船橋市
Funabashi City

船橋市交通ビッグデータ見える化協議会
第14回会議
「対策進捗と効果検証結果」

令和7年（2025年）2月

船橋市

目　　次

船橋市 Funabashi City

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	■対策の進捗状況 ■東海神駅入口交差点の効果検証結果
2	交通安全対策の対策進捗と効果検証結果	■対策の進捗状況 ■中野木地区の効果検証結果
3	まとめ	■まとめ

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

船橋市 Funabashi City

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	-

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

船橋市 Funabashi City

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
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	-
		東海神駅入口交差点	**変則交差点で信号サイクルも複雑であることから、渋滞が発生**	**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)**	**都市計画道路3･3･7号線との交差部分を改良**	**有**	**旅行速度向上による渋滞緩和**
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

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

船橋市 Funabashi City

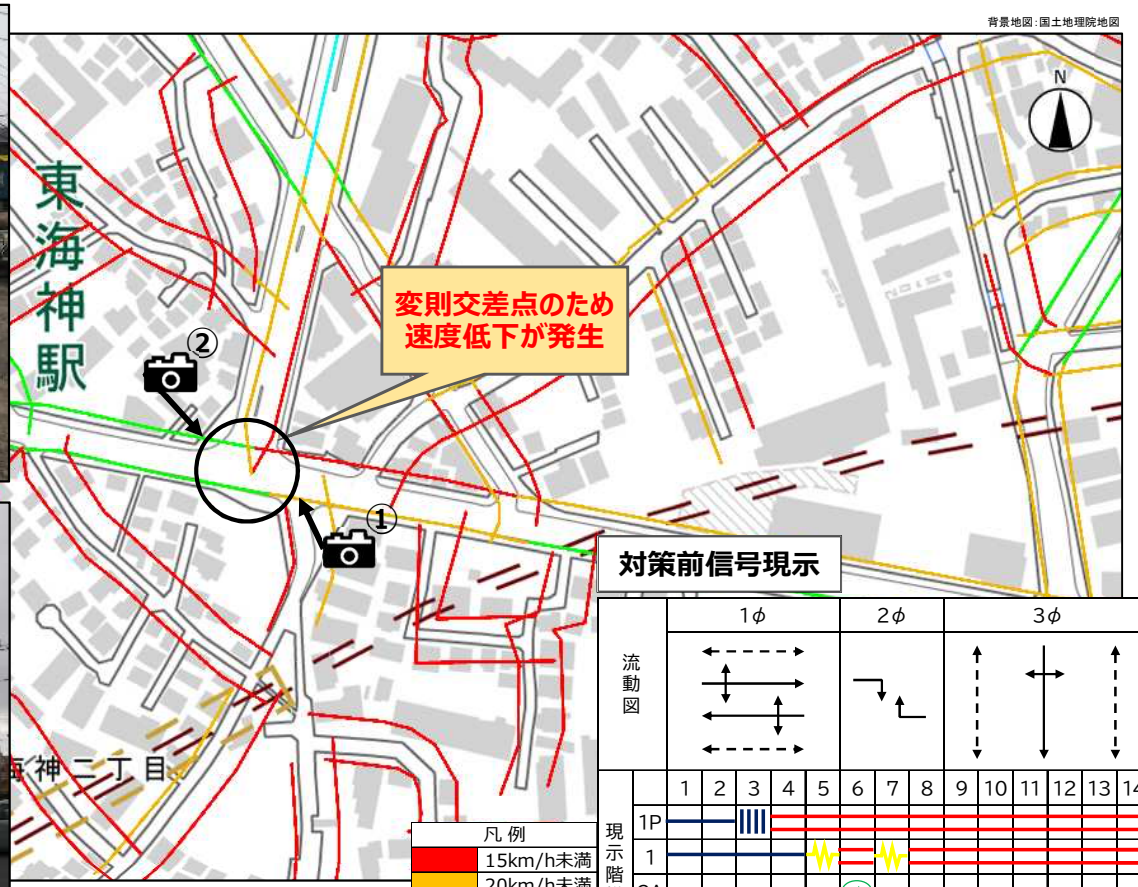
No	対策路線	対策箇所	課題とその原因	これまでの検討事項	対策主体	検討年次	対策内容	効果検証有無	効果の概要
6	薬円台エリア	薬円台交差点	当該交差点を起点に速度低下が顕著。 右折待ちの滞留車両が直進車両の走行を阻害。	交差点改良（右折レーン設置等）の検討	船橋市	2022年度(第8回協議会)	右折レーンの設置(令和4年7月20日)	有(2022年度)	旅行速度向上による渋滞緩和
7	金杉エリア	金杉五差路交差点	交差点流入部で速度低下が発生し、事故や急減速が多発。接続する市道が鋭角であり、主道路である県道の停止線間距離が長い複雑な交差点。	歩道の張り出し及び信号サイクルタイムの最適化の検討	船橋市	2023年度(第11回協議会)	引き続き検討中	無	-
8	古和釜エリア	古和釜十字路交差点	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低下が顕著。	交差点改良の検討	船橋市	2024年度（第13回協議会）	引き続き検討中	無	-
9	飯山満町エリア	飯山満町2丁目交差点	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	2024年度（第13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）東海神駅入口交差点の効果検証結果：対策背景

