

**船橋市 交通ビッグデータ見える化協議会
第7回会議
交通円滑化・交通安全対策部会検討結果概要**

令和4年（2022年）9月

船橋市

No	項目	
1	メンバーと部会の実施結果	
2	前原地区の 検討結果	(1) 現状把握と渋滞発生要因 (2) 当該エリアの課題と対策のコンセプト (3) 対策内容
3	本町地区の 検討結果	(1) 現状把握と渋滞発生要因 (2) 当該エリアの課題と対策のコンセプト (3) 対策内容

1. メンバーと部会の実施結果

部会メンバー

道路安全診断（第三者による検討）を実施

委員	
学識経験者	
国土交通省	千葉国道事務所 計画課
	千葉国道事務所 交通対策課
千葉県	県土整備部 道路計画課
	葛南土木事務所 道路建設課
	葛南土木事務所 維持課
	警察本部 交通規制課（規制担当）
	警察本部 交通規制課（信号担当）
	船橋警察署 交通課
船橋市	船橋東警察署 交通課
	道路部 道路建設課



道路安全診断

学識経験者・道路安全専門家・ 交通工学専門家	2名
道路設計技術者※)	1名

※) 交通工学研究会認定（TOE・TOP取得）あるいは同等の資格保有者

部会の開催状況

検討エリア：2エリア（前原地区・本町地区）

第1回

【現地視察 & 室内会議：8/12】

■ 現地視察（2エリア：前原地区・本町地区）

■ 前原及び本町地区での検討

⇒ 問題箇所及び事故要因と対策の方向性

【現地視察】



【室内会議】



第2回

【室内会議：8/30】

■ 対策コンセプト・メニューの立案

■ 対策を具体化する際の留意点

【室内会議】



【意見内容
（左：前原地区、右：本町地区）】



第3回

【書面：9/13】

■ 対策内容の承認

1. メンバーと部会の実施結果

(1) 対策エリアの選定方法

【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

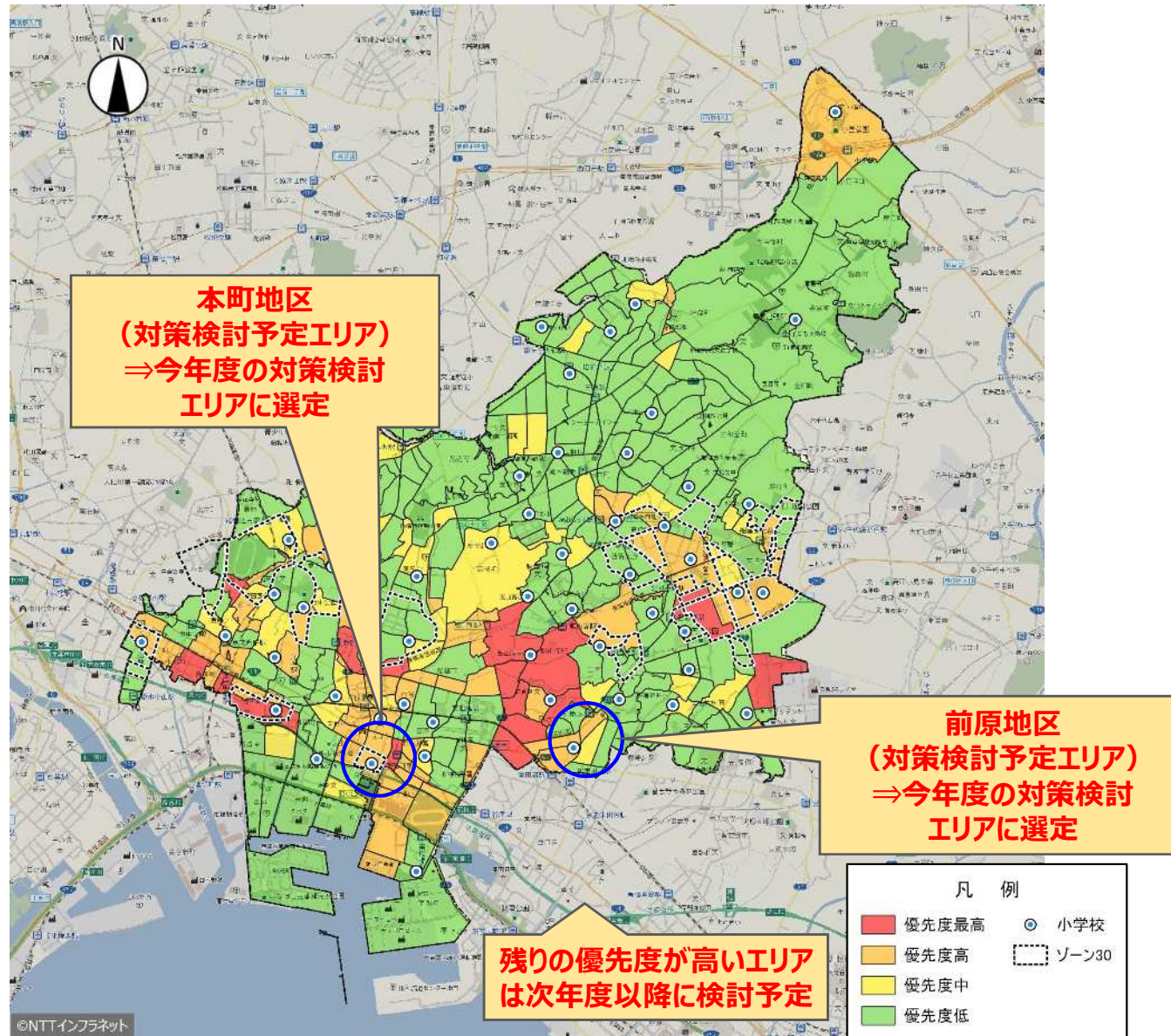
STEP ④：対策エリア決定&近隣エリア統合

隣接エリアの状況に応じてエリア統合して箇所を選定

1. メンバーと部会の実施結果

