

船橋市交通ビッグデータ見える化協議会 第11回会議 「船橋市全体の交通状況のモニタリング結果」

令和6年1月30日（火）

船橋市

目 次

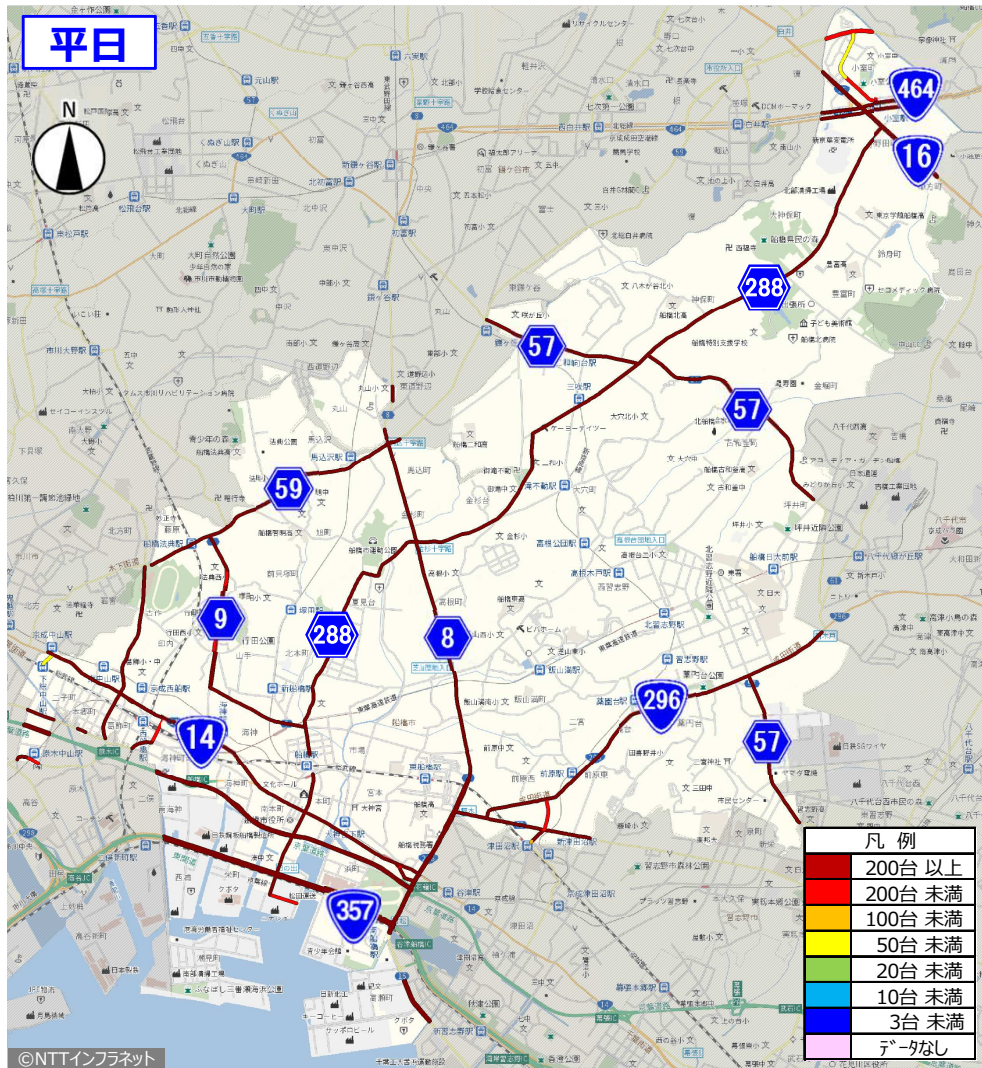
No	項目	内容
1	船橋市全体の交通状況のモニタリング結果	<ul style="list-style-type: none">■ 市域全体での旅行速度の変化■ 市域全体での事故発生状況の変化
2	近隣市境での交通状況の整理結果	<ul style="list-style-type: none">■ 鎌ヶ谷市境の交通状況整理結果■ 市川市境の交通状況整理結果■ 習志野市境の交通状況整理結果■ 八千代市境の交通状況整理結果
3	個別対策検討路線での現況整理結果	<ul style="list-style-type: none">■ 国道14号の現況整理結果■ 国道357号の現況整理結果■ 県道8号の現況整理結果
4	まとめ	<ul style="list-style-type: none">■ まとめ

1. 船橋市全体の交通状況のモニタリング結果

(1) 走行サンプル数（日平均：12時間）：国道・県道（平日）

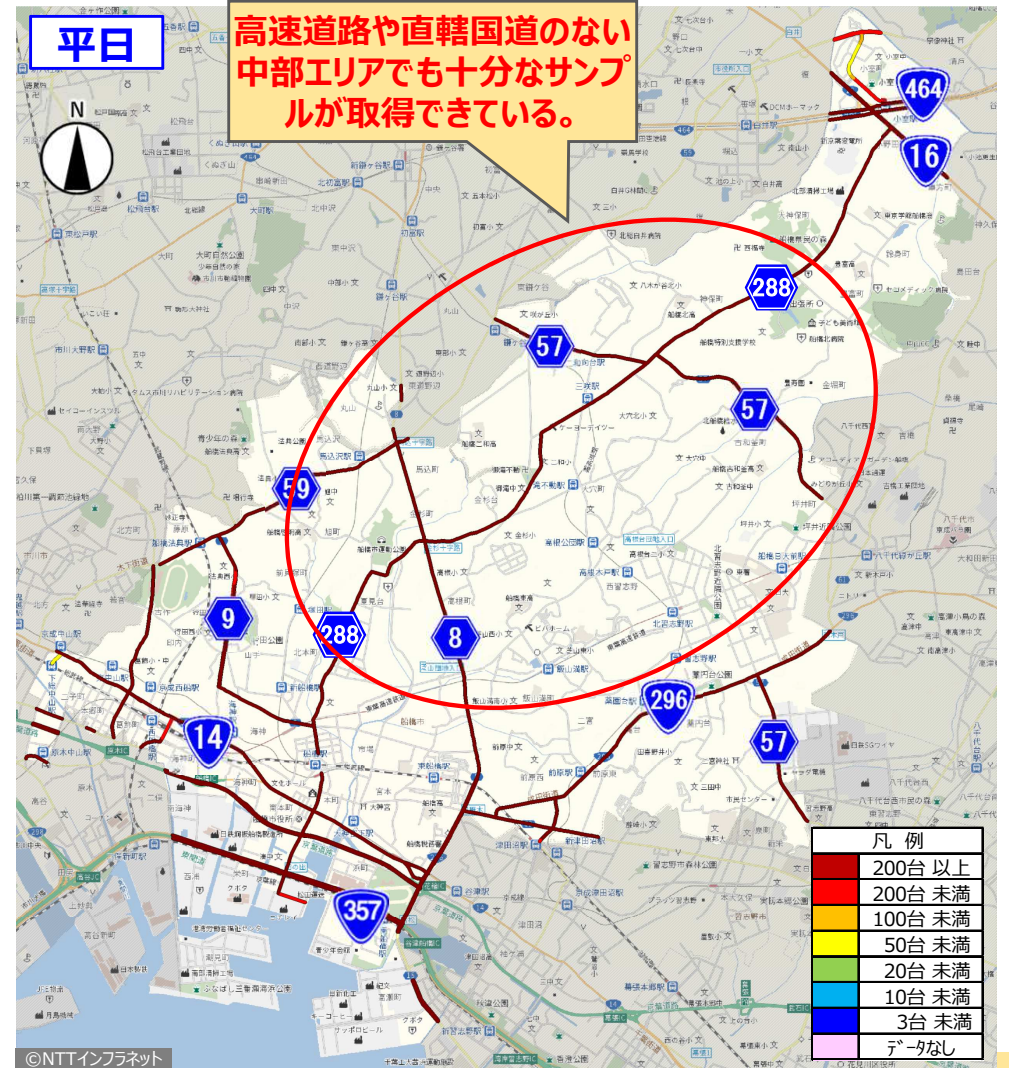
- 年々、ETC2.0車載器を設置する車両が増えているため、令和3年度と同様に高速道路や直轄国道のない中部エリアでも十分なサンプルが取得できている。

令和3年度



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月の日平均値

令和4年度



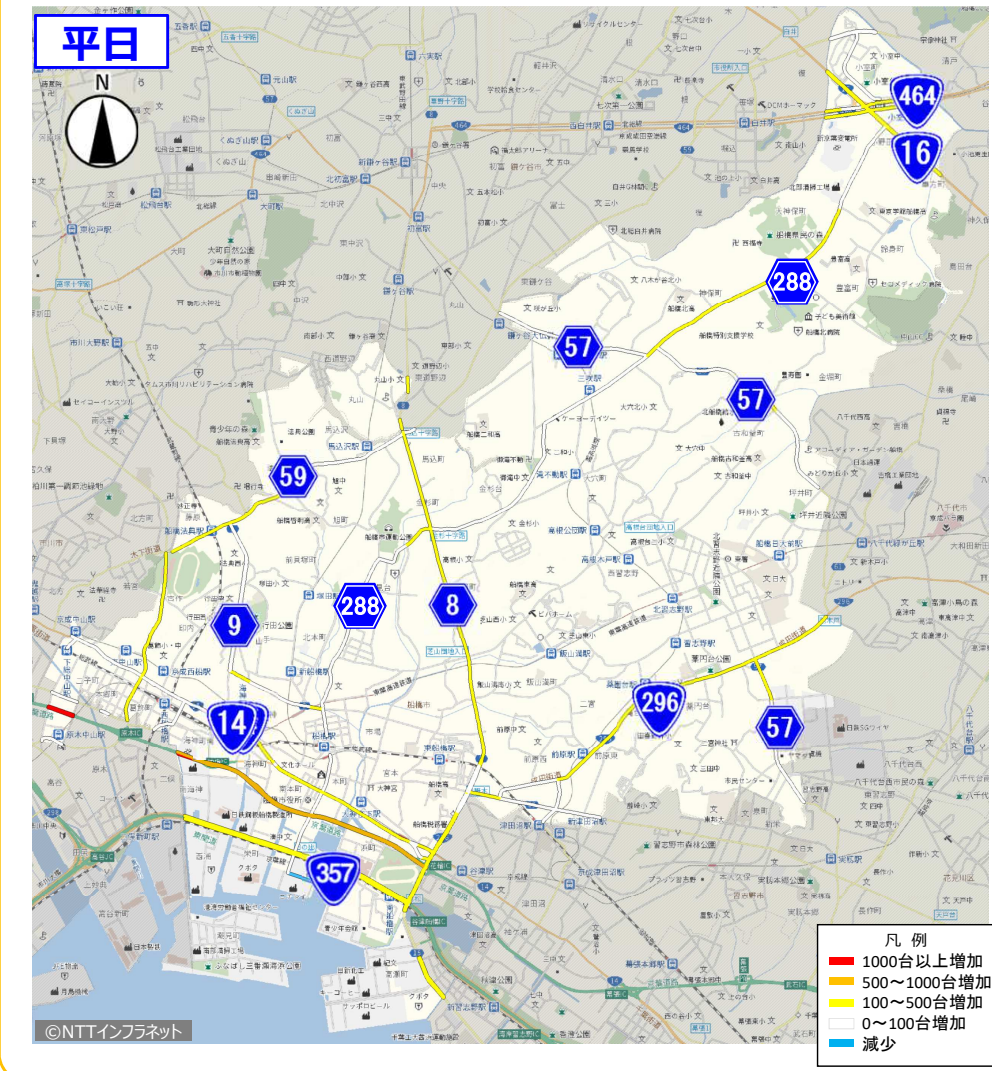
出典：ETC2.0プローブデータ（様式1-2-2-3）より算出。令和4年9～10月の日平均値
※令和4年度は11月がデータ欠損のため分析対象外とし、9～10月の2ヶ月分で分析。

1. 船橋市全体の交通状況のモニタリング結果

(1) 走行サンプル数（日平均：12時間）：国道・県道（平日）

- 市内の主要な幹線道路において、走行サンプル数は増加傾向にある。

差分図（令和4年度－令和3年度）



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月と令和4年9～10月の日平均値の差分。
※令和4年度は11月がデータ欠損のため分析対象外とし、9～10月の2ヶ月分で分析。

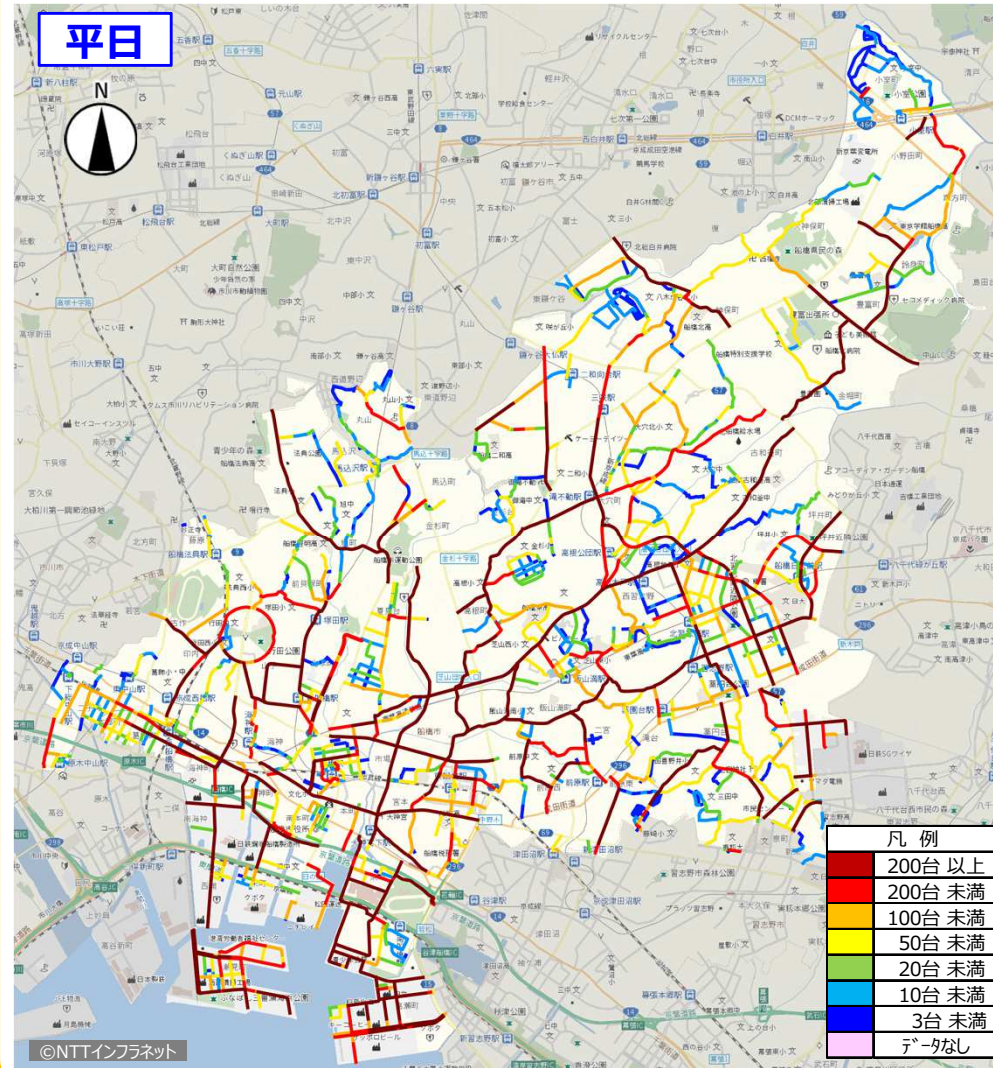
1. 船橋市全体の交通状況のモニタリング結果

(1) 走行サンプル数（日平均：12時間）：市道（平日）

● 市道についても、高速道路や直轄国道のない中部エリアでも、骨格となる市道では十分なサンプルが取得できている。

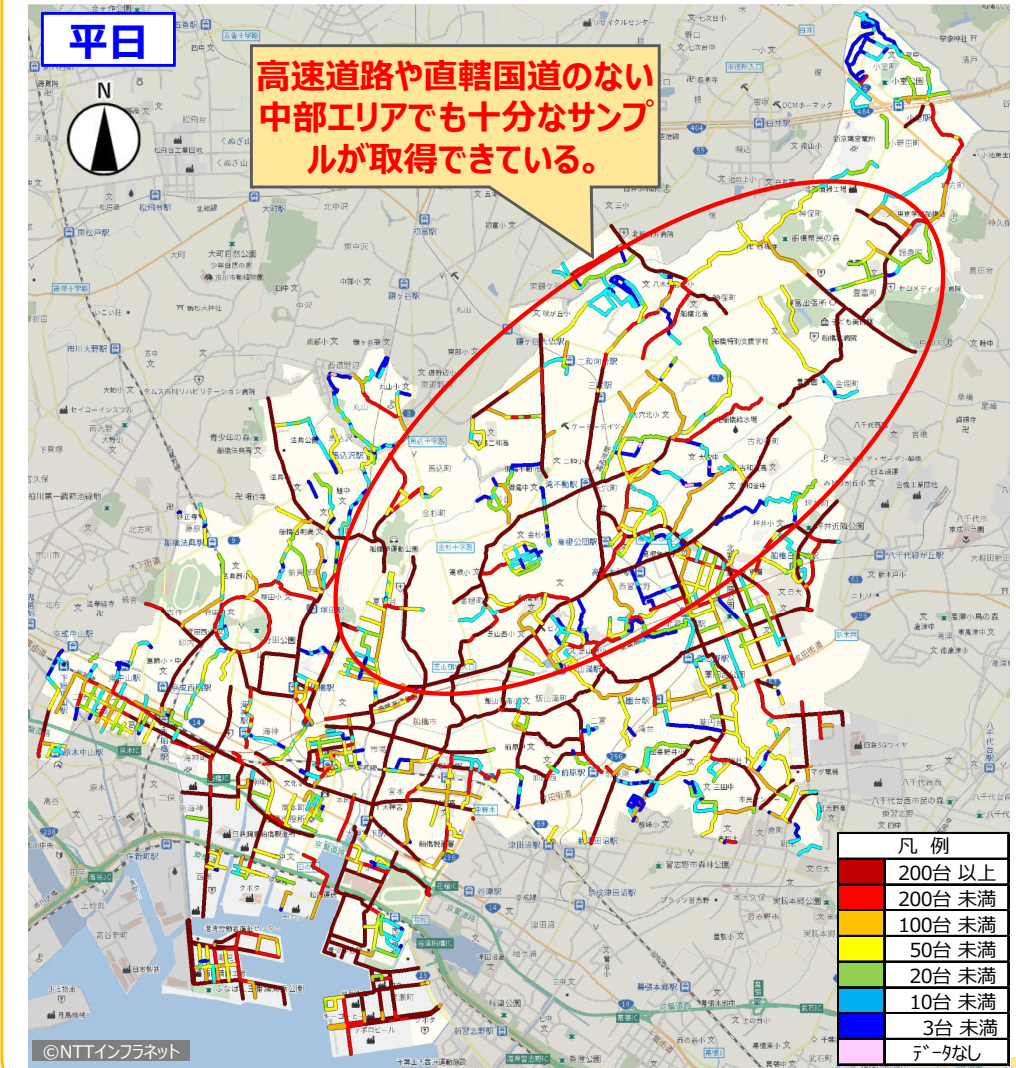
令和3年度

※DRM基本道路（幅員5.5m以上）



令和4年度

※DRM基本道路（幅員5.5m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3年9～11月の日平均値

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9～10月の日平均値
※令和4年度は11月がデータ欠損のため分析対象外とし、9～10月の2ヶ月分で分析。

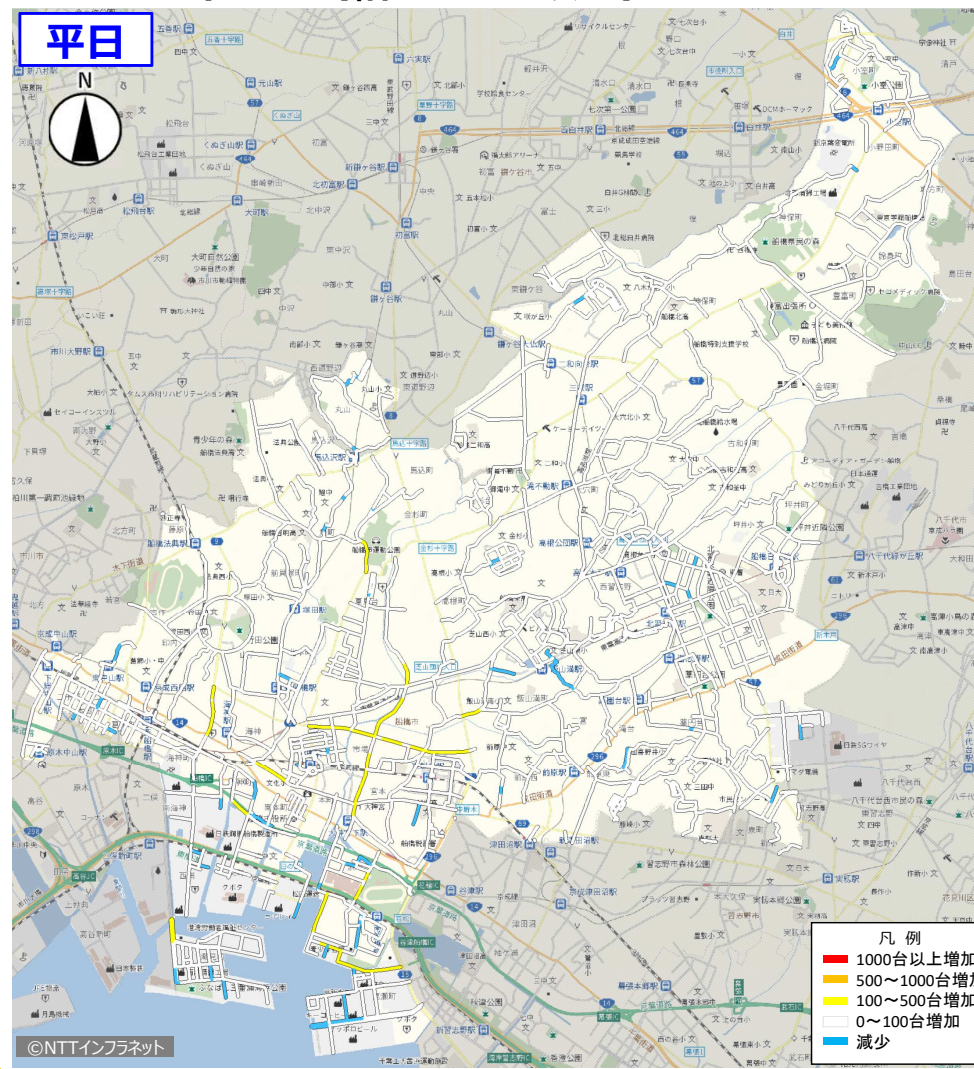
1. 船橋市全体の交通状況のモニタリング結果

(1) 走行サンプル数（日平均：12時間）：市道（平日）

- 市道の走行サンプルは、市内の中心部の一部路線で増加している。

差分図（令和4年度－令和3年度）

※DRM基本道路（幅員5.5m以上）



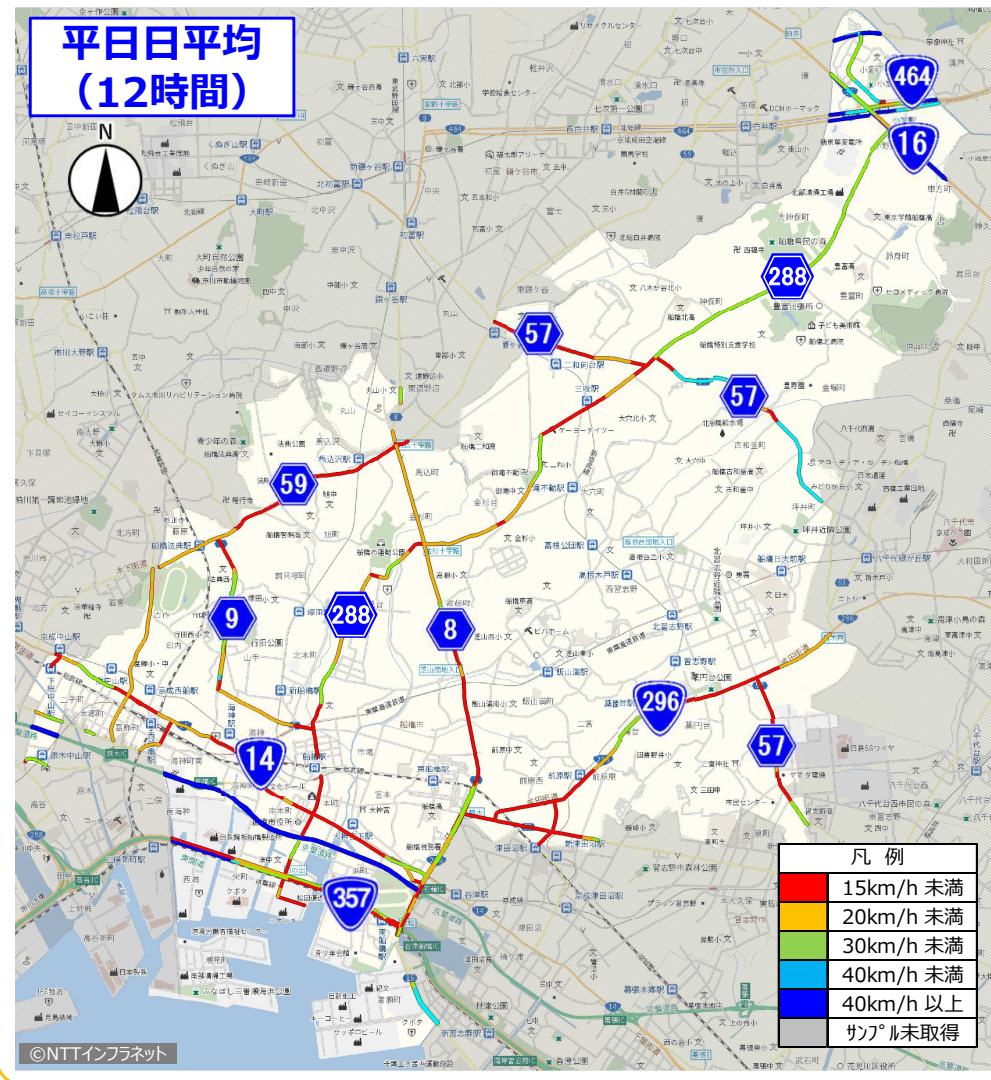
出典：ETC2.0プローブデータ（様式1-2・2-3）より算出。
令和3年9～11月と令和4年9～10月の日平均値の差分。
※令和4年度は11月がデータ欠損のため分析対象外とし、9～10月の2ヶ月分で分析。

