

船橋市交通ビッグデータ見える化協議会

第17回会議

「対策進捗と効果検証結果」

令和8年（2026年）2月

船橋市

目 次

No	項目	内容
1	交通円滑化対策の対策進捗	■ 対策の進捗状況
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 ■ 葛飾地区ゾーン30プラスの効果検証結果 ■ 湊町地区ゾーン30プラスの効果検証結果
3	過年度効果検証実施箇所モニタリング結果	■ 塚田地区ゾーン30のモニタリング結果 ■ 古作地区ゾーン30プラスのモニタリング結果 ■ 国道14号西船橋駅前交差点のモニタリング結果 ■ 船橋我孫子線市営霊園入口交差点のモニタリング結果
4	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

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、 2025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

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を阻害するとともに、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)	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

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	-
10	芝山エリア	芝山3丁目交差点	当該交差点付近で速度低下が顕著。 右折待ちの滞留車両が直進車両の走行を阻害。	交差点改良の検討	船橋市	2025年度 (第16回協議会)	引き続き検討中	無	-
11	夏見台エリア	(仮称)市立体育館入口交差点	当該交差点を起点に速度低下が顕著。 右左折待ちの滞留車両が直進車両の走行を阻害。	交差点改良の検討	船橋市	2025年度 (第16回協議会)	引き続き検討中	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

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）	引き続き検討中	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 中に交差点ランプや 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）	引き続き検討中	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 （2022 年度、 2025年 度 ）	・対策箇所ですべてが 低下 ・ エリア内の事故発 生状況は、近年増 加傾向なため、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

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 (2022年度、 2025年度)	・対策箇所で速度が低下 ・ 事故発生件数の減少
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 (2023年度)	・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 (2023年度)	・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 (2024年度)	・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	有 (2025年度)	・ 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

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

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	-
10	豊富地区	地区内路線対策	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。	通り抜け車両の速度抑制のための検討	船橋市	2025年度 (第16回協議会)	-	無	-
11	夏見台地区	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	2025年度 (第16回協議会)	-	無	-

(2) 葛飾地区ゾーン30プラスの効果検証結果

■エリア内の対策内容

■地区

千葉県船橋市 葛飾地区



■主な対策内容

【警察(船橋警察署(TEL:047-426-2596))】

・最高速度30km/h区域規制、車両通行止め区域規制、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))】

・狭さく、ゾーン30プラス看板および路面表示、交差点の直交化、カラー舗装 など

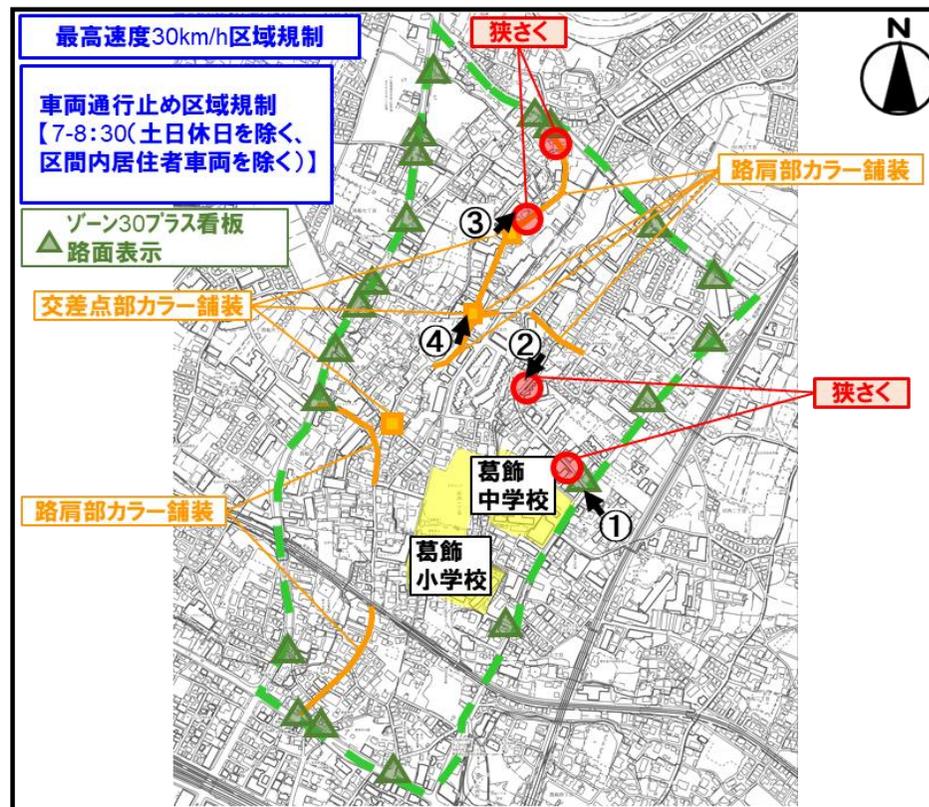
※ 対策内容の詳細については、上記の問い合わせ先にご連絡ください。

■推進体制

- ・船橋警察署
- ・船橋市
- ・古作自治会、印内町会、葛飾町会、本郷町会、西船橋ロイヤルハイツ自治会、コープ西船橋自治会、エクレール西船橋自治会
- ・船橋市教育委員会

■対策の実施状況

(出典:船橋市都市計画基本図)



ゾーン30プラス看板・路面表示



狭さく



路肩部カラー舗装



交差点の直交化(区画線の見直し)

凡例	
ゾーン30プラス 看板・路面表示	ゾーン30プラス 看板・路面表示
ゾーン30プラス	対策済
<small>※ 葛飾区は整備区域に含まれない道路</small>	対策予定
物理的デバイス	その他ハード対策
対策済	対策済
対策予定	対策予定
規制等	ソフト対策
対策済	実施中
対策予定	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。(P D C Aサイクルの継続的な取組)

(2) 葛飾地区ゾーン30プラスの効果検証結果

■エリア内の対策効果：狭さく

- 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、平均旅行速度も低下している。

【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
16.21%	12.90%	-3.31%

平均走行速度（旅行速度）の変化		
対策前	対策後	増減
12.74km/h	10.93km/h	-1.81km/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6年9月、対策後：令和7年9月）

(2) 葛飾地区ゾーン30プラスの効果検証結果

■エリア内の対策効果：狭さく

- 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、平均旅行速度も低下している。

【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
8.38%	7.69%	-0.69%

平均走行速度（旅行速度）の変化		
対策前	対策後	増減
10.46km/h	9.36km/h	-1.1km/h

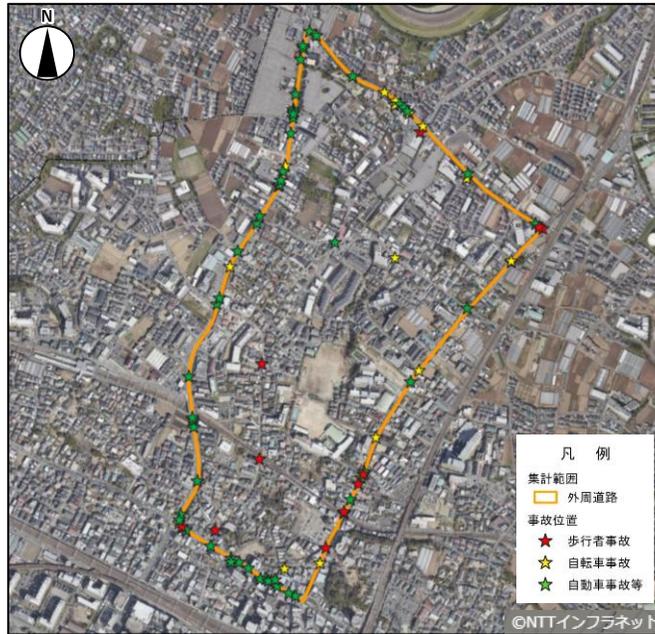
※出典：ETC2.0プローブデータ（走行履歴：様式1-2）より算出（対策前：令和6年9月、対策後：令和7年9月）

(2) 葛飾地区ゾーン30プラスの効果検証結果

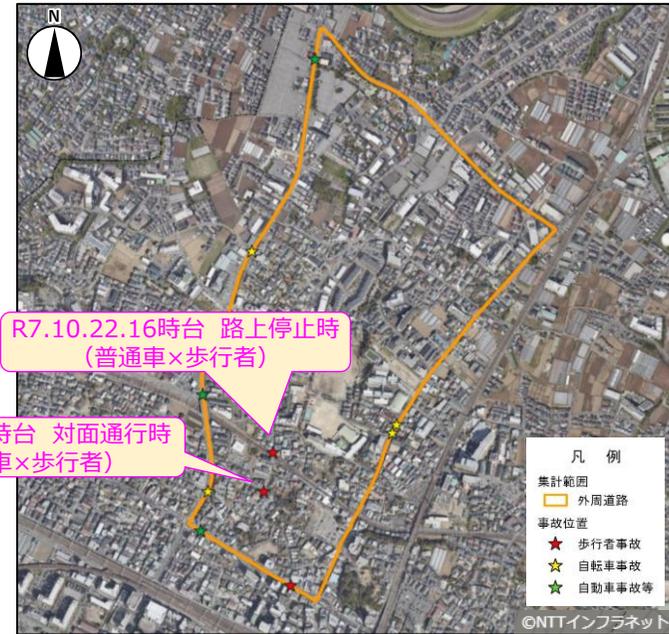
■エリア全体の対策効果：事故発生状況

- 対策後はエリア全体の事故件数は減少しているが、エリア内で事故が発生しており、分析対象期間が短いため今後も経過観察が必要である。

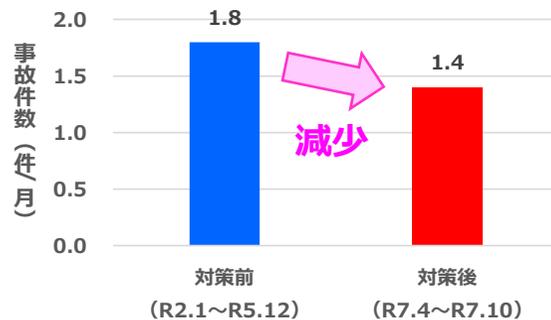
【対策前 (R2.1~R5.12)】



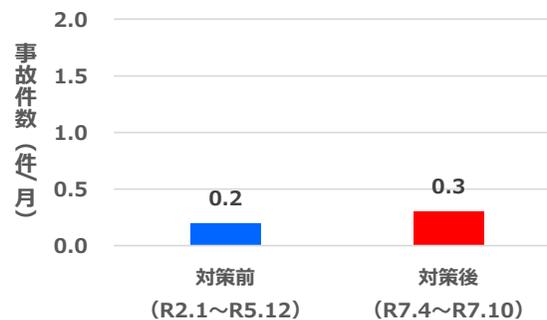
【対策後 (R7.4~R7.10)】



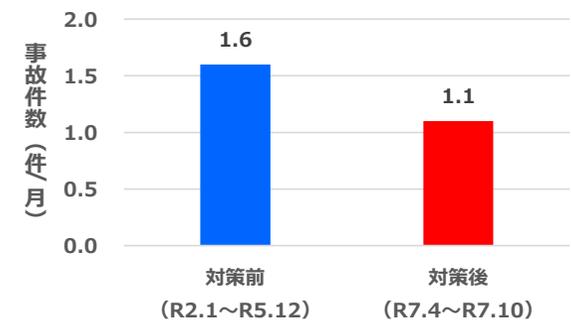
【エリア全体の事故件数】



【エリア内の事故件数】



【外周道路の事故件数】



※出典：千葉県警提供資料（令和2年1月～令和7年10月）

(3) 湊町地区ゾーン30プラスの効果検証結果

■位置図



(3) 湊町地区ゾーン30プラスの効果検証結果

■エリア内の対策内容

■地区

千葉県船橋市 湊町地区



■主な対策内容

【警察 (船橋警察署 (TEL: 047-426-2596))】

- ・最高速度30km/h区域規制、車両通行止め、二輪の自動車以外の自動車通行止め、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))】

