

**船橋市 交通ビッグデータ見える化協議会
第13回会議
交通円滑化・交通安全対策部会検討結果
(交通円滑化対策)**

令和6年（2024年）12月

船橋市

No	項目
1	メンバーと部会の実施結果
2	交通円滑化対策箇所の選定結果
3	古和釜十字路交差点の検討結果
4	飯山満町2丁目交差点の検討結果

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

千葉県
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
船橋東警察署 交通課

船橋市
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：2箇所（古和釜十字路交差点・飯山満町2丁目交差点）

第1回

【現地視察：10/2】

■ 現地視察（2箇所：古和釜十字路交差点・

飯山満町2丁目交差点）

【現地視察】



第2回

【室内会議：10/23】

■ 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：12/16】

■ 対策内容の承認

【室内会議】



2. 交通円滑化対策箇所の選定結果

(1) 交通円滑化対策箇所の選定方法

国道・県道

STEP①：対策指標の設定・加算

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・加算

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

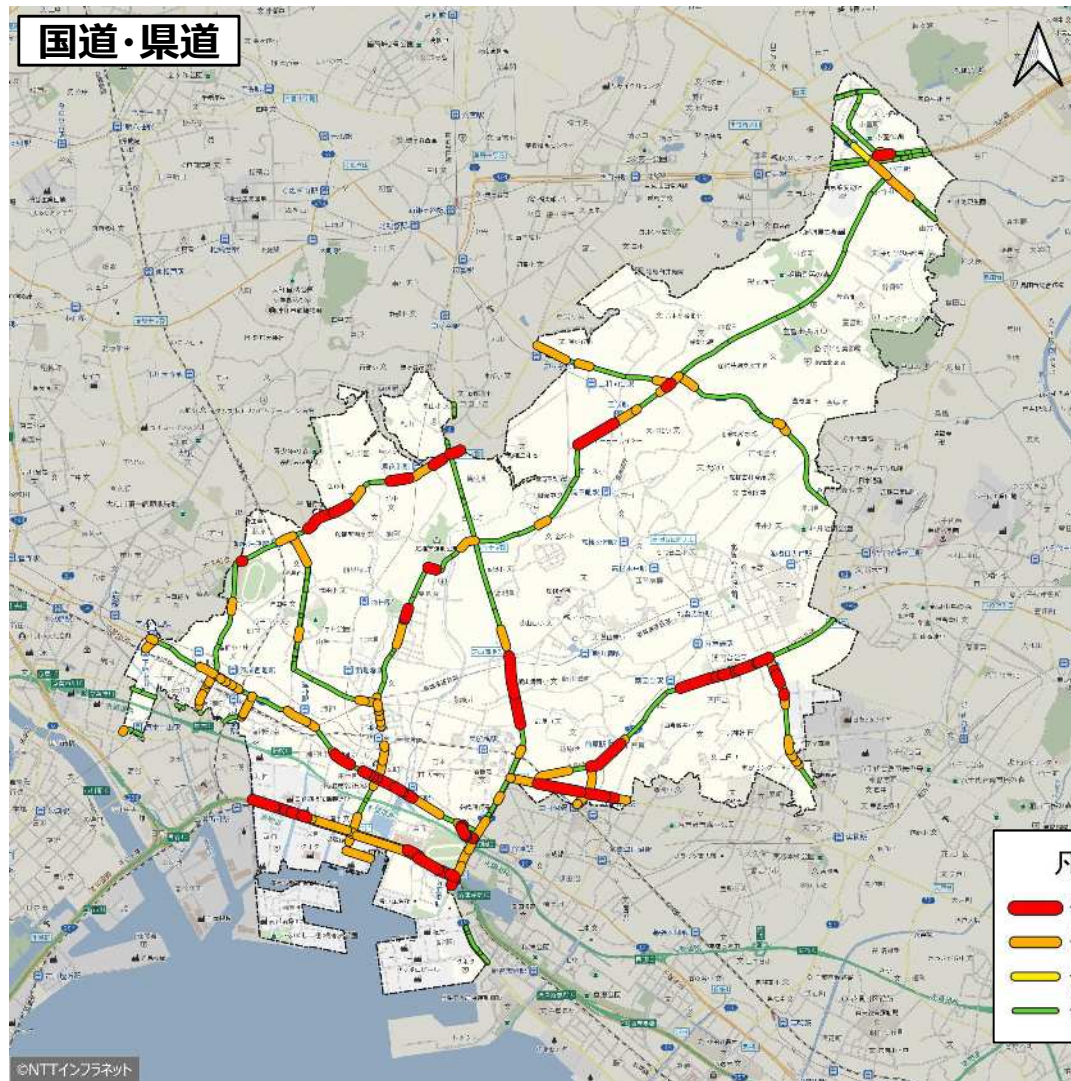
評価指標①～⑤の各得点による総合評価での優先順位を検討し、上位箇所を対策候補区間として選定。

STEP③：対策区間決定

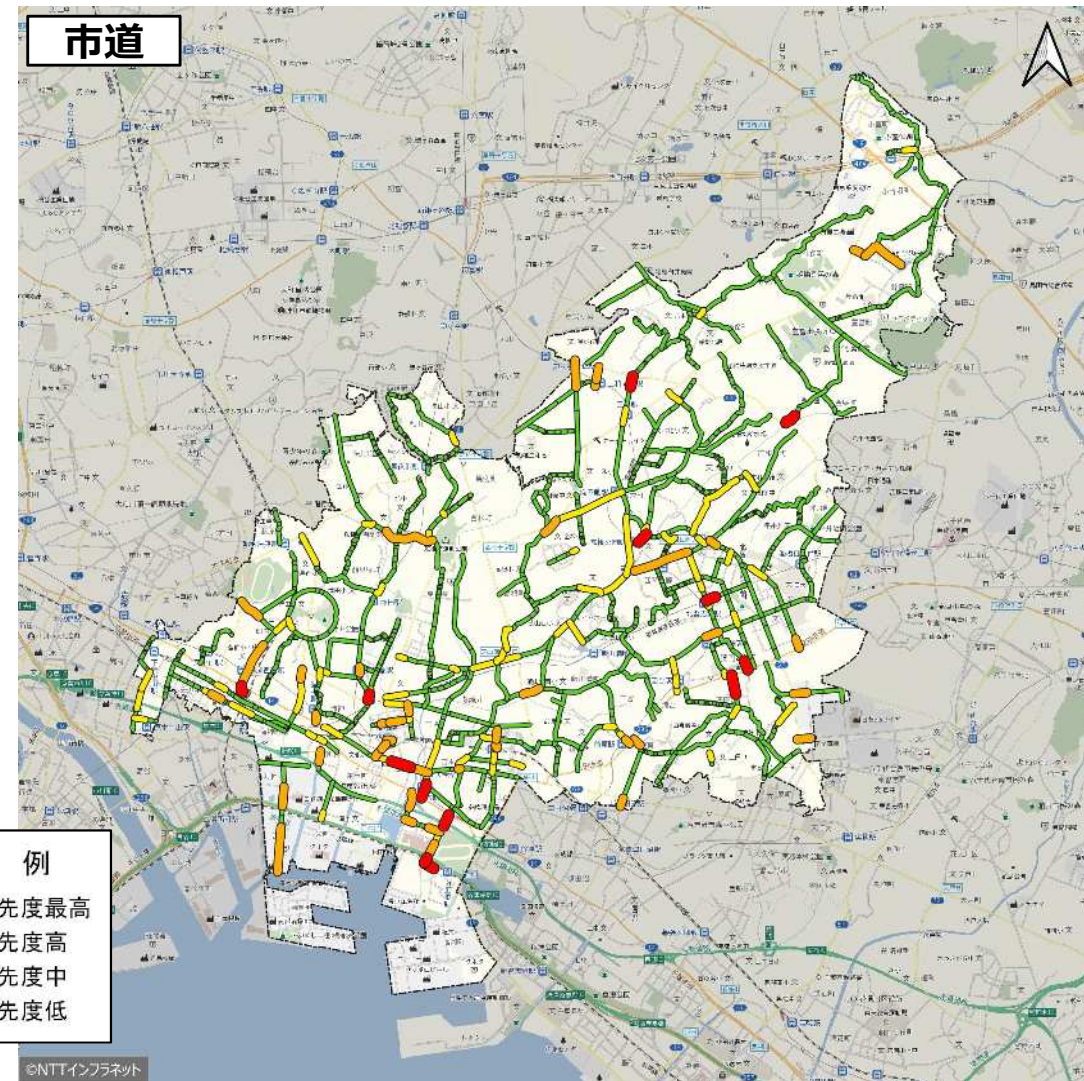
隣接区間を統合し、対策区間を決定し、既存計画や地域要望等の有無を確認した上で、対策検討・立案を行う。

