

交通ビッグデータを活用した 交通安全対策の取組み

令和6年1月15日

船橋市 建設局 道路部 道路計画課

No	説明内容	ページ
1	船橋市の概要	P3
2	船橋市交通ビッグデータ見える化協議会について	P5
3	古作地区の事例 (ゾーン30プラス効果検証)	P14
4	前原地区、本町地区の事例 (船橋市独自の道路安全診断)	P20
5	習志野台8丁目の事例 (地元住民主体の合意形成手法)	P59

1. 船橋市の概要

位置 : 千葉県北西部

東京都心部から20km圏、千葉市中心部から15km圏で都心部と千葉市を結ぶ交通動脈上に位置

面積 : 85.62km²

人口 : 646,322人 (令和5年4月1日時点)

アクセス : JR船橋駅から東京駅まで約25分、本市から羽田空港、成田空港まではそれぞれ約50分



1. 船橋市の概要 (ゾーン30、ゾーン30プラスの整備状況)

生活道路における歩行者等の安全な通行を確保することを目的に平成24年度より「ゾーン30」による安全対策を実施。

あんしん歩行エリアについては、3地区（習志野台・薬円台地区、本中山地区、本町地区）

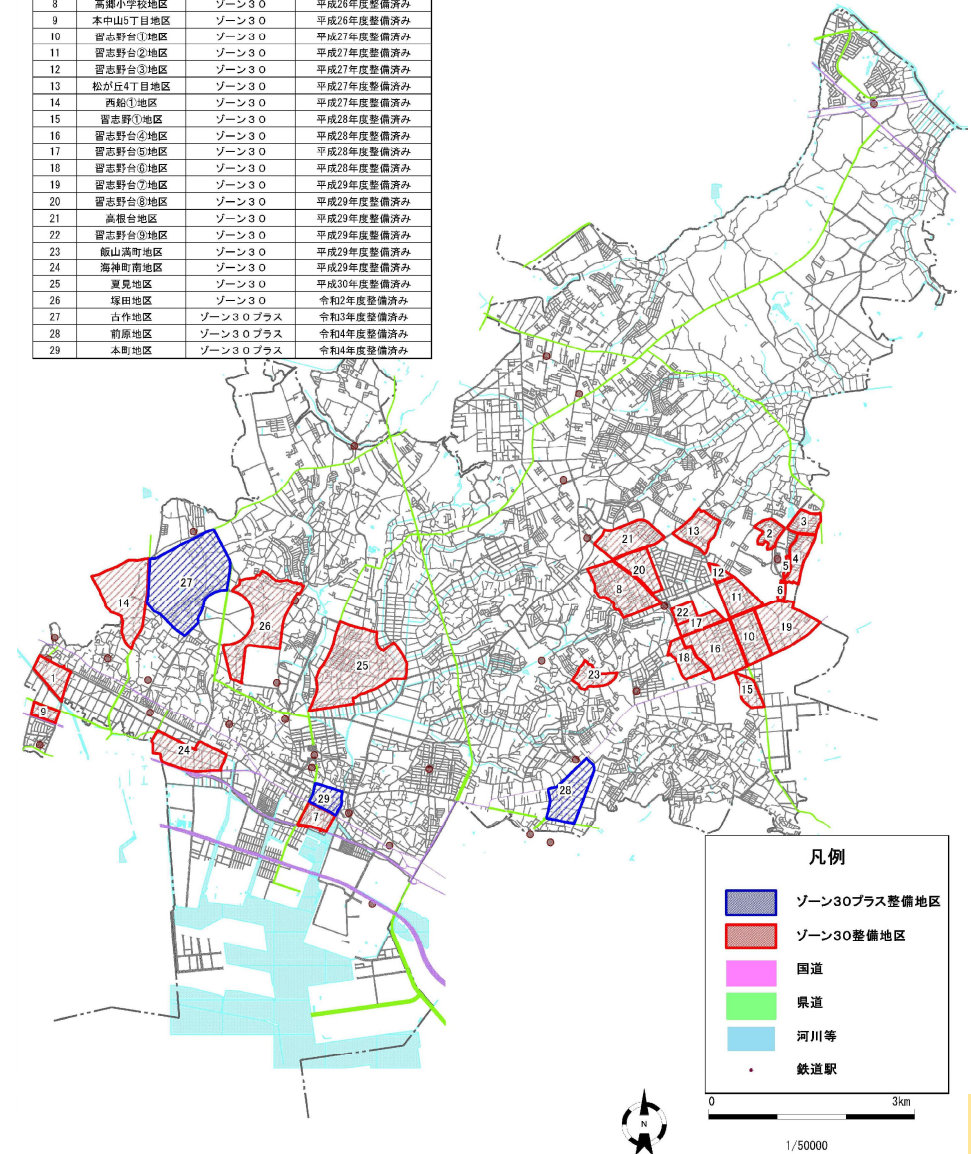
令和3年度からは、物理的デバイスも組み合わせた「ゾーン30プラス」も導入。

船橋市内の「ゾーン30」「ゾーン30プラス」の整備状況
(令和5年4月時点)

- ・「ゾーン30」：**26箇所**
- ・「ゾーン30プラス」：**3箇所**
(令和4年3月10日に最初の「ゾーン30プラス（古作地区）」を供用開始)

「ゾーン30プラス」・「ゾーン30」整備状況図

番号	地区名	整備手法	整備状況
1	本中山地区	ゾーン30	平成24年度整備済み
2	坪井①地区	ゾーン30	平成25年度整備済み
3	坪井②地区	ゾーン30	平成25年度整備済み
4	坪井③地区	ゾーン30	平成25年度整備済み
5	坪井④地区	ゾーン30	平成25年度整備済み
6	坪井⑤地区	ゾーン30	平成25年度整備済み
7	湊町地区	ゾーン30	平成26年度整備済み
8	高瀬小学校地区	ゾーン30	平成26年度整備済み
9	本中山5丁目地区	ゾーン30	平成26年度整備済み
10	習志野台①地区	ゾーン30	平成27年度整備済み
11	習志野台②地区	ゾーン30	平成27年度整備済み
12	習志野台③地区	ゾーン30	平成27年度整備済み
13	松が丘4丁目地区	ゾーン30	平成27年度整備済み
14	西船①地区	ゾーン30	平成27年度整備済み
15	習志野①地区	ゾーン30	平成27年度整備済み
16	習志野台④地区	ゾーン30	平成28年度整備済み
17	習志野台⑤地区	ゾーン30	平成28年度整備済み
18	習志野台⑥地区	ゾーン30	平成28年度整備済み
19	習志野台⑦地区	ゾーン30	平成28年度整備済み
20	習志野台⑧地区	ゾーン30	平成29年度整備済み
21	高根台地区	ゾーン30	平成29年度整備済み
22	習志野台⑨地区	ゾーン30	平成29年度整備済み
23	館山浜町地区	ゾーン30	平成29年度整備済み
24	海神町南地区	ゾーン30	平成30年度整備済み
25	夏見地区	ゾーン30	令和3年度整備済み
26	塚田地区	ゾーン30	令和2年度整備済み
27	古作地区	ゾーン30プラス	令和3年度整備済み
28	前原地区	ゾーン30プラス	令和4年度整備済み
29	本町地区	ゾーン30プラス	令和4年度整備済み



2. 船橋市交通ビッグデータ見える化協議会について

(1) 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

データ提供
（ETC2.0データ・
事故データ）

国土交通省
（千葉国道事務所）

千葉県警

現状・課題整理結果
及び対策箇所の提示
意見・提案

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

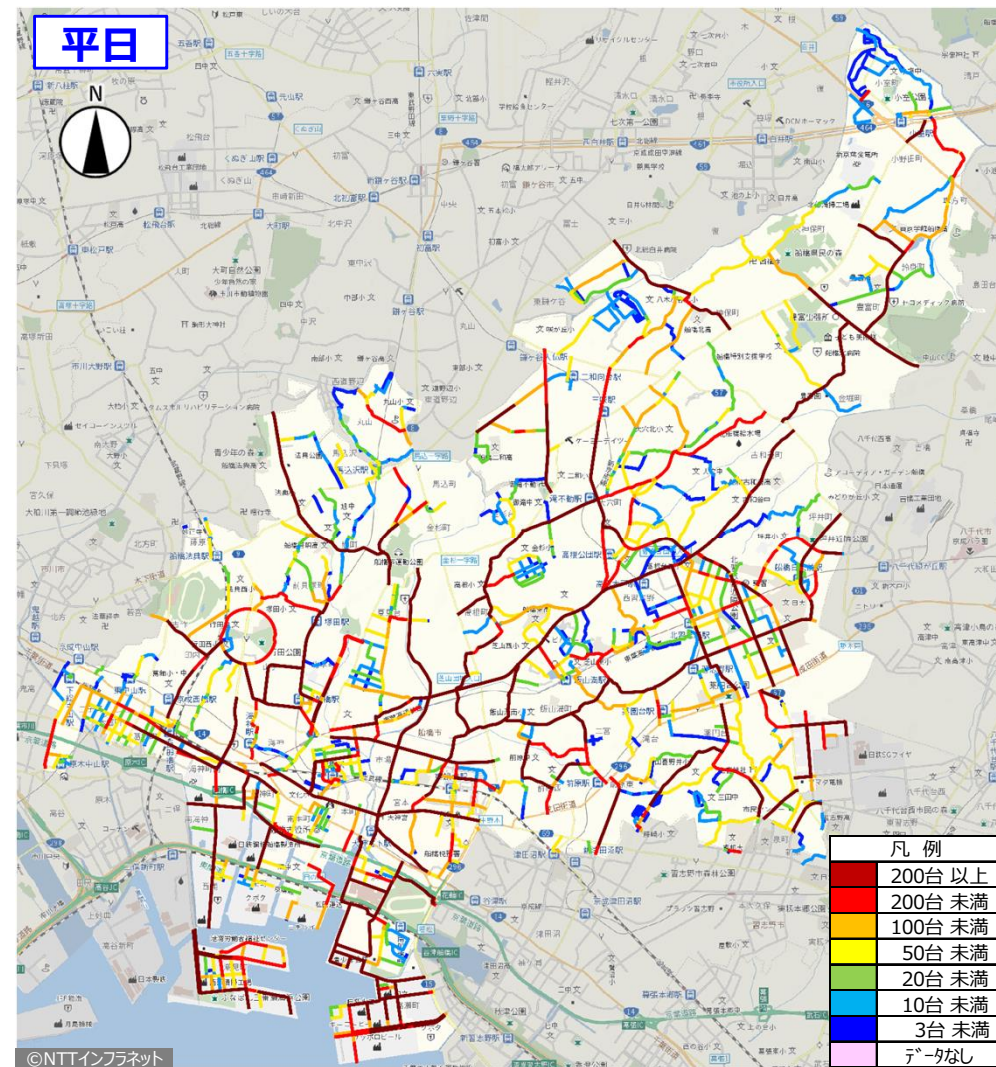
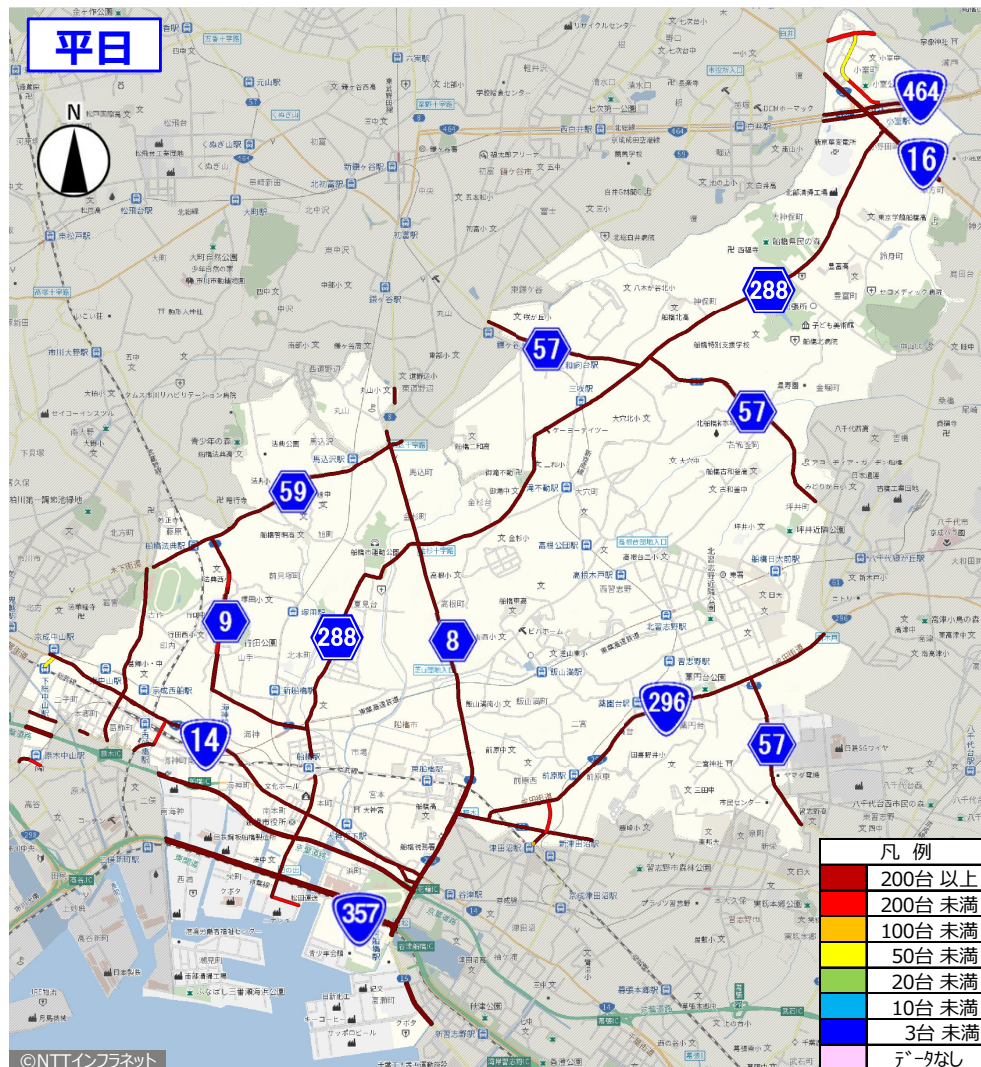
連携

2. 船橋市交通ビッグデータ見える化協議会について

(2) 走行サンプル数

走行サンプル数については、市道部分でもデータ分析に必要な十分なサンプル数が取得できている

走行サンプル数（日平均：平日）



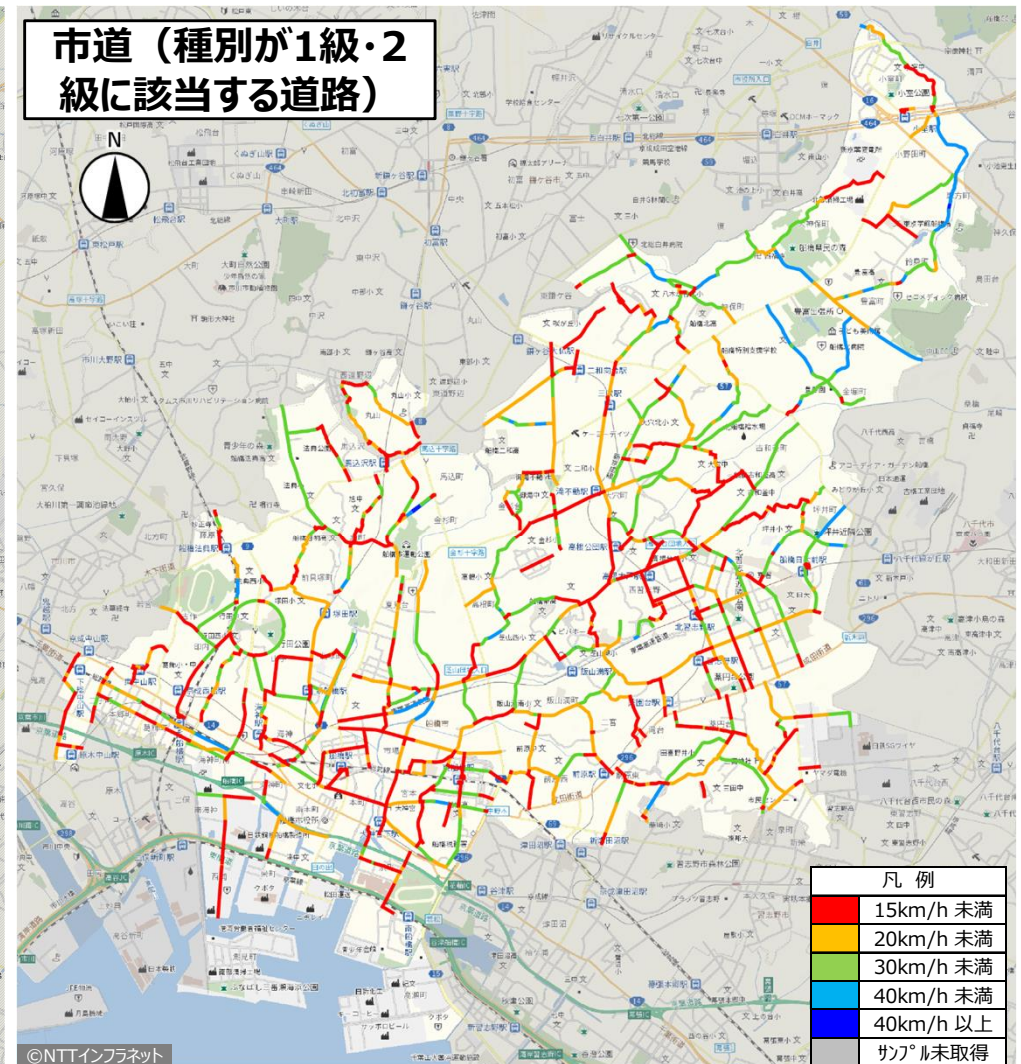
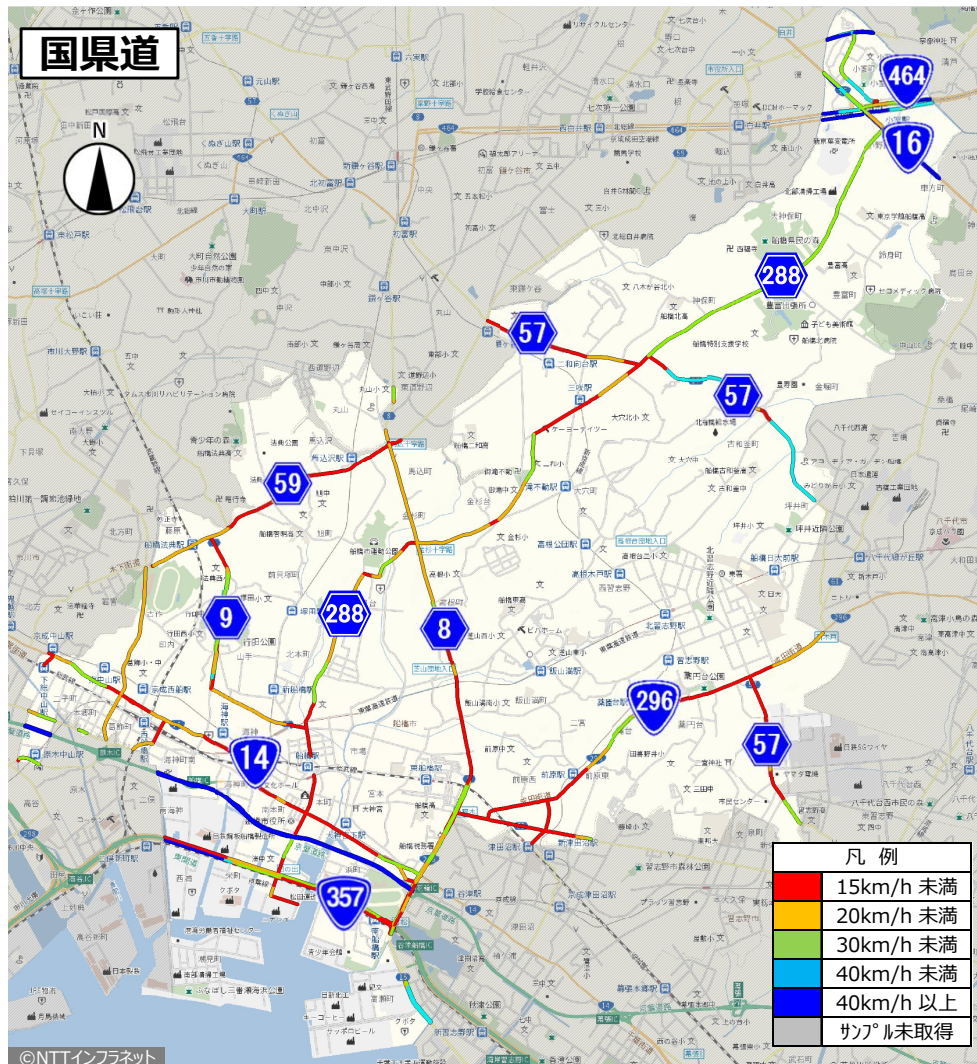
出典：ETC2.0プローブデータ（様式1-2-2-3）より算出。令和3年9～11月の日平均値