(2) 対策エリアの選定結果

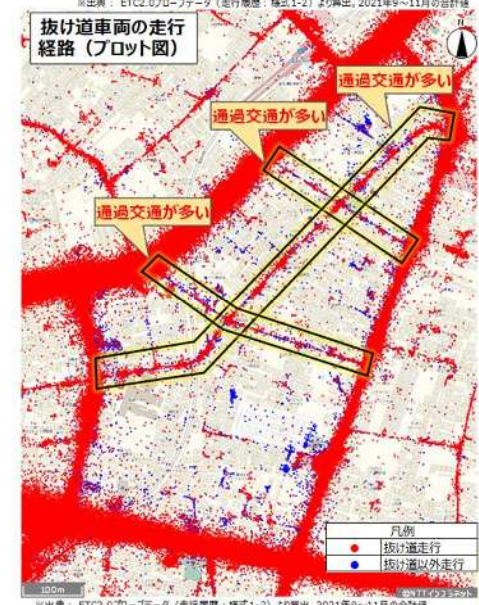
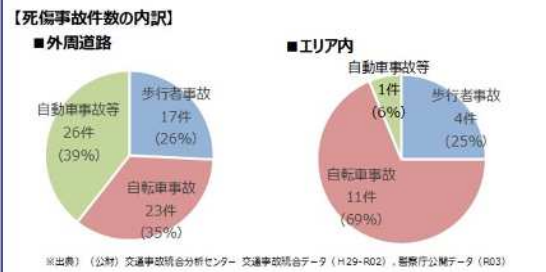
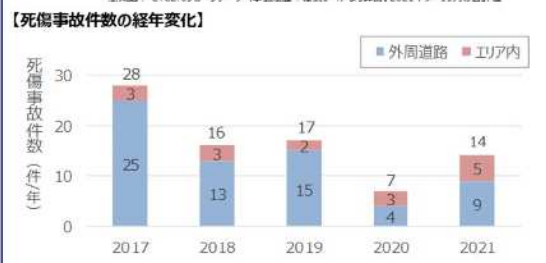
【対策エリアの選定結果】



2. 前原地区の検討結果

(1) エリア全体の現状把握

● 事故・ETC2.0プローブ・地元要望等からエリア内の現状把握を実施⇒エリア内の危険箇所・区間の把握。



2. 前原地区の検討結果

(2) 当該エリアの課題と対策のコンセプト

当該
エリアの
課題

- 外周道路としての役割を担う2車線の国道296号及び県道69号において、**常時激しい渋滞が発生**。
- 外周道路の渋滞を避けるために、エリア内を抜け道利用している車が多く、事故や急減速が多発。
- 外周道路には信号機が未設置の危険個所が複数存在。
- エリア内には小学校や踏切があり、自転車歩行者の利用も多く、交通安全に対するニーズが強いため、**対策要望が多く寄せられている**。

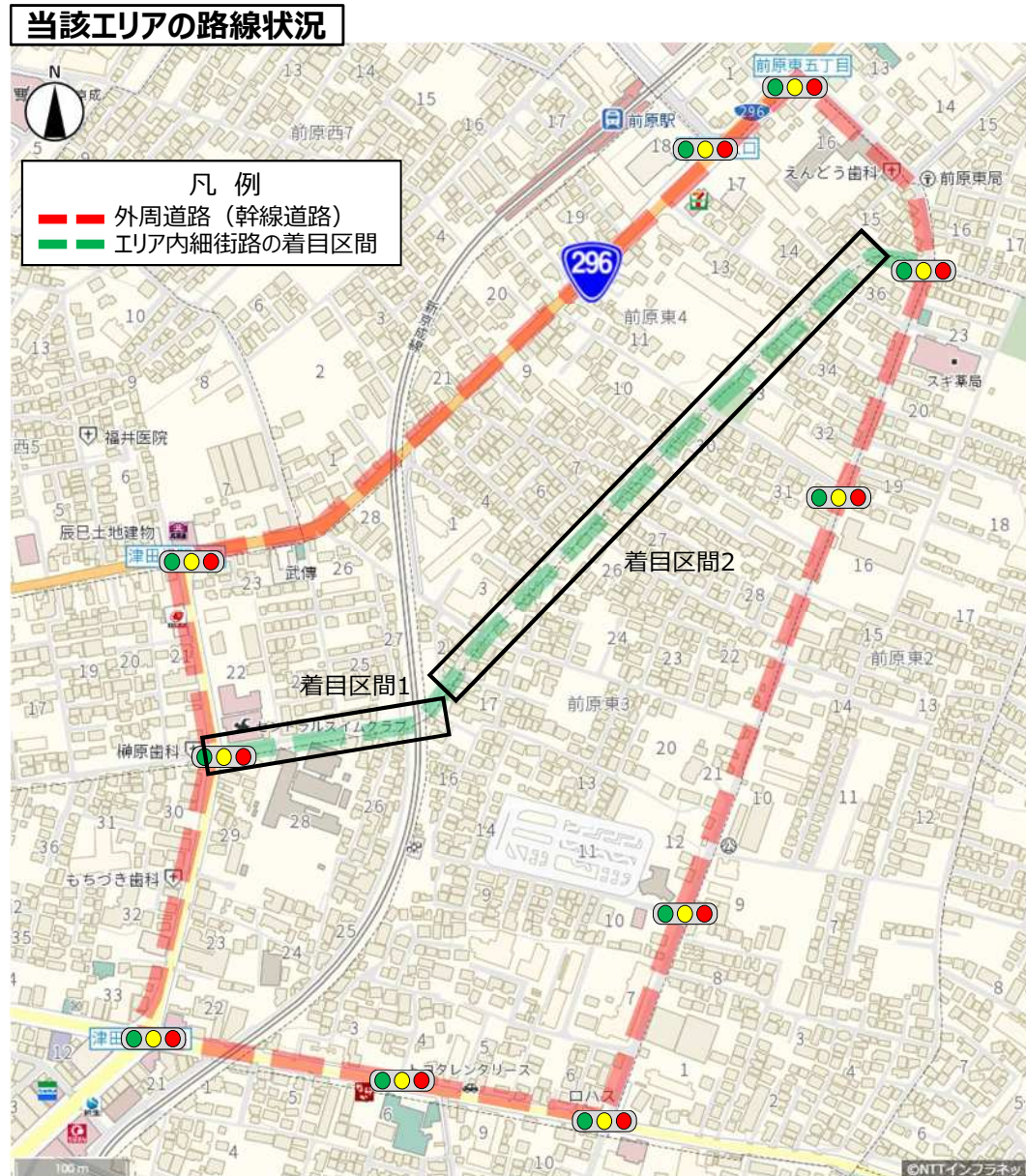


対応
方針

- ① **外周道路（幹線道路）**
※通過交通を通行させるための地域の主要骨格道路
: 速度低下区間における**渋滞対策の推進**。
- ② **エリア内の細街路**
※沿道住民の利用する道路（通過交通抑制道路）
自転車歩行者を優先させる道路
: 抜け道利用の多い区間を対象とした**エリア内の進入抑制**
や**速度抑止や注意喚起**に向けた対策の推進。

分類	主な対策メニュー（案）
外周道路 (幹線道路)	<ul style="list-style-type: none"> ■ 交通の円滑化に向けた検討（都市計画道路の整備促進 等） ■ 渋滞発生交差点における個別改良（信号現示改良、路面標示など）
エリア内の 細街路	<ul style="list-style-type: none"> ■ 交通規制（一方通行化） ■ 物理的デバイス（交差点ランプ、入口狭さく 等） ■ 路面標示（カラー舗装、グリーンベルト 等）

