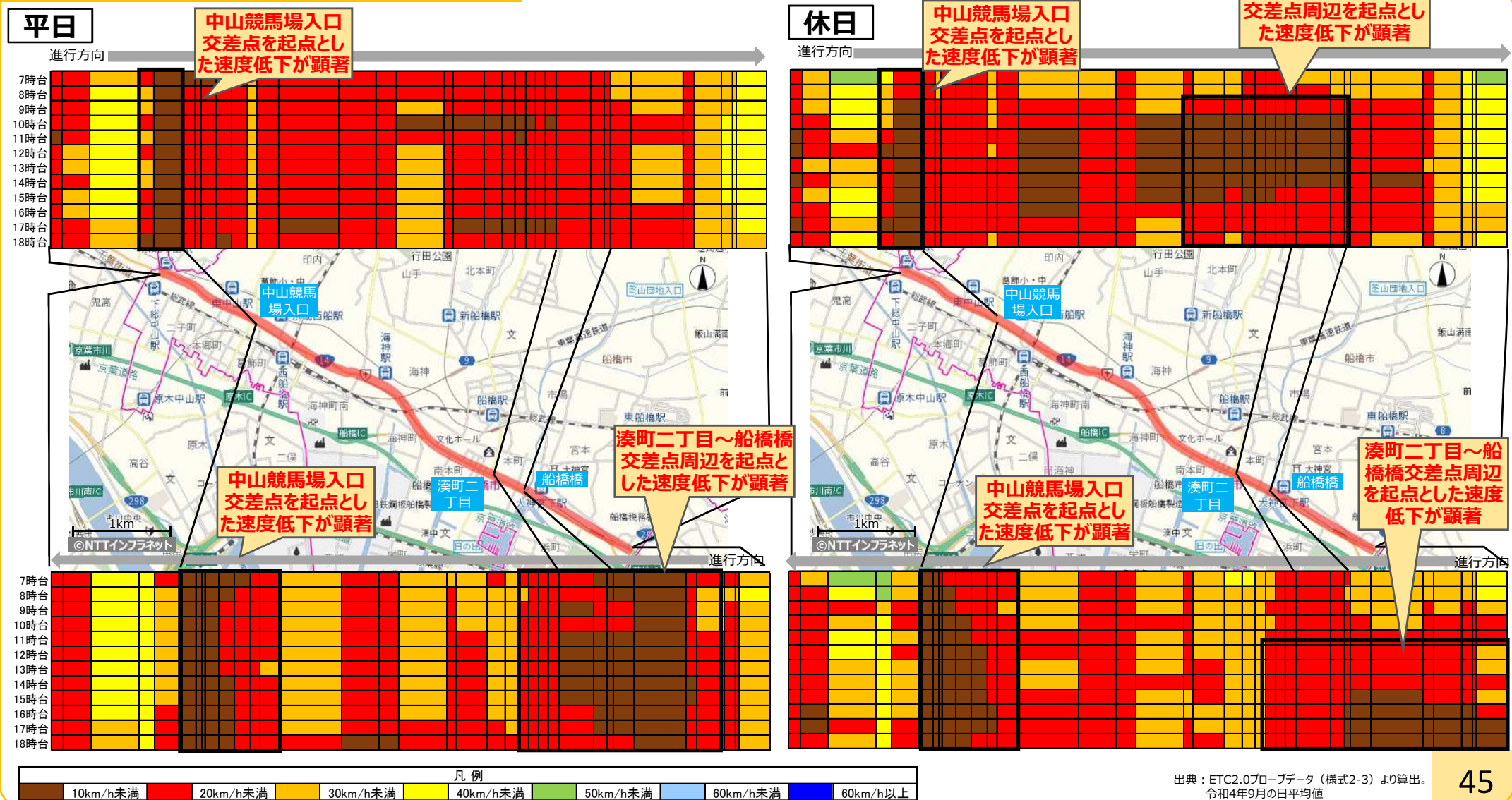


# 4. 個別対策検討路線・箇所での現況整理結果

## (1) 国道14号及び周辺市道：国道14号の旅行速度

- 中山競馬場入口交差点を起点に平休日ともに常時速度低下が顕著となっている。
- 湊町二丁目～船橋橋交差点においても、当該区間内を起点に平日は東京方面、休日は昼以降は両方向で速度低下が顕著である。

