

**船橋市 交通ビッグデータ見える化協議会
第10回会議
交通円滑化・交通安全対策部会検討結果**

令和5年（2023年）9月

船橋市

No	項目
1	メンバーと部会の実施結果
2	中野木地区の 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：3エリア（中野木地区・葛飾地区・金杉五差路）

【現地視察：8/2】

■ 現地視察（3エリア：中野木地区・葛飾地区・金杉五差路）

【現地視察】

第1回



第2回

【室内会議：8/10】

- 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】



第3回

【書面：9/12】

- 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

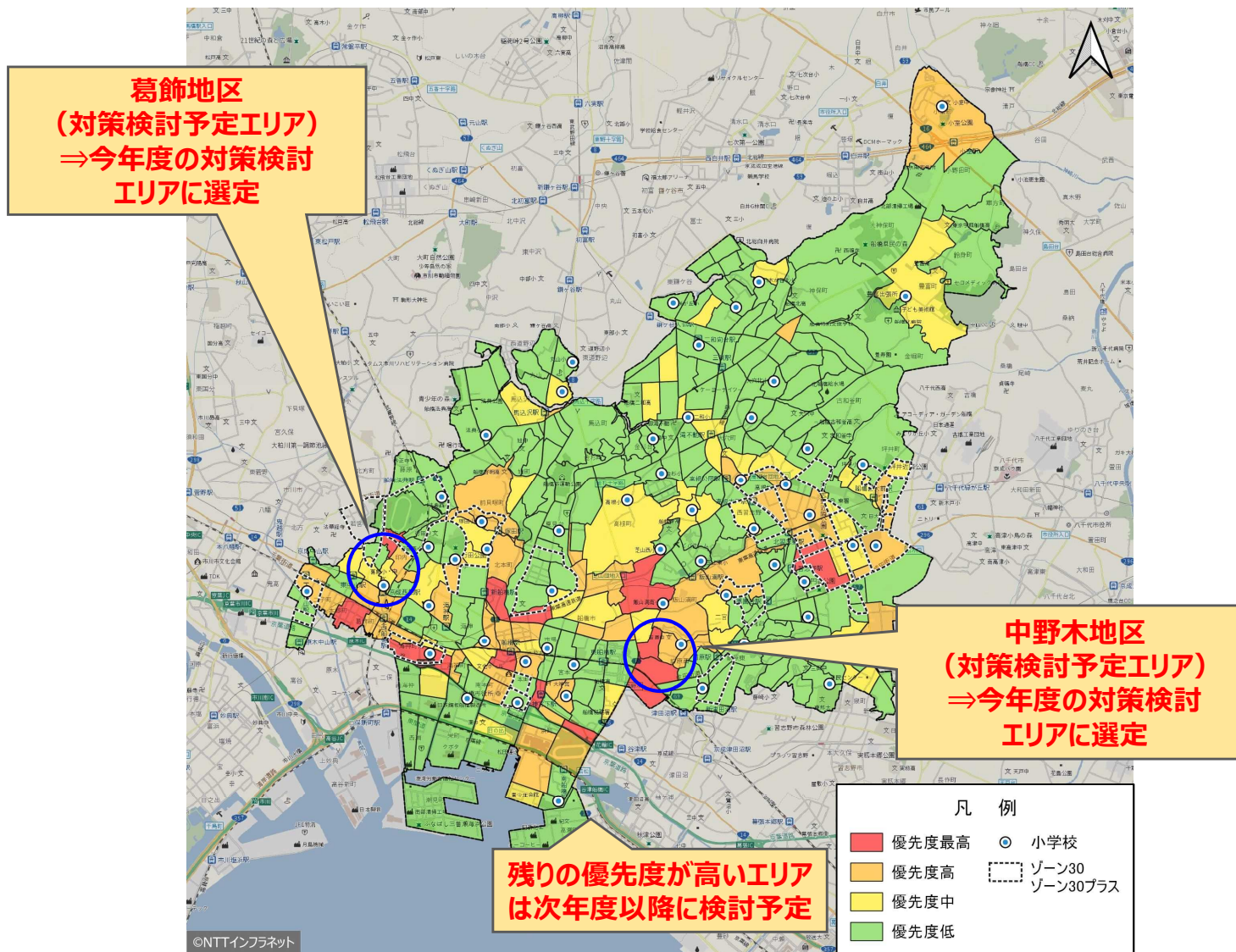
STEP ④：対策エリア決定&近隣エリア統合

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. 中野木地区の検討結果 (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。

