船橋市
Funabashi City

船橋市交通ビッグデータ見える化協議会
第12回会議
「これまでの協議会の開催状況と検討結果の総括」

令和6年（2024年）8月

船橋市

目 次

船橋市 Funabashi City

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1～11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。

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

船橋市 Funabashi City

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）	1巡目
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 11日（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 10日（水） 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

船橋市 Funabashi City

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）	2巡目
第7回	令和4年9月 30日（金） 書面開催	(1) 対策案のとりまとめ （前原地区、本町地区）	■対策部会で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	令和5年 7月21日(金)	(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）	3巡目
第10回	令和5年9月 29日（金） 書面開催	(1) 対策案のとりまとめ （中野木地区）	■交通円滑化・交通安全対策部会で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11回	令和6年 1月30日(火)	(1) これまでの協議会と開催状況 (2) 第4回対策部会の結果報告 (3) 対策進捗と効果検証結果 (4) 船橋市全体の交通状況	■対策内容の実施可否を検討した結果を確認 ■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12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）	
第13回				Do（対策実施）	4巡目
第14回				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
（2）これまでの協議会の枠組み

船橋市 Funabashi City

全体（協議会）

ビッグデータ（ETC2.0データ等）を活用し、**問題を見える化**し、対策エリアや箇所を選定し、対策の進捗管理や評価を行う。

- 船橋市交通ビッグデータ見える化協議会
  - ← 加工データ提供（ETC2.0データ）：国土交通省（千葉国道事務所）
  - → 現状・課題整理結果及び対策箇所の提示
  - ← 意見・提案
- 市民・道路利用者
  - → ニーズ・要望
  - ← 都市基盤整備
- 船橋市及び関係機関（千葉国道事務所・千葉県・千葉県警等）

船橋市及び関係機関 → 個別エリア・箇所の検討要請

個別検討（対策部会） → 船橋市及び関係機関 進捗・結果報告

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）。

交通安全対策部会

要因分析	現地踏査	対策立案
ビッグデータ高度分析（事故・急ブレーキ等）	道路交通環境・道路の利用状況の確認	物理的デバイス・路面標示などを立案

交通円滑化対策部会

要因分析	現地踏査	対策立案
ビッグデータ高度分析（交通量・旅行速度等）	道路交通環境・交通渋滞状況の確認	国県道：対策を要望 市道：交差点改良・区画線・信号現示改良などを立案

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 Funabashi City

船橋市交通ビッグデータ見える化協議会

ビッグデータ分析（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

包括検討（渋滞発生と交通安全の連動）

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）

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

今年度検討

交通円滑化・交通安全対策部会

ビッグデータ分析（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

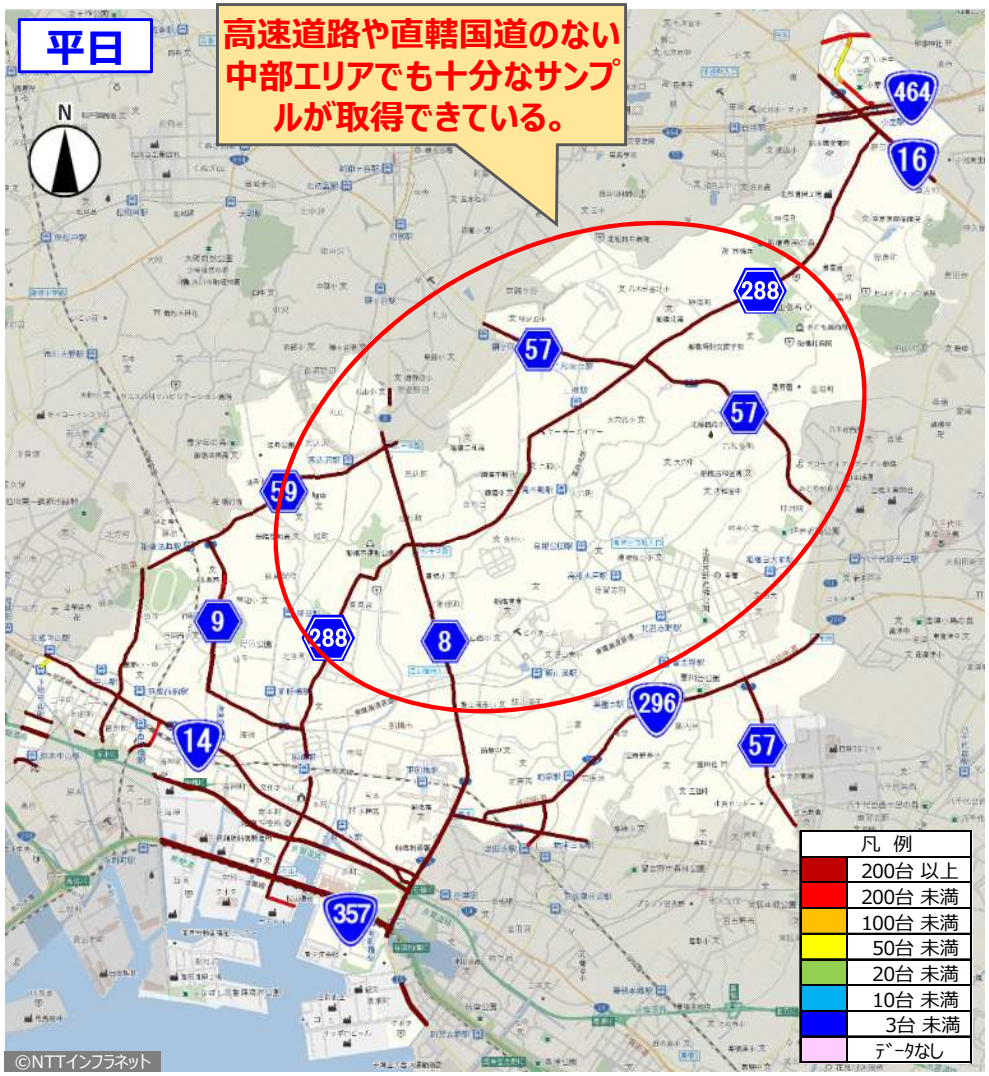
次年度検討

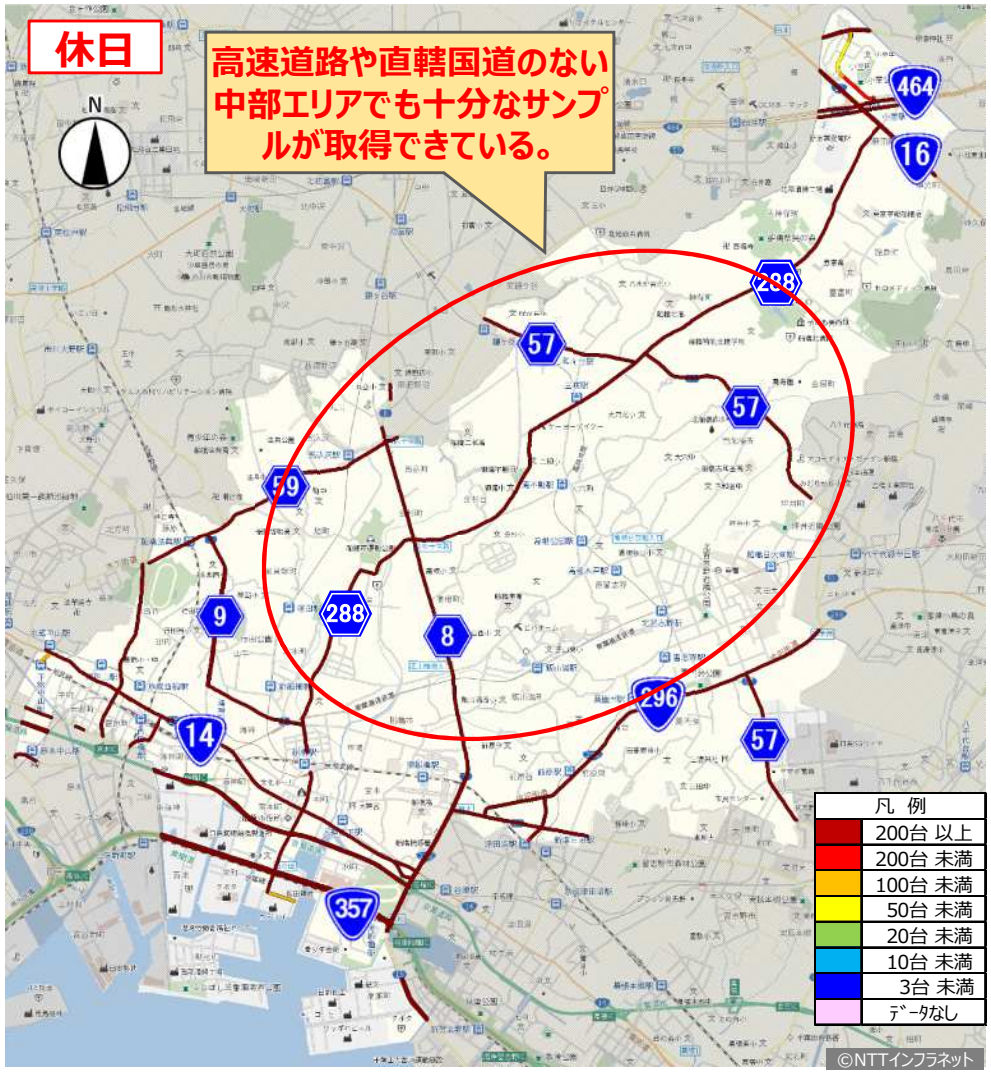
1．これまでの協議会の開催状況と検討結果の総括
（4）走行サンプル数（日平均：12時間）：国道･県道

