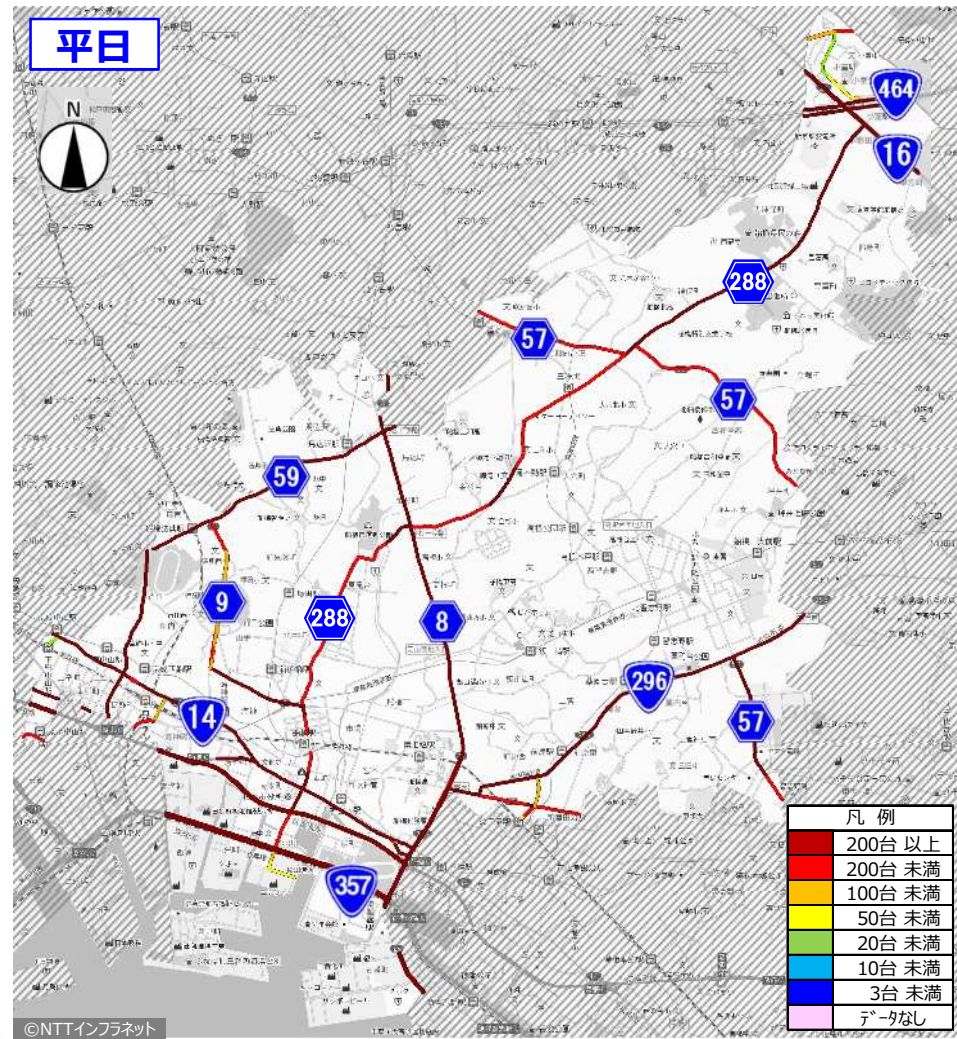


# 4. 船橋市全体の交通状況のモニタリング結果

## (1) 走行サンプル数（日平均：12時間）：国県道（平日）

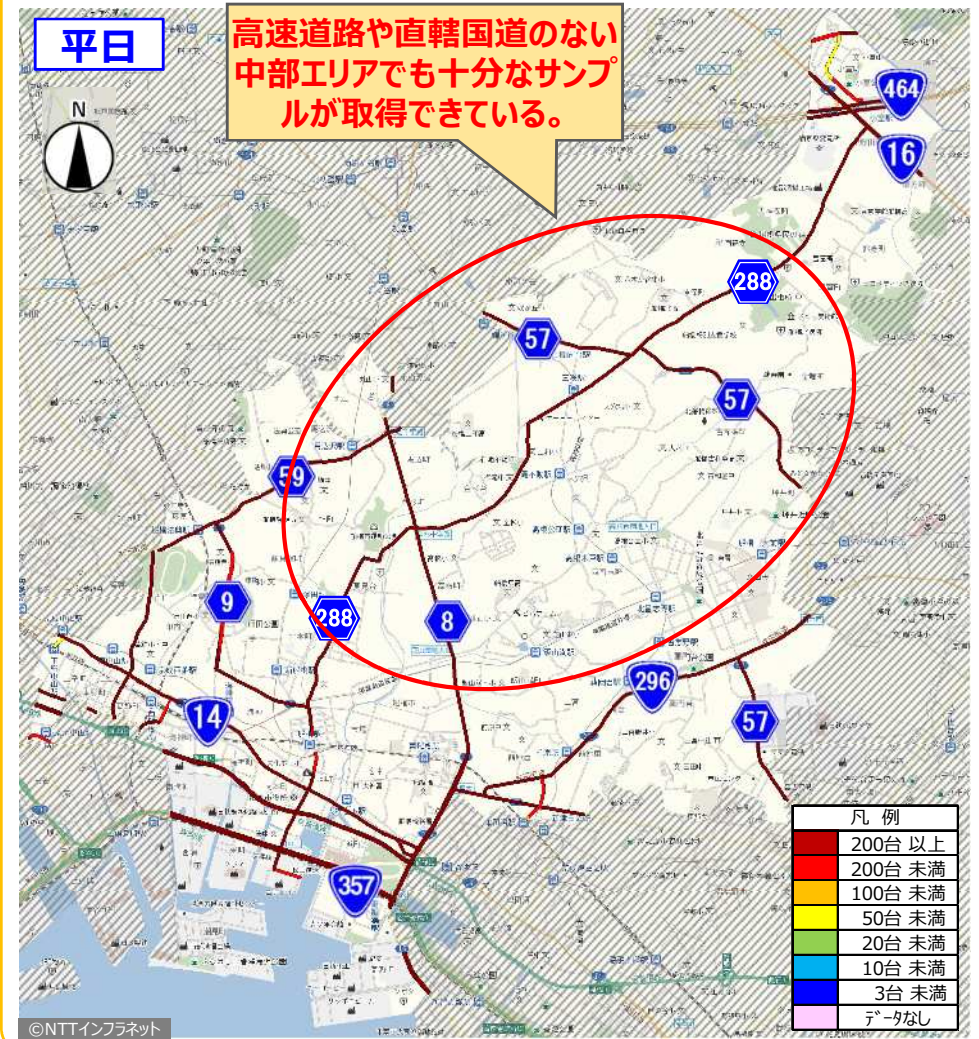
- 年々、ETC2.0車載器を設置する車両が増えているため、市内の国県道の走行サンプル数も増加しており、高速道路や直轄国道のない中部エリアでも十分なサンプルが取得できている。

### 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



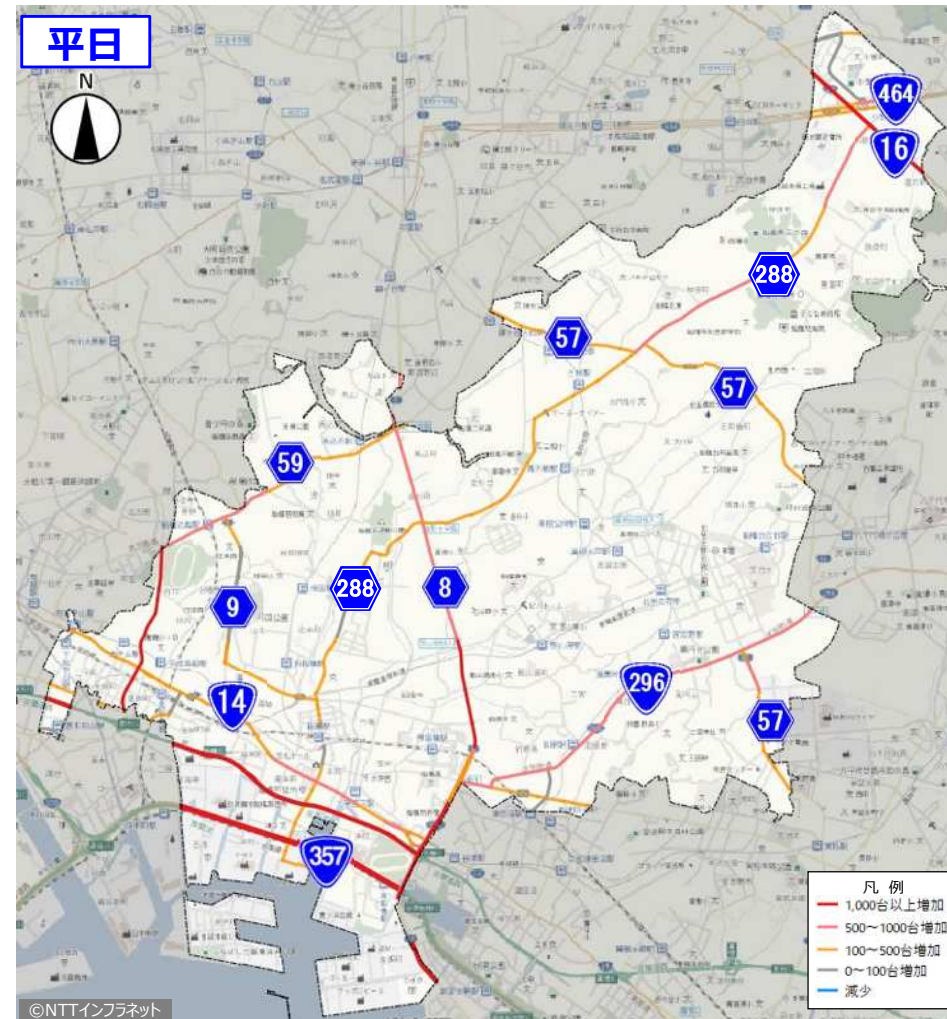
出典：ETC2.0プローブデータ（様式1-2・2-3）より算出。令和2年9～11月の日平均値

# 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)



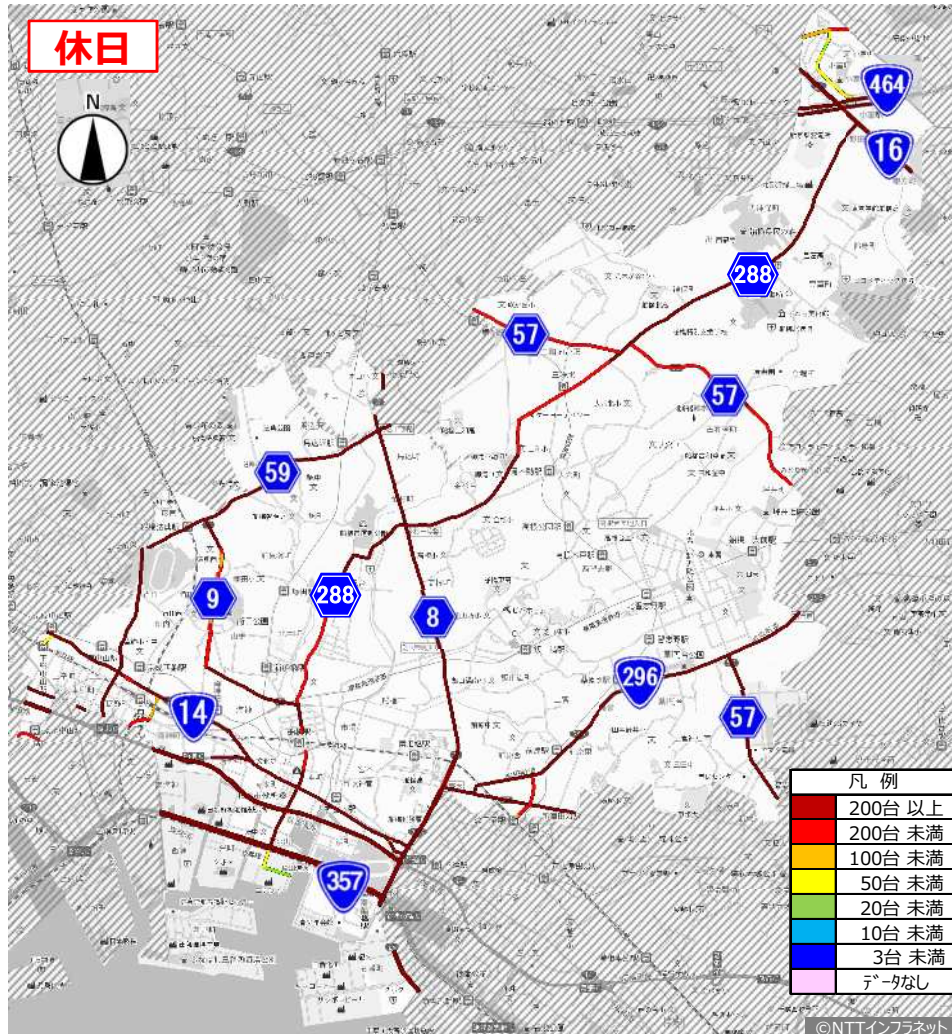
出典：ETC2.0プローブデータ(様式1-2・2-3)より算出。  
令和2年9～11月の日平均値と令和元年9～11月の日平均値の差分。

# 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）

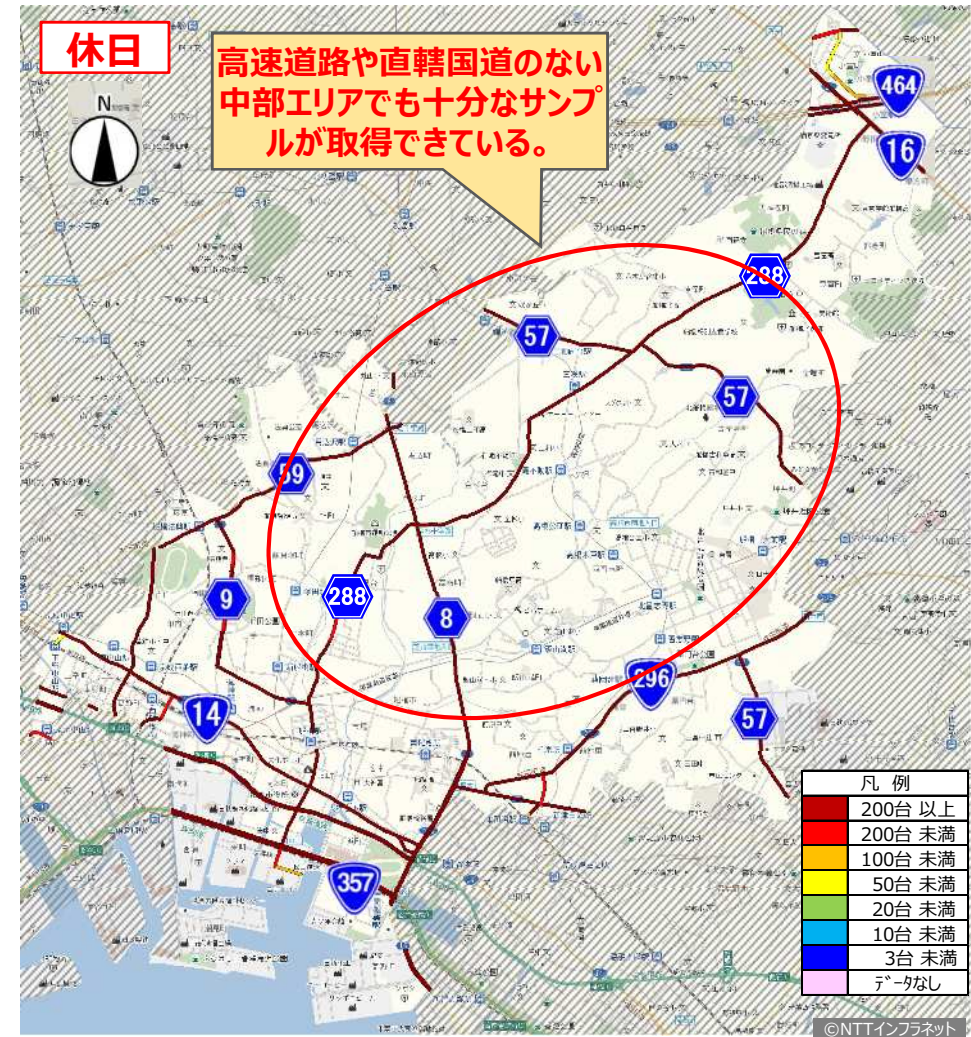
- 休日も平日同様、市内の国県道の走行サンプル数が増加しており、高速道路や直轄国道のない中部エリアでも十分なサンプルが取得できている。

### 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



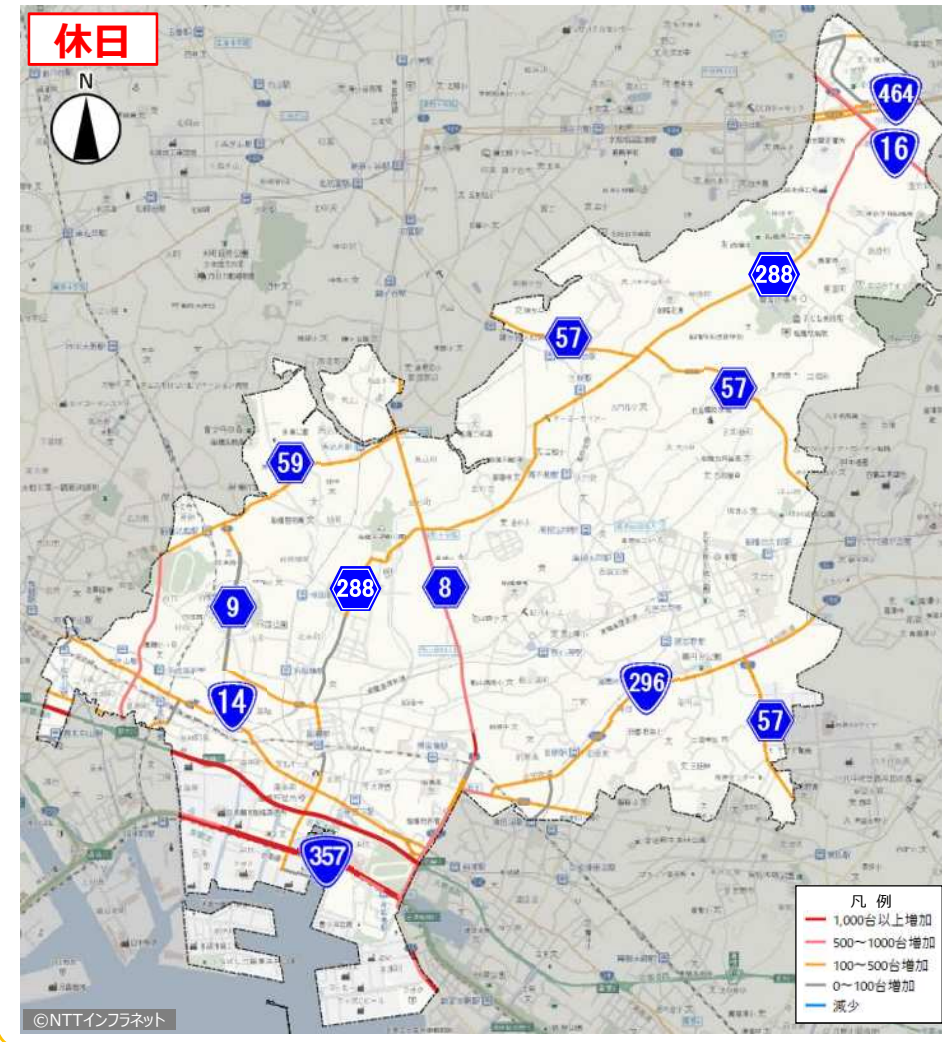
出典：ETC2.0プローブデータ（様式1-2・2-3）より算出。令和2年9～11月の日平均値

