

船橋市交通ビッグデータ見える化協議会 第15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7年（2025年）8月

船橋市

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1～14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

回数	開催日時	議題	結果	PDCA サイクル	1 巡 目
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)	
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

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	■ 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	■ 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	令和6年 8月29日(木)	(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)	4 巡目
第13回	令和6年 12月23日 (月)	(1) 対策案のとりまとめ	■ 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14回	令和7年 2月6日(木)	(1) これまでの協議会と開催状況 (2) 対策進捗と効果検証結果 (3) 船橋市全体の交通状況	■ 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15回	本日	(1) これまでの検討結果と協議会の開催状況 (2) 交通安全対策エリアについて (3) 交通円滑化対策箇所について	■ 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)	5 巡目

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

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

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）

個別エリア・箇所の検討要請

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

ビッグデータ高度分析
（事故・急ブレーキ等）

現地踏査

道路交通環境・道路の
利用状況の確認

対策立案

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

ビッグデータ高度分析
（交通量・旅行速度等）

現地踏査

道路交通環境・交通渋
滞状況の確認

対策立案

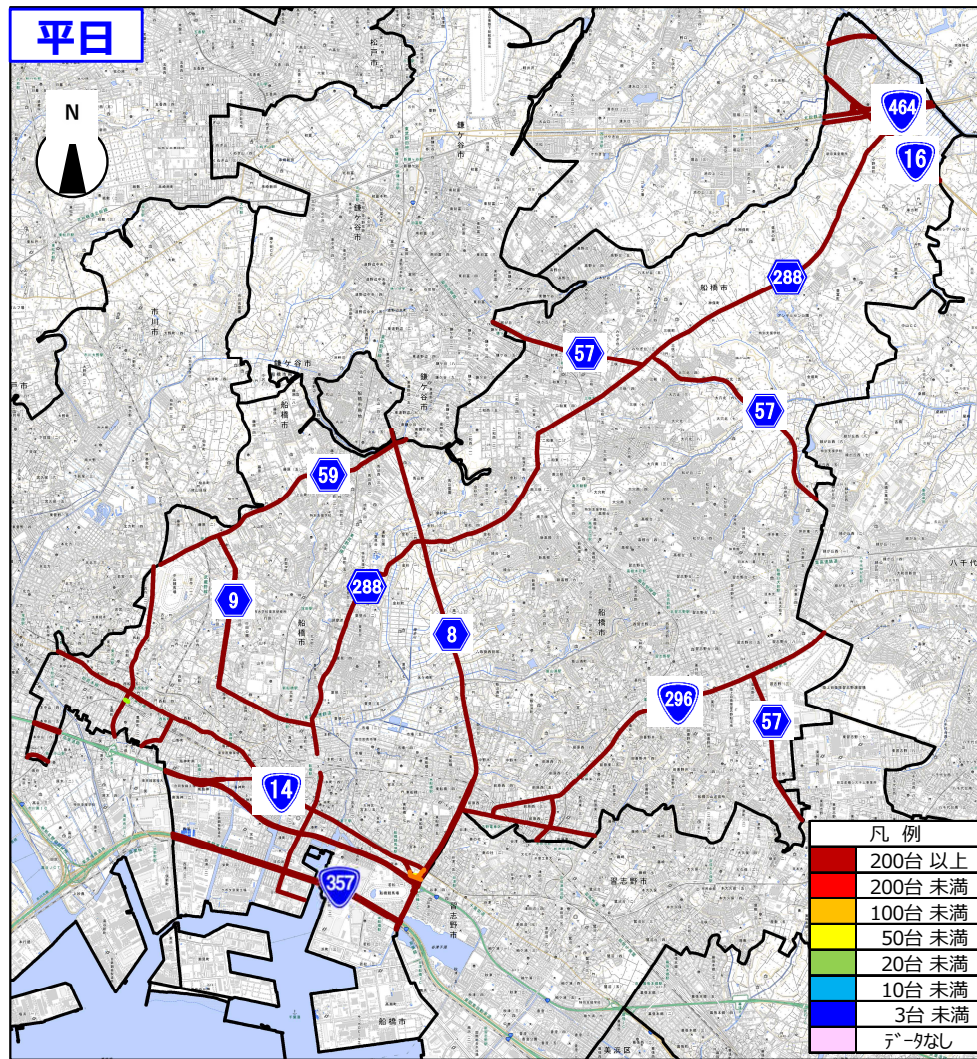
国県道：対策を要望
市道：交差点改良・区画
線・信号現示改良などを立案

1. これまでの協議会の開催状況と検討結果の総括

(3) 走行サンプル数（日平均：12時間）：国道・県道・市道

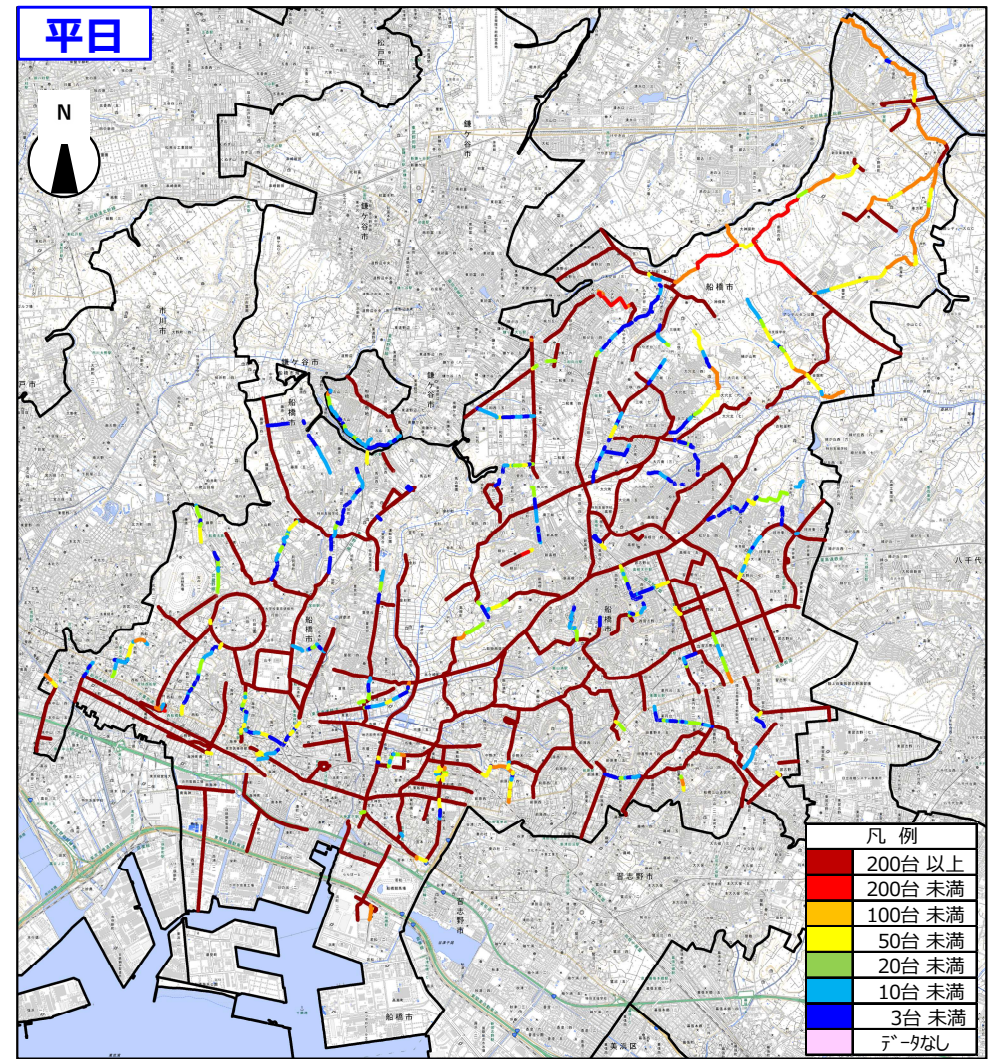
- 年々、ETC2.0車載器を設置する車両が増えているため、高速道路や直轄国道のない中部エリアでも十分なサンプルが取得できている。