2. 交通円滑化対策箇所を選定結果 (2) 交通円滑化対策箇所を選定結果

【対策区間の選定結果】



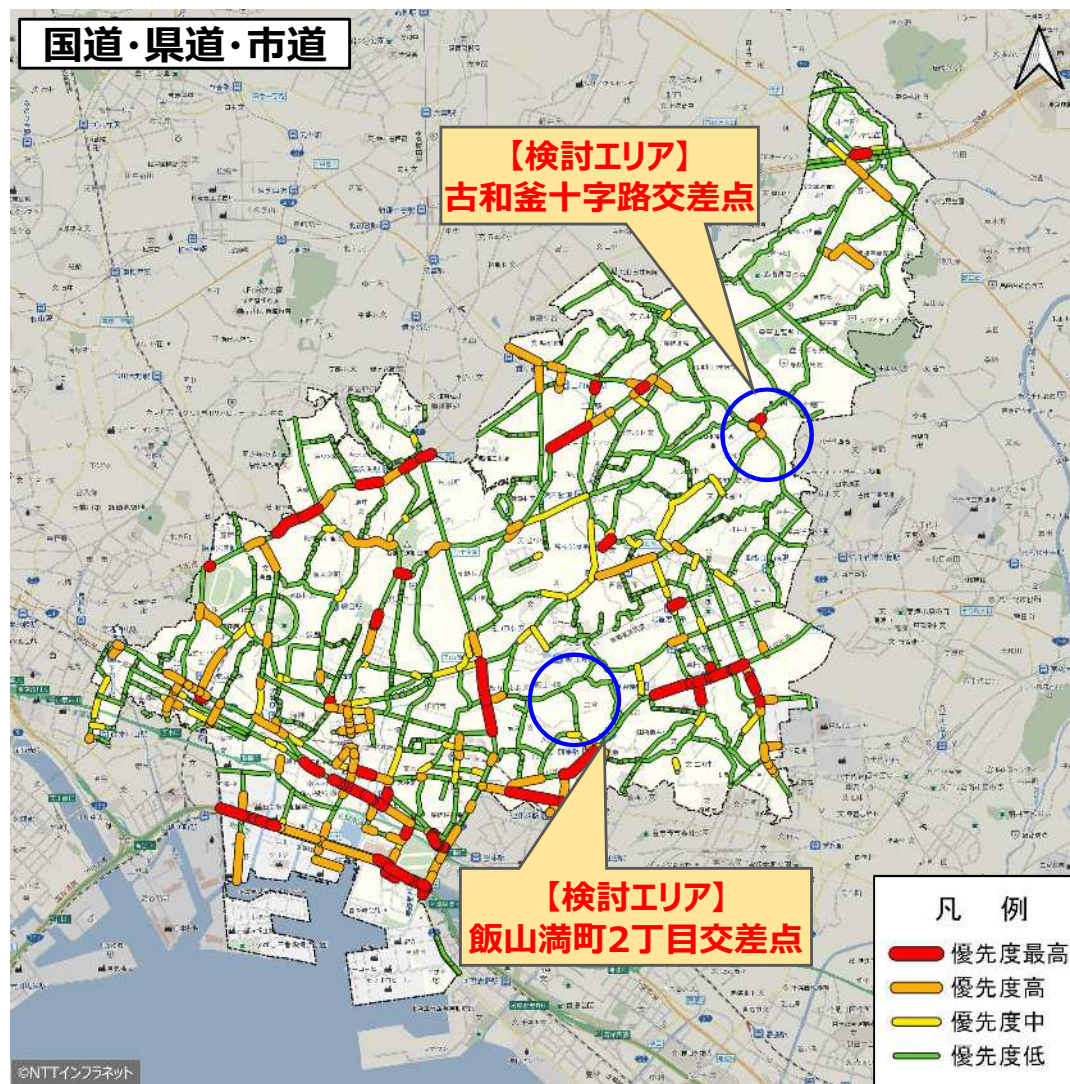
※直轄路線の対象区間：45区間での評価
 優先度最高：上位10位以内、優先度高：上位25位以内、優先度中：上位25位以内、優先度低：その他順位
 ※県管理路線の対象区間：299区間での評価
 優先度最高：上位20位以内、優先度高：上位60位以内、優先度中：上位120位以内、優先度低：その他順位



※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

2. 交通円滑化対策箇所を選定結果 (2) 交通円滑化対策箇所を選定結果

【対策区間の選定結果】



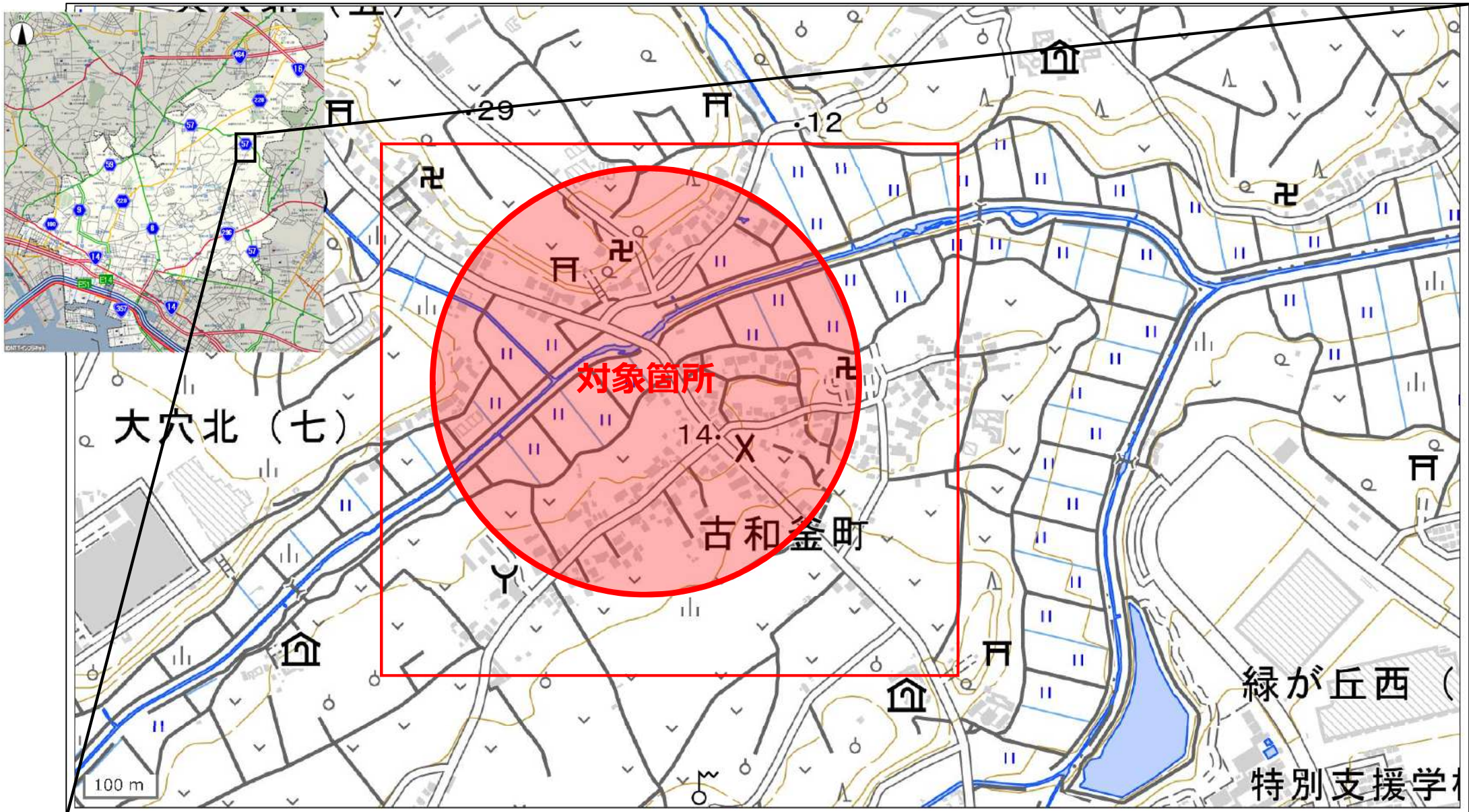
※直轄路線の対象区間：45区間での評価
 優先度最高：上位10位以内、優先度高：上位20位以内、優先度中：上位25位以内、優先度低：その他順位

