

# 船橋市交通ビッグデータ見える化協議会 第11回会議 「対策進捗と効果検証結果」

令和6年（2024年）1月

船橋市

# 目 次

No	項目	内容
1	交通円滑化対策の対策進捗と効果検証結果	<ul style="list-style-type: none"><li>■ 対策の進捗状況</li><li>■ 運動公園前交差点の効果検証結果</li></ul>
2	交通安全対策の対策進捗と効果検証結果	<ul style="list-style-type: none"><li>■ 対策の進捗状況</li><li>■ 前原地区の効果検証結果</li><li>■ 本町地区の効果検証結果</li></ul>
3	まとめ	<ul style="list-style-type: none"><li>■ まとめ</li></ul>

# 1. 交通円滑化対策の対策進捗と効果検証結果

## (1) 対策の進捗状況

No	対策路線	対策箇所	課題とその原因	これまでの検討事項	対策主体	検討年次	対策内容	効果検証有無	効果の概要
1	国道14号	中山競馬場入口交差点	当該交差点を起点に速度低下が顕著。従道路の県道松戸原木線の交通量が多く、右折待ちの滞留車両が直進車両の走行を阻害	交差点改良（従道路側の右折レーンの設置）の検討	千葉県葛南土木事務所	2020年度（第2回協議会）	令和5年6月21日に暫定供用開始	無	-
		西船橋駅前交差点	当該交差点を起点に、国道14号に交差する従道路側の市道での速度低下が顕著。横断歩行者が多く、横断待ちによって、市道から右左折する自動車が通行できず、渋滞が発生。	信号現示変更の検討（歩車分離信号）	千葉県警察本部交通規制課	2020年度（第2回協議会）	対策完了（令和3年10月4日より運用変更）	有（2021年度）	従道路の旅行速度向上による渋滞緩和、事故発生件数の減少
		船橋橋周辺	湊町2丁目～船橋橋交差点周辺で速度低下が顕著。	広域的な視点での渋滞対策の検討	船橋市	2020年度（第2回協議会）	引き続き検討中	無	-
		船橋競馬場入口交差点	当該交差点を起点に速度低下が顕著。	交差点改良（交差点内での車線シフトの解消）	千葉県葛南土木事務所	2020年度（第1回交通円滑化対策部会）	交差点改良及び歩道橋移設（事業中）	無	-
2	主要地方道船橋我孫子線	東船橋3丁目交差点～高根町交差点	当該区間の速度低下が顕著。	4車線化の検討	千葉県葛南土木事務所	2020年度（第1回交通円滑化対策部会）	引き続き検討中	無	-
3	船橋駅北口周辺	船橋駅北口十字路交差点～船橋駅前	イトーヨーカドー前交差点を右折する交通が多く、右折先での滞留車両が多く、先詰まりが発生。また、右折待ちの滞留車両が直進車両の走行阻害するとともに、駅前地下駐車場の入庫待ち車両で渋滞発生。	個別箇所での渋滞対策の検討、都市計画道路3・3・7号線の開通後の効果検討	船橋市	2020年度（第2回協議会）	並行する都市計画道路の整備（3・3・7号線（海神工区）：事業中）	無	-
		船橋駅北口十字路交差点	駅方面に向かう交通が多く、先詰まりにより渋滞が発生。	都市計画道路整備後の対策の検討	船橋市	2020年度（第2回協議会）	引き続き検討中	無	-

# 1. 交通円滑化対策の対策進捗と効果検証結果

## (1) 対策の進捗状況

No	対策路線	対策箇所	課題とその原因	これまでの検討事項	対策主体	検討年次	対策内容	効果検証 有無	効果の概要
4	高根台エリア	高根木戸駅前	横断歩行者が非常に多く、押しボタン式信号が頻繁に操作され、車両側の赤表示が過大になるため、自動車の運行が限られ、渋滞が発生。	歩道の張り出し及び信号サイクルタイムの最適化の検討	船橋市	2020年度 (第2回協議会)	引き続き検討中	無	-
		(仮称) 高根公団駅入口交差点	横断歩行者・自転車により、右折する自動車の通行が限られ、渋滞が発生。	広域的な視点での渋滞対策の検討	船橋市	2020年度 (第2回協議会)	引き続き検討中	無	-
5	旭町エリア	船橋市運動公園前交差点	当該交差点を起点に速度低下が顕著。 右折待ちの滞留車両が直進車両の走行を阻害。	交差点改良（右折レーン設置等）の検討	船橋市	2020年度 (第1回交通円滑化対策部会)	右折レーン（みなし）の設置 (令和5年3月17日)	有 (2023年度)	旅行速度向上による渋滞緩和
6	薬円台エリア	薬円台交差点	当該交差点を起点に速度低下が顕著。 右折待ちの滞留車両が直進車両の走行を阻害。	交差点改良（右折レーン設置等）の検討	船橋市	2022年度 (第8回協議会)	右折レーンの設置 (令和4年7月20日)	有 (2022年度)	旅行速度向上による渋滞緩和
7	県道288号	金杉五差路交差点	交差点流入部で速度低下が発生し、事故や急減速が多発。接続する市道が鋭角であり、主道路である県道の停止線間距離が長い複雑な交差点。	歩道の張り出し及び信号サイクルタイムの最適化の検討	船橋市	2023年度 (第11回協議会)	引き続き検討中	無	-



# 1. 交通円滑化対策の対策進捗と効果検証結果

## (2) 運動公園前交差点の効果検証結果：対策背景

- 船橋市運動公園の前に位置し、交差点南側には駐車場への出入がある。
- 交差点には右折レーンがないため、北側流入部からの右折車両が滞留することで速度低下が発生していた。

### 位置図



### 運動公園前交差点周辺の上下線別旅行速度



出典：ETC2.0プローブデータ（様式1-2・2-3）より算出。令和3年9～11月の平日12時間平均値



# (2) 運動公園前交差点の効果検証結果

## ■ 渋滞発生要因

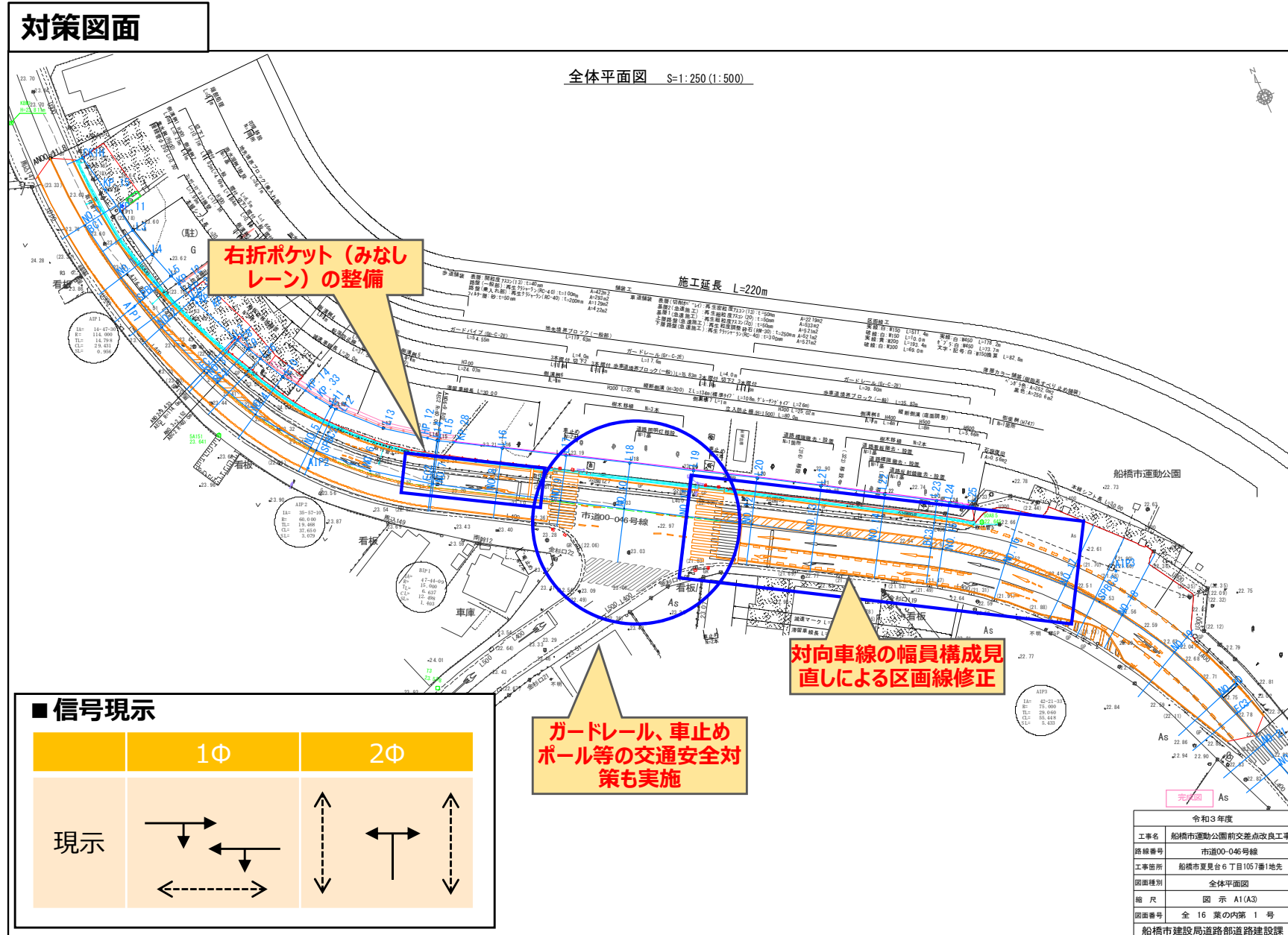
- 船橋市運動公園前交差点では北側からの流入部に右折待ち車両の滞留スペースがなく、後続直進車両の進行阻害により、速度低下が発生していた。

対策前



# (2) 運動公園前交差点の効果検証結果

## ■ 対策内容





# (2) 運動公園前交差点の効果検証結果

## ■ 対策実施状況

右折ポケット(みなしレーン)の整備 ※供用開始日:令和5年3月17日

### 整備前後の比較



# (2) 運動公園前交差点の効果検証結果

## ■ 対策効果：旅行速度の変化

- 右折ポケット整備前後で旅行速度を確認すると、対策前は7.5km/hに対して対策後は17.4km/hと約10km/h向上している。

### 対策前後の上下線別旅行速度の変化



凡例	
赤	10km/h未満
オレンジ	15km/h未満
黄	20km/h未満
緑	25km/h未満
青	30km/h未満
藍	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。  
対策前は令和3年9～11月の平日12時間平均値。対策後は令和5年9月の平日12時間平均値

