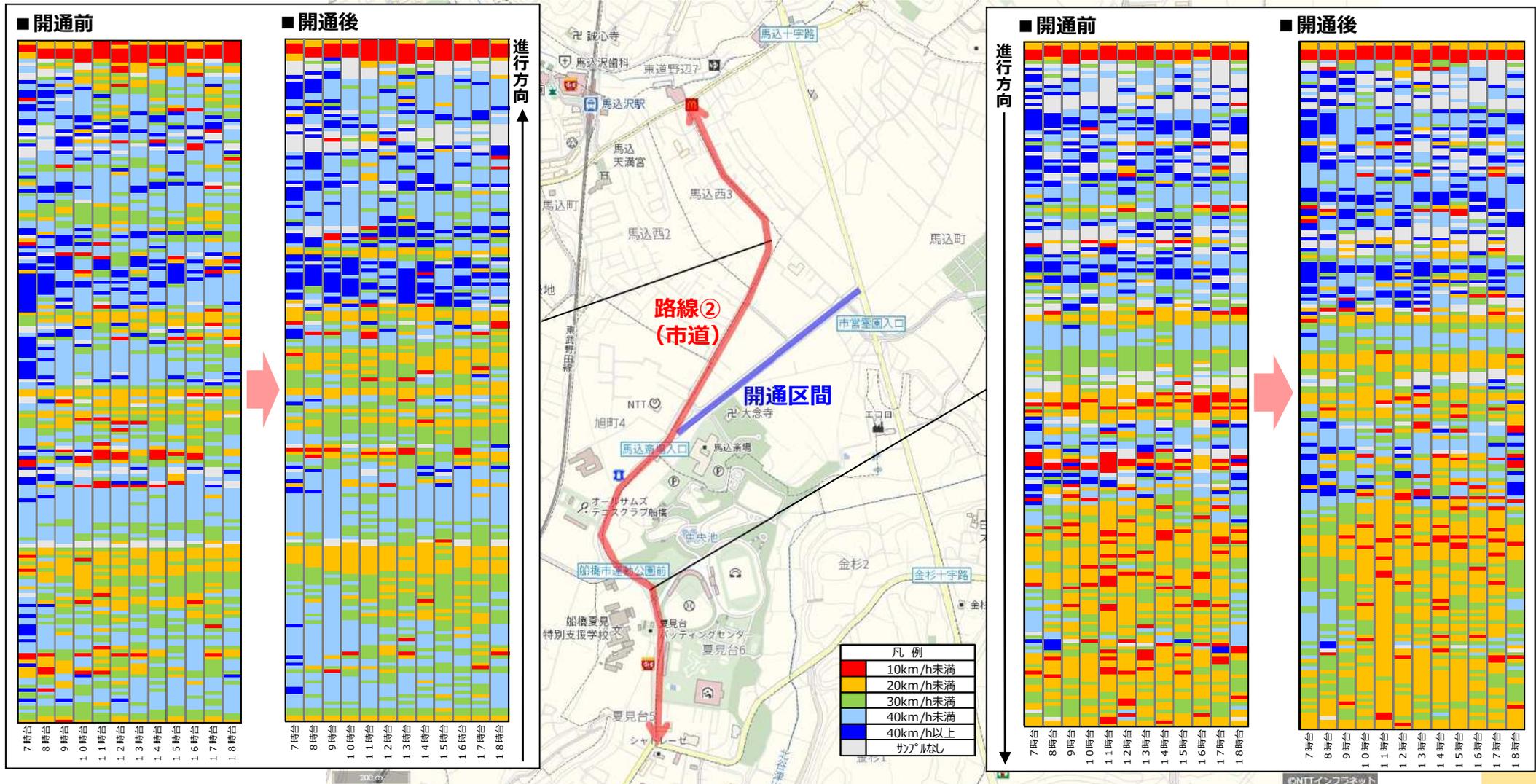
出典：ETC2.0プローブデータ（様式1-2）より算出。対策前は令和元年9～11月の日平均値、対策後は令和2年9～11月の日平均値。

(3) 都市計画道路3・3・7号線の開通効果検証結果

■ 効果検証結果②：周辺路線の速度変化（並行市道）

- 都市計画道路3・3・7号線の開通前後で、周辺路線である「市道」の旅行速度の変化は見られない。
- 当該事業は部分開通であることもあり、今後の延伸等に伴って、交通転換が進めば、周辺路線の速度向上も期待される。

【対策前後の旅行速度の変化（10mピッチ：休日の時間帯別）】



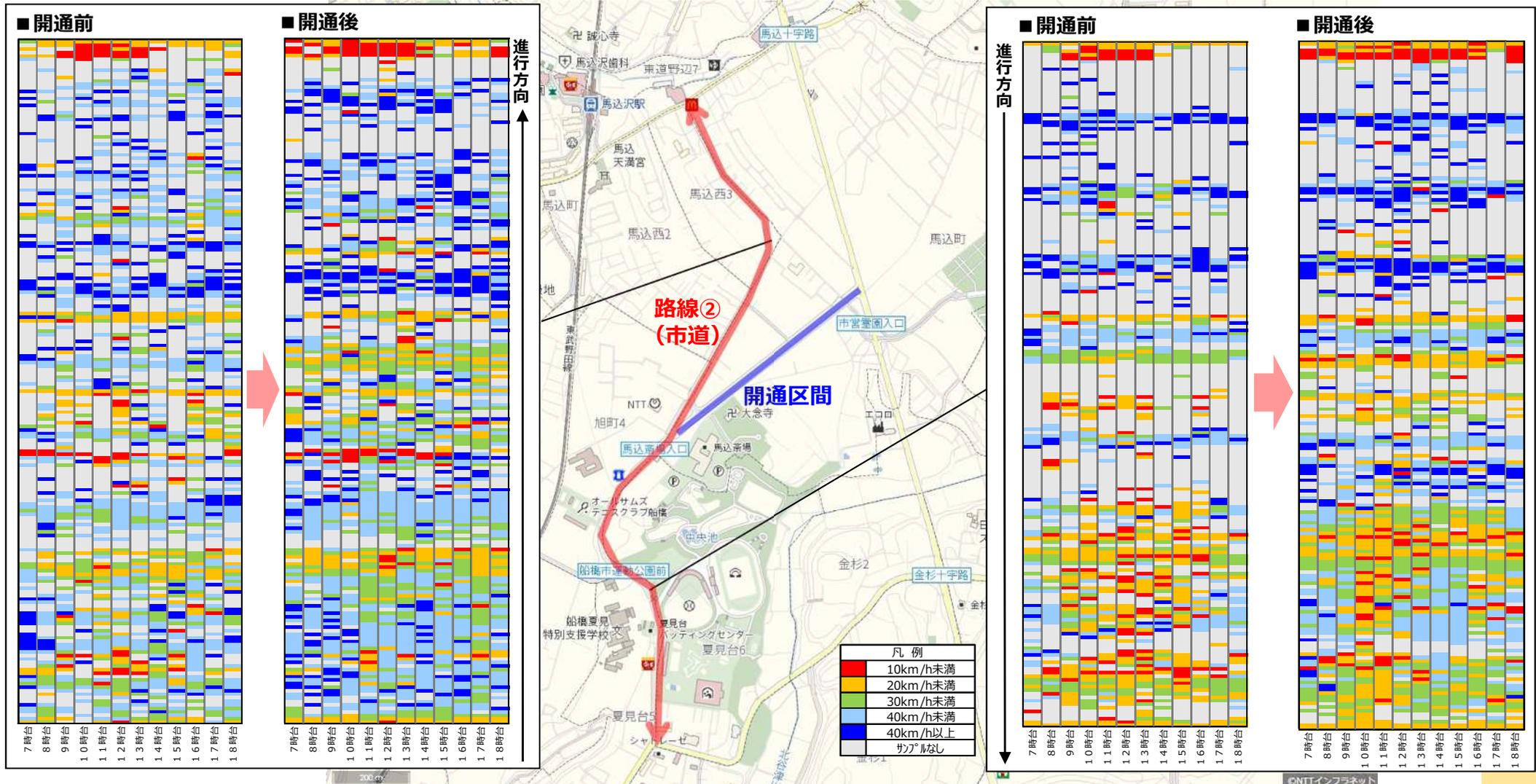
出典：ETC2.0プローブデータ（様式1-2）より算出。対策前は令和元年9～11月の日平均値、対策後は令和2年9～11月の日平均値。