※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

3. 古和釜十字路交差点の検討結果

(1) 位置図



3. 古和釜十字路交差点の検討結果

(2) 現地状況：道路構造

- 交通量が多く交差点間も近いことから渋滞が発生しやすい構造となっている。

古和釜十字路交差点

写真⑤



写真⑥



写真④



写真③



写真①



写真①



写真②

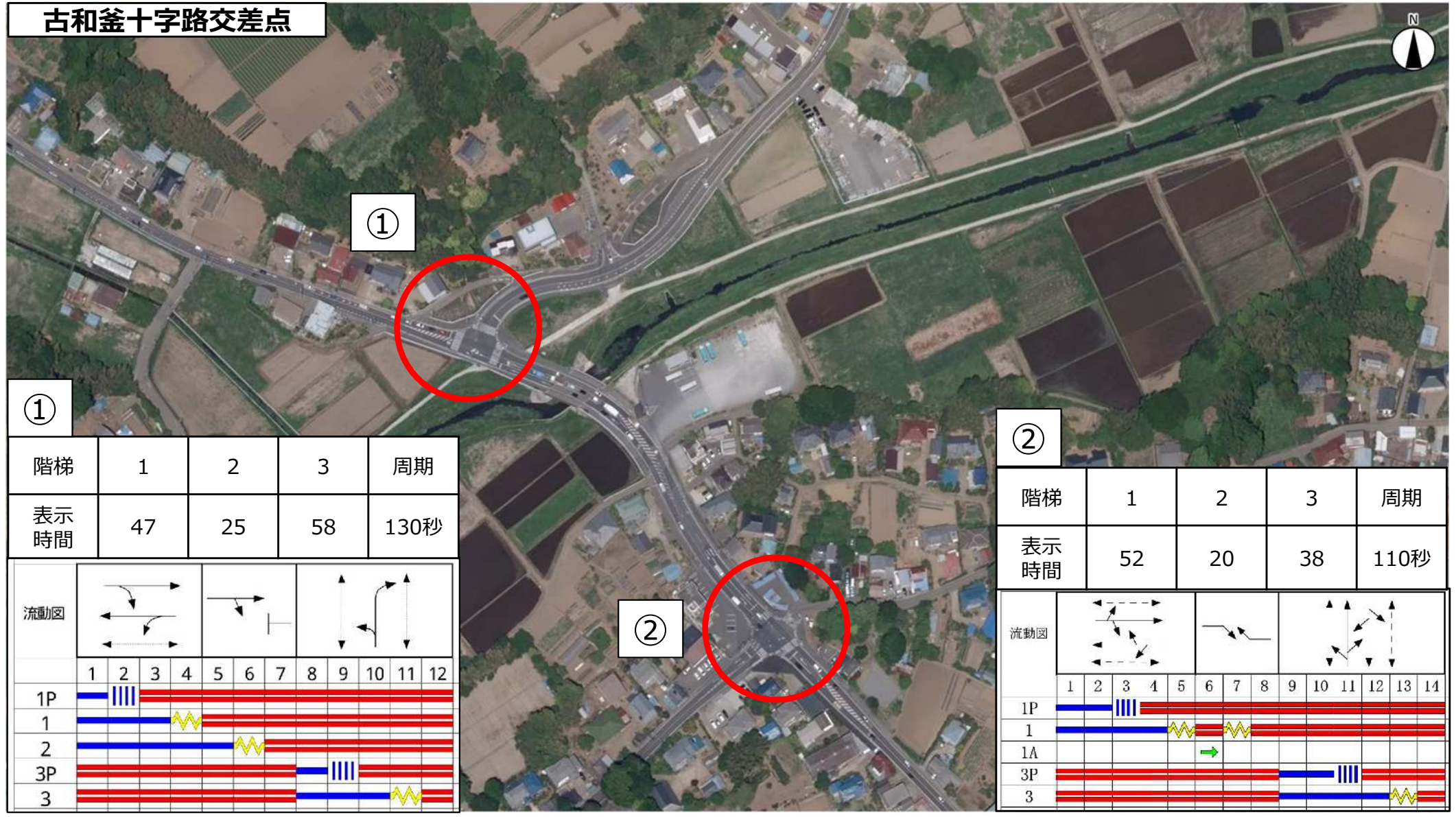
写真②



3. 古和釜十字路交差点の検討結果

(3) 現地状況：信号現示

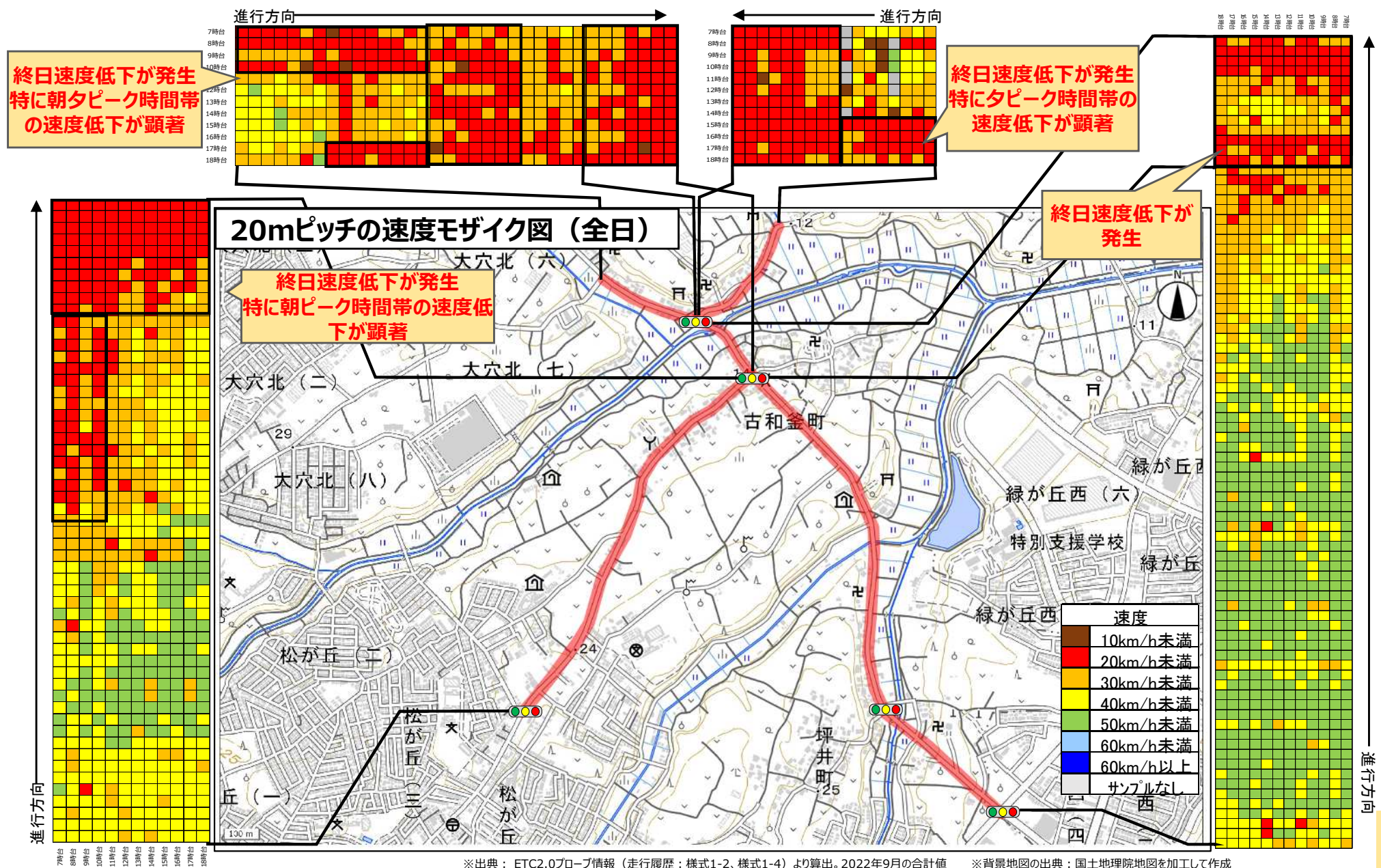
- 信号サイクルについては、主道路側をメインとして、サイクル長を長めに設定されている。