国道14号の時間帯別の旅行速度分布図



# 4. 個別対策検討路線・箇所での現況整理結果

## (1) 国道14号及び周辺市道：中山競馬場入口交差点周辺エリア

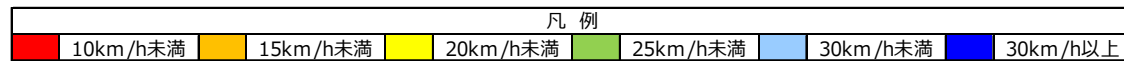
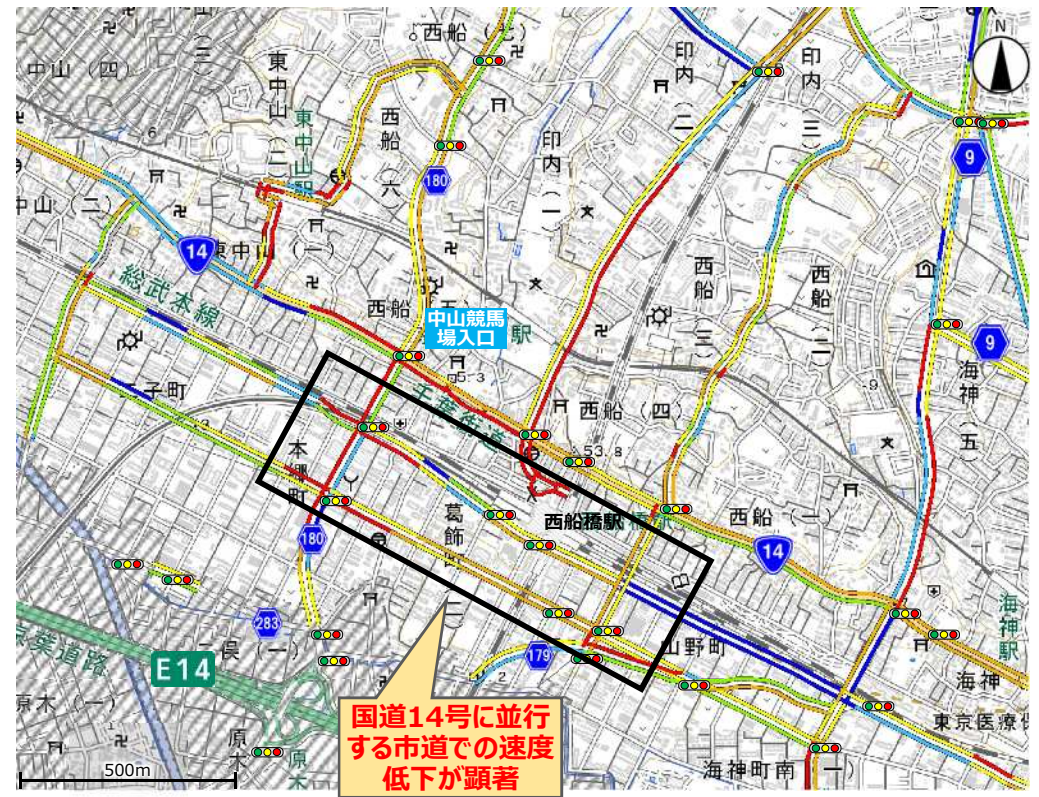
- 国道14号当該エリア周辺では中山競馬場入口交差点での速度低下が顕著である。
- 同路線に並行して、南側に東西に横断する市道2路線においても、平日・休日ともに終日、速度低下が起きている。

### 中山競馬場入口交差点周辺エリアの上下線別旅行速度

#### 平日（12時間平均）



#### 休日（12時間平均）



出典：ETC2.0プローブデータ（様式1-2・2-3）より算出。令和4年9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