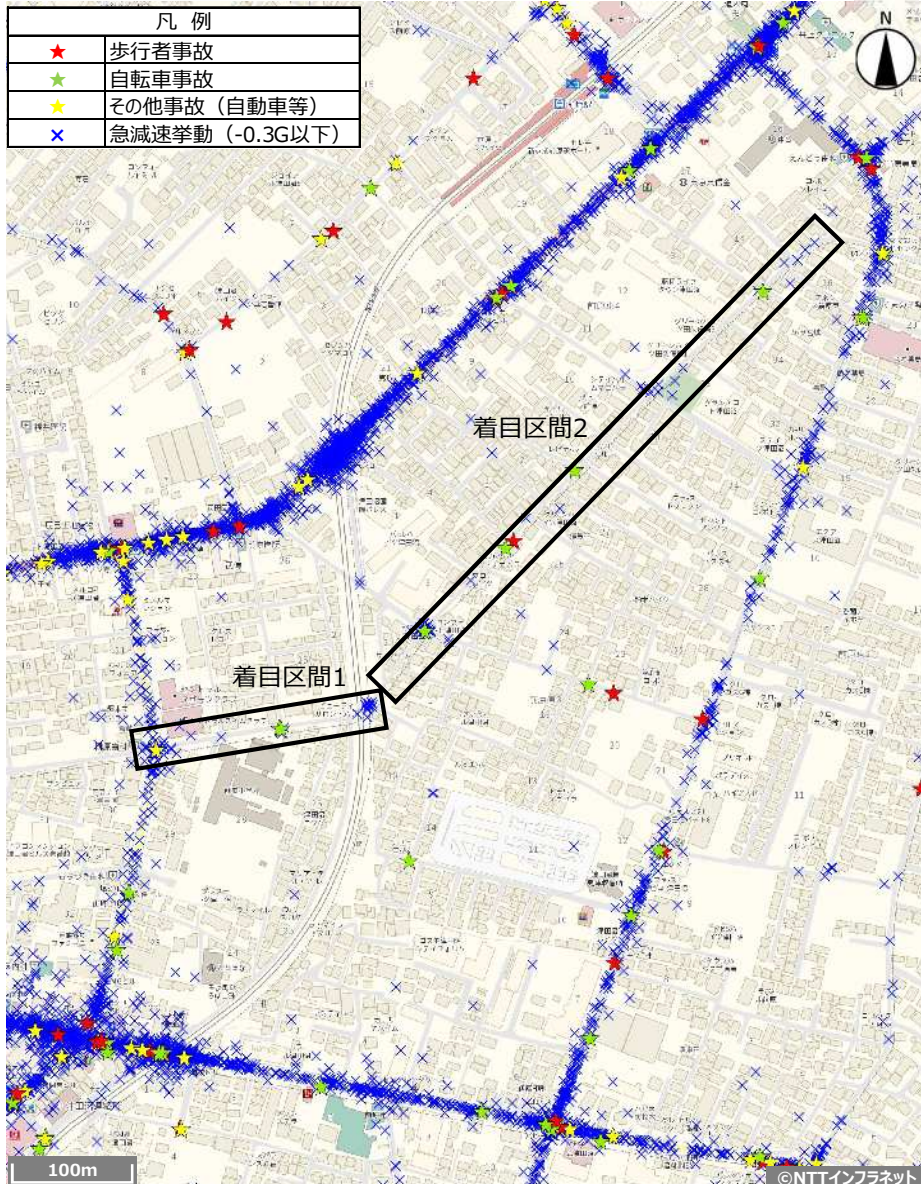
2. 前原地区の検討結果 (2) 当該エリアの課題と対策のコンセプト



2. 前原地区の検討結果

(2) 当該エリアの課題と対策のコンセプト

事故・急減速発生状況



通学路の指定状況



※出典
事故：(公財)交通事故総合分析センター 交通事故総合データ(2017年~2020年)
急減速：ETC2.0プローブデータ(挙動履歴：様式1-4)より算出。(2021年9~11月の合計値)

2. 前原地区の検討結果

(3) 対策内容の具体事例：着目区間 1

【着目区間1】

■ 事故・急減速発生状況

凡例	
★	歩行者事故
☆	自転車事故
●	その他事故（自動車等）
×	急減速挙動（-0.3G以下）



※) スマートフォンGPSデータによる推計値 (商圏分析サービス「KDDI Location Analyzer」による集計結果©KDDI ©GIKENSHOJI INTERNATIONAL CO.,LTD)

方針：「①歩行空間の確保」「②自転車歩行者との交錯回避」

■ 対策内容（案）



2. 前原地区の検討結果

(3) 対策内容の具体事例：着目区間2

【着目区間2-1】

■ 事故・急減速発生状況

凡 例	
★	歩行者事故
☆	自転車事故
★	その他事故（自動車等）
×	急減速挙動（-0.3G以下）



※) スマートフォンGPSデータによる推計値 (商圏分析サービス「KDDI Location Analyzer」による集計結果©KDDI ©GIKENSHOJI INTERNATIONAL CO.,LTD)

■ 対策内容 (案)