船橋市 Funabashi City

- 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





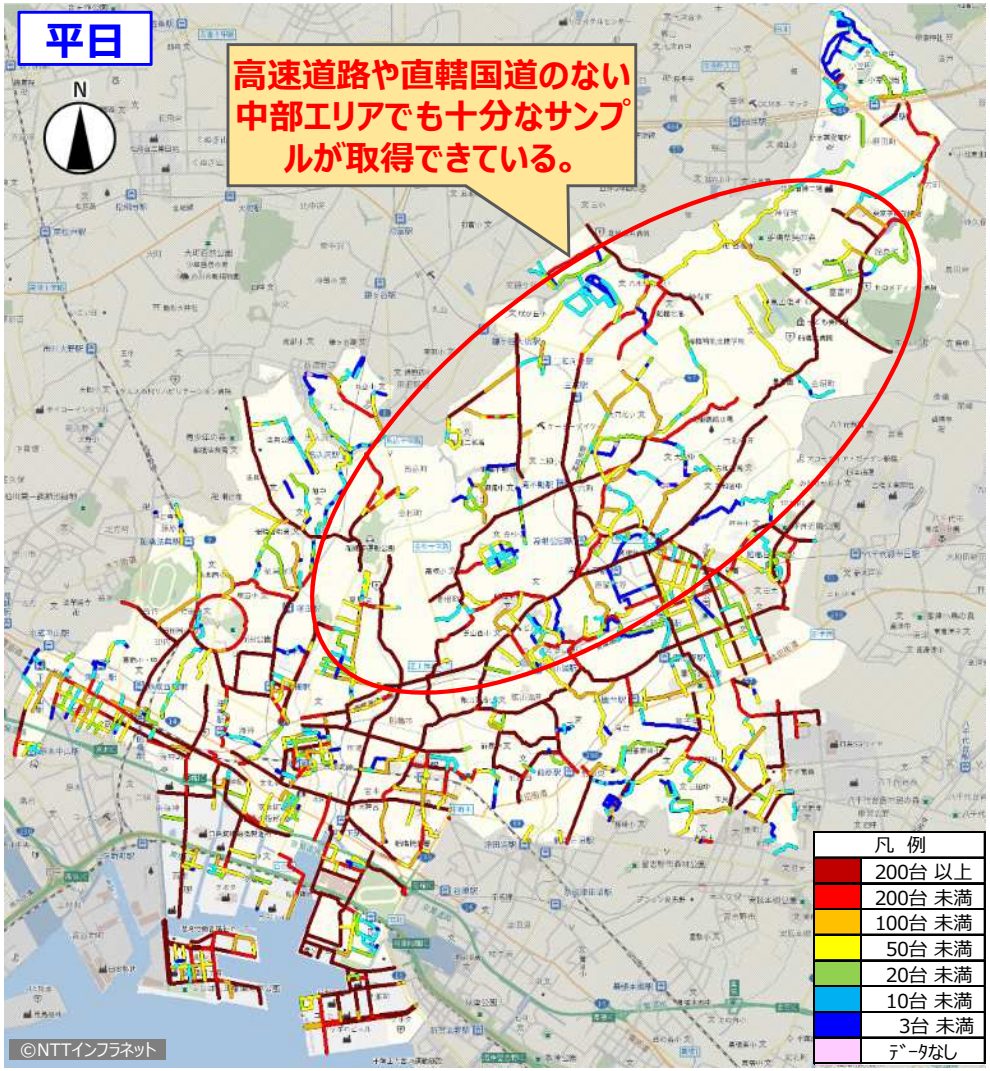
出典：ETC2.0プローブデータ（様式1-2･2-3）より算出。令和4年9～10月の日平均値
※令和4年度は11月がデータ欠損のため分析対象外とし、9～10月の2ヶ月分で分析。

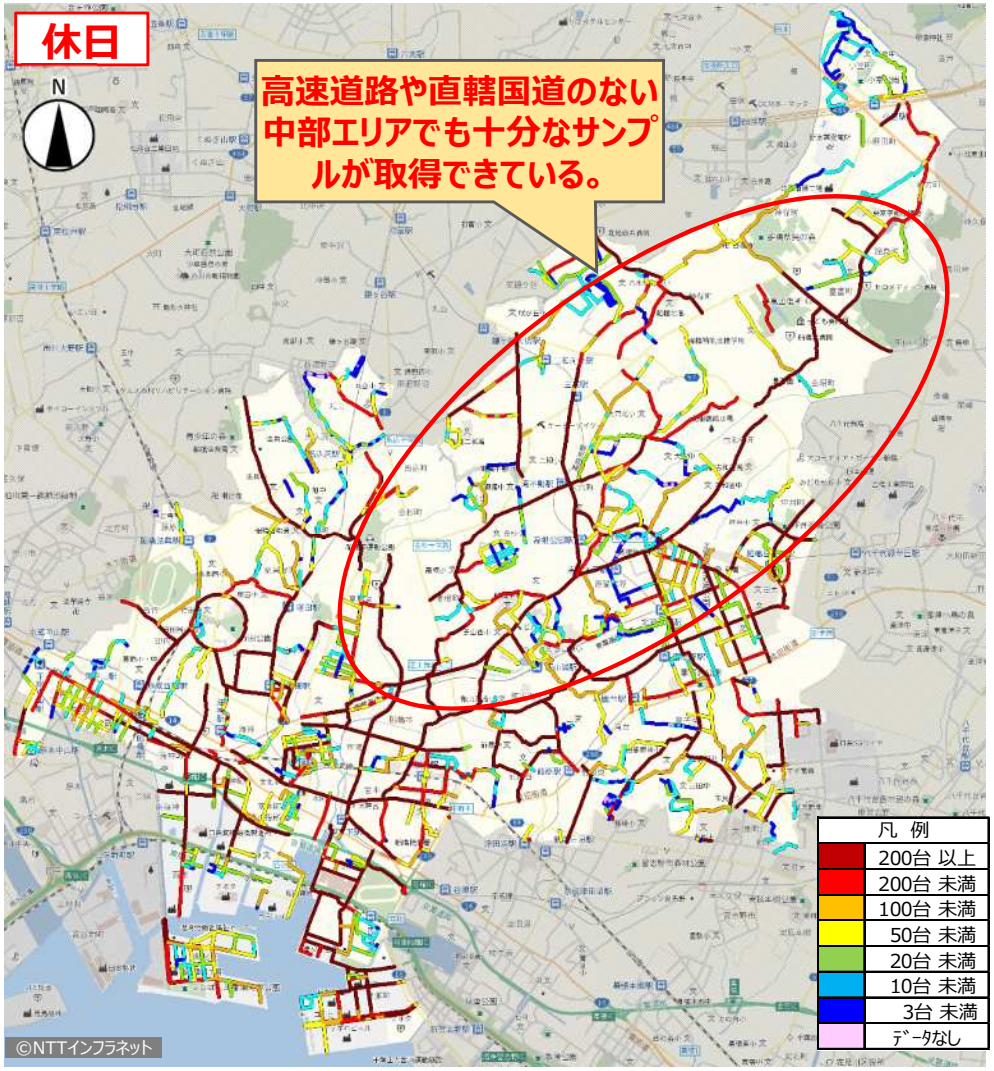
1．これまでの協議会の開催状況と検討結果の総括
（4）走行サンプル数（日平均：12時間）：市道

船橋市 Funabashi City

- 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骨格となる市道では十分なサンプルが取得できている。

市道（幅員5.5m以上）





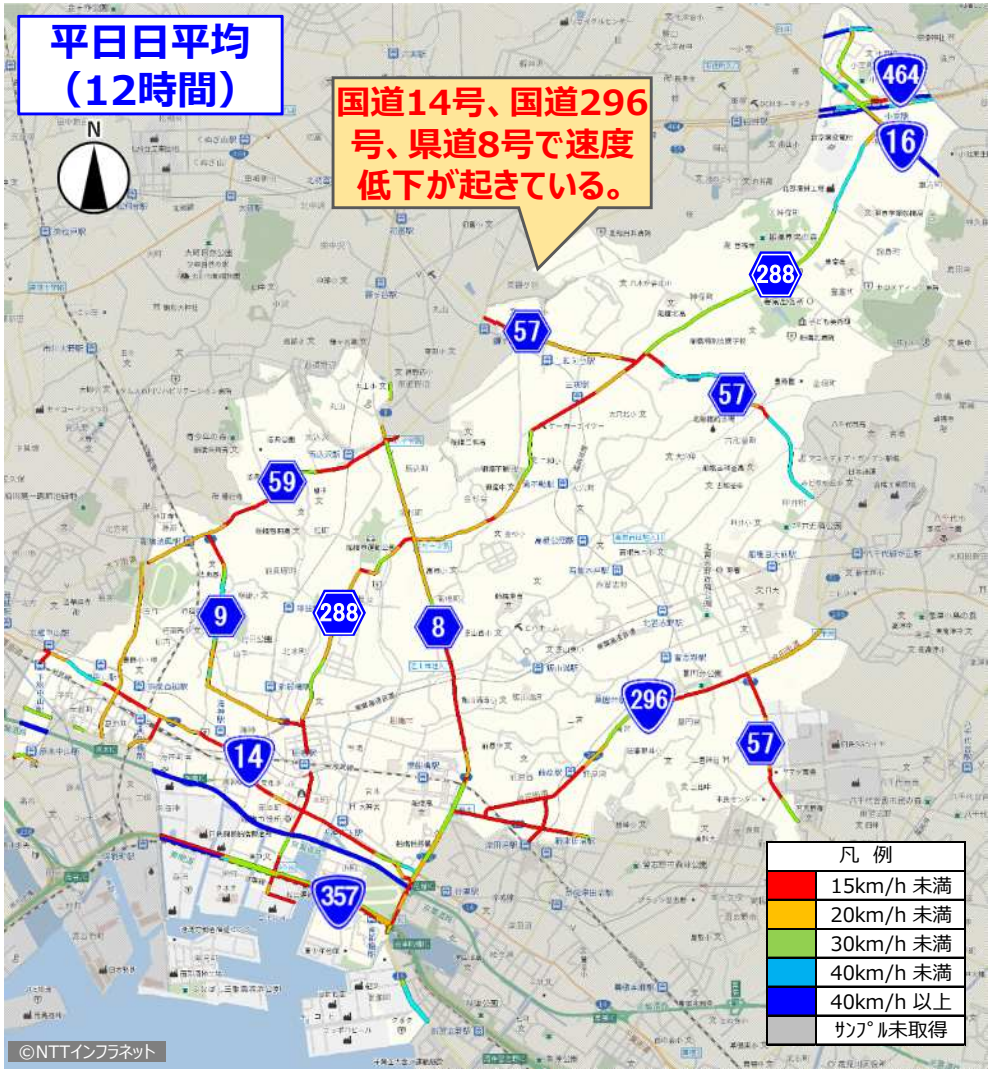
出典：ETC2.0プローブデータ（様式1-2・2-3）より算出。令和4年9～10月の日平均値
※令和4年度は11月がデータ欠損のため分析対象外とし、9～10月の2ヶ月分で分析。