1. 船橋市全体の交通状況のモニタリング結果

(2) 平均旅行速度：国道・県道（平日）

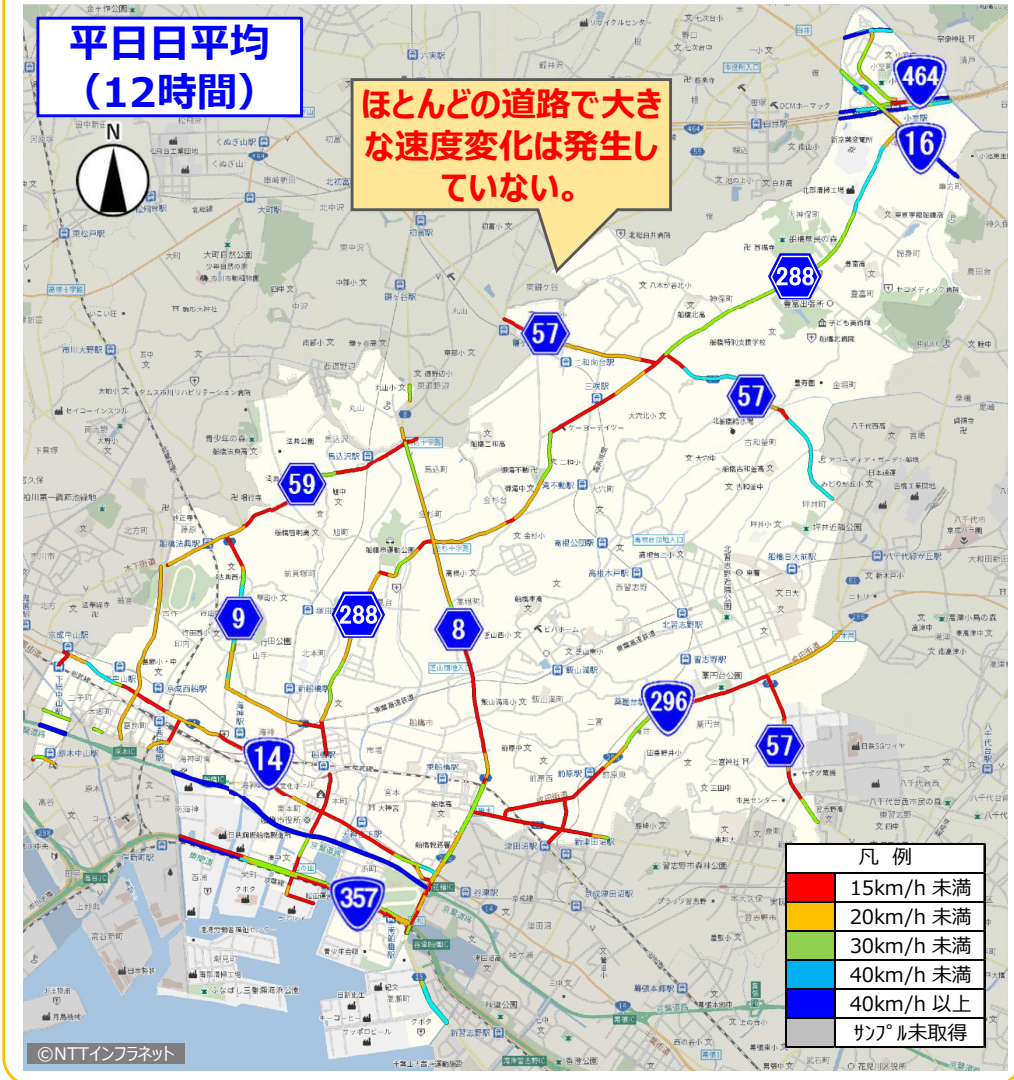
- 令和4年度の国道・県道の旅行速度は、前年と比べて、ほとんどの道路・区間で大きな変化は発生していない。

令和3年度



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月の日平均値

令和4年度



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9～10月の日平均値
※令和4年度は11月がデータ欠損のため分析対象外とし、9～10月の2ヶ月分で分析。

1. 船橋市全体の交通状況のモニタリング結果

(2) 平均旅行速度：国道・県道（平日）

- 一部区間で速度が5km/h増減している区間もあるが、市内のほとんどの国道・県道で大きな速度変化は発生していない。

差分図（令和4年度－令和3年度）



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月と令和4年9～10月の日平均値の差分。
※令和4年度は11月がデータ欠損のため分析対象外とし、9～10月の2ヶ月分で分析。

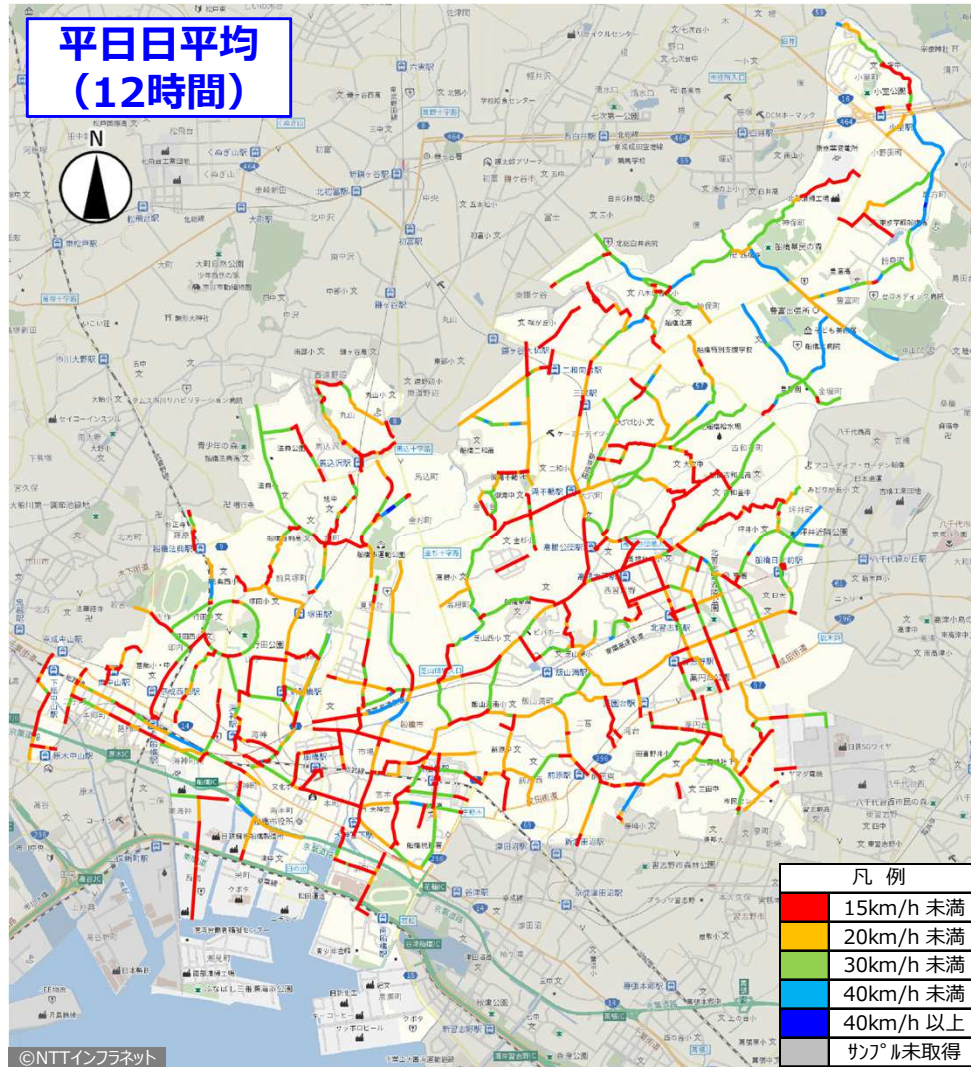
1. 船橋市全体の交通状況のモニタリング結果

(2) 平均旅行速度：市道（平日）

- 令和4年度の市道の旅行速度は、国道・県道同様、前年と比べて、ほとんどの道路・区間で大きな変化は発生していない。

令和3年度

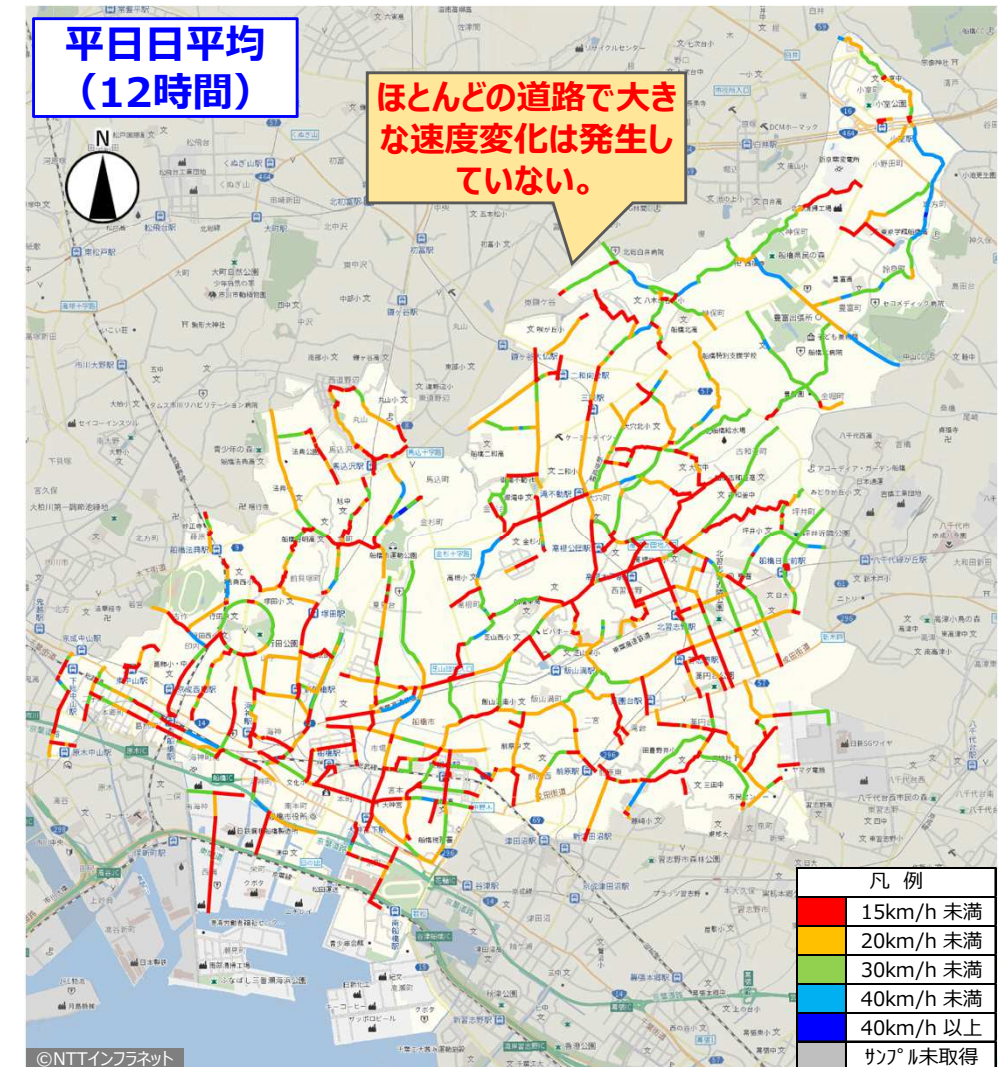
※種別が1級・2級に該当する道路



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月の日平均値

令和4年度

※種別が1級・2級に該当する道路



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9～10月の日平均値
※令和4年度は11月がデータ欠損のため分析対象外とし、9～10月の2ヶ月分で分析。

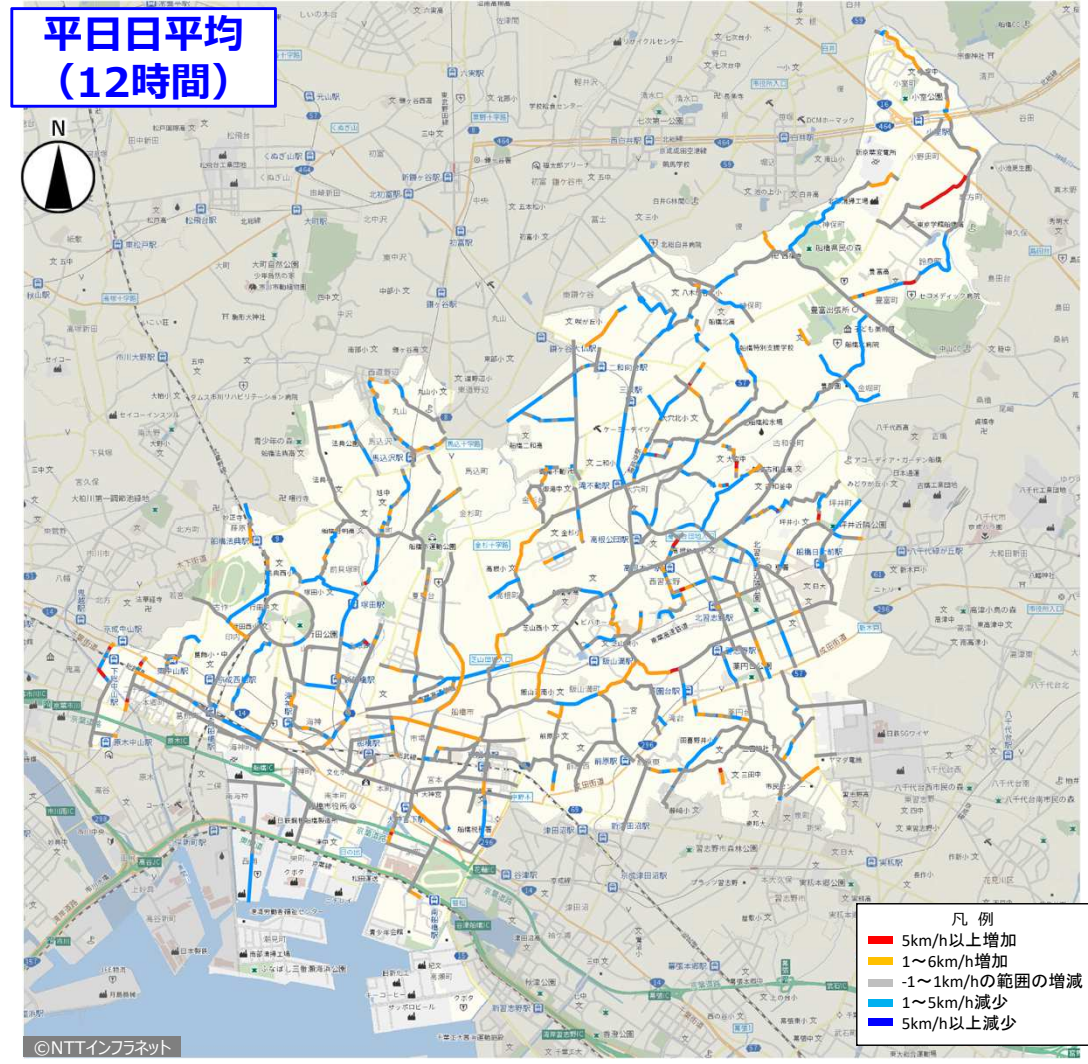
1. 船橋市全体の交通状況のモニタリング結果

(2) 平均旅行速度：市道（平日）

- 一部区間で速度が5km/h増減している区間もあるが、市内のほとんどの市道では大きな速度変化は発生していない。

差分図（令和4年度－令和3年度）

※種別が1級・2級に該当する道路



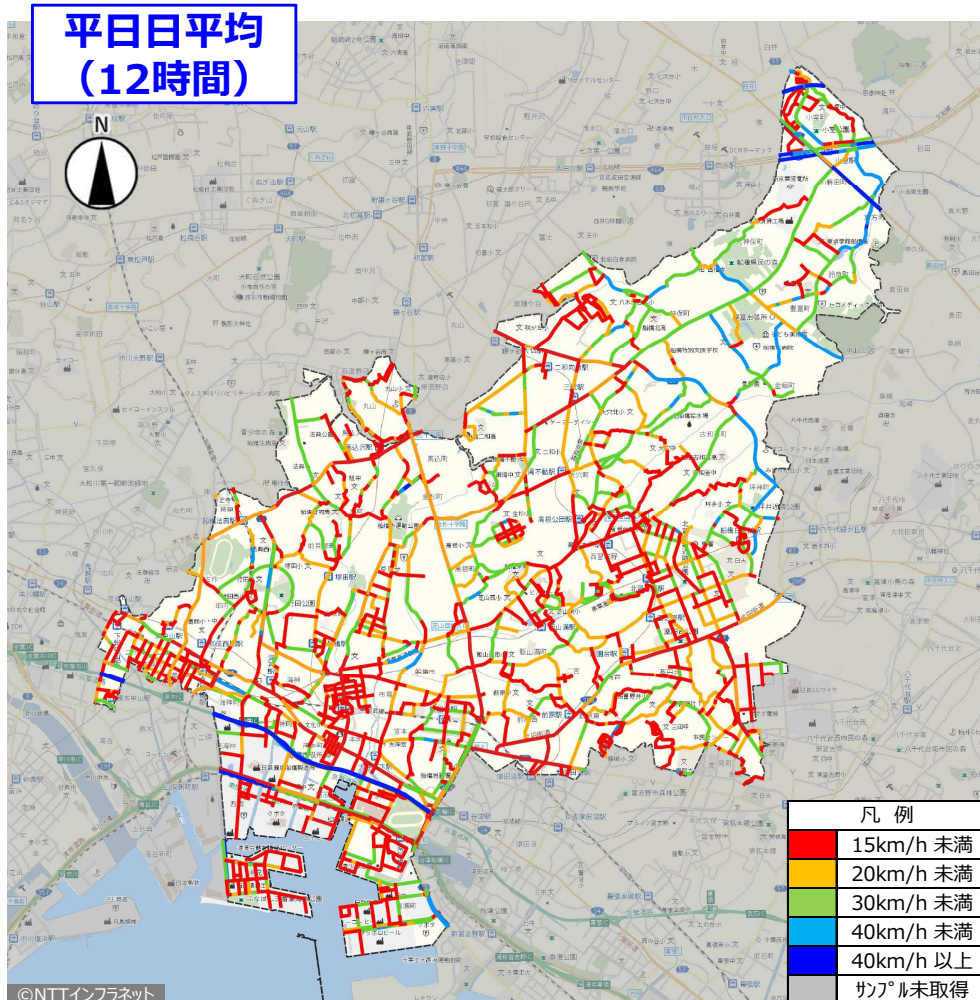
出典：ETC2.0プローブデータ（様式1-2・2-3）より算出。
令和3年9～11月の日平均値と令和4年9～10月の日平均値の差分。
※令和4年度は11月がデータ欠損のため分析対象外とし、9～10月の2ヶ月分で分析。

1. 船橋市全体の交通状況のモニタリング結果

(2) 平均旅行速度：国道・県道・市道（平日）

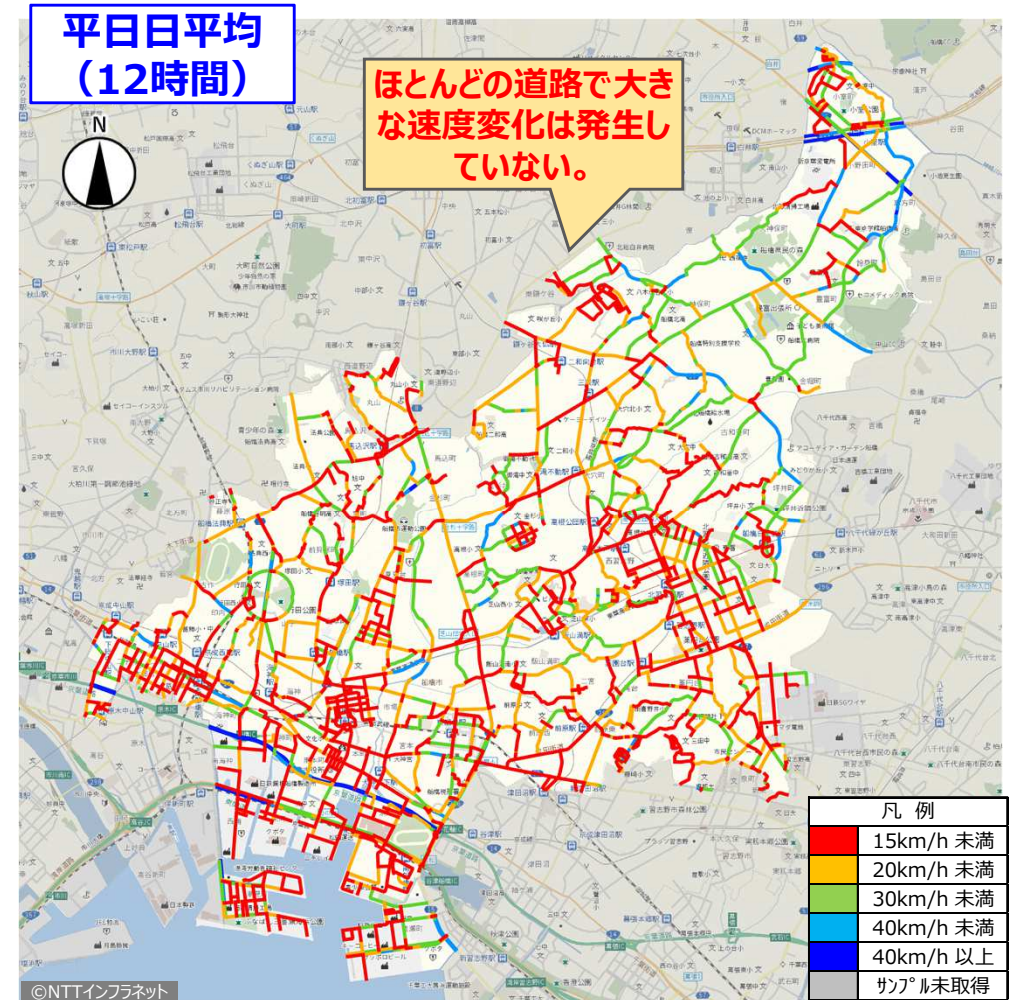
- 令和4年度の市道の旅行速度は、前年と比べて、ほとんどの道路・区間で大きな変化は発生していない。

令和3年度



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月の日平均値

令和4年度



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9～10月の日平均値
※令和4年度は11月がデータ欠損のため分析対象外とし、9～10月の2ヶ月分で分析。

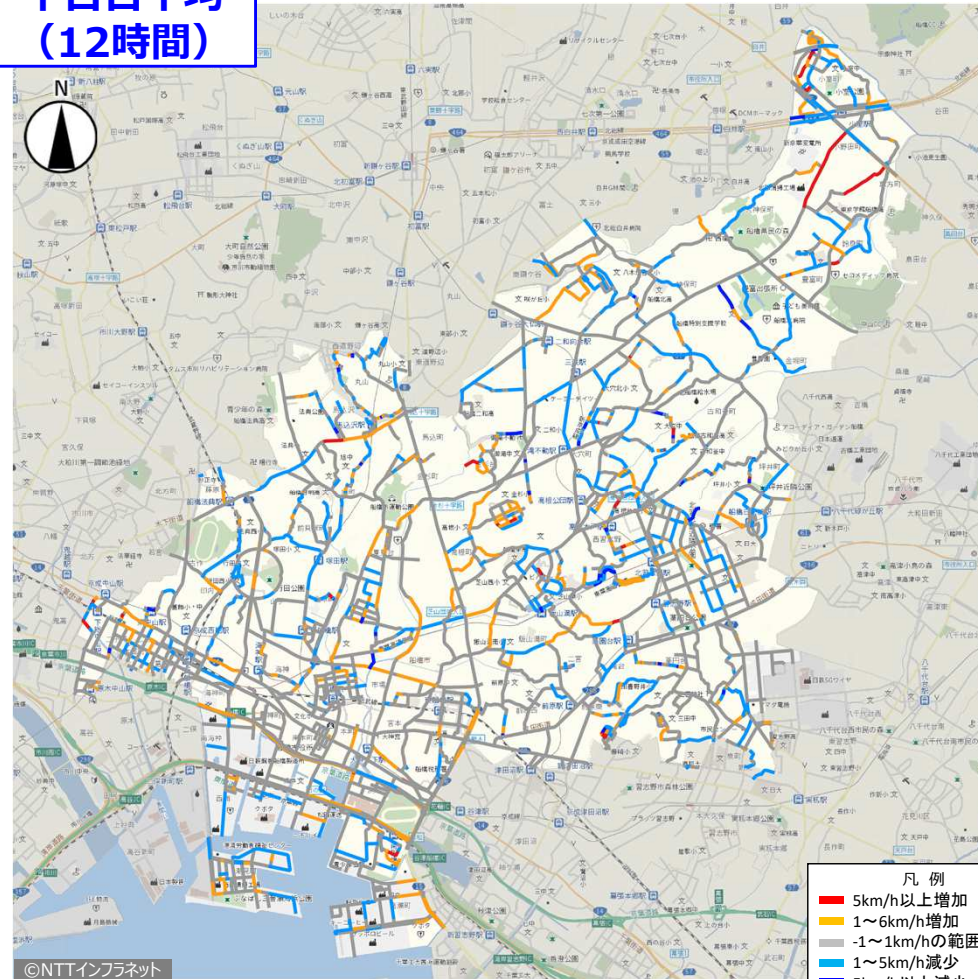
1. 船橋市全体の交通状況のモニタリング結果

(2) 平均旅行速度：国道・県道・市道（平日）

- 一部区間で速度が5km/h増減している区間もあるが、市内のほとんどの道路・区間で大きな速度変化は発生していない。

差分図（令和4年度－令和3年度）

平日日平均
(12時間)