方針：「①走行車両への注意喚起」「②自転車走行車の走行位置明確化」



2. 前原地区の検討結果

(3) 対策内容の具体事例：着目区間2 ver.1

【着目区間2-2】

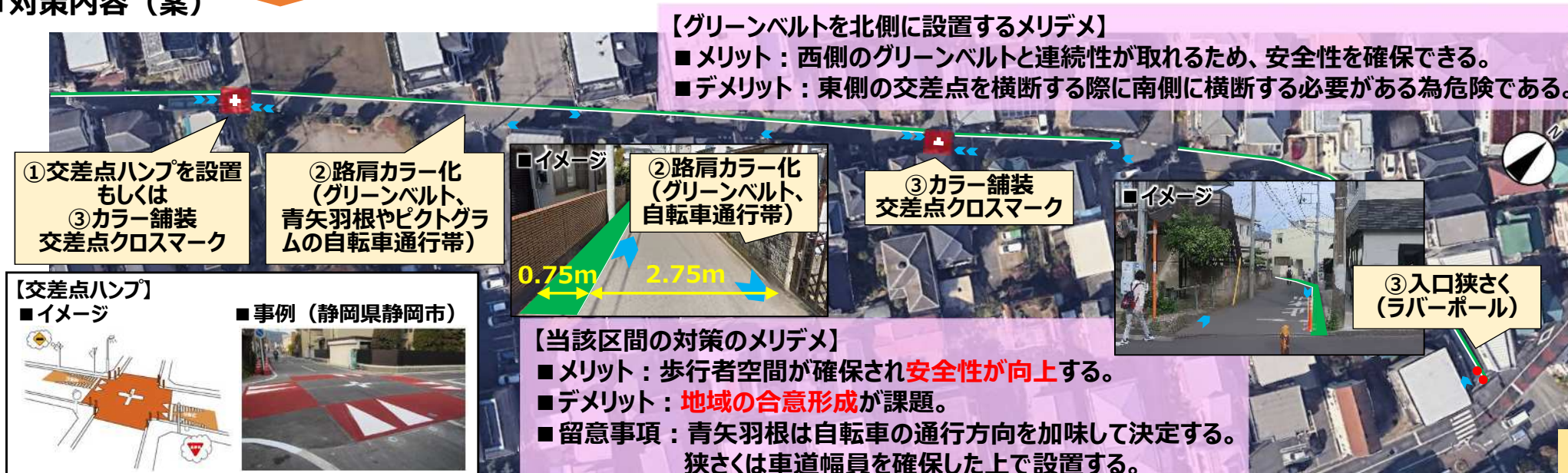
■ 事故・急減速発生状況



※ スマートフォンGPSデータによる推計値（商圏分析サービス「KDDI Location Analyzer」による集計結果©KDDI ©GIKENSHOJI INTERNATIONAL CO.,LTD）
auスマートフォンの位置情報を活用した分析であり、断面交通量は通行者数をカウントしている。

■ 対策内容（案）

方針：「①走行車両への注意喚起」「②自転車走行車の走行位置明確化」



2. 前原地区の検討結果

(3) 対策内容の具体事例：着目区間2 ver.2

【着目区間2-2】

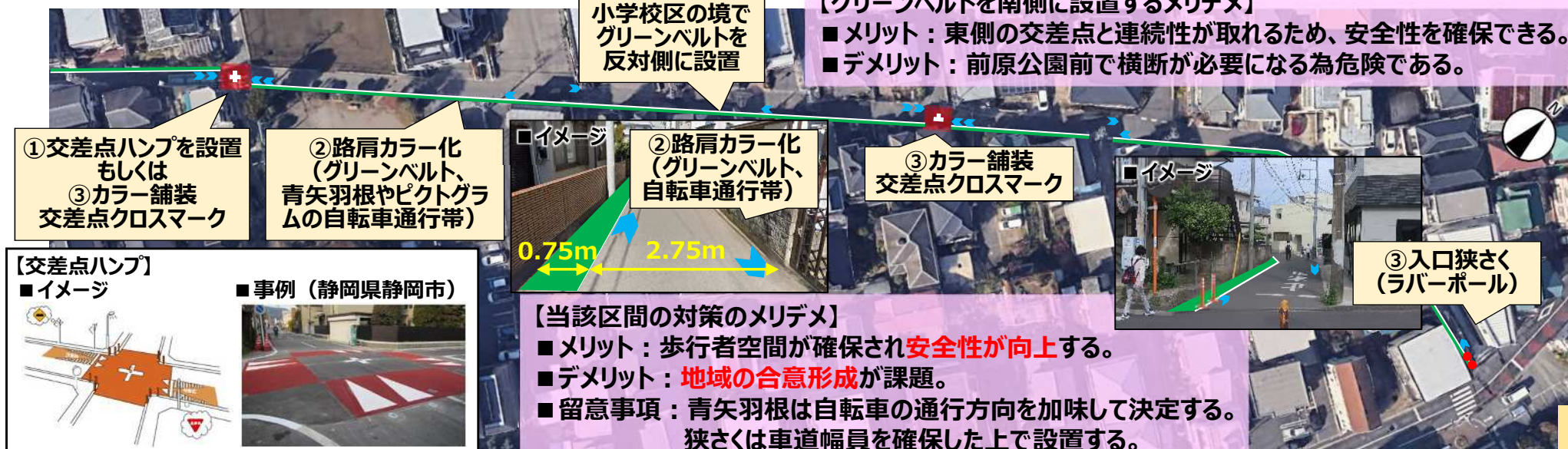
■ 事故・急減速発生状況



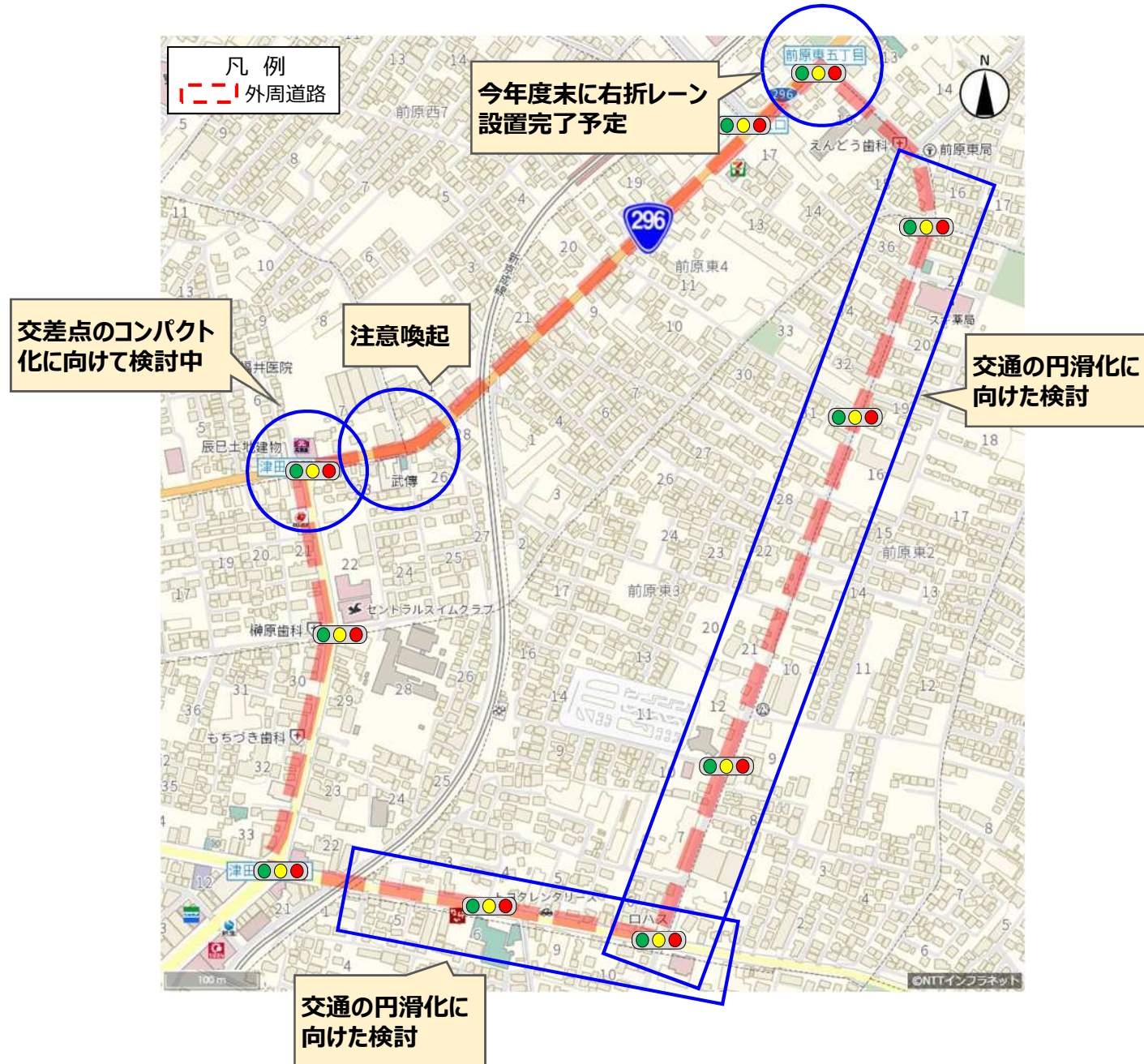
※ スマートフォンGPSデータによる推計値（商圏分析サービス「KDDI Location Analyzer」による集計結果©KDDI ©GIKENSHOJI INTERNATIONAL CO.,LTD）
auスマートフォンの位置情報を活用した分析であり、断面交通量は通行者数をカウントしている。

