

船橋市交通ビッグデータ見える化協議会

第5回会議

「対策進捗と効果検証結果」

令和4年（2022年）2月

船橋市

目 次

No	項目	内容
1	これまでの協議会の開催状況	■ 第1～4回の会議実施状況 ■ 会議時の議論内容
2	交通円滑化対策の対策進捗と効果検証結果	■ 対策の進捗状況 ■ 国道14号西船橋駅前交差点の効果検証結果 ■ 都市計画道路3・3・7号線の開通効果検証結果 ■ 市営霊園入口交差点の効果検証結果
3	交通安全対策の対策進捗	■ 対策の進捗状況 ■ 塚田地区の対策実施状況
4	船橋市全体の交通状況のモニタリング結果	■ 旅行速度の変化 ■ 事故発生状況の変化
5	まとめ	■ 効果検証結果 ■ 全体のモニタリング結果

1. これまでの協議会の開催状況

回数	開催日時	議題	結果	PDCA サイクル
第1回	令和2年 8月25日(火) 14:00～ 16:00	(1) 本協議会の枠組みと進め方 (2) 船橋市の現状と課題 (3) 市の取組みに対する住民意見 (4) 対策エリア・箇所の選定方法と結果	■ 協議会の枠組みの承認及び船橋市の現状と課題の共有 ■ 対策エリアの選定方法と結果の議論・決定	Plan (全体計画)
第2回	令和3年 6月7日(月) 10:00～ 12:00	(1) 令和2年度 交通円滑化対策部会の検討結果報告 (2) 令和2年度 交通安全対策部会の検討結果報告 (3) これまでの検討結果の総括と今後の展開	■ 交通円滑化・交通安全対策部会で提案された対策の確認 ■ これまでの検討結果の総括と今後の展開の確認・議論	Plan (個別計画)
第3回	令和3年 10月 書面開催	(1) 実施対策のとりまとめ	■ 第2回までに提案された対策内容の実施可否を検討した結果を確認	Do (対策実施)
第4回	令和3年 11月 書面開催	(1) ゾーン30プラスの整備計画	■ 古作地区のゾーン30プラスの指定と整備計画内容を確認	Do (対策実施)
第5回	本日	(1) 対策進捗と効果検証結果	■ 対策進捗の確認 ■ 個別事業の効果検証結果の確認・議論	Check (効果検証)

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）

(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

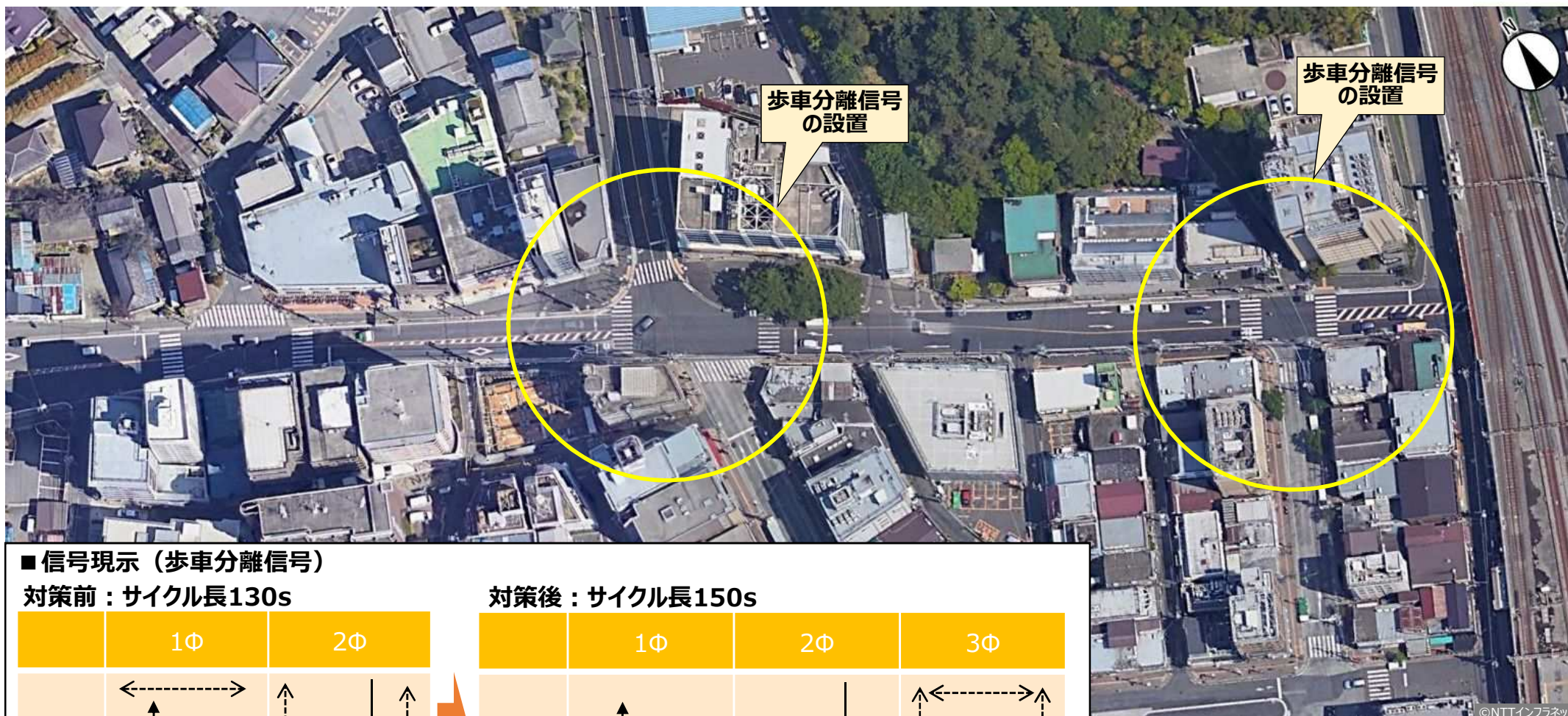


出典：ETC2.0プローブデータ（様式1-2・2-3）より算出。2019年9～11月の日平均値。
背景地図の出典：国土地理院地図を加工して作成

(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

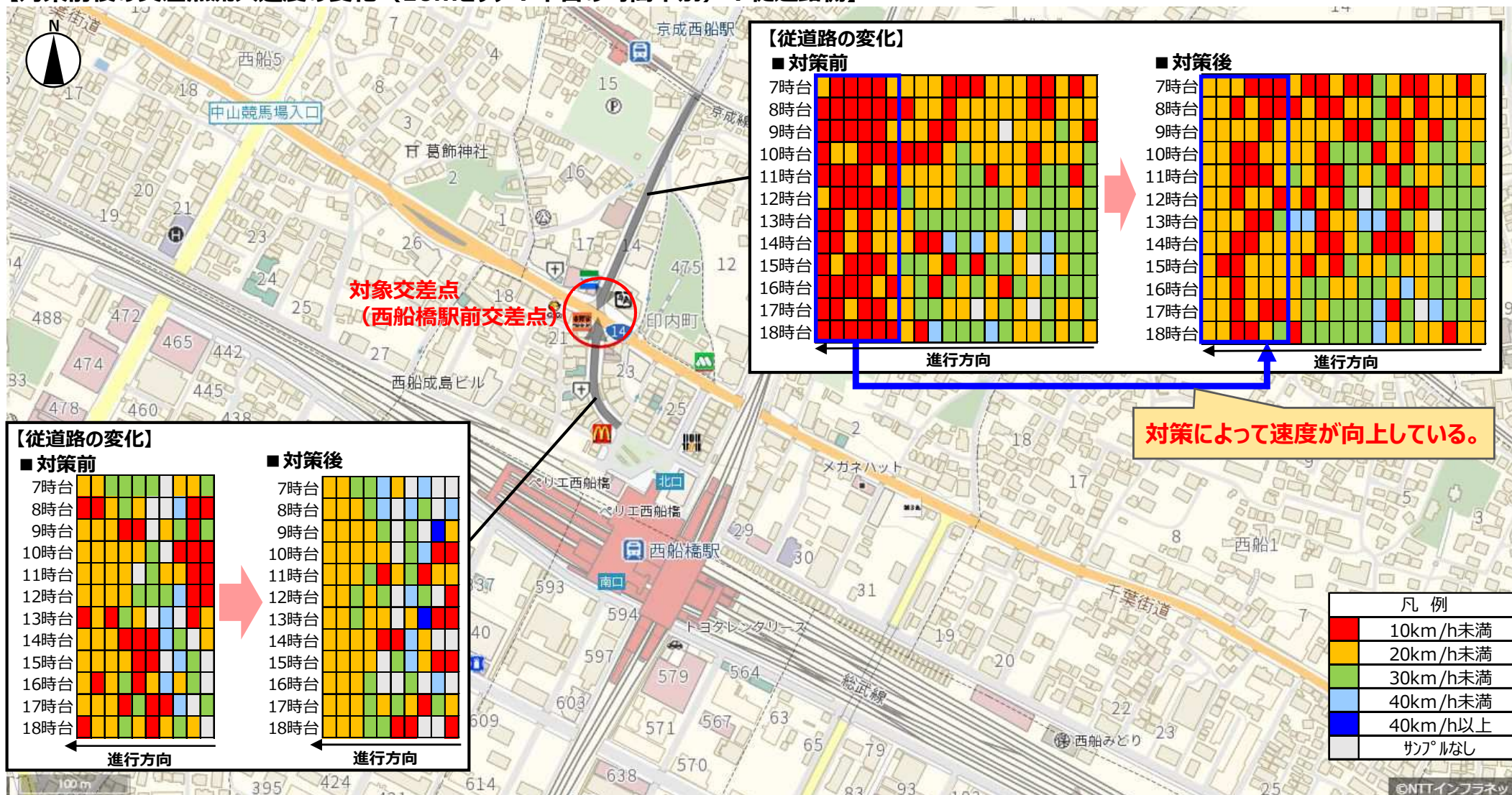


(2) 国道14号西船橋駅前交差点の効果検証結果

■ 効果検証結果①：従道路の速度変化

- 当該交差点の従道路側（市道）の対策実施後の旅行速度は向上しており、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）：従道路側】



(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

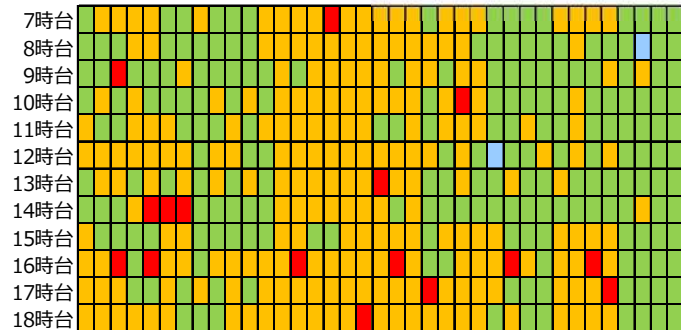
- 主道路の国道14号の旅行速度は時間帯によるバラツキはあるものの、対策前後で大きな変化はない。

【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】

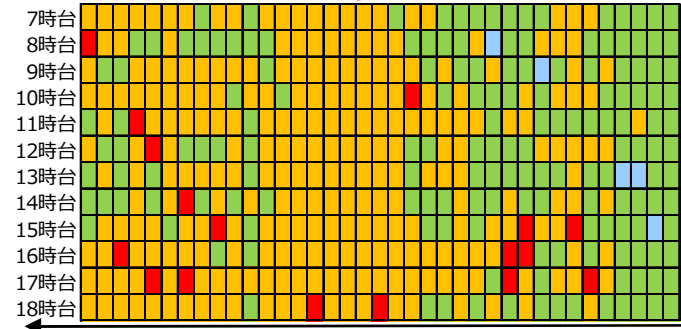


【国道14号上り車線の変化】

■ 対策前



■ 対策後

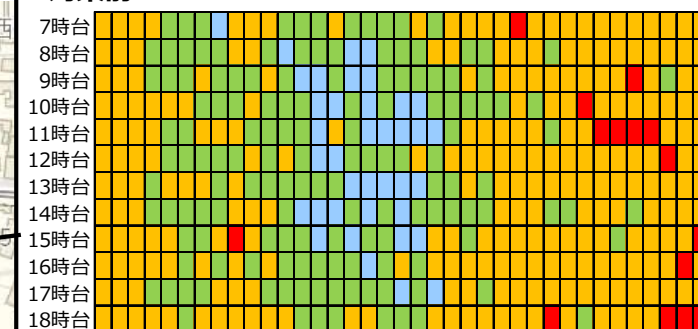


進行方向

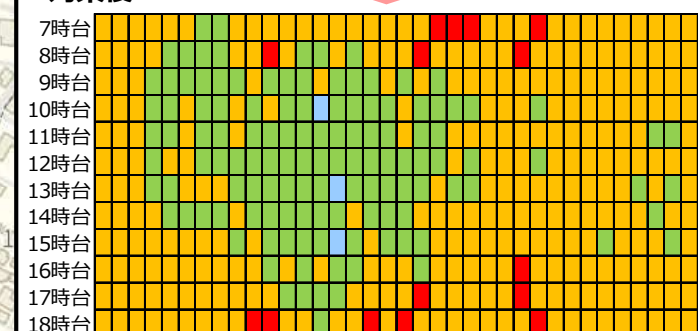
対象交差点
(西船橋駅前交差点)

【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

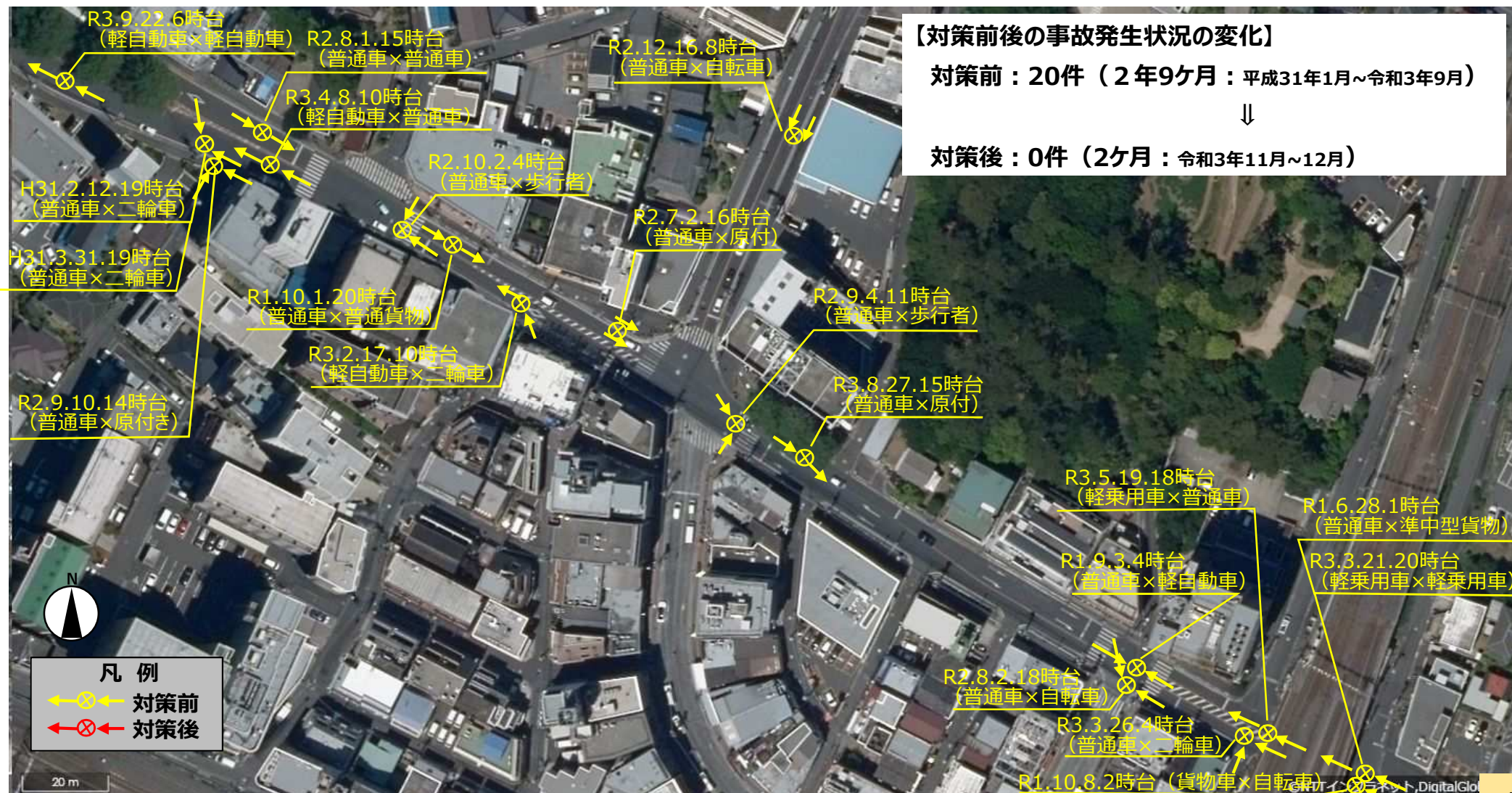
©NTTインフラネット

(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

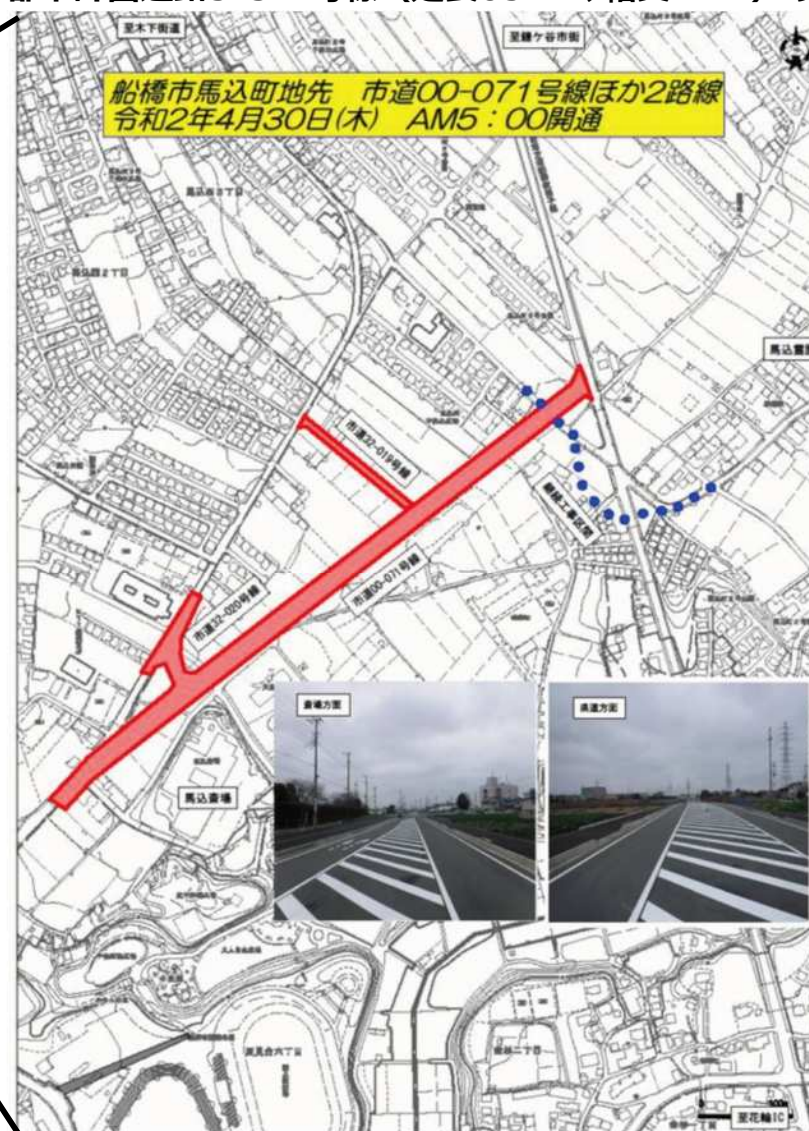
■ 概要

- 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。

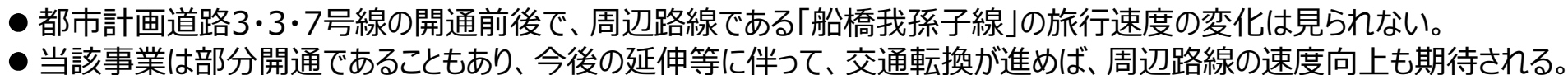
【位置図】



■ 都市計画道路3・3・7号線（延長652m、幅員22m）の開通



■ 効果検証結果①：周辺路線の速度変化（船橋我孫子線）



■ 開通前

■ 開通後

進行方向

路線①
(主要地方道：船橋我孫子線)

開通区間

凡例

- 10km/h未満
- 20km/h未満
- 30km/h未満
- 40km/h未満
- 40km/h以上
- グラフなし

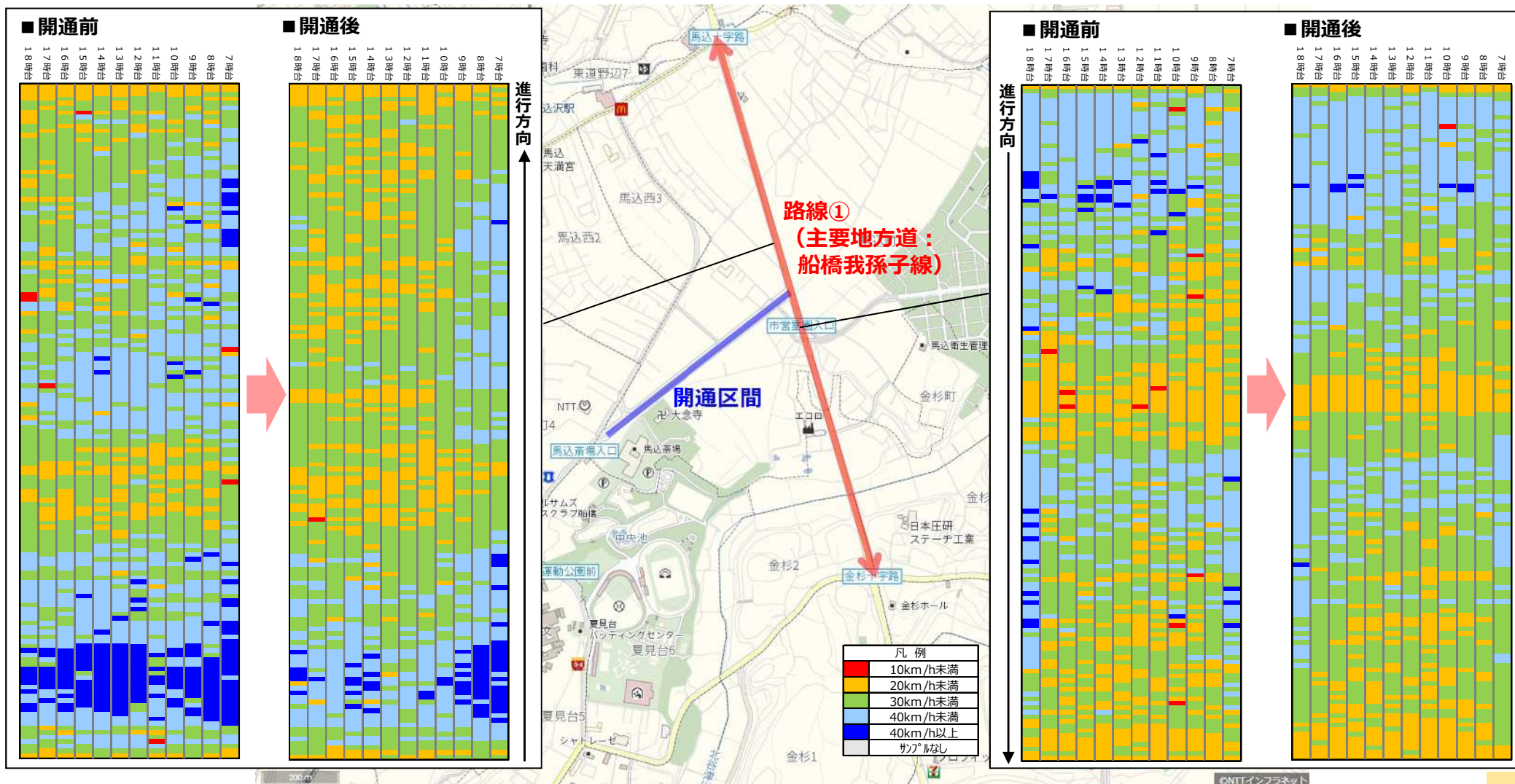
出典：ETC2.0プローブデータ（様式1-2）より算出。対策前は令和元年9～11月の日平均値、対策後は令和2年9～11月の日平均値。

(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）】



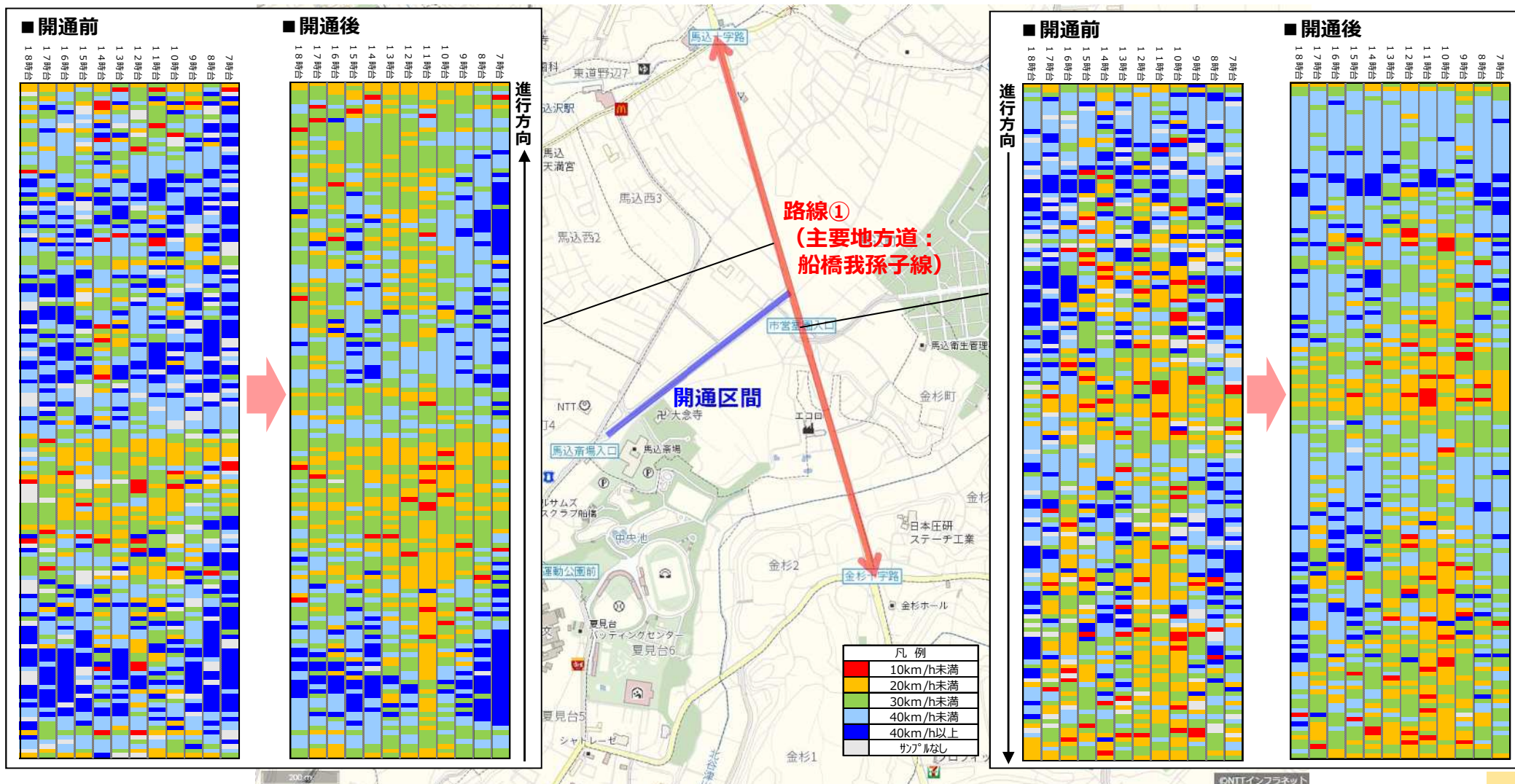
出典：ETC2.0プローブデータ（様式1-2）より算出。対策前は令和元年9～11月の日平均値、対策後は令和2年9～11月の日平均値。

(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）】



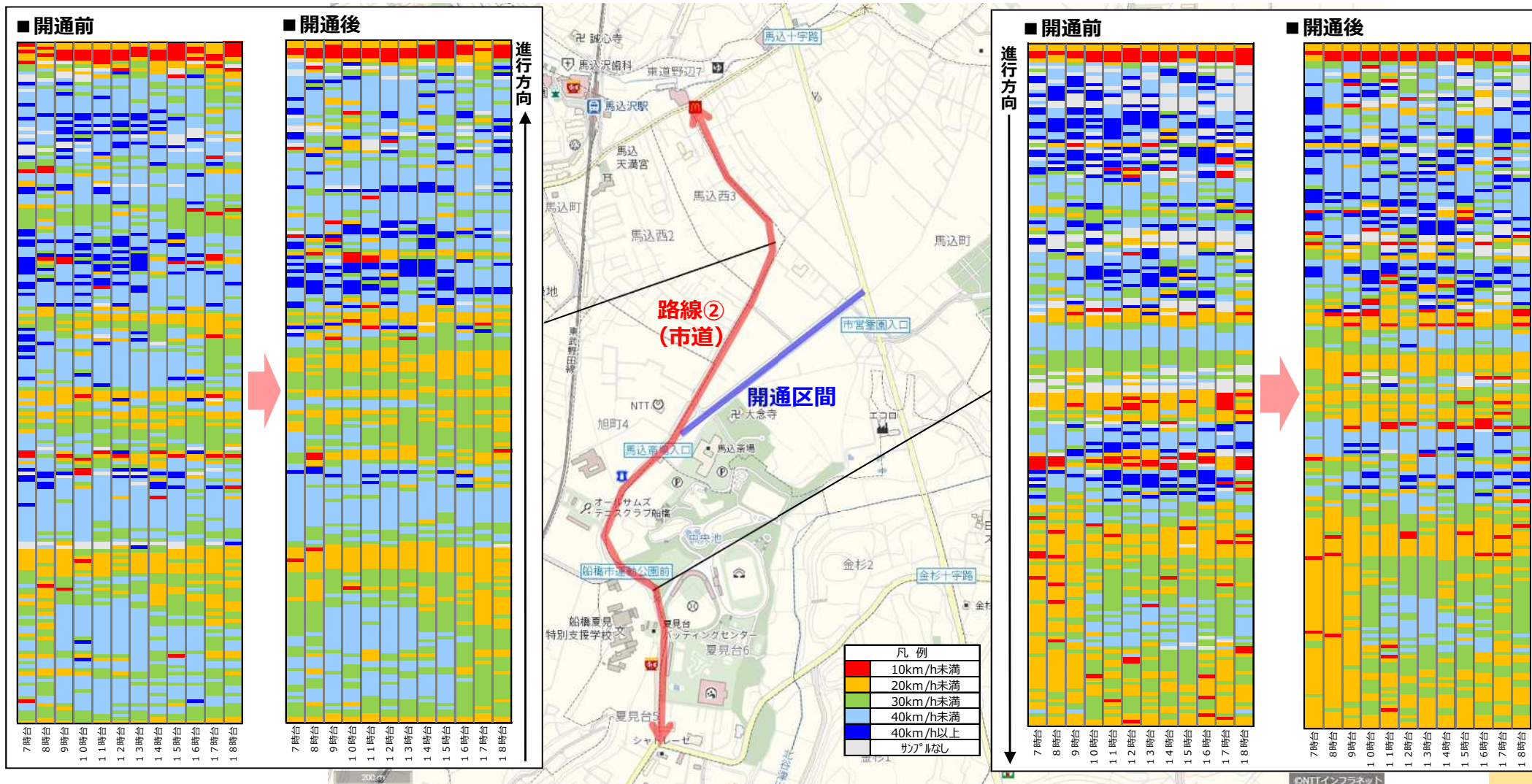
出典：ETC2.0プローブデータ（様式1-2）より算出。
対策前は令和元年のお盆時期（8月13～15日）の日平均値、対策後は令和2年のお盆時期（8月13～16日）の日平均値。

(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）】



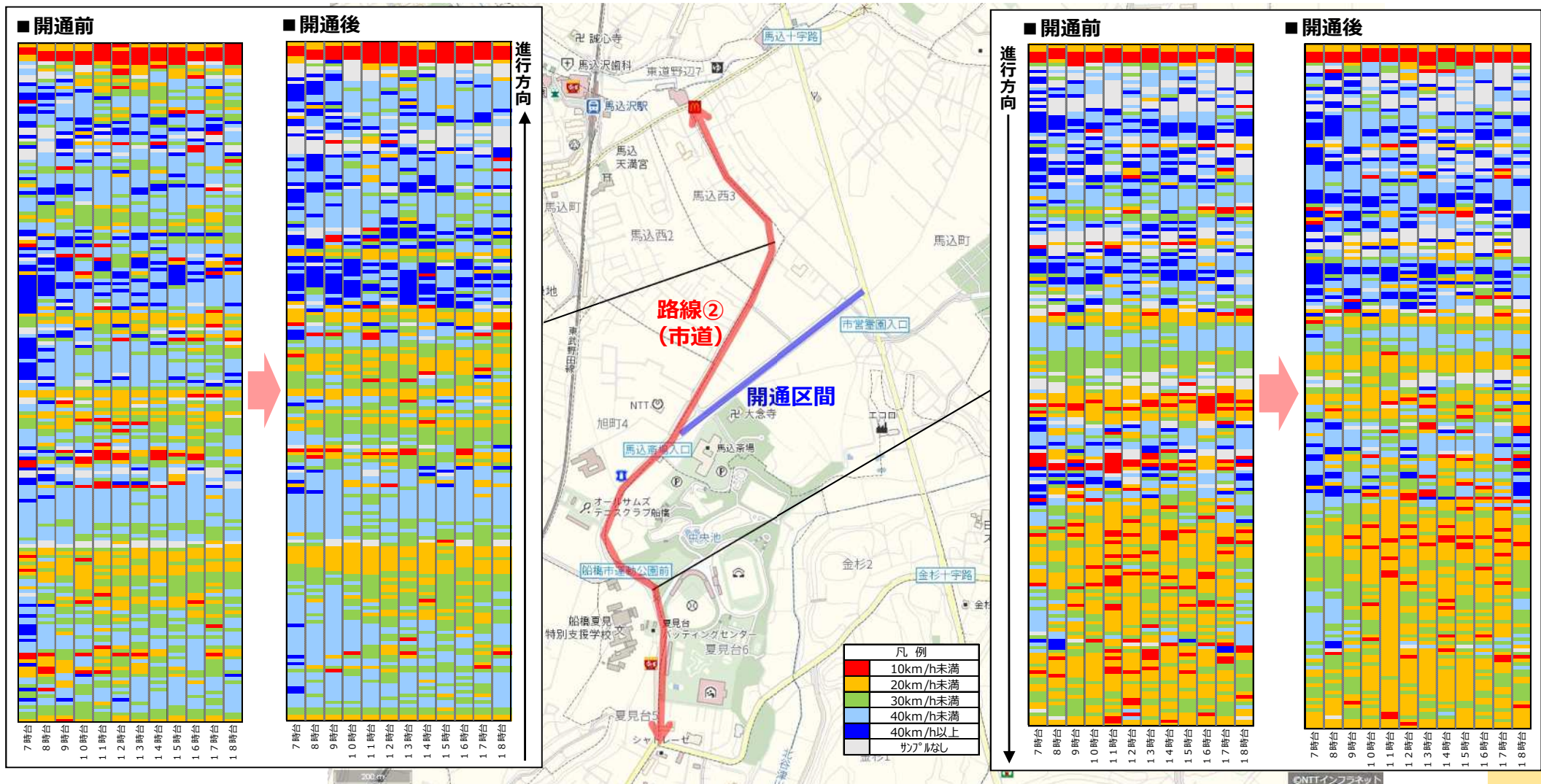
出典：ETC2.0プローブデータ（様式1-2）より算出。対策前は令和元年9～11月の日平均値、対策後は令和2年9～11月の日平均値。

