

**船橋市 交通ビッグデータ見える化協議会  
第16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7年（2025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	芝山3丁目交差点の検討結果
4	(仮称)市立体育館入口交差点の検討結果

# 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
	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）
船橋市	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

## 部会の開催状況

検討エリア：2箇所（芝山3丁目交差点・（仮称）市立体育館入口交差点）

### 第1回

【現地視察：9/17】

- 現地視察（2箇所：芝山3丁目交差点・（仮称）市立体育館入口交差点）

【現地視察】



### 第2回

【室内会議：10/1】

- 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：11/7】

- 対策内容の承認

【室内会議】



※) 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、既存計画の有無を確認した上で、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

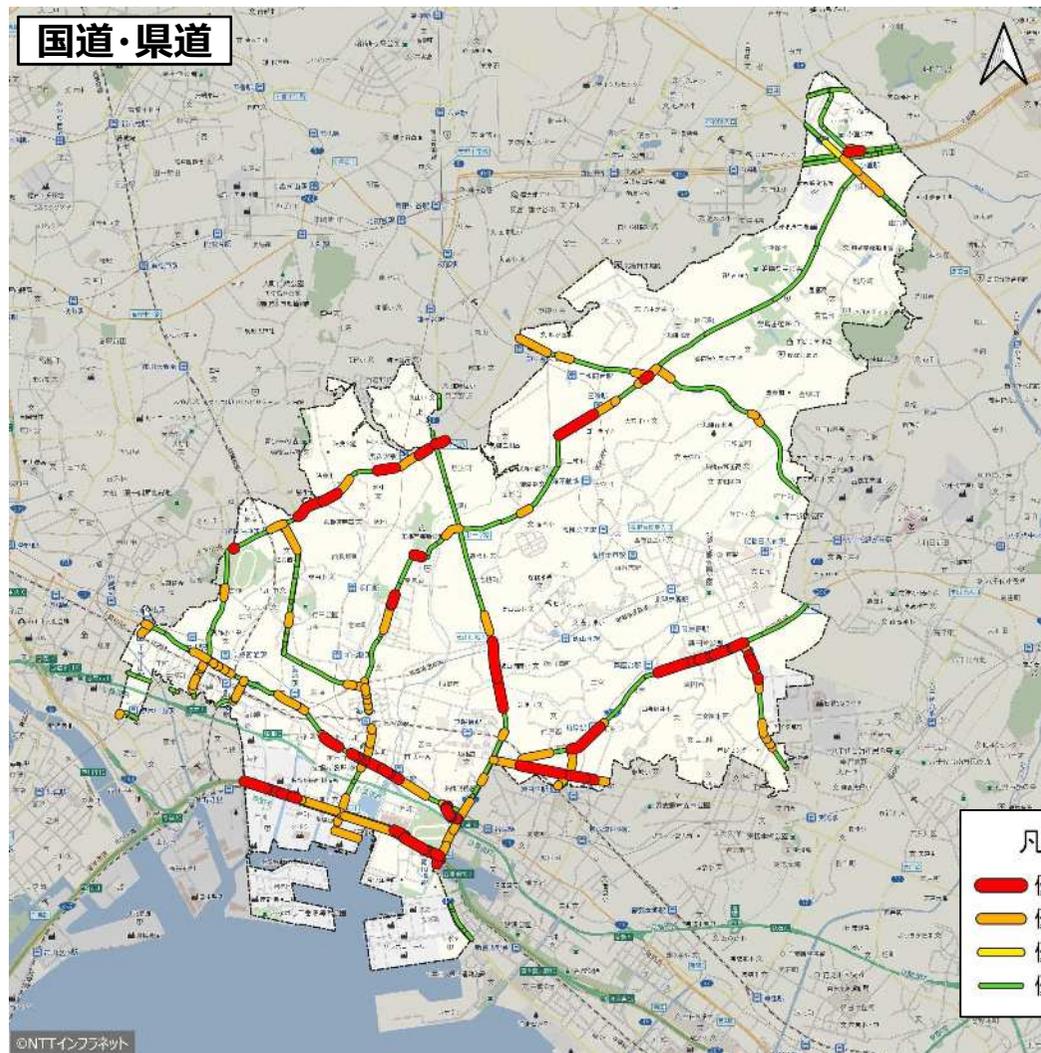
評価指標①～⑤の各得点による総合評価での優先順位を検討し、上位箇所を対策候補区間として選定。

##### STEP③：対策区間決定

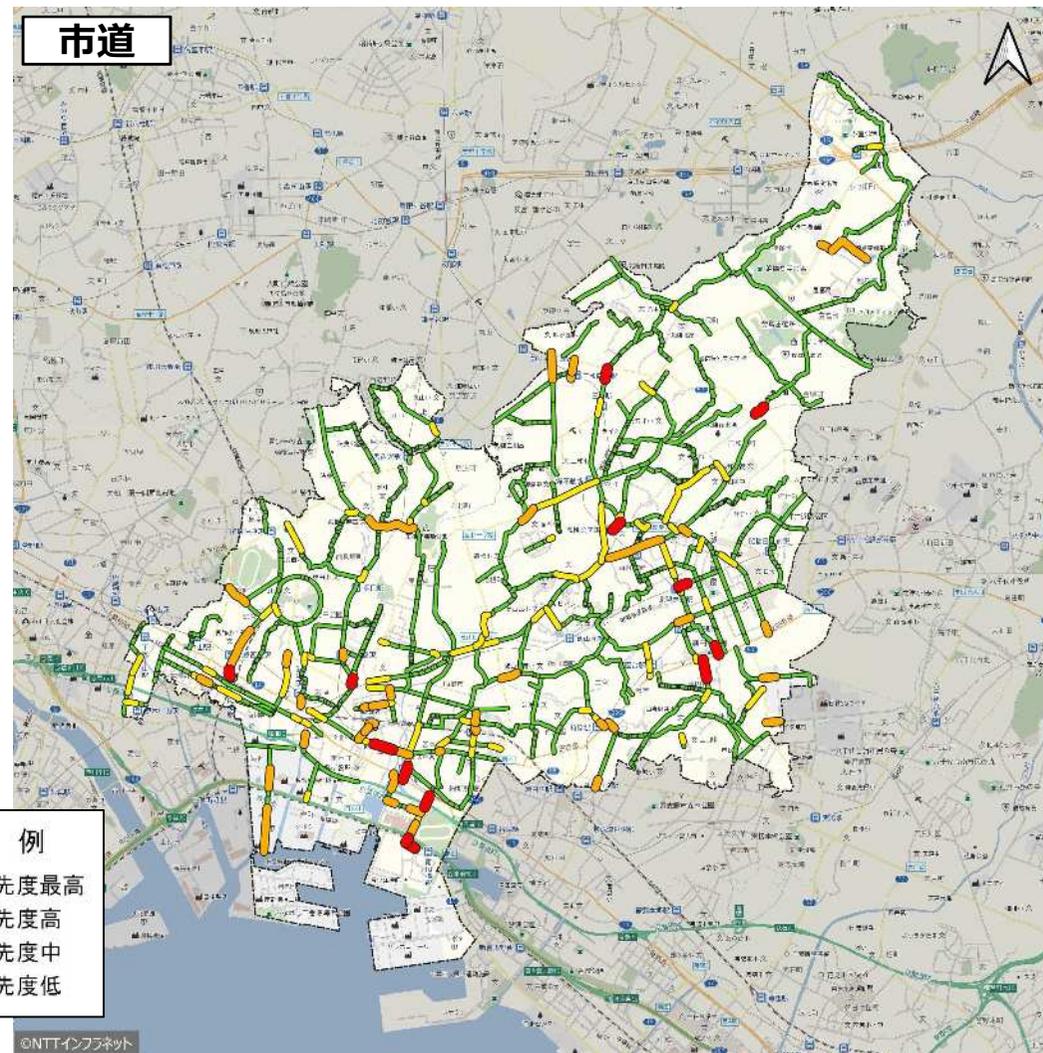
隣接区間を統合し、対策区間を決定し、既存計画や地域要望等の有無を確認した上で、対策検討・立案を行う。

# 2. 交通円滑化対策箇所の選定結果 (2) 交通円滑化対策箇所の選定結果

## 【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

## 2. 交通円滑化対策箇所の選定結果 (2) 交通円滑化対策箇所の選定結果

### 【対策区間の選定結果】



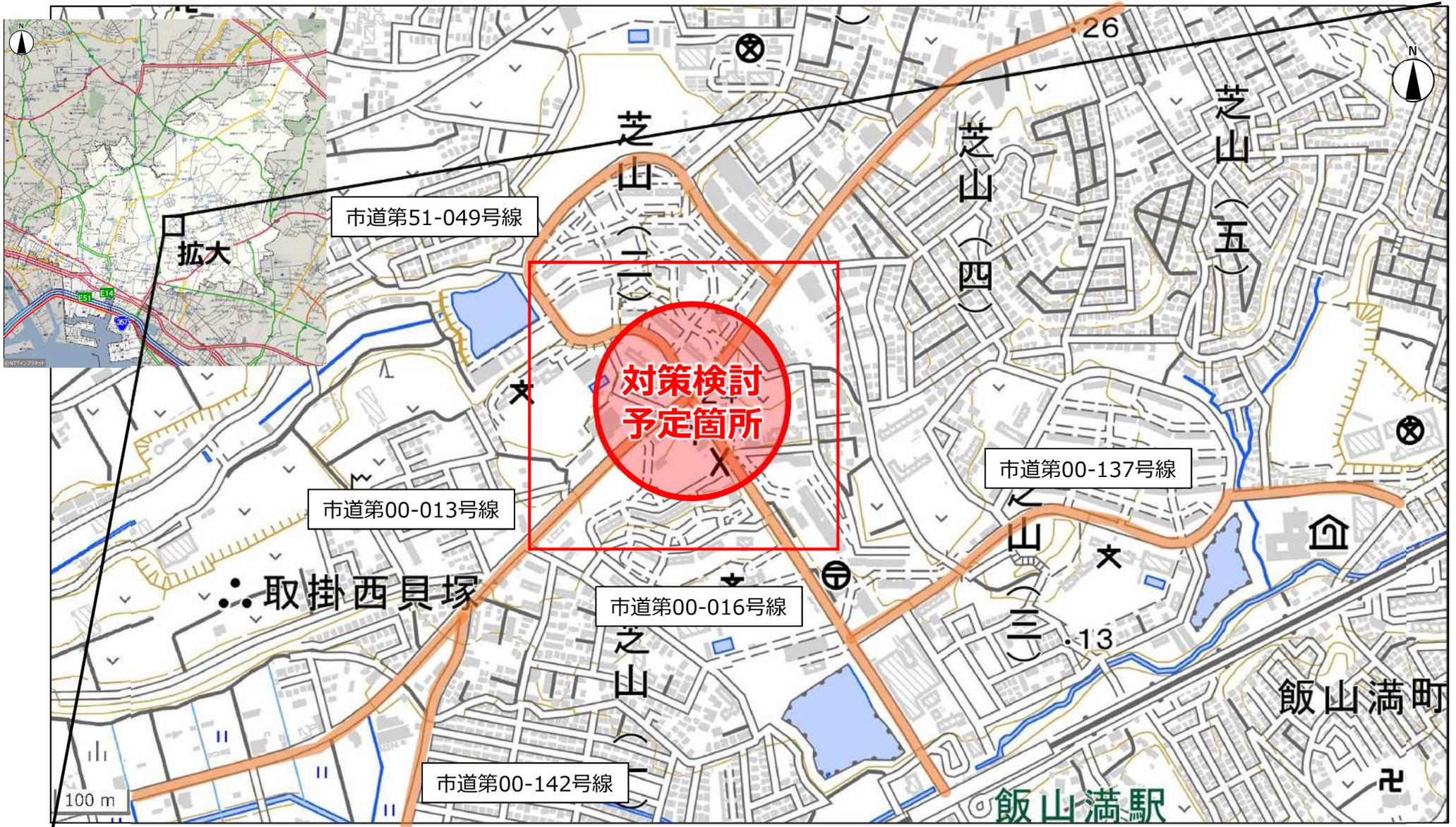
※直轄路線の対象区間：45区間での評価  
優先度最高：上位10位以内、優先度高：上位20位以内、優先度中：上位25位以内、優先度低：その他順位