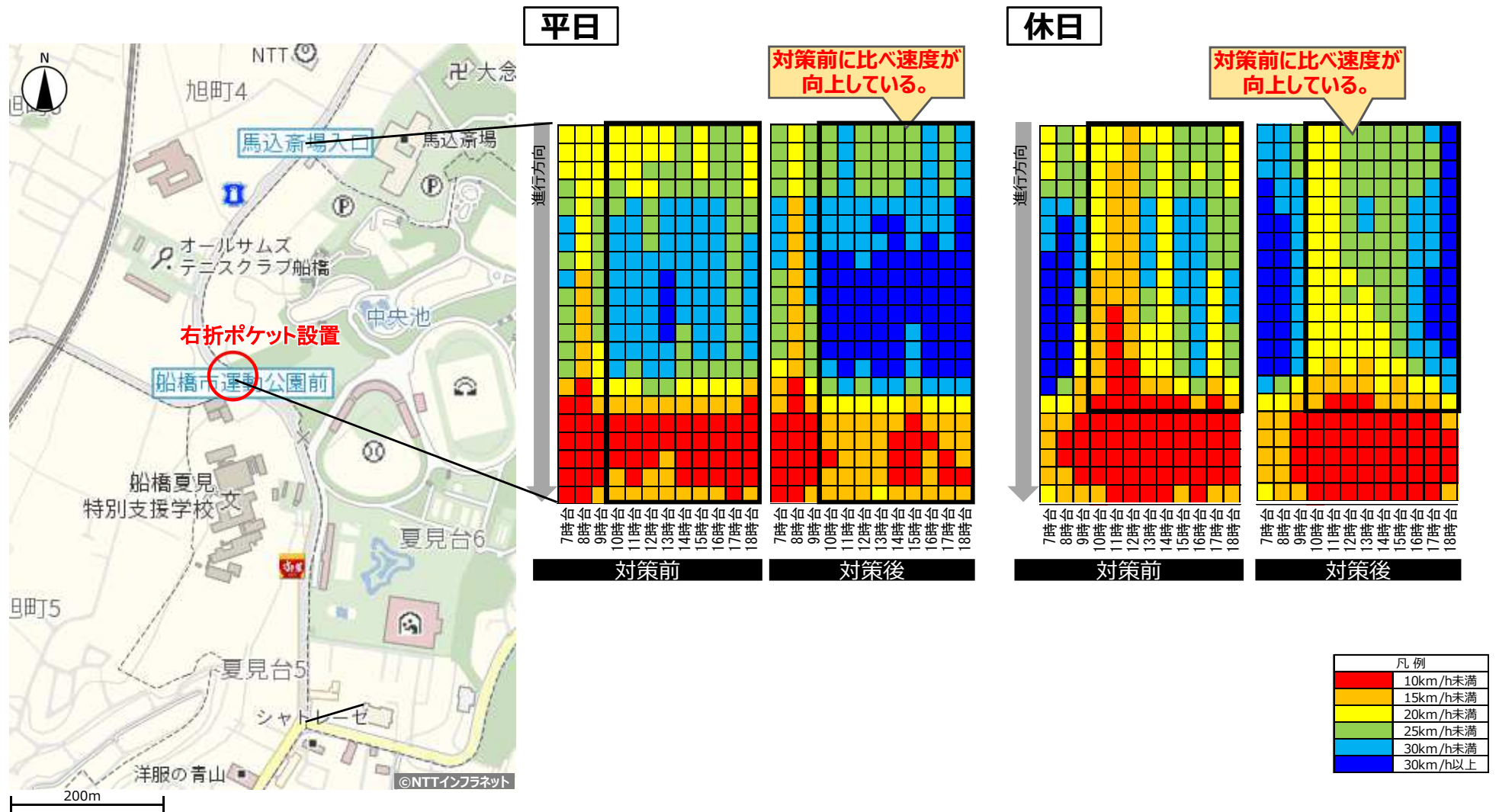


# (2) 運動公園前交差点の効果検証結果

## ■ 対策効果：速度分布の変化

- 平日・休日ともに対策後は右折ポケット（みなしレーン）を設置した箇所で速度が向上し効果がみられる。

対策前後の上下線別・時間帯別における旅行速度分布図（20mピッチ）



# (2) 運動公園前交差点の効果検証結果

## ■ 対策効果：事故発生状況

- 対策前と比較して事故件数は減少しているが、対策後の期間が短いため、今後も経過観察が必要である。
- 対策前後ともに自転車事故が多いため、今後の状況も勘案しつつ、追加対策として、自転車事故対策を検討する。

【対策前後の事故発生状況（人身事故）】



【交差点内の拡大図】



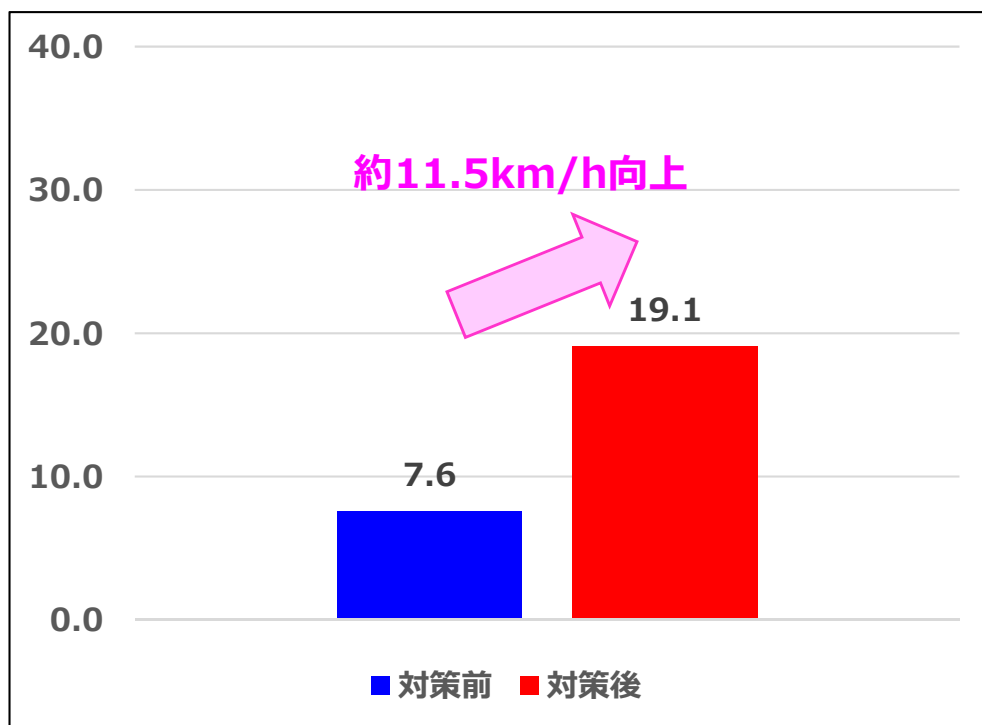
出典：千葉県警提供資料をもとに作成

## (2) 運動公園前交差点の効果検証結果

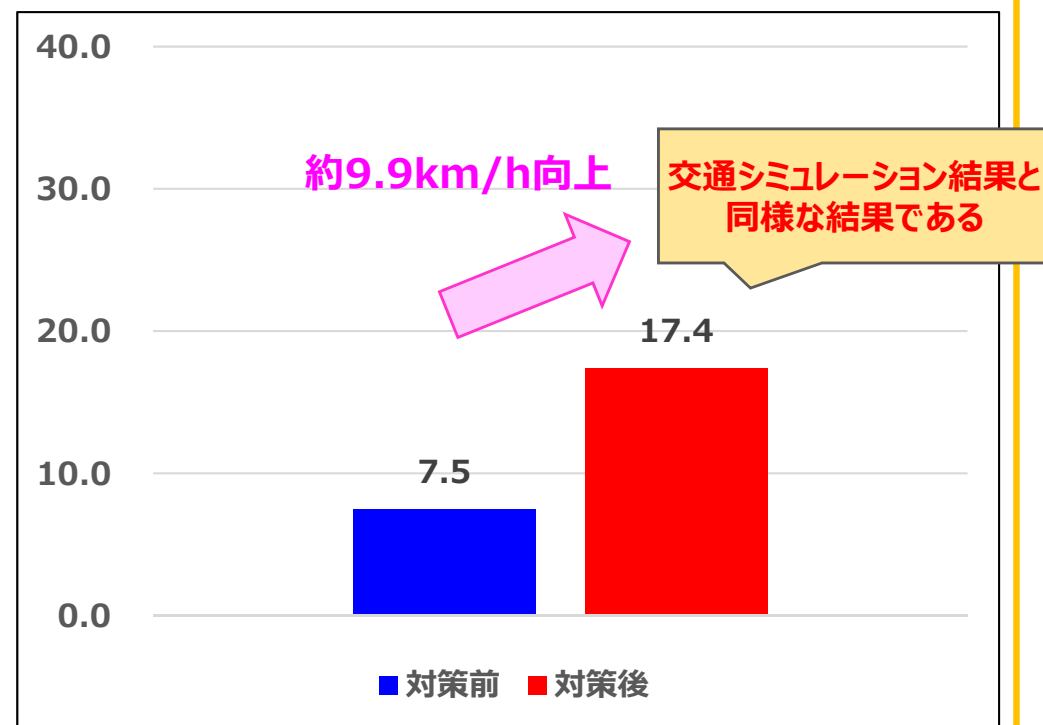
### ■ 交通シミュレーション結果 (平均12時間旅行速度)

- 対策前後の交通シミュレーション結果では旅行速度が約11.5km/h向上との予測がでている。
- 効果検証結果であるETC2.0プローブデータ結果では旅行速度が約9.9km/h向上となっており、交通シミュレーション予測と実際の検証結果はおおよそ同じような結果となっている。

#### 交通シミュレーション結果



#### ETC2.0プローブデータ結果





# (2) 運動公園前交差点の効果検証結果

## ■交通シミュレーション結果 (動画)

### ●対策前



### ●対策後



## 2. 交通安全対策の対策進捗と効果検証結果

### (1) 対策の進捗状況

No	対策エリア	対策箇所	課題把握に向けた分析事項	これまでの検討事項	対策主体	検討年次	対策内容	効果検証 有無	効果の概要
1	習志野台地区	習志野台団地 入口交差点	当該交差点の渋滞発生状況把握に向けた分析の実施。	外周道路の渋滞交差点の渋滞緩和に向けた検討（右折レーン設置の検討など）	船橋市	2020年度 （第2回協議会）	引き続き検討予定	無	-
		地区全体 （ゾーン30 指定エリア）	外周道路の交通状況把握に向けた分析の実施。						
			エリア内の交通状況・事故発生状況把握に向けた分析の実施。	通り抜け車両抑制のための検討	船橋市	2020年度 （第2回協議会）	<b>令和5年3月～10 月中に交差点ランプ や交差点カラー化、 グリーンベルトを設置</b>	無	-
2	塚田地区	外周道路	当該エリアの道路ネットワークや使われ方・交通状況把握に向けた分析の実施。	主要生活道路への通過車両の負担の検討	船橋市	2020年度 （第2回協議会）	引き続き検討予定	無	-
		主要生活道路	エリア内の交通状況・事故発生状況把握に向けた分析の実施。	速度抑制を主眼とした通り抜け車両対策	船橋市	2020年度 （第2回協議会）	交差点改良や速度抑制対策（物理的デバイス）の設置に関して、地域と合意形成の取れた対策を実施予定 <b>※令和5年5月に交 差点改良・路面標示 を実施</b>	有	・対策箇所速度が低下 ・事故発生状況は減少しているが、今後も経過観察が必要
		サンランド船橋 ゴルフ練習場 前交差点	歩行者の利用状況・事故発生状況把握に向けた分析の実施。	ピンポイント事故対策の検討	千葉県警察本部交通規制課	2020年度 （第2回協議会）	歩者分離式信号に変更 （令和4年12月19日変更）	無	-