(3) 都市計画道路3・3・7号線の開通効果検証結果

■ 効果検証結果②：周辺路線の速度変化（並行市道）

- 都市計画道路3・3・7号線の開通前後で、周辺路線である「市道」の旅行速度の変化は見られない。
- 当該事業は部分開通であることもあり、今後の延伸等に伴って、交通転換が進めば、周辺路線の速度向上も期待される。

【対策前後の旅行速度の変化（10mピッチ：お盆時期の時間帯別）】



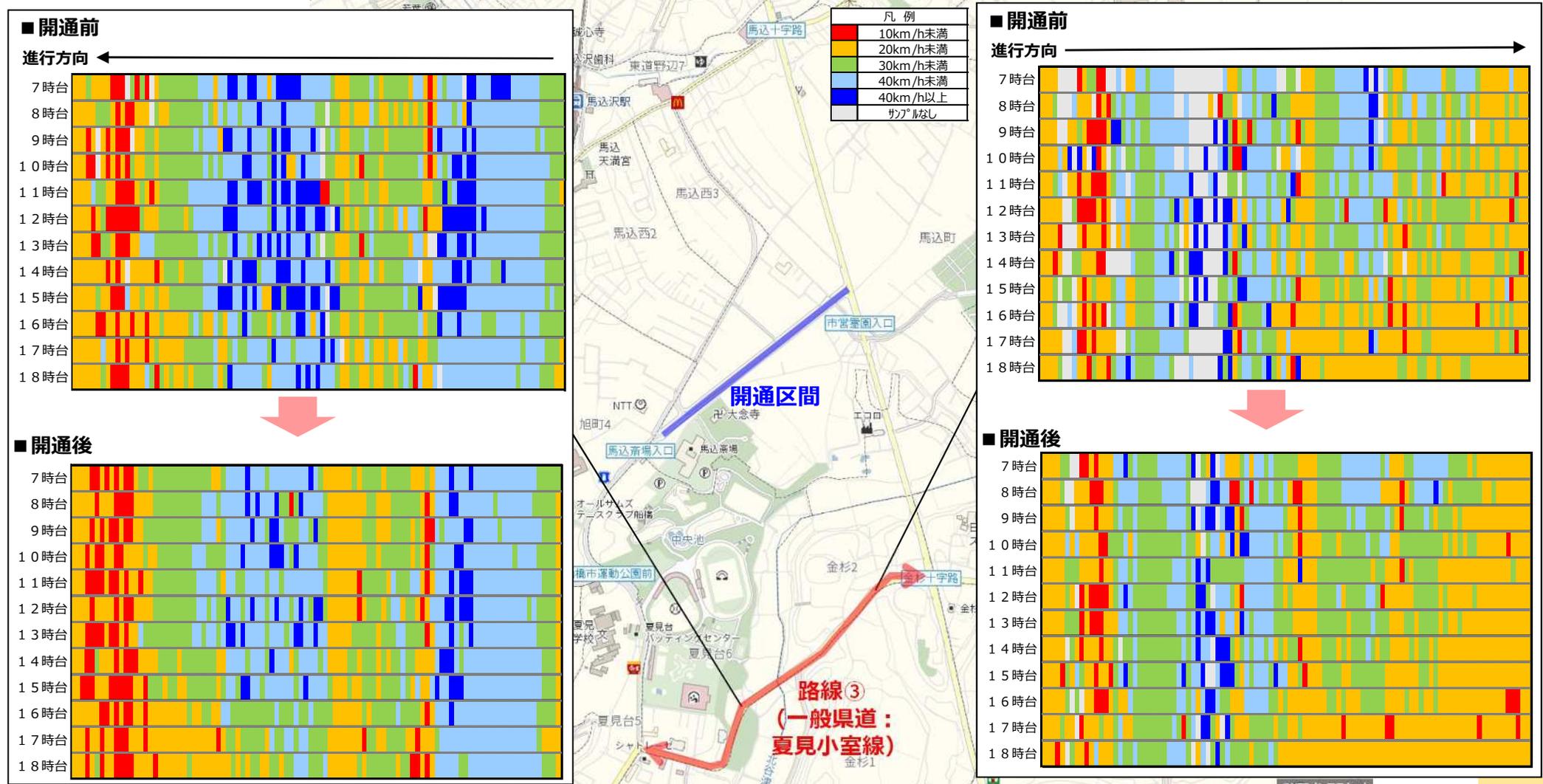
出典：ETC2.0プローブデータ（様式1-2）より算出。
対策前は令和元年のお盆時期（8月13～15日）の日平均値、対策後は令和2年のお盆時期（8月13～16日）の日平均値。