※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. 芝山3丁目交差点の検討結果

## (1) 位置図



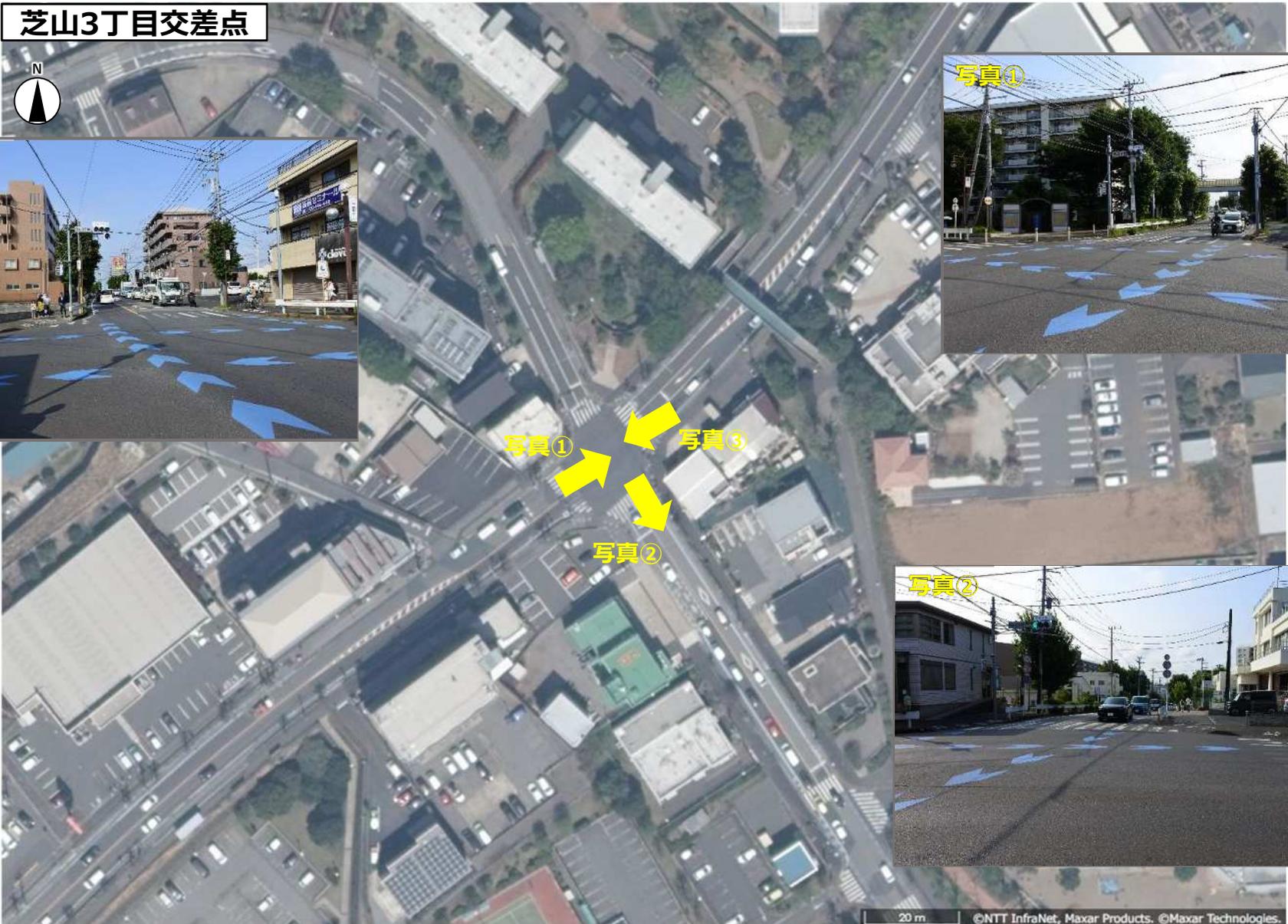
※背景地図の出典：国土地理院地図を加工して作成

# 3. 芝山3丁目交差点の検討結果

## (2) 現地状況：道路構造

- 当該交差点周辺では渋滞が発生している。

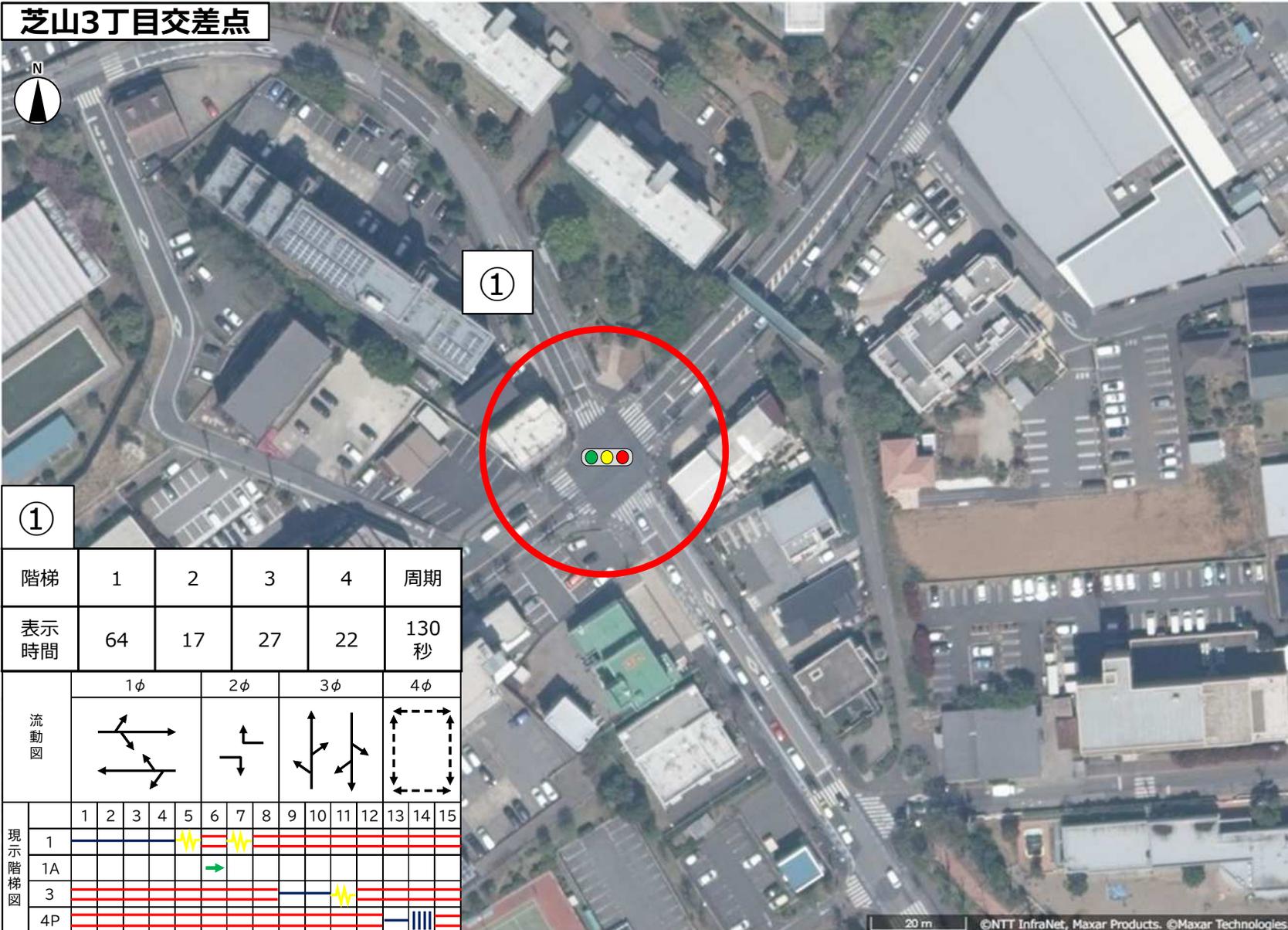
芝山3丁目交差点



# 3. 芝山3丁目交差点の検討結果

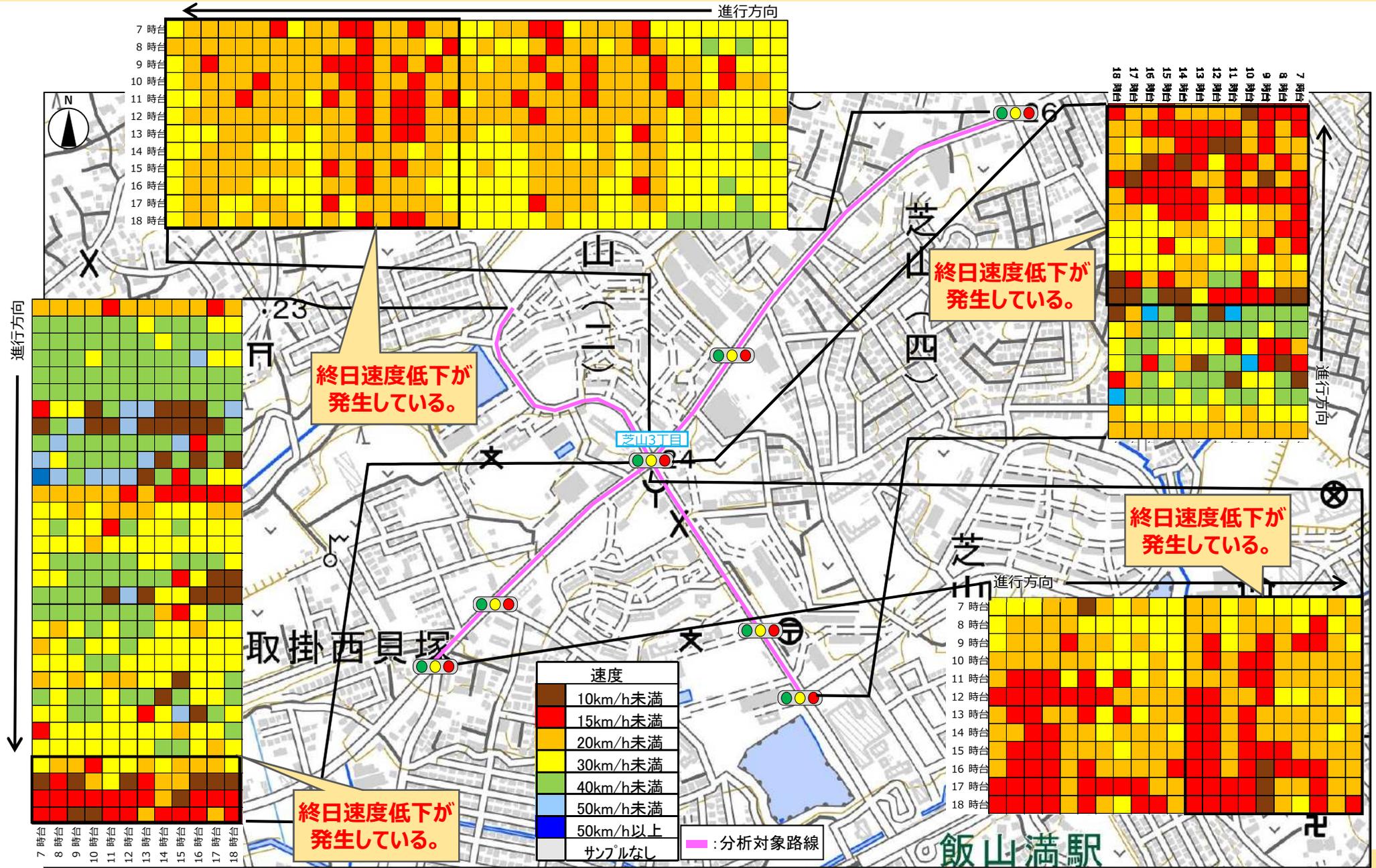
## (3) 現地状況：信号現示

- 当該交差点の周期は約130秒で設定されており、歩車分離式信号である。



# 3. 芝山3丁目交差点の検討結果

## (4) 交通状況



※背景地図の出典：国土地理院地図を加工して作成

# 3. 芝山3丁目交差点の検討結果

## (5) 事故の発生状況

- 当該交差点周辺で事故が発生している。



※出典：(公財)交通事故総合分析センター交通事故統合データ (R2~R5)

# 3. 芝山3丁目交差点の検討結果

## (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。
- 南側から北側にかけて上り勾配となっており、当該交差点の発進時等にもロスが発生。  
また、交差点付近に消防署があり、消防署の前面は駐停車禁止となっていることから、捌け台数が限定されてしまう。  
東西の道路についても交通量が多く西側にかけて緩い上り勾配となっており、**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	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ 内容：都市計画道路3・1・3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・16号線の整備（事業化が必要）</li> <li>■ メリット：都市計画道路の整備によって交通を分散させ、渋滞の緩和</li> <li>■ デメリット：整備費用や時間が膨大</li> <li>■ 留意事項：都市計画道路の整備には多額な費用と時間を要するとともに、整備の優先順位は市内全域で検討する必要</li> </ul>

