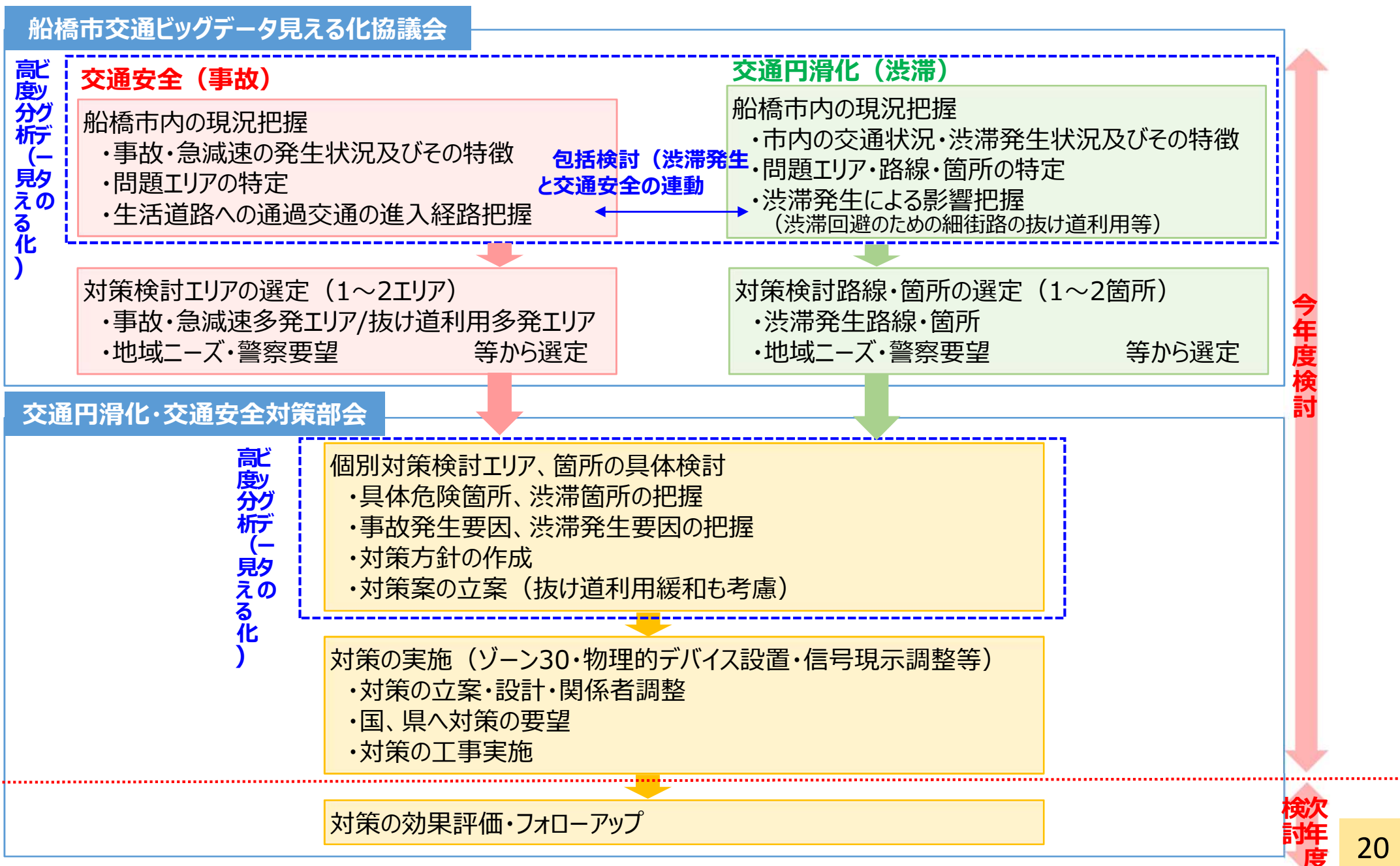


3. 対策部会の進め方

(1) 協議会と対策部会の役割分担



3. 対策部会の進め方

(2) 対策エリアの選定

【対策エリアの選定方法】

STEP ①：選定指標の設定・加点

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、ゾーン30プラス指定エリア：未対策[3点]
(予定エリアも含む)
- ・地域・警察要望：5件以上[5点]、2件以上[3点]
1件[1点]