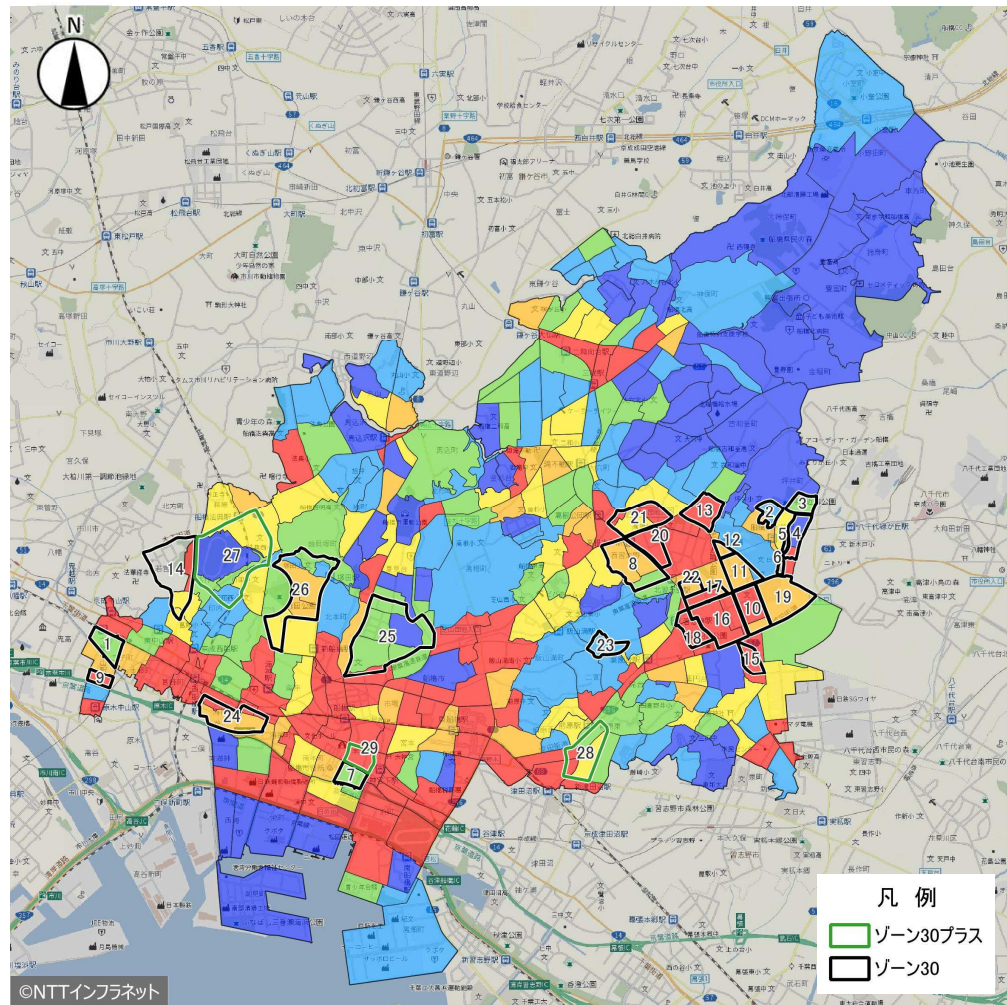
出典：ETC2.0プローブデータ（様式1-2・2-3）より算出。
令和3年9～11月の日平均値と令和4年9～11月の日平均値の差分。
※令和4年度は11月がデータ欠損のため分析対象外とし、9～10月の2ヶ月分で分析。

1. 船橋市全体の交通状況のモニタリング結果

(3) 町丁目単位の死傷事故密度 (= 死傷事故件数 / 面積)

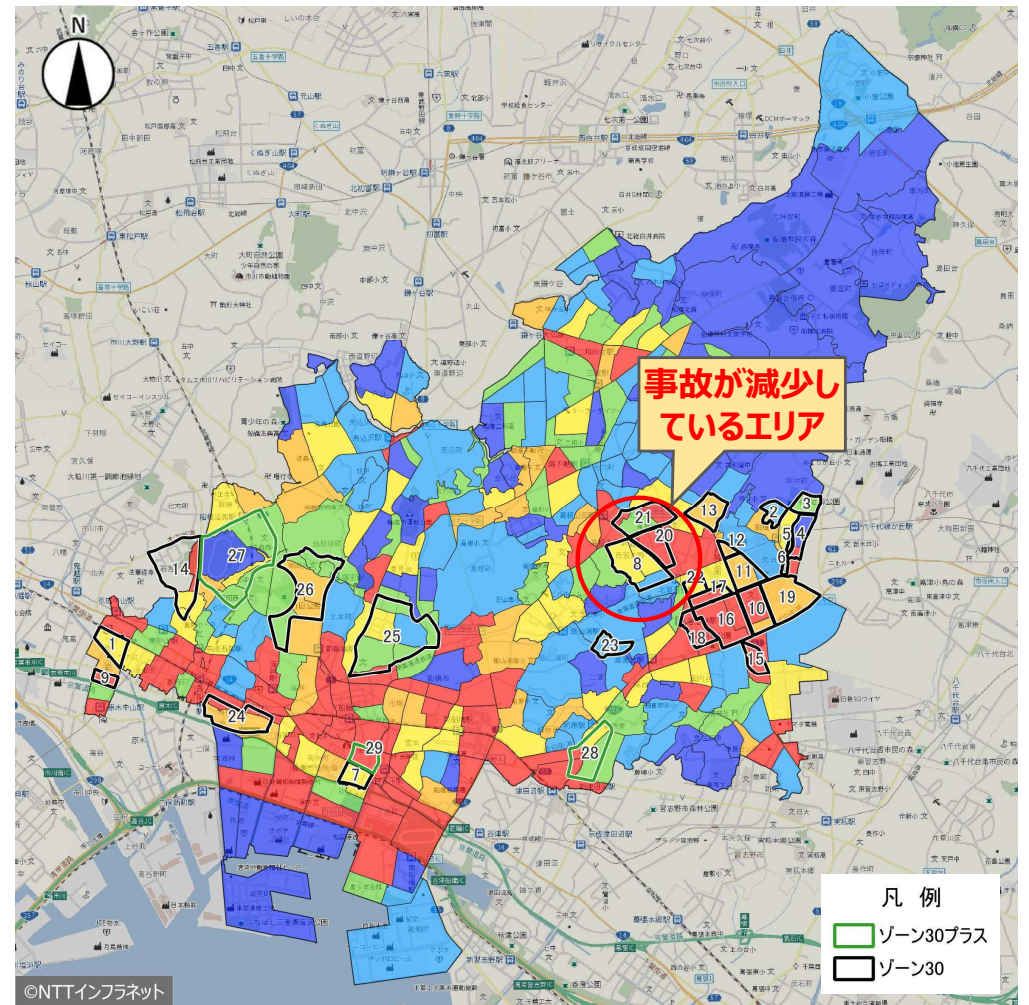
- 町丁目単位の死傷事故発生状況の変化を見ると、ゾーン30・ゾーン30プラス等の対策推進の結果、事故が減少しているエリアがある。
- 一方で、事故が増加しているエリアもあるため、同エリアは経過観察が必要である。

全道路 (平成30年~令和3年)



出典 平成30年~令和3年 : (公財) 交通事故総合分析センター 交通事故統計データ

全道路 (令和元年~令和4年)



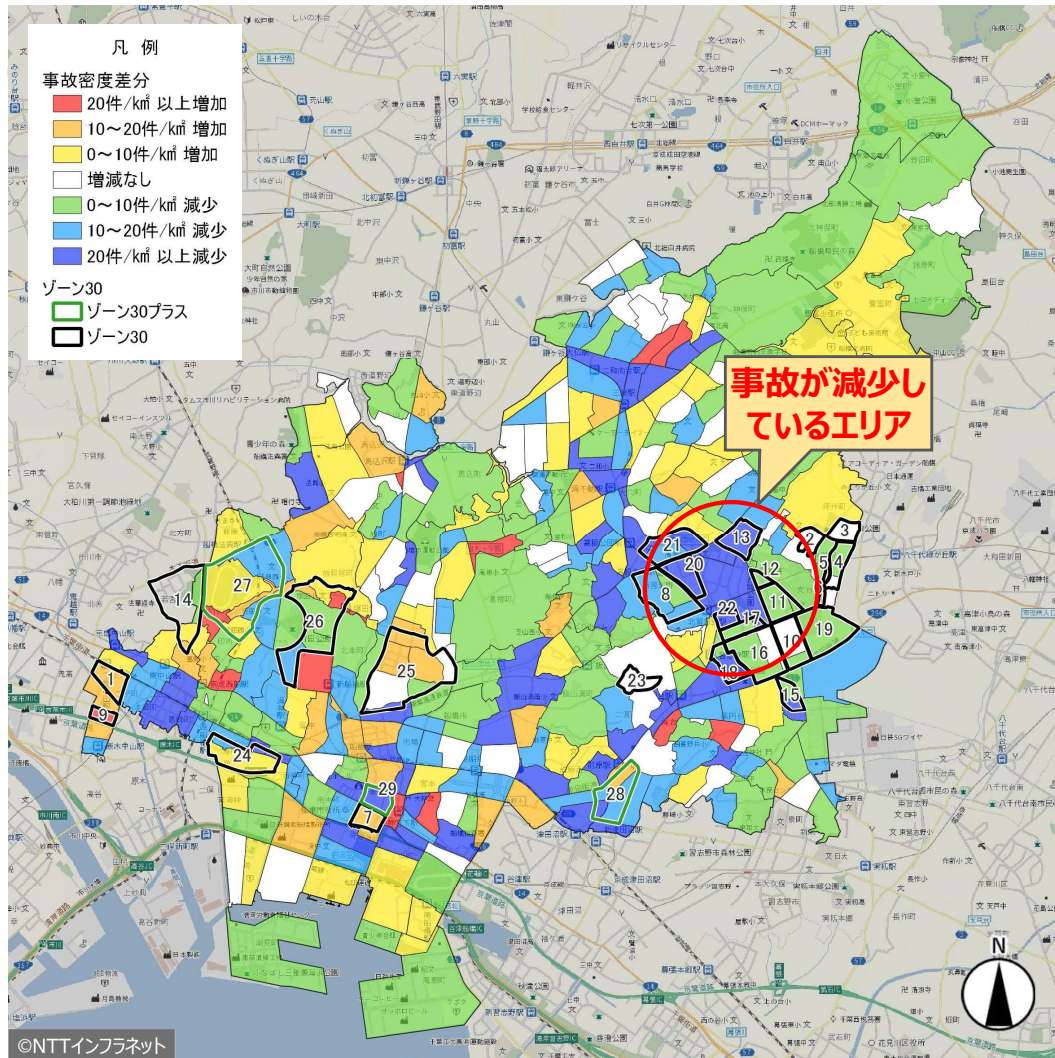
出典 令和元年~令和3年 : (公財) 交通事故総合分析センター 交通事故統計データ
令和4年 : 警察庁 交通事故統計情報のオープンデータ

1. 船橋市全体の交通状況のモニタリング結果

(3) 町丁目単位の死傷事故密度 (= 死傷事故件数/面積)

- 一部の西部、南部地域にて事故が増加しているエリアはあるものの、全体的には事故件数が減少しているエリアが多い。

全道路の事故の差分図 (「令和元年～令和4年」-「平成30年～令和3年」)



【ゾーン30及びゾーン30プラスの整備状況】

番号	地区名	整備手法	整備状況
1	本中山地区	ゾーン30	平成24年度整備済み
2	坪井①地区	ゾーン30	平成25年度整備済み
3	坪井②地区	ゾーン30	平成25年度整備済み
4	坪井③地区	ゾーン30	平成25年度整備済み
5	坪井⑤地区	ゾーン30	平成25年度整備済み
6	坪井⑥地区	ゾーン30	平成25年度整備済み
7	湊町地区	ゾーン30	平成26年度整備済み
8	高郷小学校地区	ゾーン30	平成26年度整備済み
9	本中山5丁目地区	ゾーン30	平成26年度整備済み
10	習志野台①地区	ゾーン30	平成27年度整備済み
11	習志野台②地区	ゾーン30	平成27年度整備済み
12	習志野台③地区	ゾーン30	平成27年度整備済み
13	松が丘4丁目地区	ゾーン30	平成27年度整備済み
14	西船①地区	ゾーン30	平成27年度整備済み
15	習志野①地区	ゾーン30	平成28年度整備済み
16	習志野台④地区	ゾーン30	平成28年度整備済み
17	習志野台⑤地区	ゾーン30	平成28年度整備済み
18	習志野台⑥地区	ゾーン30	平成28年度整備済み
19	習志野台⑦地区	ゾーン30	平成29年度整備済み
20	習志野台⑧地区	ゾーン30	平成29年度整備済み
21	高根台地区	ゾーン30	平成29年度整備済み
22	習志野台⑨地区	ゾーン30	平成29年度整備済み
23	飯山満町地区	ゾーン30	平成29年度整備済み
24	海神町南地区	ゾーン30	平成29年度整備済み
25	夏見地区	ゾーン30	平成30年度整備済み
26	塚田地区	ゾーン30	令和2年度整備済み
27	古作地区	ゾーン30プラス	令和3年度整備済み
28	前原地区	ゾーン30プラス	令和4年度整備済み
29	本町地区	ゾーン30プラス	令和4年度整備済み

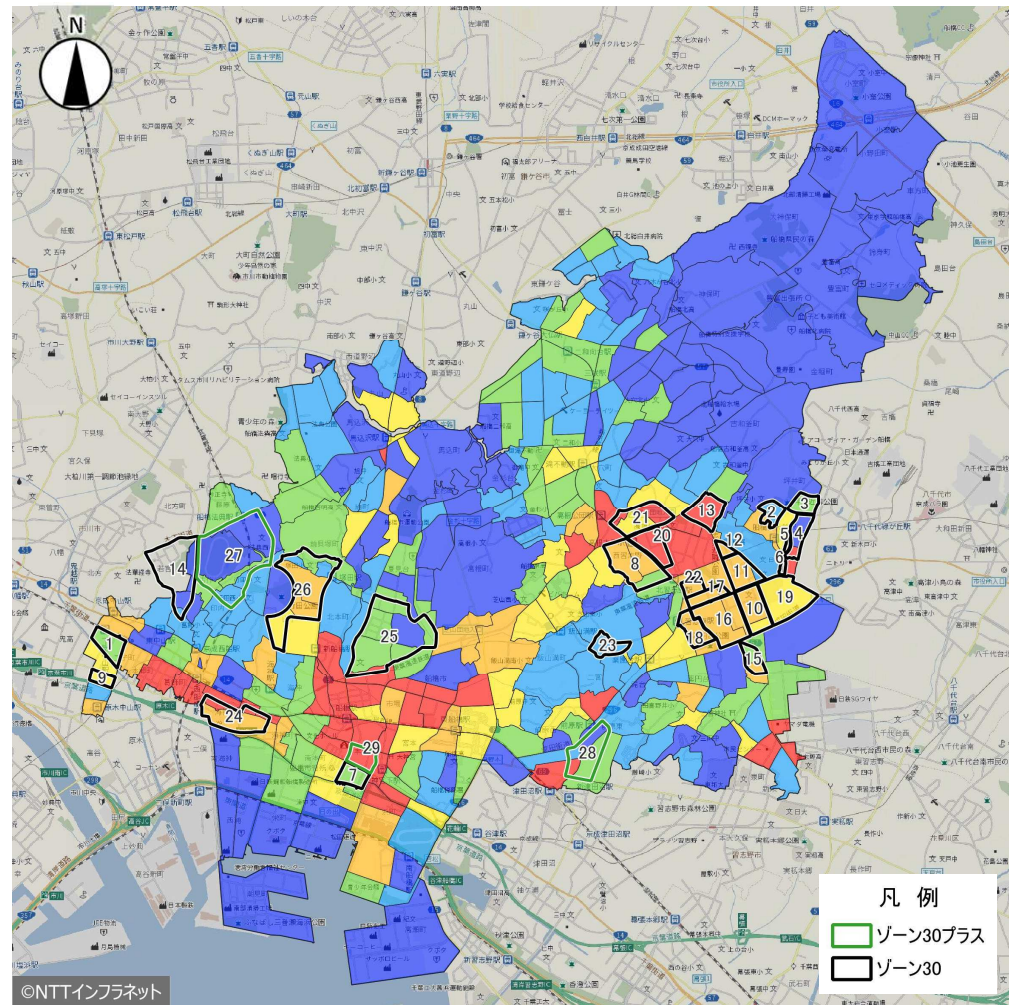
出典 H30-R3: (公財) 交通事故総合分析センター 交通事故総合データ R4:警察庁 交通事故統計情報のオープンデータ
平成30年～令和3年の合計値と令和元年～令和4年の合計値の差分。

1. 船橋市全体の交通状況のモニタリング結果

(3) 町丁目単位の死傷事故密度 (= 死傷事故件数 / 面積)

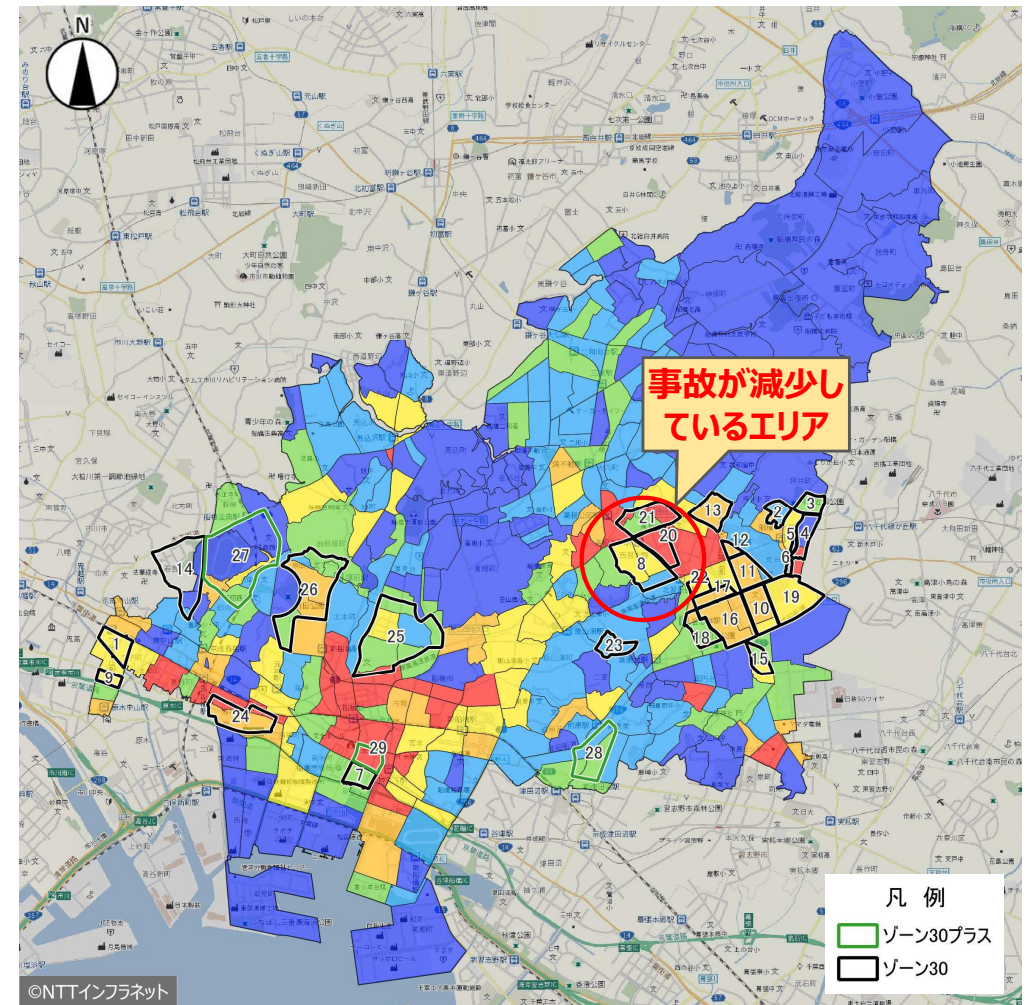
- 市道事故で見た場合でも、ゾーン30・ゾーン30プラス等の対策推進の結果、事故が減少しているエリアが多い。

市道 (平成30年~令和3年)



出典 平成30年~令和3年 : (公財) 交通事故総合分析センター 交通事故統合データ

市道 (令和元年~令和4年)



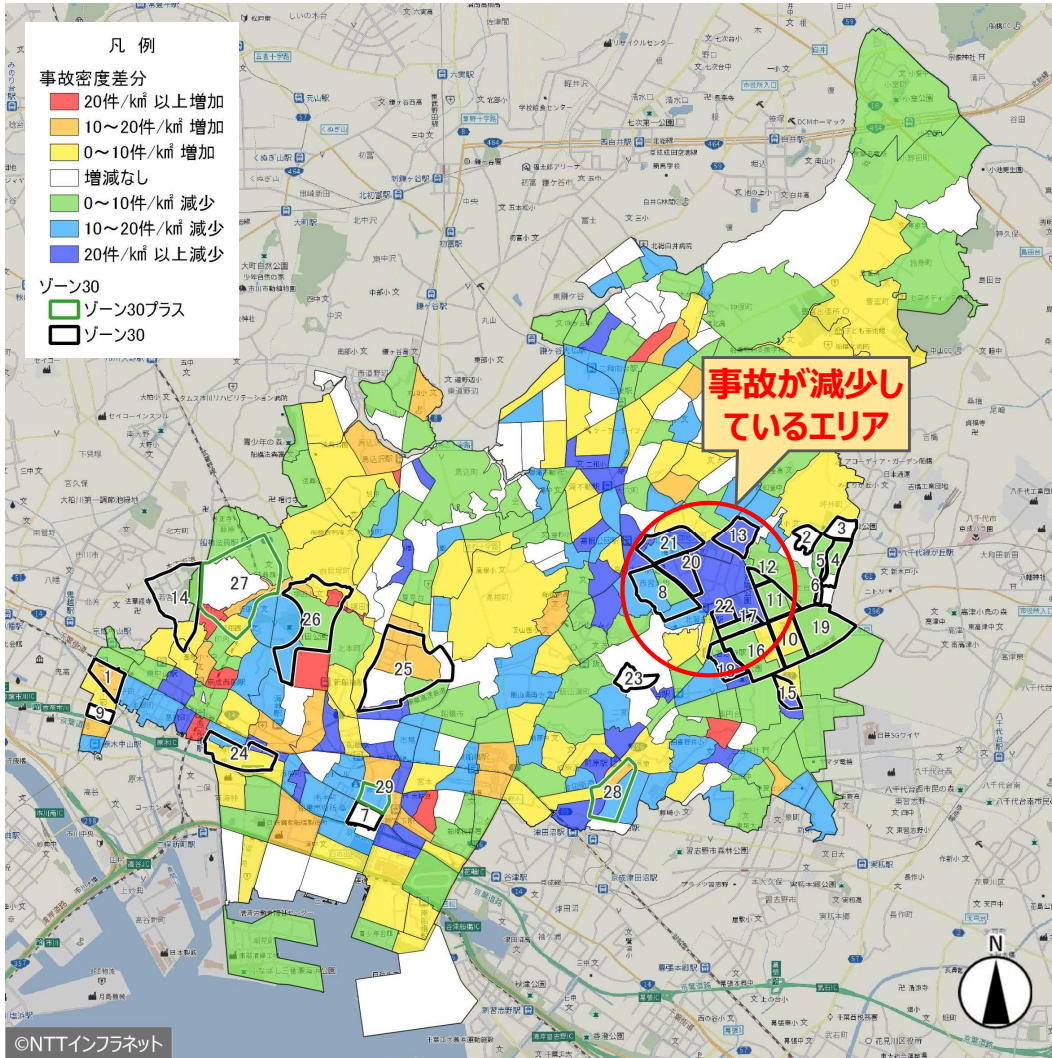
出典 令和元年~令和3年 : (公財) 交通事故総合分析センター 交通事故統合データ
令和4年 : 警察庁 交通事故統計情報のオープンデータ

1. 船橋市全体の交通状況のモニタリング結果

(3) 町丁目単位の死傷事故密度 (= 死傷事故件数/面積)

- 一部地域にて事故が増加しているエリアはあるものの、全体的には事故件数が減少しているエリアが多い。

市道の事故の差分図 (「令和元年～令和4年」-「平成30年～令和3年」)