- ・狭さく、ゾーン30プラス看板および路面表示、カラー舗装 など

※ 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

- ・船橋警察署
- ・船橋市
- ・船橋市教育委員会
- ・湊町第三自治会
- ・湊町台町自治会
- ・湊町第五自治会
- ・湊町第七自治会

■対策の実施状況

(出典: 船橋市都市計画基本図)



ゾーン30プラス看板・路面表示



狭さく



イメージハンプ



自転車通行位置の明示

凡例	
	ゾーン30プラス
	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
	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。(P D C A サイクルの継続的な取組)

(3) 湊町地区ゾーン30プラスの効果検証結果

■エリア内の対策効果：狭さく

- 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、平均旅行速度も低下している。

【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
7.89%	6.45%	-1.44%

平均走行速度（旅行速度）の変化

対策前	対策後	増減
12.68km/h	10.41km/h	-2.27km/h

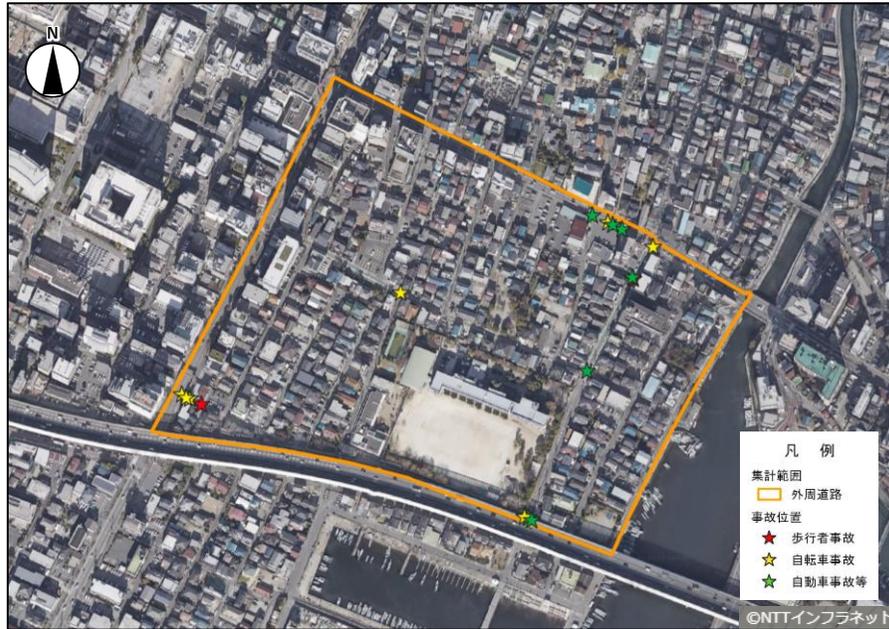
※出典：ETC2.0プローブデータ（走行履歴：様式1-2）より算出（対策前：令和5年9月、対策後：令和6年9月）