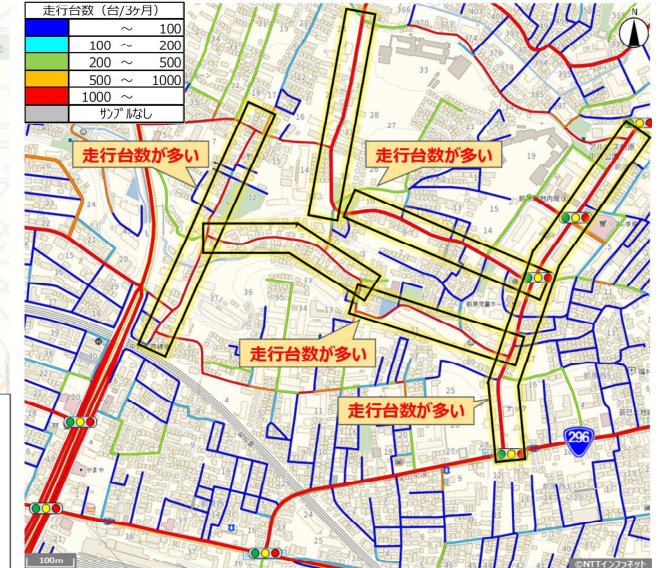
事故・急減速発生状況



地域要望



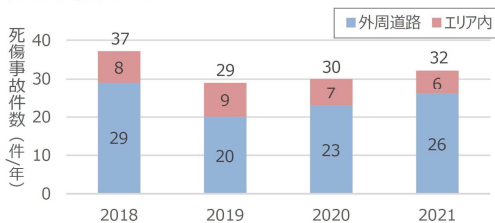
ETC2.0プローブ走行台数



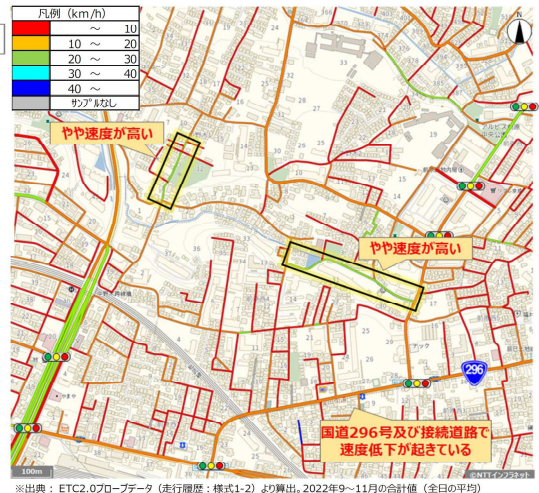
※出典 事故：(公財)交通事象総合分析センター 交通事故総合データ (2018年~2021年)
急減速：ETC2.0プローブデータ(挙動履歴：様式1-4)より算出。2022年9~11月の合計値

※出典：ETC2.0プローブデータ(走行履歴：様式1-2)より算出。2022年9~11月の合計値

【死傷事故件数の経年変】

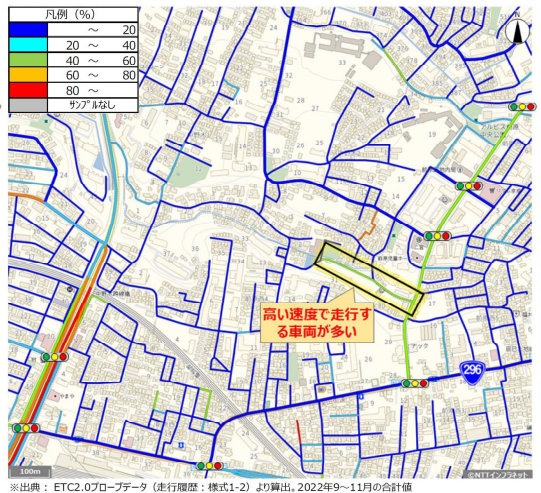


【平均旅行速度】



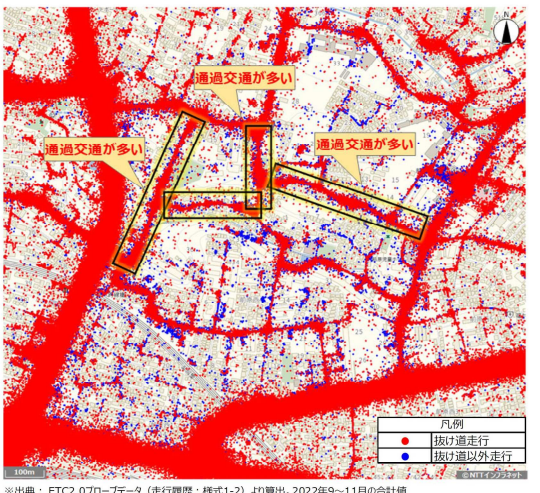
※出典：ETC2.0プローブデータ(走行履歴：様式1-2)より算出。2022年9~11月の合計値(全日の平均)

【30km/h以上の走行車両の割合】



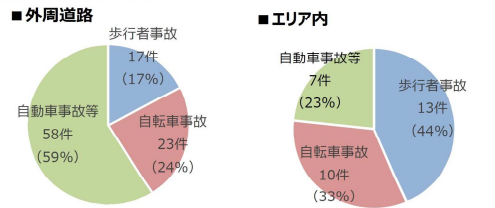
※出典：ETC2.0プローブデータ(走行履歴：様式1-2)より算出。2022年9~11月の合計値