# 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。

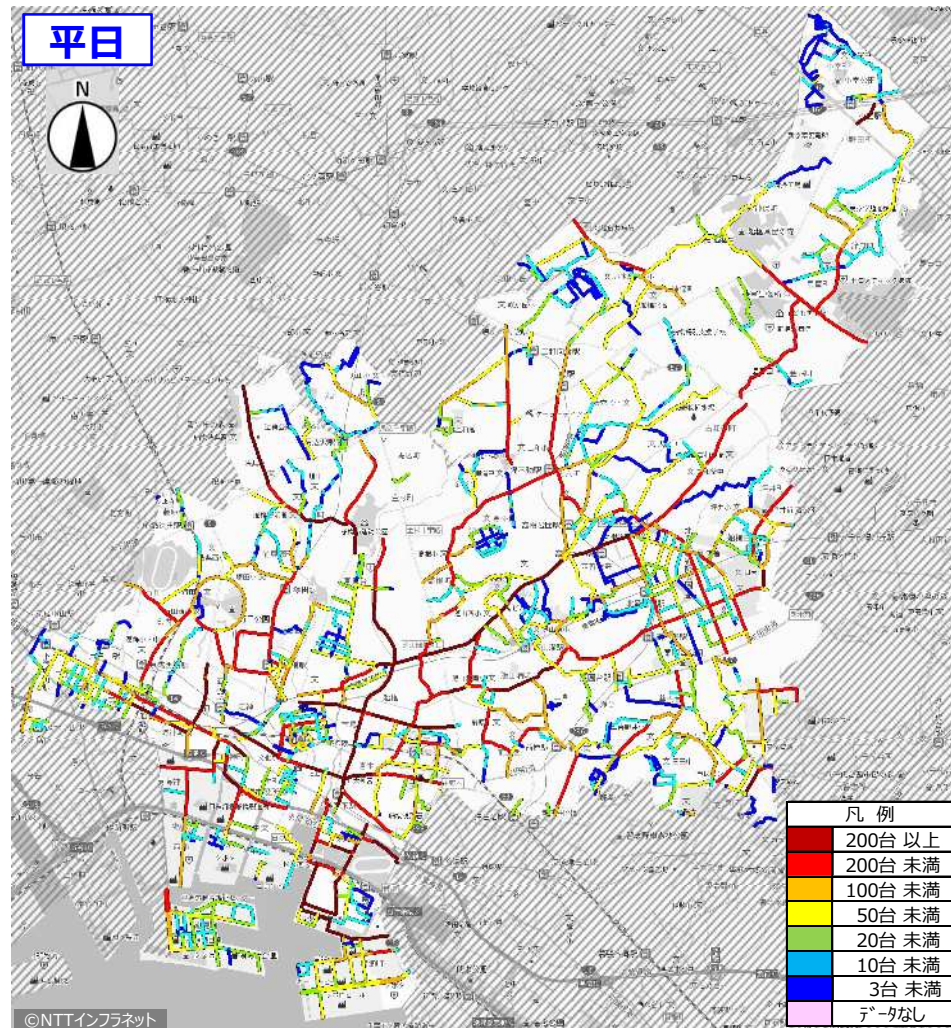
# 4. 船橋市全体の交通状況のモニタリング結果

## (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。

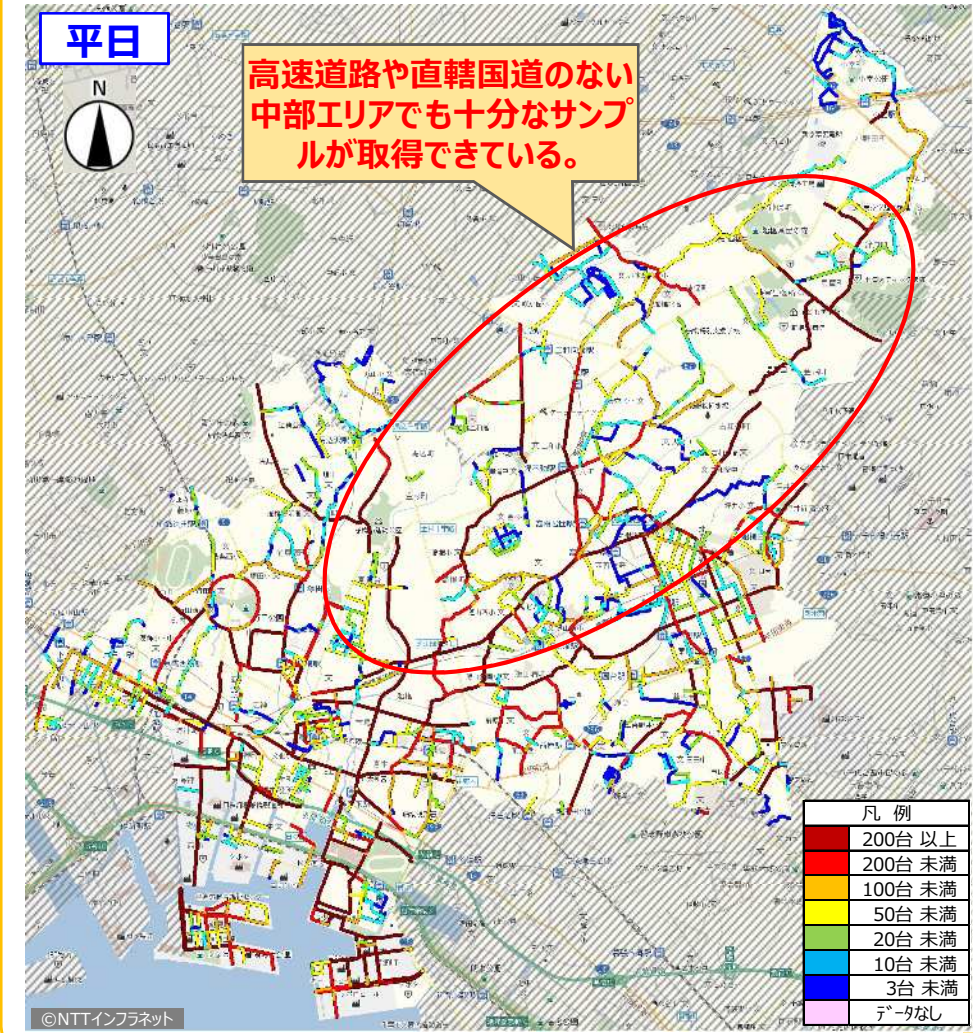
令和元年度

※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）



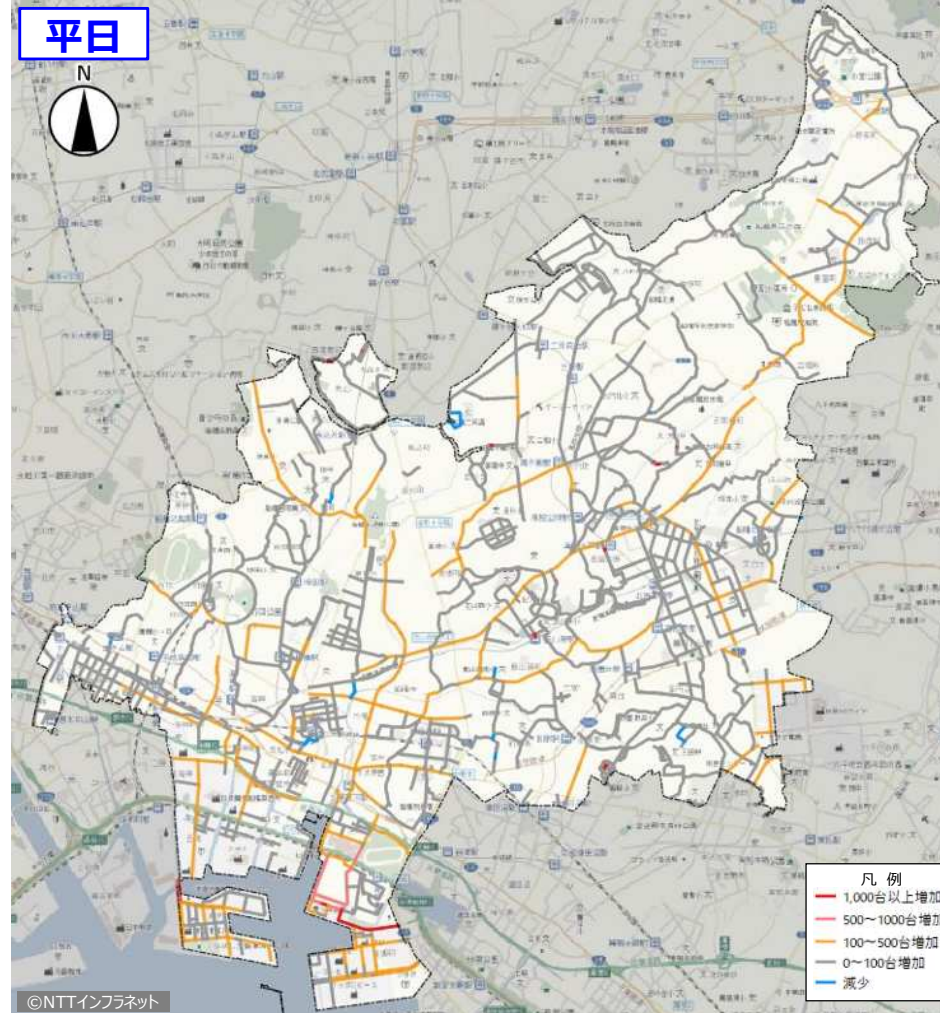
# 4. 船橋市全体の交通状況のモニタリング結果

## (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

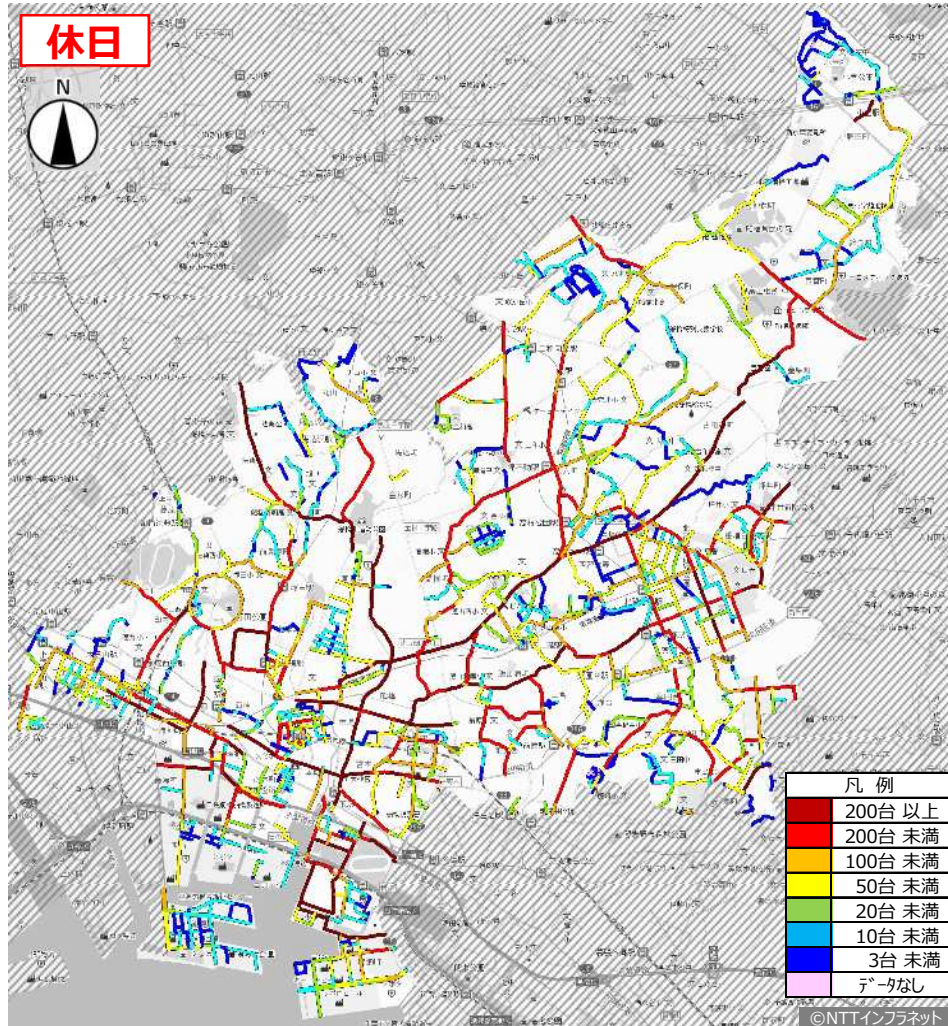
## (1) 走行サンプル数（日平均：12時間）：市道（休日）

- 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

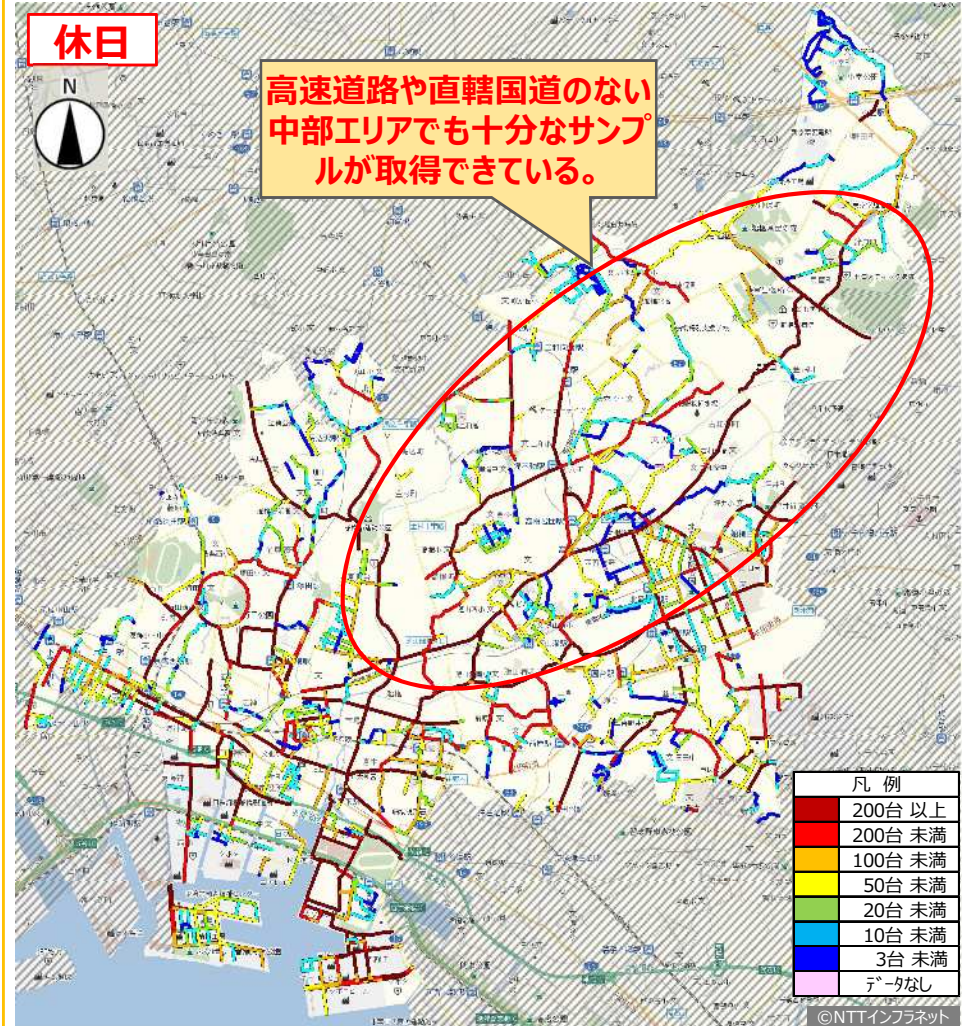


令和2年度

※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。



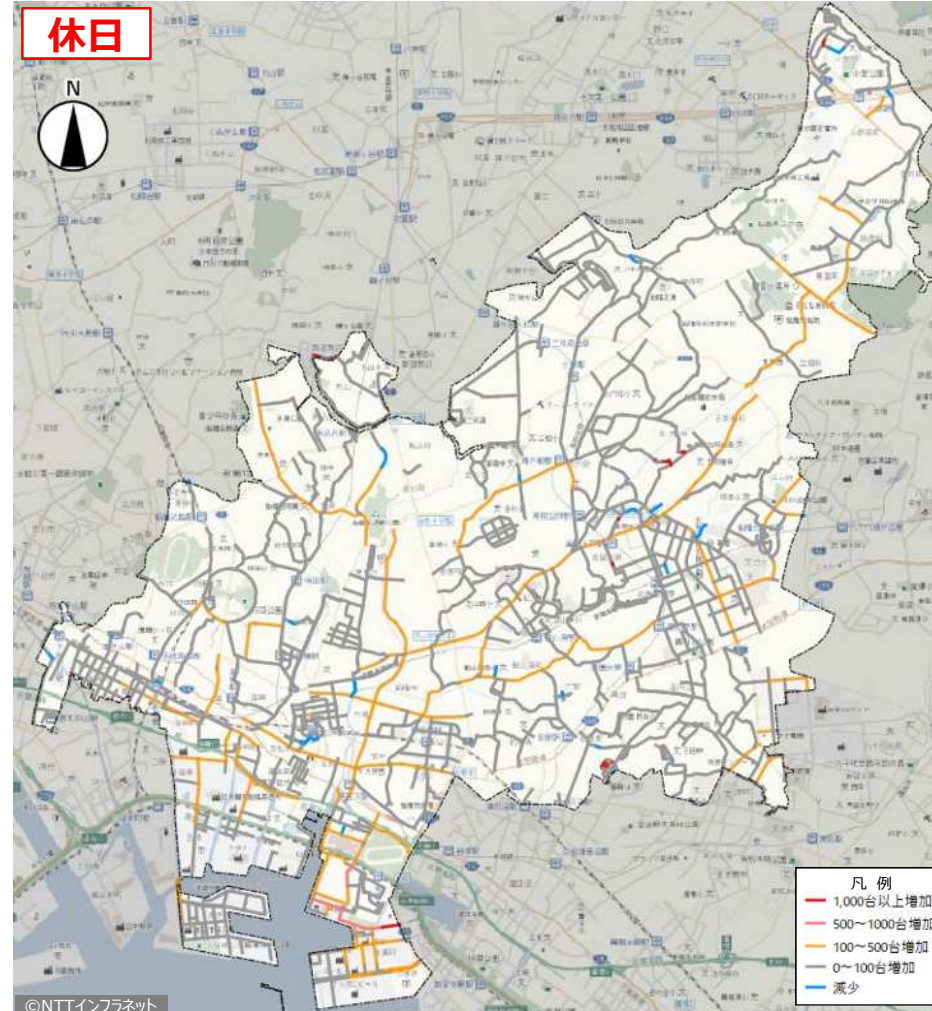
# 4. 船橋市全体の交通状況のモニタリング結果

## (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。

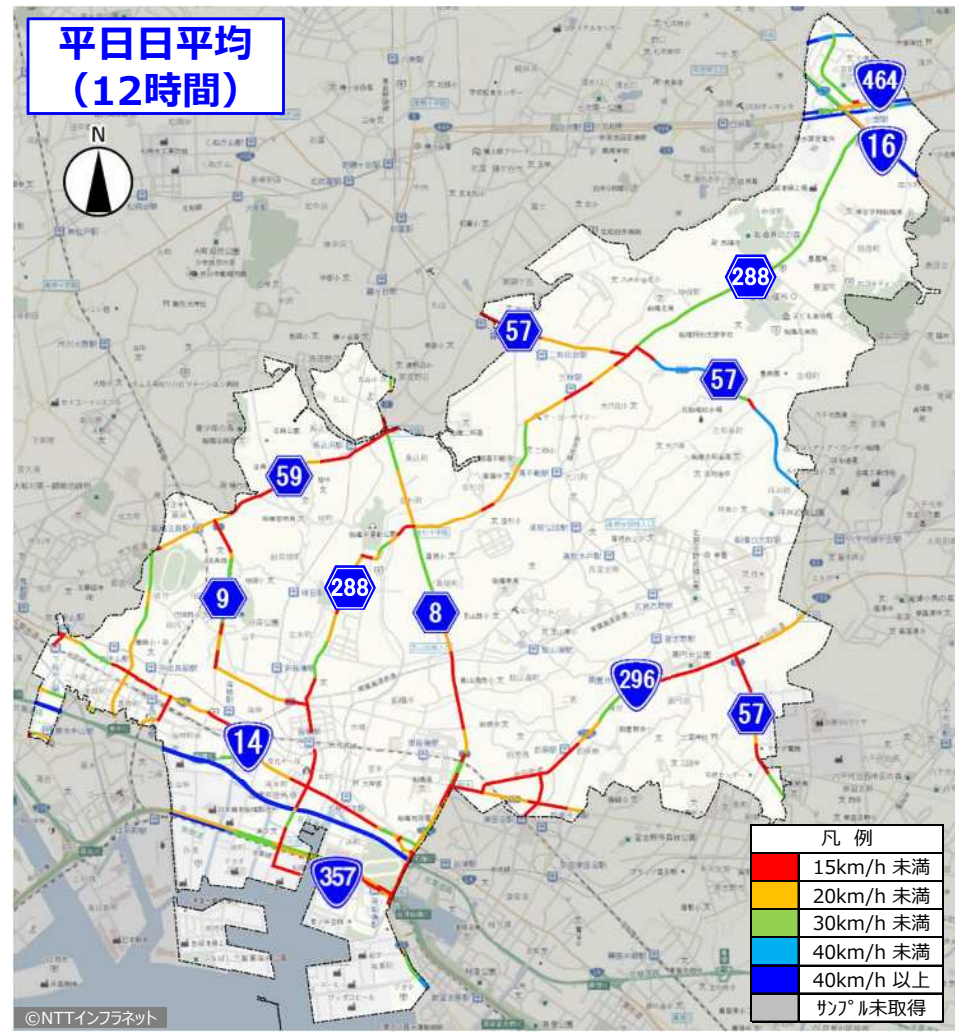


# 4. 船橋市全体の交通状況のモニタリング結果

## (2) 平均旅行速度：国県道（平日）

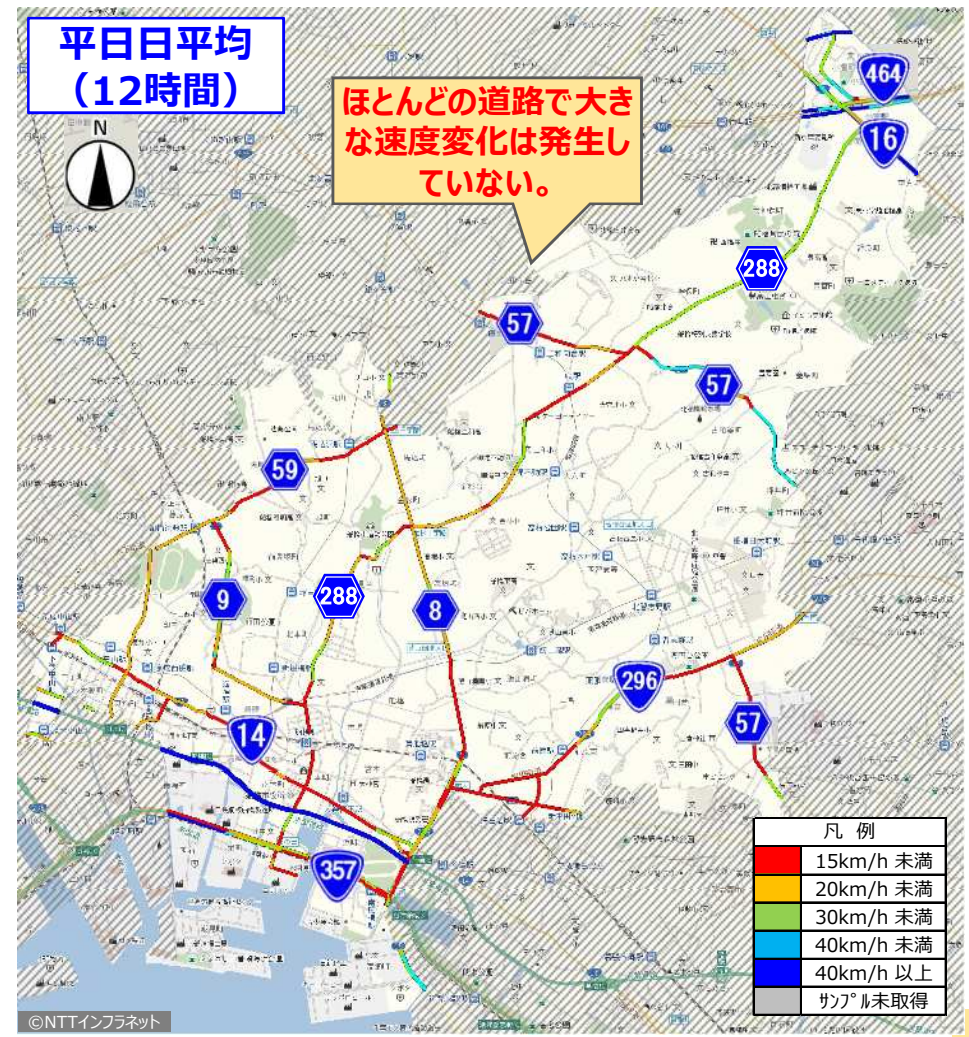
- 令和2年度の国県道の旅行速度（9～11月の平日）は、前年同時期と比べて、ほとんどの道路・区間で大きな変化は発生していない。
- 新型コロナウイルスの影響に伴い、交通渋滞の変化が懸念されたが、緊急事態宣言下でない時期であれば、市内の渋滞状況に与える影響は小さいことが想定される。