(3) 都市計画道路3・3・7号線の開通効果検証結果

■ 効果検証結果③：周辺路線の速度変化（夏見小室線）

- 都市計画道路3・3・7号線の開通前後で、周辺路線である「夏見小室線」の旅行速度の変化は見られない。
- 当該事業は部分開通であることもあり、今後の延伸等に伴って、交通転換が進めば、周辺路線の速度向上も期待される。

【対策前後の旅行速度の変化（10mピッチ：平日の時間帯別）】



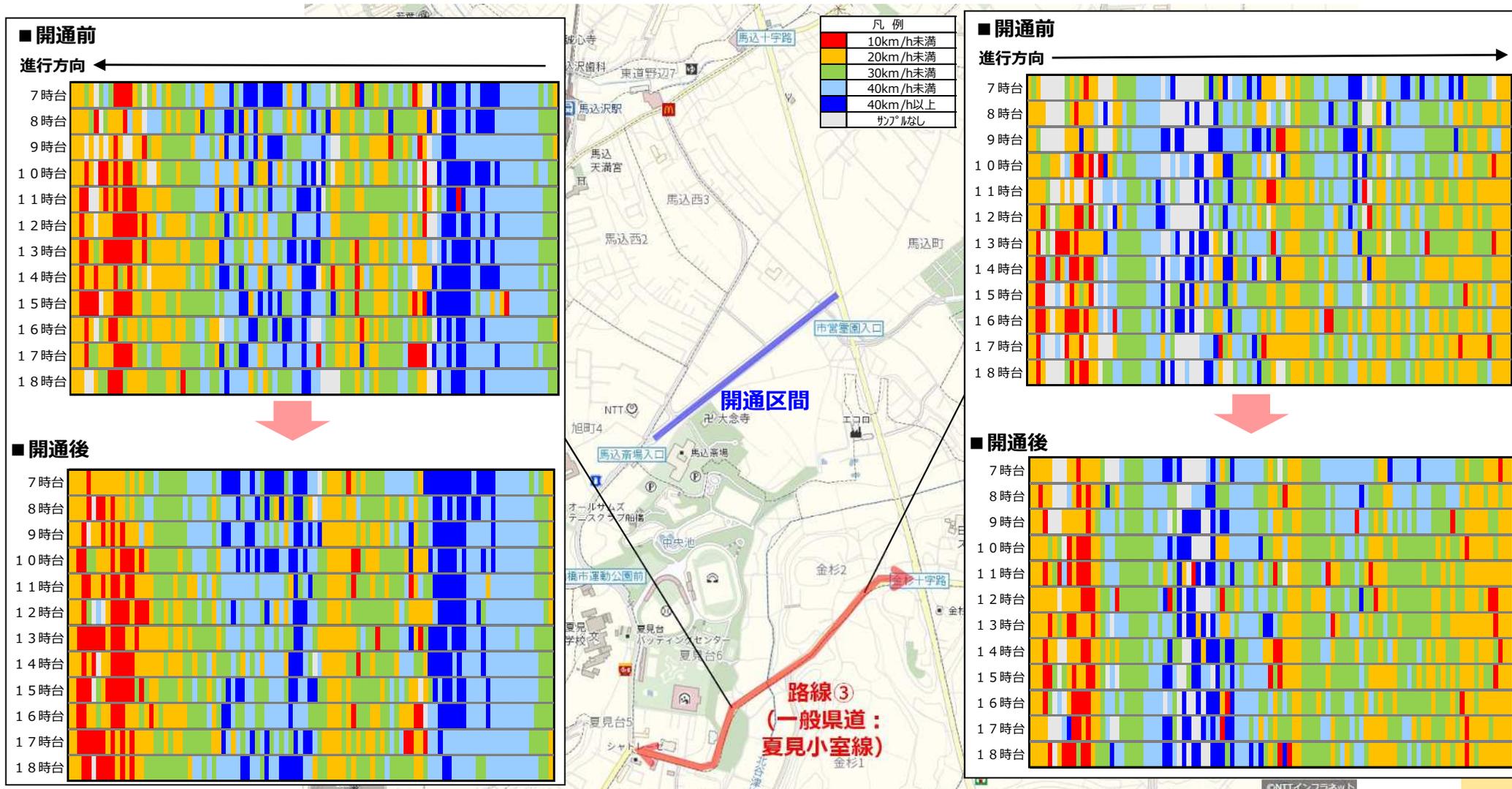
出典：ETC2.0プローブデータ（様式1-2）より算出。対策前は令和元年9～11月の日平均値、対策後は令和2年9～11月の日平均値。

(3) 都市計画道路3・3・7号線の開通効果検証結果

■ 効果検証結果③：周辺路線の速度変化（夏見小室線）

- 都市計画道路3・3・7号線の開通前後で、周辺路線である「夏見小室線」の旅行速度の変化は見られない。
- 当該事業は部分開通であることもあり、今後の延伸等に伴って、交通転換が進めば、周辺路線の速度向上も期待される。

