

# 船橋市 交通ビッグデータ見える化協議会 第9回会議

令和5年（2023年）7月

船橋市

No	議題	内容
1	これまでの協議会の開催状況と検討結果の総括	第1～8回の会議実施状況及び会議時の議論内容を報告する。また、これまでにビッグデータ（ETC2.0プローブデータ等）を活用して、船橋市の交通状況等を整理した結果を紹介する。
2	対策部会の進め方	対策部会の位置づけ、メンバーを報告し、対策エリアの分析方針について説明する。
3	今後のスケジュール	今後のスケジュールを説明する。

# 1. これまでの協議会の開催状況と検討結果の総括

## (1) 協議会の開催状況

回数	開催日時	議題	結果	PDCA サイクル
第1回	令和2年 8月25日(火)	(1) 本協議会の枠組みと進め方 (2) 船橋市の現状と課題 (3) 市の取組みに対する住民意見 (4) 対策エリア・箇所の選定方法と結果	■ 協議会の枠組みの承認 及び船橋市の現状と課題の共有 ■ 対策エリアの選定方法と結果の議論・決定	Plan (全体計画)
第2回	令和3年 6月7日(月)	(1) 令和2年度 交通円滑化対策部会の検討結果報告 (2) 令和2年度 交通安全対策部会の検討結果報告 (3) これまでの検討結果の総括と今後の展開	■ 交通円滑化・交通安全対策部会で提案された対策の確認 ■ これまでの検討結果の総括と今後の展開の確認・議論	Plan (個別計画)
第3回	令和3年 10月 書面開催	(1) 実施対策のとりまとめ	■ 第2回までに提案された対策内容の実施可否を検討した結果を確認	Do (対策実施)
第4回	令和3年 11月 書面開催	(1) ゾーン30プラスの整備計画	■ 古作地区のゾーン30プラスの指定と整備計画内容を確認	Do (対策実施)
第5回	令和4年 2月1日(火)	(1) 対策進捗と効果検証結果	■ 対策進捗の確認 ■ 個別事業の効果検証結果の確認・議論	Check (効果検証)

# 1. これまでの協議会の開催状況と検討結果の総括

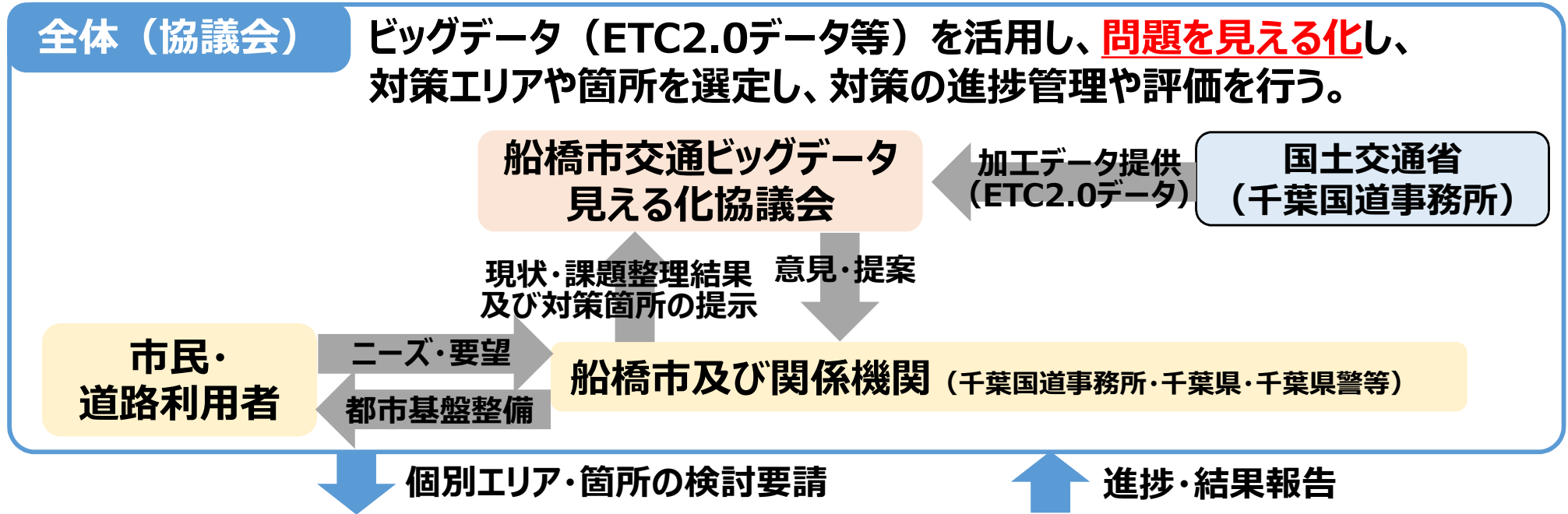
## (1) 協議会の開催状況

回数	開催日時	議題	結果	PDCA サイクル
第6回	令和4年 8月2日(火)	(1) これまでの検討結果と協議会の 開催状況 (2) 対策部会の進め方	■ これまでの検討結果を共有 ■ 対策部会の進め方について確 認・議論	Plan (個別 計画)
第7回	令和4年 9月 書面開催	(1) 実施対策のとりまとめ	■ 第6回に提案された対策内容 の実施可否を検討した結果を 確認	Do (対策 実施)
第8回	令和5年 1月30日(月)	(1) 対策進捗と効果検証結果	■ 対策進捗の確認 ■ 個別事業の効果検証結果 の確認・議論	Check (効果 検証)
第9回	本日	(1) これまでの検討結果と協議会の 開催状況 (2) 対策部会の進め方	■ これまでの検討結果を共有 ■ 対策部会の進め方について確 認・議論	Plan (個別 計画)

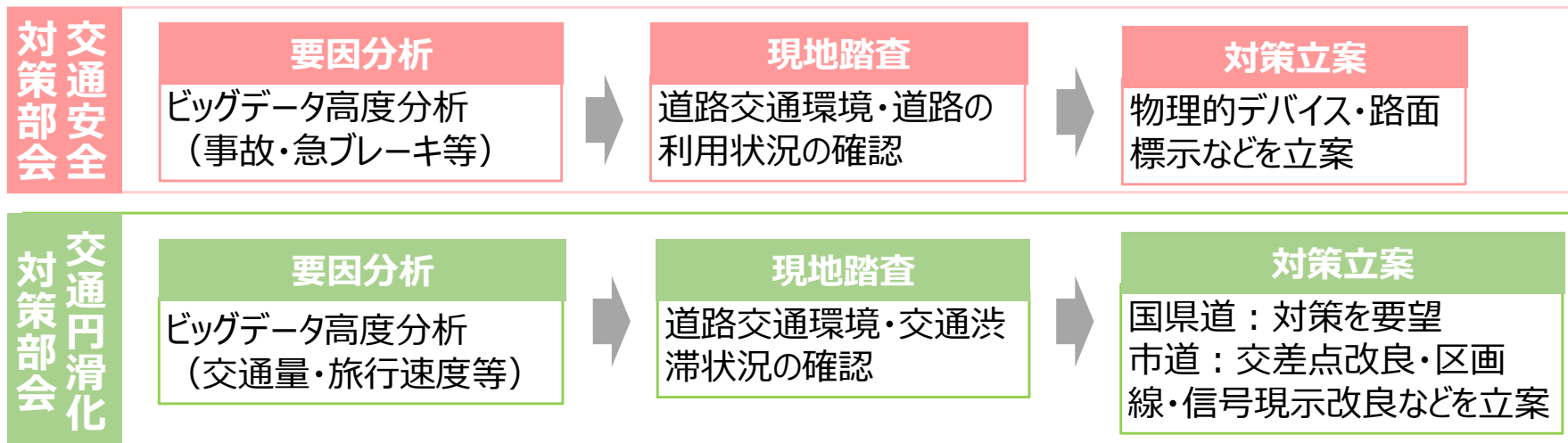


# 1. これまでの協議会の開催状況と検討結果の総括

## (2) これまでの協議会の枠組み



**個別検討（対策部会）** 協議会で選定した対策エリアや箇所を対象に、ETC2.0データ等を活用し、**要因を見える化**し、対策を立案する（毎年1～2エリア・箇所で検討）。



# 1. これまでの協議会の開催状況と検討結果の総括

## (3) 協議会と対策部会の役割分担

### 船橋市交通ビッグデータ見える化協議会

高  
度  
分  
析  
（  
見  
え  
る  
化  
）

#### 交通安全（事故）

- 船橋市内の現況把握
- ・事故・急減速の発生状況及びその特徴
  - ・問題エリアの特定
  - ・生活道路への通過交通の進入経路把握

#### 交通円滑化（渋滞）

- 船橋市内の現況把握
- ・市内の交通状況・渋滞発生状況及びその特徴
  - ・問題エリア・路線・箇所の特定
  - ・渋滞発生による影響把握  
(渋滞回避のための細街路の抜け道利用等)

包括検討（渋滞発生  
と交通安全の連動）

- 対策検討エリアの選定（1～2エリア）
- ・事故・急減速多発エリア/抜け道利用多発エリア
  - ・地域ニーズ・警察要望  
等から選定

- 対策検討路線・箇所の選定（1～2箇所）
- ・渋滞発生路線・箇所
  - ・地域ニーズ・警察要望  
等から選定

### 交通円滑化・交通安全対策部会

高  
度  
分  
析  
（  
見  
え  
る  
化  
）

- 個別対策検討エリア、箇所の具体検討
- ・具体危険箇所、渋滞箇所の把握
  - ・事故発生要因、渋滞発生要因の把握
  - ・対策方針の作成
  - ・対策案の立案（抜け道利用緩和も考慮）

