

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	<ul style="list-style-type: none">■ 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	<ul style="list-style-type: none">■ 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	<ul style="list-style-type: none">■ 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		<ul style="list-style-type: none">■ 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	<ul style="list-style-type: none">■ 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	<ul style="list-style-type: none">■ 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	<ul style="list-style-type: none">■ 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。