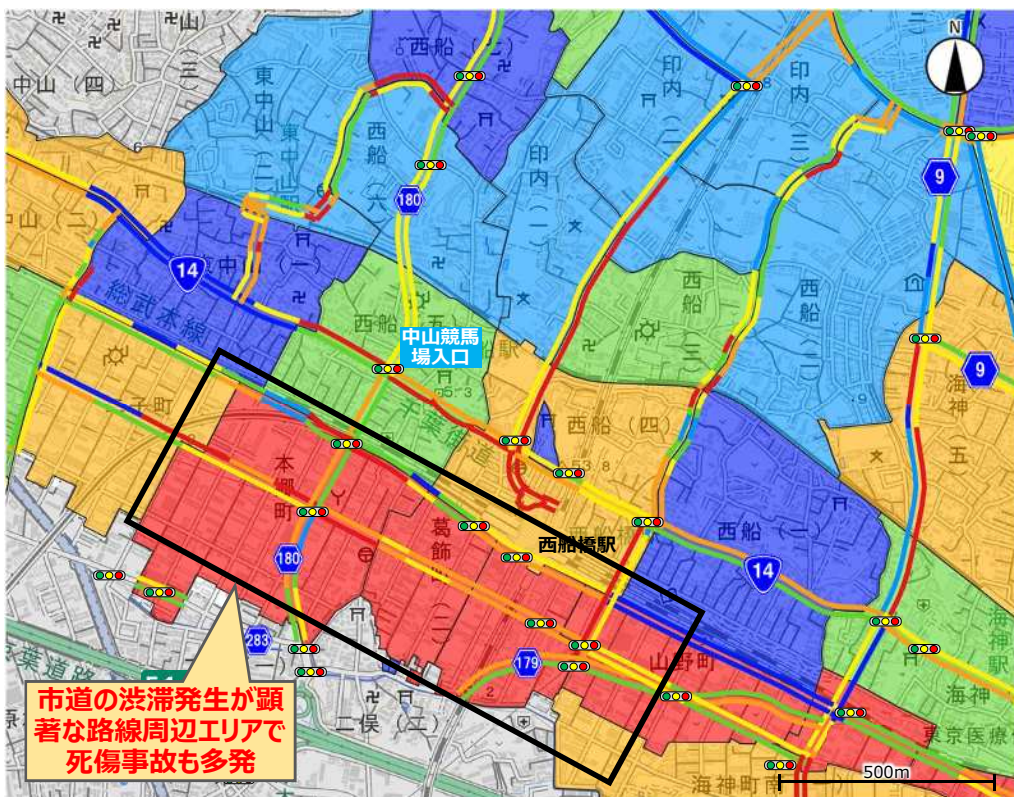
# 4. 個別対策検討路線・箇所での現況整理結果

## (1) 国道14号及び周辺市道：中山競馬場入口交差点周辺エリア

- 市道の渋滞発生が顕著な路線周辺エリアで死傷事故も多発しており、その中でも細街路の交差点・単路で死傷事故が多発する箇所が多く存在する。

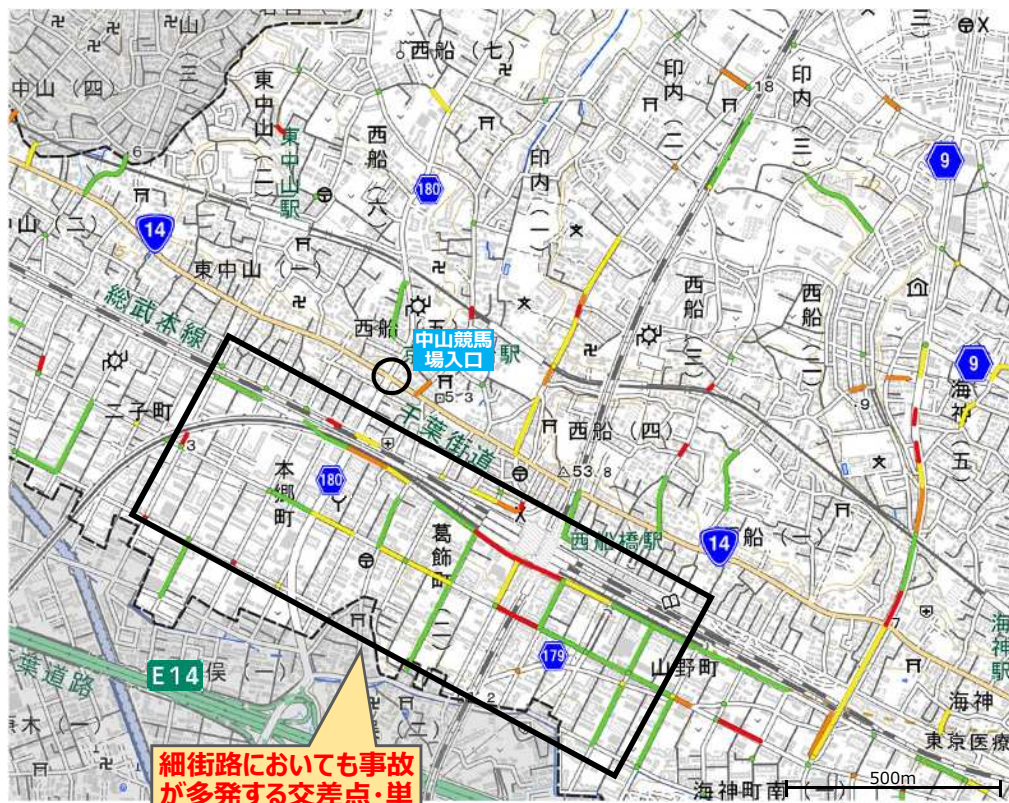
### 中山競馬場入口交差点周辺エリアの旅行速度と事故発生状況の関連

平日12時間の旅行速度と町丁目単位の死傷事故密度（全日；市道のみ）の重ね図



エリアの凡例（町丁目単位の死傷事故密度 = 死傷事故件数/面積）					
100件/km以上	100件/km未満	80件/km未満	60件/km未満	40件/km未満	20件/km未満
区間の凡例（平均旅行速度）					
10km/h未満	15km/h未満	20km/h未満	25km/h未満	30km/h未満	30km/h以上

市道での交差点・単路別の死傷事故発生状況



交差点の凡例		単路の凡例	
4件/4年以上	3件/4年	30件/km・4年以上	30件/km・4年未満
3件/4年	2件/4年	20件/km・4年未満	10件/km・4年未満
2件/4年	1件/4年		

※着色されていない交差点・単路では死傷事故未発生

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（H30-R03）を用いて算出  
ETC2.0フローデータ（様式1-2・2-3）より算出。令和4年9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

# 4. 個別対策検討路線・箇所での現況整理結果

## (1) 国道14号及び周辺市道：船橋橋交差点周辺エリア

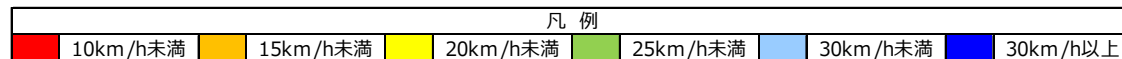
- 国道14号当該エリア周辺では船橋橋交差点での速度低下が顕著である。
- 船橋橋交差点周辺を起点に東京方面で、平日・休日ともに終日速度低下が起きている。

### 船橋橋交差点周辺エリアの上下線別旅行速度

平日（12時間平均）



休日（12時間平均）



出典：ETC2.0プローブデータ（様式1-2・2-3）より算出。令和4年9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