- 対策の実施（ゾーン30・物理的デバイス設置・信号現示調整等）
- ・対策の立案・設計・関係者調整
  - ・国、県へ対策の要望
  - ・対策の工事実施

- 対策の効果評価・フォローアップ

今  
年  
度  
検  
討

検  
討  
年  
度

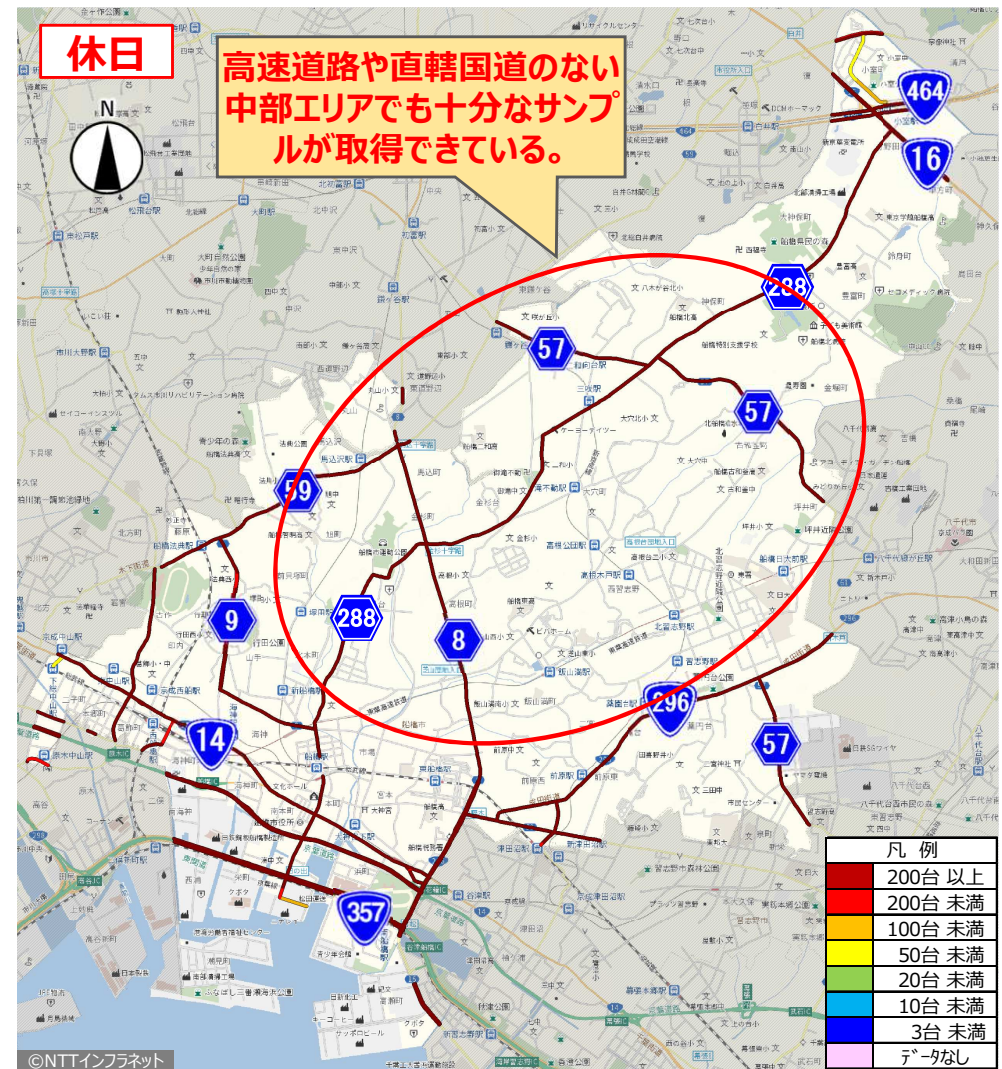
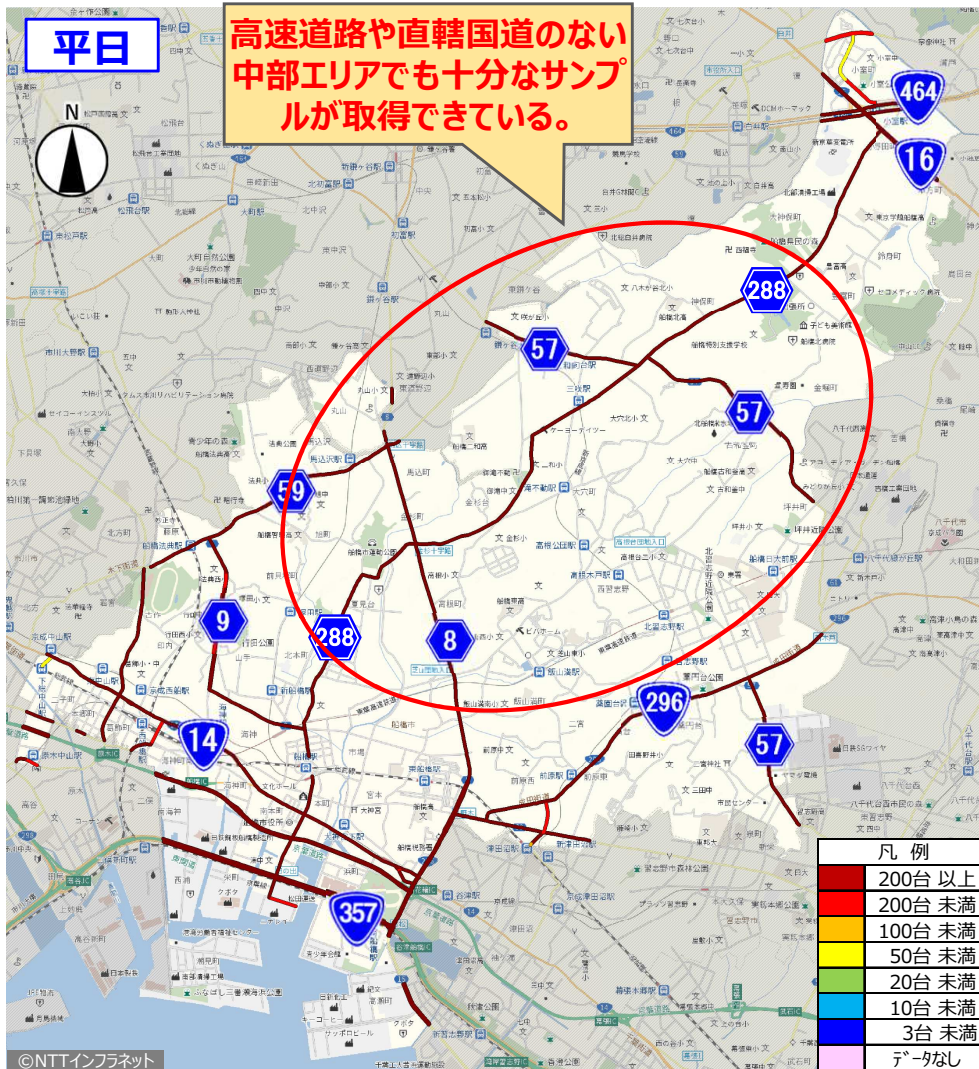


# 1. これまでの協議会の開催状況と検討結果の総括

## (4) 走行サンプル数（日平均：12時間）：国道・県道

- 年々、ETC2.0車載器を設置する車両が増えてきているため、市内の国道・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。

### 国道・県道



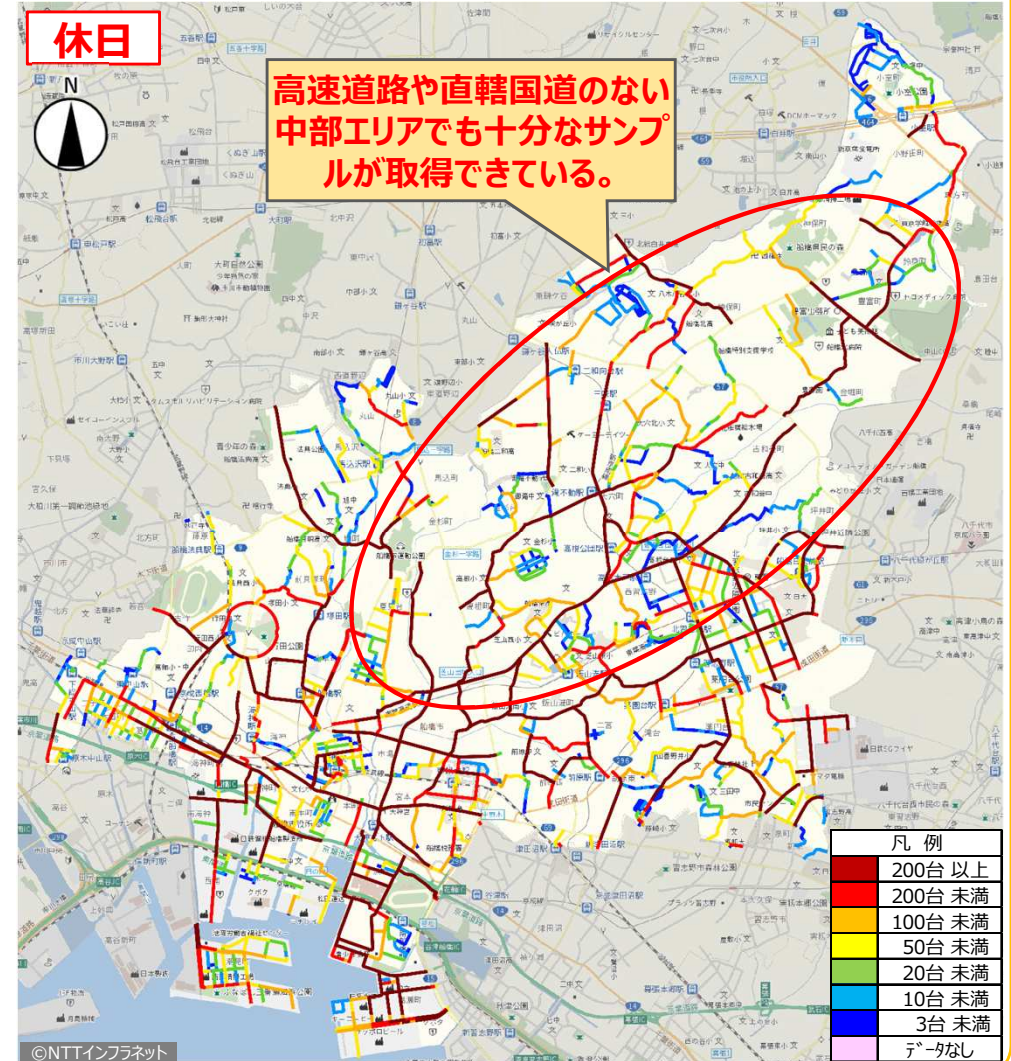
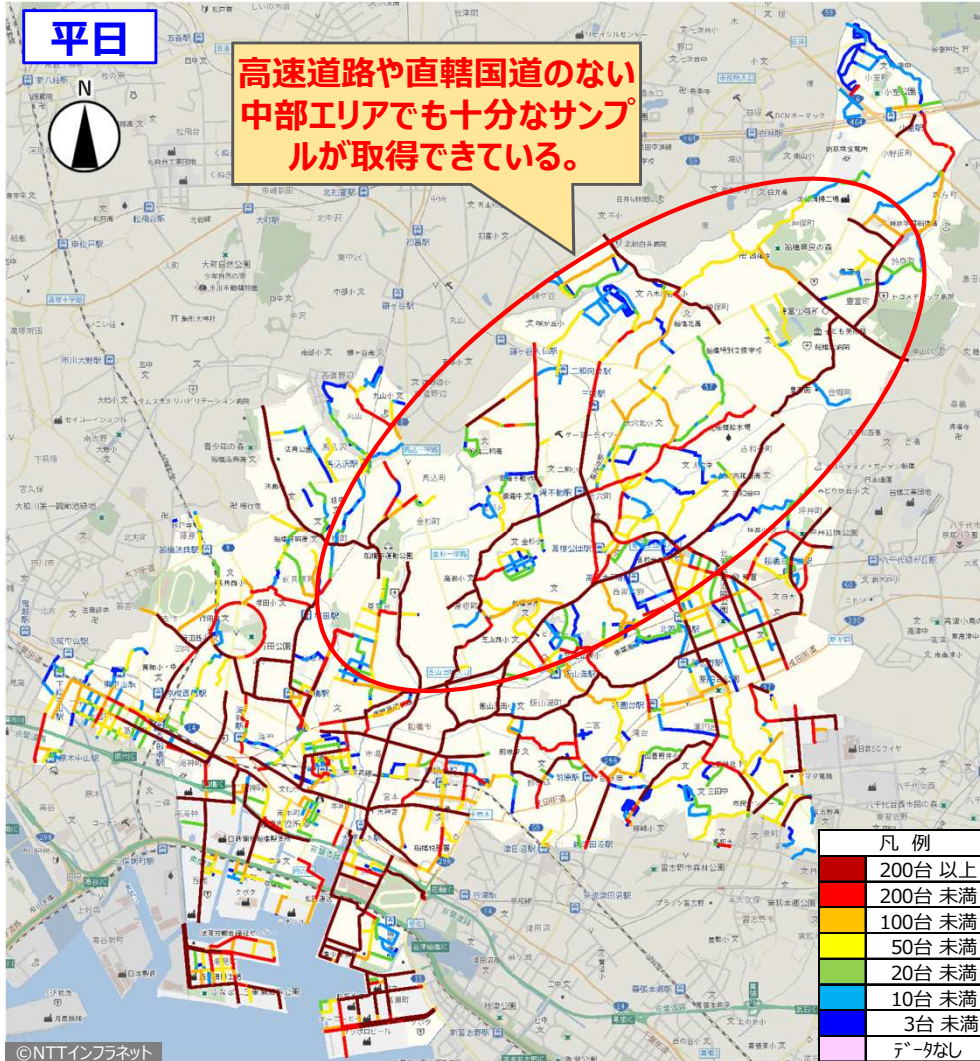