3. 古和釜十字路交差点の検討結果

(4) 交通状況

- 主道路側、従道路側どちらも終日速度低下が発生している。



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

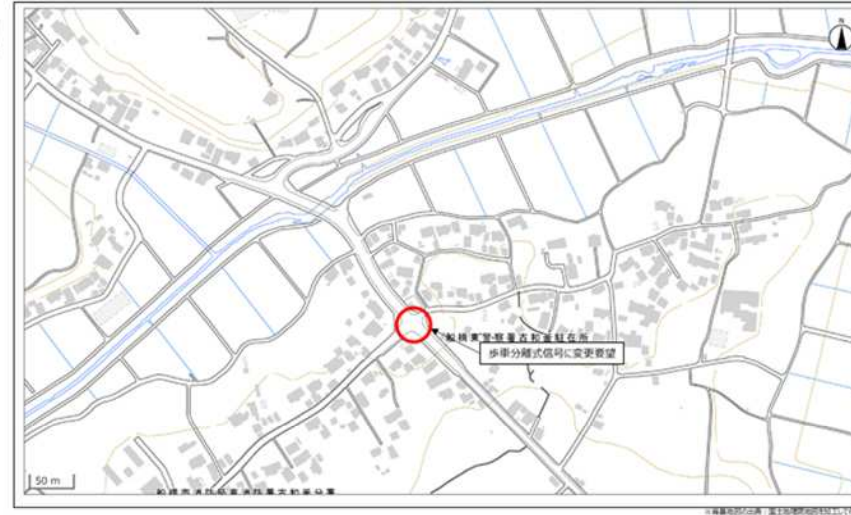
※背景地図の出典： 国土地理院地図を加工して作成

3. 古和釜十字路交差点の検討結果

(5) 事故・急減速の発生状況

- 交差点周辺では事故が多発しており、急減速も多く発生している。

● 地域要望



● 事故状況



● 急減速状況



3. 古和釜十字路交差点の検討結果

(6) 対策コンセプト

当該箇所
の課題

- 当該交差点を利用する自動車交通量が多く、主道路に加え、従道路側からの流出入も多い。
- 交差点間が非常に近く、両交差点も信号処理のため、渋滞が発生しやすく、交差点流入部の速度が低下し、**主道路・従道路ともに渋滞**している。
- 交差点内やその付近で**交通事故**が発生しており、交通安全上も危険な箇所となっている。



対応方針 広域的な交通流動の変化に向けたネットワークの整備促進
交通円滑化及び交通安全両面からのピンポイント対策の実施

【長期対策】

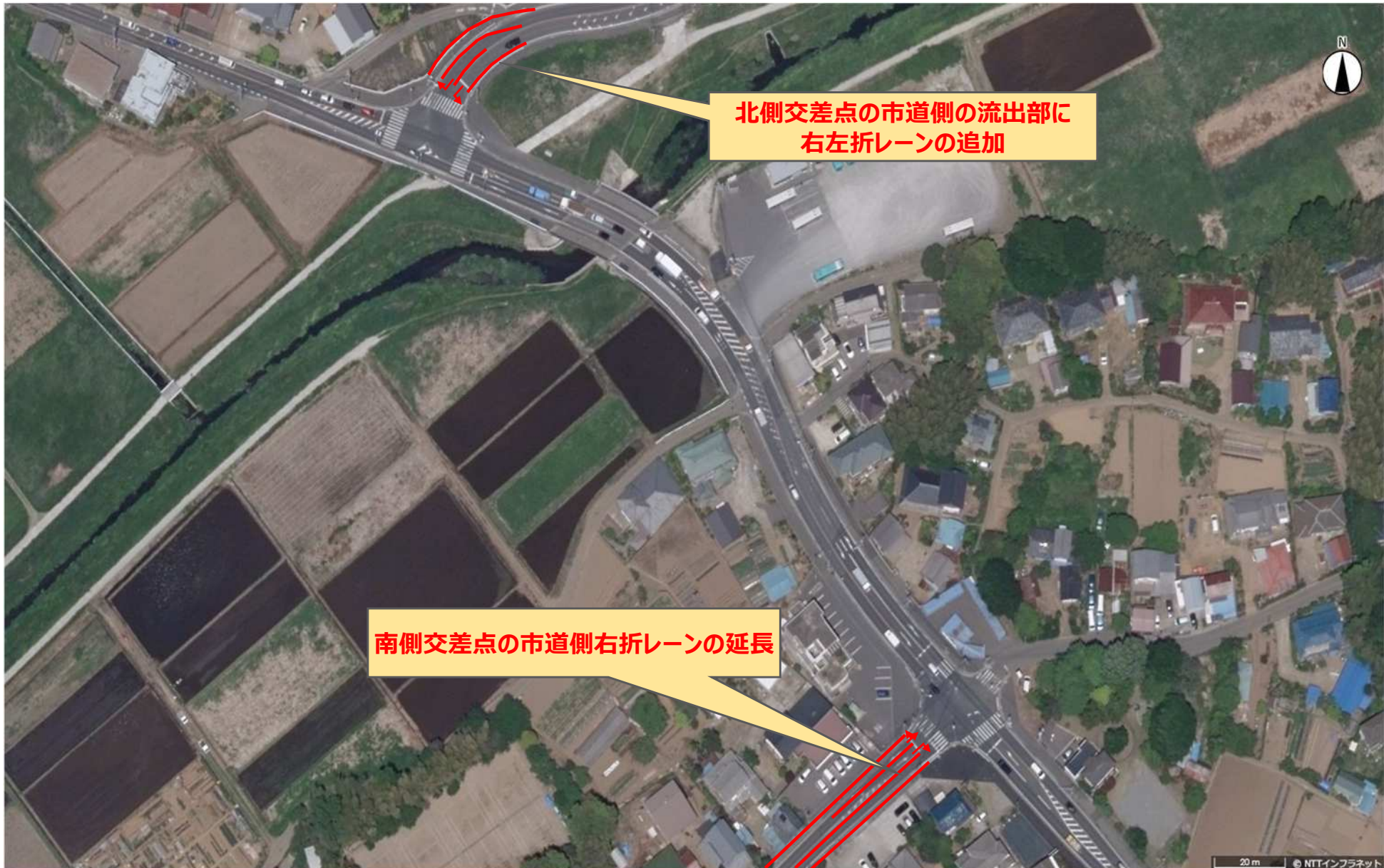
No	対策メニュー	内容
1	都市計画道路の整備及び整備促進に向けた要望の継続	■ 内容：都市計画道路3・1・37号線の整備に向けた要望（事業化が必要） 都市計画道路3・4・25号線の整備（事業化が必要） ■ メリット：都市計画道路の整備により、一定の通過交通が転換し、当該路線の抜け道利用の減少、渋滞緩和も期待される。 ■ デメリット：整備費用や時間も膨大となる。
2	交差点改良の検討	■ 内容：既存の2つある交差点を1つに集約。 ■ メリット：渋滞と交通安全の両面から効果が発生することが想定される。 ■ デメリット：整備費用や時間も膨大となる。

【短・中期対策】

No	対策名	内容
3	部分的な交差点改良	■ 内容：南側交差点の従道路側の市道の右折レーン延長、北側交差点の従道路側の市道の流出を右左折にする。 ■ メリット：南側交差点では、直進・左折する車両がスムーズに流れる。北側交差点は流出がスムーズになる。 ■ デメリット：部分的な用地取得が必要。主道路側の渋滞解消には繋がらない。