(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）】



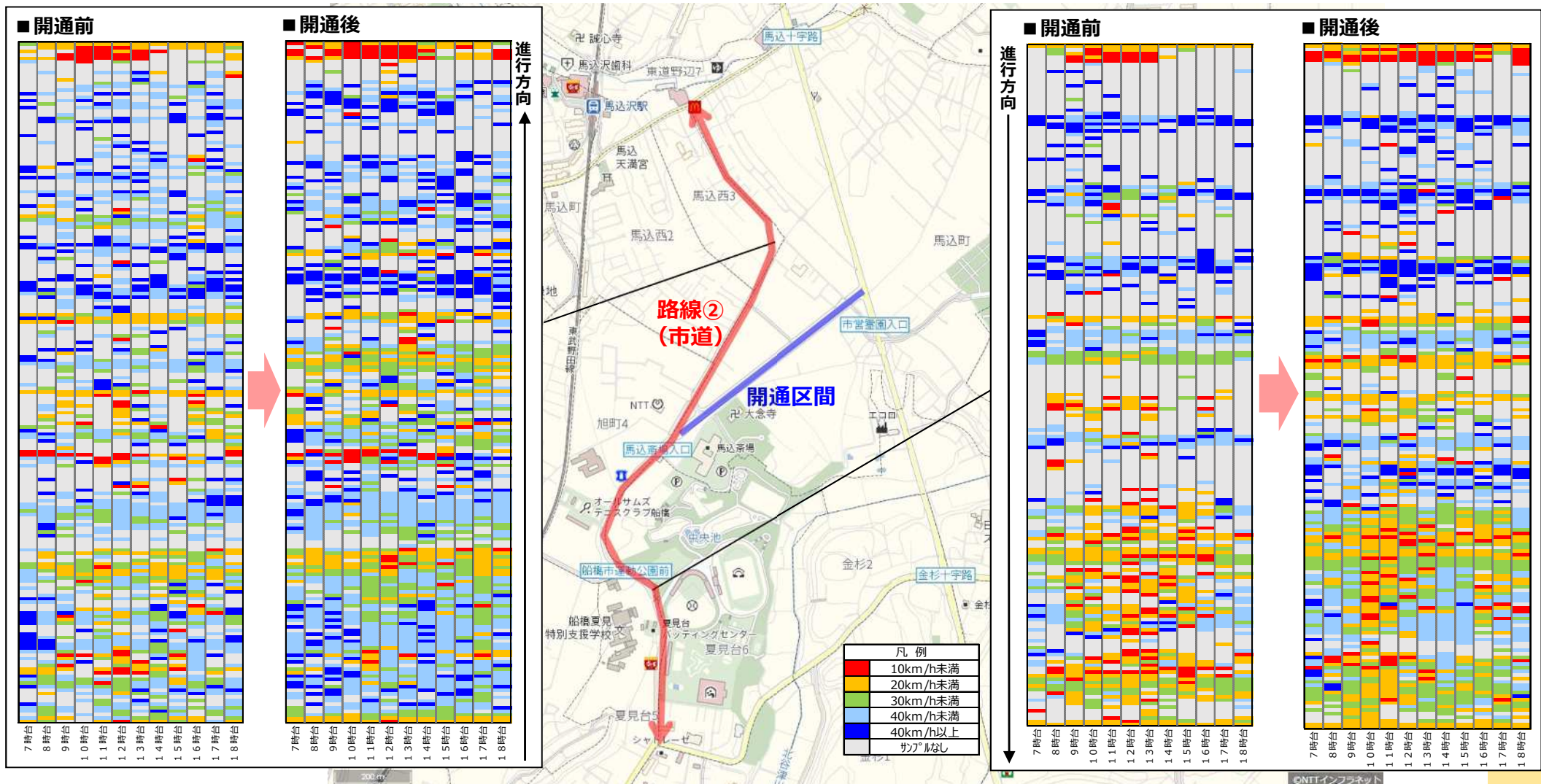
出典：ETC2.0プローブデータ（様式1-2）より算出。対策前は令和元年9～11月の日平均値、対策後は令和2年9～11月の日平均値。

(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）】



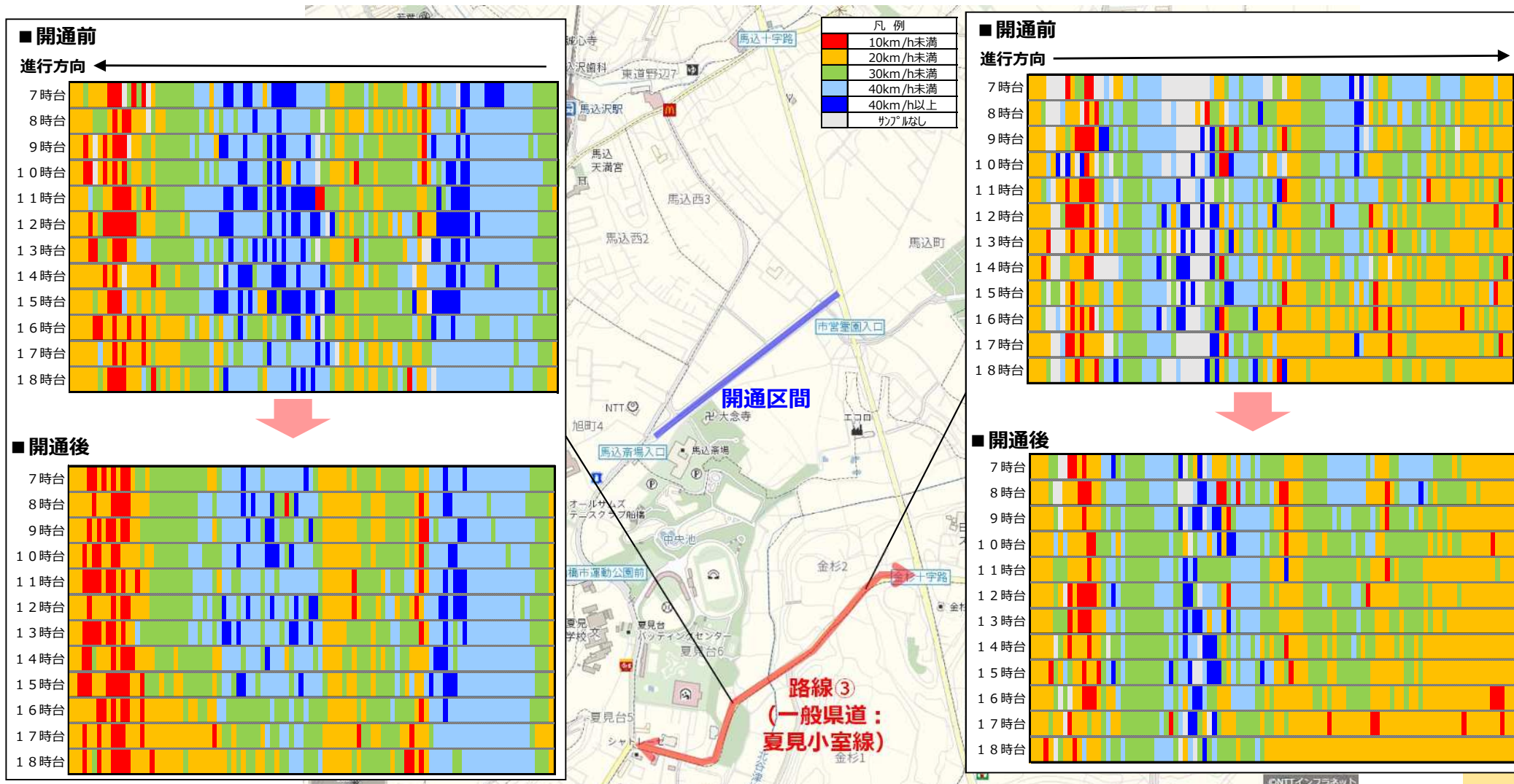
出典：ETC2.0プローブデータ（様式1-2）より算出。
対策前は令和元年のお盆時期（8月13～15日）の日平均値、対策後は令和2年のお盆時期（8月13～16日）の日平均値。

(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）】



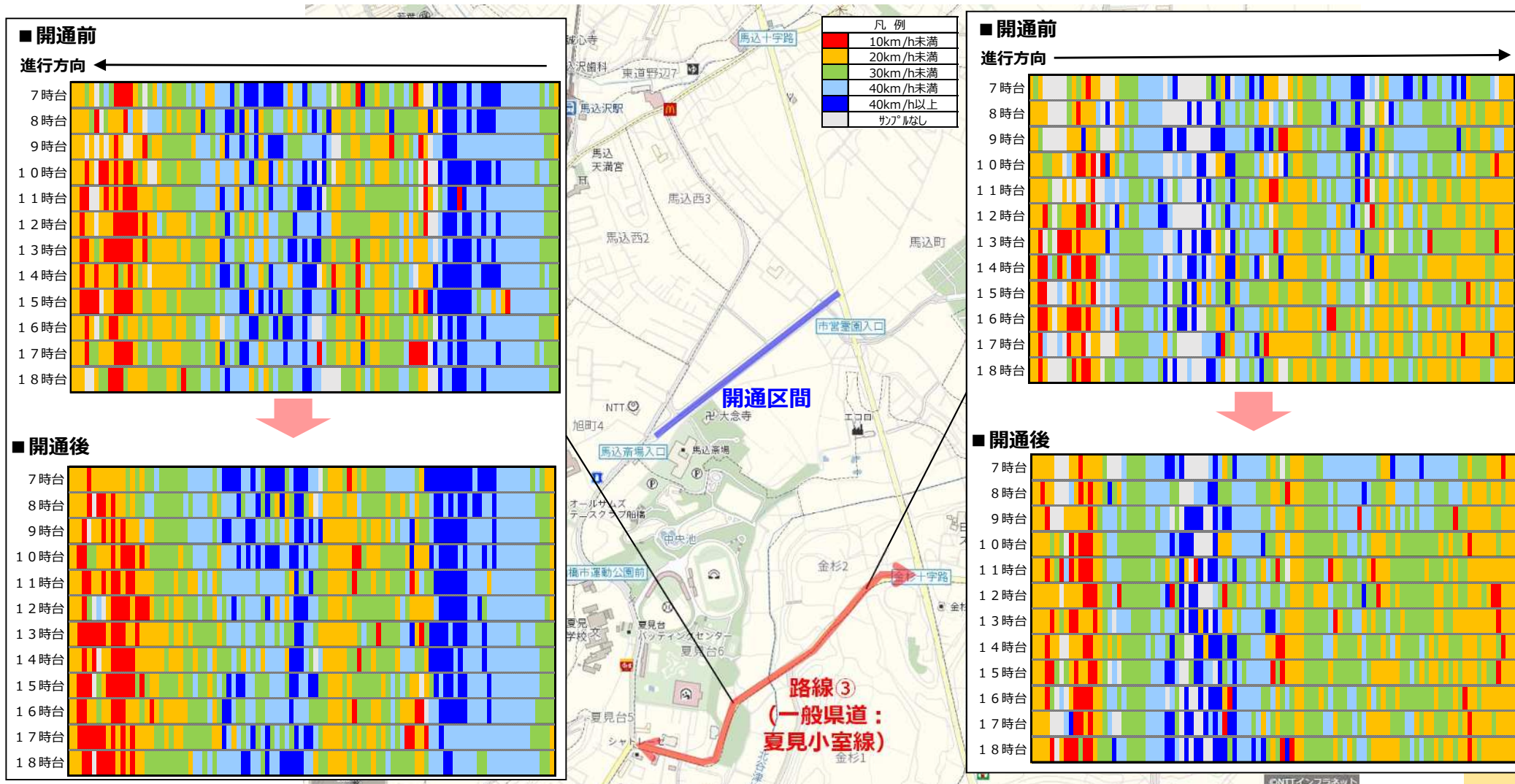
出典：ETC2.0プローブデータ（様式1-2）より算出。対策前は令和元年9～11月の日平均値、対策後は令和2年9～11月の日平均値。

(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）】

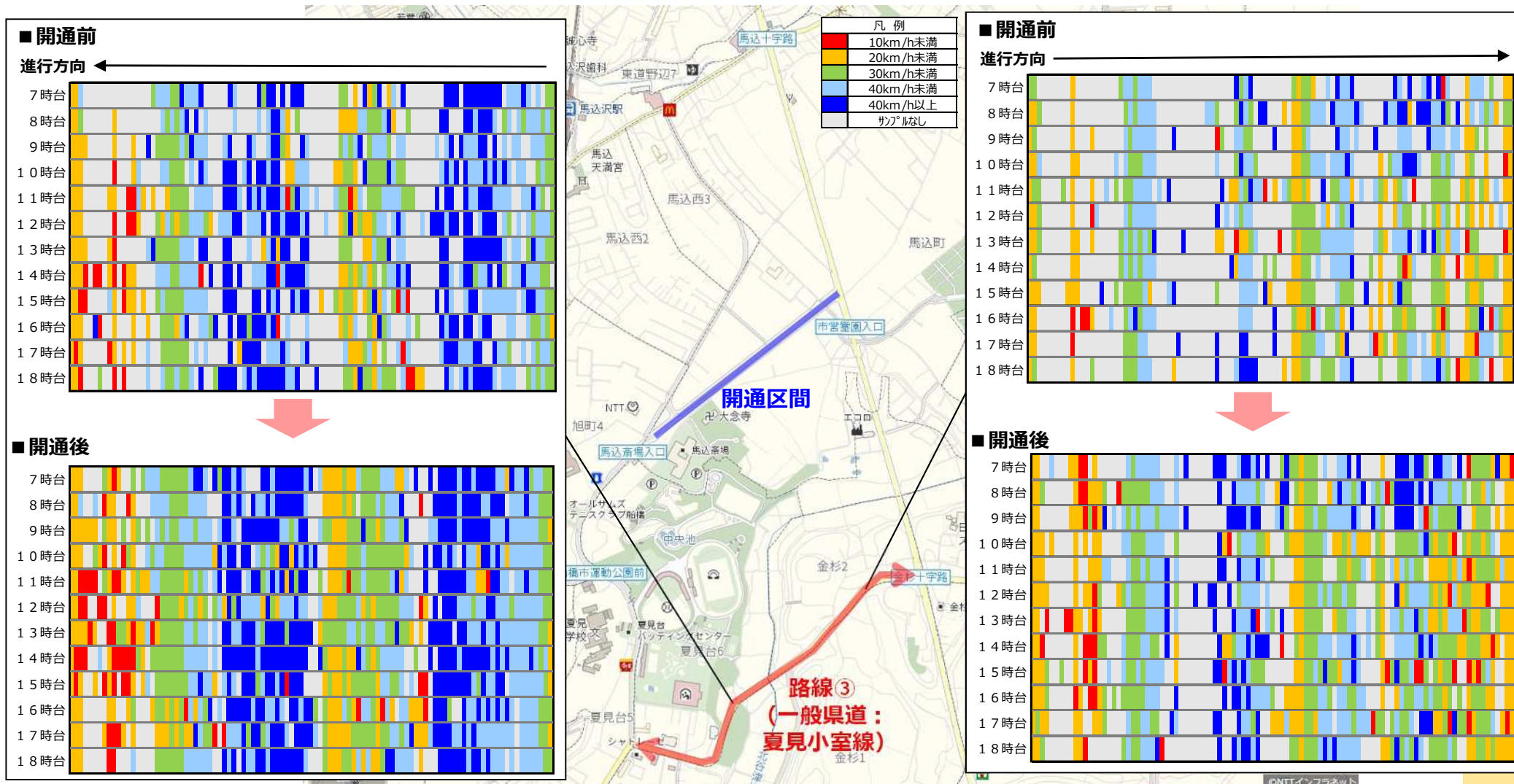


(3) 都市計画道路3・3・7号線の開通効果検証結果

■ 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）】



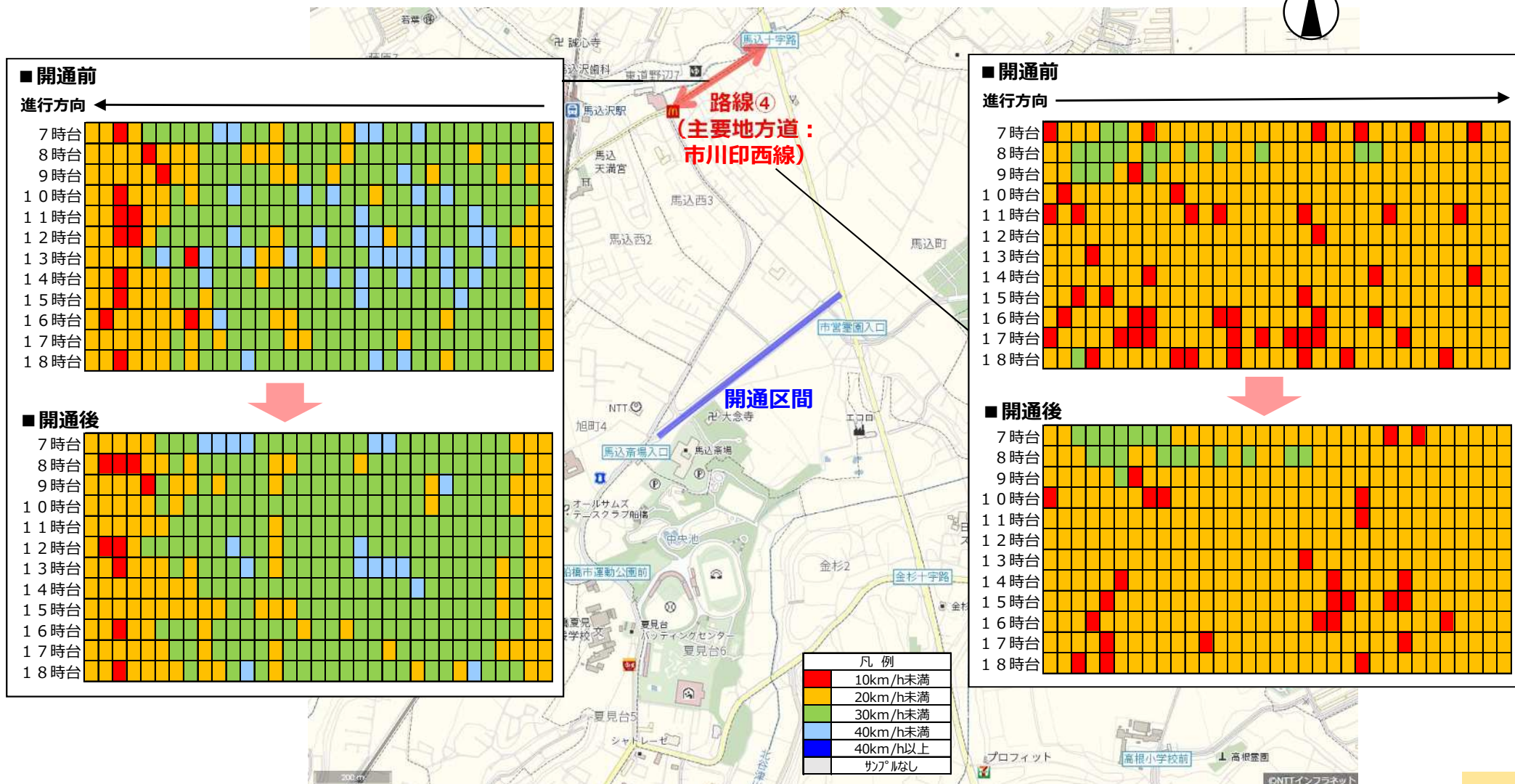
出典：ETC2.0プローブデータ（様式1-2）より算出。
対策前は令和元年のお盆時期（8月13～15日）の日平均値、対策後は令和2年のお盆時期（8月13～16日）の日平均値。

(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）】

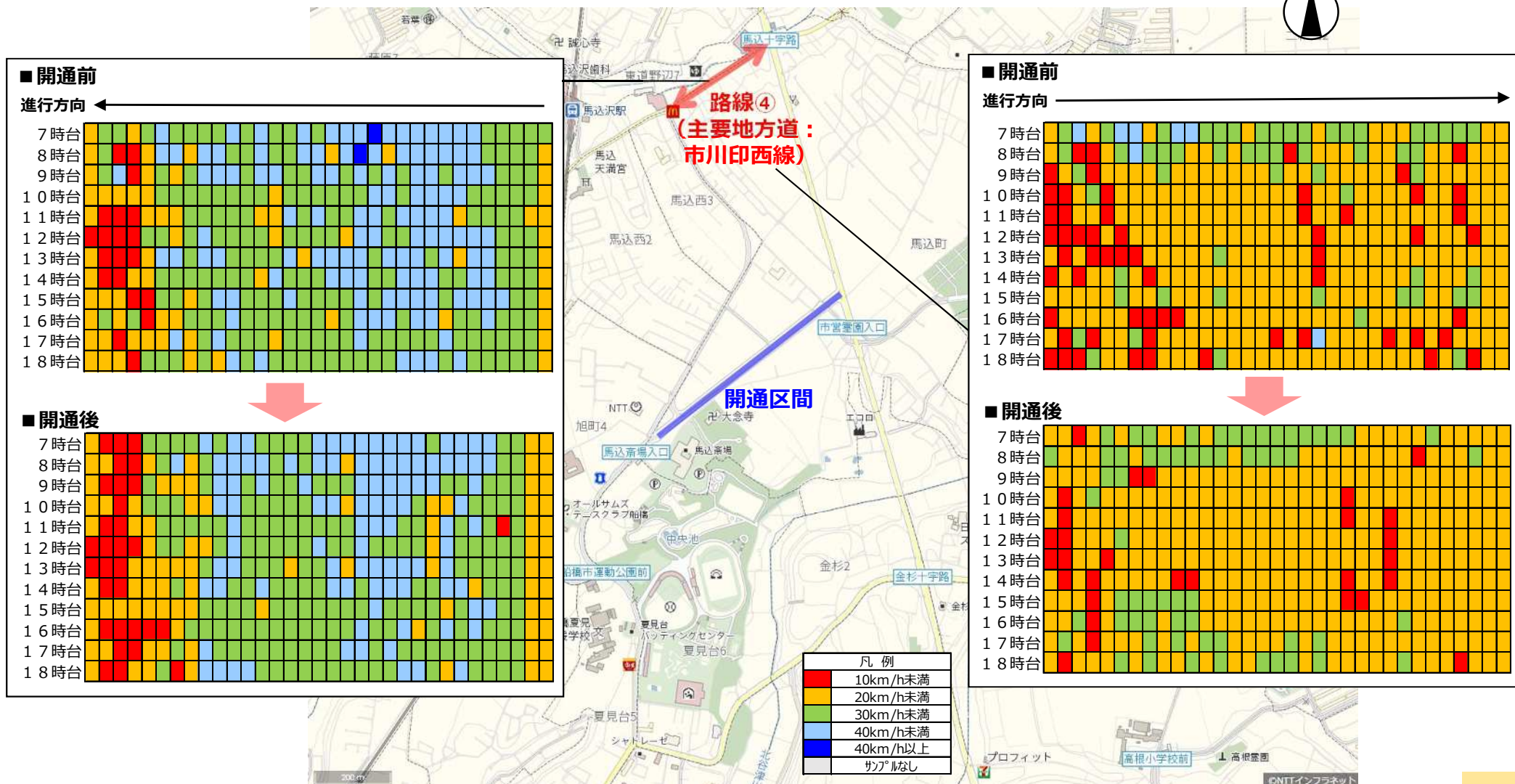


(3) 都市計画道路3・3・7号線の開通効果検証結果

■ 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）】

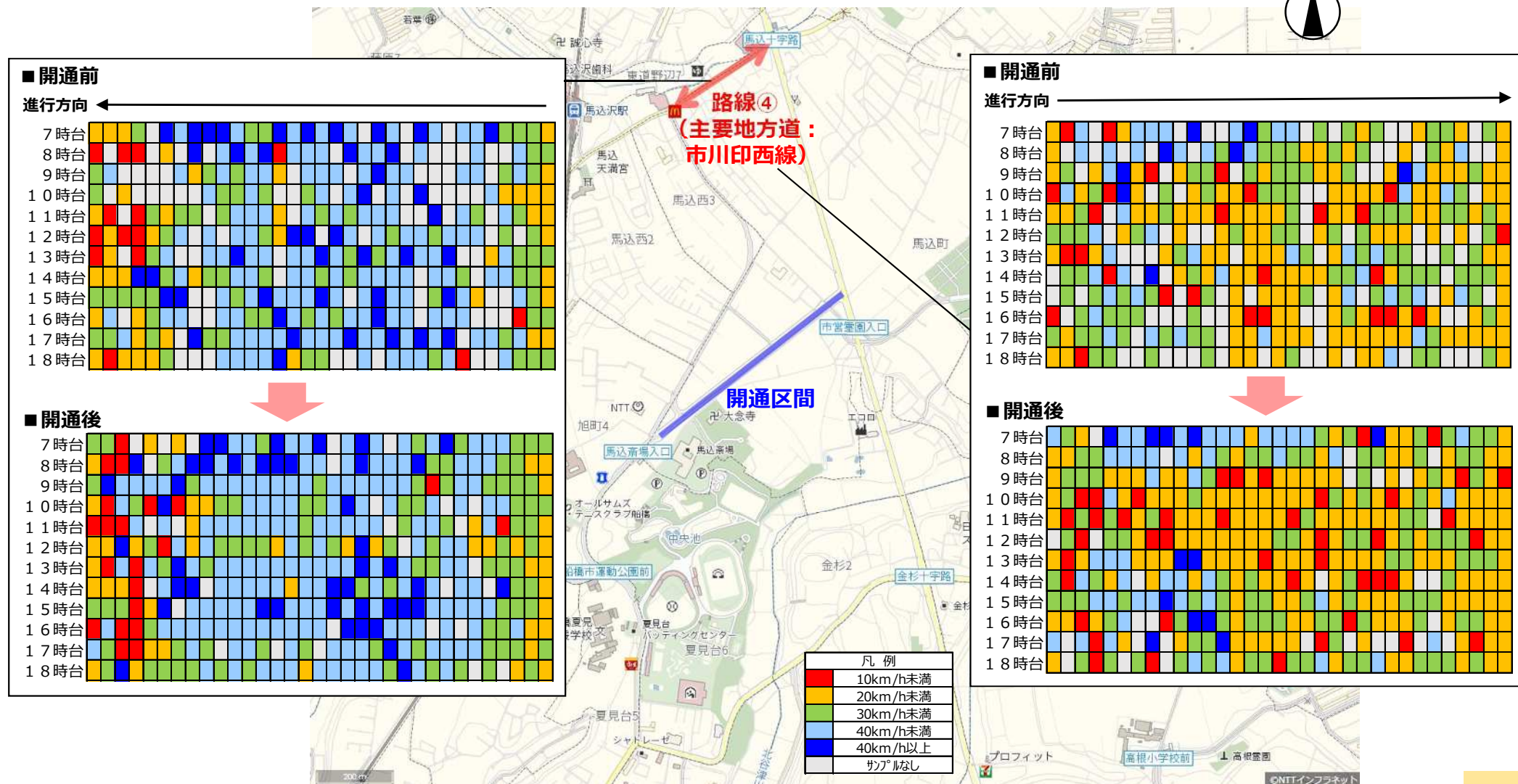


(3) 都市計画道路3・3・7号線の開通効果検証結果

■ 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：お盆時期の時間帯別）】



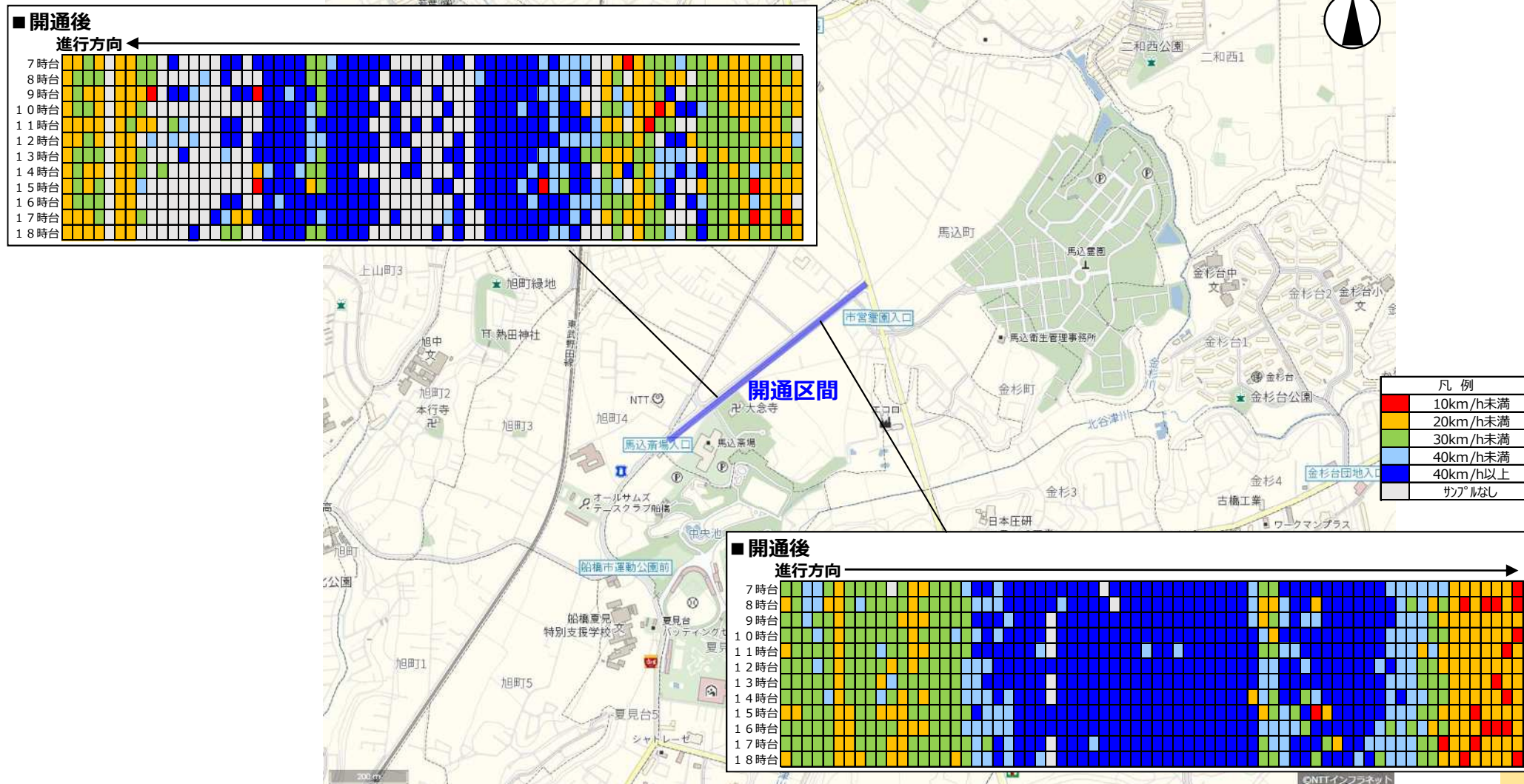
出典：ETC2.0プローブデータ（様式1-2）より算出。
対策前は令和元年のお盆時期（8月13～15日）の日平均値、対策後は令和2年のお盆時期（8月13～16日）の日平均値。

(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。

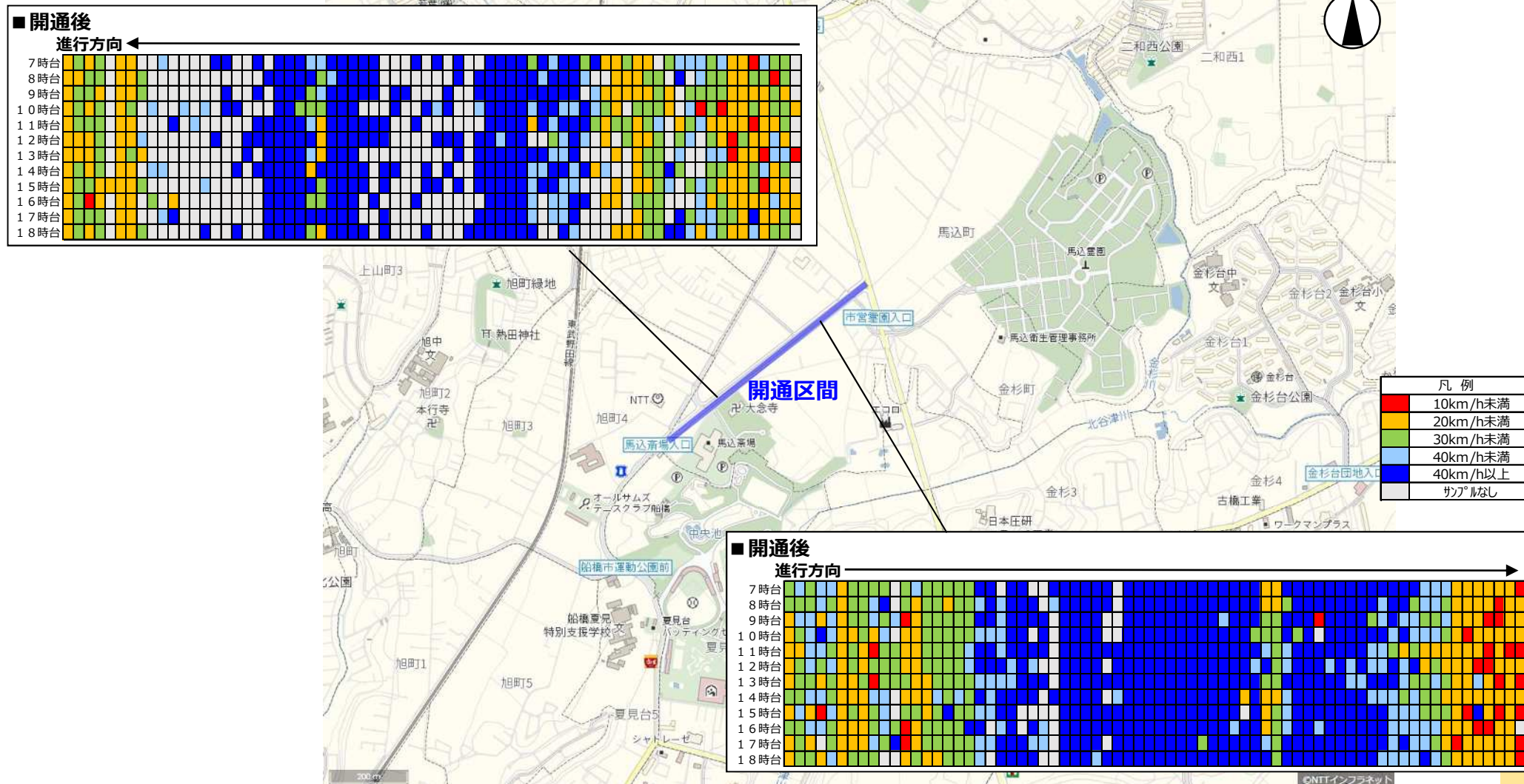
【開通区間の旅行速度（10mピッチ：平日の時間帯別）】



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）。

■効果検証結果⑤：開通区間の速度

- 【開通区間の旅行速度（10mピッチ：休日の時間帯別）】



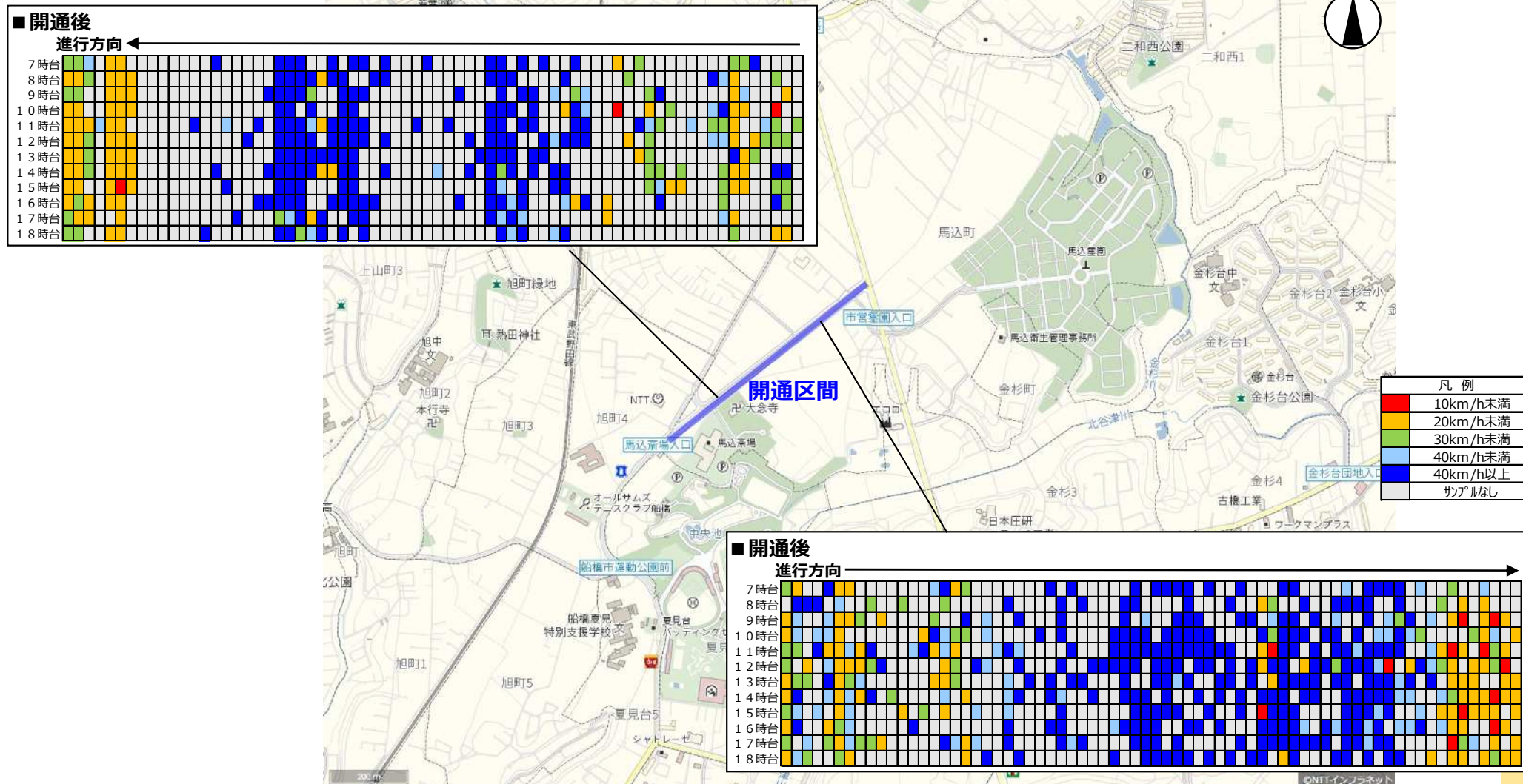
出典：ETC2.0プローブデータ（様式1-2）より算出（令和2年9～11月の日平均値）。