# 1. これまでの協議会の開催状況と検討結果の総括

## (4) 走行サンプル数（日平均：12時間）：市道

- 市道についても、国道・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十分なサンプルが取得できている。

### 市道（幅員5.5m以上）



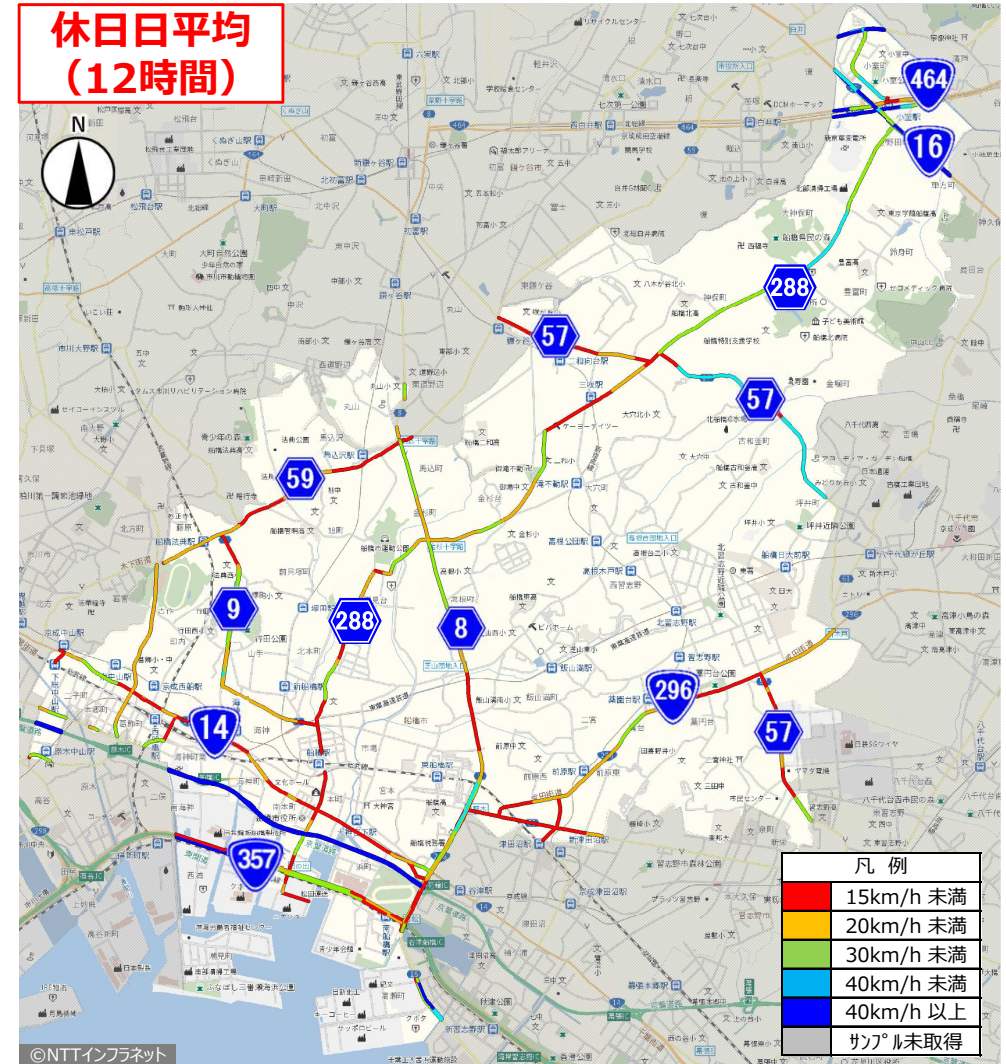
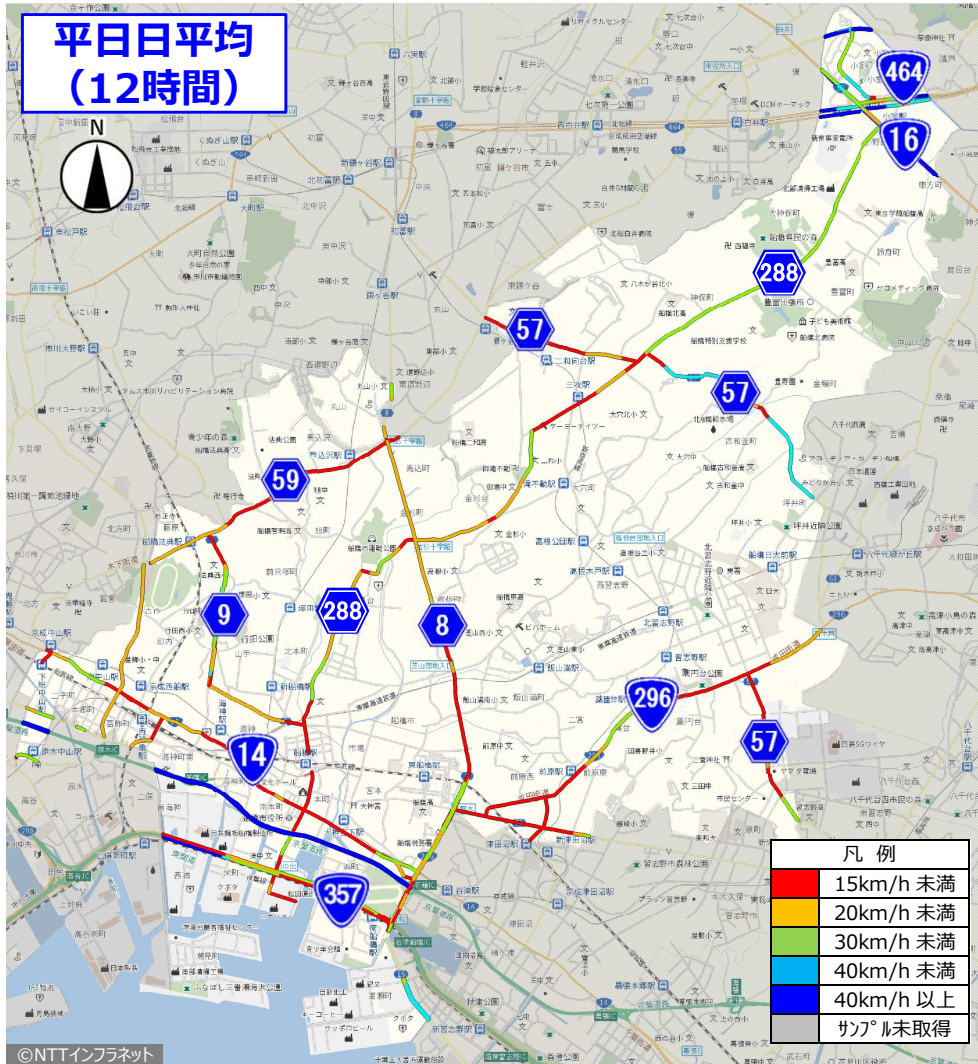


# 1. これまでの協議会の開催状況と検討結果の総括

## (5) 平均旅行速度：国道・県道

- 市の中心となる南部エリアの国道14号・296号・県道8号：船橋我孫子線で速度低下が起きている。
- 休日はららぽーとや船橋駅等の商業施設の集積する周辺路線（国道14号、県道228号：夏見小室線）で速度低下が起きている。