【抜け道車両の走行経路(プロット図)】



※出典：ETC2.0プローブデータ(走行履歴：様式1-2)より算出。2022年9~11月の合計値

【死傷事故件数の内訳】



2. 中野木地区の検討結果

(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296号及び県道8号（船橋我孫子線）**において、**常時激しい渋滞が発生**。そ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。
- エリア内には**小学校があり**、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**。
- 小学校の登下校時には通学路上の危険箇所において、**地域ボランティアによるスクールガードが立哨している**など、**地域住民が交通安全に対して協力的な地域**である。

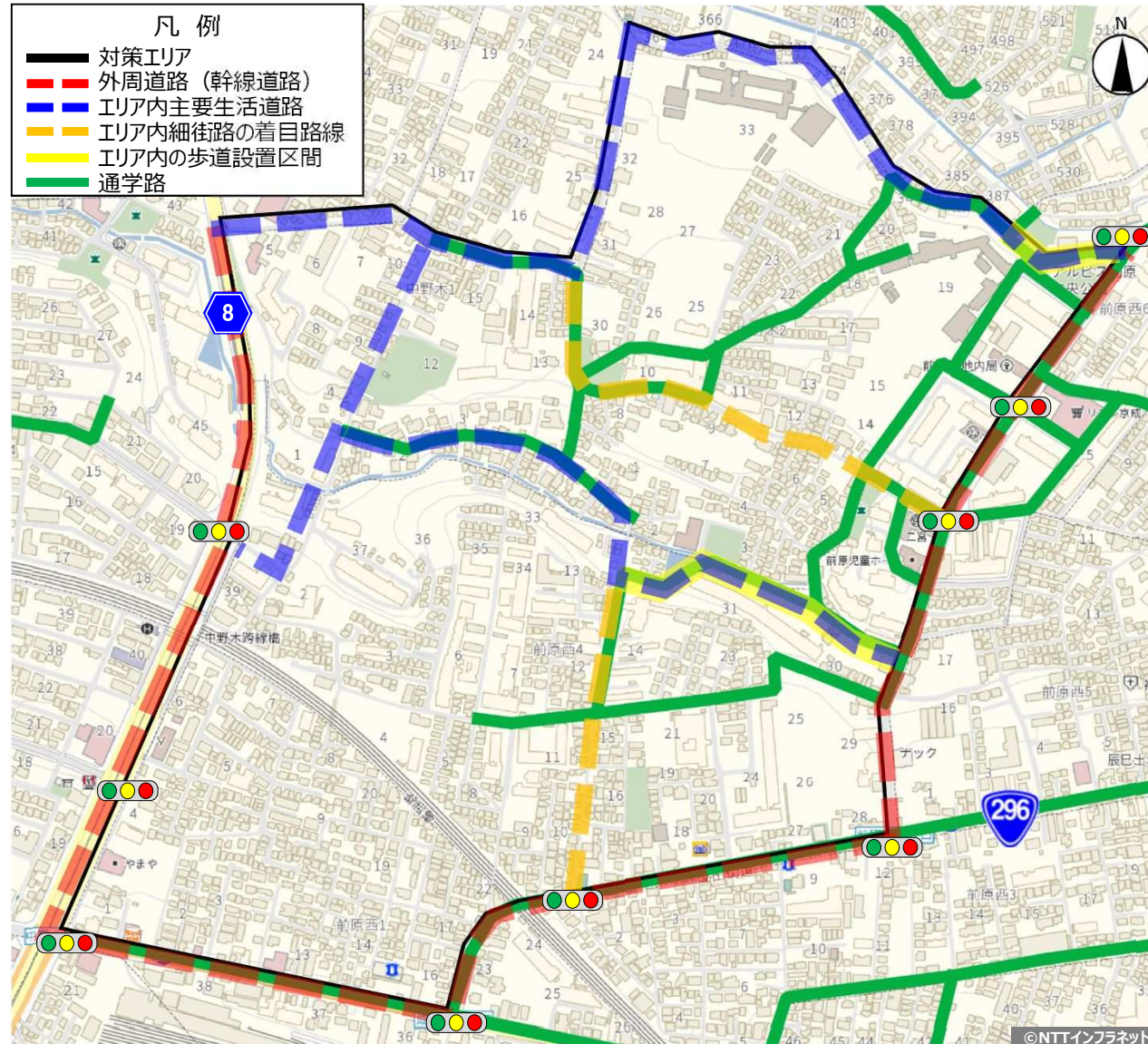


対応方針

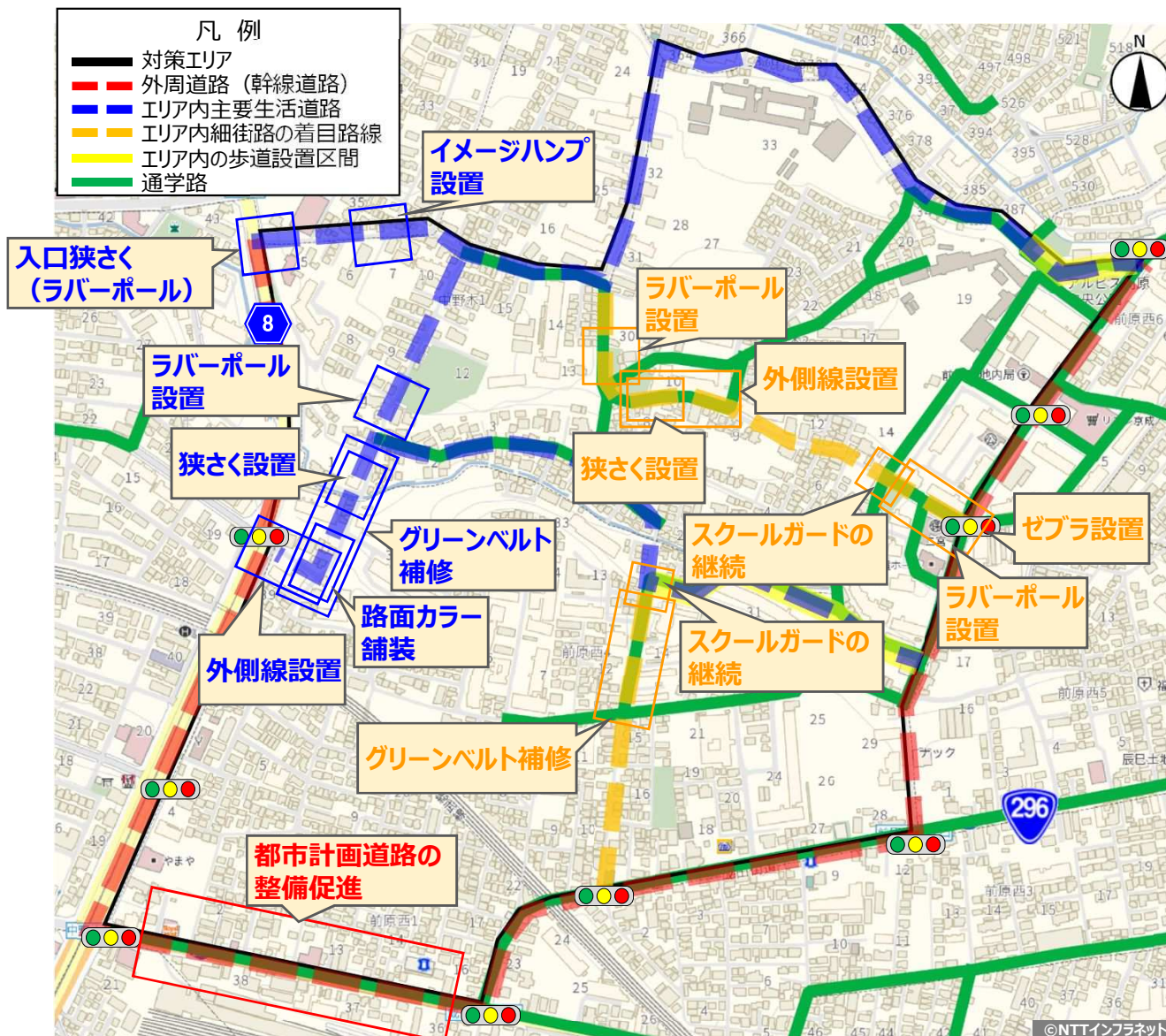
- ① **外周道路（幹線道路）** ※通過交通を通行させるための地域の主要骨格道路 : **速度低下区間における渋滞対策の推進。**
- ② **エリア内の主要生活道路** ※エリア内の住民が外周道路（幹線道路）にアクセスするための骨格道路 : **抜け道利用の多い区間を対象とした**速度抑止や注意喚起**に向けた対策の推進。**
- ③ **エリア内の細街路** ※沿道住民の利用する道路（通過交通抑制道路）
自転車歩行者を優先させる道路 : **抜け道利用の多い区間を対象とした**エリア内の進入抑制**や**速度抑止や注意喚起**に向けた対策の推進。**

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（新規事業化に向けた検討あるいは要望の継続）
エリア内の 主要生活道路	<ul style="list-style-type: none"> ■ 物理的デバイス（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"> ■ 物理的デバイス（入口狭さく 等） ■ 路面標示（カラー舗装、グリーンベルト 等） ■ 地域住民との連携の継続（スクールガードの継続 等）