3. 古和釜十字路交差点の検討結果 (7) 対策内容：短・中期対策

- 南側交差点の従道路側の市道の右折レーンを延長し、北側交差点の従道路側の市道の流出を右左折にする部分的な交差点改良を実施する。

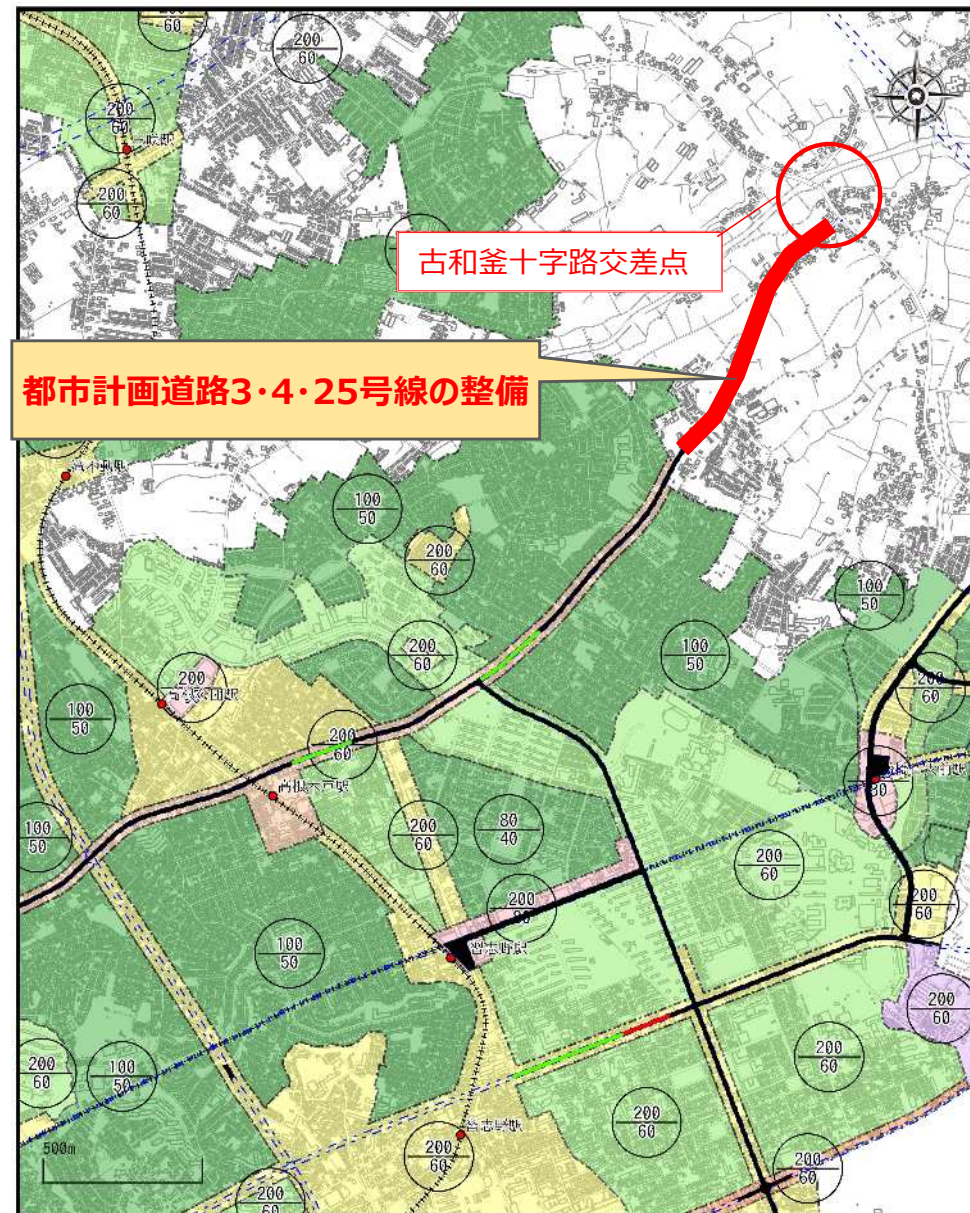
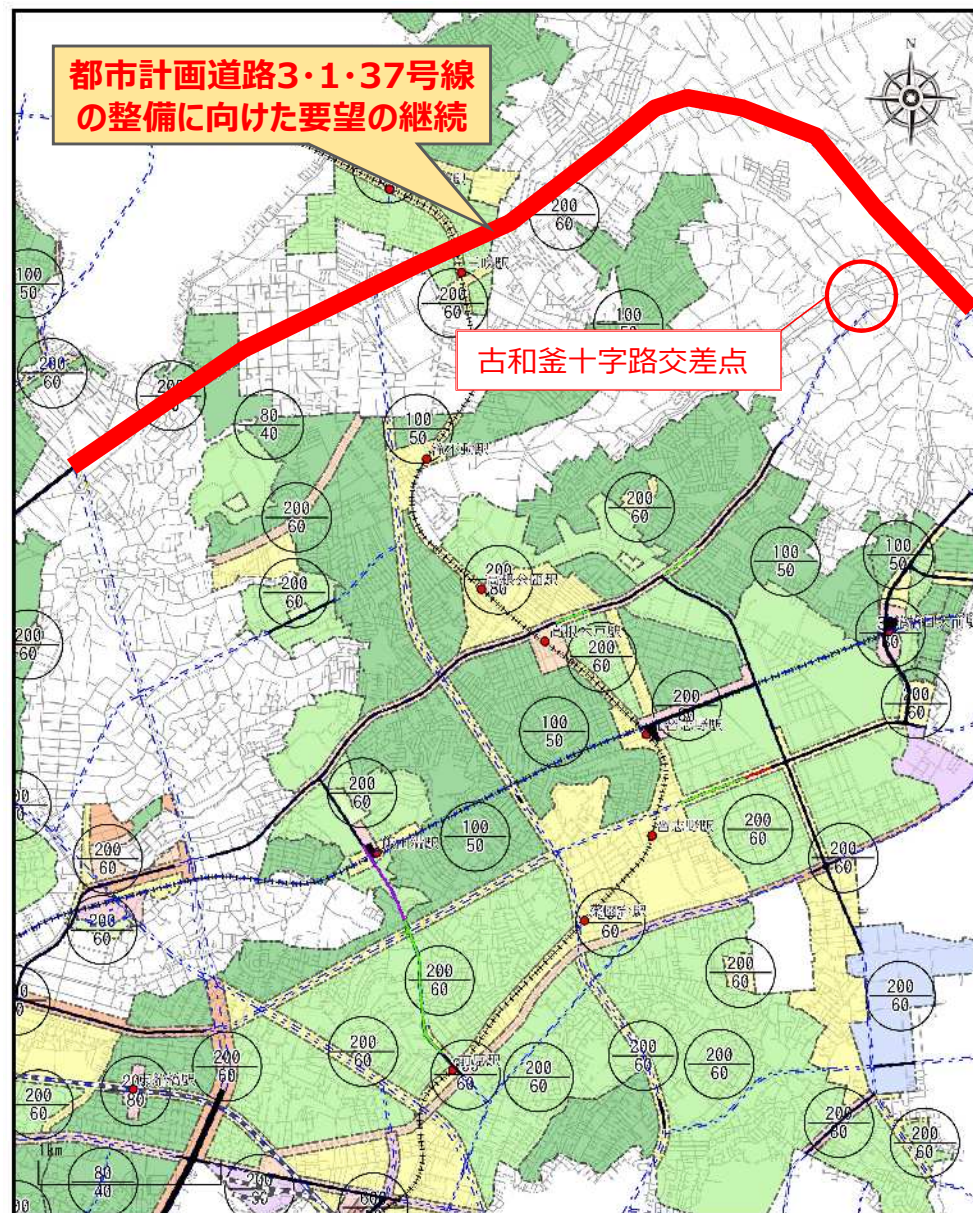