### 国道・県道



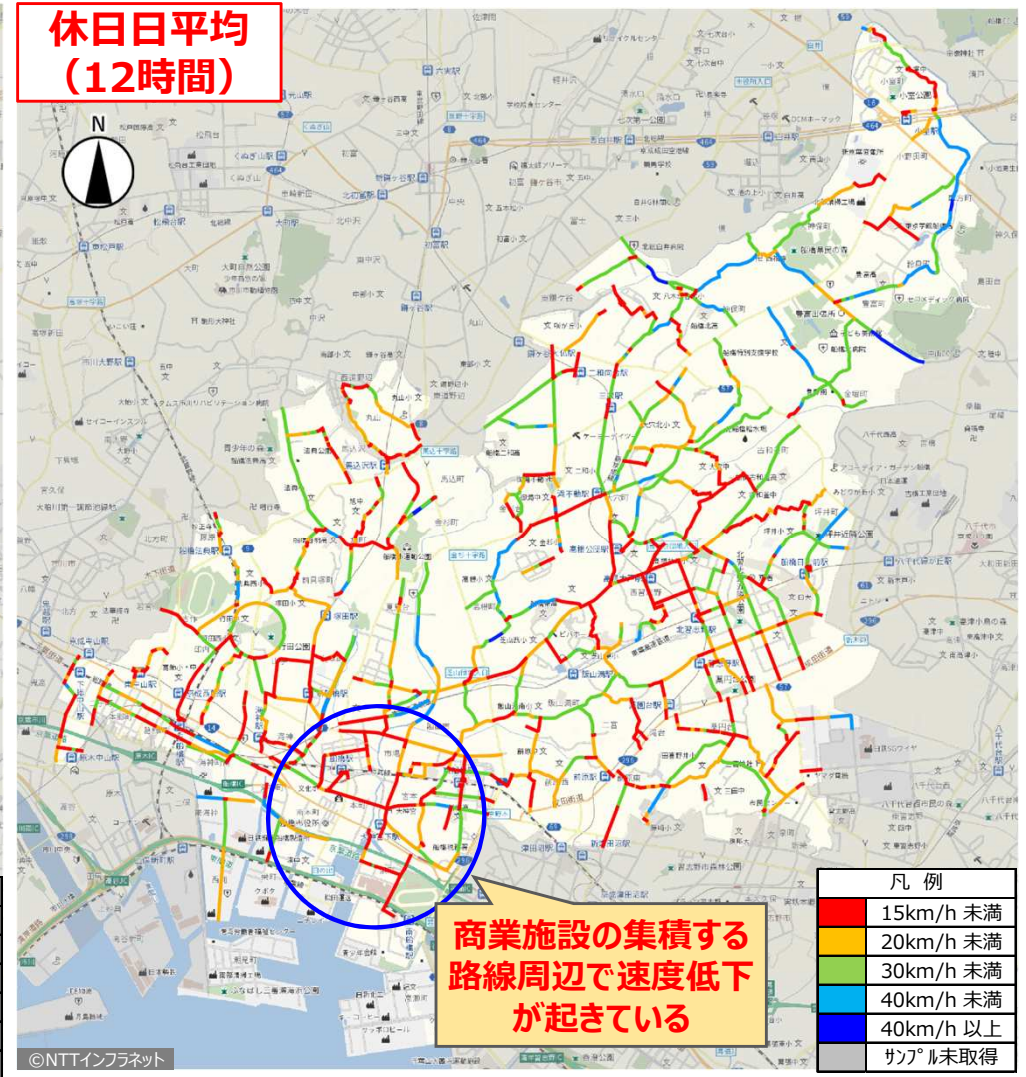
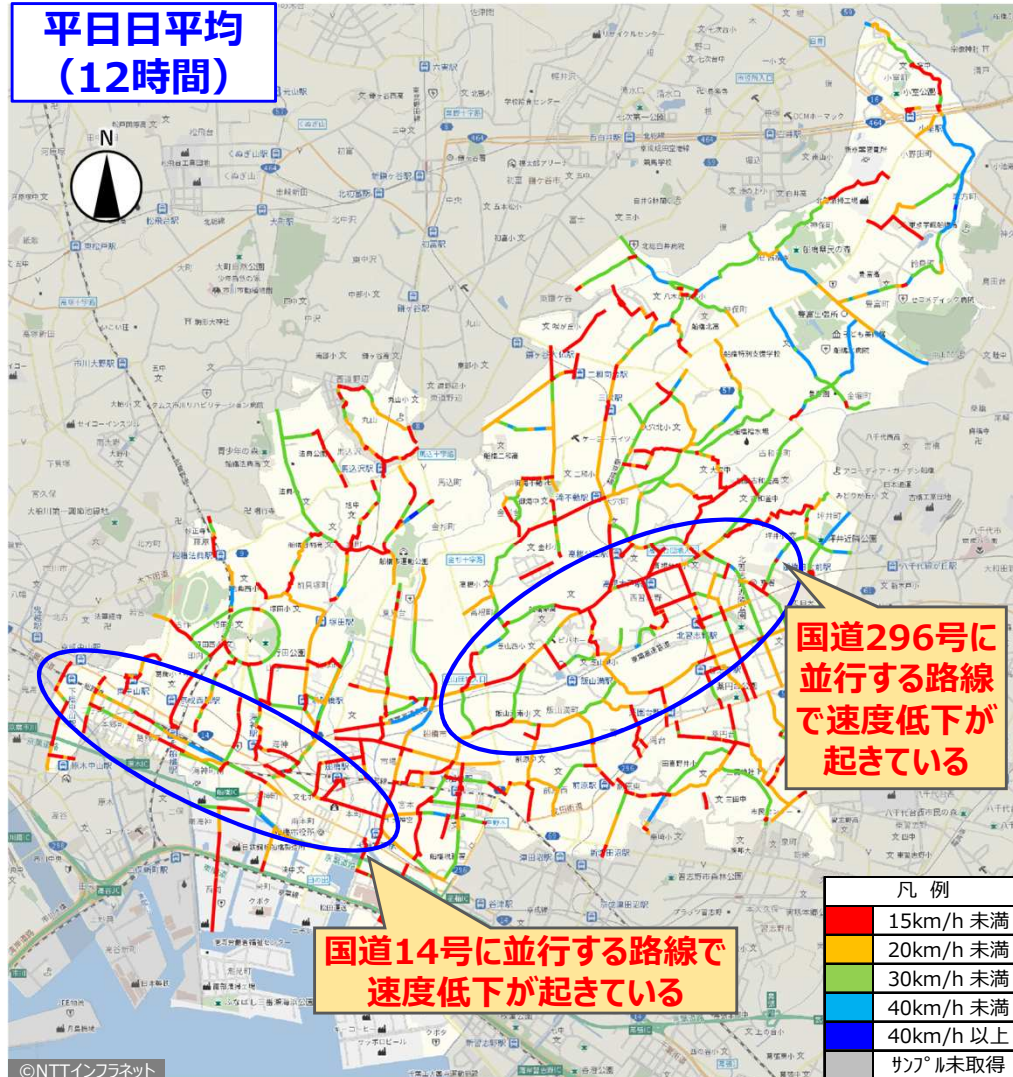


# 1. これまでの協議会の開催状況と検討結果の総括

## (5) 平均旅行速度：市道

- 市道は区間延長が短いこともあり、道路が密になっている中南部エリアを中心に、全体的に速度低下が発生している。
- 特に国道14号・296号と並行する路線や商業施設が集積する路線について、速度低下の傾向が出ている。