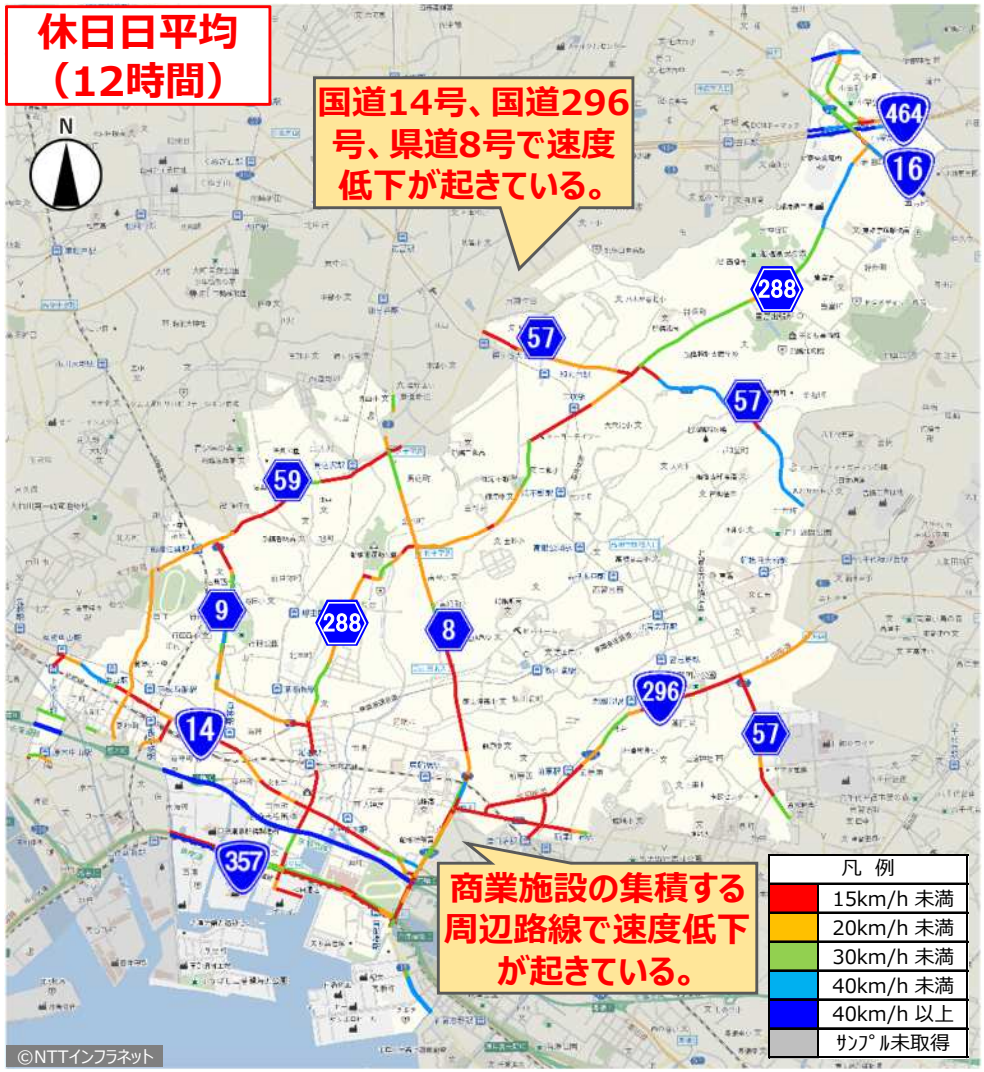
1．これまでの協議会の開催状況と検討結果の総括
（5）平均旅行速度：国道・県道

船橋市 Funabashi City

- 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288号：夏見小室線）で速度低下が起きている。

国道・県道





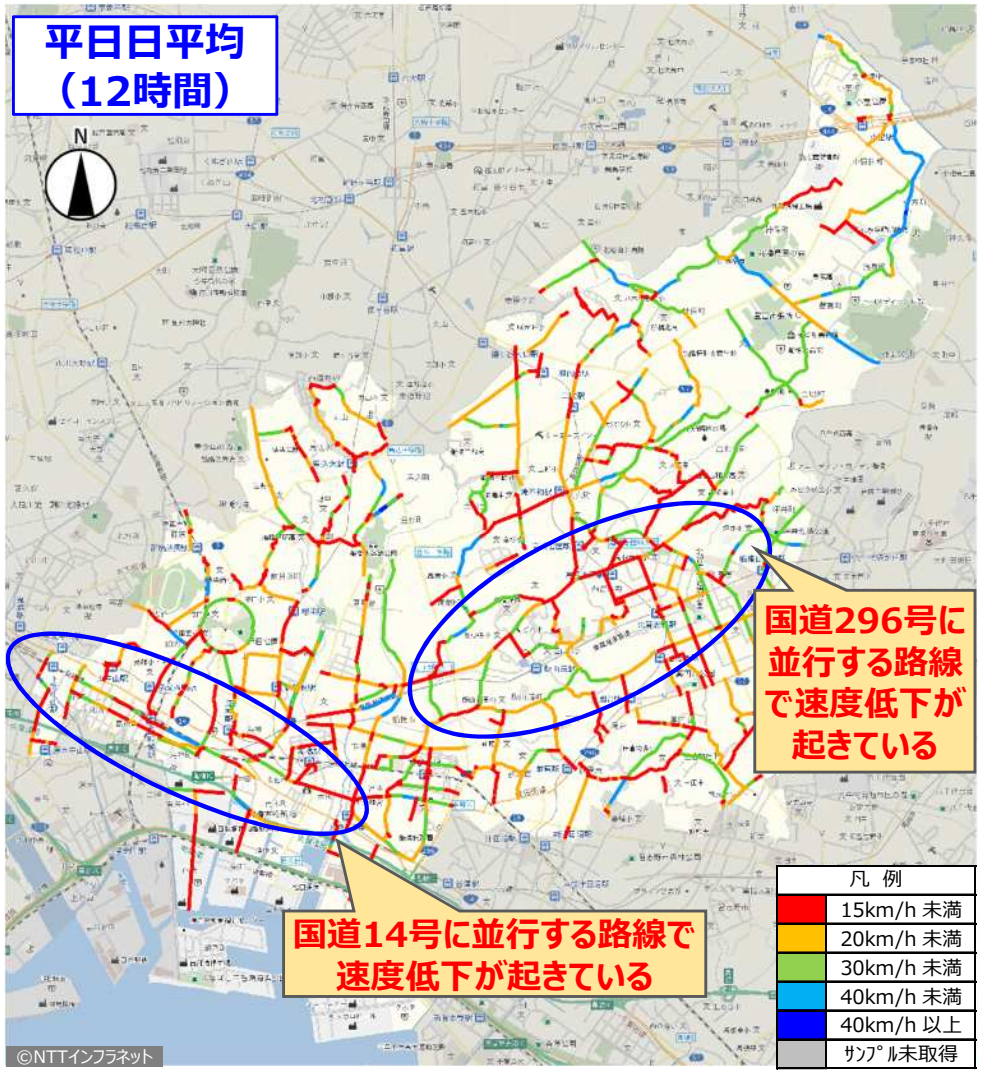
出典：ETC2.0プローブデータ（様式1-2・2-3）より算出。令和4年9～10月の日平均値
※令和4年度は11月がデータ欠損のため分析対象外とし、9～10月の2ヶ月分で分析。