令和5年度 国道・県道



出典：ETC2.0プローブデータ（様式1-2・2-1）より算出。令和5年9～11月の日平均値

令和5年度 市道（1級・2級幹線）



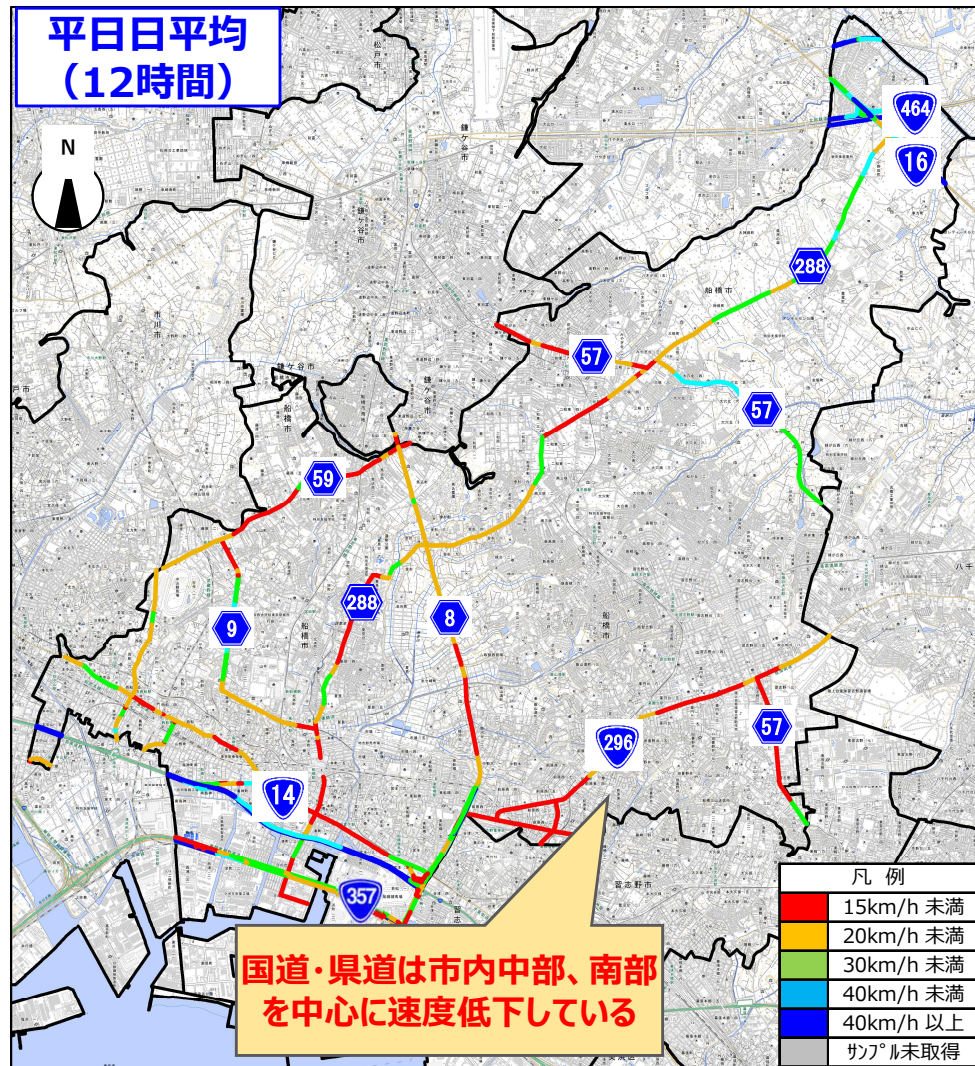
出典：ETC2.0プローブデータ（様式1-2・2-1）より算出。令和5年9～11月の日平均値

1. これまでの協議会の開催状況と検討結果の総括

(4) 平均旅行速度：国道・県道・市道

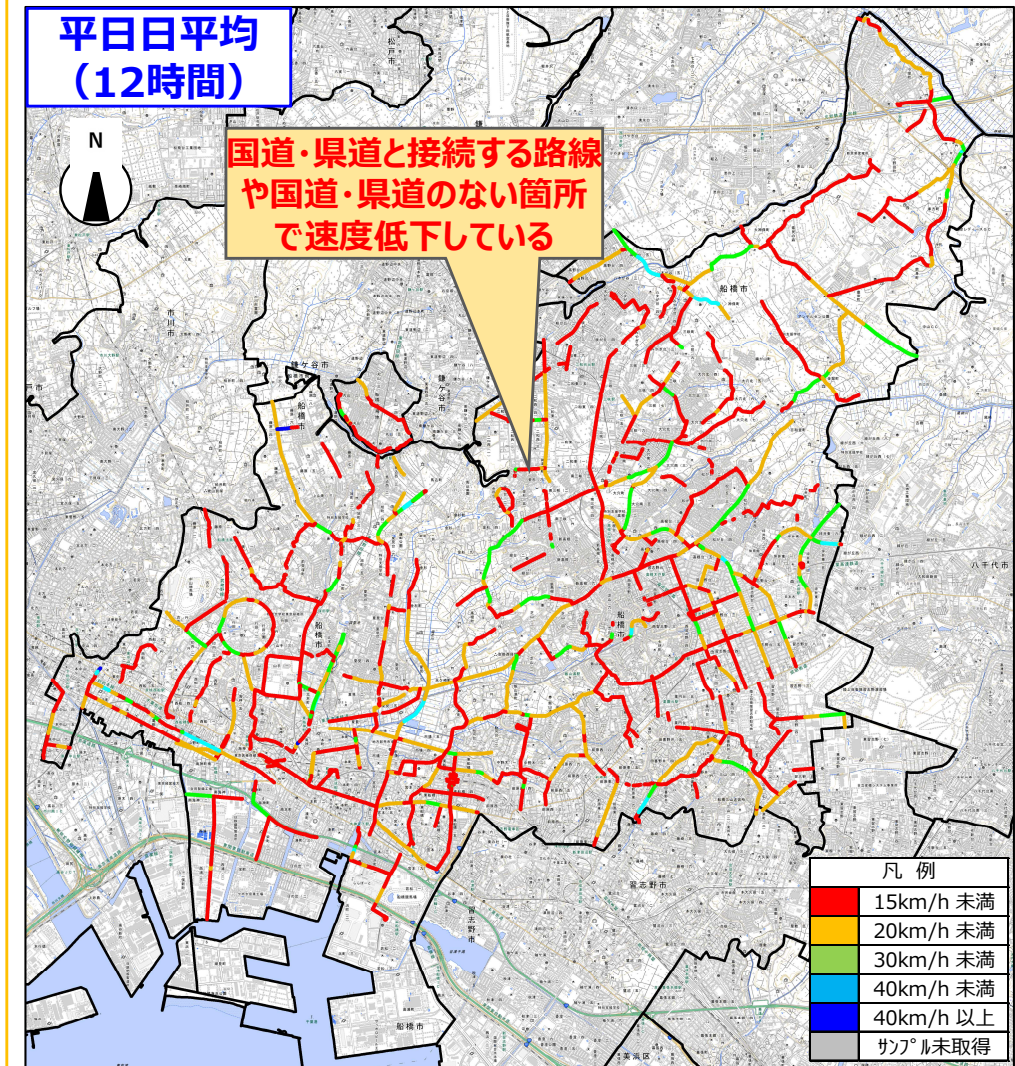
- 国道・県道は市内中部、南部エリアを中心に速度低下している。
- 市道（1級・2級幹線）は国道・県道と接続する路線や国道・県道のない箇所で速度低下している。

令和5年度 国道・県道



出典：ETC2.0プローブデータ（様式1-2-2-1）より算出。令和5年9～11月の日平均値

令和5年度 市道（1級・2級幹線）



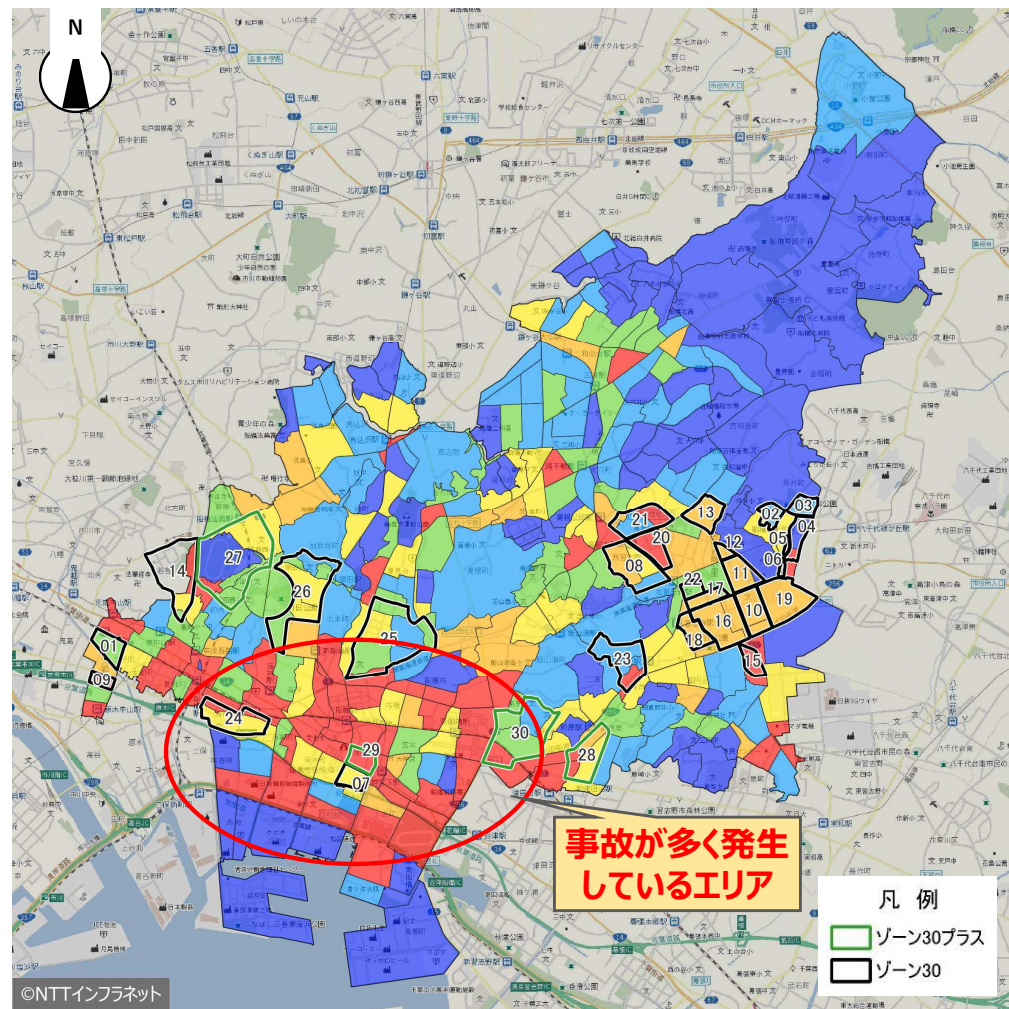
出典：ETC2.0プローブデータ（様式1-2-2-1）より算出。令和5年9～11月の日平均値