## 2. 交通安全対策の対策進捗と効果検証結果

### (1) 対策の進捗状況

No	対策エリア	対策箇所	課題把握に向けた分析事項	これまでの検討事項	対策主体	検討年次	対策内容	効果検証有無	効果の概要
3	古作地区	地区全体 (ゾーン30プラス指定エリア)	エリア内の交通状況・事故発生状況把握に向けた分析の実施。	通り抜け車両抑制のための検討	船橋市	2021年度 (第4回協議会)	令和4年3月10日にゾーン30プラス供用開始	有	・対策箇所で速度が低下 ・事故発生状況は経過観察が必要
4	前原地区	地区全体 (ゾーン30プラス指定エリア)	エリア内の交通状況・事故発生状況把握に向けた分析の実施。	通り抜け車両抑制のための検討	船橋市	2022年度 (第8回協議会)	令和5年3月27日にゾーン30プラス供用開始	有	・交差点ハンブ設置箇所 で事故急減速発生件数が減少 ・対策箇所の一部で30km/h以上の車両割合が減少
5	本町地区	地区全体 (ゾーン30プラス指定エリア)	エリア内の交通状況・事故発生状況把握に向けた分析の実施。	通り抜け車両抑制のための検討	船橋市	2022年度 (第8回協議会)	令和5年3月27日にゾーン30プラス供用開始	有	・対策箇所の一部で30km/h以上の車両割合が減少 ・事故の発生状況は経過観察が必要
6	中野木地区	地区全体 (ゾーン30プラス指定予定エリア)	エリア内の交通状況・事故発生状況把握に向けた分析の実施。	通り抜け車両抑制のための検討	船橋市	2023年度 (第10回協議会)	令和6年3月末にゾーン30プラス供用開始予定	無	-
7	葛飾地区	地区全体 (ゾーン30プラス指定予定エリア)	エリア内の交通状況・事故発生状況把握に向けた分析の実施。	通り抜け車両抑制のための検討	船橋市	2023年度 (第11回協議会)	令和7年3月末にゾーン30プラス供用開始予定	無	-



# (1) 対策の進捗状況

## ■ 習志野台地区の対策実施状況

- 令和5年3月～10月中に交差点のカラー化やグリーンベルト、交差点ランプを設置した。

### 習志野台地区の対策内容と実施状況



分類	対策内容
外周道路 (幹線道路)	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ 都市計画道路（R296BP）の整備促進（新規事業化に向けた要望継続）</li> <li>■ 渋滞発生交差点における個別改良（信号現示改良）</li> </ul>
エリア内の主要生活道路 (補助幹線道路)	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ 物理的デバイス（交差点ランプ、入口狭さく等）</li> <li>■ 路面標示（カラー舗装、グリーンベルト等）</li> </ul>
エリア内の その他の生活道路 (区画街路)	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ 交通規制（一方通行化）</li> <li>■ 物理的デバイス（交差点ランプ、入口狭さく等）</li> <li>■ 路面標示（カラー舗装、グリーンベルト等）</li> </ul>

### 【対策前後の状況（交差点ランプ設置箇所）】

#### ■ 対策前



#### ■ 対策後





# (1) 対策の進捗状況

## ■ 塚田地区の対策実施状況

● 令和3年度から段階的に対策を進めており、今年度は5月に外周道路との交差点にて、交差点改良と路面標示の対策を実施した。

### 塚田地区の対策内容と実施状況



分類	対策内容
外周道路 (幹線道路)	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ 外周道路としての機能を発揮させるための道路整備（拡幅及び歩道整備）</li> <li>■ 事故多発箇所でのピンポイント対策（交差点改良・信号現示改良・路面標示など）</li> </ul>
エリア内の主要生活道路 (補助幹線道路)	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ 物理的デバイス（交差点ハンブ、入口狭さく等）</li> <li>■ 路面標示（カラー舗装、グリーンベルト 等）</li> </ul>
エリア内の その他の生活道路 (区画街路)	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ 物理的デバイス（交差点ハンブ、入口狭さく等）</li> <li>■ 路面標示（カラー舗装、グリーンベルト 等）</li> </ul>

### 【対策前後の状況（交差点改良（直交化）・路面標示）】

#### ■ 対策前



#### ■ 対策後

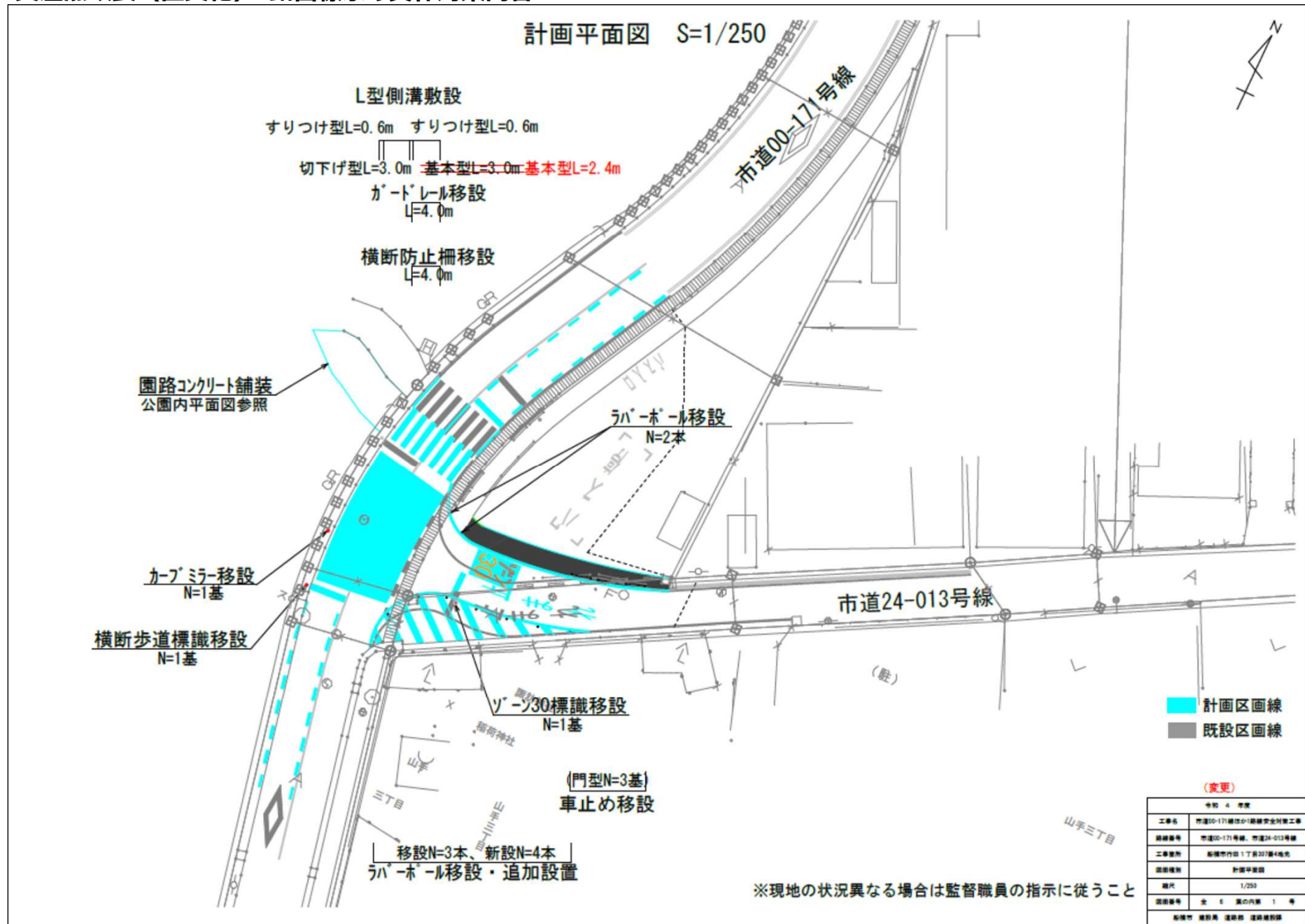




# (1) 対策の進捗状況

## ■ 塚田地区の対策実施状況

交差点改良（直交化）・路面標示の具体対策内容



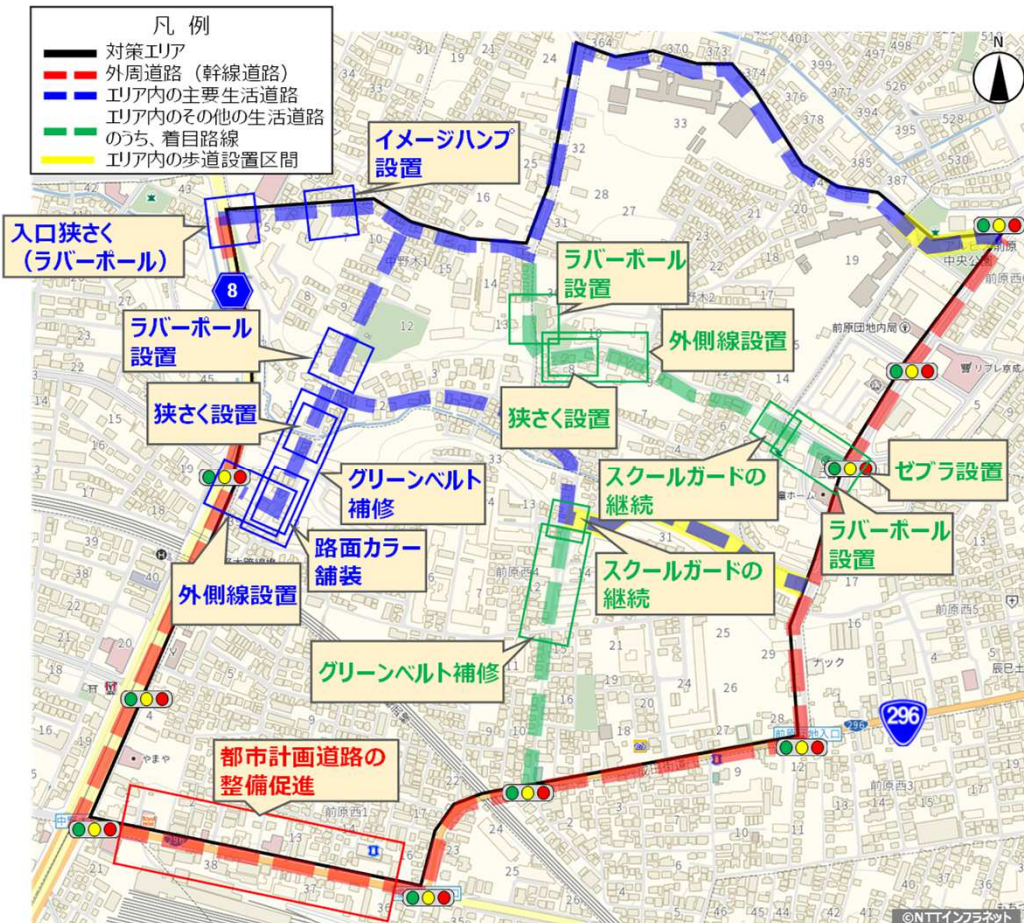
# (1) 対策の進捗状況

## ■ 中野木地区の具体整備計画

● 第10回協議会で承認された対策内容を基に整備計画を作成し、令和6年3月にゾーン30プラス供用（対策実施）を予定している。

### 中野木地区の対策メニュー

分類	対策内容（案）
外周道路 (幹線道路)	<ul style="list-style-type: none"> <li>交通の円滑化に向けた検討</li> <li>都市計画道路の整備促進</li> </ul>
エリア内の主要生活道路 (補助幹線道路)	<ul style="list-style-type: none"> <li>物理的デバイス（入口狭さく等）</li> <li>路面標示（カラー舗装、グリーンベルト等）</li> </ul>
エリア内の その他の生活道路 (区画街路)	<ul style="list-style-type: none"> <li>物理的デバイス（入口狭さく等）</li> <li>路面標示（カラー舗装、グリーンベルト等）</li> <li>地域住民との連携（スクールガードの継続等）</li> </ul>
エリア進入部	<ul style="list-style-type: none"> <li>「ゾーン30プラス」の路面標示と標識の設置</li> </ul>



地域と合意  
形成が図ら  
れた対策を  
対象として、  
整備計画を  
作成



### 船橋市「中野木地区」ゾーン30プラス整備計画

提出日：令和5年12月25日  
船橋警察署  
船橋市役所  
千葉県高国土事務所

東船橋駅  
市立前原中学校  
市立中野木小学校

区域外...  
区域内...