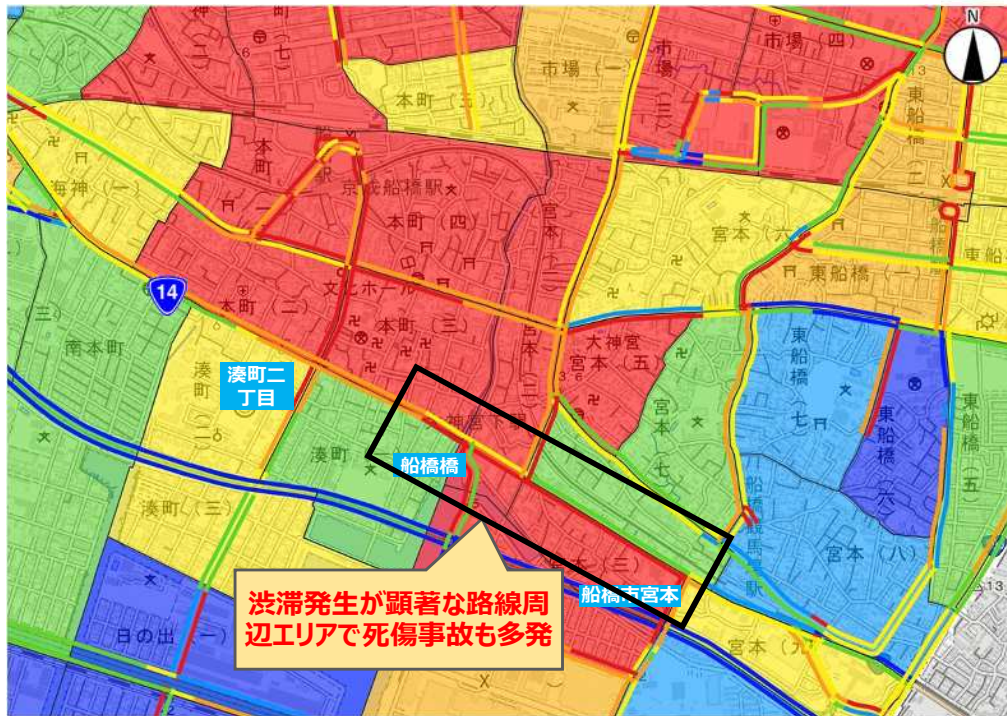
# 4. 個別対策検討路線・箇所での現況整理結果

## (1) 国道14号及び周辺市道：船橋橋交差点周辺エリア

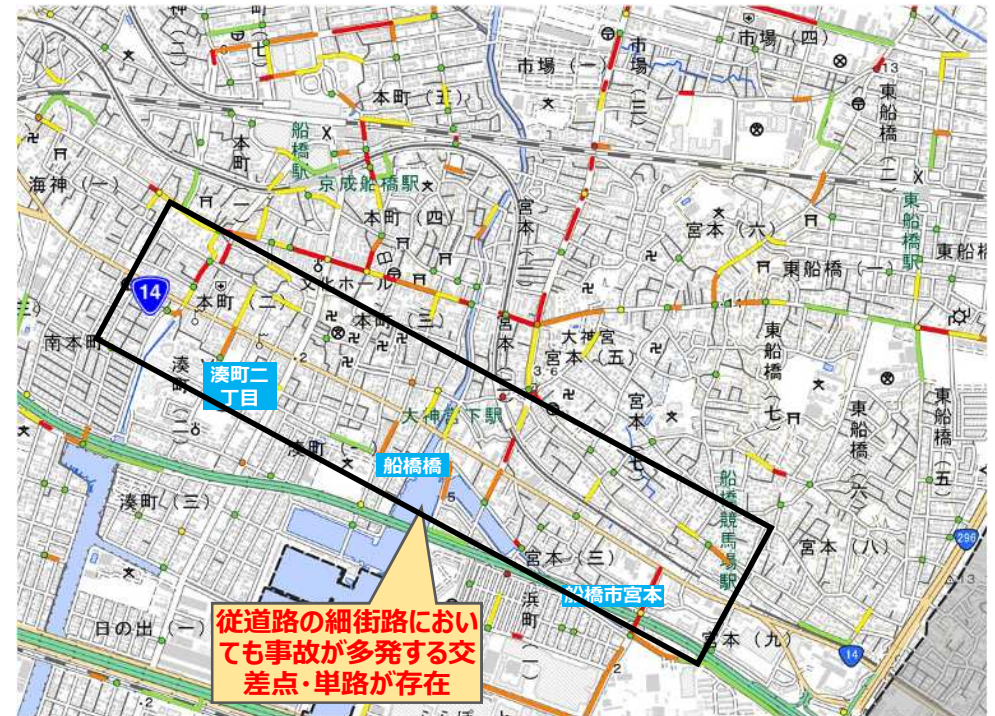
- 渋滞発生が顕著な路線周辺エリアで死傷事故も多発しており、その中でも細街路の交差点・単路で死傷事故が多発する箇所が多く存在する。

### 船橋橋交差点周辺エリアの旅行速度と事故発生状況の関連

平日12時間の旅行速度と町丁目単位の死傷事故密度（全日；市道のみ）の重ね図



市道での交差点・単路別の死傷事故発生状況



エリアの凡例（町丁目単位の死傷事故密度 = 死傷事故件数/面積）					
100件/km以上	100件/km未満	80件/km未満	60件/km未満	40件/km未満	20件/km未満
区間の凡例（平均旅行速度）					
10km/h未満	15km/h未満	20km/h未満	25km/h未満	30km/h未満	30km/h以上

交差点の凡例		単路の凡例	
4件/4年以上	30件/km・4年以上	30件/km・4年未満	20件/km・4年未満
3件/4年	10件/km・4年未満	10件/km・4年未満	
2件/4年			
1件/4年			

※着色されていない交差点・単路では死傷事故未発生

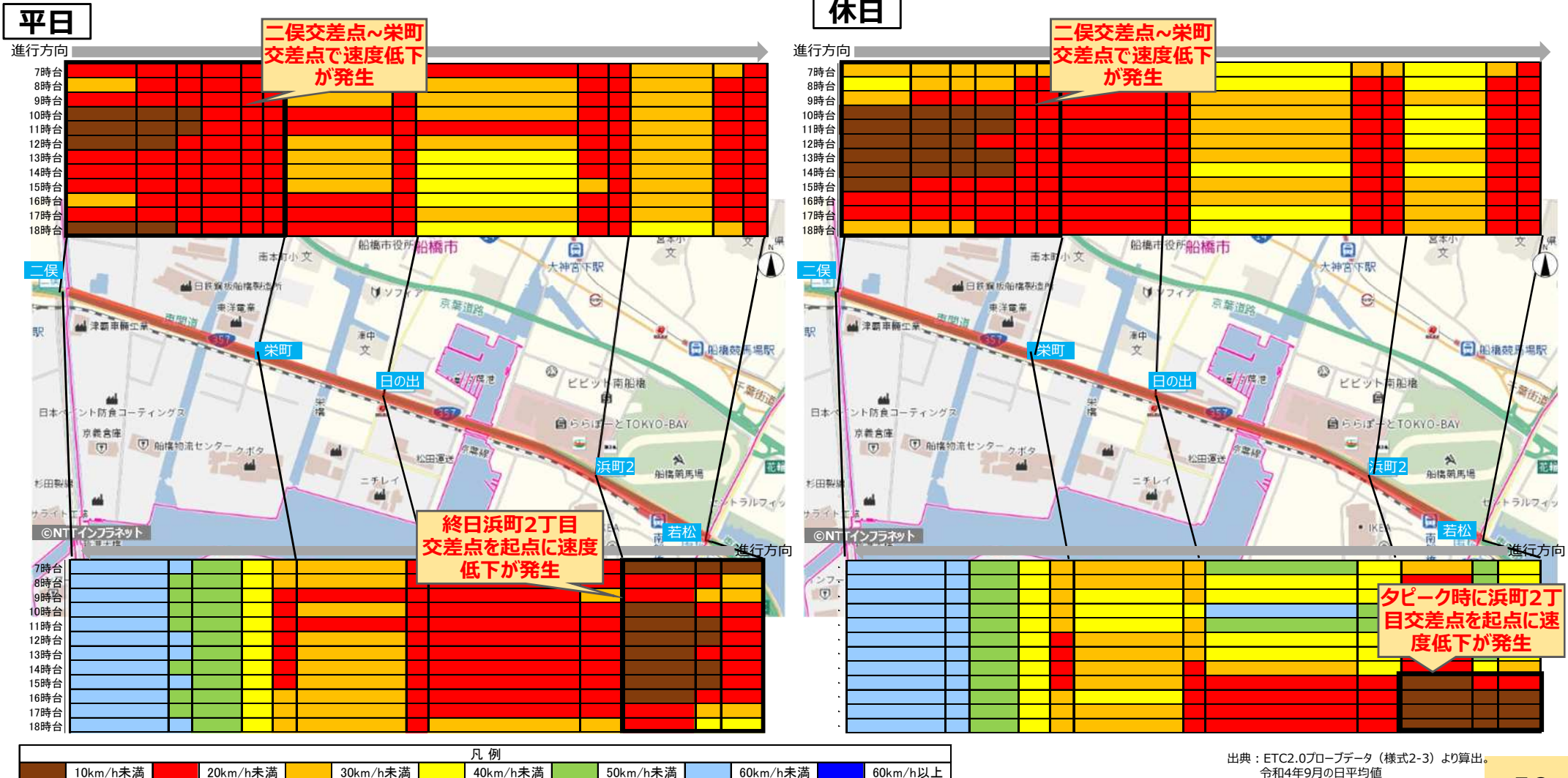
出典：（公財）交通事故総合分析センター 交通事故総合データ（H30-R03）を用いて算出  
ETC2.0フローデータ（様式1-2・2-3）より算出。令和4年9月の日平均値  
背景地図の出典：国土地理院地図を加工して作成