1. これまでの協議会の開催状況と検討結果の総括

(5) 町丁目単位の死傷事故密度 (= 死傷事故件数 / 面積)

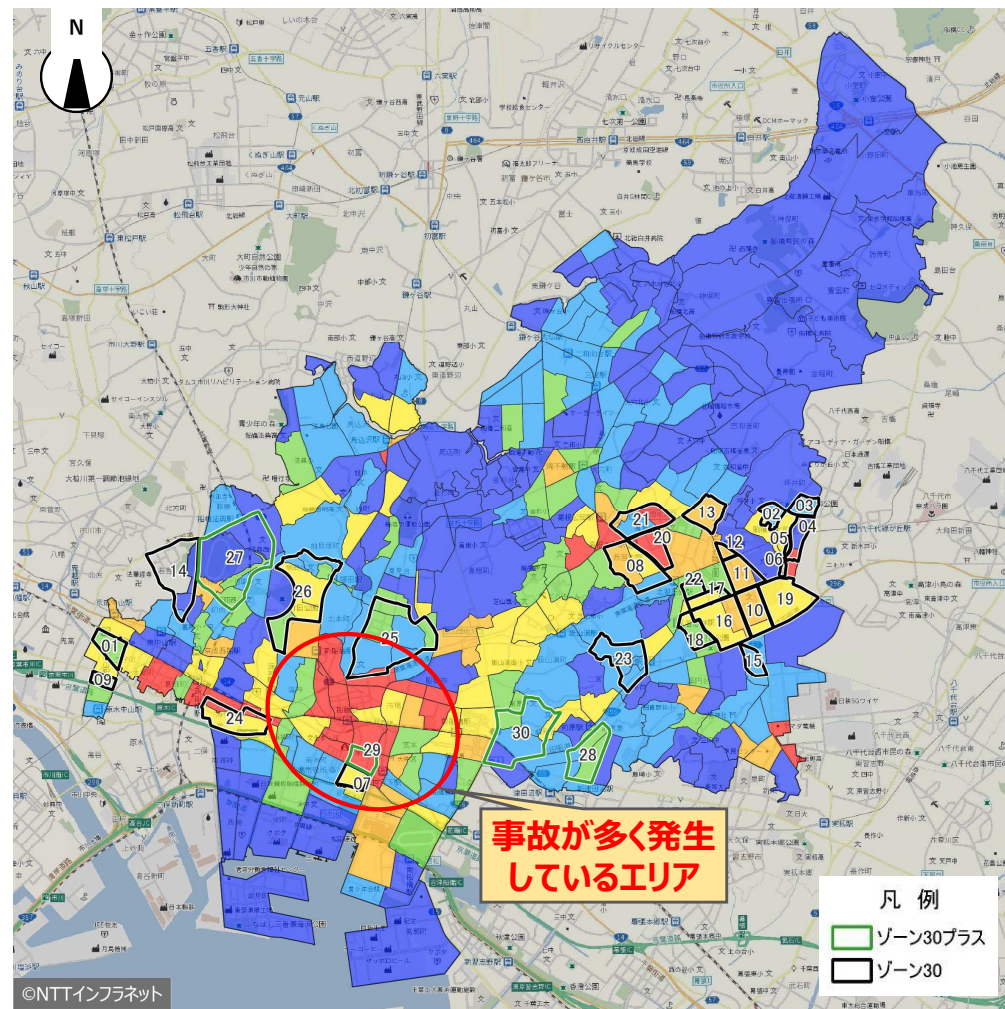
- 町丁目単位の死傷事故発生状況は全道では市の南部エリア、市道ではJR船橋駅周辺で死傷事故が多く発生している。

全道路 (令和2年～令和5年)



出典 令和2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～令和5年 : 警察庁 交通事故統計情報のオープンデータ

市道 (令和2年～令和5年)



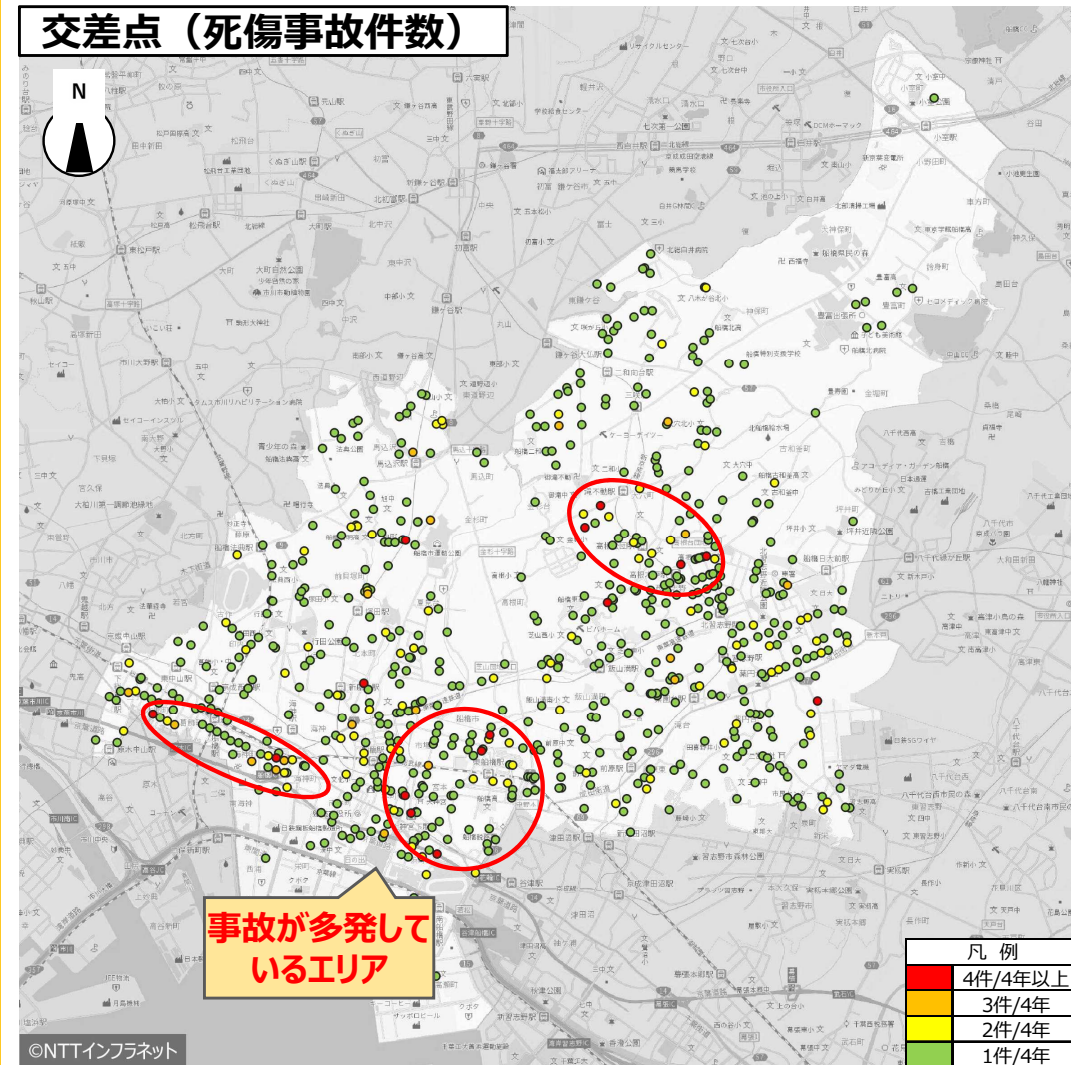
出典 令和2年～令和3年 : (公財) 交通事故総合分析センター 交通事故総合データ
 令和4年～令和5年 : 警察庁 交通事故統計情報のオープンデータ