【ゾーン30及びゾーン30プラスの整備状況】

番号	地区名	整備手法	整備状況
1	本中山地区	ゾーン30	平成24年度整備済み
2	坪井①地区	ゾーン30	平成25年度整備済み
3	坪井②地区	ゾーン30	平成25年度整備済み
4	坪井③地区	ゾーン30	平成25年度整備済み
5	坪井⑤地区	ゾーン30	平成25年度整備済み
6	坪井⑥地区	ゾーン30	平成25年度整備済み
7	湊町地区	ゾーン30	平成26年度整備済み
8	高郷小学校地区	ゾーン30	平成26年度整備済み
9	本中山5丁目地区	ゾーン30	平成26年度整備済み
10	習志野台①地区	ゾーン30	平成27年度整備済み
11	習志野台②地区	ゾーン30	平成27年度整備済み
12	習志野台③地区	ゾーン30	平成27年度整備済み
13	松が丘4丁目地区	ゾーン30	平成27年度整備済み
14	西船①地区	ゾーン30	平成27年度整備済み
15	習志野①地区	ゾーン30	平成28年度整備済み
16	習志野台④地区	ゾーン30	平成28年度整備済み
17	習志野台⑤地区	ゾーン30	平成28年度整備済み
18	習志野台⑥地区	ゾーン30	平成28年度整備済み
19	習志野台⑦地区	ゾーン30	平成29年度整備済み
20	習志野台⑧地区	ゾーン30	平成29年度整備済み
21	高根台地区	ゾーン30	平成29年度整備済み
22	習志野台⑨地区	ゾーン30	平成29年度整備済み
23	飯山満町地区	ゾーン30	平成29年度整備済み
24	海神町南地区	ゾーン30	平成29年度整備済み
25	夏見地区	ゾーン30	平成30年度整備済み
26	塚田地区	ゾーン30	令和2年度整備済み
27	古作地区	ゾーン30プラス	令和3年度整備済み
28	前原地区	ゾーン30プラス	令和4年度整備済み
29	本町地区	ゾーン30プラス	令和4年度整備済み

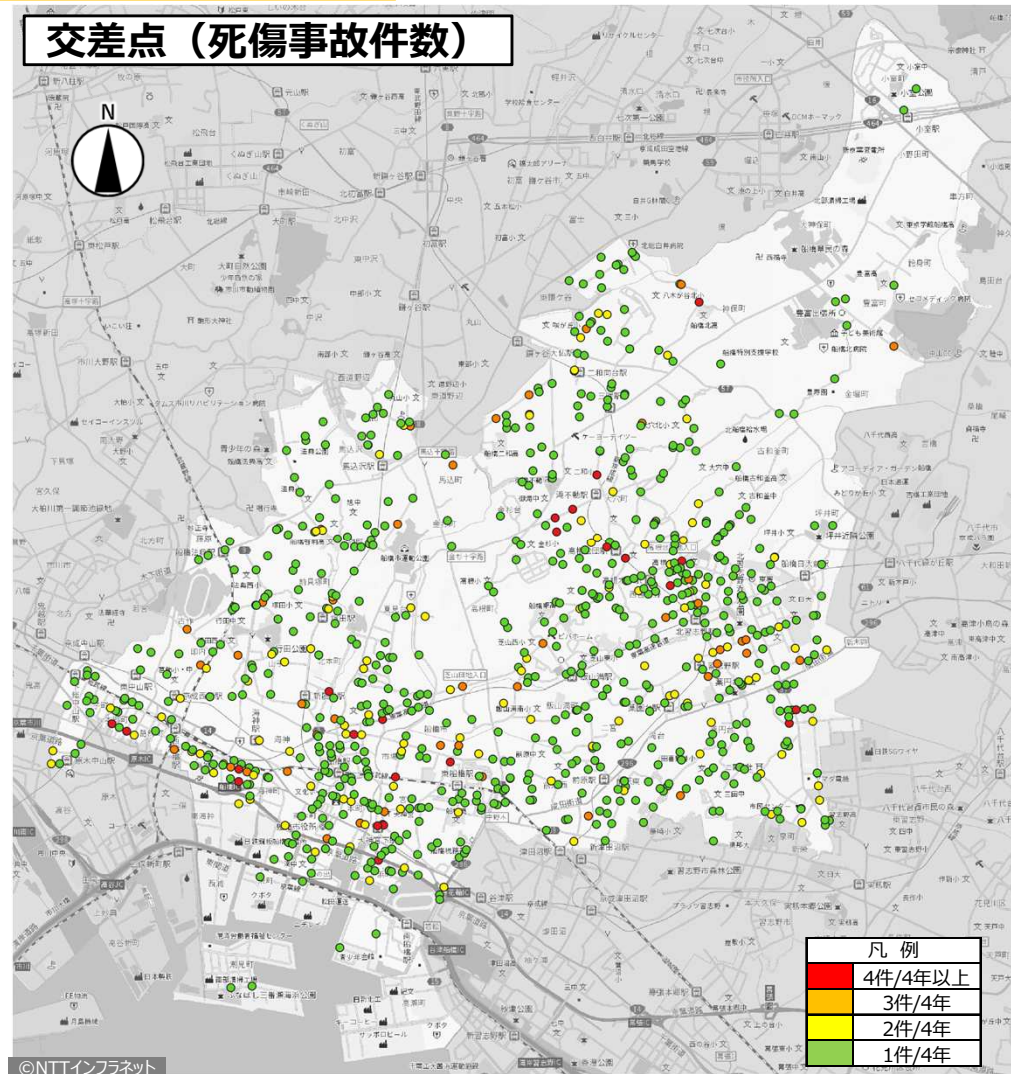
出典 H30-R3: (公財) 交通事故総合分析センター 交通事故総合データ R4:警察庁 交通事故統計情報のオープンデータ
平成30年～令和3年の合計値と令和元年～令和4年の合計値の差分。

1. 船橋市全体の交通状況のモニタリング結果

(4) 区間単位の死傷事故：交差点・区間（市道）

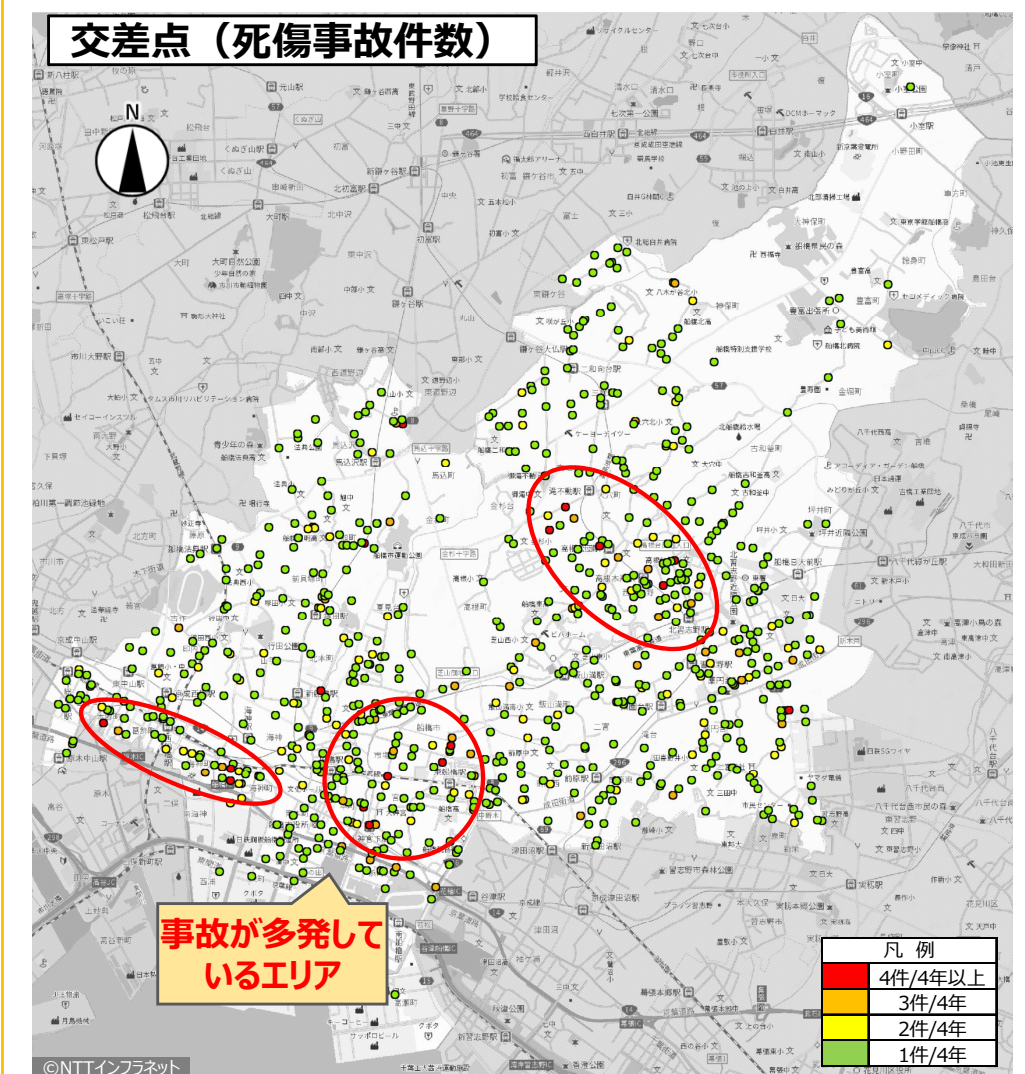
- 市道における事故多発箇所に変化はなく、船橋駅周辺や国道14号と並行する路線付近の南部地域や、高根台周辺で多く発生している。

平成30年～令和3年



出典 平成30年～令和3年：(公財) 交通事故総合分析センター 交通事故総合データ

令和元年～令和4年



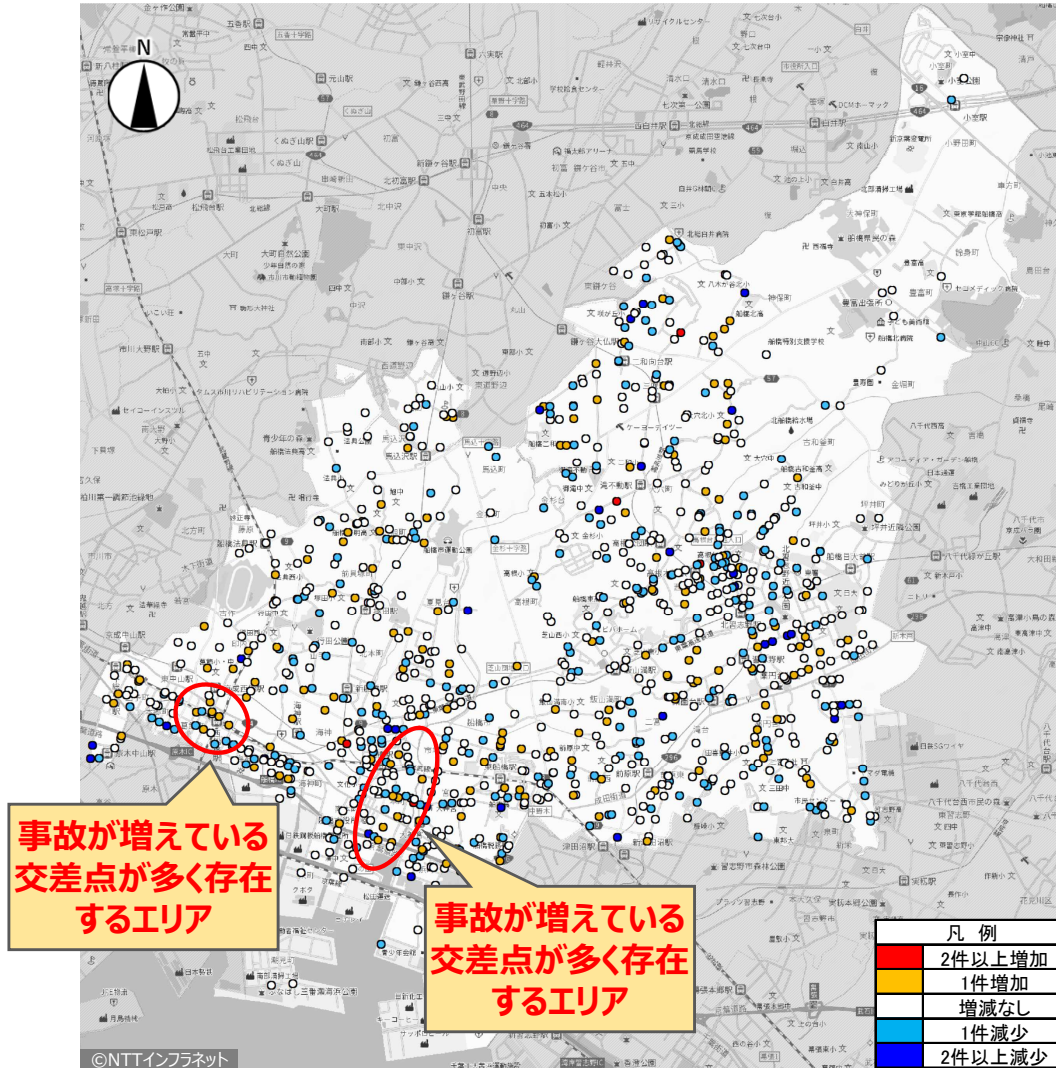
出典 令和元年～令和3年：(公財) 交通事故総合分析センター 交通事故総合データ
令和4年：警察庁 交通事故統計情報のオープンデータ

1. 船橋市全体の交通状況のモニタリング結果

(4) 区間単位の死傷事故：交差点・区間（市道）

- 市域全体では事故が減少している交差点が多いものの、南部地域の一部エリアで事故が増加している交差点が集中しているエリアがあり、主に幹線道路の役割を担っている市道で多い。

交差点事故の差分図（「令和元年～令和4年」－「平成30年～令和3年」）



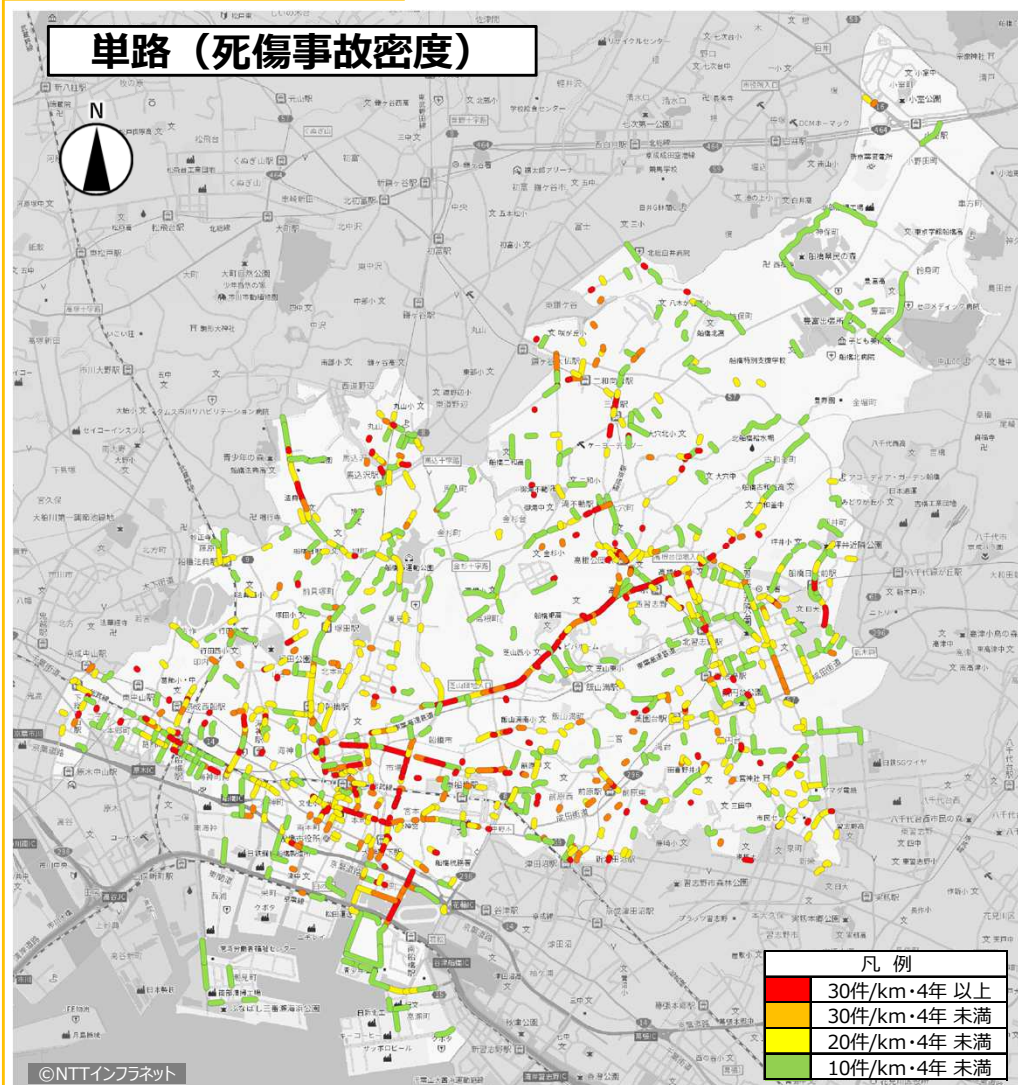
出典 令和元年～令和3年：(公財)交通事故総合分析センター 交通事故統合データ
令和4年：警察庁 交通事故統計情報のオープンデータ
平成30年～令和3年の合計値と令和元年～令和4年の合計値の差分。

1. 船橋市全体の交通状況のモニタリング結果

(4) 区間単位の死傷事故：交差点・区間（市道）

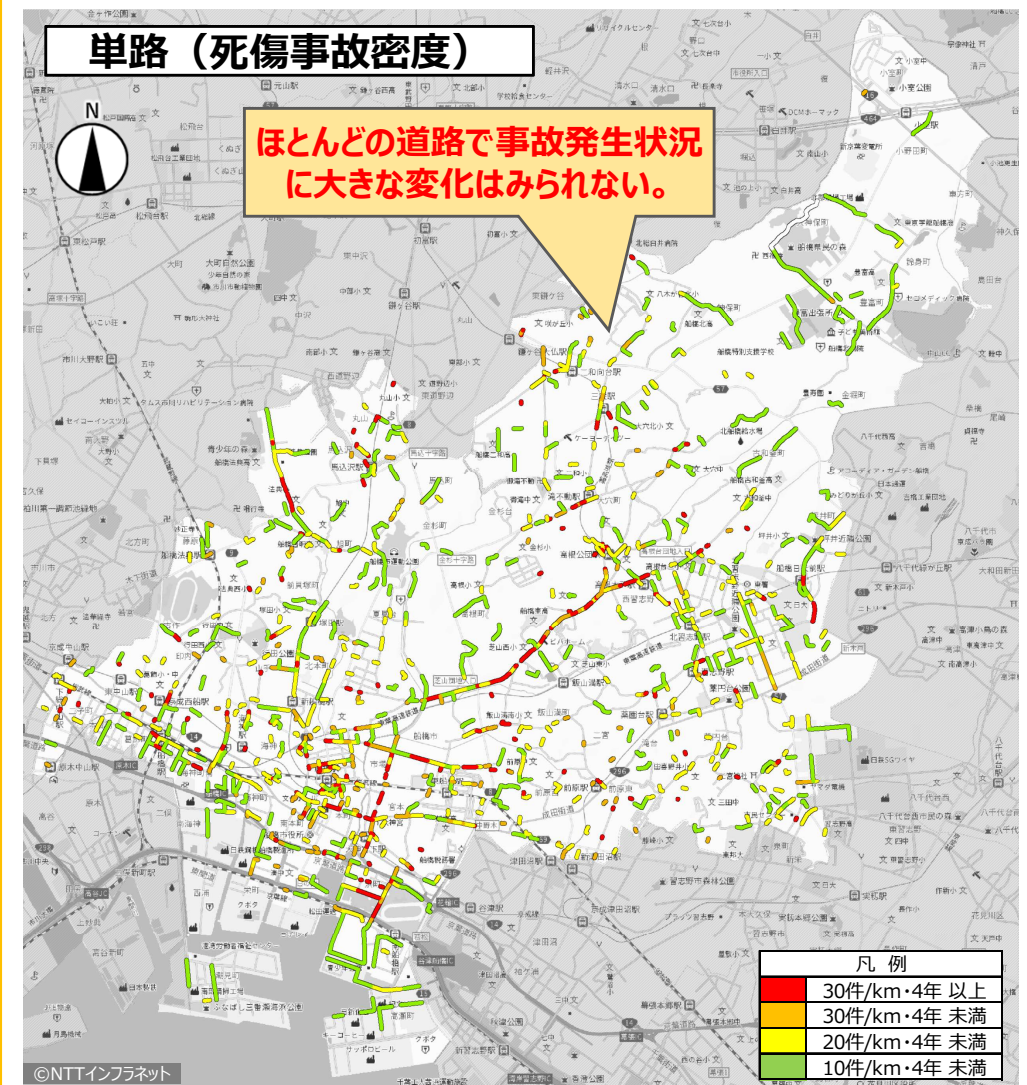
- 市道の単路区間は、大きな変化は見られないものの、個別区間単位に細かくみると、変化は発生している。

平成30年～令和3年



出典 平成30年～令和3年：(公財)交通事故総合分析センター 交通事故統計データ

令和元年～令和4年



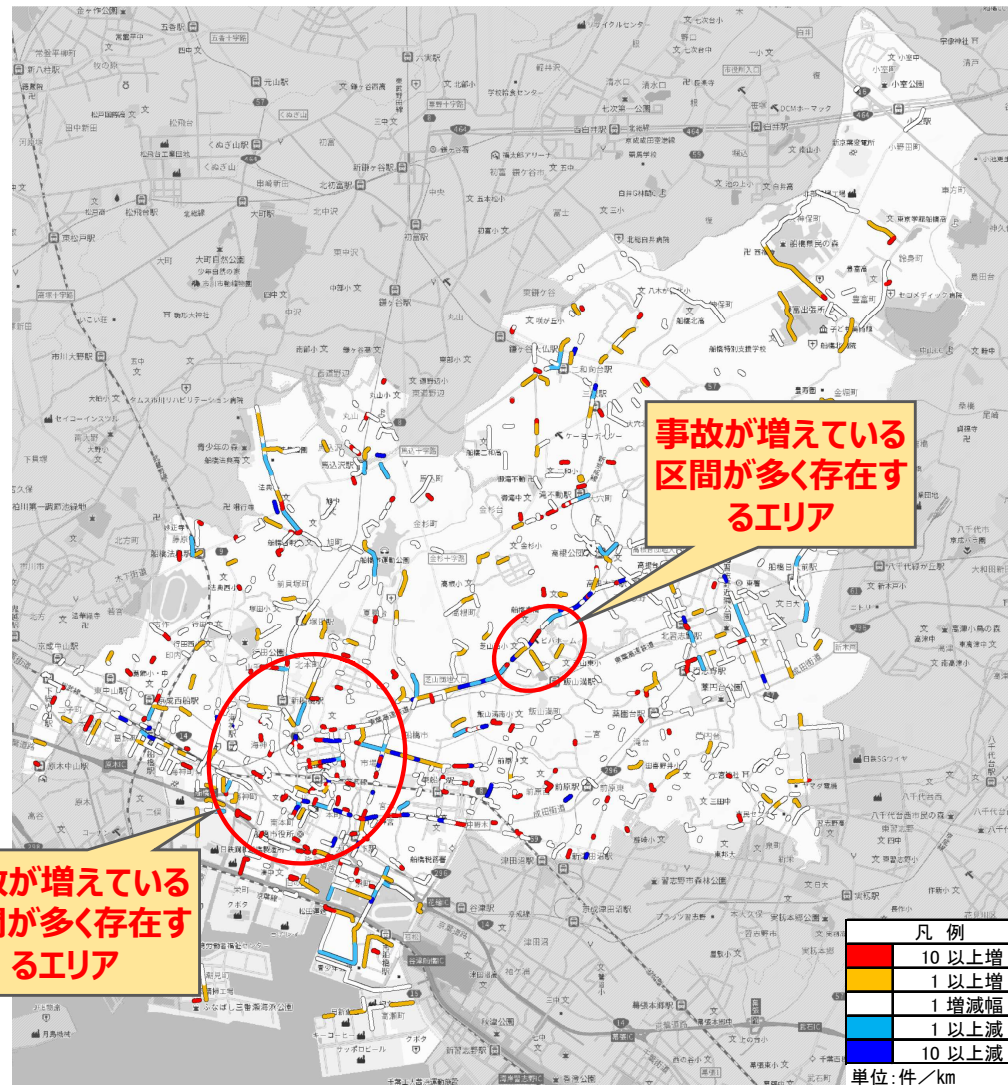
出典 令和元年～令和3年：(公財)交通事故総合分析センター 交通事故統計データ
令和4年：警察庁 交通事故統計情報のオープンデータ

1. 船橋市全体の交通状況のモニタリング結果

(4) 区間単位の死傷事故：交差点・区間（市道）

- 中南部地域の一部エリアで事故が増加している区間が多く存在しているエリアがあり、主に幹線道路の役割を担っている市道が多い。また、船橋駅周辺の区間でも増加している区間が多い。

単路事故（密度）の差分図（「令和元年～令和4年」-「平成30年～令和3年」）



出典 令和元年～令和3年：(公財)交通事故総合分析センター 交通事故総合データ
令和4年：警察庁 交通事故統計情報のオープンデータ
平成30年～令和3年の合計値と令和元年～令和4年の合計値の差分。