(3) 湊町地区ゾーン30プラスの効果検証結果

■ エリア全体の対策効果：事故発生状況

- 対策後はエリア内で事故は発生していないが、分析対象期間が短いため今後も経過観察が必要である。

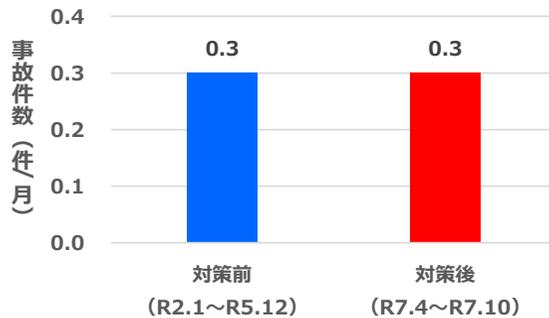
【対策前 (R2.1~R5.12)】



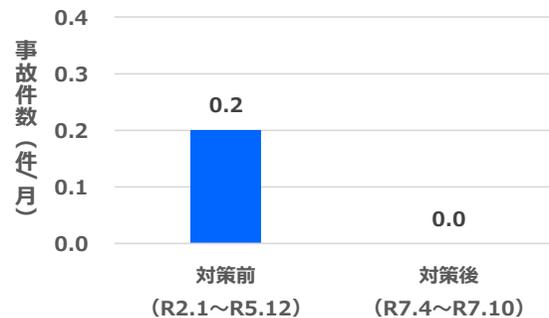
【対策後 (R7.4~R7.10)】



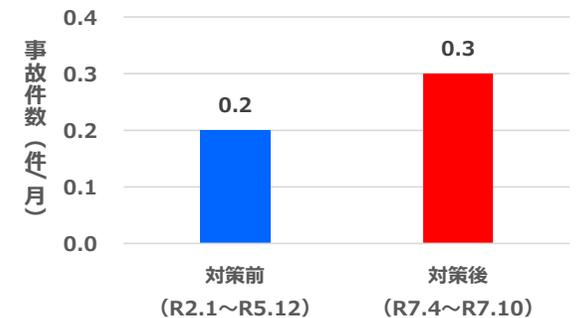
【エリア全体の事故件数】



【エリア内の事故件数】

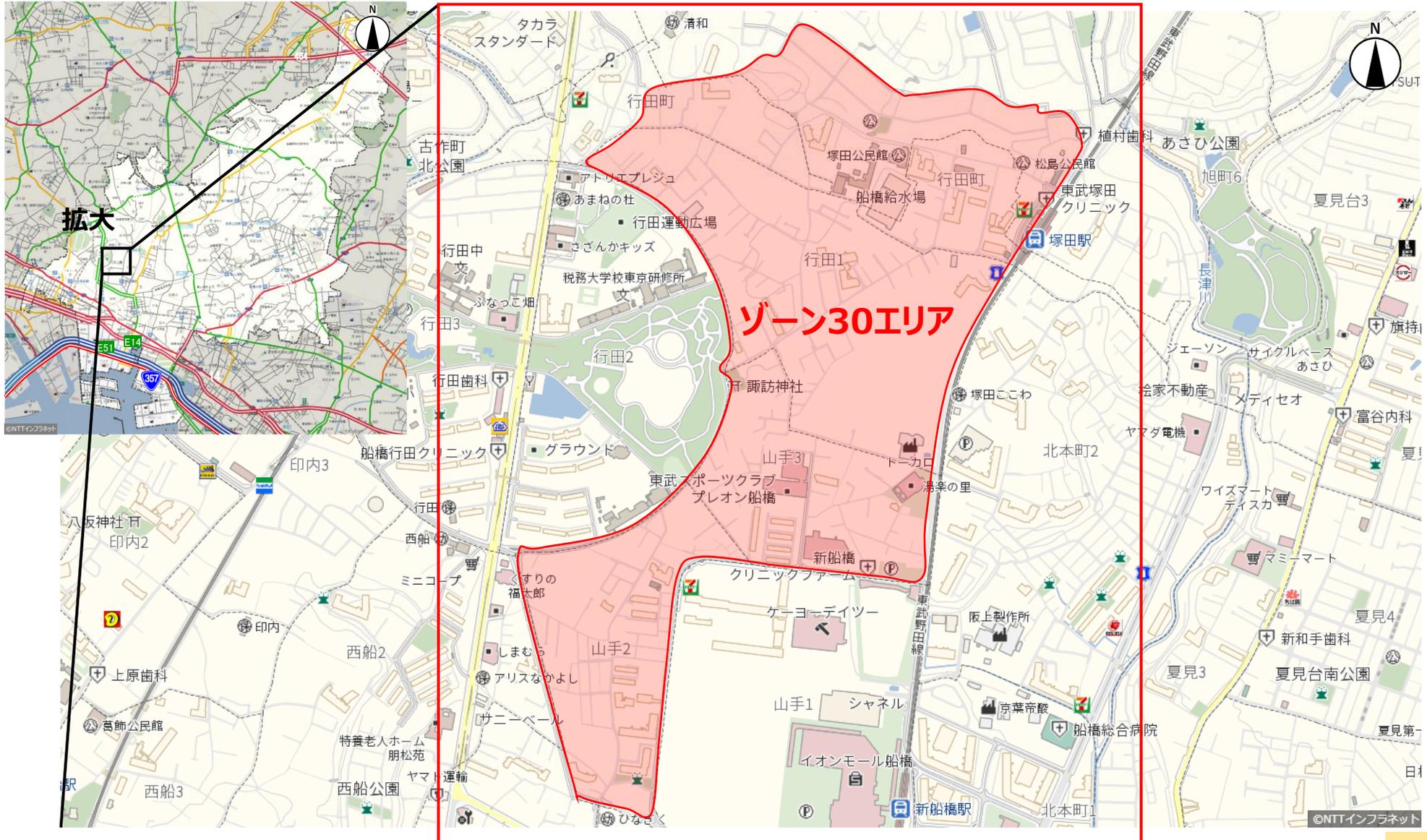


【外周道路の事故件数】



3. 過年度効果検証実施箇所モニタリング結果

(1) 塚田地区ゾーン30のモニタリング結果 位置図

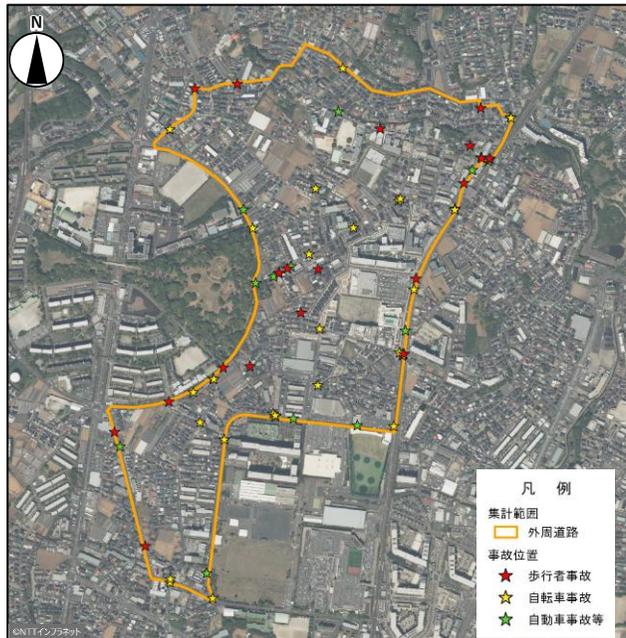


(1) 塚田地区ゾーン30のモニタリング結果

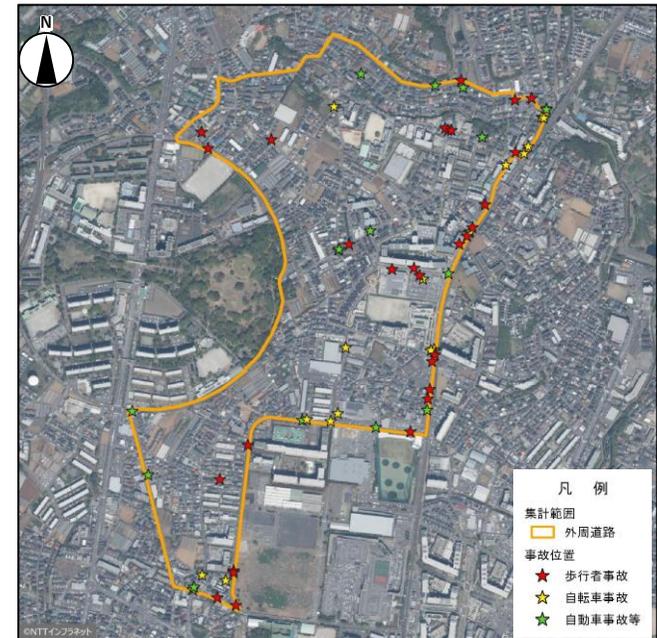
■ 事故発生状況

- エリア全体の事故件数は減少しているが、エリア内の事故件数は近年増加傾向であるため、今後は追加対策の必要性を検討する。

【対策前 (H29.1~R2.12)】



【対策後 (R3.11~R7.10)】



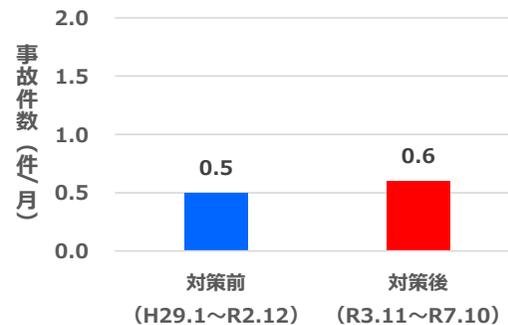
R3.2に供用開始



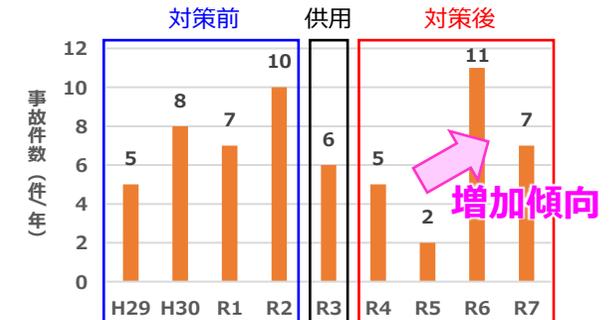
【エリア全体の事故件数】



【エリア内の事故件数】



【エリア内の事故件数 (年次別)】



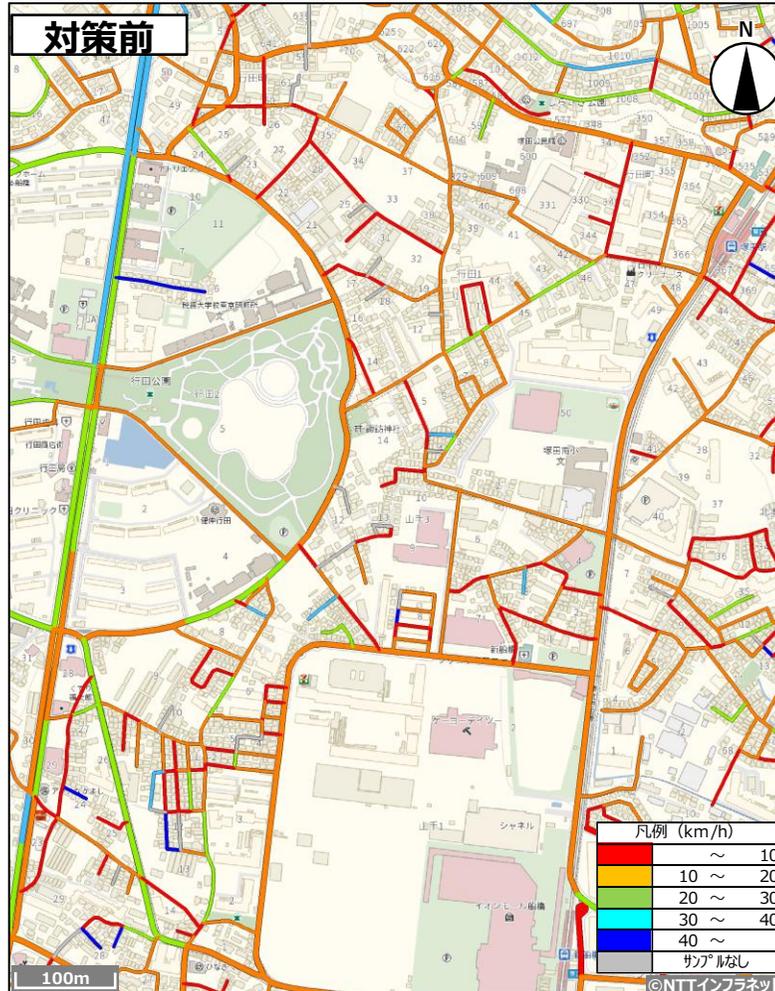
※出典：(公財) 交通事故統計分析センター-交通事故統計データ (平成29年~令和2年)
警察庁 交通事故統計情報のオープンデータ (令和3年~令和6年)
千葉県警提供資料 (令和7年)

(1) 塚田地区ゾーン30のモニタリング結果

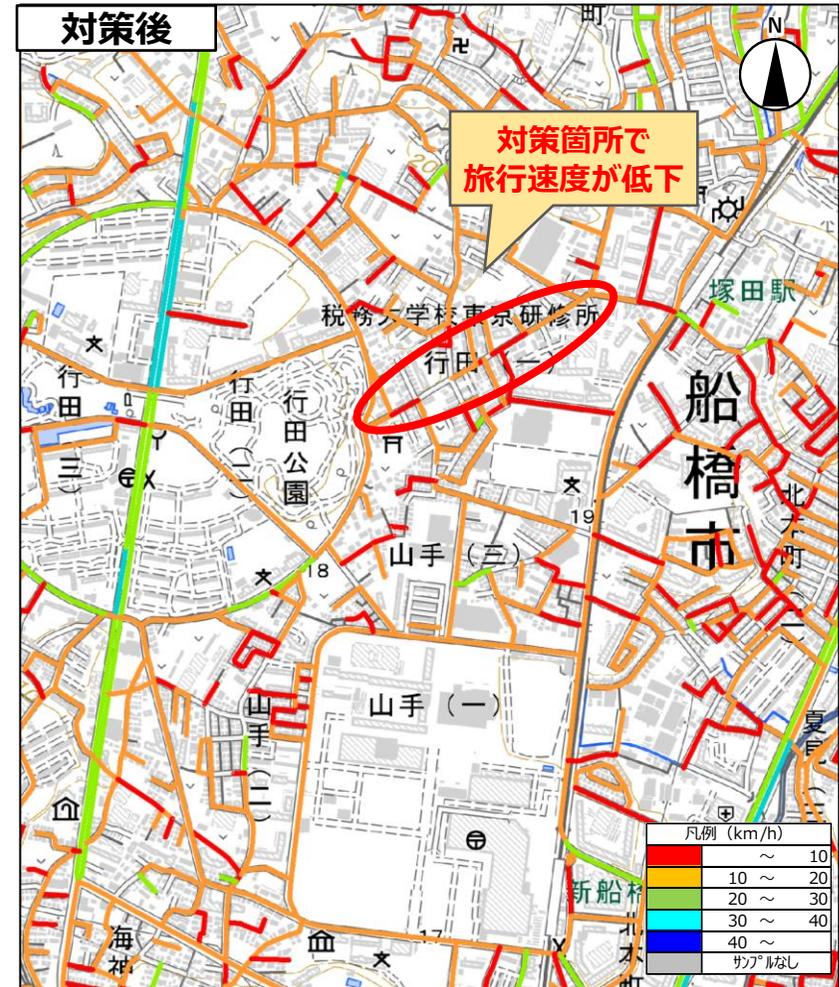
■ 交通状況

- 対策前と比較して、エリア全体の平均旅行速度は低くなっており、対策箇所では効果が現れている。

平均旅行速度



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



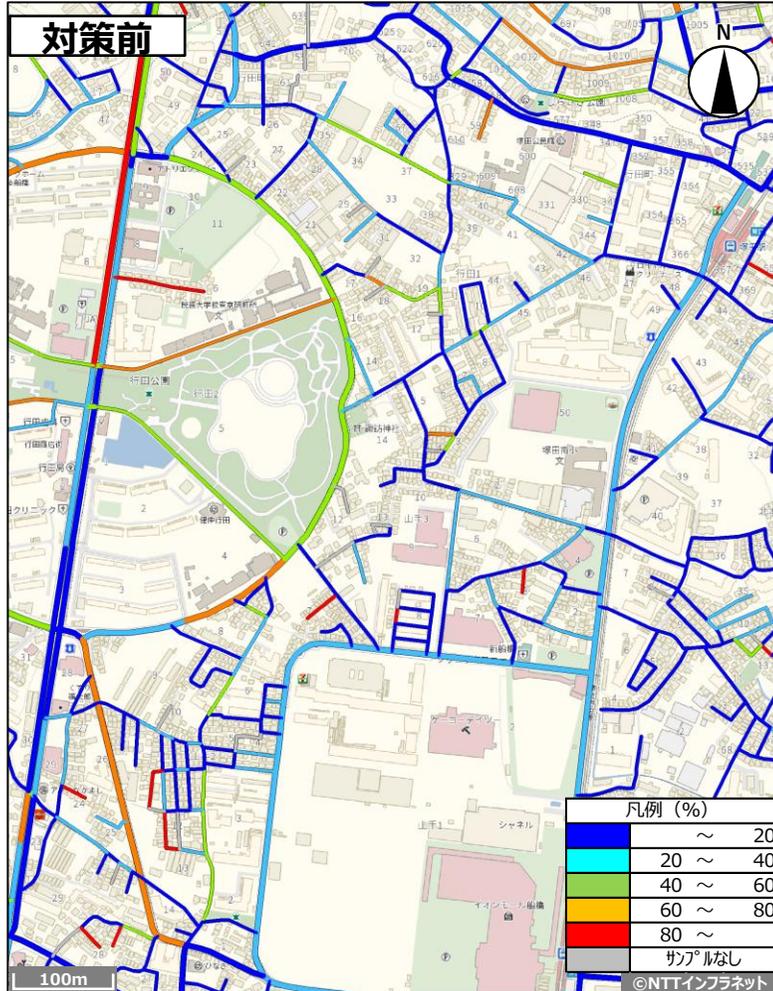
背景地図：国土地理院地図
出典：ETC2.0プローブデータ（様式2-1）より算出。（令和6年9月）