2. 中野木地区の検討結果 (2) 対策のコンセプト



2. 中野木地区の検討結果 (3) 対策内容



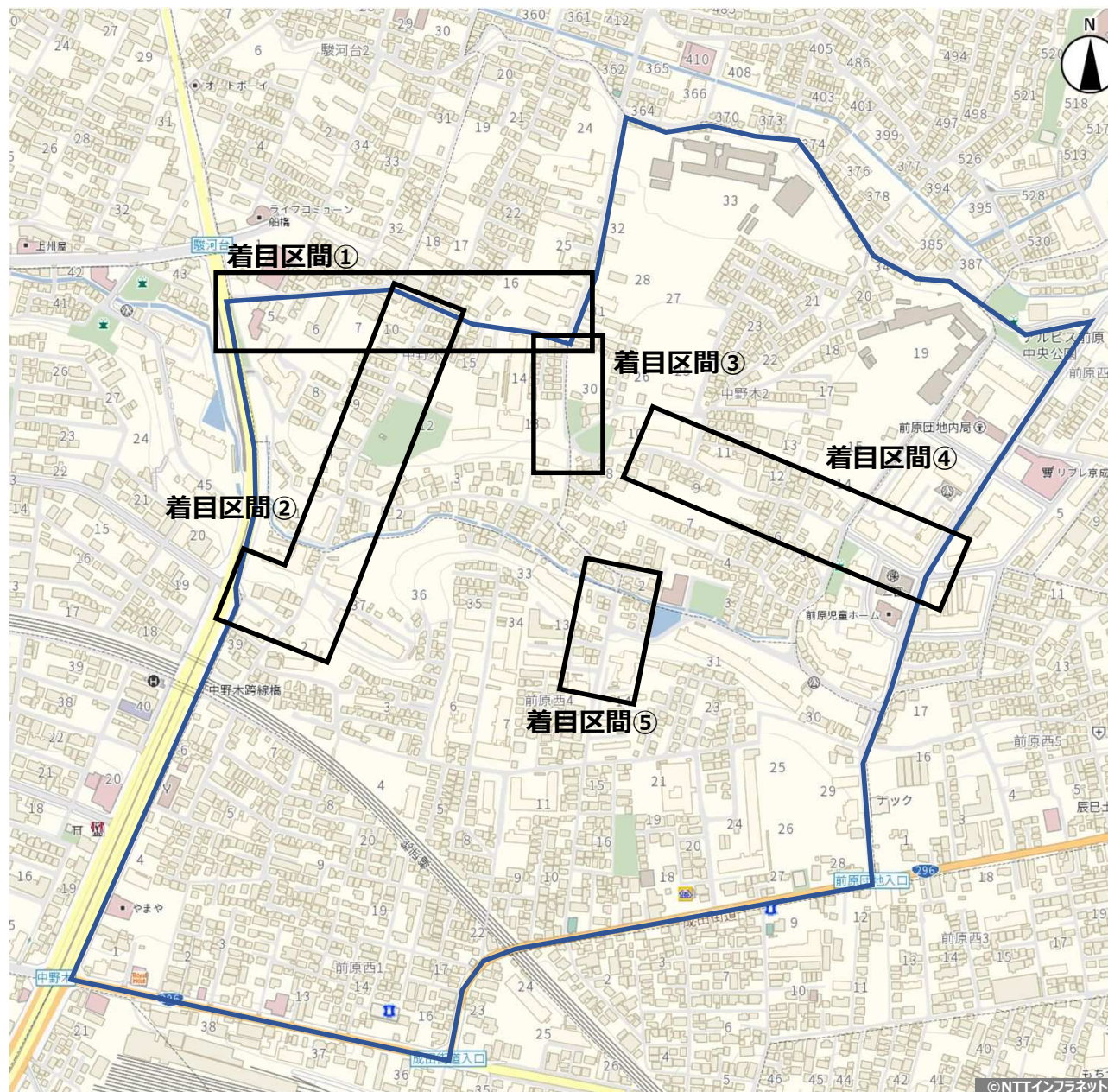
【対策メニュー (案)】

分類	対策内容 (案)
外周道路 (幹線道路)	<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
エリア内の主要生活道路	<ul style="list-style-type: none"> 物理的デバイス (入口狭く等) 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"> 物理的デバイス (入口狭く 等) 路面標示 (カラー舗装、グリーンベルト 等) 地域住民との連携 (スクールガードの継続 等)
エリア進入部	<ul style="list-style-type: none"> 「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

2. 中野木地区の検討結果 (3) 対策内容 (着目区間位置図)