2. 船橋市交通ビッグデータ見える化協議会について

(3) 旅行速度

旅行速度の分析結果では、国道・県道や周囲に国道・県道のない市道で常時速度低下が起こっている。

旅行速度（平日日平均）



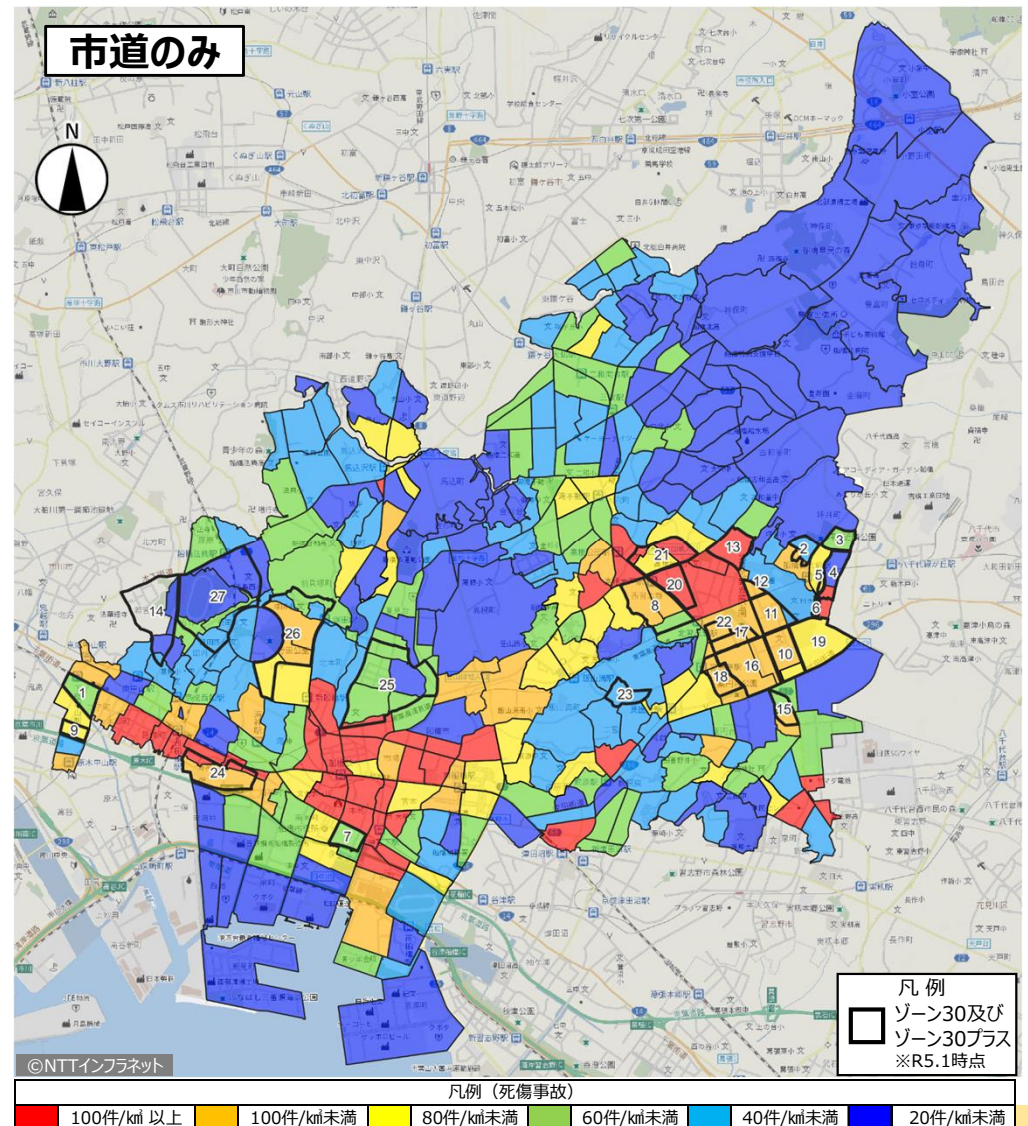
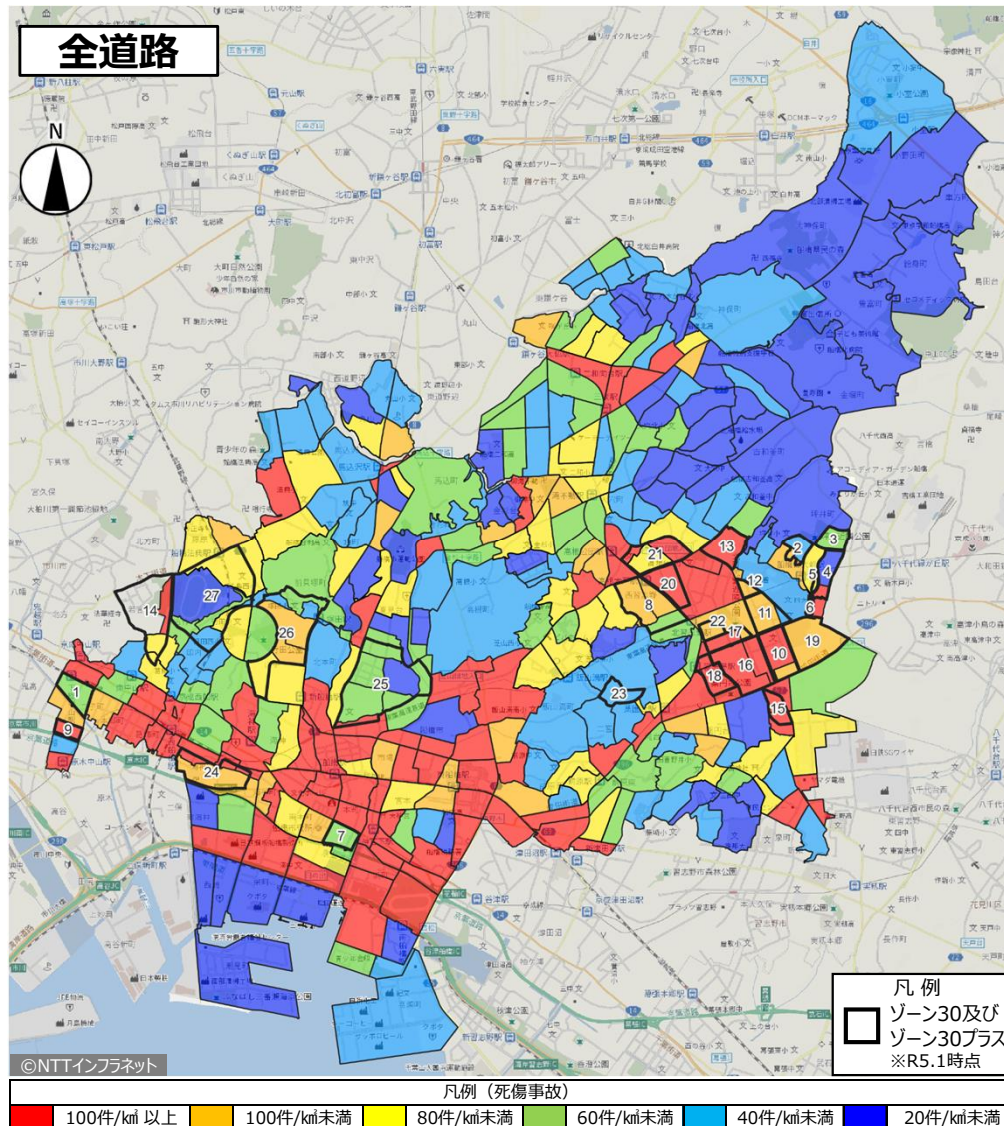
出典：ETC2.0プローブデータ（様式1-2・2-3）より算出。令和3年9～11月の日平均値

2. 船橋市交通ビッグデータ見える化協議会について

(4) 町丁目単位の死傷事故密度

町丁目単位の分析結果では、市の南部エリアや東部エリアを中心に死傷事故密度が高くなっている。

町丁目単位の死傷事故密度（＝死傷事故件数/面積）

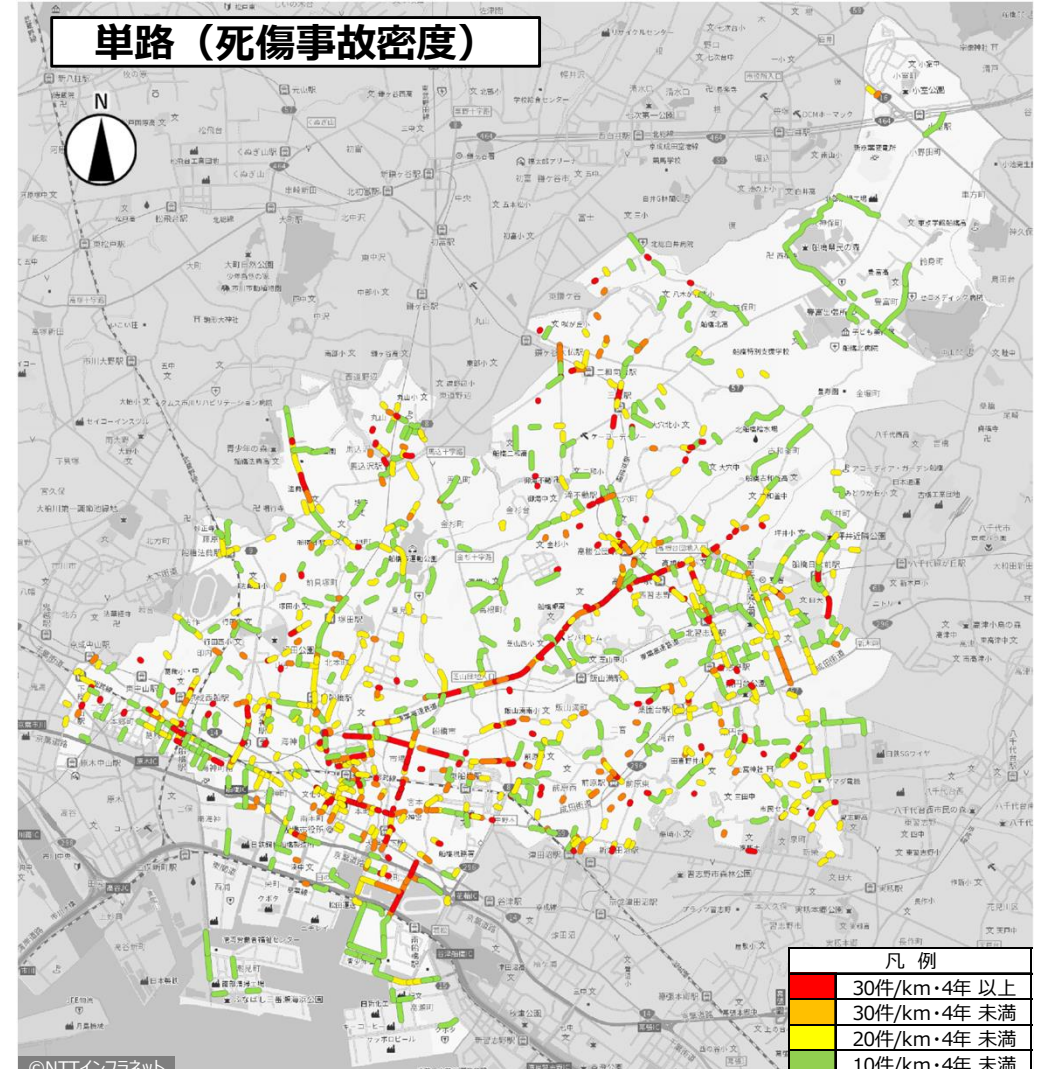
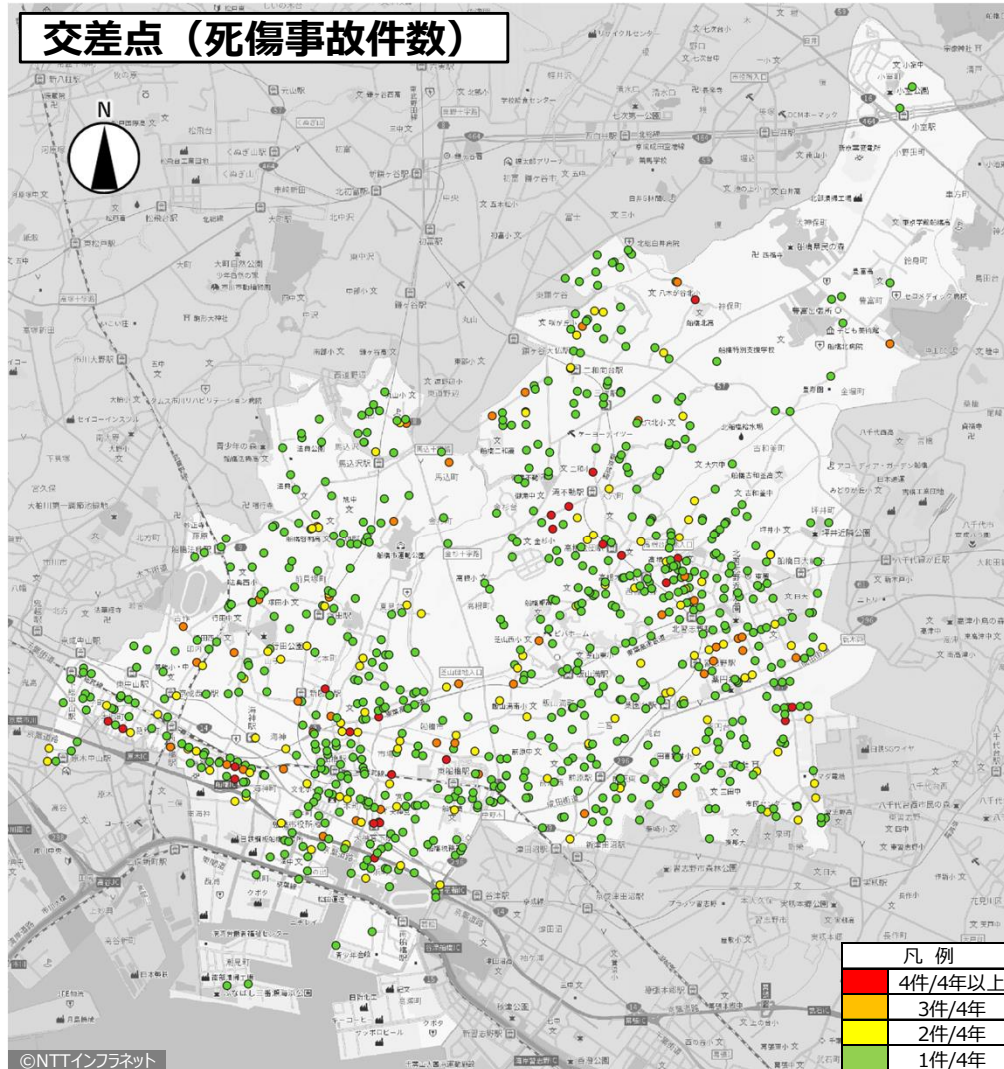


2. 船橋市交通ビッグデータ見える化協議会について

(5) 市道の交差点・区間単位の死傷事故

市道の交差点・区間単位の分析結果では、JR船橋駅周辺や東部エリアで多く発生している。

市道の交差点・区間単位の死傷事故

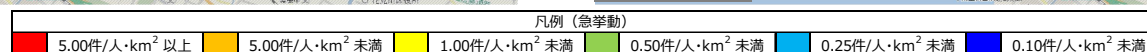
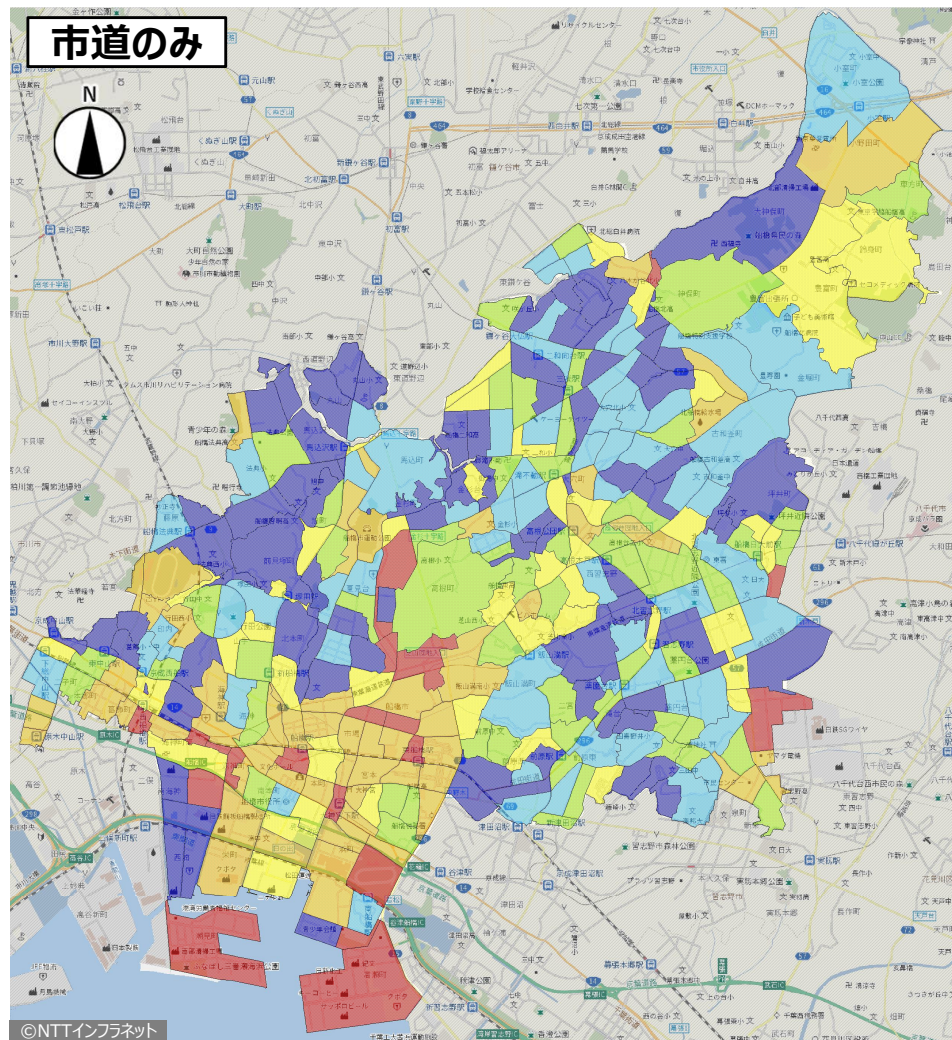
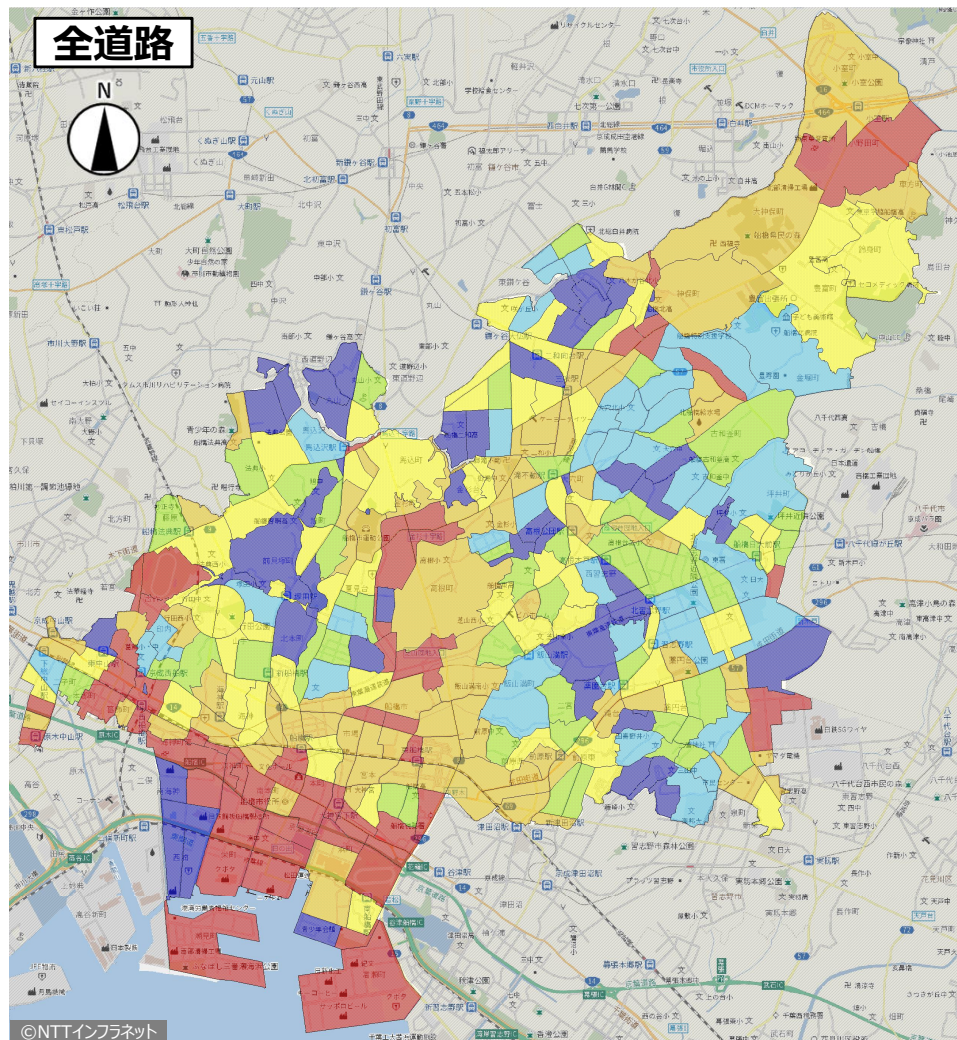


2. 船橋市交通ビッグデータ見える化協議会について

(6) 町丁目単位の急減速挙動発生率

町丁目単位の急減速挙動発生率の分析結果では、南部エリアを中心に多く発生している。

町丁目単位の急減速挙動発生率（＝急減速挙動発生件数/人口×面積）



※前後加速度-0.3G以下を急挙動（急ブレーキ）として集計した結果（人口と面積で基準化した数値）
出典：ETC2.0プローブデータ（挙動履歴：様式1-4）より算出。令和3年9～11月の合計値

