



# 船橋市交通ビッグデータ見える化協議会 第12回会議

## 「対策部会の進め方について（交通安全対策）」

令和6年（2024年）8月

船橋市

No	議題	内容
1	対策部会のメンバー	対策部会の位置づけ、メンバーを報告する。
2	交通安全対策エリアの選定	交通安全対策エリア選定箇所について説明する。
3	交通安全対策エリアの概要	交通安全対策エリアの概要について説明する。

# 1. 対策部会のメンバー

委員		
学識経験者	日本大学 教授	小早川 悟
	日本大学 助教	吉岡 慶祐
国土交通省 (道路管理者)	千葉国道事務所 計画課	専門官
	千葉国道事務所 交通対策課	専門官
千葉県 (道路管理者)	県土整備部 道路計画課	主査
	葛南土木事務所 道路建設課	課長
	葛南土木事務所 維持課	課長
千葉県 (交通管理者)	警察本部 交通規制課 (規制担当)	係長
	警察本部 交通規制課 (信号担当)	係長
	船橋警察署 交通課	係長
	船橋警察署 交通課	主任
	船橋東警察署 交通課	係長
船橋市 (道路管理者)	道路部 道路建設課	課長補佐
道路設計技術者※)	(株) 福山コンサルタント	

※) 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

# 2. 交通安全対策エリアの選定

## (1) 交通安全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]

#### 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

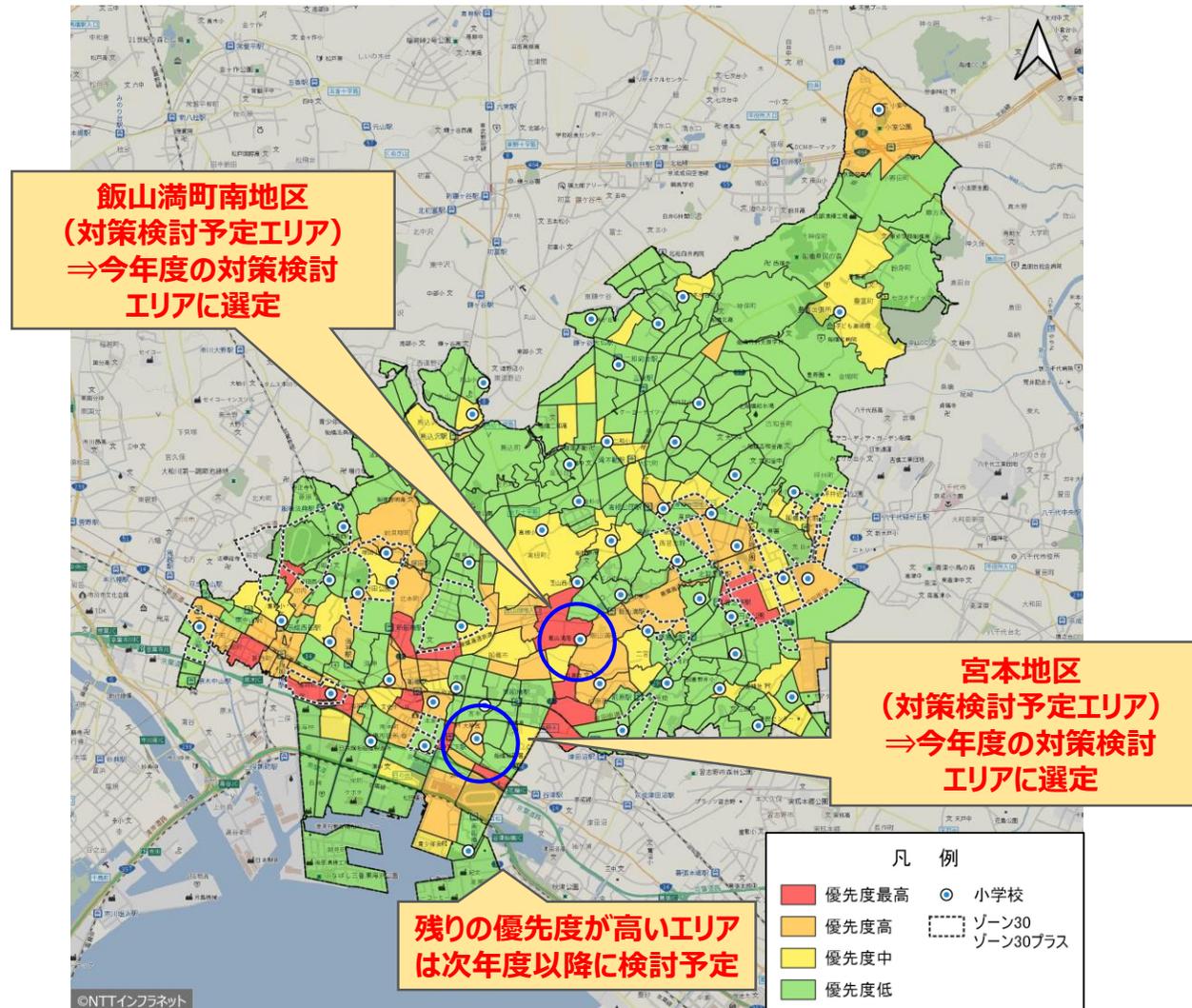