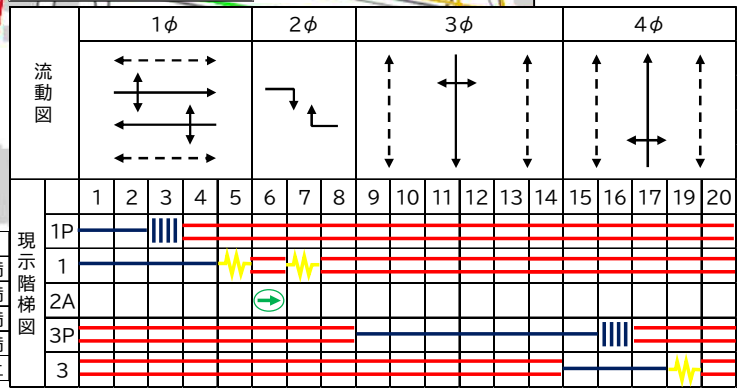
船橋市 Funabashi City

● 交差点が変則となっており、信号サイクルも複雑であったことから、速度低下が発生していた。

位置図



対策前信号現示



出典：ETC2.0プローブデータ（様式1-2･2-1）より算出。
令和4年9月の平日12時間平均値。

（２）東海神駅入口交差点の効果検証結果

■渋滞発生要因

船橋市 Funabashi City

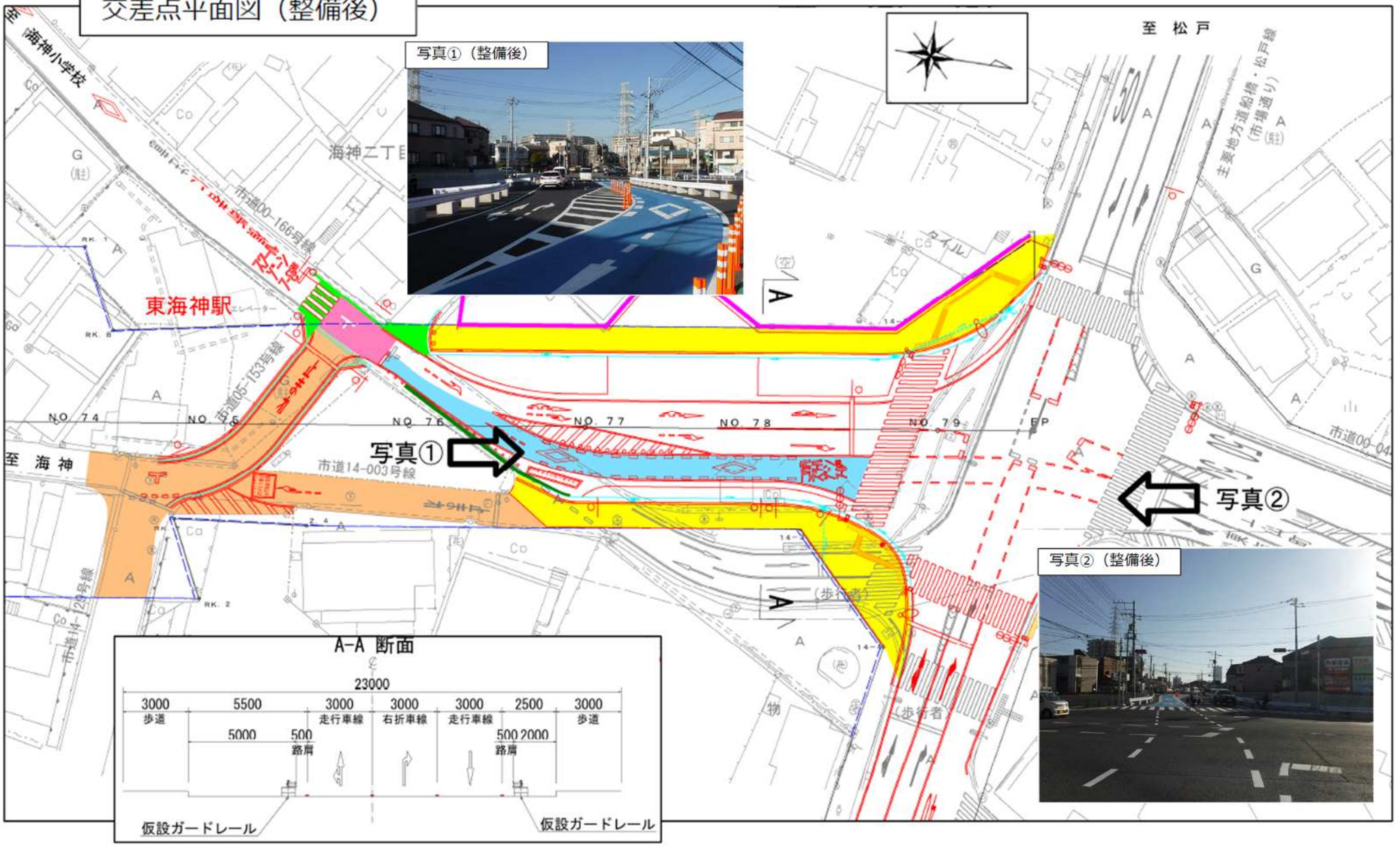