(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：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。

(4) 市営霊園入口交差点の効果検証結果

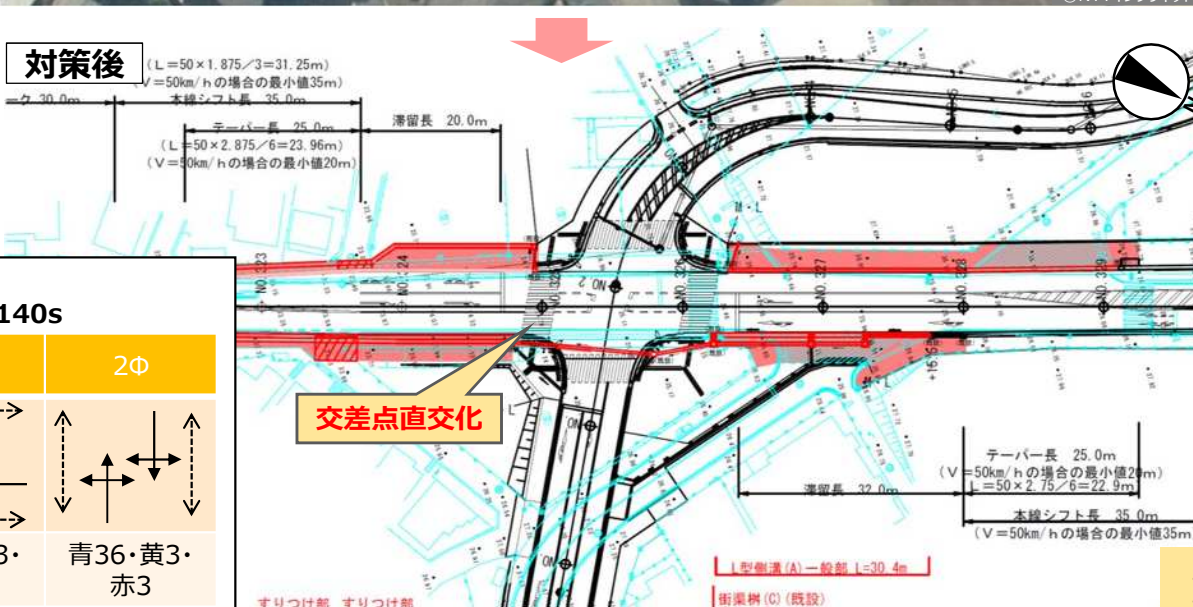
■ 概要

- 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

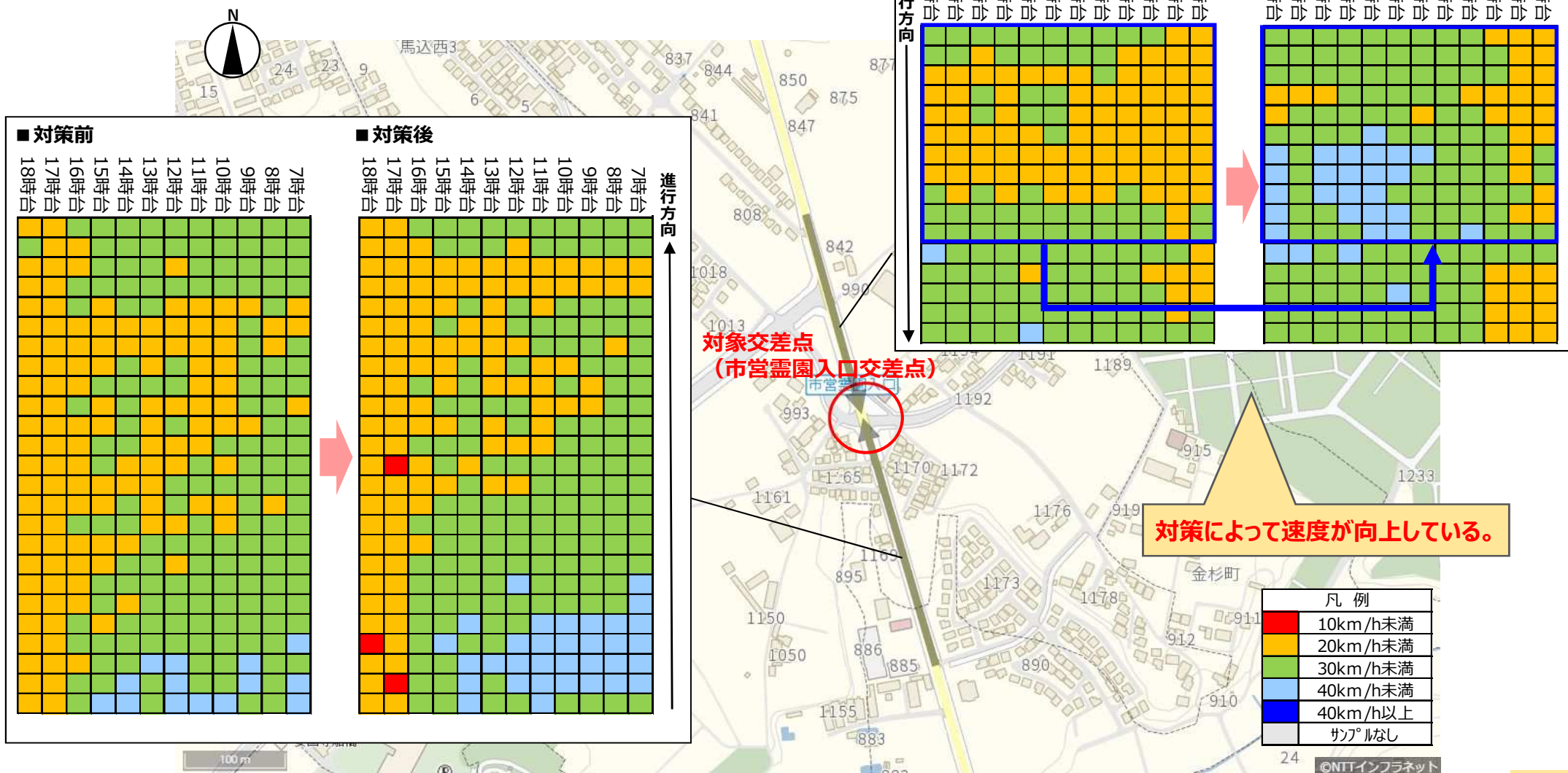
	1Φ	2Φ
現示		
表示時間(S)	青91・黄3・赤4	青36・黄3・赤3

(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）】

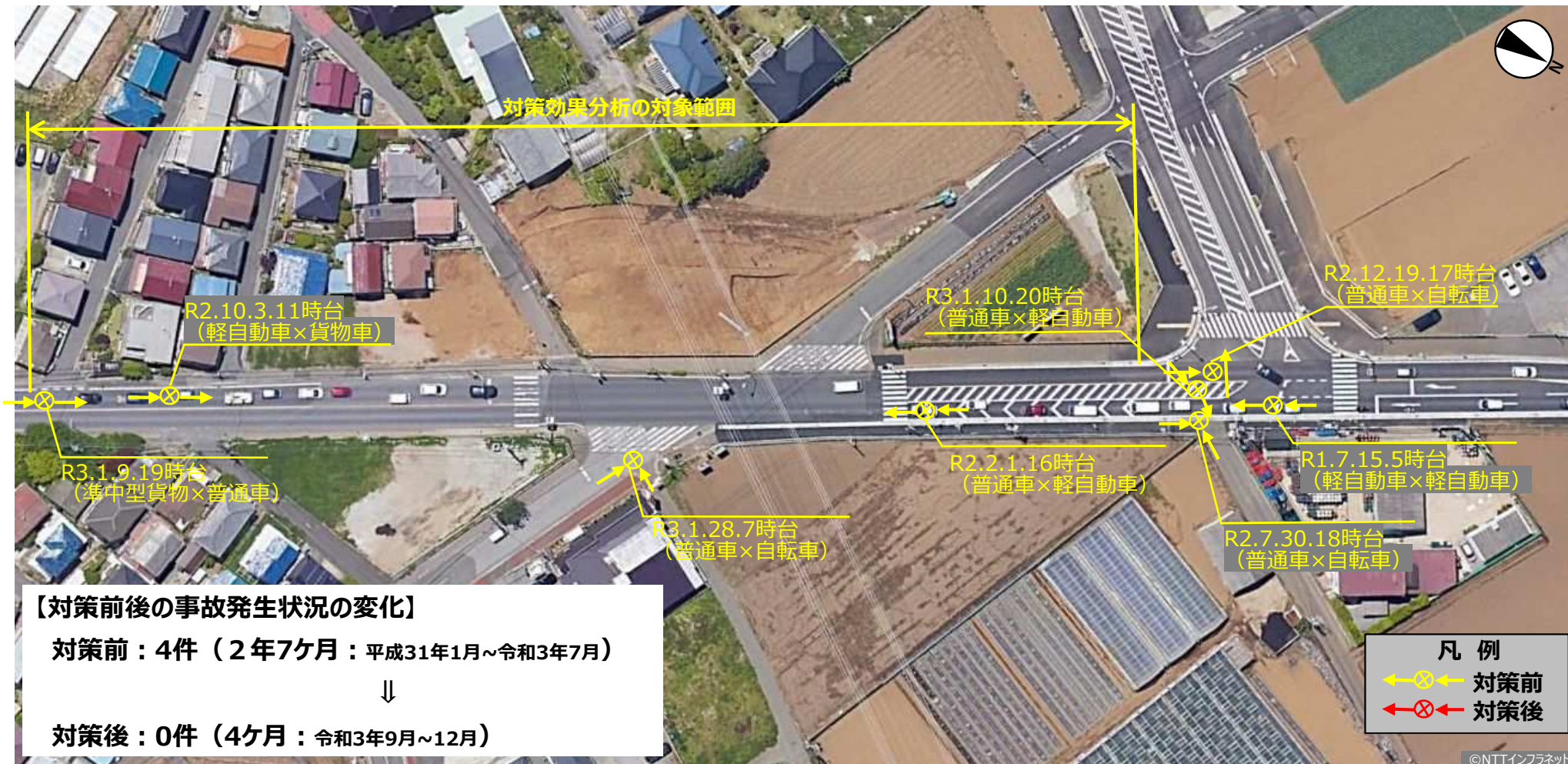


（４）市営霊園入口交差点の効果検証結果

■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）】



出典：千葉県警提供資料をもとに作成

3. 交通安全対策の対策進捗 (1) 対策の進捗状況

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年度予算化）
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われ方・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3年度） ※一部対策実施済
		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	歩車分離信号（渋滞箇所のため、交通円滑化に与える影響を検討中）

船橋市
Funabashi City



【対策実施状況】

■写真①：交差点カラー舗装



■写真②：自転車通行帯（青矢羽根）

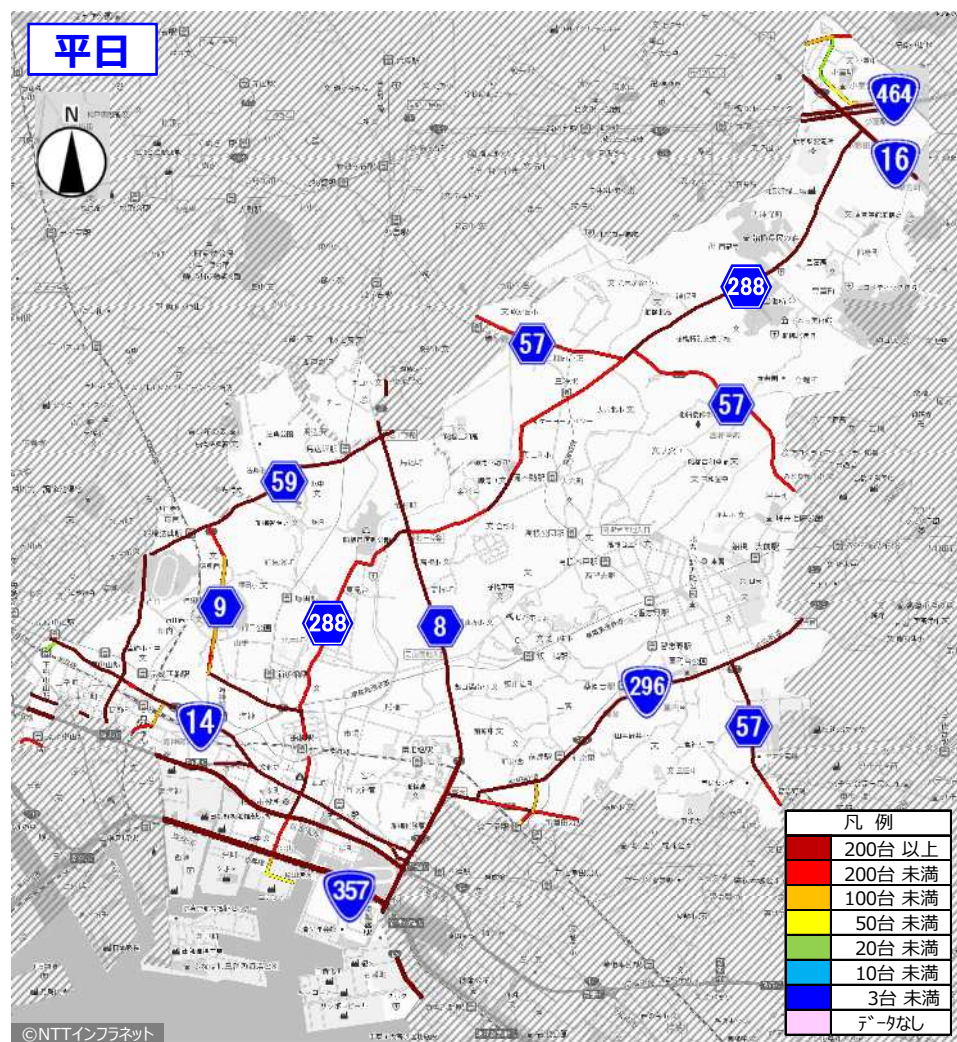


4. 船橋市全体の交通状況のモニタリング結果

(1) 走行サンプル数（日平均：12時間）：国県道（平日）

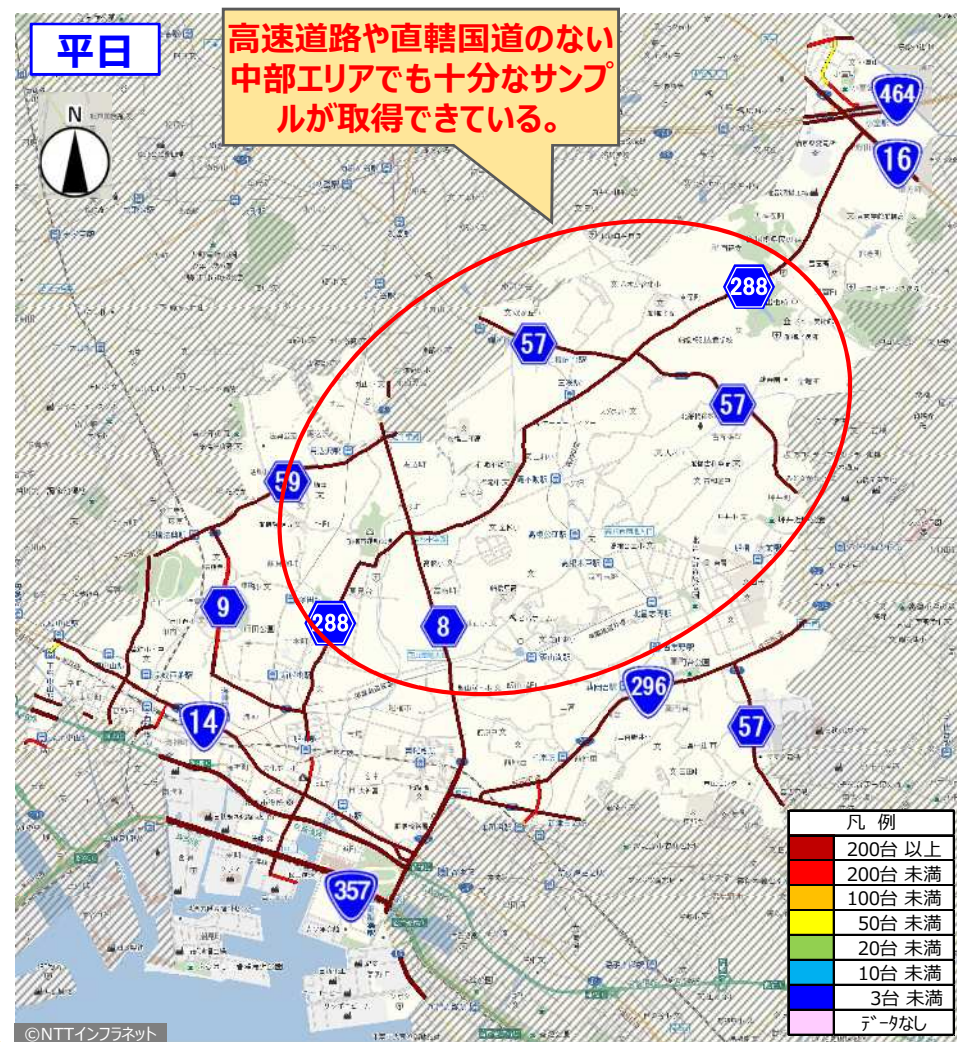
- 年々、ETC2.0車載器を設置する車両が増えているため、市内の国県道の走行サンプル数も増加しており、高速道路や直轄国道のない中部エリアでも十分なサンプルが取得できている。

令和元年度



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

令和2年度



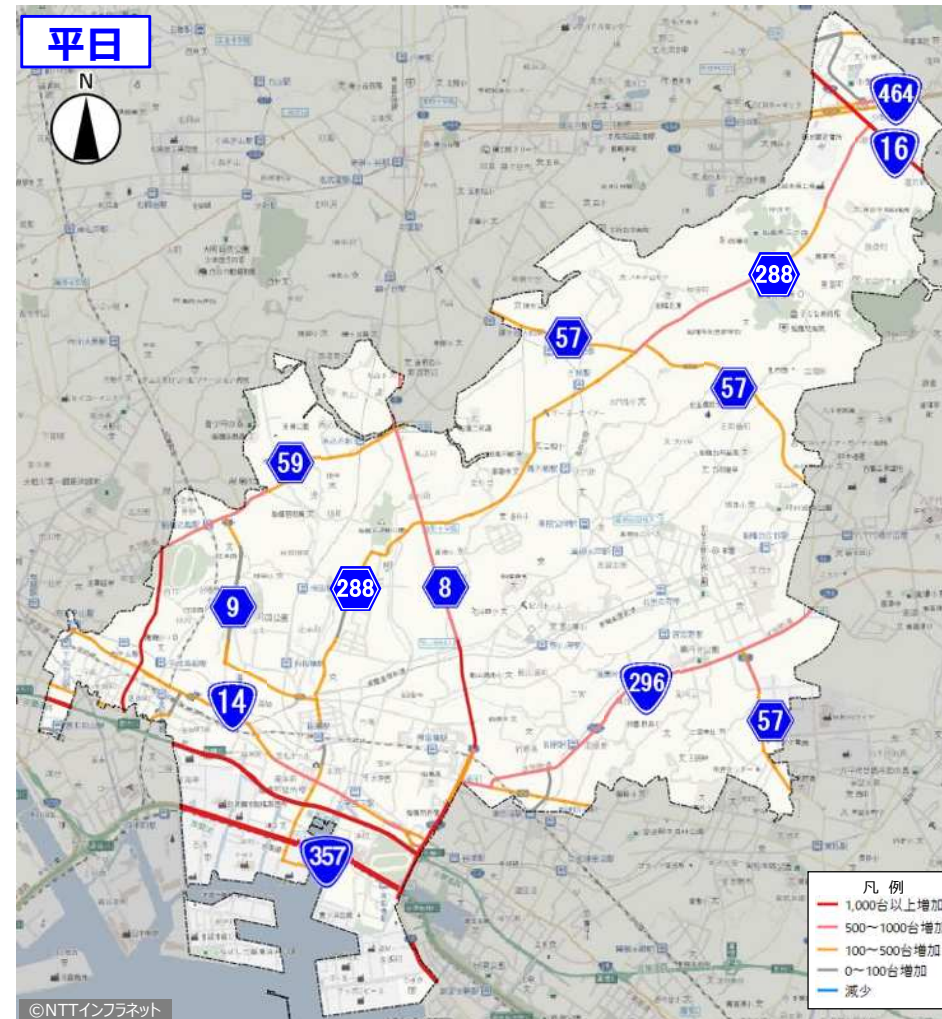
出典：ETC2.0プローブデータ（様式1-2・2-3）より算出。令和2年9～11月の日平均値

4. 船橋市全体の交通状況のモニタリング結果

(1) 走行サンプル数（日平均：12時間）：国県道（平日）

- 市内全域で走行サンプル数は増加傾向にあるが、直轄国道やその周辺路線での増加が顕著となっている。

差分図（令和2年度－令和元年度）



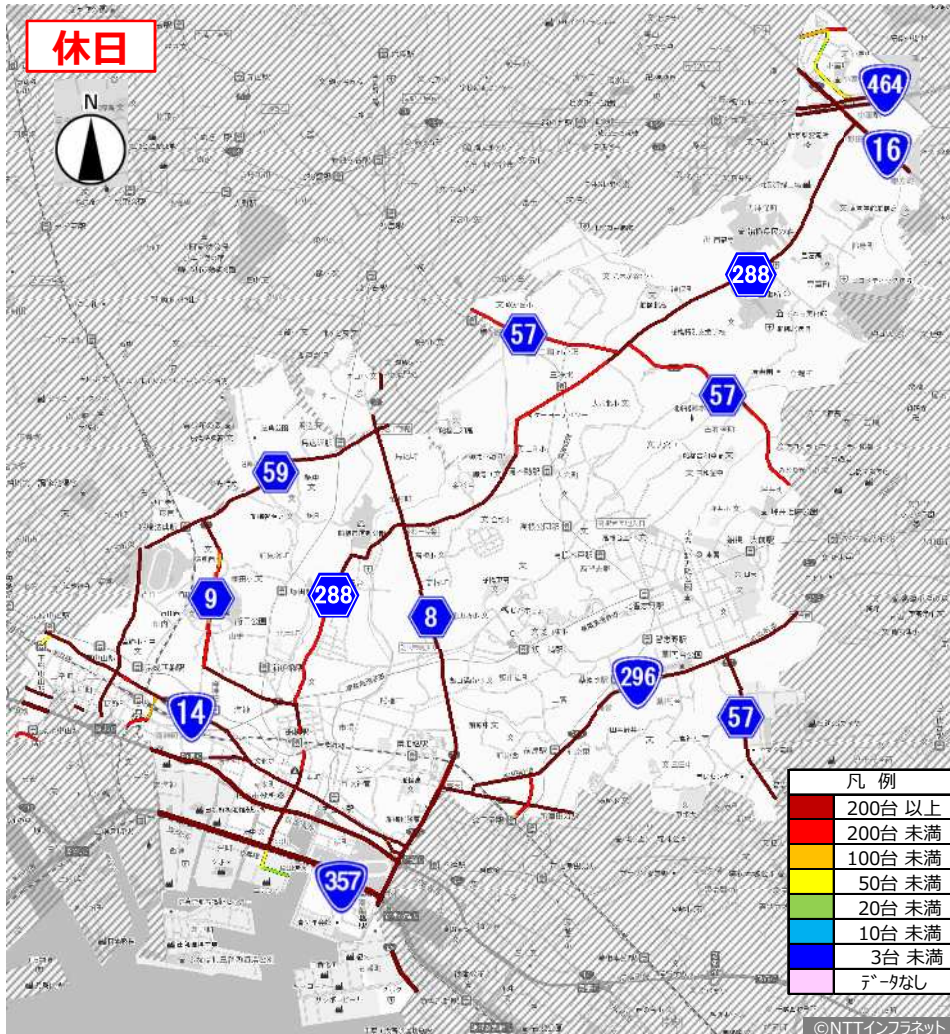
出典：ETC2.0プローブデータ（様式1-2・2-3）より算出。
令和2年9～11月の日平均値と令和元年9～11月の日平均値の差分。

4. 船橋市全体の交通状況のモニタリング結果

(1) 走行サンプル数（日平均：12時間）：国県道（休日）

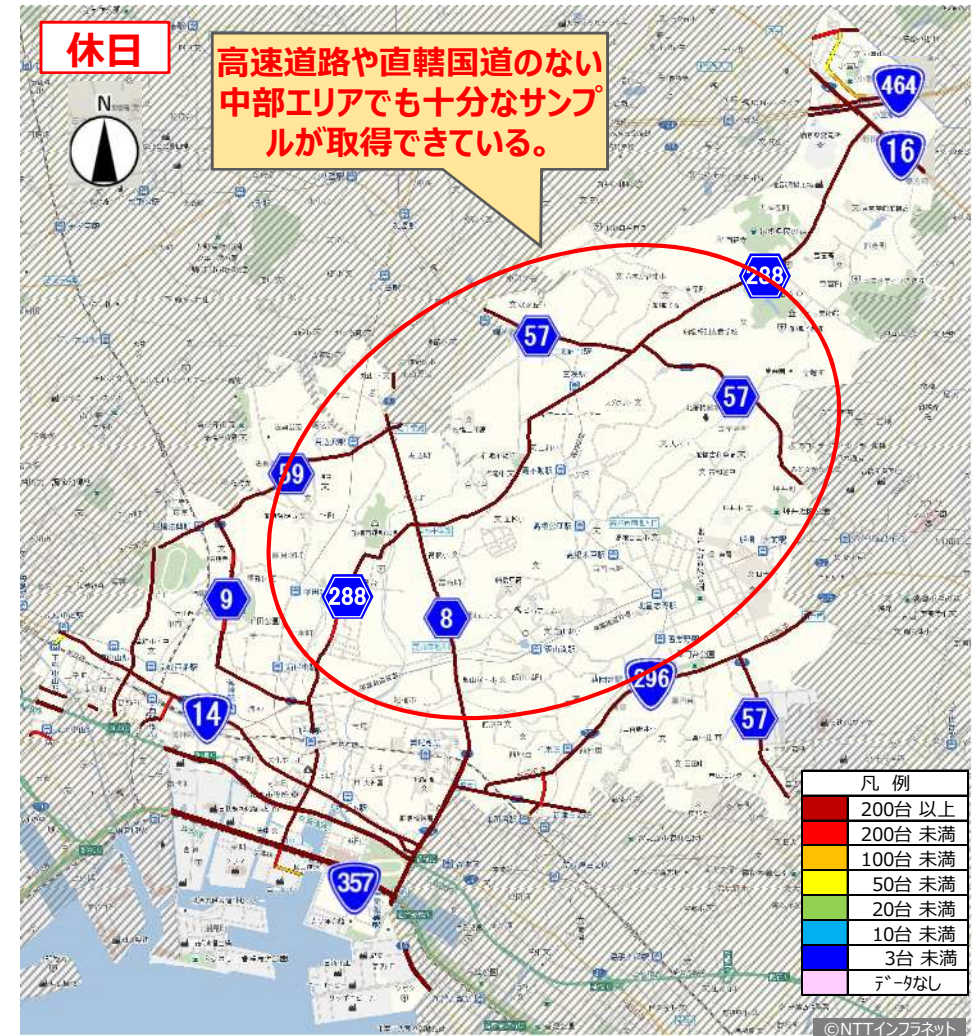
- 休日も平日同様、市内の国県道の走行サンプル数が増加しており、高速道路や直轄国道のない中部エリアでも十分なサンプルが取得できている。

令和元年度



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

令和2年度



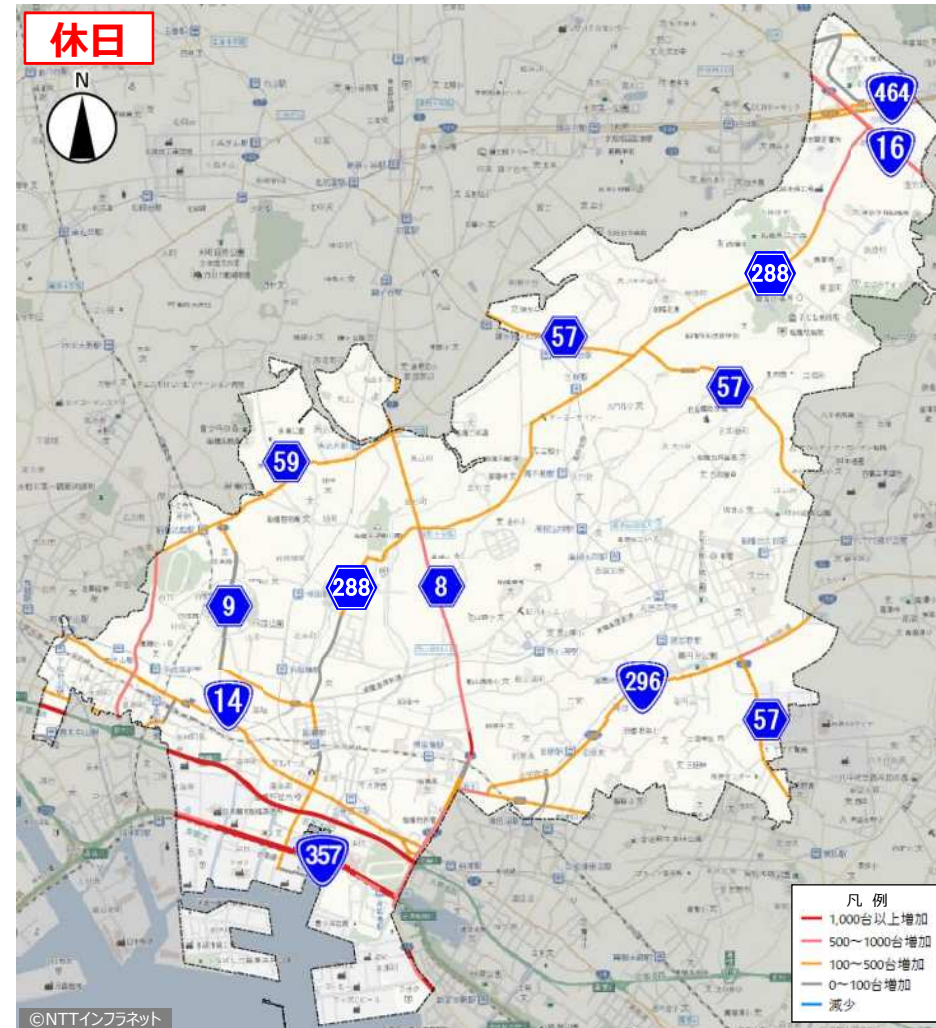
出典：ETC2.0プローブデータ（様式1-2・2-3）より算出。令和2年9～11月の日平均値