【対策前後の旅行速度の変化（10mピッチ：休日の時間帯別）】

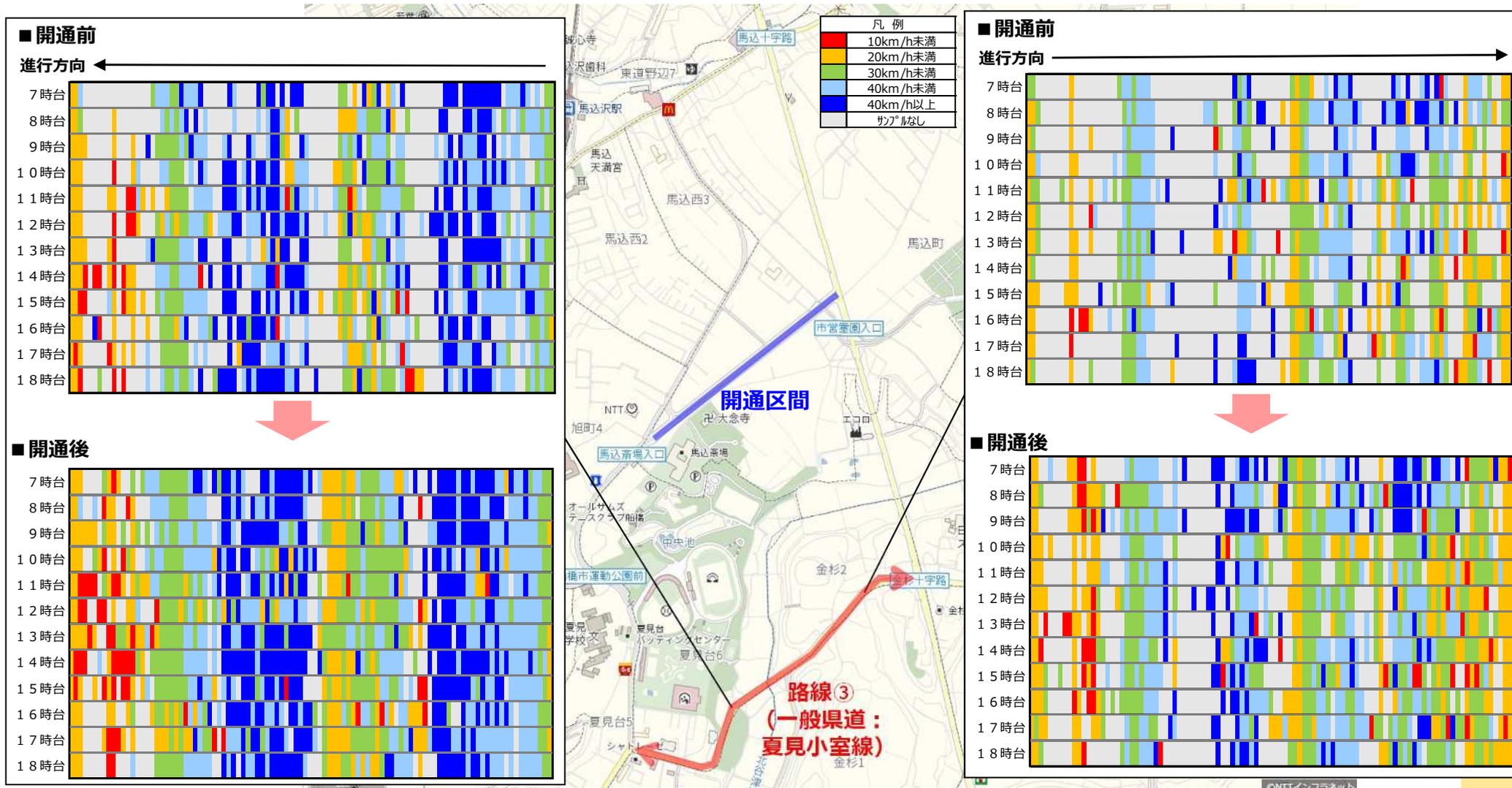


(3) 都市計画道路3・3・7号線の開通効果検証結果

■ 効果検証結果③：周辺路線の速度変化（夏見小室線）

- 都市計画道路3・3・7号線の開通前後で、周辺路線である「夏見小室線」の旅行速度の変化は見られない。
- 当該事業は部分開通であることもあり、今後の延伸等に伴って、交通転換が進めば、周辺路線の速度向上も期待される。

【対策前後の旅行速度の変化（10mピッチ：お盆時期の時間帯別）】



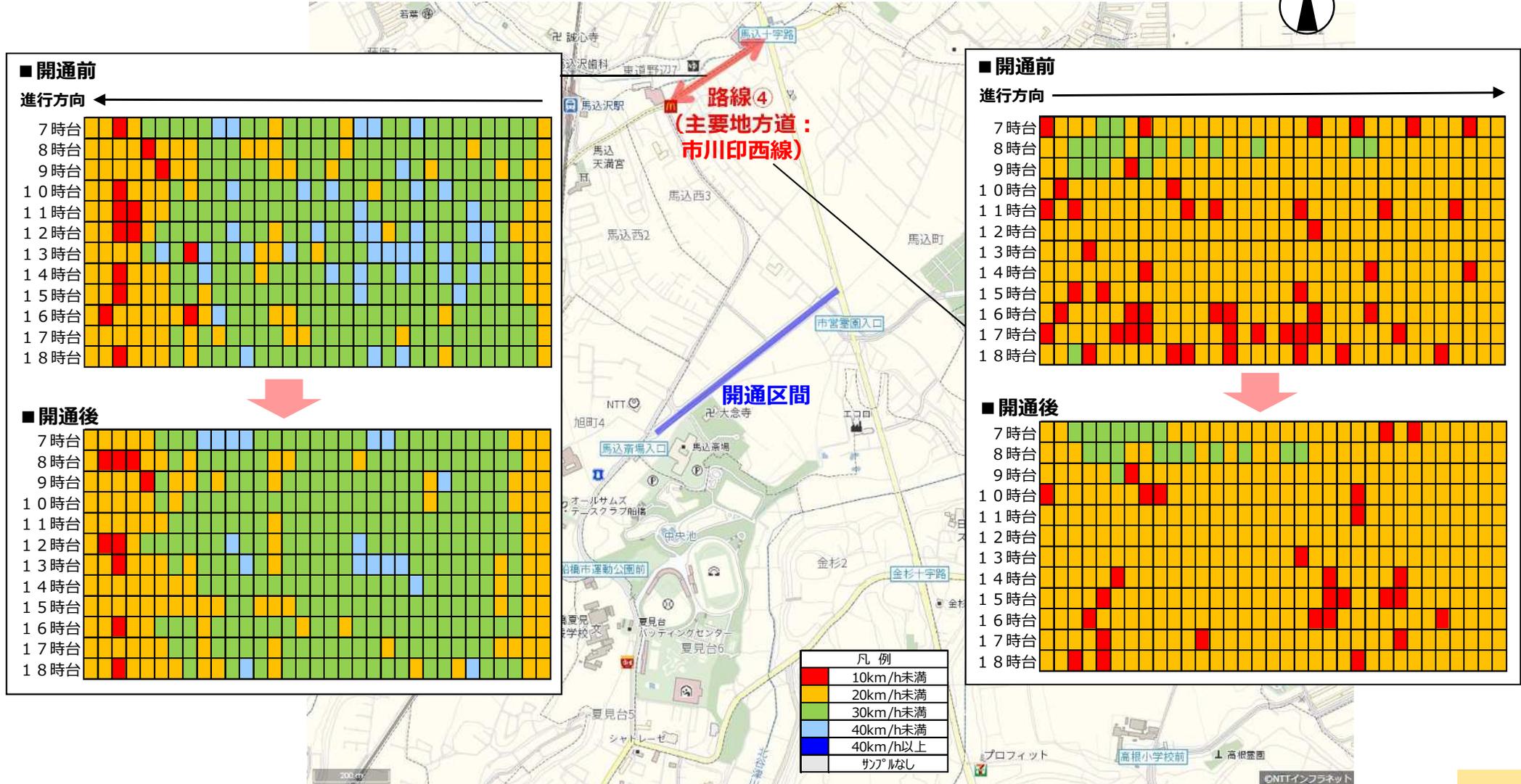
出典：ETC2.0プローブデータ（様式1-2）より算出。
対策前は令和元年のお盆時期（8月13～15日）の日平均値、対策後は令和2年のお盆時期（8月13～16日）の日平均値。