### 市道（種別が1級・2級に該当する道路）



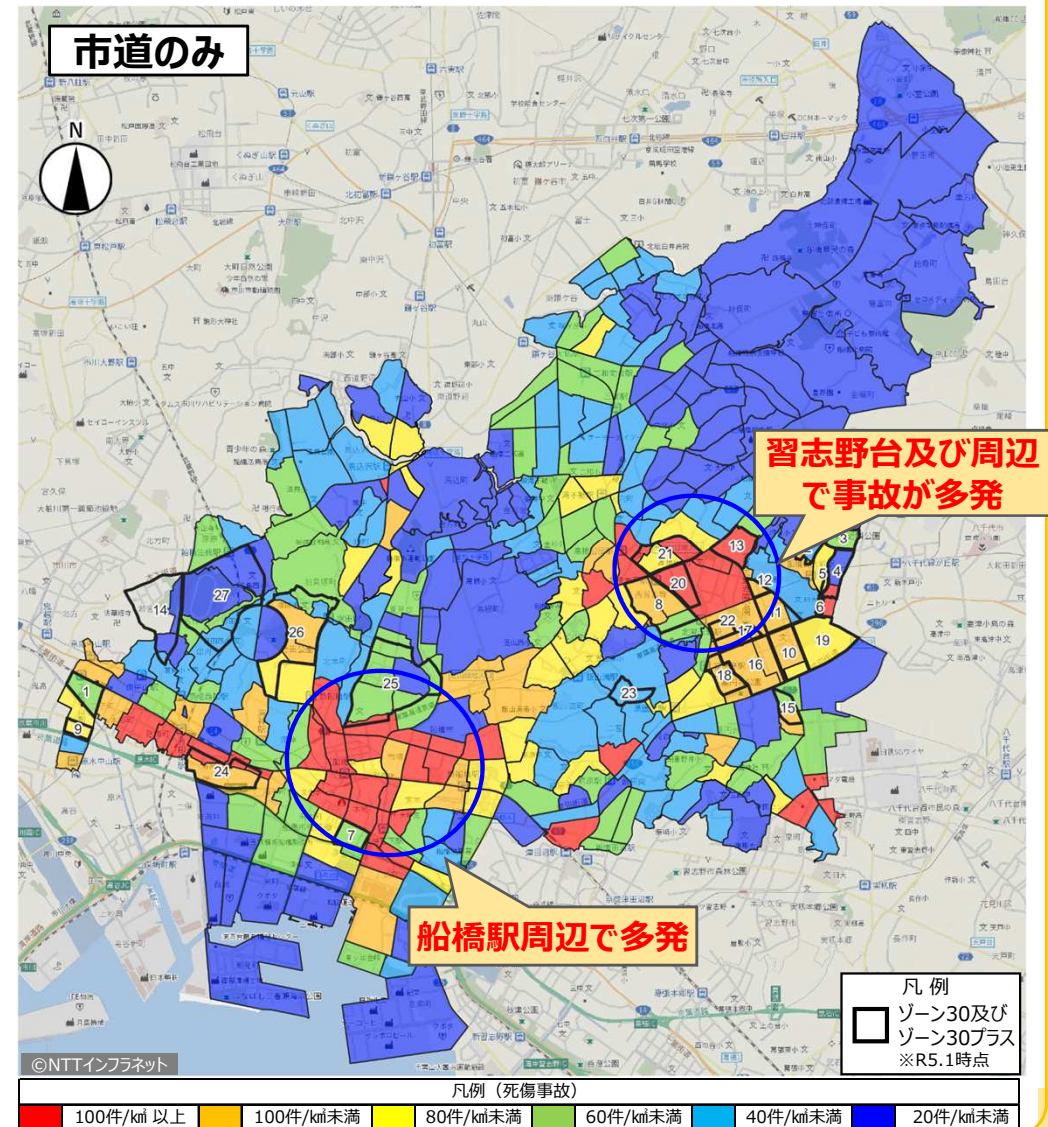
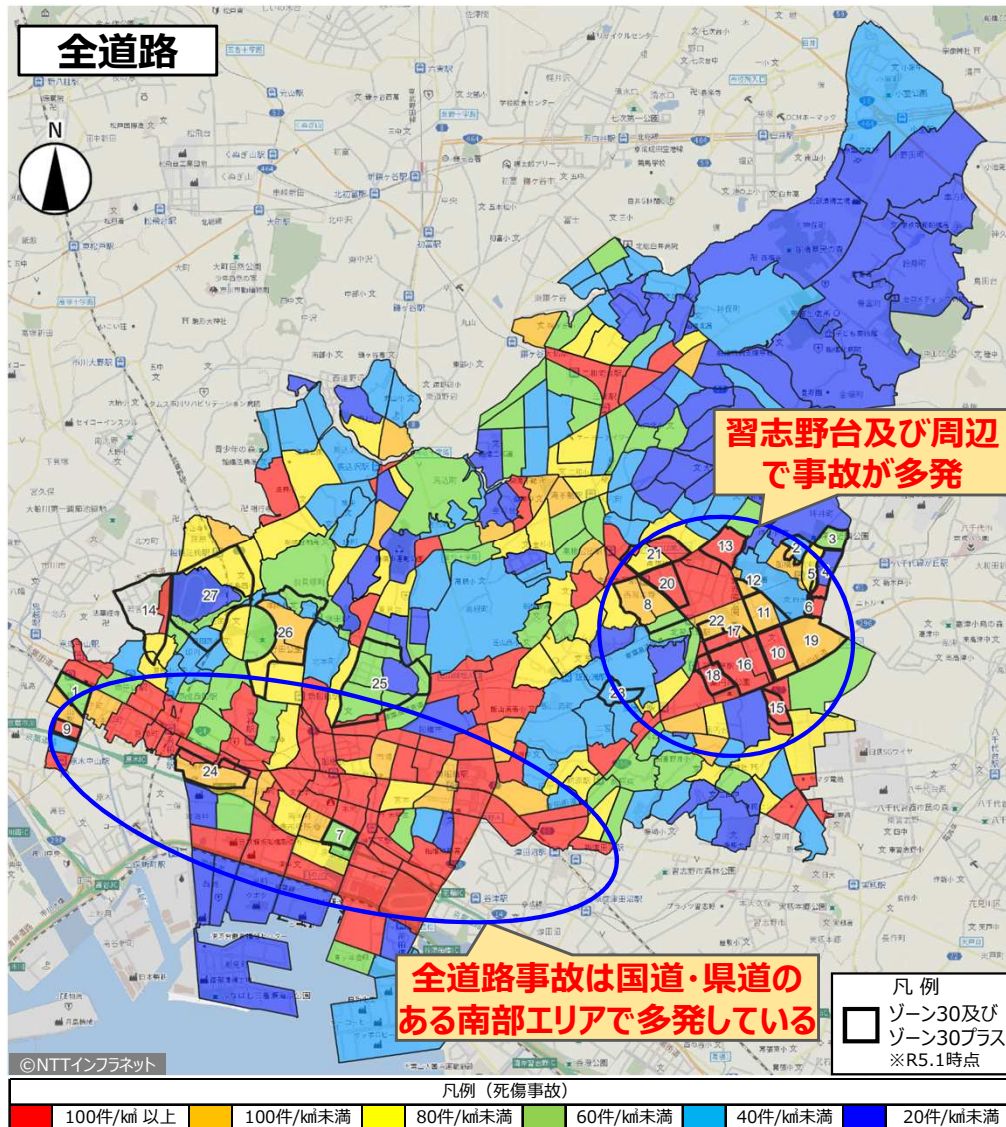


# 1. これまでの協議会の開催状況と検討結果の総括

## (6) 町丁目単位の死傷事故密度 (= 死傷事故件数/面積)

- 全道路の事故は国道が縦横断している南部エリアや習志野台エリアで多発している。
- 市道事故に着目すると、船橋駅周辺及び習志野台エリアで多発している。

### 町丁目単位の死傷事故密度 (= 死傷事故件数/面積)



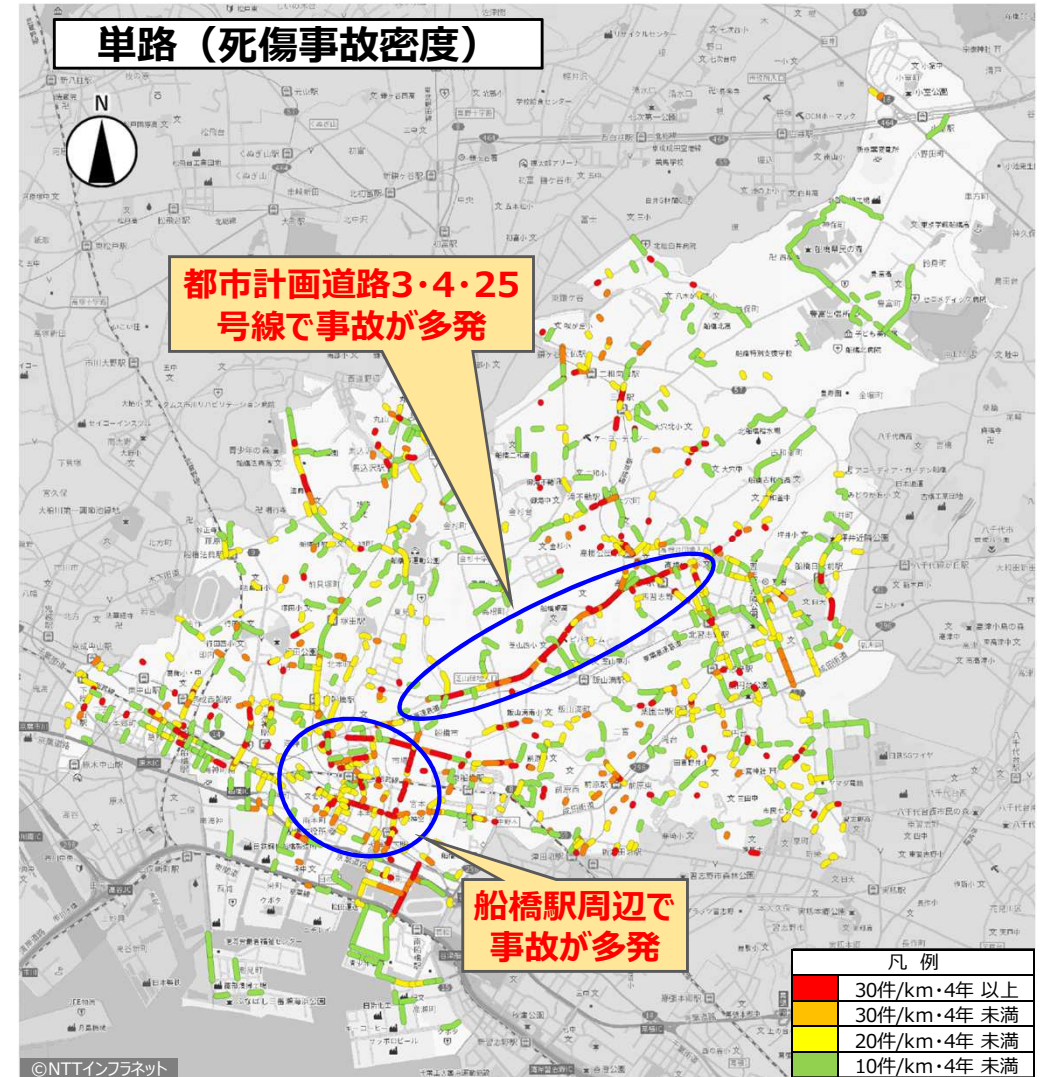
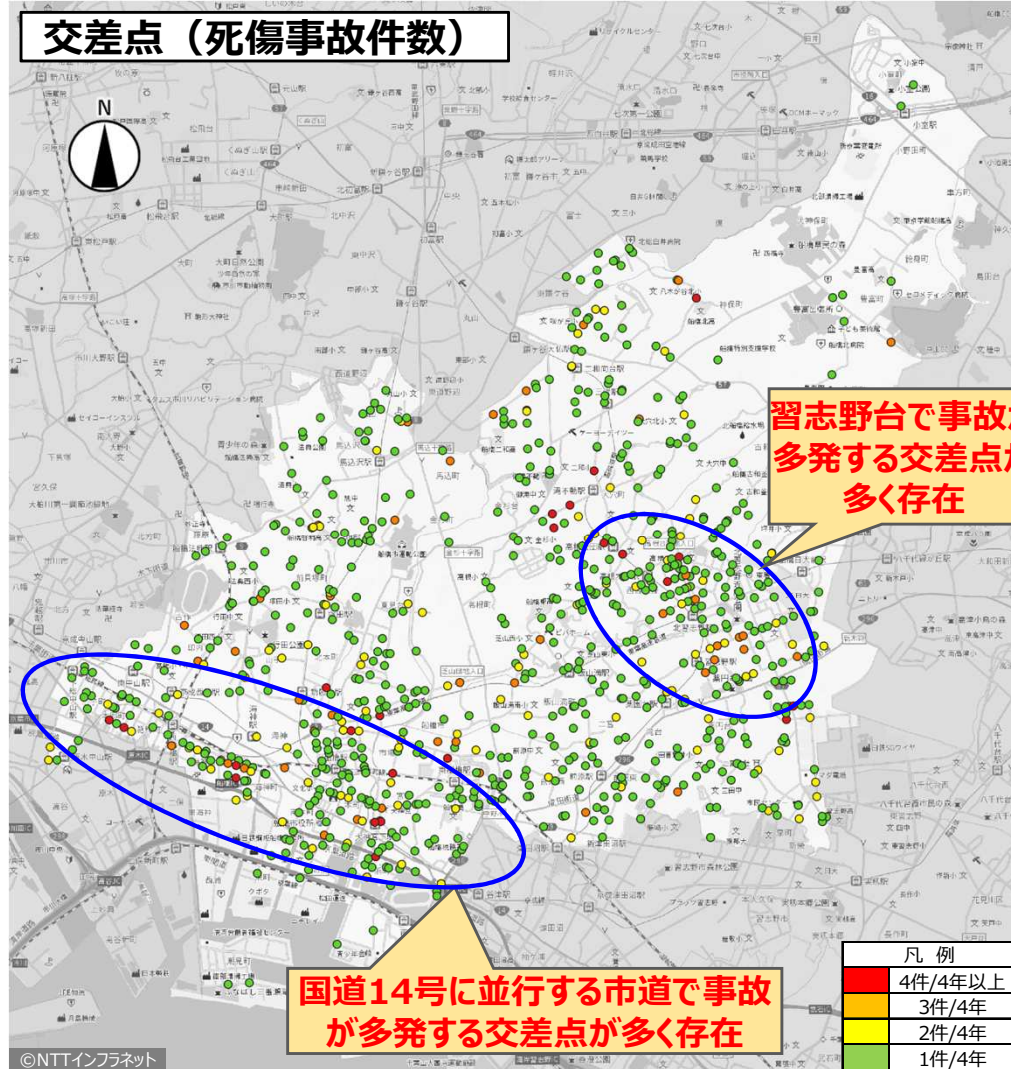