(1) 塚田地区ゾーン30のモニタリング結果

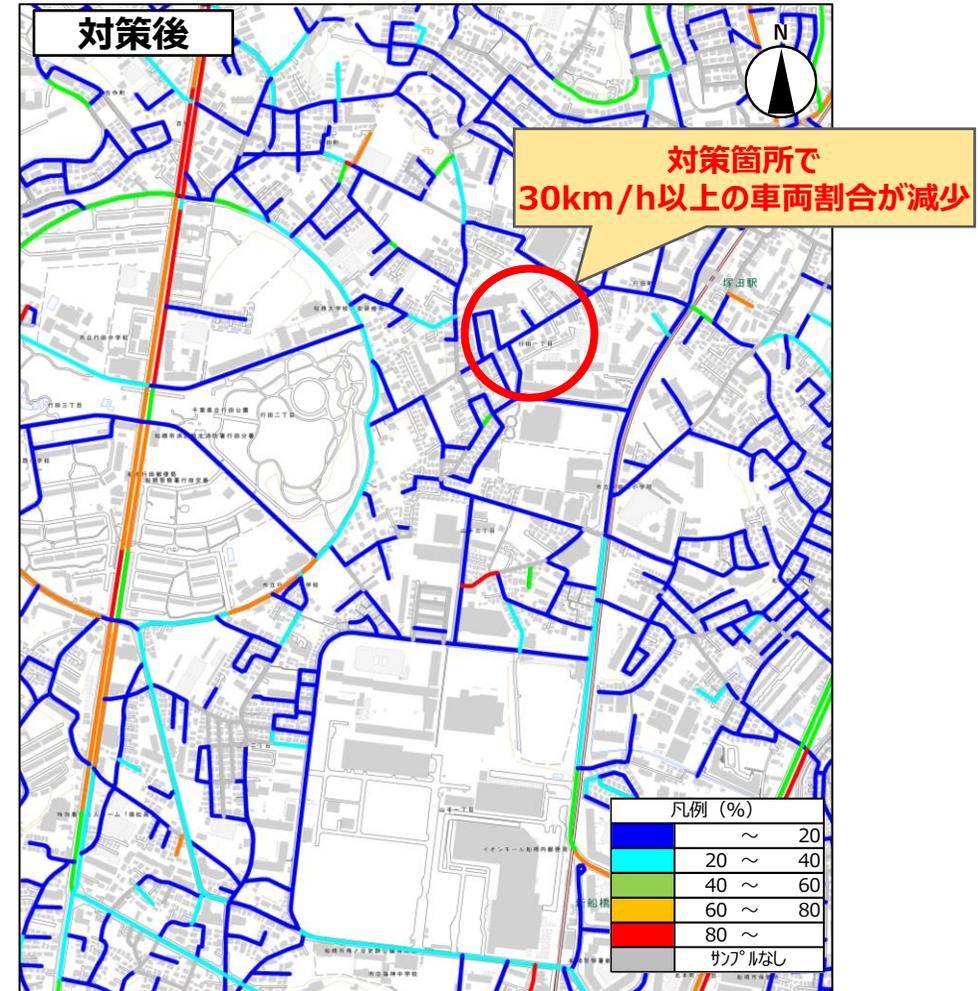
交通状況

- エリア全体で30km/h以上の車両割合も減少しており、対策効果が現れている。

30km/h以上の割合



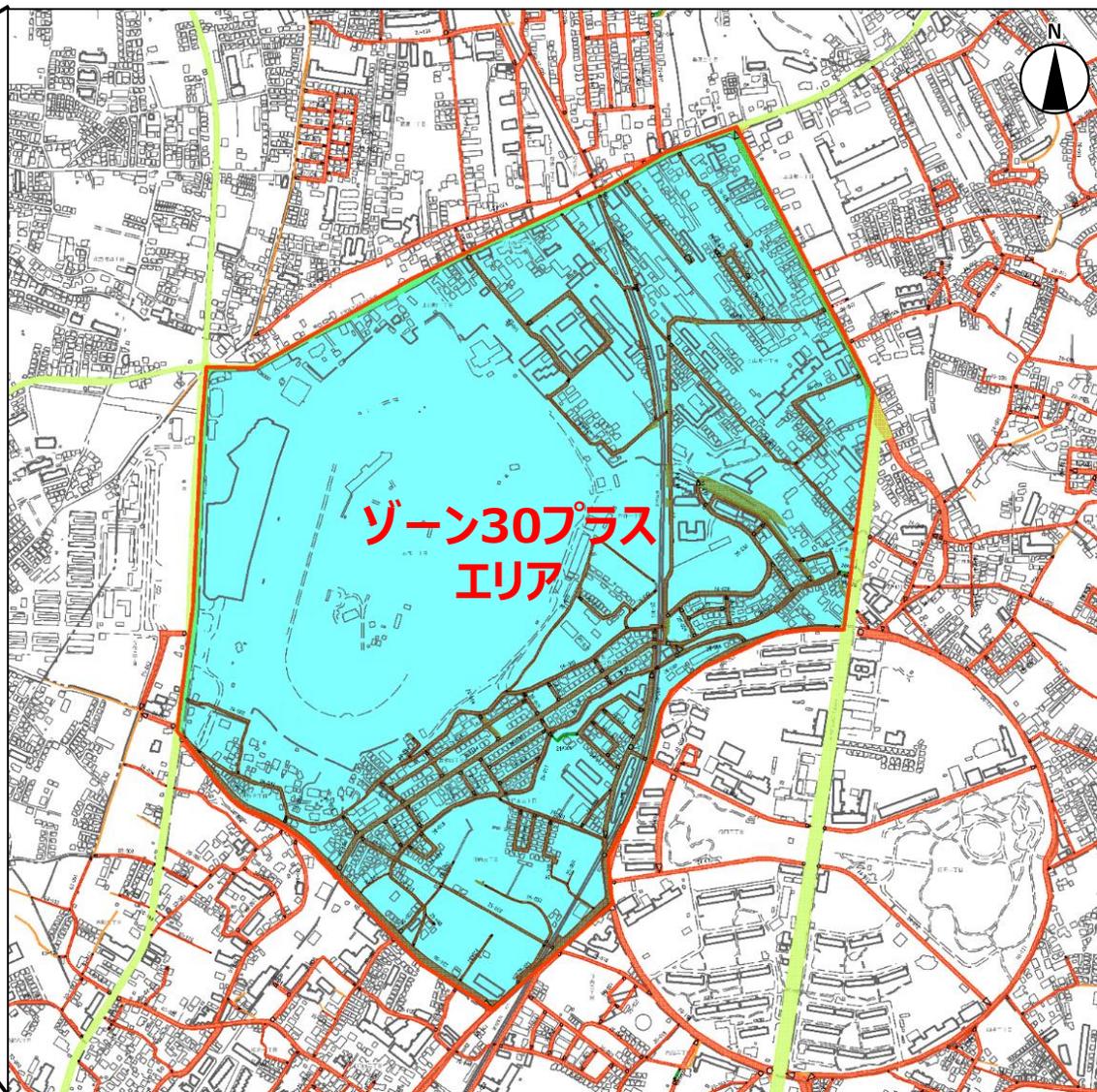
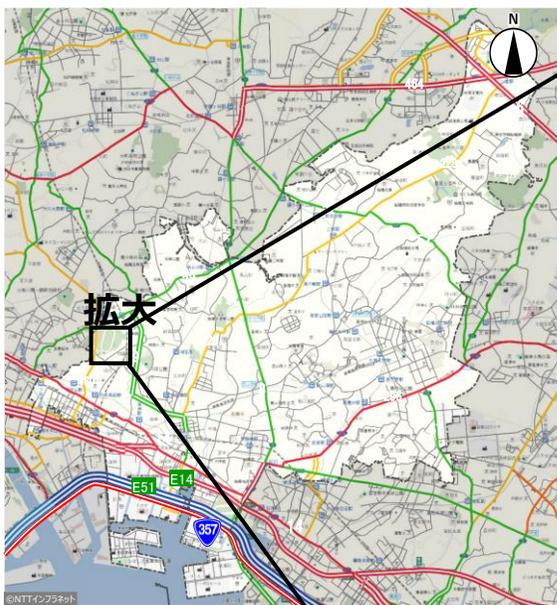
※出典：ETC2.0プローブデータ（走行履歴：様式1-2）より算出。（令和2年9月）