#### STEP ④：対策エリア決定&近隣エリア統合

隣接エリアの状況に応じてエリア統合して箇所を選定

# 2. 交通安全対策エリアの選定

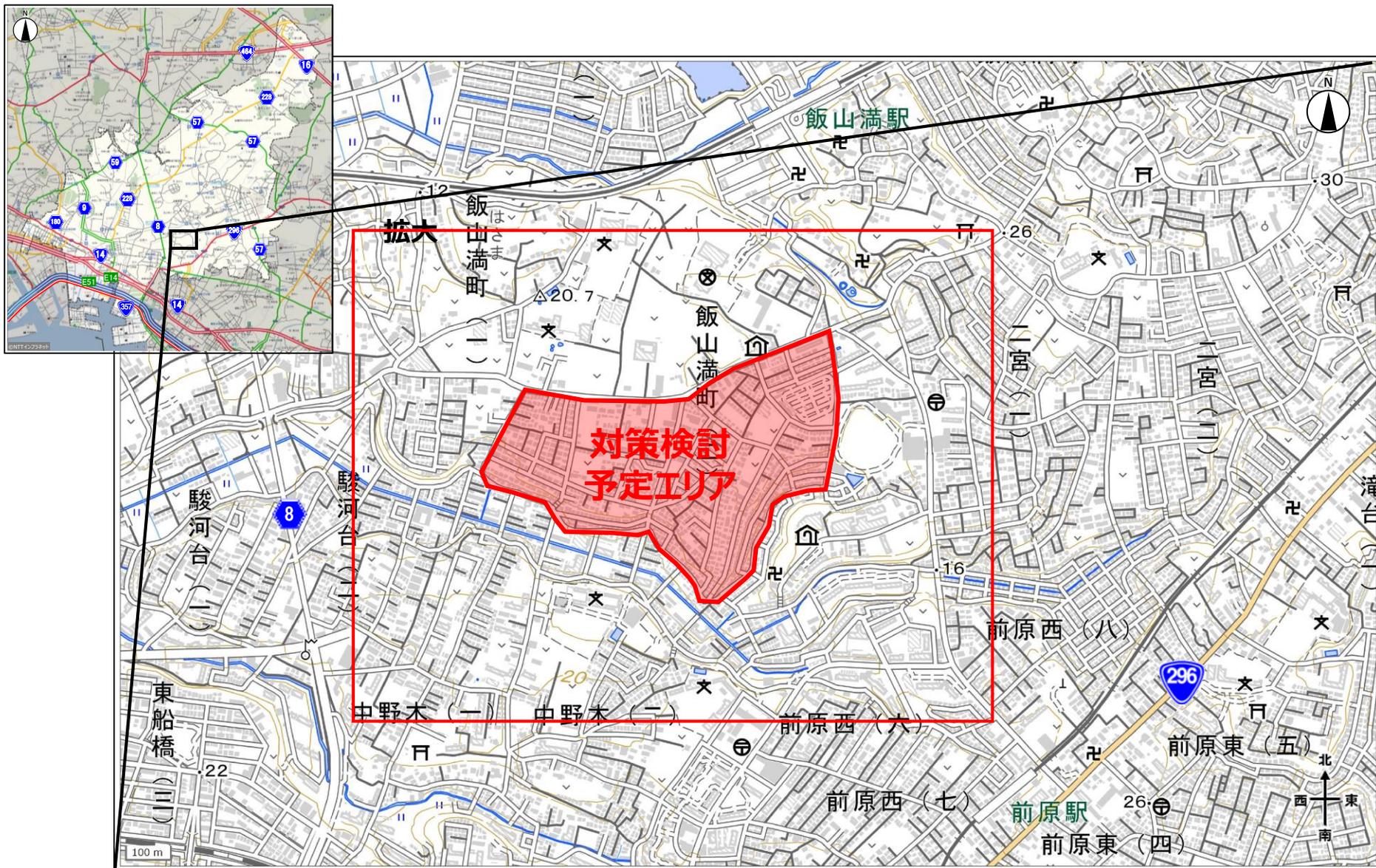
## (2) 交通安全対策エリアの選定結果

### 【対策エリアの選定結果】



### 3. 交通安全対策エリアの概要

#### (1) 交通安全対策エリアの分析方針：位置図（飯山満町南地区）

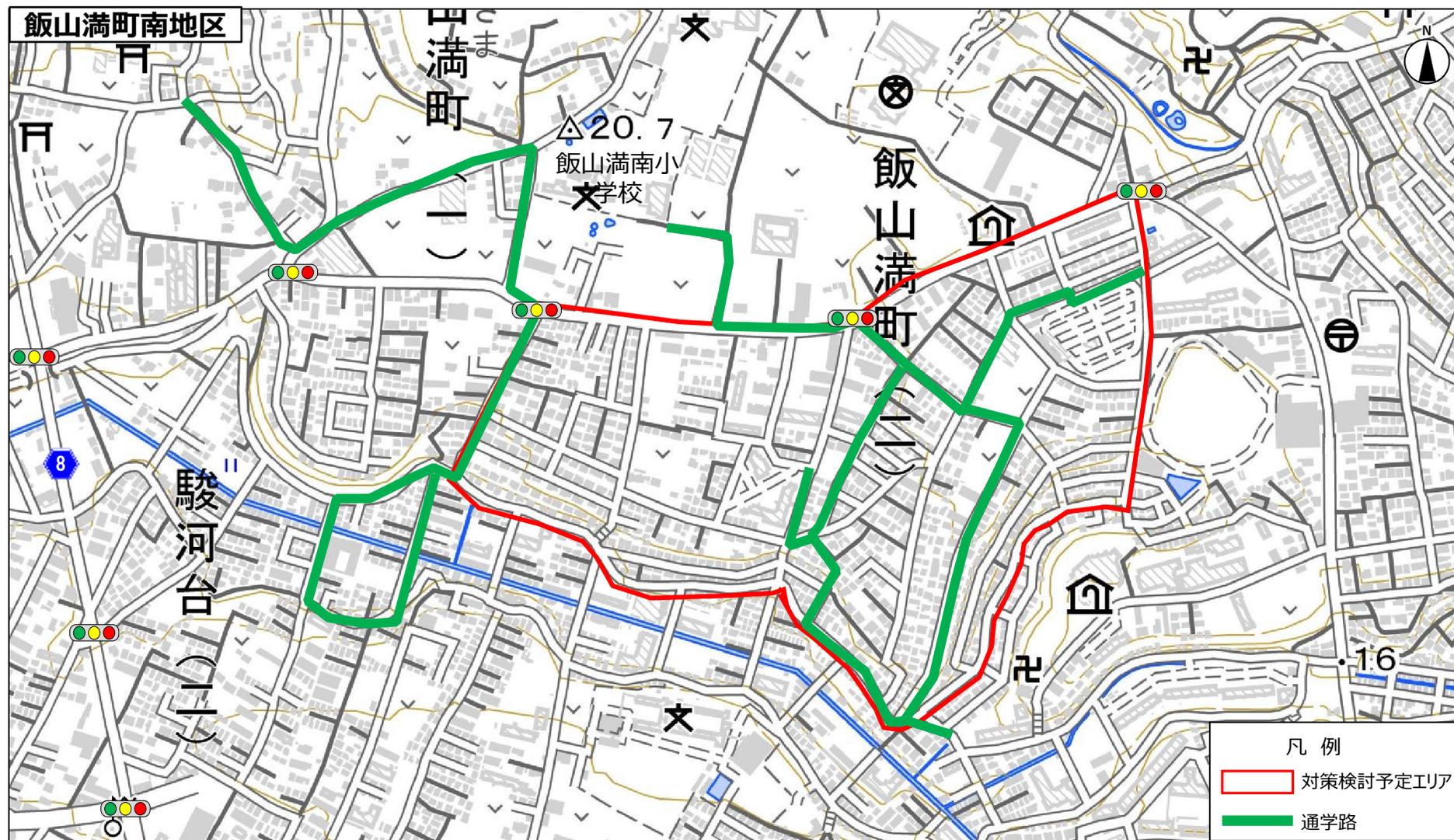


※背景地図の出典：国土地理院地図を加工して作成

### 3. 交通安全対策エリアの概要

#### (1) 交通安全対策エリアの分析方針：通学路の指定状況

- 飯山満南地区は住宅地であり、エリア周辺には小学校が立地し、学校指定の通学路がある。



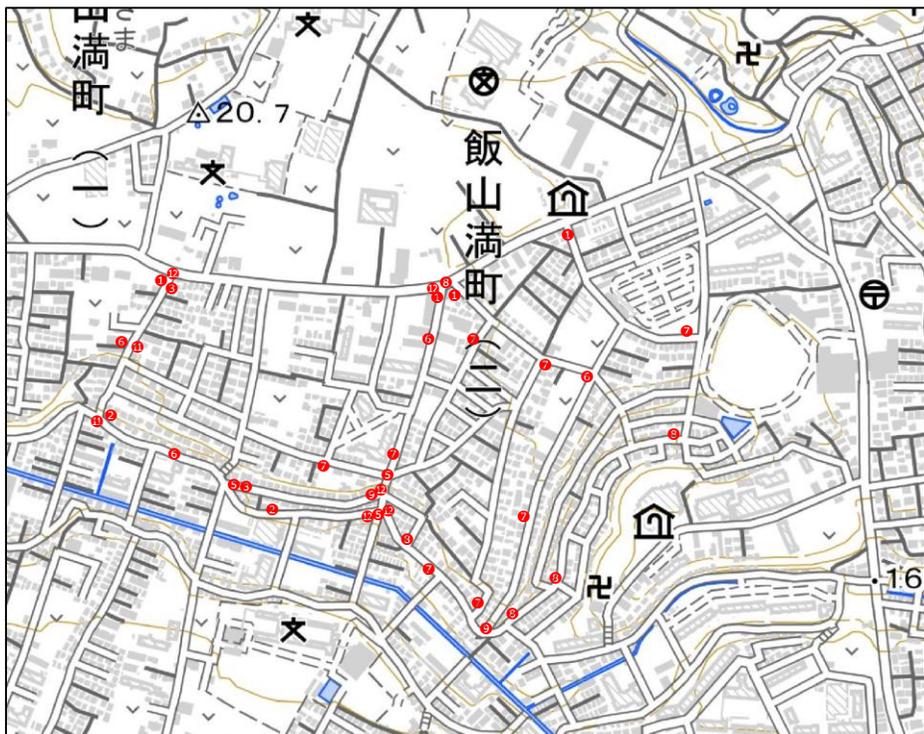
※背景地図の出典：国土地理院地図を加工して作成

# 3. 交通安全対策エリアの概要

## (1) 交通安全対策エリアの分析方針：通学路の指定状況

● 飯山満南地区は住宅地であり、エリア周辺には小学校が立地し、学校指定の通学路がある。

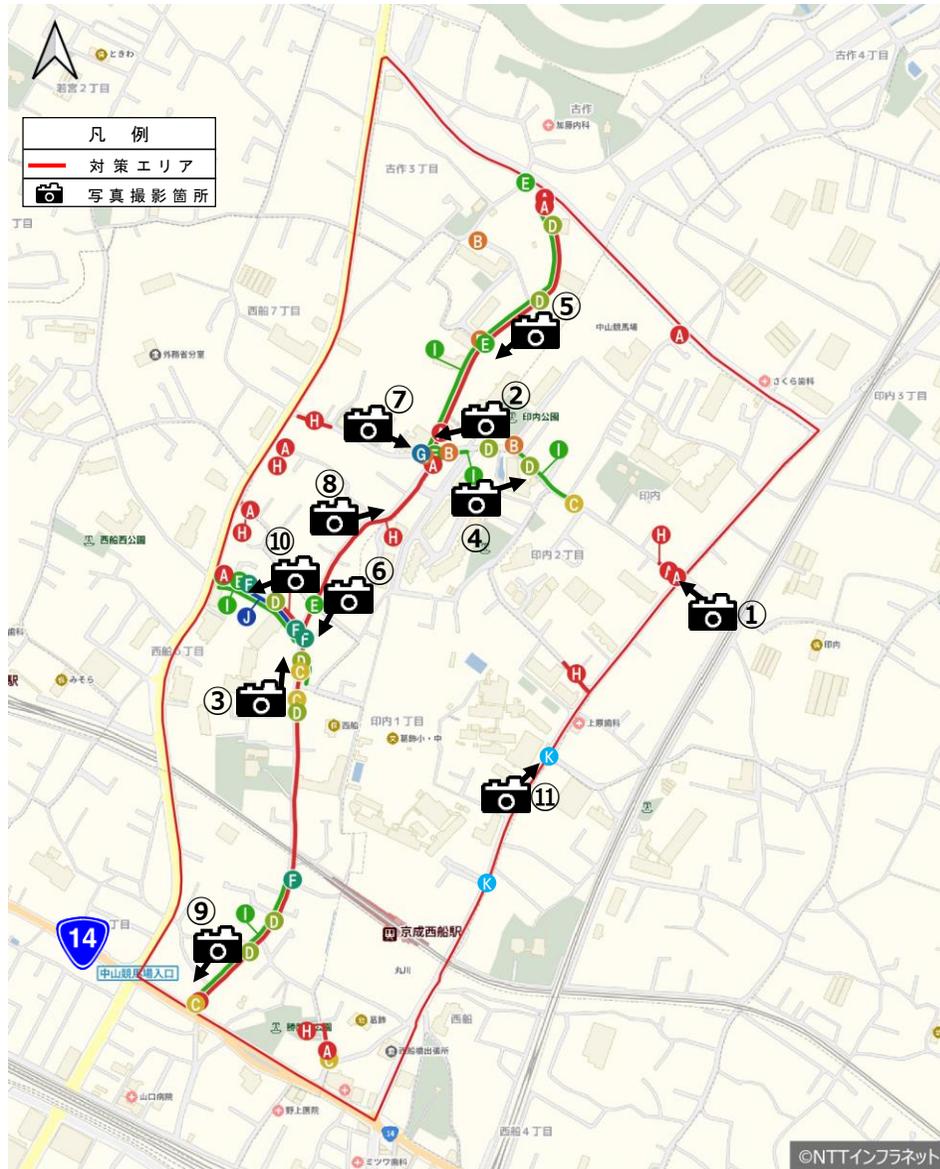
### 飯山満町南地区



# 3. 交通安全対策エリアの概要

## (1) 交通安全対策エリアの分析方針：対策の実施状況

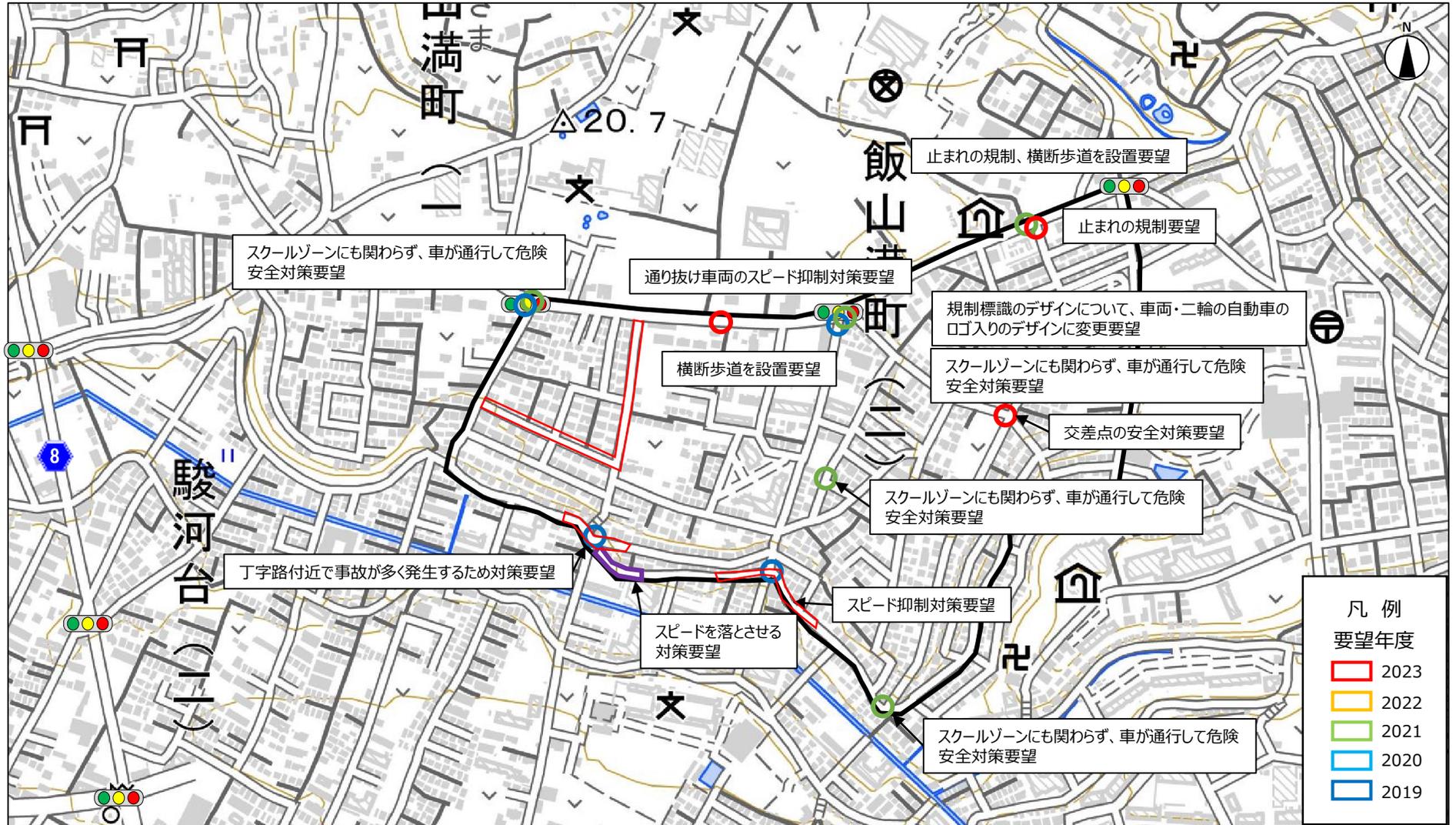
● 小・中学校周辺にはスクールゾーンや横断歩道カラー舗装の対策が実施されている。