■ 対策内容（案）

方針：「①走行車両への注意喚起」「②自転車走行車の走行位置明確化」



2. 前原地区の検討結果 (3) 対策内容：外周道路



2. 前原地区の検討結果 (3) 対策内容の具体事例：外周道路

津田沼駅入口交差点



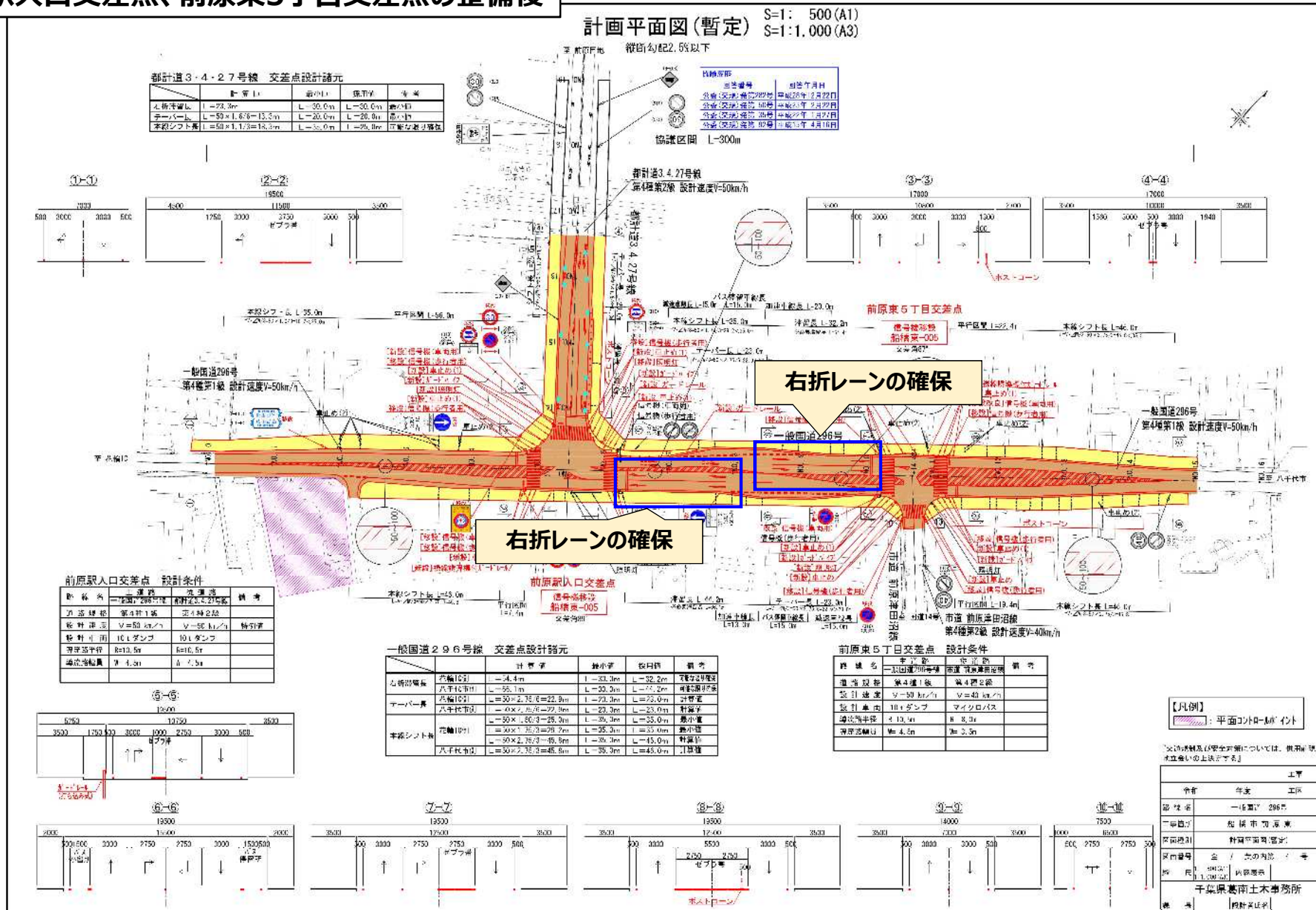
2. 前原地区の検討結果 (3) 対策内容の具体事例：外周道路



2. 前原地区の検討結果

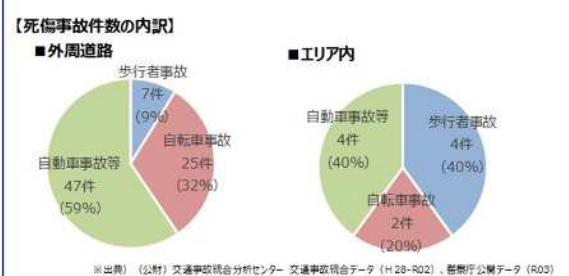
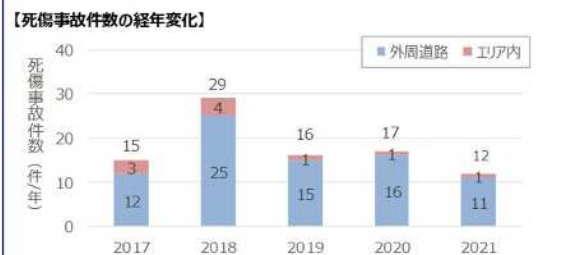
(3) 対策内容の具体事例：外周道路