# 3. 芝山3丁目交差点の検討結果

## (6) 対策コンセプト

### 【中期対策】

No	対策名	内容
2	交差点改良の検討	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ 内容：南側から北側へ向かう路線に左折レーンもしくは右折レーンを設置</li> <li>■ メリット：南側から北側へかけての渋滞の緩和</li> <li>■ デメリット：用地取得が必要</li> <li>■ 留意事項：右左折レーン設置に関しては、今後交通量調査を実施した上で需要率計算を行い、交通シミュレーションの実施など、継続的な検討が必要</li> </ul>
3	部分的な交差点改良	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ 内容：東西道路の右折レーン（特に西から東方向）の延長</li> <li>■ メリット：東西を通る車両の混雑緩和</li> <li>■ デメリット：南北道路の渋滞解消には繋がらない。</li> <li>■ 留意事項：停止線の位置など車両軌跡等の検討も必要となることから、詳細な設計が必要</li> </ul>
4	車線運用の変更	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ 内容：北側の道路の一方通行化</li> <li>■ メリット：北側からの車両の進入がなくなり、南側からの流出がスムーズ</li> <li>■ デメリット：交差点形状がシフトしてしまう。</li> <li>■ 留意事項：一方通行にする場合、反対方向のルートも確保する必要</li> </ul>

### 【短期対策】

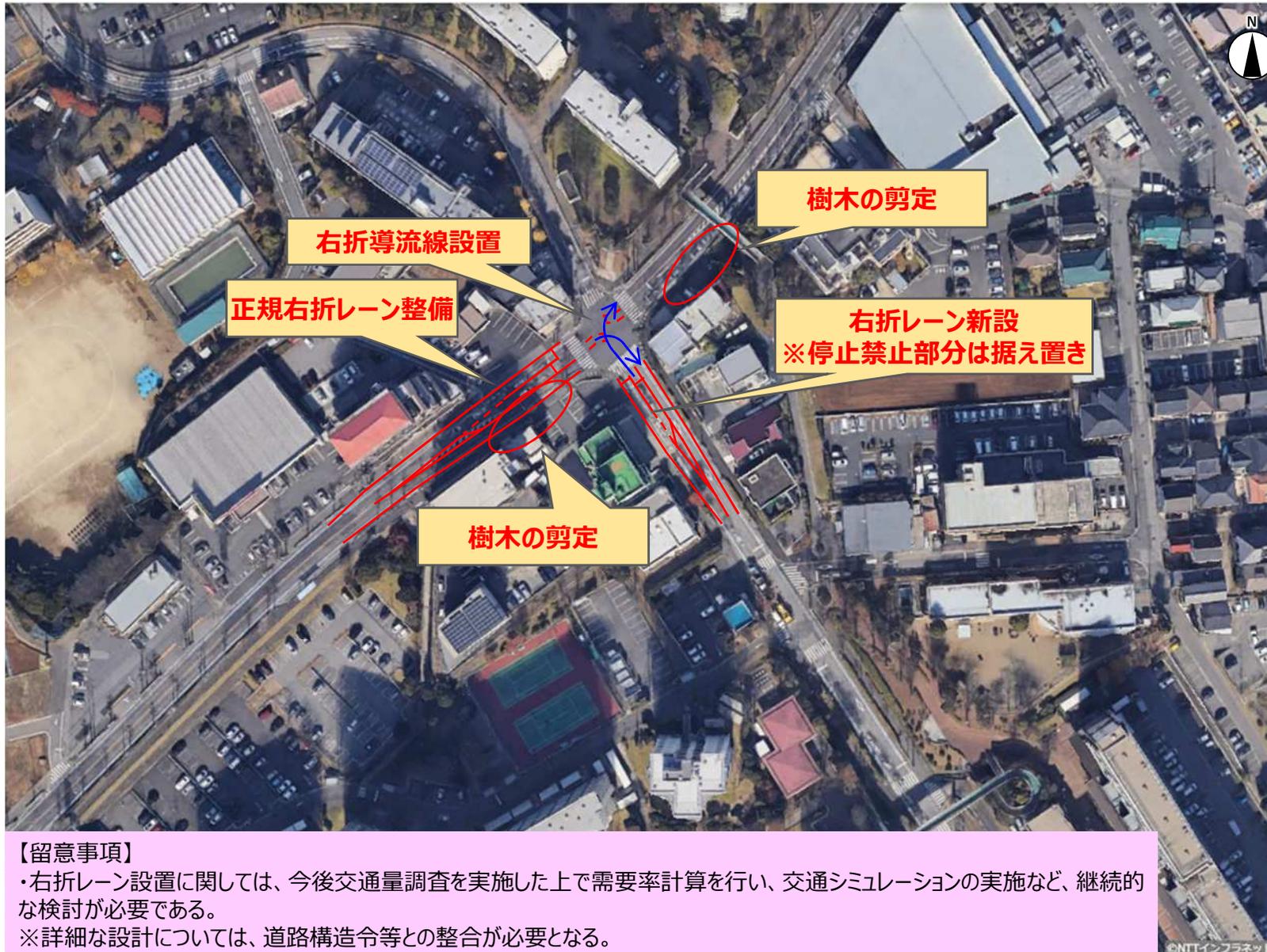
No	対策名	内容
5	信号サイクルの変更	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ 内容：南北方向の信号現示の青を交互にする。</li> <li>■ メリット：対向車が来ないため、右折がスムーズ</li> <li>■ デメリット：効果が限定的</li> <li>■ 留意事項：信号サイクルの変更のみでの対策はあまり効果が見込まれないため、交差点改良もあわせて実施する必要がある。信号サイクルのみを変更する場合であっても交通量調査を実施し、需要率計算が必要</li> </ul>