# 3. 交通安全対策エリアの概要

## (1) 交通安全対策エリアの分析方針：地域要望

- 当該エリアでは、地元より交通安全に関する地域要望が多いエリアである。

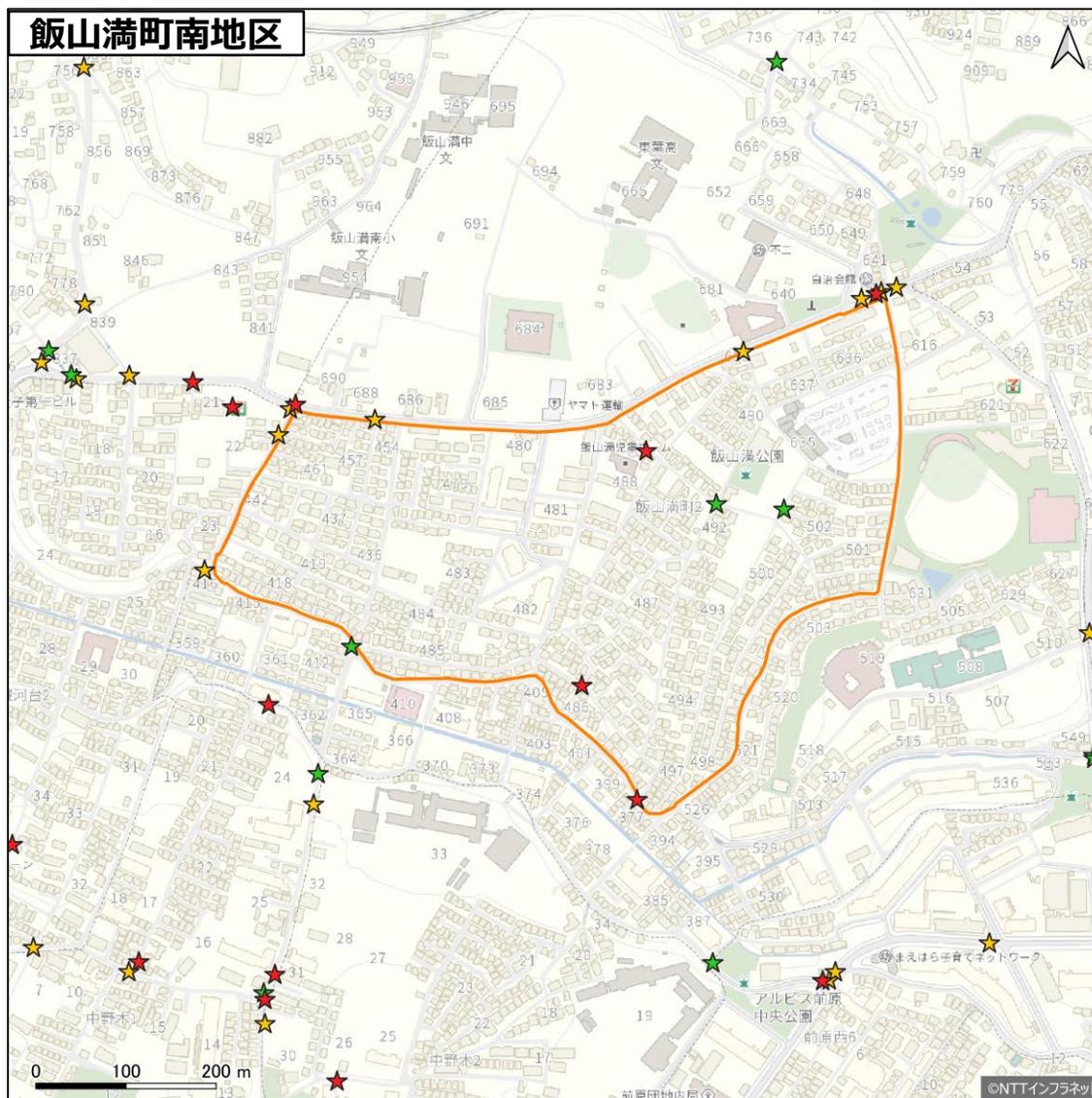


※背景地図の出典：国土地理院地図を加工して作成

# 3. 交通安全対策エリアの概要

## (1) 交通安全対策エリアの分析方針：事故発生状況

- エリア内の一部の路線で歩行者事故および自転車事故が発生している。



凡例

事故位置

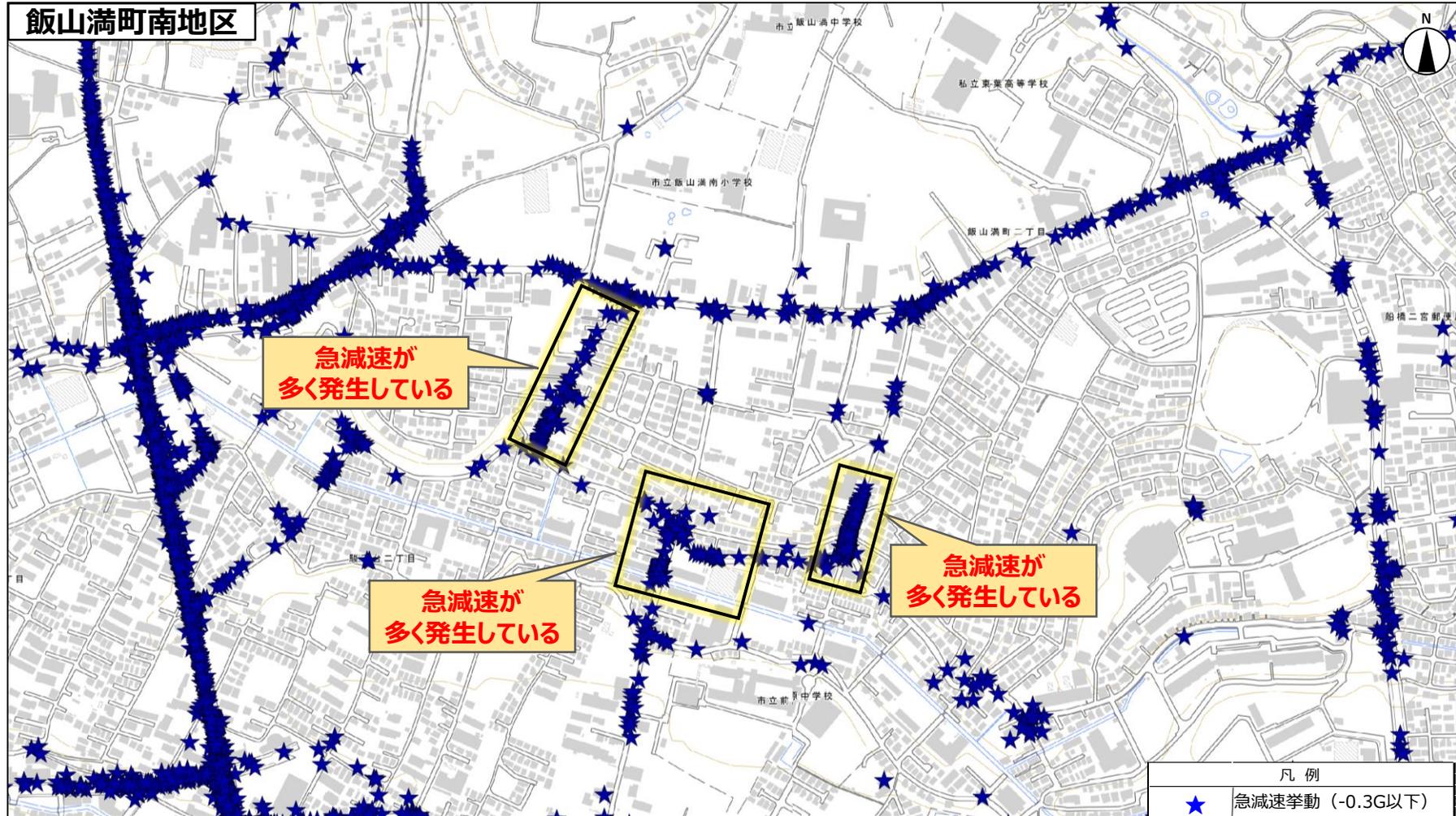
- ★ 歩行者事故
- ★ 自転車事故
- ★ その他事故(自動車等)
- 対策エリア

※出典：警察庁交通事故統計オープンデータ (R2~R5)

### 3. 交通安全対策エリアの概要

## (1) 交通安全対策エリアの分析方針：急減速発生状況

- 外周道路で急減速が多く発生している。
- エリア内の一部の路線で急減速が多く発生している区間もある。

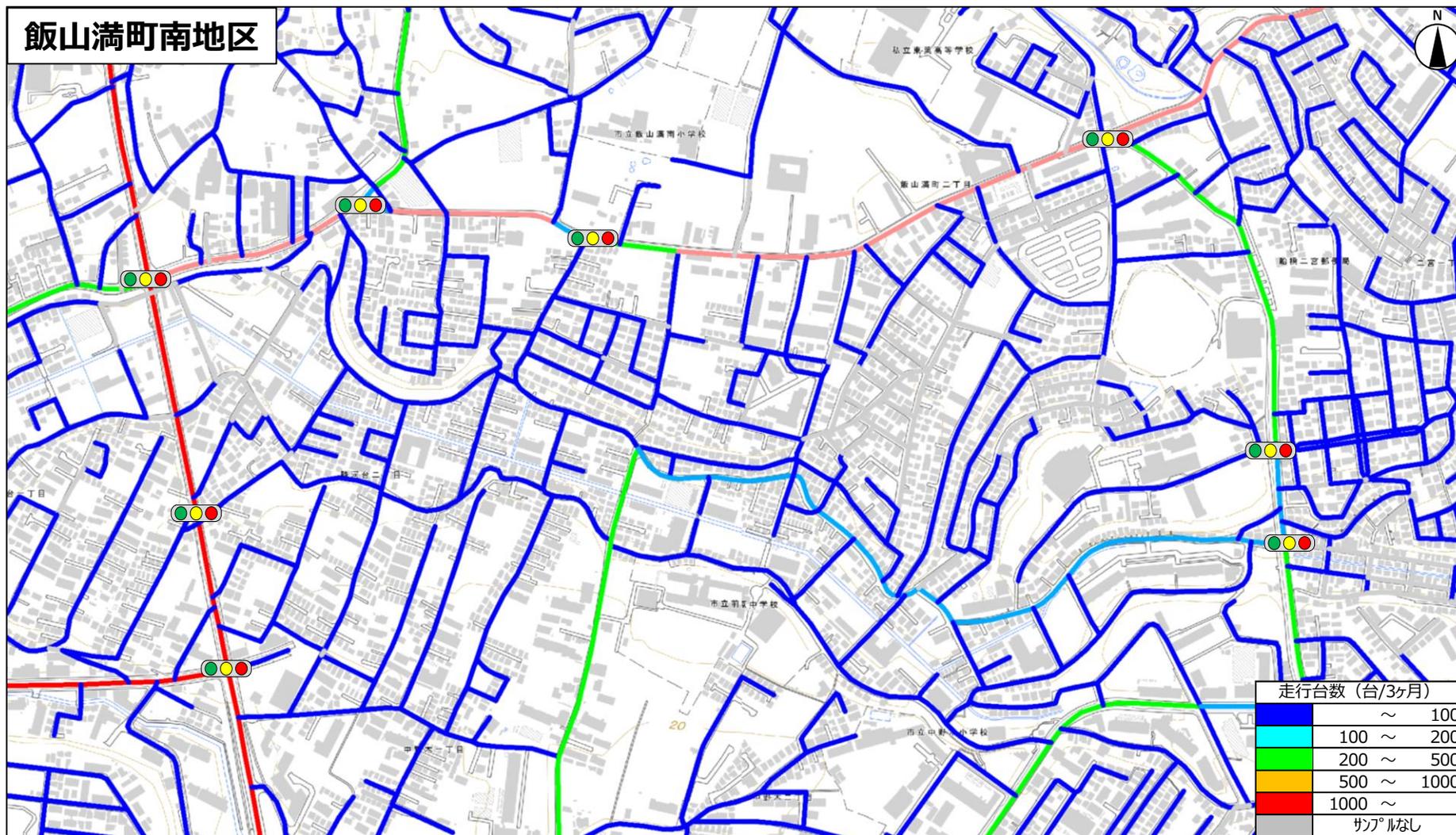


※背景地図の出典：国土地理院地図を加工して作成

# 3. 交通安全対策エリアの概要

## (1) 交通安全対策エリアの分析方針：走行台数

- 外周の幹線道路では通行量が多い状況である。



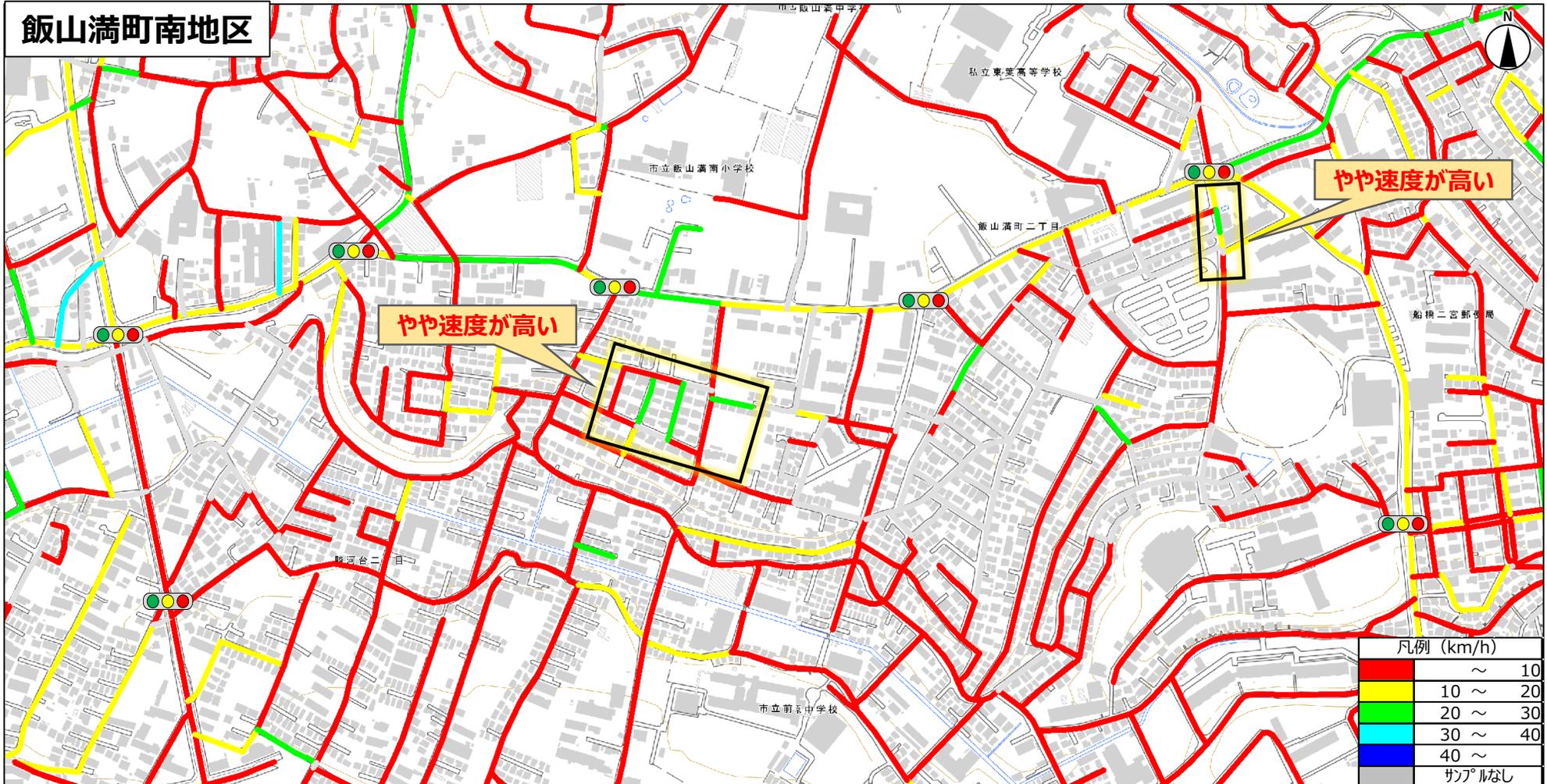
※出典：ETC2.0プローブデータ（走行履歴：様式1-2、様式1-4）より算出。  
2022年9～11月の合計値

