

6. まとめ

(1) 個別箇所効果検証結果

箇所	結果概要
薬円台交差点	<ul style="list-style-type: none">■ 交差点改良（右折レーン・歩道設置）により、東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。
古作地区	<ul style="list-style-type: none">■ 狭さくを設置した箇所で旅行速度が低下し、30km/h以上の車両割合が減少しているため、対策効果が確認できる。■ ゾーン30プラス供用開始後1年未満のため、今後も経過観察が必要である。
塚田地区	<ul style="list-style-type: none">■ ゾーン30指定により、複数区間で30km/h以上の車両割合が減少している。また対策箇所で旅行速度が低下している。■ 対策後は事故発生率が低下し、エリア内の安全性が向上している。



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。

6. 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3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"> ■ 国道14号、国道357号沿いで多発しているが、前年同時期と比べて、ほとんどのエリアで大きな変化は発生していない。

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。