4. 船橋市全体の交通状況のモニタリング結果

(1) 走行サンプル数（日平均：12時間）：国県道（休日）

- 市内全域で走行サンプル数は増加傾向にあるが、直轄国道やその周辺路線での増加が顕著となっている。

差分図（令和2年度－令和元年度）



出典：ETC2.0プローブデータ（様式1-2・2-3）より算出。
令和2年9～11月の日平均値と令和元年9～11月の日平均値の差分。

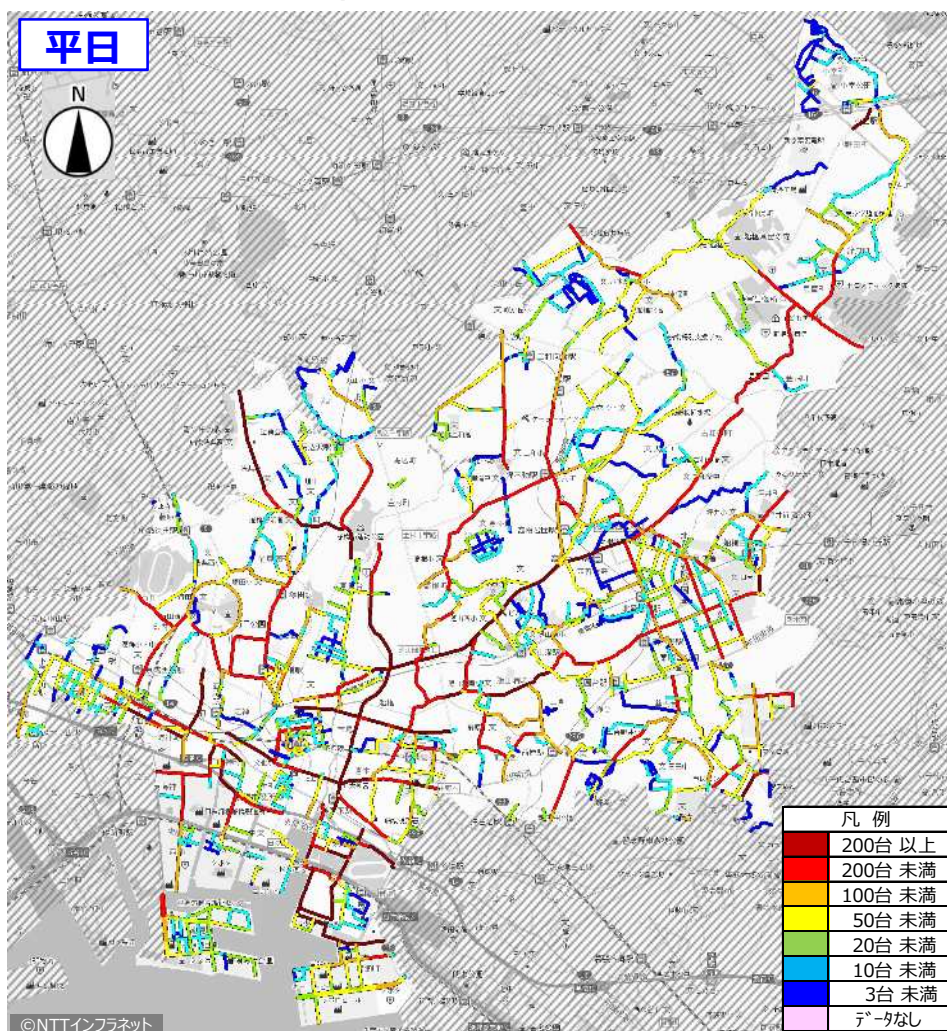
4. 船橋市全体の交通状況のモニタリング結果

(1) 走行サンプル数（日平均：12時間）：市道（平日）

- 市道についても、国県道同様、走行サンプル数が増加している。
- 高速道路や直轄国道のない中部エリアでも、骨格となる市道では十分なサンプルが取得できている。

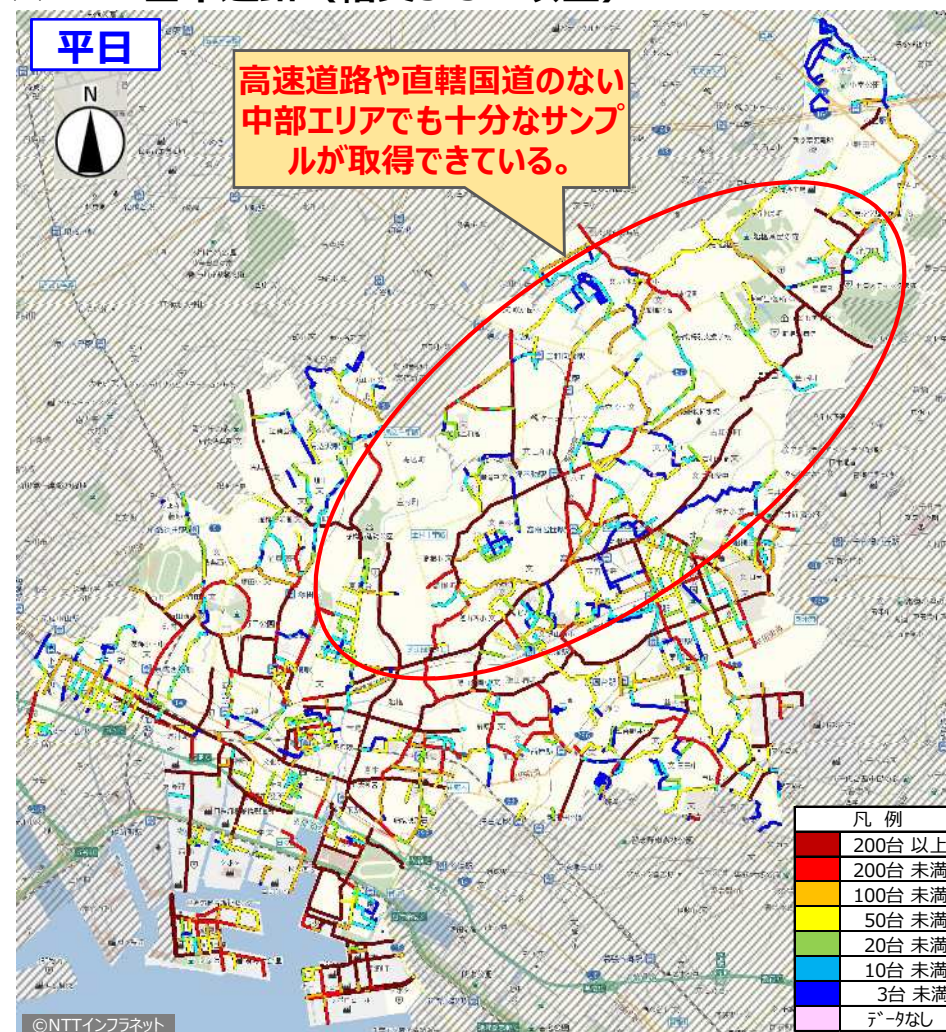
令和元年度

※DRM基本道路（幅員5.5m以上）



令和2年度

※DRM基本道路（幅員5.5m以上）



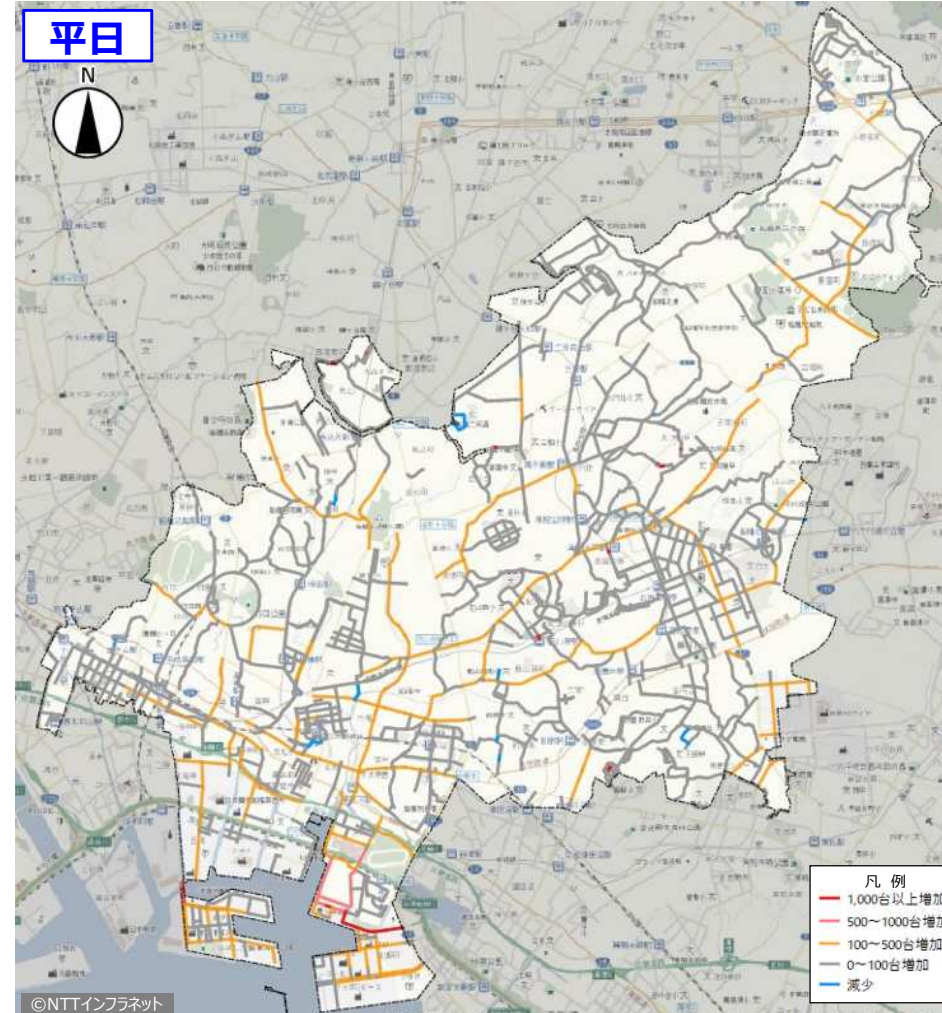
4. 船橋市全体の交通状況のモニタリング結果

(1) 走行サンプル数（日平均：12時間）：市道（平日）

- 市内全域で走行サンプル数は増加傾向にあるが、特に国道357号（直轄国道）周辺の南部地域の増加が多い傾向にある。

差分図（令和2年度－令和元年度）

※DRM基本道路（幅員5.5m以上）



出典：ETC2.0プローブデータ（様式1-2・2-3）より算出。
令和2年9～11月の日平均値と令和元年9～11月の日平均値の差分。

4. 船橋市全体の交通状況のモニタリング結果

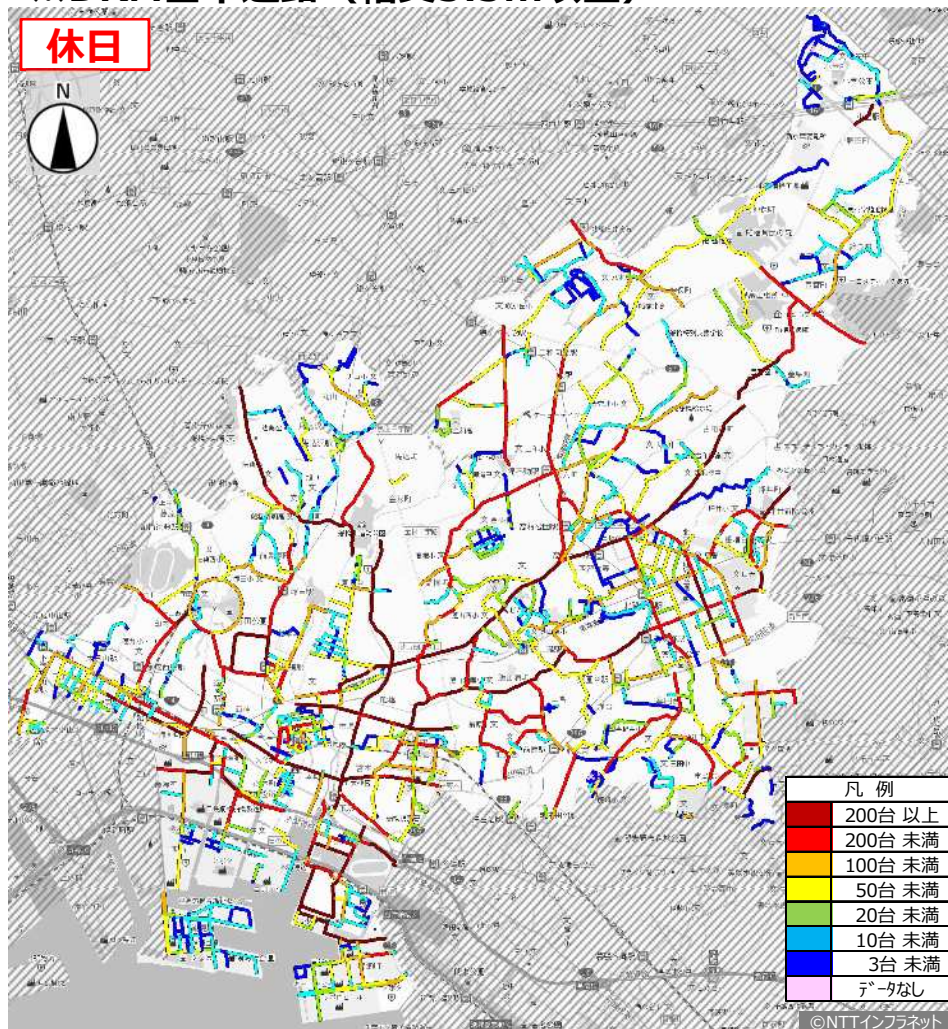
(1) 走行サンプル数（日平均：12時間）：市道（休日）

- 休日も平日同様、市道の走行サンプル数が増加しており、高速道路や直轄国道のない中部エリアでも十分なサンプルが取得できている。

令和元年度

※DRM基本道路（幅員5.5m以上）

休日

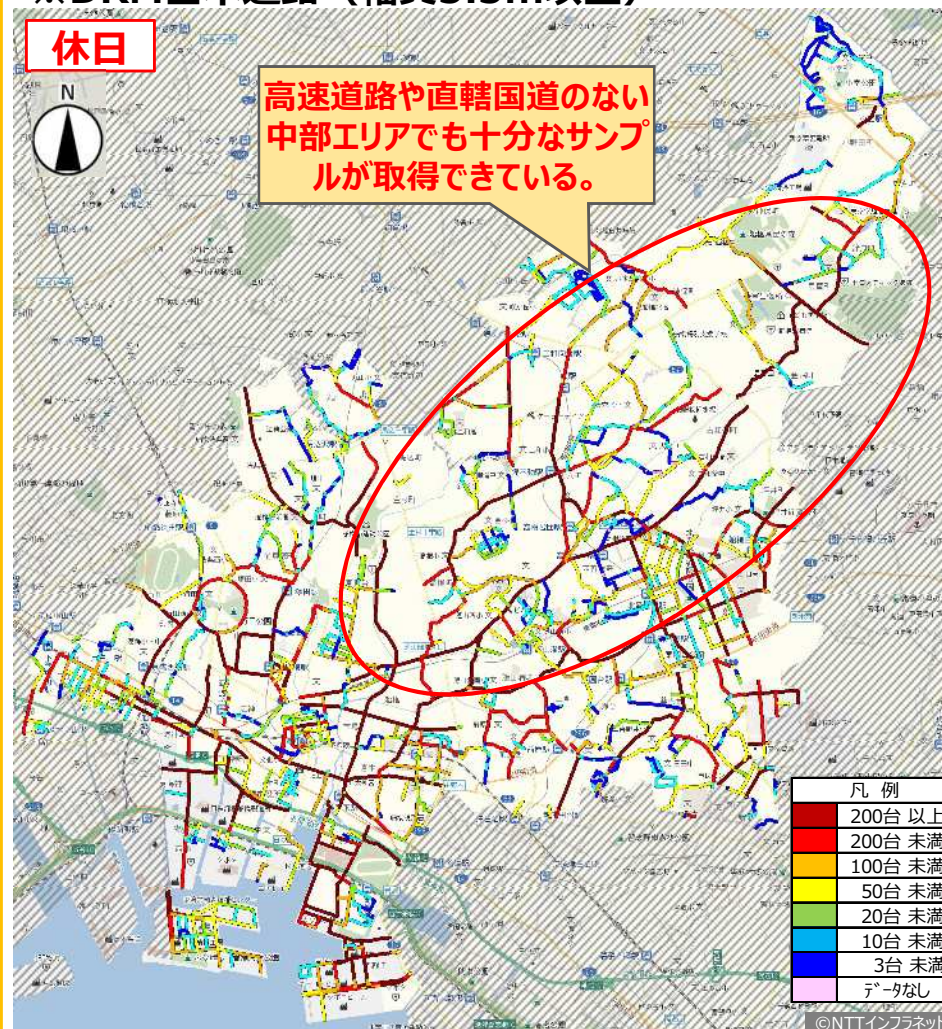


令和2年度

※DRM基本道路（幅員5.5m以上）

休日

高速道路や直轄国道のない
中部エリアでも十分なサンプ
ルが取得できている。



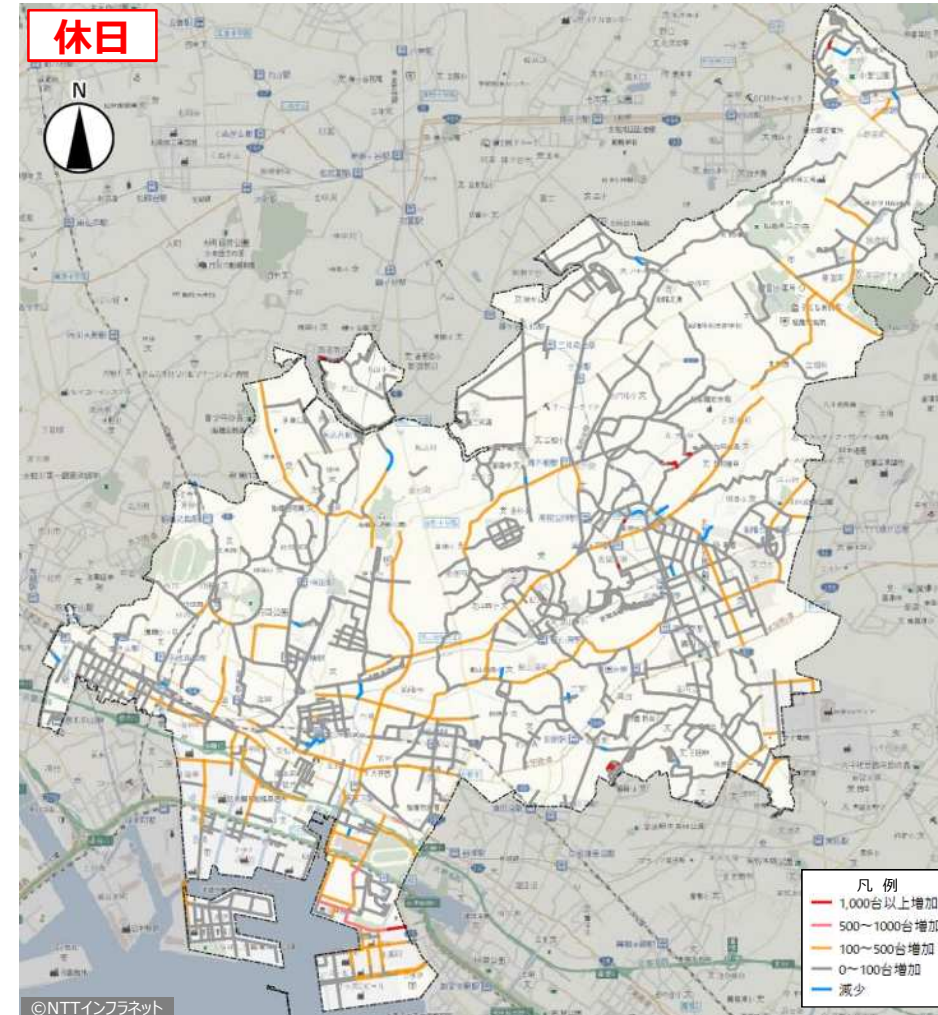
4. 船橋市全体の交通状況のモニタリング結果

(1) 走行サンプル数（日平均：12時間）：市道（休日）

- 市内全域で走行サンプル数は増加傾向にあるが、特に国道357号（直轄国道）周辺の南部地域の増加が多い傾向にある。

差分図（令和2年度－令和元年度）

※DRM基本道路（幅員5.5m以上）



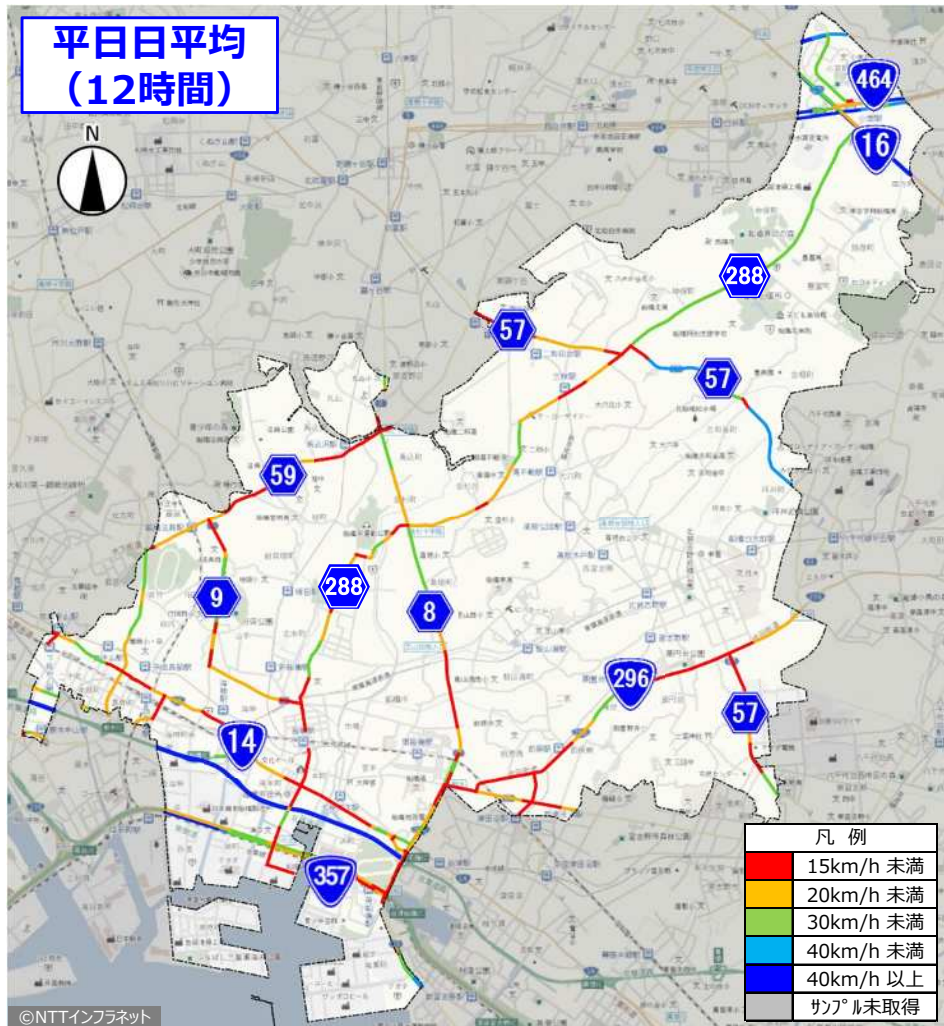
出典：ETC2.0プローブデータ（様式1-2-2-3）より算出。
令和2年9～11月の日平均値と令和元年9～11月の日平均値の差分。

4. 船橋市全体の交通状況のモニタリング結果

(2) 平均旅行速度：国県道（平日）

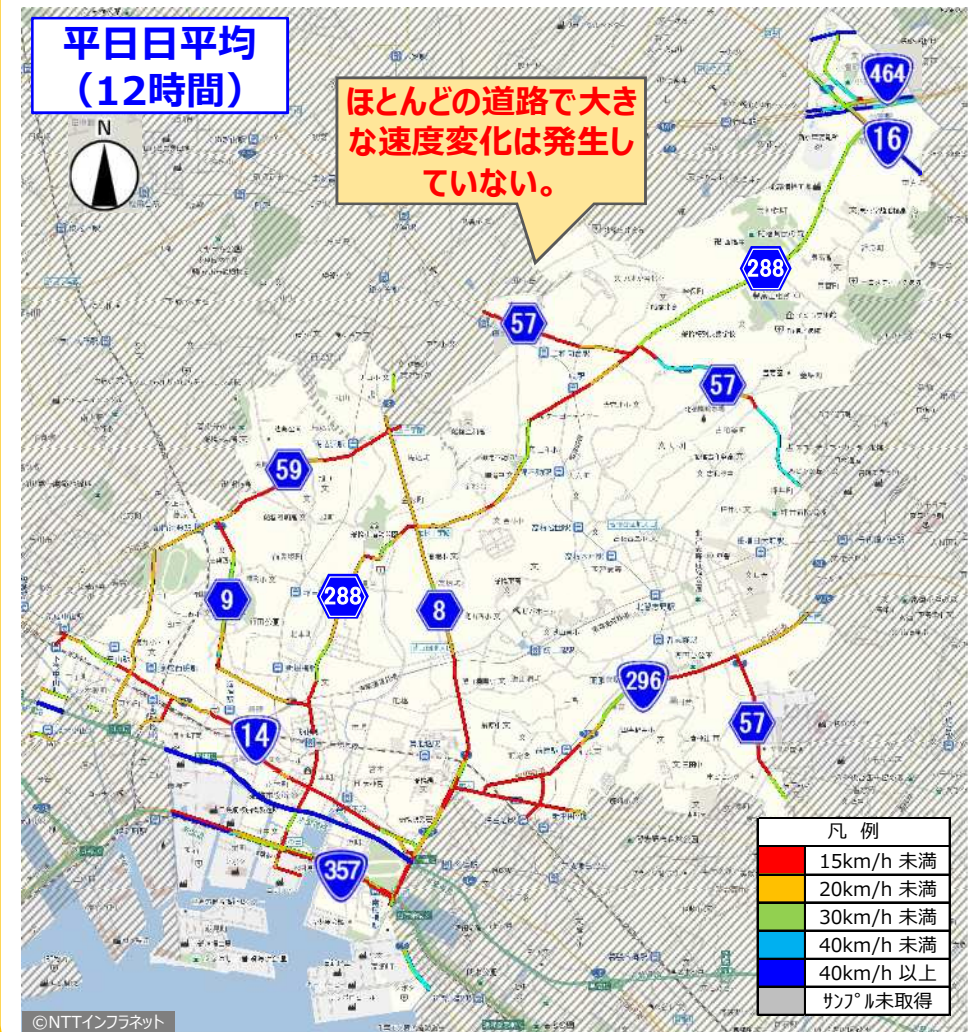
- 令和2年度の国県道の旅行速度（9～11月の平日）は、前年同時期と比べて、ほとんどの道路・区間で大きな変化は発生していない。
- 新型コロナウイルスの影響に伴い、交通渋滞の変化が懸念されたが、緊急事態宣言下でない時期であれば、市内の渋滞状況に与える影響は小さいことが想定される。

令和元年度



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

令和2年度

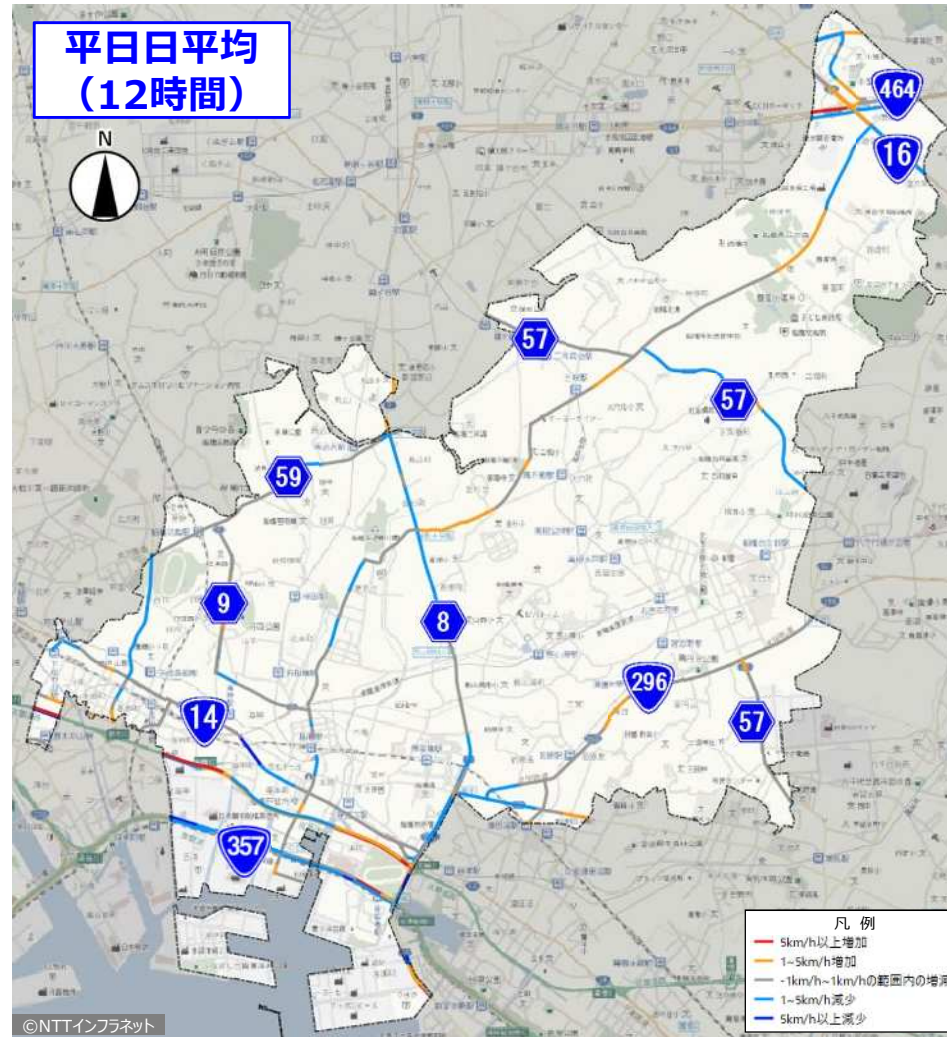


出典：ETC2.0プローブデータ（様式2-3）より算出。令和2年9～11月の日平均値

4. 船橋市全体の交通状況のモニタリング結果 (2) 平均旅行速度：国県道（平日）

- 市内のほとんどの国県道で大きな速度変化は発生していない。

差分図（令和2年度－令和元年度）



出典：ETC2.0プローブデータ（様式1-2・2-3）より算出。
令和2年9～11月の日平均値と令和元年9～11月の日平均値の差分。

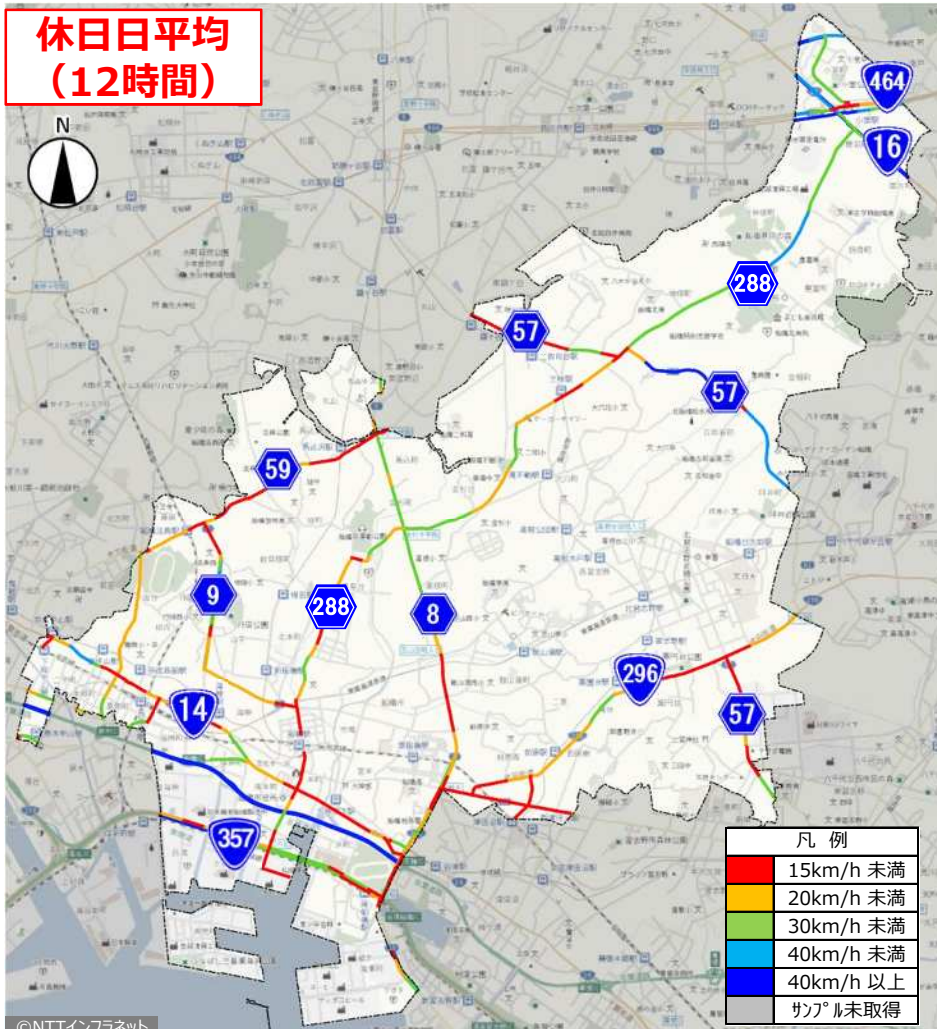
4. 船橋市全体の交通状況のモニタリング結果

(2) 平均旅行速度：国県道（休日）

- 休日についても、平日同様、前年の同時期と比べて、旅行速度はほとんどの道路・区間で変化していない。
- 新型コロナウイルスの影響に伴い、交通渋滞の変化が懸念されたが、緊急事態宣言下でない時期であれば、休日においても、市内の渋滞状況に与える影響は小さいことが想定される。

令和元年度

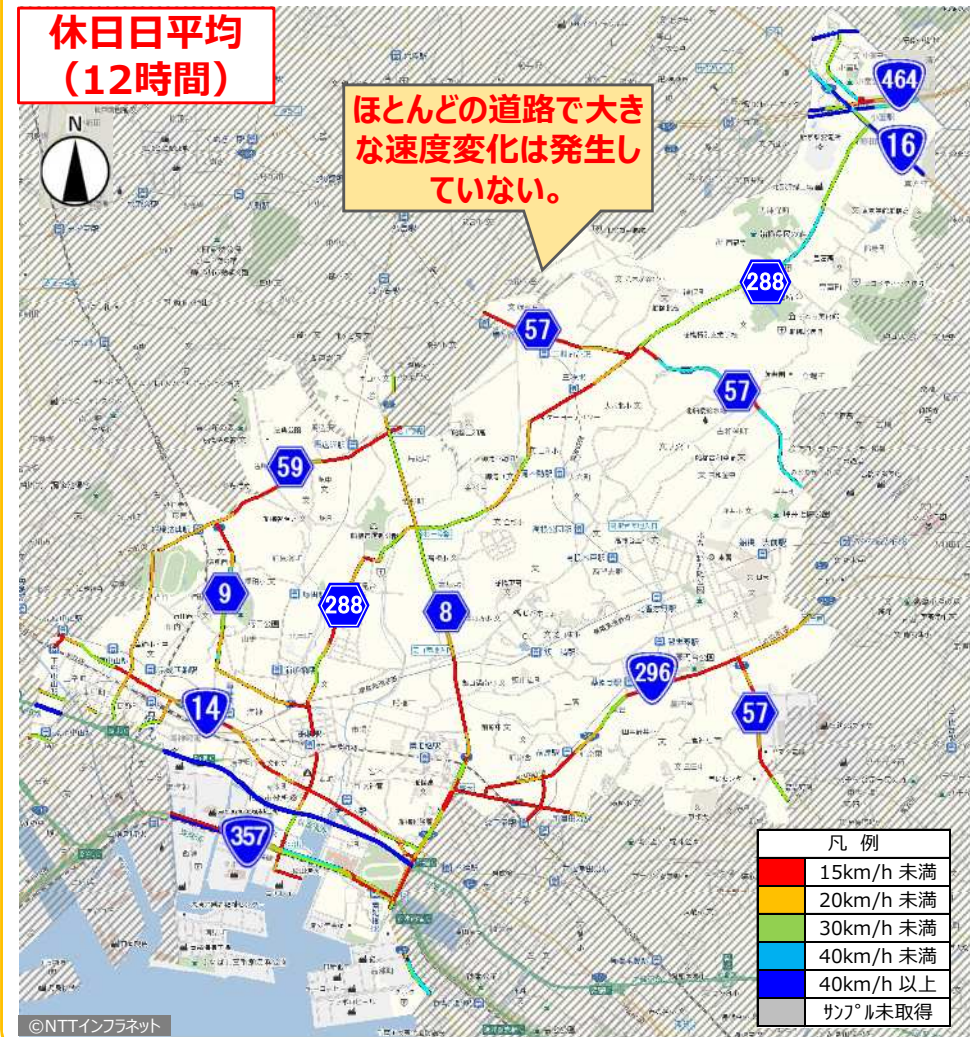
休日日平均
(12時間)



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

令和2年度

休日日平均
(12時間)