# 4. 個別対策検討路線・箇所での現況整理結果

## (2) 国道357号及び周辺市道：国道357号の旅行速度

- 栄町交差点を起点に市川市方面に向けて、顕著な速度低下が発生している。
- 浜町2丁目交差点を起点に平日の終日、休日の夕ピーク時に顕著な速度低下が発生している。

国道357号の時間帯別の旅行速度分布図



# 4. 個別対策検討路線・箇所での現況整理結果

## (2) 国道357号及び周辺市道

- 平日休日のどちらも栄町交差点を起点に速度低下が発生している。
- 平日の市川市方面は浜町2丁目交差点を起点に速度低下が発生している。

### 国道357号周辺エリアの上下線別旅行速度

平日 (12時間平均)



休日 (12時間平均)



凡例



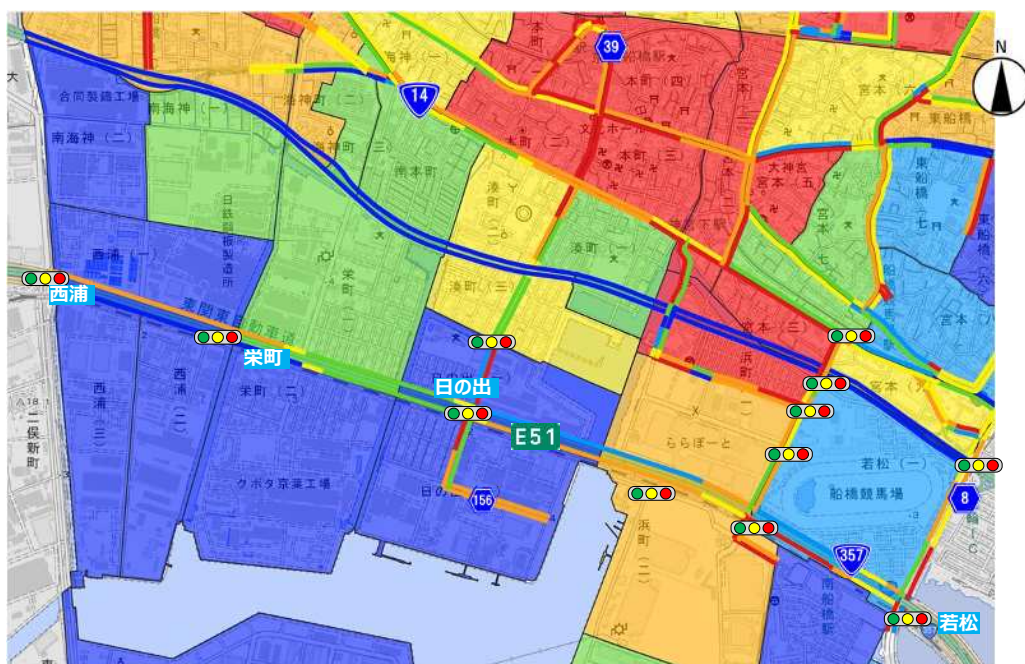
出典：ETC2.0プローブデータ（様式1-2・2-3）より算出。令和4年9月の日平均値。  
背景地図の出典：国土地理院地図を加工して作成

# 4. 個別対策検討路線・箇所での現況整理結果 (2) 国道357号及び周辺市道

● 国道357号での死傷事故は少ないが、船橋競馬場周辺における細街路の交差点・単路で死傷事故が多発する箇所が存在する。

## 国道357号周辺エリアの旅行速度と事故発生状況の関連

平日朝ピーク時の旅行速度と町丁目単位の死傷事故密度（全日；市道のみ）の重ね図



エリアの凡例（町丁目単位の死傷事故密度 = 死傷事故件数/面積）					
100件/km以上	100件/km未満	80件/km未満	60件/km未満	40件/km未満	20件/km未満
区間の凡例（平均旅行速度）					
10km/h未満	15km/h未満	20km/h未満	25km/h未満	30km/h未満	30km/h以上

市道での交差点・単路別の死傷事故発生状況



交差点の凡例	単路の凡例
4件/4年以上	30件/km・4年以上
3件/4年	30件/km・4年未満
2件/4年	20件/km・4年未満
1件/4年	10件/km・4年未満

※着色されていない交差点・単路では死傷事故未発生

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（H30-R03）を用いて算出  
ETC2.0フローデータ（様式1-2・2-3）より算出。令和4年9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