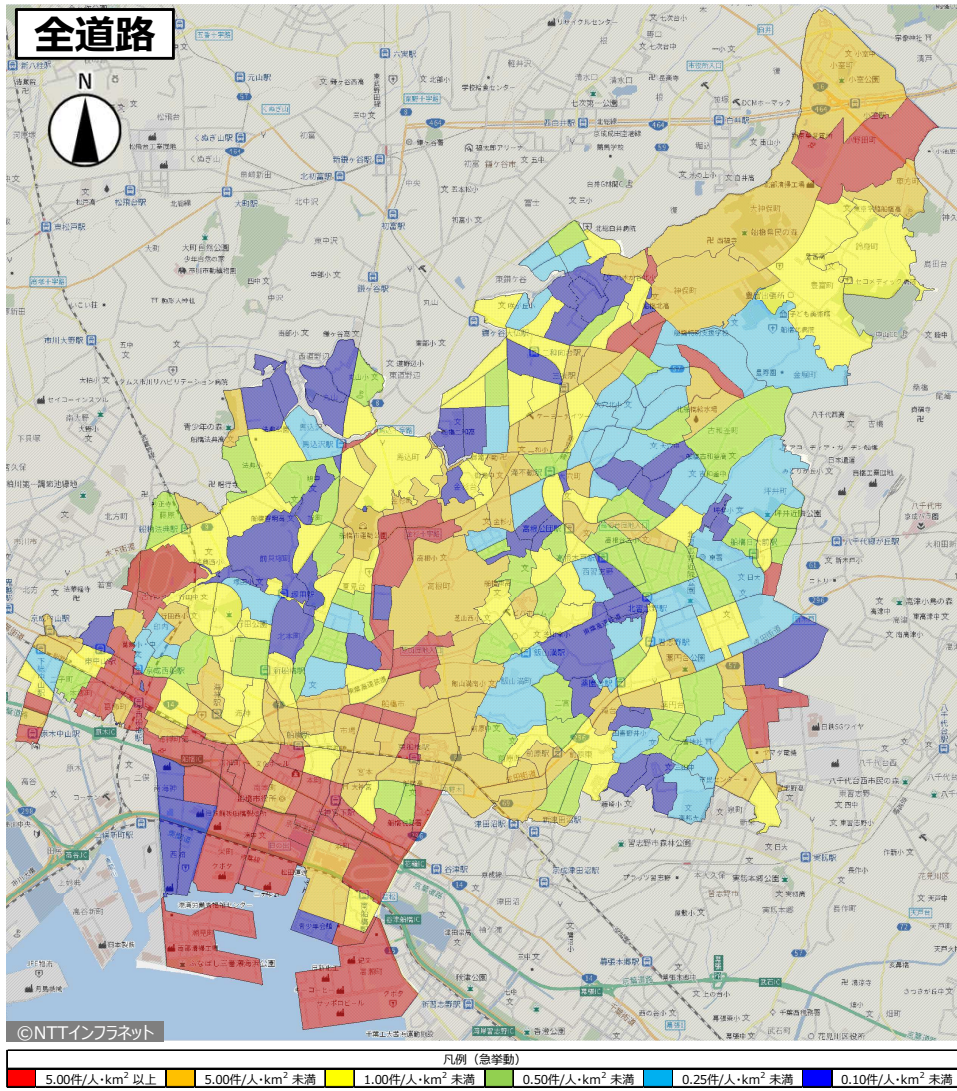
1. 船橋市全体の交通状況のモニタリング結果

(5) ヒヤリハット発生状況 (ETC2.0急減速挙動) : 全道路

- ヒヤリハットの発生状況は、令和3年度から4年度にかけて、大きな変化は見られない。

令和3年度

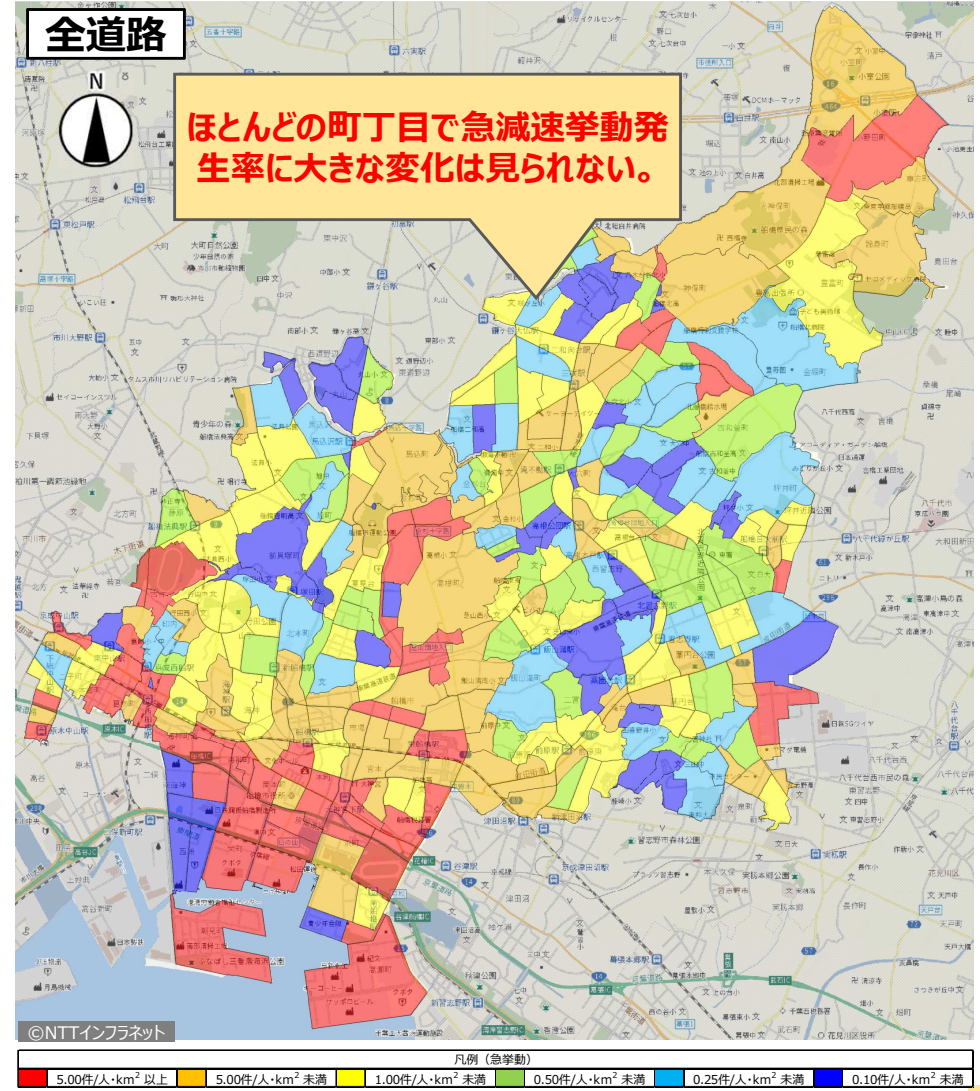
町丁目単位の急減速挙動発生率 (= 急減速挙動発生件数/人口×面積)



出典：ETC2.0プローブデータ（挙動履歴：様式1-4）より算出。令和3年9～11月の合計値
※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）

令和4年度

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)



出典：ETC2.0プローブデータ（挙動履歴：様式1-4）より算出。令和4年9～10月の合計値
※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）
※令和4年度は11月がデータ欠損のため分析対象外とし、9～10月の2ヶ月分で分析。

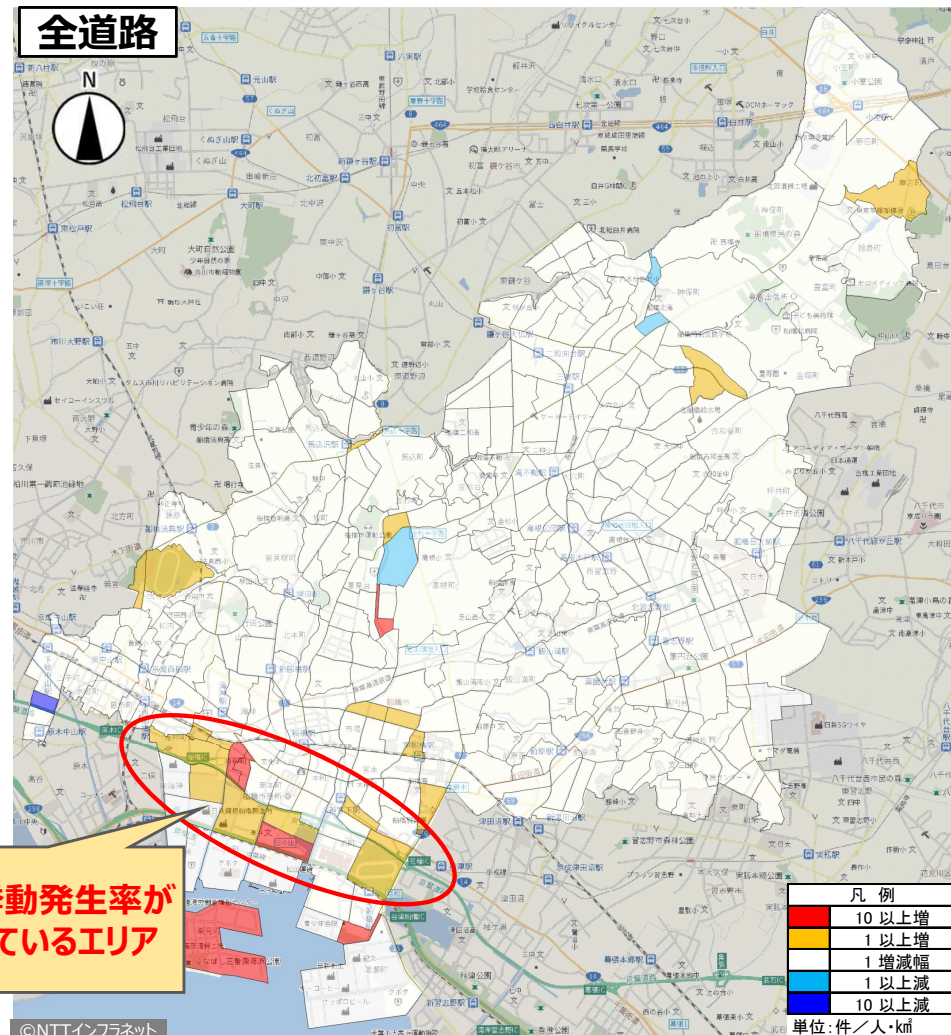
1. 船橋市全体の交通状況のモニタリング結果

(5) ヒヤリハット発生状況 (ETC2.0急減速挙動) : 全道路

- 令和3年度から4年度にかけて、南部地域の一部で急減速挙動発生率が高くなっている。

急減速挙動の差分図 (令和4年度 - 令和3年度)

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)



急減速挙動発生率が
高くなっているエリア

出典: ETC2.0プローブデータ(挙動履歴: 様式1-4)より算出。

令和3年9~11月と令和4年9~10月の差分

※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)

※令和4年度は11月がデータ欠損のため分析対象外とし、9~10月の2ヶ月分で分析。

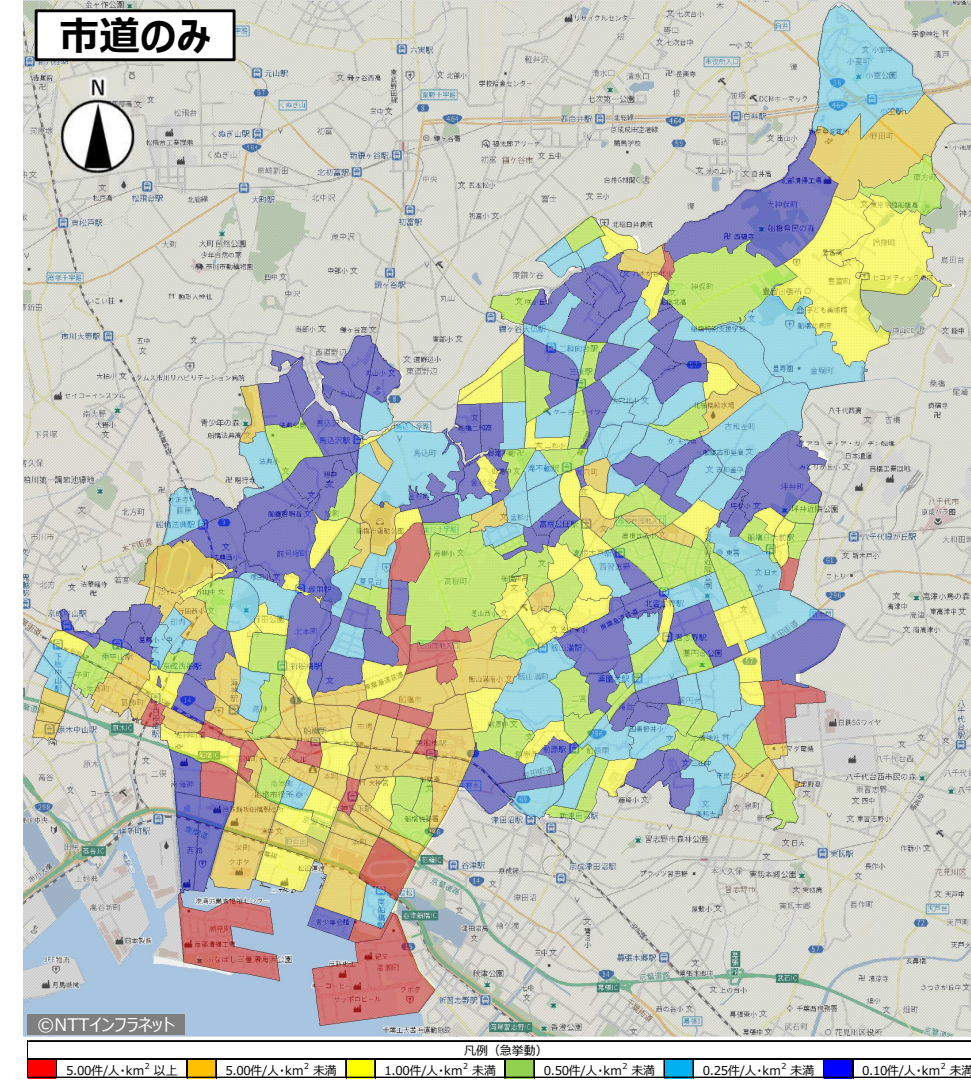
1. 船橋市全体の交通状況のモニタリング結果

(5) ヒヤリハット発生状況 (ETC2.0急減速挙動) : 市道

- ヒヤリハットの発生状況は、令和3年度から4年度にかけて、大きな変化は見られない。

令和3年度

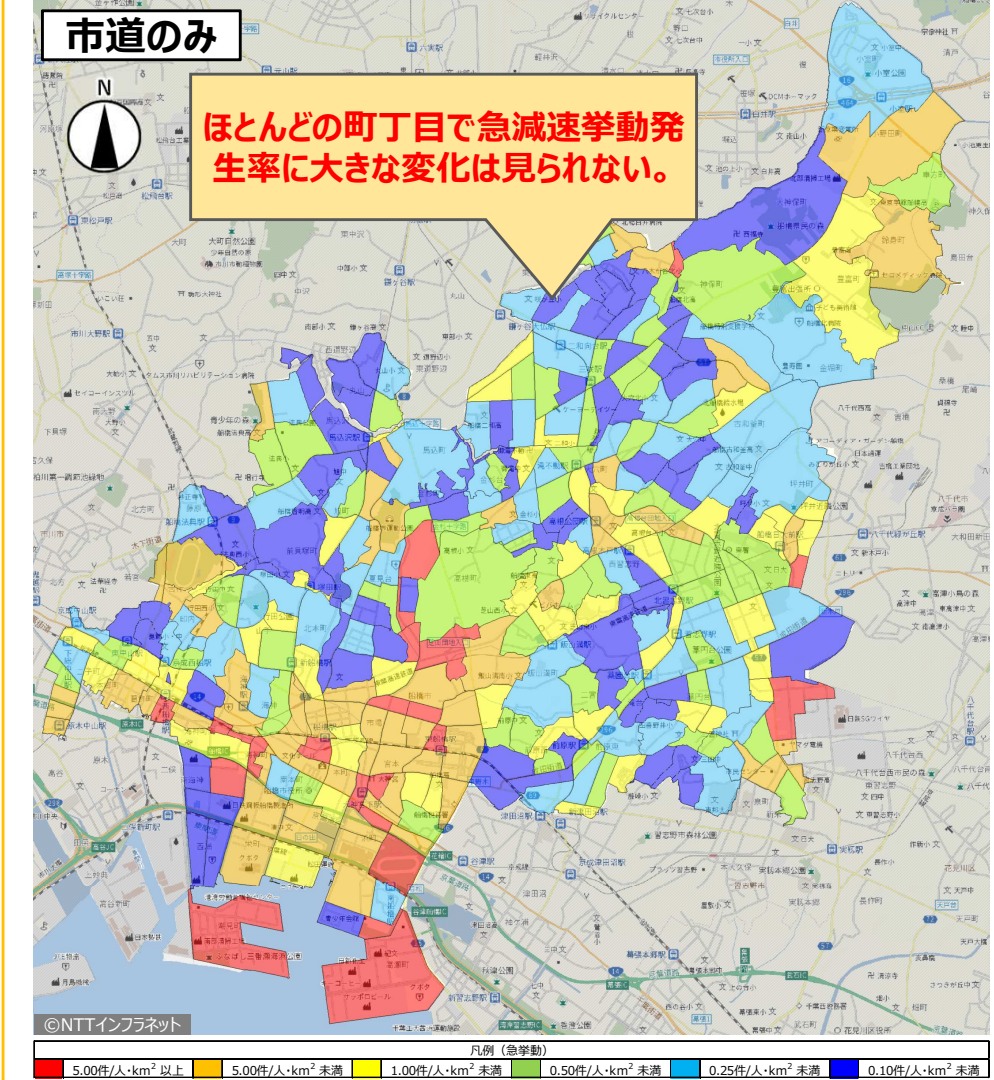
町丁目単位の急減速挙動発生率 (= 急減速挙動発生件数 / 人口 × 面積)



出典：ETC2.0プローブデータ（挙動履歴：様式1-4）より算出。令和3年9～11月の合計値
※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）

令和4年度

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)



出典：ETC2.0プローブデータ（挙動履歴：様式1-4）より算出。令和4年9～10月の合計値
※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）
※令和4年度は11月がデータ欠損のため分析対象外とし、9～10月の2ヶ月分で分析。

1. 船橋市全体の交通状況のモニタリング結果

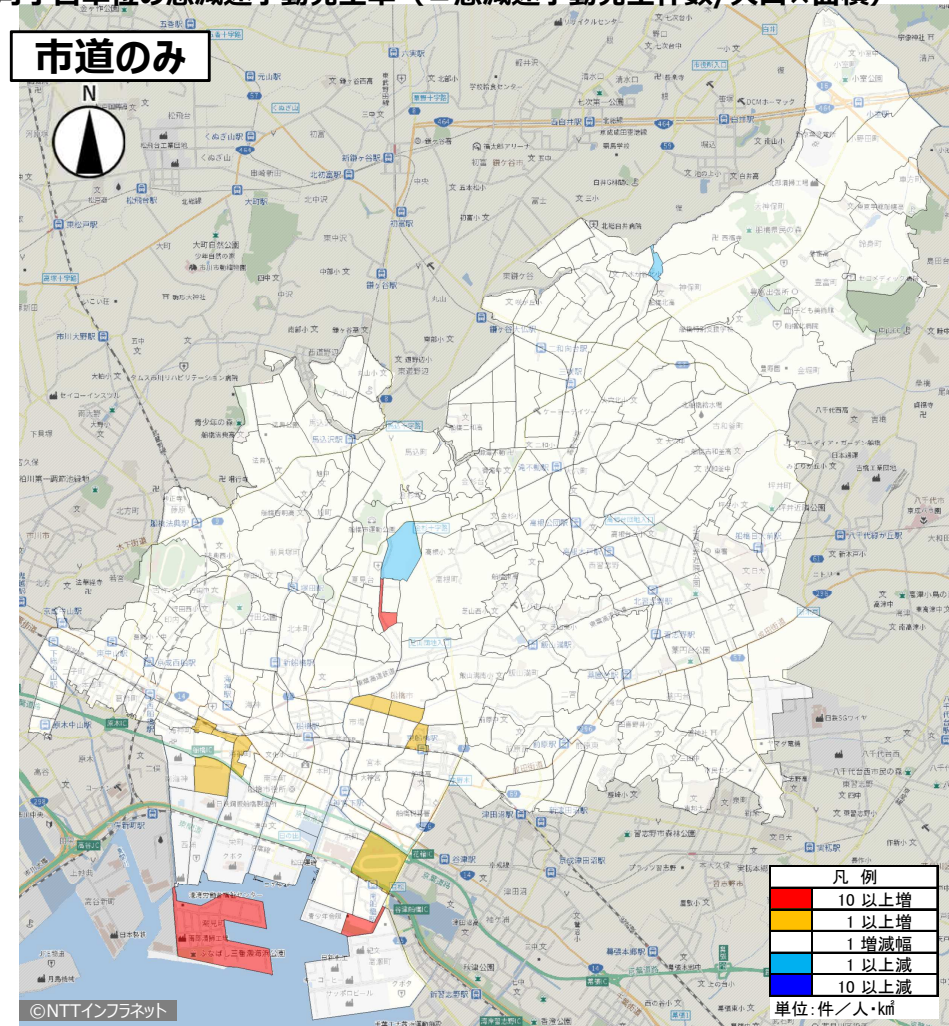
(5) ヒヤリハット発生状況 (ETC2.0急減速挙動) : 市道

- 一部で増減があるものの、令和3年度から4年度にかけて、大きな変化は見られない。

急減速挙動の差分図 (令和4年度 - 令和3年度)

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)

市道のみ



出典: ETC2.0プローブデータ(挙動履歴: 様式1-4)より算出。

令和3年9~11月と令和4年9~10月の差分

※前後加速度-0.3G以下を急減速(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)

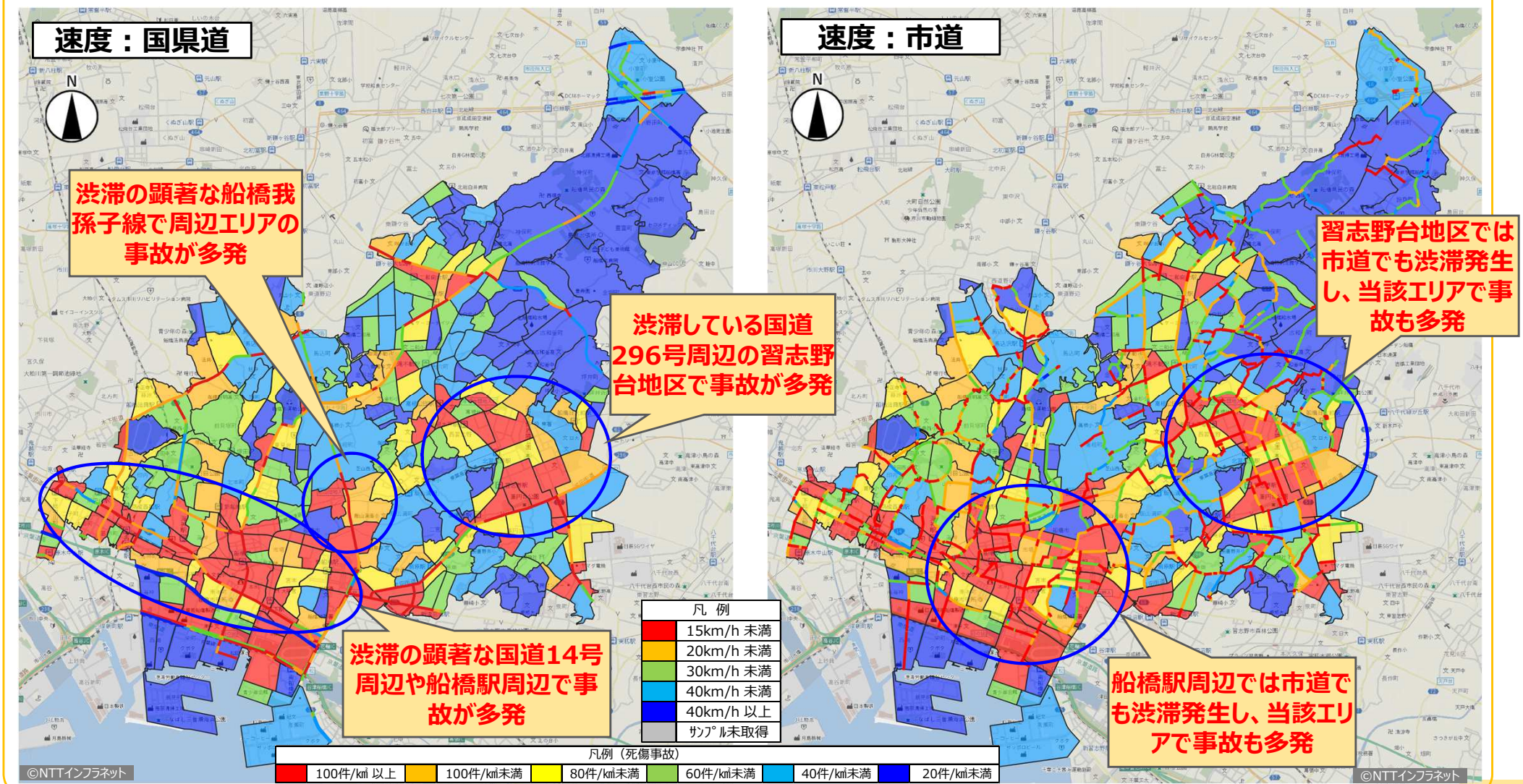
※令和4年度は11月がデータ欠損のため分析対象外とし、9~10月の2ヶ月分で分析。