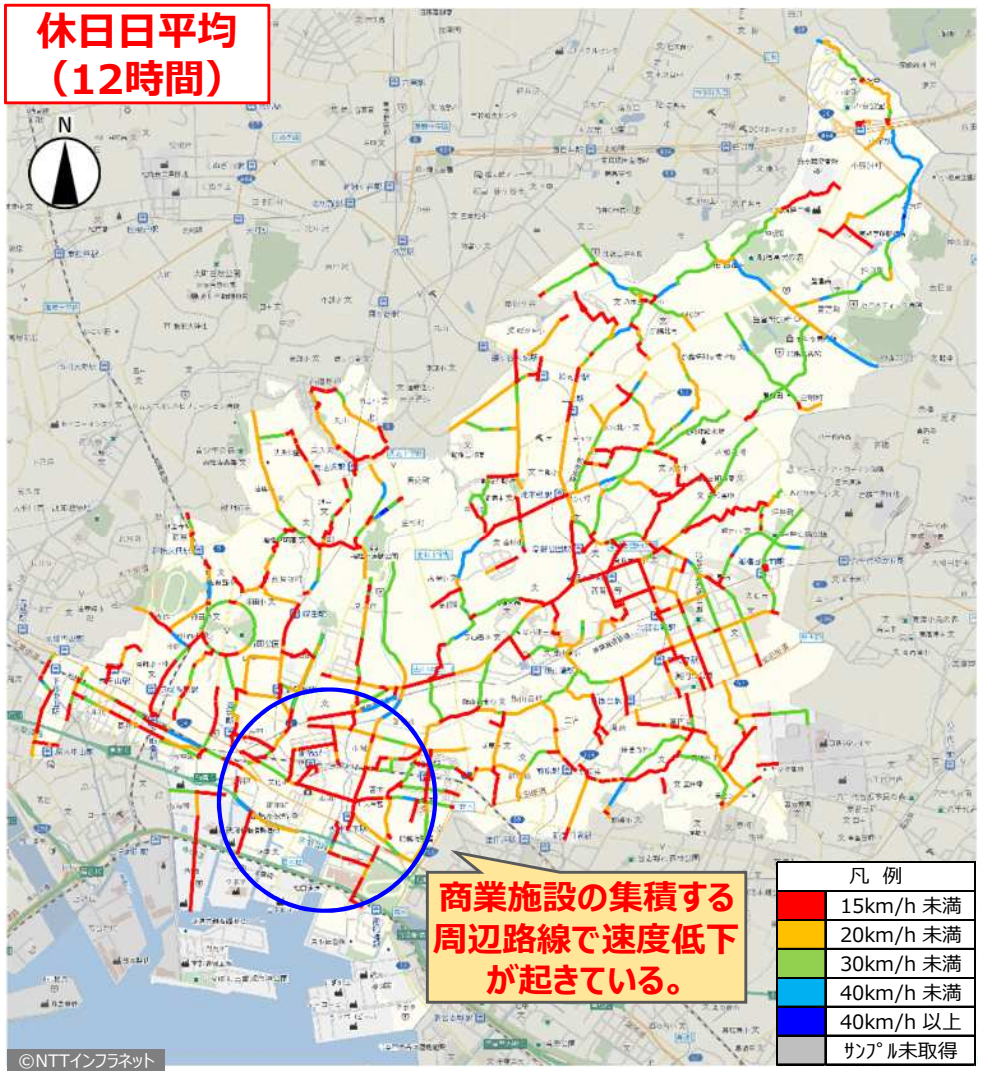
1．これまでの協議会の開催状況と検討結果の総括
（5）平均旅行速度：市道

船橋市 Funabashi City

- 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）





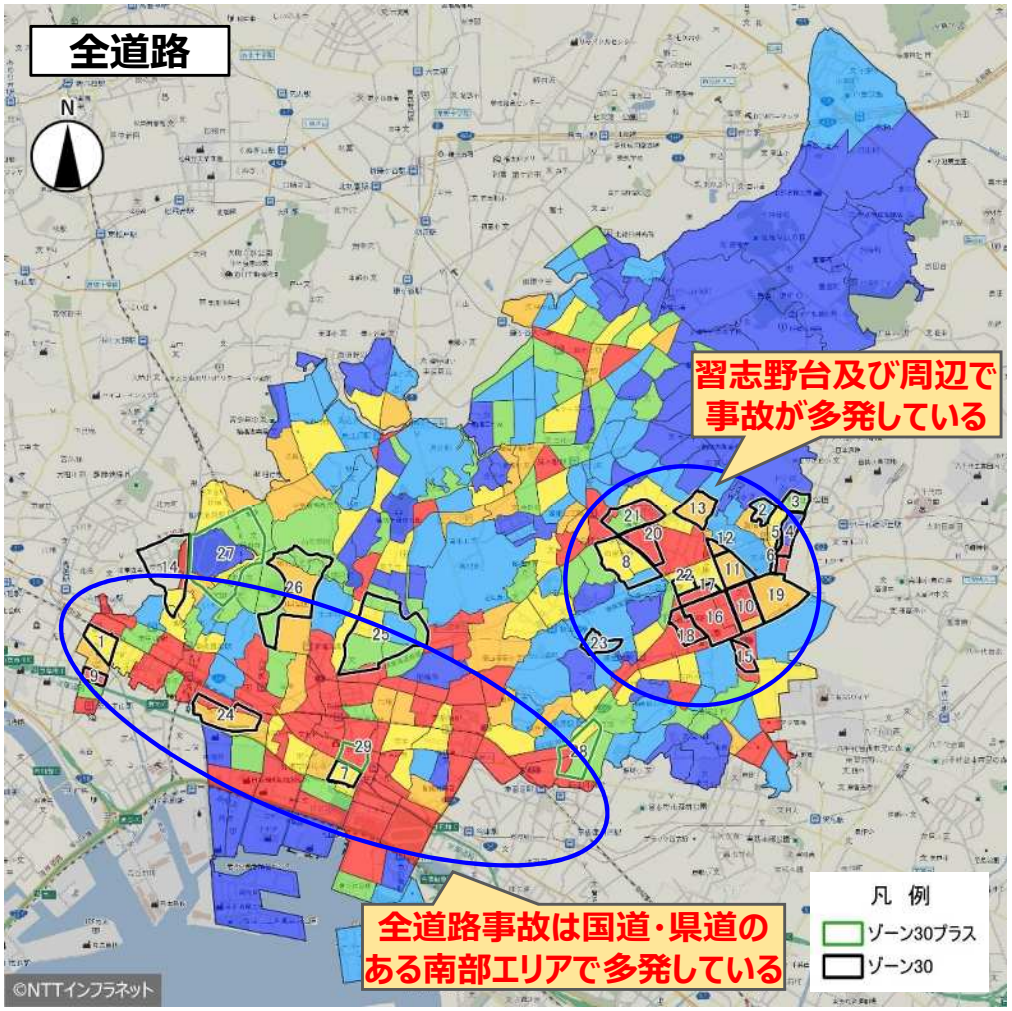
出典：ETC2.0プローブデータ（様式1-2・2-3）より算出。令和4年9～10月の日平均値
※令和4年度は11月がデータ欠損のため分析対象外とし、9～10月の2ヶ月分で分析。

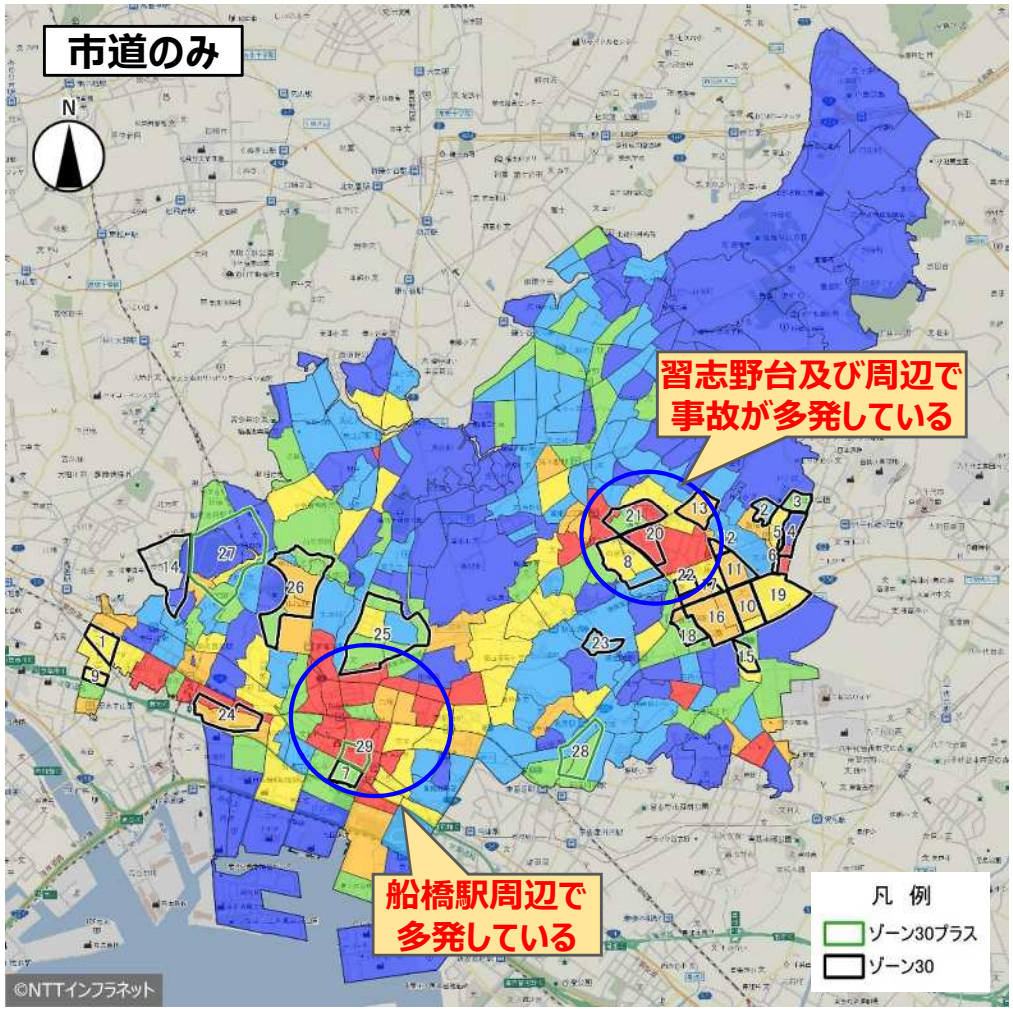
1．これまでの協議会の開催状況と検討結果の総括
（6）町丁目単位の死傷事故密度（＝死傷事故件数/面積）