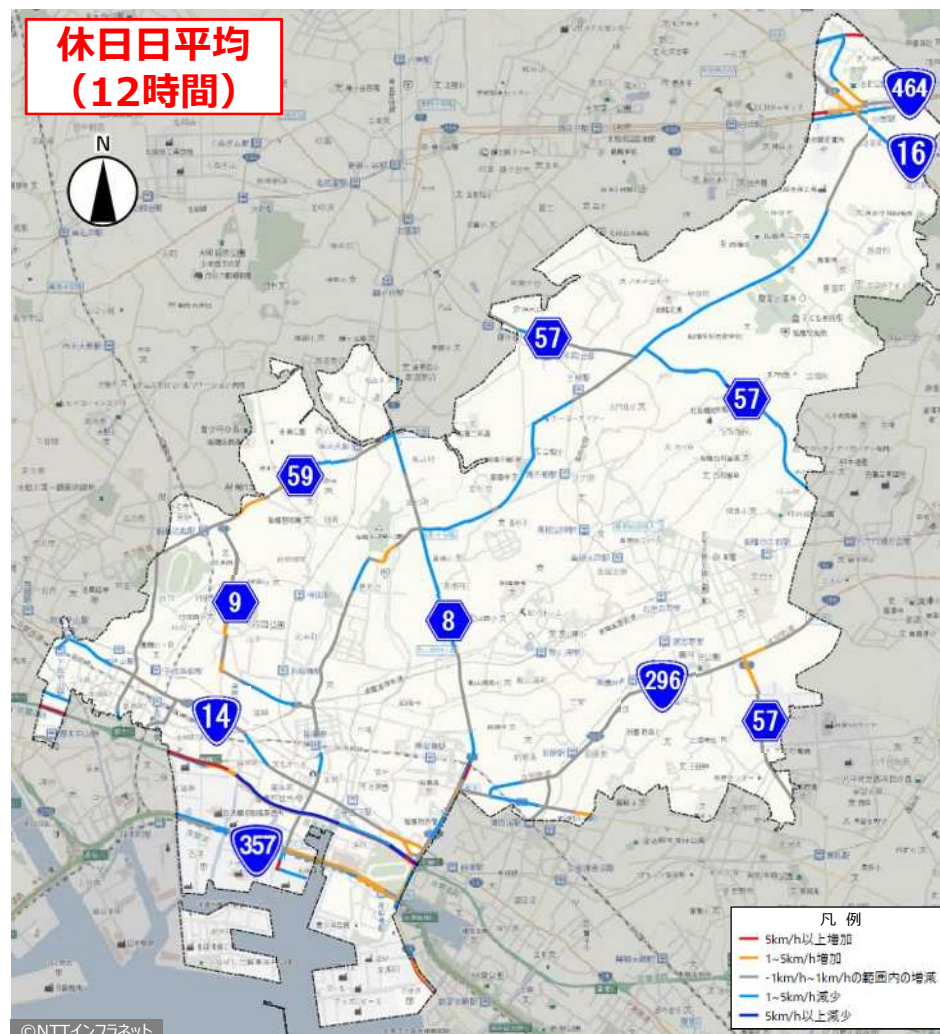


出典：ETC2.0プローブデータ（様式2-3）より算出。令和2年9～11月の日平均値

4. 船橋市全体の交通状況のモニタリング結果 (2) 平均旅行速度：国県道（休日）

- 市内のほとんどの国県道で大きな速度変化は発生していない。

差分図（令和2年度－令和元年度）

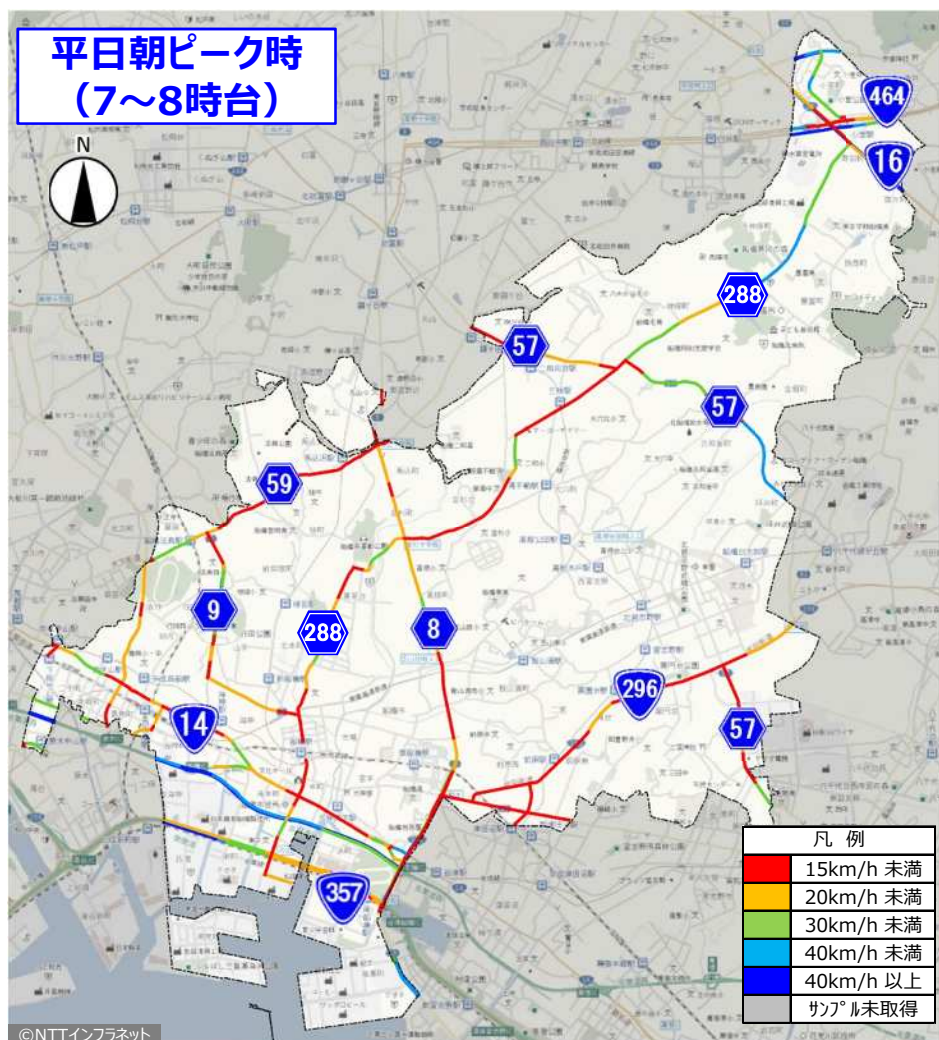


出典：ETC2.0プローブデータ（様式1-2・2-3）より算出。
令和2年9～11月の日平均値と令和元年9～11月の日平均値の差分。

4. 船橋市全体の交通状況のモニタリング結果 (2) 平均旅行速度：国県道（平日朝ピーク）

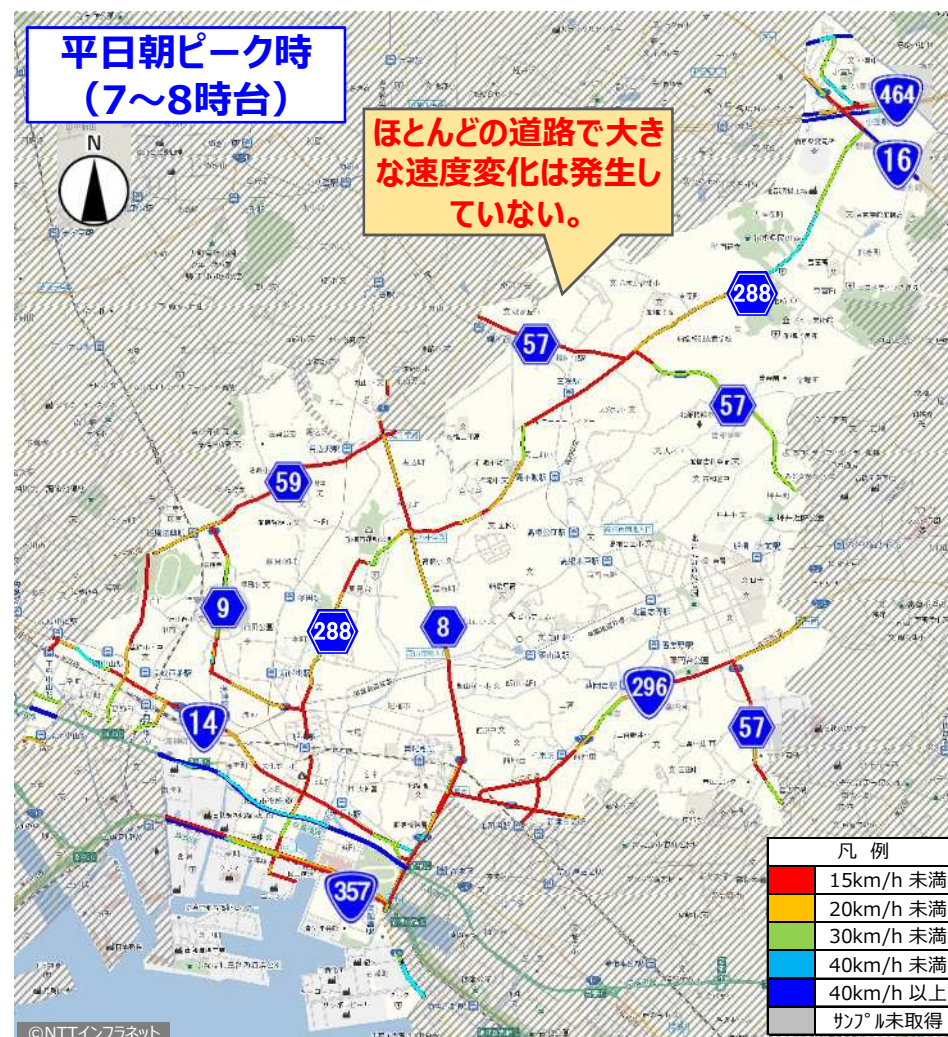
- 平日朝ピークについても、全体的には大きな速度変化は発生していない。

令和元年度



出典：ETC2.0プローブデータ（様式2-3）より算出。令和元年9～11月のピーク時の日平均値

令和2年度



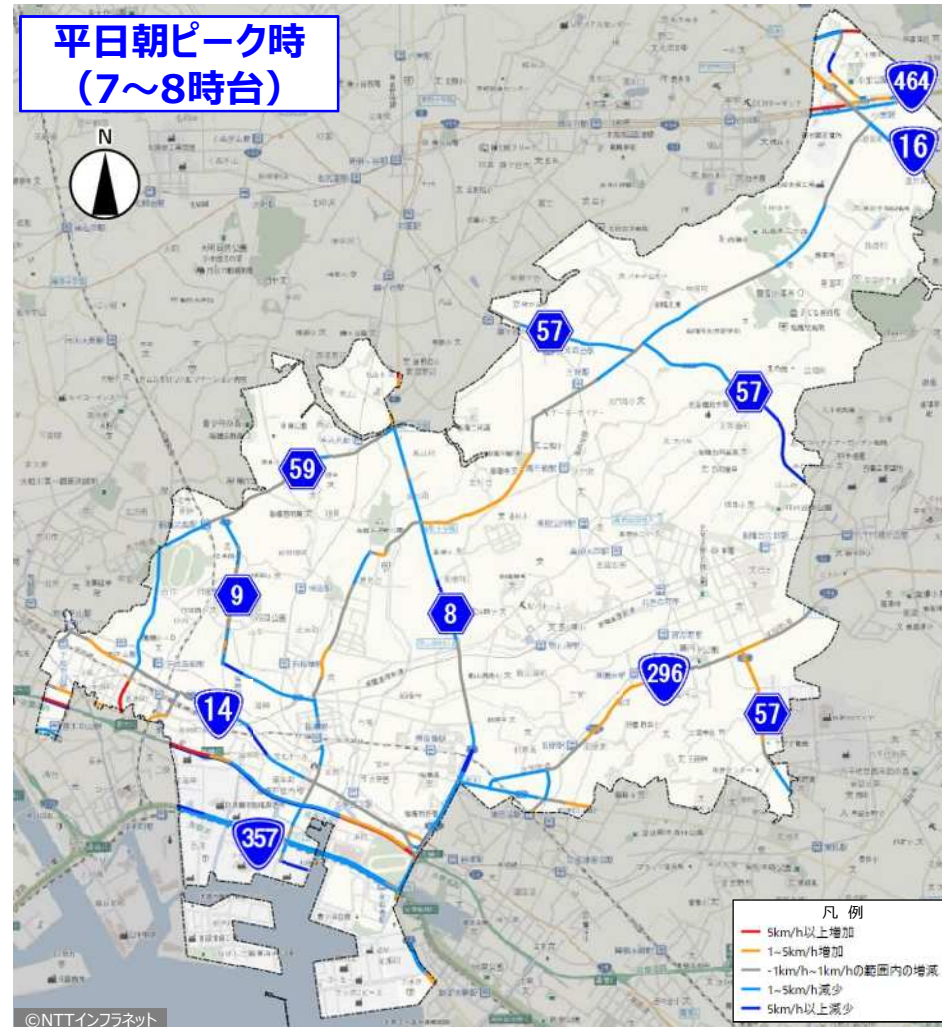
出典：ETC2.0プローブデータ（様式2-3）より算出。令和2年9～11月のピーク時の日平均値

4. 船橋市全体の交通状況のモニタリング結果

(2) 平均旅行速度：国県道（平日朝ピーク）

- 一部の区間で速度が5km/h以上向上している区間はあるものの、市内のほとんどの国県道では大きな速度変化は発生していない。

差分図（令和2年度－令和元年度）

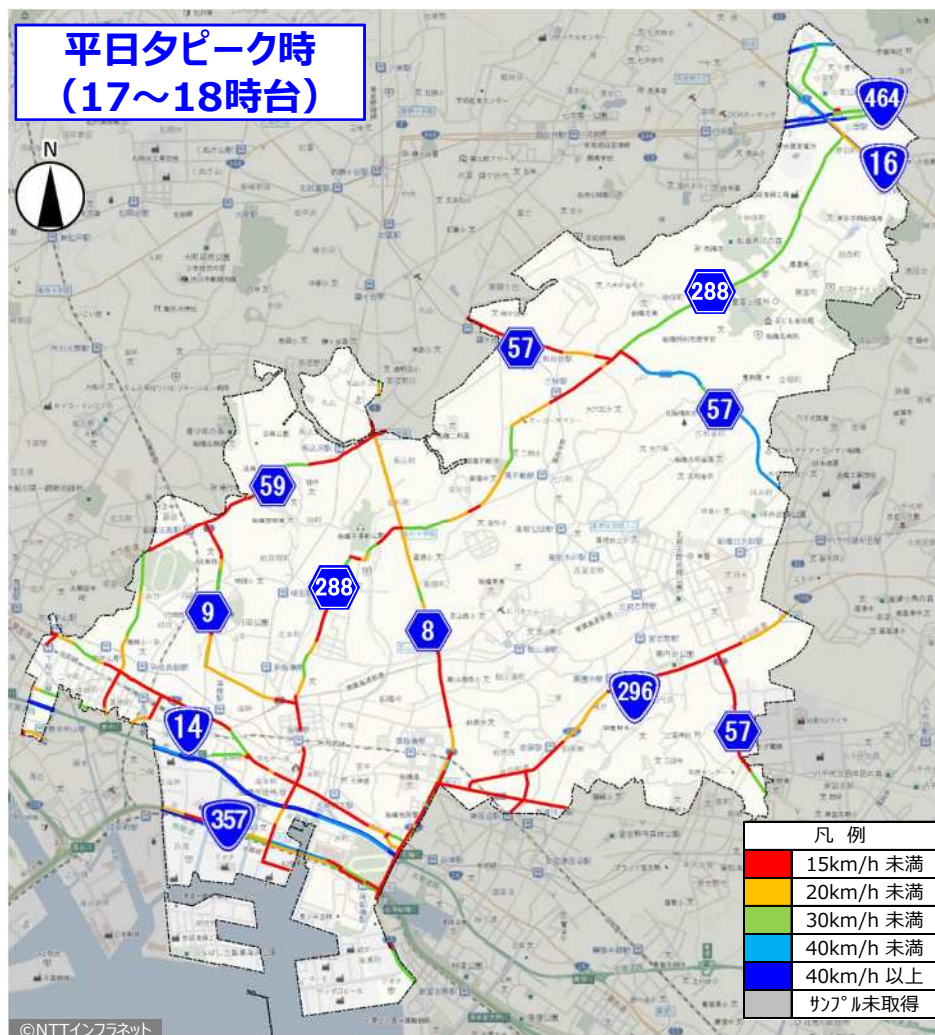


出典：ETC2.0プローブデータ（様式2-3）より算出。
令和2年9～11月の日平均値と令和元年9～11月のピーク時の日平均値の差分。

4. 船橋市全体の交通状況のモニタリング結果 (2) 平均旅行速度：国県道（平日タピーク）

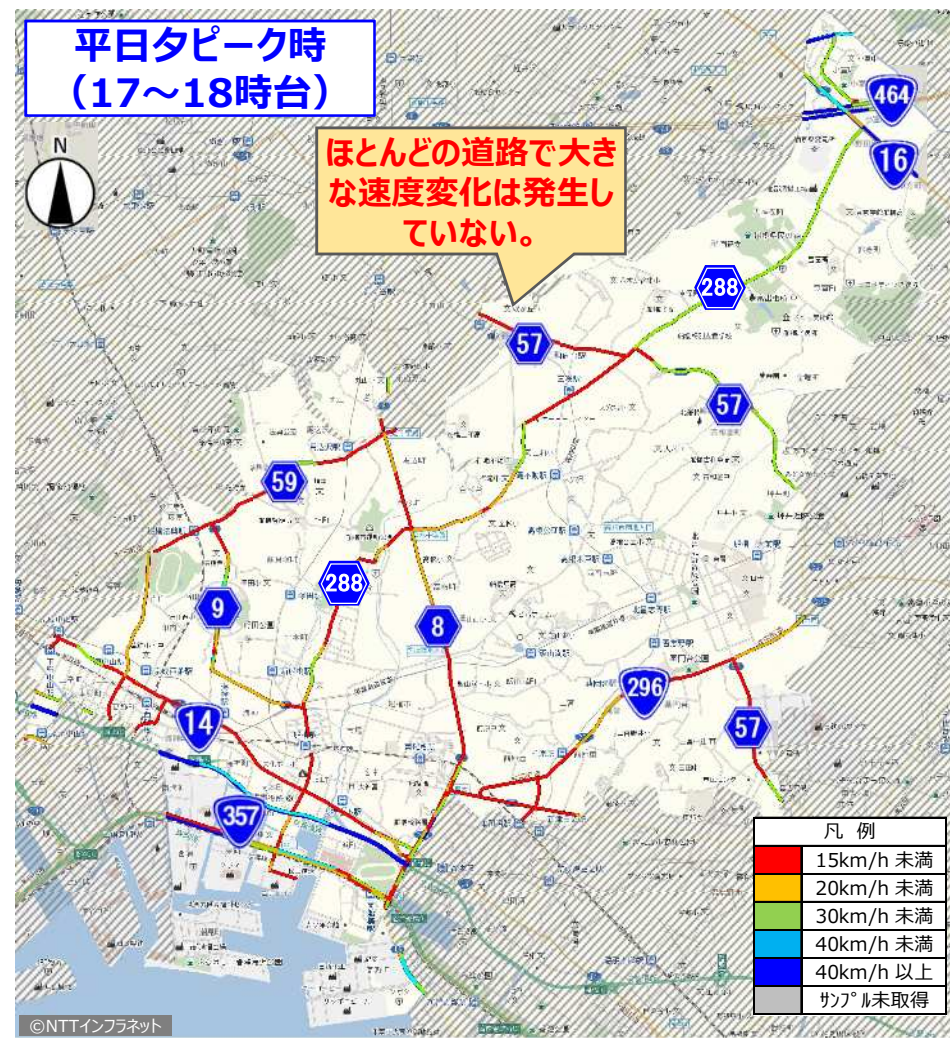
- 平日タピークについても、全体的には大きな速度変化は発生していない。

令和元年度



出典：ETC2.0プローブデータ（様式2-3）より算出。令和元年9～11月のピーク時の日平均値

令和2年度

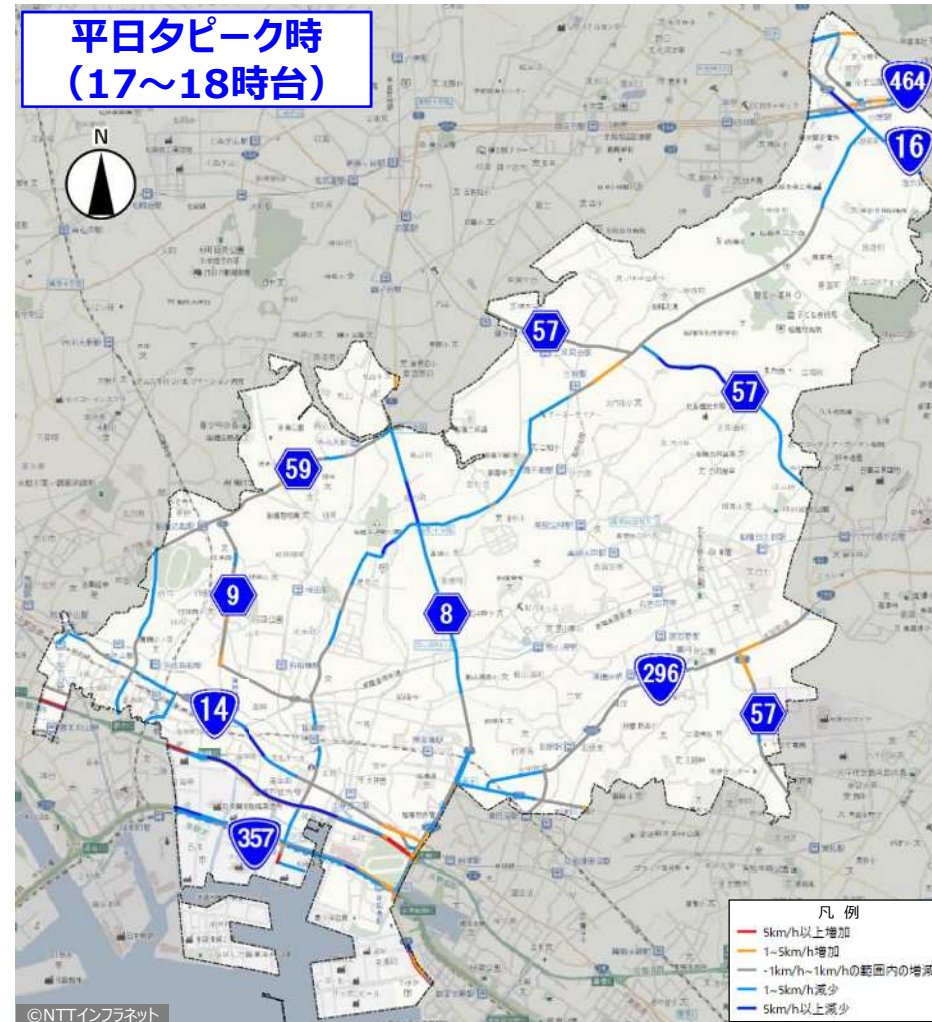


出典：ETC2.0プローブデータ（様式2-3）より算出。令和2年9～11月のピーク時の日平均値

4. 船橋市全体の交通状況のモニタリング結果 (2) 平均旅行速度：国県道（平日タピーク）

- 一部の区間で速度が5km/h以上向上している区間はあるものの、市内のほとんどの国県道では大きな速度変化は発生していない。

差分図（令和2年度－令和元年度）



出典：ETC2.0プローブデータ（様式2-3）より算出。
令和2年9～11月の日平均値と令和元年9～11月のピーク時の日平均値の差分。

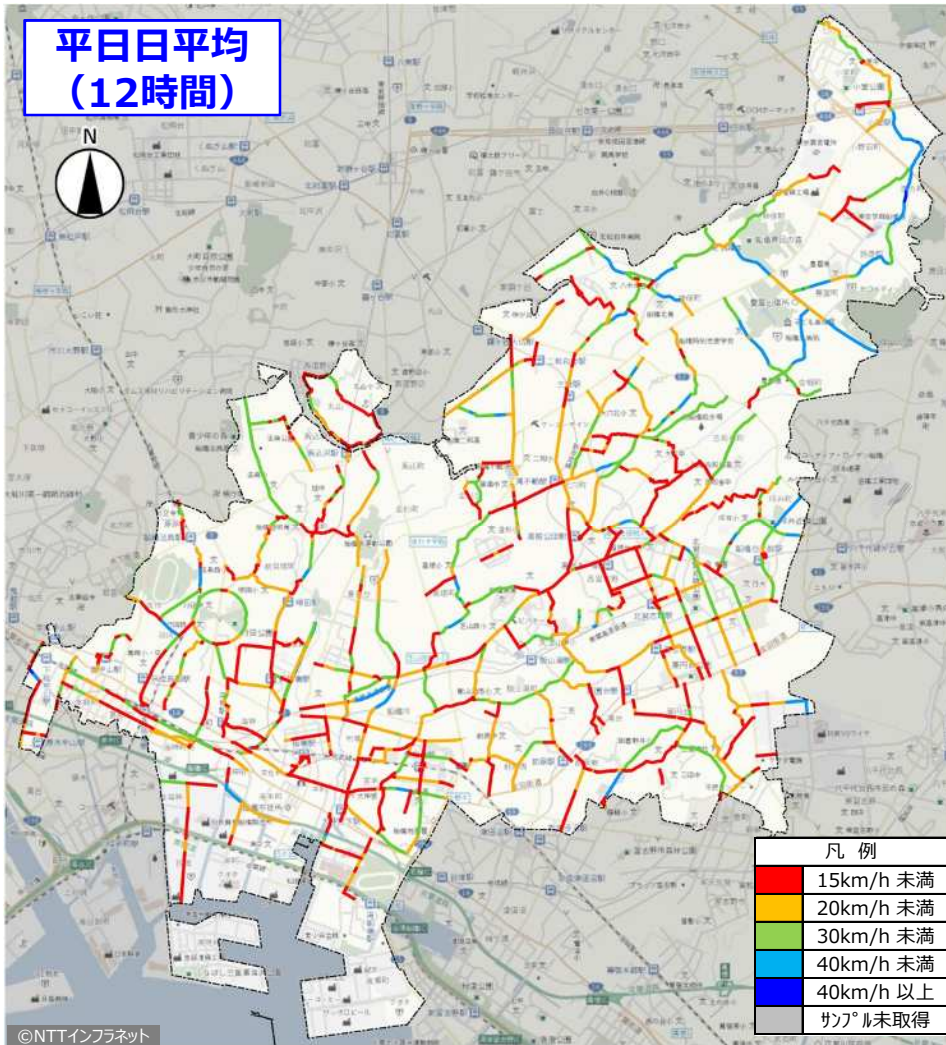
4. 船橋市全体の交通状況のモニタリング結果

(2) 平均旅行速度：市道（平日）

- 令和2年度の市道の旅行速度（9～11月の平日）は、国県道同様、前年同時期と比べて、ほとんどの道路・区間で大きな変化は発生していない。

令和元年度

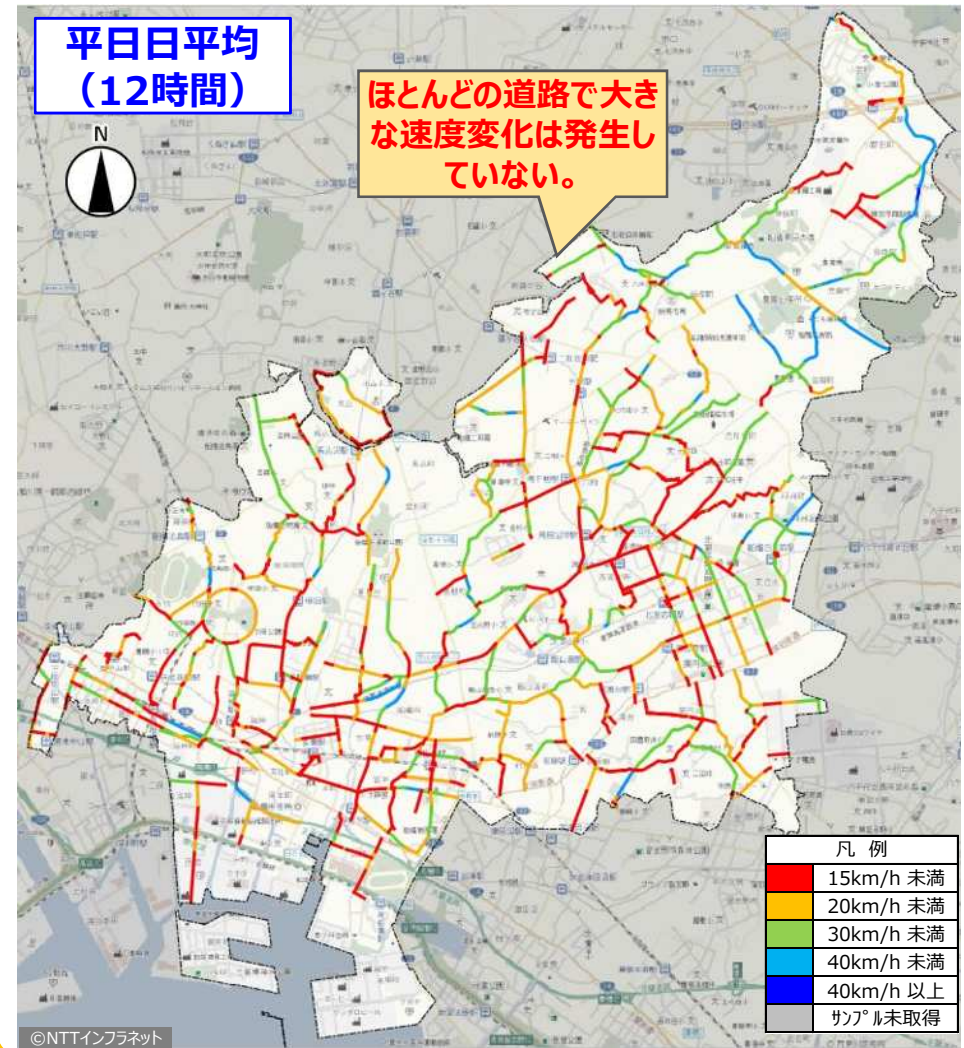
※種別が1級・2級に該当する道路



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

令和2年度

※種別が1級・2級に該当する道路



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

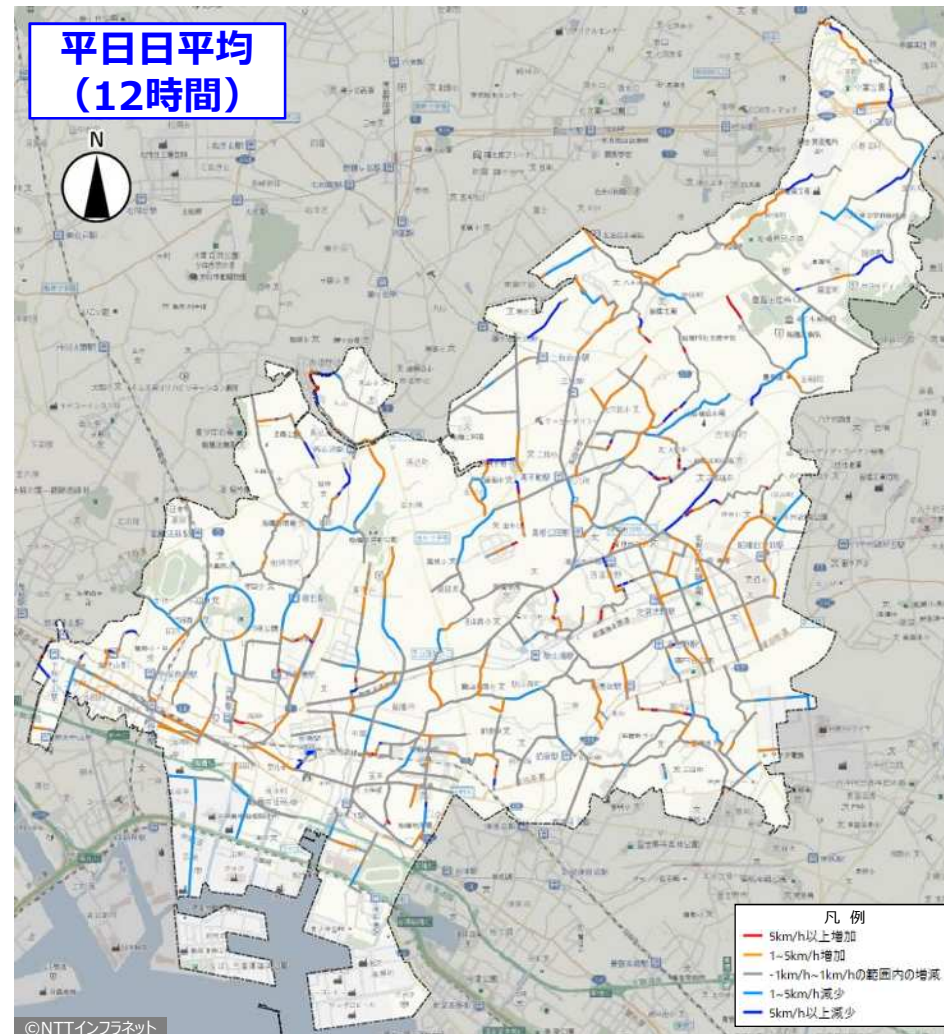
4. 船橋市全体の交通状況のモニタリング結果

(2) 平均旅行速度：市道（平日）

- 一部区間で速度が5km/h増減している区間もあるが、市内のほとんどの市道では大きな速度変化は発生していない。

差分図（令和2年度－令和元年度）

※種別が1級・2級に該当する道路



出典：ETC2.0フローデータ（様式1-2）より算出。
令和2年9～11月の日平均値と令和元年9～11月の日平均値の差分。

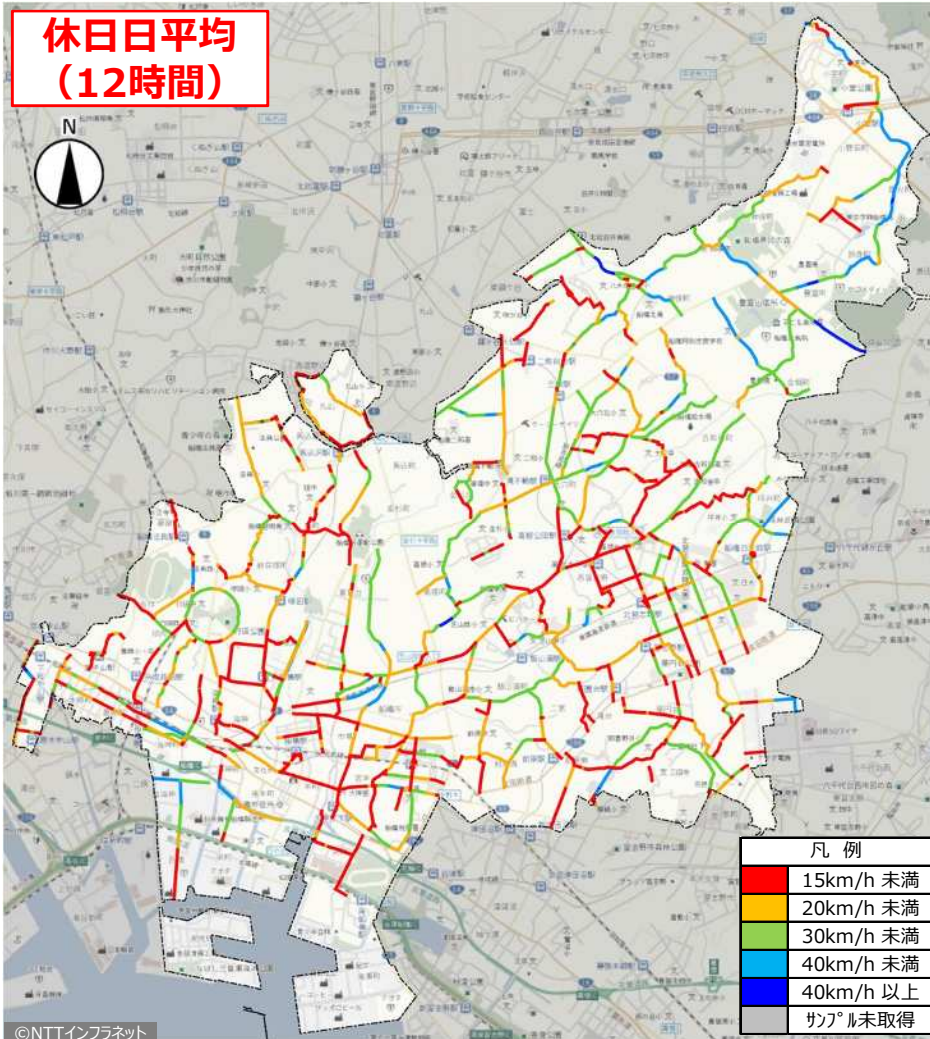
4. 船橋市全体の交通状況のモニタリング結果 (2) 平均旅行速度：市道（休日）

- 休日についても、平日同様、前年の同時期と比べて、旅行速度はほとんどの道路・区間で変化していない。

令和元年度

※種別が1級・2級に該当する道路

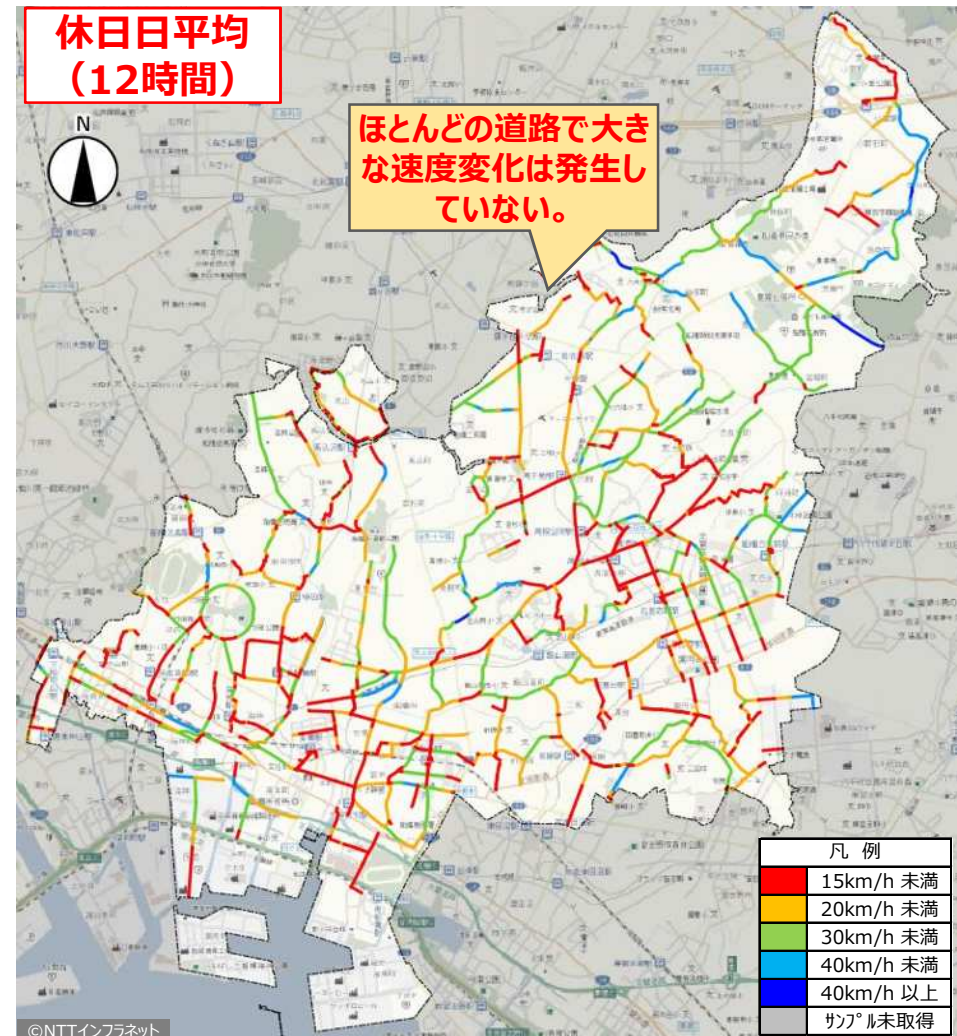
休日日平均
(12時間)