1. 船橋市全体の交通状況のモニタリング結果

(6) 交通円滑化と交通安全の包括的な検討

- 渋滞の顕著な国道14号周辺や船橋駅周辺で事故も多発している。
- また、渋滞している船橋我孫子線や国道296号周辺の習志野台地区で事故も多発している。

町丁目単位の死傷事故密度 (= 死傷事故件/面積) と平日12時間旅行速度の重ね図



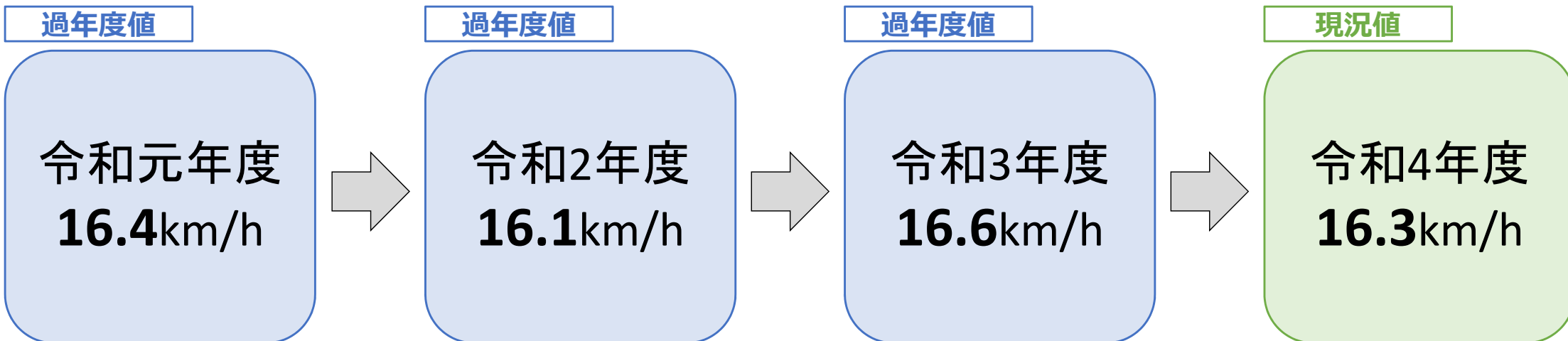
出典 令和元年～令和3年：(公財) 交通事故総合分析センター 交通事故総合データ 令和4年：警察庁 交通事故統計情報のオープンデータ ETC2.0プローブデータ(様式1-2-2-3)より算出。令和4年9～10月の日平均値
※令和4年度は11月がデータ欠損のため分析対象外とし、9～10月の2ヶ月分で分析。

1. 船橋市全体の交通状況のモニタリング結果

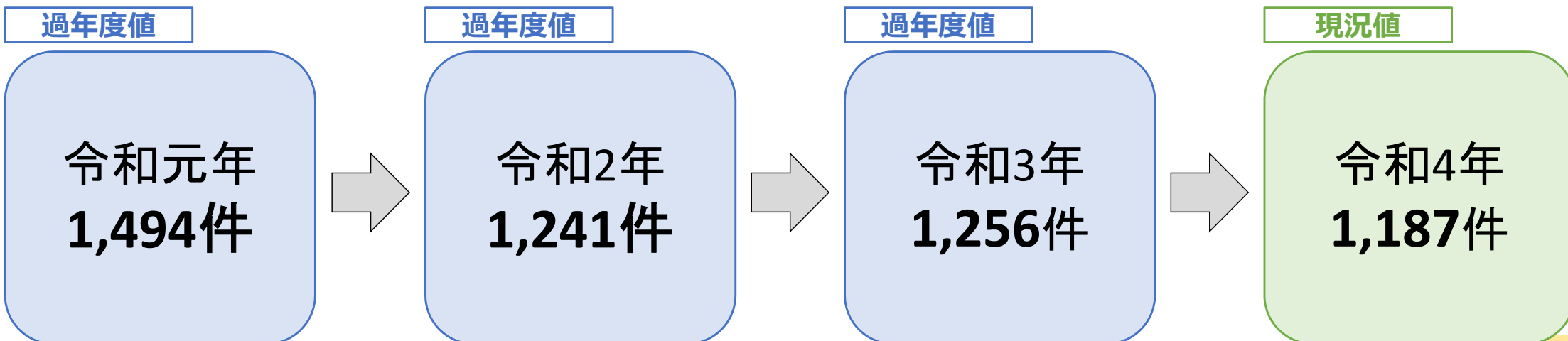
(7) 平均旅行速度及び死傷事故件数の変化

- 現況値である令和4年度の市道12時間平均速度は16.3km/hであり、過年度と比較して横ばいの状況である。
- 市内全域における令和4年の死傷事故件数は1,187件であり、年々減少傾向である。

■ 市道平日12時間平均旅行速度



■ 死傷事故件数

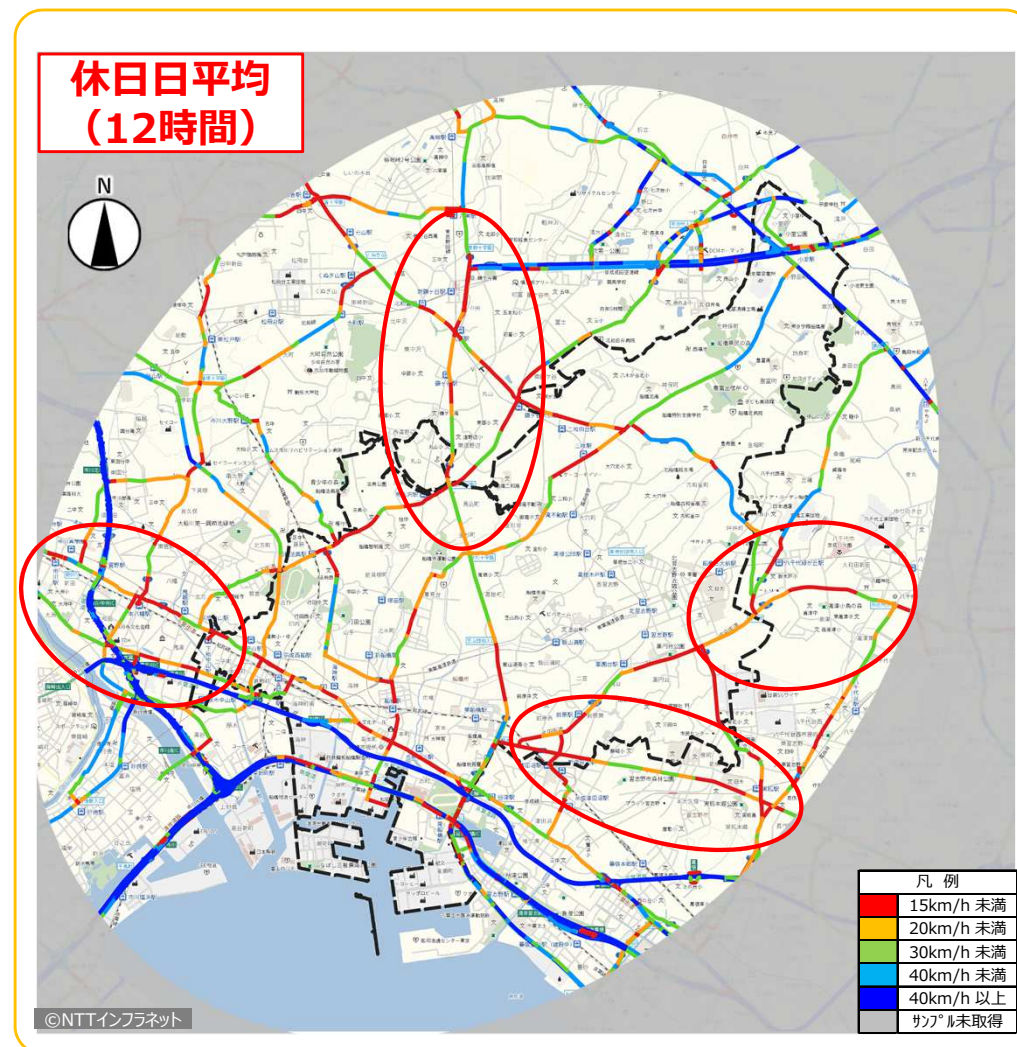
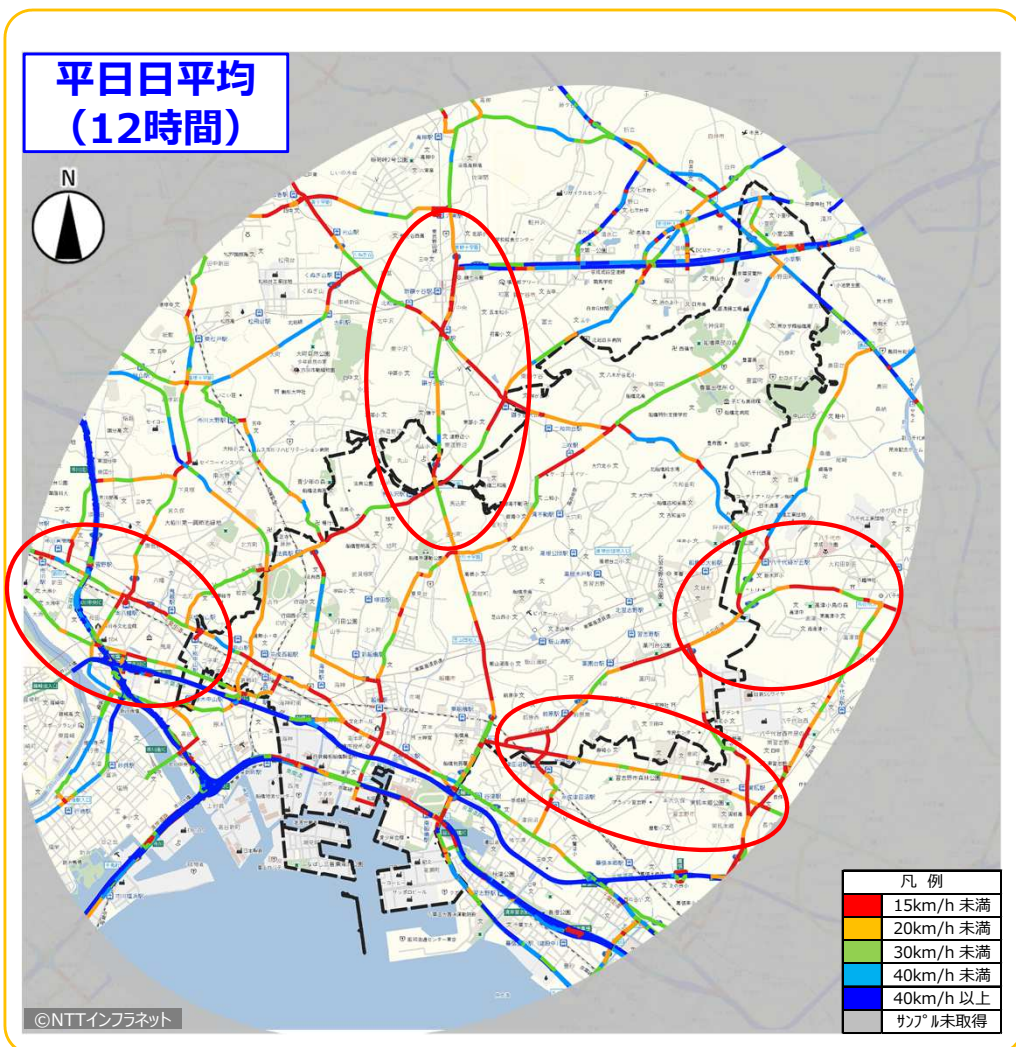


出典：ETC2.0プローブデータ（様式1-2・2-3）より算出。令和元年9～11月、令和2年9～11月、令和3年9～11月、令和4年9～10月の平日日平均値
※令和4年度は11月がデータ欠損のため分析対象外とし、9～10月の2ヶ月分で分析。

2. 近隣市境の交通状況

(1) 平均旅行速度：国道・県道

- 市内で速度が低下している国道、県道は、市域を越えたエリアでも速度低下が続いている。



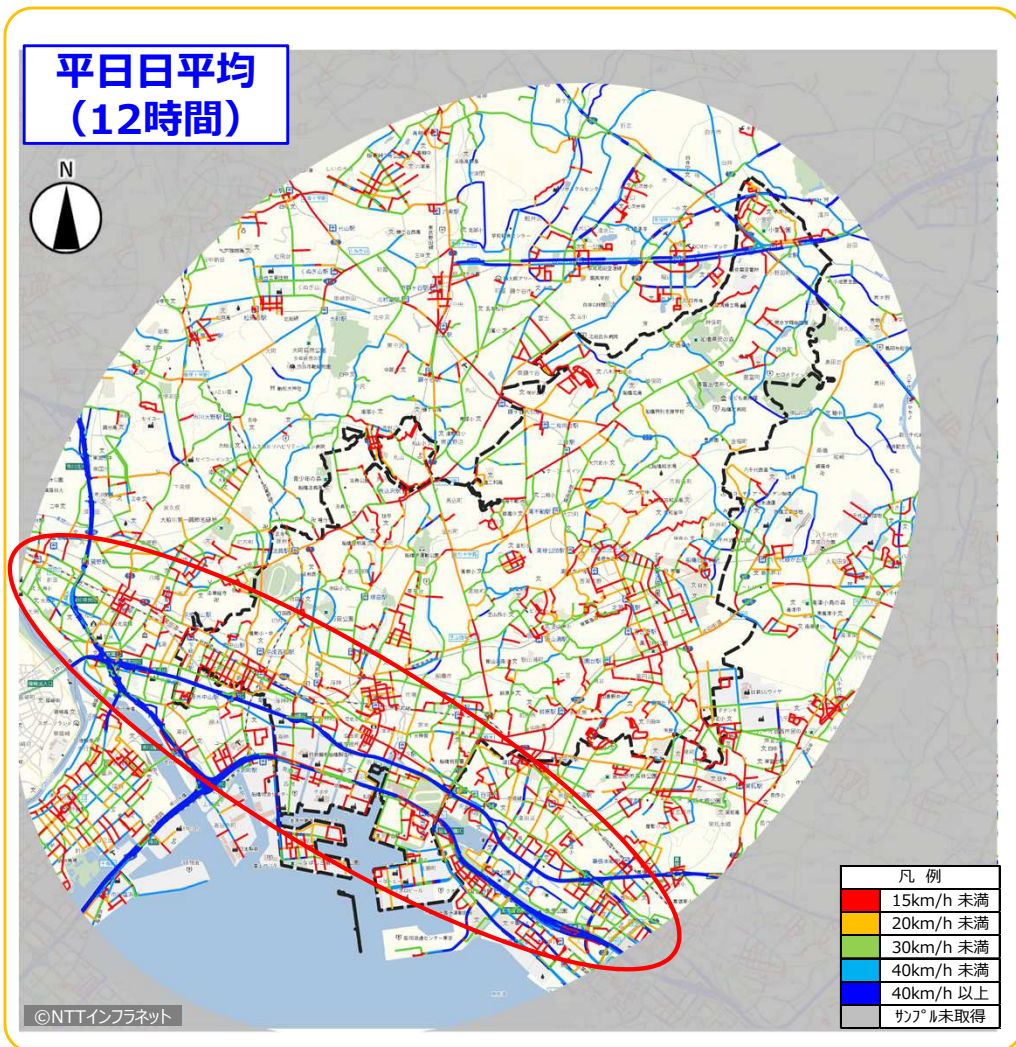
出典：ETC2.0プローブデータ（様式1-2・2-3）より算出。令和4年9～10月の平日日平均値
※令和4年11月はデータ欠損があるため分析対象外とする。そのため9～10月の2ヶ月分で分析。

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9～10月の休日日平均値
※令和4年度は11月がデータ欠損のため分析対象外とし、9～10月の2ヶ月分で分析。

2. 近隣市境の交通状況

(2) 平均旅行速度：国道・県道・市道

- 南部エリアでは速度低下が発生している国道、県道の周辺市道でも速度低下が発生している。



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9～10月の平日日平均値
※令和4年11月はデータ欠損があるため分析対象外とする。そのため9～10月の2ヶ月分で分析。



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9～10月の休日日平均値
※令和4年度は11月がデータ欠損のため分析対象外とし、9～10月の2ヶ月分で分析。

2. 近隣市境の交通状況

(3) 平均旅行速度：国道・県道・市道（鎌ヶ谷市境）

- 鎌ヶ谷市との市境付近や市域を超えた鎌ヶ谷市側でも速度低下が発生している。

平日日平均
(12時間)



休日日平均
(12時間)



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9～10月の平日日平均値
※令和4年11月はデータ欠損があるため分析対象外とする。そのため9～10月の2ヶ月分で分析。

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9～10月の休日日平均値
※令和4年度は11月がデータ欠損のため分析対象外とし、9～10月の2ヶ月分で分析。

2. 近隣市境の交通状況

(4) 平均旅行速度：国道・県道・市道（市川市境）

- 国道14号及び周辺市道は、市川市との市境付近や市域を超えた市川市側でも速度低下が発生している。

平日日平均
(12時間)



休日日平均
(12時間)



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9～10月の平日日平均値
※令和4年11月はデータ欠損があるため分析対象外とする。そのため9～10月の2ヶ月分で分析。

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9～10月の休日日平均値
※令和4年度は11月がデータ欠損のため分析対象外とし、9～10月の2ヶ月分で分析。

2. 近隣市境の交通状況

(5) 平均旅行速度：国道・県道・市道（習志野市境）

- 津田沼駅周辺では、習志野市との市境付近や市域を超えた習志野市側でも速度低下が発生している。

平日日平均
(12時間)



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9～10月の平日日平均値
※令和4年11月はデータ欠損があるため分析対象外とする。そのため9～10月の2ヶ月分で分析。

休日日平均
(12時間)



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9～10月の休日日平均値
※令和4年11月はデータ欠損があるため分析対象外とする。そのため9～10月の2ヶ月分で分析。

2. 近隣市境の交通状況

(6) 平均旅行速度：国道・県道・市道（八千代市境）

- 国道296号周辺では、八千代市との市境付近や市域を超えた八千代市側でも速度低下が発生している。

平日日平均
(12時間)



休日日平均
(12時間)



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9～10月の平日日平均値
※令和4年11月はデータ欠損があるため分析対象外とする。そのため9～10月の2ヶ月分で分析。

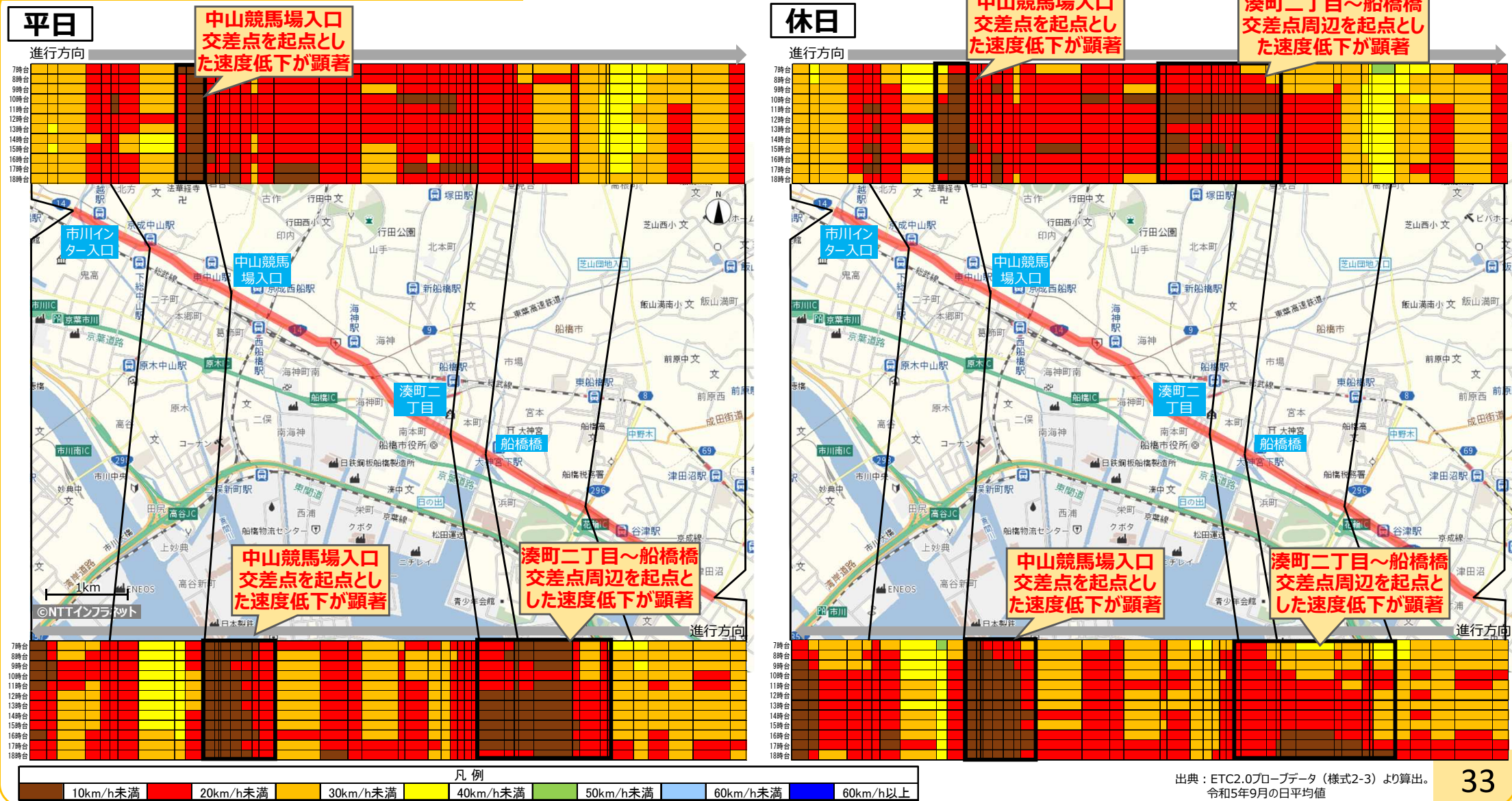
出典：ETC2.0プローブデータ（様式1-2・2-3）より算出。令和4年9～10月の休日日平均値
※令和4年度は11月がデータ欠損のため分析対象外とし、9～10月の2ヶ月分で分析。

3. 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

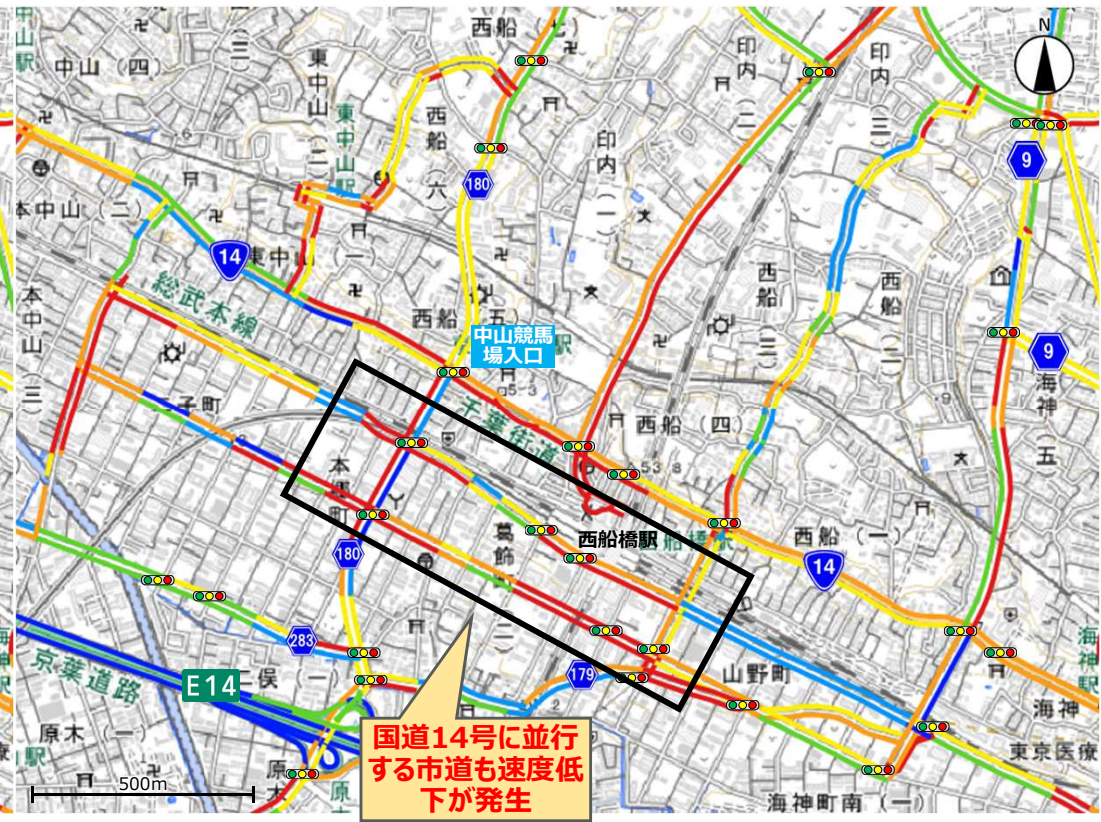
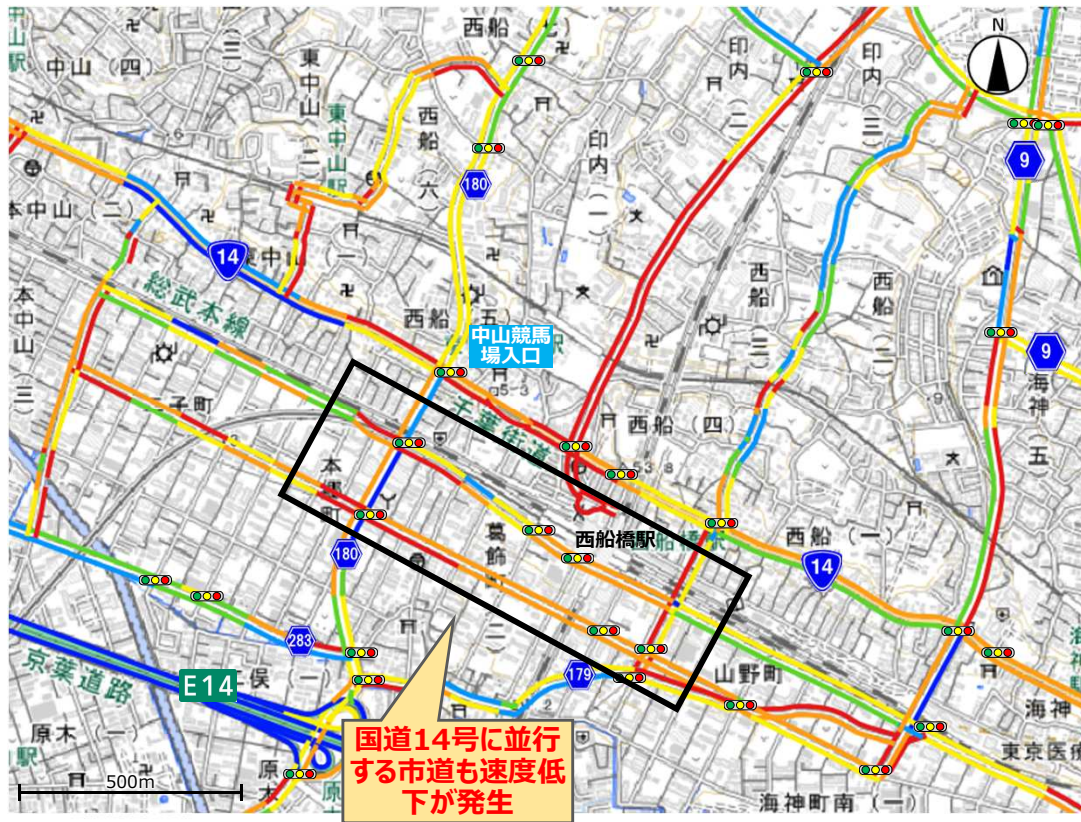
(1) 国道14号及び周辺市道：中山競馬場入口交差点周辺エリア