背景地図：国土地理院地図
出典：ETC2.0プローブデータ（様式2-1）より算出。（令和6年9月）

3. 過年度効果検証実施箇所モニタリング結果

(2) 古作地区ゾーン30プラスのモニタリング結果 位置図

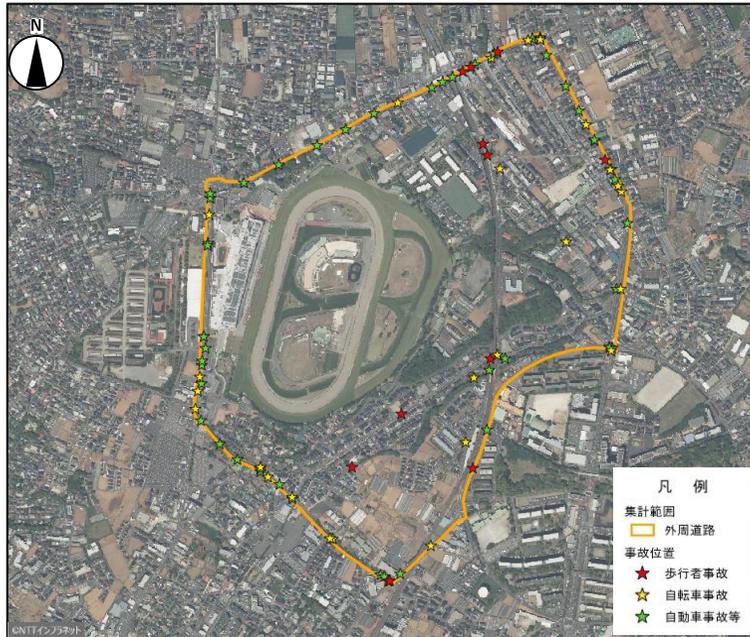


(2) 古作地区ゾーン30プラスのモニタリング結果

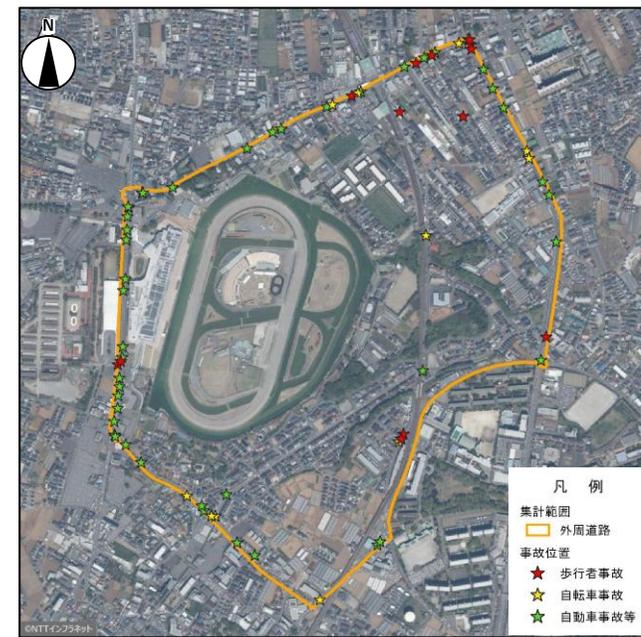
■ 事故発生状況

- エリア全体の事故件数は横ばいであるが、エリア内の事故件数はやや減少しており、直近1年間で発生していないため、引き続き経過観察を行う。

【対策前 (H29.1~R2.12)】



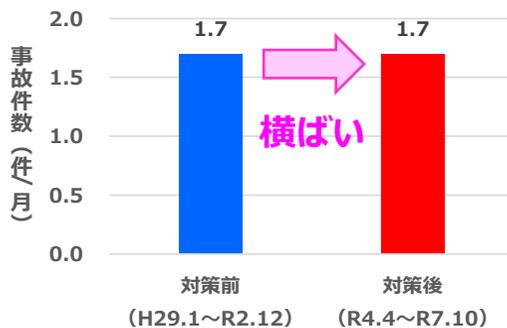
【対策後 (R4.4~R7.10)】



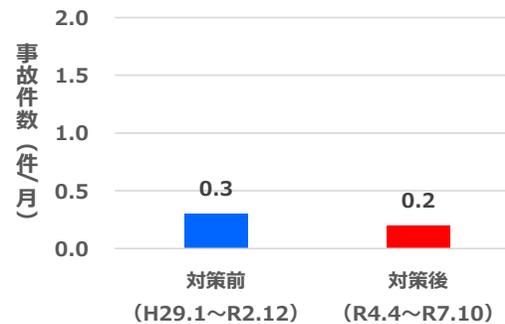
R4.3に供用開始



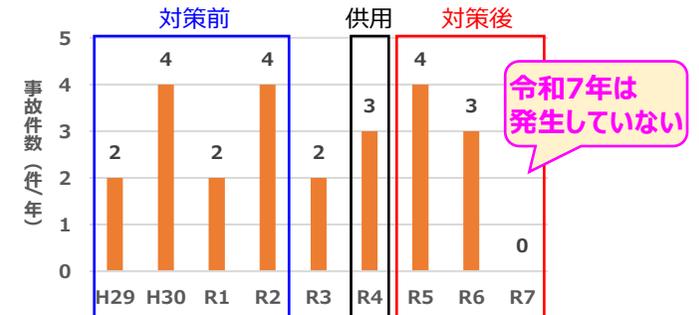
【エリア全体の事故件数】



【エリア内の事故件数】



【エリア内の事故件数 (年次別)】



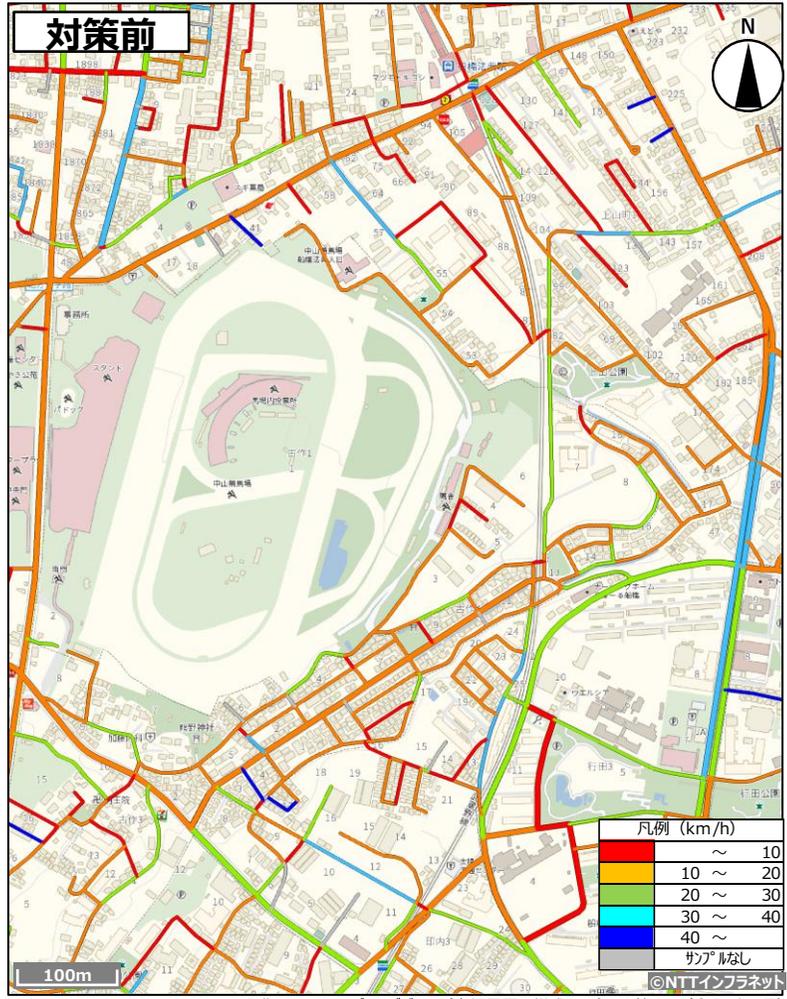
※出典：(公財) 交通事故総合分析センター-交通事故総合データ (平成29年~令和2年)
警察庁 交通事故統計情報のオープンデータ (令和4年~令和6年)
千葉県警提供資料 (令和7年)

(2) 古作地区ゾーン30プラスのモニタリング結果

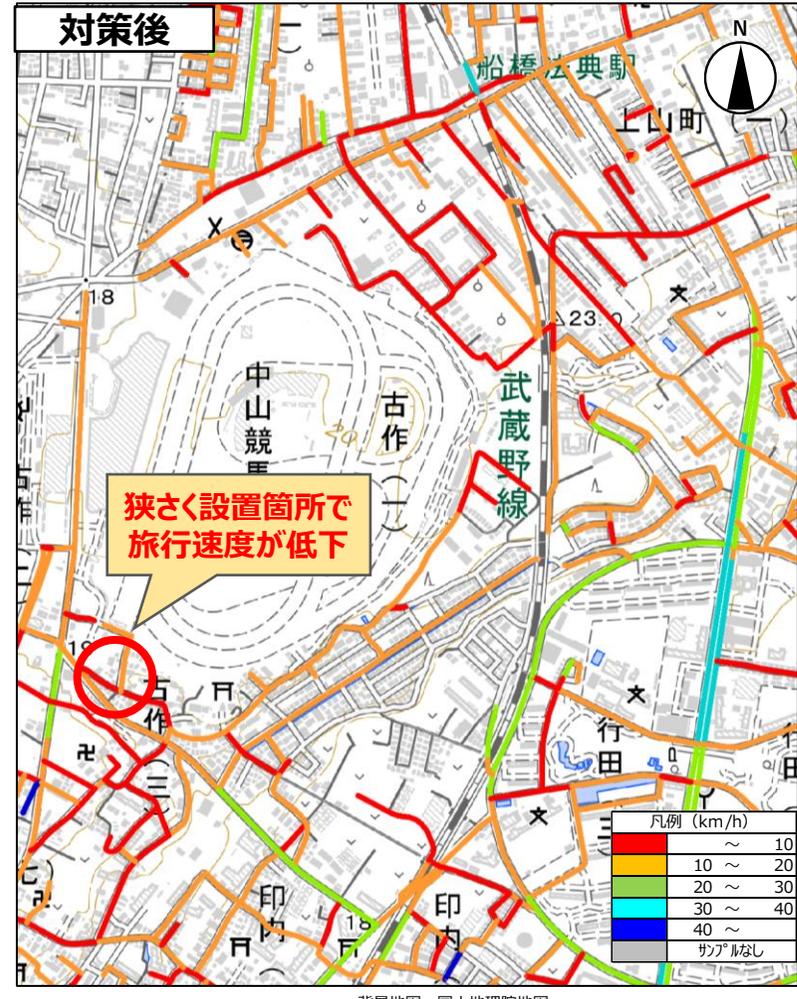
■ 交通状況

- 対策前と比較して、エリア全体の平均旅行速度は低くなっており、対策箇所で効果が現れている。

平均旅行速度



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



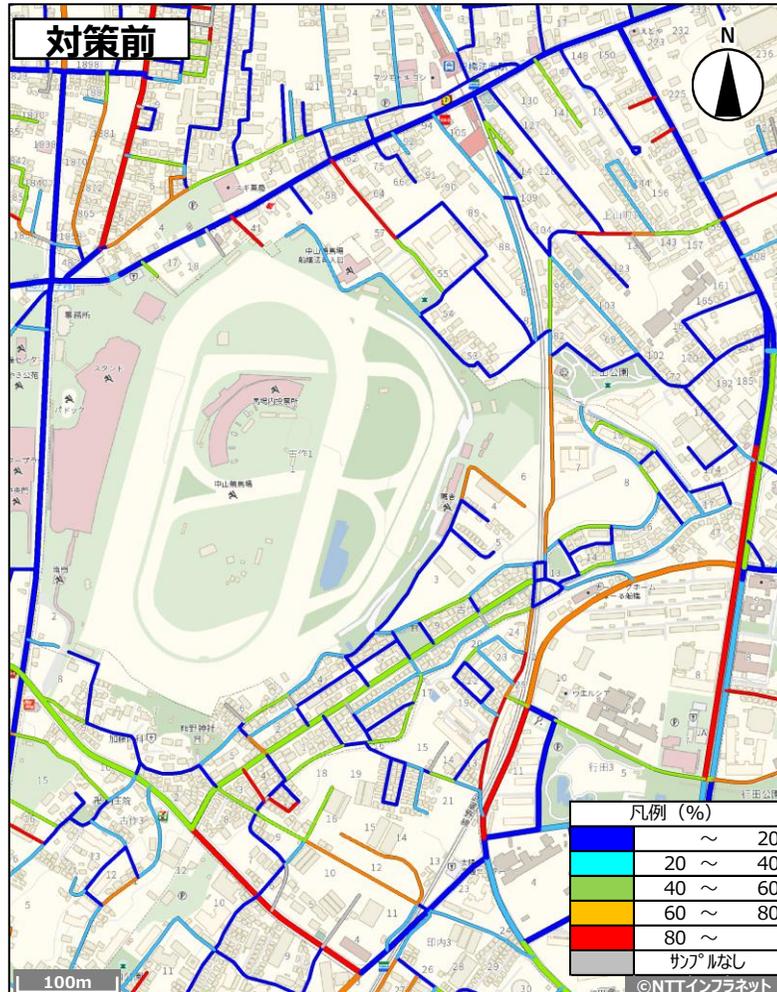
背景地図：国土地理院地図
出典：ETC2.0プローブデータ（様式2-1）より算出。（令和6年9月）