令和2年度

※種別が1級・2級に該当する道路

休日日平均
(12時間)



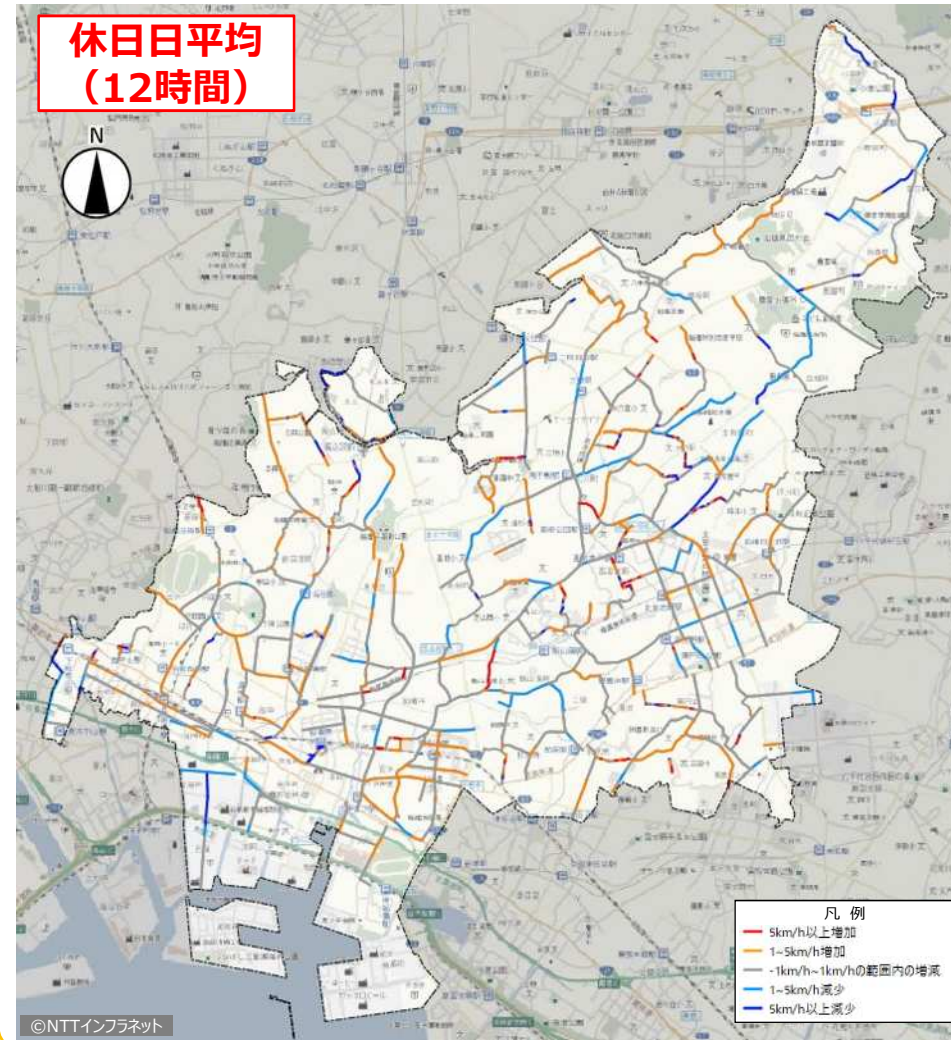
4. 船橋市全体の交通状況のモニタリング結果

(2) 平均旅行速度：市道（休日）

- 一部区間で速度が5km/h増減している区間もあるが、市内のほとんどの市道では大きな速度変化は発生していない。

差分図（令和2年度－令和元年度）

※種別が1級・2級に該当する道路



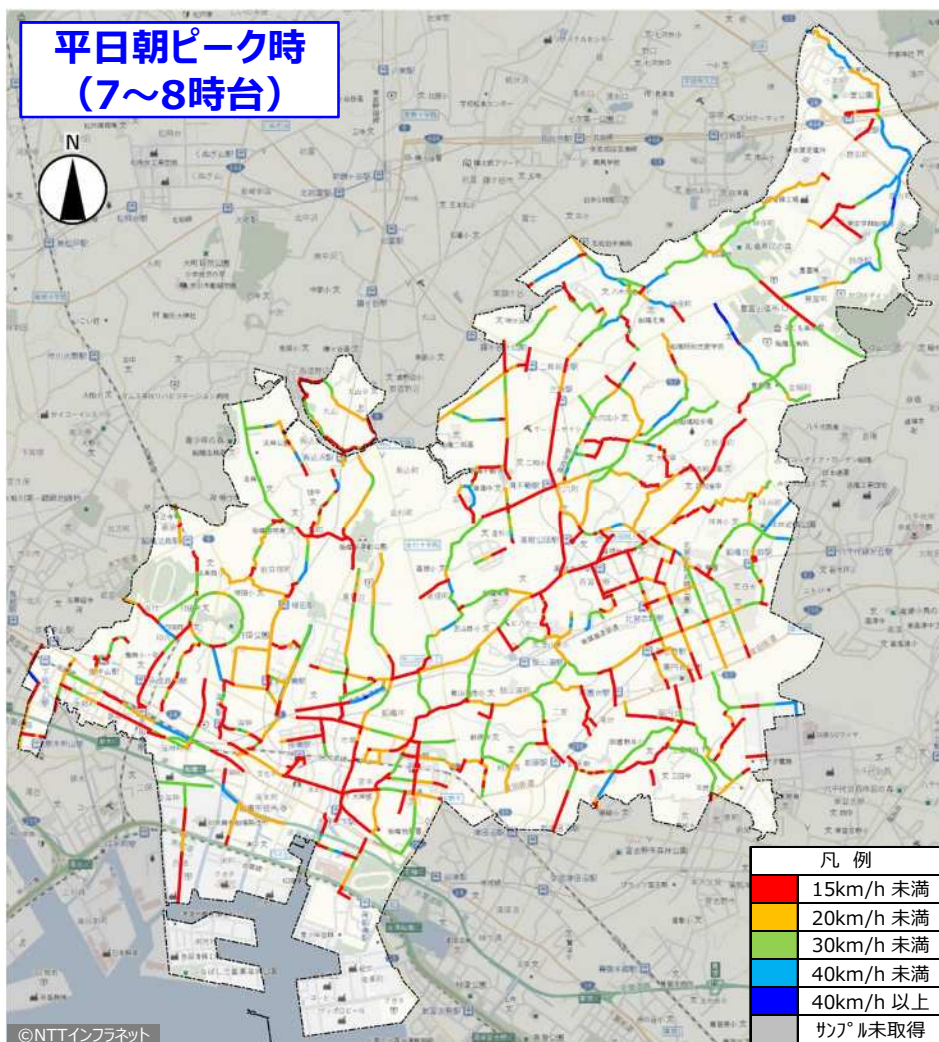
出典：ETC2.0プローブデータ（様式1-2）より算出。
令和2年9～11月の日平均値と令和元年9～11月の日平均値の差分。

4. 船橋市全体の交通状況のモニタリング結果 (2) 平均旅行速度：市道（平日朝ピーク時）

- 平日朝ピークについても、平休日（12時間）同様、旅行速度はほとんどの道路・区間で変化していない。

令和元年度

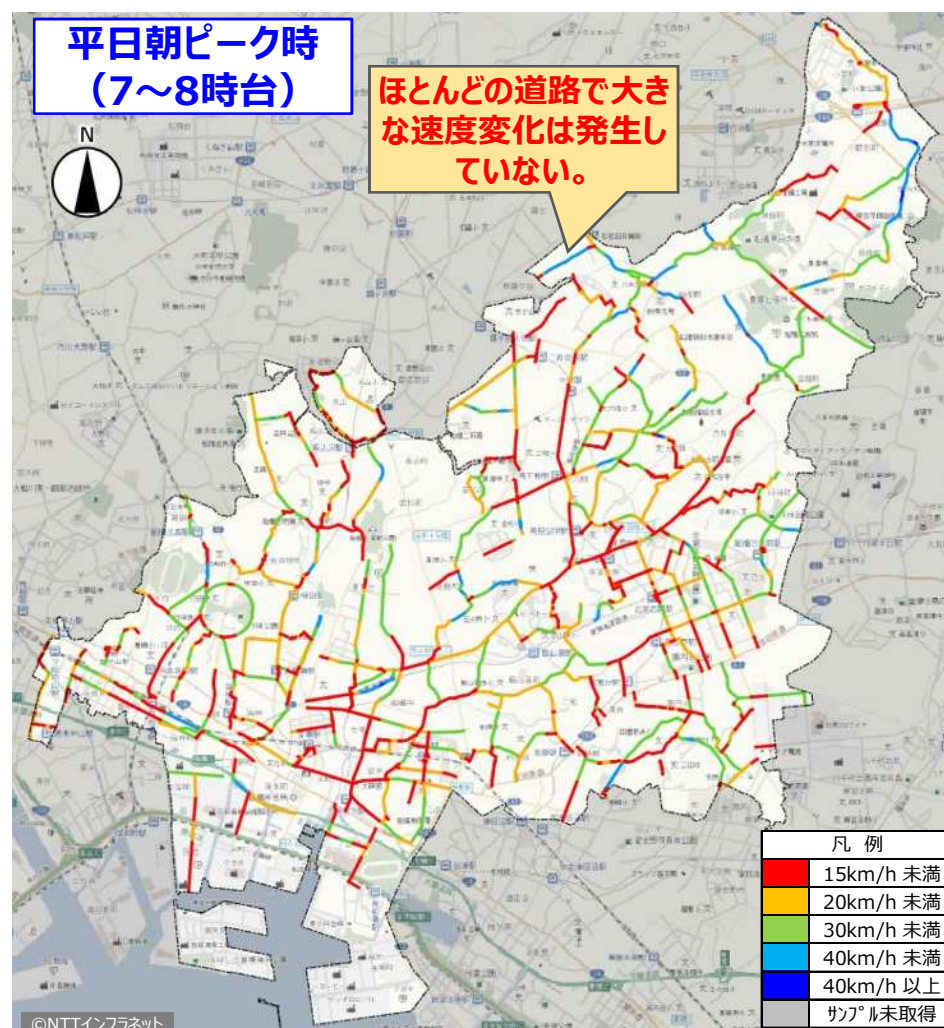
※種別が1級・2級に該当する道路



出典：ETC2.0プローブデータ（様式1-2）より算出。令和元年9～11月のピーク時の日平均値

令和2年度

※種別が1級・2級に該当する道路



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月のピーク時の日平均値

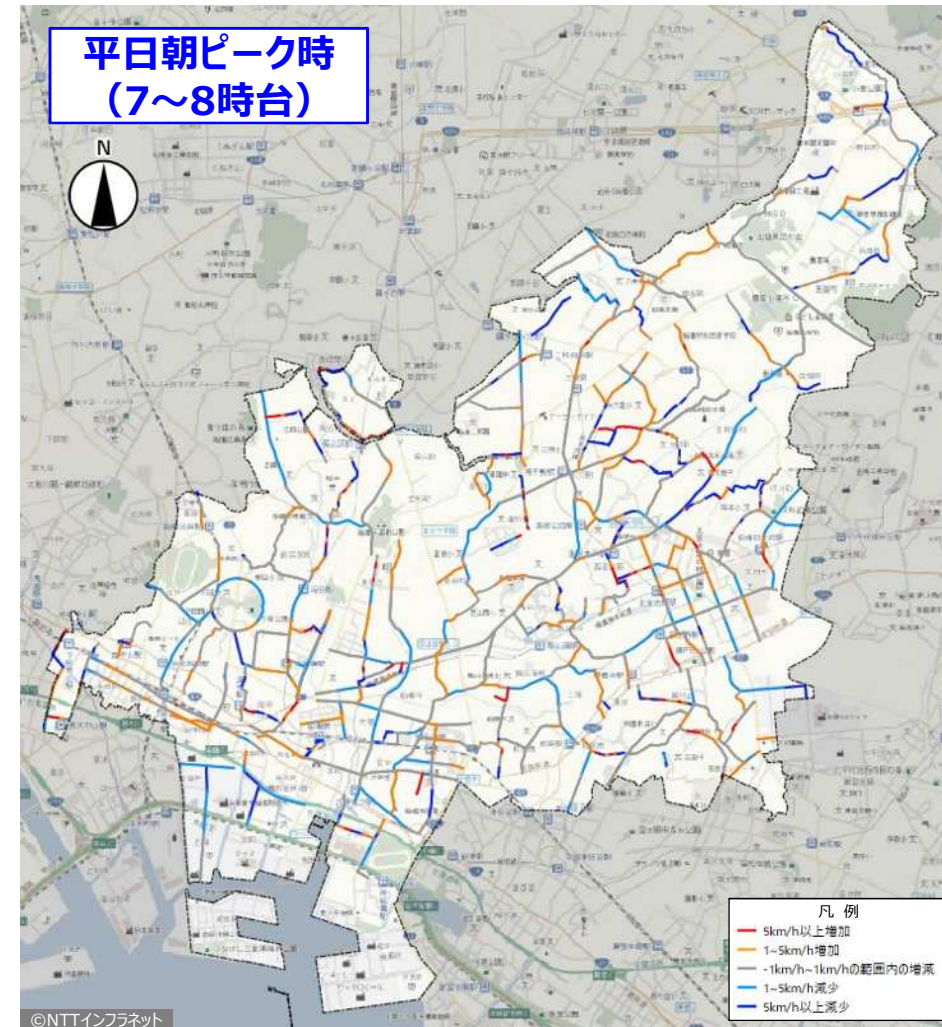
4. 船橋市全体の交通状況のモニタリング結果

(2) 平均旅行速度：市道（平日朝ピーク時）

- 一部区間で速度が5km/h増減している区間もあるが、市内のほとんどの市道では大きな速度変化は発生していない。

差分図（令和2年度－令和元年度）

※種別が1級・2級に該当する道路



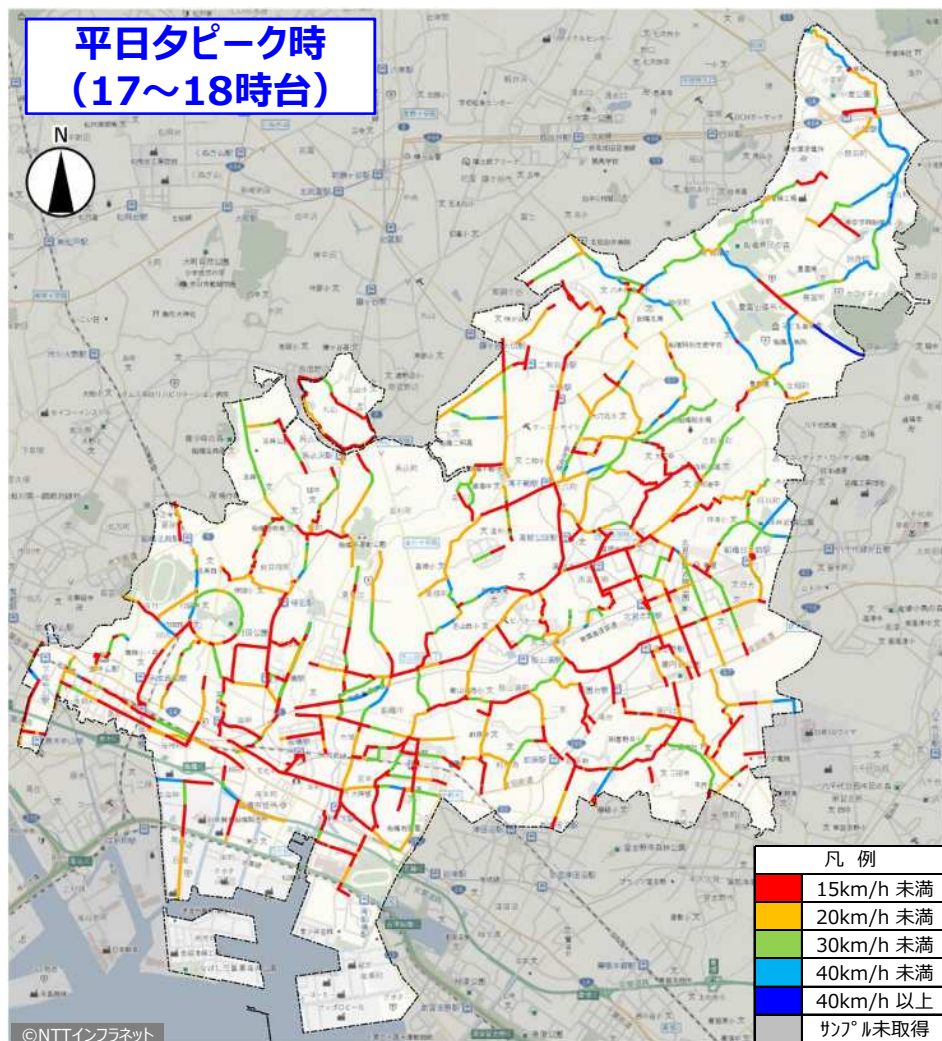
出典：ETC2.0プローブデータ（様式1-2）より算出。
令和2年9～11月の日平均値と令和元年9～11月のピーク時の日平均値の差分。

4. 船橋市全体の交通状況のモニタリング結果 (2) 平均旅行速度：市道（平日タピーク時）

- 平日タピークについても、平休日（12時間）同様、旅行速度はほとんどの道路・区間で変化していない。

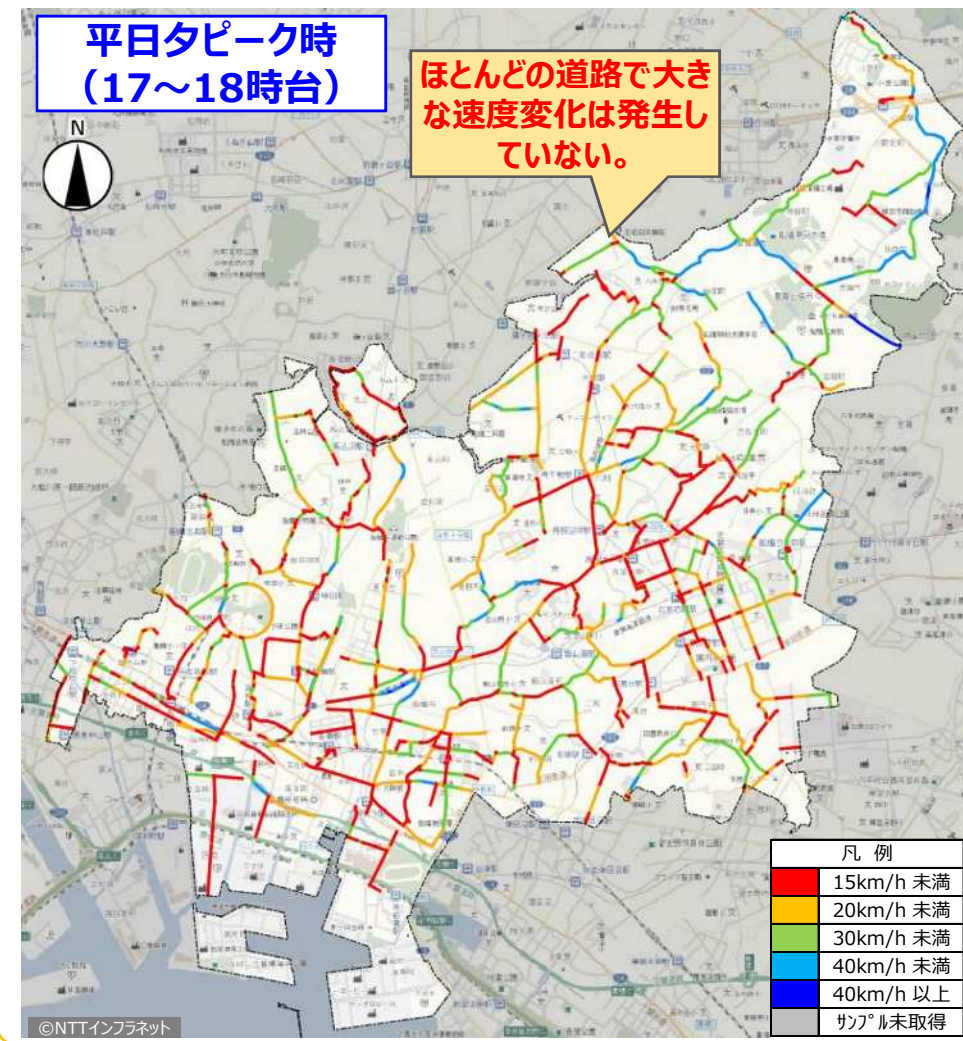
令和元年度

※種別が1級・2級に該当する道路



令和2年度

※種別が1級・2級に該当する道路



出典：ETC2.0プローブデータ（様式1-2）より算出。令和元年9～11月のピーク時の日平均値

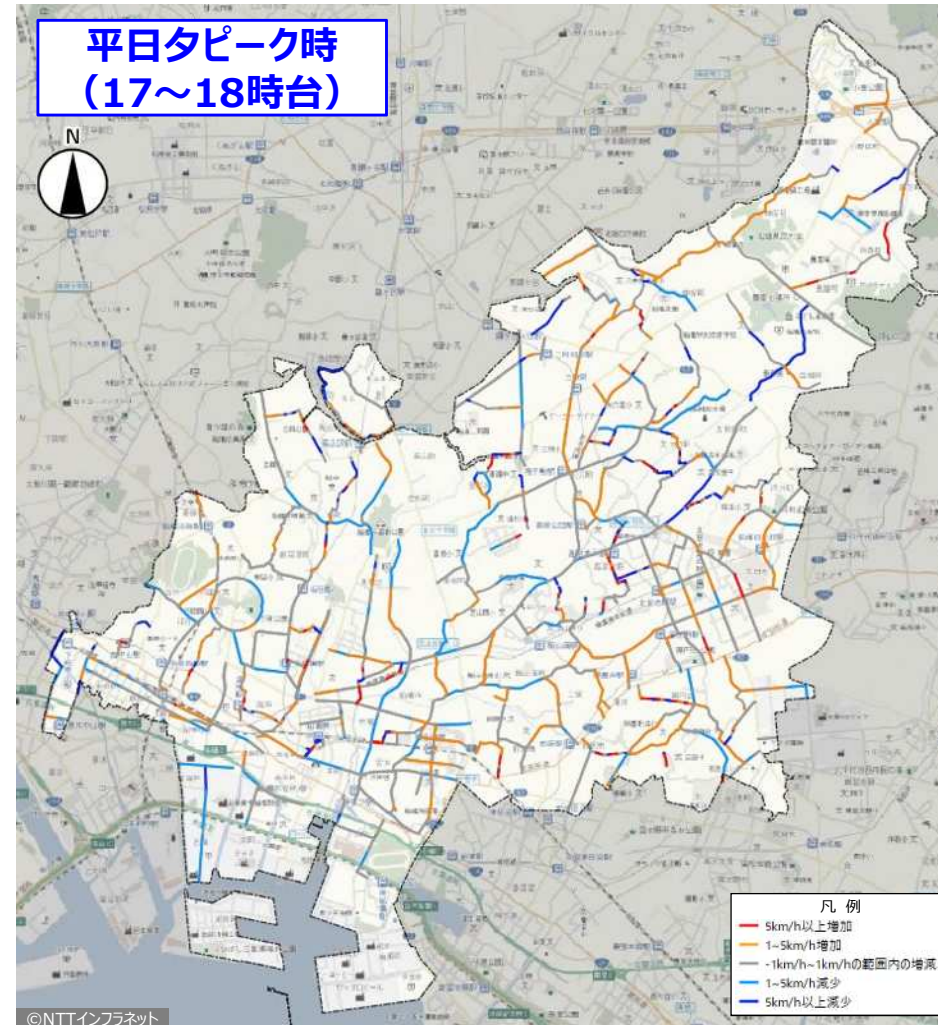
出典：ETC2.0プローブデータ（様式1-2）より算出。令和2年9～11月のピーク時の日平均値

4. 船橋市全体の交通状況のモニタリング結果 (2) 平均旅行速度：市道（平日タピーク時）

- 一部区間で速度が5km/h増減している区間もあるが、市内のほとんどの市道では大きな速度変化は発生していない。

差分図（令和2年度－令和元年度）

※種別が1級・2級に該当する道路



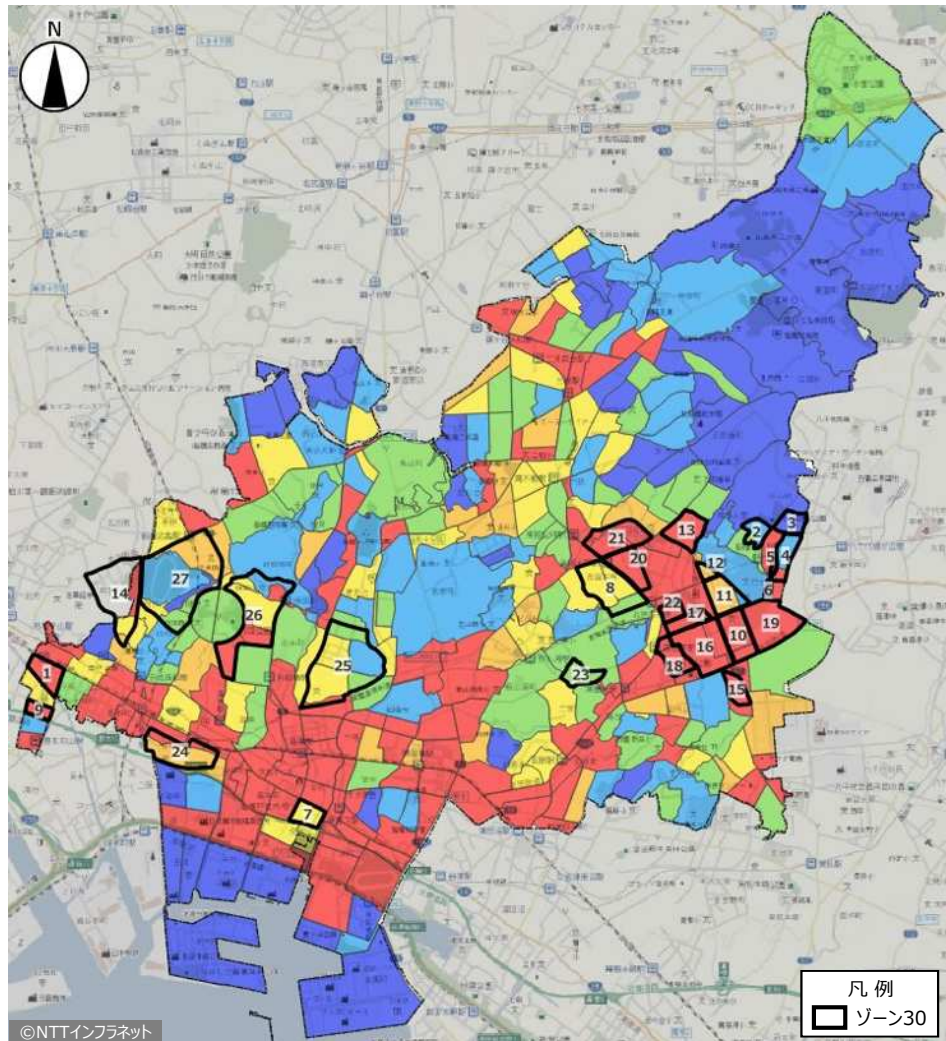
出典：ETC2.0プローブデータ（様式1-2）より算出。
令和2年9～11月の日平均値と令和元年9～11月のピーク時の日平均値の差分。

4. 船橋市全体の交通状況のモニタリング結果

(3) 町丁目単位の死傷事故密度 (= 死傷事故件数/面積)

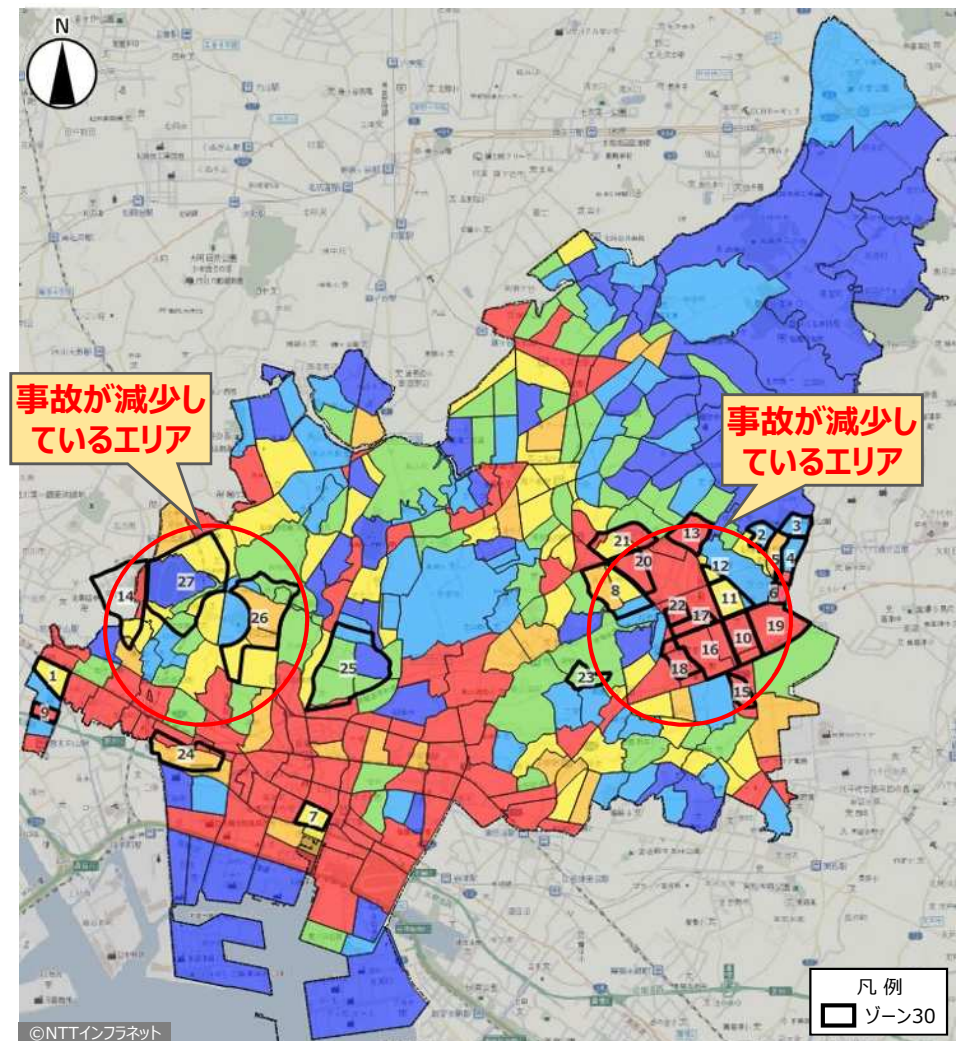
- 町丁目単位の死傷事故発生状況の変化を見ると、ゾーン30等の対策推進の結果、事故が減少しているエリアが多い。
- 一方で、事故が増加しているエリアもあるため、同エリアは経過観察が必要である。

全道路 (H27-H30)



出典：(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) を用いて算出

全道路 (H29-R2)



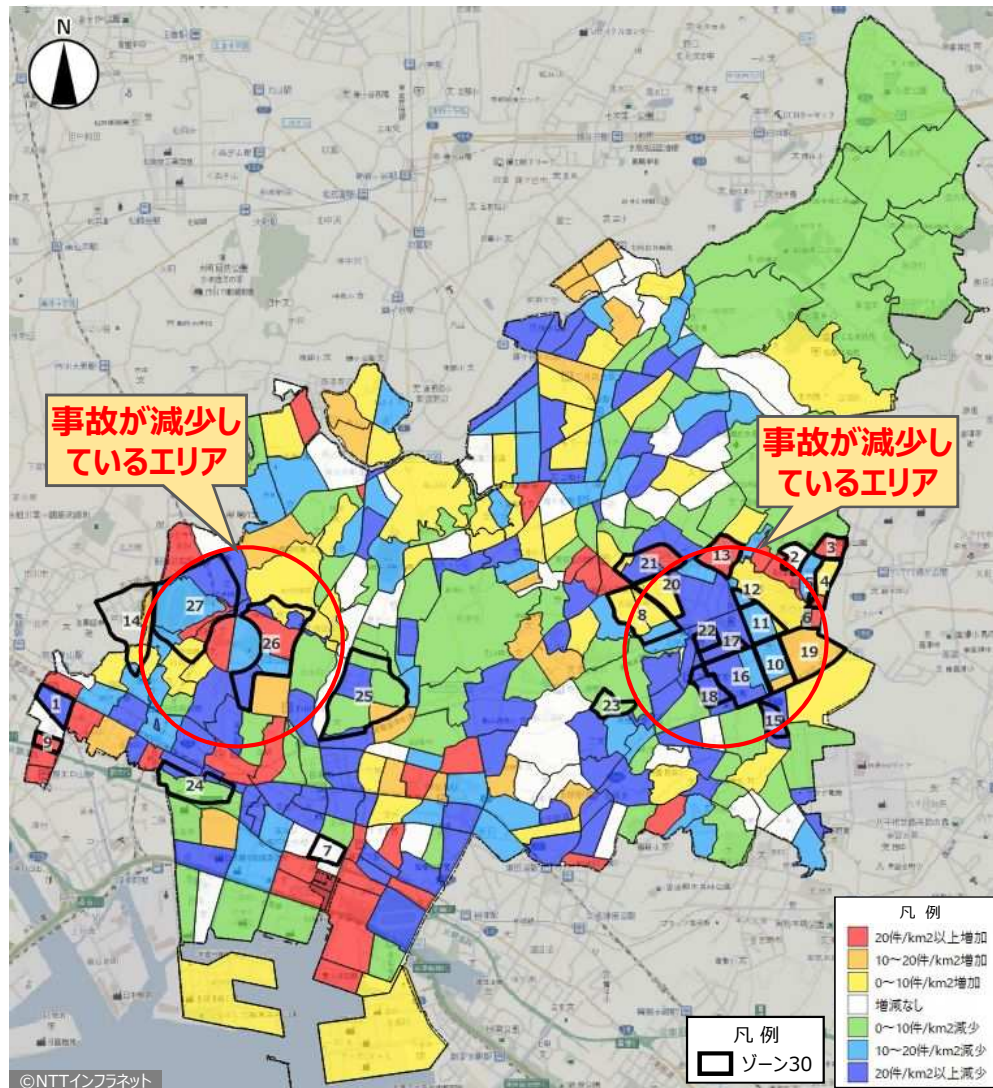
出典：(公財) 交通事故総合分析センター 交通事故総合データ (H29-R2) を用いて算出

4. 船橋市全体の交通状況のモニタリング結果

(3) 町丁目単位の死傷事故密度 (= 死傷事故件数/面積)

- 一部の中南部地域にて事故が増加しているエリアはあるものの、全体的には事故件数が減少しているエリアが多い。

全道路の事故の差分図 (H29-R2 - H27-H30)