(3) 都市計画道路3・3・7号線の開通効果検証結果

■ 効果検証結果④：周辺路線の速度変化（市川印西線）

- 都市計画道路3・3・7号線の開通前後で、周辺路線である「市川印西線」の旅行速度の変化は見られない。
- 当該事業は部分開通であることもあり、今後の延伸等に伴って、交通転換が進めば、周辺路線の速度向上も期待される。

【対策前後の旅行速度の変化（10mピッチ：平日の時間帯別）】



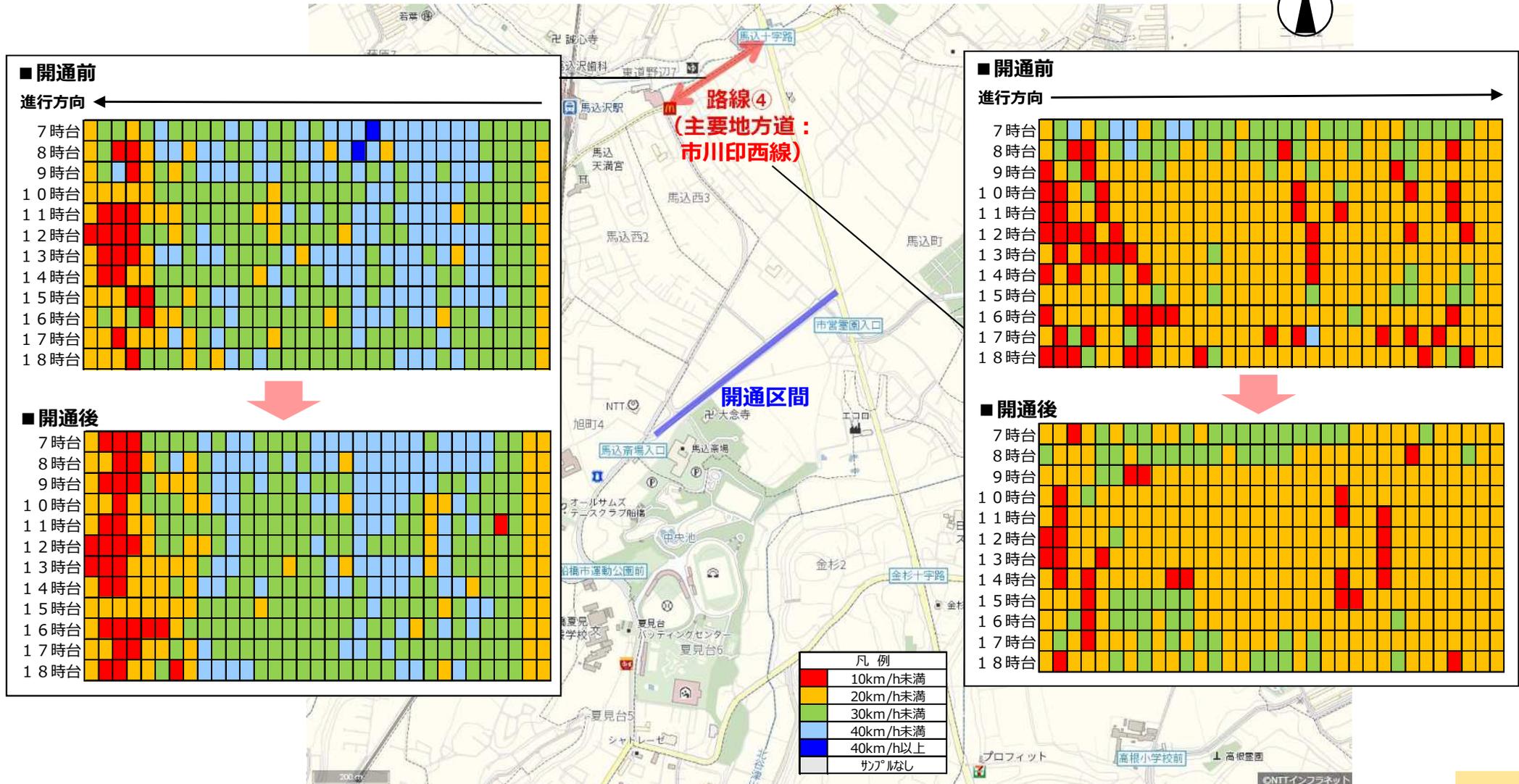
出典：ETC2.0プローブデータ（様式1-2）より算出。対策前は令和元年9～11月の日平均値、対策後は令和2年9～11月の日平均値

(3) 都市計画道路3・3・7号線の開通効果検証結果

■ 効果検証結果④：周辺路線の速度変化（市川印西線）

- 都市計画道路3・3・7号線の開通前後で、周辺路線である「市川印西線」の旅行速度の変化は見られない。
- 当該事業は部分開通であることもあり、今後の延伸等に伴って、交通転換が進めば、周辺路線の速度向上も期待される。