● 航空写真上も変則交差点となっており、渋滞の起因となっている。

（２）東海神駅入口交差点の効果検証結果

■対策内容

船橋市 Funabashi City

交差点平面図（整備後）



（２）東海神駅入口交差点の効果検証結果

■対策実施状況

船橋市 Funabashi City

交差点改良を実施　**※供用開始日：令和5年12月28日（完成）**

整備前後の比較

対策前

対策後

交差点が変則形状

対策前

対策後

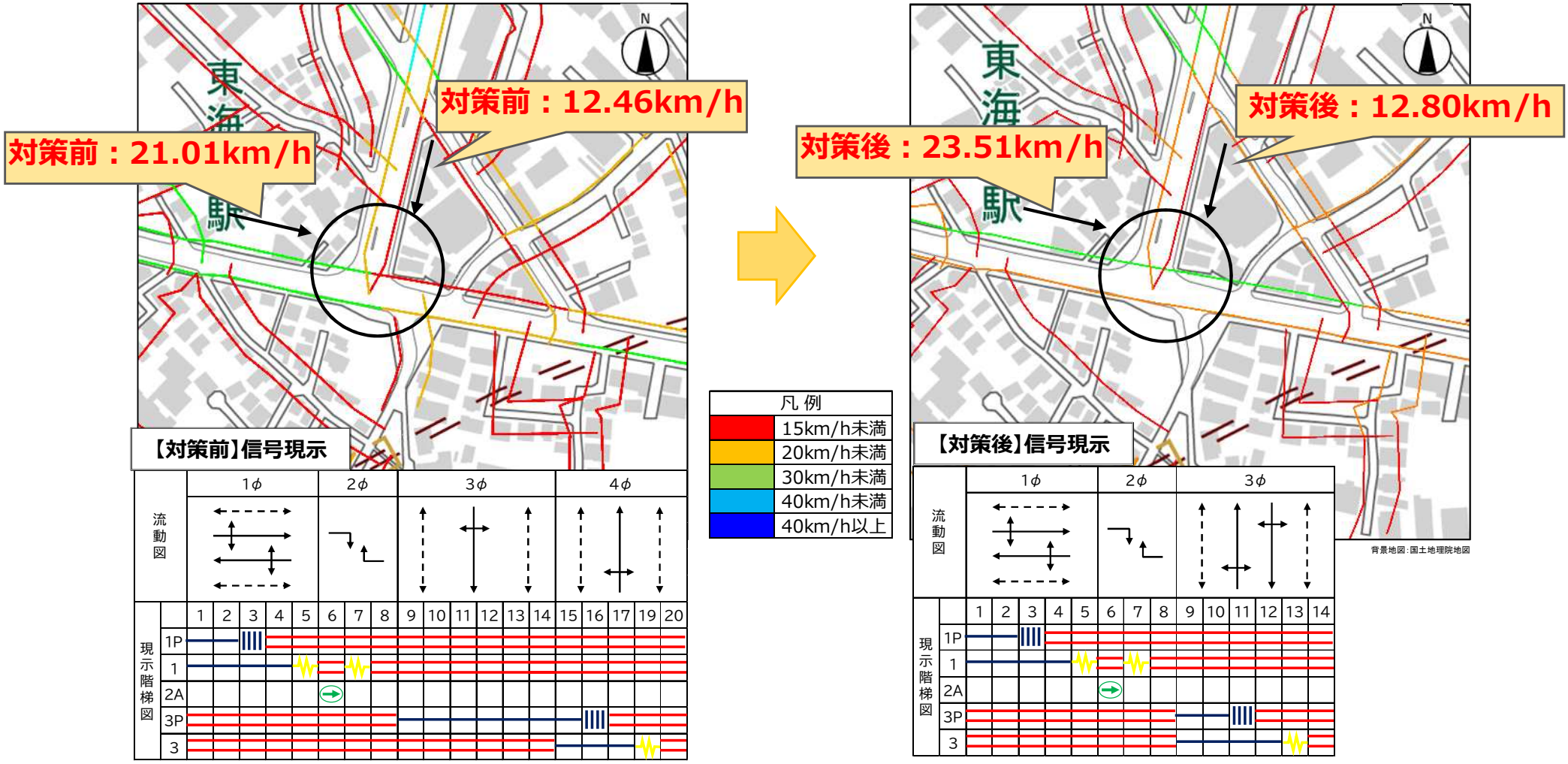