# 1. これまでの協議会の開催状況と検討結果の総括

## (7) 区間単位の人身事故：交差点・区間（市道）

- 国道14号に並行する市道及び習志野台で事故が多発する交差点が多く存在する。
- 単路に着目すると、都市計画道路3・4・25号線及び船橋駅周辺で事故が多発している。

### 市道の交差点・区間単位の死傷事故



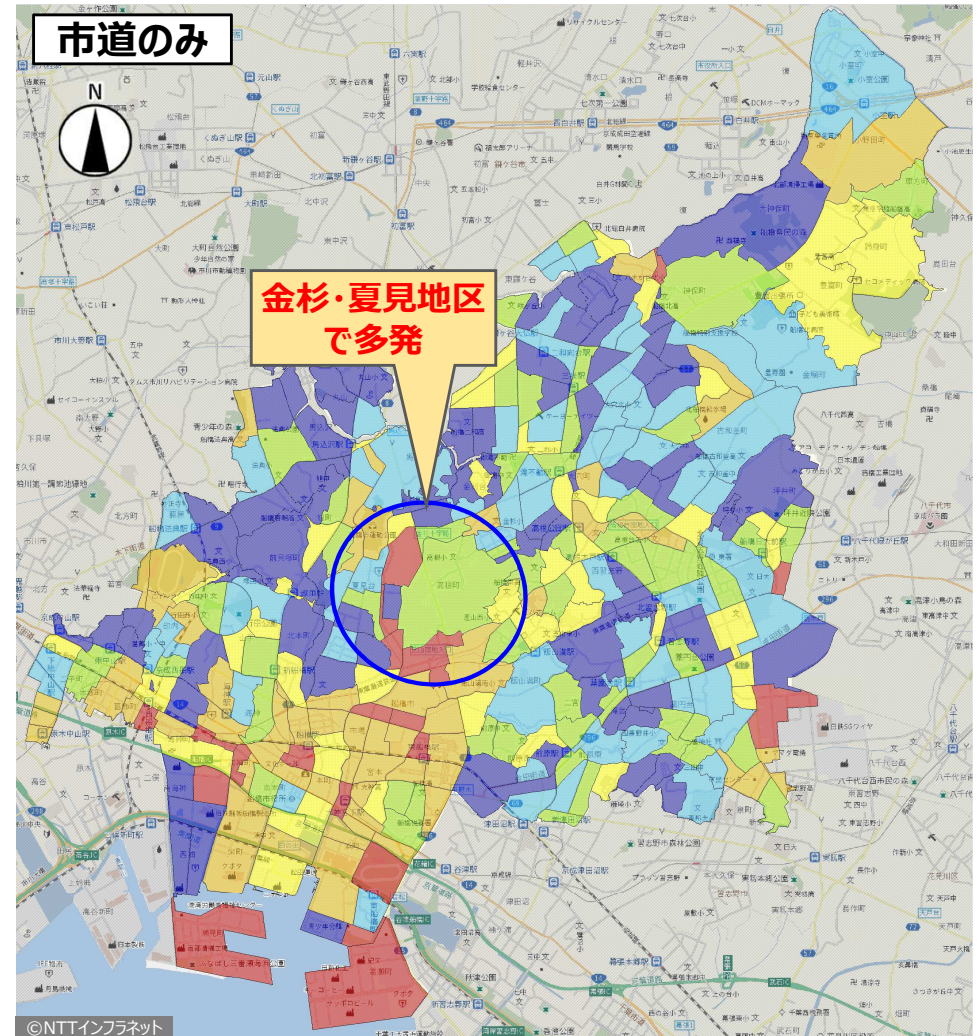
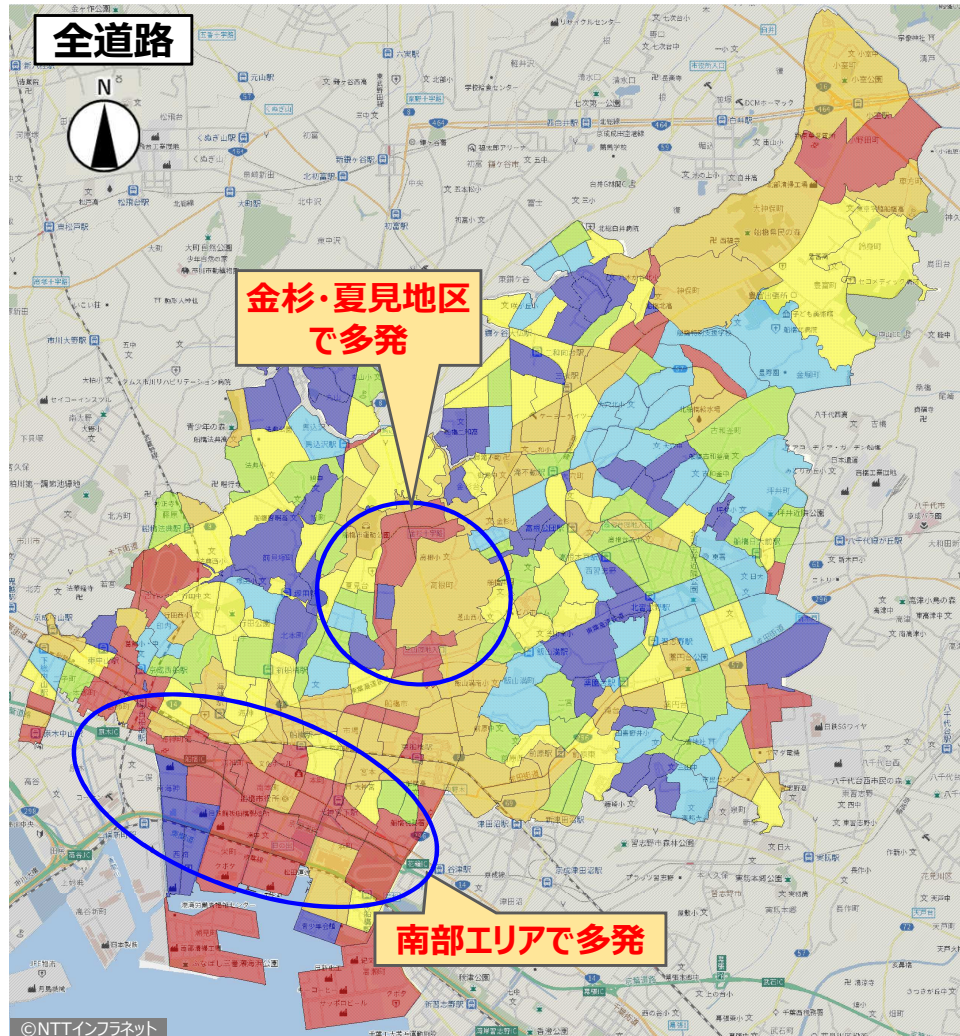


# 1. これまでの協議会の開催状況と検討結果の総括

## (8) ヒヤリハット発生状況 (ETC2.0急減速挙動)

- ヒヤリハットとなる急ブレーキは、国道357～国道14号間の南部エリアと金杉・夏見地区で多発している。

### 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 )



凡例 (急挙動)

5.00件/人・km <sup>2</sup> 以上	5.00件/人・km <sup>2</sup> 未満	1.00件/人・km <sup>2</sup> 未満	0.50件/人・km <sup>2</sup> 未満	0.25件/人・km <sup>2</sup> 未満	0.10件/人・km <sup>2</sup> 未満
----------------------------	----------------------------	----------------------------	----------------------------	----------------------------	----------------------------

※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フローデータ (挙動履歴: 様式1-4) より算出。令和3年9～11月の合計値



# 1. これまでの協議会の開催状況と検討結果の総括

## (9) 交通安全対策箇所選定：対策箇所の見える化

- 市内全域を対象に交通安全対策優先度評価を行い、対策箇所を見える化。

### 【対策エリアの選定方法】

#### STEP①：選定指標の設定・加算

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]