【対策前後の旅行速度の変化（10mピッチ：休日の時間帯別）】



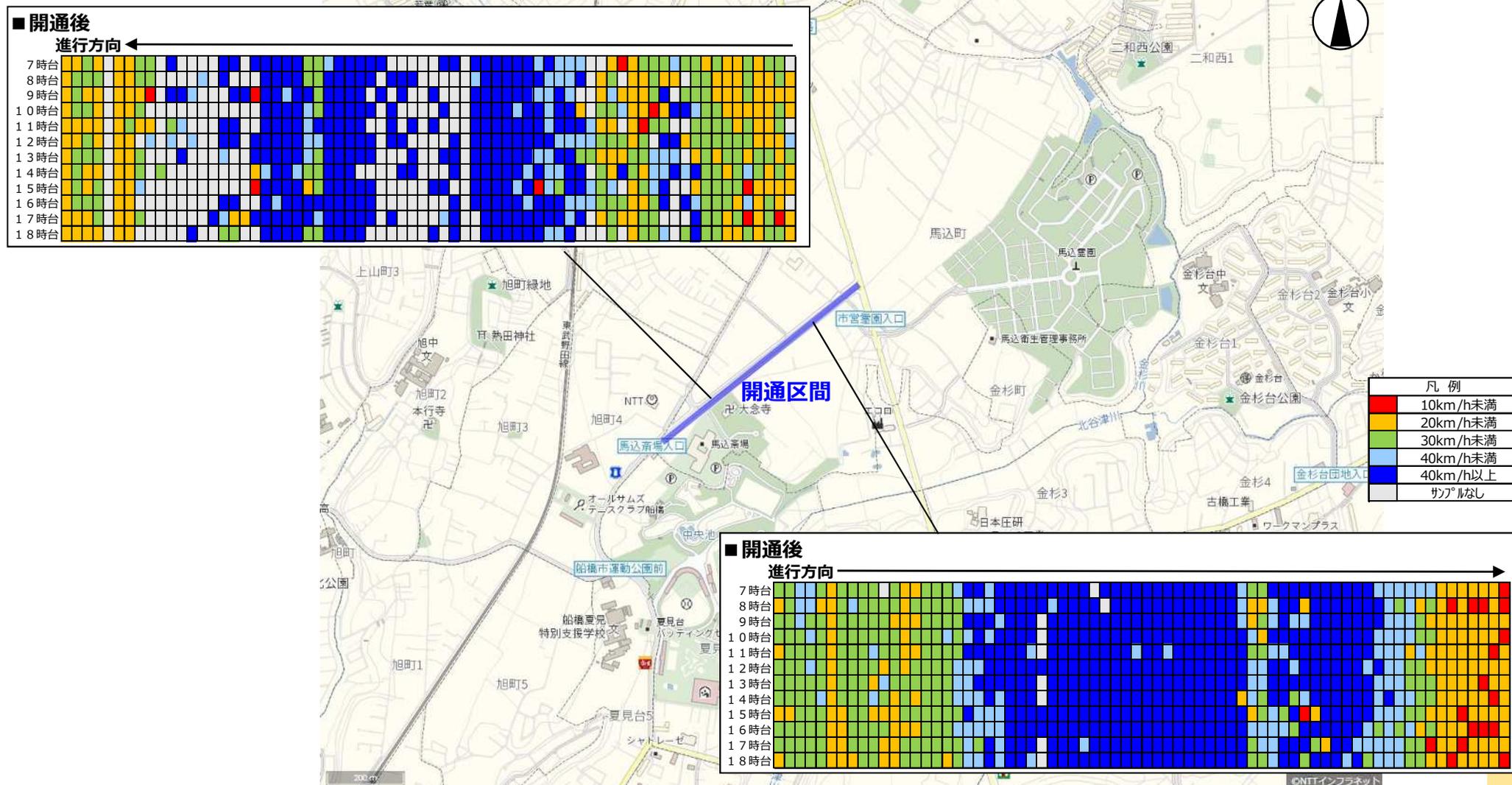
出典：ETC2.0プローブデータ（様式1-2）より算出。対策前は令和元年9～11月の日平均値、対策後は令和2年9～11月の日平均値

(3) 都市計画道路3・3・7号線の開通効果検証結果

■ 効果検証結果⑤：開通区間の速度

● 開通した都市計画道路3・3・7号線の旅行速度は、一定の走行性が担保されており、快適な走行ができていることが伺える。

【開通区間の旅行速度（10mピッチ：平日の時間帯別）】



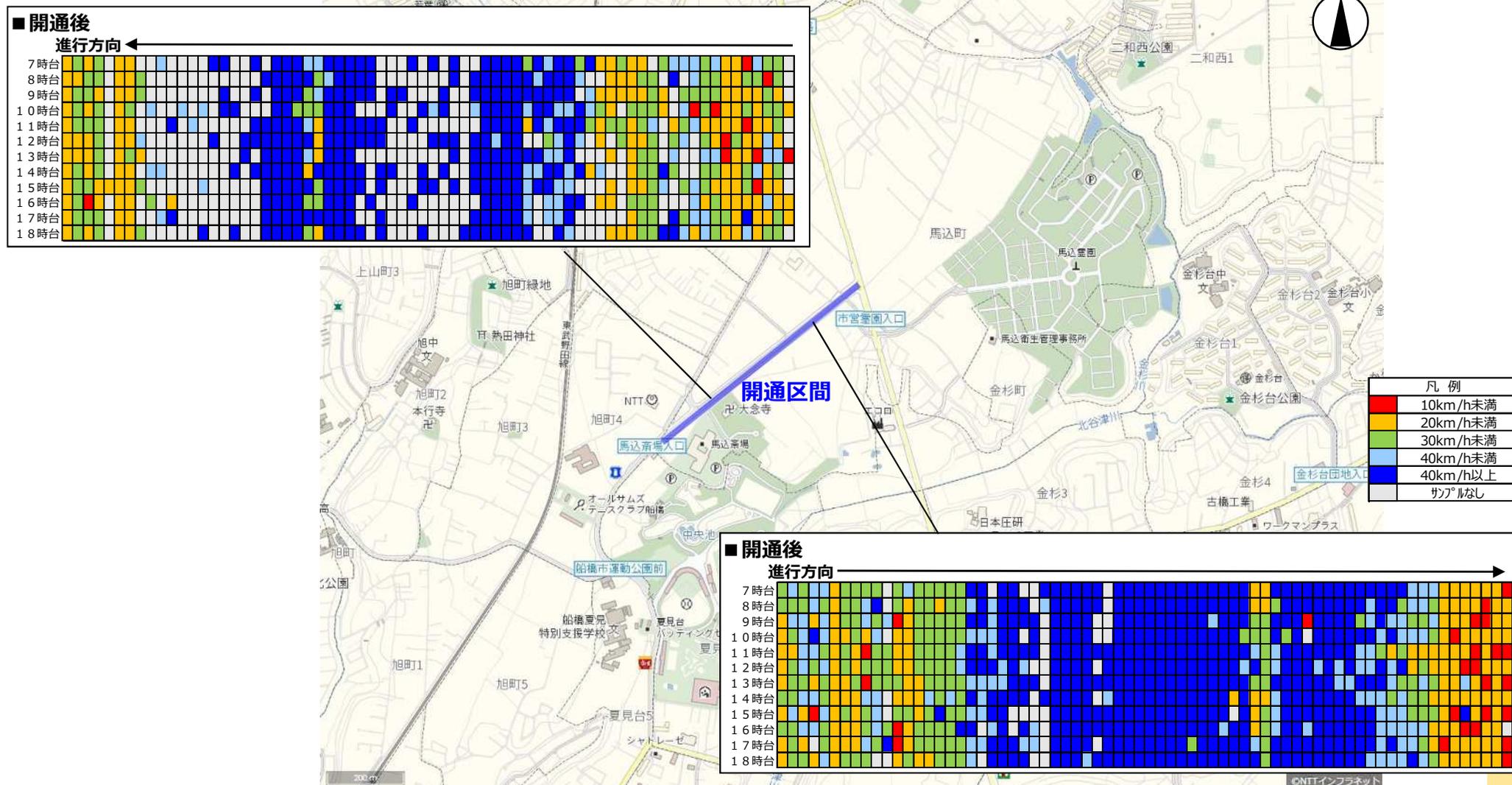
出典：ETC2.0プローブデータ（様式1-2）より算出（令和2年9～11月の日平均値）。