1. これまでの協議会の開催状況と検討結果の総括

(6) 区間単位的人身事故：交差点・区間（市道）

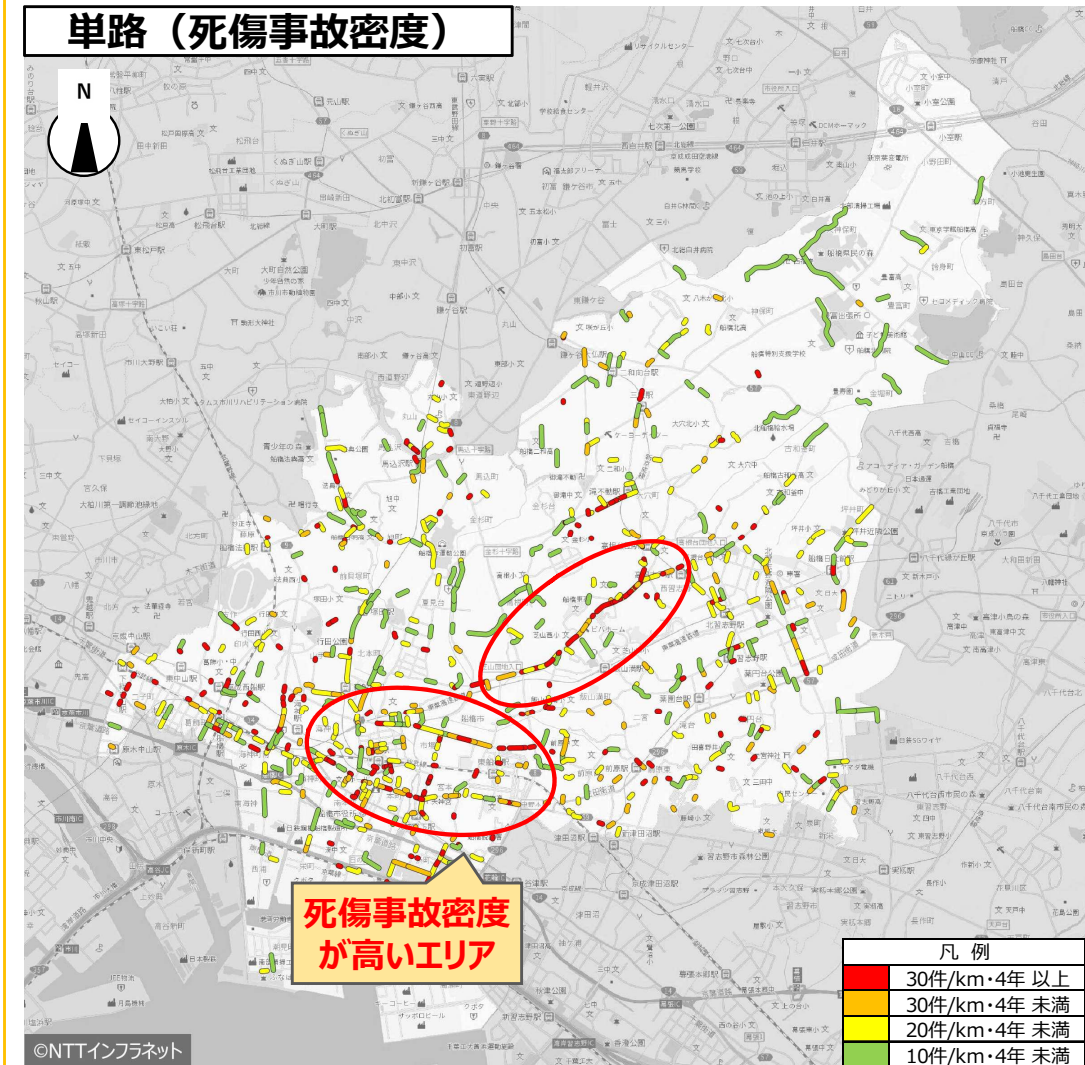
- 船橋駅周辺や国道14号と並行する路線付近の南部地域や、高根台周辺で多く発生している。

令和2年～令和5年



出典 令和2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～令和5年：警察庁 交通事故統計情報のオープンデータ

令和2年～令和5年



出典 令和2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～令和5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) 交通安全対策箇所選定：対策箇所の見える化

- 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]