#### STEP②：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

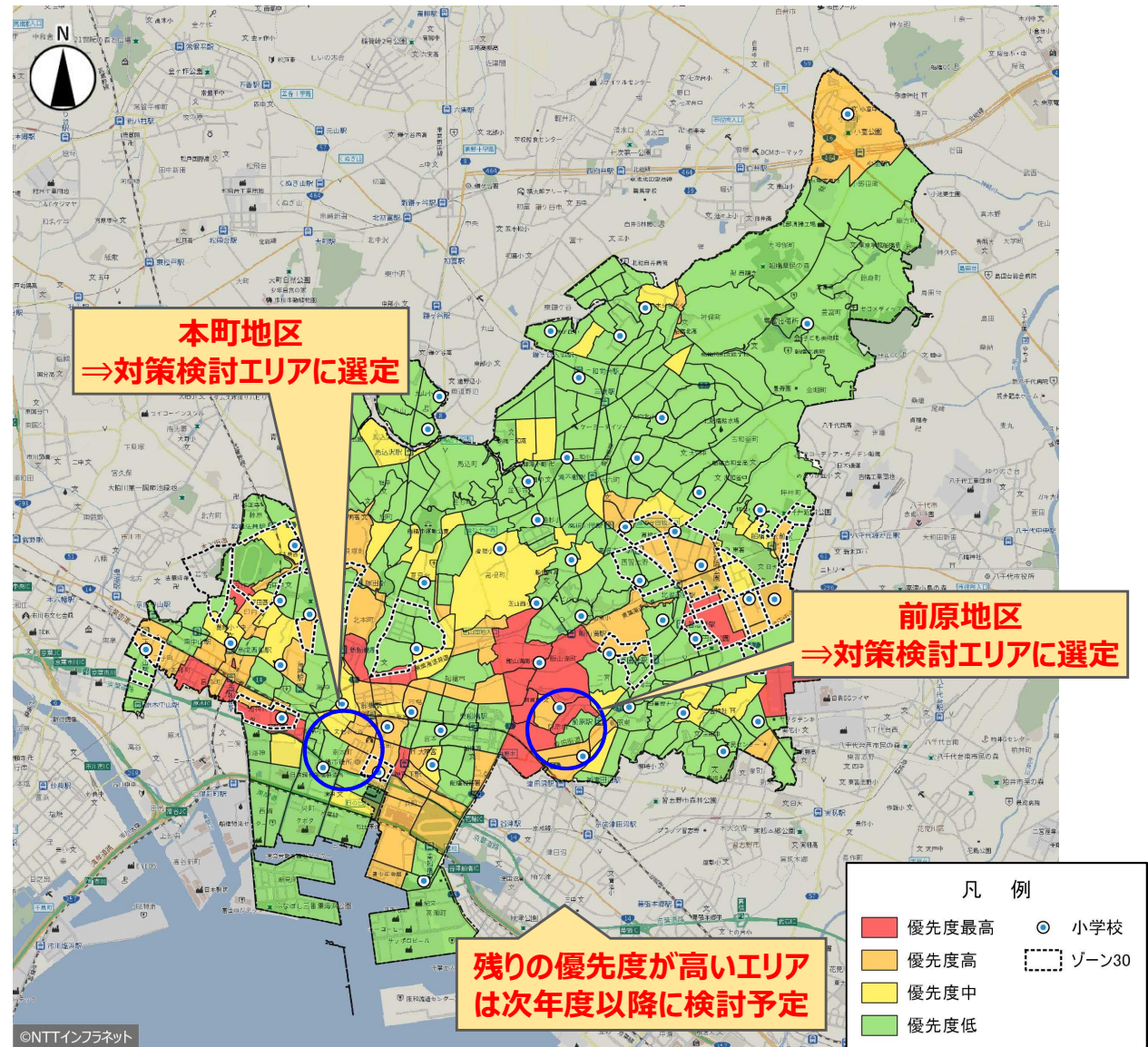
#### STEP③：既存整備状況・計画等の確認

対策整備済あるいは計画策定済エリア等は除外

#### STEP④：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

### 【対策エリアの選定結果】





# 1. これまでの協議会の開催状況と検討結果の総括

## (10) 交通安全対策：個別エリアの具体検討

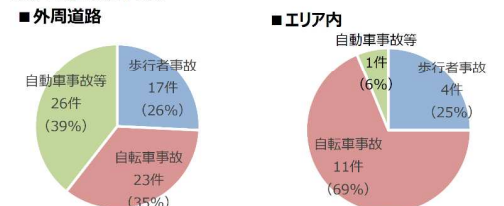
- 客観データ・地元ニーズの双方から対策エリア内の現状分析を実施し、問題を把握。



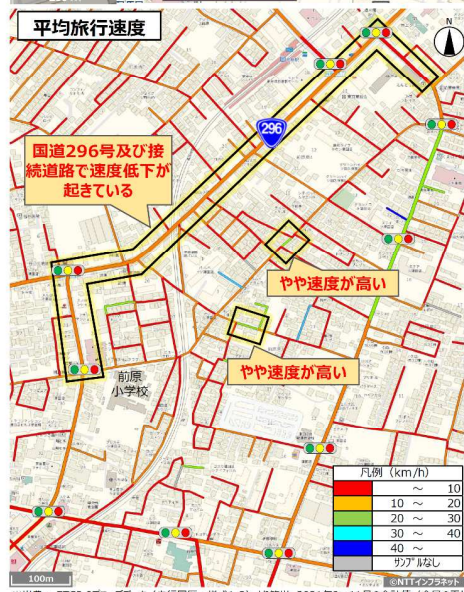
死傷事故件数の経年変化



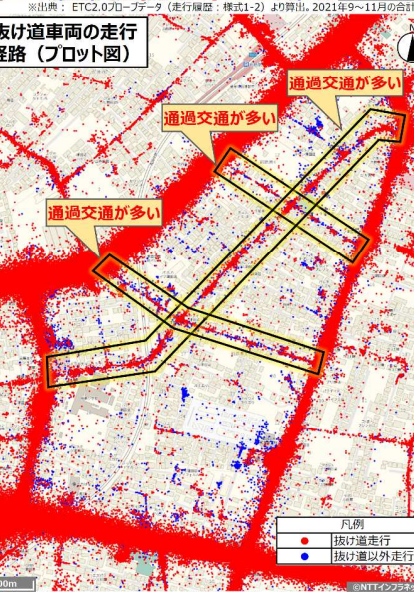
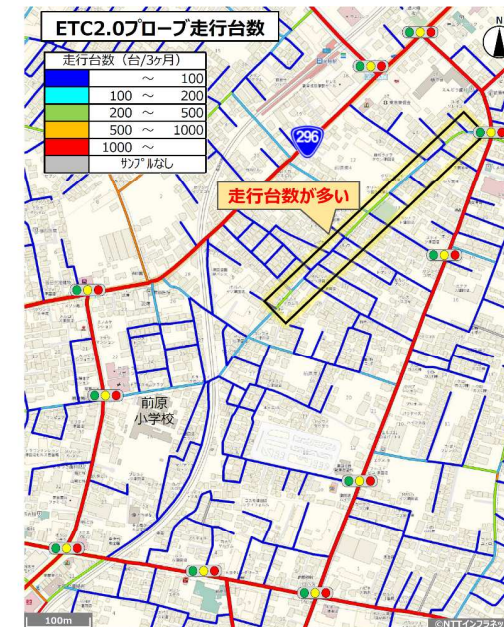
死傷事故件数の内訳



※出典：(公財)交通安全総合分析センター 交通事故総合データ (H29-R02)、警察庁公開データ (R03)



※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 (全日の平均)



※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

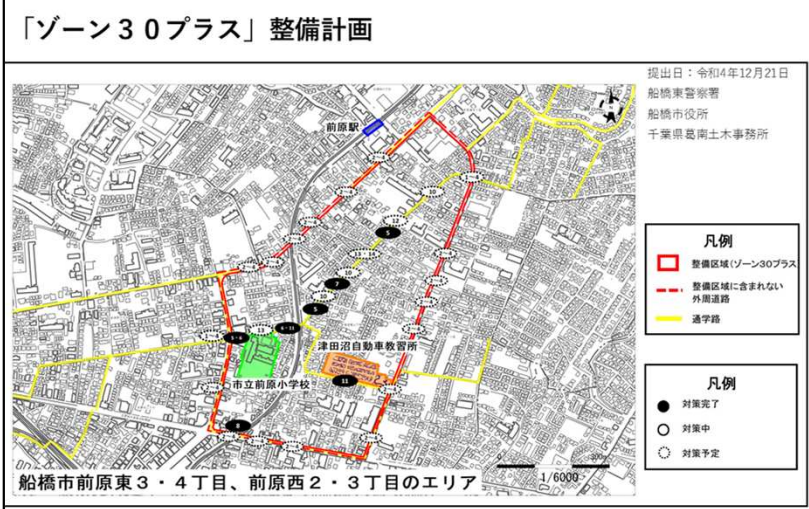


# 1. これまでの協議会の開催状況と検討結果の総括

## (10) 交通安全対策：個別エリアの具体検討

- 専門家・関係機関が一体的となって対策を立案。

【対策メニュー（案）】



管理番号	都道府県名	市町村名	地区名	整備計画作成年月
	千葉県	船橋市	前原地区	R4.12

【短期対策】

No.	対策内容	箇所数	地元の合意状況	対策着手(予定)時期	対策完了(予定)時期
1	狭さく	2	全て合意済	R5.1	R5.3 (予定)
2	30km/h規制(標識)	19	全て合意済	R5.1	R5.3 (予定)
3	ゾーン30プラス看板	19	全て合意済	R5.1	R5.3 (予定)
4	ゾーン30プラス標識(法定外表示)	19	全て合意済	R5.1	R5.3 (予定)
5	通学路路面表示(法定外表示)	3	全て合意済	H29.12	H30.3 (完了)
6	小学校あり児童通学路路面表示(法定外表示)	2	全て合意済	時期不明	時期不明 (完了)
7	歩行者注意路面表示(法定外表示)	1	全て合意済	R2.9	R2.9 (完了)
8	横断歩道路面表示(法定外表示)	1	全て合意済	R2.7	R2.8 (完了)
9	交通違反取締	区域内	全て合意済	R5.3	R5.3 (予定)
10	交差点部カラー舗装	3	全て合意済	R5.1	R5.3 (予定)
11	路肩部カラー舗装	2	全て合意済	H29.12	R4.3 (完了)
12	交差点ランプ	1	全て合意済	R5.1	R5.3 (予定)
13	自転車走行空間の明示	2	全て合意済	R5.1	R5.3 (予定)
14	路肩部カラー舗装	1	全て合意済	R5.1	R5.3 (予定)

【中長期対策】

No.	対策内容	箇所数	地元の合意状況	対策着手(予定)時期	対策完了(予定)時期

【路線などにおける対策<sup>注1)</sup>】

No.	対策内容	箇所数	地元の合意状況	対策着手(予定)時期	対策完了(予定)時期

注1:「生活道路の交通安全に係る新たな連携施策「ゾーン30プラス」について」(令和3年8月付け警察庁交通部、国土交通省道路局)の「7 留意事項 (4)」に該当する対策

- 推進体制・構成メンバー  
<構成メンバー>
- ・船橋東警察署
  - ・船橋市
  - ・船橋市教育委員会
  - ・藤崎台町会
  - ・前原あずま会
  - ・中台町会
  - ・宇津木堀東町会
  - ・前原睦自治会
  - ・前原親交会

# 1. これまでの協議会の開催状況と検討結果の総括

## (11) 交通円滑化対策箇所選定：対策箇所の見える化

### 国道・県道

#### STEP①：対策指標の設定・加点点

データ整備状況を踏まえて、DRM区間単位として評価する（直轄と県管理路線を別々に評価）。

##### 【評価指標】

##### ①旅行速度（ETC2.0データ）

- ・平日12時間/平日朝夕ピーク時/休日12時間  
平均旅行速度  
[各3点：15km/h未満、各2点：20km/h未満、  
各1点：30km/h未満]

##### ②渋滞によるロス時間

- ・延長あたりの損失時間（速度差×交通量）  
[3点：20位以内、2点：100位以内、  
1点：200位以内]