(3) 都市計画道路3・3・7号線の開通効果検証結果

■ 効果検証結果⑤：開通区間の速度

● 開通した都市計画道路3・3・7号線の旅行速度は、一定の走行性が担保されており、快適な走行ができていることが伺える。

【開通区間の旅行速度（10mピッチ：休日の時間帯別）】



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

(4) 市営霊園入口交差点の効果検証結果

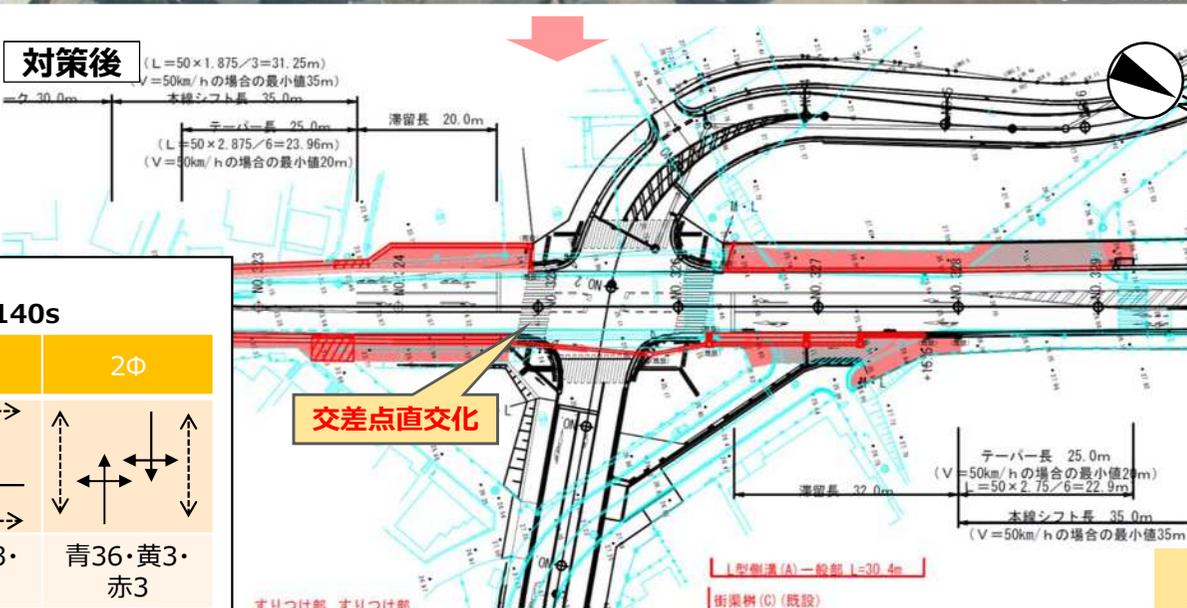
■ 概要

● 当該交差点では渋滞が顕著であるため、交差点改良の検討を実施し、令和3年8月10日に供用開始した。

【位置図】



【対策内容】



■ 信号現示

対策前：サイクル長140s

	1Φ	2Φ	3Φ
現示			
表示時間(S)	青83・黄3・赤4	青19・黄3・赤3	青19・黄3・赤3

対策後：サイクル長140s

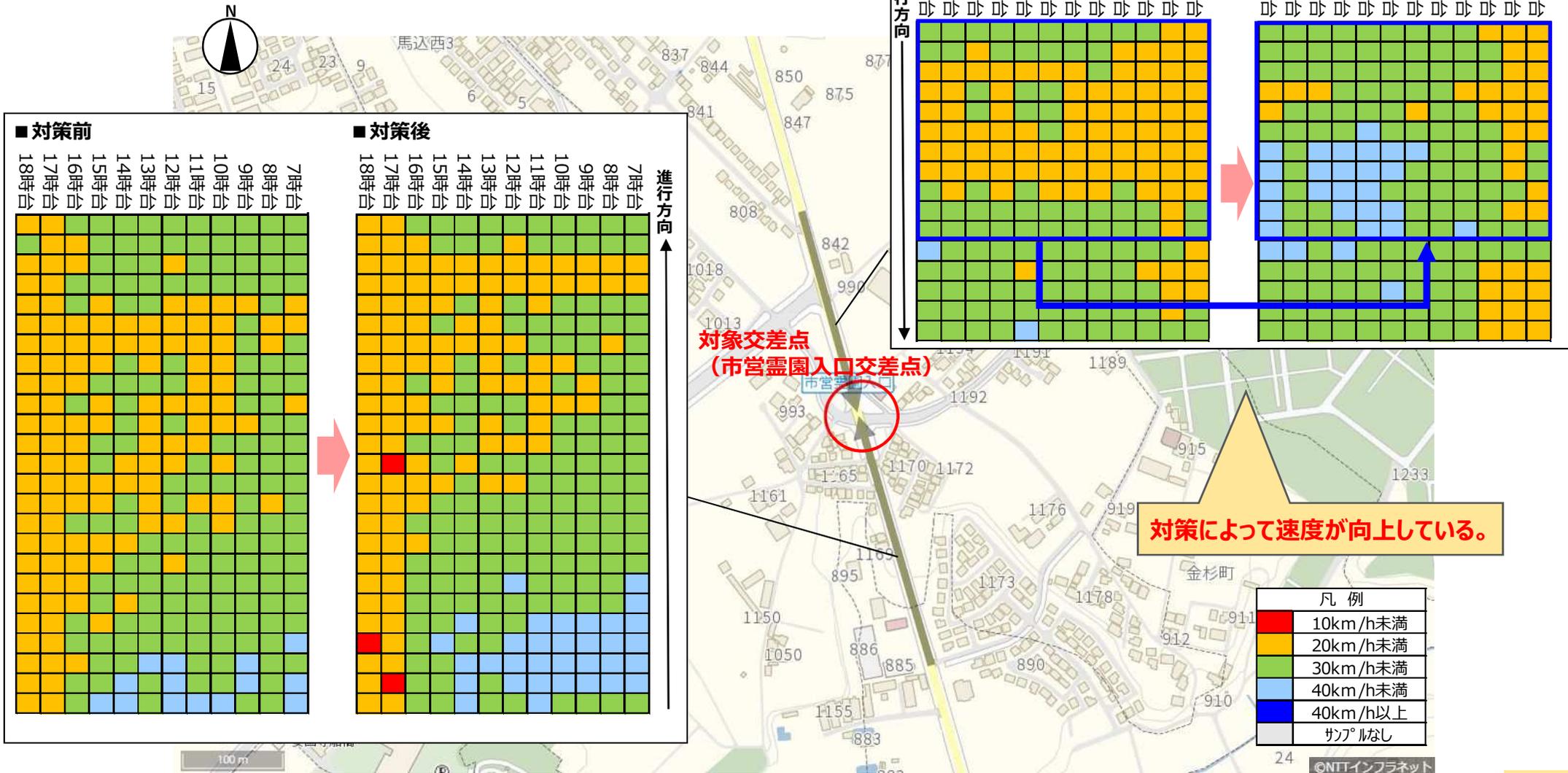
	1Φ	2Φ