凡例  
 ■ 整備区域(ゾーン30プラス)  
 - - 整備区域に含まれない外周道路  
 〇 通学路

凡例  
 ● 対策完了  
 ○ 対策中  
 ⊙ 対策予定

船橋市中野木1・2丁目、前原西1・4・6丁目のエリア

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	中野木地区	R5.12

推進体制・構成メンバー  
 <構成メンバー>  
 ・船橋警察署  
 ・船橋市  
 ・船橋市教育委員会  
 ・中野木町会  
 ・前原西1丁目札幌町会  
 ・前原西三会  
 ・前原地自治会

【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	3	全て合意済	R6.1	R6.3 (予定)
2	ポラード	3	全て合意済	R6.1	R6.3 (予定)
3	30km/h規制(標識)	24	全て合意済	R6.1	R6.3 (予定)
4	ゾーン30プラス看板	24	全て合意済	R6.1	R6.3 (予定)
5	ゾーン30プラス標識(速度表示)	28	全て合意済	R6.1	R6.3 (予定)
6	交通違反取締	区域内	全て合意済	R6.3	R6.3 (予定)
7	路面標示(速度落とせ等)	6	全て合意済	設置済	設置済
8	路面標示(通学路・学童等)	10	全て合意済	設置済	設置済
9	路面標示(横断者注意等)	5	全て合意済	設置済	設置済
10	路面標示(減速マーク)	4	全て合意済	設置済	設置済
11	交差点部カラー舗装	5	全て合意済	設置済	設置済
12	路肩部カラー舗装	6	全て合意済	設置済	設置済
13	路面カラー舗装	2	全て合意済	設置済	設置済
14	路肩カラー舗装(イメージハンパ)	3	全て合意済	R4.10	R6.3 (予定)
15	右折禁止規制	1	全て合意済	R5.2	R5.2 (完了)

【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>※1</sup>】

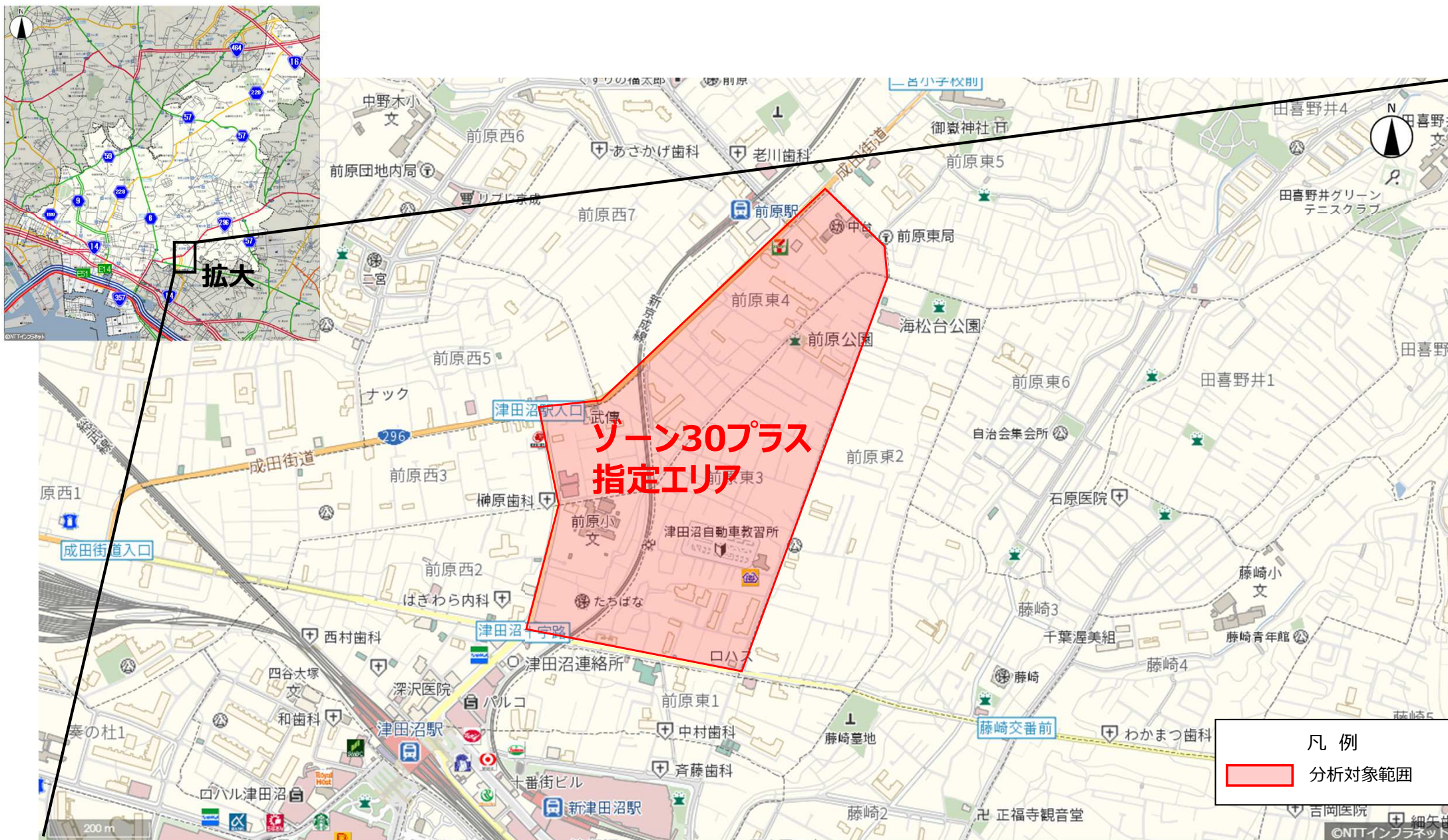
No.	対策内容	箇所数	地元の合意状況	対策着手(予定)時期	対策完了(予定)時期

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月付け警察庁交通局、国土省道路局)の「留意事項(4)」に該当する対策



# (2) 前原地区の効果検証結果

## ■ 位置図





# (2) 前原地区の効果検証結果

## ■エリア内の対策内容

### ■対策内容

#### 【警察】

- ・最高速度(区域)、交通指導取締り

#### 【道路管理者(船橋市)】

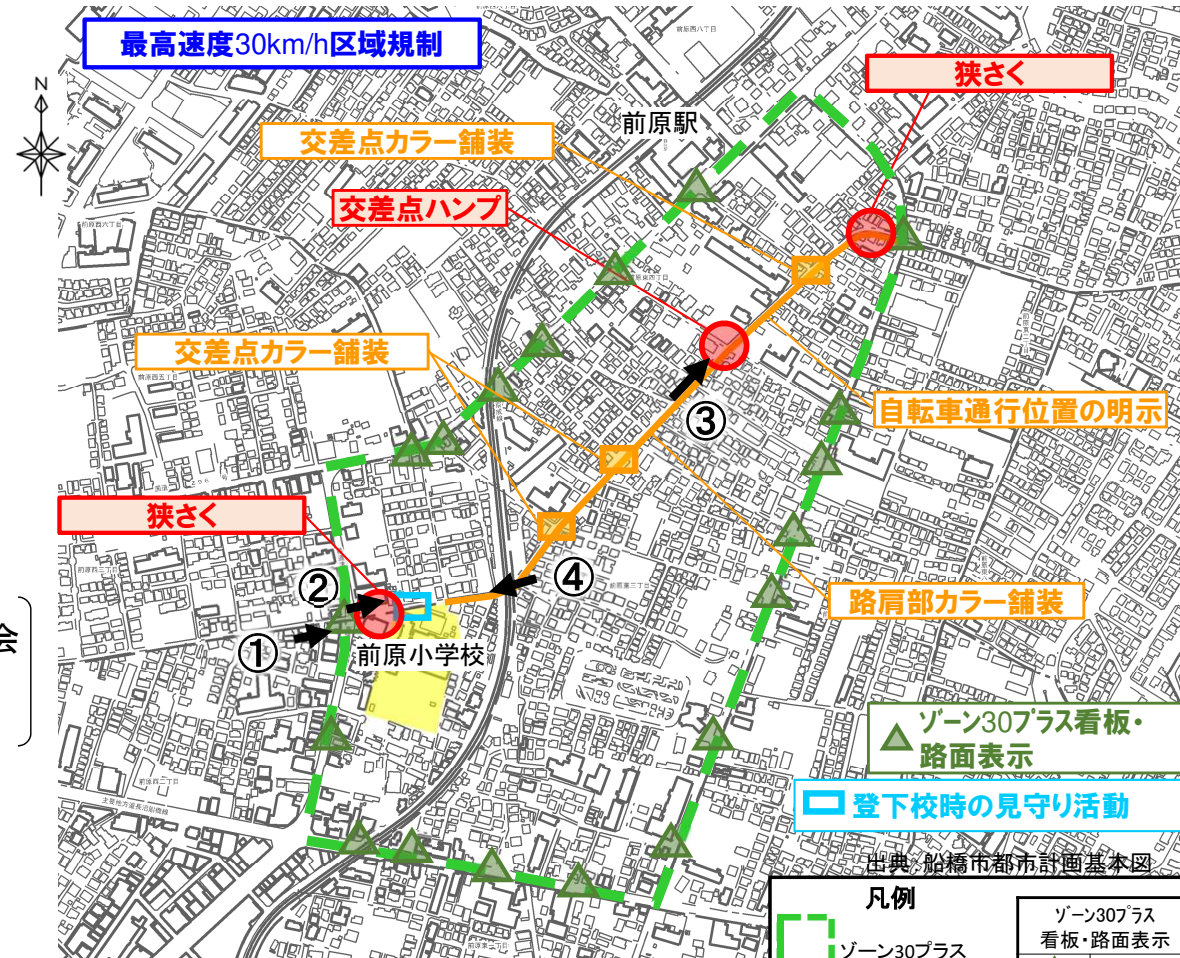
- ・狭さく、交差点ハンプ、自転車通行位置の明示など

#### 【地域(小学校・地域住民等)】

- ・登下校時の見守り活動

### ■推進体制

- |           |         |          |
|-----------|---------|----------|
| ・船橋東警察署   | ・藤崎台町会  | ・宇津木堀東町会 |
| ・船橋市      | ・前原あずま会 | ・前原睦自治会  |
| ・船橋市教育委員会 | ・中台町会   | ・前原親交会   |



出典: 船橋市都市計画基本図

### ■対策の実施状況



ゾーン30プラス看板・路面表示



狭さく



交差点ハンプ



自転車通行位置の明示

凡例	
	ゾーン30プラス
	ゾーン30プラス 看板・路面表示
	対策済
	対策予定
	物理的デバイス
	対策済
	対策予定
	規制等
	対策済
	対策予定
	その他ハード対策
	対策済
	対策予定
	ソフト対策
	実施中
	実施予定