#### STEP②：対策優先度検討

評価指標①～②の各得点による総合評価での優先順位を検討し、上位箇所を対策候補区間として選定。

#### STEP③：対策区間決定

隣接区間の統合を行い、対策区間を決定し、既存計画有無確認した上で、対策要望を行う。

### 市道

#### STEP①：対策指標の設定・加点点

データ整備状況を踏まえて、DRM区間単位として評価する。ただし、1・2級道路を対象とする。

##### 【評価指標】

##### ①旅行速度（ETC2.0データ）

- ・平日12時間/平日朝ピーク時/平日夕ピーク時/  
休日12時間平均旅行速度  
[各3点：10km/h未満、各2点：15km/h未満、  
各1点：20km/h未満]

##### ②交通量（ETC2.0データサンプル数）

- ・走行台数[3点：30台/日以上]

##### ③道路の幅員

- ・道路幅員[5点：13m以上、3点：5.5m以上、  
1点：3m以上]

##### ④区間延長 [3点：100m以上、1点：50m以上]

##### ⑤道路の機能

- ・道路種別[3点：1級道路、2点：2級道路]

#### STEP②：対策優先度検討

評価指標①～⑤の各得点による総合評価での優先順位を検討し、上位箇所を対策候補区間として選定。

#### STEP③：対策区間決定

隣接区間を統合し、対策区間を決定し、既存計画や地域要望等の有無を確認した上で、対策検討・立案を行う。



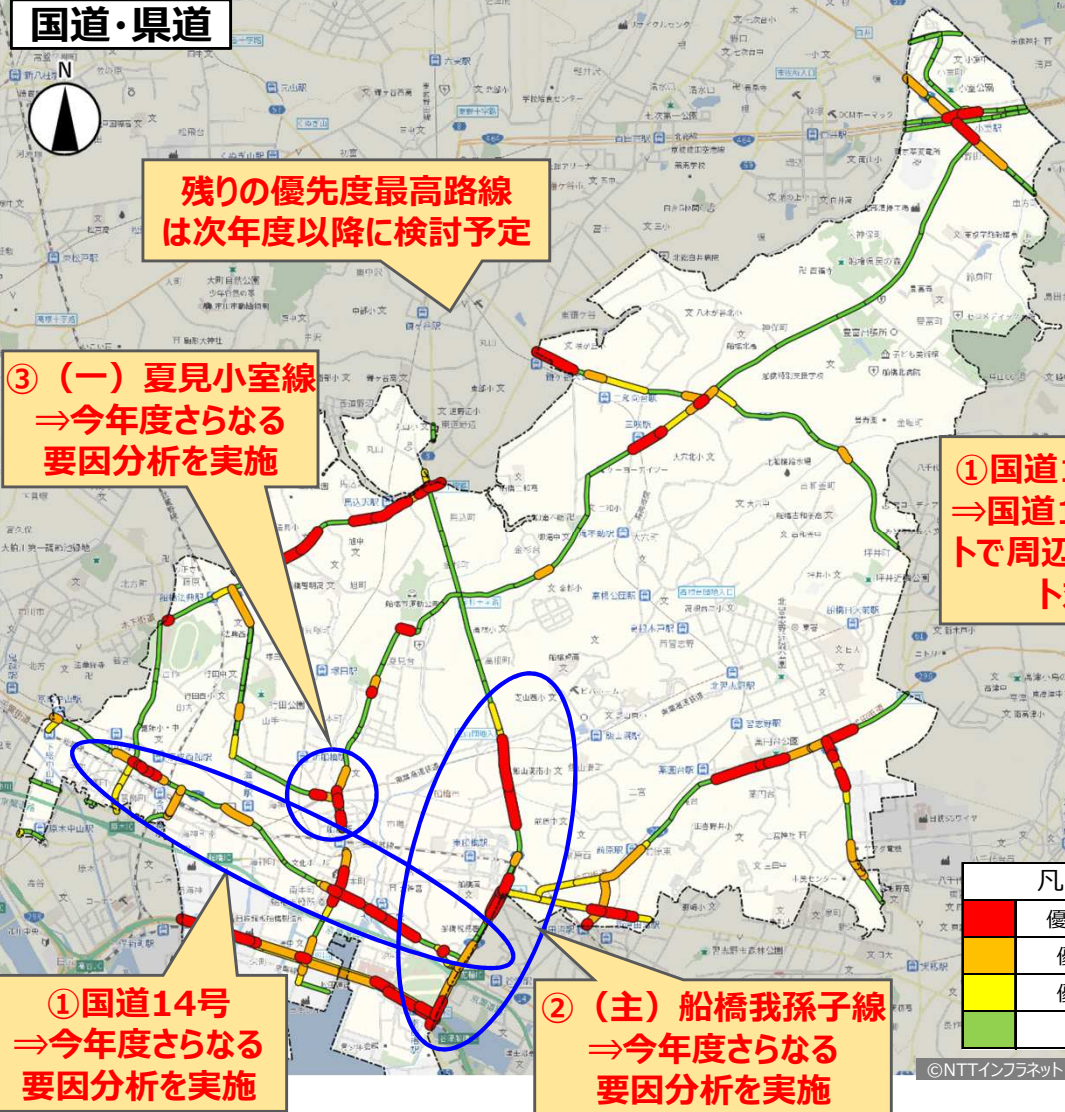
# 1. これまでの協議会の開催状況と検討結果の総括

## (11) 交通円滑化対策箇所選定：対策箇所に見える化

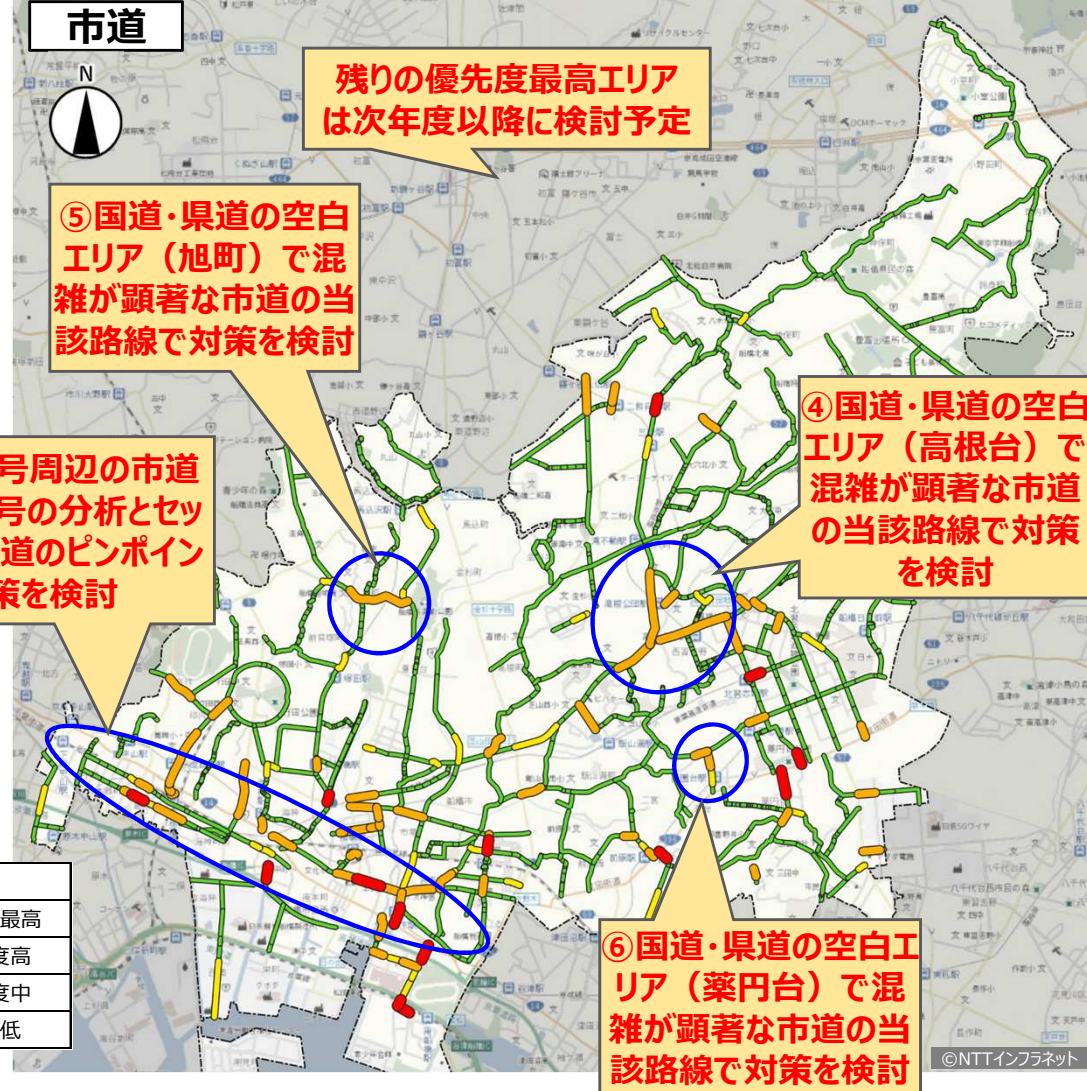
- 市内全域を対象に交通円滑化対策優先度評価を行い、対策箇所に見える化。

### 【対策区間の選定結果】

#### 国道・県道



#### 市道



凡例

赤	優先度最高
オレンジ	優先度高
黄緑	優先度中
緑	優先度低

※直轄路線の対象区間：44区間での評価  
 優先度最高：上位10位以内、優先度高：上位20位以内、優先度中：上位25位以内、優先度低：その他順位  
 ※県管理路線の対象区間：304区間での評価  
 優先度最高：上位20位以内、優先度高：上位60位以内、優先度中：上位120位以内、優先度低：その他順位

※市道の対象区間：1314区間での評価  
 優先度最高：上位10位以内、優先度高：上位50位以内、優先度中：上位100位以内、優先度低：その他順位



# 1. これまでの協議会の開催状況と検討結果の総括 (12) 交通円滑化対策：効果検証結果

右折レーン、歩道設置 ※供用開始日：令和4年7月20日  
(暫定供用開始日：令和4年4月28日)

## 薬円台交差点改良後の状況



# 1. これまでの協議会の開催状況と検討結果の総括 (12) 交通円滑化対策：効果検証結果

- 対策後は右折レーンを設置した西側流入部の速度が向上し効果がみられる。

薬円台エリアの平日の時間帯別の交差点流入部の旅行速度分布図（20mピッチ）