# 3. 芝山3丁目交差点の検討結果

## (7) 対策案 (中期対策) ①

- 中期対策として、南西側の右折レーン整備、南東側の右折レーンを新設



### 3. 芝山3丁目交差点の検討結果 (7) 対策案 (中期対策) ②

- 中期対策として、南西側の右折レーン整備、南東側の左折レーンを新設



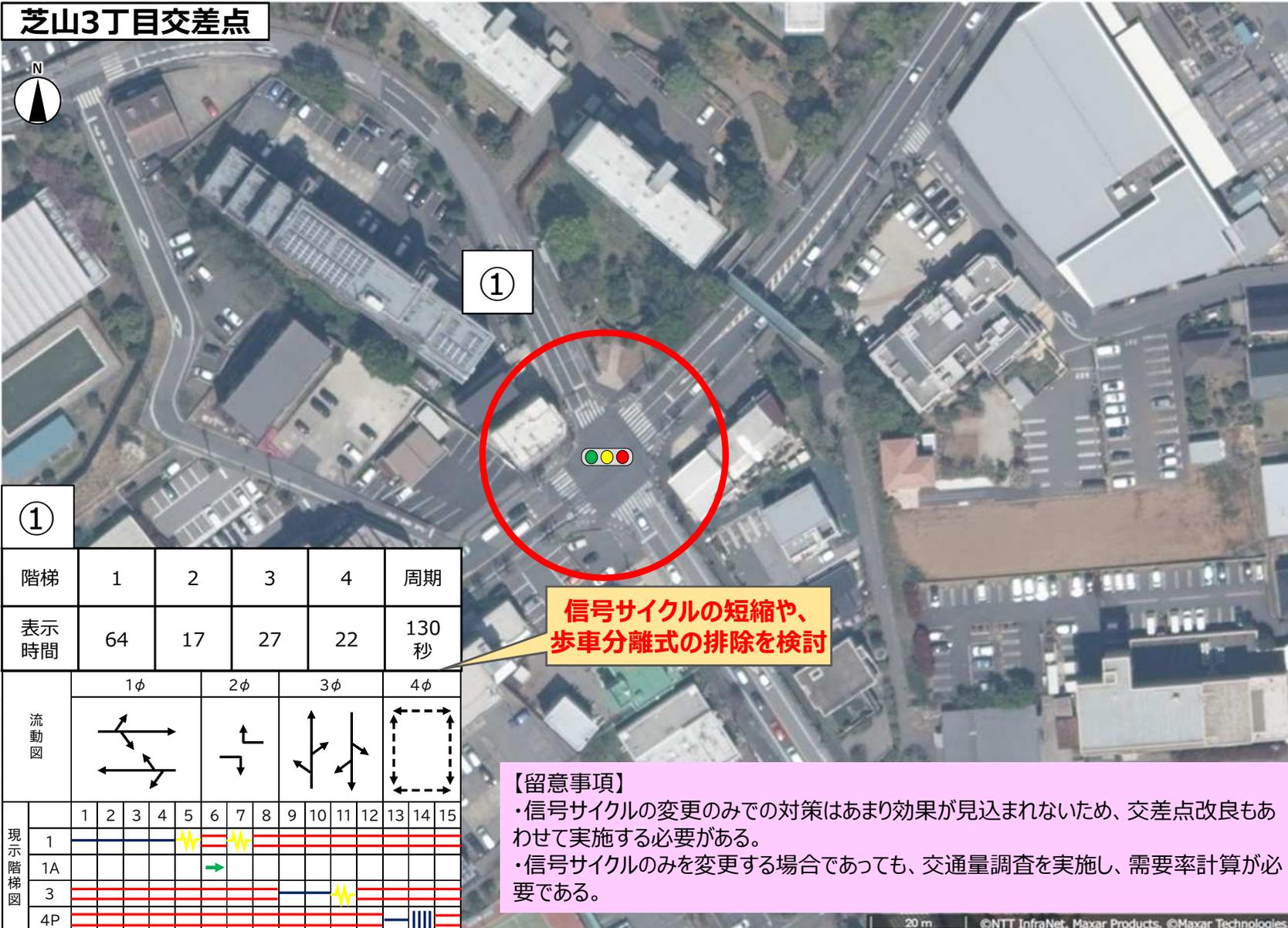
# 3. 芝山3丁目交差点の検討結果 (7) 対策案(中期対策) ③

- 中期対策として、北東方面の従道路の一方通行化



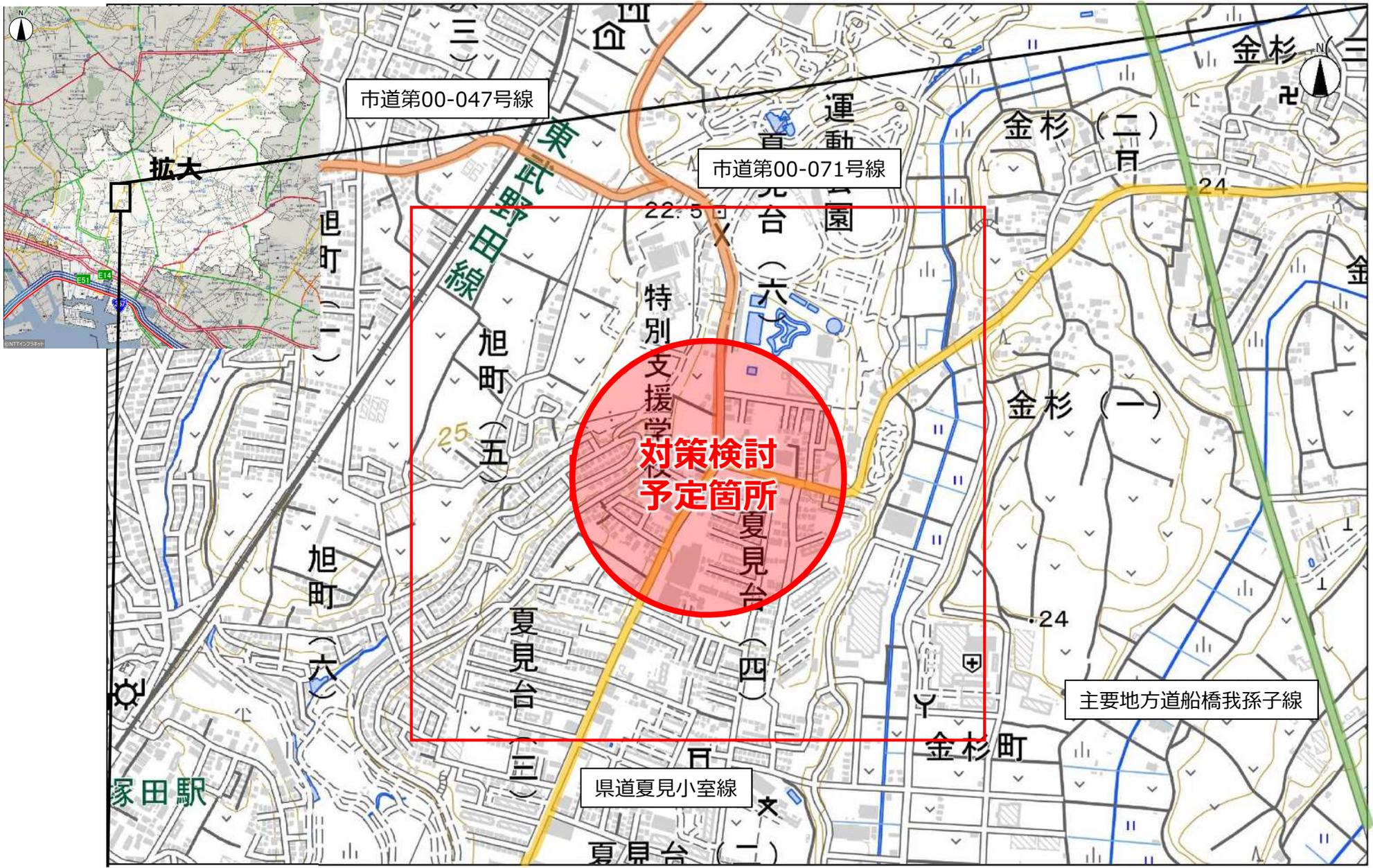
# 3. 芝山3丁目交差点の検討結果 (7) 対策案 (短期対策)