2. 船橋市交通ビッグデータ見える化協議会について

(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

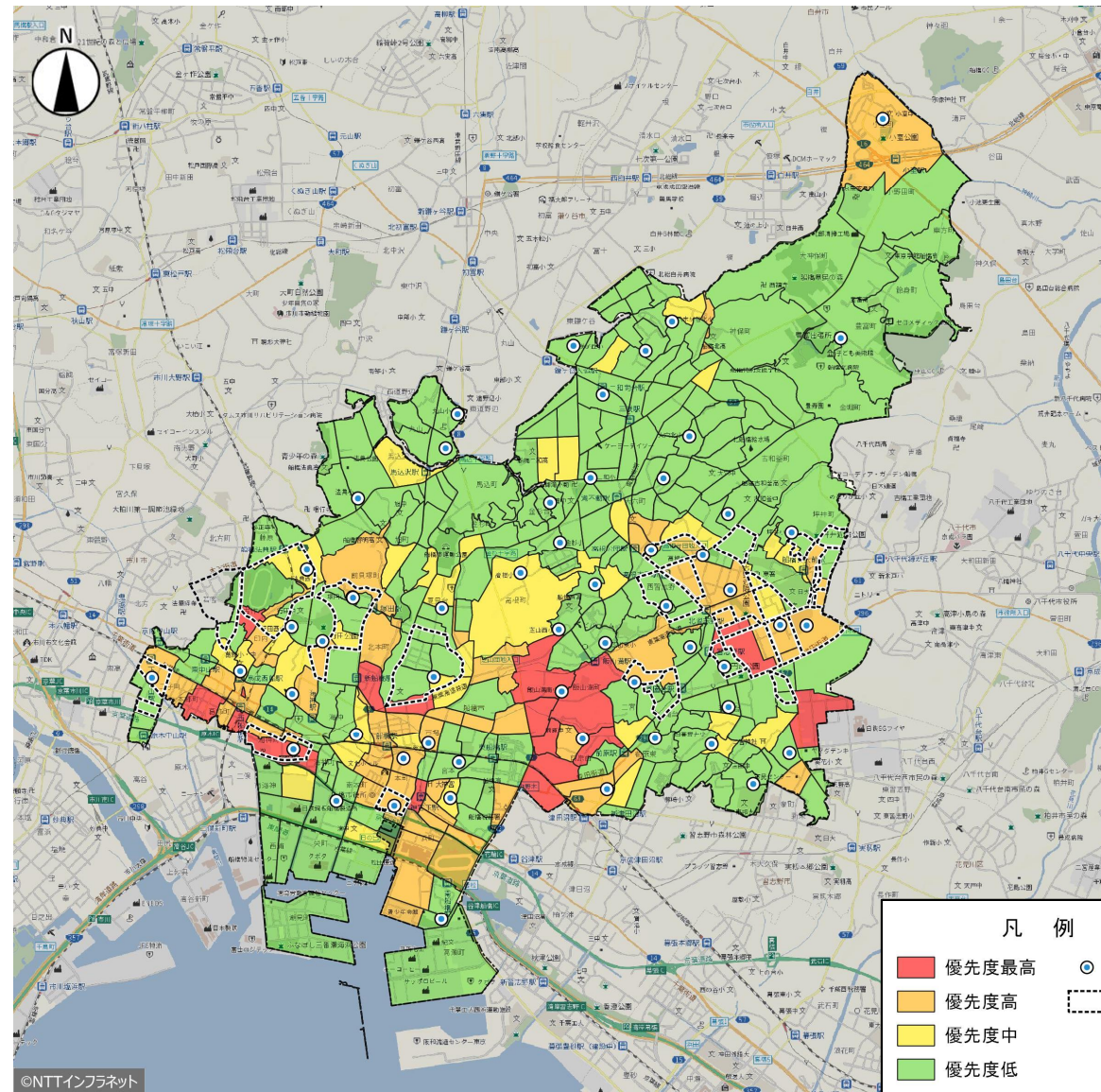
STEP③：既存整備状況・計画等の確認

対策整備済あるいは計画策定済エリア等は除外

STEP④：対策エリア決定と近隣エリア統合

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】



2. 船橋市交通ビッグデータ見える化協議会について

(7) 交通安全対策箇所選定：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

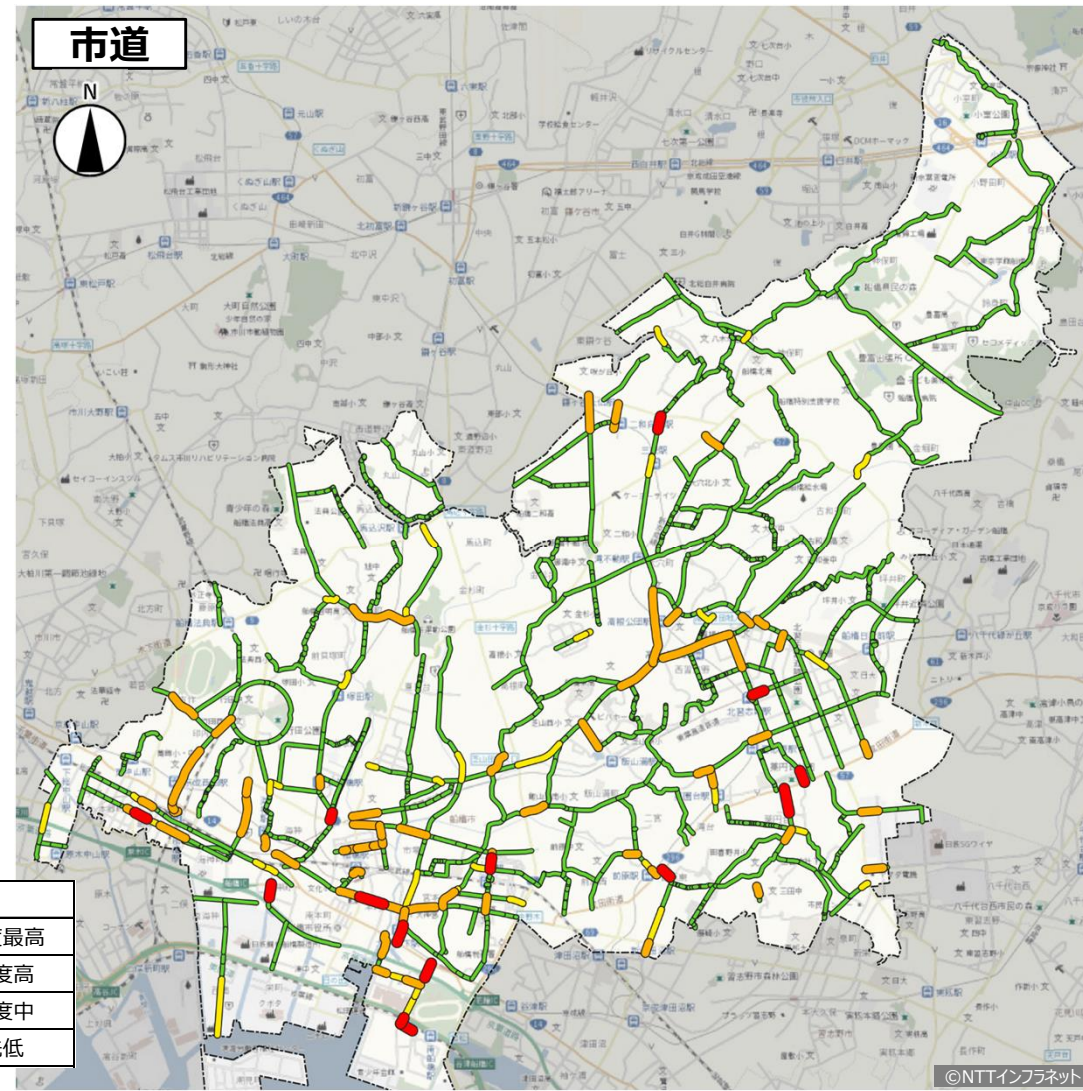
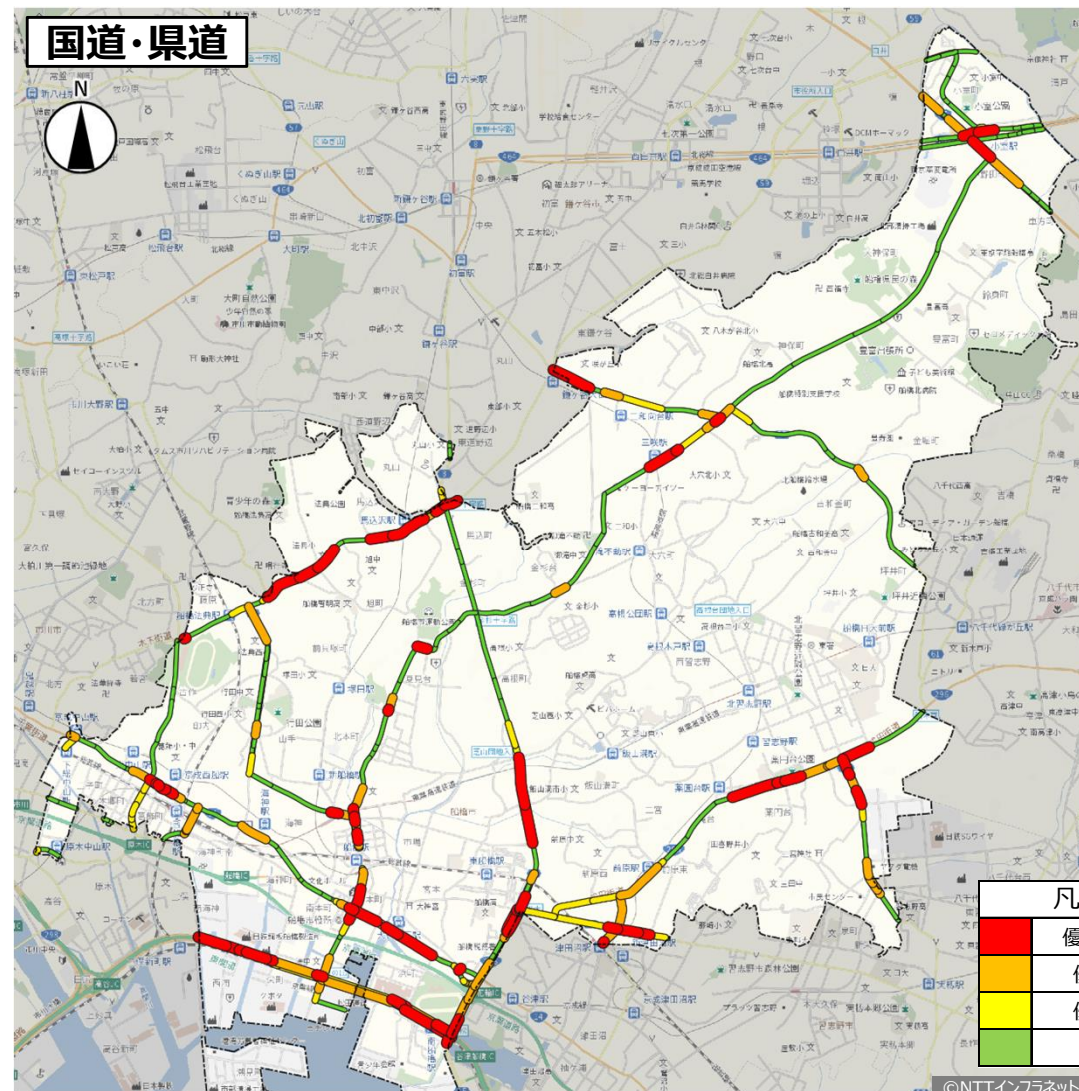
隣接区間を統合し、対策区間を決定し、既存計画や地域要望等の有無を確認した上で、対策検討・立案を行う。

2. 船橋市交通ビッグデータ見える化協議会について

(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円滑化対策優先度評価を行い、対策箇所を見える化。

【対策区間の選定結果】



※市道の対象区間：1314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

※直轄路線の対象区間：44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

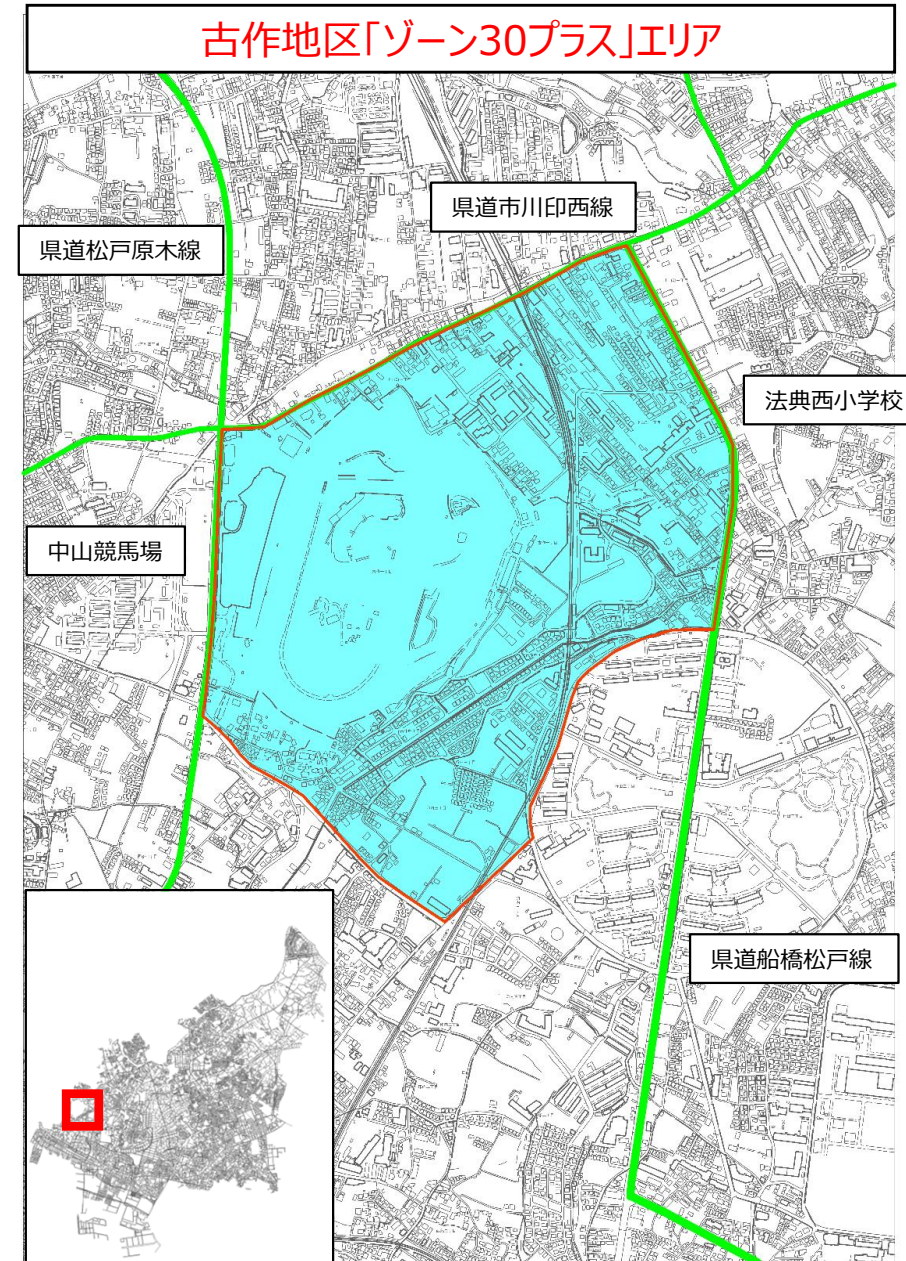
※県管理路線の対象区間：304区間での評価

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

3. 古作地区の事例

(1) 古作地区の概要

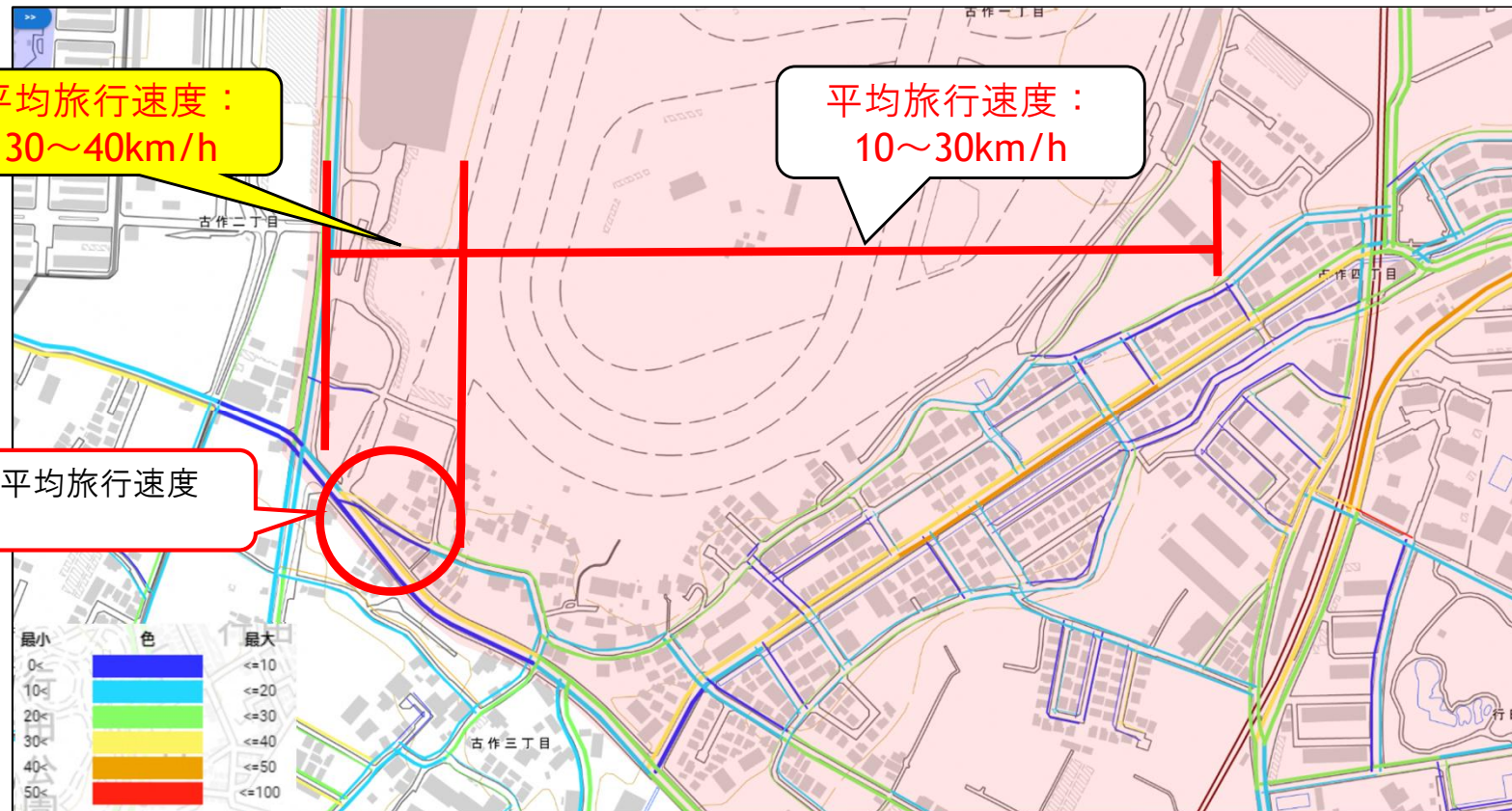
令和4年3月10日に「ゾーン30プラス」に指定された古作地区は、船橋市の西部に位置し、エリア内には中山競馬場が含まれる。外周道路は北部は県道市川印西線、南部は市道、西部は県道松戸原木線、東部は県道船橋松戸線に囲まれたエリアである。



3. 古作地区の事例

(2) ビッグデータ分析

古作地区については、交通ビッグデータを活用しエリア内の交通状況の分析を実施。
分析の結果、**外周道路からエリア内へ入ってくる入口部分において、
平均旅行速度が30km/h以上となっていた。**



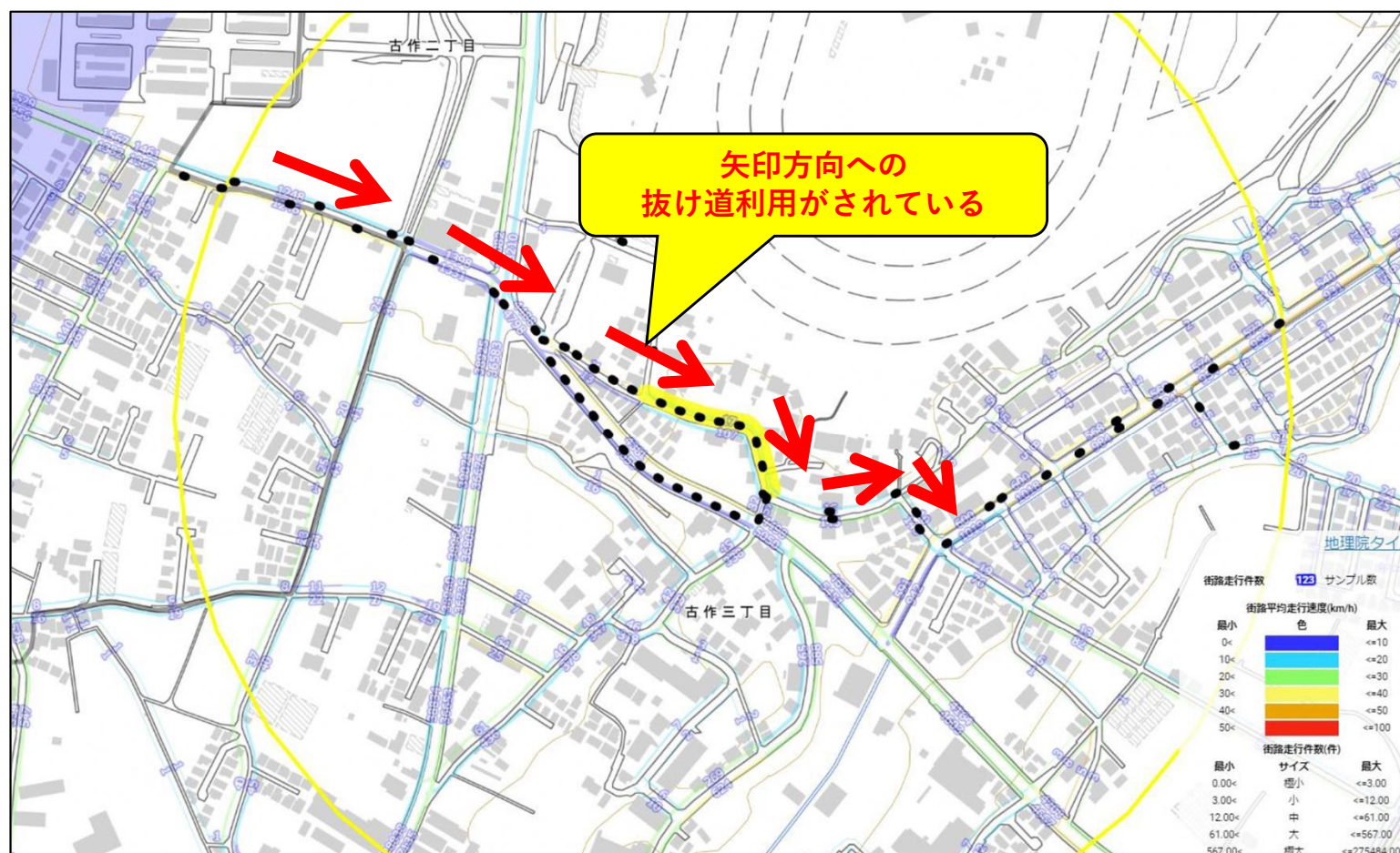
出典：ETC2.0プローブデータより集計（令和2年9月）

出典：船橋市交通ビッグデータ見える化協議会資料

3. 古作地区の事例

(2) ビッグデータ分析

抜け道利用の状況として、
エリア南側の外周道路からエリア内に入ってくる旅行速度が速い入口部分について、
図の矢印の方向での抜け道利用がされていた。



出典：ETC2.0プローブデータより集計（令和2年9月）

出典：船橋市交通ビッグデータ見える化協議会資料

船橋市
Funabashi City

計画平面図（入口部1） S=1:100（1:200）
市道26-003号線
市道00-183号線

構造図

ゾーン30プラス S=1:40

ラバーボール S=1:20

看板（標準タイプ） S=1:10

シート貼付け（プラス） N=1箇所

路面表示（ゾーン30） N=1箇所

区画線（W=0.15m換算） L=10.3m

カラー舗装（緑色） A=12.4m2

看板設置（標準タイプ） N=1枚

ラバーボール（H=0.65m） N=4本

※現地の状況と異なる場合は、監督職員の指示に従うこと。
看板は千葉県警察が設置する規制標識に設置すること。

令和 3年度	
工 事 名	吉付地区ゾーン30緩和工事
施 設 場 所	国道183号線から旧国鉄
土 事 主 体	沼津市吉付7丁目1地番地4号
監 理 者	財団法人（入札制）
概 算 額	約1,255千円
決 算 額	金 21 万 3 千 円

船橋市建設局道路部道路建設課

3. 古作地区の事例 (4) 整備後の写真

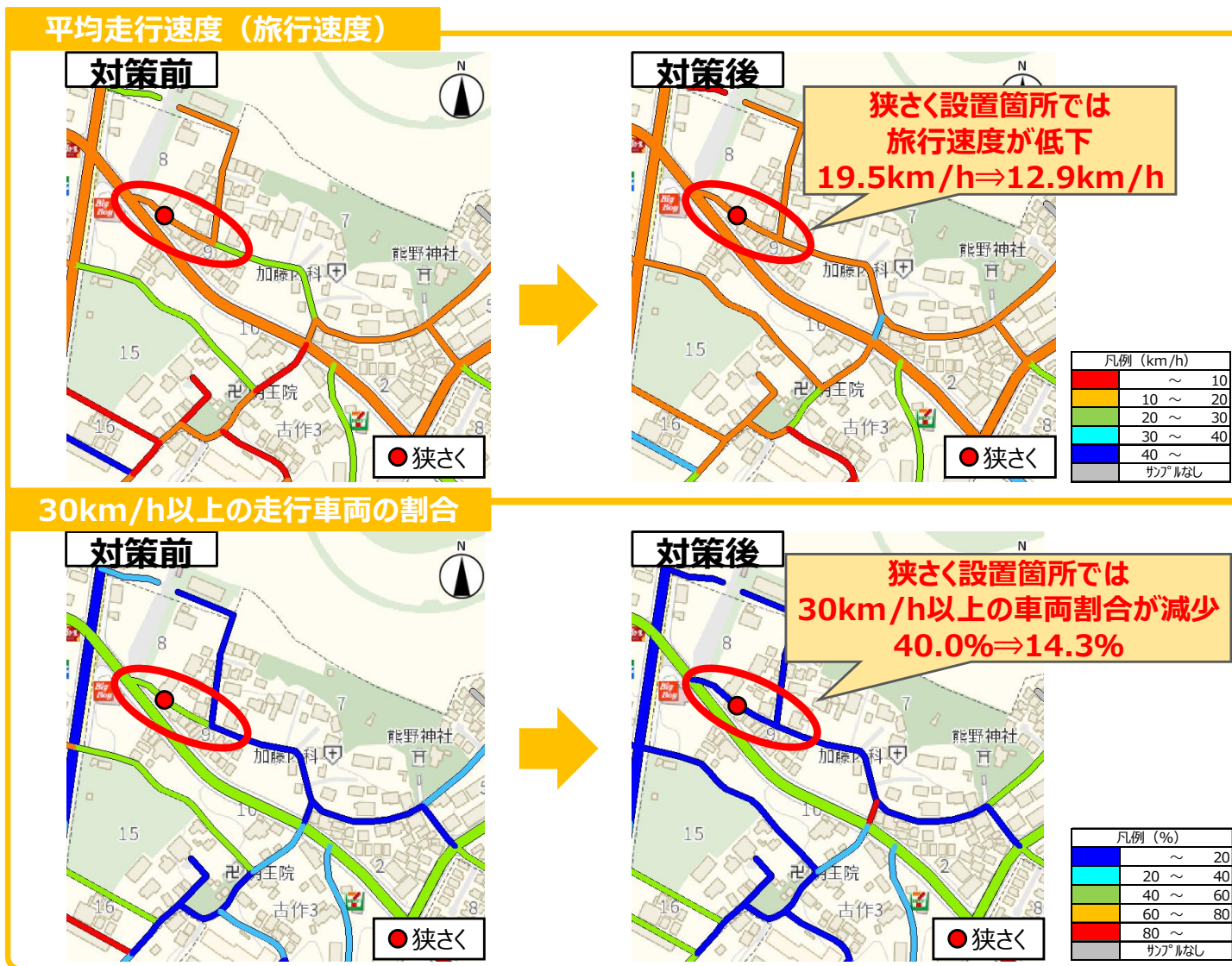
入口部狭くとイメージハンプを設置した



3. 古作地区の事例

(5) 対策効果検証

交通ビッグデータを用いて狭さを設置した対策効果検証を行った結果、
平均旅行速度が低下し30km/h以上の車両の割合が減少。



船橋市
Funabashi City



船橋市
Funabashi City

事故・急減速発生状況

凡例	
★	歩行者事故
☆	自転車事故
●	その他の事故（自動車等）
x	急減速発生（-0.3G以下）

急減速が多く、事故も発生

自転車・歩行者事故が発生

急減速が多く、事故も発生

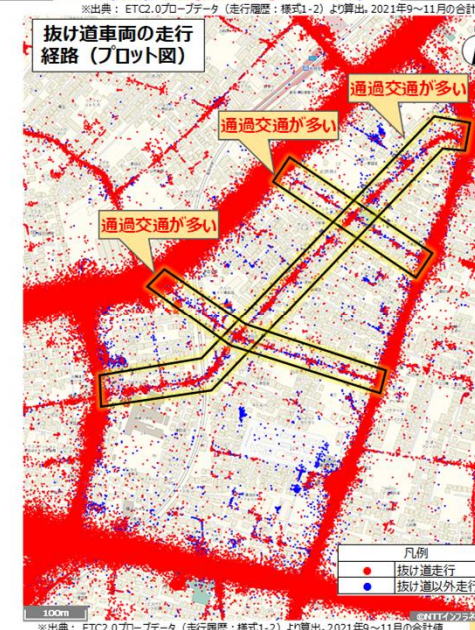
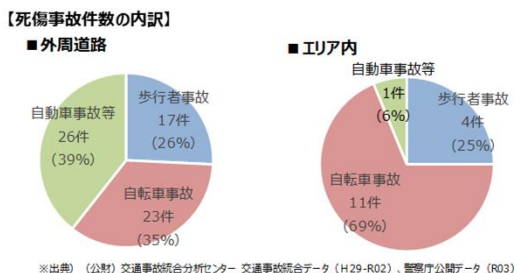
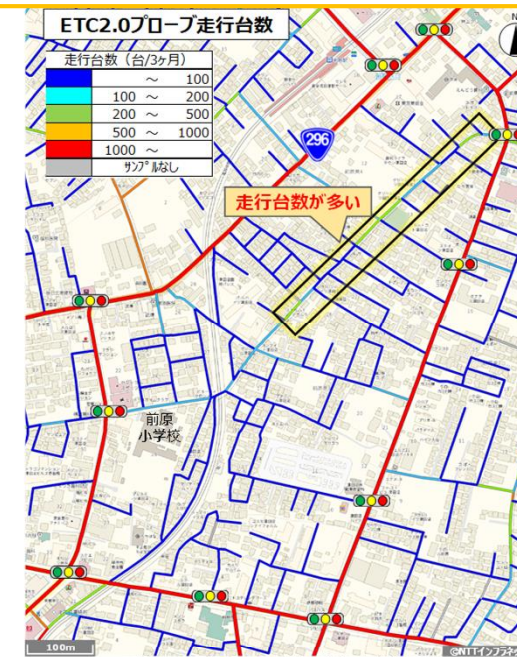
急減速が多く、事故も発生