### 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。

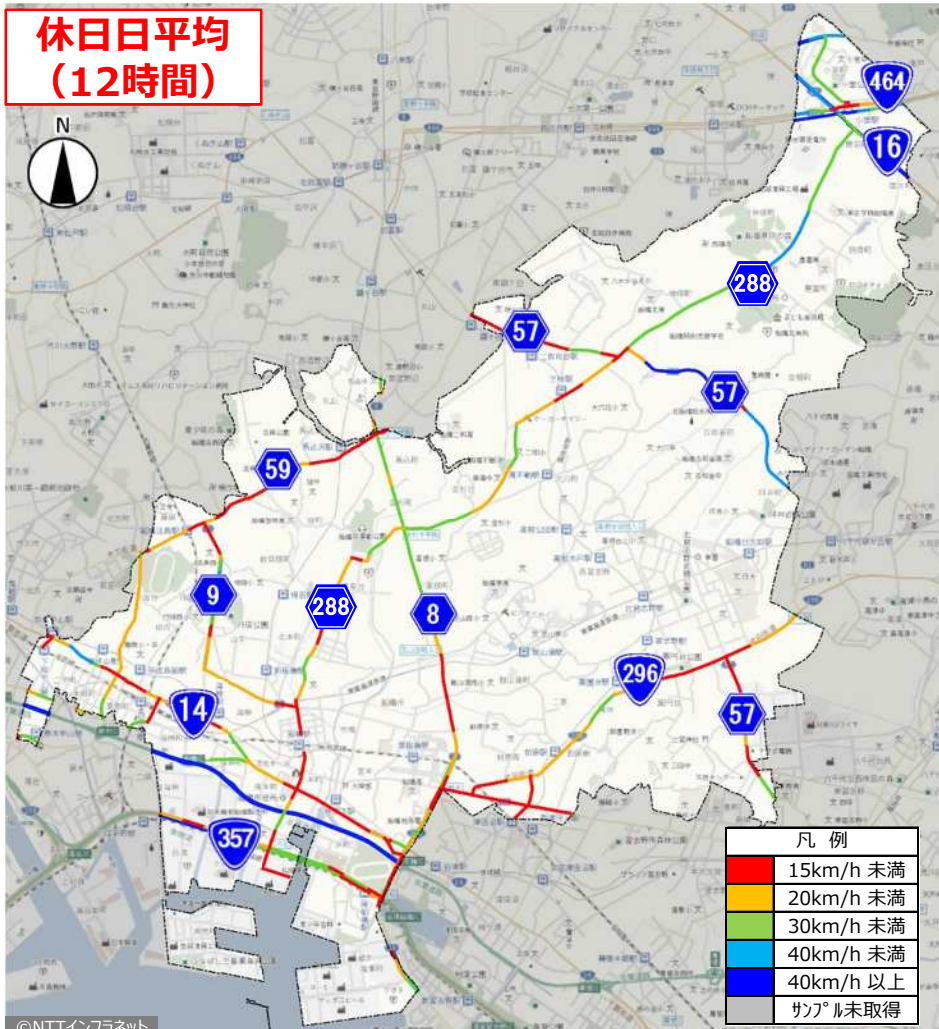
# 4. 船橋市全体の交通状況のモニタリング結果

## (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。

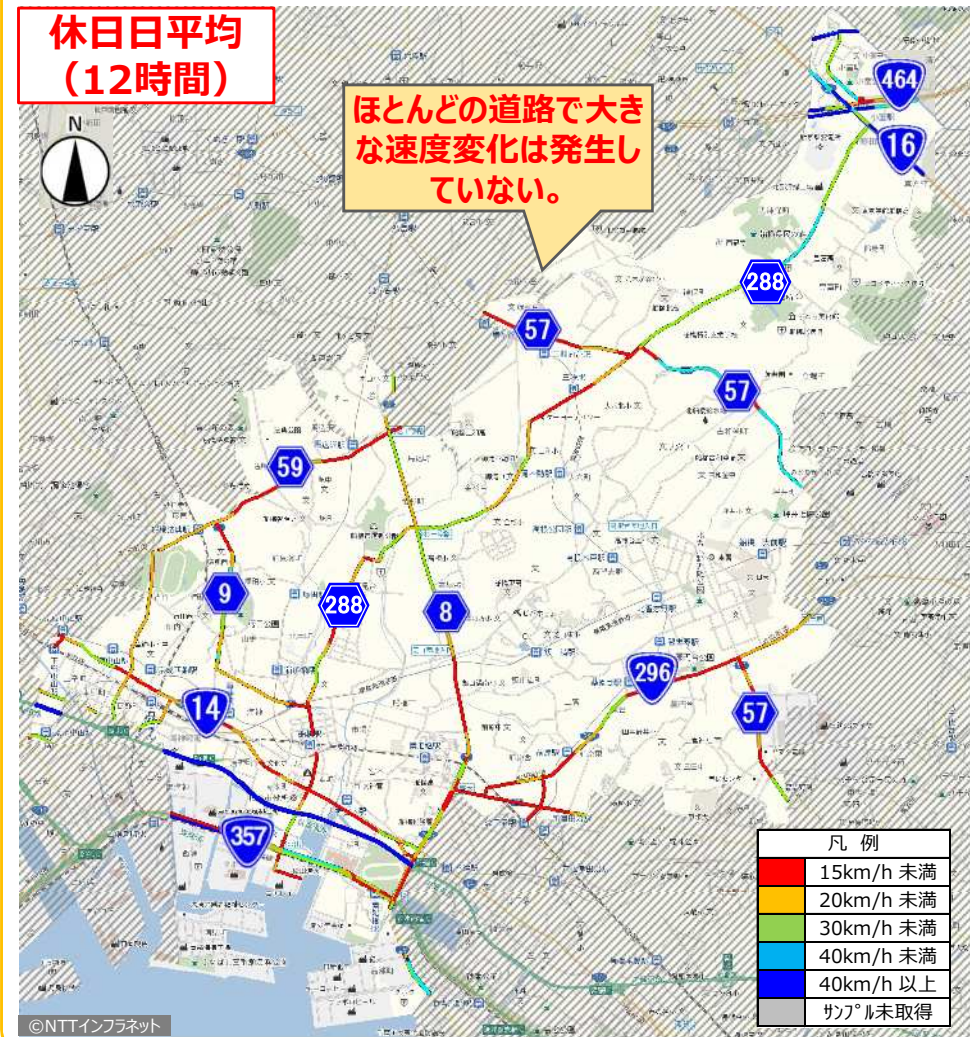
### 令和元年度

休日日平均  
(12時間)



### 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。令和元年9～11月の日平均値

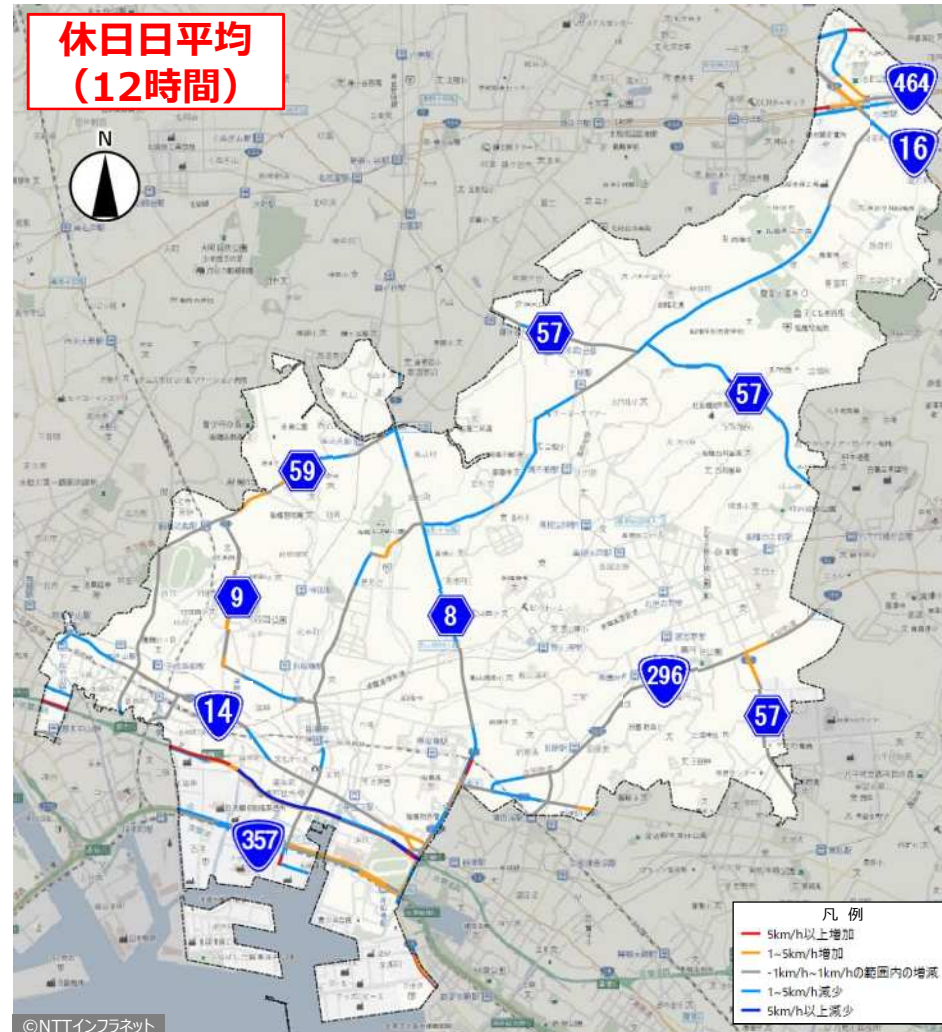
出典：ETC2.0プローブデータ（様式2-3）より算出。令和2年9～11月の日平均値

# 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）

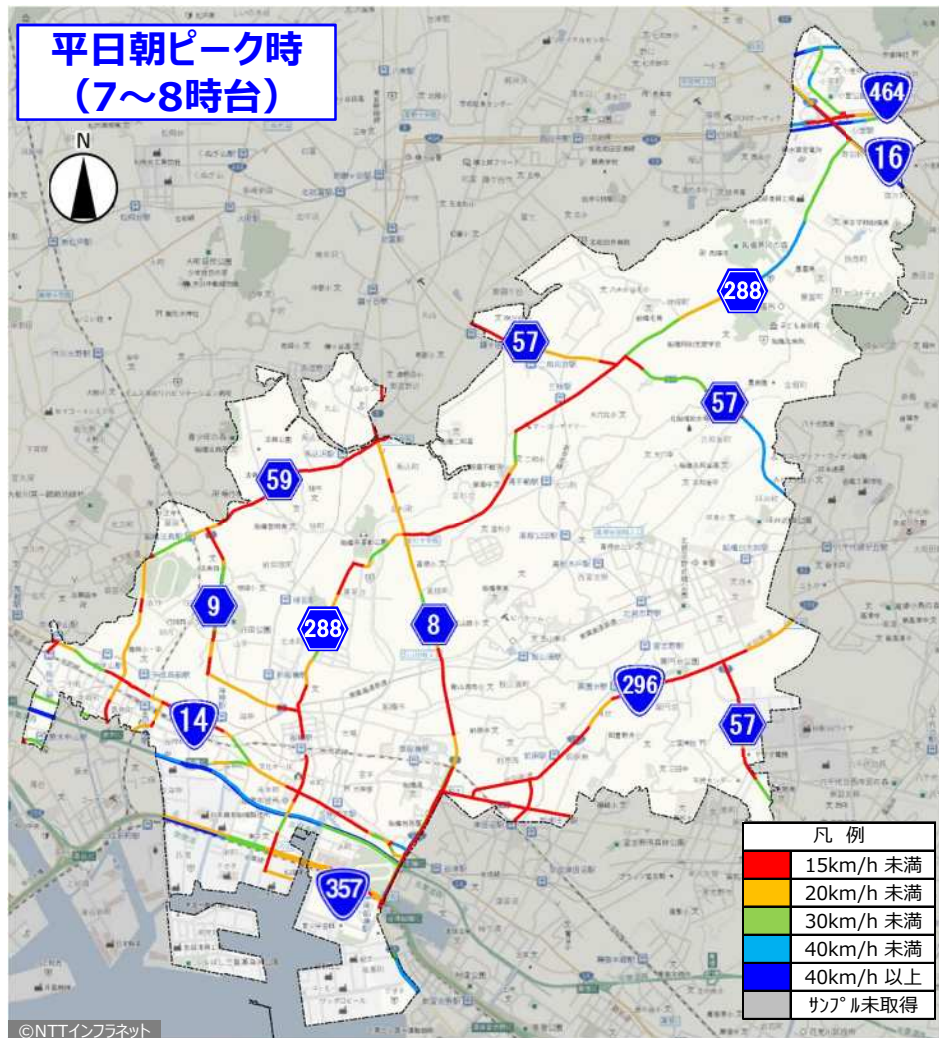


出典：ETC2.0プローブデータ（様式1-2・2-3）より算出。  
令和2年9～11月の日平均値と令和元年9～11月の日平均値の差分。

# 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）

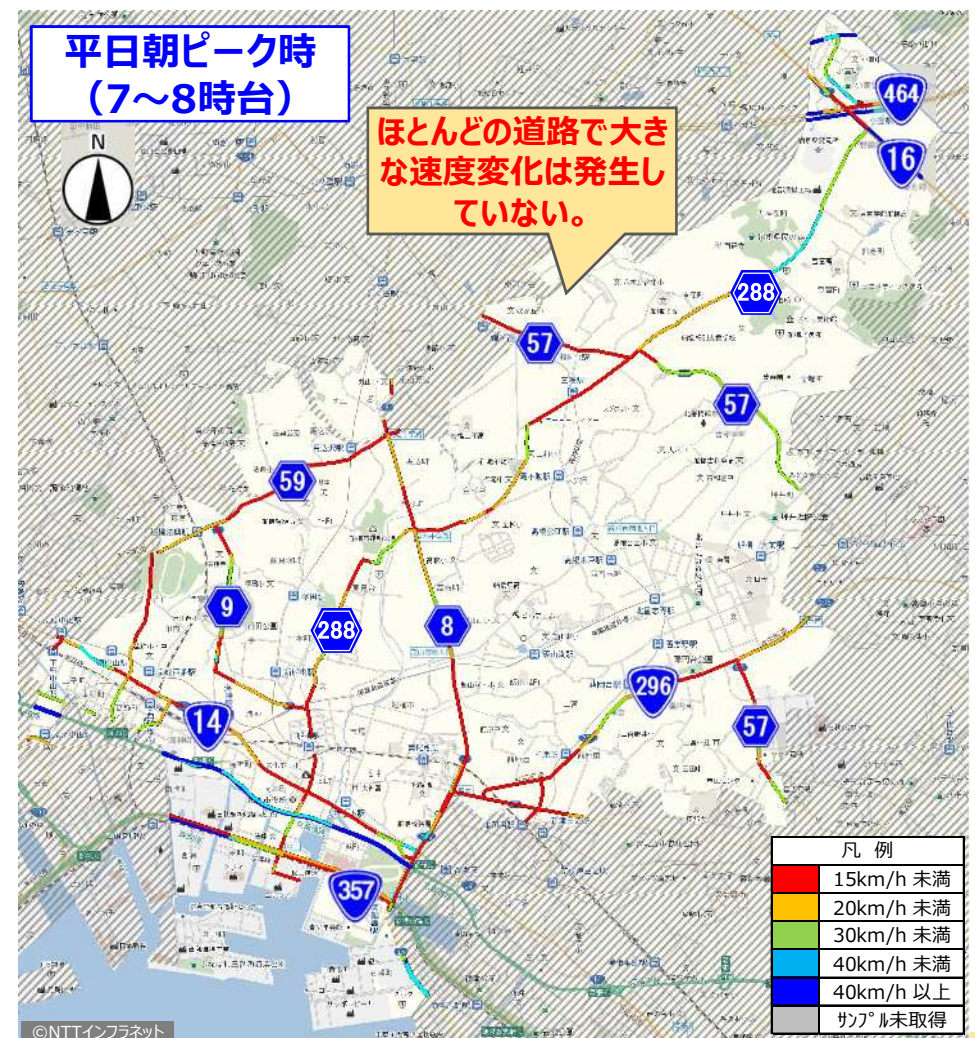
- 平日朝ピークについても、全体的には大きな速度変化は発生していない。

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



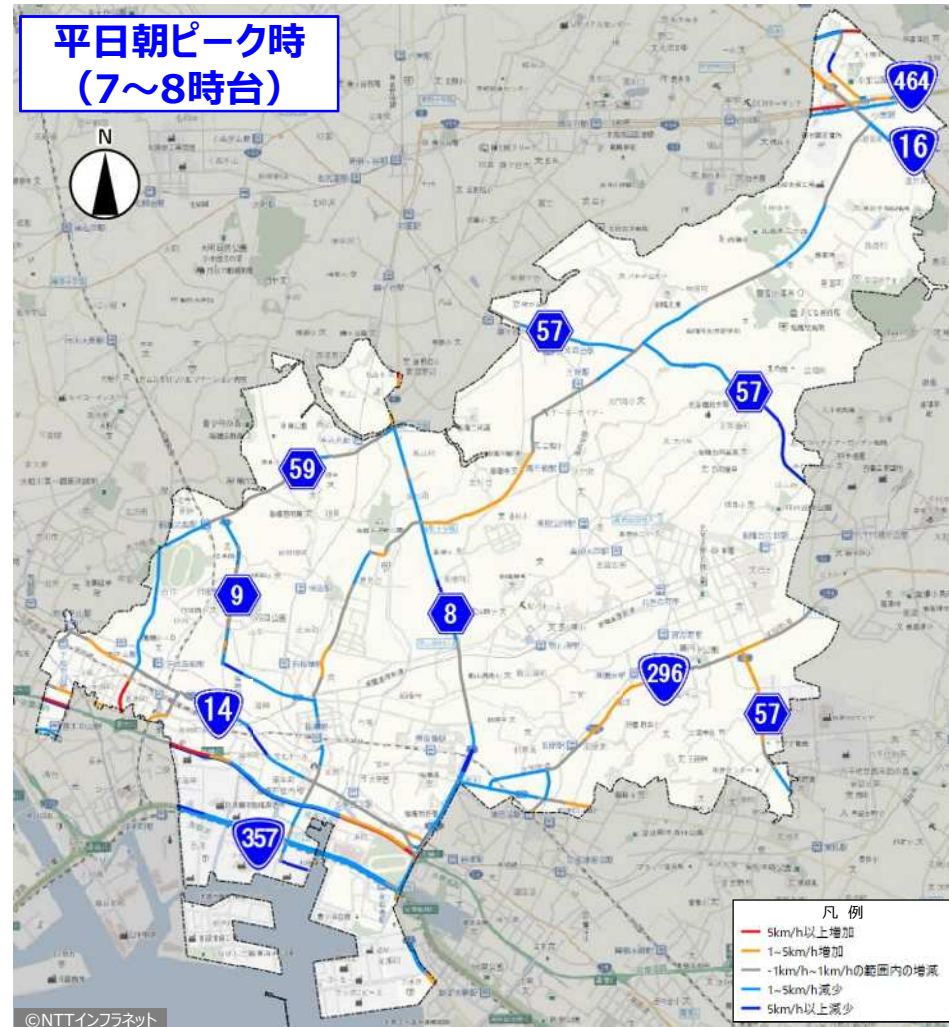
出典：ETC2.0プローブデータ（様式2-3）より算出。令和2年9～11月のピーク時の日平均値