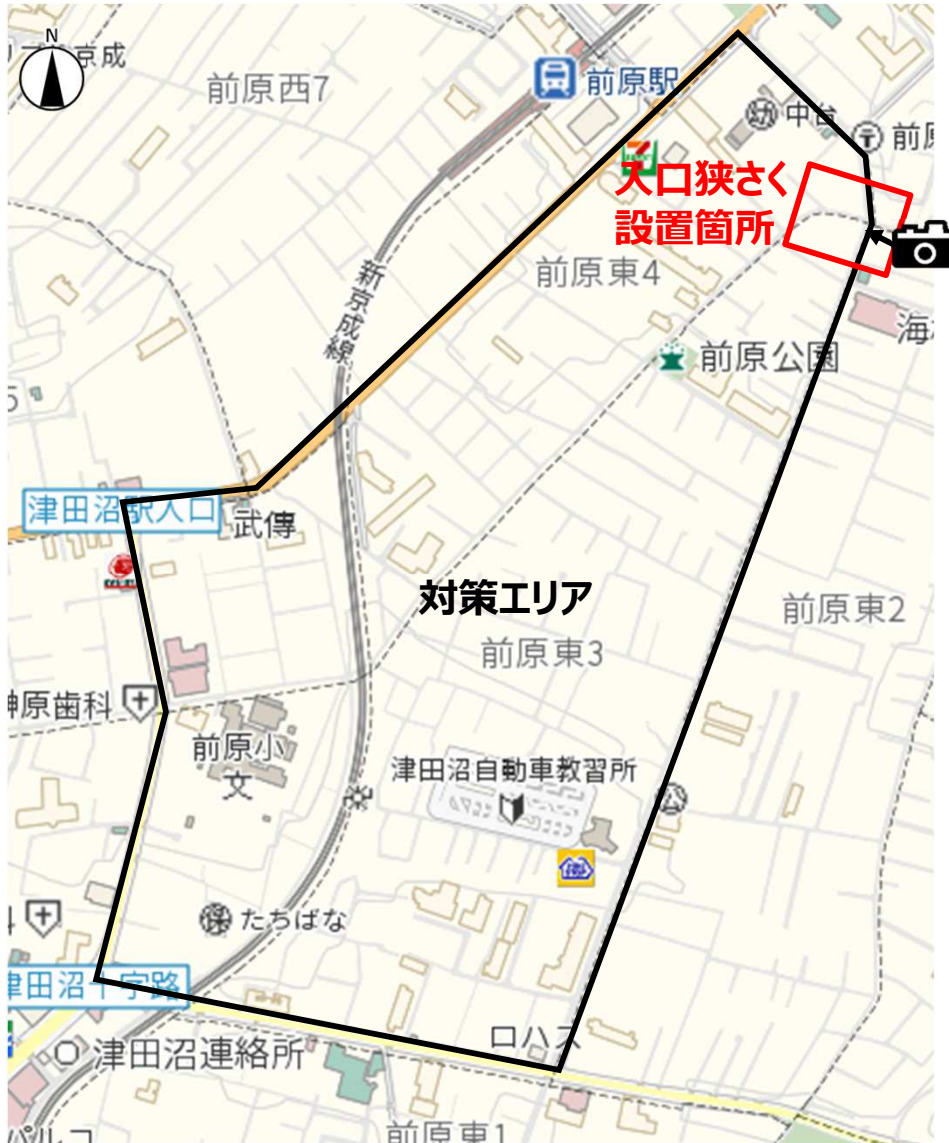


# (2) 前原地区の効果検証結果

## ■エリア内の対策効果：入口狭さく①

- 対策前から走行速度は低くなっていたものの、対策実施によって、速度が高い車両の割合が減少している。

### 【位置図】



### 【対策前後の状況】

#### ■ 対策前



#### ■ 対策後



### 【対策箇所における効果】

#### 30km/h以上の走行車両の割合の変化

対策前	対策後	増減
5.4%	1.9%	-3.5%

#### 平均走行速度（旅行速度）の変化

対策前	対策後	増減
11.8km/h	11.7km/h	-0.1km/h

※出典：ETC2.0プローブデータ（走行履歴：様式1-2）より算出（対策前：令和4年9月、対策後：令和5年9月）

# (2) 前原地区の効果検証結果

## ■エリア内の対策効果：入口狭さく②

- 対策前から走行速度は低くなっていたものの、対策実施によって速度が高い車両の割合が減少している。

### 【位置図】



### 【対策前後の状況】

#### ■対策前



#### ■対策後



### 【対策箇所における効果】

30km/h以上の走行車両の割合の変化		
対策前	対策後	増減
4.4%	1.5%	-2.9%

平均走行速度（旅行速度）の変化		
対策前	対策後	増減
14.5km/h	15.5km/h	1.0km/h

※出典：ETC2.0プローブデータ（走行履歴：様式1-2）より算出（対策前：令和4年9月、対策後：令和5年9月）



# (2) 前原地区の効果検証結果

## ■エリア内の対策効果：交差点ハンプ

● 対策後は事故は発生しておらず、急減速も減少している。

### 【位置図】

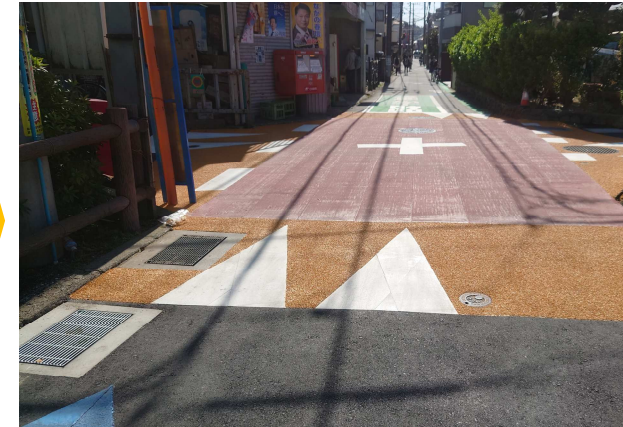


### 【対策前後の状況】

#### ■ 対策前

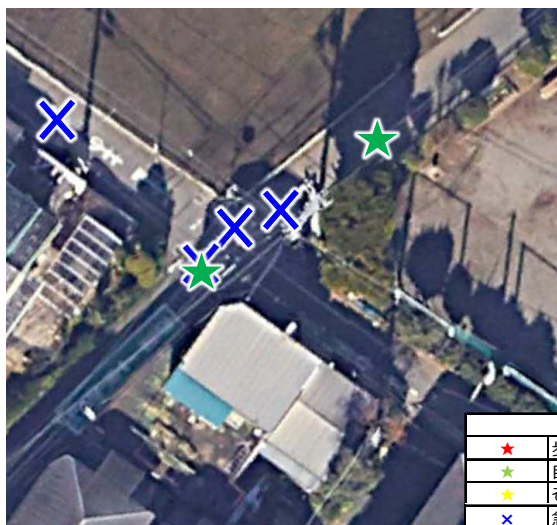


#### ■ 対策後



### 【対策箇所における効果：人身事故及び急減速の変化】

#### ■ 対策前



#### ■ 対策後



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）

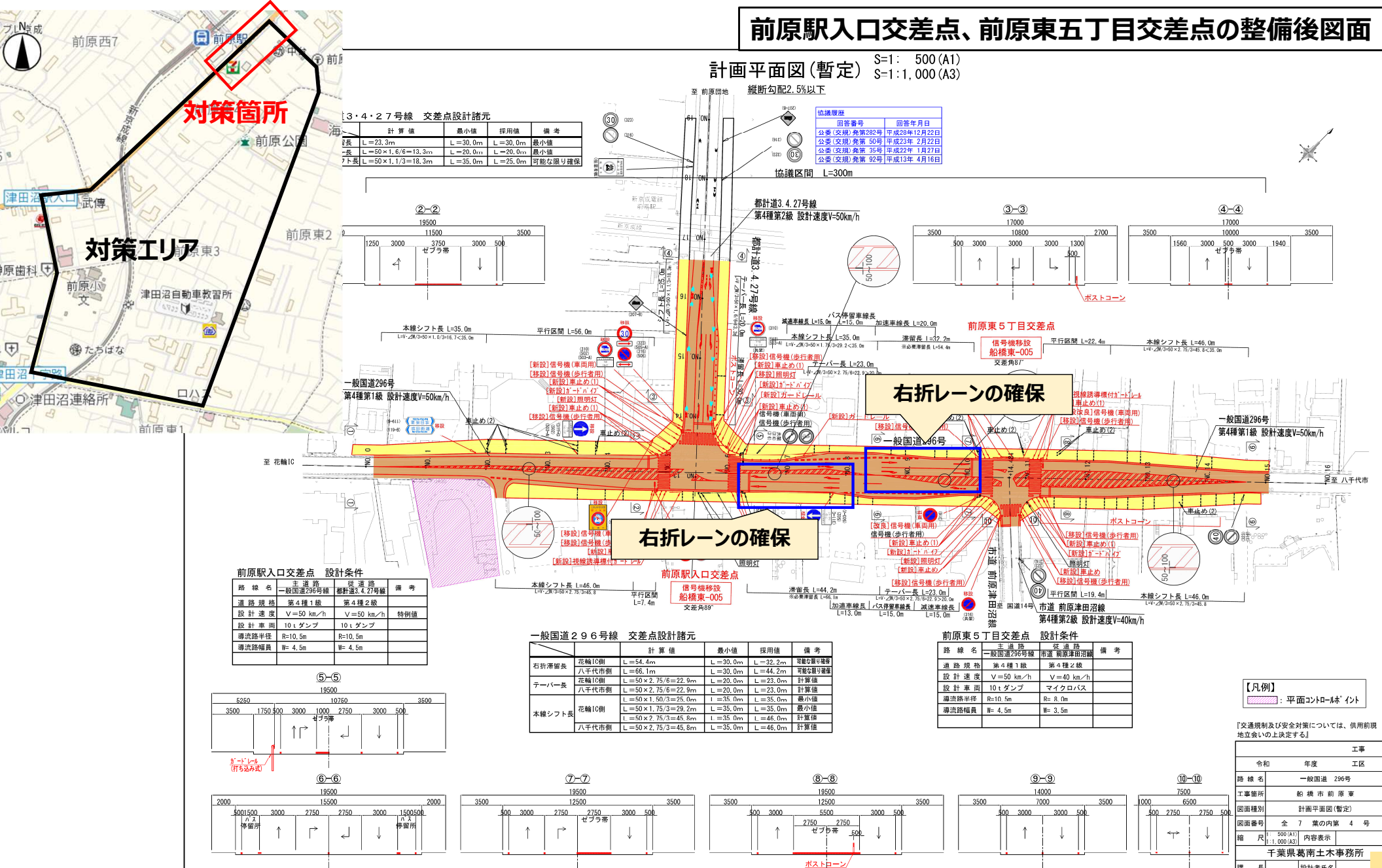
※出典：人身事故：(公財) 交通事故総合分析センター 交通事故総合データ（平成31年～令和3年）、警察庁交通事故統計オープンデータ（令和4年1月～11月）千葉県警提供資料（令和5年4月～10月）。対策前：平成31年1月～令和4年11月、対策後：令和5年4月～令和5年10月  
急減速：ETC2.0プローブデータ（挙動履歴：様式1-4）より算出。対策前：令和4年9月、対策後：令和5年9月



# (2) 前原地区の効果検証結果

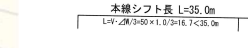
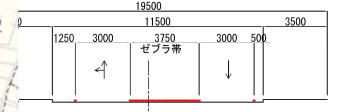
## ■ 外周道路の対策内容