自転車事故が多い

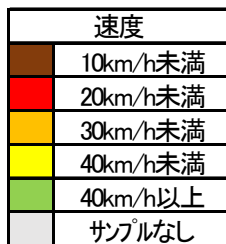
急減速が多く、事故も発生

自転車・歩行者事故が発生

※出典：国土交通省（公財）交通事故総合分析センター 交通事故総合データ（2017年～2020年）
 調査区間：ETC2.0エリア（道路幅員：車道1~4）、人口集住地：2021年9～11月の合計値
 ©NITイノベーションズ



（３）前原地区エリア全体の現状把握：渋滞発生状況



4. 前原地区・本町地区の事例

(4) 前原地区対策部会の開催状況

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エリア（前原地区・本町地区）

第1回

【現地視察 & 室内会議：8/12】

■ 現地視察（2エリア：前原地区・本町地区）

■ 前原及び本町地区での検討

⇒ 問題箇所及び事故要因と対策の方向性

【現地視察】



【室内会議】



第2回

【室内会議：8/30】

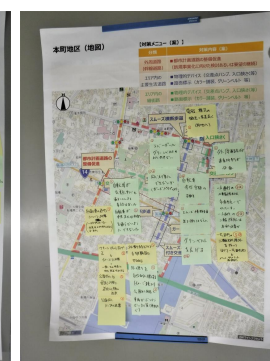
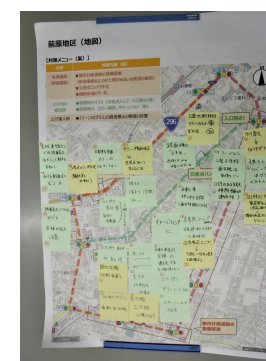
■ 対策コンセプト・メニューの立案

■ 対策を具体化する際の留意点

【室内会議】



【意見内容
（左：前原地区、右：本町地区）】



第3回

【書面：9/13】

■ 対策内容の承認

4. 前原地区・本町地区の事例

(5) 前原地区の課題と対策コンセプト

当該エリアの課題

- 外周道路としての役割を担う2車線の国道296号及び県道69号において、常時激しい渋滞が発生。
- 外周道路の渋滞を避けるために、エリア内を抜け道利用している車が多く、事故や急減速が多発。
- 外周道路には信号機が未設置の危険個所が複数存在。
- エリア内には小学校や踏切があり、自転車歩行者の利用も多く、交通安全に対するニーズが強いため、対策要望が多く寄せられている。



対応方針

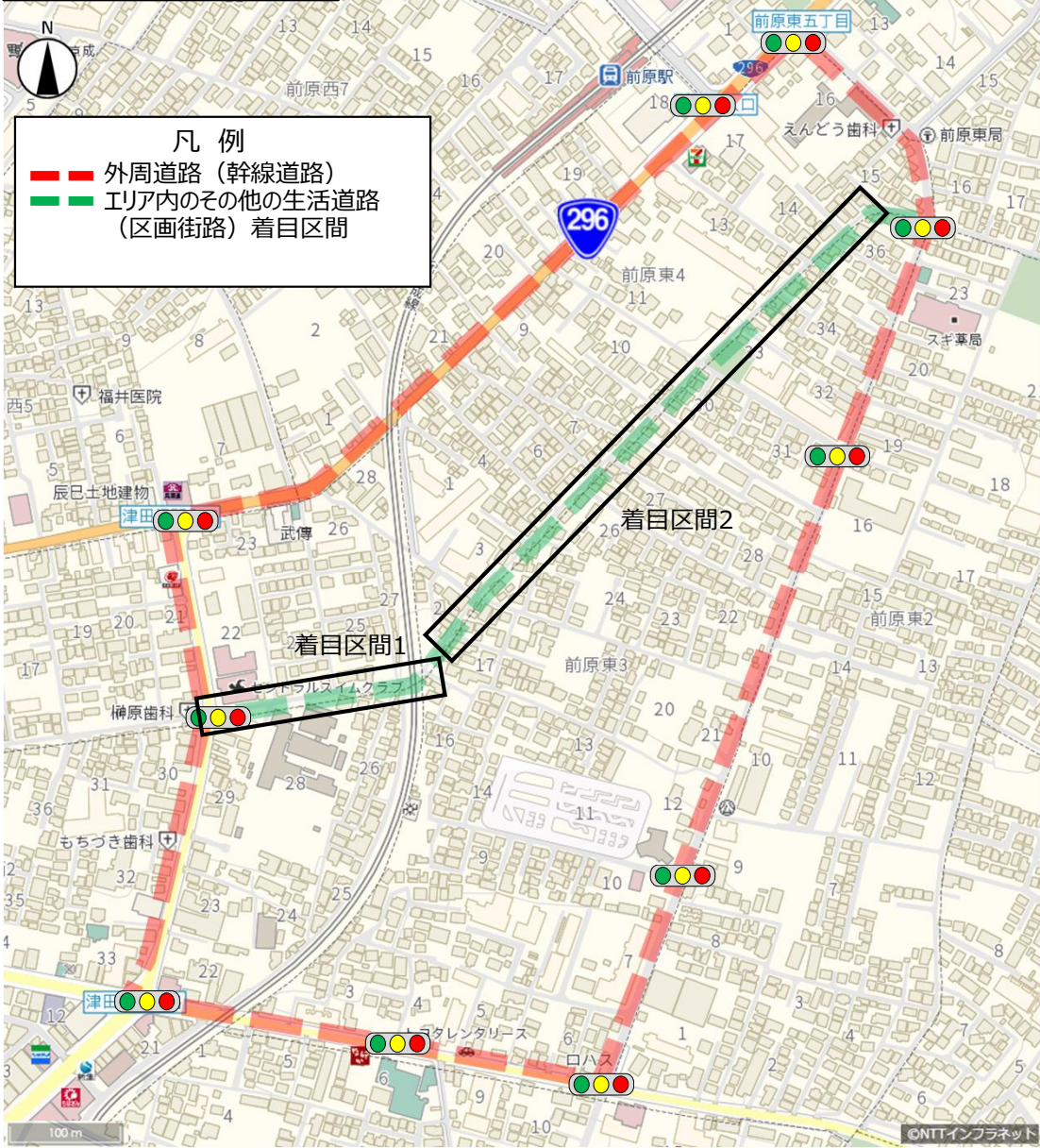
- ① 外周道路（幹線道路）：速度低下区間における渋滞対策の推進。
※通過交通を通行させるための地域の主要道路
- ② エリア内のその他の生活道路(区画街路)：抜け道利用の多い区間を対象とした
※沿道住民の利用する道路（通過交通抑制道路）
 自転車歩行者を優先させる道路
エリア内の進入抑制や速度抑止や注意喚起に向けた対策の推進。

分類	主な対策メニュー（案）
外周道路 （幹線道路）	■ 都市計画道路の整備促進（新規事業化に向けた検討あるいは要望の継続） ■ 渋滞発生交差点における個別改良（信号現示改良、路面標示など）
エリア内の その他の生活道路 （区画街路）	■ 交通規制（一方通行化） ■ 物理的デバイス（交差点ハンプ、入口狭さく 等） ■ 路面標示（カラー舗装、グリーンベルト 等）

4. 前原地区・本町地区の事例

(5) 前原地区の課題と対策コンセプト

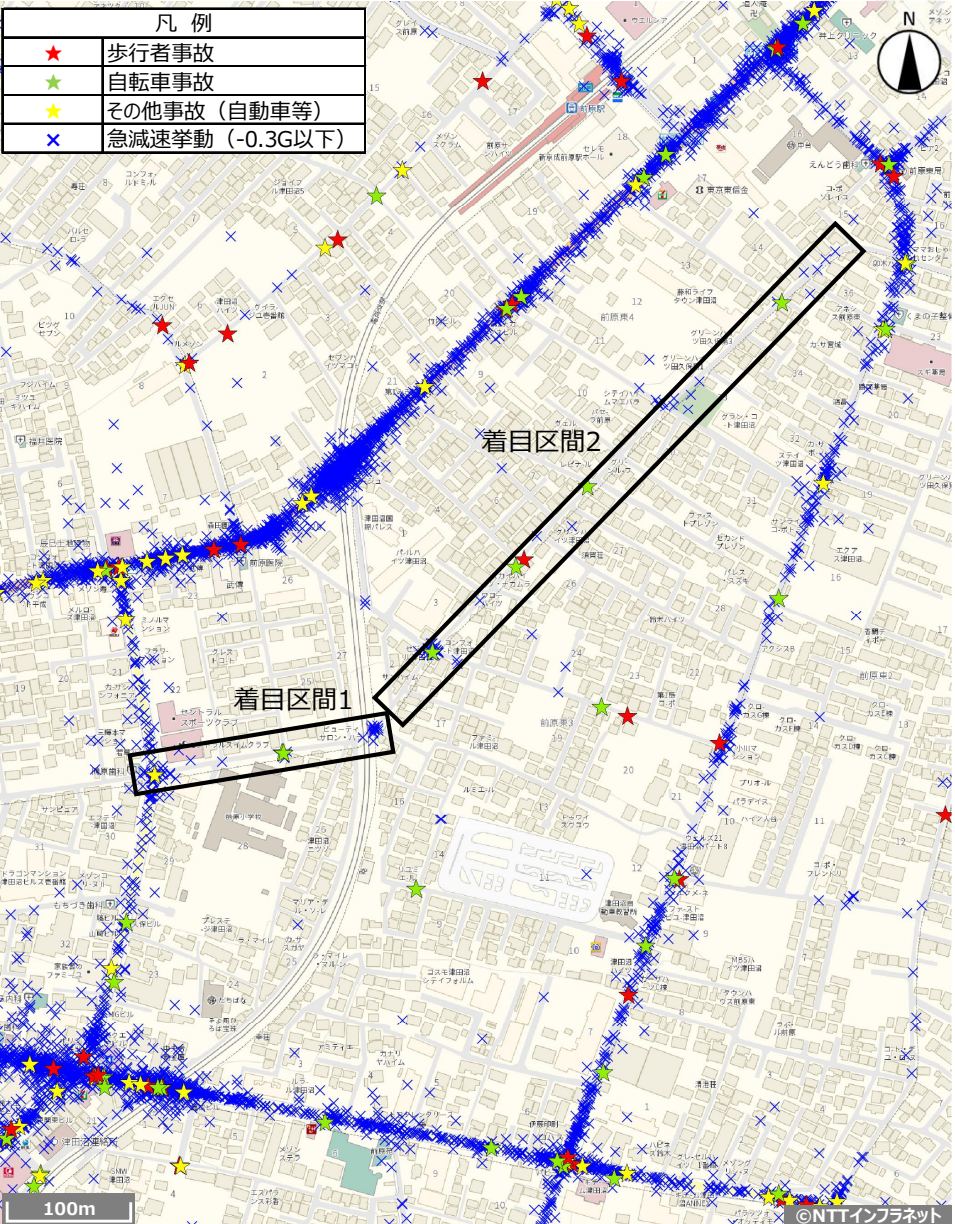
当該エリアの路線状況



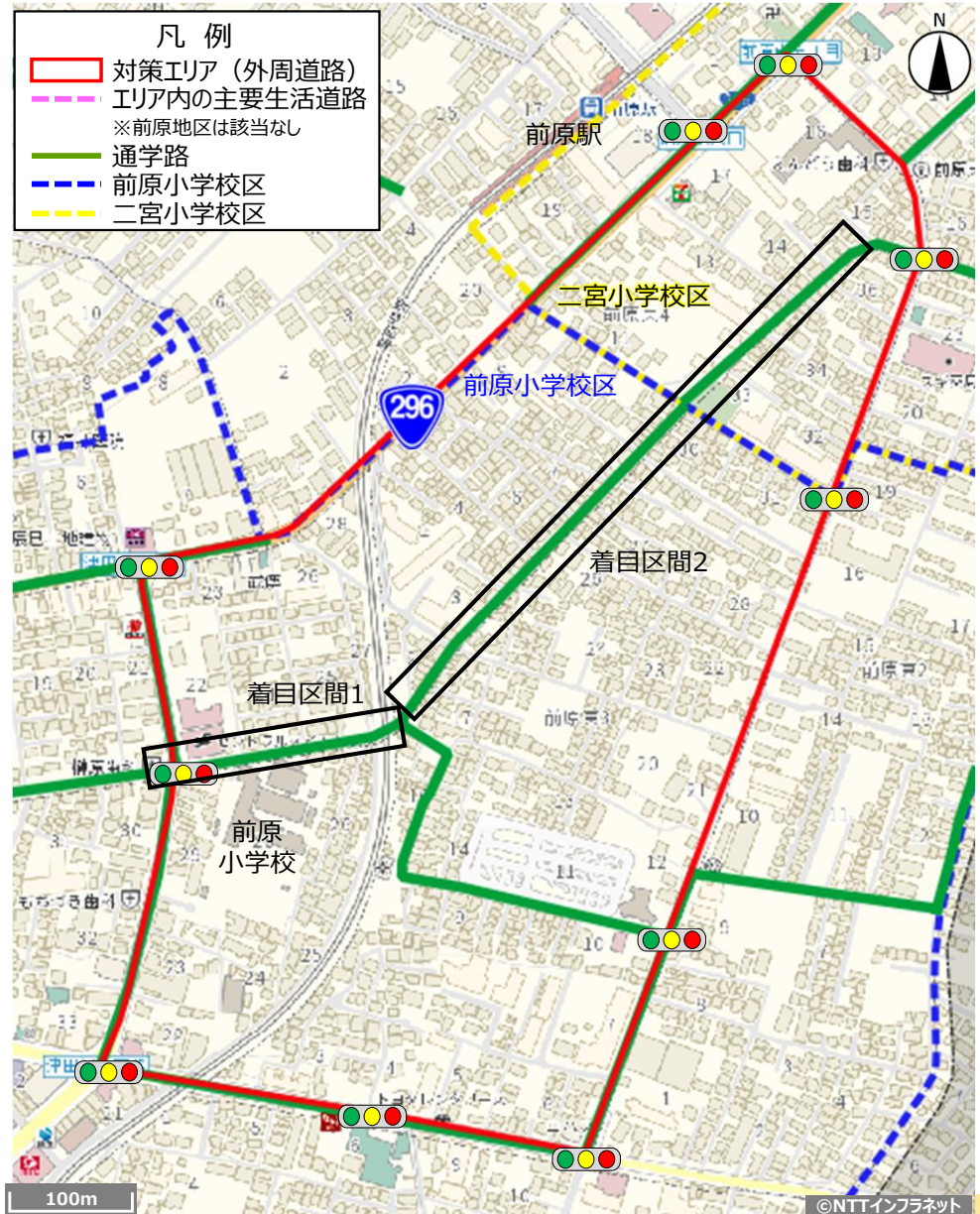
4. 前原地区・本町地区の事例

(5) 前原地区の課題と対策コンセプト

事故・急減速発生状況



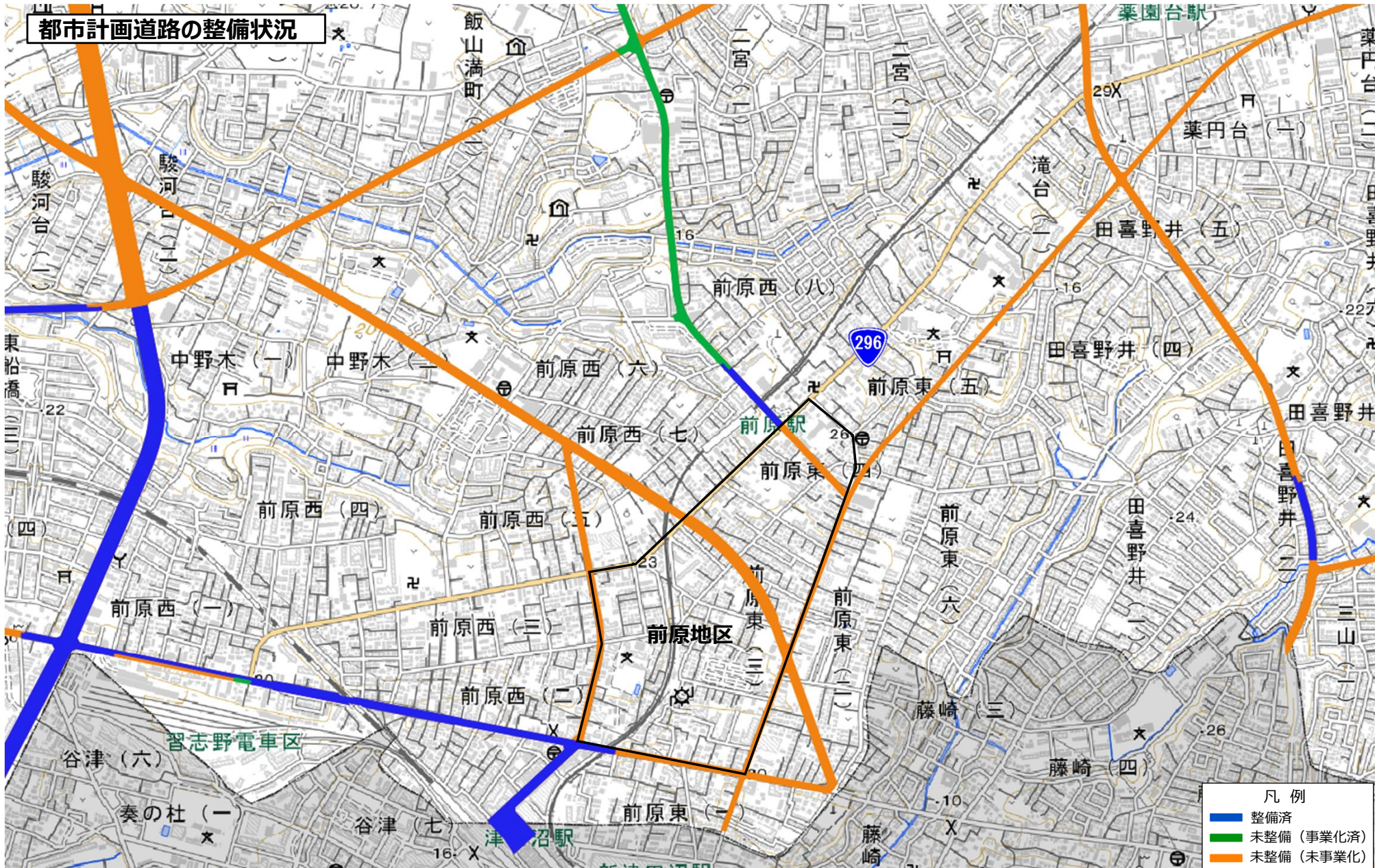
通学路の指定状況



※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（2017年～2020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。（2021年9～11月の合計値）

4. 前原地区・本町地区の事例

(5) 前原地区の課題と対策コンセプト (都市計画道路の整備状況)



出典：都市計画図（2018年3月版）及び船橋市GISデータ（2021年3月時点）より作成

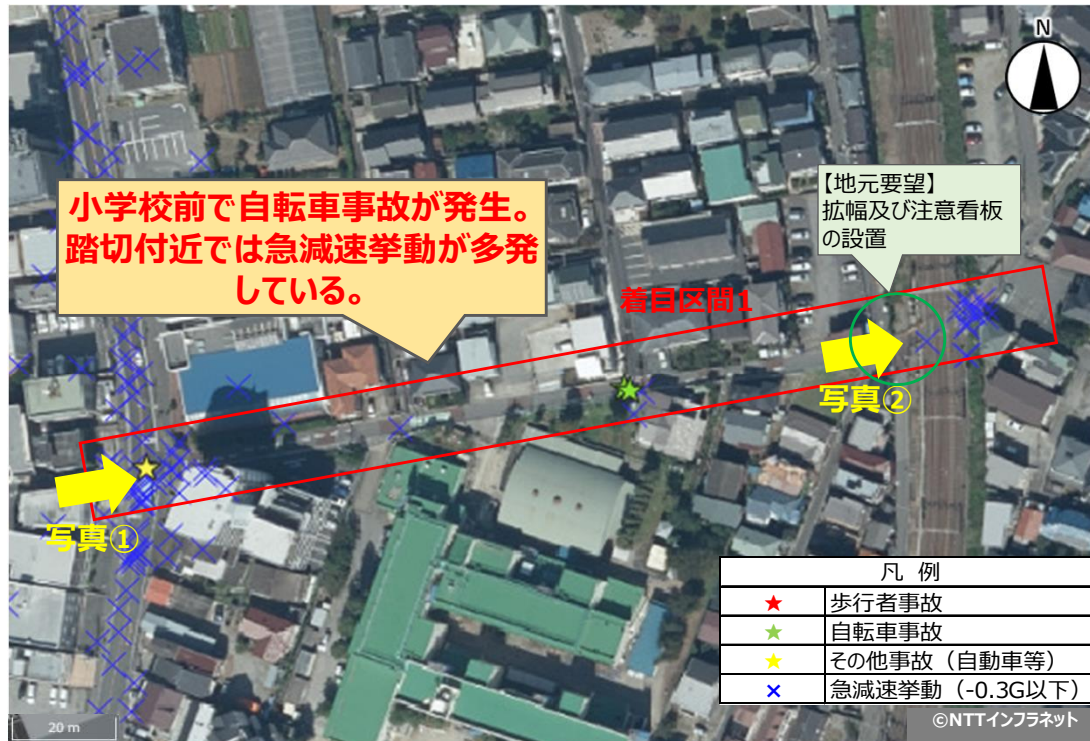
4. 前原地区・本町地区の事例

(6) 前原地区のエリア内の対策：着目区間 1

課題

- 細街路にもかかわらず抜け道利用車両が多い。
- 幅員の狭い踏切付近で自動車と歩行者が混在。

【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（2017年～2020年）
急減速：ETC2.0フローデータ（挙動履歴：様式1-4）より算出。（2021年9～11月の合計値）

方針

- ① 走行車両の速度抑制と注意喚起
- ② 歩行者空間の確保

【対策メニュー（案）】

No	対策名	内容
1	入口狭さく	■ 内容：区画線上へのラバーポール設置 ■ メリット：走行しにくくなることで通過交通の減少や注意喚起につながる。 ■ デメリット：地域からの合意形成が懸念。
2	歩道設置	■ 内容：小学校の敷地である空間を用いて歩道を設置。 ■ メリット：歩道が設置されることで歩行者空間が確保され、安全性が向上する。 ■ デメリット：小学校と協議が必要。
3	踏切拡幅	■ 内容：前原第5踏切の拡幅及び歩道の整備。 ■ メリット：歩行者通行空間の確保による自動車や自転車との接触の危険性の低減。 ■ デメリット：鉄道会社との協議や、地域住民の合意形成が必要。
4	路面標示 【整備済】	■ 内容：自動車、歩行者への注意喚起。 ■ メリット：走行車両の注意喚起が促進。 ■ デメリット：効果が限定的。