※背景地図の出典：国土地理院地図を加工して作成

3. 古和釜十字路交差点の検討結果

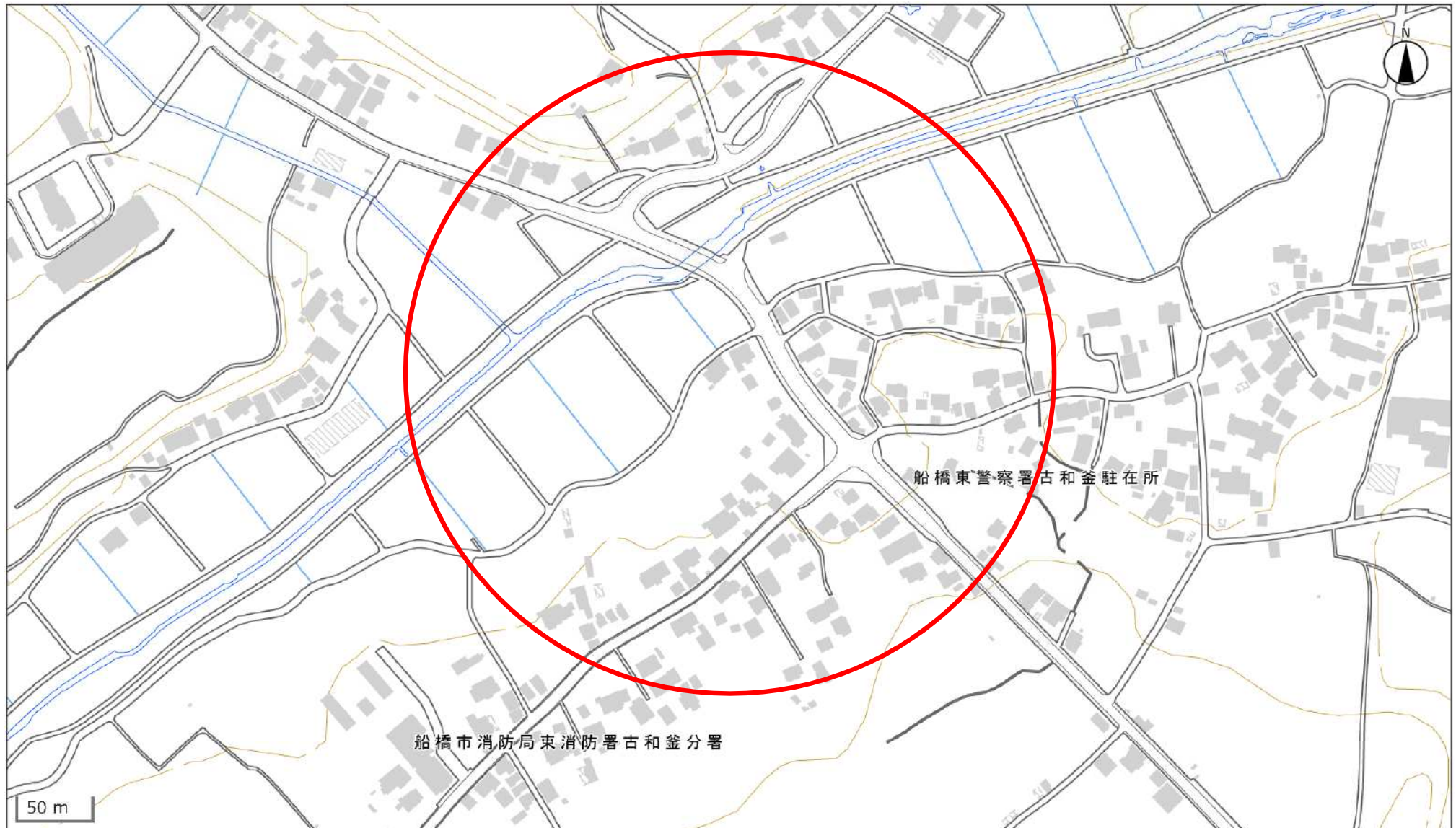
(8) 対策内容：長期対策

- 長期対策として、都市計画道路の整備及び整備促進に向けた要望を継続する。

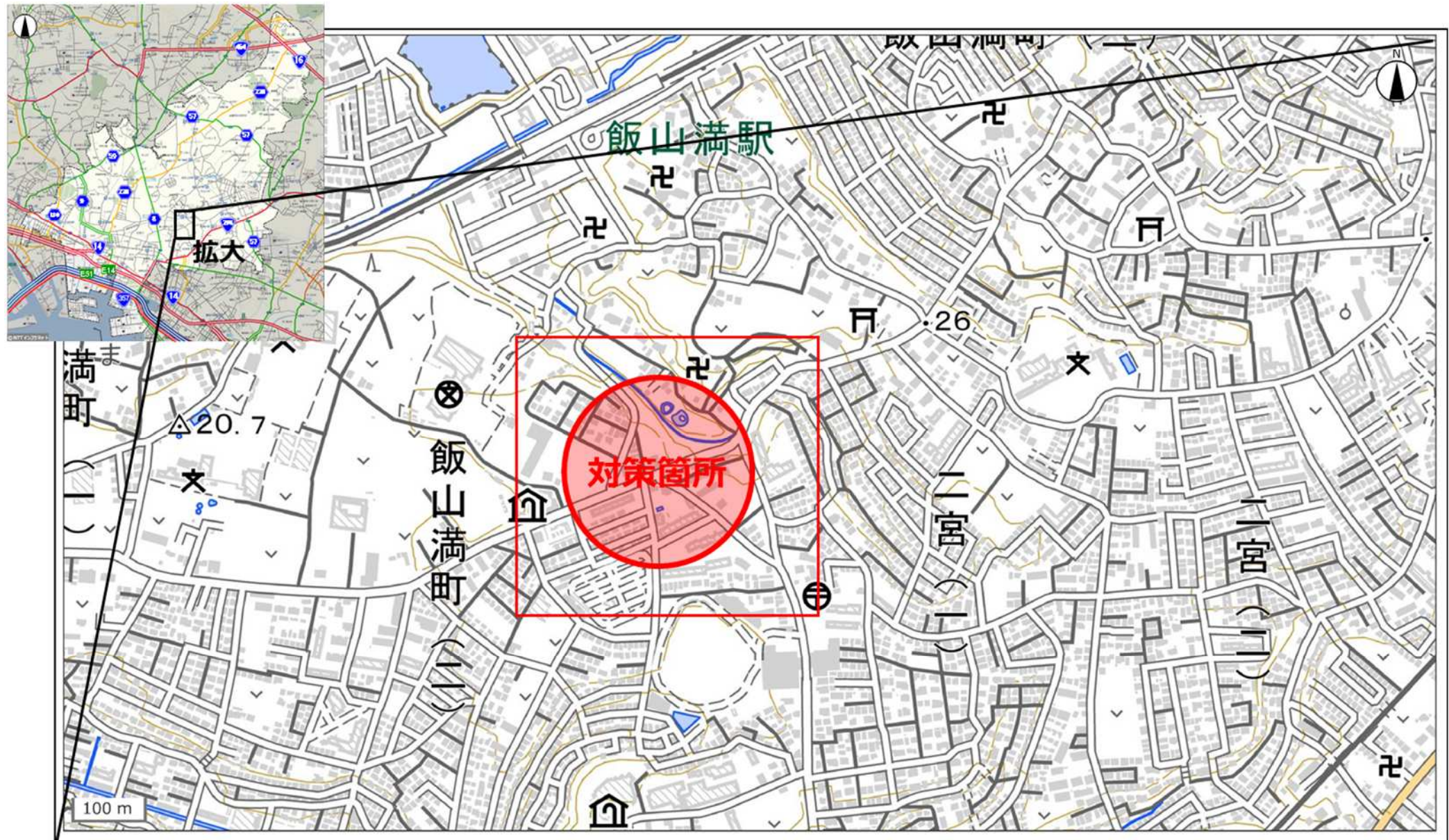


3. 古和釜十字路交差点の検討結果 (9) 対策内容：長期対策

- 近接する2つの交差点を1つに集約する。



4. 飯山満町2丁目交差点の検討結果 (1) 位置図



※背景地図の出典：国土地理院地図を加工して作成

4. 飯山満町2丁目交差点の検討結果

(2) 周辺での事業

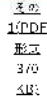
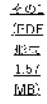
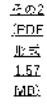
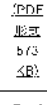
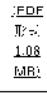
- 飯山満町2丁目交差点付近では、市で都市計画道路の整備を行っている。