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

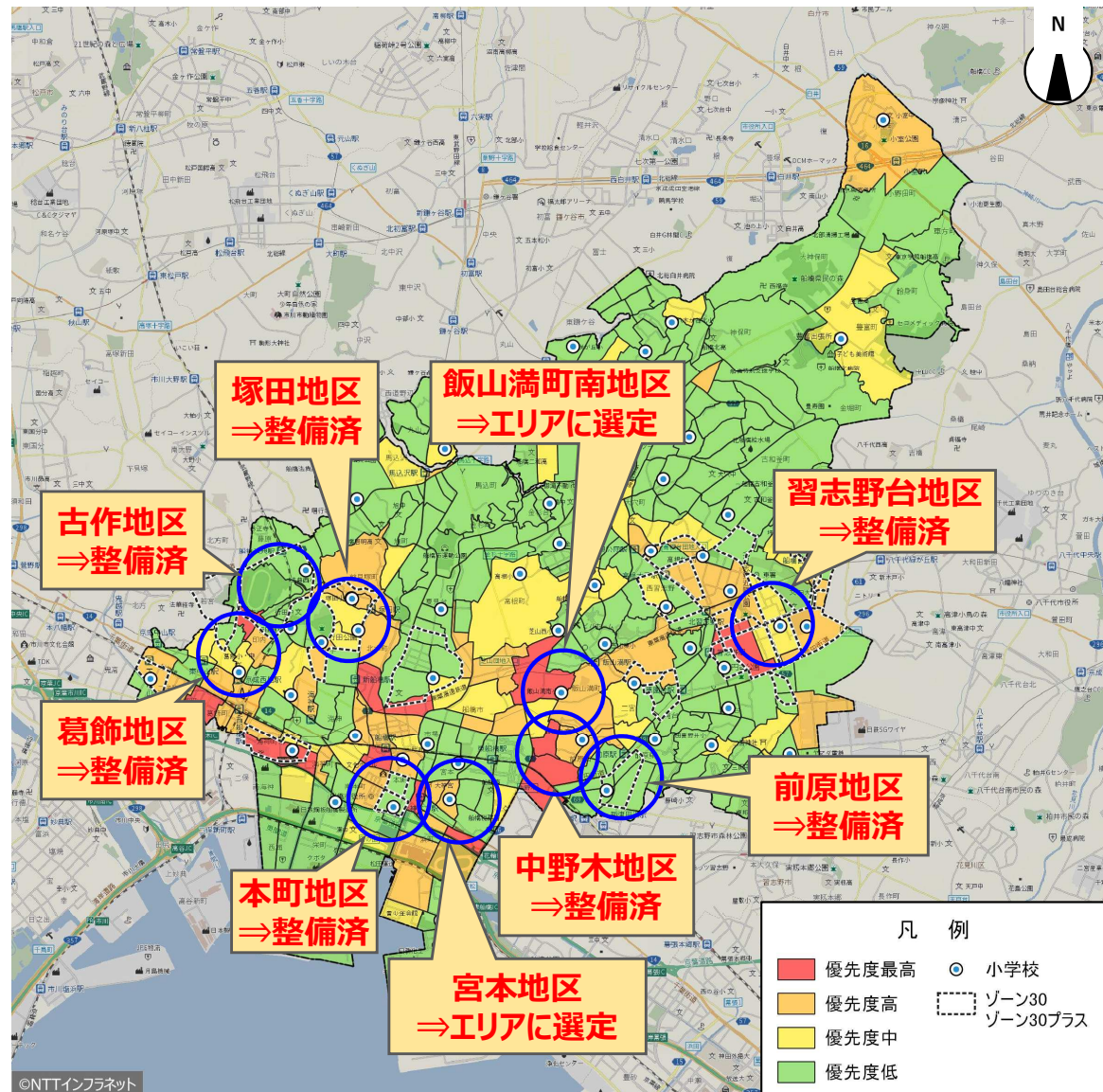
STEP③：既存整備状況・計画等の確認

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】

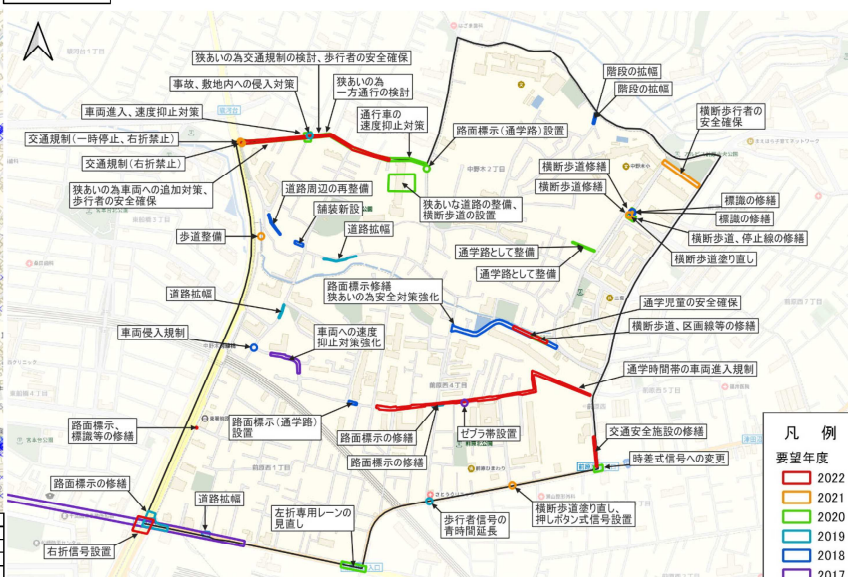


- ### 事故・急減速発生状況

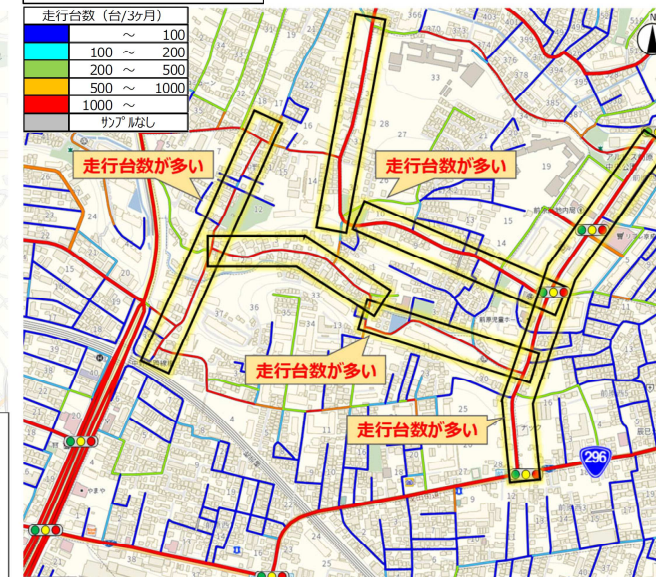


※出典
事故：（公財）交通事故総合分析センター 交通事故総合データ（2018年～2021年）
急減速：ETC2.0プローブデータ（挙動履歴：様式1-4）より算出。2022年9～11月の合

地域要望



ETC2.0プローブ走行台数

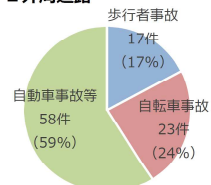


※出典：ETC2.0プローブデータ（走行履歴：様式1-2）より算出。2022年9～11月の合計値

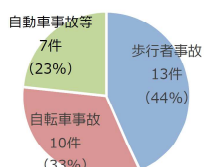
Stacked bar chart showing the number of traffic accident cases (in thousands) from 2018 to 2021, categorized by location: Outside Road (外周道路) and Inside Area (エリア内).

Year	Outside Road (外周道路)	Inside Area (エリア内)	Total
2018	29	8	37
2019	20	9	29
2020	23	7	30
2021	26	6	32

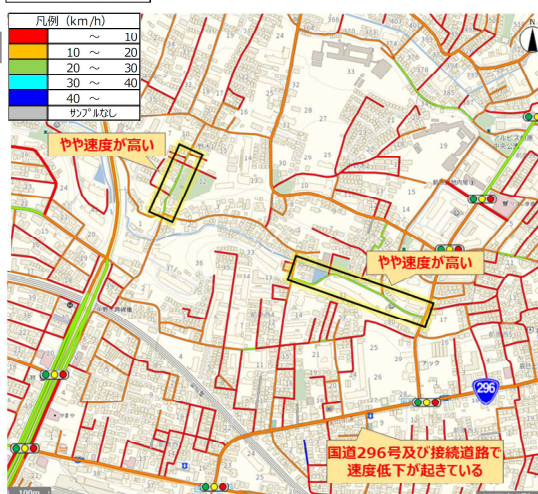
■ 外周道路



■エリア内

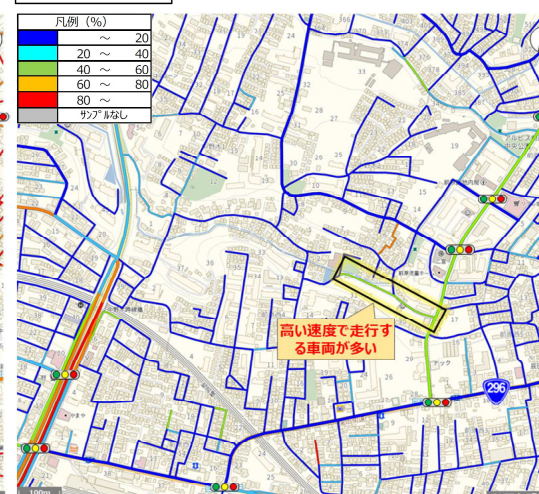


平均旅行速度



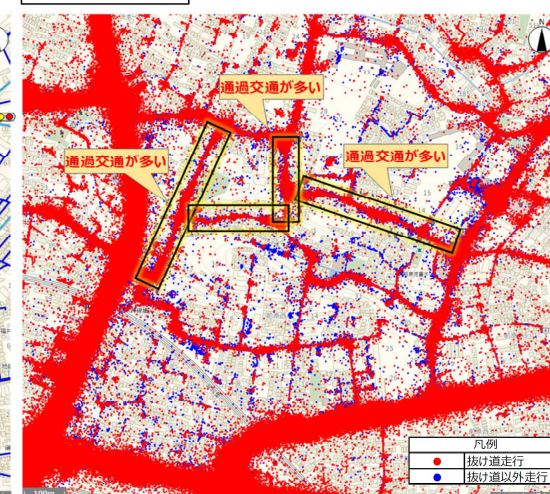
※出典：ETC2.0プローブデータ（走行履歴：機式1-2）より算出。2023年9～11月の会計値（全日の平均）

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：様式1-2）より算出。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：様式1-2）より算出。2023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

(9) 交通安全対策：個別エリアの具体検討

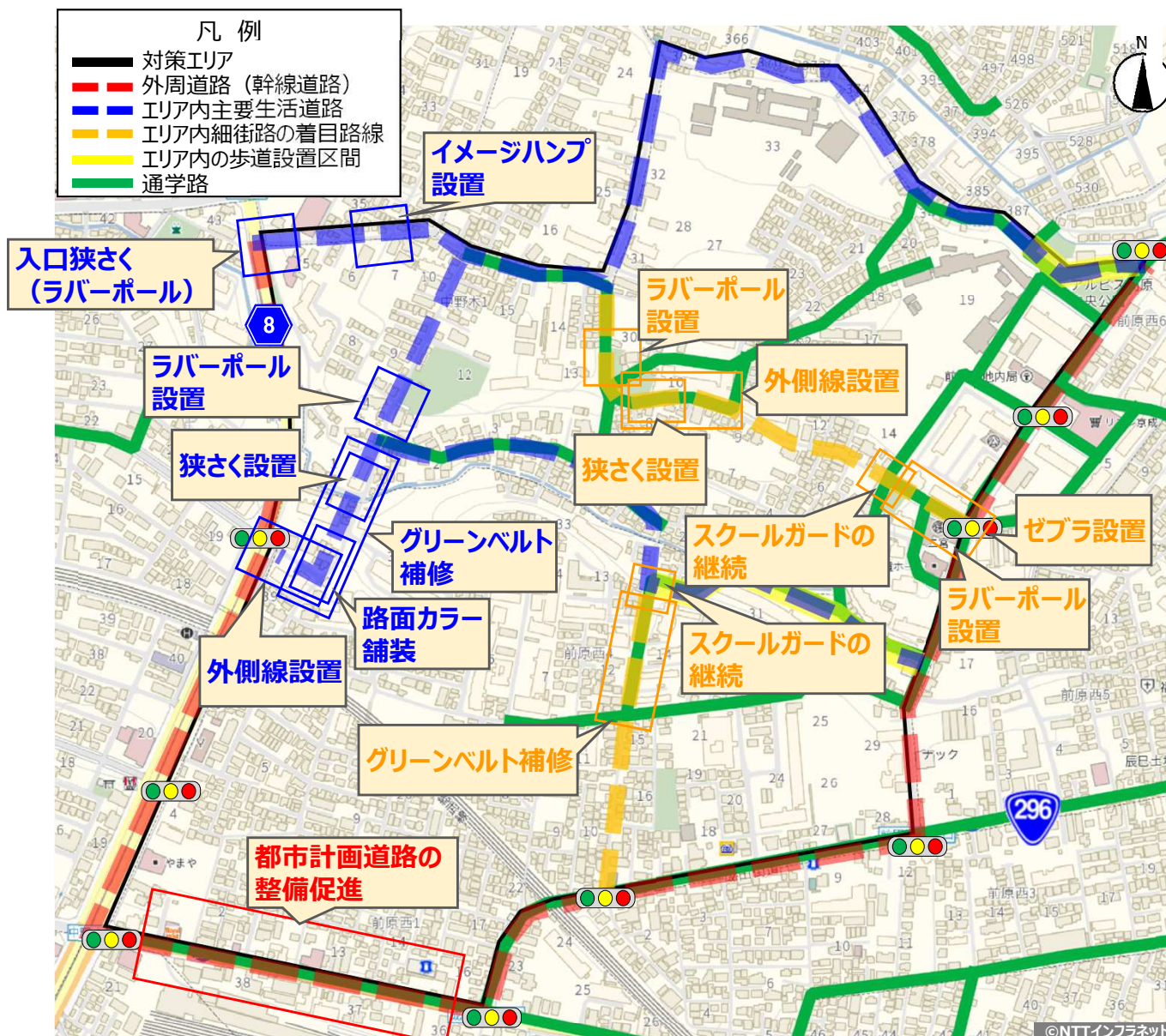
- 専門家・関係機関が一体となって対策を立案。

【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

(10) 交通安全対策：対策の実施

■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))】

- ・ゾーン30プラス看板および路面表示、狭さく、
ボラード(車止めポール)、イメージハンプ 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