### 前原駅入口交差点、前原東五丁目交差点の整備後図面



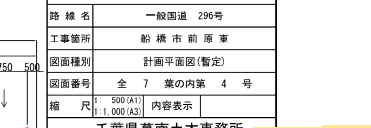
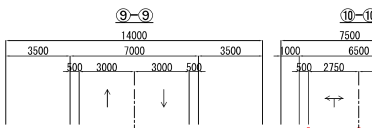
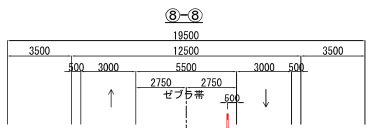
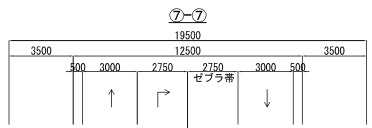
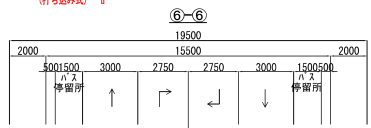
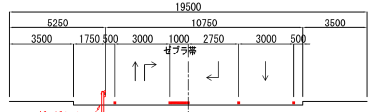
3・4・27号線 交差点設計諸元

計算値	最小値	採用値	備考
1長 L=23.3m	L=30.0m	L=30.0m	最小値
2長 L=50×1.8/6=13.3m	L=20.0m	L=20.0m	最小値
7長 L=50×1.1/3=18.3m	L=35.0m	L=25.0m	可能な限り確保



前原駅入口交差点 設計条件

路線名	主道路	従道路	備考
一般国道296号	都計道3.4.27号線		
道路規格	第4種1級	第4種2級	
設計速度	V=50 km/h	V=50 km/h	特例値
設計車道	10tダンブ	10tダンブ	
導流路半径	R=10.5m	R=10.5m	
導流路幅員	W=4.5m	W=4.5m	



一般国道296号線 交差点設計諸元

計算値	最小値	採用値	備考
右折減速長 L=54.4m	L=30.0m	L=32.2m	可能な限り確保
八千代市側 L=66.1m	L=30.0m	L=44.2m	可能な限り確保
花輪10側 L=50×2.75/6=22.9m	L=20.0m	L=22.0m	計算値
八千代市側 L=50×2.75/6=22.9m	L=20.0m	L=23.0m	計算値
花輪10側 L=50×1.50/3=25.0m	L=35.0m	L=35.0m	最小値
本線シフト長 L=50×1.75/3=29.2m	L=35.0m	L=35.0m	最小値
八千代市側 L=50×2.75/3=45.8m	L=35.0m	L=46.0m	計算値
八千代市側 L=50×2.75/3=45.8m	L=35.0m	L=46.0m	計算値

前原東5丁目交差点 設計条件

路線名	主道路	従道路	備考
一般国道296号線	市道 前原津田沼線		
道路規格	第4種1級	第4種2級	
設計速度	V=50 km/h	V=40 km/h	
設計車道	10tダンブ	マイクロバス	
導流路半径	R=10.5m	R=8.0m	
導流路幅員	W=4.5m	W=3.5m	

【凡例】  
平面コントロールポイント

【交通規制及び安全対策については、供用前現地立会いの上決定する】

令和	年度	区画	工事
		一般国道 296号	
		船橋市 前原駅	
		計画平面図(暫定)	
図面番号	全 7 葉の内第 4 号		
縮尺	1:500(A1) 1:1,000(A3)		
内容表示	千葉県葛南土木事務所		
課長	設計者氏名		

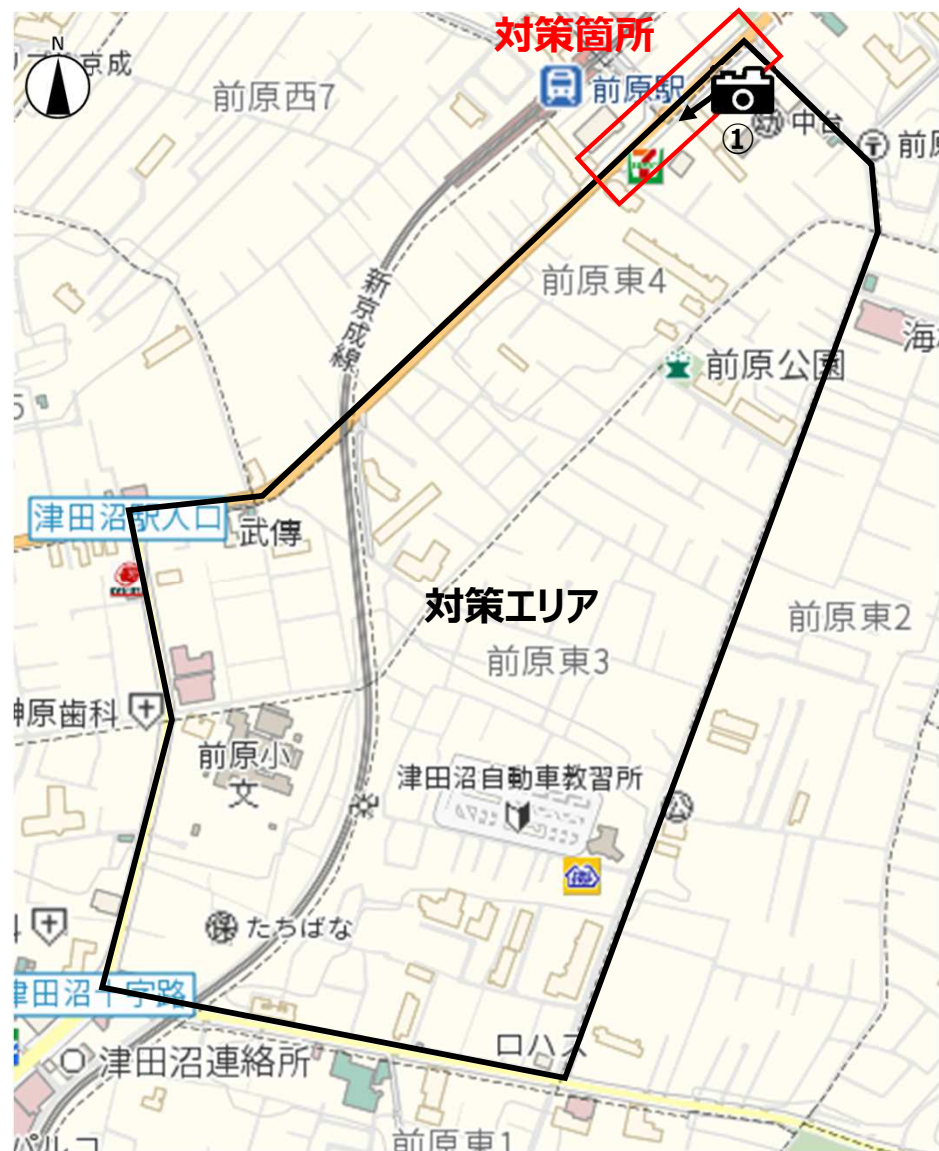


# (2) 前原地区の効果検証結果

## ■ 外周道路の対策内容

- 令和5年3月に右折レーンが整備・供用開始された。

### 【位置図】



### 【①対策前後の状況：前原駅入口交差点】

#### ■ 対策前



#### ■ 対策後



### 【②対策前後の状況：前原東五丁目交差点】

#### ■ 対策前



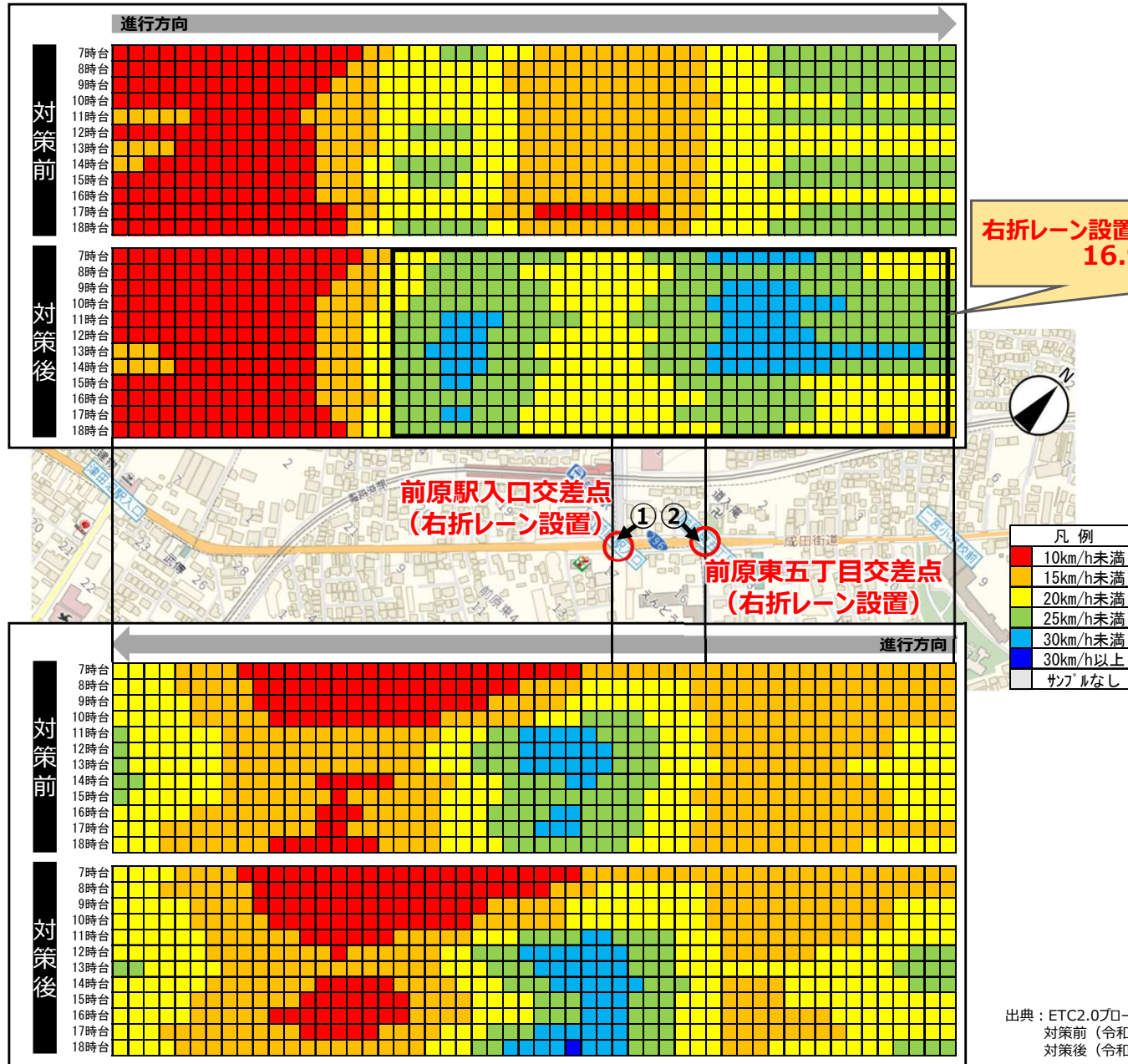
#### ■ 対策後



# (2) 前原地区の効果検証結果

## ■ 外周道路の対策効果

- 上り方面において、右折レーンを設置した区間で速度が向上し効果がみられる。



右折レーン設置箇所前後区間で速度が向上している  
16.9km/h⇒21.5 km/h

※黒枠区間を対象として集計

凡例	
Red	10km/h未満
Yellow	15km/h未満
Green	20km/h未満
Light Green	25km/h未満
Blue	30km/h未満
Dark Blue	30km/h以上
White	サンプルなし