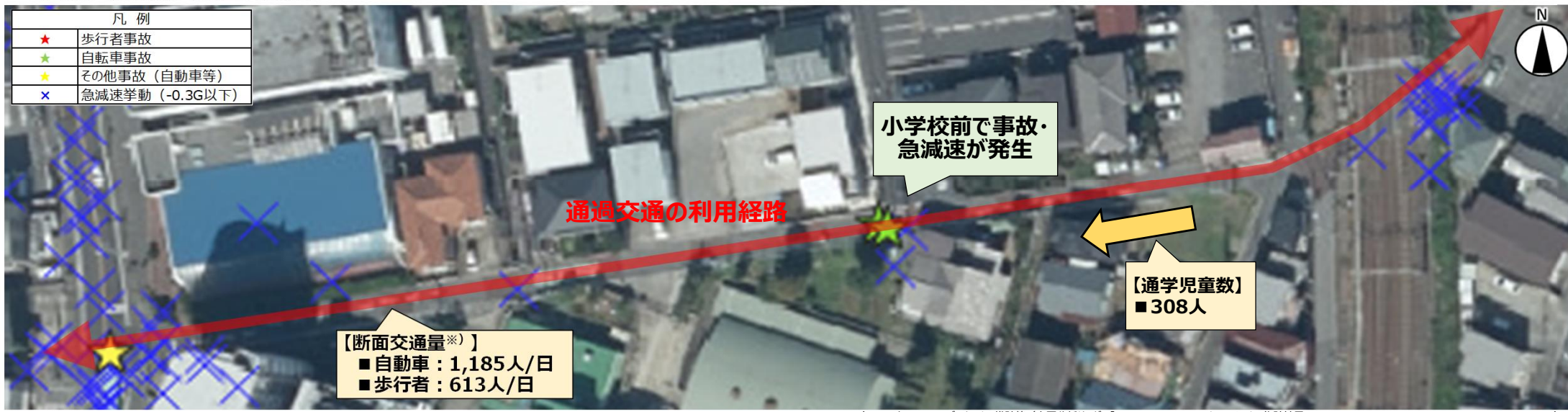


4. 前原地区・本町地区の事例

(6) 前原地区のエリア内の対策：着目区間 1

【着目区間1】

■ 事故・急減速発生状況



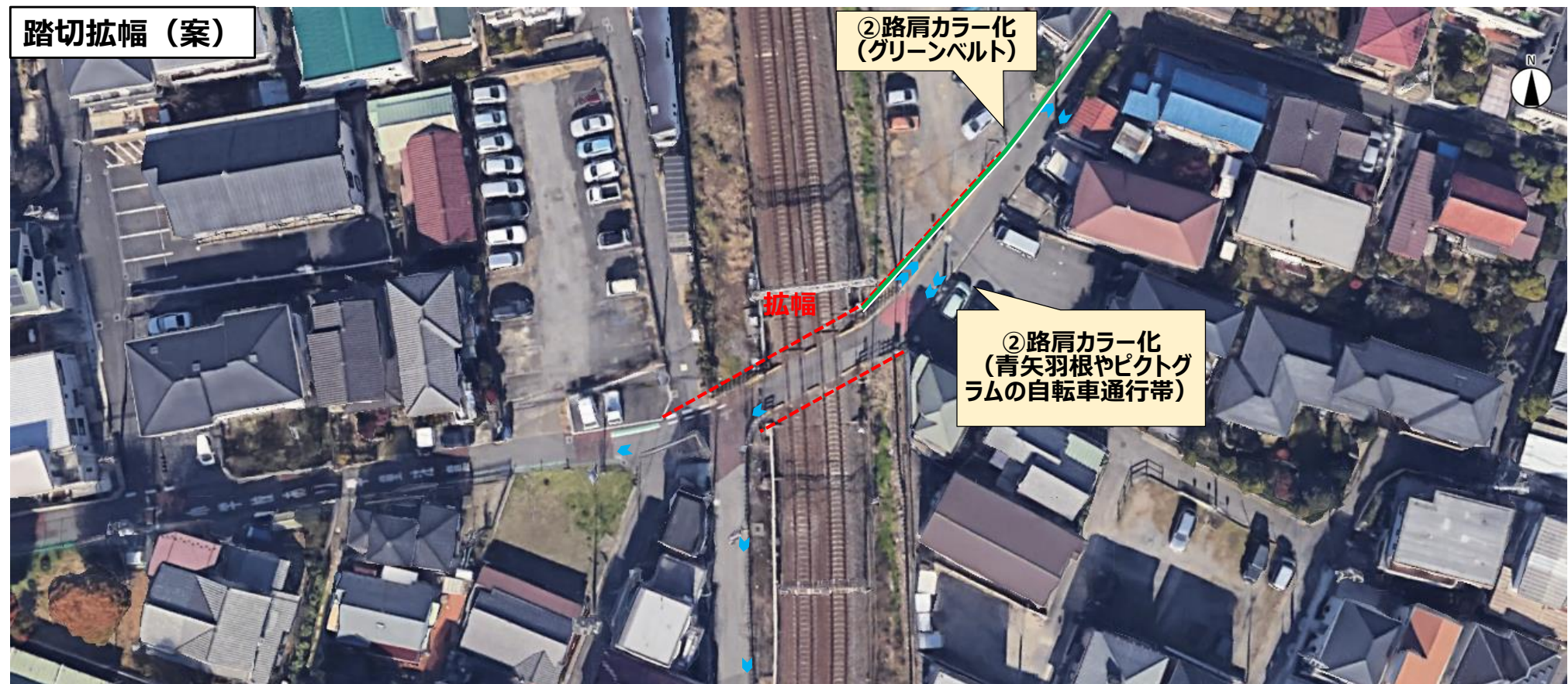
方針：「①歩行空間の確保」「②自転車歩行者との交錯回避」

■ 対策内容（案）



4. 前原地区・本町地区の事例

(6) 前原地区のエリア内の対策：着目区間 1



※用地確保の結果を踏まえて幅員を調整する

4. 前原地区・本町地区の事例

(6) 前原地区のエリア内の対策：着目区間2

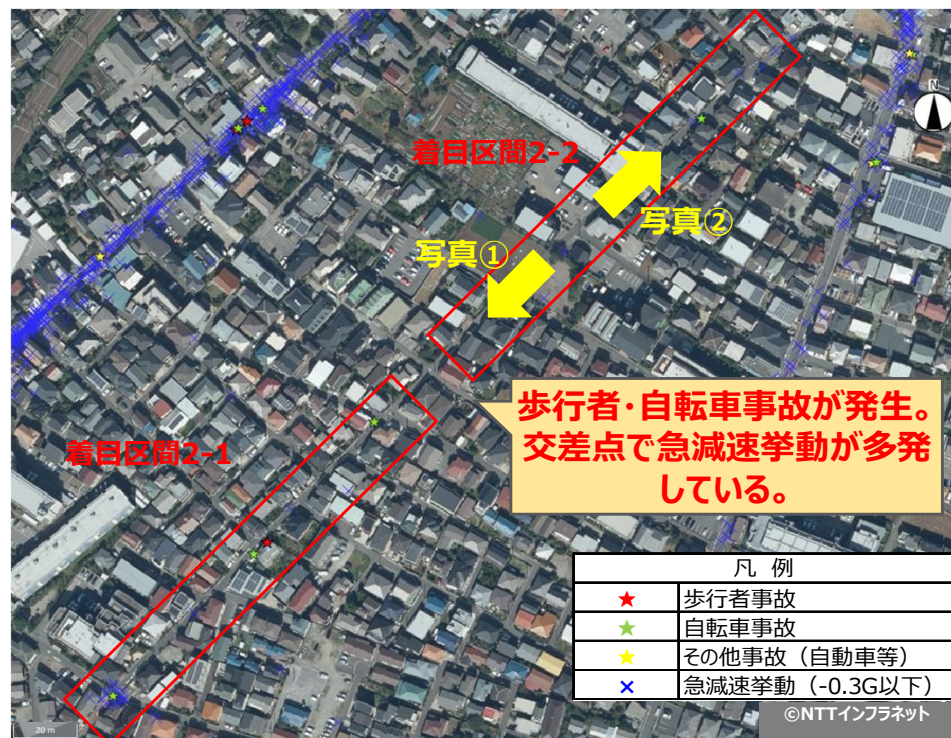
課題

- 抜け道車両が多く、事故及び急減速も多発している。
- 自転車交通が多く、歩行者が危険。

方針

- ① 走行車両への注意喚起
- ② 自転車歩行者の走行位置明確化

【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（2017年～2020年）
急減速：ETC2.0フローデータ（挙動履歴：様式1-4）より算出。（2021年9～11月の合計値）

【対策メニュー（案）】

No	対策名	内容
1	入口狭さく	■ 内容：区画線上へのラバーポール設置 ■ メリット：走行しにくくなることで通過交通の減少や注意喚起につながる。 ■ デメリット：地域からの合意形成が懸念。
2	交差点ハンプ	■ 内容：細街路交差点へのハンプ設置 ■ メリット：走行しにくくなることで通過交通の減少や注意喚起につながる。 ■ デメリット：地域からの合意形成が懸念。
3	交差点カラー舗装	■ 内容：細街路交差点のカラー舗装 交差点クロスマーク ■ メリット：走行車両の注意喚起が促進される。 ■ デメリット：効果が限定的。
4	路肩カラー化	■ 内容：路肩のカラー化（グリーンベルト、自転車通行帯） ■ メリット：走行位置の明確による安心感向上。 ■ デメリット：効果が限定的。



4. 前原地区・本町地区の事例

(6) 前原地区のエリア内の対策：着目区間2

【着目区間2-1】

■ 事故・急減速発生状況



※）スマートフォンGPSデータによる推計値（商圏分析サービス「KDDI Location Analyzer」による集計結果©KDDI ©GIKENSHOJI INTERNATIONAL CO.,LTD）

■ 対策内容（案）

方針：「①走行車両への注意喚起」「②自転車走行車の走行位置明確化」

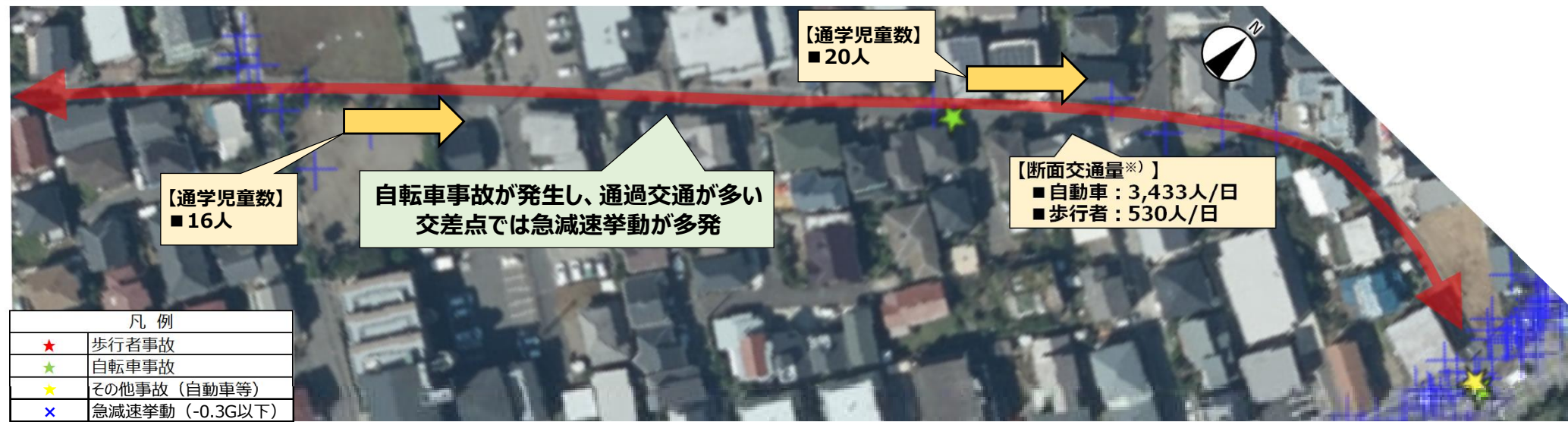


4. 前原地区・本町地区の事例

(6) 前原地区のエリア内の対策：着目区間 2

【着目区間2-2】

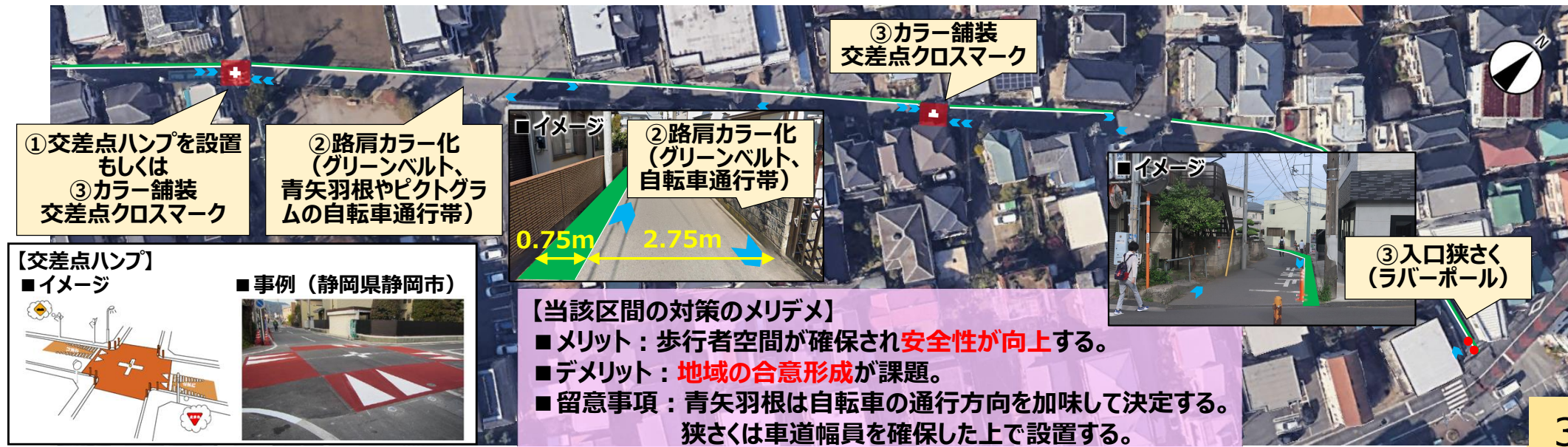
■ 事故・急減速発生状況



※）スマートフォンGPSデータによる推計値（商圏分析サービス「KDDI Location Analyzer」による集計結果©KDDI ©GIKENSHOJI INTERNATIONAL CO.,LTD）

■ 対策内容（案）

方針：「①走行車両への注意喚起」「②自転車走行車の走行位置明確化」



4. 前原地区・本町地区の事例

(6) 前原地区のエリア内の対策：着目区間2

【着目区間2-2】

■ 事故・急減速発生状況



※）スマートフォンGPSデータによる推計値（商圏分析サービス「KDDI Location Analyzer」による集計結果©KDDI ©GIKENSHOJI INTERNATIONAL CO.,LTD）

■ 対策内容（案）

方針：「①走行車両への注意喚起」「②自転車走行車の走行位置明確化」



船橋市
Funabashi City



4. 前原地区・本町地区の事例

(7) 前原地区のエリア内の対策：外周道路の対策

津田沼駅入口交差点



4. 前原地区・本町地区の事例

(7) 前原地区のエリア内の対策：外周道路の対策



出典：千葉市通学路のカラー舗装（H28.11）

4. 前原地区・本町地区の事例

(7) 前原地区のエリア内の対策：外周道路の対策

前原駅入口交差点 (整備前)
前原東5丁目交差点 (整備前)

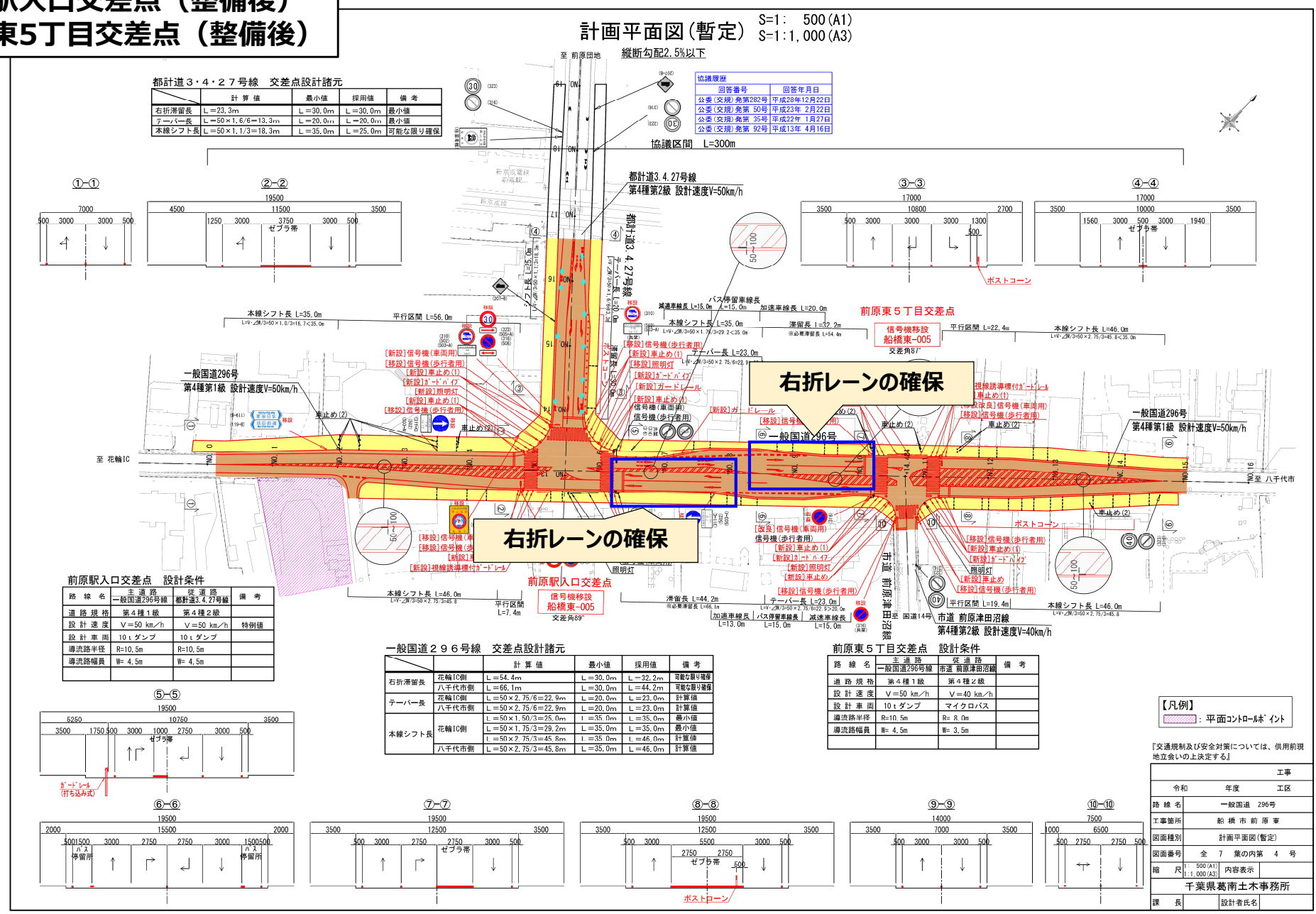


工事		
令和	年度	工区
路線名	一般国道 296号	
工事箇所	船橋市 前原車	
図面種別	現況平面図	
図面番号	全 7 葉の内第 3 号	
縮尺	500 (A1) 1,000 (A3)	内容表示
千葉県葛南土木事務所		
課長	設計者氏名	

4. 前原地区・本町地区の事例

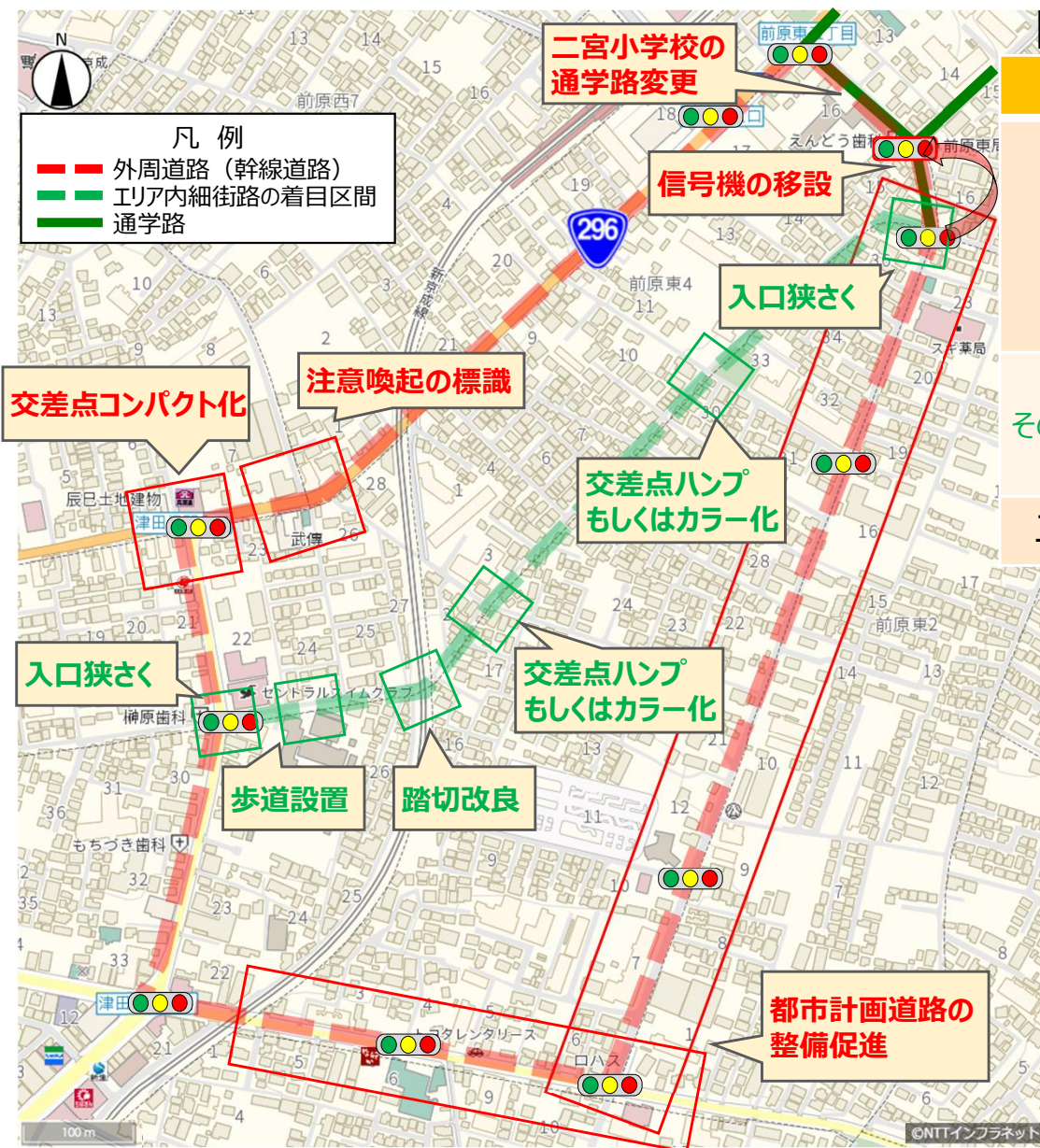
(7) 前原地区のエリア内の対策：外周道路の対策

前原駅入口交差点 (整備後)
前原東5丁目交差点 (整備後)



4. 前原地区・本町地区の事例

(8) 前原地区の対策内容



※路面標示系の対策の記載は省略

【対策メニュー（案）】

分類	対策内容（案）
外周道路 (幹線道路)	■ 都市計画道路の整備促進 (新規事業化に向けた検討あるいは要望の継続) ⇒ 整備後に信号機を移設し、通学路の変更を検討 ■ 交差点コンパクト化 ■ 横断歩道カラー化
エリア内の その他の生活道路 (区画街路)	■ 物理的デバイス (交差点ハンプ、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