船橋市 Funabashi City

- 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）





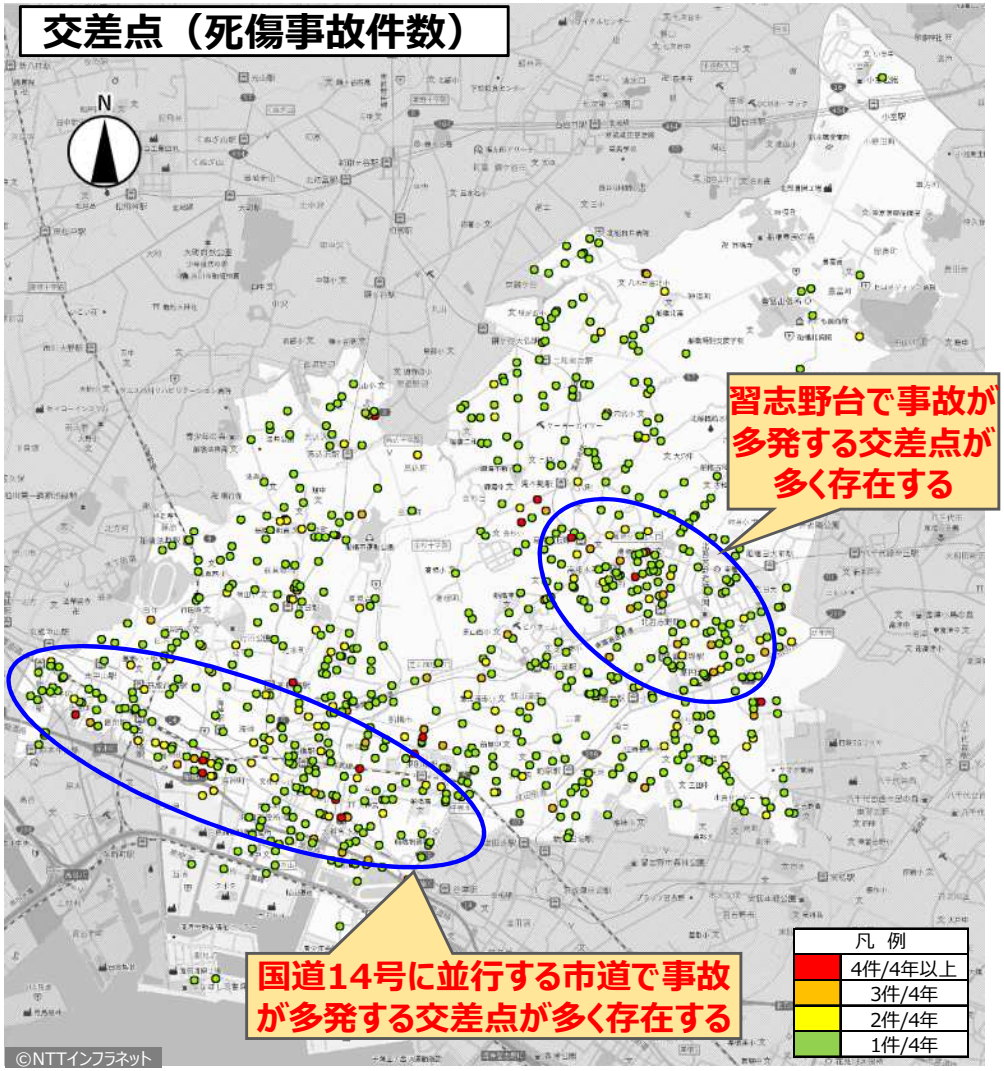
出典　令和元年~令和3年 ：（公財）交通事故総合分析センター　交通事故統合データ
令和4年 ：警察庁 交通事故統計情報のオープンデータ

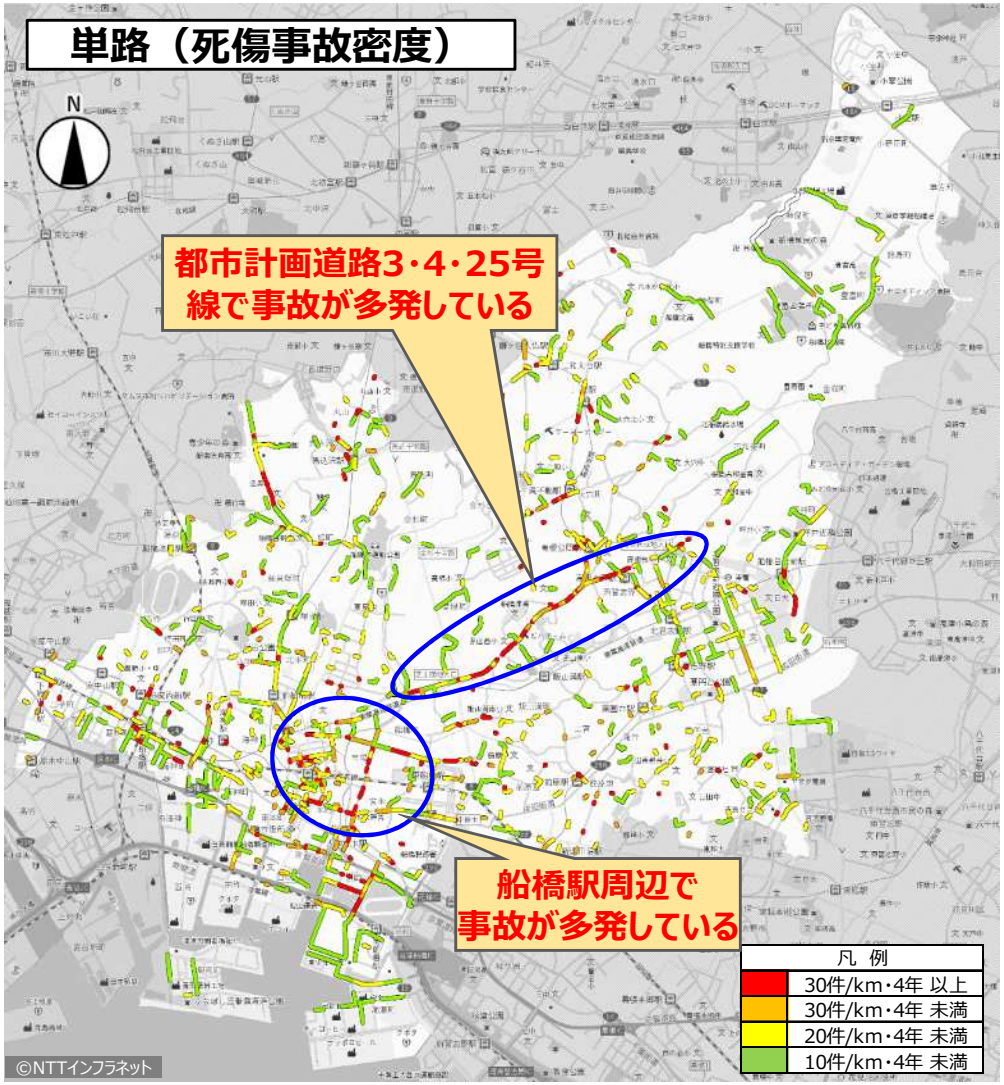
1．これまでの協議会の開催状況と検討結果の総括
（7）区間単位の人身事故：交差点･区間（市道）

船橋市 Funabashi City

- 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





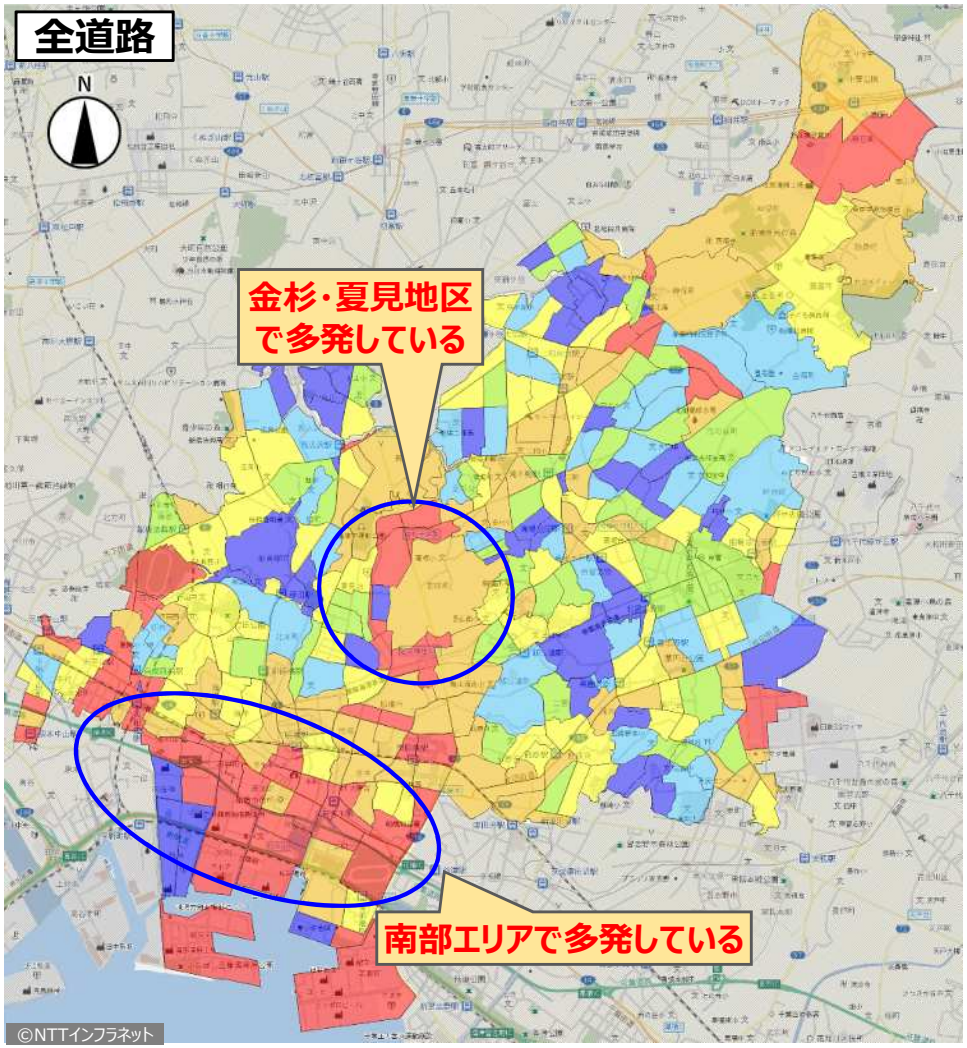
出典　令和元年~令和3年 ：（公財）交通事故総合分析センター　交通事故統合データ
令和4年 ：警察庁 交通事故統計情報のオープンデータ