(2) 古作地区ゾーン30プラスのモニタリング結果

■ 交通状況

- エリア全体で30km/h以上の車両割合も減少しており、対策効果が現れている。

30km/h以上の割合



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

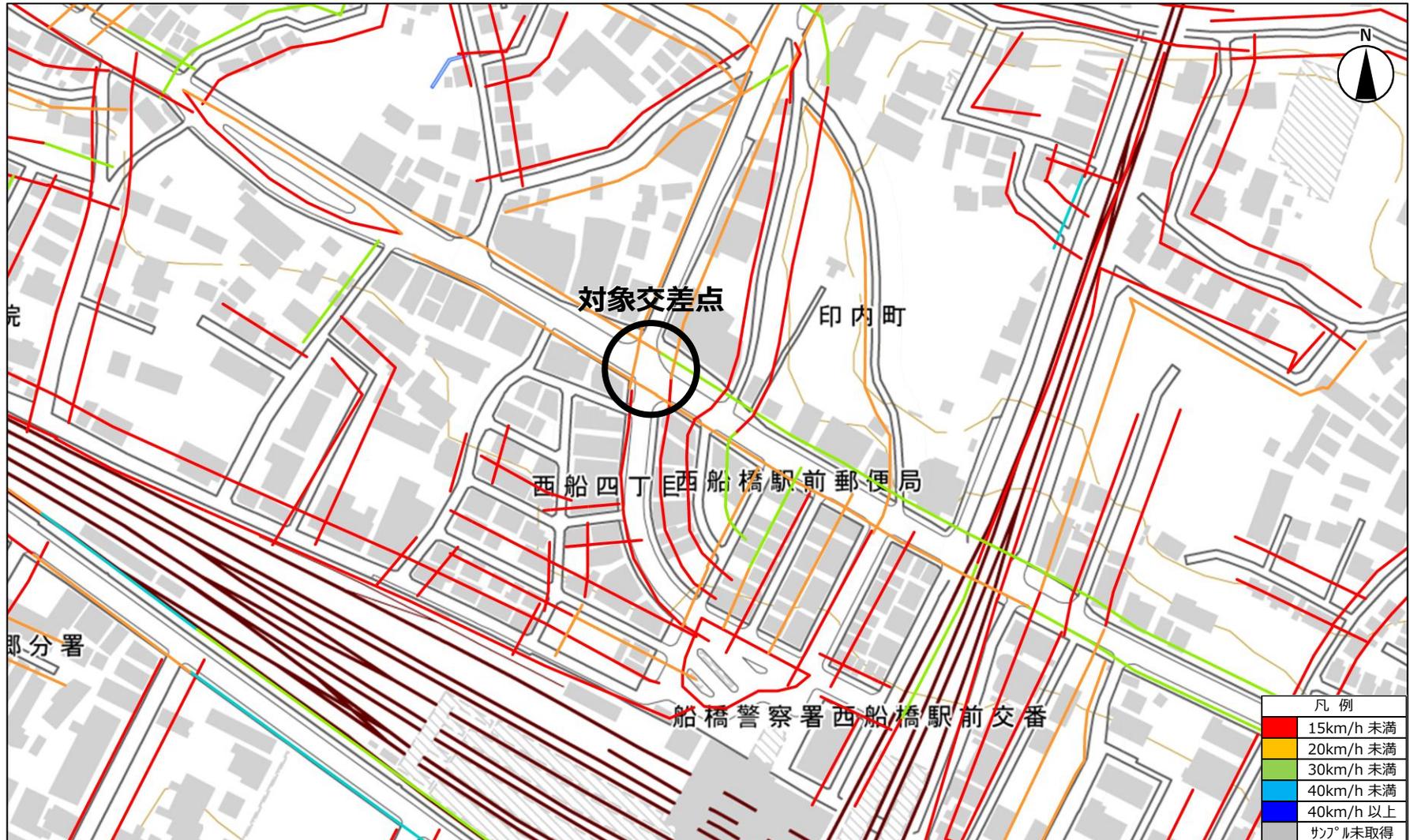


背景地図：国土地理院地図
出典：ETC2.0プローブデータ（様式2-1）より算出。（令和6年9月）

(3) 国道14号西船橋駅前交差点のモニタリング結果

■ 旅行速度分析結果

- 当該交差点付近では、平均旅行速度が概ね時速20キロ程度である。



背景地図：国土地理院地図
出典：ETC2.0フローデータ（様式2-1）より算出。
令和6年9月の日平均値

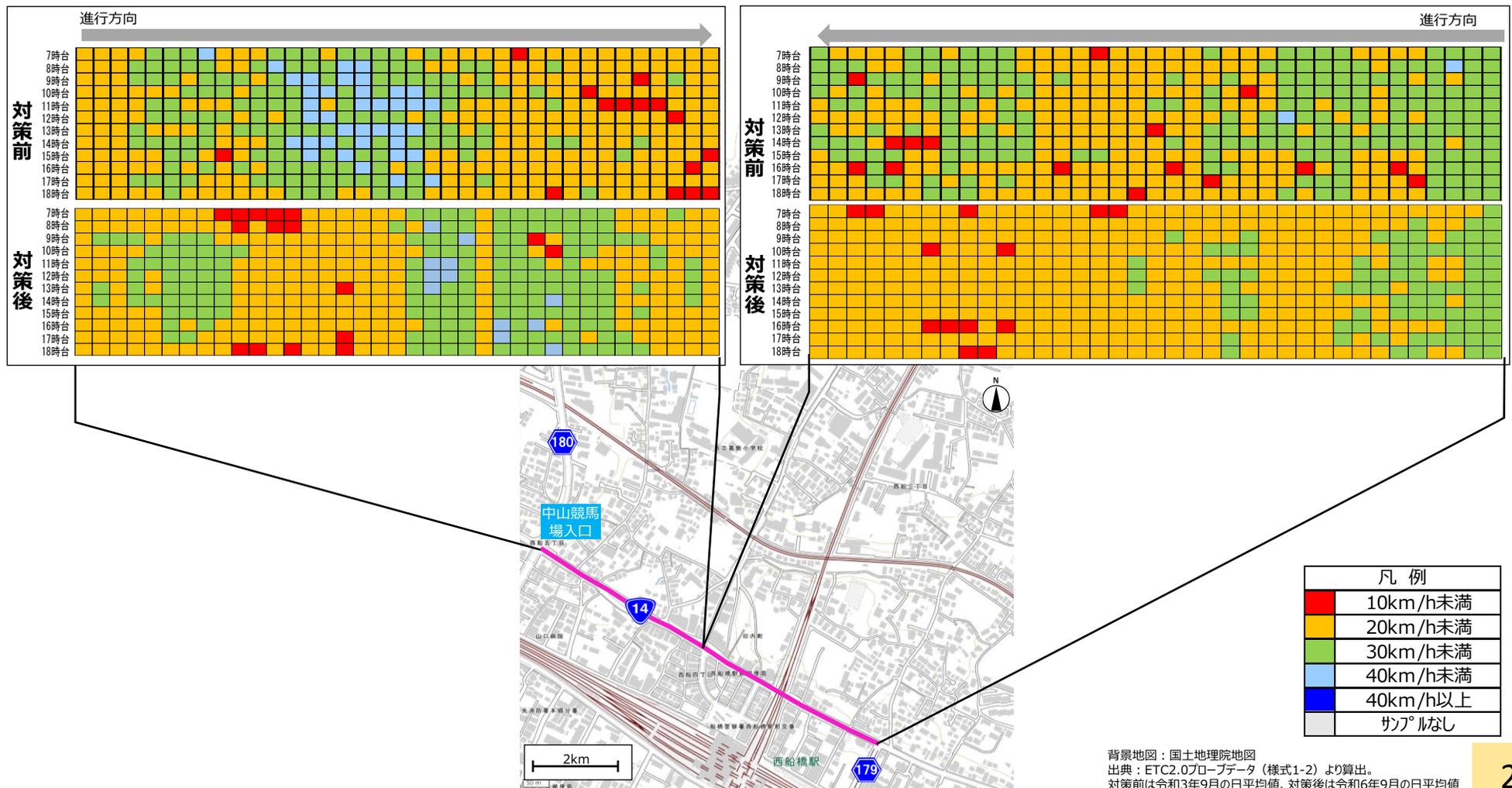
(3) 国道14号西船橋駅前交差点のモニタリング結果

■ 西船橋駅前交差点の旅行速度 (詳細分析)