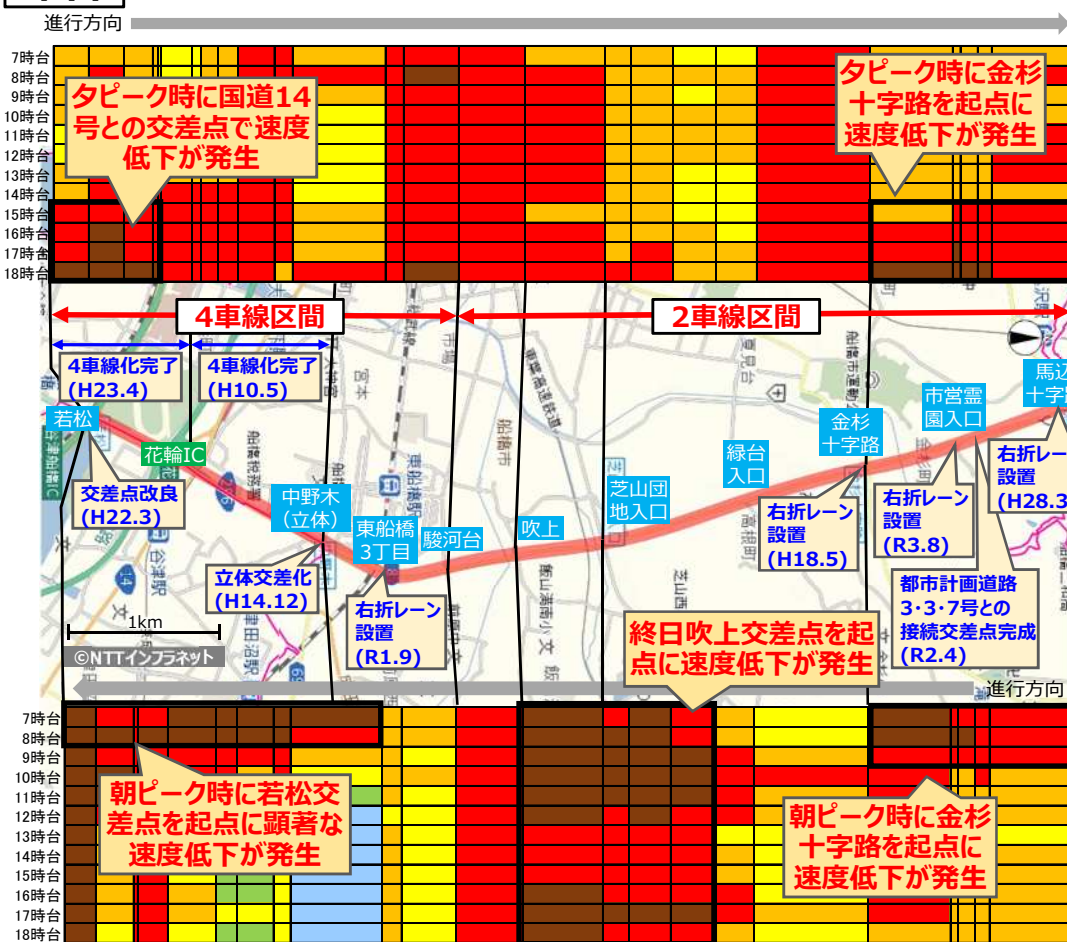
# 4. 個別対策検討路線・箇所での現況整理結果

## (3) 船橋我孫子線及び周辺市道：船橋我孫子線の旅行速度

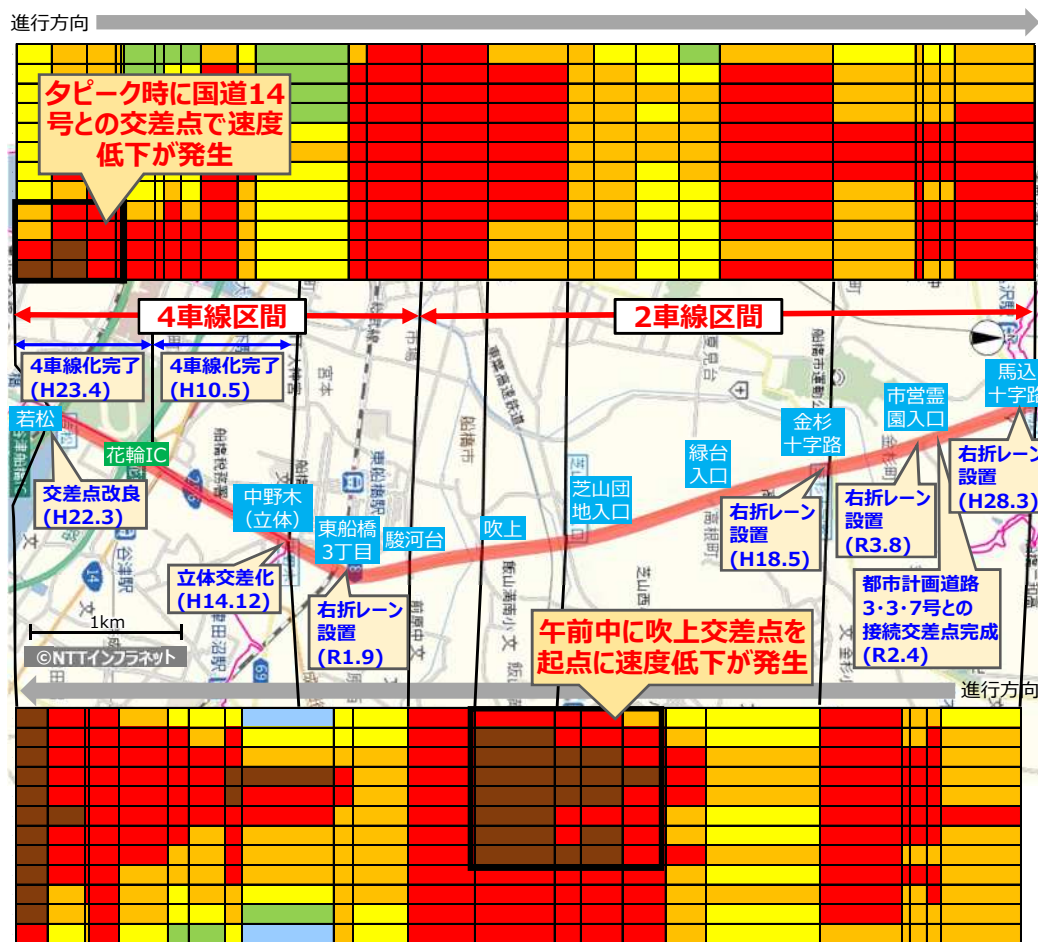
- 若松交差点を起点に臨海部方面に向けて、朝ピーク時に顕著な速度低下が発生している。
- 吹上交差点を起点に平日の終日、休日の午前中に顕著な速度低下が発生している。