# 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）

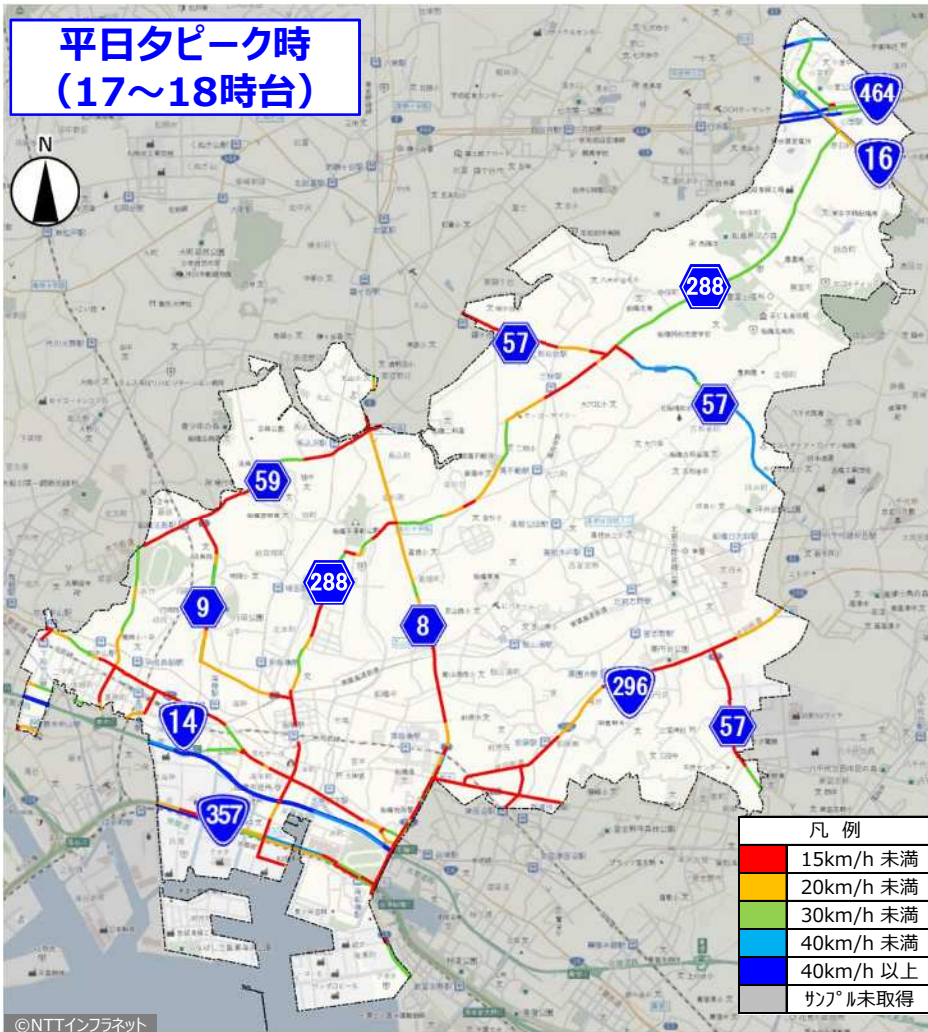


出典：ETC2.0プローブデータ（様式2-3）より算出。  
令和2年9～11月の日平均値と令和元年9～11月のピーク時の日平均値の差分。

# 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）

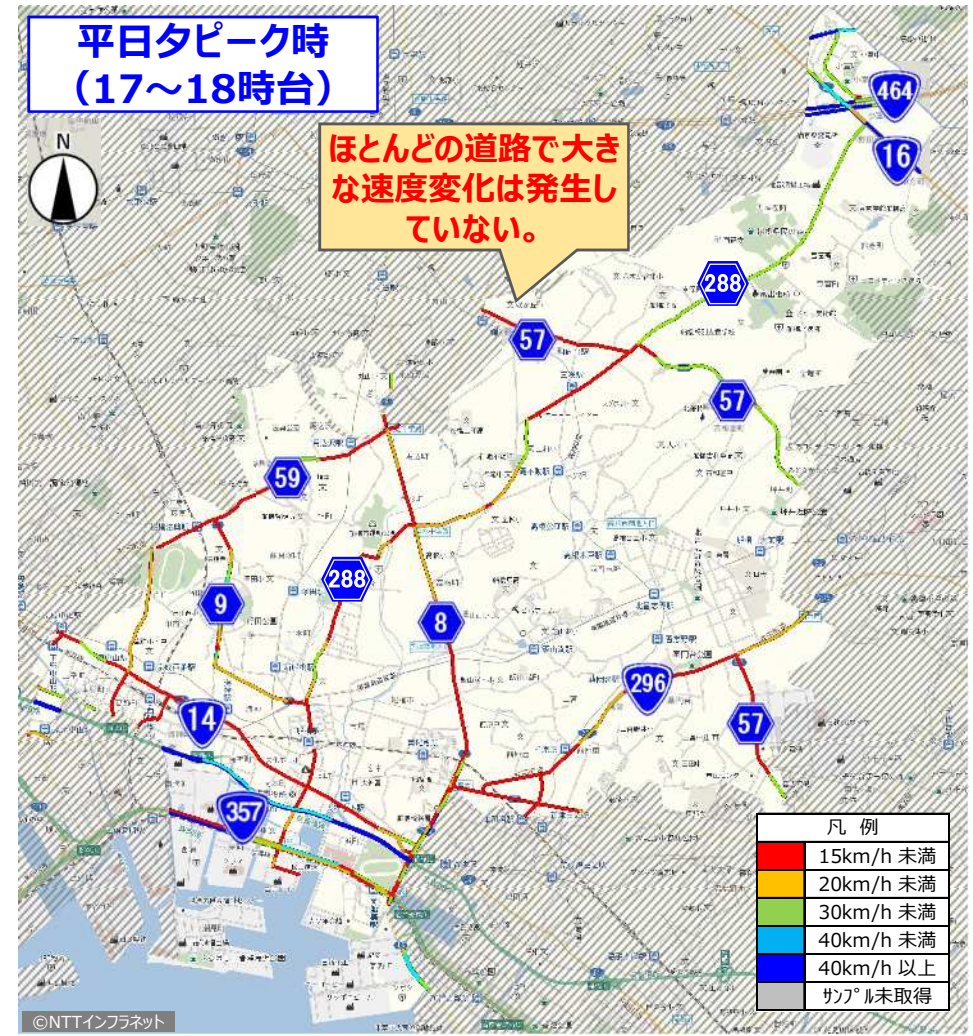
- 平日タピークについても、全体的には大きな速度変化は発生していない。

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



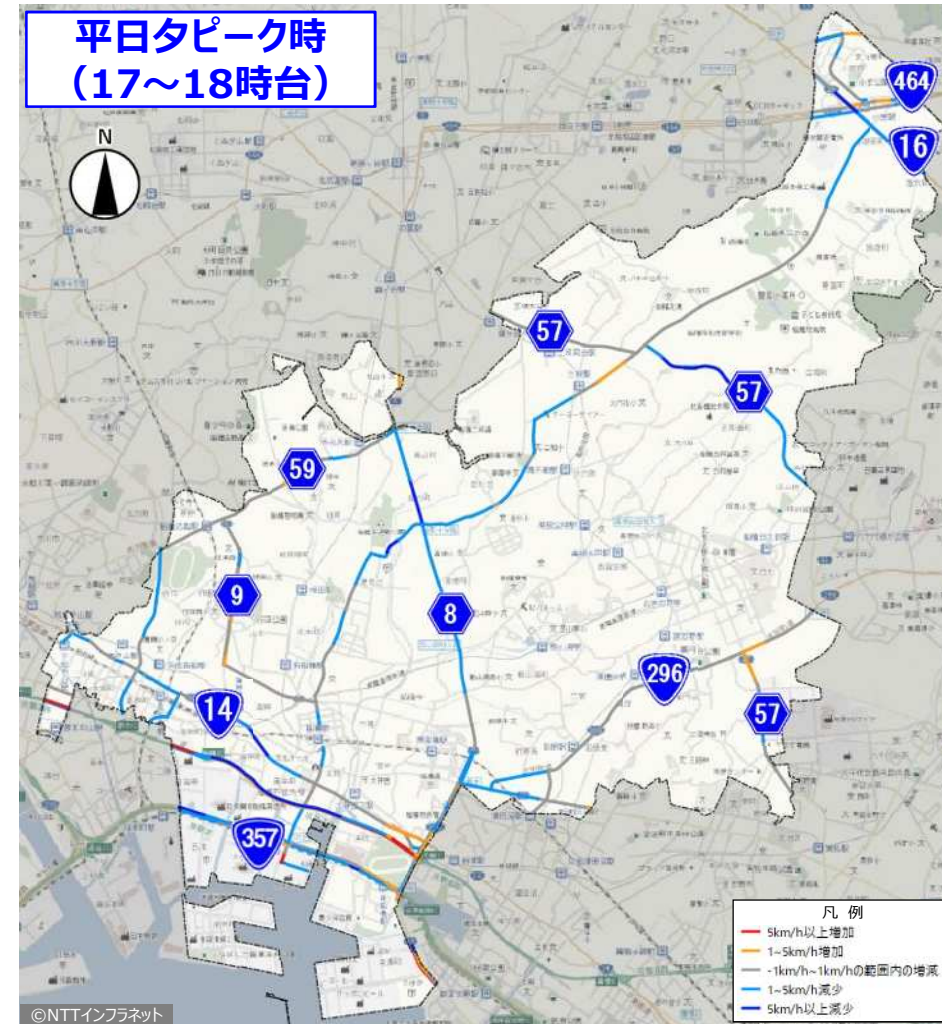
出典：ETC2.0プローブデータ（様式2-3）より算出。令和2年9～11月のピーク時の日平均値

# 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（平日夕ピーク）

- 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フローデータ（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。



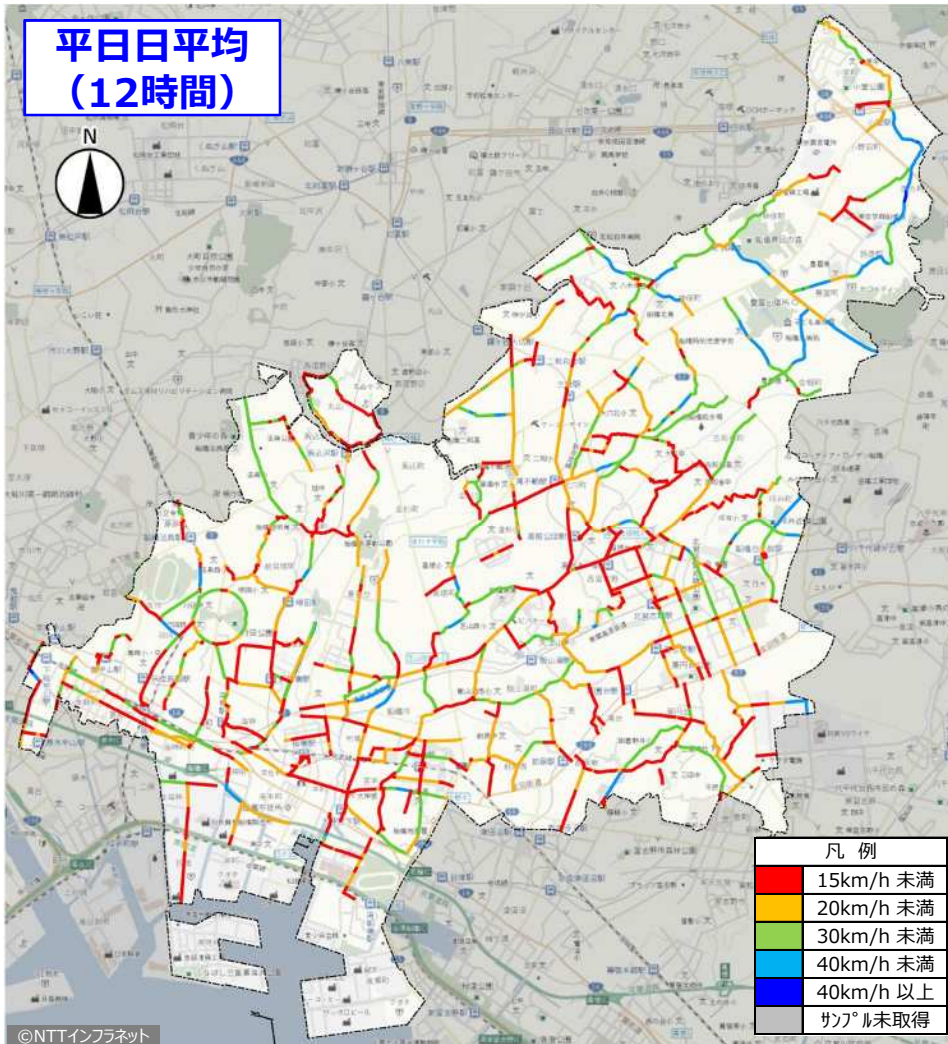
# 4. 船橋市全体の交通状況のモニタリング結果

## (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

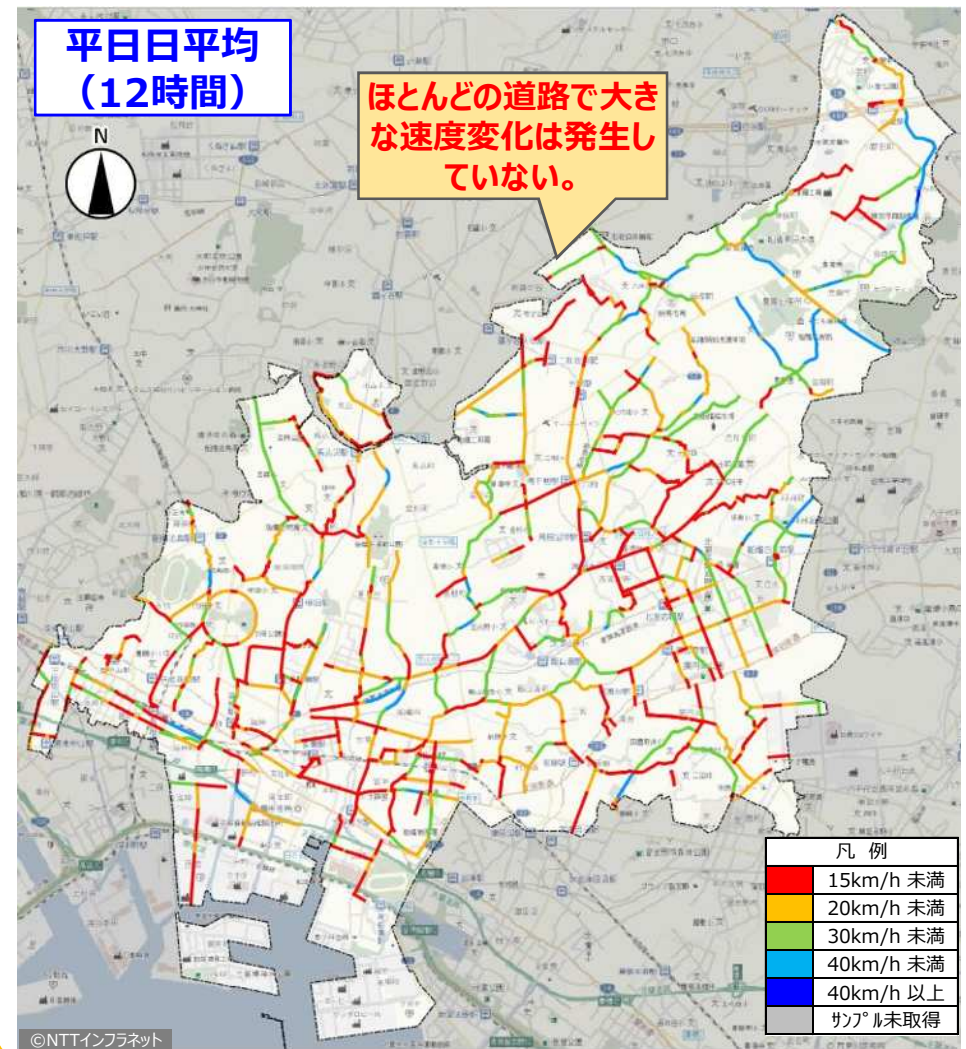
※種別が1級・2級に該当する道路



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

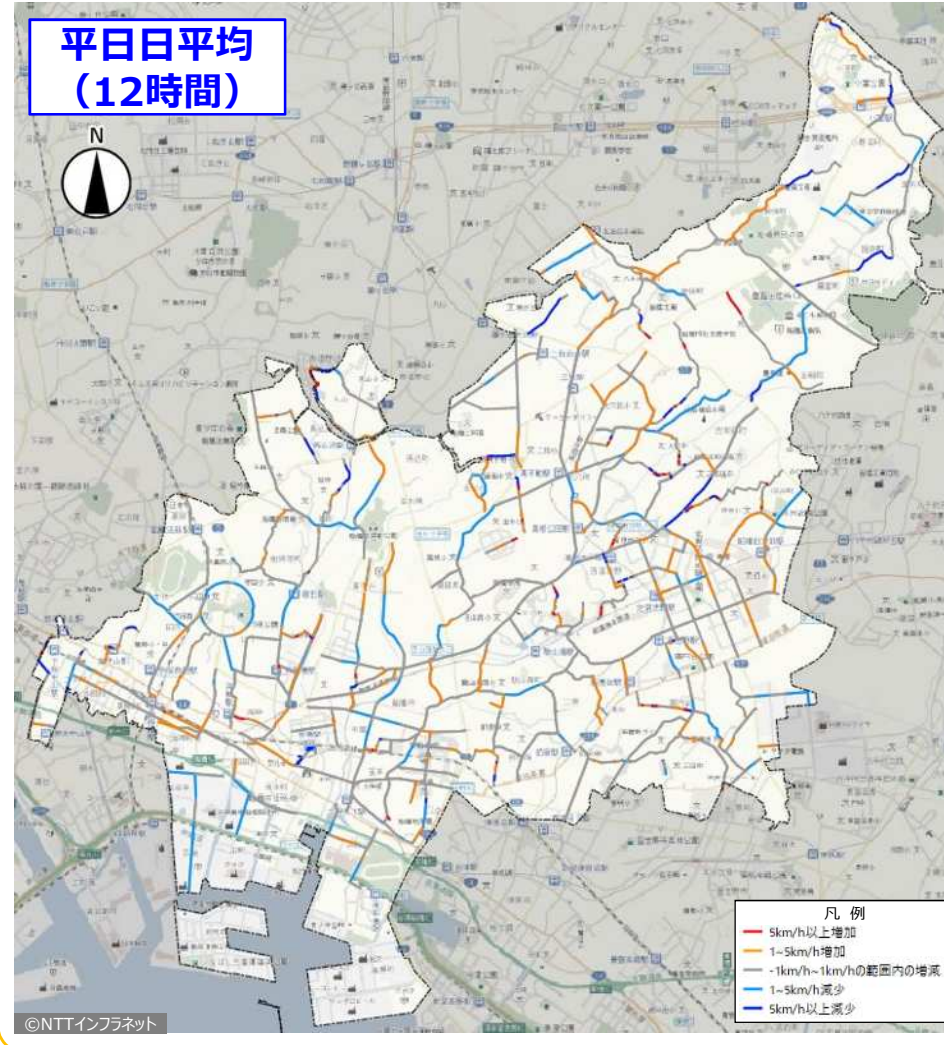
# 4. 船橋市全体の交通状況のモニタリング結果

## (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

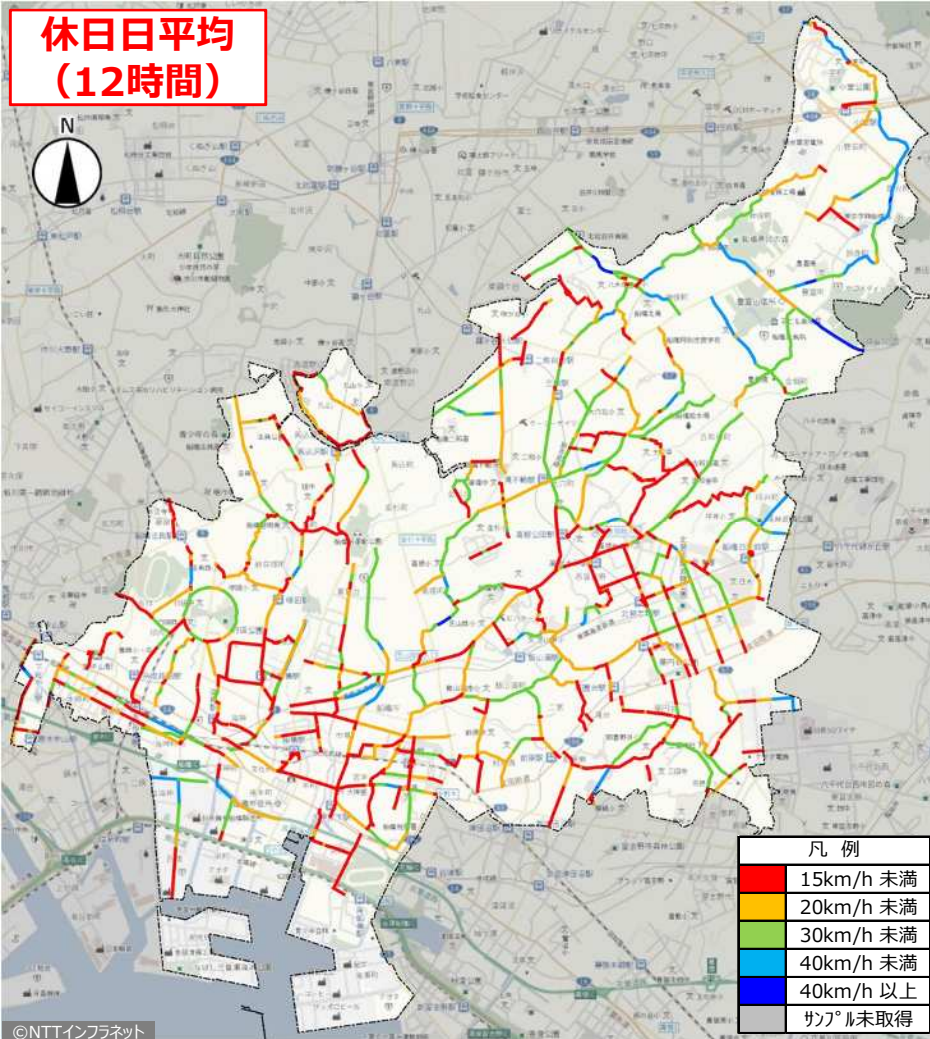
## (2) 平均旅行速度：市道（休日）

● 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)

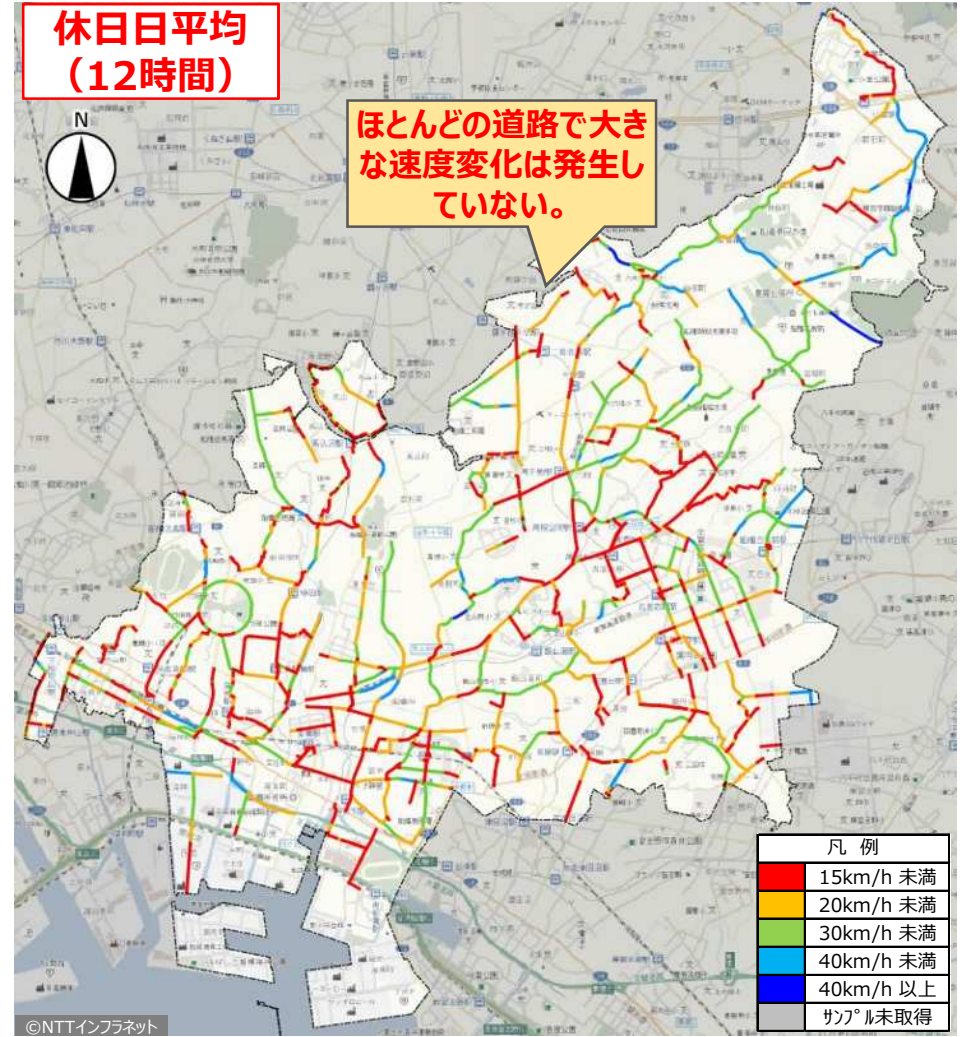


### 令和2年度

※種別が1級・2級に該当する道路

休日日平均  
(12時間)