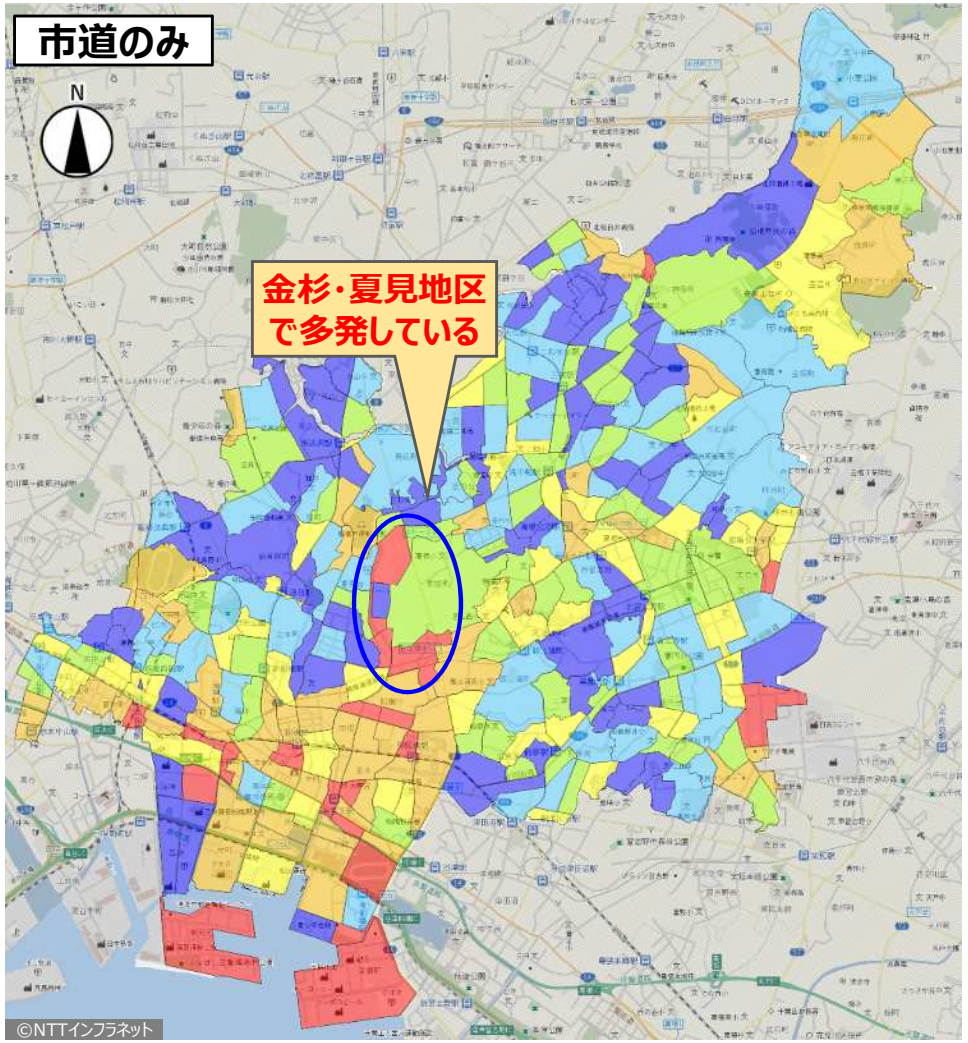
1．これまでの協議会の開催状況と検討結果の総括
（8）ヒヤリハット発生状況（ETC2.0急減速挙動）

船橋市 Funabashi City

● ヒヤリハットとなる急ブレーキは、国道357号～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・km² 以上	5.00件/人・km² 未満	1.00件/人・km² 未満	0.50件/人・km² 未満	0.25件/人・km² 未満	0.10件/人・km² 未満

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．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

船橋市 Funabashi City

● 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]

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

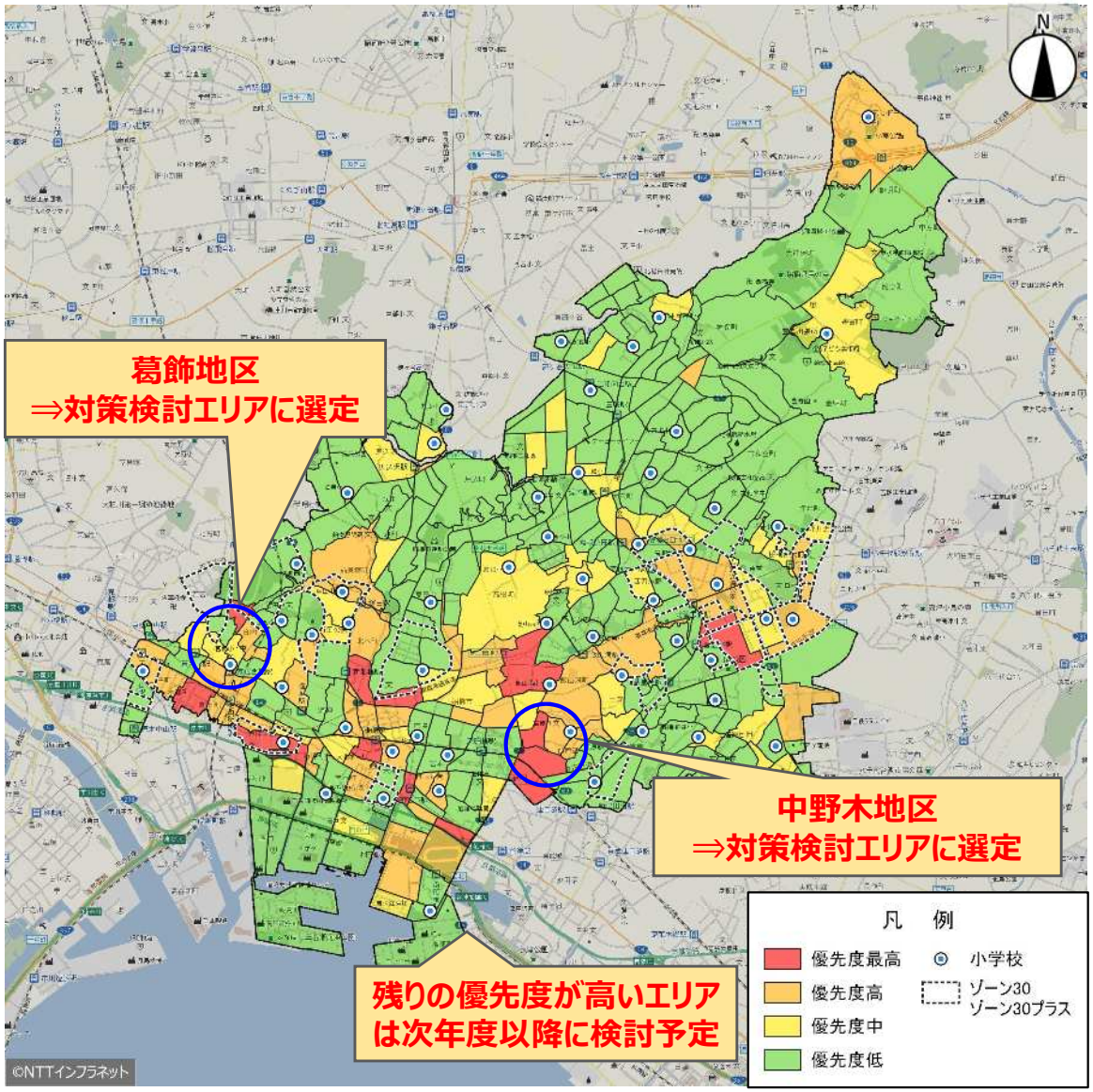
ＳＴＥＰ③：既存整備状況･計画等の確認

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

船橋市 Funabashi City

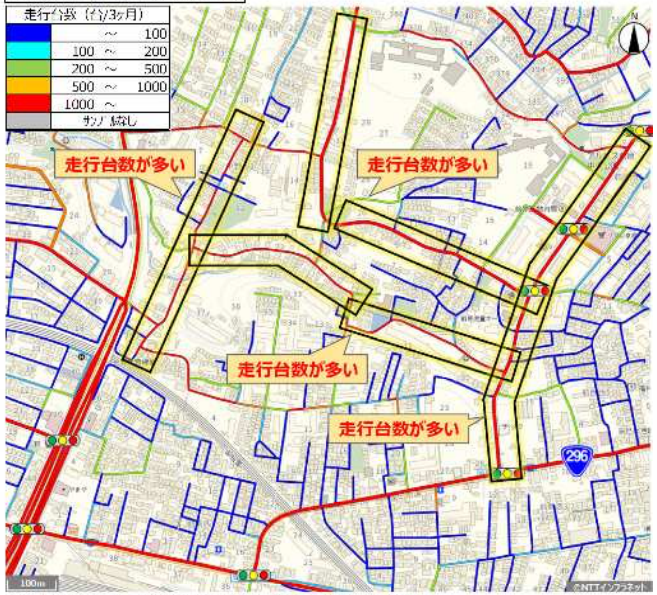
● 客観データ・地元ニーズの双方から対策エリア内の現状分析を実施し、問題を把握。