STEP ②：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策候補エリアとして選定

STEP ③：既存整備状況・計画等の確認

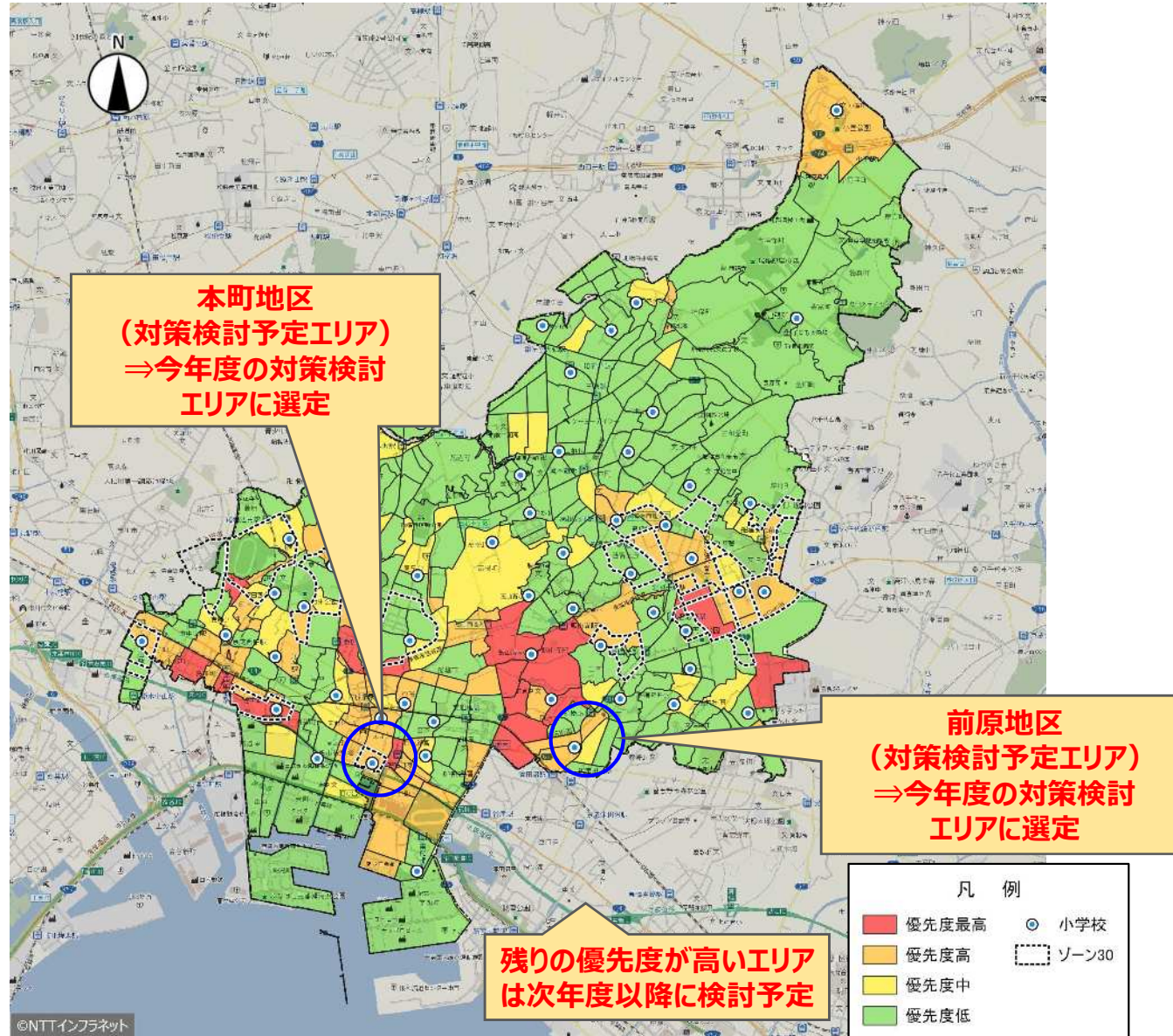
対策整備済あるいは計画策定済エリア等は除外