ほとんどの道路で大きな速度変化は発生していない。



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

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

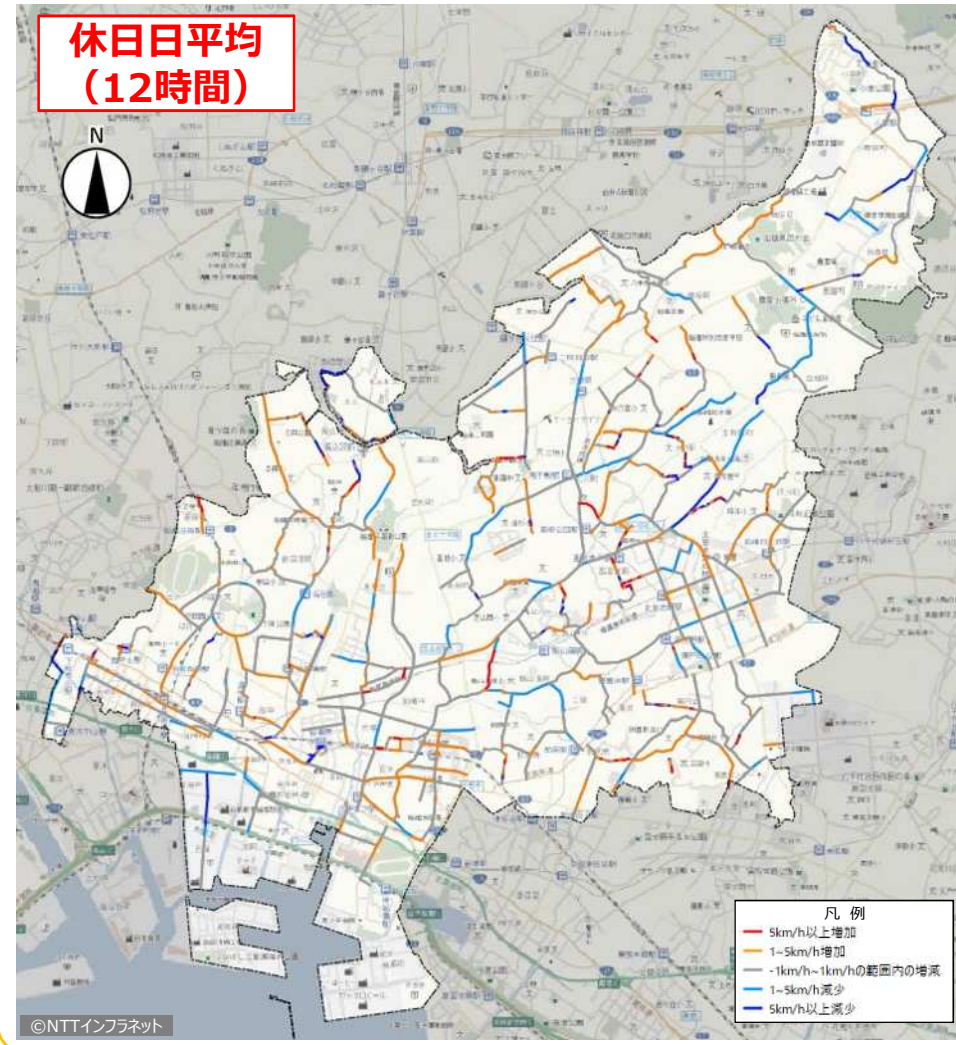
# 4. 船橋市全体の交通状況のモニタリング結果

## (2) 平均旅行速度：市道（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。

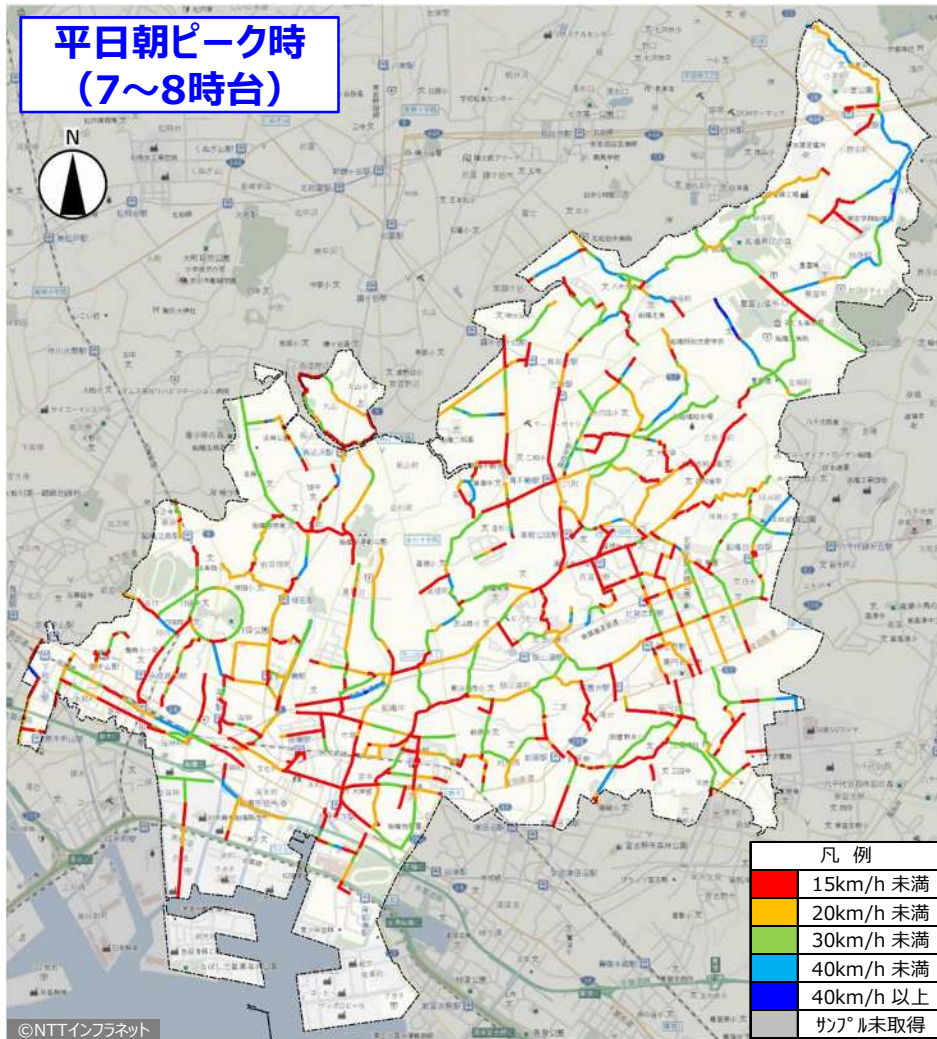
# 4. 船橋市全体の交通状況のモニタリング結果

## (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

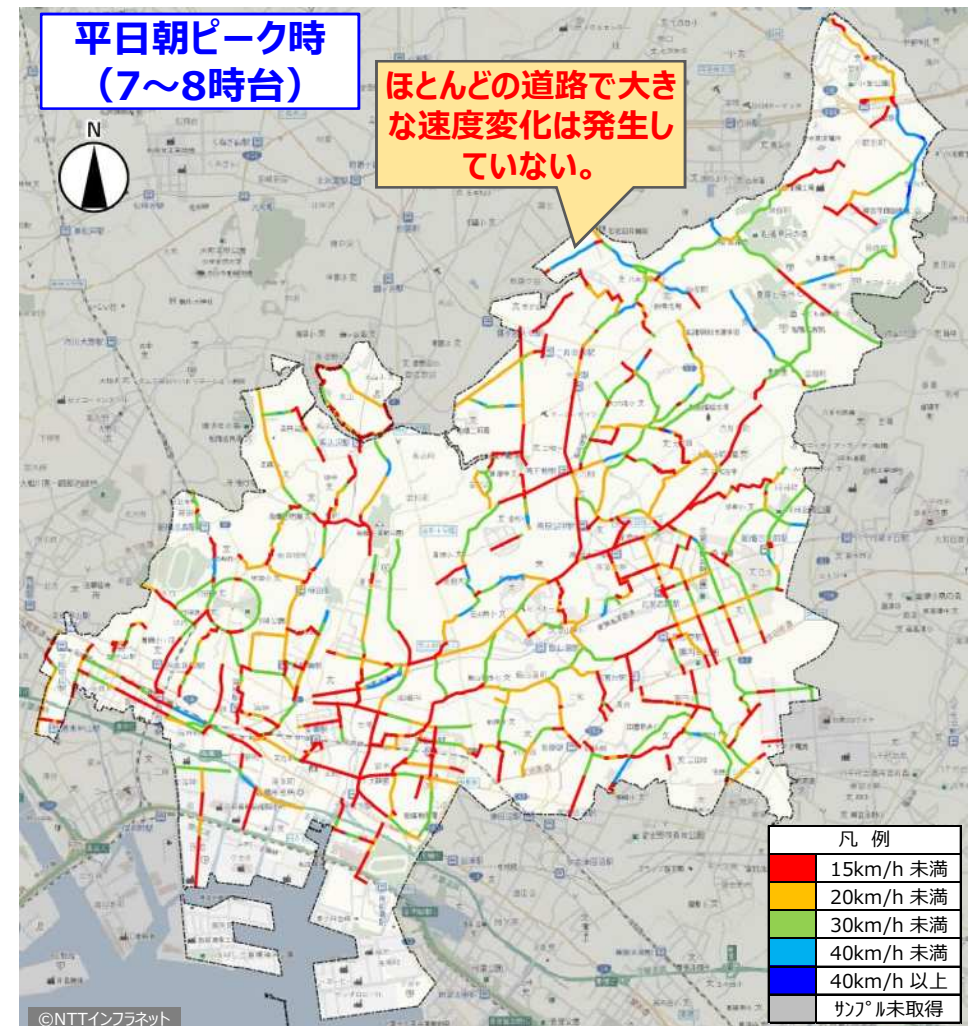
※種別が1級・2級に該当する道路



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

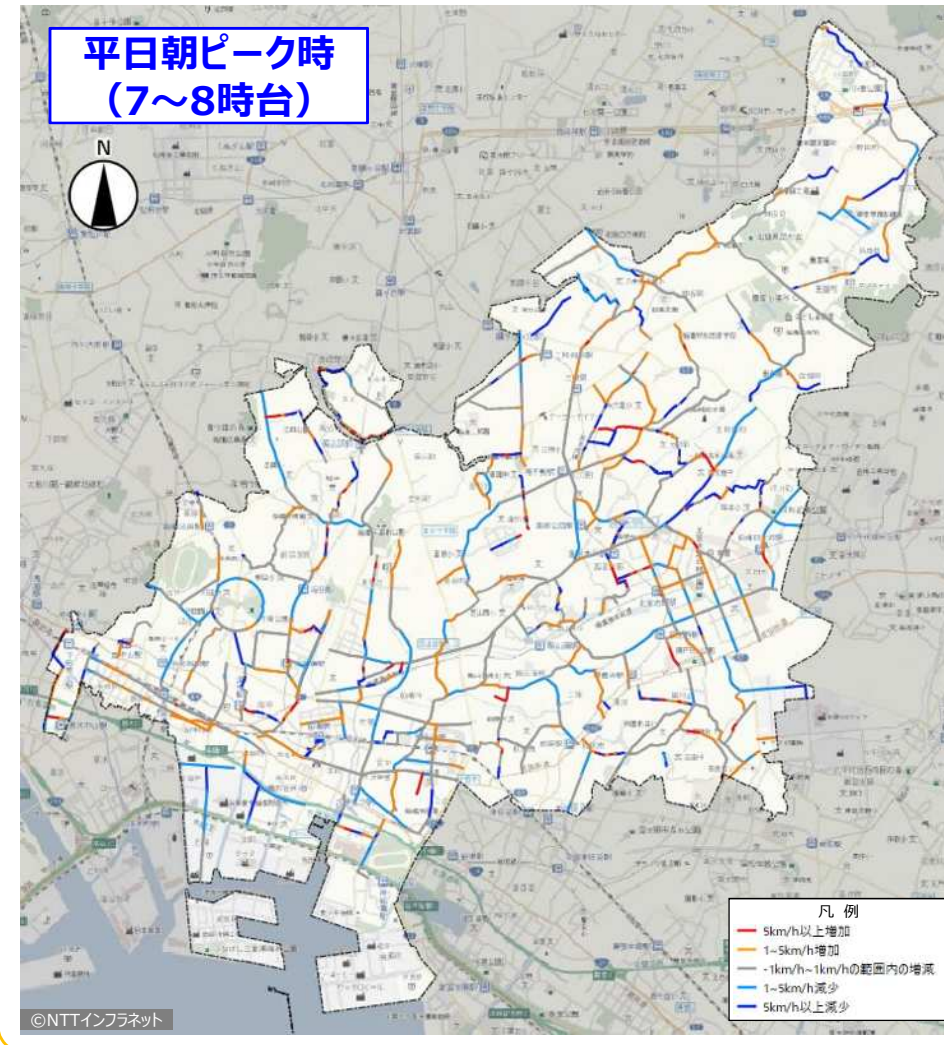
# 4. 船橋市全体の交通状況のモニタリング結果

## (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。

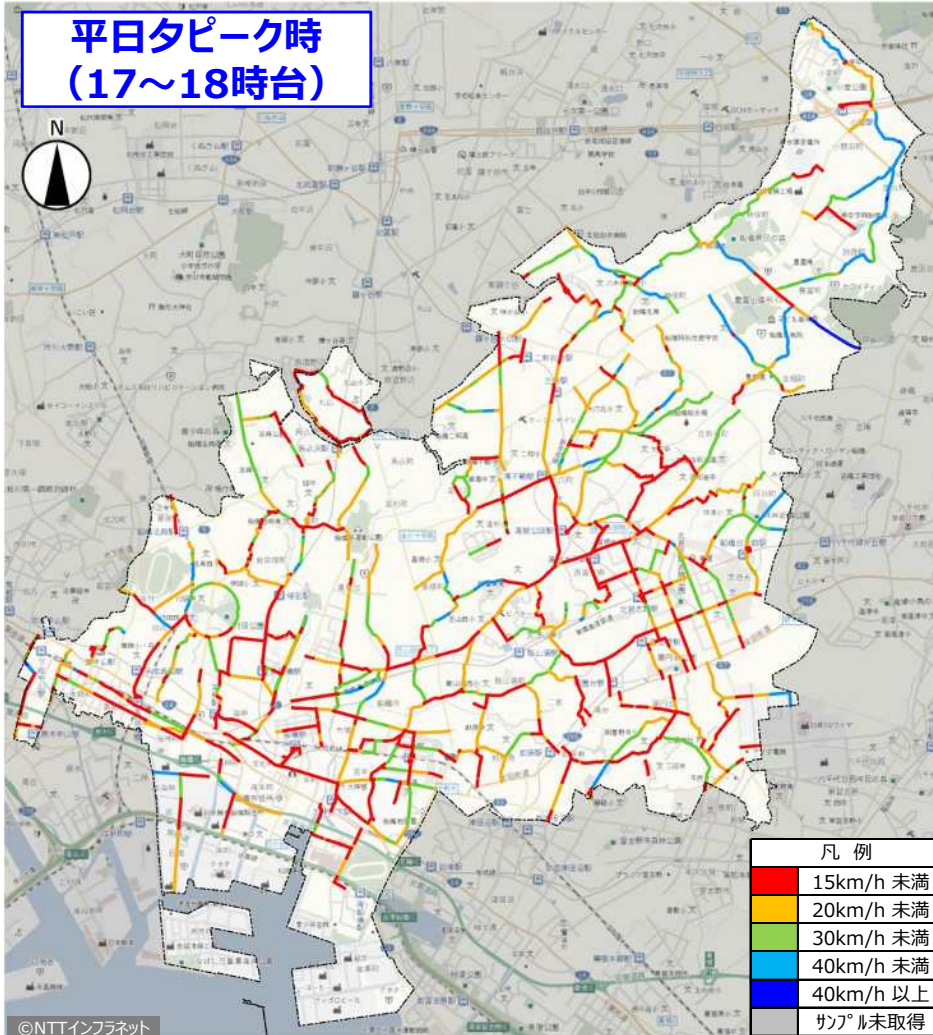
# 4. 船橋市全体の交通状況のモニタリング結果 (2) 平均旅行速度：市道（平日夕ピーク時）

● 平日夕ピークについても、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

平日夕ピーク時  
(17～18時台)



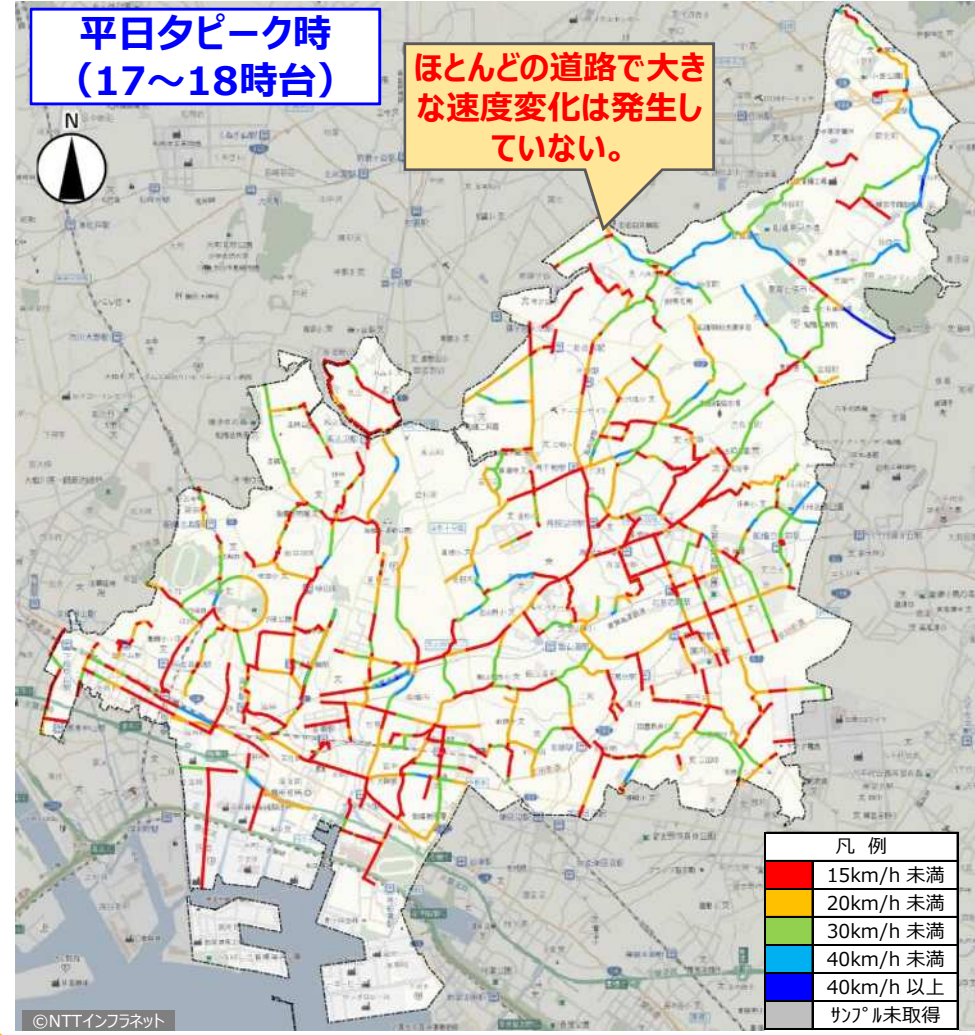
出典：ETC2.0プローブデータ（様式1-2）より算出。令和元年9～11月のピーク時の日平均値

## 令和2年度

※種別が1級・2級に該当する道路

平日夕ピーク時  
(17～18時台)