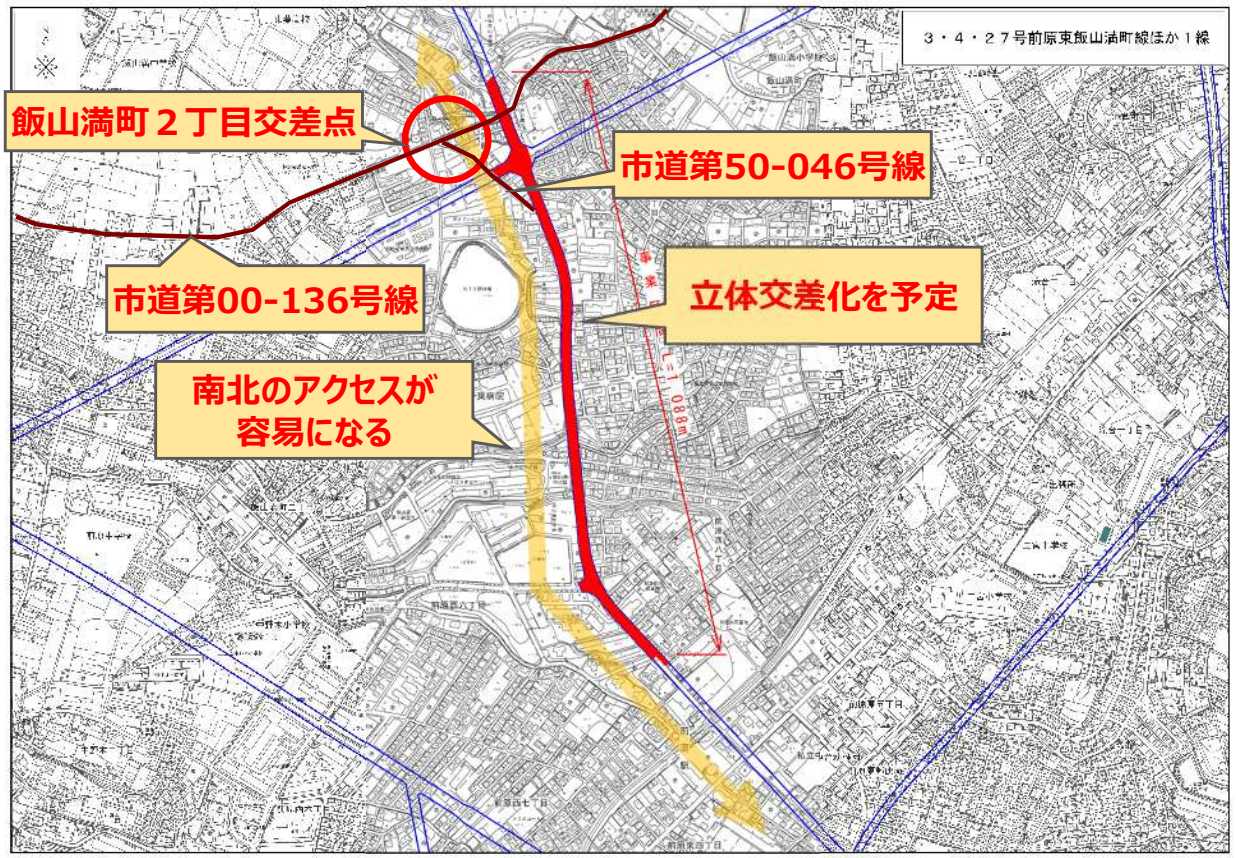
都市計画道路整備事業

※最新日：令和6(2024)年4月9日（火曜日） ページID：P038698

印刷する

都市計画道路整備事業箇所一覧（船橋市施行分）

都市計画道路名	位置図	事業箇所 (区間延長・計画経員)	都市計画法 に基づく 事業認可 取得年月日	事業期間 (事業の進捗に より延伸する場合 があります。)
3・3・7号 南小1丁 東込田線		延長：387m 幅員：20～40m 起点：海神2丁目208番2 終点：海神2丁目1120番3	平成24年 3月27日	目：平成26年3月27日 至：令和13年3月31日
3・4・20号 区内 ききと台線		その1 区間 延長：180m 幅員：16m 起点：習志野公園3丁目3番3 終点：習志野台4丁目558番5	— 道路予定 として進行	目：平成22年6月25日 至：令和11年3月31日
		その2 区間 延長：446m 幅員：16m 起点：習志野台4丁目558番16 終点：習志野台4丁目558番6		
3・4・22号 西沼 渡原1丁目		延長：586m 幅員：13～22m 起点：西沼2丁目1897番2 終点：海神1丁目1474番2	平成24年 12月4日	目：平成26年12月4日 至：令和11年3月31日
3・4・25号 富木 市和堂町線		その2 区間 延長：243m 幅員：16m 起点：高敷台6丁目1483番13 終点：習志野台1丁目1067番10	平成25年 3月26日	目：平成25年3月26日 至：令和10年3月31日
		その3 区間 延長：300m 幅員：16m 起点：高敷台3丁目3番2 終点：高敷台3丁目3番7		
3・4・27号 河原京 飯山満町線 ほか1線		延長：1,088m 幅員：16～18m 起点：市原西8丁目815番58 終点：飯山満町2丁目760番1	平成28年 10月11日	目：平成28年10月11日 至：令和8年3月31日