※背景地図の出典：国土地理院地図を加工して作成

### 3. 交通安全対策エリアの概要

## (1) 交通安全対策エリアの分析方針：平均走行速度

- 外周道路では、主要地方道船橋我孫子線やそれに接続する市道で速度低下が発生している。
- エリア内を走行する車両の旅行速度は、一部の区間で平均速度が高くなっている。



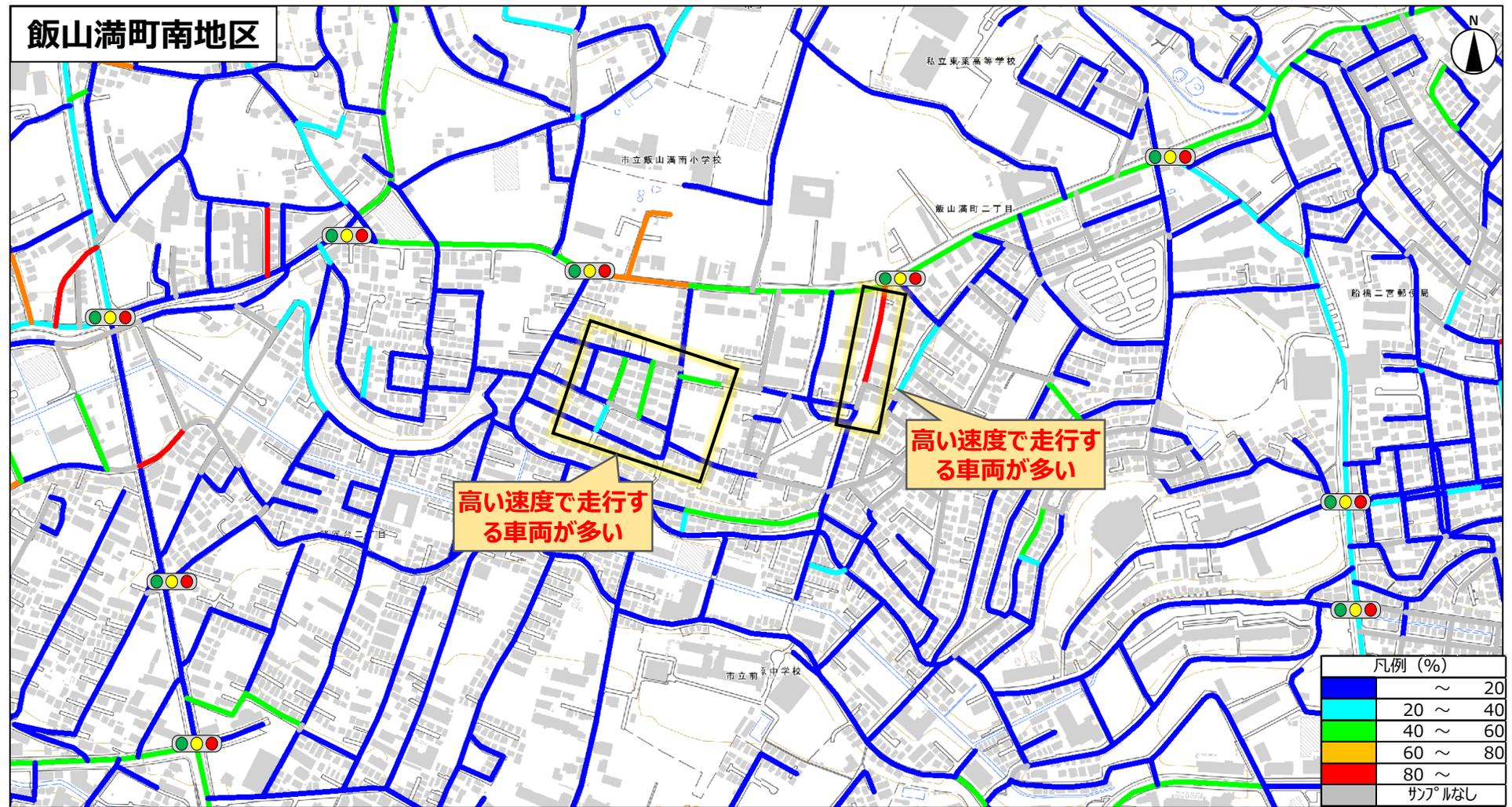
※出典：ETC2.0プローブデータ（走行履歴：様式1-2、様式1-4）より算出。  
2022年9～11月の合計値

※背景地図の出典：国土地理院地図を加工して作成

# 3. 交通安全対策エリアの概要

## (1) 交通安全対策エリアの分析方針：30km/h以上の走行車両の割合

- エリア内の一部区間でやや高い速度で走行している車両の割合が多くなっている。



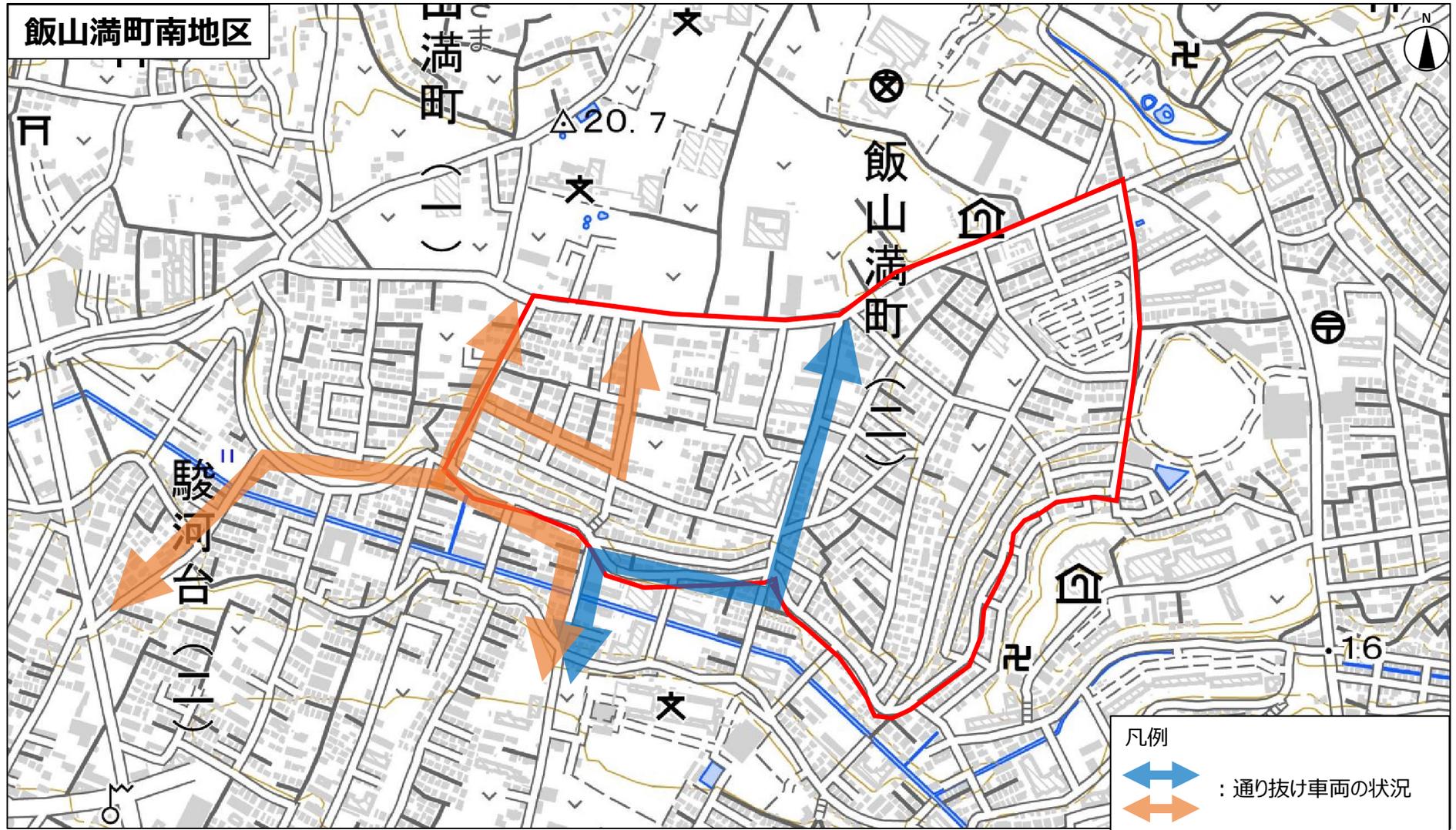
※出典：ETC2.0プローブデータ（走行履歴：様式1-2、様式1-4）より算出。  
2022年9～11月の合計値