ほとんどの道路で大きな速度変化は発生していない。



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

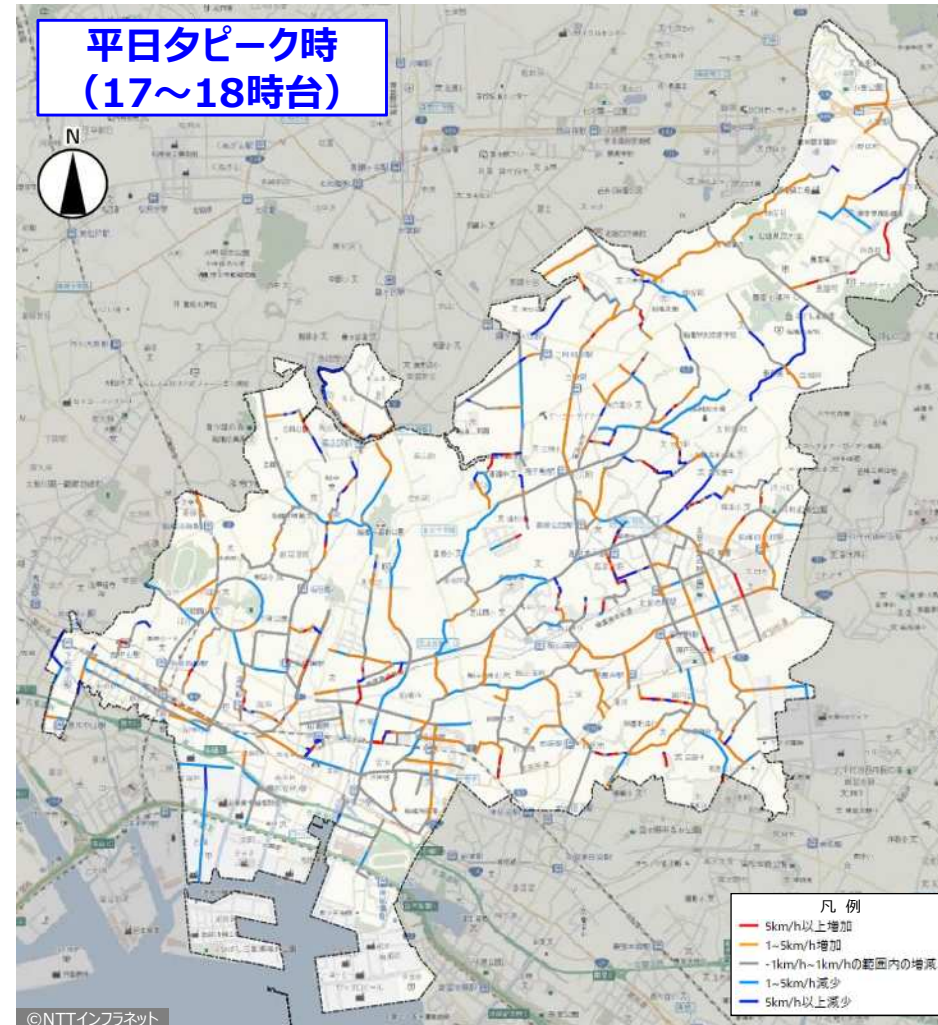
# 4. 船橋市全体の交通状況のモニタリング結果

## (2) 平均旅行速度：市道（平日夕ピーク時）

- 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。

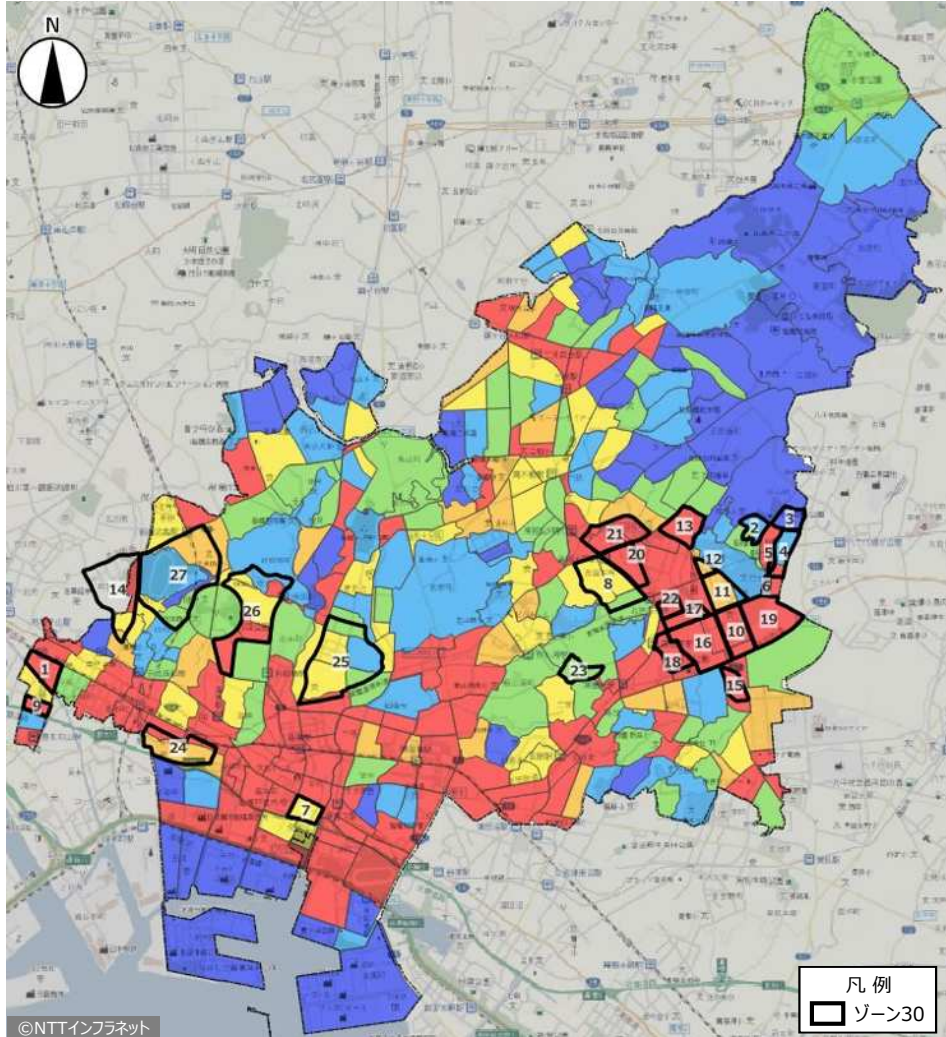


# 4. 船橋市全体の交通状況のモニタリング結果

## (3) 町丁目単位の死傷事故密度 (= 死傷事故件数 / 面積)

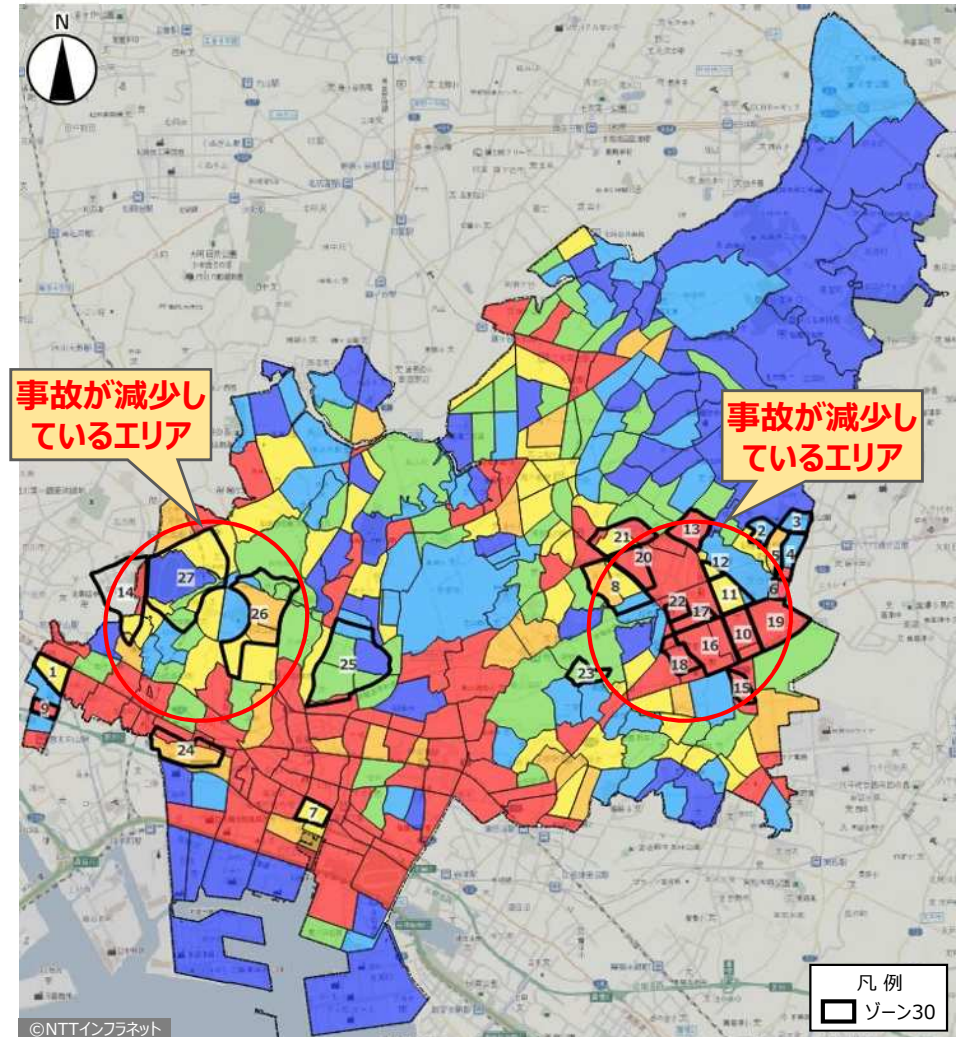
- 町丁目単位の死傷事故発生状況の変化を見ると、ゾーン30等の対策推進の結果、事故が減少しているエリアが多い。
- 一方で、事故が増加しているエリアもあるため、同エリアは経過観察が必要である。

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)



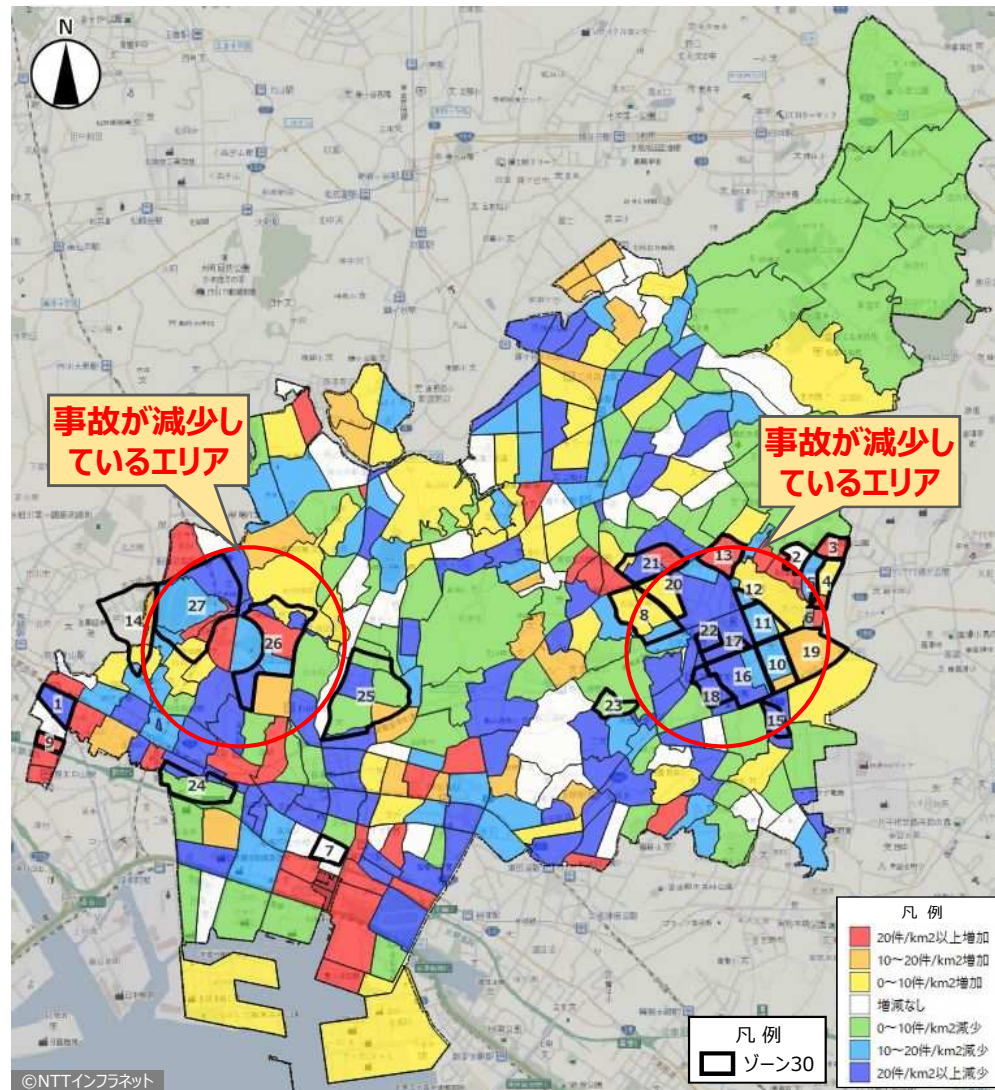
出典：(公財) 交通事故総合分析センター 交通事故総合データ (H29-R2) を用いて算出

# 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

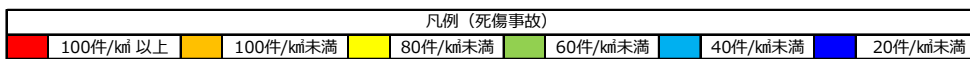
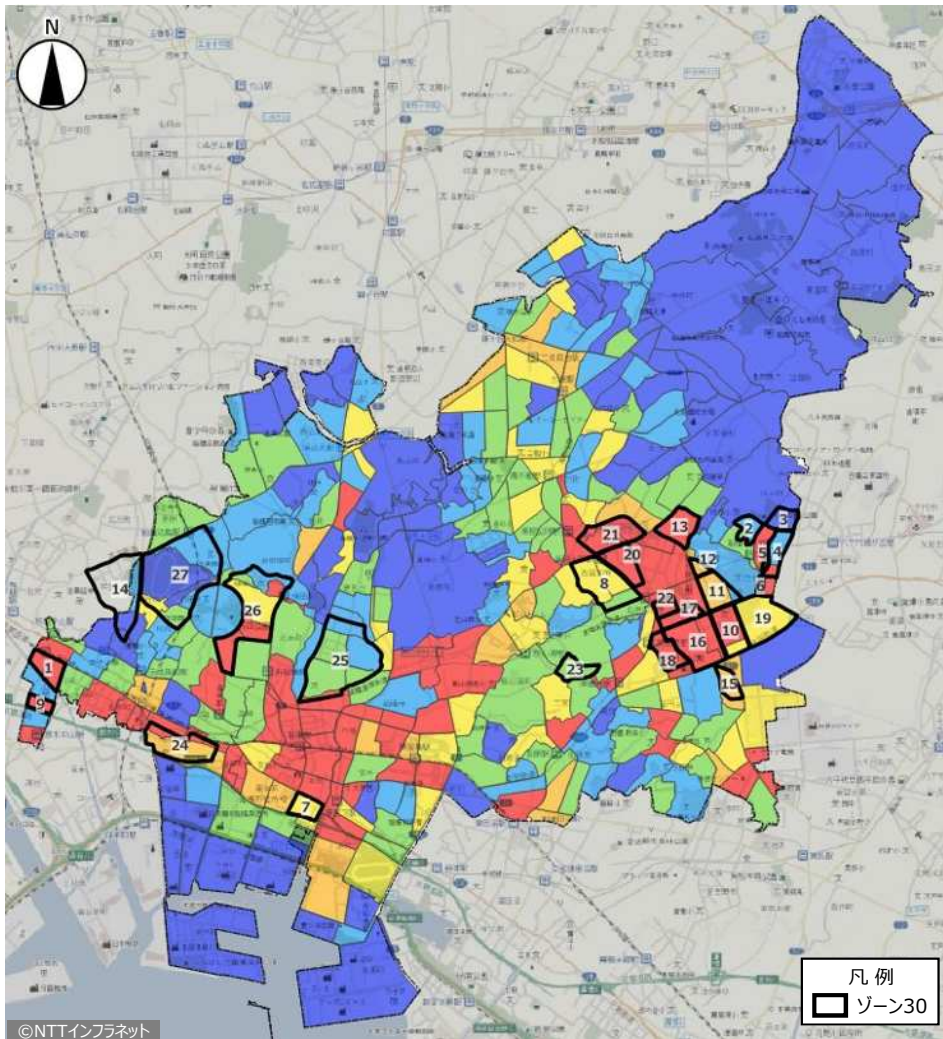
出典：(公財)交通事故総合分析センター 交通事故総合データにより算出。  
「H27-H30」の合計値と「H29-R2」の合計値の差分。

# 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)

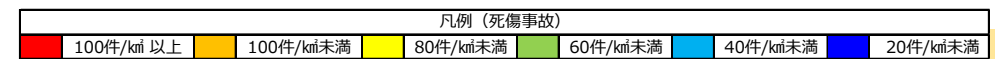
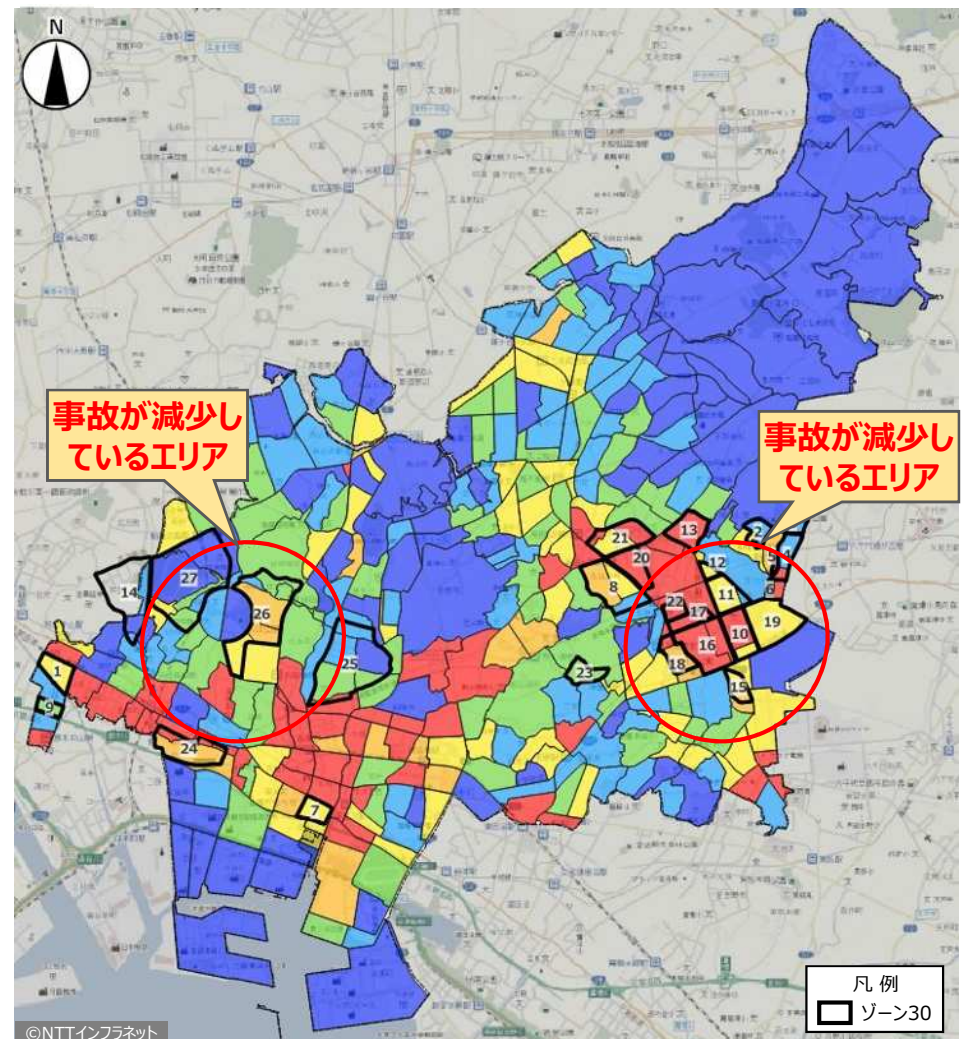
● 市道事故で見た場合でも、ゾーン30等の対策推進の結果、事故が減少しているエリアが多い。

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)



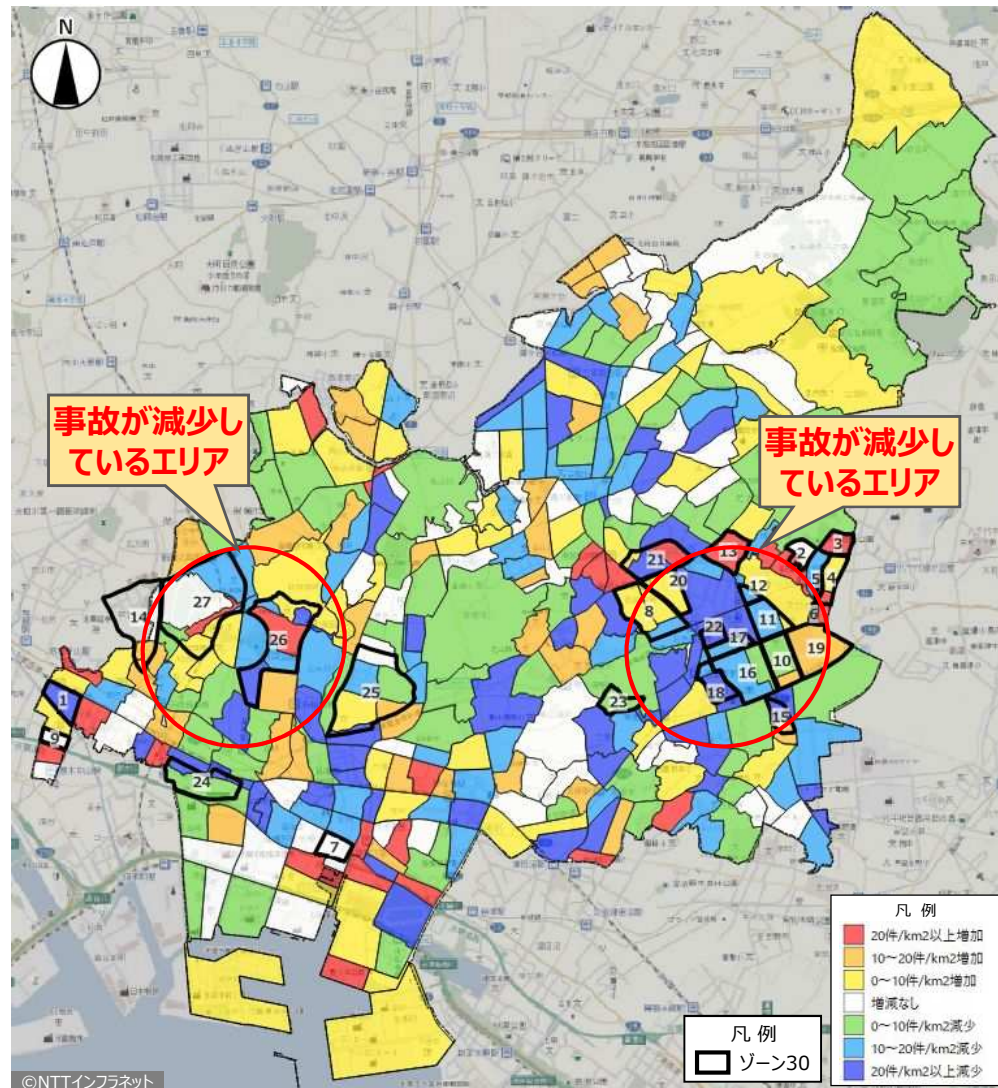
出典：(公財) 交通事故総合分析センター 交通事故統合データ (H29-R2) を用いて算出

# 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

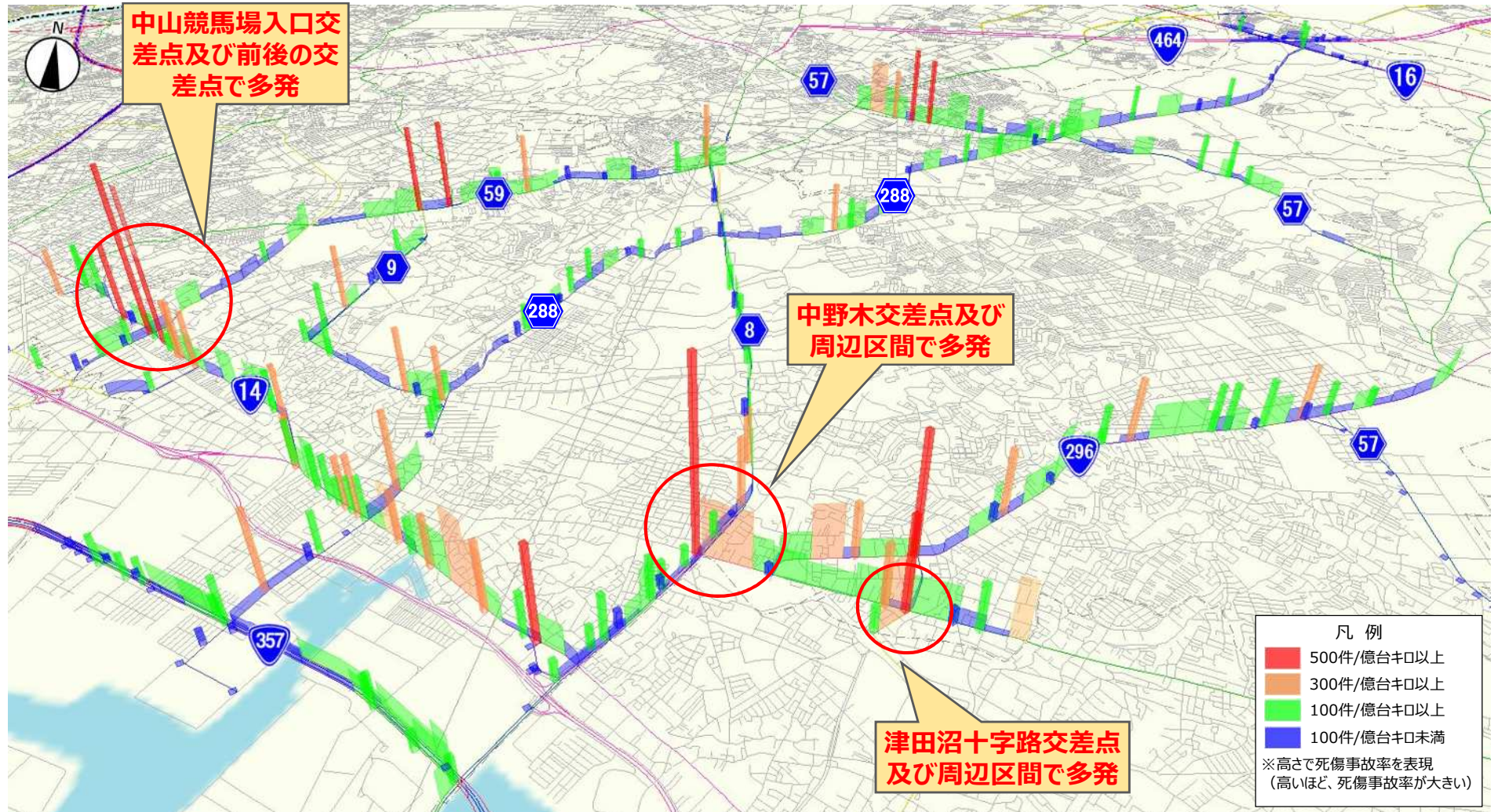
出典：(公財)交通事故総合分析センター 交通事故総合データにより算出。  
「H27-H30」の合計値と「H29-R2」の合計値の差分。