- 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）



国道14号に並行する市道も速度低下が発生

国道14号に並行する市道も速度低下が発生

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5年9月の日平均値。
道路種別が県道以上及び市道（1級・2級）に該当する道路を対象。
背景地図の出典：国土地理院地図を加工して作成

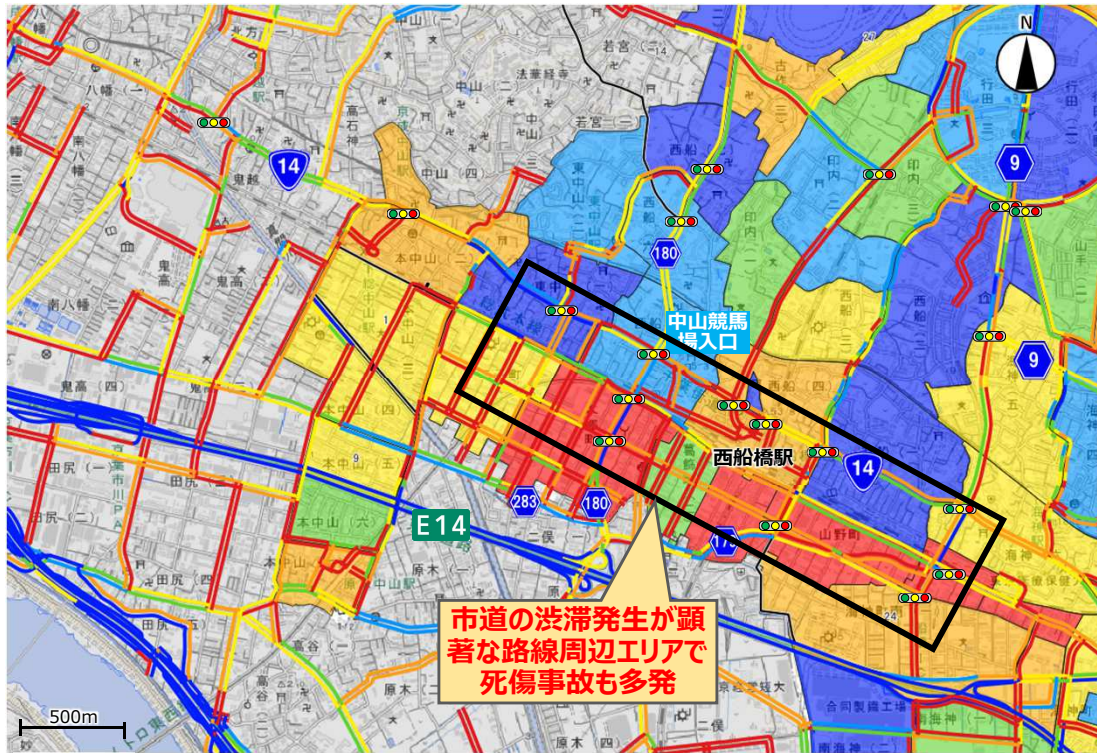
3. 個別対策検討路線・箇所での現況整理結果

(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也多発しており、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



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 ² 以上	100件/km ² 未満	80件/km ² 未満	60件/km ² 未満	40件/km ² 未満	20件/km ² 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
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 令和元年～令和3年：（公財）交通事故総合分析センター 交通事故総合データ 令和4年：警察庁 交通事故統計情報のオープンデータ ETC2.0フローデータ（様式1-2・2-3）より算出。令和5年9月の日平均値。基本道路（県道以上及び幅員5.5m以上の道路）を対象。背景地図の出典：国土地理院地図を加工して作成

3. 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

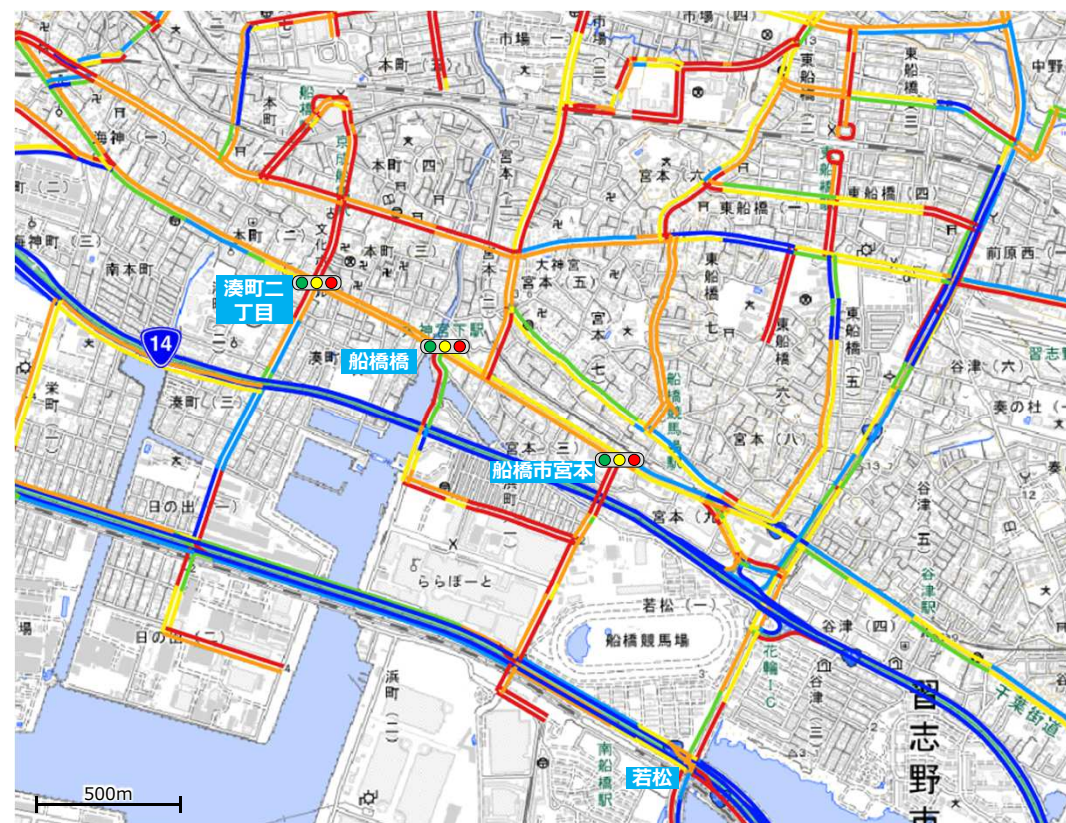
- 国道14号当該エリア周辺では船橋橋交差点での速度低下が顕著である。
- 船橋橋交差点周辺を起点に東京方面で、平日に速度低下が起きている。

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5年9月の日平均値。
道路種別が国道、県道、市道（1級・2級）に該当する道路を対象。
背景地図の出典：国土地理院地図を加工して作成

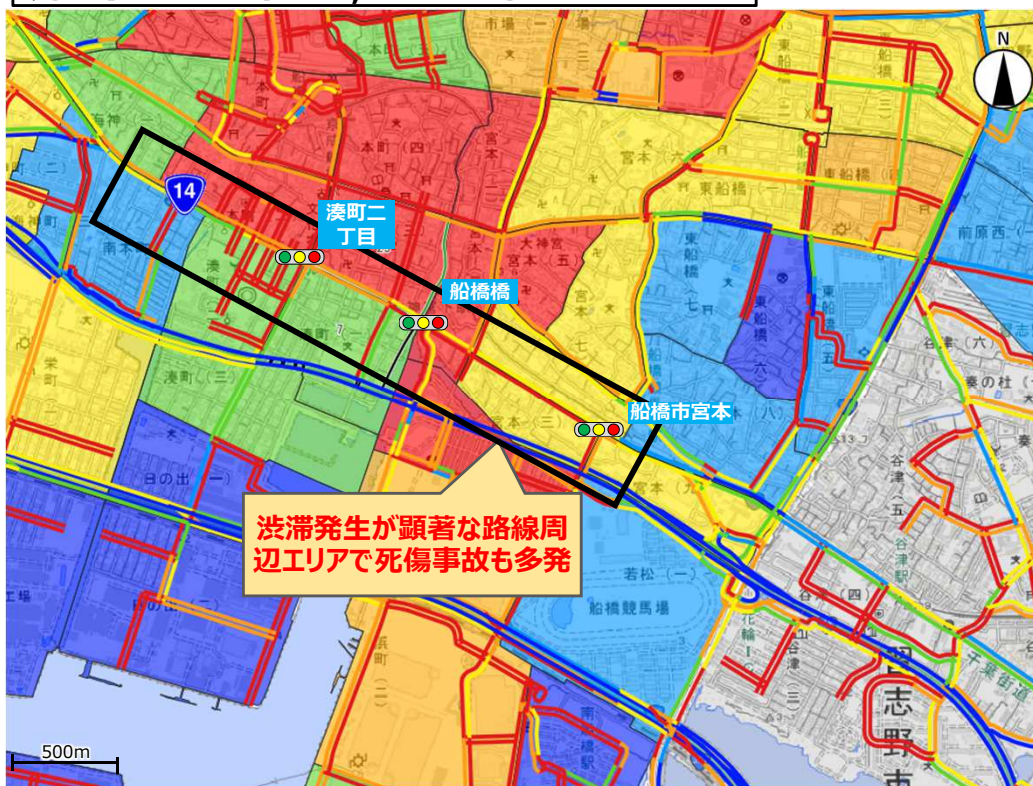
3. 個別対策検討路線・箇所での現況整理結果

(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也多発しており、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 ² 以上	100件/km ² 未満	80件/km ² 未満	60件/km ² 未満	40件/km ² 未満	20件/km ² 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	3件/4年	30件/km・4年以上	30件/km・4年未満
2件/4年	1件/4年	20件/km・4年未満	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

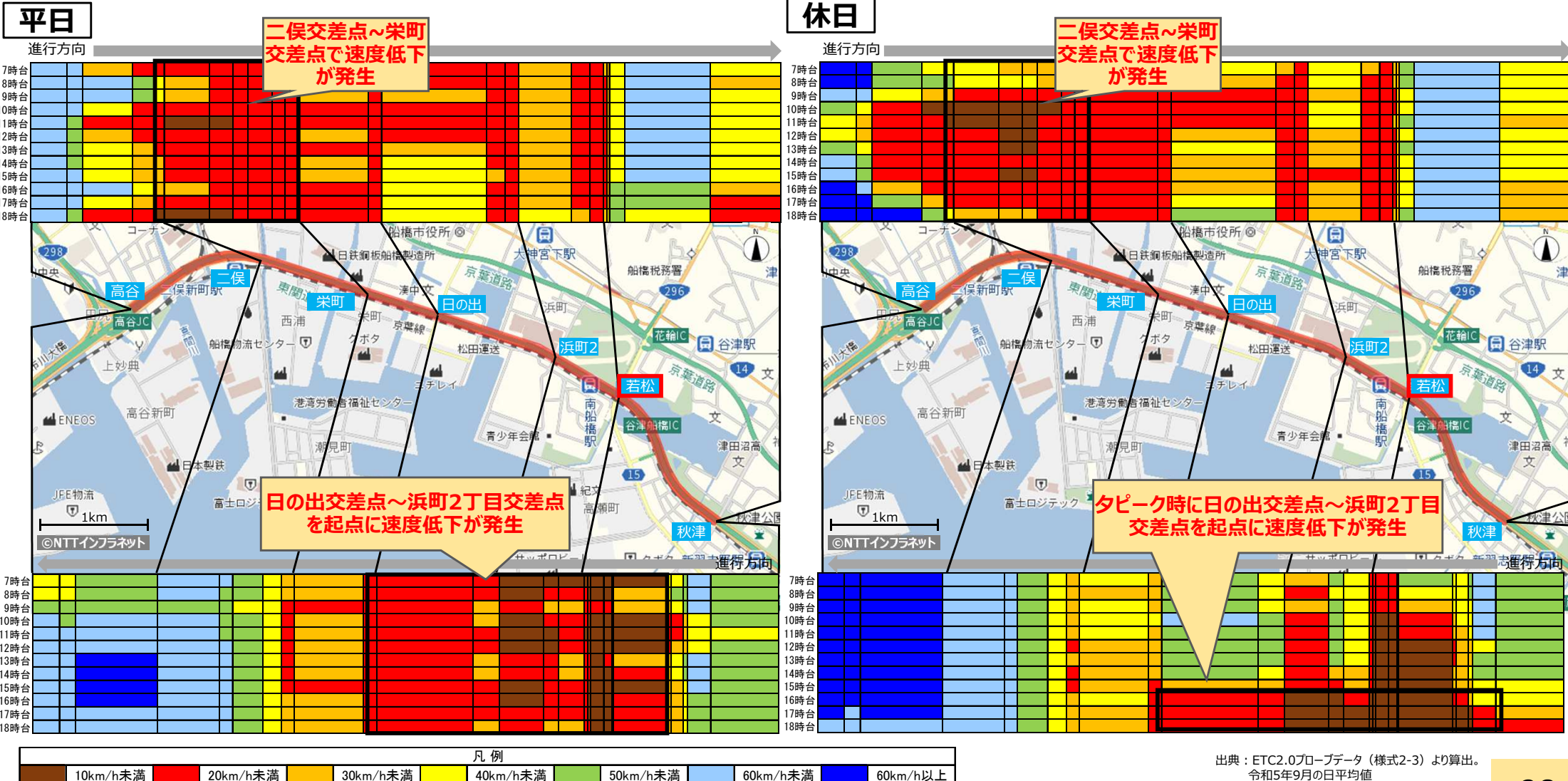
出典 令和元年～令和3年：（公財）交通事故総合分析センター 交通事故総合データ 令和4年：警察庁 交通事故統計情報のオープンデータ ETC2.0フローデータ（様式1-2・2-3）より算出。令和5年9月の日平均値。
背景地図の出典：国土地理院地図を加工して作成

3. 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。
- 日の出交差点～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



3. 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、日の出交差点～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

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5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

3. 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：若松交差点

- 千葉県移動性向上プロジェクト委員会にて、若松交差点の渋滞対策検討に向けた実証実験が実施された。
- サイクル長を調整することで、右折車線の溢流発生割合が低下し、青1時間あたりの捌け交通量が増加した。

国道357号若松交差点における社会実験の評価

【実証実験の概要】

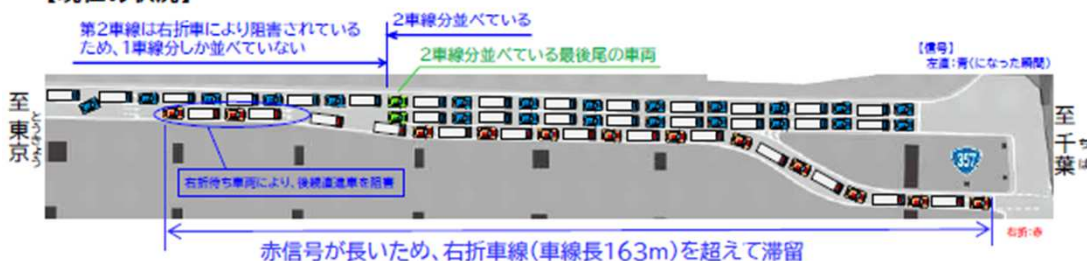
右折車線へのはみ出し軽減を目的とし、信号サイクルの最適化を図る実証実験を実施

<実験日>
令和4年7月11日(月)～13日(水)

<信号サイクル長>
非実験日 170秒
実験日 7月11日 155秒
7月12日 156秒
7月13日 105秒



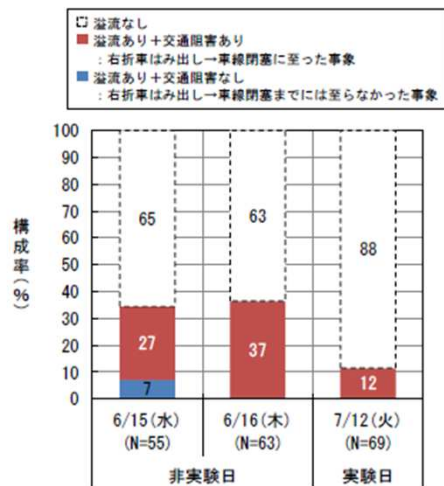
【現在の状況】



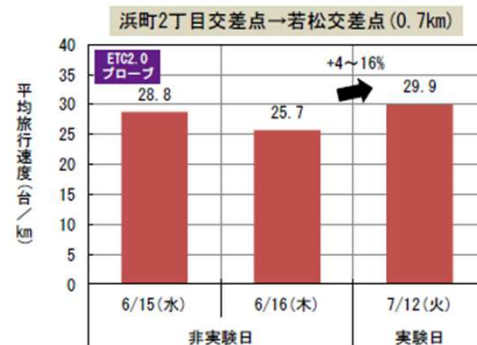
【実験イメージ】



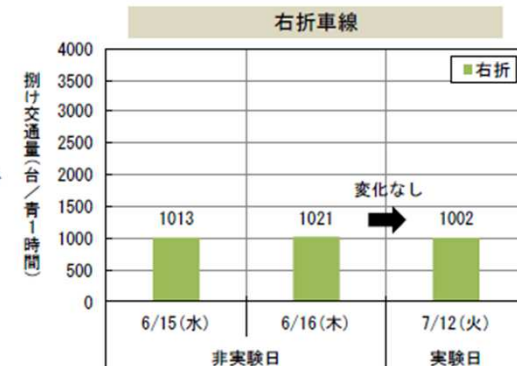
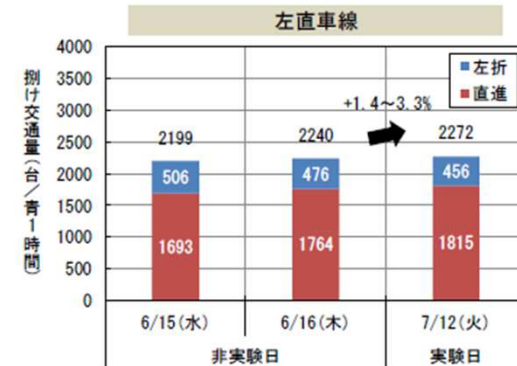
右折車線における溢流割合(断面①)



直進車線の平均旅行速度(断面①)



青1時間あたりの平均捌け交通量(断面①)



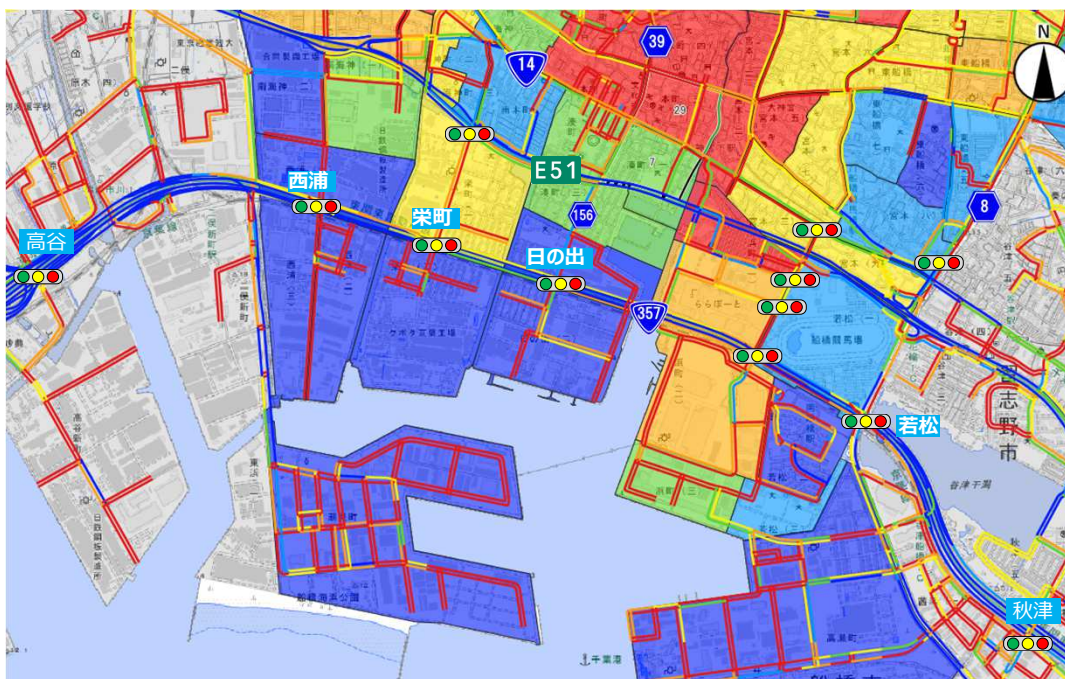
3. 個別対策検討路線・箇所での現況整理結果

(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 ² 以上	100件/km ² 未満	80件/km ² 未満	60件/km ² 未満	40件/km ² 未満	20件/km ² 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

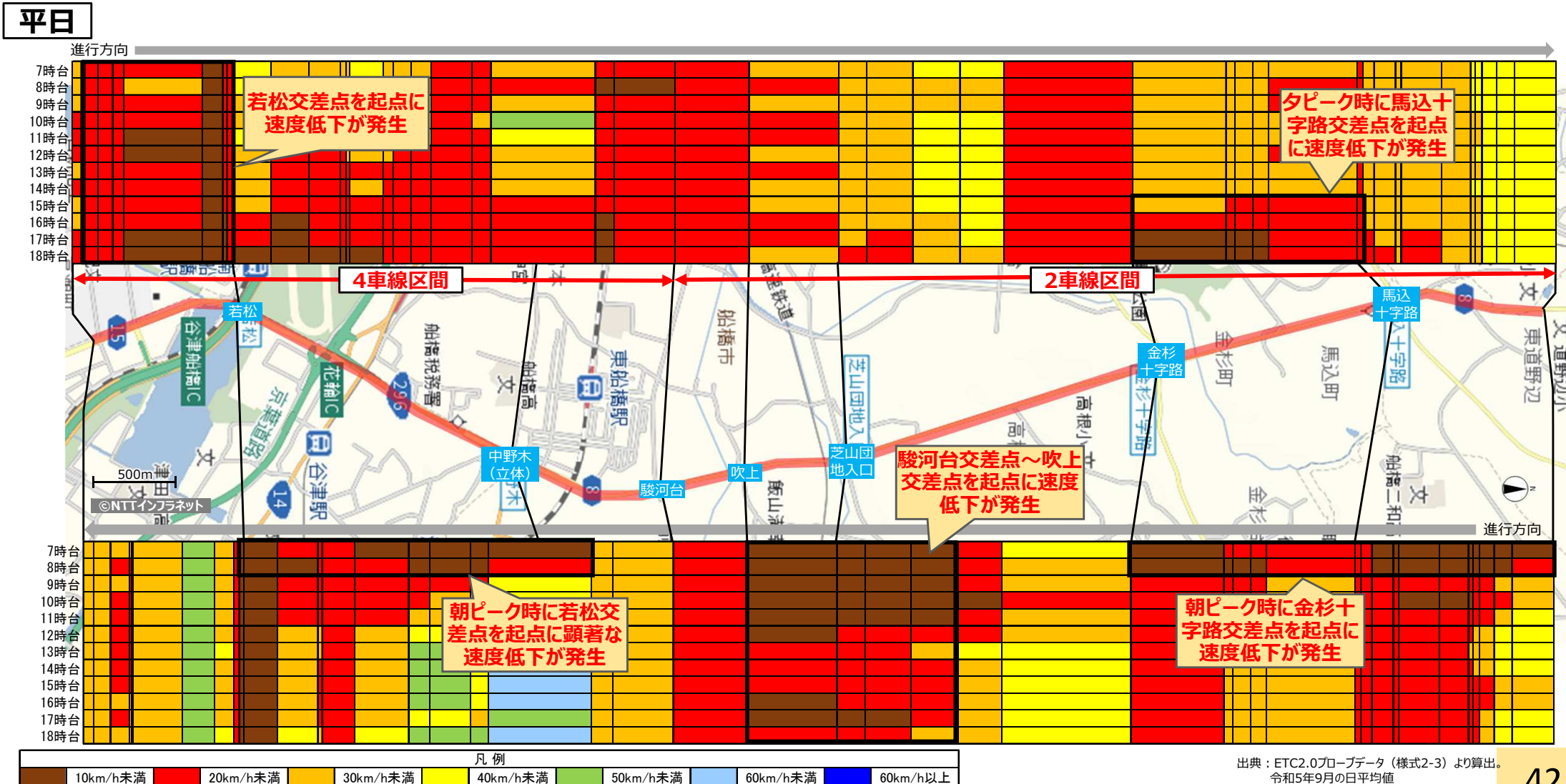
※着色されていない交差点・単路では死傷事故未発生

3. 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上下方向で速度低下が発生しており、特に臨海部方面に向けては朝ピーク時が顕著である。
- 駿河台交差点～吹上交差点を起点に終日速度低下が発生している。
- 朝ピーク時は金杉十字路交差点を起点に、夕ピーク時には馬込十字路交差点を起点に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