■対策の実施状況



① 狭さく、
指定方向外進行禁止規制(右折禁止)



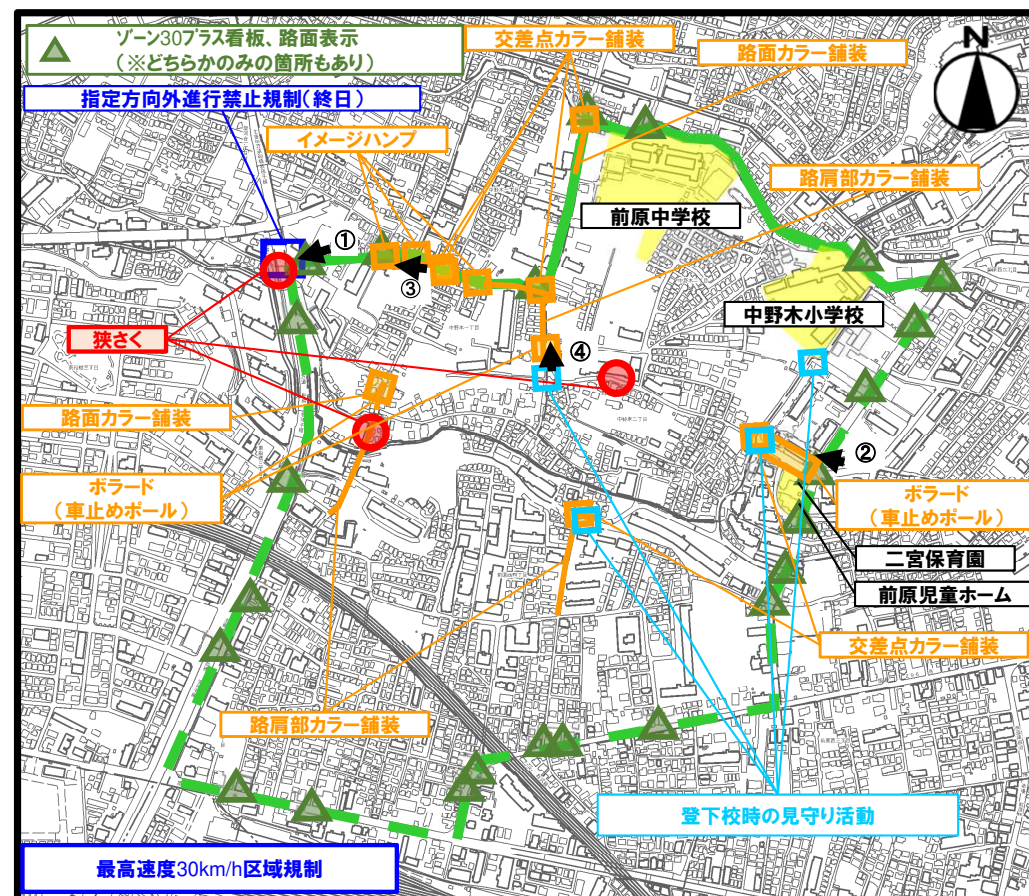
② ゾーン30プラス看板・路面表示



③ イメージハンプ



④ ボラード(横断歩道の強調)



(出典：船橋市都市計画基本図)

凡例	
ゾーン30プラス 看板・路面表示	
△ 対策済	
△ 対策予定	
※破線は整備区域に含まれない道路	
物理的デバイス	
● 対策済	
○ 対策予定	
規制等	
— 対策済	
--- 対策予定	
その他ハード対策	
■ 対策済	
■ 対策予定	
ソフト対策	
□ 実施中	
□ 実施予定	

※ 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)

船橋市
Funabashi City

- 【位置図】



■ 対策前



■ 対策後



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%

対策前	対策後	増減
12.24km/h	11.85km/h	-0.39km/h

15

1. これまでの協議会の開催状況と検討結果の総括

(11) 交通安全対策：対策効果検証

- 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

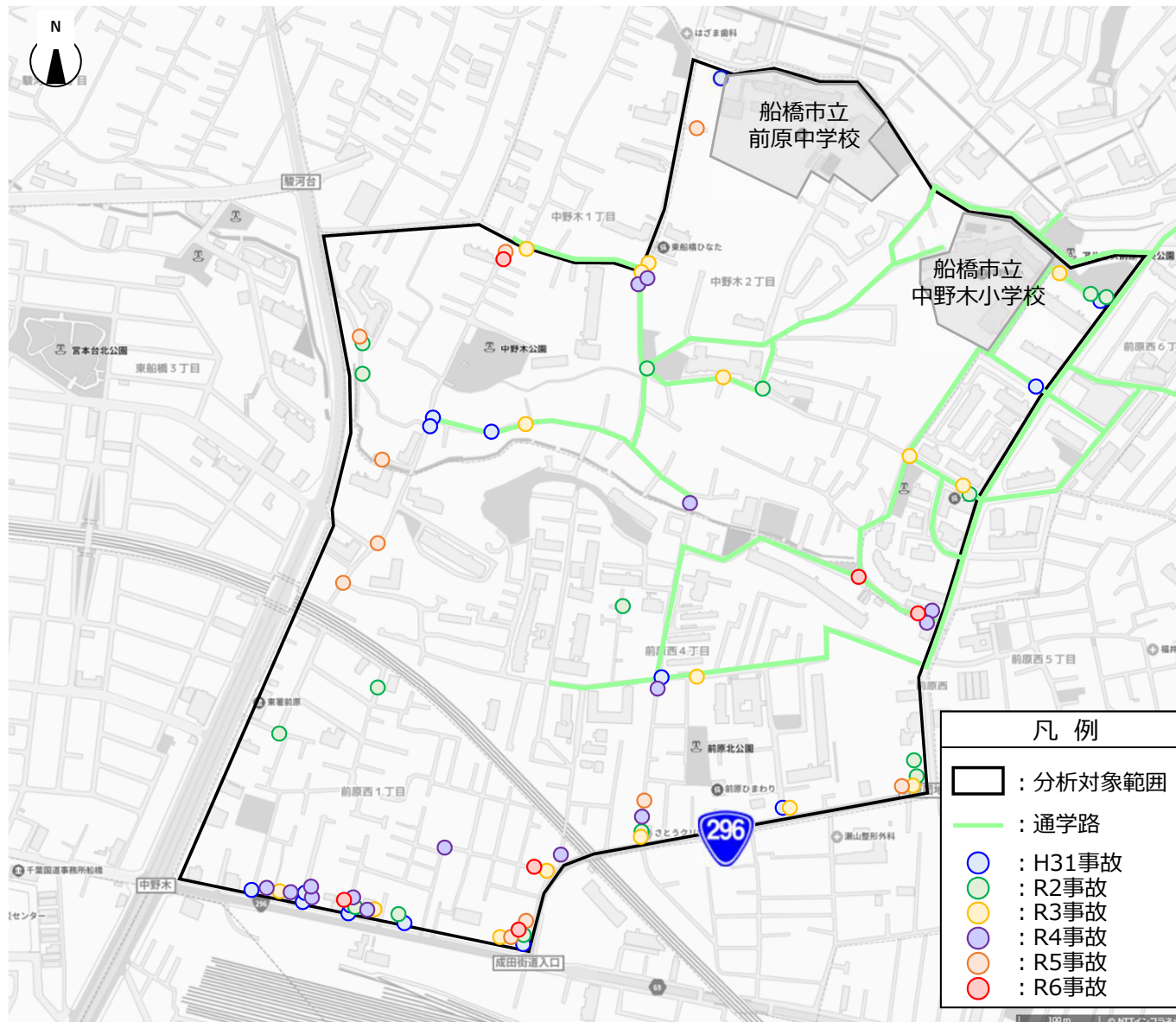
※出典：ETC2.0プローブデータ（走行履歴：様式1-2）より算出（対策前：令和5年9月、対策後：令和6年9月）