4. 前原地区・本町地区の事例 (9) 前原地区の対策後の写真



4. 前原地区・本町地区の事例

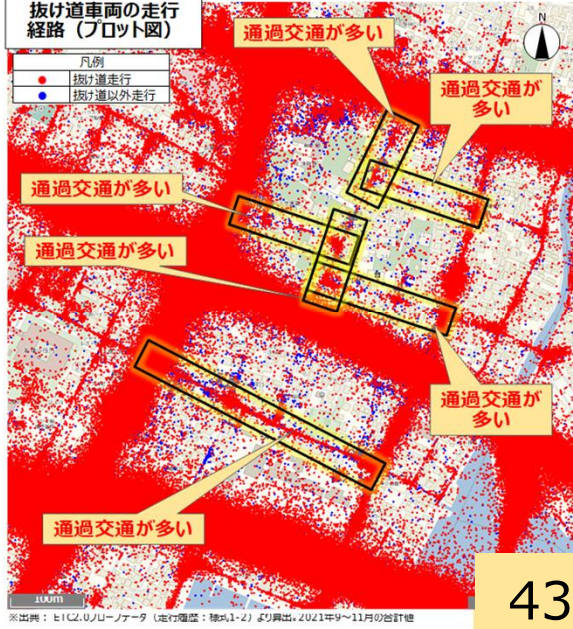
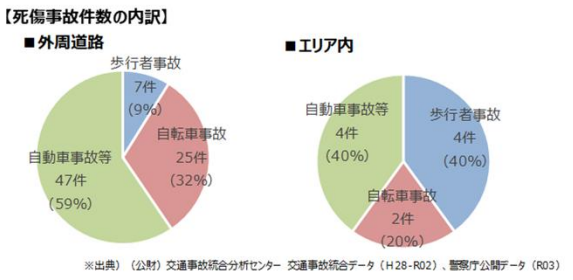
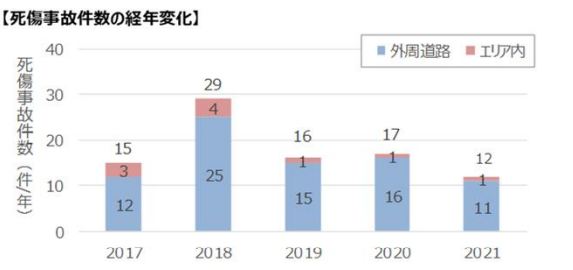
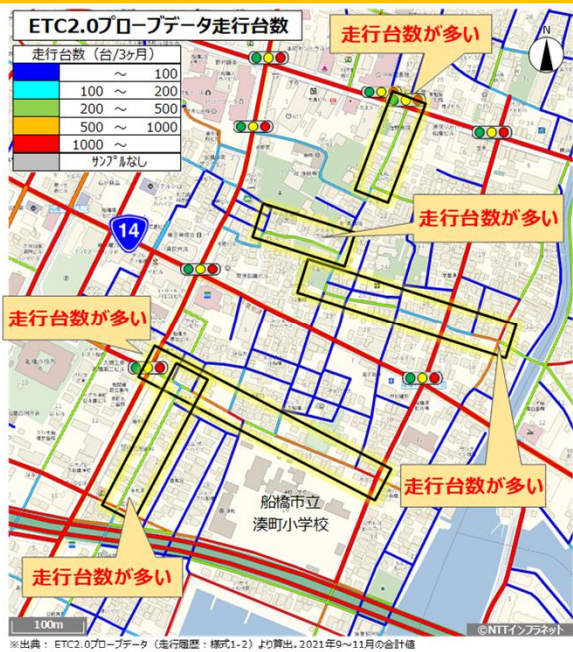
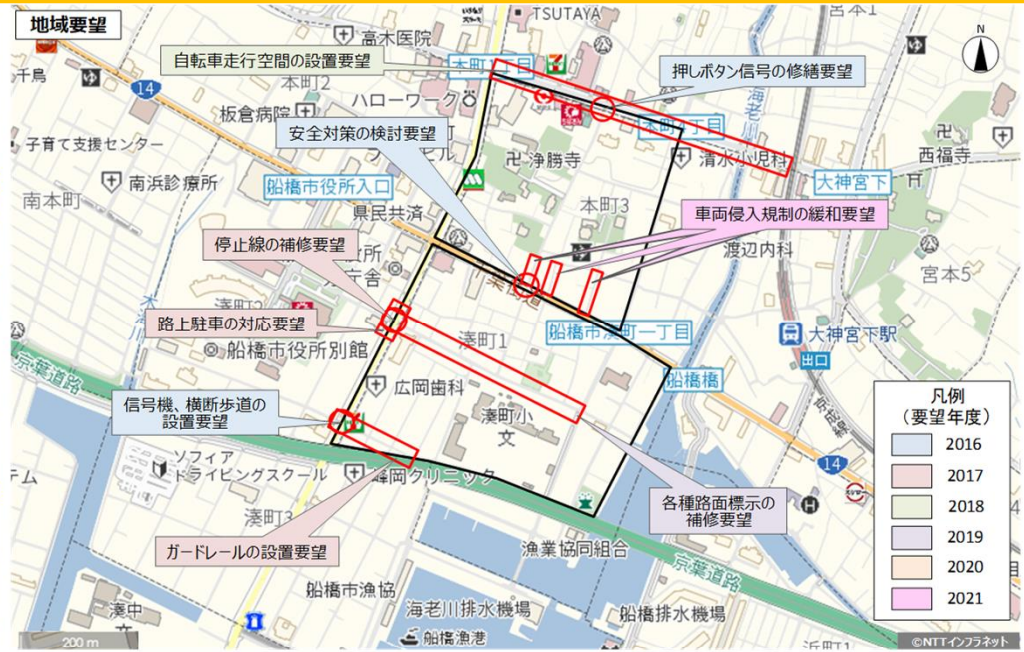
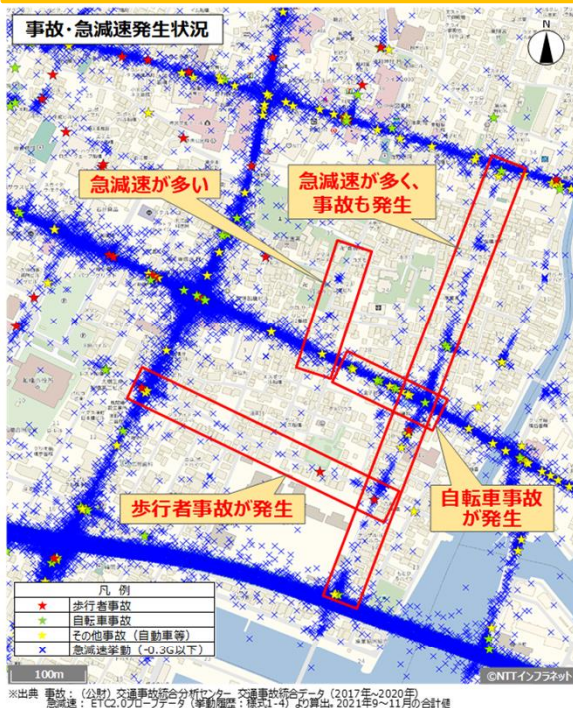
(1) 本町地区の概要



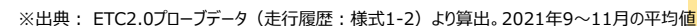
4. 前原地区・本町地区の事例

(2) 本町地区エリア全体の現状把握

事故・ETC2.0プローブ・地元要望等からエリア内の現状把握を実施→エリア内の危険箇所・区間の把握。



船橋市
Funabashi City



4. 前原地区・本町地区の事例

(2) 本町地区エリア全体の現状把握：渋滞発生状況



凡 例

10km/h未満	15km/h未満	20km/h未満	25km/h未満	30km/h未満	30km/h以上
----------	----------	----------	----------	----------	----------

※出典：ETC2.0プローブデータ（走行履歴：様式1-2）より算出。（2021年9～11月の平日昼間12時間平均）

4. 前原地区・本町地区の事例

(4) 本町地区の課題と対策コンセプト

当該エリアの課題

- 外周道路としての役割を担う国道14号において、常時激しい渋滞が発生。
- 外周道路の渋滞を避けるために、エリア内を抜け道利用している車が多く、事故や急減速が多発。
- 小学校がある湊町地区はH26年度にゾーン30に指定され、路面標示等の対策は実施済であるものの、依然として、抜け道利用されている区間が多く、効果発生が限定的となっている。



対応方針

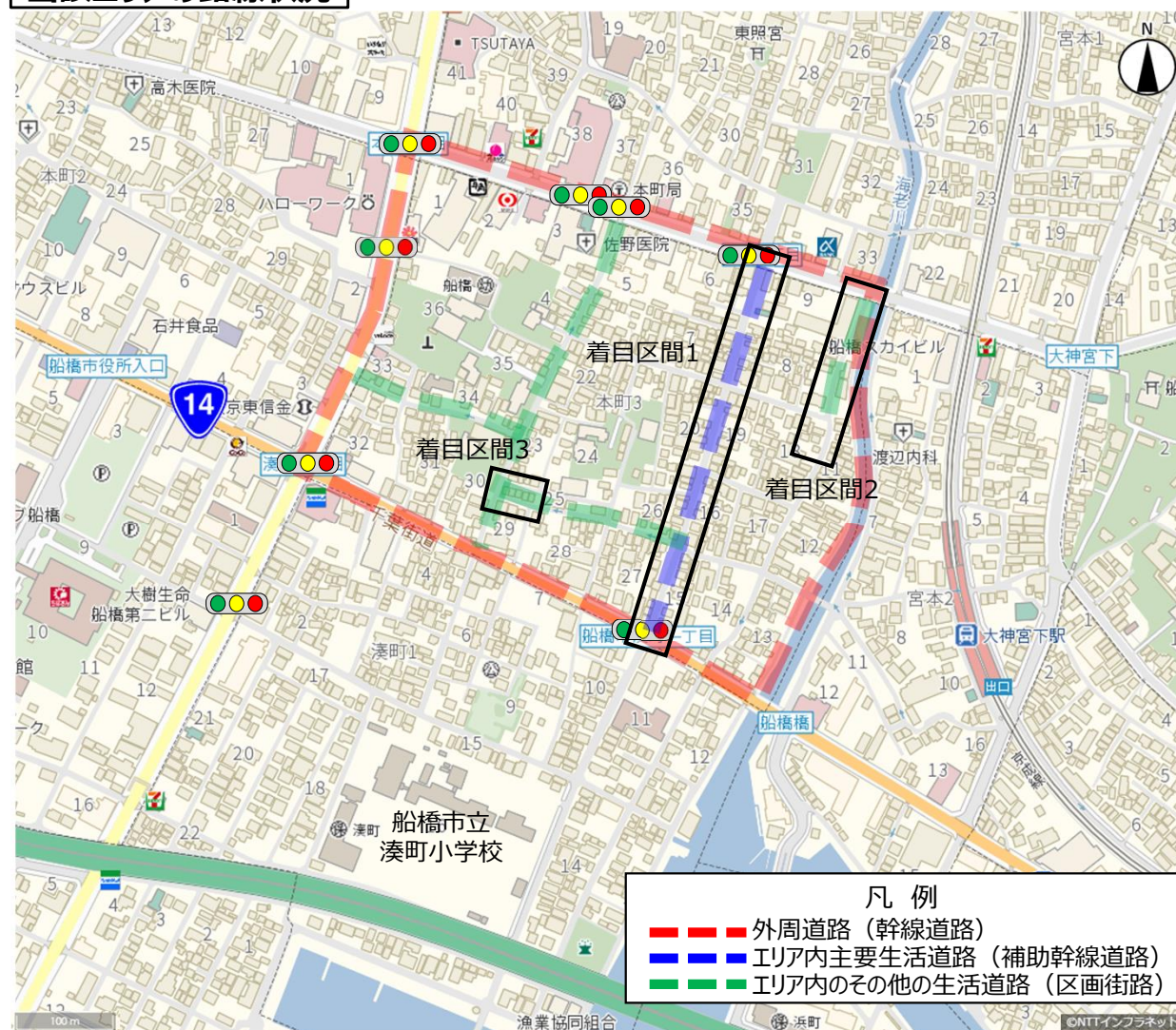
- ① **外周道路（幹線道路）**
※通過交通を通行させるための地域の主要道路
：速度低下区間における渋滞対策の推進。
- ② **エリア内の主要生活道路（補助幹線道路）**
※エリア内の住民が外周道路（幹線道路）にアクセスするための道路
：抜け道利用の多い区間を対象とした速度抑止や注意喚起に向けた対策の推進。
- ③ **エリア内のその他の生活道路（区画街路）**
※沿道住民の利用する道路（通過交通抑制道路）
自転車歩行者を優先させる道路
：抜け道利用の多い区間を対象としたエリア内の進入抑制や速度抑止や注意喚起に向けた対策の推進。

分類	主な対策メニュー（案）
外周道路 （幹線道路）	■ 都市計画道路の整備促進（新規事業化に向けた検討あるいは要望の継続） ■ 渋滞発生交差点における個別改良（信号現示改良）
エリア内の主要生活道路 （補助幹線道路）	■ 物理的デバイス（交差点ハンプ、入口狭さく 等） ■ 路面標示（カラー舗装、グリーンベルト 等）
エリア内のその他の生活道路 （区画街路）	■ 交通規制（一方通行化） ■ 物理的デバイス（交差点ハンプ、入口狭さく 等） ■ 路面標示（カラー舗装、グリーンベルト 等）

4. 前原地区・本町地区の事例

(4) 本町地区の課題と対策コンセプト

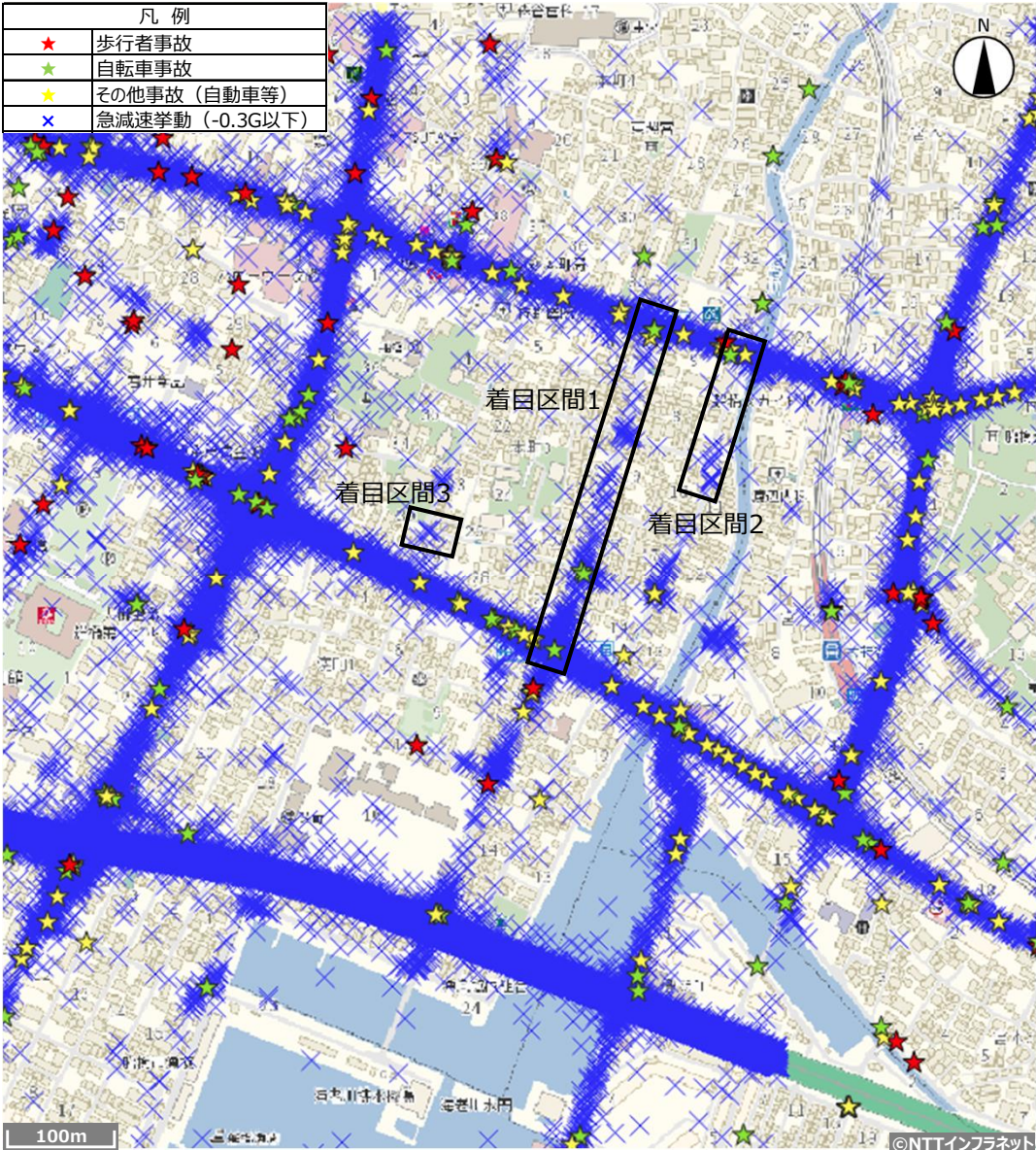
当該エリアの路線状況



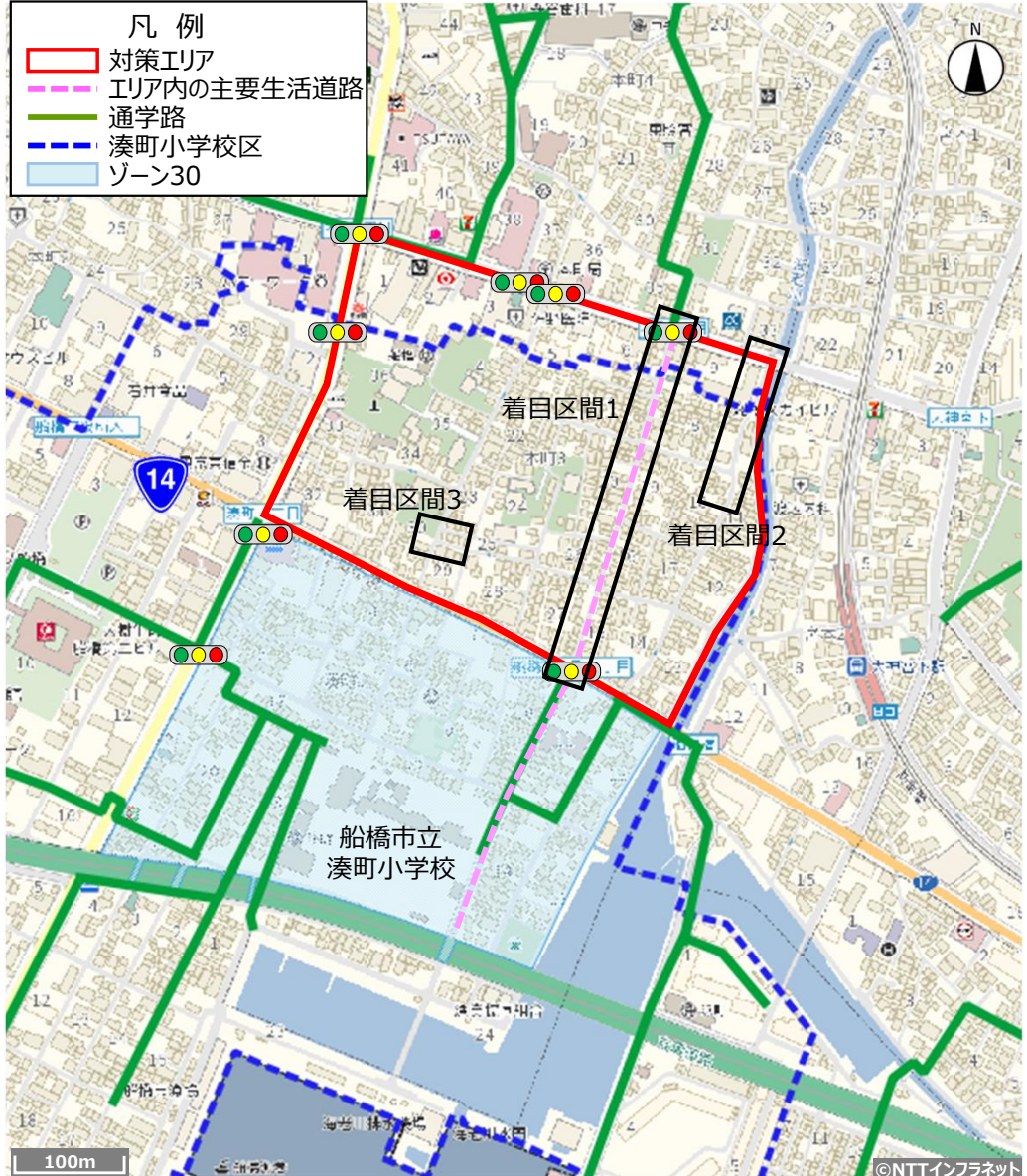
4. 前原地区・本町地区の事例

(4) 本町地区の課題と対策コンセプト

事故・急減速発生状況



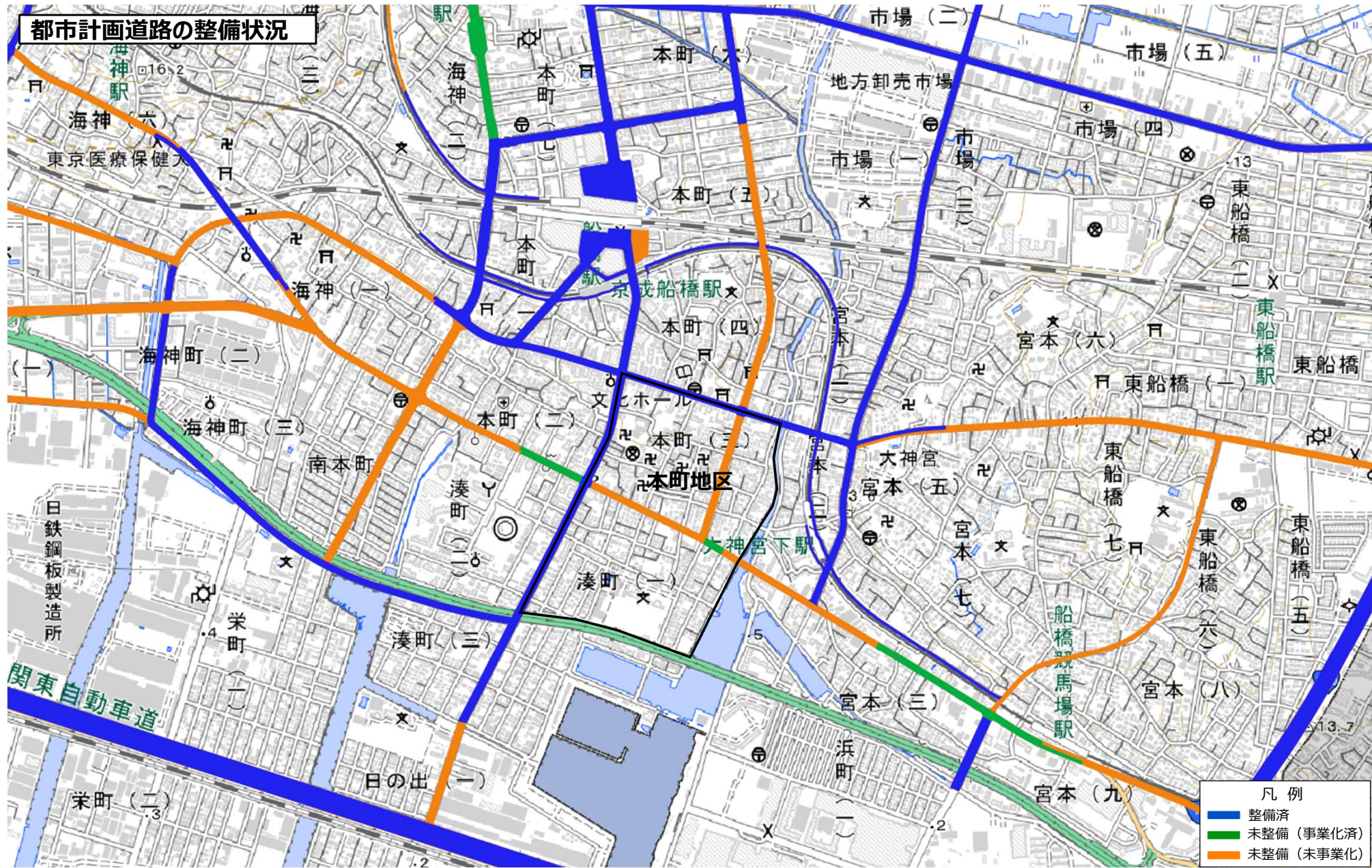
通学路の指定状況



※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（2017年～2020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。2021年9～11月の合計値

4. 前原地区・本町地区の事例

(4) 本町地区の課題と対策コンセプト (都市計画道路の整備状況)