- 主道路の国道14号については、平均旅行速度が時速20キロ未満と速度低下が顕著である。

西船橋駅前交差点の時間帯別の旅行速度分布図

平日



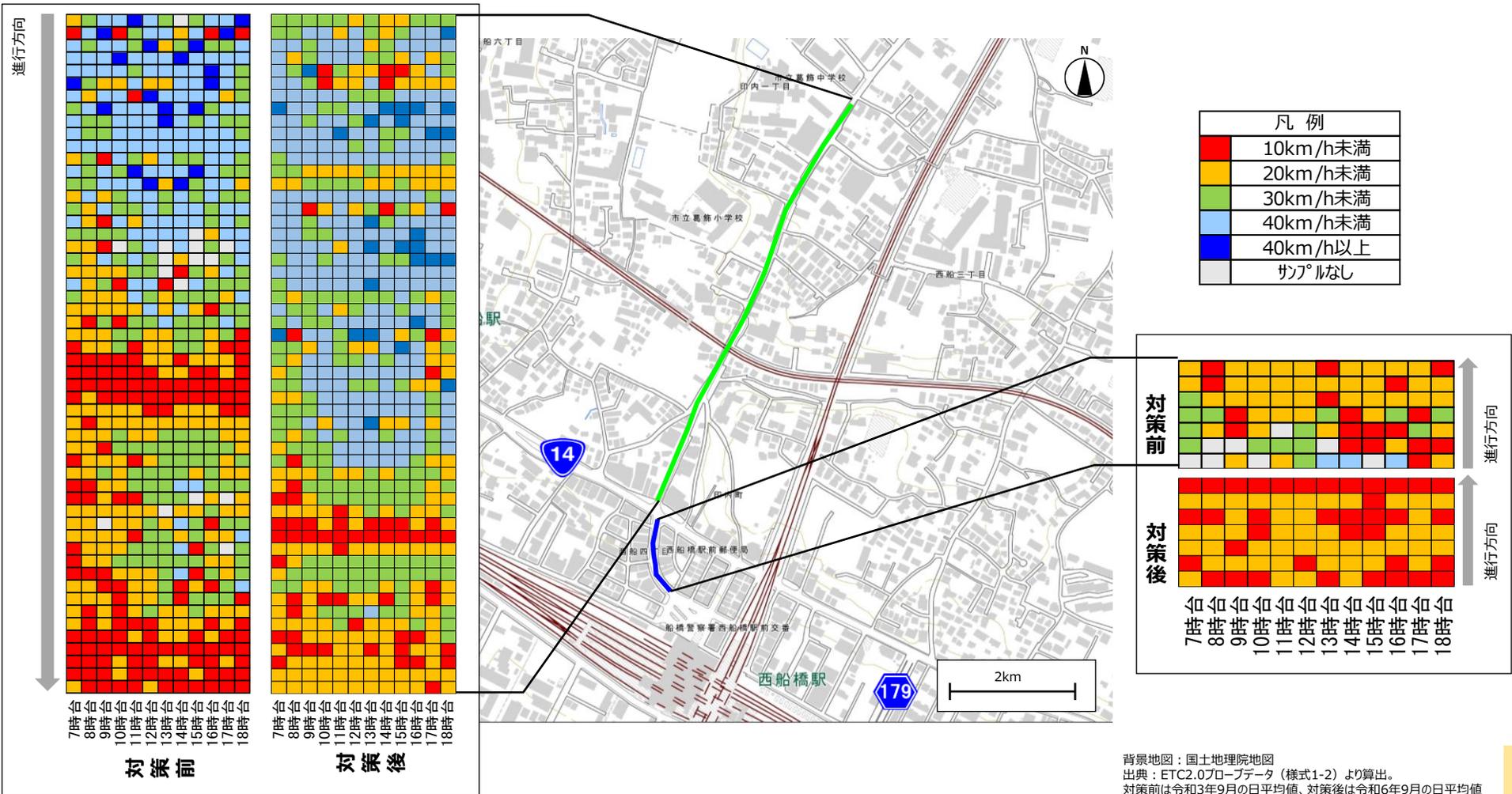
(3) 国道14号西船橋駅前交差点のモニタリング結果

■ 西船橋駅前交差点の旅行速度 (詳細分析)

● 従道路側については、当該交差点へ向かう方向については、時速30~40キロ程度である。

西船橋駅前交差点の時間帯別の旅行速度分布図

平日

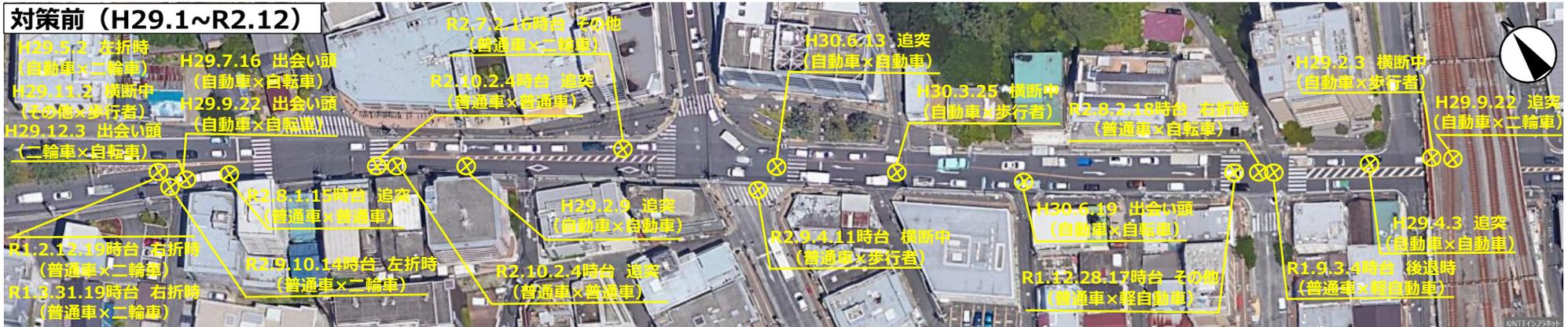


(3) 国道14号西船橋駅前交差点の効果検証結果

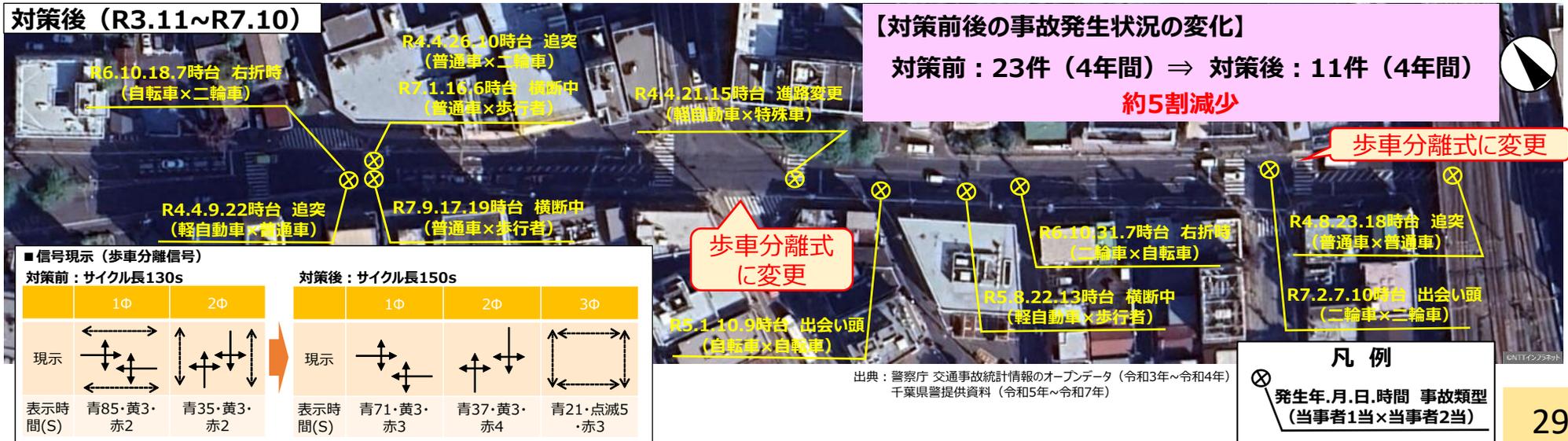
■ 事故発生状況

- 当該交差点では、自転車歩行者の横断待ちにより、従道路側で渋滞が発生していたため、令和3年10月4日から歩車分離式の運用に変更した。
- 対策後は当該交差点および周辺で事故件数が減少しており、交通安全に寄与している。

【事故発生状況】



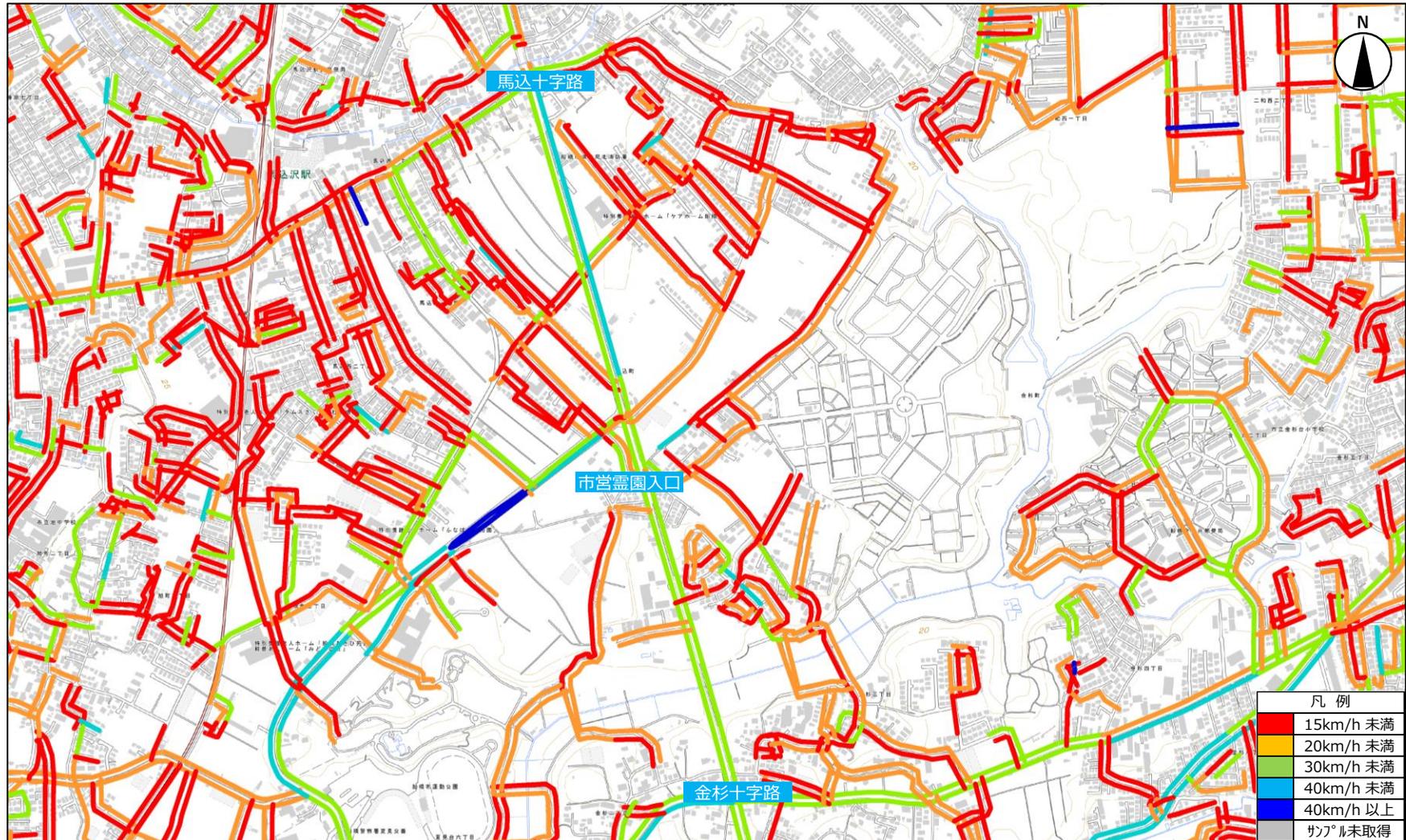
※出典：(公財) 交通事故総合分析センター交通事故総合データ (平成29年~令和2年)