※背景地図の出典：国土地理院地図を加工して作成

### 3. 交通安全対策エリアの概要

## (1) 交通安全対策エリアの分析方針：通り抜けの状況

- 外周道路の渋滞を避けるためエリア内を通り抜けする車両が多く存在する。

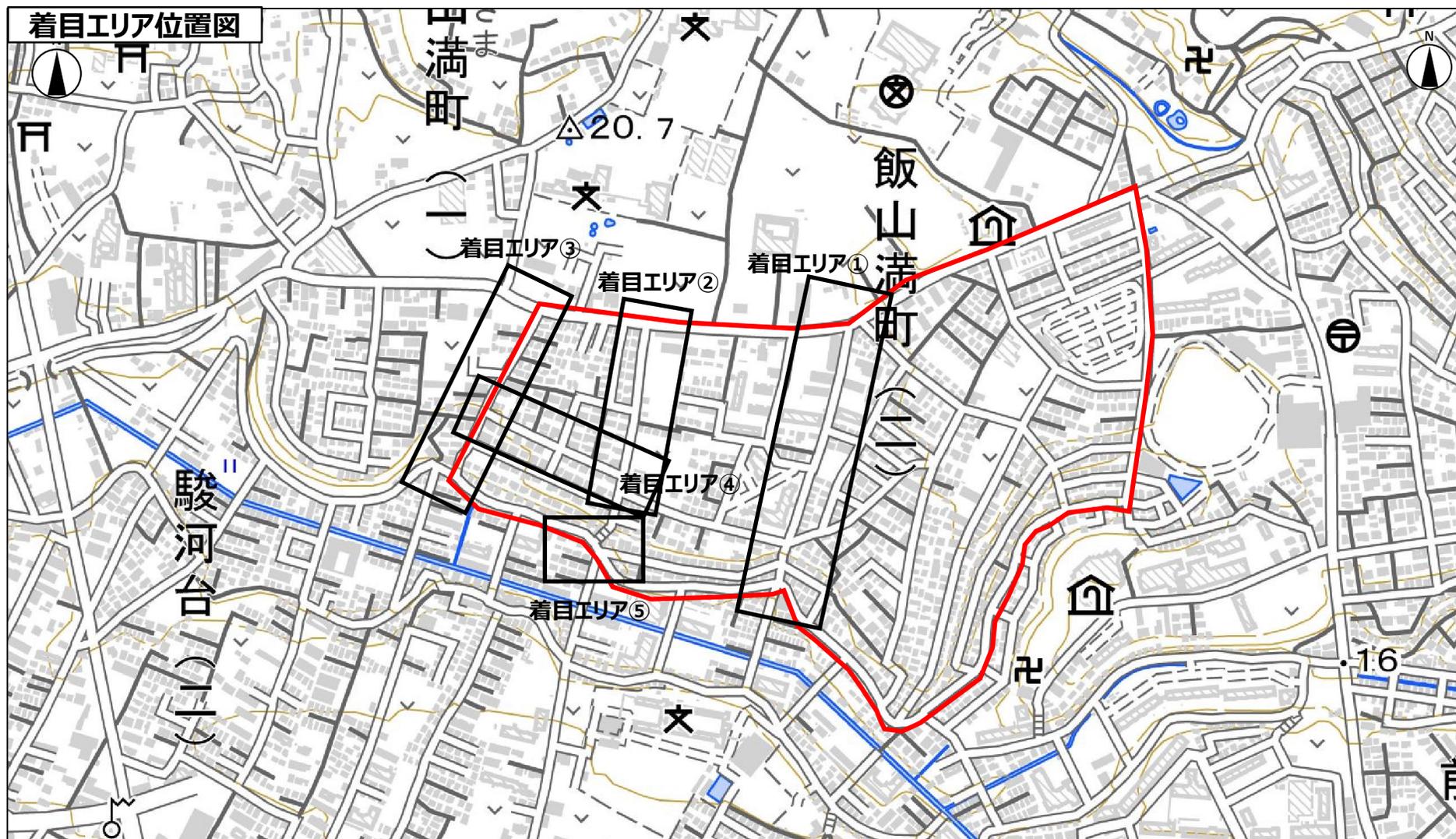


※背景地図の出典：国土地理院地図を加工して作成



### 3. 交通安全対策エリアの概要

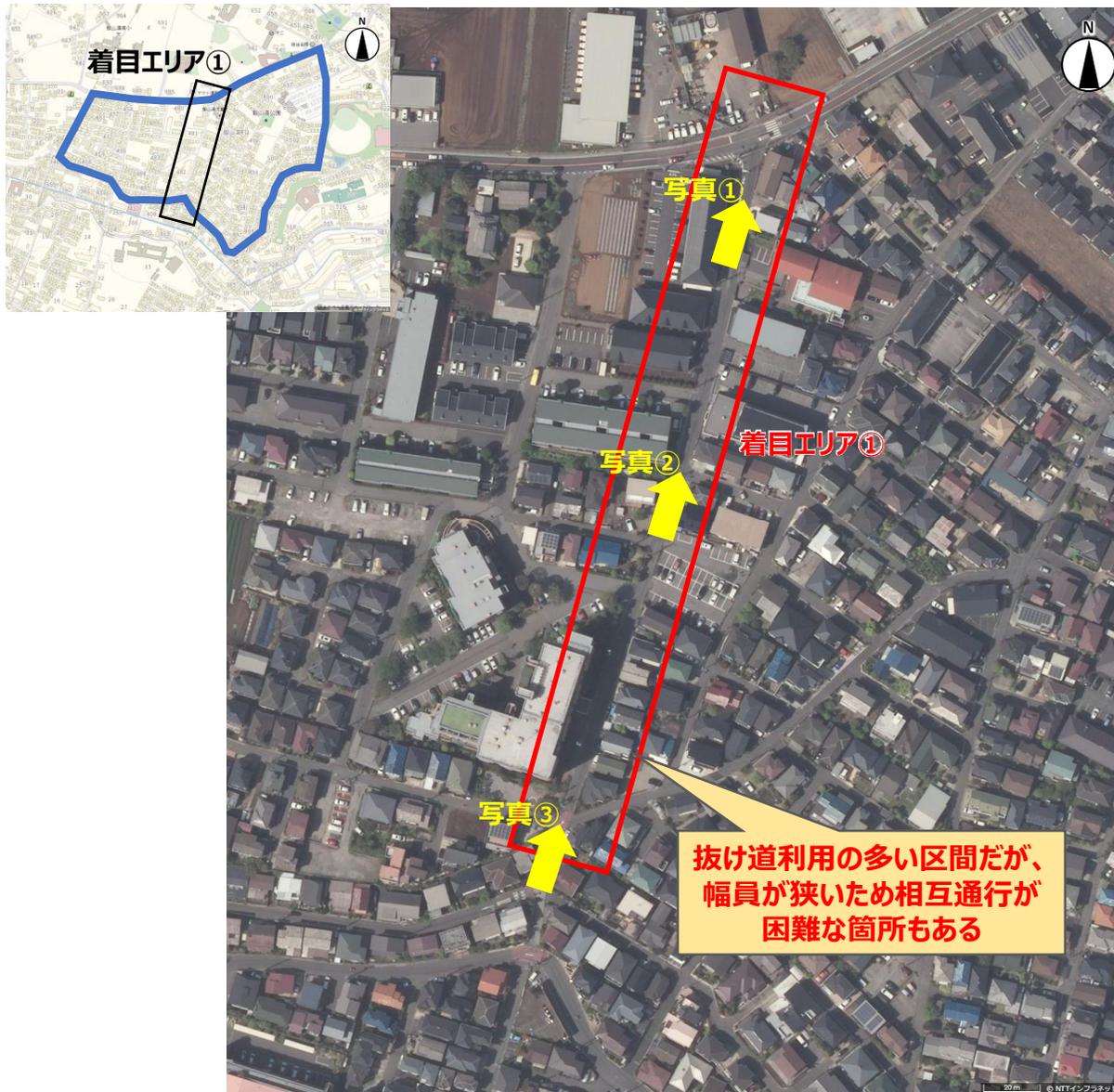
#### (1) 交通安全対策エリアの分析方針：着目エリア



※背景地図の出典：国土地理院地図を加工して作成

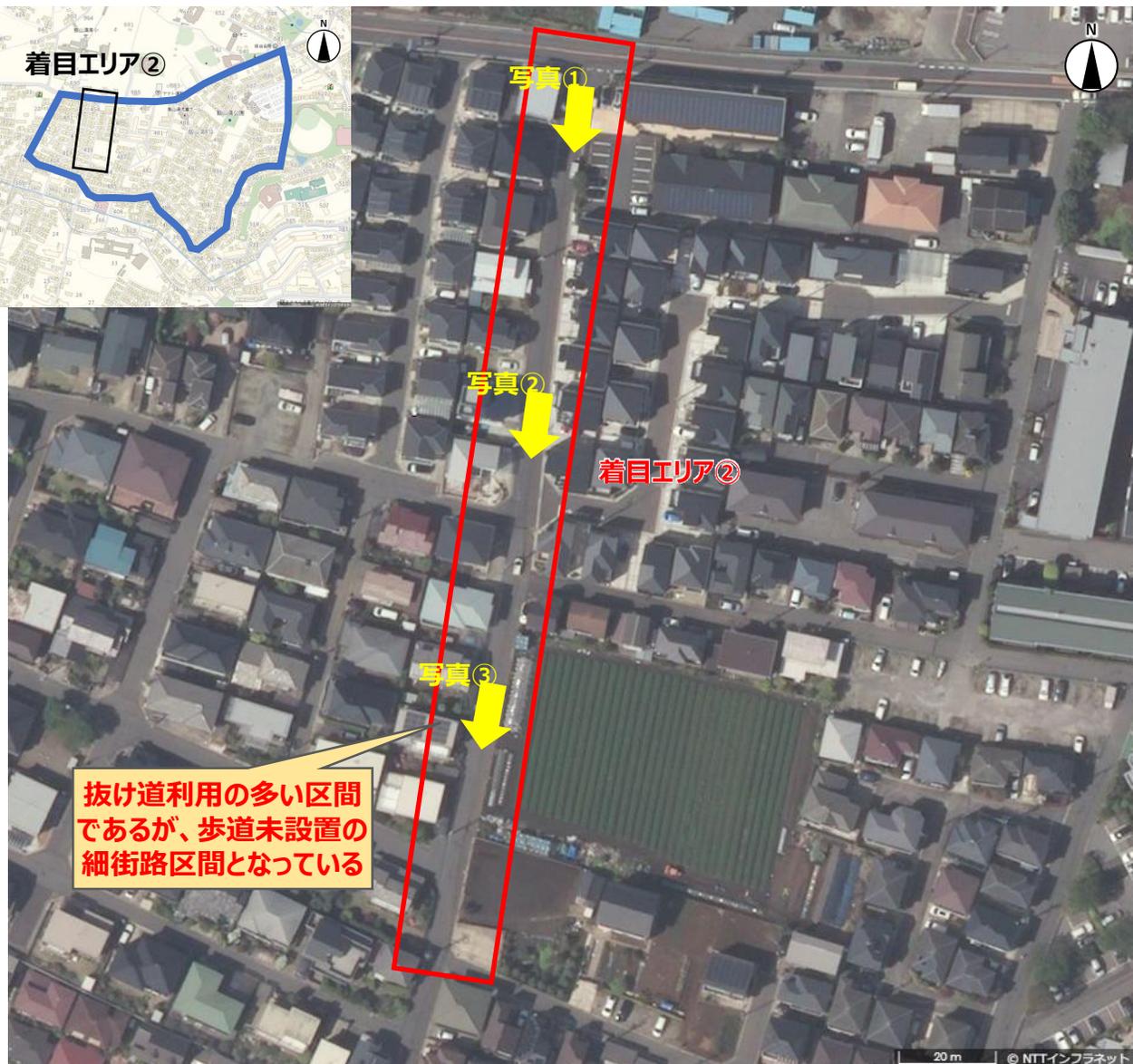
# 3. 交通安全対策エリアの概要

## (1) 交通安全対策エリアの分析方針：現地状況 (拡大図)



# 3. 交通安全対策エリアの概要

## (1) 交通安全対策エリアの分析方針：現地状況 (拡大図)



# 3. 交通安全対策エリアの概要

## (1) 交通安全対策エリアの分析方針：現地状況 (拡大図)



抜け道利用の多い区間だが、幅員が狭いため相互通行が困難な箇所もある

# 3. 交通安全対策エリアの概要

## (1) 交通安全対策エリアの分析方針：現地状況 (拡大図)

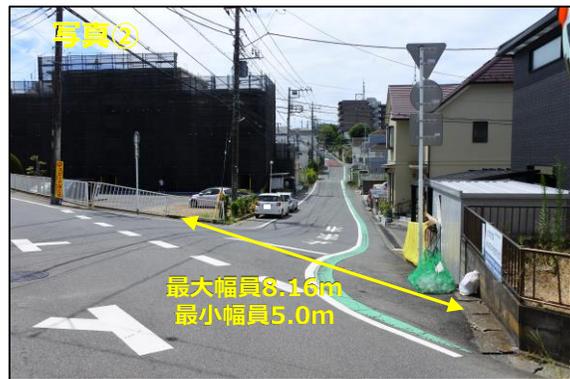