（２）東海神駅入口交差点の効果検証結果

■対策効果：旅行速度の変化

船橋市 Funabashi City

● 交差点改良後は、船橋駅方面（東方向）の旅行速度は約2.5km/h向上している。

対策前後の上下線別旅行速度の変化



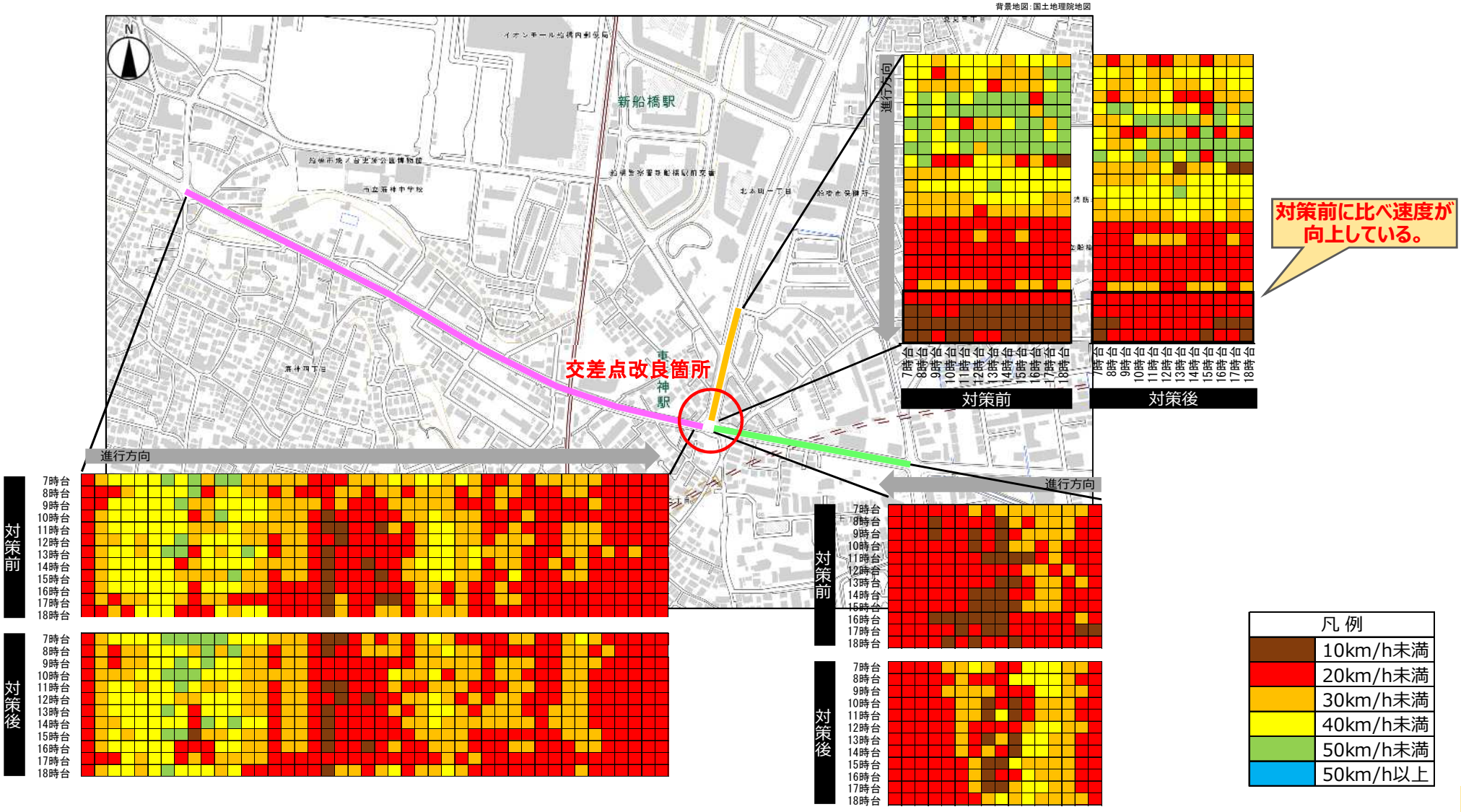
出典：ETC2.0プローブデータ（様式1-2･2-1）より算出。
対策前は令和4年9月の平日12時間平均値。対策後は令和6年9月の平日12時間平均値