(4) 県道8号市営霊園入口交差点の効果検証結果

■ 効果検証結果：旅行速度分析結果

- 当該交差点付近の平均旅行速度は概ね時速30キロ未満である。



背景地図：国土地理院地図
出典：ETC2.0フローデータ（様式2-1）より算出。
令和6年9月の日平均値

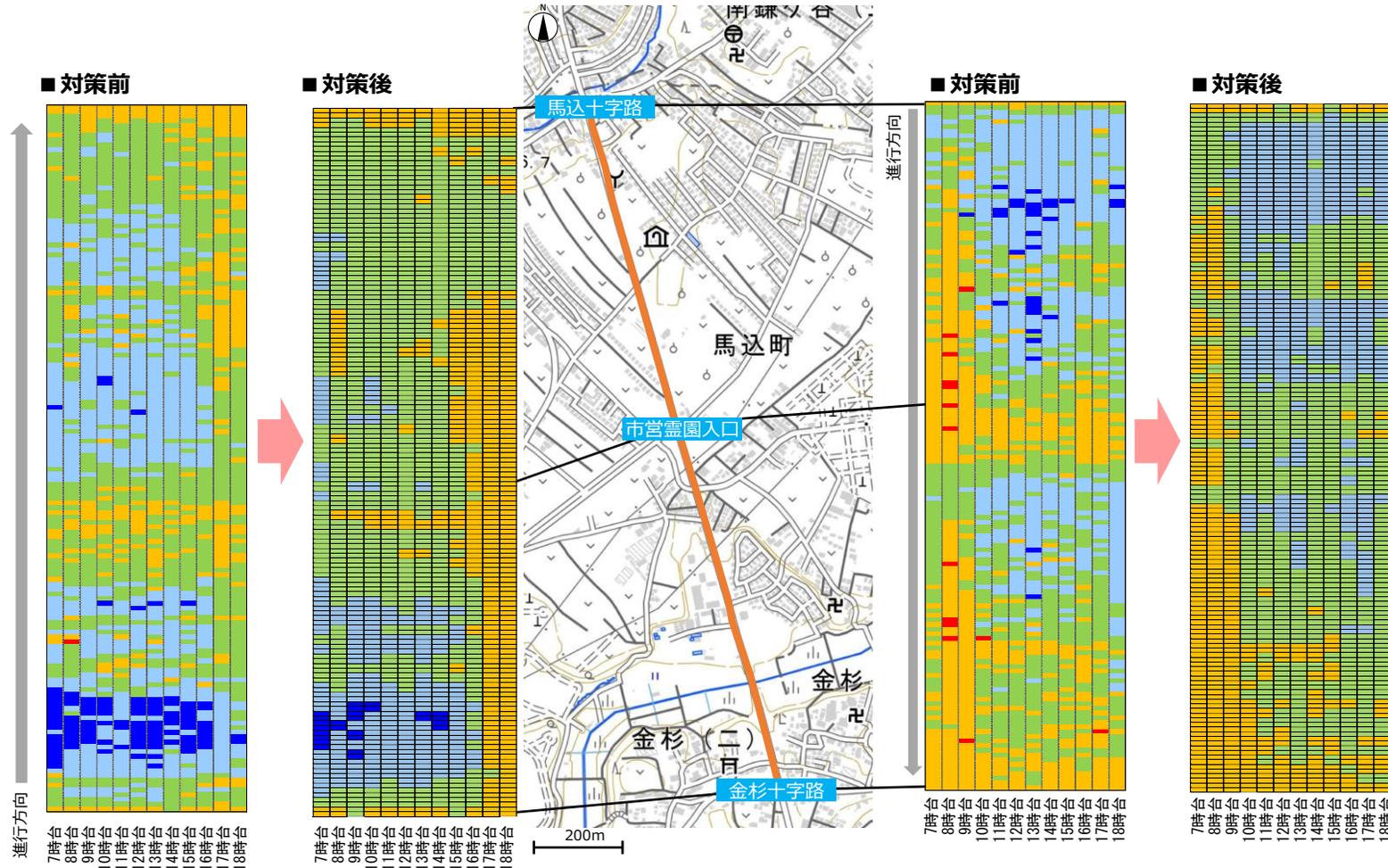
(4) 県道8号市営霊園入口交差点の効果検証結果

■ 効果検証結果：旅行速度分析結果（詳細分析）

- 市営霊園入口交差点付近では、朝夕を中心に速度低下が発生している。

船橋我孫子線（馬込十字路～金杉十字路）の時間帯別の旅行速度分布図

平日



背景地図：国土地理院地図
 出典：ETC2.0プローブデータ（様式1-2）より算出。
 対策前は令和3年9月の日平均値、対策後は令和6年9月の日平均値

(4) 県道8号市営霊園入口交差点の効果検証結果

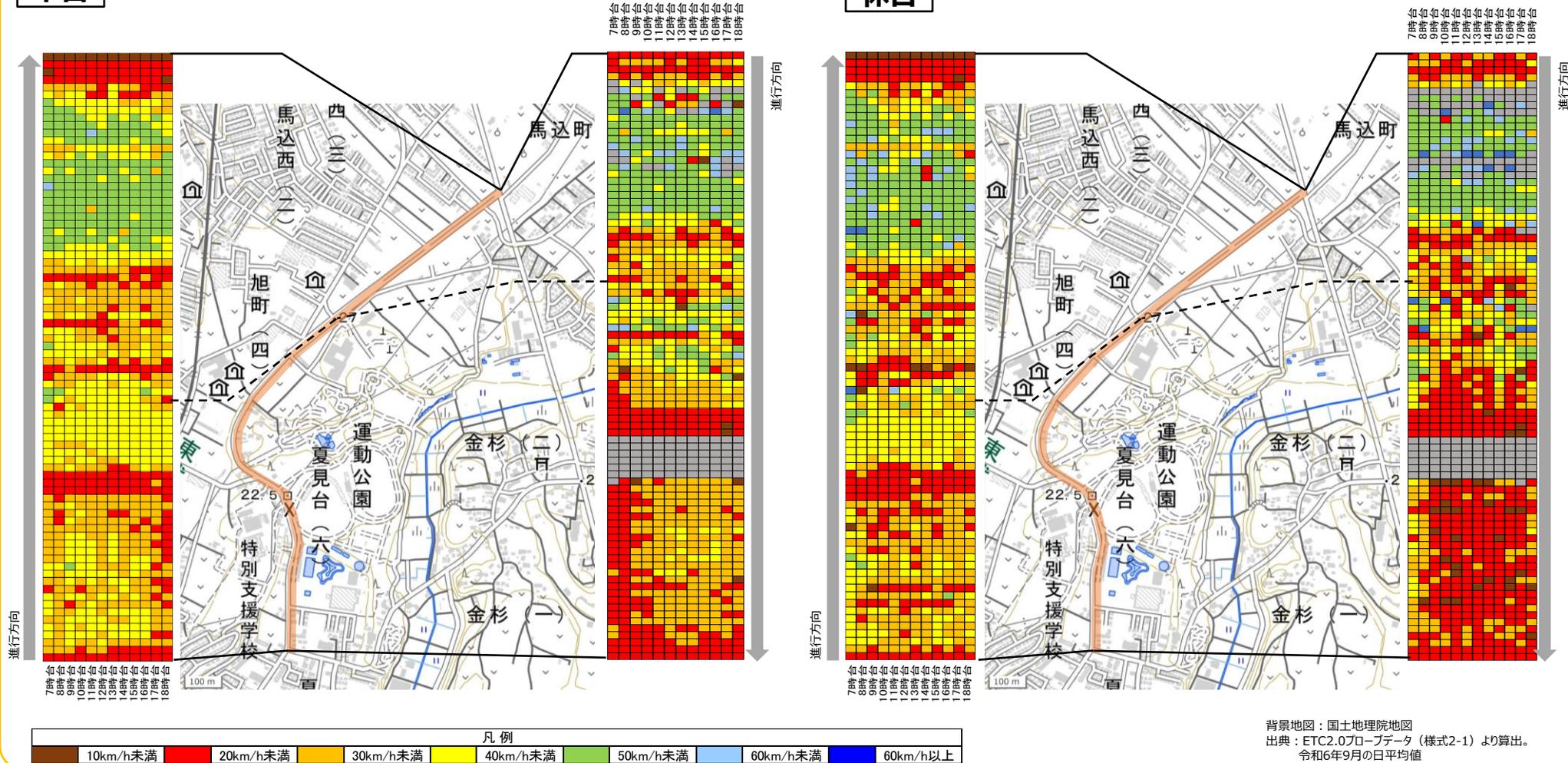
■ 効果検証結果：旅行速度分析結果（詳細分析）

- 都市計画道路3・3・7号線の開通箇所については、交差点直近を除けば、平日・休日ともに比較的旅行速度が高い状況である。

仮 市立体育館入口交差点～船橋我孫子線の時間帯別の旅行速度分布図

平日

休日



(4) 県道8号市営霊園入口交差点の効果検証結果

■効果検証結果：事故発生状況

- 当該交差点では渋滞が顕著であるため、交差点改良を実施し、令和3年8月10日に供用開始した。
- 対策後は当該交差点および周辺で事故件数が減少しており、交通安全に寄与している。

【位置図】



【事故発生状況】

対策前 (H29.1~R2.12)



※出典：(公財)交通事故総合分析センター-交通事故総合データ(平成29年~令和2年)

対策後 (R3.11~R7.10)



【対策前後の事故発生状況の変化】

対策前：12件（4年間）⇒ 対策後：7件（4年間）
約4割減少

交差点改良

■信号現示

対策前：サイクル長140s

	1Φ	2Φ	3Φ
現示			
表示時間(S)	青83・黄3・赤4	青19・黄3・赤3	青19・黄3・赤3

対策後：サイクル長140s

	1Φ	2Φ
現示		
表示時間(S)	青91・黄3・赤4	青36・黄3・赤3

凡例

⊗ 発生年.月.日.時間 事故類型 (当事者1当×当事者2当)

出典：警察庁 交通事故統計情報のオープンデータ (令和3年~令和4年)
千葉県警提供資料 (令和5年~令和7年)

対策	箇所	結果概要
交通安全	葛飾地区	<ul style="list-style-type: none"> ■ 狭さを設置した箇所で30km/h以上の車両割合が減少し、平均旅行速度も低下しており、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。
	湊町地区	<ul style="list-style-type: none"> ■ 狭さを設置した箇所で30km/h以上の車両割合が減少し、平均旅行速度も低下しており、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。
	塚田地区	<ul style="list-style-type: none"> ■ ゾーン30供用開始から期間が経っており、事故件数が増加傾向であることから、引続きモニタリングを継続し、必要に応じて追加の安全対策が必要である。
	古作地区	<ul style="list-style-type: none"> ■ ゾーン30プラス供用開始から期間が経っているが、エリア内の事故については減少傾向である。今後ともモニタリングの継続が必要である。
交通円滑化	国道14号 西船橋北口交差点	<ul style="list-style-type: none"> ■ 事故については減少傾向であるものの、主道路側の速度低下は顕著である。 ■ 今後ともモニタリングの継続が必要である。
	県道8号 市営霊園入口交差点	<ul style="list-style-type: none"> ■ 事故については減少傾向であるものの、主道路側の朝夕の速度低下は顕著である。 ■ 今後ともモニタリングの継続が必要である。



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。