船橋我孫子線の時間帯別の旅行速度分布図

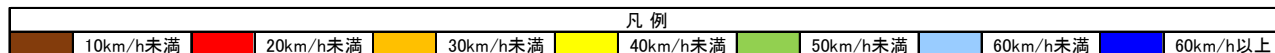
平日



休日



凡例



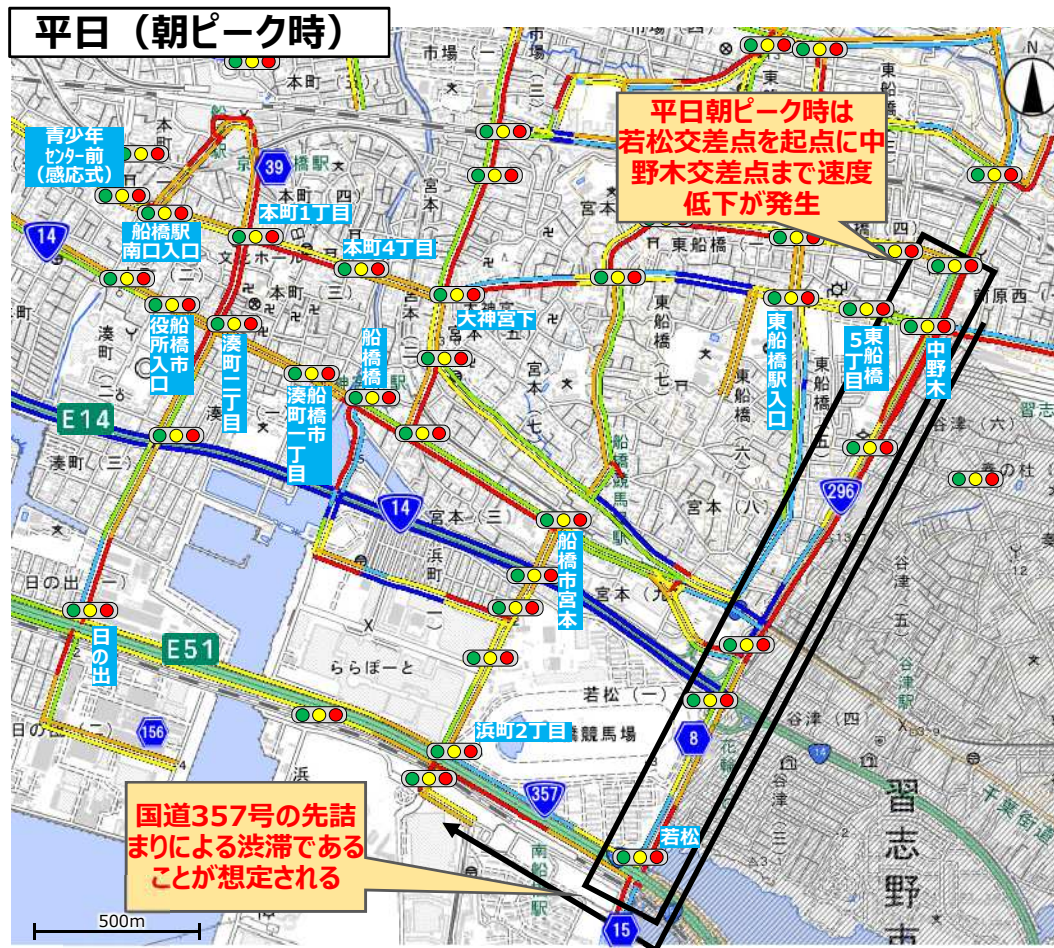
出典：ETC2.0プローブデータ（様式2-3）より算出。  
令和4年9月の日平均値

# 4. 個別対策検討路線・箇所での現況整理結果

## (3) 船橋我孫子線及び周辺市道：若松交差点周辺エリア

- 平日朝ピーク時の船橋我孫子線東京方面は、若松交差点を起点に中野木交差点まで速度低下が発生している。
- 若松交差点の先にある国道357号において速度低下が発生していることから、先詰まり渋滞であることが想定される。
- 平日夕ピーク時は、国道14号との合流部を起点に速度低下が発生している。

### 若松交差点周辺エリアの上下線別旅行速度



凡例

10km/h未満	15km/h未満	20km/h未満	25km/h未満	30km/h未満	30km/h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4年9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