1. これまでの協議会の開催状況と検討結果の総括

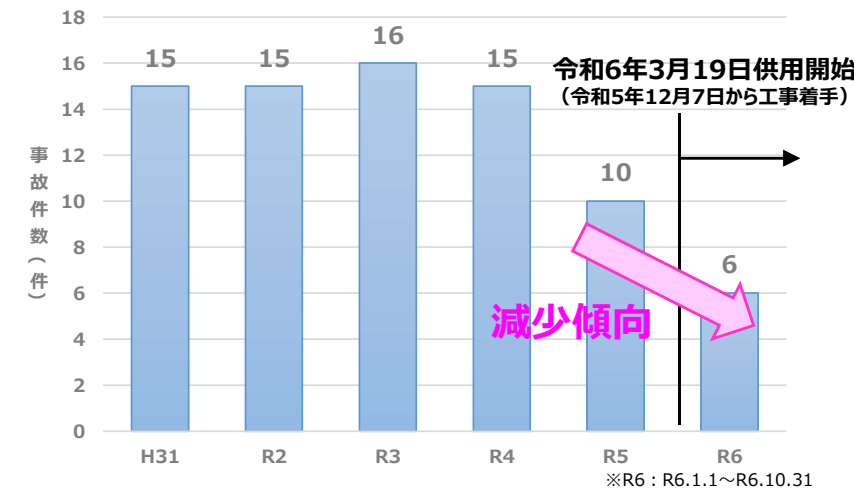
(11) 交通安全対策：対策効果検証

- 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。

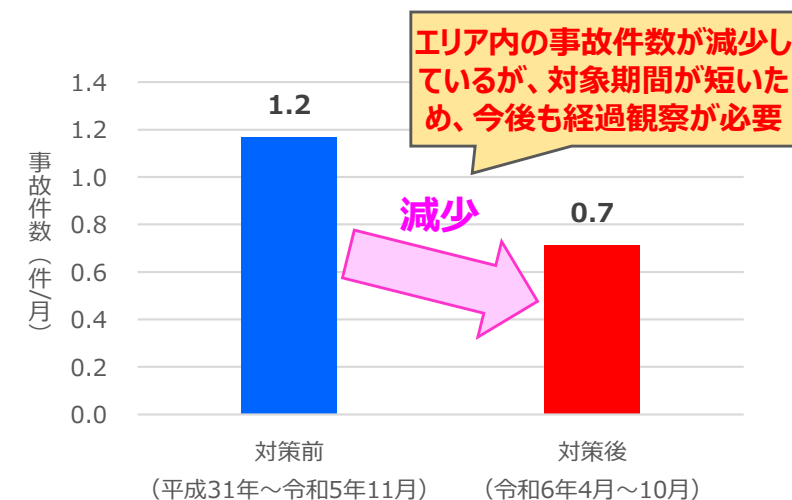
【エリア内事故発生状況】



【年別事故発生件数】



【エリア内の事故件数(件/月)】



1. これまでの協議会の開催状況と検討結果の総括

(12) 交通円滑化対策箇所選定：対策箇所の見える化

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

隣接区間の統合し、対策区間を決定した後、既存計画の有無を確認し、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

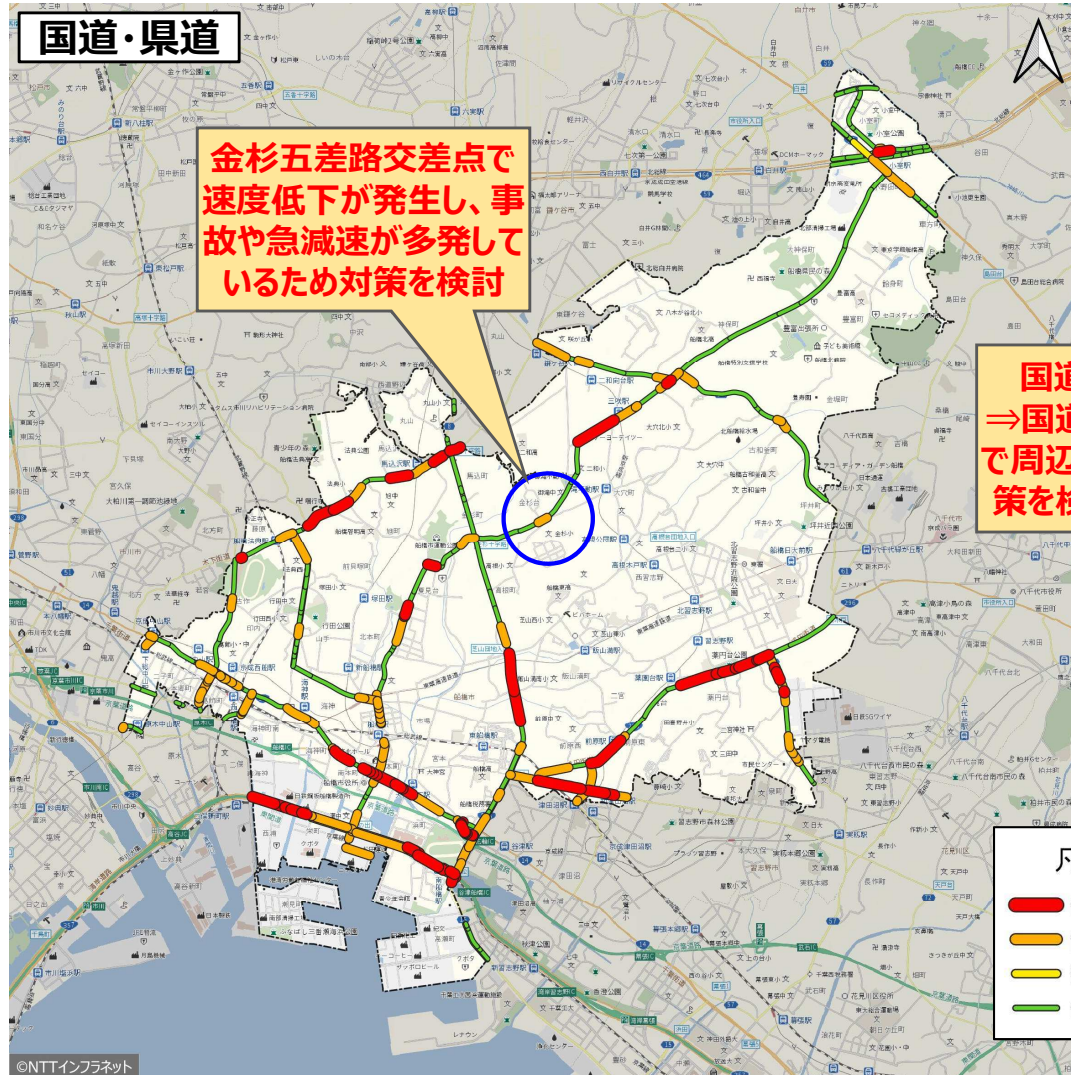
隣接区間を統合し、対策区間を決定した後、既存計画や地域要望等の有無を確認し、対策検討・立案を行う。

1. これまでの協議会の開催状況と検討結果の総括

(12) 交通円滑化対策箇所選定：対策箇所に見える化

- 市内全域を対象に交通円滑化対策優先度評価を行い、対策箇所に見える化。

【対策区間の選定結果】

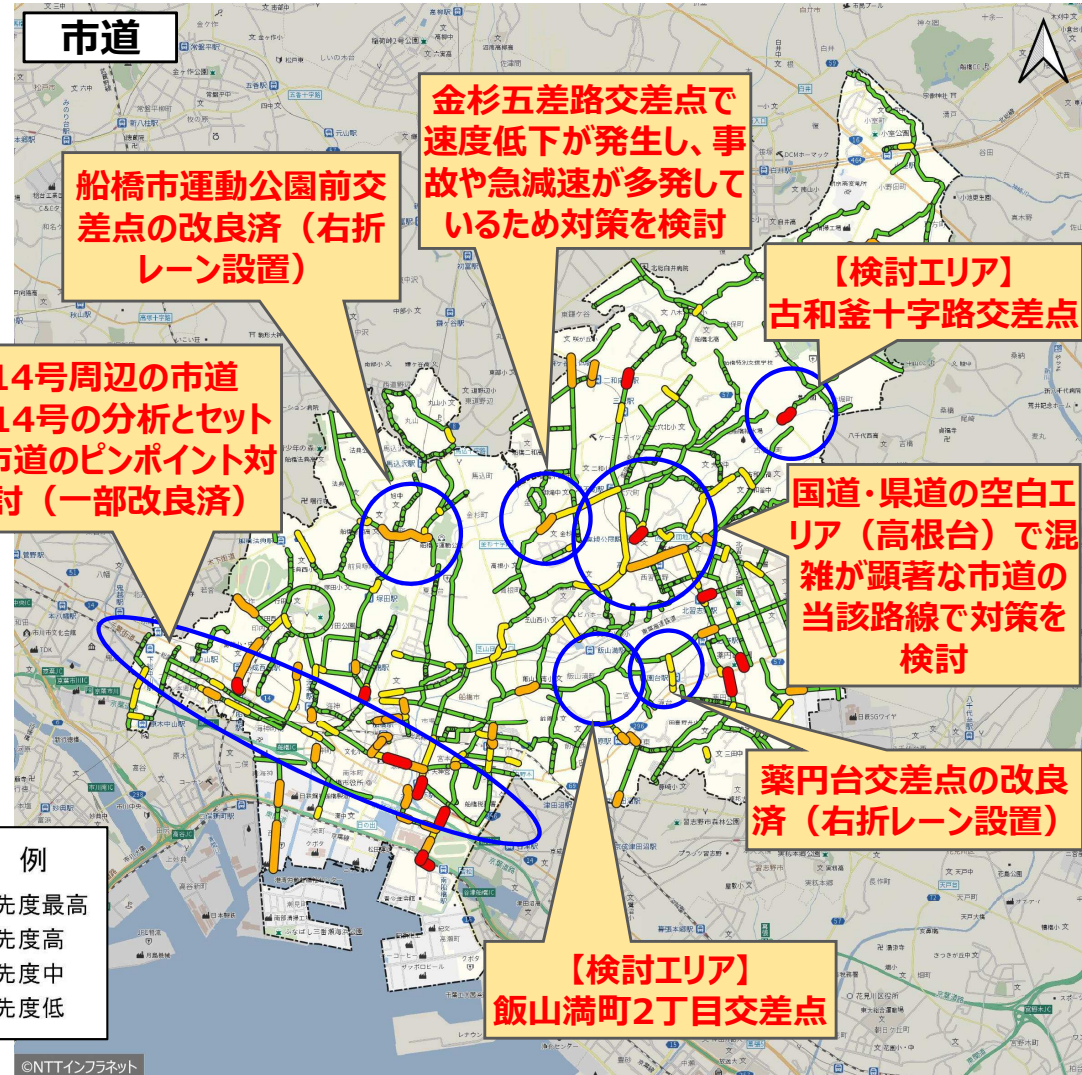


※直轄路線の対象区間：45区間での評価

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

(13) 交通円滑化対策：効果検証結果

交差点改良を実施 ※令和5年12月28日(完成)