# 4. 船橋市全体の交通状況のモニタリング結果

## (3) 区間単位の人身事故：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

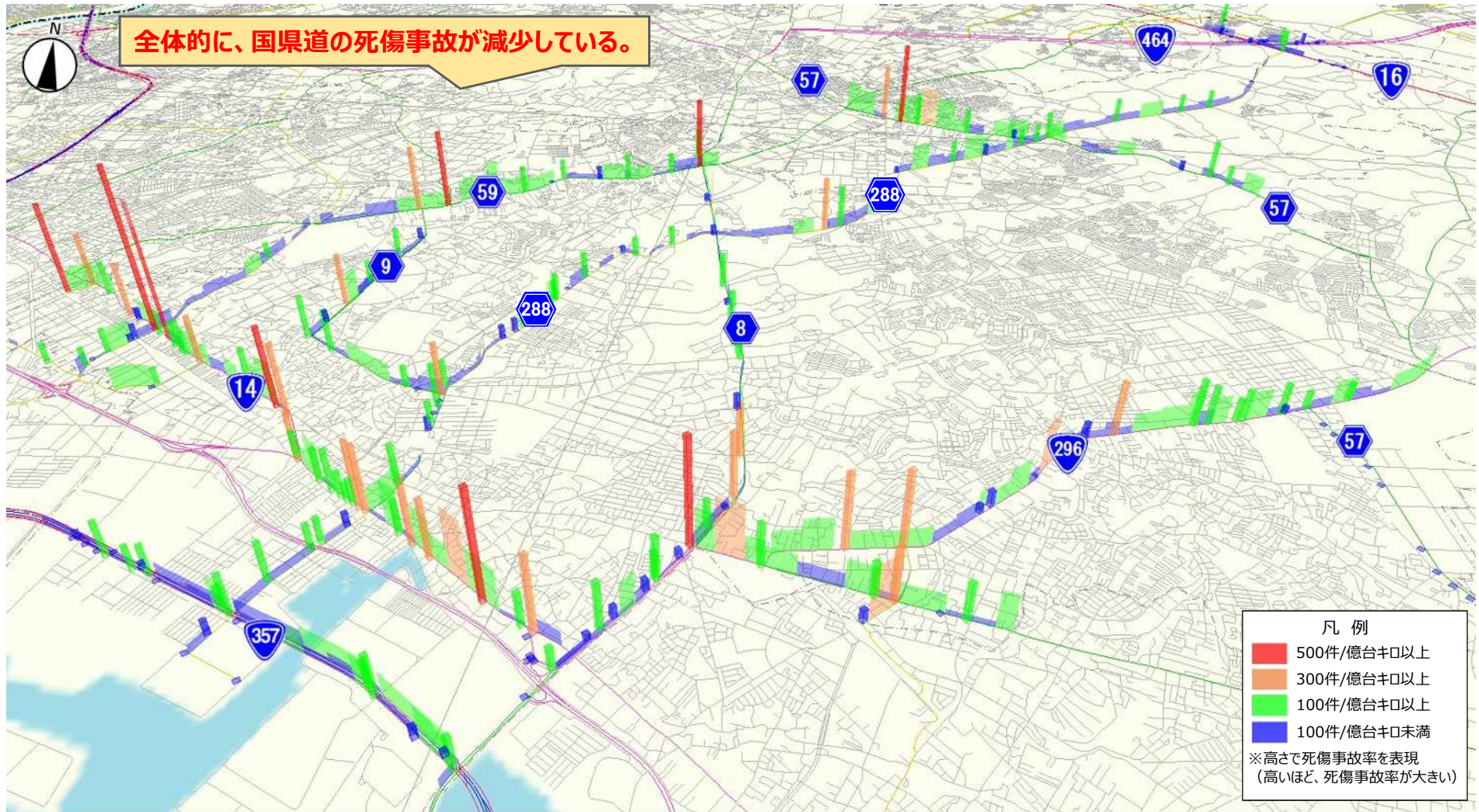


# 4. 船橋市全体の交通状況のモニタリング結果

## (3) 区間単位の人身事故：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

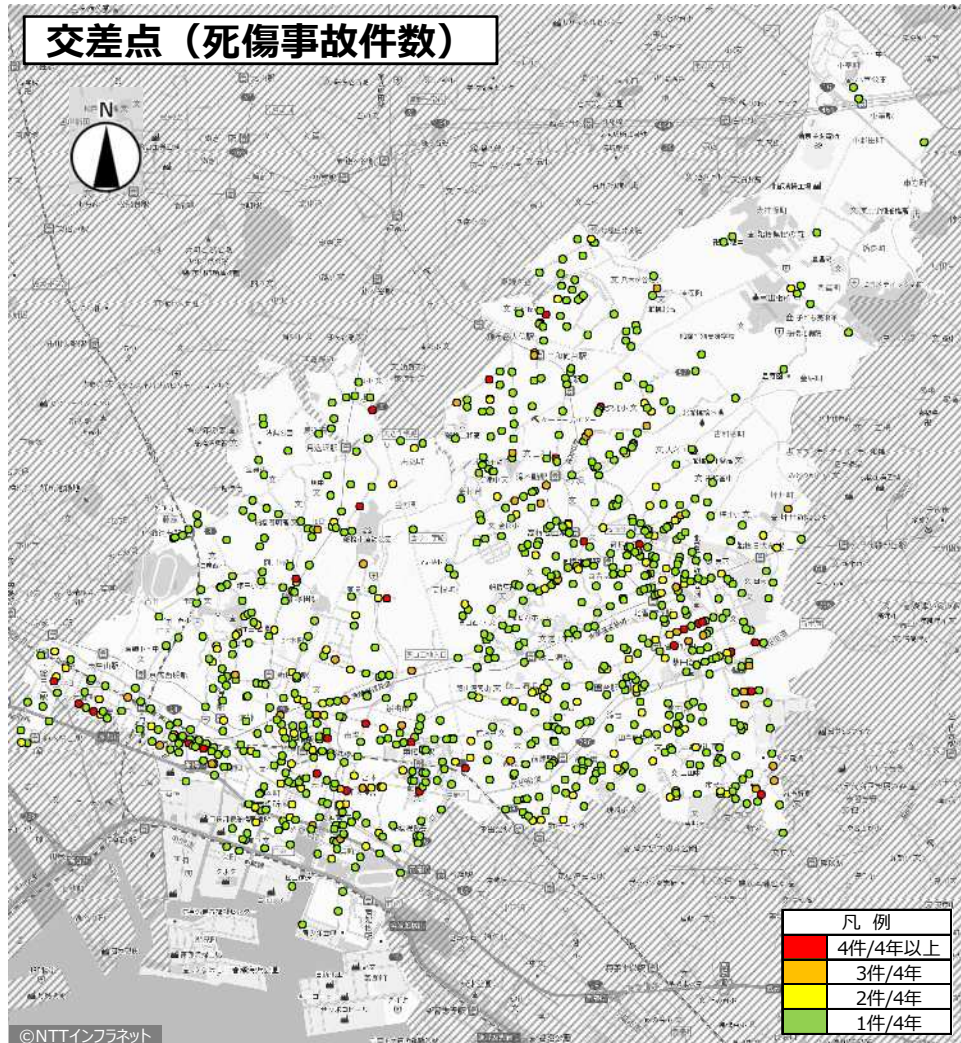


# 4. 船橋市全体の交通状況のモニタリング結果

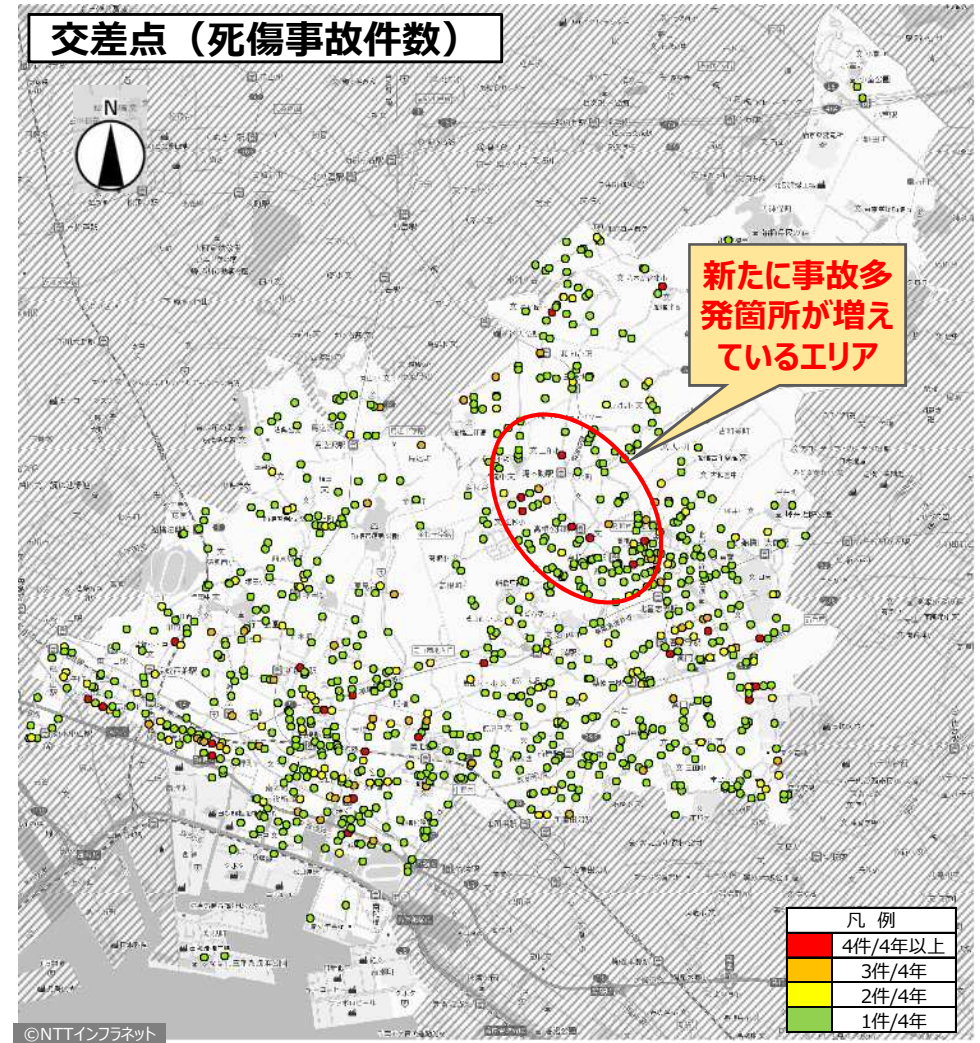
## (3) 区間単位的人身事故：交差点・区間（市道）

- 市道の交差点の事故件数については、年ごとの発生のばらつきもあるため、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



H29-R2

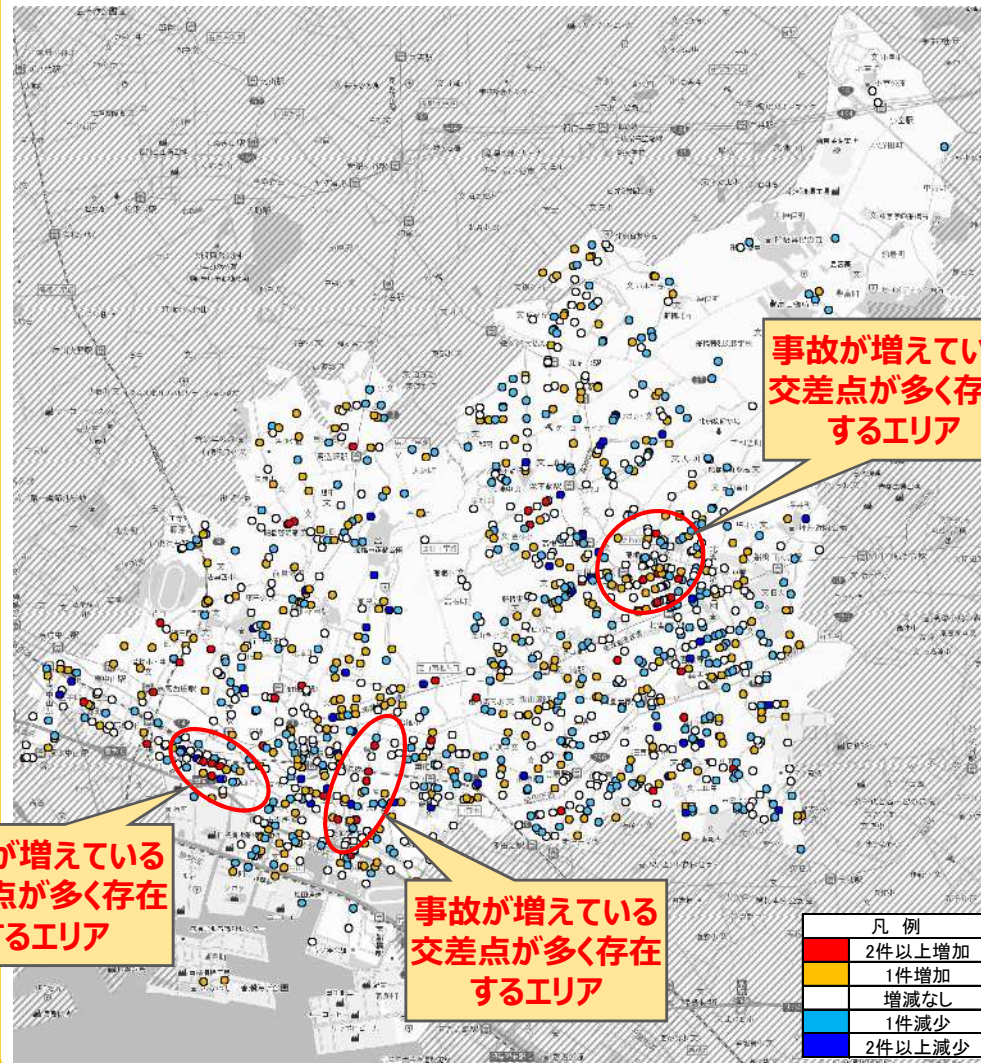


# 4. 船橋市全体の交通状況のモニタリング結果

## (3) 区間単位の人身事故：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が多い。

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。

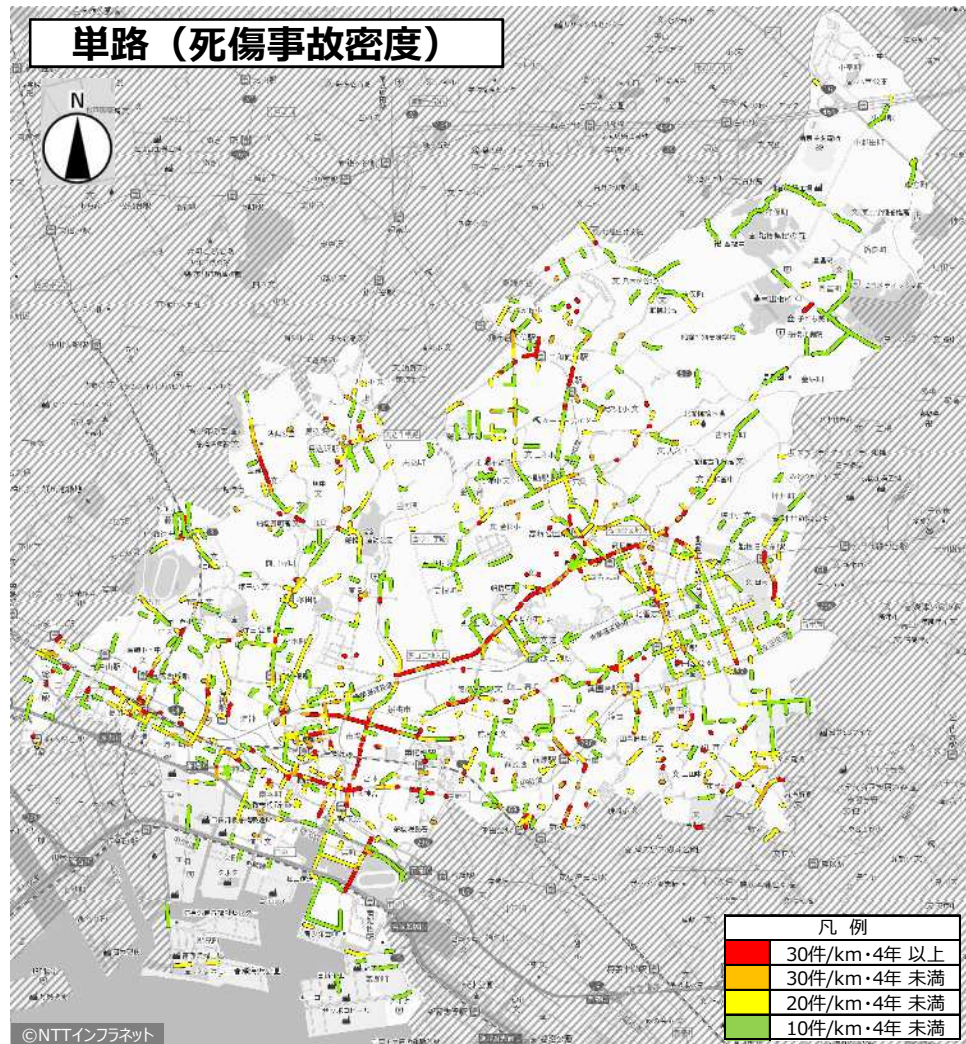


# 4. 船橋市全体の交通状況のモニタリング結果

## (3) 区間単位の人身事故：交差点・区間（市道）

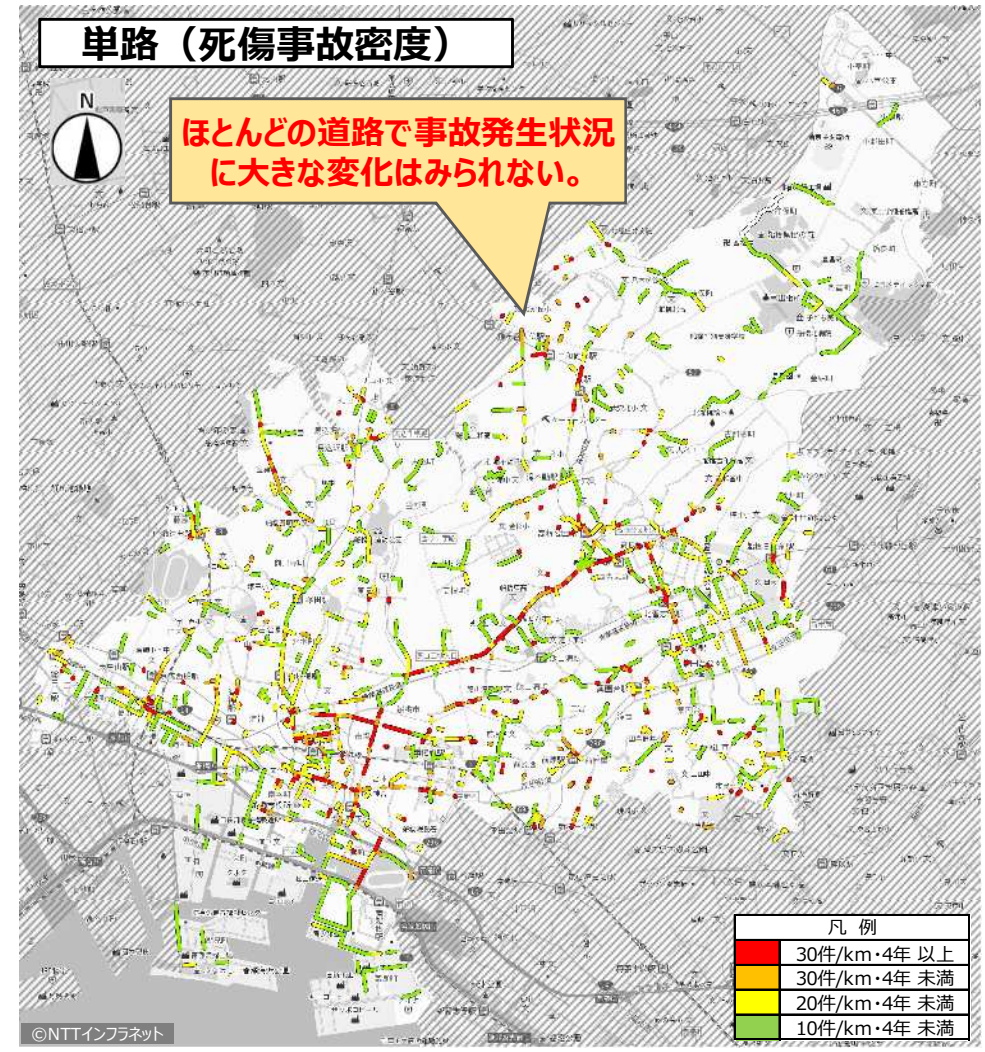
- 市道の単路区間では、交差点と比べると、大きな変化は見られないものの、個別区間単位に細かくみると、変化は発生している。