【ゾーン30及びゾーン30プラスの整備状況】

番号	地区名	整備手法	整備状況
1	本中山地区	ゾーン30	平成24年度整備済み
2	坪井①地区	ゾーン30	平成25年度整備済み
3	坪井②地区	ゾーン30	平成25年度整備済み
4	坪井③地区	ゾーン30	平成25年度整備済み
5	坪井⑤地区	ゾーン30	平成25年度整備済み
6	坪井⑥地区	ゾーン30	平成25年度整備済み
7	湊町地区	ゾーン30	平成26年度整備済み
8	高郷小学校地区	ゾーン30	平成26年度整備済み
9	本中山5丁目地区	ゾーン30	平成26年度整備済み
10	習志野台①地区	ゾーン30	平成27年度整備済み
11	習志野台②地区	ゾーン30	平成27年度整備済み
12	習志野台③地区	ゾーン30	平成27年度整備済み
13	松が丘4丁目地区	ゾーン30	平成27年度整備済み
14	西船①地区	ゾーン30	平成27年度整備済み
15	習志野①地区	ゾーン30	平成28年度整備済み
16	習志野台④地区	ゾーン30	平成28年度整備済み
17	習志野台⑤地区	ゾーン30	平成28年度整備済み
18	習志野台⑥地区	ゾーン30	平成28年度整備済み
19	習志野台⑦地区	ゾーン30	平成29年度整備済み
20	習志野台⑧地区	ゾーン30	平成29年度整備済み
21	高根台地区	ゾーン30	平成29年度整備済み
22	習志野台⑨地区	ゾーン30	平成29年度整備済み
23	飯山満町地区	ゾーン30	平成29年度整備済み
24	海神町南地区	ゾーン30	平成29年度整備済み
25	夏見地区	ゾーン30	平成30年度整備済み
26	塚田地区	ゾーン30	令和2年度整備済み
27	古作地区	ゾーン30プラス	令和3年度整備済み

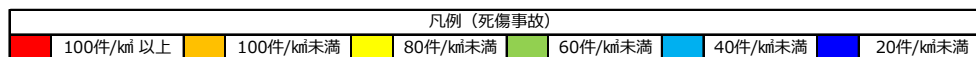
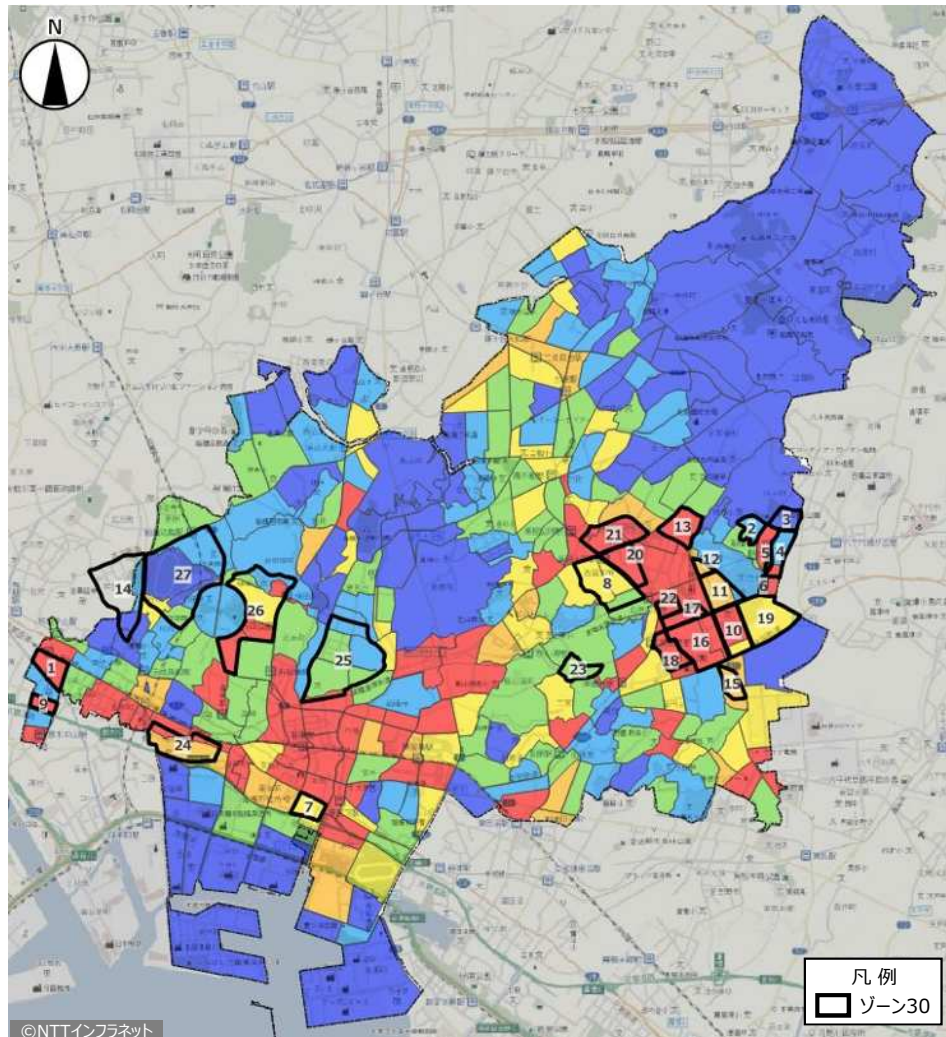
出典：(公財)交通事故総合分析センター 交通事故総合データにより算出。
「H27-H30」の合計値と「H29-R2」の合計値の差分。

4. 船橋市全体の交通状況のモニタリング結果

(3) 町丁目単位の死傷事故密度 (= 死傷事故件数 / 面積)

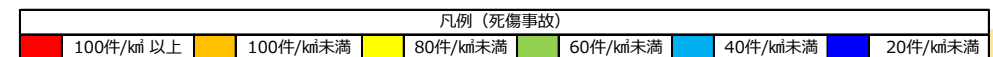
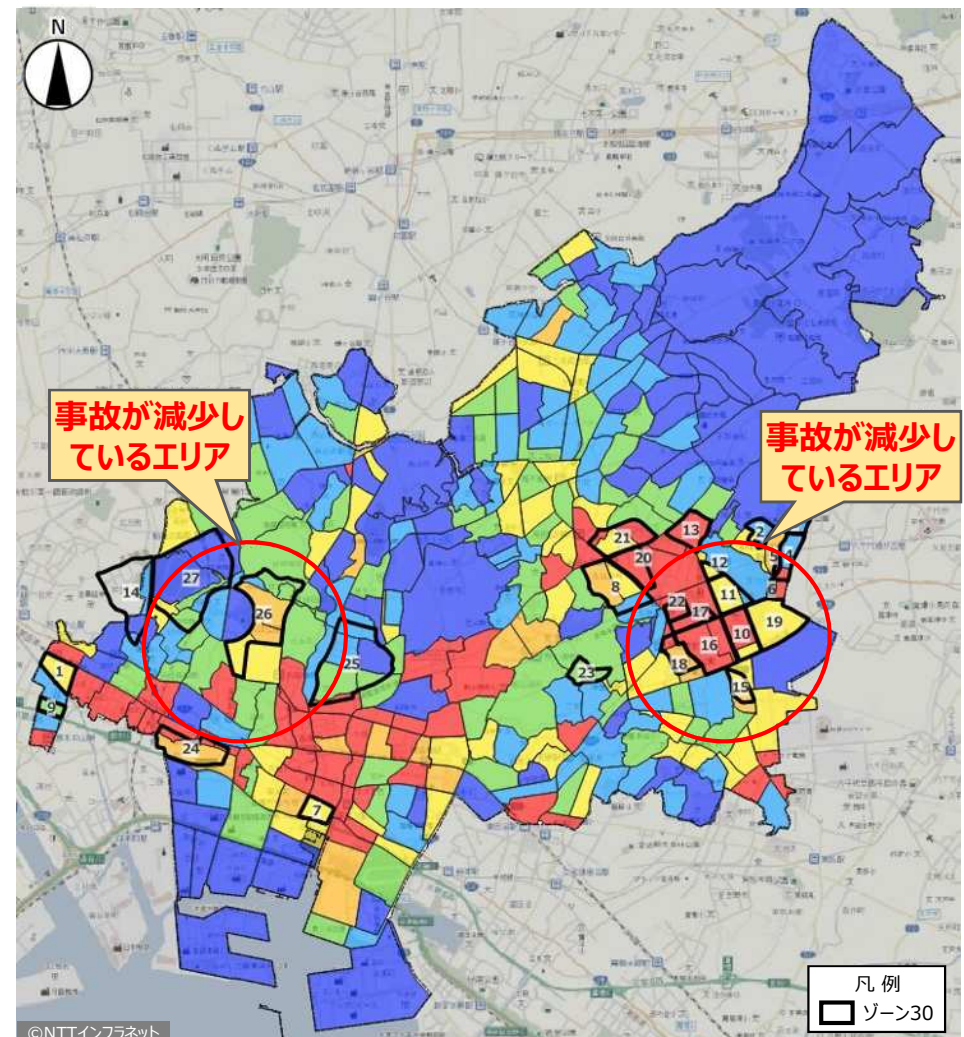
- 市道事故で見た場合でも、ゾーン30等の対策推進の結果、事故が減少しているエリアが多い。

市道のみ (H27-H30)



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) を用いて算出

市道のみ (H29-R2)



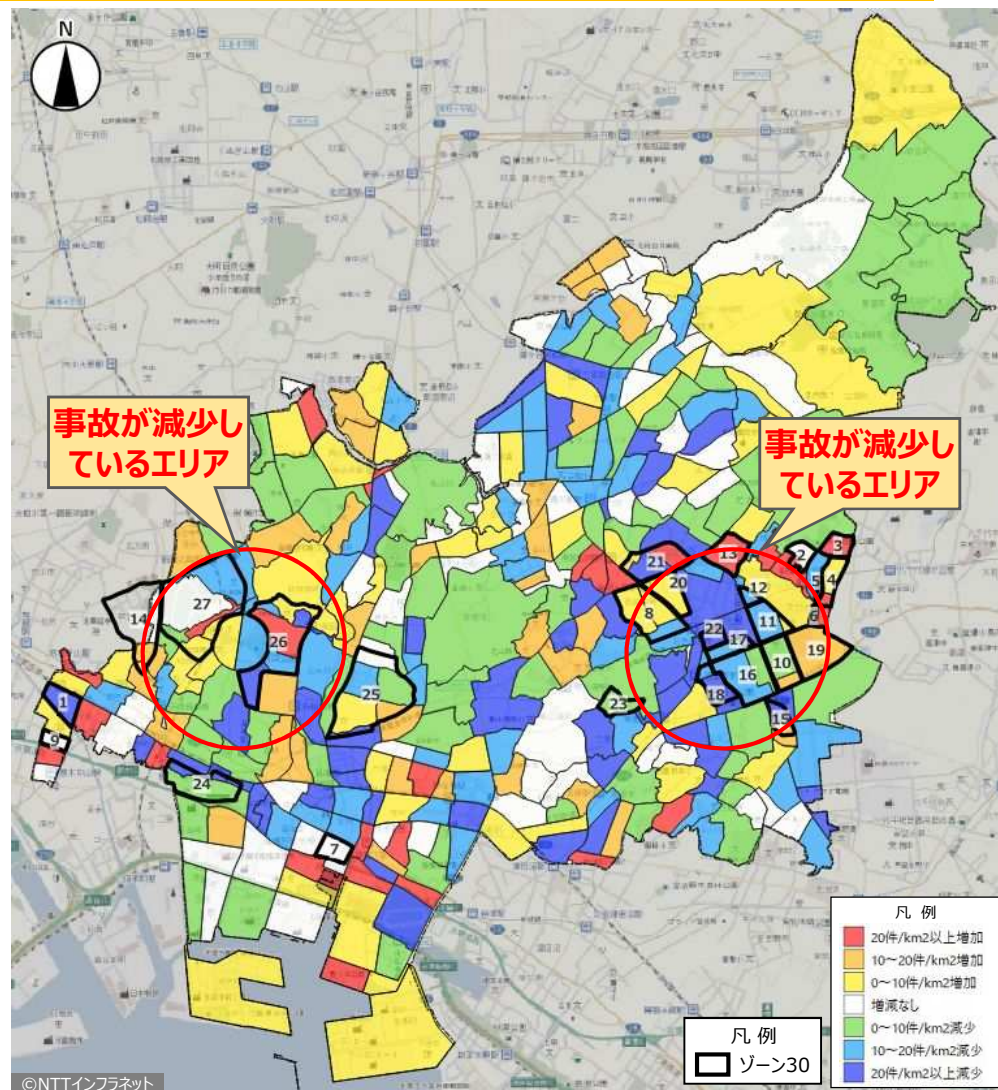
出典：(公財) 交通事故総合分析センター 交通事故統合データ (H29-R2) を用いて算出

4. 船橋市全体の交通状況のモニタリング結果

(3) 町丁目単位の死傷事故密度 (= 死傷事故件数/面積)

- 一部地域にて事故が増加しているエリアはあるものの、全体的には事故件数が減少しているエリアが多い。

市道のみ事故の差分図 (H29-R2 - H27-H30)



[ゾーン30及びゾーン30プラスの整備状況]

番号	地区名	整備手法	整備状況
1	本中山地区	ゾーン30	平成24年度整備済み
2	坪井①地区	ゾーン30	平成25年度整備済み
3	坪井②地区	ゾーン30	平成25年度整備済み
4	坪井③地区	ゾーン30	平成25年度整備済み
5	坪井⑤地区	ゾーン30	平成25年度整備済み
6	坪井⑥地区	ゾーン30	平成25年度整備済み
7	湊町地区	ゾーン30	平成26年度整備済み
8	高郷小学校地区	ゾーン30	平成26年度整備済み
9	本中山5丁目地区	ゾーン30	平成26年度整備済み
10	習志野台①地区	ゾーン30	平成27年度整備済み
11	習志野台②地区	ゾーン30	平成27年度整備済み
12	習志野台③地区	ゾーン30	平成27年度整備済み
13	松が丘4丁目地区	ゾーン30	平成27年度整備済み
14	西船①地区	ゾーン30	平成27年度整備済み
15	習志野①地区	ゾーン30	平成28年度整備済み
16	習志野台④地区	ゾーン30	平成28年度整備済み
17	習志野台⑤地区	ゾーン30	平成28年度整備済み
18	習志野台⑥地区	ゾーン30	平成28年度整備済み
19	習志野台⑦地区	ゾーン30	平成29年度整備済み
20	習志野台⑧地区	ゾーン30	平成29年度整備済み
21	高根台地区	ゾーン30	平成29年度整備済み
22	習志野台⑨地区	ゾーン30	平成29年度整備済み
23	飯山満町地区	ゾーン30	平成29年度整備済み
24	海神町南地区	ゾーン30	平成29年度整備済み
25	夏見地区	ゾーン30	平成30年度整備済み
26	塚田地区	ゾーン30	令和2年度整備済み
27	古作地区	ゾーン30プラス	令和3年度整備済み

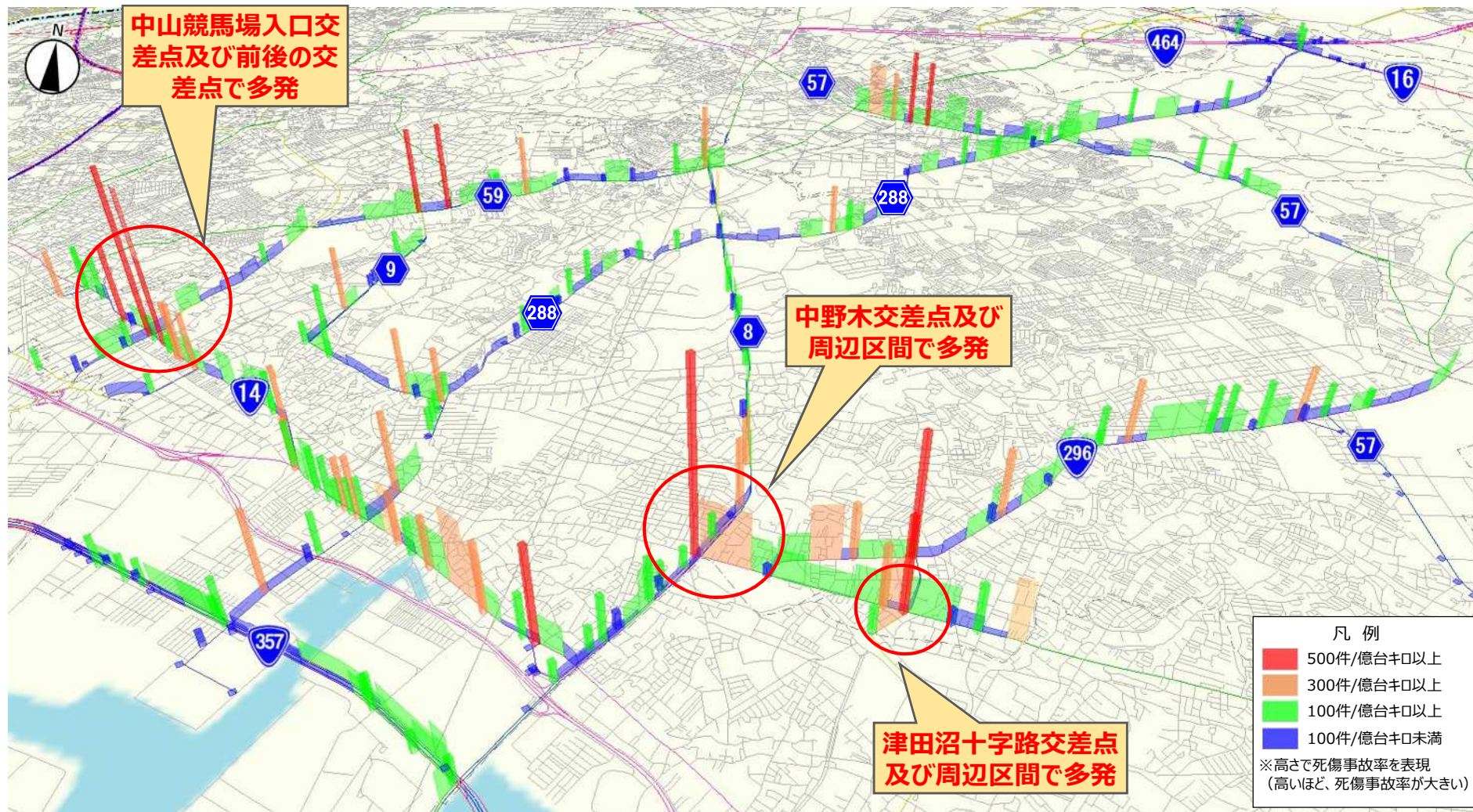
出典：(公財)交通事故総合分析センター 交通事故総合データにより算出。
「H27-H30」の合計値と「H29-R2」の合計値の差分。

4. 船橋市全体の交通状況のモニタリング結果

(3) 区間単位的人身事故：交差点・区間（国県道）

- 交差点・区間別に着目すると、国県道の場合は、国県道同士の規模の大きな交差点での事故が多発している。

国県道の交差点・区間単位の死傷事故率（＝死傷事故件数/走行台キロ）3Dマップ：H27-H30

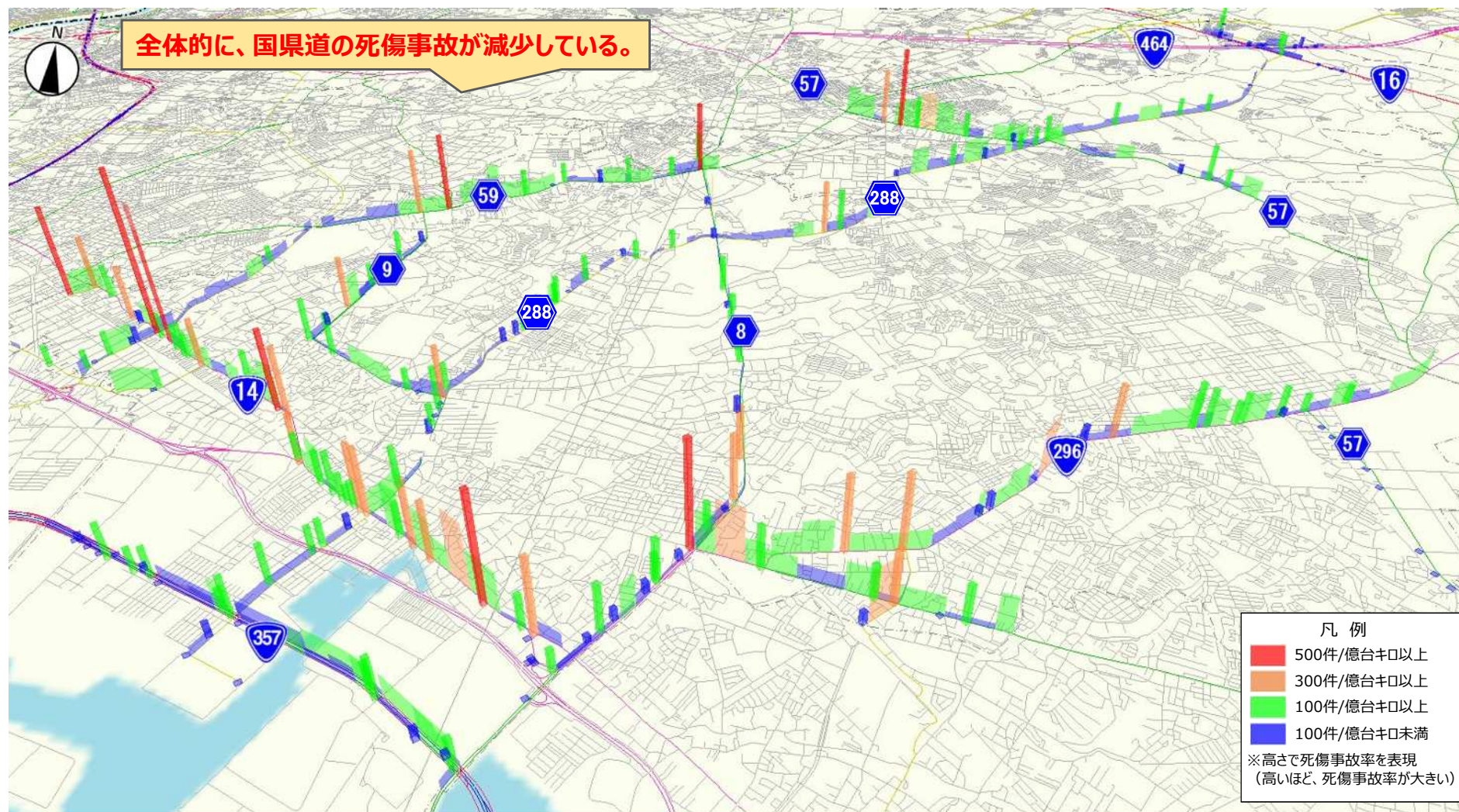


4. 船橋市全体の交通状況のモニタリング結果

(3) 区間単位的人身事故：交差点・区間（国県道）

- 国県道における交差点・単路毎の死傷事故は、全体的に減少している傾向がある。

国県道の交差点・区間単位の死傷事故率（＝死傷事故件数/走行台キロ）3Dマップ：H29-R2

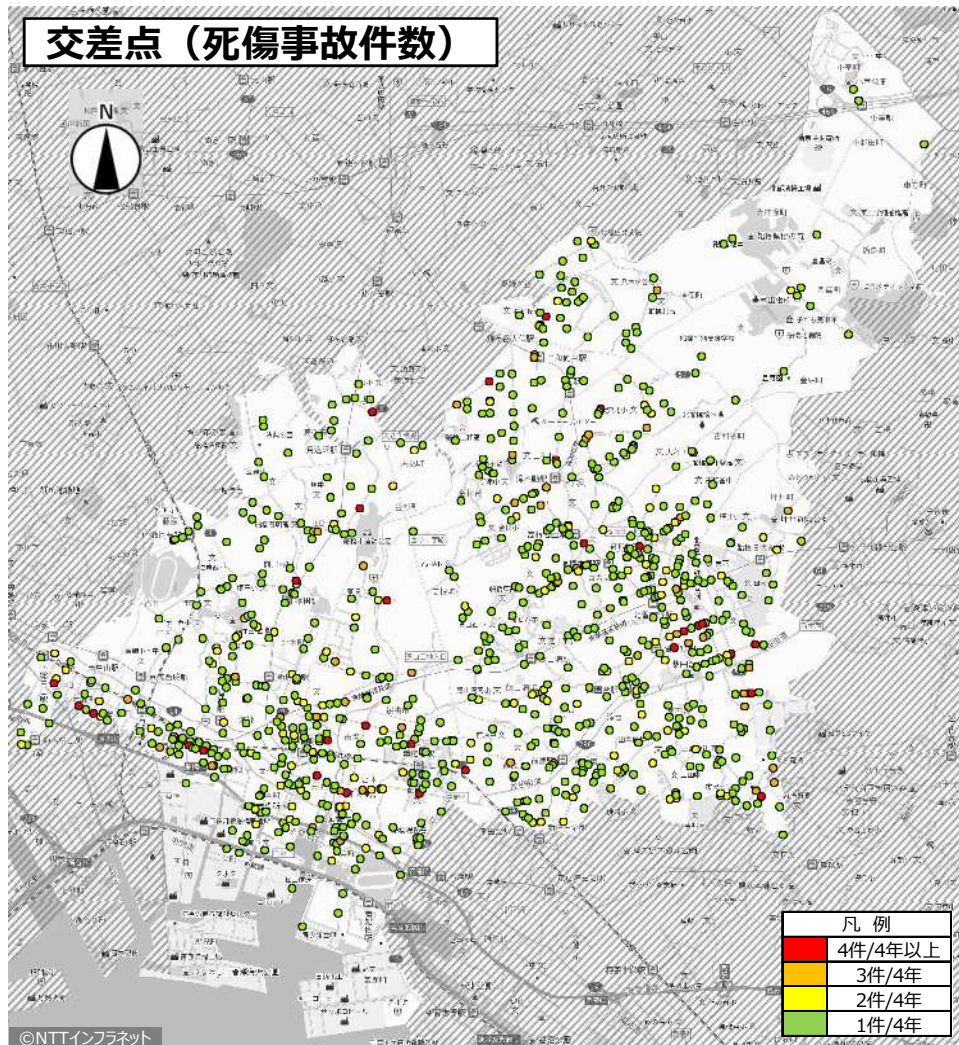


4. 船橋市全体の交通状況のモニタリング結果

(3) 区間単位的人身事故：交差点・区間（市道）

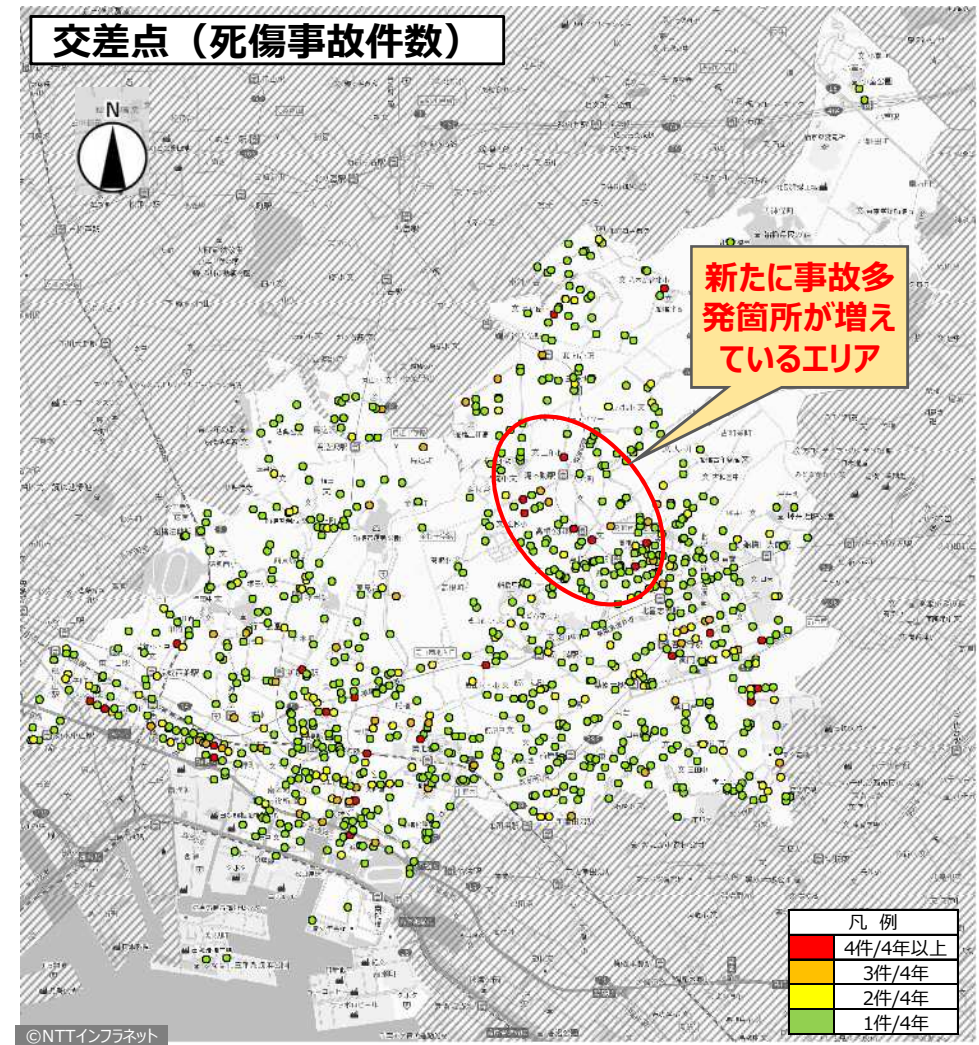
- 市道の交差点の事故件数については、年ごとの発生のはらつきもあるため、多発箇所が変更になっている。
- 直近の4年間では、中部エリアで新たな事故多発箇所が増えている。

H27-H30



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）

H29-R2



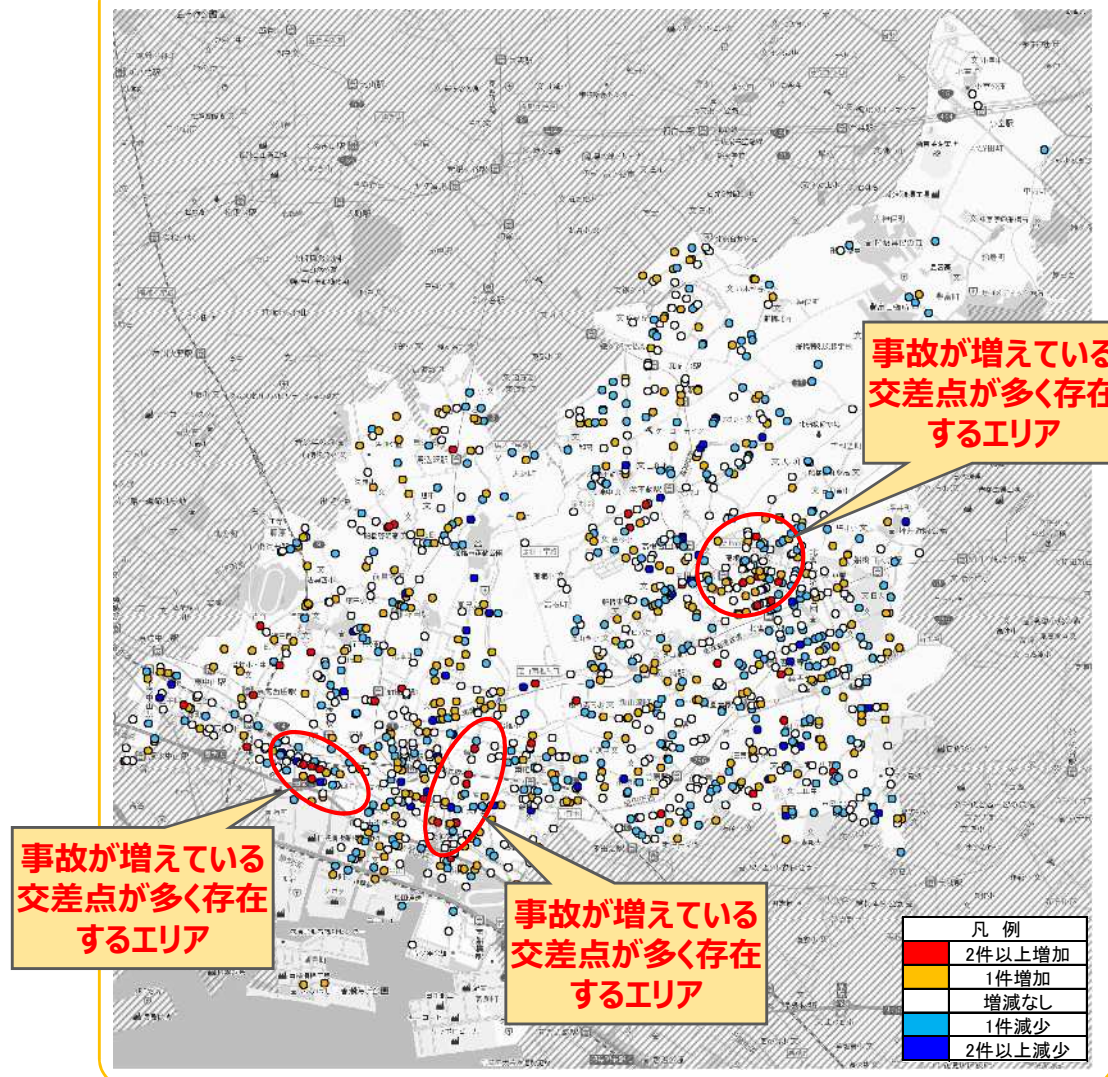
出典：（公財）交通事故総合分析センター 交通事故統合データ（H29-R2）

4. 船橋市全体の交通状況のモニタリング結果

(3) 区間単位的人身事故：交差点・区間（市道）

- 人身事故は稀減少のため、発生箇所のばらつきが大きくなりやすいものの、中南部地域の一部エリアで事故が増加している交差点が多く存在しているエリアがあり、主に幹線道路の役割を担っている市道で多い。

交差点事故の差分図（H29-R2－H27-H30）



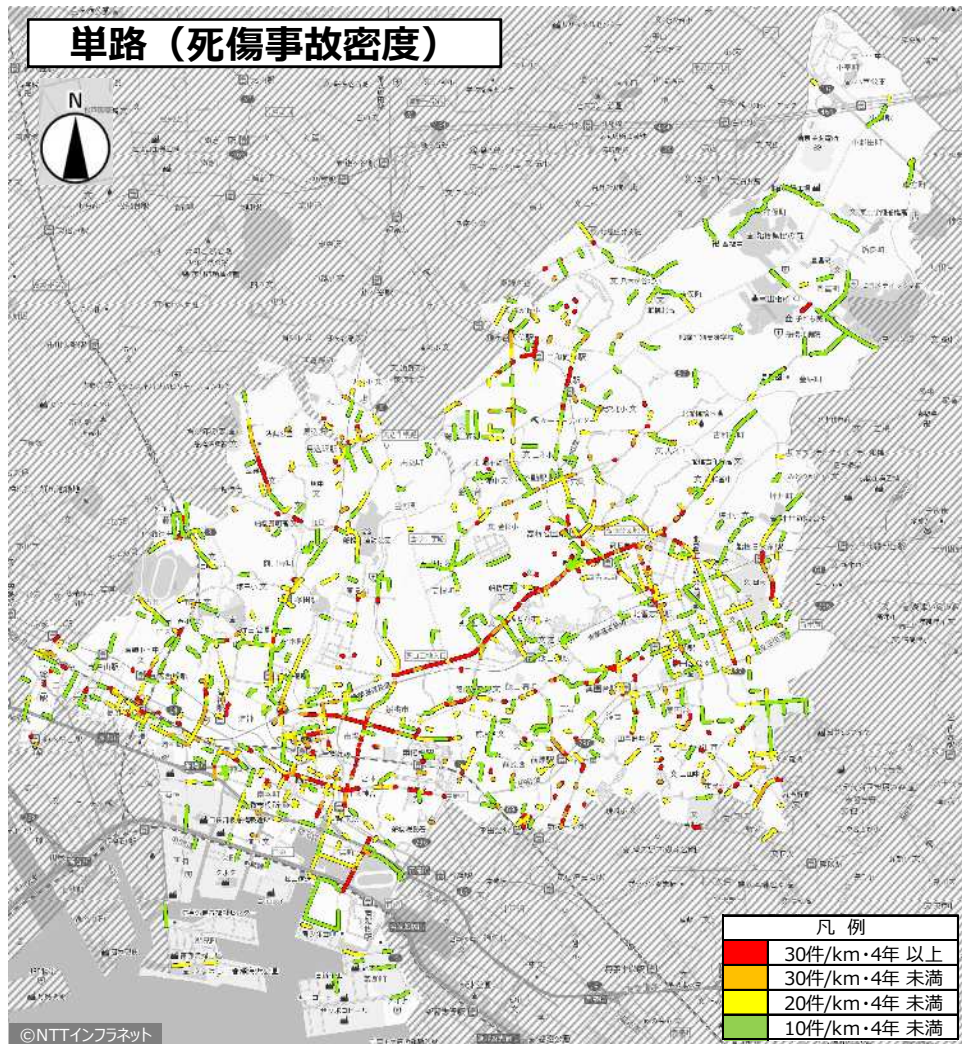
出典：（公財）交通事故総合分析センター 交通事故統計データにより算出。
「H27-H30」の合計値と「H29-R2」の合計値の差分。