（２）東海神駅入口交差点の効果検証結果
■対策効果：速度分布の変化

船橋市 Funabashi City

● 対策後は対策前と比べ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4年9月、令和6年9月の日平均値

（２）東海神駅入口交差点の効果検証結果

■対策効果：事故発生状況

船橋市 Funabashi City

- 対策前は右左折時に横断者と衝突する、自転車歩行者事故が多い状況である。
- 対策後は事故が発生していないが、分析期間が短いため、今後も経過観察が必要である。

【対策前後の事故発生状況（人身事故）】　　**令和4年7月20日工事着手 ⇒ 令和5年12月28日供用開始（完成）**

※出典：千葉県警提供資料（平成31年1月～令和6年10月）

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

船橋市 Funabashi City

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）	令和5年3月～10月中に交差点ハンプや交差点カラー化、グリーンベルトを設置	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 ※令和5年5月に交差点改良・路面標示を実施	有	・対策箇所で速度が低下 ・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

船橋市 Funabashi City

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	・交差点ハンプ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19日末にゾーン30プラス供用開始予定**	**有**	**・対策箇所の一部で速度が低下し、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**
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	-

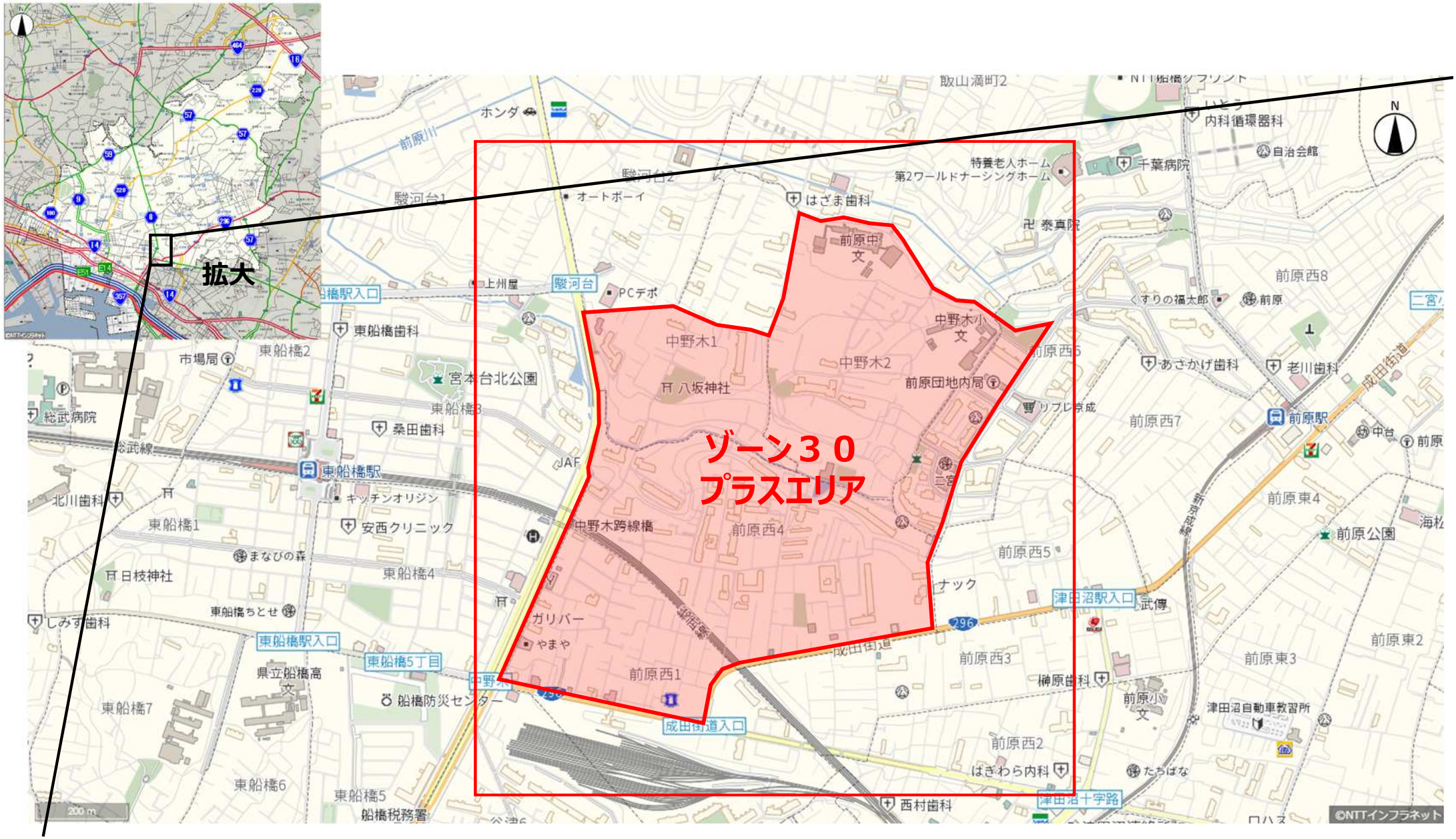
2．交通安全対策の対策進捗と効果検証結果
（1）対策の進捗状況

船橋市 Funabashi City

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
8	宮本地区	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	2024年度（第13回協議会）	-	無	-
9	飯山満町南地区	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	2024年度（第13回協議会）	-	無	-