4. 前原地区・本町地区の事例

(5) 本町地区のエリア内の対策：着目区間 1

課題

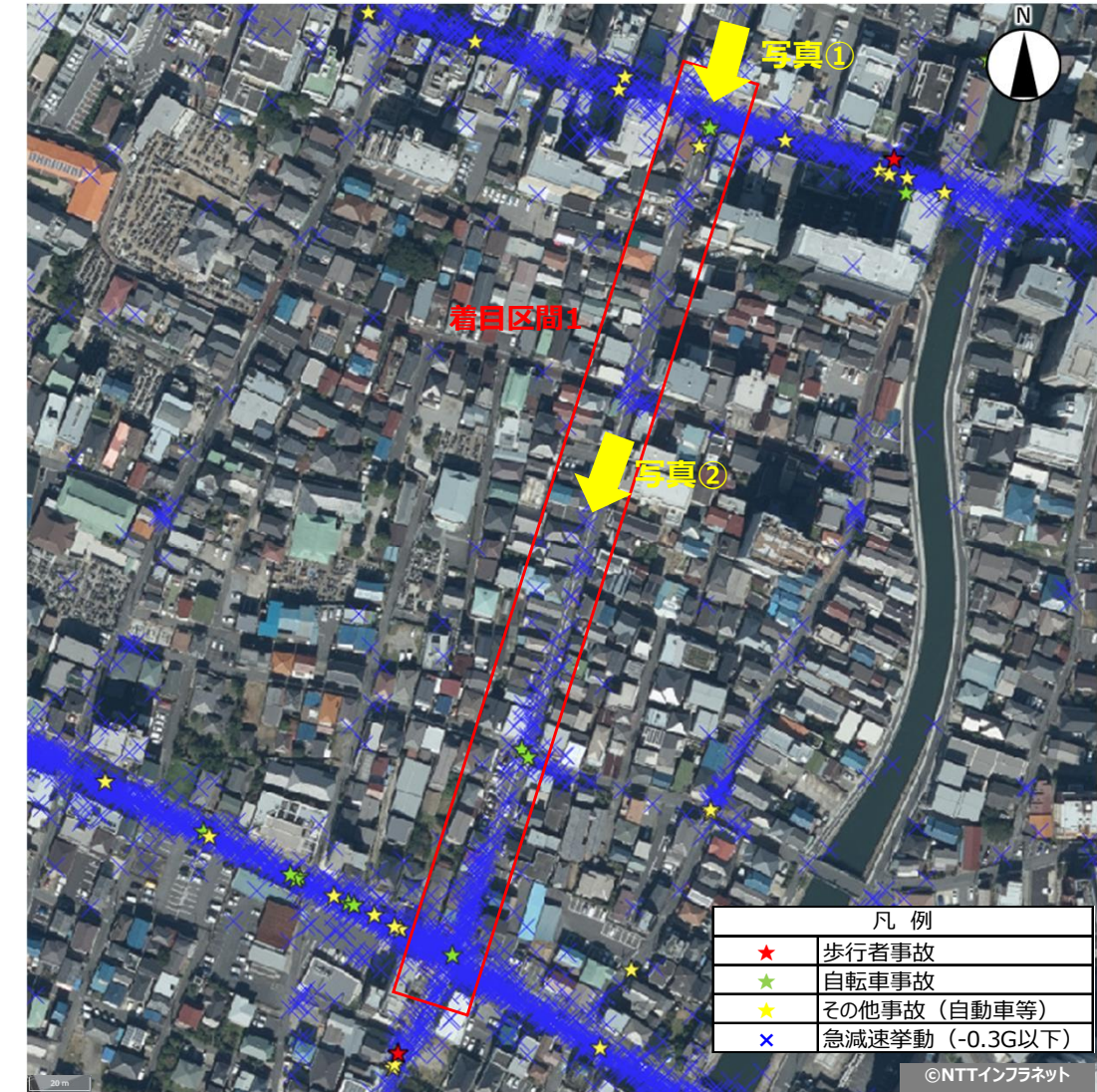
- 抜け道利用車両が多い。
- 交差点を中心に事故及び急減速が発生。

方針

- ① 走行車両の速度抑制及び注意喚起
- ② 歩行者空間の確保

【事故・急減速発生状況】

【対策メニュー（案）】



No	対策名	内容
1	入口狭さく	■ 内容：区画線上へのラバーポール設置 ■ メリット：走行しにくくなることで通過交通の減少や注意喚起につながる。 ■ デメリット：地域からの合意形成が懸念。
2	交差点 ハンプ	■ 内容：細街路交差点へのハンプ設置 ■ メリット：走行しにくくなることで通過交通の減少や注意喚起につながる。 ■ デメリット：地域からの合意形成が懸念。
3	路肩カラー追加	■ 内容：路肩のカラー追加（グリーンベルト） ■ メリット：走行位置の明確による安心感向上。 ■ デメリット：効果が限定的。
4	標識	■ 内容：事故多発箇所に標識を設置。 ■ メリット：走行車両の速度抑制、注意喚起。 ■ デメリット：効果が限定的。



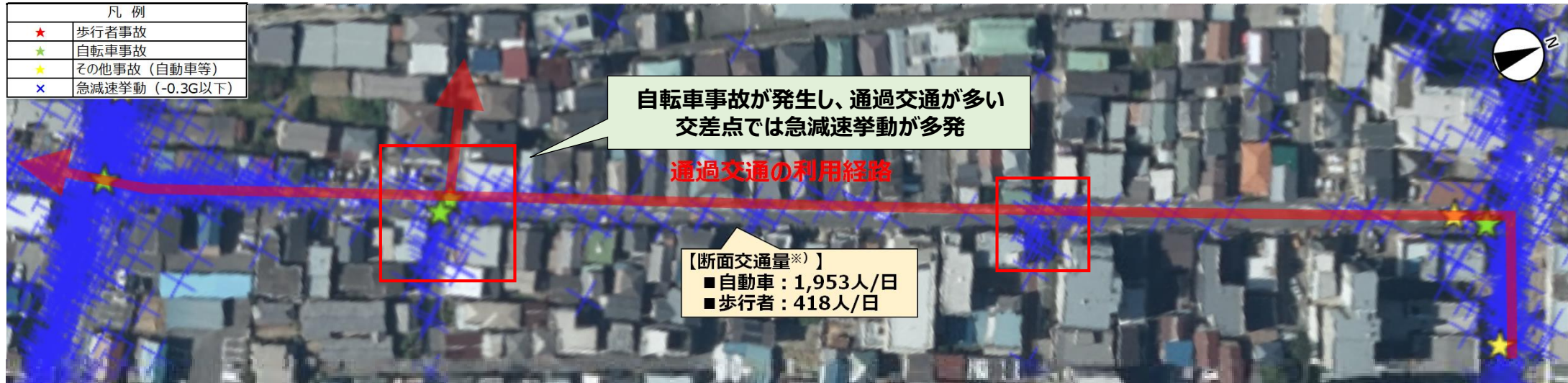
※出典
事故：（公財）交通事故総合分析センター 交通事故総合データ（2017年～2020年）
急減速：ETC2.0プローブデータ（挙動履歴：様式1-4）より算出。（2021年9～11月の合計値）

4. 前原地区・本町地区の事例

(5) 本町地区のエリア内の対策：着目区間 1

【着目区間1】

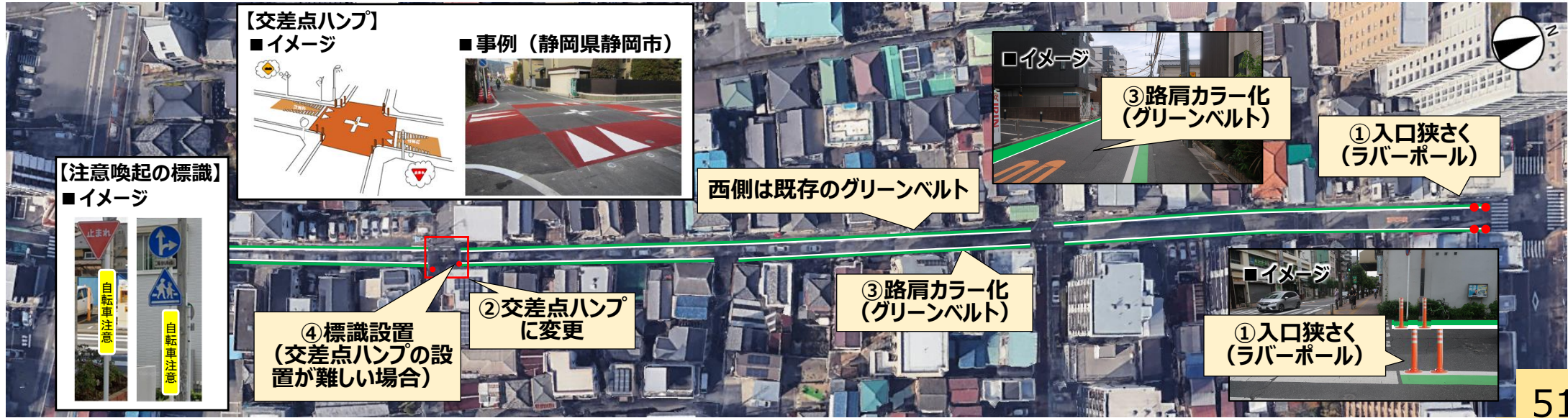
■ 事故・急減速発生状況



※）スマートフォンGPSデータによる推計値（商圏分析サービス「KDDI Location Analyzer」による集計結果©KDDI ©GIKENSHOJI INTERNATIONAL CO.,LTD）

方針：「①走行車両の速度抑制及び注意喚起」「②歩行者空間の確保」

■ 対策内容（案）



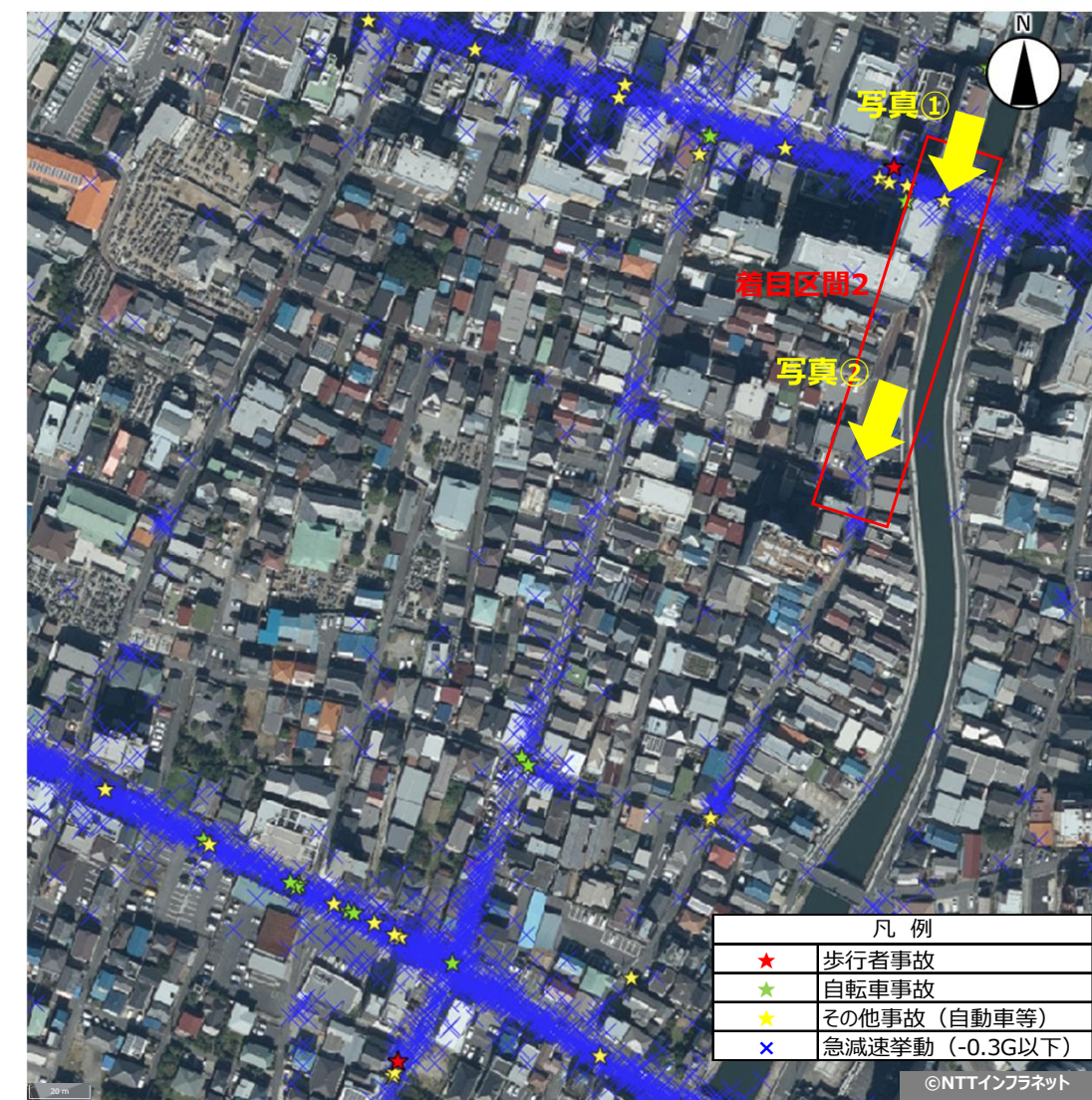
4. 前原地区・本町地区の事例

(5) 本町地区のエリア内の対策：着目区間2

課題 ■ 抜け道利用車両が多い。

方針 ① 走行車両の速度抑制及び注意喚起

【事故・急減速発生状況】



【対策メニュー（案）】

No	対策名	内容
1	入口狭さく	■ 内容：区画線上へのラバーポール設置 ■ メリット：走行しにくくなることで通過交通の減少や注意喚起につながる。 ■ デメリット：地域からの合意形成が懸念。
2	交差点 ハンプ	■ 内容：細街路交差点へのハンプ設置 ■ メリット：走行しにくくなることで通過交通の減少や注意喚起につながる。 ■ デメリット：地域からの合意形成が懸念。
3	補修	■ 内容：劣化している路面標示の補修



※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（2017年～2020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。（2021年9～11月の合計値）

4. 前原地区・本町地区の事例

(5) 本町地区のエリア内の対策：着目区間2

【着目区間2】

■ 事故・急減速発生状況



※）スマートフォンGPSデータによる推計値（商圏分析サービス「KDDI Location Analyzer」による集計結果©KDDI ©GIKENSHOJI INTERNATIONAL CO.,LTD）

■ 対策内容（案）

方針：「①走行車両の速度抑制及び注意喚起」



4. 前原地区・本町地区の事例

(5) 本町地区のエリア内の対策：着目区間3

課題 ■二輪車の抜け道利用が多い。

方針 ①走行車両の速度抑制及び注意喚起
②交通規制による相互交通の抑制

【事故・急減速発生状況】



【対策メニュー（案）】

No	対策名	内容
1	入口狭さく【整備済】	■内容：区画線上へのラバーポール設置 ■メリット：走行しにくくなることで通過交通の減少や注意喚起につながる。 ■デメリット：地域からの合意形成が懸念。
2	交差点カラー舗装	■内容：細街路交差点のカラー舗装 交差点クロスマーク ■メリット：走行車両の注意喚起が促進される。 ■デメリット：効果が限定的。
3	交通規制	■内容：一方通行の補助標識（二輪・自転車を除く）内容を排除。 ■メリット：二輪車の通り抜けが多い当該区間において、走行方向が固定化されることで自転車歩行者の安全性が向上する。 ■デメリット：地域からの合意形成が懸念。
4	補修	■内容：劣化している路面標示の補修



4. 前原地区・本町地区の事例

(5) 本町地区のエリア内の対策：着目区間3

【着目区間3】

■ 事故・急減速発生状況

凡 例	
★	歩行者事故
☆	自転車事故
☆	その他事故（自動車等）
×	急減速挙動（-0.3G以下）



※）スマートフォンGPSデータによる推計値（商圏分析サービス「KDDI Location Analyzer」による集計結果©KDDI ©GIKENSHOJI INTERNATIONAL CO.,LTD）

■ 対策内容（案）

方針：「①走行車両の速度抑制及び注意喚起」、「②交通規制による相互交通の抑制」



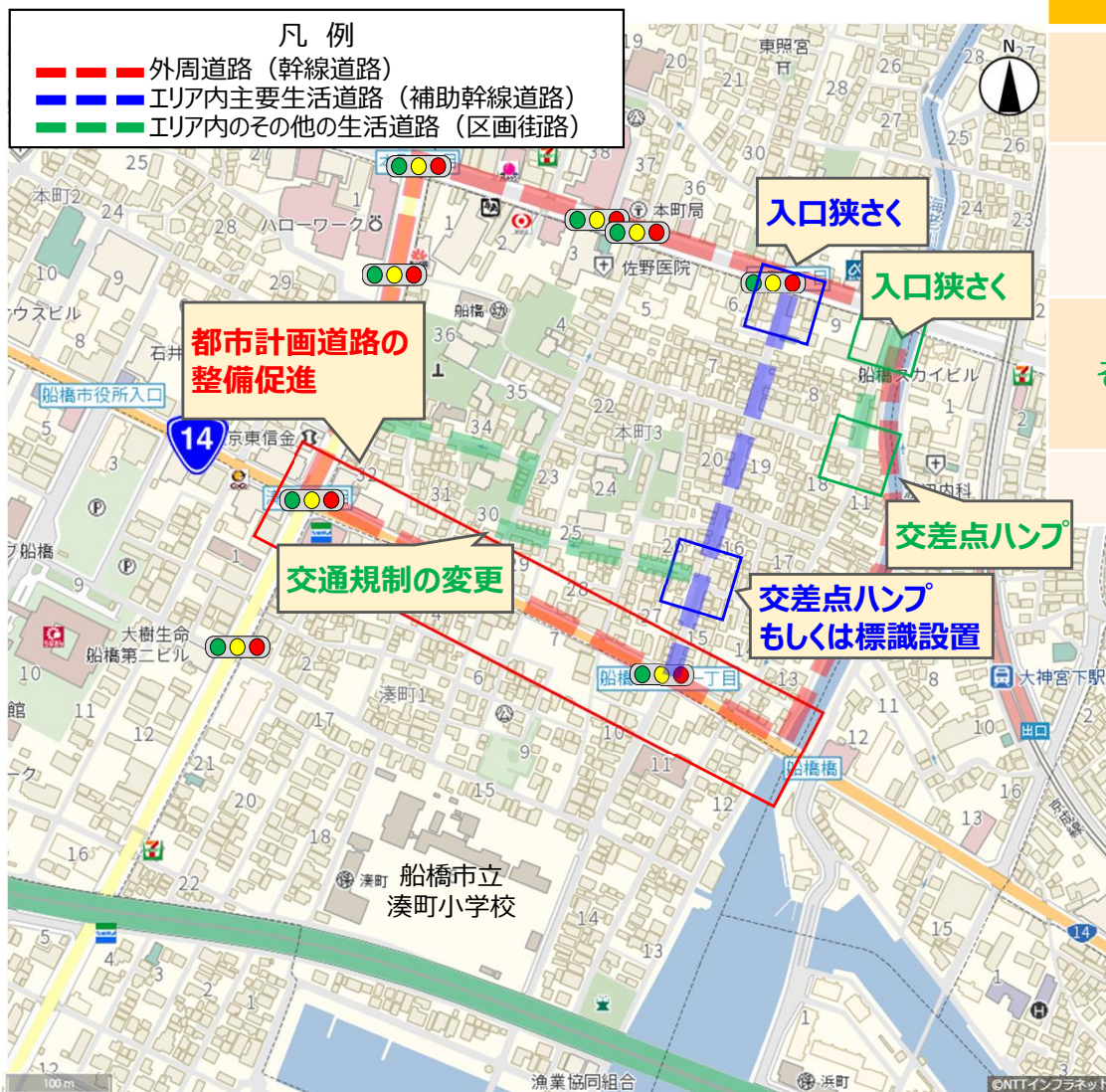
船橋市
Funabashi City



4. 前原地区・本町地区の事例

(7) 本町地区の対策内容

【対策メニュー（案）】



分類	対策内容（案）
外周道路 （幹線道路）	■ 都市計画道路の整備促進 （新規事業化に向けた検討あるいは要望の継続）
エリア内の 主要生活道路 （補助幹線道路）	■ 物理的デバイス（交差点ハンプ、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 その他の生活道路 （区画街路）	■ 物理的デバイス（交差点ハンプ、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

4. 前原地区・本町地区の事例 (8) 本町地区の対策後の写真



5. 習志野台 8 丁目の事例

(1) 習志野台 8 丁目地区の概要

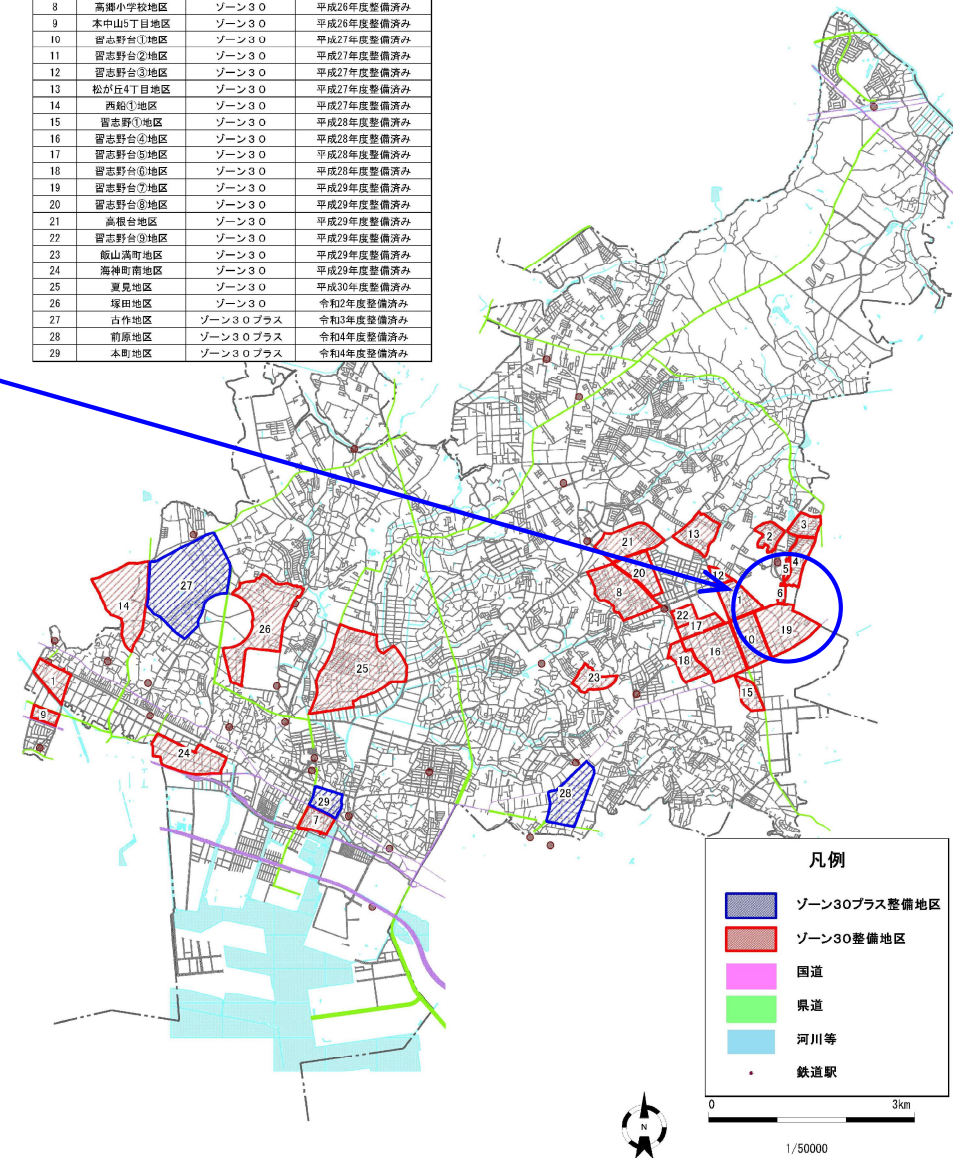
習志野台 8 丁目の事例

令和 5 年 3 月 27 日時点

「ゾーン 30 プラス」・「ゾーン 30」整備状況図

番号	地区名	整備手法	整備状況
1	本中山地区	ゾーン 30	平成 24 年度整備済み
2	坪井①地区	ゾーン 30	平成 25 年度整備済み
3	坪井②地区	ゾーン 30	平成 25 年度整備済み
4	坪井③地区	ゾーン 30	平成 25 年度整備済み
5	坪井④地区	ゾーン 30	平成 25 年度整備済み
6	坪井⑤地区	ゾーン 30	平成 25 年度整備済み
7	湊町地区	ゾーン 30	平成 26 年度整備済み
8	高瀬小学校地区	ゾーン 30	平成 26 年度整備済み
9	本中山 5 丁目地区	ゾーン 30	平成 26 年度整備済み
10	習志野台①地区	ゾーン 30	平成 27 年度整備済み
11	習志野台②地区	ゾーン 30	平成 27 年度整備済み
12	習志野台③地区	ゾーン 30	平成 27 年度整備済み
13	松が丘 4 丁目地区	ゾーン 30	平成 27 年度整備済み
14	西船①地区	ゾーン 30	平成 27 年度整備済み
15	習志野①地区	ゾーン 30	平成 28 年度整備済み
16	習志野台④地区	ゾーン 30	平成 28 年度整備済み
17	習志野台⑤地区	ゾーン 30	平成 28 年度整備済み
18	習志野台⑥地区	ゾーン 30	平成 28 年度整備済み
19	習志野台⑦地区	ゾーン 30	平成 29 年度整備済み
20	習志野台⑧地区	ゾーン 30	平成 29 年度整備済み
21	島根台地区	ゾーン 30	平成 29 年度整備済み
22	習志野台⑨地区	ゾーン 30	平成 29 年度整備済み
23	館山浜町地区	ゾーン 30	平成 29 年度整備済み
24	海神町南地区	ゾーン 30	平成 29 年度整備済み
25	夏見地区	ゾーン 30	平成 30 年度整備済み
26	塚田地区	ゾーン 30	令和 2 年度整備済み
27	古作地区	ゾーン 30 プラス	令和 3 年度整備済み
28	前原地区	ゾーン 30 プラス	令和 4 年度整備済み
29	本町地区	ゾーン 30 プラス	令和 4 年度整備済み