- 南北方向の信号現示の青を交互にする。



# 4. (仮称)市立体育館入口交差点の検討結果

## (1) 位置図

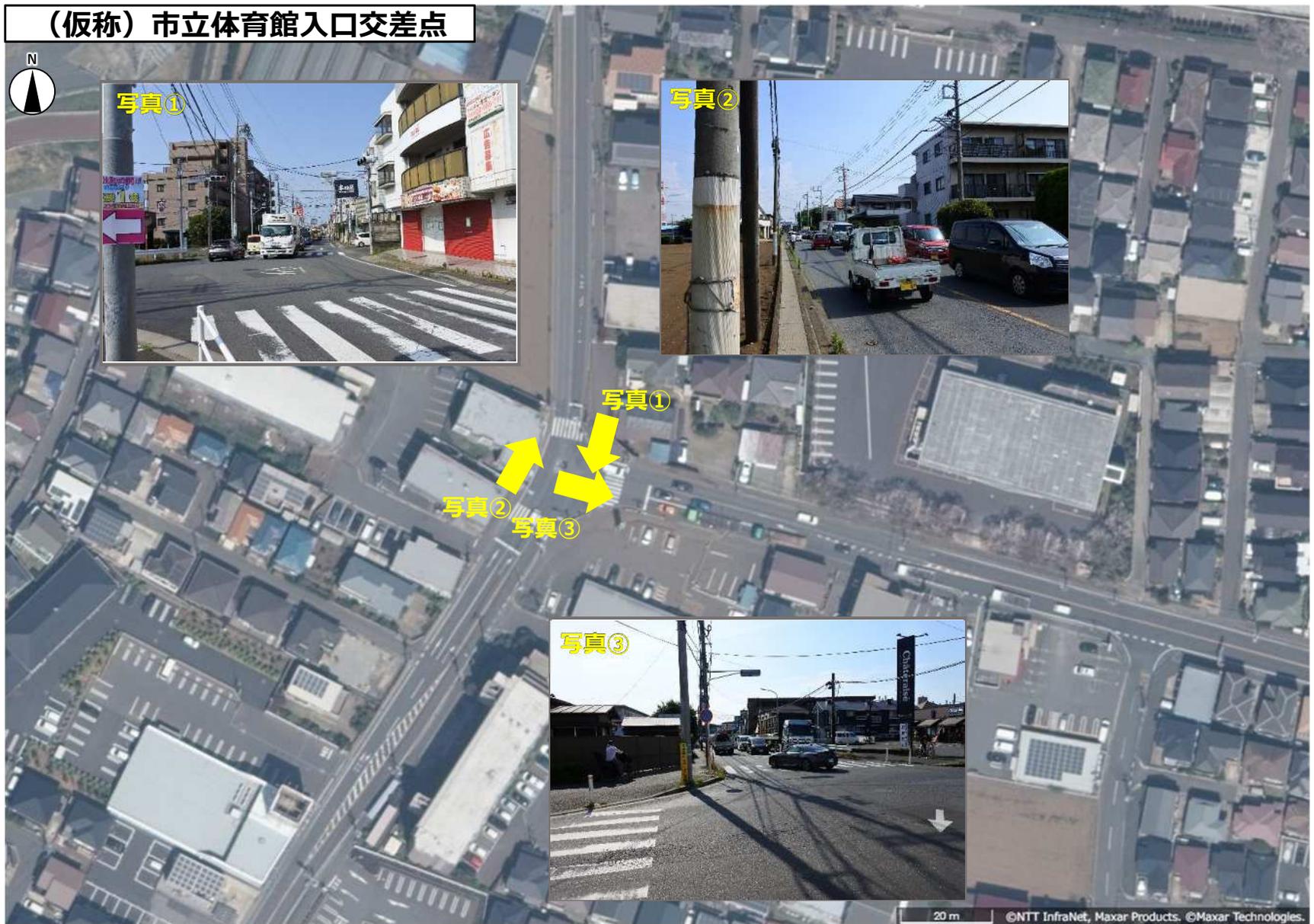


※背景地図の出典：国土地理院地図を加工して作成

# 4. (仮称)市立体育館入口交差点の検討結果

## (2) 現地状況：道路構造

- 当該交差点周辺では渋滞が発生している。

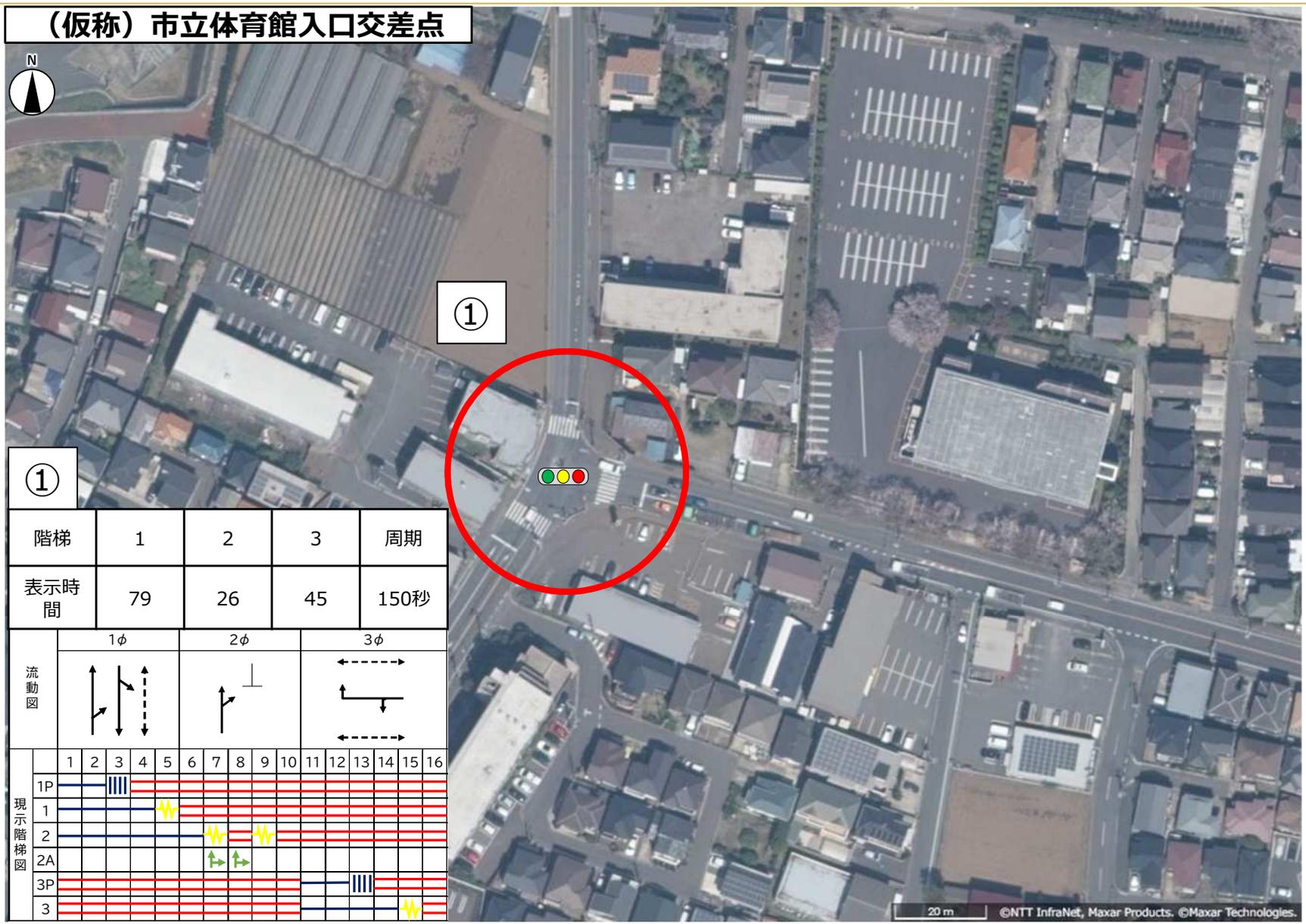


# 4. (仮称)市立体育館入口交差点の検討結果

## (3) 現地状況：信号現示

- 当該交差点の周期は約150秒で設定されている。

**(仮称)市立体育館入口交差点**

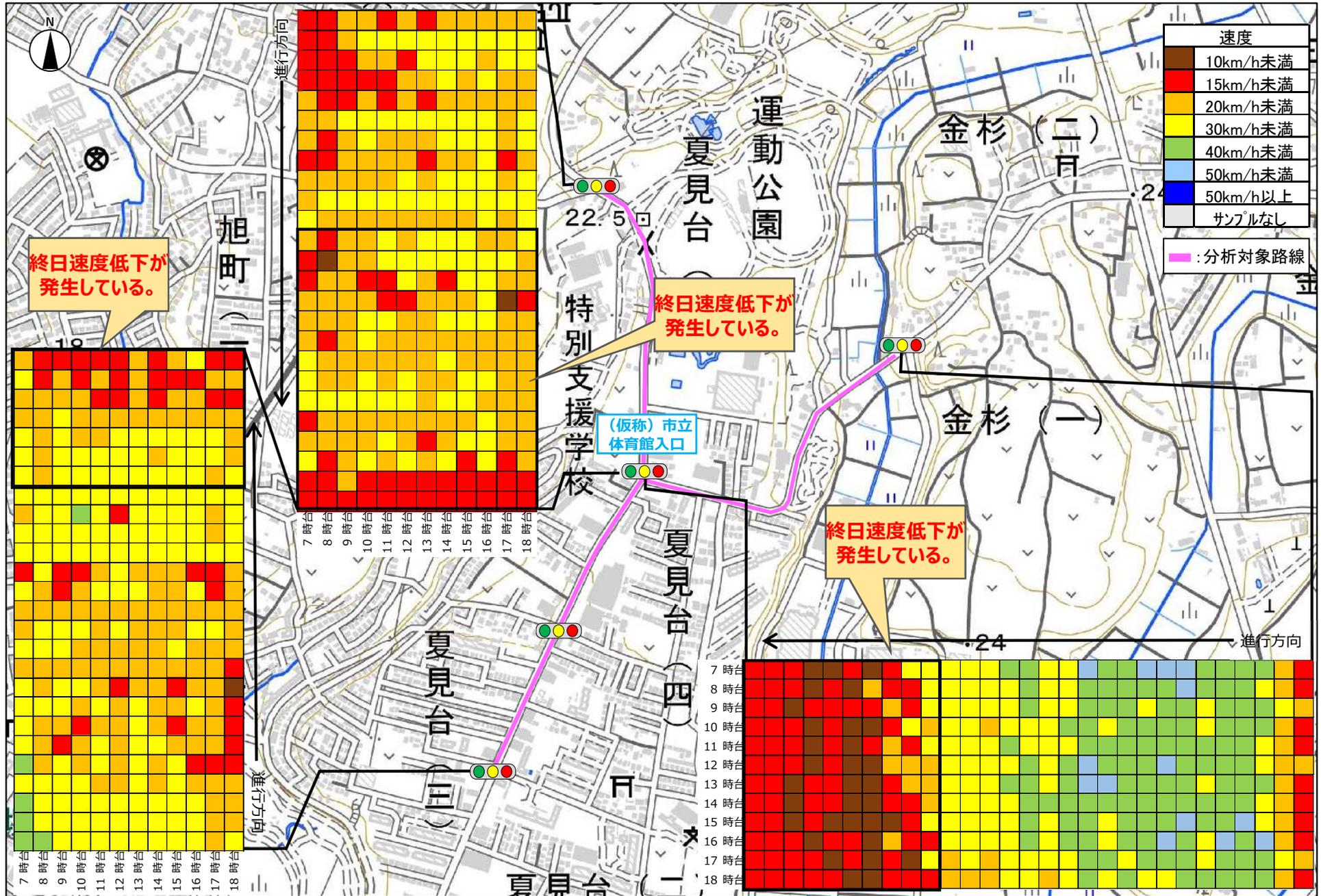


①	階段	1	2	3	周期																
	表示時間	79	26	45	150秒																
①	流動図	1φ				2φ				3φ											
現示階段図		1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16				
	1P																				
	1					W															
	2					W				W											
	2A					←→				←→											
	3P																				
3													W								

20 m ©NTT InfraNet, Maxar Products. ©Maxar Technologies.

# 4. (仮称)市立体育館入口交差点の検討結果

## (4) 交通状況



※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。2023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

# 4. (仮称)市立体育館入口交差点の検討結果

## (5) 事故の発生状況

- 当該交差点周辺で事故が発生している。



※出典：(公財)交通事故総合分析センター交通事故統合データ (R2~R5)

# 4. (仮称) 市立体育館入口交差点の検討結果

## (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。
- 主道路側の南側から東側へ向かう右折レーンの延長が短いことから、**右折待ちによる直進車の通行が阻害され渋滞が顕著**である。
- 従道路北側から主道路東側へ左折する際に、歩行者や自転車の横断の影響から、左折車が進めず渋滞が発生。
- 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	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ 内容：都市計画道路3・1・3号線の整備に向けた要望（事業化が必要） 都市計画道路3・3・7号線の整備（事業化が必要） 都市計画道路3・3・8号線の整備（事業化が必要）</li> <li>■ 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、渋滞の緩和</li> <li>■ デメリット：整備費用や時間が膨大</li> <li>■ 留意事項：都市計画道路の整備には多額な費用と時間を要するとともに、整備の優先順位は市内全域で検討が必要</li> </ul>
2	大規模な交差点改良の実施	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ 内容：弓の字型になっている交差点を丁字交差点へ改良</li> <li>■ メリット：線形が良くなることで、直進車の交差点内での速度が向上</li> <li>■ デメリット：用地取得が必要</li> <li>■ 留意事項：大規模な交差点改良を検討するには、その必要性を検証するため、今後交通量調査を実施した上で需要率計算を行い、交通シミュレーションの実施など、継続的な検討が必要</li> </ul>
3	主道路を変更した交差点改良の実施	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ 内容：県道を主道路とし、市道を可能な限り90度交差させる交差点改良</li> <li>■ メリット：県道を主道路とすることで、南側からの右折待ち渋滞の解消</li> <li>■ デメリット：用地取得が必要</li> <li>■ 留意事項：主従関係を明確にする交差点改良を実施するためには、その必要性を検証するため、今後交通量調査を実施した上で需要率計算を行い、交通シミュレーションの実施など、継続的な検討が必要</li> </ul>