※出典：船橋市ホームページ

4. 飯山満町2丁目交差点の検討結果 (2) 周辺での事業

- 都市計画道路整備後は既存市道とは直接接続せず、橋梁による立体交差となる。



※(注)イメージパースであるため、実際の橋梁の色等については整備時に変更となる可能性があります。

4. 飯山満町2丁目交差点の検討結果

(3) 現地状況：道路構造

- 飯山満町2丁目交差点は右折レーン未設置のため、対向車が存在すると、右折車が曲がれず、直進車が滞留してしまう。

飯山満町2丁目交差点



写真④

写真②

写真③

写真①



写真⑤



写真③



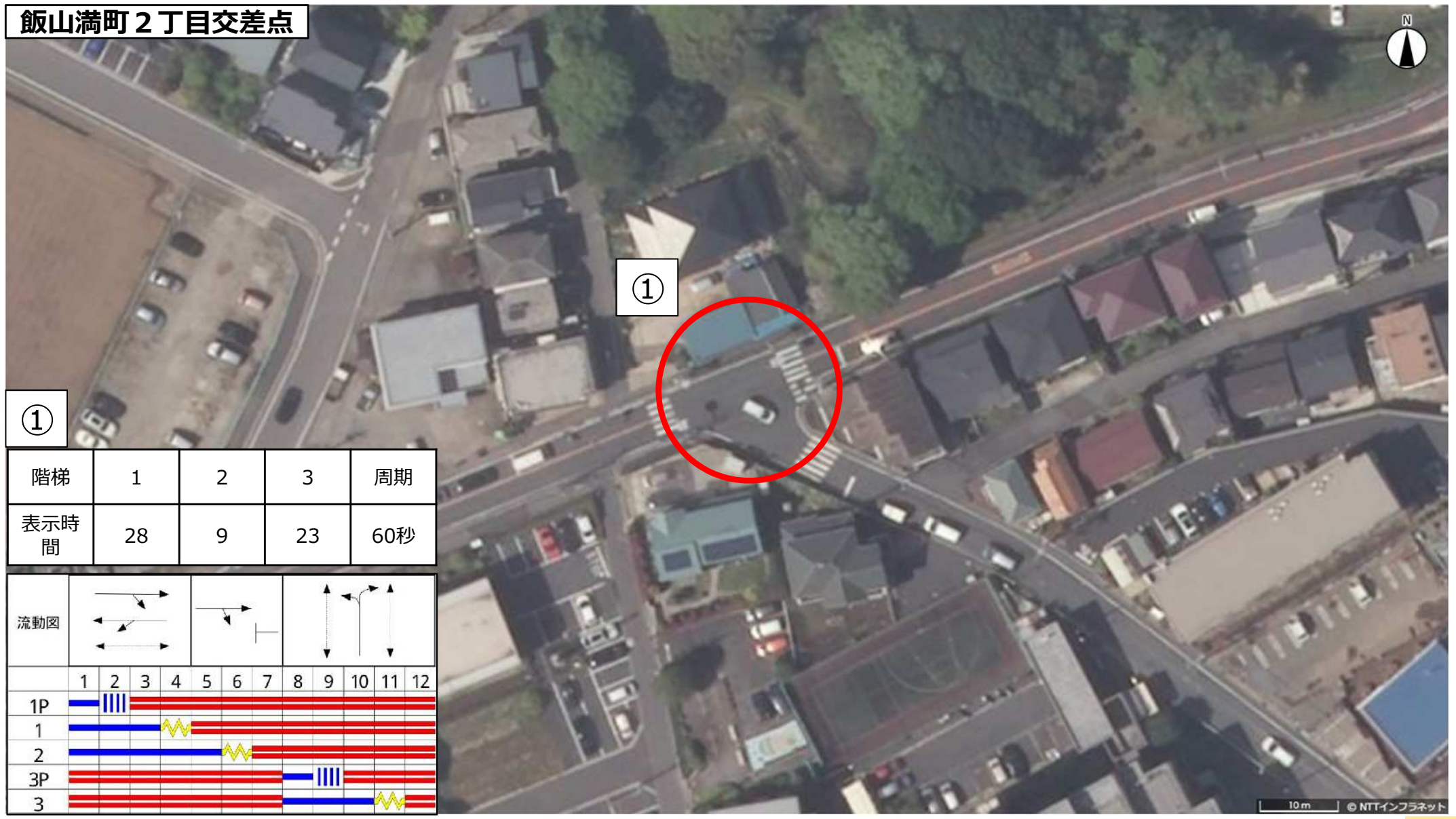
写真②

右折レーン未設置により、対向車が存在すると、右折車が曲がれず直進車が滞留

4. 飯山満町2丁目交差点の検討結果

(4) 現地状況：信号現示

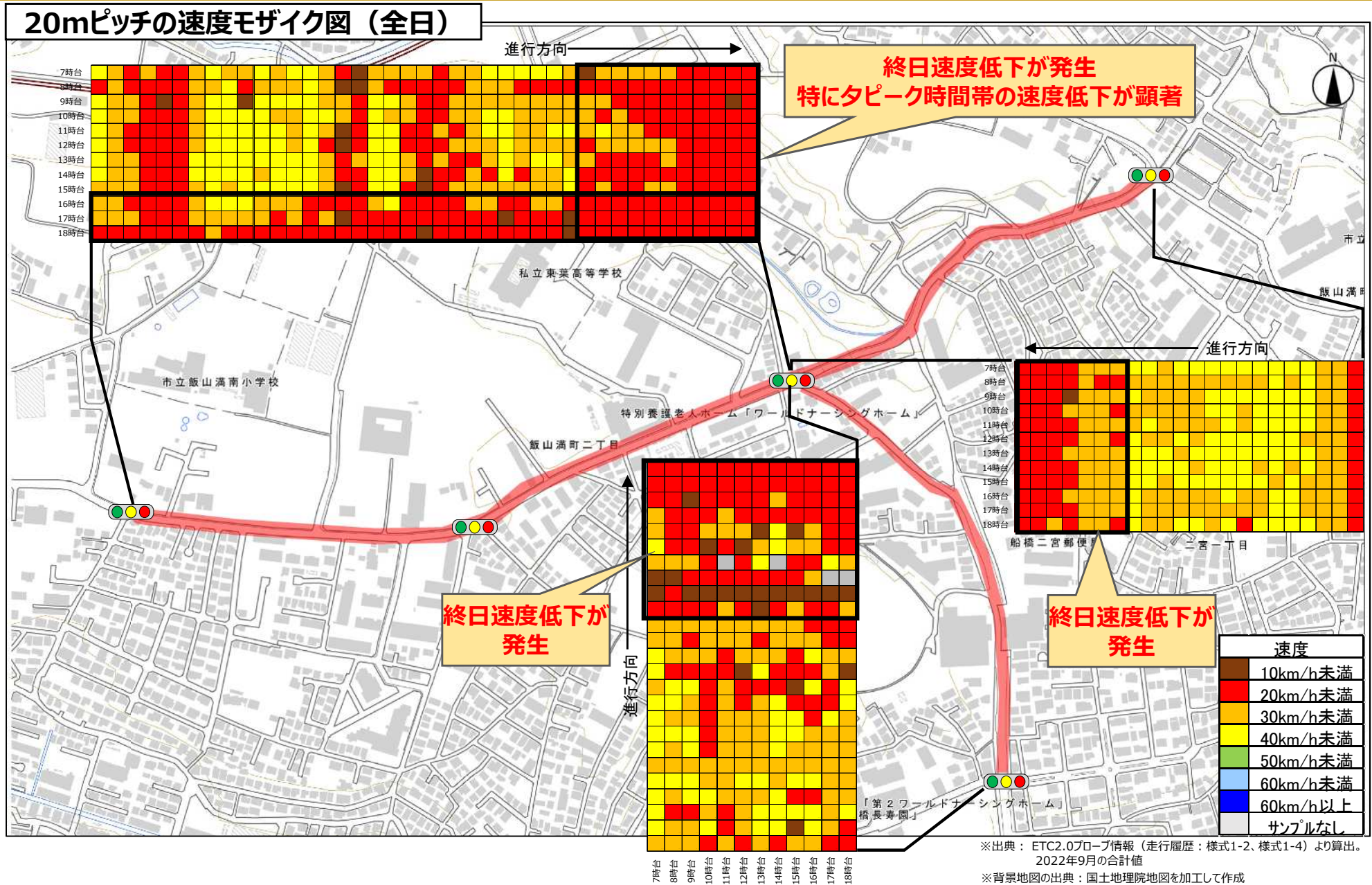
- 飯山満町2丁目交差点は時差式の信号サイクルとなっている。



4. 飯山満町2丁目交差点の検討結果

(5) 交通状況

- 交差点から西側については終日速度低下が発生しており、特に夕ピーク時間帯の速度低下が顕著である。



4. 飯山満町2丁目交差点の検討結果

(6) 事故・急減速の発生状況

- 交差点内では事故が発生しており、急減速も多く発生している。

● 地域要望



● 事故状況



● 急減速状況



4. 飯山満町2丁目交差点の検討結果

(7) 対策コンセプト

当該箇所
の課題

- 当該交差点を利用する自動車交通量が多く、主道路に加え、従道路側からの流出入も多い。
- 主道路側から従道路へ向かう方向に右折レーンがないため、右折待ちによる渋滞が顕著である。
- 交差点内で交通事故が発生しており、交通安全上も危険な箇所となっている。



対応方針 広域的な交通流動の変化に向けたネットワークの整備促進
交通円滑化及び交通安全両面からのピンポイント対策の実施

【長期対策】

No	対策メニュー	内容
1	都市計画道路の整備	■ 内容：都市計画道路3・4・20号線の整備（事業化が必要） ■ メリット：都市計画道路の整備により、一定の通過交通が転換し、当該路線の抜け道利用の減少、渋滞緩和も期待される。 ■ デメリット：整備費用や時間も膨大となる。

【中期対策】

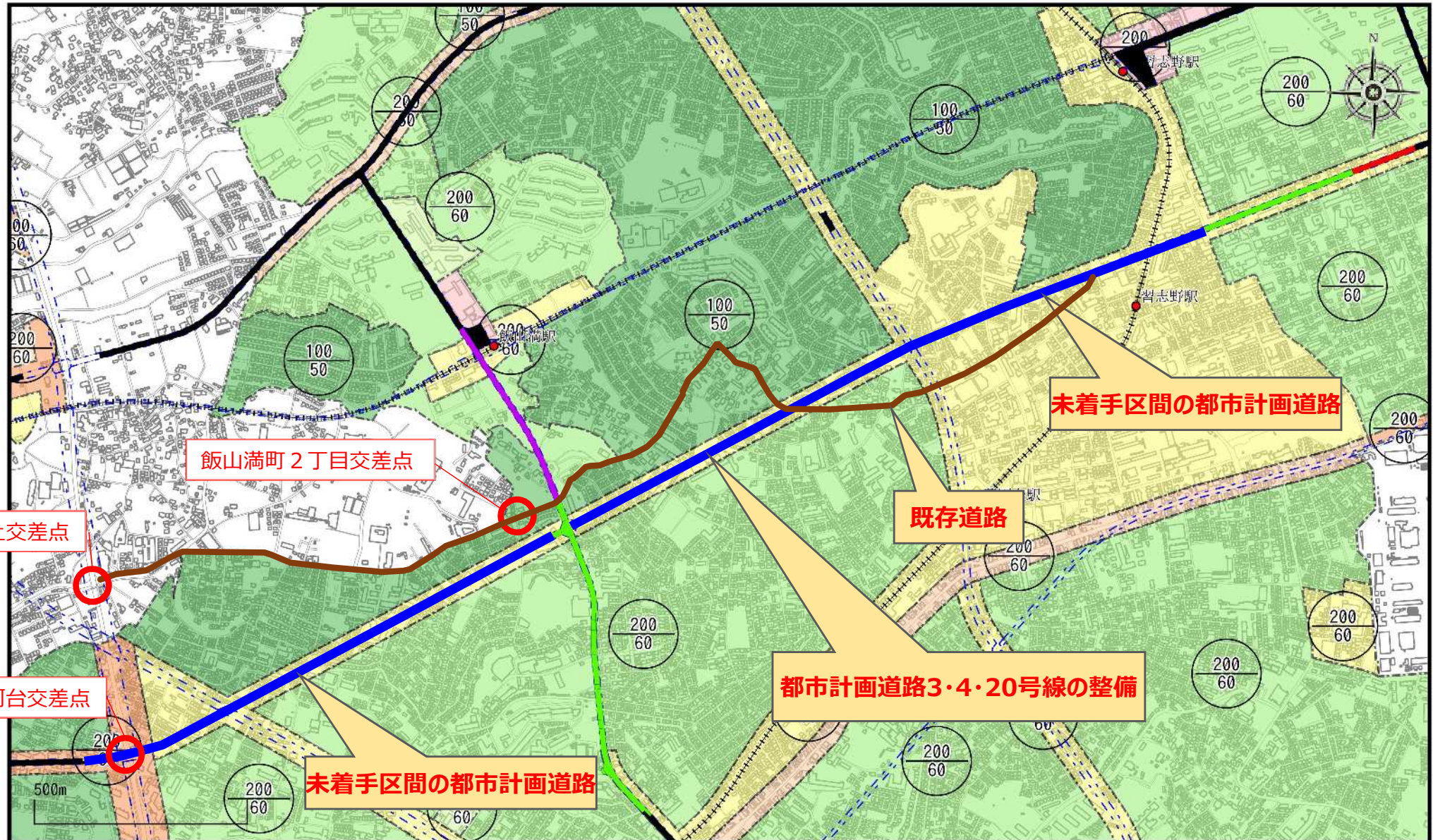
No	対策名	内容
2	交差点改良の実施	■ 内容：主道路側に右折レーンを設置する。 ■ メリット：右折待ちによる直進車の阻害がなくなり、スムーズになる。 ■ デメリット：部分的な用地取得が必要。

【短期対策】※対策実施済

No	対策名	内容
3	交差点のコンパクト化・信号サイクルの変更	■ 内容：交差点をコンパクト化するため、停止線の前出し、信号サイクルの変更。 ■ メリット：右折車の捌ける台数が増加。 ■ デメリット：効果が限定的である。

4. 飯山満町2丁目交差点の検討結果 (8) 対策コンセプト(長期対策)

- 長期対策の素案として、未着手区間の都市計画道路の整備を促進する。



4. 飯山満町2丁目交差点の検討結果 (9) 対策コンセプト(中期対策)

- 主道路側に右折レーンを設置する。

飯山満町2丁目交差点



主道路側に右折レーンを整備

4. 飯山満町2丁目交差点の検討結果 (10) 対策コンセプト(短期対策)

※対策実施済

- 交差点コンパクト化および信号サイクルを変更した。

飯山満町2丁目交差点