前原駅入口交差点、前原東5丁目交差点の整備後



3. 本町地区の検討結果 (1) エリア全体の現状把握

● 事故・ETC2.0プローブ・地元要望等からエリア内の現状把握を実施⇒エリア内の危険箇所・区間の把握。



3. 本町地区の検討結果

(2) 当該エリアの課題と対策のコンセプト

当該
エリア
の
課題

- 外周道路としての役割を担う**国道14号において、常時激しい渋滞が発生。**
- 外周道路の渋滞を避けるために、**エリア内を抜け道利用している車が多く**、事故や急減速が多発。
- 小学校がある湊町地区はH26年度にゾーン30に指定され、路面標示等の対策は実施済であるものの、依然として、抜け道利用されている区間が多く、**効果発生が限定的**となっている。



対応
方針

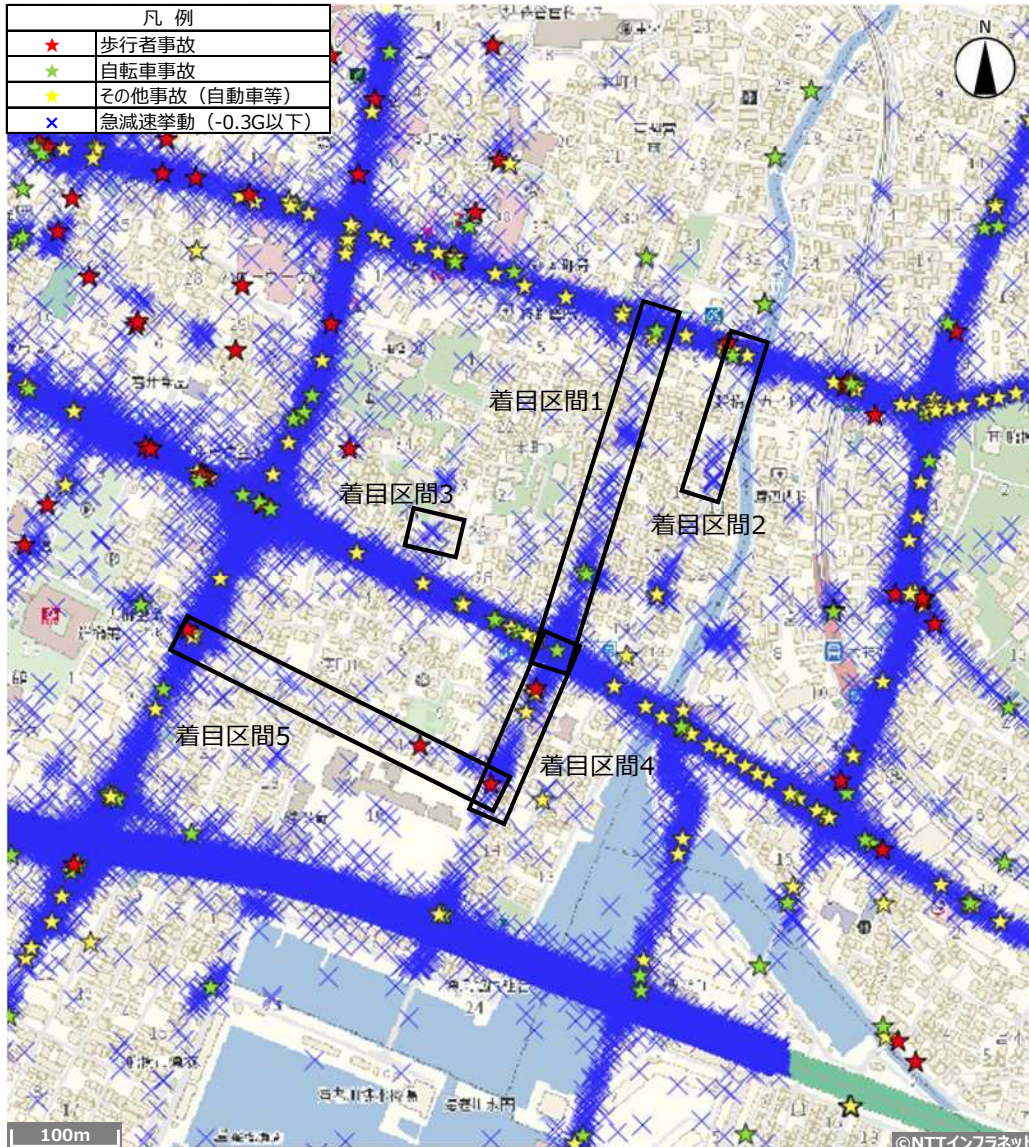
- ① **外周道路（幹線道路）** : 速度低下区間における**渋滞対策の推進。**
※通過交通を通行させるための地域の主要骨格道路
- ② **エリア内の主要生活道路** : 抜け道利用の多い区間を対象とした**速度抑止や注意喚起**に向けた対策の推進。
※エリア内の住民が外周道路（幹線道路）にアクセスするための骨格道路
- ③ **エリア内の細街路** : 抜け道利用の多い区間を対象とした**エリア内の進入抑制**や**速度抑止や注意喚起**に向けた対策の推進。
※沿道住民の利用する道路（通過交通抑制道路）
自転車歩行者を優先させる道路

分類	主な対策メニュー（案）
外周道路 (幹線道路)	<ul style="list-style-type: none"> ■ 交通の円滑化に向けた検討 ■ 渋滞発生交差点における個別改良（信号現示改良）
エリア内の 主要生活道路	<ul style="list-style-type: none"> ■ 物理的デバイス（交差点ランプ、入口狭さく 等） ■ 路面標示（カラー舗装、グリーンベルト 等）
エリア内の 細街路	<ul style="list-style-type: none"> ■ 交通規制（一方通行化） ■ 物理的デバイス（交差点ランプ、入口狭さく 等） ■ 路面標示（カラー舗装、グリーンベルト 等）