4. 船橋市全体の交通状況のモニタリング結果

(3) 区間単位的人身事故：交差点・区間（市道）

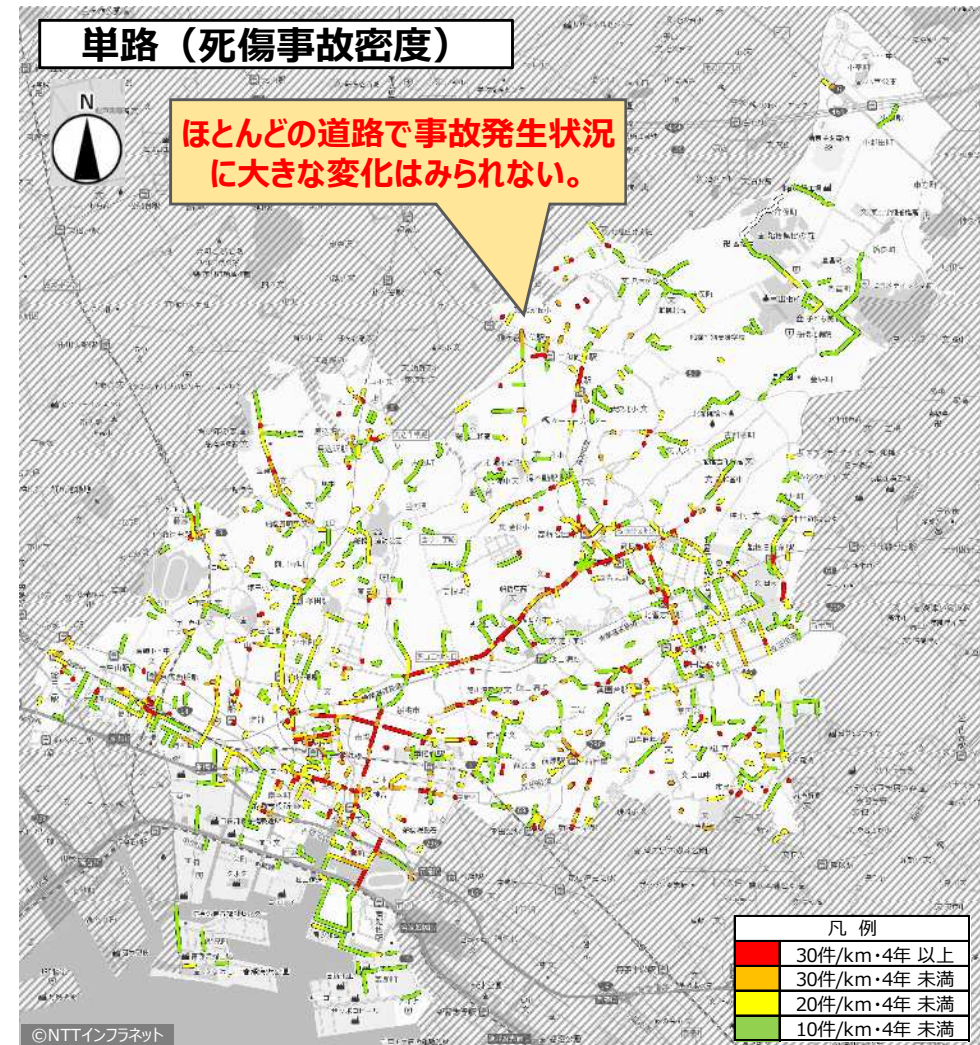
- 市道の単路区間では、交差点と比べると、大きな変化は見られないものの、個別区間単位に細かくみると、変化は発生している。

H27-H30



出典：（公財）交通事故総合分析センター 交通事故統計データ（H27-H30）

H29-R2



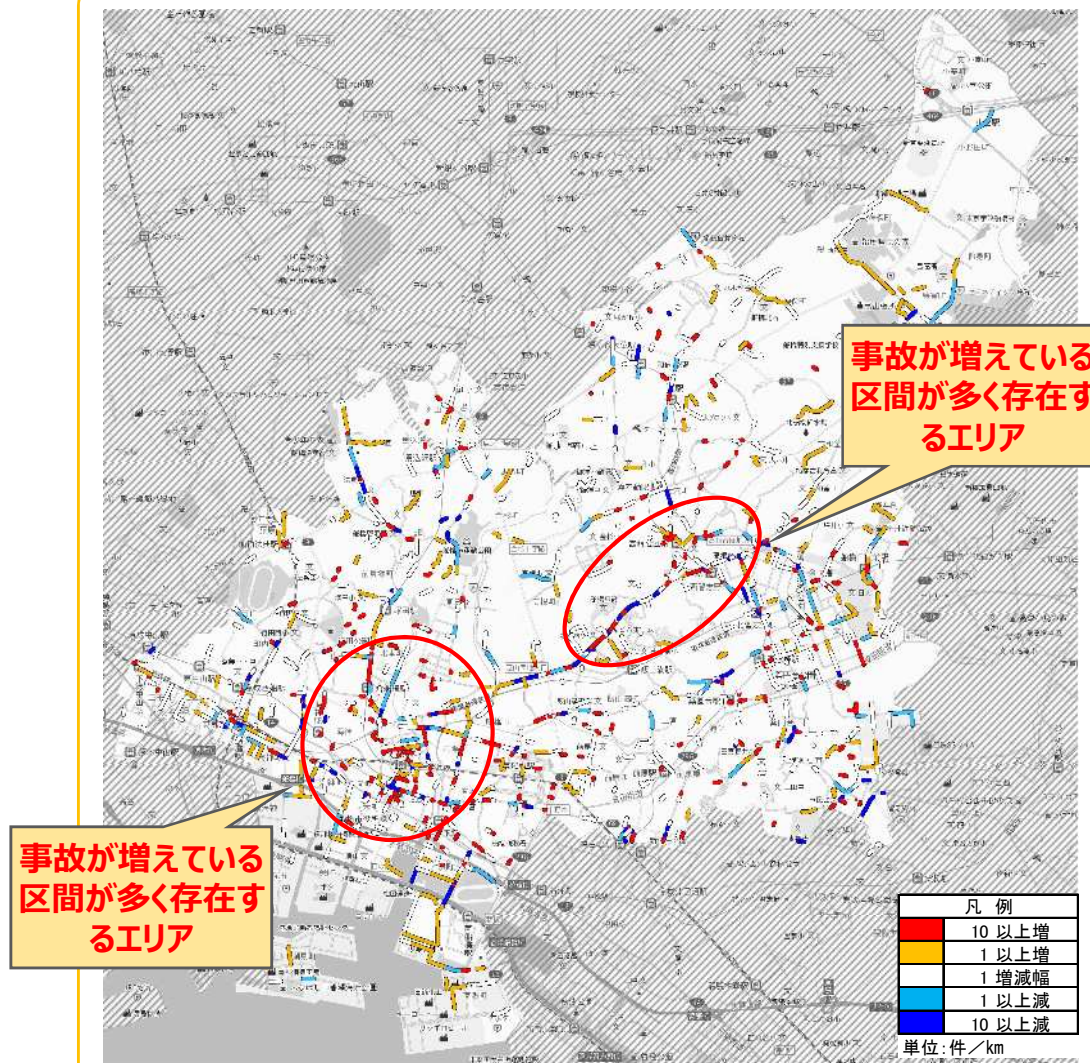
出典：（公財）交通事故総合分析センター 交通事故統計データ（H29-R2）

4. 船橋市全体の交通状況のモニタリング結果

(3) 区間単位的人身事故：交差点・区間（市道）

- 人身事故は稀減少のため、発生箇所のばらつきが大きくなりやすいものの、中南部地域の一部エリアで事故が増加している区間が多く存在しているエリアがあり、主に幹線道路の役割を担っている市道が多い。また、船橋駅周辺の区間でも増加している区間が多い。

単路事故（密度）の差分図（H29-R2－H27-H30）



出典：（公財）交通事故総合分析センター 交通事故総合データにより算出。
「H27-H30」の合計値と「H29-R2」の合計値の差分。

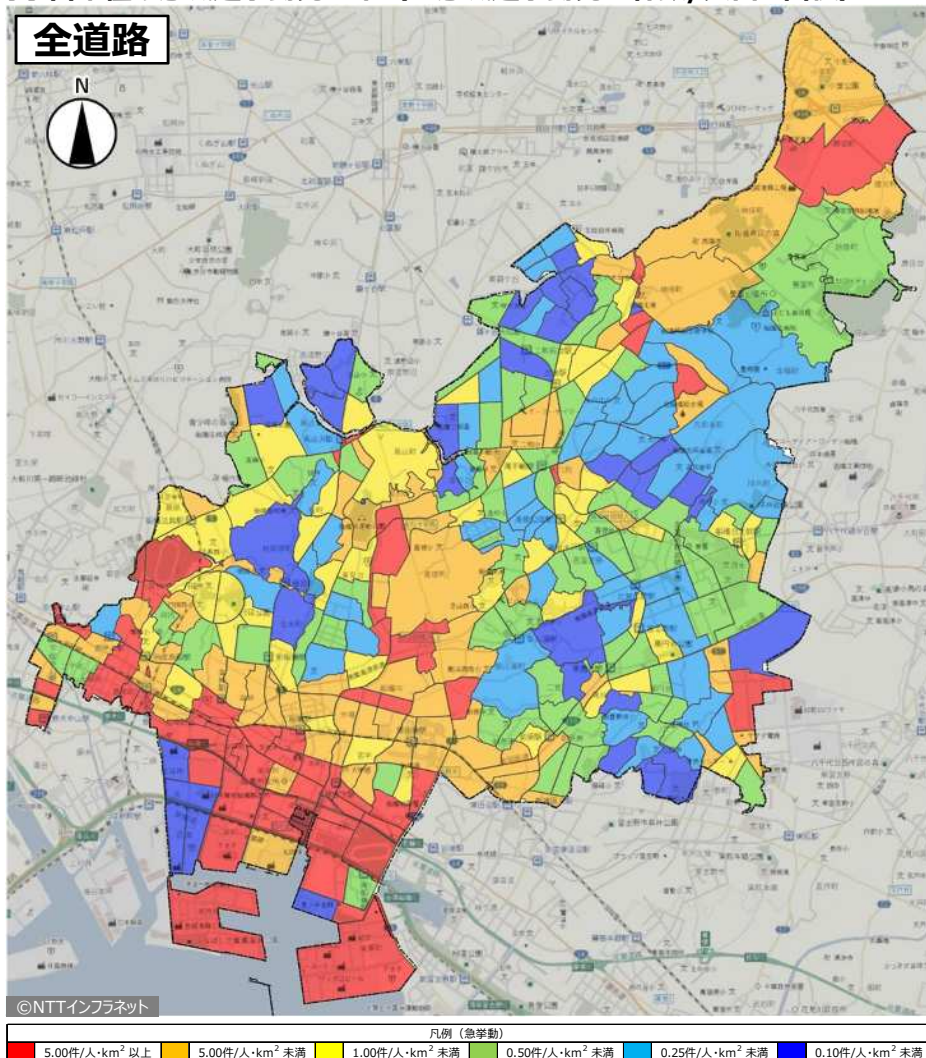
4. 船橋市全体の交通状況のモニタリング結果

(4) ヒヤリハット発生状況（ETC2.0急減速挙動）：全道路

- ヒヤリハットの発生状況は、令和元年度から2年度にかけて、大きな変化は見られない。

令和元年度

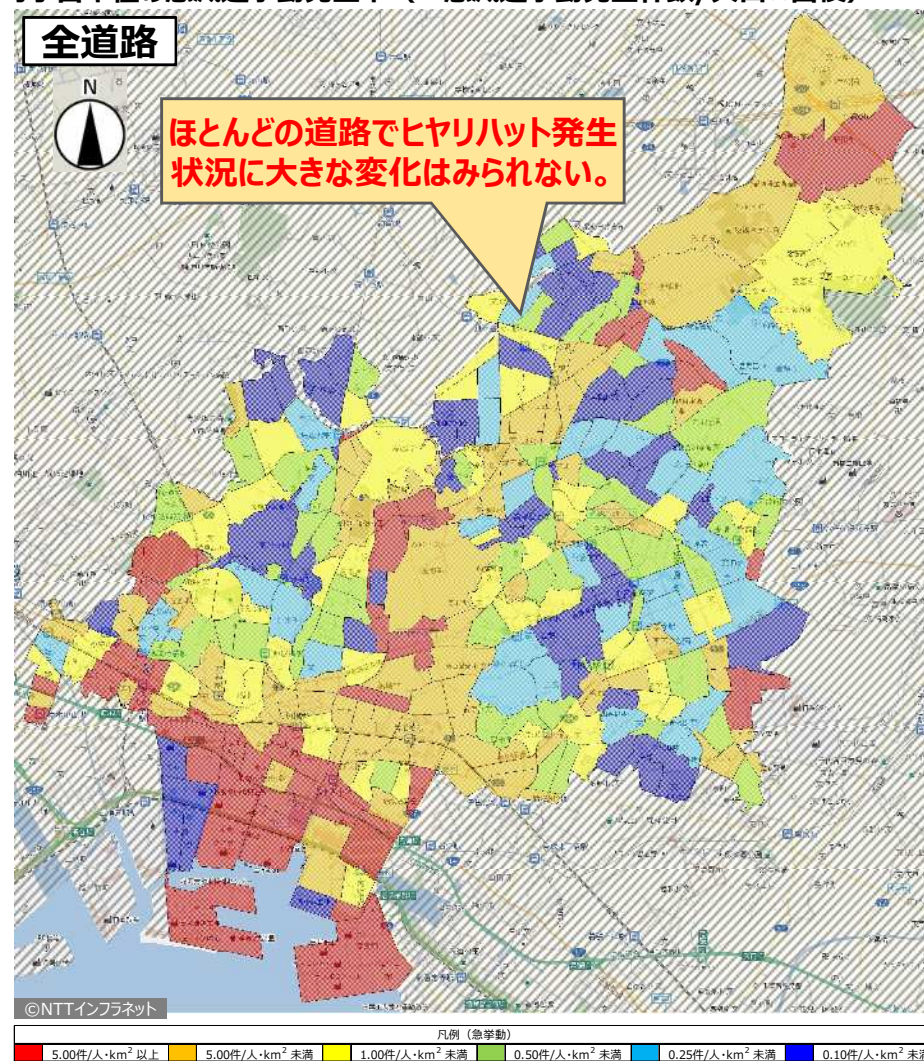
町丁目単位の急減速挙動発生率（＝急減速挙動発生件数/人口×面積）



※前後加速度-0.3G以下を急挙動（急ブレーキ）として集計した結果（人口と面積で基準化した数値）
出典：ETC2.0プローブデータ（挙動履歴：様式1-4）より算出。令和元年9～11月の合計値

令和2年度

町丁目単位の急減速挙動発生率（＝急減速挙動発生件数/人口×面積）



※前後加速度-0.3G以下を急挙動（急ブレーキ）として集計した結果（人口と面積で基準化した数値）
出典：ETC2.0プローブデータ（挙動履歴：様式1-4）より算出。令和2年9～11月の合計値

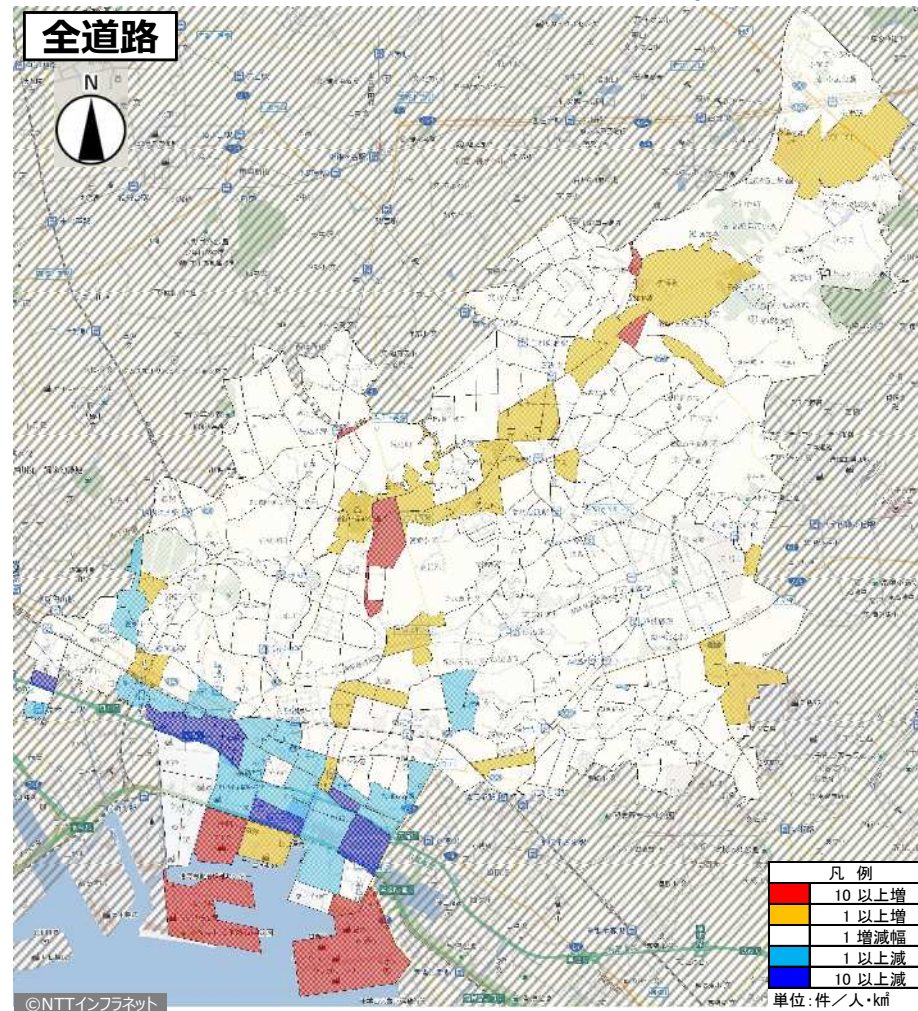
4. 船橋市全体の交通状況のモニタリング結果

(4) ヒヤリハット発生状況（ETC2.0急減速挙動）：全道路

- ヒヤリハットの発生状況は、一部で増減があるものの、令和元年度から2年度にかけて、大きな変化は見られない。

急減速挙動の差分図（令和2年度－令和元年度）

町丁目単位の急減速挙動発生率（＝急減速挙動発生件数/人口×面積）



※前後加速度-0.3G以下を急挙動（急ブレーキ）として集計した結果（人口と面積で基準化した数値）
出典：ETC2.0プローブデータ（挙動履歴：様式1-4）より算出。
令和2年9～11月の合計値と令和元年9～11月の合計値の差分。

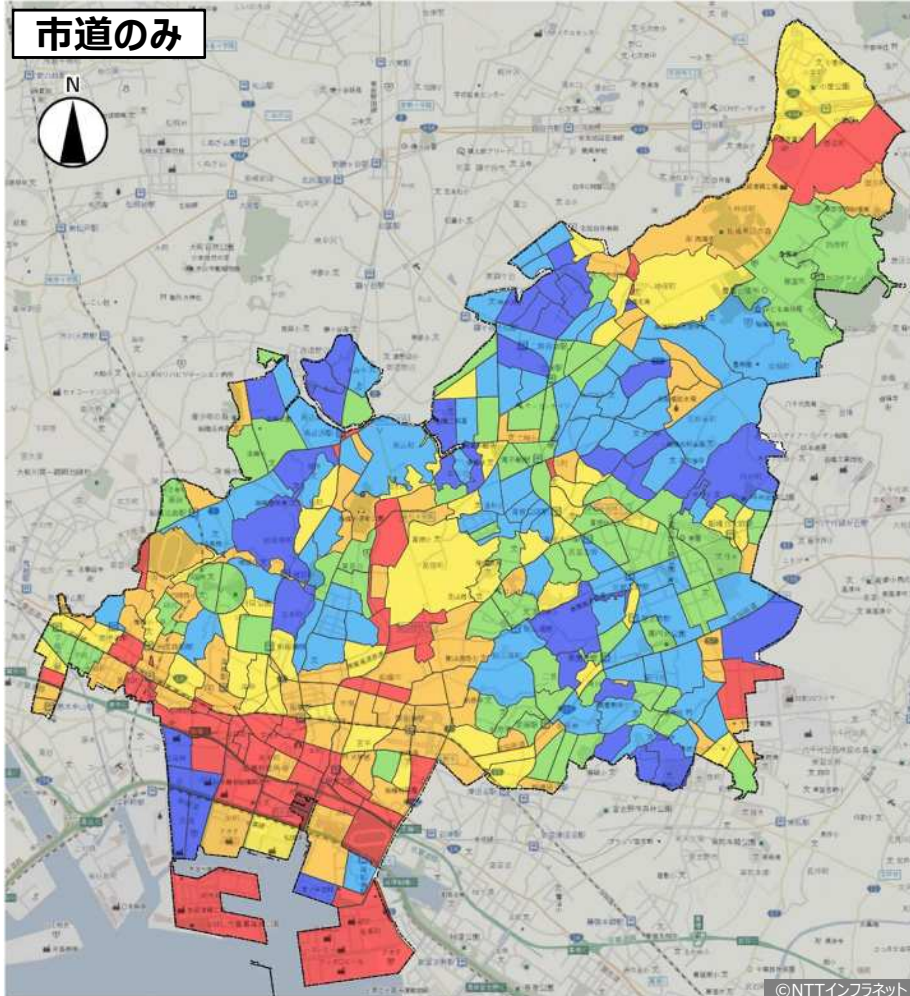
4. 船橋市全体の交通状況のモニタリング結果

(4) ヒヤリハット発生状況（ETC2.0急減速挙動）：市道

- 市道に着目した場合は、国道14号・357号周辺や北部地域の市道でヒヤリハットが減少している。

令和元年度

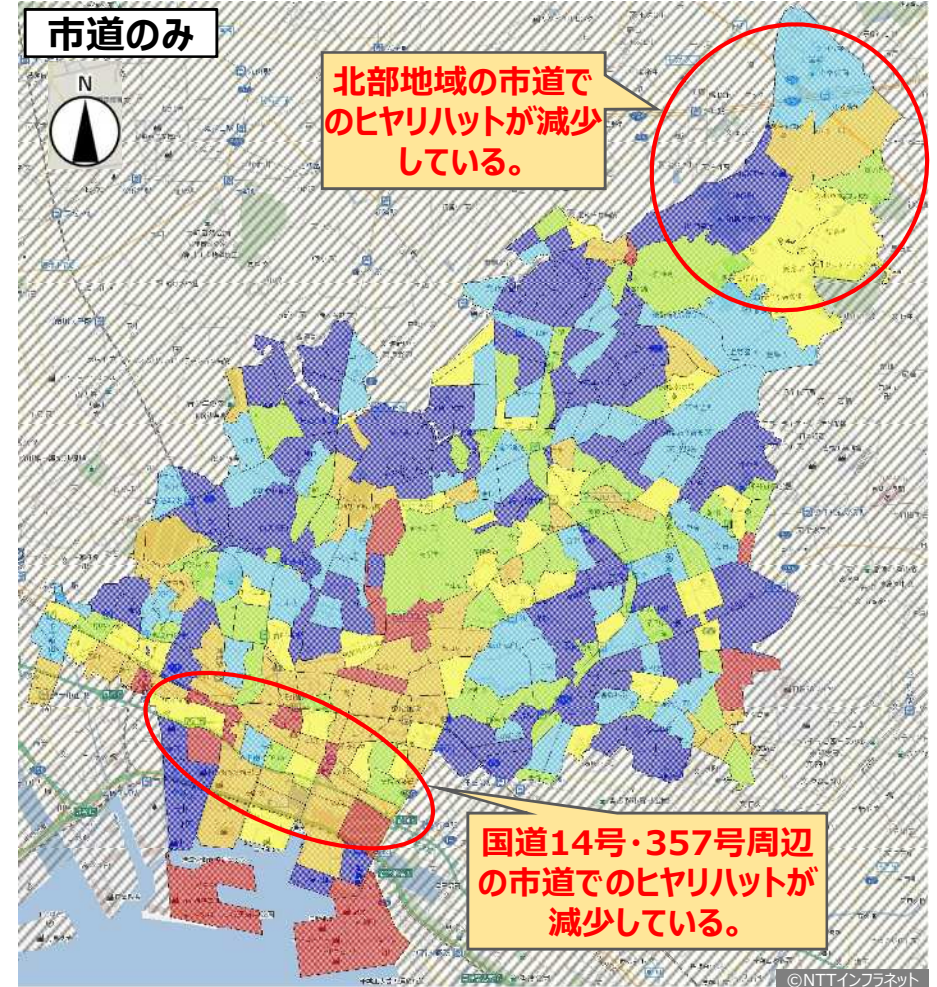
町丁目単位の急減速挙動発生率（＝急減速挙動発生件数/人口×面積）



※前後加速度-0.3G以下を急挙動（急ブレーキ）として集計した結果（人口と面積で基準化した数値）
出典：ETC2.0プローブデータ（挙動履歴：様式1-4）より算出。令和元年9～11月の合計値

令和2年度

町丁目単位の急減速挙動発生率（＝急減速挙動発生件数/人口×面積）



※前後加速度-0.3G以下を急挙動（急ブレーキ）として集計した結果（人口と面積で基準化した数値）
出典：ETC2.0プローブデータ（挙動履歴：様式1-4）より算出。令和元年9～11月の合計値

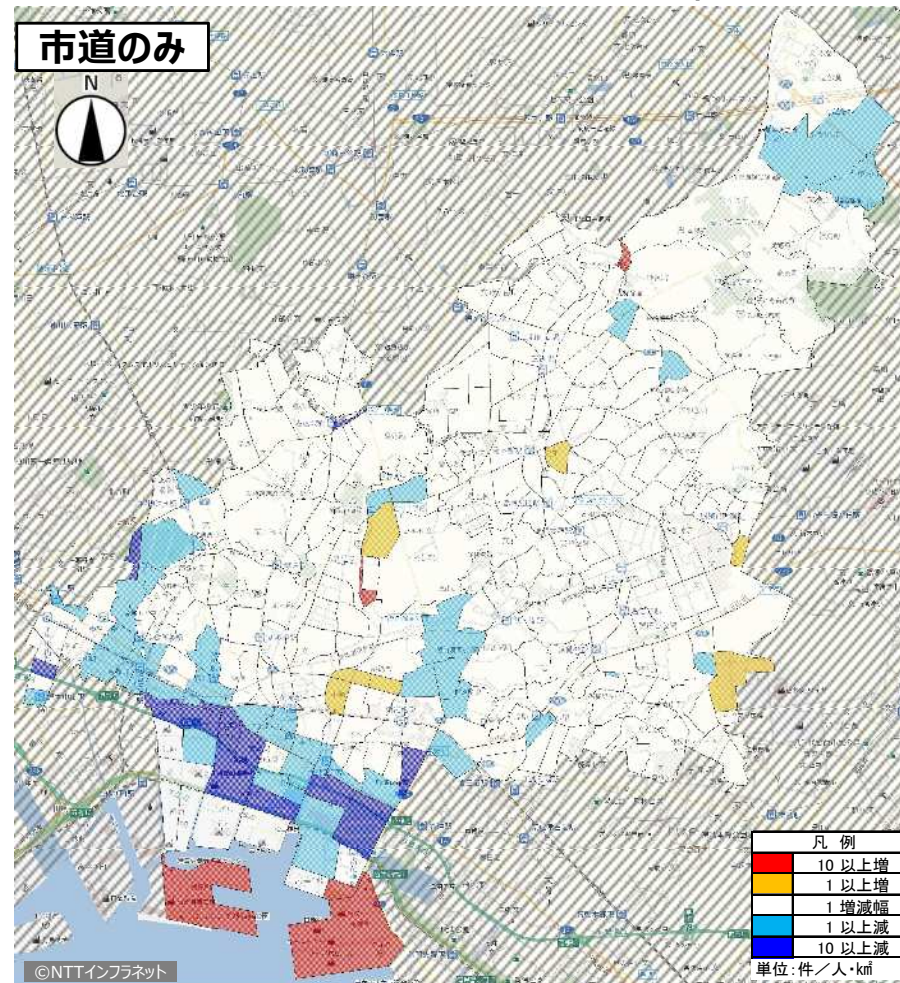
4. 船橋市全体の交通状況のモニタリング結果

(4) ヒヤリハット発生状況（ETC2.0急減速挙動）：市道

- 市道に着目した場合は、国道14号・357号周辺や北部地域の市道でヒヤリハットが減少している。

急減速挙動の差分図（令和2年度－令和元年度）

町丁目単位の急減速挙動発生率（＝急減速挙動発生件数/人口×面積）

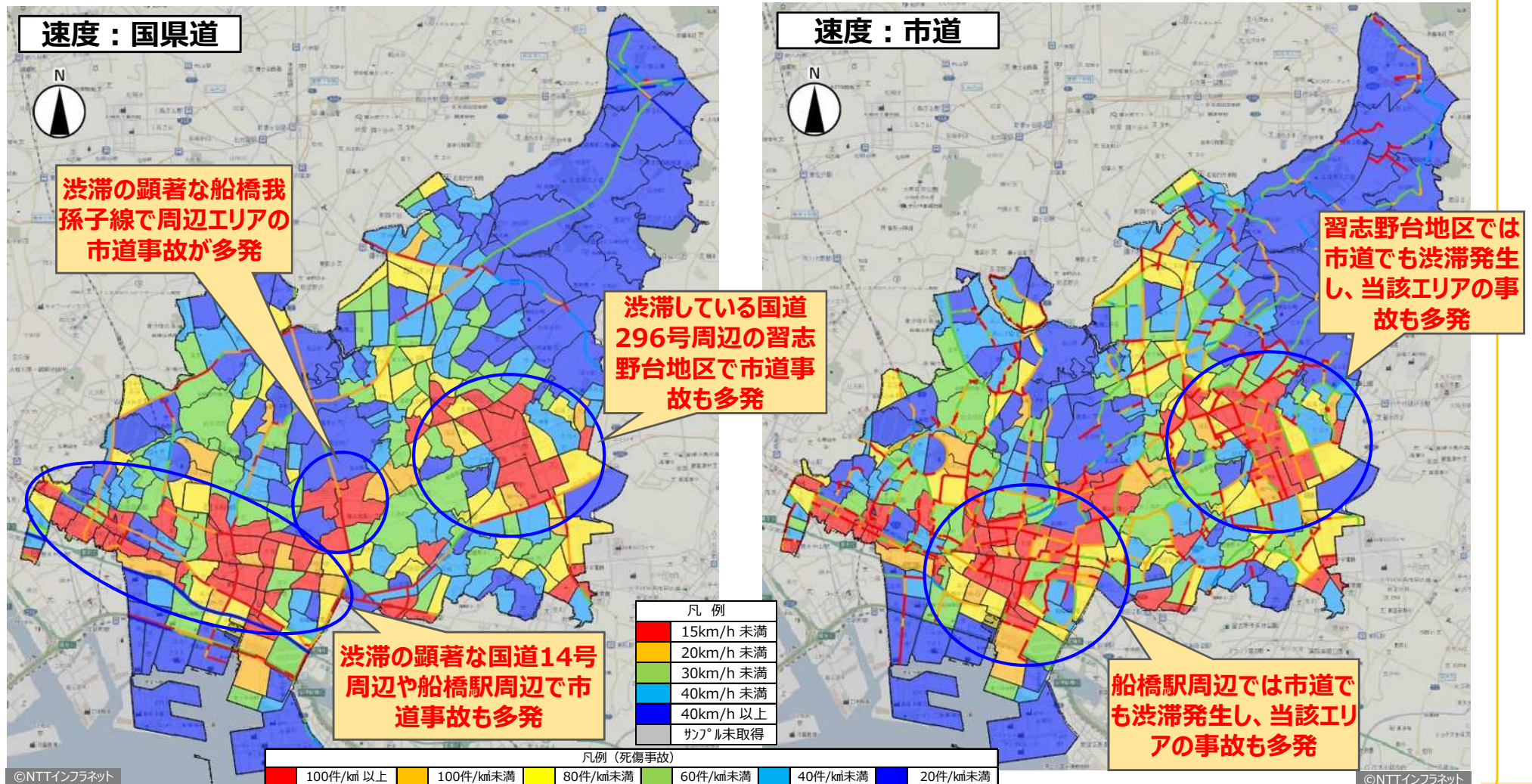


※前後加速度-0.3G以下を急挙動（急ブレーキ）として集計した結果（人口と面積で基準化した数値）
出典：ETC2.0プローブデータ（挙動履歴：様式1-4）より算出。
令和2年9～11月の合計値と令和元年9～11月の合計値の差分。

4. 船橋市全体の交通状況のモニタリング結果 (5) 交通円滑化と交通安全の包括的な検討

- 渋滞の顕著な国道14号周辺や船橋駅周辺で市道事故也多発している。
- また、渋滞している船橋我孫子線や国道296号周辺の習志野台地区で市道事故也多発している。

町丁目単位の市道事故密度（＝死傷事故件/面積）と平日12時間旅行速度の重ね図



5. まとめ

(1) 個別箇所効果検証結果

箇所	結果概要
国道14号 西船橋駅前交差点	■ 対策実施後、従道路側（市道）の交差点流入部の旅行速度は向上しており、渋滞緩和が図られている。一方で、主道路の国道14号は旅行速度に大きな変化はない。 ■ また、対策実施後は、人身事故が発生していない。 ■ 以上から、交差点の歩車分離信号の導入により、交通円滑化及び交通安全の両面から対策の効果が発生していることが伺える。
都市計画道路 3・3・7号線	■ 都市計画道路3・3・7号線は開通前後で、周辺路線である県道・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ため、交通状況のモニタリングが必要である。
市営霊園入口 交差点	■ 交差点改良（交差点直交化・信号現示改良など）により、南向き交差点流入部の旅行速度が向上しており、渋滞緩和が図られている。 ■ 今後もより詳細な分析を継続していく。

方針

交通ビッグデータの活用による船橋市の**交通円滑化・交通安全対策の効果検証は、非常に有効な手法**であり、ETC2.0プローブデータや事故データを活用することで、**早期かつ低コストで分析が可能**である。今後も、PDCAサイクルを回していく上で、ビッグデータによる効果検証の充実化も図っていくものとする。

5. まとめ

(2) 船橋市全体の交通状況のモニタリング結果

項目		結果概要
走行サンプル数		■ 年々、ETC2.0車載器を設置する車両が増えているため、それに従い、市内の国県道・市道ともに平休日に関係なく、走行サンプル数は増加している。 ■ その結果として、高速道路や直轄国道のない市内中部エリアでも十分なサンプルが取得できている。
交通円滑化	旅行速度	■ 令和2年度の国県道及び市道の旅行速度（9～11月）は、前年同時期と比べて、ほとんどの道路・区間で大きな変化は発生していない。 ■ 新型コロナウイルスの影響に伴い、交通渋滞の変化が懸念されたが、緊急事態宣言下でなければ、市内の渋滞状況に与える影響は小さいことが想定される。 ■ 今後もモニタリングを継続するとともに、時間帯別やボトルネック箇所の把握（渋滞の先頭箇所の把握）などの詳細分析を実施する。
交通安全	事故発生状況	■ ゾーン30等の対策の推進により、事故が多発していたエリアの事故件数が減少傾向にあることが伺える。 ■ 一方で、交差点などのピンポイントで見た場合に事故多発箇所が一部変化しているため、モニタリングを継続するとともに、変化の要因の詳細分析を実施する。
	急減速発生状況	■ 全体で見た場合に比べて、市道に着目した場合は、国道14号・357号周辺や北部地域の市道でヒヤリハットが減少している。

方針

引き続き、**交通ビッグデータの活用**による船橋市の**交通円滑化・交通安全の状況の見える化を継続（モニタリング）**し、客観データに基づく、対策エリア・箇所を選定、現状把握・要因分析を実施の上、効果的・効率的な対策立案を行い、**住民にとって、真に必要な都市基盤整備（渋滞・事故対策及び包括対策）**を行う。