STEP ④：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

3. 対策部会の進め方 (2) 対策エリアの選定

【対策エリアの選定結果】



3. 対策部会の進め方

(3) 対策エリアの分析方針：位置図（前原地区）



3. 対策部会の進め方

(3) 対策エリアの分析方針：エリア概況

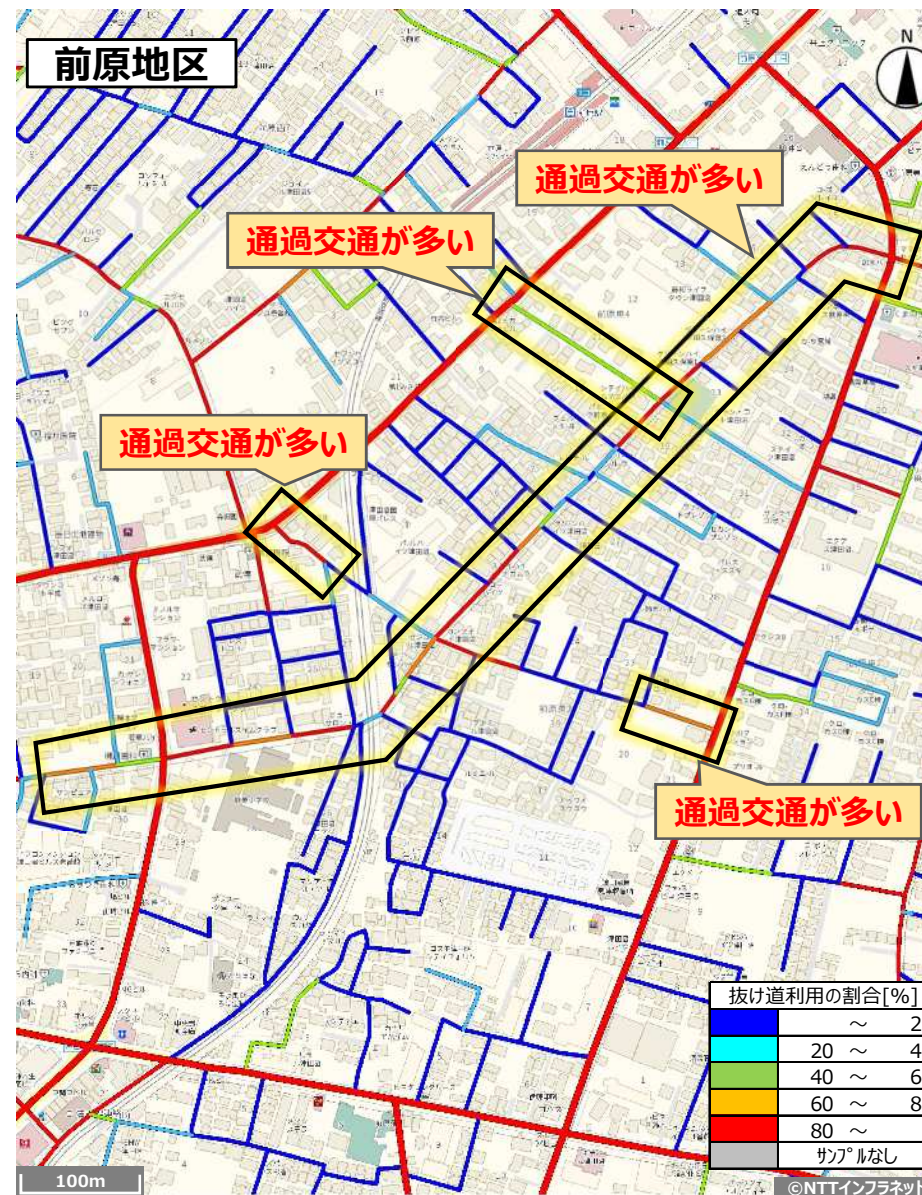
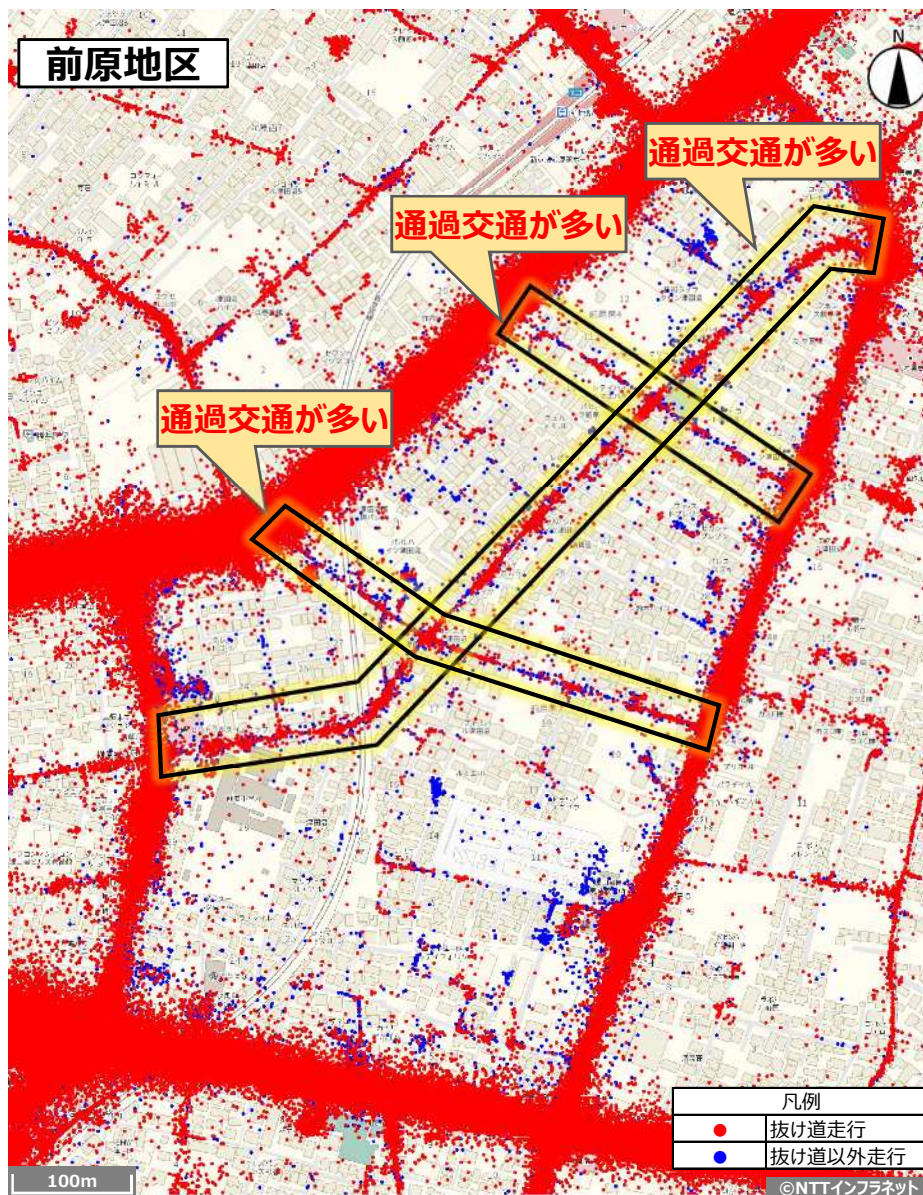
- 前原地区は住宅地であり、エリア内には小学校が立地し、学校指定の通学路がある。