H27-H30



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

H29-R2



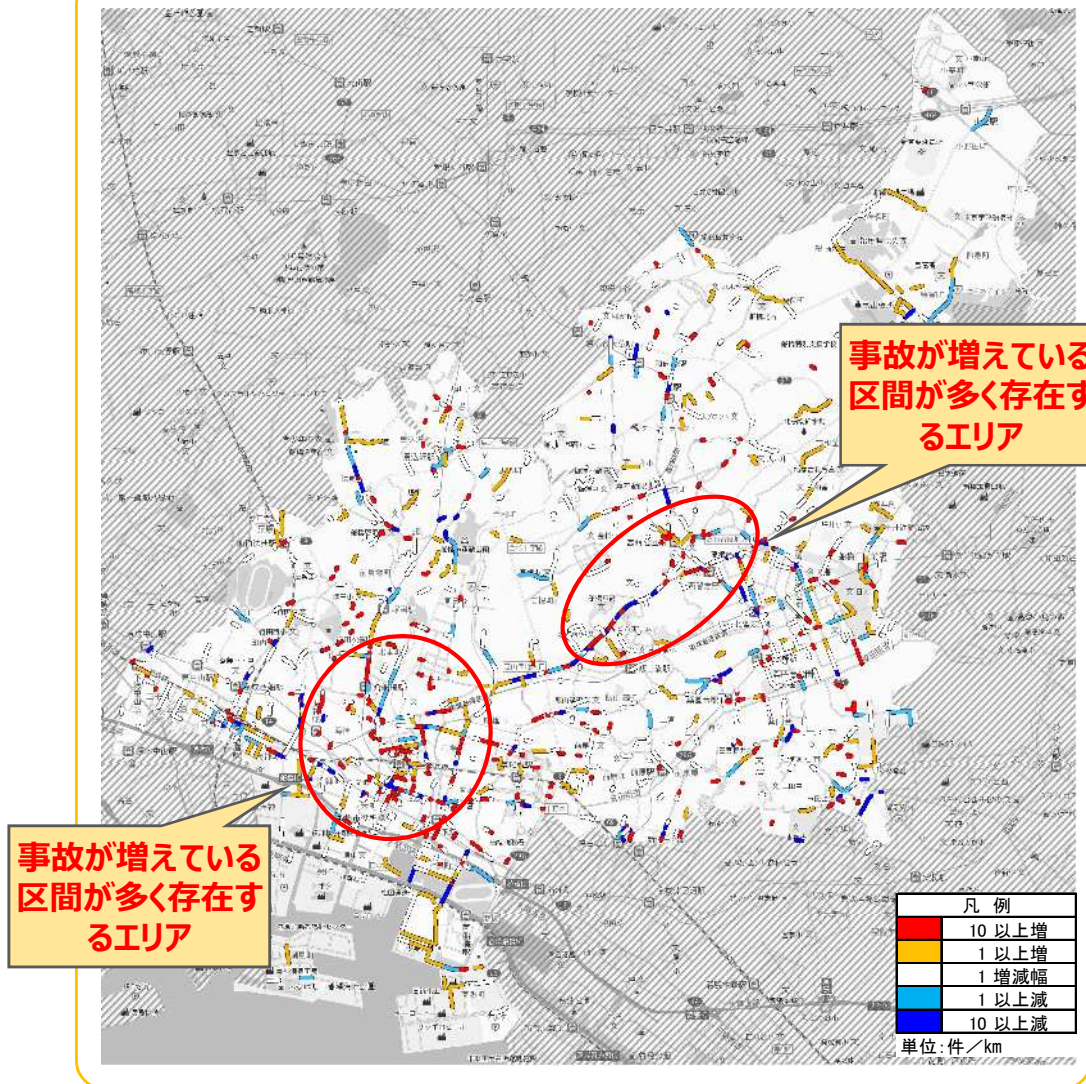
出典：（公財）交通事故総合分析センター 交通事故総合データ（H29-R2）

# 4. 船橋市全体の交通状況のモニタリング結果

## (3) 区間単位の人身事故：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。

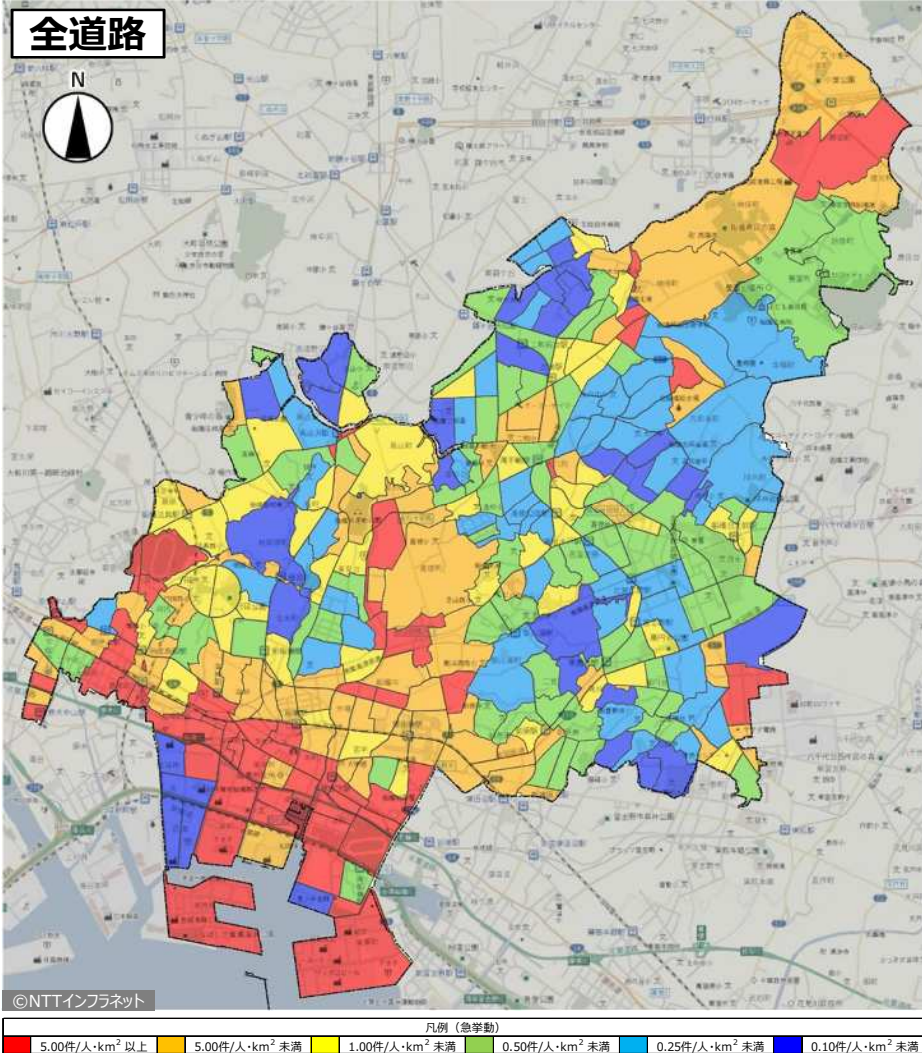
# 4. 船橋市全体の交通状況のモニタリング結果

## (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

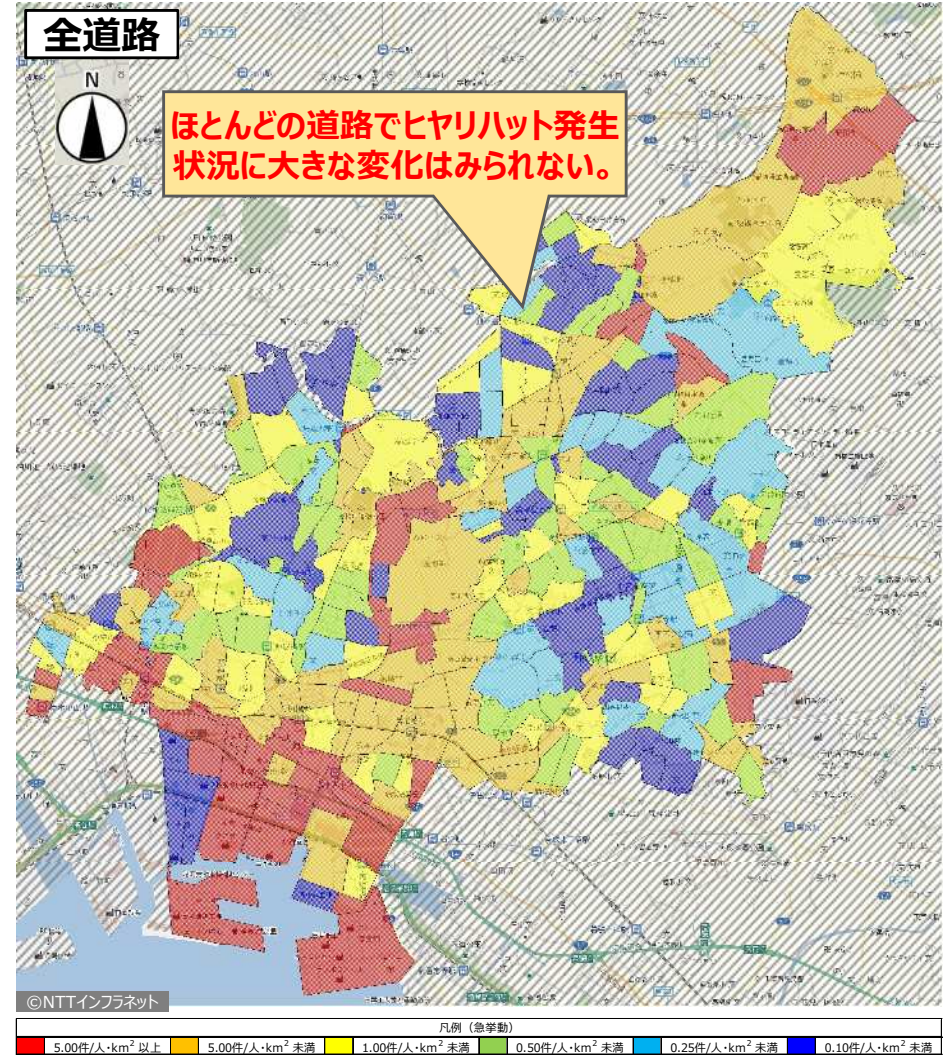
町丁目単位の急減速挙動発生率 (= 急減速挙動発生件数/人口×面積)



※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

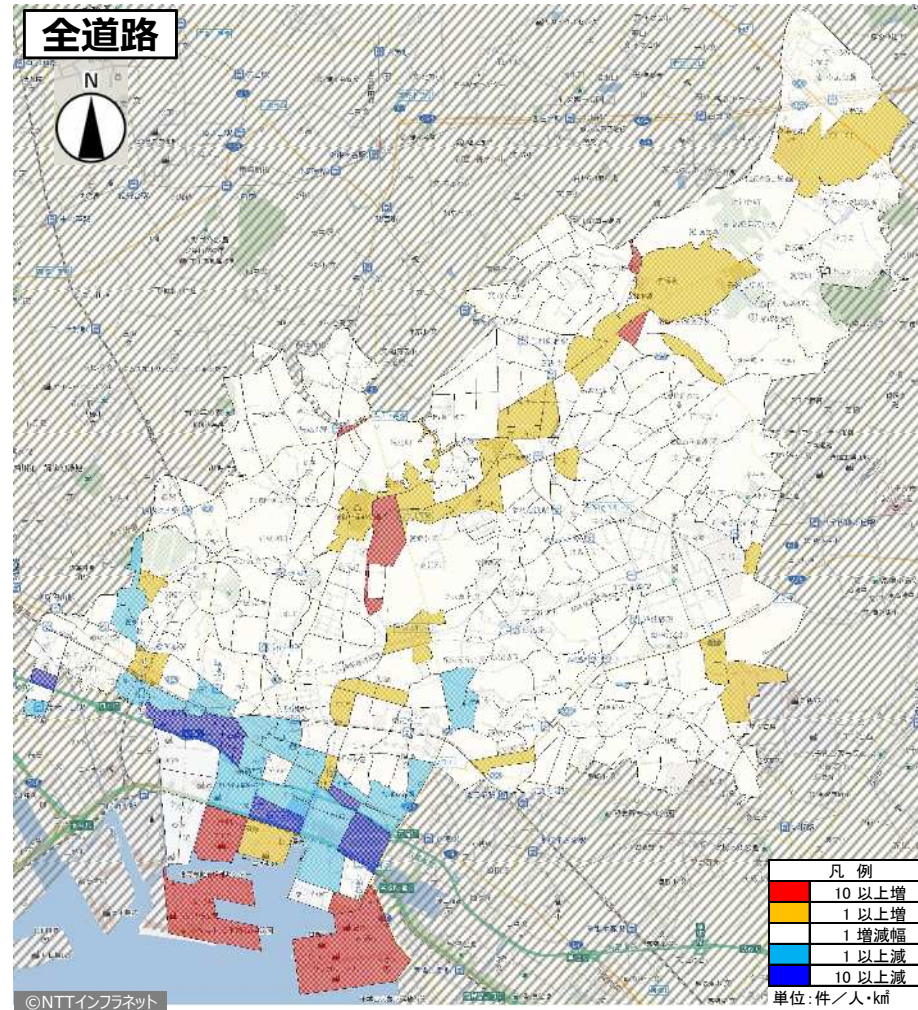
# 4. 船橋市全体の交通状況のモニタリング結果

## (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。

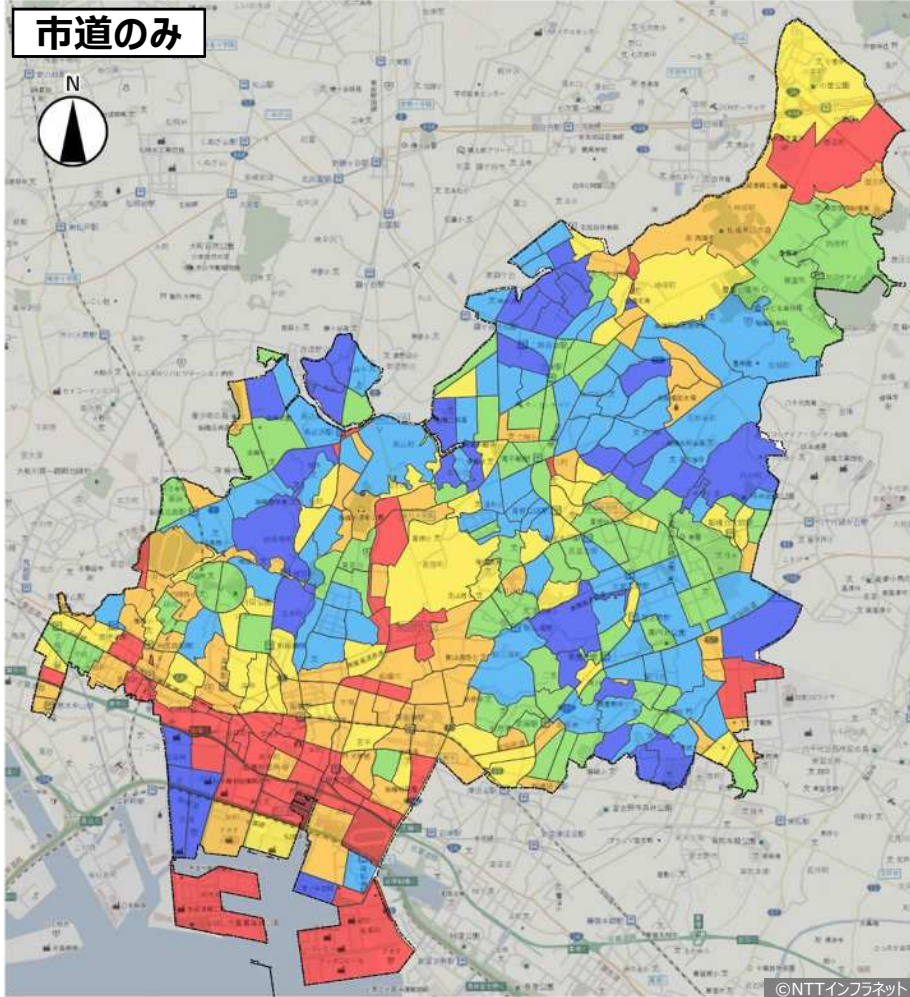
# 4. 船橋市全体の交通状況のモニタリング結果

## (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。

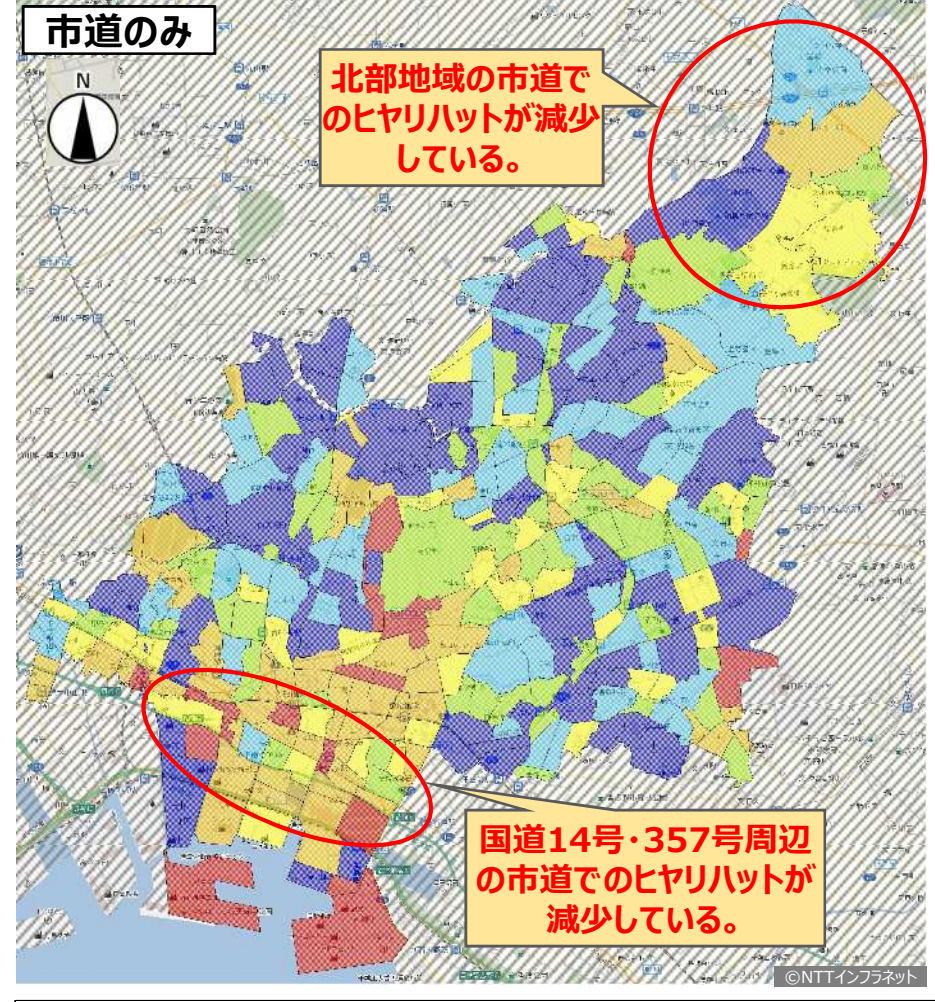
### 令和元年度

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)



### 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

※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

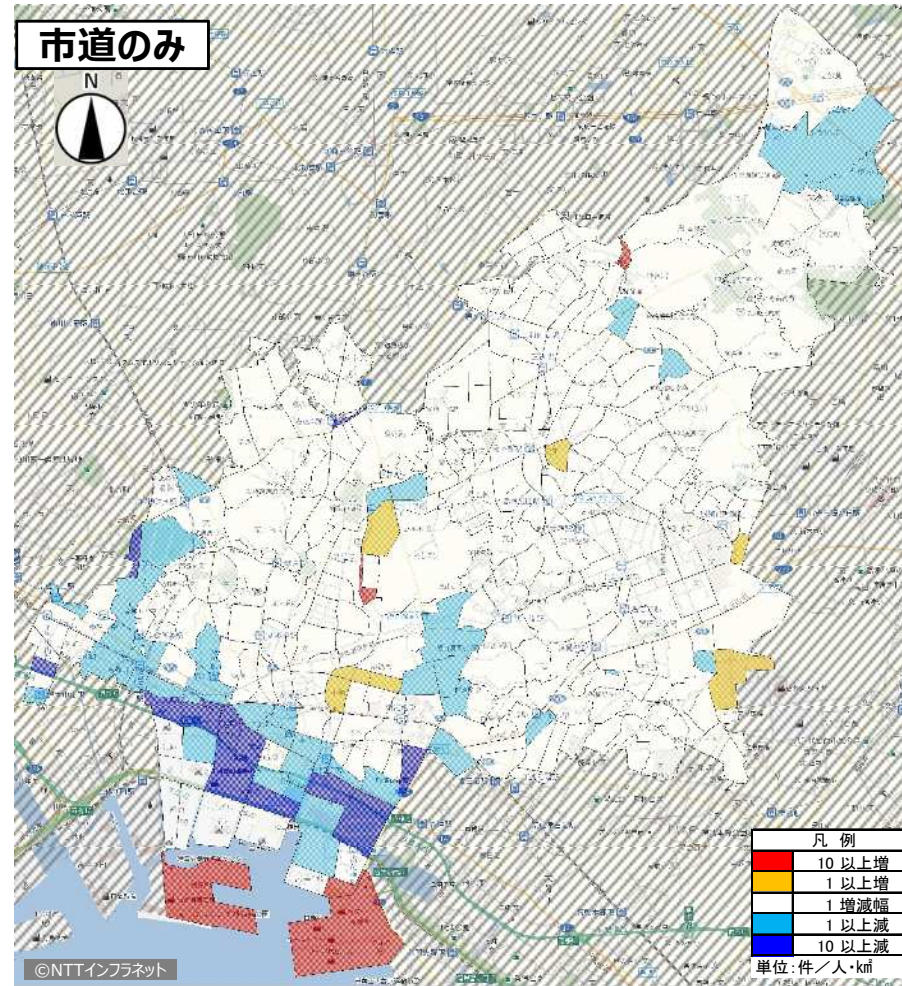
# 4. 船橋市全体の交通状況のモニタリング結果

## (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)



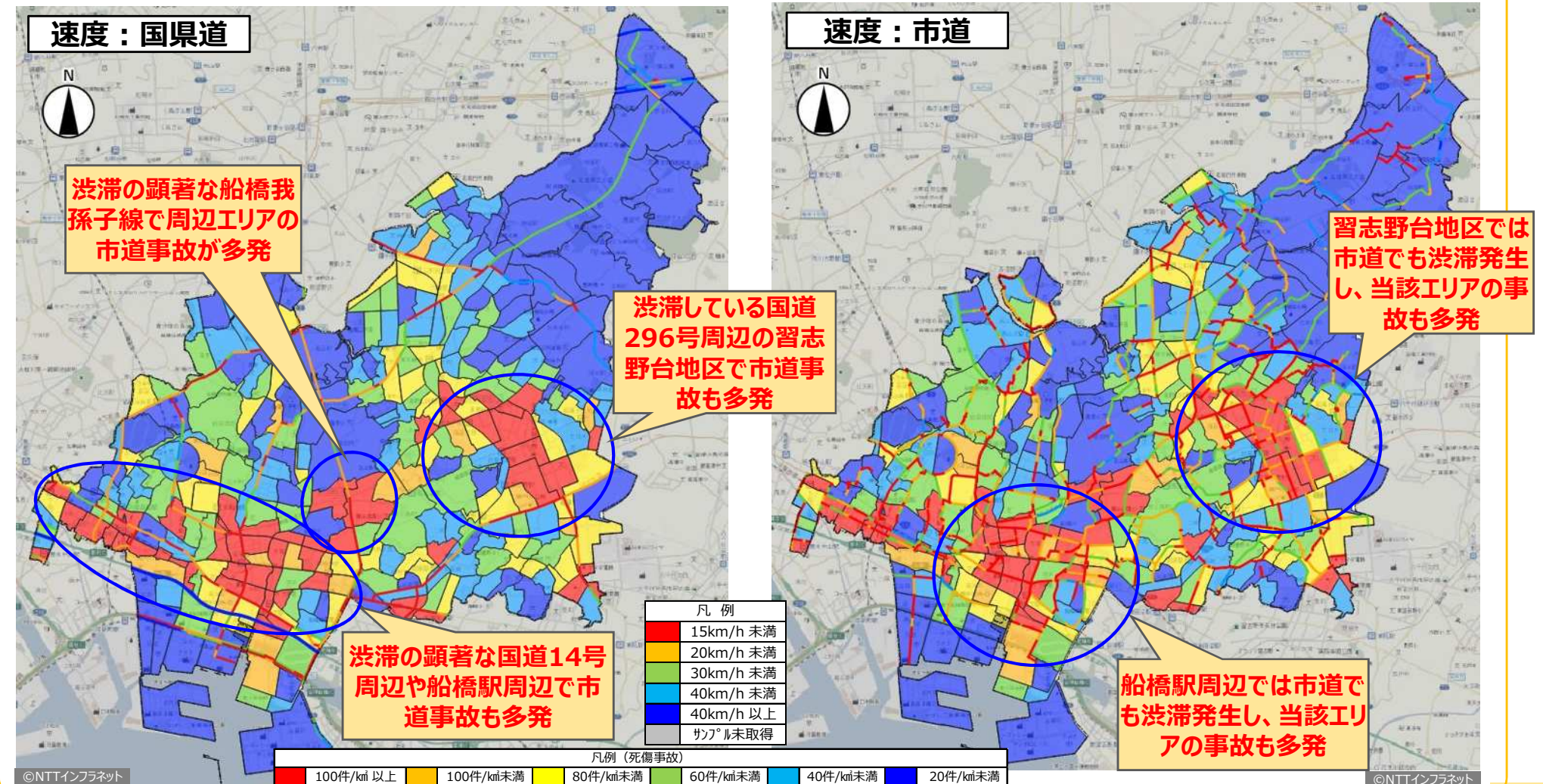
※前後加速度-0.3G以下を急挙動(急ブレーキ)として集計した結果(人口と面積で基準化した数値)  
出典: ETC2.0プローブデータ(挙動履歴: 様式1-4)より算出。  
令和2年9~11月の合計値と令和元年9~11月の合計値の差分。

# 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も多発している。
- 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も多発している。

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



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  
ETC2.0プローブデータ（様式1-2・2-3）より算出。2020年9～11月の日平均値