（２）中野木地区の効果検証結果

■位置図



（２）中野木地区の効果検証結果

■エリア内の対策内容

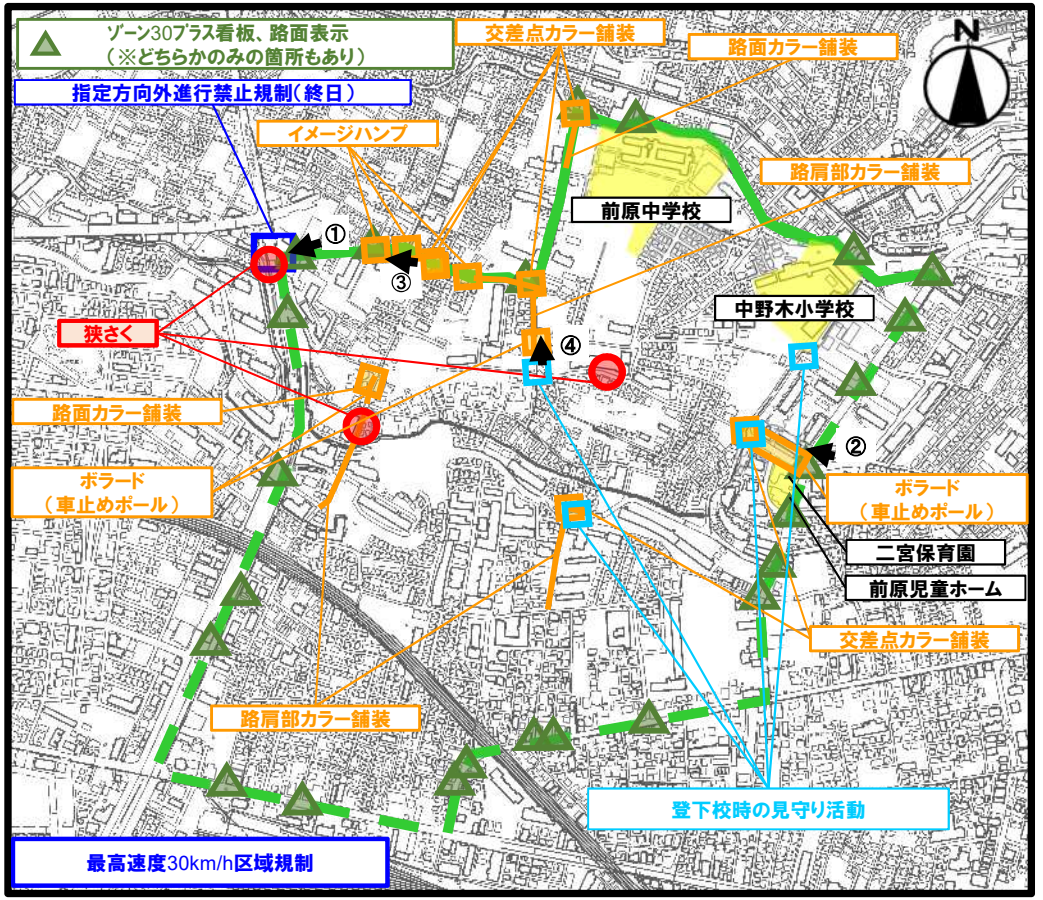
船橋市 Funabashi City

■主な対策内容

【警察（船橋東警察署（TEL：047-467-0110）】
・最高速度30km/h区域規制、
　指定方向外進行禁止規制(右折禁止)、交通指導取締り
【道路管理者（船橋市役所道路建設課（TEL：047-436-2596）】
・ｿﾞｰﾝ30ﾌﾟﾗｽ看板および路面表示、狭さく、
　ﾎﾞﾗｰﾄﾞ（車止めﾎﾟｰﾙ）、ｲﾒｰｼﾞﾊﾝﾌﾟ　など
【地域（中野木小学校、地域住民等）】
・登下校時の見守り活動
※ 対策内容の詳細については、上記の問い合わせ先にご連絡ください。

■推進体制

・船橋東警察署
・船橋市
・船橋市教育委員会
・中野木町会、前原西1丁目札場町会、前原西三会、前原団地自治会



（出典：船橋市都市計画基本図）

凡例

ゾーン30プラス
※破線は整備区域に含まれない道路

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

■対策の実施状況

狭さく、
指定方向外進行禁止規制（右折禁止）

ゾーン30プラス看板・路面表示

イメージハンプ

ボラード（横断歩道の強調）