2. 中野木地区

(3) 対策内容：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 走行車両の速度抑制及び注意喚起」

■ 対策内容（案）

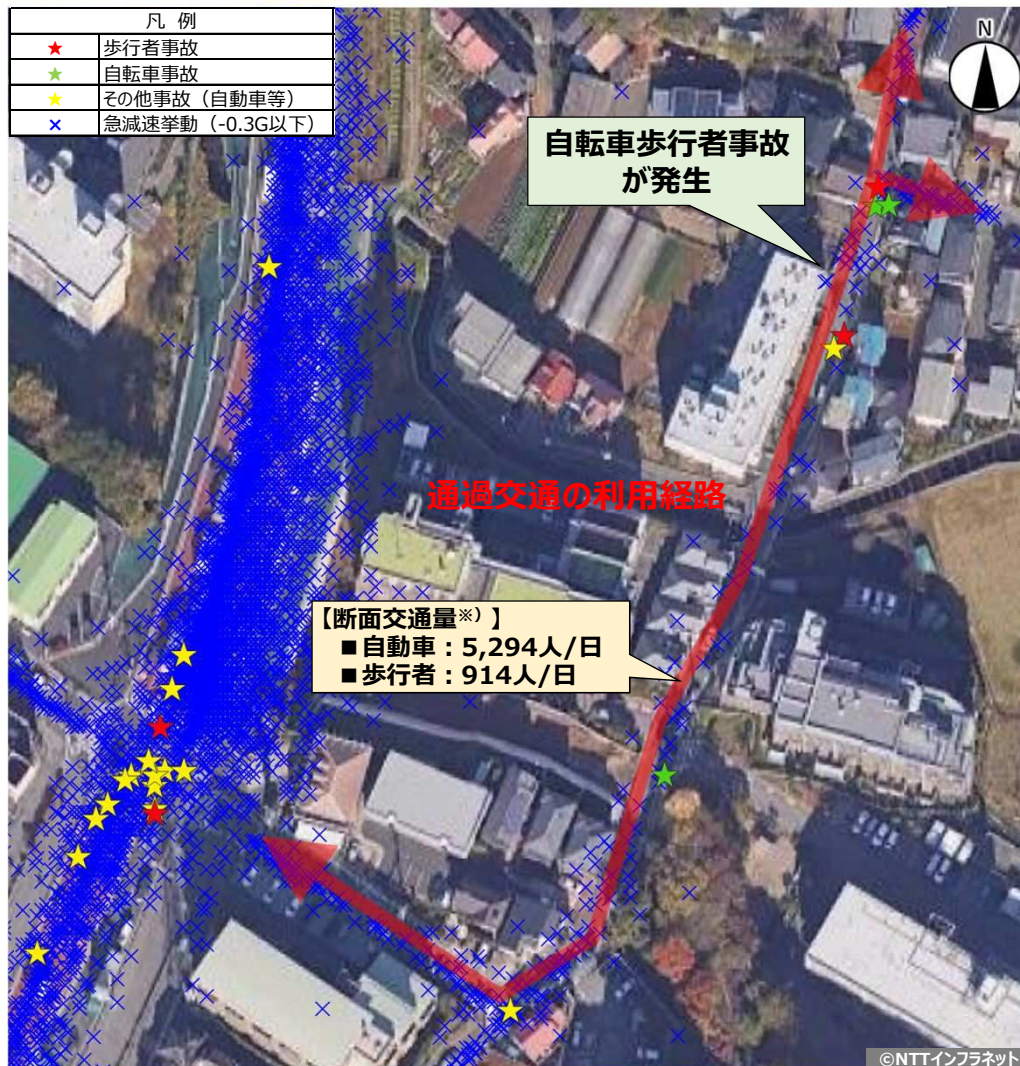


2. 中野木地区

(3) 対策内容：着目区間2

【着目区間2】

■ 事故・急減速発生状況

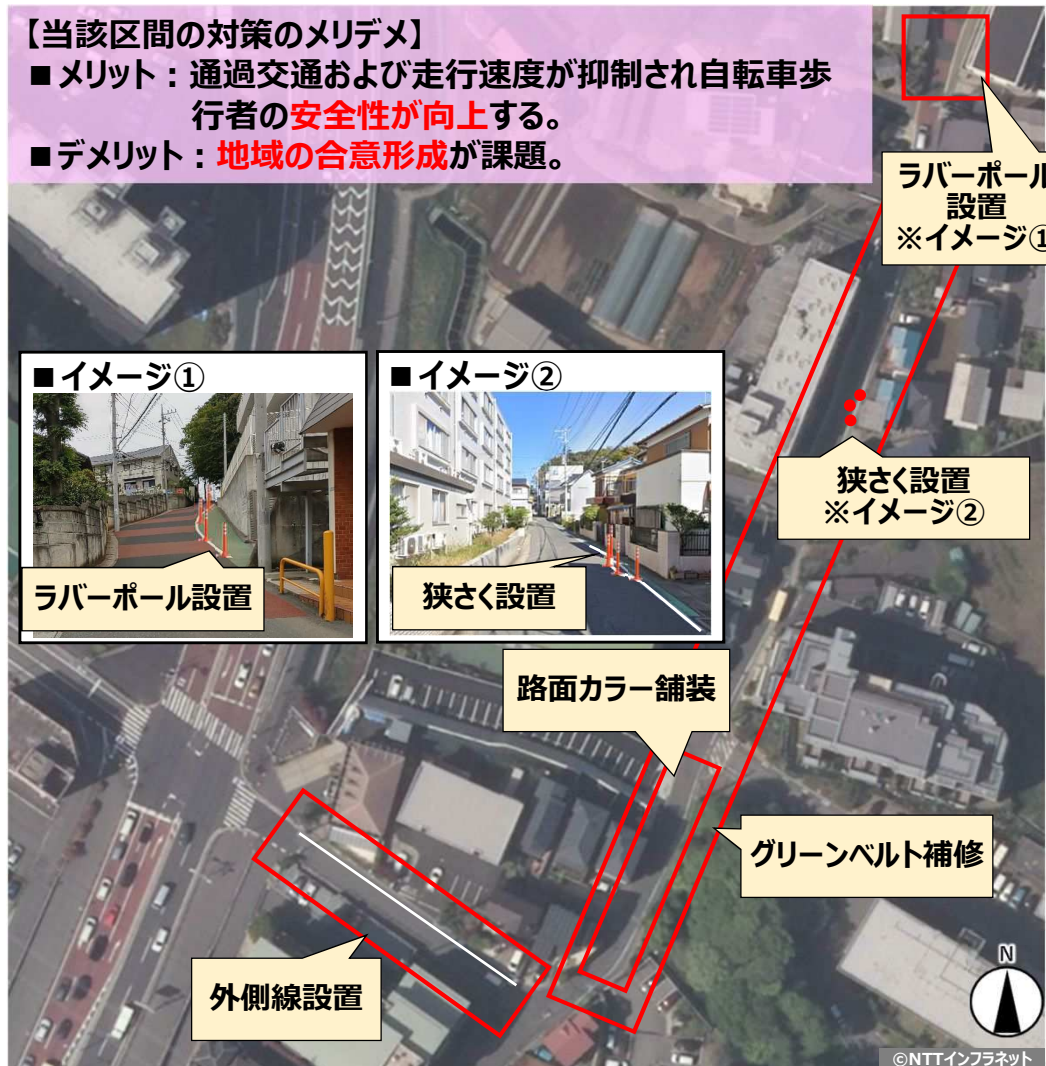


■ 対策内容（案）

方針：「①走行車両の速度抑制及び注意喚起」「②歩行空間の確保」

【当該区間の対策のメリデメ】

- メリット：通過交通および走行速度が抑制され自転車歩行者の安全性が向上する。
- デメリット：地域の合意形成が課題。



※) 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 ©GKENSHOJI INTERNATIONAL CO.,LTD)

2. 中野木地区

(3) 対策内容：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）



■ 対策内容（案）

方針：「①走行車両の速度抑制及び注意喚起」「②歩行空間の確保」

【当該区間の対策のメリデメ】

- メリット：登下校する学生や自転車利用者の空間が確保され安全性が向上する。
- デメリット：地域の合意形成が課題。



※ 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）

2. 中野木地区

(3) エリア内の対策：着目区間3

■ 通学路整備工事図面及び対策内容（案）



2. 中野木地区

(3) 対策内容：着目区間4

【着目区間4】

■ 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)