習志野台 8 丁目地区



5. 習志野台8丁目の事例 (2) 住民主体の合意形成方法

町会が主体となって、
「**生活道路の安全を確保しよう**」
生活道路改良へ4者連携

町会主催で、まち歩き点検実施
(平成28年6月3日)

○参加者

- ・習志野台8丁目町会
- ・日本大学理工学部
- ・千葉国道事務所
- ・船橋市

○目的：危険箇所の抽出



船橋市
Funabashi City

- ・習志野台8丁目町会
- ・日本大学理工学部
- ・千葉国道事務所
- ・船橋市
- ・新聞等のメディア

11

日曜版

2016年(平成28年)6月4日(土曜日)

第3欄設便所可也

生活道路改良へ4者連携

住民、大学、船橋市など 合同で現地確認

生活道路の安全を確保しようと、船橋市の習志野台8丁目自治会(栗山正隆会長)、日大理工学部交通計画研究室(小川信孝教授)、船橋市・千葉道通事務所の4者は、共同で道路の改良に着手した。3日には合同で地域内を歩き、危険箇所を確認。今後、車のスピードダウンを促すために車道幅を狭小するなどの案をまとめ、改良を進める。(長原敏夫)

生活道路の現地確認を行う歩道者
(3日、船橋市習志野台8丁目で)

習志野台8丁目は、八千代市に向かう国道295号沿いにあり、約2080世帯(約4000人)が暮らす住宅地。また、生活道路が周囲の抜け道として使われているほか、今春には地域内に大型ショッピングモールができ、交通量が増えた。

町会は昨年以降、地区内で車の最高速度を30分制限する「ゾーン30」の指定を県警に申請したり、小早川教授と行政に協力を仰いだりしてきた。

3日の現地確認は、4者合同の初めての具体的な活動で、約20人が参加。危険なポイントの説明する住民やボランティアも多かった。「歩道空間の確保が必要だ」と、大型車両も意外に多い。

万人数の人口に対応できるわれる。

現庁舎は1974年、8

新庁舎は、新庁舎への業務移転し、新庁舎周辺を特別に練り歩く、新庁舎への業務移転は、20日に段階的に行財政の面で各自自治体の取

今回の現地確認を基に、日大交通計画研究室は今後、交通量調査を実施。歩道の走行経路や、自転車・歩行者の危険度などを調べることにしている。4者はこの結果を踏まえ、ポールなどの設備による車道幅の縮小や、カラー塗装による歩道の拡張、車道のS字化などの安全対策案をまとめ、要い上げ、住民間の調整

期待したい」

工事とは市が行い、千葉国道事務所は技術的なアドバイスをうつ。

生活道路の改良は協議で良きを得やすいが、車道幅が狭くなったり一方通行化されたりするため、道路沿いの住民の同意を得なければならないことも多い。このため、通計画のプロセスを研究する上で意義がある取り組みだと話している。

中央学院大野球部 全国制覇に意欲

中央学院大学(我孫子市久寿寺)硬式野球部の選手らが3日、我孫子市を訪問して話術士(若くは)ら(3日、我孫子市役所で)

「試合は全日本大学野球選手権(全日本大学野球連盟、読売新聞社主催)への出場を報告した。」

同部は、中央学院大1部リーグで春季優勝に輝き、8年ぶりの7回目の全国大会出場を決めた。

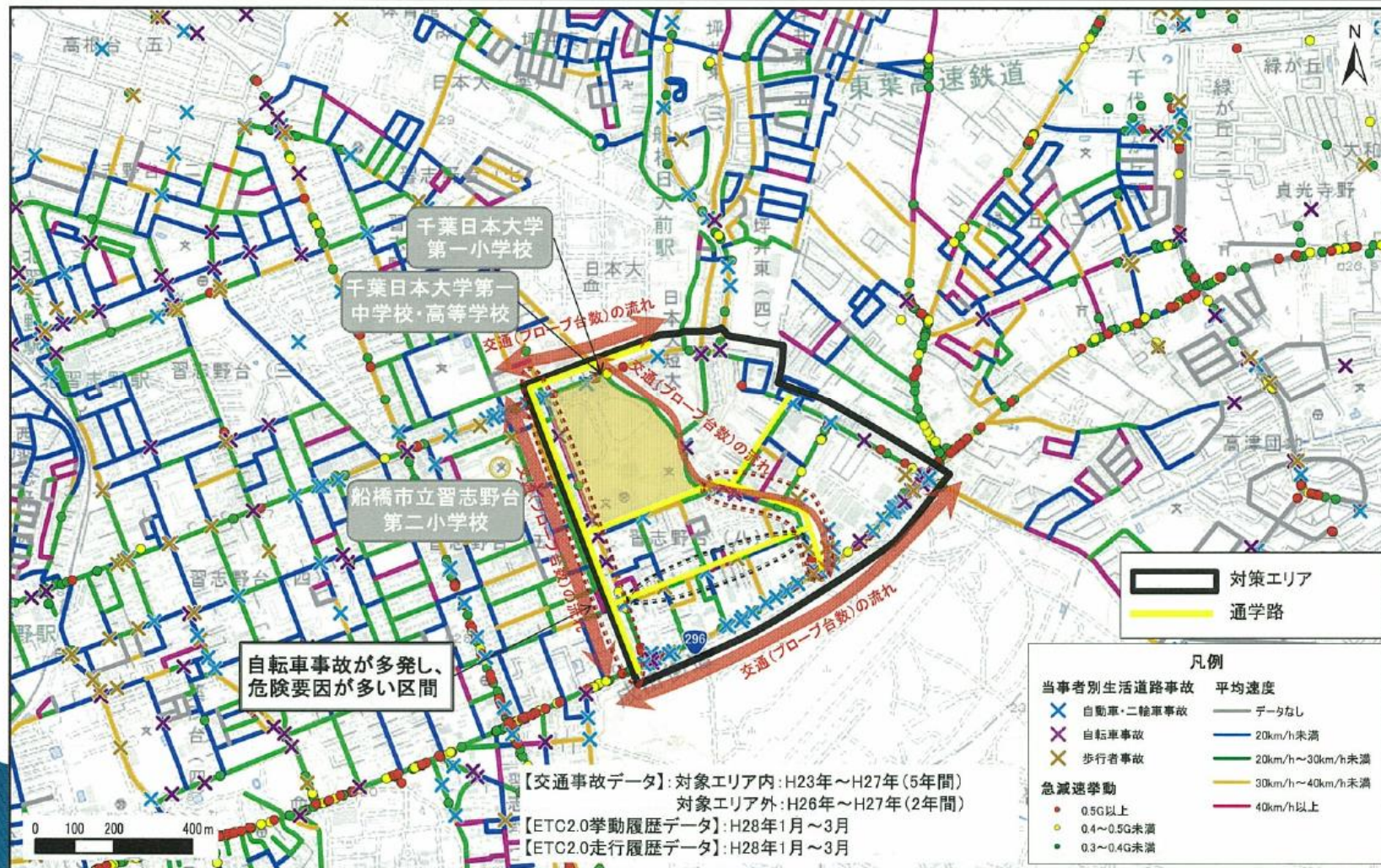
商学部4年の鈴木周成主将(20)が「春季リーグ戦の苦しい試合を通してチームが一つになり、波に乗っている。全国制覇を目指したい」と活躍を誓った。星野市長は「試合で大暴れして良い成績を残してくれた」と激励した。

全国大会には各校が参加し、神宮球場と東京ドームで熱戦を繰り広げる。開幕戦は大井6日、東武一での開球式で第二中央大学(鹿見島駅)と対戦する。

5. 習志野台8丁目の事例 (2) 住民主体の合意形成方法

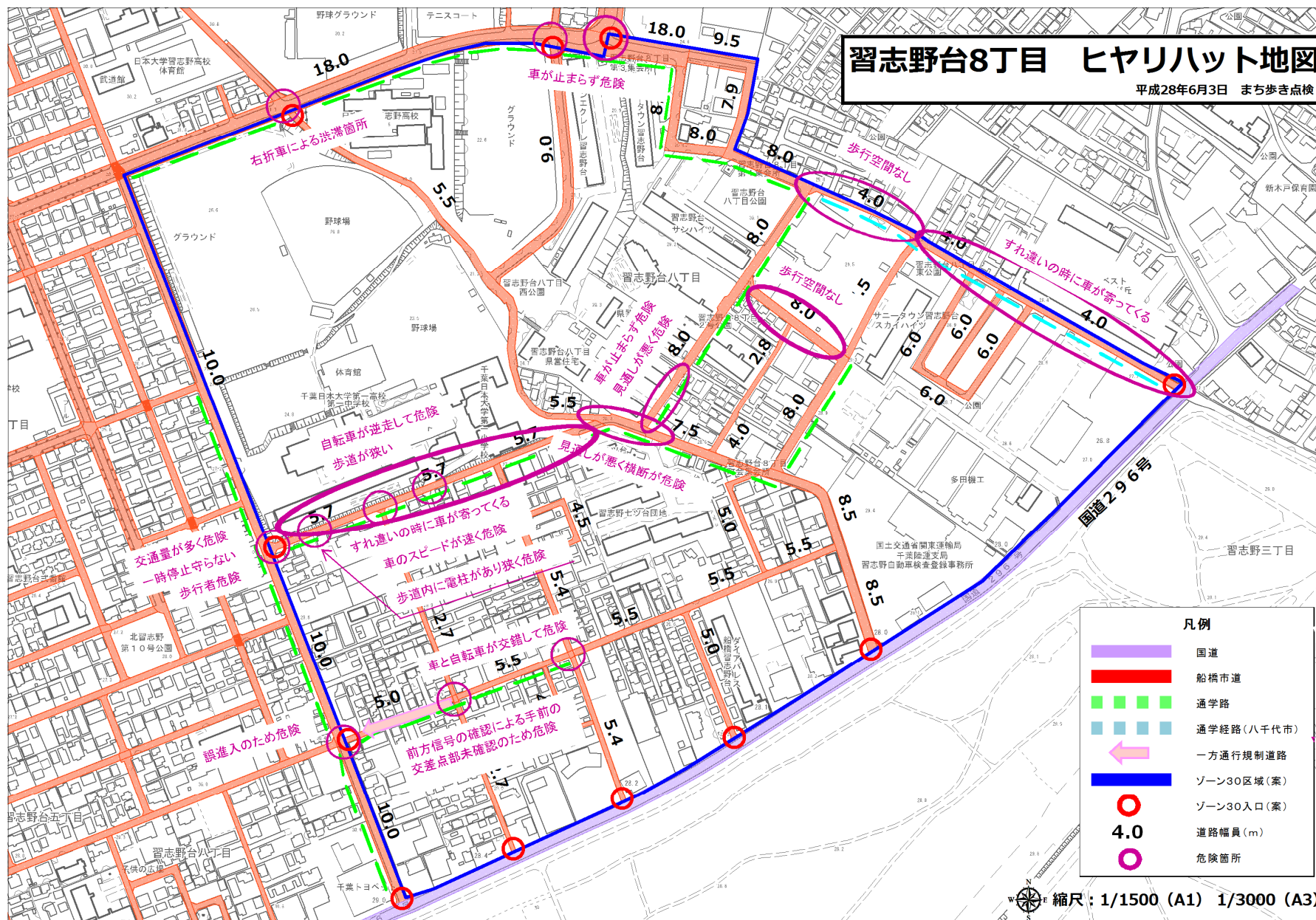
ETC2.0プローブデータ分析 (国土交通省提供)

- ・図中の赤破線区間は、通学路であり、かつ自転車・歩行者事故が多発し、急減速、交通量(プローブ台数)、走行速度の面から危険要因が多い。
- ・図中の黒破線区間は、通学路であり、歩行者事故が発生。



5. 習志野台8丁目の事例 (2) 住民主体の合意形成方法

住民と市の共同で作成したヒヤリハット地図



5. 習志野台8丁目の事例

(2) 住民主体の合意形成方法

なら8 交通安全シンポジウム「生活道路の安全対策を考える」(平成29年2月25日)

主催：習志野台8丁目町会

参加者：習志野台8丁目町会

日本大学理工学部

千葉国道事務所

船橋東警察署

船橋市

1) 「ゾーン30」

警察より、生活道路安全対策の交通規制の一例として紹介された。

※町会が主体となって、ゾーン30導入への合意形成を図っていくことになった。

2) 「物理的デバイス」

国より、生活道路の安全対策には、物理的デバイス（ハンプ、狭さく）の設置が効果的であり、設置する場合は技術的支援を行うと説明があった。船橋市より、市内の物理的デバイス設置事例を紹介した。

※町会が主体となって、物理的デバイス設置への合意形成を図っていく。

3) 「安全対策」

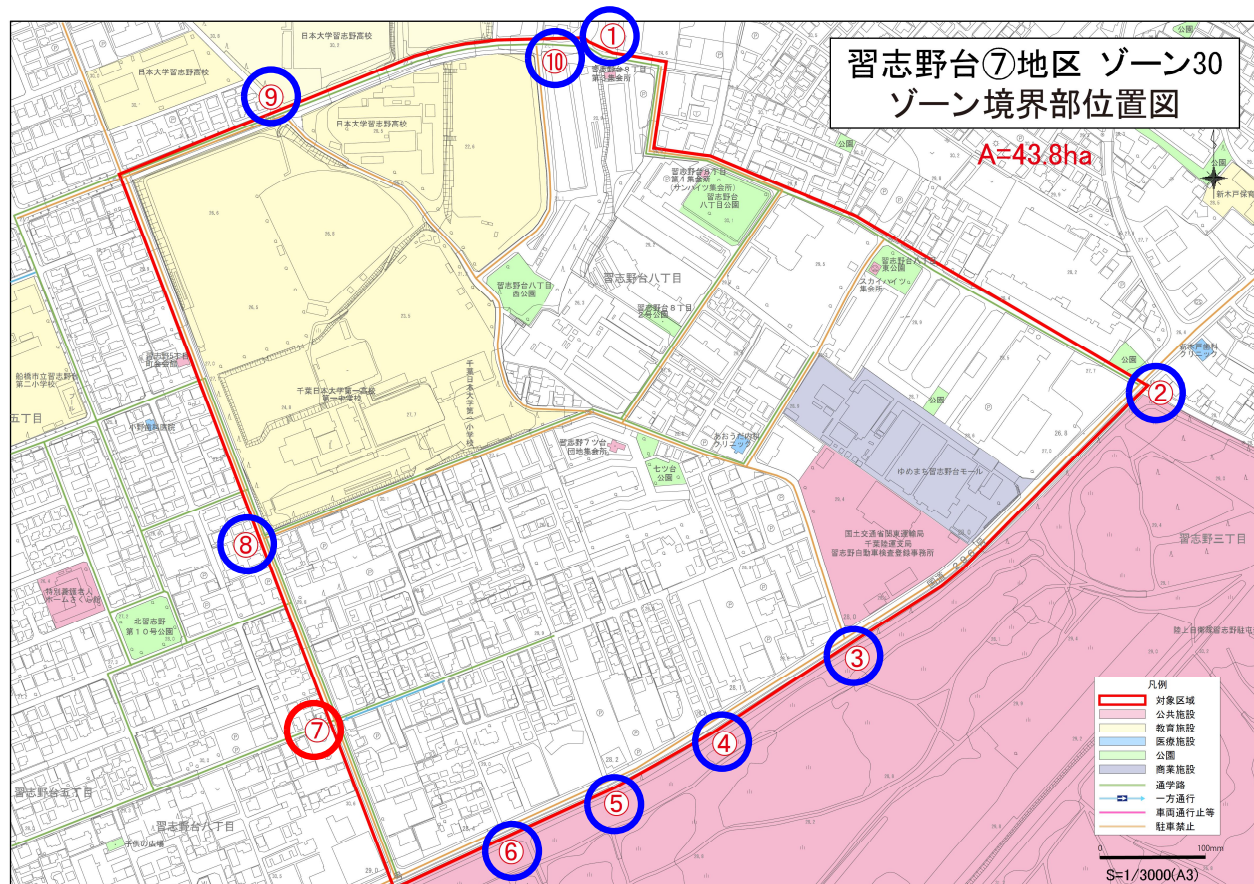
合意できた安全対策は、市が整備する。



交通安全シンポジウムのビラ
(町会が作成)

5. 習志野台8丁目の事例 (2) 住民主体の合意形成方法

ゾーン入口部に標識と路面標示を整備



○: ゾーン30 標識 + 路面標示

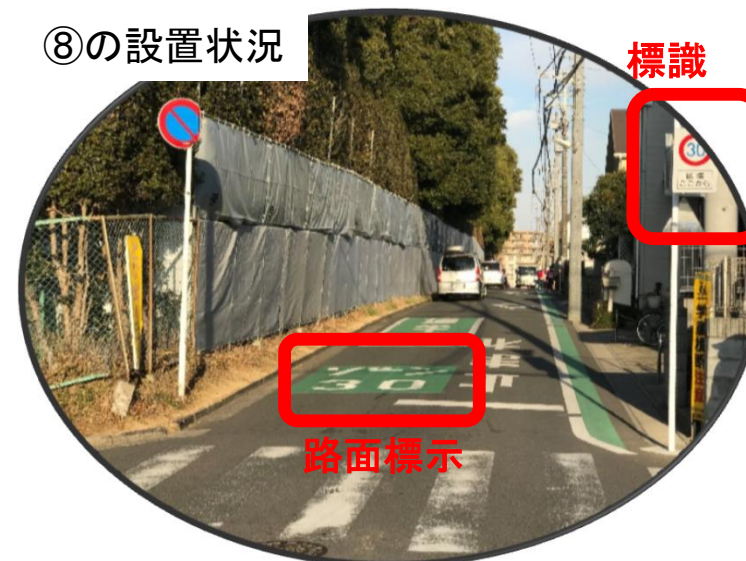
○: ゾーン30 標識

H30.1.19 規制開始

①の設置状況



⑧の設置状況



5. 習志野台8丁目の事例 (2) 住民主体の合意形成方法

習志野台8丁目町会による活動

2018年3月第114号(年06刊)
町会だより 1996年7月25日創刊
発行 船橋市習志野台8丁目会
事務所 船橋市習志野台8-20-6
電話ファクス 047(464)3733
メール shimoogino@kikkighome.jp

習志野台8丁目の人口・世帯
1月1日現在
人口 4,832人 2,096世帯
(船橋市 635,517人 297,274世帯)
町平均値
人口 4,957人 2,038世帯
(船橋市 630,457人 292,293世帯)
＝船橋市8丁目人口比から計算

習志野台8丁目全域
住民の願い実る
安全な道路づくりへ

ゾーン30 最高時速30km規制 実施

1月19日、地域の道路工事を完了し「ゾーン30」規制実施＝35番地の日入習志野台グラウンド東側交差点

ステッカー
「ゾーン30」を目的とした交通安全対策の一つです。区域(ゾーン)を定めて時速30キロの速度規制を実施するとともに、その他の安全対策を必要に応じて組み合わせ、ゾーン内におけるクルマの走行速度や通り抜けを抑制します。

活動を取り組んで
51番地 井上洋子

心配事の交通事情は…

住民主体による取り組み



掲示板による啓発



ゾーン30規制施行記念まち歩き

習志野台8丁目 生活道路では
時速30キロを守ろう！

ゾーン30とは
～警視庁ホームページより～
ゾーン30は、生活道路における歩行者や自転車の安全な通行を確保することを目的とした交通安全対策の一つです。区域(ゾーン)を定めて時速30キロの速度規制を実施するとともに、その他の安全対策を必要に応じて組み合わせ、ゾーン内におけるクルマの走行速度や通り抜けを抑制します。

なぜ30キロ規制？
自動車と歩行者が衝突した場合、自動車の速度が時速30キロを超えると、歩行者の致死率が急激に上昇します(※1)。このため、生活道路を走行する自動車の速度を時速30キロ以下に抑制することとしたものです。

なら8 ゾーン30 のねがい
「習志野台8丁目の生活道路を、
① 思いやりをもって(＝甲羅がハート型)
② ゆっくり進んで(＝亀のように)
③ 30キロ(＝甲羅の30模様)で走ろう」

この度、習志野台8丁目
全ての生活道路が「ゾーン30」に
指定され、いよいよ施行となりました(※2)。
交通事故のない「なら8」への大きな一歩です。
そこで、ゾーン30 全域施行を記念して
「なら8ゾーン30」
ステッカー をつくりました。
いろんな場所に貼れますので、ぜひご活用ください。

ご注意
・お子様の口に入らないよう十分お気を付けてください。
・ステッカーを貼る部分の汚れをふき取り、うらまをはがしてご使用ください。
・クルマのフロントガラスには貼らないでください。

※1 自動車の速度と歩行者の致死率についてのグラフ等、詳しくは千葉県警察のホームページに記載されています。
※2 船橋市内のゾーン30整備状況は、船橋市のホームページで確認することができます。

2018年(平成30年)春 製作 習志野台8丁目交通安全対策委員会

住民が作成したゾーン30ステッカーの配布活動

5. 習志野台8丁目の事例 (2) 住民主体の合意形成方法

国からの技術的支援 習志野台8丁目地区

・平成28年度の「道路安全監査」において、即時的な対策として「エリア内を通過する交通に対する速度抑制対策」「エリア内の交通の要衝となる三叉路に対する対策」等を提案。 外周道路の渋滞対策。

■H28安全監査の経緯

第1回監査(H28.11.2)

事業の概要説明

第3回監査(H28.12.12)

現地視察

第4回監査(H29.1.25)

課題の整理、提言の方向性について審議

第5回監査(H29.2.7)

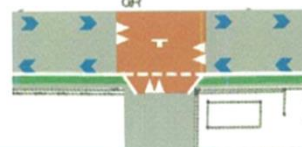
提言内容について審議



① 千葉日大南側道路

・交差点ハンプの設置
(イメージ)

千葉日大第一小・中・高

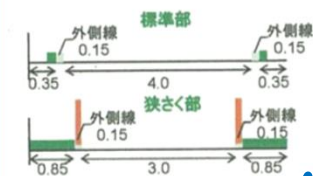


①②④ : 対策実施済み箇所

③ : 今年度施工予定箇所

② 一方通行規制区間

- ・路側帯のカラー化
- ・交差点手前の狭さく
- ・一方通行の明示(路面標示)



この他、長期的な対策として「⑤外周道路の渋滞対策(付加車線の設置)」について提案。

【現況】



【対策案:】
(右折レーン設置)



③ 三叉路(1)

・横断歩道の移設



④ 三叉路(2)

- ・カーブミラー更新
- ・交差点内のカラー化



5. 習志野台8丁目の事例 (2) 住民主体の合意形成方法

整備事例 習志野台8丁目地区

①町会との
合意形成



②沿道住民との
合意形成



③隣接地権者との
合意形成



平成29年11月20日
町会の呼びかけで
市・警察・近隣住民の立会による
確認を実施



平成30年5月
狭さく設置

ご清聴ありがとうございました。