東海神駅入口交差点の整備前後比較

対策前



対策後



対策前



対策後



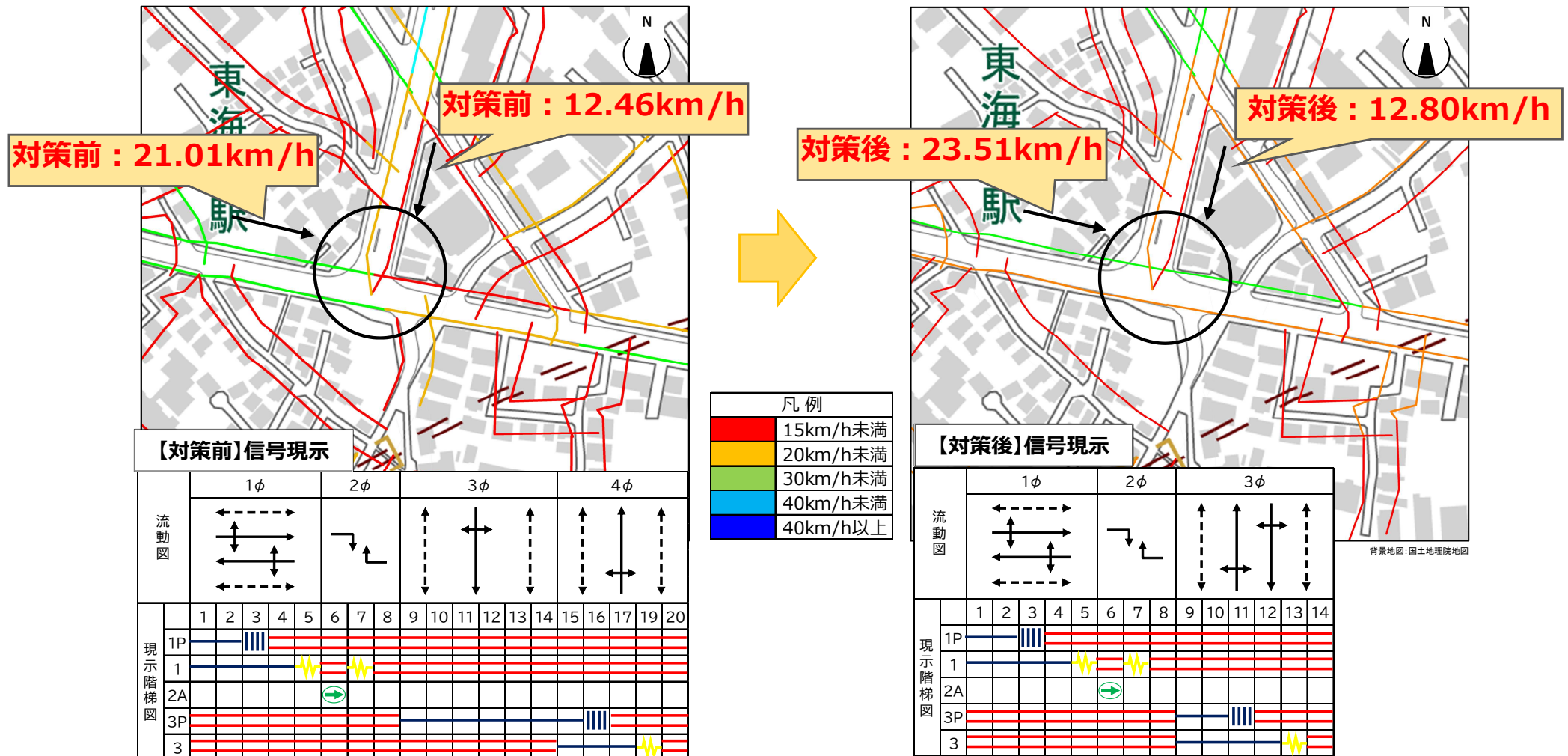
交差点が変則形状

1. これまでの協議会の開催状況と検討結果の総括

(13) 交通円滑化対策：効果検証結果

- 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



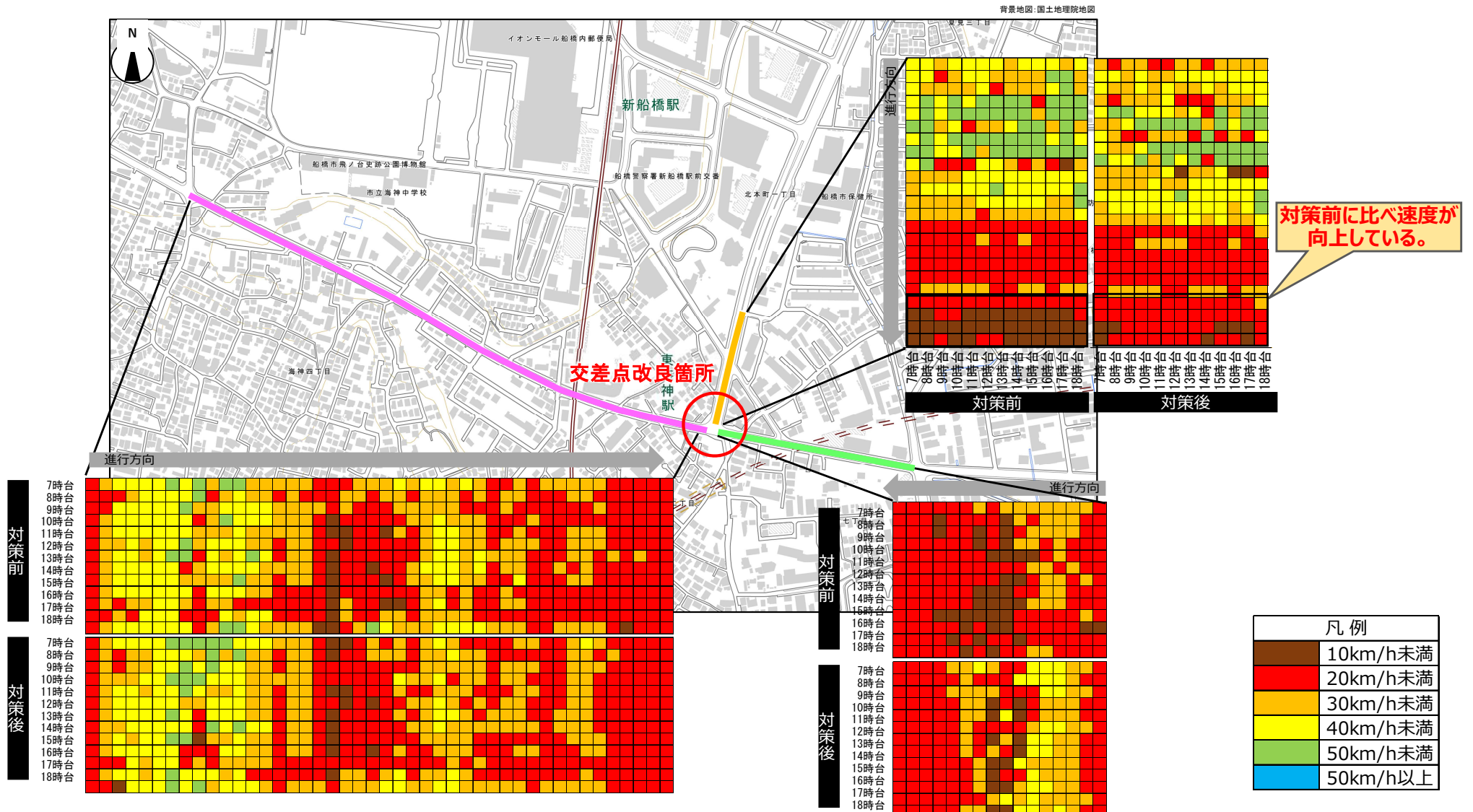
出典：ETC2.0プローブデータ（様式1-2-2-1）より算出。
対策前は令和4年9月の平日12時間平均値。対策後は令和6年9月の平日12時間平均値

1. これまでの協議会の開催状況と検討結果の総括

(13) 交通円滑化対策：効果検証結果

- 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）



1. これまでの協議会の開催状況と検討結果の総括

(13) 交通円滑化対策：効果検証結果

- 対策前は右左折時に横断者と衝突する自転車や歩行者の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）