3. 対策部会の進め方

(3) 対策エリアの分析方針：抜け道車両の走行経路

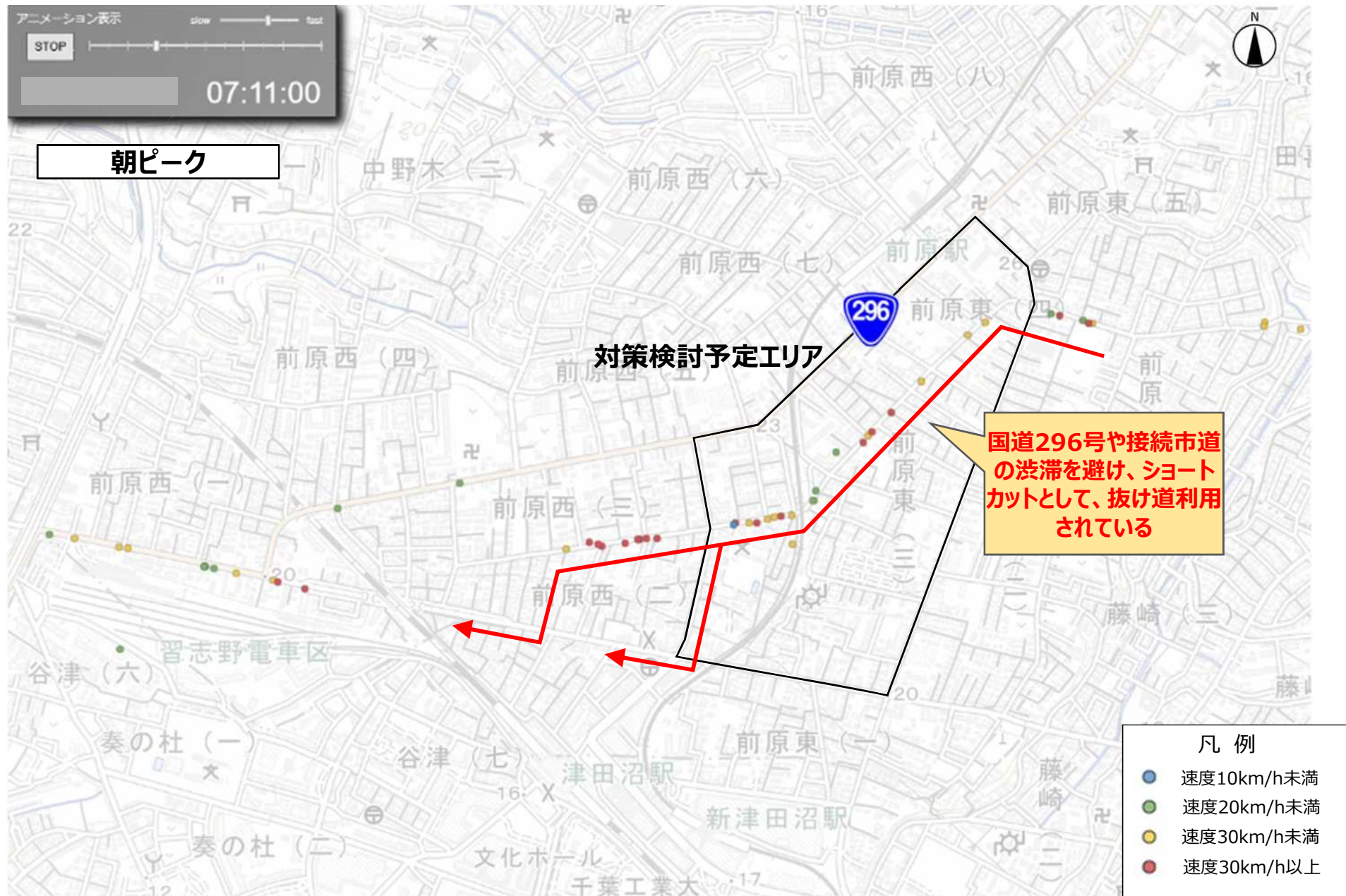
- 前述の速度低下区間等を避けるために、エリア内では抜け道利用がされている可能性が高く、通過交通が多い路線・区間が存在する。



※出典：ETC2.0プローブデータ（走行履歴：様式1-2）より算出。
2021年9～11月の合計値

3. 対策部会の進め方

(3) 対策エリアの分析方針：抜け道車両の走行経路



※出典：ETC2.0プローブデータ（走行履歴：様式1-2）より算出。2021年9～11月の平日朝ピーク時（7時台）
※背景地図の出典：国土地理院地図を加工して作成

3. 対策部会の進め方 (4) 対策部会のメンバー

交通円滑化・交通安全対策部会

委員			
学識経験者	日本大学 教授	小早川 悟	部会長
	日本大学 助教	吉岡 慶祐	
国土交通省 (道路管理者)	千葉国道事務所 計画課	専門官	
	千葉国道事務所 交通対策課	専門官	
千葉県 (道路管理者)	県土整備部 道路計画課	主査	
	葛南土木事務所 道路建設課	課長	
	葛南土木事務所 維持課	課長	
千葉県 (交通管理者)	警察本部 交通規制課 (規制担当)	係長	
	警察本部 交通規制課 (信号担当)	係長	
	船橋警察署 交通課	係長	
	船橋東警察署 交通課	係長	
船橋市 (道路管理者)	道路部 道路建設課	課長補佐	副部会長

3. 対策部会の進め方 (5) まとめ

① 要因分析

- ・対策検討エリア（2エリア）におけるETC2.0データ等を用いた高度分析を行う。
- ・エリア内の危険区間、箇所を抽出し、その発生要因を把握する。



② 現地踏査

- ・①で分析した結果と現地の実情の整合性を確認する。
- ・エリア内の危険箇所及び渋滞箇所とその要因を明確にする。



③ 対策立案

- ・①、②の検討結果を踏まえて交通安全上の問題箇所にはゾーン30、ゾーン30プラスの指定や路面標示、物理的デバイスの設置等の対策を立案する。



④ 協議会への報告

- ・③で立案した対策の方向性やメニュー案を協議会で報告する。