# 4. (仮称)市立体育館入口交差点の検討結果

## (6) 対策コンセプト

### 【中期対策】

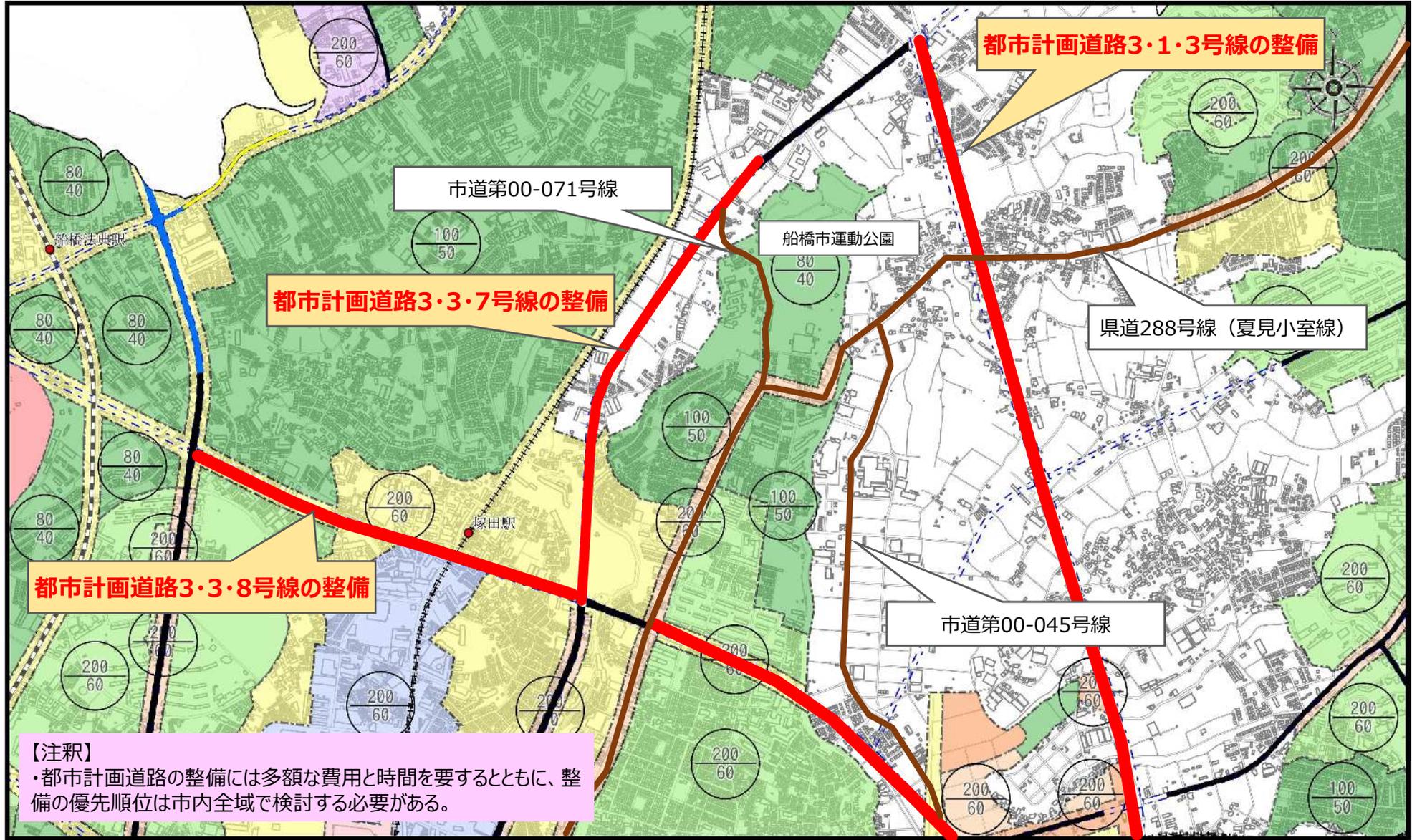
No	対策名	内容
4	交差点改良の実施	<ul style="list-style-type: none"><li>■ 内容：南側の主道路側に右折レーンの延長、従道路側に左折レーンを設置</li><li>■ メリット：右折待ち、左折待ちによる直進車の阻害がなくなり、スムーズになる</li><li>■ デメリット：部分的な用地取得が必要</li><li>■ 留意事項：左折レーン設置に関しては、今後交通量調査を実施した上で需要率計算を行い、交通シミュレーションの実施など、継続的な検討が必要</li></ul>

### 【短期対策】

No	対策名	内容
5	信号サイクルの変更	<ul style="list-style-type: none"><li>■ 内容：歩行者用信号の青時間を短くする。信号サイクルの周期の見直し（サイクル長が長い場合）</li><li>■ メリット：歩行者との錯綜が減り、車両の捌ける台数が増加</li><li>■ デメリット：効果が限定的</li><li>■ 留意事項：信号サイクルのみを変更する場合であっても交通量調査を実施し、需要率計算が必要</li></ul>

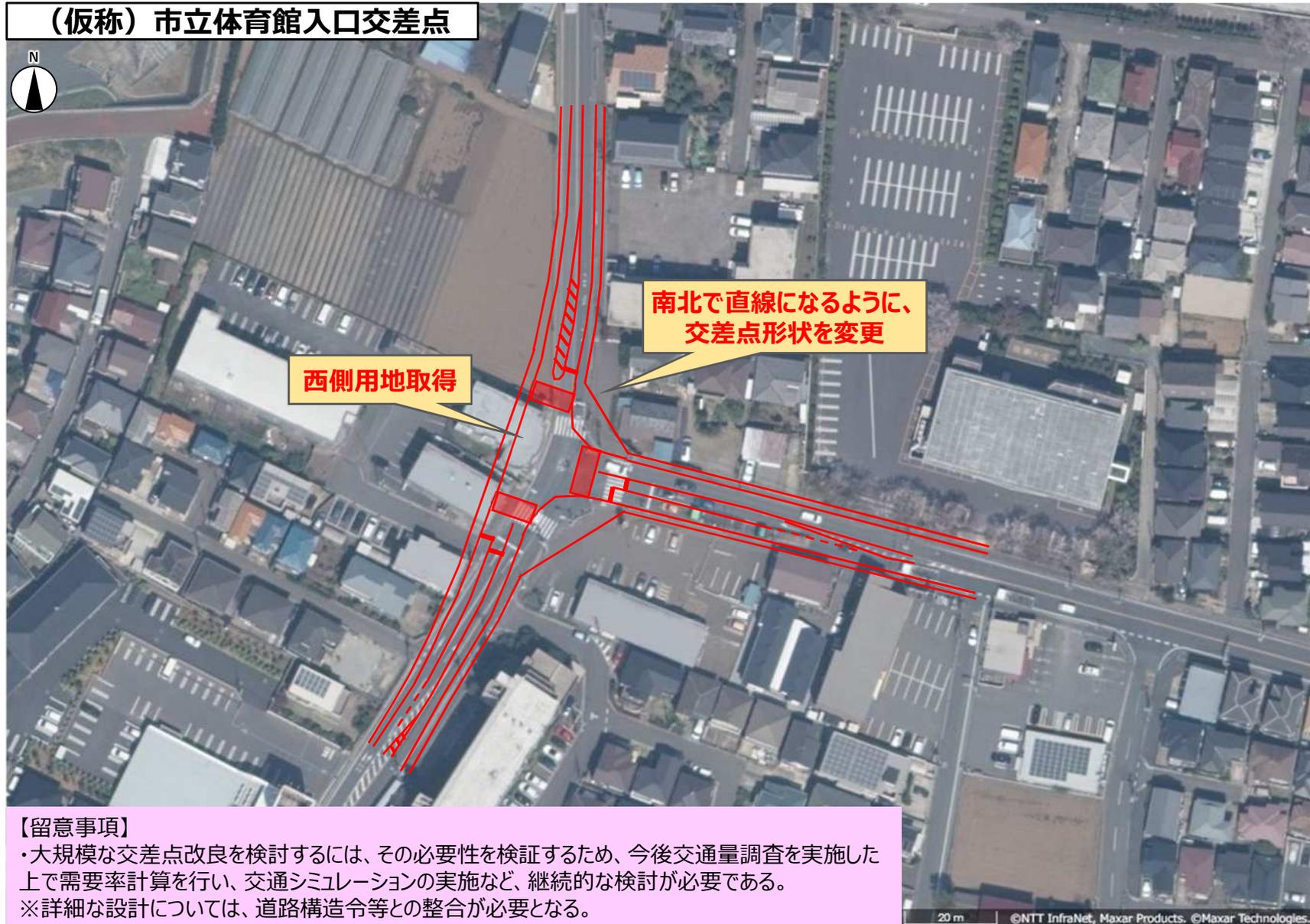
# 4. (仮称)市立体育館入口交差点 (7) 対策コンセプト(長期対策①)