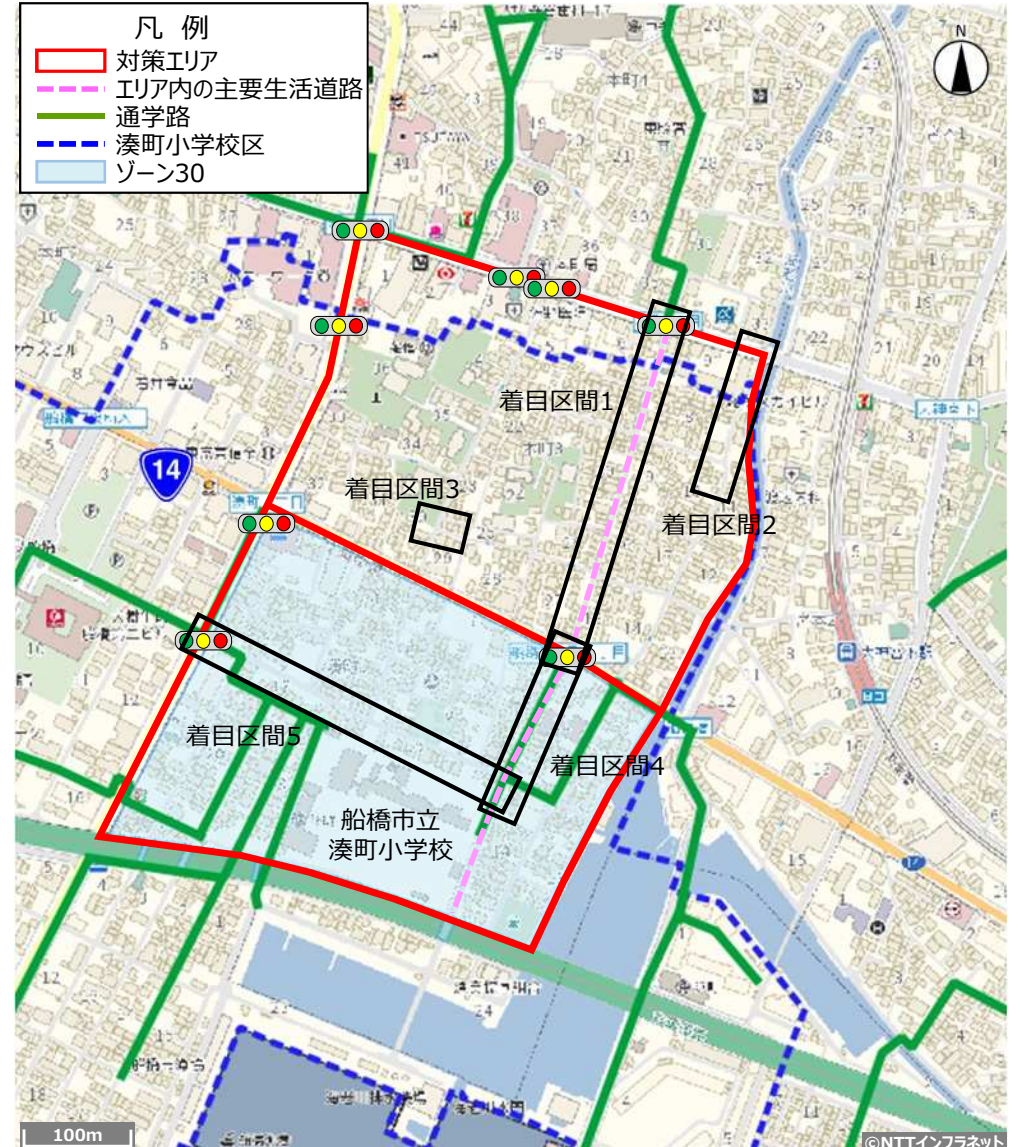
3. 本町地区の検討結果

(2) 当該エリアの課題と対策のコンセプト

事故・急減速発生状況



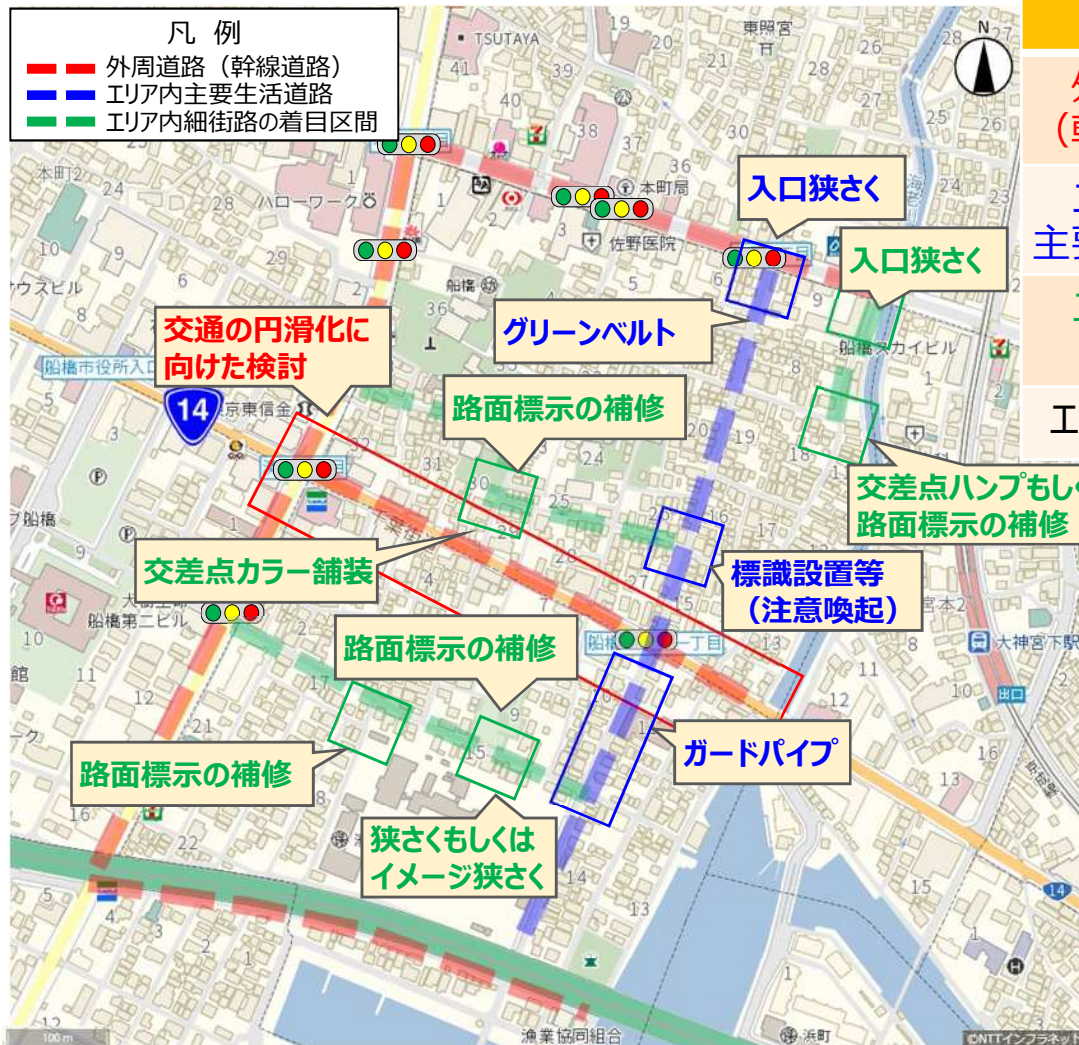
通学路の指定状況



※出典
事故：(公財)交通事故総合分析センター 交通事故総合データ(2017年~2020年)
急減速：ETC2.0プローブデータ(挙動履歴：様式1-4)より算出。2021年9~11月の合計値