方針：「①走行車両の速度抑制及び注意喚起」「②歩行空間の確保」

■ 対策内容（案）

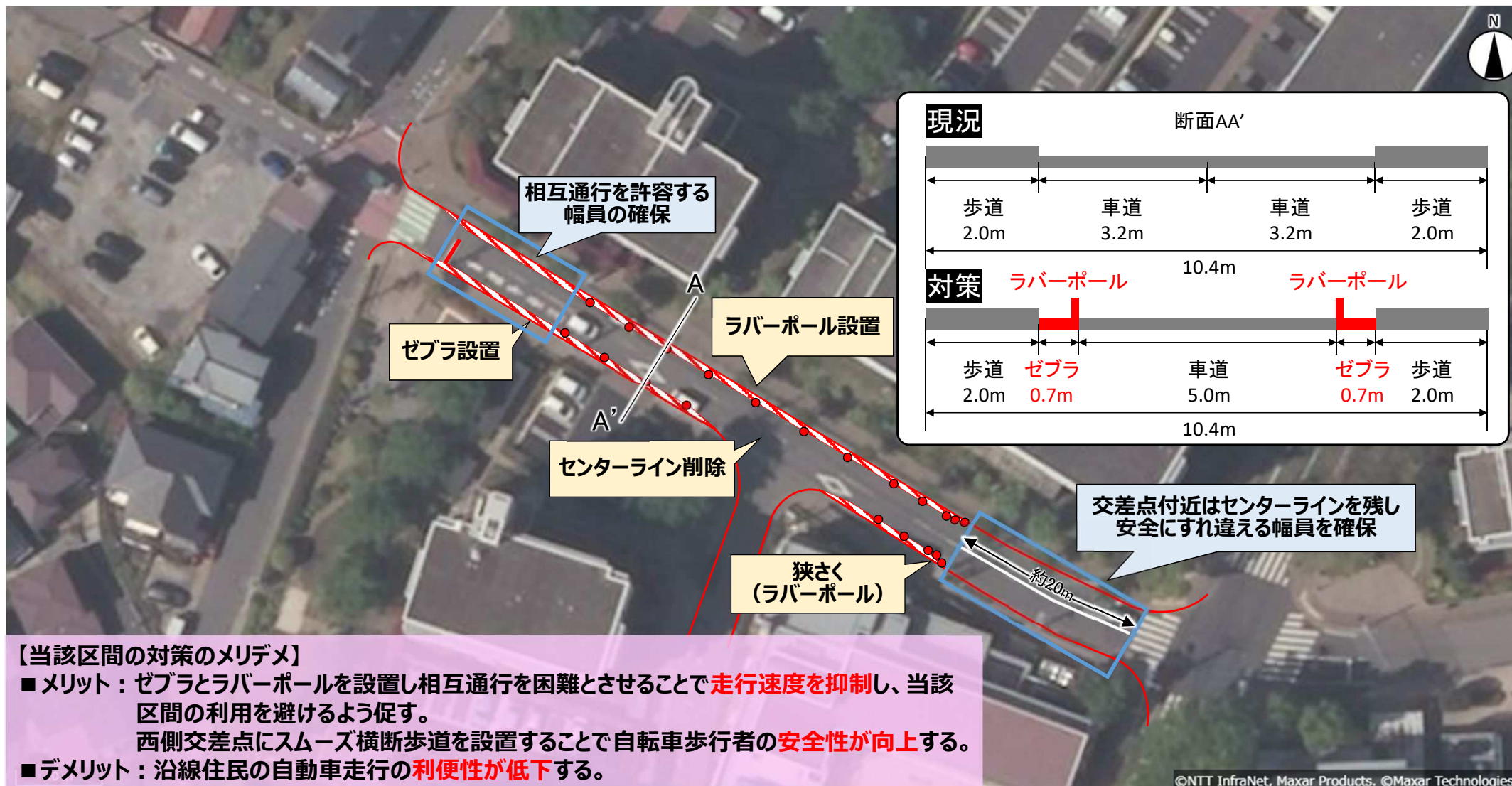


2. 中野木地区

(3) 対策内容：着目区間4拡大図

【着目区間4】

■ 短期対策内容（案）



【当該区間の対策のメリデメ】

- メリット：ゼブラとラバーポールを設置し相互通行を困難とさせることで**走行速度を抑制**し、当該区間の利用を避けるよう促す。
西側交差点にスムーズ横断歩道を設置することで自転車歩行者の**安全性が向上**する。
- デメリット：沿線住民の自動車走行の**利便性が低下**する。

2. 中野木地区

(3) 対策内容：着目区間5

【着目区間5】

■ 事故・急減速発生状況

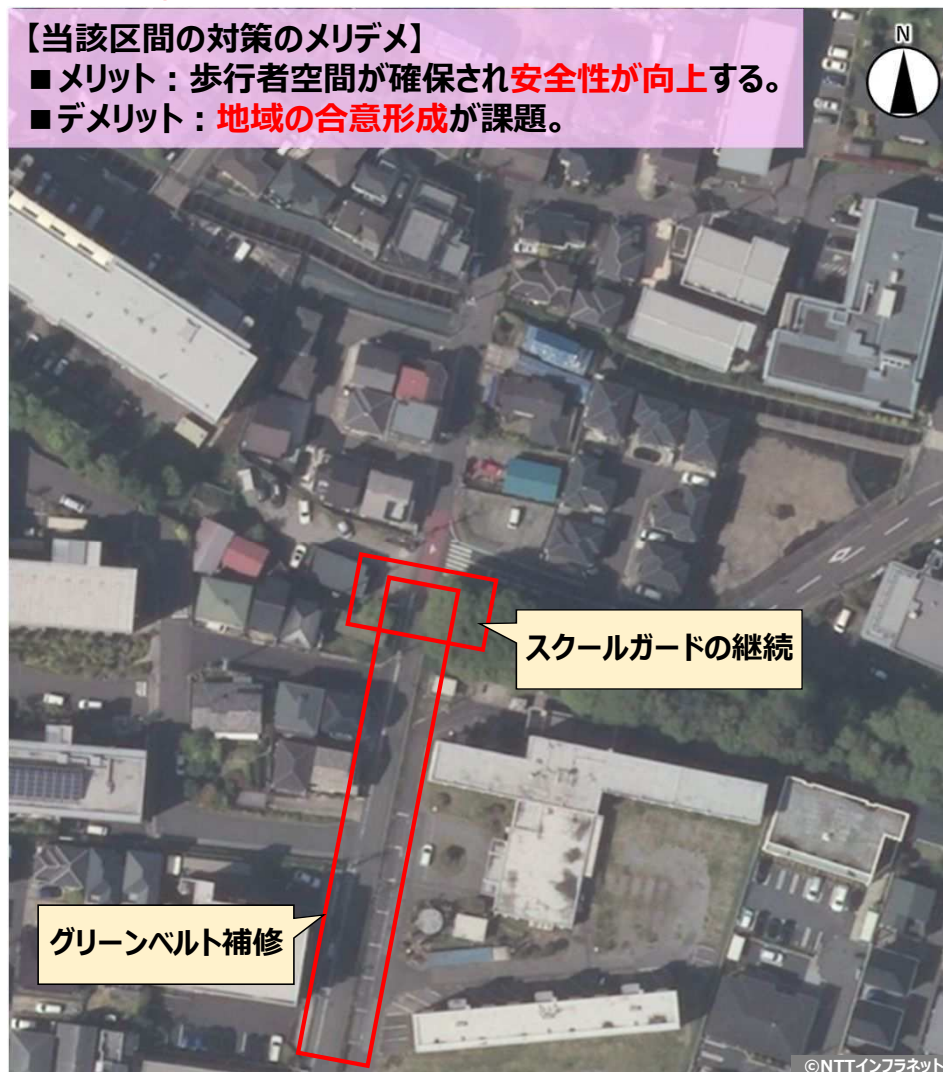


■ 対策内容（案）

方針：「①歩行空間の確保」

【当該区間の対策のメリデメ】

- メリット：歩行者空間が確保され安全性が向上する。
- デメリット：地域の合意形成が課題。



※) 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)