出典：ETC2.0プローブデータ（様式1-2）より算出。  
 対策前（令和3年9月の日平均値）  
 対策後（令和5年9月の日平均値）

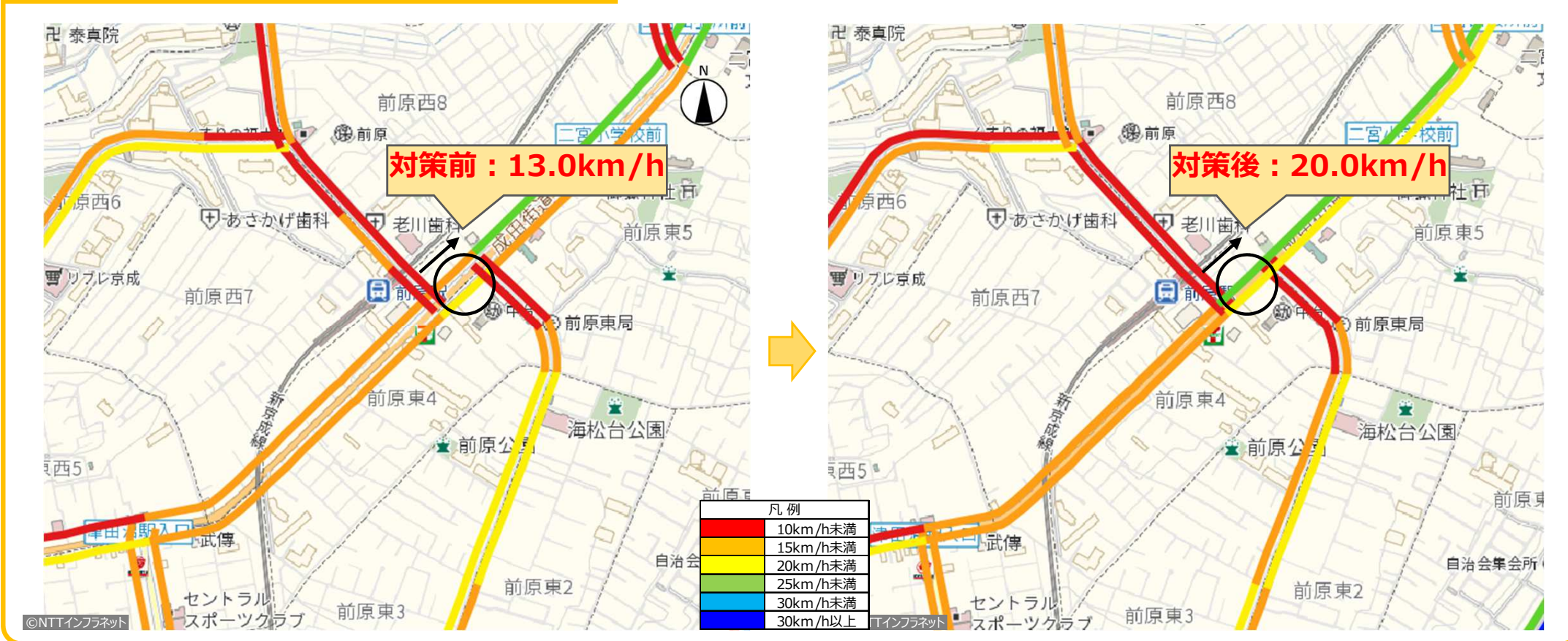


# (2) 前原地区の効果検証結果

## ■ 外周道路の対策効果

- 右折レーン整備前後で旅行速度を確認すると、対策前は13.0km/hに対して対策後は20.0km/hと7.0km/h向上している。

### 対策前後の上下線別旅行速度の変化



出典：ETC2.0プローブデータ（様式1-2-2-3）より算出。  
対策前は令和3年9～11月の平日12時間平均値。対策後は令和5年9月の平日12時間平均値



# (2) 前原地区の効果検証結果

## ■エリア全体の対策効果：事故発生状況

- 対策後は月あたりのエリア内の事故件数が減少しているが、分析対象期間が短いため今後も経過観察が必要である。

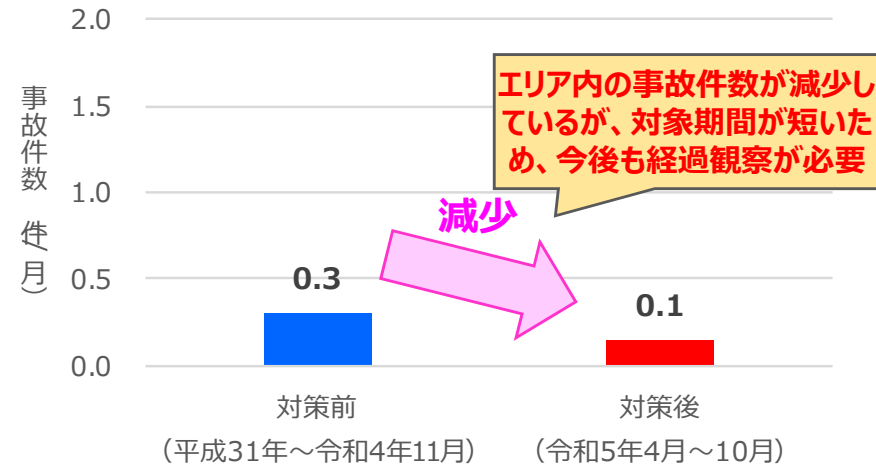
事故発生状況集計対象範囲



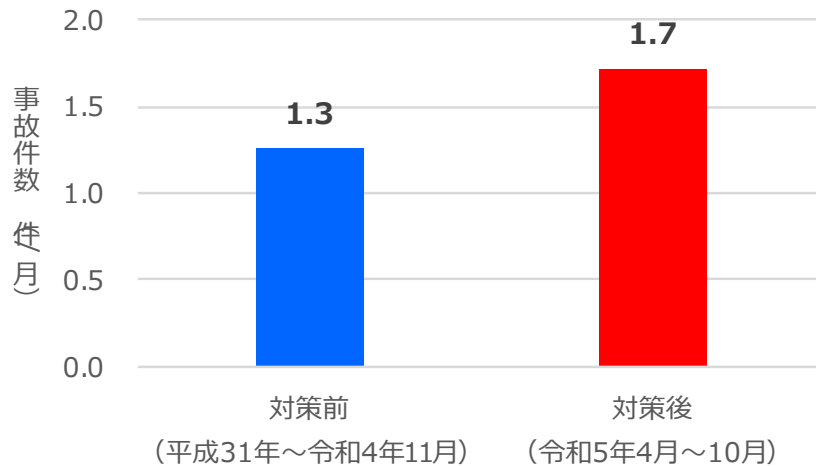
令和5年3月27日供用開始  
(令和4年12月15日から工事着手)

凡例  
■ 分析対象範囲

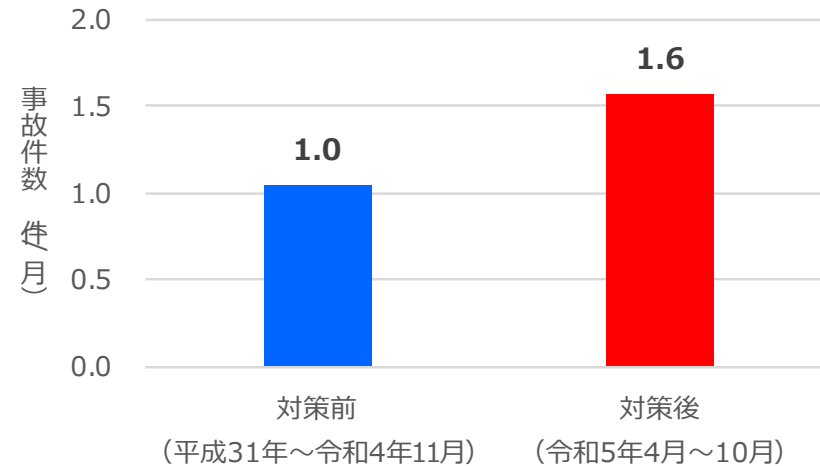
【エリア内の事故件数(件/月)】



【エリア全体の事故件数(件/月)】



【外周道路の事故件数(件/月)】



※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(平成31年～令和3年)、警察庁交通事故統計オープンデータ(令和4年1月～11月)千葉県警提供資料(令和5年4月～10月)



# (3) 本町地区の効果検証結果

## ■ 位置図





# (3) 本町地区の効果検証結果

## ■エリア内の対策内容

### ■対策内容

#### 【警察】

- ・最高速度(区域)、一方通行、交通指導取締り

#### 【道路管理者(船橋市)】

- ・狭さく、交差点ハンプ、路肩部カラー舗装など

#### 【地域(小学校・地域住民等)】

- ・登下校時の見守り活動

### ■推進体制

- |           |            |          |
|-----------|------------|----------|
| ・船橋警察署    | ・湊町台町自治会   | ・本町4丁目町会 |
| ・船橋市      | ・湊町第五自治会   | ・湊町第三自治会 |
| ・船橋市教育委員会 | ・湊西六自治会    | ・本町5丁目町会 |
| ・湊町第一自治会  | ・旧本町2丁目町会  |          |
| ・湊町仲町自治会  | ・本町3丁目第一町会 |          |