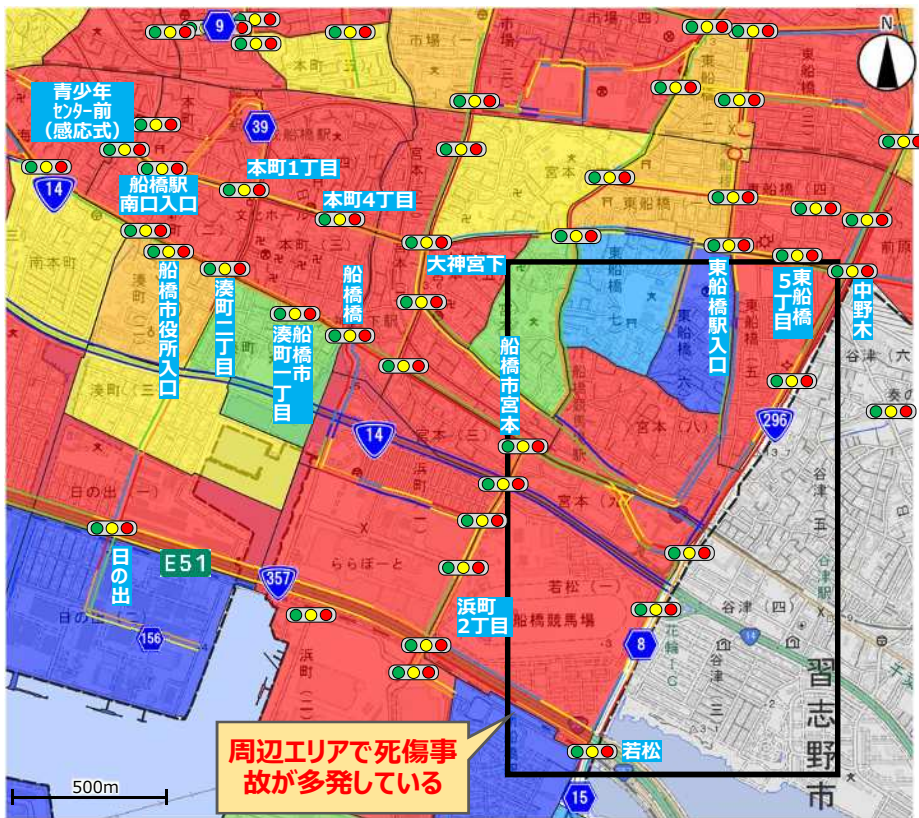
# 4. 個別対策検討路線・箇所での現況整理結果

## (3) 船橋我孫子線及び周辺市道：若松交差点周辺エリア

● 船橋我孫子線若松交差点周辺エリアでは、交差点における死傷事故が発生している。

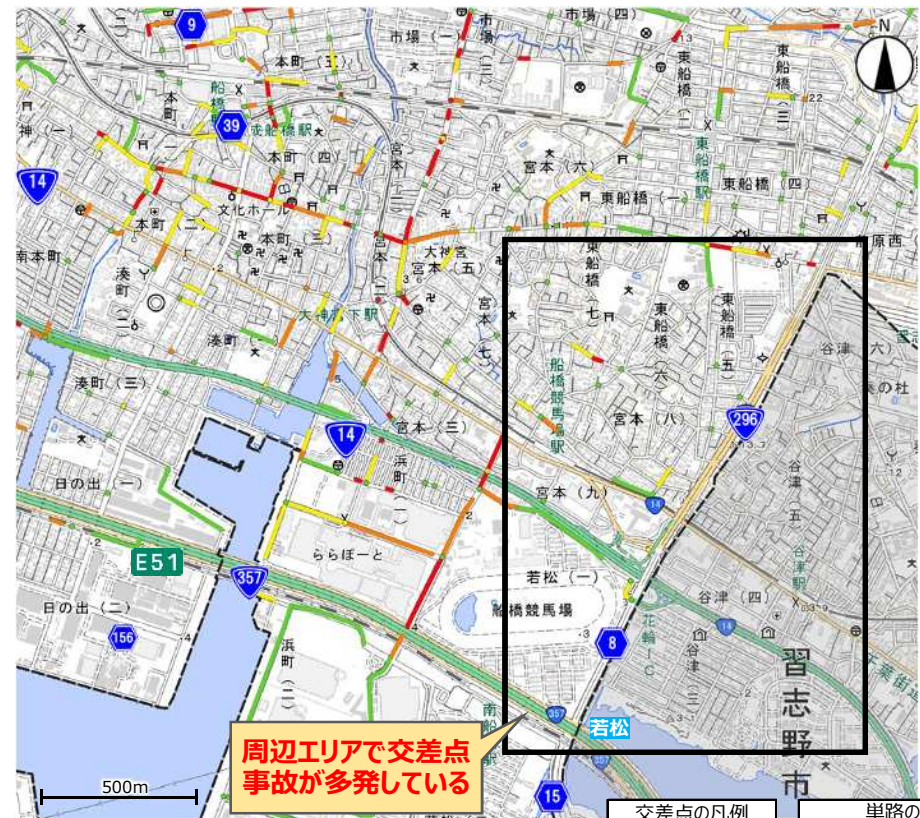
### 若松交差点周辺エリアの旅行速度と事故発生状況の関連

平日朝ピーク時の旅行速度と町丁目単位の死傷事故密度（全日；市道のみ）の重ね図



エリアの凡例（町丁目単位の死傷事故密度 = 死傷事故件数/面積）					
100件/km以上	100件/km未満	80件/km未満	60件/km未満	40件/km未満	20件/km未満
区間の凡例（平均旅行速度）					
10km/h未満	15km/h未満	20km/h未満	25km/h未満	30km/h未満	30km/h以上

市道での交差点・単路別の死傷事故発生状況



交差点の凡例		単路の凡例	
4件/4年以上	30件/km・4年以上	30件/km・4年未満	20件/km・4年未満
3件/4年	10件/km・4年未満	10件/km・4年未満	
2件/4年			
1件/4年			

※着色されていない交差点・単路では死傷事故未発生

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（H30-R03）を用いて算出  
ETC2.0フローデータ（様式1・2・3）より算出。令和4年9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

# 4. 個別対策検討路線・箇所での現況整理結果

## (3) 船橋我孫子線及び周辺市道：駿河台交差点～緑台入口交差点

- 平日・休日ともに、吹上交差点を起点に緑台入口交差点まで速度低下が発生している。

### 船橋我孫子線の上下線別旅行速度

平日（12時間平均）



休日（12時間平均）



凡例

10km/h未満 15km/h未満 20km/h未満 25km/h未満 30km/h未満 30km/h以上

出典：ETC2.0フローデータ（様式1-2・2-3）より算出。令和4年9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

# 4. 個別対策検討路線・箇所での現況整理結果

## (3) 船橋我孫子線及び周辺市道：金杉十字路～馬込十字路

● 朝ピーク時は国道357号方面、夕ピーク時は鎌ヶ谷方面に金杉十字路交差点～馬込十字路交差点で速度低下が発生している。

### 船橋我孫子線の上下線別旅行速度

平日（朝ピーク時）



平日（夕ピーク時）



出典：ETC2.0プローブデータ（様式1-2・2-3）より算出。令和4年9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