# 3. 交通安全対策エリアの概要

## (1) 交通安全対策エリアの分析方針：現地状況 (拡大図)

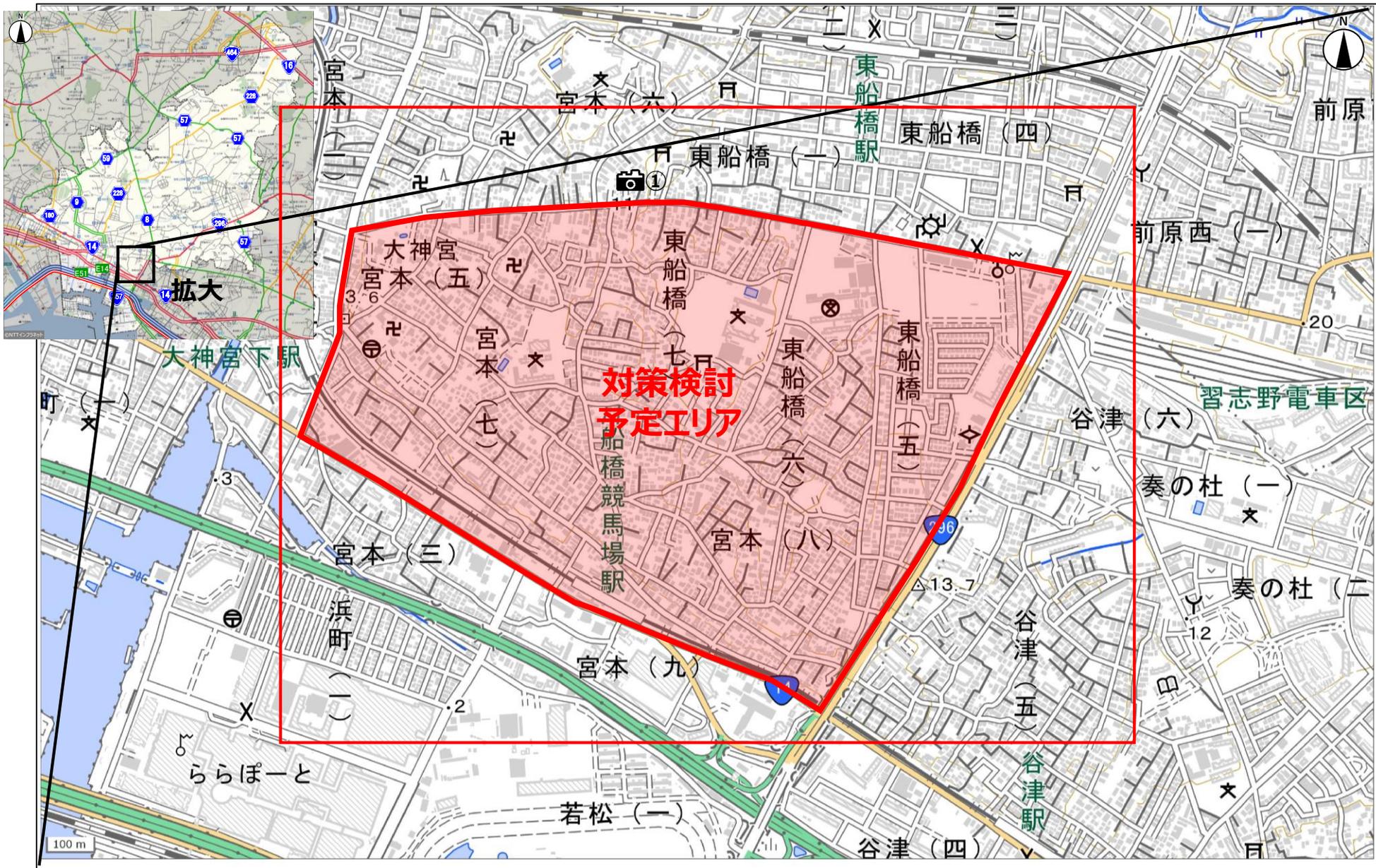


抜け道利用の多い区間だが、幅員が狭いため相互通行が困難な箇所もある



# 3. 交通安全対策エリアの概要

## (1) 交通安全対策エリアの分析方針：位置図（宮本地区）

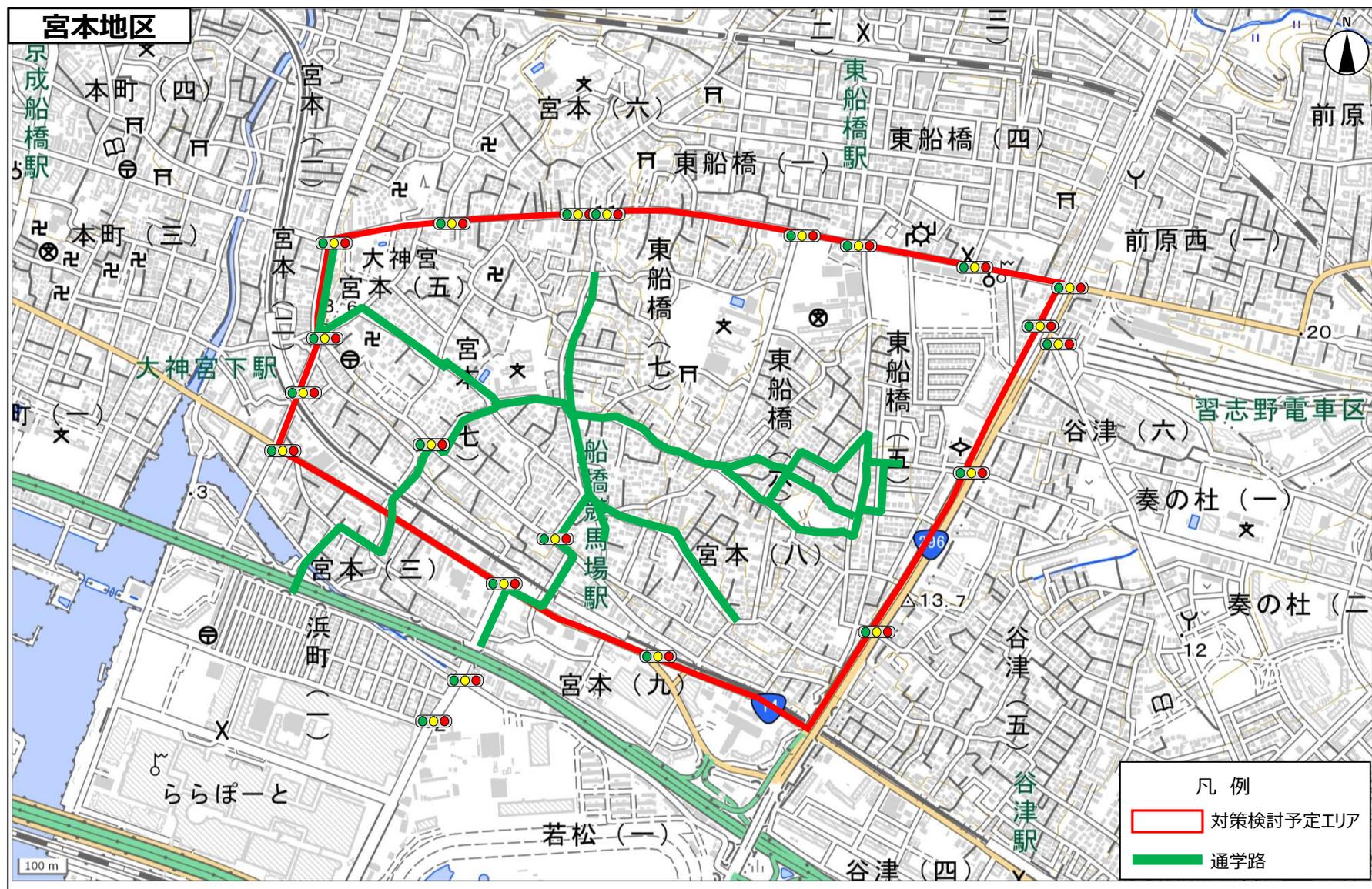


※背景地図の出典：国土地理院地図を加工して作成

# 3. 交通安全対策エリアの概要

## (1) 交通安全対策エリアの分析方針：通学路の指定状況

- 宮本地区は住宅地であり、エリア内には小学校が立地し、学校指定の通学路がある。



# 3. 交通安全対策エリアの概要

## (1) 交通安全対策エリアの分析方針：地域要望

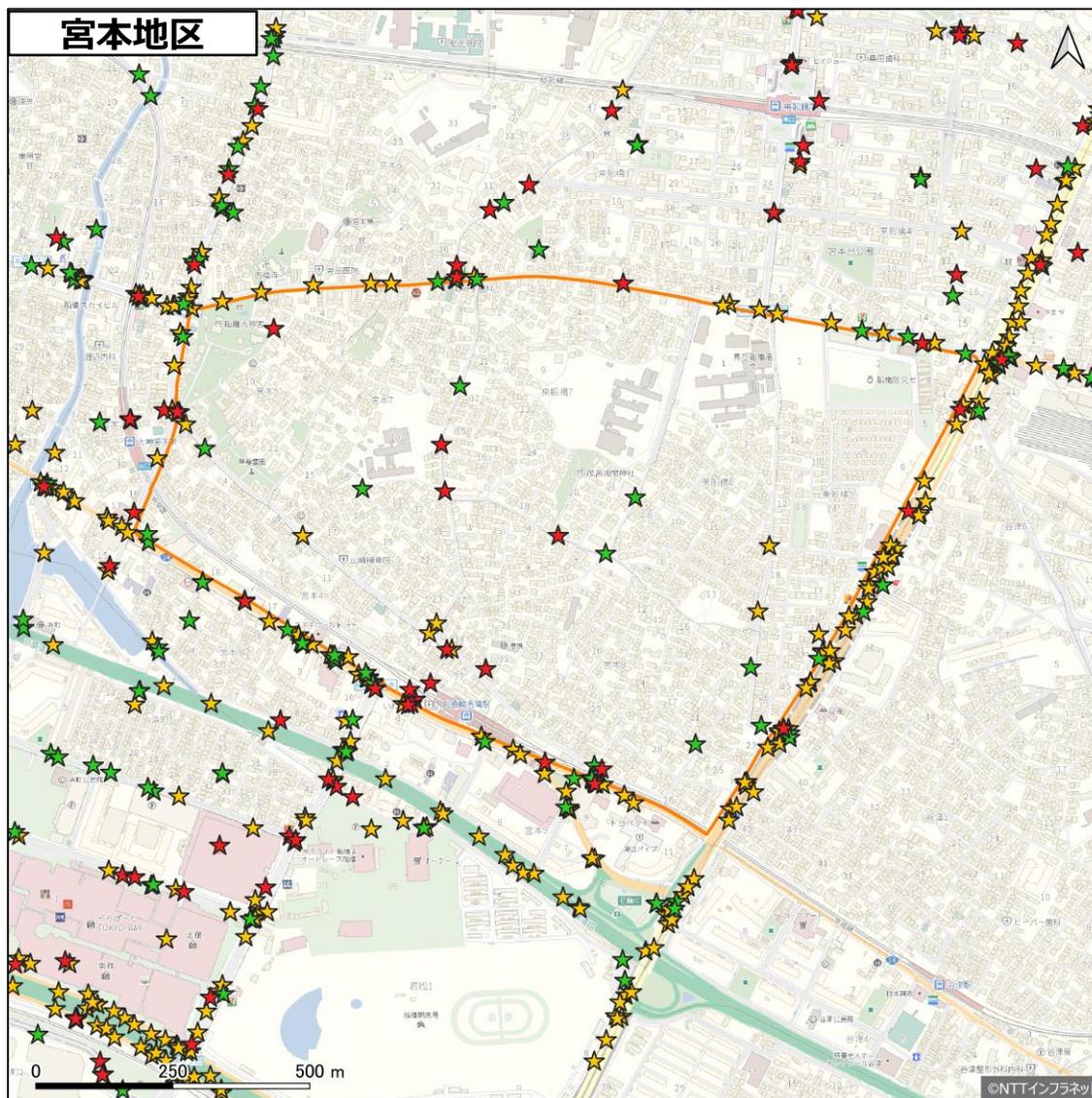
- 当該エリアでは、地元より交通安全に関する地域要望が多いエリアである。



# 3. 交通安全対策エリアの概要

## (1) 交通安全対策エリアの分析方針：事故発生状況

- 外周道路で事故が多く発生している。
- エリア内の一部の路線で歩行者事故および自転車事故が多く発生している。



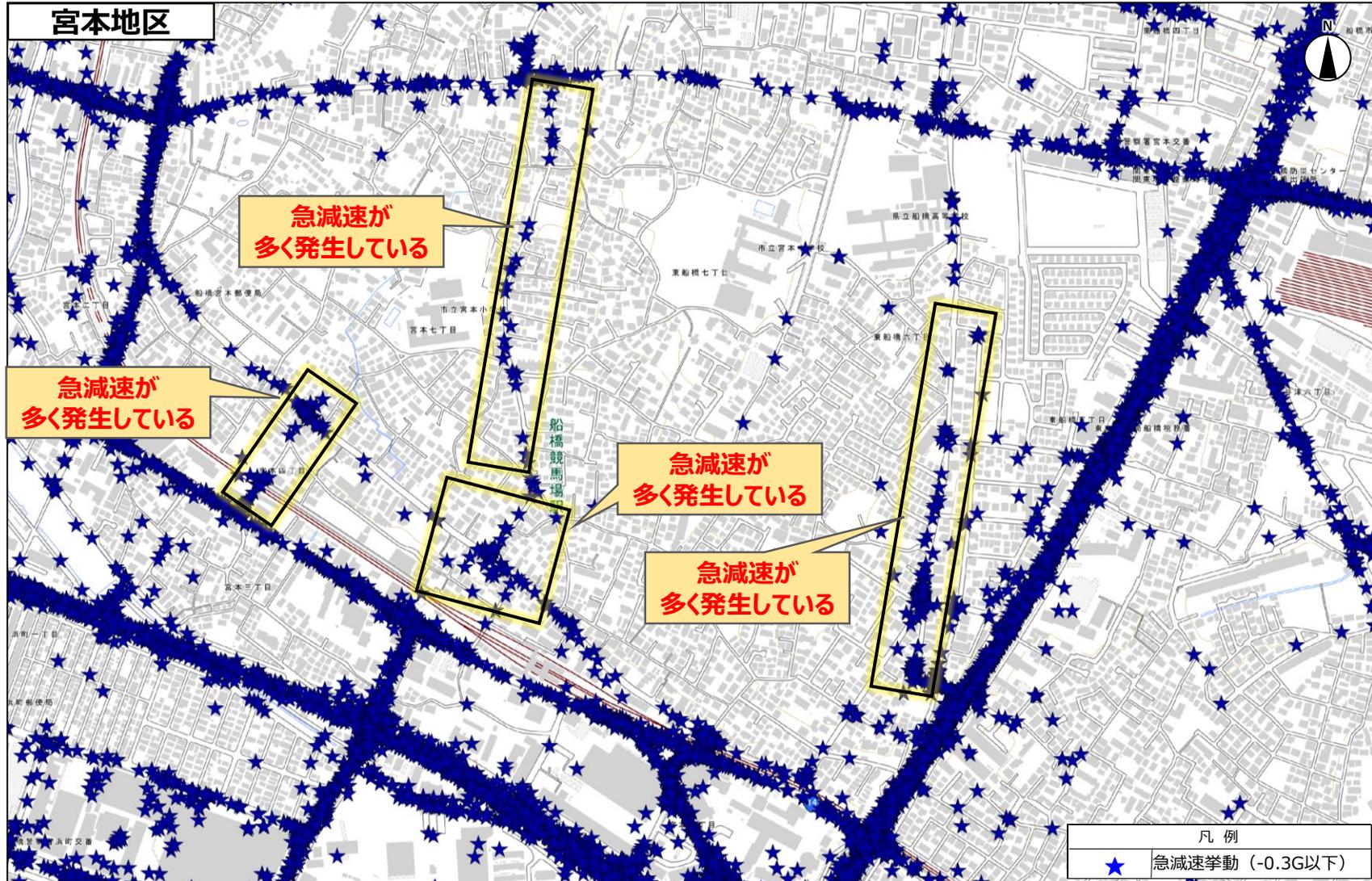