※　今後、実施した対策の効果検証を行い、更なる対策の必要性等について検討していきます。（PDCAサイクルの継続的な取組）

（２）中野木地区の効果検証結果
■エリア内の対策効果：狭さく

船橋市 Funabashi City

● 対策前から走行速度は低いものの、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
4.76%	3.44%	-1.32%

平均走行速度（旅行速度）の変化		
対策前	対策後	増減
12.24km/h	11.85km/h	-0.39km/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5年9月、対策後：令和6年9月）

（２）中野木地区の効果検証結果
■エリア内の対策効果：ボラード

船橋市 Funabashi City

● 対策前から走行速度は低いものの、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
3.67%	1.97%	-1.7%

平均走行速度（旅行速度）の変化		
対策前	対策後	増減
12.90km/h	12.47km/h	-0.43km/h

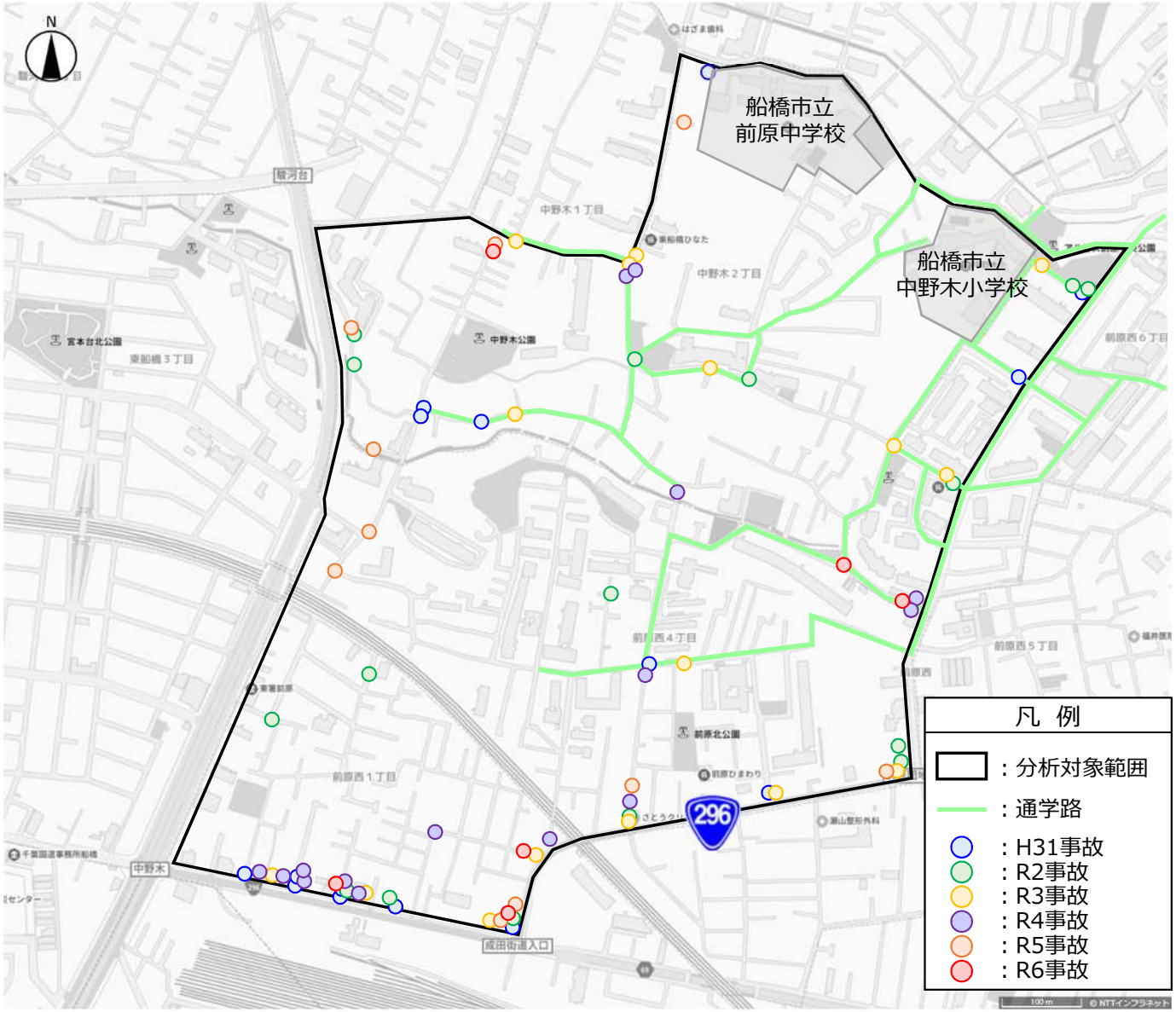
※出典： ETC2.0プローブデータ（走行履歴：様式1-2 ）より算出（対策前：令和5年9月、対策後：令和6年9月）