### ■対策の実施状況



① ゾーン30プラス看板・狭さく



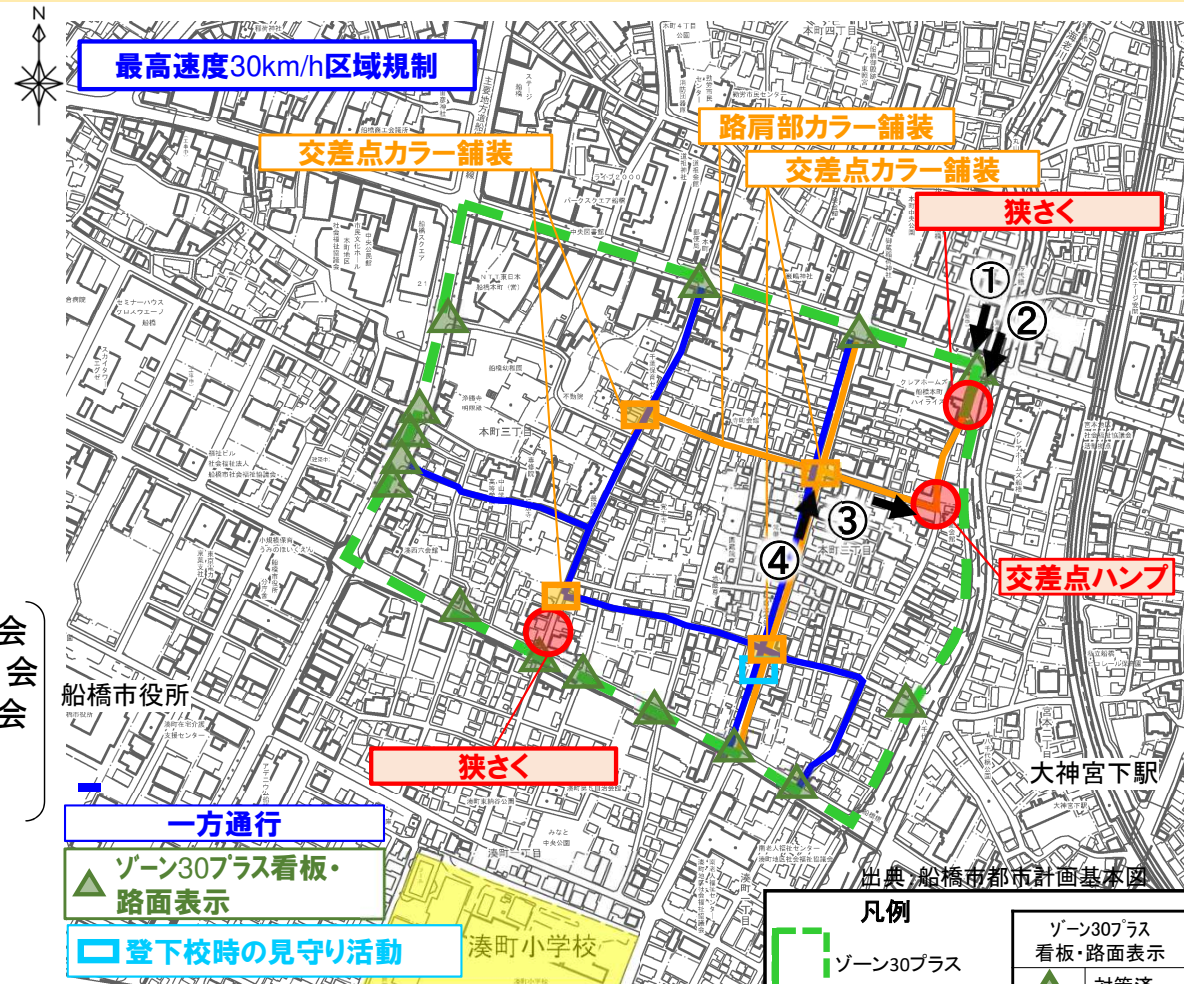
② ゾーン30プラス路面表示



③ 交差点ハンプ



④ 交差点、路肩部カラー舗装



凡例	
	ゾーン30プラス
	ゾーン30プラス 看板・路面表示 対策済
	対策予定
	物理的デバイス 対策済
	対策予定
	その他ハード対策 対策済
	対策予定
	規制等 対策済
	対策予定
	ソフト対策 実施中
	実施予定

※破線は整備区域に含まれない道路



# (3) 本町地区の効果検証結果

## ■エリア内の対策効果：狭さく

● 対策前から走行速度は低くなっていたこともあり、対策前後で走行速度等に変化は見られない状況である。

### 【位置図】



### 【対策前後の状況】

#### ■ 対策前



#### ■ 対策後



### 【対策箇所における効果】

30km/h以上の走行車両の割合の変化		
対策前	対策後	増減
7.9%	7.4%	-0.5%

平均走行速度（旅行速度）の変化		
対策前	対策後	増減
15.9km/h	16.9km/h	1.0km/h

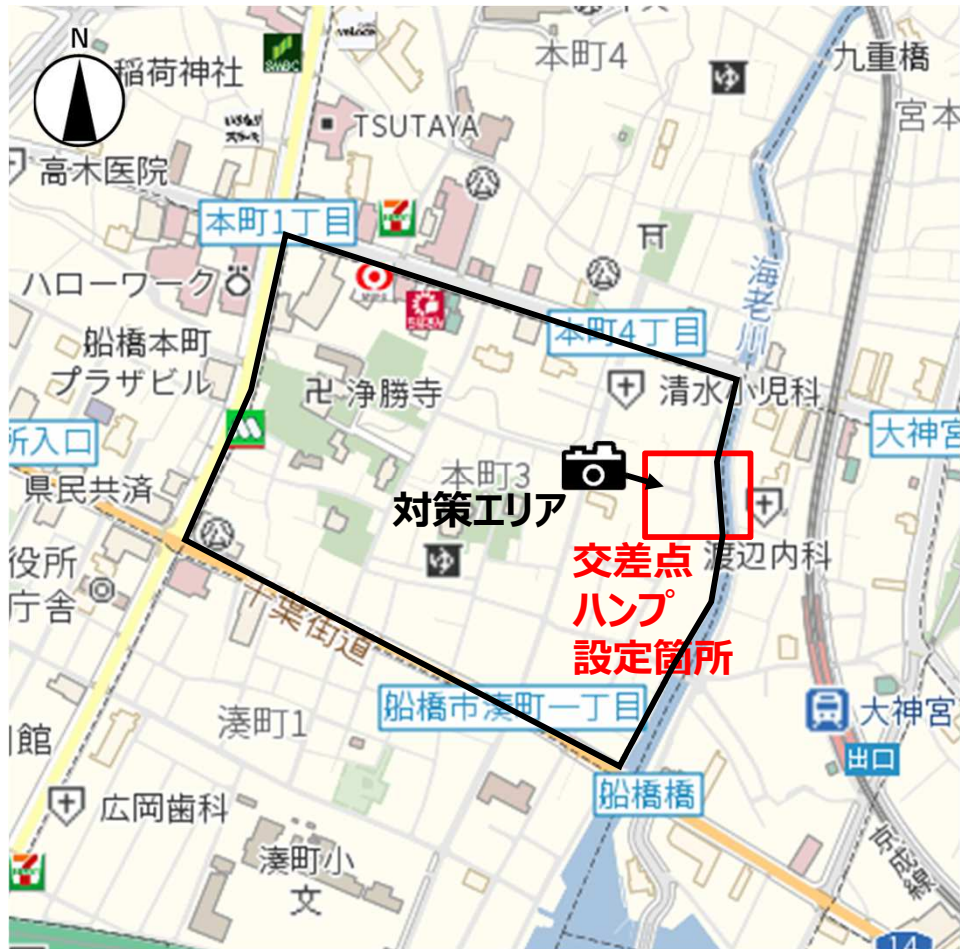
※出典：ETC2.0フローデータ（走行履歴：様式1-2）より算出（対策前：令和4年9月、対策後：令和5年9月）

# (3) 本町地区の効果検証結果

## ■エリア内の対策効果：交差点ハンプ

- 対策前から走行速度は低くなっていたものの、対策実施によって速度が高い車両の割合が減少している。

### 【位置図】



### 【対策前後の状況】

#### ■ 対策前



#### ■ 対策後



### 【対策箇所における効果】

#### 30km/h以上の走行車両の割合の変化

対策前	対策後	増減
13.4%	10.3%	-3.1%

#### 平均走行速度（旅行速度）の変化

対策前	対策後	増減
19.9km/h	21.0km/h	1.1km/h

※出典：ETC2.0フローデータ（走行履歴：様式1-2）より算出（対策前：令和4年9月、対策後：令和5年9月）



# (3) 本町地区の効果検証結果

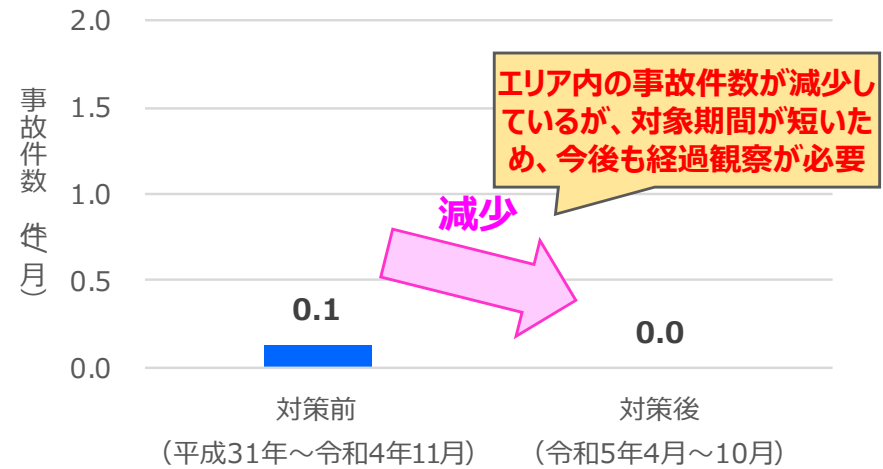
## ■エリア全体の対策効果：事故発生状況

- 対策後は月あたりのエリア内の事故件数が減少しているが、分析対象期間が短いため今後も経過観察が必要である。

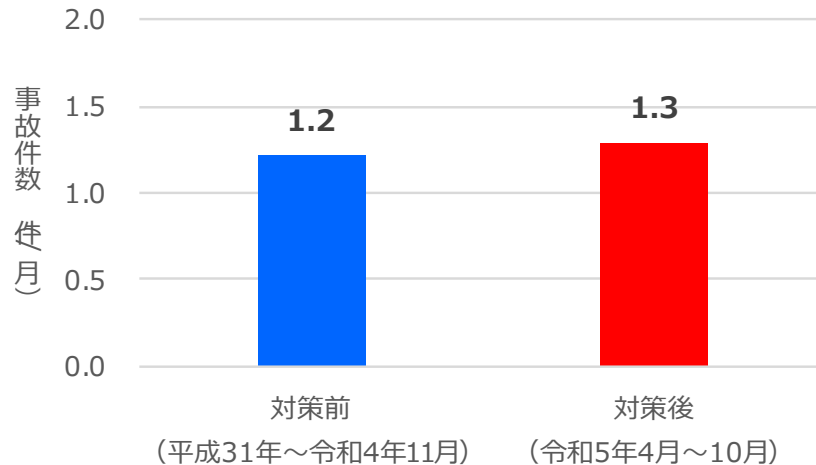
事故発生状況集計対象範囲



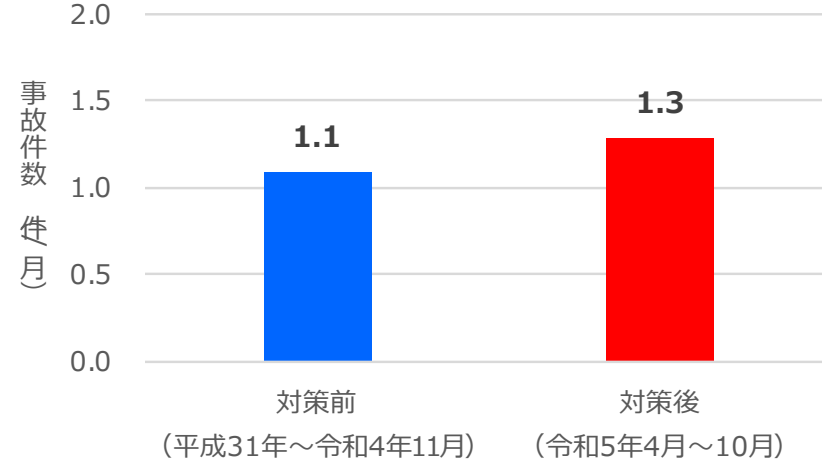
【エリア内の事故件数(件/月)】



【エリア全体の事故件数(件/月)】



【外周道路の事故件数(件/月)】



※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(平成31年～令和3年)、警察庁交通事故統計オープンデータ(令和4年1月～11月)千葉県警提供資料(令和5年4月～10月)

箇所	結果概要
運動公園前交差点	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ 交差点改良（右折ポケット設置）により、南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。</li> </ul>
前原地区	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ 入口狭さを設置した箇所で30km/h以上の車両割合が減少、また、交差点ハンプを設置した箇所で事故及び急減速発生件数が減少しているため、一定の対策効果が確認できる。</li> <li>■ ただし、供用開始後1年未満であるため、今後も経過観察が必要である。</li> </ul>
本町地区	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ 元々の走行速度が低い地域であるため、客観データによる対策効果は発生しにくいと想定されるため、引き続き経過観察が必要である。</li> </ul>



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。