凡 例	
事故位置	
★	歩行者事故
★	自転車事故
★	その他事故(自動車等)
□	対策エリア

※出典：警察庁交通事故統計オープンデータ (R2~R5)

# 3. 交通安全対策エリアの概要

## (1) 交通安全対策エリアの分析方針：急減速発生状況

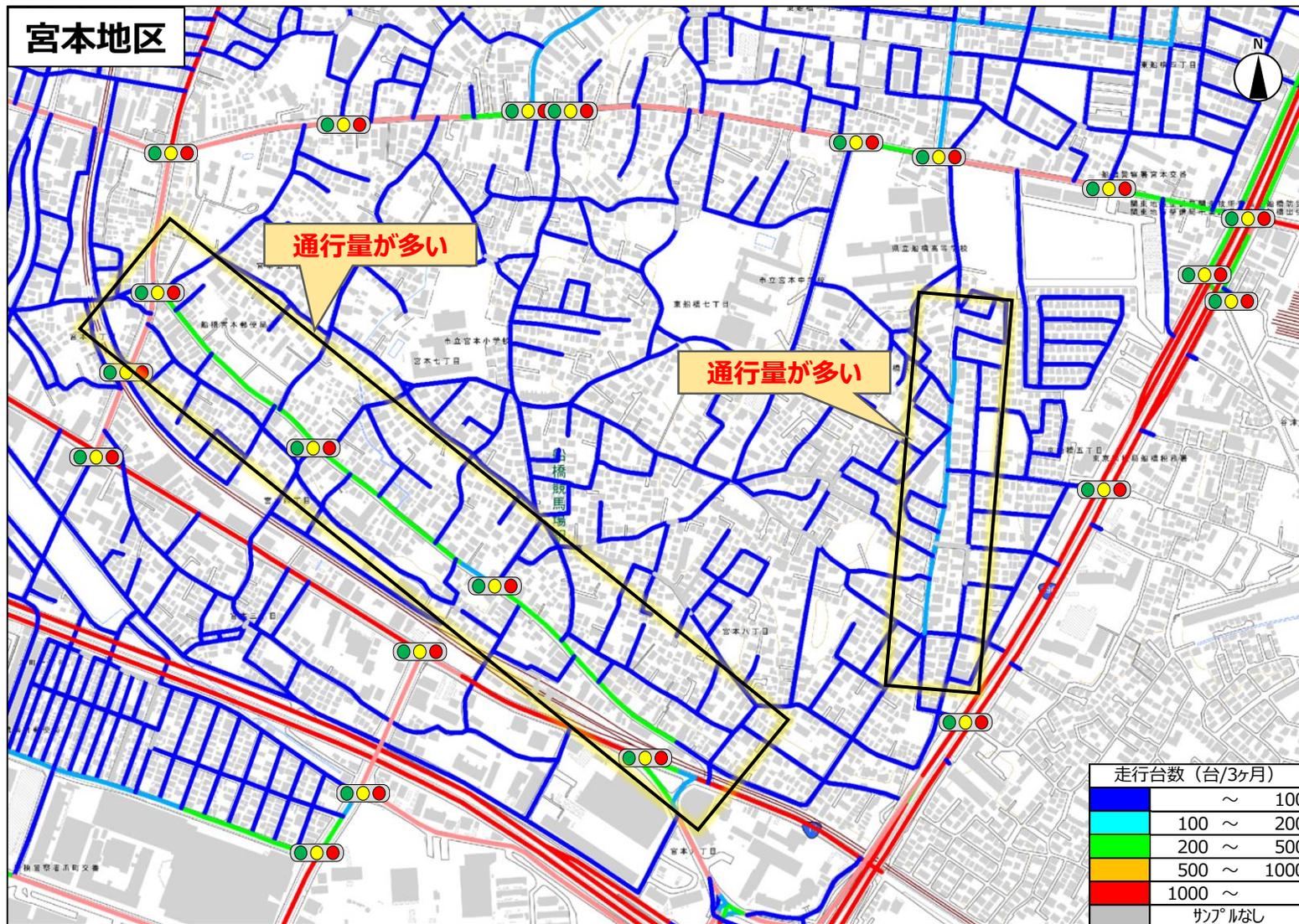
- 外周道路で急減速が多く発生している。
- エリア内の一部の路線で急減速が多く発生している区間もある。



# 3. 交通安全対策エリアの概要

## (1) 交通安全対策エリアの分析方針：走行台数

- 外周の幹線道路や一部のエリア内の道路で通行量が多い状況である。



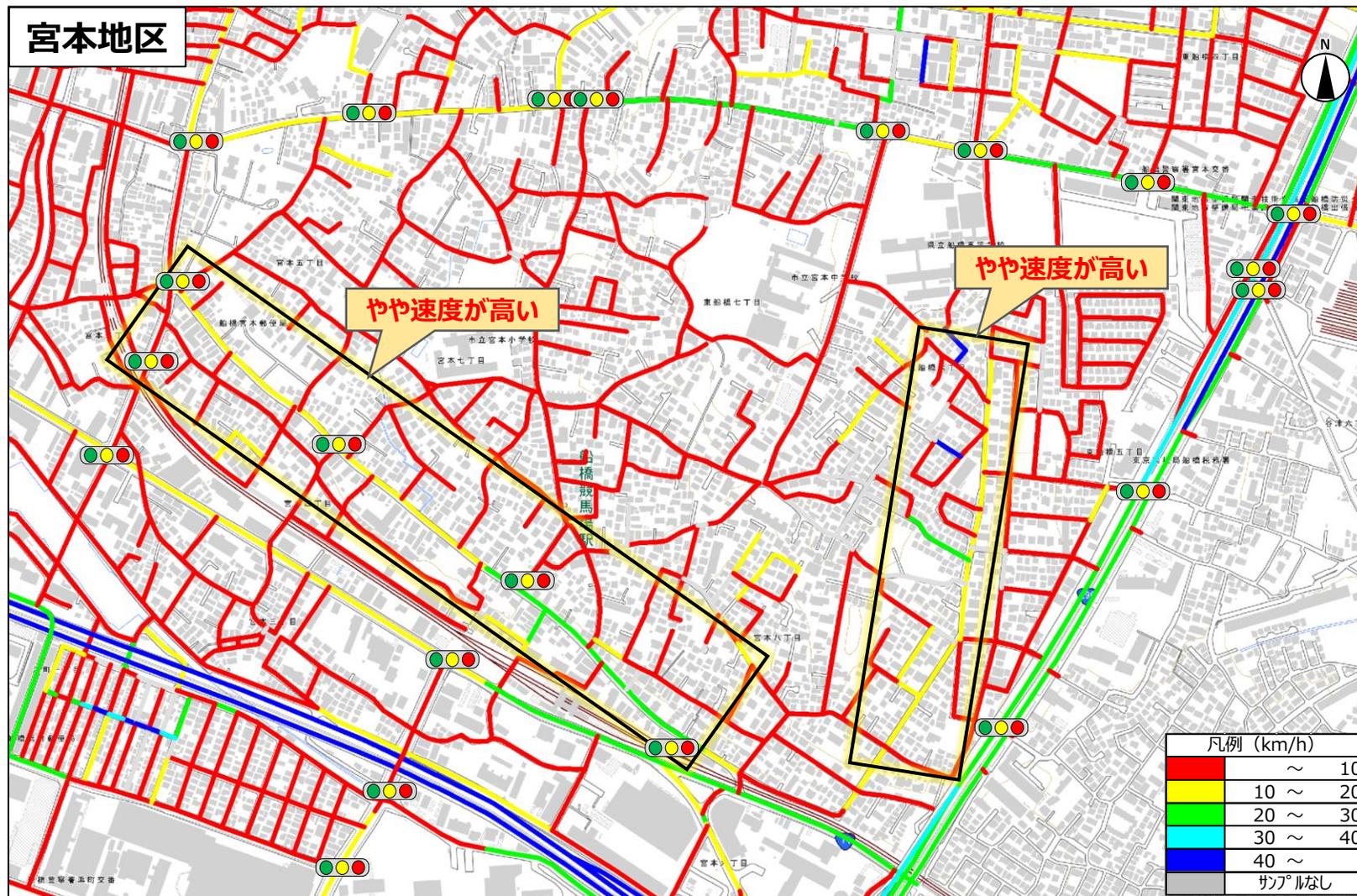
※出典：ETC2.0プローブデータ（走行履歴：様式1-2、様式1-4）より算出。  
2022年9～11月の合計値

※背景地図の出典：国土地理院地図を加工して作成

# 3. 交通安全対策エリアの概要

## (1) 交通安全対策エリアの分析方針：平均走行速度

- エリア内を走行する車両の旅行速度は、一部の区間で平均速度が高くなっている。



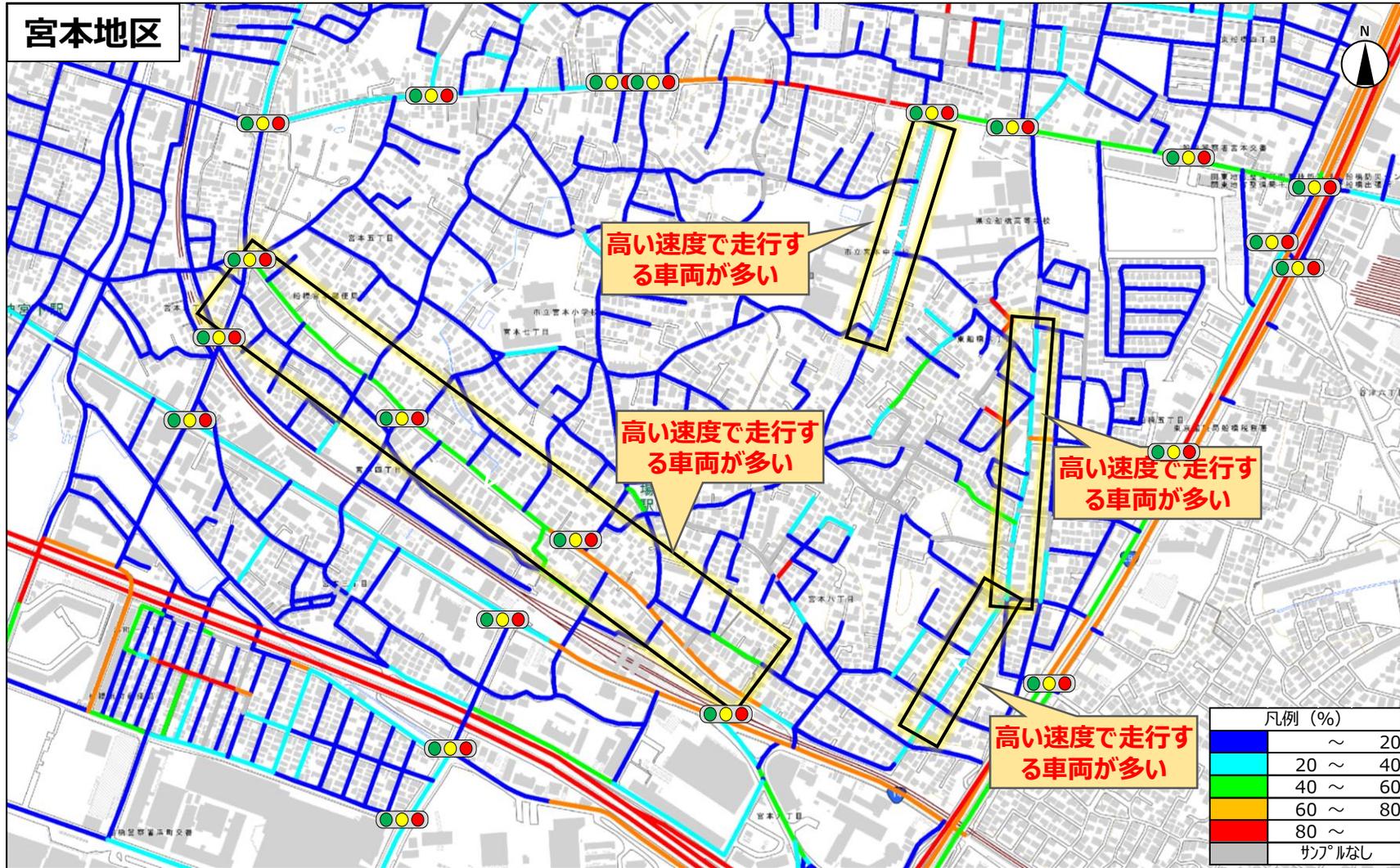
※出典：ETC2.0フローデータ（走行履歴：様式1-2、様式1-4）より算出。  
2022年9～11月の合計値