事故・急減速発生状況

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（2018年～2021年）
急減速：ETC2.0プローブデータ（急減速：G(1-4)）より算出、2022年9～11月の合計

地域要望

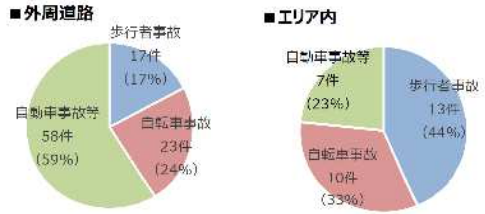
ETC2.0プローブ走行台数



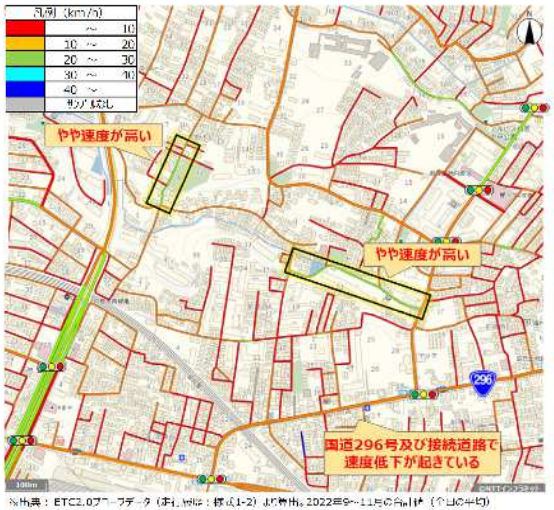
※出典：ETC2.0プローブデータ（走行履歴：車両1-2）より抽出、2022年9～11月の合計値

【死傷事故件数の経年変】

【死傷事故件数の内訳】

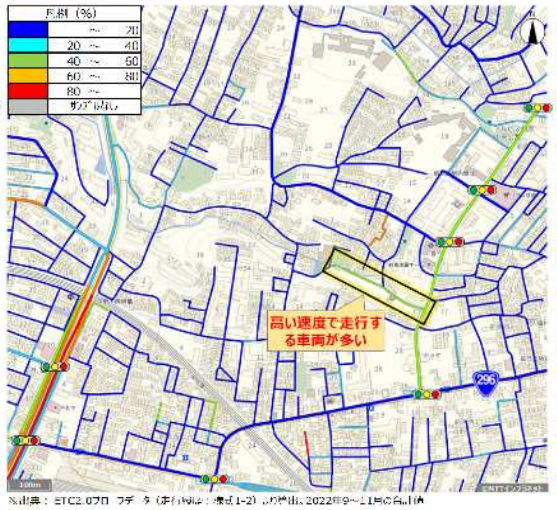


平均旅行速度



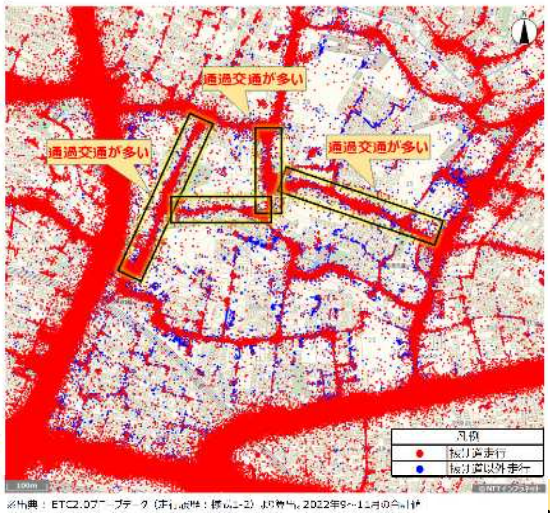
※出典：ETC2.0プローブデータ（走行履歴：車両1-2）より抽出、2022年9～11月の合計値（平日のみ）

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：車両1-2）より抽出、2022年9～11月の合計値

抜け道車両の走行経路（プロット図）

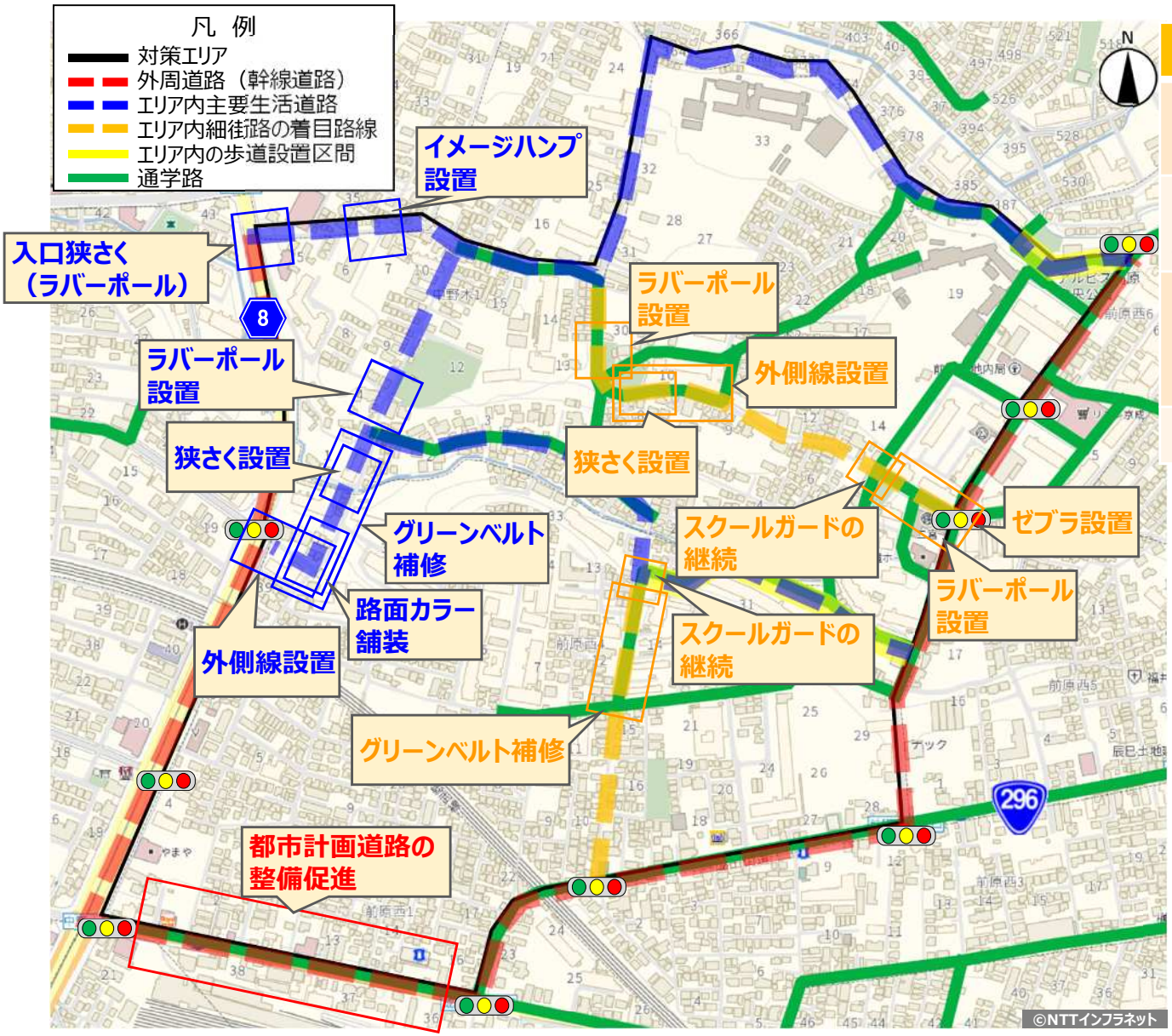


※出典：ETC2.0プローブデータ（走行履歴：車両1-2）より抽出、2022年9～11月の合計値

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

船橋市 Funabashi City

● 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）】

分類	対策内容（案）
外周道路（幹線道路）	■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	■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	■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（スクールガードの継続　等）
エリア進入部	■「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