（２）中野木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

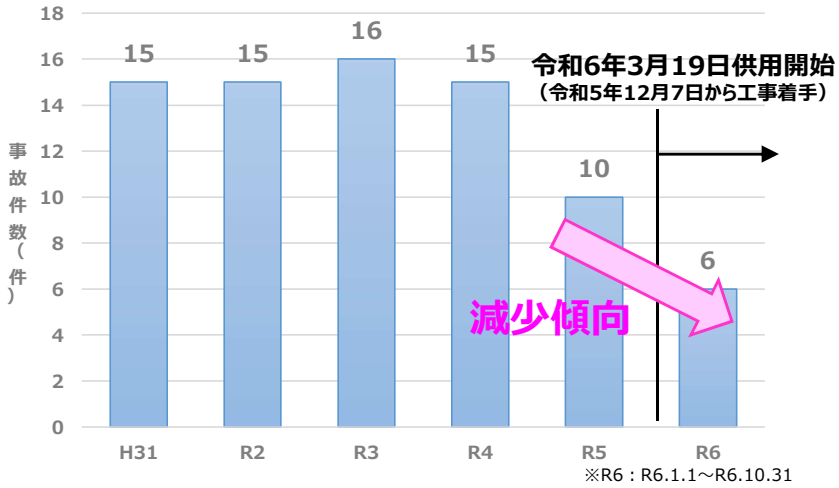
船橋市

● 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。

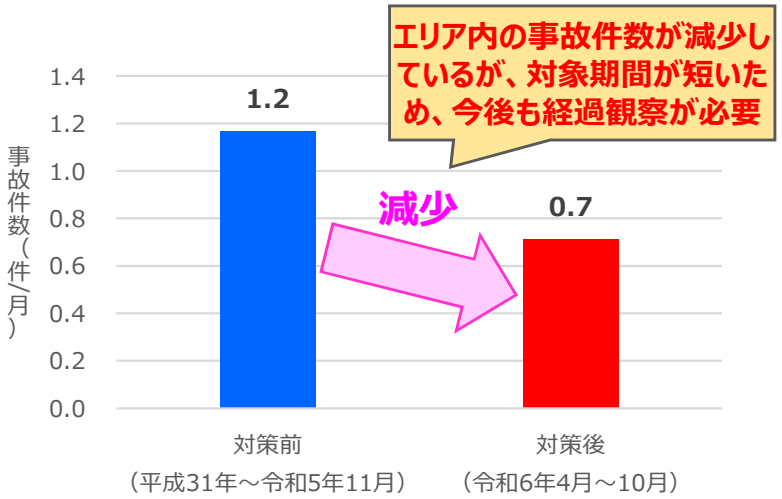
【エリア内事故発生状況】



【年別事故発生件数】



【エリア内の事故件数(件/月)】



※出典：千葉県警提供資料（平成31年1月～令和6年10月）

３．まとめ

箇所	結果概要
東海神駅入口交差点	■交差点改良により、東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。
中野木地区	■狭さくを設置した箇所で30km/h以上の車両割合が減少し、平均旅行速度も低下している。また、ボラードを設置した箇所においても、30km/h以上の車両割合が減少しているため、一定の対策効果が確認できる。 ■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。

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。