※背景地図の出典：国土地理院地図を加工して作成

# 3. 交通安全対策エリアの概要

## (1) 交通安全対策エリアの分析方針：30km/h以上の走行車両の割合

- エリア内の一部区間でやや高い速度で走行している車両の割合が多くなっている。



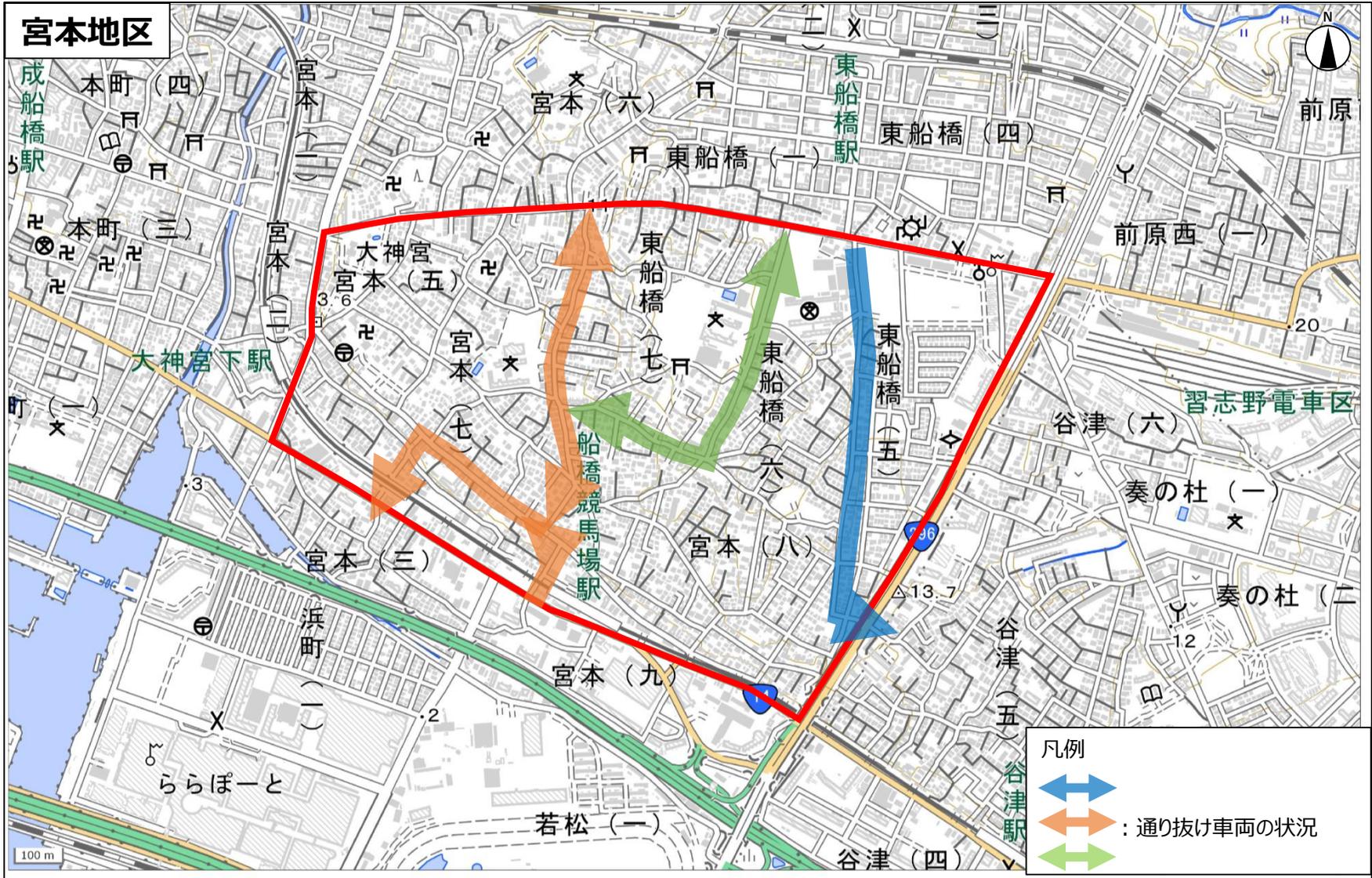
※出典：ETC2.0プローブデータ（走行履歴：様式1-2、様式1-4）より算出。  
2022年9～11月の合計値

※背景地図の出典：国土地理院地図を加工して作成

# 3. 交通安全対策エリアの概要

## (1) 交通安全対策エリアの分析方針：通り抜けの状況

- 外周道路の渋滞を避けるためエリア内を通り抜けする車両が多く存在する。



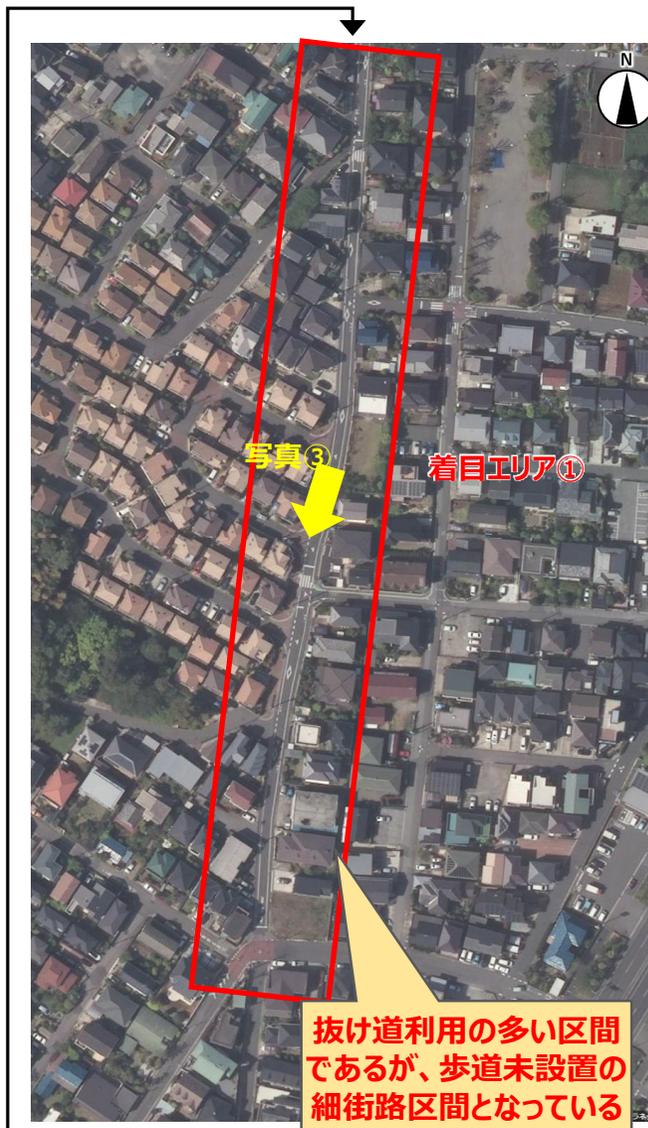
※背景地図の出典：国土地理院地図を加工して作成





# 3. 交通安全対策エリアの概要

## (1) 交通安全対策エリアの分析方針：現地状況（拡大図）



# 3. 交通安全対策エリアの概要

## (1) 交通安全対策エリアの分析方針：現地状況（拡大図）



抜け道利用の多い区間であるが、一部区間では歩道未設置の細街路区間となっている



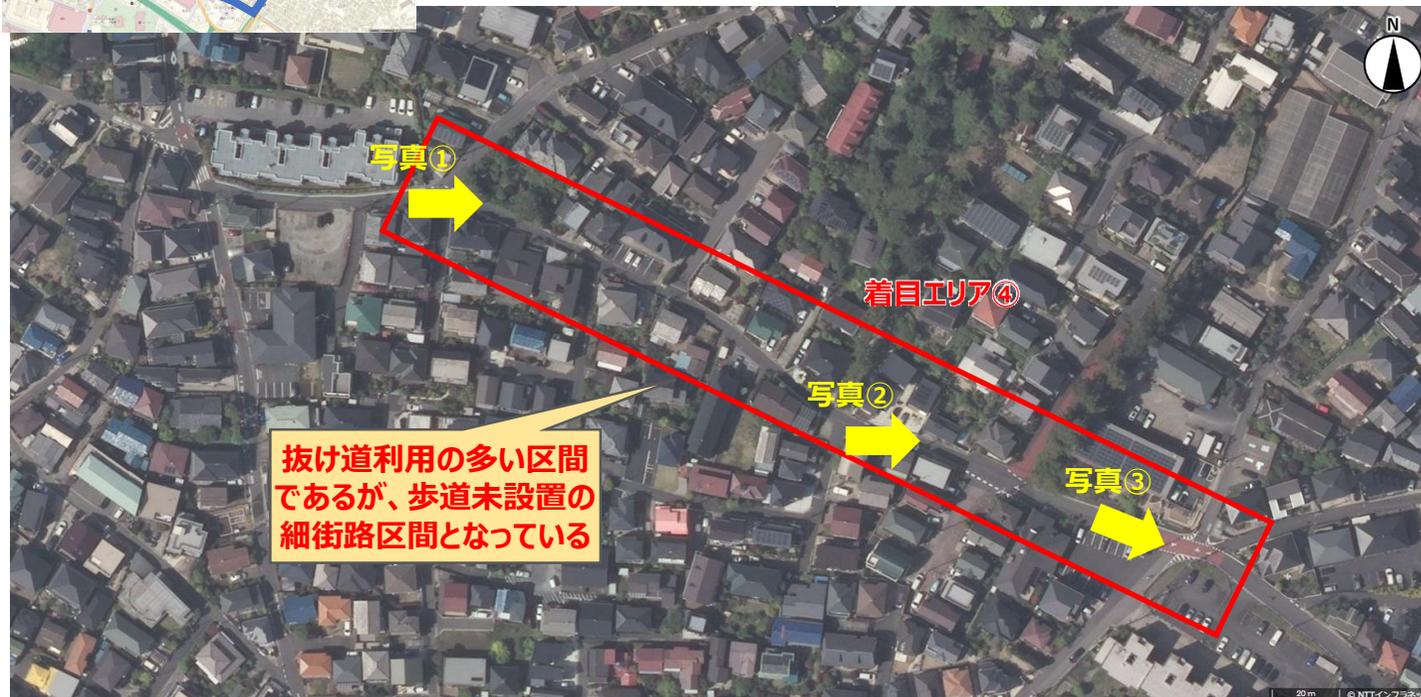
# 3. 交通安全対策エリアの概要

## (1) 交通安全対策エリアの分析方針：現地状況（拡大図）



# 3. 交通安全対策エリアの概要

## (1) 交通安全対策エリアの分析方針：現地状況（拡大図）



# 3. 交通安全対策エリアの概要

## (1) 交通安全対策エリアの分析方針：現地状況（拡大図）



抜け道利用の多い区間  
であるが、歩道未設置の  
細街路区間となっている