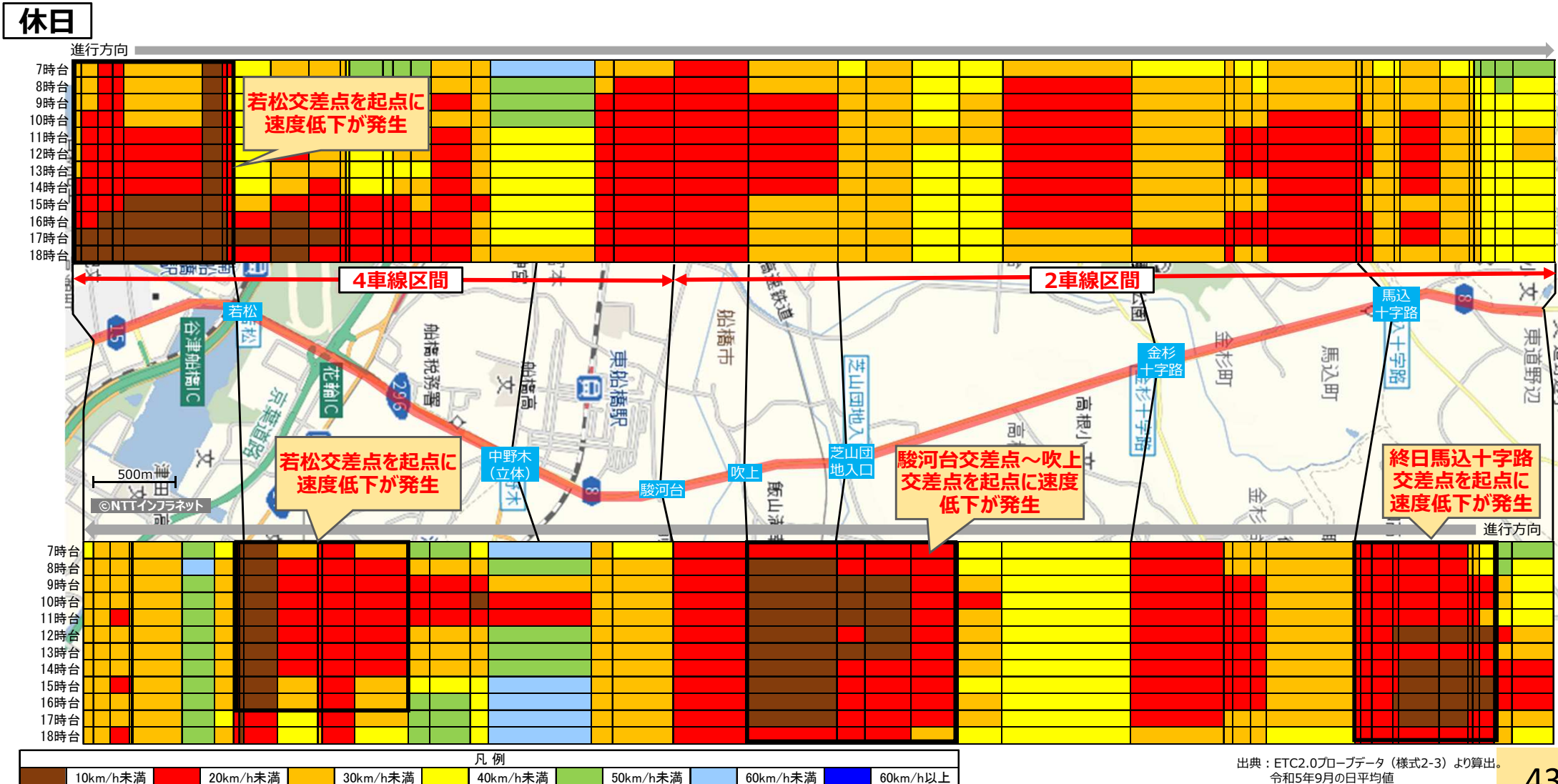


3. 個別対策検討路線・箇所での現況整理結果

(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上下方向で速度低下が発生している。
- 駿河台交差点～吹上交差点および、馬込十字路交差点を起点に終日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



3. 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、中野木交差点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

平日（朝ピーク時）



平日（夕ピーク時）



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5年9月の朝ピーク平均値。
背景地図の出典：国土地理院地図を加工して作成

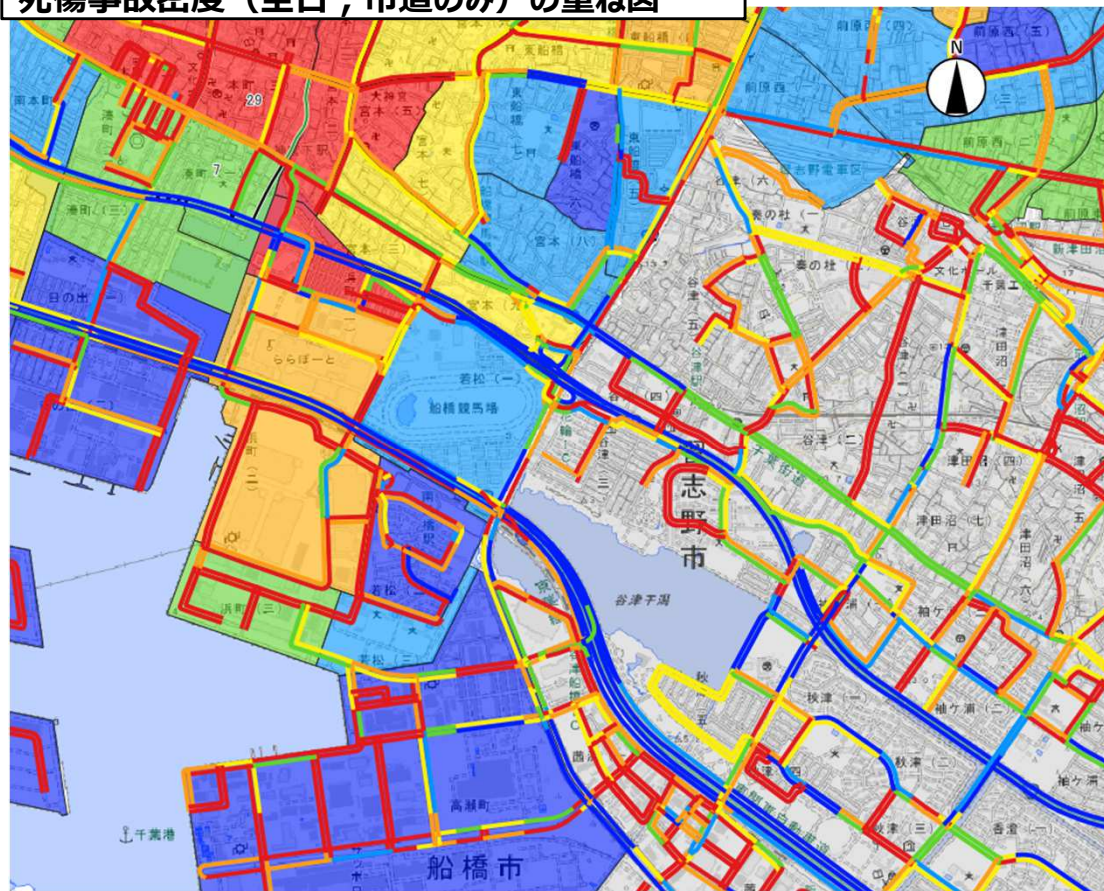
3. 個別対策検討路線・箇所での現況整理結果

(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。

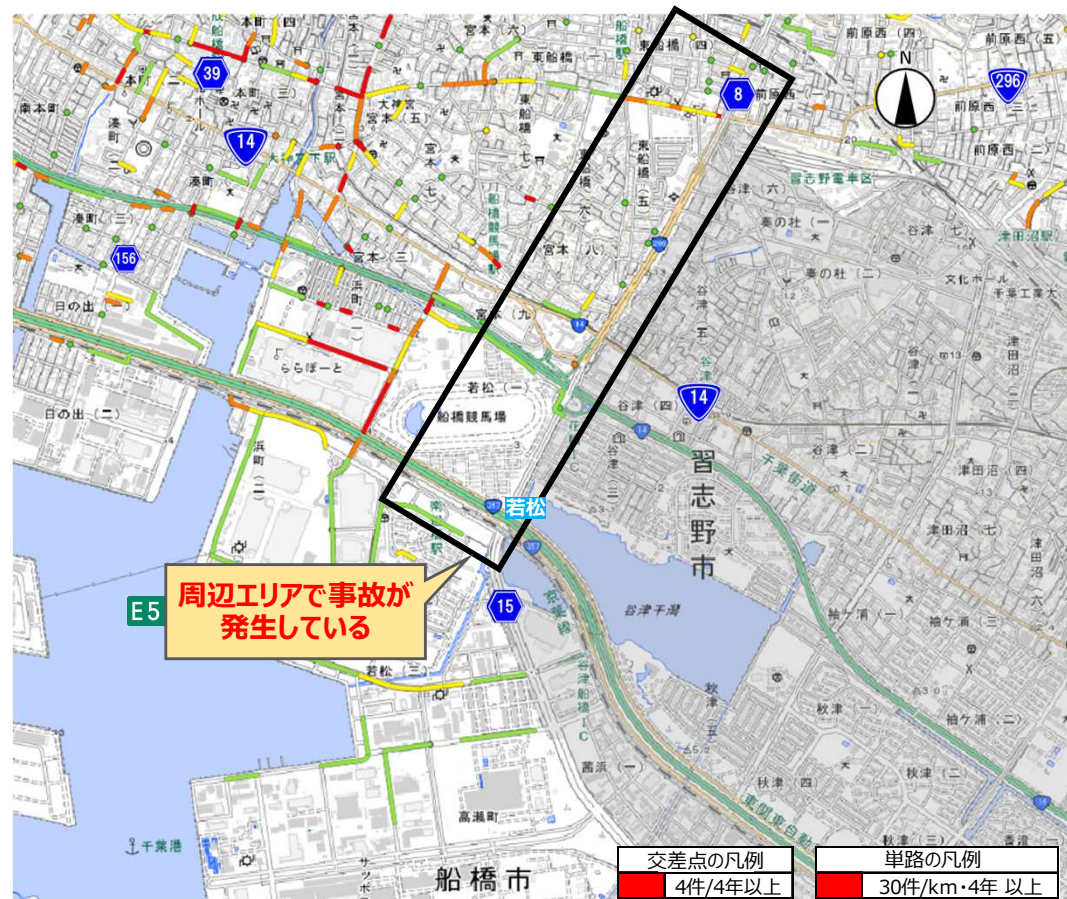
若松交差点周辺エリアの旅行速度と事故発生状況の関連

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 ² 以上	100件/km ² 未満	80件/km ² 未満	60件/km ² 未満	40件/km ² 未満	20件/km ² 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 令和元年～令和3年：(公財)交通事故総合分析センター 交通事故統計データ 令和4年：警察庁 交通事故統計情報のオープンデータ ETC2.0プローブデータ（様式1-2-2-3）より算出。令和5年9月の朝ピーク平均値
背景地図の出典：国土地理院地図を加工して作成

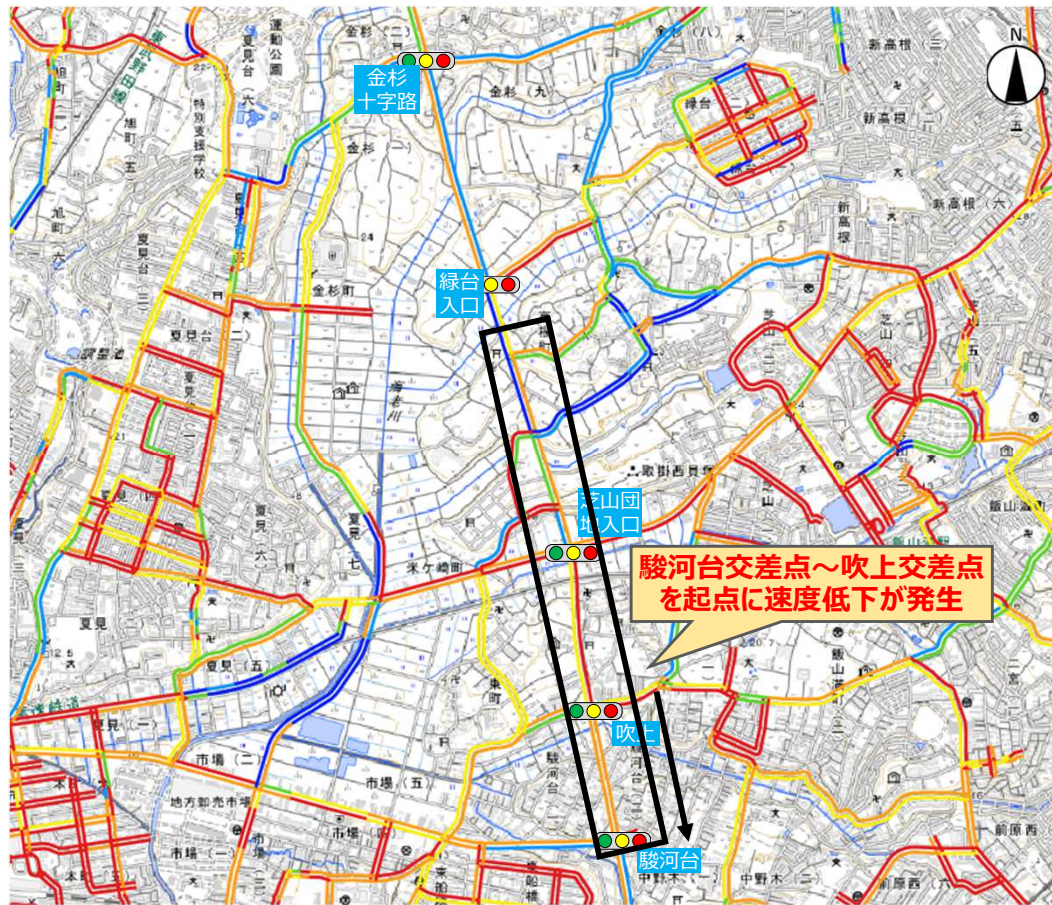
3. 個別対策検討路線・箇所での現況整理結果

(3) 船橋我孫子線及び周辺市道：駿河台交差点～金杉十字路交差点

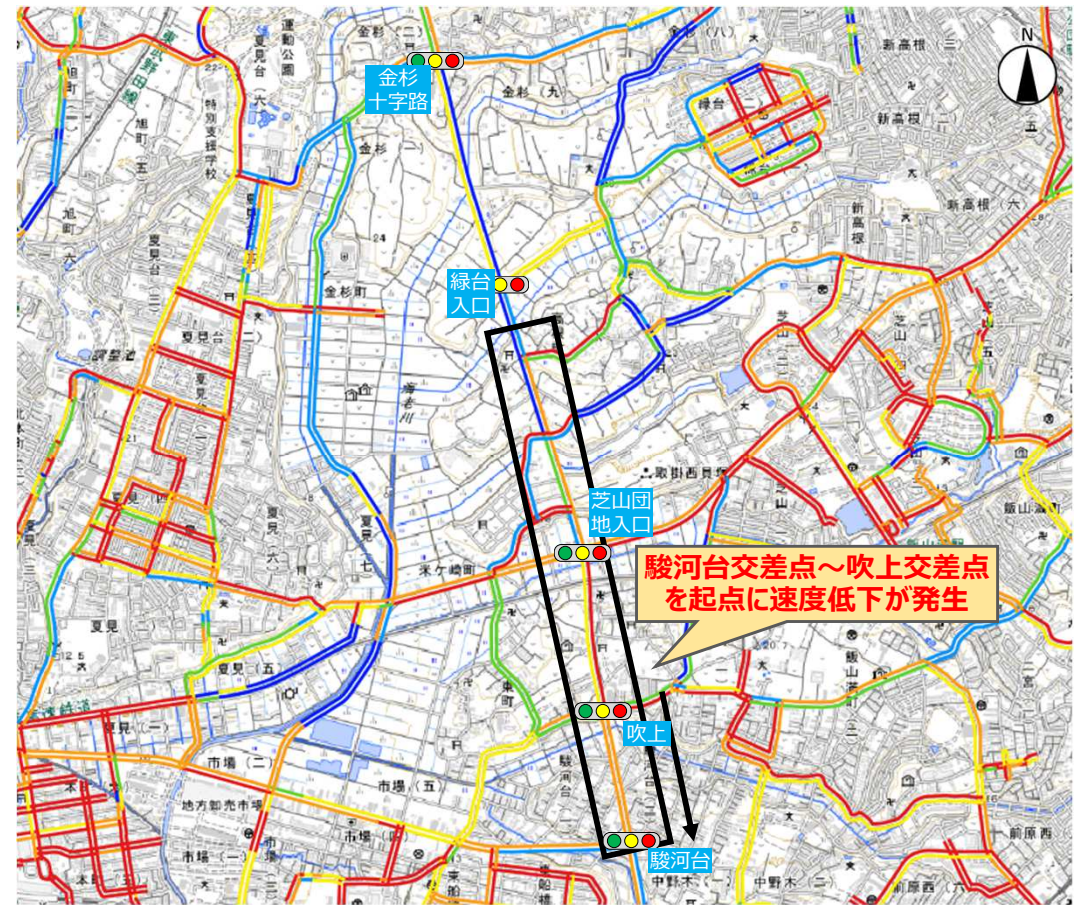
- 平日・休日ともに、駿河台交差点～吹上交差点を起点に緑台入口交差点付近まで速度低下が発生している。

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

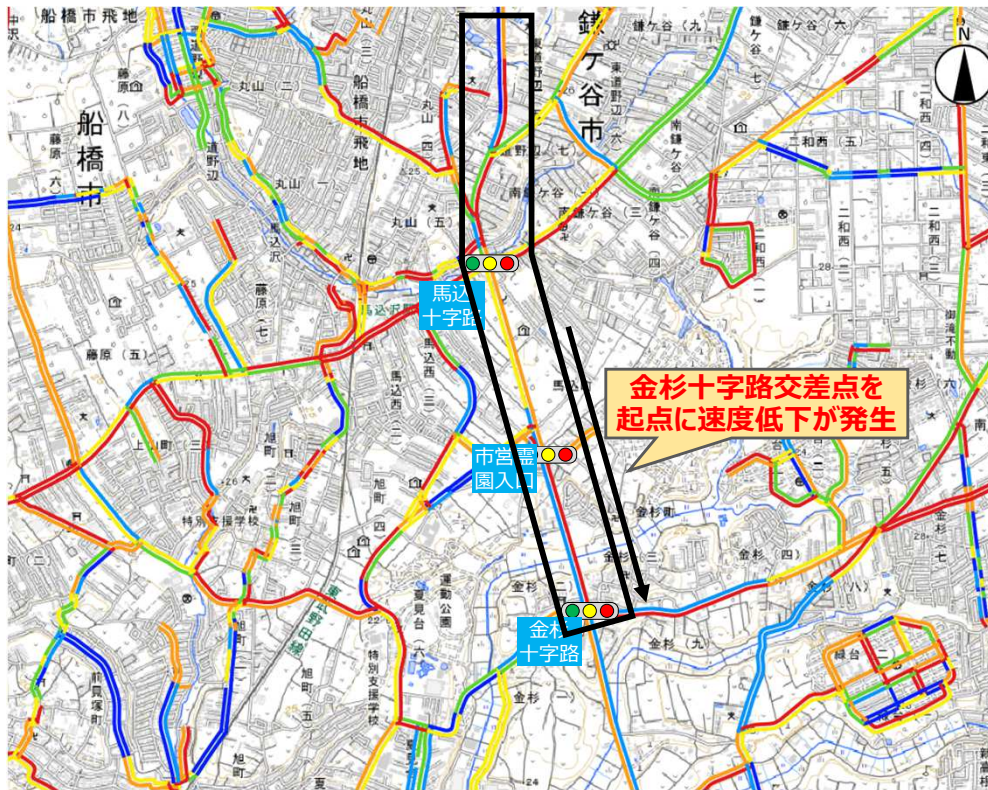
3. 個別対策検討路線・箇所での現況整理結果

(3) 船橋我孫子線及び周辺市道：金杉十字路～馬込十字路

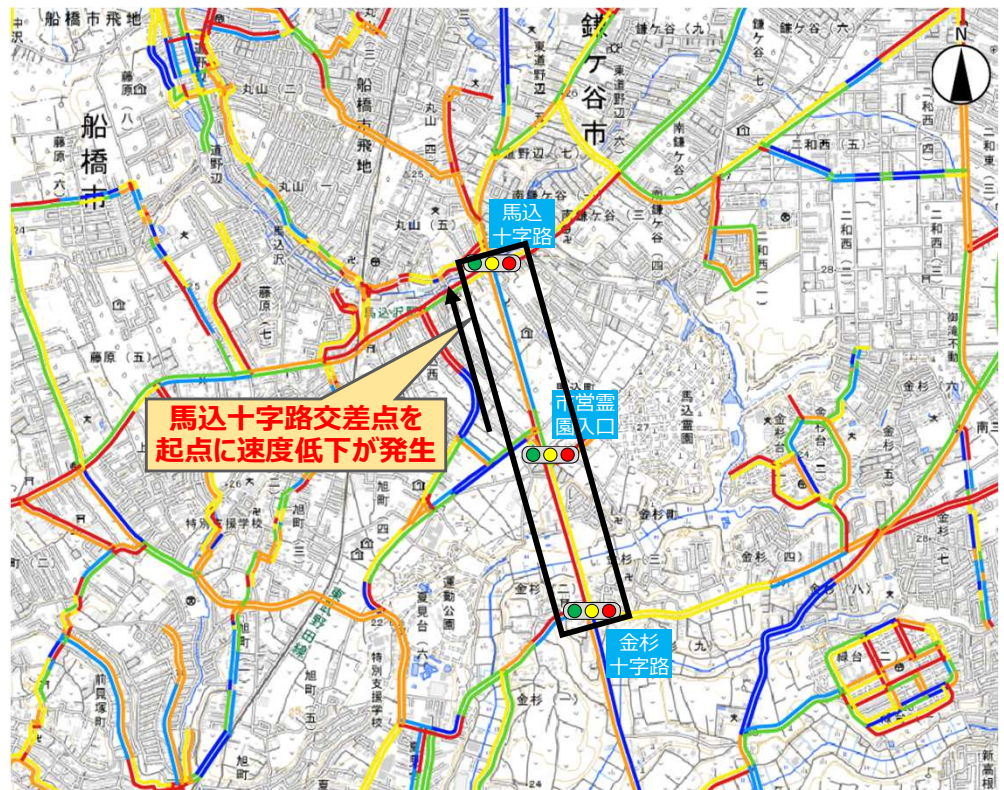
- 朝ピーク時は金杉十字路交差点、夕ピーク時は鎌ヶ谷方面に馬込十字路交差点を起点に速度低下が発生している。

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）



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5年9月の朝ピーク、夕ピーク平均値。
背景地図の出典：国土地理院地図を加工して作成

4. まとめ

船橋市及び近隣市の交通状況のモニタリング結果

項目		結果概要	
船橋市全体の交通状況	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おり、市域全域で十分なサンプルが取得できている。 	
	交通円滑化	<ul style="list-style-type: none"> ■旅行速度 ■令和4年度の国県道及び市道の旅行速度は、前年と比べて、ほとんどの道路・区間で大きな変化は発生していない。 ■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・ゾーン30プラス等の対策の推進により、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号沿線で多発しているが、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。
近隣市境の交通状況		<ul style="list-style-type: none"> ■旅行速度の低下は市内だけでなく近隣市境にも連続しているため、今後は一体となって対策の検討を進めていくことが望まれる。 	
個別対策路線の交通状況		<ul style="list-style-type: none"> ■市内の主要幹線道路である国道14号、国道357号、船橋我孫子線では激しい渋滞が発生しており、同影響により、交差する道路や周辺市道でも渋滞が発生し、さらには事故発生に繋がっている。 ■国道357号若松交差点では、千葉国道事務所による社会実験（信号サイクルの最適化）が実施され、一定の効果が発現していることが確認されおり、今後の正式導入が期待される。 	

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（経年変化の確認と計画策定当初との比較）**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、関係機関と連携し、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。