- 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促進



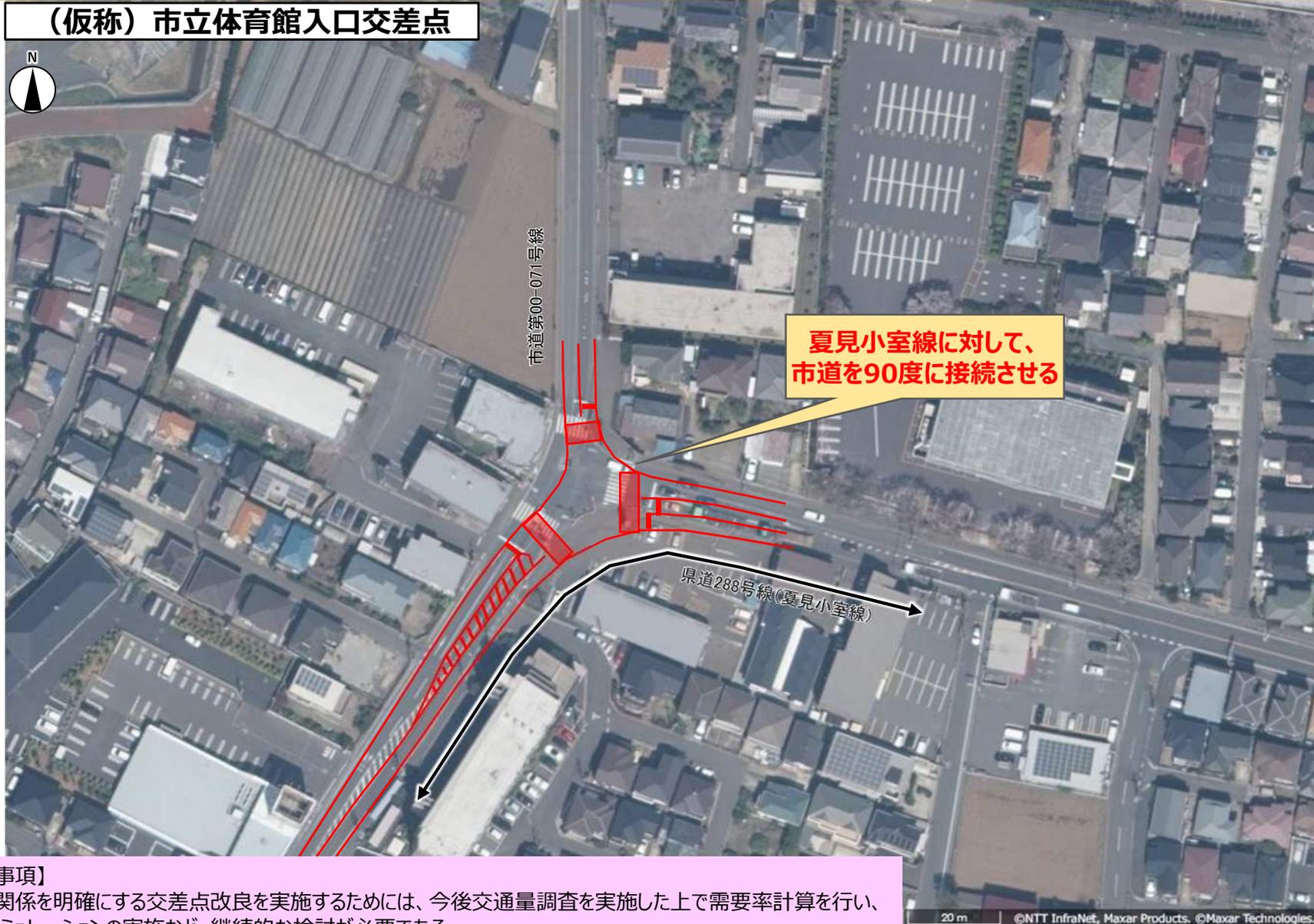
# 4. (仮称)市立体育館入口交差点 (7) 対策コンセプト(長期対策②)

- 交差点内の線形を変更し、丁字交差点形状にする。



# 4. (仮称)市立体育館入口交差点 (7) 対策コンセプト(長期対策③)

- 県道夏見小室線が主道路となるよう、線形を変更

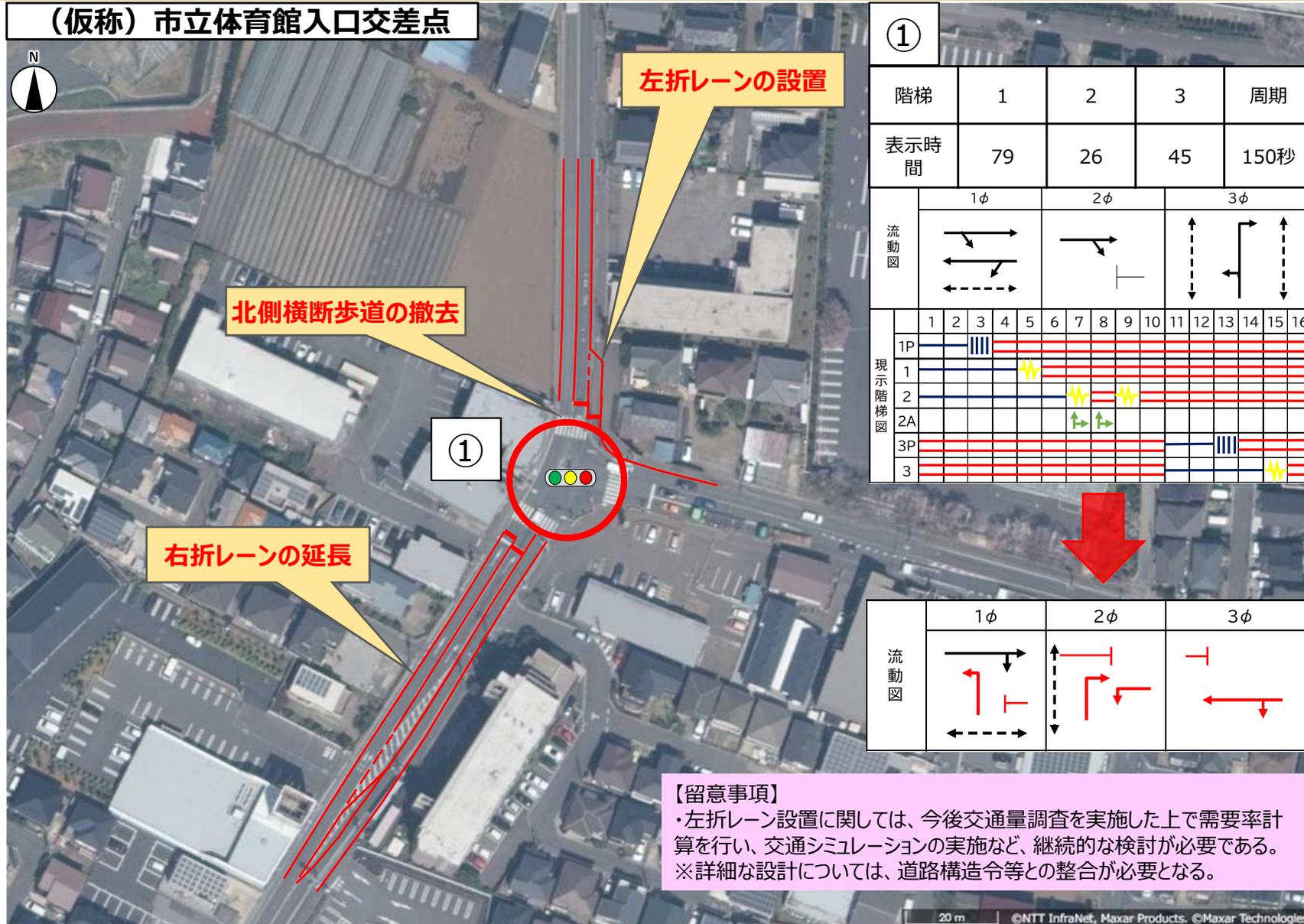


### 【留意事項】

・主従関係を明確にする交差点改良を実施するためには、今後交通量調査を実施した上で需要率計算を行い、交通シミュレーションの実施など、継続的な検討が必要である。  
※詳細な設計については、道路構造令等との整合が必要となる。