3. 本町地区の検討結果 (3) 対策内容

【対策メニュー（案）】



分類	対策内容（案）
外周道路（幹線道路）	■ 交通の円滑化に向けた検討
エリア内の主要生活道路	■ 物理的デバイス（交差点ランプ、入口狭さく等） ■ 路面標示（カラー舗装、グリーンベルト等）
エリア内の細街路	■ 物理的デバイス（交差点ランプ、入口狭さく等） ■ 路面標示（カラー舗装、グリーンベルト等）
エリア進入部	■ 「ゾーン30プラス」の路面標示と標識の設置

今後の展開

- 本日の意見を踏まえて対策メニューの見直し
- 対策の具体化に向けた検討
⇒ 現地状況を踏まえた対策設計・関係機関との調整
- 地域との合意形成（住民説明会など）
⇒ 合意形成の図られた対策を実施

3. 本町地区の検討結果

(3) 対策内容の具体事例：着目区間2

【着目区間2】

■ 事故・急減速発生状況

凡 例	
★	歩行者事故
☆	自転車事故
★	その他事故（自動車等）
×	急減速挙動（-0.3G以下）



※) スマートフォンGPSデータによる推計値（商圏分析サービス「KDDI Location Analyzer」による集計結果©KDDI ©GIKENSHOJI INTERNATIONAL CO.,LTD） auスマートフォンの位置情報を活用した分析であり、断面交通量は通行者数をカウントしている。

方針：「①走行車両の速度抑制及び注意喚起」

■ 対策内容（案）



【交差点ハンプ】

■ イメージ

■ 事例（静岡県静岡市）

3. 本町地区の検討結果

(3) 対策内容の具体事例：着目区間3

【着目区間3】

■ 事故・急減速発生状況

凡 例	
★	歩行者事故
☆	自転車事故
★	その他事故（自動車等）
×	急減速挙動（-0.3G以下）



※) スマートフォンGPSデータによる推計値（商圏分析サービス「KDDI Location Analyzer」による集計結果©KDDI ©GIKENSHOJI INTERNATIONAL CO.,LTD）
 auスマートフォンの位置情報を活用した分析であり、断面交通量は通行者数をカウントしている。



方針：「①走行車両の速度抑制及び注意喚起」

■ 対策内容（案）



3. 本町地区の検討結果

(3) 対策内容の具体事例：着目区間4

【着目区間4】

■ 事故・急減速発生状況

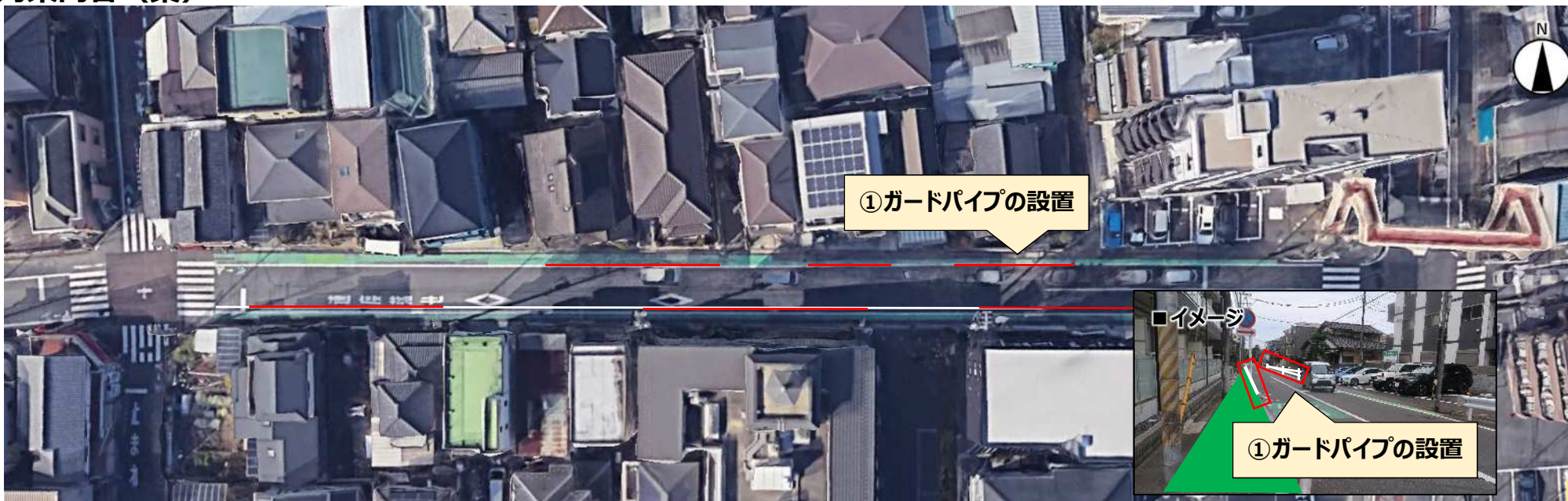
凡 例	
★	歩行者事故
☆	自転車事故
★	その他事故（自動車等）
×	急減速挙動（-0.3G以下）



※ スマートフォンGPSデータによる推計値（商圏分析サービス「KDDI Location Analyzer」による集計結果©KDDI ©GIKENSHOJI INTERNATIONAL CO.,LTD）
auスマートフォンの位置情報を活用した分析であり、断面交通量は通行者数をカウントしている。

■ 対策内容（案）

方針：「①走行車両の速度抑制及び注意喚起」、「②歩行者空間の確保」



3. 本町地区の検討結果

(3) 対策内容の具体事例：着目区間5

【着目区間5】

■ 事故・急減速発生状況

凡例	
★	歩行者事故
☆	自転車事故
●	その他事故（自動車等）
×	急減速挙動（-0.3G以下）



※) スマートフォンGPSデータによる推計値（商圏分析サービス「KDDI Location Analyzer」による集計結果©KDDI ©GIKENSHOJI INTERNATIONAL CO.,LTD） auスマートフォンの位置情報を活用した分析であり、断面交通量は通行者数をカウントしている。

■ 対策内容（案）

方針：「①走行車両の速度抑制及び注意喚起」



3. 本町地区の検討結果 (3) 対策内容：外周道路