現示		
表示時間(S)	青91・黄3・赤4	青36・黄3・赤3

(4) 市営霊園入口交差点の効果検証結果

■ 効果検証結果～交通円滑化：旅行速度～

● 交差点改良に伴って、南向きの交差点流入部の旅行速度が向上しており、対策実施により渋滞緩和が図られている。

【対策前後の交差点流入速度の変化（10mピッチ：平日の時間帯別）】



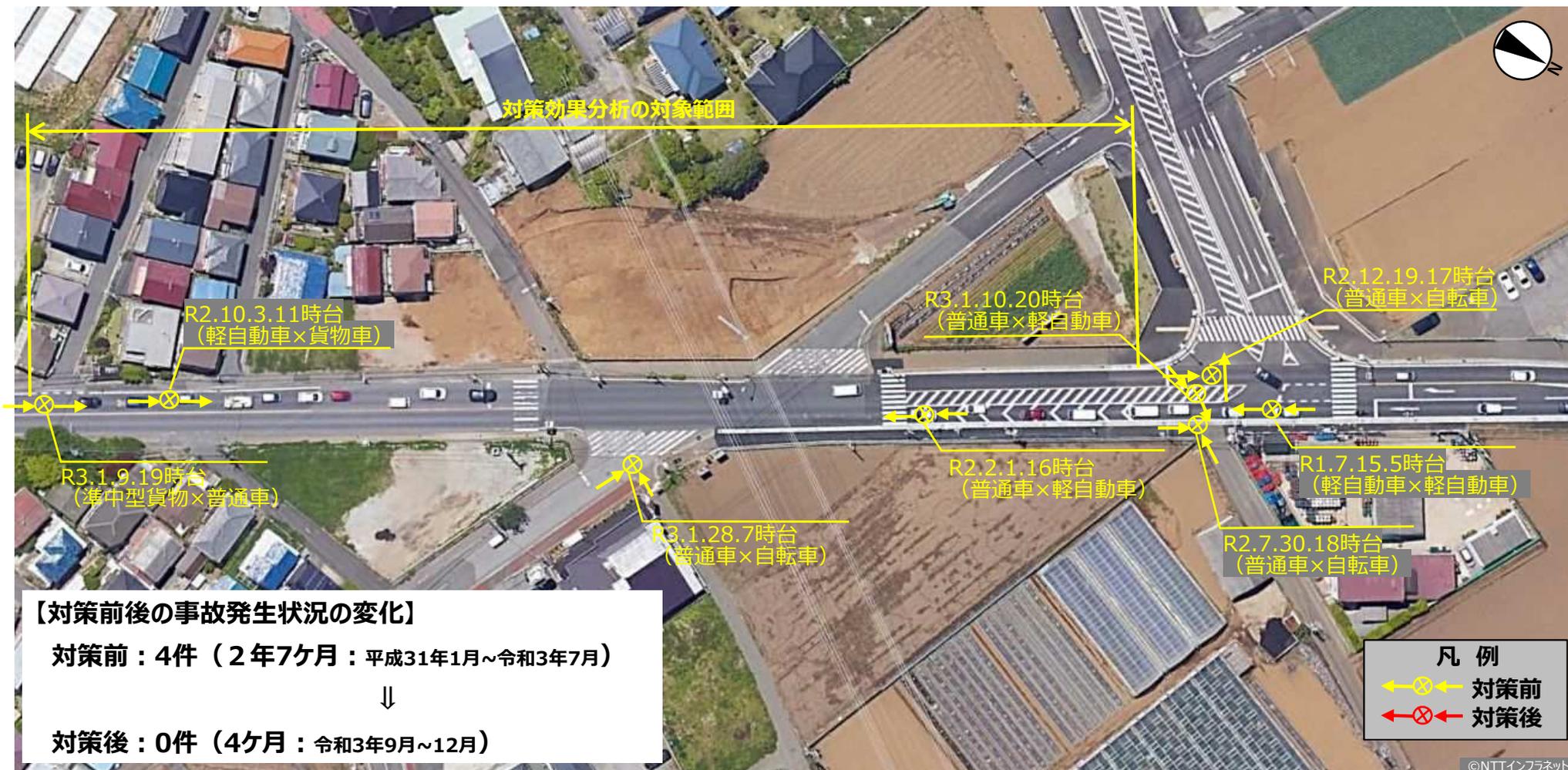
出典：ETC2.0プローブデータ（様式1-2）より算出。対策前は令和2年9～10月の日平均値、対策後は令和3年9～10月の日平均値。

(4) 市営霊園入口交差点の効果検証結果

■ 効果検証結果～交通安全：人身事故～

- 対策実施後は、当該交差点及び周辺では人身事故が発生しておらず、交通安全にも寄与していることが想定される。
- ただし、対策後の期間が短いため、今後も経過観察が必要である。

【平成31年1月～令和3年12月の事故発生状況（人身事故）】



©NTTインフラネット

出典：千葉県警提供資料をもとに作成