# 4. (仮称)市立体育館入口交差点 (7) 対策コンセプト (中期対策)

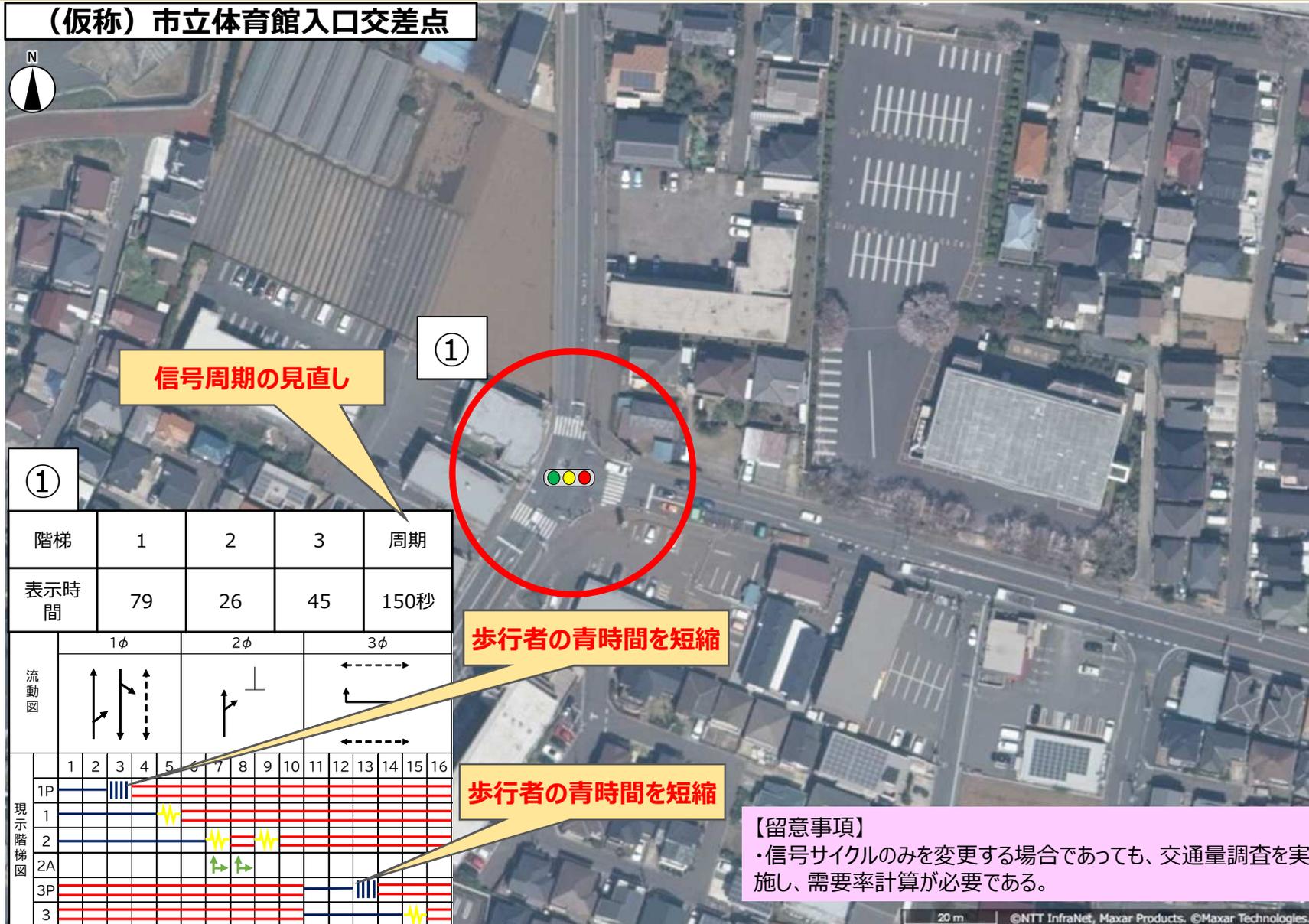
- 北側について、既存の歩道用地等を活用し、左折レーンを設置する。



**【留意事項】**  
 ・左折レーン設置に関しては、今後交通量調査を実施した上で需要率計算を行い、交通シミュレーションの実施など、継続的な検討が必要である。  
 ※詳細な設計については、道路構造令等との整合が必要となる。

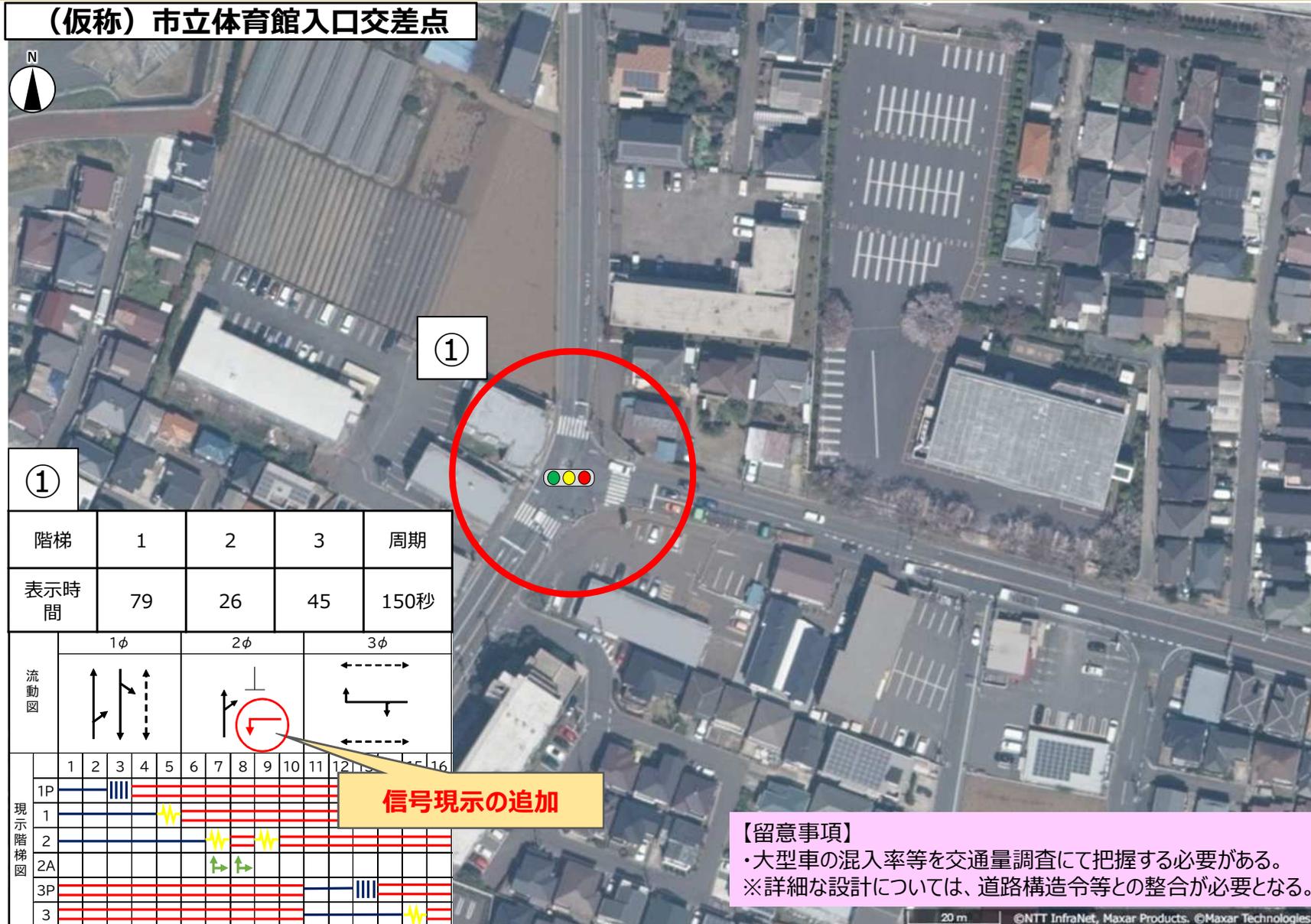
# 4. (仮称)市立体育館入口交差点 (7) 対策コンセプト (短期対策)

- 歩行者の青時間を短縮することで、自動車と歩行者との交錯機会を減らす。



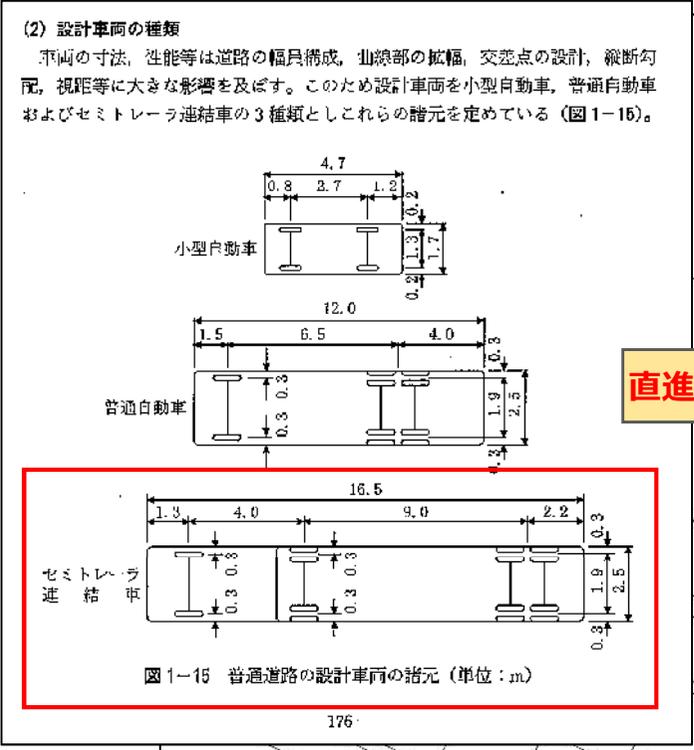
# 4. (仮称)市立体育館入口交差点 (参考)信号現示変更(案)

- 第15回協議会にて委員より、信号現示の2現示目の時に、東側から来る車両に対し、左折のみの現示を出す対策の提案があった。

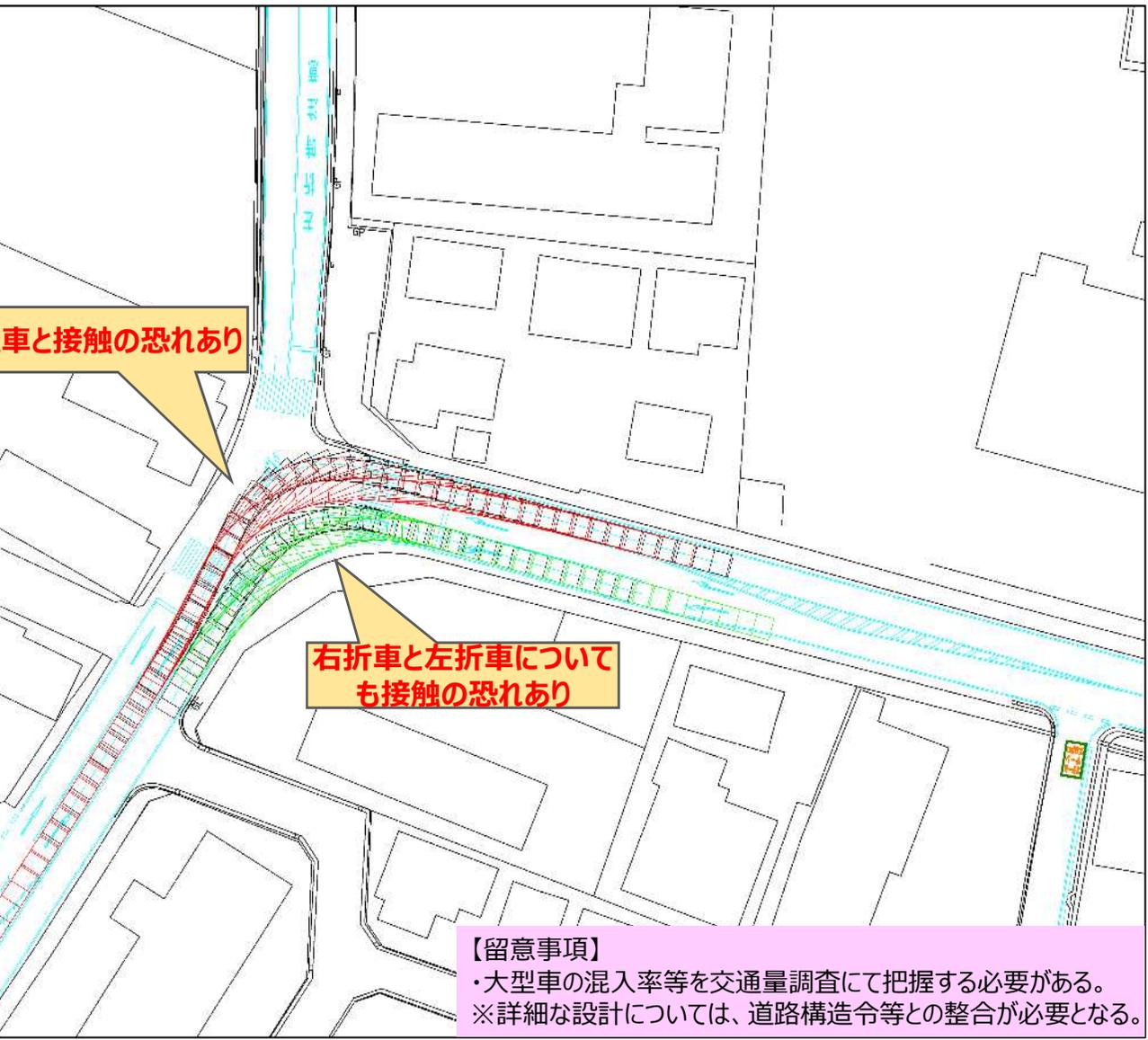


# 4. (仮称)市立体育館入口交差点 (参考)車両軌跡

- 道路構造令の解説と運用(令和3年3月)より設計車両をセミトレーラー連結車で車両軌跡を検討。
- 車両軌跡上、主道路右折車については少し頭を左に振る必要があり、直進車との接触の恐れがあること、右折車と左折車も接触する恐れがあることから、既存の道路幅員での運用は難しい。



出典：道路構造令の運用と解説(令和3年3月) P176



**【留意事項】**  
 ・大型車の混入率等を交通量調査にて把握する必要がある。  
 ※詳細な設計については、道路構造令等との整合が必要となる。