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

船橋市 Funabashi City

国道・県道

ＳＴＥＰ①：対策指標の設定・加点

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

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

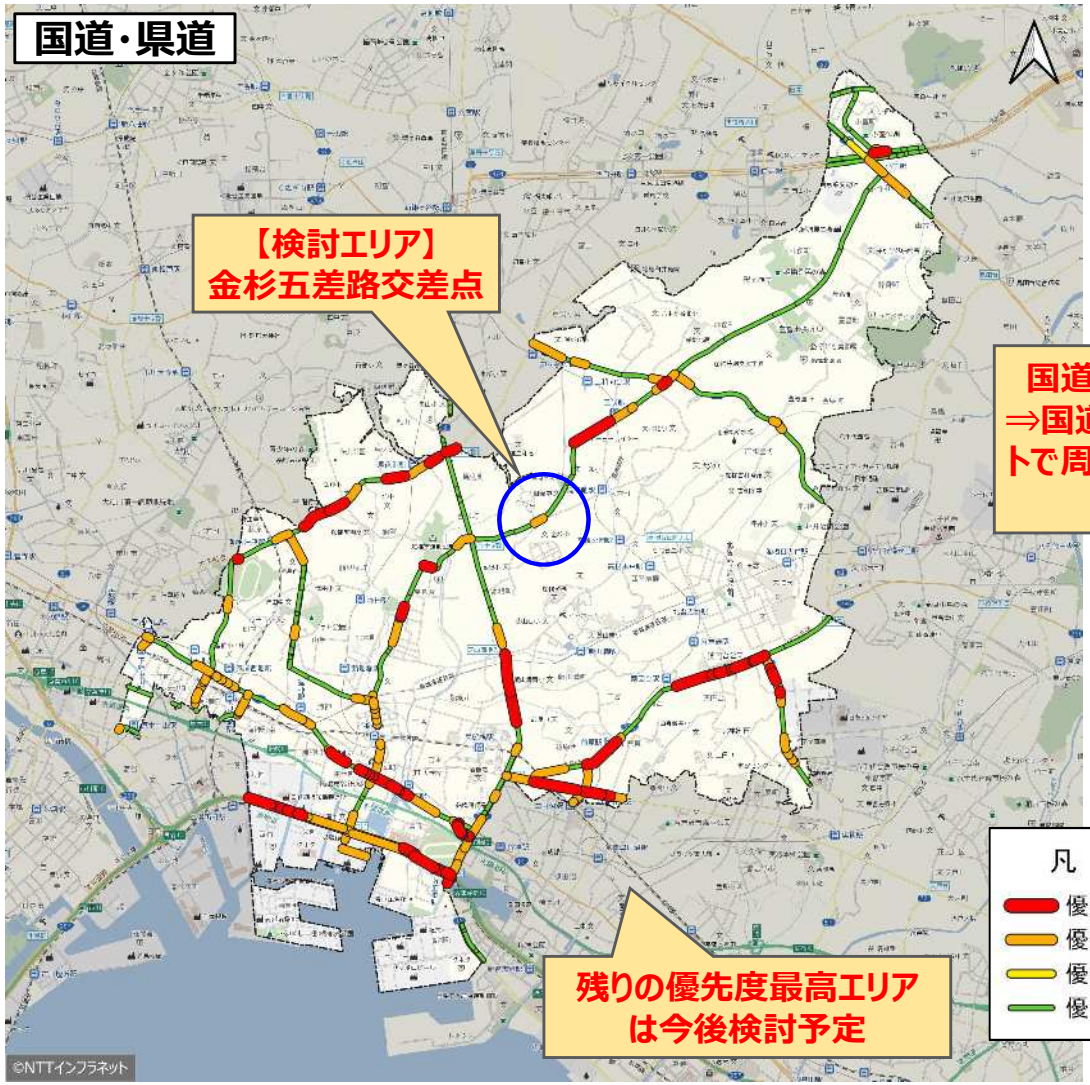
隣接区間を統合し、対策区間を決定し、既存計画や地域要望等の有無を確認した上で、対策検討・立案を行う。

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：対策箇所の見える化

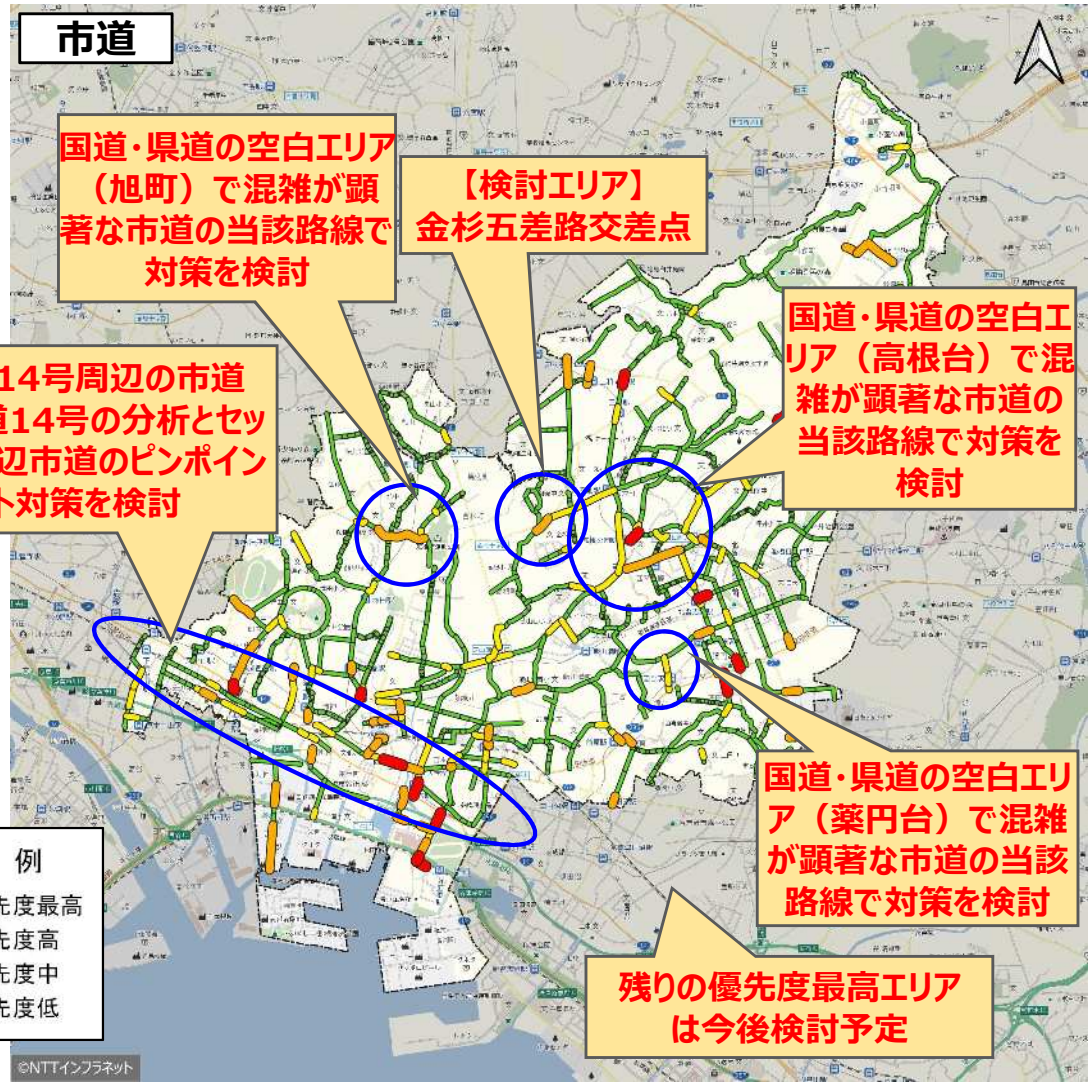
船橋市 Funabashi City

● 市内全域を対象に交通円滑化対策優先度評価を行い、対策箇所を見える化。

【対策区間の選定結果】



※直轄路線の対象区間：45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： 299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：1394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

船橋市 Funabashi City

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**

船橋市運動公園前交差点の整備前後の比較

対策前

対策後

対策前

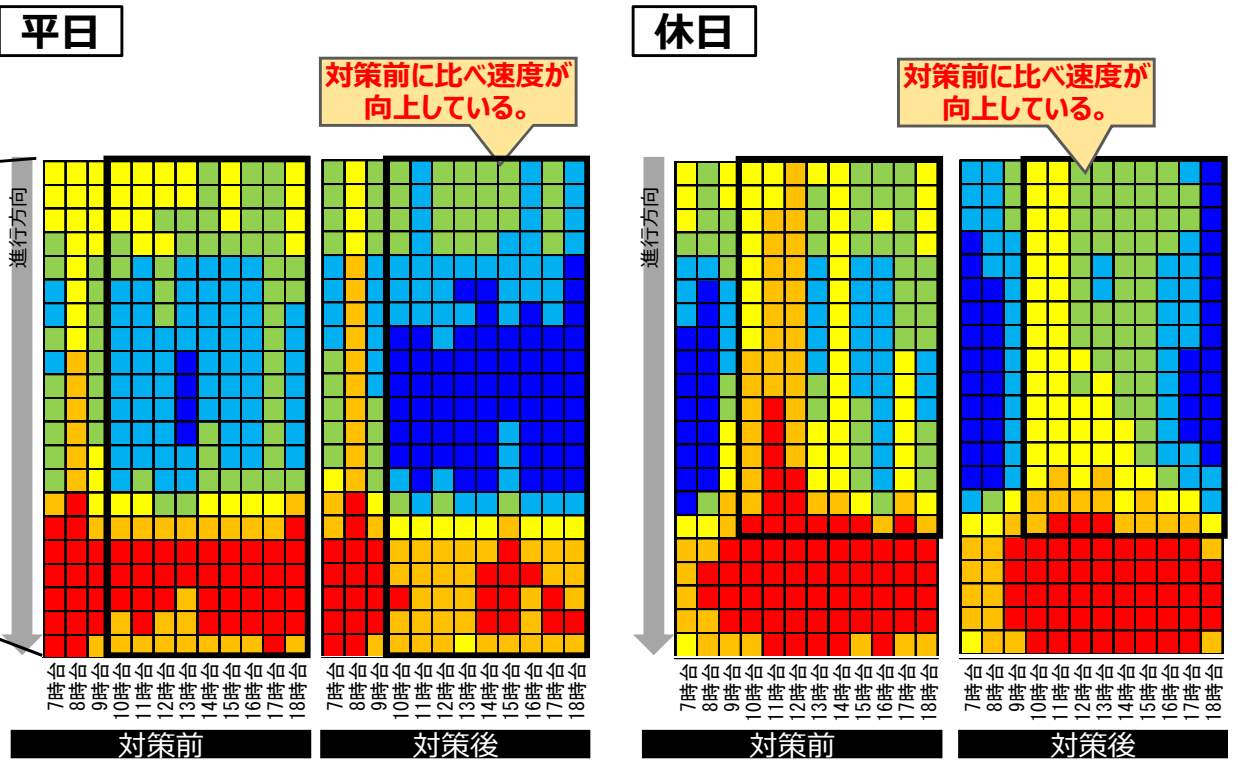
対策後

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

船橋市 Funabashi City

● 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）



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